

الممرات المائية بين التوترات الجيوسياسية والبدائل الاستراتيجية: من هرمز وباب المنذب إلى الممر البحري الشمالي

د. فؤاد ربابعة

باحث في العلاقات الدولية

مقدمة

لم تعد الممرات المائية مجرد خطوط على الخريطة تربط بين البحار والمحيطات، بل تحولت إلى نقاط اشتباك حقيقية تعكس طبيعة الصراع في النظام الدولي المعاصر. ففي ظل التصعيد المتواصل في الشرق الأوسط، سواء في سياق الحرب على قطاع غزة، أو التوترات المتصاعدة بين إيران من جهة، وإسرائيل والولايات المتحدة من جهة أخرى، برزت هذه الممرات كأحد أهم أدوات الضغط والتأثير في العلاقات الدولية.

ولعل ما يميز المرحلة الراهنة ليس فقط حساسية هذه الممرات، بل ترابطها العميق، بحيث إن أي اضطراب في ممر واحد ينعكس بشكل شبه فوري على سلاسل الإمداد العالمية، وعلى حسابات القوى الكبرى. فالعالم اليوم لا يتعامل مع ممرات منفصلة، بل مع شبكة متكاملة من "نقاط الاختناق" البحرية، تمتد من الخليج العربي إلى البحر الأحمر، وصولاً إلى الممرات القطبية في أقصى شمال الكرة الأرضية.

لهذا لم يعد الحديث عن الممرات المائية شأنًا جغرافياً بحتاً، بل أصبح مدخلاً لفهم التنافس الدولي، وإعادة تشكيل موازين القوى، ومحاولات البحث عن بدائل استراتيجية تقلل من الاعتماد على الممرات التقليدية التي باتت عرضة للاضطراب المستمر.

مضيق هرمز: قلب معادلة الطاقة العالمية

يقع مضيق هرمز بين السواحل الإيرانية من جهة، وسلطنة عُمان (وتحديداً شبه جزيرة مسندم) من الجهة المقابلة، ويشكّل البوابة البحرية الوحيدة تقريباً لصادرات النفط والغاز من دول الخليج العربي نحو الأسواق العالمية. هذه الحقيقة الجغرافية البسيطة تجعل من هذا المضيق أحد أخطر وأهم النقاط الاستراتيجية في العالم.

تمر عبر هذا الممر نسبة كبيرة من تجارة الطاقة العالمية، إذ تشير تقديرات وكالة الطاقة الدولية إلى أن نحو 15 مليون برميل من النفط يومياً عبرت المضيق في عام 2025، وهو ما يمثل قرابة خمس تجارة النفط البحرية

عالمياً. ولا تقتصر أهمية المضيق على دول الخليج المنتجة، بل تمتد إلى الدول المستوردة الكبرى في آسيا، حيث تعتمد الصين والهند واليابان وكوريا الجنوبية بشكل كبير على الإمدادات القادمة عبره، وقد استحوذت الصين والهند وحدهما على نسبة تقارب 44% من هذه التدفقات.

غير أن أهمية هرمز لا تنبع فقط من حجمه التجاري، بل من طبيعته السياسية والأمنية المعقدة. فإيران، التي تسيطر جغرافياً على الضفة الشرقية للمضيق، لطالما اعتبرت هذا الممر ورقة ضغط استراتيجية، واستخدمت التهديد بإغلاقه أو تقييد الملاحة فيه كأداة ردع في مواجهة الضغوط الدولية. وقد أظهرت التطورات الأخيرة، في سياق المواجهة مع إسرائيل والولايات المتحدة، كيف يمكن لهذا المضيق أن يتحول خلال فترة قصيرة إلى ساحة توتر مباشر، سواء عبر تقييد مرور بعض السفن، أو من خلال استعراض القوة العسكرية.

وفي المقابل، تسعى الولايات المتحدة إلى ضمان حرية الملاحة في هذا الممر عبر وجود عسكري دائم في الخليج، إضافة إلى إجراءات ضغط على إيران، بما في ذلك استهداف موانئها أو فرض قيود على حركة السفن المرتبطة بها. هذا التداخل بين الجغرافيا والسياسة يجعل من مضيق هرمز نقطة توازن هشة، حيث لا يمكن لأي طرف إغلاقه بالكامل دون أن يتحمل كلفة دولية باهظة، لكنه في الوقت ذاته يظل عرضة للاضطراب الجزئي الذي يكفي لإرباك الأسواق العالمية.

وفي ظل هذه الهشاشة، سعت بعض دول الخليج إلى تقليل اعتمادها على المضيق من خلال تطوير بدائل برية وجغرافية جزئية. فقد عملت المملكة العربية السعودية على إنشاء خط أنابيب شرق-غرب، الذي ينقل النفط إلى ميناء ينبع على البحر الأحمر بطاقة تصل إلى نحو 7 ملايين برميل يومياً، بما يتيح تجاوز المضيق جزئياً. وبالتوازي، اتجهت كل من الإمارات إلى تصدير جزء من نفطها عبر ميناء الفجيرة المطل على خليج عُمان، خارج نطاق مضيق هرمز، في حين تمتلك سلطنة عُمان ميزة جغرافية تتيح لها الوصول المباشر إلى بحر العرب دون الحاجة إلى المرور عبر المضيق.

باب المنذب: بوابة البحر الأحمر وساحة الفعل غير التقليدي

إذا كان مضيق هرمز يمثل عقدة الطاقة، فإن باب المنذب يشكل الحلقة التي تربط هذه الطاقة بالأسواق الأوروبية، عبر البحر الأحمر وقناة السويس. يقع هذا المضيق بين اليمن من جهة، وجيبوتي وإريتريا من الجهة الأخرى، ويعد الممر الإلزامي لحركة السفن القادمة من المحيط الهندي والمتجهة نحو أوروبا عبر السويس.

تكمّن أهمية باب المندب في كونه جزءاً من سلسلة مترابطة: من مضيق هرمز إلى قناة السويس عبر بحر العرب وباب المندب والبحر الأحمر. وأي خلل في هذه السلسلة يؤدي إلى تعطيل جزء كبير من التجارة العالمية. وقد أظهرت الأحداث الأخيرة في البحر الأحمر أن هذا الممر بات عرضة لتهديدات من نوع مختلف، حيث لم تعد السيطرة عليه حكراً على الدول، بل دخلت فيه أطراف غير دولية، وعلى رأسها جماعة الحوثي في اليمن، التي استطاعت التأثير على حركة الملاحة من خلال استهداف السفن أو التهديد بذلك.

هذا الواقع يطرح إشكالية جديدة، تتمثل في أن الممرات المائية لم تعد فقط مسرحاً لصراع الدول، بل أصبحت أيضاً ساحة للفواعل غير التقليدية، ما يزيد من تعقيد معادلة الأمن البحري. كما أن أهمية هذا الممر لا تقتصر على المنطقة العربية، بل تمتد إلى أوروبا بشكل خاص، التي تعتمد على استمرار تدفق التجارة والطاقة عبر البحر الأحمر.

وفي حال تعطل هذا الممر، تضطر السفن إلى اتخاذ مسار بديل عبر رأس الرجاء الصالح في جنوب أفريقيا، وهو خيار مكلف من حيث الزمن والتكلفة، ويؤدي إلى ارتفاع أسعار الشحن والتأمين، ما ينعكس مباشرة على أسعار السلع عالمياً.

قناة السويس: مركز الثقل في التجارة الدولية

تمثل قناة السويس أحد أهم الممرات المائية في العالم، ليس فقط لكونها تختصر المسافة بين آسيا وأوروبا، بل لأنها تشكل جزءاً من منظومة مترابطة تبدأ من الخليج العربي وتنتهي في الأسواق الأوروبية. فالقناة، التي تقع ضمن السيادة المصرية، تعد ممراً حيوياً تمر عبره نسبة تقدر بنحو 12-15% من التجارة العالمية، إضافة إلى حوالي 30% من حجم الحاويات العالمية يومياً.

وتكمّن أهمية القناة في كونها حلقة وصل لا يمكن فصلها عن باب المندب، إذ تعتمد استمرارية عملها بشكل مباشر على استقرار الملاحة في جنوب البحر الأحمر. وقد أظهرت حادثة جنوح سفينة "إيفر غيفن" عام 2021 مدى حساسية هذا الممر، حيث أدى تعطله لبضعة أيام إلى إرباك سلاسل الإمداد العالمية وارتفاع تكاليف الشحن. وبذلك، فإن أي تهديد لباب المندب أو البحر الأحمر لا ينعكس فقط على الدول المطلة عليه، بل يمتد أثره ليشمل قناة السويس، ما يعزز من مركزية هذا الممر في الحسابات الاستراتيجية الدولية.

الصين والممرات البحرية: اعتماد متزايد وسعي للتنوع

تعد الصين أحد أبرز الفاعلين المتأثرين بأمن الممرات المائية، نظراً لاعتمادها الكبير على واردات الطاقة من منطقة الخليج، إذ تشير التقديرات إلى أن نحو 40-45% من واردات الصين النفطية تأتي من دول الخليج العربي، في حين تمثل الإمدادات القادمة من إيران نسبة أقل، لكنها تكتسب أهمية خاصة في سياق التوازنات السياسية وتجاوز بعض القيود المفروضة على السوق الإيرانية. كما تعتمد التجارة الصينية مع أوروبا على مسارات بحرية تمر عبر المحيط الهندي والبحر الأحمر وقناة السويس.

إذ يشكل مضيق ملقا حلقة إضافية في هذه السلسلة، حيث يقع بين ماليزيا وإندونيسيا، ويُعد أحد أكثر الممرات البحرية ازدحاماً في العالم، إذ تمر عبره نحو ربع التجارة العالمية، إضافة إلى نسبة كبيرة من تجارة الطاقة. كما تعتمد الصين عليه بشكل كبير، حيث يمر عبره أكثر من 60% من وارداتها النفطية، ما يجعله أحد أبرز نقاط الاختناق في حساباتها الاستراتيجية.

لهذا سعت بكين إلى تنويع خياراتها، سواء عبر تطوير ممرات برية ضمن مبادرة "الحزام والطريق"، أو من خلال تعزيز التعاون مع روسيا في الممرات الشمالية، بما في ذلك الممر البحري الشمالي، في محاولة لتقليل المخاطر المرتبطة بالممرات التقليدية.

الممر البحري الشمالي: أداة روسية لإعادة التموضع العالمي

يمتد الممر البحري الشمالي على طول الساحل الروسي في القطب الشمالي، ويربط بين المحيطين الأطلسي والهادئ عبر المياه الخاضعة للسيادة الروسية. وقد اكتسب هذا الممر أهمية متزايدة في السنوات الأخيرة، ليس فقط نتيجة التغيرات المناخية التي سمحت بفترات أطول للملاحة، بل أيضاً في ظل التحولات الجيوسياسية التي دفعت نحو البحث عن مسارات بديلة للتجارة الدولية.

حيث تسعى روسيا إلى تقديم هذا الممر كأحد المشاريع الاستراتيجية الكبرى في رؤيتها لإعادة التموضع في النظام الاقتصادي العالمي، من خلال استثمارات واسعة في البنية التحتية، وتعزيز قدرات كاسحات الجليد، إضافة إلى تطوير منظومة تنظيمية لإدارة الملاحة عبر مؤسسات حكومية، على رأسها شركة "روساتوم".

كما تشير التوجهات الروسية إلى محاولة تحويل هذا المسار إلى خيار موثوق وآمن للملاحة الدولية، خاصة في ظل التحديات المتزايدة التي تواجه الممرات التقليدية، الأمر الذي يفتح المجال أمام دور روسي متنامي في إدارة جزء من حركة التجارة العالمية، لا سيما على خط آسيا - أوروبا. ومع ذلك فإن هذا الممر رغم تصاعد أهميته،

لا يشكل بديلاً مباشراً للممرات المرتبطة بتدفقات الطاقة من الخليج العربي، مثل مضيق هرمز، بل يمكن اعتباره جزءاً من عملية أوسع لإعادة توزيع المسارات البحرية عالمياً، بما يعكس تحولات تدريجية في موازين القوة الاقتصادية. حيث يظهر هذا المسار القطبي الشمالي، الممتد على طول السواحل الروسية، محاولة لإعادة رسم خطوط التجارة بين آسيا وأوروبا بعيداً عن الممرات التقليدية في الشرق الأوسط.

الخاتمة

تشير المعطيات الراهنة إلى أن الممرات المائية لم تعد مجرد مسارات للنقل، بل تحولت إلى أدوات استراتيجية في إدارة الصراع الدولي وإعادة تشكيل موازين القوى. فالتوترات التي شهدتها منطقة الخليج والبحر الأحمر خلال الفترة الأخيرة أظهرت بوضوح أن التحكم في هذه الممرات، أو حتى القدرة على تهديدها، يمنح الفاعلين الإقليميين والدوليين أوراق ضغط تتجاوز بكثير حدودهم الجغرافية.

يبرز مضيق هرمز باعتباره نقطة ارتكاز في معادلة الطاقة العالمية، حيث إن أي اضطراب فيه لا ينعكس فقط على دول الخليج، بل يمتد تأثيره إلى الاقتصادات الكبرى، خاصة في آسيا. وفي المقابل يشكل باب المندب وقناة السويس حلقة حيوية في ربط هذه الموارد بالأسواق الأوروبية، ما يجعل البحر الأحمر ساحة تداخل بين الفواعل الإقليمية والدولية، بما في ذلك القوى غير التقليدية.

غير أن التطورات الأخيرة تكشف أيضاً عن اتجاه موازي يتمثل في سعي بعض القوى الكبرى إلى تقليل الاعتماد على هذه الممرات التقليدية، من خلال تطوير مسارات بديلة، وفي مقدمتها الممر البحري الشمالي. وفي هذا الإطار، تسعى روسيا إلى تعزيز موقعها كفاعل منظم في هذا المجال، مستفيدة من موقعها الجغرافي وقدراتها التقنية، في محاولة لخلق توازن جزئي في شبكة الممرات العالمية، خاصة على مستوى الربط بين آسيا وأوروبا.

بالنسبة للمنطقة العربية، بما فيها فلسطين، فإن هذه التحولات تفرض واقعاً جديداً، حيث يصبح الأمن البحري جزءاً لا يتجزأ من الأمن القومي، ليس فقط من زاوية التجارة والطاقة، بل أيضاً من حيث تأثيره على الاستقرار السياسي والاقتصادي. كما أن استمرار التوتر في هذه الممرات يكرس حالة من عدم اليقين في البيئة الإقليمية، ما يستدعي متابعة دقيقة لهذه التحولات، وفهماً أعمق لتداعياتها بعيدة المدى.

في الختام يمكن القول إن الممرات المائية ستبقى خلال المرحلة المقبلة أحد أبرز ميادين التنافس الدولي، وأن السيطرة عليها، أو التأثير في أمنها، سيظل عاملاً حاسماً في تحديد اتجاهات النظام العالمي، في ظل تزايد الترابط

بين الجغرافيا السياسية والاقتصاد العالمي. في ظل تزايد الترابط بين الجغرافيا السياسية والاقتصاد العالمي، وبما يعيد تعريف مفهوم الأمن القومي في المناطق الأكثر ارتباطاً بهذه الممرات، وفي مقدمتها الشرق الأوسط.

المصادر:

1. РИА Новости (RIA Novosti)
2. TACC (TASS Russian News Agency)
3. Rosatom State Corporation (Official Materials)
4. وكالة الأناضول
5. الشرق للأخبار (Bloomberg Asharq)
6. U.S. Energy Information Administration (EIA)
7. UNCTAD – Review of Maritime Transpo