

جامعة تيزي وزو - مولود معمرى -



كلية الحقوق و العلوم السياسية



قسم العلوم السياسية

## جيوستراسا المضائق البحرىة و أثرها فى الصراعات الإقليمىة "مضىق باب المنذب فى ظل الحرب على غزة أنموذجا"

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات نىل شهادة الماستر فى العلوم السىاسىة

تخصص: دراساا اقليمىة

إشراف الاسأاذة:

د.فأأىة شىخ

إعداد الطالبة:

بأأة مآوبى

لآنة المناقشة :

اسم ولقب الاسأاذة : وهىة أىبانى.....رئىسا

اسم ولقب الاسأاذة : د. فأأىة شىخ.....مشرفا ومقررا

اسم ولقب الاسأاذة : فأىزة غنام.....مناقشا

السنة الجامعىة: 2024/2025

أارىخ المناقشة: 2025/07/03

---

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

## إهداء

إلى قائد البشرية ومدينة العلم ومعلم البشرية سيدنا محمد صلى الله  
عليه وسلم

إلى شعلة الأمة ونبراسها المنير علماء الأمة

إلى والدي الكريمين أمد الله في عمرهما

إلى روح عمي طيب الله ثراه

إلى من أتاح لي فرصة إتمام هذا المشوار رفيقي في الحياة الزوج الكريم  
رعاه الله

إلى قرة عيني ابنتي سلسبيل أنار الله طريقها

إلى إخوتي وأخواتي وأبنائهم وبناتهم، وأخص بالذكر أخي علي الذي  
ساعدني في إنجاز هذا العمل

إلى كل الأقارب والأحباب والأصدقاء خاصة لمياء ومريم

إلى شهداء الوطن وشهداء الأقصى إلى الأبطال المرابطين في غزة وكل  
ثغور الأمة

## شكر وعرّفان

الحمد لله رب العالمين على منه وفضله، والصلاة والسلام على رسول  
الله وآله وعلى سائر الأنبياء والمرسلين

الحمد لله الذي وفقنا لإتمام هذا العمل المتواضع

وأقدم بخالص آيات الشكر والإمتنان إلى الأستاذة المشرف "فتيحة  
شيخ" على قبولها الإشراف على هذه المذكرة، وما قدمته من توجيه  
وتصويب حتى يكتمل العمل في أبهى حلة

وأجدد لها الشكر مرة أخرى على مدى صبرها ومد النصيحة لإتمام هذا  
البحث العلمي، بعد عشرات ثنت العزيمة عن إكمال هذه المسيرة العلمية

أسمى معاني الشكر لحضرة الأساتذة بقسم العلوم السياسية الموقرين

كما أوجه خالص الشكر إلى لجنة المناقشة الموقرة

-الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري للجيوستراتيجية والصراع

المبحث الأول: ماهية الجيوستراتيجية وتطورها

المطلب الأول: مفهوم الجيوستراتيجية

المطلب الثاني: تطور علم الجيوستراتيجية

المطلب الثالث: الفرق بين الجغرافيا السياسية والجيوستراتيجية

المبحث الثاني: ماهية الصراع

المطلب الأول: مفهوم الصراع

المطلب الثاني: مستويات الصراع

المطلب الثالث: أسباب الصراع الإقليمي

المبحث الثالث: النظريات الجيوستراتيجية

المطلب الأول: نظرية القوة البحرية لـ "ألفريد ماهان - Alfred Mahan"

المطلب الثاني: نظرية القوة البرية "قلب العالم" عند "ماكيندر Mackinder Halford -"

المطلب الثالث: "نظرية الإطار نيكولاس سبيكمان " Spykman Nicholas "

المطلب الرابع: نظرية القوة الجوية " لألكسندر دي سفيرسكي "

-الفصل الثاني: علاقة المضائق البحرية بالصراعات الإقليمية

المبحث الأول: مفهوم المضائق البحرية وأنواعها

المطلب الأول: التعريف بالمضائق البحرية وأنواعها

المطلب الثاني: قواعد الملاحة في المضائق البحرية طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون

---

---

المبحث الثاني: أهمية المضائق البحرية

المطلب الأول: الأهمية الجيواقتصادية للمضائق البحرية

المطلب الثاني: الأهمية الجيواستراتيجية للمضائق البحرية

المطلب الثالث: الأهمية العسكرية للمضائق البحرية

المبحث الثالث: أثر المضائق على الصراعات الإقليمية

-الفصل الثالث: أثر مضيق باب المندب على الحرب في غزة

المبحث الأول: جيوسياسة مضيق باب المندب

المطلب الأول: التعريف بمضيق باب المندب

المطلب الثاني: النظام القانوني لمضيق باب المندب

المبحث الثاني: القيمة الاستراتيجية لمضيق باب المندب وفواعله الإقليمية والدولية

المطلب الأول: الأهمية الجيوسياسية

المطلب الثاني: الأهمية الاستراتيجية

المطلب الثالث: الفواعل الإقليمية والدولية

المبحث الثالث: جيوسياسية باب المندب وتداعياتها على الحرب في غزة

المطلب الأول: دور مضيق باب المندب في تطورات الحرب على غزة

المطلب الثاني: تأثير هجمات الحوثيين في مضيق باب المندب على خطوط التجارة العالمية

وعلى التجارة البحرية الإسرائيلية

المطلب الثالث: أثر هجمات الحوثيين على أمن مضيق باب المندب

الخاتمة

---

# مقدمة

مثلت المسطحات المائية قرونا من الزمن نظاما هاما للربط والاتصال عبر مختلف بقاع العالم، تمكن الدول ذات الأساطيل البحرية التحرك في كل الإتجاهات، لتحصيل مزايا اقتصادية كبيرة توفرها المبادلات التجارية النشطة عبر الموانئ، وتشكل ضمن هذه المسطحات مناطق يضغط فيها اليابس على مياه البحر بشدة تسمى بالمضائق، بحيث ينحصر فيها ماء البحر بين جزئين من اليابسة، تمثل هذه المناطق أهمية بالغة في مجال الإستراتيجية البحرية والتي يطلق عليها اسم نقاط الإختناق، كونها أحد أهم النقاط المحورية والحساسة والتي باتت تغذي التوترات وتسير الصراعات والحروب بين دول العالم.

و تتدرج المضائق البحرية ضمن أولويات وإستراتيجية الدول، ونظرا لمكانتها الجيوسياسية أصبحت المضائق مسرحا لأنماط من التفاعلات الإقليمية والدولية، لأجل تدعيم مستويات الهيمنة والنفوذ والتحكم فيها نظرا لأهميتها الجيوإستراتيجية والجيواقتصادية والعسكرية، هذا الإهتمام كان تأثيره واضحا في انعقاد دورات المؤتمر الثالث للأمم المتحدة، الذي طالبت فيه الأطراف القوية فتح المجال لحرية البحار متجاوزة بذلك حق الدول المشاطئة فرض سيادتها على شواطئها، وينتشر الكثير من المضائق عبر العالم، إلا أن القليل منها يحظى بأهمية جيواستراتيجية في حسابات الدول، والتي تتركز غالبا في النطاق الجغرافي لإنتاج البترول الخام وخاصة منطقة الخليج العربي، لذلك هي تشكل صمامات إمدادات الطاقة عماد الإقتصاد الدولي المعولم.

يبرز في هذا الإطار مضيق باب المندب الذي يجسد حالة الصراع الدائم حوله، خاصة في ظل الإنعطاف الأخير الذي حول المنطقة من اهتمام إقليمي إلى تكالب دولي، يسعى لتعزيز تواجهده العسكري به، كأداة ضغط على الدول لتحقيق أهداف إستراتيجية، وي تمثل هذا المنعطف في الحرب الإسرائيلية على غزة، والتي أعلن بموجبها جماعة أنصار الله الدخول في الحرب ضد الكيان الإسرائيلي، كورقة ضغط فاعلة في فرض توازنات إقليمية ودولية، من خلال استهداف السفن التجارية في مضيق باب المندب المتجهة نحو إسرائيل، الأمر الذي انعكس على تعطيل حركة الملاحة البحرية وشل التجارة الدولية، و ارتفاع أسعار السلع والموارد الطاقوية، وزيادة المواجهات العسكرية.

## أهمية الدراسة:

- يكتسب الموضوع أهميته من مكانة المضائق البحرية الجيوسياسية، والتي تؤثر في إستراتيجية الدول وبالتالي التأثير في موضوع الصراع. ويبرز دورها في استغلالها كورقة مساومة وضغط في حسم الصراع الإقليمي والدولي. في إطار تفاعلها مع موضوع الصراع، والذي يكشف جوانب التأثير والتأثر في سياسات الدول المشاطئة والمستخدمة له.

- تكمن أهمية الموضوع في الحالة التي يطرحها، وتتمثل في مضيق باب المندب كونه يمثل نقطة جذب وتركيز من فواعل إقليمية ودولية، تسعى من خلاله لتحقيق مصالح حيوية، سواء سياسية، اقتصادية وعسكرية.

## أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى الغايات التالية:

- التعريف بأهمية المضائق البحرية الدولية وأدوارها الجيوسياسية كعوامل مؤثرة في تغذية الصراعات الإقليمية، كأداة للسيطرة على طرق التجارة البحرية، ووسيلة لتدعيم الهيمنة والنفوذ.
- التعرف على مضيق باب المندب وإبراز مكانته الجيوسياسية، ومدى تأثير الدور الذي يمثله في الصراعات الإقليمية.

## مبررات اختيار الموضوع

يعود اختيار الموضوع إلى أسباب ذاتية وأخرى موضوعية هي كما يلي:

## المبررات الذاتية:

- طبيعة تخصصنا "دراسات إقليمية"، والذي يدرس المضائق ضمن نظامها الإقليمي.
- انجذاب ميولاتنا الشخصية التي تهتم بشأن القضايا المتعلقة بالأمة العربية الإسلامية بصفة عامة.

- اهتمامنا بالمواضيع المستجدة والراهنة وهي حرب غزة، وإبراز مكامن القوة التي تمتلكها جيوسياسة المكان وتأثيره في الصراع وهو مضيق باب المندب بصفة عامة، بصفته أداة تهديد فاعلة في تحديد الصراع.

## المبررات الموضوعية

- بروز موضوع باب المندب "مضيق باب المندب" في الآونة الأخيرة من بين المواضيع الشائكة المؤثرة في الساحة الدولية، بسبب ارتباط الملاحة فيه بحركة التجارة البحرية الدولية وخاصة فيما يتعلق بتأمين الممرات البحرية لضمان تدفقات الطاقة إمدادات الطاقة.

- البحث في المضائق البحرية خاصة بعد التهديدات الأخيرة على مضيق باب المندب، وانعكاساتها الخطيرة على أمن المنطقة.

## أدبيات الدراسة:

- كتاب بعنوان جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي دراسة حالة مستقبل إمدادات الطاقة في مضيق هرمز وباب المندب 2003-2018م، للكاتب "خالد أحمد أسمر العجوليين، تحاول هذه الدراسة تسليط الضوء على الأهمية الجيوسياسية للمضائق البحرية في إطار تفاعلها مع موضوع الصراع في المنطقة والتعرف على الآليات القانونية المتعلقة بالمضائق البحرية وما يترتب على دولها من حقوق وواجبات، وإبراز دور مضيق هرمز وباب المندب في تغذية الصراعات المتعددة الأبعاد وتأثيرها على معضلة أمن إمدادات الطاقة وخاصة الأمن البحري، وخلال دراسته توصل إلى النتائج التالية نذكر منها كما يلي:
- تثبت الدراسة صحة الفرضية الرئيسية التي مفادها بأن زيادة الأهمية الجيوسياسية للمضيق البحري تزيد حدة الصراع الإقليمي".
- إثبات صحة الفرضية الثانية للدراسة والتي مفادها "زيادة نسبة هشاشة نظام أمن إمدادات الطاقة، تزيد عمليات عسكرية المجالات الحيوية للمضيق"<sup>1</sup>.

<sup>1</sup>- خالد أحمد الأسمر العجوليين، جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي (ألمانيا، المركز الديمقراطي العربي، 2019).

• مقال بعنوان دور المنافذ البحرية في الصراعات الإقليمية: مضيق باب المندب في النزاع اليمني أنموذجاً للمؤلفين أحمد عبد الباقي مقبل الفقيه ورفيقة بلعسكر، يتمحور موضوعه حول دور مضيق باب المندب كعامل مؤثر في النزاع في اليمن، ومدى ارتباط موقعه الاستراتيجي كونه أحد أهم طرق التجارة والملاحة الدولية في جذب للتدخلات الإقليمية كالسعودية والإمارات في النزاع اليمني، وتوصلت الدراسة إلى نتائج منها:

يتوجب على الأطراف الإقليمية إدراك أن الاستفادة من مضيق باب المندب يكون عبر تفاهم وتقاسم الأدوار في المنطقة بما يخدم مصالح الجميع، بما فيها اليمن بناءً على رغبتها في توقيع اتفاقيات شراكة بين الأطراف بما يخدم مصلحة اليمن ثم الأطراف.

ساهمت التوترات بين القوى الإقليمية وأهدافها المتباينة إلى تعميق الأزمة وإطالة أمدها<sup>1</sup>.

• مقال بعنوان مضيق باب المندب في الصراعات الدولية للمؤلف كريم مطر حمزة الزبيدي، يعالج موضوعه أهمية الموقع الجيوسياسي لمضيق باب المندب، وسببها في جعله ضمن أولويات إستراتيجية وأطماع الدول الكبرى، توصل نتائج منها: أن الموقع الجغرافي لمضيق باب المندب والذي زادت أميته بعد افتتاح قناة السويس، زاد من مكانته بالنسبة لاستراتيجيات الدول الكبرى لتحقيق مصالحها بالمنطقة أو في المحيط الهندي، مما جعلها تسعى للسيطرة عليه من خلال التحكم بجزره خاصة المتحكمة في خط الملاحة من خلال المضيق.

وجدت إسرائيل من خلال السيطرة على مضيق باب المندب وسيلة لضمان وصولها إلى المحيط الهندي وإفريقيا، في ظل التوجه الإسرائيلي نحو الدول الإفريقية مثل إثيوبيا<sup>2</sup>.

• أطروحة دكتوراه في الطور الثالث بعنوان "المضائق البحرية وتأثيرها في السياسة الدولية: دراسة حالة مضيق ملقا"، للباحثة منى بوزراع، يتمحور موضوعها حول توضيح طبيعة العلاقة بين المضائق البحرية والسياسة الدولية ودرجة تأثيرها على سياسات الدول المشاطئة والفواعل الإقليمية والدولية، والتعرف على مضيق ملقا من خلال تحديد أهميته ودوره في رسم سياسات الدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية، وفي الأخير توصلت الدراسة إلى نتائج نذكر منها الآتي:

<sup>1</sup>-أحمد عبد الباقي مقبل الفقيه، رفيقة بلعسكر، دور المنافذ البحرية في الصراعات الإقليمية: مضيق باب المندب في النزاع اليمني أنموذجاً، مجلة القانون والعلوم السياسية (المجلد 08، العدد 01، 2022).

<sup>2</sup>-كريم مطر حمزة الزبيدي، مضيق باب المندب في الصراعات الإقليمية، مجلة متون (المجلد 11: العدد 03، 2020).

من خلال دراسة تأثير مضيق ملقا في سياسة الدول، يتضح أن تأثير المضائق البحرية في السياسات الدولية تختلف باختلاف عدة عناصر أهمها الموقع الجغرافي والثروات الطبيعية (الغاز والنفط)

تتجه القوى الإقليمية والدولية بشكل متزايد نحو تحقيق مصالحها الحيوية في مضيق ملقا، الذي يسهل عملية نقل البضائع والطاقة باعتباره محرك أساسي لإقتصاداتها<sup>1</sup>.

• مقال بعنوان مضيق باب المندب دراسة في الجغرافيا السياسية والجيواستراتيجية، للمؤلف أنور سيد كامل عامر، يتمحور مضمون الدراسة التعرف على مضيق باب المندب كأبرز الممرات المائية ودوره تاريخيا على المستوى الإقليمي والدولي في تطوير حركة التجارة الدولية، لما يمثله من موقع جيواستراتيجي خطير على خريطة العام السياسية، والدور الذي يلعبه في العلاقات الدولية كونه أحد بؤر الصراع الدولي، وتوصل إلى نتائج منها:

• أدى اكتشاف البترول في منطقة الخليج العربي، إلى تغير وظيفة المضيق، وحوله إلى ممر استراتيجي مهم في تجارة البترول الدولية.

- يدخل مضيق باب المندب ضمن المضائق الدولية الأكثر استخداما لأغراض التجارة الدولية.

• يستمد مضيق باب المندب أهميته من موقعه الجغرافي، ويمتد تأثيره استراتيجيا إلى مصالح قوى دولية، من بينها إسرائيل التي تسعى إلى تحقيق طموحاتها في المضيق وفك العزلة الدولية حولها، والحصول على تسهيلات عسكرية في بعض دول المنطقة، وخلق عمق استراتيجي ووجود عسكري مباشر يسهم في تثبيت قدرات جهد عسكري عربي على طول البحر الأحمر<sup>2</sup>.

• وتضيف دراستنا جزئية تكاد تكون منعقدة في هذه الدراسات، إماما بمسألة تأثير الصراع على مضيق باب المندب في خضم الأحداث الراهنة (الهجمات الحوثيين).

<sup>1</sup>- منى بوزراع، "المضائق البحرية وتأثيراتها في السياسة الدولية: دراسة حالة مضيق ملقا"، أطروحة دكتوراه منشورة (جامعة 8ماي 1945 قالمة: كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2023/2024).

<sup>2</sup>- أنور سيد كامل عامر، مضيق باب المندب دراسة في الجغرافية السياسية والجيواستراتيجية مجلة الدراسات الإفريقية (العدد 36، 2014).

## إشكالية الدراسة:

تكتسب المضائق البحرية إحدى أهم النقاط المحورية والحساسة التي باتت تسيير الصراعات والحروب بين الدول، وتمثل المكانة الجيوسياسية للمضائق البحرية بصفة عامة، ومضيق باب المندب بصفة خاصة مسرحاً للتفاعلات الإقليمية والدولية لتدعيم مستويات نفوذها وهيمنتها، ويشكل مضيق باب المندب مجالاً حيويًا وعمقاً استراتيجياً لعدة فواعل إقليمية من بينها الكيان الإسرائيلي، وتزامناً مع حربه العدوانية على غزة، استهدفت جماعة الحوثيين سفن التجارة البحرية المتعلقة بالكيان مما عطل حركة تجارتها البحرية عبر مضيق باب المندب، والتي انعكست حتى على أمن حركة التجارة البحرية الدولية، مما دفعها بتغيير مسار سفنها عبر طرق أطول وأشد تكلفة.

وبناءً على هذه الإعتبارات نطرح الإشكالية التالية: **كيف يمكن توظيف المضائق البحرية كأداة إستراتيجية في الصراعات الإقليمية؟ وما هو الدور الذي يلعبه مضيق باب المندب في سياق الحرب على غزة؟**

وتتدرج تحت هذه الإشكالية أسئلة فرعية تتمثل في:

- ما أهمية الجيوسياسية في فهم الصراع الإقليمي؟

- ما هي الأهمية الجيوسياسية للمضائق البحرية عامة ومضيق باب المندب خاصة في النظام الإقليمي؟

- كيف تؤثر الصراعات المرتبطة بالمضيق على أمن الطاقة والتجارة الدولية واستقرار دول الجوار؟

- ما هو الدور الذي تلعبه القوى الإقليمية والدولية في إدارة أو توظيف مضيق باب المندب؟

- كيف تساهم التوترات الإقليمية (الحرب على غزة) في عسكرة المضيق؟

- كيف يؤثر الصراع في مضيق باب المندب على حرية الملاحة والتجارة العالمية؟

## الفرضيات

- تمثل الأهمية الجيواستراتيجية لمضيق باب المندب عاملا رئيسيا في تغذية الصراعات الإقليمية وحتى الدولية.

-يساهم تهديد أمن الملاحة في مضيق باب المندب في زعزعة استقرار السوق الطاقوي العالمي ويزيد تكلفة النقل البحري ما يؤدي إلى الضغط غير المباشر على الدول الصناعية.

-تؤكد الهجمات الحوثية على السفن الإسرائيلية في مضيق باب المندب في ظل الحرب على غزة على الدور المتنامي للمضائق البحرية كأدوات للضغط الجيوسياسي وتدويل الصراعات الإقليمية.

### حدود الدراسة:

#### الإطار المكاني

تتخصص دراستنا حول جغرافية المكان الذي ينتمي إليه مضيق باب المندب والمؤثر فيه وهي "اليمن"، والمرور الملاحي الذي تتفاعل فيه أبرز القوى الإقليمية والدولية.

#### الإطار الزمني:

تتحدد فترة موضوع الدراسة بين عامي 2011- 2025 منذ بداية تنامي إدراك أهمية مضيق باب المندب وتأثيره في الصراع.

### الإطار المنهجي للدراسة

اعتمادا على طبيعة الموضوع فإن الضرورة المنهجية تلزمننا إتباع منهجية تحوي عدة مناهج ومقتربات، لفهم العلاقة بين طبيعة العلاقة بين متغيرات الدراسة مجموعة من المناهج

### المنهج الوصفي التحليلي

هو المنهج الذي يقوم على التحليل والتفسير وتأويل المعطيات الوصفية المتعلقة بالظاهرة موضوع الدراسة، ويتم ذلك بشكل علمي محكم من أجل الوصول إلى قراءات أوضح للظاهرة، والخروج بمجموعة من النتائج، وهذا لأجل دراسة معمقة للموضوع وبنوع من التحليل العلمي ومن خلال الرجوع إلى المعطيات الموجودة والمعرفة المستجدة في الدراسات السابقة، وتم توظيف هذا المنهج لدراسة أهمية المضائق البحرية و الأثر الذي تضيفه هذه الأهمية في تغذية الصراعات بين الدول المضائقية والفاعلين الإقليميين

والدوليين المهتمين بها، وتطلب اعتمادنا على هذا المنهج كضرورة لفهم موضوع المضائق البحرية ومدى تأثيرها في الصراعات الإقليمية.

### منهج دراسة حالة:

يعتبر هذا المنهج مختلفا فهو ليس أداة لجمع البيانات مثل تحليل المضمون والملاحظة والمقابلة والإستبيان، بل هو أداة لكشف الحقيقة والكيفية التي تتم بها الدراسة، كما لا يهتم بكيفية جمع البيانات، وإنما يستخدم البيانات التي جمعت بوسائل مختلفة، واعتمدنا عليه في الدراسة من خلال دراسة حالة مضيق باب المندب، والكشف عن طبيعة وحدود تأثيره في الصراع على غزة.

### المنهج الإحصائي

يعتبر أحد أساليب وصف الظواهر ومقارنتها، وإثبات الحقائق العلمية المتصلة وأنه في ذلك شأن أساليب الإستنتاج المنطقي، غير أنه يختلف عنها في كونه يعتمد على التعبير الرقمي عن الظواهر التي يتناولها بالبحث عن طريق القياس المباشر، كالطول والوزن والعمر والثمن وغيرها، أو بدلالة وحدات أخرى كالرتب والذكاء والظواهر الأخرى التي قد تبدو عسوية على القياس، وهو عبارة عن عملية جمع البيانات الإحصائية عن الظواهر المختلفة والتعبير عنها رقميا، لذلك اعتمدنا على هذا المنهج من خلال التطلع على مختلف المؤشرات سواء في المجال الإقتصادي أو المجال العسكري للمضائق البحرية بصفة عامة ومضيق باب المندب بصفة خاصة.

### المنهج التاريخي:

هو طريقة بحث علمي تهدف إلى دراسة وتحليل الأحداث والظواهر الماضية بهدف فهم الحاضر والتنبؤ بالمستقبل.

### المنهج القانوني:

تم استخدام هذا المنهج في بيان البنود القانونية المنظمة للصفة القانونية للمضائق الدولية، وأنظمة الملاحة فيها.

**المقتربات:** من أهم المقتربات التحليلية المعتمد عليها في هذه الدراسة هي:

- مقترب التحليل الجيوبوليتيكي الذي يقوم على دراسة تأثير العوامل الجيوبوليتيكية على استراتيجيات وسياسات الدول في تعاملها مع القضايا المختلفة، وتم الإستعانة بهذا المقترب في معرفة تأثير الأهمية الجوسياسية للمضائق البحرية في الصراعات الإقليمية بصفة عامة، وتأثير و جوسياسية مضيق باب في الصراع على غزة بصفة خاصة.

- مقترح جيوبوليتيك القوة البحرية الذي يرتكز أساسا على الأبعاد الجيوبوليتيكية والإستراتيجية للقوة البحرية.

### صعوبات الدراسة:

اعترضت مسيرة بحثنا هذا بعض الصعوبات، والتي تتعلق خاصة بقلة المراجع الخاصة بموضوع المضائق الدولية، لا سيما فيما يخص التهديدات التي يتعرض لها مضيق باب المندب بسبب هجمات الحوثيين على الملاحة البحرية الإسرائيلية، وخاصة فيما يخص بعض البيانات والنسب الإحصائية المتعلقة بالاحتلال الإسرائيلي بسبب التعنيم الإعلامي الذي ينتهجه.

### تقسيم الدراسة:

للوصل إلى إجابة عن الإشكالية المطروحة قسمنا دراستنا إلى ثلاثة فصول:

- الفصل الأول يتناول الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم الجيوسياسة والصراع، ويشمل المبحث الأول عنوان ماهية الجيوسياسة، والمبحث الثاني يتناول ماهية الصراع، أما المبحث الثالث فيعرض أهم النظريات الجيوسياسية التي تبحث في اكتساب المزيد من القوة بالنظر إلى جغرافيا الكرة الأرضية.

-الفصل الثاني: فيتضمن عنوانه أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية، يحوي ثلاثة مباحث، يتناول المبحث الأول مفهوم المضائق البحرية والنظام القانوني للملاحة فيه، أما المبحث الثاني فخصصناه لأهمية المضائق البحرية في الصراعات الإقليمية، والمبحث الثالث فعنوانه يتضمن أثر المضائق البحرية في الصراعات الدولية.

- الفصل الثالث يتناول دراسة حالة مضيق باب المندب وأثرها في الصراع على غزة، ويحوي ثلاث مباحث، يتضمن المبحث الأول مفهوم مضيق باب المندب وموقعه الجغرافي، والمبحث الثاني يعرض أهمية مضيق باب المندب، أما المبحث الثالث فيقوم بدراسة تأثير هجمات الحوثيين على مضيق باب المندب في الصراع على غزة.

الفصل الاول: الإطار المفاهيمي  
والنظري للجيوسياسة والصراع

### تمهيد

لعبت الجغرافيا منذ القديم دورا حاسما في التأثير على سلوك الوحدات السياسية وتصورات القادة، وقد صيغت في ذلك محاولات كثيرة لمفكرين وفلاسفة أمثال هيرودوت وأرسطو وصولا إلى مونتسكيو، محاولين في ذلك إبراز أهمية الموقع الجغرافي للدولة وعلاقته بالسياسة، لتحقيق التفوق والسيادة على الأقاليم المختلفة، إلا أن هذه المحاولات لم تحظ باهتمام جازم من طرف القادة والسياسيين، إلى غاية نهاية القرن التاسع عشر والذي مثل الفترة الذهبية لانتعاش أفكار الجغرافية السياسية، أين أقبل بعض المفكرين المتشبعين بالنزعة القومية لهذا العلم، الأمر الذي أدى إلى ظهور مفاهيم جديدة من بينها مصطلح "الجيوسياسة"، حاول فيه مفكروها إلى تعزيز البيئة الجغرافية ضمن ما يسمى "المجال الحيوي" ، لتبنيه صناع القرار إلى اتخاذ استراتيجيات تزيد من قوة الدولة، وذلك في إطار البحث عن الأماكن الحيوية لأجل بسط النفوذ والسيطرة للقيادة العالمية، هذه الرؤى النظرية الجديدة سعدت من وتيرة التنافس والصراع بين الدول حول مناطق حيوية من بينها المضائق البحرية، باعتبارها عاملا جغرافيا مهما من صميم الدراسات الجيوسياسية، والتي ستكون موضوع دراستنا، لذلك سنقوم في هذا الفصل بالتطرق إلى عرض تأصيل مفاهيمي لمتغيرات الدراسة، من خلال التعريف بمفهوم الجيوسياسة والتطور التاريخي والفرق بينها وبين الجغرافيا السياسية ، كما نستعرض مفهوم الصراع ومسبباته ، إضافة إلى عرض أهم النظريات الجيوبوليتيكية للمياه.

## المبحث الأول: ماهية الجيوسياسية وتطورها

عرف حقل العلاقات الدولية في القرن التاسع عشر تغيرات وتطورات عديدة، طالت بعض المفاهيم المختلفة من بينها مفهوم الجغرافية السياسية والذي تفرع عنه علم جديد أطلق عليه مصطلح الجيوسياسية، يساعد هذا العلم الباحث في تفسير الأوضاع الدولية، وخاصة العلاقة الدولية القائمة على الصراع، في إطار السيطرة على المجالات الحيوية لتثبيت مركز ثقلها الدولي.

### المطلب الأول: مفهوم الجيوسياسية

يعتبر مفهوم الجيوسياسية "الجيوبوليتيك" من المواضيع الشائكة في حقل العلاقات الدولية والإستراتيجية وغيرها من مجالات البحث، التي نثار حولها جدل واسع وأكثر المصطلحات التي يكتنفها الغموض وبشوبها الالتباس، إذ لا يكاد يوجد تعريف يجمع على تحديد معناها بدقة ولعل هذا يرجع بالأساس إلى اختلاف المنطلقات الفكرية والمدارس النظرية والإيديولوجية التي ينتمي إليها المفكرين والباحثين، إلى جانب إشكالية مصطلح جيوسياسية وانتمائها إلى ميدان الجغرافيا (البشرية) بصفة عامة وارتباطها الوثيق بمجال الجغرافيا السياسية بصفة خاصة إن لم نقل تشابكهما وتداخلهما، وذلك نتيجة اعتمادهما في الدراسة على ربط المعطيات الجغرافية بالمتطلبات السياسية .

### الفرع الأول: نشأة الجيوسياسية

يعتبر "رودلف كيلين -Rudolf Kjellen" المؤرخ والعالم السياسي السويدي أول من استخدم مصطلح الجيوسياسية، وقد أصدر في ذلك كتابين الأول (الدولة كمظهر من مظاهر الحياة) و نشر عام 1916م، والثاني (الأسس اللازمة لقيام نظام سياسي) نشر عام 1920م، حيث أبدى رأيه في السياسة وعد أقسامه الخمسة فروع، أطلق على أحدهم (الجيوبوليتيكا)<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - صبري فارس الهيتي، الجغرافية السياسية مع تطبيقات جيوبوليتيكية استشرافية عن الوطن العربي (بيروت: دار الكتاب الجديدة المتحدة، 2000)، ص.10.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

عرف كيلين الجيوسياسة بأنها البيئة الطبيعية للدولة، وقد أخذ عن "راتزل" فكرة "الدولة كائن عضوي" وأضاف عليها بأنها كائن ذو شعور يتمتع بقدرات خلقية وعقلية، تمثل الأرض الجسد والعاصمة القلب والرئتين، أما الطرق والأنهار فهي بمثابة الأوردة والشرايين ومناطق التعدين والإنتاج الزراعي فهي الأطراف، وأضاف كيلين بأن الدولة ليست مجرد كائن حي فقط، وإنما كائن ذو شعور يتمتع بقدرات خلقية وعقلية، وأشار إلى أن الجغرافيا يجب أن تسخر لخدمة الدولة، وبذلك تتحول الجغرافيا إلى جيوبوليتيكا، واتفق مع راتزل على أنهدف الدولة النهائي هو اكتساب القوة ، وذكر أنه في سبيل تحقيق ذلك تستعمل الأساليب الحضارية الحديثة لتحقيق غايتها، بدلا من التوسع الإقليمي وفق القوانين الطبيعية. وبالتالي الحصول على حدود جديدة<sup>1</sup>.

ركز كيلين على الجيوسياسة، الشكل الجديد للمعارف الجغرافية بأبعادها السياسية كمحور علم الدولة، أي العلم الذي يحدد ما ينبغي أن تكون عليه أراضي الدولة كقاعدة جغرافية للدولة المثلى، وباعتبار الدول كالكائنات الحية الأخرى، فإن الدول تتصارع على مجالاتها الحيوية لتحقيق حياتها، وما الصراع إلا سنة من سنن الطبيعة والبقاء يكون للأقوى منها، لذلك فدور الجيوسياسة في هذا الصراع قائم على وضع المعارف الجغرافية في خدمة الدولة التي تستحق الحياة بجدارة، وبالتالي فالجيوسياسة "جيوبوليتيك" هي علم تطبيقي<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: تعريف الجيوسياسة

من الناحية الايتومولوجية تعود كلمة "جيوبوليتيكا" إلى اليونانيين القدامى، وتعني كلمة «Geia» آلهة الأرض و"Polis" إلى دولة المدينة، وبالتالي تعني "Geopolis" عندهم: استكشاف للأشكال الأرضية للمجال والأرض ومراقبتها وتنظيمها بواسطة الجنس البشري<sup>3</sup>.

أما من الناحية الإيستمولوجية فكلمة جيوبوليتيك تتشكل من شقين هما:

<sup>1</sup>فتحي محمد أبو عيانة، دراسات في الجغرافيا السياسية (بيروت: دار النهضة العربية، 1983)، ص.30.

<sup>2</sup> معين حداد، الجيوبوليتيكا قضايا الهوية والانتماء بين الجغرافيا والسياسة (بيروت: شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، 2006)، ص.10.

<sup>3</sup> محمد عبد السلام، الجيوبوليتيكا علم هندسة السياسة الخارجية للدول (مصر: دار الكتاب، 2019)، ص.16.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

"Geo" وتعني الجغرافيا، و "Polis" وتعني السياسة وهذا يعكس لنا وجود علاقة بين الجغرافيا الأرض والسياسة، ومنه فالجيوسياسية "الجيوبوليتيك" هي علم سياسة الأرض، أي هي العلم الذي يعنى بدراسة تأثير السلوك السياسي في تغيير الأبعاد الجغرافية للدولة أو هي علم دراسة تأثير الأرض على السياسة مقابل مسعى السياسة الاستفادة من المميزات وفق منظور مستقبلي<sup>1</sup>.

وقد تعددت التعاريف بشأن الجيوسياسية وذلك نظرا لعدة أسباب كما سبق وذكرنا، وسنعرض بعضا منها كما يلي:

يعرف "رودولف كيلن-Rudolf Kjellen" الجيوبوليتيك في كتابه (الدولة مظهر من مظاهر الحياة) على أنها: "دراسة البيئة الطبيعية للدولة وأن أهم ما تعنى به الدولة هو القوة، كما أن حياة الدول تعتمد على التربية والثقافة والاقتصاد، والحكم وقوة السلطان، ويحاول كيلين التأكيد على جعل الجغرافيا في يد صانع القرار لأنها مصدر قوة الدولة"<sup>2</sup>.

أما "كارل هاوسهوفر-Karl Hawshofer" فيقول بأن "الجيوبوليتيكا وليدة الجغرافية السياسية لأنها المحرك لم يتناولها هذا العلم من حقائق فتجعل منها مادة يستعين بها القائد السياسي"<sup>3</sup>.

ويعرفها أيضا "يف لاکوست-Yves Lacoste" فيعتبرها: "دراسة لمختلف أشكال صراع السلطة على الأرض والقدرة تقاس بالموارد التي يحتويها الإقليم وبالقدرة على التخطيط خارج الإقليم"<sup>4</sup>.

و يقول بيار ماري "كلاوس-Mary clawse" بأنها: "دراسة العلاقات الموجودة بين تسيير أو قيادة القوة على المستوى العالمي والإطار الجغرافي الذي تمارس فيه"<sup>5</sup>.

أما "ألكسندر دوغين فيقول: هي "علم السلطة من أجل السلطة وهي علم الفئات السياسية العليا (الفاعلة منها أو البديلة) والتاريخ يكشف أن من شغلوا واهتموا بأمرها كانوا من أصحاب السلطة

<sup>1</sup> المكان نفسه.

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص.17.

<sup>3</sup> صبري فارس الهيتي، مرجع سابق، ص.9.

<sup>4</sup> محمد عبد السلام، الجغرافية السياسية دراسة نظرية وتطبيقات عالمية (مصر: مكتبة نور، 2020)، ص.624.

<sup>5</sup> المكان نفسه.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

وحكام الدول وهي في العالم المعاصر كتاب السلطة الذي يقدم ملخصا لما يجب وضعه في الاعتبار عند اتخاذ القرارات الكبرى كشن الحروب، عقد التحالفات<sup>1</sup>.

وتشير القواميس الفرنسية مثل " لاروس وروبيران " إلى أنّ الجيوسياسة هي دراسة العلاقة بين معطيات الجغرافيا وسياسة الدول"، أما دائرة المعارف البريطانية فتشير إلى أنها "استخدام الجغرافيا من طرف الحكومات التي تمارس سياسة النفوذ"<sup>2</sup>.

وللجيوسياسة مفهومان، فهناك المفهوم الضيق القائم على الفكرة الألمانية المتمحورة حول فكرة المجال الأرضي والحيوي للدولة، ومفهوم واسع قائم على الدراسة الجغرافية للدولة من خلال سياستها الخارجية<sup>3</sup>.

وبناء على ما تقدم نلاحظ أن آراء الإتجاهات العلمية البعض منها يختلف والبعض الآخر يتفق حول مدلول علم الجيوسياسة، ويمكن إبراز هذا الإختلاف ضمن مجموعتين:

**المجموعة الأولى:** عرفت الجيوسياسة في إطار المنظور الوضعي الويستفالي، حيث ركز كيلن هاوسهوفر وغيرهما على أن الدولة فاعل وحيد يمتلك القوة "الجغرافيا".

**المجموعة الثانية:** اعتمدت في تعريفها للجيوسياسة على أساس المنظور ما بعد وضعي كتعريف إيف لاكوست، إذ يقتصر على جعل الدولة كفاعل وحيد وإنما توجد عدة فواعل أخرى على غرار القوة الصلبة<sup>4</sup>.

وبناء على ذلك فالجيوسياسة تختص بدراسة الدولة من الوجهة السياسية كونها كائن حي دينامي بناء على نظرية راتزل، وتدرس العلاقات المكانية المتبادلة بين الأرض والسكان والمهارات من رؤية

---

<sup>1</sup> ألكسندر دوغين، أسس الجيوبوليتيكا: مستقبل روسيا الجيوبوليتيكي، ترجمة: عماد حاتم (بيروت: دار الكتاب الجديد، ط1، 2004)، ص 69.

<sup>2</sup> نوار جليل هاشم، محمد كاظم عباس المعيني، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، (المجلد 04، العدد 02، 2020)، ص 438.

<sup>3</sup> نفس المرجع، ص 438.

<sup>4</sup> محمد عبد السلام، الجيوبوليتيكا علم هندسة السياسة الخارجية للدول، مرجع سابق، ص 18.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

قومية وذاتية من وجهة نظر فلسفة القوة،<sup>1</sup> وهي "معرفة علمية تتضمن مجموعة من المفاهيم، والتي تنطلق من المعطيات الطبيعية والبشرية الصادرة عن الفواعل السياسية، وتهدف للسيطرة على مجال جغرافي معين"<sup>2</sup>.

وعلى ضوء ما تم تناوله يمكننا تعريف علم الجيوسياسية بأنها " فرع من فروع الجغرافيا السياسية والتي تدرس علاقة تأثير الأرض في السياسة، يستعين بها صانع القرار في بناء تصور لعلاقة الدولة بسياستها الخارجية".

### المطلب الثاني: تطور علم الجيوسياسية

أصبحت الجغرافيا السياسية علما مستقلا بذاته، بعد نشر عالم الجغرافيا البشرية الألماني "فريدريك راتزل-Frederik Ratzal" كتابه الشهير تحت عنوان الجغرافيا السياسية في عام 1897، إلا أن عديد المواضيع التي تناولها راتزل في كتابه، ذكرت في العديد من الدراسات الإغريقية القديمة<sup>3</sup>.

فالجيوسياسية قديمة قدم الفكر الإنساني في محيطه الجغرافي وعلاقته بالسياسة، وتعود الإرهاصات الأولى لهذا العلم لعدة مفكرين وفلاسفة تمتد أزمنتهم بامتداد التاريخ القديم، وقد أسست هذه الجهود النظرية القاعدة للجيوسياسية، وفي هذا الإطار نعرض بعض المحاولات النظرية في هذا المجال عبر العصور التاريخية المختلفة:

### جيوسياسية العصور القديمة

ارتبطت الأفكار الجيوسياسية القديمة بالظروف الجغرافية التي تحيط ببيئة أو بشعب أو مفكر أو مملكة وتميزت السياسات القديمة عشائرية بالنسبة للرعاة أو المتقلين الرحل، أو إمارات أو دول التي شكلت الحضارات العليا القديمة في الشرق الأوسط، هذه السياسات سيطرت عليها فكرة الوحدات الجغرافية المتكاملة مثل الأودية النهرية كوادي النيل الأدنى الذي تشكلت فيه الدولة المصرية القديمة، وما بين النهرين الذي تكونت فيه دول سومر وبابل وآشور وغيرها، وظلت في هاته العصور

<sup>1</sup> محمد أزهر السماك، الجغرافيا السياسية بمنظور القرن الواحد والعشرين بين المنهجية والتطبيق، (الأردن، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، 2013). ص.36.

<sup>2</sup> محمد عبد السلام، الجيوبوليتيكا علم هندسة السياسة الخارجية للدول، مرجع سابق، ص.18، 19.

<sup>3</sup> فايز محمد العيسوي، الجغرافيا السياسية المعاصرة، (الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، 2000)، ص.18.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوستراتيجية و الصراع

الصحاري والجبال أماكن متميزة سواء كانت تحت سيطرة الدولة مباشرة أو غير مباشرة، لذا أقامت هذه معسكرات لأجنادها، في أقاليم الحركة المتسمة بالرعاية لإجبارهم على احترام الدولة وإقامة علاقات تجارية فقط أو لإخماد ثوراتهم، فهذا الصراع المستمر بين الأقاليم الجغرافية المختلفة أدى إلى تغيرات مستمرة في التركيب السياسي والعسكري لدول الشرق الأوسط ولم يقتصر الصراع على هذا النوع بل شمل حتى الدول القوية لكافة الشرق الأوسط<sup>1</sup>.

### جيوستراتيجية العصر اليوناني والروماني

بدأت الإرهاصات الأولى مع المؤرخ الانثروبولوجي الإغريقي هيرودوت من خلال مؤلفاته، أين قال: «أن سياسة الدولة تعتمد على جغرافيتها»<sup>2</sup>، وعلى نهجه انطلق الفيلسوف "أرسطو" (348 - 322 ق.م) والذي أكد أن موقع اليونان الجغرافي في الإقليم المعتدل (المناخي) قد أهل الإغريق إلى السيادة العالمية على شعوب الشمال (البارد)، والجنوب (الحار)، كما اطلع "سترابو" على توسع الإمبراطورية الرومانية وقد بين أن موقع الدول الأفضل والأنسب هو المكان المتسم بالمناخ المعتدل ويتوفر على الموارد الطبيعية، كما أشار "سترابو" إلى أن القوى العالمية مركزة في الأقاليم القارية الكبيرة وليست الهوامش البحرية، وأوروبا هي مركز هذه القوى وهي الأنسب للنمو والازدهار البشري<sup>3</sup>.

### جيوستراتيجية القرون الوسطى

في هذه الفترة بدت الجيوستراتيجية كفكرة عند المفكر "ابن خلدون" (1332-1406م)، من خلال كتابيه "المقدمة" و"التاريخ"، وركز على حجم الدولة وتطورها، بناء على التوسع الجغرافي وزيادة حجم أراضيها وبذلك يرى أنه على الدول والإمبراطوريات العمل على مواصلة فتوحاتها أو غزواتها وإلا يكون مصيرها الزوال<sup>4</sup>.

<sup>1</sup>عدنان صافي، الجغرافيا السياسية بين الماضي والحاضر (الأردن، مركز الكتاب الأكاديمي، 1999)، ص.64.

<sup>2</sup>رضوان بوهديل، الجيوستراتيجية (الجيوپوليتيك): من الفكر إلى الأداة، المجلة الجزائرية للأمن الإنساني، (العدد 02، 2016)، ص.218.

<sup>3</sup>محمد أزهر السماك، مرجع سابق، ص.3332.

<sup>4</sup>رضوان بوهديل، مرجع سابق، ص.218.

مع بداية القرن السادس عشر انتعشت الدراسات الجغرافية انتعاشا كبيرا في أوروبا، حيث توجه اهتمام عدة باحثين والمهتمين خاصة بمجال الجغرافيا السياسية، ومن بينهم اسمان بارزان هما جون بودين (1530-1569) Jean Bodin، وشارل بارون دو مونتسكيو C.B de Montesquieu (1755-1680م)، وقد أشار بودان إلى أن الملامح القومية للدولة تتحدد أساسا وفقا لمناخها وطوبوغرافيتها والذان بدورهما يختلفان من إقليم لآخر وبالتالي تأثيرها على نشاط السكان، وبذلك يكون بودان قد وضع حجر الزاوية للنظرية الحتمية<sup>1</sup>.

وتعود النقلة النوعية في الفكر الجيوسياسي للمفكر الفرنسي "مونتسكيو"، من خلال كتابه روح القوانين ونظريته الشهيرة نحو المناخ ثم كتابه "الدفاع عن روح القوانين"، وقد ورد في كتابه "روح القوانين" أن المناخ والسطح بل وأثر القارات والجزر على حياة الشعوب والقوانين ونظم الحكم، وذكر بان المناطق الباردة تؤدي إلى الحرية السياسية، بينما المناخ الحار يؤدي إلى العبودية<sup>2</sup>.

### جيوسياسية العصر الحديث

خلال القرنين الثامن عشر والتاسع عشر تبلورت أفكار الحتمية الجغرافية، ويعود ذلك إلى جهود اثنان من العلماء الألمان اللذين لعبا دورا كبيرا في تطور الجغرافيا السياسية آنذاك هما كارل ريتز وفريدريك راتزل.

اهتم الأستاذ كارل ريتز Karl Ritter بتأثير البيئة على ثقافات والحضارات والمستمدة من أفكار "داروين" في نظريته للتطور، فبنى نظريته لتطور الثقافات والحضارات مثل الحيوان والنبات، وبالتالي تولد فتنمو ثم تموت، واستنادا لقانون "البقاء للأصلح" "الداروينية"، فإن "ريتز" لاحظ أن عناصر القوة ضرورية لبقاء الحضارة، ولتحقيق ذلك لابد للحضارة أو الثقافة أن تظل في منافسة وصراع مع غيرها، حتى تقضي على الحضارات الضعيفة المنافسة لها<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>فايز محمد الموسوي، مرجع سابق، ص 22.

<sup>2</sup>رضوان بوهديل، مرجع سابق، ص 218.

<sup>3</sup>علي أحمد هارون، أسس الجغرافية السياسية، (القاهرة: دار الفكر العربي، 1998)، ص 15، 16.

## الفصل الاول :الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

أما فريديريك راتزل والذي يعتبر المؤسس الفعلي للجغرافيا السياسية الحديثة فقد اتبع نهجا مغايرا منتظما لتحليل التأثير البيئي على الوحدات السياسية ، واعتمد راتزل في ذلك على مبدأ "ريتر" في الحضارات العضوية، حيث بالغ في وصف الدولة العضوية ككائن حي قائم في مجال محدد، وشحن فكره بقوانين داروين البيولوجية للانتخاب الطبيعي والبقاء للأصلح، وبناءً على هذا استطاع راتزل من تصوير الدولة ككائن حي يعيش في محيط ومجال معين ، ويكافح من أجل توسيع هذا المجال فيما يعرف بالمجال الحيوي ، ومثل هذه الدولة يمكنها أن تصبح وحدة سياسية ذات قوة عظمى ، ووضع راتزل سبعة قوانين تحكم حركة الدولة في مجالها الحيوي ، وقد نشر كتابه ( الجغرافيا السياسية ) في عام 1897م وهو أول كتاب وضع قواعدا لعلم الجغرافية السياسية، مشيرا فيه إلى أهمية مساحة الدولة كمقياس لقوة سياستها لذلك يجب على سكانها العمل على توسيعها ،فانهيار الدولة رهين بانهيار مجالها الحيوي <sup>1</sup>.

إلا أن الفضل يعود إلى السويدي رودولف كيلن الذي كان له السبق في استخدام مفهوم الجيوسياسة، حيث قام عام 1904م بإلقاء محاضرة بعنوان "القوى الكبرى في الحاضر، ذكر فيه مصطلح الجيوسياسة لأول مرة، وفي العام نفسه ألقى البريطاني هالفورد ماكيندر محاضرة بعنوان "المحور الجغرافي للتاريخ"، والتي شرح فيها الطريق إلى السيطرة العالمية<sup>2</sup>.

### الجيوسياسة المعاصرة

تمثل الجيوسياسية في هذه المرحلة انعكاسا لـ "الاحتياجات السياسية لنمو الدولة حتى ولو كان نموها يمتد إلى ما وراء حدودها " وهو ما تعكسه "دراسة تأثير السلوك السياسي في تغيير الأبعاد الجغرافية للدولة ، إلا أن الجيوسياسة عقب نهاية القبطية الثنائية تحولت إلى علم متاح للعامة، وتشكل روسيا المجال الحيوي الخصب لاستخدامات علم الجيوسياسة نظرا للسعي الروسي لإحلال اتحاد روسي يعيد أمجاد روسيا القيصرية العظمى، ويقابل ذلك وقوف الولايات المتحدة الأمريكية

<sup>1</sup> فتحي محمد أبو عيانة، مرجع سابق، ص.28.

<sup>2</sup> رضوان بوهديل، مرجع سابق، ص220

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

كحائل لعرققتها، وتسعى في ذلك احتواء هذا المشروع من خلال إحاطته بعدة دول تابعة لها على أساس المصالح المشتركة.<sup>1</sup>

وفي ظل إقحام الثورة المعلوماتية والتكنولوجية في العديد من المجالات، فقد تأثر الفكر الجيوسياسي المعاصر بها، حيث تم ابتداء مفاهيم جديدة مثل الجيوسياسة السيبرانية والجيوسياسة الالكترونية جيوسياسة الوباء.<sup>2</sup>

إذن فجوهر الجيوبوليتيكا هو تحليل العلاقات السياسية الدولية على ضوء الأوضاع والتركيب الجغرافي، لذلك فالآراء الجيوسياسية تتغير وفق اختلاف الأوضاع الجغرافية التي تتغير تبعا لتطور حياة الإنسان وتكنولوجيته، وما يترتب عنه من مفاهيم وقوى جديدة لذات الأرض، وفي هذا يقول ماكندر: «لكل قرن جيوبوليتيكيته، وإلى اليوم فإن نظرتنا إلى الحقائق الجغرافية مازالت ملونة بمفاهيمنا المسبقة النابعة من الماضي الحقائق وذلك لأغراض عملية»<sup>3</sup>

### المطلب الثالث: الفرق بين الجغرافيا السياسية والجيوسياسة

تتداخل الجيوسياسية مع الجغرافية السياسية إلى درجة أنه بصعوبة بمكان التفريق بينهما، حيث لا يكاد يفصلهما إلا خط رفيع، يرجع ذلك أساسا لامتداد جذور الجيوسياسية الفكرية والنظرية لحقل الجغرافيا السياسية، إلا أنه يمكن القول بأن المنحى الذي انحرفت إليه الجيوسياسية (الجيوبوليتيك)، والذي تميز بالممارسة استنادا لعنصر القوة، ساعد في رصد بعض نقاط الاختلاف من طرف بعض الباحثين والدارسين لهذا المجال.

وقبل الإشارة إلى الفرق بين العلمين، نعرض مفهوم الجغرافيا السياسية بعد إمامنا بمدلول الجيوسياسية سابقا، فالجغرافيا السياسية هي: ذلك الفرع من الجغرافية البشرية الذي يهتم بدراسة جغرافية الدول أو الوحدات السياسية. فهي تركز على التحليل الموضوعي من مختلف الباحثين،

<sup>1</sup>رتيبة برد، الفكر الجيوسياسي والقراءات النظرية لترتيبات السيطرة الدولية، مجلة طبنة للدراسات العلمية الأكاديمية (المجلد 04، العدد 02، 2021)، ص، 163.

<sup>2</sup> المكان نفسه.

<sup>3</sup>وفاء كاظم الشمري، الجغرافية السياسية المعاصرة (عمان: دار البدايا ناشرون وموزعون، 2011)، ص. 27.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

فيعرفها هارتشورت أنها " دراسة لتباين الظاهرات من مكان لآخر من خلال تباين ظاهرات سطح الأرض"

ويعرفها ألكسندر Alexander بأنها: دراسة الأقاليم السياسية كظاهرة من ظاهرات سطح الأرض<sup>1</sup>

وتأسيسا لما تقدم يمكن تحديد الفرق في النقاط التالية:

• تنظر الجغرافيا السياسية الدولة كوحدة استاتيكية، بينما تعدها الجيوسياسة كائنا حيا في ديناميكية متطورة.

• تدرس الجغرافيا السياسية الإمكانيات الجغرافية المتاحة للدولة، بينما الجيوسياسة تبحث عن الاحتياجات لهذه الدولة لتنمو حتى ولو كان وراء حدودها.

• تهتم الجغرافيا السياسية بالواقع، بينما تركز الجيوسياسة أهدافها للمستقبل، من زحزحة الحدود إلى تزييف الخرائط.

• الجيوسياسة تجعل الجغرافيا في خدمة الدولة بينما ترى الجغرافيا السياسية أنها صورة لها<sup>2</sup>.

• الجيوسياسة علم يعتمد على فلسفة القوة والسيطرة بينما الجغرافيا السياسية تدرس مقومات قوة الدولة

• الجيوسياسة يدرس العلاقة بين الأرض والدولة والسياسة العالمية من وجهة نظر قومية وظيفية بينما تقوم الجغرافية السياسية لها على أساس موضوعي قائم على العلم.

الجغرافية السياسية علم وصف تحليلي لكل ما يتصل بالوحدة السياسية للدولة، أما الجيوسياسة فهو يعالج الموضوعات من منظور قومي<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - نفس المكان.

<sup>2</sup> محمد عبد السلام، الجيوبوليتيكا علم هندسة السياسة الخارجية للدول، مرجع سابق، ص.47.

<sup>3</sup> علي أحمد هارون، مرجع سابق، ص.41.

### المبحث الثاني: ماهية الصراع

يمثل الصراع أهم السمات التي ميزت العلاقات الإنسانية منذ فجر التاريخ، أين كان الإنسان يتصارع في بيئته، لتلبية احتياجاته في سبيل الحفاظ على البقاء، لكن مع ديناميكية الحياة المستمرة توسعت دائرة العلاقات الإنسانية من مستوى الفرد والجماعة إلى مستوى الكيانات السياسية لتتعمق معها وتتضخم حاجات الشعوب والدول، خاصة أعقاب الحرب الباردة وما خلفته نتائج وظهور ما يسمى "الإقليمية"، خاصة الصراع في بعده الجيوسياسي ما حمل الدول على البحث عن مناطق نفوذ وأكثر أهمية ومن بينها أهمية الممرات البحرية والمضائق ما جعل هذه الأماكن مسرحاً للتفاعلات القوى الإقليمية والعالمية.

### المطلب الأول: مفهوم الصراع

يشغل مفهوم الصراع حيزاً هاماً في حقل العلاقات الدولية بل ومختلف الدراسات الاجتماعية لما له دور في تحديد العلاقات والتفاعلات القائمة بين مختلف الجهات، لكن كون ظاهرة الصراع ظاهرة مركبة ومتناهية التعقيد وبالغة التشابك هو ما يعكس الكم الهائل من التعاريف التي قدمت في شأنه، نظراً لتباين الزاوية والمنطلق الفكري والنظري للباحثين والدارسين واختلاف ميدان تخصصهم.

### الفرع الأول: تعريف الصراع

**لغة:** كلمة الصراع مشتقة من الفعل صرع وتدل في اللغة إلى المجابهة الحادة حيث أن الواحد يصرع الآخر، وهي ترجمة لمصطلح Conflict بالإنجليزية Conflit بالفرنسية والتي تعود جذورها للكلمة اللاتينية<sup>1</sup>.

**اصطلاحاً:** الصراع بشكل عام يعبر عن نشاط إنساني ينشأ بسبب رغبة طرفين أو أكثر للقيام بتصرفات أو أهداف متعارضة فيما بينهم<sup>1</sup>، أو هو وضع ينتج عن تعارض فعلي أو متصور

<sup>1</sup>وسام ناظم كريم الخيكاني، الصراع الإقليمي والدولي على الموارد الطبيعية في العراق بعد عام(2003)، (ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي، ط1، 2023)، ص.18.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

للاحتياجات والقيم والمصالح بين طرفين أو أكثر. لهذا يسعى كل طرف للسيطرة على إرادات وقدرات الطرف الآخر والتحكم به<sup>2</sup>.

وقد قدمت بعض دوائر المعارف والقواميس تعريفات لغوية، والتي تعكس توجهات ومبادئ كل دائرة، فتعرف دائرة المعارف الأمريكية الصراع في بعده النفسي على أنه «الشعور بحالة من عدم الارتياح أو الضغط النفسي والذي ينتج بسبب التعارض والاختلاف بمعنى آخر عدم التوافق بين مصلحتين رغبتين أو حاجتين أو أكثر من رغبات الفرد أو حاجاته»<sup>3</sup> وعليه فالصراع حسب ما سبق يرجع لحالة نفسية بسبب تناقض مصلحة أو رغبة الأطراف مما ينتج عنه الصراع، كما عرفه "هنري موارى" وهو باحث أمريكي في علم النفس على أنه يشير إلى: "موقف يكون لدى الفرد فيه دافع للتورط أو الدخول في نشاطين لهما طبيعة متضادة تماما"، حيث يؤكد من خلاله موارى في مفهومه للصراع قدرة الفرد على التأقلم معه ومواجهة الصعاب<sup>4</sup>

أما الصراع في بعده الاجتماعي فيعرفه عالم الاجتماع الأمريكي "لويس كوزر Lwis coser" كونه ظاهرة اجتماعية بأنها: "حالة من المجابهة ترتبط بالقيم والسعي إلى تحقيق المطالب النادرة والمميزة مثل القوة والموارد وتتحدد أهداف أطراف الصراع إما في تحييد الخصم، أو في إيذائه أو القضاء عليه"<sup>5</sup>، إذن فالصراع يعكس مجابهة حول القيم والرغبة في امتلاك القوة والنفوذ والموارد النادرة ولا تقتصر أهدافه للحصول والسيطرة على مصالحه وإنما يسعى إلى إقصاء أطراف الصراع أو الإضرار به أو إنهاء وجوده.

<sup>1</sup>Stefan wolf, Oya Dursun-ozkanca, Regional and international conflict regional diplomatic, economic and military interventions, p299.

<sup>2</sup>وسام ناظم كريم الخيكاني، مرجع سابق.ص.19.

<sup>3</sup>بلال قريب، الصراع في العلاقات الدولية: جدل مفاهيمي، مجلة الناقد للدراسات السياسية (المجلد 03، العدد 01، 2019)، ص.147.

<sup>4</sup>موارى عبد الله عبد الرحيم، مفهوم الصراع في العلاقات الدولية وطرق تسويته، مجلة قه لاي زانست العلمية (المجلد 05، العدد02، 2020)، ص.696.

<sup>5</sup>جمال سلامة علي، تحليل العلاقات الدولية دراسة في إدارة الصراع الدولي (القاهرة: دار النهضة العربي، ط1، 2013)، ص.52.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

فالصراع في بعده السياسي يدل على موقف تنافسي خاص، يكون أطرافه على وعي بعدم تطابق المواقف المستقبلية المحتملة والتي يكون كلهما أو كلهم مدفوعين لاتخاذ قرار يتنافى ومصالحة الطرف الثاني أو الأطراف الأخرى<sup>1</sup>.

**وكتعريف إجرائي** يمكن القول بأن الصراع ظاهرة مركبة، متشابكة ومتناهية الأبعاد تصف حالة من التعارض فعلي أو متصور بين طرفان أو أكثر يسعى كل طرف فيها إلى تحقيق أهداف متعارضة بين كل طرف.

أما الصراع في نطاق العلاقات الدولية وهو محل اهتمام دراستنا فقد وصف العلماء أن العلاقات الدولية هي ظاهرة من ظواهر الصراع خاصة لدى أصحاب الفكر الواقعي والذين يشكلون المرتكز الرئيسي في تفسير ظاهرة الصراع في مستواها الدولي ، وعلى رأسهم رائد الواقعية الكلاسيكية "مورغانثو" الذي يرجع فكرة الصراع الدولي إلى الطبيعة الإنسانية: "إن أنانية الإنسان لها حدود ولكن بحثه عن القوة (Power) ليس له حدود"، أما البعض الآخر من أنصار هذه المدرسة أمثال "والترز" فيفسر حالة الصراع الدولي إلى فكرة يسميها **بالفوضى الدولية** ، فوجود دول قوية ومتخاصمة في ظل غياب سلطة عليا أو حكومة عالمية تعلوا على سلطة الدول وغياب قانون دولي ينظم حال الصراعات القائمة فيما بينها يخلق مأزقا أمنيا لحكومات هاته الدول، إلا أن تحقيق الأمن المطلق يبقى صعب المنال في ظل سعي المتنافسين الدوليين إلى اكتساب المزيد من القوة لضمان أمنهم، وهذا كله طرحه "جون ديوي" في كتابه عن "الأخلاق والعلاقات الدولية"<sup>2</sup>.

أما فيما يتعلق بالصراع الإقليمي والذي هو جزء من الصراع الدولي فهو "إبداء التناقض والاختلافات ذات الطبيعة السياسية والاقتصادية والإيديولوجية بين الدول على المستوى الإقليمي، وهي تعكس في الوقت الحالي الصراع المتقابل بين القوى الكولونيالية والقوى المتحالفة معها من جهة، وقوى التحرر الوطني من الجهة الأخرى" ويظهر الصراع الإقليمي في شكل صدامات واسعة النطاق، أو على شكل وجود بؤر توتر عسكري، وتتحصر عادة حول مسألة نفوذ على إقليم معين أو قضية

<sup>1</sup> حسين حسين صالح سميع، الصراع السياسي الدولي مفهومه وأسبابه وأنواعه، مجلة آداب الجديدة (العدد 15، 2022)، ص.140.

<sup>2</sup> هبة الله أحمد خميس بسبوني، العلاقات الدولية في الدول الغربية "تعاون أم صراع أم توازن قوى" (الإسكندرية: دار الوفاء لدنيا الطباعة والنشر، ط1، 2012)، ص.56، 57.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

مياه أو مشكلة حدود، وفي هذا الغرض تختلف الصراعات الإقليمية عن الصراعات الدولية بضيق مساحة الصراع ، لقلّة عناصره وأغراضه.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: الفرق بين مصطلح الصراع ومصطلحات مشابهة

**النزاع:** يعد من أبرز المفاهيم المتداخلة مع مفهوم الصراع، حيث يفرق بينهما البعض باعتبار الصراع ينطوي على مشاكل طويلة الأمد وعميقة الجذور تشكل قضاياها صعوبة في التفاوض وإيجاد حلول لها، بينما النزاع يمكن التوصل فيه التسوية لارتباط موضوعاته بمسائل يمكن الاتفاق بشأنها.<sup>2</sup>

**التوتر:** يختلف التوتر عن الصراع، لأن الصراع يتضمن العداوة والشك وتصور تباين المصالح والرغبة في السيطرة، أما التوتر فعادة ما يسبق مرحلة انفجار الصراع وقد يلزمه أو يكون ذات علاقة مع أسباب الصراع أو تشارك في ظهوره من جراء الضغط الذي يمارسه على عملية صنع القرار.<sup>3</sup>

**المنافسة:** هي أمر مشروع بين الإنسان والمؤسسات والدول في الإطار القانوني والمشروع، ونتائجها إيجابية لكل الطرفين، حيث لا ينوي أطرافها إلحاق الضرر بالطرف الآخر عكس الصراع، الذي يمثل الصورة السلبية للمنافسة والذي ينطوي على فكرة رفض الطرف الآخر، ويسعى إلى السيطرة على كل ما يريد ولو كلفه ذلك القضاء على خصمه.<sup>4</sup>

**الحرب:** تعد الحرب على أنها حالة قانونية تسمح وبصورة متساوية، لعدوين أو أكثر في الاستمرار في صراعهما باستخدام القوة المسلحة، أي أن القانون والعرف يعترفان بها، وهي أكثر صور العنف شيوعا في الصراعات الدولية، ولا يوجد تعريف محدد لها، كما يمكن وصفها بأنّها: «أعمال عنف مسلح بين دولتين أو أكثر أصحاب سيادة»، وأنها «أقصى صور الصراع عنفا»، تضع

<sup>1</sup>أحمد عبد الباقي مقبل الفقيه، ربيعة بلعسكر، دور المنافذ البحرية في الصراعات الإقليمية: مضيق باب المندب في النزاع اليمني أنموذجا، مجلة القانون والعلوم السياسية (المجلد 08، العدد 01، 2022)، ص.361.

<sup>2</sup>حبيبة رحايب، البعد الجيوسياسي لتطور مفهوم القوة وانعكاساته على إدارة الصراعات في الشرق الأوسط (2011-2017)، أطروحة دكتورا منشورة (جامعة فلسطينية3: كلية العلوم السياسية، 2020/2021)، ص.42.

<sup>3</sup>نفس المرجع، ص.46.

<sup>4</sup>وسام ناظم كريم الخيكاني، مرجع سابق، ص.20.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

ضمن أولوياتها الأولى الأضرار بمصادرة قوة الخصم، والعمل على تحطيمها، بغية تحقيق النصر أو عدم الخسارة.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: مستويات الصراع

يتشكل الصراع من أطراف مقسمة إلى مستويات ثلاث هي كالتالي<sup>2</sup>:

**المستوى الأول:** يرتبط بالصراعات الفردية. يشكل أطرافها الأفراد. ويتسم بمحدوديته وعادة ما ينتهي بحلول.

**المستوى الثاني:** يتعلق بالصراع بين الجماعات، يكون التحكم فيه أخطر من سابقه، بحيث يصعب فيه الوصول إلى حلول.

**المستوى الثالث:** وهو الصراع بين الوحدات السياسية (الدول)، ويمثل أخطر مستويات الصراع يتميز بالتعقيد والاتساع بسبب التباين في المصالح والأهداف والقيم والثقافات والمبادئ.

### المطلب الثالث: أسباب الصراع الإقليمي:

ينشأ الصراع بين الدول لعدة عوامل وأسباب، نذكر الأهم منها كما يلي:

#### 1- صراع المجال الحيوي:

ويشمل الجغرافيا بمفهومها الواسع والذي يمثل مجموعة العوامل الطبيعية (المناخ، الأرض، الموارد الطبيعية، الموقع الجغرافي...)، بحيث تدفع الضغوطات البيئية المكانية الدول على الصعيد الخارجي إلى تبني سياسات توسعية تصارعية مع الدول الأخرى، وقد برزت في الجغرافيا السياسية الكثير من النظريات المهمة بدراسة الدولة والتي أكدت على

<sup>1</sup> نفس المرجع، ص.21.

<sup>2</sup> بلال قريب، مرجع سابق، ص.148.

أهمية تطور الدولة ونموها، ومن أبرز هذه النظريات نظرية "المجال الحيوي" لفريدريك راتزل<sup>1</sup>.

### 2- الصراع على الموارد الطبيعية:

تعتبر الموارد الطبيعية من أهم أسباب الصراعات الأهلية واستعمال الحروب، حيث يتوقع برنامج الأمم المتحدة للبيئة أن ما لا يقل عن 40 من الصراعات داخل الدول في السنوات الـ 60 الماضية ذات صلة بالموارد الطبيعية، ولعل أهم مثال لهذا الصراع هو الصراع القائم في الشرق الأوسط، بغية السيطرة على منابع النفط في العالم، وحروب المياه بين الأردن وإسرائيل<sup>2</sup>.

### 3- الصراعات العرقية والإثنية:

الصراع العرقي هو عبارة عن تصادم بين الجماعات العرقية حول قضية أو عدة قضايا، تسعى فيه كل جماعة عرقية إلى تغيير طبيعة الوضع القائم لصالحها، وعادة ما يرتبط هذا النوع من الصراع بقضايا تخص المشاركة في السلطة وتوزيع الثروات، وقد يرقى حتى إلى المطالبة بالحكم الذاتي لإقليم معين تعيش فيه، أما الصراع الإثني فهو نزاع مسلح بين مجموعات إثنية مختلفة، وغالبا ما ينشب بين دول متعددة الإثنيات كالحرب الرواندية والحرب اليوغسلافية، فالصراع العرقي والإثني هو نتاج تنازع العرقيات الإثنيات والطوائف والأديان المختلفة حول الحقوق والوجبات وتطبيق حقوق الإنسان ، حيث تعد من أهم أسباب المؤدية للعنف كما حصل بالعراق ، ونزاع الطوائف في سريلانكا والسودان ، ومطالبة إقليم الكيباك في كندا الانفصال، ولعل هذا من أخطر الصراعات التي تؤثر في استقرار الشعوب وبالتالي تهديد وجود الدولة وواقع السودان اليوم خير دليل على ذلك<sup>3</sup>.

### 4- الصراع التكنولوجي والصراع وسباق التسلح بين الدول:

<sup>1</sup> حسين حسين صالح سميع، مرجع سابق، ص.162.

<sup>2</sup> المكان نفسه.

<sup>3</sup> - إسلام منير المصليحي، عبد الرحمن محمد عبد السميع، التعريف بالصراع الدولي (مراحل وأسابيب إدارته). المركز

الديمقراطي العربي. قطر، 2021

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوستراتيجية و الصراع

تخلق ظاهرة السباق نحو التسليح فجوة بين الدول المتقدمة التي بإمكانها استثمار الثورة التكنولوجية في تطوير القدرات العسكرية، وبين الدول التي تفتقد هذه القدرات، وفي ظل هذه الهوة تستغل الدول المتقدمة الوضع، حيث تلجأ إلى إثارة الحروب كما يعمل عامل سباق التسليح إلى التشكيك في نية الآخر أو الخصم ما يسمح بتهيئة البيئة الصراعية، وهذا ما يدفع بمجموعات المصالح المرتبطة به نحو مواصلة ضغوطها على دوائر صنع القرار للإبقاء على كل أو بعض بؤر التوتر والصراع ملتبهة، بما يضمن مصالح هذه المجموعات بأقصى درجة ممكنة.<sup>1</sup>

### 5- الصراع على الحدود البرية والبحرية:

وهي كثيرة ومعقدة وقد تستمر على مدار سنين وأجيال، وتوجد عدة قضايا بهذا الخصوص لم يتمكن من حلها لحد الساعة، نظرا لتمسك كل دولة بأحققتها في مطلبها، إلى جانب رفض بعض القادة السياسيين الخوض في النقاش حول هذه النزاعات تجنباً لغضب شعوبهم، والتاريخ يثبت حدوث العديد من الحروب بسبب النزاعات على الحدود، ولعل أبرز هذه الصراعات والتي تتوزع على مختلف مناطق العالم منها: نزاعات إفريقية بين (مصر والسودان) حول منطقة حلايب، نزاعات آسيوية بين (باكستان والهند) حول جزر كاشمي وجامبو، ونزاعات أوروبية وهي أهم النزاعات وأطولها ولا تزال معلقة إلى الآن بين (بريطانيا واسبانيا) حول جبل طارق والذي يخضع للحكم البريطاني، و(اليونان وتركيا) حول بحر ايجه.<sup>2</sup>

### 6- الخلل في توازن القوى الإقليمية:

ويقصد بتوازن القوى هو وجود عدة أحلاف أو محاور متضادة تتماثل قواها أو تكاد لصد أي حلف أو محور دولي مضاد من استغلال أي تفوق في قوات التغيير معها الوضع الدولي، ويمثل هذا الصراع الذي كان واقعا بين المعسكرين الشيوعي والرأسمالي (1945\_1991)، حيث مثل حلف وارسو الدول الشيوعية بقيادة الإتحاد السوفياتي، وحلف الناتو للدول الرأسمالية بقيادة أمريكا، وغيرها من الأحلاف التي نشأت مضادة لأحلاف أخرى وسرعان ما تلاشت بانتهاء الغرض الذي

<sup>1</sup> - المكان نفسه.

<sup>2</sup> - رانيا سعيد بلبع، تامر نادي عبد العظيم، ظاهرة الصراع الدولي دراسة في المفهوم والأشكال والأسباب وأساليب الإدارة، تمهيدي الماجيستر (جامعة الإسكندرية: كلية الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية، 2018). ب ص.

وجدت له كحلف بغداد واتحاد دول الهلال الخصيب، وبانهيار الإتحاد السوفياتي انتهى معها نموذج توازن القوى.<sup>1</sup>

### 7- الصراع الاقتصادي والتنافس حول الأسواق الخارجية:

حيث تقوم الشركات العابرة للحدود والمتعددة الجنسيات والتي تحوز على رأسمال يفوق رأسمال دولاً مجتمعة وهو ما يطلق عليه بدبلوماسية القطاع الخاص وما له من تأثير على سياسة الدول الخارجية، ومثال ذلك ما تقوم به اللوبيات داخل الكونغرس الأمريكي، والذي يكون مدعاة للصراع والحروب على بعض الدول.<sup>2</sup>

### 8- الصراع على الدور والمكانة الدولية:

وهنا تسعى الدول ضمن النسق الدولي لبحث دور يليق بمكانتها بما يتفق ومصالحها، من منطلق مدى رغبة الدول في الإبقاء على صورة توزيع القوة في فترة معينة أو رغبتها في تعديلها.<sup>3</sup> تتعدد مسببات الصراع حيث لا يمكن حصرها، وذلك تبعاً لتنوع مجالات السياسة الدولية ومتطلبات الشعوب، كما تتباين مع تطور الزمان، مثل تدفق الهجرة البشرية.

## المبحث الثالث: النظريات الجيوستراتيجية

تعتبر النظريات الجيوستراتيجية من أهم النظريات التي اهتمت بدراسة تأثير البيئة الجغرافية على سياسة الدولة، وقد اختلفت هذه النظريات في صياغة تصورها لقوة الدولة، وتطورت تبعاً لمراحل زمنية معينة، بحيث أنه هناك ارتباط بين نظريات الجيوستراتيجية والأمن البحري في تحقيق القوة والسيطرة، وهذا ما سنتناوله في هذا المبحث.

### المطلب الأول: نظرية القوة البحرية لـ "الفريد ماهان" - "Alfred Mahan"

<sup>1</sup>المكان نفسه.

<sup>2</sup>المكان نفسه.

<sup>3</sup>حسين حسين صالح سميع، مرجع سابق، ص.166.

### القوة البحرية

بداية من الضروري التمييز بين القوة البحرية والقدرة البحرية، فالقوة البحرية تعني القوة العسكرية، المقاتلة والمسلحة بالأسلحة البحرية اللازمة التي بإمكانها إنجاز العمليات المستقلة، أو المشتركة التي تشارك بها مختلف أشكال القوات المسلحة سواء قوات جوية أو برية، أما القدرة البحرية فتشمل القوة البحرية وجميع السفن التجارية وتسهيلاتهما التجارية كالموانئ البحرية ومنشآتها الأخرى.<sup>1</sup>

### ضرورة القوة البحرية

رأى ماهان بأن موقع أمريكا كجزيرة العالم خاصة بعد إنجاز اجتياح الغرب الأمريكي، يفرض عليها استخدام تأثيرها لتصبح قوة أولى، وذلك من خلال إنشائها لقوة بحرية توفر لها الإشعاع والأمن اللذين تسعى إليهما، كما أشار إلى أنّ على بلاده إنشاء علاقة مع أوروبا لاحتواء أي قوة آسيوية، في الوقت الذي تتوسع فيه أمريكا في المحيط الهادي، وأن تصبح قوة صناعية عظمى قادرة على بناء أسطول بحري حديث وسريع وأن تجعل من إنجلترا وبحريتها شريكا مميزا لها في السيطرة على البحار والممرات الاستراتيجية في المحيطات، وأن تقيم نقاط ارتكاز لها في الخارج: مستعمرات قواعد عسكرية وغيرها...والإسبانية قوتها العسكرية العجز.<sup>2</sup>

يعد ماهان أول من كتب في إستراتيجية الموقع البحري من وجهة نظر الجغرافيا السياسية، حيث ساهم في إرشاد وتوجيه السياسة البحرية الأمريكية، وقد أثرت كتاباته في النهج الفكري البحري لكل من روسيا واليابان وفرنسا وغيرها من الدول البحرية الأخرى، وقد تميزت مؤلفاته بالتأكيد على أن "التحكم في البحر" كشرط أساسي للقوة العالمية، وفي ذلك حدد أربعة مفاهيم أساسية مثلت فرضيات نظريته حول دور القوة البحرية في العالم وهي:

1. أن البحار والمحيطات تمثل نظاما للربط والاتصال بين أرجاء العالم.
2. تمثل الإمبراطورية الروسية صورة للدولة الحبيسة.
3. يحيط بالإمبراطورية الروسية عدد من الدول البحرية الأوراسية.

<sup>1</sup> - محمد عبد السلام، الجيوبوليتيكا علم هندسة السياسة الخارجية للدول، مرجع سابق، ص.223.

<sup>2</sup> محمد طي، الجيوبوليتيك منذ القرن التاسع عشر حتى الآن، دراسات وتقارير، (المركز الاستشاري للدراسات والتوثيق: العدد 9، 2019)، ص.9.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

هناك ثلاث دول جزرية تقع خارج الكتلة الأوراسية هي بريطانيا اليابان والولايات المتحدة الأمريكية<sup>1</sup>.

واستنتج ماهان من دراساته مجموعة من العوامل التي تسهم في إنشاء قوة بحرية للدول وتعمل على تطويرها، تتمثل فيما يلي:

**الموقع الجغرافي:** ويأتي في مقدمة العوامل، التي تسهم في بناء القوة البحرية، وذلك من خلال طبيعة هذا الموقع ومدى انفتاح جبهاته المائية على البحار والمحيطات، ومدى توافرها على وسائل الاتصال وأدواته بما يوفر لها مرونة عالية في الحركة الميدانية، كما يجب أن يكون هذا الموقع قادراً على تأمين سيطرتها على الطرق التجارية المهمة، والتحكم في القواعد البحرية حتى تتمكن من الرد على أي عدوان محتمل أو قائم فعلاً يهدد مجالها الإقليمي.

**طبيعة سواحل الدولة:** ويقصد بها مدى نوعية هذه السواحل ومدى صلاحيتها لإنشاء الموانئ، فكلما كانت الموانئ متعرجة وعميقة كلما كنت عاملاً مشجعاً لإقامة موانئ تجارية، عكس الدول البحرية التي تحوي سواحل غير عميقة التي لا تدفع سكان الدولة لإقامة موانئ تجارية.

**خصائص الظهير القاري:** ويقصد بالظهير القاري، أراضي الدولة التي تقع خلف خط الساحل، ويشكل الظهير القاري عامل جذب أو طرد بالنسبة لسكان الدولة البحرية، فإذا كان الظهير يتمتع بمساحة كبيرة ومناخ معتدل ويتوفر على موارد طبيعية مختلفة، تحول اهتمام السكان عن البحر نحو اليابس وبالتالي يشكل الظهير عامل جذب للسكان إليه، ويحدث عكس ذلك إذا افتقر الظهير إلى الموارد وأرضه غير صالحة للزراعة، وبالتالي كان ذلك عامل طرد لانشغالات لسكان نحو الداخل وتوجيهها نحو البحر لكسب معيشتهم وممارسة نشاطهم التجاري، وبالتالي بناء القوة البحرية<sup>2</sup>.

**عدد السكان:** يعتبر ماهان أن عدد السكان عامل مهم من عوامل بناء القوة البحرية للدولة، بحيث يمكن استثمار القوى البشرية في بناء الأساطيل البحرية واستعمالها وصيانتها.

1- خالد أحمد الأسمر العجوليين، جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي (ألمانيا، المركز الديمقراطي العربي، 2019) ص. 47، 48.

2- عبد القادر محمد فهمي، المدخل في دراسة الإستراتيجية (العراق، 2009)، ص. 64، 65.

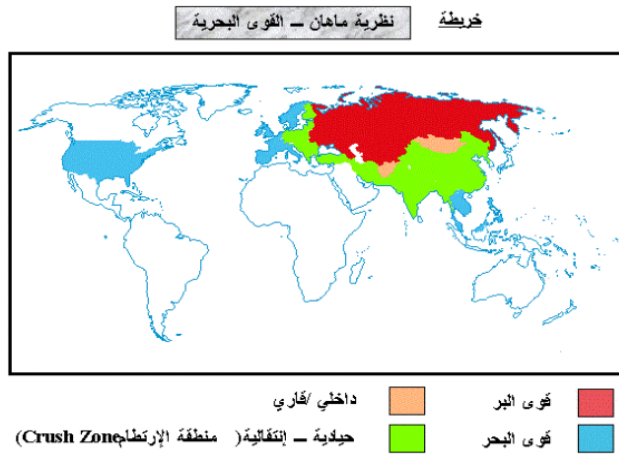
## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

**صفات وخصائص السكان الدولة البحرية:** يرى ماهان أن سمات وخصائص شعوب الدولة البحرية تختلف عن غيرها من خصائص الشعوب الأخرى، فهم أكثر ميلا للتعامل مع معطيات واقعهم البحري، من حيث ركوب البحر و حياة التجارة والانتقال والكسب المادي، كما أنه تتفاوت درجة هذا الميل للبحر بالنسبة لسكان المناطق الساحلية عن غيرها من المناطق الأخرى البعيدة عن الساحل، وبالتالي فإن هذه المميزات ضرورية لتجميع الثروات الكفيلة بإقامة قوة بحرية.

**طبيعة النظام السياسي والتوجه الحكومي:** وهذا العامل له أثره في التقدير الجيوبوليتيكي للدولة وفي مركزها كقوة بحرية، فطبيعة النظام السياسي ورغبة السلطة الحاكمة لها دور في التوجه نحو البحر لاستثمار الموقع البحري، وبناء قاعدة عسكرية وتجارية بحرية متقدمة، من خلال توجيه الاهتمامات الشعبية وخلق الثقافة السياسية الاستراتيجية للتعامل مع المعطى الجغرافي<sup>1</sup>.

ومنه نستنتج أن القوة البحرية تتحدد بمدى قدرة الدولة البحرية، في تأثيرها على البحر من خلال السيطرة والنفوذ الذي ينعكس على قدرتها على الأرض، وتوضح الخريطة رقم (01) نظرية القوة البحرية لألفرد ماهان

### الخريطة (01): خريطة ألفريد ماهان (القوة البحرية)



المصدر : المدرسة الأمريكية نظرية سيادة القوة البحرية

الموقع: <https://cte.univ-setif2.dz/moodle>

<sup>1</sup> عبد القادر محمد فهمي، مرجع سابق، ص.66.

رغم ما نالته نظرية القوة البحرية اهتمام الكثير من الكتاب والقادة والسياسيين، إلا أنها لم تسلم من النقد، من أبرزها انتقادات المفكر (وايتن ميلز)، وهي كالاتي:<sup>1</sup>

- ✓ حاول ماهان إعطاء القوة البحرية طابعا مستقلا وأضفى عليه إمكانية إحداث تأثيرات أكبر من قدرتها.
- ✓ انتقد ميلز استعمال مصطلح القوة البحرية واعتبره أمرا مغلوطا، وبأنه تشويه للحقيقة لأن المحيطات لا تكتسب أهميتها إلا من خلال علاقتها بالقوة الأرضية.
- ✓ رأى ميلز أنه من الصعوبة السيطرة على البحر بصورة كاملة، بعكس ما جاء في مفهوم ماهان.
- ✓ أثبتت العديد من الحروب أنه لا يمكن الاستناد على القوة البحرية وحدها، بل لابد من أن تساندها القوات البحرية والجوية لإحراز الانتصار.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: نظرية القوة البرية "قلب العالم" عند "ماكيندر Mackinder-

#### "Halford

يعتبر "هالفورد ماكندر" أشهر جيوبوليتيكي بشهادة هاوسهوفر، الذي اعتبر نظريته أعظم النظريات العالمية، وقد نال بحته هذا اهتمام المشتغلين بالشؤون الاستراتيجية والعلوم الجغرافية والتاريخية، لأنه أول من ربط بين التاريخ البشري والمتغير الجغرافي في دراسة له نشرت عام 1904 في المجلة الجغرافية، حيث أشار إلى أن موقع البحار والقارات ثابت، مقارنة بعدد السكان الذي يتزايد ويتناقص، والموارد التي تتميز أحيانا بالوفرة، والنضوب أحيانا أخرى.<sup>3</sup>

<sup>2</sup>- خالد أحمد الأسمر العجولين، مرجع سابق، ص.49.

<sup>3</sup>سعيدة بن رقرق، التنافس الجيوبوليتيكي للقوى الكبرى في منطقة الشرق الأوسط: دراسة حالة سوريا منذ سنة 2011، أطروحة دكتوراه منشورة (جامعة الحاج لخضر باتنة.1، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2021، 2022)، ص.64.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

انطلقت فرضية ماكيندر من فكرة أن منطقة آسيا الوسطى هي المحور الجغرافي الذي تقوم عليه الإمبراطوريات العالمية لم تضمه المنطقة من سلاسل جبلية ووديان وأنهار تساهم في تقدم الإمبراطوريات وصعودها، فقد أبرزت نظريته حول قلب العالم أهم نقاط الاستراتيجية العالمية، وفي مقال له بعنوان «محور الارتكاز الجغرافي للتاريخ» المنشور عام 1904 عرض من خلاله أفكاره حول منطقة "قلب العالم" (الهارتلاند) وهي المنطقة الممتدة من نهر الفولغا غربا إلى سيبيريا شرقا ومن جبال الهملايا في الجنوب إلى منطقة القطب الشمالي<sup>1</sup>.

رأى ماكندر التاريخ الأوروبي وحضارته نتاج كفاح طويل ضد الغزو الآسيوي، لذلك حسب نظره لا بد من تغيير المنظور الجغرافي لديهم بدلا من أوروبا إلى العالم القديم والذي يقصد به أوراسيا المحكومة بالسهل الشرقي المتواصل، كما ذكر بأن السيطرة الأوروبية على الشرق بفضل التطور التكنولوجي ستتراجع بسبب مد السكك الحديدية العابرة للقارات، والذي سيؤدي إلى تحول في مستوى القوة من السيطرة على البحار، إلى الحكم على اليابسة، وبالتالي فالخطر المحقق آت من روسيا المسيطرة على محور العالم: المحور الجغرافي للتاريخ<sup>2</sup>.

لاحظ ماكيندر بأن الكرة الأرضية كتلة برية واحدة وسماها الجزيرة العالمية وتضم أوروبا، آسيا وإفريقيا، وأشار إلى أن مركز هذه الكتلة هو أهم منطقة بها وأطلق عليها اسم قلب الأرض، معتبرا إياها مركزا حيويا داخل الجزيرة ويشمل هذا القلب في نظر ماكيندر روسيا سيبيريا ماعدا الأجزاء الشرقية منها التي تطل على المحيط الهادي ومنغوليا وإيران، وقد أشار إلى أنها أرض غنية بالموارد، ولا يمكن إخضاعها لأي قوة بحرية، نتيجة بعدها عن السواحل، مم يصعب دخول الأساطيل البحرية إليها<sup>3</sup>.

وبناء على ذلك ومن خلال ملاحظات ماكيندر لجغرافيا الأرض، مقارنة باليابسة والمياه قدم ماكيندر ثلاثة أقسام إستراتيجية كبرى وفق الفرضيات التي صاغها حسب نظريته وهي:

<sup>1</sup>منى بوزراع، "المضائق البحرية وتأثيراتها في السياسة الدولية: دراسة حالة مضيق ملقا"، أطروحة دكتوراه منشورة (جامعة

8ماي 1945 قالمة: كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2024/2023)، ص.49.

<sup>2</sup>محمد طي، مرجع سابق، ص.11.

<sup>3</sup>محمد حجازي محمد، الجغرافيا السياسية (القاهرة، 1996.1997)، ص.293.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

قلب الأرض (قلب العالم): ويقع ضمن أراضي روسيا الاتحادية، أوروبا الشرقية والجزء الشمالي من إقليم البلقان.

**الهلال الداخلي المحيط بقلب العالم:** يشمل أجزاء من روسيا (أوروبا الغربية) ماعدا بريطانيا وإيطاليا والجزء الجنوبي من إقليم البلقان، والوطن العربي، والعالم الإسلامي، في جنوب آسيا، الهند، والهند الصينية، الصين، كوريا، وصنفها على أنها المنطقة البينية، حيث تحيط بقلب العالم، ويحيط بها الهلال الخارجي، وتصنف منطقة المشرق العربي حسب ماكيندر ضمن مناطق الهلال الداخلي المحيط بقلب العالم.

**الهلال الخارجي:** ويحيط بالهلال الداخلي والذي يحيط بدوره بقلب العالم، ويشمل الأمريكيتين وأمريكا الجنوبية، أستراليا، وبريطانيا واليابان<sup>1</sup>.

ولخص ماكيندر نظريته في أن:

**من يتحكم في شرق أوروبا يتحكم في قلب الجزيرة العالمية.**

**ومن يتحكم في القلب يتحكم في الجزيرة العالمية.**

**ومن يتحكم بالجزيرة يتحكم بالعالم<sup>2</sup>.**

لكن ماكيندر أعاد تعديل نظريته ، تنبه إلى أن غرب أوروبا والولايات المتحدة، يشكلان أمة واحدة، وتتركز فيهما مناطق الصناعة العالمي، وحقول الفحم والكثافة السكانية ، وفي مقاله الشهير الموسوم ب"العلاقات الخارجية" والمنشور عام 1943 ، نعت المنطقة الاستراتيجية المتمثلة في شرق الولايات المتحدة وغرب أوروبا بأنها "حوض الأرض الوسطي" وأنها أرض التوازنات المضادة للقوى السياسية لقلب العالم الاوراسي ، وقام بإلغاء جزء من الاتحاد السوفييتي الواقع شرق نهر نيسى ، لقلة

<sup>1</sup>- خالد أحمد الأسمر العجولين، مرجع سابق، ص.50.

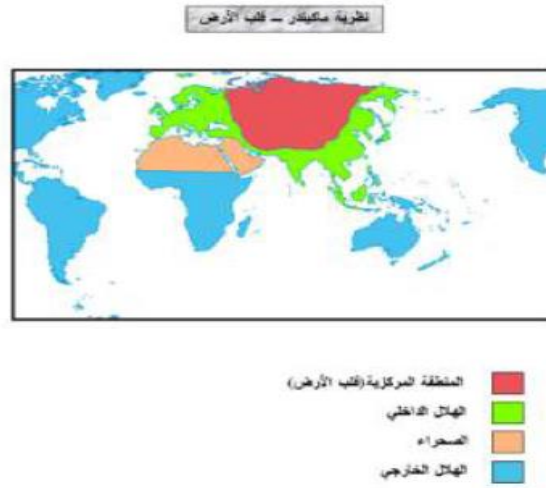
<sup>2</sup>- محمد عبد السلام، الجيوبوليتيكا علم هندسة السياسة الخارجية للدول، مرجع سابق، ص 219.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

قيمته الاستراتيجية والاقتصادية، إلى جانب طبعه الطبوغرافي القاسي والمغطى بالغابات والمستنقعات<sup>1</sup>.

وخلص ماكيندر إلى أن سلاح الجو يخدم القوة البرية، عكس القوة البحرية، وأن استعمال القوة البحرية لا يتم إلا من خلال القوة البرية، وأن زمن القوة البرية قد اضمحل، معتبرا أن تاريخ العالم ما هو إلا صراع بين القوى البرية والقوى البحرية، وتوضح الخريطة رقم (02) خريطة قلب الأرض لماكيندر.

### الخريطة (02): خريطة نظرية قلب الأرض لماكيندر



شكل (١٧) نظرية ماكيندر - قلب الأرض

المصدر: محمد عبد السلام، الجيوبوليتيكا علم هندسة السياسة الخارجية للدول (مصر: دار الكتاب، 2019)، ص 222.

### الانتقادات:

وكغيرها من الأطر النظرية، لم تسلم أطروحة ماكيندر من النقد نذكر منها ما يلي:

<sup>1</sup>خالد أحمد الأسمر العجولين، مرجع سابق، ص.5150.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

✓ الموقع الجغرافي لا يعتبر المعيار في تحديد قلب الأرض كما زعم ماكيندر، كما انه أغفل معيارا أكثر أهمية من ذلك وهو المعيار الحضاري والمتمثل في مستوى التطور الصناعي والتكنولوجي والاجتماعي والاقتصادي.

✓ أغفل ماكيندر التطور النوعي الذي طال سلاح الجو، والتي نالت من قلب الأرض ونزع منه مناعته ومزاياه وعمقه الاستراتيجي<sup>1</sup>.

✓ أن الهيرتلاند غير مؤهل لحكم العالم بغض النظر عن خصائصه، فهو معرض دائما لإتلافه من طرف الهوامش عن طريق الأسلحة النووية الحديثة<sup>2</sup>

### المطلب الثالث: نظرية الإطار نيكولاس سبيكمان " Spykman Nicholas "

اشتغل نيكولاس سبيكمان أستاذا للعلاقات الدولية بجامعة بيل الأمريكية، وركز اهتمامه على دراسة مشكلات القوة وأثرها في العلاقات الدولية، كما كان من بين الذين انشغلوا بالسيادة العالمية وتحليلها في ضوء الدراسات الجغرافية، لذلك ركز دراسته على العلاقة بين الجغرافية والسياسة الخارجية الدولة، وفي إطار هذا نشر العديد من المواضيع منها " أن الجغرافية السياسية هي العامل الأساسي لسياسة الدول الخارجية، لأن عواملها هي أكثر العوامل استقرارا، ولذلك يجب دراسة موقع أي دولة جغرافيا حتى يصبح بالإمكان معرفة سياستها الخارجية "ومن أهم ما ألف في هذا الميدان كتابه بعنوان جغرافيا السلام المنشور عام 1944 بعد وفاته<sup>3</sup>،

ظهرت نظرية سبيكمان بعد حوالي أربعة عقود بعد نظرية قلب العالم، خالف فيها أفكار ماكيندر وجاء برؤية مغايرة أطلق عليها أراضي "الإطار" ومعناها الأراضي التي تحف الهارتلاند وتحيط به، وتشمل أوروبا الغربية(البحرية)، والشرق الأوسط والهند وجنوب شرق آسيا والصين، ويضم الإطار الدول الواقعة بين الاتحاد السوفياتي والدول البحرية الغربية، وتمتاز بكثافة سكانية كبيرة وكم هائل من الموارد الاقتصادية، إلى جانب أهمية البحر فيما بينها كمجال هام للنقل البحري والتجارة<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> علي أحمد هارون، مرجع سابق، ص. 329، 330.

<sup>2</sup> عبد القادر محمد فهمي، ص 78.

<sup>3</sup> علي أحمد هارون، مرجع سابق، ص 332، 333.

<sup>4</sup> فتحي محمد أبو عيانة، مرجع سابق، ص. 40.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

وبخلاف ماكيندر رأى سبيكمان أن السيطرة على أوراسيا، ومنه التحكم بالعالم منطقيا ينبثق من نطاق المحيط بقلب الأرض وليس من قلب الأرض نفسه<sup>1</sup>، باعتبار منطقة قلب العالم إقليم جغرافي لا يتمتع بأي خصائص تؤهله للقيادة العالمية ، نظرا لموقعه الجغرافي الصعب، وافتقاره للموارد الطاقوية والموارد المعدنية التي تشكل اللبنة الأساسية لبناء قوة صناعية حديثة، وبالتالي فان منطقة الثقل في صياغة التوجهات نحو السيطرة العالمية، تتمثل في منطقة الإطار أو حافة الأرض(الريملاند)، وتضم هذه الحافة الأرضية قارة أوروبا -ماعدا روسيا - واسيا الصغرى ،العالم العربي، إيران، أفغانستان، جنوب شرق آسيا، الصين ، كوريا وشرق سيبيريا والتي تمثل منطقة الهلال الداخلي عند ماكيندر<sup>2</sup>.

كما أشار سبيكمان إلى أن القيمة الإستراتيجية للريملاند تكمن في عدة مواضع، منها اعتدال المناخ، كثافة سكانية عالية وتنوع الموارد الزراعية والرعية والمعدنية، وانتشار الطرق البرية والبحرية وسكك الحديد ما يسهل من قدرتها على الحركة والتحكم فيها، فضلا عن توفر القواعد الجوية الثابتة في البر والمتحركة في البحر، ما يمدّها بقوة دفاعية وقدرة تعرضية هجومية عند أي محاولة غزوها، وهذا ما يجعل منطقة القلب (الهيرتلاند) منفتحة على الإطار أو (الريملاند) مما يسهل لقوي الإطار السيطرة عليها، وفي هذا السياق صاغ سبيكمان فكرته في قول شبيه بقول ماكيندر، حيث قال بأن من يسيطر على أراضي الإطار(الريملاند) يحكم أوراسيا، ومن يحكم أوراسيا يتحكم في أقدار العالم ومصيره.<sup>3</sup>

والملاحظ أن خطوط السياسة الخارجية الأمريكية ظلت على اتصال مباشر مع أفكار سبيكمان بعد الحرب العالمية الثانية. فقد نشرت الأساطيل البحرية في المتوسط والمحيط الهادي، وإقامة تحالفات مع بعض الدول المحيطة بأوروبا الشرقية والاتحاد السوفييتي، وخاصة تلك التي تحظى بموقع استراتيجي مثل الشرق الأوسط، دلل ذلك على انسجام السياسة الخارجية الأمريكية مع أفكار سبيكمان، والتي جاءت على شكل توجيهات<sup>4</sup>، وكذلك مع اليابان بعد الحرب العالمية الثانية، إذ كان

<sup>1</sup>المكان نفسه.

<sup>2</sup>عبد القادر محمد فهمي، مرجع سابق، ص.80.

<sup>3</sup>عبد القادر محمد فهمي، مرجع سابق، ص.80.

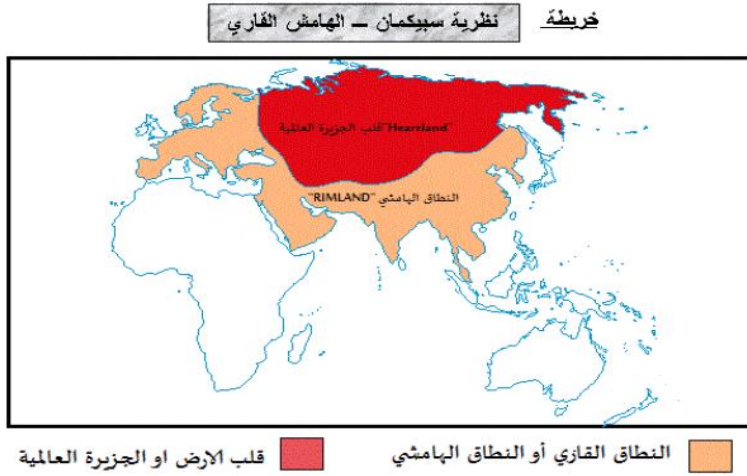
<sup>4</sup>خالد أحمد الأسمر العجولين، مرجع سابق، ص.52.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

لابد من الإبقاء على توازن القوى في الشرق الأقصى، في المستقبل كما هو في الحاضر، سيكون على الولايات المتحدة الأمريكية تبني سياسة حماية لليابان مثل السياسة المستمرة حيال بريطانيا<sup>1</sup>.

هكذا اتضح ما ستقوم عليه الثوابت الفعلية للجغرافيا السياسية الأمريكية، منذ نهاية الحرب لعالمية الثانية وحتى تصدع الاتحاد السوفياتي، في إطار ما أصبح يعرف بسياسة الاحتواء، في ظل التحالفات (منظمة حلف شمال الأطلسي) وأشكال من التوترات في موازين القوى (الشرق الأدنى) والمواجهات (كوبا، فيتنام وأفغانستان)<sup>2</sup>، وتوضح الخريطة رقم (03) خريطة الإطار الهامشي لنيكولاس سبيكمان.

### الخريطة (03): خريطة الإطار الهامشي لنيكولاس سبيكمان.



المصدر : المدرسة الأمريكية نظرية سيادة القوة البحرية

الموقع: <https://cte.univ-setif2.dz/moodle>

### الانتقادات

وجهت لأطروحة سبيكمان بعض الانتقادات من بينها<sup>3</sup>:

<sup>1</sup> ألكسندر دوقاي، ترجمة: حسين حيدر، الجغرافيا السياسية: جيوبوليتيك (بيروت: للنشر والطباعة، ط1، 2007)، ص.36.

<sup>2</sup> مرجع سابق، ص.53.

<sup>3</sup> خالد أحمد الأسمر العجولين، مرجع سابق، ص.53.

1. أنه جعل من مبادئ هاوسهوفر طريقته في عرض المسائل الجغرافية، خاصة عندما استعادة فكرة أن العلاقات بين الدول محكومة بمفهوم السيطرة وحدها، وغير مبنية على توازن القوى.
2. ندّد جان فوكمان بشدة عمل سبيكمان، ولامه لاكتفائه بتوثيق أطروحة ماكيندر مع الخرائط المركزة حول أمريكا، والاقْتباس الكثير من أفكار الجغرافية السياسية الألمانية والميكانيكية.

### المطلب الرابع: نظرية القوة الجوية " لألكسندر دي سرفسكي "

وفي إطار التوجهات النظرية التي صيغت لإحكام السيطرة العالمية، عبر مسارات عدة اختلفت حسب كل مفكر، وفي إطار الصراع بين البر والبحر، برزت نظرية أخرى تحلق في جو الزعامة العالمية وهي نظرية القوة الجوية لسرفسكي والتي سنعرض أهم ما جاء فيها.

أدى عصر الطيران والفضاء إلى تشكيل مفاهيم جديدة في جغرافية العلاقات الدولية ، وقد أشار احد من كتب في مجال القوة الجوية إلى انه بمقدور الطائرات أن تغير جغرافية العالم وأشاد بالدور الذي تلعبه القوة الجوية في إحراز النصر وتوقع سيطرة القوة الجوية على منطقة القلب والسيطرة على جزيرة العالم ومنه السيطرة على البحار وبإمكان القوة الجوية إخضاع الجزر الواقعة عبر البحار، كما نشر " جورج رينر" آراءه ،منها بان الطرق الجوية ربطت بين القلب الأورواسيوي وقلب أمريكا الشمالية الأصغر منها عبر المنطقة القطبية، و تتميز منطقة القلب هذه بأنها مهددة من طرف القطبين (الاتحاد السوفياتي- الولايات المتحدة الأمريكية)، كما يمكن أن تصبح قاعدة عالمية نتيجة قربها من الدائرة القطبية، وبالتالي يمكن أن تصبح المنطقة القطبية الشمالية بؤرة للحركة ومفتاح النفوذ العالمي.<sup>1</sup>

ترجع أولى الأفكار حول القوة الجوية إلى الطيار الروسي "ألكسندر دي سفر سكي" إلي شارك في الحرب العالمية الأولى ثم عمل بعد ذلك ببناء الطائرات وتطويرها، وكان قد نشر بحثا في ذلك

<sup>1</sup> محمد عبد السلام، الجيوبوليتيكا علم هندسة السياسة الخارجية للدول، مرجع سابق، ص.330.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوستراتيجية و الصراع

بعنوان القوة الجوية مفتاح البقاء عام 1950<sup>1</sup>، وفيه قسم العالم إلى منطقتين للنفوذ إحداهما سوفياتية والأخرى أمريكية، ومنطقتي النفوذ هذه عبارة عن دائرتين، الأولى تشكل مجال السيادة الجوية السوفياتية وتحتوي منطقة أوراسيا، شرق وجنوب شرق آسيا، الشمال الإفريقي والشرق الأوسط، أما الدائرة الثانية فهي تمثل مجال السيادة الجوية الأمريكية وتشمل الجزء الغربي لأوروبا والأمريكيتين الشمالية والجنوبية، وتتداخل الدائرتان في منطقة تمثل شكلا بيضويا، يتداخل فيها مجال السيادة الجوية للقطينين، ومنطقة التداخل هذه أطلق عليها سرفسكي اسم منطقة المصير وتشمل الأجزاء الشرقية من الأمريكيتين ومنطقة القلب الاوراسي ومناطق غرب أوروبا وشمال إفريقيا والشرق الأوسط وشمال شرق آسيا، ومنطقة المصير هذه تمثل حسب رأي سرفسكي أهم المناطق الجيوستراتيجية في العالم وقد عبر سرفسكي عن هذا بقوله<sup>2</sup>:

**من يملك السيادة الجوية يسيطر على مناطق تداخل النفوذ الجوي (منطقة المصير)،**

**ومن يتحكم في منطقة المصير يسيطر على العالم.**

وتعتبر آراء سرفسكي استكمالا لآراء لينز، لكنها تختلف عنها في نتيجتين تتعلقان بمسقط الخريطة التي اعتمدها سرفسكي والتي أبعد فيها إفريقيا عن أمريكا اللاتينية بشكل لا يتوافق مع واقع حال خريطة العالم، ونتج عن الأبعاد أن جعل كل من القارتين في يد السوفييت والأمريكان، على التوالي، كما اعتقد أن منطقة القطب الشمالي هي آخر منطقة في العالم، وبإمكان قوة واحدة السيطرة عليها إذا كانت تملك السيادة والتفوق الجوي إذا حصلت حرب شاملة، ورأى بأن السوفييت أو أمريكا أو المملكة المتحدة هي الدول المؤهلة لأن تصبح قوة عظمى، كما أوصى سرفسكي الولايات المتحدة بأن تتشئ لنفسها قوة جوية ضارية، كما انتقد السياسة الأمريكية الخاصة بإشعال الحروب الإقليمية كحرب فيتنام وحروب الشرق الأوسط، منبها إياها بأنها تؤدي إلى استنزاف قوتها، في حين يكون النصر حليف الخصم، كما دعاها إلى تصفية قواعدها العسكرية المتواجدة في الخارج، لأنها كما يرى مكلفة اقتصاديا، وتؤدي هذه النظرية إلى نتيجتين:

<sup>1</sup> المكان نفسه.

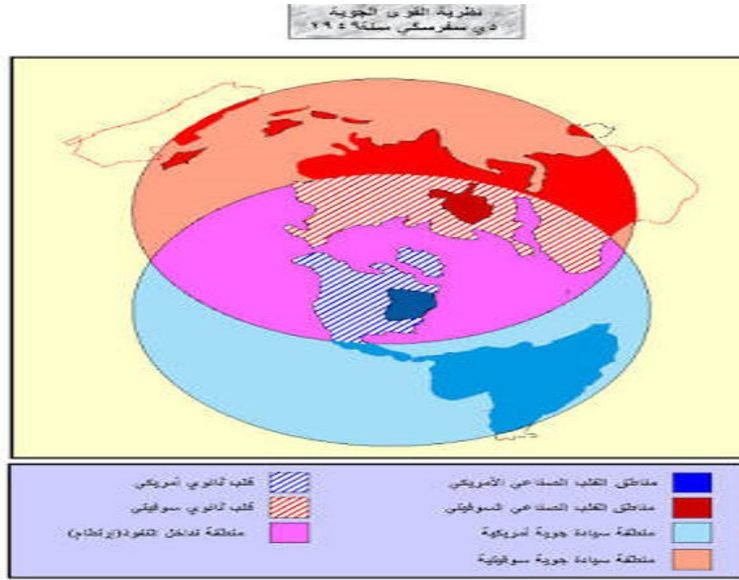
<sup>2</sup> عبد القادر محمد فهمي، مرجع سابق، ص. 85، 86.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوستراتيجية و الصراع

- الانعزال الجوي الذي يوصي بتقسيم العالم تقسيما معقدا إلى قسمين.
- نظرة موحدة على أساس للعالم، وأنه في حالة حرب شاملة يمكن للقوة الجوية المتفوقة السيطرة على العالم مهما كان موقعها الجغرافي.<sup>1</sup>

والخريطة رقم (04) أدناه توضح منطقة المصير لنظرية القوة الجوية لسرفسكي.

### الخريطة (04): خريطة القوة الجوية لسرفسكي



المصدر: منصة pédagogique de l'université Sétif2

<https://cte.univ-setif2.dz/moodle/mod/book/tool/print/index>

لكن تعميمات سرفسكي للاستراتيجية الدولية لم تصمد أمام امتحان الزمن، ففي الواقع لم تعد أفكاره صحيحة، أمام التغيرات الثورية في تكنولوجيا النقل وظهور الصواريخ العابرة للقارات، والغواصات النووية، والأقمار الاصطناعية التي تدور حول العالم، حيث باتت أفكاره

<sup>1</sup> محمد عبد السلام، الجيوبوليتيكا علم هندسة السياسة الخارجية للدول، مرجع سابق، ص. 331، 332.

## الفصل الاول: الإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسية و الصراع

قديمة وغير واقعية، إلى جانب خطأ آخر وقع فيه وهو تقييمه للاستراتيجية الدولية من خلال متنافسين اثنين فقط، فعالم السياسة عالم متغير<sup>1</sup>.

وبناءً لم تم عرضه من آراء منظري الفكر الإستراتيجي، فإنه رغم متانة البناء الفكري الذي قامت عليه، وصحة الفرضيات التي انطلقت منها، وباختلاف وجهات نظر من كتب فيها ، فإنها لم تسلم من النقد، حيث أن التسليم بفكرة الدولة كائن حي وبالضرورة ينمو ويتوسع، فإن هذا الاعتقاد لا يخرج عن نطاق عملية التوسع على حساب الدول الأخرى واعتداء على حقوق وسيادة الدول، وهذا فعل ينافي القوانين والأعراف الدولية، ولا يحظى بالشرعية الدولية، وهذا من شأنه أن يطبع العلاقات الدولية بطابع العنف والصراع، وبالتالي يصبح المجتمع الدولي مجتمعاً فوضوياً، يفتقر للأمن والإستقرار، كما أن هذه الأطر الفكرية انبنت على فكرة الحتمية الجغرافية، باعتبار العامل الجغرافي هو العامل المقرر في تطور تاريخ البشرية، إلا أن الحقائق أثبتت عكس ذلك، من خلال التحول والتطور الذي طال الكثير من الدول عبر الزمن من جراء التطور التكنولوجي، وهذا ما دفع البعض إلى القول بأن الحتمية التكنولوجية هي إحدى متطلبات تطور البشرية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>فايز محمد الموسوي، مرجع سابق، ص324.

<sup>2</sup>عبد القادر محمد فهمي، مرجع سابق، ص.8786.

### خلاصة الفصل:

نخلص في ختام هذا الفصل إلى أن علم الجيوسياسية هو علم يمتد بامتداد التاريخ، يستمد جذوره من الجغرافية السياسية، التي تبلورت مفاهيمها بتطور الزمان، بحيث أنها معرفة علمية تتضمن مجموعة من المفاهيم، التي تنطلق من المعطيات الطبيعية والبشرية الصادرة عن الفواعل السياسية، وتهدف للسيطرة على مجال جغرافي معين، ترتكز على جملة من الافتراضات الفكرية، التي قام بعض المفكرين بوضع أسسها من خلال تطلعاتهم حول كيفية إنماء قوة الدولة، بحيث قام كل مفكر بتقسيم أقاليم العالم حسب تصوراته، مستقصيا مصادر القوة في جغرافية هذا العالم، لإدراك المجال الحيوي المناسب، وتعتبر المسطحات المائية عنصر مهم في محور الفكر الجيوسياسي، باعتبارها أدوات ربط بين أقاليم العالم المختلفة، وبالخصوص المضائق البحرية، لذلك تسعى القوى الإقليمية والدولية في صراعتها الدائم إلى إحكام السيطرة والنفوذ عليها وهو ما يتناوله في الفصل التالي من الدراسة.



الفصل الثاني: علاقة المضائق البحرية  
بالصراعات الإقليمية

### تمهيد

تتمثل أهمية المضائق البحرية في كونها نقطة عقدية تتجمع عندها وتفترق طرق الملاحة البحرية، لذلك كانت دائما نطاقا للصراع ومطمعا للتحكم من قبل الدول الإقليمية والدولية، وتوجد في العالم عدة مضائق بحرية لكنها تتفاوت في الأهمية، وذلك حسب أهمية البحار المطلة عليها، ودرجة حركة التجارة بين أنحاء موانئ هذه البحار والبحار المجاورة، كما أدى اكتشاف البترول إلى تعاظم مكانة هذه النقاط البحرية الحساسة، لذلك وضعتها الدول وخاصة الكبرى ضمن أولوياتها، بحيث كانت من أهم المسائل التي أثيرت في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث للبحار، نظرا لحركة التجارة الدولية والمعاملات الدولية، وكوسيلة للضغط الإقتصادي في الفترات غير المستقرة بين دول العالم، وهذا ما يؤدي إلى نشوب الصراعات بين الدول المشاطئة، وهذا ما يدفع الدول الكبرى بالتدخل متجاوزة بذلك القوانين الدولية الخاصة بالمضائق، وتكمن هذه الصراعات من الخصائص التي تتميز بها هذه المضائق، وخاصة فيما يتعلق بأمن النقل البحري، فإن غلق أو تعطيل هذا الشريان البحري، هو بمثابة شل للإقتصاد الدولي، لأجل ذلك سارعت الدول إلى تثبيت موطن قدم لها وتعزيز علاقتها مع الدول المشاطئة لها، وإقامة القواعد العسكرية حولها.

## المبحث الأول: مفهوم المضائق البحرية وأنواعها

اهتم القانون الدولي للبحار بموضوع المضائق البحرية، اعتباراً لأهمية البحار في التعاملات التجارية المختلفة، ومدى علاقتها بالعالم الخارجي، وذلك من خلال وضع قوانين تعنى بتنظيم الملاحة البحرية في المضائق البحرية، لاسيما مع تضارب مصالح الأطراف الدولية، وتنازعها في مجال تسهيل حركة الملاحة عبر المضائق البحرية، والتي تشكل نقاط اختناق في مجال التبادل التجاري، ولأجل ذلك صيغت الكثير من المواد القانونية والاتفاقيات الدولية، نجد منها اتفاقية 1982 والتي سنتطرق إليها في هذا المبحث، موضحين فيها نظامها القانوني للملاحة بالمضائق البحرية الدولية.

### المطلب الأول: التعريف بالمضائق البحرية وأنواعها

#### الفرع الأول: التعريف بالمضائق البحرية

تعددت التعاريف المصاغة في شأن المضائق البحرية، وذلك باختلاف المعايير المعتمدة، حيث نجد المعيار القانوني، الجغرافي والوظيفي والتي تتفق أحيانا وتختلف أحيانا أخرى.

#### أولاً: التعريف اللغوي والاصطلاحي:

لغة: تشير كلمة المضيق في اللغة حسب ما ورد في معجم لسان العرب إلى " ما ضاق من الأماكن والأمور"، ومرادفها الضنك وهو الضيق في كل شيء.<sup>1</sup>

وقد ذكر عن ابن سفيان أنه سأل الرسول صلى الله عليه وسلم يوم الخندق عن المضائق التي جعلها حول يثرب، ويراد بهذه المضائق المكان الضيق في الطبيعة، وقد أطلق فيما بعد على القطعة الضيقة من البحر "تفصل بين أرضين".<sup>2</sup>

اصطلاحاً: يطلق لفظ المضائق على الأماكن التي يضغط فيها اليابس على مياه البحر بشدة (straits)، وهي انكماش (Contraction) لمياه البحر المحصور بين شطرين من اليابسة<sup>1</sup>، بمعنى أن المضيق هو عبارة عن مجرى أو شريان بحري يقسم اليابسة إلى قسمين أو ضفتين.

<sup>1</sup> جمال الدين ابن المنظور، لسان العرب (القاهرة: دار المعارف، ب س)، ص 2628.

<sup>2</sup> زهرة مناصرية، "حق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية" (أطروحة دكتوراه منشورة، جامعة قسنطينة، 2015)، ص 12.

### ثانياً: التعريف الجغرافي للمضيق البحري:

يعرف المضيق البحري وفق المعيار الجغرافي، بكونه مجرى مائي طبيعي يصل بين مسطحين مائيين، ويفصل منطقتين من اليابسة عن بعضهما البعض، واستناداً لهذا المعيار تتكون العوامل الجغرافية للمضيق بتوافر هذه الشروط:<sup>2</sup>

✓ أن يكون المضيق جزءاً من البحر.

✓ أن يتم تكوينه بفعل الطبيعة وغير اصطناعي، أي دون تدخل الإنسان في حفره، وهذا ما يميزه عن القناة البحرية، كما أن أعمال الحفر التي تطل المضيق البحري لتجعله صالحاً للملاحة، لا تغير من صفته كمضيق.

✓ أن يكون محدود الاتساع، وهذا ما يتوافق مع المدلول اللغوي في وصف المضيق، رغم أن بعض تعاريف فقهاء القانون واتفاقية جنيف لم تحدد الاتساع الذي ينحصر فيه المضيق، وإنما ينظمها قانون البحار.

✓ أن يفصل بين منطقتين من الأرض، وتصل بين منطقتين من البحر.<sup>3</sup>

وبمعنى آخر المضيق جغرافياً يدل على كل محتقر أو شريان مائي يشق اليابسة إلى شقين، ويربط بين بحرين بغض الطرف عن نوع هذا البحر، وبشرط أن يكون محتقراً طبيعياً وذا صلة بالبحر، وإلا لن ينطبق عليه وصف المضيق.

وفي هذا يقول (جيدل-Gilbert Gidel) "يقصد بالمضيق من الناحية الجغرافية ممر بحري محصور بين طبيعة جزئين من الأرض، مهما كانت طبيعة هذه الأرض ومهما كانت سعة هذا الممر المائي، ومهما كان الاسم الذي يطلق عليه".<sup>4</sup>

وأشار الدكتور صادق أو الهيف بأن الممرات البحرية هي تلك الفتحات التي تصل بحرين، وتكون طبيعية وتشمل المضائق، وهو ما أكده محمد سرحان حيث قال بأن: "الفتحات

1- أحمد عبد الباقي مقبل الفقيه، رفيقة بلعسكر "دور المنافذ البحرية في الصراعات الإقليمية: مضيق باب المندب في النزاع اليمني أنموذجاً"، مجلة القانون والعلوم السياسية (المجلد 08، العدد 01، 2022)، ص316.

2- ناصر ناصر علي، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني (لبنان: دار الفارابي، 2013)، ص 46.

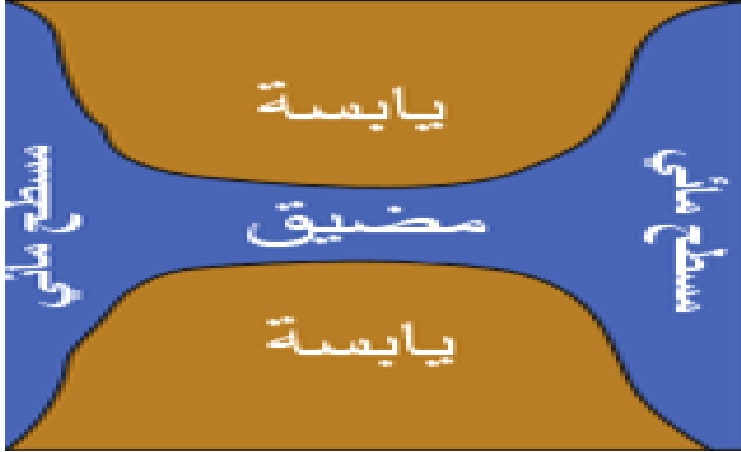
3- محمد طلعت الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة (الإسكندرية: منشأة المعارف، 1998)، ص62.

4- سعيد بن سلمان العبري، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية (الإسكندرية: دار النهضة العربية، 1995)، ص

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

الطبيعية التي يتجاوز اتساعها عرض البحر الإقليمي، والتي تصل بين بحرين تعد من المضائق البحرية<sup>1</sup>، ويوضح الشكل رقم (01) طبيعة المضيق البحري، وشكل الإختناق الذي يميزه.

الشكل (01): صورة توضح شكل المضيق الجغرافي.



المصدر: <https://ar.wikipedia.org>

### ثالثاً: المعيار القانوني:

اعتمد المعيار القانوني في تعريفه للمضيق الدولي على المعيار الجغرافي وأضاف الشرط الوظيفي، حيث يعرفه الفقيه "أوكونيل" على "أنه كل ممر مائي لا يعد من المضائق القانونية ما لم يتخذ التكوين من الناحية الجغرافية شكل المضيق، لكن كل مضيق جغرافي لا يعد بالضرورة من المضائق القانونية، ذلك أن كل ممر يشمل التعبير الجغرافي للمضائق ليس بالضرورة من الطرق الدولية الرئيسية، ومن ثم يكون معيار تحديد المضائق الدولية وظيفياً لا جغرافياً".<sup>2</sup>

أما جيدل فيعرف المضيق قانوناً بأنه "هو كل ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً، ويسمح بالاتصال بين جزئين من المجالات البحرية ومن غير المهم أن تكون هذه المجالات تعود إلى

<sup>1</sup> - منى بوزراع، مرجع سابق، ص 67.

<sup>2</sup> - منى بوزراع، مرجع سابق، ص 67.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

بحر واحد أو بحرين، ولا يهم أيضا إذا كان الممر قائما بين جزيرة أو إقليم أرض أو بين جزيرتين أو مجموعة جزر".<sup>1</sup>

وقد ورد تعريف المضيق الدولي في تقنين القانون الدولي لعام 1930م على كون المضيق البحري دوليا، أن يكون محدود الإتساع بحيث لا يزيد اتساعه عن ضعف مساحة البحر الإقليمي للدول المطلة عليه، وفي حالة زاد اتساعه عن ضعف مساحة البحر الإقليمي للدولة فإنه لا يعد مضيقا دوليا، ولا ينطبق عليه النظام الخاص بالمضائق الدولية، بل يخضع لأحكام أعالي البحار، ويستثنى من ذلك حالة إذا كان مدخل أو مخرج المضيق تقل عن ضعف البحر الإقليمي، بحيث تعتبر المنطقة المستثناة جزء من البحر الإقليمي للدولة.<sup>2</sup>

إذن فالمضيق البحري وفق المعيار القانوني هو ذلك الممر البحري الضيق الذي يستخدم للملاحة البحرية الدولية، شرط ألا يتجاوز عرضه ضعف عرض البحر الإقليمي للدولة.

### رابعا: التعريف الوظيفي للمضيق الدولي:

استند تعريف المضيق إضافة إلى المعيارين السابقين إلى معيار ثالث، يمثل أهمية كبيرة وهو المعيار الوظيفي أو الغائي والذي يركز على استخدام المضيق في الملاحة الدولية، دون مراعاة كثافة الملاحة ودرجتها وأهميتها، وبذلك لا تدخل المضائق المستخدمة في الملاحة الداخلية لدولة معينة و المضائق التي تصل بين جزئين من البحار ولا تستخدم للملاحة الدولية ضمن المضائق الدولية.<sup>3</sup>

ويمكن القول بأن المعيار الوظيفي معيار أساسي لتمييز المضائق الدولية عن غيرها من المضائق البحرية التي تخضع للملاحة الدولية (غير الدولية).

وتأسيسا لما سبق يمكن أن نعرف المضيق البحري الدولي وفق المعايير المشار إليها، على أنه: "مجري أو ممر أو محتفر مائي طبيعي أو شبه طبيعي، يشق الأرض إلى شقين، ليشكل ضفتان، ويصل بين مسطحين مائيين، شريطة ألا يتعدى اتساعه ضعف عرض البحر لإقليمي للدول التي تطل عليه، وأن يكون مستخدما للملاحة الدولية".

<sup>1</sup> سعيد بن سلمان العبري، مرجع سابق، ص 22.

<sup>2</sup> محمد سعيد حسن الحداد الحناوي، "الوضع القانوني للمضائق الدولية (دراسة حالة مضيق هرمز والتهديدات الإيرانية بإغلاقه)"، مجلة جنوب الوادي الدولية للدراسات القانونية (العدد 05، 2020)، ص 416.

<sup>3</sup> ناصر ناصر علي، مرجع سابق، ص 48.

**الفرع الثاني: أنواع المضائق البحرية:**

تصنف المضائق البحرية إلى أنواع، وذلك حسب موقعها بالنسبة للمياه واليابسة التي تحصر مياهها، وبذلك قسمت إلى ما يلي:

**1- المضائق الواقعة في المياه الداخلية للدولة:** وتعني المضائق المحصورة بين إقليم الدولة وجزيرة تابعة لها، وبهذا تدخل هذه المضائق ضمن حدود الدولة، وبالتالي يحق لها منع أي سفينة من الدخول إليها باستثناء الحالات التالية:

1. يحق لدولة أجنبية الدخول بسفنها إلى هذه المضائق، في حالة كان هذا الحق ممنوح لها قبل عقد اتفاقية قانون البحار لعام 1982.
2. إذا وجدت اتفاقية بين الدول الساحلية ودولة السفينة تقضي بالسماح بمرور سفنها المتوجهة إليها عبر هذا المضيق.
3. في حال كانت السفينة متوجهة إلى موانئ الدولة التي يقع المضيق ضمن مياهها الداخلية، أو خارجة منها<sup>1</sup>.

**2- المضائق البعيدة عن الدول المشاطئة:** ويقصد بها المضائق البعيدة عن المياه الإقليمية للدول المشاطئة، بوصفها مياه منطقة اقتصادية خالصة أو أعالي البحار، ويرجع العبور من خلالها نتيجة أسباب قاهرة يتعذر فيها وجود منفذ آخر غيرها مثل مضيق هرمز<sup>2</sup>.

**3- المضائق المتفق عليها بين الدول المشاطئة:** وهي المضائق التي يتم الاتفاق حول المرور عبرها بين الدول المشاطئة، وتخضع السفن المارة عبر هذه المضائق إلى قواعد وقوانين الاتفاقيات المنعقدة بين الدول المشاطئة بغض النظر عن قواعد اتفاقية قانون البحار حول المضائق البحرية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>- خالد الأسمر العجولين، مرجع سابق، ص 74

<sup>2</sup> - مرجع سابق، ص 75.

<sup>3</sup>- منى بوزراع، مرجع سابق، ص 74.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

**4-المضائق الوطنية:** وهي المضائق الواقعة بين أجزاء من دولة أو مجموع دول مع وجود طريق ملاحي يؤدي إلى أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة يمكن للسفن والطائرات المرور عبره، حيث في هذه الحالة يمنع العبور عبر المضيق الوطني.<sup>1</sup>

**5-المضائق التي تربط بين البحار:** ويقصد بها المضائق التي تصل بين جزء من منطقة اقتصادية أو من أعالي البحار وبحر داخلي، وجزء آخر من منطقة اقتصادية أو أعالي البحار مثل مضيق جبل طارق، وتنقسم إلى نوعين:

❖ **ممرات تؤدي إلى بحر داخلي:** وهي تربط بين منطقة من أعالي وبحر داخلي، وتخضع لأحكام الدولة المشاطئة باعتبارها مياه إقليمية، وإن كانت تطل على أكثر من دولة فتعتبر بحرا إقليميا وليس مياه وطنية مثل مضيق هرمز.

❖ **ممرات تصل بين بحرين عاليين:** وهنا يحق للسفن التجارية أو الحربية بالمرور البريء دون أي ترخيص أو عائق من الدولة المشاطئة.<sup>2</sup>

**6-المضائق المحصورة بين إقليم دولة وجزيرة تابعة لها:** ويقصد به المضيق الذي يقع بين إقليم دولة وجزيرة تابعة مع وجود طريق آخر يمكن عبور منه إلى المنطقة الاقتصادية أو أعالي البحار مثل مضيق مسينا بين ساحل إيطاليا وجزيرة صقلية، وفي هذه الحالة يحق للدولة منع المرور وذلك طبقا لنص المادة (1/39)، أو الاتفاق مع الدولة الوقع بإقليمها المضيق المرور من هـ، حتى وإن توفر طريق آخر صالح للملاحة.<sup>3</sup>

**المطلب الثاني: قواعد الملاحة في المضائق البحرية طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون**

**البحار 1982**

تشكل المضائق البحرية أهمية إستراتيجية في مجال الملاحة البحرية الدولية، وتحتل مكانة في الحسابات الجيوسياسية للدول، كونها حلقة وصل بين مساحات بحرية متباعدة، تساهم في تسهيل

<sup>1</sup> نفس المرجع، ص، 75.

<sup>2</sup> نواف موسى الزبيديين، "أحكام القانون الدولي للملاحة في المضائق الدولية دراسة تطبيقية على مضيق هرمز"، المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية (المجلد 13، العدد 02، 2021)، ص 21.

<sup>3</sup> مرجع سابق، ص 21.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

الملاحة الدولية واختصار مسافاتها، توجب تنظيمها بقواعد دولية تنظم وتكفل حرية الملاحة عبرها، وفي هذا الصدد جاءت العديد من المحاولات تبحث في مجال تنظيم الملاحة في المضائق البحرية، مستهدفة من ذلك تحقيق أكبر قدر من حرية الملاحة فيها، نادى بذلك الكثير من فقهاء القانون أمثال «كروشيوس» و«فاتيل».

وقد تم عقد عدة اتفاقيات مثل: اتفاقية "جنيف" لعام 1864 واتفاقية "لاهاي" عام 1899،<sup>1</sup> والتي كانت ترى بحق السفن التجارية أو الحربية بحق المرور البريء عبر كل المضائق البحرية الدولية، لتتبلور فيما بعد أحكام الملاحة في هذه الأخيرة بعد انتهاء ادعاءات السيادة على البحر واستقرار مبدأ حريتها في القرن الثامن عشر، والبحث بضرورة فتح المضائق البحرية للملاحة البحرية، لتليها بعد ذلك اتفاقية "جنيف" 1958 التي أضافت المضائق المتصلة بأعالي البحار وبحر إقليمي، ليستقر هذا الوضع في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، وتضيف إليها المضائق التي تصل بين المناطق الاقتصادية ببعضها البعض أو<sup>2</sup> بأعالي البحار أو بالبحر الإقليمي، كما استحدثت مبدأً آخر للمرور وهو "المرور العابر"<sup>3</sup>.

### الفرع الأول: المؤتمر الثالث لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

#### –مناقشات المؤتمر الثالث لقانون البحار

لقي موضوع الملاحة عبر المضائق البحرية الدولية اهتماماً خاصاً أثناء مناقشات المؤتمر، أبدت فيه الدول وجهات نظر متباينة، وذلك وفق ما تقتضيه مصالحها الوطنية، ليستقر هذا الاختلاف في الدورات اللاحقة للمؤتمر على اتجاهين رئيسيين هما:

**الاتجاه الأول:** يمثل هذا الإتجاه الدول لها علاقات تجارية واسعة وتعتمد في اقتصادها على التجارة البحرية، والدول المطلة على البحار المغلقة والدول المعتمدة استراتيجياً على إمكانية الحركة البحرية، فقد أكدت على تطبيق نظام المرور الحر على الملاحة في جميع المضائق، والمطالبة

<sup>1</sup>- عمار بوراوي، الأهمية الاستراتيجية للمرات البحرية في العلاقات الدولية-دراسة حالة مضيق ملقا-(مذكرة ماستر منشورة، جامعة محمد الصديق بن يحيى-جيجل، 2016/2017)، ص 17.

<sup>3</sup>- عبد الغفور بوسنة، اتفاقية مونتيجوباي وقضايا المرور والعبور في البحار الدولية، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية (المجلد 10، العدد 03، ب س)، ص 233.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

بخلاف ذلك يقضي على حرية الملاحة في البحار وأن هذا الطلب لا ينتهك مبدأ سيادة الدول<sup>1</sup>، ومن بين الدول المؤيدة لهذا الرأي نجد الولايات المتحدة الأمريكية والإتحاد السوفيتي، واللذان اتحدتا معا بشدة خلال دورات المؤتمر الثالث لقانون البحار وحتى مرحلة التمهيد لعقده، وقد دعا الإتحاد السوفيتي على غرار الولايات المتحدة الأمريكية إلى ضرورة أن يقترن جعل امتداد البحر الإقليمي إثني عشر ميلا بحريا، حيث بينت أن تطبيق هذه القاعدة سوف يسمح بضم ما يفوق مائة مضيق في العالم واقعة في المياه الإقليمية للدولة المشاطئة للمضيق، والتي كانت سابقا تعد مضائق واقعة في أعالي البحار تمارس فيه حرية المرور دون عائق، وقد جعلت أمريكا موافقتها على تطبيق إثني عشر ميلا كامتداد للبحر الإقليمي شرطا مقابل حصولها على حق الانتقال عبر المضائق الدولية البحرية، لتكون بهذا الموقف قد هدمت فكرة المرور البريء الذي ثبتت عليه الجماعة الدولية ونصت عليه عدة اتفاقيات متعلقة بالبحار<sup>2</sup>.

**الإتجاه الثاني:** مثلته الدول المشاطئة ومن بينها اليمن، المغرب، عمان وإسبانيا... إلخ، وترى هذه الدول بوجوب تطبيق المرور البريء على جميع المضائق الواقعة ضمن البحار الإقليمية للدول الساحلية، وهذا يضمن التوازن بين مصالح الدول المطلة على المضيق ومصالح الجماعة الدولية، لأن حرية الملاحة يخلُّ بمبدأ السيادة الوطنية، ويمنح الدول المطالبة حرية المرور عبر المضائق حق التدخل في شؤون الدول البعيدة عن سواحلها، حيث لا يوجد أي مبرر يدفع هذه الدول للتضحية بسيادتها الوطنية لمجرد تطمين المصالح العسكرية والإستراتيجية لعدد محدود من الدول، وفي حالة وجود أي تعارض بين مصالح الدول المشاطئة والجماعة الدولية، فإن الحق في التوفيق بينهما يرجع للدول المطلة للمضيق<sup>3</sup>.

و فيما يخص الدول العربية وعلى رأسها دول الخليج العربي فقد أكدت على أهمية حرية مرور الناقلات والسفن درءاً لأي خطر قد يدهم الملاحة<sup>4</sup>، أما بالنسبة للجزائر فنظرا إلى اعتبار اهتماماتها الإقتصادية متضررة بشكل كبير، بحكم موقعها الجغرافي المطل على بحر شبه مغلق والمرتبطة عن

1- محمد الحاج حمود، القانون الدولي للبحار (عمان: دار الثقافة، 2008)، ص 187، 188.

2- كهينة بطوش، "الملاحة البحرية بين الحرية والتقييد" (مذكرة ماجستير منشورة، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، 2016/2017)، ص 39.

3- محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 184.

4- محمد سعيد حسن الحداد الحتاوي، مرجع سابق، ص 419.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

طريق جبل طارق لا يمكن ربط موقفها بموقف الدول الكبرى التي تدعو إلى تطبيق المرور العابر عبر كل المضائق الدولية.<sup>1</sup>

تمسكت الولايات المتحدة بطلبها وتقدمت باقتراح مشروع يتبنى نظام المرور العائق، استحسنته بعض الدول ورفضته دولاً أخرى، لكن عند انعقاد دورة جنيف 1975 تم الإستقرار على نظام جديد هو نظام "المرور العابر"، والذي يمنح كافة السفن الأجنبية حرية الملاحة، وفي الأخير أيدت الدول أهمية تعديل أحكام المرور في المضائق، وإضافة أحكام جديدة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.<sup>2</sup>

انتهت هذه المناقشات الكثيفة بوضع أحكام الصيغة النهائية الواردة في اتفاقية قانون البحار.

### الفرع الثاني: اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

بعد مناقشات طويلة ومفاوضات شاقة بين الوفود المشاركة في مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار 1982، انتهى هذا الأخير بإقرار إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، حيث تم التوقيع عليها في مدينة مونتيغوباي بمدينة جمايكا في 10 ديسمبر 1982م، وحازت على توقيع 119 دولة في اليوم نفسه من مختلف دول العالم، ودخلت حيز التنفيذ في 16 نوفمبر 1994م، وتتكون الإتفاقية من 320 مادة وتسعة ملاحق، ووصل عدد الدول المصادقة عليها حوالي 160 دولة عام 2009م، وبذلك تمكنت الأمم المتحدة بواسطة هذه الإتفاقية من تحديد حقوق وواجبات الدول ومسؤولياتها في استخدام محيطات العالم، وأرست قواعد توجيهية للأعمال التجارية والبيئية وإدارة الموارد الطبيعية البحرية.<sup>3</sup>

توصلت اتفاقية 1982م إلى وضع نظام مرور مستحدث هو (المرور العابر) كمحاولة للتوفيق بين الاتجاهات المتباينة التي أثرت أثناء مناقشات موضوع المرور عبر المضائق المستخدمة للملاحة الدولية.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - كهينة بطوش، مرجع سابق، ص 37.

<sup>2</sup> - محمد سعيد حسن الحداد الحتاوي، مرجع سابق، ص 420، 421.

<sup>3</sup> - ناصر علي علي، مرجع سابق، ص 44، 45.

<sup>4</sup> - ندى مسعود انويجي سكران، "المرور العابر والمرور البريء وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار" (شهادة درجة ماجيستر منشورة، جامعة الشرق الأوسط، 2020)، ص 30.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

باستقراء المادة 37 من الإتفاقية نجد أنها اعتمدت على معيارين أساسيين في تحديد النظام القانوني الذي ينطبق على المضائق، الأول هو المعيار الوظيفي والذي يجب أن يكون فيه المضيق مستخدما للملاحة الدولية، ولم يحدد النص درجة الاستخدام المطلوبة لكي يعد المضيق دوليا، كما لم يشير إلى الصفة الإعتيادية للملاحة، أما المعيار الثاني فهو المعيار القانوني والذي يعني تحديد طبيعة المياه التي يوصل بينها المضيق والمياه التي يتكون منها، فبخصوص المياه التي يربط بينها المضيق ميز النص بين المضائق التي توصل جزءا من أعالي البحار أو المناطق الإقتصادية الخالصة بجزء من البحر الإقليمي، كما اشترط النص ضمنا أن تتكون تلك المياه من البحار الإقليمية للدول المطلة على المضيق، باستثناء المضائق التي يتوافر فيها شريط من أعالي البحار لا يتمثل في الخصائص الملاحية أو الهيدروغرافية في البحر الإقليمي للمضيق<sup>1</sup>.

وقد استبعدت الإتفاقية من أحكامها بعض المضائق حسب ما جاء في نصي المادة 35 و36 وهي كالآتي:

1. المضائق التي لا تربط بين بحرين، وتتنحصر في إقليم دولة واحدة، تعتبر مياهها مياه داخلية مثل المضائق التي تؤدي إلى بحر مغلق.
2. المضائق التي لا يزيد عرضها على ضعف مساحة البحر الإقليمي، وتعتبر هذه الزيادة جزءا من المنطقة الإقتصادية الخالصة تخضع لأحكام البحر العالي.
3. المضائق التي يتم فيها تنظيم المرور كليا أو جزئيا بموجب اتفاقيات دولية نافذة وطويلة الأمد تتعلق تحديدا بهذه المضائق<sup>2</sup>.

باعتبار أن أغلب المضائق البحرية يقع ضمن المياه الإقليمية للدول المضائقية، فقد فصلت لها أحكاما لأجل التفريق بين المناطق البحرية والمناطق التي تصل بها وأحكام المرور عبرها على النحو التالي:

<sup>1</sup> - كهينة بطوش، مرجع سابق، ص 37، 38.

<sup>2</sup> - جعفر خزعل جاسم الربيعي، "القواعد الدولية للملاحة في المضائق البحرية" (مجلد 20، العدد 01، 2005)، ص 166.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

المضائق البحرية التي تربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وينطبق عليها حق المرور العابر (الترانزيت) يعني حرية الملاحة والتخليق لغرض العبور السريع والمتواصل في المضيق البحري، في حال وجود طريق بحري مناسب للملاحة البحرية ويكون جزءا من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة يسري عليه نظام المرور البريء عبر المضيق للسفن فقط دون الطائرات، المضائق البحرية التي تربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية يسري عليها نظام المرور البريء، ولا يحق للدول المحاذية للمضيق إيقافه، حتى ولو توافرت لها الشروط المماثلة لشروط حق إيقاف المرور البريء في المياه الإقليمية.<sup>1</sup>

وقد اعتمدت الإتفاقية على نظامين للملاحة في المضائق الدولية، ولعل ذلك يرجع إلى اختلاف طبيعة المياه التي تصل بينها تلك المضائق، فضلا عن حاجة المجتمع الدولي إليها، فحاجة هذا الأخير إلى الملاحة في المضائق التي تربط جزئين من البحار العالية أو المناطق الإقتصادية الخالصة تكون عادة أوضح من حاجته إلى الملاحة في المضائق التي تصل جزءا من البحر العالي أو المنطقة الإقتصادية الخالصة بجزء من البحر الإقليمي لدولة أجنبية، كما أن هناك سر لاعتماد نظام المرور البريء الذي لا يجوز وقفه كمحاولة لإرضاء الدول العربية الراضة بالإنتضمام إلى اتفاقيات جنيف للبحار عام 1982م<sup>2</sup>.

**المطلب الثالث: أنواع أنظمة المرور في المضائق الدولية طبقا لاتفاقية الأمم المتحدة**

### لقانون البحار لعام 1982

#### الفرع الأول: نظام المرور العابر:

عرفت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 المرور العابر في المادة 2/38 "هو أن تمارس وفقا لهذا الجزء حرية الملاحة والتخليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الإقتصادية الخالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، غير أن تطلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض

<sup>1</sup> - منى بوزراع، مرجع سابق، ص 84.

<sup>2</sup> - محمد الحاج حمود، مرجع سابق، ص 199.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

الدخول إلى دولة مشاطئة للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة".<sup>1</sup>

تعني كلمة "المرور" الحركة المستمرة من مكان إلى آخر، وبذلك يكون حق الحرور هو الحق في التحرك من مكان لآخر، وبالتالي فإن السير أو استعمال الطريق في غير الحركة لا يندرج ضمن مدلول "المرور"، إذا فهو يشمل حق دخول المياه الإقليمية والخروج منها.<sup>2</sup>

العبور هو حرية الملاحة في المضيق واجتيازه على وجه السرعة وبصورة متواصلة ومتتابعة من جهة إلى أخرى، بحيث تختلف عن حرية الملاحة في أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية الخالصة، بشكل لا يتعارض مع الغرض المتمثل بالدخول أو مغادرة الدول المشاطئة للمضيق، مادام يتوافق مع قوانين الدخول إلى هذه الدول.<sup>3</sup>

وقد بينت ذات الإتفاقية المضائق الخاضعة لنظام المرور العابر في المادة 37 أنه "ينطبق هذا القسم على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة"، إضافة إلى ما نصت عليه المادة 1/38 على أن "المرور العابر لا ينطبق إلا إذا كان المضيق مشكلا بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وببر هذه الدولة ووجد اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائما بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية الهيدروغرافية"، ويتضمن حق المرور العابر ممارسة حرية الملاحة والتطبيق المتواصل السريع الذي يتوافق وسرعة السفن حسب وحجمها وحمولتها، كما لا يمنع هذا العبور من الدخول إلى الدولة المشاطئة مع مراعاة أحكام هذا الدخول إلى إحدى الدول.<sup>4</sup>

### الفرع الثاني: نظام المرور البريء:

1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة (38) الفقرة 02.

2- الغنيمي، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة (الإسكندرية: منشأة المعارف، 1985)، ص 87.

3- عامر ماجد العجمي، رنا عبود، "نظام المرور العابر في المضائق الدولية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية (المجلد 16، العدد 01، 2019)، ص 64، 65.

4- منى بوزراع، مرجع سابق، ص 93.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

استقر المرور البريء في العرف الدولي قبل أن يستقر في القانون الدولي المكتوب، حيث كان المرور البريء مجرد فكرة في ظل القانون العرفي تطورت مع تطور قانون البحار، وفكرة تحارب عليها الفقهاء من أنصار ومعارضين حرية البحار أمثال Selden وgentilis وبعدهما Vattel، ليتأكد بعدها رسمياً مبدأً رسمياً في معاهدة فرساي لعام 1919م وبعض الإتفاقيات وتأكدت كقاعدة في اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة عام 1958م، إلى أن استقرت في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م، لتبقى كمحاولة تحفظ التوازن بين مصالح الجماعة الدولية ومصالح الدول المطلة على المضائق<sup>1</sup>.

استمدت المادة 18 من اتفاقية 1982م من أحكام المادة 04 من اتفاقية 1958م مع بعض الإضافات، وبموجب هذه المادة يعد بالمرور البريء العبور عبر البحر الإقليمي فقط دون دخول المياه الإقليمية للدول المشاطئة، ثم الدخول إلى أحد المراسي أو المرافق المينائية أو الخروج منها، ويشترط في المرور أن يكون متواصلاً وسريعاً دون توقف، إلا في حالات معينة تقتضيها حوادث البحار أو الخلل الفني<sup>2</sup>، أما مدى البراءة فتحددها أحكام القانون الوطني حسب ما تنص عليه المادة 19 من اتفاقية جنيف لعام 1958م، إذ يعد المرور بريئاً مادام لا يمس بسلامة وأمن ونظام الدولة المشاطئة، ويخضع لأحكام وقواعد القانون الدولي كعدم استعمال القوة ضد سيادة الدولة المشاطئة ووحدها الإقليمية واستقلالها السياسي<sup>3</sup>.

يسري نظام المرور البريء حسب ما ورد في المادة 45 من الإتفاقية على المضائق، عندما يكون المضيق متكوناً من إقليم الدولة وجزيرة تابعة لها، وطبقاً للفقرة الأولى من المادة ذاتها فإن هذا النوع من المرور ينطبق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي تربط بين جزء من أعالي البحار أو المنطقة الاقتصادية وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية<sup>4</sup>.

و قد قضت المادة 45 بأن المرور المطبق على هذه المضائق هو المرور الذي لا يجوز إيقافه، وبذلك يختلف هذا النظام عن نظام المرور البريء الذي تمارسه الدول المشاطئة على بحارها

<sup>1</sup> - عبد الغفور بوسنة، مرجع سابق، ص 233.

<sup>2</sup> - ندى مسعود انويجي سكران، مرجع سابق، ص 15.

<sup>3</sup> - منى بوزراع، مرجع سابق، ص 93.

<sup>4</sup> - محمد هوش، ريم عبود، القانون الدولي للبحار (سوريا: منشورات الجامعة الافتراضية السورية، 2018)، ص 62.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

الإقليمية، والذي يمكنها بموجبه إيقاف المرور في أحوال وشروط معينة، كما اشترطت على الغواصات وفق هذا النظام أن تعبر طافية ورافعة أعلامها، في حين تمنع الملاحة الجوية بحيث يحظر على الطائرات التحليق فوق المضائق، إلا في حالة حصولها على إذن مسبق من الدول المشاطئة للمضائق<sup>1</sup>.

اختلف في تحديد المعيار الذي يستند عليه وصف المرور بالـ «البريء» أو «السلمي»، هل هو معيار موضوعي يتعلق بسلوك السفينة أثناء عبورها، أو المعيار الشخصي الذي يعتمد على اعتبارات أخرى مثلا: كجنسية السفينة واتجاهها وحمولتها، لكن الملاحظ أن المادة 14 من اتفاقية جنيف لعام 1985 بشأن البحر الإقليمي أكثر ميلا إلى المعيار الموضوعي منه إلى المعيار الشخصي، وهو نفس المنحى الذي تبنته محكمة العدل الدولية في قضية كورفو التي وصفت المرور البريطاني بالبريء رغم أن الهدف كان سياسيا وواكبته مظاهر مسلحة<sup>2</sup>.

### الفرع الثالث: الفرق بين المرور العابر والمرور البريء في المضائق المستخدمة للملاحة

#### الدولية:

1. يشمل المرور البريء الملاحة البحرية والجوية، في حين يقتصر المرور البريء على الملاحة البرية.
2. يمنع على الدولة المشاطئة للمضيق إيقاف المرور العابر أو إعاقته، بينما يمكنها ذلك في المرور البريء.
3. يمكن للدولة الساحلية في المرور البريء أن تحدد خطوطا ملاحية معينة، أو تقرر تقسيم حركة المرور، مع أخذ توصيات المنظمات الدولية المختصة بعين الاعتبار، بينما أنها لا يمكنها القيام بذلك في المرور العابر، إلا بعد عرض الأمر على المنظمة المختصة.
4. يحق للغواصة أن تمر أثناء المرور العابر طافية أو مغمورة، بينما تلزم أثناء المرور البريء أن تعبر طافية ورافعة علمها.

<sup>1</sup> - جعفر خزعل جاسم الربيعي، مرجع سابق، ص 173.

<sup>2</sup> - محمد طلعت الغنيمي، مرجع سابق، ص 79، 80.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

5. تفرض قيود معينة في المرور البريء على السفن العاملة بالطاقة النووية أو التي تحمل مواداً نووية أو خطيرة، بينما لا توجد مثل هذه القيود في المرور العابر.
6. تملك الدولة في سن قوانين تتعلق بتنظيم المرور البريء سلطة أوسع من سلطتها في المرور العابر.
7. يسمح للدول المشاطئة فرض ضرائب مقابل تقديمها لخدمات أثناء المرور البريء، في حين لم يرد مثل ذلك في المرور العابر<sup>1</sup>.

الملاحظ أن الجهود الدولية المدفوعة بتلبية مصالحها الوطنية ومواكبة العصر التكنولوجي تبقى نسبية، مادامت رغبة الدول متفاوتة بين دول ملاحية قوية تتطلع إلى حرية ملاحية أوسع، ودول ساحلية أغلبها دول نامية تطمح إلى تفويض حرية الملاحية خوفاً على انتهاك سيادتها واختراق أمن وسلامة أراضيها.

### المبحث الثاني: أهمية المضائق البحرية

تتمتع المضائق البحرية بأهمية جيواستراتيجية كبيرة، نظراً لموقعها الجيوسياسي المميز الذي يربط بين الشرق والغرب وما يوفره من وقت وتكلفة أقل، بحيث تمثل عاملاً مهماً في حركة التجارة البحرية ونقل مصادر الطاقة، كما تبرز هذه الأهمية في كونها محل جذب واستقطاب القوى الدولية والإقليمية، التي تتصارع لأجل بسط سيطرتها عليها والتحكم بها.

#### المطلب الأول: الأهمية الجيواقتصادية للمضائق البحرية:

##### الفرع الأول: تنامي أهمية النقل البحري:

يعتبر النقل البحري العمود الفقري للتجارة العالمية، فقد عززت الشبكات المعقدة لطرق الشحن والموانئ ونقاط التجارة البحرية الإستراتيجية العولمة، وعززت روابط بين اقتصادات العالم، حيث يعتمد

<sup>1</sup> - سهيل حسين الفتلاوي، غالب عواد حوامدة، القانون الدولي العام (عمان: دار الثقافة، ج 02، 2007)، ص 137، 138.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

النقل البحري على نقاط اختناق إستراتيجية تمكن هذه الطرق من تقصير الرحلات الطويلة بين القارات عن طريق البحر مما يوفر الوقت والمال<sup>1</sup>.

إن الإعتماد على البحر في تكثيف التجارة الدولية من خلال نقل البضائع والسلع بأنواعها المختلفة، شهد نموا متسارعا من ذي قبل حيث قدرت نسبتها عام 2006 بـ 7,4 مليار طن مقارنة بـ 550 مليون طن فقط عام 1950، تتوزع هذه النسب على أنواع مختلفة، تمثل فيها السلع السائلة وخاصة النفط حوالي 30%، و المواد الصلبة خاصة (الفحم والحبوب) نسبة 50%، في حين يتوزع الباقي على السلع المتنوعة خاصة المنتجات من السلع المصنعة ذات القيمة المضافة العالية (معدات الحاسوب والمنسوجات)، ولعل إمكانية السفن المتخصصة (الناقلات) حسب البضائع المراد نقلها يفسر لماذا يلعب النقل البحري دورا هامشيا في التكلفة النهائية للمنتج<sup>2</sup>.

وقد تضاعفت الصادرات العالمية بين عامي 1970 و 2000 من 17% إلى 21% من الناتج المحلي العالمي، رغم تطور النقل الجوي والبري للبضائع، وتطور تقنيات إدارة الإنتاج في الوقت المحدد، والأهمية المتنامية لأوقات التسليم القصيرة للمنتجات ذات القيمة المضافة العالية، تبقى حركة النقل البحري العالمية دعامة أساسية للإقتصاد العالمي ويتأكد ذلك من زيادة تدفقاتها بين عامي 1970 و 2001 بنمو سنوي بلغ 2,1%، وتضاعف إجمالي استخدام الأسطول التجاري العالمي بمقدار 2,5% مرة بين عامي 1970 و 2000<sup>3</sup>.

ففي عصر المعلوماتية يظل الإقتصاد العالمي يعتمد على التجارة البحرية، حيث ترتبط اقتصادات مختلف الدول بشكل متزايد على مبيعاتها بالأسواق البعيدة، وفي الواقع أن توسع التجارة البحرية لا يعود إلى تجارة النفط ومنتجاته فقط و التي انخفضت قيمتها إلى 60% من التدفقات العالمية عام 1970 إلى 45,4% عام 1998، وإنما يرجع أيضا إلى حركة البضائع العامة المعبأة في الحاويات ذات القيمة المضافة العالية، ومثال ذلك الطفرة الإقتصادية التي شهدتها الصين واليابان

<sup>1</sup>-Étude sur les transports maritimes, nation unies, conférence des nation unies sur le commerce et le développement, 2024.

<sup>2</sup>- Antoine Frémont , " les routes maritimes : nouvel enjeux des relation internationales" . **revue international et stratégique**( n°69, 2008),p 18.

<sup>3</sup> - Frédéric Lasserre," les détroits maritimes : réflexion sur des enjeux stratégiques". **Cahier de géographie du Québec**( vol 48, n135, 2004), p 280.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

وجنوب شرق آسيا وكوريا، والذي يعود فضله أساسا إلى صادراتها البحرية. حيث بلغت قيمة صادرات الصين 90% عام 1993<sup>1</sup>.

نظرا لأهمية هذه الطرق البحرية وجهت الحكومات اهتماماتها بها وأدرجتها ضمن حساباتها، فالنقل البحري يهيكل الإقتصاد العالمي، فالمضائق البحرية نقاط عبور إلزامية، يمكن السيطرة عليها أو حتى مراقبتها من خلال تركها مفتوحة أو غلقها أمام الملاحة، أو بوضع عراقيل بشكل متعمد من طرف دولة، أو وجود حواجز ترجع إلى سياسات غير مباشرة، أو نتيجة لضعف الدول الساحلية مثلما هو الحال في البحر الكاريبي أو بحر الصين الجنوبي، لذلك تثير المضائق قضايا جيوسياسية كبرى في ظل اقتصاد معولم<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: دور المضائق البحرية في التجارة الدولية

خاضت الدول عبر التاريخ حروبا طاحنة للسيطرة على المضائق، لأسباب عدة معظمها اقتصادية وتجارية وحربية، فالسيطرة على المضائق البحرية الإستراتيجية يكون غالبا لأجل الهيمنة والتحكم في مسار التجارة الدولية، هذا التحكم يدفع بالخصم إلى البحث عن طرق أخرى والتي ستكون بطبيعة الحال أبعد وأخطر لإيصال منتجاته للأسواق العالمية، وبالتالي ترتفع تكلفة المنتج ويقصى من دائرة المنافسة، وينعكس بالضرر على الخصم، ويشير الدكتور "سيمون فوت" أستاذ الجغرافيا الاقتصادية في جامعة جلاسكو أن هناك ما يقرب 29 أو 30 مضيقا بحريا من بين مجموع المضائق 129 في العالم تمثل أهم المضائق، من بينها 10 مضائق فقط شديدة الأهمية وتشكل عصب التجارة الدولية، وتوصف خمسة منها بأنها مضائق إستراتيجية، ومن يسيطر عليها يمكنه التحكم وتوجيه حركة التجارة الدولية<sup>3</sup>.

وترتبط أهمية المضائق البحرية الدولية بعامل أساسي ومؤثر يتمثل بالحركة التجارية وحجم النشاط الإقتصادي الذي تشغله في حركة التجارة الدولية، إضافة إلى نوع السلع والبضائع المتدفقة من خلالها، ومدى حاجة مختلف الشعوب إليها، فضلا عن كونها الممر البحري الوحيد لمرور هذه السلع

<sup>1</sup>- Ibid, p280 .

<sup>2</sup>-Frédéric Lasserre , op .cit, p 281.

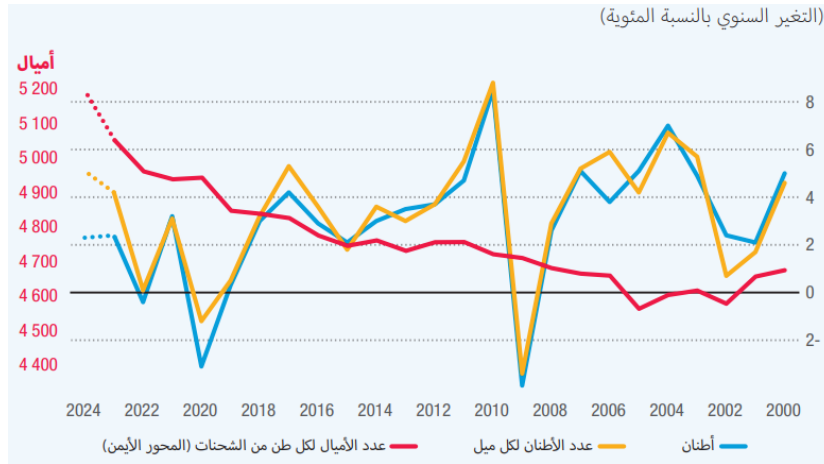
<sup>3</sup>محمود هشام، تقارير وتحليلات في: <http://www.alqet.com>، تاريخ الإطلاع (2025/05/22)

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

والخدمات ذهابا وإيابا من وإلى مختلف دول المعمورة<sup>1</sup>، لذلك لازالت تشهد انتعاشا مهما خاصة بعد التقلص الذي ساد في ظل أزمة كورونا، بحيث بلغ حجم التجارة البحرية 12192 طن في عام 2023، بعد زيادة سنوية بنسبة 2,4%، ويتوقع تقرير الأمم المتحدة حدوث زيادة في تجارة البحرية بمعدل سنوي قدره 2% لعام 2014، وبالتطلع إلى ما بعد عام 2024 يتوقع نمو التجارة البحرية بمعدل سنوي قدره 2,4% بين عامي 2025 و 2029، في حين يتوقع حدوث زيادة في تجارة الحاويات بنسبة 7,4%<sup>2</sup>، ويوضح المنحنى التالي رقم (01) حجم نمو التجارة البحرية أثناء تغيير مسار السفن نحو طرق أطول بين عامي 2023 و 2024.

**المنحنى 01: نمو التجارة البحرية بدفعة قوية في عامي 2023 و 2024 من خلال تغيير مسار**

### طرق أطول للشحن



**المصدر: منظمة الأمم المتحدة، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) استعراض**

### النقل البحري 2024، ص 2.

ويمكن حصر دور المضائق البحرية في التجارة البحرية الدولية في النقاط التالية:

#### أ- المضائق البحرية تحدد مسار الطرق البحرية

تساهم المضائق البحرية بتقليل المسافة والوقت، مما يؤدي ذلك إلى انخفاض تكاليف النقل، وتفاوت أهميتها حسب تموضعها أو في حال وجود طريق آخر بديل عنها مثل مضيق باب المندب

<sup>1</sup> علي ناصر ناصر، مرجع سابق، ص 11.

<sup>2</sup> منظمة الأمم المتحدة، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) استعراض النقل البحري 2024، ص 01/02.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

وهرمز والدردينيل لها أهمية أكبر لانعدام وجود ممر بحري بديل آخر<sup>1</sup>، وباعتبارها نقاط مرور إلزامية للملاحة فهي ترسم الطرق البحرية التي تقطعها السفن سواء مدنية أو عسكرية، وتجعل الجوانب الجيوسياسية والجيواقتصادية أساسية، لأجل تكثيف وتوزيع سلاسل التوريد التي وضعها التقسيم الدولي للعمل والعولمة، وقد قدرت قيمة البضائع المارة عبر الممرات البحرية الإستراتيجية الرئيسية بنحو 24.718 مليار دولار<sup>2</sup>.

كما أن بعض الممرات مرتبطة ببعضها البعض تضطر السفن التجارية للعبور عبر سلسلة منها، فنظام الخدمات البحرية الذي يربط بين شمال أوروبا والشرق الأقصى يمر عبر مضيق دوفر، مضيق جبل طارق، باب المندب ومضيق ملقا، وتشهد المضائق تدفقات كثيفة بحيث يسجل كل من مضيقي دوفر وملقا 100,000 عملية عبور سنويا، بينما يسجل مضيق جبل طارق 85,000 عملية عبور وتلتها ناقلات نفط، وبالمقارنة يسجل مضيق البوسفور والدردينيل 20,000 عبور سنويا بالرغم من أن وظيفتهما تقتصر على المجال الإقليمي في المقام الأول<sup>3</sup>.

### ب- الممرات البحرية تحدد موقع الموانئ الرئيسية:

لجأت الدول المشاطئة للمضائق وشركات النقل البحري الكبرى إلى إنشاء موانئ رئيسية تطل عليها مباشرة أو تتواجد بالقرب منها نتيجة التدفقات التي شهدتها، مثلما هو الحال في خليج الجزيرة الخضراء الذي يحد صخرة جبل طارق غربا، وأين يمتد أحد المحاور البحرية الرئيسية التي تتحكم في تدفق الحاويات إحدى أهم شركات النقل البحري "ميرسكسيلاندا"، وهو من أوائل الموانئ الأوروبية التي طورت هذه الوظيفة بـ 88 مليون طن عام 2016، والمرتبة الأولى في البحر الأبيض المتوسط<sup>4</sup>.

وتتركز أهم موانئ العالم على السواحل الآسيوية، تتموضع على طول طريق بحري رئيسي يمر عبر عدة مضائق إستراتيجية على رأسها مضيق ملقا، والذي يقع في مدخله ميناء سنغافورة وهو أول ميناء في العالم من حيث حركة الحاويات، و النفط بحيث تعبره نصف إمدادات النفط الخام التي تشحن عن طريق البحر، كما أنه أول ميناء عالمي لتزويد السفن بالوقود، وتعود قدراته إلى طبيعة

1- Jaques Marcadon, " Enjeux économiques et politique des pertuis maritimes". **Bulletin l'association de géographe français** (76 années, 1999), p293.

2- Katrin Biaggi, Laurent Carroué , **choke point, P.P O., passage stratégique, gouletd'étranglement**. En : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr/16/05/2025>.

3- Jaques Marcadon, op, p293-294.

4- عمار بوراوي، مرجع سابق، ص 40.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

موقعه، ويليه ميناء شنغهاي في المرتبة الثانية، وهونغ كونغ وشنجن نواحي مضيق هرمز، ثم ميناء بوزان في كوريا الجنوبية والذي يطل مباشرة على مضيق تشوسيم (مضيق كوريا)<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: دور المضائق البحرية في نقل الطاقة

يمثل البترول أحد الأسس الجوهريّة للاقتصاد العالمي لا يوجد بديل له لحد اليوم، فنظرا للمرونة التي يتسم بها يمكن استخدامه كمصدر للطاقة، مواد التشحيم، صناعة البلاستيك والأسمدة، وباعتباره سلعة إستراتيجية ظل مسألة للصراعات الجيوسياسية، تهدف إلى الوصول إليه والسيطرة عليه والتحكم في توزيعه، لأن التوزيع له نفس الأهمية التي تتسم بها مسائل الإنتاج والتسعير، كونه عامل أساسي في تلبية العرض والطلب، خاصة أنه بسبب البعد الجغرافي بين مناطق الإنتاج والتسعير يتم تداول حوالي 50% من الإنتاج العالمي للنفط، و80% منه ينقل عبر نقاط الإختناق، فالنقل البحري ضروري لعملية التوزيع وهذا ما يجعل المضائق البحرية أساسية لتدفقات الطاقة<sup>2</sup>.

ونظرا لتنامي عولمة الأسواق ونمو التجارة العالمية وارتفاع معدلات الطلب على الطاقة ، أصبحت سفن النقل هي الطريقة الأكثر كفاءة لنقل كميات كبيرة من السلع الأساسية أهمها البترول والغاز، إلا أن هذه السفن تعترضها مسارات ضيقة تحد من حرية حركتها، وتتمثل في نقاط الإختناق، والتي تساهم في اختصار المسافات والوقت وانخفاض التكاليف ، وقد بلغت التجارة البحرية العالمية لصهاريج النفط والغاز 29% من إجمالي حجم التجارة العالمية في عام 2018م<sup>3</sup>.

في عام 2023م انخفضت أسعار الشحن بالناقلات الصهرجية ولا تزال مرتفعة ومتذبذبة، نتيجة أثر التغيرات الجيوسياسية وتغيير مسار الشحنات من روسيا، وزيادة المسافات وتخفيض الإمدادات من قبل منظمة البلدان المصدرة للنفط واللوائح البيئية التنظيمية، وتواضع النمو في أسطول الناقلات الصهرجية ، بحيث تفوقت عائدات الرحلة الواحدة لناقلات النفط الخام الصهرجية بنسبة 12% إلى 54153 دولار في اليوم عام 2023م مقارنة بعام 2022م، في حين انخفضت أرباح ناقلات

<sup>1</sup> - المكان نفسه.

<sup>2</sup> - Jean-Paul Rodring, " Straits passages and choke points: maritime geostrategy of petroleum distribution. **Cahiers de géographie du Québec** (vol48, n°135, 2004), p1-2. "

<sup>3</sup> - سفيان بلماضي، "جيوسياسة الطاقة والأمن الدولي في منطقة الشرق الأوسط" (أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 3، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، 2014-2015)، ص 130.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

المنتجات النفطية المكررة مثل ( وقود الديزل) بنسبة 14% إلى 18132 دولار في اليوم، ويبقى أعلى متوسط للسنوات العشر الناتج عن طول مسافات السفر والنمو المحدود للأسطول، ويعود سبب انخفاض عائدات الرحلة الواحدة بين فترتي لعام 2024م إلى ضعف الطلب على واردات النفط الخام في الصين، وتدني صادرات المنتجات النفطية من روسيا، إلا أنه لا تزال أسواق الناقلات النفطية تحقق أرباحاً تفوق متوسطات المدى الطويل وحسب توقعات مؤتمر الأمم المتحدة أن ينمو حجم التجارة العالمية بنسبة 2,4% سنوياً في الفترة ما بين 2025 و 2029<sup>1</sup>.

تعتبر السفن من أقدم وسائل المواصلات وأكثرها أهمية، فقد ساهم النقل البحري في انتعاش الإقتصاد العالمي فأكثر من 80% من حجم تجارة السلع العالمية تنقل بحراً إلى الموانئ العالمية، هذا ما زاد من قيمة النقل البحري الإستراتيجية التي تربط سلاسل الإمداد العالمي بالطاقة<sup>2</sup>، ويعود إنشاء أول ناقلة بحرية في العالم إلى عام 1869، توجهت من الولايات المتحدة إلى أوروبا، ليتضاعف اليوم عدد وقدرات ناقلات النفط البحرية بشكل هائل، وتقدر نسبة الكميات المنقولة من النفط المنتجة عالمياً عبر الناقلات البحرية حوالي 62%، في حين يتم نقل 38% الباقية عبر أنابيب النفط والقطارات أو حتى الشاحنات للمسافات غير بعيدة، وتشتمل سوق النقل البحري حوالي 4042 ناقلة بحرية تحت الخدمة منها ما يتسع لنقل أكثر من 2 مليون برميل ويبلغ عددها نحو 10396 ناقلة ويمكن استعمالها أيضاً كمخزن مؤقت للطاقة<sup>3</sup>.

وعلى العموم يتم نقل الطاقة من مناطق الإنتاج إلى مناطق الإستهلاك وفق طرق مختلفة ويتمثل أهمها في نوعين رئيسيين هما:

### 1. النقل بواسطة سفن الحاويات (الناقلات):

هي عبارة عن مجموعة كبيرة من الخزانات التي يضح إليها البترول الخام أو المكرر، وتقوم بنقله من ميناء التصدير إلى موانئ الإستهلاك الرئيسية في أمريكا وأوروبا واليابان، وهي أضخم السفن

<sup>1</sup> منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، ص 11.

<sup>2</sup> سفيان بلمادي، مرجع سابق، ص 153.

<sup>3</sup> علي حسين باكير، الدوحة، مركز الجزيرة للدراسات، تحولات الطاقة جيوبوليتيك الممرات البحرية: «ملفاً نموذجاً»، 2014، ص 04.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

على سطح البحر، ويبلغ متوسط الحمولة هذه الناقلات أكثر من 150 ألف طن، وهناك ناقلات يابانية تزن أكثر من 500000 طن، وهذا ما ينعكس على خفض أسعار النفط<sup>1</sup>.

### 2. النقل بواسطة الأنابيب Pipeline

ظهرت فكرة النقل بالأنابيب منذ نهاية القرن التاسع عشر لنقل سوائل متنوعة، بيد أنه بدت أنها الوسيلة الوحيدة لنقل البترول والغاز الطبيعي فوق الأرض والأقل تكلفة مقارنة بالسكة الحديدية، ويحدث النقل بالأنابيب فوق سطح الأرض أو في باطنها أو تحت سطح البحر بعمق يصل إلى 1 متر تقريبا (3 قدم)، ويتوقف ذلك حسب الظروف البيئية الطبيعية، ويتم نقل البترول في حالة سائلة عن طريق محطات الضخ القائمة في بعض المواقع على امتداد خط الأنابيب المتعددة الاستخدام، ويتم فيها تقسيم الأنبوب بالفصل بين الأنواع، ولكن نادرا ما تعد الأنابيب بديلا اقتصاديا عن الناقلات الضخمة للمسافات الطويلة نتيجة ارتفاع تكاليفها وطبيعتها غير المرنة، وعدم القدرة على توفير الحماية لها طول الخط ما يجعلها عرضة للتهديد إضافة إلى أن مد الخطوط الأنابيب يخضع لسياسات واستراتيجيات الدول<sup>2</sup>.

### جدول(01): دور نقاط الاختناق في الربط و الاتصال بين الموردين و المستهلكين.

نقطة الاختناق	الوظيفة الجغرافية
مضيق هرمز	يربط بين الخليج العربي من جهة و خليج عمان و البحر و المحيط الهندي من جهة أخرى .
مضيق باب المندب	يربط البحر الأحمر بالمحيط الهندي عبر بحر العرب و القرن الإفريقي وخليج عمان ويربط الخليج العربي بالبحر الأحمر ومنه إلى البحر المتوسط و تزداد أهميته بسبب ارتباطه بقناة السويس و مضيق هرمز
مضيق ملقا	يقع المضيق بين كل من شبه الجزيرة الماليزية و اندونيسيا ,كما تقع سنغافورة على طرفه ، و هو يربط بين المحيطين الهندي و الهادي ،إضافة إلى بحر الصين الجنوبي
المضائق التركية	يربط مضيق البوسفور البحر الأسود مع بحر مرمرة ، و يربط مضيق الدردنيل بحر مرمرة مع بحر ايجه و البحر المتوسط ، و يفصل هذان المضيقان قارة آسيا عن قارة أوروبا

المصدر: شيماء أحمد عبد الله رضوان، المحددات الجيوبوليتيكية للأمن الطاقة عبر نقاط الإختناق بالتطبيق على مضيق هرمز، المجلة الجغرافية العربية (المجلد 93، العدد 80، 2022)ص132.

<sup>1</sup>- شيماء أحمد عبد الله رضوان، المحددات الجيوبوليتيكية للأمن الطاقة عبر نقاط الإختناق بالتطبيق على مضيق هرمز، المجلة الجغرافية العربية (المجلد 93، العدد 80، 2022) ص 128 .

<sup>2</sup>- نفس المرجع. ص 129.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الاقليمية

وعلى العموم يوجد الكثير من المضائق البحرية المنتشرة عبر العالم إلا أن القليل منها من يملك أهمية إستراتيجية في توزيع الطاقة عبرها تتمثل في: مضيق هرمز الذي يربط بين الخليج العربي والمحيط الهندي وهو أكثر المضائق أهمية في العالم، وتعبيره شحنات هائلة من النفط بحمولة تصل 17م ب/ي، ومضيق باب المنذب حوالي 3,7 م ب/ي، ومضيق ملقا حوالي 15م ب/ي والذي يعتبر ثاني أهم مضيق بعد مضيق هرمز، إضافة إلى المضائق التركية الدردنيل والبوسفور<sup>1</sup>، وتشير الخريطة رقم (07) الموضح أدناه إلى موقع أهم المضائق البحرية في خريطة العالم.

الخريطة (07): تشير إلى أهم المضائق البحرية حول العالم



المصدر [/https://alkhaleejonline.net](https://alkhaleejonline.net)

### المطلب الثاني: الأهمية الجيوإستراتيجية للمضائق البحرية

منذ التاريخ القديم وجهت دول العالم اهتماماتها السيطرة على البحار من بينها المضائق البحرية ذات الدور الحاسم والمؤثر في حركة التجارة والتواصل بين الأقاليم، وكأداة تحكم اقتصادي لاسيما في أوقات الحروب والصراعات، حيث أن السياسات الدولية تتحرك نحو المضائق ذات البعد الجغرافي المهم الحركة الإقتصادية الدولية، بغية الحفاظ على استقرار عملية الإنتاج والتوزيع،

<sup>1</sup> - سفيان بلمادي، مرجع سابق، ص155.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

ولضمان الإستقرار المالي والنقدي متبعة لأجل ذلك مبدئي التسوية واستخدام القوة سواء لتغيير واقع أو فرض آخر جديد<sup>1</sup>.

تكمن أهمية نقاط الإختناق الإستراتيجية في حساب الدول والحكومات للهيمنة عليها، لكونها تشكل نقاط اختناق رئيسة ونقاط محورية وحساسة في تمرير النفط الخام والغاز المسال من مراكز الإنتاج إلى الأسواق الإستهلاكية، وفي حال تعرض هذه الممرات البحرية إلى أي اختناقات أو إغلاق سيلحق الضرر بالأسواق النفطية ويؤدي إلى أزمة إمدادات حادة، مما يؤثر على أسعارها وعلى مستوى مخزونها الإستراتيجي لدى الدول الصناعية الكبرى المعتمدة بشكل كبير على الوقود الأحفوري، لتوفير احتياجاتها من مصادر الطاقة، وكما سبق وأن أشرنا إلى أن معظم مناطق الإنتاج تتموضع بالقرب من المضائق البحرية، وتمثل صمامات لإمدادات الطاقة، إضافة إلى أنها تعتبر مسألة حيوية وإستراتيجية بالنسبة للاحتياطي العالمي للنفط والغاز، فتلثي النفط الخام المنتج والمصدر تتجه يوميا من خلاله عبر ناقلات النفط العملاقة. وبات نظام الإمدادات وأنظمة النقل والتوزيع من اهتمامات المجتمع الدولي لأن أي تعثر لدولة منتجة سوف يؤثر على الدول المستهلكة وبالتالي الإقتصاد العالمي<sup>2</sup>.

تمثل المضائق البحرية صمامات أمان لإمدادات الطاقة من مراكز الإنتاج إلى مواقع البيع والإستهلاك، بحيث تقع مراكز إنتاجه بالقرب من المضائق البحرية كمضيق هرمز ومضيق باب المندب، والتي تتموضع كلها في الحيز الجغرافي الأول لإنتاج البترول الخام في العالم هو منطقة الخليج العربي، و التي غالبا ما كانت حلبة للصراع الدولي من قبل القوى الكبرى لأجل ضمان وصول إمدادات الطاقة إليها، وتتضاعف الشحنات النفطية العابرة من خلال نقاط الإختناق كل عام، بسبب الطلب العالمي على الطاقة المدفوع بالنمو الصناعي في عدد من الدول كالصين، الهند واليابان بالإضافة إلى دول غرب أوروبا، وذلك تزامنا مع انخفاض أسعار البترول العالمية ووفرة الإمدادات العالمية<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - عبد القادر الهيلي، "مضيق باب المندب" الأهمية الإستراتيجية وتساعد حدة التهديدات الأمنية"، مجلة أفاق علمية (المجلد 11، العدد:03، 2019)، ص 115.

<sup>2</sup> - سفيان بلمادي، مرجع سابق، ص 83-84.

<sup>3</sup> - شيما أحمد عبد الله رضوان، نفس المرجع. ص 134.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

في الوقت الراهن زادت أهمية المضائق البحرية الإستراتيجية أكثر من أي وقت مضى، بحيث لم تعد مجرد منافذ بحرية لنقل الطاقة والبضائع الإستهلاكية فقط، وإنما أضحت رصيда حيويًا لبعض الدول، لأن عواصم القرارات التي تتحكم بهذه الممرات البحرية، تفرض تعريفات جمركية وتقيم تحالفاتها السياسية بناءً على قربها أو بعدها من دول معينة، ومثال ذلك مضيق هرمز الذي تضاعفت أهميته نتيجة الهجمات على بعض السفن في الأعوام الفائتة، ما أدى إلى ارتفاع أسعار النفط، نظراً لما تمثله هذه المضائق من دينا

إن مسألة الطاقة و تأمين إمدادات الطاقة هو أحد محددات السياسة الخارجية والدفاعية للدول وموضوع رئيسي للنقاش الأمني الدولي، فالصراع المستقبلي بين القوى المهيمنة حالياً على قمة النظام الدولي وتلك الصاعدة، يرتكز محوره على البنى التحتية لقطاع الطاقة في مناطق الإنتاج والعبور وخطوط الملاحة البحرية وبالأخص على مستوى الممرات البحرية، ما أدى إلى استقطاب وبلورة الحضور العسكري من قبل المتنافسين بهدف حماية وضمان سلامة إمدادات الطاقة، ومن ثم سيتضاعف الصراع الدولي على مناطق الوفرة في الطاقة ونقاط العبور<sup>1</sup>.

### المطلب الثالث: الأهمية العسكرية للمضائق البحرية

#### الفرع الأول: المزايا العسكرية لنقاط الإختناق (Choke points)

استمد مصطلح نقاط الإختناق "Choke point" من السياق العسكري المتعلق بالتضاريس، ومعناه وجود ممر بحري ضيق لا يمكن تجاوزه بسهولة، وهذا يعطي فرصة لمنع تحرك القوات العسكرية بسرعة، ومثال ذلك وقوف 300 إسبرطي بقيادة ليونيداس ضد القوات الفارسية الأكبر حجماً في تيرموبيلاي عام 480 ق م<sup>2</sup>.

يمكن وصف المضائق بـ «نقاط اختناق» على أنها نوع خاص من المناطق الساحلية بين مسطحين مائيين يتصلان ببعضهما البعض من خلال ممر بحري ضيق صغير يستحيل أو من يصعب جداً الإلتفاف حوله أو تجنبه، إلا أن هذا التعريف يبقى قاصراً في تحديد درجة الصعوبة التي من خلالها

<sup>1</sup> - رفيق محيوت، نور الهدى سعيداني، "جيوپوليتيك الممرات البحرية في ظل مبادرة الحزام والطريق الصينية 2013-

2014"، مذكرة ماستر (جامعة مولود معمري-تيزي-وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2020-2021)، ص 16.

<sup>2</sup> - Charles Emmerson and Paul Steven, "maritime choke point and the global energy system ."

The royal Institute of international affairs,( London, 2012), p 02.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

ننعت المضيق بـ "نقطة اختناق"، لكن هناك بعض السمات المكانية المشتركة للمضائق التي يمكن الحكم عليها بأنها نقاط اختناق في البحر التي تستعملها السفن الحربية والغواصات وهي:

- يجب أن يكون الممر ضيقاً بما يكفي للحد من قدرة السفن الحربية على المناورة، بالإضافة إلى ذلك سيزيد المضيق من كثافة حركة الشحن، مما يعقد بشكل خطير حركة السفن الحربية الكبيرة، كما يمكن أن يشكل جملة من مخاطر الملاحة (الجزر الصغيرة، منصات النفط، وتجدر الإشارة إلى أن العرض يساعد في تحديد المضيق نقطة اختناق أم لا، عكس الطول الذي لا دور له في ذلك.
- وجود اليابسة على جانبي الممر المائي لنقطة الإختناق له دور تأثير كبير على صعوبة العبور الآمن، فكلما ضاقت نقطة الإختناق زادت أهمية اليابسة على كلا الضفتين.
- يكون عمق مياه الممر محدود، بحيث يؤثر هذا العامل على حجم السفن والغواصات التي يمكنها عبوره.
- لكن إبراز السمات المكانية غير كاف لتحديد درجة الصعوبة اللازمة حتى يعتبر الممر البحري الضيق نقطة اختناق، فمثلاً يصعب الوصول إلى المحيط الهندي عن طريق الإلتفاف حول مضيق طارق والمرور عبر رأس الرجاء الصالح، أكثر صعوبة من تجنب مضيق مسينا بالمرور جنوب صقلية، ومادام يمكن الإبحار فيه جنوباً فإن مضيق مسينا ليس بالضرورة نقطة اختناق، ولكن عامل الإختيار يحدد إذا ما كان الممر نقطة اختناق أم لا، في حلة لا يوجد خيار أمام السفينة بسبب حاجتها للوقود أو عدم توفر الوقت الكافي لتغيير المسار<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: نقاط الإختناق ضرورية للتدخل العسكري والدعم اللوجستي:

إن خطوط الإتصالات البحرية التي تدخل ضمنها المضائق البحرية ترتبط مباشرة بقدرة الدول الكبرى على إرسال القوات، المعدات والإمدادات إلى مناطق الأزمات دعماً للمصلحة الوطنية، وهذا يتطلب حرية المرور عبر الممرات البحرية، وتشير أحداث رواندا، هايتي، كوريا الشمالية، العراق

<sup>1</sup> - Mark Huber, "choke point control : operational challenges for blue water navies ", **naval college review**, 2003 , p 03,06.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

وحتى سوريا مدى خطورة عالم ما بعد الحرب الباردة خاصة مع تغير طبيعة التهديدات، كما تسعى القوى الكبرى وخاصة الولايات المتحدة الأمريكية تحقيقا لمصالحها الإقتصادية، السياسية والعسكرية إلى الحفاظ على قدرتها البحرية لإرسال قواتها العسكرية دفاعا عن مصالحها الحيوية، لذلك تؤيد فكرة البحار المفتوحة أمام الملاحة التجارية والعسكرية تنفيذا لإستراتيجية أمنها القومي، كما أن الصعوبات التي تواجه حركة الملاحة عبر نقاط الإختناق من شأنه أن يؤخر وقت رد القوات العسكرية، وقد أبرزت وزارة الدفاع الأمريكية بعض الأمثلة عن ذلك :

1. قامت القوات البحرية الأمريكية والقوات التابعة للتحالف الدولي قبل وخلال حرب الخليج بعبور مضيق هرمز ومضيق باب المندب استعدادا لعملية العاصفة الصحراء، تم نقل 3,4 مليون طن من البضائع الجافة و6,6 مليون طن من الوقود إلى القوات الأمريكية وقوات التحالف في الخليج، 95% من هذه البضائع نقلت بحرا عبر المضائق.

2. في حال منع أسطول حربي لأعالي البحار من المرور عبر الأرخيبيل الأندونوسي ومضيق ملقا متجها نحو البحرين، فلا بد من إعادة توجيهه نحو أستراليا، وبافتراض سرعة 15 عقدة، فتحتاج المجموعة التكتيكية المتكونة من 6 سفن إلى 15 يوم إضافية في اجتياز الممر الإضافي المقدر بـ 5800 ميل بحري، وتصل تكلفة الوقود حوالي 7 مليون دولار.

3. غالبا ما تنقل الولايات المتحدة قواتها من منطقة البحر الأبيض المتوسط إلى منطقة مسؤولية القيادة المركزية، وبالتالي قد تجد نفسها عاجزة عن الإعتماد على إستراتيجية لا تعالج المرور الحر عبر نقاط الإختناق، والبدائل الأخرى تكون مكلفة من حيث الموارد والوقت، ويمكن أن تكون التكلفة المحتملة للمصالح الأمنية الوطنية أكبر بكثير<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: العلاقة بين الإختناق والردع النووي:

<sup>1</sup> - عمار بوراوي، مرجع سابق، ص 55-56.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

قام "ميشال ريزمان W. Michal Reisman" أستاذ في القانون الدولي قبل انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة لقانون البحار، بدراسة يربط فيها بين الردع النووي وحرية الملاحة في المضائق البحرية، لاحظ فيها أن الإمكانيات العسكرية للولايات المتحدة تقوم على بعدين متشابهين يتمثل الأول في الردع النووي ويتمثل في الحفاظ على وضع مصمم لردع الدول الأخرى ذات الإمكانيات العسكرية النووية، أما الثاني فيتألف من قدرات نووية وقدرات تقليدية مصممة لإيصال القدرة و الإستعداد لممارسة الإكراه في بيئات مختلفة إلى أوسع نطاق من الخصوم لأجل حماية مصالحها الوطنية الحيوية، ويتم استخدام المحيطات في ذلك خاصة مضائقها، ويعتمد نظام الردع الأمريكي على ثالوث نووي: رؤوس حربية تطلقها صواريخ بالستية برية، وطائرات وصواريخ بالستية تحملها غواصات، ويختلف هذا الثالوث عن بعضه في موقع التخزين، القدرة على الحركة، طريقة التسليم ونقاط الضعف<sup>1</sup>.

فالقواعد الأرضية والطائرات غالباً ما تكون مستهدفة من طرف العدو، كما أن الطبيعة الثابتة للقواعد الأرضية تجعلها أكثر عرضة للخطر، وفي حال قام الطرف الثاني باستباق الضربة الأولى فسيقضي على قدرة أمريكا على الرد، أما الغواصات فهي عبارة عن قواعد صاروخية بحرية بفضل قدرتها على الحركة وطابعها الخفي تشكل أداة ردعية أكثر كفاءة، وتسهل الوصول إلى البحار والمحيطات وخاصة المرور عبر نقاط الإختناق، وهذا ما يجعل مختلف الممرات البحرية الإستراتيجية عنصر مهم في الفعالية العسكرية لنظام الأسلحة<sup>2</sup>.

### المبحث الثالث: أثر المضائق البحرية بالصراعات الإقليمية

يتناول هذا المبحث مجال تأثير المضائق البحرية على مستويات الصراع الإقليمي، بحيث ظلت المضائق البحرية مجالاً للتنافس والصراع الإقليمي وحتى الدولي باعتباره طرفاً مؤثراً ومهيماً في النسق الدولي، ويبني إستراتيجية باعتبارها نقاط اختناق رئيسية لحركة التجارة العالمية إلى الأسواق الإستهلاكية، لذلك نتجت عن جيواستراتيجية المضائق البحرية أثراً ساهمت في تأجيج التوترات واحتدام الصراع بين الدول الإقليمية والقوى الكبرى.

<sup>1</sup> - Michael Reisman , " the regime of straits and national Security" . **The American journal of international Law** (vol74, 1980), p 48-52.

<sup>2</sup> -Loc. Cit.

### المطلب الأول: النزاعات الحدودية والقرصنة البحرية

#### الفرع الأول: النزاعات الحدودية

هناك ارتباط واضح بين الموقع الجغرافي للمرات البحرية الإستراتيجية ومناطق التوتر، فقد يؤدي عدم الإستقرار السياسي لمنطقة معينة والصراع العسكري بين عدة دول إلى إغلاقها، وتقع أغلب المضائق البحرية الجيوإستراتيجية في منطقة الشرق الأوسط، والذي يشهد الكثير من التوترات بسبب النزاعات الحدودية والصراعات الإقليمية:

- ففي عام 2002م تصاعدت التوترات الخطيرة بين إسبانيا والمغرب بشأن السيادة على جزيرة ليلي (Ilot Persil)، وهي جزيرة متنازع عليها بين هذين البلدين تقع قبالة الساحل المغربي، وقريبة من مضيق جبل طارق، والذي تقع بالشمال منه أيضا الملكية البريطانية والتي تأخذ اسمه (Gibraltar)، ففي الوقت الذي ترفض فيه إسبانيا المطالبات المغربية بالحصون وهي ممتلكات إسبانية شمال المغرب، إلا أنها تطالب باستعادة الأراضي البريطانية مما يسمح لها بالوصول إلى المضيق.

- تفاقم النزاعات الخطيرة بين الدول المطلة على بحر الصين الجنوبي جزئيا، بسبب القواعد العسكرية العديدة المنتشرة على الجزر المتنازع عليها (Spartleys , paracels) في أن تستخدم يوما ما لعرقلة الممر البحر الحيوي، الذي يربط بين الشرق الأوسط واليابان عبر مضيق ملقا وسنغافورة<sup>1</sup>

- النزاع الحدودي بين جيبوتي وإريتريا وترجع جذوره إلى الترسيم الإستعماري للحدود، ويتمحور الخلاف حول جبل دميرة وجزيرة دميرة الواقعتان في مضيق باب المندب، بحيث ظلت فترة طويلة نقطة ساخنة بين البلدين أدت إلى اندلاع حرب بينهما عام 2008م،

<sup>1</sup>--Frédéric Lasserre , op .cit. p279.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

ونجحت قطر في إقناع الطرفين على إبرام اتفاقية السلام لتسوية النزاع القائم بينهما، ونشر قوات قطرية لحفظ السلام في جيبوتي بالقرب من المناطق المتنازع عليها، وفي خضم الأزمة الخليجية تم قطع العلاقات مع قطر، وانسحبت قوات هذه الأخير عام 2017م، ويتجدد الصراع بين الدولتين مرة أخرى<sup>1</sup>.

ويمثل الموقع المتنازع عليه بالنسبة لهذه الدول أهمية جيواستراتيجية بالرغم من كونه تلاً صغيراً يشكل رأساً صخرياً إلا أنه يهيمن مباشرة على جزيرة دميرة ويطل على باب المندب، فضلاً عن قربهما من "جزيرة ميون" اليمنية الإستراتيجية وقربه من مثلث الحدود بين إريتريا وجيبوتي وإثيوبيا المعروف بـ "مثلث العفر"، وتظهر هذه الأهمية أكثر لإريتريا فمضيق جزيرة دميرة مرتبط بالتبعية بمضيق رأس دميرة، وكلاهما قادران على تحديد علاقة إريتريا بمضيق باب المندب، وبالتالي التأثير على مصير الموقع الإستراتيجي لإريتريا<sup>2</sup>.

### الفرع الثاني: القرصنة البحرية

شكل نمو حجم وقيمة المبادلات التجارية أحد العوامل المباشرة في تصاعد أعمال القرصنة خلال العقد الماضي، إضافةً إلى تقليص عدد البحارة على متن السفن التجارية ووجود طرق بحرية مزدحمة أو تركز مناطق إنتاج بالقرب من دول ضعيفة غير مستقرة سياسياً كالصومال، وغالباً ما يتم استهداف ناقلات النفط في المنطق الملتفة حول المضائق الإستراتيجية، مثل مضيق باب المندب ومضيق ملقا<sup>3</sup>.

وتحدث أغلب نشاطات القرصنة البحرية في شرق إفريقيا قبالة السواحل الصومالية، ويرجع ذلك إلى الوضع السياسي غير المستقر للبلاد، حيث قرر الصيادون حينما أدركوا عجز الحكومة المركزية من حماية المنطقة الاقتصادية لبلادهم، وقيام بعض السفن الأجنبية بالصيد العشوائي لأسماكهم، حينها بدؤوا بمطاردة هذه السفن الأجنبية، لكن سرعان ما استشعروا بنجاحهم في ذلك أهمية سرقة

<sup>1</sup> - "ماذا تعرف عن النزاع الحدودي بين جيبوتي وإريتريا"، في <https://www.aljazeera.net> تاريخ الإطلاع: (2025/05/28)

<sup>2</sup> - عبد القادر محمد علي، النزاع الحدودي الجيبوتي الإريتري: الجذور والأبعاد والتطورات المتوقعة، مركز الجزيرة للدراسات: 2023/07/10.

<sup>3</sup> - عمار بوراوي، مرجع سابق، ص 59.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

السفن في تحقيق الربح لتعويض الدخل المفقود، لتتشكل بعدها عصابات متطورة في القرصنة تهدد أمن النقل البحري، وقد شهد عام 2009م أسوأ هجمات قرصنة في شرق إفريقيا، حيث ارتفعت الهجمات قبالة الصومال وفي خليج عدن نسبة تزيد عن 250% وحوالي 222 حادثاً، وتم اختطاف 48 سفينة وقتل 4 من أفراد الطاقم، وتتركز معظم هذه الحوادث بالضبط في المياه الدولية (204 عملية)<sup>1</sup>.

وفي الجانب الآخر يشهد مضيق ملقا تزايداً في نشاط عمليات القرصنة التي باتت تؤرق صناع القرار في المنطقة، فبناءً على التقرير العالمي لأعمال القرصنة الصادر عن معهد الأمم المتحدة للبحث والتدريب والمنظمة البحرية الدولية (IOM) والمكتب الدولي التابع لغرفة التجارة الدولية لعام 2014م، فقد تم تسجيل عام 2000م بأكثر من 100 عملية، كما شهدت عمليات السطو المسلح والقرصنة ارتفاعاً بين عامي 2013-2014م بلغ 43 عملية قرصنة بالمضيق عام 2013م، وارتفع عنها عام 2015م، الأمر الذي بات يهدد الأمن الطافي للبلدان المستهلكة من المنطقة وخاصة الصين واليابان كأكبر مستهلكي للطاقة<sup>2</sup>.

ونتيجة لما سبق فإن عمليات القرصنة البحرية تؤثر على أمن النقل البحري العالمي الذي بدوره ينعكس على الأمن الإقليمي الذي من شأنه يهدد إستراتيجية مصالح الدول المطلة عليه، والتي تؤدي إلى تأجيج الصراعات والحروب بين الدول.

### المطلب الثاني: الإرهاب البحري وتزايد الوجود العسكري للقوى الإقليمية والدولية

#### الفرع الأول: الإرهاب البحري

أدركت الجماعات الإرهابية أهمية الممرات البحرية في حركة التجارة الدولية، واتخذت البحار مطية لتحقيق مآربها السياسية من خلال تنفيذ عدة هجومات، ورغم قلة عملياتها في البر مقارنة بتلك التي تحدث على اليابسة، إلا أن الإرهاب البحري أصبح من بين الإنشغالات الرئيسية للدول التي تملك أساطيل تجارية وحرية، ويمكن تحديد سيناريوهين للمخاطر التي تهدد أمن الممرات المائية:

<sup>1</sup>-Kennedy k. Mbekeani and Mthuli Ncube, Economic impact of maritime piracy, **AFDB chief economist complex** (vol 2, issue10, 2011), p4.

<sup>2</sup>- جمال معتوق، سفيان بلمادي، مرجع سابق، ص 12.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

1. تشمل مختلف النشاطات الإرهابية لوقف الملاحة وتعطيل السوق، كتلغيم المضيق، لكن لحد اليوم لا تقوى هذه الجماعات على غلق المضيق.

2. تشكل الهجمات الإرهابية تهديداً فعلياً ضد السفن التجارية أو البحرية نظراً لخصائص الجغرافية للمضيق للطرف الضعيف، والتي تمكن هذه الجماعات حتى وإن كانت لا تملك القوة البحرية الكافية من إلحاق الضرر بالسفن<sup>1</sup>.

ومن أكثر المناطق تعرضاً للنشاطات الإرهابية نجد جنوب شرق آسيا والتي تحوي ثلاثة مضائق بحرية حيوية وهي مضيق ملقا ومضيق سنغافورة ومضيق سوندا، فوفق تقرير اللجنة البحرية الدولية السنوي حوالي 115 حادثاً عملية مسلحة على السفن عام 2002م، ووقعت أغلبها في مضيق سنغافورة، كما وقد تأثرت قارة إفريقيا بشكل كبير من الجرائم الإرهابية البحرية خاصة مع انهيار تنظيم داعش الإرهابي الذي وسع نطاق التزامه الراديكالي عبر القارة و بالضبط في منطقة الساحل وخليج غينيا وخليج عدن، بحيث ظل خليج غينيا لعدة سنوات منطقة بحرية غير آمنة نتيجة ارتفاع معدل الهجمات، مما أثر على الأمن الإقليمي والعالمي، وتضم هذه المنطقة مضيق باب المندب الذي يفصل اليمن وشبه الجزيرة العربية عن جيبوتي وإريتريا في شرق إفريقيا، وهو أحد النقاط الحيوية للتجارة الدولية وخاصة النفط، بحيث ينقل من خلاله حوالي 6,2 م/ب من النفط الخام والبتروك، و50 مليون طن من المنتجات الزراعية يومياً، وفي حال تعرض المضيق لأي خطر فإنه يتحتم على حركة المرور البحرية الدوران حول رأس الرجاء الصالح في أقصى جوب إفريقيا، مما ينتج عنه عرقلة تدفق الشحن الدولي ورفع تكاليف الشحن و التأمين، وقد تم تسجيل ما نسبته 40% من الهجمات الإرهابية من مجموع 62 حادثاً من جرائم البحر عام 2019م<sup>2</sup>.

إضافة إلى منطقة الخليج التي شهدت هي الأخرى ارتفاعاً سريعاً للهجمات التي استهدفت السفن ومصافي النفط العالمية، والتي تعتمد على مضيق هرمز الذي يعتبر المنفذ الوحيد لبعض دوله وهو بمثابة شريان استراتيجي لاقتصادها، ففي عام 2019م تم إتلاف أربعة سفن تجارية تابعة للمملكة

<sup>1</sup> - عمار بوراوي، مرجع سابق، ص 60.

<sup>2</sup> - طاهر نذير، تهديدات الإرهاب للملاحة البحرية والموانئ: تقييم المخاطر وإستراتيجيات الوقاية، مجلة التحالف الإسلامي العسكري لمحاربة الإرهاب، مركز باكستان ودراسات الخليج، 2024، ص 6-7.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

العربية السعودية و النرويج والإمارات العربية المتحدة بالغرب من ميناء الفجيرة خارج مضيق هرمز وغيرها من العمليات الإجرامية الأخرى<sup>1</sup>.

ولا شك أن تركيز هذه النشاطات الإرهابية ينحصر في طرق الإختناق الإستراتيجية، لضرب صميم إمدادات الطاقة الذي يعد شريان الإقتصاد العالمي، واتخاذ سلاح لتهديد مصالح القوى الكبرى التي تبقى مصالحها معلقة على مستوى البحر.

### الفرع الثاني: تزايد الوجود العسكري للقوى الإقليمية والدولية

يساهم التنافس على المضائق تزايد الوجود العسكري للقوى الإقليمية والدولية، بحجة تأمين الممرات البحرية وضمان انسيابية وارداتها من الطاقة، فضلا عن الرغبة في إحكام السيطرة والهيمنة على منابع الطاقة وهذا ما ينعكس سلبا على الدول المطلة على المضائق ويهدد مصالحها الوطنية، ففي هذا الصدد مثلا نجد القواعد والأساطيل العسكرية منتشرة إن لم نجزم كل مناطق العالم وغيرها من القوى الدولية، ففي منطقة الشرق الأوسط نجد حضورا قويا للقوى الكبرى بحيث تتركز أمريكا بشكل كبير في الخليج من خلال قاعدة "دييغو غارسيا" وقواعدها في قطر والبحرين، وقاعدة جيبوتي، وفي المتوسط تعبر من (35-45) سفينة حربية أمريكية البحر الأحمر سنويا تحت راية عمليات مكافحة الإرهاب والقرصنة، وتمتلك فرنسا قاعدة عسكرية رئيسية بجيبوتي وقدرة على نشر قواتها عبر مقاطعاتها "ريونيون ومايوت" في جنوب غرب المحيط الهندي، كما أنشأت إسبانيا، ألمانيا، إيطاليا واليابان منشآت عسكرية صغيرة دائمة في جيبوتي، وأنشأت الصين أول قاعدة بحرية خارجية لها جنوب الأحمر وميناء "دوراليه" متعدد الأغراض المجاور للقاعدة البحرية<sup>2</sup>.

### المطلب الثالث: التهديد بإغلاق المضائق الحيوية خطر على أمن الطاقة والتجارة الإقليمية والدولية

تعتمد بعض الدول إلى التهديد بغلق المضائق البحرية، كوسيلة للضغط على الأطراف الإقليمية أو الدولية، كإستراتيجية للحفاظ على أمنها ومصالحها القومية، هذا ما يشكل خطرا على أمن إمدادات

1- نفس المرجع، ص 8.

2- أحمد عبد التواب، السلوك الإقليمي الإيراني تجاه الممرات والمضائق البحرية في منطقة الشرق الأوسط، المجلة العلمية لكلية الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية (المجلد 08، العدد 16، 2023)، ص 304، 305.

## الفصل الثاني: أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية

الطاقة وأمن سلاسل التوريد ويغلق باب التصدير في وجه الدول الإقليمية لمنتجاتها المختلفة، وهذا ما قد يؤدي إلى نشوب صراعات بين الدول للسيطرة على هذه المنافذ البحرية.

عادة ما تهدد إيران بإغلاق مضيق هرمز، وفي حالة ما نفذ هذا التهديد فهذا حتما سيؤدي إلى تراجع الصادرات السلعية، وخاصة النفط ومشتقاته والغاز الطبيعي المسال، وهذا بدوره يرفع أسعار النفط، كما أن التهديد الإيراني للملاحة عبر مضيق باب المندب من شأنه أن يؤدي إلى وقف شحنات تبلغ نحو 4,8 ملايين برميل يوميا من النفط الخام والمنتجات البترولية المكررة إلى أوروبا والولايات المتحدة، أو يجبر ناقلات البترول القادمة من الخليج العربي إلى تغيير مسارها والإبحار من خلال الإنفاق حول القارة الإفريقية، للوصول إلى الأسواق الأوروبية والأمريكية مما يزيد من مدة النقل وتكاليفه، وبذلك ترتفع أسعار النفط في الأسواق العالمية، وبالتالي ينعكس سلبا على إنتاج واستهلاك كل السلع والخدمات، مما يجعل العالم يواجه أزمة تضخمية قياسية تضغط على ميزانيات الدول وبالأخص الأكثر استيرادا<sup>1</sup>.

كما بات موضوع أمن الطاقة أولوية في أرجاء آسيا، وهاجسا مقلقا ذا أهمية في المداورات السياسية حول المنافسة وحتى المواجهة نتيجة إمدادات الطاقة عبر المضائق البحرية في بحر الصين الجنوبي، فهناك خلافات قائمة بين الصين و كل من ماليزيا واندونيسيا حول بحر الصين الجنوبي، من شأنها غلق مضيق ملقا في وجه الصين في حالة احتمال وقوع صدمات بين الصين ودول منظمة جنوب شرق آسيا (الآسيان)، واحتمال تدهور البيئة الأمنية في عين المكان، لكن في الوقت الراهن وقعت الصين ودول الآسيان "إعلان كل طرف عن تصرفاته في بحر الصين الجنوبي"، وتلاشت إمكانية وقوع صدمات وتقلصت فكرة احتمال قيام الدول المشاطئة بتقييد الصين من خلال حصار المضيق<sup>2</sup>

1- المرجع نفسه، ص 305.

2- جمال معتوق، سفيان بلمادي، جيوسياسة المضائق البحرية والإستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة مضيق ملقا وأثره على أمن الطاقة الصيني أنموذجا مرجع سابق، ب.ص.

### خلاصة الفصل الثاني

وفي الأخير نخلص إلى أن المضائق البحرية الدولية جغرافيًا هي ممرات مائية محصورة بين جانبيين من اليابسة، إلا أنها أهميتها تستمد من وظيفتها من خلال استخدامها للملاحة الدولية، و انتقلت طبيعة الملاحة فيها من مجرد فكرة في العرف الدولي، لتحظى باهتمام تنظير قانون البحار حاول فيها وضع أنظمة قانونية تنظم الملاحة عبرها، محاولة من خلال ذلك التوفيق بين الإتجاهات المتباينة حول طبيعة المرور عبر هذه المضائق المائية، فحرصت على احتفاظ الدول المضائقية لسيادتها وأمنها، ومن الجهة الأخرى راعت جانبا من حقوق الدول في حرية استخدام هذه المضائق للملاحة الدولية وتبلور في وضع أحكام قانون البحار لاتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م، ويعكس اهتمام فقه القانون الدولي مدى أهمية المضائق البحرية الجيوستراتيجية والجيواقتصادية وحتى العسكرية، وذلك باعتبارها عامل حاسم ومؤثر في حركة التجارة والتبادلات الدولية، استنادا لما توفره من وقت وتكاليف أقل، هذه المزايا التي تتمتع بها الممرات البحرية جعلها مصدرا للصراعات الإقليمية و الدولية، وموطن اتفقاتها وأحلافها، بهدف السيطرة عليها لتأمين إمدادات الطاقة والسلع والبضائع من مراكز الإنتاج إلى أسواق استهلاكها.

الفصل الثالث: أثر مضيق باب  
المنذب على الحرب في غزة

### تمهيد

يحتل مضيق باب المندب أهمية جيواستراتيجية بالغة في السياسة الدولية، نظرا لكونه أداة ربط بين كل الطرق البحرية في العالم، وقد أدى دورا إقليميا ودوليا مهما منذ عصور التاريخ القديمة، ساهم من خلالها في تطوير التجارة الدولية، وبكونه ممرا بحريا استراتيجيا فهو يشكل إحدى بؤر الصراع الإقليمي الدولي، وجزءا مهما من الإستراتيجية العالمية، خاصة مع اكتشاف البترول وافتتاح قناة السويس، لذا سعت ولازالت الدول إلى محاولة إحكام سيطرتها عليه وإيجاد موطئ قدم لها فيه، وتظهر أهمية باب المندب جليا من خلال التهديدات التي يتعرض لها اليوم في إطار الصراع على غزة، ومدى جعل نقاط الإختناق أداة تهديد تعطل مصالح الدول خاصة في حركة التجارة البحرية والنقل البحري، كوسيلة لحسم الصراع.

## المبحث الأول: جيوسياسية مضيق باب المندب

يعتبر مضيق باب المندب أهم الممرات المائية الدولية، بحكم أهمية المسطح المائي الذي ينتمي إليه (البحر الأحمر)، واستنادا لموقعه الجغرافي المتميز، فهو يشكل حلقة وصل بين مختلف الطرق البحرية وأداة ربط بين عالم الشرق والغرب، وترتبط أهمية مضيق باب المندب بالعديد من الجوانب الجغرافية والسياسية والإقتصادية، ظل مصدر صراع منذ قرون عديدة، ولا يزال لحد عصرنا هذا.

### المطلب الأول: التعريف بمضيق باب المندب

#### الفرع الأول: أصل التسمية

ترجع كلمة المندب في اللغة العربية إلى معنى البكاء والنواح على الميت، وجغرافيا تطلق على الخانق المائي الذي يصل بين البحر الأحمر وخليج عدن أحد خلجان البحر العربي<sup>1</sup>، واشتهر باب المندب حسب ما ذكر في "معجم البلدان" لياقوت الحموي باسم ذا المندب أو باب الدموع، نظرا للمخاطر التي كان يتعرض لها السفن أثناء عبورها بسبب وجود مجموعات من الصخور البارزة التي تعترض طريق الملاحة، كما عرف باسم مضيق الوفاء أو الولاء أو مدخل بحر القلزم، ويسمي بباب المندب لأنه المكان الذي كان يندب فيه حراس أهل اليمن حين تغير عليهم أساطيل الغزاة<sup>2</sup>.

#### الفرع الثاني: الموقع الجغرافي

يعتبر مضيق باب المندب نقطة الإختناق الرئيسية ومفتاح المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وتبلغ المسافة بين ضفتيه (23 كلم) انطلاقا من رأس منهالي في الساحل الآسيوي وصولا إلى رأس سيان على الساحل الإفريقي<sup>3</sup>، وتقسّم جزيرة بريم المضيق إلى ممرين، أحدهما الممر الشرقي ويسمى باب اسكندر وعرضه (3 كلم) و عمقه (16م)، والآخر ممر غربي ويسمى ممر

<sup>1</sup> - أحمد عبد الباقي مقبل الفقيه، رقيقة بلعسكر، مرجع سابق، ص 361.

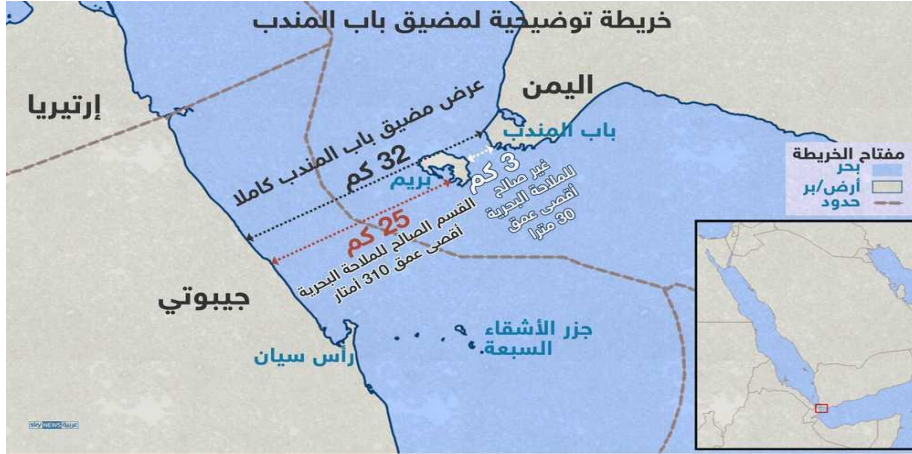
<sup>2</sup> - حمد سعيد الموعد، أمن الممرات المائية العربية، (دمشق: اتحاد الكتاب العرب، 1999)، ص 16، 17.

<sup>3</sup> - أنور سيد كامل عامر، مضيق باب المندب دراسة في الجغرافية السياسية والجيواستراتيجية مجلة الدراسات الإفريقية (العدد 36، 2014)، ص 513.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

ميون نسبة للقرية التي كانت يقيم فيها سكان الجزيرة ، وبذلك فهو يستوعب الملاحة لجميع السفن وحتى العملاقة منها، أما الغربيون فأطلقوا عليها اسم بريم وهي مكونة من الصخر البركانية القاتمة وتبعد عن عدن بحوالي 96 ميلا غربا وحوالي 3 أميال عن اليمن الشمالي<sup>1</sup>، والخريطة رقم (08) توضح طبيعة الموقع الجغرافي لمضيق باب المنذب.

### الخريطة (08): الموقع الجغرافي لمضيق باب المنذب



المصدر: <https://www.skynewsarabia.com/infographic>

أما من الناحية الجيولوجية فقد تشكل المضيق نتيجة الحركة التكوينية العظمى التي وقعت في الحقبة الجيولوجية الثالثة (عصر الميوسين) أنتجت التصدع الأعظم من سفوح جبل الشيخ عبر وادي الأردن فوادي عربة فالبحر الأحمر، ومضيق باب المنذب فوادي الشق الأعظم عبر القرن الإفريقي، والذي حدث في الحقبة الجيولوجية الثالثة، ونتج عن هذه الحركة الجيولوجية انفصال شبه الجزيرة العربية عن قارة إفريقيا<sup>2</sup>، ويتحكم بالطريق إلى مضيق باب المنذب مجموعة من الجزر ومن أهمها:

### أولا: جزر المدخل الشمالي لمضيق باب المنذب

<sup>1</sup> -كريم مطر حمزة الزبيدي، مضيق باب المنذب في الصراعات الإقليمية، مجلة متون (المجلد 11: العدد 03، 2020)، ص 151.

<sup>2</sup> - أحمد عبد الباقي مقبل الفقيه، رقيقة بلعسكر، مرجع سابق، ص 162.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

1. جزيرة ميون (بريم): وهي أهم الجزر الموجودة بالمضيق لأنها تتحكم بطرق الملاحة في مدخله يبلغ طولها من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي 9 كلم، وتبعد 1,5 كلم عن الساحل اليمني ومن 10-10,5 كلم عن السواحل الإفريقية ولا تزيد أهميتها عن خمسة أميال مربعة.
2. جزيرة كمران: تقع على بعد 100 كلم شمالي مضيق باب المندب ونحو 3 أميال على الشاطئ اليمني، لا تزيد مساحتها عن 12 ميل مربع.
3. مجموعة جزر حنيش: وتقع في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر تجاه جزيرة ميون، وهي غير مأهولة بالسكان.
4. جزيرة زقور.
5. مجموعة جزر الزبير.
6. مجموعة جزر أبو عيل وجبل الطير.
7. مجموعة الساحل الإريتري<sup>1</sup>.

### ثانياً: جزر المدخل الجنوبي لمضيق باب المندب

1. جزيرة سوقطرى: وهي من أكبر الجزر العربية في خليج عدن وتتمتع بموقع استراتيجي يشرف على مدخل المضيق، تحوي مخزونات نفطية مكتشفة، ومؤخراً شهدت وجوداً للقوات الإماراتية، وعلى إثرها قام سكانها بمظاهرات تطالب بإنهاء التواجد الإماراتي السعودي، الذي اعتبروه بمثابة احتلال أجنبي.
2. شبه جزيرة عدن: تتحكم بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر وتشرف على المضيق ويوجد بها قلعة تمثل موضعاً استراتيجياً هاماً، وتتحكم بمدينة عدن، وقد حال الحوثيون السيطرة عليها أثناء الأزمة اليمنية لكنهم فشلوا في ذلك<sup>2</sup>.

### المطلب الثاني: النظام القانوني لمضيق باب المندب

### الفرع الأول: الخلفية التاريخية لمضيق باب المندب

<sup>1</sup> - حمد سعيد الموعد، مرجع سابق، ص 17-19.

<sup>2</sup> - خالد الأسمر العجوليين، مرجع سابق، ص 110.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب منذب في الصراع على غزة

أدى مضيق باب المنذب أدوارا إقليمية ودولية هامة منذ عدة قرون، ساهم من خلالها في تطوير حركة التجارة الدولية، الأمر الذي جعله دائما محل صراع الدول الإقليمية وأطماع القوى الكبرى عبر مختلف العصور، وفيما يلي نذكر هذه الأدوار وفق ثلاثة مراحل تاريخية مثلها المضيق وهي:

### • المرحلة الأولى: قبل عام 1498 م

في هذه الفترة كان البحر الأحمر بحر داخلي، وكانت وظيفته برمائية تصل بين الجزيرة العربية و أجزاء من الأراضي الإفريقية، وكان هو الطريق الوحيد للتجارة بين الشرق إلى الغرب، حيث كانت تنقل البضائع عبر البحر الأحمر وتحمل بواسطة القوافل إلى البحر المتوسط، و لم يكتسب الأهمية الجيوستراتيجية بعد ، نظرا لقلّة تعداد السكان العالم وقلّة حاجاتهم، و ضآلة قدرته البحرية لانعدام رابطة تصل بين الشرق والغرب، حيث انحصرت وظيفته في تجارة بيئته الإقليمية فقط، وبالتدرّج بدأ العالم الخارجي يدرك أهمية الملاحة في مياهه، فازدادت عل يد جماعات متوالية وشعوب أجنبية مثل الفراعنة والإغريق والعرب والرومان والأحباش والبيزنطيون.

### • المرحلة الثانية: من 1489م – 1829م

تمثلت هذه المرحلة بالاكتشافات البرتغالية لمضيق باب المنذب، وأصبح الممر البحري الرئيسي الرابط بين الشرق والغرب وسيطرة على التجارة التي كانت تمر عبر الطريق القديم، مما أدى إلى تدهور أهمية الموانئ وبالتالي دول البحر الأحمر، وعزم البرتغاليون على الحيلولة دون أن يكون البحر خطا تجاريا بين الشرق والغرب رغبة منهم في حرمان دوله من مزاياها الإستراتيجية<sup>1</sup>.

### • المرحلة الثالثة: من عام 1829م – المرحلة الراهنة

هذه الفترة تتعلق بشق قناة السويس عبر برزخ السويس وتحقيق الإتصال المائي البحت بين البحار الشرقية والغربية، وبالتالي ازدادت قيمة باب المنذب حيث تختنق الشريان البحري مما يزيد من فرصة التحكم في الحركة الملاحية، وعليه يمكن تحديد ملامح الأدوار الرئيسية التي

<sup>1</sup> - أنور سيد كامل عامر، مرجع سابق، ص 502-503.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

مثلها ولازال يلعبها المضيق عبر تاريخ العالم وتاريخ الشعوب المطلة عليه بشكل خاص كما يلي:

1. ساهم مضيق باب المندب في الربط بين شعوب الدول المطلة على البحر الأحمر ببعضها البعض، مما أوجد عدة أشكال من التأثير المتبادل في مختلف مجالات حياتها.
2. ساعد المضيق في سهولة الإتصال بالعالم الخارجي، حيث مثل سكانه دور الوسيط التجاري والحضاري بين شعوب العالم، مما أوجد حالة من الإنتعاش الإقتصادي والثقافي في بعض الفترات التاريخية.
3. اعتبر مضيق باب المندب عبر التاريخ منطقة ساخنة في السياسة الدولية وفي مختلف مراحل الصراع الدولي.
4. أدت اليمن ومصر دورا أساسيا في تاريخ البحر الأحمر بحكم سيطرتها على مدخله ومخرجه<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: النظام القانوني لمضيق باب المندب

استنادا إلى اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982م المنظمة لأحكام الملاحة في المضائق الدولية، فباعتبار مضيق باب المندب يتفرع إلى مضيقين ، فإن المضيق الصغير (باب اسكندر) يخرج من نطاق المضائق الدولية، كونه يخضع للسيادة اليمنية المطلقة ولقانونها الداخلي، بينما المضيق الكبير (ممر ميون) الذي يقع بين جزيرة ميون (بريم) ورأس سيان في جيبوتي على الساحل الإفريقي، فهو يشكل مياه إقليمية للدولتين المطلة عليه، ويخضع لاتفاق خاص بينهما فنتيجة لغياب هذا الإتفاق، وبما أن المضيق تطل عليه أكثر من دولة فمياهه تعتبر إقليمية، ويخضع لسيادتها المشتركة، ويسري عليه مبدأ المرور البريء<sup>2</sup>.

والملاحظ أن الجزء الصالح من ممر ميمون يقع في المياه الإقليمية اليمنية، بسبب وجود نتوءات صخرية على الشاطئ الإفريقي مما يدفع السفن عند عبورها المضيق تلجأ إلى المياه الإقليمية لليمن،

<sup>1</sup> - عبد الزهرة شلش العتابي، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، مجلة كلية التربية الأساسية (العدد 52، 2008)، ص 210-211.

<sup>2</sup> - مشير عبد القوي العثماني، الأمن القومي اليمني (مقاربة تطبيقية: المقومات، التهديدات، الحماية)، (مصر: المكتبة العالمية للنشر والتوزيع، 2023)، ص 29-30.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

لذلك فإن الإشراف الفعلي على الملاحة في مضيق باب المنذب يمارس من قبل اليمن، فالمرور العابر في المضائق، كما هو الوضع بالنسبة للمضيق وفق المادة " 39 "اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 تلزم الدول التي تمر بسفنها أن " تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأي صورة أخرى"، وطبق أحكام القانون الدولي فإنه يسمح للدول المشاطئة للمضيق ممارسة سلطتها البحرية، ففي حال تعرضها لاعتداء يحق لها فرض حصار بحري على النحو الذي تم بالتنسيق بين اليمن والقوات المصرية في حرب أكتوبر 1973، وحق مصادرة سفن الأعداء التجارية، وضبط السفن المحايدة التي تقوم بعمل غير حيادي، وضبط المواد الحربية التي تحملها سفن محايدة، وحق الزيارة والتفتيش<sup>1</sup>.

وطبقا للمادة 38 من الإتفاقية فإن نظام المرور العابر ينطبق على مضيق باب المنذب ، بحيث أن المضيق يصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة إقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة<sup>2</sup>.

### المبحث الثاني: القيمة الإستراتيجية لمضيق باب المنذب وفواعله الإقليمية

يحظى مضيق باب المنذب أهمية كبيرة باعتباره البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، وأحد أهم الممرات المائية لحركة التجارة البحرية على المستويين الإقليمي والدولي، جعلته هاما على الصعيد الجغرافي، السياسي، الإقتصادي والعسكري، وازدادت أهميته من خلال احتدام صراع الدول عليه، لأجل تعزيز نفوذها والسيطرة عليه والتحكم فيه.

#### المطلب الأول: الأهمية الجيوسياسية

يمثل الموقع الجغرافي أهمية كبيرة في حياة الجمهورية اليمنية وهو ما سماه بعض الجغرافيين بـ"عبقرية المكان"، واليمن لها تفردا جغرافي الخاص، ومن العوامل التي زادت من أهميتها هو إشرافها على مضيق باب المنذب والسيطرة على البحر الأحمر و التجارة الدولية القادمة من الشرق

<sup>1</sup> - نفس المرجع، ص 30.

<sup>2</sup> - أنور سيد كامل عامر، مرجع سابق، ص 520.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

إلى الغرب<sup>1</sup>، تكمن أهمية المضيق من كونه البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، وعنق الزجاجة التي تصله بخليج عدن ومنه إلى البحر العربي فالمحيط الهندي ثم إلى جنوب شرق وشرق آسيا على المحيط الهادي، كما أنه الممر المائي الذي يربط بين المحيطين الهادي والهندي والبحر المتوسط عن طريق المدخل الجنوبي للبحر الأحمر عبر قناة السويس فالمحيط الأطلسي، وبذلك تكون قد ارتبطت كل البحار والخلجان العربية ببعضها واتصلت مع كل البحار والمحيطات الصالحة للملاحة على سطح الأرض، هذا مكن المضيق من التحكم بطرق التجارة العالمية لعبور ناقلات النفط من خلاله، مما أكسب المنطقة أهمية حيوية وإستراتيجية واقتصادية على مدى العصور<sup>2</sup>.

ويضم المضيق بعض الموانئ أهمها ميناء "عدن" المتمركز جنوب اليمن، وهو ميناء قديم يعود إلى القرن 15 ق م ويطلق عليه عين اليمن وخاصة الجزيرة العربية، بالإضافة إلى ميناء جيبوتي، ويحتلان المركز الرابع والسادس بين موانئ العالم من ناحية ازدحام حركة المرور، كما تتخلل المضيق عدة جزر وقد سبق وأن أشرنا إليها أهمها جزيرة "ميون" والتي تعرضت لمحاولات غزو كثيرة من بينها الغزو البرتغالي، والإحتلال الفرنسي والبريطاني، و من الجزر الثانوية بعد جزيرة "ميون" نجد جزيرتا "قمران وسقطرى"، وتعتبران من أكبر الجزر في خليج عدن وتحتوي على مخزونات نفطية تم اكتشافها مؤخراً، وهو السبب الذي يفسر التواجد الإماراتي بالمنطقة، كما يكتسب مضيق باب المندب مكانته الهامة وفق التصور الجيوبوليتيكي من الجزر المحيطة به، و تعد الجزيرة المهمة حسب نظرية قلب العالم (Hart land) لصاحبها هالفورد ماكيندر جزءاً من الجسر الذي يربط بين قلب الأرض والقلب الجنوبي المتمثل في إفريقيا- جنوب الصحراء الكبرى، أو ضمن الهلال الداخلي، و تتموضع "سقطرى" وفق الإطار الهامشي لسبيكمان ضمن الإطار الأرضي (Rim land) وهو أساس النظرية، وبالتالي من يسيطر عليها يسيطر على العالم كما تتمتع الجزيرة بمجال حيوي مهم، وذلك لقربها من الممرات البحرية العالمية والتي تشكل نقطة التقاء الممرات البحرية الحيوية والتي تشمل المحيط الهندي وبحر العرب وخليج عدن وخليج عمان<sup>3</sup>، وتتحدد جزيرة "سقطرى" ضمن منطقة

<sup>1</sup> محمد عبد العزيز علي الشعري، حبيب خالد أحمد علي سنان، "الأهمية الإستراتيجية والعسكرية لمضيق باب المندب ونظامه القانوني وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م"، في الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية الأصالة والرؤى المستقبلية، فضل قاسم الحضرمي (ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي، 2023)، ص 218-219.

<sup>2</sup> عبد الزهرة شلش العتابي، مرجع سابق، ص 205.

<sup>3</sup> أحمد عبد الباقي مقبل الفقيه، ربيعة بلعسكر، مرجع سابق، ص 363-364.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

المصير (Area of decision) وفق نظرية القوة الجوية لسرفسكي<sup>1</sup>، والتحكم في هذا الجزء من العالم وفق التصور الجيوبوليتيكي، يساعد في فهم أسباب اشتداد الصراع بين القوى العظمى في هذه الرقعة الجغرافية من العالم، وهذا التحكم قد يفرض تباعا بسط النفوذ على الشواطئ الجنوبية للجزيرة العربية مروراً بالخليج العربي وبحر قزوين جنوب الإتحاد السوفياتي، وبذلك يتفرد بالتحكم في منابع البترول ومكامن احتياطاته الرئيسية في العالم<sup>2</sup>.

ونظراً لأهمية الخريطة الجيوسياسية والإستراتيجية لليمن كما سبقت الإشارة إليه، فنظراً لاحتوائها الكثير من الجزر المتناثرة وتعدد الموانئ، مكنها ذلك من أن تكون أهم وأبرز المحطات ضمن المشروع الصيني "الحزام والطريق" أو كما يطلق عليه "طريق الحرير الجديد"، لكن هذا الموقع الجيوسياسي الحساس و المتميز، يجعل دولة اليمن عرضة للصراعات والتدخلات الخارجية التي تنقل كاهلها<sup>3</sup>، ويضم المضيق المياه الإقليمية لثلاث دول هي اليمن وتطل على الساحل الشرقي للمضيق، جيبوتي وإريتريا اللتان تطلان على الساحل الغربي، ويسمح هذا الموضع لمن يسيطر عليه بسط نفوذه وسيطرته على مساحات شاسعة، والتي من الممكن أن تكون بعيدة دون الحاجة إلى إمكانات هائلة تتطلبها السيطرة المباشرة، وتمثل الجزر البوابة الشمالية لمضيق باب المندب، وبالتالي من يحكم سيطرته عليها، فبإمكانه السيطرة على المضيق، لذلك فقد شكلت الخصائص الجيوسياسية لمضيق باب المندب محل جذب ومحور تفاعلات القوى الإقليمية والدولية، الساعية لترسيخ نفوذها بالمنطقة لضمان أمن المنطقة و تسهيل حركة الملاحة فيه، فالمضيق ظلّ عبر مراحل التاريخ نقطة ساخنة في السياسة الدولية، وفي مختلف مراحل الصراع الدولي كوسيلة لتحقيق أغراض إستراتيجية<sup>4</sup>.

### المطلب الثاني: الأهمية الإستراتيجية

1- محمد عبد العزيز علي الشعري، أحمد علي سفيان محمد، الأهمية الإستراتيجية والعسكرية لجزيرة سقطرى، في الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية الأصالة والرؤى المستقبلية، فضل قاسم الحضرمي (ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي، 2023)، ص 262.

2- أنور سيد كامل عامر، مرجع سابق، ص 525.

3- بوفراش يعقوب، "طريق الحرير الجديد: الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب" في الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية الأصالة والرؤى المستقبلية، فضل قاسم الحضرمي (ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي، 2023)، ص 89-90.

4- محمد عبد الفتاح الحمراوي، التنافس الإقليمي والدولي في مضيق باب المندب وأثره على أمن الملاحة بالبحر الأحمر، مجلة كلية السياسة والإقتصاد (العدد 26، 2025)، ص 189.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

تكمّن أهمية مضيق باب المندب الإستراتيجية كأهم الطرق البحرية العالمية ، في حقيقة موقعه الجغرافي، فهو يمثل البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، ويوفر من خلاله للقوى الإقليمية والدولية إمكانات الوصول إلى البحر المتوسط والمحيط الأطلسي والمحيط الهندي، وقد شكّل محور اهتمام وحسابات الدول منذ فجر التاريخ، وقد تضاعفت قيمته الإستراتيجية بالنسبة للنظام العالمي اليوم، رغم ما يملكه المضيق من عوامل سياسية واقتصادية وعسكرية ، إلا أنه يضم مجموعة من التناقضات السائدة بين دول المنطقة، جعل منه مسرحاً للمواجهة بين القوى العظمى التي تتنافس في تعزيز وجودها العسكري<sup>1</sup>.

وتتعلق أهمية مضيق باب المندب السياسية والإقتصادية بالأهمية الإستراتيجية التي يتمتع بها البحر الأحمر بوصفه أحد أخطر مناطق التنافس الدولي، وذلك لميزة ربطه بين الجانبين الشرقي والغربي للعالم، وأيضاً بسبب حجم التجارة والنفط المنقولة عبره، كونه المعبر الوحيد للنشاط الأطلنطي عبر البحر المتوسط، ويعتبر المدخل الرئيسي لنقل النفط لدول البحر المتوسط ودول غرب أوروبا، إضافة إلى معظم تجارة الإتحاد الأوروبي والصين واليابان والهند وباقي آسيا التي تمر من خلاله<sup>2</sup>.

وقد ازدادت أهمية المضيق بعد افتتاح قناة السويس عام 1869م، حيث أصبح هذا الشريان المائي يمثل أقصر الطرق التجارية البحرية وأهمها بالنسبة لطرق التجارة، هذه الخاصية جعلت المضيق نقطة جذب إستراتيجية لهذا الممر الذي يقف المضيق على بوابته الجنوبية وازدادت هذه الأهمية بعد الإكتشافات لمخزون البترول في الخليج العربي، ليتحول المضيق إلى نقطة اختناق في وجه إمدادات الطاقة العربية المتجه عبر البحر الأحمر إلى المستهلكين الآسيويين، وتموقعه على طرق الإمداد الطاقوي المتجه من مضيق هرمز إلى الأسواق الأوروبية والأمريكية، فضلاً على أنه يشكل نقطة ارتكاز للتجارة العالمية بين الشمال والجنوب<sup>3</sup>.

ومن أهم جزر مضيق باب المندب جزيرة سقطرى التي تتمتع بأهمية إستراتيجية كبيرة، نظراً للدور الذي تؤديه في سياسة الدولة ، بحيث أن الأحداث التي تحصل على حدودها تؤثر بصورة

1- أنور سيد كامل عامر، مرجع سابق، ص 523.

2- مرجع سابق، ص 193.

3- خالد الأسمر العجوليين، مرجع سابق، ص 285-286.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب منذب في الصراع على غزة

كبيرة في تحديد موقعها السياسي من الأحداث الدولية وسياستها الداخلية والخارجية، وموقع الجزيرة المتميز جعلها ذات مكانة مهمة في العالم من الناحية السياسية والعسكرية، وموقع الجزيرة المتوسط بين طرق الملاحة البحرية وإشرافها على طرق نقل التجارة العالمية والنفط، وإمكانية إنشاء قاعدة عسكرية بحيث ظلت محل أطماع الدول، وتعتبر الجزيرة مفتاح السيطرة على العالم، بحيث تتحدد الجزيرة ضمن منطقة المصير (Area of decision) وفق نظرية القوة الجوية لسرفسكي، وبالتالي من يسيطر عليها يسيطر على العالم<sup>1</sup>.

وعليه فإن مضيق باب المنذب نقطة إستراتيجية مهمة توصف بأنها مفتاح الكتلة الإستراتيجية العربية التي تضم الخليج العربي والبحر الأحمر والبحر المتوسط، وهو مفتاح الملاحة الرئيس في البحر الأحمر، ويعد هذا الأخير هو قلب العالم الإستراتيجي ومفتاح أمن المنطقة العربية منذ التاريخ القديم إلى غاية التاريخ المعاصر، وهو شريان يتدفق منه بترول الخليج العربي، وبشكل بؤرة شبكة معقدة من المصالح والأطماع والتناقضات الإقليمية والدولية، كما يعتبر من أهم الطرق البحرية العالمية على أساس أنه يوفر للقوى الإقليمية والدولية إمكانات الوصول إلى البحر المتوسط والمحيط الأطلسي والمحيط الهندي، وهذا يؤكد أهمية جغرافيا المكان لمضيق باب المنذب<sup>2</sup>، وترتبط الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المنذب بأهميته الاقتصادية والعسكرية والتي يتم التطرق إليها فيما يلي:

### أولاً- الأهمية الاقتصادية:

يتمتع مضيق باب المنذب بأهمية إستراتيجية كبيرة في المجال الإقتصادي، بحيث يعد مضيق باب المنذب ثاني أهم مضيق في العالم من الناحية الإقتصادية وهو بذلك يعد أداة فعالة للتحكم بالحركة الإقتصادية الدولية وضمان الإستقرار النقدي والمالي في الأسواق الدولية، فعن طريقه يتم إستيراد وتصدير السلع والخدمات إلى شتى الأقطار، حيث يصل عدد السفن التي تعبره سنوياً ما يقارب ( 25 ألف سفينة) وتمثل 7% من حجم الملاحة الدولية، ويصل عدد ناقلات النفط العملاقة التي تمر في كلا الإتجاهين إلى أكثر من 21 ألف ناقلة بحرية سنوياً، أما السفن التجارية التي تعبره فتقدر بحوالي 10% من سفن التجارة العالمية، كما تمر عبر المضيق صادرات النفط الخام المتوجهة

<sup>1</sup>- محمد عبد العزيز علي الشعري، أحمد علي سفيان محمد، مرجع سابق، ص 261-262

<sup>2</sup>- أنور سيد كامل عامر، مرجع سابق، ص 523.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

إلى الأسواق الأوروبية وذلك بالمرور إما عن طريق خط أنابيب (سوميد) الرابط بين البحر الأحمر والبحر المتوسط أو عن طريق قناة السويس، الذي يربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط أو عن طريق قناة السويس<sup>1</sup>.

ومما زاد من أهمية المضيق أن عرض قناة عبور السفن بين جزيرة ميون "بريم" والبر الإفريقي (16كلم) وعمقها (100-200م)، وهو ما يسمح بعبور السفن وناقلات النفط بسهولة في الإتجاهين، علما أن المسافة بين ضفتي المضيق هي (30 كلم) من رأس منهالي في الجانب الآسيوي إلى رأس سيان في الجانب الإفريقي، ويعتبر المضيق رابع أكبر الممرات من حيث عدد براميل النفط المارة يوميا، حيث مر عبر المضيق نحو (8,3) ملايين برميل في اليوم عام 2013م بنحو 7,6 % من تجارة النفط العالمية، وتدفق نحو 8,4 ملايين برميل يوميا من النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة عبر باب المندب عام 2016م تجاه أوروبا والولايات المتحدة وآسيا حسب الإدارة الأمريكية لمعلومات الطاقة<sup>2</sup>.

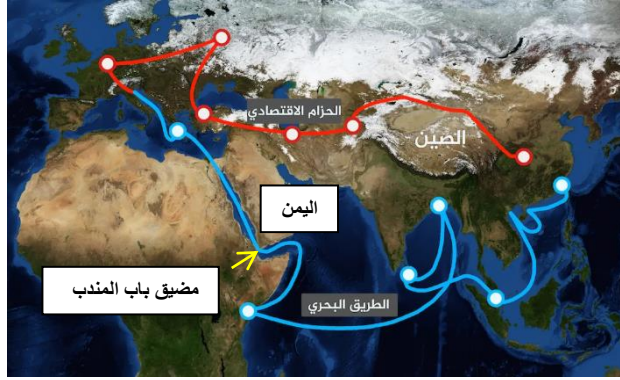
كما تعاضمت الأهمية الاقتصادية للمضيق ضمن طريق الحرير الصيني، وزادت أهميته عالميا بالتوازي مع تزايد نشاط الملاحة الدولية عبره، وتحديدا بتحول الصين إلى "ورشة العالم" بعد استحوادها على حصة سوقية وازنة في حجم التبادلات التجارية العالمية، وضاعفت الطفرة الاقتصادية الصينية حاجتها للمواد الخام والمقدرة بـ (21) ألف قطعة بحرية، محملة بالبضائع ومواد الخام الأولية تعبر مضيق باب المندب سنويا، هذا النشاط يستدعي الصين تأمين حركة الملاحة الدولية في هذا المضيق<sup>3</sup>، و تشير الخريطة رقم (09) إلى موقع المضيق في طريق الحرير الصيني.

<sup>1</sup> محمد عبد العزيز الشعري وآخرون، الأهمية الاقتصادية لمضيق باب المندب وعواملها، في الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية الأصالة والرؤى المستقبلية، فضل قاسم الحضرمي (ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي، 2023)، ص 261-262.

<sup>2</sup> عمر حسيني، أحمد بيرش، مضيق باب المندب، أصالة الملاحة الدولية وعصب التجارة الدولية عبر الأزمنة و العصور، في الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية الأصالة والرؤى المستقبلية، فضل قاسم الحضرمي (ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي، 2023)، ص 110-111.

<sup>3</sup> بوفراش يعقوب، مرجع سابق، ص 88.

الخريطة (09): مضيق باب المندب في طريق الحرير الصيني



المصدر: <https://doc.aljazeera.net/reports/2019/4/23>

ثانياً- الأهمية العسكرية:

كما أشرنا سابقاً، فإن مضيق باب المندب يستمد أهميته العسكرية من موقعه كنقطة اختناق تكتنف الشريان البحري العالمي، ومن موضعه في نهاية الطرف الجنوبي للبحر الأحمر الذي يمثل أقصر وأسرع طريق بحري يصل الشرق بالغرب، فهو يوفر ميزة الدفاع عن المدخل الجنوبي للبحر من نقاط حصينة تقع إما على الشواطئ المرتفعة المحمية طبيعياً أو فوق جزيرة بريم التي تعترضه، بحيث يمكن إقامة نقاط المراقبة والرصد ومحطات الرادار أو إقامة القواعد العسكرية، لما توفره الطبيعة الجغرافية لمضيق باب المندب، فموقعه يمكن من يحكم السيطرة عليه قطع الإتصال السريع بين أوروبا والمحيط الهندي، لأجل ذلك تحرص الدول على إيجاد موطئ قدم لها على المضيق أو بالقرب منه لرصد التحركات العسكرية للدول المنافسة لها، مثل التنافس الأمريكي والروسي لسيطرتهم نفوذها على المنطقة، والدول المطلة على المضيق<sup>1</sup>.

وقد عززت الجزر المحيطة بمضيق باب المندب من مكانته العسكرية ، بحيث يمكن استغلال أغلب جزر البحر الأحمر لأغراض عسكرية، كونها تشكل نقاط تكتيكية أو قواعد انطلاق للسيطرة على الملاحة فيه مثل جزيرة بريم القريبة من القواعد العسكرية الأمريكية المتمركزة في أسمره والجزر

<sup>1</sup> - محمد عبد العزيز علي الشعري، حبيب خالد أحمد علي سنان، مرجع سابق، ص 226-227.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

الإثيوبية الخاضعة لنشاط صهيوني قوي، ومن أهم هذه الجزر التي لعبت دورا استراتيجيا في اليمن خاصة والبحر الأحمر بصفة عامة هي جزيرة ميون، والتي تشرف إشرافا تاما بحيث يؤثر موقعها على حركة الملاحة البحرية للتجارة الدولية من ناحية السيطرة العسكرية والأمنية<sup>1</sup>، بالإضافة إلى جزيرة سقطرى التي عنيت باهتمام بالغ عبر العصور ولا تزال، بسبب ما تتمتع به من أهمية إستراتيجية وعسكرية، فأشرافها على ممرات مهمة تمكن الدولة من التحكم في حركة الملاحة البحرية، لذلك تسعى الدول إلى السيطرة عليها لتحقيق أطماعها خاصة في ظل ضعف الدولة اليمنية، نتيجة لهذا تتنافس الدول في إقامة قواعد عسكرية فيها والسيطرة عليها، وهذا ما يهدد المنطقة باحتمالية الصراع الإقليمي على الجزيرة واحتمالية التدخل الأجنبي بها لاستغلال الممرات البحرية للجزيرة<sup>2</sup>.

ونتيجة لما تشهده منطقة الشرق الأوسط من صراعات ونزاعات، يقتضي الوضع وجود عسكري أجنبي ليكون طرفا في هذا الصراع، الأمر الذي يتطلب تحريك السفن الحربية في مضيق باب المندب إلى مناطق التوتر والصراع الدائر بالمنطقة وهذا ما حدث أثناء حرب أكتوبر 1973، تم فيه استخدام المضيق لأغراض سياسية وعسكرية، وخلف هذا الإغلاق أثرا كبيرا على المحيط الإقليمي والعالمي، هذا الحدث لفت انتباه الكثير من القوى الإقليمية والدولية إلى القيمة الإستراتيجية للمضيق، فزادت مساعيها لبسط هيمنتها عليه لضمان حرية الملاحة عبره<sup>3</sup>.

وتؤكد حرب أكتوبر عام 1973م أهمية المضيق كنقطة اختناق تخدم مصلحة الطرف الضعيف، في حسم الصراع لصالح الدول المشاطئة إذا تم استغلاله لصالح الدول الإقليمية، إذ تمكن العرب بإحكام سيطرتهم على حوض البحر الأحمر كله من جهة الجنوب، حيث قامت القوات اليمنية بالتنسيق مع القوات المصرية بالسيطرة على باب المندب ومنع السفن الإسرائيلية من الإبحار عبره، لأجل هذا يرى الكيان الإسرائيلي بأن معركته تمتد على نطاق البحر الأحمر كله من شماله وجنوبه، ويبقى السلام الذي أبرم مع مصر غير كافيا لتأمين حرية ملاحه الكيان في البحر الأحمر<sup>4</sup>، ولعل

1- هدى محمود السيد، الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب أثناء الصراع العربي الإسرائيلي "حرب أكتوبر 1973 نموذجا"، في الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية الأصالة والرؤى المستقبلية، فضل قاسم الحضرمي (ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي، 2023)، ص 170.

2- محمد عبد العزيز علي الشعري، أحمد علي سفيان محمد، مرجع سابق، ص 268.

3- محمد عبد الفتاح الحمراوي، مرجع سابق، ص 195.

4- محمد عبد العزيز علي الشعري، حبيب خالد أحمد علي سنان، مرجع سابق، ص 228.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

التحديات اليوم في البحر الأحمر من طرف الحوثيين على السفن الإسرائيلية تثبت هذه الفرضية ولو بنسب ضئيلة.

هذه الخصائص الجيوسياسية لمضيق باب المندب، جعلته محل تجاذب واستقطاب لأطماع القوى الإقليمية والدولية. وبؤرة للصراعات والحروب، ويدخل ضمن أولويات استراتيجياتها الأمنية، لأجل ضمان طريق ملاحه سلس يكفل أمن حركة التجارة الدولية، وحتى الرغبة في السيطرة على مكامن الموارد الطبيعية التي تكتنزها بواطن سواحل البحر الأحمر.

### المطلب الثالث: الفواعل الإقليمية والدولية

نظرا لتحليل النظام الإقليمي وفق المنظور التفكيكي للنظام الدولي الذي يعتبر نظاما فرعيا sub system تابعا له يشير إلى وجود مميزات و تفاعلات خاصة تجعلها تتأثر بالنظام الدولي، لذلك فلما كان النظام الشرق الأوسطي فرع من النظام الكلي ( الدولي)، تبرز فيه نمط من التفاعلات التي يميزها التنافس والصراع ذات صلة بين القوى الإقليمية والدولية، والتي لا يمكن الفصل بينها لأنها متشابكة ومعقدة، سنتطرق لذكر سياسات وأهداف مختلف القوى الدولية والإقليمية حول مضيق باب المندب كما يلي:

#### الفرع الأول: الفواعل الإقليمية:

**اليمن:** نظرا للموقع الجغرافي لليمن، يمتلك اليمن أفضلية إستراتيجية، في السيطرة على مضيق باب المندب، ابتداءً من " رأس منهالي" باليمن، وصولاً إلى "رأس سيان في جيبوتي، وامتلاكه جزيرة بريم التي تبلغ مساحتها 13كلم مربع، وتحوي ميناء طبيعي بطرفها الجنوبي الغربي، غير أنه خسر بعضاً من نفوذه في المضيق نتيجة الحرب الأهلية و تدخلات القوى الكبرى بإنشاء قواعد عسكرية بالقرب منه نتيجة للمزايا التي يتمتع بها وقد سبق وأن أشرنا إليها ( الأهمية الإستراتيجية)، كما أن ارتباط باب المندب بقناة السويس يمنح موانئ اليمن وخاصة ميناء عدن فرصة ليكون محطة عبور لاستقبال السفن وتزويدها بالوقود، وتحويلها إلى منطقة حرة ومركز تجاري يصل المنطقة بالعالم، لكن

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

عدم استقرار الوضع باليمن، جعلها بعيدة من اكتساب أي منافع اقتصادية مستقبلية من المضيق الذي أصبح تحت الحماية الدولية، ولا سيما مع تضيق الخناق على ميناء عدن<sup>1</sup>.

**جيبوتي:** أصبحت جيبوتي المنصة التي تصدر منها كافة السياسات الدولية في بالبحر الأحمر ومضيق باب المندب، وأكثر الدول المستقبلة للقواعد العسكرية الأجنبية فوق ترابها، بحيث تتركز خمس قواعد لعدة دول ( الصين، أمريكا، ألمانيا وإسبانيا، إيطاليا، اليابان)، كما رحبت في عام 2016 بإقامة قاعدة سعودية، وباتت هذه القواعد المصدر الأساسي للدخل القومي لها<sup>2</sup>.

**السعودية:** تمثل اليمن بالنسبة للسعودية العمق الإستراتيجي وأمنها القومي، وقد كان للحرب اليمنية دافعا لتأليب الأطماع الإقليمية وحتى دول الجوار، وقد كان للسعودية دورا كبيرا في الحرب اليمنية من منطلق عدة أسباب أمنية واقتصادية، والتي تتمثل في تحقيق وجود أمني في أهم طرق الملاحة والتجارة والممرات المائية في العالم، عن طريق السيطرة على مضيق باب المندب والجزر اليمنية في البحر الأحمر، وسعيها للحصول على منفذ بحري في البحر العربي، حتى تتمكن من تصدير نفطها إلى شرق آسيا والصين، من أجل تجنب التهديدات الإيرانية الدائمة بإغلاق مضيق هرمز، إضافة إلى الحيلولة ضد المشروع الإيراني في أن يلعب دور إقليمي<sup>3</sup>.

**الإمارات:** بدت أطماع الإمارات منذ تسعينيات القرن الماضي، حينما حاولت السيطرة على ميناء عدن بعد تحقيق الوحدة اليمنية بين الشمال والجنوب عام 1990م، وإعلان الحكومة اليمنية قرارها بإنشاء منطقة التجارة الحرة في عدن، هذا القرار أثار مخاوف الإمارات من أن يؤثر على حركة ميناء "جبل علي" في دبي لتسيطر عليه في الأخير، وانطلاقا من عام 2018م أعادت الإمارات توجيه إستراتيجيتها، من خلال تغليب مصلحتها على مصلحة حلفائها في التحالف العربي، وتمثلت أهدافها الأساسية في السيطرة على سواحل اليمن وممرات الشحن، وتطبيق إستراتيجية "سلسلة الموانئ"، هذه

1- رضا دمدوم، مضيق باب المندب صراع متجدد.. على معبر حيوي، في التنافس الدولي على المضائق والممرات البحرية المحددات الجيوسياسية والجيواقتصادية، تحرير. عبد القادر دندن ( الجزائر: مخبر الأمن الإنساني الواقع، الرهانات والآفاق، 2021)، ص 90.

2- نفس المرجع، ص 92.

3- لجين حسن المومني، محمد عبد الكريم محافظة، أثر التحولات الإقليمية على الحرب اليمنية: الإتفاق السعودي الإيراني أنموذجا، مجلة قضايا آسيوية (المجلد 05، العدد 23، 2025)، ص 14-15.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

الخطوات أدت إلى إزكاء جذوة الخصومة بين البلدان، لأنها كشفت عن تباين مصالحها في اليمن، و بالتالي أحكمت الإمارات قبضتها على الموانئ الجنوبية الأساسية والمناطق المحيطة بها، وراعت المشروع الإنفصالي في جنوب اليمن، لتبقى السعودية وحدها تواجه الحوثيين على حدودها، لكنهما حرصا على تجنب أي قطيعة بينهما ماداما يتشاركان في نفس الهدف في اليمن والمتعلق بالإطاحة بالحوثيين، غير أنه تبقى لكليهما أولويات في اليمن يسعيان من ورائها إلى بسط نفوذهما<sup>1</sup>.

**إيران:** تستمد إيران رؤيتها لقضية المضائق البحرية في منطقة الشرق الأوسط من رؤيتها لأمن الخليج، وبشكل التدخل والوجود الأجنبي في المنطقة تهديدا لهذا الأمن، بحيث تمثل المضائق البحرية في الإستراتيجية العسكرية نقطة اختناق بفعل الجغرافيا، تكفل تفوق الطرف الذي يملك السيطرة عليها، وفي إطار سعيها للهيمنة والرغبة في أن تكون القوة الإقليمية الضاربة في المنطقة ويظهر ذلك من خلال وثيقة إستراتيجية إيران العشرينية لعام 2025م الصادرة عام 2013م، وتملك إيران التأثير الجيوستراتيجي على منطقة الشرق الأوسط وخاصة الخليج العربي فضلا عن إطلالتها على مضيق هرمز، وتملك تأثيرا كبيرا على الحوثيين باليمن صاحب الموقع المسيطر على مضيق باب المندب<sup>2</sup>.

وتقوم الإستراتيجية الإيرانية في باب المندب إلى تحقيق عدة أهداف أهمها:

- إن سيطرة إيران على مضيق باب المندب يجعلها أكثر قوة، حيث أشار مركز الدراسات الأمريكي "ستراتفور" إلى أنه لا يمكن للبحرية الإيرانية اكتساب المزيد من القوة للسيطرة على طرق الشحن الرئيسية، لكن إيران أكدت وجودها حول باب المندب كوسيلة ممكنة لتعطيل التجارة الدولية، في حال تعرضها لهجوم ومفتاح نقطة للمفاوضات في المستقبل.
- تجعل إيران التهديد بإغلاق مضيق هرمز ورقة مساومة بحكم سيطرتها عليه، الأمر الذي يؤدي إلى رفع أسعار النفط، إلا أن نجاحها في ذلك يرتبط بعدم قدرة منافسيها إلى تحويل مضيق باب المندب بديل حقيقي وفعال لمضيق هرمز.

1- فؤاد مسعد، القوى الإقليمية والدولية في باب المندب وخليج عدن.. عوامل التنافس وتداعيات الصراع، مركز أبعاد للدراسات والبحوث، جيوبولتك وحدة الإستراتيجيات، 2023، ص 11، 12.

2- أحمد عبد التواب عبد البصير، مرجع سابق، ص 295 - 297.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

• تمنح التهديدات بإغلاق المضيق، الضغط والقوة، خاصة في المفاوضات سواء

المتعلقة بملفها النووي أو غير ذلك<sup>1</sup>.

**تركيا:** تسعى تركيا لتعزيز وجودها عبر البوابة الصومالية، وتعتبر القاعدة العسكرية التركية في الصومال أهم وأكبر قواعدها العسكرية في العالم، وعلى الرغم من أن تركيا أعلنت بأن سبب إنشاء القاعدة هو تدريب الصوماليين ليشكلوا نواة للقوات الصومالية مستقبلاً، غير أن هذه القاعدة لها أهدافاً أخرى، أهمها السيطرة على "القرن الإفريقي" وممر البحر الأحمر التجاري، ومضيق باب المندب، كونه الممر البحري الرئيس لتجارة النفط العالمية وما يمثله من خطورة لأمن الخليج<sup>2</sup>.

**الكيان الإسرائيلي:** تعتبر السيطرة على البحر الأحمر ومضيق المندب من ضمن الأهداف الإستراتيجية للكيان الصهيوني في القارة الإفريقية، منذ عام 1948م، بعد تأسيس الكيان في خليج العقبة، وبهدف الإتصال مع العالم الخارجي عن طريق البحر الأحمر ولتحقيق هذا الهدف، أخذ بتأسيس وجود له على البحر الأحمر، وبذل قصارى جهده للسيطرة على الممر المائي والتحكم فيه، فالبحر الأحمر يرتبط ارتباطاً عضوياً بمنظومة الأمن الإسرائيلي، ويشكل خطراً على مصالحه الإستراتيجية التجارية والإقتصادية<sup>3</sup>.

وقد نال البحر أهمية متزايدة في الإستراتيجية الإسرائيلية الأمنية بعد حدثين هامين هما حربا 1967م و 1973م، بحيث أثر الحظر عليها، بعد قيام القوات المصرية بإغلاق مضيق باب المندب في وجه مصالحها بعد أن أصبح العبور في هذه المياه مسألة إستراتيجية بالنسبة لها، وبسبب هذا تبنى هذا الكيان سياسة بحرية خاصة بهذا المضيق، بحيث قامت بنشر قوات بإمكانها مواجهة التهديدات الجديدة، وإنشاء تعاون بحري كامل مع الأسطول الأمريكي الخامس في الخليج العربي والأساطيل الأوروبية المنتشرة في خليج العرب والبحر الأحمر والمحيط الهندي، وساعدها تواجدتها في القرن الإفريقي (إريتريا) في إحكام سيطرتها على المناطق والجزر الإستراتيجية في

<sup>1</sup> - رضا دمدوم، مرجع سابق، ص 93.

<sup>2</sup> - هجمات الحوثيين المضادة للسفن في مضيق باب المندب، في: [www.washingtoninstitute.org](https://www.washingtoninstitute.org)، تاريخ الإطلاع (2025/05/11)

<sup>3</sup> - قدوم محمد، طاهير رايح، العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة بين المبررات والتداعيات، مجلة الفكر القانوني والسياسي (المجلد 09، العدد 01، 2025)، ص 617.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

البحر الأحمر ونشر قواتها البحرية على امتداد الشواطئ الإريتيرية، والسيطرة على مضيق باب المنذب من خلال نشر القوات البحرية المشتركة وتدشين أبراج مراقبة البحرية وأجهزة التنصت في ميناء مصوع الإريتري، وتهدف إستراتيجيتها إلى توسيع وجودها العسكري وترسيخه، وتأمين مصالحها بما يتيح لها القدرة على مواجهة العرب في باب المنذب، وإيجاد عمق استراتيجي في البحر الأحمر يمكنها من رصد أي نشاط عسكري عربي في المنطقة، إضافة إلى كسر أي حصار عربي قد يحدث مستقبلاً ضدها، بين المحيط الهندي والبحر المتوسط إلى آسيا وإفريقيا، والمحافظة على قوتها البرية والبحرية والجوية في مواجهة العرب والحيلولة دون إخضاع البحر الأحمر للعرب<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: الفواعل الدولية:

**أمريكا:** وتعتبر من أكثر الدول نفوذاً في البحر الأحمر ومضيق باب المنذب، والذي يمثل أهمية بالغة بالنسبة لاستراتيجياتها، خاصة باتصاله المباشر بمنطقة الخليج العربي، وذلك لضمان استمرار تأمين الخطوط الملاحية التي يمر بها النفط عبر البحر الأحمر وقناة السويس، ولإستمرار دورها الفاعل في منطقة الشرق الأوسط مع إعادة ترتيب المنطقة وفق مصالحها الإستراتيجية و من أولوياتها توفير الحماية الأمنية للكيان الصهيوني، واستقطاب الأنظمة العربية للتطبيع، فالبحر الأحمر هو محور مهم لأي عمل عسكري محتمل يهدد مصالحها بالمنطقة وحماية الكيان الصهيوني ، لذلك تسعى دوماً لمنع سيطرة قوى معادية على البحر الأحمر<sup>2</sup>.

**الصين:** في ظل التنافس الدولي على منطقة باب المنذب والموانئ القريبة منه، وموانئ القرن الإفريقي، يتصاعد الحضور الصيني بالمنطقة، بعد أن ظلت الصين بعيدة عن الظهور العسكري خارج حدودها ، ويظهر ذلك من خلال إقدام الصين في الأعوام الأخيرة على إقامة قاعدة عسكرية بحرية بجيبوتي، ليتغير بذلك التركيز التقليدي للصين من شرق آسيا والمحيط الهادئ، ويرجع سبب

1- إسرائ أحمد جباد، حسناء رياض عباس، التنافس الإقليمي على منطقة القرن الإفريقي، مجلة دراسات دولية (العدد 80، ب.س)، ص 235-237.

2- جلال علي الرويشان، الدلالات والأبعاد السياسية والأمنية والإستراتيجية لمعركة البحر الأحمر والبحر العربي وأفاقها، ورقة بعنوان أمن البحر الأحمر والأطماع الدولية ومواقف الدول المشاطئة والموقف اليمني المساند لفلسطين، منتدى ص 90سياسي، صنعاء، 2024، ص 6.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

ذلك حسب المراقبين إلى تنامي مصالح الصين في إفريقيا والشرق الأوسط، ورغبتها في إنشاء طرق برية وبحرية تربط بين أقاليم من آسيا والمحيط الهندي في إطار مشروعها مبادرة الحزام والطريق (حزام واحد، طريق واحد)، وتبدوا طبيعة المبادرة الاقتصادية ولكن القاعدة العسكرية بجيبوتي يعكس وجهها آخر تسعى الصين للظهور به، الأمر الذي بات يزعج أمريكا وتراه تهديدا لمصالحها وتحالفاتها، كما أثبتت الصين نهجا آخر في تعاملاتها عندما قادت جهود التقارب السعودي - الإيراني الخصمين اللدودين في الشرق الأوسط، بعدما كانت تتحاشى التدخل في الصراعات السياسية، وهو ما وصفه باحثون غربيون بـ"انتصار ديبلوماسية للصين"، و " علامة على أن ثمة مجالا لتحدي الهيمنة الأمريكية في الشرق الأوسط"<sup>1</sup>.

روسيا: يمتد اهتمام الإتحاد السوفياتي بموانئ المياه الدافئة على البحر المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي إلى حكم القياصرة، وأكمل بعدهم الزعماء السوفييت الذين حكموا بعد ثورة 1917م سياسة الإمتداد جنوبا للحصول على تسهيلات لهم في البحر الأحمر، وزادت حاجتهم في ذلك في فترة خمسينيات وستينات القرن العشرين، وخاصة لما أدخلت الولايات المتحدة الغواصات النووية إلى المنطقة، وتمثل مصالح روسيا في المنطقة بأنها هي الطريق الأقصر للإتصال بين الموانئ السوفييتية في البحر الأسود والمحيط الهندي حيث الأسطول الروسي، وتعد قناة السويس ومضيق باب مندب الطريق المختصر لدعم قواتها البحرية والجوية في السلم والحرب، إضافة إلى علاقتها التجارية مع الدول الإفريقية والآسيوية، كما ينصب اهتمامها بذات المكان للتصدي للنفوذ الأوروبي والأمريكي، وبالتالي تدخل روسيا ضمن النطاق الجيوستراتيجي للمنطقة<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - فؤاد مسعد، مرجع سابق، ص 11، 12.

<sup>2</sup> - أنور سيد كامل عامر، مرجع سابق، ص 530-531.

## المبحث الثالث: جيوسياسة مضيق باب المنذب وتداعياتها على الحرب في غزة

نظرا للأهمية الجيوسياسية التي يتمتع بها مضيق باب المنذب كما أشرنا إلى ذلك آنفا، وكونه أهم المضائق البحرية، وأحد بؤر الصراع الإقليمي والدولي، وتأثيره في التفاعلات الإقليمية، لازال يشهد تحديات جديدة تزيد من تعميق الصراع حوله، فتزامنا مع الحرب الشرسة التي يشنها العدوان الإسرائيلي على غزة، قامت جماعة الحوثيين الفاعل الجديد في المنطقة، بتنفيذ هجمات تستهدف أمن حركة التجارة البحرية وبالأخص الإسرائيلية، كورق ضغط لوقف العدوان، مما شكل ذلك تعطيلاً لحركة التجارة البحرية، الأمر الذي صعد من حدة التوتر والصراع على منطقة مضيق باب المنذب، من خلال قيام التدخلات الدولية باستهداف هذه الجماعة عسكرياً لحماية لمصالحها بالمنطقة، خوفاً من إغلاق المضيق وشل حركة النقل البحري وخاصة حماية إمدادات الطاقة.

### المطلب الأول: دور مضيق باب المنذب في تطورات الحرب على غزة

#### الفرع الأول: حرب غزة

ظلت القضية الفلسطينية إحدى قضايا الإستعمار الحديث رهينة في يد الإحتلال الصهيوني الذي استوطن الأرض بدعم غربي منذ عام 1948م، وذاقت طوال هذه العقود كل ألوان العذاب وأشكال الحرمان الإنسانية من سلب للأراضي ومصادرة ممتلكات في حق شعبها الأعزل، وتحت هذا الجو المظلم والظالم حاول الفلسطينيون إرجاع حريتهم المغتصبة، بشتى السبل المتاحة لهم من خلال الإنتفاضات والثورات وحتى بدعم عربي في حربي م 1967 و 1973م إلا أن هذه الأخيرة

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

لم تثمر نتائجها<sup>1</sup>، وإن كان تأثيرها يشكل نوعاً من "المعضلة الأمنية" التي تقض مضجع هذا الكيان المحتل.

تراجعت مكانة القضية الفلسطينية العربية ودولياً منذ التوقيع على اتفاق أوسلو، وما رافقه من إخفاقات في التوصل إلى حل سياسي نهائي، إلى غاية المرحلة الإرتدادية للربيع العربي، والتي ترافقت مع مجيء إدارة أمريكية جديدة برئاسة ترامب، اتخذت مواقف أكثر تطرفاً من سياسات اليمين المتطرف في إسرائيل، إضافة إلى حالة الإنقسام الفلسطيني بين حركتي حماس وفتح والتي شغلته عن مواجهة العدو والوقوف ضد سياساته التوسعية، وتبلور موجة التطبيع العربي-الإسرائيلي التي انطلقت من مصر وصولاً إلى ما يسمى بـ"صفقة القرن"، وأمام هذه التناقضات العربية واستمرار الأعمال العدائية وحصار غزة وتشديد الخناق حول أهلها منذ عام 2007، قامت فصائل المقاومة الفلسطينية وحركة حماس في غزة إلى إطلاق عملية "طوفان الأقصى"، والتي جاءت تعبيراً عن انسداد الآفاق أمام القضية الفلسطينية ومأزق المسار السلمي الذي آلت إليه السلطة الفلسطينية<sup>2</sup>.

صباح يوم السبت السابع من أكتوبر 2023م، شنت مجموعة من قوات النخبة التابعة لكتائب الشهيد عز الدين القسام الجناح المسلح لحركة المقاومة الإسلامية "حماس" هجوماً مباغتاً استهدف مواقع للجيش الإسرائيلي في غلاف قطاع غزة، اقتحمت فيه السياج الفاصل بين غزة والأراضي المحتلة، وتجاوزت فيه كل تدابير الإحتلال الأمنية والتكنولوجية، وتمكنت من السيطرة على قاعدة عسكرية كبيرة وعدد من المواقع ونقاط المراقبة الإسرائيلية المنتشرة على حدود القطاع، كما سيطرت وحدات كوماندوس<sup>3</sup> التابعة للحركة على نحو 20 مستوطنة إسرائيلية داخل ما يسمى "الخط الأحمر"، كما تم قصف تحصينات الإحتلال الإسرائيلي ومواقع إستراتيجية وحيوية برشقات من

<sup>1</sup> - قدوم محمد، طاهير رايح، العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة بين المبررات والتداعيات، مجلة الفكر القانوني والسياسي (المجلد 09، العدد 01، 2025)، ص 617.

<sup>2</sup> - محمد عبد الحفيظ الشيخ، مستقبل القضية الفلسطينية في ضوء الحرب على غزة أكتوبر 2023، مجلة مدارات سياسية (المجلد 08، العدد 02، 2024)، ص 60-61.

<sup>3</sup> - نبيل محسن بدر الدين، تداعيات عملية طوفان الأقصى على القضية الفلسطينية، مجلة جامعة الملكة أروى العلمية المحكمة (المجلد 01، العدد 26، 2023)، ص 03.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

الصواريخ في عدة مناطق من سديروت وعسقلان وثل أبيب الكبرى وبالتحديد مطار بن غوريون، وقد ألحق هذا الهجوم خسائر كبيرة مست مختلف جوانب القطاع الإقتصادي<sup>1</sup>.

من خلال هذا الهجوم حاولت "حماس" محاكاة لحرب أكتوبر 1973م إستحداث التاريخ مرة أخرى عبر القيام بعملية خاطفة، ملهمة بالخداع الإستراتيجي من كل الأبعاد، لأجل فرض واقع سياسي جديد على حكومة الاحتلال، وتعتبر نقلة مذهلة في شكلها وآثارها ونتائجها ليس على مستوى فلسطين والإقليم كله، مما أسقط سمعة إسرائيل بسبب الفشل الإستخباري الذريع الذي منيت به، وتكمن أهمية هذه الحرب الإستثنائية من كونها المرة الأولى التي تتلقى فيها إسرائيل هجوما مباغتاً، يستهدف فيها سكانها المدنيين حيث وصل عدد القتلى إلى 1400 في يوم واحد، فضلاً عن احتجاز 240 شخصاً كرهائن<sup>2</sup>.

وعلى إثر الصدمة التي أفاقنا عليها إسرائيل في اليوم السابع من أكتوبر، أطلقت الحكومة الإسرائيلية عملية "السيوف الحديدية" وهي حرب وعدوان جوي وبري وبحري متكامل على قطاع غزة، وقد صرح بنيامين نتنياهو قوله: "سوف نسحق حماس وندمرها"<sup>3</sup>، و قد تمثل ذلك بشن عمليات قصف جوي عشوائي وكثيف على القطاع، في بداية الحرب تم استهداف أكثر من 2000 هدف، منها قصف معبر رفح لتعطيل حركة النزوح، ومنع دخول المساعدات وتسببت في قتل آلاف الفلسطينيين، ونزوح 25000 من سكانها، وفرضت على غزة حصاراً خانقاً، من خلال قطع إمدادات الماء والكهرباء والطعام، وقامت بتفعيل البند الثامن من قانون الدفاع الإسرائيلي، الذي يمنح الحكومة الحق في شن حرب شاملة، واستدعت 30000 من جنود الإحتياط، وأكثر نتنياهو من تصريحاته النارية بأن إسرائيل تواجه حرباً وجودية، ومهدداً بأن ردة فعلهم سوف تغير خريطة الشرق الأوسط<sup>4</sup>.

### الفرع الثاني: هجمات الحوثيين

<sup>1</sup> محمد عبد الحفيظ الشيخ، مرجع سابق، ص 66.

<sup>2</sup> منصور أبو كريم، عملية طوفان الأقصى الأهداف، التداعيات، المآلات، مركز فينق للأبحاث والدراسات الحقلية، غزة، 2024، ص 05.

<sup>3</sup> محمد حسب الرسول، تحليل خلفيات الحرب وأهدافها ربطاً بمسار التطبيع والمشاريع الهادفة إلى دمج كيان العدو في المنطقة اقتصادياً وسياسياً، المركز الإستشاري للدراسات والتوثيق، العدد 28، 2023، ص 17.

<sup>4</sup> مركز حرمون للدراسات المعاصرة، عملية "طوفان الأقصى"، تطوراتها وأبعادها وتداعياتها المحتملة، 2023، ص 06.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

على إثر الحرب العدوانية على غزة واستمرار الإبادة الجماعية والتطهير العرقي، قد تؤدي هذه الأحداث إلى اشتعال قضية الملاحة في مضيق باب المندب، وتأجيج صراع مسلح بين دول البحر الأحمر العربية من جهة وإسرائيل من جهة أخرى، من خلال إغلاق المضائق والممرات البحرية، وهذا ما يهدد الملاحة الإسرائيلية عبر مضيق تيران وخليج العقبة، ويعتبر مضيق باب المندب الممر الوحيد لإمدادات النفط للاحتلال الصهيوني، وتمثل اليمن أحد بؤابر هذا الصراع بحيث تقوم هذه الأخيرة بمواقف فاعلة ومؤثرة في منع السفن الإسرائيلية أو ذات الصلة بها ردا على جرائمها، وتحظى تلك المواقف اليمينية بدعم شعبي وسياسي واسع يعبر عن حالة إجماع وطني وقومي في وجه السياسة الأمريكية-الإسرائيلية في غزة، مما يعني استراتيجيا أن اليمن أصبحت قوة إقليمية تفرض معادلات دولية من بوابة باب المندب بهدف فك الحصار على غزة<sup>1</sup>.

فقد أعلن الحوثيون رسميا انخراطهم في حرب غزة، في 31 أكتوبر 2023 وتبنوا على إثرها شن هجوم بالصواريخ الباليستية والطائرات الصغيرة المسيرة، أحادية الإتجاه على ميناء إيلات، وكانت التهديدات المباشرة على السفن التجارية في 9 نوفمبر، وتم احتجاز أول سفينة تجارية "غالاكسي ليدر" أثناء إبحارها قبالة السواحل محافظة الحديدة المشاطئة للبحر الأحمر، قادمة من تركيا، وهي سفينة لنقل المركبات الآلية، و حتى 22 جانفي قد بلغ عدد الهجمات على السفن 31 هجمة، باستخدام أزيد من مائة صاروخ وطائرة مسيرة هجومية، ورغم هذه الهجمات إلا أن أضرارها المباشرة على السفن كانت محدودة، وبتاريخ 10 جانفي 2024م طرأ تطور ملفت حيث شن الحوثيون أكبر هجوم في البحر الأحمر، محاولين بذلك استهداف المدمرة البريطانية "أنش أم أس دايموند" التي شاركت في دعم العمليات العسكرية بغزة، الإسرائيلي على غزة والتدخل<sup>2</sup>.

وأرجع الحوثيون سبب هجماتهم إلى العدوان الإسرائيلي على غزة، وبأنه متى ما توقف العدوان سوف تتوقف الهجمات، وتقبلت الأمم المتحدة هذا الطرح من خلال دعوتها لوقف إطلاق النار في غزة، بوصفه عامل استقرار لأمن البحر الأحمر، واكتسب موقف الحوثيين هذا أبعادا دينية وقومية وأخلاقية وتأبيدا شعبيا كبيرا، مما عزز مكانتهم على نحو أقوى وأشجع محليا وعربيا في ظل صمت

1- محمد عبد الفتاح الحمراوي، مرجع سابق، ص 112-113.

2- علي الذهب، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، انخراط الحوثيين في حرب غزة وتداعياته على أمن البحر الأحمر وعملية السلام في اليمن، علي الذهب، 2024، ص 01-02.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

عربي رهيب، وقد تصاعدت عمليات الحوثيين مع وضوح الدعم الأمريكي والبريطاني لإسرائيل، وتكثيف الإحتلال قوته المفرطة واستخدامه التقنيات الحربية الحديثة في مواجهة الفصائل الفلسطينية المسلحة وسكان غزة العزل<sup>1</sup>.

شملت عملياتهم طرقاً متنوعة كالإختطاف والتدمير والإعطاب والمطاردة والإرغام على تحويل مسار الإبحار من البحر الأحمر إلى رأس العواصف (الرجاء الصالح) جنوب غربي إفريقيا، إضافة على اختطاف السفينة غالاكسي هناك حالة إغراق وحيدة تعرضت لها سفينة روبيمار (Rubymar) في فيفري 2024م جنوب البحر الأحمر، كما أعطبت عدة سفن تجارية من أبرزها السفينة تروكنفيدنس (True confidence) في مارس 2024م، والسفينة سونيون (Sounion) في أغسطس 2024م، وتم إشعال النار فيها بعد إعطابها، وقد نفذت الهجمات بواسطة زوارق انفضاضية غير مأهولة وأخرى تقليدية قتالية، فضلا عن الأنظمة الصاروخية التي يتراوح مداها بين (500-800كلم)، كما نفذت هجمات إلى سفن حربية الخاصة بسفن البحريتين الأمريكية والبريطانية، غير أن ادعاءات الحوثيين بشأنها لم يثبت بدليل قاطع<sup>2</sup>.

أثارت هذه الهجمات قلقاً في أوساط الكيان الإسرائيلي، فقد أشار معلق الشؤون الإستخبارية في صحيفة "هآرتس" يوسي ميلمان إلى أن الهجمات التي تستهدف السفن التي يملكها رجال الأعمال الإسرائيلي تهدد التجارة الخارجية لبلادهم، منبها في ذلك أن "تل أبيب" تؤمن 99% من البضائع التي تحتاجها عبر النقل البحري، كما أشار في تحليل نشرته الصحيفة إلى أن الحرب التي يخوضها الحوثيون وإيران ضد السفن الإسرائيلية من اختطاف وهجوم بالمسيرات الإنتحارية يجعل إسرائيل مترددة في كيفية الرد عليها، خاصة في ظل إدراكها أن هذه الهجمات تندرج ضمن تحرك إيراني لمحاولة فتح جبهة قتال ثالثة، إلى جانب جبهتي غزة ولبنان<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> علي الذهب، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، اليمن في الطوفان مشاركة الحوثيين في إسناد غزة والعسكرة الأجنبية للبحر الأحمر، 2024، ص 02.

<sup>2</sup> نفس المرجع، ص 01-02.

<sup>3</sup> مصطفى جامع محمد، ما مدى جدية تهديدات الحوثيين باستهداف السفن الإسرائيلية؟ في: [www.noonpost.com](http://www.noonpost.com)، تاريخ الإطلاع (2025/06/19)

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

وخلال زيارة وزير الخارجية الأمريكي أنتوني بلينكن المنطقة اتهم اليمن في التسبب في أزمة شحن دولية، أدى إلى تراجع الشحن البحري بنسبة 20%، مؤكدا التزام بلاده بـ«الدفاع عن ممرات الملاحة في البحر الأحمر» ، وردا على ذلك اعتبر المتحدث باسم حركة "أنصار الله" محمد عبد السلام تصريحات المسؤولين الأمريكيين محاولة للفت الأنظار عن جرائم الاحتلال في غزة، كما طلبت إسرائيل الولايات المتحدة التصدي لهذه الهجمات ، وإلا ستتدخل هي عسكريا إزاء ذلك، وقد تدخلت البحرية الأمريكية عدة مرات لمساعدة السفن من خلال اعتراضها لعدة صواريخ وطائرات بدون طيار<sup>1</sup>.

### الفرع الثالث: الردود الدولية على الهجمات الحوثية

انتهجت أمريكا أسلوبا دفاعيا وقائيا تجاه الهجمات البحرية المتتالية للحوثيين، خلال الأشهر الثلاثة من عام 2023م، ففي 31 ديسمبر 2023م اعترضت السفن الحربية الأمريكية أربعة زوارق هجومية في البحر الأحمر، حاولت الإقتراب منها فأغرقت ثلاثة منها وقتل عشرة جنود، وبرزت في هذا المشهد المدمرة "يوا أس لوبون" التي تعمل ضمن مجموعة مدمرات في المنطقة، ومع تصاعد هجمات الحوثيين، لجأت الولايات المتحدة وبريطانيا إلى الردع العنيف في 12 جانفي 2024 وبعد يومين من إصدار مجلس الأمن قرارا يدين هذه الهجمات على السفن التجارية، ويطالب بوقفها والإفراج عن السفينة "غالاكسي ليدر"، وقد شنت طائرات وسفن حربية أمريكية وبريطانية نحو 73 غارة وهجمة على مواقع عسكرية تابعة للحوثيين، شملت مواقع حديثة الإنشاء في محافظتي حجة وصعدة شمالي البلاد، ومواقع عسكرية معروفة في صنعاء وتعز والحديدة، أهمها قاعدة الديلمي الجوية في صنعاء، وشاركت فيها أمريكا بنحو 15 مقاتلة انطلقت من حاملة الطائرات "يو أس دوايت دي إيزنهاور"، وساهمت بريطانيا بأربع طائرات "تايفون"<sup>2</sup>.

أعلنت إدارة بايدن في ديسمبر 2023م عن تشكيل تحالف عسكري اسمه "حارس الإزدهار" ضم 20 دولة لحماية الملاحة عبر البحر الأحمر وفي فيفري 2024م أطلق الإتحاد الأوروبي عملية "أسبايدس"، بعد رفض فرنسا ودول أخرى العملية التي تقودها أمريكا معبرة عن عدم

<sup>1</sup> - محمد عبد الفتاح الحمراوي، مرجع سابق، ص 213.

<sup>2</sup> - علي الذهب، انخراط الحوثيين في حرب غزة وتداعياته على أمن البحر الأحمر وعملية السلام في اليمن، 2024، مرجع سابق، ص 03.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب منذب في الصراع على غزة

خضوعها للقيادة الأمريكية، وجاءت بعد إعلان الحوثيين استهدافهم لأي سفن تبحر إلى الموانئ الإسرائيلية عبر البحر الأحمر، وفي حالة ما لم توقف إسرائيل عدوانها على قطاع غزة، وحينها تستهدف الحوثيين 145 سفينة تجارية ، وأغرقوا سفينتين واستولوا على سفينة، وقتلوا أربعة من أفراد طاقمها، ورغم كل هذه الهجمات فإنها لم تتجح في ردعهم عن الاستمرار في استهداف حركة الملاحة الدولية في البحر الأحمر، أو استهداف إسرائيل التي شنت هجمات جوية على اليمن في جويلية 2024م، لكن الهجمات توقفت بعد سريان اتفاق وقف إطلاق النار بين حركة "حماس" وإسرائيل في القطاع في جانفي 2025م، لكن سرعان ما استؤنفت مجددا بعد خرق الإحتلال الإسرائيلي للاتفاق في مارس<sup>1</sup>.

### المطلب الثاني: تأثير هجمات الحوثيين على مضيق باب المنذب على خطوط التجارة العالمية والتجارة الإسرائيلية

شكلت هجمات الحوثيين في مضيق باب المنذب مصدر قلق للتجارة البحرية، أدى إلى تعطيل حركة الشحن وأثر سلبيا على سلاسة التجارة العالمية، وتهديدا للتجارة البحرية الإسرائيلية.

### الفرع الأول: تأثير هجمات الحوثيين في مضيق باب المنذب على خطوط التجارة العالمية

#### 1. التأثير على الإقتصاد العالمي

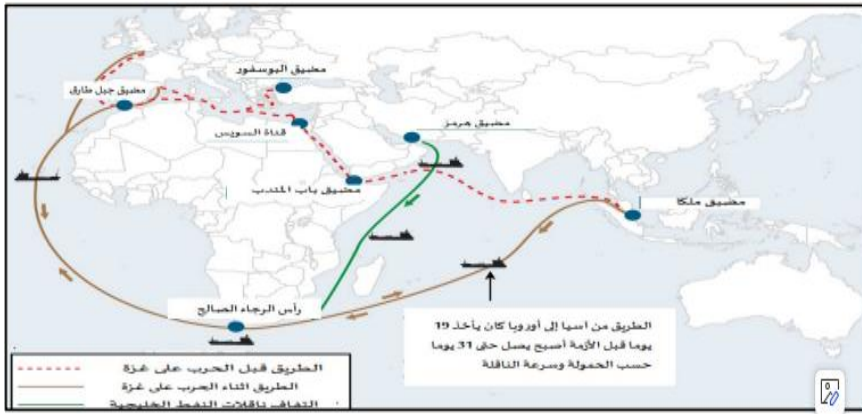
كان لهذه الهجمات أثارا ضارة على طرق الشحن العالمية، بحيث كان البحر الأحمر قبل الأزمة يمثل 15% من التجارة البحرية الدولية، و12% من التجارة العالمية، فالיום يشهد انخفاضا هائلا في حجم التجارة، فقد انخفض حجم الحاويات الشحن بنسبة 90%، ليبلغ إجمالي حجم الشحن الآن إلى 63% من مستويات ما قبل 7 أكتوبر، والذي تزامن مع الجفاف الشديد في قناة بنما، والذي انخفضت معه حركة المرور بنسبة 49% مما زاد من تفاقم الوضع، وبالتالي اضطرت السفن تحويل مسارها عبر رأس الرجاء الصالح والذي سجل نسبة 70% في حركة المرور، ويضيف هذا المسار 11000 ميل بحري، وما يترتب عليه من زيادة في الوقت والتكلفة، ناهيك عن الأخطار البيئية

<sup>1</sup> - المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الضربات الجوية الأمريكية على الحوثيين: الخلفيات الحسابات والهواجس، 2025، ص 01-02.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

الناجمة عن استهلاك كميات كبيرة من الوقود، مما قد يزيد الإنبعاثات بنسبة 70% على طريق سنغافورة- روتردام<sup>1</sup>، توضح الخريطة رقم (10) تأثير هجمات الحوثيين على تغيير مسار السفن من خلال الإلتفاف حول إفريقيا عبر البحر مضيق رأس الرجاء الصالح.

### الخريطة (10): تأثير هجمات البحر الأحمر على تغيير طرق التجارة العالمية



المصدر: مزيان محمد توفيق، قلمام سعدة أزمة البحر الأحمر تأثير هجومات مضيق باب المنذب على خطوط التجارة العالمية، مجلة المنهل الاقتصادي (مجلد 07، العدد 01، 2024)،

ص520

### 2. تأثير على سوق النفط العالمي:

وصلت أسعار النفط 78 دولارا للبرميل في ديسمبر 2023م، مقابل 94 دولارا للبرميل سجلت في سبتمبر 2023م، وهو ما قوض المكاسب المسجلة في الربع الثالث من عام 2023م، يرجع هذا الإنخفاض لضعف النشاط الإقتصادي العالمي، وزيادات الإنتاج القياسية للولايات المتحدة، مع تسجيل استقرار الإنتاج والصادرات الروسية، وانخفضت الأسعار على الرغم من المخاوف التي صاحبت اضطرابات البحر الأحمر وتعطل سلاسل الإمداد، ولمواجهة هذا الإنخفاض عمدت منظمة أوبك والمنتجين من خارجها (أوبك+) لتخفيض الإنتاج، كما عازمت الحكومة الأمريكية شراء المزيد من النفط لتعزيز احتياطاتها الإستراتيجية، ونتيجة هذه الإضطرابات من المتوقع أن تستمر أسعار النفط في

<sup>1</sup>- Lucas S. Phillips, "Freedom to navigate: ending the houthi threat", international policy review, 2024, p 04- 05.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

الإنخفاض لتصل إلى 81 دولار للبرميل في 2024 وأن تشهد مزيدا من التراجع خلال 2025، مقارنة بـ83 دولار المسجلة في 2023م<sup>1</sup>.

### 3. التأثير على شركات الشحن:

أدت الهجمات إلى تعطيل تدفقات التجارة العالمية، حيث أعلنت شركات الشحن والنفط أنها ستتجنب قناة السويس، مما زاد من تكاليف الشحن وجعل الرحلات أطول دفع بالسفن إلى تغيير مسارها من خلال الإبحار حول القارة الإفريقية بدلا من ذلك، خاصة السفن التجارية المتجهة إلى إسرائيل كإجراء احترازي من طرف الشركات لحماية أصولها وضمان سلامة شحناتها، حيث تم تقادي مضيق باب المندب وقناة السويس، واتخذت طرقا بديلة تتخطى رأس الرجاء الصالح، وهذا يؤدي إلى زيادة مسافة الرحلة، وبالتالي ارتفاع التكاليف والوقت<sup>2</sup>، وتشمل التكلفة عدة مكونات من بينها تكاليف الوقود وتكاليف التأمين وتكاليف الطاقم وتكاليف الأمن البحري... إلخ، فمثلا يؤدي إبحار السفن حول إفريقيا إلى إضافة حوالي 10 أيام إبحار إذا كانت سرعة الإبحار نحو 15-16 عقدة، مما ينتج عنه 20 يوم إبحار إضافي لرحلة الذهاب والإياب من الشرق الأقصى إلى أوروبا، وبالتالي استهلاك كمية كبيرة من الوقود تصل إلى 100 طن من الوقود يوميا لسفينة حاويات ذات سعة متوسطة (12500 وحدة مكافئة لعشرين قدما) محملة بنسبة 80%، والتي تقدر بحوالي مليون دولار أمريكي، بنسبة 33 % لسفن الحاويات في رحلة الذهاب والإياب من الشرق الأقصى إلى أوروبا<sup>3</sup>.

ومن المتوقع أن يؤدي ارتفاع التكاليف و تضخم استهلاك الوقود، إلى جانب زيادة أسعار الحاويات إلى رفع أسعار البضائع المنقولة عبر البحر، وبالتالي يتوقع أن يعمل تجار التجزئة

<sup>1</sup> مزيان محمد توفيق، قلمام سعدة، أزمة البحر الأحمر، تأثير هجمات مضيق باب المندب على خطوط التجارة العالمية، مجلة المنهل الاقتصادي (المجلد 07 ، العدد 01، 2024)، ص 525.

<sup>2</sup> محمد علوي أمزريه، تأثير الأزمات الجيوسياسية على النقل البحري العالمي، مجلة المعهد العالي للدراسات النوعية (المجلد 04، العدد 11، 2024)، ص 194-195.

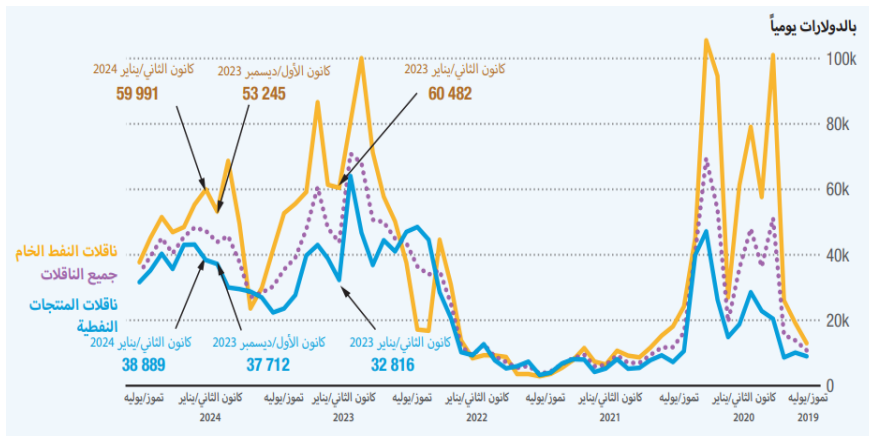
<sup>3</sup>-International transport forum, the red sea crisis impacts on global shipping and the case for international co-operation 17/06/2025 <https://www.itf-oecd.org>

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

والمصنعون بتميرير هذه التكاليف المرتفعة إلى المستهلكين، الأمر الذي قد يؤدي إلى زيادة عالمية في معدل التضخم<sup>1</sup>، ويوضح المنحنى رقم (02) أثر الهجمات على زيادة تكاليف الشحن.

المنحنى 02: متوسط العائدات، ناقلات النفط الخام والمنتجات الشديدة التذبذب في عامي

2023 و 2024



المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، استعراض النقل البحري 2024، ص12

### زيادة تكلفة التأمين

نتج عن الأزمة أيضا ارتفاع تكلف التأمين على الرحلات إلى باب المندب والبحر الأحمر بشكل كبير، حيث بلغت نسبة الرسوم حاليا إلى 2%، مقارنة بنسبتها العادية من قبل والتي كانت تمثل 0,6% من قيمة الشحنة على متن السفينة، وبالتالي يزيد من تكلفة السفر عبر قناة السويس بشكل أكبر، بسبب شركات التأمين على البضائع التي تتحمل تكاليف إضافية ضد مخاطر الحرب<sup>2</sup>.

### 4. تراجع الإنتاج:

<sup>1</sup> - أحمد باحكيم، مركز سوث 24 للأخبار والدراسات، تداعيات هجوم الحوثيين على شبكات التجارة البحرية، 2024، ص15-16.

<sup>2</sup> - إلى أين ستصل تأثيرات أزمة البحر الأحمر على الشحن وسلاسل الإمداد في المنطقة العربية والعالم؟

في: <https://www.alfarescarg.com>، تاريخ الإطلاع: (2025/06/13)

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

اضطرت بعض الشركات إلى وقف إنتاجها بسبب الإرتفاع الكبير في سلسلة التوريد والتأخير في الإمدادات، مثل شركة تسلا التي أغلقت مصنعها بالقرب من برلين نهاية شهر فيفري، إضافة إلى توقف الإنتاج لمدة أسبوع في مصنع سوزوكي موتور كورب في المجر، بسبب تأخير استلام المحركات وغيرها من المعدات، كما قررت شركة فولفو تعليق العمليات التصنيعية بشكل مؤقت في مصنعها ببليجيكا<sup>1</sup>.

### 5. التأثير على سلاسل التوريد:

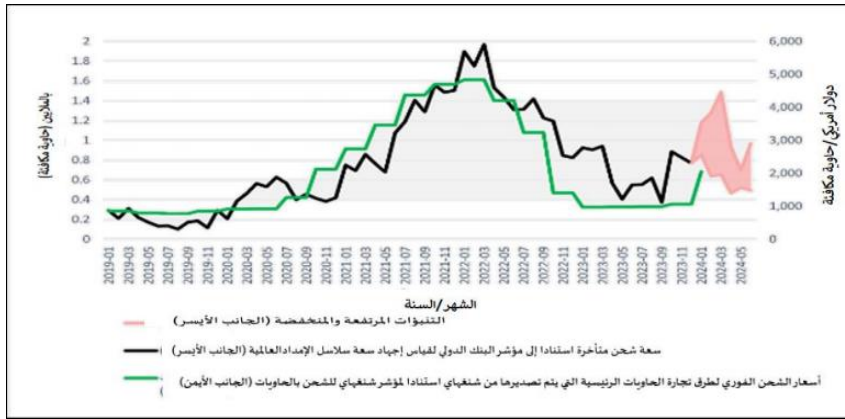
سلاسل التوريد هي شبكة من المنظمات والعمليات وعدد من الشركات المختلفة (الموردين والموزعين وتجار التجزئة) والتعاون والتنسيق على طول سلسلة القيمة بأكملها للحصول على مواد الخام، لتحويل هذه المواد الخام إلى منتجات نهائية محددة، وتسليمها إلى عملاء الذين يطلبونها، و يمثل تأخير تسليم الشحنات نتيجة هجمات البحر الأحمر، تهديدا مباشرا لسلاسل التوريد العالمية، الذي يؤدي إلى ارتفاع التكاليف وهو ما سيشعر به المستهلك النهائي في الأخير، ويعكس الإنخفاض في عمليات العبور تعليق عدد من شركات الشحن لعملياتها في البحر الأحمر استجابة للتهديد الأمني الجديد، واللجوء إلى تغيير مسارات السفن إلى طرق بديلة، خاصة حول رأس الرجاء الصالح، وسجل انخفاض حمولة السفن التي دخلت خليج عدن بأكثر من 70% بين النصف الأول من ديسمبر 2023 والنصف الأول من فيفري 2024م، وفي نفس الوقت زادت حمولة السفينة الواحدة التي تمر عبر رأس الرجاء الصالح بنسبة 60% بحلول 18 فيفري 2024م، تم تغيير حوالي مسار حوالي 621 سفينة حاويات عبر رأس الرجاء الصالح، وقياسا بمؤشر إجهاد سلاسل الإمداد المعتمد من قبل الأمم المتحدة في تقدير مشاكل سلاسل الإمداد وهو مؤشر عبارة عن تقدير للسعة المقيدة عند ملاحظة حالات تأخير طويلة خلال المهل الزمنية من ميناء إلى ميناء، ويرتبط المؤشر بشكل وثيق بأسعار الشحن، والتي تتأثر بالتغيرات قصيرة الأجل في العرض والطلب، ويشير المنحنى (03) التالي إلى قيم مؤشر إجهاد السلاسل الإمداد العالمية، في حالة استمرار الهجمات الحوثية بمضيق باب المنذب<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> - نفس المرجع.

<sup>2</sup> - مزيان محمد توفيق، قلمام سعدة، مرجع سابق، ص 524.

المنحنى 03: توقعات مؤشر البنك الدولي لإجهاد سلاسل الإمداد العالمية في حالة استمرار

التهديدات في البحر الأحمر بعد جائحة كورونا



المصدر: مزيان محمد توفيق، قلمام سعدة أزمة البحر الأحمر تأثير هجومات مضيق باب المنذب على خطوط التجارة العالمية، مجلة المنهل الاقتصادي (مجلد 07، العدد 01، 2024)،

ص525

الفرع الثاني: أثر الهجمات الحوثية على التجارة البحرية الإسرائيلية

سبق وأن أشرنا إلى تداعيات هجمات الحوثيين على الملاحة البحرية بمضيق باب المنذب، وما انجر عن ذلك من إعادة توجيه مسار السفن التجارية نحو رأس الرجاء الصالح، والذي تركز أساسا حول السفن الإسرائيلية وكل سفينة ذات صلة بحسب ادعاءاتهم، مما أثر ذلك على التجارة البحرية الإسرائيلية، والتي سيأتي ذكرها في هذا الفرع.

## 1. أثرها على حركة التجارة البحرية الإسرائيلية

يستند الإحتلال الإسرائيلي في مجمل تجارته على التجارة البحرية، بحيث يعتمد بشكل كبير على موانئه البحرية التي يمر عبرها أكثر من 98% من التجارة البضائع الإسرائيلية وفق صحيفة "هآرتس" الإسرائيلية، ويظهر ذلك من خلال تحول تجارة الإحتلال نحو دول شرق وجنوب آسيا في السنوات الأخيرة، مما يعني اعتمادا أكثر على الخطوط البحرية التي تعبر مضيق باب المنذب وقناة السويس<sup>1</sup>، فحسب المنظمة البحرية الدولية التابعة للأمم المتحدة فقد انخفضت حركة المرور في قناة السويس بنسبة 70%، في الفترة الممتدة بين ديسمبر 2023م ومارس 2024م، مقارنة بالمتوسط الشهري في المدة الواقعة بين جانفي ونوفمبر 2023م، وهذا المؤشر يساعد في قياس بيانات عبور السفن في مضيق باب المنذب، كما تم في نهاية شهر نوفمبر 2023م، قبل بدء الهجمات تسجيل تكلفة شحن الحاوية من الصين إلى البحر المتوسط حوالي 1400 دولار، وبلغت ذروتها نهاية جانفي إلى حوالي 6400 دولار، لتستقر في نهاية مارس 2024 عند نحو 3800 دولار، علما أن ارتفاع تكلفة شحن الحاوية وصل إلى حوالي 20,000 دولار في فترة ذروة أزمة كورونا<sup>2</sup>.

## 2 - الأثر على الموانئ الإسرائيلية

يمتلك الإحتلال الإسرائيلي خمسة موانئ من هي ميناء أسدود، حيفا، إيلات ومينائي عسقلان والخضيرة، من بينها ثلاث موانئ ترتكز عليها التجارة البحرية الإسرائيلية لا لبديل لهم وهي كالاتي:

- **ميناء أسدود:** يمر نحوه 40% من إجمالي التجارة البحرية الإسرائيلية، يعتبر بوابة بحرية مهمة لجميع أنواع البضائع التي تنقل من وإلى إسرائيل، وتحيط به الشركات اللوجستية، وهو

<sup>1</sup> - TRT Global، تأثير هجمات الحوثيين بالبحر الأحمر يمتد إلى تجارة إسرائيل،

في: <https://www.trtarabi.com>، تاريخ الإطلاع 2025/06/15.

<sup>2</sup> - القدس العربي، هكذا أثرت هجمات الحوثيين في مضيق باب المنذب على التجارة الإسرائيلية في:

<https://www.alquds.co.uk>، تاريخ الإطلاع 2025/06/15.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

قريب من قطاع غزة، وعقب اندلاع الحرب على غزة أعلنت شركات الشحن الكبرى بأن الميناء لم يعد آمناً للعبور، فضلا عن حالة الإزدحام التي يشهدها<sup>1</sup>.

- **ميناء حيفا:** ارتفع حجم الشحن في ميناء حيفا بنسبة 80% منذ 7 أكتوبر وحتى بداية أول نوفمبر، بحيث أصبح وجهة لعدد من السفن بدلا من الموانئ الأخرى، وأدى ذلك إلى ازدحامات وتأخيرات كبيرة في عملية تحميل البضائع.

- **ميناء إيلات:** نقلت صحيفة معاريف الإسرائيلية في جويلية 2024م عن الرئيس التنفيذي لميناء إيلات "غدعون غولير" قوله أن "العمل في الميناء توقف كلياً لعجز السفن عن الوصول إلى الميناء بسبب هجمات جماعة أنصار الله (الحوثيين) في البحر الأحمر، وأضاف بأن الميناء أغلق بدءاً من نوفمبر 2023م نتيجة الأزمة المستمرة في البحر الأحمر، وانتقلت نشاطاته إلى مينائي أسدود وحيفا، وقد تم تسريح العديد من العمال، ويعتبر الميناء المنفذ الوحيد للكيان الإسرائيلي على البحر الأحمر<sup>2</sup>.

وقد تراجعت منذ تلك الفترة الإيرادات في ميناء إيلات بنسبة 80%، وقول الخبير الإقتصادي "خوجا كاوا" إن خسائر الحصار الكامل على إمدادات الاحتلال الإسرائيلي في البحر الأحمر تكلف 10 ملايين دولار يوميا على الأقل، موضحاً تأثير تغيير المسار حول إفريقيا "يجعل التجارة غير مربحة"، كما أشار أستاذ الإقتصاد بجامعة "بليخانوف" الروسية لوكالة "توفوستي" إلى أن إجمالي الخسائر الإقتصادية التي يفرضها في هذا الوضع تكلف إسرائيل نحو 4 مليارات دولار شهريا، كما وقد قدر مدير التحليلات في شركة "كروس" أندريه لبيديف تراجع حركة الملاحة في ميناء إيلات، والذي يتحمل الحصة الأكبر من الخسائر بنسبة 85%، والإيرادات بنسبة 80% من بداية الهجمات الحوثية في البحر الأحمر<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> - ياسمين رجب، المركز القومي لدراسات الشرق الأوسط، انعكاسات التصعيد في البحر الأحمر على حركة التجارة الإسرائيلية 2023/12/27 <https://ncmes.org> 15/06/2025

<sup>2</sup> - محمود يوسف، "إسرائيل.. ما القطاعات الإقتصادية الأكثر تضرراً من مواجهة الحوثيين"،

في: <https://www.aljazeera.net>، تاريخ الإطلاع (2025/06/18)

<sup>3</sup> - وكالة الصحافة اليمنية، 4 مليارات شهريا خسائر ميناء "إيلات" بسبب حصار اليمن" في:

<https://www.ypagecy.net>، تاريخ الإطلاع: (2025/06/19)

### الفصل الثالث: أثر مضيق باب منذب في الصراع على غزة

ورد في صحيفة "كالاليست" الإقتصادية العبرية في تقرير لها على موقعها الرسمي، بأن شركات النقل العملاقة أعلنت فعليا تعليق الإبحار في مضيق باب المنذب وقناة السويس نتيجة التهديدات في الحوثية، وما يتعرض له ميناء إيلات من أضرار فادحة، مما يؤخر وصول السفن، وأن اتخاذ طريق بديل كلفته كبيرة وسترتفع تكلفة العيش بشكل كبير، بحيث تمثل نسبة 99% من البضائع تصل عن طريق البحر، و40% منها تمر عبر قناة السويس، ومن بين الشركات التي أعلنت عن تعليق إبحارها نجد شركة الشحن العملاقة الصينية OOCL، كما أعلنت أكبر شركة شحن في العالم MSC والشركة الفرنسية CMA CGM بأنهما ستتوقفان أيضا عن الإبحار في المنطقة وغيرها من الشركات الأخرى<sup>1</sup>.

### 3- الأثر على النفط وتكلفة الشحن

أشار أحمد البهنسي الخبير في الشؤون الإسرائيلية بأن استمرار هجمات الحوثيين على السفن التي تعبر البحر الأحمر إلى إسرائيل يعني بالضرورة استمرار التوترات، وقد يؤدي إلى ارتفاع أسعار النفط فضلا عن زيادة تكلفة التأمين على السفن التي تصاعدت فعليا منذ شهر نوفمبر لعام 2023م مع بداية الهجمات البحرية، وقد نقلت رويترز لعام 2024م عن مصادر في قطاع التأمين، أن العلاوات المتعلقة بمخاطر الحرب والتي تدفع عند إبحار السفن عبر البحر الأحمر بلغت 0,7% من قيمة السفينة في عام 2024م، من نحو 1% في وقت سابق من العام نفسه، والذي ينتج عنه تكاليف إضافية بمئات الآلاف من الدولارات<sup>2</sup>.

أحدثت هجمات الحوثيين في مضيق باب المنذب أثرا نوعيا على التجارة البحرية الإسرائيلية بصفة خاصة والدولية بصفة عامة، دفعت الدول بوضعها ضمن انشغالاتها، والسعي للتفاوض معها لتهدئة الأوضاع بالمنطقة، نتيجة لما يمثله مضيق باب المنذب كنقطة اختناق إلزامية وإستراتيجية لتأمين حركة التجارة البحرية، بالرغم من أن هذه التهديدات لم تحقق أهم أهدافها بشأن وقف الحرب على غزة.

### المطلب الثالث: أثر هجمات الحوثيين على أمن مضيق باب المنذب

1- وكالة الصحافة اليمنية، صحيفة "كالاليست": تراجع حركة السفن في ميناء إيلات بنسبة 80% في

<https://www.yagency.net>، تاريخ الإطلاع (2025/05/11)

2- مرجع سابق.

## الفصل الثالث: أثر مضيق باب مندب في الصراع على غزة

أدت هجمات الحوثيين إلى مضاعفة الوجود العسكري الأجنبي الثابت في جنوبي البحر الأحمر، ليتضاعف معها الوجود العسكري العائم، بوجود تحالف الإزدهار الذي سبقت الإشارة إليه، إلى جانب الوجود المنفرد لقوات بحرية تابعة لدول أخرى، من أبرزها إيران التي دفعت في جانفي 2024م، بسفينتين إلى البحر الأحمر، كما أعلن الإتحاد الأوروبي بمجموعة من سفنه الحربية إلى المنطقة، تحت قيادة مستقلة، لتتم العسكرة البرية والبحرية في هذه المنطقة<sup>1</sup>.

وفي حال ما رسخ الحوثيون وجودهم باعتبارهم قوة إقليمية تسمح لإيران على المدى المتوسط التأثير على مضيق باب المندب، فمن الممكن أن تعزز نفوذها في شرق إفريقيا ومنطقة القرن الإفريقي، وهذا سيكون له انعكاسات على الوضع الجيوسياسي في منطقة تمتد من موزنبيق إلى مصر<sup>2</sup>.

في مقابل التحديات الأمنية الأجنبية، شكّل الحوثيون تحالفات انتهازية مع حركة الشباب المجاهدين الصومالية وجماعة أنصار الشريعة الممثلة لتنظيم القاعدة في اليمن، لاستهداف الشحن البحري قبالة السواحل الصومالية، أو التزود بالأسلحة والتبادل المعلوماتي الإستخباراتي، وبشكل تقاسم العداء للوجود الأجنبي أعباءً أمنية لإقليم البحر الأحمر، بما يهدد استقراره وقد يتخلله شواغل أمنية عنيفة، قد يعيد الحرب في اليمن<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> علي الذهب، انخراط الحوثيين في حرب غزة وتداعياته على أمن البحر الأحمر وعملية السلام في اليمن، مرجع سابق، ص 05.

<sup>2</sup> مرجع سابق، ص 05.

<sup>3</sup> علي الذهب، اليمن في الطوفان مشاركة الحوثيين في إسناد غزة والعسكرة الأجنبية للبحر الأحمر، مرجع سابق، ص 07.

### خلاصة الفصل الثالث

نخلص في الأخير إلى أن أهمية مضيق باب المندب والتي يستمدّها من موقعه الجيوسياسي المتميز، وكنقطة اختناق إلزامية لتدفق التجارة البحرية الدولية، مثل أداة إستراتيجية في يد الحوثيين كأداة ضغط لإنهاء الصراع في غزة، بحيث كان وقع هذه الهجمات تهديدا مباشرا ومؤثرا على حركة التجارة البحرية الدولية والإسرائيلية، من خلال تغيير مسار سفنها تقاديا لاضطرابات البحر الأحمر، بحيث أدى ذلك إلى زيادة تكاليف الشحن وإطالة وقت التسليم، واحتمال حدوث تضخم، على الرغم من الرد العسكري من طرف الولايات المتحدة وحلفائها، ظلت هجمات الحوثيين وتهديداتهم بمنطقة مضيق باب المندب (الشریان البحري المهم لإسرائيل) مستمرة، نتيجة لعدم إيقاف الحرب على غزة كسبب مباشر في شن هذه الهجمات، وتبقى المخاوف الدولية قائمة بشأن انعكاسات ذلك على أمن سلامة تدفقات الطاقة والتجارة البحرية الدولية.

# الخطبة

في الأخير من خلال بحثنا هذا يمكن القول بأن الممرات البحرية، هي ممرات ضيقة تفصل بين جزئين من اليابسة ، غير أنها تكتسب أهمية جيوسياسية كبيرة في إستراتيجية الدول، الساعية لتحقيق أهدافها وطموحاتها، وتثبيت مكانتها في سلم توزيع القوى الدولية، كما لاقت هذه المنافذ البحرية اهتماما من قبل انشغالات المؤتمر الثالث لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، حيث حددت بموجبه النظام القانوني الذي يحكم المياه التي تشكل مضائق تستخدم للملاحة الدولية، و استحدثت نظاما جديدا للملاحة هو "نظام المرور العابر"، كمحاولة للتوفيق بين الإتجاه الذي يدعي حرية الملاحة وتمثله الدول الكبرى، و الإتجاه الذي يسعى للحفاظ على سيادته في تنظيم مياهه الإقليمية، وتسعى الدول للسيطرة عليها بهدف التحكم في حركة التجارة الدولية وضمان أمن تدفقات الطاقة، نظرا لما توفره من وقت وتكاليف، وخاصة في مجال تدفقات الموارد الطاقوية، ومن أهم المضائق البحرية مضيق باب المندب، والذي يتمتع بأهمية جيواستراتيجية كبيرة، جعلت منه حلقة للصراع الإقليمي والدولي، وخاصة موقعه من مناطق إنتاج الطاقة والتوزيع، ويشهد اليوم تحديا جديدا في إطار الحرب على غزة ، ودخول جماعة الحوثيين الصراع من خلال استهدافهم لسفن الشحن الإسرائيلية، الوضع الذي يؤدي إلى تهديد خطوط التجارة وإمدادات النفط، ومن خلال هذا توصلت الدراسة إلى نتائج هي كالتالي:

### النتائج:

• تثبت الدراسة صحة الفرضية التي مفادها "تمثل الأهمية الجيواستراتيجية لمضيق باب المندب عاملا رئيسيا في تغذية الصراعات الإقليمية وحتى الدولية"، وذلك من خلال أطماع الدول الإقليمية"، باعتبار المضائق البحرية دعامة لقوة القوى الكبرى، من خلال فرض هيمنتها وهدفا لسياستها الخارجية والعسكرية، حيث يشير في هذا الأدميرال الأمريكي " ألفريد ماهان"، إلى أن القوة البحرية هي صلب ودعامة القوة الإستراتيجية العالمية، ومن يسيطر على البحار يسيطر على التجارة يكون الأقوى، فالتواجد في البحار والمحيطات ضروري لتحقيق شروط القوة الجيواستراتيجية فضلا عما تختزنه من موارد، لذلك عملت الولايات المتحدة الأمريكية على تمتين روابطها التجارية والعسكرية البحرية، وإطلاق أساطيلها في مياه المحيط الهادي والخليج العربي والبحر المتوسط، لضمان وصولها

إلى منابع النفط والإشراف على إمداداته، بحيث تعتبر حسابات المضائق جزءاً من أمنها القومي، كونها ممرات بالغة الحيوية الإستراتيجية في تأمين مسالك التجارة العالمية.

يفسر صحة هذه الفرضية تنامي الأطماع الإقليمية على منطقة مضيق باب المندب، والتي ظهرت جلياً خلال الحرب على اليمن "عاصفة الحزم"، بحيث تسعى السعودية إلى تحقيق وجود أمني في أهم طرق الملاحة والتجارة البحرية في العالم، من خلال تثبيت سيطرتها على مضيق باب المندب، كمنفذ بحري في البحر العربي يسهل عليها تصدير نفطها إلى شرق آسيا والصين، تجنباً لمضيق هرمز الذي تهدد إيران بإغلاقه، إضافة إلى الأطماع الإماراتية بالمضيق، حيث وجهت إستراتيجيتها نحو السيطرة على المضيق على سواحل اليمن وممرات الشحن، وتطبيق إستراتيجية "سلسلة الموانئ"، أدى ذلك إلى إذكاء جذوة الخصومة بين البلدان.

كما تنتظر إيران إلى مضيق باب المندب كمجال حيوي، وكأداة لتعزيز قوتها الإقليمية، وذلك من خلال تدعيم ميليشياتها في اليمن، ويكشف حجم هذه الأطماع التواجد العسكري المتصاعد الذي قد يؤدي بالمنطقة إلى حرب مباشرة.

كما يفسر هذا الصراع حسب النظرية الواقعية إلى حالة "المأزق الأمني" التي يشكلها النظام الدولي كبنية فوضوية، ناتجة عن غياب حكومة عالمية تعلوا سلطة الدول وغياب قانون دولي ينظم الصراعات القائمة بين الدول، بحيث يظل تحقيق "الأمن" هدفاً صعب المنال، في ظل سعي المتنافسين الدوليين إلى اكتساب المزيد من القوة لضمان أمنهم، فالمضائق البحرية حسب الواقعية إستراتيجية مهمة كونها تمثل نقاط تحكم وممرات حيوية للتجارة والأمن، يجب السيطرة عليها لضمان المصالح الوطنية.

• تثبت الدراسة صحة الفرضية الثانية والتي مفادها "يساهم تهديد امن الملاحة على مضيق باب المندب في زعزعة استقرار السوق الطاقوي العالمي ويزيد من تكلفة النقل ما يؤدي إلى الضغط غير المباشر على الدول الصناعية"، ويظهر ذلك من خلال السفن التي طالتها الهجوم ولحقت بها خسائر، نتيجة لذلك اضطرت الدول إلى تغيير مسار رحلات سفنها من خلال الالتفاف حول إفريقيا عبر مضيق رأس الرجاء الصالح، مما أدى ذلك إلى ارتفاع أسعار الطاقة بسبب ارتفاع

تكاليف النقل، وبالتالي التأثير غير المباشر على الدول الصناعية بسبب اعتماد مصانعها على البترول بشكل كبير، باعتباره يمثل سلعة إستراتيجية يصعب إيجاد بديل لها.

• أثبتت الدراسة صحة الفرضية التي مفادها أن "هجمات الحوثيين على السفن الإسرائيلية على مضيق باب المندب في ظل الصراع على غزة، الدور المتنامي للمضائق البحرية كأدوات للضغط الجيوسياسي وتدويل الصراعات الإقليمية" ويبرهن صحة ذلك، الهجمات التي قامت بها هذه الجماعة من خلال الأثار التي تترتب عليها من تعطيل وخسائر للتجارة البحرية، باعتبار المضيق عامل ضغط جيوسياسي مؤثر في الصراع، وتدويل الصراعات الإقليمية والذي يظهر من خلال تدخلات القوى الكبرى لدحض هذا التهديد وزيادة تثبيت سيطرتها من خلال إرسال المزيد من القوات العسكرية لتطويق المضيق وتشديد الخناق على هذه الجماعات، كما يفسر ذلك ضعف الإرادة السياسية للدول الإقليمية، من خلال خضوعها لإملاءات الأجندة الغربية، وانضمامها لتحالفات وسياسات القوى الكبرى، وعدم تأدية دورها القومي الذي يحافظ على سلامة وأمن المنطقة ضد هذا التغلغل الكبير لهذه الدول، وبالتالي يبقى تدخل جماعة الحوثي فاعلة بنسبة ضئيلة في مواجهة غطسة دولية تملك أعتى الأسلحة والتقنيات التكنولوجية.

• المضائق البحرية هي عبارة عن ممرات طبيعية تصل بين بحرين حرين، يشترط فيها ألا يتعدى عرضها ضعف البحر الإقليمي وأن تستخدم في الملاحة الدولية، تصل بين البحار العالية ومنطقة إقتصادية خالصة، يخضع المرور فيها إلى نظام المرور العابر أو المرور البريء، يتمتع البعض منها بأهمية جيواستراتيجية كبيرة.

• تؤكد الدراسة على أهمية البحار كوسيلة في النقل البحري، رغم تطور تقنيات الشحن الجوي والبري.

• المضائق الدولية ضرورية لتدفقات الطاقة، حيث يتم تداول نقل 80% من إجمالي الصادرات النفط بحرا.

• يتأثر الوضع الأمني للمرات البحرية بالدول المشاطئة لها، فعدم الإستقرار السياسي والتوترات الأمنية، تؤدي إلى تعطيل المضيق أو إغلاقه.

• يثبت الواقع ضرورة ترابط عناصر القوة العسكرية البحرية والبرية وخاصة الجوية، في فرض السيطرة والهيمنة على المناطق الحيوية المهمة بالنسبة للقوى الدولية.

- 
- 
- تعتبر المضائق البحرية ورقة ضغط لفرض توازنات إستراتيجية إقليمية ودولية، غير أنها غير فعالة عند ضعف الدول المشاطئة، أو وجود علاقات متوترة بين هذه الدول.

### التوصيات:

- توصي الدراسة بتوحيد القرار السياسي العربي، والنأي عن الحسابات والأطماع للمصلحة الفردية، واستغلال مواردها وطاقاتها الجيوسياسية.
- تفعيل أدوات ردع للحد من الهيمنة والتهديدات لهذه المضائق، والحد من عسكرة المضائق وتدويلها.
- توصي الدراسة بضرورة تناول مواضيع المضائق البحرية، من قبل الباحثين والدارسين، نتيجة شح الدراسات حول هذه المواضيع، وخاصة دور مضيق باب المندب في ظل الحرب على غزة.

# قائمة المراجع

## باللغة العربية:

1. المصادر:

1. الاتفاقيات الدولية:

اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، المادة (38) الفقرة 02.

2. المراجع:

1. المعاجم والقواميس:

جمال الدين ابن المنظور، لسان العرب (القاهرة: دار المعارف، ب س).

الكتب:

1. أحمد هارون علي، أسس الجغرافية السياسية، (القاهرة: دار الفكر العربي، 1998).
2. أزهر السماك محمد، الجغرافيا السياسية بمنظور القرن الواحد والعشرين بين المنهجية والتطبيق، (الأردن، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، 2013).
3. الأسمر العجولين خالد احمد، جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي (ألمانيا، المركز الديمقراطي العربي، 2019).
4. الحاج حمود محمد، القانون الدولي للبحار (عمان: دار الثقافة، 2008).
5. الربيعي جعفر خزعل جاسم، "القواعد الدولية للملاحة في المضائق البحرية"، (مجلة 20، العدد 2005، 01).

6. الشعري عبد العزيز وآخرون محمد، الأهمية الاقتصادية لمضيق باب المندب وعواملها في الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمينية الأصالة والرؤى المستقبلية، فضل قاسم الحضرمي (ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي، 2023).
7. العثماني مشير عبد القوي، الأمن القومي اليمني (مقاربة تطبيقية: المقومات، التهديدات، الحماية)، (مصر: المكتبة العالمية للنشر والتوزيع، 2023).
8. الغنيمي محمد طلعت، القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة (الإسكندرية: منشأة المعارف، 1985).
9. الفتلاوي سهيل حسين، غالب عواد حوامدة، القانون الدولي العام (عمان: دار الثقافة، ج 02، 2007).
10. الموعد حمد سعيد، أمن الممرات المائية العربية، (دمشق: اتحاد الكتاب العرب، 1999).
11. بن سلمان العبري سعيد، النظام القانوني للملاحة في المضائق الدولية (الإسكندرية: دار النهضة العربية، 1995).
12. جمال سلامة علي، تحليل العلاقات الدولية دراسة في إدارة الصراع الدولي (القاهرة: دار النهضة العربي، 2013).
13. حداد معين، الجيوبوليتيكا قضايا الهوية والانتماء بين الجغرافيا والسياسة (بيروت: شركة المطبوعات للتوزيع والنشر، 2006).
14. خميس بسيوني هبة الله احمد، العلاقات الدولية في الدول الغربية "تعاون أم صراع أم توازن قوى" (الإسكندرية: دار الوفاء لنديا الطباعة والنشر، 2012).
15. دوغين ألكسندر، ترجمة: عماد حاتم، أسس الجيوبوليتيكا: مستقبل روسيا الجيوبوليتيكي (بيروت: دار الكتاب الجديد، 2004).
16. دوفاي ألكسندر، حسين حيدر، الجغرافيا السياسية: جيوبوليتيك (بيروت: للنشر والطباعة، 2007).
17. رضا دمدم، مضيق باب المندب صراع متجدد.. على معبر حيوي، في التنافس الدولي على المضائق والممرات البحرية المحددات الجيوسياسية والجيواقتصادية، تحرير. عبد القادر دندن محررا (الجزائر: مخبر الأمن الإنساني الواقع، الرهانات والآفاق، 2021).
18. عبد التواب أحمد، السلوك الإقليمي الإيراني تجاه الممرات والمضائق البحرية في منطقة الشرق الأوسط، المجلة العلمية لكلية الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية (المجلد 08، العدد 16، 2023).
19. عبد السلام محمد، الجغرافية السياسية دراسة نظرية وتطبيقات عالمية (مصر: مكتبة نور، 2020).

20. عبد السلام محمد، الجيوبوليتيكا علم هندسة السياسة الخارجية للدول (مصر: دارالكتاب، 2019).
21. عدنان صافي، الجغرافيا السياسية بين الماضي والحاضر (الأردن، مركز الكتاب الأكاديمي، 1999).
22. فارس الهيبي صبري، الجغرافية السياسية مع تطبيقات جيوبوليتيكية استشرافية عن الوطن العربي (بيروت: دار الكتاب الجديدة المتحدة، 2000).
23. كاظم الثمري وفاء، الجغرافية السياسية المعاصرة (عمان: دار البداية ناشرون وموزعون، 2011).
24. محمد أبو عيانة فتحي، دراسات في الجغرافيا السياسية (بيروت: دار النهضة العربية، 1983).
25. محمد العيسوي فايز، الجغرافيا السياسية المعاصرة، (الإسكندرية، دار المعرفة الجامعية، 2000).
26. محمد حجازي محمد، الجغرافيا السياسية (القاهرة، 1996-1997).
27. محمد فهمي عبد القادر، المدخل في دراسة الإستراتيجية (العراق، 2009).
28. ناصر علي ناصر، مضيق هرمز والصراع الأمريكي الإيراني (لبنان: دار الفارابي، 2013).
29. هوش محمد، عبود ريم، القانون الدولي للبحار (سوريا: منشورات الجامعة الافتراضية السورية، 2018).
30. وسام ناظم كريم الخيكاني، الصراع الإقليمي والدولي على الموارد الطبيعية في العراق بعد عام (2003)، (ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي، 2023).

## 2. الدراسات

- 1-جلال علي الرويشان، الدلالات والأبعاد السياسية والأمنية والإستراتيجية لمعركة البحر الأحمر والبحر العربي وآفاقها، ورقة بعنوان أمن البحر الأحمر والأطماع الدولية ومواقف الدول المشاطئة والموقف اليمني المساند لفلسطين، منتدى سياسي، صنعاء، 2024.
- 2-الذهب علي، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، انخراط الحوثيين في حرب غزة وتداعياته على أمن البحر الأحمر وعملية في اليمن، 2024
- 3-المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الضربات الجوية الأمريكية على الحوثيين: الخلفيات والحسابات والهواجس، 2025.

4-باحكيم أحمد، مركز سوث 24 للأخبار والدراسات، تداعيات هجوم الحوثيين على شبكات التجارة البحرية، 2024.

5-بوفراش يعقوب، "طريق الحرير الجديد: الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب" في الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية الأصالة والرؤى المستقبلية، فضل قاسم الحضرمي (ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي، 2023).

6-جلال علي الرويشان، الدلالات والأبعاد السياسية والأمنية والإستراتيجية لمعركة البحر الأحمر والبحر العربي وآفاقها، ورقة بعنوان أمن البحر الأحمر والأطماع الدولية ومواقف الدول المشاطئة والموقف اليمني المساند لفلسطين، منتدى سياسي، صنعاء، 2024.

7-رجب ياسمين، المركز القومي لدراسات الشرق الأوسط، انعكاسات التصعيد في البحر الأحمر على حركة التجارة الإسرائيلية.

8-طي محمد، الجيوبوليتيك منذ القرن التاسع عشر حتى الآن، دراسات وتقارير، (المركز الاستشاري للدراسات والتوثيق: العدد 19، 2019).

9-عبد القادر محمد علي، النزاع الحدودي الجيوتي الإريترى: الجذور والأبعاد والتطورات المتوقعة، مركز الجزيرة للدراسات: 2023/07/10.

10-علي الذهب، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، اليمن في الطوفان مشاركة الحوثيين في إسناد غزة والعسكرة الأجنبية للبحر الأحمر، 2024.

11-فؤاد مسعد، "القوى الإقليمية والدولية في باب المندب وخليج عدن.. عوامل التنافس وتداعيات الصراع"، مركز أبعاد للدراسات والبحوث، جيوبوليتيك وحدة الإستراتيجيات، 2023.

12-محمد حسب الرسول، تحليل خلفيات الحرب وأهدافها ربطا بمسار التطبيع والمشاريع الهادفة إلى دمج كيان العدو في المنطقة اقتصاديا وسياسيا، المركز الإستشاري للدراسات والتوثيق، العدد 28، 2023.

13-مركز حرمون للدراسات المعاصرة، عملية "طوفان الأقصى"، تطوراتها وأبعادها وتداعياتها المحتملة، 2023.

14-منصور أبو كريم، عملية طوفان الأقصى الأهداف، التداعيات، المآلات، مركز فينق للأبحاث والدراسات الحقلية، غزة، 2024

15-منير المصلي إسلام، عبد الرحمن محمد عبد السميع، التعريف بالصراع الدولي (مراحله وأساليب إدارته). المركز الديمقراطي العربي. قطر، 2021.

### 3. الرسائل

- 1- بطوش كهينة، "الملاحة البحرية بين الحرية والتقييد" (مذكرة ماجيستر منشورة، جامعة مولود معمري- تيزي وزو، 2016 / 2017).
- 2- بلمادي سفيان، "جيوسياسة الطاقة والأمن الدولي في منطقة الشرق الأوسط" (أطروحة دكتوراه، جامعة الجزائر 3، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، 2014-2015)
- 3- بن رفرق عيدة، التنافس الجيوبوليتيكي للقوى الكبرى في منطقة الشرق الأوسط: دراسة حالة سوريا منذ سنة 2011، أطروحة دكتوراه منشورة (جامعة الحاج لخضر باتنة 1-، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2021، 2022).
4. بوراوي عمار، "الأهمية الإستراتيجية للممرات البحرية في العلاقات الدولية – دراسة حالة مضيق ملقا-" (مذكرة ماستر كلية الحقوق والعلوم السياسية: جامعة محمد الصديق بن يحي- جيجل- 2016/2017).
5. بوزراع منى، المضائق البحرية وتأثيراتها في السياسة الدولية: دراسة حالة مضيق ملقا، أطروحة دكتوراه منشورة (جامعة 8ماي 1945 قالمة: كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2023/2024).
6. رحايبي حبيبة، البعد الجيوسياسي لتطور مفهوم القوة وانعكاساته على إدارة الصراعات في الشرق الأوسط (2011-2017)، أطروحة دكتوراه منشورة (جامعة قسنطينة 3: كلية العلوم السياسية، 2020/2021).
7. سعيد بلع رانيا، تامر نادي عبد العظيم، ظاهرة الصراع الدولي دراسة في المفهوم والأشكال والأسباب وأساليب الإدارة، تمهيد الماجيستر (جامعة الإسكندرية: كلية الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية، 2018).
8. محيوت رفيق، نور الهدى سعيداني، "جيوبوليتيك الممرات البحرية في ظل مبادرة الحزام والطريق الصينية 2013-2014"، مذكرة ماستر (جامعة مولود معمري- تيزي- وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2020-2021).
9. مسعود انويجي سكران ندى، "المرور العابر والمرور البريء وفقا لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار" (شهادة درجة ماجيستر منشورة، جامعة الشرق الأوسط، 2020).
10. مناصرية زهرة، "حق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية" (أطروحة دكتوراه منشورة، جامعة قسنطينة، 2015).
11. منظمة الأمم المتحدة، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) استعراض النقل البحري 2024.

4.المجلات :

- 1- أحمد جواد إسراء، حسناء رياض عباس، التنافس الإقليمي على منطقة القرن الإفريقي، مجلة دراسات دولية (العدد 80، ب.س).
- 2- أحمد عبد الله رضوان شيماء، المحددات الجيوبوليتيكية للأمن الطاقة عبر نقاط الإختناق بالتطبيق على مضيق هرمز، المجلة الجغرافية العربية (المجلد 93، العدد 80، 2022).
- 3- الحمراوي محمد عبد الفتاح، التنافس الإقليمي والدولي في مضيق باب المندب وأثره على أمن الملاحة بالبحر الأحمر، مجلة كلية السياسة والإقتصاد (العدد 26، 2025).
- 4- الشيخ محمد عبد الحفيظ، مستقبل القضية الفلسطينية في ضوء الحرب على غزة أكتوبر 2023، مجلة مدارات سياسية (المجلد 08، العدد 02، 2024).
- 5- الهيلي عبد القادر، "مضيق باب المندب الأهمية الإستراتيجية وتصاعد حدة التهديدات الأمنية"، مجلة أفاق علمية (المجلد 11، العدد:03، 2019).
- 6- برد رتيبة، الفكر الجيوسياسي والقراءات النظرية لترتيبات السيطرة الدولية، مجلة طبنة للدراسات العلمية الأكاديمية (المجلد 04، العدد 02، 2021).
- 7- بوسنة عبد الغافور، اتفاقية مونتيغوباي وقضايا المرور والعبور في البحار الدولية، مجلة الحقوق والعلوم الإنسانية (المجلد 10، العدد 03).
- 8 - بوهديل رضوان، الجيوسياسة(الجيوبوليتيك): من الفكر إلى الأداة، المجلة الجزائرية للأمن الإنساني، (العدد 02، 2016).
- 9- جليل هاشم نوار، محمد كاظم عباس المعيني، المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية، (المجلد 04، العدد 02، 2020).
- 10- حسن المومني لجين، محمد عبد الكريم محافظة، أثر التحولات الإقليمية على الحرب اليمنية: الاتفاق السعودي الإيراني أنموذجاً، مجلة قضايا آسيوية (المجلد 05، العدد 23، 2025).
- 11- سيد كامل عامر أنور، مضيق باب المندب دراسة في الجغرافية السياسية والجيواستراتيجية، مجلة الدراسات الإفريقية (العدد 2014، 36).
- 12 - شلش العتابي عبد الزهرة، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، مجلة كلية التربية الأساسية (العدد 52، 2008).
- 13- صالح سميع حسين، الصراع السياسي الدولي مفهومه وأسبابه وأنواعه، مجلة آداب الجديدة (العدد 15، 2022).
- 14- علوي أمزربه محمد، تأثير الأزمات الجيوسياسية على النقل البحري العالمي، مجلة المعهد العالي للدراسات النوعية (مجلد 04، العدد 11، 2024).

- 15- قدوم محمد، طاهير رابح، العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة بين المبررات والتداعيات، *مجلة الفكر القانوني والسياسي* (المجلد 09، العدد 01، 2025).
- 16- قريب بلال، الصراع في العلاقات الدولية: جدل مفاهيمي، *مجلة الناقد للدراسات السياسية* (المجلد 03، العدد 01، 2019).
- 17- شيماء أحمد عبد الله رضوان، المحددات الجيوبوليتيكية لأمن الطاقة عبر نقاط الإختناق بالتطبيق على مضيق هرمز، *المجلة الجغرافية العربية* (المجلد 93، العدد 80، 2022).
- 18- ماجد العجمي عامر، رنا عبود، "نظام المرور العابر في المضائق الدولية"، *مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية* (المجلد 16، العدد 01، 2019).
- 19- محسن بدرالدين نبيل، تداعيات عملية طوفان الأقصى على القضية الفلسطينية، *مجلة جامعة الملكة أروى العلمية المحكمة* (المجلد 01، العدد 26، 2023).
- 20- محمد سعيد حسن الحداد الحتاوي، "الوضع القانوني للمضائق الدولية (دراسة حالة مضيق هرمز والتهديدات الإيرانية بإغلاقه)"، *مجلة جنوب الوادي الدولية للدراسات القانونية* (العدد 05، 2020).
- 21- مزيان محمد توفيق، قلما مسعدة، أزمة البحر الأحمر، تأثير هجومات مضيق باب المندب على خطوط التجارة العالمية، *مجلة المنهل الإقتصادي* (المجلد 07، العدد 01، 2024).
- 22 - مطر حمزة الزبيدي كريم، مضيق باب المندب في الصراعات الإقليمية، *مجلة متون* (المجلد 11: العدد 03، 2020).
- 23- معتوق سفيان بلمادي جمال، جيوسياسة المضائق البحرية والإستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة مضيق ملكا وأثره على أمن الطاقة الصيني أنموذجاً.
- 24- مقبل الفقيه أحمد عبد الباقي، رفيقة بلعسكر، "دور المنافذ البحرية في الصراعات الإقليمية: مضيق باب المندب في النزاع اليمني أنموذجاً"، *مجلة القانون والعلوم السياسية* (المجلد 08، العدد 01، 2022).
- 25- موارى عبد الله عبدالرحيم، مفهوم الصراع في العلاقات الدولية وطرق تسويته، *مجلة قهلاى زانست العلمية* (المجلد 05، العدد 02، 2020).
- 26- موسى الزبيدي نواف، "أحكام القانون الدولي للملاحة في المضائق الدولية دراسة تطبيقية على مضيق هرمز"، *المجلة الأردنية في القانون والعلوم السياسية* (المجلد 13، العدد 02، 2021).

27- نذير طاهر، تهديدات الإرهاب للملاحة البحرية والموانئ: تقييم المخاطر وإستراتيجيات الوقاية ، مجلة التحالف الإسلامي العسكري لمحاربة الإرهاب، مركز باكستان و دراسات الخليج، 2024.

## 5. المواقع الإلكترونية :

1. هجمات الحوثيين المضادة للسفن في مضيق باب المندب، في: [www.washingtoninstitute.org](https://www.washingtoninstitute.org) ، تاريخ الإطلاع 2025/05/11
2. TRT Global ، تأثير هجمات الحوثيين بالبحر الأحمر يمتد إلى تجارة إسرائيل، في: <https://www.trtarabi.com>، تاريخ الإطلاع 2025/06/15.
3. القدس العربي، هكذا أثرت هجمات الحوثيين في مضيق باب المندب على التجارة الإسرائيلية في: <https://www.alquds.co.uk>، تاريخ الإطلاع 2025/06/15.
4. إلى أين ستصل تأثيرات أزمة البحر الأحمر على الشحن وسلاسل الإمداد في المنطقة العربية والعالم؟ في: <https://www.alfarescargo.com>، تاريخ الإطلاع: (2025/06/13)
5. قمرية أمين، المضائق البحرية قنوات ... تواصل أم ممرا للأزمات في: <https://180poste.Com>، تاريخ الإطلاع: (2025/05/13)
6. مصطفى جامع محمد، مامدى جدية تهديدات الحوثيين باستهداف السفن الإسرائيلية؟ في: [www.noonpost.com](http://www.noonpost.com)، تاريخ الإطلاع (2025/06/19)
7. محمود هشام ، تقارير وتحليلات في : <http://www.alqet.com>، تاريخ الإطلاع (2025/05/22)
8. وكالة الصحافة اليمنية، صحيفة "كالكايست": تراجع حركة السفن في ميناء إيلات بنسبة 80% في <https://www.yagency.net>، تاريخ الإطلاع (2025/05/11)
9. محمود يوسف، "إسرائيل.. ما القطاعات الإقتصادية الأكثر تضررا من مواجهة الحوثيين"، في: <https://www.aljazeera.net>، تاريخ الإطلاع (2025/06/18)
10. وكالة الصحافة اليمنية، 4 مليارات شهريا خسائر ميناء "إيلات" بسبب حصار اليمن في: <https://www.yagency.net>، تاريخ الإطلاع: (2025/06/19)
11. "ماذا تعرف عن النزاع الحدودي بين جيبوتي وإريتريا"، في <https://www.aljazeera.net> تاريخ الإطلاع: (2025/05/28)

---

---

## بالغة الفرنسية:

### Revues:

- 1-Charles Emmerson and Paul Steven, "maritime choke point and the global energy system ." **The royal Institute of international affairs**,(London, 2012), p 02.
- 2-Antoine Frémont , " les routes maritimes : nouvel enjeux des relation the global energy system ." **The royal Institute of international affairs, London, 2012**, p 02.
- 3-Kennedy k. Mbekeani and Mthuli Ncube, Economic impact of maritime piracy, **AFDB chief economist complex** (vol 2, issue10, 2011),
- 4-Jean-Paul Rodring, " Straits passages and choke points : maritime geostrategy of petroleum distribution. **Cahiers de géographie du Québec**( vol48,n°135, 2004)
- 5-Frédéric Lasserre, " les détroits maritimes : réflexion sur des enjeux stratégiques". **Cahier de géographie du Québec**( vol 48, n135, 2004),
- 6-Lucas S. Phillips, "Freedom to navigate: ending the houthi threat", international policy review, 2024
- 7-Mark Huber, "choke point control : operational challenges for blue water navies ", **naval college review**, 2003
- 8-Michael Reisman , " the regime of straits and national Security" . **The American journal of international Law**( vol74, 1980)
- 9-Étude sur les transports maritimes, nation unies, conférence des nation unies sur le commerce et le développement, 2024
- 10-Jaques Marcadon, " Enjeux économiques et politique des pertuis maritimes". **Bulletin del'association de géographe français** (76 années, 1999), p293.

---

---

p 1 unkted.

**11-**Stefan wolf, Oya Dursun-ozkanca, Regional and international conflict regional diplomatic, economic and military interventions,

**Sites:**

**1-**Katrin Biaggi, Laurent Carroué , **choke point, P.P O., passage stratégique, gouletd'étranglement.** En : <https://geoconfluences.ens-lyon.fr> 16/05/2025

**2-**International transport forum, the red sea crisis impacts on global shipping and the case for international co-operation <https://www.itf-oecd.org>17/06/2025

---

---

# قائمة الجداول و

## الخرائط

رقم الصفحة	عنوان الجدول	رقم الجدول
77	دور نقاط الاختناق في الربط و الاتصال بين الموردين و المستهلكين.	01
رقم الصفحة	عنوان الخريطة	رقم الخريطة
40	خريطة ألفريد ماهان ( القوة البحرية)	الخريطة 01
44	خريطة توضح نظرية قلب الأرض	الخريطة 02

	لماكيندر	
47	خريطة الإطار الهامشي لنيكولا سبيكمان.	الخريطة 03
50	يوضح خريطة القوة الجوية لسرفسكي	الخريطة 04
78	وضح أهم المضائق البحرية حول العالم	الخريطة 07
93	توضح الموقع الجغرافي لمضيق باب المنذب	الخريطة 08
103	مضيق باب المنذب في طريق الحرير الصيني	الخريطة 09
118	تأثير هجمات البحر الأحمر على تغيير طرق التجارة العالمية	الخريطة 10
57	صورة توضح شكل المضيق الجغرافي	الشكل 01
رقم الصفحة	عنوان المنحى	رقم المنحى
72	نمو التجارة البحرية بدفعة قوية في عامي 2023 و2024 من خلال تغيير مسار طرق اطول للشحن	المنحى 01
120	متوسط العائدات، ناقلات النفط الخام و المنتجات الشديدة التذبذب في عامي 2023-2024	المنحى 02
122	توقعات مؤشر البنك الدولي لإجهاد سلاسل الإمداد العالمية في حالة استمرار التهديدات في البحر الأحمر بعد جائحة كورونا	المنحى 03

## فهرس المحتويات

الصفحة	العنوان
08	مقدمة
18	الفصل الأول: لإطار المفاهيمي و النظري للجيوسياسة و الصراع
20	المبحث الأول: ماهية الجيوسياسية و تطورها

20	المطلب الأول: مفهوم الجيوسياسية
24	المطلب الثاني: تطور علم الجيوسياسية.
28	المطلب الثالث: الفرق بين الجغرافيا السياسية والجيوسياسية
30	المبحث الثاني: ماهية الصراع
30	المطلب الأول: مفهوم الصراع
34	المطلب الثاني: مستويات الصراع
34	المطلب الثالث: أسباب الصراع الإقليمي
37	المبحث الثالث: النظريات الجيوسياسية.
37	المطلب الأول: نظرية القوة البحرية لـ "ألفريد ماهان - Alfred Mahan
41	المطلب الثاني : نظرية القوة البرية "قلب العالم" عند "ماكيندر"
45	المطلب الثالث : نظرية الإطار نيكولاس سبيكمان
48	المطلب الرابع : نظرية القوة الجوية " لألكسندر دي سفرسكي
53	الفصل الثاني : أثر المضائق البحرية على الصراعات الإقليمية
55	المبحث الأول: مفهوم المضائق البحرية و أنواعها
55	المطلب الأول: التعريف بالمضائق البحرية و أنواعها
61	المطلب الثاني: قواعد الملاحة في المضائق البحرية طبقا الإتفاقية.
65	المطلب الثالث: أنواع أنظمة المرور في المضائق الدولية طبقا اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982

69	المبحث الثاني: أهمية المضائق البحرية
69	المطلب الأول: الأهمية الجيواقتصادية للمضائق البحرية
77	المطلب الثاني: الأهمية الجيواستراتيجية للمضائق البحرية
79	المطلب الثالث: الأهمية العسكرية للمضائق البحرية
82	المبحث الثالث: علاقة المضائق على الصراعات الإقليمية
83	المطلب الأول: النزاعات الحدودية و القرصنة البحرية
85	المطلب الثاني: الإرهاب البحري وتزايد الوجود العسكري للقوى الإقليمية والدولية
87	المطلب الثالث: التهديد باغلاق المضائق الحيوية خطر على أمن الطاقة و التجارة الإقليمية و الدولية
90	الفصل الثالث: أثر مضيق باب المندب على الحرب في غزة
92	المبحث الأول: جيوسياسية مضيق باب المندب.
92	المطلب الأول: التعريف بمضيق باب المندب
94	المطلب الثاني: النظام القانوني لمضيق باب المندب
97	المبحث الثاني: القيمة الاستراتيجية لمضيق باب المندب و فواعله الإقليمية
97	المطلب الأول: الأهمية الجيوسياسية
99	المطلب الثاني: الأهمية الاستراتيجية
105	المطلب الثالث: الفواعل الإقليمية و الدولية
111	المبحث الثالث: جيوسياسية مضيق باب المندب و تداعياته

	ها على الحرب في غزة
111	المطلب الأول: دور مضيق باب المندب في تطور الحرب على غزة
117	المطلب الثاني: تأثير الهجمات الحوثية في مضيق باب المندب على خطوط التجارة العالمية وأثر الهجمات الحوثية على التجارة البحرية الإسرائيلية
125	المطلب الثالث: أثر هجمات الحوثيين على أمن مضيق باب المندب
128	الخاتمة
131	قائمة المراجع
143	قائمة الجداول و الخرائط

#### ملخص:

تحظى المضائق البحرية بأهمية جيوسياسية كبيرة، كونها حلقة وصل مهمة بين البحار والمحيطات، وأحد أبرز شرايين الملاحة والتجارة الدوليين وجميع جوانب النقل البحري، نظرا لما

---

---

تتمتع به من مزايا خاصة ميزة تقريب المسافات واختصار الوقت وبالتالي تكاليف منخفضة، لذلك تدرجها الدول والحكومات ضمن استراتيجياتها، مما جعلها عاملا مهما في موضوع الصراع، تسعى القوى الكبرى لأجل ذلك تدعيم نفوذها وهيمنتها.

ويمثل مضيق باب المندب أحد أبرز هذه المضائق البحرية الدولية، باعتباره يكتنف الشريان البحري العالمي، حيث يؤدي دورا مهما في نقل التجارة الدولية وخاصة نقل الموارد الطاقوية، لذلك يتعرض المضيق ومنذ قرون عدة لغاية يومنا هذا إلى صراع وتكالب دولي عليه، لأجل بسط سيطرتها أو تثبيت موطن قدم لها فيه لاكتساب المزيد من القوة وتحقيق السيطرة العالمية، ويتجسد الصراع اليوم على مضيق باب المندب من خلال هجمات الحوثيين على التجارة البحرية الإسرائيلية في إطار الحرب العدوانية على غزة، بحيث تسعى هذه الجماعة إلى استغلال المضيق كورقة ضغط إستراتيجية في وقف هذا العدوان، أدت هذه الهجمات إلى تعطيل حركة التجارة البحرية، وتساعد المواجهات العسكرية لإحباط عمل هذه الجماعة، وبالتالي المزيد من التوتر والصراع الذي يهدد أمن المنطقة برمتها.

#### **Summary:**

Maritime straits hold significant geopolitical importance, serving as vital links between seas and oceans, and representing key arteries for international navigation and trade, as well as all aspects of maritime transport. Their

---

---

advantages—especially reducing distances, saving time, and thus lowering costs—make them strategic assets that countries and governments incorporate into their national strategies. As a result, these straits have become focal points of conflict, with major powers seeking to strengthen their influence and dominance over them.

The Bab al-Mandeb Strait is one of the most prominent of these international maritime straits, lying along a crucial global maritime artery. It plays an essential role in the transportation of international trade, particularly energy resources. Consequently, the strait has been the subject of international struggle and competition for centuries, continuing to the present day, as global powers seek to assert control or secure a foothold to gain more power and achieve global dominance.

Currently, the conflict over the Bab al-Mandeb Strait is embodied in the Houthi attacks on Israeli maritime trade, as part of the ongoing war on Gaza. The group aims to use the strait as a strategic pressure point to help end the aggression. These attacks have disrupted maritime trade, led to escalated military confrontations aimed at thwarting the group's efforts, and consequently increased tensions and conflict, threatening the security of the entire region.