

التهديدات الإيرانية لإغلاق مضيق هرمز وأثرها على إمدادات النفط العراقي

م. رندا طلال الربيعي (*)

مقدمة

يعد مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية في العالم، وشكل منذ القدم ممراً تجارياً مهماً أسهم في تطوير التجارة الدولية، مما جعله عرضة لأطماع الدول الأجنبية ومحوراً للصراع بين مختلف الدول الكبرى للسيطرة عليه، وازدادت أهمية المضيق بفعل الإمدادات النفطية التي تقدر بنحو (35%) من شحنات النفط العالمية المنقولة بحراً، وهو ما يشكل نحو (90%) من النفط الخام الذي تصدره دول الشرق الأوسط، بجانب (2) مليون برميل من المشتقات النفطية (الغاز المسال) المنقول بحراً.

وبسبب الأهمية الجيو اقتصادية هذه فإنه موقعه يعد (عنق الزجاجة) بين الخليج (شبه المغلق) والبحار الكبرى على المحيط الهندي، وهو المنفذ الوحيد لعدد من دول الخليج العربية (العراق، الكويت، قطر، البحرين، الامارات)، التي تعتمد أكثر من الدول الأخرى (إيران، والمملكة العربية السعودية، سلطنة عمان) التي لها منافذ بحرية خارج مياه الخليج. ومن الناحية القانونية يعد من المضائق الدولية التي تخضع إلى نظام المرور العابر، الذي لا تحتاج فيه السفن من الدول المطلة (بما فيها الحربية) إلى موافقة مسبقة للعبور منه.

وشكل العقوبات التي فرضها مجلس الأمن الدولي على إيران بموجب القرارات (1737، 1747، 1810، 1929)، محطة ازددات فيها التهديدات الإيرانية بإغلاق المضيق أمام الملاحة البحرية الدولية في حال تعرض المنشآت النووية الإيرانية لأية

(*) كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين.

ضربات عسكرية. وهو ما يعني تعطيل توقف الامدادات النفطية والغازية، بجانب استيرادات الدول الاخرى من السلع، لا سيما وان اغلب دول المنطقة تعتمد بنسبة كبيرة في تسيير شؤون حياة مجتمعاتها على الاستيرادات من مختلف دول العالم، فضلاً عما يلحقه اغلاق مضيق هرمز من مشكلات لاسواق النفط العالمية وضغطاً على الاقتصاد العالمي نتيجة الشحة في العرض من النفط وهو ما سينعكس بالحتم على حدوث طفرة في اسعار النفط والغاز.

ولعل العراق من أكثر الدول التي سوف تتأثر بأي اضطرابات في الاوضاع في المنطقة، والتي ينتج عنها استخدام إغلاق المضيق كأحد الخيارات السياسية في إطار الصراع القائم. لكون صادرات النفط العراقي في جلها تمر عبر المضيق، ولا يتمتع العراق بممر بحري أخرى، يمكن ان تخفف من وطأة هذا الاغلاق، لا سيما وأن العراق دولة أضحت شبه مغلقة، واعتماد الاقتصاد العراقي على إيرادات النفط بنسبة تقارب (90%)، مما يعرض البلد الى أزمة حقيقية.

وتتمحور أهمية الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لمضيق هرمز والتهديدات المحتملة لإغلاق المضيق سواءً من دول الجوار الإقليمي أم من الدول العظمى، فيما تتمثل مشكلة البحثي جدية التهديدات الإيرانية المتواصلة بإغلاق مضيق هرمز؟ وتأثير ذلك على إمدادات النفط العراقي؟ أما فحوى فرضية البحث فهو الآتي: (يمثل مضيق هرمز الممر النفطي الأهم عالمياً، ومعبر تجاري لجزء كبير من الامدادات النفطية، ويعد العراق من أكثر الدول التي تتأثر صادراتها النفطية ووارداته من السلع المختلفة بأغلاق هذا الممر).

وفرضت طبيعة البحث تناوله على النحو الآتي:

أولاً: الأهمية الجيو استراتيجية والاقتصادية لمضيق هرمز

1- الطبيعة الجيوبولتيكية لمضيّق هرمز

يقع مضيّق هرمز⁽¹⁾ في مدخل الخليج العربي وبعد حداثاً فاصلاً ما بين مياه الخليج من جهة ومياه خليج عُمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى، وهو المنفذ البحري الوحيد للعراق والكويت والبحرين وقطر، وتشرف عليه بشكل تام من الشمال والجنوب ايران وسلطنة عمان⁽⁴⁾. وتتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة كيشم مع جزر لاراكوهينجام، إما شواطئه الجنوبية فتتألف من الساحلين الغربي والشمالي لشبه جزيرة مسندم الواقعة في أقصى الشمال من اراضي سلطنة عمان⁽²⁾. ومن وجهة نظر القانون الدولي فإنه يعد جزءاً من أعالي البحار، ويخضع للمادة (38) من اتفاقية 1982 لقانون البحار، الذي يقترب معناه من نظام المرور الحر من دون إعاقة⁽³⁾.

وبسبب من ضيق المضيق فإن المياه الإقليمية متداخلة، وخط الحدود بينهما إما يثبت في وسط المضيق أو المركز البحري الوسطي⁽⁴⁾.

ويمكن النظر إلى قضية مضيق هرمز دون سواها في منظور الجغرافية السياسية (الجيوبولتيكس)، الذي تبين أهميته بحكم موقعه الاستراتيجي، في الربط بين الخليج وخليج سلطنة عُمان، وهو بذلك يدخل في نطاق المضائق الدولية التي تصل بين بحرين عامين⁽⁵⁾، (خريطة - 1).

(خريطة-1) أهمية مضيق هرمز في الامدادات النفطية



المصدر: إدارة معلومات الطاقة (EIA)، 2011.

تأتي الأهمية الاستراتيجية لمضيّق هرمز في منظور الجغرافية السياسية من أهمية الموقع الاستراتيجي والنفطي لمنطقة الخليج العربي بشكل عام، وقد دفعت الأزمات السياسية

التي شهدتها بعض دول المنطقة إلى التخفيف من اعتمادها على هذا المضيق في أوقات سابقة، والاستعانة بمد خطوط أنابيب نفط، إلا أن هذه المحاولات بقيت محدودة الأثر خاصة بالنسبة إلى استيراد الخدمات والتكنولوجيا والأسلحة، كما قامت إيران بهدف دعم سيطرتها العسكرية على المضيق في زمن الشاه باحتلال الجزر الإماراتية الثلاث بالقوة وهي (أبو موسى وطنب الكبرى وطنب الصغرى^(١)) وذلك فور انسحاب القوات البريطانية في بداية سبعينيات القرن الماضي، وأقامت فيها قواعد عسكرية للسيطرة على حركة السفن في الجنوب الغربي للمضيق إلى جانب سيطرتها عليها في الشمال بواسطة القاعدة البحرية الإيرانية في مدينة (بندرعباس)^(٦).

وبقي موضوع المضيق رهان إستراتيجي بين الدول الكبرى، فالاتحاد السوفيتي السابق كان يتوق إلى الوصول إلى المياه الدافئة لتحقيق تفوقه المنشود والتمكن من نفط المنطقة، بينما سعت الولايات المتحدة إلى إطلاق أساطيلها في مياه المحيط الهندي والخليج العربي ووثقت الروابط السياسية والتجارية والعسكرية مع دول المنطقة وقام بتشكيل قوه للتدخل السريع في حينها ضماناً لوصولها إلى منابع النفط والإشراف على طرق إمداده انطلاقاً من مضيق هرمز الذي تعدده جزءاً من أمنها الوطني لأن تأمين حرية الملاحة فيه مسألة دولية بالغة الأهمية ولاسيما أنه الطريق الأهم لإمدادات النفط العالمية^(٧).

ومن هنا، فإن ثمة مصلحة واضحة لعدد كبير من الدول المتباعدة، كبيرة وصغيرة، فقيرة وغنية، ديمقراطية واستبدادية، في انسياب حركة الملاحة في مضيق هرمز من الخليج العربي إلى المحيط الهندي، ومن ثم إلى مرافئ العالم المختلفة. وقد تتباين المصالح في العبور عبر هذا الممر المائي الاستراتيجي ما بين دولة وأخرى، ولكن الجميع يشتركون في كون هذه المصالح حيوية ومهمة ولها انعكاسات مباشرة على الاقتصاد العالمي^(٨).

ولاشك في أن الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز تتزايد بشكل مهم وبارز مع تزايد أهمية منطقة الخليج العربي، وبحسب تقرير المستقبل المرتقب للطاقة الدولية الصادر عن إدارة معلومات الطاقة 2011، فإنه من المتوقع أن يصل إنتاج نفط الخليج العربي

إلى نحو (31.1) مليون برميل/يومياً بحلول 2020، و(36.8) مليون برميل يومياً بحلول 2030، وهذا سيزيد قدرة الإنتاج النفطي الخليجي إلى (33%) من المجموع العالمي بحلول 2020، (107.6 مليون برميل يومياً) و(36%) بحلول 2030 (123.3 مليون برميل يومياً).

2- الأهمية الاقتصادية لمضيّق هرمز

تأتي أهمية مضيّق هرمز الاقتصادية من كونه الممر البحري لتجارة خمس دول عربية هي "العراق والكويت والبحرين وقطر ودولة الإمارات العربية"، بالإضافة الى عُمان وإيران والمملكة العربية السعودية، وبذلك يصبح المضيّق ممراً تجارياً لثمان دول اخذين بالاعتبار امتلاك الدولتين الأخيرتين سواحل بحرية أخرى على خليج عُمان وبحر العرب بالنسبة لإيران، والبحر الأحمر بخصوص المملكة العربية السعودية، وتشترك الدول التسع المتشاطئه (أنظر خريطة رقم 1)، على الخليج العربي بكونها من أهم الدول المنتجة والمصدرة للنفط في العالم، وبلغت ذروة أهمية هذه المنطقة كونها تمتلك احتياطات هائلة من النفط تقدر ب(730) مليار برميل، ولذلك تصاعدت أهمية مضيّق هرمز الذي يعد المنفذ الذي تخرج منه صادرات النفط الى الدول المستهلكة في مختلف دول العالم وخاصة الدول الصناعية المتقدمة والتي تبلغ أكثر من (17) مليون برميل يومياً، فضلاً عن عشرات السفن التي تمر عبر المضيّق وتنقل البضائع من وإلى الدول المطلة على الخليج العربي⁽⁹⁾.

و يشكل مضيّق هرمز وحده قرابة (35%) من تجارة النفط العالمية، ويعبرها أكثر من (35%) من نفط العالم وبمعدل (200-300) ناقلة نفط يومياً، أي ناقلة كل (6) دقائق في ساعات الذروة⁽¹⁰⁾، ويربط المضيّق استراتيجياً بين حقول النفط في الخليج العربي وخليج عُمان والمحيط الهندي، ويعبره يومياً ما معدله (17) مليون برميل نفط، (أنظر الجدول رقم 1)، علماً أن نحو (90%) من النفط السعودي، (98%) من النفط العراقي، و(99%) من النفط الإماراتي، و(100%) من النفط الكويتي، و)

100% من النفط القطري يمر عبر مضيق هرمز⁽¹¹⁾. أما الحركة التجارية للمضيق فيمكن إيجازها بالآتي⁽¹²⁾:

1. ينقل في المضيق حمولات تزن أكثر من مليار ونصف المليار طن سنوياً.
2. إن (27%) من الشحنات العابرة تنقل النفط الخام عبر ناقلات البترول وترتفع النسبة إلى (50%) عند حساب المشتقات النفطية الأخرى والغاز الطبيعي وغاز البترول المسال.
3. تمثل ما نسبته (22%) شحنات السلع الأولية مثل الحبوب وخام الحديد والإسمنت تعبر هذا المضيق.
4. تشكل تجارة الحاويات نحو (20%) التي تنقل السلع تامة الصنع إلى دول الخليج العربي.

وتتجلى أهمية مضيق هرمز للدول الغربية حيث يمر منه ما يزيد على نصف احتياجات أوروبا الغربية بالإضافة إلى استمرار الاعتماد الأمريكي والأوروبي على إمدادات الطاقة الخليجية، فإن كلاً من الصين، واليابان، والهند، وكوريا الجنوبية وباكستان لديها بالمثل مصالح قومية حيوية في المنطقة، وهي تعتمد بشدة على نفط الخليج⁽¹³⁾. أن أكبر عشرة مستوردين للنفط الخام عبر مضيق هرمز هم اليابان التي تحصل على (35%) من حاجتها النفطية التي تمر عبر المضيق (وهي شحنات تليي (85%) من حاجات البلاد النفطية)، ثم كوريا الجنوبية التي تستورد نحو (14%) تليي (72%) من حاجاتها النفطية، ثم الولايات المتحدة (14%) تليي (18%) من حاجاتها النفطية، يليها الهند (12%) تليي (65%) من حاجاتها النفطية، بعدها مصر (8%) (يعاد شحن معظمها إلى بلدان أخرى)، ثم الصين (8%) تليي (34%) من حاجاتها النفطية، سنغافورة (7%) وتايوان (5%) وتايلاند (3%) ثم هولندا (3%)⁽¹⁴⁾.

جدول 1 حجم النفط الخام والمنتجات النفطية التي يتم نقلها عبر المضائق الدولية
(مليون برميل يومياً)

الموقع	2007	2008	2009	2010	2011
مضيق باب المندب	4.6	4.5	2.9	2.7	3.4
مضيق تركيا	2.7	2.7	2.8	2.9	---
مضيق الدنمارك	3.2	2.8	3.0	3.0	--
مضيق هرمز	16.7	16.5	15.7	15.9	17.0
قناة بنما	0.7	0.7	0.8	0.7	0.8
قناة السويس خط أنابيب سوميد	4.7	4.6	3.0	3.1	3.8

Source: EIA estimates based on APEX Tanker Data (Lloyd's Maritime Intelligence Unit).
Panama Canal Authority and Suez Canal Authority converted with EIA conversion factors.

ثانياً: التهديدات الإيرانية والمواقف الدولية والإقليمية من إغلاق مضيق

هرمز

لا يتوانى الساسة والقادة العسكريون في الجمهورية الإسلامية الإيرانية عن توجيه رسائل قوية، واستعمال لغة حادة ضمن لعبة شد الحبل بينهم وبين باقي خصومهم الإقليميين (دول الخليج العربي) أو (دول الغرب). وقد شكلت التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز أمام حركة الملاحة الدولية، تطوراً لافتاً للنظر لخطورة الإقدام على مثل هذه الخطوة.

1- الاستراتيجية الإيرانية في إغلاق المضيق

هدد المسؤولون الإيرانيون بإغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية في العديد من المناسبات خاصةً إبان الحرب الإيرانية-العراقية في الثمانينيات⁽¹⁾، وكانت للتهديدات الإيرانية ردود فعل عنيفة عبرت عن القلق والاهتمام الشديدين بهذا الممر البحري الدولي الذي لاغنى عنه للملاحة في الخليج، واليوم وفي ظل الأزمات الكثيرة في المنطقة، وخصوصاً الأزمة النووية بين إيران والغرب، تبرز قضية مضيق هرمز كورقة مهمة في لعبة المناورات السياسية التي تُسهم في خلق التباس كبير للقوى الفاعلة في

المنطقة، فالأحداث في الخليج يمكن أن تتصاعد بسرعة وتخرج عن نطاق السيطرة، وهو ما يثير تساؤلات بشأن مسألة تدفق النفط إلى الأسواق العالمية، ولاسيما الدول التي لا تملك مخزوناً استراتيجياً كافياً، كالصين والهند واليابان وكوريا وغيرها، على العكس من الولايات المتحدة ودول الاتحاد الأوروبي، التي تتمتع بمخزون نفطياً استراتيجياً، وبعد فرض مجلس الأمن الدولي عقوبات وقيد صارمة على قطاعي الصناعة والمالية، وحضر الاستثمارات في إيران والتعاملات المالية مع بنوكها الإيرانية، أتخذ وزراء خارجية (الاتحاد الأوروبي) في اجتماعهم في بروكسل 22/1/2012 قراراً بحظر استيراد النفط الإيراني، مع تمديد مدة انتهاء استيراد كميات النفط الإيراني من قبل الاتحاد الأوروبي لغاية الأول من يوليو 2012⁽¹⁵⁾.

في ظل هذا التوتر يزداد الاهتمام بالتهديدات الإيرانية بإغلاق المضيق أمام الملاحة البحرية⁽¹⁶⁾، والتي ستؤدي لا محالة إلى حدوث أزمة عالمية في الطاقة، تكون تداعياتها خطيرة على المستهلكة للنفط، ومن الناحية النظرية والعملية تكتسب التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز أهمية استراتيجية، لكون طرق الشحن وناقلات النفط تمر بالقرب من الأراضي الإيرانية والجزر التي تُسيطر عليها في الخليج، وكذلك قواعدها البحرية الكبرى، وهذا يجعلها في موضع مثالي لإعاقة مرور السفن في المضيق، لذلك أعطت إيران أولوية كبرى لتحديث قواتها البحرية بصورة مستمرة، والتركيز بشدة على الأنظمة البحرية الجديدة وزيادة نشاطاتها التدريبية ومناوراتها العسكرية وتحسين موانئها وتقوية دفاعاتها الجوية⁽¹⁷⁾.

وكشفت إيران خلال المناورات البحرية التي أجرتها قوات الحرس الثوري والبحرية النظامية عن عدة تطورات أجرتها على أنظمة التسليح البحرية ترتبط معظمها بخطط العمليات تجاه مضيق هرمز، ففي المناورة (الرسول الأعظم - 1) التي جرت في آذار/ 2006، كشفت إيران عن تطوير الغواصة الصغيرة (قادر) (التي بإمكانها تنفيذ عمليات إنزال مجموعات كوماندوز لمهاجمة قواعد وأهداف بحرية معادية، وكشف أيضاً عن الصاروخ بحر/ بحر (الحوث) المخصص لتدمير السفن الحربية والغواصات تحت الماء، في كشفت مناورات (الرسول الأعظم 5) التي أجرتها القوات البحرية الإيرانية

والحرس الثوري الإيراني في نيسان/2010، عن تجري بعدد من الصواريخ والقذائف، واستخدام زوارق آلية من دون طاقم يمكنها مهاجمة السفن في الخليج، كما تمت تجربة خمسة أنواع جديدة من صواريخ (بر-بحر) و(بحر-بحر) محلية الصنع⁽¹⁸⁾.
ويشير تقرير استخباراتي غربي إلى أن إيران قد وضعت بالفعل خطة من أجل استيلاء على مضيق هرمز، وإغلاقه في أقصر وقت ممكن إذا ما نشبت حرب بينها وبين الولايات المتحدة، في 24/ كانون الأول/2011 أجرت القوات الإيرانية مناورات بحرية واسعة النطاق في مضيق هرمز وبحر عمان وخليج عدن وشمال المحيط الهندي أطلق عليها "الولاية 90"، وسمحت هذه المناورات تم تنفيذها باختبار تطويرات جديدة ومنظومات صاروخية والتدريب على التنسيق بين السفن العائمة والغواصات لمواجهة القرصنة والإرهاب والتهديدات البيئية. ولقت الأميرالسياري قائد القوة البحرية الإيرانية، أنَّ القوات الإيرانية "تسيطر بالكامل على مضيق هرمز" وبإمكانها إغلاقه عند الضرورة، لكن في الوقت الحالي لسنا بحاجة لإغلاقه، لأن بحر عُمان تحت سيطرتنا ونستطيع أن نسيطر على الممر⁽¹⁹⁾.

من المؤكد أن تأمين مضيق هرمز ومنع إيران من إغلاقه، سيكون أحد الأهداف الاستراتيجية للولايات المتحدة ضد إيران، وعليه ستركز البحرية الأميركية على تدمير البحرية الإيرانية ودفاعاتها الساحلية، لمنعها من تهديد الملاحة في مياه الخليج أو إغلاق مضيق هرمز، وهذا الأمر تُخطط له البحرية الأميركية منذ العام 2002، عندما أجرت "حرباً افتراضية" بواسطة الكمبيوتر لمعرفة قدرة إيران على الرد واستيعاب الهجمات الأميركية، ومحاولة تقييم عواقب أي هجوم بحري إيراني في المضيق. لذلك عمدت الولايات المتحدة الى إعادة تسليح بحريتها العاملة بأجهزة رادار تُمكنها من رصد الأهداف الصغيرة كلها، وبمدافع سداسية وقذائف عنقودية وانشطارية للتعامل مع هجمات منسقة من قبل مجموعات القوارب الإيرانية⁽²⁰⁾. ومع أن الإيرانيين يدركون تمام الإدراك الصعوبة البالغة التي تكتنف أي محاولة من قبلهم لإغلاق مضيق هرمز، والاحتفاظ بالإغلاق مدة طويلة في وجه التدابير التي ستقوم بها القوات البحرية الأمريكية، فإن أي قرار إيراني يقضي بإغلاق المضيق، تؤدي الى اندلاع مواجهة

عسكرية شرسة غير مضمونة العواقب بين أميركا وإيران من أجلال سيطرة عليه، من شأنهما أن يلحقا أبلغ الضرر بالاقتصاد العالمي⁽²¹⁾، وهذا الأمر سيؤلّد ضغوطاً هائلة على الاقتصاديات العالمية، فضلاً عن انعكاساته المباشرة على الاقتصادات الخليجية والاقتصاد العراقي خصوصاً.

المواقف الدولية إزاء التهديدات الإيرانية

1- الموقف الأمريكي حاولت الولايات المتحدة الأمريكية السيطرة على منطقة الخليج العربي وبشكل أساسي فهي تعد بنظرها المنطقة الأساسية التي تشكل القوة الاقتصادية (النفطية) لها، وهي جزء أساسي من الهيمنة الأمريكية على المنطقة، لذلك فإن أي تهديدات تنطلقها إيران، تقابلها تأكيدات أمريكية⁽²²⁾، بأنها لن تسمح بأي تعطيل لحركة الملاحة في مضيق هرمز، وهو ما ينذر بخطر وقوع مواجهة عسكرية بين تحالف تقوده أمريكا وأوروبا ضد إيران⁽²³⁾. أن نتائج مثل هذه المواقف ستشكل كارثة، أي أن العبث بحركة الملاحة فيه سيؤدى إلى اعتبار إيران خارج المنظومة الدولية، والنسب في حشد العالم الصناعي ضدها، فإن الولايات المتحدة وأوروبا أولمن سيوجه ضربة عسكرية لإيران، وستسبب في كارثة ضخمة تستغرق تداعياتها وقتاً طويلاً⁽²⁴⁾، إذ سيتم إغلاق مضيق هرمز طيلة مدة الحرب التي لا أحد يعلم متى ستنتهي إذا ما بدأت.

وأوضحت صحيفة "الغارديان" أن قيمة العملة الإيرانية تراجعت بنسبة (10%) بسبب العقوبات الأمريكية على البنك المركزي الإيراني، وأن تحركات حاملات الطائرات الأمريكية في الخليج العربي، وردود الفعل الإيرانية حيالها تؤدي إلى تأزم الأوضاع، إذ أن ما يزعجها هو فرض العقوبات على البنك المركزي الإيراني ومنع التعاملات الدولية معه بجانب منع الشركات بالتعامل مع إيران. وهي حرب اقتصادية مفتوحة، لأن وقف صادرات النفط الإيرانية والتي تمثل (80%) أي بما يساوي (70) مليار دولار من إيرادات الميزانية العامة في البلاد، يعنى إنهاك للاقتصاد الإيراني⁽²⁴⁾.

لذلك تجري الولايات المتحدة تقويماً مستمراً لوسائل الردع ضد إيران، إذ لن يكون بمقدورها لجم كل المجالات التي يمكن أن ترد منها إيران، نظراً للسعة الجغرافية وتوزع الأهداف والساحل الطويل لها على الخليج، والذي يجعل معظم الأهداف الحيوية للولايات المتحدة وحلفائها عرضة لهجماتها⁽²⁵⁾. وعليه فإن الموقف الأمريكي حيال إيران يعتمد على محاور عدة أهمها⁽²⁶⁾:

أولاً: الميدان الاقتصادي: أن قرار إيران بإغلاق مضيق هرمز في حالة تعرضها لعملية عسكرية من جانب الولايات المتحدة وأوروبا وإسرائيل أو كلاهما، من شأنه أن يخلق كارثة اقتصادية عالمية. لذلك فإن النظرة الإيرانية القائمة على قدرتها على إلحاق أذى بالمصالح الاقتصادية الأمريكية والغربية في مياه الخليج، كفيل بردع واشنطن وغيرها عن التفكير بالخيار العسكري، فأن إغلاق المضيق يعني منع مرور أكثر من 200 ناقلة نفط يومياً، وهو ما سيتسبب بأزمة اقتصادية واجتماعية ستعاني منها العديد من الدول بما فيها دول المنطقة.

ثانياً: المحور السياسي: كون أن إيران تشكل خصماً سياسياً قوياً - نسبياً للولايات المتحدة الأمريكية، يعد الكيان الصهيوني (إسرائيل) نقطة الفصل الحاسمة، والتي تمثلحد ذاتها مصلحة أمريكية، وإسرائيل تعتبر إيران المهدد الرئيس لأمنها الوطني⁽²⁷⁾.

الثالث: تكنولوجيا: يتمثل بمسعى إيران لتطوير برنامجها النووي في خطوة منها لتفادي حدوث أي نقص لديها في الطاقة، إضافة إلى قدرات إيران لامتلاك التكنولوجيا العسكرية المتطورة القادرة على إلحاق الأذى الكبير بالسفن الأمريكية. فيما تقف دول الاتحاد الأوروبي في موقف التابع للسياسات الأمريكية، برغم من أن حصة الاتحاد الأوروبي من النفط الإيراني (450) ألف برميل نفط يومياً، وما نسبته (18%) من إجمالي صادرات النفط البالغة (2,444) مليون برميل يومياً، وتعتبر إيطاليا، وإسبانيا، واليونان من أكثر الدول الأوروبية المتضررة من إغلاق مضيق هرمز، لأنها تستورد النفط الإيراني بالائتمان. ويتمحور الموقف الإيراني باللجوء الى غلق مضيق هرمز بهدف إجبار الولايات المتحدة الأمريكية والدول الأوروبية المتقدمة لتغير مواقفها من قضية

الملف النووي الإيراني، والتعامل معها باعتبارها قوة اقتصادية وعسكرية وإقليمية فاعلة في إدارة الصراع في المنطقة للمدى المنظور.

2- الموقف العربي/ الخليجي: ترفضت دول الخليج العربية باستمرار التهديدات الإيرانية وتسعى الى التحريض عليها لدى حلفائها المكلفين بحمايتها (الولايات المتحدة- بريطانيا)، لأن مضيق هرمز هو المدخل الوحيد لـ 13 مرفأً تجارياً وعسكرياً، يمرّ من خلالها أكثر من 55% من صادرات وواردات دول الخليج العربية، وتعول دول الخليج كثيراً على الضغوط الذي يتركه ذلك القرار على مختلف دول العالم بما فيها الدول الصديقة لإيران كالهند والصين.

لقد تبنت دول الخليج العربي المصدرة للنفط، خطة طوارئ لتطبيقها في حالة إغلاق الملاحة في مدخلي الخليج والبحر الأحمر⁽²⁸⁾. وهذه البدائل لا تعكس إجراءات آنية بسبب تصاعد المخاطر الجيوسياسية في المنطقة، نتيجة صراع محتمل بين الولايات المتحدة والاتحاد الأوربي على إيران، فقد اعتمد وزراء النقل في الدول الست الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي، مشروع خطة الطوارئ عبر منافذ دول المجلس في حالة إغلاق منفذ مضيق هرمز، من خلال نقل النفط عبر خطوط أنابيب إلى الدول المجاورة أو إلى موانئ البحر الاحمر⁽²⁹⁾. فضلاً عن تسهيل الشاحنات ووسائل النقل الاخرى بالمرور ما بين دول المجلس لنقل البضائع وخاصة الغذائية منها. ومن المنطقي في حال اغلاق المضيق ان جميع مفردات الغذاء سترتفع بشدة، نظراً لضعف الانتاج المحلي للسلع الزراعية في اغلب هذه الدول، وعدم قدرتها على الاكتفاء الذاتي، مما يجعل اعتماديتها عالية جداً صوب الاستيراد، وهو ما يعني حدوث أزمة غذائية لشعوب المنطقة. وفي ضوء ما تقدم تتلخص أهم الآثار الاقتصادية السلبية لإغلاق المضيق في الآتي⁽³⁰⁾:

1- خسارة الإيرادات الكبيرة المتأتية من تصدير النفط الخام والغاز الطبيعي لكل من الكويت والعراق وقطر، وجزئياً للسعودية والإمارات (لوجود منافذ أخرى)، وهو ما يشكل هزة مالية لهذه الدول بحسب درجة اعتماديتها على هذا المنفذ وامكاناتها المحلية.

2- يؤدي الإغلاق إلى تأثير سلبي كبير على الأمن الغذائي في دول الخليج، فمن المتوقع ارتفاع أسعار المواد الغذائية أكثر من نسبة (300%) عما هي عليه، خاصة في الدول التي تعتمد بشكل كلي على استيراد المواد الغذائية، وهو ما يعني حدوث موجات تضخمية غير مسبوقة تلقي بأعبائها على شرائح المواطنين الأقل دخلاً.

3- الارتفاع الكبير في أسعار التأمين والشحن جراء استمرار العمليات العسكرية عقب غلق المضيق.

5- سيرتبط حجم الخسائر بطول النزاع ومدة بقاء المضيق مغلقاً، فكلما طال التوتر تعظم حجم الخسائر وتفاقت الأزمات.

وأكثر الدول الخليجية تأثراً ستكون الكويت وقطر اللتان تصدران (100%) من إنتاجهما النفطي والغازي عبر المضيق، فيما السعودية لديها موانئ بديلة على البحر الأحمر، فضلاً عن استخدام خط الأنابيب الحالية من المنطقة الشرقية الذي يصل إلى ميناء ينبع، وإعادة تفعيل خط أنابيب العراق- السعودية بطاقة (1,65) مليون برميل يومياً، وإعادة تأهيل خط أنابيب "التابلاين" الممتد من الساحل الشرقي للسعودية (رأس تنورة) إلى لبنان على البحر الأبيض المتوسط⁽³¹⁾.

أما الإمارات فقد وضعت خطط لضخ صادراتها النفطية من دون المرور بمضيق هرمز، عبر خط أنابيب سيمتد من أبو ظبي إلى موانئ في اليمن الجنوبي على بحر العرب بعيداً عن مضيق هرمز.

ثالثاً: تأثير إغلاق مضيق هرمز على الاقتصاد العراقي

إن أكبر تداعيات إغلاق مضيق هرمز ستكون من حصة العراق، لضعف خط نقل النفط عبر تركيا بسبب الوضع الأمني، بجانب أن تمويل موازنة الدولة واستدامة الحياة تعتمد على صادرات النفط، والخليج هو المنفذ الرئيس لتصدير النفط العراقي، كما أن صادرات النفط تأتي في أغلبها من خلال الحقول الجنوبية (البصرة- العمارة- الناصرية)، والتي تحتضن عدد من الحقول التي تعد من بين الحقول الكبرى في العالم: كحقل الرميلة في البصرة، وغرب القرنة وحقل مجنون.

وبفعل الحروب التي خاضها العراق وحالة الحصار التي فرضت عليه، لم يتم تطوير وتوسيع وحتى تجديد شبكة الخطوط للنفط، إذ يمتلك العراق شبكة خطوط أنابيب معظمها داخلية، فيما يوجد خط أنابيب مزدوج للتصدير إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط، أحدهما يربط كركوك بميناء جيهان التركي، والثاني يمتد من كركوك إلى بانياس في سوريا، وطرابلس في لبنان. وتتوزع أهم خطوط شبكة نقل النفط في العراق على الآتي⁽³²⁾:

1. خط الأنابيب الاستراتيجي: وهو خط أنابيب داخلي (عكسي) أنشئ عام 1975 الذي يربط شمال وجنوب العراق حيث ينقل نفط كركوك جنوباً إلى الخليج العربي، وينقل نفط خام البصرة الخفيف شمالاً إلى تركيا. وقد تعرض هذا الخط لاعتداءات متكررة عن طريق العمليات التخريبية في الأعوام 2003، و 2004، و 2005 وأصبح غير صالح للاستخدام. وكانت طاقته (800) ألف برميل في اليوم، واشتمل على جزئين: الأول طوله (407) ميل ويربط بين حديثة والرملية. والثاني طوله (165) ميل ويربط الرملية بالقاو⁽³³⁾.

2. الخط العراقي التركي (خط كركوك - جيهان): عُرف هذا الخط أيضاً باسم خط كركوك/ تركيا. وأنشئ لنقل النفط من حقول كركوك إلى ميناء جيهان التركي، وعانى من الإهمال ونقص الصيانة نتيجة لإحداث التسعينيات. وعاد إلى العمل بعد عام 1996 لنقل جزء من النفط المصدر ضمن برنامج النفط مقابل الغذاء، وبلغت طاقته الفعلية في بداية عام 2003 نحو مليون برميل يومياً، ولكنه تعرض للتدمير من قبل أعمال إرهابية لمرات عدة خلال أعوام 2004، و 2005، و 2006⁽³⁴⁾. ولا يزال يستخدم لنقل قسماً من النفط العراقي المصدر للخارج بالوقت الحاضر.

3. الخط العراقي السوري (خط كركوك - بانياس - طرابلس): تم إنشاء هذا الخط لنقل النفط من كركوك إلى مينائي بانياس السوري وطرابلس اللبناني على البحر الأبيض المتوسط. ويتكون من خطين بطاقة مشتركة تبلغ (700) ألف برميل في اليوم. وسابقاً كان يعمل بطاقة (450-600) ألف برميل في اليوم، منها (100) ألف برميل لإمداد المصافي السورية في بانياس وحمص. ويرتبط به جزء منفصل طوله (110) ميل يمتد

غرباً إلى طرابلس في لبنان. وقد أغلق هذا الخط في عام 1982، ثم أعيد العمل به عام 2000 واستخدم لتصدير (100-150) ألف برميل من النفط العراقي إلى سوريا عامي 2001 و 2002 ولكنه تعرض للتدمير في عام 2003 وتوقف عن العمل ولا يزال معطلاً حتى الوقت الحاضر.

4. الخط العراقي السعودي: أنشئ هذا الخط في عام 1980 ويمتد إلى ميناء المعجز على ساحل البحر الأحمر شمال ميناء ينبع، وذلك لنقل (500) ألف برميل يومياً من النفط العراقي. وقد دخل الخط الخدمة في كانون الثاني / 1990، ولكنه توقف بعد ستة أشهر فقط نتيجة لإحداث الكويت واندلاع حرب الخليج الثانية عام 1991، وأصبح الآن يستخدم لنقل الغاز السعودي داخل المملكة العربية السعودية، حيث أن المملكة العربية السعودية قد صادرت أنبوب النفط المار عبر أراضيها في عام 2001، وفق المادتين 16 و 17 من قرار مجلس الأمن الدولي رقم 687 في 3/4 / 1991، وذلك للتعويض عن الديون المستحقة على بغداد⁽³⁵⁾.

وفي الجانب الاقتصادي فأنا العراق يعتمد بنسبة 90% من إيراداته الكلية على النفط المصدر، وبغلق المضيق سيفقد جزءاً كبيراً منها، كونه يصدر ما يقارب (2,3) مليون برميل يومياً عبر مضيق هرمز، و (0,4) برميل يومياً عبر ميناء جيهان التركي، مما جعل معدلات إنتاج النفط وأسعاره هي المتغير الحاكم في تحديد حجم الموازنة وأهدافها. فيما تسهم الإيرادات غير النفطية بأقل من (8%) من إجمالي الإيرادات العامة، وتعكس هيمنة الإيرادات النفطية على الإيرادات العامة وتدني مساهمة الأنشطة غير النفطية طبيعة الاختلال الكبير والمستديم الذي تعاني منه الموازنات العراقية منذ عدة عقود، والتي تؤثر بدورها مدى هشاشة الاقتصاد العراقي وتبعيته المتزايدة لسلعة النفط.

وبالعودة الى الموازنة العراقية المقررة لعام 2012 فإن (68%) من تلك الموازنة مخصص كموازنة تشغيلية، أما (32%) المتبقي فهو مخصص كموازنة استثمارية⁽³⁶⁾. والنفط يظل العامل الحاسم في تشكيل حاضر العراق ومستقبله، ولم تنجح سياسات تنويع مصادر الدخل والتحسب لظروف السوق العالمي للنفط بما يقلل الآثار السلبية

على المجتمع. لذلك فان كل ذلك يضع الحكومة العراقية أمام خيارين كلاهما مر، فإما أن يلجأ البنك المركزي العراقي إلى استخدام احتياطاته من النقد الاجنبي للحفاظ على ديمومة الحياة ومواجهة ظروف عدم الاستقرار نتيجة الاعمال الارهابية، أو اللجوء إلى المزيد من الاستدانة الداخلية والخارجية.

ناهيك عما يتسبب به غلق المضيق من اثار على السوق العراقية المعتمدة على الاستيراد من السلع على الخارج، فالكثير من السلع الاساسية (الغذائية) كالقمح والرز والسكر واللحوم ... الخ، يتم استيرادها من مناشئ شرق آسيا وتمر عبر مضيق هرمز، وهو ما يسد العجز في العرض الكلي من السلع والاحتياجات الضرورية للسكان، وارتفاع المستوى العام للأسعار، في ظل مستويات من الفقر في العراق تصل إلى (23%) من اجمالي السكان⁽³⁷⁾.

وفيما يخص الاجراءات الحكومية فأنها كانت ضعيفة ولم تستشرف تطورات الصراع الايراني السعودي والاميركي، ونبه زير النفط الأسبق إبراهيم بحر العلوم كان على الحكومة العراقية وضع خطط ملائمة قبل الآن لتفادي مثل هذه المشاكل، ولإيجاد البدائل التي قال إنها حالياً ثلاثة: أولها إعادة التفاوض مع المملكة العربية السعودية لاستعادة الأنبوب الذي بني خلال ثمانينات القرن الماضي. أما البديلان الآخران فهما تفعيل الخط الاستراتيجي النفطي عبر سوريا وتطوير خط جيهان⁽³⁸⁾.

أن موانئ تصدير النفط في الجنوب تعد "رئة العراق"، وأن أي غلق لمضيق هرمز يعني خنقاً اقتصادياً وتجارياً للعراق، ومن المفترض أن تعمل الحكومة على إنشاء شبكة أنابيب نحو دول الجوار لضمان نصف إمكانات التصدير. لإيجاد بدائل واقعية ووضع خطط بديلة لتجاوز هذه سيناريو حدوث اغلاق للمضيق أو في حال حدوث اضطرابات اقليمية.

الاستنتاجات

من خلال التطرق إلى موضوع البحث وكل ما يدور فيه نتوصل إلى الاستنتاجات وهي:

1. يستبعد حالياً إغلاق إيران لمضيق هرمز لأن غلق مضيق هرمز يعد "سيفاً ذي حدين" بالنسبة لإيران، وإن إيران ستكون أول من يدفع ثمن هذا الإجراء، لذا، فإنها لن تقدم إطلافاً على "بتر أطرافها". وحتى تصريحات إيران بغلق مضيق هرمز ليس إلا نتيجة لتأثيرات العقوبات الكبيرة التي تفرضها أمريكا وأوروبا عليها، وفي ظل تدهور الاقتصاد المحلي، وارتفاع التضخم، فإن الهدف من ذلك هو القيام برد فعل على العقوبات الأمريكية الأوروبية الجديدة، وإرسال رسالة مفادها أن إيران مستعدة جيداً للحرب.
2. الاحتمال الأكثر حدوثاً يكمن في حدوث تباطؤ في حركة الشحن عبر المضيق، واستخدام إيران مسوغات قانونية لعرقلة مرور بعض الناقلات عبر المضيق، أو افتتاح ازدحام في حركة مرور الناقلات نتيجة لذلك، في ظل مرور ناقلة نفط كل 6 دقائق تمر عبر المضيق وهو ما يؤدي إلى خفض تدفق (3,4) مليون برميل من النفط يومياً، من إجمالي (17) مليون برميل من النفط تعبر المضيق يومياً
3. جويته التهديد بإغلاق مضيق هرمز بالرفض الكامل من قبل العديد من مثل الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي والصين والهند ومصر.
4. إن أغلب الدول المطلة على الخليج سوف تتأثر بهذا القدر أم ذاك من إغلاق مضيق هرمز.
5. لا توجد استراتيجية عراقية واضحة لدى الحكومة العراقية لاعتماد سياسات بديلة، كون ذلك من شأنه أن يعصف بأوضاع العراق أكثر من أي دولة أخرى، لأسباب سياسية واقتصادية، في ظل الظروف التي يمر بها.
6. من المؤكد أن أسعار النفط ستتجاوز حاجز (100) دولار للبرميل، في أول إعلان عن إجراءات الغلق.
7. لا يمكن استدامة الحياة للشعب العراقي في حال إغلاق المضيق، سواء فيما يتعلق بالاستيراد، أو تمويلها من خلال تصدير النفط.

⁸ سُمي المضيق بـ «هرمز» لتوسطه مملكة هرمز القديمة والتي اشتهرت باسم «باب الشرق السحري»، كما نُسبت تسميته إلى أحد ملوك بلاد فارس «هرمز»، كذلك إلى اسم الجزيرة «هرمز» الواقعة على ساحل «إقليم مكران» التابع لإيران اليوم وبلاد فارس سابقاً. موقع مضيق هرمز، الموسوعة الحرة (ويكيبيديا)، شبكة المعلومات الدولية الإنترنت على الرابط

النالي. www.wikipedea.org

- ¹ نوار جليل هاشم، الممرات المائية وأمن الطاقة العالمي، دراسة في الجغرافيا السياسية، دار الكتب العلمية، بغداد، 2011، ط 1، ص 80.
- ² خضير عباس النداوي، مضيق هرمز، بين الأهمية الاقتصادية والضغطات العسكرية، مجلة آراء الخليج، العدد 47، مركز الخليج للأبحاث، 2008، ص 89.
- ³ بدرية عبدالله العوضي، الأحكام العامة في القانون الدولي للبحار، الكويت، 1988، ص 81.
- ⁴ وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، 2011، ص 318.
- ⁵ أمين محمد قائد اليوسفي، النظام القانوني للمضايق العربية، بيروت، دار الحداثة، 1988، ص 14.
- ⁶ قامت إيران عام 1971 باحتلال الجزر العربية الثلاث طنب الكبرى وطنب الصغرى وأبو موسى، حيث تتبع أهمية الجزر العربية من أن خط الملاحة العالمي يمر من خلال هذه الجزر، حيث أن المنطقة الفاصلة والمثبتة للمرور في مدخل الخليج والتي تستخدمها السفن المتجهة إلى رأس الخليج والمغادرة منه تقع في جزيرة طنب الكبرى (الواقعة على مدخل مضيق هرمز) وجزيرة فرور، وتقع الممرات الأكثر عمقاً في المضيق نفسه في الجانب العربي وقد ثبتت العلامات الخاصة بالمنطقة الفاصلة من قبل منظمة البحرية الاستشارية بين الحكومات (آمكو). ونظراً للأهمية الاستراتيجية للجزر، ترفض إيران أية وساطة أو تحكم دولي، ولم يتغير موقف القيادة الإيرانية بعد تغيير نظام الحكم في شباط 1979، مما أدى إلى خلق حالة من التوتر بين إيران من جهة والدول العربية من جهة أخرى، وأيضاً حالة من التوتر بين إيران من جهة والولايات المتحدة الأمريكية من جهة أخرى. ضاري سرحان الحمداني، سياسة إيران تجاه دول الجوار، العربي للنشر والتوزيع، القاهرة، ط 1، 2012، ص 148.
- ⁶ أحمد سعد الموعود، أمن الممرات المائية العربية، منشورات اتحاد الكتاب العرب، 1999، ص 69.
- ⁷ عبد الجليل زيد المرهون، أمن الخليج: العراق وإيران والمتغير الأمريكي، دراسات استراتيجية، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، دبي، العدد 147، 2009، ص 24.
- ⁸ أخيرية قاسمية، "أمريكا والعرب: تطور السياسة الأمريكية في الوطن العربي - فترة ما بين الحربين"، مجلة المستقبل العربي، العدد التاسع والعشرون، يوليو 1981، بيروت، ص 50.
- ⁹ خضير عباس النداوي، مضيق هرمز، بين الأهمية الاقتصادية والضغطات العسكرية، مصدر سبق ذكره، ص 90-91.
- ¹⁰ الوكالة الدولية للطاقة 2011 (EIA)، شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)، وعلى الرابط الآتي:
- www.internationalEnergyOutlook.com/Straits of Hormuz
- ¹¹ عصام عبد الشافي، مضيق هرمز وضرورة البحث عن بدائل إستراتيجية خليجية، صحيفة وضوح، 12/2/2012.
- ¹² نقلاً عن: جمال سالم عبد الكريم العباس، الأبعاد الجيوإستراتيجية لإغلاق مضيق هرمز دراسة في الجغرافيا السياسية، مجلة جامعة عمر المختار، ليبيا، 2011، ص 7.
- ¹³ الوكالة الدولية للطاقة 2011 (EIA)، مصدر سابق .
- ¹⁴ وحدة الاستخبارات البحرية لويديز، لمعلومات الشحن البحري، 2011. وعلى الرابط التالي: www.Ir.org
- ¹⁵ وضعت إيران خلال الحرب العراقية-الإيرانية في الثمانينيات العديد من الألغام البحرية في مضيق هرمز واحدة منها ضربت الباطرة الأمريكية صموئيل يوبرتس راح ضحيتها نحو 30 فرداً من طاقمها بالباطرة، ضاري سرحان الحمداني، سياسة إيران تجاه دول الجوار، مصدر سابق، ص 141.
- ¹⁵ نقلاً عن: خضير عباس النداوي، التهديدات الإيرانية لغلق مضيق هرمز، مجلة الدبلوماسية، مجلة فصلية تصدر عن المعهد الدبلوماسي بوزارة الخارجية لدولة قطر، العدد الأول، مارس/2012، ص 32.
- ¹⁶ ومنها تهديدات النائب الأول للرئيس الإيراني محمد علي رحيمي في 27/12/2011 لوكالة أنباء الجمهورية الإيرانية "أذا فرض الغرب عقوبات على صادرات النفط الإيراني فلن تمر نقطة نفط واحدة من مضيق هرمز"، كذلك تصريحات رئيس البرلمان الإيراني علي لاريجاني في 4/1/2012، والذي أوضح فيه عن وجود سيناريو معد سلفاً لدى إيران للرد على حظر استيراد النفط الإيراني، وآخر التهديدات كانت في 9/2012. المصدر السابق نفسه، ص 33.
- ¹⁷ يرى بعض المحللين أن إيران في حال تعرضت لهجمات عسكرية من قبل إسرائيل أو الولايات المتحدة أو من قبل تحالف دولي تقوده الأخيرة ربما لن تتمكن من ممارسة سياسة ضبط النفس التي ميزت سلوكها السابق خصوصاً خلال حرب الخليج الأولى في الثمانينيات من القرن الماضي وربما سيدفعها ذلك إلى اتخاذ قرار بإغلاق مضيق هرمز وقطع إمدادات النفط إلى العالم، فقد حذر آية الله علي خامنئي من أن "إيران لن تكون البادئة في الحرب، ولكن إذا ما تعرضت لهجوم من الولايات المتحدة أو تمت معاقبتها على خلفية برنامجها النووي فإن إمدادات النفط في المنطقة ستكون في خطر". نقلاً عن: وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، مصدر سابق، ص 327.
- ¹⁸ سمير الحجاوي، المناورات الإيرانية، التحول إلى "حرب العصابات"، موقع الجزيرة الإخباري، بتاريخ 6/أيار/2010.
- ¹⁹ وسام الدين العكلة، مصدر سابق، ص 322.
- ²⁰ أنتوني كوردزمان، إيران دولة ضعيفة أم مهيمنة؟ النظام الأمني في منطقة الخليج العربي التحديات الداخلية والخارجية، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، أبو ظبي، ط 1، 2008، ص 66.

²¹ (Luke, Closing the Strait of Hormuz – An Ace up the Sleeve or an Own Goal? Published by Future Directions International Pty Ltd, 10 February 2010, p 3.

²² الوعيد قد جاء نفسه ولكن بلهجة أشد على لسان محمد علي جعفري قائد الحرس الثوري الإيراني "إن قوات الحرس الثوري مجهزة بأكثر الصواريخ تطوراً، وتستطيع أن توجه ضربات قاضية لسفن الأعداء وتجهيزاتهم البحرية". ردود فعل "القوة المعاكسة" كان جاهزاً في كل مرة، وأحياناً بنفس مستوى التهديد حدة وتشنجا. الأميرال وليام غورتيني قائد الأسطول الأمريكي الخامس، حذر طهران من الإقدام على أي فعل تصعيدي. وقال إن محاولة إغلاق مضيق هرمز يعتبر من "الأخطاء الجسيمة وسوء التقدير والعواقب". أما نائبه

- كيفن كوسيفريف فقد كان أكثر وضوحاً ودقة وأعلنها صراحة "أن الإيرانيين لن يغلقوا مضيق هرمز.. كما أننا لن نسمح لهم بإغلاقه". حيدر رضوي، القدرات العسكرية الإيرانية في الخليج، مركز الجزيرة للدراسات، 26/4/2010. على الرابط التالي: www.al-tabeer.com
- ²² أيان رتليدج، العطش الى النفط... ماذا تفعل أمريكا بالعالم لضمان أمنها النفطي؟، ترجمة: مازن الجندلي، الدار العربية للعلوم، بيروت، ط 1، 2006، ص 26.
- ²³ ميكال هيربرج، مثلث مصالح الطاقة الإستراتيجية الصين والهند والولايات المتحدة "المنظور الأمريكي"، الصين والهند والولايات المتحدة التنافس على موارد الطاقة، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، أبو ظبي، ط 1، 2008، ص 487.
- ²⁴ خضير عباس الندوي، التهديدات الإيرانية لغلق مضيق هرمز، مصدر سابق، ص 34.
- ²⁵ أحمد ياسين عبد الفتاح، هرمز مضيق إيران الخطر، تحليلات سياسية، مجلة سبأ، 11/5/2012. على الموقع الإلكتروني: www.shebacss.com
- ²⁶ خضير عباس الندوي، مضيق هرمز بين الأهمية الاقتصادية والضغط العسكرية، مصدر سابق، ص 91.
- ²⁷ روجر هاورد، نفط إيران" ودوره في تحدي نفوذ الولايات المتحدة"، ترجمة مروان سعد الدين، الدار العربية للعلوم، بيروت، ط 1، 2007، ص 228.
- ²⁸ أنتوني كوردزمان، قدرات إيران العسكرية .. هل هي مصدر تهديد؟، في: إيران والخليج: البحث عن الاستقرار، إعداد جمال سند السويدي، أبو ظبي، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، 1996، ص 55.
- ²⁹ هوارد جيلر، ثورة الطاقة.. نحو مستقبل مستدام، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، الإمارات العربية المتحدة، ط 1، 2009، ص 211.
- ³⁰ نقلاً عن: عدنان فرحان الجوراني، الآثار الاقتصادية لإغلاق مضيق هرمز على الاقتصادات الخليجية عموماً وعلى الاقتصاد العراقي خصوصاً، جامعة البصرة، بحث منشور، في شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)، وعلى الرابط الآتي: www.ahewar.org/m.asp
- ³¹ علولو فوزي، أهمية الخليج في مجال النفط والغاز مستقبلاً، النفط والغاز في الخليج العربي نحو ضمان الأمن الاقتصادي، مصدر سابق، ص 229.
- ³² سمير القرعش، خطوط أنابيب نقل البترول في الأقطار العربية، مجلة النفط والتعاون العربي، المجلد الرابع والثلاثين، العدد 127، الكويت: إصدار منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول الاوابك، 2008، ص 141.
- ³³ الوكالة الدولية للطاقة 2011 (EIA)، مضيق هرمز. وعلى الرابط التالي: www.eia.com
- ³⁴ سمير القرعش، خطوط أنابيب نقل البترول في الأقطار العربية، مصدر سابق، ص 142.
- ³⁵ محمد عبد الغني سعودي، الوطن العربي، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، 2002، ص 169.
- ³⁶ جواد كاظم البكري، العراق وشبح الأزمة القادمة... رسالة من مضيق هرمز، الحوار المتمدن، العدد 3617، شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت)، وعلى الرابط التالي: www.ahwar.org/debat/show.art
- ³⁷ جواد كاظم البكري، مصدر سابق، ص 4.
- ³⁸ عصام عبد الشافي، مضيق هرمز ... ضرورة البحث عن البدائل استراتيجية خليجية، جريدة الوطن، الكويت، 6/2/2011.