ردمد ورقي: 9971 - 2571 المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية ردمد إلكتروني: 2661-7404
السنة: 2026 المجلد: العاشر العدد: الثاني ص.ص: 598- 617

تأثير المضائق البحرية في هندسة التوازنات الجيوسياسية للقوى العالمية

The Impact of Maritime Chokepoints on Shaping the Geopolitical Balance of Global Powers

العمري منير *
كلية الحقوق و العلوم السياسية جامعة المسيلة
mounir.lomri@univ-msila.dz

تاريخ إرسال المقال: 02/ 07/ 2026 تاريخ قبول المقال: 18/ 08/ 2026 تاريخ نشر المقال: 22/ 09/ 2026

الملخص:

تتناول هذه الدراسة الدور المحوري الذي تؤديه المضائق البحرية في تشكيل طبيعة العلاقات الدولية، وتأثيرها في إعادة هندسة التوازنات الجيوسياسية بين القوى العالمية، انطلاقًا من كونها تمثل أحد أهم المرتكزات الجيوستراتيجية التي تتحكم في حركة التجارة الدولية، فمنذ العصور القديمة، سعت القوى الكبرى إلى بسط نفوذها على هذه الممرات البحرية الاستراتيجية ،وفي هذا السياق، تبرز المنافسة الأمريكية–الصينية بوصفها النموذج الأكثر تعبيرًا عن الصراع على السيطرة على الممرات البحرية في منطقة المحيطين الهندي والهادئ، حيث تتداخل اعتبارات أمن الطاقة، وفي المقابل، يتركز التنافس الأمريكي–الروسي بصورة أساسية حول المضائق التركية، ولا سيما مضيقي البوسفور والدردنيل، نظرًا لأهميتهما في التحكم بالوصول إلى البحر الأسود وإعادة تشكيل التوازنات الأمنية في أوروبا الشرقية والفضاء الأوراسي.

الكلمات المفتاحية: المضائق البحرية ، الجيوسياسية ، التنافس ،القوى الكبرى .

Abstract:

This study examines the pivotal role of maritime chokepoints in shaping the nature of international relations and their influence on the reconfiguration of geopolitical balances among major global powers. Maritime chokepoints constitute one of the most significant geostrategic assets governing international trade, energy security, and global maritime connectivity. Throughout history, great powers have sought to establish control over these strategic waterways in recognition of their vital economic, military, and geopolitical importance .Within this context, the U.S.–China rivalry represents the most prominent manifestation of the struggle for control over maritime routes in the Indo-Pacific region, where concerns related to energy security, freedom of navigation, and the protection of global supply chains intersect with broader strategic objectives. Conversely, the U.S.–Russia rivalry is primarily concentrated on the Turkish Straits—namely the Bosporus and the Dardanelles—owing to their strategic significance in controlling access to the Black Sea and their critical

* المؤلف المرسل

role in shaping the security architecture of Eastern Europe and the broader Eurasian geopolitical space.
The study concludes that competition over maritime chokepoints has evolved beyond the mere control of international sea lanes to become a central instrument in the pursuit of geopolitical influence and strategic dominance, making these waterways one of the key determinants of the contemporary balance of power and the evolving structure of the international system
Keywords: Maritime Straits – Geopolitics – Great Power Competition – Great Powers.

المقدمة:

تُعدّ المضائق البحرية من أهم الممرات المائية الاستراتيجية في النظام الدولي المعاصر، نظراً لما تتمتع به من موقع جغرافي حيوي يربط بين البحار والمحيطات، ويؤمّن انسيابية حركة التجارة العالمية ونقل الطاقة والموارد الاستراتيجية، وقد ازدادت أهمية هذه المضائق مع تنامي ظاهرة العولمة الاقتصادية وتوسع شبكات النقل البحري، حيث أصبح جزء كبير من التجارة الدولية يعتمد على عدد محدود من نقاط العبور البحرية التي تشكل شرايين رئيسية للاقتصاد العالمي.

ولا تقتصر أهمية المضائق البحرية على بعدها الاقتصادي فحسب، بل تمتد إلى أبعاد سياسية وأمنية وعسكرية تجعلها محوراً للتنافس بين القوى الدولية والإقليمية الساعية إلى تعزيز نفوذها وضمان مصالحها الاستراتيجية. فالمضائق البحرية، مثل مضيق هرمز ومضيق باب المندب ومضيق ملقا وقناة السويس، تمثل نقاط اختناق جيوسياسية تؤثر بشكل مباشر في استقرار الأسواق العالمية وأمن الطاقة وسلامة سلاسل الإمداد الدولية، الأمر الذي يجعل السيطرة عليها أو ضمان حرية الملاحة فيها من أبرز أولويات السياسات الخارجية للدول الكبرى.

وفي ظل التحولات المتسارعة التي يشهدها النظام الدولي، وتصاعد التنافس الجيوسياسي بين القوى الفاعلة، أصبحت المضائق البحرية عاملاً مؤثراً في إعادة تشكيل موازين القوة الدولية، حيث تُستخدم أحياناً كأدوات للضغط السياسي والاقتصادي، أو كمجالات للصراع والتعاون في آن واحد. كما أن التهديدات الأمنية المتزايدة، كالإرهاب والقرصنة والنزاعات الإقليمية، عززت من مكانة هذه الممرات ضمن الحسابات الاستراتيجية للدول والمنظمات الدولية.

ومن هذا المنطلق، تسعى هذه الدراسة إلى تحليل تأثير المضائق البحرية في تشكيل التوازنات الجيوسياسية العالمية، من خلال إبراز أهميتها الاستراتيجية، ودورها في التأثير على العلاقات الدولية وموازين القوى، فضلاً عن دراسة انعكاسات التنافس الدولي حولها على الأمن والاستقرار العالميين، وذلك بالاعتماد على المنهج التحليلي و المنهج التاريخي .

ردمد ورقي: 9971 - 2571 المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية ردمد إلكتروني: 2661-7404
السنة: 2026 المجلد: العاشر العدد: الثاني ص.ص: 598- 617

ومن خلال ما سبق نطرح الاشكالية التالية :**ما مدى تأثير المضائق البحرية في تشكيل التوازنات الجيوسياسية العالمية، وكيف تسهم أهميتها الاستراتيجية في توجيه سياسات القوى الدولية والإقليمية وإعادة رسم موازين القوة في النظام الدولي؟**

المبحث الأول: الأهمية الاستراتيجية للمضائق البحرية في النظام الدولي.

تُعدّ المضائق أو الممرات البحرية من العوامل المؤثرة في كل من القوة الوطنية والسياسة الخارجية للدول، كما تشغل مكانة مهمة في الاستراتيجيات العسكرية و الاقتصادية ، ولذلك تتداخل الاعتبارات الجيوسياسية والجيوستراتيجية في هذه المناطق بشكل وثيق.[1]

المطلب الأول: مفهوم المضائق البحرية ومكانتها في القانون الدولي

من أجل ضبط مكانة المضائق البحرية في القانون الدولي تطرقنا اولا لمفهوم المضائق البحرية في القانوني الدولي ،ثم النظام القانوني للمضائق البحرية في اطار الاتفاقية الاممية للبحار 1982

أولا: : تعريف المضائق البحرية

لم تحظَ الإشكالات القانونية المرتبطة بالمضائق الدولية باهتمام واسع في الفقه الدولي إلا ابتداءً من منتصف القرن الثامن عشر حيث يُعَدّ الفقيه **صمويل فون بوفندورف** من أوائل فقهاء القانون الدولي الذين أولوا اهتماماً للمسائل القانونية المرتبطة بالمضائق الدولية[2] ، إلا أنه يُنسب إلى الفقيه **إيمير دي فاتيل** الفضل في تقديم أول تعريف قانوني للمضيق، باعتباره ممراً بحرياً يصل بين جزأين من أعالي البحار. وانطلاقاً من هذا التصور، أرسى **فاتيل** نظاماً قانونياً خاصاً لبعض المضائق، يقوم على إقرار حق المرور فيها متى كان المرور بريئاً ولا يترتب عليه أي تهديد لأمن أو مصالح الدول الساحلية، في حين استُبعدت المضائق الأخرى من نطاق هذا الامتياز القانوني[3].

وقد ظل المعيار الذي اعتمده **فاتيل** لتحديد الطبيعة الدولية للمضيق، والمتمثل في نوعية المساحات البحرية التي يربط بينها، المرجع الأساسي في الفقه والقانون الدوليين لتحديد الوضع القانوني للمضائق إلى غاية اندلاع الحرب العالمية الأولى. ومع تطور قواعد القانون الدولي للبحار، أُضيف إلى هذا المعيار عنصر آخر يتمثل في عرض المضيق، باعتباره عاملاً مكملاً يسهم في تحديد نطاق تطبيق الأحكام القانونية الخاصة به.

---

[1] -H. K. Dastjerdi & N. H. Nasrabady, "Role of Malacca Strait With Geopolitical and Strategic Approach," **Geopolitics Quarterly**, Vol. 16, No. 4, 2021, p. 270.

[2] -Walter Simons, Introduction to the De Jure Naturae et Gentium; Coleman Phillipson, "Samuel Pufendorf**, Journal of Comparative Legislation and International Law**, 1911, p. 23.

[3] -Eddy Somers, **The Legal Regime of the Danish Straits**, paper presented at the Symposium on the Straits Used for International Navigation, Istanbul, Turkey, November 16–17, 2002, p12.

ومع تطور الممارسة الدولية والاجتهاد الفقهي،[1] استقر الرأي على أن إخضاع المضائق لنظام قانوني متميز لا يكون مبرراً إلا في الحالات التي تستوجب فيها الملاحة الدولية عبور مياه إقليمية خاضعة لسيادة الدول الساحلية، وهو ما أسهم في بلورة نظام قانوني خاص بالمضائق الدولية يوازن بين متطلبات حرية الملاحة البحرية ومقتضيات السيادة الإقليمية للدول.

في هذا الشأن وقد أدخل الفقيه **فالتر شوكينغ** تطوراً جوهرياً في هذا المجال، إذ رأى أن المضائق التي تربط بين جزأين من أعالي البحار لا تكتسب أهمية دولية إلا إذا كانت ذات قيمة فعلية للملاحة الدولية، أي إذا كانت الملاحة الدولية تستخدمها بالفعل. وقد لقيت هذه الفكرة، القائمة على معيار الأهمية العملية للمضيق بالنسبة للملاحة الدولية، قبولاً واسعاً بعد الحرب العالمية الأولى.

ومن خلال تحليل مفهوم المضيق الدولي في إطار القانون الدولي ، يمكن تحديد العناصر الأساسية التي تقوم عليها صفة المضيق الدولي على النحو الآتي:

- **العنصر الجغرافي:** يتمثل في الخصائص الطبيعية للمضيق بوصفه ممراً بحرياً ضيقاً يربط بين مسطحات مائية مختلفة.
- **طبيعة المياه التي يربط بينها المضيق:**أي أن المضيق يصل بين مناطق بحرية ذات أهمية دولية للملاحة.
- **عرض المضيق:**ويُعد معياراً إضافياً يساعد في تحديد النظام القانوني الواجب التطبيق على المضيق.
- **العنصر الوظيفي:**ويتمثل في استخدام المضيق للملاحة الدولية وامتلاكه قيمة فعلية بالنسبة لها. ويقتضي هذا العنصر أن تُستخدم الممرات البحرية المعنية من قبل الملاحة الدولية، ولو بالحد الأدنى، حتى يمكن اعتبارها مضائق دولية بالمعنى القانوني[2].

ثانيا: النظام القانوني للمضائق في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار

لقد شهدت الفترة بين 1972 الى 1982 العديد من الجهود التي بُذلت تحت مضلة الامم المتحدة بهدف الخروج باتفاقية تنظم المضايق البحرية ، اهمها مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار 1974والتي قُدمت من خلاله عدة مقترحات جديدة دعماً للاتجاهين المتنافسين بشأن نظام المرور في

[1] -Emer de Vattel, **Le Droit des gens, ou Principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains**, in The Classics of International Law, Washington, D.C., Carnegie Institution, 1916, pp. 247–248.

[2] -Eddy Somers, **op. cit**.p12.13

المضائق الدولية، وقد كانت المملكة المتحدة أول دولة تطرح مفهوم المرور العابر من خلال مشروع مواد يتعلق بالبحر الإقليمي والمضائق. [1]

ووفقاً لهذا المقترح، لا يجوز تعليق حق المرور العابر تحت أي ظرف، وفي المقابل، تقدمت الدول المشاطئة للمضائق، مع تمسكها بموقفها التقليدي القائم على وحدة النظام القانوني للبحر الإقليمي، بمقترح جديد يستند إلى حق المرور البريء غير القابل للتعليق.

و استمرت فكرة تنظيم المضايق البحرية في تبلور الى ان تم التوقيع على الاتفاقية الاممية للبحار سنة 1982 ،حيث تهدف اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار إلى تحقيق توازن بين حق الدول المشاطئة للمضائق والدول الأرخبيلية في ممارسة سيادتها على المساحات البحرية المستخدمة في الملاحة الدولية، وبين حق الدول الأخرى في الاستفادة من نظام للمرور يكفل لها، قدر الإمكان، ممارسة حريتي الملاحة والتحليق الجوي اللتين كانتا مكفولتين بموجب قواعد القانون الدولي قبل تمديد عرض البحر الإقليمي إلى 12اثني عشر ميلًا بحريًا بالنسبة للمضائق، وقبل قيام الدول الأرخبيلية برسم خطوط الأساس الأرخبيلية التي تُحيط بالمياه الأرخبيلية التي تمر عبرها الطرق المعتادة للملاحة الدولية. وقد اعترفت الاتفاقية بسيادة الدولة الساحلية، وذلك بموجب المادة (1/49 و2/49) من الجزء الرابع بالنسبة للدول الأرخبيلية، وكذلك المادة (1/2 و2/2) فيما يتعلق بالبحر الإقليمي[2].

وتتمحور الأفكارالجوهرية لهذا النظام حول ثلاثة مبادئ كبرى:

أ-**حق المرور العابر**: الذي يُعرَّف بأنه ممارسة حرية الملاحة والتحليق حصراً لأغراض العبور المتواصل والسريع عبر المضيق، وهو حق لا يجوز إعاقته، ويلتزم أثناءه كل من السفن والطائرات بالمضي دون تأخير، والامتناع عن أي تهديد أو استخدام للقوة ضد سيادة الدولة الساحلية أو وحدة أراضيها[3].

ب-حظر التعليق المطلق: إذ أسفرت المفاوضات الطويلة والشاقة عن صيغة توافقية تُجسّد ركيزةً محوريةً في منظومة الاتفاقية الجديدة، قوامها أن قبول نظام المرور العابر مكّن المؤتمر من التوافق على مبدأ 12 ميلاً بحرياً حداً أقصى للبحر الإقليمي

[1] - Said Mahmoudi, "**Transit Passage**," Max Planck Encyclopedia of Public International Law (Oxford: Oxford University Press, updated March 2008.p03.

[2] - Hugo Caminos and Vincent P. Cogliati-Bantz, **The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions** (Cambridge: Cambridge University Press, 2014).p227.

[3] - Mohd Hazmi bin Mohd Rusli, "The Application of Transit Passage Regime in Straits Used for International Navigation: A Study of the Straits of Malacca and Singapore," **Asian Politics & Policy** 4, no. 4 .2012. 550

ج- تصنيف المضائق وفق معايير جغرافية وقانونية محددة تحدد النظام المنطبق على كل منها، سواء أكان مرور عابر أم مرور بريء غير قابل للتعليق أم نظاماً اتفاقياً خاصاً قائماً[1].

يتبين مما سبق أن اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982 قد أرست إطارًا قانونيًا متكاملًا لتنظيم المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، قائمًا على تحقيق توازن دقيق بين مقتضيات سيادة الدول المشاطئة ومتطلبات حرية الملاحة الدولية باعتبارها مصلحة مشتركة للمجتمع الدولي. وقد تجسد هذا التوازن من خلال إقرار نظام المرور العابر، الذي ضمن استمرارية وانسيابية حركة الملاحة البحرية والجوية عبر المضائق الدولية، مع الإبقاء على سيادة الدولة الساحلية وممارستها لاختصاصاتها التنظيمية والرقابية في الحدود التي قررتها الاتفاقية. وبذلك، أصبحت أحكام الجزء الثالث من الاتفاقية تمثل المرجعية القانونية الأساسية التي تحكم النظام القانوني للمضائق الدولية، بما يعكس توافقًا بين الاعتبارات القانونية والسياسية والاستراتيجية التي تفرضها طبيعة هذه الممرات البحرية الحيوية.

المطلب الثاني: الأبعاد الاقتصادية والعسكرية للمضائق البحرية

تم التركيز في هذا المطلب على الاهمية التي تكسي المضائق البحرية العالمية سواء من الناحية الاقتصادية و تأمين نقل الطاقة أو الجانب العسكري الامني .

أولا: دورها في التجارة العالمية ونقل الطاقة

يُعد النقل البحري عنصرًا أساسيًا في التجارة الدولية، إذ يسهم في نقل نحو 80%من حجم التجارة العالمية [2]،إذ يتم عبر حيز بحري عالمي تحكمه مجموعة من القيود الطبيعية، أبرزها التوزيع الجغرافي للقارات والكتل اليابسة، ونتيجة لذلك، تُجبر طرق الملاحة الدولية على المرور عبر مواقع محددة، مثل الممرات والمضائق البحرية .

ويوجد في العالم ما يقارب 200ممر وموقع بحري من هذا النوع، إلا أن عددًا محدودًا منها فقط يتمتع بأهمية استراتيجية عالمية.

وبحكم طبيعتها، تتسم- نقاط الاختناق البحرية- **(Chokepoints)** بأنها ضيقة وضحلة، وهو ما يجعل الملاحة فيها أكثر صعوبة ويحد من قدرتها الاستيعابية. كما تواجه هذه القدرة ضغوطًا متزايدة نتيجة النمو المستمر في حركة الملاحة البحرية العالمية، فضلًا عن الزيادة المتواصلة في أحجام السفن

[1] - **Idbi**.p551
[2] -Jasper Verschuur, Johannes Lumma, and Jim W. Hall, "Systemic Impacts of Disruptions at Maritime Chokepoints**,"** **Nature Communications** 16, Article no. 10421 .November 2025p01.

التجارية وناقلات النفط .[1] يُشكّل نقل النفط أحد القطاعات المتخصصة في النقل البحري فكل عام، يُنقل عبر البحر نحو 1.9مليار طن من النفط،[2] وهو ما يمثل حوالي 62%من إجمالي الإنتاج العالمي للنفط، كما يشكل نحو 37%من إجمالي البضائع المنقولة بحرًا بالطن.

ويتدفق معظم النفط عبر مجموعة محددة من المسارات و المضايق البحرية التي تربط بين مناطق الإنتاج ومناطق الاستهلاك، ويُنقل يوميًا بواسطة ناقلات النفط أكثر من 100مليون طن من النفط، يُحمّل نحو نصفها في منطقة الشرق الأوسط و الخليج ، ثم يُشحن إلى اليابان والولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا.

وتعبر ناقلات النفط المتجهة إلى اليابان مضيق ملقا، في حين تسلك الناقلات المتجهة إلى أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية إما قناة السويس أو رأس الرجاء اما المتوجه لأوروبا أو الولايات المتحدة الامريكية أو الصين و الهند فعبر مضيق هرمز [3]. ويُعد مضيق هرمز ومضيق ملقا أهم هذه الممرات على الإطلاق، إذ يمران بأكثر من 60%من إجمالي تجارة النفط المنقولة بحرًا، ويحتل مضيق هرمز مكانة أهم ممر أستراتيجي في العالم،[4]

اما مضيق ملقا ، يعبر عبره أكثر من ثلث التجارة العالمية ونحو نصف شحنات النفط العالمية ، بما في ذلك 80%من واردات اليابان النفطية، و 80%من واردات الصين النفطية، [5]و 99%من واردات كوريا الجنوبية النفطية .كما تمر عبر هذا الممر البحري أعداد كبيرة من ناقلات الغاز الطبيعي المسال المتجهة إلى اليابان وكوريا الجنوبية، اللتين تعدان أكبر مستوردي الغاز الطبيعي المسال في العالم. [6]

ثانيا: الاهمية العسكرية للمضايق البحرية العالمية

لقد حاولت العديد من النظريات تفسير الاهمية العسكرية للمضائق البحرية لكن اكثر نظرية كان لها القدرة التفسرية هي نظرية **هامان** ، وتتمثل جوهر نظرية **ماهان** في أن الدولة لا يمكن أن تكون قوية إلا

[1] - Jean-Paul Rodrigue, "**Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution,**" Hofstra University, Hempstead, New York, USA, forthcoming in Les Cahiers de Géographie du Québec, Special Issue on Maritime Strategic Passages.p07 .

[2] - Ratcliffe, Mike. **Liquid Gold Ships: A History of the Tanker**,. London: Lloyd's of London Press, 1985.p52

[3] **-** Jean-Paul Rodrigue .**op. cit**.p8

[4] **-Idbi**.p8

[5] David Zweig and Bi Jianhai, "China's Global Hunt for Energy," **Foreign Affairs** 84, no. 5 (September/October 2005).p 34.

[6] -Rockford Weitz, **"Strategic Maritime Chokepoints: Perspectives from the Global Shipping and Port Sectors**," in Eurasia's Maritime Rise and Global Security, ed. Geoffrey F. Gresh (Cham: Palgrave Macmillan, 2018), p21

إذا امتلكت القدرة على السيطرة على البحار في مواجهة أي تهديد ، الذي لا يكون الا عبر بسط سيطرتها على المضايق البحرية الاستراتيجية .

ورأى أن القوة البحرية هي الوسيلة الوحيدة لتحقيق هذا الهدف الاستراتيجي قد شدّد ماهان على هذه العناصر انطلاقًا من قناعته بأن الولايات المتحدة كانت بحاجة إلى تطوير استراتيجية تمكّنها من منافسة القوى الأوروبية، ورغم أن أفكاره صيغت في سياق الإمبريالية والاستعمار اللذين ميّزا القرن التاسع عشر، فإن الفارق ليس كبيرًا بين استنتاجاته والدوافع التي تحرك اليوم صُنّاع السياسات القائمين على استراتيجيتي التوسع (Enlargement) والانخراط.(Engagement) .[1]

وقد عبّر ماهان عن مفهومه للعلاقة بين التجارة والقدرة على خوض الحرب بطرق متعددة. ففي معرض حديثه عن ضرورة الوجود المادي في مواقع جغرافية محددة لتيسير التجارة وضمان حماية طرقها، قال:

»ومن هنا نشأت الحاجة إلى محطات تقع على طول الطريق، مثل رأس الرجاء الصالح وسانت هيلينا وموريشيوس، ليس أساسًا لأغراض التجارة، وإنما لأغراض الدفاع والحرب، كما برزت الحاجة إلى امتلاك مواقع مثل جبل طارق ومالطا عند مدخل خليج سانت لورانس، وهي مواقع تكمن قيمتها الرئيسية في أهميتها الاستراتيجية، وإن لم تكن هذه القيمة استراتيجية بصورة مطلقة، وقد كانت المستعمرات والمراكز الاستعمارية تؤدي أحيانًا وظائف تجارية، وأحيانًا أخرى وظائف عسكرية[2].

فتاريخا وخصوصا مع منتصف القرن العشرين، شهدت الوظيفة الاستراتيجية لنقاط الاختناق البحريةللمضايق البحرية تحولًا جوهريًا، إذ لم تعد تقتصر على دعم العمليات البحرية التقليدية، بل أصبحت تمثل مواقع محورية لإنشاء القواعد الجوية التي تتيح للدول وضع قوتها العسكرية خارج حدودها الإقليمية، وقد أسهم هذا التحول في تعزيز القدرة على تنفيذ العمليات العسكرية بعيدة المدى، ودعم الانتشار الاستراتيجي للقوات، وترسيخ النفوذ العسكري في الأقاليم ذات الأهمية الجيوسياسية[3].

وفي مرحلة ما بعد الحرب العالمية الثانية، طرأ تحول بنيوي على طبيعة هذه النقاط الاستراتيجية، حيث انتقل دور العديد منها من كونها قواعد عسكرية متقدمة إلى مراكز اقتصادية وتجارية عالمية. وأصبحت هذه الممرات البحرية تحتضن موانئ تجارية حديثة تستقطب كبرى الشركات العالمية المشغلة للموانئ، إلى جانب مقدمي الخدمات البحرية، مع عدم تراجع البعد العسكري لها ، ويعكس هذا التحول تنامي الترابط بين البعدين الأمني والاقتصادي في إدارة الممرات البحرية الاستراتيجية.

[1] - Reynolds B. Peele, "**The Importance of Maritime Chokepoints,**" The US Army War College Quarterly: Parameters, Vol. 27, No. 2, Summer 1997, pp. .65

[2] Allen Westcott, **Mahan on Naval Warfare: Selections from the Writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan**, (Boston: Little, Brown and Company, 1948), p. 20.

[3] -Rockford Weitz.**op. cit**. .p 21

ردمد ورقي: 9971 - 2571 المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية ردمد إلكتروني: 2661-7404
السنة: 2026 المجلد: العاشر العدد: الثاني ص.ص: 598- 617

المبحث الثاني: المضائق البحرية كأداة للتنافس الجيوسياسي

لقد كانت المضائق البحرية العالمية دوما في دائرة التنافس بين القوى الدولية ، مهما كانت طبيعة النظام الدولي ، عليه سوف يتم التركيز على استراتيجيات القوى العالمية تجاه المضائق البحرية العالمية

المطلب الأول: استراتيجية القوى الكبرى تجاه المضايق البحرية العالمية

تسعى العديد من القوى الدولية الكبرى و القوى الاقليمية الى ايجاد سبل لضمان سيطرتها او ايجاد نفوذ في تسير المضايق البحرية الدولية ، كالولايات المتحدة الامريكية و الصين و روسيا .

أولا: الاستراتيجية الروسية

إن القيمة الأساسية في العلاقات النسبية بين القوى أو الدول تكمن في امتلاك الموقع المتميز ومن الناحية الديناميكية، سواء في المجال السياسي أو العسكري أو التجاري، يمكن وصف هذا التفوق المكاني بأنه يتمثل في الأرض الحاكمة، أو الموقع المركزي، أو نقاط الاختناق الاستراتيجية ، حيث روسيا اعتبرت قضية المضايق البحرية الدولية و الوصول الى المياه الدافئة احد اهم مرتكزات سياساتها الخارجية حتي قبل اتفاقية لوزران 1923 واتفاقية مونترو 1936المتعلقة بمضيق البوسفور و الدردنيل و بحر مرمرة بتركيا [1].

حيث ان الاتحاد السوفيتي –سابقا– كان ينظر إلى البحر الأسود باعتباره بحرًا مغلقًا ، لا يفضي مباشرة إلى محيطات أو مسطحات مائية مفتوحة دون المرور عبر المضائق التركية، لذلك ولم يكن الاتحاد السوفيتي يعارض التجارة البحرية في البحر الأسود، إلا أن هدفه الاستراتيجي كان يتمثل في حصر الوجود العسكري البحري داخل البحر الأسود بالسفن الحربية السوفيتية وحدها، هو ما تم فعلا في اتفاقية مونتروا التي قيدت التواجد العسكري للدول غير مطلة للبحر الاسود [2].

وما تزال اتفاقية مونترو بشأن نظام المضائق البحرية تشكل الإطار القانوني المنظم للملاحة عبر مضيقي البوسفور والدردنيل حتى الوقت الحاضر، الأمر الذي أبقى مسألة الوصول الروسي إلى المياه الدافئة في صدارة أولوياتها الجيوستراتيجية، وظهر هذا الحرص اكثر من خلال مؤتمرات الحرب العالمية الثانية يالطا و بوتسدام 1945،حيث اكد السياسي الامريكي **جورج كينان** ان الزعيم السوفياتي **ستالين** هو الذي أدخل مسألة –الميناء ذي المياه الدافئة– إلى المناقشات باعتبارها جزءا من اعادة تشكيل النظام الدولي وجزاء من اعادة ترتيب التوازنات الدولية الذي لا يمر الا عبر النظر في توزيع هذه

[1] -Andrew M. Hascher, **The Black Sea and the Turkish Straits: Resurgent Strategic Importance in the 21st Century** (Master's thesis, The Ohio State University, 2019), p. 31.
[2] Harry N. Howard, "The Straits after the Montreux Conference," **Foreign Affairs** 15, no. 1 (1936p 120

الموانئ [1]،التي اكتسبت أهمية متزايدة في الاستراتيجية الروسية عبر مختلف المراحل التاريخية، ولا تزال هذه الأهمية قائمة في البيئة الأمنية والاستراتيجية المعاصرة، مع توقع استمرارها في المستقبل المنظور.

ومن منظور الاستراتيجية البحرية، تمنح روسيا الاتحادية أهمية خاصة لميناءي سيفاستوبول ونوفوروسيسك، باعتبارهما الركيزتين الأساسيتين لوجودها البحري في البحر الأسود، ويُعد ميناء سيفاستوبول القاعدة الرئيسة لأسطول البحر الأسود الروسي، لما يوفره من مزايا عملياتية تمكن روسيا من الحفاظ على حضورها العسكري وتأمين قدرتها على الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط عبر مضيقي البوسفور والدردنيل، أما ميناء نوفوروسيسك، فتتجاوز أهميته البعد العسكري ليشكل أحد أهم الموانئ الاقتصادية الروسية، إذ يمثل منفذًا رئيسيًا لتصدير النفط والحبوب وغيرها من السلع الاستراتيجية إلى الأسواق العالمية.

وانطلاقًا من هذه الاعتبارات الجيوستراتيجية، أولت روسيا الاتحادية أهمية استثنائية للحفاظ على وجودها في قاعدة سيفاستوبول البحرية. وفي هذا السياق، وقّعت مع أوكرانيا عام 1997اتفاقية أتاحت لها استئجار القاعدة لمدة عشرين عامًا، بما يضمن استمرار تمركز أسطول البحر الأسود الروسي في شبه جزيرة القرم، ويعكس هذا الترتيب توظيف روسيا للأدوات الدبلوماسية والاقتصادية في خدمة أهدافها الاستراتيجية، إذ تمكنت من تأمين مصالحها البحرية والحفاظ على أحد أهم مرتكزات قوتها البحرية[2].
ويبرز ذلك كيفية توظيف الأداة الاقتصادية بوصفها أحد عناصر القوة لتحقيق أهداف السياسة الخارجية الروسية وتعزيز نفوذها الجيوسياسي في منطقة البحرالأسود[3]. مع ذاك قامت روسيا سنة 2014 بالسيطرة لى شبه جزيرة القرم لتحقيق المصالح الروسية من عدة جوانب.

وانطلاقا مما سبق ، لا تُولي روسيا القدر نفسه من الاهتمام لجميع المضائق البحرية الدولية، إذ يتحدد مستوى اهتمامها وفقًا لدرجة ارتباط هذه المضائق بأمنها القومي ومصالحها الجيوسياسية. ومن ثم، فإن المضائق القريبة من مجالها الحيوي، وفي مقدمتها مضيقا البوسفور والدردنيل، تحظى بأولوية استراتيجية تفوق بكثير اهتمامها بالمضائق البحرية البعيدة. ويعود ذلك إلى أن هذين المضيقين يمثلان المنفذ البحري الوحيد الذي يربط البحر الأسود بالبحر الأبيض المتوسط، ومن ثم بالمحيطات المفتوحة، الأمر الذي يجعلهما عنصرًا حاسمًا في ضمان حرية حركة الأسطول الروسي، وتأمين صادراتها التجارية والطاقة، وتعزيز قدرتها على إسقاط القوة خارج المجال الإقليمي للبحر الأسود، وانطلاقًا من هذه الاعتبارات، ظل

[1] -William C. Green, "The Historic Russian Drive for a Warm Water Port: Anatomy of a Geopolitical Myth," **Naval War College Review** 46, no. 2 (Spring 1993): p41.
[2] - Andrew M. Hascher.**op. cit**,p44.
[3]- **Idbi**,p.44.

البوسفور والدردنيل يشكلان أحد الثوابت الرئيسة في السياسة الخارجية الروسية، وأحد المحددات الأساسية لسلوكها الدبلوماسي والعسكري تجاه تركيا ومنطقة البحر الأسود، بما يعكس المكانة المحورية للمضائق في الحسابات الجيوسياسية الروسية ورؤيتها للأمن الإقليمي.

وعليه ترتكز الاهداف الجيو سياسية الروسية تجاه المضائق البحرية في :

- تمثل المضائق التركية (البوسفور والدردنيل) محورًا ثابتًا في الجيوستراتيجية الروسية.
- تعتمد روسيا على مزيج من الأدوات القانونية والدبلوماسية والعسكرية والاقتصادية للحفاظ على نفوذها في منطقة البحر الأسود والمضائق، .
- يتحدد اهتمام روسيا بالمضائق البحرية وفق معيار الأهمية الجيوسياسية، وليس وفق الانتشار العالمي للمضائق.

ثانيا: الاستراتيجية الصينية

يحمل المشروع الصيني الطموح للتحول إلى قوة مهيمنة عالميًا الاسم الرسمي :الرؤية والإجراءات الخاصة بالبناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، ويُعرف على نطاق واسع باسم مبادرة الحزام والطريق.

ومنذ صدور هذه الوثيقة في مارس 2015، أوضحت بكين أهدافها الرامية إلى تعزيز سيطرتها على الفضاءات و المضايق البحرية العالمية، وفي هذا السياق، حدد واضعو المشروع محورين استراتيجيين ينطلقان من بحر الصين الجنوبي، أحدهما باتجاه المحيط الهندي والآخر باتجاه المحيط الهادئ، بما يؤدي في مجموعه إلى إنشاء حزام بحري يطوق القارتين الإفريقية والأوراسية.

ان الاستراتيجية الصينية لا تقتصر على إنشاء قواعد بحرية، بل تهدف إلى إقامة شبكة من نقاط الارتكاز اللوجستية والعسكرية تمتد عبر المحيط الهندي، بما يتيح للصين حماية خطوط تجارتها وإمداداتها، ويمنحها في الوقت نفسه قدرة أكبر على التأثير في المضائق البحرية ونقاط الاختناق الاستراتيجية الممتدة من شرق آسيا إلى شرق إفريقيا[1].

تُجسّد سياسة الصين في بحر الصين الجنوبي توجهاً جيوسياسياً يهدف إلى ترسيخ نفوذها البحري من خلال إنشاء ثلاث جزر اصطناعية مجهزة بمدارج للطائرات، وموانئ، وقواعد عسكرية في أرخبيل سبراتلي(**Spratly**) ، تزامناً مع فرض قيود بحرية وجوية على أنشطة الدول الأخرى المطلة على البحر. وتستند هذه السياسة إلى بعدين رئيسيين؛ يتمثل الأول في البعد الاقتصادي، الذي يهدف إلى ضمان

[1] - Popescu, Alba Iulia Catrinel. "Control of Key Maritime Straits – China's Global Strategic Objective." **International Journal of Economics and Business Administration** 5, no. 1 (2017): -100 101.

ردمد ورقي: 9971 - 2571 المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية ردمد إلكتروني: 2661-7404
السنة: 2026 المجلد: العاشر العدد: الثاني ص.ص: 598- 617

حقوق الصيد البحري، وإحكام السيطرة على استغلال الاحتياطات الضخمة من النفط والغاز الطبيعي، المقدرة بنحو 11 مليار برميل من النفط و190 تريليون متر مكعب من الغاز الطبيعي، فضلاً عن استثمار المعادن الاستراتيجية الكامنة في قاع البحر، وتأمين التحكم في أحد أهم طرق التجارة البحرية العالمية.

أما البعد الثاني فيتمثل في البعد الاستراتيجي، حيث تسعى بكين إلى فرض سيطرتها على الممرات البحرية التي تربط جنوب المحيط الهادئ بشماله، ولا سيما تلك المرتبطة بمنطقة الاختناق البحري في مضيق –ملقا–، بما يعزز قدرتها على التأثير في حركة الملاحة الدولية. وتزداد أهمية هذه الاستراتيجية بالنظر إلى أن بحر الصين الجنوبي يشهد مرور بضائع تقدر قيمتها بحوالي 5.3 تريليون دولار سنوياً، الأمر الذي يجعل أي تعطيل مؤقت للملاحة في هذه الممرات الاستراتيجية ذا تداعيات اقتصادية واسعة النطاق على التجارة الدولية والاقتصاد العالمي.[1]

تسعى الصين إلى تطوير قدرات بحرية للمياه الزرقاء ، بما يمكّنها من حماية مصالحها الخارجية، وتعزيز حقوقها البحرية، ومواجهة ما تعتبره محاولات لاحتوائها في منطقة المحيطين الهندي والهادئ. كما أن وجود المضائق البحرية الاستراتيجية في المحيط الهندي وقربها من بؤر الصراع المحتملة يجعل هذه المنطقة عنصرًا محوريًا في الحسابات الأمنية الصينية[2].

وتقوم استراتيجية "**عقد اللؤلؤ (String of Pearls)** "على إنشاء مرافق بحرية وبناء شراكات استراتيجية على امتداد سواحل المحيط الهندي، ومن خلال تطوير هذه –"اللآلئ" – التي تتراوح بين الموانئ التجارية والمنشآت ذات الاستخدام العسكري تهدف الصين إلى تأمين طرق التجارة البحرية، وتعزيز حضورها البحري، وتوسيع نفوذها الاستراتيجي في المنطقة[3].

أن سعي الصين إلى تنفيذ استراتيجية عقد اللؤلؤ، والذي يتجسد في تطوير مرافق بحرية داخل دول مطلة على المحيط الهندي، يخدم هدفين متكاملين؛ الأول تأمين التجارة البحرية، والثاني نشر قواتها البحرية خارج حدودها، ويُعد هذا التوجه تحديًا للهيمنة الإقليمية للولايات المتحدة، كما يثير مخاوف القوى الإقليمية، وعلى رأسها الهند، بشأن اتساع النفوذ البحري الصيني في المحيط الهندي.

[1] - **Idbi**.p101.
[2]-Williams, Thomas R. "Blue Water Ambitions: China's Naval Modernization and Its Strategic Implications," **Naval War College Review** 76, no. 1 (2023) 45-67.
[3]-Habib Badawi, "China's String of Pearls Strategy: Asserting Maritime Dominance in the Indian Ocean," **International Journal of Politics and Security 7,** no. 1 (May 2025): 1–19,

ردمد ورقي: 9971 - 2571 المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية ردمد إلكتروني: 2661-7404
السنة: 2026 المجلد: العاشر العدد: الثاني ص.ص: 598- 617

لذلك فقد أصبح التوسع الصيني يشكل تحديًا للنفوذ الأمريكي، ويثير مخاوف القوى الإقليمية، ولا سيما الهند، بسبب احتمال تغير موازين القوى والسيطرة على المضائق البحرية الحيوية، مما يزيد من حدة التنافس الاستراتيجي في المنطقة وعليه نخلص الى مايلي :

- ترتكز الاستراتيجية البحرية الصينية على تأمين المصالح الاقتصادية العالمية عبر السيطرة على الممرات البحرية والمضائق الاستراتيجية والتي تقع ضمن مجالها الحيوي .
- يمثل التوسع البحري الصيني جزءًا من استراتيجية جيوسياسية وعسكرية تهدف إلى تحويل الصين إلى قوة بحرية عالمية.
- أدى تنامي النفوذ البحري الصيني إلى إعادة تشكيل التوازنات الجيوسياسية في منطقة المحيطين الهندي والهادئ.

ثالثا : الاستراتيجية الامريكية :

بعد نهاية الحرب العالمية الثانية1945، وجدت الولايات المتحدة نفسها قوةً عالمية كبرى، وأصبح عليها إدارة قدر كبير من الشؤون الدولية، الأمر الذي استلزم وجود خبراء مختصين بمختلف مناطق العالم، ولذلك جرى تقسيم العالم إلى أقاليم منفصلة، مثل :الشرق الأوسط، وآسيا الوسطى، وجنوب آسيا، وجنوب شرق آسيا، وشرق آسيا.[1] و منذ نهاية الحرب الباردة1989، انشغل الباحثون والمعلقون والممارسون للسياسة الخارجية بمناقشة طبيعة بنية النظام الدولي التي ستخلف الثنائية القطبية بين الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي، وماهي السياسة الخارجية الأمريكية التي ستحل محل سياسة الاحتواء[2]. لم تكن المضايق البحرية العالمية خارج هذه الترتيبات بوصفها احد المغيرات التي تتحكم في اعادة هندسة التوازنات الدولية من جهة ،و المساهمة في ارساء بنية النظام الدولي السائد .

وتمتد الروية الامريكية للبحار و المضايق البحرية للعسكري و السياسي الأمريكي **Alfred Thayer Mahan** وجوهر نظرية **ماهان** يتمثل في أن الدولة لا يمكن أن تكون قوية إلا إذا امتلكت الوسائل الكفيلة بالسيطرة على البحار في مواجهة أي تهديد، وأن القوة البحرية (Sea Power) هي الوسيلة الوحيدة لتحقيق هذا الهدف الاستراتيجي.

و على ضرورة انشاء محطات على طول الطريق، مثل رأس الرجاء الصالح، وسانت هيلانة، وموريشيوس، ليس أساسًا لأغراض التجارة وحسب ، بل أيضا لأغراض الدفاع والحرب؛ وكذلك الحاجة

[1] - Robert D. Kaplan, **Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power** (New York: Random House, 2010).

[2] - Barry R. Posen, "Command of the Commons: The Military Foundation of U.S. Hegemony," International Security 28, no. 1 (Summer 2003) .p5.

ردمد ورقي: 9971 - 2571 المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية ردمد إلكتروني: 2661-7404
السنة: 2026 المجلد: العاشر العدد: الثاني ص.ص: 598- 617

إلى امتلاك مواقع مثل جبل طارق، ومالطا، ولويسبورغ عند مدخل خليج سانت لورانس، وهي مواقع لها قيمتها الأساسية استراتيجية،[1]

ترى الولايات المتحدة الأمريكية أن ضمان بقاء خطوط المواصلات البحرية الدولية مفتوحة وآمنة لا يقتصر على كونه متطلبًا أساسيًا لتنفيذ استراتيجيتها للأمن القومي، بل يعد كذلك مبدأً راسخًا يستند إلى قواعد القانون الدولي، ولا سيما مبدأ حرية الملاحة، وانطلاقًا من هذا التصور، ترفض واشنطن إخضاع المرور عبر المضائق البحرية الدولية أو الممرات الواقعة ضمن المياه الأرخبيلية لإرادة الدول الساحلية أو اشتراط الحصول على موافقتها المسبقة، لما قد يترتب على ذلك من تقييد لحرية الحركة البحرية ذات الأهمية الاستراتيجية.

ويستند هذا الموقف إلى اعتبارات استراتيجية وعسكرية، إذ إن فرض قيود على حرية العبور عبر المضائق البحرية الاستراتيجية من شأنه أن يقلص قدرة الولايات المتحدة على الاستجابة السريعة للأزمات والتهديدات الدولية، فعلى سبيل المثال، يستغرق انتقال القطع البحرية الأمريكية من الساحل الشرقي للولايات المتحدة إلى منطقة الخليج العربي نحو 20 عشرين يومًا عند استخدام قناة السويس، في حين ترتفع مدة الرحلة إلى ما يقارب26 ستة وعشرين يومًا إذا اضطرت تلك القطع إلى الإبحار عبر رأس الرجاء الصالح بسبب تعذر استخدام القناة[2].

وبناءً على ذلك، ترتكز الاستراتيجية البحرية الأمريكية على ضرورة ضمان حرية الملاحة والعبور فوق المضائق البحرية الاستراتيجية وتحتها وعبرها دون عوائق، باعتبارها ركيزة أساسية للحفاظ على الجاهزية العملياتية للقوات المسلحة الأمريكية وتأمين مصالحها العالمية.

كما تؤكد التجربة الاستراتيجية أن فقدان إمكانية استخدام هذه المضائق يترتب عليه تكاليف باهظة، تتمثل في إطالة زمن الانتشار العسكري، وارتفاع استهلاك الوقود، وزيادة الأعباء اللوجستية، ومن ثم، تحرص الولايات المتحدة على معالجة أي تهديدات قد تمس حرية الملاحة في هذه الممرات البحرية بصورة استباقية، بما يمنع تحولها إلى أزمات استراتيجية تؤثر في أمنها القومي ومصالحها الحيوية[3].

لذلك فإن الاستراتيجية التي تتبنها الولايات المتحدة الامريكية تجاه المضائق ترتكز الى مايلي :

- **المرتكزات الفكرية والتاريخية للاستراتيجية البحرية الأمريكية** : تأثير أفكار Alfred Thayer Mahanفي صياغة مفهوم القوة البحرية والسيطرة على البحار والمضائق البحرية ، كما أن

[1]- Reynolds B. Peele, "The Importance of Maritime Chokepoints," Parameters: US Army War College Quarterly 27, no. 2 Summer 1997.p2

[2] - John H. Noer and David Gregory, Chokepoints: Maritime Economic Concerns in Southeast Asia (Washington, DC: National Defense University Press, 1996), 3.

[3] - Reynolds B. Peele **op. cit**.p03

القواعد البحرية ونقاط الارتكاز الاستراتيجية في دعم النفوذ العالمي للولايات المتحدة يكون عبر احكام السيطرة على المضايق البحرية العالمية .

- **المضايق البحرية في الاستراتيجية الأمريكية بعد الحرب الباردة :** التحولات في بنية النظام الدولي بعد انتهاء الحرب الباردة وانعكاسها على الاستراتيجية الأمريكية من خلال اعتبار المضايق البحرية عنصرًا حاسمًا في إعادة تشكيل موازين القوى الدولية والمحافظة على الهيمنة الأمريكية ارتباط أمن المضايق بحماية المصالح الاقتصادية والعسكرية الأمريكية عالميًا .
- **حرية الملاحة كأداة لتحقيق الأمن القومي الأمريكي:** تمسك الولايات المتحدة بمبدأ حرية الملاحة في كل المضايق البحرية و ليس المضايق المجاورة لها فحسب ، باعتباره قاعدة من قواعد القانون الدولي وركيزة لأمنها القومي .
- **الأهمية العملياتية للمضايق :** تتمثل في تسريع انتشار القوات الأمريكية وتقليل الزمن والتكاليف اللوجستية، وما يترتب على تعطيلها من آثار استراتيجية على القدرة الأمريكية على إدارة الأزمات والتدخل العسكري.

مطلب الثاني: حدود التنافس بين القوى الدولية

تظهر العديد من نقاط التنافس بين القوى الكبرى ، لكن اكثرها بروزا و تأثيرا على هندسة التوازنات الجيوسياسة في العالم : التنافس الامريكي – الصيني و الامريكي الروسي

أولا: التنافس الامريكي ــ الصيني

لا تزال الولايات المتحدة الامريكية ترى في الصين أحد أبرز مصادر التهديد لحرية استخدام خطوط المواصلات البحرية والمضائق الاستراتيجية ،فحين تعتبر الصين الاستراتيجية الامريكية في المحيط الهادي و الهندي تهديدا للصين في مجالها الحيوي واداة من ادوات الهيمنة .

ومن أبرز التي تسند اليها الادارة الامريكية في الادارة الصينية في اعتبار الطرف الاخر يشكل تهددا له في المضايق الدولية مايلي :

أ–**مضيق تايوان** :أن المناورات العسكرية الصينية التي أُجريت في مضيق تايوان ، شكّلت تهديدًا لحرية انسياب التجارة عبر أحد أهم خطوط المواصلات البحرية في العالم وفق المنظور الامريكي ، إذ أدت إلى تحويل مسارات السفن التجارية وتعطيل حركة الملاحة، وهو ما انعكس سلبًا على الاقتصاد العالمي. وفي المقابل، تؤكد الولايات المتحدة أن عبور قواتها وقوات حلفائها وشركائها عبر مضيق تايوان، الذي يضم ممرات من المياه والمجال الجوي الدوليين، يهدف إلى الحفاظ على حرية الملاحة وردع أي محاولات لفرض سيطرة غير مشروعة على المضيق .

ب-بحر الصين الجنوبي:أن المطالبات البحرية الواسعة التي تتبناها الصين، إلى جانب إنشاء الجزر الاصطناعية والقواعد العسكرية في بحر الصين الجنوبي، تستهدف فرض السيطرة على أحد أهم خطوط المواصلات البحرية العالمية ومنع الدول الأخرى من ممارسة حقوقها في حرية الملاحة. وفي هذا الإطار، تؤكد الولايات المتحدة أن عمليات حرية الملاحة التي تنفذها في بحر الصين الجنوبي تهدف إلى مواجهة المطالبات البحرية التي تعدها غير مشروعة، وضمان استمرار حرية الحركة البحرية في هذا الممر الاستراتيجي.

ج-مضيق ملكا: تحافظ الولايات المتحدة على حضور عسكري واستراتيجي قوي في أبرز نقاط الاختناق البحرية التي تمثل شرايين حيوية لإمدادات الطاقة والتجارة الصينية، فالقواعد العسكرية الأمريكية في دييغو غارسيا بالمحيط الهندي، وسنغافورة عند مضيق ملقا، تمنح واشنطن قدرة كبيرة على مراقبة خطوط الملاحة البحرية الرئيسة، بل وإمكانية تعطيلها أو فرض حصار عليها في أوقات الأزمات أو النزاعات، بما يؤثر بصورة مباشرة في حركة السفن الصينية.[1]

ويمثل هذا التفوق الجغرافي معضلة استراتيجية للصين، التي تخشى التعرض لسياسة الاحتواء أو الحصار البحري في حال اندلاع مواجهة مع الولايات المتحدة، وتجسد "معضلة ملقا "هذه المخاوف بوضوح، إذ تعتمد الصين على مضيق ملقا في نقل نحو80%من وارداتها النفطية، الأمر الذي يجعل أمن الطاقة الصيني رهينًا باستقرار هذا الممر البحري الحيوي، ومن ثم، تسعى بكين إلى الحد من هذه الهشاشة الاستراتيجية عبر تنويع مسارات إمدادات الطاقة، وتطوير قدراتها العسكرية والبحرية، وتعزيز حضورها في الممرات البحرية البديلة[2].

بحيث ترى الولايات المتحدة الامريكية في مشروع لممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني تهديدا للهيمنة الامريكية ، الذي تُقدر قيمته بنحو 62مليار دولار أمريكي، أهم مشروعات مبادرة الحزام والطريق من منظور أمن الطاقة الصيني.

ويمتد هذا الممر من إقليم شينجيانغ غربي الصين إلى ميناء جوادر المطل على بحر العرب، بما يوفر لبكين مسارًا بديلًا لنقل الطاقة والتجارة، ويحد من اعتمادها على مضيق ملقا.[3]

[1] **Idbi**- p03
[2] - Khan, Rahat Naseem Ahmed, and Asmat Ullah Khan. "The US-China Competition in Indo-Pacific Region: Implication for Chinese Energy Security." **Dialogue Social Science Review** *(DSSR)* 3, no. 7.June 2025 . p267
[3] - Andrew Small, The China-Pakistan Axis: Asia's New Geopolitics (London: Hurst & Company, 2015),.

-مضيق هرمز : اضافة لاهمية بالنسبة للصين تدرك ايضا الهند أنها ستحتاج، على المدى الطويل، إلى توسيع تعاونها مع إيران ودول الخليج العربي، خاصة في ظل التوقعات التي تشير إلى ارتفاع الطلب العالمي على الطاقة بنسبة تقارب 45% بحلول عام 2030، على أن يأتي نصف هذا النمو تقريبًا من الهند والصين، بينما سيكون جزء كبير من مصادر هذه الطاقة من الشرق الأوسط، ولا سيما من المملكة العربية السعودية وإيران والعراق.

أن التهديدات التي تتعرض لها خطوط المواصلات البحرية والمضائق الاستراتيجية تؤكد الأهمية المتزايدة لقدرة الولايات المتحدة وحلفائها وشركائها على ممارسة السيطرة البحرية عبر مختلف السيناريوهات العملياتية.[1] فهذه القدرة لا تقتصر على ضمان حرية الملاحة وحماية التجارة العالمية، بل تمثل أيضًا ركيزة أساسية للردع الاستراتيجي، وحماية المصالح الاقتصادية والعسكرية، والحفاظ على الاستقرار في النظام البحري الدولي.

ثانيا: التنافس الامريكي ــ الروسي

على خلاف التنافس الأمريكي–الصيني حول المضائق البحرية، الذي يمتد ليشمل عددًا كبيرًا من الممرات البحرية الاستراتيجية على المستوى العالمي، يتركز التنافس الأمريكي–الروسي، مدعومًا بحلفاء الولايات المتحدة الأوروبيين، بصورة رئيسة حول المضائق التركية، ولا سيما مضيقي البوسفور والدردنيل، لما يتمتعان به من أهمية جيوسياسية في التحكم بحركة الملاحة بين البحر الأسود والبحر المتوسط، وما يمثلانه من ركيزة أساسية في هندسة موازين القوى الإقليمية والدولية.

وفي هذا الإطار، تبرز عدة سيناريوهات محتملة لمستقبل البيئة الأمنية في منطقة البحر الأسود، يتمثل أولها في تنامي التعاون العسكري بين عدد من الدول خارج الإطار المؤسسي لحلف شمال الأطلسي (الناتو)، مثل الولايات المتحدة والمملكة المتحدة وجورجيا ورومانيا وتركيا، بهدف تعزيز التنسيق الأمني واحتواء النفوذ الروسي. أما السيناريو الثاني، فيتمثل في تعزيز الحضور الاستراتيجي لحلف الناتو في منطقة البحر الأسود من خلال توسيع آليات التعاون الدفاعي ورفع مستوى الجاهزية العسكرية، بما يسهم في إعادة تشكيل توازن القوى الإقليمي.

وتحتل تركيا موقعًا محوريًا في هذا التنافس، بالنظر إلى سيادتها القانونية على مضيقي البوسفور والدردنيل بموجب اتفاقية مونترو لعام 1936، التي تخولها تنظيم عبور السفن التجارية والعسكرية عبر المضيقين.

[1] -U.S. Indo-Pacific Command (USINDOPACOM), Joint Operational Law Team, TACAID, prepared by USINDOPACOM Joint Operational Law Team (J06), last updated May 8, 2023.

ردمد ورقي: 9971 - 2571 المجلة الأكاديمية للبحوث القانونية والسياسية ردمد إلكتروني: 2661-7404
السنة: 2026 المجلد: العاشر العدد: الثاني ص.ص: 598- 617

وفي الوقت نفسه، تنتهج أنقرة سياسة خارجية تقوم على الموازنة بين التزاماتها داخل حلف الناتو ومصالحها الاستراتيجية مع روسيا، وهو ما يمنحها هامشًا واسعًا للمناورة في إدارة علاقاتها مع مختلف القوى الدولية. وتشير بعض التقديرات إلى أن تنامي الدور الإقليمي لتركيا قد يدفعها إلى توسيع مجالات التعاون مع روسيا، لا سيما في حال استمرار التوتر في علاقاتها مع حلف الناتو، الأمر الذي قد يسهم في الحد من تنامي النفوذ الغربي في منطقة البحر الأسود. ومع ذلك، فإن التوجه التركي لا يقتصر على البعد الأمني والعسكري، بل يمتد إلى تعزيز التعاون الإقليمي، وهو ما تجسد في مبادرتها إلى تأسيس منظمة التعاون الاقتصادي لدول البحر الأسود عام 1992 .[1]

ويُعد مشروع قناة إسطنبول مثالًا معاصرًا على هذه التطورات؛ إذ يمكن لهذا المشروع، في حال إنجازه، أن يوفر مسارًا بديلًا لمضيق البوسفور، الأمر الذي قد يثير تساؤلات بشأن إمكانية تجاوز القيود التي تفرضها اتفاقية مونترو على مرور السفن الحربية، بما قد يسمح بعبور قطع بحرية عسكرية خارج الإطار الذي أقره المجتمع الدولي. مما يعاد بناء طبيعة العلاقات و التوازنات الجيو– سياسية في المنطقة ككل .

وقد ازدادت أهمية الأمن البحري في البحر الأسود بالنسبة إلى الاتحاد الأوروبي منذ الأزمة الجيوسياسية التي شهدتها شبه جزيرة القرم عام 2014، والتي نشأت نتيجة النزاع على السيادة بين أوكرانيا وروسيا[2].

من خلال ما سبق نخلص الى أن :

- المضائق البحرية الاستراتيجية تمثل أحد أهم مجالات التنافس بين القوى الدولية الكبرى، إلا أن طبيعة هذا التنافس تختلف باختلاف المصالح الجيوسياسية لكل قوة.
- الدول المشرفة على المضائق البحرية تمتلك وزنًا جيوسياسيًا متزايدًا في النظام الدولي.
- التنافس الدولي حول المضائق البحرية مرشح للاستمرار والتصاعد في ظل التحولات الجيوسياسية الراهنة.

الخاتمة:

تضح من خلال هذه الدراسة أن المضائق البحرية العالمية لم تعد مجرد ممرات طبيعية لعبور السفن التجارية، وإنما أصبحت فضاءات جيوسياسية تتحكم في مسارات التجارة الدولية وأمن الطاقة، وتشكل أحد أهم محددات التوازنات الاستراتيجية في النظام الدولي المعاصر. وقد أدى الاعتماد المتزايد للاقتصاد العالمي على النقل البحري إلى إضفاء قيمة استراتيجية متنامية على هذه المضائق، الأمر الذي جعلها

[1] - Robert D. Kaplan **op. cit.** p.266

[2] - irilova, Neli. "Control of the Black Sea Straits: The Kerch Incident – Maritime Security and the Psychology Drama Triangle of Ukraine, Russia, NATO, Türkiye and the EU." **Pro Publico Bono – Public Administration**, vol. 2023, no. 3, 2023, pp. 141.

محل تنافس مستمر بين القوى الكبرى الساعية إلى حماية مصالحها الاقتصادية وتعزيز نفوذها الجيوسياسي.

كما أظهرت الدراسة أن السيطرة على المضائق البحرية أو امتلاك القدرة على التأثير في أمنها واستقرارها تمثل أحد مرتكزات الهيمنة الاستراتيجية للدول الكبرى، باعتبارها تمنح الفاعلين الدوليين أدوات فعالة للتأثير في حركة التجارة العالمية، وأمن الطاقة، وسلاسل الإمداد الدولية. وفي هذا السياق، برز التنافس الأمريكي–الصيني بوصفه نموذجًا للصراع على إعادة تشكيل النظام البحري في منطقة المحيطين الهندي والهادئ، في حين اتخذ التنافس الأمريكي–الروسي طابعًا أكثر تركيزًا حول المضائق التركية والبحر الأسود، بما يعكس اختلاف أولويات ومجالات النفوذ لكل قوة.

ومن جهة أخرى، فأن الدول المشرفة على المضائق البحرية، مثل تركيا وسنغافورة ومصر و ايران ، أصبحت تمتلك وزنًا جيوسياسيًا متزايدًا، إذ تتيح لها مواقعها الجغرافية ممارسة أدوار مؤثرة في إدارة التوازنات الإقليمية والدولية، بما يمنحها قدرة أكبر على توظيف موقعها الاستراتيجي في خدمة مصالحها الوطنية وتعزيز مكانتها في العلاقات الدولية.

وفي ضوء التحولات التي يشهدها النظام الدولي، والتزايد المستمر في أهمية أمن الطاقة وسلاسل الإمداد العالمية، يُتوقع أن يستمر التنافس الدولي حول المضائق البحرية، بل وأن يزداد حدة مع تصاعد المنافسة بين القوى الكبرى. ومن ثم، فإن مستقبل هذه المضائق سيظل مرتبطًا بمدى قدرة المجتمع الدولي على تحقيق توازن بين متطلبات الأمن القومي للدول.

قائمة المراجع

Books

1. Caminos, Hugo, and Vincent P. Cogliati-Bantz. The Legal Regime of Straits: Contemporary Challenges and Solutions. Cambridge: Cambridge University Press, 2014.
2. Kaplan, Robert D. Monsoon: The Indian Ocean and the Future of American Power. New York: Random House, 2010.
3. Noer, John H., and David Gregory. Chokepoints: Maritime Economic Concerns in Southeast Asia. Washington, DC: National Defense University Press, 1996.
4. Ratcliffe, Mike. Liquid Gold Ships: A History of the Tanker. London: Lloyd's of London Press, 1985.
5. Small, Andrew. The China-Pakistan Axis: Asia's New Geopolitics. London: Hurst & Company, 2015.
6. Vattel, Emer de. Le Droit des gens, ou Principes de la loi naturelle appliqués à la conduite et aux affaires des nations et des souverains. In The Classics of International Law. Washington, D.C.: Carnegie Institution, 1916.
7. Westcott, Allen, ed. Mahan on Naval Warfare: Selections from the Writings of Rear Admiral Alfred T. Mahan. Boston: Little, Brown and Company, 1948.

Journal Articles

8. Badawi, Habib. "China's String of Pearls Strategy: Asserting Maritime Dominance in the Indian Ocean." International Journal of Politics and Security 7, no. 1 (May 2025): 1–19.
9. Dastjerdi, H. K., and N. H. Nasrabady. "Role of Malacca Strait With Geopolitical and Strategic Approach." Geopolitics Quarterly 16, no. 4 (2021).
10. Green, William C. "The Historic Russian Drive for a Warm Water Port: Anatomy of a Geopolitical Myth." Naval War College Review 46, no. 2 (Spring 1993).
11. Howard, Harry N. "The Straits after the Montreux Conference." Foreign Affairs 15, no. 1 (1936).
12. Khan, Rahat Naseem Ahmed, and Asmat Ullah Khan. "The US-China Competition in Indo-Pacific Region: Implication for Chinese Energy Security." Dialogue Social Science Review (DSSR) 3, no. 7 (June 2025).
13. Mahmoudi, Said. "Transit Passage." Max Planck Encyclopedia of Public International Law. Oxford: Oxford University Press, updated March 2008.
14. Peele, Reynolds B. "The Importance of Maritime Chokepoints." Parameters: US Army War College Quarterly 27, no. 2 (Summer 1997): 61–74.
15. Phillipson, Coleman. "Samuel Pufendorf." Journal of Comparative Legislation and International Law (1911).
16. Popescu, Alba Iulia Catrinel. "Control of Key Maritime Straits – China's Global Strategic Objective." International Journal of Economics and Business Administration 5, no. 1 (2017): 100–101.
17. Rodrigue, Jean-Paul. "Straits, Passages and Chokepoints: A Maritime Geostrategy of Petroleum Distribution." Les Cahiers de Géographie du Québec (forthcoming).
18. Rusli, Mohd Hazmi bin Mohd. "The Application of Transit Passage Regime in Straits Used for International Navigation: A Study of the Straits of Malacca and Singapore." Asian Politics & Policy 4, no. 4 (2012): 549–565.
19. Somers, Eddy. "The Legal Regime of the Danish Straits." Paper presented at the Symposium on the Straits Used for International Navigation. Istanbul, Turkey, November 16–17, 2002.
20. Verschuur, Jasper, Johannes Lumma, and Jim W. Hall. "Systemic Impacts of Disruptions at Maritime Chokepoints." Nature Communications 16 (2025): Article no. 10421.
21. Weitz, Rockford. "Strategic Maritime Chokepoints: Perspectives from the Global Shipping and Port Sectors." In Eurasia's Maritime Rise and Global Security, edited by Geoffrey F. Gresh. Cham: Palgrave Macmillan, 2018.
22. Williams, Thomas R. "Blue Water Ambitions: China's Naval Modernization and Its Strategic Implications." Naval War College Review 76, no. 1 (2023): 45–67.
23. Zweig, David, and Bi Jianhai. "China's Global Hunt for Energy." Foreign Affairs 84, no. 5 (September/October 2005): 25–38.

Theses and Dissertations

24. Hascher, Andrew M. The Black Sea and the Turkish Straits: Resurgent Strategic Importance in the 21st Century. Master's thesis, The Ohio State University, 2019.

Book Chapters

25. Weitz, Rockford. "Strategic Maritime Chokepoints: Perspectives from the Global Shipping and Port Sectors." In Eurasia's Maritime Rise and Global Security, edited by Geoffrey F. Gresh. Cham: Palgrave Macmillan, 2018.

Conference Papers

26. Somers, Eddy. "The Legal Regime of the Danish Straits." Paper presented at the Symposium on the Straits Used for International Navigation, Istanbul, Turkey, November 16–17, 2002.

Reports and Official Documents

27. U.S. Indo-Pacific Command (USINDOPACOM). TACAID. Prepared by the Joint Operational Law Team (J06). Last updated May 8, 2023.