



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق في سياسات الطاقة

لهب عطا عبد الوهاب*: أمن إمدادات الطاقة وتداعياتها الجيوسياسية

يتأثر النفط، خلافاً للسلع الأخرى بدرجة كبيرة بالعوامل الجيوسياسية والتي فعلت فعلها في السنوات القليلة الماضية بدءاً من الربيع العربي عام 2011 والخشية من أن يؤدي ذلك إلى توقف الإمدادات، لا سيما الإمدادات المارة عبر قناة السويس أو مضيق هرمز انتهاءً بتهديد "الحركة الحوثية" في اليمن بغلق مضيق باب المندب. وجاءت محاولة الانقلاب العسكري الفاشلة في تركيا يوم 15 تموز/يوليو 2016 لتؤدي إلى توقف حركة السفن عبر "مضيق البوسفور" لوقت قصير، وهو ما ذكر العالم بالأهمية الكبيرة والمتزايدة لتركيا كمرور لعبور السلع الأولية بين روسيا وأسيا الوسطى وأوروبا.

يمكن تأطير الاهتمام بأمن الطاقة وقضاياها المتشعبة من الناحية التاريخية إلى عشية الحرب العالمية الأولى عام 1914 حين اتخذ الزعيم البريطاني "ونستون تشرشل" وكان في حينها وزيراً للحربية، قراراً بتحويل طاقة الاسطول البحرية التي كانت تعمل بالفحم إلى العمل على النفط الخام لجعل الاسطول البريطاني أسرع وأفضل من نظيرتها الألمانية.

ومنذ ذلك التاريخ بدأ الاهتمام المتصاعد بأمن الطاقة، ولا شك في ان مرد الاهتمام بهذا الموضوع لا يعزى فقط إلى اختلال التوازن بين عرض الامدادات والطلب عليه، بل يمكن أن يعزى كذلك إلى ان أمن الطاقة أصبح مرادفاً للتهديدات الارهابية، وأبلغ دليل على ذلك ما قامت



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق في سياسات الطاقة

به "داعش" بعد سيطرتها على محافظة نينوى في العراق وإعلانها "دولة الخلافة" المزعومة من سيطرتها على مراكز التكرير في بيجي والشرقاط ما هدد بتوقف الانتاج النفطي العراقي بالإضافة إلى حالة "عدم اليقين" في بعض الدول المصدرة، وإلى السباق والتنافس الجيوسياسي وحاجة الدول للطاقة لتعزيز النمو الاقتصادي. ولعل الطلب المتعاظم في الصين لتعزيز عملية النمو الاقتصادي فيها يعد من أبرز الامثلة على ذلك لا سيما وأن الصين كانت وحتى وقت قريب - مطلع التسعينات - مُصدرا صافيا للنفط، بيد أن ذلك تغير جذريا بدءا من عام 2004 مع ارتفاع الاستهلاك على النفط فيها إلى أكثر من 7 ملايين برميل يوميا، متجاوزة في ذلك اليابان، التي كانت حتى وقت قريب ثاني أكبر مستهلك في العالم.

إلى ذلك، فإن العالم أخذ بالاعتماد على مصادر طاقة من دول لازالت نظم الأمن فيها قيد التطوير، وتبرز بين الآونة والآخرى خلافات سياسية تؤثر بشكل غير محسوب أو متوقع على تدفق الطاقة وانسيابها. ولعل خير مثال على ذلك ما حصل في مطلع عام 2008 من خلاف بين روسيا الاتحادية واورانيا حول تسعير الغاز الطبيعي والذي أفضى إلى توقف إمدادات الغاز المتجهة إلى أوروبا ولا سيما إمداداتها إلى بولندا والمانيا.

ولا تتوقف تجليات أمن امدادات الطاقة عند هذا الحد فقط بل تمتد لتشمل مع النمو المتسارع في تجارة الطاقة ما يعرف بـ "نقاط الاختناق" Choke Points عبر الممرات البحرية، ومن اهمها مضيق هرمز قبالة الشواطئ الاماراتية التي يمر من خلالها أكثر من 17 مليون برميل يوميا أو ما يعادل 40% من تجارة النفط البحرية. وهناك نقاط اختناق أخرى - والتي لا تقل اهمية عن مضيق هرمز - ومنها كل من مضيق مالقة الذي يربط شبه القارة الهندية بشواطئ المحيط الهادي اذ طالما تعرضت الناقلات البترولية العابرة خلالها لعمليات قرصنة، ومضيق "باب المندب" الذي يربط بحر العرب بالبحر الاحمر ومضيق "البوسفور" الذي يربط البحر الاسود وبحر قزوين بالدول المطلة على شواطئ البحر الابيض المتوسط.



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق في سياسات الطاقة

الاهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز

اثار اعلان دول الاتحاد الاوروبي في نهاية يناير 2012 فرض عقوبات اقتصادية جديدة على إيران على خلفية ملفها النووي المثير للجدل بما في ذلك حظر الواردات النفطية الايرانية، اثار رد فعل إيراني غاضب بالتهديد بالرد على هذه العقوبات بإغلاق مضيق هرمز الحيوي أمام الملاحة الدولية، وهو تهديد في حال تنفيذه، ستكون له تداعيات وخيمة إذ سيعني ذلك حرمان العالم من 17 مليون برميل يوميا من النفط الخام الذي تمر خلاله على ظهر الناقلات العملاقة، ناهيك عن الاضرار البالغة التي ستلحق بالصادرات الخليجية والتي يمر نحو 80% منها عبر ذلك المضيق. ولا شك في أن تنفيذ التهديدات الايرانية بإغلاق المضيق يرقى إلى مستوى إعلان حرب على العالم وفقا للقانون الدولي.

غلق المضيق والبدائل المتاحة

يعد مضيق هرمز الذي يقع بين سلطنة عمان وإيران والذي يربط الخليج العربي ببحر العرب، أحد اهم الممرات المائية الاستراتيجية في العالم، ويبلغ عرض المضيق 60 كيلو متر تعبره يوميا الناقلات النفطية العملاقة التي يزيد وزنها عن 150 ألف طن، والتي تصل في ساعات الذروة إلى ناقلة واحدة كل 6 دقائق أي بمعدل يومي قدره 30 ناقلة.

ويمثل حجم النفط الذي عبر المضيق عام 2015 ما يعادل تقريبا 35% من تجارة البترول البحرية، وهو ما يعادل كذلك 20% من إجمالي التجارة البترولية في العالم، وتعد قارة آسيا الوجهة الجغرافية الرئيسة للنفط العابر من خلال المضيق إذ استأثرت بأكثر من 85% من



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق في سياسات الطاقة

الصادرات البترولية كان حصة الاسد فيها للأسواق النفطية في اليابان والصين والهند وكوريا الجنوبية.

وقد دفعت التهديدات الايرانية بأغلاق مضيق هرمز امام ناقلات دول مجلس التعاون للتفكير جديا في استخدام خطوط الانابيب كبديل لذلك:

1- المملكة العربية السعودية: يعد خط Petroline أحد أهم الخطوط البديلة في حال غلق المضيق، ويعرف أيضا بشبكة انابيب الشرق الغرب، ويبلغ طوله 757 ميلا حيث يربط ابيق في الشرق بميناء ينبع على البحر الاحمر وبطاقة استيعابية قدرها 5 مليون برميل يوميا.

2- الامارات العربية المتحدة: فقد أعلنت عن بدء تشغيل خط أنابيب لنقل النفط لديها من حقول حبشان في امارة أبو ظبي الواقعة غربي الخليج، إلى مرفأ الفجيرة على خليج عمان شرقا دون المرور في مضيق هرمز بطاقة تصل إلى 1.4 مليون برميل يوميا يمكن زيادتها إلى 1.8 مليون برميل يوميا كحد أقصى، الامر الذي سيتيح تصدير 70% من إنتاج الامارات النفطية عبر الفجيرة دون المرور بمضيق هرمز المحفوف بالمخاطر.

3- العراق: سيتحمل العراق الوزر الاكبر في حال إغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة الدولية لا سيما وأن أكثر من 90% من إجمالي صادراته النفطية تتم عبر الخليج العربي.

وفي المقابل فإن صادراتها من المنافذ الشمالية (كركوك) عبر ميناء جيهان التركي على البحر الابيض المتوسط لا تمثل سوى 10% من إجمالي صادراته النفطية.



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق في سياسات الطاقة

وهناك محاولات لإعادة احياء عدد من الخطوط المعطلة منها خط بانياس على ساحل البحر الابيض المتوسط، بيد ان ما تشهده سورية اليوم من قلاقل تحول دون تحقيق ذلك في الوقت الراهن.

كما ان اعادة احياء الخط الممتد إلى ميناء ينبع على البحر الاحمر والذي تصل طاقته الاستيعابية إلى 1.650 مليون برميل يوميا والمغلق منذ غزو الكويت عام 1990، هو الاخر بعيد المنال حاليا لما يعتري العلاقات العراقية السعودية من فتور.

ويستخدم العراق بشكل محدود اسطوله من الصهاريج لنقل النفط إلى الاردن والتي يمكن زيادة عددها كأحد البدائل المتاحة في حال اغلاق المضيق امام الملاحة الدولية.

وهناك توجه لإنشاء خط أنابيب يربط مدينة البصرة في جنوب البلاد بميناء العقبة الاردني وبطاقة انتاجية تصل إلى مليون برميل يوميا.

إيران وسياسة حافة الهاوية

ان ما يشهده العالم اليوم من توتر بين قطبي الرحي في الخليج العربي: إيران والسعودية يعيد إلى الذاكرة (سياسة حافة الهاوية) policy of brinkmanship التي سادت في ستينيات القرن الماضي إبان أزمة الصواريخ في كوبا، حين أعلن زعيم الحزب الشيوعي السوفيتي خروتشوف (في خريف عام 1962) عن نشر صواريخ نووية قبالة شواطئ فلوريدا، ما حدا بالرئيس الامريكي (جون كنيدي) إلى إصدار بيان شديد اللهجة أدى في نهاية المطاف إلى نزع فتيل الازمة بعد أن حبس العالم أنفاسه لأيام خشية اندلاع حرب نووية تأتي على الاخضر واليابس.



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق في سياسات الطاقة

لكن البعض من المراقبين ينظرون إلى التهديد الإيراني بغلق المضيق باعتباره مجرد (جعجعة) Sabre Rattling يراد منها كسب تأييد الجماهير الإيرانية والتغطية على المشاكل الداخلية التي تعاني منها بلاده.

أما من الناحية العملية، فلدى إيران القدرة العسكرية على خلق قدر كبير من الاضطراب في مضيق هرمز وذلك على المدى القصير، من خلال توظيف واستخدام الفرقاطات والزوارق الحربية الصغيرة ذات السرعة الفائقة والمزودة بالصواريخ، بالإضافة إلى قدرتها على تلغيم الممرات مما يعيق الانسياب السلس للسفن العابرة.

ويعيد هذا السيناريو إلى الازهان (حرب الناقلات) التي اندلعت في منتصف الثمانينات من القرن الماضي إبان ذروة الحرب العراقية - الإيرانية.

بيد ان قدرة إيران على غلق المضيق لفترات زمنية طويلة لن يكتب لها النجاح لأسباب عديدة، فعلى الرغم من امتلاكها لثلاث غواصات روسية الصنع، الا أن الوجود العسكري البحري الأمريكي تحت قيادة الاسطول الخامس الأمريكي (ومقره البحرين) يجعل تنفيذ تلك التهديدات صعبا للغاية، ناهيك عن القواعد العسكرية المساندة في المنطقة كقاعدة العديد الجوية ومقر القيادة المركزية الوسطى للولايات المتحدة CENTCOM في قطر.

إلى ذلك فإن غلق المضيق سيثير حفيظة حلفاء إيران الآسيويين لا سيما الصين، العضو الدائم في مجلس الامن، والتي تعتمد بشكل كبير على وارداتها النفطية الإيرانية.



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق في سياسات الطاقة

والأنكى من كل ذلك هو أن غلق المضيق سيؤدي إلى حرمان إيران من تصدير نفطها للخارج بالإضافة إلى حرمانها من وارداتها الاستراتيجية لا سيما وارداتها من المواد الغذائية والسلع الرأسمالية.

إيران لا تمثل التهديد الأكبر لتجارة الملاحة البحرية

وفقاً لمجلة The Economist المرموقة فإن إيران لا تمثل التهديد الأكبر لتجارة الملاحة البحرية في دول المنطقة، بل أن الخطر الداهم قد يأتي من "الجماعات دون الدول" "Non – State" Actors ومنها جماعة "أنصار بيت المقدس" في شبه جزيرة سيناء، موقع السكان البدو الذين يشكون التهميش، والتي تتمركز إلى الشرق من قناة السويس. وقد شوهد الجهاديون في أكثر من مناسبة قبل عام 2013 في فيلم فيديو يصورهم وهم يطلقون صواريخ RPG المحمولة على الكتف في وضح النهار على السفن وهي تعبر قناة السويس.

إن نجاح أي محاولة إرهابية لإغراق سفينة، لا سيما سفن الحاويات سيفضي إلى غلق القناة لأسابيع عدة وهو ما سيجبر السفن للانتفاف حول رأس الرجاء الصالح الأمر الذي سيضيف أكثر من 4 آلاف كيلو متر للرحلة المنطلقة من السعودية للولايات المتحدة وما سترتب عليه من ارتفاع في التكاليف تضاف إلى فاتورة الشحن.

خلاصة القول، إن انغماس العديد من دول المنطقة في لجج حرب أهلية لم يفت في عضد المسؤولين الحكوميين من إبقاء الممرات البحرية مفتوحة بما يؤمن المرور الآمن للناقلات البترولية من دون توقف لا سيما الناقلات المتوجهة إلى آسيا الشريك الرئيسي لدول الخليج النفطية، إضافة إلى تأمين وصول الامدادات إلى نصف الكرة الشمالي بنحو منتظم بما يعزز



شبكة الاقتصاديين العراقيين

IRAQI ECONOMISTS NETWORK
www.iraqieconomists.net

أوراق في سياسات الطاقة

أمن الامدادات التي لم تتوقف حتى في ظل أحلك الظروف قتامة، وربما كان الاستثناء الوحيد لذلك هو الحظر النفطي العربي عام 1973 إبان حرب أكتوبر حين أشهر العرب سلاح النفط بنحو ناجز في ظروف تاريخية لن تتكرر.

(*) اقتصادي عراقي متخصص في شؤون الطاقة

حقوق النشر محفوظة لشبكة الاقتصاديين العراقيين. يسمح بأعادة النشر بشرط الإشارة الى المصدر. 14 تموز 2017

<http://iraqieconomists.net/>