

## قضايا

قد تتصّفن احتمالات توسّع الحرب بعد التصعيد الإسرائيلي الإيراني، إقدام إيران على إغلاق مضيق هرمز، ما يثير بشكك خاص قلقاً بشأن مممرّات التجارة، وتبدو الهند في مقدّمة القوى التي قد تعيد كثيراً من حساباتها، ما قد يكون له تداعيات إقليمية بعيدة المدى

### مينا عا حيفا وتشابهار ومضيق هرمز

# مآزق خطوط التجارة الهندية

إلى إمكانية إقدام إيران على إغلاق المضيق في حال تصاعد التوتر مع إسرائيل. وفقاً لموقع Tanker Trackers المتخصص في تتبّع الناقلات، رست الناقلّة الإيرانية Dune في محطة جاسك، حيث حملت شحنة نخط في سبتمبر/ أيلول 2024، وتوجّهت نحو سنغافورة. تعكس هذه الخطوة مساعي إيران لإيجاد بدائل لتفادي مضيق هرمز. تقع محطة جاسك، التي افتتحت عام 2021، في محافظة هرمزكان جنوبي إيران خارج مياه الخليج العربي، وعلى ساحل بحر عمان، متفادية بذلك عبور مضيق هرمز، لكنها لم تكن نشطة حتى الأونة الأخيرة. تعتبر الهند مضيق هرمز مساراً حيوياً لاستمرار تدفق إمداداتها النفطية والغازية من منطقة غرب آسيا. يمتدّ هذا المسار عبر سلسلة مائية تربط بين المضيق والسواحل الهندية، ما يضمن وصول الطاقة إلى الهند بانتظام. من خلال مضيق هرمز، تتدفق إمدادات النفط والغاز من دول الخليج إلى الهند ودول أخرى. ووفقاً لتقرير قناة First Post الهندية، يأتي نحو 46% من واردات النفط و 70% من واردات الغاز في الهند من هذه المنطقة، وغالبا ما تمرّ عبر هذا المضيق. وفي هذا المنعطف، من غير الممكن تجنّب التداعيات الناجمة عن توقف إمدادات النفط في حال إغلاق مضيق هرمز، إذ سيؤدّي ذلك إلى تعقيد سلسلة الإمدادات النفطية من بعض دول غرب آسيا.

#### توازن استراتيجي

رغم أن الهند قد تتحكّم من تقليل بعض تداعيات إغلاق مضيق هرمز، إلا أن هذه القدرة ليست كاملة. فعلى سبيل المثال، يمكن للهند التنسيق مع السعودية عبر خط أنابيب الشرق - الغرب (بترولاين)، الذي يقاды عبور مضيق هرمز. ويمتدّ هذا الممرّ من بقيق في شرق السعودية مروراً بالأراضي السعودية، وصولاً إلى ميناء بنبع في ساحل البحر الأحمر غرباً. ومن هناك، يمكن شحن النفط عبر باب المندب وخليج عدن إلى المحيط الهندي، ومن ثمّ إلى السواحل الهندية. لكنّ هذا المسار سيؤدّي من تكاليف الشحن ومدّة التوصيل، بالإضافة إلى التحدّيات الناتجة من الحظر البحري في البحر الأحمر الذي يفرضه جماعة الحوثي. كذلك، تستطيع الهند التنسيق مع الإمارات عبر خط أنابيب حيشان - الفجيرة الإماراتي، الذي يقاды مضيق هرمز. وينقل هذا الخط النفط من حقل حيشان في ابوظبي إلى ميناء الفجيرة المطلّ على خليج عمان. من هناك، يمكن نقل الشحنات عبر بحر العرب والمحيط الهندي حتى تصل إلى السواحل الهندية. مع ذلك، يواجه هذا الخيار تحديات تتعلق بالحدوى الاقتصادية؛ إذ إن السعة النفطية المتاحة (1.5 مليون برميل يوميا) عبر هذا الخط مخصصة للتصدير إلى دول أخرى في جانب الهند، ما قد يحدّ من القدرة على تلبية الطلب الهندي بالكامل. وفي ما يخص إيران، تستطيع الهند التنسيق مع طهران للاستفادة من محطة جاسك الإيرانية، التي تمتلك سعة تخزينية تصل إلى عشرة ملايين برميل من النفط الخام، وقدرة تصدير تصل إلى مليون برميل يوميا. ومع ذلك، ليست هذه القدرة مخصصة للهند وحدها، ما قد يحدّ من حجم الإمدادات التي يمكنها الاعتماد عليها. أمّا ميناء تشابهار، الذي يقع خارج مضيق هرمز، فما زال في مراحل التطوير والتشغيل، ما يقلل من قدرته العالية على توفير بديل كامل ومستدام للإمدادات النفطية الهندية. ورغم وجود بعض الخيارات المتاحة للهند مع السعودية والإمارات وإيران، تبقى هذه البدائل غير ممكنة لدول أخرى مثل العراق وقطر، اللذين تعتمدان كلياً على مضيق هرمز لتصدير نفطهما. تواجه نيودلهي تحدياً كبيراً يتمثّل بتحقيق «توازن» استراتيجي بين إيران وإسرائيل؛ إذ تربطها علاقات استراتيجية وثيقة بالطرفين، ما يمنحها فرصاً وتحديات تحكّمها عوامل متنوعة ومتشابهة. تضع هذه المعادلة الهند أمام تحدّ دائم للحفاظ على «توازن» يسهم في استقرار علاقاتها بإيران وإسرائيل في آن واحد. وتسعى نيودلهي، من خلال مشاريع الموانئ المشتركة مع إيران وإسرائيل، لبناء خطوط تجارية استراتيجية تصل إلى غرب آسيا، وآسيا الوسطى وجنوبها، وصولاً إلى الأسواق الأوروبية. يبرز هذا التوجّه من خلال ميناء تشابهار الإيراني، الذي يسهّل للنقل بين الشمال والجنوب» بمشاركة إيران، وأيضاً ميناء حيفا والممرّ الاقتصادي الجديد بين «الهند والشرق الأوسط وأوروبا» بمشاركة إسرائيل. في المقابل، تواجه الهند تحدياً أكبر من حجم التجارة العالمية، وهو مضيق هرمز بين الخليج العربي وخليج عمان، ومنه إلى بحر العرب، وصولاً إلى المحيط الهندي، ثمّ إلى مواقع أخرى من العالم. وفقاً لبيانات وكالة الطاقة الدولية، يُعدّ مضيق هرمز ممراً حيوياً للتجارة العالمية؛ يمرّ عبره نحو 20 مليون برميل من النفط ومشتقاته يوميا، ما يشكل حوالي 30% من تجارة النفط العالمية. وبالنسبة إلى الغاز الطبيعي، يمرّ عبر المضيق نحو 20% من إجمالي الصادرات العالمية. ومعظمه قادم من قطر. يُصنّف مضيق هرمز ثالث أكثر ممرّ مائي في العالم أهمية، يمرّ عبره حوالي 11.1% من حجم التجارة العالمية، ما يُبرز مكانته الاستراتيجية في حركة الطاقة والتجارة الدولية.

#### بدائل لتصدير النفط

تعتمد إيران على جزيرة خرج بنسبة 90%، وعلى جزيرة لاوان وميناء بندر عباس بنسبة 10%. لتصدير نفطها. تقع هذه المواقع الاستراتيجية بالقرب من مضيق هرمز، حيث تقع جزيرة خرج شمال المضيق، وجزيرة لاوان شمال غربه، وميناء بندر عباس إلى الشرق منه. ومع ذلك، هناك توقعات تشير

تسعى نيودلهي لتحقيق توازن في تطلعاتها الاستراتيجية، بالنظر إلى تشابك مصالحها بين غرب آسيا وآسيا الوسطى

من غير الممكن تجنّب التداعيات الناجمة عن توقف إمدادات النفط في حال إغلاق مضيق هرمز

الله (الحوثيون) منذ نوفمبر/ تشرين الثاني 2023 من خلال استهداف السفن المتجّهة إلى موانئ فلسطين المحتلة، أدى إلى ارتفاع تكاليف تأمين عمليات الشحن في الموانئ، بما في ذلك ميناء حيفا. في الوقت نفسه، أصبح ميناء حيفا هدفاً مع ارتفاع وتيرة المواجهة بين إسرائيل وحزب الله في لبنان من الشمال، بعد أن استهدف حزب الله حيفا في سبتمبر/ أيلول 2024، وهي المرّة الأولى التي يحدث فيها هذا منذ 2006. رغم الممرّات الأمنية الكاملة لميناء حيفا، وهو ما أكدته شركة أداني للموانئ، التي تدير الميناء بشراكة إسرائيلية، وصرّحت بأن لديها خطة لاستمرارية الأعمال، إلا أن تقارير إسرائيلية أكدت أنه «لا يمكن ضمان فعالية منظومات الحماية بشكل مُحمّ ومطّقي»، وفقاً لمتحدّثين من الجيش الإسرائيلي. وحذرت هذه التقارير من تداعيات استهداف ميناء حيفا على البحر المتوسط، «مشيرة إلى أن ميناء أشدود لا يمكن أن يشكل بديلاً من ميناء حيفا بسبب محدودية قدرته على استيعاب الحاويات». وما في هذا المنعطف، يمكن اعتبار المخاوف

### مكانة استراتيجية لمضيق هرمز

يقع مضيق هرمز بين الخليج العربي وخليج عمان، ومنه إلى بحر العرب، وصولاً إلى المحيط الهندي، ثمّ إلى مواقع أخرى من العالم. وفقاً لبيانات وكالة الطاقة الدولية، يُعدّ ممرّاً حيوياً للتجارة العالمية؛ يمرّ عبره نحو 20 مليون برميل من النفط ومشتقاته يوميا، ما يسلّك حوالي 30% من تجارة النفط العالمية. وبالنسبة للغاز الطبيعي، يمرّ عبر المضيق نحو 20% من إجمالي الصادرات العالمية، معظمه قادم من قطر. يُصنّف مضيق هرمز ثالث أكثر ممرّ مائي في العالم أهمية، يمرّ عبره حوالي 11,1% من حجم التجارة العالمية، ما يُبرز مكانته الاستراتيجية في حركة الطاقة والتجارة الدولية.

#### منا علات



قبيل حرب غرّة في أكتوبر/ تشرين الأول 2023، كانت هناك عدّة ملفّات تتبلور سريعاً لإعادة ترتيب منطقة الشرق الأوسط، وعلاقتها بالعالم. من جهة، كان هناك حديث عن موجات تطبيع عربية إسرائيلية جديدة، ومن جهة أخرى، كانت هناك مشاريع مممرّات تجارية دولية جديدة، تربط أوروبا بالشرق الأوسط (العربي)، مع لاعبين اثنين بدور ممزّق، إسرائيل والهند. خلطت الحرب الأوراق، وعطلت المشاريع المختلفة، لكن التصعيد الإسرائيلي الإيراني، ومع احتمالات الحرب الأوسع، التي قد تتضمّن إقدام إيران على إغلاق مضيق هرمز، جاء ليثير بشكل خاص قلقاً وتفكيراً في شأن مممرّات التجارة في المنطقة، وتبدو الهند في مقدّمة القوى التي قد تعيد كثيراً من حساباتها، وقد يكون لهذا تداعيات إقليمية بعيدة المدى. أدت حرب غرّة إلى تعطيل انطلاق مشروع «الممرّ الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا» (India – Middle East – Europe Economic Corridor - IMEC)، الذي اقترحتة الولايات المتحدة في أثناء اجتماعات مجموعة العشرين في الهند، في سبتمبر/ أيلول 2023. كان من المفترض أن يكون جزءاً من انطلاق هذا الممرّ من خلال ميناء حيفا الذي تديره الهند. ومع تزايد التوترات بين إيران وإسرائيل، تتعرّض المصالح الهندية لضغوط إضافية، إذ قد تؤثر هذه التوترات في ميناء تشابهار الإيراني، الذي تشغله (وتطوّره) الهند بهدف تأمين طريق وصولها إلى دول آسيا الوسطى. في حال تصاعد الوضع العسكري بين إيران وإسرائيل، قد تقدّم إيران على إغلاق مضيق هرمز، الأمر الذي يشكل تحدياً استراتيجياً واقتصادياً لمسارات التجارة الهندية القادمة من غرب آسيا، وهو ما قد يتسبّب بتعطيل سلاسل التوريد ويزيد من تعقيد الواقع الاقتصادي الهندي في المنطقة.

#### الهند والتصعيد في الشرق الأوسط

بدأ التصعيد بين إيران وإسرائيل في 1 أبريل/ نيسان 2024، عندما استهدفت إسرائيل القنصلية الإيرانية في دمشق، ما دفع إيران إلى الردّ في 14 من الشهر ذاته، وفي 31 يوليو/ تموز من العام نفسه، اغتالت إسرائيل رئيس المكتب السياسي لحركة حماس، إسماعيل هنية، في الأراضي الإيرانية. تودعت طهران بالردّ في «الوقت المناسب». ظلّ الردّ الإيراني معلقاً حتى 1 أكتوبر/ تشرين الأول 2024، بعد أن نفّذت إسرائيل غارة جوية على الضاحية الجنوبية لبيروت، استهدفت خلالها الأمين العام لحزب الله، حسن نصر الله، ونائب قائد عمليات الحرس الثوري الإيراني، عباس نيلفورشان، ما أدى إلى مقتلهما (27 أيلول/ سبتمبر 2024). أعقب الردّ الإيراني ردّ إسرائيلي جديد في 26 من الشهر ذاته، ما أدى إلى تصعيد إضافي للأوضاع الأمنية في المنطقة، وزيادة تعقيدها. أعربت نيودلهي عن قلقها العميق إزاء تصاعد الأعمال العدائية بين إيران وإسرائيل في غرب آسيا» (الشرق الأوسط)، وكزرت وزارة الخارجية دعوتها لجميع الأطراف المعنية إلى «ممارسة ضبط النفس والعودة إلى الحوار والدبلوماسية». وأكدت الهند في بياناتها ضرورة «الآ باخذ الصراع بعداً إقليمياً أوسع»، وآلا تؤدي هذه المواجهات إلى «تداعيات تؤثر في المنطقة وخارجها». جاءت هذه التصريحات على الرغم من تجاهل الهند القضايا المحورية التي أدت إلى هذا التصعيد، إذ لم تصدّر أي بيانات رسمية بعد استهداف القنصلية الإيرانية أو اغتيال هنية ونصر الله. يبدو أن ما يشغل نيودلهي بالدرجة الأولى تجنّب أي تصعيد قد يهدّد الاستقرارين الإقليمي والدولي، ما يفرض حرصها على استقرار المنطقة مع تجنّب الانخراط المباشر في «تفاصيل الصراع». يعكس هذا الموقف سعي نيودلهي لتحقيق «توازن» في تطلعاتها الاستراتيجية، السياسية منها والاقتصادية، بالنظر إلى تشابك مصالحها بين غرب آسيا وآسيا الوسطى. ومع تصاعد التوترات والصراعات في غرب آسيا، تخشى الهند من تداعيات سلبية محتملة على استقرار مممرّاتها الاقتصادية واستدامتها، على المستويين الإقليمي والدولي.

#### ممرّات اقتصادية

بالنسبة إلى الهند، تقع كلّ من إيران وإسرائيل في منطقة غرب آسيا (الشرق الأوسط)، وتشكّل مشاريع الموانئ مع كليهما جزءاً من استراتيجيتها لتعزيز نفوذها الاستراتيجي والاقتصادي في غرب آسيا وآسيا الوسطى. وتسعى نيودلهي من خلال هذه المشاريع لتأمين دور فعال في التجاريتين الإقليميتين والعالميتين، وتوسيع حضورها في هذه المناطق الاستراتيجية. يُعدّ ميناء حيفا بوابة نحو الدول الأوروبية عبر ممرّ «الهند - الشرق الأوسط - أوروبا»، بينما يمثل ميناء تشابهار بوابة للأسواق التجارية الهندية نحو دول آسيا الوسطى. يشكل هذا الميناء