

الأهمية الجيوبوليتيكية لشبه جزيرة رأس مسندم

عبد السميع رمضان حسين عبد الوهاب

مدرس الجغرافية السياسية - كلية الآداب - جامعة دمياط

المستخلص

تنبؤاً شبه جزيرة رأس مسندم موقعاً جغرافياً متميزاً أكسبها أهمية جيوبوليتيكية خلال الفترات الزمنية المتعاقبة، وزادت هذه الأهمية مع اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي، حيث تشرف على مضيق هرمز باعتباره البوابة الرئيسية لمرور منتجات الطاقة من مناطق إنتاجها بدول الخليج العربي إلى مناطق استهلاكها بمعظم دول العالم، وتهدف الدراسة إلى إبراز أهم الملامح الجغرافية لشبه جزيرة مسندم، وتطور أهميتها الجيوبوليتيكية والتنافس الدولي للسيطرة عليها والتحكم في الحركة الملاحية بالخليج العربي، بالإضافة إلى دراسة أهم المشكلات الجيوبوليتيكية التي تواجه شبه الجزيرة والمتمثلة في التهديد المستمر بإغلاق مضيق هرمز وتعطيل حركة الملاحة به، فضلاً عن انفصال شبه جزيرة رأس مسندم عن أراضي سلطنة عمان، وتداخل الحدود بين سلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة.

الكلمات المفتاحية: رأس مسندم، سلطنة عمان، مضيق هرمز، الجيوبوليتيك.

تاريخ المقالة:

تاريخ استلام المقالة: 2023 / 11 / 5

تاريخ استلام النسخة النهائية: 2023 / 12 / 15

تاريخ قبول المقالة: 2024 / 1 / 7

The Geopolitical Importance of the Ras Musandam Peninsula

Abdel Samie Ramadan Hussein Abdel Wahab

Lecturer of Political Geography - Faculty of Arts - Damietta University

Abstract

The Ras Musandam Peninsula occupies a geographical location that has given it geopolitical importance over various periods of time. This importance increased with the discovery of oil in the Arabian Gulf countries, as it supervises and controls the Strait of Hormuz, the main gateway for the passage of energy derivatives from their production areas in the Arabian Gulf countries to the consumption areas in most world countries. The study aims to highlight the most important geographical features of the Ras Musandam Peninsula and the development of its geopolitical importance. Additionally, it examines the most significant geopolitical problems facing the Ras Musandam Peninsula, which include the constant threat of closing the Strait of Hormuz, disrupting navigation in the Strait, and the separation of Ras Musandam from the lands of the Sultanate of Oman. Furthermore, there are border overlaps between the Sultanate of Oman and the United Arab Emirates.

Keywords: *Ras Musandam, Sultanate of Oman, Strait of Hormuz, Geopolitics*

Article history:

Received 5 / 11 / 2023

Received in revised form 15 / 12 / 2023

Accepted 7 / 1 / 2024

المقدمة:

ذكرت بعض المصادر أن عُمان اسم يطلق على قُطر كبير كان يمتد من الشحر (*) على بحر العرب إلى شبه جزيرة قطر، وهي بلاد جبلية تمتد في الداخل والساحل، وتتجه إلى الشمال، فتكون رأساً يدعى "رأس ماسندوم"، ويكاد يلامس هذا الرأس بامتداده ساحل بلاد إيران عند مضيق هرمز، ويفصل الخليج العربي عن خليج عُمان (السيابي، 2014، 38-39).

ويرى البعض أن الإغريق والرومان أطلقوا على الموقع المقابل لمضيق هرمز من شبه جزيرة عمان "ماجاي" و "فاليتا"، وأطلق بطليموس "ماكي" على الموقع البارز في مضيق هرمز وربما الرأس وكل شبه الجزيرة العمانية، أما الأوروبيون فقد عرفوا هذا الرأس باسم "رأس مسندم" (مبارك، 2011، 169).

وتعرف رأس مسندم بمنطقة "رؤوس الجبال"؛ لاحتضانها سلسلة من الجبال شديدة الارتفاع والانحدار والوعورة والممتدة بشكل رأسي، وتسمى أحياناً بمنطقة الشحوح (**).

وتقع رأس مسندم أقصى جنوب شرق شبه الجزيرة العربية عند موضع التقاء خليج عمان بالخليج العربي، ويبدو شكلها العام كنتوء أرضي مثلث الشكل يطل بضلعه الشرقي على خليج عمان، وبضلعه الغربي على الخليج العربي، وهي منفصلة عن سلطنة عمان "الوطن الأم"، حيث تفصل "إمارة الفجيرة الإماراتية" بينهما، ولا يربطهما سوى طريق بري يخترق أراضي دولة الإمارات العربية المتحدة، فضلاً عن الخطوط البحرية والجوية؛ وقد تسبب هذا الانفصال في ضياع الكثير من تاريخ المنطقة، غير أن بعثة علمية من الجمعية الجغرافية البريطانية زارت هذه المنطقة في يناير عام 1972م، وعثرت على بعض الآثار والخزفيات التي تعود إلى مائة عام قبل الميلاد، كما عثرت على ما يدل على غزو البرتغاليين لهذه المنطقة؛ وذلك كونها طريق بحري هام يربط بين الخليج العربي وتجارتهم في الشرق الأقصى وأوروبا (العزي، 1986، 289).

وجزيرة مسندم التي نسبت إليها التسمية عبارة عن رأس جبل في مدخل الخليج العربي، كان يعتمد عليها كعلامة إرشادية لدخول السفن

(*) الشحر: هي إحدى مدن محافظة حضرموت اليمنية تقع جنوب شبه الجزيرة العربية على ساحل بحر العرب بين شواطئ ظفار في سلطنة عمان شرقاً وشواطئ محافظة أبين غرباً (شنيتز، 2021).

(**) نسبة إلى سكانها من قبيلة الشحوح التي يتكون منها غالبية سكان محافظة مسندم.

وخروجها من وإلى الخليج العربي، ويحيط بها عدد من الجزر، ويرجع البعض سبب تسمية مسندم؛ نتيجة لطرق أمواج البحر لها، حيث شبه ذلك بالمطرقة والسندان، كما ورد ذكر منطقة "مسندم" عندما أشار الباحثون إلى التعريف بموقع عمان على خريطة الجزيرة العربية بالقول "توجد منطقة تابعة لعمان، وهي "مسندم"، وتقع على مضيق هرمز" (الأغبري، 1988، 13-16).

وعلى مدار التاريخ تمثل رأس مسندم حلقة اتصال بين الحضارة العربية وحضارات جنوب وجنوب شرق آسيا وشرق أفريقيا والعالم الغربي، ويكاد يكون تاريخها الداخلي مجهولاً تماماً، أما تاريخها الخارجي فيمكن تقسيمه إلى ثلاث فترات: الفترة الأولى امتدت من 1836م وحتى عام 1864م، وخلالها كانت العلاقات الخارجية لهذا الإقليم منحصرة مع شيوخ القواسم في الشارقة، وفترة وسطى امتدت من 1864م إلى 1868م، وخلالها وجد مركز تلغراف بريطاني أقيم على خور شم في خليج "اليفنستون"، وكانت ثمة علاقات مباشرة بين السلطات البريطانية ورجال القبائل فيها، ثم الفترة الحديثة، وفيها اتضح شيئاً فشيئاً حق سيادة سلطنة عمان على هذا الإقليم (لوريمر، 2005، 952-953). وتكمن الأهمية الجيوبوليتيكية لشبه جزيرة رأس مسندم في كونها تمثل عيناً لدول الخليج العربي، ورأس حربتها التي تتحكم بهيمنة واضحة على حركة الملاحة في "مضيق هرمز" بوابة الخليج العربي النابض بالثروات النفطية إلى العالم، حيث تمر من خلاله الناقلات محملة بما لا يقل عن مليوني طن من النفط الخام يومياً متجهة إلى دول الغرب والشرق، كما تشرف هذه المنطقة بجمالها الشاهقة الجرداء التي تتجه نحو المضيق بانحدار حاد يزيد على سبعة آلاف قدم، حيث الجزر المهمة كجزيرة الغنم، وجزيرة سلامة وبناتها، وغيرها من الجزر التي تتحكم في الطريق الملاحي من وإلى الخليج العربي (العزي، 1986، 289 - 290).

مشكلة الدراسة:

تكمن مشكلة الدراسة في الآتي:

- الموقع الحاكم لشبه جزيرة رأس مسندم في حركة الملاحة الدولية المارة بمضيق هرمز، والذي شكل عبئاً استراتيجياً ألقي بظلاله على دول الخليج العربية بصفة عامة وسلطنة عمان على وجه الخصوص.
- التهديد الإيراني المتكرر بإغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية.
- التداعيات السياسية والاقتصادية والاجتماعية المترتبة على انفصال رأس مسندم عن سلطنة عمان.

- التداخل في عدد من المواضع الأرضية بين رأس مسندم وأراضي الإمارات العربية المتحدة.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية الدراسة في كونها تلقي الضوء على إقليم يتميز بمجموعة من الخصائص الجغرافية التي جعلته يتمتع بأهمية جيوبوليتيكية كبيرة؛ وذلك كونه يتحكم في واحدة من أهم مناطق الاختناق Chokepoints في العالم، متمثلة في مضيق هرمز والذي يقوم بالربط بين أكبر خزان للنفط متمثلاً في دول الخليج العربي ودول العالم المختلفة.

أهداف الدراسة:

- التعرف على أبرز الملامح الجغرافية لشبه جزيرة رأس مسندم.
- إبراز أهمية الجيوبوليتيكية لشبه جزيرة رأس مسندم.
- إلقاء الضوء على التنافس الدولي للسيطرة على شبه جزيرة مسندم عبر العصور.
- إبراز أهم المشكلات الجيوبوليتيكية التي تواجه شبه جزيرة رأس مسندم، وطرح الحلول المناسبة لعلاجها.
- اقتراح بعض البدائل المناسبة لتسيير الحركة التجارية بدول الخليج العربية حال إغلاق مضيق هرمز.

تساؤلات الدراسة:

- ما أهم الملامح الجغرافية لشبه جزيرة رأس مسندم؟
- كيف تطورت الأهمية الجيوبوليتيكية لشبه جزيرة رأس مسندم عبر التاريخ؟
- ما أهم المشكلات الجيوبوليتيكية التي تعاني منها شبه جزيرة رأس مسندم؟
- ما بدائل تسيير الحركة التجارية بدول الخليج العربية حال إغلاق مضيق هرمز؟

مناهج الدراسة وأساليبها:

- **المنهج الإقليمي:** ومن خلاله تم دراسة شبه جزيرة رأس مسندم باعتبارها إقليم جغرافي، له مجموعة من الخصائص الطبيعية والبشرية التي تميزه عن غيره من الأقاليم الأخرى.
- **المنهج التاريخي:** ومن خلاله تم رصد الأهمية الجيوبوليتيكية لشبه جزيرة رأس مسندم وتطورها خلال الفترات الزمنية المتعاقبة.
- **المنهج الوصفي التحليلي:** ومن خلاله تم رصد الحقائق المتعلقة بموضوع الدراسة رصدًا واقعيًا دقيقًا، وإبراز جوانبها المختلفة وأثرها على علاقات الإقليم الخارجية.

– **منهج تحليل القوة:** وهو الذي يقيس مدى قيمة العامل الجغرافي في إضفاء القوة على الإقليم، والتي تختلف من إقليم لآخر، ومن فترة لأخرى، وفي هذه الدراسة تم إلقاء الضوء على أهم المقومات الطبيعية والبشرية والاقتصادية التي تتميز بها شبه جزيرة رأس مسندم - لا سيما الموقع الذي أضفى عليها صفة التحكم وتنظيم حركة الملاحة في مضيق هرمز.

– كما اعتمدت الدراسة على الأسلوب الكارتوجرافي وتقنيات نظم المعلومات الجغرافية لتمثيل البيانات، وتصميم عدد من الأشكال التي تساعد على الإلمام بموضوع الدراسة وإدراك أهميته.

الدراسات السابقة:

الدراسات الجغرافية التي تناولت شبه جزيرة رأس مسندم قليلة ونادرة، بعضها يتناول الوصف الجغرافي لرأس مسندم، والبعض الآخر يتناول بعض الظواهر الطبيعية التي تتميز بها شبه الجزيرة، وتتمثل في الآتي:

– دراسة **فالكون، ن. ل.**، ترجمة محمود طه أبو العلا (1980)، وجاءت بعنوان: البعثة العلمية إلى شبه جزيرة مسندم (شمال عمان)، وقامت البعثة بدراسة رأس مسندم من حيث: أهمية موقعها الاستراتيجي، سكان مسندم، حالة الطقس، النواحي الجيومورفولوجية، النواحي الهيدرولوجية ومصادر المياه، النواحي الجيولوجية في عصر البلايستوسين، مسح الأراضي، الكائنات الحية، المواقع الأثرية، البحث المستقبلي وإمكانية التنمية.

– دراسة **الأغبري، عبد الله بن محمد بن سيف** (1988) بعنوان: القول المحكم في وصف محافظة مسندم، وتناولت الموقع الجغرافي والمناخ وعدد السكان، والقبائل ونسبها وأشهر علمائها في رأس مسندم، النشاط الاقتصادي والموارد الطبيعية، وأهم المعالم التاريخية والبيئية.

– دراسة **تراب، محمد مجدي** (2003) بعنوان: أدلة تذبذب مستوى سطح البحر على سواحل شبه جزيرة "مسند" – سلطنة عمان، وعرضت للموقع الفلكي والجغرافي، والخصائص الجيولوجية، وأدلة تذبذب مستوى سطح البحر على السواحل المطلّة على الخليج العربي وخليج عمان.

– دراسة **الحثروشي، سالم بن مبارك** (2006) بعنوان: مورفولوجية الأودية الغارقة في مسندم، وتناولت الخصائص الجغرافية

للمنطقة، والتحليل الجيومورفولوجي لسواحل شبه جزيرة مسندم، والإمكانات الطبيعية والسياحية للأودية الغارقة.
محتويات الدراسة: قسمت الدراسة إلى ثلاث مباحث يسبقها مقدمة ويلحقها خاتمة.
المبحث الأول: الملامح الجغرافية لشبه جزيرة رأس مسندم.
المبحث الثاني: تطور الأهمية الجيوبوليتيكية لرأس مسندم والتنافس الدولي للسيطرة عليها.
المبحث الثالث: المشكلات الجيوبوليتيكية التي تواجه رأس مسندم.

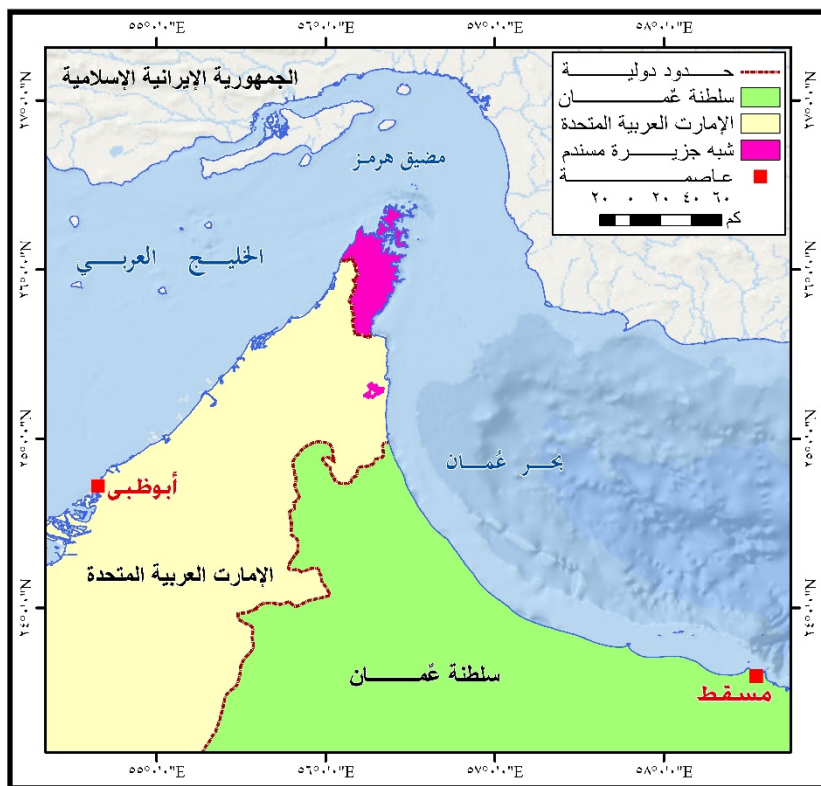
المبحث الأول اللاماح الجغرافية لشبه جزيرة رأس مسندم

للقوف على الأهمية الجيوبوليتيكية لرأس مسندم، وجب دراسة المقومات الطبيعية والبشرية التي تمتلكها شبه الجزيرة.
أولاً: الملامح الطبيعية:
(1) الموقع الفلكي والجغرافي:
تأتي دراسة الموقع الجغرافي في مقدمة المقومات التي تؤثر في الوحدة السياسية، لما للموقع الجغرافي من أثر مهم في تقدير وزن الوحدة السياسية في ذاتها من ناحية، وقياسها بغيرها من الوحدات من ناحية أخرى (برع، 2020، 17).
رأس مسندم إحدى محافظات سلطنة عمان، وتقع أقصى طرفها الشمالي عند مدخل مضيق هرمز، وتمتد بين دائرتي عرض 44' 25° و 20' 26° شمال خط الاستواء، وخطي طول 05' 56° و 30' 56° شرق خط جرينتش شكل (1).

وهي عبارة عن شبه جزيرة تحيط بها المياه من ثلاث جهات، يحدها من الشرق خليج عمان، ومن الشمال مضيق هرمز ومن الغرب الخليج العربي، كما يحدها من الجنوب والجنوب الغربي أراضي دولة الإمارات العربية المتحدة (رأس الخيمة في الجنوب الغربي، وإماراتي الشارقة والفجيرة من الجنوب)؛ وهي بذلك تمتد على شكل رأس من الجبال الوعرة داخل البحر، وهي منفصلة عن سلطنة عمان، ولا يربطهما سوى طريق بري يخترق أراضي دولة الإمارات العربية المتحدة، فضلاً عن طرق الملاحة البحرية والخطوط الجوية، وقد منحها هذا الموقع الجغرافي مميزات إستراتيجية واقتصادية، تتمثل في التحكم والسيطرة

على مدخل الخليج العربي، وتسيير حركة التجارة بين دول الخليج العربي والعالم الخارجي عبر مضيق هرمز شكل (1).

وتبلغ مساحة محافظة مسندم 1800 كيلو متر مربع، تشكل 0.6 % من المساحة الإجمالية لسلطنة عمان والبالغ مساحتها 309,5 ألف كيلومتر مربع، وتأتي في المرتبة الأخيرة من بين محافظات عمان من حيث المساحة، فضلاً عن أن هذه المساحة تغطيها الجبال الوعرة – إلا أجزاء صغيرة بين قمم الجبال أو على ساحل البحر.



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على:-

- سلطنة عمان، وزارة الدفاع، الهيئة الوطنية للمساحة، خرائط مقياس 1: 50000، عام 2021 م.

- جوجل إرث (Google earth 2023)

شكل (1) الموقع الجغرافي لشبه جزيرة مسندم عام 2023م

(2) جيولوجية منطقة مسندم:

بنيوياً تعد شبه جزيرة مسندم منطقة انكسارية انفصلت على إثرها جبال الحجر عن جبال زاجروس في إيران مكونة مضيق هرمز؛ لذلك فإن حالة عدم الاستقرار التكتوني الذي يميز تاريخها الجيولوجي والتصدع الذي صاحبه والارتفاعات العالية؛ ساهمت كلها في عمليات

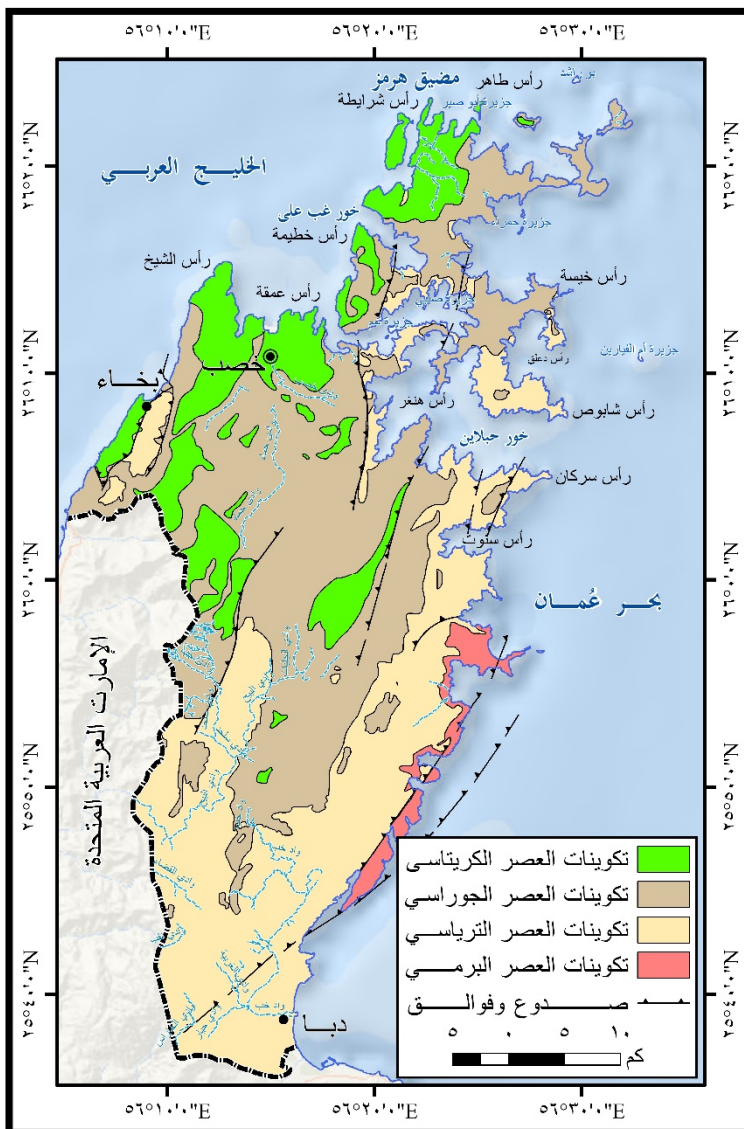
الإزالة التي تسببت في تكوين أودية عميقة أشبه بالخنادق (الحتروشي، 2014، 58).

وجيولوجياً تتبع شبه جزيرة رأس مسندم إقليم شمال عمان الذي تسوده الصخور الجيرية، والتي تعود في تكوينها إلى منتصف العصرين البرمي من الزمن الأول والكريتاسي (الطباشيري) من الزمن الثاني، وقد رسبت هذه الصخور في بيئة بحرية ضحلة؛ لذا يميل لونها إلى الرمادي. وتعرف هذه الصخور جيولوجياً بمجموعة الحجر الكبرى (Hajar Super Group) (الحتروشي، 2006، 9)، والتي بدأت في التكوين إثر الحركة الألبية خلال عصر الميوسين من الزمن الثالث، وتتميز بطبقاتها الصخرية الرسوبية والمتحولة والتي تغطي فيها المكونات الجيرية المنفذة والحاملة للمياه الجوفية (الحتروشي، 2014، 34)، ويعطو هذه المجموعة صخور كربونية أحدث منها رسبت في بيئة بحرية عميقة (بحر تيشس سابقاً)، يميل لونها إلى الأحمر، وتعرف جيولوجياً باسم صخور الحواسنة (Rocks Hawasina)، والتي تمتاز بسمكها الكبير (الحتروشي، 2006، 10).

تتميز كذلك السلسلة بوجود عدد من الأودية الغارقة التي تشبه في مظهرها المورفولوجي الفيوردات (*)، والتي تكونت نتيجة لتعرض القشرة الأرضية في شبه جزيرة مسندم إلى حركة هبوط رأسي باتجاه مضيق هرمز نتيجة لهبوط صفيحة شبه جزيرة العرب تحت الصفيحة الآسيوية، الأمر الذي نتج عنه غرق مصبات الأودية التي تكونت خلال الفترات المطيرة في عصر البلايستوسين، وما تزال حركة الهبوط مستمرة إلى الوقت الحاضر؛ مما يدل على أن المنطقة لم تصل بعد إلى الاستقرار التكتوني، وقد أدى إنصهار الكتل الجليدية في العروض العليا في العصر الحديث، وما تبعه من ارتفاع لمنسوب سطح البحر في غمر هذه الأودية وغرقها (الحتروشي، 2014، 58).

كما تنتشر تكوينات العصر الترياسي العصر في الأجزاء الجنوبية والجنوبية الشرقية والجنوبية الغربية من رأس مسندم، كما تنتشر تكوينات العصر الجوراسي في الأجزاء الوسطى والشمالية من شبه جزيرة رأس مسندم شكل (2).

(*) الفيورد: أو الوادي الخلالي: هو مسطح مائي ساحلي طويل وضيق داخل الأرض، ذي جوانب عالية وشديدة الانحدار، وهو ناتج عن جرف الجليد للوادي.



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على: -

Biehler et al.1975; Searle et al., 1983; Searle, 1988b; e Métour et al., 1992. Locations of main oil (green) and gas (red) fields in the Arabian Gulf.
<https://www.researchgate.net/publication/260438434>

شكل (2) التكوينات الجيولوجية لشبه جزيرة مسندم عام 2022 م.

(3) مظاهر السطح:

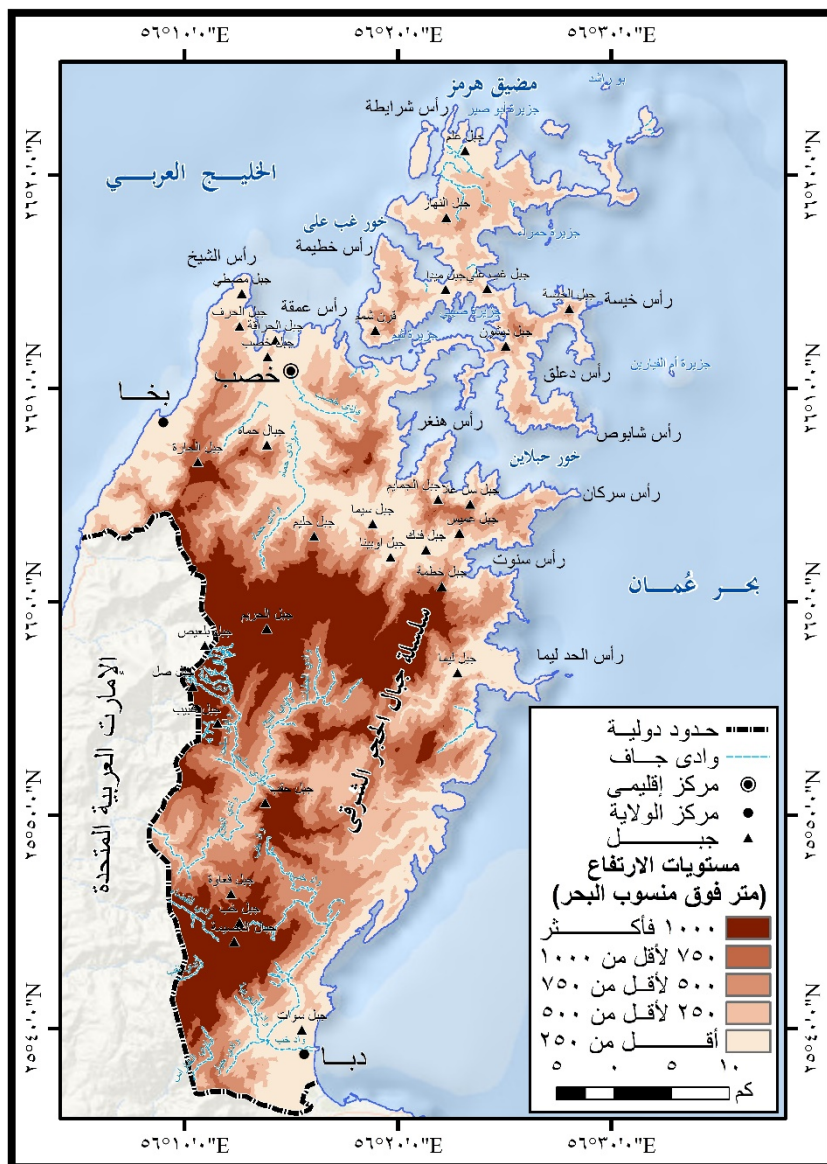
تتخذ رأس مسندم شكل مثلث حاد الزوايا متساوي الساقين يطل برأسه على مضيق هرمز الاستراتيجي، ويطل الساحل الشرقي لشبه جزيرة مسندم على خليج عمان بشقة ساحلية مسننة بالأخوار والرؤوس البحرية الجرفية، حيث تتشابه في مظهرها مع سواحلها الغربية المطلة على الخليج العربي، والتي تبدو على شكل مداخل بحرية "أخوار" شبيهة في مظهرها المورفولوجي بالفيوردات، ويرتبط كل خور أو مدخل بحري منها بأحد مصبات الأودية شبه الجافة الشديدة الانحدار، وعلى ذلك فهي تمثل مصبات غارقة لهذه الوديان (تراب، 2003، 1) شكل (3).

ومن أهم ما يميز شبه جزيرة رأس مسندم تضاريساً الكتلة الجبلية الجيرية الالتوائية، المعروفة باسم جبال الحجر، وتمتد على شكل قوس من رأس مسندم في الشمال وحتى أقصى شرق سلطنة عمان عند رأس الحد، بامتداد قدره 800 كم، وبعرض يصل إلى 30 كم في الأطراف الشمالية الشرقية، ويبلغ أقصى ارتفاع لها 3000 متر، وتنقسم إلى قسمين هما الحجر الغربي والحجر الشرقي، يفصل بينهما ممر وادي سمائل (الحتروشي، 2014، 57).

وجبال الحجر معروفة لكل السفن التي تدخل الخليج العربي أو تخرج منه، والجزء الجنوبي من هذه الكتلة والممتد في البحر والذي يطلق عليه "رؤوس الجبال" هو الأكثر وعورة، وينحدر شمالاً إلى وادي العين الذي يصب عند قرية خَصَب، كما ينحدر أيضاً إلى الأودية الغارقة، التي تختفي تحت مياه مضيق هرمز، ويعود تاريخ نشأتها إلى الزمن الرابع (فالكون، 1980، 9).

وأهم ما يميز السلسلة الجبلية برأس مسندم واجهتها البحرية، والتي تتكون من جروف صخرية وشواطئ رملية ذات مساحات صغيرة وضيقة، إضافة إلى مجموعة من الجزر الصغيرة التي تقع أمامها في عرض بحر عمان، وهي جزر سلامة وبناتها وأم الغنم، والتي تمثل بعض الكتل الصخرية التي انفصلت عن الكتلة الجبلية الأم (الحتروشي، 2014، 58)، وقد ساعدت جبال الحجر على أن تكون الأراضي العمانية في منأى عن الغزاة (الحجري، 2013، 204).

وتبلغ أطوال سواحل شبه جزيرة مسندم بتعرجاتها 600 كيلو متر تقريباً، من ميدل في ولاية بحاء على الخليج العربي إلى دبا البيعة على خليج عمان. وإذا ما حسبت كثافة سواحل شبه جزيرة مسندم، فإنها تصل إلى واحد كم من الساحل لكل 4.1 كم² من اليابس، وهي كثافة عالية (الحتروشي، 2006، 10).



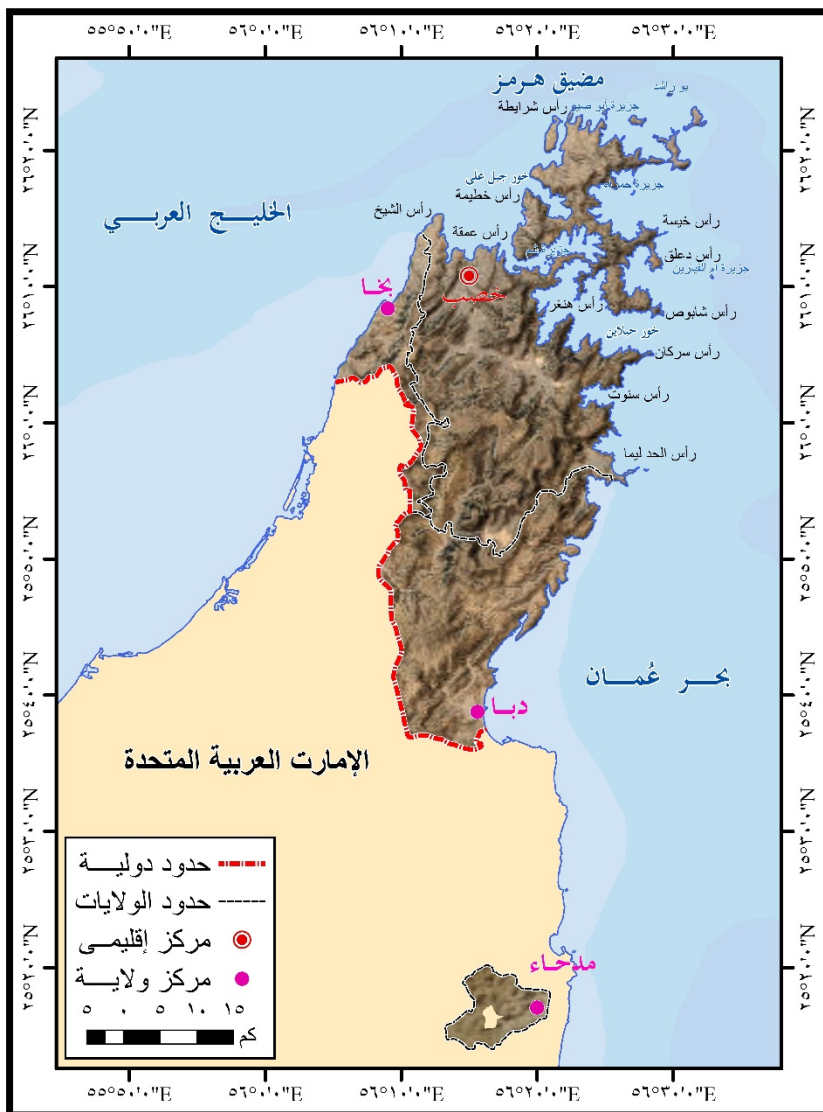
ويرتبط بخط الساحل عدد من الظواهرات الجيومورفولوجية التي تميز شبه جزيرة رأس مسندم، تتمثل في: الخلجان (الأخوار) والرؤوس البحرية والجروف شديدة الانحدار، والجزر، والشعاب المرجانية، بالإضافة إلى الشواطئ الرملية.

الخلجان (الأخوار الغارقة أو الفيوردات): وهي من الظواهرات الجيومورفولوجية التي تنتشر بسواحل مسندم، وتعرف محلياً بالأخوار، وهي خلجان مائية صغيرة متصلة عادة بمياه البحر، على طول خط الساحل في مناطق السهول الساحلية خاصة عند مصبات الأودية المتجهة إلى البحر، وبعض هذه الأخوار ناتج عن هبوط تكتوني في القشرة الأرضية مع ارتفاع في مستوى سطح البحر (الحتروشي، 2014، 67-68).

وتشبه هذه الأخوار العميقة الفيوردات في النرويج، وتكونت نتيجة لتعرض القشرة الأرضية في شبه جزيرة مسندم إلى حركات هبوط رأسية في اتجاه مضيق هرمز؛ نتيجة تصادم الصفائح التكتونية لشبه جزيرة العرب والكتلة الآسيوية؛ مما نتج عنه انغماس الكتلة العربية أسفل الكتلة الآسيوية، كما ساهم إنصهار الأغشية الجليدية في العروض العليا في العصر الحديث وما تبعه من ارتفاع لمنسوب سطح البحر في غمر هذه الأودية وغرقها (الحتروشي، 2006، 10-12).

وتتفاوت الأخوار في أحجامها وخصائصها، ويتجاوز عددها 77 خوراً، وتبلغ كثافتها في ساحل مسندم حوالي خور واحد لكل 5 كم، ويتركز معظمها في الجانب المطل على خليج عمان من شبه جزيرة مسندم، أما الجزء المطل على الخليج العربي من رأس مسندم فقليل الأخوار، فهو ساحل رملي منبسط بشكل عام (الحتروشي، 2006، 17-18).

ومن أشهر أخوار مسندم: خور خَصَب، خور حبلين، خور شيصاه، خور قدي، خور غب على، وخور شم ويعرف بخور "الفنستون" (وهي تسمية أجنبية)، ويقع في الشمال الشرقي من خَصَب، ويعتبر أكبر الخيران وأعماقها، تحيط به الجبال بارتفاع (1000م)، وهو بمثابة ملجأ يتسع لعدد من السفن (الأغبري، 1988، 74-75) شكل (4).



المصدر: (Google earth 2023)
شكل (4) مرئية فضائية لرأس مسندم 2023م

الشعاب المرجانية والبروزات الصخرية المتعرجة: وتنتشر على شكل
ألسنة ممتدة في مضيق هرمز شمال شبه جزيرة مسندم، وتمثل عائقاً
خطراً يمنع رسو السفن الملاحية، أو حتى الدنو منها خوفاً من الارتطام

بشعبها وامتداداتها الطولية والعرضية عند السواحل؛ مما يقلل الفرص أمام تنمية تلك السواحل للخدمات البحرية الثقيلة (برع، 2020، 35).
الجزر: توجد مجموعة من الجزر أمام سواحل شبه جزيرة مسندم، والتي اكتسبت أهمية إستراتيجية من خلال موقعها في مدخل مضيق هرمز؛ حيث تتحكم في الطرق الملاحية من وإلى الخليج العربي، ومن أهم هذه الجزر:

جزيرة مسندم: هي جزيرة تابعة لمحافظة مسندم، وهي من أكبر الجزر المطلة على مضيق هرمز بعد جزيرة سلامة، ومنها اشتق اسم مسندم على المحافظة، ومساحتها تزيد قليلاً عن 5 كم² (الحتروشي، 2006، 6)، وهي عبارة عن نتوء شديد التعرج وممتد بشكل معقوف، يعرف برأس قبر هندي، كما أنها أقرب إلى المثلث غير المنتظم في أضلاعه، قاعدته في الجنوب وقمته في الشمال الشرقي، وتماثل في تكوينها الصخري وفي ملامحها الجيومورفولوجية نفس التكوينات بنتوء مسندم. وتبعد عن اليابس بممر مائي باتساع نحو كيلو متر ونصف (العجمي، 2011، 601-602) شكل (5).

جزر سلامة وبناتها(*) : تقع شمال جزيرة مسندم، وتمتد بين دائرتي عرض 26° - 27° درجة شمالاً، وخطي طول 56° - 57° درجة شرقاً، والجزيرة عبارة عن كتلة صخرية وسط المياه، وفوق أعلى نقطة بها أقيم فنان لتنظيم السير بمضيق هرمز من جهة عمان، كما يوجد بها مركز إرشاد عماني وفنار، وبيوتاً للموظفين والعمال من رجال البحرية العمانية، كدليل للسفن وناقلات النفط العابرة، وتتحكم الجزيرة في حركة الملاحة بمضيق هرمز (العزي، 1986م، 158-159).
 والممر المائي بجوار جزيرة سلامة من أخطر وأعمق المناطق في الخليج العربي؛ بسبب التيارات المائية القوية بها (العزي، 1986، 295)، حيث طلبت سلطنة عمان عام 1979م من السفن الابتعاد عن

(*) أطلق العرب على هذه الجزيرة اسم "سلامة" لتعني (الرجاء) وأطلقوا على جزيرتين أصغر منها (بنات سلامة)، كما أطلق عليها البحارة هذا الاسم، تعبيراً عن فرحتهم بالوصول إلى تلك الجزيرة بحال السلامة، بعد معاناتهم لمكابدة مخاطر أمواج البحر، وخروجهم من الممر المهدد بالخطورة لما به من تيارات عاتية، وهو ملتقى خليج عمان بالخليج العربي، وكان لا بد من عبور ذلك الممر أثناء رحلاتهم من وإلى الخليج، وهذه أشهر جزيرة تقع بالقرب من المضيق، أما بناتها فهن مجموعة من الجزر التي تحيط بها (الأغبري، 1988م، 75)، وأطلق عليها الأوروبيون في خرائط الأطلس الدولي اسم (Queen island) أو (ملكة الجزر) إكباراً لها واعترافاً بأهميتها (العزي، 1986م، 158).

جزيرة سلامة، بسبب مخاطر المرور بجوارها، غير أن السفن بقيت تمر في المياه الإقليمية العمانية (الدويكات، 2002، 155) شكل (5). وتعرف جزيرة سلامة وبناتها أحياناً "بالقوين"، وهي عبارة عن ثلاث جزر صغيرة تقع على مسافة تتراوح بين 11-14 كم شمال شرق مسندم. وهي بموقعها هذا تشبه جزيرة بريم بالنسبة لمضيق باب المندب، حيث تقوم جزيرة سلامة وبناتها بتقسيم مضيق هرمز إلى ممرين أحدهما صغير جنوباً يتراوح اتساعه بين 11-14 كم، وآخر كبير شمالاً يتراوح اتساعه بين 33-43 كم (توفيق، 1983، 35).

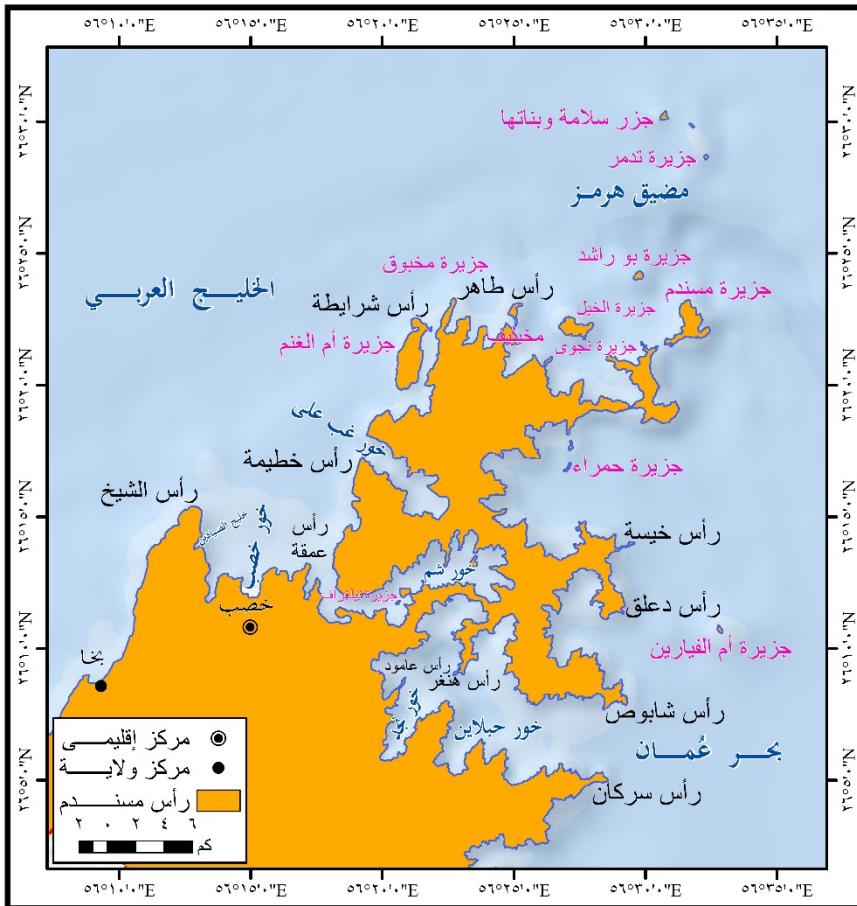
جزيرة أم الغنم (الغنم): هي جزيرة صخرية، تزيد مساحتها عن 5 كيلو متر مربع، وهي أكبر الجزر وأشهرها بمضيق هرمز، وتقع على الجانب الغربي المطل على الخليج العربي (العزي، 1986، 294)، وتبدو طولية الشكل مع اتساع جزئها الأوسط، وتتميز بعرض سواحلها (العجمي، 2011، 602).

وتمتد جزيرة أم الغنم بمحاذاة الساحل الغربي لمنطقة رؤوس الجبال بالقرب من أقصى طرفها الشمالي، ولا يفصلها عن الأرض العمانية إلا ممر مائي ضيق لا يتجاوز عرضه كيلومتراً واحداً، يتمثل في "خور القوى"، ويصل ارتفاعها في الجنوب 183م، وتنخفض في الشمال، وتبدو وكأنها لسان يمتد داخل المضيق، ويعتمد سكانها على حرفة الرعي، وتعد الجزيرة القاعدة الرئيسية لحماية المضيق، حيث تتمتع على الدوام بقيمة استراتيجية خاصة؛ كونها حصن لحماية المضيق، وقد سبق وإن استُخدمت من قبل القوات البريطانية خلال الحربين العالميتين الأولى والثانية، ثم انسحبت منها مخلفة ورائها مرسى صغير للسفن، وبعض الثكنات العسكرية، وبعض المباني المتهدمة (العزي، 1986، 294) شكل (5).

وبعد انسحاب القوات البريطانية من منطقة الخليج سيطرت إيران على بعض الجزر في مدخل مضيق هرمز بما فيها جزيرة أم الغنم، وفي عام 1972م وقعت سلطنة عمان مع إيران "اتفاقية أذار 1972م"، تنازلت فيها إيران عن هذه الجزيرة؛ ونظراً لأهميتها الاستراتيجية؛ فقد

(*) سميت بهذا الاسم لأن السكان كانوا يتركون أغنامهم ترعى في هذه الجزيرة المهجورة نظراً لتوفر المياه والعشب وبعض الشجيرات فيها (الحتروشي، 2006، 6)، كما يرجع البعض تسميتها بهذا الاسم، هو ما قيل من أن البحارة كانوا يتركون أغنامهم ترعى في هذه الجزيرة، نظراً لتوفر بغض المياه والعشب وبعض الشجيرات، فضلاً عن خلوها من أي حيوانات برية أخرى (العزي، 1986م، 295).

قامت سلطنة عمان بتطويرها ضمن خطط التطور التي شهدتها الدولة، واتخذتها مقراً لقاعدة رأس مسندم البحرية (الأغبري: 1988، 75).



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على: -

سلطنة عمان، وزارة الدفاع، الهيئة الوطنية للمساحة، خرائط مقياس 1: 50000، عام 2021 م.

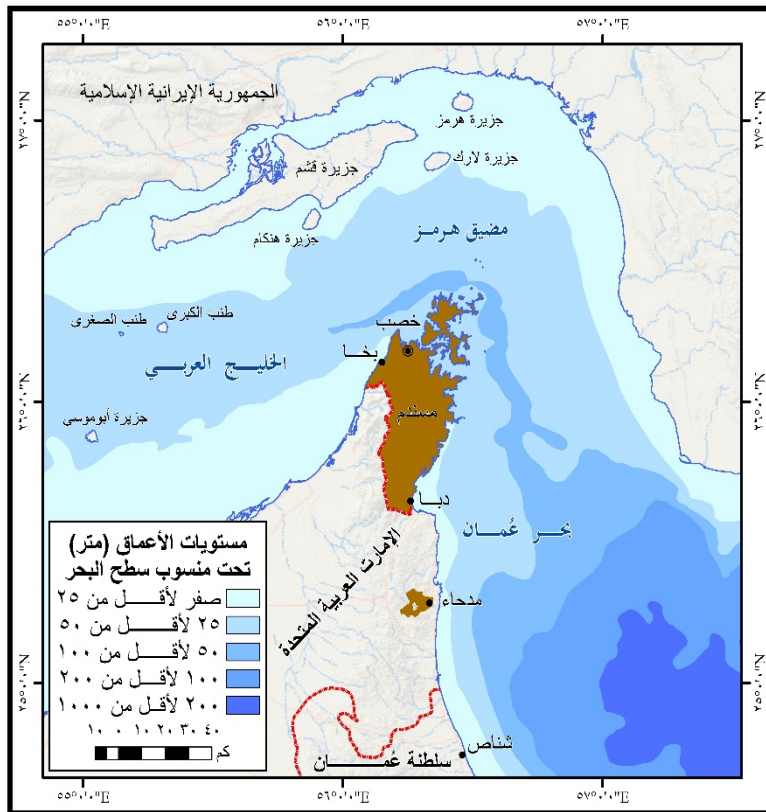
جوجل إرث (Google earth 2023)

شكل (5) الجزر والأخوار التي تحيط برأس مسندم

جزيرة الاتصالات (تليجراف): تقع أعلى خور شم في خليج ليفنجستون، وقد تم استخدامها قاعدة اتصالات للبريطانيين أثناء الحربين العالميتين الأولى والثانية (الحتروشي، 2006، 6).

هذا بالإضافة إلى مجموعة من الجزر الصغيرة الأخرى، والتي تقل مساحتها عن الكيلو متر المربع، وتستخدمها قوارب الصيد، كما أنها ذات أهمية بيئية، حيث تحتوي على تنوع في الحياة البحرية، وتأتي إليها العديد من الطيور والسلاحف (الحتروشي، 2006، 5)، كما تشكل هذه الجزر أماكن سياحية جاذبة؛ لما تتمتع به من أشكال طبيعية تجمع بين

أمواج البحر ونعومة الرمال وصخور الجبال، ومن هذه الجزر: جزيرة الخيل، جزيرة أم الفيران، جزيرة رأس مخبوق، جزيرة أبو مخالف، جزيرة ساويك، وجزيرة أم البيض، (الأغبري، 1988م، 75) شكل (5). ولمظاهر السطح تأثير واضح على تقسيم المجرى الملاحي أمام سواحل رأس مسندم، حيث يبلغ عرض القناة المائية الصالحة لمرور السفن بالمضيق 6 ميل بحري، ويتراوح عمقها ما بين 50-100 متر؛ وبذلك يعتبر المضيق ضحلاً إلى حد ما؛ لما يشوبه من صخور وتنوعات صخرية تستخدم لزراع الألغام، وبالتالي تتعرض السفن والبواخر فيه لنوع من الضرر وتعطيل الملاحة (الحميري وسيكران، 2021، 99)، كما أن مسار القناة المائية يتحدد بناءً على اعتبارات تتعلق بتضاريس القاع وملائمتها للملاحة شكل (6).



(4) المناخ:

المناخ في عمان بشكل عام صحراوي، يتميز بوجود صيف حار وشتاء معتدل. أما عناصر المناخ، خاصة درجة الحرارة والرطوبة النسبية والمطر، فإنها تتفاوت من مكان إلى آخر حسب الموقع من المسطحات المائية والارتفاع عن سطح البحر، وتتأثر شبه جزيرة رأس مسندم بهذه العوامل المناخية العامة، والتي يمكن إيجاز أهم خصائصها على النحو التالي:

❖ درجة الحرارة والرطوبة النسبية:

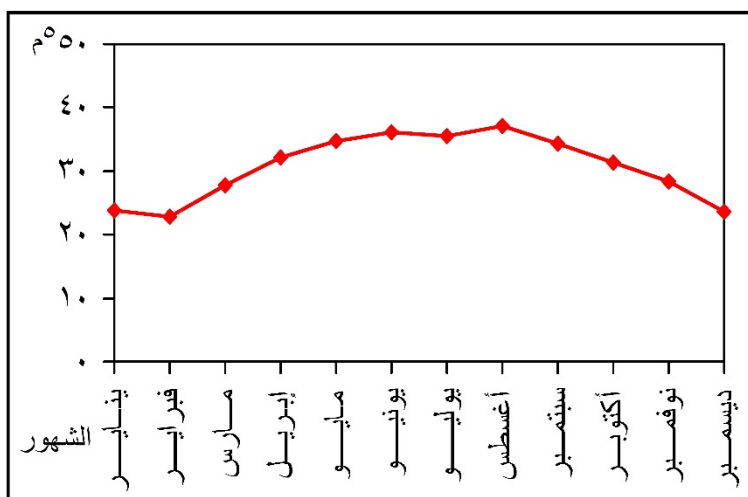
كان للموقع البحري لشبه جزيرة رأس مسندم دور فاعل في تلطيف الجو صيفاً ودفعه شتاءً، وأن السواحل مناخها حار ورطب، والداخل حار وجاف، أما المناطق الجبلية جوها معتدل. ونظراً لكون مسندم شبه جزيرة تحيط بها المياه من ثلاث جهات؛ فإن المناطق الساحلية فيها تتأثر بنسيم البحر؛ وبالتالي تتمتع بدرجة حرارة معتدلة نسبياً مقارنة بالمناطق الداخلية التي تتأثر بالظروف الصحراوية.

وحسب البيانات الواردة بالجدول (1) والشكل (7)، يتبين أن أدنى معدل لدرجات الحرارة حسب محطة الرصد بميناء خَصَب خلال شهر ديسمبر بلغ نحو 23.6 درجة مئوية، وأعلى معدل خلال شهر أغسطس 37.2 درجة مئوية، بمتوسط عام بلغ نحو 30.4 درجة مئوية، كما تنسم الرطوبة النسبية بارتفاعها معظم شهور السنة - وبخاصة خلال شهور الصيف، ويصل المعدل السنوي للرطوبة النسبية 42%.

جدول (1) متوسط درجة الحرارة والرطوبة والرياح والأمطار حسب محطة رصد

ميناء خصب لعام 2022

عناصر المناخ	١	٢	٣	٤	٥	٦	٧	٨	٩	١٠	١١	١٢
الحرارة (درجة مئوية)	23.8	22.8	27.8	32.1	34.7	36.1	35.6	37.2	34.3	31.4	28.3	23.6
الرطوبة النسبية (%)	37.2	45.7	37.1	31.5	32.9	41.9	52.5	38.7	52.5	48.4	46.3	51.2
سرعة الرياح (كم/ساعة)	6.4	6.2	7	7.5	8.3	8.5	7.8	7.6	7.5	6.1	5.4	4.9
الأمطار (بوصة)	-	-	-	-	-	-	11.8	-	-	-	-	21.8



المصدر: المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، الكتاب الإحصائي السنوي، الإصدار 51، أغسطس 2023، 47-50.

المصدر: بيانات الجدول (1).

شكل (7) متوسط درجة الحرارة في رأس مسندم لعام 2022م

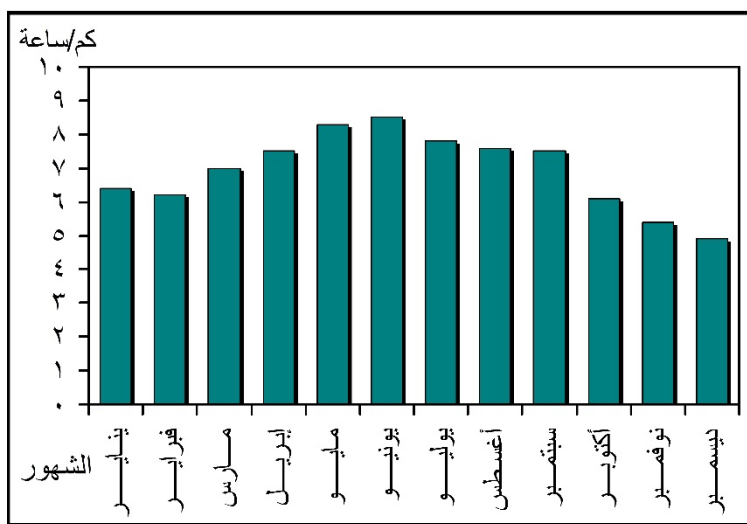
❖ الضغط الجوي والرياح:

خلال فصل الشتاء تتأثر سلطنة عمان بنطاق الضغط الجوي المرتفع شبه المداري الواقع شمال شبه الجزيرة العربية، ومنه ينتج نظام الرياح الآتية:

– الشمالية الغربية (الشمال): وتتأثر به الأجزاء الشمالية من عمان خاصة محافظة مسندم.

– الشمالية الشرقية الموسمية (الموسمية الشتوية): والتي تهب من وسط آسيا عبر بحر العرب وخليج عمان، فتتسبب في سقوط بعض الأمطار على جبال عمان ومنها محافظة مسندم.

وخلال فصل الصيف تتأثر عمان بنطاق الضغط المرتفع شبه المداري فوق المحيط الهندي، وينتج عنه رياح جنوبية غربية قوية (الموسمية الصيفية)، تتسبب في سقوط بعض الأمطار على جبال محافظة ظفار؛ وبما أن تأثيره ينحصر في المنطقة الواقعة من ظفار إلى رأس الحد فإن تأثيره على محافظة مسندم يكون ضعيفاً جداً (الحتروشي، 2006، 12-13)، وبشكل عام ومن خلال البيانات الواردة بالجدول (1) والشكل (8)، يبلغ متوسط سرعة الرياح 6.7 كم/الساعة.



المصدر: بيانات الجدول (1).

شكل (8) سرعة الرياح في رأس مسندم لعام 2022م

❖ الأمطار:

نظراً لموقع شبه جزيرة مسندم البحري، وتضاريسها المرتفعة متمثلة في مرتفعات جبال الحجر؛ فإنها تجذب كميات كبيرة من الأمطار، تسقط بصورة متقطعة، والأمطار غالباً ما تكون موسمية خاصة في فصل الشتاء (ديسمبر)، حيث يعتمد عليها سكان القرى الجبلية اعتماداً كلياً في جمع المياه بالخزانات التقليدية المعروفة باسم البرك، كما تتميز المنطقة بهطول الأمطار الرعدية في فصل الصيف (يوليو) (البحراني، 2014).

ويبلغ المتوسط السنوي للمطر في محافظة مسندم بناءً على البيانات الواردة بالجدول (1) حوالي 16.8 بوصة. ورغم أن هذه الكمية لا بأس بها مقارنة ببقية أجزاء السلطنة، إلا أنها تتفاوت تفاوتاً كبيراً من عام إلى آخر، كما أن القيمة الفعلية لهذه الأمطار قليلة جداً؛ لأنها تفيض بشدة من الجبال لتصب في البحر، وفي بعض الأحيان تؤدي إلى إغراق المدن الساحلية (الحتروشي، 2006، 13).

(5) خصائص المياه أمام سواحل رأس مسندم:

الأمواج: تنتشر الأمواج في اتجاه هبوب الرياح التي تسببها، وهي معتدلة وهادئة بشكل عام في الخليج العربي وخليج عمان، وارتفاعها عادة ما يكون أقل من متر واحد، وفي فصل الشتاء حين يهيج البحر قد يصل ارتفاعها إلى متر ونصف تقريباً، وتلعب حركة المياه الناتجة عن الأمواج دوراً رئيسياً في عمليات النقل والإرساب على طول

خط الساحل - خاصة السواحل المستقيمة نسبياً (الحثروشي، 2006، 15-14).

التيارات البحرية: عبارة عن إزاحة أفقية لمياه البحار والمحيطات، وترجع بشكل رئيسي إلى الرياح، كما ترجع في جزء منها إلى التباين الكبير في كثافة المياه؛ نتيجة للاختلاف في درجة الحرارة والملوحة، وبشكل عام فإن حركة المياه في خليج عمان والخليج العربي ضعيفة نسبياً؛ كونها تتأثر بالرياح الشمالية والشمالية الغربية الهادئة نسبياً أيضاً، وتسير هذه التيارات بمحاذاة خط الساحل، وفي اتجاه عكس عقارب الساعة (الحثروشي، 2006، 15).

المد والجزر: هما عبارة عن حركة ارتفاع وانخفاض لمياه البحار والمحيطات، بتتابع يومي منتظم، ناتج عن قوة جذب كل من القمر والشمس، وهي ذات أهمية كبيرة على الأخوار والبحيرات الشاطئية والتغلغات البحرية التي تشتهر بها محافظة مسندم، وتكرر كل من حركتي المد والجزر على امتداد السواحل العمانية بما فيها رأس مسندم مرتين كل يوم، ويتفاوت المدى الرأسي للمد والجزر في هذه السواحل بين 1.5 إلى 2 متر، بينما يصل أعلى مستوى له في أثناء المد الربيعي إلى 3 أمتار (الحثروشي، 2006، 15).

ولهذه الظواهر تأثيرات متعددة على حركة الملاحة، حيث تكون في بعض الأحيان على هيئة أمواج عالية تجعل الملاحة في المضيق غاية في الصعوبة، وبالتالي تؤثر وتربك حركة سير السفن؛ لا سيما وأن الشقة المائية في المضيق ضيقة، وتكثر بها الجزر؛ مما تجعل أي حركة للمياه أكثر وضوحاً وأثراً من المناطق الواسعة؛ وبالتالي أكثر خطورة، إذ تصل سرعتها إلى 8 كم في الساعة، بالإضافة إلى ضبابية البحر التي تحجب الرؤية في المضيق في الصباح الباكر (برع، 2020، 35).

(6) التربة والنبات الطبيعي:

يغلب على شبه جزيرة مسندم ارتفاع مظاهر السطح، حيث تنتشر في هذه المناطق **التربة الصخرية** الرقيقة السمك على سفوح المرتفعات، والتي تتعرض للجرف نتيجة لعامل الانحدار (الحثروشي، 2014، 96).

أما النبات الطبيعي، فقد ساعد اعتدال درجة الحرارة وزيادة تساقط الأمطار؛ على نمو بعض الأشجار والنباتات في الأودية، وعلى سفوح الجبال ومن أهمها: أشجار **القصم**، وأشجار **الطلح** والتي يصل ارتفاعها إلى 6 أمتار، وأشجار **العُلعُلان**، وهي أشجار خشبية دائمة الخضرة يصل ارتفاعها إلى عشرة أمتار، وشجرة **العتم**، وتنمو في المناطق الصخرية بالجبل الأخضر وجبل شمس حيث الرطوبة والحرارة

المعتدلة نسبياً، أشجار السدر، وتنمو في سلسلتي الحجر الشرقي والغربي متأثرة بالأمطار الموسمية، **المزي/المزج** تنتشر في جبال مسندم وجزء من جبال الحجر الشرقي على ارتفاع يزيد عن 1000 متر، وتستخدم معظم هذه النباتات في الرعي والأغراض الطبية (الحثروشي، 2014: 103-112).

(7) الموارد المائية:

تتميز جبال شمال عمان، والتي تتكون بشكل رئيسي من الصخور الجيرية، ببعض السمات التضاريسية الخاصة؛ التي تمكنها من استجماع مياه الأمطار، والتي تسيل إلى أسفل حيث تحتجزها الجبال في شروخها وتصدعاتها، كما توجد المياه في بطون الأودية على جانبي هذه الجبال، حيث توجد بها مياه جيدة النوعية لكن كمياتها محدودة، ومخزونها معرض للنفاذ بسرعة في فترات الجفاف (الحثروشي، 2014، 121-122).

وبشكل عام تعتمد القرى الساحلية على المياه العذبة من الآبار التي حفرها السكان في الأجزاء المنخفضة من الدالات المروحية، كما يعتمد السكان على الأحواض التي يخزنون فيها مياه الأمطار، وباستثناء "خصب" و "بخاء" - فإن مصادر المياه في هذه المنطقة قليلة ومتناثرة، وتزداد قلة إذا قلت الأمطار (فالكون، 1980، 17).

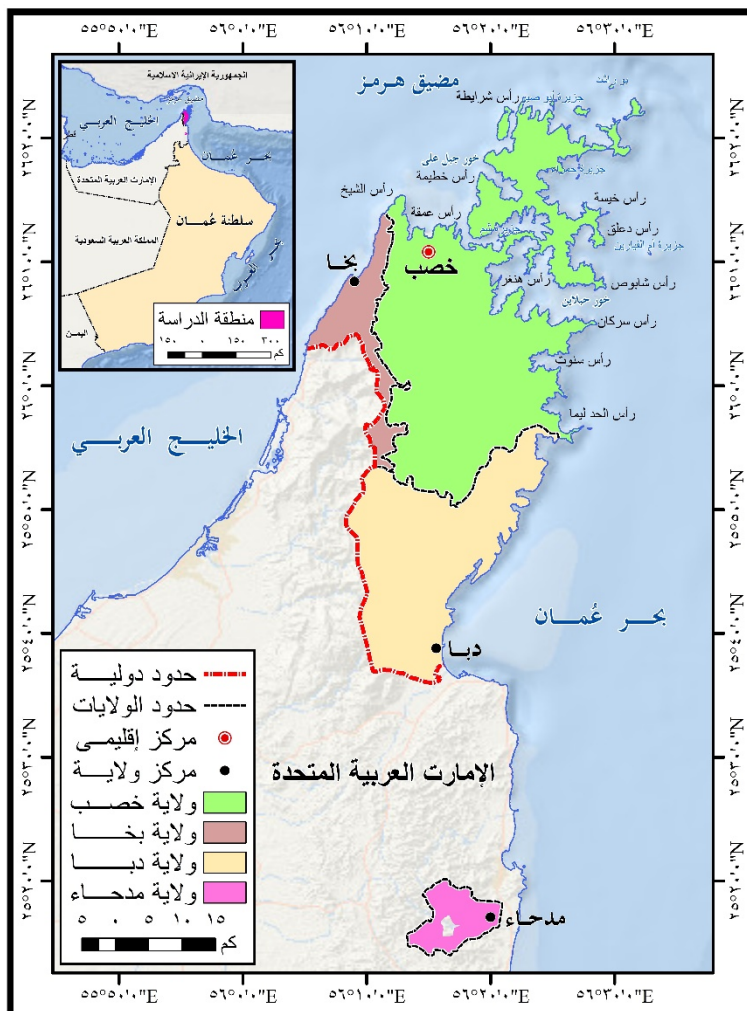
ثانياً: المقومات البشرية:

(1) التقسيم الإداري:

تنقسم محافظة مسندم إلى أربع ولايات هي: خَصَب حاضرة المحافظة، وبخاء، ودباء، ومدحاء(*) شكل (9).

❖ **ولاية خَصَب:** عاصمة محافظة مسندم، وتقدر مساحتها بنحو (150 كم²)، وتقع في الجانب الشمالي من المحافظة، وتطل على بحر عمان من جهة الشرق، والخليج العربي من جهة الشمال الغربي شكل (9)، تحيط بها الجبال من ثلاث جوانب، وتبعد عن العاصمة مسقط بحوالي 481 كم، وتبلغ تجمعاتها السكانية حوالي 208 تجمعاً، منها خصب وقدي والحرف وكمزار وليماء (سلطنة عمان، وزارة الدفاع، 2020، 48)، ويبلغ إجمالي عدد سكان الولاية نحو 30615 نسمة (المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، 2022).

(*) في عام 1979م شُكِلَتْ محافظة مسندم من ثلاث ولايات، ثم ضُمت إليها ولاية مدحاء، بحيث أصبحت المحافظة تضم أربع ولايات (الأغبري، 1988، 16).



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على: -
 - سلطنة عُمان، وزارة الدفاع، الهيئة الوطنية للمساحة، خرائط مقياس 1: 50000، عام 2021 م.
 - جوجل إيرث (Google earth 2023)
شكل (9) التقسيم الإداري لشبه جزيرة مسندم عام 2023 م

ويعتبر خليج خَصَب هو الواجهة والمدخل البحري للولاية، ويوجد بولاية خصب عدد من القلاع والحصون القديمة، والتي يرجع تاريخها إلى مئات السنين، منها حصن الكمازرة وحصن السبية، بالإضافة إلى قلعتها الشامخة المعروفة بقلعة خَصَب، والتي يعود تاريخها إلى بداية عهد دولة آل بوسعيد (الأغبري، 1988، 73-74).

❖ **ولاية بخاء:** إحدى ولايات محافظة مسندم، تقع في الجزء الجنوبي الغربي منها، وتطل على الخليج العربي، تحدها من جهة الشرق ولاية خُصَب، ومن الغرب إمارة رأس الخيمة الإماراتية، وتبلغ تجمعاتها السكانية نحو 22 تجمعاً، أهمها: بخاء والجادي وغمضاء والجري، وتبلغ مساحتها 70 كم² (سلطنة عمان، وزارة الدفاع، 2020، 52)، ويبلغ عدد سكانها نحو 4438 نسمة (المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، 2022).

وبخاء مدينة عريقة لها تاريخ حافل منذ العصور القديمة، وتشتهر بمرور السفن التجارية العالمية بمياهها الإقليمية سالكة طريقها البحري عبر مضيق هرمز، ومن أهم معالمها التاريخية: الحصن القديم المسمى "حصن البلد" الواقع في وسط بخاء على حافة البحر، ويعتبر هذا الحصن مقراً للحاكم وداراً للحكم، بالإضافة إلى ثلاثة بروج قديمة (الأغبري، 1988، 93-94).

❖ **ولاية دباء:** إحدى ولايات محافظة مسندم، تقع في الجزء الجنوبي الشرقي منها، وهي أكبر ولاياتها، وتبلغ مساحتها 200 كم²، يحدها من الشمال الغربي بعض القرى التابعة لمدينة خُصَب، ومن الشمالي الشرقي خليج عمان، ومن الجنوب الشرقي الإمارات العربية شكل (9)، وتبلغ تجمعاتها السكانية حوالي 140 تجمعاً منها: دبا وجدة التب (سلطنة عمان، وزارة الدفاع، 2020، 50)، ويبلغ عدد سكانها نحو 10263 نسمة (المركز الوطني للإحصاء، 2022).

ولمدينة دباء شهرتها في الحضارة الإسلامية(*)، وأهميتها التاريخية، إذ توجد فيها بعض الآثار القديمة، التي تعود إلى العهد الإسلامي الأول، ومن أهم معالمها التاريخية قلعة بسطان وقلعة الشيخ محمد بن صالح، وبها حصن قديم وهو "حصن البيعة"، وحصن آخر يسمى "حصن الحاجر"، وسور قديم معروف بسور "بني شامس"، ومقبرة تاريخية تسمى مقبرة "أمير الجيوش" (الأغبري، 1988، 115-116).

(*) حيث ذكرها العلامة نور الدين السالمي في كتابه "تحفة الأعيان بسيرة أهل عمان" (ج1، ص 48)، في سرد حديثه عن حادثة دباء الواقعة في عهد الخليفة الأول أبي بكر الصديق رضي الله عنه، واشتهرت بسوقها التجاري بين أسواق العرب في العصور الماضية، وكان لأهلها السبق في دخول الإسلام (الأغبري، 1988، 115)، كما يروى بأن دبا سميت (بدبا البيعة)؛ لأن سكانها بايعوا النبي محمد (ص) في ذلك المكان على الإسلام (العزي، 1986، 290).

❖ **ولاية مدحاء:** تقع في الجزء الجنوبي من محافظة مسندم، في أقصى جنوب ولاية خَصَب بين إمارة الفجيرة ومدينة خورفكان التابعة لإمارة الشارقة شكل (9)، وتبلغ مساحتها 100 كم²، وتبعد عن مدينة دباء بنحو 60 كم، وعن خصب 160 كم، وتبلغ تجمعاتها السكانية حوالي 12 تجمعاً، منها: مدحاء، والأمطار، والحارة والشربة (سلطنة عمان، وزارة الدفاع، 2020، 54)، ويبلغ عدد سكان ولاية مدحاء 4382 نسمة (المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، 2022).

ومن معالم مدحاء التاريخية، بعض الحصون والقلاع القديمة ومنها: حصن الحارة، حصن الشريكي، قلعة مدحاء، قلعة حجر بني حميد، قلعة الغونة، ويوجد بها عدد من الكهوف والمغارات، كما يوجد بها عدد من العيون المائية مثل: عين الصماي، وعين حجر بني حميد (الأغبري، 1988، 124).

(2) السكان:

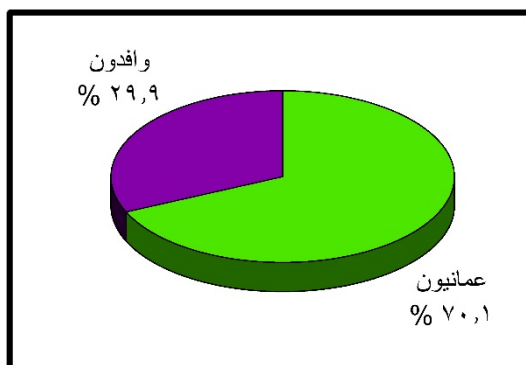
يسكن شبه جزيرة مسندم مجموعة من القبائل أهمها: الشحوح. ويتوزعون في ولايات خَصَب وبخاء ودباء. وينقسم الشحوح إلى مجموعة من الفخوذ والبيوت، ومنها: الشحوح الكماليون والظهوريون والكمازرة. وفي دباء يسكن مجموعة من القبائل منها: أهل السنية وأهل الحيل، بنو علي، الجهامرة، النقيبون، القرايشة، أهل المقام، بنو السعدي، أهل العقبة، بنو جديد، بنو الأصم، السلاحدة، وغيرهم. ويسكن مدحاء مجموعة من القبائل منها: المدحانيون – السعديون، بنو حميد، الشحوح (الأغبري، 1988م، 21-27).

ومن خلال البيانات الواردة بالجدول (2)، يبلغ إجمالي عدد سكان محافظة "مسندم" 49,7 ألف نسمة عام 2021م، منهم 34.8 ألف نسمة، بنسبة 70.1 % من السكان المحليين، 14,9 ألف نسمة، بنسبة 29.9% من الوافدين من بعض دول جنوب وشرق آسيا أهمها: الهند وباكستان وبنجلاديش وأفغانستان، بالإضافة إلى نسبة محدودة من العمال العرب.

جدول (2) سكان "مسندم" حسب الجنسية 2021م

الإجمالي	النسبة %	وافدون	النسبة %	عمانيون
49698	29.9	14864	70.1	34834

المصدر: المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، إحصاءات السكان، بيانات 2021، إصدار 2022، ص 22.



المصدر: بيانات الجدول (2).

شكل (10) سكان مسندم حسب الجنسية 2021م

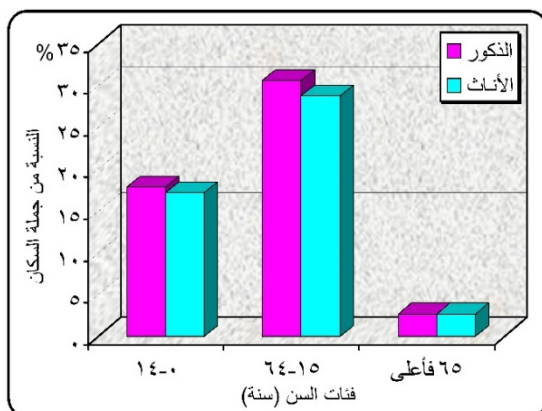
ومن حيث التركيب النوعي (ذكور وإناث) ومن خلال البيانات الواردة بالجدول (3) والشكل (11)، فقد بلغ إجمالي عدد الذكور بالمحافظة 29866 نسمة، بنسبة قدرها 60.1%، وبلغ عدد الإناث نحو 19832 نسمة بنسبة قدرها 39.9% من إجمالي عدد السكان، ومن الواضح أن هناك خلل في توزيع النسب بين الذكور والإناث؛ وذلك بسبب قوة العمل الأجنبية والتي تكون من الذكور في سن العمل.

أما عن تركيب السكان حسب فئات السن، وبناءً على البيانات الواردة بالجدول (3) والتي تقتصر على السكان العمانيين، يتضح أن فئة السكان في سن العمل هي الفئة الغالبة بنسبة قدرها 59.4%، وأقل فئة هي فئة كبار السن بنسبة قدرها 5.5% من إجمالي فئات السكان.

جدول (3) السكان العمانيون حسب فئات السن والنوع بمحافظة مسندم 2021م

فئات السن	الذكور	الإناث	الجملة	%
14-0	6237	6000	12237	35.1
64-15	10664	10034	20698	59.4
65 فأعلى	954	945	1899	5.5
جملة المحافظة	17855	16979	34834	100

المصدر: المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، إحصاءات السكان، بيانات 2021، إصدار 2022، ص35.



المصدر: بيانات الجدول (4).

شكل (11) السكان العمانيون حسب العمر والنوع على محافظة مسندم 2021م ومن حيث التوزيع الجغرافي، ينقسم السكان مسندم إلى قسمين: سكان المرتفعات (سكان الداخل)، وسكان الساحل، ويعتمدون على حرفة صيد الاسماك، ويتأثرون بالعرب من ناحية وبالإيرانيين من ناحية أخرى، وخاصة أن لغتهم قريبة من اللغة الإيرانية (فالكون، 1980، 12).

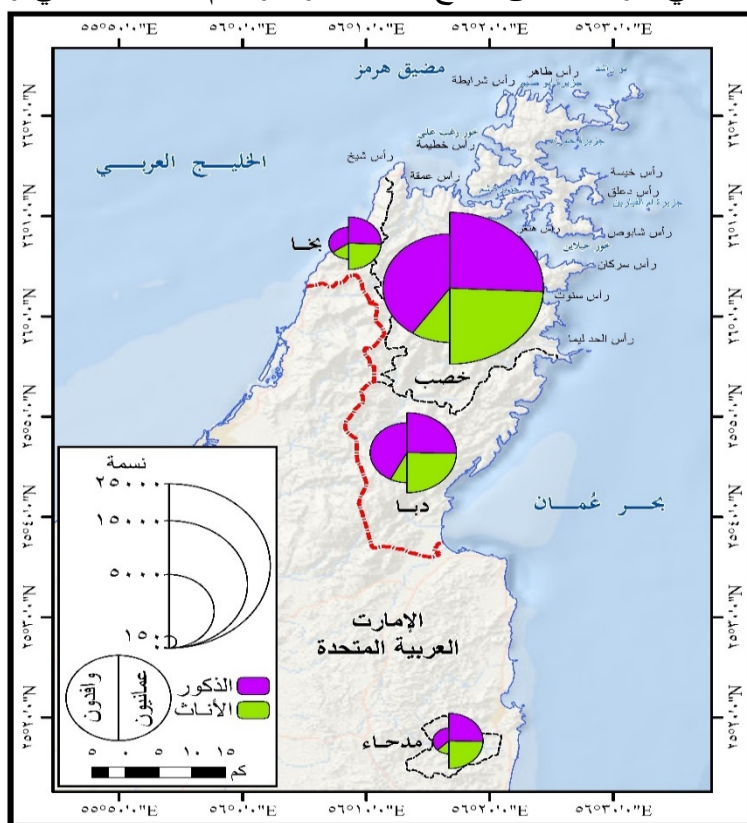
وفيما يتعلق بتوزيع السكان على ولايات المحافظة، ومن خلال البيانات الواردة بالجدول (4) والشكل (12)، جاءت ولاية خصب حاضرة المحافظة في المركز الأول من حيث عدد السكان، والبالغ عددهم نحو 30615 نسمة، وجاءت في المركز الثاني ولاية دبا بعدد سكان بلغ نحو 10263 نسمة، وفي المركز الثالث جاءت ولاية بخاء بعدد سكان 4438 نسمة، أما ولاية مدحاء فجاءت في المركز الأخير من حيث عدد السكان والبالغ عددهم نحو 4382 نسمة.

جدول (4) سكان محافظة "مسندم" حسب الجنسية والنوع والولايات ديسمبر 2021.

الولاية	عمانيون			وافدون			الإجمالي		
	ذكور	إناث	جملة	ذكور	إناث	جملة	ذكور	إناث	%
خصب	10848	10189	20673	7765	1813	9578	18613	12002	61.6
دبا	3488	3398	6886	2874	503	3377	6362	3901	20.7
بخاء	1700	1610	3310	788	340	1128	2488	1950	8.9
مدحاء	1819	1782	3601	584	197	781	2403	1979	8.8
إجمالي المحافظة	17855	16979	34470	12011	2853	14864	29866	19832	100

المصدر: المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، إحصاءات السكان، بيانات 2021، إصدار 2022، ص25.

وبلغت الكثافة السكانية عام 2021م نحو 26.6 نسمة/كم²، وهي منخفضة بشكل واضح؛ وذلك بسبب وعورة تضاريسها من جهة، وضعف مواردها المائية من جهة أخرى، حيث يتبعثر السكان بأعداد محدودة في تجمعات حضرية تنتشر عند رؤوس الأخوار التي ترتبط مواضعها بمصببات الأودية شبه الجافة، بسبب استخدامها كمراشي وملجأ لقوارب الصيد من ناحية، وتوافر المياه الجوفية، وخصوبة تربة المراوح الفيضية الملائمة للزراعة من ناحية أخرى، كما تنتشر تجمعات مبعثرة من السكان على سطح الهضبة، حيث يتخذون من المساكن الحجرية أو المنحوتة في الحافات الصخرية مأوى لهم، ويجمعون مياه الأمطار الشحيحة في خزانات على سطح الهضبة، وحرفتهم الأساسية هي رعي

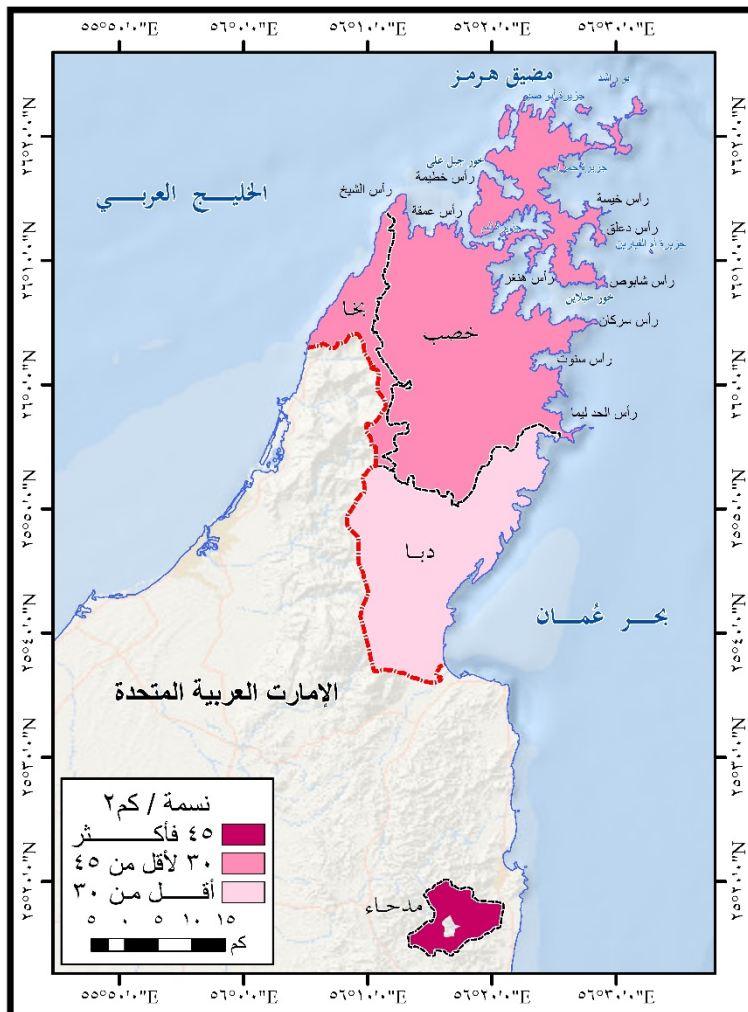


الماعر (تراب، مرجع سابق، 2) شكل (13).

المصدر: بيانات الجدول (3).

شكل (12) التوزيع الجغرافي لسكان محافظة مسندم حسب الجنسية والنوع والولايات 2021م

وقد ترتب على هذه الكثافة المنخفضة للسكان في رأس مسندم والنتيجة عن الجفاف ومظاهر السطح الوعرة، وعدم استغلال الإمكانات البيئية المتاحة؛ إلى وجود فراغ سكاني نتج عنه نوع من الضعف الجيوبوليتيكي لمنطقة من أهم المناطق الاستراتيجية في العالم.



المصدر: المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، إحصاءات السكان، بيانات 2021م
شكل (13) الكثافة العامة للسكان بولايات محافظة مسندم 2021م

(3) النشاط الاقتصادي:

يعتمد سكان شبه جزيرة رأس مسندم منذ القدم على الموارد المتاحة في البيئة المحيطة بهم، والمتمثلة في البحر وسواحلها، حيث يحققون أرباحاً من التجارة والنقل البحري، وصيد اللؤلؤ، وصيد الأسماك وتمليحها وتجفيفها، وبناء القوارب وإصلاحها، وفي المناطق السهلية الواقعة بين الجبال، عاش الناس، وحققوا أرباحاً من زراعة التمور وزراعة بعض الحبوب والخضروات، وتربية الماعز والأبقار والأغنام، وجمع الحطب والعسل وصناعة الفخار، كما يحترفون التجارة والتداوي بالأعشاب (William, 2010, 210).

❖ الزراعة والرعي:

تشكل الزراعة في رأس مسندم أحد أهم الأنشطة الاقتصادية التي يمارسها ويعتمد عليها السكان، والزراعة في مسندم تتناسب والطبيعة الأرضية ومصادر المياه، وتبلغ مساحة الأراضي الزراعية بالمحافظة 3241.89 فدان (البحراني، 2014).

وتنقسم الزراعة في شبه جزيرة مسندم إلى قسمين: زراعة ريفية وزراعة حضرية، والريفية هي ما يهتم بها أبناء القرى الجبلية، وهي نوعان: الأول زراعة حبوب القمح والشعير، والثاني زراعة الأشجار كالنخيل وأشجار الفاكهة كالتين والعنب والجوفية والسدر، وتعتمد في ربيها على مياه الأمطار. أما القسم الثاني فهو مشابه لنمط الزراعة بمناطق السلطنة، حيث يقوم أبناء المدن والقرى بالزراعة في المناطق المنبسطة، إلا أن طرق الزراعة والري تختلف حسب التكوين الطبيعي لكل مدينة أو قرية؛ حيث تعتمد كل من خصب وبخاء ودبائ على مياه الآبار في عملية الري، أما في مدحاء فيتم الري بواسطة القنوات المائية المعروفة بالأفلاج بالنسبة للمزارع القديمة، أما المزارع الحديثة فتعتمد على مياه الآبار (الأغبري، 1988، 51-53).

كما يمارس بعض سكان مسندم حرفة الرعي، حيث يقوموا بتربية الضأن والماعز والماشية، والتي تمثل مصدراً لا بأس به من دخل السكان، وتعتمد هذه الحيوانات في غذائها على المراعي الطبيعية والأعشاب والأشجار التي تنمو في الجبال والأودية برأس مسندم.

❖ الصناعة:

الصناعة في مسندم في معظمها صناعات يدوية، ومن أشهر الصناعات المحلية صناعة يد السيف وغمده، وتصنيع العصي الشحية المعروفة ب (الجرز)، كما يتم صناعة القوارب من الخشب المجلوب من الهند، ويقوم بعض السكان بصناعة المجرم أو المبخر، والتي تشعل به البخور أو الحطب، كذلك يصنعوا الدلة الفخارية مع الفناجين التي تستعمل

لتحضير القهوة العمانية، وتصنع من تربة حمراء، كما توجد بعض الصناعات اليدوية التي تقوم بها النساء مثل أغذية الأطعمة (شت) والمراوح اليدوية (مروحة)، وأوعية لحفظ التمور وصناعة الحجاب الساتر للوجه، وبعض المنسوجات الصوفية من شعر الحيوانات (البرقع)، والعباءة بالنسبة للرجال، والأحزمة وصناعة الطبول، وأوعية لحفظ الماء واللبن والحقائب، وأغمدة السيوف والسكاكين المصنوعة من جلود الحيوانات (الأغبري، 1988، 40-46).

❖ صيد الاسماك:

كان للموقع البحري لشبه جزيرة مسندم، دور كبير في ممارسة سكان المحافظة حرفة صيد الاسماك في مياه الخليج العربي وبحر عمان؛ وتأتي مسندم في المرتبة السادسة من حيث الإنتاج السمكي، بكمية إنتاج بلغت 37.177 طن عام 2022م، من إجمالي إنتاج عُمان البالغ 745.178 طن، بنسبة قدرها 5% من إجمالي إنتاج السلطنة (المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، 2023، 133).

ومن أشهر الاسماك في المياه المحيطة برأس مسندم: الجرجور، والطباق، والحبار، والخطاط، والبياح، والهامور، والشعري والسردين ...، وغيرها من الاسماك التي تجود بها المياه في هذه المنطقة (المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، 2023، 133).

❖ النشاط التجاري:

عرف أهل مسندم التجارة منذ فترات زمنية بعيدة وحتى وقتنا الحالي، والتي ارتبطت بدول الجوار الجغرافي سواء على الساحل الغربي للخليج العربي، والساحل الفارسي شرقاً، كما امتدت إلى الهند، والساحل الشرقي لأفريقيا، وكان لسفنهم دور بارز في استخراج اللؤلؤ، وتجارة المواد الغذائية والأقمشة وغيرها مما يلزم الإنسان في حياته. ومما ساعدهم على ذلك الموقع الجغرافي المتميز والوسطي، وكذلك سهولة الحركة والاتصال عبر المسطحات المائية المتعددة، وقد ذكر البعض أن مسندم كانت محطة هامة على طريق التجارة في العصور القديمة، وكانت محطة للوقوف في طريق التجارة بين بابلين والهند (الأغبري، 1988، 49).

وقُدر عدد العاملين في المؤسسات التجارية بمحافظة مسندم عام 2022م، نحو 9345 عامل، من إجمالي 2.1 مليون عامل على مستوى سلطنة عمان عام 2022م، ونحو 1569 مؤسسة، من إجمالي 223167 مؤسسة على مستوى السلطنة عام 2022م (المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، 2023، 190).

وبالنسبة لحركة التجارة، فقد بلغت كمية البضائع الواردة إلى ميناء خصب البحري عام 2022م نحو 61.6 ألف طن، كما بلغت كمية البضائع عبر ميناء دباء البري نحو 2000 طن في نفس العام (المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، 2023، 249).

❖ النشاط السياحي:

تمتلك رأس مسندم مقومات طبيعية وبشرية تؤهلها لجذب عدد كبير من الوفود السياحية على المستويين المحلي والدولي، ومن أهم هذه المقومات: الجبال الشاهقة بألوان صخورها المتنوعة، والمجموعات النباتية الطبيعية، والتي تنمو على سفوح هذه الجبال وفي أوديتها، الشواطئ الرملية المنتشرة في مناطق الأخوار، الشعاب المرجانية متعددة الأشكال والألوان، الأسماك المتنوعة، الجزر الصخرية التي تطفو على المياه المحيطة برأس مسندم، حيث تُمارس رياضة الغوص في شواطئ هذه الجزر.

كما تنتشر في رأس مسندم العديد من المناطق التي تضم مجموعة من الآثار تعود إلى فترات زمنية متباعدة، حيث توجد مجموعة من المدافن تعود لما قبل الإسلام، كما يوجد بعض الفخار والخزف الذي ينتمي إلى العصر الساساني، وفي الطرف الشمالي لجزيرة الغنم تم العثور على أساسات منازل وقطع فخارية متميزة ودقيقة الصنع تنتمي إلى العهد البارثي الساساني، وفي "غب علي"، تم دراسة مخلفات المباني القديمة، والتي تبين من دراستها أنه كان هناك وعي في تخطيطها، وأنها تعود لثلاث عهود من العمران، امتدت من العصر العباسي حتى القرن 17 الميلادي، كما وجدت أنية خزفية يتراوح عمرها بين 100 ق.م و 400 ميلادية، كذلك وجدت قطع من الخزف الصيني، يدل وجودها في موقع على رأس وادي العين وراء خَصَب، على وجود نظام اقتصادي مستقر، وفي ولاية خَصَب يوجد البرج المستدير الذي بني عام 1623م، تحيطه قلعة بنيت حديثاً للمحافظة عليه، وتدل الأواني الفخارية الموجودة على المرتفعات على أن المنازل بُنيت في القرنين 16 و 17 (فالكون، 1980، 30-32).

وفي وادي العين على بعد 5 كم جنوب "خَصَب" وجدت ثلاث مدافن للفترة السابقة للإسلام؛ يرجح أنها تعود للألف الثالث قبل الميلاد، كما وجدت مدافن ذات طُرز مختلفة على التل الواقع جنوب "بخاء"، كما توجد أنواع من الخزف تثبت استمرار الاستيطان الممتد بين القرنين التاسع والعاشر الميلاديين حتى الاستعمار البرتغالي في القرن السادس

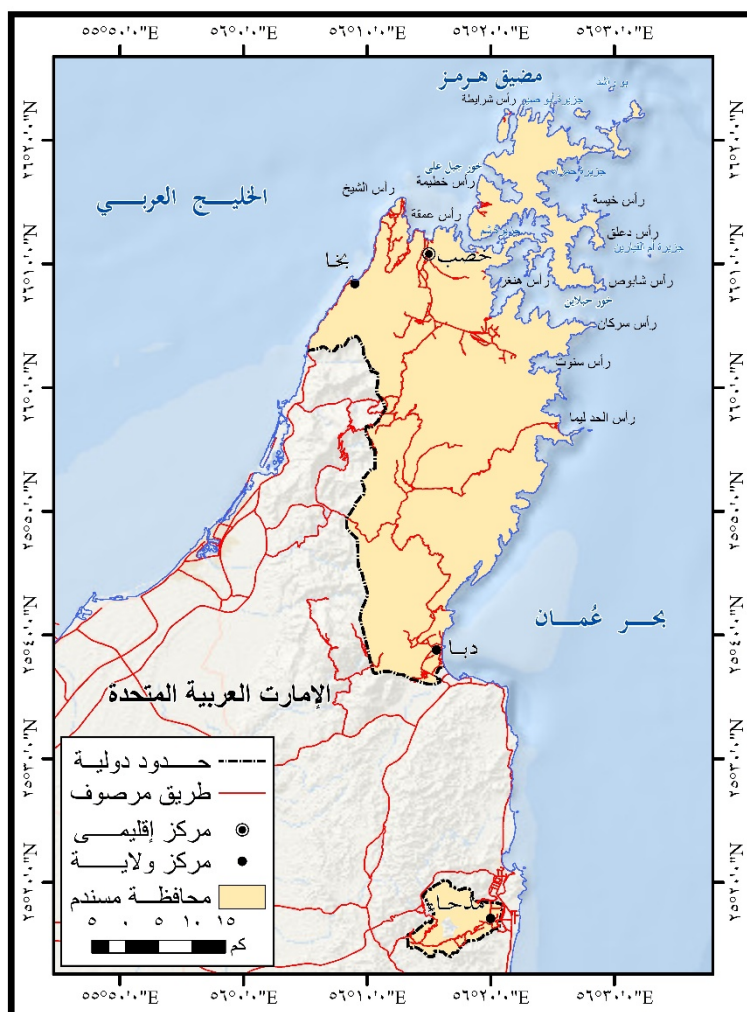
عشر، كما تم العثور على الخزف الهرمزي المزخرف والمستورد، ما يدل على أن هؤلاء السكان عاشوا مستوى مرتفع من العيش في القرنين الرابع عشر والخامس عشر (فالكون، 1980، 32-33).

(4) النقل والاتصالات:

كان سكان مسندم يعتمدون في تنقلاتهم على البحر من خلال السفن والقوارب، أو المشي على الأقدام وركوب الدواب كالإبل والحمير، وبوجود السيارات قام الأهالي بتمهيد أجزاء بسيطة كطرق داخلية لتسهيل الحركة داخل المنطقة، وفي بداية عام 1981م اكتمل شق الطريق الذي يربط بين خَصَب ودباء، والبالغ طوله 110 كم، وكذلك شق الطريق بين خصب وبخاء، ومنها إلى الطريق المؤدي إلى رأس الخيمة، وبافتتاح هذا الطريق تم الاتصال البري المباشر بين محافظة مسندم ودولة الإمارات العربية المتحدة، وموصلاً للطرق المتجهة إلى داخل السلطنة عبر منافذ الحدود العمانية مروراً بالأراضي الإماراتية (الأغبري، 1988، 18)، أما بالنسبة لولايتي دباء ومدحاء، فبحكم موقعهما الجغرافي، كانتا - ولا تزالا تعيشان حركة اتصال مفتوح.

وعلى المستوى المحلي تم القيام بشق وتمهيد الطرق الداخلية بين القرى، بالإضافة إلى الصيانة الدورية اللازمة للطرق الرئيسية والفرعية، وفي خصب ودباء تم رصف الطريق الداخلي، وكذلك الطرق الداخلية في بخاء ومدحاء (الأغبري، 1988، 18).

وفي إطار اهتمام عُمان بتنمية رأس مسندم، فقد بلغت أطوال الطرق المنفذة عام 2022م، نحو 19 طريق مفرد، بالإضافة إلى طريق واحد مهمد (المركز الوطني للإحصاء، 2023م، 251) شكل (14).



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على: -
سلطنة عمان، وزارة الدفاع، الهيئة الوطنية للمساحة، خرائط مقياس 1: 50000، عام 2021 م.
خرائط الموقع الإلكتروني <http://www.diva-gis.org/data/download>
جوجل إيرث (Google earth 2023)

شكل (14) شبكة الطرق بمنطقة الدراسة

وبالنسبة للخدمات البريدية، يوجد في محافظة مسندم 4 مكاتب بريدية، ونحو 9 صناديق إيداع، ونحو 192 صناديق بريدية خاصة، 41 صندوق للشركات عام 2022م (المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، 2023، 261).

وفيما يتعلق بخطوط الهواتف وقنوات الشبكة الرقمية، فقد بلغت نحو 3758 خط هاتف ثابت، ونحو 125 هاتف عمومي، ونحو 2031

هواتف موصلة بتقنية الإنترنت، ونحو 162 قنوات الشبكة الرقمية عام 2022م (المركز الوطني للإحصاء والمعلومات، 2023، 263).

المبحث الثاني

تطور الأهمية الجيوبوليتيكية لرأس مسندم والتنافس الدولي للسيطرة عليها

تعتبر السيطرة على البحر من المبادئ التي تسعى الدول لتحقيقها باعتباره ضرورة أولية للسيادة العالمية، وهو ما يتوافق مع ما أكدته "ماهان" على أهمية القوة البحرية في تاريخ الدول، وأن التأثير في قوة الدولة، لا يكمن في عدد الكيلومترات المربعة من الأراضي التي تمتلكها الدولة - بقدر ما يكمن في موقعها البحري وطول سواحلها وطبيعتها والموانئ التي تسيطر عليها (برع، 2020، 2)، حيث تمنح المواقع البحرية الدول امتيازات وفوائد لا تتوافر في المواقع القارية، إلا أن هناك بعض المواقع البحرية التي تشرف على مضائق ذات قيمة إستراتيجية متميزة تكسب دولها أوضاعاً استثنائية تجلب لها أطماع الدول الاستعمارية الكبرى؛ ولذا فإن هذه المواقع أصبحت عبر الزمن قبلة أنظار الدول القوية، التي تسعى بكل ما أوتيت من قوة ونفوذ للسيطرة عليها، أو الدخول بتحالفات ومعاهدات مع الدول التي تشرف على هذه المواقع البحرية.

وتعتبر رأس مسندم من الأقاليم التي تستمد أهميتها الجيوبوليتيكية من خلال موقعها البحري ثلاثي الأبعاد على خليج عمان ومضيق هرمز والخليج العربي أحد هذه المواقع، والذي أهلها لتكون حلقة اتصال بين الحضارات القديمة في الشرق والحضارة العربية في شبه الجزيرة العربية، وصولاً لحضارات سواحل البحر المتوسط، كما ساعدها هذا الموقع المسيطر والحاكم في بوابة الدخول والخروج من وإلى الخليج العربي والذي يمثل أهم الطرق الملاحية الرئيسية، ومحط أطماع الدول الكبرى، هذه الوظيفة أعطت رأس مسندم خاصةً وسلطنة عمان عامةً، موقعاً إقليمياً ذو أهمية إستراتيجية وجيوسياسية واقتصادية، كما أنها لفتت أنظار القوى العالمية المتصارعة سياسياً والمتنافسة تجارياً إلى أهمية هذه المنطقة، والذي اتسع بسببها الحجم الجيوبوليتيكي للخليج العربي، حتى أن العالم كله تقريباً دخل في منطقة نفوذه (دغوش، 2011، 342-344).

یزید من أهمية رأس مسندم كذلك إشرافها على مضيق هرمز(*) ، والذي لعب دوراً حيوياً مهماً منذ العصور القديمة، ولا يزال إلى وقتنا الحاضر، غير أن هذه الأهمية زادت بعد اكتشاف البترول في منطقة الخليج العربي، واعتماد معظم دول العالم على ثروته النفطية، فأصبح المضيق صمام أمني رئيسي، وشریان الطاقة الذي تمر عبره صادرات النفط من منطقة الخليج إلى دول العالم؛ حيث ترتبط معظم حقول النفط وأغزرها إنتاجاً ارتباطاً وثيقاً بهذا المضيق؛ وتبعاً لذلك فقد اكتسب المضيق أهمية خاصة لدى كل دول العالم، وأصبح يطلق عليه اسم "المضيق الاستراتيجي" (رضوان، 2022، 143).

ولما كان النفط إكسير العالم اقتصادياً، والسيطرة عليه سيطرة على العالم، ولما كانت عمان برأسها المتقدم متمثلاً في "شبه جزيرة مسندم" بوابة أكبر احتياطي للنفط العالمي، فهي المسيطرة والمتحكمة في جُل حركة النفط العالمية، كما يؤهلها موقعها الجيوستراتيجي، أن تمتلك أكثر الموانئ لتصلح السفن وتموينها، وأكبر إقليم عالمي كم منطقة تجارية حرة، ومركزاً مالياً عالمياً، وعقدة لحركة المواصلات الجوية كما هي عقدة للمواصلات البحرية، وستكون محوراً للشرق الأوسط الكبير، وتتعداه للعالم بأسره، هذا التعاضد للأهمية الموقعية البحرية العمانية سيعطي المحيط الهندي شأنًا واسعاً فيصبح محيطاً عالمياً، بالنسبة للاستراتيجيين والجيوپولتيكيين (دغوش، مرجع سابق، 246-247).

ومما ساعد على اكتساب رأس مسندم هذه الأهمية، أن الممر الصالح للملاحة بمضيق هرمز يقع بالقرب من سواحلها، حيث لا يمكن للسفن ذات الغاطس العميق المرور إلا إذا سلكت الممر المائي المجاور لرأس مسندم، ما جعلها البوابة الحديدية وبوصلة التحكم في الملاحة العالمية المارة عبر مضيق هرمز، فضلاً عن كثرة المرافئ الطبيعية والخلجان العميقة (الأودية الغارقة) والتي تشبه الفيوردات، والتي جعلت سواحلها صالحة لإنشاء الموانئ وملاذاً آمناً لرسو السفن التجارية والعسكرية.

كل ذلك جعل رأس مسندم هدفاً لتنافس القوى الاستعمارية من قبل العصر الهيلنسي مروراً بالإسكندر الأكبر، والفرس وصولاً إلى العصر الحديث متمثلاً في البرتغاليين والهولنديين والفرنسيين والإنجليز، وانتهاءً بالولايات المتحدة الأمريكية، فلطالما جذب سحر أجراف مسندم

(*) تتعدد التسميات لمضيق هرمز، فيطلق عليه أحياناً هرمز نسبة لجزيرة هرمز، وأحياناً أخرى يطلق عليه مضيق سلامة نسبة لجزيرة سلامة وبناتها في المدخل الجنوبي لمضيق هرمز.

البحرية وأخوارها وموقعها الاستراتيجي انتباه القوى الخارجية عبر التاريخ.

حيث ذكرت بعض المصادر أن أول أوروبي وطئ أرض عمان هو الأميرال "ثيركس" القائد اليوناني في عهد الإسكندر، والذي اكتشف "رأس ماسيتا" أو رأس مسندم، عند مروره بالساحل الشمالي من عمان، وذلك في عام 326 قبل الميلاد (الحجري، 2013، 20).

وعندما فتح الإسكندر بلاد السند عام 333 ق.م، أرسل عدد من الحملات والبعثات الاستطلاعية لاستكشاف الطرق البحرية وجمع المعلومات اللازمة لإرسال أسطول كبير يستولى على سواحل الجزيرة العربية، ومن هذه الحملات رحلة الكريتي "نيارخوس اندروثيموس" 324-325 ق.م، والذي قام بالإبحار من مصب نهر السند إلى مصب الفرات عبر الخليج العربي، مروراً بخليج عمان، وقد دون "نيارخوس" تفاصيل رحلته، وكان يعاين أسماء المواضع التي مر بها، ويسميتها بأسماء يونانية، حيث مر بساحل مكران وجزيرة قشم عند مدخل الخليج العربي، ثم تحول باتجاه مدخل مضيق هرمز، وبعد يومين من السير وصل "نيارخوس" إلى أمانيس (ميناء أمام رأس مسندم)، حيث شاهد نتوءاً جبلياً لدى دخوله إلى الخليج العربي عند مضيق هرمز (محمد وعلي، 2021، 134 – 136).

وقد أفادت الأخبار التي وصلت إلى الإسكندر أن هذه البعثات لم تتجاوز موضع "ماكيته"، وهو موضع "رأس مسندم" Ras Musandam"، وهو "مونس اسبو Mons Asabo"، عند بلينيوس أي "رؤوس الجبال" (عبد العظيم، 2015، 24).

كما ورد في الكتابات الإغريقية الحديثة عن الرأس البارز المقابل لمضيق هرمز، وشبه الجزيرة المتصل بها، وقد أطلقوا عليه MacaeK، ويعرف هذا الرأس عند العرب باسم (رأس مسندم Ras Musandam) (عبد العظيم، المرجع السابق، ص 4)، وسميت في بعض المراجع "رأس أمسندم" (السالمي، 1998، 11).

وفي زمن السلوقيين اكتفى سلوقس الأول (311-281 ق.م)، أن يكمل ما بدأه الإسكندر الأكبر في آسيا، فقام بإرسال البعثات الاستكشافية، حيث قام القائد السلوقي "باتروديس" بالإبحار عبر الخليج العربي إلى ساحل الهند، وكان هدفه الاهتمام بتجارة الشرق، واكتشاف طرق تجارية جديدة بعيدة عن النفوذ العربي السائد في الخليج العربي والمحيط الهندي والبحر الأحمر، بعد ذلك قام "بليني" بتعيين "نومينيوس" والذي انتصر في حملته البحرية والبرية عند منطقة "أسابون" (رأس مسندم في عمان)، وبذلك فقد تعددت الحملات على سواحل عمان والخليج العربي من قبل

السلوقيين؛ وهذا يشير إلى الأهمية العسكرية لشبه جزيرة العرب وسيطرتها على مضيق هرمز، وبالتالي على الممرات الملاحية بين الهند وبلاد الرافدين. وكانت شبه جزيرة "رأس مسندم" خلال الفترة الهلنستية قليلة السكان، وبذلك فقد كانت أهميتها العسكرية تغطي على أهميتها التجارية (محمد وعلي، 2021، 142-143).

وبداية من القرن السادس عشر وحتى بداية القرن السابع عشر خضع ساحل الخليج للاستعمار البرتغالي، حيث تمكن البرتغاليون من احتلال جزيرة هرمز الواقعة في مدخل المضيق، كما احتلوا جزيرة كوريا موريا عام 1507م، وأحرقوا أكثر من ثلاثين سفينة عربية في تلك الجزيرة، ثم هاجموا مسقط ورأس مسندم، فأحرقوها ومثلوا بأهلها، وأقاموا القلاع في الأماكن الاستراتيجية منها، وانطلقوا لاحتلال الشاطئ الغربي للخليج العربي (العزي، 1986، 63).

وبعد طرد اليعاربة (*) للبرتغاليين من الخليج وساحل عُمان في القرن السابع عشر، حافظ حكام مسقط على أحقيتهم في جزيرة مسندم. فبعدما سيطر عليها اليعاربة لبعض الوقت، وقعت تحت سيطرة آل بوسعيد(**)، والتي أصبحت القوة الرائدة في غرب المحيط الهندي، حيث قاموا ببسط نفوذهم على الأراضي الواقعة على الساحل الفارسي للخليج والممتدة حتى الساحل الشرقي لأفريقيا (Francis, 2021).

ولكن سرعان ما تغيرت معادلة القوة العسكرية، وأصبح هناك تنافساً عنيفاً في القرنين السابع والثامن عشر بين البرتغاليين والهولنديين (الجشعمي والعجيلي، 2015، 337)، بعد ذلك تعرضت عمان للنفوذ الفرنسي، من خلال فرض عدد من الاتفاقيات؛ حصل الفرنسيون بموجبها على امتيازات في الموانئ العمانية استمرت حتى بداية القرن التاسع عشر، ثم ما لبث أن بدأ النفوذ البريطاني بسلسلة من الاتفاقيات التي تحمي مصالح بريطانيا في عُمان والخليج العربي (الحثروشي، 2014، 36-37).

وفي مرحلة لاحقة، ونظراً لخشية بريطانيا من تغلغل النفوذ الروسي إلى الخليج العربي، فقد أقترح اللورد (كيرزن) (*) ضرورة وجود قوات عسكرية هندية بصورة دائمة في شبه جزيرة (مسندم)؛ لكي تكون قاعدة برية دائمة ضد أية عمليات عسكرية روسية في جنوب إيران (العزي، 1986، 86).

(*) اليعاربة: أسرة حكمت عمان وشرق أفريقيا خلال الفترة من 1624-1741م.

(**) اللورد كيرزن: نائب ملك بريطانيا في الهند في ذلك الوقت.

(*) آل بوسعيد: الحكام الحاليون لسلطنة عمان.

وكانت خطة بريطانيا تهدف إلى تأمين حركة الملاحة والتجارة، والسيطرة على الموانئ المهمة، ومنها الموانئ العمانية، والتي تمثل القلعة الشرقية للعالم العربي، وأهمها مسقط، ورأس مسندم، والتي تقع على مضيق هرمز المتحكم في مدخل الخليج العربي، حيث اعتبرت إنجلترا هذه الموانئ من الموانئ الاستراتيجية، فكان أن أبرمت الاتفاقيات مع سلاطين مسقط لاستغلال هذه الموانئ والحد من وجود منافس لهم عليها (السالمي، 1998، 172).

واستخدمت سواحل شبه جزيرة رأس مسندم من قبل الإنجليز منذ عام 1806م، حيث رست مجموعة من السفن قرب سواحل رأس مسندم، وأخذت تتحرش بالقواسم حكام رأس الخيمة، وفي 20 ديسمبر 1819م وصلت السفن البريطانية لمحاربة حكام رأس الخيمة، فلجأت سفن رأس الخيمة إلى خور شم، وفي عام 1820م، واصل الإنجليز فرض سيطرتهم على الموانئ العمانية، حيث رست البارجات الإنجليزية في الجانب الغربي من رأس مسندم لتراقب ساحل عمان، وقاموا بدراسة الساحل، وتم مسحه مسحاً تاماً، وتوصلوا إلى أن رأس مسندم وخور شم، أفضل ملجأ للسفن (السالمي، 1998، 129-137).

ومنذ بداية النفوذ البريطاني في منطقة الخليج العربي، أثبتت شبه جزيرة مسندم أنها ذات أهمية استراتيجية لبريطانيا لعدة أسباب - ليس أقلها الاتصالات، ففي ١٧ نوفمبر ١٨٦٤م، وقّع الوكيل السياسي البريطاني "لويس بيلي" اتفاقية مع سلطان مسقط، تسمح للبريطانيين ببناء محطة تلغراف في جزيرة التلغراف (المعروفة أيضاً باسم جزيرة مقلب). ونظراً لموقع الجزيرة المنعزل، وطبوغرافية أخوارها الساحلية الملتوية، فكان العمل بها فيه مشقة؛ ولذلك سرعان ما تم التخلي عن فكرة بناء المحطة عام ١٨٦٨م، واستبدل هذا الموقع بمد كابل جديد على طول الساحل الفارسي (Francis, 2021).

كما كان لخليج خصب أهمية خاصة لدى البريطانيين؛ بسبب عمق مياه مراسيه، حتى أن قائد القوات البريطانية أوصى بنقل كل من قاعدة أسطول الخليج البحري والمقيمة البريطانية بأكملها إلى خليج خصب، كما أرسل رسالة إلى مفتش محطة التلغراف سنة ١٨٦٦م، يخبره فيها أنه سيحضر إلى مسندم للاستماع إلى شكوى مقدمة ضد والي خصب. وكان هذا التدخل بمثابة مؤشر على نفوذ بريطانيا وهيمنتها على الساحل المتصالح (الإمارات العربية المتحدة) وسلطنة عُمان (Francis, 2021).

وفي الأيام الأخيرة من حكم السلطان تيمور بن فيصل(*)، وافق مجلس وزرائه على إرسال سفينة المسح البريطانية الملكية "أورموند" من عدن إلى رأس مسندم، مما لاقى مقاومة من شيوخ خصب ودباء وبخاء وكمزار. وضمن جهوده الساعية لإخضاع هؤلاء الشيوخ، أمر المقيم السياسي البريطاني السفينة الملكية البريطانية "لوبيين" بقصف خصب. وأرسل شيوخ كل من خصب ودباء، تحت هذا القصف رسالة إلى الممثلين الموجودين على متن السفينة "أورموند"، موضحين رفضهما لرغبة بريطانيا رفع العلم الإنجليزي في منطقة رأس الجبل (شبه جزيرة مسندم) "سواء بمقابل أو دون مقابل (Francis, 2021)". كما ظلت شبه جزيرة مسندم وخليجها لفترة طويلة موضع اهتمام المسؤولين عن الأمن البحري، فقد اختيرت منطقة "خصب" مقراً للمقيم البريطاني في الخليج؛ لأهمية موقعها الاستراتيجي، كما زار اللورد "كيرزن" نائب الملك في الهند عام 1903م خليج مسندم، لمعرفة مدى صلاحيتها لأن تكون قاعدة بحرية في المحيط الهندي (فالكون، 1980، 11).

وخلال الحرب العالمية الثانية أقامت البحرية البريطانية قاعدة صغيرة لها في الطرف الشمالي من جزيرة الغنم، وقد أزيلت بعد الحرب، كما قامت برسم خريطة مفصلة لأجزاء الساحل القريبة من الطرق البحرية، بما فيها خليج خصب (فالكون، 1980، 12).

وفي مطلع عام 1930م، اتجه "برترام سيدني توماس"(*) إلى شبه جزيرة مسندم من أجل الوقوف على أسباب تمرد حدث هناك؛ حيث وقف الشيوخ عائقاً أمام سفينة مسح بريطانية تريد دراسة شواطئ مسندم، وقد ساعدت هذه الرحلة "توماس" على تحقيق هدفين: الأول تمثل في جمع معلومات عن الشيوخ (سكان مسندم)، عاداتهم ولهجاتهم وأعرافهم، والثاني تمثل في إخماد "عصيان" الشيوخ وخروجهم على سلطان مسقط، وذلك باستخدام قنابل من على السفينتين الشراعتين البريطانيتين "ليوبن" و "ساكلمن" (الحجري، 2013، 210-211).

(*) السلطان تيمور بن فيصل بن تركي: تسلم زمام أمور السلطنة وأهل عمان في الفترة من 1913 – 1932م (الطائي، 2008، ص 166).

(*) برترام سيدني توماس: عمل مساعداً للمعتمد البريطاني في عمان، وكان مستشاراً مالياً لسلطان مسقط عام 1924م، ثم صار وزيراً للسلطان (الحجري، 2013، ص 266).

وخلال الفترة من ديسمبر 1970 إلى مارس 1971م، قامت بريطانيا بعملية سرية في شبه جزيرة مسندم (***) للقضاء على تمرد قام بها، وكانت العملية تهدف أيضاً إلى مساعدة سلطان عمان على السيطرة الإدارية على هذا الجيب غير الخاضع للحكم؛ فلم يكن لسلطان عمان ممثلون عن الشرطة أو الجيش أو الخدمة المدنية في مسندم؛ مما يعني أنها كانت تخضع فعلياً للحكم الذاتي من قبل قبيلة الشحوح المهيمنة في شبه الجزيرة، وهذا من شأنه توفير الحماية لمسار النفط في مضيق هرمز (Athol & Geraint, 2022, 1236).

وعقب هذه العملية، بدأت مشاريع البنية التحتية، حيث تم بناء مهبط طائرات في وادي الروضة، كما تم إنشاء وحدة للدرك العماني في مسندم، للقيام بمهام الأمن الداخلي. وبحلول يوليو 1971م، كان لدى وحدة الشرطة شبه العسكرية خمس فصائل متمركزة في شبه الجزيرة؛ مما أعطى السلطنة العمانية وجوداً دائماً لقوات الأمن العماني. وخضعت شبه جزيرة مسندم بالولاء للسلطان قابوس، كما ساهمت هذه العملية أيضاً في تعزيز المصلحة السياسية البريطانية الرئيسية في الخليج، والتي كانت تتمثل في ضمان المرور الآمن للنفط عبر مضيق هرمز، كما تم حرمان إيران من احتلال المنطقة؛ الأمر الذي كان من الممكن أن يمنعها قبضة خانقة على المضيق (Athol & Geraint, 2022, 1248-1249).

وبذلك فقد تحولت سلطنة عُمان وشبه جزيرة مسندم تماماً في نظر البريطانيين من أماكن ذات أهمية استراتيجية على الطريق نحو الهند البريطانية إلى عنصر حيوي؛ لضمان "أمن الخليج"، وعبور ناقلات النفط (Francis, 2021).

وخلال الحرب الباردة تنافست الولايات المتحدة والاتحاد السوفييتي على التحكم في حركة الملاحة في مضيق هرمز، وذلك من خلال إحكام السيطرة وإنشاء القواعد العسكرية في المناطق المطلة على المضيق، والآن في مطلع القرن الحادي والعشرين، تتسابق الدول الكبرى من أجل الهيمنة على مضيق هرمز؛ لإدراكها الأهمية الجيوسياسية المتزايدة للمضيق.

(**) أطلق على هذه العملية السرية "إنترادون"، والهدف منها القضاء على تمرد في شبه جزيرة مسندم.

المبحث الثالث

أهم المشكلات الجيوبوليتيكية التي تواجه رأس مسندم

تواجه رأس مسندم عدد من المشكلات الجيوبوليتيكية والتي تؤثر على دورها الفاعل، باعتبارها أهم مناطق التحكم في حركة الملاحة بمضيق هرمز؛ وبالتالي التأثير على تدفق النفط إلى دول العالم، ومن أهم هذه المشكلات: التهديد المستمر بإغلاق مضيق هرمز أمام حركة الملاحة الدولية، انفصال رأس مسندم عن باقي أراضي سلطنة عمان، بالإضافة إلى تداخل الحدود بين سلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة في شبه جزيرة رأس مسندم.

أولاً: التهديد بإغلاق مضيق هرمز

تعتبر المضائق البحرية نقاط تحكم في الملاحة البحرية، حيث احتلت مكانة وأهمية إستراتيجية وجيوبوليتيكية هامة؛ مما جعلها نقاط صراع وتنافس سياسي بين القوى البحرية، وهذه الأهمية جعلتها ميداناً لاهتمامات الجغرافيا السياسية، التي تعني بدراسة التفاعل بين المكان الجغرافي والواقع السياسي.

ويحظى مضيق هرمز بأهمية جيوبوليتيكية في العلاقات الدولية، والتي تتأتى من كونه إحدى أهم الممرات المائية؛ حيث صُنِفَ واحداً من الأحد عشر مضيقاً ذات الأهمية الاقتصادية والجيوسياسية عالمياً (برع، 2020، 36).

وعلى الرغم من الأهمية الاقتصادية والجيوسياسية لمضيق هرمز - فإنه يعد من أكثر مناطق الاختناق تعرضاً للمخاطر الجيوبوليتيكية، حيث أن إقليمه الجغرافي أكثر عرضة للاضطرابات السياسية وعمليات القرصنة البحرية خلال فترات زمنية متباعدة منذ الغزو البرتغالي وحتى الوقت الراهن، حيث تستطيع أي مجموعة من المتمردين المسلحين بصواريخ يصل مداها إلى 1100 ياردة، أن يضربوا الناقلات المارة بالمضيق (Sigit & Alexander, 2020, 7).

والعلاقة بين رأس مسندم ومضيق هرمز علاقة لصيقة ووثيقة في أن واحد، حيث تشرف رأس مسندم على الساحل الجنوبي للمضيق، بينما تطل إيران على ساحله الشمالي الشرقي، ويحد المضيق من جهة الخليج العربي شمالاً، خط يمتد من "رأس الشيخ مسعود" على الساحل الغربي من شبه جزيرة مسندم باتجاه الشمال حتى جزيرة "هنگام" جنوب الساحل الإيراني، ويحده من جهة خليج عمان جنوباً، خط يمتد من "رأس دبا" على الجانب الشرقي لشبه جزيرة مسندم حتى "دماغه باخ" على الساحل الإيراني، ويبلغ أقصى عرض للمضيق 52.5 ميل بحري، في

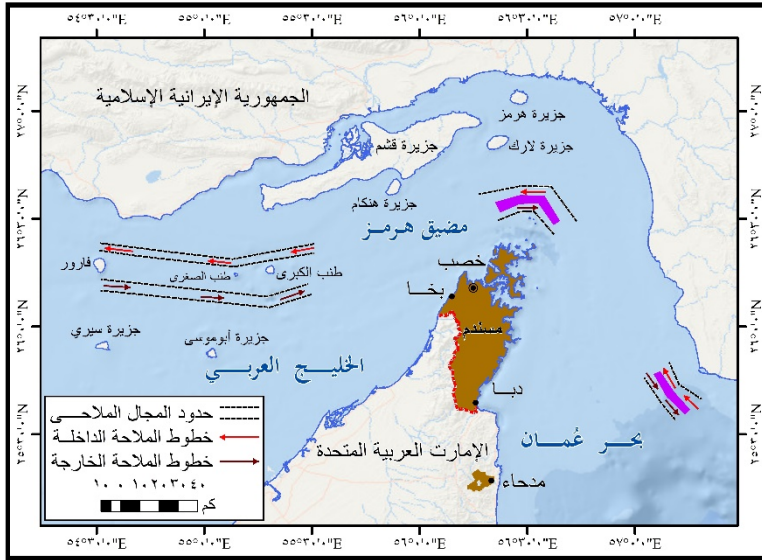
حين يبلغ أدنى اتساع له 20.6 ميلاً بحرياً، بين جزيرة لارك في الجانب الإيراني وقوين الكبرى – (سلامة وبناتها) على الجانب العُماني، ويبلغ طول المضيق 104 ميل بحري، وتشكل سلسلة رؤوس الجبال بما فيها رأس مسندم، حاجزاً ما بين خليج عمان شرقاً والخليج العربي غرباً (الحميري وسكران، 1982، 100-101).

والشقة المائية الصالحة للملاحة بالمضيق حوالي ستة أميال تتوزع إلى ثلاثة أقسام متساوية، عرض كل قسم ميلين، بناء على النظام الدولي المعتمد باسم «نظام العزل المروري (Traffic Separation Scheme)» حيث تم تحديد قناة مخصصة للدخول إلى مياه الخليج العربي، وقناة للخروج، وقناة ثالثة تفصل بين مسار الدخول والخروج، لعزل أو فصل مسار السفن، ومنع حوادث الاصطدام وتنظيم مسيرة الاتجاه الملاحي (محمد، 2014، 529-531) شكل (15).

وطبقاً لقرار المنظمة الاستشارية البحرية الحكومية الدولية (IMO) (*) عام 1973م، فقد قُسم مضيق هرمز إلى مسارين ومنطقة فصل بعرض ميل واحد (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, 2022).

وفي عام 1979م تم تعديل مسار الحركة في المضيق، حيث يتكون حالياً من منطقة فاصلة وحارتين مروريتين على التوالي لحركة المرور المتجهة شرقاً وغرباً، بالإضافة إلى منطقة مرورية ساحلية تقع في المنطقة الواقعة بين شبه جزيرة مسندم والحدود البرية لنظام الدعم الفني (Alexander & Shin, 2022, 127).

(*) هي منظمة دولية متخصصة تابعة للأمم المتحدة، أسست عام 1948، تحت اسم "المنظمة البحرية الدولية الاستشارية"، ودخلت حيز التنفيذ بعد عشر سنوات سنة 1958م، ومقرها الرئيسي لندن بالمملكة المتحدة، ولديها خمسة مكاتب إقليمية في كل من ساحل العاج وغانا وكينيا والفلبين وترينيداد وتوباغو، وهي من أقدم أنظمة خدمات الدعم الفني على مستوى العالم، حيث تم اعتماد قرار عام 1973 بعد عام واحد فقط من اعتماد اللوائح الدولية لمنع الاصطدامات في البحر.



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على خرائط الموقع الإلكتروني
https://en.wikipedia.org/wiki/European_Maritime_Awareness_in_the_Strait_of_Hormuz
 شكل (15) اتجاهات حركة الملاحة بمضيق هرمز عام 2022

وبذلك فإن مضيق هرمز يقع بين أراضي كل من سلطنة عُمان وإيران، ويربط بين الخليج العربي وخليج عمان، كما يربط المضيق المناطق الاقتصادية الخالصة لكل من إيران العراق والكويت والمملكة العربية السعودية والبحرين وقطر والإمارات العربية المتحدة في الخليج العربي مع المناطق الاقتصادية الخالصة لإيران وعمان والإمارات العربية المتحدة في خليج عمان؛ وبالتالي فإن مضيق هرمز يلبي معايير المادة 37 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار فيما يتعلق بنظام المرور العابر^(*) (Alexander & Shin, Ibid , 128).

وتعتمد دول الخليج العربي على المضيق في تصريف إنتاجها من النفط والغاز الطبيعي، حيث يمر عبره نحو 75% من الإنتاج النفطي

(*) استحدثت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في دورة جنيف عام 1975م تعبير "المرور العابر Transit Passage"، ليكون نظاماً وسطاً بين المرور البريء والمرور الحر (المطلق من كل قيد، الذي تمارسه السفن في أعالي البحار)، ليطبق على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، والتي حددها المادة 37 من الاتفاقية المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة (عامر، 2009، 174).

لهذه الدول، بالإضافة إلى اعتماد إيران في تصدير ما يعادل 90 % من صادراتها النفطية عبر المضيق (رضوان، 2022، 143)، وما يقارب من 21% من نفط العالم (الحميري وسيكران، 2021، 101)، ونحو 40% من إجمالي النفط المتداول بحرًا، وفي المتوسط تبحر ناقلة كل ثماني إلى عشر دقائق عبر المضيق، محملة بأربعة ملايين طن من النفط (Angel, & others, 2021, 362).

كما يمر بالمضيق نحو 90% من النفط السعودي، و 98% من النفط العراقي و 99% من النفط الإماراتي و 100% من النفط الكويتي والقطري، وتعتمد عليه الولايات المتحدة في وصول 18% من احتياجاتها النفطية، بينما تعتمد اليابان على المضيق في وصول 85% من حاجتها من النفط، وكذلك تعتمد كل من كوريا الجنوبية والهند والصين على المضيق في وصول أكثر من 70% من حاجتها من النفط، (عيد، 2022، 37)، وبذلك فإن أكثر من ثلاثة أرباع النفط الخليجي يتم شحنه عبر مضيق هرمز إلى الدول الآسيوية؛ ومن ثم فإن معظم النفط الذي يتم شحنه يمر أيضًا عبر مضيق ملقا وسنغافورة الواقعين بين المحيط الهندي والمحيط الهادئ (Alexander & Shin, Op-cit, 125).

وعلى عكس مضيق هرمز، هناك العديد من الطرق البديلة فيما يتعلق بحركة السفن عبر مضيق ملقا وسنغافورة، إلا أن غياب مثل هذه الطرق البديلة بالنسبة لمضيق هرمز؛ فإن هذا يؤكد بشكل أكبر على الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز باعتباره أحد أهم "نقاط الاختناق" Chokepoints الجغرافية للاقتصاد العالمي المعاصر المعتمد على النفط (Alexander & Shin, Ibid, 126)؛ وبالتالي فإنه في حالة إغلاق المضيق سوف يترتب على ذلك أزمة طاقة عالمية، قد ينشب بموجبها صراع عالمي تكون منطقة الخليج العربي ساحته.

والتهديد بإغلاق مضيق هرمز وتعطيل حركة الملاحة المارة من خلاله ليس وليد مرحلة ما بعد اكتشاف البترول في منطقة الخليج العربي، ولكنها تعود لفترات تاريخية سابقة أهمها: ما حدث أواخر القرن الثامن عشر، حيث هاجم عدد من سكان رأس الخيمة السفينة الحربية البريطانية "فيبر viper" بالقرب من ميناء بوشهر الإيراني عام 1798م، وفي عام 1804م استولت بعض قبائل رأس الخيمة على سفينتين تابعتين لشركة الهند الشرقية البريطانية، وفي العام التالي هاجم أسطول يتكون من 40 سفينة شراعية تابعة لرأس الخيمة سفينة حربية تابعة لشركة الهند الشرقية البريطانية، وقد تكرر الأمر أيضاً في أعوام 1808 و 1809م،

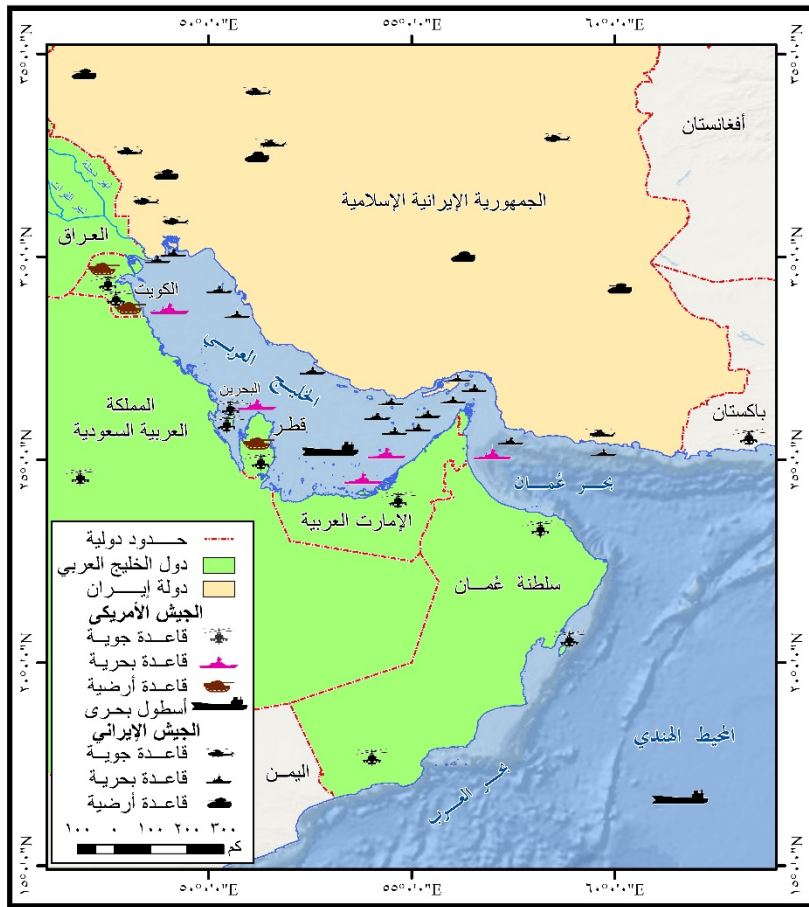
واستطاعت بريطانيا بالتعاون مع حكومة عمان القضاء على هذه التهديدات (القطار، 2009، 240).

واستمر تهديد الملاحة في الخليج العربي حتى عام 1838م عندما عقدت بريطانيا اتفاقاً مع قبائل ساحل عمان (ساحل القراصنة)، وأطلقت عليه اسم ساحل "عمان المتصالحة"، وأطلق على شيوخه "الشيوخ المتصالحون" (لوريمر، 2005، 1057).

وخلال السنوات الأخيرة ومنذ الثورة الإيرانية عام 1979م، حدثت سلسلة من الحوادث المسلحة بين إيران والدول الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية، نتيجة للخلاف المستمر بينهم حول تطبيق القانون الدولي في مضيق هرمز، لكن الخلاف الأهم يتمثل في حق مرور السفن الحربية الأجنبية والطائرات العسكرية والغواصات عبر المضيق، وقد ظهر هذا الخلاف أثناء الحرب الإيرانية العراقية في الفترة من 1980 إلى 1988م (Frederick & Wendy, 2022, 341).

حيث تهدد إيران بإغلاق المضيق باعتباره أحد أهم الأوراق الراحبة في يدها، كلما تجدد التوتر بينها وبين الدول الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية؛ لا سيما أنها تمتلك جبهة بحرية طويلة على ساحل الخليج العربي ومضيق هرمز وخليج عمان، بالإضافة إلى مجموعة الجزر الاستراتيجية الممتدة عبر الخليج العربي والقريبة من مضيق هرمز، وهذه الجبهات ذات المواقع الاستراتيجية، تمكن إيران من بدء القتال البحري في الخليج ومضيق هرمز (رضوان، 2022، 150)، حيث تمتلك آلاف الألغام البحرية والطوربيدات، ومئات الصواريخ المتطورة، وأكثر من ألف من الزوارق الهجومية السريعة التي تمكنها من تنفيذ تهديداتها، كما تضم البحرية النظامية الإيرانية 18 ألف بحار، بالإضافة إلى 20 ألفاً آخرين في البحرية التابعة للحرس الثوري الإيراني، وتمتلك إيران قواعد على طول الساحل، بما في ذلك محطة جوية بحرية كبيرة، ومقر عمليات في بندر عباس شمال المضيق مباشرة، كما تمتلك ما يقرب من عشرة موانئ محلية تواجه المضيق، ولدى "الحرس الثوري الإيراني" مواقع عسكرية على الجزر القريبة من المضيق (أبو موسى، ولارك، وسيري)، وتستخدم إيران هذه الجزر كقواعد أمامية لسفن الدورية على الشاطئ. وتظهر أيضاً مواقع الدفاع الصاروخي والجوي في الساحل الجنوبي لجزيرة لارك، المواجه للمضيق، وأراضي جزيرتي طناب الكبرى وطناب الصغرى التي تقع في

المدخل الغربي للمضيق، كما تسيطر إيران على قشم، وهي جزيرة كبيرة متاخمة مباشرة للمضيق (Caitlin, 2008, 87-88) شكل (16).



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على جوجل إيرث (Google earth 2023)
شكل (16) التواجد العسكري الأمريكي مقابل الإيراني بمنطقة الخليج العربي عام 2023م

ومن مظاهر التهديد الإيراني للملاحة في مضيق هرمز، قيامها بتلغيم المضيق والخليج العربي إبان حربها مع العراق؛ مما أدى إلى إتلاف بعض السفن الحربية الأمريكية، وفي 19 يوليو 2019م، استولت إيران على ناقلة النفط "ستينا إمبيرو"، والتي كانت ترفع العلم البريطاني، بدعوى أنها تنتهك "قواعد الملاحة البحرية الدولية"، على الرغم من أن المسؤولين الإيرانيين أشاروا إلى أن ذلك كان ردًا على دور المملكة المتحدة في الاستيلاء على ناقلة نفط إيرانية قبالة ساحل جبل طارق في وقت سابق من الشهر (Frederick & Wendy, Op-cit, 352).

وفي يناير 2021 م، احتجرت إيران ناقلة ترفع علم كوريا الجنوبية، ورداً على ذلك نشرت كوريا الجنوبية مدمرة بالقرب من مضيق هرمز. (Alexander & Shin, Op-cit, 124). وفي 27 مايو 2022م، أعلن الحرس الثوري الإيراني عن احتجاز ناقلتين يونانيتين في الخليج العربي بدعوى ارتكابهما مخالفات (عيد، 2022، 13).

ومن التهديدات التي تتعرض لها الملاحة في مضيق هرمز أيضاً، أن المضيق معرض للاحتلال الأجنبي في كل وقت، وفي هذا الشأن يشير العقيد " سالم عبد الله الغزالي" وكيل وزارة الدفاع العمانية في مقابلة صحفية إلى "أن القوى العظمى في العالم والمتمثلة في الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا بالإضافة إلى إيران، تضع مضيق هرمز كهدف للسيطرة عليه، وقد تلجأ إلى إشعال حرباً عالمية بين دول العالم في سبيل المحافظة على مصالحها في هذا المضيق"(الحميري وسيكران، 2021، 111).

ولا شك أن مسألة التهديد بإغلاق المضيق تمثل مشكلة إستراتيجية من شأنها التأثير في الإمدادات النفطية العالمية، فضلاً عن تأثيرها في اقتصاد الدول المصدرة والمستوردة له، الأمر الذي يؤدي إلى حدوث العديد من الأزمات والمشكلات الاقتصادية؛ نتيجة لقلّة كميات النفط المعروضة، وتأخر موعد وصولها، بالإضافة إلى زيادة أسعار النفط بشكل حاد؛ مما يتسبب في حدوث مشكلات جسيمة لكل من الدول المنتجة والمستوردة للنفط.

فالتهديد المستمر بإغلاق مضيق هرمز يعرض التجارة العالمية للخطر، ويؤدي إلى تصاعد التوترات في منطقة الخليج العربي، وتحويل طرق الملاحة من قبل الدول المستخدمة للمضيق، مما يؤدي إلى مواجهة الناقلات التي تمتلكها هذه الدول تكاليف باهظة خلال فترات الصراع، سواء ما يتعلق منها بزيادة علاوة مخاطر الحرب، والتي تقدر بنحو 30 ألف دولار في أوائل عام 2019م، أو ما يتعلق بارتفاع أسعار الشحن، والتي زادت إلى أكثر من الضعف لتصل إلى 26 ألف دولار يومياً، بالإضافة إلى حاجة السفن التجارية المارة بالمضيق إلى إرسال سفن حربية لمرافقتها، الأمر الذي سيكلف أكثر (Angel, & others, 368-369, 2021)، وكذلك زيادة أسعار التأمين حسب بعض التقديرات من بنس واحد إلى 6 دولارات للبرميل، أي ما يقارب من 600 ضعف، وهو ما سيؤدي إلى ارتفاع حاد في أسعار البترول العالمية؛ وما سيلحقه من تأثير على الاقتصاد العالمي (رضوان، 2022، 150).

وعلى الرغم من هذه التهديدات، لم يتم إغلاق مضيق هرمز بشكل كامل، ويزعم العديد من الخبراء أنه من الصعب إغلاقه؛ ويرجع ذلك إلى عاملين رئيسيين الأول: أن اقتصاد إيران يعتمد على شحن النفط عبر المضيق، والثاني: أن أي إغلاق للمضيق من المرجح أن يؤدي إلى حرب بين إيران والدول الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة، بالإضافة إلى الهند والصين (7, Sigit & Alexander, Op-cit).

ونظراً للأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لمنطقة الخليج العربي، فقد حظيت بأهمية محورية في الاستراتيجية الدولية – لا سيما في أعقاب الانسحاب البريطاني من الخليج أواخر عام 1971م، وتعاضل الاهتمام الدولي بالاستخدام السياسي للنفط في حرب أكتوبر 1973م، كما مثلت حرب الخليج الثانية عام 1991م، واحتلال الولايات المتحدة للعراق عام 2003م تحولاً جوهرياً في مجمل معطيات البيئة الأمنية في منطقة الخليج، وكذلك في تغيير معادلة توازن القوة ومصادر التهديد؛ مما كان له تأثيرات عميقة على طبيعة الترتيبات الأمنية السائدة، وبرز معطى استراتيجي جديد في معادلة الأمن الإقليمي الخليجي، تمثل في الحاجة الملحة لوجود عسكري دائم في الحفاظ على أمن منطقة الخليج، والتي لم تعد قضية محلية تخص دوله فحسب – بل أصبح له بعد دولي واضح، أخذ في التوسع والازدياد بمرور الزمن وصولاً إلى وقتنا الحاضر، حيث ارتبط أمن الخليج في بعده الدولي بأمن الطاقة، وأمن الممرات المائية البحرية والتجارية (عيد، 2021، 13)، حيث تتسابق العديد من دول العالم وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية لفرض نفوذها على الممرات الملاحية بالمضيق ومنع أي تهديد قد يعيق حركة الملاحة، والعمل على تكثيف وجودها العسكري والسياسي في المنطقة حتى تصل مصادر الطاقة إلى الأسواق الغربية بسهولة ويسر.

ولتحقيق ذلك اتخذت الولايات المتحدة الأمريكية سلسلة من الترتيبات الأمنية أبرزها: وجودها العسكري المباشر في منطقة الخليج، إبرام اتفاقيات للتعاون والتنسيق الدفاعي والأمني في المنطقة، فضلاً على إنشاء القواعد العسكرية والتسهيلات البحرية ومستودعات الأسلحة والتواجد البحري الدائم في مياه الخليج وبحر العرب ممثل في الأسطولين الخامس(*) والسادس والقواعد الجوية وحاملات الطائرات (عيد، 2021، 14-19)، كما قامت بإنشاء قوة الانتشار السريع لتكون جاهزة لنقلها إلى

(*) تتمركز قيادة الأسطول الأمريكي الخامس في المنامة بمملكة البحرين، وتتألف من غواصة نووية، وحاملات طائرات، وست سفن سطح قتالية، وثلاث سفن برمائية وأربع سفن للتدابير ضد الألغام (عيد، مرجع سابق، 19).

منطقة الخليج العربي عند الضرورة ، بحيث وصل عدد الجنود بالقواعد العسكرية للقوات الأجنبية في كل دول الخليج العربي، حوالي 30 ألف جندي عام 2012م، بالإضافة إلى حوالي 22 ألف عنصر آخر من البحرية الأمريكية التي تتواجد على متن حاملات الطائرات والسفن الحربية التي تنتشر في مياه الخليج؛ مما يقدر عدد القوات الأجنبية في دول مجلس التعاون الخليجي أو مياهاها الإقليمية بأكثر من 50 ألف عنصر، غالبيتها خاصة بالولايات المتحدة الأمريكية^{1(**)} (رضوان، 2022، 153-154) شكل (16)، فضلاً عن ذلك فقد حاولت الولايات المتحدة الأمريكية إقامة قواعد عسكرية في مسقط وصلالة، وجزيرة مصيرة لإحكام السيطرة على المضيق (الدويكات، 2002، 155).

ونتيجة لتعرض سفن كل من بريطانيا واليابان والنرويج وكوريا الجنوبية لسلسلة من الهجمات الإيرانية، تمثلت في مصادرة وتفجير ناقلات نفط؛ فقد انضمت هذه الدول إلى عملية الأمن البحري التي تقودها الولايات المتحدة والمعروفة باسم "بناء الأمن البحري الدولي"، والتي بدأت في 7 نوفمبر 2019، وتهدف بشكل أساسي إلى ردع الأنشطة الإيرانية؛ لضمان حرية التجارة البحرية في المضيق.

كما وافق عدد من الدول على مقترح أمريكي بضرورة استمرار المضيق مفتوحاً للملاحة البحرية بحماية دولية وحماية من دول مجلس التعاون الخليجي، حيث يمكن القول إن حماية الملاحة البحرية في المضيق مسؤولية مشتركة بين دول مجلس التعاون الخليجي ودول العالم

(**) وفي هذا الإطار حاولت الولايات المتحدة الأمريكية إقامة قواعد أمريكية في سلطنة عمان، حيث يشكل موقع سلطنة عمان أهمية إستراتيجية خاصة، بسبب تحكمها وإشرافها على مضيق هرمز، كما سعت الولايات المتحدة الأمريكية منذ قيام الثورة الإيرانية عام 1979م إلى اتفاق عام 1980م، سمح للولايات المتحدة باستخدام المنشآت العسكرية لعمان، واستكمالاً لإحكام السيطرة على الخليج والمضيق كثفت الولايات المتحدة من وجودها في هذه المنطقة من خلال فرض وجودها العسكري في دول الخليج العربية من خلال تدشين عدد من القواعد العسكرية بدول المنطقة منها: قاعدتي الظهران وحفر الباطن في السعودية، قاعدتي الجفير والهمل في البحرين، قاعدة أحمد الجابر الجوية وجزيرة فيلكا وميناء الأحمدية وقاعدة على السالم في الكويت، قاعدتي السيلية والعيديد في قطر، قاعدة الشارقة وقاعدة الظافر الجوية في الإمارات العربية المتحدة (الهيتي، 1985، 84) و (سويد، 2004م) و (حسن، 2015م، 239).

التي تستخدم المضيق؛ لعبور سفنها التجارية والحربية، ولحماية مصالحها بشكل عام في الخليج العربي (الحميري وسيكران، 2021، 110).
كما قدمت كل من ألمانيا وبلجيكا والدنمارك وفرنسا واليونان وإيطاليا وهولندا والبرتغال الدعم السياسي لإنشاء "بعثة المراقبة البحرية الأوروبية في مضيق هرمز"، ويهدف عمل هذه البعثة إلى ضمان بيئة آمنة للملاحة البحرية، وتهدئة التوترات الإقليمية الحالية، والوصول إلى مناطق التهديد والسيطرة عليها، من خلال توفير معدات إضافية للمراقبة البحرية في الخليج العربي وبحر العرب، كما أعلنت فرنسا في مطلع عام 2020م، إطلاق مهمة بحرية أوروبية في مضيق هرمز، بهدف ضمان حرية الملاحة في الخليج، إضافة إلى تعزيز نهج التهدة مع إيران. حيث تهدف الدول الأوروبية الكبرى انطلافاً من مصالحها الاستراتيجية مع إيران تحقيق الاستقرار الإقليمي في منطقة الخليج العربي، وخاصة أمن المضائق والممرات التي يغطيها الخليج؛ نظراً لأهميتها الاستراتيجية في إمدادات النفط والملاحة البحرية، وتأثير ذلك على الأسعار والاقتصاد (Shereen, 2021, 7).

وبذلك فإن الدول الأوروبية تسعى إلى تطبيق "استراتيجية مزدوجة" في التعامل مع التهديدات الإيرانية لأمن مياه الخليج، على عكس "الاستراتيجية الصارمة" التي تعتمدها الولايات المتحدة تجاه إيران، حيث تعتمد هذه الاستراتيجية على «الاستمرار في فرض العقوبات الاقتصادية والسياسية على إيران، مع الاستمرار في الحفاظ على وتيرة مقبولة للتعاون الاقتصادي بين الطرفين»؛ وذلك لأن أوروبا الاقتصادية تختلف عن أوروبا السياسية، وأي خلل في الحفاظ على التوازن في مسألة التعاون الاقتصادي سيشكل تهديداً لأمن الطاقة الأوروبي (European Center for Counter-Terrorism and Intelligence Studies, 2021).

وتأتي **سلطنة عمان** على رأس الدول المعنية بتأمين حركة الملاحة في مضيق هرمز؛ وذلك بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، والتي خولت لها وظيفة الإشراف المباشر على المضيق، نظراً لموقعها الجغرافي الحاكم لحركة الملاحة عبر شبه جزيرة رأس مسندم، حيث تنص هذه الاتفاقية على أن "البحر الإقليمي يخضع للسيطرة السيادية للدولة الساحلية، والذي يمتد إلى مسافة لا تتجاوز 12 ميلاً بحرياً، وهو امتداد لأراضي الدولة، وتحت سيطرتها الحصرية، حيث تقع القناة الملاحية التي تمر خلالها السفن بشكل كامل ضمن المياه الإقليمية لسلطنة عُمان، ولا يقع أي جزء منها في المياه الإقليمية لإيران، وتقوم السلطات العمانية بإدارة حركة العبور وتنظيمها، من خلال موقع رادار

خاص (Link Quality Indicator) في أعلى نقطة من شبه جزيرة «رأس مسندم» يتولى عملية مراقبة وتنظيم حركة المرور عبر المضيق. وكون «القناة الملاحية» تقع ضمن المياه الإقليمية لسلطنة عُمان، فإن أية محاولة من قبل إيران لإغلاق أو عرقلة حرية الملاحة عبر المضيق، أو ممارسة الولاية القضائية في البحر الإقليمي لسلطنة عمان ستكون بمثابة انتهاك خطير لسيادة عمان، ليس ذلك فحسب - ولكن أيضًا كمحاولة للحد من استقلال عمان السياسي وقدرتها على ممارسة الولاية القضائية دون تدخل خارجي وهو ما يتوافق مع ميثاق الأمم المتحدة (Stefan & Biruté, 2013, 552).

وفي هذه الحالة يعد إشراف سلطنة عمان بشكل مباشر على مضيق هرمز مصدر قوة لها - وفي نفس الوقت مصدر ضغط على السياسة العُمانية من عدة جوانب أهمها: وجوب التنسيق مع الجانب الإيراني، وكذلك التنسيق مع الجانب الأمريكي متمثلًا في سلاح البحرية الأمريكية، والذي يلعب دوراً كبيراً في تأمين حركة الملاحة بالمضيق، وإعطاء الولايات المتحدة امتيازات في رأس مسندم للمحافظة على أمن الملاحة بالمضيق (الطائي، 2013، ص 94).

ونتيجة لإدراك سلطنة عمان بمخاطر إغلاق المضيق، وأنها الدولة الأولى المعنية بحماية المضيق من التهديد والإغلاق؛ لإشرافها المباشر على مسار حركة الملاحة بالمضيق؛ لذلك تقوم بتطبيق القانون الدولي وتأمين حركة الملاحة؛ خشية أن يؤدي هذا الإغلاق إلى صراع دولي، وشل لحركة التجارة من وإلى دول الخليج العربي؛ وبالتالي وارتفاع أسعار النفط عالمياً (Hani Albasoos, & others, 2019, 11).

وفي هذا الإطار يتوجب على سلطنة عمان القيام ببعض الإجراءات منفردة - أو بالاشتراك مع الدول ذات المصلحة في تأمين حركة الملاحة بالمضيق، وتتمثل هذه الإجراءات في الآتي: -

1- التعاطي السلمي لحل ما يطرأ من تهديدات على حركة الملاحة في مضيق هرمز:

تسعى سلطنة عمان بشكل دائم تبني سياسة سلمية في حل كثير من المشكلات سواء ما يتعلق بها أو ما يتعلق بالدول الأخرى، فكثيراً ما تتدخل كوسيط لحل التوترات بين بعض دول الخليج العربية وإيران أو بين إيران والدول الغربية، لخفض حدة هذه التوترات، ساعداً على ذلك العلاقات السياسية والعسكرية والاقتصادية الوثيقة مع إيران، حيث وقع البلدان في سبتمبر 2013 مذكرة تفاهم حول زيادة التعاون العسكري

بصور متعددة، كان أحدها إجراء مناورات بحرية مشتركة في مضيق هرمز، في إطار الحفاظ على أمن الملاحة بالمضيق Hani Albasoos (9, & others, Ibid).

وعلى الصعيد الاقتصادي، تم التوسع في قطاع الخدمات اللوجستية، مع التركيز بشكل رئيسي على الموانئ البحرية، وذلك من خلال استغلال المواقع البحرية الاستراتيجية للدولتين، حيث زاد التبادل التجاري بين الموانئ العمانية وميناء تشابهار الإيراني، وأصبح ميناء صحر العماني مرتبط بميناء بندر عباس الإيراني عبر خط ملاحى بينهما (Times Of Oman, 2015)، كما تم التوصل إلى العديد من الاتفاقيات والتي من أهمها: اتفاقية ميناء صلالة مع مينائي "شهيد راجي" و "تشابهار"، كما أطلقت الشركة الوطنية العمانية للعبارات، خطاً بين جزيرة خصب في رأس مسندم وجزيرة قشم في إيران، ومن المتوقع أن يفتح هذا الخط أفقاً جديدة للعلاقات الثقافية والتجارية والسياحية، كما تم توقيع العديد من مذكرات التفاهم في مجال تصدير الغاز والنفط وغيرها من المجالات لا سيما السياحة والبيئة والمالية والملاحة البحرية والجمارك والنواحي الطبية والصحية والتكنولوجية (Hani Albasoos, & Others, Op-cit, 12-13).

2- استخدام القوة لتأمين الملاحة في المضيق:

على الرغم من تبني سلطنة عمان المسار السلمي لنزع فتيل التوتر في منطقة الخليج العربي- إلا أن هذا لا يمنعها من اتخاذ كافة التدابير الأمنية والعسكرية اللازمة لحماية السفن المارة بالمضيق من أية تهديدات أو اعتداءات تستهدف هذه السفن، وذلك من خلال الاعتماد على القدرات العسكرية العمانية والمتمثلة في: تطوير أسطولها البحري والجوي، وإقامة قاعدة عسكرية فوق مرتفعات شبه جزيرة رأس مسندم، مزودة برادارات قادرة على تغطية منطقة المضيق، ومراقبة ورؤية السفن المستهدفة والمارة بالمضيق بشكل جيد؛ وبالتالي حماية هذه السفن من الضربات الصاروخية، والتي يجب أن يراها الرادار في اتجاه الأفق، كما يجب على موقع الرادار تجنب الأسطح العاكسة القريبة وتوفير مستوى أرضي جيد، وعادةً ما تكون الأبراج القريبة من الشاطئ هي الحل الأفضل (William, 2008, 193).

كما تستطيع سلطنة عمان من خلال التنسيق الثنائي والجماعي مع دول الخليج العربي إنشاء قوة ردع بحرية للحفاظ على أمن وسلامة الملاحة في المضيق، ومنع أي تدخلات لأية قوة خارجية - لا سيما وأنه توجد بالفعل اتفاقية دفاع مشترك بين دول مجلس التعاون لدول الخليج

العربي، والتي تم الاتفاق عليها انطلاقاً من أن أي اعتداء على أي من هذه الدول هو اعتداء عليها مجتمعة، وأن أي خطر يهدد إحداها إنما يهددها جميعاً – لا سيما وأن هناك قوة عسكرية مشتركة منبثقة عن مجلس التعاون لدول الخليج العربي ممثلة في "قوات درع الجزيرة"(*) والتي تم تأسيسها عام 1982م، وفي عام 2000م تم وضع الاستراتيجية الدفاعية لمجلس التعاون لدول الخليج العربي، وفي عام 2006م جرى تطوير قوات درع الجزيرة إلى "قوات درع الجزيرة المشتركة"(**)، وفي عام 2009م، تم تعزيز قوات درع الجزيرة المشتركة بقوة مشتركة للتدخل السريع، وفي ديسمبر عام 2013م وخلال الدورة الرابعة والثلاثين للمجلس الأعلى لمجلس التعاون تم إنشاء القيادة الموحدة لدول المجلس، وإنشاء الأكاديمية الخليجية للدراسات الاستراتيجية والأمنية لدول المجلس في أبوظبي، وفي عام 2014م، تم إنشاء مركز العمليات البحري الموحد ومقره المنامة بمملكة البحرين (مجلس التعاون لدول الخليج، الصفحة الرئيسية).

وبالرغم من أن مضيق هرمز يقع تحت سيادة سلطنة عمان، وأنها المسؤولة عن حركة الملاحة بالمضيق، إلا أن عمان والمجتمع الدولي برمته يعتبرون مضيق هرمز مضيقاً دولياً، وأن حماية الملاحة وسلامتها مسؤولية دولية، وفي هذا الإطار اقترحت سلطنة عمان مشروعاً لتمكين قواتها العسكرية من حراسة المضيق بتكلفة 250 مليون دولار، تدفع هذا المبلغ دول الخليج التي تعتمد على المضيق في أنشطتها التجارية – لكن هذا المشروع توقف بسبب رفض العراق والكويت والبحرين والسعودية (Hani Albassos, & others, Op-cit, 9).

ورغم ذلك فإن دول الخليج العربية تستطيع حماية حركة الملاحة في الخليج العربي ومضيق هرمز بما تمتلكه وحدة سياسية وقدرة اقتصادية وعسكرية، فطبقاً لإحصائيات موقع "غلوبال فاير بور" الأمريكي عام 2022م، تمتلك جيوش مجلس التعاون الخليجي نحو ألفي طائرة حربية وألفي دبابة، إضافة إلى 18 ألف مدرعة، بينما يصل

(*) درع الجزيرة: هي قوات عسكرية مشتركة لدول مجلس التعاون الخليجي، تم إنشاؤها عام 1982م؛ إبان اشتداد الحرب العراقية الإيرانية، بهدف تعزيز القوة الخليجية العربية في نواة لتكوين جيش خليجي، وحماية الدول الأعضاء بمجلس التعاون الخليجي وردع أي عدوان عسكري ومواجهة الخصوم القائمين أو المحتملين لدول المجلس (العمارات، 10).

(**) للتعامل مع الأزمات الطارئة التي يصعب الدفاع عنها وفق الوقت الاعتيادي، الذي يستغرقه تحرك الجيوش من ثكناتها، باتجاه مسرح العمليات (نفس المرجع، ص 10).

إجمالي الوحدات البحرية بأساطيلها الحربية إلى أكثر من 270 وحدة بحرية (وكالة أنباء سبوتنيك، 2022م).

وطبقاً لهذه الإحصائيات أيضاً، يأتي الجيش العُماني في الترتيب رقم 78 عالمياً، وتبلغ ميزانية الدفاع في عُمان نحو 8.3 مليار دولار، وعدد الجنود 46 ألف جندي، و128 طائرة، و117 دبابة، و932 مدرعة، و38 مدفع ذاتية الحركة، و17 راجمة صواريخ، و48 وحدة بحرية، وتتصدر المملكة العربية السعودية دول الخليج العربي من حيث القوة العسكرية، حيث تأتي في الترتيب الثاني عربياً، وال 20 عالمياً، ويأتي الجيش العراقي في الترتيب الثالث عربياً، وال 23 عالمياً (سبوتنيك، 2022)، ويمكنه المساهمة في الدفاع عن حركة الملاحة في الخليج العربي – لا سيما وأن الخليج العربي هو المنفذ البحري الوحيد لتجارة العراق.

ومما يضطر دول الخليج العربي لبناء قدراتها العسكرية للدفاع عن مصالحها في الخليج؛ أن الولايات المتحدة الأمريكية تعتزم تقليص أو سحب جزء من قواتها في إطار إعادة تنظيم الوجود العسكري في منطقة الخليج، حيث اعتبرت " وول ستريت جورنال"، أن هذه الخطوات تمهد لسحب بضعة آلاف من العسكريين مستقبلاً، مشيرة إلى أن التواجد الأمريكي في المنطقة يقدر حالياً بنحو 50 ألف عسكري، مقارنة بـ 90 ألف في ذروة التصعيد مع إيران (Wall Street Journal, 2021). ومن المتوقع أن يترتب على الانسحاب الأمريكي من المنطقة بعض التداعيات المتمثلة في: حدوث فراغ أمني بسبب غياب القوة الكبرى المؤهلة لتكون موازن دولي للأمن في الخليج، زيادة فرص إيران في تحقيق أهدافها بالهيمنة وتوسيع النفوذ على منطقة الخليج، وتزايد احتمالات تجدد الصراعات الإقليمية، وربما نشوب حروب جديدة في المنطقة، بالإضافة إلى تعاظم التهديدات المتعلقة بأمن الممرات المائية الإقليمية الحيوية للتجارة الدولية، خاصة مضيق هرمز؛ مما سيمثل تهديداً مباشراً ليس فقط لأمن واستقرار المنطقة، بل وأيضاً للسلم والأمن الدوليين (عيد، مرجع سابق، 24-25).

3- البحث عن بدائل إستراتيجية لمضيق هرمز:

تتفاوت أهمية مضيق هرمز بالنسبة لدول الخليج العربي بحسب وجود بدائل أو منافذ وواجهات بحرية أخرى – لا سيما وأن الخليج العربي في حالة عدم وجود مضيق هرمز يكون عبارة عن بحرًا داخليًا مغلقًا، حيث يوفر المضيق الاتصال المباشر بالمياه الدولية.

ويتضح من الشكل (17)، الدول المطلة على الخليج ودرجة اعتمادها على مضيق هرمز، فكل من قطر والعراق والكويت والبحرين

لديها واجهة بحرية واحدة فقط على الخليج العربي، وفي حالة إغلاق مضيق هرمز؛ فإن هذه الدول ستكون أشد تأثراً، حيث لا تمتلك منافذ بحرية أخرى؛ ومن ثم ستضطر إلى الاعتماد على دول جوارها الجغرافي لتصريف صادراتها النفطية، والحصول على واردتها من السلع التجارية الأخرى. بينما تتميز كل من سلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية وإيران بامتلاكها منافذ بحرية أخرى، حيث تمتلك سلطنة عمان واجهتين بحريتين على خليج عمان وبحر العرب، وتمتلك الإمارات واجهتين بحريتين على الخليج العربي وخليج عمان، وتمتلك المملكة العربية السعودية واجهتين على الخليج العربي والبحر الأحمر، وتمتلك إيران واجهتين بحريتين على الخليج العربي وبحر العرب.



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على:-

- أطلس الوطن العربي

خرائط الموقع الإلكتروني <http://www.diva-gis.org/datadown>

- جوجل إيرث (Google earth 2023)

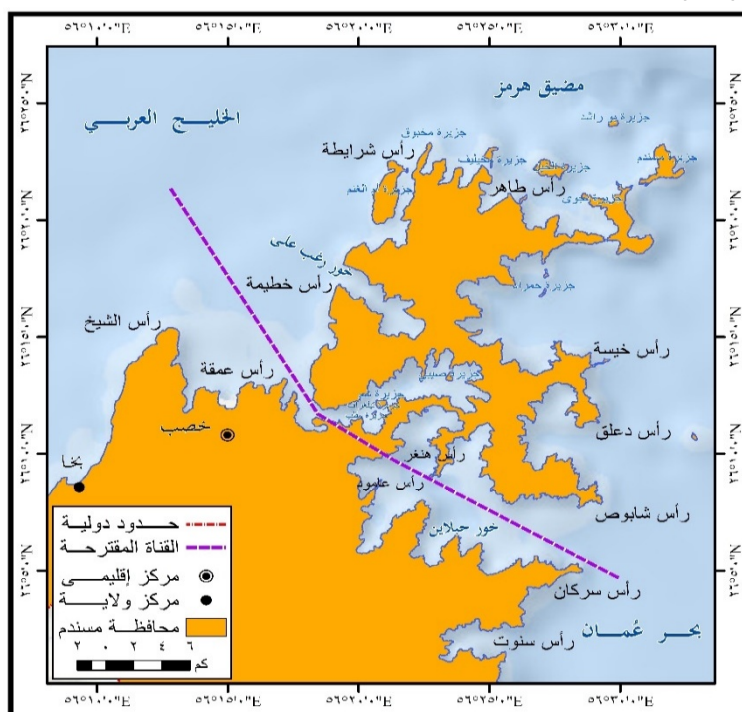
شكل (17) دول الخليج العربي

وفي حال وجود تهديد من شأنه تعطيل حركة الملاحة في مضيق هرمز، يتعين على الدول المصدرة للنفط في المنطقة - خاصة تلك التي لا

تمتلك أي واجهة بحرية أخرى سوى الخليج العربي، والتي تعتمد اعتماداً كلياً على مضيق هرمز، أن تتخذ تدابير فعلية، وتضع خططاً لاحتمال تدخل إيران بشكل غير قانوني لإغلاق المضيق أمام الحركة التجارية. (Stefan & Biruté, 2013, 560). وفي هذا الإطار توجد مجموعة من البدائل للتغلب على مشكلة المرور بمضيق هرمز، تتمثل في الآتي:

أ- شق قناة تربط بين الخليج العربي وخليج عمان عبر رأس مسندم:

يوجد مقترح لشق قناة مائية أقصى شمال شرق الأراضي العُمانية تخترق أراضي شبه جزيرة مسندم، بين خط عرض 26° شمالاً وخط طول 56° شرقاً، تربط بين الخليج العربي وخليج عمان بعيداً عن مضيق هرمز، وبدلاً له - لاسيما في وقت الأزمات والتوترات، وتقوم عند أقرب نقطة بين الخليجين عند خور حبلين، باتساع وعمق مناسبين، لمرور السفن بأحجامها المختلفة؛ على أن تقوم بشقها دول الخليج المستفيدة من المرور بمضيق هرمز (دغبوش، 2014، 311-312) شكل (18).



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على:

-(دغبوش، 2014، 313) و (الكعبي 2015، 464). (بتصرف).

-جوجل ايرٿ (Google earth 2023).

شكل (18) القناة الملاحية المقترحة بشبه جزيرة مسندم

حيث توفر القناة الأمان والجهد والوقت للسفن التجارية العابرة من وإلى الخليج العربي، نظير مقابل مادي لهذه الخدمة المرورية؛ عندها ستصبح إحدى مصادر الدخل القومي المهمة لسلطنة عمان، وركيزة أخرى من ركائز الاقتصاد الوطني، مع ضرورة إنشاء ميناء بحري جاف بالقرب من هذه القناة المقترحة يقدم خدمات للسفن المارة، فضلاً عن ميناء جوي يسهل الاتصال السريع والمباشر مع العاصمة مسقط؛ وهذا يساعد على تماسك أقاليم السلطنة من خلال شبكة متطورة من وسائل النقل المختلفة، والتي تحتاج بدورها إلى منشآت، وأعداد كبيرة من العمالة في كافة التخصصات، وهذا كله يعمل على إعطاء سلطنة عمان مكانة إضافية تزيد من وزنها ومكانتها الدوليين (المرجع السابق، 311-312). كما تعمل القناة المقترحة على تسهيل حركة التبادل التجاري بين دول الخليج العربية والأقطاب التجارية في العالم، والتي تعتمد اعتماداً كبيراً على النفط الخليجي، لا سيما وأن هذه الأقطاب تتنافس بقوة من أجل الأسواق العربية عالية الترف، والتي تسود بها ثقافة الاستهلاك والوصول إليها يتم بالضرورة من خلال الممرات المائية؛ وبالتالي سيكون البديل المقترح محور العلاقات بين دول الخليج العربي والأقطاب الاقتصادية العالمية.

ب- استخدام خطوط الأنابيب:

نتيجة لتهديدات إيران المستمرة بتعطيل حركة الملاحة بمضيق هرمز، وما سوف يترتب على ذلك من أضرار اقتصادية لدول الخليج العربية؛ فقد لجأت هذه الدول إلى البحث عن بدائل إستراتيجية لتصدير منتجاتها من النفط. ومن هذه البدائل عقد اتفاقيات مع دول أخرى بشأن استخدام خطوط الأنابيب لنقل مصادر الطاقة الخاصة بالدول المنتجة. وكانت المملكة العربية السعودية، في مقدمة الدول التي اهتمت بتوفير بدائل لنقل نفطها بعيداً عن مضيق هرمز، على الرغم من تعدد موانئها البحرية شرقاً وغرباً مقارنة ببعض الدول الخليجية الأخرى، وكانت البداية بإنشاء «خط التابلاين» الذي يربط المنطقة الشرقية من المملكة بمدينة صيدا اللبنانية على ساحل البحر المتوسط، مروراً بالأراضي السورية بطول (1664 كم)، وبدأ العمل به عام (1950م)، وظل يعمل حتى عام (1967م)، عندما احتلت إسرائيل مرتفعات الجولان السورية. وفي 1982م وخلال الحرب العراقية الإيرانية، قامت المملكة بإنشاء خطي أنابيب يربطان المنطقة الشرقية بمدينة ينبع على ساحل البحر الأحمر بطول (1200) كم، وقد خُصص أحدهما لنقل الزيت الخام والآخر لنقل الغاز المسال (عبد الشافي، 2012).

ومع تزايد التهديدات الإيرانية، فإن هذه الخطوط بمفردها تبقى غير قادرة على الوفاء باحتياجات دول مجلس التعاون الست بالإضافة إلى العراق في نقل صادراتها النفطية؛ وهو ما دفع هذه الدول للبحث عن بدائل جديدة لنقل هذه الصادرات. وجاءت الأفكار والمشروعات المقترحة، والتي دخل بعضها حيز التنفيذ على النحو التالي:

– مد خط أنابيب لنقل النفط من حقل الشيبية في الربع الخالي وغيره من الحقول إلى ساحل بحر العرب عبر الأراضي اليمنية، أو عبر الأراضي العمانية والإماراتية.

– تفعيل خط أنابيب ينبع: الذي يسير بموازاة البحر الأحمر، ويمكن أن يتم عن طريقه نقل 290 ألف برميل نفط يومياً.

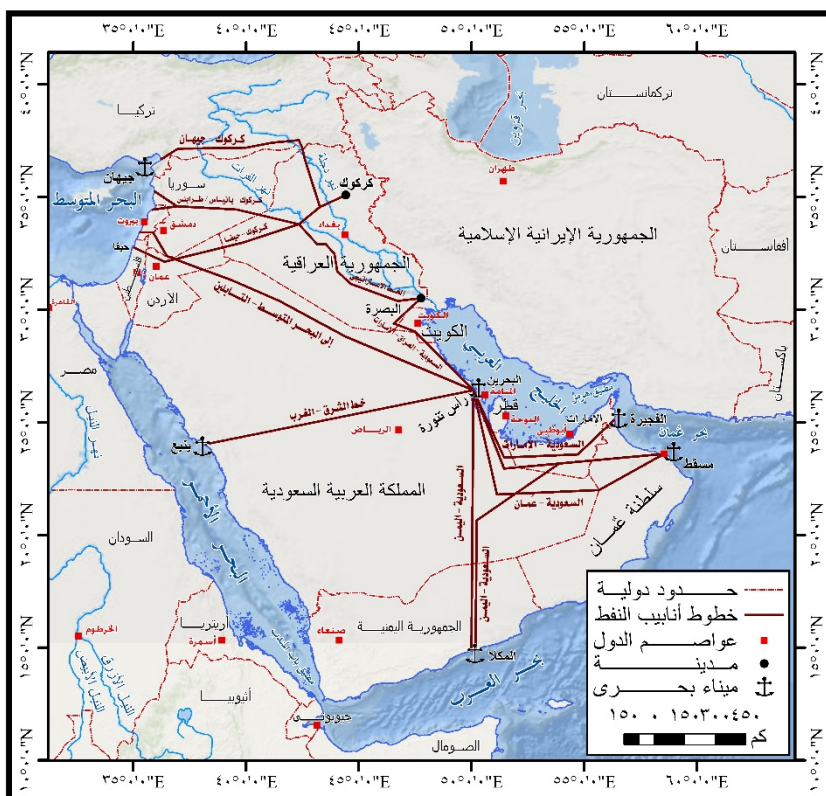
– خط أنابيب «حبشان الفجيرة»: ويربط بين إمارة أبو ظبي وميناء الفجيرة، بامتداد 370 كيلومتراً، وستكون له القدرة على ضخ ما بين 1.5 الى 1.8 مليون برميل من النفط يومياً.

– خط «الكويت الفجيرة»: بطول نحو 1480 كم، حيث تتميز الأراضي التي يمر بها هذا الخط بالطبيعة الممهدة (عبد الشافي، 2012).

– خط الشارقة الفجيرة على خليج عمان بطول 100 كم، ويمكن أن يضخ 1,5 مليون برميل يومياً (Angel & others, 2021, 363).

– بالنسبة للعراق تتمثل البدائل في فتح منافذ جديدة لتصدير النفط عبر الأراضي السورية والأردنية واللبنانية، وتفعيل خط أنابيب العراق تركيا من خلال ميناء جيهان على البحر المتوسط، كما تستطيع العراق استخدام أنابيب النفط عبر السعودية من خلال أنبوب نفط "بترومين" الواصل إلى ميناء "ينبع" على البحر الأحمر (الدويكات، 2002، 155) شكل (19).

وفي حالة توقف الملاحة في مضيق هرمز؛ فإن سلطنة عمان تستطيع تصدير واستقبال الصادرات والواردات من الموانئ المنتشرة على خليج عمان وبحر العرب، ولكن سوف تتوقف الملاحة بين شطري الدولة؛ مما يجعلها تقوم بالاتصال بمسندم عن طريق البر من خلال المرور عبر الأراضي الإماراتية، وهذا سهل وميسور في حالة السلم بين البلدين، أما في حالة التوتر والنزاع فسوف يتم قطع الصلة بين جزأي الدولة، كما أنه في حالة السلم لن تسمح دولة الإمارات العربية المتحدة بدخول أي أرتال عسكرية عبر أراضيها قادمة من سلطنة عمان لاعتبار ذلك انتهاك للسيادة الإماراتية (النصيان وحما، 2020م، 291).



المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على: -

- Hernández, Francisco José Berenguer (2014): Geostrategic and geopolitical considerations regarding energy, Energy and Geostrategy 2014, Spanish Ministry of Defense, P 69.

- جوجل إيرث (Google earth 2023)

شكل (19) خطوط أنابيب النفط المقترحة بالجزيرة العربية حال إغلاق المضيق

ثانياً: انفصال شبه جزيرة مسندم عن سلطنة عمان:

تعتبر مشكلة عدم الاتصال الأرضي بين أجزاء الدولة من أهم المشكلات التي تعيب تماسك الدولة. وتعد الدولة مجزأة الشكل في حالة تكونها من جزأين أو أكثر، وللشكل المجزأ عيوب كثيرة - لا سيما من النواحي العسكرية والاقتصادية والاجتماعية.

والفصل بين أجزاء الدولة إما أن يكون بسبب عامل طبيعي أو عامل بشري، والتجزئة بالعامل البشري أقل تأثيراً على الدولة من التجزئة بالعامل الطبيعي. وسلبية خريطة الشكل المجزأ بالعامل البشري تشمل جميع الجوانب العسكرية والاقتصادية والاجتماعية على حد سواء، وهذا التنوع في مسببات الشكل المجزأ، جعله ينفرد في تأثيره السلبي على

الدولة، سواء في حالة السلم أو الحرب (النصيان والحمداد، 2020، 293).

وتتصل جميع أراضي سلطنة عمان مع بعضها البعض في البر العماني، ما عدا محافظة مسندم، حيث يفصل بينها وبين القسم الرئيسي من الأراضي العمانية أراضي دولة الإمارات العربية المتحدة، مشكلة بذلك دولة مجزأة بفاصل بشري.

وعلى الرغم من أهمية موقع شبه جزيرة مسندم واطلالاتها الحاكمة على مضيق هرمز أحد أهم المضائق في العالم، والذي أكسب سلطنة عمان بعض الجوانب الداعمة لقوتها، وأن تكون ذات تأثير مهم في الكثير من المحافل الدولية - إلا أن عملية الانفصال الأرضي بين شبه جزيرة مسندم وباقي أراضي عمان، قد أضفى عليها نوعاً من الضعف والتأثير السلبي في كثير من النواحي - لا سيما في وقت الأزمات والحروب.

فمن الناحية العسكرية فإن الشكل المجزأ يؤثر على قوة الدولة العسكرية بشكل كبير، وذلك عندما تكون التجزئة بوجود دولة أخرى، حيث تكون القوة العسكرية للدولة المجزأة شبه معدومة، ويصعب نقلها عبر الدولة الفاصلة، وإذا وافقت الدول الفاصلة فإن عملية انتقال القوة العسكرية يستغرق وقتاً طويلاً، علماً أن معظم الدول لا تسمح بعبور قوات دولة أخرى عبر أراضيها مهما كانت العلاقات قوية بينهما، لأن هذا يعتبر انتهاك للسيادة، فتضطر الدولة المجزأة إلى نقل قواتها عبر المياه الدولية للوصول إلى الجزء الآخر؛ مما يستهلك وقت أطول؛ يضعف من حسم المعركة لصالحها.

وليس بالضرورة أن يكون الغزو العسكري هو الخطر الوحيد الذي يهدد الدولة المجزأة، فالهجرة غير الشرعية أيضاً من العوامل التي تهدد أمن الدول لا سيما المجزأة منها؛ لذا تستوجب مواجهتها بالقوة العسكرية إذا لزم الأمر، حيث يصعب على القوة العسكرية حماية كل أجزاء الدولة، كما يصعب عليها أيضاً السيطرة والقضاء على الثورات والاضطرابات التي قد تندلع في الأجزاء المنفصلة عن الجسم الرئيسي للدولة في وقت قياسي؛ ولذلك فإن هذا الوضع يحتم على مثل هذه الدول نشر قوات كبيرة في المناطق البعيدة والمنفصلة عنها؛ وهذا لا يخلو من الضغط على ميزانية الدولة؛ مما يساهم في إضعاف قواتها (النصيان وحمداد، 2020، 294).

ولا يقل تأثير شكل خريطة الدولة المجزأة على قوتها الاقتصادية عن تأثيره على قوتها العسكرية، فأساس القوة العسكرية والمؤثر فيها هي القوة الاقتصادية، كما أن الجزء الأكبر من ميزانية الدولة يتم إنفاقه على

قوتها العسكرية، بسبب الاستمرار في تطوير وامتلاك الأسلحة والمعدات العسكرية، حيث يحتاج بناء القواعد العسكرية في الأجزاء البعيدة عن الجسم الأم للدولة وحماية الحدود المشتتة من تهريب البشر والمخدرات والأسلحة إلى ميزانيات ضخمة تكهل اقتصاد الدول، خاصة مع تطور الوسائل المساعدة على اختراق الحدود السياسية من قبل الجماعات والعصابات، وبالمناظر الجيوسياسي تعتبر حدود الدول ذات الشكل المجزأ من أضعف الحدود على الإطلاق (المرجع السابق، 295).

كما أن الدولة المجزأة تكون غير قادرة على مد التنمية في الأجزاء البعيدة كما هو الوضع في الجسم الرئيسي للدولة؛ لذا تقل الخدمات، وتضعف الحركة الاقتصادية في هذه الأجزاء البعيدة، بسبب تدهور الطرق وقلة الإنفاق الحكومي فيها، كما أن معدل إنفاق المواطنين في الجزء المنفصل عن الدولة يكون أكبر منها لدى المواطنين في الأراضي الرئيسية عند الرغبة في الحصول على الخدمات والمعاملات الحكومية، أو الحصول على الرعاية الطبية والتي عادة ما تكون متوفرة في الأراضي الرئيسية منها، بسبب قلة الوظائف في المناطق التي يعيشون بها، وبسبب صعوبة انتقالهم إلى البر الرئيسي للدولة للحصول على فرص وظيفية، وقد يكون هذا الوضع استثناء، فبعض الدول خاصة التي تتمتع بمستوى اقتصادي ومعيشي مرتفع لا يجد المواطن فيها اختلاف كبير بينه وبين المواطن في البر الرئيسي من الدولة، كما في محافظة رأس مسندم بسلطنة عمان، حيث الوضع الاقتصادي مرتفع (نفس المرجع السابق، 295).

وللوضع الاجتماعي في الدولة المجزأة أهمية لا تقل عن الوضع العسكري والاقتصادي، حيث إن للجبهة الداخلية للدولة والتي يتحكم فيها الوضع الاجتماعي خطورة كبيرة على استقرار الدولة سواء في حالة الحرب أم السلم، ففي حالة الحرب يكون اختراق الشعوب في الأجزاء البعيدة من الدولة من قبل القوى المعادية أسهل، بسبب ضعف الانتماء الوطني، لقلة التوعية التي تتلقاها الشعوب في تلك الأجزاء عادةً، أما في حالة السلم، فتكون هذه الأجزاء أرض خصبة للثورات والاضطرابات، بسبب شعور المواطن فيها بعدم حصوله على نفس المميزات التي يحصل عليها المواطن في البر الرئيسي من الدولة، سواء كانت خدمات تنموية أم فرص وظيفية.

الجدير بالذكر أن شكل الخريطة المجزأة للدولة يؤثر على الحالة الاجتماعية لسكانها، لدرجة الاختلاف في أيديولوجيتهم كاللغة والمعتقد، بالرغم من صعوبة تغيير الجانب الأيديولوجي لدى الشعوب، والذي يعتبر من أقوى الروابط الاجتماعية للشعوب، ولكن مع الشكل المجزأ يصعب

سمته على هذا الجانب فتتغير اللغات والأديان لدى الشعوب؛ مما يؤدي إلى تفكك الدول (النصيان وحماد، 2020، 296).

وللتغلب على بعض المشكلات الناتجة عن تجزأة سلطنة عمان، يجب إتباع عدد من الإجراءات تتمثل في: إنشاء شبكة متطورة للنقل والمواصلات البرية والبحرية والجوية، بالإضافة إلى تطوير القوة الدفاعية، وذلك من خلال زيادة الإنفاق العسكري، والدخول في عملية التصنيع العسكري - لا سيما الأسلحة المتطورة من دبابات ومدرعات، والأنظمة الدفاعية المختلفة، وامتلاك أسطول جوي متعدد المهام مدعوم بأنظمة قيادة وسيطرة جوية وإنذار مبكر، وامتلاك أسطول بحري متنوع. حيث تستطيع سلطنة عمان بما تمتلكه من موارد اقتصادية متنوعة تأمين الملاحة في مضيق هرمز، وتحقيق الوحدة الاقتصادية والاجتماعية والدفاعية بين شبه جزيرة مسندم وباقي أجزاء الدولة.

ولتطوير محافظة مسندم، وتحقيق تنمية شاملة وتنويع اقتصادي قائم على المقومات التنافسية التي تمتلكها المحافظة، وجعلها أكثر جاذبية للاستثمار، فقد أقر مجلس الوزراء العماني، إنشاء فرع لجامعة التقنية والعلوم التطبيقية بمحافظة مسندم يضم عدداً من التخصصات، بالإضافة إلى تحويل ميناء خصب إلى منطقة لوجستية خاصة، تهدف إلى توفير الخدمات والمرافق والتسهيلات، وتزويد السفن بالوقود والمؤن، وتشغيل وإدارة الأرصفة، وربط الميناء بالموانئ العالمية؛ لتنشيط حركة الاستيراد والتصدير، وإنشاء مناطق سياحية تكون بمثابة المحرك للاستثمارات السياحية بالمحافظة، بالإضافة إلى تنظيم ونمو الصناعات الخفيفة والمتوسطة والتخزين؛ بما يدعم حركة ميناء خصب (الرؤية، 2021، 3).

كما أعلنت وزارة النقل والاتصالات بالتنسيق مع الجهات المختصة بطرح مناقصة لاختيار مسار طريق دبا - ليما - خصب، وفي مجال النقل الجوي تقوم هيئة الطيران المدني بالتنسيق مع الجهات ذات الصلة لتحويل مطار خصب للاستخدامين المدني والعسكري؛ وذلك بهدف تنمية وإثراء الجانب السياحي والاقتصادي في المحافظة، كما اعتمدت هيئة الطيران المدني الاشتراطات التنظيمية للمطارات المائية، ودعت المستثمرين الراغبين في إنشاء شركة طيران برمائي في عدة مواقع بالسلطنة من بينها خصب ودبا (الرؤية، 2021، 3).

وعلى الرغم من انفصال شبه جزيرة مسندم عن باقي أجزاء سلطنة عمان، فإن هذه العزلة لم تؤثر في عمليات التنمية، وتوفير الخدمات لسكان المحافظة؛ حيث تمتلك رأس مسندم العديد من المقومات الطبيعية والبشرية، والتي تزيد من قيمتها الاستراتيجية والجيوبوليتيكية،

كما تؤهلها لتبوء مركز الصدارة في مجال السياحة الدولية، ومن أهم هذه المقومات: الأخوار والجبال الشاهقة والجزر والأودية، وهي من أكثر الأماكن جذاباً للسياحة في شبه جزيرة مسندم، حيث تساعد الأخوار (الأودية الغارقة) على ظهور المرافئ الطبيعية، والتي اتخذها الإنسان منذ القدم ملجأ لحماية قوارب الصيد من الأمواج العاتية، حيث تمثل الأخوار مراسر طبيعية صالحة وخالية من الأخطار للسفن الكبيرة أو القوارب الصغيرة، وعلى هذا الأساس يمكن تطوير هذه الأخوار وإنشاء المزيد من الموانئ بها؛ ومن هنا كانت الأخوار - خاصة عند وجود المياه العذبة - أنسب المواقع لنشأة المحلات العمرانية على طول الساحل (الحتروشي، 2006، 28).

كما تحتوي المنطقة أيضاً على مستعمرات من المراجين تأوي إليها أنواع عديدة من طيور البحر، وهاتان الخاصيتان تعملان على توفر فرصة كبيرة لمحبي الغوص ومشاهدة المستعمرات المرجانية ومحبي مشاهدة الطيور، كما تحتوي المنطقة على ثروة سمكية كبيرة ومتنوعة، ومناطق لتعشيش السلاحف، كما أن سواحل مسندم تكثر بها الدلافين التي تتسابق مع السفن، وتقدم عروضها الجميلة للسائحين.

توجد أيضاً بعض المقومات البشرية بشبه جزيرة مسندم، تتمثل في الكثير من المواقع الأثرية التي تعود إلى العصور التاريخية المتعاقبة، حيث يحتضن خور "شم" عدة قرى، ومنها قرية "مقلب" التي تقع على اللسان الجبلي الذي يفصل خور شم عن خور حبلين؛ مما يتيح للسكان التنقل بين الخورين، كما يحتضن خور شم جزيرة شم وجزيرة التليجراف، وتكمن أهميتها في كونها نقطة توقف لجميع السفن السياحية ومحطة استراحة، ويرتبط اسمها بأول خط هاتفي يصل الجزيرة بالهند عبر خليج مسندم وبحر العرب (الحتروشي، 2006، 29).

وفي هذا الإطار فإن توفير البنية الأساسية (فنادق وقرى سياحية ومخيمات ورياضة بحرية، ومراكز الغوص) وتطوير شبكة النقل والمواصلات (بري، بحري، جوي) من خلال تمهيدها وتأهيلها لاستقبال السائحين وسهولة وصولهم للمواقع السياحية من شأنه المساهمة بشكل كبير في توفير فرص عمل وزيادة الدخل السياحي القومي وتنمية الاقتصاد الوطني العماني.

ثالثاً: تداخل الحدود بين سلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة في

شبه جزيرة رأس مسندم

عقب انتهاء حكم اليعاربة(*)، ظهرت أربع وحدات سياسية جغرافية تابعة لسلطة عمان، وهي:

- ساحل عمان الشمالية (رأس الخيمة والشارقة وأم القوين والفجيرة).

- ساحل عمان الجنوبية (أبوظبي ودبي).

- عمان الساحل (مسقط وساحل الباطنة).

- عمان الداخل (الجبل الأخضر، الظاهرة، نزوى).

وفي عهد أحمد بن سعيد مؤسس أسرة البوسعيد حكام سلطنة عمان الحاليين، امتدت سيادته إلى الإحساء والبحرين (العيدروس، 1998، 116)، أي أن الأراضي العمانية كانت تمتد من حدود حضرموت باليمن حتى جزيرة البحرين (السالمي، 1998، 6).

وقد استقلت رأس الخيمة عن عمان عام 1765م، حيث أعلن استقلال قبائل ساحل عمان الشمالية عن عمان الأم، وأصبحت رأس الخيمة مركزاً مستقلاً وعاصمة لتلك المنطقة، واستطاعت أن تمتد بنفوذها من رأس مسندم حتى إمارة دبي (العيدروس، 1998، 120).

وكانت رأس الخيمة أقدم إمارات ساحل عمان (القسم الشمالي من عمان)، وكان للحروب والنزاعات القبلية الداخلية والتدخل الأجنبي من قبل الإنجليز والمد الوهابي الأثر الكبير في عدم الاتحاد بين هذه الإمارات، وقيام مشيخات عرفت بعدة مسميات منها: ساحل القراصنة، كما سماها الإنجليز، وعقب إبرام معاهدة السلم الشاملة لإمارات ساحل عمان عام 1820م"، والتي جاء في مادتها الأولى "بأن يتعهد الموقعون على الاتفاقية، أن يمتنعوا امتناعاً تاماً ونهائياً عن ممارسة أعمال النهب والقرصنة في البر والبحر" (لوريمر، 2005، 1057)، تم تغيير اسمها إلى: إمارات ساحل عمان، أو ساحل الهدنة (السالمي، 1998، 228-229).

ومنذ عام 1838م أطلق اسم "عمان المتصالحة" على ساحل القراصنة، وأطلق على شيوخها "الشيوخ المتصالحون" (لوريمر، مرجع سابق، 1024)، وظلت هذه الإمارات تخضع للانتداب البريطاني، حيث ربطت بريطانيا حكام إمارات الساحل باتفاقيات تقضي بتولي بريطانيا مسؤولية شئونها الخارجية والدفاعية مقابل أن يدير حكام هذه الإمارات

(*) اليعاربة: أسرة حكمت عمان وشرق أفريقيا خلال الفترة من 1624-1741م.

شؤونهم الداخلية، وظل هذا الوضع حتى قيام دولة الإمارات العربية المتحدة عام 1971م (السالمي، 1998، 230).

وفي عام 1968م أعلنت بريطانيا عزمها مغادرة المنطقة بحلول نهاية 1971م، وأن تتولى إمارات الساحل إدارة شؤونها؛ وبهذا سعى حكام إمارات منطقة الخليج بما فيها إمارات ساحل عمان وقطر والبحرين إلى لم الشمل وتكثيف جهود الوحدة، وفي 2 ديسمبر 1971م أعلن قيام دولة الإمارات العربية المتحدة اتحاداً كونفدرالياً يضم إمارات: أبوظبي ودبي والشارقة وعجمان وأم القيوين، وتخلف عن ركب الدولة الاتحادية البحرين وقطر ورأس الخيمة، وانضمت الأخيرة إلى الاتحاد في 10 فبراير 1972م (الطائي، 2008، 233).

وبالنظر إلى الخريطة يتبين أن هذه الإمارات السبع تقع على ضلعي مثلث تلاقي قمته مضيق هرمز، حيث رأس مسندم التابعة لسلطنة مسقط (سلطنة عمان بعد عام 1970م)، وتقع رأس الخيمة والشارقة ودبي وأبوظبي وعجمان وأم القوين على الضلع الغربي للمثلث، وتقع المنطقة الشرقية من إمارة الشارقة وخور فكان وكُلَيْة على الضلع الشرقي، وإلى الشمال من الضلع الشرقي تقع مدينة دباء، والتي كانت من أعرق المدن العمانية قديماً، وتنقسم إلى ثلاث أقسام، قسم للشارقة وقسم للفجيرة وقسم لسلطنة مسقط (السالمي، 1998، 229).

وبعد بؤادر الاكتشافات النفطية الأولى في منطقة الخليج؛ ظهرت الكثير من المشكلات الحدودية، ومنها مطالبة عمان بمنطقة (مسكت) في إمارة رأس الخيمة التي تبعد نحو احدى عشر ميلاً من الأراضي العمانية، ومطالبتها أيضاً بمنطقة شصم في رأس الخيمة التي تقع شمالاً على ساحل الخليج، وفي عام 1877م حددت عمان مطالبها من رأس الخيمة بشريط ساحلي طوله عشرة أميال كامتداد جنوبي لشبه جزيرة مسندم العمانية، وقد ساندت طهران مسقط في مطالبتها بالشريط الساحلي السابق الذكر؛ وذلك لإدراك الإيرانيين بأن (رأس مسندم) تعد من أهم النقاط الاستراتيجية على مضيق هرمز؛ لذا طالبت إيران وعمان بالإشراف على مدخل مضيق هرمز (الجشعمي والجعيلي، 2015، 343).

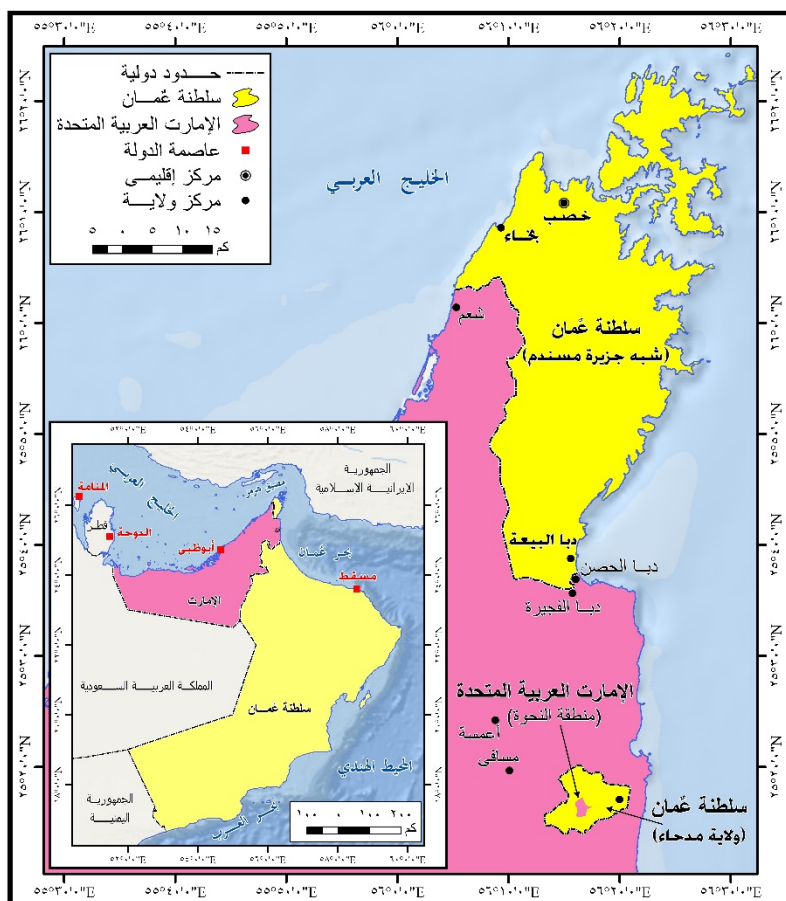
ومن خلال الوساطة السعودية بين عمان والإمارات، تم التوصل إلى اتفاق بين مسقط ورأس الخيمة حصلت مسقط بموجبه على الشريط الساحلي الذي طالبت به، إلا أن المشكلة الحدودية لم تنته، فقد رفض مشايخ قبائل الشريط الاتفاق؛ لما سببه من فصل بين الأراضي ومالكها، كما طالبت بعض قبائل الشحوح بالانفصال عن كل من مسقط ورأس الخيمة، وإقامة إمارة ثامنة ضمن إمارات الساحل، ولم يقتصر نزاع

السلطنة الحدودي مع إمارة رأس الخيمة، بل شمل بعض إمارات الساحل العماني الأخرى (الجشعمي والجعيلي، 2015، 343).

كما استمر الخلاف بين سلطنة عمان والإمارات العربية بخصوص بعض الملفات حتى بعد انتهاء الحماية البريطانية في سبعينيات القرن الماضي، حيث لا تزال الإمارات وبعد تأسيس دولتها، تنظر إلى إمارة "مسندم" باعتبارها محتلة من سلطنة عمان (مركز الإمارات للدراسات والإعلام (ايماسك)، حيث لم يقتصر وجود الشحوح على مسندم، بل عاشت أعداد كبيرة منهم أيضاً في شمال الإمارات المتصالحة لا سيما في رأس الخيمة، حيث يفوق عددهم بشكل ملحوظ عدد آل القاسمي، القبيلة الحاكمة في رأس الخيمة، ولو أن الشحوح في مسندم قاموا بحشد أقاربهم في رأس الخيمة، لشكل ذلك تهديداً كبيراً لحاكم رأس الخيمة (الشيخ صقر القاسمي)، والذي كان يطالب أيضاً بأراضي مسندم (Athol & Geraint, 2022, 1240).

كما تتداخل وتتشابك الحدود بين سلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة، فمشيخة الفجيرة تقع إلى الشمال من السلطنة، وكانت جزءاً من عمان، ثم اقتطعت منها عام 1952م، وأصبحت تعترض طريق الوصول إلى ولاية حَصَبِ العمانية عند رأس مسندم، كما قسمت بلدة (دبا) في الشمال الشرقي من البلاد وإلى الشمال من سهل الباطنة على خليج عمان بين الفجيرة والشارقة وعمان، وكل قسم منها له اسم خاص، فالقسم الذي يتبع الفجيرة يسمى (الشرقي)، والقسم الذي يتبع الشارقة يسمى (الحصن)، والقسم الذي يتبع عمان يسمى (السبيعة) (العزي، 1986، 29)، كما أن ولاية مدحاء والتي تتبع محافظة مسندم العمانية، تقع بكاملها داخل أراضي إمارة الفجيرة الإماراتية.

وهذا التداخل والتشابك في الحدود السياسية؛ من شأنه إثارة التوتر والنزاع بين كل من سلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة بين فينة وأخرى شكل (20).



- المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على: -
- سلطنة عُمان، وزارة الدفاع، الهيئة الوطنية للمساحة، خرائط مقياس 1: 50000، عام 2021 م.
 - خرائط الموقع الإلكتروني <http://www.diva-gis.org/data/download>
 - جوجل إيرث (Google earth 2023)
- شكل (20) مناطق التداخل بين سلطنة عُمان والإمارات العربية المتحدة

النتائج والتوصيات:

مما سبق تتضح الشخصية الموقعية لشبه جزيرة مسندم، والتي تتمتع بأهمية موضعية وموقعية بالغة الخطورة؛ وذلك كونها متحكمة في مضيق هرمز باعتباره من أهم البوابات الاستراتيجية في العالم، والذي يمر عبره 40% من مصادر الطاقة المنقولة بحراً على مستوى العالم، متمثلة في النفط والغاز الطبيعي، إضافة إلى خصوصية معطياتها الجغرافية كونها عين سلطنة عُمان ودول الخليج العربية ورأس حربتها

- على مضيق هرمز النافذة البحرية الوحيدة لمعظم دول الخليج العربية، ومن خلال الدراسة يمكن الخروج بمجموعة من النتائج أهمها: -
- تقع شبه جزيرة رأس مسندم أقصى شمال سلطنة عمان، عند موضع التقاء خليج عمان بالخليج العربي، وتعرف باسم منطقة رؤوس الجبال؛ لاحتضانها سلسلة من الجبال شديدة الارتفاع والانحدار والوعورة والممتدة بشكل رأسي، كان يعتمد عليها كعلامة مميزة للسفن للدخول والخروج من وإلى الخليج العربي.
 - تكمن الأهمية الجيوبوليتيكية لشبه جزيرة رأس مسندم في كونها بوابة الخليج العربي على دول العالم، وعين دول الخليج ورأس حربتها التي تتحكم بهيمنة واضحة على حركة الملاحة في مضيق هرمز.
 - تمتلك شبه جزيرة رأس مسندم عدد من المقومات الجغرافية والتي أهلتها تبوء مكانة جيواستراتيجية هامة عبر الفترات التاريخية المتعاقبة؛ ما جعلها محط أنظار ومطمع العديد من الدول الاستعمارية، من قبل العصر الهيلنسي، مروراً بالإسكندر الأكبر، والفرس، والقوى الاستعمارية الحديثة، متمثلة في البرتغاليين والهولنديين والفرنسيين والإنجليز، وانتهاءً بالولايات المتحدة الأمريكية.
 - تواجه شبه جزيرة رأس مسندم عدد من المشكلات الجيوبوليتيكية والتي تؤثر على دورها الفاعل، باعتبارها أهم مناطق التحكم في حركة الملاحة بمضيق هرمز؛ وبالتالي التأثير على تدفق النفط إلى دول العالم، ومن أهم هذه المشكلات: التهديد المستمر بإغلاق مضيق هرمز في وجه حركة الملاحة الدولية، انفصال رأس مسندم عن باقي أراضي سلطنة عمان، بالإضافة إلى تداخل الحدود بين سلطنة عمان والإمارات العربية المتحدة في منطقة رأس مسندم.
 - أدى التهديد المستمر بإغلاق مضيق هرمز من قبل إيران وقيامها بنشر قوات عسكرية بالقرب من المضيق؛ إلى تدخل الدول الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية في شئون دول الخليج العربية، والقيام بإنشاء عدد من القواعد العسكرية بالقرب من مياه الخليج العربي ومضيق هرمز؛ للحيلولة دون إغلاق المضيق وتعطيل حركة الملاحة.

وقد خُصِلت الدراسة إلى بعض التوصيات التالية:

- إن مسألة أمن الخليج لم تعد قضية محلية تخص الدول المشاطئة للخليج العربي فحسب - بل أصبحت ذات بعد دولي، حيث ارتبطت بأمن الطاقة وأمن الممرات المائية البحرية والتجارية العالمية؛ من هنا كان لزاماً على دول العالم بما فيها دول الخليج العربية وفي مقدمتها

- سلطنة عمان صاحبة الحق القانوني للإشراف على المضيق وتنظيم حركة الملاحة المارة به؛ اتخاذ سلسلة من الترتيبات والإجراءات الأمنية لتحقيق ضمان أمن المنطقة بما فيها مضيق هرمز والخليج العربي، من خلال استغلال الموقع الجيوستراتيجي لشبه جزيرة رأس مسندم بموقعها الحاكم والمشرّف على أهم نقاط الاختناق في العالم.
- لتأمين حركة الملاحة في مضيق هرمز يجب على دول الخليج العربي بما فيها إيران تجنب التوتر والصراع في منطقة من أكثر مناطق العالم مؤهلة لنشوب حرب مدمرة؛ بسبب أهميتها الجيواقتصادية والجيوسياسية لمعظم دول العالم، وذلك من خلال إقرار السلام، والالتزام بقواعد القانون الدولي المتعلق بالمرور في مضيق هرمز.
- يجب على سلطنة عمان ودول الخليج العربية اتخاذ كافة التدابير الأمنية والعسكرية اللازمة لحماية السفن المارة بالمضيق من أية تهديدات أو اعتداءات، وذلك بتطوير القدرات العسكرية لهذه الدول، وإقامة قاعدة عسكرية مطورة بأحدث الأسلحة فوق مرتفعات شبه جزيرة رأس مسندم.
- يجب على دول الخليج العربية - لا سيما تلك التي لا تمتلك أي منافذ بحرية بديلة عن الخليج العربي والمتمثلة في العراق والكويت وقطر والبحرين إيجاد بدائل أخرى تستطيع من خلالها تصدير منتجاتها من مصادر الطاقة إلى دول العالم، وذلك من خلال مد مجموعة من خطوط الأنابيب عبر أراضي الدول العربية التي تمتلك منافذ بحرية غير مضيق هرمز، وتتمثل في كل من المملكة العربية السعودية والتي تطل على ساحل البحر الأحمر، والأمارات العربية المتحدة التي تطل على خليج عمان، بالإضافة إلى سلطنة عمان والتي تمتلك جبهة بحرية على خليج عمان.
- يوصى بإبرام اتفاقية لإنشاء عدد من الطرق السريعة عبر أراضي دولة الإمارات العربية المتحدة، وإقامة بعض الموانئ والمطارات لتسهيل حركة انتقال الأفراد والبضائع بين رأس مسندم والدولة الأم؛ بغية التغلب على مشكلة الانقطاع الأرضي بين محافظة مسندم وأراضي سلطنة عمان.

المصادر والمراجع:

أولاً: المصادر

- 1- الصفحة الرئيسية لمجلس التعاون لدول الخليج العربي – الإنجازات – العمل العسكري المشترك.
- 2- المركز الوطني للإحصاء والمعلومات (2022): إحصاءات السكان، بيانات 2021.
- 3- المركز الوطني للإحصاء والمعلومات (2023)، الكتاب الإحصائي السنوي، رؤية عمان 2040م.
- 4- سلطنة عمان، وزارة الدفاع (2020): عمان عين على الزمان، الهيئة الوطنية للمساحة.
- 5- مركز الإمارات للدراسات والإعلام (ايماسك)، الإمارات وسلطنة عمان ... علاقات متوترة حول قضايا الخليج).
- 6- سلطنة عمان، وزارة الدفاع، الهيئة الوطنية للمساحة، خرائط مقياس 1: 50000، عام 2021 م.
- 7- جوجل إيرث (Google earth 2023).

ثانياً: المراجع

(أ) العربية:

- 1- أحمد، شرين اسماعيل (2017): الموجز في تاريخ سلطنة عمان القديم والحديث، دار الخليج، عمان، المملكة الأردنية.
- 2- الأغبري، عبد الله بن محمد بن سيف (1988): القول المحكم في وصف محافظة مسندم.
- 3- البحراني، نبيل حسن (2014): التربة في سلطنة عمان، وزارة الزراعة والثروة السمكية، المديرية العامة للتنمية الزراعية.
- 4- الجشعمي، أحمد يونس زويد/ الجعلي، إيهاب حسين علي (2015): الدور البريطاني في إمارات الساحل العماني 1892-1939م، مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والإنسانية، جامعة بابل، العدد 20.
- 5- الحتروشي، سالم بن مبارك (2006): مورفولوجية الأودية الغارقة في مسندم: سلطنة عمان، جامعة الكويت – كلية العلوم الاجتماعية – قسم الجغرافيا- المجلد / العدد 316.
- 6- الحتروشي، سالم بن مبارك (2012): مناخ سلطنة عمان: الأسس العلمية ورصد لاهم مؤشرات التغيرات المناخية، المجلة المصرية للتغير البيئي، العدد الرابع.

- 7-..... (2014): الجغرافيا الطبيعية لسلطنة عمان، جامعة السلطان قابوس، مجلس النشر العلمي، مسقط، الطبعة الأولى.
- 8-**الحجری:** هلال (2013): عمان في عیون الرحالة البريطانیین- قراءة جديدة للاستشراق، ترجمة خالد البلوشي، مؤسسة الانتشار العربي، الطبعة الأولى.
- 9-**الحمیری،** عبیر أحمد محمد / سیکران، أحمد (2021): أهمية التنظيم القانوني للملاحة في مضيق هرمز في ظل اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م.
- 10-**الدویکات،** قاسم (2002): الجغرافيا العسكرية، الطبعة الثانية، 2002.
- 11-**الرؤية،** (2021)، مسندم على مشارف التنمية الشاملة والمستدامة.
- 12-**السالمی،** ابن حمید (1998): نهضة الأعیان بحرية عمان، دار الجيل – بیروت، الطبعة الأولى 1998م.
- 13-**السیابی،** سالم بن حمود بن شامس (2014): عمان عبر التاريخ، الجزء الأول والثاني، وزارة التراث والثقافة، الطبعة الخامسة.
- 14-**الطائي،** عبد الله بن محمد (2008): تاريخ عمان السياسي، الطبعة الأولى، مكتبة الربيعة للنشر والتوزيع، الكويت.
- 15-**العزی،** خالد یحی (1986): الواقع التاريخي والحضاري لسلطنة عمان دراسات ومشاهدات، بغداد.
- 16-**العجمي،** مهدي حسن سالم (2011): الجزر العمانية في خليج عمان والبحر العربي- معطيات البيئة الطبيعية وإمكانات التنمية: دراسة في جغرافية البيئة، مجلة كلية الآداب جامعة بنها، العدد الرابع والعشرون، جزء 2.
- 17-**العجولین،** خالد أحمد الاسمر (2019): جیوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين.
- 18-**القطار،** حسين (2009): اتحاد دولة الإمارات العربية المتحدة دراسة للفترة (1968- 1971م)، الرزنامة، العدد السابع.
- 19-**العمارات،** فارس محمد (بدون): درع الجزيرة كأنموذج للتعاون العسكري الخليجي، الأردن، عمان.
- 20-**العيدروس،** محمد حسن (1998): تاريخ الخليج العربي الحديث والمعاصر، الطبعة الثانية، عين للدراسات والبحوث الإنسانية.
- 21-**الكعبي،** حسين وحيد عزيز (2015): الموقع الجغرافي لمضيق هرمز وأثره في رسم السياسات الدولية، مجلة كلية التربية الأساسية

- قسم الجغرافيا - جامعة بابل - العراق، المجلد 21، العدد 88 / انساني.
- 22- **النصيان**، عبد الرحمن بن سليمان/ **الحمد**، صالح بن حماد (2020): أثر خريطة الشكل المجزأ على قوة الدولة، مجلة الدراسات الإنسانية والأدبية - كلية الآداب - جامعة كفر الشيخ.
- 23- **النعاس**، جمال سالم عبد الكريم (2011): الأبعاد الجيواستراتيجية لإغلاق مضيق هرمز - دراسة في الجغرافيا السياسية، قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة عمر المختار، ليبيا.
- 24- **الهييتي**، صبري فارس (1985): أمن المحيط الهندي وعلاقته بأمن الخليج العربي، مجلة الأمن القومي، بغداد، عدد 3، 1985م.
- 25- **برع**، أحمد حازم برع (2020): الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز وانعكاساتها على الأمن في الخليج العربي، رسالة ماجستير غير منشورة، قسم العلوم السياسية - كلية الآداب - جامعة الشرق الأوسط.
- 26- **تراب**، محمد مجدي (2003)، أدلة تذبذب مستوى سطح البحر على سواحل شبه جزيرة "مسند" - سلطنة عمان، الجمعية الجغرافية الكويتية، العدد 275.
- 27- **توفيق**، محمود (1983): المدخل الجنوبي للبحر الأحمر- دراسة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتكس، الرياض، دار المريخ، 1983.
- 28- **حسن**، عمر كامل (2015): المجالات الحيوية الشرق أوسطية في الاستراتيجية الإيرانية، الدار العربية للنشر والتوزيع.
- 29- **دغوش**، عبد العباس فضيح (2011): الأهمية الاستراتيجية للموقع البحري العماني- دراسة في الجيوبوليتكس، جامعة بغداد، مجلة كلية الآداب، العدد 97.
- 30- (214): قوى الموضع والموقع في سلطنة عمان بين الجغرافيا السياسية والجيوبوليتكس، جامعة بغداد، مجلة الآداب، العدد 108.
- 31- **رضوان**، شيماء أحمد عبد الله (2022): المحددات الجيوبوليتيكية لأمن الطاقة عبر نقاط الاختناق بالتطبيق على مضيق هرمز، المجلة الجغرافية العربية، المجلد (53) العدد (80).
- 32- **سويد**، ياسين (2004): الوجود العسكري الأجنبي في الخليج، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ط 1.

- 395

43- مبارك، سعيد (2011): أشكاليات ماجلان وعلاقتها بشبه الجزيرة العمانية، حوليات آداب عين شمس، المجلد 39 (يناير – مارس 2011).

44- محمد، حلا عثمان وعلي، عادل هاشم (2021): الرحلات الاستكشافية في خليج العرب خلال العصر الهلنستي (323 – 30 ق.م)، مجلة آداب البصرة – العدد (97) المجلد الأول.

45- مسلم، عبد الكريم (1983): الأهمية الاستراتيجية لخط الملاحية في المضائق العربية هرمز - باب المنذب - جبل طارق، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب- جامعة بغداد.

46- وكالة أنباء سبوتنيك (2022): ما هي القدرات العسكرية لجيوش مجلس التعاون الخليجي ال 6 في 2022م. <https://sputnikarabic.ae/>

(ب) الأجنبية:

- 1- Alexander Lott and Shin awagishi (2022): The Legal Regime of the Strait of Hormuz and Attacks against Oil Tankers: Law of the Sea and Law on the Use of Force Perspectives, Ocean Development & International Law, Vol. 53, Nos. 2–3, 123–146. <https://doi.org/10.1080/00908320.2022.2096158>
- 2- Angel Damayanti, Alexander Meresin and Bryan Libertho Karyoprawiro (2021): United States-Iran Shared Interest and the Stability of the Strait of Hormuz, Global Strategis, Th. 16, No. 2.
- 3- Biehler et al.1975; Searle et al., 1983; Searle, 1988b; e Métour et al., 1992. Locations of main oil (green) and gas (red) fields in the Arabian Gulf.
- 4- Athol Yates & Geraint Hughes: Operation Intradon in the Musandam, 1970-1971: what this counterinsurgency operation says about British military operations in the Arabian Gulf, a Institute of International and Civil Security, Khalifa University; bwar Studies Department, King's.

- 5- Caitlin Talmadge (Summer 2008): Closing Time Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz, *International Security*, Vol. 33, No. 1.
- 6- European Center for Counter-Terrorism and Intelligence Studies (2021): International Security Iranian Armament and a Risk to Regional and International Security, <https://www.europarabct.com/>
- 7- Election statistics bulletin, General Directorate of Voter Registration, General.
- 8- Hani Albasoos, Zainap Mohammed Ali, Asila S. Al Hasni Sara Al Shizawi (April 2019): The Nature of Oman's Relations with Iran, Sultan Qaboos University, Journal of Arts & Social Sciences, Volume (10) Issue (1).
- 9- <https://www.researchgate.net/publication/260438434>
- 10- https://en.wikipedia.org/wiki/European_Maritime_Awareness_in_the_Strait_of_Hormuz.
- 11- Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, Resolution) A.284(VIII), “Routeing Systems,” adopted on 20 November 1973, ‘In the Strait of Hormuz’, 41 at: (accessed 17 February 2022).
<https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/KnowledgeCentre/>.
- 12- Imerial recessional (2021): Sir William Luce and the British Withdrawal from the Gulf, 1970-1971, *Middle Eastern Studies*. 57, No. 1, 105-118.
- 13- Francis Owtram (2021): British Power, The Al bu said Sultanate, And The Musandam Peninsula, 1800-1932, *Gulf History Specialist*, British Library, 19 Nov.
- 14- Frederick V. Perry & Wendy Gelman (12/9/2022): Iran, The United States, And THE Strait of Hormuz: Can International Law Prevent Catastrophe? Pery.

- 15- Shereen Ali Mohammed Mheidat (September 2021): The Effects of the Strait Hormuz on the Policies of the Great Powers, Journal of the Association of Arab Universities for Higher Education Research (JAARU-RHE), Vol. (41) – No. (3).
- 16- Sigit and Alexander Texas (2020): Meresin China's Geopolitical Strategy in the Strait of Hormuz, Chinese Journal of International Review Vol. 2, No. 2.
- 17- Stefan Kirchner and Birutė M. Salinaitė (2013): The Iranian Threat to Close the Strait of Hormuz: A violation of International, Jurisprudence, 20(2), p. 549–567.
- 18- Times of Oman 1, Iran-Oman gas Project reportedly hits asanag, 2015. Muscat, Oman.
- 19- William D. O'Neil Caitlin Talmadge (Summer 2008): Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz, International Security, Vol. 33, No. 1, pp. 82–117.
- 20- Wall Street Journal (April 1, 2021): Biden Trimming Forces sent to Mideast to help Saudi Arabia. <https://www.Wsj.com/articlest/>. Biden Trimming Forces- sent- To- Mideast- to- help Saudi Arabia-11617279687.
- 21- William Lancaster and Fidelity Lancaster (2010): Pottery makers and pottery users: in Ras al-Khaimah emirate and Musandam wilayat of Oman, and around Ra's al-Junayz in the south-east of Ja'alan wilayat, Oman, Arabian archaeology and epigraphy, Singapore.