

استراتيجية الهند للأمن البحري وأهميتها لدول الخليج العربي

د. أشرف محمد كشك

مدير برنامج الدراسات الاستراتيجية
والدولية



مع أهمية الشراكات الأمنية الدولية للدول الصغرى والمتوسطة مع القوى الكبرى، لا تزال منظمات الأمن الإقليمي تؤدي دورًا مهمًا؛ لكونها تنطلق من محددات التاريخ والجغرافيا والمصالح الحيوية، فضلًا عن أهمية الأمن الإقليمي بوصفه مستوى وسيطًا بين الأمن العالمي والأمن الوطني.

ويُعدّ الأمن البحري أحد مجالات التعاون الإقليمي، بالنظر إلى الدور المحوري الذي تؤديه البحار والمحيطات في التجارة الدولية، ومن بينها المحيط الهندي، حيث تُعدّ الهند أحد الأطراف المحورية في هذه المنطقة. ولذا، تستهدف هذه الورقة تحليل استراتيجية الهند للأمن البحري وأهميتها لدول الخليج العربي، من خلال استعراض مضامين هذه الاستراتيجية، وأطر التعاون المشتركة مع دول الخليج في مجال الأمن البحري، إلى جانب التحديات التي تواجه هذا التعاون.

نبذة مختصرة عن تاريخ التجارة في المحيط الهندي

إذا ما قورن المحيط الهندي بغيره من المحيطات، فإنه يتسم بامتداده الشاسع، إذ يضم العديد من الدول التي تقع على سواحلها. وقد ظهرت على سواحلها وخليجها أقدم الحضارات، باستثناء الحضارة المصرية القديمة. وكان هذا المحيط معروفًا للبحارة منذ آلاف السنين، ولم يكن مجهولًا مثل بعض المحيطات الأخرى.

وكان لتنوع النشاط الإنتاجي لدول المحيط الهندي أثرٌ في تنشيط الحركة التجارية، ولعل الأمر الأهم أن هذا المحيط لم يكن، في تلك العصور، منطقة تنافس بين الدول، بل كان الجميع يعمل بهدف التجارة. فقد نشطت فيه حركة التجار العرب والفرس والصينيين والهنود والأفارقة. وأدى ازدهار التجارة في تلك المنطقة إلى انتشار الأساطير في أوروبا حول مصادر تلك السلع؛ فذهب بعضهم إلى القول إن مصدرها الجنة، بينما رأى آخرون أن منابتها تقع في بلاد تحرسها الأفاعي، إلى أن جاءت الكشوف الجغرافية وأسهمت في الوصول إلى مناطق إنتاجها.

وقد لاحظ الرحالة المغربي ابن بطوطة وجود عرب على سواحل الهند تولوا مناصب مهمة، كما شملت التجارة العربية معظم أجزاء شبه القارة الهندية، ولا سيما في عصر السيادة الإسلامية. ولم تكن الموانئ الهندية نهاية المطاف بالنسبة إلى التجارة الإسلامية، بل كانت معبرًا نحو موانئ دول أخرى مجاورة، ومنها الصين.

ومن ناحية أخرى، برزت الهند خلال تلك العصور بوصفها قوة بحرية في المحيط الهندي، وكان ذلك نتيجة لقوة اقتصادها وتنوعه. فقد كانت تصدر الأخشاب المستخدمة في صناعة السفن، إضافة إلى الحديد الخام والسيوف، بينما كانت تستورد البخور والخيول والتمور.

والجدير بالذكر أنه، بسبب الظروف المناخية وهبوب الرياح الموسمية، كانت الرحلات العربية إلى الصين تتم وفقًا لاستقرار حالة الطقس، بينما كانت الرحلات إلى الهند ممكنة طوال العام من الساحل العربي. وكان من الممكن القيام برحلتين أو أكثر خلال العام من عُمان والخليج العربي ذهابًا وإيابًا.

وبوجه عام، ازدهرت موانئ المحيط الهندي نتيجة لثراء المنطقة وزيادة الطلب في الدول الغربية على سلعها. وكان الطريق الرئيسي الذي تمر عبره تلك السلع إلى أوروبا يبدأ من المحيط الهندي، ثم يتجه عبر الخليج العربي أو البحر الأحمر. وكانت حركة التجارة في المنطقة نشطة للغاية مقارنةً بمناطق أخرى، مثل البحر المتوسط.

وبالإضافة إلى الموقع الاستراتيجي للهند على طرق الحركة التجارية في المحيط الهندي، كانت سياسة حسن معاملة التجار من العوامل التي أسهمت في الازدهار التجاري. ونظرًا إلى كثافة النشاط التجاري للهند في المنطقة، ارتبط اسمها بالمحيط، فضلًا عن مكانتها الحضارية التي جعلتها من أعرق الحضارات في الدول المطلة على المحيط الهندي.¹

استراتيجية الهند لحماية الأمن البحري

عند دراسة أي استراتيجية، لا بد من التركيز على ثلاثة عناصر رئيسية، وهي: مضمون الاستراتيجية، وتوقيت إطلاقها، وتأثيرها.

فعلي صعيد المضمون، أعلنت في عام 2015م استراتيجية الهند للأمن البحري، وتضمنت العديد من المصالح، من بينها حماية التجارة وإمدادات الطاقة. وأشارت الاستراتيجية إلى وجود تسع نقاط اختناق بحرية يجب حمايتها، من بينها ثلاث نقاط ترتبط على نحو وثيق بالأمن البحري لدول الخليج العربي، وهي: مضيق هرمز، ومضيق باب المندب، وقناة السويس.

¹ شوقي عبد القوي عثمان. بلا تاريخ. تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية -904-41هـ/1498-661م. الكويت: المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب.

ففيما يتعلق بمضيق هرمز، أشارت استراتيجية الهند للأمن البحري إلى أن «أي إغلاق لهذا المضيق سوف يؤثر بشدة على أمن الطاقة في العديد من الدول، بما فيها الهند».

أما مضيق باب المندب، فقد تضمنت الاستراتيجية أن «أي إغلاق لباب المندب لأي سبب سيعزل الدول المطلة على البحر الأحمر عن بحر العرب وآسيا، كما سيمنع الوصول إلى قناة السويس، الأمر الذي سيتطلب زيادة كبيرة في سعة الشحنات والناقلات عبر الممرات البحرية الدولية ونقاط الاختناق الأخرى، للحفاظ على معدل تدفق النفط والتجارة».

أما نقطة الاختناق الثالثة، فهي قناة السويس. ووفقاً للاستراتيجية، فإن «إغلاق القناة لأي سبب سيؤدي إلى تحويل حركة المرور حول رأس الرجاء الصالح، مما يزيد من وقت العبور وتكاليف النقل». فعلى سبيل المثال، تبلغ المسافة بين مومباي ولندن نحو 6,200 ميل بحري عبر قناة السويس، وحوالي 10,800 ميل بحري عبر رأس الرجاء الصالح.

وتضمنت الاستراتيجية أيضاً تحديد سبع مناطق أساسية وخمس مناطق ثانوية. ومن بين المناطق الأساسية التي تمثل مجالات اهتمام للأمن البحري الهندي، توجد عدة مناطق ترتبط بالأمن البحري لدول الخليج العربي، وهي: بحر العرب، والخليج العربي وسواحلها، وخليج عُمان، وخليج عدن والبحر الأحمر وسواحلها.

كما تناولت الاستراتيجية مصادر التهديد، ومن بينها الإرهاب البحري والقرصنة، وهما تحديان يرتبطان كذلك بالأمن البحري لدول الخليج العربي.

ولحماية الأمن البحري للهند، ذكرت الاستراتيجية أن القوات البحرية الهندية تستهدف تعزيز الأمن البحري الشامل في المناطق التي حددتها الاستراتيجية، بالتعاون مع القوات البحرية الصديقة. وقد يشمل هذا التعاون تقديم الدعم إلى دول بحرية أخرى بناءً على طلبها.

وتشمل عمليات الأمن البحري في إطار هذه الاستراتيجية: مراقبة المنطقة الاقتصادية الخالصة والدوريات فيها، والدوريات المنسقة، ومكافحة القرصنة، والمساعدة الإنسانية والإغاثة في حالات

الكوارث، وإجلاء غير المقاتلين، والاعتراض البحري، ودعم عمليات حفظ السلام، والبحث والإنقاذ البحري.²

ومن حيث توقيت إطلاق الاستراتيجية، فمع أن أي استراتيجية تمثل استجابة لتهديدات يرى صانع القرار ضرورة مواجهتها من خلال خطط شاملة، فإنه لا يمكن الفصل بين توقيت إعلان الاستراتيجية وسياسات بعض القوى الإقليمية والدولية التي كان لها تأثير في رؤية الهند لتحقيق الأمن البحري في المحيط الهندي، بما يعني أن هذه المنطقة أصبحت جزءًا من ساحة التنافس بين تلك القوى.

فعلى الصعيد الإقليمي، أدركت الصين أهمية المجال البحري ضمن الهيكل الأمني الشامل لمنطقة المحيط الهندي، من خلال تأمين خطوط الاتصال البحرية، وهو ما سعت إلى تحقيقه من خلال آليتين رئيسيتين:

- تعزيز العلاقات الدبلوماسية مع جيران الهند في جنوب آسيا، وهم سريلانكا وبنغلاديش وميانمار، من خلال تطوير العلاقات التجارية.
 - الحد من النفوذ الهندي والأمريكي في المحيط الهندي من خلال ما عُرف بـ«استراتيجية سلسلة اللآلي» في منطقة المحيط الهادئ.
- وعلى المستوى العالمي، تمثل التطور الأهم في إعلان إدارة الرئيس الأمريكي باراك أوباما، عام 2012م، التوجه نحو آسيا، بهدف مواجهة النفوذ الصيني المتصاعد، وذلك من خلال تعزيز العلاقات مع الحلفاء الإقليميين، ومن بينهم الهند، لضمان استمرار تدفق التجارة البحرية العالمية بسهولة عبر هذه المنطقة. وقد تمثل الاهتمام الأمريكي بالهند في ثلاثة مؤشرات رئيسية:
- الإشارة الرسمية من الإدارة الأمريكية، في عهد باراك أوباما، إلى أهمية الموقع الجغرافي للهند، واعتبارها الشريك المفضل للولايات المتحدة في مواجهة التحديات الأمنية المشتركة في تلك المنطقة.

² Ministry of Defense (Navy). 2015. Ensuring Secure Seas: Indian MARITIME Security Strategy. Accessed November 2, 2024. https://bharatshakti.in/wp-content/uploads/2016/01/Indian_Maritime_Security_Strategy_Document_25Jan16.pdf.

- توقيع إدارة أوباما اتفاقية شراكة استراتيجية مع الهند وتعزيز قدراتها البحرية من خلال تزويدها بطائرات هليكوبتر بحرية من طراز «أباتشي».
- تفعيل منتدى الحوار الأمني الرباعي، الذي تأسس عام 2007م، ويضم الولايات المتحدة والهند واليابان وأستراليا، من خلال زيادة التعاون العسكري وإجراء المناورات المشتركة بين دوله.³

ومن حيث تأثير الاستراتيجية وأهميتها ووضعها موضع التنفيذ، وانطلاقاً من أن المحيط الهندي يمثل شريان الحياة بالنسبة إلى الهند، إذ تمر عبره نحو 95% من تجارتها، و80% من وارداتها من النفط الخام، انتهجت الهند استراتيجية متكاملة للأمن البحري في تلك المنطقة، شملت أبعاداً اقتصادية وعسكرية وأمنية.

وفي مارس 2015م، قال رئيس الوزراء الهندي نارندرا مودي: «تسعى الهند إلى مستقبل للمحيط الهندي يرقى إلى مستوى التسمية "ساجار" (المحيط)، من خلال مناخ من الثقة والشفافية، واحترام قواعد الملاحة البحرية، وحل النزاعات سلمياً، وزيادة التعاون في المجال الملاحي».

وعلى الصعيد الإقليمي، تدعم الهند بقوة المنتدى البحري للمحيط الهندي، الذي يضم 25 دولة، ويستهدف تطوير التعاون الملاحي بين القوات البحرية للدول الساحلية المطلة على المحيط الهندي. كما تشارك الهند في رابطة الدول المطلة على المحيط الهندي، التي تضم 12 دولة، وتهدف إلى تعزيز التعاون في مختلف قضايا الأمن البحري.

وفضلاً عن ذلك، عملت الهند على تطوير قدراتها البحرية، حيث تُصنّف قواتها البحرية ضمن بحريات المياه الزرقاء، بما يمنحها القدرة على العمل بعيداً عن سواحلها. وتشمل قدراتها حاملة طائرات، فضلاً عن قدرات نووية ثلاثية الأبعاد. كما تمتلك الهند القدرة على بناء سفنها وتصنيع ذخائرها، ولديها خطط

³ Sen, Anirban. 2023. India's Role in the Indian Ocean Region and Its Links to the Indo-Pacific. May 9. Accessed November 2, 2024. <https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/09735984231164457>.

لتوسيع أسطولها الحالي، الذي يضم 132 سفينة و220 طائرة و15 غواصة، ليصل بحلول عام 2027م إلى 200 سفينة و500 طائرة و24 غواصة هجومية.⁴

كما أدّت البحرية الهندية دورًا مهمًا خلال الأزمات التي شهدتها دول الجوار الخليجي. ففي عام 2015م، طلبت أكثر من 26 دولة، من بينها الولايات المتحدة، مساعدة الهند في إجلاء مواطنيها بعد احتدام الصراع في اليمن. وتمكنت ست سفن حربية هندية من إجلاء نحو أربعة آلاف مواطن هندي، بالإضافة إلى 1,200 مواطن أجنبي، وذلك قبل تعرض ميناء عدن للقصف.

وخلال عامي 2020 و2021م، قطعت السفن الهندية نحو 40 ألف ميل بحري، لتزويد دول المحيط الهندي بالأغذية والأدوية والأسلحة.⁵ كما لعبت الهند دورًا مهمًا في مواجهة تهديدات الأمن البحري في خليج عدن وبحر العرب. فعلى الرغم من عدم انضمام الهند إلى تحالف «حارس الازدهار»، بقيادة الولايات المتحدة، لمواجهة تهديدات الملاحة البحرية في البحر الأحمر ومضيق باب المندب، والذي تأسس عام 2023م، فإن البحرية الهندية اضطلعت بدور نشط في التعامل مع هذه التهديدات؛ إذ قامت بالتحقيق مع أكثر من 250 سفينة وقاربًا بالقرب من البحر الأحمر.

كما نشرت الهند سفينتين حربيّتين في خليج عدن، وما لا يقل عن عشر سفن حربية في شمال وغرب بحر العرب، إلى جانب طائرات للاستطلاع والمراقبة.⁶

⁴ أن جاناردان. 2020. "تأثير التعاون والتنافس في منطقة المحيط الهندي على أمن الخليج العربي." دراسات 136-137.

⁵ عادل علي. 2024. موازنة الصين: دوافع تزايد الانتشار الخارجي للقوة البحرية الهندية. 8 أبريل. تاريخ الوصول 6 نوفمبر 2024. <https://futureuae.com/ar-AE/Mainpage/Item/954/%>

⁶ وكالة الأنباء الروسية. 2024. الهند تنشر قوة بحرية غير مسبقة قرب البحر الأحمر. 1 فبراير. تاريخ الوصول 6 نوفمبر 2024.

<https://arabic.rt.com/world/1534616->

[- %D8%A7%D9%84%D9%87%D9%86%D8%AF-](https://arabic.rt.com/world/1534616-%D8%A7%D9%84%D9%87%D9%86%D8%AF-)

[- %D8%AA%D9%86%D8%B4%D8%B1-%D9%82%D9%88%D8%A9-](https://arabic.rt.com/world/1534616-%D8%AA%D9%86%D8%B4%D8%B1-%D9%82%D9%88%D8%A9-)

استراتيجية دول الخليج العربي لحماية الأمن البحري

تُصنّف دول الخليج العربي بوصفها دولاً بحرية وفقاً للمعايير الستة التي حددها ضابط البحرية الأمريكية ألفريد ماهان، وهي: الموقع الجغرافي للدولة، وطبيعة السواحل، وصفات الظهير الساحلي، ومساحة الدولة وعدد سكانها، والخصائص القومية للسكان، وتوجه السلطة الحاكمة.

ولذلك، شهدت دول الخليج العربي العديد من تهديدات الأمن البحري على مدى تاريخها، ومن أبرزها ما حدث خلال الحرب العراقية-الإيرانية (1980-1988م)، وتهديد إيران بإغلاق مضيق هرمز أو تعطيل الملاحة البحرية فيه، والاعتداءات على ناقلات النفط في بحر العرب وخليج عُمان خلال عامي 2019 و2021م، فضلاً عن إغلاق إيران مضيق هرمز خلال عام 2026م. كما واجهت دول الخليج تهديدات أخرى تمثلت في القرصنة، والإرهاب البحري، وعمليات التهريب.

وتتشارك دول الخليج العربي مع الهند في مواجهة بعض هذه التهديدات، وهو ما يجعل التعاون بين الجانبين في مجال الأمن البحري ذا أهمية خاصة. وقد اتخذت دول الخليج ثلاثة مسارات رئيسية للحفاظ على أمنها البحري، وهي:

المسار الأول: تعزيز القدرات والتعاون البحري

يتمثل المسار الأول في تعزيز القدرات البحرية على مستوى كل دولة، فضلاً عن تعزيز التعاون البحري بين دول الخليج العربي. ومن أبرز مظاهر هذا التعاون تأسيس قوة الواجب البحري الموحدة (81) ضمن قوات درع الجزيرة عام 2014م، وإنشاء مركز العمليات البحري الموحد عام 2016م، الذي يعمل على التنسيق مع الهيئات والمنظمات المعنية بالملاحة البحرية. كما تولي دول الخليج العربي اهتماماً بإجراء المناورات البحرية، سواء فيما بينها أو بالتعاون مع القوى الإقليمية والدولية.

المسار الثاني: المشاركة في المنظمات الإقليمية المعنية بالأمن البحري

يتمثل المسار الثاني في مشاركة دول الخليج العربي في المنظمات والأطر الإقليمية التي تستهدف الحفاظ على الأمن البحري. ومن أبرزها مدونة السلوك المعدلة المتعلقة بقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح التي تستهدف السفن، ومكافحة النشاط غير الشرعي في غربي المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن، التي تأسست عام 2009م، ووُقّع تعديل ميثاقها عام 2017م.

وكانت المدونة تضم عند تأسيسها 17 دولة، ثم ارتفع عدد أعضائها إلى 21 دولة بعد انضمام إريتريا وموزمبيق وموريشيوس والإمارات العربية المتحدة. وتضم المدونة من دول المنطقة سلطنة عُمان

والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة واليمن، بينما انضمت مملكة البحرين إليها في مارس 2024م. وتعمل المدونة وفقًا لقواعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م.

كما تشارك دول المنطقة في مجلس الدول العربية والأفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن، الذي أنشئ عام 2020م بمبادرة من المملكة العربية السعودية، ويضم ثماني دول، من بينها اليمن. ومن أبرز أهداف المجلس «تأمين حركة الملاحة البحرية» في البحر الأحمر.

المسار الثالث: المشاركة في التحالفات والبعثات البحرية الدولية

ويتمثل المسار الثالث في مشاركة دول الخليج العربي في التحالفات والبعثات العسكرية البحرية التي أعلنت بقيادة الولايات المتحدة أو بمشاركة قوى دولية، بهدف حماية الملاحة البحرية في المنطقة. ومن أبرز هذه الأطر:

- **التحالف العسكري البحري لأمن الملاحة في الخليج العربي:** أعلن عنه عام 2019م بقيادة الولايات المتحدة، وضم ست دول، من بينها ثلاث دول خليجية هي المملكة العربية السعودية ومملكة البحرين والإمارات العربية المتحدة.
- **تحالف «حارس الازدهار»:** أعلن عنه عام 2023م بقيادة الولايات المتحدة، وضم عدة دول، من بينها مملكة البحرين، بوصفها الدولة الخليجية الوحيدة المشاركة فيه، بهدف حماية الملاحة البحرية في البحر الأحمر في أعقاب الهجمات الحوثية.
- **البعثة الأوروبية لمراقبة الملاحة البحرية في مضيق هرمز:** استضافت دولة الإمارات العربية المتحدة هذه البعثة عام 2020م، وقادتها فرنسا، وحظيت بدعم ثماني دول أوروبية، بهدف الإسهام في تعزيز أمن الملاحة البحرية في مضيق هرمز.⁷ بالإضافة إلى ذلك، أعلنت المملكة العربية السعودية، في 30 يوليو 2026م، تأسيس تحالف بحري دفاعي متعدد الجنسيات، بهدف تعزيز أمن الممرات المائية الدولية وحمايتها، ومواجهة التهديدات التي تستهدف الملاحة البحرية والتجارة العالمية في مضيق باب المندب والبحر الأحمر وخليج عدن.⁸

⁷ أشرف محمد كشك. 2022. الأمن البحري لدول الخليج العربي. المنامة: مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة "دراسات".

⁸ أشرف محمد كشك 2026: الدلالات الاستراتيجية للمبادرة السعودية بتأسيس التحالف البحري الدفاعي لأمن الملاحة، على الرابط التالي: <https://www.derasat.org.bh/ar/>

مؤشرات التعاون بين دول الخليج العربي والهند في المجال البحري

انطلاقاً من الأهمية الاستراتيجية للأمن البحري لكل من الهند ودول الخليج العربي، تبرز مؤشرات عديدة على تنامي التعاون بين الجانبين في هذا المجال. ومن أبرز هذه المؤشرات زيارات السفن البحرية الهندية إلى دول الخليج العربي خلال الفترة من (2013-2025م)، كما يوضحها الجدول التالي:

السنة	دول الخليج العربي التي تمت زيارتها
2013	دولة الكويت، دولة قطر، دولة الإمارات العربية المتحدة، سلطنة عُمان
2015	الإمارات، مملكة البحرين، المملكة العربية السعودية، الكويت، قطر، عُمان
2016	الإمارات، الكويت، قطر، عُمان
2017	الإمارات، عُمان، السعودية
2018	الإمارات، عُمان، السعودية، قطر
2019	قطر
2020	الإمارات، عُمان، السعودية، قطر
2021	الكويت، عُمان، البحرين، السعودية، قطر
2022	قطر، عُمان، السعودية، الكويت
2023	البحرين، الكويت، الإمارات، عُمان، السعودية
2024	البحرين، الإمارات، عُمان، السعودية
2025	البحرين، السعودية، الإمارات، الكويت

المصدر: الجدول منقول عن دراسة أبهجيت سينج، بعنوان «تطور الوضع البحري للهند في المحيط الهندي: الفرص المتاحة أمام منطقة الخليج»، مع تعديل من الباحث، بالاعتماد على التقارير السنوية لوزارة الدفاع الهندية للفترة (2013-2025م).

ويلاحظ أن إجمالي زيارات السفن البحرية الهندية إلى دول الخليج العربي خلال الفترة من 2013 إلى 2025م بلغ 48 زيارة، توزعت بواقع 7 زيارات إلى دولة الكويت، و8 زيارات إلى دولة قطر، و9 زيارات إلى دولة الإمارات العربية المتحدة، و10 زيارات إلى سلطنة عُمان، و9 زيارات إلى المملكة العربية السعودية، و5 زيارات إلى مملكة البحرين. ويعكس ذلك اهتمام الهند بتطوير علاقاتها مع دول الخليج العربي في المجال البحري، وتعزيز التعاون بين الجانبين في هذا المجال.

توقيع عدة اتفاقيات بين الهند وبعض دول الخليج العربي في مجال الأمن البحري

وقّعت الهند عدة اتفاقيات ومذكرات تفاهم مع بعض دول الخليج العربي في مجال الأمن البحري. ففي عام 2016م، وقّعت الهند والمملكة العربية السعودية اتفاقاً لتعزيز الأمن البحري في الخليج العربي والمحيط الهندي. وفي عام 2017م، وقّعت اتفاقية الشراكة الاستراتيجية بين الهند والإمارات العربية المتحدة، وتضمنت أحد بنودها التعاون في مجال الأمن البحري.

كما وقّعت الهند مذكرات تفاهم مع مملكة البحرين ودولة قطر بشأن الأمن البحري، تضمنت تنظيم زيارات للسفن الهندية إلى الدولتين، وتنفيذ تدريبات وتمارين بحرية مشتركة.

أما سلطنة عُمان، فقد أتاحت، بموجب اتفاق لوجستي وقّع عام 2018م، للبحرية الهندية إمكانية الوصول إلى ميناء الدقم، الذي يُعد أحد أهم الموانئ الاستراتيجية في سلطنة عُمان. وفي عام 2019م، نشرت القوات البحرية الهندية طائرة دورية واستطلاع بحري بعيدة المدى من طراز P-81، لتنفيذ طلعات لمكافحة القرصنة انطلاقاً من صلالة في سلطنة عُمان، وتسيير دوريات في خليج عدن.

إضافة إلى ذلك، نفذت البحرية الهندية في مايو 2020م إحدى أكبر عمليات إجلاء العمالة الوافدة من مناطق متعددة، شملت عددًا من دول الخليج العربي، في إطار جهودها للتعامل مع تداعيات الأزمات وحماية المواطنين والمقيمين في مناطق الاضطرابات.⁹

إجراء عدة تمارين مشتركة بين القوات الهندية والقوات البحرية الخليجية

شهد التعاون البحري بين الهند ودول الخليج العربي إجراء عدد من المناورات والتدريبات البحرية المشتركة. فقد أُجريت أولى المناورات البحرية الثنائية بين البحرية الهندية والقوات البحرية القطرية خلال الفترة من 17 إلى 22 نوفمبر 2019م في دولة قطر. كما أجرت البحرية الهندية مناورات بحرية في سلطنة عُمان خلال الفترة من 12 إلى 26 مارس، وكذلك خلال الفترة من 20 إلى 24 أكتوبر 2019م.

⁹ أبهيجيت سينج. 2020. تطور الوضع البحري للهند في المحيط الهندي: الفرص المتاحة أمام منطقة الخليج. أغسطس. تاريخ الوصول 3 نوفمبر 2024. <https://www.agda.ac.ae/docs/default-source/Publications/eda-insight-aug-2020-arb-abhijit.pdf>

وخلال عام 2020م، أجرت القوات البحرية الهندية عددًا من التدريبات والمناورات المشتركة مع القوات البحرية لدول الخليج العربي خلال الفترة من 7 يناير إلى 10 أكتوبر. كما أُجريت النسخة الأولى من التدريبات الثنائية بين القوات البحرية الهندية والقوات البحرية الملكية السعودية خلال الفترة من 12 إلى 14 أغسطس 2021م، إلى جانب إجراء مناورات ثنائية بين البحرية الهندية والقوات البحرية الإماراتية والقطرية.¹⁰

وبوجه عام، تؤدي البحرية الهندية دورًا مهمًا في حماية الملاحة البحرية في منطقة الخليج العربي ومضيق باب المندب. وقد أشار إلى ذلك فينود ك. جاكوب، سفير جمهورية الهند لدى مملكة البحرين، في حوار له مع صحيفة «الأيام» البحرينية في 17 يوليو 2026م، مؤكدًا أن «الهند والبحرين تتفقان بشكل كامل بشأن أهمية ضمان حرية الملاحة في مضيق هرمز، لما يمثله من شريان حيوي للتجارة العالمية وأمن الطاقة». وأضاف عددًا من المؤشرات على تنامي التعاون البحري بين البلدين، من أبرزها:

- **انضمام الهند إلى القوات البحرية المشتركة (CMF):** انضمت الهند إلى القوات البحرية المشتركة، التي تتخذ من مملكة البحرين مقرًا لها، بصفة شريك مشارك عام 2022م، ثم أصبحت عضوًا كاملًا فيها عام 2023م.
- **تولي الهند قيادة قوة المهام المشتركة (CTF 154):** في 11 فبراير 2026م، تولت البحرية الهندية قيادة قوة المهام المشتركة (CTF 154)، وهي قوة التدريب التابعة للقوات البحرية المشتركة. وتُعد هذه المرة الأولى التي تتولى فيها الهند قيادة إحدى قوات المهام التابعة لهذه القوة متعددة الجنسيات. وركزت القيادة الهندية على تعزيز القدرات، ورفع مستوى التشغيل البيئي، وتعزيز جاهزية الدول الشريكة. كما نُظمت 14 دورة تدريبية لتعزيز قدرات الكوادر، تناولت عدة موضوعات، وأسهمت في توفير أكثر من 2,200 ساعة تدريبية للمشاركين. فضلًا عن ذلك، نُفذت عملية «Compass Rose 26-1» افتراضيًا خلال الفترة من 20 إلى 22 أبريل 2026م، بمشاركة 137 مشاركًا من 25 دولة شريكة.
- **استضافة مدينة كوتشي لعملية «الجاهزية الجنوبية»:** استضافت مدينة كوتشي الهندية عملية «Southern Readiness 26-2»، بمشاركة قوة المهام المشتركة (CTF 154)، والتي

¹⁰ Defense, Indian Ministry of. n.d. Annual Reports. Accessed November 4, 2024. <https://mod.gov.in/annual-report>.

نظمتها القوة خلال الفترة من 20 إلى 23 يوليو 2026م. وتضمن البرنامج، الذي استمر أربعة أيام، تدريبات نظرية وأخرى عملية، بالاستفادة من البنية التحتية التدريبية المتطورة التابعة للبحرية الهندية.¹¹

الآليات المشتركة بين الهند ودول الخليج العربي لحماية الأمن البحري في المحيط الهندي

انطلاقاً من الأهمية الاستراتيجية للمحيط الهندي بالنسبة إلى التجارة الدولية، حرصت الدول المطلة عليه على تأسيس منظمات وأطر إقليمية تستهدف تعزيز التعاون فيما بينها، ومن بينها التعاون في مجال الأمن البحري. ومن أبرز هذه المنظمات رابطة الدول المطلة على المحيط الهندي، التي تأسست عام 1997م.

رابطة الدول المطلة على المحيط الهندي (1997م)

قبل الحديث عن تأسيس الرابطة وأهدافها، يمكن الإشارة إلى إطار نظري يفسر أهمية التجمعات الأمنية الإقليمية. فعلى الرغم من أن التنظيمات الإقليمية منصوص عليها في الباب الثامن من ميثاق الأمم المتحدة، فإن تطورها يرتبط على نحو وثيق بتطورات النظام الدولي.

وفي أعقاب الحرب العالمية الثانية، برز مساران رئيسيان في تطور النظام الدولي، أولهما اللامركزية، وثانيهما الأقلمة. وتعني اللامركزية أن النظام الدولي لم تعد بؤرة الهيمنة فيه مقتصرة على الدول الغربية، التي باتت مصالحها وامتداداتها موزعة في مناطق مختلفة من العالم. أما الأقلمة، فتتجلى في سلوكيات العديد من الدول التي أصبحت أكثر مرونة في سياساتها الخارجية، بعيداً عن ارتباطاتها التقليدية، ولا سيما مع التراجع النسبي للقضايا العسكرية والأمنية، أو بالأحرى مع تطور مفهوم الأمن، بحيث أصبحت القضايا البيئية والمجتمعية والاقتصادية، فضلاً عن قضايا الطاقة، من العوامل التي ترسم تفاعلات المشهد الإقليمي.

¹¹ السفير الهندي: توافق بحريني هندي على حماية حرية الملاحة، صحيفة الأيام البحرينية 17 يوليو 2026م على الرابط التالي:

<https://www.alayam.com/alayam/first/1139347/News.html>

وقد حظي هذا التطور باهتمام العديد من المفكرين، ومن بينهم جوزيف ناي، أحد أبرز المفكرين الأمريكيين المتخصصين في العلاقات الدولية، الذي أشار إلى أن «المنطقة تتكون من عدد محدود من الدول التي تربطها علاقات جغرافية ودرجة من الاعتماد المتبادل».

كما صاغ كل من باري بوزان وأولي ويفر، وهما من رواد مدرسة كوبنهاغن للدراسات الأمنية، مفهوم «مجمع الأمن الإقليمي»، بوصفه مجموعة من الوحدات التي ترتبط عملياتها الأمنية وغير الأمنية ببعضها بعضاً، بحيث يصعب تحليل مشكلاتها الأمنية أو حلها بمعزل عن بعضها بعضاً. وتؤدي الجغرافيا دوراً محورياً في تشكيل هذه التفاعلات، إذ تمثل القرب الجغرافي أحد العوامل الأساسية التي تسهم في نشوء أنماط الاعتماد المتبادل والتفاعلات الأمنية بين دول الإقليم.¹²

بمعنى آخر، فإن الإقليمية مفهوم يتجاوز الإطار الجغرافي القريب، ويُعد استجابةً لتغير مفهوم المصالح الوطنية للدولة. ويمكن تفسير توجه الدول نحو الانضمام إلى تنظيمات الأمن الإقليمي من خلال ثلاثة دوافع رئيسية:

- 1. الضرورة الوظيفية للتعاون:** نتيجة للتأثيرات السلبية للعولمة العابرة للحدود، وما تفرضه من تحديات تتطلب تنسيقاً وتعاوناً بين الدول.
- 2. تعزيز القدرات التفاوضية:** إذ تسعى الدول الصغرى والمتوسطة إلى تعزيز قدراتها التفاوضية ضمن الترتيبات متعددة الأطراف، بما يمنحها قدرة أكبر على التأثير في القضايا ذات الاهتمام المشترك.
- 3. تعزيز التنافسية الاقتصادية:** في ظل تنامي الاعتماد المتبادل في الاقتصاد العالمي، وما يفرضه ذلك من ضرورة التعاون والتنسيق لتعزيز المصالح الاقتصادية للدول.¹³

¹² Tziarras, Zenonas. 2018. The Eastern Mediterranean: Between Power Struggles and Regionalist Aspirations. September. Accessed 3 November 2024. file:///C:/Users/dcrsamk/Downloads/ZTziarrasEastMedBetweenPowerStrugglesandRegionalistAspirations.pdf.

¹³ أشرف محمد كشك، منى سعد الرصيص. 2023. "العلاقة بين مملكة البحرين ورابطة الآسيان: نموذج للتعاون بين الأقاليم." دراسات 73

وتأسيسًا على هذا الإطار النظري، يمكن تفسير تأسيس رابطة الدول المطلة على المحيط الهندي عام 1997م، التي تضم 23 دولة عضوًا و10 شركاء للحوار. وإلى جانب الهند، تضم الرابطة من منطقة الخليج العربي سلطنة عُمان والإمارات العربية المتحدة وقطر واليمن، بالإضافة إلى إيران من دول الجوار.

ووفقًا للميثاق المؤسس للرابطة، فقد انطلقت عملية تأسيسها من الروابط التاريخية والتحوليات الاقتصادية التي تشهدها دول الرابطة والعالم. كما تأسست على عدد من المبادئ، شأنها في ذلك شأن العديد من التنظيمات الإقليمية، ومن أبرزها المساواة في السيادة، واحترام السلامة الإقليمية، وعدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول. ولا تتعارض أهداف الرابطة مع عضوية دولها والتزاماتها في التنظيمات الإقليمية والدولية الأخرى.

وعلى الرغم من أهمية الأهداف التي تستهدف الرابطة تحقيقها، فقد لوحظ أن قضايا الأمن البحري تحظى بأولوية ضمن مجالات التعاون الرئيسية الستة بين دول الرابطة؛ إذ نص الميثاق على ثلاث أولويات رئيسية في هذا المجال، وهي: السلامة والأمن البحري، وإدارة مصائد الأسماك، وإدارة مخاطر الكوارث.¹⁴

ويلاحظ أنه قد تم إدراج الاقتصاد الأزرق، وتمكين المرأة اقتصاديًا، والتنمية المستدامة ضمن الأولويات الجديدة في جدول أعمال الرابطة. وعلى الرغم من أهمية العوامل التي أسهمت في نجاح التعاون الإقليمي من خلال الرابطة، والمتمثلة في القواسم المشتركة، والمرونة المؤسسية، والشراكات مع الفاعلين الدوليين، والتوازن بين المصالح الإقليمية والدولية، فإن الرابطة لا تزال تواجه عددًا من التحديات.

ويتمثل أول هذه التحديات في التباينات الاقتصادية بين أعضاء الرابطة؛ إذ تضم دولًا متقدمة وأخرى نامية، وهو ما ينعكس على اختلاف أولوياتها. ففي حين قد تركز بعض الدول على الابتكار والنقل البحري، قد تركز دول أخرى على التنمية المستدامة ومكافحة الصيد غير القانوني.

¹⁴ 1997. CHARTER OF THE INDIAN OCEAN RIM ASSOCIATION (IORA). Accessed November 3, 2024. https://www.iora.int/sites/default/files/2024-03/iora_charter.pdf.

ويتمثل التحدي الثاني في التوترات السياسية بين بعض دول الرابطة، نتيجة وجود خلافات ثنائية، من بينها الخلافات الحدودية، بما قد يؤثر في مستوى التنسيق والتعاون الإقليمي.

أما التحدي الثالث، فيتمثل في التمويل؛ إذ إن اعتماد الرابطة على مساهمات الدول الأعضاء وشركاء الحوار يجعل تنفيذ المشروعات الكبرى مرتبطًا بتوافر التمويل اللازم واستمراره.

ويتمثل التحدي الرابع في التغيرات المناخية؛ إذ تواجه العديد من دول الرابطة، ولا سيما الدول الجزرية الصغيرة، مخاطر ارتفاع مستوى سطح البحر والتغيرات في أنماط الطقس، الأمر الذي يؤثر في قطاعات حيوية، مثل مصائد الأسماك والزراعة.

وأخيرًا، تواجه الرابطة تحدي ضعف مشاركة المجتمع المدني؛ إذ لا تزال مشاركة المنظمات غير الحكومية والمؤسسات التعليمية محدودة، وهو ما قد يحد من قدرة الرابطة على الاستجابة بصورة كافية لاحتياجات المجتمعات المحلية في دول المحيط الهندي.¹⁵

المنتدى البحري للمحيط الهندي

يضم المنتدى 25 دولة عضوًا وتسع دول بصفة مراقب، ومن بين الدول الأعضاء الهند وأربع دول خليجية هي: المملكة العربية السعودية، وسلطنة عُمان، ودولة قطر، والإمارات العربية المتحدة، بالإضافة إلى إيران من دول الجوار.

ويُعد هذا المنتدى مبادرة تطوعية تستهدف تعزيز التعاون بين القوات البحرية للدول الساحلية في منطقة المحيط الهندي، من خلال توفير إطار شامل لمناقشة القضايا البحرية ذات الصلة بالمنطقة، فضلًا عن توفير آلية لتبادل المعلومات بين العاملين في المجال البحري، بما يساهم في تعزيز الأمن البحري.¹⁶ الجدير بالذكر أن المملكة العربية السعودية فازت برئاسة المنتدى للفترة من 2027 إلى

¹⁵ Ogutu, Moses Onyango. 2021. The Indian Ocean Rim Association: Lessons from this regional cooperation model. April 27. Accessed November 3, 2024. <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10220461.2021.1915863>.

¹⁶ n.d. Indian Ocean Naval Symposium'. Accessed November 9, 2024. <https://www.ions.global/>.

2029م، بإجماع الدول الأعضاء والدول المراقبة، وذلك خلال الاجتماع الرئاسي الذي عُقد في مملكة تايلاند عام 2023م.¹⁷

أهمية ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا للتعاون الخليجي-الهندي في المجال البحري

خلال قمة مجموعة العشرين التي عُقدت في نيودلهي في سبتمبر 2023م، أُعلن عن خطط لإنشاء ممر اقتصادي يربط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا. وبعيدًا عن الخوض في تفاصيل المشروع، يرتبط تأثير ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا في التعاون الخليجي-الهندي في المجال البحري بثلاثة مجالات رئيسية، هي: الموانئ البحرية الخليجية وأهميتها بالنسبة إلى اقتصادات دول الخليج العربي، والخطط التنموية وما تتضمنه من تنوع لمصادر الدخل بعيدًا عن النفط، ومن ذلك الاستثمار في الاقتصاد الأزرق، وطرق النقل البحري وأهميتها بالنسبة إلى تجارة دول الخليج العربي مع العالم الخارجي.

فعلى صعيد الموانئ البحرية، تقع دول الخليج العربي في موقع استراتيجي يتوسط طرق التجارة العالمية، وهو ما عزز أهمية موانئها البحرية بالنسبة إلى اقتصاداتها، وأدى في الوقت ذاته إلى نشوء حالة من التنافس بينها. ومن أبرز هذه الموانئ:

- **ميناء جبل علي** شمال دبي في دولة الإمارات العربية المتحدة، ويخدم حركة البضائع القادمة من شبه القارة الهندية وإفريقيا وآسيا.
- **ميناء صحار** في سلطنة عُمان، ويقع خارج مضيق هرمز، ويمر عبره جزء مهم من إمدادات النفط العالمية.
- **ميناء جدة الإسلامي** في المملكة العربية السعودية، ويشهد مناولة أكثر من 75% من البضائع الواردة عبر الموانئ السعودية.
- **ميناء حمد** في دولة قطر، ويستهدف الاستحواذ على أكثر من ثلث تجارة الشرق الأوسط، كما يتضمن محطة للدعم والإسناد البحري.

¹⁷ موقع سبق الإخباري. 2023. بالإجماع.. الدفاع: "المملكة" تفوز برئاسة المنتدى البحري للمحيط الهندي "24 IONS". ديسمبر. تاريخ الوصول 9 نوفمبر 2024. <https://sabq.org/saudia/uyjqf7bynv>

• **ميناء الشويخ**، ويُعد الميناء الرئيسي في دولة الكويت، ويمكنه استقبال السفن ذات الغاطس الكبير.

• **ميناء خليفة بن سلمان** في مملكة البحرين، ويتميز بمراسي المياه العميقة التي تمكنه من استقبال الجيل الجديد من سفن الحاويات العملاقة، فضلاً عن ارتباطه بخطوط برية مباشرة مع المملكة العربية السعودية ودول الخليج العربي.¹⁸

بالإضافة إلى ما سبق، توجد ثلاثة موانئ خليجية أخرى مهمة، برز دورها الاستراتيجي خلال حرب عام 2026م، ولا سيما في ظل التطورات التي شهدتها المنطقة بعيداً عن مضيق هرمز. وتتمثل في:

أولاً: ميناء الفجيرة، ويقع على الساحل الشرقي لدولة الإمارات العربية المتحدة، على خليج عُمان، ويتسم بموقع استراتيجي بالقرب من مضيق هرمز. وهو ميناء متعدد الأغراض، ويُعد أحد المراكز الرئيسية لحركة التجارة الدولية، كما يمثل حلقة وصل مهمة في طرق التجارة بين الشرق والغرب.¹⁹

ثانياً: ميناء ينبع، ويُعد من أهم الموانئ السعودية الواقعة على البحر الأحمر، وقد أدّى دوراً مهماً بوصفه منفذاً بديلاً خلال حرب عام 2026م، إذ جرى من خلاله نقل النفط إلى الساحل الغربي للمملكة، ومن ثم إلى الأسواق العالمية، بعيداً عن مضيق هرمز. ووفقاً لما صرّح به وزير الطاقة السعودي صاحب السمو الملكي الأمير عبد العزيز بن سلمان بن عبدالعزيز آل سعود، بلغت كميات النفط التي جرى ضخها عبر خط أنابيب شرق-غرب إلى ميناء ينبع نحو 5.8 ملايين برميل في 6 أكتوبر 2026م.²⁰

ثالثاً: ميناء صلالة، ويؤدي دوراً مهماً في قطاع الشحن البحري في سلطنة عُمان، ويتسم بموقع استراتيجي متميز؛ إذ يطل على المحيط الهندي، ويقع على مسارات الخطوط الملاحية الدولية. ويستقبل الميناء أعداداً متزايدة من السفن، كما يتعامل مع أحجام كبيرة من الحاويات. ويُعد ميناء

¹⁸ الخليج أون لاين. 2021. مواقعها الاستراتيجية.. موانئ خليجية تتنافس بالحجم والنشاط. 4

سبتمبر. تاريخ الوصول 5 نوفمبر 2024. <https://alkhaleejonline.net/%D8%A7%D9>

¹⁹ مجموعة موانئ أبوظبي، «مرفئ الفجيرة»، تاريخ الاطلاع 7 أكتوبر 2026،

<https://shorturl.at/q400t>

²⁰ «وزير الطاقة: السعودية تستعيد طاقة خط شرق-غرب إلى 5.8 مليون برميل»، *CNN/الاقتصادية*،

6 أكتوبر 2026، <https://shorturl.at/v7E25>.

صلالة مركزًا محوريًا لتوزيع الحاويات العابرة بين الشرق والغرب، مما يعزز أهميته في حركة التجارة والنقل البحري الدولي.²¹

وتؤدي هذه الموانئ دورًا محوريًا في تجارة دول الخليج العربي مع العالم، ومن بينها الهند. وتشير التقارير إلى أن حجم التبادل التجاري بين الهند ودول مجلس التعاون لدول الخليج العربية بلغ نحو 184 مليار دولار خلال الفترة 2022-2023م، مقارنةً بنحو 84.4 مليار دولار عام 2021م. كما تجري مفاوضات بين الهند ودول الخليج العربي للتوصل إلى اتفاق للتجارة الحرة، بما من شأنه تعزيز العلاقات التجارية والاقتصادية بين الجانبين.²²

من حيث قدرة دول الخليج العربي على الاستفادة من البيئة البحرية، فيشير تقرير صادر عن الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية عام 2023م بعنوان «أهداف التنمية المستدامة» إلى مؤشرات تتعلق بالأهداف السبعة عشر التي حددتها الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، ومن بينها الهدف الرابع عشر، بعنوان «الحياة تحت الماء: حفظ المحيطات والبحار والموارد البحرية واستخدامها على نحو مستدام لتحقيق التنمية المستدامة».

ويشير التقرير إلى تفاوت مستويات نجاح دول الخليج العربي في تحقيق مؤشرات الاستفادة من الموارد البحرية، حيث بلغت النسب 57.1% في دولة الإمارات العربية المتحدة، و85.7% في مملكة البحرين، و71.4% في المملكة العربية السعودية، و71.4% في سلطنة عُمان، و100% في دولة قطر، و71.4% في دولة الكويت. وتُعد هذه المؤشرات ذات أهمية في تقييم مدى قدرة دول الخليج العربي على

²¹ «ميناء صلالة»، البوابة الإعلامية، الموقع الإلكتروني الرسمي لسلطنة عُمان، <https://www.omaninfo.om/mainsections/130/show/280>

²² مركز الإمارات للسياسات. 2023. التنافس التكاملي: ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا ومبادرة الحزام والطريق. 4 أكتوبر. تاريخ الوصول 5 نوفمبر 2024. <https://epc.ae/ar/details/scenario/altanafus-altakamuli-mamar-alhind-alsharq-alawsat-uwruba-wamubadarat-alhizam-waltariq>

الاستفادة من موارد البيئة البحرية وتوظيفها في تحقيق التنمية المستدامة، ولا سيما في ظل تنامي الاهتمام بالاقتصاد الأزرق.²³

وعلى صعيد تنويع مصادر الدخل، لا شك أن تعزيز التجارة الخارجية مع الشركاء الدوليين يمثل أحد الأهداف الرئيسية لدول الخليج العربي، من خلال تنفيذ المشروعات المستقبلية والاستثمارية، ومن أبرزها مشروع نيوم في المملكة العربية السعودية، الذي يستهدف تحويل منطقة صحراوية في غرب المملكة إلى مدينة مستقبلية مبتكرة، تعمل بنسبة 100% بالطاقة المتجددة، وتوفر فرصًا استثمارية للعديد من الدول، من بينها الهند.

وتكتسب الهند أهمية خاصة في هذا السياق، في ظل اعتمادها على المملكة العربية السعودية في توفير نحو 18% من احتياجاتها النفطية، فضلًا عن وجود نحو 2.5 مليون عامل هندي في المملكة، تُقدَّر تحويلاتهم المالية بنحو 8 مليارات دولار سنويًا. ومن ثم، فإن المشروعات المستقبلية في دول الخليج العربي، وفي مقدمتها مشروع نيوم، يمكن أن تمثل مجالًا إضافيًا لتعزيز الشراكة الاقتصادية والاستثمارية بين دول الخليج والهند، بما يتجاوز العلاقات التجارية التقليدية المرتبطة بالطاقة.²⁴

أما من حيث اعتماد دول الخليج العربي على الممرات البحرية في تجارتها مع العالم الخارجي، فاعتمادها بصورة أساسية على مضيق هرمز، الذي يُعد الرابط الوحيد بين الخليج العربي والمياه المفتوحة لبحر العرب والمحيط الهندي، كما يمثل المنفذ البحري الوحيد لدول البحرين والكويت وقطر. أما بقية دول الخليج العربي، فعلى الرغم من اعتماد بعضها على المضيق، فإن لديها موانئ أخرى تقع خارجه. ويمر عبر مضيق هرمز نحو 17 مليون برميل من النفط يوميًا، بما يعادل نحو 20% من إجمالي الإمدادات العالمية من النفط. كما يمثل مضيق باب المندب أحد الممرات البحرية المهمة التي تربط بين البحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندي، ويُعد ممرًا رئيسيًا لحركة التجارة العالمية، ولا سيما تجارة النفط القادمة من منطقة الخليج العربي وإيران. وتمر عبره نحو 57 ألف حاوية يوميًا،

²³ موقع مجلس التعاون لدول الخليج العربية. 2023. المركز الإحصائي، نشرة موجزة حول أهداف التنمية المستدامة لدول الخليج العربية. مايو. تاريخ الوصول 5 نوفمبر 2024. https://gccstat.org/images/gccstat/docman/publications/__arabic_final.pdf

²⁴ مصطفى صايح. 2023. "الممر يمنح السعودية مكانة حامل ميزان التوازن الاستراتيجي بيد وحجر ثقل الوزن باليد الأخرى." آراء حول الخليج 23-24.

بما يعادل نحو 10% من حجم التجارة العالمية.²⁵ وبالتالي، فإن التهديدات التي تستهدف هذين المضيقين تؤثر بصورة مباشرة في المصالح الحيوية لدول الخليج العربي، بوصفها دولاً بحرية تعتمد على الممرات والمضائق البحرية في تجارتها مع العالم الخارجي. ومن الأمثلة على ذلك قرار وزير الطاقة والصناعة والثروة المعدنية السعودي آنذاك، خالد الفالح، في 26 يوليو 2018م، «تعليق جميع شحنات النفط الخام عبر مضيق باب المندب بشكل فوري ومؤقت... إلى أن تصبح الملاحة خلاله آمنة». جاء هذا القرار على خلفية تعرض ناقلتي نفط عملاقتين تابعتين للشركة الوطنية السعودية للنقل البحري «البحري»، وكانت كل منهما تحمل نحو مليوني برميل من النفط الخام، لهجوم شنه الحوثيون في البحر الأحمر. وأسفر الهجوم عن تعرض إحدى الناقلتين لأضرار طفيفة، دون وقوع أي إصابات.²⁶ جديرٌ بالذكر أن المملكة استأنفت التصدير عبر هذا المضيق في 4 أغسطس 2018م، وتراوح صادراتها النفطية عبر مضيق باب المندب من 500 إلى 700 ألف برميل يومياً، بالإضافة إلى التهديدات الإيرانية الحالية لسلامة مضيقي هرمز وباب المندب.

وتأسيساً على تلك المقومات، فإن أي مشروعات أو مبادرات بحرية تكتسب أهمية خاصة بالنسبة إلى دول الخليج العربي، بوصفها دولاً بحرية تتمتع بموقع استراتيجي متميز. وانطلاقاً من المسار الملاحي للممر المقترح، الذي سيربط الهند بعدد من دول الشرق الأوسط، من بينها الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية، تبرز أهمية هذا الممر في تعزيز التعاون البحري والاقتصادي بين الهند ودول الخليج العربي.

ووفقاً لتصريح بيوش جويال، وزير التجارة والصناعة الاتحادي في الهند، في 6 سبتمبر 2024م، فإن هذا الممر «سوف يدمج المناطق العالمية الرئيسية، بما في ذلك الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية... لتعزيز بيئة تجارية مترابطة بشكل أكبر». وأضاف أن الممر «سوف يخفض تكاليف الخدمات اللوجستية ويحسن أمن حركة البضائع، وإنشاء طرق بحرية أكثر تحكماً ومراقبة»، وهو ما يمكن أن يساهم في الحد من القرصنة وغيرها من التهديدات البحرية.

²⁵ أشرف محمد كشك. 2022. الأمن البحري لدول الخليج العربي. المنامة: مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة "دراسات".

²⁶ موقع وكالة الأنباء الفرنسية. 2018. السعودية تعلن تعليق صادراتها النفطية عبر مضيق باب المندب غداة هجوم للحوثيين. 28 يوليو. تاريخ الوصول 9 نوفمبر 2024.

<https://www.france24.com/ar/20180726-%>

كما أشار إلى أن الممر يمكن أن يساهم في تعزيز إطار الأمن البحري للهند، من خلال تقليل الاعتماد على الممرات البحرية التقليدية المعرضة للتوترات الجيوسياسية، بما يعزز أمن حركة التجارة وسلاسل الإمداد، ويفتح في الوقت ذاته آفاقاً جديدة للتعاون البحري بين الهند ودول الخليج العربي.²⁷

أما الأمير محمد بن سلمان، ولي العهد السعودي رئيس مجلس الوزراء، فقد أكد خلال لقائه نارندرا مودي، رئيس الوزراء الهندي، على هامش اجتماعات مجلس الشراكة الاستراتيجية بين البلدين، أن «العلاقات مع الهند ذات منفعة متبادلة، ونعمل على الفرص المستقبلية للبلدين، وأن الجالية الهندية في السعودية جزء منا ونراعيهم كما نراعي مواطنينا». وأضاف: «نعمل جاهدين على تنفيذ الممر الاقتصادي على أرض الواقع، وأن ذلك المشروع يتطلب منا عملاً دؤوباً».

وتعكس هذه التصريحات اهتمام المملكة العربية السعودية بتفعيل الممر الاقتصادي وتحويله من مبادرة استراتيجية إلى مشروع قابل للتنفيذ، بما يعزز فرص التعاون الاقتصادي والتجاري بين المملكة والهند، ويدعم في الوقت ذاته مكانة المملكة كمحور رئيسي في حركة التجارة والنقل بين آسيا وأوروبا.²⁸

ولكن، على الرغم من أهمية هذا الممر، ولا سيما مع تنامي وتيرة التبادل التجاري بين دول الخليج العربي والهند، واستمرار المفاوضات بشأن تأسيس منطقة للتجارة الحرة بين الجانبين، بما من شأنه تعزيز أهمية الممر، فإن هناك عددًا من التحديات التي قد تواجهه، يأتي في مقدمتها تنامي العلاقات الاقتصادية بين الصين ودول الخليج العربي.

ففي هذا السياق، تمتلك الصين حصة تبلغ نحو 20% في شركة «محطة بوابة البحر الأحمر»، وهي شركة سعودية متخصصة في إنشاء وتشغيل وصيانة محطات الحاويات. كما بلغ حجم التجارة غير النفطية بين الصين والإمارات العربية المتحدة نحو 72 مليار دولار أمريكي عام 2022م.

²⁷ أخبار الهند. 2024. الهند تهدف إلى تعزيز الأمن البحري وتعزيز التجارة من خلال مبادرة 6. IMEC. سبتمبر. تاريخ الوصول 5 نوفمبر 2024.

<https://www.indianewsnetwork.com/ar/20240906/india-aims-to-strengthen-maritime-security-and-boost-trade-through-imec-initiative>

²⁸ موقع صحيفة الشرق الأوسط. 2023. السعودية والهند توقعان اتفاقيات بقطاعات الطاقة المتجددة والبتروكيماويات والزراعة والصناعة. 11 سبتمبر. تاريخ الوصول 6 نوفمبر 2024. <https://aawsat.com/%>

وتشير هذه المعطيات إلى **وجود تحدٍّ** يتمثل في الحضور الاقتصادي الصيني القوي في دول الخليج العربي، وهو ما قد يشكل عاملاً مؤثراً في قدرة الممر على تحقيق الأهداف الاقتصادية والتجارية المنشودة، في ظل التنافس بين المبادرات والممرات الاقتصادية الدولية في المنطقة.²⁹ أما حجم التجارة بين السعودية والصين، فقد بلغ 115.1 مليار دولار خلال 2025، مقارنةً بـ 102 مليار دولار في 2024.³⁰

أما **التحدي الثاني**، فيتمثل في أن المسار المخطط للممر سوف يمر عبر مضيق هرمز، وهو ما قد يتيح لإيران فرصة لممارسة مزيد من الضغوط والتهديدات على أمن الملاحة البحرية، على غرار التهديدات التي تواجهها حركة الملاحة حالياً في المضيق.

ويتمثل **التحدي الثالث** في القضايا التجارية والتنظيمية؛ إذ قد لا تكون التوقعات المتعلقة بخفض مدة نقل البضائع عبر الممر بنسبة 40%، وخفض تكاليف النقل بنسبة 30%، واقعية بصورة كاملة. كما يتوقف نجاح المشروع على تحسن حركة التجارة العالمية، وزيادة الطلب على البضائع الهندية في أسواق دول الخليج العربي، فضلاً عن تحديات التمويل وتباين أولويات الدول المشاركة في المشروع، وما قد يترتب على ذلك من صعوبات في تنسيق السياسات والإجراءات اللازمة لتنفيذ الممر وتشغيله بكفاءة.³¹

وفي **التحدي الرابع**، يرتبط المشروع بالأهداف الاستراتيجية للهند أكثر من كونه شراكة مع الدول الأخرى، بمعنى آخر هل للهند استراتيجية جديدة للشراكة مع دول العالم ومن بينها دول الخليج العربي؟ أم أن ذلك المشروع هو جزء من استراتيجية الهند لإدارة الصراع والتنافس مع الصين؟ إذ

²⁹ عبد المعز خان. 2023. الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا: خطوة محدودة جداً ومتأخرة جداً؟ 12 ديسمبر. تاريخ الوصول 5 نوفمبر 2024.

<https://carnegieendowment.org/sada/2023/12/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-imec-too-little-too-late?lang=ar>

³⁰ إنفوغرافيك: التجارة بين السعودية والصين تتجاوز 115 مليار دولار في 2025، موقع صحيفة الشرق 3 يوليو 2026م على الرابط الآتي: <https://asharqbusiness.com/economics/138851>

³¹ مركز الإمارات للسياسات. 2023. التنافس التكاملي: ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا ومبادرة الحزام والطريق. 4 أكتوبر. تاريخ الوصول 5 نوفمبر 2024.

<https://epc.ae/ar/details/scenario/altanafus-altakamuli-mamar-alhind-alsharq-alawsat-uwruba-wamubadarat-alhizam-waltariq>

تواجه الهند تحدياً من جانب الصين، فالمرم الاقتصادي بين الصين وباكستان ضمن مشروعات مبادرة الحزام والطريق يغلق الطريق من الشمال والشمال الغربي أمام فرص الربط اللوجستي بين الهند ودول آسيا الوسطى، وتشعر الهند بالتحدي بسبب الموانئ الصينية في ميانمار وبنجلاديش وفي سريلانكا والجنوب، بالإضافة إلى نفوذ الصين المتنامي في الخليج العربي.³²

أما **التحدي الخامس**، فهو المخاطر الأمنية التي تواجهها المناطق التي يمر بها الممر، ومنها الإرهاب والصراعات المختلفة، مثل النزاع الهندي-الباكستاني، والتنافس السعودي-الإيراني، والصراعات المستمرة في سوريا واليمن، واستمرار الصراع الفلسطيني-الإسرائيلي، ولا شك أن هذه التوترات من شأنها عرقلة تنفيذ مشروعات الممر.³³

معوقات التعاون بين دول الخليج العربي والهند في مجال الأمن البحري

على الرغم من وجود العديد من المؤشرات المهمة التي يمكن أن تشكل أساساً لتعاون مستقبلي أكثر شمولاً بين الجانبين في مجال الأمن البحري، فإن هذا التعاون لا يزال يواجه عدداً من المعوقات، من أبرزها:

1. اختلاف منظور الهند ودول الخليج العربي بشأن كيفية مواجهة تهديدات الأمن البحري

يُعد اختلاف الرؤى بشأن كيفية مواجهة تهديدات الأمن البحري أحد أبرز معوقات التعاون بين الجانبين. فالدور الهندي في مجال الأمن البحري في المحيط الهندي لم يتضح بصورة أكبر إلا خلال العقد الماضي تقريباً، وقد ارتكز النهج الهندي في مواجهة تهديدات الأمن البحري على مبدأ «نشر القوات بناءً على المهام». ويتضح ذلك من خلال دور البحرية الهندية في مكافحة القرصنة في خليج عدن منذ عام 2008م، فضلاً عن تأمين الممرات والمضائق البحرية عند مداخل المحيط الهندي، ومنها مضيق باب المندب ومضيق هرمز، إلى جانب الزيارات الدورية للسفن البحرية الهندية إلى دول الخليج العربي

³² المرجع السابق

³³ توات عثمان. 2023. "الممرات الاقتصادية الجديدة: فرص النجاح والمعوقات والتحديات." آراء حول الخليج 35.

الست، وتنفيذ مهام تدريبية لأفراد القوات البحرية الخليجية.³⁴ إلا أن تهديدات الأمن البحري في منطقة الخليج العربي تتسم بطابع مزمن، وتتطلب جهودًا مستمرة لتعزيز الردع، وهو ما تؤكدته التجارب التاريخية والواقع الراهن. فخلال الحرب العراقية-الإيرانية (1980-1988م)، تعرضت ناقلات النفط الخليجية لهجمات متكررة، مما شكل تهديدًا لأمن الملاحة البحرية في الخليج العربي؛ إذ بلغ عدد الهجمات على السفن خلال الفترة من 1984 إلى 1987م نحو 309 هجمات، منها 187 هجومًا من جانب العراق و122 هجومًا من جانب إيران.

كما برزت تهديدات الأمن البحري خلال الغزو العراقي للكويت عام 1990م، وما ترتب عليه من تلوث مياه الخليج العربي، فضلًا عن التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز أو تعطيل الملاحة البحرية فيه، في سياق الخلاف مع الولايات المتحدة بشأن الملف النووي الإيراني. وفي السنوات الأخيرة، امتدت هذه التهديدات إلى البحر الأحمر ومضيق باب المندب، مع استهداف جماعة الحوثيين للسفن التجارية.

وقد مثلت هذه التهديدات تحديًا مستمرًا لدول الخليج العربي، ودفعتها إلى تعزيز قدراتها البحرية والمشاركة في تحالفات عسكرية بحرية، ولا سيما التحالفات التي قادتها الولايات المتحدة، بهدف حماية الملاحة البحرية وتأمين الممرات المائية الحيوية في المنطقة،³⁵ بالإضافة إلى إغلاق إيران لمضيق هرمز خلال التطورات الأخيرة في عام 2026م.

2. اختلاف مفهوم توازن القوى بالنسبة للهند (الصين) وبالنسبة لدول الخليج العربي (إيران)

إذا كانت لدى الهند القدرة على موازنة الدور الصيني في المحيط الهندي، فهناك خلل في توازن القوى بين دول الخليج وإيران.³⁶ ورغم وجود إيران مع بعض دول الخليج العربي في عضوية التنظيمات الإقليمية الخاصة بالملاحة البحرية في المحيط الهندي، لم يؤد ذلك إلى توافقات بين إيران ودول الخليج العربي بشأن الملاحة البحرية في الخليج العربي، لوجود قضايا خلافية عديدة بين الطرفين، منها

³⁴ أبهيجيت سينج. 2020. تطور الوضع البحري للهند في المحيط الهندي: الفرص المتاحة أمام منطقة الخليج. أغسطس. تاريخ الوصول 3 نوفمبر 2024.

<https://www.agda.ac.ae/docs/default-source/Publications/eda-insight-aug-2020-arb-abhijit.pdf>

³⁵ أشرف محمد كشك. 2022. الأمن البحري لدول الخليج العربي. المنامة: مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة "دراسات".

³⁶ المرجع السابق

رؤية إيران لأمن الخليج العربي والملاحة فيه. فعلى سبيل المثال، لا يمكن تأسيس مدونة سلوك للأمن البحري في الخليج العربي على غرار مناطق أخرى في العالم كما هو الحال في غرب أفريقيا أو آسيا، لأن إيران -رغم توقيعها على اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م - لم يصادق البرلمان الإيراني عليها.³⁷

3. وجود أطراف دولية أخرى ضمن معادلة الحفاظ على الأمن البحري

سواءً في منطقة المحيط الهندي أو ضمن الترتيبات الإقليمية. فعلى سبيل المثال، يضم كلٌّ من مدونة جيبوتي والمنتدى البحري للمحيط الهندي أطرافاً دولية وإقليمية متعددة، وهو ما قد يؤدي إلى تعارض بعض المصالح الإقليمية مع المصالح الدولية. كما تشهد منطقة القرن الإفريقي وجود عدد كبير من القواعد العسكرية التابعة لأطراف إقليمية ودولية مختلفة. ففي تقرير صادر عن معهد استكهولم لأبحاث السلام عام 2019م، أُشير إلى أن منطقة القرن الإفريقي، التي تضم الصومال وجيبوتي وإريتريا وإثيوبيا، تستضيف 19 قاعدة عسكرية تديرها 16 دولة على المستويين الإقليمي والدولي. ويمثل هذا الوجود العسكري الكثيف تحدياً لأمن المنطقة، ولا سيما لقرب هذه القواعد من مضيق باب المندب، الذي يُعد أحد الممرات المائية الاستراتيجية. وقد تزداد خطورة هذا الوضع في حال نشوب صراعات أو تصاعد التوترات بين الأطراف الإقليمية والدولية الموجودة في المنطقة، بما قد ينعكس على أمن الملاحة البحرية وحركة التجارة الدولية عبر المضيق.³⁸

4. تداخل التزامات دول الخليج العربي بين مبادرة الحزام والطريق والممر الاستراتيجي

دول الخليج العربي لديها استراتيجية تأسيس شراكات دولية بشكل متوازن، ومن ثم لديها علاقات متوازنة مع كلٍّ من الهند والصين على حدٍّ سواء.

5. الالتزامات الأمنية لدول الخليج العربي مع القوى الغربية الكبرى في مجال الأمن البحري

³⁷ هل يحق لإيران قانونياً فرض رسوم على عبور مضيق «هرمز»؟، موقع صحيفة الشرق الأوسط، 16 أبريل 2026م على الرابط الآتي: <https://aawsat.com/%D8>

³⁸ أشرف محمد كشك 2024. التنافس العسكري قرب الممرات المائية الدولية 18 يونيو. تاريخ الوصول 9 نوفمبر 2024. <https://akhbar-alkhaleej.com/news/article/1370416>

تعد دول الخليج العربي عموماً ومملكة البحرين خصوصاً مرتكزاً رئيسياً للجهود الدولية في مواجهة تهديدات الأمن البحري، وهي لا تتعارض مع شراكات هذه الدول، لكن تظل القوى الغربية هي التي أسست تحالفات أمن الملاحة البحرية.

6. تحدي العوامل الطبيعية

رغم وجود مجالات للتعاون بين الجانبين، وهي التهديدات الأمنية التقليدية للأمن البحري في منطقة المحيط الهندي، كالقرصنة والسطو المسلح، والإرهاب البحري، والتحالف بين القراصنة والجماعات الإرهابية، والتلوث البحري، والاتجار بالبشر؛ تعد العوامل الطبيعية التحدي الأكبر أمام ذلك التعاون، حيث يعد المحيط الهندي مركزاً لقراءة 70% من الكوارث الطبيعية العالمية، وهي الأعاصير التي تضرب بانتظام المناطق الساحلية، بالإضافة إلى أمن منطقة المحيط الهندي المعرض للزلازل وأمواج تسونامي.³⁹

مقترح "منتدى للأمن الإقليمي لدول غرب آسيا"

انطلاقاً من تنامي أهمية مفهوم «الأقاليم» في النظام العالمي الراهن، ومع وجود إدراك استراتيجي متبادل بين دول الخليج العربي والدول المحورية في غرب آسيا، وفي مقدمتها الهند، تبرز مقترحات أكاديمية لتأسيس منتدى إقليمي لدول غرب آسيا. ويُقصد بالدول المحورية تلك الدول التي تتمتع بالنفوذ والتأثير داخل إقليم معين؛ فالهند تُعد دولة ذات اقتصاد صاعد، وتمتلك تأثيراً على المستويين الإقليمي والعالمي، كما تتسم دول الخليج العربي بدرجة من التشابه على المستويات السياسية والاقتصادية والاجتماعية والتاريخية. وعلى المستوى التنظيمي، يجمعها إطار إقليمي واحد يتمثل في مجلس التعاون لدول الخليج العربية، الذي تأسس عام 1981م.

وفي هذا السياق، يمكن لدول الخليج العربي والهند دراسة إمكانية تأسيس هذا المنتدى استناداً إلى عدد من المقومات. يتمثل **المقوم الأول** في البعد التاريخي، ولا سيما الدور المهم الذي أدته الموانئ

³⁹ (ret'd), Rear Admiral Khaled Iqbal. n.d. Maritime Security Cooperation in Indian Ocean: Prospects and Way Ahead for IORA. Accessed November 9, 2024.

<https://bsmrmu.edu.bd/public/files/econtents/63e20a63426ba1-Maritime%20Security%20Cooperation%20in%20Indian%20Ocean%20Prospects%20.pdf>.

العربية في تجارة المحيط الهندي، إلى جانب التفاعل التاريخي بين العرب والهنود، فضلاً عن قوى أخرى في المنطقة عبر حقب تاريخية مختلفة، بهدف تعزيز التبادل التجاري والتواصل بين الشعوب.

أما **المقوم الثاني**، فيتمثل في البعد الجيوستراتيجي، بالنظر إلى الموقع المحوري للمحيط الهندي، الذي يُعد ثالث أكبر محيطات العالم من حيث المساحة، وارتباطه بعدد من الممرات والمضائق المائية ذات الأهمية الاستراتيجية للتجارة العالمية، مثل البحر الأحمر وقناة السويس والخليج العربي ومضيق هرمز.

ويتمثل **المقوم الثالث** في تنامي دور الدول الآسيوية على المستويين الإقليمي والعالمي، إلى جانب تنامي الدور الاقتصادي والاستراتيجي لدول الخليج العربي، بما يخلق مصالح مشتركة يمكن أن تشكل أساساً للتعاون المؤسسي. وتبرز في هذا السياق المصالح المرتبطة بالموارد البشرية؛ إذ يبلغ إجمالي عدد العمالة الهندية في دول الخليج العربي نحو 9 ملايين عامل، وتسهم تحويلاتهم المالية بنحو 65% من إجمالي تحويلات المغتربين إلى الهند، التي تُقدَّر بنحو 89 مليار دولار. ومن ثم، فإن هذه الروابط التاريخية والجيوستراتيجية والاقتصادية يمكن أن توفر أساساً مناسباً لدراسة إمكانية إنشاء منتدى إقليمي يعزز التنسيق والتعاون بين الهند ودول الخليج العربي في المجالات ذات الاهتمام المشترك، وفي مقدمتها الأمن البحري.

تتمثل أهداف المنتدى المقترح في تعزيز الأمن التعاوني، وترسيخ الاعتماد المتبادل، وتحقيق المصالح المشتركة بين الدول الأعضاء. ويقوم المنتدى على ثلاثة مبادئ رئيسية، هي: احترام الحدود، وعدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول، واحترام سيادة الدول، وتحقيق المنفعة المتبادلة.

في هذا الإطار، يمكن للمنتدى أن يشكل منصة للتعاون في المجالات الأمنية، ولا سيما مواجهة تهديدات الأمن البحري، في ظل اعتماد دول غرب المحيط الهندي على الممرات والمضائق البحرية في المنطقة لتأمين تجارتها مع العالم الخارجي. كما يمكن أن يمتد التعاون ليشمل المجالات الاقتصادية ذات المنفعة المتبادلة، بما يعزز الترابط الاقتصادي بين الدول المشاركة ويدعم مصالحها المشتركة. ومن القضايا التي يمكن أن تتصدر أجندة المنتدى القضية الفلسطينية، ومنع الانتشار النووي، واحترام

قدسية الحدود وسيادة الدول، إلى جانب القضايا الأمنية والاقتصادية والبحرية ذات الاهتمام المشترك.⁴⁰

الاستنتاجات:

- 1- رغم أهمية الأسس التاريخية والحضارية والمصلحية للتعاون بين الهند ودول الخليج العربي في منطقة المحيط الهندي، لا تكفي هذه الأسس وحدها لتأسيس تعاون أكثر شمولاً، في ظل تعقيدات الوضع الإقليمي وتعدد الأطراف والمصالح المتنافسة في المنطقة.
- 2- توجد مؤشرات مهمة خلال العقد الأخير على تنامي التعاون الهندي-الخليجي في مجال الأمن البحري، يمكن البناء عليها وتطويرها مستقبلاً، ومن أبرزها زيارات السفن البحرية الهندية إلى الموانئ الخليجية، وتوقيع الاتفاقيات ومذكرات التفاهم في المجال البحري، وإجراء المناورات والتدريبات البحرية المشتركة.
- 3- رغم أهمية أطر الأمن الإقليمي القائمة في منطقة المحيط الهندي، لا تزال هناك حاجة إلى إطار مؤسسي أكثر شمولاً، يتمثل في إنشاء منظمة أو منتدى للأمن الإقليمي لدول غرب آسيا، يكون تعزيز الأمن البحري أحد أهم أهدافه، إلى جانب المجالات الأمنية والاقتصادية ذات الاهتمام المشترك.
- 4- ترتبط قدرة دول المحيط الهندي على الاستفادة المستدامة من ثرواته وموارده البحرية بقدرتها على مواجهة التحديات الأمنية والبيئية، وفي مقدمتها الكوارث الطبيعية، فضلاً عن تحدي توظيف الجماعات الإرهابية للتكنولوجيا الحديثة في تهديد الأمن البحري والملاحة البحرية.
- 5- رغم أهمية تعزيز التعاون الإقليمي بين دول المحيط الهندي، فإن ذلك لا يعني استبعاد مصالح القوى الكبرى في المنطقة؛ ومن ثم، تبرز الحاجة إلى التوافق بين دول المحيط الهندي بشأن آليات التعامل مع مصالح تلك القوى، بما يحافظ على المصالح الإقليمية ويحد من احتمالات تحول المنطقة إلى ساحة للتنافس والصراع الدولي.

⁴⁰ محمد عبد الغفار. 2013. "آفاق التعاون بين الدول المحورية في منطقة غرب آسيا في ظل التحولات الراهنة." مؤتمر الأمن الآسيوي الخامس عشر 2013 "الاتجاهات الناشئة في غرب آسيا: الآثار الإقليمية والدولية". المنامة: مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة "دراسات". 8-17.

1. (ret'd), Rear Admiral Khaled Iqbal. n.d. Maritime Security Cooperation in Indian Ocean: Prospects and Way Ahead for IORA. Accessed November 9, 2024. <https://bsmrmu.edu.bd/public/files/econtents/63e20a63426ba1-Maritime%20Security%20Cooperation%20in%20Indian%20Ocean%20Prospects%20.pdf>.
2. —. 2024. التنافس العسكري قرب الممرات المائية الدولية . 18 يونيو. تاريخ الوصول 9 نوفمبر, 2024. <https://akhbar-alkhaleej.com/news/article/1370416>.
3. —. 2024. كوارث البيئة البحرية وتأثيرها في المنطقة. 18 مارس. تاريخ الوصول 9 نوفمبر, 2024. <https://akhbar-alkhaleej.com/news/article/1361472>.
4. 1997 CHARTER OF THE INDIAN OCEAN RIM ASSOCIATION (IORA). Accessed November 3, 2024. https://www.iora.int/sites/default/files/2024-03/iora_charter.pdf.
5. *CNN/الاقتصادية*. وزير الطاقة: السعودية تستعيد طاقة خط شرق-غرب إلى 5.8 مليون برميل». 6 أكتوبر. <https://shorturl.at/v7E25>. 2026.
6. defence, India in Ministry of. n.d. Annual Reports. Accessed November 4, 2024. <https://mod.gov.in/annual-report>.
7. Ministry of Defence (Navy). 2015. Ensuring Secure Seas: Indian Maritime Security Strategy. Accessed November 2, 2024. https://bharatshakti.in/wp-content/uploads/2016/01/Indian_Maritime_Security_Strategy_Document_25Jan16.pdf.
8. n.d. Indian Ocean Naval Symposium. Accessed November 9, 2024. <https://www.ions.global/>.
9. Ogutu, Moses Onyango. 2021. The Indian Ocean Rim Association: Lessons from this regional cooperation model. April 27. Accessed November 3, 2024.

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10220461.2021.1915863>.

10. Sen, Anirban. 2023. India's Role in the Indian Ocean Region and Its Links to the Indo-Pacific. May 9. Accessed November 2, 2024.

<https://journals.sagepub.com/doi/10.1177/09735984231164457>.

11. Tziarras, Zenonas. 2018. The Eastern Mediterranean: Between Power Struggles and Regionalist Aspirations. September. Accessed November 3, 2024.

file:///C:/Users/dcrsamk/Downloads/ZTziarrasEastMedBetweenPowerStrugglesandRegionalistAspirations.pdf.

12. أبهيجيت سينج. 2020. تطور الوضع البحري للهند في المحيط الهندي: الفرص المتاحة أمام منطقة الخليج. أغسطس. تاريخ الوصول 3 نوفمبر , 2024.

<https://www.agda.ac.ae/docs/default-source/Publications/eda-insight-aug-2020-arb-abhijit.pdf>.

13. أخبار الهند. 2024. الهند تهدف إلى تعزيز الأمن البحري وتعزيز التجارة من خلال مبادرة IMEC. 6 سبتمبر. تاريخ الوصول 5 نوفمبر, 2024.

<https://www.indianewsnetwork.com/ar/20240906/india-aims-to-strengthen-maritime-security-and-boost-trade-through-imec-initiative>.

14. أشرف محمد كشك. 2022. الأمن البحري لدول الخليج العربي . المنامة : مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة "دراسات" .

15. أشرف محمد كشك، منى سعد الرصيص. 2023. "العلاقة بين مملكة البحرين ورابطة الآسيان: نموذج للتعاون بين الأقاليم". دراسات 73.

16. إن جاناردان. 2020. "تأثير التعاون والتنافس في منطقة المحيط الهندي على أمن الخليج العربي". دراسات 136-137.

17. البوابة الإعلامية، الموقع الإلكتروني الرسمي لسلطنة عُمان. «ميناء صلالة».

<https://www.omaninfo.om/mainsections/130/show/280>

18. توات عثمان. 2023. "الممرات الاقتصادية الجديدة : فرص النجاح والمعوقات والتحديات". "آراء حول الخليج 35.

19. الخليج أون لاين. 2021. مواقعها الاستراتيجية.. موانئ خليجية تتنافس بالحجم والنشاط. 4 سبتمبر. تاريخ الوصول 5 نوفمبر, 2024.

<https://alkhaleejonline.net/%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D8%AF/%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%82%D8%B9%D9%87%D8%A7->

[%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AA%D9%8A%D8%AC%D9%8A%D8%A9-](#)

[%D9%85%D9%88%D8%A7%D9%86%D8%A6-](#)

[%D8%AE%D9%84%D9%8A%D8%AC%D9%8A%D8%A9-](#)

[.%D8%AA%D8%AA%D9%86](#)

20. شادي عبد الساتر. 2024. الهند توسع قدراتها البحرية تعزيزاً لحضورها الدولي وسعيًا لتحقيق توازن مع الصين. 5 فبراير. تاريخ الوصول 9 نوفمبر, 2024.

<https://aawsat.com/%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85/%D8%A2%D8%B3%D9%8A%D8%A7/4835636->

[%D8%A7%D9%84%D9%87%D9%86%D8%AF-](#)

[%D8%AA%D9%88%D8%B3%D9%91%D8%B9-](#)

[%D9%82%D8%AF%D8%B1%D8%A7%D8%AA%D9%87%D8%A7-](#)

[%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-](#)

[%D8%AA%D8%B9%D8%B2.](#)

21. شوقي عبد القوي عثمان. بلا تاريخ. تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية - 904-41هـ 1498-661م. الكويت : المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب .

22. عادل علي. 2024. موازنة الصين: دوافع تزايد الانتشار الخارجي للقوة البحرية الهندية. 8 أبريل . تاريخ الوصول 6 نوفمبر , 2024.

[https://futureuae.com/ar-](https://futureuae.com/ar-AE/Mainpage/Item/9154/%D9%85%D9%88%D8%A7%D8%B2%D9%86%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B5%D9%8A%D9%86-%D8%AF%D9%88%D8%A7%D9%81%D8%B9-)

[AE/Mainpage/Item/9154/%D9%85%D9%88%D8%A7%D8%B2%D9%](#)

[86%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%B5%D9%8A%D9%86-](#)

[%D8%AF%D9%88%D8%A7%D9%81%D8%B9-](#)

%D8%AA%D8%B2%D8%A7%D9%8A%D8%AF-

%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%86%D8%AA%D8%B4%D8%A7%D

.8%B1-%D8%A7%D9%84%D8%AE%D8%A7%D8%B

23. عبد المعز خان. 2023. الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا: خطوة محدودة جدًا ومتأخرة جدًا؟ 12 ديسمبر. تاريخ الوصول 5 نوفمبر، 2024.

<https://carnegieendowment.org/sada/2023/12/the-india-middle-east-europe-economic-corridor-imec-too-little-too-late?lang=ar>.

24. مجموعة موانئ أبوظبي. «مرايف الفجيرة». <https://shorturl.at/q400t>.

25. محمد عبد الغفار. 2013. "آفاق التعاون بين الدول المحورية في منطقة غرب آسيا في ظل التحولات الراهنة." مؤتمر الأمن الآسيوي الخامس عشر 2013 "الاتجاهات الناشئة في غرب آسيا: الآثار الإقليمية والدولية". المنامة: مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة "دراسات". 8-17.

26. مركز الإمارات للسياسات. 2023. التنافس التكاملي: ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا ومبادرة الحزام والطريق. 4 أكتوبر. تاريخ الوصول 5 نوفمبر، 2024.

<https://epc.ae/ar/details/scenario/altanafus-altakamuli-mamar-alhind-alsharq-alawsat-uwruba-wamubadarat-alhizam-waltariq>.

27. مصطفى صايح. 2023. "الممر يمنح السعودية مكانة حامل ميزان التوازن الاستراتيجي بيد وحجر ثقل الوزن باليد الأخرى." آراء حول الخليج 23-24.

28. موقع سبق الإخباري. 2023. بالإجماع.. الدفاع: "المملكة" تفوز برئاسة المنتدى البحري للمحيط الهندي "24". IONS ديسمبر. تاريخ الوصول 9 نوفمبر، 2024. <https://sabq.org/saudia/uyjqf7bynv>.

29. موقع صحيفة الشرق الأوسط. 2023. السعودية والهند توقعان اتفاقيات بقطاعات الطاقة المتجددة والبتروكيماويات والزراعة والصناعة. 11 سبتمبر. تاريخ الوصول 6 نوفمبر، 2024.

<https://aawsat.com/%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%A7%D9%84%D9%85->

%D8%A7%D9%84%D8%B9%D8%B1%D8%A8%D9%8A/%D8%A7%D9%8

%D8%A7%D9%84%D8%B3%D8%B9%D9%88%D8%AF%D9%8A%D8%A9-
%D9%88%D8%A7%D9%84%D9%87%D9%86%D8%AF-
%D8%AA%D9%88%D9%82%D8%B9%D8%A7%.

31. موقع وكالة الأنباء الفرنسية. 2018. السعودية تعلن تعليق صادراتها النفطية عبر مضيق باب المندب غداة هجوم للحوثيين. 28 يوليو. تاريخ الوصول 9 نوفمبر، 2024.

%D8%A7%D9%84%D8%B3%D8%B9%D9%88%D8%AF%D9%8A%D8
%A9-%D8%AA%D8%B9%D9%84%D9%8A%D9%82-

32. وكالة الأنباء الروسية. 2024. الهند تنشر قوة بحرية غير مسبقة قرب البحر الأحمر. 1 فبراير. تاريخ الوصول 6 نوفمبر , 2024.

%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1-%D8%A7%

جميع حقوق النشر محفوظة لمركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة "دراسات"، ولا يجوز الاقتباس من الدراسة دون الإشارة إلى المصدر، كما لا يجوز إعادة النشر ورقياً أو إلكترونياً دون موافقة مسبقة وموثقة من مركز "دراسات".