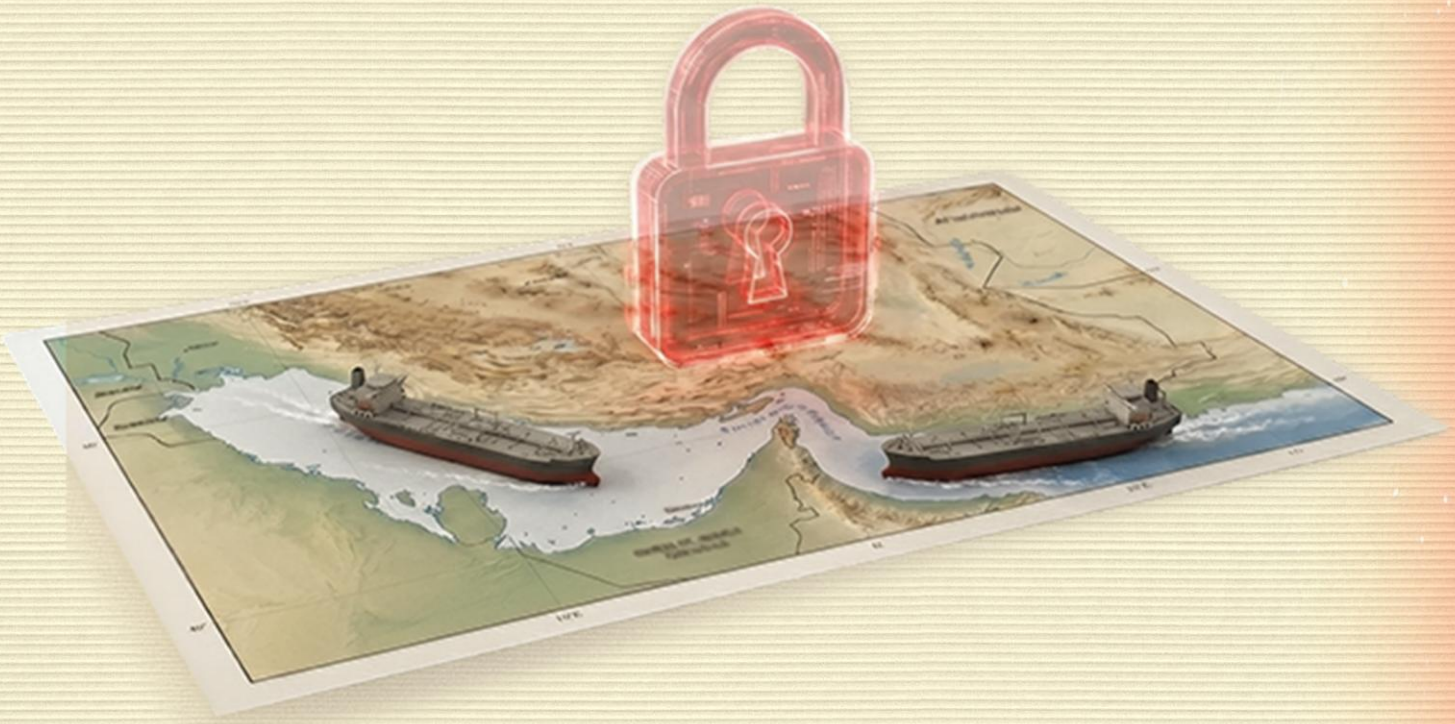
LCSMS
المركز الليبي
للدراسات الأمنية والعسكرية
LIBYAN CENTER FOR SECURITY AND MILITARY STUDIES



AFPD
Africa Forum for Peace and Defense
منتدى أفريقيا للسلم والدفاع

إغلاق مضيق هرمز.. إختبار لمدى هشاشة الإقتصاد العالمي

وحدة الأبحاث والدراسات

04 يونيو 2026

AFPD
Africa Forum for Peace and Defense
منتـــــدى أفريقيـــــا للسلـــــم والدفـــــاع

منتدي افريقيا للسلم والدفاع هو احد الوحدات البحثية التابعة للمركز الليبي للدراسات الامنية والعسكرية يهدف الي بحث ودراسة القضايا المتعلقة بمناطق القرن الافريقي وجنوب الصحراء لما لهما من التأثير المباشر علي المجال الحيوي للدولة الليبية ويعمل المنتدي في اطار البحث العلمي والدراسات والابحاث والتحليلات الامنية والعسكرية وفقا للرؤية الشاملة لمفهوم الامن القومي الاقليمي والدولي في هذه المناطق الحيوية للقارة الافريقية.

جميع الحقوق محفوظة للمركز الليبي للدراسات الأمنية والعسكرية - 2023
www.lcsms.info

منتدى افريقيا للسلم والدفاع

المركز الليبي للدراسات الأمنية والعسكرية

إغلاق مضيق هرمز.. اختبار لمدى هشاشة الاقتصاد العالمي

قـراءة تفصيليـة

وحدة الأبحاث والدراسات

04 يونيو 2026

أستاذة \ فاطمة بدري

باحثة بـ منتدى افريقيا للسلم والدفاع

المقدمة

رغم أن الأعطال البرية قد تربك خطوط الأنابيب أو تعطل بعض عناصر البنية التحتية للطاقة، إلا المفصل الحقيقي في منظومة تجارة الطاقة العالمية يبقى رهين الجغرافيا البحرية. فحركة النفط والغاز الطبيعي المسال لا تتحدد بسلامة اليابسة بقدر ما تتوقف على الممرات المائية التي تعبرها الناقلات العملاقة. هذه الممرات، سواء كانت طبيعية كالمضائق أو مصطنعة كالقنوات، لا تقاس أهميتها بحجمها الجغرافي، بل بقدرتها على الربط بين أ سواق الإنتاج والاستهلاك، وبمدى وجود بدائل فعالة لها عند تعطلها.

وتتضح أهمية هذه الشرايين البحرية أكثر عند الحروب والصراعات والحسابات السيا سية الكبرى تماما كما يحدث اليوم مع مضيق هرمز على خلفية الحرب الأمريكية الإ سرائيلية على إيران. إذ لم يعد مضيق هرمز مجرد ممر مائي ضيق يربط الخليج العربي بالعالم، بل تحول إلى نقطة ارتكاز حا سمة في معادلة الاقتصاد العالمي وأمن الطاقة الدولي. ففي هذا الشريان البحري يعبر نحو خمس إمدادات النفط والغاز الطبيعي المسال في العالم، ما يجعله أحد أكثر المواقع حسا سية في النظام الدولي المعاصر ومرآة تعكس توازنات القوة في العالم، واختبار لمدى قدرة النظام الدولي على احتواء الأزمات في زمن تتزايد فيه هشاشته.

وجاء إعلان طهران، في الثاني من مارس، إغلاق مضيق هرمز ليكشف حجم الاعتماد العالمي على هذا الشريان. فالقرار لم يقتصر أثره على محيطه الجغرافي المباشر، بل أحدث ارتدادات اقتصادية عالمية طالت سلا سل الإمداد وأ سعار الطاقة ومؤشرات الا ستقرار المالي. وكانت دول الخليج أول المتأثرين، بحكم اعتماد صادراتها النفطية والغازية على هذا المسار، قبل أن تمتد التداعيات إلى اقتصادات كبرى في أوروبا وآسيا، وصولا إلى الولايات المتحدة.

وتسعى هذه الورقة إلى تفكيك الدور الاستثنائي لمضيق هرمز ضمن منظومة الممرات البحرية العالمية، وتحليل الآثار الاقتصادية والسياسية المترتبة على إغلاقه، سواء بالنسبة لدول الخليج أو للاقتصاد الدولي الأوسع. كما تتناول موازين الخسارة والربح التي

أفرزتها هذه الخطوة، وتحدد الأطراف الأكثر قدرة على التكيف معها، والخيارات التي تتيح لها تجاوز صدمة اختناق أحد أهم شرايين الطاقة في العالم

أهمية مضيق هرمز

يشكل مضيق هرمز المنفذ البحري الوحيد الذي يربط دول الخليج العربي بالمحيطات المفتوحة، ومنه إلى منظومة التجارة العالمية. فجميع السفن وناقلات الطاقة التي تنطلق من مرافئ ا ستراتيجية مثل ميناء البصرة العراقي، ومحطات التصدير الكويتية، وموانئ رأس تنورة والجبيل في السعودية، إضافة إلى مرافق التصدير في الإمارات وقطر وإيران، تجد نفسها ملزمة بالمرور عبر هذا المعبر البحري قبل الوصول إلى خليج عمان، ثم إلى المحيط الهندي، ما يجعل المضيق نقطة عبور لا يمكن تجاوزها أو الالتفاف عليها.

وعلى الرغم من مكانته المحورية، فإن مضيق هرمز لا يعتبر وا سعا وفق معايير الملاحة الدول، فعند أضيق نقطة، لا يتجاوز عرض مضيق هرمز نحو 21 ميلا بحريا، أي قرابة 33 كيلومترا، بين الساحل الإيراني وشبه جزيرة مسندم العمانية. إلا أن هذا القياس لا يعكس واقع الملاحة الفعلي، إذ إن الممر المستخدم عمليا من قبل السفن التجارية أضيق بكثير، وهو عامل جوهري يرفع من مستوى الهشاشة ويجعل سيناريو التعطيل أو الإغلاق أكثر قابلية للتنفيذ مما توحي به الخرائط العامة.

ونظرا للكثافة العالية لحركة السفن وحجمها الا ستثنائي، طُبق نظام دقيق لتنظيم الملاحة داخل المضيق. وبموجب هذا الترتيب، خصص ممر بحري بعرض يقارب ميلين للسفن الداخلة إلى الخليج، يقابله ممر مماثل للسفن المغادرة، فيما تفصل بين المسارين منطقة عازلة بعرض ميلين بحريين. هذا التنظيم لا يلغي المخاطر، بل يؤكد مدى ضيق المساحة التي تتحرك فيها السفن العملاقة.

وفي هذا الإطار البحري المحدود، تتحرك ناقلات نفط وغاز تعد من الأكبر عالميا، داخل مياه تحيط بها السيادة الإقليمية لكل من إيران و سلطنة عمان. هذه السفن، التي تحمل ملايين البراميل من النفط أو شحنات ضخمة من الغاز الطبيعي المسال، تفتقر إلى المرونة التشغيلية، إذ تحتاج إلى

مسافات طويلة لتغيير اتجاهها، كما أن قدرتها على الا ستجابة السريعة للطوارئ تبقى محدودة للغاية، ما يجعلها أهدافًا شديدة الحساسية في أوقات التوتر.

وتعكس الأرقام حجم الرهان العالمي على هذا الممر. فبحسب تقديرات وكالة الطاقة الدولية، شهد عام 2024 عبور نحو **20** مليون برميل يوميا من النفط الخام والمكثفات والمنتجات النفطية عبر مضيق هرمز، وهو ما يعادل قرابة خمس الا ستهلاك العالمي من النفط، وأكثر من ربع تجارة النفط المنقولة بحرا، وهي نسب كفيلة وحدها بتفسير المكانة الاستثنائية للمضيق.

أما في قطاع الغاز، فقد بلغت الكميات العابرة للمضيق عام 2025 نحو **110** مليارات متر مكعب من الغاز الطبيعي المسال، أي ما يقارب **20 %** من إجمالي التجارة العالمية لهذا المورد. وبما أن الغاز ينقل عبر أ سطول متخصص من الناقلات، فإن أي خلل في حركة العبور ينعكس فورا على سلا سل الإمداد العالمية، وهو ما يجعل مضيق هرمز العقدة البحرية الأكثر تأثيرا في أمن الطاقة المعاصر.

وبالرغم من هذا الوزن الا ستراتيجي، لم يشهد المضيق طوال العقود الماضية إغلاقا فعليا، وظلت مسألة تعطيله موضع نقاش نظري بين الخبراء. ومع كل صراع إقليمي كبير، كان هذا السيناريو يعود إلى الواجهة، كما حدث خلال الحرب العراقية - الإيرانية (1980-1988)، وحرب الخليج عام 1991، وغزو العراق عام 2003، وكذلك حرب الاثني عشر يوما بين إ سرائيل وإيران في يونيو 2025. وغالبا ما رافقت هذه الفترات توقعات بإقدام إيران على إغلاق المضيق، إلا أن عدم تحقق ذلك في كل مرة ر سخ قناعة مفادها أن تنفيذ هذا القرار بالغ الصعوبة عمليا. غير أن ما جرى في الثاني من مارس 2026 قلب هذه الفرضية رأ سًا على عقب، وأظهر أن ما كان يعد شبه مستحيل قد يكون أقرب إلى التنفيذ مما كان يعتقد.

وفي سياق متصل، وبعد فترة وجيزة من حادثة " إيفر غيفن " عام 2021، أعادت مجلة " American Journal of Transportation" تسليط الضوء على هشاشة التجارة العالمية من خلال تحديد ثماني اختناقات بحرية رئيسية، جميعها ممرات مائية. وضمت القائمة قناة السويس، وقناة بنما، ومضيق جبل طارق، ورأس الرجاء الصالح، ومضيق البو سفور، وباب المندب، ومضيق هرمز، ومضيق ملقا، إلى جانب شبكة وا سعة من الاختناقات الثانوية المنتشرة في مناطق مثل بحر الصين

الجنوبي، وبحر البلطيق، والممرات الضيقة بين السويد والدنمارك، والقنال الإنجليزي، وبحر جاوه في إندونيسيا، ومضيق توريس بين أستراليا وغينيا الجديدة

وفي عام 2022، عدلت درا سة نشرتها مجلة "Research Transport Maritime" هذا التصنيف، فا ستبعدت رأس الرجاء الصالح، وأضافت مضيق الدردنيل إلى البو سفور ليشكلا معا ممرا حرجا للعبور من البحر الأ سود وإليه. أما تقييم شركة "Rystad Energy" الصادر في سبتمبر 2025، فقد ذهب إلى تضييق الدائرة أكثر، محددا خمس اختناقات مركزية لعبور النفط والغاز، في مقدمتها مضيق هرمز، إلى جانب مضيق ملقا، وقناة السويس وباب المندب، والمضائق التركية، ورأس الرجاء الصالح، الذي يظل حالة خاصة لكونه نقطة عبور جغرافية مفتوحة لا ممرًا ضيقًا.

وقسمت هذه الدرا سات الاختناقات البحرية وفق درجة خطورتها إلى مستويات ثلاث، ا ستنادًا إلى مدى توافر البدائل. ووفق هذا التصنيف، وضع مضيق هرمز في أعلى درجات الحرج، لغياب أي مسار بحري بديل يمكن أن يعوض تعطله. في المقابل، صُنفت قناة بنما ضمن الفئة العالية، بسبب طول المسارات البديلة وكلفتها المرتفعة، بينما اعتُبر مضيق ملقا أقل خطورة نسبيًا، نظرًا لقرب البدائل البحرية وإمكانية احتواء آثار التعطيل بزمن وكلفة أقل.

محطات هامة من تاريخ استهداف الملاحة البحرية

شهدت الحرب العراقية - الإيرانية أولى المحاولات المنظمة لا ستهداف الملاحة البحرية في الخليج، دون أن يصل الأمر إلى إغلاق مضيق هرمز نفسه. ففي تلك المرحلة، لجأت إيران إلى أ ساليب ضغط غير مباشرة، تمثلت في زرع ألغام بحرية في مسارات الشحن، وا ستهداف ناقلات النفط ومنشآت تحميله با ستخدام صواريخ مضادة للسفن. وقد أدى تصاعد هذه العمليات إلى رد عسكري أمريكي عام 1988، عقب اصطدام سفينة حربية أمريكية بلغم بحري. ومع ذلك، امتنعت طهران عن توجيه ضربات داخل مضيق هرمز، وركزت بدلا من ذلك على مناطق أقصى شمال الخليج، ولا سيما قرب شط العرب، الذي يمثل المنفذ البحري الوحيد للعراق. كما شهد عام 1987 زرع ألغام شمال قطر، أ سفرت عن أضرار لحقت بسفن تجارية وعسكرية، دون أن تمتد إلى نطاق المضيق.

وفي السياق ذاته، برز ا ستهداف الملاحة كعنصر محوري فيما عرف بـ " حرب الناقلات "، وهو ما دفع الكويت إلى طلب حماية مباشرة من الولايات المتحدة. وا ستجابة لذلك، قامت واشنطن عام 1987 بإعادة تسجيل ناقلات النفط الكويتية تحت العلم الأمريكي، لتوفير مظلة حماية بحرية أثناء عبورها الخليج ضمن عملية " أرنست وول "، ولم تقتصر هذه العملية على مرافقة السفن بقطع بحرية أمريكية، بل هدفت أيضا إلى ضمان حرية الملاحة وردع الهجمات التي كانت تستهدف شحن النفط بوصفه مصدر الدخل الرئيسي للدول المتحاربة.

لاحقا، وخلال الغزو العراقي للكويت عام 1991، عمد العراق إلى زرع ألغام بحرية قبالة السواحل الكويتية لإعاقة العمليات البحرية لقوات التحالف. وتكرر هذا النمط قبيل الغزو الأمريكي للعراق عام 2003، حين زرعت ألغام حول قناة خور عبد الله المؤدية إلى ميناء أم قصر. وفي كلتا الحالتين، انحصرت مناطق الخطر في شمال الخليج، بعيدا عن مضيق هرمز.

وعلى خلاف هذا النمط، يقدم باب المندب والممر البحري الممتد عبر البحر الأحمر شمالا وخليج عدن شرقا نموذجا مختلفا لمخاطر الملاحة، يرتبط أسا سا بانعدام الا ستقرار على اليابسة. ففي هذه المناطق، تؤدي هشاشة الدولة وضعف الحوكمة إلى خلق فراغات أمنية مزمنة. ومع مرور الوقت، تغيرت طبيعة التهديدات الصادرة عن الدول الساحلية الهشة، مثل اليمن والصومال. ففي الحالة الصومالية، انصب التركيز في البداية على انهيار الدولة وتفكك مؤسساتها في تسعينيات القرن الماضي. وظهرت ظاهرة " القرصنة الصومالية " لأول مرة عام 1994، عندما أقدم 26 قرصانا متنكرين بزي عناصر خفر السواحل على اختطاف سفينة شحن وا ستخدامها قاعدة لشن هجمات لاحقة في خليج عدن.

وبحلول عام 2000، سجلت 23 حادثة قرصنة قبالة السواحل الصومالية، في ظل تغذية النزاعات القبلية الداخلية لصراعات مسلحة وشبكات إجرامية تنافست على الموارد البحرية. وفي عام 2007، وبعد إقصاء اتحاد المحاكم الإ سلامية من السلطة في مقديشو، ازداد التدهور السيا سي، وتضاعفت الهجمات البحرية، ثم بلغت ذروتها في عام 2008، لتتحول القرصنة الصومالية إلى قضية أمنية عالمية.

وقد شكل الهجوم على ناقلة النفط العملاقة MV Sirius Star في نوفمبر 2008 نقطة تحول في إدراك حجم التهديد. فالناقلة، التي تديرها شركة فيلا إنترناشيونال مارين، الذراع البحرية لأرامكو السعودية، كانت أكبر سفينة تقع في قبضة القراصنة، كما وقع الهجوم على بعد 450 ميلا بحريا من الساحل، في عرض البحر. وكانت السفينة محملة بنحو مليوني برميل من النفط الخام، تقدر قيمتها آنذاك بحوالي 100 مليون دولار، وكانت في طريقها من السعودية إلى الولايات المتحدة عبر رأس الرجاء الصالح. وبعد اقتيادها إلى السواحل الصومالية، طالب القراصنة بفدية أولية قدرها 25 مليون دولار، قبل الإفراج عن السفينة وطاقمها في يناير 2009 مقابل فدية قدرت بنحو 3 ملايين دولار.

وفي الضفة المقابلة من خليج عدن وباب المندب، كانت الدولة اليمنية تشهد تآكلا متسارعا في قدرتها على فرض السيطرة، بسبب هشاشتها المزمنة. فمنذ أواخر العقد الأول من الألفية، تفاقمت التحديات السيا سية التي واجهت نظام علي عبد الله صالح، القائم على شبكات المحسوبية شمالا وجنوبا، ومع اندلاع حروب الحوثيين وصعود " الحراك الجنوبي " عامي 2004 و2007. وقد أدت احتجاجات عام 2011، التي أطاحت بصالح، إلى سلسلة تطورات انتهت بسيطرة الحوثيين على صنعاء في سبتمبر 2014، ثم التدخل العسكري بقيادة السعودية في مارس 2015. ومع بسط الحوثيين نفوذهم على مناطق وا سعة من شمال وغرب اليمن، بما في ذلك ساحل تهامة وميناء الحديدة، بدأ ا ستهداف الملاحة في جنوب البحر الأحمر عام 2017. وأ سفر هجوم في يوليو 2018 على ناقلتي نفط سعوديتين عن أضرار محدودة، لكنه دفع المملكة إلى تعليق العبور عبر باب المندب مؤقتا.

ومنذ اندلاع حرب غزة في أكتوبر 2023، تصاعدت الهجمات الحوثية على الملاحة إلى مستوى أدى فعليا إلى إغلاق البحر الأحمر أمام عبور النفط والغاز، با ستثناء الكميات المنقولة عبر خط الأنابيب شرق - غرب داخل السعودية، وصولاً إلى ميناء ينبع. وقبل هجوم 7 أكتوبر، كان نحو **12 %** من تجارة النفط المنقولة بحرا و**8 %** من تجارة الغاز الطبيعي المسال تمر عبر باب المندب باتجاه قناة السويس.

و سجل أول هجوم مباشر على سفينة تجارية في نوفمبر 2023، عندما جرى الا ستيلاء على سفينة الشحن Galaxy Leader قرب الحديدة، وهي سفينة ترفع علم جزر البهاما وكانت في طريقها من تركيا إلى الهند. وبحلول سبتمبر 2025، بلغ عدد السفن التي تعرضت لهجمات مختلفة في خليج عدن وباب المندب وجنوب البحر الأحمر **114** سفينة، من بينها **32** ناقلة نفط خام أو منتجات نفطية، إضافة إلى ناقلة غاز بترول مسال تعرضت لهجومين صاروخيين في مارس 2024. وبلغت الهجمات ذروتها بين ديسمبر 2023 وفبراير 2024، قبل أن تتجدد في يونيو من العام نفسه، ثم شهد يوليو 2025 إغراق سفينتي شحن في يومين متتاليين بعد فترة هدوء نسبي.

وفي مسرح جغرافي آخر، تمثل صادرات النفط والغاز الرو سية بدورها نقطة هشاشة في منظومة الملاحة العالمية. فالشحنات المنطلقة من موانئ بحر البلطيق والبحر الأ سود تمر حتمًا عبر المضائق الدنماركية والمضائق التركية (البو سفور والدردنيل)، ما يجعلها عرضة لاحتمالات الإغلاق أو التعطيل. كما تواجه خطوط الأنابيب التي تنقل الغاز الرو سي إلى أوروبا مخاطر مماثلة، سواء بفعل التخريب أو الهجمات أو القرارات السيا سية. وقد برزت هذه المخاطر قبل الغزو الرو سي لأوكرانيا عامي 2014 و2022، كما بعده، في أزمات مثل انقطاع إمدادات الغاز عبر أوكرانيا عامي 2008 -2009، والانفجارات التي عطلت خط أنابيب " نورد ستريم " عام 2022. وبحلول منتصف عام 2025، كانت غالبية تدفقات الغاز عبر خطوط الأنابيب بين رو سيا والاتحاد الأوروبي قد توقفت فعليا.

تأثر دول الخليج العربي بغلق مضيق هرمز

يحتضن الخليج العربي واحدة من أكثر منظومات الطاقة تركزا وتعقيدا على مستوى العالم، حيث تشكل السعودية والإمارات والكويت والعراق وقطر مجتمعة قلب الإنتاج النفطي العالمي، بإجمالي يتجاوز **20** مليون برميل يوميا من النفط الخام، يعبر الجزء الأكبر منه عبر مضيق هرمز. ومع تصاعد الحرب الأمريكية الإ سرائيلية ضد إيران وغلق مضيق هرمز، أقدمت هذه الدول على خفض إنتاجها النفطي بشكل تراكمي بلغ **6.7** ملايين برميل يوميا، أي ما يعادل نحو **6 %** من إجمالي الإمدادات

النفطية العالمية، في خطوة عكست حجم القلق من المخاطر الجيوسيا سية. وفي السياق ذاته، أعلنت كل من قطر والكويت والبحرين تفعيل بند " القوة القاهرة " في عقود النفط والغاز.

وتتربع قطر على صدارة مصدري الغاز الطبيعي المسال عالميا، إذ يمر نحو **93 %** من صادراتها، إلى جانب **96 %** من صادرات الإمارات، عبر مضيق هرمز. ولا يقتصر الدور الا ستراتيجي للخليج على الطاقة الهيدروكربونية فحسب، بل يمتد إلى منظومة المياه والطاقة، حيث تستحوذ دول مجلس التعاون الخليجي على أكثر من **40 %** من القدرة العالمية لتحلية المياه، وهي عملية عالية الكلفة الطاقية. وتعتمد دول مثل الكويت وعمان على التحلية لتأمين ما يفوق **85 %** من احتياجاتها من مياه الشرب. ويعني هذا التركز الحاد للبنية التحتية للنفط والغاز والمياه والكهرباء أن أي خلل يصيب عددا محدودا من المنشآت قد يحدث ارتدادات فورية واسعة النطاق.

وعلى الرغم من جهود التنويع الاقتصادي التي بذلتها بعض الدول، ولا سيما السعودية والإمارات خلال السنوات الأخيرة، فإن الإيرادات النفطية لا تزال تشكل ما بين **60 – 90 %** من موازناتها العامة. وهو ما يجعل أي انقطاع في تدفقات الطاقة بمثابة صدمة مباشرة للمداخيل الحكومية، حتى وإن كانت هذه الدول تمتلك احتياطيات مالية كبيرة وصناديق سيادية ضخمة تمكنها من امتصاص الصدمات على المدى القصير، سواء عبر تسييل بعض الأصول أو توفير سيولة نقدية عاجلة.

وبعد مرور حوالي الشهر على قرار غلق مضيق هرمز، تكبدت اقتصادات دول مجلس التعاون الخليجي خسائر مباشرة في عائدات النفط والغاز تراوحت بين **18** و**20** مليار دولار، دون احتساب الخسائر غير المباشرة، وفق تقديرات دولية.

ووفق منصة " أليانز تريد " (Allianz Trade)، المتخصصة في تقييم المخاطر الاقتصادية والتجارية في الأ سواق الناشئة، فقد بلغ هذا النزيف، حتى منتصف مارس 2026، نحو **745** مليون دولار يوميا من عائدات النفط والغاز وحدها. ويتزامن ذلك مع ارتفاع حاد في تكاليف الشحن والتأمين، واضطرابات متزايدة في سلا سل الإمداد، ما يرفع الكلفة الاقتصادية الإجمالية على الاقتصادات

الخليجية المعتمدة على المضيق إلى أكثر من **25** مليار دولار خلال فترة الإغلاق، أي ما يعادل خسارة تقارب مليار دولار يومي.

ومع افتراض بقاء أ سعار النفط ضمن نطاق يتراوح بين 100 و120 دولارا لبرميل برنت طوال فترة الأزمة، يصبح هذا النزيف مرشحا للتراكم السريع وصولا إلى عشرات المليارات من الدولارات، في مزيج معقد يجمع بين فقدان العائدات النفطية، وارتفاع تكاليف الشحن والتأمين، وتعطل سلا سل التوريد. وهو ما خلص إليه تقدير نشرته مؤسسة " سولابيلي "، المتخصصة في تحليل ا ستدامة النماذج الاقتصادية وتأثير النزاعات على النمو، بتاريخ 13 مارس 2026.

بدائل... ولكن

تتباين التداعيات الاقتصادية للأزمة بين دول الخليج تبعا لقدرتها على الوصول إلى منافذ تصدير بديلة. فالسعودية تمتلك منفذا على البحر الأحمر بطاقة تصديرية تصل إلى خمسة ملايين برميل يوميا، بينما توفر لعمان والإمارات بدائل محدودة عبر ميناء الفجيرة. في المقابل، تواجه دول مثل العراق والكويت وقطر والبحرين شبه شلل كامل في صادراتها النفطية، نتيجة اعتمادها شبه المطلق على مضيق هرمز.

ويعد خط الأنابيب شرق - غرب نموذجا رئيسيا لمحاولات إعادة توجيه صادرات النفط بعيدا عن المضيق. فقد أنشئ هذا الخط عام 1982 بطاقة أولية بلغت **1.85** مليون برميل يوميا، قبل أن ترفع طاقته إلى **3.2** ملايين برميل يوميا عام 1987 خلال مرحلة "حرب الناقلات " ضمن الحرب العراقية - الإيرانية.

وفي عام 1993، جرى تحديث الخط مجددا ليصل إلى خمسة ملايين برميل يوميا، مع الحفاظ على دوره في نقل الغاز الطبيعي إلى المصافي والمجمعات الصناعية على الساحل الغربي للمملكة. ويشكل خط الغاز الموازي جزءا من " نظام الغاز الرئيسي " لشركة أرامكو بطاقة **12.5** مليار قدم مكعبة يوميا، وقد سمحت تو سعات حديثة برفع الطاقة الإجمالية لخط النفط إلى سبعة ملايين برميل يوميا.

ومع ذلك، يبقى الخط غير قادر على ا ستيعاب كامل صادرات النفط السعودية، نظرا لتخصيص جزء من طاقته لتزويد المصافي المحلية على البحر الأحمر، فضلا عن القيود اللوجستية في مينا ء ينبع.

على صعيد آخر، أنشأت " أدنوك " عام 2012 خط أنابيب بطول **380** كيلومترا يربط حقول حبشان النفطية في أبو ظبي بمحطة التصدير في الفجيرة، متجاوزا مضيق هرمز، بطاقة تصل إلى **1.5** مليون برميل يوميا، وهو ما كان يعادل عند افتتاحه أكثر من نصف الإنتاج النفطي اليومي لدولة الإمارات. وأ سهم الموقع الا ستراتيجي للفجيرة في تحويلها إلى أحد أكبر مراكز تخزين النفط وتزويد السفن بالوقود على مستوى العالم. وتعود فكرة إنشاء هذا الخط لتجاوز مضيق هرمز إلى عام 1984، حين ناقش مجلس التعاون الخليجي خططا لربط شبكات الأنابيب القائمة بمرافق على الساحل العماني خارج المضيق. غير أن موقع ينبع على البحر الأحمر، المحاط بنقاط اختناق بحرية من الجهتين، يبرز أن خطوط الأنابيب وحدها لا تمثل بديلا آمنا تماما.

أما إيران، فقد بادرت أيضا إلى تأ سيس خط أنابيب جديد لتجاوز مضيق هرمز في يوليو 2021، يمتد من " غوره " إلى محطة " جا سك " النفطية على خليج عمان، بطول ألف كيلومتر. وبلغت الطاقة الأولية للخط **300** ألف برميل يوميا، مع خطط مستقبلية لرفعها إلى مليون برميل يوميا، إلا أن تشغيله بكامل طاقته واجه تحديات عملية حالت دون تحقيق أهدافه المنشودة.

تأثير غلق مضيق هرمز على أوروبا والعالم

يجمع الخبراء على أن تداعيات غلق مضيق هرمز على أوروبا كارثية، نظرا لأنها تعاني أصلا من تداعيات الحرب الأوكرانية وانقطاع الغاز الرو سي. فمع اعتماد العديد من الدول على الغاز لتوليد الكهرباء والصناعة، ومع انخفاض مخزونات الاحتياطي بعد أشهر الشتاء كثيفة الطلب، تأثرت الكتلة الأوروبية، ولا سيما ألمانيا، بتوقف صادرات الغاز الطبيعي المسال من قطر. وفي الوقت نفسه، ارتفعت أ سعار الغاز في أوروبا بأكثر من **70 %** منذ بداية الحرب. كما ستواجه دول أوروبية أخرى مثل إيطاليا واليونان وإ سبانيا وبلجيكا ضغوطًا حادة لاعتمادها الكبير على مضيق هرمز في واردات الطاقة والتكرير، في حين فرضت كرواتيا والمجر بالفعل سقوفا للأسعار.

و ستعيش المملكة المتحدة على وقع الضغوط أيضا، نظرا لأن الغاز يشكل **30 %** من توليد الكهرباء فيها مقابل **17 %** في ألمانيا و**3 %** فقط في فرنسا، ويستخدم في **70 %** من تدفئة المنازل.

ويبدو صعبا جدا أن إعادة ملء مخزونات الغاز وزيت التدفئة في أوروبا قبل الشتاء المقبل أمر صعب، لأن المشترين الآ سيويين سيصبحون منافسين أشد شرا سة على الإمدادات المتقلصة، وفق سيناريوهات طرحتها مؤسسة أوكسفورد إيكونوميكس.

وبحسب درا سة أجراها معهد معلومات سلا سل الإمداد في النمسا بالتعاون مع جهات علمية في فينا وجامعة ديلفت للتكنولوجيا، فإن التداعيات الاقتصادية تعتمد بصورة كبيرة على طول مدة أي إغلاق إيراني، وفي حال ا ستمر الإغلاق لفترة أطول من أربعة أ سابيع، فإن الاضطرابات قد تتفاقم في سلا سل الإمداد العالمية. وحسب المركز الأوروبي لدرا سات مكافحة الإرهاب والا ستخبارات فإن إغلاق مضيق هرمز سيجعل أوروبا تواجه واحدة من أعقد الأزمات متعددة الأبعاد منذ عقود، حيث أن التأثير لن يكون محصورا في قطاع الطاقة فحسب، بل سيمتد إلى الاقتصاد، الأمن، السياسة الخارجية، وحتى الاستقرار الداخلي لبعض الدول الأوروبية.

أما تركيا فتعتمد على إيران لتوفير **13 %** من وارداتها من الغاز الطبيعي، وأي اضطراب مطول قد يضغط على الإمدادات المحلية. ورغم أن البنية التحتية للغاز الطبيعي المسال وقدرات التخزين توفر بعض الهوامش الوقائية، فإن التداعيات الاقتصادية الكلية تبقى صارخة. فكل زيادة بمقدار **10** دولارات في أ سعار الطاقة العالمية تضيف نحو **5** مليارات دولار إلى عجز الحساب الجاري لتركيا. ومع استقرار النفط قرب **100** دولار، تتزايد الضغوط المالية.

أما آ سيا فإن معظم النفط والغاز المارين عبر مضيق هرمز موجهة إلى أ سواق دولها، ما تسبب في حالة من الذعر في المنطقة. ورغم أن هذه الدول راكمت احتياطيات نفطية ا ستراتيجية تقدر بأكثر من مليار برميل، فإنها قد تستنزف في أقل من ربع سنة وفق أنماط الطلب الحالية، كما أن هذه الاحتياطيات موزعة بشكل غير متكافئة.

وتعد سنغافورة عرضة بشكل خاص لتأثرات خطيرة، إذ تولد أكثر من **90 %** من كهربائها من الغاز الطبيعي المستورد بالكامل، وتأتي قطر في المرتبة الثانية كمصدر رئيسي. أما تايلاند، التي تستورد أكثر من **85 %** من ا ستهلاكها من النفط الخام، فقد فعلت خطة طوارئ لتأمين مصادر بديلة.

وطلبت الهند من مصافيها زيادة إنتاج الغاز الطبيعي المسال لتلبية الاحتياجات المحلية، كما منحت بالفعل إعفاء لمدة 30 يوما من إدارة ترامب لشراء النفط الرو سي العالق دون التعرض لر سوم جمركية أعلى في تجارتها مع الولايات المتحدة. وفرضت باكستان وبنغلاديش وكوريا الجنوبية واليابان وفيتنام إجراءات طوارئ تراوحت بين تقليص أ سبوع العمل إلى أربعة أيام، وتقديم عطلة العيد للجامعات، وإغلاق المدارس، وفرض سقوف على أ سعار الوقود المحلية، والإفراج عن الاحتياطيات الوطنية من النفط.

البتروكيماويات أيضا

يمكن للعواقب المباشرة وغير المباشرة لإغلاق مضيق هرمز أن تتردد أصداؤها في أ سواق البتروكيماويات مع آثار اقتصادية وجيوسيا سية كبيرة. ففي مرحلة المنبع، يزود الشرق الأو سط عادة نحو **30 %** من الصادرات العالمية المنقولة بحرا من غاز البترول المسال، والذي يستخدم مادة أولية للبتروكيماويات. وحسب تقديرات المختصين فإن الإغلاق المطول للمضيق سيخفض **24%** من الإمدادات العالمية المنقولة بحرا من النفثا، وهي مدخل رئيسي آخر في صناعة البتروكيماويات.

كما قد تواجه منشآت المصب في شرق آ سيا الإغلاق بسبب نقص الكهرباء، في حين تواجه مرافق تصدير البتروكيماويات في الشرق الأو سط اضطرابات جسيمة. وتمتلك كوريا الجنوبية وتايوان واليابان طاقات تصديرية كبيرة في هذا القطاع. لكن مصانع البتروكيماويات كثيفة الا ستهلاك للكهرباء، ويعتمد تشغيل شبكات الكهرباء في هذه الديمقراطيات الآ سيوية الشرقية بدرجة كبيرة على سوق الغاز الطبيعي المسال الذي بات الآن شديد الاختناق.

وبناءً على ذلك، إذا أدت انقطاعات إنتاج الغاز الطبيعي المسال في الشرق الأوسط إلى تقنين الكهرباء في هذه البلدان، فقد تختار تقليص بعض منتجات البتروكيماويات لصالح استخدامات ذات أولوية أعلى للغاز، مثل التكييف أو تصنيع أشباه الموصلات أو شرائح الذاكرة عالية السعة لسلاسل توريد الذكاء الاصطناعي.

وفي المقابل قد يساعد هذا الوضع الشركات الصينية على توطيد أجزاء من سلسلة التوريد. فرغم احتمال تعرض ربحية شركات البتروكيماويات الصينية لضغوط قصيرة الأجل، فإن لديها وصولا إلى كهرباء وفيرة، كما أن شريكة الصين، روسيا، مورد رئيسي لموادها الأولية البتروكيماوية، بما في ذلك النافثا، وهو مكون تسعى شركات بتروكيماويات آسيوية جاهدةً للحصول عليه. وفي أعقاب الأزمة، خفض المنتجون الكوريون الجنوبيون معدلات التشغيل بما يصل إلى **50 %** كما أن التأثيرات في اليابان شديدة أيضا، إذ يأتي نحو **42 %** من إمدادات النفثا لديها من الشرق الأوسط. وبالتالي، قد تؤدي أزمة الشرق الأوسط وتموجاتها في النهاية إلى تركز قطاع البتروكيماويات في الصين

كما أدى إغلاق منشآت الغاز الطبيعي المسال والهيليوم في قطر إلى إخراج ثلث الإمدادات العالمية من الهيليوم من السوق. وقد انعكس هذا الاضطراب وحده على إنتاج أشباه الموصلات والتصوير الطبي، وهما قطاعان يعتمدان بشدة على تدفقات مستقرة من الهيليوم.

وفي الوقت نفسه، شهدت المنتجات المكررة مثل غاز البترول المسال والنافثا والمكثفات والديزل ووقود الطائرات، شحا حادا، ما دفع أسعار تذاكر الطيران في آسيا إلى الارتفاع بما يصل إلى 125 دولارا، وأسهم في زيادة تكاليف الخدمات اللوجستية عالميا.

الأسمدة والغذاء

وتلقى سوق الأسمدة ضربة لا تقل حدة. إذ يمر نحو ثلث تجارة الأسمدة العالمية المنقولة بحرا عبر مضيق هرمز، وقد أدى الانسداد المفاجئ إلى ارتفاع أسعار اليوريا بنسبة **10 %** خلال أسبوع واحد، مع تسجيل مراكز رئيسية مثل نيو أورلينز قفزات من **516** إلى **683** دولارا للطن.

وتقدر " ستاندرد اند بورز غلوبال " (وكالة تصنيف ائتماني دولية) أن أ سعار الأ سمدة ارتفعت بنسبة **38 %** بين 28 فبراير و9 مارس 2026. وبما أن صدمات الأ سمدة تتحول إلى تضخم غذائي بعد فترة زمنية، يحذر التقرير من أن العالم قد يكون على أعتاب موجة أوسع من ارتفاع أسعار الغذاء.

وتحمل اضطرابات سلا سل توريد الأ سمدة تبعات جيوسيا سية مهمة. فالصين، ثاني أكبر مصدر للأ سمدة، تحمي مزارعيها ومستهلكيها من صدمات الأ سعار عبر تقييد المبيعات إلى الخارج في الوقت الراهن. ومع حجب الصين لصادرات الأ سمدة، ستسارع الدول التي كانت تعتمد على موردين صينيين وشرق أوسطيين إلى البحث عن بدائل، ما يزيد من تشديد الأسواق العالمية.

وعلى المدى القريب، تتمتع رو سيا وبيلارو سيا بوضع جيد لملء أي فجوة. فرو سيا لا تزال أكبر مصدّر للأ سمدة في العالم، وبيلارو سيا لاعب زراعي رئيسي في البوتاس، وهو عنصر غذائي يستخدم في الأ سمدة. وإذا لم تواجه رو سيا وبيلارو سيا قيودا على الصادرات، فهما في موقع يسمح لهما بممارسة نفوذ أكبر عبر أسواق الأسمدة العالمية.

وتعتمد الصين إلى حدٍّ كبير على الفحم المحلي كمادة أولية لإنتاج الأمونيا والأ سمدة، لذلك لن يتقيد إنتاجها مباشرة بإغلاق مضيق هرمز. وعلى المدى المتو سط، قد تعود بكين انتقائيا إلى أ سواق التصدير إذا فاقت الفوائد الجيوسيا سية والتجارية مخاطر الأمن الغذائي المحلي. وإذا ا ستمرت انقطاعات سلا سل التوريد العالمية، فقد تتعاون بكين ومو سكو ومينسك بشكل أوثق في توزيع الأسمدة عالميا.

الرابحون من إغلاق المضيق

قد يبدو الحديث عن رابحين خلال حرب إقليمية أمرا غير واقعي، ومع ذلك، فإن منتجي ومصدري الطاقة خارج منطقة الخليج يمكن أن يحققوا مكا سب فورية نتيجة الارتفاع المفاجئ في الطلب وأ سعار النفط والغاز. وبالرغم أنهم قد لا يظلون رابحين إذا امتدت الحرب، فإنهم سيظلون في وضع أفضل نسبيا مقارنة ببقية العالم.

وتستفيد الجزائر من بقاء أ سعار النفط قرب **100** دولار للبرميل. إذ تعتمد الجزائر على احتياطاتها الكبيرة من النفط والغاز لتمويل ميزانيتها، وبينما يساعد سعر يتراوح بين **70** و**80** دولارا للبرميل

على تحقيق التوازن المالي، فإن أي سعر أعلى من ذلك يسمح لها بتعزيز وضعها المالي، على الأقل على المدى القصير إلى المتوسط. وهو أمر سبق حدوثه، فقد لجأت الدول الأوروبية إلى الجزائر لتأمين إمدادات الطاقة عقب الغزو الروسي لأوكرانيا، ومن المرجح أن يتكرر هذا السيناريو.

كما يمكن لبلدان إفريقية أخرى مصدرة للنفط أن تستفيد من الوضع الراهن على غرار نيجيريا، التي من المرجح أن تحقق أكثر من **21** مليار دولار من نزاع طويل الأمد في ظل الحصانة التي يمنحها إياها موقعها الجغرافي من نقاط الاختناق الرئيسية للطاقة. كما أن كندا رابع أكبر منتج للنفط في العالم، يمكن أن يجعل إغلاق مضيق هرمز منها مصدرا بديلا جديا للنفط والغاز بالنسبة لدول آسيا وأوروبا التي كانت تعتمد على نفط الخليج العربي، ورغم أنها تفتقر حاليا إلى البنية التحتية اللازمة لسد هذا الفراغ.

اما في أمريكا اللاتينية، فإن مصدري الطاقة مثل البرازيل يرجح أن يستفيدوا من ارتفاع أسعار النفط، نظرا لإنتاجها نحو **3.7** ملايين برميل يوميا. كما أن فنزويلا، التي ابتعدت عن حليفها السابق إيران، مرشحة أيضا لتحقيق مكاسب بإنتاجها البالغ **1.2** مليون برميل يوميا، ما يدر عليها **400** مليون دولار إضافية من عائدات التصدير مقابل كل دولار زيادة في متوسط سعر الخام. وفي أوروبا، ستستفيد النرويج من ارتفاع الأسعار بوصفها أحد كبار منتجي النفط في العالم، مع فائض طاقة يعادل **19.1 %** من الناتج المحلي الإجمالي. كما تبدو فرنسا محمية نسبيا بفضل قدراتها في إنتاج الطاقة النووية، إذ تستورد نفطها الخام أساسا من الولايات المتحدة ونيجيريا وكازاخستان والجزائر، وبالتالي لن يؤدي إغلاق المضيق إلى نقص حاد في الواردات.

ومن الرابحين الواضحين من الحرب الجارية أيضا روسيا. فمع قيام إدارة ترامب برفع العقوبات مؤقتا المرتبطة بحرب أوكرانيا، بات بإمكان روسيا بيع النفط الخام ومشتقاته إلى الولايات المتحدة والهند والصين من السفن العالقة في البحر حتى الـ 11 من أبريل 2026. وحسب صحيفة فايننشال تايمز، يتوقع أن تحقق روسيا **150** مليون دولار يوميا من مبيعات النفط، ما يسمح لها بتلبية احتياجات ميزانيتها بل وتجاوزها خلال شهر مارس 2026.

ومع ذلك، فإن رو سيا تنتج أقل من **10** ملايين برميل يوميا، وهي بالفعل مصدر رئيسي للعديد من الدول الآ سيوية. ورغم ا ستفادتها من ارتفاع الأ سعار العالمية، فإنها لن تتمكن من التخفيف بشكل كبير من أزمة الطاقة العالمية ما لم يسمح لها بزيادة الإنتاج والصادرات. ويعارض الاتحاد الأوروبي هذا الاحتمال بشدة، مصرا على أن تقوم دول مجموعة السبع بتطبيق سقف أ سعار النفط الرو سي بصرامة.

وبدورها تستطيع الولايات المتحدة، بوصفها أكبر مصدر للنفط في العالم، تعويض وارداتها النفطية المتراجعة أو الأعلى كلفة عبر تعزيز صناعة النفط الصخري. ومع أن منشآت النفط الصخري تحتاج ما بين ثلاثة و ستة أشهر لزيادة الإنتاج بشكل ملموس، فإن الاحتياطيات الا ستراتيجية يمكن أن تسد الفجوة مؤقتا. كما أن قرار الولايات المتحدة تخفيف العقوبات على فنزويلا للسماح لها ببيع الأ سمدة والبتروكيماويات الأخرى إلى السوق الأمريكية سيساعد في حماية المزارعين والمستهلكين من الضغوط التضخمية على المدى القصير.

خاتمة

أظهر النزاع الأخير الذي ادى لإغلاق مضيق هرمز مدى هشاشة شبكات الطاقة العالمية ومدى اعتماد الاقتصادات الكبرى على مسارات بحرية محدود، وكشف بوضوح أن العالم لا يمتلك بدائل كافية للتغلب على صدمات الطاقة في زمن الأزمات والصراعات. فقد تكشفت هشاشة شبكات الإمداد العالمية، واعتماد الاقتصادات الكبرى على عدد محدود من الممرات الحيوية، ليصبح أي تعطل في المضيق صدمة مباشرة تتجاوز النفط والغاز البتروكيماويات، الأ سمدة، الغذاء، والخدمات اللوجستية، ما يجعل أي نزاع إقليمي عاملا مضاعفا للصدمات الاقتصادية والجيوسياسية.

كما تكشف هذه الأزمة أن أي تصعيد مستقبلي في مناطق حيوية أخرى قد يؤدي إلى تأثيرات متتالية على الاقتصاد العالمي، لدرجة أن الأ سواق لا تستطيع التعامل مع الصدمات دون تبعات جسيمة على الأسعار والاستقرار السياسي والاجتماعي عالميا.

المركز الليبي للدراسات الأمنية والعسكرية

LCSMS

BYAN CENTER FOR SECURITY AND MILITARY STUDIES

ركائز ثابتة .. أجيال رائدة .. دولة قائدة

/lcsms.info

/lcsms_info

/lcsms.info

/lcsms.info

/lcsms_info

www.lcsms.info +905319471002 info@lcsms.info