مركز البيدر للدراسات والتخطيط
Al-Baidar Center for Studies and Planning

ورقة بحثية

الاختناق الاستراتيجي لمضيق هرمز
في الحرب الأمريكية - الإسرائيلية على إيران

د. مهند حميد الراوي

إصدارات مركز البيدر للدراسات والتخطيط

مقدمة

في بنيـة التجـارة البحريّـة العالميـة، قـلّما تُمـارس معـالم جغرافيـة أخـرى تـأثيراً هـائلاً على الأمـن الـدولي مثـل مضيـق هرمـز، ويعمـل كمحـرك رئـيسي للاقتصـاد الـكلي، مُؤثـراً في التضخـم العالمـي، واسـتدامة النقـل البحـري، والنمـو الصناعـي، إذ يُمكـن النظـر للقيمـة الاستراتيجيـة لمضيـق هرمـز ليـس فقـط كمسـطح مـائي، بـل كشريـان حيـوي لاقتصـاد الطاقـة العالمـي، وتتحـدد قيمتـه بمزيـج متقلـب مـن حجـم الطاقـة الهائـل، والقيـود الجغرافيـة، والافتقـار الشـديد للبدائـل المجديـة.

وفي سـياق المواجهـة العسـكرية المتصاعـدة بين الولايـات المتحـدة والكيـان الاسرائـيلي مـن جهـة، والجمهوريـة الإسلاميـة الإيرانيـة مـن جهـة أخـرى، تجـاوز مضيـق هرمـز دوره التقليـدي كممـر عبـور، ليصبـح موقعـاً جغرافيـاً ذا أهميـة سياسـية، فبالنسـبة لإيـران، لم يعـد المضيـق مجـرد حـدود إقليميـة، بـل أصبـح حجـر الزاويـة في إطـار ردعهـا غير المتكافـئ، والركيـزة الجغرافيـة لعقيدتهـا المتمثلـة في منـع الوصـول/ الحرمـان مـن المنطقـة.

مـن جهـة أخـرى، تُشـكّل التصعيـدات العسـكرية الأخيرة في الشرق الأوسـط خلال عـام 2025 وبدايـة عـام 2026 اختبـاراً واقعيـاً لتوظيـف المضيـق أداةً جيوسياسـيةً مؤثرة، فـخلال ذروة التوتـرات الإقليميـة في أوائـل عـام 2026، أظهـرت بيانـات تتبـع الملاحـة البحريـة انخفاضـاً حـاداً في حركـة السـفن التجاريـة عبر المضيـق مـن متوسـط يزيـد عـن 150 سـفينة يوميـاً إلى عـدد قليـل جـداً، وعندمـا يتعـرض المضيـق للتهديـد، ترتفـع أقسـاط التـأمين البحـري بشـكلٍ كـبير، وتُغيّر السـفن مسـارها، ويهتـزّ الاقتصـاد الـكلي العالمـي بشـكلٍ فـوري.

إذ تـفترض هـذه الورقـة أن مضيـق هرمـز يُمثّـل المعيـار المركـزي لمـدة الصراع الحـالي وشـدّته، حيـث ترتبـط حسـابات إيـران الأمنيـة ارتباطـاً وثيقـاً بقدراتهـا على مـا يُعـرف بـــ (السـيطرة الذكيـة)، مسـتغلةً تضاريـس المضيـق الضيقـة لـنشر منظومـة متداخلـة مـن زوارق الهجـوم السريـع، والألغـام البحريـة الذكيـة، والطائـرات المـسيّرة ذات المهـام المزدوجـة، وصواريـخ كـروز السـاحلية المضـادة للسـفن، مـن خلال تحويـل الممـر المائي إلى (منطقـة قتـل) محتملـة، لا تسـعى إيـران إلى هزيمـة البنيـة البحريـة المتفوّقـة للأسـطول الأمـريكي المتمركـز في المنطقـة أو حلفائـه بالطـرق التقليديـة بـل إنّ هـذه الاستراتيجيـة مُصمّمـة لفـرض تكاليـف باهظـة، حركيـة واقتصاديـة، مـا يُتيـح فعليـاً احتجـاز الإمـدادات العالميـة كرهينـة لـردع أيّ ضربـات تُهـدّد النظـام.

1. القيمة الجيوستراتيجية لمضيق هرمز في ميزان القوى

يُعـد الواقـع الجغـرافي العامـل الرئـيسي كنقطـة اختنـاق بالنسـبة لمضيـق هرمـز، إذ يربـط مضيـق هرمـز الخليـج بخليـج عُمان وبحـر العـرب، وعلى الرغـم مـن أن عرضـه يبلـغ حـوالي 33 كيلـومتراً (21 مـيلاً) عنـد أضيـق نقطـة فيـه، إلا أن الممـرات الملاحيـة الفعليـة فيـه ضيقـة للغايـة، إذ يتـعين على السـفن المـرور ضمـن ممريـن فقـط، عـرض كل منـهما 3 كيلـومترات (حـوالي ميـلين)، يفصـل بينـهما منطقـة عازلـة عرضهـا 3 كيلـومترات لمنـع التصادمـات، هـذا الممـر الضيـق للغايـة يُـجبر أكبر نـاقلات النفـط في العـالم على الدخـول في اختنـاق مـروري يمكـن التنبـؤ بـه بسـهولة، ويسـهل رصـده، ويسـهل تعطيلـه، ففـي النصـف الأول مـن عـام 2025، بلـغ متوسـط تدفقـات النفـط الإجماليـة عبر المضيـق 20.9 مليـون برميـل يومياً، أي مـا يعـادل حـوالي 20% من الاسـتهلاك العالمـي للسـوائل البتروليـة، وربـع إجمالي النفـط المتـداول عالميـاً عبر النقـل البحـري، وبين عامـي 2022 والنصـف الأول مـن عـام 2025، انخفضـت أحجـام النفـط

الخـام والمكثفـات العابـرة لمضيـق هرمـز بمقـدار 1.5 مليـون برميـل يوميـاً، وهـو مـا لم يعوضـه سـوى جزئيـاً زيـادة قدرهـا 0.5 مليـون برميـل يوميـاً في شـحنات المنتجـات البتروليـة[1].

إذ يشـكّل مضيـق هرمـز(Strait of Hormuz) أحـد أهـم العقـد الجيوسياسـية في النظـام الـدولي المعـاصر، فالمضيـق الـذي يفصـل الخليـج عـن خليـج عمان لا يتجـاوز عرضـه في بعـض مناطقـه بضـع عشرات الكيلـومترات، إلا أنـه يتحكـم في تدفقـات طاقـة تُقـدّر بنحـو 20 مليـون برميـل نفـط يوميـاً، أي مـا يقـارب 20% مـن تجـارة النفـط العالمية إضافـة إلى كميـات ضخمـة مـن الغـاز الطبيعـي المسـال، كما يمـر عبره مـا يقارب ثلـث تجـارة النفـط المنقـول بحراً وجـزءاً مـهماً مـن التجـارة العالميـة، إذ إن هـذا الحجـم الضخـم مـن التدفقـات الاقتصاديـة يحـول المضيـق لأداة جيوسياسـية يمكن توظيفهـا في إعـادة توزيـع القـوة الاقتصاديـة والسياسـية في النظـام الـدولي،وفي حـالات الأزمـات أو الحـروب، تتحـول الجغرافيـا إلى سلاح استراتيجـي يخلق رابـحين وخاسريـن، لما يمكـن وصفـه بــ (حـرب الجغرافيـا السياسـية)، وهـي حـرب تتخـذ أشـكالاً متعـددة تتراوح بين الـردع العسـكري، والضغـط الاقتصـادي، والتنافـس الاستراتيجـي على النفـوذ البحـري، إذ يشـكل المضيـق نقطـة اختنـاق جيوسياسـية (Geopolitical chokepoint) تتحكـم في تدفقـات الطاقـة والتجـارة الدوليـة. ومـن هـذا المنطلـق تحـوّل المضيـق عبر العقـود الماضيـة إلى سـاحة تنافـس تتقاطـع فيـه مصالـح إيـران ودول الخليـج والولايـات المتحـدة والقـوى الـكبرى الأخـرى[2]. لكـن الأثـر الأعمـق لإغلاق المضيـق يكمـن في إعـادة تقييـم المخاطـر العالميـة. فارتفـاع تكاليـف التـأمين البحـري، وزيـادة تكاليـف النقـل،

1. Oil flows data from U.S. Energy Information Administration estimates based on Vortexa tanker tracking data (accessed February 2026); Oil consumption data from U.S. Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, February 2026.

2. علي حجازي، صدمة الطاقة وحرب الجغرافيا السياسية لمضيق هرمز، (عمان: معهد السياسة والمجتمع، 2026).

واحـتمالات تعطُّـل سلاسـل الإمـداد؛ كلهـا عوامـل تضيـف ضغوطـاً إضافيـة على الاقتصاد العالمـي. وفي هـذا السـياق، لا يصبـح المضيـق مجـرد ممـر مغلـق، بـل يتحـول إلى مـؤشر على هشاشـة النظـام الاقتصـادي العالمـي أمـام الصدمـات الجيوسياسـية[3].

إن الاعـتماد الكـبير للاقتصـادات الآسـيوية على نفـط الخليـج يزيـد مـن حساسـية أي اضطـراب في المضيـق، فـدول مثـل الـصين واليابـان والهنـد وكوريـا الجنوبيـة تعتمـد بدرجـات متفاوتـة على واردات الطاقـة القادمـة عبر هـذا الممـر البحـري. ولذلـك فـإن أي تعطيـل للملاحـة فيـه قـد يـؤدي إلى ارتفـاع حـاد في أسـعار النفـط والغـاز، فـضلاً عـن زيـادة تكاليـف النقـل والتـأمين البحـري[4]، إذ إن ذلـك يـؤدي إلى مـا يُعـرف بـــ التبعيـة العالميـة غير المتكافئـة نحـو آسـيا (الميـل الآسـيوي)، إذ بالرغـم مـن أن مضيـق هرمـز يؤثـر على الاقتصـاد العالمـي، فـإن التبعيـة الماديـة المبـاشرة تميـل بشـدة نحو آسـيا، إذ إن المشتريـن الرئيسـيين يقـدرون بمـا يقـارب 84% إلى 89% مـن النفـط الخـام والمكثفـات، بالإضافـة إلى نحـو 90% مـن الغـاز الطبيعـي المسـال الخـارج مـن المضيـق، متجهـة إلى الأسـواق الآسـيوية، وتحديـداً الـصين والهنـد واليابـان وكوريـا الجنوبيـة، وتسـتقبل الـصين وحدهـا نحـو 38% مـن إجمالي النفـط المصـدر عبر المضيـق، كما أنـه في النصـف الأول مـن عـام 2025، عبر مضيـق هرمـز 11.4 مليـار قـدم مكعـب يوميـاً، أي مـا يزيـد عـن 20% مـن تجـارة الغـاز الطبيعـي المسـال العالميـة، قادمـة بشـكل أسـاسي مـن قطـر، وكانـت الـصين أكبر وجهـة لتدفقـات الغـاز الطبيعـي المسـال العابـرة لمضيـق هرمـز، حيـث مـرّ عبره مـا يقـرب مـن ثلـث إجمالي كميـات الغـاز الطبيعـي المسـال المتجهـة إليهـا في النصـف الأول مـن عـام 2025 [5].

3. ابتسام الكتبي، مضيق هرمز: الجغرافيا في قلب معادلة أمن الاقتصاد العالمي، (أبو ظبي: مركز الإمارات للسياسات، 2026)

4. نور نبيه جميل، مضيق هرمز كأداة ضغط جيوسياسي: قراءة في أبعاد وتداعيات التصعيد الإيراني على أسواق الطاقة العالمية، تقدير موقف (بغداد: مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، 2026)، ص 1.

5. Giulia Interesse, The Strait of Hormuz Crisis: What the Iran Conflict Means for Energy, Shipping, and Business in the Middle East, (Hong Kong: Middle East Briefing, 2026), https://www.middleeastbriefing.

في حين أنه في النصف الأول من عام 2025، استوردت الولايات المتحدة حوالي 0.4 مليون برميل يومياً من النفط الخام والمكثفات من دول الخليج عبر مضيق هرمز، وهو ما يمثل حوالي 7% من واردات الولايات المتحدة من النفط الخام والمكثفات و2% من استهلاكها من السوائل البترولية، مما يعني انخفاض واردات الولايات المتحدة من النفط الخام من دول الخليج إلى أدنى مستوى لها منذ 40 عاماً مع زيادة الإنتاج المحلي[6].

في مقابل ذلك، وعلى مستوى القوة، تمثل الولايات المتحدة القوة البحرية الأكبر في المنطقة عبر الأسطول الخامس الأمريكي المتمركز في البحرين. هذا الأسطول مسؤول عن العمليات البحرية في الخليج وبحر العرب والبحر الأحمر، ويضم عادة حاملات طائرات أو مجموعات قتالية، مدمرات صاروخية، غواصات نووية وسفن مراقبة. كما يعمل ضمن إطار تحالف أوسع يسمى القوات البحرية المشتركة الذي يضم أكثر من 30 دولة للمشاركة في حماية الملاحة الدولية[7].

2. العقيدة اللا تماثلية الإيرانية في حرب الملاحة

لأكثر من عقد من الزمان، أنفقت إيران جزءاً كبيراً من ميزانيتها الدفاعية على قواتها البحرية، إيماناً منها بأن الخليج سيكون خط المواجهة في حال نشوب أي مواجهة مع الولايات المتحدة، وانطلاقاً من عقيدة حرب بحرية تتناسب مع البعد الثوري لإيران، طورت إيران تكتيكات حرب بحرية مبتكرة وغير متكافئة من خلال توظيف موقعها الجغرافي المتميز، وتبني على نقاط قوتها، وتستهدف نقاط

com/news/strait-of-hormuz-crisis-iran-conflic-energy-business/

6. U.S. Energy Information Administration, Petroleum and Other Liquids, U.S. Imports by Country of Origin, U.S. Energy Information Administration, Short-Term Energy Outlook, February 2026.

7. جاسم محمد، مضيق هرمز بين الردع والتصعيد، مستقبل أمن الممرات البحرية في ظل التوترات الإقليمية، (بون: المركز الأوروبي لدراسات مكافحة الإرهاب والاستخبارات، 2026)، https://www.europarabct.com/?p=116090.

ضعف أعدائها، إذ كان أبرز تجليات هذه العقيدة سلسلة من المعارك البحرية مع البحرية الأمريكية في أبريل/نيسان 1988، وقد جرت هذه المعارك خلال المراحل الأخيرة من الحرب الإيرانية العراقية، حين خاضت القوات الإيرانية، التي كانت أقل كفاءة بكثير، معارك ضارية ضد الوحدات البحرية الأمريكية في الخليج، وتكبدت إيران خسائر فادحة في هذه المعارك، وقد علَّمت هذه التجربة إيران أن السفن الحربية الكبيرة عرضة للهجمات الجوية والصاروخية، وأكدت فعالية عمليات الزوارق الصغيرة، وحفزت الاهتمام بزوارق الهجوم السريع المسلحة بالصواريخ، كما أتاحت لإيران توسيع نطاق استخدام تكتيكات الهجوم الجماعي التي تشكل أساس نهجها الحالي في الحرب البحرية غير المتكافئة[8].

تعتمد هذه العقيدة على التوظيف الجغرافي، على اعتبار أن مضيق هرمز ضيق للغاية (يبلغ عرضه 21 ميلاً فقط عند أضيق نقطة) وضحل نسبياً،إذ تتمتع السفن الحربية التقليدية الكبيرة بقدرة محدودة على المناورة ومسارات عبور متوقعة فيه، في حين تعتمد عقيدة إيران على توظيف هذه البيئة المحدودة، وإخفاء الأصول بين الجزر الصغيرة العديدة والسواحل الوعرة للخليج العربي، فضلاً عن تكتيكات الهجوم الجماعي، فبدلاً من الاعتماد على عدد قليل من المدمرات الكبيرة، لجأت إيران إلى نشر مئات الزوارق السريعة عالية الحركة والمدرعة بشكل خفيف (زوارق الهجوم السريع)، هذه الزوارق مُسلحة بمدافع رشاشة ثقيلة، وقاذفات صواريخ متعددة، وصواريخ مضادة للسفن، إذ إن الهدف التكتيكي هو مهاجمة سفينة حربية كبيرة ومتطورة من اتجاهات متعددة في وقت واحد، مما يُربك راداراتها وأنظمة أسلحتها الدفاعية القريبة[9]. كما تعتمد هذه الاستراتيجية

8. Farzin Nadimi, Iran's Doctrine of Asymmetric Naval Warfare, (Washington D.C:The Washington Institutefor Near East Policy, 2026).

9. Leonardo Jacopo Maria Mazzucco, Iranian Naval Strategy: The Domestic Roots of Iran's Asymmetric Warfare, (Washington, DC:Gulf International Forum.

على فكـرة منـع الوصول/الحرمـان مـن المنطقـة التـي تركـز على جعـل المضيـق شـديد الخطـورة على قـوات العـدو أو السـفن التجاريـة للعمـل فيـه، ويتحقـق ذلـك مـن خلال دفـاع متعـدد الطبقـات يتكـون الألغـام البحريـة الرخيصـة، سـهلة الـنشر، ومرهقـة نفسـياً لأسـواق الشـحن العالميـة وكذلـك صواريـخ سـاحلية وهـي صواريـخ كـروز مضادة للسـفن مخبـأة في بطاريـات سـاحلية متنقلـة[10].

3. تأثير إغلاق مضيق هرمز على معادلة الطاقة في العراق

إن مجـرّد التهديـد بـإغلاق المضيـق يُمكـن أن يُحـدث اضطرابـات كـبيرة في الأمـن الإقليمـي والاقتصـاد العالمـي، إذ يمثـل إغلاق مضيـق هرمـز أو تعطيلـه تهديـداً وجوديـاً لمعادلـة الطاقـة في العـراق واسـتقراره الاقتصـادي الـكلي، ونظـراً لظروفـه الجغرافيـة وبنيتـه التحتيـة الخاصة،وذلـك بتعطيـل مسـار تصديـر النفـط الخـام الرئـيسي، مما سـيؤدي إلى انخفـاض كـبير في إنتـاج النفـط وهشاشـة اقتصاديـة كـبيرة، وعلى الرغـم مـن أن بعـض دول الخليـج لديهـا مسـارات بديلـة محـدودة لخطـوط الأنابيـب لتجـاوز مضيـق هرمـز، فـإن خيـارات العـراق محـدودة للغايـة. تقـع محطـات التصدير الرئيسـية في الخليـج، مما يجعلهـا تعتمـد كليـاً على المـرور عبر المضيـق. تاريخيـاً، استكشـف العـراق أو اسـتخدم خطـوط أنابيـب تمـر عبر تركيـا (خـط أنابيـب كركوك-جيهـان) أو سـوريا، لكـن هـذه الخطـوط غالبـاً مـا كانـت عرضـة لعـدم الاسـتقرار الجيوسـياسي، أو محدوديـة الطاقـة الاسـتيعابية، أو التوقـف عـن العمـل، مما تـرك الـبلاد دون بديـل عـملي واسـع النطـاق لصادراتهـا النفطيـة الجنوبيـة، هـذا النقـص في المسـارات البديلـة

10. Douglas C Youvan, Swarm Deterrence in the Strait of Hormuz: Iran's IRGC Navy, Asymmetric Maritime Strategy, and the Future of Littoral Warfare, 2026, https://www.researchgate.net/publication/401274211_Swarm_Deterrence_in_the_Strait_of_Hormuz_Iran's_IRGC_Navy_Asymmetric_Maritime_Strategy_and_the_Future_of_Littoral_Warfare

يزيـد مـن هشاشـة العـراق مقارنـة بالمنتـجين الآخريـن في المنطقـة[11].

يُعـدّ العـراق، بلا شـك، أكثر الـدول المنتجـة للنفـط في الشرق الأوسـط عرضـةً لخطـر الحصـار المفـروض على هـذا الممـر المائي الحيـوي، وباعتبـار العـراق منتجاً أساسـياً للنفـط يعتمـد اعـتماداً كـبيراً على الصـادرات البحريـة عبر المضيـق، فإنـه سـيواجه تحديـات فوريـة في نقـل نفطـه الخـام إلى الأسـواق الدوليـة، مما سـيؤدي إلى انـكماش في إمداداتـه النفطيـة وارتفـاع محتمـل في أسـعار النفـط العالميـة، وتـزداد هـذه الهشاشـة حـدةً لأن المضيـق هـو المنفـذ البحـري الوحيـد لمعظـم صـادرات النفـط العراقيـة، مما يجعـل الـبلاد عرضـةً، بشـدة ، لأي اضطـراب[12].

على أن مضيـق هرمـز لا يُعـد مجـرد ممـر ملاحـي دولي، بل يُمثِّـل شريانـاً اقتصادياً أساسـياً تتدفـق عبره غالبيـة إيـرادات الدولـة، إذ يعتمـد البلـد على النفـط؛ فالرواتـب الحكوميـة، والإنفـاق التشـغيلي، وبرامـج الدعـم الاجتماعـي، وتمويـل المشـاريع، جميعهـا مرهونـة باسـتمرار تصديـر الخـام مـن موانـئ الـبصرة جنوبـاً. وهـذه الصـادرات تـعبر حـتماً مضيـق هرمـز قبـل أن تصـل إلى الأسـواق الآسـيوية والأوروبيـة، كما تـشير التقديـرات الاقتصاديـة إلى أن قرابـة 94% مـن صـادرات العـراق النفطيـة تـعبر عبر الموانـئ البحريـة الجنوبيـة، وهـو مـا يعنـي أن أي إغلاق فـعلي لمضيـق هرمـز قـد يـفضي إلى تعطّـل معظـم تلـك الصـادرات، ويـؤدي بالتـالي إلى تراجـع الإيـرادات النفطيـة مـن نحـو 7 مليـارات دولار شـهرياً إلى أقـل مـن مليـار دولار، وتراجـع صـادرات النفـط مـن نحـو 3.4 مليـون برميـل يوميّـاً إلى أقـل مـن 250 ألـف برميـل فقـط[13].

11. Iran and the Strait of Hormuz: risks to global energy prices, (London:Oxford Economics, 2026).

12. Jennifer Gnana, Iraq in discussions with Iran to secure safe passage for tankers via Hormuz, (Abu Dhabi:The National, 2026)

13. ارتدادات الحرب الإيرانية-الإسرائيلية-الأمريكية على الساحة العراقية، (أبو ظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2026)، https://ecssr.ae/ar/research-products/infograph/2/205234

ومـن جهـة أخـرى، فـإن إغلاق مضيـق هرمـز سـيؤدي إلى نضـوب المخزونـات، حيـث يفتقـر العـراق إلى احتياطيـات تخزيـن استراتيجيـة ضخمـة وطويلـة الأجـل، وبمجـرد إغلاق محطـات التصديـر الجنوبيـة، تمتلـئ خزانـات التخزيـن السـاحلية في غضـون أيـام، لذلـك اضطـر العـراق إلى خفـض الإنتـاج فـوراً في حقولـه الجنوبيـة الرئيسـية (مثـل غـرب القرنـة، ومجنـون، والرميلـة)، إذ اضطـر العـراق إلى خفـض إنتاجـه الجنـوبي بنحـو 70%، لينخفـض مـن حصتـه في أوبـك البالغـة حـوالي 4.4 مليـون برميـل يوميّـاً إلى مـابين 1.3 و1.5 مليـون برميـل يوميّـاً فقـط، حيـث إن هـذا الإنتـاج الأسـاسي يكفـي فقـط لتغذيـة مصـافي النفـط ومحطـات توليـد الطاقـة المحليـة للحفـاظ على اسـتمرار عمـل الـبلاد[14].

4. العراق وإغلاق مضيق هرمز: رؤية فيما يجب فعله

ولتخفيـف آثـار هـذا الاختنـاق، يتـعين على العـراق تطبيـق مزيـج مـن الحلـول التكتيكيـة الفوريـة ومشـاريع البنيـة التحتيـة الاستراتيجيـة طويلـة الأجـل، التـي تكمـن بعـدة مسـارات شمالاً، أولهـا خـط أنابيـب النفـط العراقـي التركي، إذ يمكـن لخـط أنابيب كركوك-جيهـان نقـل النفـط مـن شمال العـراق إلى السـاحل التركي، متجنبـاً الخليـج تمامـاً، إلا أن هـذا المسـار عـانى تاريخيـاً مـن نزاعـات جيوسياسـية وقانونيـة بين بغـداد وحكومـة إقليـم كردسـتان وأنقـرة، وعلى الرغـم مـن أن هـذا الخـط يعـاني لما يُعـرف بـــ حـدود السـعة، فحتـى لـو تـم تشـغيل شـبكة خطـوط الأنابيـب الشماليـة بالكامـل وتحديثهـا، فإنهـا (تهـدف حاليّـاً إلى التعامـل مـع 200000 إلى 400000 برميـل يوميّـاً) لا يمكنهـا حسـابياً أن تحـل محـل أكثر مـن 3.3 مليـون برميـل يوميـاً المفقـودة في الجنـوب،

14. Yerevan Saeed, Iraq's oil paralysis: A self-inflicted wound and a gift to Tehran, (Washington, DC:The Middle East Institute, 2026), https://mei.edu/commentary/iraqs-oil-paralysis-a-self-inflicted-wound-and-a-gift-to-tehran/

فضلاً عن الحل الثاني وهو خط أنابيب البصرة-العقبة (الوصول إلى البحر الأحمر) والذي يُعد ممرّاً استراتيجيّاً مُقترحاً منذ فترة طويلة، يهدف إلى ضخ النفط الخام من جنوب العراق مباشرةً إلى ميناء العقبة الأردني على البحر الأحمر، متجاوزاً الخليج تماماً، وعلى الرغم من أنه يوفر أقصر طريق إلى الأسواق الغربية عبر قناة السويس، إلا أنه واجه تاريخياً معارضة سياسية من قوى عراقية محلية، أمّا الثالث فهو خط سوريا (بانياس)،(الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط)، هذا الخط، الذي يبلغ طوله 891 كيلومتراً ويمتد إلى سوريا، متوقف عن العمل إلى حد كبير منذ عام 1982، ويمكن أن تؤدي إعادة بنائه إلى نقل ما يصل إلى 300 ألف برميل يومياً مباشرة إلى البحر الأبيض المتوسط، إلا أن ذلك يتطلب تجاوز عقبات جسيمة، تشمل تكاليف إصلاح بمليارات الدولارات، وخطر التخريب في المناطق الصحراوية، لكن هذه حلول لوجستية مؤقتة منخفضة الحجم وعالية التكلفة وليست حلولاً اقتصادية كلية دائمة[15].

أما الرابع فهو خط أنابيب العراق-عُمان (الوصول إلى بحر العرب)،وهو مقترح استراتيجي حديث لإنشاء خط أنابيب ينتهي في ميناء الدقم العُماني، مستفيداً من مرافق التخزين الضخمة في رأس مركز،إذ سيتيح هذا للعراق نقل ما بين مليون ومليون ونصف المليون برميل يومياً مباشرةً إلى بحر العرب، مما يضمن وصولاً آمناً إلى الأسواق الآسيوية الرئيسية (الصين والهند) دون الحاجة إلى عبور مضيق هرمز.

15. Daniel Onyango, Iraq Plans to Restart Kirkuk-Türkiye Pipeline in a Week, Bypassing Kurdish Territory, (Hannover:Euro Institute for Information and Technology Transfer in Environmental Protection, 2026), https://www.pipeline-journal.net/news/iraq-plans-restart-kirkuk-turkiye-pipeline-week-bypassing-kurdish-territory#:~:text=Beyond%20the%20Turkish%20route%2C%20Iraq,T%C3%BCrkiye%20Today

اما الخامس فالربط بخط أنابيب النفط السعودي وهو ما يمكن تسميته بـــ (الدبلوماسية الطارئة)، خلال (حرب ناقلات النفط) في ثمانينيات القرن الماضي، أنشأ العراق خط أنابيب النفط العراقي في السعودية (IPSA) لتجاوز الخليج والوصول إلى البحر الأحمر، وعلى الرغم من أن السعودية صادرت هذا الخط وأعادت استخدامه منذ عقود، إلا أن الدبلوماسية الثنائية الطارئة قد تسمح للعراق بنقل النفط الخام الجنوبي بالشاحنات أو الأنابيب مباشرة عبر الحدود إلى خط أنابيب النفط الخام السعودي (خط أنابيب النفط) بين الشرق والغرب، إذ يمتلك خط أنابيب النفط حالياً طاقة فائضة تُقدر بنحو 3 إلى 5 ملايين برميل يومياً، وينتهي في ميناء ينبع على البحر الأحمر، متجاوزاً مضيق هرمز تماماً، إلا أن الانكفاء العربي تجاه العراق خلال السنين الماضية من جهة، وبعض الأخطاء السابقة في السياسة الخارجية العراقية من جهة ثانية، جعل هذه الخطوة صعبة جداً، إلا أن السياق الحالي للحرب في المنطقة قد يعيد إحياء هذه الفكرة من جديد[16].

أما فيما يتعلق بالحلول الأخرى غير مسارات النفط الأساسية فتكمن بالتنويع الاقتصادي في قطاع التكرير من خلال التحول من مُصدِّر للنفط الخام إلى مُصدِّر للمنتجات المكررة. يُتيحُ بناء مراكز تكرير رئيسية بالقرب من الحدود للعراق تصديرَ منتجات بترولية عالية القيمة ومنخفضة الحجم برّاً عبر السكك الحديدية والشاحنات، مما يقلل الاعتماد على ناقلات النفط الخام البحرية الضخمة. من جهة أخرى، فإن هناك ما يُعرف باتفاقيات مقايضة النفط الطارئة، إذ يمكن للعراق التفاوض على اتفاقيات مقايضة معقدة مع جيرانه،فعلى سبيل المثال، يمكن للعراق توريد نفطه الخام أو منتجاته البترولية المكررة من الشمال براً إلى الأسواق

16. Strait of Hormuz, (Paris:International Energy Agency, 2026), https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz

المحلية في تركيا أو الأردن، في المقابل، تبيع هاتان الدولتان كمية مماثلة من نفطهما الخام في السوق الدولية نيابةً عن العراق، وهذا يُغني عن الحاجة إلى نقل النفط الخام العراقي فعلياً إلى المشترين العالميين.

الخاتمة

تُشكّل جغرافية الممرات المائية الاستراتيجية، وعلى رأسها مضيق هرمز، عاملاً محورياً في معادلة أمن الطاقة العالمي، حيث تتقاطع القيود المكانية مع التنافس الجيوسياسي لتُنتج هشاشة هيكلية، وباعتباره الممر البحري الرئيسي الذي يمر عبره ما يقارب خُمس النفط العالمي وحصة كبيرة من الغاز الطبيعي المسال، يُجسّد المضيق تبعية هيكلية تربط عدم الاستقرار الإقليمي بالنتائج الاقتصادية العالمية،

إذ تفرض الحقيقة الجغرافية لمضيق هرمز أن أي الحسابات الأمنية المتعلقة بالتصعيد العسكري بين الولايات المتحدة والكيان الاسرائيلي وإيران لا يمكن حصرها في المجال العسكري وحده، بل هي مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بالنموذج الاقتصادي العالمي، فالمضيق ليس مجرد ممر مائي، بل هو مركز الثقل المطلق لأمن الطاقة العالمي، فضلاً عن الحتمية الجغرافية والنفوذ غير المتكافئ بين اللاعبين، إذ يمنح الموقع الجغرافي لإيران على طول الساحل الشمالي لمضيق هرمز ميزة غير متكافئة كبيرة، ففي مواجهة التفوق العسكري التقليدي الساحق للولايات المتحدة والكيان الاسرائيلي، لا يكمن الردع الأساسي لإيران في التكافؤ التقليدي، بل في السيطرة الجغرافية،إذ إن القدرة على زرع الألغام في المضيق، ونشر زوارق الهجوم السريع، أو استخدام بطاريات الصواريخ المضادة للسفن، تُمكّن إيران من تحويل العمليات العسكرية الإقليمية إلى تهديدات اقتصادية عالمية كبيرة جداً.

وعليه، لا يمكن فهم النهج الاستراتيجي الأمريكي والكيان الاسرائيلي تجاه إيران من منظور عسكري أو أيديولوجي فحسب، بل يجب أن يأخذ في الحسبان أيضاً المخاطر الجيواقتصادية الكامنة في جغرافية المضيق،إذ يُؤكد استمرار هذا المضيق كنقطة توتر محورية على غياب بدائل هيكلية قابلة للتطبيق في نقل الطاقة العالمي، ويُعزز الحاجة إلى أطر أمنية تعاونية للتخفيف من المخاطر الدائمة المرتبطة بتدفقات الطاقة المركزة.

هوية البحث

اسم الباحث: د. مهند حميد الراوي - دكتوراه في العلوم السياسية

عنوان البحث: جغرافية الاختناق الاستراتيجي لمضيق هرمز في الحرب الأمريكية - الإسرائيلية على إيران

تأريخ النشر: آذار - مارس 2026

ملاحظة:

الآراء الواردة في هذا البحث لا تعبر بالضرورة عن وجهة نظر المركز، إنما تعبر فقط عن وجهة نظر كاتبها

عن المركز

مركز البيدر للدراسات والتخطيط منظمة عراقية غير حكوميّة، وغير ربحِيّة، أُسِّس سنة 2015م، وسُجِّل لدى دائرة المنظمات غير الحكومية في الأمانة العامة لمجلس الوزراء.

يحرص المركز للمساهمة في بناء الإنسان، بوصفه ثروة هذا الوطن، عن طريق تنظيم برامج لإعداد وتطوير الشباب الواعد، وعقد دورات لصناعة قيادات قادرة على طرح وتبني رؤى وخطط مستقبلية، تنهض بالفرد والمجتمع وتحافظ على هوية المجتمع العراقي المتميزة ومنظومته القيمية، القائمة على الالتزام بمكارم الأخلاق، والتحلي بالصفات الحميدة، ونبذ الفساد بأنواعه كافة، إدارية ومالية وفكرية وأخلاقية وغيرها.

ويسعى المركز أيضاً للمشاركة في بناء الدولة، عن طريق طرح الرؤى والحلول العملية للمشاكل والتحديات الرئيسة التي تواجهها الدولة، وتطوير آليات إدارة القطاع العام ورسم السياسات العامة ووضع الخطط الاستراتيجية، وذلك عن طريق الدراسات الرصينة المستندة على البيانات والمعلومات الموثقة، وعن طريق اللقاءات الدورية مع الجهات المعنية في الدولة والمنظمات الدولية ذات العلاقة. كما يسعى المركز لدعم وتطوير القطاع الخاص والنهوض به، بما يقلل من اعتماد المواطنين على مؤسسات الدولة.

حقوق النشر محفوظة لمركز البيدر للدراسات والتخطيط

www.baidarcenter.org

info@baidarcenter.org