



Iranian Strategy in the Strait of Hormuz Instruments of Pressure and the Limits of Leverage in Global Security

Al-Bashir Youssef Ali*

Department of Political Science, Faculty of Economics, Omar Al-Mukhtar University, Al-beida, Libya

الاستراتيجية الإيرانية في مضيق هرمز أدوات الضغط وحدود النفوذ وتداعياتهما على الأمن العالمي

البشير يوسف علي عبد الله شرمودو*

قسم العلوم السياسية، كلية الاقتصاد، جامعة عمر المختار، البيضاء، ليبيا

*Corresponding author: Bshershirmado@gmail.com

Received: July 07, 2026

Accepted: September 17, 2026

Published: October 03, 2026

Copyright: © 2026 by the authors. Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons Attribution (CC BY) license (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

Abstract:

Iranian Strategy in the Strait of Hormuz Instruments of Pressure and the Limits of Leverage in Global Security This study examines how Iran can use its position along the Strait of Hormuz to exert political and economic pressure and why such pressure does not establish lasting control over navigation. A qualitative documentary comparison examines the detention of a tanker in 2019 alongside oil market tensions in June 2025 and maritime disruption in 2026 through 25 September by distinguishing observed interference with passage from economic consequences and evidence of political concessions. The findings indicate that economic effects may emerge without closure and that documented disruption does not by itself establish a negotiated gain while the policy implications include combining navigation protection with diversified supply arrangements and verifiable maritime communication in recognition of the costs borne by Iran and other affected actors.

Keywords: Strait of Hormuz, Iranian strategy, energy security, international navigation, strategic pressure.

المخلص:

تبحث الدراسة الشروط التي تجعل موقع إيران على مضيق هرمز مصدرًا للضغط السياسي والاقتصادي وتناقش الحدود التي تمنع مساواة هذا الضغط بالسيطرة الدائمة على الملاحة وتعتمد دراسة حالة نوعية تقارن بين احتجاج ناقلات في عام 2019 وتوتر أسواق النفط في يونيو 2025 واضطراب الملاحة خلال عام 2026 حتى 25 سبتمبر وتستخدم الوثائق الرسمية وبيانات الطاقة والدراسات المتخصصة مع الفصل بين الواقعة الموثقة والتفسير وموقف أحد أطراف النزاع وتنظم المقارنة حول التأثير في العبور وانتقال المخاطر إلى الاقتصاد وإمكان تحويل الضغط إلى مكسب تفاوضي مثبت وتشير الأدلة إلى اختلاف هذه المستويات إذ يمكن ظهور أثر اقتصادي دون توقف الملاحة كما يمكن إثبات التعطيل دون إثبات تحصيل تنازل سياسي محدد وتخلص الدراسة إلى أن النفوذ الإيراني يرتبط بتفاعل القدرة على الإضرار مع تركيز التدفقات ومحدودية البدائل القريبة وبأن اتساع الاضطراب يفرض في الوقت نفسه تكاليف على إيران وعلى أطراف أخرى وتقترح

ربط حماية الملاحة بخفض الاعتماد على الممر وبترتيبات تحقق واتصال تحول دون الخلط بين استئناف العبور وانتهاء أسباب التوتر.

الكلمات المفتاحية: مضيق هرمز، الاستراتيجية الإيرانية، أمن الطاقة، الملاحة الدولية، الضغط الاستراتيجي.

المقدمة:

يمثل مضيق هرمز موضعاً مناسباً لدراسة العلاقة بين القوة العسكرية والاعتماد الاقتصادي لأن أثر الاضطراب فيه يمتد إلى جهات لا تشارك مباشرة في النزاع الإقليمي ووفق إدارة معلومات الطاقة الأمريكية بلغ متوسط النفط المار عبر المضيق نحو 20 مليون برميل يومياً في 2024 بما يعادل قرابة خمس الاستهلاك العالمي من السوائل النفطية بينما تجاوزت حصته ربع تجارة النفط المنقولة بحرًا في 2024 والربع الأول من 2025 والتميز بين المقامين ضروري لأن الاستهلاك العالمي والتجارة البحرية لا يقيسان الشيء نفسه (EIA 2025).

لا يحدد هذا الحجم من التدفقات وحده الجهة القادرة على فرض شروطها فالدولة القريبة من الممر تحتاج إلى وسائل تجعل التهديد ذا مصداقية بينما يستطيع المستخدمون الاستجابة بالحماية أو بتغيير الإمدادات أو بالتفاوض ومن هنا تتعامل الدراسة مع الموقع بوصفه موردًا تتغير قيمته تبعًا للظروف ولا تعتبره دليلًا مكتفياً بذاته على الهيمنة. تستخدم الورقة عبارة الاستراتيجية الإيرانية للإشارة إلى أنماط توظيف القدرات والمواقف الإيرانية المتصلة بالمضيق ولا تفترض وجود وثيقة واحدة معلنة تجمع كل هذه الأنماط أو إمكان معرفة حسابات صانع القرار الداخلية وتمثل الوقائع المختارة مناسبات لمقارنة آليات الضغط وليست سجلًا شاملاً لجميع التحركات الإيرانية منذ 1979.

مشكلة الدراسة وأهدافها:

تتمثل المشكلة في شيوع الانتقال من إثبات قدرة إيران على الإضرار بالملاحة إلى افتراض قدرتها على ضبط نتائج الإضرار سياسياً وتسأل الدراسة كيف يتولد النفوذ من التهديد أو التعطيل في مضيق هرمز وما الأدلة التي تسمح بتحديد أثره وحدوده.

ويتفرع عن السؤال الرئيس بحث دور الجغرافيا والاعتماد الاقتصادي وتحديد وسائل التأثير في الملاحة ومقارنة ما تنتجه الوقائع من استنتاج بشأن التكلفة الاقتصادية والمساومة السياسية وتهدف الدراسة إلى بناء قراءة تفرق بين القدرة المحتملة والفعل المرصود والنتيجة المتحققة حتى لا يصبح وصف الأدوات بديلاً عن تقييم أثارها. وتنبع أهمية البحث من أن الخطأ في تحديد هذه المستويات يقود إلى تقديرات متعكسة وغير دقيقة فقد تُختزل قدرة إيران في ميزان القوة البحرية التقليدية فتُهمل إمكانات التعطيل وقد يُبالغ في أثر التعطيل فتُهمل تكاليف استمراره وردود الأطراف الأخرى وتنتج المقارنة المحددة تجنب الحكمين معاً.

الفرضية والمنهج وحدود الدراسة:

تفترض الدراسة أن تركز التدفقات وصعوبة تعويضها سريعاً يرفعان أثر القدرة الإيرانية على تهديد الملاحة وأن هذا الأثر لا يتحول تلقائياً إلى مكسب سياسي دائم وتُعامل الفرضية بوصفها تفسيراً مشروطاً يُفحص في الحالات ولا بوصفها علاقة سببية مقيسة بمعامل إحصائي.

تعتمد الدراسة تحليلًا وثائقيًا ومقارنة نوعية داخل الحالة وتشمل مادتها بيانات مؤسسات الطاقة والملاحة ووثيقة قانونية دولية وبياناتاً رسمياً عن واقعة احتجاز وأبحاثاً أكاديمية وتحليلات متخصصة ويُستخدم المصدر الرسمي لإثبات ما يخصه من بيانات أو موقف بينما تُنسب الأحكام التفسيرية إلى أصحابها ولا تتحول إلى وقائع لمجرد صدورهما عن مركز بحثي. جرى اختيار الحالات الثلاث لاختلاف نمط الضغط فيها تمثل واقعة 2019 تدخلاً ضد سفينة بعينها وتتيح بيانات يونيو 2025 ملاحظة استجابة السوق مع استمرار المرور بينما توفر وثائق 2026 شواهد على اضطراب أوسع وهذا اختيار تحليلي مقصود لا عينة تمثيلية لجميع الأزمات ولا يسمح بترتيب السنوات بوصفها درجات حتمية في تطور الاستراتيجية. تُقارن الحالات وفق ثلاثة مؤشرات هي التأثير الموثق في العبور والأثر الاقتصادي المرصود والمكسب التفاوضي المحدد وعندما لا تتوافر بيانات متجانسة يسجل التقييم غياب الدليل الكافي بدل تعويضه بتقدير رقمي أو حكم قطعي ولا تُستخدم بيانات الأسعار وحدها لعزل أثر إيران عن بقية تطورات النزاع.

تنتهي المتابعة في 25 سبتمبر 2026 ويقتصر المجال المكاني على المضيق ومداخله حين ترتبط الواقعة مباشرة بحرية العبور ولذلك لا تدخل حادثة احتجاز البحارة البريطانيين في 2007 ضمن حالات المقارنة لأنها وقعت في شمال الخليج قرب شط العرب وفق العرض البرلماني البريطاني ولا تصلح شاهداً مباشراً على التحكم في مضيق هرمز (2007 Commons of House).

ولا تشمل الدراسة بيانات سرية عن القدرات أو تكاليف تشغيل عسكرية أو سلسلة مستقلة لأسعار التأمين كما لا تختبر النوايا المعلنة ببيانات مقابلات أو محاضر تفاوض وتحد هذه القيود من تقدير درجة التحكم الفعلية ومن إثبات العلاقة بين إجراء بحري وتنازل سياسي معين.

أولاً: الإطار المفاهيمي وموقع الدراسة من الأدبيات:

نقطة الاختناق والقدرة على التأثير:

تُعرف نقطة الاختناق في هذه الدراسة بوظيفتها داخل شبكة النقل وتزداد أهميتها عندما تجتمع كثافة المرور مع ضيق الخيارات البديلة وارتفاع تكلفة التوقف أما الضغط الاستراتيجي فهو استخدام قدرة أو إجراء لتغيير حسابات طرف آخر من خلال التلويح بتكلفة أو إيقاعها ويختلف هذا المعنى عن السيادة القانونية وعن إدارة الملاحة اليومية. وتفصل الدراسة بين التهديد والتدخل الانتقائي والتعطيل الواسع فقد يتوقف أثر التهديد عند إعادة تقدير المخاطر وقد يتجسد التدخل في احتجاز سفينة بينما يمتد التعطيل إلى عدد أكبر من المستخدمين ولا يفترض هذا التصنيف أن منفذ الإجراء يملك دائماً تحديده مدته أو منع توسعه أو اختيار جميع المتضررين منه. **الإفادة المحدودة من الاعتماد المتبادل المسلح:**

يشرح فاريل ونيومان كيف تمنح بعض الشبكات العالمية مواقع مركزية يستطيع أصحاب الولاية والقدرة المؤسسية استثمارها في الإكراه ويعرضان آليات مرتبطة بالمعلومات وبالتحكم في النفاذ ضمن شبكات مالية واتصالية وتستفيد الدراسة من فكرة أن توزيع الروابط والبدائل يؤثر في القوة لكنها لا تنقل النموذج بحذافيره إلى ممر بحري مفتوح أمام مستخدمين متعددين (2019 Newman and Farrell).

فالضغط في هرمز لا يستند إلى إدارة إيرانية منفردة لمنصة عالمية أو إلى سلطة قانونية معترف بها لحجب المرور إنه يعتمد على إمكان إحداث ضرر بالقرب من مسار ذي قيمة عالية وتقتصر الملازمة النظرية على أن المركزية وندرة البدائل تضاعفان أثر الإجراء أما آلية التنفيذ فتختلف عن آلية التحكم المؤسسي في الشبكات الأصلية. وتقتصر الورقة سلسلة تفسيرية تبدأ بقدرة قابلة للتصديق ثم بتغير تقدير المخاطر ثم باستجابة تشغيلية أو اقتصادية وقد تنتهي بتعديل سياسي وتحتاج كل حلقة إلى شاهد مختلف فإثبات القدرة لا يثبت حدوث الاستجابة وإثبات الاستجابة لا يكشف وحده سببها وإثبات التكلفة لا يحدد الطرف الذي يقدم التنازل. **الأدبيات ذات الصلة والإضافة التحليلية:**

تناولت دراسة عثمانية وزغوني معضلة إمدادات الطاقة في استراتيجيتي إيران والسعودية وناقشت توظيف الموقع الجغرافي في التأثير على سوق الطاقة وتستفيد الورقة من هذا المدخل في بحث علاقة الاعتماد على الممر بأدوات الضغط مع إبقاء تقدير التكاليف المرتدة على كل دولة سؤالا يحتاج إلى بيانات مستقلة (عثمانية وزغوني 2023). وعالج المزروعي وزملاؤه تهديدات الإغلاق في ضوء القانون الدولي وتستخدم الدراسة مساهمتهم في وضع التهديد ضمن إشكالية حقوق المرور واختصاص الدولة الساحلية ولا تجعل تقييمهم بديلاً عن الرجوع إلى نص الاتفاقية ويظل الفصل بين توصيف الإجراء وتحديد مشروعيته لازماً حتى عندما تبدو نتائجها الاقتصادية واضحة (Almazrouei et al. 2021).

أما تحليل كوردسمان ولين فيفيد في فهم العلاقة بين البيئة البحرية الضيقة والوسائل الإيرانية الجوية والبحرية والصاروخية ويستخدم بوصفه مرجعاً لبنية التهديد في تاريخ نشره لا جرداً محدثاً للتسليح في 2026 ولا دليلاً على نجاح كل وسيلة وردت فيه (2015 Lin and Cordesman).

وتناقش قراءتا رصانة وبايمان في 2026 قيمة المضيق أثناء النزاع وحدود ترجمة القوة العسكرية إلى نتيجة سياسية وتستعين الورقة بهما في تفسير الآليات المحتملة مع إبقاء بيانات الملاحة مصدراً منفصلاً لإثبات الاضطراب وتتمثل إضافتها في تطبيق المؤشرات نفسها على وقائع متفاوتة بدل جمع أوصاف عسكرية وقانونية واقتصادية دون بيان مستوى الإثبات في كل منها (المعهد الدولي للدراسات الإيرانية 2026) (Byman 2026).

الخلاف حول إمكانية الإغلاق ومدته:

تقدم تالمادج تقديراً مشروطاً لقدرة إيران على عرقلة المرور بالجمع بين الألغام والصواريخ المضادة للسفن والدفاع الجوي وترتبط صعوبة إعادة فتح الممر بتفاعل هذه القدرات لا بوجود كل منها منفردة وتفيد مساهمتها في إدخال الزمن والتكلفة ضمن تقييم التهديد بدل حصر المقارنة في عدد القطع البحرية (2008 Talmadge). وفي المراسلة العلمية اللاحقة يشدد أونيل على الكلفة المرتدة على إيران وعلى الافتراضات التشغيلية التي قد تتباعد في تقدير نجاح الإغلاق وترد تالمادج على الاعتراضات ضمن النص نفسه ويظهر هذا الحوار أن الخلاف يتعلق بشروط السيناريو وبقدرة الأطراف على التنفيذ والمواجهة أكثر مما يتعلق بإنكار أهمية المضيق (2009 Talmadge and O'Neil).

وتستفيد الدراسة من الخلاف بصياغة تمييز بين القدرة على بدء التعطيل والقدرة على إبقائه مؤثراً بعد تكيف الطرف المقابل فالأولى قد تتجسد في حادثة بينما تحتاج الثانية إلى متابعة متصلة للحركة والخسائر وإجراءات الحماية ولا تنقل الورقة تقديرات مدة الإغلاق الواردة في نقاش قديم إلى أزمة 2026 لأن تغير التسليح والاستعداد والسياسي يمنع التعامل معها بوصفها توقعاً صالحاً آلياً لكل أزمة.

وتضيف الضناوي مقارنة قانونية لمشكلة احتجاز السفن في هرمز من خلال بحث نطاق اختصاص الدول المشاطئة وحقوق المرور وتستخدم الورقة هذا المدخل لتحديد السؤال القانوني الذي تثيره الوقائع ولا تتبنى تعميماً يمنع كل احتجاز بصرف النظر عن موقع السفينة وسلوكها والأساس القانوني المدعى به (الضناوي 2022).

ثانيًا مقومات الضغط وحدوده الجغرافية والقانونية:

تركز التدفقات وحدود التعويض:

تقدر وكالة الطاقة الدولية صادرات النفط المارة عبر المضيق في 2025 بنحو 19.87 مليون برميل يوميًا أي قرابة ربع تجارة النفط البحرية العالمية وتعرض في تقدير فبراير 2026 قدرة متاحة لخطوط بديلة في السعودية والإمارات تتراوح بين 3.5 و 5.5 ملايين برميل يوميًا وهذه طاقة بديلة مقدرة في سياق زمني محدد وليست ضمانًا لتدفقات فعلية متواصلة في جميع ظروف الأزمة (IEA 2026).

توضح المقارنة سبب صعوبة التعويض الفوري دون أن تعني انعدام البدائل تمامًا فالقدرة الاسمية تحتاج إلى اتصال بمصادر الإنتاج وموانئ التصدير وإلى تشغيل مستقر كما تختلف قابلية التحويل باختلاف السلعة وموقع المنتج ومن ثم لا يصح استخدام رقم إجمالي للأنايب لاستنتاج زوال التعرض للمخاطر لدى جميع دول الخليج أو لدى جميع المستوردين. وتظهر هنا أهمية الزمن فقد يخفف المخزون انقطاعًا قصيرًا بينما يحتاج تعديل البنية التحتية والعقود إلى مدة أطول وبالمثل قد تحتل السوق تأخيرًا محدودًا ثم تتغير آثار الاضطراب مع استمراره ولهذا يُقاس الضغط بالنسبة إلى مدة الصدمة وسرعة استجابة المتضررين لا بالنسبة إلى حصة الممر من التجارة وحدها.

توزيع الاختصاص وحقوق المرور:

تنظم اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وتربط المادة 38 استعمال هذا الحق بالعبور المتواصل والسريع بينما تتناول المادة 42 نطاق القوانين التي تستطيع الدول المشاطئة وضعها وتقرر المادة 44 عدم إعاقة المرور العابر أو وقفه ويُستفاد من النص في تحديد النظام الاتفاقي ولا يُستنتج منه حكم تفصيلي على كل واقعة دون بحث ظروفها والقواعد الأخرى ذات الصلة (الأمم المتحدة 1982 المواد 38 و 42 و 44).

وتعرض مجموعة معاهدات الأمم المتحدة توقيع إيران في 10 ديسمبر 1982 وإعلانها المصاحب الذي يقدم تفسيرًا لمزايا الاتفاقية بالنسبة إلى الدول الأطراف ومنها المرور العابر ويُقرأ الإعلان بوصفه موثقًا قانونيًا إيرانيًا ولا يُعامل دليلًا على قبول جميع الدول به أو سندًا لسلطة إيرانية مطلقة في المضيق (2026 Collection Treaty Nations United).

يؤثر الجدل القانوني في كيفية تسوية الإجراءات وفي الاستجابة الدبلوماسية لكنه لا يكفي لشرح تحققها ميدانيًا فقد يمتلك طرف القدرة على فعل محل اعتراض قانوني وقد يظل حق مقرر قانونًا معرضًا للانتهاك لذلك تميز الدراسة بين القاعدة القانونية وواقع القدرة وتتفادى استخدام أحدهما لإثبات الآخر.

التمييز بين قواعد السلم وتكثيف النزاع:

يقدم حكم محكمة العدل الدولية في قضية قناة كورفو لسنة 1949 أصلًا قضائيًا مهمًا لبحث المرور في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية وقد عالج حق مرور السفن الحربية في زمن السلم بشروط المرور البريء وتكمن فائدته هنا في تأكيد أن الموقع الساحلي لا يلغي تلقائيًا حقوق المستخدمين الآخرين وليس في اعتبار الحكم تطبيقًا سابقًا لنظام المرور العابر الذي صيغ لاحقًا في اتفاقية 1982 (ICJ 1949).

وتوضح أورال أن اختلاف الوضع الاتفاقي لإيران وعمان والولايات المتحدة يقتضي التمييز بين المرور العابر والمرور البريء غير القابل للتعليل في المضائق بحسب النظام المنطبق كما تناقش اتصال حقوق المرور بقواعد استعمال القوة والنزاع المسلح وتفيد قراءتها في تجنب اختزال القانون في مادة منفردة أو في إعلان صادر عن إحدى الدول (2012 Oral).

وعليه يتطلب تقييم إجراء معين تحديد المكان ونوع السفينة وطبيعة المرور والقاعدة المدعى بانطباقها ثم التحقق من الوقائع التي يقوم عليها التبرير فالاعتراض الدبلوماسي دليل على وجود نزاع قانوني وليس حكمًا نهائيًا فيه كما أن اندلاع نزاع مسلح لا يكفي بذاته لتسوية كل ضرر يلحق بالسفن المدنية وتكتفي هذه الدراسة بتحديد عناصر الفحص دون إصدار حكم قضائي على أحداث لم تتوافر ملفاتها الكاملة.

القدرة غير المتماثلة بوصفها احتمالًا تشغيليًا:

تتيح وسائل بحرية وصاروخية متعددة تهديد السفن في بيئة محدودة المساحة وفق تحليل كوردسمان ولين وتكمن الدلالة العامة في أن إلحاق أذى أو خلق احتمال موثق له لا يحتاج بالضرورة إلى تفوق بحري شامل لكن المرجع نفسه لا يتيح تقدير عدد أيام الإغلاق الممكنة في حرب لاحقة أو قياس قدرة إيران على منع كل عملية عبور (2015 Lin and Cordesman).

ويقوم الاستنتاج التحليلي هنا على اختلاف مهمة التعطيل عن مهمة السيطرة المستقرة فقد يكون تعطيل رحلة أو رفع مخاطرها ممكنًا بينما يتطلب التحكم المستمر معرفة الحركة ومواجهة إجراءات الحماية وتحمل الاستنزاف ولا يجوز اختزال هذه المهام في تعبير السيطرة على المضيق لأن التعبير يخفي فروقًا مؤثرة في التقييم.

ثالثًا أدوات التأثير وقنوات انتقاله:

الإشارة السياسية والاحتجاز المحدد:

تعمل الإشارة السياسية عندما تدفع الأطراف إلى تعديل توقعاتها قبل وقوع ضرر ويتوقف أثرها على تصديق قدرة مطلقها وعلى تصور حدود استعداده للاستخدام أما الإجراء ضد سفينة بعينها فيضيف واقعة ميدانية إلى التهديد لكنه يظل

أقل اتساعاً من إغلاق الممر بأكمله وتحتاج نسبة الإجراء إلى هدف سياسي محدد إلى دليل يتجاوز تقاربه الزمني مع خلاف دبلوماسي.

وقد تتحول السفينة أو الطاقم إلى موضوع تفاوض في واقعة معينة دون أن يدل ذلك على قدرة ثابتة على إدارة التجارة الدولية ومن المفيد لذلك فصل نتيجة القضية المباشرة عن تغيير طويل الأمد في سياسة الخصم وتجنب هذا الفصل يؤدي إلى تضخيم حدث محدود أو إلى إنكار أهميته لأنه لم يتحول إلى تحول استراتيجي شامل.

المخاطر التشغيلية والاستجابة الاقتصادية:

يمكن أن تتأثر قرارات الشحن باحتمال الخسارة قبل تحقق انقطاع الإمداد وتختلف استجابة الناقل والمؤمن والمستورد لأن لكل منهم التزامات وأفقاً زمنياً وقدرة مختلفة على تحمل التأخير ويشرح هذا المنطق إمكان تباعد حركة الأسعار عن حجم التدفق في فترة قصيرة لكنه لا يقدم قياساً مستقلاً لعلو مخاطر إيران في كل يوم.

وعندما تتوقف رحلة بسبب قرار تجاري احترازي يختلف ذلك عن منعها بالقوة وقد يجتمع السببان في أزمة واحدة إلا أن تقدير نسبتهما يحتاج إلى سجلات تشغيل وشهادات شركات لا توفرها هذه الدراسة ولذلك يُستخدم تعبير اضطراب الملاحه حيث لا تسمح الأدلة بتحديد آلية واحدة لكل حالة.

الفصل بين الصدمة الأولى واستمرار الأثر:

تقترح الدراسة تقسيم انتقال الضغط إلى مرحلتين تحليليتين في المرحلة الأولى يستجيب المتعاملون للمعلومات الجديدة وقد يختارون التأجيل أو الاحتفاظ بمخزون احترازي قبل تحقق نقص فعلي وفي المرحلة الثانية تتضح قدرة السوق على التعويض مع تجدد الرحلات أو استخدام المخزون أو ظهور نقص في التسليم ويفسر اختلاف المرحلتين سبب عدم كفاية فقرة سعرية قصيرة للحكم على مقدار النفوذ المستمر.

وتختلف النتيجة أيضاً بحسب الطرف الذي يراد التأثير فيه فقد تتحمل شركة النقل تكلفة إضافية دون أن يتغير موقف الحكومة وقد تتحمل دولة مستوردة خسارة بينما تتوقع أن قبول مطالب الطرف الضاغط سيضع مطالب أخرى ولذلك تُعامل الاستجابة السياسية قراراً يحتاج إلى دليل مستقل عن تقدير الخسارة التجارية وتُبحث قابلية تحمل التكلفة إلى جانب حجمها.

وتنتج عن هذا التفريق ثلاثة توقعات قابلة للفحص مستقبلاً أولها أن ارتفاع المخاطر قد يسبق انخفاض التدفق وثانيها أن تحسن الحماية قد يسمح بعودة بعض العبور قبل زوال التوتر وثالثها أن استمرار الضرر قد يوسع التأييد لإجراءات مضادة بدل أن يزيد الاستعداد للتنازل ولا تقدم هذه التوقعات نتائج إحصائية بل توجه جمع البيانات اللازمة للاختبار.

الضغط المتبادل والتكلفة المرتدة:

تستطيع تداعيات الاضطراب أن تدفع بعض المتضررين إلى طلب التهذنة وأن تدفع آخرين إلى زيادة الحماية أو فرض ضغط مضاد وهذه الاستجابات بدائل تفسيرية يتعين متابعتها ولا توجد قاعدة تقضي بأن ارتفاع التكلفة يجبر الخصم على قبول شروط إيران ويصبح تقييم النفوذ أدق عندما يسأل عن تحمل الكلفة وكيف استجاب بدل الاكتفاء بإثبات أن الضرر وقع.

كما أن حاجة إيران إلى التجارة تجعل استمرار الاضطراب قراراً ذا تكلفة داخلية ولا يعني ذلك استحالة استخدام الأداة إذ قد يرى صانع القرار تكلفة بديل آخر أعلى لكنه ينعف افتراض أن امتلاك وسيلة إضرار يمنح حرية استخدامها إلى أجل غير محدد دون تغيير الحسابات.

رابعاً المقارنة بين وقائع 2019 و 2025 و 2026:

احتجاز ستينا إمبيرو في 2019:

أبلغت الحكومة البريطانية مجلس الأمن باحتجاز الناقلة ستينا إمبيرو في 19 يوليو 2019 ووجود 23 فرداً على متنها وذكرت الرسالة أن الواقعة جرت في المياه الإقليمية العمانية وأن السفينة كانت تمارس الملاحة بصورة مشروعة وينبغي نسبة هذه التفاصيل إلى الرواية البريطانية بوصفها رواية طرف في النزاع لا حكماً قضائياً محايداً (2019 Office Commonwealth and Foreign UK).

توفر الواقعة شاهداً على إمكان التدخل ضد سفينة محددة وتدويل آثار الاحتجاز دبلوماسياً ولا تثبت الرسالة إغلاق المضيق أو كلفة تأمين موحدة أو مقدار تنازل سياسي حصلت عليه إيران ولذلك يقف التقييم عند مستوى التدخل الانتقائي ويترك النتيجة التفاوضية الأوسع غير محسومة ضمن المادة المستخدمة.

توتر يونيو 2025 مع استمرار التدفق:

سجلت إدارة معلومات الطاقة الأمريكية ارتفاع سعر برنت من 69 دولاراً للبرميل في 12 يونيو إلى 74 دولاراً في 13 يونيو 2025 وأوضحت عدم تعرض التدفقات عبر المضيق للمنع في ذلك الوقت ويُستخدم هذا التزام لإظهار أن استجابة السوق قد تسبق التعطيل الفعلي ولا يُنسب كامل التغير السعري إلى إجراء إيراني منفرد (2025 EIA).

وتختلف هذه الحالة عن الاحتجاز المحدد لأنها تختبر العلاقة بين توقع الخطر والسلوك الاقتصادي وهي لا تثبت أن التهديد حقق غرضاً تفاوضياً أو أن حركة السفن كانت خالية من المخاطر وتمنع المقارنة اختزال أثر الممر في حالتين متقابلتين هما الإغلاق الكامل أو انعدام التأثير.

اضطراب 2026 وحدود القراءة النهائية:

تظهر متابعة المنظمة البحرية الدولية حتى سبتمبر 2026 وجود اضطراب ممتد ومخاطر على السفن والبحارة وتسجل تنفيذ إجلاء 136 سفينة خلال 23 إلى 26 يونيو ونحو 2900 بحار مع تعليق خطة الإجلاء لاحقاً وهذه أرقام لعملية محددة وليست عدد السفن التي عبرت المضيق طوال الأزمة أو تقديرًا لجميع المتضررين (IMO 2026). يوثق هذا المصدر انتقال المشكلة إلى مستوى السلامة التشغيلية واستمرار المرور الآمن لكنه لا ينسب جميع الحوادث إلى جهة واحدة ولا يتيح بمفرده تحديد نسبة الحركة التي تتحكم فيها إيران مباشرة وتقرأ الدراسة التعطيل في سياق النزاع الأوسع بدل تحويل كل تأخر أو قرار تجاري إلى فعل إيراني مثبت.

يرى بايمان أن موقع المضيق يمنح إيران وسيلة ضغط يصعب التعامل معها بالقوة العسكرية وحدها بينما يشدد تحليل رصانة على اختلاف قيمة النفوذ بين الحرب والسلام وتظل هاتان قراءتين تفسيريتين تدعمان فحص حدود القدرة ولا تثبتان تحصيل مكسب تفاوضي نهائي أو قدرة محسوبة على منع التصعيد في حرب قائمة (Byman 2026) (المعهد الدولي للدراسات الإيرانية 2026).

وتضيف أونكتاد في بيانها الصادر في 10 مارس 2026 شواهد اقتصادية على ارتفاع أجور نقل النفط وأقساط التأمين ضد مخاطر الحرب وتكاليف الوقود البحري ضمن اضطراب أوسع في التجارة وتوسع هذه المتابعة مجال النظر إلى ما يتجاوز السعر الفوري للنفط لكنها لا توفر في المادة المستخدمة تقديرًا موحدًا لخسائر كل دولة أو تفصل أثر كل طرف في النزاع (UNCTAD 2026a).

وفي متابعة 30 مارس تربط أونكتاد اضطراب الطاقة والنقل بسوق الأسمدة وآفاق الإمداد الغذائي ويستخدم هذا الربط لتوضيح انتقال المخاطر إلى قطاعات أخرى دون استنتاج مقدار انخفاض المحاصيل أو ارتفاع أسعار الغذاء من بيانات المرور وحدها (UNCTAD 2026b).

جدول رقم (1): المقارنة وفق مؤشرات التأثير

الحالة	التأثير في العبور	الأثر الاقتصادي في الأدلة المستخدمة	المكسب التفاوضي
2019	احتجاز سفينة محددة وفق الرسالة البريطانية	لا توجد سلسلة متجانسة لقياس الكلفة في هذه الدراسة	تنازل سياسي محدد غير مثبت
يونيو 2025	استمرار التدفق في تاريخ بيان الطاقة	ارتفاع برنت من 69 إلى 74 دولارًا خلال يوم دون عزل أثر إيران	غير مثبت ببيانات الأسعار
2026 حتى سبتمبر	اضطراب موثق وإجلاء سفن دون إسناد كل حادث إلى جهة واحدة	ارتفاع كلفة النقل والتأمين وفق أونكتاد دون تقدير كمي موحد	ضغط محتمل وفق التحليلات دون إثبات تسوية نهائية

مصدر المقارنة: إعداد الباحث اعتمادًا على الرسالة البريطانية وبيان إدارة معلومات الطاقة ومتابعة المنظمة البحرية الدولية وبياني أونكتاد والمراجع التحليلية المشار إليها في هذا المبحث وتعني عبارة غير مثبت أن المادة المستخدمة لا تكفي للحكم ولا تعني إثبات عدم وقوع النتيجة.

خامسًا مناقشة النتائج وتداعياتها:

ما تدعّمه المقارنة وما يبقى مفتوحًا:

تدعم الحالات التمييز بين إمكان الإضرار وحجم أثره الاقتصادي ومردوده السياسي فقد ظهر تدخل محدد في 2019 وظهرت استجابة سعرية مع استمرار التدفق في 2025 بينما وثقت مصادر 2026 اضطرابًا أوسع ولا تسمح هذه الفروق ببناء سلم تصاعدي ثابت لأن ظروف كل حالة وأطرافها ومدة النزاع تختلف.

وتحصل الفرضية على دعم في الحلقة التي تصل حساسية الممر بأهمية المخاطر المرتبطة به أما الحلقة التي تصل الإضرار بالمكسب التفاوضي فتظل أضعف توثيقًا في هذه الدراسة ويقتضي اختبارها تحديد المطلب الإيراني السابق للأزمة ثم التغيير الفعلي في موقف الطرف المقابل ثم استبعاد التفسيرات المناقشة بالقدر الممكن.

ولا تعني هذه النتيجة أن النفوذ السياسي غير موجود بل تعني أن إثباته يحتاج إلى نوع آخر من الأدلة وتعد المحافظة على هذا الحد جزءًا من مساهمة الدراسة لأن كثيرًا من الأوصاف الاستراتيجية تستخدم ارتفاع الأسعار أو توقف السفن دليلًا كافيًا على انتصار طرف في التفاوض دون عرض شروط التسوية.

الطاقة والملاحة وتوزيع الأعباء:

لا تتوزع خسائر الاضطراب بالتساوي فالمستورد الذي يملك مخزونًا وبدائل تعاقدية يواجه وضعًا مختلفًا عن مستورد يعتمد على شحنات متقاربة كما تختلف حاجة الدولة المصدرة إلى المرور عن حاجة دولة تستطيع استخدام مسار آخر ويقترح التحليل لذلك قياس التعرض على مستوى الدولة والسلعة والمدة بدل الاعتماد على رقم عالمي منفرد.

وتشمل أعباء حماية الملاحة حياة البحارة واستقرار عمليات الموانئ وانتظام التسليم إلى جانب قيمة الشحنات وتدعو هذه القراءة إلى عدم اختزال الأزمة في أسعار النفط أو في ميزان القوة بين الدول ويظل استئناف بعض الرحلات نتيجة تشغيلية مهمة لكنه لا يساوي إزالة المخاطر أو عودة جميع المتعاملين إلى نمط العمل السابق.

الأثر الممتد إلى الإنتاج والأمن الغذائي:

يستدعي انتقال الاضطراب إلى الأسمدة التمييز بين ارتفاع كلفة المدخل الزراعي وبين النتيجة النهائية في الغذاء فقد يمتص المزارع جزءاً من الزيادة أو يعدل الكمية المستخدمة وقد تتدخل المخزونات والدعم وموسم الزراعة قبل أن يظهر أثر في الإنتاج وتوضح هذه السلسلة لماذا لا يجوز نقل نسبة تغير في أجور النقل مباشرة إلى توقع مماثل لأسعار الغذاء. ومن منظور الأمن العالمي تتجاوز أهمية هذا المسار حدود الدول الواقعة على المضيق لأن المتضرر النهائي قد يكون مستورداً بعيداً لا يملك تأثيراً مباشراً في إدارة النزاع ويقترح التحليل قياس التعرض بواسطة مصدر الاستيراد وتوقيت الحاجة إلى السلعة والقدرة المالية على تأمين البديل وتُفهم هذه العناصر بوصفها أسئلة للمتابعة لا ترتيباً تجريبياً للدول الأكثر تضرراً.

ويكشف ذلك عن فرق بين اتساع دائرة الضرر واتساع قدرة إيران على توجيهها فالضرر المنتشر قد يزيد الاهتمام الدولي بالمرم لكنه قد يضعف إمكان حصر الضغط في خصم بعينه ويزيد عدد الأطراف المطالبة بحماية العبور ومن ثم ينبغي إدراج استجابة الأطراف الثالثة في تفسير حدود الأداة لا الاكتفاء بحساب التكاليف الواقعة على الخصم المباشر.

الاستجابات وحدودها:

تعمل الحماية البحرية على تقليل بعض المخاطر لكنها تحتاج إلى ترتيبات واضحة لتجنب سوء الفهم وإلى تقييم مستقل لسلامة السفن المدنية وتخفيض البدائل اللوجستية درجة الاعتماد لكنها تحتاج وقتاً واستثماراً ولا تعالج وحدها أسباب النزاع ويتيح الجمع بين المسارين تقليل أثر الصدمة دون افتراض إمكان إلغاء دور المضيق بالكامل. وتستطيع التفاهات المحددة بشأن العبور والإجلاء أن تنتج منفعة عملية حتى في غياب تسوية سياسية شاملة لكن نجاحها يتطلب تعريفاً واضحاً للالتزامات وآلية للتحقق وقنوات لمعالجة المخالفة وهذه مقترحات مستخلصة من مشكلة قابلية المرور للاستمرار وليست ادعاء بأن الترتيبات المقترحة قد اختبرت وثبت نجاحها.

النتائج والتوصيات:

تخلص الدراسة إلى أن النفوذ الإيراني في هرمز قدرة مشروطة على التأثير في كلفة المرور ومخاطره وليس سلطة ثابتة على جميع التدفقات وتُظهر المقارنة أن استجابة السوق قد تحدث دون إغلاق وأن التعطيل الموثق لا يكفي لإثبات تنازل سياسي كما يتبين أن محدودية التعويض السريع ترفع أهمية الممر من غير أن تنفي وجود بدائل جزئية أو إجراءات مضادة.

ويترتب على ذلك اعتماد متابعة تفصل بين حركة السفن وتكلفة النقل ونتائج التفاوض مع بيان تاريخ كل مؤشر ونطاقه وينبغي ألا تُستبدل بيانات العبور الفعلية بتقديرات القدرة العسكرية وألا تُستبدل شروط التسوية بتعليقات تحليلية عن قوة الموقف التفاوضي.

وتوصي الدراسة بتطوير بدائل الإمداد وفق احتياجات الدول والسلع وتكلفة التشغيل الفعلية وإدراج السلامة الإنسانية للبحارة ضمن ترتيبات حماية الممر كما توصي بقنوات اتصال بحرية واضحة وإجراءات تحقق معلنة لاستمرار المرور والإجلاء وبمراجعة دورية لفاعلية المخزونات والمسارات البديلة خلال الاضطرابات الممتدة. أما البحث اللاحق فيمكن أن يختبر واقعة تفاوض واحدة باستخدام تسلسل موثق للمطالب والقرارات وبيانات الشحن والتأمين ويسمح تضيق وحدة التحليل بهذا الشكل بتقدير العلاقة بين الأداة والنتيجة بصورة أدق من توسيع الادعاء استناداً إلى شواهد متفرقة.

الخاتمة:

تكشف حالة هرمز أن أثر القوة يتحدد جزئياً بالموقع الذي تُستخدم فيه وبقدرة الآخرين على امتصاص الضرر وتوفر هذه العلاقة لإيران مورداً للضغط لكنها تضعها أيضاً داخل شبكة من التكاليف والاستجابات المتبادلة ولذلك تكون القراءة الأكثر انضباطاً قراءة تتابع ما حدث للملاحة وما ترتب عليه اقتصادياً وما أمكن إثباته سياسياً كلاً على حدة وتظل خلاصة الدراسة مرتبطة بالوثائق المتاحة حتى 25 سبتمبر 2026 وقابلة للمراجعة مع ظهور بيانات تشغيلية وتفاوضية إضافية.

المراجع:

أولاً: المراجع العربية:

1. الأمم المتحدة (1982) اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجزء الثالث المواد 34 إلى 45 النص العربي الرسمي مجموعة المعاهدات المجلد 1833

<https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201833/volume-1833-A-31363-Arabic.pdf>

2. الضناوي زينب محمد جميل (2022) احتجاز السفن في مضيق هرمز من منظور القانون الدولي العام مجلة البحوث القانونية والاقتصادية المجلد 5 العدد 1 الصفحات 608 إلى

<https://asjp.cerist.dz/en/article/178559626>

3. Almazrouei Saeed Salem Khalifa Salem and Hendun Abd Rahman Shah and Nor Fadhilah Mohamed Ali and Mualimin Mochammad Sahid (2021)
4. مواجهة التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي
Perdana International Journal of Academic Research 10(1) 43–66
<https://www.perdanajournal.com/index.php/perdanajournal/article/view/114>
المعهد الدولي للدراسات الإيرانية رصانة (2026) النفوذ على مضيق هرمز قوة في زمن الحرب وحدود في زمن السلم
<https://rasanah-iiis.org/?p=38920> أبريل 16
5. عثمانية دلال وزغوني رباح (2023) معضلة إمدادات الطاقة عبر مضيق هرمز في إستراتيجيتي إيران والسعودية
المتبادلة مجلة الناقد للدراسات السياسية المجلد 7 العدد 2 الصفحات 115 إلى 128
<https://asjp.cerist.dz/en/article/234227>
ثانياً المراجع الأجنبية والوثائق الدولية:
1. Byman Daniel (2026) Iran's Strait of Hormuz Gambit and the Limits of U.S. Military Power Center for Strategic and International Studies 20 April <https://www.csis.org/analysis/irans-strait-hormuz-gambit-and-limits-us-military-power>
2. Cordesman Anthony H and Lin Aaron (2015) The Iranian Sea-Air-Missile Threat to Gulf Shipping Center for Strategic and International Studies 27 February <https://www.csis.org/analysis/iranian-sea-air-missile-threat-gulf-shipping>
3. Farrell Henry and Newman Abraham L (2019) Weaponized Interdependence How Global Economic Networks Shape State Coercion International Security 44(1) 42–79 DOI 10.1162/isec_a_00351 <https://www.belfercenter.org/publication/weaponized-interdependence-how-global-economic-networks-shape-state-coercion>
4. House of Commons Foreign Affairs Committee (2007) Sixth Report Session 2006–07 HC 880 Section 3 The Government's Diplomatic Strategy paragraphs 24–29 <https://publications.parliament.uk/pa/cm200607/cmselect/cmfa/880/88006.htm>
5. International Court of Justice ICJ (1949) Corfu Channel United Kingdom v Albania Merits Judgment of 9 April 1949 ICJ Reports 1949 p 4 passage through international straits pp 28–29 <https://api.icj-cij.org/sites/default/files/case-related/1/001-19490409-JUD-01-00-EN.pdf>
6. International Energy Agency IEA (2026) Strait of Hormuz Oil Security and Emergency Response Updated February 2026 <https://www.iea.org/about/oil-security-and-emergency-response/strait-of-hormuz>
7. International Maritime Organization IMO (2026) Middle East Information related to shipping and seafarers Strait of Hormuz and the Middle East Accessed 25 September 2026 <https://www.imo.org/en/mediacentre/hottopics/pages/middle-east-strait-of-hormuz.aspx>
8. Oral Nilufer (2012) Transit Passage Rights in the Strait of Hormuz and Iran's Threats to Block the Passage of Oil Tankers ASIL Insights 16(16) 3 May <https://www.asil.org/sites/default/files/insight120503.pdf>
9. O'Neil William D and Talmadge Caitlin (2009) Costs and Difficulties of Blocking the Strait of Hormuz International Security 33(3) 190–198 DOI 10.1162/isec.2009.33.3.190 <https://dspace.mit.edu/handle/1721.1/57443>
10. Talmadge Caitlin (2008) Closing Time Assessing the Iranian Threat to the Strait of Hormuz International Security 33(1) 82–117 DOI 10.1162/isec.2008.33.1.82 <https://www.belfercenter.org/publication/closing-time-assessing-iranian-threat-strait-hormuz>
11. U.S. Energy Information Administration EIA (2025) Amid regional conflict the Strait of Hormuz remains critical oil chokepoint Today in Energy 16 June <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=65504>
12. UK Foreign and Commonwealth Office (2019) Letter to the United Nations Security Council President about the Strait of Hormuz incident Letter dated 20 July published 21 July <https://www.gov.uk/government/publications/strait-of-hormuz-incident-uk-government-letter-to-un->

security-council-president/letter-to-the-united-nations-security-council-president-about-the-strait-of-hormuz-incident

13. UN Trade and Development UNCTAD (2026a) Hormuz shipping disruptions raise risks for energy fertilizers and vulnerable economies 10 March <https://unctad.org/news/hormuz-shipping-disruptions-raise-risks-energy-fertilizers-and-vulnerable-economies>
14. UN Trade and Development UNCTAD (2026b) From gas to grain Fertilizer disruptions raise risks for food security and trade 30 March <https://unctad.org/news/gas-grain-fertilizer-disruptions-raise-risks-food-security-and-trade>
15. United Nations Treaty Collection (2026) United Nations Convention on the Law of the Sea Chapter XXI 6 Status and declarations Iran upon signature Accessed 25 September 2026 <https://treaties.un.org/doc/Publication/MTDSG/Volume%20II/Chapter%20XXI/xxi-6.en.xml>