

بين الضغط والانتحار.. ماذا لو أغلقت طهران مضيق “هرمز”؟

كتبه عماد عنان | 23 يونيو 2025



لم تصدر إيران -حتى كتابة تلك السطور- أي موقف رسمي بشأن طبيعة ومستوى ومنسوب ردها على الضربة الأمريكية التي استهدفت منشأتها النووية الثلاثة (فوردو - نطنز- أصفهان)، فجر الأحد 22 يونيو/حزيران 2025، والتي قال عنها الرئيس دونالد ترامب إنها حققت أهدافها بنجاح ودمرت العمود الفقري للبرنامج النووي الإيراني بشكل كامل.

ويبدو أن مجلس الأمن القومي الإيراني لا زال بصدد تقييم الضربة والأضرار الناجمة عنها، بعيداً عن ثنائية التضخيم والتحقيق، تمهيداً لإعداد رد يتناسب مع حجم الخسائر التي أحدثتها تلك العملية التي يعتبرها كثيرون نقطة تحول مفصلية ستعيد تموضع الجمهورية الإيرانية على خارطة النفوذ الإقليمي والدولي.

وتُرجع الكثير من القراءات تأخر الرد الإيراني على تلك الضربة رغم مرور يومين عليها إلى مسعى طهران صياغة رد مدروس بشكل عملي وموضوعي وبرغماتي، وفق مقاربات متعددة، تتجاوز الانجرار نحو الانتقام اللحظي الذي قد يذهب بالمشهد إلى منحى آخر، ذو كلفة باهظة، قد لا يقوى الإيرانيون على تحملها في تلك المشهدية الآتية، خاصة بعد الخسائر التي مُنيت بها خلال تلك المواجهة.

وفتح التلكؤ الإيراني في حسم موقفه من الرد الباب أمام بورصة التكهّنات، حيث جاء غلق مضيق "هرمز" كأحد الأوراق المطروحة على طاولة الخيارات بقوة، لاسيما بعد التقارير التي أفادت بموافقة البرلمان الإيراني على هذه الخطوة، وأن الحرس الثوري مستعد لذلك إذا اقتضت الحاجة والظروف، لتُلقى الكرة في ملعب مجلس الأمن القومي الذي بيده القول الفصل في استخدام تلك الورقة.

وكان النائب والقائد في الحرس الثوري الإيراني إسماعيل كوثري قال لنادي الصحفيين الشباب، الأحد 22 يونيو/حزيران الجاري، إن إغلاق المضيق مطروح "وسيتخذ القرار إذا اقتضى الأمر"، فيما نقلت صحف إيرانية عن أعضاء البرلمان الإيراني قولهم إن الإغلاق المحتمل للممر الملاحي الهام سيكون أيضا على جدول الأعمال في جلسة خاصة للجنة البرلانية.

وفي المقابل نقلت تقارير إعلامية موازية عن نائب الرئيس الأمريكي، جيه دي فانس، قوله إن "تعطيل إيران لحركة الملاحة في المضيق سيكون انتحارا بالنسبة لها"، مؤكداً أن "نظامهم الاقتصادي -قاصداً إيران- يعتمد على هذا الممر المائي، ولا يوجد ما يدعوهم إلى اتخاذ مثل هذه الخطوة".. فماذا لو أقدم الإيرانيون على هذا الخيار الشمشوني؟

مضيق هرمز.. أهمية لوجستية استثنائية

يمثل مضيق "هرمز" رقماً صعباً في خارطة الاقتصاد العالمي، إذ يتدفق منه يومياً حوالي 20 مليون برميل من النفط، أي ما يعادل خمس الإنتاج العالمي، وفقاً لإدارة معلومات الطاقة الأمريكية (EIA)، التي وصفت المضيق بأنه "نقطة اختناق نفطية حيوية"، هذا بخلاف كونه حلقة وصل معتبرة بين الخليج العربي والمحيط الهندي، وتقع إيران شماله والإمارات العربية المتحدة وسلطنة عُمان جنوبه.

ويمثل هذا الممر المائي اللوجستي الذي يبلغ طوله 161 كيلومتراً وعرضه 32 كيلومتراً تقريباً في أضيق نقطة فيه (يبلغ عرض الممرات الملاحية في كل اتجاه 3 كيلومترات في المتوسط) رئة حيوية لاقتصاديات العالم، فهو الجسر الأكثر حضوراً الذي يربط الصين وروسيا بالأوروبيين، ومعبّر النفط الخليجي إلى الشرق والغرب على حد سواء.

ويُعرف المضيق باسم "فك الأسد"، لأهميته في رسم شبكة الطرق في القرن السادس عشر الميلادي، فهو منفذ الخليج العربي إلى العالم الخارجي، ويتحكم في المدخلات والمخارج بالمحيط الهندي وغرب آسيا ومنطقة الشرق الأدنى القديم، وله باع طويل كممر تجاري منذ أكثر من 600 عام، وقد مر السومريون عبره في الألف الثالثة قبل الميلاد، وهو ما توثقه النقوش الحجرية المرسومة على صخور سفوح قدا في ولاية خصب وغمضاء بولاية بقاء بسلطنة عمان.

ويعد "هرمز" أحد أكبر المضائق في العالم التي تمر من خلالها السفن العملاقة التي تحمل كميات كبيرة من النفط، ففي عام 2024 فقط مر منه ما يقرب من 16.5 مليون برميل يومياً من النفط الخام والمكثفات من السعودية والعراق والكويت والإمارات وإيران، كما أن أكثر من خمس الإمدادات

العالية من الغاز -معظمها من دولة قطر- عبرت من خلاله في الفترة نفسها.

لكن في المقابل فإن الأعماق الضحلة لهذا الممر المائي اللوجستي، والتي لا تتجاوز ما بين 40 و60 م من الجانب الإيراني، كذا قربها من اليابسة، يمثل تهديدًا مباشرًا وصريحًا للسفن المارة به، إذ قد يجعلها عرضة للألغام أو في مرمى الصواريخ التي تنطلق من الشواطئ أو الاعتراض من قبل زوارق الدوريات والمروحيات.

ولدى مضيق “هرمز” سجل حافل من التوترات حيث كان ورقة أساسية في الصراعات الإقليمية، أبرزها دخوله على خط الأزمة فيما عرف بـ “حرب الناقلات” أثناء حرب الخليج الأولى (1980-1988) حين استهدفت القوات العراقية عام 1984 محطة تصدير النفط في جزيرة خارك، الواقعة شمالي غرب مضيق هرمز، بهدف التأثير على صادرات النفط الإيرانية وإجبار إيران على الرد واستدراج الولايات المتحدة إلى الحرب، لتبدأ مرحلة جديدة من الصدام عبر الاستهداف المتبادل بين الطرفين عبر المضيق وبحر عُمان، إذ تشير التقديرات وقتها إلى استهداف حوالي 451 سفينة من قبل الجانبين.

وفي شهر يوليو/ تموز 2019 احتجزت إيران ناقلتي النفط البريطانيّتين، “ستينا إمبيرو” و”ميسدار”، ردًا على العقوبات التي فرضها الغرب على إيران.

كما احتجز الحرس الثوري ناقلتي النفط اليونانيتين «Delta Poseidon» و«Prudent Warrior»، في مايو/أيار 2022، وناقلة النفط الأميركية «Advantage Sweet» في خليج عُمان، بعد اصطدامها بسفينة إيرانية في أبريل/نيسان 2023، هذا بخلاف التصعيد الأخير في البحر الأحمر من قبل الحرس الثوري والحوثيين.

ورقة ضغط محتملة

بدأ الحديث عن استخدام مضيق “هرمز” كورقة ضغط بيد الإيرانيين لأول مرة خلال المحادثات غير المباشرة التي جرت بين طهران وواشنطن، أواخر مارس/أذار الماضي، والتي تأرجحت ما بين مسقط وروما، بعد التعتن الأمريكي والإصرار على تجريد الإيرانيين من حلمهم النووي والتشديد على عدم المضي قدمًا في مسار التخصيب.

حينها حذر قائد القوة البحرية في الحرس الثوري، الأدميرال علي رضا تنكسيري، من أنّ حرمان إيران حقوقها، في إشارة إلى البرنامج النووي، سيفضي إلى اتخاذ قرار إغلاق المضيق بشكل رسمي، وهو التحذير الذي تم التعامل معه حينها على أنه “فرط صوت” وخطاب شعبي لا يعبر عن الموقف الرسمي الإيراني والذي أبدى تفاؤله إزاء المباحثات رغم العثرات والعراقيل التي واجهتها بسبب البون الشاسع في المواقف بين الطرفين.

إلا أن الاستهداف الأمريكي المباشر لعصب الحلم الإيراني وتدمير المنشآت النووية الرئيسية الثلاث، وبهذه الطريقة التي تضمنت خداعًا استراتيجيًا مُهيئًا، للمرة الثانية على التوالي منذ بداية الحرب مع الكيان الإسرائيلي، أثار حفيظة الإيرانيين ودفع بطرح كافة الخيارات على طاولة النقاش، بما فيها غلق “هرمز” واستهداف القواعد الأمريكية في المنطقة.

وفي هذه اللحظات الحرجة الفاصلة في حياة الإيرانيين قد يكون اللجوء إلى هذا الخيار كورقة ضغط لتقوية الموقف الإيراني على طاولة المفاوضات، مسألة قابلة للنقاش، لكن مع الوضع في الاعتبار ضبطها وفق بوصلة المقاربة الإقليمية والدولية، وبميزان حساس للغاية، كونها خطوة تتجاوز الجغرافيا الإيرانية الضيقة، كذلك المصالح الأمريكية إذا ما كانت بهدف استهدافها، فالمر يكاد يكون خطًا أحمر لحلفاء إيران قبل خصومها، وهو ما يتطلب التعاطي مع هذه الورقة بشيء من التوازن الدقيق.

□ “ناقلتان عملاقتان تهربان من مضيق هرمز وسط تصاعد التوترات وخطر إغلاق وشيك”

فرار ناقلتي نفط عملاقتين من مضيق هرمز بعد الهجمات الأمريكية على إيران، تحوّلًا جنوباً بعيداً عن الخليج الفارسي. يأتي ذلك مع تصاعد التوترات وخوف من رد عسكري قد يشمل السفن التجارية. ناقلة بريطانية سبقتها...

pic.twitter.com/BOsPvfUIE6

— إيران بالعربية (@June 23, 2025) iraninarabic_ir)

وكانت منظمة الطاقة العالمية قد حدّرت من أنّ إغلاق المضيق، ولو لمدة قصيرة، سيكون له تأثير كبير في أسواق النفط والغاز العالمية، حيث احتمالية زيادة ما بين 8.25 إلى 31.25 دولاراً إلى تكلفة برميل النفط، فيما ذهب الخبير في الشؤون الإيرانية ورئيس تحرير وكالة أمواج الإخبارية، محمد علي شعباني، إلى أن النفوذ الجغرافي لإيران على الشحن العالمي يمنحها “القدرة على التسبب في صدمة في أسواق النفط، ورفع أسعار النفط، ودفع التضخم، وانهيار أجندة ترامب الاقتصادية”

وفي ذات السياق يرى كبير مديري المحافظ الاستثمارية في شركة “تورتويز كابيتال” للاستثمار في الطاقة، روب ثاميل، أن ارتفاع أسعار النفط الآن يعتمد على رد فعل إيران، مؤكداً في حديثه لشبكة (CNN) بأن أي تعطل محتمل في الممر البحري الذي تسيطر عليه إيران سيؤدي إلى ارتفاع أسعار النفط إلى نحو 100 دولار للبرميل.

ومن ثم قد تطرح طهران على موائد النقاش التقييمي لاستراتيجيات الرد المحتملة، غلق المضيق لفترة مؤقتة، كرسالة تحذير وامتنعاض للمجتمع الدولي، وأحد أدوات الدبلوماسية الخشنة التي طالما يطالب بممارستها المتشددون في النظام الإيراني، لكن الأمر يجب أن يكون مُحاطًا بحزم مطولة من

المقاربات البرغماتية وحتى لا تتحول ورقة الضغط إلى قرار انتحار كما جاء على لسان نائب الرئيس الأمريكي.

انتحار عملي

إيران بإغلاقها مضيق “هرمز” كأنما تطلق النار على نفسها ثم تشعل المدينة لإحراق خصومها، إذ أن هذا الأمر يعد المنتفس الأكبر والأهم لتصدير نفطها إلى الخارج، هذا بخلاف إثارة العالم ضدها، سواء المرتبط مباشرة بالممر أو المتأثر بالتبعية لما يمكن أن يتمخض عن هذا الإجراء من تداعيات سيكون لها ارتداداتها العكسية على الاقتصاد الدولي خاصة سوق الطاقة العالمي.

بالنسبة للولايات المتحدة فإن إغلاق المضيق لن يؤثر عليها إلا في حدود ضيقة، إذ يعبر منه 3% فقط من حجم ما تستورده أمريكا من الخارج، هذا بخلاف التداعيات الأخرى غير المباشرة من ارتفاع تكاليف النقل والإنتاج والتضخم، واحتمالية حدوث اضطرابات في الأسواق المالية مما يؤثر سلبيًا في أسواق الأسهم الأميركية، ولا سيما شركات النقل والطيران والصناعات الثقيلة.

وعلى الجانب الآخر فإن الذهاب إلى هذا الخيار قد يضع إيران في مواجهة مباشرة مع حلفائها الإقليميين، على رأسهم الصين التي تستورد أكثر من 40% من نفطها من الخليج، ومعظمه يمر عبر مضيق هرمز، الأمر الذي يُحدث في حال إغلاقه أزمة كبيرة لدى بكين في سلاسل الإمداد، ما يضطرها للاعتماد على المخزون الاستراتيجي والبحث عن بدائل عاجلة قد تكلفها كثيرًا.

التأثير ذاته ينسحب على بقية الشركاء الآسيويين في المعسكر الشرقي، إذ تشير التقديرات إلى أن 84% من النفط الخام و83% من الغاز الطبيعي المسال اللذان عبرا مضيق هرمز العام الماضي ذهبا إلى الأسواق الآسيوية، ما يعني أن الدول الآسيوية هي الأكثر تضررًا من هذه الخطوة.

أوروبا هي الأخرى ستكون على بورصة الاستعداد، إذ تستحوذ القارة الأوروبية على أكثر من 7% من صادرات النفط الخام والمكثفات التي تمر عبر المضيق الذي من المتوقع أن يُحدث إغلاقه ارتباكًا كبيرًا في السوق الأوروبية، الأكثر تأثرًا بأي هزة في مسارات الطاقة، من ارتفاع مفاجئ في الأسعار مرورًا بزيادة التضخم وصولاً إلى قفزة كبيرة في تكاليف الطاقة وتعطيل الصناعات، هذا بخلاف التأثيرات المحتملة على سلاسل التوريد إلى القارة العجوز، وما لذلك من تداعيات داخلية كارثية.

وليس بلدان الخليج بمعزل عن هذا التأثير، كونها تعتمد على المضيق في تصدير نفطها بصورة كبيرة، إذ يمر أكثر من 90% من الصادرات النفطية والغازية للسعودية والكويت والإمارات وقطر من خلاله، وإن كان هذا التأثير يختلف من دولة لأخرى حسب امتلاك كل دولة لبدائل أخرى للتصدير.

فالسعودية على سبيل المثال تعتمد في 40% من صادراتها على المضيق، لكنها في الوقت ذاته تملك بدائل أخرى، إذ يمكنها تحويل شحناتها إلى أوروبا باستخدام خط أنابيب بطول 1200 كيلومتر

كذلك الإمارات التي يشكل المعبر 18% من إجمالي صادراتها، لكن يمكنها التصدير عن طريق إرسال 1.5 مليون برميل يوميا عبر خط أنابيب من حقولها النفطية إلى ميناء الفجيرة على خليج عمان إلى الجنوب من هرمز، أما الكويت وقطر والبحرين، ومعها العراق، فلا خيار لها سوى شحن نفطها عبر هذا الممر المائي.

هل يفعلها الإيرانيون؟

وفقاً لاتفاقية “الأمم المتحدة” لقانون البحار (UNCLOS) لعام 1982، يتمتع مضيق “هرمز” بحق “العبور الممّرّي” وعليه لا يجوز قانوناً لإيران غلق المضيق، إذ ينص القانون على حق المرور الآمن والسريع عبر المضائق لجميع السفن والطائرات دون أي عرقلة أو منع من الدول المطلة عليه.

إلا أنه على الجانب الآخر هناك من يرى أحقية طهران في غلق المضيق، استناداً إلى القانون الدولي، الذي أقر عدم أحقية أي دولة ساحلية غلق أو تعليق المعابر والمضائق والممرات المائية، إلا في حالات استثنائية، منها النزاعات المسلحة والحروب، وهو ما يمكن سحبه على المشهد الحالي بعد استهداف الولايات المتحدة للمنشآت النووية الإيرانية وتدخلها العسكري داخل الأراضي الإيرانية وتهديدها للأمن القومي، مما يجعلها دولة عدو وفق قانون الحرب الدولي الذي اشترط في الوقت ذاته ضرورة الإبقاء على حركة طبيعية للسفن والناقلات المدنية، خصوصاً تلك التي تتبع للدول المحايدة.

وبشكل عملي فإن الأقدام على خطوة كهذه وبصرف النظر عن سندها القانوني فإنه من المحتمل أن تواجه طهران ردّاً قاسياً من البحرية الأمريكية والأوروبية المتمركزة بقوة في المنطقة، خاصة بعد التجييش الأخير واستقدام حاملات الطائرات الضخمة للشرق الأوسط، ويحولها إلى هدف مشروع في مرمى المجتمع الدولي.

بعض المحسوسين على طهران يرون أن الأفضل بالنسبة لها هو الإغلاق الجزئي للمضيق، واستهداف السفن الأمريكية والإسرائيلية المارة من خلاله، كما فعل الحوثيون في البحر الأحمر منذ بداية الحرب في غزة، وهو ما يجنبهم الدخول في صدام مع القوى الدولية الأخرى، حليفة كانت أو خصوم.

إلا أن هذا الخيار وبشكل عملي، ورغم احتماليته، إلا أن درجة مخاطره أكبر، في ظل التمترس العسكري الأمريكي في المنطقة من جانب، وميل إيران الواضح لتجنب التصعيد مع الولايات المتحدة، التزاماً بمقاربات مُلحمة بخطوط حمراء لا يرغب الإيرانيون تجاوزها، على الأقل حتى الآن، من جانب آخر، مما يعقد الموقف الإيراني ويزيد من وضعية النظام المأزومة ويضاعف حرجه الداخلي والخارجي.

إذ بات عليه الرد وبنفس القوة لكن بخيارات تتقلص يوماً تلو الآخر، ملتزمة بمسار واحد، لا يمكن الخروج عنه، وإلا ستكون الكلفة باهظة، مسار طهران – تل أبيب.. ومع ذلك وفي ظل السيولة التي تشهدها المنطقة فكل الخيارات متاحة على الطاولة، فهل من الممكن أن تتجاوز إيران هذا المسار

