

هرمز وباب المندب.. ماذا لو أغلقا في نفس الوقت؟

بعد شهر كامل من بدء الحرب الأمريكية الإسرائيلية على إيران، دخل الحوثيون في اليمن صباح 28 مارس/آذار 2026 المعركة إلى جانب طهران بإطلاق صواريخ إلى الأراضي الفلسطينية المحتلة، معلنين مواصلة عملياتهم "ما دام العدوان مستمرًا".

الهجوم الذي أكدت "إسرائيل" أنه تضمن صاروخًا واحدًا على الأقل، أعاد فتح احتمال عودة الجبهة البحرية في البحر الأحمر، كما حدث خلال العدوان على غزة.

وكان العالم قد دخل أصلًا في أزمة تجارة و طاقة قبل هذا التصعيد، إذ أدى إغلاق مضيق هرمز إلى اختناق في التجارة والطاقة، فيما يأتي دخول الحوثيين للمعركة ليعيد باب المندب إلى الواجهة بوصفه جبهة بحرية ثانية قد تستخدمها إيران لرفع الكلفة العالمية.

باب المندب كجبهة بحرية ثانية

يقع باب المندب بين اليمن وجيبوتي/إريتريا، ويربط خليج عدن بالبحر الأحمر، ولذلك يشكل نقطة العبور الرئيسية للسفن القادمة من المحيط الهندي في طريقها إلى البحر الأحمر ثم قناة السويس.

ولا يمر عبر هذا المضيق النفط وحده، بل تعبره أيضًا سفن الحاويات وشحنات الحبوب والأغذية والأسمدة المتجهة بين الخليج وشمال إفريقيا من جهة، وأوروبا وآسيا من جهة أخرى.

وتظهر أهمية هذا المسار في حجمه التجاري واتصاله المباشر بقناة السويس. فقبل أزمة البحر الأحمر في أواخر 2023، كانت نحو 22% من تجارة الحاويات العالمية تمر عبر القناة.

أما في النصف الأول من عام 2025، فبلغ النفط العابر نحو 4.9 ملايين برميل يوميًا عبر القناة و4.2 ملايين برميل يوميًا عبر باب المندب. وتزداد حساسية هذا الممر بسبب ضيقه، الذي يبلغ نحو 20 كلم، ما يجعل أي تهديد كافيًا لإرباك حركة السفن.

وبما أن باب المندب هو المدخل الجنوبي للمسار المؤدي إلى السويس، فإن أي اضطراب فيه لا يبقى محصورًا في البحر الأحمر، بل يمتد سريعًا إلى سلاسل التوريد الأوروبية والآسيوية.

وقد أظهرت الهجمات الحوثية أواخر 2023 كيف يعمل هذا الخطر عمليًا، فقد أدت إلى:

تراجع مرور السفن عبر قناة السويس بما يزيد على 40%.

انخفاض حمولة الحاويات العابرة بنحو 82%.

اضطرت نحو 586 سفينة حاويات إلى تغيير مسارها عبر رأس الرجاء الصالح حول إفريقيا.

كانت النتيجة أن ثلثي السفن التي اعتادت عبور هذا المسار تجنبت المنطقة، وحتى أواخر 2025، ورغم تحسن الأوضاع نسبيًا، ظل عدد العبور في باب المندب أقل من نصف مستويات 2023.

لم يكن هذا التراجع نتيجة إغلاق رسمي للممر، فمجرد إطلاق صاروخ أو قرصنة سفينة كان كافيًا لإعادة شركات الشحن إلى طريق إفريقيا الطويل، وتحويل المرور عبر البحر الأحمر من خيار طبيعي إلى مخاطرة تجارية عالية الكلفة.

ومع طول أمد الأزمة، تحولت طرق الالتفاف إلى "واقع تشغيلي جديد"، فقد سجلت غرفة تجارة كيب تاون زيادة بنسبة 112% في السفن التي تتجه حول رأس الرجاء الصالح بحلول مارس/آذار 2026.

كما أعلنت شركات مثل ميرسك وهابا-إلوي و"سي إم إي-سي جي إم" أنها ستواصل الالتفاف بسبب

المخاطر المستمرة. وشجع هذا التحول على زيادة الاستثمار في مرافئ التزويد بالوقود في غرب إفريقيا، لكن نمو هذه المراكز رافقته أيضًا مخاطر القرصنة ونقص البنية التحتية.

الحوثيون ورفع كلفة الحرب عالميًا

يكشف سجل الحوثيين في البحر الأحمر منذ أواخر 2023 كيف يمكن لإستراتيجيتهم أن تتحول إلى أداة ضغط عالمي، حتى من دون إغلاق كامل لممر باب المندب.

فخلال تلك الحملة نفذوا أكثر من مئة هجوم على سفن تجارية وأغرقوا بعضها، واستولوا على أخرى، بما كان كافيًا لزعزعة الثقة بالملاحة في البحر الأحمر ورفع كلفة المرور عبره.

وردت شركات التأمين برفع أقساط الحرب، وأعلنت شركات الشحن العالمية وقف المرور عبر البحر الأحمر، فأصبح بوسع الحوثيين الضغط اقتصاديًا على العالم من دون مواجهة مباشرة مع أساطيل الولايات المتحدة أو بريطانيا.

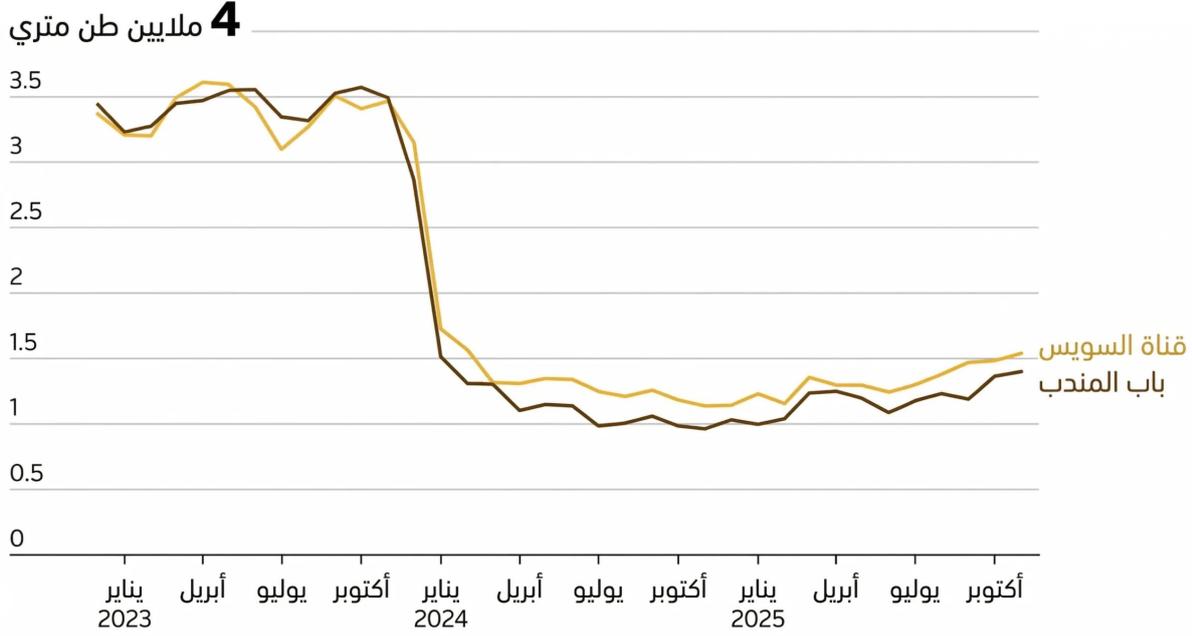
ورغم نشر تحالف بحري لحماية الملاحة، لم تُترجم الكلفة العسكرية العالية إلى استعادة كاملة للتجارة، فالحملة استنزفت أكثر من مليار دولار، ومع ذلك ظل المرور عبر باب المندب وقناة السويس أدنى بكثير من مستويات ما قبل 2023.

وبدا أن الحملة الغربية حققت نجاحًا عمليًا، لأنها وفرت حماية واعترضت كثيرًا من الهجمات، لكنها لم تحقق حسمًا استراتيجيًا. فالهجمات الحوثية غير المتكافئة لم تتوقف، والثقة التجارية بالممر لم تعد بالكامل، وبقيت شركات الشحن تتجنب البحر الأحمر رغم وجود المدمرات والفرقاطات الغربية.

حتى في فترات الهدنة، بقيت المخاوف حاضرة، فقد أدى تعليق الهجمات بين أكتوبر/تشرين الأول 2025 ويناير/كانون الثاني 2026 إلى عودة تدريجية لبعض السفن فبلغ عدد العابرة في نوفمبر/تشرين الثاني 2025 نحو 1,128 سفينة لكنه ظل أقل بنسبة 52% عن نفس الشهر من 2023.

ووصفت رويترز البحر الأحمر بأنه "درس تحذيري"، إذ تبين أن الخطر يبقى حتى بعد توقف القصف، حيث لم تتجاوز حركة السفن 60% من مستويات ما قبل الهجمات. يظهر الجدول التالي كيف أثرت هجمات الحوثيين في البحر الأحمر على التجارة البحرية.

حجم تجارة الشحن اليومي (متوسط شهري)



يظهر هذا الجدول كيف أثرت هجمات الحوثيين في البحر الأحمر على التجارة البحرية

ورغم مرور عدة شهور على انتهاء العدوان على غزة ووقف الهجمات في البحر الأحمر، أعلنت شركة ميرسك في يناير/كانون الثاني 2026 أنها ستستأنف مرور بعض السفن عبر السويس لكنها أوضحت أن العودة ستكون "تدرجية" وستبقى لديها خطط طوارئ للعودة إلى طريق إفريقيا.

فيما وضعت هاباغللوبيد وشركات أخرى فترة انتقالية من 60 إلى 90 يومًا قبل إعادة كامل أسطولها. وفي فبراير/شباط 2026، قالت شركة النقل العالمية دي إس في إن العودة إلى البحر الأحمر ستخفض أسعار الشحن لكنها قد تسبب ضغطًا مؤقتًا على الموانئ.

هذه التصريحات تعكس إدراك الشركات أن التهديد سيبقى قائمًا، وبالتالي توازن بين تقليل التكاليف والحد من المخاطر. وجاءت الحرب الأمريكية الإسرائيلية على إيران لتضيف بعدًا نفسيًا للمعركة بإعلان الحوثيين بدء هجماتهم.

ورأى تقرير لرويترز أن هجومهم على "إسرائيل" قد يفتح باب المندب بوصفه هدفًا محتملًا، وبذلك يتحول الممر من خط ملاحى إلى أداة ضغط إقليمية ودولية، إذ أن تهديد التجارة يرفع التكلفة على الغرب في حين يساعد إيران على تشتيت الجهود العسكرية بعيدًا عن أراضيها.

ماذا يعني اشتغال هرمز وباب المندب معًا؟

خلال الحرب الحالية أقفلت إيران مضيق هرمز فعليًا، وهو منفذ يمر عبره نحو خمس النفط والغاز المسال في العالم.

وقد رست أكثر من 150 سفينة بالقرب من الممر لأن شركات التأمين ألغت تغطية مخاطر الحرب في المياه الإيرانية والخليجية، وقفزت أسعار النفط 9% في اليوم الأول للإغلاق، وارتفعت أجور ناقلات النفط إلى آسيا إلى ثلاثة أضعاف.

ورغم استمرار مرور محدود لسفن ترفع أعلام باكستان والهند، فإن معظم الناقلات بقيت بعيدة بسبب تهديدات إيران وترددتها في منح مرور آمن.

ولتخفيف هذا الضغط، حاول المنتجون الخليجيون استخدام موانئ بديلة، فالسعودية زادت شحناتها عبر ميناء ينبع على البحر الأحمر، لكن كلفة النقل هناك ارتفعت إلى 28 مليون دولار للناقلة الواحدة، أي أكثر من ضعف المستوى السابق. ومع ذلك فشلت بعض العقود لأن الشاحنين فضلوا تجنب المنطقة بأكملها.

وحتى شركات مثل ميرسك وهاباغ-لويدي اضطرت إلى إيقاف الحجوزات إلى الشرق الأوسط وتعليق عبور هرمز والبحر الأحمر في بداية مارس/آذار. وهكذا لم تعد الأزمة مقتصرة على تعطل هرمز وحده، بل بات الخطر يمتد إلى المسار البديل نفسه إذا عاد باب المندب إلى دائرة التهديد.

وفي هذه الحالة لا يبقى أمام جزء كبير من حركة الشحن بين آسيا وأوروبا سوى الالتفاف حول رأس الرجاء الصالح بدل المرور عبر الخليج ثم البحر الأحمر فقناة السويس. وهذا البديل لا يوقف التجارة، لكنه يطيلها ويرفع كلفتها، ومعناه عملياً ما يلي:

يضيف 10 أيام إلى الرحلات بين آسيا وأوروبا، ويكلف نحو مليون دولار إضافية بالوقود لكل رحلة، مع زيادة المسافة المقطوعة واستهلاك الوقود بنسبة 70% كما حدث خلال أزمة ما بعد 2023.

أدى ذلك إلى ارتفاع مؤشر الشحن الصيني بنسبة 114% بين منتصف ديسمبر/كانون الأول 2023 ويناير/كانون الثاني 2024.

كما قفزت أسعار الشحن بالحاويات إلى أوروبا 8.1%، وإلى الساحل الغربي الأمريكي 43% خلال أسابيع.

بالنسبة إلى أوروبا، التي تعتمد على واردات آسيا والشرق الأوسط، لا يعني ذلك مجرد تأخر بوصول السفن، بل تأخر الشحنات وارتفاع تكلفة السلع والغاز والسماذ، مع تزايد الضغط على معدلات التضخم.

لم تقتصر الكلفة على الوقود والزمن، إذ ارتفعت أقساط التأمين البحري من 0.05-0.1% من قيمة السفينة إلى 1-2% خلال أزمة 2024، ثم سجلت زيادات تجاوزت الألف في المئة خلال حرب إيران أوائل 2026.

كما أشارت تقارير شركات التأمين إلى أن أي صاروخ يُطلق في البحر الأحمر يعيد أقساط الخطر إلى مستويات قياسية. وينعكس ذلك مباشرة على سعر الشحن والسلع، لأن الشركات تضيف "رسوم مخاطر الحرب" على كل حاوية، وقد بلغ هذا الرسم 2% في بعض العقود.

إعادة توجيه السفن

مثال على إعادة توجيه المسار من سنغافورة إلى روتردام.

- موانئ التزود بالوقود المعتادة
- موانئ التزود بالوقود الناشئة



حول الطرف الجنوبي لأفريقيا
حوالي 11,800 ميل بحري في
رحلة مدتها 36 يوماً

بين قناة السويس ورأس الرجاء الصالح.. مثال على تغيير المسار من سنغافورة إلى روتردام ولهذا بدأت شركات الشحن نفسها تشكو من الكلفة المتصاعدة، فقد ذكرت هاباغ-لمويد أنها تتكبد ما بين 40 و50 مليون دولار أسبوعياً بسبب الوضع في الشرق الأوسط، وأن ست سفن لها و150 بحارًا ظلوا عالقين في الخليج بعد إغلاق هرمز.

وامتد الأثر إلى الشحن الجوي أيضاً، إذ ارتفعت أسعاره بنسبة تصل إلى 70% مع تجنب الطائرات لمناطق الصراع، ما زاد الضغط على سلاسل الإمداد.

وفي المحصلة، فإن اشتغال هرمز وباب المندب معاً لا يعني مجرد تعطل ممرين، بل انتقال الضغط من المضائق إلى الأسواق.

وتخشى "إسرائيل" اضطراب خطها البحري إلى آسيا، كما تجد الولايات المتحدة نفسها أمام كلفة متزايدة لتأمين الممرات، في وقت يزداد الضغط على أوروبا، فيما تواصل دول الخليج البحث عن بدائل تعرف أنها لا تعوض الممرين بالكامل.

هرمز وباب المندب.. ماذا لو أغلقا في نفس الوقت؟

نون إنسايت | نشر في ٢٩ مارس, ٢٠٢٦



رابط المقال: <https://www.noonpost.com/366478/>