

هل يتحول هرمز إلى نسخة جديدة من قناة السويس؟



تصدر مضيق هرمز جدول أعمال الاجتماع الذي جمع وزراء خارجية تركيا ومصر وباكستان والسعودية في العاصمة الباكستانية إسلام آباد، الأحد 29 مارس/آذار، فيما يعكس مركزية هذا الممر في أي ترتيبات إقليمية محتملة لاحتواء الحرب وتهدئة تداعياتها.

خلال الاجتماع الذي شارك فيه وزراء خارجية الدول الأربعة، طرحت جملة من المقترحات الهادفة إلى إعادة فتح المضيق، من بينها إنشاء كونسورتيوم (تحالف) محتمل لإدارة الممر، إلى جانب بحث فرض رسوم عبور، فيما يبدو محاكاة لنموذج قناة السويس.

– وزراء خارجية السعودية، تركيا، مصر وباكستان يطرحون خارطة طريق لإنهاء حرب المنطقة وإعادة فتح مضيق هرمز.

– مقترح بإنشاء "كونسورتيوم" (ائتلاف) مشترك لإدارة تدفقات النفط وضمان أمن الملاحة.

– الخطة تتضمن فرض رسوم عبور وتفتيش على السفن في هرمز لمحاكاة نموذج قناة السويس، ورفع...
pic.twitter.com/HZHtd61BHe

– نون بوست (@NoonPost) 30 March, 2026

وبحسب ما أوردته وكالة "رويترز"، فإن تركيا ومصر والسعودية تبحث حالياً تشكيل آلية جماعية لإدارة تدفقات النفط عبر المضيق، مع طرح انضمام باكستان إلى هذا الترتيب، فيما جرى تداول المقترح مع الولايات المتحدة وإيران، كل على حدة، كما أُحيل إلى واشنطن قبل انطلاق هذه المفاوضات. ويفتح هذا الطرح الباب أمام سلسلة من التساؤلات السياسية والقانونية والعملية بشأن مدى قابليته

للتنفيذ على أرض الواقع، وحجم العقبات التي قد تعترضه، فضلًا عما يمكن أن يخلفه من تداعيات مباشرة على النفوذ الإيراني في المنطقة، لا سيما أن مضيق هرمز ظل، على مدى عقود، أحد أهم مرتكزات هذا النفوذ وأبرز أوراقه الاستراتيجية.

ما الاختلاف بين المضيق والقناة؟

ثمة فوارق بنيوية وحاكمة في الطبيعة القانونية والإدارية لكل من قناة السويس ومضيق هرمز، تجعل أي محاولة للقياس التام بينهما أو التعامل معهما بوصفهما نموذجين متماثلين أمرًا يفتقر إلى الدقة القانونية والسياسية.

فقناة السويس تمثل ممرًا صناعيًا يقع بالكامل داخل نطاق السيادة المصرية، وتخضع إدارته بصورة مباشرة للدولة المصرية، بينما يعد مضيق هرمز ممرًا طبيعيًا دوليًا يفصل بين مسطحات بحرية مفتوحة ويستخدم في إطار الملاحة العالمية، وهو ما يفرض اختلافًا جذريًا في الأساس القانوني الذي يحكم المرور ويفرض القيود على مسألة الرسوم والإدارة في كل حالة.

ويستند تنظيم العبور في قناة السويس إلى اتفاقية القسطنطينية لعام 1888، التي أرست مبدأ بقاء القناة مفتوحة أمام الملاحة الدولية، إلى جانب المنظومة التنظيمية واللوائح التي تضعها هيئة قناة السويس باعتبارها الجهة المصرية المختصة بإدارة هذا الشريان الملاحي.

وبحكم كون القناة منشأة داخل الإقليم المصري وتخضع لإدارة وطنية خالصة، فإن فرض رسوم عبور عليها يمثل حقًا سياديًا مشروعًا ومنظمًا، تمارسه القاهرة بصورة قانونية ومعلنة من خلال جداول رسمية للرسوم والزيادات والخصومات وآليات التحصيل.

في المقابل، يخضع المرور في مضيق هرمز لقواعد قانون المضائق الدولية الواردة في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، وهي قواعد تقوم في جوهرها على ضمان حق السفن والطائرات في المرور العابر المتواصل والسريع، بما يحد من قدرة الدول المشاطئة على تعطيل هذا الحق أو إعادة تشكيله وفق اعتبارات سيادية منفردة.

ومن ثم، فإن صلاحيات الدول المطلة على المضيق تظل محصورة في نطاقات تنظيمية وفنية محددة، مثل قواعد سلامة الملاحة، وتنظيم حركة العبور، ومنع التلوث، وبالتنسيق مع الدول المستفيدة من استخدامه، لكنها لا تمتلك، من الناحية القانونية، سلطة تحويل المضيق إلى مورد ريعي أو فرض رسوم عبور عليه على النحو المعمول به في قناة السويس، ومن هنا، فإن أي طرح يدعو إلى التعامل مع هرمز باعتباره "نسخة أخرى من السويس" يصطدم منذ البداية باختلاف جوهري في الطبيعة القانونية والسيادية لكلا الممرين.

كيف يمكن المحاكاة بين النموذجين؟

لا يعني الاختلاف الجوهري بين مضيق هرمز وقناة السويس، من حيث الإطارين القانوني واللوجستي، استحالة الاستفادة من بعض ملامح النموذج السويسري في إدارة المضيق، لكنه يفرض، في المقابل، حدودًا واضحة على أي محاولة للمحاكاة الكاملة بين الحالتين، فالمسألة هنا لا تتعلق بإمكانية استنساخ نموذج قناة السويس بحذافيره، بقدر ما ترتبط بإمكانية استلهام بعض آلياته في حدود ما يسمح به الوضع القانوني الخاص بهرمز.

وفي هذا السياق، قد يظل مطروحًا اعتماد صيغ محددة لرسوم ذات طابع خدمي، مثل رسوم الإرشاد البحري، أو التأمين، أو المرافقة الأمنية، أو إدارة حركة العبور، لكن من دون أن ترتقي هذه الرسوم إلى مستوى "رسوم المرور السيادي" المعمول بها في قناة السويس، نظرًا لاختلاف الطبيعة القانونية للممرين.

كذلك، يمكن تصور إنشاء آلية تشغيل مشتركة، تقوم على التعاون بين الدول المشاطئة للمضيق، وفي مقدمتها إيران وعمان، وبين الدول المستفيدة من استمرار تدفق الملاحة عبره، أو بعض القوى الإقليمية والدولية المنخرطة في جهود الوساطة، مثل الرباعي الذي يضم تركيا ومصر والسعودية وباكستان، مع احتمال حضور أميركي بدرجات متفاوتة، وقد تتولى مثل هذه الآلية تنظيم تدفقات الناقلات وضبط حركة العبور، من دون أن يترتب على ذلك مساس بالأصل القانوني الحاكم للمضيق. وإلى جانب هذا الطرح، يبرز احتمال اللجوء إلى صيغة انتقالية مؤقتة، تُعتمد لتأمين تشغيل المضيق إلى حين انقضاء الحرب والتوصل إلى تفاهات أكثر رسوخًا وديمومة، وقد تتمثل هذه الصيغة في ترتيب أمني فني يركز على ضمان سلامة المرور وتأمين السفن، بما ينسجم، إلى حد بعيد، مع المقاربة التركية التي نظرت إلى أمن الملاحة بوصفه أداة لبناء الثقة وتهيئة الطريق نحو وقف إطلاق النار، لا باعتباره هدفًا منفصلًا قائمًا بذاته.

ماذا عن النفوذ الإيراني؟

يشكل مضيق هرمز أحد الأعمدة الصلبة في بنية النفوذ الإيراني، بل يمثل، في الوعي الاستراتيجي ل طهران، خطأ أحمر بالغ الحساسية لا يمكن التساهل مع أي محاولة للمساس به أو إعادة هندسة دوره بعيدًا عن إرادتها، ومن ثم، فإن أي اقتراب من هذا الممر، تحت أي عنوان كان، يعني عمليًا الاقتراب من أهم ورقة ضغط جيوسياسية تمتلكها إيران في معادلات الإقليم والعالم.

ولا تتبع أهمية النفوذ الإيراني في هرمز من الجغرافيا وحدها، رغم مركزيتها، وإنما أيضًا من قدرة طهران على توظيف هذا المضيق كورقة ردع وضغط دولي، بما يبقي احتمالات التعطيل أو التهديد أو رفع كلفة العبور حاضرة دائمًا في حسابات القوى الكبرى والأسواق العالمية، كلما تعرضت إيران لتهديد مباشر أو لمحاولة تستهدف تجريدها من عناصر قوتها الاستراتيجية.

ومع ذلك، لا يُستبعد أن تبدي طهران قدرًا من المرونة إزاء بعض الطروحات المتعلقة بتنظيم الملاحة في المضيق، إذا ما رأت في ذلك مدخلًا يخدم هدفًا أكبر يتمثل في وقف الحرب، وتبديد الضغوط أو التهديدات الأميركية الموجهة ضدها.

إطلاق #الحوثيين أول هجوم مباشر على #إسرائيل لا يمثل مجرد تطور ميداني عابر، بل يكشف عن انتقال المواجهة إلى مستوى جديد من التصعيد، تُستدعى فيه أوراق النفوذ الإقليمي تباغًا، من #لبنان و #العراق وصولًا إلى #البحر الأحمر و #باب المندب. #مضيق_هرمز_إيران <https://i69yKgHes3/co.t/>

— نون بوست (@NoonPost) 28 March 2026

وفي هذا الإطار، قد تفتح إيران على ترتيبات فنية أو إدارية مشتركة لتنظيم المرور، شرط ألا تتحول هذه الترتيبات إلى غطاء لتقليص دورها أو الالتفاف على نفوذها المتجذر في هذا الممر الحيوي، مستندة في ذلك إلى حقيقة جيوسياسية يصعب تجاوزها، وهي أنها ستظل، بحكم الموقع، اللاعب الأكثر تأثيرًا في معادلة هرمز.

فالمضيق يجاور سواحلها مباشرة، ويمتد بمحاذاة جزر ومواقع إيرانية شديدة الحساسية، ما يجعل أي مشروع لإدارته أو إعادة تنظيمه غير قابل للحياة ما لم يحظ بقبول إيراني، أو على الأقل بتفاهم يخفف من دوافع الرفض والمواجهة.

ومن هنا، قد تكون إيران مستعدة للقبول بترتيبات تتعلق بسلامة الملاحة وتأمين المرور، وربما بالشراكة مع قوى إقليمية تحظى بدرجة من الثقة والمصداقية لديها، مقابل الإقرار بدورها المركزي ومنحها ضمانات سيادية واضحة، أما الصيغ التي قد تُفهم في طهران باعتبارها محاولة لتدويل المضيق على نحو ينتزع منها وظيفتها الاستراتيجية، فمن المرجح أن تُقابل برفض حاد، لأنها تمس جوهر أحد أهم

مرتكزات نفوذها الإقليمي والدولي.

تدويل المضائق.. هل يكون الملف الأبرز مستقبلاً؟

لا شك أن الاضطراب الذي أصاب سوق الطاقة العالمي وسلاسل الإمداد بفعل التوتر في مضيق هرمز سيدفع القوى الكبرى، وفي مقدمتها الولايات المتحدة، إلى البحث عن صيغ جديدة لتأمين المضائق والممرات البحرية في الشرق الأوسط، بما يحول دون تكرار أزمات مماثلة تهدد حركة التجارة العالمية وتدفقات الطاقة.

وفي هذا السياق، يبرز خيار "التدويل" بوصفه أحد السيناريوهات التي قد تجد طريقها إلى دوائر النقاش، غير أن هذا الطرح يظل محفوفاً بعقبات كبيرة، في مقدمتها اصطدامه المباشر بمبدأ السيادة الوطنية وتعييدات الجغرافيا السياسية التي تحكم هذه الممرات، وهو ما يجعل مسار التدويل بالمعنى القانوني والسيادي الكامل خياراً بالغ الصعوبة، إن لم يكن مستبعداً في المدى المنظور.

لكن ذلك لا ينفي احتمال بروز صيغة أخرى أقل صداماً وأكثر قابلية للتداول، تتمثل في "التدويل الوظيفي"، أي من دون المساس بسيادة الدول على ممراتها البحرية، عبر إنشاء أطر متعددة الأطراف لإدارة بعض الملفات المرتبطة بسلامة الملاحة، والتأمين، والمراقبة، والدعم الفني واللوجستي، بما يضمن استمرار انفتاح هذه الممرات أمام حركة العبور الدولية، ويحد في الوقت ذاته من فرص تحولها إلى أدوات ابتزاز أو ساحات اختناق جيوسياسي.

في المحصلة، وفي ظل هذه اللحظة الاستثنائية التي تتداخل فيها الفوضى مع الارتباك الدولي، وتراجع فيها فاعلية المبادئ القانونية أمام منطق القوة وضرورات الصراع، يبدو التعويل على القانون وحده باعتباره مظلة حماية كافية أو ضمانة نهائية في مواجهة أي تغول، أقرب إلى رهان مثالي يصعب الركون إليه في واقع شديد الاضطراب.

ومن ثم، تبقى جميع السيناريوهات مفتوحة وقابلة للطرح، لأن ما يجري لم يعد متعلقاً بمضيق هرمز أو بالممرات المائية في الشرق الأوسط فحسب، بل بات يمس بصورة مباشرة شكل التوازنات الإقليمية والدولية ومسارات إعادة تشكيلها.

لذلك، فإن ما بعد هذه الحرب لن يقتصر أثره على خرائط النفوذ وطرق التجارة وأمن الطاقة فقط، بل سيمتد على الأرجح إلى إعادة تعريف قواعد الاشتباك ذاتها، بما يجعل من الصعب تصور أن العالم بعد هذه المواجهة سيبقى على الصورة التي كان عليها قبل اندلاعها.