

## الصراعات الكبرى والممرات المائية وحرب الظل

نظام البتروبول مقابل البتروولار

جهينة حبيب الحاج حمود

ماجستير مصارف إسلامية

تُعتبر الممرات والمضائق البحرية عاملاً استراتيجياً في مواقع الدول، كما تُشكل شرايين حيوية للاقتصاد العالمي وحركة التجارة الدولية، فهي تختصر المسافات بين القارات وتربط الأسواق بالموارد، مما يجعل السيطرة عليها عاملاً رئيسياً في ميزان القوى الدولي، حيث تُشكل المضائق البحرية نقاط تحكم في الملاحة البحرية فقد احتلت مكانة وأهمية استراتيجية هامة مما جعلها نقاط صراع وتنافس سياسي بين القوى البحرية.

إن هذه الأهمية جعلتها ميداناً للاهتمامات الجغرافية السياسية التي تعنى بدراسة التفاعل بين المكان الجغرافي والواقع السياسي، وهذا التفاعل يبرز بشكل واضح في هذه المواقع البحرية المهمة، ووفق بيانات صادرة عن المنظمة البحرية الدولية، فإن ٩٠٪ من السلع المتداولة عالمياً يتم شحنها عبر البحار، بينما تُسيطر الممرات المائية على ٦١٪ من إنتاج العالم من البترول والسوائل النفطية الأخرى، أي ما يُعادل ٥٨.٩ مليون برميل يومياً، فلذلك أي تهديد يؤثر في أمنها يؤثر بالتبعية وبشكل مباشر في الأمن القومي لكل دول العالم بما يُمثله من تأثير كبير في حركة التجارة العالمية وسلاسل الإمداد، ويتقاطع أمن الممرات التجارية مع العديد من أبعاد الأمن القومي والعالمي، أهمها: أمن الطاقة، والأمن الغذائي، وهو ما يُفسر اهتمام الدول الكبرى بها، فمن الطبيعي أن تصوب كل قوة أنظارها نحو تلك الممرات لتأمينها بالشكل الذي يؤمن مصالحها ومصالح حلفائها، فلم تكن الممرات المائية يوماً مجرد مساحات زرقاء على الخرائط، بل أدوات صراع ونفوذ، تُدار بالقانون حيناً وبالقوة حيناً آخر، حيثُ أن الجغرافيا لا تحمي أصحابها إن لم تُقرأ بعين السياسة والتاريخ معاً، ومن لم يدرك ذلك سيجد نفسه خارج اللعبة في عالم يُعاد فيه تشكيل خارطة الممرات المائية، فحدوث أي اضطرابات من توترات سياسية، وهجمات بحرية، وتحولات جيوسياسية في عمل المضائق البحرية يمكن أن يضع العالم في أزمة طاقة، وخاصةً أن حجم النفط والغاز الذي يمرُّ بها هائل، وأي تعطيل لها سيؤدي سريعاً إلى تأثيرات كبيرة على الأسعار العالمية واضطراب سلاسل الإمداد والتوريد.

والعالم اليوم لا يتجه إلى نظام أكثر استقراراً، بل إلى فوضى مُدارة حول البحار، فمن يملك الميناء يملك القرار، ومن يُسيطر على المضيق يستطيع أن يخنق دولة بأكملها دون أن يطلق رصاصة واحدة. ومن هذا المشهد نرى إيران اليوم تولي أهمية خاصة للممرات التجارية الدولية وذلك لأهمية موقعها الإستراتيجي والمفيد في هذه الممرات، فهي تجاور ١٥ دولة، ما يُسهل الوصول إلى أسواق آسيا الوسطى والقوقاز ودول جنوب الخليج العربي، كما أنها توجد جغرافياً على تقاطع ٣ قارات (آسيا وأوروبا وإفريقيا)، أي إنها تربط بين شمال وجنوب وشرق وغرب العالم، كما أن ميزة إيران لا تقتصر على موقعها الجغرافي، وإنما أيضاً على امتلاكها ثروة طاقة هائلة وقدرتها على الوصول إلى مصادر الطاقة في الشمال والجنوب من جانب، والمياه الإقليمية من الجانب الآخر، أي أنها تقتصر على مسافات كبيرة، فضلاً عن امتلاكها موانئ عديدة وكبيرة وشبكات للنقل البري والسكك الحديدية الممتدة إلى حدود دول الجوار، وتُعتبر إيران حالياً عنصراً فاعلاً في العديد من الممرات الدولية الناشئة، ومنها طريق الحرير الذي أطلقتها الصين عام ٢٠١٣م (مبادرة الحزام والطريق) باعتبار إيران أهم قطعة أرض بين شرق آسيا وأوروبا (لم تدخل الصين في هذه الشراكة مع إيران صدفةً بل اختارتها لأنها بحاجة إلى إيران وبنهجها الصبور والمنهجي وغير الغربي، فشيدت الصين البنية التحتية للسيناريو الذي يتكشف أمام أعيننا اليوم)، وممر شمال - جنوب الذي يربط بين الهند وروسيا، وممر تراسيكا الذي يُمثل جسراً بين دول آسيا الوسطى والقارة الأوروبية، إلى جانب ممرات أخرى لم تُفعل بالكامل، ويمنح تحكّم إيران بمضيق هرمز قوة كبيرة لطهران، لأنه يُعد من أهم ممر للنفط في العالم، فهو يربط بين عُمان وإيران والخليج العربي بخليج عُمان وبحر العرب<sup>1</sup>، كما يتميز

<sup>1</sup> يقع مضيق هرمز في الجزء الشرقي لمياه الخليج العربي والجزء الشمالي الغربي لخليج عُمان، اللذين يُشكلان لسانيين بحريين مُتصلين بالمحيط الهندي، ويحد المضيق من الشمال والشرق إيران، ومن الجنوب سلطنة عُمان التي تشرف على حركة الملاحة البحرية فيه إذ يأتي ممر السفن ضمن مياهها الإقليمية. وتبدأ حدوده الشمالية الغربية من الخط الذي يصل رأس الشيخ مسعود في شبه جزيرة مسند العُمانية بجزيرة هنجام مروراً بجزيرة قشم حتى الساحل الإيراني، وهذا الخط هو الذي يفصل مضيق هرمز عن الخليج العربي. أما حدوده الجنوبية الشرقية فتتمتد من رأس دبا على ساحل الإمارات إلى دماجة على الساحل الإيراني، وهذا الخط هو الذي يفصل المضيق عن خليج عُمان. وتتألف شواطئ المضيق الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرتي قشم ولارك، فيما تتألف شواطئه الجنوبية من الساحل الغربي والشمالي لشبه جزيرة رأس مسندم. وبحكم موقعه المداري فإن ظروفه المناخية تجعله صالحاً للملاحة طوال العام. ويبلغ طول مضيق هرمز نحو 167 كيلو متراً، ويتراوح عرضه بين 33 و95 كيلو متراً تقريباً، بينما يصل عمقه ما بين 60 إلى 100 متر. وتنتشر فيه عدد من الجزر، يتبع بعضها لإيران مثل قشم وهرمز ولارك وهنجام، في حين تقع جزر أخرى تحت الإدارة العُمانية، ومن أبرزها مجموعة جزر سلامة وبناتها وجزيرة الغنم، إضافةً إلى شبه جزيرة مسندم التي تُشكّل الامتداد العُمانى المُطل على المضيق. وتتحكم بمدخل المضيق الشمالي 4 جزر، وهي: طناب الكبرى وطناب الصغرى وأبو موسى، وجزيرة الفارور الإيرانية.

بأهمية استراتيجية بالغة على المستويين الإقليمي والدولي، باعتباره المنفذ البحري الوحيد للخليج العربي إلى المياه المفتوحة والعالم، وبمثل المضيق نقطة عبور رئيسية ضمن أحد أهم الممرات الملاحية الحيوية في العالم، ويُعد أحد الشرايين الأساسية للتجارة الدولية، كما يُشكّل ركيزة محورية لأمن الطاقة العالمي، إذ يستوعب عبور أكثر من ربع تجارة النفط المنقولة بحراً، وما يُقارب خمس الاستهلاك العالمي من النفط ومشتقاته، بما يُعادل ٢٠ مليون برميل يومياً، إضافةً إلى نحو خمس تجارة الغاز الطبيعي المُسال عالمياً، ولا يقتصر دور المضيق على كونه ممراً ملاحياً، بل ارتبط تاريخياً بالصراعات الكبرى في المنطقة، يستمد زخمه التاريخي منذ أكثر من ٥ آلاف سنة، بتعاقب سيطرة حضارات عديدة عليه، واستفادت منه باعتباره معبراً لقوافل سفنها التجارية والحربية، وعلى امتداد تاريخه الحديث ارتبط المضيق بالصراعات الكبرى في المنطقة، وتحوّل منذ ثمانينيات القرن العشرين إلى ساحة تقاطع فيها المصالح والصراعات الإقليمية والدولية وورقة ضغط مؤثرة.

يُمثل مضيق هرمز "القنبلة الاقتصادية لإيران" نظراً لأهميته الحيوية في سوق الطاقة العالمي، حيث يقف هرمز كأخطر نقطة على خريطة العالم، ليس لأنه ضيقٌ جغرافياً فقط، بل لأنه يحمل فوق مياهه اقتصاد الأرض بأكمله، تمر عبره ناقلات النفط والغاز التي تُشغل المصانع وتُغذي المدن، وتُحدد أسعار كل شيءٍ من الوقود إلى الغذاء، ومن يضع يده على هذا الممر لا يُهدد دولةً، بل يُمسك مفاتيح النظام العالمي نفسه، فمن يملك هذا المفتاح لا يُهدد خصماً واحداً بل يفرض معادلةً على العالم بأسره، معادلةٌ تقول: إن الجغرافيا يمكن أن تتحول إلى سلاحاً، وأن البحر يمكن أن يُصبح حدوداً مُغلقةً، وإن قراراً واحداً يمكن أن يُغير مصير الاقتصاد العالمي في لحظةٍ واحدة، وهكذا لا يكون الحصار مجرد عملية عسكرية بل حدثاً يُعيد رسم خريطة النفوذ ويضع العالم أمام واقع جديد عنوانه أن من يُسيطر على هرمز لا يُسيطر على ممر مائي فقط، بل على قلب النظام العالمي نفسه.

لم يعد مضيق هرمز مجرد ممر مائي يربط الخليج العربي بالمحيط الهندي، بل تحول إلى بؤرة توتر استراتيجي تقاطع عندها خيوط السياسة الدولية والاقتصاد العالمي والأمن الإقليمي في آنٍ واحد، حيث أصبح نقطة محورية للتجارة والسياسة والصراعات، وشهد العديد من الاشتباكات العسكرية لاسيما بعد اكتشاف

النفط في المنطقة المحيطة به مطلع القرن العشرين<sup>1</sup>، حيث كانت وما زالت هذه المنطقة محط أنظار الدول الكبرى في استراتيجياتها العسكرية والأمنية، لأنها تُشكل بممراتها ومضائقها عصب نقل النفط إلى الغرب، وذلك باعتبارها نموذجاً جغرافياً سياسياً مؤثراً على المصالح الحيوية للدول المتقدمة وغيرها، ومن هنا ولد مفهوم "حرب الممرات المائية"، أي التنافس والصراع على السيطرة أو التأثير في هذه النقاط الحساسة.

الحرب التي يشهدها العالم اليوم ليست حرب دبابات، بل حرب خرائط بحرية، ومن لا يفهم ذلك اليوم سيدفع ثمنه غداً سيادةً واقتصاداً وأمنًا، إنها حروب على الجغرافيا قبل أن تكون حروباً على البشر.

دخل مضيق هرمز منذ ٢٨ فبراير/ شباط ٢٠٢٦ طوراً جديداً من الاضطراب الجيوسياسي، عقب الضربات العسكرية الأمريكية – الإسرائيلية المشتركة على إيران، والتي شملت اغتيال المرشد الأعلى علي خامنئي، وقد ردت طهران عبر الحرس الثوري والقوات المسلحة بسلسلة هجمات صاروخية وبطائرات مُسيّرة استهدفت قواعد أمريكية، وأهدافاً في الأراضي الفلسطينية المحتلة، ومواقع في دول خليجية، بالتوازي مع تحذيرات مباشرة بحظر الملاحة في المضيق، سرعان ما تُرجمت إلى تعطيل فعلي لحركة الشحن، في المرحلة الأولى اتجهت إيران إلى الإغلاق الشامل للمضيق، حيث أعلنت في ٣ مارس / آذار ٢٠٢٦ وقف المرور، ونفذت هجمات مباشرة على السفن التي حاولت العبور، وجاء ذلك فور انطلاق العملية العسكرية الأمريكية "الغضب الملحمي"، واستهدفت بنية القيادة والسيطرة الإيرانية، وقواعد الحرس الثوري، ومنظومات الصواريخ والسفن الحربية، وخلال هذه الفترة سُجلت ٢١ هجمة مؤكدة على سفن تجارية حتى ٢١ مارس، فيما أعلن الرئيس الأمريكي دونالد ترامب نيته فتح المضيق بالقوة، مع

١ الحرب العراقية الإيرانية (1980-1988) ففي عام 1984م، اندلعت "حرب الناقلات" بعد هجوم عراقي على محطة نفط وناقلات في جزيرة خارك الإيرانية، فردت إيران بمهاجمة ناقلات متجهة من وإلى الكويت ودول خليجية أخرى، وزرعت ألغاماً بحرية في مسارات السفن. ورد العراق بإطلاق الصواريخ على الناقلات الإيرانية. وأدى هذا التصعيد إلى تدخل الولايات المتحدة الأمريكية وعدد من الدول الأوروبية لضمان تأمين الملاحة في الخليج. ومع مرور أول قافلة بحرية تُرافقها سفن حراسة صيف عام 1987م، اصطدمت ناقلة كويتية بألغام إيرانية، مما دفع الولايات المتحدة إلى تعزيز وجودها العسكري في المضيق. وهاجمت المروحيات الأمريكية في سبتمبر/أيلول من العام نفسه، سفينة إيرانية أثناء زرعها الألغام، وأغرقتها. وفي الأشهر التالية اصطدمت فرقاطة أمريكية وسفن أخرى بألغام إيرانية، فدمرت القوات الأمريكية قواعد للحرس الثوري الإيراني وهاجمت سفناً حربية إيرانية. وفي أبريل/نيسان 1988م، شنت أمريكا عملية عسكرية في مضيق هرمز عُرفت باسم "فرس النبي"، أسفرت عن تدمير سفن حربية إيرانية وإخراج منصات نفط إيرانية عن الخدمة. وقد قُتل أثناء الاشتباكات أكثر من 50 إيرانياً، كما فقدت الولايات المتحدة طيارين إثر تحطم مروحياتهم أثناء الاشتباك. وأسقط الطراد الأمريكي "يو إس إس فينسنس" في العام نفسه، طائرة إيرباص تابعة للخطوط الجوية الإيرانية، ظناً أنها طائرة حربية هجومية، مما أسفر عن مقتل 290 شخصاً.

تأكيدات مُتكررة على تدمير القدرات البحرية الإيرانية، إلا أن مسار الأحداث أظهر استمرار السيطرة الإيرانية الفعلية على حركة الملاحة في المضيق، ومع تعذر فرض فتح عسكري مباشر، انتقلت إيران في المرحلة الثانية إلى نموذج إدارة إنتقائي للمضيق، عبر إنشاء ممر آمن شمال جزيرة لاراك قرب بندر عباس، تُخضع فيه السفن لإجراءات تفتيش وتدقيق قبل منحها حق العبور، وقد وصفت تقارير ملاحية هذا الترتيب بأنه أشبه بـ "نظام كابينة جمركية" مفروض بالقوة، تزامن مع مساعٍ تشريعية داخل البرلمان الإيراني لفرض رسوم على السفن العابرة، مع تسجيل حالات دفع فعلية بعملة اليوان الصيني، في المرحلة الثالثة، تطور هذا النموذج إلى تمييز سياسي صريح في منح حق المرور، حيث أعلن الحرس الثوري في ٢٧ مارس/آذار حظر عبور السفن المرتبطة بالولايات المتحدة و"إسرائيل" وحلفائهما، مُقابل السماح لسفن دول محددة بالمرور، في مقدمتها الصين والهند وماليزيا وباكستان، مع توجه دول أخرى لإبرام ترتيبات مباشرة مع طهران لضمان عبور سفنها، كما أعلنت إيران لاحقاً إعفاء السفن العراقية من القيود، في خطوة تعكس تحويل المضيق إلى أداة ضمن السياسة الخارجية.

انعكست هذه التحولات على حركة الملاحة بصورة حادة، إذ لم تعبر المضيق حتى ٣١ مارس سوى ٢٩٢ سفينة تجارية ضمن الرقابة الإيرانية، بانخفاض يُقارب ٩٥٪ مقارنةً بمستويات ما قبل الحرب، وفق بيانات مؤتمر الأمم للتجارة والتنمية. وعلى مستوى الأسواق، تجاوز سعر خام برنت حاجز ١٠٠ دولار للبرميل في ٨ مارس، قبل أن يبلغ ذروته عند ١٢٦ دولاراً، في ما وُصف بأنه أكبر اضطراب لإمدادات الطاقة منذ سبعينيات القرن الماضي.

في هذا السياق، برز إعادة فتح المضيق كعنوان مركزي في الخطاب الأمريكي، مع تصاعد التهديدات باستخدام القوة العسكرية، إلا أن المُعطيات الميدانية تُشير إلى أن قدرة إيران على تعطيل الملاحة لا ترتبط بالسيطرة التقليدية على البحر بقدر ما تعتمد على تكتيكات غير مُتماثلة، تُتيح لها الاستمرار في فرض قيود فعالة على المرور، بما يجعل خيار الفتح العسكري محفوفاً بتحديات كبيرة، ويُبقي المضيق ضمن معادلة مفتوحة بين التصعيد والاحتواء.

تعمل إيران وفق نمط يستهدف الانتقال من موقع المُتلقي للخسائر الاقتصادية الناتجة عن الضربات العسكرية، إلى موقع الفاعل القادر على إنتاج واقع ميداني جديد يُعاد من خلاله تشكيل التكيف

القانوني للمضيق، بالتالي تحول الحرب من عبء اقتصادي إلى فرصة لإعادة توزيع موازين القوة، عبر بناء مورد مُستدام ورافعة تفاوضية طويلة الأمد .

عندما أغلقت إيران مضيق هرمز توقفت ١٣٨ ناقلة كانت تعبره يومياً، وانخفض عبور النفط بأكثر من ٩٠٪، وارتفعت أسعار النفط في العالم ٤٠٪ في أسابيع، وأصدرت تحذيرات طوارئ في اليابان وكوريا وأوروبا، كما انعقدت جلسة طارئة في مجلس الأمن، وتحرك الأسطول الأمريكي الخامس، وأعلنت ٣٥ دولة استعدادها للحرب، كل ذلك بسبب ثلاثة كيلومترات من الماء مساحةً صغيرةً بالأمتار لكن التأثير يُقاس بما هو أكبر من المساحة، مضيق هرمز ليس مجرد ممر مائي بل هو صمام قلب الاقتصاد العالمي يمر عبره ٢٠٪ من النفط العالمي كل يوم، ومن يتحكم فيه يُمسك بخناق كل دولة تستورد الطاقة من طوكيو إلى برلين ومن سول إلى روما، وإيران تعرف هذا جيداً، لهذا حين اشتعلت الحرب في فبراير لم تضرب إيران تل أبيب فقط، بل أمسكت بهرمز وقالت للعالم كله إما أن تضغطوا على أمريكا وإسرائيل أو ستقف ناقلات نفطكم عند بابي وعلى العالم أن يختار، ففي خضم هذا التصعيد العسكري الذي نعيشه اليوم ومع تصاعد نبرة التهديدات المتبادلة بين واشنطن وطهران، وإعلان الرئيس ترامب فرض حصار بحري على الموانئ الإيرانية، لم تسرق الصواريخ البالستية الأضواء هذه المرة، فالمعركة ليست على اليابسة فقط، بل أصبح الخليج نفسه بمياهه ساحة قتال فهو مُسطح مائي عرضه في بعض المناطق لا يتجاوز ٢٠٠ كم، وفي قلبه النقطة الأخطر هي مضيق هرمز أحد أهم الممرات البحرية في العالم، ومنذ أغلقته إيران ذاق العالم الأمرين وبدأت أزمة الطاقة ومعها أزمات كل شيء، فالشرق الأوسط ليس مجرد ساحة صراع، بل قلب سوق النفط والغاز العالمي، حيث أن دول الخليج وحدها تُنتج قرابة ثلث النفط المُتداول في الأسواق، والجزء الأكبر من هذا النفط يمر عبر الخليج وعبر مضيق هرمز تحديداً، تعبره كل يوم ناقلات تحمل نحو ٢٠ مليون برميل من النفط إلى آسيا وأوروبا وإلى بقية العالم، لقد رأى العالم نتائج أسبوع من الإضطراب، وكيف انهارت الأسواق مع ارتفاع في أسعار النفط وقفزات هائلة في أسعار الغاز، ولهذا لا تبقى الحرب في الخليج مسألة عسكرية فقط، بل تتحول سريعاً إلى أزمة اقتصادية عالمية، لأن النفط والغاز هنا ليس وقوداً فحسب بل عصب الاقتصاد العالمي كله .

فالسؤال الذي يعرض نفسه لماذا العالم كله يقف عاجزاً أمام مضيق هرمز؟ المضيق في أضيق نقطة يبلغ ٣٢ كيلومتراً، لكن هذا الرقم خادع لأن ناقلات النفط العملاقة التي يبلغ طول الواحدة منها ٣٠٠ متر لا

تستطيع أن تُبحر في أي مكانٍ تشاء هي مُضطرة للسير في ممرين ملاحيين مُحددتين بدقة، ممرٌ للدخول وممرٌ للخروج وبينهما منطقةٌ عازلة وعرضٌ كل ممرٍ منهما ثلاثة كيلومتراتٍ فقط، ثلاثة كيلومتراتٍ أقل من المسافة بين طرفي كثيرٍ من المدن العربية، لكنها الممر الذي يمرُّ عبره ٢٠٪ من نפט العالم كل يوم وعليها تحكُّم إيران قبضتها.

من هنا تبدأ بنت إيران عقيدتها البحرية ليس بأساطيل ضخمة بل بحربٍ غير متكافئة، ولكن كيف ذلك؟ إيران تملك على ضفتي هذا الممر ساحلاً يمتدُّ لأكثر من ٢٥٠٠ كيلومتر، مليئاً بالكهوف الطبيعية والأنفاق تحت الأرض تُخبئ فيها صواريخ كروز مُضادة للسفن، وعلى طول هذا الساحل تنتشر بطاريات صواريخ مُضادة للسفن مخفية بين الجبال، هذه الصواريخ يمكنها ضرب السفن المارة في الخليج، وزوارق هجومية سريعة صغيرة يصعبُ رصدها تتحرك العشرات منها وأحياناً المئات بسرعة عالية على متنها صواريخ قصيرة المدى، وطائراتٍ مُسيرةٍ انتحاريةٍ رخيصة الثمن لكنها قاتلة، كما أن هناك سلاح آخر أكثر بساطةً لكنه شديد التأثير ألا وهو "الألغام البحرية" ( عاد البُعبُع القديم ليحتل الواجحة عاد ليستخدم كأداة ضغطٍ خانقة على حركة الملاحة العالمية في بقعةٍ جغرافيةٍ هي الأهم والأخطر على وجه الأرض "مضيقُ هرمز" )، لكن الأخطر من ذلك كله سبعُ جزرٍ يُسميها الباحثون الاستراتيجيون قوسَ الدفاع الإيراني، خطٌ افتراضيٌ يربطُ بينها، يجعلُ إيران تُشرفُ على المضيق من كل الجوانب :

**قشم** أكبرُ جزر الخليج تمتد ١٠٠ كم في عمق المضيق، فيها أنفاقٌ تحت الأرض لتخزين الصواريخ والألغام والمُسيرات ولا يفصلها عن البر الإيراني سوى مضيقٍ ضيق .

**لاراك** الجزيرة الصغيرة عند أضيق نقطة في المضيق هي من يتحكم الحرس الثوري من خلالها في حركة الملاحة وهي اليوم نقطة التسجيل التي تمر عبرها السفن التي تدفع الرسوم .

**جزر أبو موسى و طنبه الكبرى و طنبه الصغرى**، وهي جزر تحولت إلى حصون تضم صواريخ مُضادة للسفن، هذا القوس يعني أن أية سفينة حربية أو ناقلة نفط تُريد العبور ستكون تحت مجال نيرانٍ إيرانيةٍ من ست جهاتٍ في آنٍ واحد، حيث قال وزير الدفاع الأمريكي الأسبق ( جيم ماتيس ) قبل أن يتحول اسم وزارة الدفاع إلى وزارة الحرب أن فتح هرمز بالقوة مُستحيل .

جاءت لحظة اختبار هذا القوس ( قوس الدفاع الإيراني ) حين أغلقت إيران المضيق فهي لن تحتاج لإسطول ضخم ولا لعمليات مُعقدة، يكفي فقط أن تُطلق الحرس الثوري بزوارقه السريعة وتُلوح بالألغام وتُطلق

مُسيرة واحدة باتجاه ناقلة، حتى يُقرر ١٥٠ رُبانَ سفينةٍ في العالم أن الثمن أعلى من المخاطرة، وبذلك تكون إيران قد حولت المضيق إلى بيئة عملياتية مُعقدة وخطرة، يصعب تأمينها بالكامل، ورفع كلفة أي تدخل عسكري إلى مستويات غير قابلة للتحمل.

فحين تنظر إلى هذا الممر المائي على الخريطة قد تظنُّ للوهلة الأولى أنه مجردُ مساحةٍ زرقاء واسعة لكن الحقيقة المرة التي تُدركها أطقمُ السفن هي أنه عنقُ زجاجةٍ حقيقي بكل ما تحمله الكلمة من معنى، عرضُ المضيق عند أضيق نقطة فيه لا يتجاوزُ ٣٣ كيلومتراً لكن الكارثة ليست في العرض الكلي، بل في أن السفن العملاقة وناقلات النفط لا تملكُ حرية الحركة في هذه المساحة كلها، بل تلتزم بممراتٍ ملاحية إجبارية وضيقة جداً، يبلغُ عرضُ القناة الواحدة فيها حوالي ثلاثة كيلومترات فقط، لكل اتجاه تفصلهما منطقةٌ عازلة بمعنى أوضح وأكثر صراحة، السفنُ في هرمز لا تملكُ رفاهية المناورة هي تتحركُ داخل مساراتٍ تُشبه إلى حدٍ كبير الحافلات الضخمة التي تسيرُ في زقاقٍ ضيقٍ وهنا تبدأ اللعبة الخطرة فإن هذه الجغرافيا الخائفة تخلقُ ميزةً إستراتيجيةً مُرعبةً للألغام البحرية، فهي لا تحتاجُ للانتشار في كل مساحات البحر ولا تحتاجُ لمواجهة الصدور بالصدور مع البوارج الأمريكية الضخمة يكفي زرعُ حفنةٍ منها في نقاط الإختناق الجراحية داخل هذه المسارات الإجبارية لكي تتحول الملاحه هناك إلى رهانٍ إنتحاري، والواقع اليوم يقول أننا أمام كابوس حقيقي حيث تُشير التقارير إلى وجود نحو ١٨٧ ناقلة نفط تحمل على متنها أكثر من ١٧٥ مليون برميل محشورة فعلياً في المضيق يرفض قباطنتها التحرك متراً واحداً بسبب شبح لُغم قد لا يتجاوز سعره ١٥٠٠ دولار، ولأن التاريخ هو المعلم الأكبر لذلك دعونا نعود بالذاكرة إلى مساء الرابع عشر من أبريل ١٩٨٨م، خلال ما عُرف بحرب الناقلات حينها كانت المدمرة الأمريكية "يو إس إس سموئيل روبرتس" تُبحر في مياه الخليج سفينةً حديثة جداً تُعدُّ فخراً للبحرية الأمريكية ومُحصنة بأحدث الرادارات والأنظمة الدفاعية، وفجأة وفي لحظةٍ بصراً انشقَ البحرُ عن إنفجارٍ مُرعب ضرب السفينة من أسفلها، لم يكن صاروخاً مُخترقاً للرادارات كان لُغماً إيرانياً من طراز M8 سوفيتي الصنع سلاحٌ بدائيٌ يعتمدُ على الرخص والكثافة لا على التفوق التكنولوجي لكن النتيجة كانت زلزالاً عسكرياً وتكلفة إصلاح بلغت ٩٠ مليون دولار بينما قيمة اللُغم مجرد فُتاتٍ لا يُذكر، ورغم الصدمة التي أحدثتها الإنفجار آنذاك إلا أن الرد الأمريكي جاء سريعاً وعنيفاً ضمن عملية "فرس النبي" التي استهدفت مواقع بحرية إيرانية وألحقت بها خسائر كبيرة، لكن السر الحقيقي في الألغام ليس في الإنفجار ذاته إنما في الأثر

النفسي والسياسي الذي يسبقه بكثير، حيث أن الألغام البحرية تعمل وفق استراتيجية "إزرع الخطر واتركه يعمل نيابةً عنك"، فهي لا تستهدف تدمير سفينة بعينها إنما تستهدف الإحساس بالأمان ذاته، فبينما يمكنك رصد الصاروخ وتعقبه حرارياً تظل الألغام شبحاً غير مرئي لا صوت لها، لا إشارات، ولا إنذار مبكر، بل إن بعض الأجيال الحديثة التي تمتلكها إيران اليوم مثل عائلة ألغام مهام مبرمجةً بذكاءٍ شديدٍ لتتجاهل مثلاً السفينة الأولى والثانية وتقرر الانفجار في الثالثة أو الخامسة ما يحول الممر المائي إلى حرب أعصابٍ مستمرةٍ ومقامرةٍ مع الموت، كل قبطانٍ يعبر هذا المضيق اليوم يدرك تماماً أن الخطر قد يكون تحت قدميه مباشرةً لكنه لا يراه، وهذا وحده كافٍ لقلب كل الطاولات السياسية والاقتصادية، حيث تشتعل أسعار النفط ويجن جنون شركات التأمين لترفع أسعارها لمستوياتٍ قياسية، وقد ينتهي الأمر بتوقف الملاحة تماماً دون إطلاق رصاصة واحدة نعم هو سلاح صغير بسيط ورخيص لكن تأثيره القاتل يبدأ قبل أن ينفجر بلحظاتٍ طويلة<sup>1</sup>.

بدأت الولايات المتحدة الأمريكية عملياتها العسكرية لفتح مضيق هرمز في مارس / آذار، حيث باتت طائرات (A-10) و (Warthog) تحلق فوق المضيق تصطاد الزوارق الإيرانية السريعة واحدة تلو

1 السؤال الحقيقي الآن إذا كانت الجغرافيا قد منحت هذا الممر كل هذه الخطورة فما هي الأدوات التي تُراهن عليها طهران لتعطيل شريان العالم من هذه النقطة الضيقة وما طبيعة هذه الألغام التي تختبئ في القاع لخلق فوضى تُربك الجميع؟  
ضع نفسك في غرفة العمليات أمامك معركة بحرية مصيرية وخصمٌ يمتلك أساطيل تملأ الأفق بينما أنت لا تملك إلا ذاك الفراغ وتلك القطع الصغيرة، فماذا ستفعل؟ ببساطة ستلجأ إلى استراتيجية المنع والحرمان وهي النسخة العسكرية من قولنا إذا لم أتمكن من طردك سأجعل بقائك هنا كابوساً، في قلب هذه الفلسفة الإيرانية لا تظهر الألغام البحرية كأداة حسم حقيقية إنما كوسيلة إزعاج تعتمد على إرباك الخصم أكثر من مواجهته، حيث تُشير تقديرات وكالة استخبارات الدفاع بأمريكا (دي أي أي) إلى أن إيران تمتلك مخزوناً هائلاً يصل إلى 6000 لغم بحري، لكن القصة ليست في الرقم إنما في الذكاء التقني الذي وصلت إليه عائلة ألغام مهام الإيرانية التي تطورت عبر سبعة أجيال لتُصبح كائنات ذكية تتربص في القاع، حيث أن أول أسرار هذه القوة هو الذكاء في التوزيع فإيران لا تُضيع وقتها في ملئ الخليج كله بالألغام هي تُركز على نقاط الإختناق الملاحية في مضيق هرمز، وبما أن السفن العملاقة مُجبرة على السير في مسارات ضيقة جداً فإن زرع حفنة من الألغام هناك يُشبه وضع مسامير في طريق سيارة سباق لا يهم حجم السيارة فالمسار الصغير كفيلاً بإيقافها، أما السر الثاني فهو الحواس المتقدمة فالأمر لم يعد مجرد كرة حديدية تنفجر باللمس، بل انتقلت إيران إلى ألغام التأثير التي تمتلك حواس بيولوجية تقريباً، فمثلاً اللغم (مهام ثلاثة) هذا الوحش الصامت يمتلك مستشعرات مغناطيسية وصوتية، يسمع ضجيج المحركات من بعيد ويشعر بالمجال الكهرومغناطيسي لكتلة السفينة المعدنية بل ويزين ضغط الماء فوقه ليعرف حجم السفينة المارة، ويمكن برمجه عبر مداخلات مُشفرة ليتجاهل قوارب الصيد الصغيرة وينتظر السمكة الكبيرة بل وبعضها مُبرمج ليتجاهل أول سفينتين وينفجر في الثالثة ما يحول عملية التطهير إلى مقامرة مرعبة مع الموت، ثم تأتي للجيل الأكثر مرواغة (مهام سبعة) وهو لغم شديد الانفجار يعتمد على مستشعرات مغناطيسية ثلاثية المحاور وحساسات صوتية بالغة الحساسية المذهل في هذا اللغم هو تصميمه الهندسي الخارجي المُخصص لتشتيت موجات سونار ما يعني أنه يمتلك تقنية تخفٍ ستيلث تحت الماء، تجعل رصده بواسطة كاسحة الألغام التقليدية أمراً صعباً، ويمكن نشر هذا النوع من السفن السطحية أو إسقاطه من المروحيات وحتى الغواصات القزمية، ما يمنح إيران قدرة على تلغيم المضيق في ساعات قليلة تحت جُح الظلام

الأخرى، ومعها مروحية أباتشي تتصدى للمسيرات الإنتحارية لكن قبل أن تُطلقَ طليقةً واحدةً كان البنتاغون قد وضع خطة من ثلاث مراحل لا يُعلن عنها علناً، لكن خبراء الإيكونوميست ومحلل المعهد الدولي للدراسات الإستراتيجية رسموا ملامحها بدقة، **المرحلة الأولى** تطهير السطح من خلال تدمير الزوارق الإيرانية السريعة وهي الأخطر لأنها صغيرة ورخيصة وسريعة تخرج من الكهوف الساحلية فجأةً تطلق صواريخها ثم تختفي، وقد دمر وزير الحرب الأمريكي أكثر من ١٢٠ قطعة بحرية إيرانية في الأسابيع الأولى، لكن إيران تملك الآلاف وهنا تكمن المعضلة الأولى<sup>1</sup>، أما **المرحلة الثانية** فهي تطهير الأعماق إزالة الألغام البحرية وهذه هي المرحلة التي تُقلق العسكريين أكثر من أي شيء آخر ففي العاشر من مارس أكدت الإستخبارات الأمريكية أن إيران بدأت زرع الألغام في المضيق، وردّ ترامب بتدمير ١٦ زورقاً إيرانياً كان يقوم بزرعها، لكن الألغام التي نجحت في الوصول إلى القاع لا يراها أحد وإزالتها عمليةٌ بطيئةٌ وخطيرة تحتاجُ غواصين وسفنًا مُتخصصة في ممرٍ لا تزال فيه صواريخ وزوارق ومُسيراتٍ إيرانية

<sup>1</sup> لنتحدث ببعض التفاصيل ولنا أن نستشهد بهذه المقولة الإحصائية "90% من البحرية النظامية الإيرانية في قاع البحر"، هذا ما قاله الجنرال دان كين بعد إعلان الهدنة في الثامن من إبريل/ نيسان. حتى أنه لم يكتفي بهذا بل أكد أن نصف قوارب الهجوم السريع للحرس الثوري دُمرت وسبب الحديث عن السفن الحربية الإيرانية الغارقة المنتشرة على طول موانئ الخليج ومع ذلك ورغم كل هذه الأرقام هُرمز لا يزال مضيئاً خطيراً حيث تعرضت عشرون سفينة على الأقل لهجمات في المنطقة منذ بدء الحرب، لأن ما لم يُدمر بعد هو الأخطر اسمه الأسطول الخفي وهو سلاح لا يُقاس بالحجم بل بالعدد والسرعة والمفاجأة لأنه عبارة عن قوارب صغيرة جداً نعم صغيرة لدرجة أنها لا تظهر في صور الأقمار الصناعية ومُخبأة داخل كهوف محفورة في الصخر على طول الساحل الإيراني داخل أكثر من عشرة قواعد مُحصنة يستحيل تدميرها جويًا والأدهى أنها جاهزة للإطلاق خلال دقائق، والتقديرات تتحدث عن مئات بل آلاف القوالب لا أحد يعلم الرقم الدقيق لأن أحدًا لم يستطع حصرها، والسؤال الذي يعرض نفسه من أين جاء هذا الأسطول؟ بعد الثورة الإيرانية عام 1979م أنشأ الخميني الحرس الثوري لأنه لم يثق بالجيش النظامي، وعام 1986م في خضم الحرب العراقية الإيرانية أبدت البحرية النظامية تردداً في ضرب ناقلات دول الخليج الداعمة للعراق فأنشأت بحرية الحرس الثوري كذراع مستقل، وحينها بدأت بقوارب مدنية مُعدلة مُزودة برشاشات، أما اليوم تمتلك زوارق هجومية مُتخصصة بأسماء نو الفقار، سراج، عاشوراء، طوفان، وحيدر 110، فكيف تعمل؟ سرعتها بين 40 و60 عقدة في المعتاد وبعض النماذج تتجاوز 100 عقدة أي 185 كم في الساعة، تسليح كل قارب يشمل مدافع رشاشة ثقيلة بمدى أقل من كيلومترين، قاذفات صواريخ بمدى يصل إلى 8 كيلومترات، صواريخ مُضادة للسفن بمدى يصل إلى 100 كم، توربيدات خفيفة وألغاماً بحرية ومنصات لإطلاق مُسيرات هجومية بمدى 50 كم، وكل هذا يُطلق أيضاً من مواقع برية مخفية على الساحل، ما يعني أن القارب يُمكن أن يكون مُجرد طعم بينما الصاروخ يأتي من الجبل خلفه، الفلسفة التي تحكم هذا الأسطول اسمها نظرية الإشباع فكرتها بسيطة وقاتلة، إذا كان درع خصمك يصد 99 صاروخاً من أصل 100، أطلق 200 صاروخاً في آنٍ واحد، هجومٌ من 100 قارب يضمن وصول عشرة منها على الأقل إلى هدفها، وكل صاروخ دفاعي أمريكي يعترضها يُكلف مليوني دولار بينما القارب الإيراني لا يُكلف شيئاً يُذكر، هذا الأسطول لا يزال يُمثل قوة مُزعزعة للاستقرار، سلوكه كان غير متوقع دائماً ونواياه لم تكن واضحة أبداً، والأخطر من كل هذا التكتيك لم يُستخدم بعد بشكل كامل اسمه هجوم السرب، وفي هذا السيناريو عشرة القوارب تخرج في وقت واحد من اتجاهات مختلفة، والمدمرة الأمريكية لا تستطيع مُراقبة كل السفن التجارية في المضيق في آنٍ واحد وحين تشغل بالسرب الناقلة التجارية تبقى وحيدة، هذا التكتيك لا يهدف إلى تدمير المدمرة بل يهدف إلى استنزاف دفاعاتها حتى تنفذ ذخيرتها.

تترصد، والمرحلة الثالثة القلب الجهنمي؛ السيطرة على الجزر، وهنا يتوقف الجميع لأن باحثي المعهد الكندي للعلوم وصفوا هذه الجزر بأنها حصون صغيرة غير قابلة للإغراق، فجزيرة قشم وحدها مساحتها ١٥٠٠ كم<sup>2</sup> فيها مدن صواريخ تحت الأرض ومنصات إطلاقٍ مُحصنة وقواعدٌ لوجستيةٌ مُتكاملة، والأمريكيون يدرسون السيطرة على جزيرة لاراك أولاً، لأنها المفتاح المباشر لأضيق نقطة في المضيق لكن إيران تعلم ذلك فنشرت على سواحلها صواريخ أرض جو محمولة على الكتف، وزرعت ألغاماً مضادة للأفراد على الشواطئ تحسباً لأي إنزال بري أمريكي، والصورة لا تكتمل بدون خارك الجزيرة التي تُصدر ٩٠٪ من النفط الإيراني، فالأمريكيون ضربوا قواعدها العسكرية لكنهم أبقوا على منشآت النفط سليمة كورقة ضغطٍ احتياطية وإيران تعلم ذلك أيضاً فنقلت إليها في الأسابيع الأخيرة منظومات صواريخ إضافية ودفاعات جوية متعددة الطبقات وزرعت ألغاماً على سواحلها استعداداً لما قد يأتي. إذاً، ما الحل؟! الجنرال البريطاني السابق قائد القوات المسلحة ديفيد ريتشاردز قال في تصريحٍ نادر صراحةً: إن تحرير هرمز يحتاج ٢٠٠ ألف جندي، منهم ١٠٠ ألف جندي أمريكي، و ٥٠ ألفاً من حلف الناتو والباقي من دول أخرى، وأضاف بحسرة واضحة أن العالم كله يجب أن يتحرك، وهنا يطرح السؤال نفسه: هل تحرك العالم فعلاً؟! وقعت ٣٥ دولة بياناً قالت فيه: إنها مُستعدة للمساهمة لكن المشكلة أن التوقيع على ورقة شيء وإرسال الجنود شيء آخر تماماً، فرنسا وقعت وقالت: بعد وقف إطلاق النار، ألمانيا وقعت وكانت مُتشككة حتى اللحظة الأخيرة، إيطاليا واليابان وقعتا ورفضتا إرسال سفنٍ أثناء الحرب، الدول التي ستُحارب فعلاً أمريكا وبريطانيا والإمارات والبحرين وربما إسرائيل التي اغتالت القائد البحري الإيراني المسؤول عن إغلاق المضيق الإدميرال علي رضا تنكسيري في مارس ٢٠٢٦م، خمس دولٍ مقابل قوسٍ دفاعيٍ من سبع جزر، وساحلٍ بطول ١٥٠٠ كم، ومُسيراتٍ وألغامٍ وصواريخٍ في كهوف لا يعلم أحدٌ عددها، وفيما الجميع يتحدث عن الحرب كانت إيران تُدير لعبةً أخرى بهدوءٍ تامٍ لعبةً لم يتوقعها أحدٌ، فبينما كانت الحرب تشتعل ثمة لعبةً أخرى تجري في الظل لعبةً لا تُفهم إلا حين تنظر إليها من بعيد، فإيران التي أغلقت المضيق لم تمنع الجميع من العبور، فالصين كانت ناقلاتها تمر بهدوءٍ، وروسيا سفنها بلا اعتراض، الهند ثلاث سفن حربية هندية تُرافق ناقلات بلادها بتنسيقٍ مع طهران، باكستان والعراق مُمرٌ مفتوح، حولت إيران مضيق هرمز إلى جمرِك من يدفع يعبر ومن لا يدفع يُمنع، فقد كشف موقع

(Lloyd's List) للشحن البحري أن ناقلتين على الأقل دفعنا مبالغ كبيرة لقاء العبور، بينما تجني إيران من نفطها المهرب ما يزيد عن ثلاثة مليارات دولار منذ بداية الحرب تمولُ بها حربها في الوقت ذاته. هناك مبدأ أساسي يجب فهمه قبل استيعاب أي شيء آخر، فالطرف الأضعف لا يحتاج إلى هزيمة الطرف الأقوى عسكرياً، بل كل ما يحتاجه هو فرض تكاليف على الطرف الأقوى تتجاوز ما هو مستعد أو قادر على تحمله هذا كل شيء هذه هي المعادلة برمتها، وإيران الدولة التي تسعى الولايات المتحدة لكسر شوكتها الاقتصادية منذ أربعة عقود والتي تخضع لعقوبات شاملة صُممت لخفض صادراتها النفطية إلى الصفر، تُدرّ الآن ما يُقدر بـ ٦٠٠ مليون دولار شهرياً وذلك من رسوم العبور في مضيق هرمز، لقد حولت إيران نقطة الإختناق التي كان من المفترض أن تخشاهما إلى مصدر دخل، لقد حولت ضعفها إلى سلاح، ولم تفعل ذلك صدفةً بل فعلت ذلك لأن تصعيد واشنطن من ضربات إستباقية وقصف للبنية التحتية وضغط أقصى كان سيدفع إيران حتماً نحو هذه النتيجة، وهنا يبرز دور الصين بطريقة تُثير القلق، لأن الصين لديها عقيدة، هذه العقيدة غير مكتوبة في ورقة بيضاء ولا تُعلن في مؤتمر صحفي، لكن إذا درسنا السلوك الإستراتيجي الصيني على مدى القرن الماضي سنجد نمطاً مُتسقاً ومدروساً لدرجة أنه يكاد يُشكل عقيدة، فالصين لا تخوض الحروب بل تُهيئ الظروف، لا تُواجه خصومها مباشرةً بل تُهيئ نفسها بحيث تستفيد عندما يُحارب الخصم طرفاً آخر، الصين هي اللاعب الثالث في لعبة ثنائية، واللاعب الثالث هو الفائز دائماً<sup>1</sup>، فالذي يحدث اليوم هو إعادة هيكلة للنظام المالي العالمي في الوقت الفعلي في أحد أهم الممرات المائية ذات الأهمية الاقتصادية في تاريخ البشرية، إيران تفرض رسوم عبور باليوان الصيني، تشتري الصين أكثر من ٨٠٪ من نفط إيران، وتستورد ما يُقارب من ٤٠٪ من إجمالي نفطها عبر مضيق هرمز، لذلك عندما تُسيطر إيران على مضيق هرمز وتفرض رسومها باليوان فإن الصين التي تدّعي علناً أنها مجرد طرف بريء يدعو إلى خفض التصعيد، وتُعمق في الوقت نفسه نظام البتروايوان

1 عام 2019م انضمت إيران رسمياً إلى مبادرة الحزام والطرق، وفي العام نفسه أنشأت الصين قنصلية في بندر عباس المدينة الساحلية على الخليج العربي والتي تقع مباشرةً على مداخل مضيق هرمز، تأملوا في هذا الإختيار للموقع للحظة بندر عباس وليس طهران ولا أصفهان، بندر عباس الميناء الذي يُسيطر على الوصول إلى أهم ممر مائي إستراتيجي في العالم، وفي عام 2021م تم توقيع إتفاقية شراكة لمدة 25 عاماً تؤمن تدفقات النفط ونقل التكنولوجيا والبنية التحتية المالية التي تُتيح للبلدين العمل خارج النظام الدولار، كما في عام 2022م إنضمت إيران إلى منظمة شنغهاي للتعاون ما أدى إلى دمجها في منظومة الأمن الصينية، وفي عام 2023م إنضمت إيران إلى مجموعة البريكس. كل خطوة من هذه الخطوات عند النظر إليها بشكل مُنفرد تبدو وكأنها إجراء دبلوماسي روتيني، ولكن عند النظر إليها مجتمعة ومن خلال عدسة التحليل التاريخي البنوي فإنها تُشكل ما يُشبه بشكل لا لبس فيه استعداداً إستراتيجياً استمر لعقد من الزمن تحديداً للسينايو الذي نعيشه اليوم.

مُتجاوزةً البترودولار، ومُظهرةً لكل اقتصاد يعتمد على الطاقة في الجنوب العالمي أن هناك بديلاً للنظام القائم على الدولار الذي تستخدمه واشنطن كسلاح، لقد أصبح مضيق هرمز بمثابة فصل دراسي، والدرس المُستفاد هو أن هيمنة الدولار ليست قانوناً فيزيائياً، بل هي ترتيب سياسي، والترتيبات السياسية قابلة لإعادة التفاوض، انظروا إلى ما تُحاول الولايات المتحدة فعله بحصارها للمضيق، تزعم إدارة ترامب أن الحصار ناجح بمجرد أن تسع سفن عادت أدرجها في ممر مائي يعبره ما يُقارب ٢٠٠٠ سفينة شهرياً، إن الحسابات الهيكلية لهذا الوضع كارثية على الإستراتيجية الأمريكية حتى مع الدعم البحري للحلفاء الذي لم يتحقق بعد، فإن إبقاء الحصار على مضيق هرمز لفترة طويلة يُعدّ مكلفاً للغاية للجيش الأمريكي ومُزعزِعاً للاستقرار الاقتصادي للأسواق العالمية وغير مُستدام سياسياً في عالم يُراقب فيه الجنوب العالمي كل تحرك، وبينما تُهدر أمريكا مواردها ومُصادقيتها في محاولة لإغلاق المضيق، تُسرّع الصين بهدوء من وتيرة الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني وتعمّق استثماراتها في ميناء جوادر، وتبني البنية التحتية للسكك الحديدية العابرة للقارات التي ستُمكن التجارة الصينية في نهاية المطاف من الانتقال براً من شينجيانغ إلى الخليج العربي وما وراءه، مُتجاوزة نقاط الإختناق البحرية تماماً، الصين تبني مخرجاً بينما تُجادل أمريكا حول نقطة العبور، هذا هو النمط دائماً؛ عندما كانت بريطانيا تُنهك نفسها في محاولة للحفاظ على سيطرتها الإمبراطورية في أعقاب الحرب العالمية الثانية، تدخلت أمريكا وبنت البنية الجديدة، فخاضت بريطانيا المعركة وبنت أمريكا النظام، ما نشهده اليوم لمن يمتلك البصيرة التاريخية الكافية لرؤيته بوضوح هو تكرار بنيوي لتلك المرحلة الإنتقالية، إلا أن هذه المرة أمريكا هي القوة الإمبريالية المُنهكة والصين هي المهندسة الصبورة للنظام العالمي الجديد، إن الوضع الإيراني في مضيق هرمز ليس سبباً لهذه المرحلة الإنتقالية بل هو أحد أعراضها، إنه مظهرٌ ظاهرٌ لشيءٍ كان يتراكم تحت سطح السياسة العالمية طوال ما يُقارب عقدٍ ونصف، أما إيران؟ فلن تتخلى عن مضيق هرمز لا الآن ولا بعد هذه الحرب ولا أبداً، لأن المفاوضات الإيرانيين قد أضافوا بالفعل السيادة على المضيق إلى قائمة مطالبهم الرسمية في محادثات السلام مع الولايات المتحدة. فكروا في معنى ذلك! كيف كان سيبدو هذا الكلام لصانع قرار في واشنطن قبل خمس سنوات؟ فإن إيران تُطالب بالاعتراف الرسمي بسيطرتها على مضيق هرمز، هذا ليس موقفاً تفاوضياً لدولةٍ مُنهكة، هذا هو الموقف التفاوضي لدولة اكتشفت تحت ضغط صراع وجودي أنها تمتلك ورقة رابحة لا يُمكن لأحد إنتزاعها منها، يبلغ عرض المضيق ٢١ ميلاً ويمتد ساحل إيران على

طول حافته الشمالية، لا تُغير أي غارة جوية، الجغرافيا ولا أي عقوبات ولا أي حاملة طائرات، فالذين قالوا أن هذا الصراع سيُخضع إيران لم يفهموا اللعبة التي تُدار، كانوا يُفكرون في نسب القوات العسكرية وقوائم العقوبات وحملات الضغط السياسي ولم يُفكروا في التاريخ ولا في نظرية الألعاب ولا في عواقب مُحاصرة لاعب يمتلك ورقة جغرافية وداعماً من قوة عظمى دأبت بهدوء وصبر على بناء بنية النظام العالمي الجديد على مدى السنوات العشر الماضية، لقد خططت الصين لهذا ليس بمعنى مؤامرة سرية تُحاك في الخفاء، بل بمعنى أن استراتيجيين أذكيا وصبورين وذوي رؤية هيكلية نظروا إلى رقعة شطرنج وحددوا أهم العناصر وأمضوا عقداً من الزمن في تحريكها إلى مواقعها، بينما أمضت أمريكا العقد نفسه في خوض حروب في أماكن لا أهمية استراتيجية لها مُهنئة نفسها على ذلك، نتيجة هذين النهجين المختلفين في التعامل مع الوقت والإستراتيجية، هي ما تُشاهدنه الآن في مضيق هرمز وفي رسوم العبور المقومة باليوان، وفي ناقلات النفط الصينية التي تلتزم بالقواعد الإيرانية الجديدة، لأن بكين حسبت منذ زمن بعيد أن اللحظة ستأتي التي ستتغير فيها قواعد اللعبة، وكانت تنوي أن تكون في الجانب الربح من هذا التغيير حين يحين وقته.

والأمر الذي لا يقوله أحدٌ بصوتٍ عالٍ، أمريكا التي قالت: هرمز ليست مُشكلتنا، هي أكبر منتجٍ للنفط والغاز في العالم، فحين ارتفعت أسعار النفط ٤٠٪ بسبب إغلاق مضيق هرمز ارتفعت معها عائدات النفط الأمريكي والصناعة النفطية في تكساس، وداكوتا الشمالية تُحقق أرباحاً لم تحلم بها منذ سنوات. السؤال الحقيقي اليوم، ليس هل يمكن فتح مضيق هرمز، بل بأي ثمن؟! ناقلةً نفطٍ واحدة تُضرب في ممر المضيق تعني أن التأمين على كل ناقلة سيرتفع ١٠٠ ضعف، وسقوط جندي أمريكي واحد في عملية الإنزال على الجزر، هو زلزالٍ سياسي يقلب الحرب رأساً على عقب، في إيران تعرفُ هذه المعادلة جيداً، فهي لا تُريد الإنتصار على ٣٥ دولةً، بل تُريد رفع الثمن حتى يُصبح غير مقبول وهذا هو سلاحها الحقيقي، ليس الصواريخ بل الألم الاقتصادي وصبورها على تحمل ما لا يتحمله غيرها.

في نهاية مارس ٢٠٢٦م، قال ترامب إنه في محادثاتٍ جديدة مع ما وصفه بنظامٍ إيراني جديدٍ وأكثر اعتدالاً، وأن المضيق سيُفتح بالإتفاق أو بالقوة وحدد موعداً نهائياً ثم مدد، ثم مدده مرةً أخرى، وعلى الضفة الأخرى رئيس الوزراء البريطاني كبير ستارمر قالها بصراحة: إذا انتهت الحرب سنحتاجُ إتفاقاً تفاوضياً مع إيران، فهنا يتضح المشهدُ كاملاً وهو أن ٣٥ دولةً تستطيعُ فتحَ هرمز بالقوة لكن لا أحد يُريدُ

دفع الثمن أولاً، وإيران تعلم ذلك تماماً وتواصل زرع الألغام، وبيع التصاريح، وتحصيل الرسوم، ومضيقٌ بعرض ثلاثة كيلومترات لا يزال يُمسكُ بخناق العالم، ويطرح سؤالاً ليس له جوابٌ سهل، من سيدفعُ الثمنَ أولاً.

هذا التصعيد الذي يجمع بين الضغط العسكري والتهديد الاقتصادي، يعكس في جوهره عن قصور بنيوي في المقاربة الأمريكية، يتمثل في عجزها عن التعامل مع طبيعة الصراع غير المتكافئ الذي تديره إيران، فبدلاً من فرض السيطرة على المضيق، تبدو واشنطن عالقة بين خيار التصعيد عالي الكلفة، وخيار التدويل الذي لم يُحقق إجماعاً فعلياً، ما يمنح طهران هامشاً أوسع لإستخدام المضيق كورقة ضغط استراتيجية، قادرة على ربط مسار الحرب بمصالح الاقتصاد العالمي بأسره.

أدرك العالم متأخراً أن رهن اقتصاد كوكب الأرض بمضيق هرمز كان "خطأً استراتيجياً" لا يُغتفر فبينما كانت ناقلات النفط والتجارة مُحاصرة تحت رحمة الصواريخ، أيقظت أزمة الإغلاق وحشاً كان نائماً في أدراج الخرائط منذ ١٧ عاماً، ففي عام ٢٠٠٩م وقف الرئيس التركي عبد الله جولف في دمشق، وطرح فكرةً بسيطةً في جوهرها لكنها ضخمةٌ في أثرها: ماذا لو ربطنا البحار الأربعة؛ الخليج العربي، وبحر قزوين، والبحر المتوسط، والبحر الأسود في منظومة نقل برية كاملة تمر عبر سوريا وتركيا، ونجعل من هذين البلدين مركز إعادة توزيع الطاقة بين آسيا وأوروبا، الفكرة كانت جريئة لكنها ماتت قبل أن تولد حين اندلعت الثورة السورية عام ٢٠١١ وتحوّلت سوريا من دولة يمكن البناء فيها إلى ساحة لا يمكن العبور منها ونام المشروع في أدراج التاريخ، لكن الحرب على هرمز أيقظته في مارس ٢٠٢٦م وبينما كانت الناقلات تنتظر خارج المضيق وأسعار النفط تقفز كل يوم وقف المبعوث الأمريكي الخاص إلى سوريا في مؤتمر المجلس الأطلسي في واشنطن وقال بوضوح: إن منطقة الشرق الأوسط تمرُّ بلحظة تاريخية استثنائية وأن سوريا تملك القدرة الجغرافية والجيوسياسية لتكون جزءاً من حل معضلة هرمز وأن الممرات البحرية التقليدية لم تعد كافية وأن الوقت حان لبناء بديل بري، في ظل إغلاق هرمز لم يعد المشروع فكرة بل يحدث، فمن سيربح من هذا الوحش الذي استيقظ؟ سوريا أولاً، سوريا التي خرجت من ١٤ عاماً من حرب مُدمرة مُنهكة، وتبحث عن أي مشروع يُعيد بناءها، ستتحوّل بين ليلة وضحاها من دولة هامشية إلى عقدة لوجستية لا يمكن تجاوزها بين الخليج وأوروبا. وتركيا التي ستصبح بهذا المشروع المحطة الإلزامية الأخيرة بين طاقة الشرق وأسواق الغرب، وتُعزز طموحها القديم لتكون مركز طاقة عالمي. وأوروبا التي

تُعاني من سنوات من ابتزاز الطاقة الروسية تارةً والإيرانية تارةً أخرى ستجدُ أمامها لأول مرة خطأً برياً مُستقراً لا يمرُّ بمضيقٍ تُسيطرُ عليه إيران ولا بأنايبٍ تتحكمُ فيها موسكو. والعراق الذي يملك النفط لكنه يفتقرُ إلى المنافذ سيجدُ في هذا المشروع طريقاً للتصدير لا يعتمدُ على هرمز الذي كان دائماً رهيناً للآزمات. ودول أخرى ربما ينالها بعض المكاسب كالأردن الممر الإجماري لبعض هذه الطرق.

لكن هنا يجبُ أن نتوقف لأن كل مشروع كبير يحمل في طياته أسئلةً أكبر:

– السؤال الأول من يمولُ البنية التحتية التي يحتاجها هذا المشروع؟ وهي ضخمةٌ جداً؛ خطوط أنابيب وسكك حديد وموانئ ومحطات تخزين تحتاجُ عشرات المليارات من الدولارات، سوريا لا تملك هذا المال، تركيا تُريد أن تريح لا أن تدفع، الأمريكيون يُشجعون لكنهم لا يكتبون الشيكات، فمن سيُتقدم؟

– السؤال الثاني، الأمن؟! الممر البري سيمرُ بمناطق لا تزال هشة من سوريا التي لا تزال فيها تعقيدات، والعراق الذي لا يزال يُعاني من عدم الاستقرار في بعض مناطقه، ومن يضمن أن خط أنابيب لا يتحول إلى هدفٍ للجماعات المسلحة؟

– السؤال الثالث الإرادة السياسية؟! المشروع يحتاجُ توافقَ دولٍ كثيرة في آنٍ واحد سوريا وتركيا والعراق والسعودية ودول الخليج وأوروبا، وأي خلافٍ سياسي بين طرفين يُمكن أن يُجمد المشروع مرةً أخرى كما جمده الحرب السورية في ٢٠١١م.

الألم هو أفضل محركٍ للتغيير في التاريخ، وهذه المرة الألم كان كافياً، ثمة صورة لا يراها كثيرون، ففي نفس الأسابيع التي كان فيها ترامب يُعلن الحصار على هرمز، وإيران تتوعدُ بالرد وأساطيلُ الحرب تتراكمُ في المضيق، كان في مكانٍ آخر وزيران يُوقعان وعمالٌ يبدؤون أعمالَ إعادة تأهيلِ خطوط أنابيب قديمة وقطارات تُختبرُ على مساراتٍ جديدة وشركة استثمار تُحسبُ أرباحَ ممرٍ لم يكتمل بعد، الإيرانيون والأمريكيون يتقاتلون على هرمز وهذا مشهدٌ يملأُ شاشات العالم، لكن في مكانٍ آخر هادئٌ يبني عالمٌ لا يحتاجُ هرمز وحين يكتملُ ذلك العالم سيُصبحُ الحديثُ غير الحديث.

وبينما كان العالم يغرق في سيناريوهات العتمة الشاملة والإنهيار الاقتصادي نتيجة تعطل هرمز كانت الفُجيرة تفتح أبوابها لتكون الرئة البديلة التي يتنفسُ منها الاقتصاد العالمي التي حولت التهديد الإيراني إلى مُجرد ضجيجٍ إعلاميٍ فاقدٍ للقوة الإستراتيجية، تجاوز دور الفُجيرة حدود كونها ميناء للتصدير لتُصبح

محطة إجبارية لأساطيل الشحن العالمية بصفتها ثاني أكبر مركز لتزويد السفن بالوقود في العالم بعد سنغافورة، فالإمارة تقع على الساحل الشرقي وتطل مباشرةً على خليج عُمان، ما يمنحها اتصالاً مفتوحاً ببحر العرب ثم المحيط الهندي، بعيداً عن القيود الجغرافية المرتبطة بمضيق هرمز، هذا الموقع يجعل الفُجيرة نقطة إرتكاز استراتيجية في معادلة أمن الطاقة وحركة الملاحة الإقليمية. وتقدم الفجيرة خدمات لوجستية لا يمكن الإستغناء عنها في ظل الأزمات، خلال الحرب الأخيرة ومع ارتفاع أسعار التأمين البحري ضد مخاطر الحرب لتتجاوز ١٪ من قيمة السفينة في مياه الخليج، اتخذت شركات الشحن العالمية قراراً جماعياً تجنبوا هرمز وتوجهوا للفجيرة، الأرقام تُشير إلى ارتفاع حركات السفن في الميناء بنسبة تُقارب ٢٥٪ مقارنةً بنفس الفترة من العام السابق، وبما أن الأمان هو العملة الأكثر طلباً في زمن الحرب، والفُجيرة بفضل موقعها خارج الخليج وعلى بحر عُمان قدمت هذا الأمان، فالشركات الدولية لم تعد تبحث عن الوقود فحسب بل تبحث عن الرصيف الآمن الذي لا تصل إليه مسيرات إيران الانتحارية، ولكن بعد إعلان ترامب للعالم سنحّر السفن العالقة في هرمز وأسماه "مشروع الحرية"، كانت صواريخ إيرانية تخترق سماء الإمارات وحريقٌ يشتعل في منشآت نفطية في الفُجيرة، فحين أعلن ترامب عن مشروع الحرية لم تنتظر إيران، فقد قال قائد قوات الحرس الثوري صراحةً: أية سفينة عسكرية أجنبية تدخل هرمز ستعتبر انتهاكاً لوقف إطلاق النار وستواجه ردّاً حازماً وفورياً، لم يكن هذا تحذيراً فارغاً لأن الضربات على الإمارات جاءت بعد أربع ساعات لتثبت أن إيران تريد التصعيد، رسالة إيران للخليج كله كانت واضحة نحن لا نستطيع ضرب أمريكا وإسرائيل لكننا نستطيع توجيه صواريخنا إليكم ومن يدعم مشروع الحرية سيدفع الثمن، فأين هو الأمان الذي تبحث عنه الشركات الدولية؟!

يمكن قراءة استهداف الفجيرة كرسالة تتجاوز البعد التكتيكي، لتلامس حسابات أوسع تتعلق بإعادة تشكيل توازنات الملاحة في الخليج، إذ أن تقويض دور هذا المنفذ البديل من شأنه تقليص خيارات المناورة أمام الإمارات وغيرها من الدول، ويُعيد تركيز الاهتمام على المضيق بوصفه عقدة رئيسية في معادلة النفوذ البحري، بما يعكس توظيف الجغرافيا في إدارة الصراع الإقليمي.

كما يفهم من ذلك سعي طهران إلى تضيق البدائل المتاحة أمام طرق الملاحة شرق المضيق، بما يشمل السواحل المقابلة في الإمارات وسلطنة عُمان، وهو ما قد يؤدي إلى تعطيل مسارات تصدير النفط من منشآت حيوية مثل الفجيرة، ويحمل هذا التحول تداعيات مباشرة على الخطط الإماراتية المرتبطة بزيادة

الإنتاج وتوسيع قدرات التصدير، وذلك عقب الإنسحاب من أوبك، خاصةً تلك التي تعتمد على بنية تحتية تتجاوز المضيق، مثل خطوط الأنابيب الممتدة إلى الفجيرة، كما يُعيد رسم التوازنات في المنطقة عبر توسيع نطاق الضغط البحري، بما يرفع كلفة أي ترتيبات دولية لضمان حرية الملاحة، ويضع ضغوطاً إضافية على الإمارات وحلفائها، في سياق سعي طهران لإعادة تشكيل قواعد النفوذ في الخليج.

وأخيراً الحرب لم تعد حرباً بين دولتين فقط، بل حرباً تتسربُ كلفتها إلى الأسواق العالمية والموازنات الوطنية وفواتير الوقود حول العالم، لهذا فإن فكرة الحسم تبدو اليوم أبعدَ من أي وقتٍ مضى، الولايات المتحدة وإسرائيل تملكان تفوقاً جويًا واستخباراتياً ضخماً لكن ذلك لم يُترجم حتى الآن إلى إنهاءٍ سياسي واضحٍ للصراع، وفي المقابل إيران لا تبدو قادرةً على تحقيق نصرٍ تقليديٍّ مباشرٍ لكنها تُراهن على شيءٍ آخر البقاء ورفع الكلفة ومنع خصومها من إعلان انتصارٍ نظيفٍ، هذا بالضبط هو منطقُ الإستنزاف ألا تهزم خصمك دفعة واحدة بل تمنعه من الوصول إلى أهدافه وتدفعه إلى إنفاق الوقت والذخيرة والمال والشرعية السياسية حتى يُصبح استمرار الحرب نفسه عبئاً عليه.

تبدو المنطقة واقفةً على حافة سؤالٍ واحدٍ: هل تعود المعارك إلى التصعيد الكامل أم تنجح المفاوضات في شراء وقتٍ جديدٍ؟ والجواب من وجهة نظري كباحثة أرى أن الحرب لن تتوقف بل على توسع لأن الوضع في مضيق هرمز ليس حدثاً معزولاً، إنه ضلع واحد في مثلث من الممرات البحرية الحيوية في الشرق الأوسط، فيال جنوب الغربي منه يقع مضيق باب المندب، الذي يربط بين بحر العرب والبحر الأحمر ويُشكّل مدخلاً لقناة السويس، فعندما تندلع معارك في هرمز، تتجه الأنظار فوراً إلى المسار البديل نحو أوروبا ألا وهو مضيق باب المندب، ولكن هذا المسار أيضاً مُعرض للخطر، لأن وجود الحوثيين في اليمن المدعومين من إيران، يجعل المندب فحاً إضافياً، فحين يُغلق مضيق باب المندب فإن قناة السويس التي تُغذي أوروبا تموت تلقائياً، ومثل هذا الإغلاق المزدوج لا يؤدي فقط إلى زيادة أسعار الوقود، بل يقطع تماماً سلسلة الإمداد للبضائع من الصين والهند إلى الغرب، مما يؤدي إلى نقص في المنتجات الإلكترونية، الأدوية والمواد الخام للصناعة، فنحن على أعتاب حرب عالمية ثالثة بين الحلف الشرقي (الصين وروسيا وإيران) والحلف الغربي (أوروبا وأمريكا وإسرائيل)، بهدف إعادة رسم طرق التجارة والحدود وحتى الخرائط في الشرق الأوسط لتغيير موازين القوى التي عرفها العالم إنطلاقاً من أطرافه البحرية، من خلال السيطرة على المنافذ البحرية والموارد المائية للمضائق الأكثر حيوية بين آسيا وأوروبا (مضيق هرمز ومضيق

باب المنذب ) والتي تشكل أهمية جيواستراتيجية وجيوسياسية وجيواقتصادية، حيث بدأت إسرائيل ببناء شبكة علاقات تمتد من اليونان وقبرص من الجهة الغربية من المنطقة العربية، إلى أذربيجان من الجهة الشرقية، وإلى أثيوبيا وأرض الصومال من الجهة الجنوبية، وبالتوازي أبرمت اتفاقيات سلام مع دول عربية موقعها الجغرافي على الأطراف مثل الإمارات والبحرين عند مضيق هرمز، والمغرب عند مضيق جبل طارق، فهذه التحركات الإسرائيلية المستجدة جعلت الدول العربية الكبرى وتركيا يتحالفون ويوحدون قواهم بوجه مشروع الأطراف الإسرائيلي، فعندما ضمت إسرائيل الهند مؤخراً لكي تُغزز قوة تحالفها، قامت بالمقابل كلاً من السعودية ومصر وتركيا بضم باكستان لمعسكرهم، ولكي نفهم إلى أين ذاهبة المنطقة اليوم يجب علينا أن نراقب مضيق باب المنذب أكثر من مراقبة أحداث مضيق هرمز، وذلك لأن التحركات من المحورين الجديدين الذين تشكلوا بالمنطقة اليوم سواء كان المحور الإسرائيلي أو المحور السني يتمحورون عند مضيق باب المنذب، على الرغم من أن السعودية ومصر وتركيا وباكستان يتعاونون بعدة مناطق إلا أن التعاون الأكبر بينهم عند البحر الأحمر وهذا يعود لسببين:

– الأول للأهمية الإستراتيجية التي يتمتع بها باب المنذب .

– أما الثاني فلأهمية البحر الأحمر بالنسبة للمشروع الديني التوراتي الإسرائيلي والذي أعلن عنه نتنياهو تحت اسم من الهند إلى كوش

وعلى الرغم من الأهمية الإستراتيجية لمضيق هرمز ولإعتباره ممر مرتبط بإخراج الموارد من دول الإقليم إلى الخارج، إلا أن مضيق باب المنذب ممر مائي مفتوح ونقطة تحكم بحركة التجارة بين آسيا وأوروبا، والذي يُسيطر عليه سيملك نفوذاً اقتصادياً بحكم سيطرته على واحد من أهم الممرات البحرية في العالم، كما سيملك القدرة المباشرة على التأثير في السياسة والأمن وحتى موازين القوى الإقليمية، ولهذا السبب

أصبحت الصومال وأرض الصومال مركزاً أساسياً للصراع، لأنهم يُشكلون المدخل الأساسي للجهة الإفريقية لمضيق باب المندب الذي سيكون بوابة الحرب القادمة التي ستُشعل فتيل الحرب العالمية الثالثة<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> أصبحت تركيا اليوم مُتواجدة بالصومال وتواجهها بدأ فعلياً عام 2011م، وذلك ردّاً على تأسيس إسرائيل مجلس وزاري مشترك مع اليونان في العام نفسه لمواجهة تركيا بالشرق المتوسط، والتي انضمت له قبرص في عام 2012م، ولكن هذا التواجد التركي كان مصدر شك عربي، بعدما نجحت إسرائيل أن تُعزز هذا الشك من خلال الترويج لفكرة أن تركيا تسعى لإعادة بناء الثقل العثماني القديم من خلال السيطرة على البحر المتوسط والبحر الأحمر، وإذا عُدنا بالتاريخ نجد بالفعل أن السيطرة العثمانية كانت على مداخل ومخارج الشرق الأوسط والتي تُعتبر أكثر الطرق التجارية ربحاً بين آسيا وأوروبا، والتي كانت من أهم أسباب تحول الدولة العثمانية لأكبر قوة بالعالم بالقرنين الـ 15 و 16، وللمفارقة هذه الإستراتيجية العثمانية التي جعلتها قوة عظيمة تشبه إلى حدٍ كبير مبادئ عقيدة المحيط الإسرائيلية التي يُطبقها نتنياهو اليوم ليجعل من إسرائيل أمة عظيمة، وهذا يعني أن إسرائيل إقتبست عن العثمانيين فكرة مشروع الأطراف. فعلى ضوء التغيرات التي حدثت اليوم زال الشك العربي وأصبح هناك تقارب مع تركيا بمحيط باب المندب، ودخلت مصر على خط التعاون العسكري في الصومال بسبب خطر مشروع سد النهضة الإثيوبي على أمنها، وتدعم السعودية هذا المسار لأن أمن البحر الأحمر خاصةً من الجانب اليمني مُرتبط مباشرةً بأمنها، وباكستان دخلت أيضاً ضمن هذا التوازن لأن تنامي النفوذ الهندي سيُشكل خطراً عليها، بينما بالمقابل إسرائيل عم تعزز علاقتها مع إثيوبيا وتُحاول أن تُثبت وجودها بأرض الصومال وجنوب اليمن عبر تحالفاتها السياسية والأمنية مع الإمارات، وهنا أصبحت الصورة واضحة تركيا والسعودية ومصر وباكستان من جهة، وإسرائيل وإثيوبيا والإمارات والهند من جهة ثانية، وكل طرف يتحرك باتجاه نفس النقطة ألا وهو باب المندب (بوابة الحرب القادمة) لكن من مسار مُختلف، وعندما نجمع كل هذه التحولات مع بعضها نفهم أن المنطقة ليست بحالة تغير عشوائي، بل أنها وسط محاولات إسرائيلية ليتم رسمها من جديد إنطلاقاً من أطرافها، وباب المندب هو أخطر طرف في هذا الرسم.