



المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات
Arab Center for Research & Policy Studies

تحليلات اقتصادية | 11 آب/ أغسطس 2026

القيود التجاري لنقطة الاختناق: التأمين وأمن الخليج بعد صدمة مضيق هرمز 2026

صلاح الدين مازن العجلة

وحدة الدراسات الاقتصادية

القيد التجاري لنقطة الاختناق: التأمين وأمن الخليج بعد صدمة مضيق هرمز 2026

سلسلة: تحليلات اقتصادية

11 آب/ أغسطس 2026

صلاح الدين مازن العجلة

باحث اقتصادي فلسطيني مقيم في الدوحة، يعمل باحثاً في القطاع العام في قطر، ويُعدّ أطروحة الدكتوراه في اقتصاديات التنمية بمعهد الدوحة للدراسات العليا، بتخصص دقيق في تمويل التنمية وتمويل المشاريع الصغيرة والمتوسطة. عمل ثماني سنوات في تقييم الائتمان وتمويل المشاريع الصغيرة في قطاع غزة، قبل أن يوسّع اهتمامه البحثي إلى العلاقة بين الائتمان المصرفي والنمو الاقتصادي في الاقتصادات المقيّدة، ومنظومات ريادة الأعمال في دول الخليج. له بحث محكّم منشور في مجلة عمران (العدد 53، صيف 2025)، إلى جانب سلسلة تحليلات اقتصادية منشورة ذاتياً.

جميع الحقوق محفوظة للمركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات © 2026

المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات مؤسسة بحثية عربية للعلوم الاجتماعية والعلوم التطبيقية والتاريخ الإقليمي والقضايا الجيوستراتيجية. وإضافة إلى كونه مركز أبحاث فهو يولي اهتماماً لدراسة السياسات ونقدها وتقديم البدائل، سواء كانت سياسات عربية أو سياسات دولية تجاه المنطقة العربية، وسواء كانت سياسات حكومية، أو سياسات مؤسسات وأحزاب وهيئات.

يعالج المركز قضايا المجتمعات والدول العربية بأدوات العلوم الاجتماعية والاقتصادية والتاريخية، وبمقاربات ومنهجيات تكاملية عابرة للتخصصات. وينطلق من افتراض وجود أمن قوميّ وإنسانيّ عربيّ، ومن وجود سمات ومصالح مشتركة، وإمكانية تطوير اقتصاد عربيّ، ويعمل على صوغ هذه الخطط وتحقيقها، كما يطرحها كبرامج وخطط من خلال عمله البحثي ومجمل إنتاجه.

المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات

شارع الطرفة، منطقة 70 - وادي البنات - الضعائن، قطر

هاتف: + 974 40354111

www.dohainstitute.org

المحتويات

4	مقدمة
5	أولاً: مضيق هرمز بوصفه نقطة اختناق مزدوجة القفل
8	ثانياً: التأمين عمود القيد التجاري: كيف يتحوّل الخطر العسكري إلى قيدٍ مؤسسي؟
8	1. آلية التأمين الحربي: بنية ثنائية
8	2. سلسلة القرار التجاري: لماذا لا تتوقّف السفينة بسبب القسط وحده؟
9	3. سلّم التصعيد الثلاثي في صدمة 2026
9	4. تدقيق ضروري: التأمين عمود لا سبباً أحاديّاً
10	5. معايرة تاريخية: نحو «خطّ أساس» جديد للمخاطرة
12	ثالثاً: الإغلاق الانتقائي وإعادة توزيع النفاذ: قراءة أولية
12	رابعاً: حدود التأمين الخاص ومعضلة السيادة
13	خامساً: حدود الالتفاف وعقدة الغاز التي لا بديل لها
14	سادساً: لماذا ظلّ البديل قاصراً؟ قيد مؤسسي وليس هندسياً
15	سابعاً: تفاوت المنعة الخليجية
17	خاتمة: من تسعير المخاطر إلى بناء المنعة
19	المراجع
19	العربية
19	الأجنبية

مقدمة

شهد الاقتصاد العالمي صدمات متلاحقة، من جائحة فيروس كورونا المستجد (كوفيد-19) والحرب الروسية - الأوكرانية إلى التصعيدات المتكررة في الشرق الأوسط، حتى غدا التشابك بين السياسة وأمن الطاقة سمةً دائمةً للنظام العالمي، لا استثناءً عابراً¹. وفي هذا السياق، لم تكن الحرب الأميركية - الإسرائيلية على إيران، عام 2026، مجرد مواجهة عسكرية، بل محطة كاشفة عن هشاشة بنوية عميقة تبلورت عند مضيق هرمز.

يمرّ عبر المضيق نحو خمس النفط المتداول عالمياً، وقرابة خمس الغاز المسال، ويتركز خلفه معظم الطاقة الإنتاجية الفائضة في العالم². وتُظهر بيانات إدارة معلومات الطاقة الأميركية تراجع تدفّقات النفط ومشتقاته عبره من 20.4 مليون برميل يومياً في الربع الأول من عام 2025 إلى 14.6 مليوناً في الربع الأول من عام 2026 (نحو 28 في المئة)³، وهو متوسط فصلي يُخفي انهياراً شبه كامل في آذار/ مارس، حين عبرت سفينة تجارية واحدة في 7 من الشهر نفسه من دون أيّ ناقلة نفط، مقارنةً بمتوسط تاريخي يناهز 138 سفينة يومياً⁴. وظلّ المضيق مغلقاً فعلياً أمام معظم الملاحة التجارية الغربية من أواخر شباط/ فبراير حتى وقف إطلاق النار في منتصف حزيران/ يونيو.

غير أنّ ما يميّز هذه الحلقة أنّ المضيق تعطلّ تجارياً قبل أن يُزرع فيه لغم واحد؛ فالأداة التي أوقفت الحركة في المقام الأول لم تكن قوّة مادية، بل منظومة تأمين مخاطر الحرب وما يرتبط بها من قيود. ومن ثمّ تنطلق الورقة من التساؤلين المركزيين التاليين: ماذا كشف إغلاق مضيق هرمز عام 2026 عن البنية الاقتصادية لنقاط الاختناق؟ وكيف يُعيد رسم أمن الخليج الاقتصادي من منطق «تسعير المخاطر» إلى منطق «بناء المنعة»؟

وتجيب الورقة بأطروحة محدّدة مفادها أنّ التأمين لا يُخلق نقطة الاختناق وحده، لكنه يحوّل الخطر العسكري إلى قيد تجاري مؤسسي، عبر تفاعل التكلفة والسلامة، واستعداد شركات التأمين والمكاتب لتغطية المخاطر والتزامات العقود. وقد كشف هذا القيد، في حالة هرمز 2026، أنّ أمن الخليج الاقتصادي لا يمكن أن يبقى رهيناً لتسعير المخاطر في أسواق بعيدة، بل يحتاج إلى بناء منعة إقليمية في التأمين والبنية البديلة والمخزونات والتنسيق المؤسسي. وهذه الصياغة أدقّ من القول إنّ «التأمين أغلق المضيق»، وأقوى في مواجهة الاعتراض القائل إنّ التغطية ظلّت متاحة؛ لأنها تجعل التأمين عمود منظومة من القيود، لا سببها الوحيد.

وتقدّم الورقة مساهمة تفسيرية مبنية على ما سبقها؛ فهي لا تدّعي اكتشافاً جديداً في الأرقام، بل تعيد قراءة الحدث وتقرّح بناءً مؤسسياً استناداً إليه، امتداداً لتحليلات سابقة لوحدة الدراسات الاقتصادية في المركز العربي⁵. وتنتظم، بعد ملاحظة مفاهيمية ومنهجية، في ستة محاور: يتناول أولها مضيق هرمز بوصفه نقطة اختناق مزدوجة القفل، ويشكّل ثانياً المتعلق بالتأمين عمود التحليل، في حين تُقرأ المحاور

1 عمر الرزاز وحازم رحاحلة، "الصدمات بوصفها سمة للنظام العالمي الجديد: الحاجة إلى جاهزية مؤسسية متعددة المستويات"، تحليلات اقتصادية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2026/5/25، شوهد في 2026/7/22، في: <https://acr.ps/hBy2syy>

2 U.S. Energy Information Administration (EIA), "Amid Regional Conflict, the Strait of Hormuz Remains Critical Oil Chokepoint," 2025, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sDB>;

وفيه أنّ تدفّق 2024 بلغ نحو 20 مليون برميل يومياً (نحو 20 في المئة من الاستهلاك العالمي للسوائل النفطية)، ينظر IEA, "Strait of Hormuz: Factsheet," 2026, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sUc>

3 "Middle East War to Spark Biggest Energy Price Surge in Four Years," Press Release, World Bank Group, 28/4/2026, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2taN>; IEA, Oil Market Report - April 2026, 14/4/2026, accessed on 27/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2snk>

تشير تقديرات أولية لحدث جارٍ إلى تراجع تدفّقات النفط ومشتقاته عبر المضيق نحو الثلث في الربع الأول من عام 2026 (نحو 14.6 مليون برميل يومياً مقابل نحو 20.4 مليوناً قبل النزاع)، مع تراجع مواز في النفط الخام والغاز المسال (أرقام قابلة للمراجعة).

4 "How Much Oil Passes Through the Strait of Hormuz?" Britannica, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sDV>

نحو 20.3 مليون برميل يومياً (قرابة 25 في المئة من تجارة النفط البحرية)؛ وعقب اندلاع الحرب في 28 شباط/ فبراير 2026 جرى تحويل الجانب الأكبر من حركة العبور

5 الرزاز ورحاحلة.

التالية، وهي الإغلاق الانتقائي، وحدود التأمين الخاص، والبدايل، وتفاوت المنعة، بوصفها نتائج متفرّعة عنه، قبل خاتمة سياساتية.

تستخدم الورقة مفاهيم محورية يلزم ضبط دلالاتها منعاً للالتباس:

- **الإغلاق التجاري:** هو حالة لا يُمنع فيها العبور قانونياً أو مادياً على نحو كامل، لكنّ شروط التكلفة والسلامة والتأمين تجعله غير عملي لمعظم الفاعلين. وهذا ما حدث في هرمز في حرب 2026، لا الإغلاق المادي المطلق.
 - **القفل المزدوج:** هو أن يؤدي الإغلاق إلى توقّف التدفّقات الجارية، وحبس الطاقة الإنتاجية الفائضة خلف نقطة الاختناق نفسها في آن واحد؛ فيفقد السوق معروضه و«وسادة أمانه» معاً.
 - **المنعة:** هي قدرة النظام على مواصلة وظيفته الاقتصادية خلال الصدمة، وليس العودة إلى ما كان بعد انقضائها فحسب. وهي، بهذا المعنى، أوسع من «التعافي» وأعمق من «تسعير المخاطر».
- أمّا منهجياً، فتقدّم الورقة قراءة تفسيرية – تركيبية تستند إلى بيانات مؤسسية رسمية، صادرة إدارة معلومات الطاقة الأميركية، ووكالة الطاقة الدولية، وصندوق النقد الدولي، وبنك الاحتياطي الفدرالي في دالاس، وتدعمها مصادر سوقية وصحافية متخصصة في التأمين البحري، مثل لويذر ليست Lloyd's List، وهاودن ري Howden Re. وتُعرض الأرقام في نطاقات عندما تتباين المصادر؛ ويُصرّح بأن القراءة أولية أو مستندة إلى تقديرات سوقية تحتاج إلى تثبيت، وفي مقدمتها قراءة «الإغلاق الانتقائي» في المبحث الثالث.

أولاً: مضيق هرمز بوصفه نقطة اختناق مزدوجة القفل

تنبع المكانة الاستثنائية لمضيق هرمز من اجتماع خاصيتين نادراً ما تلتقيان، هما: ضخامة التدفّق، وانعدام البديل المكافئ. وبحسب وكالة الطاقة الدولية، عبّر المضيق نحو 25 في المئة من تجارة النفط البحرية عام 2025، واتجه نحو 80 في المئة من هذا النفط إلى آسيا⁶، وفي مقدمة وجهاته الصين والهند واليابان وكوريا الجنوبية، التي استحوذت مجتمعة على نحو 67-69 في المئة من الخام⁷. أمّا الغاز، فلا بديل بريّ له أصلاً؛ إذ يعبر المضيق من صادرات قطر والإمارات من الغاز المسال نحو 93 في المئة و96 في المئة، على التوالي⁸. ويعدّ أيضاً المنفذ البحري الوحيد لمعظم منتجي الخليج إلى المحيط المفتوح. ويكتسب التمييز هنا أهمية، لأن الأرقام السابقة تخصّ تجارة النفط البحرية وحصل الغاز، لا الاستهلاك العالمي إجمالاً.

ولا تكمن خطورة المضيق في حجم ما يعبره فحسب، بل أيضاً في «قفل مزدوج» ينفرد به. فإغلاقه لا يجمّد التدفّقات الجارية وحدها، بل يحبس في الوقت نفسه الجانب الأكبر من الطاقة الإنتاجية الفائضة عالمياً، والتي تجاوزت أربعة ملايين برميل يومياً أواخر عام 2025، ويتركّز معظمها في السعودية⁹. وتمثّل هذه الطاقة الفائضة «وسادة الأمان» التي يلجأ إليها السوق لتعويض أيّ نقص مفاجئ؛ فإذا كان مصدرها محبوساً خلف المضيق نفسه، فقد السوق المعروض ووسادة أمانه في آن واحد، وتعطلّت آلية التصحيح الذاتي. ويشدّد هذا

6 IEA, "Strait of Hormuz."

عبر نحو 25 في المئة من تجارة النفط البحرية المضيق عام 2025، اتجه ما يقرب من 80-90 في المئة منه إلى آسيا، في حين يعبره 93 في المئة من صادرات قطر و96 في المئة من صادرات الإمارات من الغاز المسال (نحو 19 في المئة من تجارة الغاز المسال عالمياً)؛ والطاقة الفائضة تجاوزت 4 ملايين برميل يومياً في الربع الأخير من عام 2025.

7 EIA, "World Oil Transit Chokepoints," accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sUw>

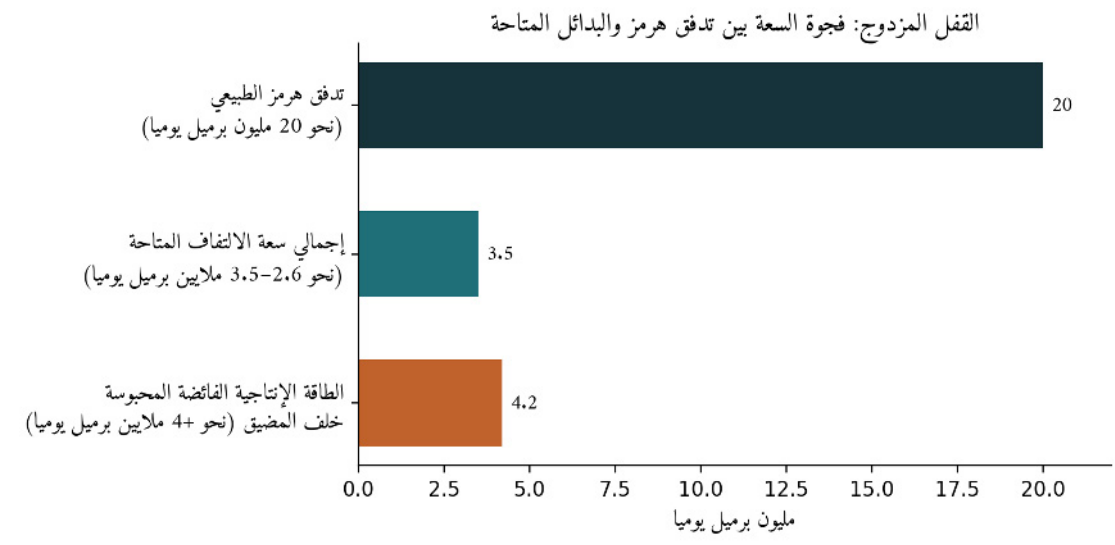
8 IEA, "Strait of Hormuz."

9 Ibid.

القفل في الغاز أكثر منه في النفط، إذ إنّ طاقة التصدير القطرية والإماراتية منه محبوسة خلف المضيق من دون أيّ منفذ برّي بديل، وتعادل نحو 19 في المئة من تجارة الغاز المسال عالميًا. ويوضّح الشكل (1) عمق هذه الفجوة البنيوية.

الشكل (1)

القفل المزدوج: فجوة السعة بين تدفق مضيق هرمز المعتاد والبدائل المتاحة والطاقة الفائضة المحبوسة



المصدر: من إعداد الباحث استنادًا إلى: U.S. Energy Information Administration (EIA), “Amid Regional International Energy ;2025/6/Conflict, the Strait of Hormuz Remains Critical Oil Chokepoint,” 16 Agency (IEA), “Strait of Hormuz,” Oil Security and Emergency Response, 2026.

ويلخّص الجدول (1) المعطيات الأساسية، مع تحديد المقياس الذي يخصّ كل رقم.

الجدول (1) مضيق هرمز في أرقام موجزة

المؤشر (والمقياس)	القيمة	المصدر
تدفق النفط ومشتقاته (الربع الأول 2025 – الربع الأول 2026)	14.6 ÷ 20.4 مليون برميل يوميًا (-28%)	*IEA OMR 2026
الخام والمكثفات (الربع الأول 2025 – الربع الأول 2026)	10.7 ÷ 14.3 ملايين برميل يوميًا	*IEA OMR 2026
الغاز المسال (الربع الأول 2025 – الربع الأول 2026)	7.3 – 11.7 مليارات قدم مكعبة يوميًا	*IEA OMR 2026
حصة المضيق من تجارة النفط البحرية (2025)	نحو 25 في المئة	IEA
الوجهة الآسيوية للعابر	نحو 80 في المئة، منها 67–69 في المئة من الخام إلى الصين والهند واليابان وكوريا الجنوبية	IEA / EIA
الغاز المسال (قطر/الإمارات)	93 في المئة من صادرات قطر، و96 في المئة من صادرات الإمارات، من دون بديل بري	IEA
الطاقة النفطية الفائضة المحبوسة	أكثر من 4 ملايين برميل يوميًا، معظمها من السعودية	IEA (الربع الرابع 2025)
طاقة التصدير الغازية المحبوسة	نحو 19 في المئة من تجارة الغاز المسال عالميًا، من دون منفذ بري	IEA
السعة البديلة المتاحة (التفاف نفطي)	نحو 2.6–3.5 ملايين برميل يوميًا فقط	EIA

المصدر: من إعداد الباحث استنادًا إلى: U.S. Energy Information Administration (EIA), “Amid Regional International Energy ;2025/6/Conflict, the Strait of Hormuz Remains Critical Oil Chokepoint,” 16 Agency (IEA), “Strait of Hormuz,” 2026; IEA, Oil Market Report, March–April 2026 (*). أرقام تدفق 2026 تقديرات أولية قابلة للمراجعة.

وفي هذا السياق مفارقة تستحق التوقف عندها، ومؤداه أن مخاطر مضيق هرمز لم تكن مجهولة، بل ظل على مدى عقود من أكثر نقاط الاختناق توثيقاً وتسعييراً¹⁰؛ ومع ذلك، بقيت المنظومة هشة إلى حدّ سمح بإغلاقه على نحو شبه كامل. فإذا كان الخطر معلوماً ومُسعَّراً، فكيف أمكن عملاً عسكرياً محدوداً أن يُغلق الممرّ بهذه السرعة؟ ولا تكمن الإجابة، كما يبيّن المبحث التالي، في حجم القوة، بل في الكيفية التي تحوّل بها الخطر العسكري إلى قيد تجاري مؤسسي.

ثانياً: التأمين عمود القيد التجاري: كيف يتحوّل الخطر العسكري إلى قيد مؤسسي؟

يشكّل هذا المبحث عمود الورقة، إذ يفكّك الآلية التي تحوّل بها الخطر العسكري إلى قيد تجاري مؤسسي. ويعني التأمين البحري، على نحو دقيق، البنية التحتية الخفية للتجارة العالمية¹¹؛ فهو يحوّل المخاطر غير المحدّدة إلى تكلفة قابلة للقياس والنقل، بما يتيح لأصول بالغة التكلفة الإبحار في بيئات مضطربة. ويعمل هذا النظام ما دامت الخسائر مبعثرة وقابلة للتنبؤ، لكنه يتعثر حين تصبح المخاطر مترابطة ومتزامنة، وتصبح نمذجتها.

1. آلية التأمين الحربي: بنية ثنائية

تستثني وثائق التأمين البحري المعتادة، التي تغطي بدن السفينة والبضاعة، مخاطر الحرب صراحة، لذلك يُلزم المالك بشراء «قسط إضافي لمخاطر الحرب» Additional War Risk Premium، يُسعر بوصفه نسبةً من قيمة بدن السفينة، ويُجَدّد دورياً، غالباً كل سبعة أيام¹². ويميّز في هذا الصدد بين معدّل القسط؛ أي نسبته المئوية من قيمة بدن السفينة، والقسط نفسه؛ أي المبلغ المستحق. وتنشر «لجنة الحرب المشتركة» في سوق لندن Joint War Committee قائمة «مناطق الخطر المتصاعد»، وما إن تُدرج منطقة ضمنها حتى تصبح هذه التغطية مطلوبة بالسعر السائد. وتؤمن أندية الحماية والتعويض، التي تغطي مجتمعةً نحو 90 في المئة من الحمولة العالمية، تغطيةً المسؤولية. وقد أعلنت المجموعة الدولية بطلان التغطية القائمة عند منتصف ليلة 5 آذار / مارس 2026¹³. ومن ثم، تقوم البنية على قاعدة ثنائية، مفادها أن السفينة المؤمّنة تُبحر، وغير المؤمّنة لا تُبحر.

2. سلسلة القرار التجاري: لماذا لا تتوقف السفينة بسبب القسط وحده؟

تتضح قوة هذا القيد عند النظر إلى القرار بوصفه موزعاً على سلسلة تجارية كاملة، وليس مقتصرًا على مالك السفينة وحده. فبين تحميل الشحنة وإبحار السفينة، تتدخّل حلقات متعاقبة تشمل مالك السفينة، والمستأجر، وشركة التأمين، ونادي الحماية والتعويض، والمصرف الممول للشحنة، وسلطة الميناء، والمشتري النهائي. ويكفي ترددٌ حلقة واحدة لتعطيل الرحلة. لذلك، لا تتوقف السفينة بسبب ارتفاع تكلفة التأمين فحسب، بل أيضاً لأنّ المصرف يتردّد في تمويل شحنة تعبر منطقة نزاع، والمستأجر يخشى مسؤوليةً تتجاوز حدود التغطية،

10 Mark Leonard, *The Age of Unpeace: How Connectivity Causes Conflict* (London: Bantam Press, 2021).

11 للمزيد عن وظيفة التأمين البحري بوصفه بنيةً تمكينية للتجارة العالمية، ينظر: تقارير الاتحاد الدولي للتأمين البحري؛

International Union of Marine Insurance (IUMI), accessed on 22/7/2026, at: <https://iumi.com/>

12 "Strait of Hormuz – Insurance Market," *Strauss Center for International Security and Law*, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sEf> والتغطية الكاملة (بدن، ومسؤولية، وقسط حربي إضافي) شرطٌ بنوي تفرضه أنظمة الموانئ وشروط التمويل وعقود الاستئجار.

13 "War Risk Insurance Returns to Strait of Hormuz – at a Price," *Caixin*, 7/3/2026, accessed on 23/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2tbr>؛ وأعلنت المجموعة الدولية لأندية الحماية والتعويض إنهاء أجزاء من التغطية القائمة في آذار / مارس 2026.

والميناء يشترط تغطية كاملة للدخول، والمشتري يعيد التفاوض على شروط التسليم والسعر. وهكذا، يتحوّل الخطر العسكري، عبر هذه السلسلة المؤسسية، إلى قيد تجاري فعّال، وهو جوهر أطروحة هذه الورقة¹⁴. ولا تمثّل تكلفة التأمين، في هذا الإطار، السبب الوحيد، بل العامل الأسرع والإشارة التي تنتقل عبر السلسلة كلّها.

3. سلّم التصعيد الثلاثي في صدمة 2026

جرى الإغلاق التجاري عبر ثلاث خطوات. تمثّلت الأولى في إعادة التسعير؛ إذ قفز معدّل القسط من نحو 0.15-0.25 في المئة من قيمة بدن السفينة إلى مستويات مضاعفة. فناقلة عملاقة تبلغ قيمتها 100 مليون دولار، صار تأمين عبورها يكلف نحو خمسة ملايين دولار عند معدل 5 في المئة من قيمة بدنّها، بدلاً من نحو 150 ألف دولار. في حين تكمن الخطوة الثانية في انتهاء التغطية واستبدالها بأسعار زاجرة، بلغ أثرها العملي حدّاً يطابق الإلغاء؛ إذ وصلت التكلفة إلى نحو 30 ألف دولار أسبوعياً لتغطية كانت تكلف 25 ألفاً سنوياً¹⁵. أما الخطوة الثالثة فكانت الانهيار؛ إذ تراجعت حركة الناقلات بأكثر من 80 في المئة، وعُلقت نحو أربعين ناقلة متوسطة المدى، وتضاعفت أجور الاستئجار اليومية أربع مرّات لتقارب 770-800 ألف دولار للناقلة. وبالقيمة المطلقة، ارتفعت تكلفة تأمين عبور ناقلة تبلغ قيمتها 300 مليون دولار من أقلّ من 400 ألف دولار إلى ما بين 6 و15 مليوناً في ذروة الأزمة¹⁶.

4. تدقيق ضروري: التأمين عمود لا سبباً أحاديّاً

يلزم في هذا السياق تدقيق يحمي الأطروحة من الاختزال. فالصياغة التي تنسب الإغلاق إلى «اختفاء التأمين» تُجانب الدقّة؛ إذ أكّدت رابطة سوق لويذرز، في 23 آذار/مارس 2026، أنّ التغطية ظلّت متاحة، وأن 88 في المئة من المكتتبين احتفظوا بالرغبة في الاكتتاب في مخاطر الحرب على بدن السفينة، وأكثر من 90 في المئة في البضائع. وأكّدت أيضاً أنّ ما أبعد السفن هو تقدير ربانيتها وملاكها لخطر السلامة، في حين ظلّت تغطية المسؤولية غير قابلة للإلغاء¹⁷. ومن ثمّ، لا تتمثّل الأطروحة الدقيقة في أنّ «التأمين أغلق المضيق»، بل في أنّ إبحار السفينة يتطلب توافر شروط متزامنة، هي: قسط مقبول، وسلامة محتملة، ورغبة في الاكتتاب، وتوزيع تعاقدية للمخاطر. وحين تصبح المخاطرة نظامية، يتعذّر اجتماع هذه الشروط، فينهار عرض السفن حتى مع توافر التأمين اسمياً. وبناء عليه، يُعاد توظيف الأطروحة الأكثر إثارة، التي ربطت الإغلاق بـ «سلاح التأمين»¹⁸، بوصفها وصفاً لقناة التحويل الأسرع، لا تفسيراً أحاديّاً؛ فالتأمين عمود القيد، لا سببه الوحيد. وهذا التدقيق هو ما يحمل الاستنتاج السياساتي لاحقاً، ومفاده أنّ الخلل نظامي، وليس فجوة عابرة في توافر التغطية.

14 "Strait of Hormuz – Insurance Market."

15 David Osler, "Gulf War Risk Premiums Topping Double-Digit Millions of Dollars per Trip," *Lloyd's List*, 11/3/2026, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2snY>; "War Risk Insurance Cost off Highs but Still Elevated in Persian Gulf," *S&P Global*, 30/3/2026, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sEz>

16 "Hormuz War Premiums Halve in Six Days," *Insurance Business UK*, 25/6/2026, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sVa>

17 Lloyd's Market Association (LMA), "Safety Concerns, Not Insurance Availability, Driving Reduced Vessel Traffic in the Strait of Hormuz," *Market Statement*, 23/3/2026, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2tbL>

18 "The Insurance Weapon: How Commercial Risk Logic Became an Irregular Warfare Tool at Hormuz," *Irregular Warfare Initiative*, 24/3/2026, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2soi>

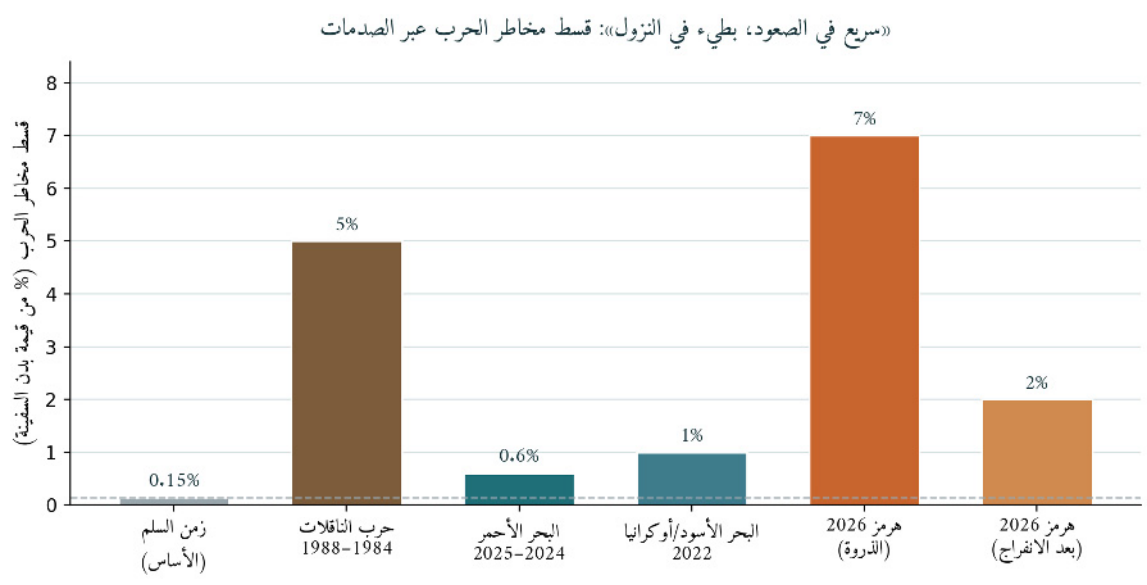
(مصدر تحليلي يُقرأ بحذر في ضوء بيان رابطة لويذرز)

5. معايرة تاريخية: نحو «خط أساس» جديد للمخاطرة

يتأكد الطابع البنيوي عند مقارنة هذه الحلقة بسوابقها. ففي «حرب الناقلات» (1984-1988)، استهدفت أكثر من أربعمئة سفينة، وبلغ القسط النموذجي نحو 5 في المئة¹⁹. غير أن القياس عليها مضلل، لأن تلك الهجمات استهدفت تدمير الحمولة في سوق أقل تركّزًا واعتمادًا على إعادة التأمين. وفي أزمة البحر الأحمر (2024-2025)، أدرجت جيبوتي ضمن مناطق الخطر، على الرغم من أنه لم تطلق أي رصاصة فيها، وظلّ معدّل القسط عند نحو 0.4 في المئة من قيمة بدن السفينة أكثر من عام. أما في البحر الأسود (2022)، فاستقرّ عند نحو 1 في المئة. وما يجمع هذه الحلقات أن السوق صار يعيد التسعير صعودًا بسرعة، ويتردّد في خفضه، حتى إن جهات السوق ترى في تراكم أزممتي البحر الأحمر وهرمز «إعادة تسعير بنيوية دائمة» لخطّ الأساس، تختصرها العبارة التالية: «الأقساط سريعة في الصعود، بطيئة في النزول»²⁰. ويوضّح الشكل (2) والجدول (2) موقع صدمة عام 2026 من هذه السوابق.

الشكل (2)

معدل قسط مخاطر الحرب نسبةً من قيمة بدن السفينة عبر الصدمات الكبرى



القيم تمثيلية لنقاطٍ وسطى، والنطاقات في المتن. المصدر: من إعداد الباحث استنادًا إلى:

Howden Re Highlights Broader Market Impacts as Gulf Conflict Disrupts Energy Supply,” at: <https://acr.ps/hBy2sET>; “War Risk ,2026/7/accessed on 22 ,2026/3/Reinsurance News, 27 accessed on ,2026/3/Insurance Cost off Highs but Still Elevated in Persian Gulf,” S&P Global, 30 at: <https://acr.ps/hBy2sEz> ,2026/7/22

¹⁹ “Howden Re Highlights Broader Market Impacts as Gulf Conflict Disrupts Energy Supply,” *Reinsurance News*, 27/3/2026, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sET>; شهدت “حرب الناقلات” 1988-1984 نحو 451 هجومًا (283 عراقيًا و168 إيرانيًا) على السفن، وبلغت أقساط الذروة فيها نحو 5 في المئة من قيمة بدن السفينة.

²⁰ “Hormuz War Premiums Halve in Six Days.”

الجدول (2)

تصاعد معدّل قسط مخاطر الحرب عبر الصدمات الكبرى

الحلقة	معدّل القسط من قيمة البدن (في المئة)	حالة العبور	ملاحظة
زمن السلم	0.25–0.15	عبور طبيعي	خطّ الأساس
حرب الناقلات (1984–1988)	نحو 5 (مع أنباء أنها بلغت 10–20)	استمرّ العبور، وتعطّل أقلّ من 2 في المئة	استُهدفت أكثر من 400 سفينة
البحر الأحمر (2024–2025)	نحو 1–0.4	استمرّ العبور جزئيًا مع تحويل واسع للمسار	استمرّ الاضطراب أكثر من عام
البحر الأسود/أوكرانيا (2022)	نحو 1	عبور محدود ضمن ترتيب متفاوت عليه	سابقة مرجعية
هرمز 2026 (الذروة)	5–10 (للسفن ذات الصلة بالغرب)	انهيار شبه كامل (تجاوز 80 في المئة)	تراجع العبور بأكثر من 80 في المئة
هرمز 2026 (بعد الانفراج)	نحو 1–2	عودة تدريجية	لا يزال أعلى بنحو 8 أضعاف خط الأساس

المصدر: من إعداد الباحث استنادًا إلى: “Howden Re Highlights Broader Market Impacts as Gulf Conflict at:

وتكمن الإضافة التفسيرية المركزية في هذا الصدد في أنّ نقطة الاختناق التي أُغلقت لم تكن ممرًا مائيًا فحسب، بل عقدة في «شبكة» مالية محورها سوق لندن. وهذا ما تلتقطه أدبيات «الاعتماد المتبادل المسلّح»؛ إذ تولّد البنى الشبكية عُقدًا حاكمية يمكن توظيفها للإكراه²¹. ومن ثم، لم تعد القدرة على تقييد عبور هرمز رهناً بأسطول يُغرق السفن، بل صارت في متناول من يحرك منطق السلسلة التجارية – التأمينية، أو يؤثر الشكوك فيها. وتنتقل تكلفة هذه الهشاشة أولًا إلى المنتجين المعتمدين على المضيق، وفي مقدّمتهم دول الخليج العربية.

21 Henry Farrell & Abraham Newman, “Weaponized Interdependence: How Global Economic Networks Shape State Coercion,” *International Security*, vol. 44, no. 1 (2019), pp. 42–79.

ثالثاً: الإغلاق الانتقائي وإعادة توزيع النفاذ: قراءة أولية

بينّ المبحث السابق الكيفية التي يتحوّل بها الخطر العسكري إلى قيدٍ تجاري، ويتناول هذا المبحث نتيجةً متفرّعة عنه، تتطلب لغةً حذرةً وتثبيناً لاحقاً؛ إذ يبدو أنّ القيد لم يطبّق بالتساوي، بل اتّخذ طابعاً انتقائياً تفضلياً. وتُطرح القراءة الآتية بوصفها فرضية تفسيرية تستند إلى تقديرات سوقية وبيانات أولية، لا إلى مصادر رسمية مدقّقة.

تشير تقديرات سوقية إلى أنّ السفن ذات الصلة الغربية استُبعدت فعلياً، وقد وصفها السوق بأنها «مغناطيس للصواريخ» لأنها أعلى الأهداف خطراً وأغلاها في الأقساط، فيحين استمرّ مرور السفن ذات الصلة بإيران أو المتفاهمة معها. وتُظهر بيانات أولية من سوق لندن أنّ أكثر من 60 في المئة من حركة العبور المتبقية كانت لسفن ذات صلة بإيران أو حاصلة على موافقتها، مع تصدر الأعلام الإيرانية واليونانية والصينية²². ووفقاً لتقارير سوقية، يبدو أنّ إيران استكملت ذلك بإنشاء نظام موازٍ للتأمين والموافقة عبر «هيئة مضيق الخليج الفارسي»، اشترط تسجيل السفن وحصولها على تأمين معتمد إيرانيّاً²³. غير أنّ هذه القراءة تحتاج، مع طرحها بحذر، إلى تثبيت بيانات أمتن قبل عدّها حقيقةً قطعية.

وتتمثل دلالة هذا النمط، إن ثبت، في أنّ المضيق يصبح أداةً لإعادة توزيع النفاذ وفقاً لخطوط الاصطفاف، لا لحجب التدفّق حجباً مطلقاً²⁴؛ فتُعاقب ملاحاة الخصوم، وتُنترز الموافقة وريع ضمني من سواهم، مع إبقاء جانب من التدفّقات الآسيوية مفتوحاً، بما يتّسق مع مساعي الصين والهند لتأمين شحناتهما. وبهذا، يصبح «الإغلاق» مصفاةً مُدارةً وغير متماثلة، لا جداراً صلباً. ويعقّد هذا النمط القراءة الشائعة؛ فعلى المستوى العالمي، قفزت الأسعار لأنّ البرميل الحديّ عالمي السعر. أمّا مادياً، فقد جرى ترشيد النفاذ بحسب المحاذاة السياسية.

وتبرز في هذا السياق مفارقة بنوية؛ إذ إنّ العقدة الغربية ذاتها، أي «لجنة الحرب المشتركة»، التي «تُسعر» الخطر، هي هيئة من مكاتبين غربيين لا تضمّ تمثيلاً خليجياً أو صينياً، ويكفي تعميم واحد منها لإعادة تصنيف الخليج كلّ. وهذا ما دفع بيجين، التي تواجه «معضلة ملقا» المماثلة، إلى السعي لبناء قدرة تأمينية ذاتية تتجاوز سوق لندن²⁵؛ وهو مسار ينبغي للخليج قراءته بعناية، كما ستبيّن الخاتمة.

رابعاً: حدود التأمين الخاص ومعضلة السيادة

يكشف ما أعقب الإغلاق وجهاً آخر للقيد التجاري، هو حدود السوق نفسه في مواجهة المخاطر النظامية. فعندما تصبح الخسائر المحتملة مترابطةً ومتزامنةً إلى حدٍ يستعصي على النمذجة، ينكفئ التأمين التجاري؛ لأنّ نموذج عمله، القائم على تشتيت الخسائر وتسعيرها، ينهار عند هذا الحدّ. وهذه هي معضلة «المخاطر غير القابلة للتأمين» الكلاسيكية²⁶، التي تستدعي، كما في تأمين مخاطر الإرهاب بعد عام 2001، تدخّل الدولة بوصفها «مؤمّن الملاذ الأخير»، على غرار دور المصرف المركزي بوصفه «مقرض الملاذ الأخير».

22 IEA, "Strait of Hormuz."

(وتقديرات لويذر ليست السوقية أنّ أكثر من 60 في المئة من العبور المتبقّي كان له صلة بإيران أو موافقتها (بيانات أولية تحتاج إلى تثبيت).

23 "Hormuz War Premiums Halve in Six Days."

وفق تقارير سوقية، التسجيل والتأمين المعتمد إيرانيّاً شرطاً للعبور، PGSA، واشترط نظام "هيئة مضيق الخليج الفارسي

24 Ibid.

25 Chee Meng Tan, "China's Malacca Dilemma, After Hormuz," *Foreign Policy*, 11/5/2026, accessed on 21/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sVu>

لجنة الحرب المشتركة هي هيئة من مكاتبين غربيين تتبع توصياتها الأسواق العالمية.

26 للمزيد عن مفهوم المخاطر غير القابلة للتأمين وتدخل الدولة بوصفها مؤمّن الملاذ الأخير، ينظر تجربة قانون التأمين الأميركي ضدّ مخاطر الإرهاب: "Terrorism Risk Insurance Act of 2002," Pub. L. No. 107-297, 116 Stat. 2322 (2002), codified at 15 U.S.C. § 6701 note.

وهكذا، تحرّكت الحكومة الأميركية لإنشاء تسهيل حكومي لإعادة التأمين عبر مؤسسة تمويل التنمية DFC، قُدِّر بنحو 40 مليار دولار، وبقيادة شركة «تشب» Chubb، لتوفير تأمين ضد المخاطر السياسية وضمّانات للملاحة في الخليج.²⁷ غير أنّ الواقعة الأشدّ دلالة، والتي تصحّح قراءة شائعة هي أنّ هذا التسهيل ظلّ من دون استخدام فعلي؛ إذ «لم تستخدمه أيّ سفينة، لأن السوق لم يكن في حاجة إلى إنقاذ، بل إلى يقين بأنّ العبور ممكن مادياً». ولم يُعَد فتح المضيق ببرنامج تأمين سيادي، بل بالتهدئة الميدانية ووقف إطلاق النار في 17 حزيران/ يونيو²⁸. وتمثّل هذه الواقعة أقوى شاهد على محور الورقة؛ فلا يمكن «تسعير» مخرج من إغلاق نظامي لنقطة اختناق، ولا «تأمينه سيادياً»، لأن الروافع الحاكمة هي الأمن المادي، والبدائل الموثوقة، والاحتياطات، والتهدئة؛ أي المنعة، لا التسعير.

وتكتسب هذه الخلاصة بُعداً أكثر إلحاحاً بالنسبة إلى الخليج؛ إذ تتراكب معضلتان سياديتان. تتمثل الأولى في أنّ مخاطر شريانه التصديري الأوجد «تُسعّر» في عقدة غربية لا تضمّ تمثيلاً خليجياً، ويكفي تعميم واحد منها لإعادة تصنيف المنطقة بأسرها. أما الثانية، فتتمثل في أنّ الطرف الذي قدّم ملاذاً أخيراً لم يكن إقليمياً، بل دولة كبرى من خارج المنطقة، وهي نفسها طرف في الحرب التي أطلقت الأزمة. ويعني ذلك أنّ تكلفة المخاطر المحيطة بهذا الشريان وأمنه يُسعّران ويُداران إلى حدٍ بعيد خارج حدود المنطقة وإرادتها؛ فالقدرة على تسعير هذه المخاطر وتحملها، وهي في جوهرها قدرة سيادية، مفوّضة فعلياً إلى أطرافٍ خارجية، سواء أكانت تجارية أم حكومية.

خامساً: حدود الالتفاف وعقدة الغاز التي لا بديل لها

يقوم هذا المبحث على تمييز جوهري كثيراً ما يُغفل، وهو أنّ بدائل الالتفاف تنطبق على النفط جزئياً، ولا تنطبق على الغاز أصلاً. فالبديل الوحيد من الشحن البحري للنفط هو خطوط الأنابيب، وفي مقدمتها خط شرق – غرب السعودي، بسعة خمسة ملايين برميل يومياً، ارتفعت إلى سبعة ملايين منذ عام 2019، وخط حبشان – الفجيرة الإماراتي، بسعة تراوح بين 1.5 و1.8 مليون برميل يومياً. ومع ذلك، لا تتجاوز السعة البديلة الفعّالة نحو 2.6–3.5 ملايين برميل يومياً²⁹، مقارنة بنحو 20 مليوناً تعبر هرمز؛ أي إنّها لا تغطّي، بكامل طاقتها، خمس التدفق، كما يوضّح الشكل (1). أما الغاز المسال القطري والإماراتي، فلا يوجد بديل برّي لإيصاله إلى السوق العالمية؛ إذ يعبر المضيق 93 في المئة من صادرات قطر و96 في المئة من صادرات الإمارات، كما تقدّم³⁰، في حين تعمل المنشآت البديلة المحدودة، مثل أنبوب دولفين ومحطات عُمان، قرب طاقتها القصوى. ومن ثمّ، ينطبق الحديث عن «بدائل هرمز» على النفط جزئياً فحسب، وهو ما يضاعف هشاشة قطر خاصة، نظراً إلى تركّز اقتصادها في الغاز.

27 U.S. International Development Finance Corporation (DFC), "DFC, Chubb Announce Additional American Reinsurance Partners and up to \$40B in Coverage for Maritime Reinsurance," 3/4/2026, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2tc5>

وشركائها؛ غير أن تقارير صحافية أفادت أن هذا التسهيل Chubb و20 ملياراً من شركة تشب، DFC بنحو 40 مليار دولار، بواقع 20 ملياراً من مؤسسة تمويل التنمية الأميركية Insurance Business UK ظلّ من دون استخدام فعلي، وفقاً لـ

28 Ibid.

29 U.S. Energy Information Administration (EIA)

30 IEA, "Strait of Hormuz."



ولا تقف المشكلة عند فجوة السعة، بل تمتد إلى أن بدائل الالتفاف نفسها عرضة للاستهداف وليست ملاذًا آمنًا منه؛ فقد ضرب خط شرق – غرب السعودي، وأُصيبت منشآت الفجيرة، واستُهدفت مصفاة رأس تنورة ومصفاة البحرين الوحيدة³¹. وبذلك، لا يلغي الالتفاف العشاشة، بل ينقلها إلى عقدة أخرى قابلة للاستهداف.

سادسًا: لماذا ظلّ البديل قاصرًا؟ قيد مؤسسي وليس هندسيًا

لماذا ظلّت البدائل قاصرة على الرغم من أن خطر هرمز معلوم منذ عقود؟ يعود ذلك إلى قيد اقتصادي – مؤسسي، وليس هندسيًا، لسببين. أولهما أن بنية الردع والاعتماد المتبادل جعلت الإغلاق الكامل يبدو مكلفًا إلى حدٍّ شبه ممتنع؛ لذلك بقيت القيمة المتوقعة لبناء سعة احتياطية ضخمة دون عتبة الاستثمار، إلى أن كسر إغلاق عام 2026 هذا الافتراض. وثانيهما أن المسارات البديلة الكبرى تمرّ عبر دول غير خليجية، وتتطلب تكاملًا إقليميًا وثقةً استراتيجية، تعوقهما الخلافات وضعف القدرة المالية والإدارية في الدول الناقلة³². وبهذا، تتكشف البنية البديلة بوصفها «منفعة عامة» إقليمية؛ إذ إن نفعها الأمني غير قابل للاستبعاد، ما يجعلها عرضة لنقص الاستثمار والتنصل من تحمّل التكلفة، وهي مشكلة الفعل الجمعي³³.

ومن ثمّ، لا ينبغي أن يُقرأ فيض المشاريع المقترحة بعد الصدمة، من البصرة – الدقم إلى البصرة – العقبة، وصولاً إلى إحياء مشروع «البحار الأربعة» وخط تركيا – قطر³⁴، بوصفه مؤشرًا على قرب التوصل إلى حل بنوي؛ فكثرة المقترحات لا تعني جدواها. فالقيد الحاكم مؤسسي، ويتمثل في جعل الأنبوب مُجديًا وآمنًا عبر ترتيبات إقليمية، لا في مدّ الفولاذ فحسب. ويلخّص الجدول (3) فجوة السعة القائمة وحالة المشاريع المطروحة.

31 “Howden Re Highlights Broader Market Impacts as Gulf Conflict Disrupts Energy Supply,” Reinsurance News, 27/3/2026, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sET> أيضًا وينظر Holly Ellyatt, “Oil Exporters Scramble for Routes Beyond Hormuz – but there are No Easy Options,” CNBC, 23/4/2026, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2soC>

32 Huzeir Ezekiel Dzulhisham, “Alternatives to Hormuz: How to Export Oil and Gas from the Persian Gulf,” RSIS Commentary, no. CO26093, 29/4/2026, accessed on 22/7/2026, at: <https://rsis.edu.sg/rsis-publication/rsis/co26093>

33 Mancur Olson, *The Logic of Collective Action: Public Goods and the Theory of Groups* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 1965).

34 Dzulhisham.

الجدول (3)

سعة الالتفاف القائمة والمشاريع المطروحة

المسار	السعة (مليون برميل يوميًا)	الحالة والملاحظة
خط شرق - غرب "بترولاين" (السعودية)	5 (وحتى 7)	قائم؛ هُوجِم أثناء الحرب
خط حبشان - الفجيرة (الإمارات)	1.8-1.5	قائم؛ أُصِيبَت منشآت الفجيرة؛ وتوجد خطط لمضاعفة سعته
إجمالي السعة المتاحة فعليًا (نفط)	3.5-2.6	مقابل نحو 20 مليون برميل يوميًا عبر هرمز؛ ما يكشف فجوة بنيوية
الغاز المسال (قطر/الإمارات)	لا بديل	عقدة من دون أيٍّ مخرج برّي
خط البصرة - الدقم (العراق - عُمان)	غير محدّدة	مقترحٌ أولي نحو بحر العرب
خط البصرة - العقبة (العراق - الأردن)	غير محدّدة	مقترح منذ الثمانينيات، ولا يزال متعثّرًا
خط "البحار الأربعة" وخط تركيا - قطر للغاز	غير محدّدة	طُرِحَ إحياءُهما عام 2026

المصدر: من إعداد الباحث استنادًا إلى: U.S. Energy Information Administration (EIA), "Amid Regional Conflict, the Strait of Hormuz ;2025/6/Remains Critical Oil Chokepoint," 16 Holly Ellyatt, "Oil Exporters Scramble for Routes Beyond Hormuz – but there are No ;2026/4/Easy Options," CNBC, 23 Huzeir Ezekiel Dzulhisham, "Alternatives to Hormuz: How to Export Oil and Gas from the Persian ;2026/4/Gulf," RSIS Commentary, no. CO26093, 29.

سابعًا: تفاوت المنعة الخليجية

لم تتوزّع الصدمة بالتساوي على دول الخليج، بل كشفت تفاوتًا بنيويًا حادًا تحكمه متغيرات متقاطعة، في مقدمتها امتلاك مسارٍ بديل من المضيق، والمتانة المالية. ولتفسير هذا التفاوت، تقترح الورقة إطارًا يجمع ثلاثة أبعاد موثّقة، يلخّصه الجدول (4).

الجدول (4)

إطار تفاوت المنفعة الخليجية

الدولة	مسار بديل من هرمز	سعر التعادل المالي (دولار / برميل)	الدين (في المئة من الناتج)	درجة الانكشاف
السعودية	نعم، عبر خط شرق – غرب	نحو 94، ويرتفع إلى نحو 111 مع احتساب إنفاق صندوق الاستثمارات العامة	منخفض	متوسط
الإمارات	نعم، عبر خط حبشان – الفجيرة	مريح	منخفض	متوسط – منخفض
عمان	وصول مباشر عبر الدقم	معتدل	معتدل	منخفض
قطر	لا، فالغاز بلا بديل	منخفض، نحو 45-40	منخفض	مرتفع
الكويت	لا	معتدل، مع وجود صندوق سيادي	منخفض	مرتفع
البحرين	لا	نحو 127، وقد يبلغ عام 2030 نحو 167	مرتفع جدًا	الأشدّ انكشافًا

المصدر: من إعداد الباحث استنادًا إلى: International Monetary Fund (IMF), Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia – Charting a Path through the Haze, May 2025; “Saudi’s Fiscal GCC: 2025/10/Outlook Hinges on Oil Price Recovery,” World Oil (citing Bloomberg Economics), 21 2025/11/Economic Resilience and Growth Diversification,” EFG International, 19.

وتفيد قراءة الجدول أن «درجة الانكشاف» صُنفت نوعيًا، من منخفضة إلى متوسطة فمرتفعة، استنادًا إلى ثلاثة مؤشرات مجتمعة، هي: توافر مسار بديل من المضيق، وسعر التعادل المالي، ومستوى الدين والوسائد المالية. والقيم الواردة تقديرية إرشادية، وتتباين باختلاف المصدر والمنهجية؛ فعلى سبيل المثال، يختلف

سعر التعادل المالي للسعودية بحسب احتساب إنفاق صندوق الاستثمارات العامة من عدمه. ومن ثم، لا تمثل هذه القيم تصنيفاً كمياً قطعياً.

ويكشف الجدول مفارقة دقيقة تمثل لبّ هذا المبحث، وهي أنّ المتانة المالية «الورقية» لا تكفي وحدها لمواجهة هشاشة الممرّ. فقطر تملك أدنى سعر تعادل مالي للنفط في المنطقة (بنحو 40-45 دولاراً)، ومع ذلك تواجه انكشافاً حاداً لأنّها محبوسة خلف المضيق من دون أي بديل بريّ للغاز. وعلى النقيض، تستفيد عُمان، ودبي عبر ميناء جبل علي، من الوصول المباشر إلى المحيط، وهي منعة لا تعكسها الأرقام المالية. أمّا البحرين، فتجتمع فيها ثلاث صور من الهشاشة، هي: أعلى سعر تعادل مالي (بنحو 127 دولاراً عام 2025، ومتوقّع أن يبلغ نحو 167 دولاراً عام 2030)، وأعلى نسبة دين، وغياب أيّ منفذٍ بديل³⁵. وبهذا، يتحدد مستوى المنعة بحاصل تفاعل «النفاذ» و«الحيز المالي»، وهما متغيران لا يتطابقان³⁶. ولا يقتصر الأمر على الانكشاف، بل يمتدّ إلى إعادة توزيع النفوذ؛ فمن يملك منفذاً آمناً يمتلك هامشاً للمناورة يفتقر إليه المحبوس خلف نقطة الاختناق. غير أنّ بناء هذا الهامش يظل مقيّداً بالعائق المؤسسي ذاته الذي بيّنه المبحث الخامس.

خاتمة: من تسعير المخاطر إلى بناء المنعة

تقودنا قراءة إغلاق مضيق هرمز عام 2026 إلى خلاصة تتجاوز الحادثة نفسها، وهي أنّ التأمين لا يُغلق نقطة الاختناق وحده، لكنه يحوّل الخطر العسكري إلى قيد تجاري مؤسسي، عبر تفاعل التكلفة والسلامة ورغبة المكتتبين والتزامات العقود. ويكشف اقتران هذا القيد بالقفل المزدوج وقصور البدائل أنّ منطق «تسعير المخاطر» قد بلغ حدوده؛ فالمخاطر النظامية المترابطة تتجاوز قدرة التسعير على إدارتها. وأبلغ دليل على ذلك أنّ ضخّ قدرة تأمينية سيادية بنحو 40 مليار دولار لم يُعد فتح المضيق، في حين أعادته التهذئة والأمن المادي. ومن ثمّ، لا يُبنى أمن الخليج الاقتصادي بالأقساط، بل بالمنعة.

وتمتد هذه الخلاصة إلى ما انتهت إليه دراسات وحدة الدراسات الاقتصادية من أنّ «تعزيز المنعة قد يغدو أولوية تتقدّم على أجندات التنويع»³⁷. ويتمثل إسهام الورقة في تحديد الآلية المالية – التأمينية الكامنة خلف هذه الخلاصة، واقتراح معمار مؤسسي يقوم على أربع ركائز محددة، لا على فكرة عامة:

أولاً، إنشاء مجمّع إقليمي لإعادة التأمين والتحوط، بتصميم مؤسسي واضح: ويشمل ذلك مجمّعاً خليجياً لإعادة تأمين مخاطر الحرب، وتسهيلاً لتأمين المخاطر السياسية، يمّولان من مساهمات سيادية مرصودة ومن الأقساط المحصّلة، لا من الموازنات المباشرة. وتتولى إدارتهما هيئة خليجية متخصصة ذات ولاية واضحة، ويُفعلان وفق محفّزات معرّفة سلفاً (كإدراج لجنة الحرب المشتركة للمنطقة ضمن مناطق الخطر، أو بلوغ اضطراب التدفّق عتبةً متفقاً عليها). ويختلف هذا المجمّع عن الصناديق السيادية القائمة بأنّه أداة سريعة ومرنة مخصّصة لنقل المخاطر، لا للادّخار الطويل الأجل، وينفذ إلى أسواق إعادة التأمين العالمية، ويُشرك القطاع الخاص في الاكتتاب المشترك. وتوجد نماذج قائمة يمكن الاستفادة منها، من بينها المسعى الصيني

35 "GCC: Economic Resilience and Growth Diversification," EFG International, 19/11/2025, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sFd> تتصدّر البحرين
الانكشاف بسعر تعادل متوقّع نحو 167 دولاراً في عام 2030.

36 International Monetary Fund (IMF), Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia – Charting a Path through the Haze, May 2025, Statistical Appendix, Table 6, accessed on 22/7/2026, at: <https://acr.ps/hBy2sVO> تختلف التقديرات باختلاف المنهجية (2025).
سعر تعادل البحرين نحو 127 دولاراً في عام 2025.

الناشئ³⁸، و«مرفق الكاريبي للتأمين ضد مخاطر الكوارث» CCRIF، و«الوكالة الدولية لضمان الاستثمار» MIGA³⁹. غير أن التحدي الحاسم يظل متعلقاً بالحجم والرسملة وعمق إعادة التأمين، لا بالفكرة وحدها.

ثانياً، بناء بنية بديلة بوصفها منفعة عامة إقليمية، مع التمييز بين النفط والغاز: ويتطلب ذلك إنشاء سعة التفاف متنوّعة المنافذ، بتمويل جماعي مُسبق، تُعامل بوصفها بنية تحتية مشتركة، لا مشروعاً قوطرياً. غير أن هذه الركيزة تنفع النفط جزئياً فحسب؛ أمّا عقدة الغاز القطري والإماراتي، فتستلزم مسارات مختلفة تشمل التخزين، والعقود المرنة، والربط الإقليمي للغاز، نظراً إلى انعدام بديل برّي لتصديره.

ثالثاً، بناء احتياطات استراتيجية ووسائل سلعية وغذائية: ويشمل ذلك إنشاء مخزونات نفطية وعلعية وغذائية قادرة على امتصاص الاضطراب، لا التكيف معه فحسب، على غرار نموذج المخزون الاستراتيجي الصيني الذي يناهز 1.4 مليار برميل⁴⁰، فضلاً عن معالجة انكشاف الأمن الغذائي الخليجي الذي رصدته أدبيات المركز.

رابعاً، تطوير تنسيق مؤسسي متعدّد المستويات: ينقل أمن الممرّات من مسؤولية فردية إلى ترتيب جماعي، عبر تفعيل مؤسسات قائمة، مثل صندوق النقد العربي، والصندوق العربي للإنماء، والاستفادة من معمار «صناديق الاستقرار واحتواء المخاطر» الذي اقترحته دراسات المركز، ضمن إجابات صريحة عن أسئلة عن توقيت تدخّل الصندوق، وكيفيته، ولمصلحة من، وبأيّ علاقة مع القطاع الخاص⁴¹.

وفي الحيلة، يتبيّن أنّ أمن نقاط الاختناق غدا أقرب إلى منفعة عامة إقليمية تتطلّب جاهزية مؤسسية، لا قرارات ظرفية. فالمنطقة التي اكتفت طويلاً بتسكير الخطر وتمير تكلفته مدعوة اليوم إلى تحويله إلى منعة متجسدة في بنيتها التحتية وأدواتها المالية وترتيباتها الإقليمية. وإلاّ، فلن يكون البديل استقراراً، بل بقاء رهينة لقرارات تُصاغ في أسواق التأمين البعيدة وفي حسابات القوى الكبرى، وهي قرارات لا تضع أمن الخليج الاقتصادي في صدارة أولوياتها.

38 Tan.

تبني الصين قدرة ذاتية للتأمين الحربي (نادي الصين للحماية والتعويض ومجمّع هونغ كونغ)، غير أنّ مجمّع هونغ كونغ كان محدود الطاقة عند اندلاع الحرب.

39 Caribbean Catastrophe Risk Insurance Facility (CCRIF), at: <https://www.ccrif.org/g>; Multilateral Investment Guarantee Agency (MIGA), at: <https://www.miga.org/>؛ نموذجان وردا في: الرزاز ورحالة.

40 Tan.

41 حازم رحالة، "صناديق الاستقرار واحتواء المخاطر: نحو أطر مؤسسية لمواجهة أزمات المستقبل"، **آراء اقتصادية**، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2026/6/8، شوهد في 2026/7/22، في: <https://acr.ps/hBy2tcp>.

المراجع

العربية

الرزاز، عمر وحازم رحاطة. «الصدّات بوصفها سمة للنظام العالمي الجديد: الحاجة إلى جاهزية مؤسسية متعددة المستويات». **تحليلات اقتصادية**. المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات. 2026/5/25. في: <https://acr.ps/hBy2syy>

الأجنبية

EIA. "World Oil Transit Chokepoints." at: <https://acr.ps/hBy2sUw>

Farrell, Henry & Abraham Newman. "Weaponized Interdependence: How Global Economic Networks Shape State Coercion." *International Security*. vol. 44, no. 1 (2019).

IEA. *Oil Market Report - April 2026*. 142026/4/. at: <https://acr.ps/hBy2snk>

International Monetary Fund (IMF). *Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia (May 2025) Charting a Path through the Haze* (May 2025). at: <https://acr.ps/hBy2sVO>

Leonard, Mark. *The Age of Unpeace: How Connectivity Causes Conflict*. London: Bantam Press, 2021.

Olson, Mancur. *The Logic of Collective Action: Public Goods and the Theory of Groups*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1965.

"Terrorism Risk Insurance Act of 2002." Pub. L. No. 107 - 297. 116 Stat. 2322 (2002). codified at 15 U.S.C. § 6701 note.

U.S. Energy Information Administration (EIA). "Amid Regional Conflict, the Strait of Hormuz Remains Critical Oil Chokepoint," 2025. at: <https://acr.ps/hBy2sDB>

U.S. International Development Finance Corporation (DFC). "DFC, Chubb Announce Additional American Reinsurance Partners and up to \$40B in Coverage for Maritime Reinsurance." 32026/4/. at: <https://acr.ps/hBy2tc5>