



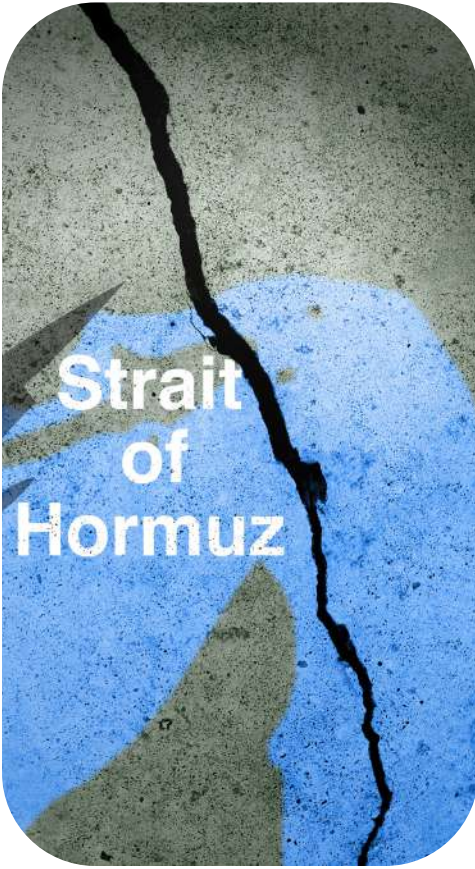
مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع



حصار هرمز التداعيات البنيوية على النظام الدولي

محمد بن ساري الزعبي
باحث أول
مركز الخليج للأبحاث





يدخل العالم مرحلة جديدة ونوعية من التصعيد في أعقاب انهيار المفاوضات المباشرة بين الولايات المتحدة وإيران في إسلام آباد، وهي الأولى من نوعها بين البلدين منذ العام ١٩٧٩. وقد أعلنت القيادة المركزية الأميركية في ١٣ أبريل ٢٠٢٦ تنفيذ حصار بحري شامل على جميع الموانئ الإيرانية التي تطل على الخليج العربي وخليج عُمان، إيداناً بتحوّل جوهرى في قواعد الاشتباك في المنطقة الأكثر حيوية لتجارة الطاقة العالمية. كان مضيق هرمز حتى ٢٨ فبراير ٢٠٢٦ يمرر نحو خمس إجمالي الإمدادات النفطية البحرية العالمية بنحو ٢٠ مليون برميل يومياً، غير أن إغلاق إيران للمضيق في خضم الصراع الدائر في المنطقة حول المضيق إلى أداة ضغط جيوسياسي غير مسبوقة. يتحوّل المضيق اليوم مع الممارسات الأميركية المضادة إلى منطقة خاضعة لحصارين متقابلين، الأول إيراني يحظر مرور سفن الدول «غير الصديقة»، وأميركية تمنع أي حركة من وإلى الموانئ الإيرانية.

بعيداً عن تتبع المسار العسكري للصراع، تبحث هذه الورقة التحليلية في «الميراث» الذي سيخلفه الحصار المزدوج ضمن دائرة التساؤلات التالية: كيف سيعيد الحصار تشكيل أسواق الطاقة العالمية وسلاسل الإمداد؟ ما السوابق القانونية التي يرسبها الحصار في القانون الدولي البحري؟ وكيف سيعيد رسم خريطة التحالفات الإقليمية والدولية من جديد؟ والأهم من كل ذلك، الدروس التي ستستخلصها القوى الكبرى من هذه الأزمة لصراعات مستقبلية، لا سيما في مضيق تايوان؟

البعد القانوني: الحصار البحري بين الشرعية والسابقة

عبر قرون مضت، يخضع الحصار البحري لمنظومة قانونية معقدة، حيث بدأ ذلك بإعلان باريس بشأن القانون البحري في عام ١٨٥٦ الذي استند إلى ثلاث نقاط رئيسية تشمل سلعاً حرة من سفن حرة، والحصار الفعال، ومنع القرصنة البحرية، مروراً بإعلان لندن عام ١٩٠٩ بشأن قوانين الحرب البحرية، وصولاً إلى دليل سان ريمو بشأن القانون الدولي في النزاعات المسلحة في عرض البحر، الذي يعد المرجع الأبرز في هذا الشأن إذ يحدد شروطاً صارمة لمشروعية أي حصار بحري. وفقاً لهذه القواعد يُشترط لمشروعية الحصار أن يُعلن رسمياً مع تحديد تاريخ بدئه ونطاقه الجغرافي وإخطار جميع أطراف الصراع والدول المحايدة، وأن يكون فعالاً من الناحية العملية وتكون قوة الحصار قادرة بالفعل على منع الدخول والخروج، وأن يُطبق الحصار بحياد على سفن جميع الدول، وألا يحول دون الوصول إلى موانئ الدول المحايدة، وأخيراً ألا يكون غرضه الوحيد تجويع السكان المدنيين أو حرمانهم من المواد الضرورية للبقاء.

”

يتحوّل المضيق اليوم مع الممارسات الأميركية المضادة إلى منطقة خاضعة لحصارين متقابلين

“





ليس الحصار البحري بالظاهرة الجديدة التي تطرأ على تاريخ النزاعات المسلحة، حيث فرض الاتحاد (أو ولايات الشمال الأمريكي) في عام ١٨٦٢ «حصار أناكوندا» على السواحل الكونفدرالية خلال الحرب الأهلية الأمريكية، وقد تعمدت إدارة كينيدي تجنب استخدام مصطلح «حصار» في أزمة صواريخ كوبا في العام ١٩٦٢ واستخدمت «حجر صحي» بدلاً منه لتفادي أي تبعات قانونية مترتبة على وصفه بعمل حربي.

يُثير الحصار الأمريكي على الموانئ الإيرانية تساؤلات قانونية ملغته، فمن ناحية المبدأ، ينبغي والمنطق إلى الالتزام بمقتضيات دليل سان ريمو، حيث يُحظر عن الحصار رسمياً عبر القيادة المركزية مع تحديد تاريخ البدء، وتم التأكيد أن هذا الحصار سيُطبق بحياد على سفن جميع الدول، وأن حرية الملاحة لن تعرقل مسار السفن المتجهة إلى الموانئ غير الإيرانية عبر المضيق. تكمن الإشكالية القانونية في السياق الأوسع، حيث يُعدّ الحصار البحري وفقاً للقانون الدولي استخداماً للقوة، وهذا الاستخدام للقوة لا يكون مشروعاً بحسب المادة ٥١ من ميثاق الأمم المتحدة، إلا في سياق الدفاع عن النفس. وبما أن الولايات المتحدة وإسرائيل هما من بدءا بشنّ الضربات على إيران، فإن وصف هذا الحصار «دفاع عن النفس» يظلّ محلّ جدل واسع. كما أن ميثاق الأمم المتحدة يُلزم بإبلاغ مجلس الأمن بشكل فوري عن أي إجراء دفاعي، وهو ما لم يحدث بشكل واضح في هذه الحالة.

”

إن كلا الحصارين الإيراني والأمريكي يواجهان تحديات قانونية جديدة، بينما تتمسك عُمان بضمان الحفاظ على حق المرور بحسب الاتفاقية

“

هناك كذلك مسألة قانونية جوهرية فيما يخص المرور العابرة في المضائق الدولية، حيث إن الولايات المتحدة وإيران لم تصدّقا رسمياً على إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار التي تمنع تعليق المرور عبر مضيق هرمز على الرغم من التزامهما التاريخي بمبادئها، وهذا يعني أن كلا الحصارين الإيراني والأمريكي يواجهان تحديات قانونية جديدة، بينما تتمسك عُمان بضمان الحفاظ على حق المرور بحسب الاتفاقية.

الأمر المختلف في حصار هرمز هو التعقيد الذي يشوبه بشكل غير مسبوق، فنحن أمام حصار مزدوج إيراني أمريكي يستهدف المضيق البحري ذاته، وكل طرف يدعي أن حصاره مشروع بينما يقرّ بعدم مشروعية حصار الطرف الآخر، ويتراشق الطرفان الاتهامات لتبرير ممارسات كل منهما للمجتمع الدولي. هذا التشابك القانوني يُرسي سابقة خطيرة في القانون الدولي البحري، حيث يمكن لأي قوة عظمى مستقبلاً أن تستند إلى هذا النموذج لتبرير أي حصار بحري أحادي الجانب على أي ممر مائي دولي. ولا يقف خطر هذه السابقة عند حدود الاستخدام العسكري للقوة فحسب، بل يمتدّ إلى مستوى أعمق يتعلق بإعادة تعريف قواعد الشرعية ذاتها، إذ إن القبول الضمني بمنطق التفاوض





لضمان حرية المرور، أو إخضاع الملاحة البحرية لترتيبات ثنائية أو انتقائية، يعني عملياً إضفاء طابع مشروع على تحويل الممرات الدولية واحتمالية تحويلها إلى أدوات ابتزاز سياسي واقتصادي. وهو ما حدّرت منه بعض القوى التجارية العالمية، التي ترى أن التسليم بهذا المنطق لا يُقوّض مبدأ حرية الملاحة فحسب، بل من الممكن أن يفتح الباب لصفقات ظرفية تُدار وفق موازين القوة وليس أحكام القانون.

البُعد الاقتصادي: صدمات كبرى متتالية

اعتبرت وكالة الطاقة الدولية ما حدث في مضيق هرمز أكبر انقطاع في الإمدادات في تاريخ سوق النفط العالمية، وهو توصيف لم يُستخدم حتى خلال أزمات النفط في سبعينيات القرن الماضي أو حرب الخليج أو الغزو الروسي لأوكرانيا. فقد حدثت قفزة حادة في أسعار خام برنت الذي وصل حدود ١٢٠ دولار للبرميل في مارس ٢٠٢٦ نتيجة حرمان السوق مما يقارب ٢٠٪ من إمدادات النفط البحرية دفعة واحدة. ومع إعلان الحصار الأمريكي المضاد في ١٣ أبريل، ارتفعت الأسعار مجدداً بنسبة ٧٪ في يوم واحد ليتخطى خام غرب تكساس الوسيط. وقد يدفع استمرار الحصار المزدوج، بحسب محللين، الأسعار نحو ١٥٠ دولار للبرميل، والأهم من ذلك الفجوة غير المسبوقة بين أسعار النفط الفورية وعقود المستقبل، إذ يعكس هذا التباين عجزاً فعلياً في الإمدادات المادية لا مجرد عمليات مضاربة.

”

لن تكون أسواق النفط المتأثر الوحيد بأزمة هرمز، بل ستمتد إلى منظومة سلاسل الإمداد العالمية بأكملها

لن تكون أسواق النفط المتأثر الوحيد بأزمة هرمز، بل ستمتد إلى منظومة سلاسل الإمداد العالمية بأكملها، حيث تتعطل صادرات الغاز الطبيعي المسال، خاصة من قطر التي تعد أكبر المصدرين عالمياً، وقد ارتفعت أسعار الغاز المسال الفورية بالفعل في آسيا بعد ضرب منشأة لغان القطرية. كما ستتأثر صادرات الأسمدة بشكل حاد مما يثير مخاوف جدية بشأن الأمن الغذائي العالمي خلال موسم الزراعة الربيعي، وقد تكون هناك تأثيرات متتالية على إنتاج الغذاء في وقت لاحق من العام بسبب اضطرابات سلاسل توريد الأسمدة. قد تمتد التأثيرات لتشمل قطاعات لا تبدو مرتبطة بالنفط، فأسعار الأقمشة ارتفعت بسبب اضطراب سلاسل توريد المنسوجات، وباتت شركات الأدوية تعاني من نقص في مواد التخفيف مثل العبوات البلاستيكية للحبوب وأغطية السلع الاستهلاكية.

وعلى مستوى دول مجلس التعاون الخليجي، ستكشف أزمة هرمز كذلك عن ضعف بنيوي في النموذج الاقتصادي، فمضيق هرمز بنسبة لها ليس مجرد ممر لتصدير نفطها وغازها، بل شرياناً مهماً لاستيراد أكثر من ٧٠٪ من الاحتياجات الغذائية. ستواجه دول الخليج أزمة مزدوجة متفاقمة تتمثل بالعجز عن التصدير الذي يؤدي إلى تراجع الإيرادات، والعجز عن الاستيراد الذي من الممكن أن يؤدي

“



إلى أزمة غذائية. وقد تبين ذلك من خلال تحركات خليجية لتفعيل طرق بديلة محدودة لتصدير النفط، مثل خط أنابيب النفط الخام بين الشرق والغرب في المملكة العربية السعودية. وتعتبر البحرين من أشد المتضررين نظراً لاعتمادها الكبير على تصدير الألمنيوم والنفط، وقد وقعت الإمارات اتفاقية لمبادلة العملات مع البحرين بقيمة ٥.٣ مليار دولار لدعم عملتها. يُذكر أن إنتاج النفط في كل من السعودية والكويت والعراق والإمارات مجتمعة **انخفض** بنحو ١٠ ملايين برميل يومياً بحلول منتصف مارس، إذ لم يعد أمام المنتجين سوى هذا الخيار بعد امتلاء طاقات التخزين المحلية.

كان النصيب الأكبر من الصدمة متوجّهاً إلى آسيا، حيث كانت نحو ٨٤٪ من شحنات النفط العابرة لمضيق هرمز تتجه إلى الأسواق الآسيوية قبل الحرب. كانت الفلبين أول دولة في العالم تعلن حالة الطوارئ في مجال الطاقة في ٢٤ مارس، نظراً لاعتمادها على الشرق الأوسط بنسبة ٩٨٪ من واردتها. كما فرضت دول جنوب شرق آسيا قيوداً على استهلاك الوقود، حيث لجأت **فيانمار** إلى نظام القيادة بالتناوب، و**حيتي** تايلاند وفيتنام القطاعات وموظفيهم على العمل عن بعد. أما الهند، القوة الاقتصادية الصاعدة التي يبلغ عدد سكانها ١.٤ مليار نسمة، فهي في مواجهة لضغوط شديدة على إمدادات النفط والغاز. ورغم منح طهران استثناءً لنيودلهي للمرور عبر المضيق، إلا أن الحصار الأمريكي يهدد بإغلاق حتى هذه القناة المحدودة. واضطرت الحكومة الهندية إلى إعطاء الأولوية للأسر على القطاع التجاري في توزيع الغاز، مما أثر سلباً على القطاعات والصناعات التي تعتمد الغاز الطبيعي في عملها.

البُعد الجيوسياسي: إعادة رسم خريطة التحالفات

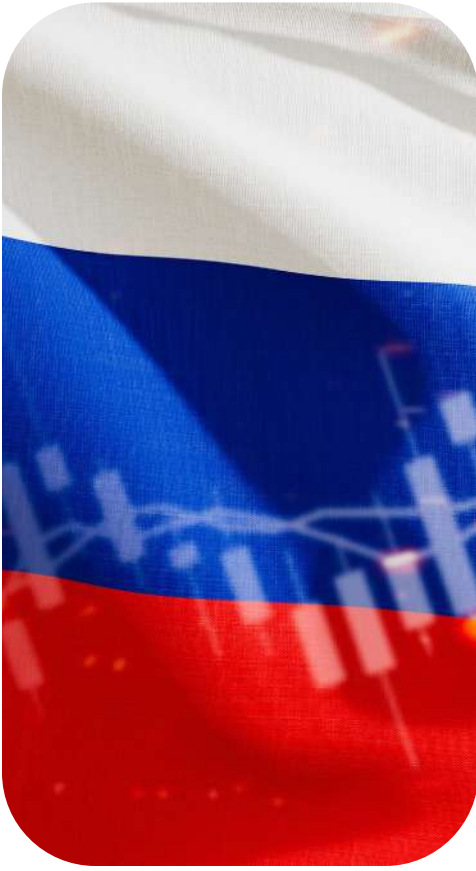
لقد حوّلت إيران مضيق هرمز إلى أداة دبلوماسية مستغلّة سيطرتها على الممر المائي لبناء شبكة علاقات انتقائية. **منحت** طهران حق المرور لسفن خمس دول وهي الصين وروسيا والهند والعراق وباكستان، ثم أضافت ماليزيا وتايلاند والفلبين وتركيا وفرنسا. واللافت هو **إنشاء** إيران لقناة ملاحية خاصة بها شمال جزيرة لارك، وبدأت بتحصيل رسوم عبور تصل إلى ما يعادل مليوني دولار للسفينة الواحدة، وتسديد المدفوعات باليوان الصيني عبر بحرية الحرس الثوري. مكّن نظام المرور الانتقائي إيران من ممارسة نفوذ جيوسياسي غير مسبوق، حيث أصبحت قادرة على مكافأة حلفاءها ومعاينة خصومها دون إطلاق رصاصة واحدة. كما أن مطالباتها برسوم العبور كجزء من شروط إنهاء الحرب تمثل تحدياً لمبدأ حرية الملاحة المكرّس في اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار.

وعلى المستوى الدولي، تجد الصين نفسها في موقف شديد التعقيد، فهي أكبر مشترٍ للنفط الإيراني وتربطها بطهران علاقات استراتيجية وثيقة، كما

”

كان النصيب الأكبر من الصدمة متوجّهاً إلى آسيا، حيث كانت نحو ٨٤٪ من شحنات النفط العابرة لمضيق هرمز تتجه إلى الأسواق الآسيوية قبل الحرب

“



تحصل على نحو ٤٠٪ من وارداتها النفطية و٣٠٪ من وارداتها من الغاز المسال من الشرق الأوسط، مما يجعل تعطيل المضيق تهديداً مباشراً لأمنها القومي في مجال الطاقة. تعاملت بكّين مع هذا التوتّر عبر استراتيجية متعددة الأوجه، حيث ضغطت على إيران لعدم استهداف ناقلات النفط وشحنات الغاز المسال من القطرية، واستخدمت حق النقض في مجلس الأمن لإفشال مشروع قرار بحريني يسعى لفتح المضيق بالقوة، بحجة أنه لا يعالج الأسباب الجذرية للأزمة. لا يمكن إنكار أن الصين تستفيد من الأزمة استراتيجياً إذ ارتفعت صادراتها من أنظمة تخزين الطاقة النظيفة في ظلّ تسارع التحول العالمي بعيداً عن الوقود الأحفوري.

استخدمت روسيا حق النقض إلى جانب الصين لإفشال القرار ذاته، مؤكدة أن المشكلة تكمن في «العدوان الذي تشنّه الولايات المتحدة وإسرائيل ضد إيران»، لكن مصالح اقتصادية واضحة تكمن وراء هذا الموقف الدبلوماسية، فمع انخفاض الصادرات النفطية الخليجية عبر المضيق، ارتفع الطلب على الطاقة الروسية بشكل كبير مع تعليق العقوبات الأمريكية، وهكذا وجدت موسكو نفسها مستفيداً غير مباشر من أزمة لم تشارك في صنعها.

الأمر الأبرز على الصعيد الدولي، هو ما تكشف من تصدّعات عميقة في التحالف الغربي، فقد رفضت ألمانيا واليونان وإسبانيا وفرنسا ودول أخرى، أي مشاركة عسكرية في ظلّ الضغوطات الأمريكية للانضمام إلى جهود فتح المضيق بالقوة. كما أعلن رئيس الوزراء البريطاني كير ستارمر أن بلاده لن تنجّر إلى حرب أوسع. كما أربأ البنك المركزي الأوروبي تخفيضات أسعار الفائدة المخطط لها ورفع توقعاته للتضخم، محذراً من أن الاقتصادات كثيفة استهلاك الطاقة تواجه أخطاراً عالية من الركود إذا استمر الحصار. واجهت أوروبا أزمة طاقة مضاعفة بسبب تعليق صادرات الغاز المسال القطري، وهو ما أعاد إلى الأذهان أزمة الغاز التي أعقبت الغزو الروسي لأوكرانيا في العام ٢٠٢٢، غير أن الفارق الجوهرية هذه المرة يكمن في أن هذه الأزمة ناتج اختناق في نقطة عبور حيوية، وليست مجرد قيود سياسية يمكن التحايل عليها عبر إعادة توجيه الشحنات، وهذا يجعل الأدوات التي استخدمت في العام ٢٠٢٢ غير كافية لامتناس صدمة عام ٢٠٢٦.

مضيق تايوان ودرس الحصار

ربما لن تكون التداعيات المباشرة أبرز ما في الأزمة، بل الدرس الذي ستستخلصه القوى الكبرى لصراعات مستقبلية. وهنا يبرز مضيق تايوان كأوضح ساحة لتطبيق هذه الدروس، فالسيناريو الذي نفذته إيران في هرمز واستخدام الجغرافيا البحرية كسلاح اقتصادي، يمكن أن تحتذي به الصين في مضيق تايوان وبعواقب

”
ارتفع الطلب على الطاقة الروسية بشكل كبير مع تعليق العقوبات الأمريكية، وهكذا وجدت موسكو نفسها مستفيداً غير مباشر من أزمة لم تشارك في صنعها

“





من الممكن أن تكون أشد من تلك في هرمز. يُذكر أن تايوان تستورد ٩٧٪ من احتياجاتها من الطاقة، ويفصل موانئها عن البر الصيني مسافة لا تتجاوز ١٣٠ كم، وقد خلصت أحدث التقييمات الدفاعية التايوانية إلى أن البحرية الصينية قادرة على قطع إمدادات المواد الخام عن الجزيرة، وتقوم البلاد بالفعل بالاستعداد لمناورات «غير مسبوق» تحاكي حصاراً صينياً محتملاً لإمدادات الطاقة. إذا نُفذ حصار كهذا فقد تبدأ انقطاعات الكهرباء خلال أسابيع، مما يشل صناعة أشباه الموصلات التي تنتج ٩٠٪ من أكثر الرقائق تقدماً في العالم.

تدرس بكين ما يحدث في هرمز عن كثب، فالدرس الأبرز هو أن الحصار البحري يمكن أن يكون أداة إكراه فعّالة دون الحاجة إلى غزو بري، وأن القوى الكبرى قد تجد صعوبة في كسر حصار تفرضه دولة تسيطر جغرافياً على ممر ماء حيوي حتى لو كانت هذه القوة هي الولايات المتحدة. كما أن مصطلح «عملية إنفاذ القانون» الذي قد تستخدمه بكين لوصف أي حصار مستقبلي على تايوان يمكن أن يستند إلى السابقة الأمريكية ذاتها في هرمز.

المفارقة هنا أن الولايات المتحدة قد تكون من غير قصد قد وفرت إطاراً مرجعياً تستطيع الصين الاحتجاج به مستقبلاً، فإذا كان بإمكان واشنطن حصار موانئ دولة ذات سيادة في مضيق دولي بحجة حماية الملاحة، فما الذي يمنع بكين من الادعاء بأن حصارها لتايوان «عملية أمنية داخلية» لا تختلف جوهرياً؟

التحوّلات البنيوية: عالم ما بعد حصار هرمز

١. تسريع التحوّل في مجال الطاقة

لقد كشفت أزمة هرمز عن هشاشة بنيوية جوهرية في منظومة الطاقة العالمية، حيث لا يمكن تعويض الإعاقات الحاصلة تجاه تدفقات الهيدروكربونات في نقاط الاختناق عند إغلاقها. وعلى عكس الأزمات السابقة التي أمكن احتوائها عبر إعادة التوجيه وممارسة التنويع عطل حصار هرمز قدرة المنتجين ذاتها على التصدير مما يدفع الأسواق إلى ما وراء آليات التكيف المعتادة. يُسرّع هذا الواقع نحو مصادر الطاقة المتجددة بوتيرة لم تكن متوقعة، فقد باتت الطاقة الشمسية وطاقة الرياح أكثر تنافسية مقارنة بأسعار الوقود الأحفوري المتقلبة والأكثر تكلفة مادياً وسياسياً. كما أن الطاقة اللامركزية توفر حماية أكبر من اضطرابات أسواق الطاقة العالمية. وتقف الصين هنا في موقع مثالي للاستفادة من هذا التحوّل بوصفها المنتج الأكبر والأرخص لأنظمة الطاقة الشمسية والرياح والبطاريات والمركبات الكهربائية.

” إذا كان بإمكان واشنطن حصار موانئ دولة ذات سيادة في مضيق دولي بحجة حماية الملاحة، فما الذي يمنع بكين من الادعاء بأن حصارها لتايوان «عملية أمنية داخلية» لا تختلف جوهرياً؟

“

٢. إعادة تقييم أمن الممرات المائية

ستُجبر أزمة هرمز الدول على إعادة تقييم شامل لمخاطر الاعتماد على الممرات المائية الضيقة التي يمكن تعطيلها بسهولة نسبية، وهذا لا يقتصر على مضيق هرمز، بل يشمل مضيق ملقا الذي تعبره نحو ثلث التجارة البحرية العالمية، وقناة السويس، وباب المندب، ومضيق تايوان. يُرَجَّح أن تتسارع الاستثمارات في بنى تحتية بديلة كخطوط الأنابيب البرية، ومحطات التصدير على سواحل بديلة، واحتياطات استراتيجية أكبر.

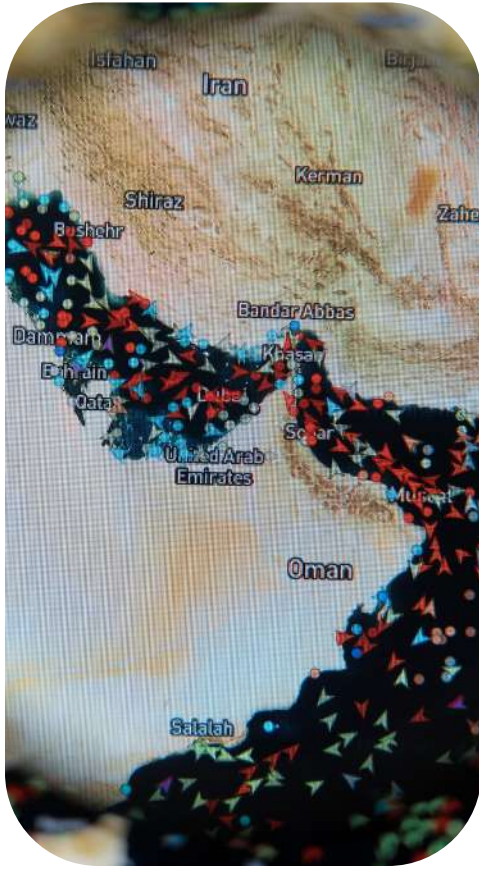
٣. نظام العبور الانتقائي: نموذج جديد للنفوذ

ولدت إيران نموذجاً جديداً من أدوات النفوذ الجيوسياسي يمكن تسميته بنظام العبور الانتقائي، فبدلاً من إغلاق المضيق بالكامل أو فتحه بالكامل، تختار من يعبر بناء على حسابات سياسية، وهذا النموذج يثبت فعاليته في استقطاب دول معينة نحو المعسكر الإيراني وإضعاف التحالف المناهض لها. والأسئلة التي تبرز هنا: هل يصبح النموذج قابلاً للتكرار في ممرات مائية أخرى؟ هل تستطيع تركيا مثلاً تطبيقه على مضائق البوسفور والدردينيل؟

خاتمة

ستنتهي أزمة حصار هرمز عاجلاً أم آجلاً، لكن أثارها لن تختفي مع عودة حركة الملاحة. فقد كشفت الأزمة عن حقائق بنيوية في النظام الدولي كهشاشة منظومة الطاقة العالمية أمام الاختناقات الجغرافية، وقابلية عسكرية الممرات المائية كأدوات إكراه، وعجز المؤسسات الدولية عن التعامل الفعّال مع أزمات مماثلة في ظل انقسام القوى الكبرى. كما أن الحصار المزدوج أرسى سوابق قانونية وعملية ستُشكّل مرجعاً لأي صراعات بحرية مستقبلية. لقد ثبت أن الحصار البحري لا زال أداة فعالة في القرن الواحد والعشرين، وأن دولة واحدة تتحكم جغرافياً في ممر مائي حيوي يمكنها مواجهة أعتى القوى البحرية في العالم. كما ثبت كذلك أن كل ما أنجزته العولمة الاقتصادية من ترابط وتكامل، يبقى رهينة لنقاط عبور ضيقة يمكن أن تتعطل في أي لحظة.

ميراث هرمز للعالم لن يكون مجرد فصل في سجل الصراعات البحرية، بل نقطة تحول في تاريخ النظام الدولي، فهو ينذر بعالم تتحول فيه الممرات المائية من شرايين حيوية للتجارة إلى ساحات مواجهة فعّالة، وتتحول فيه حرية الملاحة من مبدأ مسلّم به إلى حق ينتزع بالقوة. لن تكون القوة البحرية في هذا العالم كافية وحدها، بل ستكون الجغرافيا والطاقة والتحالفات المرنة العوامل الحاسمة في تحديد من يتحكم في شرايين التجارة العالمية.



”

لقد ثبت أن الحصار البحري لا زال أداة فعالة في القرن الواحد والعشرين، وأن دولة واحدة تتحكم جغرافياً في ممر مائي حيوي يمكنها مواجهة أعتى القوى البحرية في العالم

“



Gulf Research Center
Knowledge for All



مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع

يعبر هذا المقال عن أفكار وآراء الكاتب، ولا يعبر بالضرورة عن رأي المركز



**Gulf Research Center
Jeddah
(Main office)**

19 Rayat Alitihad Street
P.O. Box 2134
Jeddah 21451
Saudi Arabia
Tel: +966 12 6511999
Fax: +966 12 6531375
Email: info@grc.net



**Gulf Research Center
Riyadh**

Unit FN11A
King Faisal Foundation
North Tower
King Fahd Branch Rd
Al Olaya Riyadh 12212
Saudi Arabia
Tel: +966 112112567
Email: info@grc.net



**Gulf Research Center
Foundation**

Avenue de France 23
1202 Geneva
Switzerland
Tel: +41227162730
Email: info@grc.net



**Gulf Research Centre
Cambridge**

University of Cambridge
Sidgwick Avenue,
Cambridge CB3 9DA
United Kingdom
Tel:+44-1223-760758
Fax:+44-1223-335110



**Gulf Research Center
Foundation Brussels**

4th Floor
Avenue de
Cortenbergh 89
1000 Brussels
Belgium
grcb@grc.net
+32 2 251 41 64



@Gulf_Research Gulfresearchcenter gulfresearchcenter gulfresearchcenter

www.grc.net

مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع