

أزمة البحر الأحمر: كيف يعيد "عنق زجاجة" بحري تشكيل التجارة العالمية؟

المقدمة:

يمثل البحر الأحمر بموقعه الجغرافي عنق زجاجة بحرياً استراتيجياً للتجارة العالمية، حيث كانت أكثر من 12% من التجارة البحرية العالمية تمرّ عبره قبل الأزمة (Al Jazeera, 2023). لكن منذ أواخر عام 2023 اندلعت أزمة غير مسبوقة في هذا الممر، حوّلت إلى مصدر اضطراب للتجارة الدولية. ففوات الحوثيين في اليمن شنت موجة هجمات صاروخية وبالطائرات المسيّرة على سفن تجارية في البحر الأحمر وباب المندب، وذلك نصراً لغزة. أدت هذه الهجمات إلى تصعيد المخاطر على الملاحة: مناطق واسعة صُنّفت مناطق حرب عالية الخطورة من قبل شركات التأمين، ما أجبر كبرى شركات الشحن على إعادة توجيه سفنها بعيداً عن البحر الأحمر عبر طرق أطول حول إفريقيا (Atlantic Council, 2024). ونتج عن ذلك ارتفاع حاد في كلفة الشحن والتأمين، وانخفاض كبير في حركة المرور عبر قناة السويس – أحد أهم شرايين التجارة العالمية – مما انعكس سلباً على الإيرادات الاقتصادية للدول المطلة.

بالتوازي، تحوّل أمن الممرات إلى ورقة تسييس ونفوذ؛ إذ سارعت تحالفات بحرية دولية للتدخل، بينما استخدمت أطراف إقليمية هذا العنق الزجاجة للضغط السياسي. في ضوء هذه التطورات، تتناول هذه الورقة التحليلية أربعة محاور للأزمة: (1) اقتصاد المخاطر والتأمين البحري، (2) إعادة رسم خرائط الشحن العالمية، (3) تسييس أمن الممرات البحرية، وأخيراً نستخلص الخلاصة والتساؤلات المستقبلية. السؤال المحوري: كيف أعاد هذا الاختناق البحري تشكيل التجارة العالمية وموازن النفوذ؟ سنحاول الإجابة عبر المحاور التالية قبل التعمق في دلائلها.

المحور الأول – اقتصاد المخاطر: التأمين كمرآة للأزمة (War Risk):

مع تصاعد التهديدات العسكرية في البحر الأحمر، برز التأمين البحري ضد مخاطر الحرب كعامل حاسم يوجّه قرارات الملاحة. فقد وجدت شركات الشحن نفسها أمام ارتفاعات هائلة في أقساط التأمين الإضافية المطلوبة لعبور المنطقة. ارتفعت أقساط تأمين مخاطر الحرب للسفن Hull War Insurance من مستويات رمزية تقارب 0.1% من قيمة السفينة إلى حوالي 1-2% من قيمة هيكل السفينة لكل رحلة عبور بنهاية 2023. هذا التحول يعني مئات الآلاف إلى ملايين الدولارات من التكلفة التأمينية الإضافية على الرحلة الواحدة عبر البحر الأحمر. وبالمثل، قفزت أقساط تأمين البضائع Cargo Insurance المنقولة عبر هذه المنطقة من حوالي 0.6% إلى قرابة 2% من قيمة البضاعة المؤمن عليها – أي أن شحنة الحاويات الكبيرة باتت تتحمّل ملايين الدولارات كلفة تأمين إضافية لمجرد المرور عبر هذا الممر الملتهب. الجدير بالذكر أن تغطية مخاطر الحرب عادةً ما تكون مستثناة من بوالص التأمين البحري القياسية، ولا تشملها التغطية إلا من خلال عقود تأمين خاصة؛ مما جعل شركات الشحن مضطرة لشراء تغطيات إضافية مكلفة أو تعديل مساراتها (Atlantic Council, 2024).

لقد أصبح تأمين الملاحة في البحر الأحمر مرآة صادقة للأزمة: مع كل تصعيد عسكري، تتوالى قفزات الأقساط. فشرركات التأمين في سوق لويذر بلندن أدرجت المناطق الجنوبية من البحر الأحمر ضمن مناطق المخاطر العالية، وفرضت على السفن إشعارها قبل الدخول ودفع علاوة حرب إضافية. ومع تكرار الهجمات وتصاعد التهديدات باستهداف سفن ذات صلة بالولايات المتحدة أو بريطانيا وغيرها، قفزت العلاوات إلى حوالي 1% من قيمة السفينة لفترة تغطية أسبوعية واحدة مطلع 2024 مقارنةً بنحو 0.7% قبلها بأيام، مع توقعات بالمزيد. ليس هذا فحسب، بل إن شروط التغطية نفسها باتت أشد تقييداً؛ حيث تقلّصت مدة صلاحية عروض التأمين إلى 24 ساعة فقط نتيجة ضبابية المخاطر الكبيرة في المنطقة (Reuters, 2024).

في ظل هذه الظروف، تراجعت بعض شركات التأمين عن تقديم أي تغطية للملاحة في البحر الأحمر إطلاقاً أثناء ذروة التصعيد، إلا بشروط خاصة أو بضمانات حكومية (Atlantic Council, 2024). أي أن الدول والمؤسسات الرسمية اضطرت للتدخل كطرف وسيط لضمان استمرار حركة التجارة. على سبيل المثال، أجرت هيئة قناة السويس مشاورات مع وكالات الشحن وقدمت حوافز مؤقتة خصم 15% على رسوم العبور لمساعدة الشركات على تعويض كلفة التأمين المرتفعة مع انحسار الخطر قليلاً في أوائل 2025. جاء ذلك استجابةً لمطالب شركات الملاحة بتخفيف الأعباء الإضافية، وبعد هدنة عمانية الوساطة بين واشنطن والحوثيين لتخفيف الاستهداف (Reuters, 2025).

أما على صعيد من يتحمل كلفة التأمين في نهاية المطاف، فإن الخبراء يجمعون أنها تتوزع عبر سلسلة الإمداد وصولاً إلى المستهلك النهائي. فارتفاع أقساط التأمين والتكاليف الأمنية في البحر الأحمر أدّى إلى زيادة تكلفة نقل البضائع عالمياً، وهو ما سينعكس حتماً على الأسعار للمستهلكين (Reuters, 2024). شركات الشحن مررت هذه الكلف الإضافية عبر ما يُعرف برسوم مخاطر الحرب War Risk Surcharges إلى عملائها، أو عبر رفع أسعار الشحن الفوري. ومع ارتفاع رسوم التأمين جنباً إلى جنب مع زيادة رسوم عبور قناة السويس مطلع الأزمة، وجدت بعض الشركات أن الكلفة الإجمالية لعبور السويس رسوم + تأمين باتت تفوق كلفة الالتفاف حول إفريقيا رغم طول مساره (Reuters, 2024).

وفي حالات قصوى، خاطر بعض مُلاك السفن بالإبحار دون أي تغطية تأمينية لمخاطر الحرب لتوفير النفقات، كما تردد عن سفينة الشحن Eternity C التي أصيبت بهجوم حوثي بينما كانت غير مؤمنة ضد الحرب (Verisk Maplecroft, 2024) – مما يعرّضهم لخطر الخسائر الضخمة دون تعويض. هكذا تحوّل التأمين إلى وسيط سياسي في الأزمة: فهو يضغط على شركات الملاحة لإعادة رسم خطوطها، ويدفع الدول للتدخل بتقديم ضمانات أو تخفيض رسوم لتخفيف عبء الكلفة، بل وأصبح مؤشراً تسترشد به الأطراف المتصارعة. فكلما ارتفعت كلفة التأمين كان ذلك دليلاً على نجاح الحوثيين في تسييس البحر الأحمر وإثبات قدرته كورقة ضغط، وكلما انخفضت كان مؤشراً على تحسّن أمني نسبي بفعل ترتيبات سياسية كما حصل بعد الهدنة، مما يطرح تساؤلاً ختامياً لهذا المحور: هل يمكن اعتبار التأمين البحري بارومتراً للأزمة وأداة ضغط مستترة في يد الدول والشركات على حد سواء؟

المحور الثاني – إعادة رسم خرائط الشحن: من قناة السويس إلى رأس الرجاء الصالح ثم عودة حذرة:

شكّلت قناة السويس لعقود الممر البحري الأسرع بين آسيا وأوروبا، حيث اختصرت قرابة 8-10 آلاف كيلومتر من مسافة الإبحار حول إفريقيا. وقد استحوذت قبل الأزمة على حوالي 12-15% من حجم التجارة العالمية (Al Jazeera, 2025) وحوالي 30% من حركة الحاويات عالمياً، بمعدل 50-60 سفينة يومياً تعبر القناة في الأوقات الطبيعية (Helwa & Al-Riffai, 2025). لذلك فإن أي اضطراب أمني في مدخلها الجنوبي البحر الأحمر له تداعيات واسعة على تدفقات التجارة وسلاسل الإمداد. وهذا ما تأكّد بوضوح بين أواخر 2023 ومطلع 2024: حيث أدّت الهجمات وإعادة توجيه السفن إلى خنق عنق الزجاجة عند السويس. تظهر بيانات صندوق النقد الدولي أن حجم التجارة المارة عبر القناة انخفض بنحو 50% في أول شهرين من 2024 مقارنةً بالعام السابق (Kamali et al., 2024). في المقابل، قفز حجم البضائع المشحونة عبر رأس الرجاء الصالح بحوالي 74% في الفترة نفسها (Helwa & Al-Riffai, 2025)، مع لجوء عشرات السفن إلى هذا الطريق البديل. هذا التحوّل المفاجئ يعني أن جزءاً كبيراً من الأسطول التجاري العالمي سفن حاويات وناقلات صب وغيره بات يمضي وقتاً أطول بكثير في البحر، مما يفرض ضغطاً على القدرة التشغيلية للأسطول العالمي ويؤخر مواعيد التسليم.

إن الالتفاف حول إفريقيا يضيف ما لا يقل عن 10 إلى 14 يوماً إلى زمن الرحلة بين آسيا وأوروبا، أي زيادة بنحو 50% في المدة وسطياً. هذا التأخير أخلّ بمبدأ وصول في الوقت المناسب الذي تعتمد سلاسل الإمداد الحديثة، واضطرت شركات الصناعات التجميعية وتجارة التجزئة إلى تعديل جداولها بسبب عدم يقينية مواعيد التسليم. كما سبّب المسار الطويل اختناقات جديدة في موانئ لم تكن معتادة على هذا الكم من الحركة؛ فمثلاً شهدت موانئ في جنوب إفريقيا وجنوب شرق آسيا ازدحاماً غير مسبوق نتيجة تعيّر أنماط المرور. ومع زيادة زمن الإبحار، تراجعت الطاقة الاستيعابية الفعلية للأسطول العالمي بحوالي 20% وفق تقديرات صناعية، لأن السفن تقضي فترات أطول في الرحلات بدل القيام بدورات نقل إضافية (Helwa & Al-Riffai, 2025).

وقدّرت شركة تحليل بيانات الشحن زينيتا Xeneta أن تحويل المسار حول رأس الرجاء الصالح سحب ما يقارب 2 مليون حاوية مكافئة TEU من القدرة الاستيعابية العالمية أي نحو 6-7% من إجمالي طاقة الأسطول العالمي (Al Jazeera, 2025). المفارقة أن هذا النقص المصطنع في العرض ساعد خطوط الملاحة على تجنّب انهيار أسعار الشحن رغم ضعف الطلب، إذ أبقى الأسعار الفورية مستقرة نسبياً عبر امتصاص الفائض. لكن بالمقابل دفع المستوردون في أوروبا وآسيا ثمن التأخير؛ فعدد من الدول سجلت تباطؤاً في حجم الواردات خلال مطلع 2024 لأن بضائع كان يفترض وصولها في يناير تأخرت إلى فبراير، كما تراجعت إيرادات الجمارك في بعض الاقتصادات الناشئة المعتمدة على الرسوم لذات السبب (Kamali et al., 2024).

مع طول أمد الأزمة، ظهرت استجابتان متوازيتان لدى شركات الشحن العالمية: إعادة رسم الخرائط عبر طرق بديلة، وحين تسمح الظروف العودة بحذر إلى المسار القديم. فعلى مدى 2024، أعلنت عدة خطوط كبرى مثل ميرسك وهاباغ-لويد وMSC عن خدمات جديدة تلتف حول رأس الرجاء الصالح للتجارة بين الشرق والغرب. بعض هذه الخطوط اتخذت جنوب إفريقيا مركزاً لوجستياً للترؤد بالوقود أو الصيانة في موانئ كيب تاون وديربان وغيرها، رغم اعترافها بأن البنية التحتية

هناك تواجه تحديات ازدهام وضعف كفاءة تستدعي تطويراً عاجلاً (International Crisis Group, 2024). كما سعت دول شرق إفريقيا وغربها إلى اقتناص الفرصة لتطوير موانئها وجذب جزء من الحركة الملتفة حول القارة.

على الجانب الآخر، ومع أول بوادر التهدة الأمنية، بدأت بعض شركات الملاحة في اختبار العودة عبر البحر الأحمر بحذر. فعقب إعلان الحوثيين أواخر 2025 وقف استهداف السفن غير المرتبطة بإسرائيل (Al Jazeera, 2025)، سَير أحد أساطيل ميرسك أوائل ديسمبر 2025 أول رحلة عبر البحر الأحمر بعد انقطاع عامين تقريباً. ورغم نجاح الرحلة، أكدت ميرسك أنها لن تستأنف مسار السويس بشكل كامل فوراً بل ستبني نهجاً تدريجياً لحين التأكد من استتباب الأمن. كذلك أعلنت CMA-CGM الفرنسية عن إعادة تفعيل خدمة شحن من الهند إلى أميركا عبر السويس بدءاً من يناير 2026، ولكن بقدرة محدودة. هاباغ-لويد الألمانية صرّحت أن العودة ستكون تدريجية على مدى 2-3 أشهر لتلافي أي اختناقات موانئ ناتجة عن تدفق مفاجئ للسفن (Al-Monitor, 2025).

وحتى أواخر 2025، ظلت كبرى الشركات مترددة ولم تعلن عودة شاملة؛ حيث أفادت بلومبيرغ أن أكبر ثلاث شركات شحن عالمياً تمثل نصف سعة الأسطول متمسكة بتجنب البحر الأحمر مؤقتاً رغم الهدنة. وأشار محللو القطاع إلى أن الخطوط تواجه معضلة اقتصادية: فأسعار الشحن تراجعت بأكثر من 50% خلال 2025 مع ركود التجارة، وأي عودة سريعة للمسار القصير عبر البحر الأحمر ستزيد السعة المتاحة فجأة وتدفع الأسعار نحو انهيار أكبر. لذا تُفضل الشركات إعادة فتح المسار بشكل محسوب وتدرجي للحفاظ على توازن السوق (Al Jazeera, 2025).

في خضم هذه التحولات، برزت مبادرات لتعزيز بدائل طويلة الأجل وتخفيف الاعتماد على هذا العنق الزجاجي. على سبيل المثال، تسارعت خطط تطوير خطوط نقل برية وسككية تربط الخليج العربي بالبحر المتوسط عبر السعودية والأردن وإسرائيل مشروع الممر الاقتصادي الهندي-الخليجي-الأوروبي كخيار لتجاوز قناة السويس مستقبلاً. كما دشنت مصر مشروعات لوجستية كبرى كميناء العين السخنة ومحور السكك الحديدية السريعة لرفع طاقة بدائل النقل الداخلي وتقليل أثر أي إغلاق بحري. وعلى الصعيد البيئي، أثار الالتفاف حول إفريقيا مخاوف من زيادة البصمة الكربونية للنقل البحري؛ إذ قُدر أن الرحلات الملتفة تقطع مسافة أطول بنسبة 50-60% وتُصدر انبعاثات كربونية أعلى بحوالي 40% لكل رحلة مقارنة بمسار السويس. هذه الاعتبارات قد تشجّع مستقبلاً على إحياء نقاشات حول مسارات بديلة مثل الممر القطبي الشمالي في روسيا الذي بدأ ينفّذ بفعل الاحترار وإن كان لا يزال غير قابل للاستخدام التجاري الواسع بسبب قيود الجليد والبنية التحتية (Helwa & Al-Riffai, 2025).

في المحصلة، أثبتت أزمة البحر الأحمر كيف يمكن لحدث أمني إقليمي أن يعيد رسم خارطة التجارة العالمية بين ليلة وضحاها، من خلال تحويل دفة مئات السفن وقيمة مليارات الدولارات من البضائع إلى طرق جديدة. ويبقى السؤال في ختام هذا المحور: هل ستستأنف التجارة الدولية مسارها الطبيعي عبر السويس مع انحسار المخاطر، أم أن الخرائط الجديدة والبدائل ستترسخ لتغير المعادلة على المدى البعيد؟

المحور الثالث – تسييس أمن الممرات: حين يصبح عنق الزجاجة ورقة نفوذ:

أدى التصعيد العسكري في البحر الأحمر إلى تدويل أمن الممرات البحرية وتحويله إلى مسألة تحالفات وصراع نفوذ بين القوى. فمن ناحية، بادرت الولايات المتحدة مع دول غربية إلى تشكيل تحالفات بحرية لحماية الملاحة؛ أعلنت واشنطن أواخر 2023 عن تحالف يضم 10 دول لحماية السفن في البحر الأحمر وباب المندب (Al-Monitor, 2025)، وشاركت فيه بريطانيا وفرنسا واليابان وغيرها. لكن اللافت أن هذا التحالف خلا من القوى الإقليمية المحورية المطلة على الممر؛ فقد امتنعت كل من السعودية والإمارات ومصر عن الانضمام إليه رغم أنها الأقدر جغرافياً. اعتبر مسؤولون يمنيون أن غياب تلك الدول أضعف جهود الحماية الأمريكية (Reuters, 2024)، وربما يعود ذلك لرغبة هذه الدول بتجنب استفزاز الحوثيين أو لأنها انتهجت مقاربة مختلفة مثل انخراط السعودية في مفاوضات مباشرة مع الحوثيين خلال 2023 لتحقيق تهدئة في اليمن.

بالتوازي، دفع الخطر المشترك للاتحاد الأوروبي إلى إطلاق عملية بحرية خاصة به عملية Aspid لتأمين البحر الأحمر حتى عام 2026 (Washington Institute, 2024)، كما كثفت قوى آسيوية حضورها – أبرزها الصين التي نشرت قطعاً بحرية لمراقبة السفن التجارية التابعة لها عبر المنطقة ابتداءً من يناير 2024 (Helwa & Al-Riffai, 2025). يعكس هذا المشهد تعدد اللاعبين الدوليين في مسرح البحر الأحمر، حيث توجد الآن أساطيل من أكثر من 15 دولة تجوب مياهه (International Crisis Group, 2024)، مما يجعله ساحة تنافس إستراتيجي تتشابك فيها مصالح الغرب حماية خطوط الطاقة والتجارة مع طموحات قوى صاعدة كالصين وروسيا وحتى تركيا وإيران التي لها وجود عسكري أو وكلاء في المنطقة.

في ظل هذا التزاحم، برزت ازدواجية في مفهوم الحماية بالنسبة للممر البحري. فمن جهة، هناك نموذج الحماية التقليدي عبر التحالفات الدولية التي تؤمن القوافل وترفع أعلامها لردع المهاجمين – كالمشهد الذي رأيناه للمدمرة الأمريكية USS Carney وهي تتصدى لهجوم حوثي على ناقلة نفط في ديسمبر 2023 (Washington Institute, 2024). ومن جهة أخرى، ظهر ما يمكن تسميته حماية ظل من الطرف المقابل، حيث سعى الحوثيون أنفسهم إلى تنظيم حركة السفن وفق شروطهم؛ أعلنوا مراراً أنهم لن يستهدفوا أي سفينة لا تتعامل مع الموانئ الإسرائيلية أو التحالف المناهض لهم، بل أسسوا ما سُمي مركز التنسيق الإنساني HOCC للتواصل مع شركات الشحن المحايدة (Kinnear & Soltvedt, 2025) لضمان مرورها الآمن.

جانب آخر لتسييس الممر البحري برز عبر ما يسمى أساطيل الظل، وهي الشبكات الموازية من السفن التي تعمل خارج الأطر البحرية التقليدية لنقل بضائع محظورة أو خاضعة لعقوبات. خلال الأزمة، استمرت ناقلات النفط الروسية والإيرانية – المشمولة بعقوبات غربية – باستخدام البحر الأحمر رغم المخاطر. بل تشير بيانات شركات التتبع إلى أن شحنات النفط الروسي عبر قناة السويس لم تنخفض إطلاقاً في 2024، وظل نحو 55% من صادرات النفط الروسي إلى آسيا يعبر من هناك تماماً كما في 2023. هذا الأسطول الخفي يعتمد غالباً على شركات تأمين مغمورة أو تغطيات بديلة، وكثيراً ما يطفئ أجهزة التعرّف AIS لتفادي الرصد (Washington Institute, 2024).

إن استمرار تسيير هذه السفن رغم الأخطار يعكس استغلال الدول الخاضعة للعقوبات لهذا العنق الزجاجي لتحدي النظام العالمي؛ فبينما تجنّبت معظم السفن التجارية المنطقة في قمة التصعيد، كانت ناقلات الأسطول المظلم تبحر غير آبهة، مما ساعد روسيا مثلاً على الحفاظ على تدفق صادراتها النفطية عبر السويس دون انخفاض يُذكر. وقد دفع ذلك بريطانيا والولايات المتحدة إلى فرض حزم عقوبات إضافية على هذه السفن في أواخر 2024 (Washington Institute, 2024)، فأجبر العديد منها على تغيير هويته.

لقد أثبتت هذه الأزمة أن عنق الزجاجة البحري يمكن أن يتحول إلى ورقة نفوذ بالغة التأثير. فالحوثيون – كطرف غير دولتي – استخدموا موقع اليمن على البحر الأحمر لفرض أجندتهم في الصراع الإقليمي، بإعلانهم الصريح أنهم يستهدفون شلّ التجارة المتجهة إلى إسرائيل نصرةً لغزة (Helwa & Al-Riffai, 2025). وعلى الجانب الآخر، وجدت الولايات المتحدة وحلفاؤها أنفسهم مضطرين للرد عسكرياً نفذت ضربات جوية على منصات إطلاق الحوثيين ومستودعاتهم في صنعاء والحديدة (Washington Institute, 2024؛ Helwa & Al-Riffai, 2025)، ولحشد دعم دولي لإبقاء الشريان التجاري مفتوحاً. وبين هذين المعسكرين، سُوّست حركة التجارة ذاتها: لم يعد استهداف السفن عشوائياً أو بدافع القرصنة كما كان الحال مع قراصنة الصومال قبل عقد؛ بل أضحي انتقائياً يستند إلى جنسية السفينة أو وجهتها السياسية. فالسفن المرتبطة بإسرائيل أو الولايات المتحدة وحلفائها باتت ضمن دائرة التهديد الحوثي المعلن (Reuters, 2024)، في حين تتمتع السفن المحايدة أو التابعة لدول داعمة لإيران بقدر من الحصانة الضمنية.

حتى رسوم عبور قناة السويس تحوّلت إلى موضوع سياسي؛ إذ طالبت بعض الدول بتخفيضات وضمانات للعبور الآمن، بينما رفضت مصر منح أي إعفاءات خاصة حتى للحليف الأمريكي (International Crisis Group, 2024) حرصاً على سيادتها الاقتصادية. وبذلك أصبح أمن الممرات عملة تفاوض بين مختلف الأطراف: تستخدمه الدول العظمى لاستعراض النفوذ البحري، وتستخدمه أطراف إقليمية للضغط الاقتصادي، بل وتستفيد منه جماعات مسلحة لإيصال رسائلها على المسرح الدولي. والسؤال الختامي لهذا المحور: هل تؤسس أزمة البحر الأحمر لنمط جديد يُستغل فيه أمن الممرات كأداة سياسية في النزاعات، أم يمكن بتحييدها مستقبلاً إعادة هذه الممرات إلى حيادها التقليدي كمشاعات عالمية آمنة؟

الخاتمة:

كشفت أزمة البحر الأحمر 2023-2025 بأبعادها المختلفة هشاشة التجارة العالمية أمام الاضطرابات الإقليمية، وأظهرت كيف يمكن لـ“عنق زجاجة” بحري صغير أن يشكّل موجات صدمة عبر الاقتصادات الدولية. فمن خلال المحاور السابقة، رأينا كيف انعكس التصعيد الأمني على التأمين البحري بكلف غير مسبوقة أعادت تعريف حسابات المخاطر، وأجبرت شركات الشحن على إعادة توجيه الأساطيل وابتكار طرق بديلة لتجنب الخطر، مما أعاد توزيع حركة التجارة حول العالم. كما لمسنا كيف أن أمن الممرات البحرية تسيّس وتحول إلى ورقة مساومة، بحيث اختلطت الاعتبارات التجارية البحتة بالتوازنات السياسية والعسكرية.

بالنظر إلى هذه التطورات، يبدو النفوذ مرهوناً مستقبلاً بمدى قدرة الدول والتحالفات على تأمين تلك النقاط الحيوية أو تعطيلها. لقد أعادت هذه الأزمة صياغة سؤال النفوذ: من يسيطر على عنق الزجاجة ومن يدفع ثمنه؟ – هل هي الدول

الساحلية بقوتها العسكرية، أم الأطراف غير الدولية بتكتيكاتها غير المتكافئة، أم الأسواق وشركات التأمين بقراراتها الاقتصادية؟ في المحصلة، يبقى التوازن بين الأمن البحري والضغط الاقتصادي العامل الحاسم كما يرى المحللون [aljazeera.net](https://www.aljazeera.net). ومع انتهاء فصل من أزمة البحر الأحمر بهدنة هشة وعودة حذرة للملاحة، يظل السؤال مفتوحاً للمستقبل: هل تتعلم التجارة العالمية ودول المنطقة من هذه التجربة فتعزز حماية ممراتها الاستراتيجية، أم يبقى البحر الأحمر نموذجاً قابلاً للتكرار حيث يتجدد استخدام "العنق الزجاجي" البحري كأداة نفوذ في صراعات قادمة؟

المصادر:

- Reuters. (2024, January 16). *Red Sea war insurance rises with more ships in firing line* [reuters.com](https://www.reuters.com). Reuters News.
- Helwa, R., & Al-Riffai, P. (2025, March 20). *A lifeline under threat: Why the Suez Canal's security matters for the world* atlanticcouncil.org. Atlantic Council Issue Brief.
- Kamali, P., Koepke, R., Sozzi, A., & Verschuur, J. (2024, March 7). *Red Sea Attacks Disrupt Global Trade* [imf.org](https://www.imf.org). IMF Blog.
- Kinnear, H., & Soltvedt, T. (2025, August 19). *War premiums, shipping risks spike, as Houthi campaign intensifies* [maplecroft.com](https://www.maplecroft.com). Maplecroft Analysis.
- Mohammed, Y., Elimam, A., & Ezz, M. (2025, May 13). *Egypt's Suez Canal offers 15% discount for big container ships to win back trade* [reuters.com](https://www.reuters.com). Reuters News.
- Al-Monitor (Compiled by Merino, M., et al.). (2025, Dec 19). *Factbox – What are shipping companies' plans for return to Suez Canal?* [al-monitor.com](https://www.al-monitor.com).

- Al-Monitor (Carroll, R.). (2024, Jul 18). *Houthi attacks on Red Sea shipping wipe \$2B off Suez Canal annual revenue*al-monitor.com.
- Al Jazeera. (2025, Nov 14). شركات الشحن مترددة رغم إعلان الحوثيين وقف الهجمات في البحر (الجزيرة نت (تقارير اقتصادية. aljazeera.net).
- Washington Institute (Maritime Spotlight). (2024, Oct 30). *What Does the Red Sea Crisis Reveal About Sanctioned Ships?*washingtoninstitute.org. Washington Institute for Near East Policy.
- International Crisis Group. (2024, Feb 6). تهدئة مياه البحر الأحمر (تقرير مجموعة الأزمات الدولية رقم 238. (ترجمة عربية. crisisgroup.org).