

قطع شريان إيران وتحييد الحوثيين

ترجمات أبعاد

أكتوبر 2025

ترجمة خاصة



اقرأ في التقرير

- قطع شريان الإمداد بين إيران والحوثيين
- تحييد خطر الحوثيين: رؤية استراتيجية للبحر الأحمر وما وراءه
- على الرغم من وقف إطلاق النار في غزة، تصعيد محتمل بين إسرائيل والحوثيين
- غياب الإصلاح الجوهري في مجلس القيادة الرئاسي يُبقي اليمن محاصراً بالجمود
- الحركات الانفصالية الجنوبية في اليمن تواجه انتقادات بشأن تصريحاتها حول احتمالية إقامة علاقات مع إسرائيل
- شبكة مطارات جديدة على البحر الأحمر وخليج عدن
- مدرج جوي غامض على جزيرة يمنية وسط تزايد الضغوط على الحوثيين
- كيف بنت الإمارات دائرة من القواعد للسيطرة على خليج عدن؟
- انفجار على ناقلة غاز مسال قبالة اليمن لا يزال قيد التحقيق



كيفن دونيغان وسارة هافدالا

يواصل الحوثيون منذ فترة طويلة تهديد التجارة العالمية، في تحدٍ مباشر للأمن القومي الأمريكي والمصالح الإستراتيجية الحيوية للولايات المتحدة. فعلى مدى نحو عامين، شن الحوثيون هجمات متكررة في البحر الأحمر مستخدمين أسلحة إيرانية المنشأ، رغم الضربات الأمريكية المتقطعة وتكثيف العمليات العسكرية الإسرائيلية. لقد حان الوقت لأن تغيّر واشنطن المعادلة من خلال قطع خط الإمداد الإيراني إلى حليفها في اليمن.

محاولات فاشلة

لقد ألحقت هجمات الحوثيين أضرارًا كبيرة بالتجارة العالمية، إذ أطلقوا أكثر من 680 صاروخًا وطائرة مسيرة على السفن التجارية المجاورة، إضافة إلى 280 قذيفة استهدفت إسرائيل منذ أكتوبر 2023. ونتيجة لذلك، تراجع حركة الملاحة في قناة السويس بنحو 59%، فيما اضطرت شركات النقل البحري الكبرى إلى الالتفاف حول رأس الرجاء الصالح، ما أضاف أيامًا إضافية إلى زمن الرحلة وتكاليف وقود تصل إلى مليون دولار لكل رحلة.

هذا التحول تسبب كذلك في زيادة معدلات التضخم في أوروبا، وخسارة مصر نحو 7 مليارات دولار من عائدات القناة عام 2024.

والأخطر أن هذه الهجمات تمثل انتهاكًا مباشرًا لمبدأ أساسي من مبادئ الأمن القومي الأمريكي: ضمان حرية الملاحة العالمية.

فكلما طال تمكّن الحوثيين من فرض سيطرتهم الفعلية على ممر ينقل نحو 30% من حركة الحاويات العالمية، زاد خطر تشكيك خصوم الولايات المتحدة في مدى صرامة خطوطها الحمراء.

إلا أن الجهود المبذولة لوقف هذه الهجمات لم تحقق النتائج المرجوة.

فالمحاولات العسكرية السابقة وآلية الأمم المتحدة للتحقق والتفتيش في اليمن (UNVIM) فشلت في الحد من تهريب الأسلحة الإيرانية، ما كشف عن غياب الإرادة السياسية الدولية لمواجهة المشكلة. ولا يزال المجتمع الدولي منشغلًا بتهديدات أخرى، مثل الصين وروسيا، فيما تخشى بعض الدول أن يؤدي التدخل الأعمق إلى تصعيد الصراع أو تفسيره كدعم لإسرائيل في حربها على غزة.

تبقى إيران اللاعب المركزي في هذا المشهد، فهي التي تسلّح وتدرّب وتموّل الحوثيين، الذين ما زالوا يعتمدون على الأسلحة والتقنيات الإيرانية رغم محاولاتهم لتطوير قدراتهم محليًا. وفي يوليو الماضي، تمت مصادرة أكثر من 750 طنًا من الأسلحة الإيرانية كانت في طريقها إلى اليمن.

استراتيجية أكثر فعالية

تحتاج واشنطن إلى استراتيجية أكثر دقة لمكافحة الإرهاب، تركز على اعتراض خطوط الإمداد. أولاً، ينبغي للولايات المتحدة أن تقود خلية استخباراتية مشتركة لرسم خريطة طرق الإمداد الإيرانية إلى اليمن.

وباستخدام معلومات استخباراتية متعددة المصادر وتقنيات الذكاء الاصطناعي التنبؤية، يمكن للتحالف تحديد وتعقب الشحنات التي تحتوي على بضائع غير مشروعة.

وفي الوقت ذاته، على واشنطن إعادة توجيه مهام قوات التحالف البحرية المشتركة، ولا سيما فرقتي العمل 150 و153، لاستثمار المعلومات الجديدة وتنفيذ عمليات اعتراض بحرية أكثر فاعلية وحرماً. كما يجب على الولايات المتحدة الضغط على مجلس الأمن الدولي لتفعيل حظر الأسلحة المفروض على اليمن، ومطالبة آلية (UNVIM) بتفتيش جميع السفن المتجهة إلى الموانئ اليمنية، بغض النظر عن مصدرها أو طبيعة حمولتها المعلنة.

فالسماح بدخول شحنات غير خاضعة للتفتيش يمكّن إيران من إخفاء الأسلحة ومكوناتها بين البضائع المدنية.

إضافة إلى ذلك، تقوم إيران ووكلائها بتهريب مكونات الأسلحة عبر رحلات جوية إلى صنعاء ومن خلال الحدود اليمنية مع سلطنة عمان.

ورغم نجاح السلطات اليمنية في اعتراض بعض هذه الشحنات، إلا أن قدراتها محدودة ولا تستطيع إيقاف التهريب بشكل كامل.

لذلك، ينبغي على واشنطن تشكيل قوة مهام مخصصة لمراقبة ووقف تهريب الأسلحة الإيرانية على طول الحدود اليمنية-العمانية.

وبعد قرابة عامين من هجمات الحوثيين، يبقى قطع خط الإمداد الإيراني إلى اليمن السبيل الوحيد لاستعادة حرية الملاحة، واستقرار التجارة العالمية، وحماية المصالح الأمريكية في البحر الأحمر.

<https://thedefensepost.com/2025/10/16/iran-houthi-supply-line>

تحديد خطر الحوثيين: رؤية استراتيجية للبحر الأحمر وما وراءه



إريك نافارو

تواجه الولايات المتحدة مفترق طرق استراتيجي في البحر الأحمر.

فبعد سنوات من التحول في بوصلة سياستها الإقليمية، تعاملت إدارة ترامب مع تهديد الحوثيين بحزم من خلال عمليات عسكرية متواصلة بين 15 مارس و6 مايو 2025. ورغم أن الضربات الأمريكية ألحقت أضراراً ملموسة بالحوثيين، فإنها لم تنجح في القضاء على التهديد كلياً. فقد كشفت المقارنة بين تكلفة الذخائر الأمريكية وبساطة الأسلحة الحوثية منخفضة التقنية وعالية التأثير عن فجوة كبيرة في الكفاءة والتكلفة. هذا التفاوت، إلى جانب الاعتبارات السياسية الداخلية والخارجية، ربما أسهم في قرار الرئيس ترامب وقف الضربات بعد أن أعلن الحوثيون تعليقاً مؤقتاً لهجماتهم البحرية. غير أن الهدنة الهشة لم تدم طويلاً، إذ استأنف الحوثيون هجماتهم في 6-7 يوليو 2025، فهاجموا ناقلتين تديرهما شركات يونانية، وأطلقوا صاروخاً باليستياً على مطار بن غوريون في إسرائيل، في إشارة واضحة إلى إصرارهم على متابعة أهدافهم الاستراتيجية عبر العنف.

وتُظهر الهجمات الحوثية الأخيرة أن القضاء على تهديدهم يتطلب أكثر من مكاسب تكتيكية محدودة؛ بل استراتيجية شاملة ومتكاملة تستهدف قدراتهم العسكرية وشبكاتهم المالية وشرعيتهم السياسية، فضلاً عن أنظمة الدعم الخارجية التي تمدهم بالقوة والاستمرارية.

فأي مقارنة دون ذلك ستتيح للحوثيين إعادة التنظيم وإعادة التسلح، بينما تواصل إيران استغلالهم كأداة لزعزعة استقرار المنطقة، وتسعى قوى منافسة مثل الصين إلى توسيع نفوذها البحري في الممرات الحيوية. الرهان في هذه المواجهة لا يقتصر على أمن الملاحة أو النفوذ الإقليمي، بل يمتد إلى مصداقية الولايات المتحدة، واستقرار النظام الدولي، وحرية تدفق التجارة العالمية.

يُعد البحر الأحمر محوراً حيوياً لمصالح الولايات المتحدة والنظام الدولي الأوسع، إذ يمثل حلقة استراتيجية تربط بين أوروبا وآسيا وأفريقيا، ويمر عبر مضيق باب المندب نحو 15% من حجم التجارة العالمية.

وكل سفينة يُهاجمها الحوثيون، أو قسط تأمين يُرفع بسبب تهديداتهم، أو خط تجاري يُعاد توجيهه، إنما يضعف موقع الولايات المتحدة ويُعزز قوة الفاعلين المهددين للاستقرار.

لقد أظهر التاريخ هشاشة هذا الممر البحري الحيوي، إذ كادت أزمة القرصنة في السواحل الصومالية مطلع العقد الأول من القرن الحالي أن تُشل حركة التجارة الإقليمية، ما استدعى تدخلا دوليا متعدد الجنسيات بتكاليف باهظة.

أما اليوم، فإن التهديدات أكثر تعقيدًا وخطورة، مع سعي كل من إيران والصين إلى توسيع نفوذهما والسيطرة على النقاط الاستراتيجية في هذا الممر الحيوي.

إن عدم الاستقرار في البحر الأحمر يحمل تداعيات اقتصادية عالمية تتجاوز اليمن والمنطقة الإقليمية. فقد بدأت شركات الشحن العالمية بالفعل إعادة توجيه مسارات سفنها عبر رأس الرجاء الصالح، ما يضيف أسابيع إلى زمن العبور، ويرفع تكاليف النقل والتأمين، ويؤدي إلى ارتفاع أسعار الطاقة وتعطل سلاسل الإمداد، الأمر الذي يرهق الاقتصادات الأوروبية والآسيوية والأمريكية على حد سواء.

كما ارتفعت أقساط التأمين بشكل ملحوظ على السفن العابرة للبحر الأحمر. وإذا استمر تهديد الحوثيين لهذه الطرق الحيوية دون ردع فعال، فإن الضغوط التضخمية العالمية ستتفاقم، ما سيضعف جهود التعافي الاقتصادي، ويُقلص قدرة الولايات المتحدة وحلفائها على منافسة القوى الصاعدة مثل الصين.

لذلك، فإن تأمين البحر الأحمر لا يُعد ضرورة إقليمية فحسب، بل هو شرط أساسي للاستقرار الاقتصادي العالمي وللحفاظ على القدرة التنافسية الاستراتيجية للولايات المتحدة.

وفي ظل هذه التداعيات المتشابكة، لم يعد هناك مجال لإجراءات جزئية أو حلول مؤقتة، خاصة بعد الصراع الأخير بين إسرائيل وإيران واستئناف الحوثيين لأعمالهم العدائية.

وفي هذا السياق الجيوسياسي الجديد، ينبغي على واشنطن أن تسعى إلى تحقيق ثلاثة أهداف واضحة:

1. القضاء النهائي على تهديد الحوثيين.

2. استقرار اليمن عبر هيكل حكم موحد لا مركزي يضمن توازنًا بين السلطة المحلية والسيادة الوطنية.

3. ضمان حرية الملاحة في أحد أهم الممرات البحرية في العالم.

ولتحقيق هذه الأهداف، يلزم تنفيذ حملة مستمرة ومتناسقة توظف أدوات القوة العسكرية والاقتصادية والسياسية والإعلامية، تمتد على مدى 15 شهرًا على الأقل، وفق خطة مدروسة ومحددة المراحل.

وقد صُمم الجدول الزمني لهذه الحملة بحيث يتناغم مع الواقع السياسي الداخلي للولايات المتحدة، خصوصًا مع اقتراب الانتخابات النصفية في نوفمبر 2026.

وعلى الإدارة الأمريكية أن تضمن تأمين البحر الأحمر من خلال قيادة حازمة وشراكة فعالة مع الحلفاء الإقليميين قبل حلول موعد الانتخابات، بما يضمن استمرارية العملية واستقرارها.

فالرأي العام لا يمكن أن يحل محل القيادة الحازمة في اتخاذ القرارات المصيرية.

ورغم أن السياسيين الأمريكيين غالبًا ما يتأثرون بالحسابات الداخلية، إلا أن هذه الحالة تتطلب استراتيجية واضحة تعكس حجم المخاطر، وتستند إلى فهم عميق للتوازنات السياسية والجيوستراتيجية، مع الاستعداد لقبول التحديات والمخاطر الضرورية لحماية المصالح الأمريكية الحيوية في البحر الأحمر.

ولتحقيق الأهداف الأمنية خلال 15 شهرًا، يجب على الولايات المتحدة اتباع استراتيجية مكونة من ثلاث مراحل رئيسية. تشمل المرحلة الأولى تكثيف استخدام الطائرات بدون طيار للرقابة والهجوم، تنفيذ مهام تخريبية وعمليات سيبرانية، فرض مناطق بحرية محظورة دون تنازل، وإطلاق حملات إعلامية استراتيجية عالمية، مع إشراك القطاع الخاص لتأمين العمليات التجارية. تتضمن المرحلة الثانية توسيع الدعم العسكري والحكومي للشركاء اليمينيين، تسريع تحويل التجارة عبر موانئ بديلة، تشديد العقوبات، ممارسة الضغط الدبلوماسي على عمان، وتفعيل نماذج الحكم اللامركزي في المناطق المحررة. وتهدف المرحلة الثالثة إلى نقل مسؤوليات الأمن البحري إلى التحالفات الإقليمية، إكمال إعادة بناء البنية التحتية الحيوية، تأمين الاعتراف الدولي بالحكومة اليمنية اللامركزية، والحفاظ على الضغط الإعلامي الاستراتيجي على الحوثيين وورعاتهم الإيرانيين.

تركز كل مرحلة من هذه الاستراتيجية على بناء الأساس للمرحلة التالية:

- المرحلة الأولى: تهيئة الظروف التشغيلية وتهيئة البيئة الإعلامية لصالح العمليات المستقبلية.
 - المرحلة الثانية: تكثيف الضغط العسكري على الأرض لتعطيل قدرات الحوثيين وتعزيز التفوق الميداني.
 - المرحلة الثالثة: تأسيس أطر سياسية واقتصادية وأمنية مستدامة لضمان استقرار طويل الأمد.
- ويجب على الولايات المتحدة وحلفائها استخدام كل الوسائل المتاحة لتفكيك قدرات الحوثيين البحرية، ومنعهم من الحصول على ملاذات آمنة، وتعطيل شبكات القيادة والسيطرة لديهم، بما يشمل: استهداف منصات إطلاق الصواريخ الباليستية، مراكز إنتاج الطائرات المسيّرة، محطات الرادار الساحلية، ومنصات الهجوم البحرية، مع التركيز على العمليات الاستباقية لمنع الهجمات قبل وقوعها.
- على الأرض، يجب إعادة تقييم الشراكات المحلية مع التركيز على دعم القوى الأكثر كفاءة لمكافحة الحوثيين، مثل القوات المشتركة على ساحل البحر الأحمر بقيادة العميد طارق صالح وكتائب العمالقة المدربة تدريبًا عاليًا. كما يجب أن تظل القوات العسكرية والأمنية في مأرب وحضرموت وتعز والمهرة وشبوة ركائز رئيسية للمقاومة، إلى جانب دعم المجلس الانتقالي الجنوبي على الجبهتين الوسطى والشمالية، بما يتماشى مع الأهداف الوطنية الأمريكية.
- كما ينبغي على الطائرات دون طيار مثل Reaper 9-MQ تنفيذ مهام مراقبة واستطلاع وضرب مستمرة، مع استخدام أساطيل من الطائرات الصغيرة لتقييد حركة قيادة الحوثيين. وتلعب السفن والغواصات غير المأهولة دورًا محوريًا في المراقبة البحرية واعتراض التهديدات، بالتنسيق مع القوات الحليفة لتوسيع النفوذ وتقليل المخاطر على الأفراد.

وعلى الصعيد الاقتصادي والسياسي، يجب عزل الحوثيين عن الموارد المالية عبر توسيع العقوبات على شركات الشحن الإيرانية والميسرين الماليين لدعم تهريب الأسلحة. كما ينبغي تعزيز الموانئ البديلة في عدن والمكلا وبربرة لتحويل التجارة بعيدًا عن مناطق الحوثيين وتقويض شرعيتهم السياسية.

دبلوماسيًا، يجب ممارسة الضغط على سلطنة عمان لإغلاق حدودها أمام تهريب الأسلحة الإيرانية، مع تقديم حوافز اقتصادية وأمنية لضمان الامتثال. كما يتعين على الولايات المتحدة قيادة تحالف بحري مؤقت لتأمين حرية الملاحة في البحر الأحمر، بالشراكة مع السعودية والإمارات ومصر وبعض القوى الأوروبية البحرية.

إعلاميًا، يجب تشويه شرعية الحوثيين على المستويين الإقليمي والدولي، عبر كشف انتهاكاتهم وجرائمهم، بما في ذلك تجنيد الأطفال، استهداف السفن المدنية، وتحويل المساعدات الإنسانية لأغراض عسكرية. ويجب أن تتضافر جهود الإعلام الغربي والعربي والدولي لنقل هذه الرسالة وربط الحوثيين بـ إيران والصين وتأثيرهم على الاقتصاد العالمي.

أخيرًا، يجب دعم الحكومة اليمنية المعترف بها دوليًا والقوى المحلية المناهضة للحوثيين عبر تزويدهم بالأسلحة المتقدمة والمعلومات واللوجستيات، مع اعتماد نموذج حكم لامركزي يضمن الشمول والاستقرار ويمنع الحوثيين من استغلال الانقسامات المحلية. كما ينبغي التركيز على إعادة بناء البنية التحتية للموانئ والمرافق الحيوية في المناطق المحررة، مع مراقبة دقيقة للمساعدات الدولية لضمان استخدامها بشكل فعال. إن نجاح الاستراتيجية يتطلب رؤية طويلة المدى، حسمًا استراتيجيًا، والتزامًا مستمرًا. فالبحر الأحمر لا يمكن تركه للصدفة، ويجب تأمينه بحكمة وتصميم.

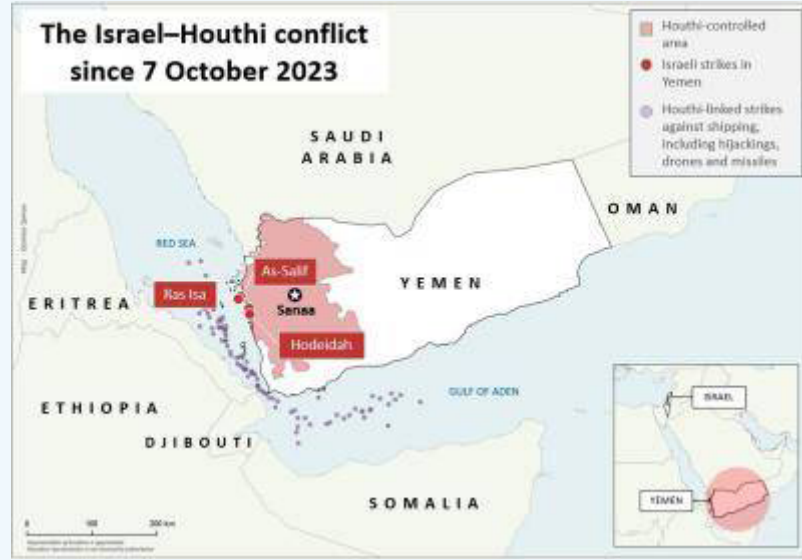
إن النصر خيار متاح، والولايات المتحدة مطالبة باتخاذها الآن.

<https://www.meforum.org/meq/neutralizing-the-houthi-threat-a-strategic-blueprint-for-the-red-sea-and-beyond>

على الرغم من وقف إطلاق النار في غزة، تصعيد محتمل بين إسرائيل والحوثيين



تكشف صور الأقمار الصناعية عن بعض الأضرار التي أحدثتها الغارات الإسرائيلية الأخيرة على مناطق تحت سيطرة الحوثيين في اليمن، وذلك قبل وقف مؤقت للأعمال العدائية. وتشير التحليلات إلى أنه، رغم رغبة الحوثيين المدعومين من إيران في خفض التصعيد، فإن إسرائيل من غير المرجح أن تتراجع عن حملتها الرامية إلى تقويض ما يُعرف بـ «محور المقاومة» الإيراني.



وقف إطلاق النار في غزة وآثاره

أعلن عن اتفاق وقف إطلاق النار بين إسرائيل وحماس في 9 أكتوبر 2025، وهو ما يحمل تداعيات كبيرة على أمن الشرق الأوسط، بما في ذلك تأثيره على الصراع بين إسرائيل والقوات الحوثية المسيطرة على أجزاء واسعة من اليمن.

وتكشف صور الأقمار الصناعية، التي نشرتها شركة ماكسار للمرة الأولى، عن مدى بعض الأضرار الناجمة عن الغارات الجوية الإسرائيلية على اليمن. وتشير التحليلات إلى أنه، رغم التوقف المؤقت بعد اتفاق غزة، فإن الصراع بين إسرائيل والحوثيين قد يستأنف قريبًا.

الهجمات الحوثية وإسرائيل في البحر الأحمر واليمن

بدأ الحوثيون، المدعومون من إيران، بمهاجمة إسرائيل والملاحة الدولية في البحر الأحمر فور بدء الهجوم على غزة في أكتوبر 2023، مؤكدين أنهم يتصرفون دعمًا للفلسطينيين. وقد أدت هذه الهجمات إلى تعطيل خطوط الملاحة الدولية، مستهدفة السفن التجارية عبر عمليات اختطاف وهجمات بالطائرات المسيّرة والصواريخ. وفقًا لتقرير Israel of Times، أطلق الحوثيون منذ مارس أكثر من 80 صاروخًا باليستيًا وأكثر من 40 هجومًا بالطائرات المسيّرة على إسرائيل.

وردًا على ذلك، شنت الولايات المتحدة وبريطانيا، بدعم من حلفائهما، هجمات على الحوثيين بين يناير 2024 ومايو 2025. كما نفذت إسرائيل غارات جوية على مناطق تحت سيطرة الحوثيين منذ يوليو 2024، واستهدفت مؤخرًا قيادات حوثية بارزة في العاصمة صنعاء.

وبين يوليو وسبتمبر 2025، شنت قوات الاحتلال الإسرائيلية غارات على الموانئ اليمنية الخاضعة للحوثيين في محافظة الحديدة وصنعاء، وأسفرت الغارات عن مقتل عدة أشخاص، بينهم أحمد الرهوي، رئيس الوزراء المعلن من قبل الحوثيين، وعدد من وزرائهم في 28 أغسطس.



بعد هجوم إيلات في سبتمبر، قال كاتس على منصة «إكس»: «يرفض الإرهابيون الحوثيون تعلم الدرس من إيران ولبنان وغزة، سنلقنهم درساً قاسياً»، مضيفاً: «من يُلحق الضرر بإسرائيل سنلحق بهم الضرر سبعة أضعاف»

تأثير الغارات الإسرائيلية

قال إيتاي بار-ليف، محلل إسرائيلي ومدير Lab Intel The، إن الغارات الإسرائيلية ألحقت أضراراً بالبنية التحتية اليمنية وقلّلت مؤقتاً من قدرة البلاد على استيراد الأسلحة من إيران. لكنه أشار إلى أن محاولة هزيمة الحوثيين عبر الغارات الجوية عن بُعد وحدها أمر غير محتمل النجاح، موضحاً أن:

«الحوثيون قوة لامركزية تعمل في تضاريس جبلية وعرة مع مسارات تهريب متنوعة لإعادة الإمداد. المرافق المتضررة يمكن أن تستأنف عملها خلال شهر، والحملات السابقة فشلت في تحقيق تأثير حاسم أو تقليص قدرات الحوثيين بشكل ملموس».





وأضاف فارع المسلمي، باحث في برنامج الشرق الأوسط وشمال إفريقيا بمعهد تشاتام هاوس، أن:

«الغارات الإسرائيلية لن تُضعف الحوثيين، لكنها ستدمر ما تبقى من خطوط المساعدات والغذاء لليمنيين المحتاجين».

ويُذكر أن اليمن، الذي يزيد عدد سكانه على 40 مليون نسمة، كان بالفعل من أفقر دول العالم وفي عام 2015 كان الانقلاب للحوثيين. ومنذ مايو 2025، شنت إسرائيل عدة غارات على الموانئ الثلاثة في البحر الأحمر الخاضعة لسيطرة الحوثيين، وهي: الحديدة، الصليف، ورأس عيسى، والتي تمر عبرها نحو 70% من واردات اليمن و80% من المساعدات الإنسانية، وفقًا لتقارير الأمم المتحدة.

هل سيستمر الصراع؟

منذ إعلان وقف إطلاق النار، توقفت الهجمات الحوثية على إسرائيل والبحر الأحمر. وأوضح زعيم الحوثيين، عبد الملك الحوثي، أن اليمن سيراقب مدى التزام إسرائيل باتفاق غزة.

ويرى الباحث فارغ المسلمي أن توقف الحوثيين عن الهجمات قد يستمر لسببين رئيسيين:

1. تحقيقهم أهدافهم الأساسية من خلال الهجمات السابقة على البحر الأحمر وإسرائيل، بما في ذلك تعزيز حضورهم الإقليمي والدولي.
2. على غرار حركة حماس، يسعى الحوثيون إلى خفض التصعيد وتجنب مواجهة مباشرة مع إسرائيل.



ويرى إيتاي بار-ليف أن إسرائيل ستستأنف على الأرجح هجماتها على اليمن والحوثيين. ورغم أن المسافة الطويلة وقلة المعلومات الاستخباراتية تجعل تحقيق نصر حاسم كما حدث ضد حزب الله في 2024 أمرًا صعبًا، فإن إسرائيل ستواصل حملة الضربات الاستراتيجية المطولة.

وتهدف هذه الحملة إلى تعزيز ما تعتبره إسرائيل نجاحاتها الأخيرة ضد الدفاعات الجوية الإيرانية والبنية التحتية النووية، ومنع الحوثيين من التحول إلى تهديد مماثل لما كان يشكله حزب الله، وبالتالي تقويض ما يُعرف بـ «محور المقاومة» الإيراني.

. وأضاف بار-ليف: «بينما تظل إيران رأس المحور والهدف الأساسي، ستواصل إسرائيل حملتها المستمرة ضد الحوثيين لمنعهم من التحول إلى التهديد الجيلي القادم».

وأظهرت صور الأقمار الصناعية أضرارًا كبيرة في رأس عيسى، بما في ذلك تدمير خزانات النفط والمرافق الأخرى في محطة تحميل وتفريغ السفن، وكذلك تضرر السفينة Galaxy Leader التي استولى عليها الحوثيون في نوفمبر 2023. وأوضحت إسرائيل أن الحوثيين وضعوا معدات رادار على السفينة لمراقبة حركة المرور الدولية في البحر الأحمر.

<https://www.chathamhouse.org/publications/the-world-today/2025-09/despite-gaza-ceasefire-israel-houthi-conflict-may-resume>

غياب الإصلاح الجوهري في مجلس القيادة الرئاسي يُبقى اليمن محاصرًا بالجمود



في ظل تصاعد الخلافات السياسية، يعاني ملايين اليمنيين من انقطاع الرواتب وغياب الخدمات الأساسية، فيما يبدو المستقبل أكثر قتامة.

عملية "الراكب الخشن" (Operation Rough Rider)، التي أطلقتها الولايات المتحدة ضد الحوثيين في مارس وأبريل 2025، لم تحقق سوى تأثير محدود على المتمردين المدعومين من إيران. فبعد أشهر قليلة، استأنف الحوثيون هجماتهم على السفن المدنية في مضيق باب المندب، إلى جانب إطلاق صواريخ على إسرائيل، بينما يظل خصومهم اليمنيون عاجزين ومشتتين بسبب صراعاتهم السياسية الداخلية.

وبينما يواصل الحوثيون إحكام قبضتهم على العاصمة صنعاء، يكتفي أعضاء مجلس القيادة الرئاسي بالبقاء على قيد الحياة، في وقت تتفاقم فيه الأزمة الاقتصادية وتتصاعد الاضطرابات في المحافظات المحررة، ليظل الزمن عائقًا أمام الحكومة اليمنية المعترف بها دوليًا.

منذ تأسيس المجلس قبل ثلاث سنوات بوساطة سعودية، يفتقر إلى إطار دستوري واضح يحدد صلاحياته، ما جعل ضعف الشرعية القانونية المصدر الرئيس للخلافات بين أعضائه. ففي أبريل الماضي، ترددت أنباء عن التحضير لتشكيل قوة برية قوامها ثمانون ألف جندي لشن هجوم على الحوثيين. وقد نص اتفاق الرياض، الموقع في نوفمبر 2019، على إنشاء هذه القوة، لكنها لم تر النور بسبب فشل الأطراف في تجاوز خلافاتها وتوحيد قواتها الأمنية والعسكرية.

واستمرت الانقسامات في عدن، وحضرموت، ومأرب، وشبوة، وتعز، لتقوّض أي أمل في تشكيل قوة موحدة لاستعادة صنعاء منذ سقوطها بيد الحوثيين في سبتمبر 2014. ورغم أن الجمود الحالي يحد من تمدد الحوثيين في المناطق التي يسيطرون عليها منذ مطلع 2021، فإن ملايين اليمنيين يعيشون دون رواتب أو خدمات أساسية.

يضم مجلس القيادة الرئاسي ثمانية أعضاء برئاسة رشاد العليمي، إلى جانب عيدروس الزبيدي، وطارق صالح، وسلطان العرادة، وعبدالله العليمي، وعبدالرحمن أبو زرعة المحرمي، وعثمان مجلي، وفرج البحسني. ويُمثل هؤلاء مزيّجًا من القوى السياسية والعسكرية، أبرزها المؤتمر الشعبي العام، والتجمع اليمني للإصلاح، والمجلس الانتقالي الجنوبي، في تركيبة تذكّر بتجربة الوحدة اليمنية عام 1990 التي انتهت بحرب 1994.

ويشكل الصراع مع الحوثيين تهديدًا وجوديًا للجنوبيين، لكنه لا يمثل الخطر نفسه لبعض القوى الشمالية. كما يشكل الحوثيون تحديًا للنظام الجمهوري التقليدي الذي ارتكز عليه حزب المؤتمر والإصلاح. أما الخلاف بين المجلس الانتقالي الجنوبي وحزب الإصلاح فمتعدد الأبعاد ومتجذر في إرث من انعدام الثقة تجاه الإسلام السياسي في الجنوب، إضافة إلى الفتاوى المتشددة ضد الجنوبيين خلال حرب 1994، والسياسات القمعية التي انتهجها آخر محافظ إصلاحي لعدن قبل اندلاع الحرب الحالية في مارس 2015. وتزداد الأمور تعقيدًا بسبب التنافس بين التيارات الدينية، بما في ذلك الفصائل السلفية. وبرغم رفض الجنوب تقليديًا لتسييس الدين، يدرك المجلس الانتقالي الجنوبي أهمية الدين في المجتمع، ويسعى لبناء تحالفات مع فصائل سلفية تعارض الحوثيين والإصلاح معًا.

ويرى كل طرف داخل مجلس القيادة الرئاسي في بقائه السياسي والعسكري أولوية قصوى. ويكشف غياب التقدم في معالجة الأزمة الاقتصادية عن عجز الأطراف عن تلبية الاحتياجات الأساسية في المناطق المحررة، وعن ترددها في المخاطرة برصيدها السياسي لتخفيف معاناة ملايين اليمنيين. ولتشكيل قوة قادرة على مواجهة الحوثيين، يتعين على هذه الأطراف نقل قواتها من مناطق نفوذها، مع الثقة بأن خصومها لن يستغلوا ذلك لزعة مواقعها.

تتحفظ دول الجوار على أي خطوة قد تغيّر الوضع الراهن، خشية أن يرد الحوثيون بهجمات على أراضيها. وفي غياب مصالح مشتركة، تتربق الأطراف ضعف خصومها أو سقوطهم، مكتفية بالحفاظ على أدوارها الأمنية المحدودة التي تضمن بقاءها في معادلة النفوذ الحالية.

إصلاح مجلس القيادة الرئاسي لا يبدو ضمن أولويات الجهات الإقليمية الراعية له، إذ لم يطرح حتى خلال اجتماعات الجمعية العامة للأمم المتحدة في نيويورك الشهر الماضي. كما فشلت المبادرات البديلة في معالجة جذور الصراع. أما الحكومات الغربية فقد تراجع اهتمامها بالملف اليمني بفعل طول أمد الصراع وانشغالها بأزماتها الداخلية.

المستقبل يبدو قاتمًا، وما لم يتوصل القادة اليمنيون إلى تجاوز خلافاتهم ووضع خطة واضحة لإعادة بناء الدولة أو إقامة نظام اتحادي فعال، سيظل ملايين اليمنيين يعيشون معاناة مستمرة، بينما يتجه المجتمع الدولي للتركيز على أزمات أخرى.

<https://www.meforum.org/mef-observer/lack-of-meaningful-presidential-leadership-council-reform-condemns-yemen-to-status-quo>

الحركات الانفصالية الجنوبية في اليمن تواجه انتقادات بسبب تصريحاتها حول احتمالية إقامة علاقات مع إسرائيل



مراقبون: المجلس الانتقالي الجنوبي يرى في التطبيع طريقًا نحو الاعتراف الدولي

على مدى عامين، شارك عامر علي، أحد سكان مدينة عدن في جنوب اليمن، في تظاهرات مناهضة للحرب الإسرائيلية المدمّرة على قطاع غزة، والتي أودت بحياة أكثر من 68 ألف شخص.

كان علي يرى في تلك التظاهرات، التي تُنظّم بانتظام في مختلف أنحاء اليمن، واجبًا أخلاقيًا لمناهضة ما وصفته الأمم المتحدة وكبار الخبراء بأنه إبادة جماعية في غزة.

غير أن خيبة أمله كانت كبيرة بعدما أبدت قيادة المجلس الانتقالي الجنوبي (STC) — أبرز الحركات الانفصالية في جنوب اليمن — استعدادها مؤخرًا لتطبيع العلاقات مع إسرائيل.

علي، الذي يؤيد فكرة انفصال الجنوب منذ نحو عقد من الزمن، كان ينظر إلى المجلس الانتقالي باعتباره الكيان الأكثر قدرة على استعادة استقلال جنوب اليمن عن الشمال، الذي تسيطر عليه جماعة الحوثي منذ اندلاع الحرب الأهلية عام 2014.

لكن التصريحات الأخيرة التي أدلى بها عيدروس الزبيدي، رئيس المجلس الانتقالي، أثارت موجة غضب بين اليمنيين في الشمال والجنوب على حد سواء.

قال الزبيدي إن قيام دولة جنوبية مستقلة يمكن أن يمهد الطريق أمام تطبيع العلاقات مع إسرائيل، مضيفًا أن «المجلس الانتقالي كان في طريقه لتوقيع اتفاق تحالف مع إسرائيل قبل 7 أكتوبر/تشرين الأول 2023».

خلفية تاريخية

وُحد شمال اليمن وجنوبه عام 1990 بموجب اتفاق سياسي بين قادة الدولتين السابقتين. لكن بعد سنوات قليلة، بدأت المظالم الجنوبية تتفاقم بسبب التهميش السياسي والاقتصادي، ما أفرز مطالب متكررة بالاستقلال لا تزال قائمة حتى اليوم.

يقول المحلل السياسي اليمني صدام الحريبي: «الزبيدي يعتقد أن الاصطفاف مع إسرائيل قد يمنحه اعترافًا وتعاطفًا إقليميًا ودوليًا».

أما علي، فلا يزال متمسكًا بالقضية الجنوبية، لكنه يرفض بشدة أن يكون التطبيع مع إسرائيل ثمنًا لتحقيقها. وقال: «إقامة علاقات مع إسرائيل من أجل الترويج لقضيتنا خطأ جسيم. سيذكر التاريخ أن المجلس الانتقالي هو أول كيان يمني يعلن استعداده لتطبيع العلاقات مع إسرائيل. لا أرى في ذلك لا شرفًا ولا حكمة».

بين المكاسب السياسية والرفض الشعبي

يرى الانفصاليون أن الانضمام إلى اتفاقيات إبراهيم يمثل المسار الصحيح، لما قد يحققه من اعتراف دولي وحماية من العزلة السياسية.

وقال منصور صالح، قيادي في المجلس الانتقالي، في مقابلة سابقة: "الانضمام إلى اتفاقيات إبراهيم سيمنح المجلس مكانة دولية أكبر ويحميه من العزلة."

لكن مراقبين يؤكدون أن هذه الخطوة تأتي تماشيًا مع أجندة الإمارات العربية المتحدة، الداعم الرئيسي للمجلس الانتقالي منذ عام 2016، والتي كانت من أوائل الدول العربية التي طُبعت علاقاتها مع إسرائيل عام 2020.

ويقول عادل دشيلة، الباحث في أكاديمية ميسا العالمية: «عندما يتحدث المجلس الانتقالي عن التطبيع، فإنه يتبع استراتيجية راعيه الإقليمي، أي الإمارات. هذا قد يساعده في كسب دعم الولايات المتحدة وقوى مؤثرة أخرى».

ومع ذلك، تبقى هذه الفكرة مرفوضة محليًا، إذ تُعد القضية الفلسطينية جزءًا أصيلاً من وجدان اليمنيين، وأي تقارب مع إسرائيل يُنظر إليه على أنه خيانة وطنية.

وقال محمد السحيمي، رئيس مكتب المجلس الانتقالي في المملكة المتحدة، في بيان لـ«ميدل إيست آي»: يرى المجلس الانتقالي أن اتفاقيات إبراهيم خطوة مهمة نحو تحقيق الاستقرار الإقليمي وإقامة دولة فلسطينية معترف بها.

وأضاف أن المجلس يدعم المبادرة الدولية التي تقودها السعودية لإقامة حل الدولتين.

انتقادات من داخل الجنوب

أما عبد الكريم السعدي، عضو الحراك الجنوبي (ائتلاف مؤيد للانفصال)، فيرى أن المجلس الانتقالي لا يمثل الجنوبيين، بل فرض عليهم من قبل السعودية والإمارات دون مراعاة الرأي العام. وقال: "القضية الجنوبية لا علاقة لها بالمصالح الشخصية أو الحروب من أجل المناصب والأموال، ولا يمكن ربطها بتقديم تنازلات للكيان الصهيوني على حساب الوطن والمواطنين وقضايا الأمة." ويعتقد السعدي أن الزبيدي وحلفاءه يسعون وراء مصالحهم الخاصة دون تفويض قانوني أو وطني للتحديث باسم الجنوبيين.

الوجود الإسرائيلي في جنوب اليمن

في عام 2020، سيطر مقاتلو المجلس الانتقالي على جزيرة سقطرى، الأرخيل الاستراتيجي الواقع على أحد أهم الممرات البحرية بين أوروبا وآسيا. وبدعم إماراتي، طردت قوات المجلس القوات الحكومية لتصبح السلطة الفعلية في الجزيرة.

وكشف تقرير لـ«ميدل إيست آي» أن الإمارات أقامت قواعد عسكرية واستخباراتية في جزر عبد الكوري وسمحة، بمشاركة إسرائيلية مباشرة، ورد فيه: "تواجد ضباط إسرائيليون في الجزر، كما أن أنظمة الرادار والمعدات الأمنية الإسرائيلية تمكّن الإمارات من مراقبة ومنع الهجمات التي يشنها الحوثيون."

وخلال العامين الماضيين، شن الحوثيون هجمات بطائرات مسيّرة وصواريخ على إسرائيل وعلى سفن مرتبطة بها في البحر الأحمر تضامناً مع الفلسطينيين. وردّت إسرائيل بشن غارات جوية على مناطق خاضعة لسيطرة الحوثيين في اليمن، ما أسفر عن مقتل أكثر من 300 شخص وتدمير منازل ومستودعات وقود ومحطات كهرباء.

وقال محمد السحيمي، رئيس مكتب المجلس الانتقالي في المملكة المتحدة، إن أولوية المجلس هي احتواء الفوضى في الشمال، حيث «استغل الحوثيون الصراع في غزة لتحقيق مكاسب دعائية لأنفسهم»، مضيفاً أن المجلس سيسعى بعد قيام دولته إلى «الانخراط البناء في الاتفاقات الإقليمية والدولية التي تحقق الازدهار والاستقرار لشعبنا والمنطقة».

أجندة الانفصال

يرى عبد الجبار سالم، من سكان محافظة حضرموت جنوب شرقي اليمن، أن التطبيع مع إسرائيل يُنظر إليه على نطاق واسع كـ«قرار متهور».

وقال: "قيمنا تُملي علينا ألا نعتبر أي جهة تدعم سلوك إسرائيل الوحشي صديقاً أو شريكاً. المجلس الانتقالي يتجاهل تماماً قاعدته الشعبية في اليمن والعالم العربي."

أما المحلل السياسي صدام الحريبي، فيعتبر تصريحات الزبيدي محاولة للترويج للأجندة الانفصالية على الساحة الدولية، موضحاً أن «الزبيدي يتحدث عن التطبيع لأنه يظن أن التقارب مع إسرائيل سيمنحه اعترافاً دولياً وتعاطفاً سياسياً».

لكن الحريبي يرى أن هذا المسعى عديم الجدوى، لأن إسرائيل ما تزال قوة احتلال، والمجلس الانتقالي يفتقر إلى الشرعية محلياً ودولياً.

وأضاف: المجلس الانتقالي مجرد أداة. إسرائيل والقوى الإقليمية الأخرى ستتخلى عنه عندما تنتهي فائدته. لا إسرائيل قادرة على مساعدته في إقامة دولة جنوبية مستقلة، ولا هو قادر على تحقيق مكاسب حقيقية لها."

<https://www.middleeasteye.net/news/yemen-southern-secessionists-face-backlash-over-talk-ties-israel>

شبكة مطارات جديدة على البحر الأحمر وخليج عدن

The Maritime Executive



منذ أن بدأت قوات الحوثيين شن هجماتها على السفن التجارية في الجزء الجنوبي من البحر الأحمر وخليج عدن، تراجعت حركة الملاحة عبر ممر العبور البحري الآمن (MSTC)، الذي يربط قناة السويس بالخليج وآسيا، بشكل كبير.

وعلى الرغم من الضربات القاسية التي تلقتها جماعة الحوثي من القوات الأمريكية والإسرائيلية، فإن قدراتها على استهداف السفن لا تزال قائمة، ويمكن إعادة تفعيلها متى ما قررت قيادتها ذلك. ويبدو أن التوصل إلى حل سياسي، أو حدوث تحول حاسم في الحرب الأهلية اليمنية يضع حدًا للنوايا العدائية للحوثيين، أمر بعيد المنال في الوقت الراهن.

وفي هذا السياق، تم خلال السنوات القليلة الماضية إنشاء شبكة من المطارات، تمتلك — وإن لم تُفعّل بعد — مقومات تحسين الأمن البحري على طول ممر العبور البحري الآمن MSTC، ضمن إطار عسكري يهدف إلى احتواء التهديد الحوثي للملاحة الدولية.

وتتضمن الشبكة مجموعتين من المطارات: الأولى تُشرف على الطرف الجنوبي من البحر الأحمر ومضيق باب المندب، والثانية تُطل على الجناح الجنوبي للممر في خليج عدن. وبين المجموعتين، تغطي القواعد الإماراتية الراسخة في بربرة وبوساسو الجناح الجنوبي للممر في طرفه الغربي.

وعلى الرغم من غياب أي إعلان رسمي، تشير المعطيات إلى أن هذه المطارات أُنشئت بموارد إماراتية، فشركات المقاولات المنفذة مرتبطة بالإمارات، وكذلك السفن التي نُقلت عبرها مواد البناء إلى الجزر. وبما أن هذه المواقع نائية وتفتقر إلى أي بنية تحتية أساسية، فقد جرى نقل المواد والمعدات والأفراد مباشرة عبر

ولا يُعرف على وجه التحديد الجهة التي تموّل المشروع داخل دولة الإمارات — سواء كانت وزارة الدفاع أو جهة إنسانية أو تنموية —، غير أن الامتناع عن الإعلان الرسمي عن ملكيته يشير إلى أنه مشروع ذو طابع أمني.

وتخضع جميع الجزر والمناطق التي أُقيمت عليها هذه المطارات لسيطرة المجلس الانتقالي الجنوبي (STC)، وهو فصيل تابع للحكومة اليمنية المعترف بها دوليًا. ويعتمد المجلس بشكل كبير على الإمارات في التمويل والدعم العسكري، ويرتبط بها سياسيًا للحفاظ على هذا الدعم. ومن غير الواضح ما إذا كان البرنامج مبادرة إماراتية خالصة أم مبادرة من المجلس الانتقالي برعاية إماراتية، لكن المؤكد أن المجلس لا يمتلك الموارد اللازمة لتنفيذ مشروع بهذا الحجم بمفرده.

وبالنظر إلى عقود الإهمال التي عانت منها هذه الجزر في ظل الحكومات اليمنية السابقة، وصعوبة دعم المجتمعات الصغيرة من الصيادين التي تعيش فيها، يُرجّح أن المشروع لم يكن مبادرة من الحكومة اليمنية المعترف بها دوليًا.

ويمكن دعم مجموعة المطارات الواقعة في جنوب البحر الأحمر من خلال القاعدة الإماراتية الواقعة في عصب باريتريا، أو عبر المطار المدني الذي جرى توسيعه مؤخرًا في المخا على الساحل اليمني.

وقد اكتمل بناء مطار بريم (ميون) عام 2021، ويقع عند أضيق نقطة في مضيق باب المندب.

أما مطار زقر، في أقصى شمال جزر حنيش، فقد بُني على عجل؛ إذ بدأ العمل فيه في يونيو من هذا العام واكتمل مؤخرًا، بعد أن شق المدرج طريقه عبر القرية الرئيسية في الجزيرة. ويُشرف المطار على الممرات الجنوبية المؤدية إلى موانئ الحوثيين في الحديدة والصليف ورأس عيسى، التي تبعد نحو 55 ميلًا بحريًا إلى الشمال.

أما مطار ذوباب، على الساحل اليمني جنوب المخا، فقد أنشئ بين مارس 2023 وفبراير 2025. ويقع في منطقة نائية وغير مأهولة، ما يشير إلى أنه مخصص لأغراض عسكرية بحتة، ويُحتمل أن يكون قاعدة بديلة أو احتياطية لمطار بريم. وتقع هذه المنطقة البحرية ضمن نطاق عمليات قوات المقاومة الوطنية بقيادة العميد طارق صالح، المتحالفة مع المجلس الانتقالي الجنوبي، والتي نفذت عدة عمليات ناجحة لاعتراض شحنات أسلحة كانت في طريقها إلى الحوثيين.



وتتميز مطارات زقر وبريم وذوباب بمدارج قصيرة نسبيًا، مناسبة لطائرات النقل من طراز C130 وC295، أو للطائرات الأصغر والطائرات المسيّرة، لكنها غير صالحة لعمليات الطائرات المقاتلة أو الهجومية المنتظمة. وتقع جميعها بالقرب من البحر، مما يجعل الدفاع عنها صعبًا، كما تفتقر إلى البنية التحتية اللازمة للعمليات المستمرة، ويبدو أنها مصممة أساسًا لاستقبال الطائرات الزائرة في مهام محدودة المدة.

ولم تُرصد أي طائرات في صور الأقمار الصناعية لهذه المطارات، باستثناء طائرة مسيّرة شوهدت في مطار بريم في وقت سابق.

الوضع مشابه في أرخبيل سقطرى، حيث يُحتمل أن تتلقى المطارات دعمًا من القاعدة الجوية الإماراتية الراسخة في حديبو. ويُعد مدرجا عبد الكوري وسمحة — الذي لم يكتمل إنشاؤه بعد — مدارج بسيطة، دون بنية تحتية داعمة.



في 16 فبراير من هذا العام، رُصدت على الأرجح طائرة نقل متوسطة على مدرج عبد الكوري، إلا أن الزائر المنتظم الوحيد هو طائرة نقل صغيرة تمكث على الأرض لبضع ساعات فقط، ويُعتقد أنها الطائرة نفسها ذات الجناحين البالغ طولهما 20 مترًا والمتمركزة في حديبو.

ولم تُشاهد أي طائرات مقاتلة أو هجومية في أي من هذه المطارات حتى الآن. ومن الواضح أنها يمكن أن تُستخدم كقواعد احتياطية أو نقاط انطلاق متقدمة عند الحاجة، لكنها حتى اللحظة لم تُسهم بشكل ملموس في تعزيز الأمن البحري، باستثناء احتمال استخدامها في دعم عمليات مكافحة التهريب التي تنفذها قوات المقاومة الوطنية.

كما يُحتمل أن تُستخدم هذه المطارات لإعادة تزويد مواقع جمع المعلومات الاستخباراتية المقامة على المرتفعات في الجزر، لكن لا توجد أدلة تؤكد ذلك.

ورغم أن إنشاء شبكة المطارات يبدو ذا طابع دفاعي، فإن الفائدة العسكرية أو الأمنية البحرية المباشرة لهذا الاستثمار لم تتضح بعد.

<https://maritime-executive.com/article/network-of-airfields-in-place-along-red-sea-and-gulf-of-aden>

مدرج جوي غامض على جزيرة يمنية وسط تزايد الضغوط على الحوثيين



كشفت صور أقمار صناعية عن إنشاء مدرج طائرات جديد على جزيرة بركانية في البحر الأحمر قبالة السواحل اليمنية، في مشروع يُرجح أن تكون وراءه قوى متحالفة مع الأطراف المناوئة للحوثيين المدعومين من إيران.

ويُضيف المدرج الذي يُقام على جزيرة زقر حلقة جديدة إلى شبكة من القواعد البحرية والجوية في منطقة تُعد شريانًا حيويًا للملاحة الدولية، حيث شن الحوثيون أكثر من مئة هجوم على سفن تجارية، وأغرقوا أربع سفن، وتسببوا في مقتل ما لا يقل عن تسعة بحارة منذ اندلاع الحرب بين إسرائيل وحركة حماس.

ويرجح أن يمنح هذا المدرج القوة العسكرية القدرة على تنفيذ عمليات استطلاع جوي فوق البحر الأحمر وخليج عدن ومضيق باب المندب الاستراتيجي الذي يربط الممرين المائين بين شرق إفريقيا وشبه الجزيرة العربية.

ومع ذلك، لا يزال من غير الواضح ما إذا كان المدرج سيستخدم في عمليات عسكرية. ولم ترد الإمارات العربية المتحدة، التي سبق أن أنشأت مدارج أخرى في المنطقة، على طلبات التعليق، وكذلك لم تفعل القوات المناهضة للحوثيين المنقسمة داخليًا بفعل المصالح المتضاربة والعاجزة حتى الآن عن شن هجوم منسق ضد الحوثيين، رغم الحملات الجوية الأميركية والإسرائيلية المكثفة التي استهدفتهم.

وقالت إيونورا أريدماني، الباحثة في «المعهد الإيطالي للدراسات السياسية الدولية» والمتخصصة في الشأن اليمني، إنه لا يمكن استبعاد احتمال شن هجوم يمني جديد ضد الحوثيين بدعم من التحالف، «رغم أن هذا الاحتمال لا يبدو قريبًا في الوقت الراهن». وأضافت أن ما يجري في زقر يرتبط، على الأرجح، بمحاولة الحد من أنشطة تهريب الحوثيين، خصوصًا تهريب الأسلحة. وتظهر صور الأقمار الصناعية من شركة Planet Labs PBC، التي حللتها وكالة «أسوشيتد برس»، أن المدرج الجاري بناؤه يمتد لنحو ألفي متر على جزيرة زقر، الواقعة على بُعد نحو تسعين كيلومترًا جنوب شرق مدينة الحديدة الخاضعة لسيطرة الحوثيين، وهي ميناء محوري في البحر الأحمر.

وتُظهر الصور أن أعمال البناء بدأت في أبريل بإنشاء رصيف بحري جديد، ثم أعمال تسوية الأرض لمسار المدرج. وبحلول أواخر أغسطس بدأ فرش طبقات الأسفلت، فيما أظهرت صور أكتوبر استمرار العمل مع ظهور علامات الطلاء على المدرج.

ولم تُعلن أي جهة مسؤوليتها عن المشروع. غير أن بيانات تتبع السفن التي حلتها الوكالة أظهرت أن السفينة «باتسا»، التي ترفع علم توغو والمسجلة لدى شركة بحرية مقرها دبي، أمضت نحو أسبوع إلى جانب الرصيف الجديد في جزيرة زقر بعد أن جاءت من بربرة في أرض الصومال، حيث تدير شركة موانئ دبي العالمية (DP World) ميناء هناك. ورفضت الشركة التعليق.

وأقرت شركة بحرية مقرها دبي تُدعى Saif Shipping and Marine Services بأنها تلقت طلبًا لتوريد الأسفلت المستخدم على الأرجح في إنشاء المدرج، نيابة عن شركات إماراتية أخرى. وقد ارتبطت شركات بحرية إماراتية بمشاريع مشابهة في اليمن تبين لاحقًا أن للإمارات دورًا فيها.

يُعتقد أن الإمارات تقف وراء عدة مشاريع لإنشاء مدارج في اليمن خلال السنوات الأخيرة. ففي مدينة المخا على البحر الأحمر، مكن مشروع توسعة المطار من استقبال طائرات أكبر حجمًا، ونُسب المشروع إلى الإمارات، وهي اتحاد يضم سبع إمارات من بينها أبوظبي ودبي. كما يوجد مدرج آخر في دُوباب القريبة.

وفي المحيط الهندي، قرب مدخل خليج عدن، أنشئ مدرج آخر في جزيرة عبد الكوري، بينما يوجد مدرج مماثل في جزيرة ميون الواقعة في مضيق باب المندب نفسه. وتخضع ميون لسيطرة المجلس الانتقالي الجنوبي المدعوم من الإمارات، والذي أقر بدوره في بناء المطار هناك.

تُعد جزيرة زقر موقعًا استراتيجيًا في البحر الأحمر. وقد استولت عليها إريتريا عام 1995 بعد اشتباكات مع القوات اليمنية، قبل أن تعود إلى السيادة اليمنية بقرار من محكمة دولية عام 1998.

لكن الجزيرة عادت إلى واجهة الحرب بعد سيطرة الحوثيين على العاصمة صنعاء عام 2014 وتوسعهم جنوبًا، حيث استولوا على زقر لفترة قصيرة. وفي عام 2015، تدخل التحالف الذي تقوده السعودية والإمارات دعمًا للحكومة اليمنية المنفية، واستعاد الجزيرة التي أصبحت لاحقًا قاعدة بحرية تابعة لقوات طارق صالح، نجل شقيق الرئيس اليمني الراحل علي عبدالله صالح، والمدعومة من الإمارات. ومنذ ذلك الحين، ظلت خطوط القتال شبه مجمدة لسنوات.

تحوّل مسار الحرب عندما وسّع الحوثيون عملياتهم إلى نطاق دولي عبر استهداف السفن في البحر الأحمر وخليج عدن. واستمرت هذه الهجمات رغم حملة جوية مكثفة نفذتها الولايات المتحدة تحت اسم «عملية الفارس الخشن» (Rider Rough Operation)، تلتها ضربات إسرائيلية يُعتقد أنها اقتربت من قيادات الحوثيين رغم التكتّم الشديد داخل الجماعة.

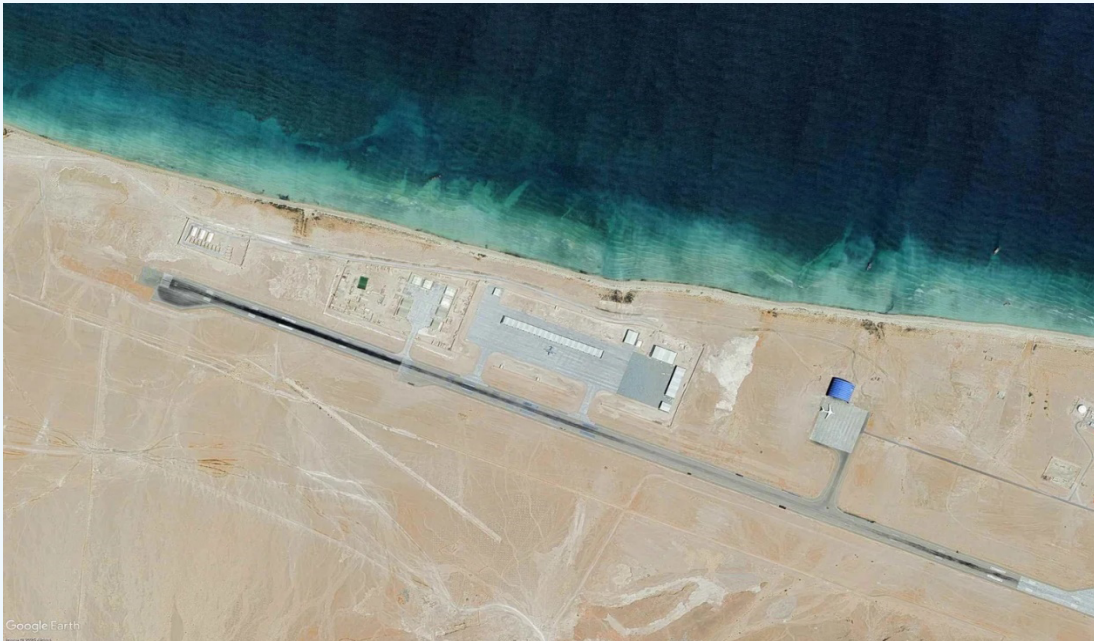
وكتب الباحث في الشأن اليمني غريغوري د. جونسون في يونيو أن «الحوثيين، مثل أي جماعة متمردة، ينتصرون بعدم الهزيمة، وهذا ما مكنهم من البقاء والتوسع بعد كل حرب خاضوها».

ورغم وجود تحالف واسع من القوى المناهضة للحوثيين، فإنه لا يزال منقسماً ولم يشارك في أي هجمات خلال الضربات الأميركية. ومع ذلك، فإن شبكة القواعد الجوية المتنامية حول اليمن تتزامن مع ضبط تلك القوات شحنات أسلحة كبيرة يُعتقد أنها كانت في طريقها إلى الحوثيين، في عمليات أشادت بها القيادة المركزية الأميركية.

وقالت أرديماني إن المدرج الإماراتي المحتمل في جزيرة زقر يمكن أن يعزز قدرات المراقبة والمتابعة قبالة سواحل الحديدة، بما يدعم القوات اليمنية في جهودها لوقف عمليات التهريب.

<https://apnews.com/article/yemen-houthi-rebels-zugar-island-airstrip-uae-c8c-0182307ccefcb3f51854493f3ae00>

كيف بنت الإمارات دائرة من القواعد للسيطرة على خليج عدن؟ أوسكار ريكت



تكشف المدارج والموانئ الجديدة التي شيدتها الإمارات عن طموحات أبوظبي الإقليمية وتعميق روابطها الاستراتيجية مع إسرائيل.

من جزر سقطرى في المحيط الهندي إلى سواحل الصومال واليمن، تُظهر صور الأقمار الصناعية التي حللها موقع ميدل إيست آي شبكة واسعة من القواعد العسكرية والاستخباراتية التي أنشأتها دولة الإمارات العربية المتحدة.

وقد تصاعد هذا النفوذ بشكل سريع على طول واحد من أكثر الممرات البحرية ازدحامًا في العالم، لا سيما منذ بدء الحرب على غزة.

شارك حلفاء الإمارات، من بينهم إسرائيل والولايات المتحدة، في إنشاء هذه القواعد وتوسيعها.

وتواجد ضباط إسرائيليون على الأرض في الجزر، إلى جانب نشر أنظمة رادار إسرائيلية وغيرها من المعدات العسكرية والأمنية، التي تمنح الإمارات القدرة على مراقبة وإحباط الهجمات الحوثية، الحركة المدعومة من إيران، والتي أطلقت صواريخ باتجاه إسرائيل تضامنًا مع الفلسطينيين، واستهدفت السفن المارة عبر البحر الأحمر وخليج عدن.

كما تدير الإمارات وإسرائيل منصة مشتركة لتبادل المعلومات الاستخباراتية تُعرف باسم كرة البلور (Crys-tal Ball)، تهدف إلى تصميم وتمكين وتعزيز القدرات الاستخباراتية الإقليمية.

وقال الدبلوماسي الإسرائيلي السابق ألون بينكاس، الذي عمل مستشارًا لأربعة وزراء خارجية:

«كانت العلاقة بين الإمارات وإسرائيل متقدمة جدًا حتى قبل إقامة العلاقات الدبلوماسية رسمياً، لكنها كانت تتم بهدوء — ليست سرية، بل غير معلنة فحسب.»

لم تُبن هذه القواعد على أراض إماراتية رسمية، بل في مناطق يسيطر عليها حلفاؤها اسمًا، مثل المجلس الانتقالي الجنوبي (STC) في اليمن، والقائد العسكري طارق صالح، والإدارات المحلية في أرض الصومال وبونتلاند — وهما منطقتان تتمتعان بحكم ذاتي وتتنازعان الصلاحيات مع الحكومة الفيدرالية الصومالية.

فقد تم إنشاء أو توسعة قواعد ومدارج ومنشآت عسكرية في عبد الكوري وسمحة ضمن أرخبيل سقطرى، وفي المخا باليمن، وجزيرة ميون في مضيق باب المندب، إضافة إلى مطاري بوساسو وبربرة في منطقتي بونتلاند وأرض الصومال.

تمنح هذه الشبكة الإمارات وحلفاءها قدرة شبه كاملة على مراقبة الممر المائي الحيوي، وقد طورت بالتنسيق الوثيق مع إسرائيل، وفق مصادر إسرائيلية. كما تتيح هذه القواعد تبادل المعلومات الاستخباراتية وتكامل الدفاع الصاروخي بين الإمارات وإسرائيل وحلفائهما.

وبحسب معهد واشنطن لسياسات الشرق الأدنى، وهو مركز أبحاث أميركي مؤيد لإسرائيل:

«أصبحت التحالفات متعددة الأطراف في الدفاع الجوي عنصرًا رئيسيًا في المشهد الأمني للشرق الأوسط بعد 7 أكتوبر، حيث تشارك الدول في أنظمة رادار وإنذار مبكر وتبادل معلومات.»

وفي حين تمكّن هذه القواعد من مراقبة حركة الملاحة العالمية ورصد الأنشطة الحوثية أو الإيرانية، تحولت بوساسو وبربرة — وفق مصادر دبلوماسية ومحلية — إلى مراكز دعم لوجستي لقوات الدعم السريع (RSF) شبه العسكرية في السودان.

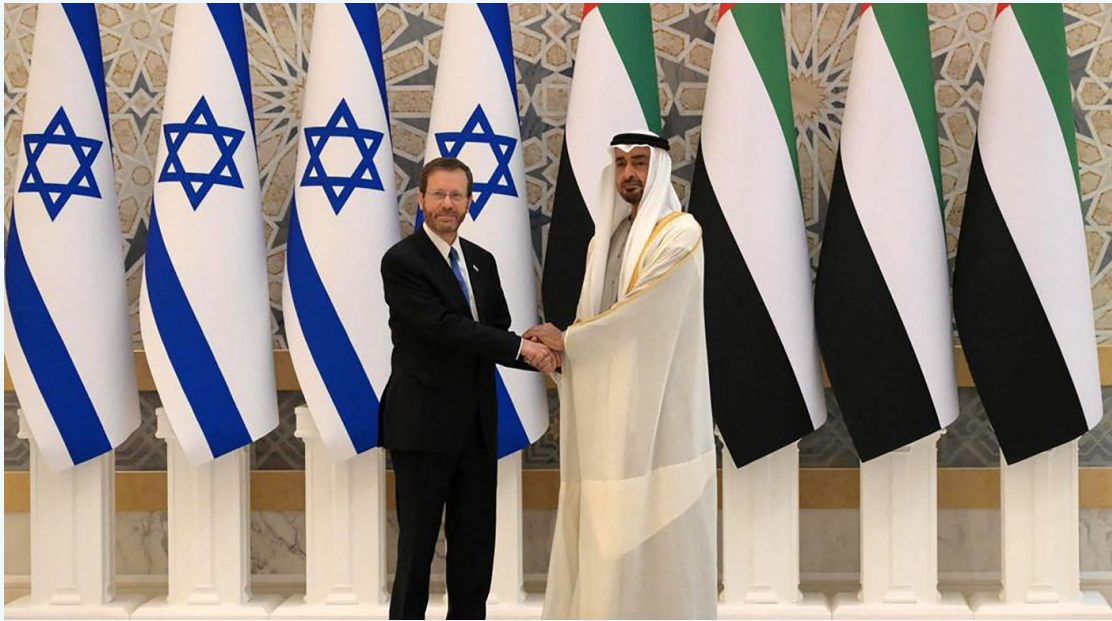
إن بناء شبكة قواعد تطوّق البحر الأحمر وخليج عدن يعكس استراتيجية الإمارات في توظيف ثروتها لبسط نفوذها على دول محيطة بالسودان، من بينها ليبيا (مناطق حفتر)، وتشاد، وجمهورية إفريقيا الوسطى، وأوغندا، وإثيوبيا، وكينيا.

وتملك الإمارات أيضًا قاعدتين داخل السودان: في نيالا بدارفور الجنوبية، والمالحة، على بُعد 200 كيلومتر من الفاشر، التي حوصرت لأكثر من 500 يوم من قبل قوات الدعم السريع.

ورغم النفي الرسمي المستمر، اعتبرت الأمم المتحدة سلسلة التقارير — بما في ذلك تحقيقات ميدل إيست آي — حول دعم الإمارات لقوات الدعم السريع بأنها ذات مصداقية.

ورفضت وزارة الخارجية الإماراتية التعليق على استفسارات ميدل إيست آي، مكتفية بالقول سابقًا إن:

«أي وجود إماراتي في جزيرة سقطرى يهدف إلى أغراض إنسانية ويجري بالتنسيق مع الحكومة اليمنية».



الثروة والسلطة

على مدار معظم هذا القرن، سعت الإمارات، بقيادة محمد بن زايد من إمارة أبوظبي، إلى تمديد نفوذها من الخليج وصولاً إلى القرن الإفريقي.

ينتمي محمد بن زايد إلى عائلة آل نهيان الحاكمة في أبوظبي منذ القرن الثامن عشر، ويُعرف بعدائه الشديد للإسلام السياسي وتحالفه الوثيق مع الولايات المتحدة، التي تعتمد عليه بشكل كبير في صياغة سياساتها الإقليمية.

ويبلغ عدد سكان الإمارات نحو 10 ملايين نسمة، منهم أقل من مليون مواطن إماراتي، بينما يشكل المقيمون الأجانب والعمال الوافدون غالبية السكان.

وأشار جلال حرشاوي، المحلل المختص بشؤون شمال إفريقيا والاقتصاد السياسي، لموقع ميدل إيست آي إلى أن:

”هشاشة الدول مثل إثيوبيا، ليبيا، اليمن، الصومال والسودان، وانعدام الاستقرار فيها، سمحت للإمارات بممارسة نفوذ واسع كان مستحيلًا لو كانت هذه الدول تتمتع بسيطرة مركزية، كما هو الحال في حكومة الجزائر مثلاً.“

وأضاف حرشاوي:

”السودان وليبيا يمثلان مثالاً لهذه الأزمة: مناطق يمكن لدولة أجنبية طموحة وغنية، مسلحة بثروات هائلة وقدرات ضغط ودبلوماسية تراكمية، أن تمارس فيها نفوذًا غير متناسب.“

وأشار بذلك إلى تدخل الإمارات في ليبيا عام 2011، وفي السودان إلى جانب قوات الدعم السريع.

وأوضح حرشاوي أن الولايات المتحدة، على الرغم من تنفيذها «مشاريع تدخلية محدودة مثل إسرائيل وغرينلاند»، قد تخلت عن أي مفهوم للهيمنة الليبرالية أو المثالية الديمقراطية عالميًا.

لقد أدرك محمد بن زايد هذه التحولات بين عامي 2009 و2011، ورغم صغر حجم الإمارات وافتقارها إلى جيش قوي، فقد تعرف على نقاط قوتها —وهو الأهم— وكذلك نقاط ضعفها في حال بقيت سلبية. وفي هذا السياق، أطلقت الإمارات مشروعًا هيمنيًا واسع النطاق على ضفتي البحر الأحمر.

وعلى مدار العقد الماضي، أصبحت الإمارات أكبر مستثمر في الموانئ الإفريقية، إذ تستقبل نحو 400 طن من الذهب المهرب من القارة سنويًا، وتدخل في النزاعات هناك، كما بنت إمبراطورية قوة ناعمة تشمل ملكية نادي مانشستر سيتي لكرة القدم.

وأشار دبلوماسي غربي لموقع ميدل إيست آي:

”إذا أردت فهم ما تفعله الإمارات في إفريقيا، اقرأ كتاب Anarchy The «الفوضى» لويليام دالريمبل، الذي يوثق استيلاء شركة الهند الشرقية البريطانية على الهند؛ إنه نفس الأسلوب تمامًا.“

لعبت اليمن دورًا محوريًا في السياسة الخارجية الإماراتية. ففي 2015، قادت الإمارات، بالتعاون مع السعودية، تحالفًا عسكريًا لدعم الحكومة اليمنية ضد حركة الحوثيين المدعومة من إيران.

وكجزء من هذا التحالف، ذهب مقاتلون سودانيون من قوات الدعم السريع إلى اليمن للانضمام إلى التحالف الإماراتي-السعودي.

وفي نوفمبر 2015، اجتاحت إعصار تشابالا اليمن والمناطق المحيطة، بما في ذلك سقطرى، الجزيرة الرئيسية التي تقع على بعد نحو 400 كيلومتر جنوب اليمن وتضم حوالي 50 ألف نسمة. وأعلنت الإمارات أن وجودها هناك يهدف لمساعدة ضحايا الإعصار، فنشرت قواتها في الأرخبيل.

وتعد سقطرى موقعًا للتراث العالمي لليونسكو، مشهورة بأشجار دم التنين الفريدة، وقد احتلتها قوى بريطانية وبرتغالية في مراحل مختلفة من تاريخها، وقد رحبت في البداية بالبنية التحتية التي أنشأتها الإمارات.



إلا أن الوجود الإماراتي ترسخ، ففي يونيو 2020، سيطر المجلس الانتقالي الجنوبي، الحليف للإمارات، على الأرخبيل بدلا عن الحكومة اليمنية المدعومة سعوديًا. ومنذ ذلك الحين، أظهرت صور الأقمار الصناعية تصاعد النشاط العسكري والاستخباراتي الإماراتي على الجزر، خاصة بعد تصاعد النزاع في غزة. وتقع جزيرة عبد الكوري غرب سقطرى، وهي شريط صخري بارز في المحيط الهندي قرب مدخل خليج عدن، ويبلغ عدد سكانها حوالي 500 شخص.

وتقع على ممر الشحن البحري من المحيط الهندي إلى مضيق باب المندب، مما يجعلها نقطة مراقبة مبكرة للسفن القادمة من الجنوب الشرقي، وقد تحولت خلال السنوات الأخيرة إلى منشأة عسكرية استراتيجية.

وفي أواخر أغسطس 2020، قبل أن تطبع الإمارات علاقاتها مع إسرائيل ضمن اتفاقيات أبراهام برعاية أمريكية، وصل ضباط استخبارات من البلدين إلى الجزيرة.

وفي فبراير 2021، وصل عشرات الضباط والجنود الإسرائيليين إلى سقطرى على متن طائرات إماراتية، وفقًا لمصادر محلية ودبلوماسيين إقليميين.

وفي نوفمبر من نفس العام، أجرت قيادة القوات البحرية الأمريكية في البحر الأحمر تدريبًا بحريًا بمشاركة البحرين والإمارات وإسرائيل، وهو أول تدريب عسكري معلن بين الدول الموقعة على اتفاقيات أبراهام. وخلال إحاطة صحفية، قال ضابط بحري إسرائيلي إن التدريب:

“سيزيد التعاون وأمن البحر الأحمر، وليس فقط البحر الأحمر، لأننا نتعامل مع الإرهاب الإيراني في المنطقة الأوسع.”

ووفق صور الأقمار الصناعية، بدأ بناء قاعدة جوية على الساحل الشمالي لعبد الكوري أواخر 2022.



ومع بدء أعمال البناء، ازدهر التعاون الإماراتي-الإسرائيلي، حيث أعلنت شركة إلبيت سيستمز الإسرائيلية فرع الإمارات عن تزويد القوات الجوية الإماراتية بأنظمة دفاعية، كما نشرت إسرائيل أنظمة رادار مبكر، وفي فبراير 2023 كشفت الدولتان عن سفينة بحرية مسيرة مشتركة قادرة على المراقبة والاستطلاع وكشف الألغام.

ومنذ أكتوبر 2023، شُيد مدرج جديد بطول حوالي 2.41 كيلومتر مع امتداد ترابي يبلغ 3 كيلومترات على عبد الكوري. وفي مارس 2024، أظهرت صور الأقمار الصناعية المنشورة عن وكالة AP عبارة أنا أحب الإمارات مكتوبة برمال بجانب المدرج.

وبحلول مارس 2025، أظهرت صور الأقمار الصناعية لموقع ميدل إيست آي اكتمال المدرج، الذي صُمم شماله لاستقبال طائرات النقل والاستطلاع الكبيرة.

وقد أصبح المدرج قادرًا الآن على استقبال طائرات شحن عسكرية متوسطة وثقيلة مثل Hercules 130-C الأمريكية، و76-II الروسية، وطائرات مسيرة مثل Hermes 900 الإسرائيلية.

حاليًا، تجري شركة Edge Group الإماراتية للحكومية للمقاولات العسكرية مفاوضات مع شركة Sys- Elbit tems بشأن شراء الطائرات المسيرة الإسرائيلية.

المدارج والصخور

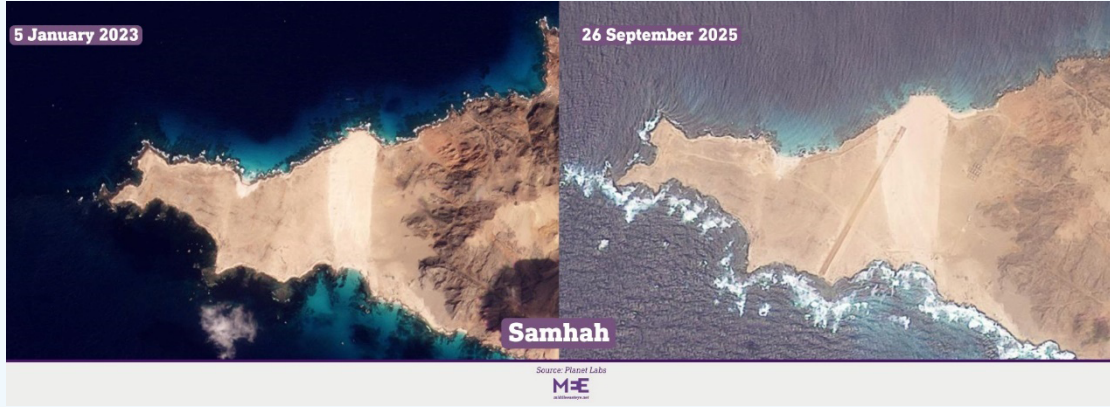
بينما كانت أعمال البناء جارية في جزيرة عبد الكوري، كانت وتيرة العمل تتسارع أيضًا في جزيرة سمحة، وهي الأصغر بين الجزر الثلاث المأهولة في أرخبيل سقطرى، والواقعة في عمق بحر العرب.

وتُظهر صور الأقمار الصناعية أن الإمارات بدأت عام 2024 في إنشاء مدرج طيران على الجزيرة، وقد اكتمل المدرج في أبريل 2025، بالتزامن مع تعبيد الطرق وإنشاء مرافق دعم أساسية.

وبسبب الطبيعة الجبلية الصخرية الوعرة للجزيرة، يصعب تشييد مدارج طويلة، ما يُرجح أن يستخدم المدرج لعمليات المراقبة الدورية السريعة أكثر من النقل العسكري الثقيل. ويمكنه استقبال وتشغيل الطائرة المسيّرة الإسرائيلية Hermes 900، كما يُستخدم لدعم عمليات الاستطلاع الإلكتروني والمراقبة البحرية.

وتُعد الجزيرة موقعًا مثاليًا لمراقبة الممر البحري بين خليج عدن وبحر العرب، الذي تمر عبره نحو 12% من حركة التجارة العالمية.

وبين 25 مارس و4 أبريل 2025، كشفت صور الأقمار الصناعية عن ظهور شريط رملي مؤقت في الجانب الغربي من سمحة، لم يكن ظاهرًا في الصور السابقة التي اطلع عليها موقع ميدل إيست آي. ويبدو أن هذا الشريط الرملي أنشئ لتصريف المياه مؤقتًا، وهو إجراء شائع في مشروعات البناء العسكرية المعزولة.



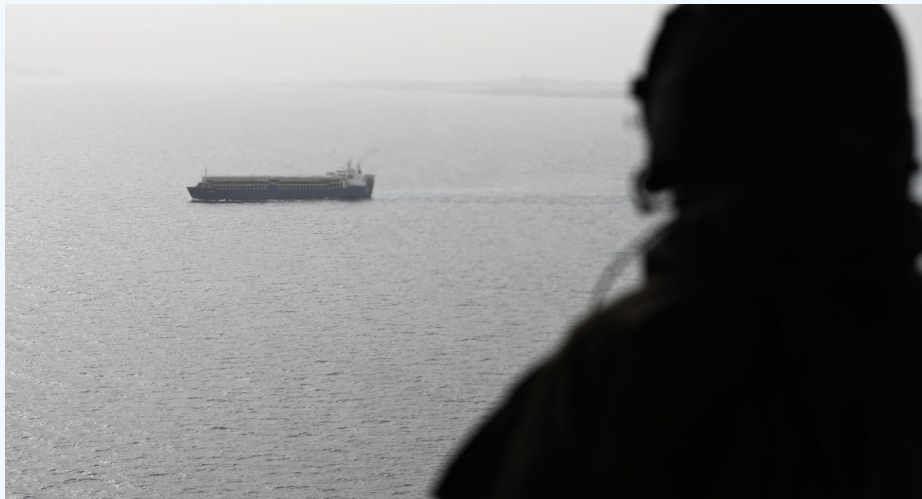
وفي تلك الفترة، رُصدت سفينة إنزال تُدعى Star Young، ترفع علم جزر القمر (IMO 1095973)، راسية قبالة الساحل الغربي للجزيرة، ويُرجح أنها كانت تُستخدم لتفريغ المعدات الخاصة بتهيئة المدرج.

وتُظهر بيانات تتبع السفن أن هذه السفينة تنقل بشكل دوري بين سمحة وعبد الكوري وسقطرى، وترسو أحيانًا في موانئ يمنية قريبة قبل عودتها إلى أبوظبي.

كما تم تتبع سفن أخرى، بينها تكريم والمبروكة 2، تتحرك بين الجزيرة الرئيسية سقطرى وسواحل اليمن وعبد الكوري وبوساسو، ما يعكس ترابط الحلقة البحرية التي تشكلها الإمارات في المنطقة.

ورغم أهمية عبد الكوري وسمحة وسقطرى ضمن هذه الشبكة من القواعد، فإن جزيرة ميون — المعروفة أيضًا باسم بريم (Perim) — تحتل الموقع الأكثر استراتيجية في هذا النظام العسكري.

وتُعرف منطقة باب المندب التي تقع فيها الجزيرة بـ «بوابة الدموع» بسبب صخورها البارزة وبحارها الهائجة، وهي تقع بين القرن الإفريقي والطرف الجنوبي لشبه الجزيرة العربية، حيث اليمن من جهة، وإريتريا وجيبوتي — التي تستضيف قاعدة عسكرية أمريكية كبيرة وقوات من دول غربية بينها بريطانيا — من الجهة الأخرى.



ويُعد المضيق أحد أهم الممرات البحرية الحيوية في العالم لنقل الطاقة والبضائع التجارية، وقد تأثر بشدة بعد بدء هجمات الحوثيين هناك في نوفمبر 2023.

ورغم توقيع الولايات المتحدة والحوثيين اتفاقاً في مايو 2025 أوقف الهجمات — وكذلك الغارات الجوية الأمريكية على اليمن — فإن حركة الملاحة في باب المندب لا تزال أقل من المتوسط السابق البالغ بين 72 و75 سفينة يوميًا قبل نوفمبر 2023.

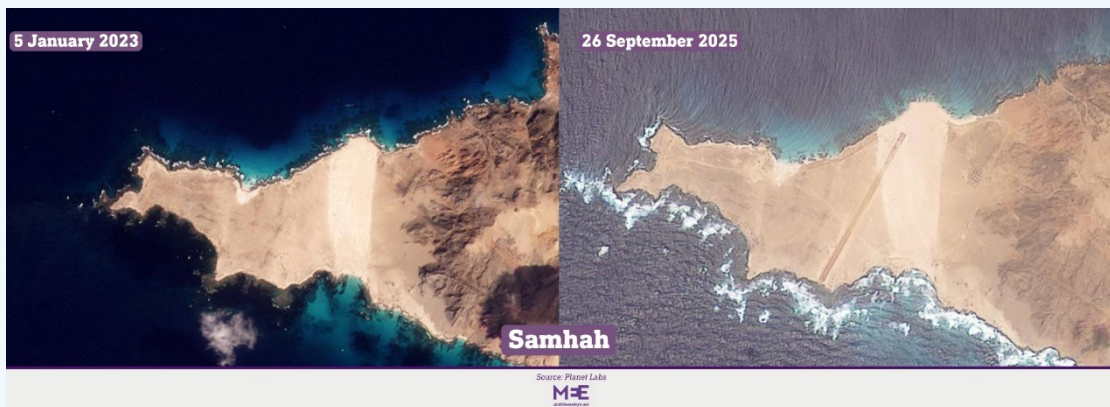
كان باب المندب ذا أهمية استراتيجية حتى قبل افتتاح قناة السويس عام 1869؛ إذ احتلت شركة الهند الشرقية البريطانية جزيرة ميون عام 1799، قبل أن تسيطر عليها بريطانيا رسميًا عام 1858، وظلت تحت احتلالها حتى عام 1967.

ومنذ عام 2021، ظهرت تقارير تتحدث عن قاعدة جوية غامضة يجري بناؤها على الجزيرة، دون أن تتبناها أي دولة رسميًا.

وأشارت التقارير إلى أن المدرج يمنح من يسيطر عليه القدرة على إسقاط النفوذ العسكري في المضيق وتنفيذ غارات جوية على البر اليمني بسهولة، كما يوفر قاعدة لانطلاق العمليات نحو البحر الأحمر وخليج عدن وشرق إفريقيا المجاورة.

تُظهر صور الأقمار الصناعية الممتدة من عام 2023 حتى اليوم أن مدرج قاعدة ميون الجوية يبلغ طوله نحو 1.85 كيلومتر، يمتد بانحدار من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي على الساحل الغربي للجزيرة. ويتألف المدرج من سطح ممهد داكن اللون مناسب للطائرات المتوسطة الحجم أو الطائرات المسيّرة الكبيرة وطائرات الاستطلاع المأهولة.

وبينما لم تُرصد تغييرات تُذكر على المدرج خلال عامي 2023 و2024، أظهرت صور عام 2025 علامات واضحة على أعمال تسوية وإعادة تعبيد، مما يشير إلى تحديث البنية التحتية للقاعدة.



تضم القاعدة سلسلة من الحظائر الكبيرة — يبلغ طول أكبرها وعرضها 660 متراً × 100 متر — تكفي لإيواء طائرات مسيّرة وربما طائرات استطلاع. كما تُظهر الصور وجود مرافق سكنية داخل القاعدة تسمح بتمركز عشرات من الأفراد العسكريين والفنيين.

ترتبط القواعد في الجزر بخطوط بحرية وبنية تحتية ومنشآت استخباراتية مع الوجود العسكري الإماراتي في بوساسو وبربرة، وهما ميناءان في منطقتي بونتلاند وأرض الصومال في الصومال. واستخدام هاتين المنطقتين، اللتين تتمتعان بحركات انفصالية تسعى للانفصال عن الصومال، وضع الإمارات في مواجهة مع حكومة حسن شيخ محمود في مقديشو.

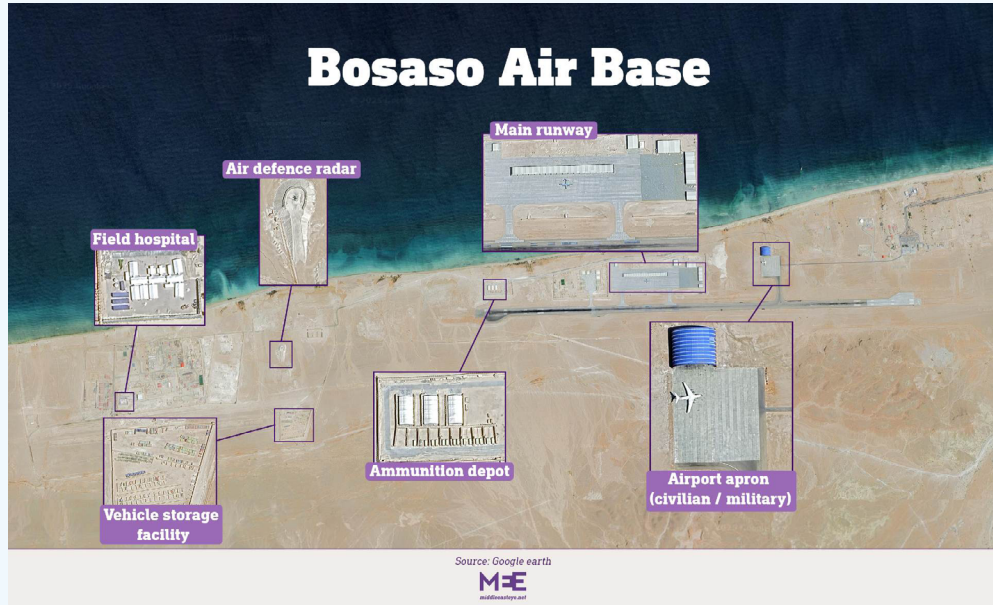
وفي سبتمبر، أفاد تقرير لموقع Confidential Africa بوجود "عداء مزمن" بين محمد بن زايد ورئيس الصومال، مشيرًا إلى أن ذلك يعود جزئيًا إلى الطموحات التوسعية للإمارات في القرن الإفريقي.

وتُظهر صور الأقمار الصناعية أن قاعدة بوساسو الجوية، المجاورة لمطار بوساسو الدولي، تضم منشأة رادار، مخازن ذخيرة محصنة، منطقة شحن مخصصة للطائرات الثقيلة IL-76، مستشفى ميداني، ساحة لتخزين المركبات تضم عشرات الشاحنات، حظائر للطائرات، والحظيرة الأصلية قوة الشرطة البحرية في بونتلاند PMPF. وقد كانت قوة الشرطة البحرية في بونتلاند PMPF تُدار في البداية من قبل شركة مقرها الإمارات، بما يخالف حظر الأسلحة الذي تفرضه الأمم المتحدة، وكانت تُقدم تقاريرها مباشرة لرئيس بونتلاند، متجاوزة سيادة الحكومة الفيدرالية الصومالية.

وتُظهر صور Earth Google أعمال بناء سريعة ومكثفة على الحافة الشرقية للقاعدة بين يناير 2024 ويناير 2025، شملت إنشاء ثلاث منصات هليكوبتر، مجموعة من الحظائر الكبيرة المغلقة القادرة على استيعاب الطائرات المسيّرة، ومنطقة عمليات مرصوفة بالكامل مرتبطة بهذه الحظائر.

كما تظهر صور الأقمار الصناعية من الطرف الشمالي للقاعدة ما يبدو أنه رادار GM-403 فرنسي الصنع تُشغله الإمارات، مع ورود تقارير عن استخدام نظام إسرائيلي الصنع 2084-M/EL — نفسه المستخدم في القبة الحديدية الإسرائيلية.

وكلا النظامين الفرنسي والإسرائيلي قادران على تتبع أكثر من ألف طائرة مسيرة أو طائرات عادية أو صواريخ أو مدفعية ضمن مدى يزيد عن 400 كيلومتر، ما يعني أن قاعدة بوساسو تغطي خليج عدن ومدخل البحر الأحمر.



ووفقًا لمصادر سودانية ودبلوماسية ومحلية متعددة، تستخدم الإمارات أيضًا بوساسو لنقل الأسلحة والذخيرة لقوات الدعم السريع في السودان.

وقد رُصدت طائرات النقل IL-76 على المدرج المدني جنوب شرق قاعدة بوساسو، بالإضافة إلى طائرة Hercules 130-C العسكرية لنقل المعدات الثقيلة.

وفي أوائل 2024، كانت هناك رحلتان أو ثلاث يوميًا، بينما وصلت في منتصف 2025 إلى حوالي 15 رحلة شهريًا.

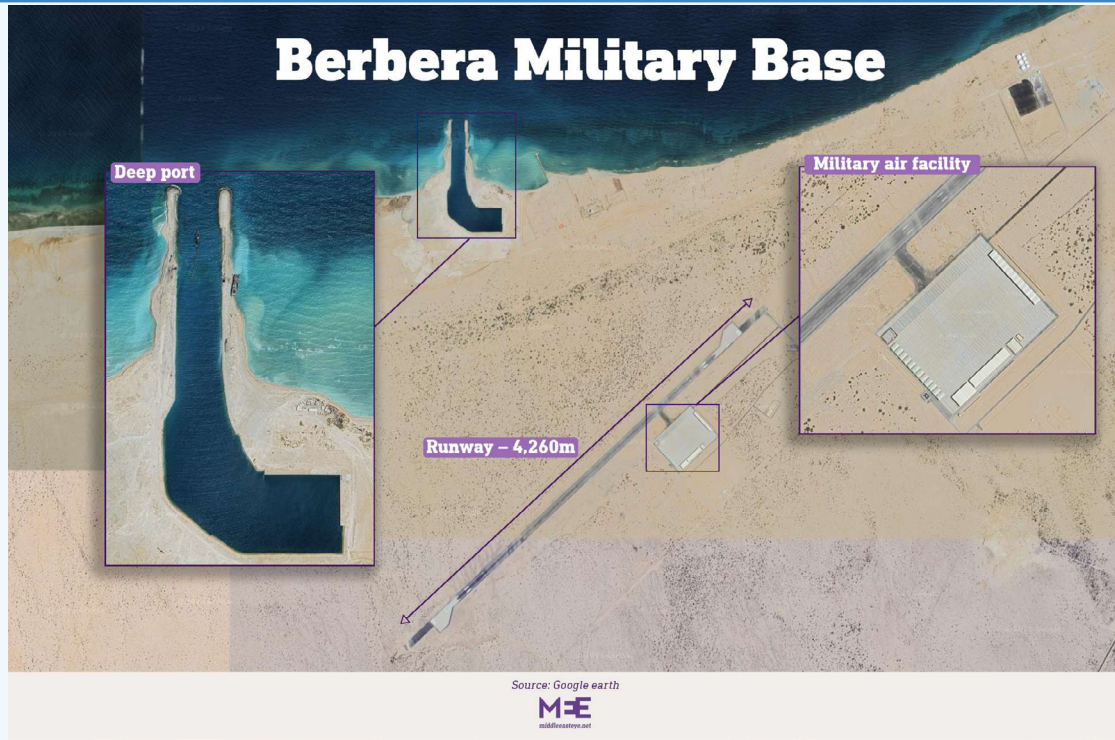
وفي يوم الاثنين، بحسب بيانات تتبع الرحلات، وصلت طائرة بوينغ 737-436 إلى بوساسو الساعة 08:50 بتوقيت UTC ثم عادت إلى أبوظبي.

تحالف معقد

يرجع تواصل الإمارات مع أرض الصومال، التي تعد ربما المنطقة الأكثر قوة في حركة الاستقلال داخل الصومال، إلى عام 2017.

ولتقوية موقفها في المطالبة بالحكم الذاتي، وافقت حكومة أرض الصومال على عرض إماراتي لإنشاء قاعدة عسكرية في بربرة، والتي أصبحت جزءًا من الشبكة التي تربط الجزر اليمنية ببوساسو.

وتُظهر صور الأقمار الصناعية أن القاعدة البحرية في بربرة تحولت بهدوء من مشروع متوقف إلى منشأة شبه مكتملة، شملت ميناء عسكري حديث، رصيف عميق، مدرج مع حظائر ومرافق دعم، جميعها بُنيت بالكامل.



ويمتد مدرج بربرة إلى 4 كيلومترات، ما يسمح باستقبال الطائرات الثقيلة والمقاتلات، وقد حول إنشاء هذه المنشآت بربرة إلى محور استراتيجي إقليمي مهم.

وفي يونيو، أبرمت أبوظبي اتفاقاً لإنشاء سكة حديدية تربط ميناء بربرة بإثيوبيا، في مؤشر آخر على تفوقها الإقليمي في القرن الإفريقي.

وقال جلال حرشاوي لموقع Eye East Middle: "الواقع الحالي يجمع عدة عناصر: آلة الدعاية والضغط الاستثنائية للإمارات، واستعدادها للتدخل عسكرياً في مسارح متعددة، ومواردها المالية، وتجاهلها الكامل للمعايير الدولية وحظر الأسلحة الأممي."

واتفق الدبلوماسي الإسرائيلي ألون بينكاس على أن التعاون الاستراتيجي بين الإمارات وإسرائيل مبني على توافق مصالح إقليمية تشمل الاستقرار ومكافحة الإرهاب والتطرف وردع إيران، لكنه لاحظ أن العلاقة ليست بمنأى عن الضغوط الناتجة عن الحرب في غزة وهجمات إسرائيل على دول المنطقة بما فيها لبنان وإيران وسوريا واليمن وقطر.

وقال: "من المفترض أن تستمر هذه المصالح، لكن الحرب المستمرة والدمار في غزة وعدوان إسرائيل يعقد التحالف العلني"، مشيراً إلى أن رئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتنياهو كان قد تسبب مؤخراً بأضرار للعلاقة بأسلوبه "المتعجرف والمتغطرس وغير الموثوق به".

ومع استمرار الإمارات في الدبلوماسية المفتوحة مع إسرائيل، تواصل عملياتها في خليج عدن والبحر الأحمر، في ظل دخول وخروج السفن والطائرات من القواعد التي تشكل حلقة السيطرة الإماراتية، وهو ما يعد دليلاً واضحاً على الطموح الهائل لهذه الإمارة الصغيرة.

<https://www.middleeasteye.net/news/uae-yemen-somalia-circle-bases-control-gulf-of-aden>

انفجار على ناقلة غاز مسال قبالة اليمن لا يزال قيد التحقيق



The Maritime Executive
INTELLECTUAL CAPITAL FOR LEADERS

الانفجار الذي وقع بتاريخ، 18 أكتوبر 2025، على متن ناقلة الغاز المسال «فالكون» لا يزال قيد التحقيق، مع استبعاد السلطات للتكهنات الإعلامية التي أشارت إلى احتمال هجوم من قبل الحوثيين. واتخذ الحوثيون خطوة غير معتادة بنفي مشاركتهم في الحادث بسرعة ووضوح.

التقارير الأولية الصادرة عن هيئة عمليات التجارة البحرية في المملكة المتحدة (UKMTO)، ذكرت أن ضابط أمن الشركة أبلغهم بأن السفينة تعرضت لـ «قذيفة مجهولة المصدر». وأوضحت عمليات المراقبة لاحقاً أنها لم تتمكن من تحديد مصدر هذا التقرير، مضيفاً: «لا يمكننا استبعاد وقوع حادث على متن السفينة».

كما أعلنت هيئة عمليات التجارة البحرية في المملكة المتحدة (UKMTO) أنها لا تزال تحقق في الحادث، لكنها لم تتمكن من تحديد مصدره، وقامت بخفض مستوى التنبيه إلى مستوى «تحذير».

وفي السياق نفسه، واصلت قوة الاتحاد الأوروبي البحرية – أسبيدس، التي تنسق جهود البحث والإنقاذ، وصف الحادث بأنه «حادث عرضي»، دون إصدار تفاصيل إضافية، مع تعهدها بتقديم تحديثات عندما تتوفر معلومات جديدة.

للسفينة سجل غير ثابت في نتائج التفتيشات الأخيرة بالموانئ؛ إذ كشفت آخر فحوصات عن قائمة طويلة من مشكلات الصيانة. وقد احتُجزت السفينة في تركيا في يناير الماضي بسبب ثقب في الهيكل وأنايب تهوية متآكلة، إلى جانب مخالفات تتعلق بمعايير السلامة ورفاهية الطاقم. كما أفادت السلطات الهندية في أغسطس 2023 بوجود سبعة عشر قصوراً في السفينة شملت نُظم مناولة الحمولة وحالة التآكل في الهياكل والمعدات.

وفي خطوة غير معتادة، أعلنت شركة ناقلات النفط الوطنية الإيرانية أنها لا تملك السفينة ولا تمارس أي سيطرة عليها، وذلك في وقت تتواصل فيه التكهنات بشأن احتمال تعرضها لهجوم من جانب إسرائيل.



وأظهرت الصور أن أضرار الحريق اقتصرّت على منطقة واحدة من معدات مناولة الحمولة.



تشير التقارير الأخيرة إلى أن 24 فردًا من طاقم السفينة - بينهم أوكراني واحد و23 هندي - قد تم إنقاذهم ونقلهم على متن السفينة التي تُشير إليها قوة الاتحاد الأوروبي البحرية (أسبيدس) باسم "Meda MV". ويُعتقد أن السفينة جزء من أسطول الظل الإيراني، وتعمل على الأرجح تحت علم مزيف. كما تظهر بيانات ملاحية أخرى أن اسمها الحقيقي هو "Aira" رقم IMO: 8818219

وقد استجابت السفينة اليونانية "Carl AK" لنداء الاستغاثة، قبل أن تواصل رحلتها باتجاه قناة السويس. وأفادت قوة أسبيدس بأن الطاقم المنقذ نُقل إلى ميناء جيوتي بمرافقة الفرقاطة اليونانية "Spet- HS" "sai"، حيث جرى تسليمهم إلى خفر السواحل الجيوتي. ولا تزال التقارير تشير إلى فقدان بحارين آخرين من الطاقم. كما شاركت القوات المسلحة الفرنسية، التي قدمت طائرة للمشاركة في عملية البحث والإنقاذ، صورًا للسفينة المتضررة وعمليات الإنقاذ.

وذكر موقع com.TankerTrackers أن ناقلة "فالكون" كانت ضمن أسطول الظل الإيراني، وكانت متجهة على الأرجح إلى اليمن محملة بالغاز المسال، مع احتمال توريد الشحنة إلى جماعة الحوثيين. وأوضح الموقع أن السفينة لا تمتلك تأمينًا معروفًا، ولم تُدرج ضمن أي قوائم عقوبات.

وفي نهاية الأسبوع الماضي، أصدر الحوثيون بيانًا حول عملياتهم العسكرية خلال الحرب، مؤكدين أن العمليات قد انتهت. وأشاروا إلى أنهم أطلقوا أكثر من 1800 صاروخ وطائرة مسيرة، معظمها موجه نحو إسرائيل، واستهدفت 228 سفينة.

ويرى خبراء أن الخطوات المقبلة للحوثيين لا تزال غامضة، لا سيما في ظل التوتر القائم في غزة بعد تصريحات إسرائيل بشأن انتهاكات مزعومة من قبل حركة حماس.

وحذرت تقارير حديثة من أن ناقلة "فالكون" ما زالت تطفو في خليج عدن، فيما طُلب من الملاحين تجنب المنطقة والبقاء في حالة تأهب. كما تم التعاقد مع شركة إنقاذ خاصة لتولي السيطرة على السفينة.



<https://aritime-executive.com/article/explosion-on-lpg-vessel-off-yemen-remains-under-investigation>



مركز أبعاد للدراسات والبحوث
Abaad Studies & Research Center

مركز أبعاد للدراسات والبحوث
Abaad Studies & Research Center



0 0 9 6 7 7 3 7 8 8 7 7 7 8



0 0 9 6 7 7 3 7 8 8 7 7 7 8



a b a a d s t u d i e s



a b a a d s t u d i e s



Abaad Studies & Research Center



مركز أبعاد للدراسات والبحوث

abaadstudies@gmail.com

info@abaadstudies.org

www.abaadstudies.org

مركز أبعاد للدراسات والبحوث منظمة مجتمع مدني غير ربحي مرخص
، من وزارة الشؤون الاجتماعية اليمنية رقم (436) في 18 أكتوبر 2010م
يهتم بالقضايا السياسية والفكرية والاعلامية كقضايا الديمقراطية
والانتخابات والأحزاب وقضايا الأمن والإرهاب ونشاطات الجماعات
الايدلوجية والحريات السياسية والفكرية والصحفية إلى جانب القضايا
الاقتصادية والاجتماعية والإنسانية ذات الارتباط بالمتغيرات السياسية.