

هل يصبح باب المندب «هرمز» الجديد؟

ترجمات أبعاد

يونيو 2026

اقرأ في التقرير

- أزمة مضيق هرمز المقبلة قد تكون أشد خطورة
- الخريطة الاقتصادية الخليجية الجديدة لن تكتمل دون اليمن
- كيف يمكن للتهديد الحوثي الوشيك أن يغير مسار الحرب مع إيران؟
- مضيق هرمز آخر؟ تهديد البحر الأحمر للاقتصاد العالمي
- مباحثات سعودية إيرانية تتزامن مع حراك دبلوماسي بين واشنطن وطهران وتساعد التوتر مع الحوثيين
- كيف تهدد الحروب بالوكالة أمن الطاقة في منطقة المحيطين الهندي والهادئ وسط اضطرابات الشرق الأوسط؟
- اغتيال مراسل «العربية» يسلط الضوء على التوترات جنوب اليمن
- هل يصبح باب المندب «هرمز» الجديد؟
- كيف يمكن لتهديدات الحوثيين للملاحة في البحر الأحمر أن تُحدث صدمة أكبر في أسواق النفط العالمية؟
- تحقيق صحفي: طريق الذهب: كيف تحركت ثروة اليمن باتجاه دبي؟

أزمة مضيق هرمز المقبلة قد تكون أشد خطورة

حتى إذا صمد اتفاق ترامب، فستظل إيران قادرة على إغلاق مضيق هرمز مجددًا. وإذا تعمد الحوثيون، بالتزامن مع ذلك، تعطيل حركة الملاحة في مضيق باب المندب، فستكون العواقب كارثية.

نيتيا لابه



وقّعت الولايات المتحدة وإيران، في وقت سابق من هذا الأسبوع، اتفاقًا مرحليًا للسلام يتضمن خططًا لإعادة فتح مضيق هرمز. ورغم أن الاتفاق ينص على رفع الحصار الأميركي في غضون 30 يومًا وعودة حركة الملاحة التجارية إلى مستوياتها السابقة للحرب، فإن مستقبل المضيق لا يزال محاطًا بالغموض.

وتنص مذكرة التفاهم على أن «حركة السفن التجارية ستبدأ فورًا». لكنها تقر أيضًا بضرورة إزالة إيران للألغام والعوائق من المضيق، وهي عملية تقول طهران إنها ستشرع فيها خلال 30 يومًا من توقيع الاتفاق.

وستكون عملية إزالة الألغام بطيئة ومكلفة، وقد تتطلب دعمًا وتحققًا من جهات خارجية. كما ينبغي أن تتزامن مع انتشار الذخائر غير المنفجرة التي سقطت في البحر خلال الحرب.

وحتى بعد ذلك، ستظل السفن عرضة لمخاطر ملاحة قد تقوّض قدرتها على العبور، في ظل غياب نظام معترف به دوليًا لفصل حركة الملاحة البحرية أو تدابير أمنية أخرى.

وثمة غموض أيضًا بشأن الترتيبات المستقبلية لإدارة المضيق. فعلى الرغم من أن الرئيس ترامب قال إن العبور عبر المضيق سيكون «معفى من الرسوم بصورة دائمة»، إلا أنه يتيح الاتفاق لإيران العمل مع عُمان، بالتشاور مع الدول المشاطئة الأخرى، من أجل «تحديد الترتيبات المستقبلية للإدارة والخدمات البحرية» في المضيق. وكان مسؤولون إيرانيون قد صرحوا سابقًا بأنه «ستُفرض رسوم» في المستقبل مقابل «خدمات» لم يحددها.

وحتى الآن، لم تُقدم شركات التأمين على خفض أقساط التأمين البحري بصورة ملموسة، وهو أمر ضروري لاستئناف حركة الشحن. ومن المرجح أن تطالب شركات التأمين والشحن بمزيد من الأدلة التي تثبت التزام كل من الولايات المتحدة وإيران بالاتفاق.

وعليه، فإن مضيق هرمز ليس مفتوحًا، ولا تبدو إعادة فتحه وشيكة. فالعملية ستستغرق وقتًا، وستتطلب تدابير لبناء الثقة وضمانات أمنية متعددة. وفي غضون ذلك، يظل خطر اندلاع أزمة أشد خطورة في نقاط الاختناق البحرية قائمًا.

أزمات نقاط الاختناق البحرية في المستقبل

حتى إذا أُعيد فتح مضيق هرمز، فستظل إيران قادرة على إغلاقه مجددًا. وقد يكون مجرد التهديد بالإغلاق كافيًا لردع حركة الملاحة وإحداث اضطراب واسع، من دون أن تتحمل طهران كلفة كبيرة.

وفي أي نزاع مستقبلي، قد يسعى الحوثيون المدعومون من إيران في اليمن أيضًا إلى إغلاق مضيق باب المندب، وهو نقطة اختناق بحرية رئيسية أخرى تربط البحر الأحمر بخليج عدن.

وكانت مؤشرات هذه الاستراتيجية المحتملة قد بدأت بالظهور بالفعل قبل التوصل إلى اتفاق وقف إطلاق النار. ففي 8 يونيو، هدد الحوثيون بمنع السفن الإسرائيلية والسفن المرتبطة بإسرائيل من الإبحار عبر البحر الأحمر. وفي 10 يونيو، أفادت تقارير بأن قاربًا صغيرًا كان ينشط قبالة الساحل اليمني ضايق سفينة تجارية بالقرب من مضيق باب المندب.

وسبق أن تعرضت حركة الشحن في البحر الأحمر للاضطراب. ففي الفترة بين عامي 2024 و2025، هاجم الحوثيون أكثر من 190 سفينة تجارية في البحر الأحمر، ما تسبب في اضطراب كبير في التجارة العالمية. ورغم توقف الهجمات عقب اتفاق وقف إطلاق النار بين الولايات المتحدة والحوثيين في مايو 2025، ظل الحوثيون محتفظين بقدرتهم على تهديد حركة الملاحة البحرية في أي وقت.

واليوم، في ظل الإغلاق الفعلي لمضيق هرمز، اضطرت السفن إلى البحث عن مسارات بديلة. وتعتمد بعض البدائل المتبقية على إمكانية الوصول إلى البحر الأحمر، ومنها نقل النفط برًا إلى ميناء ينبع السعودي على ساحل البحر الأحمر. ومن ثم، فإن تجدد انعدام الأمن في باب المندب يهدد بعض البدائل المتاحة حاليًا لمضيق هرمز.

وتترتب على ذلك تداعيات على نقطة اختناق بحرية أخرى، هي قناة السويس. فمضيق باب المندب يمثل البوابة الجنوبية المؤدية إلى القناة. وفي ظل هجمات الحوثيين، انخفضت حركة السفن عبر قناة السويس بنسبة 90 في المائة خلال عام 2024. بل إن مجرد التهديد بشن هجمات يكفي لتعطيل حركة الشحن، بسبب ارتفاع أقساط التأمين والمخاوف المتعلقة بسلامة أطقم السفن.

عواقب إغلاق المزيد من الممرات

غالبًا ما يؤدي تعطيل حركة الملاحة في نقطة اختناق بحرية واحدة أو أكثر إلى تداعيات متتالية تطال شبكة الشحن العالمية بأكملها. وفي هذه الحالة، سيظهر الأثر الفوري في ارتفاع تكاليف النقل. إذ سترتفع أقساط التأمين مع دخول السفن بيئات تشغيلية أعلى خطورة، كما ستؤدي الرحلات الأطول حول رأس الرجاء الصالح إلى زيادة استهلاك الوقود ونفقات تشغيل السفن. وسيترتب على الازدحام في الموانئ ومسارات العبور البديلة مزيدًا من التأخير.

ومن شأن تعطيل حركة الملاحة في مضيق باب المندب أيضًا أن يفرض ضغوطًا إضافية على أسواق الطاقة. فمن المرجح أن يؤدي تراجع الوصول إلى صادرات الخليج وطول مسارات الشحن إلى ارتفاع أسعار النفط والغاز، مما يولد ضغوطًا تضخمية في طيف واسع من القطاعات. أما الاقتصادات المعتمدة على الاستيراد، ولا سيما تلك التي تعاني أصلًا ضغوطًا على مآليتها العامة، فقد تؤدي زيادة تكاليف النقل والسلع فيها إلى الحد من قدرتها على الحصول على الغذاء والوقود والسلع الأساسية.

ولن تتوزع هذه العواقب بالتساوي. فالاقتصادات الأصغر حجمًا والدول المستوردة الأشد هشاشة ستتحمل تكاليف غير متناسبة، ما سيفاقم الأزمات الإنسانية القائمة. وقد تدفع الضغوط الاقتصادية والإنسانية الدول إلى التفاوض مع إيران والحوثيين للحصول على حقوق المرور.

وخلال الحرب، سعت دول مثل الهند وباكستان وماليزيا إلى التفاوض مع طهران، على أساس كل حالة على حدة، للحصول على إذن بالمرور عبر مضيق هرمز. كما سعت شركات خاصة إلى إبرام ترتيبات منفردة مع طهران لضمان العبور الآمن. ومع مرور الوقت، قد تخلص الدول التي تواجه اضطرابات اقتصادية حادة إلى أن اتفاقات المرور الثنائية أكثر جدوى من تحمل تكاليف اضطراب سلاسل الإمداد لفترات طويلة.

المبادرات القائمة وحدودها

تعمل بالفعل في منطقة البحر الأحمر مجموعة من المبادرات الدولية الرامية إلى حماية حركة الشحن. وتشمل هذه المبادرات مهام بحرية أوروبية، وممر العبور للأمن البحري التابع للمنظمة البحرية الدولية، وأطرًا إقليمية مثل مدونة جيبوتي لقواعد السلوك. كما تحتفظ دول عدة بوجود بحري في المنطقة، وتوفر بصورة دورية خدمات المرافقة والحماية ضمن قوافل للسفن التجارية.

غير أن هذه المبادرات تواجه قيودًا كبيرة. فقد صُممت أطر كثيرة قائمة أساسًا للتصدي للقرصنة، لا لمواجهة تهديدات مستمرة بالصواريخ والطائرات المسيّرة. كما أضعفت النزاعات المتواصلة في اليمن والصومال جهود التعاون الإقليمي، وعقّدت تنفيذ اتفاقات الأمن البحري.

وتزيد محدودية الموارد من تفاقم التحدي. فالعمليات البحرية المستدامة باهظة الكلفة، في حين تظل الوسائل المستخدمة في تعطيل حركة الشحن، مثل القوارب الصغيرة والطائرات المسيّرة والصواريخ المنخفضة الكلفة نسبيًا، رخيصة بالمقارنة. ويجعل هذا التفاوت في الكلفة مواصلة التعطيل أيسر من توفير حماية مستدامة.

الاستعداد للمستقبل

إذا امتد الاضطراب إلى نقاط الاختناق البحرية الرئيسية، فسيُتعين على الحكومات وقطاع الشحن البحري تجاوز الاستجابات القائمة على رد الفعل.

أولاً، ينبغي للدول أن تستبق الاضطرابات الثانوية من خلال توسيع السعة التخزينية في الموانئ وتحسين التخطيط اللوجستي. فحتى عندما تظل المسارات البديلة متاحة، قد يؤدي الازدحام والتأخير سريعًا إلى اختناقات تمتد عبر سلاسل الإمداد بأكملها.

ثانيًا، ينبغي أن تتحول جهود الأمن البحري نحو حماية ممرات التجارة البديلة قبل أن تصبح بؤرًا للأزمات. وينبغي إيلاء اهتمام أكبر للمخاطر في رأس الرجاء الصالح، وقناة موزمبيق، وقناة بنما، ومضيق ملقا.

ثالثًا، ينبغي للحكومات تعميق تعاونها مع القطاع الخاص. فقد أثبت قطاع الشحن بالفعل قدرته على تطوير أفضل ممارسات الإدارة، وتبادل المعلومات المتعلقة بالتهديدات، وتنسيق تدابير الحماية. وينبغي الاستفادة من هذه القدرة القيّمة.

رابعًا، ثمة حاجة إلى تحسين تبادل المعلومات. فمع تزايد عدد السفن التي تعطل أنظمة التتبع، وسعي الجهات المعادية إلى إخفاء تحركاتها، يصبح تكوين صورة عملياتية دقيقة للمشهد البحري أكثر صعوبة. وينبغي للحكومات وشركات الشحن وشركات التأمين ومزودي خدمات الأمن البحري التنسيق فيما بينها للمساعدة في تحديد التهديدات.

وأخيرًا، ينبغي للأطراف الإقليمية إنشاء ترتيبات أكثر متانة للبحث والإنقاذ والاستجابة لحالات الطوارئ. ففي بيئة بحرية تزداد ازدحامًا ونزاعًا، من المرجح أن تصبح الحوادث وعمليات التصادم وحالات الطوارئ الإنسانية أكثر شيوعًا. ومن شأن الاستجابات المنسقة للطوارئ أن تسهم في إنقاذ الأرواح.

وبصرف النظر عما إذا كان الاتفاق الأميركي الإيراني سيؤدي إلى إعادة فتح مضيق هرمز، فقد انكشفت هشاشة المضيق بوصفه نقطة اختناق بحرية. وفي المستقبل، يمكن للتعطيل المتزامن لحركة الملاحة في مضيق هرمز وباب المندب وقناة السويس أن يؤدي إلى سلسلة من التداعيات المتلاحقة في مختلف أنحاء الاقتصاد العالمي.

وعليه، ينبغي لصناع السياسات ألا يركزوا على حماية هذه الممرات المائية الحيوية فحسب، بل أن يستعدوا أيضًا للتداعيات المنظومية الناجمة عن تقييد الحركة في عدة نقاط اختناق بحرية في الوقت نفسه.

<https://www.chathamhouse.org/2026/06/next-strait-hormuz-crisis-could-be-even-worse>

الخريطة الاقتصادية الخليجية الجديدة لن تكتمل دون اليمن

رغم ما يعانيه من عدم استقرار، يظل اليمن محورًا لمستقبل المنطقة، وسيؤدي استبعاده إلى إشعال مزيد من العنف.

رأفت الأكحلي



عندما تحركت إيران لإغلاق مضيق هرمز في مارس، كشفت عن اعتماد دول الخليج المفرط على ممر مائي لا تسيطر عليه، وأضفت إلحاحًا متجددًا على ضرورة بناء منظومة إقليمية جديدة للطاقة، قادرة على الصمود أمام فقدان أي مسار منفرد والإسهام في إحلال السلام في المنطقة. غير أن بلدًا واحدًا يكاد يغيب تمامًا عن كل نقاش يدور حول هذه المنظومة: اليمن.

والاعتراض البديهي هو أن اليمن يعيش حالة حرب. فلا يزال الحوثيون يسيطرون على معظم شمال غربي البلاد، بما في ذلك العاصمة. كما لا تزال المناطق الخاضعة لسيطرة الحكومة المعترف بها دوليًا، ومنها العاصمة المؤقتة عدن، تعاني عدم الاستقرار. ومنذ عام 2023، أدت هجمات الحوثيين بالصواريخ والطائرات المسيّرة على الملاحة في البحر الأحمر وعلى أهداف إسرائيلية إلى تغيير مسارات التجارة العالمية والتسبب في خسائر بمليارات الدولارات. وفي ظل تجدد التهديدات وعمليات إطلاق الصواريخ خلال الأيام الأخيرة، قد يبدو التعامل مع اليمن بوصفه تهديدًا أمميًا أمرًا منطقيًا للوهلة الأولى.

لكن المشكلة تكمن في هذا التصور تحديدًا. فقد كان الانهيار الاقتصادي الممتد في اليمن واستبعاده من التجارة والاستثمار الإقليميين من بين العوامل التي قوّضت مؤسسات الدولة وأفرغتها من قدرتها الفعلية، وأسهمت في وصول الحوثيين إلى السلطة. ومنذ ذلك الحين، تمثلت الاستجابة الإقليمية والدولية في تشديد القيود الحدودية، وإعادة توجيه مسارات التجارة والكابلات وخطوط الأنابيب بحيث تلتف حول اليمن، بما يكرّس استبعاده بصورة دائمة. ولن يؤدي هذا النهج إلا إلى تحويل البلاد إلى تهديد أممي يتجاوز حجمه القدرة على الاحتواء.

يقع اليمن عند ملتقى البحر الأحمر وخليج عدن ومضيق باب المندب وبحر العرب، وعلى طرق بحرية تمر عبرها قرابة 15 في المائة من إجمالي التجارة العالمية المنقولة بحرًا. وفي الوقت الراهن، يظهر اليمن على كل خرائط المخاطر تقريبًا، لكنه يكاد يغيب عن جميع خرائط الفرص. وهذا وضع لا بد أن يتغير.

وبفضل ساحل يمتد لمسافة 2,400 كيلومتر، لا يمثل اليمن مجرد نقطة عبور، بل يوفر اتصالاً مباشراً بين خطوط الملاحة الآسيوية وجنوب شبه الجزيرة العربية، من دون المرور بأي نقطة اختناق بحرية. وكانت عدن ذات يوم من أكثر موانئ العالم ازدحاماً. وربما حُجبت عقود من سوء الإدارة والحرب هذه الحقيقة، لكن الجغرافيا لم تتغير.

وتتجلى بالفعل الفرص المهددة جراء استبعاد اليمن من الخطط الإقليمية المستقبلية في ثلاثة أركان من المنظومة الخليجية الجديدة قيد الدراسة: الطاقة والتجارة والربط الرقمي.

أظهرت أزمة هرمز أن المسارات البديلة القائمة ليست كافية. فخط أنابيب النفط السعودي بين الشرق والغرب ينتهي في ينبع على ساحل البحر الأحمر، وهو مسطح مائي معرض بالفعل لهجمات حوثية محتملة، كما يتعين على السفن المتجهة إلى آسيا عبور نقطة الاختناق البحرية في باب المندب. أما خط أنابيب الفجيرة الإماراتي، فيقع ضمن مدى الطائرات المسيّرة الإيرانية.

ومع ذلك، يوجد مسار ثالث قادر بالفعل على تعزيز القدرة على الصمود، ويمر عبر اليمن؛ إذ يمتد من المنطقة الشرقية في السعودية جنوباً إلى ميناء الضبة للمياه العميقة في حضرموت، ليصل مباشرة إلى بحر العرب. وظل هذا المسار قيد الدراسة حتى أوائل العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، لكن المفاوضات بين السعودية والنظام اليمني السابق انهارت. ومنذ ذلك الحين تغير أمران: أصبح تعطيل الملاحة في هرمز واقعاً فعلياً، لا مجرد احتمال نظري، وقد تكون الحكومة اليمنية الحالية أكثر استعداداً للتوصل إلى اتفاق بشأن خط الأنابيب.

وفي مجال التجارة، يطرح كل من الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، ومشروع «طريق التنمية» بين العراق وتركيا، ومشروع السكك الحديدية السعودي التركي المقترح، وبعض مكونات مبادرة «الحزام والطريق» الصينية، تصورات جادة للتكامل الإقليمي. لكن أيًا منها لم يدمج اليمن على نحو جوهري.

وتتجسد تكلفة هذا الاستبعاد على أوضح نحو في البنية التحتية الرقمية. إذ يجري حالياً تحويل مساري كابلي «سي-مي-وي 6» (6 WE-ME-SEA) و«2أفريكا» (2Africa) عبر اليابسة لتجاوز اليمن، ما يزيد التكاليف بدرجة كبيرة بسبب وعورة التضاريس وتعقيد أعمال الهندسة المدنية.

لا تكمن المشكلة في عدم استقرار اليمن، بل في أن المنطقة تتكيف مع هذا الواقع عبر تصميم مستقبلها على نحو يستبعده. فعدم الاستقرار يؤدي إلى الإقصاء، والإقصاء يعمّق الفقر، والفقر يطيل أمد الصراع. أما المخاوف الأمنية التي تدفع إلى استبعاد اليمن من مشروعات الكابلات والممرات وخطوط الأنابيب، فهي نفسها نتاج حرب يمكن للتكامل الاقتصادي أن يسهم في إنهاؤها.

ومن شأن «ميثاق للربط الإقليمي مع اليمن»، يجمع دول الخليج والمؤسسات المالية الدولية والأطراف اليمنية المعنية، أن يوفر إطاراً لتكليف جهات مختصة بإعداد دراسات جدوى لممر الضبة، ووضع ترتيبات لإنشاء محطات إنزال الكابلات البحرية على ساحل بحر العرب، وإعادة تأهيل عدن، وإشراك اليمن في المحادثات المتعلقة بالبنية التحتية الإقليمية.

والأهم من ذلك أن هذا النهج سيغير حسابات الفصائل اليمنية. فعرض موثوق للاستثمار وتوفير فرص العمل والاندماج الإقليمي يمنحها هدفاً ملموساً يمكن التفاوض للوصول إليه، كما يمنحها مصلحة مباشرة في المستقبل الاقتصادي للمنطقة.

ستمضي أزمة هرمز، أما المنظومة التي ستنبنى في ظلها فستبقى. ولا يمثل توجيه المسارات بعيداً عن اليمن خياراً تخطيطياً محلياً، بل هو رهان على إمكان تجاهل بلد بهذا الحجم، وبهذا الموقع، وبهذا القدر من الإقصاء إلى أجل غير مسمى.

لكن تجاهله إلى ما لا نهاية غير ممكن.

كيف يمكن للتهديد الحوثي الوشيك أن يغيّر مسار الحرب مع إيران؟

ظلت الجماعة اليمنية على الهامش إلى حد كبير حتى الآن، لكن ينبغي لواشنطن ألا تخلط بين ضبط النفس والسلبية.

أبريل لونغلي ألي



في الوقت الذي تدرس فيه إدارة ترامب إمكانية التوصل إلى تسوية دبلوماسية مع إيران، فإنه من الضروري أن تولي اهتمامًا وثيقًا للحوثيين. وقد برزت أهمية ذلك بوضوح يوم الاثنين، إذ ردًا على التصعيد بين إسرائيل و«حزب الله» في لبنان واستئناف تبادل إطلاق النار بين إسرائيل وإيران، أطلق الحوثيون صواريخ باتجاه إسرائيل وهددوا باستهداف السفن المرتبطة بإسرائيل في البحر الأحمر.

وحتى الآن، ظل الحوثيون في اليمن بعيدين إلى حد كبير عن الحرب، مكتفين بإطلاق عدد محدود من الهجمات الرمزية على إسرائيل. كما احتفظوا بأبرز أوراق قوتهم، والمتمثلة في القدرة على تعطيل حركة الشحن التجاري بسرعة عبر مضيق باب المندب، وهو ممر بحري ضيق يفصل بين اليمن والقرن الأفريقي ويعبر من خلاله ما يزيد على 10 في المائة من التجارة البحرية العالمية.

يجب ألا تخطط واشنطن بين ضبط النفس والسلبية. إذا استؤنف القتال بين الولايات المتحدة وإسرائيل وإيران بقوة، فقد يدخل الحوثيون سريعًا في المعركة لمساعدة شركائهم الإيرانيين — وهو ما من شأنه أن يفاقم بشكل كبير التداعيات الاقتصادية للحرب وقد يزيد الضغط على الرئيس ترامب للتفاوض من أجل السلام. وتعد تهديداتهم باستهداف السفن المرتبطة بإسرائيل خطوة مهمة في هذا المسار. كما سيدرس الحوثيون عن كثب أي صفقة محتملة تستخلصها طهران من سيطرتها الفعلية على مضيق هرمز، وقد يسعون إلى تكرارها في باب المندب.

وفي بعض النواحي، يثير ضبط النفس الذي يبديه الحوثيون الحيرة، وهو ما يذكّر بقصة شيرلوك هولمز عن «الكلب الذي لم ينبج». ففي النهاية، لا يزال الحوثيون، أقوى شريك إقليمي لإيران، صامدين بعد الضربات المدمرة التي وجهتها إسرائيل إلى «حزب الله» و«حماس». وباعتبارهم جزءًا مما يصفونه بـ«محور المقاومة» الإيراني، فإن للحوثيين مصلحة راسخة في بقاء إيران و«حزب الله»، فضلًا عن سجل طويل من التنسيق مع طهران ووكلائها في مواجهة الولايات المتحدة وإسرائيل.

وخلال حرب غزة، شن الحوثيون أكثر من 250 هجومًا على السفن العابرة للبحر الأحمر، زاعمين أنهم يتحركون دفاعًا عن الفلسطينيين. كما سعوا، وإن كان ذلك بنجاح محدود، إلى فرض شكل من أشكال السيطرة الإدارية على الممر الملاحي، ووفقًا لبعض التقارير، إلى جباية رسوم من السفن العابرة. وعلى الرغم من الضربات العسكرية الأميركية والإسرائيلية التي تعرضوا لها خلال عامي 2024 و2025، فإن البنية القيادية للجماعة ظلت إلى حد كبير سليمة، ما يعني أن الحوثيين لا يزالون قادرين على استئناف هجماتهم على الملاحة البحرية في أي وقت.

ومع ذلك، كان لدى الحوثيين أربعة دوافع رئيسية للالتزام بوقف إطلاق النار منذ أن بدأت الولايات المتحدة وإسرائيل قصف إيران في أواخر شباط/فبراير.

أولاً، لا يرغب الحوثيون في استدراج جولة جديدة من العمليات العسكرية الأميركية. فخلال عملية «راف رايدر» الفارس الخشن العام الماضي، أمضت واشنطن 52 يومًا في استهداف مواقع الحوثيين وتقويض قدراتهم العسكرية. وانتهت الحملة إلى هدنة بوساطة عمانية لا تزال سارية حتى اليوم. أما الضربات الإسرائيلية، فكانت أكثر تدميرًا، إذ أسفرت عن مقتل عدد من القادة الحوثيين البارزين وأجبرت قيادة الجماعة على العمل في الخفاء. وفي الوقت الراهن، يبدو أن الحوثيين يركزون على إعادة بناء قدراتهم وإعادة التسلح.

ثانيًا، وهو العامل الأهم، يتمثل في الواقع السياسي الداخلي في اليمن. فلا يزال الحوثيون يسعون إلى التوصل لاتفاق مع المملكة العربية السعودية ينهي الحرب الأهلية اليمنية بشروط تحقق لهم مكاسب سياسية ومالية. وقبل أن تبدأ حملة الحوثيين ضد الملاحة في البحر الأحمر عام 2023، بدا أن اتفاقًا مدعومًا من السعودية كان قاب قوسين أو أدنى. ولا تزال الرياض متمسكة بهذا المسار، ومن المرجح أنها تؤدي دورًا رئيسيًا في ثني الحوثيين عن المخاطرة بإفشال هذا الاتفاق من خلال الانخراط في الحرب إلى جانب إيران.

ثالثًا، يراعي الحوثيون حساسية الرأي العام الداخلي. فحشد اليمنيين لدعم فلسطين في خضم حرب غزة أسهل بكثير من حشدهم للدفاع عن إيران أو «حزب الله».

أخيرًا، ربما توصل الحوثيون أيضًا، إما بشكل مستقل أو بالتنسيق مع طهران، إلى أن إغلاق باب المندب لم يكن ضرورة استراتيجية ملحة. وقد يعتقد قادة الجماعة أن النظام الإيراني لم يكن قريبًا من الانهيار في أي مرحلة، وأن الضغط على الرئيس ترامب الناتج عن تهديد إيران لمضيق هرمز كان كافيًا بحد ذاته. وعلى هذا الأساس، قد يحتفظ الحوثيون بأقوى أوراقهم لاستخدامها في مواجهة مستقبلية محتملة بين الولايات المتحدة وإيران.

ما الذي قد يدفع الحوثيين إلى تفعيل ورقتهم الراحبة؟

قبل وقف إطلاق النار بين الولايات المتحدة وإيران في نيسان/أبريل، حدد المتحدث باسم الحوثيين يحيى سريع ثلاثة محفزات غامضة إلى حد ما لاتخاذ إجراء عسكري: انضمام أطراف أخرى إلى القتال (ربما في إشارة إلى دول الخليج)؛ وعمليات أميركية أو إسرائيلية في البحر الأحمر؛ ومزيد من التصعيد ضد إيران و«محور المقاومة».

ومع استئناف القتال في لبنان وبين إسرائيل وإيران، تظل تلك العتبات ذات صلة. وفي الأسبوع الماضي، قال زعيم الجماعة، عبد الملك الحوثي، إنهم مستعدون للتصعيد وسيبقون في «تنسيق كامل» مع حلفائهم الإقليميين. ثم جاء تهديدهم بمهاجمة السفن المرتبطة بإسرائيل.

وسيكون لتجدد هجمات الحوثيين على الملاحة البحرية عواقب اقتصادية سريعة. اليوم، يمر حوالي 13 في المائة من التجارة العالمية و 5 في المائة من تجارة النفط المنقولة بحرًا عبر مضيق باب المندب. إن إغلاق هذا الممر الحيوي في خضم أزمة هرمز من شأنه أن يضاعف الضغوط على اقتصاد عالمي هش بالفعل وعلى إدارة أميركية تواجه ضغوطًا متزايدة.

حتى إن مجرد التهديد باستئناف الهجمات من المرجح أن يكون له أثر سلبي مباشر على حركة الملاحة في البحر الأحمر. ففي نهاية المطاف، خلال حرب غزة، ادعى الحوثيون في البداية أنهم يستهدفون السفن المرتبطة بإسرائيل فقط، لكنهم أطلقوا بالفعل هجمات على سفن لا علاقة لها بإسرائيل أو كانت علاقتها بها محدودة.

وستتحمل دول المنطقة الكلفة الأكبر لأي حملة حوثية متجددة في البحر الأحمر، بما في ذلك مصر من خلال خسارة عائدات قناة السويس، والمملكة العربية السعودية عبر تعطل أحد شرايين صادراتها النفطية الحيوية المتمثل في خط الأنابيب الشرقي الغربي إلى ميناء ينبع على البحر الأحمر، والذي يصدر حوالي 5 ملايين برميل من النفط يوميًا.

وليس من المستغرب أن تقود دول الخليج — ولا سيما المملكة العربية السعودية وقطر — الجهود الرامية إلى تخفيف حدة الصراع. ومن شأن حرب أوسع نطاقًا تشمل الحوثيين أن تزيد التكاليف الاقتصادية، وتعمق التوترات مع واشنطن، وتعزز الحوافز لدى دول الخليج للسعي إلى التوصل إلى تسوية خاصة بها مع طهران.

ولا يخدم أي من ذلك مصالح واشنطن. وفي مواجهة خيارات عسكرية غير محسومة النتائج، واضطراب اقتصادي أكبر، وتوترات متزايدة مع شركائها الإقليميين الرئيسيين، فإن ترامب على حق في السعي إلى تسوية تفاوضية. لكن أي اتفاق يجب أن يحافظ على المبدأ الأساسي لحرية الملاحة وأن يتجنب مكافأة سلوك الإكراه البحري. وإذا حصلت إيران على تنازلات مالية مباشرة مقابل إعادة فتح مضيق هرمز أو فرضت رسومًا أو تعريفات عليه، فستستخلص جماعات مثل الحوثيين استنتاجًا واضحًا مفاده أن تهديد التجارة العالمية يحقق مكاسب فعلية.

<https://www.washingtoninstitute.org/ar/policy-analysis/kyf-ymkn-llthdyd-alhwthy-alm-hdq-yghyr-msar-alhrb-m-ayran>

مضيق هرمز آخر؟ تهديد البحر الأحمر للاقتصاد العالمي

يُعد البحر الأحمر شريانًا حيويًا للتدفق الحر للتجارة العالمية، غير أن الحوثيين المتمركزين في اليمن وتداعيات الحرب مع إيران يهددان بخنق هذا الممر المائي في الشرق الأوسط، بما قد تترتب عليه عواقب جسيمة للاقتصاد العالمي.

ديانا روي

COUNCIL *on* FOREIGN RELATIONS



على الرغم من أن مضيق هرمز، الذي ظل مغلقًا أمام حركة الملاحة منذ أواخر فبراير، يشهد إعادة فتح تدريجية في إطار اتفاق لوقف إطلاق النار بين الولايات المتحدة وإيران، لا تزال المخاوف قائمة بشأن أمن نقطة اختناق بحرية أخرى في المنطقة، هي البحر الأحمر. ففي 8 يونيو، أعلن الحوثيون المدعومون من إيران حظرًا كاملاً على عبور السفن الإسرائيلية البحر الأحمر، واصفين إياها بأنها «أهداف عسكرية مشروعة». وجاء الإعلان بعدما هدد مسؤولون إيرانيون في أبريل بعرقلة التجارة في هذا الممر المائي إذا أقيمت إدارة ترامب الحصار البحري المفروض على إيران. وقد رُفع الحصار منذ ذلك الحين، لكن المخاوف بشأن هشاشة الممر لا تزال قائمة.

يُعد البحر الأحمر، وهو ذراع بحرية تمتد لمسافة 1,400 ميل بين شمال شرقي أفريقيا وشبه الجزيرة العربية، أحد أهم شرايين الشحن البحري العالمي. ويمر عبره سنويًا ما بين 12 و15 في المائة من التجارة البحرية العالمية، التي تتجاوز قيمتها تريليون دولار. ويمتد هذا الممر المائي من قناة السويس شمالاً إلى مضيق باب المندب جنوباً.

وإلى جانب مضيق هرمز، قد يتحول البحر الأحمر إلى نقطة ضغط اقتصادي حاسمة في الحرب مع إيران. ويرى خبراء أن التعطيل المستمر لحركة الملاحة في البحر الأحمر، ولا سيما من جانب الحوثيين، من شأنه أن يتسبب في تأخيرات حادة في سلاسل الإمداد، ويدفع أسعار الطاقة إلى الارتفاع، ويزيد زعزعة استقرار الاقتصاد العالمي.

وأصبح هذا الممر المائي منطقة نزاع نشطة منذ عام 2023، عندما بدأ الحوثيون المتمركزون في اليمن مهاجمة السفن التجارية والعسكرية احتجاجًا على الحملة العسكرية الإسرائيلية في غزة، ما تسبب في اضطراب كبير في حركة الشحن الدولية. كما أبرز دخول الجماعة على خط الحرب مع إيران في مارس، من خلال إطلاق صواريخ على جنوب إسرائيل، احتمال تحول البحر الأحمر إلى جبهة جديدة ضمن التوترات الإقليمية الأوسع. ويهدد الحظر الشامل الذي فرضته الجماعة على السفن الإسرائيلية والسفن المرتبطة بإسرائيل بمزيد من التصعيد، في ظل تجدد الأعمال العدائية بين إسرائيل وإيران.

لماذا يتمتع البحر الأحمر بأهمية استراتيجية؟

تصف المنظمة البحرية الدولية التابعة للأمم المتحدة البحر الأحمر بأنه «أحد أهم المسارات البحرية الحيوية التي تتيح حركة التجارة العالمية». ويمر عبر هذا الممر المائي سنويًا ما بين 12 و15 في المائة من التجارة الدولية المنقولة بحرًا، ونحو 30 في المائة من حركة الحاويات العالمية. وتشمل البضائع المنقولة عبره منتجات زراعية، مثل الحبوب والأسمدة، ومواد خام، مثل الخامات والمعادن، ومكونات صناعية، مثل الأجهزة الإلكترونية وقطع غيار السيارات، فضلًا عن موارد الطاقة.

ووفقًا لإدارة معلومات الطاقة الأميركية، عبر قناة السويس وخط أنابيب السويس-البحر المتوسط «سوميد»، وكلاهما يقع عند الطرف الشمالي للبحر الأحمر، نحو 4.9 مليون برميل يوميًا من النفط الخام والمنتجات البترولية خلال النصف الأول من عام 2025. كما عبر نحو 4.2 مليون برميل يوميًا مضيق باب المندب عند الطرف الجنوبي للبحر الأحمر. وشكلت شحنات النفط المارة عبر هذه المسارات الثلاثة مجتمعةً نحو 6 في المائة من إجمالي النفط المتداول بحرًا خلال تلك الفترة. وبالمقارنة، بلغ متوسط تدفقات النفط عبر مضيق هرمز نحو 21 مليون برميل يوميًا خلال الفترة نفسها.

ويُعد البحر الأحمر أيضًا نقطة اختناق رقمية، إذ تشير التقديرات إلى أن نحو 90 في المائة من كابلات الألياف الضوئية البحرية التي تربط أوروبا بآسيا تمر عبر هذا الممر المائي. وكتب عبد الله جابر الزايدي، كبير مستشاري دراسات الدفاع والأمن في مركز الخليج للأبحاث، في استعراض للمنظورات العالمية نشره مجلس العلاقات الخارجية، أن هذه الكابلات «تمثل بنية تحتية سيادية حيوية تحت الماء، لا تقل أهمية عن مسارات النفط والتجارة». وقد تسبب تضرر هذه الكابلات في السابق في اضطرابات كبيرة في خدمات الاتصال بالإنترنت والحوسبة السحابية في أنحاء المنطقة، وكذلك في أفريقيا وآسيا.

كيف يندرج البحر الأحمر ضمن الحرب الأوسع مع إيران؟

مع استمرار الاضطرابات في مضيق هرمز، يرى خبراء أن البحر الأحمر قد يصبح نقطة الاختناق التالية في هذه الحرب، إذا استخدمت إيران الحوثيين قوةً وكيلاً لفرض حصار على حركة الملاحة في مضيق باب المندب.

وقال ستيفن إيه كوك، الخبير في مجلس العلاقات الخارجية: «تاريخيًا، كان حرص واشنطن على حماية حرية الملاحة يسير جنبًا إلى جنب مع مصلحتها الأساسية في ضمان التدفق الحر للنفط والغاز من الشرق الأوسط. ويشكل إغلاق مضيق هرمز واحتمال إغلاق باب المندب اختبارًا لكليهما».

وبيلغ عرض المضيق 20 ميلًا، وهو المنفذ البحري الوحيد إلى البحر الأحمر من المحيط الهندي، ويمتد بمحاذاة أراضٍ يمنية خاضعة لسيطرة الحوثيين. وعلى الرغم من عدم وضوح ما إذا كانت إيران ستنشر قواتها الخاصة لمهاجمة السفن في المضيق، فإن سنوات الدعم الإيراني عززت القدرات العسكرية للحوثيين، ومكنتهم من إسقاط القوة في مضيق باب المندب والبحر الأحمر الأوسع.

وكتب علي أكبر ولايتي، كبير مستشاري الشؤون الدولية لدى المرشد الأعلى الإيراني مجتبي خامنئي، على وسائل التواصل الاجتماعي في أبريل، أن «جبهة المقاومة» الإيرانية، في إشارة إلى تحالف الجماعات المتحالفة مع إيران في مختلف أنحاء الشرق الأوسط، «تنظر إلى باب المندب كما تنظر إلى هرمز». وأضاف: «إذا تجرأ البيت الأبيض على تكرار أخطائه الحمقاء، فسيدرك قريبًا أن تدفق الطاقة والتجارة العالميتين يمكن تعطيله بخطوة واحدة».

وتوقفت إلى حد كبير هجمات الحوثيين على السفن في مضيق باب المندب منذ توصل إسرائيل وحماس إلى وقف لإطلاق النار في غزة في أواخر عام 2023. غير أن خبراء يرون أن استئناف الهجمات لن يؤدي إلا إلى مفاقمة أزمة النفط والاقتصاد الناجمتين عن الحرب مع إيران، وقد يستدعي ردًا إقليميًا من الدول التي تعتمد على المضيق، مثل السعودية.

وتصدر السعودية نحو أربعة إلى خمسة ملايين برميل يوميًا عبر شبكة من خطوط الأنابيب التي تربط حقولها النفطية بموانئ البحر الأحمر، ما يجعل الوصول إلى مضيق باب المندب بالغ الأهمية، وفقًا لإدوارد فيشمان، الخبير في مجلس العلاقات الخارجية. حيث قال: «لكن الحوثيين، وهم حلفاء لإيران، يستطيعون نظريًا إغلاق باب المندب، ما قد يحرم السعودية فعليًا من أي وسيلة لتصدير النفط».

وقد أبرزت هجمات الحوثيين السابقة في البحر الأحمر حجم المخاطر الاقتصادية. إذ أدى رد الجماعة على الحرب بين إسرائيل وحماس إلى تعطيل حركة الملاحة في مضيق باب المندب، ما تسبب في انخفاض شحنات النفط بأكثر من النصف، من 9.3 مليون برميل يوميًا في عام 2023 إلى 4.1 مليون برميل فقط يوميًا في عام 2024.

من الأطراف المنخرطة في صراع البحر الأحمر؟

ينخرط في البحر الأحمر عدد من الأطراف الإقليمية والدولية الرئيسية، من بينها:

الحوثيون: بدأت الجماعة المتمركزة في اليمن، التي تُعد شريكًا لإيران والتي تتمتع بقدر من الاستقلالية، استهداف السفن الإسرائيلية والدولية في البحر الأحمر في أواخر عام 2023، ردًا على الحملة العسكرية الإسرائيلية في غزة. وأعلنت الجماعة وقف الهجمات على السفن غير الإسرائيلية عقب وقف إطلاق النار في غزة، غير أن خبراء يحذرون من احتمال استئناف الهجمات على الملاحة في البحر الأحمر إذا تصاعدت الأعمال العدائية الإقليمية أو انهارت جهود وقف إطلاق النار.

إيران: تستخدم طهران البحر الأحمر لاستعراض قوتها، وتعطيل التجارة العالمية، وتحدي النفوذ الغربي في المنطقة. وردًا على الحصار البحري الأميركي المفروض على الموانئ الإيرانية، هدد مسؤولون إيرانيون باستخدام الحوثيين لإغلاق مضيق باب المندب. وتُعد إيران الراعي الرئيسي للجماعة، إذ تقدم لها مساعدات أمنية تشمل نقل الأسلحة والتدريب والدعم الاستخباراتي.

إسرائيل: كانت إسرائيل هدفًا رئيسيًا لهجمات الحوثيين، التي عطلت النشاط بصورة كبيرة في ميناء إيلات، الميناء الإسرائيلي الوحيد على البحر الأحمر. ودفع تصعيد الحوثيين إسرائيل إلى شن غارات جوية انتقامية على الموانئ والبنية التحتية الخاضعة لسيطرتهم في اليمن. وعلى الرغم من أن الأعمال العدائية المباشرة توقفت إلى حد كبير في أواخر عام 2023، فإنها استؤنفت منذ ذلك الحين.

الولايات المتحدة وحلفاؤها: اتخذت واشنطن وحلفاؤها إجراءات لحماية حركة الشحن العالمية واستعادة حرية الملاحة في البحر الأحمر. وردًا على الهجمات الأولى التي شنها الحوثيون في عام 2023، أطلقت الإدارة الأمريكية عملية «حارس الازدهار»، وهي مبادرة أمنية متعددة الجنسيات شاركت فيها قوات من فرنسا والمملكة المتحدة ودول أوروبية أخرى. وفي مارس 2025، أطلقت إدارة ترامب عملية «راف رايدر» الفارس الخشن، وهي حملة هجومية أشد كثافة استهدفت قواعد الحوثيين في اليمن. وانتهت العملية في مايو 2025 بعدما توصلت الولايات المتحدة إلى اتفاق مؤقت لوقف إطلاق النار مع الحوثيين. غير أن الاتفاق لم يلزم الحوثيين بوقف مهاجمة سفن الدول الأخرى، ولا سيما السفن الإسرائيلية وتلك المرتبطة بإسرائيل، وانهار وقف إطلاق النار بعد شهرين.

ما التداعيات المحتملة خارج منطقة الشرق الأوسط؟

إضافة إلى تعطيل حركة الشحن الدولية، يحذر خبراء من أن تفاقم عدم الاستقرار في البحر الأحمر قد يزيد حدة الأزمات القائمة في شمال أفريقيا وشرقها.

وقالت ميشيل غافين، خبيرة الشؤون الأفريقية في مجلس العلاقات الخارجية: «توجد بالفعل توترات متعددة ومتداخلة في المنطقة، تتعلق بمياه النيل، ورغبة إثيوبيا في الحصول على منفذ بحري، والحرب الأهلية في السودان، والأزمات السياسية والأمنية في الصومال». ويتشكل العديد من هذه الصراعات بفعل التنافس بين قوى الشرق الأوسط، ومنها قطر والسعودية وتركيا والإمارات العربية المتحدة، من خلال الاستثمارات الاستراتيجية والدعم العسكري والتعاون الأمني.

وأضافت غافين: «كلما اشتدت حدة المنافسة، زاد احتمال أن تفضي إلى صراع على الأراضي الأفريقية».

ما البدائل المتاحة للبحر الأحمر؟

سيكون من الصعب على إيران والحوثيين إغلاق مضيق باب المندب إغلاقًا كاملاً. فعلى خلاف مضيق هرمز، الذي يمثل المنفذ البحري الوحيد من الخليج إلى المحيط المفتوح، تستطيع السفن التي تدخل البحر الأحمر عبر مضيق باب المندب الخروج منه عبر قناة السويس شمالاً. ومع ذلك، فإن تعطيل المضيقين في وقت واحد ولفترة طويلة قد يعرقل مسارات عبور نفط تنقل نحو 24 في المائة من إمدادات النفط العالمية، وفقًا لبيانات إدارة معلومات الطاقة الأميركية، ما يترك الدول أمام خيارات أقل لنقل النفط من المنطقة وإليها.

وأشار فيشمان إلى أنه على الرغم من وجود مسارات بديلة، فإنها أقل كفاءة بدرجة كبيرة. فالنفط المنقول من موانئ السعودية على البحر الأحمر إلى آسيا يمكن أن يتجه شمالاً عبر قناة السويس والبحر المتوسط، قبل أن يلتف حول القارة الأفريقية بأكملها وصولاً إلى المحيط الهندي. لكنه قال: «إنها رحلة أطول بكثير. وليست مستحيلة؛ فلا يزال من الممكن إيصال المنتج إلى السوق، لكنها لا تضاهي استخدام باب المندب من حيث السهولة والكفاءة».

كما ينطوي تحويل مسارات السفن حول رأس الرجاء الصالح في جنوب أفريقيا على تحديات. وقالت غافين: «موانئ الجنوب الأفريقي ليست مهيأة جيدًا للاستفادة الكاملة من حركة الملاحة البحرية التي يُعاد توجيهها حول الرأس»، مضيفاً أن «الاستثمار في البنية التحتية للموانئ ورفع كفاءتها يحتاج إلى وقت».

واستثمرت بعض دول الخليج في ممرات تجارية ولوجستية برية لتقليل اعتمادها على مسارات الشحن عبر البحر الأحمر، مثل الجسر البري بين الإمارات العربية المتحدة والسعودية، غير أن هذه البدائل مرتفعة التكلفة.

<https://www.cfr.org/articles/another-hormuz-the-red-seas-threat-to-the-global-economy>

مباحثات سعودية-إيرانية تتزامن مع حراك دبلوماسي بين

واشنطن وطهران وتصاعد التوتر مع الحوثيين



كثّفت السعودية وإيران اتصالاتهما الدبلوماسية، في وقت تسعى فيه القوى الإقليمية إلى ترسيخ مسار هش لخفض التصعيد عقب اتفاق وقف إطلاق النار الأخير بين الولايات المتحدة وإيران.

وأجرى وزير الخارجية السعودي الأمير فيصل بن فرحان آل سعود اتصالاً هاتفياً مع وزير الخارجية الإيراني عباس عراقجي، بحثا خلاله آخر مستجدات المفاوضات بين الولايات المتحدة وإيران، واستعرضا التقدم المحرز في تنفيذ التفاهات التي جرى التوصل إليها مؤخراً.

ووفقاً لبيانات رسمية، شدد الوزيران على أهمية استمرار الحوار واعتماد الحلول الدبلوماسية لتعزيز الاستقرار في مختلف أنحاء الشرق الأوسط. وأطلع عراقجي نظيره السعودي على مستجدات المفاوضات الجارية مع واشنطن، فيما أعربت الرياض عن دعمها للجهود الرامية إلى التوصل إلى اتفاق دائم من شأنه تعزيز الأمن الإقليمي.

كما رحّب الأمير فيصل بالاتفاق الأميركي الإيراني على وقف العمليات العسكرية، الذي تم بوساطة باكستانية، وجسّد رسمياً في مذكرة تفاهم إسلام آباد الموقعة في وقت سابق من الشهر الجاري.

ويتضمن الاتفاق إعادة فتح مضيق هرمز أمام حركة الملاحة التجارية من دون قيود، وتمديدًا مؤقتًا لوقف إطلاق النار، وتخصيص 60 يومًا لإجراء مفاوضات فنية تتناول القضايا النووية وتخفيف العقوبات. ويمثل هذا الإطار أبرز اختراق دبلوماسي بعد أشهر من تصاعد التوترات والمواجهة المباشرة.

غير أن هذا الحراك الدبلوماسي يتزامن مع ضغوط متجددة تمارسها جماعة الحوثيين في اليمن. فقد صعد قادة الجماعة خطابهم الموجه إلى السعودية، مطالبين برفع القيود المفروضة على المناطق الخاضعة لسيطرتهم، وداعين التحالف الذي تقوده السعودية إلى دفع تعويضات عن سنوات الصراع في اليمن.

ويبدو أن هذا البيان يمثل محاولة لاستثمار المفاوضات الجارية بين الولايات المتحدة وإيران، وزيادة الضغط على الرياض لتعديل سياستها تجاه اليمن. وعلى الرغم من انحسار القتال واسع النطاق، لا يزال اليمن إحدى أكثر بؤر التوتر الإقليمية قابلية للانفجار، فيما يواصل الحوثيون ممارسة نفوذهم بوصفهم جزءًا من شبكة إيران الإقليمية الأوسع من الجماعات المتحالفة معها.

وتتزامن هذه التطورات مع جولة نشطة من التحركات الدبلوماسية الخليجية. إذ يجري وزير الخارجية الأميركي ماركو روبيو جولة تشمل عددًا من حلفاء واشنطن في الخليج، من بينهم الإمارات العربية المتحدة والكويت والبحرين، لبحث تنفيذ الاتفاق الأميركي الإيراني، والأمن البحري في مضيق هرمز، والقضايا الأمنية الإقليمية الأوسع.

وفي الوقت نفسه، يزور رئيس الوزراء ووزير الخارجية القطري الشيخ محمد بن عبد الرحمن آل ثاني سلطنة عُمان بهدف تعزيز العلاقات الثنائية وتنسيق الجهود الدبلوماسية الإقليمية. ويعكس هذا الزخم الدبلوماسي مسعى أوسع من جانب دول الخليج للحفاظ على الاستقرار عقب المواجهات المباشرة بين الولايات المتحدة وإيران في وقت سابق من العام الجاري.

وتعمل السعودية، التي أعادت العلاقات الدبلوماسية مع إيران في عام 2023، بصورة متزايدة على ترسيخ موقعها بوصفها طرفًا محوريًا في جهود خفض التصعيد الإقليمي، مع حماية مصالحها الاستراتيجية في الوقت نفسه، ولا سيما في اليمن.

وسيكون لنجاح المفاوضات الفنية الجارية بين الولايات المتحدة وإيران تداعيات بعيدة المدى على أمن الخليج، والصراعات بالوكالة، وأسواق الطاقة العالمية. غير أن استمرار تهديدات الحوثيين، فضلًا عن الخلافات التي لم تُحسم بشأن تخفيف العقوبات، يظل عقبة كبيرة أمام التوصل إلى تسوية إقليمية دائمة.

<https://www.eurasiareview.com/25062026-saudi-arabia-and-iran-talk-amid-us-iran-diplomacy-and-houthi-tensions/>

كيف تهدد الحروب بالوكالة أمن الطاقة في منطقة المحيطين الهندي والهادئ وسط اضطرابات الشرق الأوسط؟

شاد شيركو



جدّدت حالة عدم الاستقرار الجيوسياسي المستمرة المحيطة بمضيق هرمز النقاش بشأن أمن الطاقة في منطقة المحيطين الهندي والهادئ، وضرورة تنويع مصادر الإمدادات. غير أن التنويع وحده قد لا يكون كافيًا لمعالجة الهشاشة الاستراتيجية، حتى مع توافر موردين بديلين لدول المنطقة من خارج الخليج؛ إذ لا يقتصر التحدي على مصدر الطاقة، بل يشمل أيضًا شبكات النقل البحري التي تعبرها الإمدادات.

وتوضح التحذيرات الأخيرة الصادرة عن المجلس الأسترالي للأغذية والبقالة كيف بدأت حالة عدم الاستقرار الجيوسياسي في الشرق الأوسط بالفعل في زيادة ضغوط التكلفة على امتداد سلاسل الإمداد الأسترالية، ولا سيما من خلال ارتفاع تكاليف الوقود والخدمات اللوجستية. وتقدم أستراليا في هذا السياق مثالًا لدولة تقع في قلب منطقة المحيطين الهندي والهادئ.

ولا تقيد الجغرافيا قدرة دول المنطقة على تقليص اعتمادها على مضيق هرمز بقدر ما تقيدها شبكة أوسع من نقاط الاختناق البحرية المتنازع عليها والمتأثرة بالصراعات بالوكالة، وفي مقدمتها ممر باب المندب الذي يربط البحر الأحمر بخليج عدن. وفي حال تعطلت الملاحة في هرمز، يمكن لدول مثل أستراليا واليابان وكوريا الجنوبية وتايلاند، من الناحية النظرية، اللجوء إلى موردين بديلين في الأمريكتين أو أفريقيا أو حوض المحيط الأطلسي.

غير أن تنويع الموردين لا يؤدي بالضرورة إلى تقليص المخاطر؛ فكثير من سلاسل الإمداد البديلة لا يزال يعتمد على المسارات البحرية الهشة نفسها، ما يعرضها لمخاطر مماثلة في مجالي النقل والأمن. فعلى سبيل المثال، لا يزال باب المندب، بوصفه البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، يشهد اضطرابات كبيرة بسبب هجمات الحوثيين المتمركزين في اليمن. وفي الوقت نفسه، ازداد نشاط القراصنة الصوماليين نتيجة الأزمة الإقليمية الراهنة المرتبطة بإيران، ما يرفع علاوات المخاطر ويتسبب في تأخير حركة الملاحة في خليج عدن.

وبناءً على ذلك، قد تحد الحرب بالوكالة، وليس الحصار الرسمي الذي تفرضه دولة، من قدرة دول منطقة المحيطين الهندي والهادئ على الاعتماد على الإمدادات البديلة. فالجهات الفاعلة من غير الدول والقوى الوكيلة، ولا سيما في اليمن، تستطيع، مستفيدة من حالة عدم الاستقرار الإقليمي، تعطيل حركة الملاحة في المضائق من دون أن تمتلكها أو تفرض سيادة رسمية عليها. وفي ظل هذه الظروف، يمكن للقوى الوكيلة ممارسة نفوذ استراتيجي على الممرات البحرية من دون السيطرة الرسمية عليها.

ويشير ذلك إلى تحول في النظام الدولي، لم يعد فيه التحكم الفعلي في الممرات البحرية يتطلب امتلاكًا سياديًا لها؛ إذ قد تكون القدرة على تعطيلها وحدها كافية لتحقيق نتائج استراتيجية مماثلة. وفي الوقت نفسه، تربط الجغرافيا الاستراتيجية بين مضيق هرمز وباب المندب، بحيث يؤدي تعطيل أحدهما إلى زيادة الضغط على الآخر.

ويتعمد فاعلون بحريون يعملون بالوكالة، مثل الحوثيين المتمركزين في اليمن، إلى تعطيل حركة الملاحة في البحر الأحمر، بينما تظل شبكات القرصنة الصومالية مصدر خطر مستمر قد يزيد تكاليف الشحن ومستويات عدم اليقين التي تواجه السفن العابرة لخليج عدن. ومن ثم، لا تقيد ندرة الموردين البديلين جهود تنويع مصادر الطاقة في منطقة المحيطين الهندي والهادئ، بل يقيدتها تركز تدفقات الطاقة البحرية العالمية في نقاط اختناق متنازع عليها سياسيًا. ولهذا تمثل هذه النقاط معضلة أمنية حقيقية لدول المنطقة.

وتحوّل القدرة المتنامية للقوى الوكيلة والجماعات من غير الدول على تعطيل هذه الممرات الجغرافيا البحرية إلى شبكة مترابطة من مواطن الهشاشة، بما يقوض فاعلية استراتيجيات التنويع التقليدية. ولذلك ينبغي لاستراتيجية أمن الطاقة في منطقة المحيطين الهندي والهادئ أن تراعي الاضطرابات التي تقودها القوى الوكيلة داخل شبكات نقاط الاختناق البحرية، بدلاً من الاعتماد حصراً على تنويع الموردين باعتباره وسيلة لتعزيز القدرة على الصمود.

وللتصدي لهذه المخاطر، شاركت قوات الدفاع الأسترالية في عمليات للأمن البحري نُفذت في إطار تحالفات في البحر الأحمر والمحيط الهندي. غير أن دورها ظل محصورًا في الأطر متعددة الأطراف، بدلًا من اتخاذ إجراءات منفردة. وقد تدفع حالة عدم الاستقرار المتصاعدة المرتبطة بالتوترات الإقليمية المتصلة بإيران، واتساع نطاق انعدام الأمن من الشرق الأوسط إلى القرن الأفريقي، أستراليا واليابان وكوريا الجنوبية وتايلاند بصورة متزايدة إلى إعادة تقييم مواقفها الاستراتيجية تجاه نقاط الاختناق البحرية الرئيسية، بما في ذلك نطاق انخراطها المستقبلي وعمقه وقدراته ومدى استقلاليتها.

ويكتسب ذلك أهمية خاصة في ظل استمرار إيران في انتهاك وقف إطلاق النار الحالي مع الولايات المتحدة، وتطلعها إلى استغلال باب المندب، الذي يُعد، بعد مضيق هرمز، نقطة الاختناق الرئيسية الأخرى التي تربط آسيا والشرق الأوسط وأوروبا، بهدف الإضرار بالاقتصاد العالمي وتعزيز موقعها التفاوضي في المحادثات مع واشنطن.

وعلى خلاف أستراليا وتايلاند، تُعد اليابان وكوريا الجنوبية شديدي التعرض لهذه التهديدات، نظرًا إلى احتلالهما باستمرار مراتب متقدمة بين أكبر مستوردي الغاز الطبيعي المسال والنفط الخام في العالم. وقد دفع ذلك سيول وطوكيو إلى توقيع اتفاق استراتيجي لتعزيز التعاون في مجال الطاقة، على الرغم من خلافاتهما التاريخية الممتدة.

وقد يصبح التحرك الأمني الجماعي ضروريًا إذا أرادت دول منطقة المحيطين الهندي والهادئ ضمان أمن الطاقة وتعزيز قدرتها الداخلية على الصمود، في ظل تصاعد عدم الاستقرار الجيوسياسي وتنامي انتشار الحروب غير المتكافئة التي تنطلق من بؤر إقليمية.

وتلجأ الجهات الفاعلة الحكومية وغير الحكومية بصورة متزايدة إلى الإكراه والتخريب والقوى الوكيلية والهجمات المباشرة على خطوط الإمداد الحيوية، بهدف تقويض الاستقرار السياسي وتعطيل النشاط الاقتصادي. ونظرًا إلى الترابط الوثيق بين أسواق الطاقة العالمية والإقليمية، ومسارات التجارة البحرية، وسلاسل الإمداد، يمكن للاضطرابات الواقعة في دولة واحدة أو في محيطها أن تولد تداعيات متسلسلة تمتد إلى المنطقة الأوسع.

وبناءً على ذلك، تشترك دول منطقة المحيطين الهندي والهادئ في مصلحة تعزيز الأمن البحري الجماعي. ومن خلال العمل المشترك لردع التهديدات، وتقليص مواطن الهشاشة، وضمان الوصول إلى موارد الطاقة الحيوية، تستطيع دول المنطقة تعزيز قدرتها على تحمل الصدمات الخارجية، والحفاظ على الاستقرار الاقتصادي والاجتماعي الذي تقوم عليه قدرتها على الصمود على المدى الطويل.

<https://globalsecurityreview.com/proxy-wars-threaten-energy-security-in-the-indo-pacific-amid-regional-turmoil-in-the-middle-east/>

اغتيال مراسل «العربية» يسلط الضوء على توترات جنوب اليمن

يشير محللون إلى احتمال ضلوع كل من الحوثيين والمجلس الانتقالي الجنوبي المدعوم من الإمارات في مقتل محمد عيضة.

كارولينا بيدراتزي ومراسل «ميدل إيست آي» في عدن



في مساء 24 يونيو، أدار محمد عيضة، مراسل قناتي «العربية» و«الحدث»، محرك سيارته خارج منزل أسرته في المكلا، عاصمة محافظة حضرموت شرقي اليمن، فانفجرت عبوة ناسفة بدائية الصنع زُرعت أسفل مقعد السائق.

كان قد أوصل أفراد أسرته للتو إلى المنزل، وكان في طريقه للقاء أحد أصدقائه. وأدى الانفجار إلى اشتعال سيارته في شارع الستين، بالقرب من المدرسة الباكستانية وسط المكلا.

وقُتل عيضة، البالغ من العمر 40 عامًا، على الفور.

وكانت السلطات الأمنية المحلية قد حذرت قبل نحو شهر من وجود تهديد يستهدف حياته، وحثته على التعامل مع تلك التحذيرات بجدية.

ومنذ عام 2019، كان يعمل مصورًا مستقلًا ومراسلًا لقناة «العربية» السعودية المملوكة للدولة، ويغطي القضايا السياسية والأمنية والتنمية في مختلف أنحاء شرقي اليمن.

وقد جلبت له تغطيته للمظاهرات التي نظمها المجلس الانتقالي الجنوبي المدعوم من الإمارات، وتوثيقه لممارسات سلطاته، خصوصًا وأعداد.

وحتى وقت كتابة هذا التقرير، لم تعلن أي جهة من أطراف المشهد السياسي اليمني المنقسم مسؤوليتها عن الاغتيال.

وأدان مجلس القيادة الرئاسي، المدعوم من السعودية والمتخذ من عدن مقرًا له، الهجوم. وأمر سالم أحمد الخنبشي، محافظ حضرموت واللواء الذي قاد عملية استعادة المنطقة عسكريًا من المجلس الانتقالي الجنوبي في مطلع يناير، بفتح تحقيق. كما وجّه رئيس الوزراء شائع محسن الزنداني وزارة الداخلية والأجهزة الأمنية بتحديد المسؤولين عن الجريمة.

وسارع متحدث باسم المجلس الانتقالي الجنوبي، الذي تمزقه الخلافات ولا يزال حلّه موضع نزاع، إلى اتهام تنظيم القاعدة في جزيرة العرب وجماعات مسلحة أخرى بالوقوف وراء الهجوم.

لكن هذا الاتهام قوبل بتشكيك واسع. فتوجيه تهديدات مسبقة لا يتسق مع نمط عمليات تنظيم القاعدة في جزيرة العرب، الذي يميل إلى تنفيذ أعمال عنف مباغتة لا يعلن مسؤوليته عنها، بدلًا من تحذير أشخاص محددين مسبقًا من استهدافهم.

كما فسّر البيان على أنه تعبير عن انتهازية سياسية؛ فمن خلال إسناد الجريمة إلى جماعات «إرهابية»، أوحى المجلس الانتقالي ضمنيًا بأن هذه الجماعات كانت تحت السيطرة خلال فترة حكمه.

ورفض عضو في الجمعية الوطنية للمجلس الانتقالي الجنوبي، طلب عدم الكشف عن اسمه، الاتهامات الموجهة إلى المجلس بالضلوع في الاغتيال.

وقال لـ«ميدل إيست آي»: «صحيح أننا نعد السعودية عدوًا رئيسيًا، لأنها تلحق الضرر بالجنوب، لكن ذلك لا يعني أننا سنغتال صحفيًا مدنيًا أو نرحب باغتياله».

وأضاف: «نحن مشروع سلام، لا مشروع موت. ولو كنا نعتزم نشر الفوضى، لاستهدفنا مسؤولين مدعومين من السعودية، لا صحفيًا».

واتهم بدلًا من ذلك المحافظ المدعوم من السعودية والحكومة في عدن بأنهما «فشلا في الحفاظ على الأمن»، مضيفًا: «خلال ستة أشهر فقط، سمعنا عن عدة اغتالات في الجنوب. لم يكن الإرهابيون يجرؤون على نشر الفوضى خلال حكم المجلس الانتقالي، أما اليوم فيتحركون بحرية في الجنوب ويحاولون إثارة الفوضى هنا وهناك».

أما الحوثيون، الذين يسيطرون على صنعاء ويقاتلون التحالف الذي تقوده السعودية منذ أكثر من عقد، فقد أدانوا الاغتيال عبر قناة «المسيرة» من دون توجيه الاتهام إلى جهة بعينها، واستخدموا الحادثة لإبراز حالة عدم الاستقرار في المناطق الخاضعة لسيطرة الحكومة.

وقال إبراهيم جلال، كبير المحللين المتخصصين في شؤون اليمن والخليج، لـ«ميدل إيست آي»: إن لدى كل من المجلس الانتقالي الجنوبي والحوثيين أسبابًا للاستياء من تغطية عيضة.

وأضاف: «عندما ننظر إلى المشهد ونبحث في الجهات التي قد تملك القدرة على تحريك خلايا نائمة وتنفيذ أعمال تخريبية بقصد زعزعة استقرار المناطق الخاضعة لسيطرة الحكومة وتقويضه، نجد فاعلين رئيسيين: الحوثيين، والمجلس الانتقالي الجنوبي «المنحل ذاتيًا»، على حد التعبير المتداول».

لا يمثل مقتل محمد عيضة حادثة معزولة. فمنذ الهزيمة العسكرية للمجلس الانتقالي الجنوبي وحلّه الذي لا يزال موضع نزاع حاد، خلال الفترة الممتدة من أواخر ديسمبر 2025 إلى يناير 2026، ارتفعت وتيرة الاغتيالات السياسية الموجهة في جنوب اليمن بصورة ملحوظة.

ففي مايو، اختُطف وسام قائد، المدير التنفيذي للصندوق الاجتماعي للتنمية، وقُتل في عدن. وفي أبريل، اغتيل عبد الرحمن الشاعر، وهو تربوي وقيادي بارز في حزب الإصلاح. وفي يناير، استهدفت محاولة اغتيال العميد السلفي حمدي شكري، الذي يتولى حاليًا قيادة نطاق عسكري واسع في الجنوب.

وأشار براء شيبان، المحلل السياسي اليمني البارز، إلى أن السلطات أوقفت، في قضية اغتيال الشاعر، خلية مرتبطة بوحدات مكافحة الإرهاب السابقة، وهي إحدى الوحدات الرئيسية التي كانت تعمل تحت مظلة المجلس الانتقالي الجنوبي.

وقال شيبان: «بدأت النيابة إجراءات توجيه الاتهامات، لكن الأمر سيستغرق وقتًا».

وكانت تحقيقات سابقة أجرتها هيئة الإذاعة البريطانية «بي بي سي» قد أثبتت وجود صلات مباشرة بين الجماعة المدعومة من الإمارات وسلسلة من الاغتيالات السابقة في عدن.

واستخلص معلقون احتمالاً مفاده أن عمليات القتل كانت نادرة نسبيًا خلال فترة السيطرة الإدارية للمجلس الانتقالي، وأن انتشارها المتزايد في الآونة الأخيرة قد يشير إلى أن شبكات مرتبطة بالمجلس باتت توجه تلك العمليات أو تتيح تنفيذها، بما يظهره كميليشيا لم تعد تسيطر على أراضي، لكنها لا تزال تحتفظ بنفوذ مسلح.

وقال مصدر مطلع على الأجواء السياسية في عدن: «في الليلة التي خسرت فيها السعودية مباراتها في كأس العالم أمام إسبانيا، أطلق أعضاء المجلس الانتقالي الألعاب النارية في مختلف المحافظات الجنوبية».

وأضاف: «وعندما اغتيل عيضة، أدانوا الجريمة علنًا، لكنهم ابتهجوا بها سرًا بسبب تغطيته الناقدة لمظاهرات المجلس الانتقالي».

ولم يكن حل المجلس الانتقالي يعني اختفاءه. فتشكيلاته الأمنية والعسكرية لم تُفكك بالكامل؛ إذ أعيد نشر بعض الوحدات، بينما ألحقت وحدات أخرى اسميًا بهياكل الحكومة المعترف بها دوليًا.

وأوضح جلال: «دُمجت بعض القوات الأمنية في ترتيبات محلية ووطنية، لكنها لا تزال تضم أفرادًا موالين للمجلس الانتقالي. فهم لم يغيروا آراءهم، ولم تتغير نواياهم».

وأضاف: «ويبقى أن يتضح مدى اندماجهم الفعلي، ومدى قدرتهم على إظهار شعور الانتماء إلى مؤسسة تضع حماية الناس فوق كل اعتبار».

وكان زعيم المجلس الانتقالي المنفي، عيدروس الزبيدي، قد فرّ إلى أبوظبي في يناير، ولا يزال يصدر منها بياناته. ويرى محللون أن الإمارات لا تنظر إلى هذه الانتكاسة على أنها دائمة.

يأتي هذا الاغتيال في توقيت حرج على نحو خاص بالنسبة إلى المقاربة السعودية في اليمن. فقبل أسبوعين فقط من مقتل عيضة، وقّعت الرياض اتفاقاً بقيمة 150 مليون دولار لتزويد محطات الكهرباء في مختلف أنحاء اليمن بالمشتقات النفطية، في أحدث حلقة من دعم سعودي تجاوزت قيمته 12.6 مليار دولار منذ عام 2012.

وكانت المكلا ذاتها قد شهدت مراسم خاصة بمشروع محطة كهرباء بقدرة 100 ميغاواط، جرى تطويرها بموجب اتفاق ثلاثي بين البرنامج السعودي لتنمية وإعمار اليمن ووزارة الكهرباء اليمنية وشركة «غلف باور إنترناشونال».

ووصف رئيس مجلس القيادة الرئاسي اليمني رشاد العليمي المساعدات الاقتصادية السعودية علناً بأنها العامل الأساسي الذي يبقي مؤسسات الحكومة اليمنية متماسكة، مطالباً اليمنيين بالتحلي بـ«مزيد من الصبر» حتى تظهر أثارها كاملة.

وبالنسبة إلى اليمنيين على الأرض، يمثل الحصول على الخدمات الأساسية، مثل الكهرباء والمياه، الأولوية القصوى، وهم يميلون إلى تأييد أي طرف يوفر لهم هذه الاحتياجات.

وينصب جل اهتمام مراد علي، وهو عامل بناء في الستينيات من عمره من عدن، على توفير الغذاء والاحتياجات الأساسية لسبعة من أفراد أسرته، مع استمرار أمله في أن تساعد الحكومة على الحصول على الكهرباء والمياه وخدمات الرعاية الصحية.

وقال لـ«ميدل إيست آي»: «فشلت حكومتنا في توفير الكهرباء والرعاية الصحية أو أي من الاحتياجات الأساسية الأخرى. والسعودية هي التي تساعدنا منذ يناير 2026 على الحصول على الخدمات الأساسية».

لكن صبر المواطنين على الأرض يتعرض لاختبار صعب. ففي مطلع يونيو، ومع الارتفاع الحاد في درجات الحرارة واستمرار تعطل إمدادات الكهرباء، خرج مئات المدنيين في عدن إلى الشوارع، أو بالأحرى أخرجوا فُرُشهم إليها وناموا في العراء، احتجاجاً على انقطاع التيار الكهربائي.

ووصفت مصادر محلية المظاهرات بأنها غير مسيّسة ومدفوعة بالغضب من تدهور البنية التحتية، لا احتجاجاً على إدارة مجلس القيادة الرئاسي. وأضافت أن منظمين تابعين للمجلس الانتقالي حاولوا احتواء الاحتجاجات وتوجيهها لمصلحتهم، لكن محاولاتهم فشلت إلى حد كبير.

وقال علي: «عندما خرجنا إلى الشوارع، كنا نطالب السعودية بمساعدتنا، لأننا نعلم أنها الدولة الوحيدة القادرة على ذلك. لقد شتمنا حكومتنا لأنها تستحق، لكننا لم نطلب منها التدخل، لأننا نعلم أنها عاجزة عن مساعدتنا».

ورأى جلال أن الفجوة بين خطاب إعادة الإعمار والواقع الأمني تشكل ثغرة خطيرة، وقال: «عندما ننظر إلى طبيعة الأشخاص المستهدفين — صحفي، وشخصية دينية، ومعلمون، وأحد رواد التنمية الاجتماعية، وقادة عسكريون — تتضح صورة تشير إلى أن شرائح واسعة من الشخصيات المجتمعية، بصرف النظر عن مجالات عملها، تتعرض لمحاولة تصفية ممنهجة ومستمرة».

وأضاف: «[والدافع هو] بث الخوف، وإظهار حالة عدم الاستقرار، وتقويض الثقة بالحكومة وداعمها السعودية، وزعزعة الصورة التي باتت تتيح للحكومة طلب مزيد من الدعم من مؤسسات التنمية الدولية، مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي».

تحقيق الاستقرار والأمن

يقف وراء كل ذلك مسار سياسي لم يكتمل. فعقب استعادة الأراضي الجنوبية عسكريًا، دعا رئيس مجلس القيادة الرئاسي رشاد العليمي إلى عقد مؤتمر شامل للحوار الجنوبي تستضيفه السعودية، لكن لم يُحدد موعد له حتى الآن.

وفي فبراير، اقتحم متظاهرون موالون للمجلس الانتقالي الجنوبي مبنى حكميًا في عتق، وقتلت قوات الأمن خمسة أشخاص وأصاب 39 آخرين.

ويتمثل رهان السعودية في أن تمويل البنية التحتية، وإطلاق مسار سياسي جنوبي ذي مصداقية، وتوحيد القيادة العسكرية تحت مظلة مجلس القيادة الرئاسي، يمكن أن ترسخ موقعها قبل أن تستدعي الجبهة الحوثية في الشمال اهتمامًا متجددًا. وأضاف جلال أن تحقيق الاستقرار يتطلب نهجًا متعدد الأبعاد.

وقال: «على الصعيد الاقتصادي، تحتاج الحكومة إلى أكثر من التمويل الطارئ؛ إذ يتعين عليها تحسين تحصيل الإيرادات المحلية واستئناف صادرات النفط والغاز، المتعثرة منذ عامي 2015 و2022 على التوالي».

وأضاف: «أما على الصعيد الأمني، فإن معالجة آثار عقد من التشرذم تحتاج إلى وقت، لكنها تتطلب أيضًا نهجًا أكثر قدرة على التكيف والاستباق. ويتعين على قيادة الحكومة بكاملها العودة إلى البلاد، والوجود بين الناس، وإعادة بناء الثقة بالمؤسسات، وتمهيد الطريق للتعافي».

ويكشف اغتيال محمد عيضة، سواء ثبت في نهاية المطاف ارتباطه بفلول المجلس الانتقالي الجنوبي أم لم يثبت، حجم القضايا التي لا تزال عالقة وغير محسومة في الأراضي التي أصبحت السعودية الجهة الداعمة الرئيسية لسلطاتها المعترف بها دوليًا.

وقال شيبان: «من استهدف محمدًا أراد إسكات صوته، لكن الجريمة كانت أيضًا تهديدًا لجميع الصحفيين الآخرين. وفي نهاية المطاف، لن يتمكنوا من إسكات الجميع إذا رفع الجميع أصواتهم وظلوا فاعلين».

<https://www.middleeasteye.net/news/assassination-al-arabiya-journalist-tensions-southern-yemen>

هل يصبح باب المندب «هرمز» الجديد؟

يونس يزرو



عندما أفادت وكالة «تسنيم» للأنباء، المعروفة بصلاتها الوثيقة بالحرس الثوري الإيراني، بأن إيران علّقت المفاوضات غير المباشرة مع الولايات المتحدة وأعلنت استعدادها لإغلاق مضيق هرمز وفتح جبهات أخرى، ذكرت مضيق باب المندب بالاسم. وكان الدافع المعلن لذلك استمرار العمليات الإسرائيلية في لبنان. غير أن السؤال الأصعب هو ما إذا كان هذا الممر الضيق بين خليج عدن والبحر الأحمر بات يندرج ضمن الفئة نفسها من التهديدات الاستراتيجية التي يمثلها مضيق هرمز، أم أنه قد يصبح أشد خطورة.

يُعد باب المندب شريانًا بحريًا حيويًا يربط المحيط الهندي، عبر خليج عدن، بالبحر الأحمر. ويبلغ عرض المضيق عند أضيق نقطة نحو 29 كيلومترًا، وتتدفق عبره حصة كبيرة من التجارة العالمية. وقد اعتمدت السعودية على خط أنابيب النفط بين الشرق والغرب، المعروف باسم «بترولاين»، لنقل النفط إلى ينبع على ساحل البحر الأحمر وتجاوز مواطن الضعف المرتبطة بمضيق هرمز، ورفعت تشغيله إلى مستوى يقترب من طاقته القصوى البالغة نحو سبعة ملايين برميل يوميًا. غير أن هذا التحول لا يلغي المخاطر، بل ينقل جزءًا منها إلى ممر البحر الأحمر وباب المندب.

ومن شأن تعطيل الملاحة في هذا المضيق، كليًا أو حتى جزئيًا، أن يضاعف الضغوط القائمة؛ إذ سيجبر السفن على تغيير مساراتها والإبحار حول رأس الرجاء الصالح في أفريقيا، ما سيرفع تكاليف الشحن وأقساط التأمين، ويدفع أسعار الطاقة في مختلف أنحاء العالم إلى مزيد من الارتفاع.

ويبرز هذا التهديد في وقت تواصل فيه التوترات الإقليمية تصاعدها. فهو يشكل جزءًا من شبكة أوسع ومتراصة من الصراعات، تشمل طموحات إيران النووية، وشبكات القوى الوكيلية المتحالفة معها، ومواجهاتها المباشرة مع إسرائيل والولايات المتحدة. وبعد أشهر من التصعيد الحاد، أتاح وقف هش لإطلاق النار في أبريل 2026 توقعًا مؤقتًا للقتال، لكن الضغوط المتكررة قوّضت هذه الهدنة. وترى إيران أن أي اتفاق شامل مع الولايات المتحدة ينبغي أن يقترن بخفض التصعيد على «جميع الجبهات»، بما فيها لبنان. وقد علّقت طهران اتصالاتها عبر الوسطاء، احتجاجًا على ما تصفه بانتهاكات لإطار وقف إطلاق النار.

وعارض وزير الخارجية الأميركي ماركو روبيو هذا الربط بقوة خلال إفادته أمام الكونغرس، مؤكدًا أن واشنطن تسعى إلى التعامل مع المحادثات بين إسرائيل ولبنان باعتبارها مسارًا منفصلًا ومتميزًا عن الملف الإيراني. وتكشف محاولة فصل المسارات هذه عن توتر جوهرية؛ إذ تسعى الولايات المتحدة إلى إبرام اتفاقات محددة النطاق بشأن القضايا النووية وإعادة فتح مضيق هرمز، بينما توظف إيران شبكتها الإقليمية للمطالبة بتنازلات أوسع.

وفي 3 يونيو 2026، توصلت إسرائيل ولبنان، بوساطة أميركية، إلى اتفاق متجدد لوقف إطلاق النار، ما أسهم في انخفاض أسعار النفط. ويتضمن الاتفاق مناطق تجريبية لتطبيق بنوده، ويهدف إلى تثبيت الوضع في أعقاب إطار أبريل. ومع ذلك، لا يزال شديد الهشاشة؛ إذ اختبرت تقارير فورية عن اشتباكات وغارات إسرائيلية في جنوب لبنان وإطلاق حزب الله صواريخ قدرته على الصمود خلال ساعات من الإعلان عنه.

ويتيح هذا التطور فرصة محتملة لخفض التصعيد على الجبهة اللبنانية، التي دأبت إيران على ربطها بتحذيراتها المتعلقة باباب المندب. غير أن هشاشة الترتيبات واستمرار حالة عدم اليقين على الأرض يبرزان مدى سهولة تجدد التوترات.

وإلى جانب ذلك، رفض حزب الله خطة لوقف إطلاق النار بوساطة أميركية وافقت عليها الحكومتان اللبنانية والإسرائيلية، ما وضع مستقبل الهدنة في لبنان ومفاوضات السلام الإقليمية موضع شك. ورفض الأمين العام للحزب نعيم قاسم الخطة، معتبرًا أنها ستلحق الضرر بالمجتمعات اللبنانية وتقوّض مصالح لبنان. وطالب بوقف شامل لإطلاق النار وانسحاب القوات الإسرائيلية من لبنان، مؤكدًا أنه ما دامت القرى اللبنانية تتعرض للقصف، فلن يكون شمال إسرائيل آمنًا.

ويكشف ذلك عن التعقيد البنيوي للصراع الأوسع المرتبط بإيران. فقد ظل دعم طهران طويل الأمد لحزب الله عنصرًا محوريًا في نهجها الإقليمي. وعلى مر السنين، استثمرت إيران بكثافة في الحزب بوصفه أداة ردع متقدمة في مواجهة إسرائيل. وربط قائد فيلق القدس التابع للحرس الثوري الإيراني إسماعيل قآني ومسؤولون إيرانيون كبار آخرون صراحةً بين احتمال تعطيل الملاحة في باباب المندب واستمرار العمليات الإسرائيلية في لبنان، وقدّموا تلك التحركات بوصفها ردودًا موحدة من جانب «محور المقاومة».

وفي الوقت نفسه، اتبعت الولايات المتحدة وإسرائيل مقاربتين مختلفتين تجاه حماس وحزب الله، رغم تصنيفهما ككتا الجماعتين منظميتين إرهابيتين. فقد مارست إسرائيل ضغطًا عسكريًا متواصلًا على حزب الله بسبب ما يمثله من تهديد مباشر على حدودها، وما يمتلكه من ترسانة متطورة.

ومن شأن انهيار المسار في لبنان أو دخوله في حالة جمود مطولة أن يزيد احتمال تصعيد إيران ضغوطها على جبهات أخرى. ومن أكثر المسارات ترجيحًا أن يجري ذلك عبر الحوثيين في اليمن ومضيق باباب المندب. ويخلق هذا الوضع أثرًا مضاعفًا خطيرًا؛ إذ يمكن لفشل وقف إطلاق نار محلي واحد أن يطلق سلسلة من الاضطرابات عبر البحر الأحمر، بما يفاقم الأزمة القائمة أصلًا في مضيق هرمز.

ويمثل الحوثيون في اليمن الأداة الرئيسية لإيران في توجيه التهديدات إلى باب المندب، مع توفير هامش للإنكار المعقول لطهران. وقد سبق للحوثيين أن عطلوا حركة الملاحة في البحر الأحمر على نطاق واسع، وأثبتوا قدرتهم على استخدام الصواريخ والطائرات المسيّرة والألغام البحرية، بما في ذلك صواريخ باليستية متطورة مضادة للسفن مستمدة من تصاميم إيرانية.

كما ساوى مسؤولون إيرانيون بارزون، من بينهم مستشارون مثل علي أكبر ولايتي، صراحةً بين باب المندب وهرمز من حيث الأهمية الاستراتيجية، مؤكدين في تصريحاتهم أن «القيادة الموحدة لجهة المقاومة» تنظر إلى المضيقين على قدم المساواة.

وحتى الآن، ظلت تحركات الحوثيين محسوبة؛ إذ ركزت على المضايقات، وعمليات إطلاق محددة باتجاه إسرائيل، والتعطيل الانتقائي لحركة الشحن. وقد أتاحت قدرة الجماعة المثبتة على الصمود لها مواصلة الضغط حتى في مواجهة التحالفات البحرية الدولية. ورغم وجود تحديات تتعلق بالإمداد وإعادة التسليح، لا تزال البنية التحتية اللازمة للتصعيد السريع قائمة.

وتنظر دول الخليج، ولا سيما السعودية، بقلق بالغ إلى أي احتمال لإغلاق باب المندب. وقد سعت إلى الحصول على ضمانات من الحوثيين بعدم استهداف سفنها، كما تعتمد على مسارات البحر الأحمر بوصفها بدائل عندما تواجه الملاحة في هرمز قيودًا. ومن شأن اندلاع أزمة متزامنة في نقطتي الاختناق البحريتين أن يلحق أضرارًا جسيمة باقتصادات هذه الدول وباستقرار أسواق الطاقة العالمية.

أما على الصعيد العالمي، فقد يؤدي تعطيل المضيقين في الوقت نفسه إلى عرقلة ما يصل إلى ربع تدفقات النفط والغاز العالمية، مع تداعيات متسلسلة ت طال التضخم وسلاسل الإمداد والنمو الاقتصادي.

وسيكون للإغلاق المحتمل لباب المندب أثر بالغ في دول القرن الأفريقي. فقد أدى الإغلاق القائم لمضيق هرمز بالفعل إلى أزمات اقتصادية خطيرة في أنحاء الإقليم، بفعل الارتفاع الحاد في أسعار الوقود، وتعطل سلاسل الإمداد، وتصاعد التضخم. وتقع دول مثل جيبوتي وإريتريا وإثيوبيا والصومال في الإقليم المحاذي للمضيق، وتعتمد، باستثناء إثيوبيا الحبيسة، اعتمادًا كبيرًا على موانئها في استيراد الغالبية العظمى من احتياجاتها، بما يشمل الوقود والغذاء والأدوية والأسمدة. ومن شأن إغلاق باب المندب أن يخلق هذه الشرايين الحيوية فورًا.

وتعتمد إثيوبيا، على الوصول عبر جيبوتي في أكثر من 95 في المائة من تجارتها من حيث الحجم. ومن المرجح أن تشمل النتائج نقصًا حادًا في السلع الأساسية، وارتفاعًا كبيرًا في تكاليف الضروريات، وزيادة المخاطر التي تهدد استقرار اقتصادات تعاني أصلًا الهشاشة.

وقد يؤدي الضغط المشترك الناتج من اضطراب الملاحة في كل من هرمز وباب المندب إلى أزمات متداخلة في مجالات الطاقة والأمن الغذائي والتجارة، ستكون أثارها مدمرة بوجه خاص على القرن الأفريقي، وقد تفاقم الخصومات المحلية والإقليمية.

وتضيف التوترات بين واشنطن وتل أبيب طبقة أخرى من التعقيد. فقد كشفت تقارير عن مكالمات هاتفية متوترة بين الرئيس دونالد ترامب ورئيس الوزراء بنيامين نتنياهو عن خلافات حادة، إذ ضغط ترامب على إسرائيل لكبح عملياتها في لبنان بهدف حماية الجهود الدبلوماسية الأوسع مع إيران.

وأعطت حكومة نتنياهو الأولوية لتحديد التهديدات المباشرة الصادرة عن حزب الله، معتبرةً أن استمرار الضغط ضروري للأمن على المدى الطويل. وتوضح هذه الخلافات تباين الأولويات، وقد تشجع إيران من خلال إظهار الانقسامات بين الطرفين على الملأ.

وعلى الصعيد الداخلي في الولايات المتحدة، تصاعدت معارضة الكونغرس لإطالة أمد الصراع مع إيران. ففي 3 يونيو، أقر مجلس النواب قرارًا بموجب قانون صلاحيات الحرب، يوجه بسحب القوات الأميركية من الأعمال العدائية مع إيران ما لم يأذن الكونغرس بمواصلة العمليات. وانضم عدد من الجمهوريين إلى الديمقراطيين في التصويت، بما يعكس تنامي القلق المشترك بين الحزبين من التصعيد.

وتسعى إدارة ترامب إلى اتفاق يقيد البرنامج النووي الإيراني، ويعيد فتح الممرات المائية الرئيسية، ويحقق الاستقرار في أسواق الطاقة. أما إسرائيل، فتظل أكثر تشككًا في الترتيبات التي قد تُبقي القوى الوكيلة لإيران قائمة من دون إضعافها.

وقد تشعر إيران بمزيد من الجرأة نتيجة هذه الانقسامات العلنية، وتقدر أنها تستطيع استغلالها لانتزاع شروط أفضل أو كسب مزيد من الوقت. غير أن موقف طهران نفسه ينطوي على مخاطر؛ إذ تسبب الصراع المطول في إنهاك اقتصادها ومواردها العسكرية واستقرارها الداخلي.

وعلى خلاف مضيق هرمز، حيث تتمتع إيران بقرب جغرافي مباشر وقدرات بحرية خاصة بها، ستعتمد أي تحركات في باب المندب اعتمادًا كبيرًا على القوى الوكيلة، وهي أداة فعالة لممارسة الضغط غير المتكافئ. وتشير التقديرات إلى أن اضطرابات هذا المضيق قد تنطوي على مخاطر منظومية أكبر على التجارة العالمية متعددة السلع، بسبب محدودية مسارات الالتفاف العملية المتاحة للشحنات غير النفطية.

وقد أبدى الحوثيون استعدادهم للتصعيد، من دون فرض حصار شامل حتى الآن، مستخدمين تعطيل الملاحة بوصفه أداة محسوبة. ويضيف وقف إطلاق النار الجديد بين إسرائيل ولبنان عاملاً يساعد على خفض التصعيد، وقد يقلل الحوافز الفورية لتفعيل خيار تعطيل باب المندب. غير أن هشاشة الاتفاق وإصرار طهران المستمر على ربط الملفات يعنيان أن التهديد بالمضيق لا يزال يحتفظ بقيمة كبيرة بوصفه ورقة ضغط. وفي حال تجدد التصعيد الواسع، سترتفع المخاطر بصورة حادة.

ومن المنظور الإسرائيلي، تمثل مواصلة العمليات ضد حزب الله دفاعًا مشروعًا عن النفس في مواجهة تهديد مترسخ. أما إيران، فتقدم تحركاتها بوصفها مقاومة مشروعة للحرب ولما تعتبره جهودًا أميركية إسرائيلية ترمي إلى تغيير النظام.

وتسير الولايات المتحدة على حبل مشدود؛ إذ تدعم أمن حليفها، في الوقت الذي تعطي فيه الأولوية لخفض التصعيد حمايةً للمصالح الاقتصادية العالمية. أما دول الخليج وسائر الفاعلين الدوليين، فتسعى في معظمها إلى تحقيق الاستقرار، خشية أن تقوض الحروب بالوكالة جهود التنمية والتجارة.

وستكون الأسابيع والأشهر المقبلة حاسمة. فرغم تعرض القنوات الدبلوماسية لضغوط شديدة، فإنها لم تنهر بالكامل. كما أن اجتماع هشاشة وقف إطلاق النار في لبنان، وضغوط الكونغرس الداعية إلى ضبط النفس، والمخاطر الاقتصادية، يخلق قوى متنافسة: فمن جهة، توظف إيران نقاط الاختناق البحرية بوصفها أدوات للضغط؛ ومن جهة أخرى، يتنامى الزخم الداعي إلى خفض التصعيد.

ويتوقف تحول باب المندب إلى «هرمز» جديد، في نهاية المطاف، على مدى إمكان فك الترابط بين النزاعات المتداخلة — النووية واللبنانية وتلك التي تحركها القوى الوكيلة — قبل أن تدفع الكلفة الاقتصادية جميع الأطراف نحو التسوية.

ويظل حجم الرهانات، المقاس بأسعار النفط ومسارات الشحن والاستقرار الإقليمي في مختلف أنحاء القرن الأفريقي، مرتفعًا على نحو استثنائي.

كيف يمكن لتهديدات الحوثيين للملاحة في البحر الأحمر أن تُحدث صدمة أكبر في أسواق النفط العالمية؟

THE STRAITS TIMES



كان من بين العوامل التي ساعدت على الحد من اضطراب إمدادات النفط العالمية جراء الحرب مع إيران قدرة السعودية على استخدام مسار بديل عن مضيق هرمز لتصدير النفط، عبر البحر الأحمر.

غير أن هشاشة هذا البديل انكشفت بوضوح بعدما أعلن الحوثيون، وهم جماعة مسلحة مدعومة من إيران تسيطر على أجزاء من اليمن، فرض «حظر كامل وشامل» على السفن الإسرائيلية في المنطقة، قائلين إن هذه السفن تمثل «أهدافًا عسكرية مشروعة».

وسبق للحوثيين أن هاجموا سفنًا بالقرب من مضيق باب المندب، الذي يربط جنوب البحر الأحمر بخليج عدن، خلال الفترة من 2023 إلى 2025.

وجاءت تلك الهجمات ردًا على الحرب الإسرائيلية في غزة، لكن تعريف الجماعة للسفن المرتبطة بإسرائيل اتسم بقدر كبير من الاتساع، وأدى التهديد الذي تعرضت له الملاحة التجارية إلى انهيار حركة العبور عبر هذا الممر المائي.

ما مدى أهمية المسار التجاري عبر البحر الأحمر؟

تشكل قناة السويس والبحر الأحمر ومضيق باب المندب مجتمعةً طريقًا مختصرًا للسفن المبحرة بين أوروبا وآسيا.

وكان نحو 10 في المائة من التجارة العالمية المنقولة بحرًا يمر سنويًا عبر باب المندب قبل بدء هجمات الحوثيين في عام 2023. لكن هذه الحصّة انخفضت إلى قرابة 3 في المائة في عام 2025، وفقًا لبيانات شركة «كلاركسونز ريسيرش» ومنصة «بورت ووتش» التابعة لصندوق النقد الدولي وجامعة أكسفورد.

ودفعت موجات متعاقبة من هجمات الحوثيين خلال السنوات الأخيرة مشغلي السفن إلى تجنب البحر الأحمر. وبات كثير منهم يوجهون سفنهم حول الطرف الجنوبي من أفريقيا، وهو تحويل مكلف للمسار يطيل الرحلة بآلاف الأميال، وقد يضيف أسبوعين إلى زمنها.

ولا يزال باب المندب ممرًا مهمًا لصادرات النفط والغاز وغيرها من السلع القادمة من الشرق الأوسط وآسيا وروسيا. وقد سجلت حركة الملاحة عبره ارتفاعًا طفيفًا خلال الحرب مع إيران، مع استخدام السعودية هذا الممر للحفاظ على تدفق صادراتها النفطية.

كيف يمكن أن يؤثر تجدد هجمات الحوثيين في سوق النفط؟

قال الحوثيون في 8 يونيو إن الحظر الذي فرضوه يشمل الملاحة البحرية الإسرائيلية في البحر الأحمر. وسبق للجماعة أن تبنت تعريفاً فضفاضاً للسفن المرتبطة بإسرائيل، ثم وسعت نطاق حملتها ليشمل سفناً أخرى.

وحين صدر الإعلان في يونيو، لم تكن الجماعة قد استهدفت أي سفينة تجارية في المنطقة منذ سبتمبر 2025، وفقاً لشركة الأمن البحري «أمبري». لكن استئناف الهجمات واتساع نطاقها قد يعرّضان صادرات النفط من ميناء ينبع السعودي على البحر الأحمر للخطر، وهو الميناء الذي تعتمد عليه المملكة لتجاوز الإغلاق الفعلي الذي فرضته إيران على مضيق هرمز.

وتُعد السعودية أكبر مصدّر للنفط الخام في منطقة الخليج، وقد بدأت تحويل كميات أكبر من النفط عبر خط أنابيب يصل إلى ساحلها الغربي. وصدّرت المملكة 3.65 مليون برميل يومياً من النفط الخام عبر ينبع في مايو، أي ما يزيد قليلاً على نصف إجمالي صادراتها قبل الحرب.

ولتحميل هذه الشحنات النفطية ونقلها إلى العملاء في آسيا، يتعين على السفن الإبحار عبر ممر باب المندب الضيق، بمحاذاة الساحل اليمني الوعر الذي يوفر غطاءً لهجمات الحوثيين. وإذا تعذر على الناقلات استخدام هذا المسار بسبب المخاطر الأمنية، فقد ترتفع أسعار النفط بدرجة أكبر.

لماذا لم ينخرط الحوثيون في الحرب إلا الآن؟

على الرغم من تحذير الحوثيين مرارًا من إمكان إغلاق مضيق باب المندب بعد اندلاع الحرب مع إيران، فإنهم ظلوا إلى حد كبير على هامش الصراع. وجاء إعلانهم في يونيو فرض حصار جزئي على البحر الأحمر بالتزامن مع تجدد تبادل الضربات بين إيران وإسرائيل.

وكانت الجماعة قد ضعفت منذ أن قتلت الغارات الجوية الأميركية والإسرائيلية في العام الماضي عددًا كبيرًا من قادتها ودمرت جانبًا كبيرًا من معداتها العسكرية. ومع ذلك، حذرت الولايات المتحدة في مارس من أن الحوثيين قد يشكلون تهديدًا للملاحة في البحر الأحمر، مشيرةً إلى احتمال استخدامهم مسيرات جوية وتحت مائية، وصواريخ باليستية وجوّالة، فضلًا عن تنفيذ عمليات صعود غير مشروعة إلى السفن.

ورغم أن إيران تمثل الداعم الأهم للجماعة، فإن للحوثيين حساباتهم الاستراتيجية الخاصة، ولا يتحركون تلقائيًا بأوامر من طهران. كما ينطوي دخولهم الحرب الإقليمية الأوسع على مخاطر، من بينها احتمال تعرضهم لرد انتقامي من الولايات المتحدة وإسرائيل.

وقد يتوخى الحوثيون الحذر أيضًا من تهديد مصالح السعودية. فقد توصلوا إلى هدنة مع المملكة في عام 2022، صمدت إلى حد كبير، وتضمنت دفع الحكومة السعودية أموالاً إلى مناطق خاضعة لسيطرة الحوثيين.

من هم الحوثيون؟

يُعرف الحوثيون رسميًا باسم «أنصار الله»، وينحدرون من عشيرة في محافظة صعدة بشمال غربي اليمن. وهم من أتباع المذهب الزيدي، أحد مذاهب الإسلام الشيعي، الذي تشير التقديرات إلى أن أتباعه يشكلون نحو 25 في المائة من سكان البلاد.

وبرز الحوثيون في تسعينيات القرن العشرين، عقب توحيد اليمن الشمالي واليمن الجنوبي، وخاضوا سلسلة من حركات التمرد ضد الحكومة. وسيطروا على العاصمة صنعاء في عام 2014، ما أدى إلى اندلاع حرب أهلية لا تزال تقسم اليمن. كما تسيطر الجماعة على أجزاء من شمال غربي البلاد، بما في ذلك مساحات واسعة من ساحل البحر الأحمر.

ويتخذ الحوثيون موقفًا مناهضًا للغرب وإسرائيل، وتصنفهم الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي جماعة إرهابية.

وهم جزء مما يسمى «محور المقاومة» الإيراني، الذي يضم حركة حماس في غزة وحزب الله في لبنان، وكلاهما مصنف أيضًا منظمة إرهابية لدى الولايات المتحدة ودول وجهات أخرى. وتتلقى هذه الجماعات التدريب والخبرات الفنية والأسلحة من الجمهورية الإسلامية الإيرانية.

ولا يعتمد الحوثيون على إيران وحدها في الحصول على الأسلحة؛ إذ يستفيدون أيضًا من شبكات التهريب القبلية داخل اليمن، ومن روابط تجارية تمتد إلى دول تُعد مراكز لتصدير المعدات الدفاعية، مثل الصين. كما وسعت الجماعة جهودها لتجميع أسلحتها وتصنيعها محليًا.

لماذا بدأ الحوثيون هجماتهم في عام 2023؟

بدأت هجمات الحوثيين بعد وقت قصير من إطلاق إسرائيل حملتها العسكرية في غزة، ردًا على هجمات حماس في أكتوبر 2023. وأطلق الحوثيون في البداية طائرات مسيرة وصواريخ باتجاه إسرائيل، قبل أن ينتقلوا إلى استهداف السفن.

وقالت الجماعة في البداية إنها تركز فقط على السفن المرتبطة بإسرائيل. لكن سفنًا لا تربطها بإسرائيل صلة مباشرة تعرضت للهجوم أيضًا. وبعد أن بدأت الولايات المتحدة والمملكة المتحدة شن ضربات على مواقع الحوثيين في مطلع عام 2024، أعلن المسلحون أن جميع السفن التابعة لهاتين الدولتين أصبحت أهدافًا مشروعة.

كيف حاولت الولايات المتحدة ودول أخرى التصدي لهجمات الحوثيين سابقًا؟

دفعت موجة هجمات الحوثيين في عام 2023 الولايات المتحدة إلى تشكيل قوة مهام دولية عُرفت باسم عملية «حارس الازدهار»، بهدف حماية السفن في المنطقة. وأسهمت أكثر من 20 دولة في هذه الجهود من خلال تقديم سفن وأفراد ومعلومات.

وشنت الولايات المتحدة والمملكة المتحدة سلسلة من الضربات على مواقع الحوثيين بدءًا من يناير 2024. وفي فبراير من العام نفسه، أطلق الاتحاد الأوروبي بعثة بحرية دفاعية باسم «أسبيدس»، لتوفير الحماية للملاحة في البحر الأحمر.

وعندما عاد الرئيس دونالد ترامب إلى البيت الأبيض في عام 2025، شنت إدارته حملة قصف وضربات بصواريخ مجنحة ضد الحوثيين استمرت قرابة شهرين. وانتهت الحملة بموجب اتفاق لوقف إطلاق النار تم بوساطة عُمانية في مايو 2025، وافق الحوثيون بموجبه على وقف استهداف السفن الأميركية. كما أنهيت عملية «حارس الازدهار» تدريجيًا.

وواصل الحوثيون مهاجمة بعض السفن الأخرى وشن ضربات بعيدة المدى على إسرائيل، ولم يعلقوا هذه الأنشطة إلا في أواخر عام 2025، بعد توصل حماس وإسرائيل إلى وقف لإطلاق النار.

<https://www.straitstimes.com/world/middle-east/how-iran-linked-houthis-red-sea-shipping-threat-risks-bigger-oil-shock>

طريق الذهب: كيف تحركت ثروة اليمن باتجاه دبي



تسعة عشر سجلاً موثقاً تظهر خروج أكثر من 1.5 طن من الذهب، بقيمة تقارب

218 مليون دولار، عبر مطاري عدن والريان

في أواخر مايو، أعلنت السلطات الأمنية في محافظة حضرموت، شرقي اليمن، تفكيك أربع ورش غير قانونية لاستخراج الذهب ومعالجته في مدينة المكلا، وذلك بعد أسبوع واحد فقط من ضبط ورشة مماثلة.

وقالت إدارة البحث الجنائي في شرطة ساحل حضرموت إن المdahمات جاءت بعد مراقبة دقيقة وتتبع استخباراتي كشف ما وصفته بشبكات منظمة تسعى إلى استغلال ونهب الموارد المعدنية في المحافظة. وشملت المضبوطات معدات وآلات تستخدم في طحن الصخور ومعالجتها، إضافة إلى مواد خام وأحجار تحتوي على الذهب. وقد أحيل المحتجزون والمضبوطات إلى الجهات المختصة لاستكمال الإجراءات القانونية.

للوهلة الأولى، قد تبدو الحادثة قضية أمنية محلية تتعلق بورش تعدين غير مرخصة في مدينة ساحلية. غير أن توقيتها وموقعها وطبيعة النشاط الذي كُشف عنه تطرح سؤالاً أوسع وأكثر حساسية: ماذا يحدث للذهب المستخرج أو المعالج خارج القنوات الرسمية؟ وإلى أين يذهب بعد خروجه من المناجم والورش ومواقع المعالجة غير النظامية؟

يصبح هذا السؤال أكثر إلحاحاً عند مقارنته بوثائق رسمية راجعتها شيبا إنتلجنس. فالسجلات، التي تغطي عدة حركات بين عامي 2024 و2025، تكشف نمطاً متكرراً لتحرك كميات كبيرة من الذهب — وفي بعض الحالات مبالغ نقدية — عبر مطارات تقع في مناطق خاضعة للحكومة اليمنية المعترف بها دولياً.

فجوة رقابية

لا تثبت الوثائق أن كل حركة ذهب كانت غير قانونية. كما أنها لا تربط تلقائياً بين الورش التي ضُبطت في المكلا وكل شحنة وردت في الملفات. لكنها تضع العملية الأمنية الأخيرة ضمن سياق أوسع: تعدين ومعالجة غير قانونيين داخل حضرموت، وحركات كبيرة للذهب عبر مطارات رسمية، ووجهات خارجية متكررة، وثغرات متكررة في التوثيق كلما خرج الذهب من البلاد.

بين الورشة غير النظامية والمطار الرسمي، تبدو فجوة رقابية خطيرة في طور التشكل. ففي بلد أضعفته الحرب، والانقسام المؤسسي، واستنزاف المالية العامة، يصبح الذهب أكثر من مجرد معدن ثمين. يمكن أن يتحول إلى وسيلة لنقل الثروة، وتهريب رأس المال إلى الخارج، وإعادة تدوير القيمة خارج الأنظمة المصرفية والجمركية والمالية الرسمية.

لا يصدر هذا التحقيق حكماً مسبقاً على قانونية كل شحنة. بل يضع الحقائق المتاحة جنباً إلى جنب: ورش غير قانونية ضُبطت في حضرموت؛ ووثائق تظهر حركات ذهب عبر مطارات رسمية؛ ووجهة خارجية تتكرر في السجلات؛ وإخفاء أو نقص متكرر في التوثيق المتعلق بالذهب الخارج كلما توفرت مثل هذه السجلات.

يتتبع هذا التحقيق ما تكشفه الوثائق عن "طريق الذهب" في اليمن: من حضرموت وعدن، عبر المطارات، وصولاً إلى دبي، خلال الفترة التي كانت فيها قوات مدعومة من الإمارات تتمتع بنفوذ كبير في عدن والمكلا. ويسأل ما إذا كان اليمن يشهد تجارة منظمة خاضعة للرقابة، أم شبكة أوسع تستغل هشاشة الدولة لتحريك أصول عالية القيمة إلى خارج البلاد.

حركات الذهب الموثقة

راجعت شيبا إنتلجنس عدة وثائق وصور، واستخلصت 13 سجلاً غير مكرر لحركات ذهب خارجة عبر مطاري عدن والريان بين 1 مايو 2024 و11 ديسمبر 2025. وتظهر هذه السجلات مجتمعة ما لا يقل عن **1,372.036 كيلوغراماً من الذهب**، أي ما يعادل نحو **1.37 طن**.

ومن بين الحركات الـ13 غير المكررة التي استُخدمت لحساب هذا الإجمالي، ذُكر عدد السبائك صراحة في سجلين فقط: **62 سبيكة بوزن تقديري يبلغ 513.753 كيلوغراماً**. وأشار سجل ثالث إلى سبائك ذهب بوزن **201.485 كيلوغراماً**، لكنه لم يحدد عدد السبائك. وبالاستناد إلى متوسط الوزن التقريبي للسبائك المذكورة في السجلين الآخرين — نحو **8.29 كيلوغرامات للسبيكة الواحدة** — قد تكون الشحنة الثالثة احتوت على ما لا يقل عن **24 سبيكة إضافية**. وبذلك قد يرتفع العدد التقديري للسبائك في السجلات الـ13 إلى نحو **86 سبيكة**.

المطار	الكمية	عدد السبائك
الريان	97.803 كجم	سبيكة 43
الريان	415.950 كجم	سبيكة 19
عدن / إشارة إلى الریان	201.485 كجم	تقديراً نحو ٢٤ سبيكة

وبالاستناد إلى أسعار الذهب الفورية، تبلغ قيمة الكمية الموثقة البالغة **1,372.036 كيلوغراماً** نحو **187.85 مليون دولار**. وقد تختلف القيمة تبعاً لأسعار الذهب العالمية، ونسبة النقاء، وما إذا كان الذهب خاماً أو معالجاً أو مصبوباً في سبائك.

البند	الرقم
كمية الذهب الموثقة	كجم 1,372.036
ما يعادلها بالأونصة الترويسية	أونصة 44,112
القيمة التقديرية عند ٤,٢٠٨/٣٩ دولاراً للأونصة	نحو ١٨٧/٨٠ مليون دولار

غير أن ستة سجلات إضافية لم تُدرج ضمن الإجمالي الأساسي لأنها تحتاج إلى مزيد من التحقق. وتتعلق هذه السجلات بكميات لا يزال وضعها أو احتمال تكرارها أو سياقها التجاري غير واضح.

الكمية	سبب الاستبعاد
كجم 41.928	العملية غير واضحة
كجم 38.177	غير واضح ما إذا كانت منفصلة عن سجلات قريبة في عدن
كجم 48.182	تظهر ضمن مجموعة سجلات مرتبطة بتجار
كجم 57.158	تحتاج إلى تحقق، وقد تكون جزءاً من ملف تجاري أوسع
كجم 14.766	تحتاج إلى تحقق، وتظهر ضمن المجموعة نفسها
كجم 230.000	مذكورة باعتبارها 0 سبيكة ذهب، لكنها تفتقر إلى تفاصيل كافية عن الوزن

ويعادل سجل الـ230 كيلوغراماً وحده نحو **7,176.4 أونصة ترويسية**، بقيمة تقديرية تتجاوز **30 مليون دولار**.

أساس الحساب	القيمة التقريبية
عند 4,238.10 دولاراً للأونصة	نحو 30.41 مليون دولار

وإذا أُدرجت هذه السجلات الستة الإضافية، يرتفع عدد السجلات الإجمالي إلى **19 سجلاً**، تشمل نحو **1,595.246 كيلوغراماً من الذهب** — أي أكثر من **طن ونصف** — بقيمة تقديرية تقارب **218 مليون دولار**. ويعادل ذلك متوسطاً يقارب **89 كيلوغراماً لكل حركة**.

كيف تحرك الذهب؟

تشير الوثائق إلى الذهب بأشكال مختلفة. وهذا مهم لأنه يوحي بأن الحركة لم تكن محصورة في طريقة واحدة أو قناة واحدة.

شكل الذهب	الدلالة في الوثائق
ذهب خام	”تصف بعض السجلات الذهب بأنه “ذهب خام
سبائك ذهب	تذكر بعض السجلات عدد السبائك والوزن الإجمالي
ذهب مرتبط بمسافرين	نُسبت عدة شحنات إلى مسافرين أفراد أو ذُكرت باعتبارها مصاحبة لهم
ذهب مرتبط بتجار	ارتبطت عدة سجلات بتجار أو رجال أعمال
شحنات جماعية	أشار أحد السجلات إلى ذهب يعود إلى مجموعة من التجار

يشير هذا التنوع إلى نمط حركة مرّن يشمل مسافرين وتجاراً وشحنات ذات طابع تجاري.

حركات الذهب الخارجة الموثقة بوضوح

يتضمن الجدول التالي أوضح السجلات المرتبطة بخروج الذهب من اليمن أو تصديره إلى الخارج بين 1 مايو 2024 و 11 ديسمبر 2025. ولم تُحتسب السجلات المتشابهة أو المحتملة التكرار مرتين.

المطار	الكمية	الوجهة / الاتجاه	الوصف	الحالة
1 عدن	كجم 18.855	دبي	ذهب أرسل إلى دبي، مرتبط بتاجر ومحمول على رحلة لليمنية	واضح
2 عدن	كجم 21.143	دبي	ذهب صُدر إلى دبي مع مسافر	واضح
3 عدن	كجم 40.815	دبي	ذهب خرج من عدن إلى دبي، مرتبط بتاجر/مسافر	واضح
4 عدن	كجم 41.930	دبي	ذهب أرسل إلى دبي على رحلة لليمنية، مرتبط بتاجر	واضح
5 عدن	كجم 44.172	دبي	ذهب صُدر إلى دبي مع مسافر	واضح
6 عدن	كجم 45.745	غير واضحة تماماً	ذهب خرج عبر عدن وارتبط بمسافر	وضوح متوسط
7 عدن	كجم 71.000	غير واضحة تماماً	ذهب خام صُدر من عدن	وضوح متوسط
8 عدن	كجم 86.195	دبي	ذهب صُدر إلى دبي مع مسافر	واضح
9 عدن	كجم 101.365	دبي	ذهب أرسل إلى دبي، مرتبط برجل أعمال/تاجر	واضح
عدن	كجم 185.578	دبي	ذهب صُدر إلى دبي، مرتبط بتاجر ومسافر	واضح
الريان	كجم 97.803	إلى الخارج	سبيكة ذهب مرتبطة بتاجر 43	واضح
الريان	كجم 415.950	إلى الخارج	سبيكة ذهب مرتبطة بتاجر 19	واضح
الريان / إشارة إلى عدن	كجم 201.485	دبي	سبائك ذهب أرسلت إلى دبي ويُقال إنها تعود إلى مجموعة تاجر	واضح

ذهب عائد إلى اليمن

تظهر الوثائق التي جرت مراجعتها خلال الفترة نفسها عودة نحو **132.564 كيلوغراماً من الذهب** إلى اليمن. ويبدو أن هذه كمية تجارية عادية، بقيمة تقديرية لا تتجاوز **18 مليون دولار**.

ويُعد الفارق الكبير بين الكميات الخارجة والداخلية لافتاً. فبينما قد تعكس عودة الذهب نشاطاً تجارياً روتينياً، فإن الحركة الخارجة الأكبر بكثير تثير أسئلة حول الرقابة، والضرائب، والتراخيص، والوجهة النهائية للذهب المصدر.

الذهب المحمول مع المسافرين يثير أسئلة رقابية

تشير عدة سجلات إلى أن الذهب تحرك "مع" أو "برفقة" المسافرين أفراد. وهذا أحد أكثر جوانب الملف حساسية.

عندما ترتبط عشرات أو حتى مئات الكيلوغرامات من الذهب بمسافرين أفراد، لا يعود السؤال مقتصرًا على ما إذا كان الذهب قد مر عبر إجراءات المطار. السؤال الأعمق هو ما إذا كانت الجهات المختصة تمتلك القدرة والإجراءات الكافية للتحقق من الملكية، والمصدر، والترخيص، والتخليص الجمركي، والالتزامات الضريبية، والوجهة النهائية.

الذهب أصل صغير الحجم وعالي القيمة. وفي الدول التي تعاني من ضعف الأنظمة المصرفية، وتفكك المؤسسات، ومحدودية الرقابة المالية، يمكن أن يتحول إلى بديل عملي للتحويلات المالية الرسمية.

وهذا يجعل السجلات المرتبطة بالمسافرين مهمة على نحو خاص. فقد تشير إلى نظام عولجت فيه حركات ذهب ذات حجم تجاري — على الأقل على الورق — كما لو كانت مرتبطة بأفراد مسافرين.

مطار عدن والريان كنقطتين رئيسيتين

يظهر مطار عدن في معظم السجلات التي تتعلق بذهب محمول مع مسافرين أو مرتبط بتجار متجهين إلى دبي. أما مطار الريان، فيظهر في سجلات تتعلق بسبائك ذهب وذهب خام وحركات ذهب ونقد في اتجاهات مختلفة.

ويبدو الريان أكثر حساسية لأن الوثائق لا تظهره فقط كنقطة لخروج الذهب من اليمن، بل أيضاً كنقطة لوصول الذهب والنقد. في هذا الملف، يبدو المطار أكثر من مجرد منشأة نقل عادية؛ إذ يظهر كعقدة مالية ولوجستية.

دبي كوجهة رئيسية

تظهر دبي مراراً في الوثائق كوجهة للذهب الخارج من اليمن. وهذا بحد ذاته لا يثبت وجود مخالفة. فدبي واحدة من أهم أسواق الذهب في المنطقة، ومركز رئيسي للتجارة، والتكرير، وإعادة البيع، وإعادة التصدير. لكن تكرار الوجهة نفسها، إلى جانب الكميات الكبيرة والسجلات المرتبطة بمسافرين أو تجار، يشير إلى أن الحركة لم تكن عشوائية. بل تبدو أقرب إلى مسار جوي متكرر مرتبط بأفراد أو تجار أو فاعلين تجاريين.

المطار	الدور في الوثائق التي جرت مراجعتها	الاتجاه الرئيسي
مطار عدن الدولي	نقطة خروج رئيسية للذهب المرتبط بمسافرين أو تجار	دبي
مطار الريان	يظهر في حركات سبائك وذهب خام ونقد وتدفقات باتجاهين	دبي / الخارج

استنزاف اقتصادي لليمن

يتيح الذهب للأفراد والتجار والشبكات نقل الثروة عبر الحدود دون الاعتماد الكامل على البنوك. وفي الاقتصاد اليمني المنقسم، يمكن أن يصبح أداة فعالة لهروب رؤوس الأموال. لا تثبت الوثائق أن الحركات المذكورة كانت غير قانونية. لكنها تظهر أن كميات كبيرة من الذهب تحركت عبر مطارات رسمية بطريقة تستدعي الفحص والتدقيق.

وإذا كانت كميات تجارية من الذهب قد خرجت من اليمن دون إجراءات جمركية وضريبية ومالية شفافة، فقد تكون الدولة خسرت إيرادات مهمة في وقت تعيش فيه أزمة اقتصادية حادة. في اقتصاد أنهكته الحرب، لا يُعد هذا الأمر مسألة فنية. إنه يمس المالية العامة، واستقرار العملة، وإيرادات الجمارك، وقدرة مؤسسات الدولة على تنظيم التجارة عالية القيمة.

تشير الوثائق إلى احتمال استخدام مطارات رسمية كقنوات لتحريك أصول عالية القيمة. وهذا يثير أسئلة حول التفتيش الجمركي، وأمن المطارات، وفحص المسافرين، والتوثيق، والتنسيق بين الأجهزة الأمنية والجهات المالية.

وتصبح المسألة أكثر حساسية لأن المطارات يفترض أن تعمل كبوابات منظمة وخاضعة للرقابة. وعندما تمر عبرها كميات كبيرة من الذهب، تصبح سلامة تلك الرقابة مسألة تهم المصلحة العامة.

حركات نقدية

تشير عدة وثائق أيضاً إلى حركة مبالغ نقدية كبيرة عبر المطارات بعمولات صعبة. ولم تُدرج هذه السجلات ضمن حسابات الذهب، لكنها تظل مهمة لأنها توحى بأن المسارات الجوية نفسها ربما استُخدمت لنقل أشكال أخرى من القيمة — وليس الذهب فقط — خلال الفترة التي تغطيها الوثائق.

وعلى الرغم من أن هذا التحقيق يركز على الذهب، فإن الوثائق التي جرت مراجعتها تذكر أيضاً حركات نقدية كبيرة عبر المطارات. وهذا يوحي بأن القضية قد تكون أوسع من الذهب وحده.

ربما استُخدمت الممرات الجوية نفسها لنقل أشكال متعددة من القيمة: الذهب، والعملات الأجنبية، وربما أصول أخرى عالية القيمة.

خاتمة

لا تشير الوثائق إلى حادثة منفردة أو معاملة تجارية محدودة. بل ترسم ملامح ممر جوي متكرر تحرك عبره **1,595.246 كيلوغراماً من الذهب في 19 سجلاً** — أي أكثر من طن ونصف، بقيمة تقارب **218 مليون دولار** — بين مايو 2024 وديسمبر 2025. وقد تمت هذه الحركات عبر مطار عدن الدولي ومطار الريان في حضرموت، مع ظهور دبي مراراً كوجهة رئيسية.

إن خروج ذهب بقيمة تقارب **218 مليون دولار** من بلد يعاني من الحرب والانقسام المؤسسي لا يمكن التعامل معه كحركة تجارية عادية من دون وثائق ترخيص وإفصاح واضحة. وحتى إذا كانت بعض الشحنات قانونية، فإن حجمها وتكرارها وارتباط بعضها بمسافرين وتركزها على مسار عدن/الريان-دبي تشير إلى فجوة رقابية كبيرة — وربما إلى قناة منظمة لنقل أصول عالية القيمة إلى الخارج.

المشكلة ليست في حركة الذهب بحد ذاتها، بل في طريقة الحركة، وحجم كل شحنة، وربط بعض الشحنات بمسافرين، وتكرار الوجهة، وضعف البيئة التنظيمية في اليمن. فقد وصلت بعض الشحنات المسجلة إلى مستويات كبيرة غير معتادة: واحدة بنحو **185 كيلوغراماً**، وأخرى بنحو **201 كيلوغراماً**، وثالثة بأكثر من **415 كيلوغراماً**.

عادة ما تتطلب حركات بهذا الحجم تراخيص، وإثباتاً للمصدر، ووثائق ملكية، وشهادات منشأ، وتفتيشاً، وتخليصاً جمركياً، وإفصاحاً مالياً، وربما موافقة من البنك المركزي أو جهات مالية أخرى. لكن وفق المعلومات التي جرت مراجعتها، يبدو أن عدة شحنات تحركت دون المرور بكل هذه الإجراءات، باستثناء ما تمكن بعض ضباط الأمن والاستخبارات من تسجيله ورفعها إلى الجهات الرسمية.

وقال مسؤول أمني تتبع القضية وتحدث إلى شيبا إنتلجنس إن حقائب نقدية تحركت أيضاً دون معرفة قيمتها، وسُجل بعضها أحياناً فقط باعتباره "حقيبة كبيرة من المال". وأضاف المسؤول أن الفساد غالباً ما يخلق فرصاً لمنع وصول المعلومات إلى أصحاب القرار، بما يسمح بخروج كميات كبيرة من الذهب والنقد دون توثيق مناسب.

في الأنظمة الفاعلة، يخضع حمل الذهب أو المعادن الثمينة عبر المطارات للإفصاح والرقابة، خصوصاً عندما تتجاوز القيمة حدود الإفصاح المالي المعتادة. أما في بيئة اليمن الحالية — التي تتسم بالحرب، وانقسام المؤسسات، وضعف الرقابة، وتعدد السلطات المحلية — فإن حركات الذهب تصبح أكثر حساسية بكثير. فقد تُستخدم لتهديب الثروة، أو إخراج رؤوس الأموال من البلاد، أو غسل الأموال، أو تمويل شبكات تعمل خارج النظام الرسمي.

إن تكرار ظهور دبي كوجهة لا يثبت وجود مخالفة؛ فدبي سوق إقليمية رئيسية للذهب. لكن تكرار الوجهة نفسها، والكميات الكبيرة، واستخدام مطارين محددين، ووجود 19 حركة موثقة، يجعل القضية تبدو أقل شبيهاً بحوادث منفصلة، وأكثر شبيهاً بنمط — أو طريق.



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 الابدولوجية والحريات السياسية والفكرية والصحفية إلى جانب القضايا الاقتصادية والاجتماعية والإنسانية ذات الارتباط بالمتغيرات السياسية. -Abaad Studies & Research Center (Abaad) is a non-profit organization that has a license from Yemen's Social Affairs Ministry No. (436) issued on October 18 2010. focuses on politics, intellect, democracy, election, political parties, terrorism, freedoms as well as economic and social issues.