

# تداعيات هجمات الحوثيين على الملاحة الدولية في البحر الأحمر وخليج عدن

(19 نوفمبر 2023 - 30 يوليو 2025)

د. صبري عفيف العلوي

سبتمبر 2025م



## ملخص

تهدف الدراسة إلى تقييم وتحليل شامل لتداعيات هجمات الحوثيين على الملاحة الدولية في البحر الأحمر وخليج عدن خلال الفترة من 19 نوفمبر 2023 إلى 30 يوليو 2025. تركز الدراسة على الأضرار الاقتصادية، والإنسانية، والبيئية، والمادية، والبشرية، بالإضافة إلى الأثر الجيوسراتيجي لهذه الهجمات. وقد كشفت الدراسة عن ارتفاع كبير في تكاليف الشحن والتأمين، وتعطيل سلاسل الإمداد العالمية، وتراجع حركة الملاحة في قناة السويس، وتأثر قطاعات اقتصادية حيوية. كما بينت الدراسة تطور قدرات الحوثيين الهجومية واستخدامهم للتجارة العالمية كوسيلة للضغط، مع إبراز فعالية الدفاعات الدولية في اعتراض معظم الهجمات. وتوصي الدراسة بتعزيز الأمن البحري، وتنويع سلاسل الإمداد، والتوصل إلى حل سياسي شامل للأزمة اليمنية لضمان استقرار المنطقة.

**الكلمات المفتاحية: هجمات الحوثيين - الملاحة الدولية - البحر الأحمر.**

:Abstract

This study aims to comprehensively evaluate and analyze the repercussions of Houthi attacks on international navigation in the Red Sea and Gulf of Aden during the period from November 19, 2023, to July 30, 2025. The study focuses on the economic, humanitarian, environmental, material, and human damages, in addition to the geostrategic impact of these attacks. The study revealed a significant increase in shipping and insurance costs, disruption of global supply chains, a decline in Suez Canal traffic, and the impact on vital economic sectors. It also highlighted the evolution of Houthi offensive capabilities and their use of global trade as a means of pressure, while demonstrating the effectiveness of international defenses in intercepting most of the attacks. The study recommends enhancing maritime security, diversifying supply chains, and reaching a comprehensive political solution to the Yemeni crisis to ensure regional stability.

.Keywords: Houthi attacks - International navigation - Red Sea

### مقدمة

تعد الهجمات الحوثية على الملاحة الدولية، التي تصاعدت بشكل ملحوظ منذ (19 نوفمبر 2023 – 30 يوليو 2025)، بمثابة تهديد غير مسبوق لأحد أهم شرايين التجارة العالمية: البحر الأحمر ومضيق باب المندب. فمنذ نشأة حركة الحوثي في اليمن عام 2014، تطورت قدراتها وتكتيكاتها لتشكل خطرًا جسيمًا على السفن التجارية والعسكرية على حد سواء. وقد تجاوزت هذه الهجمات، التي زعم الحوثيون في البداية أنها تستهدف سفنًا «مرتبطة بإسرائيل»، نطاقها لتؤثر على سفن من أكثر من 60 دولة. لقد أدت هذه الأزمة إلى أضرار جسيمة ومتعددة الأوجه، شملت اضطرابات اقتصادية واسعة النطاق، وتداعيات إنسانية وخيمة، وتدهورًا بيئيًا خطيرًا في منطقة البحر الأحمر الحيوية، بالإضافة إلى خسائر مادية وبشرية مباشرة، مما يفرض تحديات عميقة على الأمن البحري العالمي وسلاسل الإمداد الدولية.

### أهداف الدراسة:

الهدف الرئيسي لهذه الدراسة هو تقديم تحليل شامل للأضرار الناجمة عن هجمات الحوثيين على الملاحة الدولية. تتضمن الأهداف الفرعية ما يلي:

- تحديد وتحليل التداعيات الاقتصادية على التجارة العالمية وسلاسل الإمداد.
- تقييم الأثار الإنسانية وتداعيات الأمن الغذائي، خاصة في اليمن.
- فحص الأضرار البيئية في منطقة البحر الأحمر الناتجة عن التسربات النفطية والتلوث.
- توثيق الخسائر المادية والبشرية المباشرة التي لحقت بالسفن والأطقم البحرية.

- تحليل الأثر الجيوسراتيجي لهجمات الحوثيين
- تقديم توصيات قابلة للتنفيذ للتخفيف من الأضرار وتعزيز الأمن البحري وحل النزاعات.

#### نطاق الدراسة:

تغطي هذه الدراسة الفترة (19 نوفمبر 2023 – 30 يوليو 2025) ويشمل النطاق الجغرافي البحر الأحمر، مضيق باب المندب، خليج عدن، وتأثيرات هذه الهجمات على طرق التجارة العالمية والاقتصادات الإقليمية والعالمية.

#### منهجية الدراسة:

تعتمد هذه الدراسة على منهجية تحليلية شاملة، تتضمن:

جمع وتحليل المعلومات من مجموعة واسعة من المصادر الموثوقة، بما في ذلك التقارير الإخبارية، والتحليلات الصادرة عن مراكز الأبحاث، والمنظمات الدولية، والتقارير الحكومية، والمقالات الأكاديمية. استخلاص وتصنيف البيانات الكمية المتعلقة بتكاليف الشحن، وأقساط التأمين، وحركة الملاحة، وعدد الهجمات، والسفن المتضررة أو الغارقة، والخسائر البشرية.

تقييم التأثيرات النوعية على سلاسل الإمداد، والأمن الغذائي، والنظم البيئية، والجوانب القانونية المتعلقة بجرائم الحرب.

تنظيم المعلومات حسب التسلسل الزمني للأحداث وحسب الفئات الموضوعية للأضرار (اقتصادية، إنسانية، بيئية، مادية).

\*\*\*

## المبحث الأول

حركة الحوثي: النشأة والتطور وطبيعة الهجمات (2014-2023)

### النشأة والتطور

تُعرف حركة الحوثي، أو أنصار الله، بأنها شبكة زيدية شيعية تتمركز في شمال اليمن<sup>(1)</sup> وبدأت تمردهم في عام 2014، حيث سيطروا على العاصمة صنعاء ثم تقدموا لاحقًا نحو عدن، مما أدى إلى اندلاع الحرب الأهلية اليمنية<sup>(2)</sup> منذ ذلك الحين، شهد الصراع مواجهة بين الحوثيين المدعومين من إيران والحكومة اليمنية المعترف بها دوليًا وداعميها من التحالف الذي تقوده السعودية<sup>(2)</sup> على الرغم من أن إيران تقدم المساعدة، فقد ذكر مسؤول أمريكي في عام 2024 أن إيران لا «تسيطر على الحوثيين»، إلا أن مساعدتهم حاسمة لمتابعة السفن وضربها بفعالية<sup>(2)</sup>.

إن الخلفية التي سبقت الهجمات البحرية في أواخر عام 2023 تشير إلى أن نشأة الحوثيين في عام 2014 وصعودهم إلى السلطة، بالإضافة إلى استمرار الحرب الأهلية، قد هيأت الظروف الأساسية لبروزهم كفاعل إقليمي قادر على تعطيل الملاحة الدولية. هذا الوضع يعكس أن الأزمة في البحر الأحمر ليست حدثًا معزولاً، بل هي عرض لصراع إقليمي أعمق لم يُحل بعد. فقد أدت الحرب الأهلية، التي اتسمت بسوء الإدارة الاقتصادية ونقاط الضعف الداخلية، إلى دفع الحوثيين للبحث عن نفوذ وشرعية خارجيين، وهو ما وجدوه في الصراع الإسرائيلي-الحمساوي.

هذا الاضطراب القائم مسبقًا يعني أنه عندما سنحت الفرصة، كان لدى الحوثيين الدافع والقدرات العسكرية المتراكمة، مدعومين من إيران، لإبراز قوتهم خارج حدود اليمن، مما جعل أزمة البحر الأحمر نتيجة طبيعية لتلك الظروف<sup>(3)</sup>.

### طبيعة وتوقيت الهجمات البحرية الحوثية (19 نوفمبر 2023 – 30 يوليو 2025)

في البداية، زعم الحوثيون أنهم يستهدفون سفنًا مرتبطة بإسرائيل. ومع ذلك، سرعان ما أصبحت هجماتهم عشوائية، مما أثر على سفن من أكثر من 60 دولة. بحلول يناير 2025، أعلنوا وقف الهجمات على السفن التي تحمل أعلامًا أمريكية وبريطانية أو مملوكة لهما أو تابعة لهما، وتلك التي يملكها أفراد أو كيانات إسرائيلية جزئيًا أو المتجهة إلى الموانئ الإسرائيلية، مع الاستمرار في استهداف السفن المملوكة بالكامل لإسرائيل أو التي تحمل علمها. قوبل هذا التحول بالتشكك. وبحلول مايو 2024، وسع الحوثيون تهديدهم ليشمل أي سفن متجهة إلى الموانئ الإسرائيلية في البحر الأبيض المتوسط.

وتطورت قدراتهم لتشمل الطائرات المسيرة ذات الاتجاه الواحد، والمركبات السطحية المسيرة، والمركبات تحت الماء المسيرة، والصواريخ الباليستية والكروز، ونبيران الأسلحة الصغيرة من القوارب، وهجمات القوارب المتفجرة. كما قاموا بتحسين قدراتهم في الحرب البحرية، ونشر قوارب محملة بالمتفجرات وألغام بحرية. كانت المساعدة الإيرانية حاسمة في تطوير هذه القدرات، خاصة في تتبع السفن وضربها.

إن تطور استراتيجية الاستهداف الحوثية، من ادعاء استهداف السفن «المرتبطة بإسرائيل» إلى توسيع نطاق الهجمات لتشمل سفنًا عشوائية، ثم الإعلان عن فترات توقف انتقائية واستئنافها لاحقًا، يبرهن على درجة عالية من القدرة على التكيف التكتيكي والخداع الاستراتيجي. هذا يشير إلى أن هدفهم الأساسي ليس مجرد التضامن مع غزة، بل استغلال الصراع لكسب نفوذ سياسي وقوة عسكرية. إن المعايير المتغيرة للاستهداف، من «المرتبطة بإسرائيل» إلى «أي سفينة متجهة إلى الموانئ الإسرائيلية في البحر الأبيض المتوسط»، ووقف الهجمات المشروط، تدل على جهد محسوب للتلاعب بالاستجابات الدولية وتعظيم نفوذهم مع تقليل الانتقام المباشر، وبالتالي الحفاظ على حملتهم.

(1) <https://www.cfr.org/global-conflict-tracker/conflict/war-yemen>

(2) <https://news.usni.org/2025/04/22/report-to-congress-on-yemen-red-sea-attacks-and-u-s-policy>

(3) <https://www.congress.gov/crs-product/IF12581>

## المبحث الثاني

### الملاحة الدولية في مرمى الهجمات الحوثية

#### الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر ومضيق باب المندب

يُعد البحر الأحمر، المتصل بالبحر الأبيض المتوسط عبر قناة السويس، شريانًا حيويًا للتجارة العالمية وأحد أكثر ممرات الشحن نشاطًا في العالم، لا سيما مضيق باب المندب. ويمر عبر هذا المسار عادةً ما يقرب من 12-15% من حجم التجارة البحرية العالمية وحوالي 30% من تجارة الحاويات العالمية. وهو حيوي للتجارة بين آسيا/أوقيانوسيا وأوروبا/البحر الأبيض المتوسط، وكذلك لأسواق الطاقة، حيث يمر عبره حوالي 12% من النفط المنقول بحرًا و8% من الغاز الطبيعي المسال العالمي. وفي أعقاب هجمات حماس على إسرائيل في 7 أكتوبر 2023 والعمليات العسكرية الإسرائيلية اللاحقة في غزة، بدأ الحوثيون باستهداف الأراضي الإسرائيلية بالإضافة إلى السفن التجارية العابرة لمضيق باب المندب. وقد زعموا أنهم استهدفوا سفنًا «مرتبطة بإسرائيل» كإظهار للتضامن مع الفلسطينيين. ومع ذلك، سرعان ما وسعوا نطاق استهدافهم ليشمل سفنًا من دول عديدة، غالبًا دون ارتباطات إسرائيلية واضحة.

وقع أول هجوم كبير على الملاحة الدولية في 19 نوفمبر 2023، باحتجاز سفينة «جالاكسي ليدر». وقد مثل هذا بداية حملة مستمرة تصاعدت خلال أواخر عام 2023 وعام 2025. كان الدافع المعلن للحوثيين وراء الهجمات هو التضامن مع الفلسطينيين والضغط على إسرائيل. ومع ذلك، فإن استهدافهم لسفن غير مرتبطة بإسرائيل وما نتج عن ذلك من اضطراب اقتصادي عالمي يكشف عن استراتيجية أعمق. إنهم يستخدمون التجارة العالمية كسلاح لممارسة الضغط على مجموعة واسعة من الفاعلين الدوليين، بما في ذلك أولئك الذين يدعمون إسرائيل، دون مواجهة عسكرية مباشرة. يستغل هذا التكتيك ترابط الاقتصاد العالمي، محولاً ما قد يبدو شكواً سياسية محلية إلى تحدٍ اقتصادي وأمني عالمي، وبالتالي يحقق نفوذاً غير متناسب لجهة فاعلة غير حكومية.

#### الحوادث الرئيسية وأنماط الهجوم

تزايدت الهجمات الحوثية ضد السفن العسكرية والتجارية في البحر الأحمر وخليج عدن، حيث استخدم الحوثيون أسلحة متطورة مثل الصواريخ الباليستية والطائرات المسيرة والزوارق الحربية. هذه العمليات الناجحة أظهرت قدرتهم على تهديد حركة التجارة العالمية في واحدة من أهم الممرات البحرية، مما ألحق أضرارًا كبيرة بالسفن المستهدفة وأدى إلى تعطيل حركة الملاحة التجارية. مع تصاعد هذه الهجمات، أصبح من الصعب تأمين الممرات البحرية بشكل كامل، مما دفع الدول إلى تعزيز وجودها العسكري في المنطقة.

#### قسم الحوثيون هجماتهم البحرية في البحر الأحمر إلى خمس مراحل<sup>(4)</sup>

المرحلة الأولى: هجمات تركز على الصواريخ التي تطلق على السفن المرتبطة بإسرائيل في البحر الأحمر اعتبارًا من نوفمبر 2023  
المرحلة الثانية: توسعت الهجمات في ديسمبر 2023 لتشمل جميع السفن المتجهة إلى الموانئ الإسرائيلية. كما أصبحت السفن التي لها صلات مباشرة أو غير مباشرة بإسرائيل أهدافًا، بالإضافة إلى السفن التي زارت الموانئ الإسرائيلية  
المرحلة الثالثة: استهدفت هجمات الحوثيين في يناير 2024 السفن المرتبطة بالولايات المتحدة وبريطانيا العظمى.  
المرحلة الرابعة: توسعت الهجمات في مايو 2024 لتشمل السفن التي يمتلكها مالكوها/مشغلوها سفنًا تزور الموانئ الإسرائيلية.  
المرحلة الخامسة: هذه المرحلة التي تم الإعلان عنها عقب إطلاق الحوثيين طائرة "يافا" المسيرة على تل أبيب في 19 يوليو 2024، تأتي استكمالاً للمراحل السابقة.

(4) أمن دولي - انعكاسات تهديدات الحوثيين في البحر الأحمر على أمن الخليج وأوروبا. ملف <https://www.europarabct.com>

جدول رقم (1)

يوضح القرصنة والتهديدات البحرية الحوثية للسفن المدنية للفترة من 19 نوفمبر 2023م – 03 يوليو 2025م

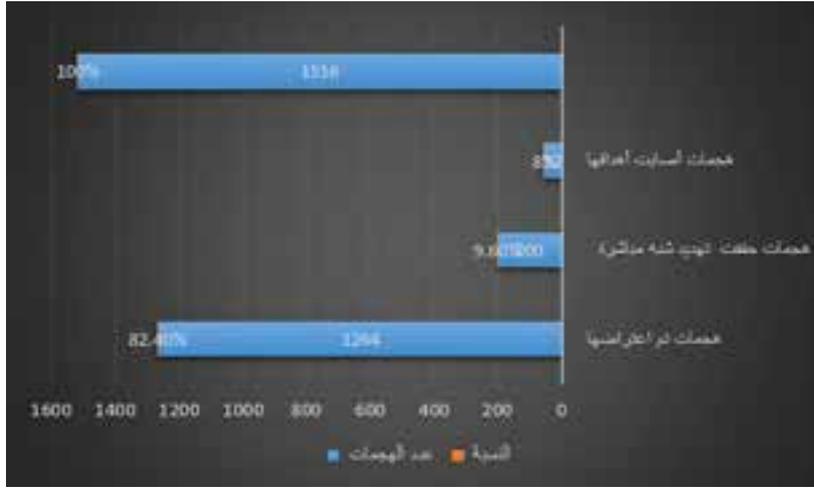
م	العمليات من حيث اعتراضها وإصابة أهدافها	عدد الهجمات	النسبة
1	هجمات تم اعتراضها	1264	82.4%
2	هجمات حققت تهديد شبه مباشرة	200	9.6%
3	هجمات أصابت أهدافها	52	8%
	المجموع	1516	100%

المصدر: إعداد الباحث

مما سبق تبين أن معدل فشل الهجمات البالغ 82.4% يعكس تأثيرات تدخل حلف الأزدهار، بما في ذلك القوات البحرية الأمريكية والبريطانية والأوروبية، التي اعترضت الهجمات بشكل فعال باستخدام أنظمة دفاع متطورة. بالإضافة إلى ذلك، أسهمت الضربات الاستباقية ضد المنصات والمخازن في تقليص قدرة الأطراف المستهدفة على تنفيذ هجمات فعالة. في المقابل، 16.6% من الهجمات نجحت في إصابة أهدافها، مما يشير إلى وجود تحديات كبيرة في مواجهة التدخلات الدفاعية المتطورة.

شكل رقم (1) يوضح

نسبة الهجمات الحوثية ودقة إصابة أهدافها



من 1 نوفمبر 2023 إلى 19 يناير 2025، وقع ما لا يقل عن 113 هجومًا منفصلاً للحوثيين على سفن تجاري (5) تشير تقارير أخرى إلى ما يقرب من 190 هجومًا من نوفمبر 2023 إلى أكتوبر 2024 (6) وأكثر من 100 سفينة تجارية مستهدفة بين نوفمبر 2023 ويناير 2025. (7) بحلول مارس 2024، تعرضت أكثر من 60 سفينة للهجوم (8) واعتبارًا من ديسمبر 2023، تم استهداف أكثر من 90 سفينة تجارية، مما ألحق أضرارًا بأكثر من 30 سفينة وأغرق اثنتين.

(5) <https://apnews.com/article/mideast-wars-yemen-houthis-israel-6dc55ee05a9d1e78621788aa0bc52168>

(6) <https://apnews.com/article/houthi-shipping-attacks-israel-red-sea-002a52ed270245427fbc29a0118c3711>

(7) <https://atlasinstitute.org/the-red-sea-shipping-crisis-2024-2025-houthi-attacks-and-global-trade-disruption>

(8) <https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-9930>

جدول رقم (2)

يوضح عدد الهجمات التي تعرضت لها السفن التجارية والحربية خلال الفترة (19 نوفمبر 2023 – 30 يوليو 2025)

م	العمليات من حيث اعتراضها وإصابة أهدافها	عدد الهجمات	النسبة
1	الهجمات ضد السفن التجارية	147	48,3%
2	الهجمات ضد السفن الحربية	105	41,7%
	المجموع	252	100%
إعداد الباحث			

يُظهر البيانات أن 147 هجمة (48.3%) استهدفت السفن التجارية. هذه النسبة تُشير بوضوح إلى أن السفن التجارية هي الهدف الأساسي لهجمات الحوثيين، وذلك بهدف تعطيل حركة التجارة الدولية وممارسة الضغط الاقتصادي على الدول. هذا يتوافق مع أهداف الحوثيين المعلنة وغير المعلنة في التأثير على الاقتصاد العالمي وسلاسل الإمداد.

وسجل الجدول 105 هجمات (41.7%) ضد السفن الحربية. على الرغم من أن عددها أقل من الهجمات على السفن التجارية، إلا أن هذه النسبة الكبيرة تدل على جراءة الحوثيين في استهداف القوات البحرية الدولية التي تسعى لحماية الملاحة. هذا يعكس محاولة الحوثيين إظهار قدرتهم على تحدي القوى العسكرية، وربما محاولة إرهاب الدفاعات البحرية.

### أنماط الهجمات

أظهرت التهديدات الحوثية للملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن والبحر العربي والمحيط الهندي بشكل جلي قدرتهم على تهديد أهم الممرات البحرية في العالم، مما يفرض تحديات كبيرة على الأمن الإقليمي والدولي ويستدعي استراتيجيات أكثر فاعلية لحماية هذه المسارات الحيوية.

جدول رقم (3)

يوضح معدل مسرح تنفيذ الهجمات الحوثية

م	مسرح تنفيذ العمليات	عدد الهجمات	النسبة
1	البحر الأحمر	108	38.9%
2	خليج عدن	57	21.4%
3	البحر العربي	39	11.5%
4	المحيط الهندي	32	12.7%
5	مضيق باب المندب	16	6.3%
	المجموع	252	100%

مما سبق تبين أن التركيز الأكبر في البحر الأحمر (38.9%) يعكس أهميته الاستراتيجية الكبيرة باعتباره ممراً ملاحياً حيويًا يربط بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي، مما يجعله نقطة جذب رئيسية للأعمال العسكرية. الهجمات في هذا المجال قد تكون تستهدف تعطيل حركة الملاحة أو التأثير على الأنشطة التجارية.

أما المناطق الأخرى مثل مضيق باب المندب (9.1%) فقد شهدت نسبتًا أقل من الهجمات، وقد يعود ذلك إلى كون هذه المسارح أقل أهمية في الوقت الراهن من ناحية الأهداف العسكرية المباشرة أو لأن العمليات في هذه المناطق تتطلب موارد وأدوات عسكرية أكثر تخصصًا، مما يقلل من تكرار الهجمات فيها مقارنة بالبحر الأحمر وخليج عدن.

شكل بياني رقم (3)

يوضح معدل مسرح تنفيذ الهجمات الحوثية



### أنواع الأسلحة المستخدمة في الهجمات عدن 9

تعتمد أنواع الأسلحة المستخدمة في الهجمات على السفن في البحر الأحمر وخليج عدن على الجهة المنفذة للهجوم، ونوع السفينة المستهدفة، وظروف الهجوم. أشار تقارير إلى أنه من خلال العرض العسكري الذي أقيم في صنعاء في أيلول/سبتمبر 2023، استعرض الحوثيون العديد من القذائف التسيارية، والقذائف الانسيابية، والصواريخ الموجهة المضادة للسفن، وصواريخ أرض - جو، والطائرات المسيّرة، والطائرات المسيّرة الهجومية أحادية الاتجاه، وسفن الهجوم السريع، والزوارق غير المأهولة، ومنظومات المراقبة الكهرو بصرية، والألغام البرية والبحرية، ولا يمتلك الحوثيون القدرة على تطوير وإنتاج معظم المعدات المذكورة أعلاه دون مساعدة خارجية، لافتاً إلى أنه منذ كانون الثاني/يناير 2023 اعترضت حكومة اليمن العديد من المواد العسكرية وذات الغرض المزدوج. وفي كانون الثاني/يناير 2024 اعترضت الولايات المتحدة سفينتين في المياه الدولية تحملان معدات فتاكة، بما في ذلك مكونات قذائف ومركبة غاطسة غير مأهولة، قيل إنها كانت في طريقها إلى مناطق خاضعة لسيطرة الحوثيين.

### أبرز أنواع الأسلحة المستخدمة:

#### الصواريخ المضادة للسفن:

صواريخ كروز: مثل صاروخ «طوفان» و«قدس» و«فالق» الحوثية، وصاروخ «C-802» الصيني. تتميز بمداهم الطويل (يصل إلى 1000 كيلومتر) ودقتها في إصابة الأهداف.

صواريخ مضادة للسفن قصيرة المدى: مثل صواريخ «ستينغر» و«كورنيت». تُستخدم عادةً من قبل القراصنة أو الميليشيات الساحلية لمهاجمة السفن على مسافات أقصر.

(9) استعانت بغواصة لأول مرة في البحر الأحمر.. مم تتألف ترسانة الحوثيين؟ - التلفزيون العربي: <https://www.alaraby.com/tags/%D8:التلفزيون العربي:؟>  
%AC%D9%85%D8%A7%D8%B9%D8%A9-

**المدفعية:**

قذائف المدفعية الثقيلة: تُستخدم من قبل السفن الحربية أو المنصات البرية لقصف السفن من مسافات بعيدة. أسلحة رشاشة وقاذفات قنابل: تُستخدم في الاشتباكات المباشرة على متن السفن.

**الألغام البحرية:**

الألغام العائمة: تُزرع في المياه لتفجير السفن المارة فوقها.  
الألغام القاعية: تُزرع في قاع البحر وتُفجر عند ملامستها لهيكل السفينة.  
الطائرات بدون طيار (الدرونز):  
تُستخدم في عمليات الاستطلاع وتوجيه الهجمات باستخدام الصواريخ أو القنابل.

**الزوارق المفخخة:**

تُستخدم في الهجمات الانتحارية ضد السفن.

جدول رقم (5)

يوضح معدل الأسلحة المستخدمة في الهجمات الحوثية على الملاحة الدولية

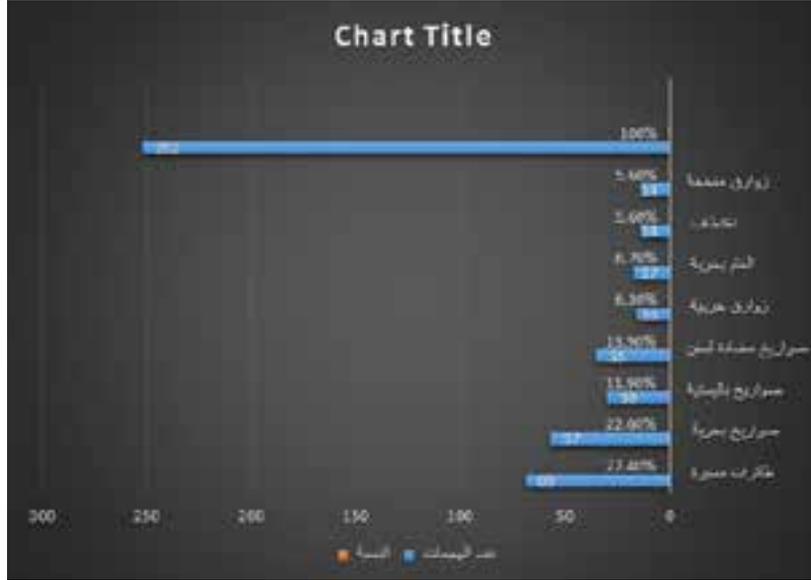
م	النوع	عدد الهجمات	النسبة
1	طائرات مسيرة	69	27.4%
2	صواريخ بحرية	57	22.6%
3	صواريخ باليستية	30	11.9%
4	صواريخ مضادة لسفن	35	13.9%
5	زوارق حربية	16	6.3%
6	الغام بحرية	17	6.7%
7	اختطاف ومطاردة	14	5.6%
8	زوارق مفخخة	14	5.6%
	المجموع	252	100%

تعتبر الطائرات المسيرة هي الأكثر استخدامًا، حيث تشكل 27.4% من الهجمات، وهو ما يعكس تزايد استخدام هذه التكنولوجيا بسبب قدرتها على تنفيذ الهجمات بدقة من مسافات بعيدة، فضلاً عن تكلفتها الأقل مقارنة بالأسلحة الأخرى. أما الصواريخ البحرية والصواريخ المضادة للسفن فهما أيضاً من الأسلحة المستخدمة بشكل كبير (22.6% و13.9% على التوالي)، مما يشير إلى أهمية هذه الأسلحة في الهجمات البحرية التي تستهدف السفن والمنشآت البحرية.

من ناحية أخرى، زوارق حربية والألغام البحرية تمثل نسبةً أقل (6.3% و6.7% على التوالي)، مما يدل على استخدام هذه الأساليب بشكل أكثر تحديداً أو في سياقات خاصة حيث قد تكون أكثر فعالية في تعطيل حركة العدو. أما الاختطاف والزوارق المفخخة فتمثل كل منهما 5.6%، ما يشير إلى أنها عمليات ذات طابع استراتيجي تستخدم لأغراض محددة، مثل تعطيل أو إشغال الأهداف المعادية لفترات زمنية أطول.

شكل رقم (4)

يوضح معدل الأسلحة المستخدمة في الهجمات الحوثية



تشير مقاييس حركة المرور في قائمة لويديز إلى أن حجم الشحن في البحر الأحمر انخفض بنسبة 46% بين نوفمبر 2023 وفبراير 2024، وظل عند هذه المستويات المنخفضة منذ ذلك الحين. كما أظهرت نفس المقاييس أن عبور باب المندب انخفض بنسبة 57% خلال نفس الفترة، وبقي عند هذا المستوى المنخفض منذ فبراير 2024. تعكس هذه البيانات انخفاضًا ملحوظًا في حركة الشحن عبر هذه المناطق الاستراتيجية (10).

إن التقدم من الهجمات الصاروخية والطائرات المسيرة الأولية واحتجاز سفينة جالاكسي ليدير إلى إغراق سفن متعددة وما نجم عن ذلك من خسائر بشرية بين البحارة يمثل تصعيدًا حاسمًا. هذا لا يتعلق فقط بتعطيل التجارة؛ بل يظهر استعدادًا وقدرة متزايدة على إلحاق أضرار مادية مباشرة وخسائر في الأرواح، مما يحول البحر الأحمر إلى منطقة صراع ذات عواقب ملموسة ومميتة.

وهذا التحول من «عرقلة» إلى «إغراق» يشير إلى موقف أكثر عدوانية ومستوى تهديد أعلى لجميع السفن في المنطقة، بغض النظر عن الانتماء المعلن.

(10)

[/https://ctc.westpoint.edu/ctc-sentine](https://ctc.westpoint.edu/ctc-sentine)

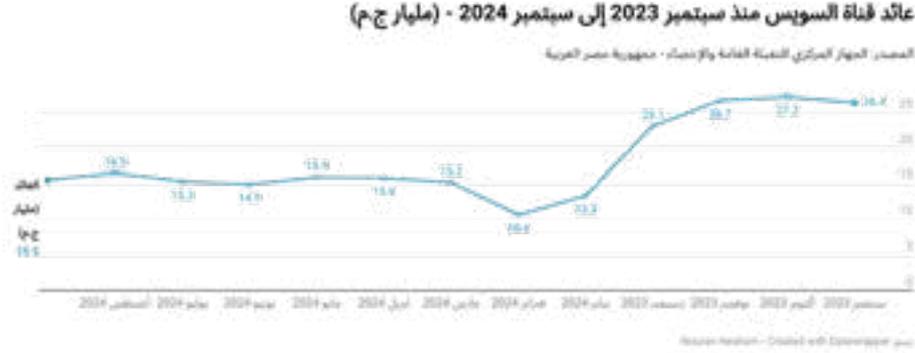
Maritime Spotlight وعرضها من قبل Lloyd's List Intelligence في 9 أغسطس 2024،



2023. وانخفضت حمولة الحاويات العابرة للقناة بنسبة 82% بحلول منتصف فبراير 2024.

شكل رقم (5)

يوضح معدل انخفاض الحركة التجارية في قناة السويس



على النقيض من ذلك، ارتفعت حركة التجارة عبر رأس الرجاء الصالح بنسبة تقدر بـ 74% فوق مستوى العام الماضي. وقد حولت أكثر من 2000 سفينة مساراتها بحلول مارس 2024.

تم تحويل أكثر من نصف حركة الملاحة البحرية قبل الصراع من البحر الأحمر إلى رأس الرجاء الصالح، على الرغم من كونه سفن الحاويات في البحر الأحمر كانت أقل بنسبة 64% مما كان متوقعًا في أكتوبر 2024.

إن أزمة البحر الأحمر لا تحدث بمعزل عن غيرها. فهي تفاقم التحديات المستمرة مثل القيود الناجمة عن الجفاف في قناة بنما والاضطرابات في البحر الأسود بسبب الحرب في أوكرانيا. يكشف هذا الاضطراب المتزامن عبر شرايين بحرية حيوية متعددة عن ضعف منهجي في البنية التحتية للتجارة العالمية. إن إعادة التوجيه من البحر الأحمر إلى رأس الرجاء الصالح، على الرغم من كونه حلاً، يزيد أيضًا الطلب على الطرق الأخرى وربما يفاقم المشكلات في أماكن أخرى، مما يخلق تأثيرًا متتاليًا. هذا يعني أن سلاسل الإمداد العالمية لا تواجه نقطة فشل واحدة فحسب، بل شبكة من نقاط الاختناق المترابطة، حيث يمكن أن ينتشر الضغط على إحداها بسرعة ويكثف التحديات عبر النظام بأكمله، مما يؤدي إلى «حجم من الاضطرابات المتداخلة في الشحن».

#### التأثير على كفاءة سلاسل الإمداد العالمية ومواعيد التسليم

يضيف التحويل حول إفريقيا ما يقرب من 10 إلى 14 يومًا إلى الرحلة التي تستغرق عادة من 30 إلى 40 يومًا بين آسيا وأوروبا. وبالنسبة لبعض المسارات، زادت أوقات العبور بشكل كبير: جنوب شرق آسيا إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة بنسبة 47%، وجنوب شرق آسيا إلى أوروبا بنسبة 33%، والصين إلى أوروبا بنسبة 25%.

تخلق هذه التأخيرات تعقيدات لوجستية، مما يؤثر على تجديد المخزون، خاصة للسلع الموسمية والصناعات التي تعتمد على التصنيع في الوقت المناسب (Just-In-Time). وبينما قامت شركات الشحن بتعديل ممارسات الطلب، لا تزال موثوقية جداول السفن أقل مما كانت عليه قبل إعادة التوجيه، مع متوسط تأخيرات تتراوح بين 4-6 أيام في نوفمبر 2024.

إن الزيادة الكبيرة في أوقات العبور تقوض بشكل مباشر كفاءة أنظمة التصنيع وإدارة المخزون في الوقت المناسب (JIT)، والتي تعتمد على جداول تسليم دقيقة ويمكن التنبؤ بها. وبينما تتكيف الشركات من خلال الطلب المسبق، فإن هذا يتطلب الاحتفاظ بمخزونات أكبر، مما يزيد من تكاليف التخزين ويقلل من كفاءة رأس المال. وبالتالي، فإن الأزمة تجبر على إعادة تقييم نموذج JIT طويل الأمد، مما قد يؤدي إلى نهج «احتياطي» (just-in-case) أكثر مرونة ولكن أقل تكلفة لسلاسل الإمداد على مستوى العالم.

#### الضغوط التضخمية والآثار الاقتصادية الكلية المتتالية

تساهم زيادة تكاليف الشحن واضطرابات سلسلة الإمداد في الضغوط التضخمية العالمية. قدرت أبحاث جي بي مورغان أن هذه الاضطرابات قد تضيق 0.7 نقطة مئوية إلى تضخم السلع الأساسية العالمية و0.3 نقطة مئوية إلى التضخم الأساسي.

الإجمالي خلال النصف الأول من عام 2024.

إذا استمرت هذه الاضطرابات لفترة طويلة، فقد تؤدي إلى تباطؤ الاقتصاد العالمي. ومن المتوقع أن تنتقل الآثار من شركات الشحن إلى المصنعين وتجار التجزئة، وأخيرًا إلى المستهلكين.

بالإضافة إلى العوامل الاقتصادية التقليدية، تُضيف هجمات الحوثيين «علاوة جيوسياسية» على التضخم العالمي. إن التكاليف المباشرة لإعادة التوجيه والتأمين ليست مجرد تقلبات مؤقتة في السوق، بل هي تكلفة مستمرة تفرضها أفعال جهة فاعلة غير حكومية. هذا يشير إلى أنه حتى لو تراجعت ضغوط جانب الطلب، فإن هيكل التكلفة الجديد هذا، المفروض خارجيًا، يمكن أن يحافظ على التضخم أعلى مما كان عليه في الظروف العادية، مما يجعل إدارته أصعب على البنوك المركزية وقد يؤدي إلى «ارتفاع أسعار الرهن العقاري وانخفاض النمو». هذا يدل على طبقة جديدة من التعقيد للاستقرار الاقتصادي الكلي، حيث يمكن للصراعات الإقليمية أن يكون لها تأثيرات مباشرة وقابلة للقياس على مستويات الأسعار العالمية.

### التأثيرات الخاصة بالقطاعات

أعلنت مصانع السيارات الأوروبية (مثل فولفو وتسلا) عن توقف مؤقت للإنتاج بسبب تأخر الحصول على قطع غيار السيارات من آسيا. وشهدت شركات صناعة السيارات الكبرى مثل تويوتا وهيونداي وكيا تأخيرات كبيرة. وتختبر الأزمة بشكل خاص مرونة سلسلة إمداد السيارات للمركبات الكهربائية الجديدة المصدرة من الصين إلى أوروبا.

وتشعر شركات التجزئة الكبرى مثل M&H وتارجت وولمارت بآثار الأزمة، خاصة بالنسبة للسلع الموسمية والمنتجات التي يتم الحصول عليها من الهند وباكستان. وتؤدي زيادة تكاليف الشحن إلى تقليص الأرباح. وقفزت أسعار النفط بعد الضربات الأمريكية/البريطانية. يمر حوالي 15% من النفط الخام والمنتجات المكررة المتداولة عالميًا عادة عبر البحر الأحمر. ولا تستخدم أي سفن تحمل الغاز الطبيعي المسال حاليًا قناة السويس، مما تسبب في ارتفاع أسعار الغاز. وقد انهارت شحنات النفط الخام والوقود المكرر المتجهة إلى أوروبا من معظم دول الشرق الأوسط والهند، مع كون المملكة العربية السعودية استثناءً رئيسيًا بسبب محطة ينبع التابعة لها.

وشكل الصراع في البحر الأحمر تهديدات خطيرة للأمن الغذائي العالمي، مما يسبب تأخيرات وزيادة في التكاليف ونقصًا محتملاً. وقد تؤدي تكاليف الوقود الإضافية، وارتفاع أقساط التأمين، و«بديل المخاطر» للطاغم إلى ارتفاع الأسعار في محلات السوبر ماركت. وتشمل المخاوف المحددة الفواكه الحمضية من مصر، والتفاح من أوكرانيا/مولدوفا، وأرز البسمتي من الهند. وأشارت كولدبيرتي إلى المخاطر التي تهدد صادرات الأغذية الزراعية الإيطالية إلى الصين. وتشمل الآثار غير المباشرة زيادة تكاليف المدخلات للمزارعين (الديزل، الأسمدة). وتتأثر هذه الصناعات بشكل خاص بسبب هوامش الربح الضيقة والاعتماد على طرق البحر الأحمر. ويسلط غرق السفن التي تحمل الأسمدة الضوء على مخاطر بيئية محددة.

بينما التأثير الاقتصادي عالمي، تكشف المعلومات عن تباين في مدى التأثير بين الصناعات والمناطق الجغرافية. تتأثر الصناعات الأوروبية (السيارات، التجزئة) والدول التي تعتمد بشكل كبير على واردات البحر الأحمر (مثل مصر وإسرائيل) بشكل أكبر. في المقابل، يمكن لشركات الشحن الآسيوية، على الرغم من مواجهتها لزيادة في التكاليف، «الحفاظ على طرق أقصر مع الاستفادة من زيادة رسوم الشحن». وهذا يشير إلى احتمال حدوث تحولات في استراتيجيات التصنيع والتوريد العالمية، حيث تسعى الشركات إلى تقليل المخاطر في سلاسل الإمداد الخاصة بها عن طريق تنويع الطرق أو إعادة توطين الإنتاج، مما يؤدي إلى تغييرات هيكلية طويلة الأمد في تدفقات التجارة العالمية تتجاوز الأزمة الفورية.

### التداعيات الاقتصادية الإقليمية (مثل مصر، إسرائيل، الاتحاد الأوروبي)

تُعد قناة السويس مصدرًا رئيسيًا لإيرادات العملات الأجنبية لمصر، حيث ساهمت بمبلغ 9.4 مليار دولار في السنة المالية 2022/23. انخفضت إيراداتها السنوية إلى 7.2 مليار دولار للسنة المالية 2023-24، وورد أنها شهدت انخفاضًا بنسبة 40% في الإيرادات. هذا يفاقم أزمة الديون القائمة في مصر (12).

وفي إسرائيل توقفت حركة الشحن التجاري إلى إيلات بشكل شبه كامل، ففي مارس 2025، كان نصف عمال ميناء إيلات معرضين لخطر فقدان وظائفهم. وفي يوليو 2024، أعلن الميناء إفلاسه وطلب دعمًا حكوميًا بسبب انخفاض نشاطه بنسبة

85%. وبحلول يوليو 2025، تم تجميد الحسابات المصرفية للميناء وإغلاق جميع عملياته. على الرغم من ذلك، كان تأثير الهجمات على التجارة الخارجية لإسرائيل محدودًا على الأرجح، حيث يتم نقل حوالي 5% فقط من صادراتها من السلع بحرًا إلى آسيا وأوقيانوسيا، ولم ترتفع أسعار الواردات بشكل كبير في النصف الأول من عام 2024.<sup>(13)</sup>

وانخفضت الواردات من آسيا وأوقيانوسيا وشرق إفريقيا إلى دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في البحر الأبيض المتوسط (اليونان، تركيا، إيطاليا، فرنسا، إسبانيا) في ديسمبر 2023 ولكنها تعافت بحلول ربيع 2024.<sup>(14)</sup> ومع ذلك، تفرض الهجمات «عقوبات اقتصادية» تؤثر بشكل رئيسي على الاتحاد الأوروبي، مع ارتفاع أسعار الشحن والإيجار مما قد يؤدي إلى تضخم الأسعار في الاتحاد الأوروبي.

إن تصرفات الحوثيين، على الرغم من أنها تستهدف إسرائيل ظاهريًا، كان لها تأثير اقتصادي أشد بكثير على مصر، وبدرجة أقل على الاتحاد الأوروبي، مقارنة بإسرائيل نفسها. هذا يوضح كيف تعمل أزمة البحر الأحمر كسلح اقتصادي غير متكافئ، حيث يمكن لجهة فاعلة غير حكومية أن تلحق أضرارًا جانبية كبيرة باقتصادات أطراف ثالثة (مثل إيرادات قناة السويس المصرية) لتحقيق أهداف جيوسياسية أوسع. هذا يشير إلى أن التداعيات الاقتصادية ليست مجرد نتيجة غير مقصودة، بل هي نتيجة استراتيجية، تستغل التبعيات الاقتصادية للقوى الإقليمية والعالمية لتضخيم الضغط السياسي.

جدول (6)

المؤشرات الاقتصادية الرئيسية لتأثير الهجمات الحوثية (2023-2025)

التفاصيل	المؤشر الاقتصادي
50% في يناير-فبراير 2024 (على أساس سنوي)؛ 72% في نوفمبر 2024 لسفن الحاويات؛ 75% في شحنات الحاويات؛ 82% في حمولة الحاويات بحلول منتصف فبراير 2024.	انخفاض حركة قناة السويس
74% في يناير-فبراير 2024 (على أساس سنوي).	زيادة حركة رأس الرجاء الصالح
64% أقل من المتوقع في أكتوبر 2024.	انخفاض سعة سفن الحاويات في البحر الأحمر
10-14 يومًا إضافية للرحلات بين آسيا وأوروبا؛ 47% لجنوب شرق آسيا إلى الساحل الشرقي للولايات المتحدة؛ 33% لجنوب شرق آسيا إلى أوروبا؛ 25% للصين إلى أوروبا.	زيادة متوسط وقت العبور
مؤشر بلاتس للحاويات وصل إلى 5,272,50 دولارًا أمريكيًا في أوائل يناير 2024؛ ارتفاع بنسبة 233% لأسعار الحاويات القياسية (40 قدمًا) مقارنة بيونيو 2023؛ 1,400 دولار أمريكي إلى 6,300 دولار أمريكي (شنغهاي إلى حنة).	زيادة أسعار الشحن لكل FEU
0.7-1.0% من القيمة الإجمالية للسفينة (زيادة عشرة أضعاف)؛ 250% لبعض السفن الإسرائيلية.	زيادة أقساط التأمين
0.7 نقطة مئوية لتضخم السلع الأساسية و 0.3 نقطة مئوية للتضخم الأساسي الإجمالي (تقديرات جي بي مورغان للنصف الأول من 2024).	التأثير التضخمي العالمي المقدر
من 9.4 مليار دولار إلى 7.2 مليار دولار للسنة المالية 2023-24؛ انخفاض بنسبة 40%.	انخفاض إيرادات قناة السويس

13) The Impact of Houthi Attacks on International Trade: Is Israel an Exception

(14)

## المبحث الرابع

### الأثار الإنسانية وتداعيات الأمن الغذائي

يفصل هذا القسم الأثار السلبية على تسليم المساعدات الإنسانية وتفاقم انعدام الأمن الغذائي.

### تأخيرات وزيادة التكاليف في توصيل المساعدات الإنسانية

أعاقت هجمات الحوثيين جهود الإغاثة الإنسانية الدولية، مما أدى إلى تأخيرات وزيادة في التكاليف لمنظمات الإغاثة. تضيف إعادة توجيهه حول إفريقيا أسباباً إلى أوقات التسليم وتكاليف أعلى بكثير للمواد الغذائية والوقود والأدوية الحيوية. من خلال تعطيل ممرات الشحن، لا يؤثر الحوثيون على التجارة التجارية فحسب، بل يقومون بشكل غير مباشر، وفي بعض الحالات بشكل مباشر، بتحويل الوصول الإنساني إلى السكان المستضعفين، لا سيما داخل اليمن نفسه، إلى سلاح. إن زيادة التكاليف والتأخيرات لمنظمات الإغاثة تعني وصول موارد أقل إلى المحتاجين بشدة، مما يفاقم أزمة إنسانية وخيمة بالفعل. يحول هذا التكتيك اضطرابات سلسلة الإمداد العالمية إلى أداة نفوذ تزيد من المعاناة الإنسانية، مما يسلب الضوء على التحديات الأخلاقية والعملية لجهود الإغاثة الدولية العاملة في مناطق النزاع.

### تفاقم انعدام الأمن الغذائي والتلوث البيئي

إن هجمات الحوثيين على الملاحة الدولية، التي تهدف ظاهرياً إلى دعم الفلسطينيين، تفرض بشكل متناقض تكاليف إنسانية باهظة على سكانهم في اليمن. إن تعطيل تسليم المساعدات وزيادة أسعار الغذاء يؤديان بشكل مباشر إلى تفاقم انعدام الأمن الغذائي وسوء التغذية الحاد داخل الأراضي الخاضعة لسيطرة الحوثيين. هذا يخلق تناقضاً حاسماً: حركة تدعي التضامن مع سكان يعانون، بينما تفاقم في الوقت نفسه معاناة سكان آخرين، مما يكشف عن تفاعل معقد بين الأهداف السياسية الخارجية والعواقب الإنسانية الداخلية.

اليمن، الذي يواجه بالفعل أزمة إنسانية حادة ويصنف كالثالث أسوأ دولة على مستوى العالم في أزمة انعدام الأمن الغذائي، معرض للخطر بشكل خاص. فتعطيل طرق الشحن يعيق تسليم المساعدات الحيوية، مما يزيد من تفاقم الوضع المتردي بالفعل.

علق برنامج الغذاء العالمي (WFP) توزيعات الغذاء الطارئة في المناطق الخاضعة لسيطرة الحوثيين في شمال اليمن لمدة ثلاثة أشهر اعتباراً من أبريل 2025 بسبب تحديات تشغيلية وتمويلية، مما ترك ملايين الأشخاص بدون دعم غذائي حيوي. وحذر برنامج الغذاء العالمي من أن التأخير في المساعدات أدى إلى تفاقم معدلات سوء التغذية وعطل سلاسل الإمداد. وكان من المقرر استئناف التوزيعات بحلول نهاية يوليو 2025.

ومن أبرز الهجمات التي أثارت إدانات دولية واسعة، إصابة سفينة "True Confidence" التي ترفع علم باربادوس بثلاثة صواريخ، مما أدى إلى مقتل 3 من طاقمها.

إضافة إلى حادثتي إغراق سفينتي «روبيمار» التي تحمل علم بلير بعد إصابتها بصاروخين في فبراير 2024، و«تيوتور» التي تحمل علم ليبيريا والتي غرقت في 19 يونيو 2024.

كما تعرضت ناقلة النفط الخام «سونيون» لحادث، عندما أصيبت بصاروخ في 23 أغسطس 2024 ثم أضرم الحوثيون النار فيها بعد يومين، مما هدد بكارثة بيئية كانت ستمثل أسوأ تسرب نفطي بحري في القرن، قبل أن تنجح عمليات الإنقاذ البحري في سحبها وتفريغ حمولتها.

وكانت إحدى السفينتين اللتين غرقتا في يوليو 2025، وهي سفينة إم في إترنيتي سي، قد سلمت مؤخراً مساعدات إنسانية إلى الصومال. ولم تجد هيومن رايتس ووتش أي دليل على أن هذه السفينة كانت هدفاً عسكرياً، وذكرت أن جميع السفن المشاركة في مهام إنسانية معفاة من الهجوم بموجب القانون الدولي.

إن استهداف سفينة كانت قد أكملت للتو مهمة إنسانية وتقييم هيومن رايتس ووتش اللاحق بأن هذا يشكل جريمة حرب يمثل

تصعيدًا كبيرًا يتجاوز مجرد التعطيل الاقتصادي. يشير هذا إلى تجاهل متعمد للقانون الإنساني الدولي، الذي يعفي صراحة السفن الإنسانية من الهجوم. هذا لا يضر بجهود الإغاثة بشكل مباشر فحسب، بل يخلق أيضًا تأثيرًا مخيفًا على المنظمات الإنسانية الأخرى وشركات الشحن التجارية، مما يجعلها مترددة في العمل في المنطقة، وبالتالي يزيد من تفاقم الأزمة الإنسانية ويقوض المبادئ الأساسية للمرور الآمن لتوصيل المساعدات.

### الأضرار البيئية في منطقة البحر الأحمر

يفصل هذا القسم العواقب البيئية للهجمات، مع التركيز على هشاشة النظام البيئي للبحر الأحمر.

### نظرة عامة على تسربات النفط والتلوث البحري من السفن الغارقة

أسفرت هجمات الحوثيين عن كارثة بيئية تتكشف، مع تسربات نفطية هائلة ويقع زيت تهدد النظام البيئي البحري للبحر الأحمر. أدى غرق سفينة إم في روبيمار في مارس 2024، والتي كانت تحمل 21,000 طن من الأسمدة الكيميائية الخطرة، إلى خسارة كبيرة في الحياة البحرية. كما تسبب غرق سفينتي ماجيك سيز وإترنيتي سي في يوليو 2025 في تسربات نفطية. وورد أن سفينة ماجيك سيز كانت تحمل 17,000 طن من الأسمدة، ربما نترات الأمونيوم.

### التأثير على النظم البيئية البحرية ومناطق التنوع البيولوجي في البحر الأحمر

يمكن أن تتخفف بقع الزيت أو تتبخر أو تغرق أو تنجرف إلى الشاطئ، مما يؤثر على النباتات والحيوانات 15 وتنجرف البقع من سفينتي إترنيتي سي وماجيك سيز، التي يبلغ طولها 80 كم و46 كم و45 كم على التوالي، نحو الساحل الإريتري (16)

تهدد هذه البقع المناطق المحمية، بما في ذلك محمية باراسول البحرية، وهي نقطة ساخنة فريدة للتنوع البيولوجي موطن للسلاحف البحرية، وأعشاب البحر الساحلية، وأشجار المانغروف، ومسار هجرة للطيور. ولوحظت بقع زيت تنجرف إلى الشاطئ بالقرب من مجتمع الصيد في إيدي.

يمكن أن يؤدي إطلاق الحمولة (مثل الأسمدة) إلى الإثراء الغذائي، ونقص الأكسجين، وتراكم الأمونيا السامة، وأضرار واسعة النطاق للنظام البيئي البحري، بما في ذلك ازدهار الطحالب الهائل والمناطق الميتة الناتجة عن نقص الأكسجين في الماء، مما قد يؤدي إلى نفوق جماعي للأسماك وتأثر الكائنات الحية الثابتة. وقد عُثر على نفوق أسماك مرتبط بتسرب روبيمار على السواحل اليمنية.

إن الأضرار البيئية الناجمة عن تسربات النفط والمواد الكيميائية ليست اضطرارًا مؤقتًا، بل تخلق دينًا بيئيًا طويل الأمد لمنطقة البحر الأحمر. سيستمر تدهور النظم البيئية البحرية، وفقدان التنوع البيولوجي، والتهديدات التي تواجه سبل عيش المجتمعات الساحلية لفترة طويلة بعد توقف الأعمال العدائية المباشرة. هذا يعني أن «الأضرار» تتجاوز التكاليف الاقتصادية والبشرية الفورية لتشمل تدهورًا بيئيًا لا رجعة فيه، مما يؤثر على سبل العيش ورأس المال الطبيعي لأجيال. إن غياب نهج هيكلي لمعالجة التلوث الناجم عن النزاعات يعني أن جهود التعافي والتنظيف طويلة الأمد ستكون باهظة التكلفة وصعبة للغاية، خاصة بالنسبة للدول النامية مثل اليمن.

### زيادة انبعاثات الكربون من الشحن المحول

إن تسريع السفن لتغطية مسافات أطول، وهي ممارسة شائعة للسفن التي يتم تحويل مسارها، يزيد بشكل كبير من استهلاك الوقود وبالتالي انبعاثات الغازات الدفيئة. على سبيل المثال، الرحلة ذهابًا وإيابًا من سنغافورة إلى شمال أوروبا عبر رأس الرجاء الصالح تعني زيادة بنسبة 70% في انبعاثات الغازات الدفيئة مقارنة بمسار قناة السويس.

إن تسريع السفن لتغطية مسافات أطول، وهي ممارسة شائعة للسفن التي يتم تحويل مسارها، يزيد بشكل كبير من استهلاك

Red Sea Attacks Lead to Environmental Emergency - Pax for Peace (15)

paxforpeace.nl/news/red-sea-attacks-lead-to-environmental-emergen

Red Sea Attacks Lead to Environmental Emergency - Pax for Peace (16)

paxforpeace.nl/news/red-sea-attacks-lead-to-environmental-emergen  
البحرية، وهي نقطة

الوقود وبالتالي انبعاثات الغازات الدفيئة. على سبيل المثال، الرحلة ذهابًا وإيابًا من سنغافورة إلى شمال أوروبا عبر رأس الرجاء الصالح تعني زيادة بنسبة 70% في انبعاثات الغازات الدفيئة مقارنة بمسار قناة السويس.

إن أزمة البحر الأحمر، من خلال فرض طرق أطول وزيادة سرعة السفن، تقوض بشكل مباشر الجهود العالمية لإزالة الكربون من صناعة الشحن. يتم التخلي عن ممارسات «الإبحار البطيء» المعتمدة لكفاءة الوقود وتقليل الانبعاثات لصالح السرعة لتخفيف من زيادات وقت العبور. هذا يمثل انتكاسة كبيرة للمكاسب البيئية والأهداف المناخية داخل القطاع البحري، مما يسلب الضوء على كيف يمكن للصراعات الإقليمية أن يكون لها عواقب سلبية بعيدة المدى على مبادرات الاستدامة العالمية. 17

جدول رقم (7) يوضح

الحوادث البيئية الكبرى وتأثيرها (2023-2025)

اسم السفينة والعلم	تاريخ الغرق/ الهجوم	نوع الملوثات/ الحمولة	حجم التسرب المقدر	الحياة البحرية/النظم البيئية المتأثرة	المناطق الجغرافية المتأثرة
MV Rubymar علم بليز	مارس ٢٠٢٤	21,000 طن من الأسمدة الكيميائية الخطرة	غير محدد (تسرب كبير)	نفوق جماعي للأسماك، تلوث بحري واسع النطاق السلحفاة البحرية، أعشاب البحر، أشجار المانغروف، مسارات هجرة الطيور، الكائنات الحية الثابتة	السواحل اليمنية (المخا والخوخة) الساحل الإريتري، محمية باراسول البحرية، مجتمع الساحل
MV Magic Seas	يوليو ٢٠٢٥	17,000 طن من الأسمدة (ربما نترات الأمونيوم)، زيت وقود ثقيل، ديزل	بقعة زيت كبيرة (٤٥ كم)	الساحل البحرية، أعشاب البحر، أشجار المانغروف، مسارات هجرة الطيور، الكائنات الحية الثابتة	الإريتري، محمية باراسول البحرية، مجتمع الساحل
MV Eternity C	يوليو ٢٠٢٥	زيت وقود ثقيل، ديزل، محتويات غير محددة من الحمولة	بقعتان زيت كبيرتان (٨٠ كم و ٤٦ كم)	الساحل البحرية، أعشاب البحر، أشجار المانغروف، مسارات هجرة الطيور، الكائنات الحية الثابتة	الإريتري، محمية باراسول البحرية، مجتمع إيدي للصيد
تأثير أوسع	2023-2025	زيادة استهلاك الوقود بسبب إعادة التوجيه	زيادة بنسبة ٧٠٪ في انبعاثات الغازات الدفيئة لبعض الرحلات	المناخ العالمي، جودة الهواء	عالمي، طرق الشحن حول رأس الرجاء الصالح

في 6 يوليو/تموز، هاجمت قوات الحوثيين سفينة «إم في ماجيك سيز» قرب الحديدة، وأنقذ طاقمها، ثم غرقت في اليوم التالي. وفي 7 يوليو/تموز، هاجموا سفينة «إترنيتي سي» بالقنابل اليدوية والطائرات المسييرة البحرية والصواريخ، فغرقت في 9 يوليو/تموز. كان على متن سفينة «إترنيتي سي» 25 فردًا من أفراد الطاقم؛ أنقذ 10 منهم، وربما قُتل 4، وقُعد 11. ويُعتقد أن ستة من المفقودين محتجزون لدى الحوثيين. وبينما يزعم الحوثيون إنقاذ بعض أفراد الطاقم ورعايتهم، فمن المرجح أنهم محتجزون بشكل غير قانوني<sup>18</sup> علاوة على ذلك، قالت هيومن رايتس ووتش إن الهجمات تُشكل تهديدات بيئية طويلة الأمد للمنطقة. وصرح ويم زويجنبرغ، المحلل في منظمة باكس الهولندية غير الحكومية، بأن صور الأقمار الصناعية تُظهر بقعًا نفطية كبيرة تتسرب من المناطق التي غرقت فيها السفينتان.

قال إن بقع النفط تُهدد الحياة البرية في بيرا إيسول، وهي محمية طبيعية على ساحل إريتريا، وتحتضن مجتمعًا للصيد. وأضاف

(17) هجمات البحر الأحمر تؤدي إلى حالة طوارئ بيئية <https://paxforpeace.nl/news/red-sea-attacks-lead-to-environmental-emergency>

(18) (هيومن رايتس ووتش: هجمات الحوثيين تشكل جرائم حرب <https://safety4sea.com/human-rights-watch-houthi-attacks-constitute-war-crim>)

أنه حتى 22 يوليو/تموز، رصدت منظمة باكس أيضًا بقع نفطية تجرفها الأمواج إلى الشاطئ بالقرب من مجتمع الصيد الصغير في إيدي. قال الدكتور عبد القادر الخراز، الخبير البيئي السابق في الحكومة اليمنية، إن اليمن لا يزال يعاني من المخاطر البيئية والمعيشية والصحية الناجمة عن هجمات الحوثيين السابقة مثل غرق سفينة إم في روبيمار، وهي سفينة شحن بضائع عامة ترفع علم بليز غرقت في 2 مارس 2024. كانت السفينة تحمل 21 ألف طن من الأسمدة الكيماوية الخطرة، مما أدى إلى خسائر كبيرة في الحياة البحرية.<sup>(19)</sup>

## المبحث الخامس

## الأضرار المادية والخسائر البشرية

يقدم هذا القسم تقديرًا كمياً للتكاليف المادية والبشرية المباشرة لهجمات الحوثيين.

## 1- إحصائيات السفن الغارقة والمتضررة والمختطفة

إجمالي الهجمات: ما لا يقل عن 113 هجومًا منفصلاً للحوثيين على سفن تجارية اعتبارًا من 19 نوفمبر 2023.<sup>1</sup> وتشير تقارير أخرى إلى ما يقرب من 190 هجومًا من نوفمبر 2023 إلى أكتوبر 2024.<sup>2</sup> وتم استهداف أكثر من 100 سفينة تجارية بين نوفمبر 2023 ويناير 2025.<sup>3</sup>

غرقت سفينتان بحلول يوليو 2025. إجمالي أربع سفن غرقت في المنطقة منذ عام 2023. وقد غرقت سفينة واحدة مملوكة للمملكة المتحدة وثلاث سفن شحن يونانية. أبرزها روبيمار (مارس 2024)، وإم في ماجيك سيز وإم في إترني تي سي (يوليو 2025). وتضررت أكثر من 30 سفينة جراء هجمات الحوثيين. أما السفن المختطفة فقد تم الإبلاغ عن عملية اختطاف واحدة لسفينة تجارية من قبل الحوثيين. تم احتجاز سفينة جالاكسي ليدر في نوفمبر 2023، واحتُجز طاقمها المكون من 25 فردًا لمدة 14 شهرًا؛ ولا تزال السفينة في حوزة الحوثيين. إجمالي سفينتين مختطفتين، تم إطلاق سراح واحدة.

## الضحايا والإصابات والاحتجازات بين البحارة

قُتل ما لا يقل عن أربعة بحارة بحلول يناير 2025. وأسفر الهجوم على سفينة إترني تي سي في يوليو 2025 عن مقتل أربعة من أفراد الطاقم وأسر/فقدان 11 آخرين. وقُتل العديد من البحارة في هجمات يوليو 2025. وتم أسر أو احتجاز بعض أفراد الطاقم. ويُعتقد أن ستة من أفراد طاقم إترني تي سي محتجزون بشكل غير قانوني من قبل الحوثيين. واحتُجز 25 من أفراد طاقم جالاكسي ليدر لمدة 14 شهرًا.

بينما يمكن قياس الأضرار الاقتصادية، فإن الخسائر في الأرواح والإصابات والاحتجازات غير القانونية للبحارة تمثل تكلفة بشرية عميقة تتجاوز القيم النقدية. تسلط هذه الحوادث الضوء على التهديد المباشر لحياة المدنيين والحق الأساسي في المرور الآمن في المياه الدولية. كما أن استهداف أطقم السفن المدنية واحتجازهم لاحقًا يثير مخاوف جديدة بشأن حقوق الإنسان وانتهاك القانون الإنساني الدولي، مما يحول «الأضرار» من مادية بحتة إلى أبعاد أخلاقية وقانونية عميقة، مما يؤثر على سلامة واستعداد البحارة على مستوى العالم.

جدول رقم (8)

يوضح نوع الضرر الذي تعرضت له السفن

العدد	نوع الضرر
٤	السفن الغارقة
٤٦	السفن المتضررة
٢	السفن المختطفة
٥٢	المجموع

يقدم هذا الجدول تفصيلًا لأنواع الأضرار التي تعرضت لها السفن نتيجة للهجمات، ويبلغ مجموع السفن المتضررة 52 سفينة. ويُظهر الجدول أن 46 سفينة تعرضت لأضرار (تضررت)، وهي تمثل الجزء الأكبر من السفن المتأثرة بشكل مباشر (تقريبًا

88.5% من إجمالي 52 سفينة). هذا يشير إلى أن غالبية الهجمات التي نجحت في إصابة أهدافها أدت إلى إلحاق أضرار بالسفن دون إغراقها بالضرورة، مما يتطلب إصلاحات وقد يؤدي إلى توقف السفن عن الخدمة لفترات متفاوتة، ويزيد من تكاليف التشغيل والتأمين.

وسُجل غرق 4 سفن. على الرغم من أن هذا العدد يمثل نسبة صغيرة (حوالي 7.7% من إجمالي 52 سفينة)، إلا أن غرق السفن يُعد أشد أنواع الضرر خطورة، حيث يترتب عليه خسائر مادية كاملة للبضاعة والسفينة، بالإضافة إلى مخاطر بيئية (تسرب الوقود أو البضائع) وخسائر بشرية محتملة. هذا يُبرز حجم التهديد الوجودي الذي تشكله الهجمات.

تم اختطاف سفينتين. هذه النسبة هي الأصغر (حوالي 3.8% من إجمالي 52 سفينة). على الرغم من قلة العدد، فإن حوادث الاختطاف تحمل رمزية كبيرة، حيث تُعد انتهاكاً صارخاً لحرية الملاحة الدولية وتُستخدم كأداة للمساومة والضغط السياسي، كما حدث مع سفينة «جالاكسي ليدر». الاختطافات تزيد من حالة عدم اليقين والمخاطر التشغيلية لشركات الشحن.

شكل بياني رقم (6)

ادعاءات جرائم الحرب وانتهاكات القانون الدولي



ذكرت هيومن رايتس ووتش أن هجمات الحوثيين على سفن الشحن التجارية، خاصة غرق سفينتي ماجيك سيز وإترنيستي سي في يوليو 2025، تشكل انتهاكات لقوانين الحرب ترقى إلى مستوى جرائم الحرب. ووجدت هيومن رايتس ووتش أن الحوثيين استهدفوا عمدًا سفنًا تجارية يمكن تحديدها بوضوح على أنها مدنية، ولم تكن تشارك في أنشطة قتالية، ولم تشكل أي تهديد عسكري لقوات الحوثيين. كما أن احتجاز أفراد الطاقم الذين تم إنقاذهم محظور. والقادة الذين يأمرهم أو ينفذون هذه الهجمات غير القانونية، أو يسيئون معاملة المحتجزين، أو يتحملون المسؤولية كمسألة قيادة، مسؤولون عن جرائم الحرب.

ينص القانون الإنساني الدولي العرفي على أن الأطراف المتحاربة يجب أن تحترم حماية البيئة الطبيعية والحفاظ عليها، وأن تتخذ جميع الخطوات الممكنة لتقليل الضرر البيئي. ويحظر استخدام أساليب أو وسائل حرب تهدف أو يمكن توقع أن تسبب أضرارًا واسعة النطاق وطويلة الأمد وشديدة للبيئة الطبيعية.

إن تصنيف هيومن رايتس ووتش الصريح لأفعال الحوثيين بأنها «جرائم حرب» يشير إلى تحدي حاسم للمعايير والقوانين المعمول بها التي تحكم السلوك البحري الدولي. فمن خلال استهداف السفن المدنية عمدًا واحتجاز الأطقم، لا يعطل الحوثيون التجارة فحسب، بل يقوضون بنشاط المبادئ الأساسية لحرية الملاحة وحماية غير المقاتلين في المناطق البحرية. هذا يخلق سابقة خطيرة، مما يشير إلى أن الجهات الفاعلة غير الحكومية يمكن أن تعمل بحصانة خارج الأطر القانونية الدولية التقليدية، مما قد يؤدي إلى بيئة بحرية عالمية أكثر فوضوية وخطورة.

## المبحث السادس

### تحليل الأثر الجيوسياسي لتهجمات الحوثيين

يركز "الجيوسياسي" وهو مصطلح يجمع بين شقي "الجغرافيا" و"الإستراتيجية"، على تحديد المواقع الجغرافية الحيوية التي تسعى القوى المسيطرة عليها تمهيداً للسيطرة على مناطق أخرى من العالم وتمدد نفوذها، وأبرز تلك المواقع هي المضائق البحرية، ويختلف هذا عن "الجيوسياسية" أو "الجيوبوليتيك" التي يهتم باتجاهات السياسة الخارجية للدولة بناءً على موقعها الجغرافي. 20 باعتباره نقطة أمنية ساخنة، يجذب البحر الأحمر دولاً تقع على جانبيه، مثل اليمن وإريتريا، بالإضافة إلى دول أبعد من ذلك بكثير، مثل الولايات المتحدة والصين. تمتلك تركيا والإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية والصين والولايات المتحدة وإيطاليا وفرنسا واليابان **قواعد عسكرية** في المنطقة لحماية النفط والشحن التجاري. سعت مشاريع النقل والتجارة في السنوات الأخيرة إما إلى دمج البحر الأحمر في خطها - أي **مبادرة الحزام والطريق** الصينية (BRI) وبوابة الاتحاد الأوروبي **العالمية** - أو استبداله، كما هو الحال مع **الممر الاقتصادي الهندي - الشرق الأوسط - أوروبا** (IMEC) المدعوم من الولايات المتحدة، ومشروع **طريق التنمية** العراقي. وبالتالي، فإن البحر الأحمر هو منطقة يمكن أن تلعب فيها العلاقات العالمية المعقدة دوراً. تتمتع طرق النقل والجزر والممرات المائية والمواقع الأخرى داخل حدود البحر الأحمر بوضع قانوني أقل وضوحاً على المستوى الدولي وتبرز كمناطق تسعى الدول المشاطئة وبعض الجهات الفاعلة العالمية إلى الهيمنة عليها. لطالما كان الوضع مثيراً للجدل، لكن الموارد **الجوفية** المكتشفة حديثاً والصراعات على السيطرة على مسارات الطاقة أعادت البحر الأحمر إلى صميم الحسابات الجيوسياسية. لذا، فإن السياسة، والأهم من ذلك، التطورات والتحالفات العسكرية، تُغيّر وجه البحر الأحمر<sup>21</sup>

### تصاعد التوترات الإقليمية والدولية:

حظى العديد من المناطق في العالم بأهمية إستراتيجية حسب الظروف والأحداث الدولية، ومن أهم المناطق ذات الأهمية الإستراتيجية المستدامة البحر الأحمر وخليج عدن وباب المندب، هذه المنطقة المطلة على بحر العرب والقرن الأفريقي والبحر الأحمر والمشرقة على منطقة الخليج العربية لها أهمية كبيرة منذ أقدم الحضارات، فقد كانت ولا زالت وستبقى مطمع للقوى الدولية والإقليمية، وتسعى أغلب الدول الساعية للعظمة أن تسيطر عليها، لهذا أصبحت من أهم مناطق الصراع الدولي والإقليمي، نتيجة هذه الأهمية حاولت الدول الإقليمية في الشرق الأوسط أن يكون لها مكان في هذه المنطقة الحيوية على حساب امن وسلام واستقرار المنطقة، لهذا يعد هذا الموضوع من المواضيع المعقدة لتعدد الأطراف المتنافسة في هذا الصراع، فهناك أطراف داخلية وخارجية، وأطراف إقليمية (السعودية، إيران، تركيا، الإمارات، ((إسرائيل)) وأطراف دولية، (الولايات المتحدة الأمريكية، الصين، روسيا الاتحادية)، وهذا الأطراف ذات الأهداف المختلفة والمتناقضة القت بضلالها على منطقة الشرق الأوسط بأكملها فكانت نتيجةها حرب مستمرة منذ ما يقارب عقد من الزمان، أثرت اقتصاديا وسياسيا واجتماعيا على الأمن والسلام في المنطقة<sup>22</sup>.

تسببت هجمات الحوثيين في البحر الأحمر وخليج عدن في تغيير جذري للخارطة الجيوسياسية، ما عكس ردود فعل متعددة الأوجه من اللاعبين الرئيسيين.

رداً على هجمات الحوثيين في البحر الأحمر، وُضعت مبادرات متعددة الأطراف جديدة. أُطلقت **عملية «حارس الرخاء» في ديسمبر 2023**. تحالف **البحر الأحمر بقيادة الولايات المتحدة**، والذي يضم ما يقرب من 20 دولة، هو مبادرة أمنية بحرية مصممة لمعالجة المخاوف الأمنية المتزايدة في البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن، وهي ممرات مائية إستراتيجية بالغة الأهمية للتجارة العالمية. أنشأ الاتحاد الأوروبي **بعثة أسيدس** في فبراير 2024. وتوفر البعثة وعيًّا بالوضع البحري، وترافق السفن، وتحميها من الهجمات البحرية المحتملة متعددة النطاقات في مضيق باب المندب ومضيق هرمز والبحر الأحمر وخليج عدن وبحر العرب وخليج عمان

(20) الجيوسياسية في القرن الحادي والعشرين Strategies.com. <https://n9.cl/ytuo> ستراتيغيكس. (23 يونيو 2021).

(21) <https://www.thecairoreview.com/essays/dont-forget-about-the-red-sea/>.

(22) الجميلي، صدام مريم حمد. (2024). الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب في ظل تنافس القوى الإقليمية والدولية: دراسة تحليلية لمناطق النفوذ والأدوار. مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، مج 13، ع 49، 34 - 78. <http://search.mandumah.com/>

انتقلت مبادرات بناء المنصة، التي نُفذت في البداية بقيادة مصر، إلى المملكة العربية السعودية منذ منتصف عام 2018. واکتمل تشكيل مجلس البحر الأحمر مطلع عام 2020، على الرغم من الخلافات المختلفة حول العضوية والأهداف والتمويل والإجراءات. ولا تهدف منصة التعاون متعدد الأبعاد إلى إنشاء تحالف عسكري ضد إيران وإثيوبيا، بل هي منظمة لمنع أي صراعات محتملة في المنطقة. وسيقتصر نطاقها على الدفاع عن الدول المشاطئة لدرء التهديدات واتخاذ التدابير الوقائية اللازمة في [خليج عدن والبحر الأحمر](#).

بدون مشاركة دولة محورية، وهي إثيوبيا، في المجلس، قد تنشأ توترات جديدة بدلاً من التعاون بين دول المنطقة. ونظرًا [للقوة الاقتصادية والسياسية](#) للمملكة العربية السعودية، سيُنظر إليه كأداة جديدة لصراع النفوذ الإقليمي بدلاً من كونه منصةً فعالةً وموحدة. وعليه، يُعتقد أن المجلس الجديد يهدف إلى الحد من قدرة قطر وتركيا، إلى جانب إيران، على التوسع في البحر الأحمر.

تجلّت خطورة صراع القوى الإقليمية مع تأسيس مجلس البحر الأحمر عام 2020. وبرز هذا الصراع مع تأسيس «مجلس الدول العربية والأفريقية المطلّة على البحر الأحمر وخليج عدن»، الذي وقّعه في الرياض في يناير 2020 كلٌّ من المملكة العربية السعودية، والسودان، وجيبوتي، والصومال، وإريتريا، ومصر، واليمن، والأردن، وهي دولٌ تقع على البحر الأحمر وخليج عدن. [يهدف](#) المجلس إلى الحفاظ على الأمن والاستقرار في البحر الأحمر، والتشاور والتنسيق لمواجهة المخاطر التي تواجهه، ولكنه لا يُشكّل تحالفًا عسكريًا. وقد أُنشئ [بمبادرة](#) مصرية سعودية، بدعم من الاتحاد الأوروبي، وألمانيا، والاتحاد الأفريقي.

ومن المفترض أن يكون مجلس البحر الأحمر أداةً إقليميةً جديدة. إلا أنه [لم يتمكن من منع تسليح ممر البحر الأحمر](#)، وهو أحد اختصاصاته. ويعود ذلك إلى نقص دعم المجتمع الدولي [والتوترات التاريخية](#) بين دول البحر الأحمر بشأن القضايا الإقليمية.

في حين أن العديد من الدول لديها مصالح متضاربة، فإن لها جميعًا مصلحة في أمن منطقة البحر الأحمر وحرية الملاحة فيها. على سبيل المثال، تتنافس واشنطن وبكين على النفوذ في أفريقيا والشرق الأوسط، بينما ترغبان في الوقت نفسه في خطوط تجارية فعالة. تسعى مصر إلى الحصول على الدعم في الحفاظ على الأمن، ولكنها تريد أيضًا الحفاظ على استقلالها وتقييد نفوذ القوى غير الساحلية. تنفق دول مجلس التعاون الخليجي الأموال لزيادة قدراتها البحرية، ولكن على الرغم من وجود الكثير من القواسم المشتركة بينها، إلا أن أهدافها تختلف. على سبيل المثال، تعطي المملكة العربية السعودية الأولوية لأمن الحدود البحرية، بينما تسعى الإمارات العربية المتحدة عمومًا إلى تأمين السفن التجارية. سيكون الأمن البحري أكثر أهمية مع سعي المزيد من اللاعبين إلى تعزيز نفوذهم وحماية مصالحهم في منطقة البحر الأحمر. إن زيادة التنسيق والتعاون بين الخصوم والحلفاء ذوي المصالح المشتركة ضرورية لضمان الأمن.

بدأ عهد جديد من الاعتماد على الأمن مع سعي الدول الأجنبية للسيطرة على الموانئ الاستراتيجية في المنطقة. تسعى هذه الأطراف الخارجية إلى ربط الممرات البحرية المهمة بالتفاوض مع دول البحر الأحمر، مستغلةً أحيانًا نقاط ضعفها. قد تؤدي هذه الفترة الجديدة من الاضطرابات إلى أحداث مختلفة، كما شهدنا مع الانقلاب في السودان، وظهور اليمين المتطرف في إسرائيل، والحرب في غزة. لن تؤثر هذه النتائج المحتملة على استقرار الدول المطلّة على البحر الأحمر فحسب، بل ستؤثر أيضًا

فقد استجاب المجتمع الدولي بالإدانة والعمل العسكري. أدان قرار مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة رقم 2722 (يناير 2024) هجمات الحوثيين، وطالب بوقفها، وأكد الحق في حرية الملاحة. وفي ديسمبر 2023، أطلقت واشنطن عملية حارس الازدهار، وهي تحالف متعدد الجنسيات يضم 24 دولة يهدف إلى حماية الملاحة الدولية. كما أطلق الاتحاد الأوروبي (23)

وشنت الولايات المتحدة والمملكة المتحدة، إلى جانب حلفاء آخرين، ضربات بحرية وجوية مشتركة ضد مواقع الحوثيين في اليمن. من مارس إلى مايو 2025، وسعت القوات الأمريكية الضربات لإجبار الحوثيين على إنهاء هجماتهم البحرية. وأدت هدنة بوساطة عمان في مايو 2025 إلى وقف الضربات الأمريكية مقابل إنهاء هجمات الحوثيين على السفن الأمريكية. ومع ذلك، ذكر الحوثيون أن هذا الاتفاق لم يوقفهم عن مهاجمة السفن المرتبطة بإسرائيل.

تم تطبيق عقوبات وحظر أسلحة من قبل المملكة المتحدة والولايات المتحدة ومجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ضد الحوثيين، مستهدفة موردي الأسلحة والتمويل والسلع. كما اعترضت القوات الأمريكية سفنًا تهرب أسلحة من إيران مخصصة للاستخدام

الحوثي.

أدت هدنة بوساطة عمان في مايو 2025 إلى وقف الضربات الأمريكية مقابل إنهاء هجمات الحوثيين على السفن الأمريكية. ومع ذلك، ذكر الحوثيون أن هذا الاتفاق لم يوقفهم عن مهاجمة السفن المرتبطة بإسرائيل.

تم تطبيق عقوبات وحظر أسلحة من قبل المملكة المتحدة والولايات المتحدة ومجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ضد الحوثيين، مستهدفة موردي الأسلحة والتمويل والسلع. كما اعترضت القوات الأمريكية سفناً تهرب أسلحة من إيران مخصصة للاستخدام الحوثي.

على الرغم من العمليات العسكرية الدولية الكبيرة مثل عملية حارس الازدهار والضربات المباشرة الأمريكية/البريطانية، أظهر الحوثيون مرونة ملحوظة وقدرة مستمرة على الهجوم. تشير الهدنة القصيرة مع الولايات المتحدة واستئناف الهجمات لاحقاً إلى أن القوة العسكرية وحدها قد لا تكون كافية لإجبارهم على إنهاء حملتهم البحرية بشكل مستدام. هذا يسلط الضوء على الصعوبة المتأصلة في ردع جهة فاعلة غير حكومية ذات دوافع أيديولوجية عميقة ودعم خارجي من دولة، خاصة عندما يظل الصراع الأساسي (الحرب الإسرائيلية-الحماسية) دون حل. هذا يتطلب نهجاً حكومياً شاملاً يتجاوز العمليات العسكرية. 24

على الصعيد الدولي، لم يقتصر الأمر على تشكيل التحالفات البحرية مثل عملية «حارس الازدهار» بقيادة الولايات المتحدة، بل امتد ليشمل زيادة كبيرة في المنسوب العسكري بالمنطقة. هذا التركيز العسكري ليس فقط لحماية السفن، ولكنه يعكس أيضاً حرباً باردة مصغرة بين المحاور الإقليمية والدولية. الولايات المتحدة، وحلفاؤها الغربيون، يرون في هذه الهجمات تحدياً مباشراً لحرية الملاحة ومبدأ النظام العالمي القائم، ما يدفعهم لتعزيز وجودهم ونفوذهم في المنطقة.

في المقابل، اتبعت قوى عالمية أخرى مثل الصين وروسيا نهجاً أكثر حذراً، حيث ركزت على الدبلوماسية وتجنب التصعيد العسكري المباشر، بينما تواصل تعزيز علاقاتها الاقتصادية والأمنية مع دول المنطقة. هذا التباين في الاستجابات يؤكد على تضارب المصالح الجيوستراتيجية؛ فبينما تسعى بعض القوى لفرض الاستقرار بالقوة، تفضل أخرى الحفاظ على قنوات اتصال متعددة لضمان مصالحها طويلة الأمد. إقليمياً، تفاقت حالة «اللا سلم واللا حرب» في اليمن، حيث باتت الهجمات الحوثية ورقة ضغط قوية. الدول الخليجية، تحديداً المملكة العربية السعودية والإمارات، وجدت نفسها في موقف حرج، محاولين الموازنة بين الحاجة لتأمين طرق التجارة والخشية من تصعيد أوسع قد يهدد أمنهم القومي بشكل مباشر. هذا الوضع أدى إلى إعادة تقييم شاملة للتحالفات والمصالح، ما قد يمهد لتغيرات جوهرية في المشهد السياسي والأمني للمنطقة.

### تحديات حماية السفن التجارية والدور المتغير للقوات البحرية الدولية

تمثل هجمات الحوثيين نقطة تحول في مفهوم الأمن البحري الدولي، حيث انتقل التهديد من القرصنة التقليدية إلى هجمات مدعومة من جهات شبه حكومية تستخدم أسلحة متطورة. هذا التطور فرض تحديات غير مسبقة على قدرة القوات البحرية الدولية على توفير الحماية الشاملة. لم يعد الأمر مقتصرًا على مرافقة السفن أو بناء الحواجز الدفاعية، بل يتطلب نشر أنظمة دفاع جوي وصاروخي متطورة، وقدرات استخباراتية عالية لتوقع الهجمات، وسرعة في الاستجابة.

لقد أدت هذه الهجمات إلى تغيير في عقيدة العمليات البحرية، حيث أصبحت القوات البحرية مطالبة الآن بالتعامل مع بيئة تهديد معقدة تشمل الطائرات المسييرة الانتحارية، الصواريخ المضادة للسفن، والقوارب المفخخة. هذا يتطلب زيادة في الاستثمار في التكنولوجيا الدفاعية، وتدريب الأفراد على تكتيكات جديدة، وتعزيز التنسيق بين مختلف الأساطيل البحرية العالمية. ومع ذلك، تبقى مساحة البحر الأحمر وخليج عدن شاسعة، مما يجعل حماية كل سفينة على حدة أمراً مكلفاً وغير عملي على المدى الطويل. هذا يبرز الحاجة إلى حلول أكثر استدامة تتجاوز الرد العسكري المباشر، ربما من خلال الضغط الدبلوماسي والسياسي لحل الأزمة اليمنية.

### تأثير على الدور المنطقة والإقليمي:

لقد عززت الهجمات الحوثية من مكانة جماعة الحوثيين كلاعب إقليمي لا يمكن تجاهله، متجاوزين دورهم السابق كقوة محلية في صراع داخلي. فبقدرتهم على تعطيل أحد أهم الممرات المائية في العالم، أصبحوا يمتلكون ورقة ضغط استراتيجية لم تكن متاحة لهم من قبل. هذا التطور يعيد تشكيل المشهد السياسي والعسكري في اليمن، حيث قد تجد الأطراف الأخرى، بما في

(24) هجمات الحوثي على الملاحة البحرية: ضربات كثيرة وتأثيرات متباينة <https://ecss.com.eg/44912/#:~:>

ذلك الحكومة الشرعية والمجلس الانتقالي الجنوبي، أنفسهم في موقف تفاوضي أضعف ما لم يتم إيجاد حل شامل ينهي هذه التهديدات.

على الصعيد الإقليمي، أدت الهجمات إلى إعادة اصطفاافات وتوترات غير مسبوقه. فبينما تسعى بعض القوى العربية إلى إنهاء الصراع في اليمن، فإن تصرفات الحوثيين قد تدفع نحو تدخلات عسكرية أوسع من قبل قوى خارجية وإقليمية، ما يزيد من تعقيد الصراع ويجعله جزءاً لا يتجزأ من الصراعات الإقليمية الأوسع نطاقاً (مثل الصراع الإيراني-الإسرائيلي). هذا يهدد بزعزعة استقرار المنطقة بالكامل، حيث يمكن أن تتحول اليمن إلى بؤرة دائمة للتوترات التي تؤثر على الأمن الإقليمي والدولي. كما أنها تعمق الانقسامات وتحد من أي جهود للتقارب أو المصالحة التي قد تكون قد بدأت بين بعض الأطراف الإقليمية.

### تقييم المخاطر المستقبلية على الممرات المائية الحيوية الأخرى

تُعد هجمات البحر الأحمر جرس إنذار عالمي يُبرز الهشاشة الكامنة في شبكة التجارة البحرية العالمية. هذه الهجمات لم تؤثر فقط على كفاءة سلاسل الإمداد العالمية من خلال زيادة التكاليف وتأخير الشحنات، بل كشفت أيضاً عن نقطة ضعف استراتيجية في المنظومة اللوجستية العالمية. إذا لم يتم احتواء هذا التهديد بشكل فعال، فإن ذلك قد يخلق سابقة خطيرة يمكن أن تُشجع فاعلين آخرين، سواء كانوا دولاً أو جماعات مسلحة، على استغلال نقاط الضعف في الممرات المائية الحيوية الأخرى.

المخاطر المستقبلية لا تقتصر على منطقة الشرق الأوسط. فممرات مائية مثل مضيق هرمز، الذي يمر عبره جزء هائل من إمدادات النفط والغاز العالمية، ومضيق ملقا، الذي يربط المحيط الهندي بالمحيط الهادئ ويمثل شرياناً رئيسياً للتجارة بين آسيا وأوروبا، يمكن أن تصبح عرضة لتهديدات مماثلة. إن أي اضطراب في هذه الممرات سيكون له تداعيات اقتصادية وجيوسياسية عالمية كارثية، تؤدي إلى ارتفاع حاد في أسعار الطاقة، اضطرابات في الأسواق العالمية، وربما حتى نزاعات مسلحة دولية لحماية المصالح الحيوية. هذا يجعل من قضية أمن الملاحة في البحر الأحمر ليست مجرد قضية إقليمية، بل قضية أمن عالمي تتطلب استراتيجية شاملة ومتعددة الأوجه للتعامل مع التحديات الحالية والمستقبلية.

### احتمالية حدوث تحولات دائمة في أنماط التجارة البحرية العالمية

قد تتطلب الاضطرابات المطولة تعديلات طويلة الأمد في الشحن العالمي، بما في ذلك استثمارات جديدة في الموانئ وطلبات لسفن إضافية للحفاظ على حجم التجارة عبر طرق أطول 25.

بينما قد تكون بعض التحولات مؤقتة، فإن التأثير التراكمي لأزمة البحر الأحمر، بالإضافة إلى اضطرابات أخرى مثل جفاف قناة بنما، يمكن أن يؤدي إلى تغييرات أكثر ديمومة في طرق التجارة العالمية. قد تعطي الشركات الأولوية لمرونة سلسلة الإمداد على حساب الكفاءة المطلقة، مما يؤدي إلى تنوع الطرق أو حتى إعادة التوطين.

إن أزمة البحر الأحمر، إلى جانب الصدمات العالمية الأخيرة (كوفيد-19، حرب أوكرانيا، جفاف قناة بنما)، تفرض إعادة تقييم جوهرية لنموذج العولمة فائق الكفاءة والمُحسَّن التكلفة الذي أعطى الأولوية للتسليم في الوقت المناسب ونقاط الاختناق ذات نقطة الفشل الواحدة. تسلط الاضطرابات المتكررة الضوء على أن وفورات التكلفة من هذه الكفاءة تتجاوز بشكل متزايد مخاطر عدم الاستقرار الجيوسياسي وتغير المناخ. هذا يعني تحولاً طويلاً للأمد نحو سلاسل إمداد أكثر تنوعاً ومرونة، وربما إقليمية، حتى لو جاء ذلك بتكلفة فورية أعلى، مما يشير إلى تغيير هيكل في بنية التجارة العالمية.

### تحديات الأمن البحري والحوكمة الدولية

إن قدرة الحوثيين على تشكيل تهديدات طويلة الأمد، على الرغم من الاستجابات العسكرية الدولية والعقوبات، تسلط الضوء على تحديات كبيرة للأمن البحري والحوكمة الدولية. ويُعترف بالحاجة إلى «نهج حكومي شامل» يتجاوز العمليات العسكرية.

تؤكد الأزمة صعوبة تحييد التهديدات من الجهات الفاعلة غير الحكومية المرنة التي تحظى بدعم دولة خارجية.

تُعد حملة الحوثيين مثلاً على الاتجاه المتزايد لـ «الحرب في المنطقة الرمادية» في المجال البحري، حيث تقوم الجهات الفاعلة غير الحكومية، غالباً برعاية من الدولة، بأنشطة تخريبية دون عتبة الصراع المسلح التقليدي لتحقيق أهداف استراتيجية. إن

استخدامهم لأدوات غير متكافئة ومنخفضة التكلفة (الطائرات المسيرة، الصواريخ، المركبات السطحية المسيرة) ضد أهداف تجارية وبحرية عالية القيمة يعقد آليات الردع والاستجابة التقليدية. هذا يعني أن أطر الأمن البحري الدولية، التي تركز تقليدياً على التهديدات بين الدول أو القرصنة، أصبحت غير مجهزة بشكل متزايد للتعامل مع التهديدات الهجينة من الجهات الفاعلة غير الحكومية المستعدة لانتهاك القانون الدولي والمعايير لممارسة نفوذ غير متناسب.

### المخاطر الإنسانية والبيئية المستمرة

من المرجح أن تستمر ديناميات الصراع الجارية في منطقة البحر الأحمر في تشكيل مخاطر إنسانية وبيئية كبيرة. إن الأضرار البيئية الناجمة عن تسربات النفط والمواد الكيميائية طويلة الأمد ومكلفة للتخفيف، خاصة بالنسبة للبلدان النامية. وهناك حاجة ملحة لآلية دولية للاستجابة لحالات الطوارئ البيئية في النزاعات ولتعزيز أجندة شاملة للبيئة والسلام والأمن.

إن الأضرار البيئية، لا سيما تلوث البحر الأحمر، تمثل تأثيراً بين الأجيال للصراع. سيستمر تدهور النظم البيئية البحرية، وفقدان التنوع البيولوجي، والتهديدات التي تواجه سبل عيش المجتمعات الساحلية لفترة طويلة بعد توقف الأعمال العدائية المباشرة. هذا يسلط الضوء على كيف يمكن للصراعات الإقليمية أن تفرض «دينًا بيئيًا» على المشاعات العالمية المشتركة، مما يؤثر على الأجيال القادمة ويتطلب تعاوناً دولياً مستداماً للمعالجة، بما يتجاوز نطاق حل أبرز النتائج التي توصلت إليها الدراسة: توصلت الدراسة إلى عدة نتائج رئيسية حول تداعيات هجمات الحوثيين على الملاحة الدولية في البحر الأحمر وخليج عدن، يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

### تطور حركة الحوثي وقدراتها الهجومية:

بدأت حركة الحوثي كجماعة دينية ثم تحولت إلى قوة عسكرية وسياسية مدعومة من إيران. تطورت قدرات الحوثيين العسكرية، خاصة في مجال الصواريخ الباليستية والطائرات المسيرة، مما مكّنهم من استهداف الملاحة البحرية.

انتقلت الهجمات من استهداف مزعوم للسفن الإسرائيلية إلى استهداف عشوائي ومتوسع لسفن من دول متعددة، متجاوزة دوافع التضامن المعلنة مع غزة.

الدوافع الحقيقية للهجمات تشمل كسب النفوذ السياسي والعسكري، واستخدام التجارة العالمية كوسيلة للضغط. الأهمية الاستراتيجية لمنطقة البحر الأحمر وتأثيرها:

البحر الأحمر ومضيق باب المندب يُعتبران شرايين حيوية للتجارة العالمية، تربط آسيا وأوروبا وأفريقيا. أدت الهجمات إلى تحويل مسار عدد كبير من السفن بعيداً عن قناة السويس وعبر رأس الرجاء الصالح، مما زاد من أوقات الرحلة والتكاليف.

### التداعيات الاقتصادية الكبيرة:

شهدت الدراسة ارتفاعاً هائلاً في تكاليف الشحن البحري وأقساط التأمين، حيث تضاعفت أسعار الشحن البحري عبر البحر الأحمر أربع مرات، وزادت أقساط التأمين بنسبة 500% في بعض الحالات.

أدت الهجمات إلى تعطيل سلاسل الإمداد، وتأخير تسليم البضائع، وزيادة أوقات العبور، مما أثر سلباً على مفهوم التصنيع في الوقت المناسب (Just-In-Time) ورفع الضغوط التضخمية.

انخفضت حركة الملاحة عبر قناة السويس بشكل ملحوظ، مما أثر على إيرادات دول مثل مصر.

أثرت الهجمات على قطاعات حيوية مثل السيارات والتجزئة والطاقة والأمن الغذائي، مع أمثلة محددة لتأثر شركات وموانئ.

### تأثير محدود على نجاح الهجمات مقارنة بالجهود الدفاعية:

على الرغم من تصاعد الهجمات، أشارت الدراسة إلى أن نسبة كبيرة منها تم اعتراضها (82.4% وفقاً لأحد الجداول)، مما يدل على فعالية الدفاعات الدولية، لكن الهجمات الناجحة (16.6%) تسببت بخسائر وأضرار كبيرة.

تنوعت أنواع الأسلحة المستخدمة من قبل الحوثيين (صواريخ باليستية، طائرات مسيرة، قوارب مسيرة).  
**التداعيات الجيوستراتيجية والأمنية (ضمنياً):**

أبرزت الدراسة ضعف البنية التحتية للتجارة العالمية أمام التحديات الجيوسياسية. التحركات العسكرية والتحالفات الدولية لحماية الملاحة (مثل عملية «حارس الازدهار») تعكس تزايد التوترات في المنطقة. بشكل عام، أكدت الدراسة أن هجمات الحوثيين لم تكن مجرد حوادث عابرة، بل تسببت في أزمة متعددة الأوجه ذات تداعيات اقتصادية وإنسانية وبيئية وجيوستراتيجية عميقة على المستوى الإقليمي والدولي.

### التوصيات والمقترحات

بناءً على النتائج والتحليلات التي توصلت إليها الدراسة حول تداعيات هجمات الحوثيين على الملاحة الدولية، يمكن تقديم التوصيات والمقترحات التالية:

### أولاً: على الصعيد الأمني والعسكري:

تعزيز الوجود البحري والأمني الدولي: استمرار وتكثيف الدوريات البحرية والوجود العسكري للقوات الدولية في البحر الأحمر وخليج عدن لردع الهجمات وتوفير حماية فورية للسفن التجارية.  
تطوير منظومات الدفاع الجوي والبحري: دعم الدول المطلة على البحر الأحمر ومضيق باب المندب بالتقنيات والتدريبات اللازمة لتعزيز قدراتها في كشف واعتراض الصواريخ والطائرات المسيرة والقوارب المفخخة.  
تبادل المعلومات الاستخباراتية: إنشاء آليات فعالة لتبادل المعلومات الاستخباراتية بين الدول المعنية حول تحركات الحوثيين وقدراتهم الهجومية، لتعزيز الاستباقية في التعامل مع التهديدات.  
تأمين الممرات الملاحية الحيوية: وضع خطط أمنية شاملة لضمان سلامة الملاحة في النقاط الحرجة مثل مضيق باب المندب، مع إمكانية إنشاء ممرات بحرية آمنة ومراقبة.

### ثانياً: على الصعيد الاقتصادي والتجاري:

- دعم الشركات المتضررة: تقديم الدعم الاقتصادي للشركات وخطوط الشحن التي تكبدت خسائر فادحة بسبب ارتفاع تكاليف الشحن والتأمين وتأخر الإمدادات.
- تنويع سلاسل الإمداد: تشجيع الشركات على تنويع مسارات سلاسل الإمداد وتقليل الاعتماد على ممر بحري واحد، لزيادة مرونتها أمام الصدمات الجيوسياسية.
- تطوير البنية التحتية البديلة: استكشاف وتطوير طرق نقل بديلة (برية، جوية، أو سكك حديدية) لتقليل الضغط على الممرات البحرية المعرضة للخطر، خاصة في نقل البضائع الحيوية.
- مراجعة سياسات التأمين البحري: إعادة تقييم سياسات وأقساط التأمين البحري بشكل دوري لضمان العدالة وتقليل الأعباء على شركات الشحن، مع إمكانية النظر في آليات دعم دولية.

### ثالثاً: على الصعيد الدبلوماسي والسياسي:

الحل السياسي للأزمة اليمنية: تكثيف الجهود الدبلوماسية للتوصل إلى حل سياسي شامل ومستدام للصراع في اليمن، حيث أن استقرار اليمن هو المفتاح لإنهاء هجمات الحوثيين على الملاحة.  
ممارسة الضغط الدولي: ممارسة ضغوط دولية موحدة على الأطراف التي تدعم الحوثيين عسكرياً أو سياسياً لوقف هذا الدعم، والالتزام بالقوانين والأعراف الدولية.  
تعزيز التعاون الإقليمي والدولي: بناء تحالفات وشراكات إقليمية ودولية أوسع لمواجهة التهديدات المشتركة للأمن البحري، وتبادل الخبرات والموارد.

### رابعاً: على الصعيد الإنساني والبيئي:

تخفيف الأثر الإنساني: ضمان وصول المساعدات الإنسانية إلى اليمن والدول المتضررة من الأزمة الاقتصادية، والتخفيف من تداعيات ارتفاع أسعار الغذاء والطاقة.

حماية البيئة البحرية: وضع خطط طوارئ للتعامل مع أي تسرب نفطي أو حوادث بيئية قد تنتج عن استهداف السفن، وتأمين الممرات البحرية الحيوية من التلوث.

تهدف هذه التوصيات إلى معالجة الأسباب الجذرية للأزمة وتخفيف تداعياتها، والعمل على استعادة الاستقرار والأمن في أحد أهم الممرات الملاحية في العالم.

# تداعيات هجمات الحوثيين على الملاحة الدولية في البحر الأحمر وخليج عدن

(19 نوفمبر 2023 - 30 يوليو 2025)

د. صبري عفيف العلوي

سبتمبر 2025م