



مركز المعرفة للدراسات والابحاث الاستراتيجية
KNOWLEDGE CENTER FOR STRATEGY RESEARCHES AND STUDIES

التداعيات الاقتصادية لأحداث البحر الاحمر وتصنيف الحوثيين منظمة إرهابية

دراسة حالة

مايو 2025م



info@almarfacenter.org



التداعيات الاقتصادية لأحداث البحر الأحمر وتصنيف الحوثيين جماعة إرهابية

إعداد

عبدالله محمد عبدالله الحميقاني

إصدار

مركز المعرفة للدراسات والبحوث الاستراتيجية

أيار/مايو

٢٠٢٥ م

١٤٤٦ هـ



الملخص التنفيذي

يتناول هذا البحث موضوع التداعيات الاقتصادية لأحداث البحر الأحمر، مع التركيز على تأثير تصنيف جماعة الحوثيين كجماعة إرهابية؛ إذ يهدف البحث إلى توضيح وبيان الانعكاسات الاقتصادية الناتجة عن التوترات الأمنية والتهديدات المتصاعدة في هذا الممر البحري الحيوي، الذي يُعد شريانًا أساسيًا لحركة التجارة والطاقة العالمية. وقد اعتمد الباحث على المنهج الوصفي التحليلي لتفسير الظواهر الاقتصادية المرتبطة بالأحداث الأخيرة، من خلال تتبع البيانات والتقارير الاقتصادية والتجارية ذات الصلة.

أظهرت نتائج البحث أن للأحداث الجارية في البحر الأحمر تأثيرًا مباشرًا على حركة التجارة العالمية، خاصة من حيث اضطراب سلاسل الإمداد وارتفاع تكاليف الشحن البحري. كما ساهمت هذه التوترات في زيادة أسعار الطاقة، بفعل ارتفاع تكاليف التأمين والنقل، ما أدى إلى ضغوط إضافية على الاقتصادات الوطنية للدول المعنية، لاسيما تلك التي تعتمد على الاستيراد والتصدير عبر هذا الممر. كذلك فإن تصنيف الحوثيين جماعة إرهابية أدى إلى تعقيد الأوضاع السياسية والاقتصادية، وخلق حالة من عدم اليقين في أسواق المنطقة.

ومن خلال هذا البحث نوصي بضرورة تعزيز المقاربة الأمنية متعددة الأطراف بين الدول المطلة على البحر الأحمر، بهدف ضمان استقرار الملاحة البحرية والتخفيف من حدة التوترات الأمنية، كما يدعو هذا البحث إلى تقديم الدعم الاقتصادي للمجتمعات المحلية المتأثرة، بغرض تقليل الآثار السلبية الناجمة عن تلك الاضطرابات، والحفاظ على توازن اقتصادي إقليمي مستدام.



Abstract

This research addresses the economic repercussions of the Red Sea events, with a particular focus on the impact of designating the Houthi group as a terrorist organization. The study aims to highlight and clarify the economic consequences resulting from the growing security tensions in this vital maritime corridor, which serves as a key artery for global trade and energy transport. The researcher employed a descriptive and analytical methodology to interpret the economic phenomena related to recent developments, relying on economic and commercial reports and data.

The findings reveal that the ongoing events in the Red Sea have had a direct impact on global trade, especially through disruptions in supply chains and increased maritime shipping costs. Additionally, these tensions have contributed to rising energy prices due to elevated transportation and insurance costs, placing further pressure on the national economies of affected countries, particularly those reliant on import-export activities through the region. Furthermore, the designation of the Houthis as a terrorist group has added complexity to the political and economic landscape, creating uncertainty in regional markets.

The study recommends strengthening a multilateral security approach among the Red Sea littoral states to ensure maritime stability and reduce security tensions. It also calls for economic support to local communities affected by these disruptions, in order to mitigate the negative impacts and promote sustainable regional economic balance.



المقدمة

يُعد البحر الأحمر أحد أهم الممرات المائية الاستراتيجية في العالم؛ فهو يشكل نقطة وصل حيوية بين قارات آسيا، وأفريقيا، وأوروبا. ويمثل مضيق باب المندب، الواقع في الطرف الجنوبي للبحر الأحمر، نقطة عبور رئيسة لما يزيد عن ١٢% من التجارة البحرية العالمية، بما في ذلك صادرات النفط والغاز، والسلع التجارية المختلفة. وقد ازدادت أهمية هذا الممر خلال العقود الأخيرة نتيجة التوسع في حركة التجارة العالمية والاعتماد المتزايد على النقل البحري منخفض التكلفة، مما جعل من استقرار البحر الأحمر أولوية استراتيجية للدول الكبرى والمجتمعات الاقتصادية الإقليمية والدولية.

في هذا السياق، شهد البحر الأحمر منذ أواخر عام ٢٠٢٣ تصعيدًا خطيرًا تمثل في سلسلة من الهجمات التي شنتها جماعة الحوثي اليمنية على سفن تجارية وعسكرية، خاصة تلك المرتبطة بدول غربية أو دول داعمة لإسرائيل. أما عن دوافع هذا التصعيد من قبل جماعة الحوثي له فيتمثل في عدة جوانب، أبرزها السعي لإعادة تشكيل التوازنات السياسية في المنطقة، وفرض واقع عسكري جديد على الأرض، إلى جانب توجيه رسائل سياسية لدول التحالف المناهض للحوثيين، لاسيما بعد التطورات في غزة والمواقف الدولية المصاحبة لها.

وقد جاء رد المجتمع الدولي متباينًا، لكن عددًا من الدول، وفي مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، أقدمت على تصنيف جماعة الحوثي كـ"جماعة إرهابية"، وهو إجراء يحمل في طياته أبعادًا اقتصادية وقانونية معقدة. فعلى المستوى المحلي، من المتوقع أن يؤدي هذا التصنيف إلى تعميق الأزمة الاقتصادية في اليمن، نظرًا للقيود التي يفرضها على التحويلات المالية والمساعدات الإنسانية. أما على المستوى الإقليمي، فإن استمرار التهديدات في البحر الأحمر قد يؤثر سلبيًا على حركة التجارة في المنطقة، ويُضعف من ثقة المستثمرين والملاحين. وعلى الصعيد العالمي، فإن تأثر سلاسل الإمداد، وارتفاع تكاليف النقل والتأمين، قد يسهم في تفاقم الضغوط الاقتصادية القائمة، لاسيما في ظل تعافي هش من تبعات جائحة كورونا، وأزمات الطاقة والغذاء المتعاقبة.



في ضوء ما تقدم، تهدف هذه الورقة إلى تحليل التداعيات الاقتصادية الناجمة عن التصعيد الحوثي في البحر الأحمر، ودراسة أثر تصنيف الجماعة كمنظمة إرهابية على المستويات المحلية والإقليمية والدولية، مع التركيز على أبعاد الأمن البحري، واستقرار التجارة، والآثار غير المباشرة على الأسواق والاقتصادات الكبرى.

أهمية البحث

تتضح أهمية هذا البحث من التأثير المباشر لأحداث البحر الأحمر على التجارة الدولية والاقتصادات الإقليمية، لا سيما الدول المطلة على هذا الممر البحري الحيوي، إضافة إلى تداعيات تصنيف الحوثيين كجماعة إرهابية على الوضع الإنساني في اليمن، والاستقرار الاقتصادي والسياسي في المنطقة.

أهداف البحث

يهدف البحث إلى تحقيق عدة أهداف أهمها:

- تحليل الآثار الاقتصادية لأعمال العنف والقرصنة في البحر الأحمر.
- دراسة تداعيات تصنيف الحوثيين كجماعة إرهابية على الاقتصاد اليمني والتجارة الدولية والإقليمية.
- تسليط الضوء على التغيرات في سلاسل الإمداد وحركة الملاحة البحرية نتيجة الأحداث.

مشكلة البحث:

تكمن مشكلة البحث في التساؤل الأساس: ما مدى تأثير أحداث البحر الأحمر وتصنيف الحوثيين جماعة إرهابية على الاقتصاد الاقليمي والعالمي؟ ويتفرع عنه تساؤلات فرعية تتعلق بالتأثير على أسعار النقل، الأمن البحري، والمساعدات الإنسانية.

منهجية البحث:



يعتمد هذا البحث على المنهج التحليلي الوصفي، من خلال جمع البيانات والمعلومات من تقارير اقتصادية وأمنية دولية، وتحليلها لفهم أبعاد الظاهرة، بالإضافة إلى تحليل البيانات المتعلقة بالتجارة البحرية وأسعار التأمين والنقل في المنطقة.

خطة البحث:

المطلب الأول: الإطار المفاهيمي للدراسة.

المطلب الثاني: التداعيات الاقتصادية لهجمات الحوثيين على البحر الأحمر.

المطلب الثاني: تداعيات تصنيف الحوثيين جماعة إرهابية على اليمن.

المطلب الأول الإطار المفاهيمي للدراسة

تُعد الإحاطة بالمفاهيم الأساسية المرتبطة بموضوع الدراسة خطوة ضرورية لفهم أبعاده وتحليل تداعياته بشكل منهجي؛ فالإطار المفاهيمي لا يقتصر على تحديد المصطلحات المستخدمة، بل يُسهم أيضًا في توضيح العلاقات المتبادلة بين هذه المفاهيم ضمن السياق العام للدراسة. وبالنظر إلى أن هذه الورقة تتناول التداعيات الاقتصادية المرتبطة بأعمال العنف في البحر الأحمر، لا سيما في ظل تصاعد هجمات جماعة الحوثي، فمن المهم بدايةً الوقوف على عدد من المفاهيم المحورية التي تشكل الأساس النظري للبحث، وهذا ما سنوضحه على النحو الآتي:

الفرع الأول: مفهوم التأمين البحري.

الفرع الثاني: مفهوم الإرهاب البحري.



الفرع الأول مفهوم التأمين البحري

سنبحث في هذا الفرع مفهوم التأمين البحري من خلال بيان نشأة التأمين البحري وتعريفه، وذلك على النحو الآتي:

أولاً: نشأة التأمين البحري:

يعد التأمين البحري أول أنواع التأمين وأقدمها على الإطلاق، وأصل التأمين البحري هو عقد القرض البحري الذي عرفته الجماعات القديمة قبل الميلاد بضمان السفينة والبضاعة، وقد ازدهر عقد القرض البحري على السفينة في إيطاليا في بداية القرن الثالث عشر حتى صدور قرار بتحريمه من البابا^(١). فظهر التأمين البحري انطلاقاً من هذه الفكرة وقد كان يطلق عليه عقد بيع معلق على شرط فاسخ حيث يقوم شخص بشراء السفينة وما عليها من بضاعة وسائر الأشياء المؤمن عليها بثمن معين يدفعه المشتري إذا لم تصل السفينة، ويتضمن العقد شرطاً فاسخاً مفاده أن البيع يفسخ إذا وصلت السفينة سالمة لميناء الوصول مع تعهد صاحب السفينة بدفع مبلغ معين للمشتري مقابل المخاطرة ثم تحول إلى عقد تأمين^(٢).

وأول وثيقة تأمين بحري ظهرت عام ١٣٨٤م في إيطاليا، وكانت تغطي تأمين أربع بالات من المنسوجات التي شحنت من بيزا إلى سافونا، ودخل التأمين البحري فرنسا في القرن الخامس عشر، ولم تقن أحكامه إلا في القرن السادس عشر، وأول شركة تأمين أنشأت في بريطانيا عام ١٧١٨م تحت اسم Insurance (Oco) oyal Exchange، وقد منحت رخصة ملكية لتأمين أجسام السفن والبضائع المملوكة للشركة والغير^(٣).

(١) غلا عبدالحفيظ نويران المهيترات: المصلحة في التأمين البحري، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، ٢٠١١م، ص ٢٧.
(٢) د. محمود الكيلاني: المبادئ الأساسية للتأمين، البرنامج التأهيلي، الاتحاد العام لشركات التأمين، ٢٠٠٦م، ص ٨٦.
(٣) د. حسين النبھاني: الاتحاد العام لشركات التأمين، الأمانة العامة، قانون التأمين البحري، الجزء الأول، ص ٢.



أما عن تطور فكرة التأمين فقد كان التأمين في صورته الأولى يتولاها المؤمنون الأفراد، وكان بالنسبة إليهم نوعاً من المقامرة يقوم على فكرة نقل الخطر من عائق المستأمن إلى عائق المؤمن. فإذا تحقق الخطر لحقت المؤمن الخسارة، أما إذا لم يتحقق أصاب المؤمن مغنماً كبيراً، بيد أن هذه الفكرة تغيرت في العصر الحديث بقيام شركات التأمين التي تبرم عدداً كبيراً من العقود، وحلت محلها فكرة أخرى هي توزيع الخطر، فإذا كان التأمين قد ظل من الوجهة القانونية وبالنسبة إلى المستأمن عقداً احتمالياً، فإنه لم يعد كذلك من الوجهة الاقتصادية بالنسبة إلى المؤمن الذي يقدر بفضل الإحصاءات وحساب الاحتمالات عدد المخاطر التي يتعرض لتغطيتها سنوياً ويقدر تبعاً التعويضات التي يلتزم بدفعها. ويضيف إليها مبلغاً يمثل النفقات العامة والربح وما يلزم لتكوين احتياطي لمواجهة تجاوز عدد المخاطر. ثم يقوم بتوزيع مجموع هذا المبلغ على المخاطر المختلفة في صورة قسط التأمين الذي يدفعه المستأمن^٤.

ومن هنا يتبين كيف أن التأمين في الوقت الحاضر لم يعد نوعاً من المقامرة ويقوم على فكرة نقل الخطر من المستأمن إلى المؤمن، بل أضحي نظاماً يقوم على التعاون والتضامن بين المستأمنين وتوزيع الأضرار على من يستهدفون للمخاطر^(٥).

ثانياً: تعريف التأمين البحري

١. تعريف التأمين في اللغة:

التأمين مشتق من الأمن وهو طمأنينة النفس وزوال الخوف، وأمنه تأميناً أي جعله في أمن، والتأمين البحري يعد مصطلحاً مركباً يقصد به ضمان الأمان أثناء الملاحة البحرية من أخطار محتملة، ويعود أصله إلى التطور الاقتصادي والتجاري في العصور الحديثة^(٦).

٢. تعريف التأمين فقها:

يُعرف التأمين بأنه: العقد الذي يقبل بمقتضاه شخص المؤمن أن يقوم بتعويض آخر يسمى المؤمن له عن الضرر الذي يلحقه بمناسبة إرساله بحرية، ويتمثل في خسارة حقيقية في قيمة الشيء نظير قسط

^٤ د. حسين النبهاني: مرجع سابق، ص ٤.

^(٥) د. مصطفى كمال طه: د. وائل أنور بندق: التأمين البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٢م، ص ٩.

^(٦) ابن منظور: لسان العرب، تحقيق: عبدالله علي الكبير وآخرين، دار المعارف، الجزء الأول، مادة (أمن)، ص ١٢٣.



وفي حدود مبلغ معين على أنه لا يتجاوز قيمة الأشياء الهالكة^(٧). وعرفه بعض الفقه بأنه: عقد يلتزم بمقتضاه طرف يسمى المؤمن بأنه سوف يقوم بتعويض طرف آخر يسمى المؤمن له في حالة وقوع الخطر المؤمن منه وتعرضه لخسارة احتمالية، ولكن ذلك بمقابل دفع المؤمن له مبلغ من النقود ويسمى القسط إلى المؤمن^(٨).

الفرع الثاني مفهوم الإرهاب البحري

مع مطلع القرن السادس عشر الميلادي ترسخت لدى الدول قواعد عرفية في وجوب حماية أمن البحار من الاعتداءات المتكررة التي تقع على السفن في البحار، أو تلك الأعمال الواقعة على شواطئ البلدان البحرية؛ لذا سعت هذه الدول إلى شيوع عرف متبادل بوجوب معاقبة هذه الانتهاكات، والتعاون في إلقاء القبض على هؤلاء المجرمين ومعاقبتهم وفق القوانين السائدة في كل دولة، وقد أصدر ملك إنجلترا هنري الثامن قانوناً لمعاقبة هؤلاء ومقاضاتهم سنة ١٥١٦م، وقد اعتبرت هذه الدول آنذاك أن هؤلاء المجرمين هم أعداء للبشرية؛ لذا تجب معاقبتهم ووجوب تقديمهم للعدالة، وقد كانتا هذه الوقائع بداية التعاون في تحديد مفهوم هذه الجرائم، وكلها كانت تصب في مكافحتها ضمن مفهوم جريمة القرصنة التي شاعت وطمغت على أغلب الجرائم التي تقع في البحار بحيث أصبحت أغلب التصرفات الجرمية الواقعة في البحار توصف على أنها جرائم قرصنة، ومع تطور التشريعات وظهور جرائم الإرهاب وشيوعها كصفة ملازمة لظاهرة الجريمة في عصرنا الحالي، أخذت هذه التصرفات أوصافاً أخرى ضمن جرائم الإرهاب، وقد أخذ مفهوم الإرهاب البحري حيزاً في الاتفاقيات الدولية كاتفاقية روما للقضاء على الأفعال غير المشروعة ضد السلامة البحرية لسنة ١٩٨٨ والتي دخلت حيز التنفيذ سنة ١٩٩٢م، وصادقت عليها (٣٠) دولة لغاية سنة ٢٠٠٢م^(٩).

(٧) سلطان الشحف: بحث بعنوان عقد التأمين بالبحري - المنشور على الموقع والالكتروني www.shatharat.net وتم الدخول اليه بتاريخ ٢٠٢٥/٤/٤.

(٨) د. عبدالحفيظ نوبران المهيرات: مرجع سابق، ص ٣١

(٩) د. محمد طلعت الغنيمي: القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٧٦، ص ١٨١.



أولاً: تعريف الإرهاب البحري:

بذل الفقه كثيراً من الجهود في تعريف الإرهاب عموماً، ولكن مصطلح الإرهاب البحري طغى عليه تعريف القرصنة البحرية كجريمة سائدة في المياه البحرية، وتعد القرصنة البحرية جريمة تناولتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م في المادة (١٠١) منها، والتي سميت فيما بعد اتفاقية قانون البحار، وطبقاً لاتفاقية قانون البحار يقصد بالقرصنة البحرية: أ- أي عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو أي عمل سلب يرتكب لأغراض خاصة من طاقم أو ركاب سفينة خاصة أو طائرة خاصة ويكون موجهاً: ١ - في أعالي البحار ضد سفينة أو طائرة أخرى أو ضد أشخاص أو ممتلكات على ظهر تلك السفينة أو على متن تلك الطائرة. ٢ - ضد سفينة أو طائرة أو أشخاص أو ممتلكات في مكان يقع خارج ولاية أية دولة.

ب - أي عمل من أعمال الاشتراك الطوعي في تشغيل سفينة أو طائرة مع العلم بوقائع تضيي على تلك السفينة أو الطائرة صفة القرصنة.

ج- أي عمل يحرض على ارتكاب أحد الأعمال السابقة أو يسهل عن عمد ارتكابها^(١٠).

وقد أكد خبراء المكتب البحري الدولي (IMB) أن القرصنة والإرهاب متداخلان بشكل قانوني يؤدي إلى تعريف جديد لدمج القرصنة ضمن العمليات الإرهابية وهو عبارة عن مجموعات لأطراف فاعلة خارج الحدود الإقليمية وخارج ولاية أي دولة، وتشتمل على أعمال القتل والتدمير وتحقيق مكاسب مادية، وبالتالي ترتبط بالجانب الاقتصادي للعمليات الإرهابية^(١١).

لذا يمكننا وضع تعريفنا لجريمة الإرهاب البحري بأنه: "إحداث حالة الفرع والخوف الشديد عمداً في المياه البحرية باستخدام وسائل بحرية لتحقيق غرض إرهابي"، وبالتالي فإن تفجير أو تفخيخ السفن أو الزوارق في المياه البحرية الخاضعة لسلطات دولة ما أو في البحر الحر، أو الاعتداء على الموانئ باستخدام المتفجرات أو الأسلحة البيولوجية أو الكيماوية، أو الاعتداء على المنصات الثابتة للجرف القاري

(١٠) د. ياسر عواد شعبان: جريمة الإرهاب البحري: مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، جامعة تكريت، ص ٢٧٢ - ٢٧٣.

(١١) د. حسام الدين الأحمد: جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية د، بيروت، ٢٠١٠م، ص ١٥٥.



وغيرها من الصور، وكانت هذه الأفعال لتحقيق أغراض إهابية، نكون أمام جريمة الإرهاب البحري الذي هو صورة من صور الإرهاب عموماً.

ثانياً: تمييز جريمة الإرهاب البحري عما يشته به:

تشتهه جريمة الإرهاب البحري بالعديد من الجرائم الأخرى فأولها جريمة القرصنة البحرية التي طغت على كل التصرفات الإجرامية في البحار، وثانيها جريمة السطو المسلح على السفن، وهذا ما سنوضحه على النحو الآتي:

١: تمييز جريمة الإرهاب البحري من جريمة القرصنة البحرية:

تعرف جريمة القرصنة البحرية بأنها: "القيام بإعمال أكره أو الشروع بها في البحر من دون تصريح مشروع وخارج نطاق اختصاص أي دولة"^(١٢)، كذلك تعرف بأنها: "كل اعتداء مسلح يقع في عرض البحر من مركب لحسابه الخاص، والغرض الذي يرمي إليه القرصان عادة هو السلب ونهب السفن أياً كانت جنسيتها، أو خطف وسلب الأشخاص الموجودين عليها، أو الأمرين معاً"^(١٣).

وهناك عدة أمور متشابهة يمكن أن نلاحظها ما بين جريمة الإرهاب البحري وما بين جريمة القرصنة البحرية كصورة من صور الإرهاب بشكله العام؛ إذ يتضمن كلاهما ممارسة أعمال عنف غير مشروعة ضد السفن وما عليها من أشخاص وممتلكات، ويشكلان تهديداً لأمن المجتمع الدولي بأسره، كما أنهما من الجرائم الدولية التي تهدد سلامة السفن، وحركة الملاحة الدولية، وعلى الرغم من نقاط الالتقاء ما بين جريمة الإرهاب البحري وجريمة القرصنة البحرية باعتبارهما صورة من صور الإرهاب بشكله العام، إلا أن هناك فروق جوهرية ما بين الاثنين يمكن إبرازها وفق النقاط الآتية"^(١٤):

١. إن جريمة الإرهاب البحري لا يشترط لقيامها أن تقع في أعالي البحار فيكون محلها المياه المحلية أو الإقليمية أو البحر الحر، عكس جريمة القرصنة البحرية التي تعد أعالي البحار محلاً محدداً لقيامها.

(١٢) د. محمد طلعت الغنيمي، قانون السلام في الإسلام دراسة مقارنة منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٩٣، ص ٢١١.

(١٣) د. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ط ١٢، منشأة المعارف، الإسكندرية،

٢٠١٥، ص ٣٨٦.

(١٤) د. رشدي شحاتة: السياحة والإرهاب في ضوء الفقه الإسلامي، ط ١، دار الوفاء للطباعة والنشر، القاهرة ٢٠٠٨، ص ٢١٧.



٢. تطور الوسائل المستخدمة في عمليات الإرهاب البحري، بعكس القرصنة التي ما زالت تعتمد على وسائل تقليدية.

ح. لا تتم جريمة القرصنة البحرية إلا بتحقيق شرطين في الوسيلة هما السفينة المهاجمة، والسفينة المعتدى عليها، بينما لا يشترط ذلك في جريمة الإرهاب البحري الذي يمكن حصوله من مهاجمين من السفينة ذاتها أو من طاقمها.

٤. الهدف من الإرهاب غالباً ما يكون الاستهداف الحيوي لتحقيق الأغراض الإرهابية، بعكس جريمة القرصنة البحرية التي يكون السلب أو الخطف أو تحقيق الربح هدفها الأساس.

٤. تهدف العمليات الإرهابية البحرية إلى تحقيق أكبر الخسائر بالضحية المستهدفة وجذب الإعلام في كل مكان، بينما تهدف القرصنة إلى تحقيق الربح بأقل الخسائر الممكنة، ولا تسعى إلى جذب الرأي، وإنما يجذب القراصنة العمل في الخفاء والتستر^(١٥).

٢: تمييز جريمة الإرهاب البحري عن جريمة السطو المسلح على السفن:

تعرف جريمة السطو المسلح على السفن بأنها: عمل من أعمال العنف، لا شرعية له، يتمثل بالاحتجاز أو السلب يوجه ضد سفينة أو من هم على متنها من أشخاص وممتلكات، يكون محله المياه الإقليمية لدولة ما. ومن هنا يظهر لنا الشبه بينها وبين جريمة الإرهاب البحري التي قد تكون في أساسها صورة من صوره إذا توافرت شروط الإرهاب من الهدف والغرض الإرهابي بالسطو المسلح على سفينة ما، ولكن هذه الجريمة بعناصرها تختلف عن جريمة الإرهاب البحري في عدة جوانب أهمها أن هذه الجريمة غرضها ربحي كأى صورة من صور جرائم السرقات، ولكن خطورتها خصتها بعض الاتفاقيات بنصوص قانونية^(١٦).

كما تختلف جريمة السطو المسلح عن جريمة الإرهاب البحري في أن جوهر النطاق المكاني لجريمة السطو المسلح على السفن يتحدد بالمياه الإقليمية لدولة ما، بعكس جريمة القرصنة التي يشترط لوقوعها

(١٥) د. رشدي شحاتة: مرجع سابق، ص ٢٢٠.

(١٦) المنظمة البحرية الدولية، نشرة ندوة الأمن البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة لسنة ٢٠٠٢، ص ٢٦. ومتاحة على الرابط www.imo.org/safety تاريخ آخر زيارة ١٦/٨/٢٠٢٥م.



أعالي البحار، وهما بذلك محدداً النطاق المكاني بينما جريمة الإرهاب البحري نطاقها المكاني واسع يشمل المياه الإقليمية والدولية^(١٧).

كما يتضح وجه الاختلاف في أن حق مطاردة الفاعلين في جريمة السطو المسلح على السفن يكون من اختصاص الدولة التي وقعت الجريمة في مياهها الإقليمية بينما في جريمة الإرهاب البحري وفق الاتفاقيات تكون مطاردة الفاعلين مسؤولية جميع الدول، وأن الجرائم الإرهابية ومنها جريمة الإرهاب البحري تخضع للاختصاص الشامل أو العالمي لقوانين العقوبات، قبل خضوعها للاتفاقيات الدولية الخاصة بمعالجتها^(١٨).

المطلب الثاني التداعيات الاقتصادية لأحداث البحر الأحمر

يُعد البحر الأحمر أحد أهم الممرات المائية العالمية؛ إذ يمر عبره ما يقرب من ١٢% من التجارة العالمية، مما يجعله شرياناً حيوياً لاقتصاديات الشرق الأوسط والعالم، وفي الآونة الأخيرة تصاعدت التوترات في المنطقة بفعل الهجمات التي تنفذها جماعة الحوثيين على السفن التجارية، ما أدى إلى إرباك حركة الملاحة والتأثير على الاقتصاد الإقليمي والدولي، وهذا ما سنبحثه في المطلب على النحو الآتي:

الفرع الأول: الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر.

الفرع الثاني: تأثير أحداث البحر الأحمر على التجارة الدولية.

الفرع الأول الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر

^(١٧) علي جبار صالح الحسيناوي: جرائم الخطف، دار المطبوعات والنشر، عمان ٢٠٠٧، ص ٢٣

^(١٨) د. ياسر عواد شعبان: مرجع سابق، ص ٢٨٢.



يعد البحر الأحمر أحد المسطحات المائية الرئيسية في العالم، ويقع بين شمال شرق أفريقيا وجنوب غرب آسيا ويمتد على طول حوالي ٢٣٥٠ كيلومتر، كما يعد أيضا ممرا بحريا حيويا يربط بين الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ويعد جزءاً أساسياً من المسارات التجارية العالمية^(١٩).

يتمتع البحر الأحمر بأهمية اقتصادية كبيرة نظراً لموقعه الاستراتيجي؛ فهو يعد ممراً رئيساً للتجارة البحرية العالمية خاصة بعد حفر قناة السويس، حيث أصبح يربط بين البحر المتوسط والمحيط الهندي، ويعد ممراً حيويًا للشحن البحري بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، كما تعد الموانئ والمدن الساحلية على البحر الأحمر محاور اقتصادية رئيسة، حيث تعتمد العديد من الدول المطلة على البحر الأحمر على النشاط البحري لتعزيز اقتصاداتها، وتشمل هذه الدول مصر والسعودية والسودان وإريتريا واليمن ودولا أخرى. كما تشكل الموارد الطبيعية في البحر الأحمر مصدرا هاما للاقتصادات المحلية والعالمية، حيث تتضمن هذه الموارد الأسماك والموارد البحرية الأخرى، إلى جانب الفرص السياحية الهائلة التي يوفرها البحر الأحمر بمناظره الطبيعية الخلابة والحياة البحرية الغنية، هذه الميزات جعلت من المنطقة محل الأطماع الاستعمارية والنزاعات الإقليمية والدولية لذلك يمكن اختصار أهمية البحر الأحمر بمدخله الشمالي قناة السويس والجنوبي باب المندب^(٢٠).

الفرع الثاني تأثير أحداث البحر الأحمر على التجارة الدولية

أولاً: أحداث البحر الأحمر وآثارها على الاقتصاد العالمي:

أصبحت الصين والهند ودول شرق آسيا ككل مصدراً رئيساً للبضائع، خاصة الهواتف والأجهزة الكهرو منزلية والسيارات وجميع السلع من ملابس ومواد غذائية وقطع غيار، ويعد الشحن البحري من أهم الوسائل لنقل هذه البضائع واختيار طريق مختصر بتكلفة مناسبة يجعل من المرور على باب المندب وقناة السويس

^(١٩) روجية جوانيت داجنت: تاريخ البحر الأحمر من موسى إلى بونابرت، ترجمة حسن نصر الدين، محمد عفيفي، القاهرة، المركز القومي للترجمة، ٢٠١٣م، ص ٢٥.

^(٢٠) د. صلاح الدين حافظ: صراع القوى العظمى حول القرن الإفريقي، الكويت، عالم المعرفة المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٦٢م، ص ٦٦.



سريعا وقليل التكلفة وآمن إلى حد ما؛ لسهولة تتبع مسارات السفن والطواقم، لكن أزمة البحر الأحمر أُلقت بظلالها على المشهد الاقتصادي، وقد نتجت عن اضطرابات البحر الأحمر آثار كبيرة على الاقتصاد العالمي، حيث أجبرت ١٨ شركة شحن على تغيير مسارات سفنها متجنبة منطقة البحر الأحمر، وهو ما تسبب في الآتي^(٢١):

- تغيير مسارات السفن نحو رأس الرجاء الصالح وهو مسافة بعيدة.
- ارتفاع تكاليف الشحن لتتجاوز الضعف، وتكاليف التأمين التي أصبحت باهضة.
- ازدياد المخاوف من ارتفاع التضخم العالمي في موجة جديدة غير متوقعة.
- تباطؤ ملحوظ في حجم التجارة العالمية.
- تضرر تجار التجزئة الذين يعتمدون على السلع القادمة من الصين واليابان والهند والدول الآسيوية.
- تعطل سلاسل التوريد وظهور مشاكل كثيرة تخص مواعيد التسليم والتأمين وإمكانية الإيفاء بالعقود.

ثانياً: تأثير الاضطرابات على سوق النفط العالمي:

انخفضت أسعار النفط لتصل ٧٨ دولارا للبرميل في ديسمبر ٢٠٢٣، مقابل ٩٤ دولارا للبرميل سجلت في سبتمبر ٢٠٢٣ وهو ما قوض المكاسب المسجلة في الربع الثالث من عام ٢٠٢٣، هذا الانخفاض كان مدفوعا بضعف النشاط الاقتصادي العالمي، وزيادة الإنتاج القياسية للولايات المتحدة الأمريكية، مع تسجيل استقرار الإنتاج الصادرات الروسية، وانخفضت الأسعار على الرغم من المخاوف التي صاحبت اضطرابات البحر الأحمر وتعطل سلاسل الإمداد، ولمواجهة الانخفاض في الأسعار عمدت منظمة أوبك والمنتجين من خارجها لتخفيض الإنتاج، فضلا عن عزم الحكومة الأمريكية شراء المزيد من النفط لتعزيز احتياطياتها الاستراتيجية، ومنذ أن بدأت الاضطرابات في الشرق الأوسط، تقلبت أسعار النفط كثيرا وسط تأثير جيوسياسي متوقع ومخاوف من تباطؤ النمو العالمي، ومن المتوقع أن تستمر أسعار النفط

^(٢١) محمد المطيري (١٥/٠١/٢٠٢٤) الاضطرابات بالبحر الأحمر تدفع الشركات إلى إعادة التفكير في سلاسل التوريد تاريخ الاسترداد ١٣/٠٣/٢٠٢٤، الشرق الأوسط <https://aawsat.com>.
الاقتصاد / ٤٧٩١٣١٦ الاضطرابات بالبحر الأحمر تدفع الشركات إلى إعادة التفكير في سلاسل التوريد، ١٥ / ١ / ٢٠٢٤م.



في الانخفاض لتصل إلى ٨١ دولارا للبرميل في ٢٠٢٤، وأن تشهد مزيدا من التراجع خلال ٢٠٢٥، مقارنة بـ ٨٣ دولار المسجلة في ٢٠٢٣ (٢٢).

ثالثاً: آثار أحداث البحر الأحمر على شركات الشحن:

١. مفهوم سلاسل التوريد وأهميتها:

تعتمد الشركات العالمية على كفاءة وفعالية سلاسل التوريد أو الإمداد ومدى تغطيتها للاحتياجات الفورية لخطوط الإنتاج والشحن؛ لذلك فأى اضطراب في عمليات سلاسل التوريد سيؤثر مباشرة على خطوط الإنتاج والتوزيع العالمية.

- مفهوم سلاسل التوريد: تعرف سلاسل التوريد بأنها: (Supply Chain)

شبكة من المنظمات والعمليات حيث عدد من الشركات المختلفة (الموردين، والمصنعين والموزعين وتجار التجزئة) والتعاون والتنسيق على طول سلسلة القيمة بأكملها للحصول على المواد الخام؛ لتحويل هذه المواد الخام إلى منتجات نهائية محددة، وتسليم هذه المنتجات النهائية للعملاء الذين يطلبونها (٢٣)

- أهمية سلاسل التوريد

دعت الحاجة إلى تسيير وإدارة سلاسل التوريد نظراً لتعقيدها وتفرعها، لذلك كانت إدارة سلاسل التوريد من بين الأولويات في استراتيجيات الشركات بمختلف أنواعها، وبرزت أهميتها البالغة في التجارة العالمية والاقتصاد العالمي ككل، فالرغبة في زيادة الإيرادات وتقليل التكلفة، واستخدام أمثل للأصول والموارد وفي النهاية تحقيق رضا العملاء وسد حاجياتهم المتنوعة وضرورة تطبيق إدارة لسلاسل التوريد، تنبع من أهميتها كونها تدفع المنظمات إلى ما يلي (٢٤):

- ضرورة تحسين الأداء والعمليات.

- رفع مستويات التبادلات الخارجية وعمليات البيع والشراء.

(٢٢) باولو أغنولوتشي، وكالترينا تيماج (٠٤/٠١/٢٠٢٤) أسعار النفط لا تزال متقلبة وسط حالة من عدم اليقين الناجم عن الصراع الجيوسياسي تاريخ الاسترداد ١٣/٠٣/٢٠٢٤، من [WORLD BANK.ORG: https://blogs.worldbank.org/opendata/ail-prices](https://blogs.worldbank.org/opendata/ail-prices) تاريخ الدخول ١٧ / ٢٠٢٥، الساعة ٢ ص.

(٢٣) مزيان محمد توفيق، فلان سعدة: أزمة البحر الأحمر وتأثير هجومات باب المنديب على خطوط التجارة العالمية، مجلة المنهل الاقتصادي، المجلد ٠٧ العدد ١: جوان ٢٠٢٤، ص ٥١٥-٥٣٠، جامعة الشهيد حمه الخضر بالوادي، الجزائر، ص ٥٢٢

(٢٤) مزيان محمد توفيق: مرجع سابق، ص ٥٤٤.



- السعي إلى تخفيض النفقات والتكاليف المتعلقة بالنقل والتوزيع وذلك بتقسيم المهام.
- إدماج التكنولوجيات الحديثة وتقنيات التجارة الإلكترونية ونقل سلاسل التوريد إلى مستويات أعلى.
- دفعت المنافسة القوية بين الشركات إلى تبني سلاسل توريد متطورة تبقى المنظمة في السوق.

٢. التأثير على شركات الشحن:

أثرت أزمة البحر الأحمر مباشرة على شركات الشحن التي وجدت نفسها متأخرة في إيصال الطرود لأوروبا، وما ترتب عنها من مشاكل مع الزبائن واضطرابها لسلك طرق أطول بالالتفاف على قارة أفريقيا على رأس الرجاء الصالح، وفيما يلي أهم الشركات التي تأثرت بالأزمة مباشرة:

شركة ميرسك: line Maersk: وهي شركة دنماركية للشحن البحري، أنشأت في كوبنهاجن عام ١٩٠٤م وتعد من أضخم الشركات نقل الحاويات والشحن على مستوى العالم وعمليات الأمداد حيث تعمل في ١٣٠ دولة، وهي واحدة من بين إمبراطورية ضخمة تعمل في مجالات متنوعة ضمن شركات ايه بي مولار ميرسك (AP Meller-Maersk) (٢٥).

أما عن تأثير أحداث البحر الأحمر على حركة السفن في الوقت الحالي فإن هجمات الحوثيين المستمرة أدت إلى إحداث في إحداث اضطرابات كبيرة في حركة السفن والملاحة الدولية حتى منتصف عام ٢٠٢٥. ومن أبرز هذه التطورات الآتي:

- امتداد التهديدات إلى شرق المتوسط، ووضع مضيق هرمز تحت المراقبة:
- انخفاض حاد في حركة السفن عبر الممرات الاستراتيجية، وارتفاع التكاليف التشغيلية والمخاطر، بالإضافة إلى الاستجابات العسكرية و اللوجستية (٢٦).

(٢٥) ومن الشركات التي تأثرت بهجمات البحر الأحمر شركة البحر الأبيض المتوسط للملاحة (سويسرية)، والشركة الألمانية هاباغ لويده، والشركة الفرنسية CMA CGM (٢٦) <https://www.shipuniverse.com/news/red-> تاريخ الدخول ١٧ / ٦ / ٢٥م، الساعة ١ ص.



المطلب الثالث آثار تصنيف جماعة الحوثي جماعة إرهابية

شهد الصراع اليمني تداخلاً إقليمياً ودولياً منذ اندلاع المواجهات عام ٢٠١٤، ما دفع بالعديد من الدول والمنظمات لتقييم موقفها تجاه جماعة (الحوثيين). وفي ضوء تصاعد الهجمات البحرية على السفن التجارية في البحر الأحمر وخليج عدن وتورط الحوثيين فيها، وهذا التصنيف يختلف بين الدول الكبرى، حيث تصنفها الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا كمنظمة إرهابية بسبب تهديدها للأمن الإقليمي والدولي، وتنفيذها هجمات ضد السفن التجارية والقوات الأمريكية في البحر الأحمر وخليج عدن، مما يعرض سلامة الملاحة البحرية والتجارة العالمية للخطر^(٢٧). في المقابل، ترفض جماعة الحوثي هذا التصنيف وتعتبره جزءاً من سياسة ضغوط أمريكية وبريطانية تهدف إلى عرقلة التسوية السياسية في اليمن ودعم إسرائيل، كما تدعو المجتمع الدولي إلى رفض هذا التصنيف لما له من تأثير سلبي على الوضع الإنساني في اليمن^(٢٨). أما روسيا والصين، فهما لا تصنفان الحوثيين كجماعة إرهابية، بل تدعمانهم دبلوماسياً، حيث امتنعت روسيا عن التصويت على قرارات دولية ضد الحوثيين وتقدم لهم مساعدات تقنية وعسكرية تحت غطاء إنساني، مما يعكس تحالفاً عسكرياً واستخباراتياً متطوراً بين موسكو والحوثيين في مواجهة النفوذ

^(٢٧) شبكات | ترمب يعيد تصنيف جماعة " منظمة إرهابية - <https://www.youtube.com/> YouTube

^(٢٨) وسائط متعددة جماعة الحوثي ترفض قرارا أميركيا يصنفها "منظمة إرهابية ... <https://arabic.news.cn/20250124/1c> تاريخ الدخول

١٧ / ٦ / ٢٥م، الساعة ١٠م. الحوثيون يصدرون قرارا يقضي بتصنيف الولايات المتحدة وبريطانيا ...
https://arabic.rt.com/middle_east/1540184- تاريخ الدخول ١٧ / ٦ / ٢٥م، الساعة ١١م.



الغربي في المنطقة هذا التباين في التصنيف يعكس اختلاف المصالح الجيوسياسية بين هذه الدول في الصراع اليمني والمنطقة بشكل عام (٢٩).

الفرع الأول الآثار السياسية والاقتصادية لتصنيف الحوثيين جماعة إرهابية

أولاً: الآثار السياسية:

١. تحجيم دور الوساطة الدولية:

عندما تصنف دولة أو تحالف دولي جماعةً إرهابية، فإن ذلك يقوض أي محاولة للوساطة التي قد تشمل تلك الجماعة؛ إذ أدى هذا التصنيف إلى:

-تقييد قنوات التواصل: حيث أصبح من الصعب على الأمم المتحدة أو جهات دولية التفاوض مع الحوثيين دون التعرض لملاحقات قانونية لدعم "كيان إرهابي" (٣٠).

-عزل منظمات المجتمع المدني والجهات الخيرية التي كانت تتعامل مع الحوثيين في مجالات الإغاثة، ما أثر على عملها وسمعتها (٣١).

٢. أثر التصنيف في العلاقات بين دول الجوار اليمني:

-المملكة العربية السعودية والإمارات: رأت فيه دعماً لجهودها العسكرية والأمنية، وذريعة لتشديد الضغط العسكري والاقتصادي على الحوثيين.

-إيران: رأت في القرار اعتداءً على محور المقاومة (٣٢)، مما عمق التوتر بين طهران والرياض، وردت إيران بتعزيز دعمها للحوثيين سياسياً وعسكرياً.

(٢٩). ماذا تفعل روسيا خلف الستار في صنعاء؟ - اندبندنت عربية <https://www.independentarabia.com/node/٦/١٧> تاريخ الدخول ٦/١٧

٢٠٢٥م، الساعة ١١م.

(٣٠) <https://www.aljazeera.net/politics/> ١٦/٦/٢٠٥٢، الساعة ١١ م

(٣١) <https://www.bbc.com/arabic/articles> تاريخ

تاريخ الدخول ١٦/٦/٢٠٢٥م، الساعة ١١م.

(٣٢) تقرير مكتب المبعوث الخاص للأمم العام للأمم المتحدة إلى اليمن، "التحديات القانونية للعمل الإنساني"، مارس ٢٠٢٤..



٣. على المشهد السياسي اليمني:

انعكس القرار على المشهد السياسي داخل اليمن من خلال تصدع التحالفات؛ إذ ابتعدت بعض القبائل والشخصيات السياسية عن الحوثيين خشية التعرض لعقوبات دولية، أما عن ردود فعل الرأي العام فتراوحت بين استهجانات واتهامات بتحيز القرار لصالح قوى إقليمية، وبين تأييد من فئات ترى الحوثيين سبباً رئيساً في تمدد الإرهاب^(٣٣).

ثانياً: الآثار الاقتصادية

١. على التجارة البحرية والأمن التجاري:

يمرّ عبر البحر الأحمر وخليج عدن أكثر من ١٢% من تجارة النفط العالمية ومرتفعات لوجستية أساسية للشحن التجاري^(٣٤). وقد أدى تصنيف الحوثيين إلى:
- ارتفاع أقساط التأمين البحري: فالناقلة الواحدة تحمل تأميناً أعلى بنسبة ٥٠-٧٠% عند المرور بالممرات الخاضعة لتهديدات صاروخية أو ألغام بحرية^(٣٥).
- تحويل خطوط الملاحة: مما زاد المسافة والتكلفة؛ إذ باتت بعض السفن تتجنب عبور مضيق باب المندب متجهة إلى رأس الرجاء الصالح، مضيضة بضعة أيام إلى زمن الرحلة بحرية^(٣٦).

٢. على المساعدات الإنسانية:

سبق أن كانت بعض المنظمات الدولية تتعامل مع الحوثيين لتأمين إيصال المساعدات إلى مناطق سيطرتهم، لكن مع التصنيف تجمد تمويل: أغلب المانحين الدوليين خفضوا أو أوقفوا تمويل مشاريع الإغاثة في الشمال اليمني، خشية التعرض لعقوبات. كما أدى التصنيف إلى تفاقم الأزمة الإنسانية: يقدر البنك الدولي أن ٨٠% من السكان في المناطق الخاضعة لسيطرة الحوثيين يعتمدون على المساعدات للغذاء والرعاية الصحية^(٣٧)، ما يعني معاناة متزايدة مع تقليص عمل المنظمات.

^(٣٣) مركز صنعاء للدراسات، "التحولات القبلية والسياسية في اليمن"، سبتمبر ٢٠٢٤.

^(٣٤) معهد الدراسات الإيرانية، "ردود الفعل الإيرانية على تصنيف الحوثيين"، يونيو ٢٠٢٤.

^(٣٥) "Allianz Global Corporate & Specialty War and Political Violence Report 2024"، ديسمبر ٢٠٢٤.

^(٣٦) <https://www.skynewsarabia.com/world> تاريخ

تاريخ الدخول ١٦/١٦/٢٠٢٥م، الساعة ١١م

^(٣٧) صندوق الأمم المتحدة للأغراض الإنسانية في اليمن، "تقرير تنفيذ الميزانية الإنسانية"، يوليو ٢٠٢٤.



٣. على الاقتصاد المحلي والإيرادات:

انكمش الاقتصاد في مناطق سيطرة الحوثيين لعدة أسباب بعد التصنيف:

- تراجع الاستثمارات: الشركات المحلية والأجنبية تراجعت عن مشاريع البنية التحتية والزراعة والتجارة الداخلية خشية فقدان أصولها.
- زيادة الاعتماد على الضرائب القسرية: لجأت قيادة الحوثيين إلى رفع رسوم ورسوم عبور الطرق والأنشطة التجارية، ما زاد العبء على القطاع الخاص وصغار التجار^(٣٨).

نستخلص مما سبق أن تصنيف الحوثيين كجماعة إهابية أدى إلى تأثيرات سياسية واقتصادية متشابهة: فسياسياً، عزز القرار عزل الجماعة دولياً ومؤسسانياً، لكنه عمق الاستقطاب الإقليمي ودفع إيران للتعاظم في دعمها لها. واقتصادياً، ارتفعت تكاليف الشحن البحري، وتدهورت القدرة على إيصال المساعدات الإنسانية، وتقلصت الاستثمارات المحلية. ورغم أن الغاية من التصنيف حماية الأمن البحري والإقليمي، إلا أن النتائج أفرزت تحديات إنسانية حادة وأعدت تشكيل التحالفات الإقليمية^(٣٩).

الفرع الثاني

الآثار الإنسانية والدولية لتصنيف الحوثيين جماعة إهابية

منذ تصنيف كلٍ من المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأميركية لجماعة (الحوثيين) كجماعة إهابية في يناير وفبراير ٢٠٢٤ على التوالي، تبلورت مجموعة من التداعيات على الصعيدين الإنساني والدولي. نستعرض في البداية التأثيرات الإنسانية المباشرة وغير المباشرة الناجمة عن هذا التصنيف، ثم نبين انعكاساته على العلاقات الدولية وموازن القوى في المنطقة.

أولاً: الآثار الإنسانية لتصنيف الحوثيين جماعة إهابية:

^(٣٨) برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، "مؤشر التنمية الاقتصادية المحلية في اليمن"، نوفمبر ٢٠٢٤.
^(٣٩) <https://news.un.org/ar/story/2> تاريخ الدخول ١٧/٦/٢٠٢٥، الساعة ٢ ص.

١. تقييد وصول الإغاثة:

أدى تصنيف الحوثيين إلى إدراجهم في قوائم كيانات خاضعة لعقوبات مالية وتجارية، مما منع عددًا من المنظمات غير الحكومية من استكمال مشاريعها في المناطق الخاضعة لسيطرتهم خوفًا من المساءلة القانونية، بالإضافة إلى تعطل سلاسل التمويل، إذ أوقف عدد من الممولين الدوليين تمويل برامج الإغاثة الغذائية والصحية حتى توضيح مسؤولياتهم القانونية تجاه "كيان إرهابي" (٤٠).

كما أدى هذا التصنيف إلى تأخر إيصال المساعدات، حيث اضطرت منظمات مرخصة للعمل في اليمن إلى استصدار تصاريح إضافية لاستئناف نشاطها، مما يزيد زمن وصول المواد الإغاثية إلى المدنيين (٤١).

٢. تفاقم الأوضاع الصحية:

مع توقف التمويل وتقييد واردات الأدوية:

- نقص الأدوية الأساسية: أعلنت وزارة الصحة الحوثية عن نفاذ مخزون الأدوية المضادة للأمراض السارية بنسبة تجاوزت ٦٠% في بعض المحافظات (٤٢).
- ارتفاع حالات الوفيات: سجلت المستشفيات الميدانية ارتفاعًا ملحوظًا في معدلات الوفيات بين النساء الحوامل والأطفال دون الخامسة، نتيجة تأخر الرعاية وتعذر الإحالة إلى مراكز متخصصة (٤٣).

٣. النزوح الداخلي وتزايد الأعباء:

أجبر آلاف الأسر على النزوح فرارًا من مناطق القصف المتبادل، غير أن تسهيلات النزوح الإنساني تقلصت بدورها:

- انعدام مناطق التجمع الآمن: توقفت أعمال تأهيل المدارس والملاجئ لاستقبال النازحين، خشية اعتبارها "مساعدات لجهة إرهابية".

(٤٠) تقرير اللجنة الدولية للصليب الأحمر، "تداعيات العقوبات على وصول المساعدات في اليمن"، مارس ٢٠٢٥.

(٤١) منظمة أطباء بلا حدود، "تأثير الإجراءات القانونية على عمل الإغاثة"، إبريل ٢٠٢٥.

(٤٢) وزارة الصحة العامة والسكان - صنعاء، "تقرير الأدوية والمستلزمات الطبية"، فبراير ٢٠٢٥.

(٤٣) وزارة الصحة العامة والسكان: مرجع سابق، ص ٣٣.



• **ضغط على المجتمعات المضيفة:** تحمّلت مناطق سيطرة الحكومة الشرعية في الجنوب والشمال الذي لا يسيطر عليه الحوثيون عبئاً إضافياً، ما أدى إلى تفاقم الفقر والبطالة في تلك المناطق^(٤٤).

ثانياً: الآثار الدولية لتصنيف الحوثيين جماعة إرهابية:

١. إعادة رسم التحالفات والمفاوضات:

تصنيف الحوثيين دفع بعض الأطراف الدولية إلى إعادة تقييم دورهم في الوساطات وحل النزاعات:

- **إضعاف مصداقية الوساطة:** تردّد مسؤولون أمميون ودبلوماسيون في التواصل المباشر مع ممثلي الحوثيين خوفاً من مخالفة اللوائح المحلية لبلدانهم والمتعلقة بتمويل "منظمة إرهابية"^(٤٥).
- **تعزيز دور القوى الإقليمية:** استثمرت إيران وقطر هذه الفرصة لتعميق روابطهما مع الحوثيين، متجاوزين عقبة "الوصم الإرهابي" من خلال قنوات غير رسمية ومستعينة بوسائل تواصل اقتصادية وسياسية خاصة إرهابية^(٤٦).

٢. تأثيرات على أمن الملاحة البحرية:

إلى جانب الارتفاع الحاد في أقساط التأمين لوحظ:

- **عزوف بعض الشركات العالمية** عن عبور مضيق باب المندب والمناطق المجاورة، ما أضرّ بسمعة الموانئ اليمنية في جذب السفن التجارية.
- **تدخل بحري دولي:** ضاعفت القوى البحرية الغربية دورياتها في البحر الأحمر تحت شعار "حماية حرية الملاحة"^(٤٧)؛ إلا أن ذلك تعقّد بتعدد المشاركين وتضارب المهمات^(٤٧).

٣. انعكاسات على مكانة اليمن دولياً:

انعكس التصنيف على مكانة الجمهورية اليمنية في المحافل الدولية:

- **تعطيل بعض الاتفاقيات:** أُرجئت أو ألغيت اجتماعات رفيعة المستوى مع وزراء بحجة خشية اختلاط الوفود مع ممثلين عن الحوثيين^(٤٨).

^(٤٤) مكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية (OCHA)، "تقييم المخيمات والملاجئ في اليمن"، يناير ٢٠٢٥.

^(٤٥) بيان الأمم المتحدة - مكتب المبعوث الخاص لليمن، "التحديات القانونية في التواصل مع الحوثيين"، مارس ٢٠٢٥.

^(٤٦) <https://www.bbc.com/arabic/articles/cjrylvqgqngdo> تاريخ الدخول ١٧ / ٦ / ٢٠٢٥م، الساعة ١٢:٣٠ ص

^(٤٧) شركة إيني الإيطالية، "تقرير المخاطر البحرية للعام ٢٠٢٥"، أبريل ٢٠٢٥.



• **ضغط اقتصادي أوسع:** رافق التصنيف دعوات أوروبية وأميركية لتشديد الحصار المالي على اليمن

ككل، مما زاد من عزوف المستثمرين الدوليين عن أي مشاريع مستقبلية^(٤٩).

خلاصة القول في هذا الشأن أن قرار تصنيف الحوثيين جماعة إرهابية أفضى إلى عواقب إنسانية بالغة السوء، شملت تقييد وصول المساعدات، تفاقم الأزمات الصحية والإنسانية، وزيادة أعداد النازحين وأعبائهم: فدولياً، عمّق القرار الاستقطاب الإقليمي، ودفع اللاعبين الدوليين لإعادة تشكيل تحالفاتهم وأسلوب تفاوضهم، كما أثر على أمن الملاحة البحرية ومكانة اليمن في المجتمع الدولي، ويتطلب التوازن بين مكافحة التهديدات الإرهابية وضرورة حماية المدنيين إعادة نظر عاجلة في آليات تصنيف الجماعات والتعامل مع آثارها الإنسانية.

٤. التأثير المستقبلي لتصنيف الحوثيين جماعة إرهابية:

يُتوقع أن يؤدي تصنيف الحوثيين كمنظمة إرهابية إلى تفاقم الأزمة الإنسانية في اليمن، حيث يعيش ٧٥% من السكان في مناطق خاضعة لهم، مما يعرقل وصول الغذاء والدواء عبر موانئ مثل الحديدة، كما سيزيد من عزلتهم السياسية ويعقد جهود السلام الأممية، خاصة خارطة الطريق التي أعلنها المبعوث غرونديبرغ، مع اتهامات متبادلة بالتجميد، هذا التصنيف سيدفع المغتربين للجوء إلى السوق السوداء لإرسال التحويلات المالية، مما يعزز سيطرة الحوثيين على الاقتصاد غير الرسمي. أما على الصعيد العسكري فقد يدفع واشنطن وإسرائيل لتصعيد الضربات ضد قيادات الجماعة، رغم صعوبتها بسبب إجراءاتهم الأمنية المشددة، كما سيُقيّد موارد الحوثيين المالية عبر عقوبات على المؤسسات المرتبطة بهم، مثل بنك اليمن الدولي. وفي المقابل سيرفع تكاليف الشحن والتأمين، فالقرار يُعد جزءاً من استراتيجية أميركية لمواجهة النفوذ الإيراني، لكنه قد يعقد المفاوضات النووية مع طهران. وعلى مستوى الملاحة سيستمر اضطراب حركة السفن في البحر الأحمر مع احتمالية تجدد الهجمات إذا انهارت هدنة غزة. وأخيراً سيعرقل عمل

^(٤٨) وزارة الخارجية الأميركية، "مذكرة حول لقاءات اليمن في ٢٠٢٤-٢٠٢٥"، مايو ٢٠٢٥.

^(٤٩) <https://www.swissinfo.ch/ara/>

تاريخ الدخول ١٧/٦/٢٠٢٥م، الساعة ١٢: ٣٨ص.

المنظمات الإغاثية بعد توجيه ترامب للوكالة الأمريكية للتنمية الدولية بقطع العلاقات مع الكيانات المتعاونة مع الحوثيين^(٥٠).

٥. استراتيجية التعامل مع تصنيف الحوثيين، وإيجاد حل سياسي شامل للأزمة اليمنية: أما عن استراتيجية للتعامل مع تصنيف الحوثيين وإيجاد حل سياسي شامل للأزمة اليمنية فنتمثل بالآتي:

- فصل المسار الإنساني عن العقوبات لإنقاذ المدنيين.
- تحويل التصنيف إلى أداة ضغط قانونية ودولية مركزة، لا عقاب جماعي.
- تفعيل الدبلوماسية الإقليمية كبديل عن الحلول العسكرية الأحادية.
- ربط أي تقدم سياسي بإصلاح ملموس في حياة اليمنيين اليومية^(٥١).

الخاتمة

من خلال هذا البحث المتناول للتداعيات الاقتصادية لأحداث البحر الأحمر وتصنيف جماعة الحوثي منظمة إرهابية، يمكن استخلاص النتائج والتوصيات التالية:

أولاً: النتائج:

١. تأثير مباشر على حركة التجارة العالمية: أظهرت الدراسة أن التوترات الأمنية في البحر الأحمر أدت إلى تعطيل سلاسل الإمداد البحري، مما دفع الشحنات إلى تحويل مساراتها عبر دور الأنابيب والطرق الأطول كحول رأس الرجاء الصالح، فزاد زمن النقل وتكاليفه بنسبة تتراوح بين ١٥% و ٢٥%.
٢. ارتفاع تكاليف الطاقة والنقل البحري: أسهمت المخاطر الأمنية في ارتفاع ملحوظ لأسعار الوقود وزهد شركات التأمين البحري على الخطوط المارة بالمضيق، مما انعكس على ارتفاع أسعار السلع المستوردة في دول شرق البحر المتوسط والقرن الأفريقي.
٣. انعكاسات سلبية على الاقتصادات المحلية: تأثر اقتصاد دول الساحل الغربي للبحر الأحمر (اليمن - جيبوتي - الصومال) بشكلٍ حاد نتيجة تراجع حركة الصيد والتجارة الملاحية، مما زاد معدلات البطالة والفقر بنسبة وصلت في بعضها إلى أكثر من ١٠% خلال السنوات الثلاث الماضية.

^(٥٠) <https://www.alaraby.co.uk/politics> تاريخ الدخول ١٧ / ٦ / ٢٠٢٥م، الساعة ١ ص.

^(٥١) <https://www.dw.com/ar/%> تاريخ الدخول ١٧ / ٦ / ٢٠٢٥م، الساعة ٢ ص.



٤. دور تصنيف الحوثيين إرهابيين في إعادة التوازن الأمني: أسهم التصنيف الرسمي لجماعة الحوثي كمنظمة إرهابية في تكثيف الضغوط الدبلوماسية والعسكرية ضد أنشطتها البحرية، ما قلل من وتيرة الهجمات على السفن إلى النصف تقريباً مقارنةً بالفترة التي سبقت التصنيف، وبالتالي خفّف إلى حدٍ ما من الضغط على خطوط الملاحة.

ثانياً: التوصيات:

١. تعزيز المقاربة الأمنية متعددة الأطراف: على الدول المتشاطئة وخارجها إنشاء آلية أمنية بحرية مشتركة تحت مظلة الأمم المتحدة أو تحالف دولي لضمان حماية حركة السفن وتبادل المعلومات الاستخباراتية بشكل لحظي عن الأخطار المحتملة.
٢. دعم البنية التحتية البديلة بتشجيع الاستثمار في مرافق التخزين والمجرات البديلة على طول سواحل البحر الأحمر، مثل بناء محطات لضخ أنابيب النفط والغاز وتحديث شبكة الطرق البرية لتقليل الاعتماد الكلي على النقل البحري وحماية السوق العالمي من أي اختناقات مفاجئة.
٣. تخفيف الأعباء الاقتصادية عن المجتمعات المحلية من خلال إطلاق برامج تنموية تستهدف توفير فرص عمل بديلة لسكان المناطق الساحلية المتضررة، عبر دعم مشاريع المصايد المستدامة، والسياحة البيئية، وتشجيع المشروعات الصغيرة والمتوسطة عبر قروض ميسرة ومنح فنية.
٤. مواصلة الجهود الدبلوماسية والقانونية ضد الجماعات المسلحة: الحفاظ على تصنيف جماعة الحوثي كمنظمة إرهابية، مع مواصلة الضغط السياسي والقانوني لقطع مصادر تمويلها وتهريب الأسلحة، والعمل على دعم حل سياسي شامل يعيد الاستقرار إلى اليمن بما يضمن سلامة الملاحة ورفاهية السكان.

في الختام، تبيّن أن الأبعاد الاقتصادية لأحداث البحر الأحمر وأهمية موقف المجتمع الدولي من جماعة الحوثي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بإعادة الأمن البحري واستقرار أسواق الطاقة والتجارة العالمية. إن التوصيات السابقة تشكل إطاراً عملياً لتعزيز الأمن البحري وتقليل الانعكاسات السلبية على الاقتصادات المحلية والإقليمية، بما يحقق توازناً بين الأهداف الأمنية والتنمية المستدامة.



قائمة المصادر والمراجع

١. علا عبدالحفيظ نويران المهيترات: المصلحة في التأمين البحري، رسالة ماجستير، جامعة الشرق الأوسط، ٢٠١١م، ص ٢٧.
٢. حمود الكيلاني: المبادئ الأساسية للتأمين، البرنامج التأهيلي، الاتحاد العام لشركات التأمين، ٢٠٠٦م، ص ٨٦.
٣. حسين النبهاني: الاتحاد العام لشركات التأمين، الأمانة العامة، قانون التأمين البحري، الجزء الأول، ص ٢.
٤. مصطفى كمال طه: د. وائل أنور بندق: التأمين البحري، الطبعة الأولى، مكتبة الوفاء القانونية، الإسكندرية، ٢٠١٢م، ص ٩.
٥. ابن منظور: لسان العرب، تحقيق: عبد الله علي الكبير وآخرين، دار المعارف، الجزء الأول، مادة (أمن)، ص ١٢٣.
٦. سلطان الشحف: بحث بعنوان عقد التأمين بالبحري - المنشور على الموقع والالكتروني www.shatharat.net وتم الدخول اليه بتاريخ ٢٠٢٥/٤/٤.
٧. محمد طلعت الغنيمي: القانون الدولي البحري في أبعاده الجديدة، منشأة المعارف بالإسكندرية ١٩٧٦، ص ١٨١.
٨. ياسر عواد شعبان: جريمة الإرهاب البحري: مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، جامعة تكريت، ص ٢٧٢ - ٢٧٣.



٩. حسام الدين الأحمد: جرائم القرصنة البحرية في ضوء التشريعات والاتفاقيات الدولية، ط١، منشورات الحلبي الحقوقية د، بيروت، ٢٠١٠م، ص ١٥٥.
١٠. محمد طلعت الغنيمي، قانون السلام في الإسلام دراسة مقارنة منشأة المعارف، الإسكندرية ١٩٩٣، ص ٢١١.
١١. علي صادق أبو هيف، القانون الدولي العام، ط ١٢، منشأة المعارف، الإسكندرية، ٢٠١٥، ص ٣٨٦.
١٢. رشدي شحاته: السياحة والإرهاب في ضوء الفقه الإسلامي، ط١، دار الوفاء للطباعة والنشر، القاهرة ٢٠٠٨، ص ٢١٧.
١٣. المنظمة البحرية الدولية، نشرة ندوة الأمن البحري في دولة الإمارات العربية المتحدة لسنة ٢٠٠٢، ص ٢٦. ومتاحة على الرابط www.imo.org/safety تاريخ آخر زيارة ١٦/٨/٢٠٢٥م.
١٤. علي جبار صالح الحسيناوي: جرائم الخطف، دار المطبوعات والنشر، عمان ٢٠٠٧، ص ٢٣.
١٥. روجيه جوانيت داجنت: تاريخ البحر الأحمر من موسى إلى بونابرت، ترجمة حسن نصر الدين، محمد عفيفي، القاهرة، المركز القومي للترجمة، ٢٠١٣م، ص ٢٥.
١٦. صلاح الدين حافظ: صراع القوى العظمى حول القرن الإفريقي، الكويت، عالم المعرفة المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، ١٩٦٢م، ص ٦٦.
١٧. محمد المطيري (١٥/٠١/٢٠٢٤) الاضطرابات بالبحر الأحمر تدفع الشركات إلى إعادة التفكير في سلاسل التوريد تاريخ الاسترداد ١٣/٠٣/٢٠٢٤، الشرق الأوسط: <https://aawsat.com> /الاقتصاد / ٤٧٩١٣١٦ الاضطرابات بالبحر الأحمر تدفع الشركات إلى إعادة التفكير في سلاسل التوريد، ١٥ / ١ / ٢٠٢٤م.



الفهرس

رقم	الصفحة
١	



مركز المعرفة للدراسات والبحوث الاستراتيجية
KNOWLEDGE CENTER FOR STRATEGY RESEARCHES AND STUDIES

التداعيات الاقتصادية لأحداث البحر الاحمر وتصنيف الحوثيين منظمة إرهابية

دراسة حالة

مايو 2025م



info@almarfacenter.org

لموضوع



٢	Abstract / الملخص	— —
٣	المقدمة	— —
٥	الإطار المفاهيمي للبحث	المطلب الأول
٥	مفهوم التأمين البحري	الفرع الأول
٧	مفهوم الإرهاب البحري	الفرع الثاني
10	التداعيات الاقتصادية لأحداث البحر الأحمر	المطلب الثاني
10	الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر	الفرع الأول
11	تأثير أحداث البحر الأحمر على التجارة الدولية	الفرع الثاني
١٤	آثار تصنيف الحوثيين جماعة إرهابية	المطلب



		الثالث
١٤	الآثار السياسية والاقتصادية	الفرع الأول
١٦	الآثار الإنسانية والدولية	الفرع الثاني
١٩	_____	الخاتمة
٢٠	_____	قائمة المصادر والمراجع
٢١	_____	الفهرس