

דירת הים האדום

תמונה 1: דירת הים האדום



This map was created by Stephane Cohen/INSS using ArcGIS® software by Esri. Copyright © Esri. All rights reserved.

הים האדום הוא גוף ים המפריד בין היבשות אסיה ואפריקה ומהווה שלוחה מוארכת של האוקיינוס ההודי. הוא מחובר באופן מלאכותי לים התיכון באמצעות תעלת סואץ – אחת מהתשתיות התחבורתיות החשובות ביותר בעולם. לחופיו שוכנות מדינות רבות בעלות חשיבות אסטרטגית – ג'בוטי, אריתריאה, סודאן, מצרים, ישראל, ירדן, ערב הסעודית ותימן – שרבות מהן נחשבות למוקדי עימות או למצער לבעלות אתגרי שלטון פנימיים. מצר באב אל-מנדב בקצה הדרומי של הים הוא שער ימי אל האוקיינוס ההודי, בעוד שבצפונו מתפצל הים האדום לשתי שלוחות: מפרץ אילת (או עקבה) בצפון-מזרח, ומפרץ סואץ בצפון-מערב. אורכו של הים האדום כ-1,900 קילומטרים ורוחבו המרבי כ-300 קילומטרים. עומקו

הממוצע כ-500 מטרים והעומק המרבי עד 2,500 מטרים. בשל היותו מוקף מדבריות מכל עבריו וללא נהרות איתן הזורמים אליו, נחשב הים האדום לים הפתוח המלוח ביותר בעולם. חשיבותו של הים האדום ניכרת כבר מאות שנים, הן בזכות תפקודו כנתיב מסחר ראשי בין אסיה, המזרח התיכון, אפריקה ואירופה והן עקב ריכוז תשתיות אסטרטגיות לחופיו – נמלים, מתקני תדלוק, תחנות תקשורת תת־ימיות ואפילו בסיסים צבאיים של מדינות זרות. פתיחתה של תעלת סואץ לשיט בינלאומי בשנת 1869 לא רק תרמה להעצמת חשיבותו של הים האדום אלא גם הפכה אותו לנתיב מועדף לסחר ימי בין אירופה לאסיה, תוך קיצור דרמטי של הדרך הימית בין לונדון למומבאי או בין רוטרדם לשנגחאי.

עד לשלהי 2023 הייתה תעלת סואץ עורק תחבורה ימי בעל ערך כלכלי עצום: כ-12 אחוזים מהסחר הימי העולמי עוברים דרכה, וכ-25 אחוזים מתנועת מכליות הנפט בעולם. מצרים, המדינה המחזיקה בשליטה ובניהול התעלה, מפיקה ממנה הכנסות שנתיות הנאמדות בכ-10 מיליארד דולר בשנה (נכון ל-2023) – סכום משמעותי לכלכלת המדינה, הסובלת מגירעונות ומחוב חיצוני. כל עיכוב בשיט דרך התעלה – כפי שנצפה לדוגמה באירוע חסימתה של אוניית המכולות הענקית Ever Given במארס 2021 – גורר עיכובים ניכרים בשרשראות האספקה הגלובליות ועלול להשפיע על שוקי הסחורות העולמיים ועל ביטוח ימי ומחירי נפט וגז.

בשנים האחרונות הולכת ומתחדדת ההבנה בדבר רמת הסיכון הגבוהה שמאפיינת את האזור הדרומי של הים האדום, בדגש על האזורים הסמוכים למצר באב אל־מנדב. זהו אזור רווי חוסר יציבות, המאופיין לעיתים קרובות באי־משילות, נוכחות של ארגוני טרור וסכסוכים חמושים מתמשכים. בייחוד בולטת תימן, הנתונה זה שנים בעימות פנימי קשה שהפך לזירת עימות שלוחים בין איראן למעצמות הסוניות, ובראשן ערב הסעודית. החות'ים, שתפקדו במידת מה גם כשלוחיה של איראן בתימן, הרחיבו את טווח פעולתם בשנים האחרונות גם למרחב הימי. הם עושים שימוש בטיילים בליסטיים, כטב"מים תוקפים, מוקשים ימיים, סירות נפץ ואף כלים צוללים בלתי מאוישים. כל אלה פוגעים באוניות סוחר, מה שגרם למעשה לירידה דרסטית של כ-60 אחוזים במספר האוניות העוברות בנתיב שיט זה, ולהעברת תנועת האוניות סביב כף התקווה הטובה במסלול יקר ומומשך יותר.

לצד תימן, גם המדינות האפריקאיות לחופי הים האדום מציגות תשתיות שלטון שבריריות: ג'יבוטי משמשת אומנם מרכז לוגיסטי וביטחוני עם בסיסים של צרפת, ארצות הברית, סין ויפן, אך היא תלויה מאוד בשחקנים זרים; אריתריאה נחשבת למדינה מבודדת ונוקשה פוליטית; סודאן שקועה בתהום של מלחמת אזרחים שבעקבותיה מאות אלפים הפכו

לפליטים, והמערכת המדינתית שלה קרסה למעשה. התוהו ובוהו הזה מושך לתוכו שחקנים זרים: איראן מנסה לחדש קשרים עם סודאן, טורקיה פועלת דרך השקעות ופעילות דתית, ואילו מדינות המפרץ מבקשות לבסס לעצמן מעמד כלכלי וצבאי באזור.

הקונפליקט הימי באזור זה גם חושף בעיות רחבות יותר של שלטון בים. במקומות שבהם אין ריבונות אפקטיבית מתפתחים סיכונים כמו פיראטיות, הברחות נשק, סחר בבני אדם, פגיעה בתשתיות תת־ימיות וניצול של משאבים טבעיים ללא פיקוח. אף על פי ששיעור הפיראטיות ירד דרמטית מאז השיא בשנים 2010–2012, לא ניתן להתעלם מהפוטנציאל לשובה של פעילות פלילית מאורגנת, בעיקר אם מדינות קרן אפריקה לא ישיבו לעצמן שליטה באזורים הימיים הריבוניים שלהן.

בהקשר הישראלי הים האדום הוא שדה פעילות קריטי, הן בגלל חשיבותו הכלכלית והן בשל האיומים הביטחוניים הנשקפים ממנו. נמל אילת, אף שאינו תחרותי בהשוואה לנמלי חיפה ואשדוד הוא עדיין שער אסטרטגי למדינה, ומיקומו מעניק יתרונות פוטנציאליים לשיתופי פעולה עם מדינות האזור. אך איום מהותי מצד כוחות כמו החות'ים או מגמות חדירה איראניות מערער על חופש השיט ויוצר לחצים אסטרטגיים המחייבים את ישראל לשלב בין מענה צבאי, קואליציות אזוריות ומדיניות חוץ ימית יזומה. כמו כן, הצורך לגבש תפיסת פעולה אסטרטגית ארוכת טווח המתייחסת לים האדום כאל מרחב של תמרון דיפלומטי וכלכלי – ולא רק זירה ביטחונית – הופך לנדבך יסודי בביטחון הלאומי של ישראל. הים האדום אינו רק גבול גיאוגרפי בין מדינות או דרך לשנע סחורות; הוא זירה אסטרטגית מובהקת שבה משתלבים אינטרסים גיאופוליטיים, כלכלה עולמית, תחרות בין מעצמות וסכנות ביטחוניות לא שגרתיות. רק הבנה רחבה של מכלול הדינמיקות הללו תאפשר לישראל, ולמדינות האזור כולן, לתפקד בו בצורה אפקטיבית ולממש את הפוטנציאל הכלכלי והמדיני הטמון בו.

צווארי בקבוק ימיים: משמעויות אסטרטגיות וכלכליות

צוואר בקבוק ימי או נקודת חנק ([Maritime Chokepoint](#)) הוא מעבר צר או אזור גיאוגרפי ימי מוגבל מבחינת מרחב, שדרכו עוברת תנועת ימית צפופה של אוניות סוחר, מכליות דלק, ציוד אסטרטגי ולעיתים גם תעבורה צבאית. חשיבותם של צווארי בקבוק אלה נובעת מהעובדה שכל חסימה, פיגוע, סכסוך מזוין או הפרה אחרת של חופש השיט בהם עלולה לגרור שיבוש מיידי וגלובלי בתנועת הסחר העולמית, בזמני הובלה, במחירי סחורות ובביטחון הכלכלי והצבאי של מדינות רבות.

בין צווארי הבקבוק המרכזיים בעולם ניתן למנות את מצר הורמוז, מצר מלאקה, תעלת פנמה, תעלת סואץ, מצר גיברלטר, הבוספורוס והדרדנלים ומצר באב אל-מנדב שבדרום הים האדום. המאפיינים המשותפים לרובם הם עומק מוגבל, רוחב צר יחסית, ריבוי שחקנים אזוריים ותלות מוחלטת בהם מצד עשרות מדינות תעשייתיות ומדינות צרכניות.

בים האדום קיימות שתי נקודות אסטרטגיות: מצר באב אל-מנדב בכניסה הדרומית אל הים, שרוחבו כ־29 ק"מ אך הוא מחולק על ידי האי פרים, כך שלמעשה רוחב המעבר הימי הוא 25 ק"מ בלבד; ותעלת סואץ בצפון הים האדום, שאורכה כ־190 ק"מ ורוחבה כמאתיים מטרים. אלה הן שתי נקודות החנק (Choke Points). השולט או המשפיע על מעברים אלו שולט למעשה על התעבורה הימית בים האדום.

תעלת סואץ, שנחנכה בשנת 1869 ומחברת באופן מלאכותי בין הים התיכון לים האדום, היא עורק ימי מרכזי בקנה מידה עולמי. היא מאפשרת קיצור ניכר של מסלולי שיט בין אסיה לאירופה (למשל, בין שנגחאי לרוטרדם), בהשוואה להפלגה דרך כף התקווה הטובה בדרום אפריקה – מסלול ארוך יותר בכ־8,000 ק"מ. התעלה מהווה מקור הכנסה קריטי למצרים. כל עיכוב בתעלה גורם להשלכות מיידיות: עיכובים של מאות אוניות, עלייה במחירי ההובלה הימית וחשש מ"גלי הדף" לרבות עליית מחירי ההובלה הימית ושיבוש כלל שרשראות האספקה הימיות.

התלות בתעלה הפכה לנקודת תורפה גלובלית. ירידה דרמטית במספר האוניות החולפות – בעקבות פעולות הטרור החות'י במצר באב אל-מנדב – צמצמה את היקף התנועה בתעלה. הירידה הזו לא רק העיבה על כלכלת מצרים אלא גם גרמה לחברות ספנות עולמיות לשקול חלופות יקרות ובטוחות פחות. צווארי הבקבוק הימיים הם מרכזי כובד אסטרטגיים בנתיבים דוגמת ים האדום ותעלת סואץ, והשפעה במרכזי כובד אלו נתפסת מזה שנים על ידי מעצמות וגורמים אזוריים כיעד אסטרטגי. ארצות הברית, רוסיה, סין, איראן, איחוד האמירויות וטורקיה – כולן מבקשות להבטיח לעצמן דריסת רגל במרחב, בין דרך בסיסים צבאיים, נוכחות ימית קבועה, הסכמים עם מדינות חוף (כמו ג'יבוטי, סודאן או אריתריאה), או השקעות כלכליות תשתיות.

תמונה 2: נקודות החנק



This map was created by Stephane Cohen/INSS using ArcGIS® software by Esri. Copyright © Esri. All rights reserved.

הים האדום: צומת של תעבורת תקשורת תת־ימית

אחד הנדבכים הפחות גלויים אך החיוניים ביותר לתפקודה של הכלכלה העולמית, לביטחון הלאומי ולתשתיות הדיגיטליות של מדינות הוא מערך כבלי התקשורת התת־ימיים (Submarine Cables). מדובר בכבלים אופטיים דקים יחסית, הפרוסים לאורך קרקעית הים ומחברים בין יבשות, מדינות ואזורים גיאוגרפיים מרוחקים, שדרכם עוברים כ־96 אחוזים מהתעבורה הדיגיטלית העולמית, לרבות אינטרנט, שיחות טלפון, מערכות פיננסיות, מערכות צבאיות מקוונות ותקשורת מסחרית.

העובדה שכמעט כל התקשורת העולמית תלויה בכמה מאות כבלים בלבד – הפרוסים באורך כולל של כ־1.4 מיליון ק"מ – יוצרת תלות גבוהה ונקודת תורפה משמעותית, שכן

פגיעה פיזית במספר מועט של מקטעים עשויה להשפיע על מיליארדי משתמשים. לאורך ההיסטוריה היוו כבלי תקשורת יעד אסטרטגי במלחמות ובמבצעים חשאיים, אך רק בשנים האחרונות החלה המערכת הבינלאומית להבין את מלוא המשמעות של ההגנה עליהם — בייחוד נוכח הגידול במעורבות של מדינות, ארגונים מדינתיים למחצה וקבוצות טרור במרחבים רגישים כמו הים האדום.

הים האדום, מעבר להיותו עורק ימי לסחר וספנות, הוא גם אחד מצווארי הבקבוק המרכזיים של תשתיות התקשורת העולמיות. קרקעית הים באזור זה מאכלסת עשרות כבלים תת־ימיים המחברים בין אסיה, אפריקה ואירופה. הכבלים עוברים מהודו, ערב הסעודית ופקיסטן דרך הים האדום ומצר באב אל־מנדב, עולים צפונה וממשיכים דרך הים התיכון למדינות אירופה, ובהן יוון, איטליה, צרפת ובריטניה.

נכון ל־2024 קיימות לפחות [16 מערכות](#) כבלים פעילות באזור הים האדום, וביניהן:

- SEA-ME-WE 3, 4, 5 — אחת ממערכות הכבלים הוותיקות, המחברת בין סינגפור, הודו, ערב הסעודית, מצרים ומערב אירופה.

- AAE-1 — מערכת המחברת בין מזרח אסיה למערב אירופה דרך הים האדום.

- PEACE Cable — פרויקט סיני־אירופי חדש שנפרס בשנים האחרונות ומחבר את סין, פקיסטן, קניה, ג'יבוטי, מצרים וצרפת — חלק מתוכנית 'החגורה והדרך'.

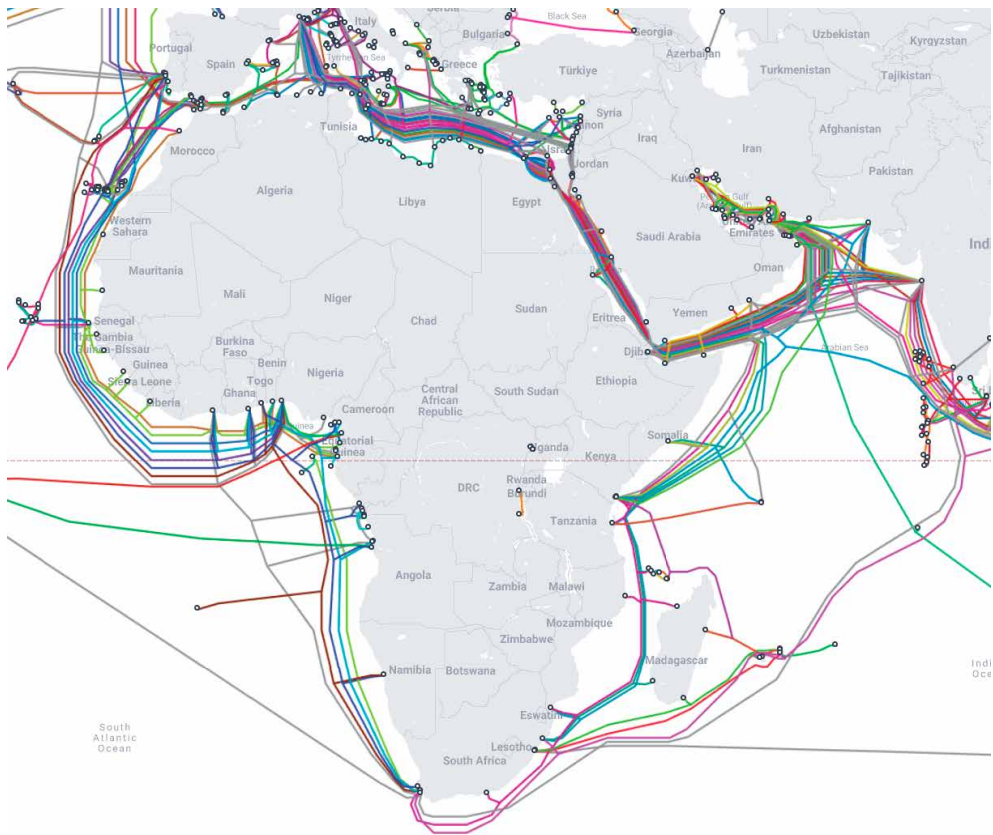
- 2Africa — פרויקט ענק של פייסבוק (מטא), המבקש לעקוף את צווארי הבקבוק בים האדום על ידי פריסת כבל סביב אפריקה כולה, עם חיבור באלכסנדריה ובפורט סודאן.

ריכוז הכבלים במצר באב אל־מנדב ובחופי ג'יבוטי, תימן ואריתריאה הופך את האזור לרגיש ביותר: כל פגיעה, מקרית או מכוונת, עלולה לקטוע את הקישוריות של מדינות שלמות. התקפות החות'ים בשנים 2023–2025 שינו את כללי המשחק בזירה. ההתקפות על אוניות אזרחיות, פריסת סירות נפץ וירי טילים מדויקים יצרו חשש שהאיום הבא יהיה על תשתיות התקשורת עצמן ולא רק על אוניות. החשש נובע מהיכולת של החות'ים לפגוע באוניות תשתית המניחות או מתחזקות את הכבלים, ובתרחיש חמור יותר — גם בפגיעה מכוונת בכבלים עצמם, על ידי ציוד צוללנים, רובוטים תת־מימיים (ROVs) או באמצעות כלים צוללים בלתי מאוישים (UUV).

כבר בשנת 2022 נרשמה תקלה במספר כבלים סמוך לחופי תימן ואריתריאה, שגרמה לשיבושים חמורים בקישוריות של ג'יבוטי, אתיופיה וסומליה, שנמשכו ימים ארוכים. במקביל, דיווחים לא מאומתים העלו חשש לפעילות של גורמים זרים — כולל רוסיה ואיראן — במיפוי

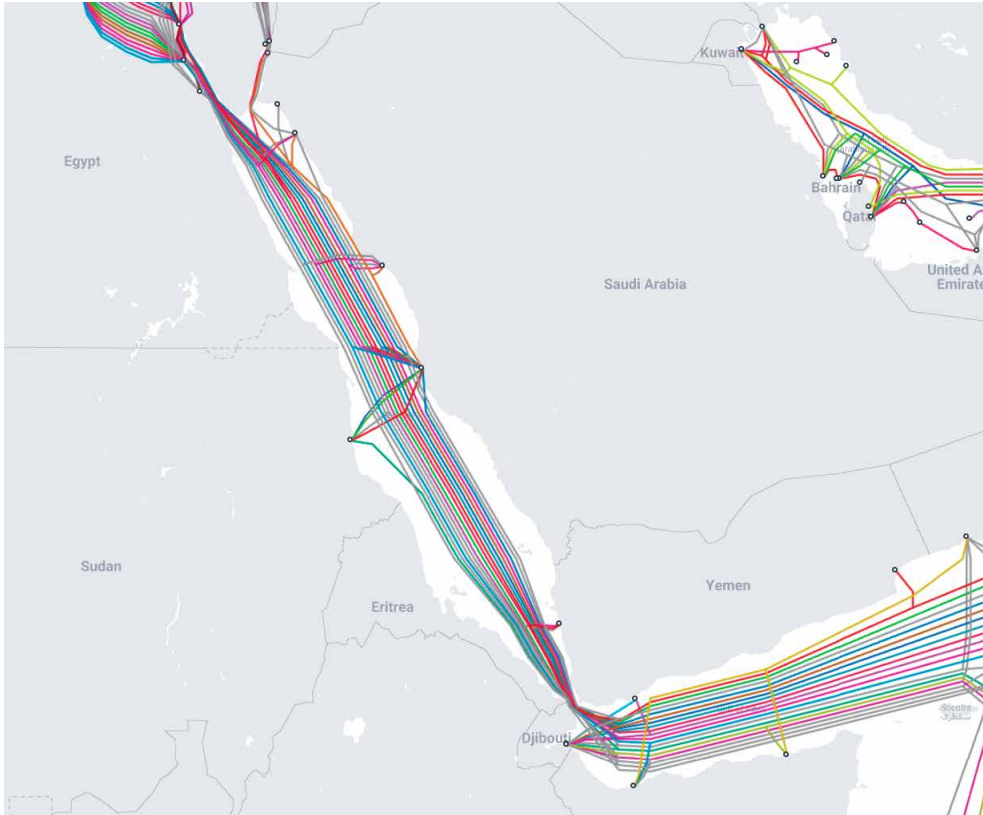
ובשיבוש מערכות תשתיות באזורים אלו כחלק ממלחמה היברידית. בינואר 2024 הזהירה חברת British Telecom שהאזור הפך לנקודת תורפה אסטרטגית עבור רשתות תקשורת גלובליות, וקראה להקים גוף בינלאומי ייעודי להגנה על תשתיות תת־ימיות.

תמונה 3: מפת כבלי התקשורת התת־ימיים המחברים את אפריקה לתקשורת הבינלאומי



מאת TeleGeography Submarine Cable Map, שימוש לפי רישיון CC BY-SA 4.0.

תמונה 4: מפת כבלי התקשורת התת־מימיים בים האדום



מתוך TeleGeography Submarine Cable Map, שימוש לפי רישיון CC BY-SA 4.0.

הים האדום – משברים, איומים ואתגרים

עד סוף שנת 2023, טרם תחילת מתקפת החות'ים המתמשכת על תנועת אוניות הסוחר בים האדום, עברו בים האדום כ־12 [אחוז מהסחר הימי העולמי](#), ובפרט כ־25 אחוז מנפח תנועת המכולות הבין־יבשתיות – נתון הממחיש את מרכזיותו של הים האדום כעורק תחבורה גלובלי. מיקומו כחוליה מקשרת בין האוקיינוס ההודי לים התיכון, בעיקר דרך מצר באב אל־מנדב ותעלת סואץ, הפך אותו לציר אסטרטגי במערכת הסחר הבינלאומית, בייחוד עבור מדינות תעשייתיות רבות התלויות ביבוא ויצוא דרך הים, ובראשן מדינות אירופה, המפרץ, הודו וסין.

מדינת ישראל, הממוקמת בקצהו הצפוני של הים האדום, מושפעת באופן ישיר מהשינויים ומהאיומים במרחב זה. נמל אילת, אף שהוא מטפל [בכשלושה אחוזים](#) (נכון לשנת 2022) מתנועת האוניות שפוקדות את ישראל, ממלא תפקיד אסטרטגי – הוא נמל עתודה גמיש ודרומי, הפועל כגיבוי אסטרטגי למקרי חירום ביטחוניים שעלולים לפגוע בנמלי הים התיכון (אשדוד וחיפה). לנמל אילת יתרון טקטי חשוב בהיותו קרוב למפרץ אילת ונתון מחוץ לטווח האיום הישיר מצד שחקנים כמו חזבאללה או ארגונים פלסטיניים חמושים, אך בשנתיים האחרונות הפך דווקא מיקומו הדרומי לנטל אסטרטגי, בשל הסיכון הגובר הנשקף לו מפעילות החות'ים במצר באב אל-מנדב.

מאז שלהי 2023, שורת תקיפות שביצעו החות'ים נגד אוניות סוחר זרות הפוקדות את הים האדום שיבשו באופן ניכר את התנועה הימית באזור. פעולות אלה, שכללו שיגור טילים, כטב"מים תוקפים, סירות נפץ ואף חטיפת אוניות, גררו תגובה מצד קואליציה אמריקאית-בריטית לאבטחת נתיבי השיט במסגרת מבצע Prosperity Guardian שהחל בדצמבר 2023. אף על פי שנעשו מאמצים לבלום את מתקפות החות'ים, מרבית חברות הספנות הגדולות – כולל Evergreen, CMA CGM, Maersk, MSC ואחרות – החלו להסיט את המסלולים מהים האדום ולשוט סביב כף התקווה הטובה שבדרום אפריקה. שינוי זה גרם לעלייה ממוצעת של 30–50 אחוזים במשך ההפלגה בין אסיה לאירופה.

במישור האסטרטגי-צבאי, ישראל, כמו גם מדינות מערביות ואזוריות נוספות, מביעה דאגה גוברת מהתבססות איראנית ישירה ועקיפה במרחב הים האדום. תופעה זו ניכרת בעיקר בשלוש מגמות: הראשונה – פריסת אוניות מלחמה איראניות לאורך המסלול המערבי של הים האדום, לעיתים בכיסוי של "סיור ביטחוני ימי", אך עם חשד לפעילות איסוף מודיעין; השנייה – עגינה ממושכת של אוניות ביון איראניות דוגמת האונייה Behshad, שעסקה באיסוף אותות תקשורתיים ובשידור נתוני מיקום כדי לסייע לפעולות טרור ימי של שלוחים; והשלישית – חיזוק קשרים של איראן עם מדינות חוף באפריקה ובעיקר עם סודאן, שבהן מבקשת איראן להקים מחדש בסיסים צבאיים או לוגיסטיים שהיו פעילים בעבר, עוד לפני ניתוק הקשרים הדיפלומטיים בין המדינות ב-2016.

חידוש העניין האיראני בסודאן בעשור הקודם, ובפרט בנמלים האסטרטגיים פורט סודאן וסואקין, מעורר חשש ממשי בישראל ובמדינות נוספות – בראשן מצרים, ערב הסעודית וארצות הברית. איראן עשויה להשתמש במרחבים אלה לשם הברחת נשק, העברת ציוד טכנולוגי לחות'ים, או לצורך עגינה והטעיה של כוחות הצי. מעבר לכך, נוכחות איראנית קבועה בנקודות מפתח לאורך נתיבי השיט משמעה שחופש השיט הבינלאומי עלול להימצא

תחת השפעה הולכת וגוברת של טהראן, הממנפת את חוסר היציבות של מדינות קרן אפריקה כדי לקדם סדר יום אזורי עוין.

על רקע זה ישראל מוצאת עצמה נדרשת לגבש מדיניות ימית אקטיבית, שכוללת הפעלת הצי הישראלי במרחב באופן רציף על מנת לשפר את יכולות ההגנה של מדינת ישראל במרחב הימי, לצד הצורך להפעיל כוח רחוק ממדינת ישראל. כל זה מחייב התאמת הצי הישראלי לפעילות ארוכה ורצופה במרחב, לצד המשך מתן המענה הנדרש במרחב הים התיכון, שותפות בקואליציות בינלאומיות, פיתוח יכולות מרחביות (מודיעיניות, טכנולוגיות ומבצעיות). חשיבה מחודשת על תפקידו של נמל אילת, הכללתו בתוכניות לאומיות של לוגיסטיקה וחירום, והעמקת הקשרים עם מדינות קרן אפריקה ועם גופים בינלאומיים הפועלים להגנה על נתיבי שיט – כל אלו חיוניים לחיזוק עמדתה של ישראל במרחב הימי המתוח של הים האדום.

פעילות החות'ים בתימן

במרחב הים האדום קיימים מספר משברים מתמשכים, שבהם באים לידי ביטוי האינטרסים של השחקנים השונים בזירה. המשבר המתמשך והחמור ביותר קשור לפעילות צבא הטרור החות'י בתימן. החות'ים, או בשמם הרשמי אנצאר אללה, הם תנועה שיעית־זיידית בעלת מאפיינים דתיים, פוליטיים וצבאיים שמקורה בצפון תימן, במחוז סעדה הגובל בערב הסעודית. שורשיהם נטועים בקהילה הזיידית – זרם מתון יחסית של השיעה, שהיה הדומיננטי בצפון תימן במשך מאות שנים עד המהפכה הרפובליקנית של 1962, שהביאה להפלת האימאם ולקץ הממלכה הזיידית. הפוליטיזציה המחודשת של הזהות הזיידית התרחשה בשנות ה-90 כאשר חסין אל־חות'י, בנו של איש דת זייד משפיע, הקים את תנועת אנצאר אללה כמענה לצמיחת ההשפעה הסונית ומצד האחים המוסלמים במדינה, ולמדיניות הפרו־מערבית של המשטר התימני.

עם תחילת המאה ה-21 הפכו החות'ים [לגורם לוחם](#), לאחר סדרה של מרידות נגד השלטון המרכזי בצנעא בראשות הנשיא עלי עבד אללה סאלח. בשנים 2004–2010 התרחשו [שישה](#) סבבי עימותים בין החות'ים לצבא תימן, שבמהלכם הצליחו החות'ים לצבור ניסיון קרבי, לגייס לוחמים ולהעמיק את שליטתם בצפון המדינה. במלחמות אלו נהרג חסין אל־חות'י, ואחיו עבד אל־מאלכ אל־חות'י תפס את ההנהגה. התנועה עברה תהליך רדיקליזציה תוך אימוץ נרטיבים אנטי־אמריקאיים ואנטי־סעודיים מובהקים, והחלה לקבל תמיכה גוברת מאיראן ומחזבאללה.

נקודת המפנה הגיעה עם פרוץ מהפכת האביב הערבי בתימן ב־2011, שהובילה להדחת הנשיא סאלח ולהעברת השלטון לידי סגנו, עבד רבו מנסור האדי, במסגרת הסדר בתיווך מועצת שיתוף הפעולה של מדינות המפרץ. ואולם תהליך המעבר הפוליטי כשל כאשר תימן נכנסה [לסחרור של אי־יציבות פוליטית, כלכלית וביטחונית](#). החות'ים ניצלו את חולשת השלטון המרכזי ואת חוסר שביעות הרצון בצפון וכבשו ב־2014 את הבירה צנעא בתמיכת כוחות נאמנים לנשיא לשעבר סאלח – יריבם מהעבר שהפך לשותפם הזמני. זה היה רגע מהותי בהפיכתם מכוח מורד אזורי לשחקן מדינתי למחצה שמחזיק בפועל בשליטה על כשליש מתושבי המדינה, כולל מבני שלטון, מערכת חינוך, תקשורת ושירותי רווחה.

השתלטות החות'ים על מוסדות המדינה וסילוק ממשלת האדי הובילו במארס 2015 להתערבות צבאית רחבת היקף של קואליציה ערבית, בהובלת ערב הסעודית ובשיתוף איחוד האמירויות. מטרת הקואליציה הייתה "להשיב את הלגיטימיות החוקית" בצורת שלטון האדי. ערב הסעודית ראתה בהשתלטות החות'ית לא רק איום ביטחוני מיידי מדרום לה אלא גם שלוח איראני על גבולה – חלק מהרכבת הציר השיעי־אזורי. המבצע הצבאי, שנקרא תחילה 'סערת ההחלטה' ולאחר מכן 'השבת התקווה', כלל מתקפות אוויריות אינטנסיביות, סיוע לכוחות הקרקעיים של הממשלה הגולה ותמיכה במיליציות סוניות מקומיות. מנגד הסתמכו החות'ים יותר ויותר על ברית צבאית־אידיאולוגית הדוקה עם איראן, שקידמה את הפיכתם לזרוע אסטרטגית בתימן, בדומה למודל חזבאללה בלבנון.

מאז פרוץ העימות הפך המאבק בתימן [למלחמת אזרחים](#) סבוכה ורב־שחקנים, שבה משתלבים שיקולים אתניים, דתיים, גיאופוליטיים וכלכליים. המדינה התפצלה הלכה למעשה לכמה אזורי שליטה: החות'ים שולטים על הצפון והמרכז, כולל צנעא; הממשלה הזוכה להכרה בינלאומית התבססה בדרום־מזרח ובאזור עדן, בשיתוף עם מועצת המעבר הדרומית הנתמכת בידי האמירויות; ארגונים ג'האדיסטיים כמו אל־קאעדה וחלק מהתארגנויות דאע"ש שומרים על נוכחות במזרח ובמרכז; ולבסוף, השבטים החמושים ממשיכים למלא תפקיד מרכזי בתווך. מעורבות הקואליציה הסעודית הובילה להישגים טקטיים מוגבלים אך נכשלה בהשגת יעדיה האסטרטגיים. ניסיונות לכונן ממשלת אחדות כשלו, והחות'ים המשיכו לבסס שלטון יציב יחסית באזורים שכבשו. נוסף על כך איראן העמיקה את הסיוע הצבאי – שליחת מדריכים, הכוננת בניית כטב"מים וטילים והעברת טכנולוגיה מתקדמת. בעימות בתימן חלה התפתחות נוספת: החות'ים החלו להרחיב את פעילותם הצבאית גם מחוץ לגבולות תימן, בעיקר לעבר ערב הסעודית ואיחוד האמירויות. באמצעות מתקפות כטב"ם וטילים הם פגעו בשדות נפט, במתקנים אזרחיים ובנמלים, והצליחו לערער את

תחושת החסינות של מדינות המפרץ. באפריל 2022 הגיעו החות'ים והקואליציה הערבית בראשות ערב הסעודית להפסקת אש [שתוכננה לחודשיים](#) אך נמשכת מאז, גם לאורך מלחמת חרבות ברזל.

הפסקת האש הייתה הראשונה מזה שנים של עימותים קשים בין ממשלת תימן, הנתמכת בידי הקואליציה בראשות ערב הסעודית, לבין המורדים החות'ים הנתמכים על ידי איראן. היא כללה התחייבות להפסקת מתקפות צבאיות, פתיחה חלקית של נמל חודידה לשינוע דלק וחידוש טיסות מסחריות מנמל התעופה הבינלאומי בצנעא – צעדים שייצגו הקלה מסוימת של המשבר ההומניטרי החריף במדינה.

מניעי הפסקת האש היו מגוונים. מצד אחד, ערב הסעודית ביקשה לצמצם את מעורבותה הישירה בלחימה על רקע עלויות כלכליות וביטחוניות כבדות, כולל מתקפות טילים חות'ות לעבר שטחה. נפגע לא פחות דימוי העוצמה הסעודי – הומחשה פגיעותה וחולשתה הצבאית – חוסר יכולתה גם לאחר שבע שנות מלחמה להגיע להישגים ממשיים ולהפסיק את ההתקפות עליה. מצד שני, החות'ים קיוו לחזק את מעמדם הפוליטי והצבאי בזירה המקומית והאזורית. גם הקהילה הבינלאומית, בייחוד ארצות הברית והאו"ם, לחצה להשגת רגיעה שתאפשר סיוע הומניטרי ופתיחה בתהליך פוליטי. אף שהפסקת האש לא הובילה להסכם שלום כולל, היא תרמה להפחתת האלימות באופן משמעותי והוכיחה כי קיים פוטנציאל להסדרה רחבה יותר – אם כי שברירית ותלויה באינטרסים הגיאופוליטיים המשתנים של השחקנים המעורבים.

מאוקטובר 2023 ולאחר פרוץ המלחמה בעזה (חרבות ברזל) ניצלו החות'ים את הסיטואציה כדי למצב עצמם כחלק מ"ציר ההתנגדות", ולשוות לעצמם חזות של תנועת התנגדות כלל-אסלאמית. בכך ביקשו לבסס תדמית של "המגן של פלסטין", למרות שפעולותיהם כוונו ברובן נגד נתיבי סחר גלובליים, ולרוב פגעו באוניות שאין להן כל קשר ישיר לישראל. החות'ים הצליחו לפגוע במרקם התחבורה הימית, בייחוד דרך הים האדום, והפכו לאיום חוצה גבולות המעורר דאגה לא רק בירושלים או בריאד אלא גם בלונדון, בווינגטון ובטוקיו. המאבק החות'י עבר אם כן אבולוציה: מתנועה מקומית בעלת זהות דתית-שבטית לכוח אזורי המאיים על הסחר הבינלאומי, מערער את היציבות האזורית ומספק לאיראן מנוף אסטרטגי נוסף בלב-ליבו של העולם הערבי. כיום הם שחקן חמוש בלתי ריבוני אך בעל יכולת תמרון בינלאומית, המציג שילוב מסוכן של יכולות צבאיות גוברות, אידיאולוגיה רדיקלית ונכונות לערער את הסדר האזורי לצרכיו הפוליטיים והאסטרטגיים. לנוכח זאת, ההתמודדות עימם אינה יכולה להתמצות בכלים צבאיים קלאסיים בלבד, אלא נדרשת

מערכה רב־ממדית — צבאית, דיפלומטית, כלכלית והסברתית — כדי לבלום את השפעתם ולהשיב את היציבות למרחב הים האדום ולחצי האי ערב כולו.

מאז תחילת המעורבות הגלויה של החות'ים בזירה הישראלית־אזורית באוקטובר 2023, עם פרוץ מלחמת חרבות ברזל, הם שיגרו מאות כלי תקיפה מתקדמים לעבר ישראל ולכיוון כלי שיט זרים ([נכון למאי 2025](#)): כ־300 כטב"מים תוקפים, מעל 150 טילי שיט וקרוב ל־100 טילים בליסטיים, חלקם ארוכי טווח, לצד יותר מ־50 סירות נפץ בלתי מאוישות (USVs) שכוונו בעיקר אל עבר אוניות אזרחיות וצבאיות במרחב הימי.

לפי נתוני הקואליציה הבינלאומית, יותר מ־100 כלי שיט סומנו כמותקפים מאז תחילת גל הפעולות החות'יות. לפחות חמש אוניות ספגו פגיעות חמורות: שלוש טבעו (כולל MV Rubymar ומכלית אסייתית נוספת), ארבע אוניות נחטפו וחלק מהצוותים שלהן הוחזקו כ"בני ערובה ימיים". כשלושים אוניות נוספות ספגו נזקים קלים אך המשיכו בהפלגתן. תופעה זו יצרה תמריץ מיידי לספינות סוחר לשנות נתיבים ולבחור במסלול עוקף אפריקה. הפגיעה האנושה בחופש השיט באה לידי ביטוי גם בנתונים היבשים: מספר האוניות העוברות דרך מצר באב אל־מנדב צנח מ־80 אוניות ביממה לכ־35 בלבד — ירידה של יותר מ־50 אחוזים. במקביל חלה ירידה דומה בנפח תנועת הספנות בתעלת סואץ, נכון לדצמבר 2024. לפי הערכות עדכניות של הבנק העולמי ושל האו"ם, הפגיעה הזו עלולה לגרוע עד חמישה אחוזים מהתוצר המקומי הגולמי של מצרים בשנים 2023–2025 — בשל אובדן הכנסות מתעלת סואץ, פגיעה בתעשיות הנלוות ובשירותי הלוגיסטיקה והתמיכה הימית, וכן ירידה באמון המשקיעים. האיום הזה אינו רק כלכלי אלא גם מערער את מעמדה של מצרים כ"צומת גיאוגרפי־חברתי" של אפריקה והמזרח התיכון.

במארס 2025, לנוכח המשך מתקפות החות'ים, ארצות הברית תחת ממשל טראמפ ביקשה לשנות כיוון. מבצע [Rough Rider](#) היה קמפיין צבאי רחב היקף של ארצות הברית נגד המורדים החות'ים בתימן בין 15 במארס ל־6 במאי 2025. מטרת המבצע הייתה להגיב על תקיפות החות'ים נגד כלי שיט בינלאומיים בים האדום ובמפרץ עדן, וכן על ירי טילים ומל"טים לעבר ישראל מאז תחילת המלחמה בעזה.

המבצע נועד להשיג מספר מטרות מרכזיות: הגברת חופש השיט באזור הים האדום; פגיעה ביכולות הצבאיות של החות'ים ובפרט בתחומי הטיילים והמל"טים; והרתעת איראן — התומכת המרכזית בחות'ים — תוך ניסיון להפחית את השפעתה האזורית. במהלכו ביצעו כוחות צבא ארצות הברית יותר מ־1,000 תקיפות אוויריות וימיות על מטרות חות'יות.

התקיפות התמקדו במתקני פיקוד ושליטה, באתרי אחסון טילים, במערכות הגנה אווירית, בנמלים אסטרטגיים כגון ראס איסא ובמתקני ייצור אמל"ח.

ב־6 במאי 2025 הודיע נשיא ארצות הברית דונלד טראמפ על סיום המבצע, בעקבות הסכם הפסקת אש בתיווך עומאני. לפי ההסכם החות'ים התחייבו להפסיק לתקוף כלי שיט אמריקאיים, אולם שמרו על זכותם להמשיך לפעול נגד ישראל וטענו כי ההסכם אינו כולל התחייבות להפסקת התקיפות על יעדים ישראלים. הערכת הצלחתו של המבצע נתונה במחלוקת. מצד אחד הושגו הישגים טקטיים ברורים, שכללו השמדת תשתיות צבאיות חות'ות והפחתה ניכרת בפעילות ההתקפית נגד כוחות אמריקאיים. מצד שני, המבצע לא הצליח לשנות מהותית את מאזן הכוחות או לייצר הרתעה אפקטיבית ארוכת טווח.

החות'ים פעלו תוך הבנה מודעת של המנופים האסטרטגיים שברשותם, תוך שימוש באמל"ח מתוחכם מתוצרת איראנית, באמל"ח מוברח וכזה מייצור מקומי ובמידע מודיעיני איראני. הפעולות שלהם גררו תגובה מתמשכת מצד הקואליציה האמריקאית, החל מהירוס הראשון של משחתת אמריקאית מול טילים וכלי טיס בלתי מאוישים שנורו לכיוון ישראל ב־19 באוקטובר 2023. פעולות אלו התמקדו בניסיון לשתק מרכזי כובד צבאיים: אתרי שיגור טילים, מחסני תחמושת, מתקני תקשורת מבצעית ומערכי שליטה ושליטה אזוריים, תוך ניסיון מתמשך לקטוע את שרשראות האספקה, הן צבאיות והן לוגיסטיות.

במקביל המשיכה מדינת ישראל בתקיפות ממוקדות, מהאוויר ולאחרונה גם מהים, חלקן, לפי פרסומים זרים, כנגד אתרי שיגור מתקדמים, מרכזים טכנולוגיים ובסיסים שבהם אוחסן או הותקן ציוד באיכות איראנית. זאת ועוד, ישראל פעלה גם נגד מוקדים כלכליים, ובהם מתקנים של חברות לוגיסטיקה תימניות המקושרות לחות'ים, מחסני סחר בים האדום ואף תשתיות הקשורות לחות'ים או שהחות'ים מפיקים מהן תועלת, למשל נמל חודיידה. למרות זאת, הפעילות הצבאית האמריקאית והישראלית לא הצליחה להביא לבלימה מלאה של פעילות החות'ים. דפוס הפעולה המפוצל, הנייד והבלתי סימטרי שלהם, יחד עם יכולות ההישרדות שפיתחו בלחימה ארוכת שנים בתימן, אפשרו להם לשמר קצב תקיפה גבוה יחסית גם תחת לחץ. רק לאחר הפסקת האש בין ארצות הברית לנציגים חות'ים חלה ירידה ניכרת בפעילותם. ההבנות כללו התחייבות מצד החות'ים להפסיק לתקוף אוניות אזרחיות, בתמורה להימנעות ארצות הברית מתקיפות עומק — צעד שהוביל לראשיתו של שיפור בתנועת האוניות במרחב.

לצד הלחימה הושפעה גם הזירה המדינית. מדינות ערב, ובעיקר ערב הסעודית, איחדו האמירויות, ירדן ומצרים (שנפגעה במיוחד בשל ההפחתה בתנועה דרך תעלת סואץ),

הביעו הסתייגות מפורשת מהצטרפות לקואליציה האמריקאית בים האדום, בין היתר בשל חשש מהתנגשות ישירה עם איראן, מהחות'ים עצמם או מהתססת דעת הקהל הפנימית. המדינות הללו בחרו לקדם פעילות דיפלומטית, תוך שמירה על עמימות: הן לא גינו פומבית את החות'ים, נמנעו מהצהרות ברורות ולעיתים אף עודדו שיח עקיף עימם – במטרה לייצב את המצב הביטחוני תוך הימנעות מהסלמה ישירה.

צבא הטרור החות'י משתמש באסטרטגיה המכונה שלילת גישה לשטח או לאזור (A2AD), ומונע תנועה בנתיבי השיט הבינלאומיים בים האדום. ניצול נכון של תנאי השטח מאפשר לחות'ים להכתיב את כללי המשחק לציים ולמדינות שלכאורה מדורגות במקומות הראשונים בעולם במדד העוצמה הצבאית. החות'ים מצליחים לפגוע באוניות ואף להטביע אותן באמצעות טילי חוף-ים, טילים בליסטיים וטילי שיט, כלי טיס בלתי מאוישים וכלי שיט בלתי מאוישים, ונראה כי הם גם רוכשים יכולות להפעיל כלים צוללים בלתי מאוישים.

משברים נוספים

אתיופיה-סומליה – בתחילת שנת 2024 חלה התפתחות גיאואסטרטגית משמעותית באזור קרן אפריקה כאשר אתיופיה – המדינה המאוכלסת ביותר בעולם שאין לה מוצא לים – הודיעה באופן רשמי על הכרה בעצמאותה של סומלילנד, חבל ארץ בצפון סומליה הפועל דה פקטו כמדינה עצמאית מאז 1991, אך ללא הכרה בינלאומית רחבה. בתמורה להכרה זו קיבלה אתיופיה זכות חכירה בשטח ריבוני של סומלילנד על חוף הים האדום סמוך לעיר הנמל ברברה, שיאפשר לה גישה ישירה לים לצרכים אזרחיים וצבאיים. ההסכם כולל תשתית לפיתוח מסדרון תחבורתי שיחבר בין אדיס אבבה לברברה, כמו גם אפשרות לפריסה עתידית של חיל הים האתיופי, שהחל בשנים האחרונות בתהליך שיקום לאחר פירוקו בסוף שנות ה-90.

המהלך, ששבר טאבו בן עשרות שנים באפריקה לגבי שינוי גבולות מדיניים, עורר מתיחות אזורית רבה. בראש ובראשונה, סומליה ראתה בצעד זה פגיעה חמורה בריבונותה. ממשלת סומליה במוגדישו דחתה את ההסכם מכול וכול, תוך שהיא מאשימה את אתיופיה בניסיון לערער את שלמותה הטריטוריאלית ולשלהב תנועות בדלניות. הנשיא חסן שיח' מחמוד כינס את הפרלמנט בבירת סומליה והודיע כי מדובר ב"קו אדום", ואף החל בגיוס תמיכה של מדינות מוסלמיות ואפריקאיות במועצת השלום והביטחון של האו"ם. האפריקאי. אתיופיה, שהיא מדינת מפתח ביבשת אפריקה ונחשבת לאחת מהכלכלות המתפתחות ביותר ביבשת, תלויה כמעט לחלוטין ביבוא וביצוא דרך נמל ג'יבוטי, שדרכו עוברים כ-95

אחוזים מהסחורות שלה. תלות זו מקשה על אתיופיה לנהל מדיניות חוץ עצמאית לחלוטין, בייחוד בשעה שג'בוטי פועלת לחיזוק קשריה עם שחקניות כמו סין וצרפת. יתרה מכך, בעקבות מלחמת האזרחים באתיופיה (2020–2022) בין הממשלה לבין החזית העממית לשחרור תיגראי ואי-הוודאות האזורית, חיפשה אתיופיה דרכים לגוון את אפשרויותיה הימיות. ההסכם עם סומלילנד הוא מבחינתה פריצת דרך אסטרטגית המבטיחה לה גישה ריבונית למחצה לים האדום – מטרה ששאפה אליה עוד משנות ה-90, לאחר פירוק קונפדרציית אתיופיה-אריתריאה והכרזת עצמאותה של האחרונה.

ואולם המשבר לא נותר רק בגבולות אתיופיה-סומליה. הוא עורר תגובה חריפה גם מצד מצרים, שלה סכסוך ארוך שנים עם אתיופיה סביב בניית סכר התחייה. הסכר, שהחל לפעול חלקית בשנת 2022, הוא אחד הפרויקטים הגדולים באפריקה, אך נתפס בקהיר כאיום קיומי על ביטחון המים שלה. ההכרה האתיופית בסומלילנד נתפסה במצרים כהתרסה אזורית נוספת מצד אדיס אבבה והובילה להעמקת המעורבות המצרית בקרן אפריקה, ובפרט בסומליה.

מצרים, כחלק ממענה ישיר, הכריזה על תמיכה מלאה בריבונות סומליה והודיעה כי היא דוחה מכול וכול את ההסכם בין אתיופיה לסומלילנד. מעבר להצהרות דיפלומטיות נקטה קהיר צעדים מעשיים: היא שלחה כוחות סיוע צבאי לסומליה שכללו נשק קל, אמצעי תקשורת וציוד לוגיסטי, במטרה לתגבר את הכוחות המקומיים הנלחמים בארגון הג'האדיסטי אל-שבאב. צעד זה לווה בהצעה לסייע בהחלפת כוחות שמירת השלום האתיופיים, שנפרסו באזורים שונים בסומליה כחלק מהמשימה הבינלאומית של האיחוד האפריקאי (ATMIS), מתוך מטרה להפחית את ההשפעה האתיופית הצבאית בשטח הסומלי.

התגובה הבינלאומית למהלך הייתה מסויגת. מדינות כמו קניה, אוגנדה וניגריה הביעו חשש מהשלכות ההכרה האתיופית על יציבות היבשת, שכן תקדים של הכרה חד-צדדית בחבלי ארץ בדלניים עשוי לגלוש גם לאזורים אחרים – למשל בקמרון, קונגו או סהרה המערבית. האיחוד האפריקאי, שמתחייב לקוד של אי-שינוי גבולות קולוניאליים, מצא עצמו במבוכה: מצד אחד, אתיופיה היא אחת התומכות הגדולות בארגון ומשמשת לו בית, אך מצד שני המהלך סותר את עקרונותיו. ניסיונות התיווך טרם נשאו פרי, וסומליה מתעקשת לדרוש גינוי רשמי מצד כל המדינות החברות.

ההסכם בין אתיופיה לסומלילנד שואב עידוד מתמיכתה של איחוד האמירויות, אשר השקיעה בעשור האחרון מאות מיליוני דולרים בפיתוח נמל ברברה, הפיכתו לנמל עומק והקמת אזורי סחר חופשי בצמוד לו. האמירותים מעוניינים בהקמת מסדרון סחר שיחבר

בין אתיופיה למפרץ, ובכך לעקוף את תלותה של אתיופיה בג'בוטי – מהלך שגם יתרום לעוצמה האסטרטגית של איחוד האמירויות במרחב הים האדום.

סודאן – מדינה זו בלב מזרח אפריקה, ששטחה עצום והיא עתירת משאבים, שרויה מאז אפריל 2023 [במלחמת אזרחים הרסנית](#) בין שניים מהגופים החמושים החזקים במדינה: הצבא הסודאני הרשמי (SAF) בראשות הגנרל עבד אל-פתאח אל-בורהאן וכוחות התמיכה המהירה (RSF) בפיקוד מוחמד חמדאן דגלו, המכונה חמידתי. העימות, שהחל כסכסוך פוליטי בעקבות עיכוב תהליך המעבר לשלטון אזרחי לאחר ההפיכה הצבאית ב־2021, הידרדר במהירות ללחימה אכזרית רוויית מעשי טבח, אונס, ביזה ועקירת אוכלוסיות, בדגש על חבל דארפור – אזור שממילא נושא היסטוריה קשה של רצח עם. נכון למאי 2025 ולפי נתוני האו"ם, נהרגו יותר מ־15 אלף בני אדם ויותר מתשעה מיליון הפכו לעקורים – רובם בתוך סודאן ומיעוטם כפליטים במדינות שכנות דוגמת צ'אד, דרום סודאן ומצרים.

הכאוס הנמשך במדינה החליש באופן קיצוני את השלטון המרכזי והפך את סודאן ל"מגרש משחקים" של שחקנים זרים הפועלים בהשפעה מתחרה – לשם השגת נמל, גישה למשאבים או אחיזה גיאוגרפית במרחב הים האדום. בראש רשימת השחקנים הללו ניצבות רוסיה, איחוד האמירויות, ערב הסעודית, טורקיה וכעת גם איראן – ששבה להדק את קשריה עם סודאן לאחר שנות נתק ממושכות.

איראן, שפעלה באופן אינטנסיבי בסודאן בתקופת שלטונו של עומר אל-בשיר (1989–2019), ראתה במדינה [גשר לוגיסטי וצבאי לתמיכה בחמאס ובחזבאללה](#), בעיקר דרך הברחת נשק ומסלולי שינוע אסטרטגיים דרך אפריקה. פעילות זו התבצעה בין היתר דרך נמל פורט סודאן בים האדום, ונעצרה זמנית לאחר התקרבות סודאן למחנה הסוני ולמערב, בעיקר בין 2016 ל־2019. אך כעת, לאור התפרקות מוסדות המדינה, רואה איראן הזדמנות לשוב ולהעמיק אחיזה בה, לאו דווקא דרך הסכמים רשמיים אלא באמצעות קשרים ישירים עם מפקדים צבאיים, הברחת אמצעי לחימה, סיוע טכנולוגי והגברת אחיזתה המודיעינית במדינה.

באינטנסיביות גוברת פועלת במרחב גם רוסיה, שכבר ב־2020 חתמה על הסכם עם ממשלת המעבר הסודאנית להקמת בסיס ימי בפורט סודאן. אף שההסכם לא אושר סופית בשל חילוקי דעות פנים־סודאניים ולחצים אמריקאיים, הוא לא נגנז. עם התמשכות הכאוס חידשה רוסיה את מאמציה לקבל גישה לנמל, כחלק מהרחבת אחיזתה הימית בים התיכון ובים האדום (כפי שהיא פועלת גם בטרטוס שבסוריה), במסגרת דוקטרינת "הים החם" של מוסקבה. רוסיה תופסת את פורט סודאן כיעד אסטרטגי – גם לתדלק ונוכחות ימית

וגם כעמדה קדמית ליצוא נשק, לוגיסטיקה ואיסוף מודיעין על הפעילות האמריקאית והסעודית באזור.

לאיחוד האמירויות, שחקנית כלכלית ודיפלומטית מרכזית בקרן אפריקה, יש גם [אינטרס ישיר במצב](#). אף שבתחילת הסכסוך נחשבה איחוד האמירויות לתומכת באופן מרומז ב־RSF (בשל קשרים מוקדמים עם חמידתי), הרי בשנה האחרונה החלה אבו דאבי לשנות גישה ולפעול לגישור בין הצדדים, במקביל להשקעות כלכליות נרחבות בפיתוח נמל פורט סודאן ונמלים חלופיים, כולל הקמת תשתיות אזוריות לתובלה ימית ויבשתית. הסיבה: רצון לייצב את המרחב ולבסס את איחוד האמירויות ככוח מסחרי וביטחוני בים האדום, שמהווה עורק אספקה עולמי, ובייחוד במסגרת המרוץ מול איראן וטורקיה על שליטה ימית.

פורט סודאן – עיר הנמל המרכזית של סודאן, השוכנת בצפון־מזרח המדינה על חוף הים האדום – הפכה אפוא למוקד לאומי ובינלאומי. בזמן שמרבית המדינה שקועה באנרכיה, העיר הפכה למעוז ריכוז של גופים ממשלתיים ששרדו, נציגויות זרות ולשכת תיאום של גופי סיוע בינלאומיים. הצבא הסודאני, שנסוג ממספר ערים גדולות במערב, הקים מפקדות חלופיות בפורט סודאן, ובכך הפך אותה לבירה דה פקטו במובנים צבאיים ולוגיסטיים.

השליטה בעיר ובנמל עצמו הפכה לנושא רגיש במיוחד, שכן כל גורם – איראני, רוסי, טורקי או סעודי – המעוניין בנוכחות ימית במרחב הים האדום רואה בנמל יעד אסטרטגי. תרחיש של נפילת פורט סודאן לידי ה־RSF, למשל, עשוי לאפשר לגורמים הנתמכים על ידי רוסיה או המיליציה הרוסית קבוצת וגנר) להשתלט על נמל עם פוטנציאל אסטרטגי עצום. מעבר לגורמים בין־מדינתיים, גם גורמים לא־מדינתיים מנסים למנף את הכאוס הסודאני: דיווחים מהשטח מצביעים על הברחות נשק, סחורות ובני אדם לאורך קווי החוף, לצד פעילות גוברת של רשתות פליליות ופיראטיות, בעיקר בנתיבים בין סודאן לאריתריאה ותימן. השברירות של החופים הסודאניים הופכת אותם ליעד מועדף גם על ארגונים כמו אל־שבאב, או אף שלוחות אל־קאעדה המבקשות דריסת רגל בחגורת הים האדום.

בתוך כך, ארצות הברית וצרפת מבקשות להפעיל לחצים דיפלומטיים למניעת חדירה של כוחות זרים פורמליים לאזור. עם זאת, בהיעדר ממשלה מתפקדת ובשל מורכבות השחקנים המקומיים, המאמצים נבלמים שוב ושוב. האו"ם וארגונים אזוריים מנסים להחיות את יוזמת השלום שקרסה בסוף 2023, אך נכון ל־2025 אין עדיין מתווה ברור לשיקום מוסדות המדינה.

סודאן אינה רק מדינה כושלת, היא מקרה בוחן קריטי למידת היציבות האזורית במזרח אפריקה ובים האדום. השליטה בפורט סודאן אינה רק עניין של לוגיסטיקה אלא גם צומת

של השפעה גיאופוליטית בין גושים יריבים. בוואקום שנוצר גוברת סכנת התערבות צבאית חיצונית, וייתכן שבעתיד הקרוב יידרשו הכרעות בינלאומיות חדשות לגבי עתידה של מדינה שקורסת תחת עיניה הפקוחות של הקהילה הבינלאומית.

הים האדום: שחקנים מרכזיים

על מנת להבין את טווח ההזדמנויות לישראל, יש לבחון את מפת השחקנים במרחב הים האדום. חלק מהשחקנים פועלים נגד האינטרסים הישראליים — למשל איראן, שמבססת אחיזה ימית באמצעות שלוחיה החות'ים, אוניות ביון ופעילות בנמלים באפריקה; והחות'ים עצמם, שמבצעים פיגועים נגד אוניות סוחר ומנסים לאתגר את חופש השיט במצר באב אל-מנדב. לצד זאת פועלות בזירה מדינות בעלות פוטנציאל לשיתוף פעולה עם ישראל — בהן איחוד האמירויות הערביות, המשקיעה בנמלי קרן אפריקה ומנהלת יחסים מדיניים עם ישראל; מצרים, שותפה שקטה לשמירה על ביטחון תעלת סואץ; וערב הסעודית, שעשויה לקדם תהליכי נורמליזציה ומתעניינת ביציבות ימית כחלק מחזון 'ערב הסעודית 2030'. גם מדינות כמו אתיופיה, ג'יבוטי, קניה וסומליה הן פוטנציאל ליחסים אזרחיים, טכנולוגיים וביטחוניים. במקביל פועלות בזירה מעצמות עולמיות — בראשן ארצות הברית, שיש לה נוכחות ימית קבועה בים האדום; צרפת ובריטניה, שמפעילות בסיסים באזור; וסין, שמחזיקה בבסיס בג'יבוטי ופועלת להרחבת השפעתה דרך תשתיות ותקשורת תת-ימית. כל אלה ממחישים עד כמה הים האדום הפך למרחב צפוף של אינטרסים, שבו ישראל יכולה להתייצב כשחקנית לגיטימית ובעלת ערך.

סין — הנוכחות הסינית באזור הים האדום מהווה בשנים האחרונות נדבך מרכזי באסטרטגיית ההתרחבות הגלובלית של סין. מדובר בנוכחות רב-ממדית הכוללת כלכלה, ביטחון, לוגיסטיקה ודיפלומטיה — המתלכדת לכדי פרויקט שאפתני של השפעה מתמשכת במרחב בעל חשיבות אסטרטגית מהמעלה הראשונה. זירת הים האדום, המחברת בין אסיה, אפריקה ואירופה, הפכה ליעד מרכזי במימוש חזונה של סין להיות מעצמה עולמית. המטרות הסיניות באזור משקפות אינטרסים גיאוככלליים, גיאוביטחוניים וגיאופוליטיים. ברמה הכלכלית מדובר בראש ובראשונה בצורך להבטיח את רציפות שרשראות האספקה הימיות של סין — מרכיב חיוני בכלכלתה כיצואנית. לצורך כך יזמה בייג'ין את פרויקט הענק 'החגורה והדרך' (BRI — Belt and Road Initiative), שבו נכללת 'דרך המשי הימית של המאה ה-21' — אוסף נתיבי שיט ימי המחבר בין נמלי המזרח הרחוק לים התיכון ולאירופה

דרך הים האדום ותעלת סואץ. דרך זו אינה רק נתיב סחר אלא גם כלי ליצירת תלות כלכלית, נגישות צבאית והקרנת עוצמה רכה באזורים מרכזיים.

לשם כך השקיעה סין בשנים האחרונות סכומי עתק בתשתיות נמליות לאורך הים האדום. במצרים היא השקיעה ישירות או דרך חברות ממשלתיות כגון COSCO סכומים המוערכים בכמיליארד דולר, לשם שיפוץ והרחבת נמלים חיוניים סמוך לתעלת סואץ – הן בצפון (פורט סעיד) והן בדרום (עין סוחנה). השקעות אלו כוללות תשתיות שינוע, מרכזי לוגיסטיקה ופרויקטים של רכבת מהירה בין נמלים.

בג'בוטי, המדינה האסטרטגית ביותר בפתח מצר באב אל-מנדב, השקיעה סין מיליארדי דולרים בתשתיות נמל, רכבות, מחסנים, קווי מתח גבוה ותשתיות דיגיטליות. המדינה שתלויה לחלוטין בכסף סיני, הפכה למרכז פעילות סינית – כלכלית, ביטחונית ודיפלומטית. הנמל המרכזי בג'בוטי, ששודרג במימון סיני, הוא שער מרכזי ליבשת אפריקה כולו. סין אף סייעה בהקמת קו הרכבת בין ג'בוטי לאדיס אבבה – עורק סחר מהותי לאתיופיה. הנוכחות הסינית במדינה הזו כה מבוססת עד שלפי הערכות, יותר מ-70 אחוזים מהחוב החיצוני של ג'בוטי מוחזקים בידי מוסדות פיננסיים סיניים.

הקמת הבסיס הצבאי הראשון של סין מחוץ לגבולותיה בג'בוטי היא ככל הנראה ההיבט הסמלי ביותר של ההשפעה הסינית. הבסיס שנבנה בשנת 2017 שוכן סמוך לבסיס האמריקאי הוותיק Camp Lemonnier. זהו בסיס ימי-לוגיסטי המוכר לסין עד שנת 2026 בעלות שנתית של כ-20 מיליון דולר. מהבסיס פועלות אוניות של הצי הסיני במסגרת משימות של הגנת שיט, תרגילים צבאיים, ליווי אוניות סיניות ופעולות סיוע אזרחי. סין אף ביצעה תרגילים משותפים בג'בוטי עם רוסיה ואיראן, מה שצפוי לעורר דאגה נוספת בקרב מדינות המערב. בערב הסעודית מחזיקה סין בנתחים מהותיים בשני נמלים מרכזיים – ג'דה וג'זאן. חברות סיניות כדוגמת China Harbour Engineering ו-CRBC מעורבות בתפעול נמלים, הרחבתם ובניית תשתיות סביבם. נוסף על כך מתקיימים מגעים עם ממשלות סודאן ואריתריאה לצורך מעורבות בנמלים בפורט סודאן ובמסאוה. במקרה של סודאן, גם רוסיה וגם סין שואפות לזכות בגישה אסטרטגית לנמל שתאפשר תדלוק, נוכחות ימית ואף אחיזה קרקעית באפריקה.

מעבר לכלכלה, סין מקדמת נוכחות ימית פעילה בים האדום ובמפרץ עדן מאז שנת 2008, במסווה של מאבק בשודדי הים הסומלים. עם השנים הפכה פעילות זו לפלטפורמה להפגנת נוכחות מתמשכת. בשנים האחרונות, ובפרט בעקבות ההסלמה בפעילות החות'ית, סין הגבירה את נוכחותה הימית בנימוק של שמירה על אינטרסים מסחריים.

בתוך כך סין מפעילה גם "דיפלומטיה ימית" רכה. דוגמה בולטת היא ספינת בית החולים של הצי הסיני Peace Ark, שערכה בשנים האחרונות ביקורי נמל הומניטריים בעשרות מדינות אפריקאיות, כולל ג'יבוטי, קניה, טנזניה ומוזמביק. במהלך הביקורים סיפקו צוותי הרפואה שירותים רפואיים ואבחון בחינם לאלפי אזרחים, כחלק ממדיניות הפעלה של עוצמה רכה והשגת אהדה מקומית. מדובר בדוגמה בולטת לאופן שבו סין ממזגת את כליה הצבאיים עם מטרות תודעתיות ודיפלומטיות.

בעיני וושינגטון מהווה הנוכחות הסינית בים האדום אתגר גובר, בייחוד על רקע ההתקרבות ההדרגתית בין בייג'ין לטהראן. הסכם השותפות האסטרטגי בין סין לאיראן, אשר נחתם ב-2021 ל-25 שנה, כולל סעיפים בלתי רשמיים על שיתוף פעולה ימי. בהקשר זה ארצות הברית מגבירה את שיתופי הפעולה הביטחוניים באזור, כולל עם ישראל, ערב הסעודית ומדינות מפתח באפריקה. ואולם ההצלחה הסינית בשטח – הכלכלית, הלוגיסטית והביטחונית – מרשימה יותר ויותר, וניכר כי סין הצליחה לחדור לזירת הים האדום בדרכים שאינן נתפסות כמאיימות ישירות, אך בפועל מייצרות תשתית קבועה להשפעה.

הנוכחות הסינית בים האדום אינה מקרה מקומי אלא ביטוי להתרחבות השפעתה של מעצמה גלובלית. באמצעות שילוב של השקעות אסטרטגיות, חדירה צבאית ממוקדת וכלי עוצמה רכה, סין מקבעת את מקומה בלב אחד מצווארי הבקבוק החשובים בעולם. **ארצות הברית** – עיקר עניינה של ארצות הברית באזור נשען על רצונה להבטיח את חופש השיט באחד מנתיבי הסחר החשובים בעולם, תוך בלימת ההשפעה ההולכת ומתרחבת של סין ואיראן וטיפול שיתופי פעולה עם בעלות בריתה באזור – ובראשן ישראל, מדינות המפרץ ומצרים.

האינטרסים של וושינגטון בים האדום מבוססים קודם כל על חשיבותו האסטרטגית של הנתיב הימי, שבו מתקיימים כ־40 אחוזים מהסחר של אירופה עם אסיה והמזרח התיכון וכשמונה אחוזים מהובלת מוצרי האנרגיה הגלובליים. עבור החוף המזרחי של ארצות הברית, שמייבא אנרגיה, דלקים, טכנולוגיה ומוצרי צריכה מהמזרח הרחוק, חשיבותו של מסלול זה גוברת לאור ההשפעות של שינויי האקלים, שמובילים לצמצום תנועת האניות בתעלת פנמה, ומכאן להגברת התלות בנתיבי השיט בים האדום.

מעבר לאינטרס המסחרי, ארצות הברית רואה בים האדום זירה למאבק בחדירתן של מעצמות יריבות, בראשן סין. לצד הרצון לבלום את ההשפעה הסינית, ארצות הברית פועלת לחיזוק הבריתות המסורתיות שלה באזור ובפרט עם מצרים, ערב הסעודית, איחוד האמירויות, ישראל וירדן. מאמצים אלו קיבלו משנה תוקף עם מעבר האחריות על ישראל

לפיקוד המרכז האמריקאי (CENTCOM) ב־2021 – מהלך שמאפשר תיאום צבאי הדוק יותר בין ישראל לשותפות המפרציות במסגרת מערך אזורי לבלימת השפעות איראניות. אחד מיעדי הליבה של וושינגטון בזירה הוא צמצום חדירתה של איראן לים האדום באמצעות שלוחיה החות'ים, אוניות ביון, אוניות מלחמה של צי משמרות המהפכה והצי האיראני ומגעים צבאיים במדינות כושלות כגון סודאן.

הנוכחות האמריקאית בים האדום מתבצעת באמצעות פיקוד המרכז (CENTCOM), שמפקדתו הימית שוכנת בבחריין, והצי החמישי, אשר לו אחריות על שטח ימי עצום המשתרע מהמפרץ הפרסי ועד הים האדום. נוסף על כך פועל פיקוד אפריקה (AFRICOM), שמקיים שיתופי פעולה צבאיים ואזרחיים במערב אפריקה, במפרץ גינאה ובקרב אפריקה. מטרות העל כוללות הבטחת חופש השיט; הרתעה כלפי איום הטרור והפיראטיות; תמיכה בבעלות ברית; ושיפור כשירות הציים המקומיים לשימור הסדר.

לאורך שני העשורים האחרונים הנהיגה ארצות הברית שורה של כוחות משימה ימיים בינלאומיים. בין אלה נכלל כוח המשימה המשולב מספר 153, שהוקם בשיתוף מדינות נוספות למשימות סיור בים האדום ובבאב אל-מנדב. עם זאת, כוח זה לא הוסמך לעסוק ישירות באבטחת שיט מול איומים חמושים – עניין פוליטי שנבע מסירובן של מדינות ערביות רבות להיראות כמי שפועלות נגד החות'ים.

ההסלמה בפעילות החות'ית בשנים 2023–2024, שהתבטאה בשיגורי מאות טילים, כטב"מים וכלי שיט תוקפים נגד אוניות סוחר, הביאה את ארצות הברית כאמור לבצע פעולות ליווי ימי, יירוט אמצעי לחימה ומתקפות נגד תשתיות שיגור בתימן. בשיא ההסלמה הגיעו לים האדום נושאות מטוסים אמריקאיות, משחתות עם מערכות יירוט מתקדמות וסוללות נגד טילים. בד בבד, בריטניה שותפה לפעולות התקפיות במסגרת תקיפות מדויקות במוקדי שליטה, מחסני טילים ואתרי מודיעין חות'יים.

ארצות הברית פועלת בים האדום בשלוש חזיתות עיקריות: שמירה על חופש השיט וסדר ימי בינלאומי; הרחקת השפעות עוינות של איראן וסין; וחיזוק מערך הבריתות והשותפויות באזור. הצלחתה בכך תלויה בשיתוף פעולה עם מדינות מפתח, ניהול מדיני זהיר ושילוב בין נוכחות צבאית מרתיעה לעוצמה רכה חכמה. בזירה המשתנה במהירות של הים האדום נדרשת לארצות הברית מעורבות רציפה המבוססת על ראייה גיאואסטרטגית רחבה, אך גם רגישות פוליטית ויכולת תמרון בין אינטרסים חופפים ונוגדים כאחד.

רוסיה – הנוכחות הרוסית באזור הים האדום היא חלק בלתי נפרד ממדיניות חוץ פרואקטיבית שמוסקבה מקדמת מאז תחילת העשור הקודם. זוהי אסטרטגיה שנועדה

להעמיק את ההשפעה הרוסית בזירה הבינלאומית, לערער את ההגמוניה האמריקאית ולבסס לעצמה אחיזות קבועות בנקודות מפתח – בייחוד בצווארי בקבוק גיאואסטרטגיים כמו מצר באב אל-מנדב, תעלת סואץ והים התיכון.

מעבר להיבט הצבאי, רוסיה פועלת גם בזירה הכלכלית: היא חידשה עסקאות נשק עם מצרים, השקיעה בפרויקטים תשתיתיים כמו הקמת תחנת כוח גרעינית באל-דבעה וניסתה לבסס דריסת רגל גם בנמלים באריתריאה, אתיופיה וסומליה. במהלך 2024, על רקע ההסלמה בים האדום ובצל המלחמה באוקראינה, שלחה רוסיה ספינות מלחמה למרחב הים האדום – מהלך שתאם את תפיסת מוסקבה כי הים האדום הוא מרחב שנדרשת בו נוכחות קבועה של הצי הרוסי. הצי הרוסי מפגין גמישות בהפעלת כוח: הוא משתתף בתרגילים משולבים עם סין; מנהל תמרונים ימיים מול המדינות המערביות; ומפעיל מדיניות של "הצגת דגל" כדי להקרין עוצמה הרחק מגבולות המדינה.

במקביל לנוכחות הגלויה דווח על [תמיכה רוסית עקיפה בצבא הטרור החות'י בתימן](#). לפי מקורות אלו רוסיה סיפקה לחות'ים גישה לרשתות הלוויין הצבאיות שלה (GLONASS), תמכה באמצעי ריגול ותקשורת ואף ייתכן שסיפקה מידע מודיעיני לייעול שיגורי הטילים והכטב"מים לעבר מטרות במפרץ ובים האדום. בעוד שאין ראיה חותכת לשיתוף פעולה ישיר בנשק, החות'ים עצמם הבהירו במסרים פומביים כי רוסיה (וסין) אינן מטרות למתקפותיהם – מסר המעיד על הבנות מסוימות, אם לא יותר מכך.

תמיכתה האפשרית של רוסיה בחות'ים נובעת ממספר שיקולים: ראשית, ערעור השליטה האמריקאית בים האדום, תוך פגיעה בסחר הבינלאומי ובאינטרסים של מדינות המערב; שנית, יצירת זירה שבה המערב נאלץ להשקיע משאבים, ובכך מוסטים מאמציו מזירות הליבה של רוסיה, ובראשן אוקראינה; שלישית, חיזוק שיתופי הפעולה עם שחקנים אנטי-מערביים. חשוב להדגיש כי רוסיה מקפידה לשמור על פרופיל דיפלומטי מתון כלפי מדינות ערב – היא אינה מגנה את החות'ים בפומבי, אך גם אינה מביעה תמיכה ישירה בהתקפותיהם. מדיניות "הכחשה סבירה" זו מאפשרת למוסקבה לפעול בשתי חזיתות: ליהנות מפירות הערעור על המערב מבלי לשאת באחריות ישירה. זוהי גישה זהירה אך אפקטיבית, המשקפת את האסטרטגיה הכוללת של רוסיה בזירות מרוחקות – נוכחות עקיפה ותמיכה בחולשות האויב, כדי לקדם סדר חדש.

רוסיה רואה בים האדום לא רק מרחב פיזי לנוכחות ימית אלא גם זירה לייצוב השפעתה במזרח התיכון, להרחבת כוחה באפריקה ולקריאת תיגר על הסדר הבינלאומי הקיים. התמיכה בחות'ים, בין ישירה ובין עקיפה, היא אמצעי עקיף במאבקה הגלובלי במערב.

בזירה צפופה ומתוחה זו, כל פעולה רוסית מהדהדת לא רק בשטח אלא גם במאבק רחב היקף על עיצוב הזירה הגלובלית.

אירופה – ההתייחסות של מדינות אירופה לים האדום לפני פרוץ המשבר עם החות'ים הייתה חלק ממדיניות שהתמקדה במאבק בפיראטיות, בשימור חופש השיט ובשיתופי פעולה כלכליים. האיחוד האירופי פעל במשך שנים ארוכות במסגרת מבצע [אטאלנטה](#), שעסק בהתמודדות עם איום הפיראטיות מול חופי סומליה ובמפרץ עדן. הכוחות האירופיים ביצעו משימות הגנה על אוניות סיוע הומניטרי של האו"ם, פיקוח על פעילות ימית חשודה וליווי שיירות אוניות סוחר, אך תוך שמירה על ניטרליות יחסית, הימנעות מהתערבות בסכסוכים אזוריים והיעדר פעילות תקיפה ישירה נגד שחקנים ריבוניים או לא־מדינתיים.

עם החרפת האיומים החות'יים על אוניות סוחר בים האדום מאז אוקטובר 2023 – שכללו ירי מסיבי של טילים, שיגור כטב"מים וכלי שיט תוקפים וחטיפת אוניות – נאלצו מדינות אירופה להגיב לשינוי הדרמטי בתנאי הסביבה הימית. הפגיעה החוזרת בכלי שיט אזרחיים, בהם גם אוניות בבעלות או בניהול חברות אירופיות, הובילה לשינוי בתפיסה האירופית שלפיה הים האדום אינו רק נתיב כלכלי אלא גם מרחב אסטרטגי. ואולם אף שהאינטרסים האירופיים נפגעו בשל הפעילות החות'ית, פעילותן של מדינות אירופה הייתה שולית בהגנה אפילו על האינטרסים שלהן בים האדום.

החשש הגובר של חברות ביטוח, עלויות השינוע שהאמירו והפניית אוניות לנתיבים חלופיים (דרך כף התקווה הטובה) איימו ישירות על הכלכלה האירופית, בעיקר על הסחר עם אסיה והמפרץ. על פי נתוני האיחוד האירופי, היקף הסחר עם אסיה מהווה קרוב ל-40 אחוזים מהסחר הימי של האיחוד, והנתיב דרך תעלת סואץ והים האדום הוא הקצר והיעיל ביותר לשם כך. בהתאם לכך נרשמה הסכמה רחבה על הצורך בהגנה פעילה יותר, אך תוך הימנעות מהתערבות ישירה בלחימה. בתגובה הוקם בפברואר 2024 כוח משימה ימי עצמאי של האיחוד האירופי – [EUNAVFOR ASPIDES](#). זהו מבצע הגנה ימית טהור, שמטרתו העיקרית היא להגן על אוניות אזרחיות הפועלות בים האדום מבלי לבצע פעולות תקיפה או להיכנס לעימותים ישירים עם החות'ים. ASPIDES מייצג את הניסיון האירופי לאזן בין הצורך המבצעי להבטיח שיט בטוח לבין השאיפה להימנע מהסלמה צבאית או מהזדהות חד־צדדית עם האסטרטגיה האמריקאית.

מטרת המבצע כוללות ליווי שיירות, יצירת אזורים בטוחים זמניים, ניטור תעבורת אוניות חשודות ושיתוף מידע בין מדינות האיחוד. בין המדינות התורמות ספינות מלחמה או ציוד מבצעי ניתן למנות את יוון, צרפת, איטליה, גרמניה, הולנד וספרד, אם כי כל אחת שומרת

לעצמה את היקף המעורבות. בפועל, הכוח פועל בשיתוף אך לא תחת פיקודו של המבצע האמריקאי [Prosperity Guardian](#), והוא מקפיד לא להיות מזוהה עימו. הבחירה האירופית לא להצטרף למבצע האמריקאי נובעת משיקולים פוליטיים ואסטרטגיים כבדי משקל:

1. **הימנעות מהסלמה** – מדינות כמו גרמניה, צרפת ואיטליה חוששות מהידרדרות צבאית כוללת, שתשפיע לרעה על שוקי האנרגיה והציבות באזור.
2. **הימנעות מבחירת צד בקונפליקט** – בריסל שואפת להיתפס כמתווכת ניטרלית שיכולה לדבר עם כל הצדדים, כולל איראן, וזאת כדי לשמר את ערוץ הדיאלוג על הסכם הגרעין ואת יחסי הסחר.
3. **פיצול פנימי בשורות האיחוד** – מדינות מזרח אירופה קרובות יותר לעמדה האמריקאית, לעומת מדינות מערב אירופה המעדיפות ריסון ופעולה מתואמת ברמה רב־צדדית.

המעבר של מדינות אירופה מתפיסת "הים האדום כשוליים" לתפיסת "הים האדום כמוקד אסטרטגי" מגלם תפנית בתודעה הביטחונית־גיאוגרפית־כלכלית שלהן. אומנם תגובתן הדיפלומטית והמבצעית הייתה מהוססת ופסיבית, אך ככל שהאיומים בים האדום יתעצמו תעמוד בפני אירופה הדילמה אם להוסיף מרכיבים התקפיים לארסנל שלה.

איחוד האמירויות – איחוד האמירויות הערביות הפכה בעשור האחרון [לשחקנית מרכזית](#) בזירת הים האדום, תוך שהיא פועלת לשלב בין עוצמה כלכלית ודיפלומטית לבין יכולות צבאיות והשפעה גיאופוליטית אזורית. פעילותה במרחב זה נועדה להגשים סדרת יעדים אסטרטגיים, בראשם הבטחת שרשראות הסחר, הגנה על מרכזי לוגיסטיקה אזוריים, מניעת השפעה עוינת מצד שחקניות אזוריות כמו איראן וטורקיה וביסוס תדמיתה ככוח מדיני־כלכלי עצמאי ומשפיע.

המדיניות של איחוד האמירויות בים האדום משתלבת בתפיסתה הרחבה של קידום נוכחות והשפעה צבאית, כלכלית ודיפלומטית באזורים שמעבר לגבולותיה. הדבר מתבטא, בין השאר, בהשקעות מסיביות בתשתיות נמל ושינוע ימי לאורך צירי התעבורה המרכזיים: ממצרים בצפון, עבור בתימן וסומליה בדרום ועד סודאן ואריתריאה בגדה המערבית של הים האדום. הפעילות נעשית לעיתים בתיאום שקט עם ערב הסעודית, אך לעיתים גם במקביל ואף בתחרות עם שותפתה המרכזית למועצת שיתוף הפעולה של המפרץ.

באמצעות זרועות כלכליות כדוגמת חברת DP World, אחת מחברות הפיתוח והניהול הנמליות הגדולות בעולם, איחוד האמירויות חותמת על חוזים ארוכי טווח להפעלת נמלים

אסטרטגיים. דוגמה בולטת היא החתימה בשנת 2017 על הסכם להפעלת נמל ברברה בסומלילנד, נמל מרכזי לחוף המערבי של מפרץ עדן, לתקופה של 30 שנה. במקביל נחתמו הסכמים להפעלת נמלים נוספים בסומליה (כגון בבוסאסו), חרף התנגדות ממשלת סומליה המרכזית.

לצד השקעות בתשתיות נמליות, איחוד האמירויות מחזקת את נוכחותה הצבאית בזירה הימית. דיווחים על בסיסים צבאיים באי סוקוטרה ובנמל אסאב באריתריאה, כמו גם תחנות תדלוק ימיות ומוקדי איסוף מודיעין, מצביעים על מאמץ לבנות פריסה צבאית אפקטיבית לאורך החוף האפריקאי של הים האדום. הבסיס בסוקוטרה, למשל, ממוקם בצורה אסטרטגית במעבר שבין הים הערבי והים האדום ומאפשר שליטה על תנועת כלי שיט במצר באב אל-מנדב – צוואר בקבוק ימי קריטי למסחר עולמי.

מעורבות זו גברה במיוחד בתקופת מלחמת האזרחים בתימן. על אף הודעת איחוד האמירויות בשנת 2019 על נסיגתה הרשמית מהמלחמה, בפועל היא המשיכה לספק סיוע לוגיסטי וצבאי לכוחות דרומיים כמו 'המועצה הדרומית למעבר' (STC), הפועלת נגד הממשלה המרכזית הנתמכת בידי ערב הסעודית. הסיוע כלל נשק, הדרכה ואפילו נוכחות פיזית של כוחות על הקרקע. מטרת ההתערבות הייתה בין השאר להבטיח שליטה בנמלים אסטרטגיים כמו אל-מוקלא, אל-חודיידה ונמלי הדרום.

באזור הצפוני של הים האדום מקיימת איחוד האמירויות שותפות אסטרטגית עם מצרים, אחת מבעלות הברית המרכזיות שלה בזירה הערבית. במסגרת שיתוף הפעולה הכלכלי-פוליטי השקיעה איחוד האמירויות סכומים עצומים בפיתוח תשתיות נמל ותחבורה במזרח מצרים – בעיקר בנתיב סואץ והים האדום – ובפרט בנמלים כמו ספאגה, סוחנה, שרם א-שיח' ואל-עריש. חלק מההשקעות כוללות תכנון אזורי סחר חופשי, הקמת מרכזים לוגיסטיים ותשתיות רכבת מהנמלים למרכזי תעשייה.

השיקול המרכזי המנחה פעילות זו הוא התרחבות כלכלית אזורית ובמקביל מניעת פיתוח נמלים מתחרים במרחב, שעלולים לאיים על הדומיננטיות של נמל ג'בל עלי בדובאי, המשמש מרכז שינוע אזורי חשוב. התוצאה היא "מלחמת נמלים" אזורית שקטה בין כוחות מקומיים ובין המעצמות האזוריות והבינלאומיות, כאשר כל שחקן מנסה לבסס לעצמו נוכחות או שליטה בצומתי סחר קריטיים.

אף שמדיניות איחוד האמירויות נשענת על כלים כלכליים ודיפלומטיים, לעיתים היא גולשת לחיכוכים אלימים: הפעולה בסומלילנד גררה תגובה זועמת מצד ממשלת סומליה המרכזית, שראתה בה התערבות בריבונותה. במקביל נרשם חיכוך הולך וגובר בין איחוד

האמירויות לקטר, שמצידה חתמה על הסכמים תחרותיים להפעלת נמלים במוגדישו ובמקומות נוספים בקרן אפריקה – מה שמחדד את המאבק על מוקדי ההשפעה האזוריים. איחוד האמירויות מקיימת גם קשרים כלכליים עם סודאן, כולל השקעות בתקופות השלטון הצבאי, אך עקב מלחמת האזרחים שם נעשתה מדיניותה זהירה יותר, תוך חיפוש עמדות אחיזה חלופיות.

נראה כי איחוד האמירויות מבססת לעצמה רשת של נכסים לוגיסטיים, כלכליים וצבאיים לאורך רצועת הים האדום, כחלק מתפיסת מרחב אסטרטגית השואפת להשפיע על מוקדי הסחר האזוריים, להבטיח את ביטחון השיט ולייצר עומק מדיני מול מתחרים ושחקנים עוינים. היא שואפת לשמר את יתרונה הלוגיסטי-כלכלי באמצעות שליטה במעברים ימיים ונמלים, ובכך למנוע היווצרות חלופות שיעקפו את הנמלים המרכזיים שלה עצמה.

ערב הסעודית – פועלת בעשור האחרון לגיבוש אסטרטגיה ימית מקיפה בזירת הים האדום, המשלבת ביטחון, כלכלה ודיפלומטיה רב־ממדית. בעוד שבמפרץ הפרסי היא ממשיכה להתמודד עם האיום האיראני באמצעות הרתעה והגנה, הרי בים האדום היא מפתחת תשתית ביטחונית, דיפלומטית ולוגיסטית חדשה, המבוססת על שיתופי פעולה אזוריים וגלובליים ועל תפיסה פרגמטית שלפיה הממלכה צריכה להפוך לשחקנית מרכזית, בלתי תלויה אך מתואמת, עם שחקנים בינלאומיים. ערב הסעודית, שתלויה בשינוע ימי של נפט, מוצרי אנרגיה וסחורות, מודעת לרגישות זו.

כחלק מתפיסת העצמאות האסטרטגית שלה מקדמת הממלכה בניית קואליציה אזורית, שתוסיף נדבך להסתמכות המסורתית על ארצות הברית. מדיניות זו מתבטאת בקידום שיתופי פעולה עם מדינות כמו מצרים, ירדן, איחוד האמירויות ואף ישראל, תוך שמירה על פרופיל מדיני מתון כלפי חוץ. אירוע השיא של מדיניות זו בא לידי ביטוי ב־14 באפריל ובאוקטובר 2024, ושוב ככל הנראה גם ביוני 2025 במתקפה האיראנית המשולבת על ישראל, כאשר שחקנים אזוריים ובהם ערב הסעודית פעלו לראשונה במתואם להגנה אווירית כוללת. זהו ציון דרך היסטורי שעשוי להעיד על שינוי בעמדות וביחסי הכוחות באזור, הגם שהכול נעשה תחת מטריית פיקוד המרכז האמריקאי (CENTCOM).

החוט המקשר בין המדיניות הגיאואסטרטגית החדשה לבין יישומה בשטח הוא חיל הים הסעודי. ריאד שמה דגש על [שדרוג הצי](#) בזירת הים האדום במסגרת הרחבה כוללת של יכולותיה הימיות. תוכניות הרכש כוללות קורבטות חדשות תוצרת ספרד, המצוידות במערכות מתקדמות להגנה אווירית ולוחמה תת־ימית. ציוד זה נקלט כבר בבסיסים בצפון הים האדום ונועד להבטיח את ביטחון השיט והנתיבים המסחריים של הממלכה. במקביל

מוקם חדר שליטה ימי חדש, הכולל אמצעים טכנולוגיים מתקדמים ללחימה בריבוי זירות: הן בים האדום והן במפרץ הפרסי.

ערב הסעודית שותפה כיום בכל שלושת כוחות המשימה הימיים הרב־לאומיים העיקריים:

- Task Force 152, הפועל במפרץ הפרסי.
- Task Force 153, שמבצע סיורים בים האדום, מפרץ עדן ובאב אל־מנדב.
- כוח Sentinel, המפקח על המצרים הימיים המרכזיים במרחב.

קצינים סעודים מכהנים לעיתים כמפקדים בכירים בכוחות אלו, ונערכים תרגילים משותפים עם מדינות כמו ארצות הברית, סין ובריטניה. שיתוף הפעולה עם סין בתרגיל ימי בשנת 2023 מראה על ריבוי ערוצים והרחבת שיתופי הפעולה גם עם כוחות שאינם חלק מהגוש המערבי. על אף הניסיון לשיפור היחסים עם איראן במישור הדיפלומטי, ערב הסעודית אינה מפחיתה מהשקעתה בבניית כוח ימי מול האיום האיראני. החות'ים נתפסים כאיום שמסכן את חופש השיט ואת ביטחון הממלכה. בריאד יש הבנה ברורה כי אם איראן תהפוך להגמון גם בים האדום, היא תוכל להפעיל מנופים לא רק מול ערב הסעודית אלא גם מול כלכלת העולם. המעקב אחר המעורבות האיראנית בסודאן, בתימן ובקרב אפריקה גורם לערב הסעודית להגביר את פעילותה גם בזירות אלה ולחזק קשרים עם מדינות המפרץ, עם ישראל ועם מדינות קרב אפריקה. הממלכה משתתפת ביוזמות כלכליות וביטחוניות גם באזור מזרח אפריקה, ובכך מבטיחה לעצמה גישה ישירה למוקדי השפעה ולזירות רגישות. עבור ערב הסעודית הפך הים האדום הפך מזירה שולית ללב־ליבה של אסטרטגיית הביטחון והפיתוח. השילוב בין מודרניזציה של חיל הים, בניית שיתופי פעולה אזוריים, גיבוש בריתות מגוונות עם שחקנים גלובליים – כל אלה משרתים את היעד הסעודי: הפיכת הממלכה למעצמה אזורית עצמאית המובילה יוזמות, מגינה על נכסיה ומנווטת בזירות בין הגושים היריבים של המערכת הבינלאומית. זוהי מדיניות זהירה אך נחושה, פרגמטית אך בעלת חזון, הממקמת את ערב הסעודית בלב המערכה על דמותו העתידית של הים האדום.

סומליה – דוגמה בולטת למדינה החיה במתח תמידי בין מאבק פנימי מתמשך על שליטה וריבונות לבין ניסיונות לגבש מדיניות ימית עצמאית ובת־קיימא. מדינה זו, בעלת רצועת חוף ארוכה במיוחד המשתרעת על פני כ־3,300 ק"מ לאורך קרב אפריקה והאוקיינוס ההודי, סובלת זה עשורים מא־יציבות שלטונית, מה שהפך אותה לשחקנית חלשה אך אסטרטגית בזירה הימית של הים הערבי ומפרץ עדן, הסמוכים לים האדום.

המדינה, שהתפרקה למעשה לישויות סמי־עצמאיות מאז התפרצות מלחמת האזרחים בשנות ה־90, אינה מצליחה עד היום להשליט שלטון מרכזי אפקטיבי. ממשלת סומליה הפדרלית במוגדישו מתקשה לאכוף את סמכותה על חלקים נרחבים מהמדינה. דרום סומליה נשלטת בחלקה על ידי ארגון הטרור האסלאמיסטי אל־שבאב, אשר מקיים שלטון דה פקטו באזורים חקלאיים ועירוניים נרחבים ומוביל קמפיין טרור עקוב מדם, הפוגע גם בתשתיות תחבורה וביטחון ימי.

במקביל מתנהלים אזורים בצפון המדינה כישויות עצמאיות. סומלילנד, שהכריזה על עצמאותה בשנת 1991, פועלת כממשלה עצמאית יציבה יחסית, אך אינה מוכרת על ידי הקהילה הבינלאומית. פונטלנד, גם היא בצפון־מזרח, מקיימת מערכת שלטונית אוטונומית למחצה. מצב זה מקשה על גיבוש מדיניות ימית כוללת למדינה כולה, בפרט נוכח הפיצול הפוליטי והפולמוס בין הישות המרכזית לישויות האוטונומיות. המצב הכלכלי של סומליה מוסיף לשבריריות. כ־70 אחוזים מהאוכלוסייה חיים מתחת לקו העוני, עם תלות גבוהה במקורות חוץ, בתרומות ובסיוע בינלאומי. תשתיות נמלים, דיג ותחבורה ימית נמצאות ברובן במצב ירוד, והיעדר השקעות ממשלתיות עקב המצב הביטחוני מגביל את פיתוח המרחב הימי. המדינה אינה יכולה להפעיל באופן עצמאי מערכות בקרה ימית, שמירה על חופים או פיקוח על משאבי טבע ימיים. גם הדיג הבלתי חוקי, בעיקר מצד ציים אסיאתיים, ממשיך להחמיר את המצב הכלכלי של קהילות החוף המקומיות.

המרחב הימי של סומליה שימש לאורך העשורים האחרונים כר פורה לפיראטיות ימית. אם בשנות השיא 2010–2012 הפכה הפיראטיות הסומלית לאיום גלובלי, הרי בשנים האחרונות חלה דעיכה מסוימת, בין היתר בזכות מאמצים בינלאומיים (כוחות משימה ימיים של נאט"ו, האיחוד האירופי וארצות הברית), חיזוק מנגנוני הגנה אזוריים והסכמים עם מדינות שכנות. עם זאת, בשנה האחרונה ניכרת חזרה הדרגתית של תופעה זו — הפעם בממשק הדוק עם ארגוני טרור ובפרט אל־שבאב, שמזהה בים מקור הכנסה חדש.

הטרור הימי הסומלי אינו מוגבל רק לשוד ימי. ארגונים קיצוניים משתמשים במרחב הימי גם להעברת אמל"ח, לביצוע פיגועים נגד אוניות סוחר ולעיתים אף לשיבוש תנועה אזורית. לכך מתווספים דיווחים על כניסת כלי שיט בלתי מזוהים לאזורים רגישים סמוך למוגדישו או במפרץ עדן, מה שמעורר דאגה בקרב מדינות האזור והמערב.

על רקע חולשתה הפנימית הפכה סומליה לאזור תחרות גיאופוליטית בין מעצמות אזוריות וגלובליות. טורקיה, למשל, חתמה בפברואר 2024 על מזכר הבנות מקיף עם ממשלת סומליה, המעניק לה אחריות נרחבת על הביטחון הימי בשטח המים הכלכליים של

סומליה למשך עשר שנים. ההסכם כולל גם זכויות לניצול 30 אחוזים ממשאבי הגז והנפט הימיים. טורקיה כבר פועלת בבסיס הצבאי 'טרפאן' במוגדישו, הנחשב לאחד מבסיסי הגדולים מחוץ לשטחה, ומשתמשת בו להכשרת קצינים סומלים ולהטמעת שיטות לחימה. איחוד האמירויות, מנגד, פועלת בעיקר באמצעות חברת DP World, שמנהלת את נמל בוסאסו בצפון המדינה, וכן מקיימת פעילות צבאית ואזרחית גם בסומלילנד – מה שגרר עימותים עם השלטון המרכזי. הפעילות האמיריתית כוללת סיוע הומניטרי, תחנות תדלוק, פיתוח תשתיות וגם הצבת כוחות שמירה לאורך החוף. המתיחות בין איחוד האמירויות לשלטון המרכזי נמשכת, בין השאר בגלל החשש מהתערבות עמוקה יתר על המידה בפוליטיקה הסומלית הפנימית.

ארצות הברית, שמזהה הן את האיום והן את הפוטנציאל, מנסה לאחרונה לשוב ולהעמיק את השפעתה. הדיאלוג כולל בניית בסיסים לאימון כוחות סומליים ואמריקאיים, תוכניות לאכיפת חוק ימי והקמת מסגרות משותפות למאבק בטרור הימי. בין היתר נבחנת האפשרות להקים בסיס ימי קבוע בצפון המדינה, ובכך להרחיב את פריסת כוחות AFRICOM ו-CENTCOM בסמוך למוקדי שיגור והתארגנות של טרור.

סומליה ניצבת בעין הסערה של המאבק על שליטה ימית בקרן אפריקה. היא נלחמת על ריבונותה הימית והמדינית במציאות של קיטוב פנימי, איום מתמשך מצד טרור אסלאמיסטי ותלות חריפה בשחקנים זרים. במקביל, החשיבות האסטרטגית של מרחביה הימיים – בין מפרץ עדן לאוקיינוס ההודי – מבטיחה כי תישאר מוקד עניין והשפעה הן למעצמות אזוריות והן לגלובליות. מפתחות לשיפור מצבה כוללים התייצבות פוליטית, חיזוק מוסדות השלטון, בניית יכולות ימיות והגברת השקעות בתשתיות, אך ללא סיוע חיצוני משמעותי יישארו יעדים אלו בגדר חזון בלתי מושג.

סומלילנד – סומלילנד, החבל הצפוני של סומליה שהכריז על עצמאותו בשנת 1991, ממשיך לפעול כישות מדינתית לכל דבר – עם מוסדות שלטון, מערכת חינוך, כוחות ביטחון וסדר אזרחי – אך ללא הכרה בינלאומית. המעמד הזה מכתוב במידה רבה את האסטרטגיה הימית שלה, הן כלפי הים האדום והן בהקשר של מאבקי הכוח במזרח אפריקה ובקרן אפריקה. קו החוף שלה – כ־740 ק"מ – הפך לאחד המשאבים האסטרטגיים המרכזיים במאבקה להכרה, למשיכת משקיעים וליצירת בריתות גיאופוליטיות חדשות.

למרות תדמית היסטורית של סומלילנד כבסיס לפיראטיות, בשנים האחרונות חל שיפור של ממש בביטחון הימי לאורך חופיה. חיזוק כוחות הביטחון המקומיים, שיתופי פעולה עם שחקנים זרים כמו איחוד האמירויות וארצות הברית והשקעות בתשתיות ימיות הביאו לצמצום

ניכר באירועי פיראטיות – בניגוד לאזורים אחרים בסומליה. אומנם מקרים של הברחות, סחר בלתי חוקי ודיג בלתי מפקח עדיין קיימים, אך סומלילנד נחשבת כיום ליציבה בהרבה מהממשל המרכזי במוגדישו. הממשל בה משקיע מאמצים לאכוף את ריבונותו על המרחב הימי ולבנות לה תדמית של שותפה אמינה במאבק באיומים ימאיים.

היעדר הכרה בינלאומית הוא הגורם המרכזי המגביל את יכולתה של סומלילנד לנהל מדיניות חוץ מלאה, לקבל סיוע מוסדי ולעגן חוזים בינלאומיים. לפיכך הפעולה בזירה הימית הופכת לא רק לכלי כלכלי אלא גם לאמצעי דיפלומטי. הפעלת נמל ברברה, שדרוגו על ידי איחוד האמירויות והעמקת קשרים עם אתיופיה – כולם מהלכים שנועדו למצב את סומלילנד כשחקנית ימית עצמאית בזירה הבינלאומית.

בינואר 2024 נחתם הסכם דרמטי כאמור בין סומלילנד לאתיופיה, שלפיו יוענקו לאתיופיה זכויות שימוש ברצועת חוף באורך 20 ק"מ סמוך לברברה, כולל אפשרות להקים שם נמל צבאי. אתיופיה, שהיא המדינה המאוכלסת ביותר בעולם ללא גישה לים, רואה במהלך זה חידוש אסטרטגי של מוצא ימי – לאחר שאיבדה את גישה לנמל מסאוה באריתריאה בעקבות סיום מלחמת הגבול ב-2018. בתמורה הסכימה אתיופיה להכיר דה פקטו בעצמאותה של סומלילנד, ואף להעביר לה מניות בחברת התעופה הלאומית אתיופיאן איירליינס.

מהלך זה עורר סערה בזירה האזורית. ממשלת סומליה המרכזית במוגדישו גינתה את ההסכם בחריפות, ראתה בו הפרה חמורה של ריבונותה ואיימה בצעדים צבאיים. מצרים, שנמצאת במחלוקת חריפה עם אתיופיה סביב סכר התחייה על נהר הנילוס, התייצבה לצד סומליה ואף שלחה כוחות ביטחון לאזור, במטרה לאזן את ההשפעה האתיופית. המתיחות גוברת גם בזירה הבינלאומית, שכן המעורבות של איחוד האמירויות, שסייעה במימון הרחבת נמל ברברה, נתפסת בעין עוינת על ידי יריבות אזוריות כמו קטר וטורקיה.

הנמל המרכזי של סומלילנד – נמל ברברה, השוכן לחוף הים האדום ובסמוך למיצרי באב אל מנדב – הפך לאחד הנכסים החיוניים באזור. ב-2017 חתמה סומלילנד על הסכם הפעלת הנמל עם חברת DP World מאיחוד האמירויות, שבמסגרתו הושקעו יותר מ-400 מיליון דולר בשדרוג התשתיות, הקמת מסופי מכולות חדשים, שדרוג כבישים ומסילות ברזל והרחבת קיבולת ההובלה. הפעלת הנמל כוללת גם מרכיב לוגיסטי חשוב לאתיופיה, שכן חלק מתנועת הסחורות שלה כבר מועברת דרך ברברה – לצד נמל ג'בוטי. נמל ברברה הוא גם יעד אפשרי לפעילות צבאית ימית – הן עבור איחוד האמירויות, שצפויה להציב בו נקודת עגינה צבאית, והן עבור אתיופיה, שעשויה להקים בו תשתית צבאית ימית ראשונה

בתולדותיה. מהלך זה מבטא את המגמה האזורית של חיפוש נמל עומק אסטרטגי עבור מדינות ללא גישה ימית ישירה.

לאורך השנים עלו לא פעם [דיווחים](#), רשמיים ובלתי רשמיים, על מגעים בין ישראל לסומלילנד, על רקע אפשרות להכרה הדדית ושיתופי פעולה ביטחוניים, חקלאיים וימיים. בישראל רואים בסומלילנד שותפה פוטנציאלית מול השפעה אסלאמית רדיקלית בקרן אפריקה, ומאגר אפשרי של תמיכה אסטרטגית סמוך לנתיבי שיט רגישים. אף שאין ודאות בדבר היקף הקשרים בפועל, המגמה האזורית של שינוי בריתות והתרחקות מהפרדיגמות הישנות עשויה להוביל לפתיחת דלתות נוספות בין ירושלים להרגישה.

סומלילנד ניצבת בצומת בין היעדר הכרה עולמית לבין השגת נוכחות גוברת בזירה הימית האפריקאית. באמצעות מיקומה הגיאוגרפי האסטרטגי, נכונות לשיתופי פעולה והשקעות בתשתיות ייעודיות – ובעיקר בזכות שלטון פנימי יציב בהרבה מזה של שכנתה סומליה – מצליחה סומלילנד להיכנס למפת הבריתות וההשפעה במרחב הים האדום. המאבק הדיפלומטי שלה, המשלב יוזמה ימית וכלכלה ימית, עשוי לשמש מקרה מבחן יוצא דופן ליכולתה של מדינה ללא הכרה בינלאומית למצב את עצמה ככוח ימי מתפקד בזירה עולמית משתנה.

ג'יבוטי – ג'יבוטי, מדינה זעירה אך רבת השפעה, השוכנת לחופי מצר באב אל-מנדב במעבר בין הים האדום לאוקיינוס ההודי, היא [אחת הנקודות הגיאואסטרטגיות החשובות בעולם](#). על אף אוכלוסייתה הקטנה (כ־1.1 מיליון תושבים) הצליחה ג'יבוטי לבסס את עצמה כ"מדינה מארחת בסיסים", תוך שהיא ממנפת את מיקומה הייחודי להפקת רווחים כלכליים, ביטחוניים ודיפלומטיים.

המאפיין הבולט ביותר במדיניות ג'יבוטי הוא [פתיחתה למעצמות עולמיות לשם הקמת בסיסים צבאיים בשטחה](#). מאז הקמת בסיס קמפ למונייה של ארצות הברית בשנת 2002 הפכה המדינה למרכז צבאי רב־לאומי ייחודי. כיום פועלים בג'יבוטי בסיסים או נקודות קבועות של הצבאות הבאים: ארצות הברית, צרפת, איטליה, יפן, ספרד, גרמניה וסין. חלק מהמדינות שותפות אף לפעילות משותפת בתחום הלוחמה הימית בטרור ובפיראטיות. ארצות הברית וצרפת – מדינה קולוניאלית לשעבר – מחזיקות בבסיס ימי ואווירי. איטליה וגרמניה מפעילות בסיסים קטנים לצורכי לוגיסטיקה ומודיעין.

ב־2017 חנכה סין את בסיסה הימי הראשון אי פעם מחוץ לגבולותיה – בבירת ג'יבוטי – במרחק קצר מבסיסי מדינות נאט"ו. זהו בסיס אספקה ותדלוק לצי הסיני, אך משמש גם כפלטפורמה לפעילות מודיעינית, הפעלת מל"טים, אימון כוחות מקומיים והקרנת

נוכחות ימית באזור מצר באב אל-מנדב. הבסיס מהווה אבן דרך במימוש יוזמת 'החגורה והדרך' של סין, שמכוונת להשתלטות רכה על נתיבי שיט עולמיים ונקודות לוגיסטיות במזרח אפריקה, דרום אסיה והמפרץ הפרסי. בעקבות מהלך זה גברה בוויינגטון ובבריסל הדאגה מהתבססות סינית סמוך לתשתיות אמריקאיות.

מהלך ההתבססות הסינית הצית תגובות נוספות: יפן הרחיבה את בסיס הצי שלה בג'יבוטי; הודו הגבירה את פעילותה הדיפלומטית והצבאית; וצרפת החלה לקיים תרגילים משולבים עם מדינות מערביות. גם רוסיה ובריטניה בוחנות הקמת נקודות לוגיסטיות באזור, במטרה לא לאפשר בלעדיות סינית באזור כה רגיש. ג'יבוטי, מצידה, מנהלת את האיוון בעדינות, תוך שמירה על ניטרליות רשמית אך מקסום הרווח מכל מעצמה.

ג'יבוטי מקיימת שיתוף פעולה הדוק עם אתיופיה – חסרת מוצא ימי – שדרכה עוברים כ-90 אחוזים מהסחורות המיובאות לאדיס אבבה. הקשרים הכלכליים בין שתי המדינות תורגמו להקמת מסילת רכבת מודרנית, נמל יבשתי ואתרי אחסון ואחסנה. סין מימנה חלק ניכר מהתשתיות הללו, כחלק מהאינטרס שלה לשלוט בשער הימי של אתיופיה.

מצרים – מצרים היא ציר מרכזי בזירה האסטרטגית של הים האדום. חשיבותה נובעת ממעמדה ההיסטורי, ממשאבים אסטרטגיים כמו תעלת סואץ ומהיכולת לשמש גשר בין אפריקה, המזרח התיכון ואירופה. מדיניותה במרחב נשענת בעיקר על שני צירים משלימים: הכלכלי והביטחוני, עם זיקות הדדיות ברורות ביניהם.

תעלת סואץ, המחברת בין הים התיכון לים האדום, מהווה כאמור את עורק התחבורה הימי החשוב ביותר במצרים ואחד החשובים בעולם. כדי להגדיל את הכנסותיה יזמה מצרים שדרוגים רחבי היקף לתעלה, כולל הרחבת נתיבי שיט, חפירת תעלה מקבילה בחלק הדרומי, וכן העלאת תעריפי המעבר ב-15 אחוזים בתחילת 2023, ובהמשך העלאות נוספות של 5-15 אחוזים במהלך 2024. מהלכים אלה נועדו למקסם את הרווחים מזרימת הסחר הגלובלי, בייחוד לאור התחרות עם נתיבים מתחרים כמו הנתיב הארקטי (שנעשה נגיש יותר בשל ההתחממות הגלובלית).

ואולם החל מדצמבר 2023, מתקפות החות'ים על ספנות בינלאומיות בים האדום ובאזור מצר באב אל-מנדב הפכו את הים האדום לזירה מסוכנת [והובילו לירידה חדה בהיקפי השיט](#). לפי הערכות הבנק העולמי מצרים איבדה [כשבעה מיליארד דולר](#) מהכנסותיה מאז תחילת המשבר – סכום המהווה כחמישה אחוזים מהתמ"ג שלה. פגיעה זו חמורה במיוחד עקב המשבר הכלכלי הפנימי המתמשך במדינה, הכולל אינפלציה, ירידה בערך המטבע המקומי וגידול בחוב הציבורי.

החזון הסיני של יוזמת החגורה והדרך מביא עימו השקעות נכבדות במצרים, בייחוד סביב נמלי סואץ, עין סוחנה ופורט סעיד. סין רואה במצרים חוליה מרכזית בגשר בין המזרח לאירופה, והיא מעורבת בפרויקטים לוגיסטיים ותעשייתיים – כולל אזור סחר חופשי תעשייתי באזור התעלה. זאת ועוד, איחוד האמירויות הפכה בשנים האחרונות לשותפה כלכלית בכירה של קהיר, עם השקעות של עשרות מיליארדי דולרים בתשתיות, בתחבורה, באנרגיה ובפרויקטים לוגיסטיים. ההשקעות באות גם מתוך אינטרס אזורי – להפוך את מצרים לציר תחבורתי וימי מרכזי המקשר בין מדינות המפרץ, המזרח הרחוק ואירופה.

מצרים מפתחת בשנים האחרונות [באופן מואץ](#) את הצי שלה במרחב הים האדום. הצי הדרומי של מצרים, שהוקם בשנים האחרונות, נועד להתמודד עם האתגרים הביטחוניים הרבים במרחב – החל מאיומי טרור, דרך הברחות אמל"ח וכלה באיומים אסטרטגיים מצד שחקנים אזוריים כמו איראן ושלוחיה. בבסיס ספאג'ה נמצאת מפקדת הפיקוד הדרומי של חיל הים המצרי, והוא עובר הרחבה משמעותית – כולל הקמת מזחים חדשים באורך כולל של יותר מ-600 מטרים. בסיס ראס בנאס מכיל תשתיות אסטרטגיות ובהן מאגרי דלק תת-קרקעיים, בסיס תחמושת, נמל ימי משוכלל ושדה תעופה צבאי. זאת לצד הצטיידות בכלי שיט מתקדמים מגרמניה, צרפת ואיטליה, כולל פריגטות, קורבטות וצוללות.

הצי המצרי מבצע תרגילים שוטפים עם שותפות אזוריות – בהן ערב הסעודית, איחוד האמירויות וירדן – כמו גם עם כוחות בינלאומיים דוגמת הצי האמריקאי והצי הצרפתי. מצרים לוקחת חלק ב'מועצת המדינות הערביות והאפריקאיות הגובלות בים האדום', שמטרתה להגביר את שיתוף הפעולה הביטחוני במרחב, תוך יצירת פורום לגיבוש אסטרטגיות פעולה נגד איומים משותפים.

למרות היותה אחת הנפגעות העיקריות מפעילות החות'ים, מצרים כאמור שמרה על עמדה מאופקת יחסית: היא אינה משתתפת באופן פעיל בתקיפות אמריקאיות-בריטיות נגד תשתיות החות'ים, אך במקביל מקיימת מגעים דיפלומטיים עם טהראן ומנסה לתווך מול שלוחיה בתימן על מנת להשיג רגיעה. מדובר במדיניות זהירה שמטרתה לשמור על האינטרסים הכלכליים של קהיר, לצמצם את החשש מהסלמה ולמצב את מצרים כמתווכת בעלת השפעה.

מצרים רואה עצמה חלק מברית אזורית צומחת – הכוללת את ישראל, ירדן, ערב הסעודית ואיחוד האמירויות – המשתפת פעולה בזירה הימית הן לצורכי ביטחון והן בפיתוח מסדרונות תחבורה אזוריים. תת־אזור זה של צפון הים האדום מהווה במידה רבה משקל

גיאופוליטי נגדי לציר האיראני, ורלוונטי גם לפרויקטים דוגמת IMEC – פרויקט המסדרון הכלכלי בין הודו לאירופה.

מצרים פועלת בזירה הימית של הים האדום מתוך אינטרסים משולבים – כלכליים, ביטחוניים וגיאופוליטיים. האתגרים במרחב רבים: טרור ימי, חוסר יציבות בסודאן, תחרות בין מעצמות, פעילות החות'ים וחדירת השפעות סיניות ואיראניות. במקביל, התשתיות, הקשרים הבינלאומיים והעמדה הגיאוגרפית של מצרים מאפשרים לה לצאת מהפסיביות ואף למנף את מעמדה לשם עיצוב האזור כולו. בעידן של שינויים גיאוככלכליים גלובליים, קהיר שואפת לא רק להיות שחקנית מרכזית אלא גם לחדש את מעמדה ככוח אזורי מוביל במזרח אפריקה, המזרח התיכון והים האדום.

איראן – מדיניות איראן בים האדום היא שלוחה של תפיסת הביטחון הלאומי הרחבה שלה, אשר מתמקדת בהתמודדות עם יריביה האזוריות – בראשן ערב הסעודית וישראל – ובאופן כללי מערערת את היציבות האזורית כאמצעי להרחבת השפעתה. במסגרת זו פועלים משמרות המהפכה של איראן למיצוב אסטרטגי של המרחב הימי החשוב, תוך טיפוח שלוחות מקומיות דוגמת החות'ים בתימן, שממלאים תפקיד מרכזי בהוצאה לפועל של מדיניות זו.

החות'ים, הנתמכים בידי איראן באמצעים טכנולוגיים, לוגיסטיים וצבאיים, הפכו בשנים האחרונות לשלוחה ימית איראנית פעילה בדרום הים האדום. הם מפעילים שיטות לחימה אסימטריות, כולל שימוש נרחב ברחפנים, טילים בליסטיים וטילי שיוט, וכן כלי שיט בלתי מאוישים – יכולות שאיראן סיפקה להם ישירות או בעקיפין. מערכת זו הפכה את החות'ים לגורם בעל יכולת מוכחת לשבש את חופש השיט במצר באב אל-מנדב. איראן פועלת בהתמדה בכמה מישורים:

- העצמת היכולות הטכנולוגיות והאסטרטגיות של שני הצידים האיראניים (חיל הים והצי של משמרות המהפכה) תוך שימת דגש על יכולת ירי של טילי ים-ים וחוף-ים, לצד פיתוח של יכולות בלתי מאוישות מעל המים ומתחת למים שאפשר להפעילן לטווחים רחוקים. יכולות אלו מאפשרות פעולה לא רק במפרץ הפרסי אלא גם באזורים כמו הים הערבי והים האדום.
- הסבת כלי שיט אזרחיים לשימושים צבאיים – בדגש על כלי שיט גדולים שיכולים להוות בסיס ימי למגוון רחב של יכולות – איסוף ומודיעין, יירוט של יכולות אוויריות, נשיאה של טילים וכלים בלתי מאוישים שאפשר להפעילם מכלי השיט כנגד מטרות ימיות או יבשתיות.

- הפעילות האיראנית הימית בים האדום מכוונת לשורת מטרות אסטרטגיות מרכזיות:
- השגת דריסת רגל בדרום חצי האי ערב, כולל בתימן, בסומליה ואפילו בסודאן ובאריתריאה, כחלק מהניסיון לכתר את ערב הסעודית מדרום ולשלוט על צירי השיט הבינלאומיים.
- שליטה על מצר באב אל-מנדב, הנתיב הימי האסטרטגי המקשר בין האוקיינוס ההודי לים התיכון, ובכך להפעיל לחץ כלכלי וביטחוני על המערב.
- הרחבת קשת האיומים לעבר ישראל, ערב הסעודית וארצות הברית, על ידי הצבת איומים ימיים נוספים שאפשר להפעילם ברחבי המזרח התיכון.

למרות שחסימה מלאה של מצרי באב אל-מנדב או הורמוז אינה ריאלית לאורך זמן, בשל מגבלות צבאיות של איראן והנוכחות הבינלאומית באזור, עצם האיום והיכולת לשבש באופן זמני את חופש השיט מהווים עבור טהראן כלי אסטרטגי חשוב. תרגילים צבאיים, ניסויי טילים והכרזות פומביות מצד בכירי הצי האיראני מבססים את הנרטיב האיראני, שלפיו בידיהם היכולת "להעניש" את המערב או לפגוע בכלכלה העולמית במקרה של הסלמה. באופן עקיף, פעילות זו גם מעמידה את טהראן כ"שומרת הסף" של נתיבי האנרגיה הימיים של המפרץ, ובכך נותנת לה מנוף לחץ מדיני וכלכלי — גם כלפי יריבותיה הערביות וגם כלפי הקהילה הבינלאומית.

טורקיה — במהלך העשור האחרון [הגבירה](#) טורקיה את נוכחותה והשפעתה בזירת הים האדום כחלק ממדיניות אסטרטגית רחבה של חזרה למרחבים שבהם שלטה האימפריה העות'מאנית בעבר. מדיניות זו מונעת משילוב של שיקולים גיאואסטרטגיים, כלכליים, אידיאולוגיים וביטחוניים. טורקיה רואה בים האדום אזור בעל חשיבות הן מבחינת גישה לנתיבי סחר, ובעיקר מצר באב אל-מנדב ותעלת סואץ, והן כמרחב השפעה שבו היא יכולה להקרין נוכחות צבאית, כלכלית ותרבותית לעבר אפריקה, המפרץ ודרום אסיה.

במסגרת מאמציה לקדם את השפעתה פעלה טורקיה לביסוס דריסת רגל במדינות קרן אפריקה, ובראשן סומליה, שם הפכה לשחקנית בולטת. כבר בשנת 2011 פתחה טורקיה קונסוליה במוגדישו ושילבה פעילות הומניטרית, שיקום תשתיות והשקעות, לצד פעילות ביטחונית אסטרטגית. בשנת 2017 פתחה טורקיה את בסיס טורקסום — בסיס צבאי ואקדמיה להכשרת קצינים סומלים במוגדישו שנחשב לבסיס הצבאי הגדול ביותר של טורקיה מחוץ לשטחה. טורקיה גם מפעילה את נמל מוגדישו לאחר ששיקמה אותו במסגרת הסכם לטווח ארוך. השקעותיה בסומליה כוללות גם תחומים אזרחיים — תשתיות, תחבורה, בריאות וחינוך — תוך בניית תשתית השפעה לטווח ארוך.

מעבר לכך פעלה טורקיה גם בסודאן, שם חתמה ב־2017 על הסכם לשיקום ופיתוח האי סואקין. אומנם לאחר הדחת עומר אל־בשיר הוקפא ההסכם, אך עצם קיומו סימן את כוונותיה של טורקיה לבסס לעצמה עמדת השפעה בחלקו המערבי של הים האדום. גם סומלילנד, למרות היעדר הכרה בינלאומית, הייתה מוקד למגעים של אנקרה, הן במטרה לגשר על המתח בינה לבין סומליה והן מתוך הבנה של הפוטנציאל הגיאואסטרטגי של חופיה. מעבר להשקעות אזרחיות וצבאיות, טורקיה מבקשת לבסס את עצמה כשחקנית ימית פעילה בזירה זו. היא שולחת ספינות לאזור לשם סיוע הומניטרי והפגנת נוכחות, בייחוד לנוכח חששה מהשפעה איראנית, סעודית או אמירתית מתחרה. אף שהיא אינה שותפה רשמית בקואליציות רב־לאומיות כמו הכוחות האמריקאיים הפועלים במפרץ עדן, טורקיה מנסה להציג עצמה ככוח מגן עצמאי של העולם המוסלמי – מסר המתחבר לאסטרטגיה הרחבה יותר של הנשיא רג'פ טאיפ ארדואן.

הנוכחות הטורקית בים האדום אינה חפה מאתגרים. מדינות כמו מצרים, ערב הסעודית ואיחוד האמירויות רואות בפעולותיה איום על הסדר האזורי, בייחוד בשל זיקתה לתנועת האחים המוסלמים ולשיח אסלאמיסטי. עם זאת, בשנים האחרונות מסתמן ריכוך מסוים בעמדות, תוך ניסיון טורקי לשקם קשרים עם יריבות לשעבר ולהשתלב מחדש בפורומים אזוריים. מדיניותה של טורקיה בים האדום משקפת את שאיפתה להפוך לשחקנית אזורית מובילה תוך שילוב של דיפלומטיה, סיוע אזרחי ונוכחות צבאית. היא פועלת לשמר נוכחות קבועה בזירה המוגדרת על ידה כמרחב השפעה אסטרטגי, המשרת את יעדיה הביטחוניים והכלכליים ומעצים את מעמדה הבינלאומי מול שחקנים אזוריים ועולמיים כאחד.

קטר – אחת המדינות הקטנות והעשירות במפרץ הפרסי, פועלת בשנים האחרונות להרחבת השפעתה האזורית בזירת הים האדום. פעילות זו משתלבת במדיניות החוץ הרחבה של קטר, המבקשת לחזק את מעמדה כמתווכת בינלאומית, כשחקנית כלכלית ודיפלומטית חשובה וכבעלת ברית ייחודית למערב מצד אחד, ולעולם האסלאמי מן הצד השני. בים האדום פועלת קטר מתוך שיקולים גיאופוליטיים, כלכליים וביטחוניים, תוך שאיפה לעקוף את מגבלות גיאוגרפיות ופוליטיות ולחזק את כוחה הרך.

אחד היעדים המרכזיים של קטר בזירה זו הוא ביסוס נוכחות אסטרטגית לאורך נתיבי הסחר הימיים המחברים בין אסיה, אפריקה ואירופה. הים האדום, ובייחוד מצר באב אל־מנדב ותעלת סואץ, מהווים [עורקים מסחריים](#) חיוניים שדרכם עובר חלק ניכר מהסחר העולמי – כולל אנרגיה – ועל כן הם נחשבים בעיני קטר לנכסים שיש להשקיע בהם ולהגן עליהם. החתירה של קטר לגישה ישירה אל נתיבים אלו, ללא תלות במדינות אחרות באזור

המפרץ, נובעת גם מהשבר הדיפלומטי שחוותה עם שכנותיה בין 2017 ל-2021, כאשר הוטל עליה מצור מדיני וכלכלי מצד ערב הסעודית, איחוד האמירויות, מצרים ובחריין. כחלק ממדיניותה זו הגדילה קטר את השקעותיה בנמלים מרכזיים באזור קרן אפריקה. היא חתמה על הסכם להפעלת נמל מוגדישו בסומליה – מהלך שנחשב גם לצעד אסטרטגי מול המעורבות האמירתית והטורקית במדינה. במקביל דווח על מגעים קטריים עם סודאן וסומלילנד, מתוך מגמה לחדור גם לשווקים נוספים במזרח אפריקה. קטר משקיעה גם בפיתוח תשתיות יבשתיות מחברות – מסילות ברזל, דרכים ומרכזי לוגיסטיקה – כחלק מהמאמץ לחזק את שרשראות האספקה והסחר.

היבט מרכזי נוסף בפעילות הקטרית הוא עוצמה רכה – שימוש בהשקעות, סיוע הומניטרי וערוצים תקשורתיים (בדגש על רשת אל־ג'זירה) כדי לבסס לעצמה מעמד של שחקנית חשובה בזירה המדינית והאזורית. הסיוע הקטרי בקרן אפריקה ובתימן מוצג כהבעת סולידריות אסלאמית, תוך שהוא משרת יעדים אסטרטגיים עמוקים יותר של קטר: פתיחת שווקים, בידול מדיני ושימור השפעה מול שחקנים גדולים ממנה, ובראשם ערב הסעודית ואיחוד האמירויות.

קטר פועלת בים האדום מתוך מטרה להבטיח את נגישותה לנתיבי סחר, לבסס נוכחות כלכלית בגדה האפריקאית של המרחב ולחזק את כוחה הפוליטי בזירה רוויית תחרות. היא עושה זאת באמצעות שילוב של השקעות, דיפלומטיה רב־ערוצית ותמיכה הומניטרית, תוך ניסיון להימנע מעימותים גלויים ולשמר את תדמיתה ככוח מתון ומשפיע במזרח התיכון ובאפריקה.

לסיכום פרק זה, ניתן לראות כי המדינות שנסקרו, לצד ההבדלים ביניהן, חולקות מספר אינטרסים משותפים:

ביטחון ויציבות אזורית

- הבטחת חופש השיט והגנה על נתיבי סחר ימיים חיוניים.
- התמודדות עם איומי טרור ימי ושיד ימי.
- חתירה ליציבות פוליטית ומניעת סכסוכים אזוריים.

פיתוח כלכלי

- ניצול המיקום האסטרטגי של הים האדום לקידום סחר ופיתוח כלכלי.

- השקעות בתשתיות ימיות – נמלים ומתקני אנרגיה.

איזון השפעות חיצוניות

- התמודדות עם השפעתן הגוברת של מעצמות זרות באזור, בראשן סין וארצות הברית.
- ניסיון לשמור על אוטונומיה אזורית תוך ניצול הזדמנויות לשיתופי פעולה בינלאומיים.

שיתוף פעולה אזורי

- קידום פורומים ומסגרות לשיתוף פעולה בין מדינות האזור.
 - תיאום מדיניות בנושאי ביטחון, כלכלה וסביבה.
- להלן תרשים הממחיש את הפוטנציאל האפשרי לשיתוף פעולה אזורי, בחלוקה לתחומי עניין וסוג שיתוף הפעולה האפשרי שניתן לקדם במרחב הים האדום. כפועל יוצא של הניתוח אפשר לנסות למצוא תחומים שיחזקו את שיתוף הפעולה של מדינת ישראל עם המדינות הרלוונטיות במרחב, לצד שימור מעמדה, ותחומים שבהם הפעלת כוח ימי ישראלי יכולה להשתלב באינטרסים של המדינות השונות במרחב כדי לחזק את נכסיותה ומעמדה של ישראל כשותפה ושחקנית חשובה בזירה.

מדינה	שת"פ אזורי	איזון השפעות חיצוניות	פיתוח כלכלי	ביטחון ויציבות אזורית
סומלילנד	צהוב	אדום	אדום	צהוב
סומליה	צהוב	אדום	ירוק	צהוב
ערב הסעודית	צהוב	אדום	ירוק	צהוב
איחוד האמירויות	צהוב	צהוב	ירוק	ירוק
ארצות הברית	ירוק	ירוק	צהוב	ירוק
מצרים	ירוק	צהוב	צהוב	ירוק

- שיתוף פעולה מומלץ ובעל סיכויי מימוש סבירים
- שיתוף פעולה אפשרי, אך בתנאים מגבילים
- לא מומלץ לשאוף לשיתוף פעולה