

# إيران تواصل استخدام الطائرات "المدنية الوهمية" لإعادة إمداد الأسد

بواسطة فرزين نديمي (ar/experts/frzyn-ndymy/)

أبريل  
متوفر أيضاً باللغات:

(English (/policy-analysis/iran-still-using-pseudo-civilian-airlines-resupply-assad/))

عن المؤلفين



فرزين نديمي (ar/experts/frzyn-ndymy/)

فرزين نديمي هو محلل متخصص في الشؤون الأمنية والدفاعية المتعلقة بإيران ومنطقة الخليج ومقره في واشنطن



تحليل موجز

في الوقت الذي تنصب فيه أنظار قطاع الطيران ووسائل الإعلام الدولية على الطلبات التي أجرتها مؤخراً الخطوط الجوية الإيرانية لطائرات بوينغ وإيرباص تواصل طهران شراء الطائرات وقطع الغيار المستعملة بهدوء عبر شركات أصغر حجماً والتحليل بفاعلية على العقوبات المرتبطة بالإرهاب والمفروضة على شركات طيران وأفراد معينين وتوسع إيران إلى تعزيز قدرتها على النقل الجوي في المنطقة من خلال الدمج ما بين المكونات العسكرية والمدنية للطائرات إلا أن أي شركة منخرطة في هذا النشاط - حتى بصورة غير مباشرة - تزع نفسها في مرمى سياسة العقوبات الأمريكية

## الجسر الجوي "السوري السريع"

لطالما استعان «فيلق القدس» التابع لـ «الحرس الثوري الإسلامي» الإيراني بالموارد ذات الطابع المدني الوهمي لمساعدة حلفاء إيران في سوريا وقد قام «الحرس الثوري» بإنشاء خطوطه الجوية وشركات الخدمات الخاصة التي يستخدمها للتصوير لتقديم المساعدة اللوجستية وزيادة إيراداته هذا بالإضافة إلى الدعم الحثيث الذي يحظى به من "شركة ماهان للطيران" (انظر القسم التالي).

تعتبر "شركة طيران بويلا" الخطوط الجوية الرئيسية التي يديرها «الحرس الثوري» الإيراني و"شركة طيران بارس" التابعة إليه مع العلم بأن سابقاتها - أي "بارس للطيران" و "ياس للطيران" - صُنفتا من قبل الولايات المتحدة ككيانات إرهابية في عام 2012. وقد اتهمت الولايات المتحدة هاتين الشركتين بنقل الأسلحة إلى النظام السوري. وفي الآونة الأخيرة اشترى «الحرس الثوري» طائرتين إقليميتين برازيليتين الصنع من «القوة الجوية التابعة للحرس الثوري الإسلامي». وفي إبريل 145 أي آر (أرقام التسجيل "إي-بي-آر أي أي" و "إي-بي-آر أي دي") يصل مدهما إلى نحو ثلاثة آلاف كيلومتر ويمكن أن تتسعان لما يصل إلى خمسين راكباً وقد تم تسجيل أولى هذه الطائرات في جنوب أفريقيا من قبل رجل أعمال إيراني مقيم في اسطنبول يدعى حسين حافظ أميني وشملت إلى "شركة طيران بويلا" في 31 آذار/مارس ويشار إلى أن كلا الطائرتين شوهدتا لاحقاً في "مطار مهر آباد الدولي" في طهران وكانتا لا تزالان تحملان شارة التسجيل من جنوب أفريقيا والزي الرسمي لـ "شركة راي للطيران". ولدى «الحرس الثوري» علاقات وثيقة مع شركة الطيران الأخيرة التي تشكل على ما يبدو شركة تغطية غامضة لها موقع إلكتروني وهمي (<http://www.reyairlines.com/index.html>) تم إنشاؤه منذ أكثر من عامين وتشير التقارير المتوفرة إلى أن مركز تسجيل "راي" هو جنوب أفريقيا إلا أن العنوان المذكور على موقعها الإلكتروني موجود في اسطنبول

وبالإضافة إلى الإيرادات التي يجنيها «الحرس الثوري» من رحلات الركاب يتمكن كذلك من ادّخار المال عبر استخدام طائراته الخاصة لنقل عناصره وعائلاتهم والأهم من ذلك أن امتلاكه لأسطول جوي للشحن والسفر خاص به يتيح له نقل عناصره أو شحناته السرية تحت أدنى درجات الرقابة من سلطات الطيران المدني

وظهرت مؤخراً تحت الأضواء شركة أخرى خاضعة لـ «الحرس الثوري» وهي "طيران فارس قشم" التي استلمت من الشركة الأفغانية

"كام للطيران" طائرتي شحن عتيقتين من طراز "بوينغ 747-200 أف" عن طريق وسيط أرمني، ومن غير الواضح ما إذا كان المسؤولون الأفغان يدركون الوجهة النهائية لتلك الطائرات، وقد تم على الفور استخدام أولى هذه الطائرات (<http://www.airplane-pictures.net/photo/876865/ep-faa-unknown-boeing-747-200f>) وهي طائرة "إي بي-أف أي أي" من خلال تسيير رحلات جوية يومية من طهران إلى دمشق (أرقام الرحلات "كيو إف زي 9950" و "كيو إف زي 9951"). وتخضع الطائرة الثانية للصيانة في مركز "فارسكو" للصيانة والإصلاح في طهران، ويُقال أن "شركة ماهان للطيران" هي التي تسيّر طائرات الـ "بوينغ" التي تم شراؤها حديثاً. وفي الفترة الأخيرة شهد الجسر الجوي بين إيران وسوريا حركة ناشطة مع رحلات تسييرها عدة شركات طيران مدنية وعسكرية وهي: "ماهان للطيران" (إيرباص أي 300 و "أي 310") و"الخطوط الجوية الإيرانية" (إيرباص أي 300 و "أي 320") و"القوات الجوية الوطنية الإيرانية"/"طيران ساهان" ("بوينغ إف 747" و "سي-130") و"طيران «الحرس الثوري»"/"طيران فارس قشم"/"بويلا للطيران" ("بوينغ 747" و "أي إيل 76") و"الخطوط الجوية السورية" ("أي أل-76") و"أجنحة الشام للطيران" ("أي 320"). وهذه الأخيرة هي شركة طيران سورية خاصة تسيّر رحلات منتظمة بين طهران ودمشق واستهدفتها العقوبات الأمريكية في عام 2016. والجدير بالذكر أن غالبية رحلات "الخط السوري السريع" التي تسيّرها هذه الشركات تجري ليلاً لإعاققة عملية رصدها عبر الأقمار الاصطناعية، وبالإضافة إلى هذا الخط الناشط بين طهران ودمشق ثمة ثلاث خطوط جوية ("ماهان" و"الخطوط الجوية الإيرانية" و"الخطوط الجوية السورية") تحط في "مطار عبادان" بشكل متقطع حيث تُنقل إليها عناصر الميليشيات الشيعية العراقية بالحافلات من النجف والبصرة لتستقل الطائرات إلى دمشق. وبالإجمال نقلت "الخطوط الجوية الإيرانية" و"السورية" نحو 21 ألف مسافر بين طهران/عبادان ودمشق خلال الشهرين الماضيين فقط بالإضافة إلى إمدادات فاق وزنها 5,000 طن، وبما أن قلة من الحجاج يسافرون إلى سوريا هذه الأيام فبذلك يكون معظم هؤلاء المسافرين من القوات العسكرية أو شبه العسكرية، وجميع هذه الرحلات تقريباً مستأجرة بالكامل من قبل «الحرس الثوري» الإسلامي وعادةً ما تكون غير متاحة لعامة الشعب.

### دور المخاطر العالية لـ "شركة ماهان"

في عام 1992 تأسست "شركة ماهان للطيران" ثاني أكبر شركة طيران إيرانية من قبل "شركة مل مفاه الدين القابضة في كرمان" كشركة صغيرة تسيّر رحلاتها على متن بضع طائرات روسية الصنع، وبعد فترة من عدم الاستقرار قامت الشركة في عام 1998 بتكليف إدارة عملياتها لضابط سابق في «الحرس الثوري» ويدعى حميد عرب نجاد، وخلال الحرب بين إيران والعراق عمل عرب نجاد نائباً لقائد إحدى أنشط الوحدات القتالية التابعة لـ «الحرس الثوري» وهي "شعبة العمليات ثار الله 41" بقيادة القائد الحالي لـ «فيلق القدس» قاسم سليمان، ثم تولى عرب نجاد لاحقاً رئاسة المكتب الإيراني للإعمار في البوسنة والهرسك وهو منصب مرتبط على الأرجح بعمليات «فيلق القدس» في البلقان.

وبقيناً أن توظيف ضابط سابق في «الحرس الثوري» الإيراني ليس بالضرورة بالأمر المقلق لأن العديد من مدراء شركات الطيران الإيرانية الأخرى هم من قدامى «الحرس الثوري». لكن العلاقة الوثيقة التي تربط عرب نجاد بسليمان و«فيلق القدس» تبعث على القلق، كما أن أعمال "ماهان" غير المشروعة التي تنفذها بالنيابة عن «الحرس الثوري» قد وضعت الشركة على رأس قوائم العقوبات الدولية منذ عام 2011 وبالتالي فإن أي شركة تتعامل معها تكون معرضة لمخاطر كبيرة.

وعلى الرغم من التأثيرات المؤلمة التي فرضتها العقوبات على القيمة الجوية لطائرات "ماهان" وجدت الشركة أساليب مبتكرة لاستيراد أسطول من الطائرات الغربية الصنع خلال السنوات الأخيرة من بينها ثمان طائرات إيرباص أي 340 البعيدة المدى، وفي الواقع أن الطائرات التي استحوذت عليها عبر الشركات الوهمية الأرمنية جعلها الخطوط الجوية الإيرانية الوحيدة التي تستطيع تسيير رحلات لمسافات طويلة.

فضلاً عن ذلك استلمت "ماهان" مؤخراً الطائرة الأولى من بين ثلاث طائرات إيرباص أي 340 مستعملة من طراز ("يو بي-أي 4001" وإلى "يو بي-أي 4003") من سربلندا واليونان مستخدمةً هذه المرة "شركة بيك للطيران" الكازاخستانية كوسيط في العملية، وقد تم تسليم واحدة على الأقل من هذه الطائرات إلى "الخطوط الجوية السورية" وقد قامت للتو برحلتها الافتتاحية الأولى إلى دبي، وتفيد التقارير أن هذه الطائرة التابعة لـ "شركة ماهان" سوف تسيّر الرحلات إلى أمريكا الجنوبية وشرق آسيا أيضاً، كما تسيّر "شركة ماهان" طائرة إيرباص أي 300 لصالح "الخطوط الجوية السورية". لكن الجدوى الاقتصادية لهذه الطرق الجوية محل شك لأن "الخطوط الجوية السورية" تخضع لعقوبات الاتحاد الأوروبي منذ عام 2012 والعقوبات الأمريكية منذ عام 2013.

وعلى نطاق الأوسع صوّتت وزارة الخزانة الأمريكية عدة شركات مقرها في أرمينيا وقيرغيزستان وأوكرانيا وتايلاند وتركيا كشركات تغطية لـ "ماهان". وقد عملت هذه الشركات كوسيط لشراء الطائرات والمعدات المرتبطة بها من قبل الكيانات الإيرانية الخاضعة للعقوبات. وإذا احتسبنا هذه المعطيات مجتمعة فإن أسطول "ماهان" الحالي يضم أكثر من 37 طائرة كبيرة يبلغ متوسط عمرها 24 عاماً وتقوم برحلات داخلية وخارجية على السواء تشمل آسيا وأوروبا، وفي الواقع تسيّر "ماهان" 15 في المائة من الرحلات الدولية في إيران أي

ما يقرب من ضعف حصة "الخطوط الجوية الإيرانية" (8.5 في المائة). وليس هذا بالأمر المفاجئ نظراً إلى أن معظم طائرات الرحلات لمسافات طويلة لدى "الخطوط الجوية الإيرانية" كانت قد مُنعت من التحليق أو وُضعت تدريجياً خارج الخدمة قبل رفع العقوبات النووية. وفي حين وضعت الولايات المتحدة "شركة ماهان للطيران" على لائحة الإرهاب في تشرين الأول/أكتوبر 2011 بسبب إمدادها «فيلق القدس» بالدعم المالي والمادي والتكنولوجي فقد وجدت الشركة سُبلاً مختلفة للحفاظ على أسطولها في الخدمة.

## الخاتمة

في عام 1981 نُشرت مقالة في "مجلة القوات المسلحة" تم فيها تعريف "الخطوط الجوية الروسية - إيروفلوت" - بالذراع اللوجستي للأعمال السرية للاتحاد السوفياتي خلال الحرب الباردة. كما تم وصف الكيفية التي استخدم بموجبها الكرملين الخطوط الجوية الوطنية كأداة رئيسية لتنفيذ "أهدافه السياسية والعسكرية في جميع أنحاء العالم". وعلى الرغم من تفوق إمكانيات "إيروفلوت" بشكل كبير على كل ما يمكن لـ «الحرس الثوري» والجهات التابعة له أن تستطيع جمعه إلا أن «الحرس الثوري» يتبع بوضوح نهجاً مماثلاً في بسط نفوذه.

وخلال السنوات القليلة المقبلة سوف تصل إلى إيران مجموعة من طائرات "إيرباص" و"بوينغ" جديدة بما يرافقها من تدريبات وخدمات. ولكن إذا كانت "الخطوط الجوية الإيرانية" تأمل استغلال هذه الموارد فسوف تحتاج إلى تجنب التعاملات التجارية مع "ماهان للطيران" وغيرها من الكيانات المصنفة على لائحة الإرهاب بما أن "ماهان" تبدو عازمة على إبقاء دورها الفعلي كـ "الخطوط الجوية لـ «فيلق القدس» التابع لـ «الحرس الثوري الإسلامي»". وعلى سبيل المثال إذا قررت "الخطوط الجوية الإيرانية" و"آسمان للطيران" استخدام طائراتها الجديدة في ترتيبات الإقراض والتأجير أو تقاسم الرموز مع "شركة ماهان" أو شركات شبه مدنية مشابهة فإنها قد تواجه عرقلة كبيرة في الدعم التقني من شركات التصنيع الأجنبية بالإضافة إلى فقدان أي مكانة عالمية تكون قد استعادتها بعد الاتفاق النووي. وكون "ماهان للطيران" تقدم دعماً مباشراً للحرب التي يشنها «الحرس الثوري» من خلال وكلائه من الممكن أن تجد نفسها مرغمّة في النهاية على الإقفال تحت وطأة الضغوط الناتجة عن العقوبات - وربما تجرّ معها شركات طيران إيرانية أخرى إلى الهاوية.

❖ فرزين نديمي هو محلل متخصص في الشؤون الأمنية والدفاعية المتعلقة بإيران ومنطقة الخليج ومقره في واشنطن.

## موصى به



BRIEF ANALYSIS

### [Iran Takes Next Steps on Rocket Technology](#)

//

◆

Farzin Nadimi

(/policy-analysis/iran-takes-next-steps-rocket-technology)



تحليل موجز

## [السعودية تُعدّل تاريخها وتقلّص من دور الوهابية](#)

فبراير



سايمون هندرسون

[\(ar/policy-analysis/alswdyt-tudwl-tarykhha-wtqlws-mn-dwr-alwhabyt/\)](#)



BRIEF ANALYSIS

## [Targeting the Islamic State: Jihadist Military Threats and the U.S. Response](#)

February 16, 2022, starting at 12:00 p.m. EST (1700 GMT)



Ido Levy ,

Craig Whiteside

[\(/policy-analysis/targeting-islamic-state-jihadist-military-threats-and-us-response\)](#)

TOPICS

[\(ar/policy-analysis/antshar-alslht/\)](#) انتشار الأسلحة

[\(ar/policy-analysis/altaqt-walaqtsad/\)](#) الطاقة والاقتصاد

المناطق والبلدان

[\(ar/policy-analysis/swrya/\)](#) سوريا

[\(ar/policy-analysis/ayran/\)](#) إيران