

نحو منظومة إقليمية لأمن البحر الأحمر

أحمد عسكر

باحث مساعد بمركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام

يشكل أمن البحر الأحمر مسألة معقدة، بالنظر إلى كثرة الفاعلين الإقليميين والدوليين فيه، ولكونه مرتكزاً مهماً وأساسياً في تفاعلات تلك القوى، في ظل المهددات الناتجة عن السياق الإقليمي المضطرب، وفي ضوء أن البحر الأحمر يأتي كنظام إقليمي فرعي ضمن إقليم الشرق الأوسط الذي يشهد تقلبات عديدة على مدار العقود الماضية، وتدافع دولي وإقليمي نحوه، الأمر الذي يهدد بوضع المزيد من العراقيل أمام فرص إنشاء منظومة إقليمية تستهدف الحفاظ على الأمن الإقليمي، والحد من التنافس الدولي والإقليمي على النفوذ في البحر الأحمر.

أولاً: جغرافيا البحر الأحمر وأهميته الاستراتيجية

يمتد البحر الأحمر جغرافياً من شبه جزيرة سيناء إلى خليج عدن ليصل في النهاية إلى المحيط الهندي، وفي الجانب الشمالي يوجد خليج العقبة يتجه لشمال شرق إسرائيل والأردن، وخليج السويس الذي يربط بين البحر الأحمر وقناة السويس. وتشكل السعودية واليمن الساحل الشرقي للبحر الأحمر، بينما تشكل مصر والسودان وجيبوتي وإريتريا -ويمكن ضم الصومال إليهم- الساحل الغربي له (١)، وفي الشمال الشرقي توجد الأردن وإسرائيل.

ويبلغ طول البحر الأحمر من السويس حتى مضيق باب المندب حوالي ١٩٠٠



كيلومتر، ويصل أكبر عمق له إلى ٢٩٢٠ متراً (٢). بينما يصل أقصى عرض له نحو ٢٠٤ كيلومتر، بينما أقل عرض هو ١٩ كيلومتر عند باب المندب. كما يصل طول السواحل السعودية على البحر الأحمر إلى ١٨٩٠ كيلومتر بنسبة ٣٣,٩% من إجمالي السواحل الكلية، وطول السواحل المصرية تصل إلى ١٩٤١ كيلومتر بنسبة ٢٥,٥%، والسواحل الإريترية نحو ١٠١٢ كيلومتر، بينما السواحل السودانية تبلغ نحو ٧١٧ كيلومتر بنسبة ١٢,٨%، وتصل السواحل اليمنية إلى ٤٤٢ كيلومتر بنسبة ٨,١١%، والسواحل الجيبوتية نحو ٤٠ كيلومتر بنسبة ٠,٧%، والسواحل الأردنية نحو ١٧ كيلومتر بنسبة ٠,٥%، إضافة إلى سواحل إسرائيل التي تصل إلى ١١,٢ كيلومتر بنسبة ٠,٢% (٣).

كما يتسم البحر الأحمر باحتوائه على عدد من المضائق والمنافذ الاستراتيجية المهمة، ومن أبرزها مضيق باب المندب، الذي يعد أحد أهم المضائق البحرية على مستوى العالم، وتطل عليه ثلاث دول هي اليمن وإريتريا وجيبوتي، حيث يربط البحر الأحمر بخليج عدن، وتفصل جزيرة بريم المضيق إلى قناتين؛ قناة شرقية عرضها "ميلان" فقط وعمقها أقل من ١٠٠ قدم، وقناة غربية عرضها تسعة أميال وربع الميل، بينما عمقها يقارب ١٠٠٠ قدم. وتجري الملاحة بشكل أساسي في القناة الغربية من المضيق والتي تسمى "ممر ميون". كما تعد جزيرة "بريم" اليمنية أحد النقاط الاستراتيجية للمضيق. وفي الشمال، يقع مضيق تيران، عند مدخل خليج العقبة، حيث يعد الذراع الشمالية الشرقية للبحر الأحمر، حيث يبلغ عرضه ١٠ أميال تضيق إلى ٨ أميال عند المدخل. بينما تقع عدة جزر صغيرة داخل المضيق أهمها جزيرة تيران وصنافير اللتان تقسمان المضيق إلى ثلاث ممرات فعلية، بينهما ممر واحد صالح للملاحة، وهو الواصل بين جزيرة تيران وسيناء، ويبلغ عرضه حوالي ٣,٧ ميل. ويحظى مضيق تيران بأهمية استراتيجية كبرى، بسبب ارتباطه بالصراع العربي الإسرائيلي منذ استيلاء اليهود على ميناء إيلات في عام ١٩٤٨. وهناك أيضاً مضيق "جوبال"، الذي يقع عند مدخل خليج السويس، حيث يعد الذراع الشمالية الغربية للبحر



الأحمر، ويقع داخل السيطرة القانونية والفعلية لمصر بحكم أنه محاط من الساحلين بأراضٍ مصرية، ويتضمن مضيق جوبال مجموعة من الجزر المهمة مثل جزر جوبال وطويلة وأم قمر وشدوان(٤).

كما يتمتع البحر الأحمر بكثرة الموانئ المهمة على ساحله مثل ميناء السويس في مصر، وميناء سواكن وبورتسودان السودانيين، وميناء جدة وميناء الملك عبد الله السعوديين، وميناء الحديد اليمني، وميناء العقبة الأردني، وميناء جيبوتي، وميناءي مصوع وعصب الإريتريين، إضافة إلى ميناء إيلات الإسرائيلي(٥). ويمثل البحر الأحمر المنفذ البحري الوحيد لعدد من الدول المطلة عليه مثل اليمن وجيبوتي والسودان وإريتريا والأردن، مما يضاعف من أهمية البحر الأحمر بالنسبة لهذه الدول. ويضم البحر الأحمر خليجين يقعان في الجزء الشمالي من البحر الأحمر، ويمثلان ذراعيه الشمالي الشرقي والشمالي الغربي، وهما خليج العقبة وخليج السويس. يقع خليج العقبة شرق شبه جزيرة سيناء ويفصل بين مصر والسعودية، كما يطل عليه من الشمال والشمال الشرقي دولتي الأردن وإسرائيل. ويبلغ طوله ١١٠ أميال وعرضه بين ٨-١٧ ميلاً، ويبلغ طول سواحل خليج العقبة نحو ٢٣٠ ميلاً منها ١٢٥ ميلاً لمصر و ٩٥ ميلاً للسعودية، و ٥ أميال للأردن، و ٦ أميال لإسرائيل. ويقع على خليج العقبة، ميناء العقبة الأردني وميناء إيلات الإسرائيلي وميناء نوبيع المصري. أما خليج السويس فيقع في شمال غرب البحر الأحمر، ويبلغ طوله نحو ٢٠٠ ميل، ويبلغ عرضه ٢٠ ميلاً، ويتراوح عمقه بين ٢٠٠-٣٠٠ قدم، ويقع بكامله في الأراضي المصرية التي تحيط به من الشرق والغرب، ويعد أغنى المناطق البحرية في البحر الأحمر بالنفط.

فيما يضم البحر الأحمر نحو ٣٧٩ جزيرة، معظمها صغيرة وعدد قليل منها كبير الحجم نسبياً، وبعضها جزر محيطية ذات أعماق كبيرة مثل جزيرة "الزبرجد" بالقرب من رأس بناس على الساحل المصري، وجزر "زقر"، وحنيش الكبرى "بالقرب من المدخل الجنوبي للبحر الأحمر. كما أن هناك جزر ساحلية مثل جزيرة "بريم" في باب



المنذب، وجزر شدوان وقمران وفرسان ودهلك. وتبلغ الكثافة الجزرية للبحر الأحمر نحو ٢,١ جزيرة لكل ميل مربع(٦).

وتتملك مصر نحو ٢٦ جزيرة من أبرزها شدوان، وتمتلك السعودية نحو ١٤٤ جزيرة من أبرزها فرسان، واليمن حوالي ٤١ جزيرة من أبرزها قمران وزقر وبريم وحنيش "المتنازع عليها مع إريتريا"، وإريتريا التي تملك ١٢٦ جزيرة من أبرزها دهلك وفاطمة وحلب ودوميرا، وجيبوتي نحو ٦ جزر من أبرزها سيبا وموليله، والسودان نحو ٣٦ جزيرة من أبرزها سواكن(٧). ومن ثم، تمتلك الدول العربية المطلة على البحر الأحمر نحو ٦٦,٨% من مجموع الجزر في البحر الأحمر(٨).

أهم النقاط الاستراتيجية في البحر الأحمر

يعتبر البحر الأحمر في الأدبيات العسكرية بحيرة شبه مغلقة، لوجود تلك النقاط الاستراتيجية التي تتحكم في مداخل البحر الأحمر الشمالية والجنوبية، لذلك فمن يسيطر عليها فإنه يسيطر على حركة الملاحة في البحر كله، الأمر الذي دفع القوى الدولية والإقليمية إلى التنافس والتكالب على المنطقة، لا سيما عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر في مضيق باب المنذب(٩)، وتتمثل أبرز نقاط التحكم الاستراتيجي في:

- مضائق تيران وجوبال وقناة السويس عند الشمال، حيث تتحكم تلك النقاط في حركة التجارة بين آسيا وأوروبا، وهو ما برز خلال الفترة بين ١٩٦٧-١٩٧٥ عندما قررت مصر إغلاق مضيق تيران أمام الملاحة الإسرائيلية في البحر الأحمر، وكذلك تم إغلاق قناة السويس أمام الملاحة البحرية الدولية نتيجة العدوان الإسرائيلي واحتلال إسرائيل شبه جزيرة سيناء.

- مضيق باب المنذب وجزر حنيش وبريم عند المدخل الجنوبي، حيث يعد باب المنذب بمثابة البوابة والمدخل الجنوبي للبحر الأحمر، حيث يتحكم في الوصول إليه، مما أكسبه أهمية استراتيجية كبرى لا سيما بالنسبة لمصر، بسبب تأمين مرور الملاحة إلى قناة السويس، وفي حالة عرقلة عبور السفن، تضطر السفن إلى سلوك طريق آخر حول الطرف الجنوبي من أفريقيا، وهو ما يمثل صعوبة من



ناحية طول الوقت المستغرق والتكلفة المالية والأمنية المرتفعة. ويبلغ عرض مضيق باب المندب عند أضيق نقطة له حوالي ١٦ كيلومتر (١٠ أميال)، وتستخدم السفن التجارية المتجهة إلى جهة الشمال ممرًا بعرض ٣,٢ كيلومتر (ميلين) على الجانب العربي إلى الغرب من جزيرة بريم (ميون)، في حين تسلك السفن المتجهة جنوبًا الممر على الجانب الأفريقي المعروف بالقناة الغربية للمضيق، والتي يبلغ عرضها حوالي ١٣ ميلًا تقريبًا (١٠)، ويفصل بين الممرين ما يزيد عن ١,٦ كيلومتر (ميل واحد). ومن هنا يكتسب المضيق أهمية كبيرة في حركة الملاحة والنقل الدولية في البحر الأحمر، حيث يمر به أكثر من ستين سفينة يوميًا (١١). كما تقع جزر حنيش بالقرب منه، في منتصف الطريق البحري بين إريتريا واليمن، ويدور حولها نزاع منذ منتصف تسعينيات القرن الماضي بين البلدين لانتزاع سيادتها.

الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للبحر الأحمر

يتسع المفهوم الجيوسياسي للبحر الأحمر بشكل أكبر من المفهوم الجغرافي له، بحيث لا يقتصر على الوحدات السياسية الساحلية المطلة عليه، ولكن يشمل الوحدات السياسية المرتبطة سياسياً واقتصادياً وعسكرياً به، مثل منطقة القرن الأفريقي، وكذلك الأمر بالنسبة لمنطقة الخليج العربي التي تدخل ضمن المفهوم الجيوسياسي له. كما أن هناك الوحدات السياسية التي لديها مصالح اقتصادية في المنطقة بمعناها الجغرافي مثل الاتحاد الأوروبي وفرنسا اليابان، وهناك القوى الكبرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية باعتبار أن تواجدتها في منطقة البحر الأحمر يتخطى فكرة المصالح، لكونها تملك استراتيجية كونية شاملة يقع البحر الأحمر في القلب منها.

ويرتبط النظام الإقليمي للبحر الأحمر بنظم إقليمية مثل إقليم الشرق الأوسط الذي يضم الأول ضمن إطاره الجيوسياسي، ونظم إقليمية فرعية مثل حوض نهر النيل ومنطقة القرن الأفريقي، حيث يرتبط البحر الأحمر بالقرن الأفريقي من ناحية الجنوب كما يرتبط شمالاً بقناة السويس على الأصعدة السياسية والأمنية والاقتصادية



والعسكرية، بما جعله مركز اهتمام صانعي القرار في دول المنطقة، فضلاً عن كونه أضحى محور الصراعات المعقدة بين القوى الدولية والإقليمية المتنافسة على النفوذ. ويكتسب البحر الأحمر أهميته من كونه يربط بين منظومات جغرافية إقليمية كبرى، فهو شبه بحيرة عربية حيث يضم ٦ دول تحيط به، وهي دول مصر والسودان وجيبوتي والأردن والسعودية واليمن، بحيث تبلغ نسبة الشواطئ العربية في البحر الأحمر نحو ٩٠,٢% من سواحلته التي يبلغ طولها حوالي ٢١٠٠ كيلومتر، ومساحته تبلغ حوالي ٤٣٨ ألف كيلومتر (١٢). كما أن اكتشاف مناطق الغاز والنفط والذهب في القرن الأفريقي قد أضاف بعداً جديداً للتنافس الدولي على المنطقة، حيث دخلت قوى جديدة مثل الهند والبرازيل وتركيا واليابان، بالإضافة إلى وجود القوى التقليدية في المنطقة (١٣).

ويعد البحر الأحمر أحد أهم الطرق البحرية التي تمر عبره السفن التجارية من الشرق للغرب، فهو خط اتصال بين الشرق الأقصى إلى البحر المتوسط وشمال المحيط الأطلنطي، وتشير التقديرات إلى أن هناك أكثر من ٣,٥ مليون برميل نفط يومياً تمر عبر مضيق باب المندب (١٤). وتحول من كونه بحراً داخلياً إلى أحد أبرز الممرات المائية في العالم، والذي يمثل طريقاً استراتيجياً للتجارة الدولية وتجارة النفط، من منطقة الخليج العربي وأفريقيا إلى دول أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية (١٥)، الأمر الذي أكسبه أهمية استراتيجية جعلته موضع تنافس ومحط أنظار العديد من القوى الدولية والإقليمية، التي ترغب في المزيد من الهيمنة والسيطرة في هذه المنطقة التي يتزايد تأثيرها الاستراتيجي في منطقة الشرق الأوسط.

وتضاعفت أهمية البحر الأحمر عقب اكتشاف النفط في دول الخليج العربي، بحيث تحول إلى طريق نفطي استراتيجي، كما يمثل البحر في الاستراتيجيات العسكرية محوراً مهماً في أي عملية عسكرية محتملة في منطقة الشرق الأوسط. وتلعب الجزر الواقعة فيه دوراً في مضاعفة قيمته الاستراتيجية والعسكرية، في ظل أن بعضها يتحكم في المضائق والنقاط الاستراتيجية المهمة على طول البحر الأحمر، كما أسلفنا.



يعد البحر الأحمر شرياناً استراتيجياً للقوى الاقتصادية الكبرى، التي تعبر تجارتها من خلاله، مثل دولة الصين، حيث يمثل البحر واحداً من أهم الطرق البحرية وأكثرها اختصاراً، والتي تعتمد عليه بشكل رئيسي في مبادرة "الحزام والطريق"، تحت مسمى طريق الحرير التي طرحها الصين (١٦)، حيث تقدر قيمة البضائع الصينية التي تعبر الممر بشكل يومي بنحو مليار دولار (١٧).

وتتعاظم أهمية البحر الأحمر الاقتصادية، حيث تمر به ما يتراوح بين ١٣-١٥% من إجمالي التجارة العالمية، فهناك ١٧ ألف سفينة تمر عبر الممر المائي سنوياً (وفقاً لتقديرات ٢٠١٦)، حيث تحمل هذه السفن نحو ٨٢٠ مليون طن، بقيمة تقدر بـ ٧٠٠ مليار دولار. كما يحمل البحر نحو ٤,٨ مليون برميل نفط يومياً، بالإضافة إلى ٣٠% من الغاز الطبيعي، ويمر به ٤٠% من القمح الذي تصدره دول روسيا وأوكرانيا وروسيا وكازاخستان، كما أن هناك ٣٢% من إنتاج السماد على مستوى العالم يسلك طريق البحر الأحمر (١٨).

كما يذخر قاع البحر الأحمر بالعديد من الثروات المعدنية من أبرزها البترول والغاز الطبيعي والكبريت والفوسفات والمعادن الثقيلة مثل الحديد والزنك والنحاس والذهب والفضة والنحاس (١٩).

وتستخدم نحو ٢٠ دولة البحر الأحمر كممر تجاري رئيسي تعبر سفنها التجارية من خلاله، وتشير تقديرات منظمة الأمم المتحدة إلى أنه بحلول عام ٢٠٥١ سوف يرتفع سكان منطقة البحر الأحمر لأكثر من الضعفين، من ٦٢٠ مليون نسمة إلى ١,٣ مليار نسمة، كما سيرتفع الناتج المحلي الإجمالي للمنطقة ثلاثة أضعاف الحالي من ١,٨ تريليون دولار إلى ٦,١ تريليون دولار، في حين أن التجارة في البحر الأحمر سوف تزيد خمسة أضعاف مما هي عليه الآن من ٨٨١ مليار دولار إلى ٤,٧ تريليون دولار (٢٠).

ومن ثم، برزت الأهمية الجيوستراتيجية والاقتصادية للبحر الأحمر كأحد الدوافع القوية التي دعت القوى الدولية والإقليمية للتدافع نحو بسط الهيمنة والسيطرة في



المنطقة، بما يهدد باتدلاع صراعات نفوذ فيها، الأمر الذي يجعلنا أمام ضرورة حتمية بخلق منظومة إقليمية تكون أطرافها الرئيسية الدول الساحلية والشاطئية للبحر الأحمر، ويكون هدفها التعاون والتنسيق بشكل جماعي في التصدي لمهددات ومحاولات التكالب الدولية والإقليمية على المنطقة، في ظل المتغيرات الدولية والإقليمية التي تتعرض لها منطقة الشرق الأوسط، ويتأثر بها النظام الإقليمي في البحر الأحمر.

ثانياً: بيئة التفاعلات الإقليمية في البحر الأحمر

يعد البحر الأحمر مسرحاً للتنافس الدولي والإقليمي بين الدول المطلّة عليه، والقوى الكبرى، نظراً لكونه بقعة جيوسراتيجية مهمة، فهو بمثابة معبر سهل وقصير واقتصادي وممر استراتيجي لحركة الأساطيل البحرية ما بين البحر المتوسط والمحيط الهندي وأفريقيا وصولاً إلى الصين واليابان والمحيط الهادي.

فهو يقع ضمن نطاق جغرافي إقليمي يعاني المزيد من الصراعات والنزاعات وعدم الاستقرار، ويشمل منطقة الشرق الأوسط، والقرن الأفريقي والمحيط الهندي (٢١)، حيث يعتبر البحر الأحمر نظاماً فرعياً في إقليم الشرق الأوسط الذي يتسم بحالة من الاضطرابات وتفشي الأزمات السياسية والعسكرية خلال السنوات الماضية، بما يهدد الأمن والاستقرار في المنطقة، كما أنه بمثابة العمق الاستراتيجي لكل من مصر والسعودية، كونه يتاخم الكثير من المناطق الاستراتيجية التي تمثل امتداداً للأمن القومي العربي عامة، والأمن القومي الخليجي والمصري بشكل خاص، مثل منطقة حوض النيل ومنابع النيل، وكذلك الأمر بالنسبة لمنطقة القرن الأفريقي (٢٢).

فضلاً عن أن هناك عدد من النزاعات السياسية التي تشهدها منطقة البحر الأحمر والمناطق المتاخمة لها التي تؤثر فيها بحكم الجوار الجغرافي، بما يؤثر على أمن واستقرار المنطقة، وتنحصر أبرزها في الصراع العربي الإسرائيلي، والتوترات المصرية السودانية، وأزمة جنوب السودان، والتوتر الإريتري اليمني، والتوتر الإريتري الجيبوتي، والتوتر الإريتري الإثيوبي قبل عملية المصالحة، والنزاع



الصومالي الإثيوبي (٢٣). وقد أسهم في ذلك الضعف البنيوي لدول منطقة البحر الأحمر ومناطق الجوار الجغرافي لها مثل القرن الأفريقي واليمن، مما دفع دول الإقليم إلى السعي نحو إيجاد حلفاء لها في المنطقة سياسياً وعسكرياً واقتصادياً، حال وقوع خلافات مع أطراف إقليمية أخرى، فهناك بعض الدول العربية المطلة على البحر الأحمر تعاني من اضطرابات داخلية وعدم استقرار لعوامل سياسية واقتصادية وأمنية، مثل دولة الصومال، التي تشهد منذ تسعينيات القرن الماضي المزيد من الصراعات والخلل الأمني، وتفشي المجاعة والفقر، علاوة على غياب مؤسسات الدولة، وتصاعد عمليات حركة الشباب المجاهدين في أنحاء البلاد، وبزوغ مجموعات منفصلة عن الحركة مبايعة لتنظيم داعش بزعامة القيادي السابق عبد القادر مؤمن، الأمر الذي أدى إلى استقطاب المزيد من القوى الدولية والإقليمية إلى المنطقة.

ويتأثر أمن البحر الأحمر بتلك الصراعات والنزاعات التي تشهدها المناطق الشاطئية للبحر مثل الصراعات في القرن الأفريقي، كالصراع الإريتري-الإثيوبي - قبل أن تبدأ تسويته مؤخراً- والنزاع الإريتري-الجيبوتي، والحرب اليمنية، مما يجعلها أحد عوامل عدم الاستقرار عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، والتي كانت دافعاً لاحتدام التنافس الدولي والإقليمي في المنطقة (٢٤).

كما أن هناك تبايناً بين الدول العربية في منطقة البحر الأحمر حول مصادر تهديد الأمن القومي العربي، حيث أن هناك اتجاهاً عربياً يرى في إيران هي العدو الأول والمصدر الرئيسي لتهديد الأمن العربي في المنطقة، في حين تراجعت إسرائيل، التي هي المصدر الرئيسي والحقيقي للتهديد في البحر الأحمر، والتي تسعى إلى عدم السيطرة العربية على الممر الملاحي من خلال ترسيخ تواجدها العسكري ومحاولة إيجاد عمق استراتيجي في البحر الأحمر. ولطالما تواجه السعودية عقبات عدة في وصولها لبحر العرب ومنه للمحيط الهندي من خلال عرقلة إيران لعبور سفنها عبر مضيق هرمز، فإنها تعتمد بشكل كبير على البحر الأحمر لتصريف النفط إلى الغرب، ومن هنا، يمثل أمن البحر الأحمر مصلحة استراتيجية للسعودية، فمن خلاله يمكنها



الوصول إلى البحر المتوسط عبر قناة السويس، والمحيط الهندي عبر باب المندب (٢٥).

وتواجه منطقة البحر الأحمر أيضاً أشكالاً جديدة من التدويل، في ظل استمرارية بعض النزاعات والصراعات على صفتيه، فهناك المبادرات ومشاريع التسوية الدولية للنزاعات كإرسال مبعوث دولي أو إقليمي لتسوية النزاع في دولة ما مثل اليمن وجنوب السودان، أو من خلال قوات تدخل بحرية مثل القوة البحرية الدولية لمكافحة القرصنة قبالة السواحل الصومالية، وقوات الاتحاد الأفريقي في الصومال (الأميصوم AMISOM)، وقوات الأمم المتحدة في جنوب السودان UNMISS، وكذلك القوات القطرية لحفظ السلام على الحدود بين جيبوتي وإريتريا قبل أن تنسحب على خلفية الأزمة الخليجية-القطرية الراهنة (٢٦).

القوى الفاعلة في البحر الأحمر

تشهد منطقة البحر الأحمر تحركات عدة أطراف دولية وإقليمية والأطراف من غير الدول التي تنشط في هذه المنطقة بهدف ترسيخ نفوذها هناك، وتتمثل أبرز القوى في:

- الولايات المتحدة الأمريكية: فهناك اعتراف أمريكي بالدور الحاسم الذي يلعبه البحر الأحمر في التجارة الدولية، ومن ثم ترتبط مصالحها بأمن الملاحة والممرات المائية المهمة، ومن ثم، تأتي القاعدة العسكرية الأمريكية في جيبوتي (معسكر ليمونيه) بهدف المراقبة في القرن الأفريقي والبحر الأحمر، ومكافحة الإرهاب في المنطقة. كما تدخل في تشابكات وتحالفات مع بعض دول المنطقة، في إطار استراتيجيتها الدولية للحرب على الإرهاب في أفريقيا بصفة عامة، والقرن الأفريقي والبحر الأحمر بصفة خاصة، وتقدم بعض المساعدات العسكرية لعدد من الدول في المنطقة مثل مصر (٢٧). ويتموضع البحر الأحمر ضمن المناطق الأكثر أهمية في استراتيجية الولايات المتحدة الأمريكية في المنطقة، ومن ثم تسعى إلى السيطرة عليه، لارتباطه المباشر وكونه امتداداً مهماً لمناطق حيوية مثل الشرق الأوسط والخليج العربي والقرن الأفريقي وشرق أفريقيا.



- **الصين:** تعتمد الصين بشكل كبير على الصادرات التي تمر عبر البحر الأحمر، لذلك، فإن أي تهديد في البحر الأحمر يؤدي إلى تعطيل المرور الذي من شأنه أن يزيد الضغط على الاقتصاد الصيني، الأمر الذي دفعها إلى تعزيز قدراتها العسكرية في المنطقة بإنشاء قاعدة في جيبوتي، حيث استثمرت الصين ملايين الدولارات في توسعة ميناء جيبوتي، والبنية التحتية له، بهدف صد أية مخاطر على حركة الملاحة البحرية في البحر الأحمر وباب المندب. وتهدف الصين من تواجدها في البحر الأحمر من خلال القاعدة الصينية في جيبوتي إلى حماية وارداتها النفطية التي تمر عبر البحر الأحمر، والتي تبلغ نسبتها نحو ٣٩% من إجمالي وارداتها النفطية (٢٨). ويتوقع أن تتوسع التجارة الدولية للصين ودول شرق آسيا، حيث يقدر أن تعبر البحر الأحمر حوالي ٣٠% من الصادرات الصينية إلى الغرب عبر قناة السويس بحلول عام ٢٠٣٠ (٢٩)، مما يعظم أهمية البحر الأحمر في الاستراتيجية الصينية، وبما يجعله أحد أهم بؤر الصراع الدولي في المستقبل.
- **فرنسا:** تتمتع بنفوذ ملحوظ في البحر الأحمر، تستهدف من خلاله تأمين وارداتها النفطية، ومساهمتها في تأمين طريق الملاحة البحرية، فضلا عن عدم السماح بانفراد الولايات المتحدة في التحكم على الأوضاع السياسية والعسكرية في المنطقة، وتحتفظ فرنسا بقاعدة عسكرية في جيبوتي، هي الأكبر لفرنسا في أفريقيا.
- **روسيا:** يحظى البحر الأحمر باهتمام روسي ملحوظ في ظل رغبة روسية في ترسيخ نفوذها في منطقة البحر الأحمر والقرن الأفريقي، بهدف تأمين الملاحة البحرية في البحر، وفي نفس الوقت التصدي للنفوذ الأمريكي والغربي وتقليصه في البحر الأحمر. وفي هذا الإطار تسعى روسيا إلى إيجاد موضع قدم لها في المنطقة (٣٠)، يأتي ذلك بالتزامن مع العرض السوداني الذي قدمه الرئيس السوداني خلال إحدى زيارته إلى موسكو بإقامة قاعدة عسكرية روسية في بورتسودان، إضافة إلى توقيع اتفاق روسي سوداني بهدف التعاون في مجال النفط



واستغلال الغاز في البحر الأحمر (٣١). كما أن هناك علاقات متنامية بين روسيا وإقليم صومالي لاند في الصومال، مما يشير إلى إمكانية إقامة قاعدة روسية أخرى في هذه المنطقة بالقرب من مضيق باب المندب.

- تركيا: فرضت تركيا نفسها كطرف جديد في البحر الأحمر والقرن الأفريقي، حيث ينشط الأتراك في الصومال وفي السودان (٣٢). كما تجري تركيا مفاوضات لإقامة قاعدة عسكرية لها في جيبوتي، بعد ترحيب جيبوتي، وفقاً لبعض التقارير الإعلامية التركية (٣٣). وهناك مساعٍ تركية من أجل خلق عمق استراتيجي في البحر الأحمر، حيث تشارك في مناورات عسكرية مع بعض دول المنطقة، أضف إلى ذلك عقدها لاتفاقيات أمنية مع بعض الدول مثل كينيا وإثيوبيا وتنزانيا وأوغندا، بهدف مكافحة الإرهاب وتدريب القوات العسكرية لجيوش تلك الدول (٣٤). وتستهدف تركيا الاستفادة اقتصادياً من المنطقة، كما أنها ترغب في استقطاب دول المنطقة لدعم مواقف أنقرة الإقليمية والدولية في المحافل الدولية (٣٥). فقد انعكس التقارب والانخراط التركي في الصومال على توقيع مذكرة تفاهم بين الحكومتين الصومالية والتركية، تمنح بموجبها وزارة الثروة السمكية والموارد البحرية في الصومال إذن الصيد للقوارب والسفن التركية داخل المياه الإقليمية الصومالية، كما أسست لجنة صيد مشتركة بين البلدين، بهدف تحسين أنظمة المراقبة في مجال الصيد قبالة السواحل الصومالية (٣٦). كما افتتحت قاعدة عسكرية لها في الصومال في عام ٢٠١٧، بتكلفة ٥٠ مليون دولار، وتشغل مساحة نحو ١٦٠٠ كيلومتر على بعد ٤ كيلومتر جنوب العاصمة مقديشو، والتي تتسع لأكثر من ٥٠٠ جندي (٣٧). وفي ديسمبر ٢٠١٧ وقعت اتفاقاً سرياً مع السودان من شأنه أن يتيح لتركيا إقامة قاعدة عسكرية في جزيرة سواكن السودانية.

- الاهتمام الخليجي: إن اهتمام دول الخليج بشرق أفريقيا على الساحل الغربي للبحر الأحمر نابع من رغبتها في تحسين العلاقات مع دول المنطقة، لأغراض أمنية بحتة، مما يبرر سعي بعض دول الخليج لاسيما السعودية والإمارات إلى إقامة



قواعد عسكرية لها على ساحل البحر الأحمر من أجل ترسيخ الوجود الخليجي في المنطقة، ضد أي مخاطر محتملة، كما أن اندلاع الأزمة في اليمن كان أحد الدوافع الرئيسية في التوجه الخليجي نحو القرن الأفريقي، بهدف السيطرة على تهريب الأسلحة والعناصر المقاتلة إلى الحوثيين في اليمن، فضلاً عن صد النفوذ الإيراني والتركي في المنطقة، إلى جانب رغبة دول الخليج في تعزيز استثماراتها في منطقة القرن الأفريقي والبحر الأحمر وتأمين أمنها الغذائي من خلال الاستثمارات الزراعية في بعض دول القرن الأفريقي وشرق أفريقيا(٣٨). فقد اتفقت السعودية مع دولة جيبوتي على إقامة قاعدة عسكرية سعودية على البحر الأحمر، فيما تمتلك الإمارات قاعدة عسكرية لها في ميناء عصب الإريتري، وأخرى في جزيرة بريم "ميون" كشف عنها موقع "جاينز" البريطاني المتخصص في الشؤون العسكرية(٣٩) ، إضافة إلى قاعدة عسكرية في ميناء بربرة الصومالي قبل أن تلغي الحكومة الفيدرالية الصومالية الاتفاق بين الحكومة الإماراتية وحكومة أرض الصومال.

القواعد العسكرية في البحر الأحمر

سعت بعض القوى الدولية والإقليمية إلى إيجاد موطئ قدم لها في البحر الأحمر، في إطار بيئة إقليمية معقدة تذخر بالعديد من التحركات والترتيبات الإقليمية، والتنافس بين تلك القوى، وذلك من خلال إقامة عدد من القواعد العسكرية تكون بمثابة المنفذ لها للبحر الأحمر، ونقطة انطلاق حال أي تهديد في البحر الأحمر لمصالح تلك القوى في المنطقة. وهناك تزاخم إقليمي ودولي نحو إقامة قواعد عسكرية على ساحل البحر الأحمر، وتعتبر دولة جيبوتي أبرز الدول المطلة على البحر الأحمر التي تستضيف قواعد عسكرية على أراضيها(٤٠). ومن أبرز القواعد العسكرية في المنطقة:

- معسكر ليمونيه: وهي قاعدة عسكرية أمريكية في جيبوتي، تركز فيها قوة عمليات مشتركة للقرن الأفريقي، وهي تابعة لقوات AFRICOM، وقد أنشئت في عام ٢٠٠٣، وتؤجرها الولايات المتحدة بحوالي ٦٣ مليون دولار سنوياً، كما تخطط لتطويرها على مدار ٢٠ عاماً، بتكلفة ١,٤ مليار دولار، وتهدف هذه القاعدة التي



يقدر أعضاؤها بحوالي ٤٠٠٠ عنصر إلى محاربة الإرهاب، ومراقبة العناصر الإرهابية في كل من الصومال واليمن.

- قاعدة إيرون الفرنسية: يقدر عدد عناصرها من القوات الفرنسية بحوالي ١٧٠٠ عنصر، وتضم هذه القاعدة قوات فرنسية وألمانية وإسبانية، حيث يقدر عدد العناصر الألمانية بحوالي ٣٣٠ عنصر، وإسبانيا بحوالي ٥٠ عنصر، تقوم بمهام استطلاعية، وتحتفظ إيطاليا بقاعدة خاصة لها يمكنها استضافة ٣٠٠ عنصر، إضافة إلى طائرات بدون طيار، وتتعاون كل تلك الجهات في إطار التكامل العسكري بين دول الاتحاد الأوروبي.

- القاعدة الصينية في جيبوتي: استأجرتها الصين من جيبوتي بمبلغ ٢٠ مليون دولار سنوياً، وتستوعب حوالي ١٠٠٠٠ عنصر، وقد افتتحت هذه القاعدة في سبتمبر ٢٠١٧، وهي تعد بمثابة أول قاعدة عسكرية للصين في الخارج، وتجدر الإشارة إلى أن الصين تشترك بحوالي ١٠٠٠ عنصر في القوات التابعة للأمم المتحدة في جنوب السودان UNMISS.

- القاعدة اليابانية: وتستوعب حوالي ١٨٠ عنصراً في القاعدة الأمريكية بجيبوتي، ويعود التواجد الياباني بالأساس إلى التصدي للنفوذ الصيني في المنطقة، بخلاف مواجهة عمليات القرصنة قبالة السواحل الصومالية.

- القاعدة التركية في الصومال: يتزايد اهتمام تركيا بتوسيع تواجدها العسكري في البحر الأحمر عبر بوابتي الصومال والسودان، حيث استطاعت تدشين قاعدة عسكرية في الصومال في عام ٢٠١٧، بتكلفة بلغت ٥٠ مليون دولار، ويتواجد بها حوالي ٢٠٠ عنصر لتدريب حوالي ١٠٥٠٠ جندي صومالي، كما قام الرئيس التركي بزيارة للسودان في ديسمبر ٢٠١٧ في محاولة لتدعيم العلاقات بين البلدين (٤١).

- القاعدة الإماراتية في ميناء عصب الإريترى: بدأ العمل في هذه القاعدة في سبتمبر ٢٠١٥، حيث يشكل ميناء عصب نقطة لوجيستية مهمة، بسبب موقعه القريب من



منطقة الصراع الرئيسية في البحر الأحمر، بالإضافة إلى محورية موقعه في دعم قوات التحالف العربي في اليمن(٤٢).

وفي خضم كل تلك التفاعلات التي تدور في منطقة البحر الأحمر، تدرك مصر الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر بالنسبة للأمن القومي المصري، كما تدرك مدى التحديات والمخاطر الأمنية في المنطقة، حيث يرتبط اهتمام مصر بالبحر الأحمر ارتباطاً قوياً بقناة السويس، كون أن السيطرة على القناة تمنح مصر عدداً من المزايا الاقتصادية والأمنية والسياسية في بعض الأحيان(٤٣)، وهو ما دفعها إلى الشروع في إنشاء الأسطول الجنوبي المصري في البحر الأحمر، وعززت ترسانتها البحرية بمعدات جديدة مثل الفرقاطات المتعددة المهام، وحاملتي ميسترال الفرنسية، بهدف تعزيز الحضور البحري المصري في المنطقة، إضافة إلى إقامة مناورات عسكرية مع روسيا في البحر الأحمر(٤٤).

كما سعت مصر إلى طرح مبادرات إقليمية تهدف إلى تشكيل كيان اقتصادي تنموي في إقليم البحر الأحمر، بهدف تأكيد وتعزيز ملكية الدول العربية والأفريقية المشاطئة للبحر، والتنسيق فيما بينهم بشأن مواجهة التحديات في المنطقة. ودعت مصر الدول العربية والأفريقية المشاطئة للبحر الأحمر لاجتماع في القاهرة قد عُقد خلال الفترة من ١١-١٢ ديسمبر ٢٠١٧، بهدف البحث بشأن خلق إطار عربي أفريقي للتعاون في البحر الأحمر، ومحاولة السعي نحو إطلاق آلية مؤسسية تحقق المصالح والأهداف العربية والأفريقية من أجل تعزيز الأمن والاستقرار في البحر الأحمر(٤٥).

وتجدر الإشارة إلى أن مصر والسعودية في سبعينيات وثمانينيات القرن الماضي قد قدما مقترحات بشأن تأسيس منتدى البحر الأحمر، يضم الدول المشاطئة للبحر، إلا أنها واجهت بعض الصعوبات، بسبب استمرار الحرب الباردة، والانقسامات الدولية والإقليمية، إضافة إلى التساؤلات حول مشاركة إسرائيل في ذلك المنتدى. كما أن هناك بعض المشروعات الاقتصادية المشتركة بينهما في البحر الأحمر، كأحد الفرص التجارية بين البلدين في البحر الأحمر(٤٦).



وقد أُعيد إحياء تلك الاقتراحات خلال الفترة الأخيرة من قبل المبعوث الخاص للاتحاد الأوروبي إلى القرن الأفريقي، نظراً لما للبحر الأحمر كأحد أهم الممرات المائية من تأثير على الاقتصاد الأوروبي، فضلاً عن محورية البحر بالنسبة لمصر وقناة السويس. وتثار نفس التساؤلات حول من يجب أن يكون جزءاً من هذا المنتدى، وعلى وجه الخصوص إسرائيل، والدول غير الساحلية ذات المصالح في البحر الأحمر مثل إثيوبيا وجنوب السودان، إضافة إلى تركيا وإيران والولايات المتحدة والصين (٤٧).

وهو ما يدفع نحو ضرورة التكامل الاستراتيجي المصري مع الدول المشاطئة لساحل البحر الأحمر، بشأن التصدي والحد من تنامي نفوذ القوى الفاعلة التي لديها طموحات وأهداف توسعية في المنطقة، بما يهدد الأمن القومي العربي والمصالح الاستراتيجية لدول البحر الأحمر.

ثالثاً: التهديدات في منطقة البحر الأحمر

أضحى النفوذ في البحر الأحمر هدفاً لقوى إقليمية ودولية من أجل حماية المصالح الاستراتيجية لها، والمشاركة في تأمين أحد أهم الممرات المائية على مستوى العالم، وقد أسهم في ذلك الصراع الدولي والإقليمي على الموارد في البحر الأحمر والمناطق المتاخمة له مثل القرن الأفريقي، إضافة إلى الحرب الدائرة في اليمن، وتشابكاتها وتداعياتها على المنطقة، فضلاً عن الخلل في ميزان القوى العربي الإسرائيلي خلال السنوات الماضية، ورغبة عدد من الدول الصاعدة في لعب دور دولي وإقليمي من خلال بوابة البحر الأحمر. كل ذلك يمثل تهديدات للنظام الإقليمي في البحر الأحمر، وتبرز أهم أمثلتها في:

- تصاعد الدور الإثيوبي: يبدو تنامي الدور الإثيوبي في المنطقة أحد مصادر التأثير في البحر الأحمر، والسعي نحو ربط أديس أبابا بالموانئ البحرية في المنطقة، وتوسيع التعاون مع دول المنطقة في مجال الموانئ، مثل ميناء جيبوتي، الذي استطاعت الحصول على حصة فيه بنسبة ٣٠-٤٠%، بموجب اتفاق بين البلدين



تم توقيعه خلال زيارة أبي أحمد إلى جيبوتي في مايو ٢٠١٨ في مقابل استحواذ جيبوتي على حصص في بعض الشركات الإثيوبية المملوكة للحكومة، مثل شركة الكهرباء الإثيوبية (٤٨)، وقرب عودة استغلال إثيوبيا للموانئ الإريترية (عصب ومصوع) على خلفية المصالحة الإثيوبية-الإريترية، والحديث حول إمكانية قيام قوة بحرية مع إريتريا على ساحل البحر الأحمر بتمويل خليجي ورعاية أمريكية (٤٩)، فضلاً عن تبني إثيوبيا لسياسة خارجية ترتكز على بناء التحالفات والشركات الاقتصادية مع دول المنطقة لربط اقتصادات المنطقة بالاقتصاد الإثيوبي.

- النزاع الجيبوتي الإريترى: وهو النزاع المستمر حول منطقة دوميرا، والذي لا يزال يمثل مؤشراً سلبياً حول إمكانية تحقيق السلام الإقليمي في المنطقة، بالرغم من انتهاء الخلاف الإثيوبي الإريترى، بما يعني استمرار التهديد الإقليمي في القرن الأفريقي، وتأثيره على منطقة البحر الأحمر كونها وحدتين أساسيتين في النظام الإقليمي للبحر الأحمر.

- زراع الألغام: تعاني مياه البحر الأحمر من خطر زرع الألغام عند مضيق باب المندب، خاصة بعد تحذيرات أمريكية للسفن التجارية بقيام المتمردين الحوثيين بزراع ألغام في المياه الإقليمية اليمنية. كما تعرضت بعض السفن التجارية السعودية والإماراتية لتهديدات وهجوم في فبراير ٢٠١٧ نفذته عناصر من الحوثيين في مياه البحر الأحمر، بسبب استمرار الدولتين في فرض الحصار على جماعة الحوثي في اليمن، والمدعومة من إيران. بما يهدد بالمسارعة نحو تدويل الصراع في البحر الأحمر، وتحفيز المزيد من القوى الدولية والإقليمية الفاعلة للتدخل في المنطقة.

- جماعة الحوثي: تأتي ضمن أبرز مهددات أمن البحر الأحمر، ففي أكتوبر ٢٠١٦ هاجمت صواريخ تم إطلاقها من الساحل اليمني الذي يسيطر عليه الحوثيين أدت إلى وقوع أضرار جسيمة بالسفينة الإماراتية (سوفيت) التي تعمل كمهبط للقوات



ومركز خدمات لوجيستية، وقد تكررت الهجمات تجاه السفن في البحر الأحمر، ففي ٣٠ يناير ٢٠١٧ هوجمت فرقاطة سعودية قبالة ميناء الحديد الذي كان يخضع لجماعة الحوثي، إلا أنه قد تم الرد على تلك الاعتداءات، من خلال المدمرة "أس أس ميسون" وغيرها، كما وجهت البحرية الأمريكية عدد من الصواريخ من نوع "توماهوك" بهدف ضرب الرادارات الساحلية لدى جماعة الحوثي (٥٠).

- كما تمثل العلاقات المتنامية بين إيران وجماعة الحوثي تهديداً صريحاً لأمن البحر الأحمر، وتهديداً للأمن الخليجي لا سيما السعودية والإمارات، كونها تسمح لإيران بالانتفاف حول منطقة الخليج، ومن ثم تهديد المصالح والأمن القومي الخليجي. ومن ثم، فإن أي تواجد بحري أو جوي في اليمن من شأنه أن يمثل تهديداً لحركة المرور عبر قناة السويس، كما أنه يهدد تدفقات النفط التي تمر يومياً في مياه البحر الأحمر (٥١).

- إيران: تسعى إيران بقوة إلى البحث عن مواقع قوة بطول ساحل البحر الأحمر من قناة السويس شمالاً إلى باب المندب جنوباً، ليكون منفذاً لها نحو المحيط الهندي، وتسعى إيران للولوج إلى منطقة القرن الأفريقي وإيجاد موطئ قدم لها على ساحل البحر الأحمر من خلال بوابة إريتريا، بالإضافة إلى دول مثل تنزانيا وأوغندا بالرغم من أنها غير مطلة على البحر الأحمر. وفي مضيق باب المندب، تستخدم إيران ميليشيات الحوثي كوكيل لها في المنطقة بهدف فرض واقع جديد، ومن أجل الدخول بقوة في معادلة الترتيبات الإقليمية في المنطقة مستقبلاً، فضلاً عن استخدامها كسلاح تستطيع من خلاله تعطيل تدفق حركة الملاحة البحرية في البحر الأحمر حال نشوب أية حروب في المنطقة تكون إيران طرفاً فيها، في إطار صراعها مع الغرب، وبعض دول الخليج العربي، وعلى رأسها السعودية والإمارات (٥٢). ومن ثم، تطمح إيران إلى أن تضيف لمكاسبها الاستراتيجية إمكانات التحكم في البحر الأحمر وباب المندب من خلال المنصة اليمنية، إلى جانب مضيق هرمز التي تسيطر عليه، إضافة إلى تمركزها في بعض الجزر الإريترية



- والتعاون الأمني مع بعض دول القرن الأفريقي مثل إثيوبيا (٥٣).
- تدويل البحر الأحمر: إن مساعي التدويل في البحر الأحمر من خلال تحركات إسرائيل وإريتريا عند مضيق باب المندب، وإرسال عدد من الدول الغربية لسفن حربية تحت ذريعة ضبط حركة الملاحة، وتأمين المرور في الممر المائي، إنما يعكس نوع من الوصاية الدولية على المنطقة، بما يشكل تزامناً إقليمياً ودولياً حول النفوذ، مما يهدد الاستقرار الإقليمي في إقليم البحر الأحمر، واحتمالية اندلاع صراعات إقليمية ودولية (٥٤).
- الصراع الأمريكي-الصيني: تبرز مؤشرات في المنطقة كأحد أبرز التهديدات التي تواجه منطقة البحر الأحمر والقرن الأفريقي، حيث تنظر الولايات المتحدة الأمريكية إلى الصين كمصدر تهديد لمصالحها الاستراتيجية في القرن الأفريقي والبحر الأحمر، خاصة مع إنشاء الصين لقاعدة عسكرية وبحرية لها في جيبوتي، ومشاركة قوات صينية تقدر بـ ١٠٠٠ جندي ضمن بعثة قوات الأمم المتحدة UNMISS في جنوب السودان، فضلاً عن التوسع الصيني في بعض دول المنطقة مثل السودان وإثيوبيا والصومال، وتوسع استثماراتها في المنطقة. كما أن هناك مخاوف من احتمالية نشوب صدام عسكري بين البلدين في المنطقة، في ظل تعارض المصالح في المنطقة، والقرب الجغرافي بين القاعدتين العسكريتين الأمريكية والصينية في جيبوتي، بعد تقارير أمريكية أخيرة تتهم فيها القاعدة الصينية باعتراض الطائرات الحربية أثناء هبوطها في مطار قاعدتها بواسطة أشعة ليزر عسكري، الأمر الذي اعتبرته الصين مجرد تقارير مضللة (٥٥).
- إسرائيل: يعد التواجد الإسرائيلي في البحر الأحمر أحد أبرز مهددات الأمن القومي العربي في المنطقة، فقد كان جزءاً من الصراع العربي الإسرائيلي والحروب التي اندلعت بينهم في أعوام ١٩٥٦ و ١٩٦٧ و ١٩٧٣. ويتعزز الحضور الإسرائيلي في المنطقة من خلال تحركاتها عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، لا سيما في إريتريا وإثيوبيا، فضلاً عن المساندة الأمريكية التي تتلقاها إسرائيل تحت ذريعة التعاون



والمصالح الاستراتيجية بينهما، وذلك في إطار الالتزامات الأمريكية بضمان الأمن لإسرائيل، وضمان منفذ بحري وحركة المرور والملاحة الإسرائيلية في البحر الأحمر. تدرك إسرائيل خطورة تحول البحر الأحمر إلى بحيرة عربية يمكن حال قيام حرب مستقبلية غلق نقاطه الاستراتيجية في وجه الملاحة من وإلى إسرائيل، وهو ما دفعها إلى المزيد من التحركات خصوصاً عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، حيث حاولت إسرائيل الحصول على تسهيلات عسكرية في دولة إريتريا (في جزر دهلك)، بالإضافة إلى تعزيز علاقاتها مع دول القرن الأفريقي وشرق أفريقيا، بهدف تأمين الملاحة البحرية بينها وبين العالم الخارجي، فضلاً عن المشاركة في تأمين وحماية مضيق باب المندب. وتمتلك إسرائيل وجوداً قوياً في المنطقة من خلال شركات الأمن التي تنشط في المنطقة، فضلاً عن إشرافها على قاعدة تجسس وقواعد للتدريب في جزيرة دهلك الإريترية، التي توفر فيها غواصات مزودة بالوقود (٥٨).

- القرصنة البحرية: بالرغم من تقديرات حلف الناتو، التي أشارت إلى انخفاض الهجمات الناجحة للقرصنة قبالة سواحل البحر الأحمر في القرن الأفريقي خلال السنوات القليلة الماضية مقارنة بعام ٢٠٠٩، الذي شهد ذروة عمليات القرصنة بعدد ٥٢ عملية اختطاف ناجحة، حيث لم يشهد عام ٢٠١٥ أي حالة اختطاف في البحر الأحمر والقرن الأفريقي، برغم وجود ١٩٠ حالة قرصنة على مستوى العالم (٥٩)، إلا أن هناك مخاوف من تجدد عمليات القرصنة قبالة السواحل الصومالية، مما يهدد أمن واستقرار البحر الأحمر.

- النزاعات والصراعات في البحر الأحمر: حيث تدور في بعض مناطق الجوار الجغرافي للبحر الأحمر صراعات ونزاعات إقليمية مثل القرن الأفريقي واليمن، واستمرار تلك الصراعات من شأنها أن تلعب دوراً في استقطاب المزيد من المتكالبين على النفوذ وموطئ قدم في المنطقة. ومن ثم، يظل الوضع في البحر الأحمر قابلاً للانفجار واندلاع الصراعات مجدداً مستقبلاً (٦٠).



وإذ تشكل تلك التهديدات في البحر الأحمر والتي ترتبط بواقع المتغيرات الدولية والإقليمية في المنطقة، مصدر قلق بشأن الأمن والاستقرار الإقليمي، وتحدّ قوي أمام أي تنسيق وتعاون إقليمي مستقبلي بشأن منطقة البحر الأحمر، إلا أنها في نفس الوقت تمثل دافعاً قوياً نحو ضرورة وجود إرادة إقليمية من جانب الدول المطلة على البحر، تستهدف ضمان أن يصبح الحزام الساحلي للبحر الأحمر حزاماً آمناً، لضمان سلامة الطريق التجاري من المحيط الهندي إلى البحر الأبيض المتوسط، واستغلال تداعيات عملية السلام الأخيرة والمصالحة بين إثيوبيا وإريتريا في تحقيق السلام الإقليمي في منطقة القرن الأفريقي، لما سيكون له من انعكاسات على المشهد الاستراتيجي في البحر الأحمر وأمنه(٦١).

فعلى الرغم من التراجع النسبي بشأن وجود آلية أمنية مشتركة للبحر الأحمر خلال فترة ما قبل انتهاء الحرب الباردة، نتيجة لعدم الحاجة لحماية وتأمين مرور التجارة في البحر الأحمر، بسبب المصالح المشتركة بين القوتين العظميين آنذاك (الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي) التي عكست حرصهما على حماية وتأمين الممرات المائية ومنها البحر الأحمر. إلا أنه في ظل المتغيرات الدولية والإقليمية الراهنة التي تشهدها المنطقة، مثل الإرهاب والقرصنة والأوضاع الإقليمية المضطربة، وانتشار القواعد العسكرية على ساحل البحر الأحمر، التي تمثل نموذجاً لاشتداد التنافس الدولي والإقليمي للنفوذ فيه، لذلك هناك حاجة ماسة لإنشاء منظومة إقليمية في المنطقة من الدول المطلة عليه، بهدف التعاون الاستراتيجي من أجل تعزيز الأمن الإقليمي في المنطقة، وأمن وسلامة البحر الأحمر. وبالرغم من أن هناك اتفاقاً إقليمياً ودولياً على ضرورة حماية البحر الأحمر، تظل التحديات الإقليمية والدولية التي تقف عائقاً أمام إنشائها قائمة، والتي هي أكبر من فرص التعاون، في ظل سياق إقليمي مضطرب في المنطقة، الأمر الذي يجعل من خلق منظومة إقليمية في البحر الأحمر مهمة صعبة خلال المرحلة الراهنة.



المراجع

1. The Red Sea, Where Alliances Shift With the Tide, Geopolitical Futures 8 February 2018, available at :<https://goo.gl/8GeXSc>

٢. د. يحيى بن مفرح الزهراني، عسكرة البحر الأحمر والتحديات المستقبلية: ثروات مائية تحتاج إلى الحماية، مجلة آراء حول الخليج، مركز الخليج للدراسات، المملكة العربية السعودية، نشر في ١٥ فبراير ٢٠١٨، متاح على: <https://goo.gl/HV92qK>

٣. د. محمد مجاهد الزياد، الأمن في البحر الأحمر وانعكاساته على الأمن القومي العربي، مجلة آراء، المملكة العربية السعودية، العدد ١٢٧، يناير ٢٠١٨، ص ٢٠.

٤. الأمن والصراع والتعاون في البحر الأحمر، وزارة الإعلام، الهيئة العامة للاستعلامات، فبراير ١٩٩٦، صص ٧-٨.

٥. أبرز الموائى الاستراتيجية على البحر الأحمر، مركز الروابط للبحوث والدراسات الاستراتيجية، نشر في ١٨ نوفمبر ٢٠١٧، متاح على: <https://qoo.gl/uXMtB8>

٦. الأمن والصراع والتعاون في البحر الأحمر، مرجع سبق ذكره.

٧. محمود توفيق محمود، البحر الأحمر في الاستراتيجية الدولية، مجلة السياسة الدولية، مؤسسة الأهرام، العدد ٥٧، يوليو ١٩٧٩، ص ٣٠.

٨. الأمن والصراع والتعاون في البحر الأحمر، مرجع سبق ذكره.

٩. ياسر محجوب الحسين، البحر الأحمر.. ما أهميته الاستراتيجية؟، صحيفة المرصد، نشر في ٣٠ مارس ٢٠١٧، متاح على: <https://goo.gl/9WTqxZ>

10. The Red Sea, Where Alliances Shift With the Tide, ibid.,

11. Jeremy Vaughan and Simon Henderson, Bab al-Mandab Shipping Chokepoint Under Threat, Policy analysis, The Washington Institute, ١ March ٢٠١٧, available at: <https://goo.gl/jVwekf>

١٢. د. خطار أبو دياب، البحر الأحمر في معادلات الأمن العربي، مركز الروابط للبحوث والدراسات الاستراتيجية، نشر في ٣١ أكتوبر ٢٠١٥، متاح على: <https://qoo.gl/yXrCFn>

١٣. عاصم فتح الرحمن أحمد الحاج، أهمية البحر الأحمر الاستراتيجية في ظل المتغيرات الدولية، سودانيل السودانية، نشر في ٢٢ ديسمبر ٢٠١٢، متاح على: <https://qoo.gl/jWZ78b>

14. Eritrea: Horn of Africa, Red Sea and the Mandeb Strait, Eritrea-Ministry of Information, ١٣ May ٢٠١٦, available at :<https://goo.gl/Eksvph>



١٥. عاصم فتح الرحمن أحمد الحاج، مرجع سبق ذكره.
١٦. د. نانيس عبد الرازق فهمي، هل يمكن إنشاء نظام أممي إقليمي في البحر الأحمر: الفرص والتحديات، أوراق الشرق الأوسط، المركز القومي لدراسات الشرق الأوسط، صص ٤٣-٥٣.
١٧. محمد أنيس سالم، الدول العربية أمام تحديات عولمة البحر الأحمر، شؤون عربية، جامعة الدول العربية، العدد ١٧٣، ربيع ٢٠١٨، صص ١٦-٢٦.
١٨. المرجع السابق نفسه.
١٩. د. محمد مجاهد الزياد، مرجع سبق ذكره.
20. Fahd Al Rasheed, Can The Red Sea become a global trade and investment hub?, World Economic Forum, ١٢ February ٢٠١٦, available at :<https://goo.gl/WSkCMs>
٢١. سهام عز الدين جبريل، ظاهرة القرصنة على سواحل الصومال وخليج عدن وأمن البحر الأحمر.. دراسة في التفاعلات الإقليمية والدولية، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، يوليو ٢٠١٠.
٢٢. د. محمد مجاهد الزياد، مرجع سبق ذكره.
٢٣. المرجع السابق نفسه.
٢٤. د. نانيس عبد الرازق فهمي، مرجع سبق ذكره.
25. The Red Sea, Where Alliances Shift With the Tide, Ibid.,
٢٦. محمد أنيس سالم، مرجع سبق ذكره.
27. The Red Sea, Where Alliances Shift With the Tide, Geopolitical Futures, 8 February 2018, available at :<https://goo.gl/HhFhHc>
٢٨. مصطفى دردق، البحر الأحمر في المعادلات الإقليمية والدولية.. مسارات التحول والمتغيرات، الجمعية العلمية للشؤون الأفريقية، نشر في ٣ يونيو ٢٠١٨، متاح على: <https://qoo.gl/tUyDpw>
٢٩. أحمد عسكر، اليمن والبحر الأحمر: مصالح حيوية ومرتكز لأمن دول الخليج، مجلة آراء، المملكة العربية السعودية، العدد ١٢٢، أغسطس ٢٠١٧، ص ١٢٩.
٣٠. د. محمد مجاهد الزياد، مرجع سبق ذكره.
٣١. السودان وروسيا يوقعان اتفاقية لاكتشاف الغاز في البحر الأحمر، اليوم السابع، نشر في ٢٤ يوليو ٢٠١٨، متاح على: <https://qoo.gl/ZrBkGF>
32. Dore Gold , Ibid.,



33. Yoel Guzansky, Oded Eranm, The Red Sea: An Old-New Arena of Interest, The Institute for National Security Studies, ٢٤ June ٢٠١٨, available at: <https://goo.gl/jLwrSi>
٣٤. مصطفى دردق، مرجع سبق ذكره.
35. Dr. Aboubkrine El Am, Arab Security at Stake.. The Conflict over Regional Influence in East Africa, Future for Advanced Research & Studies, ١١ February ٢٠١٨, available at: <https://goo.gl/iw5tcV>
٣٦. السفن والقوارب التركية تحصل الإذن للصيد في المياه الإقليمية الصومالية، مركز مقديشو للبحوث والدراسات، نشر في ٢٨ يونيو ٢٠١٨، متاح على: <https://goo.gl/JcS7Us>
٣٧. تعرف على القاعدة العسكرية التركية في مقديشو، مركز مقديشو للبحوث والدراسات، نشر في ٢٠ سبتمبر ٢٠١٧.
38. An Arab Alliance Stretches Across the Red Sea, Stratfor World View, ٣٠ December ٢٠١٦, available at : <https://goo.gl/gQV1QX>
٣٩. مصطفى دردق، مرجع سبق ذكره.
٤٠. د. أميرة عبد الحلیم، القواعد العسكرية في البحر الأحمر.. تغير موازين القوى، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، نشر في ٣٠ يناير ٢٠١٨، متاح على: <https://goo.gl/97CjWV>
٤١. محمد أنيس سالم، مرجع سبق ذكره.
٤٢. أسماء عبد الفتاح، هل تبني الإمارات قاعدة عسكرية في أريتريا؟، المركز الإترني للخدمات الإعلامية، نشر في ٢٢ إبريل ٢٠١٦، متاح على: <https://goo.gl/TTFsqG>
43. The Red Sea, Where Alliances Shift With the Tide, Geopolitical Futures, 8 February 2018, available at : <https://goo.gl/HhFhHc>
٤٤. مصطفى دردق، مرجع سبق ذكره.
٤٥. محمد أنيس سالم، مرجع سبق ذكره.
46. Eritrea: Horn of Africa, Red Sea and the Mandeb Strait, Ibid.,
47. ALEX DE WAAL, Beyond the Red Sea: A new driving force in the politics of the Horn, African Argument, 11 July 2018, available at : <https://goo.gl/SuRMD2>
٤٨. جيبوتي تمنح إثيوبيا حصة في ميناء دوراليه، مؤسسة الصومال الجديد للإعلام والبحوث والتنمية، الصومال، نشر في ١١ مايو ٢٠١٨.
٤٩. أحمد عسكر، عودة العلاقات الإثيوبية الإريتريّة في سياقها الإقليمي، الأهرام المسائي،



-
- ملفات إقليمية، نشر في ١٨ يوليو ٢٠١٨، متاح على: <https://goo.gl/esn7rz>
50. Jeremy Vaughan and Simon Henderson, Ibid.,
51. Anthony H. Gordesman, America, Saudi Arabia, and the Strategic Importance of Yemen, Center For Strategic & International Studies, ٢٦ March ٢٠١٥, available at: <https://goo.gl/sUx3hX>
52. Dore Gold , Ibid.,
٥٣. د. خطار أبو دياب، مرجع سبق ذكره.
٥٤. د. محمد مجاهد الزياد، مرجع سبق ذكره.
٥٥. جيبوتي: دوافع وتأثيرات الحرب الإعلامية بين الصين وأمريكا، مؤسسة الصومال الحديثة للإعلام والبحوث والتنمية، الصومال، نشر في ٩ مايو ٢٠١٨.
٥٦. ياسر محبوب الحسين، مرجع سبق ذكره.
٥٧. مصطفى دردق، مرجع سبق ذكره.
58. Dr. Aboubkrine El Am, Ibid.,
٥٩. د. يحيى بن مفرح الزهراني، مرجع سبق ذكره.
60. Dore Gold ,The Breing Conflict Along The Red Sea, Jerusalem Center For Public Affairs, ١ February ٢٠١٨, available at: <https://goo.gl/v728qY>
61. Alexander Rondos, The Horn of Africa - Its Strategic Importance for Europe, the Gulf States, and Beyond, Center For International Relations and Sustainable Development, available at : <https://goo.gl/cZAQDV>