

الأهمية الجيو-استراتيجية للبحر الأحمر وامن الطاقة العالمي

بيداء صالح عواد

جامعة كركوك/ كلية الصيدلة

أ.د. محمد علي حمود

جامعة كركوك/ كلية القانون والعلوم السياسية

The geostrategic importance of the Red Sea and global energy security

Baidaa Saleh Awad

University of Kirkuk / College of Pharmacy

Prof. Dr. Muhammad Ali Hamoud

University of Kirkuk / College of Law and Political Science

المستخلص: يعد البحر الأحمر من أبرز الممرات البحرية العالمية ذات الأهمية الاستراتيجية، حيث يربط بين البحر الأبيض المتوسط عبر قناة السويس والمحيط الهندي عبر مضيق باب المندب، ما يجعله معبراً رئيسياً لحركة التجارة الدولية، وخاصة لنقل الطاقة من الخليج العربي إلى أوروبا وآسيا. هذا الموقع الجغرافي جعله محوراً لتنافس القوى الكبرى والإقليمية على النفوذ والسيطرة. لقد تزايدت في السنوات الأخيرة مظاهر العسكرة في البحر الأحمر، من خلال إنشاء قواعد عسكرية أجنبية على سواحلها، لاسيما في دول القرن الأفريقي مثل جيبوتي وإريتريا، ما يثير تساؤلات حول انعكاسات هذا الحضور العسكري المكثف على الأمن الإقليمي. إذ تسعى قوى عالمية مثل الولايات المتحدة، الصين، وفرنسا إلى تأمين مصالحها الاستراتيجية، في حين تتخبط دول إقليمية مثل السعودية، مصر، وتركيا في تعزيز وجودها العسكري لضمان نفوذها.

ان عسكرة البحر الأحمر تطرح إشكالية ان تؤدي هذه الظاهرة إلى تعقيد المشهد الجيوسياسي والاستراتيجي وزيادة فرص الصراع. في المقابل تزايد التوجه نحو اقامة تحالفات عسكرية لتأمين الملاحة وحماية المصالح وهذا ما قد يدفع الى بروز ظاهرة المحاور وهذا بحد ذاته يمثل نقطة

صراع وتهديدات أمنية خطيرة. الكلمات المفتاحية: البحر الأحمر، الأهمية الجيوستراتيجية، الأهمية العسكرية، القواعد العسكرية، التنافس الدولي والإقليمي.

Abstract: The Red Sea is one of the world's most strategically important maritime corridors, connecting the Mediterranean Sea via the Suez Canal to the Indian Ocean via the Bab al-Mandab Strait. This makes it a major transit point for international trade, particularly for transporting energy from the Arabian Gulf to Europe and Asia. This geographic location has made it a focus for major and regional powers competing for influence and control.

In recent years, militarization of the Red Sea has increased, with the establishment of foreign military bases on its coasts, particularly in Horn of Africa countries such as Djibouti and Eritrea. This raises questions about the implications of this intense military presence for regional security. Global powers such as the United States, China, and France seek to secure their strategic interests, while regional countries such as Saudi Arabia, Egypt, and Turkey are engaged in strengthening their military presence to ensure their influence.

The militarization of the Red Sea raises the question of whether this phenomenon will complicate the geopolitical and strategic landscape and increase the chances of conflict. On the other hand, there is a growing trend toward establishing military zones to secure navigation and protect interests. This could lead to the emergence of the axes phenomenon, which in itself represents a point of conflict and serious

security threats. **Keywords:** Red Sea, geostrategic importance, military importance, military bases, international and regional competition

المقدمة: يعد البحر الأحمر من أبرز الممرات المائية ذات الأهمية الجيوسياسية والاستراتيجية في العالم، لما يتمتع به من موقع حيوي يربط بين المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط عبر مضيق باب المندب وقناة السويس. وقد اكتسب هذا الممر البحري أهمية متزايدة في العقود الأخيرة مع تصاعد الاعتماد العالمي على مصادر الطاقة المنقولة بحرًا، لا سيما النفط والغاز، إذ يمر عبره ما يقارب 10% من تجارة النفط العالمية. في ضوء هذه المعطيات، أصبحت السيطرة على البحر الأحمر أو تأمينه أحد أبرز أهداف القوى الإقليمية والدولية، ما جعل من هذه المنطقة ساحة لصراع المصالح وتنافس النفوذ، ومرتبطة بشكل مباشر بأمن الطاقة العالمي.

أهمية الدراسة: في ظل التغيرات الجيوسياسية التي يشهدها اقليم، البحر الاحمر وتنامي التوترات في مضيق باب المندب، وظهور فواعل جديدة من غير الدول (مثل القراصنة، والجماعات المسلحة) تؤثر على أمن الملاحة. إضافة إلى ذلك، فإن التنافس الدولي بين قوى مثل الولايات المتحدة، والصين، وروسيا، إلى جانب الأطماع الإقليمية لبعض الدول، يعكس تعقيد المشهد الاستراتيجي في البحر الأحمر. من هنا، تأتي هذه الدراسة لتحليل الأهمية الجيواستراتيجية لهذا الممر الحيوي، وتقييم تأثيره المباشر وغير المباشر على أمن الطاقة العالمي.

أهداف الدراسة: تهدف هذه الدراسة إلى تحليل العوامل الجغرافية والسياسية التي تُكسب البحر الأحمر طابعًا جيواستراتيجيًا لفهم الروابط بين أمن البحر الأحمر وتدفقات الطاقة العالمية وتقيد تحليلًا منهجيًا حول المتغيرات التي جعلت من البحر الأحمر ذو أهمية عالمية وخصوصًا على مستوى الطاقة.

إشكالية البحث: تنطلق الدراسة من الإشكالية مفادها: كيف تؤثر الأهمية الجيوستراتيجية للبحر الأحمر على أمن الطاقة العالمي؟ وما الذي يجعل البحر الأحمر ذا أهمية استراتيجية في السياق الطاقوي العالمي؟

الفرضية: تنطلق الدراسة من الفرضية التالية "تشكل الأهمية الجيوستراتيجية للبحر الأحمر عاملاً حاسماً في أمن الطاقة العالمي، إذ يؤدي الموقع الجغرافي، إلى جانب التنافس الجيوسياسي، إلى جعل هذه المنطقة نقطة ارتكاز في ضمان تدفقات الطاقة واستقرار الأسواق العالمية".

منهج البحث: تعتمد هذه الدراسة على المنهج التحليلي لفهم العلاقة بين الأهمية الجيوسياسية للبحر الأحمر وأمن الطاقة العالمي، وتحليل أهم الجوانب والابعاد التي تتعلق بأهمية البحر الأحمر وعلاقته بأمن الطاقة العالمي.

خطة البحث: ينقسم البحث الى ثلاث مباحث أساسية وكالاتي

المبحث الأول: الأهمية الجغرافية للبحر الأحمر

يشكل البحر الأحمر موقعه جغرافياً مهماً والذي يجعله حلقة وصل حيوية بين طرفي العالم العربي من جهة ويمتد كجسر مائي يربط بين البحار والمحيطات من جهة أخرى، حيث يتصل شماله بقناة السويس، أهم قناة ملاحية عالمية، ويصل جنوبه بالمحيط الهندي، هذا الامتداد يجعل البحر الأحمر أقصر الطرق البحرية التي تربط الشرق بالغرب، والشمال بالجنوب، ما يعزز دوره المحوري في حركة التجارة الدولية ونقل البضائع، ويجعل منه عصباً حيوياً في ديناميكيات النقل البحري العالم، ان البحر الأحمر يعتبر بحرًا جديدًا نسبيًا، اذ يشبه في تطوره تطور المحيط الأطلسي في مراحله المبكرة، مر البحر الأحمر بمرحلتين جيولوجيتين في تشكله وذلك نتيجة لحركة الصفائح التكتونية.

اذ بدأت المرحلة الأولى قبل حوالي 30 مليون سنة، وقد بدأ الانفصال التدريجي بين الصفيفة الأفريقية والصفيفة العربية، ما أدى إلى فتح خليج السويس في الجزء الشمالي الغربي من

البحر الأحمر. أما الجزء الشمالي من البحر الأحمر نفسه، فقد بدأ في التكوّن لاحقاً، قبل نحو 20 مليون سنة، نتيجة لاستمرار عملية التباعد بين الصفائح.

أما المرحلة الثانية التي بدأت منذ حوالي 3 إلى 4 ملايين سنة، حيث شهدت نشاطاً تكتونياً متجدداً الذي بدوره أدى إلى توسّع الحوض جنوباً وامتداده إلى خليج العقبة، بالإضافة إلى تكون الجزء الجنوبي من وادي البحر الأحمر⁽¹⁾. وتقدر هذه الحركة بما يتراوح بين 0.59 إلى 0.62 بوصة (15.0 إلى 15.7 ملم) سنوياً، ولا تزال مستمرة، إضافة إلى النشاط البركاني الواسع على امتداد العشرة آلاف عام الماضية، والنشاط الزلزالي، وتدفق المياه المالحة الساخنة في الحوض⁽²⁾.

المطلب الأول: الموقع الجغرافي للبحر الاحمر

يفرد البحر الأحمر بموقع جغرافي مهم، إذ يقع البحر الأحمر بين قارتي آسيا وأفريقيا، ويمتد من خليج السويس شمالاً حتى مضيق باب المندب جنوباً، والذي يربطه بخليج عدن ثم بحر العرب ويحده من الغرب، مصر، السودان، وإريتريا، ومن الشرق، المملكة العربية السعودية واليمن. يرجع تكون البحر الاحمر من انفصال الجزيرة العربية عن القارة الافريقية في الحقبة الايوسينية، وذلك من خلال عملية بدأت منذ حوالي (20) مليون سنة ونتج عن هذه العملية الجيولوجية نظام من التصدعات الهائلة في القشرة الارضية. ويعد البحر الاحمر، بما في ذلك خليج عدن وخليج العقبة جزءاً من هذا النظام الواسع، فيما يعد البحر استمراراً للحدود الجيولوجي الذي يمتد شمالاً وجنوباً على طول وادي الاردن والبحر الميت ثم وادي عربة إلى خليج العقبة عند رأس البحر الاحمر. وعند المياه العميقة لخليج العقبة يتصل الشق السوري - الفلسطيني بالصدع الاريتري المتسع الذي يضم بدوره خليج السويس الضحل ثم البحر الاحمر

(1) Cochran, J. R. (1983). A model for development of the Red Sea. AAPG Bulletin, 67(1), 41-69.

(2) B. Charlotte Schreiber, William B.F. Ryan :red sea, Middle East, Britannica, London, 2024, pe4.

العميق، وهذا الصدع يتصل عند باب المندب بسلسلة التصدعات التي يشملها خليج عدن والتي تتصل بأخاديد شرق افريقيا وربما بالتفرعات لتحتية التي يضمها باطن المحيط الهندي.

يقع البحر الأحمر، فلكياً، بين خطي الطول (32° - 44°) شرقي خط غرينتش، وبين دائرتي العرض (12° - 30°) شمالي دائرة الاستواء، فيما يُعدُّ، جغرافياً، امتداداً مائياً للمحيط الهندي، وينتهي طرفه الشمالي الشرقي، عند رأس خليج العقبة، ويواصل طرفه الشمالي الغربي، متجاوزاً قناة السويس، حتى البحر الأبيض المتوسط، أما طرفه الجنوبي فيلتقي بخليج عدن، عبر مضيق باب المندب. أما خليج عدن، فيقع، فلكياً، بين خطي الطول (44° - 58°) شرقي خط غرينتش، وبين دائرتي العرض (12° - 47°) شمالي دائرة الاستواء. ويمثل الخليج امتداداً للبحر الأحمر، على النطاق المائي الممتد من باب المندب حتى الخط المرسوم، بين رأس عسير في الجزء الساحلي الشمالي من الصومال، وبين رأس باغوشة، محافظة حضرموت اليمنية⁽¹⁾. وهناك من يوسع مجاله لتصبح حدوده الشرقية عند رأس فرتك، بمحافظة المهرة اليمنية

ويبلغ طوله من باب المندب الى مدخل خليج السويس ١٣٨٠ ميلاً واقصى عمق للبحر في وسطه، وهو اشد ضحالة عند طرفيه، حيث تقع اعماقه بين خطي عرض ١٧ و 25 تمتد مسافة ١١٨٠ ميلاً، بدرجة عمق قصوى تبلغ ١٠ الاف قدم، من ناحية اخرى يختلف عرض البحر الاحمر لكن متوسطه يبلغ ١٧٠ ميلاً وهو يضيق في اتجاه الشمال والجنوب الى ان يكاد يختنق عند مضيق باب المندب جنوباً ومضايق تيران في الشمال. واشد نقاطه اتساعاً وهي ١٩٠ ميلاً تمتد بين مصوع في اريتريا على الساحل الافريقي وجيزان بالعربية السعودية على الساحل الاسيوي. اما اضيق منطقة فتبلغ ٤٠ ميلاً فقط بين عصب في اريتريا على الساحل الافريقي والمخا في الجمهورية العربية اليمنية⁽²⁾.

(1) علي الذهب، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وتداعياته على الأمن القومي العربي، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، 2022، ص3.

(2) عبد الله عبد المحسن السلطان، البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي، الطبعة الثالثة، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1988، ص28.

يُعد البحر الأحمر أحد أهم الممرات البحرية في العالم، لكونه يربط بين المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط عبر قناة السويس. مما جعله يكون جانب مهم في مشروع القرن الحادي والعشرين الصيني (مبادرة الطريق - الحزام)، وهو أحياء لطريق الحرير القديم، بالتوافق مع التطورات الاقتصادية والتقنية الحديثة. لهذا قد تبوأ البحر الأحمر هذه المكانة العالمية التي تميز بها عن طريق موقعه الجغرافي المهم. اذ فتح المجال للدول العربية التي سواحلها مطلة عليه في تكثيف جهودها والعمل على تكوين نوع من التعاون العسكري والاقتصادي فيما بينها من اجل حماية مصالحها والحصول على الاستثمارات الاقتصادية من اجل تطوير اقتصادها وتحقيق التنمية المستدامة فيها⁽¹⁾. انظر خريطة رقم (1).

(1) صبري فارس الهيتي، المكانة الجيوإستراتيجية والاطماع الدولية، المكتبة اليمنية التاريخية، الطبعة الأولى، اليمن، 2022، ص6.

خارطة رقم (1) البحر الأحمر جغرافياً



المصدر: علي الذهب، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وتداعياته على الأمن القومي العربي، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، 2022، ص3.

المطلب الثاني: جغرافية الجزر والمضائق في البحر الأحمر

يتميز البحر الأحمر كذلك على عدد كبير من الجزر الإستراتيجية التي تتحكم بحركة الملاحة التجارية، أو تشكل نقاطاً أمنية على طول البحر الأحمر⁽¹⁾، إذ يتميز البحر الأحمر أهمية إستراتيجية واقتصادية وجمالية بسبب جزره التي تعتبر نقاطاً أمنية ذات الأحجام المختلفة حوالي (521) جزيرة وأغلبها تكون صغيرة المساحة، وبعضها مرجانية غير مسكونة، أما عدد الجزر الكبيرة ومنها جزر زقر وحنيش الكبرى ودهلك وفرسان وكمران وبريم وصنافير وتيران وغيرها غير أن هذه الجزر بمجملها لها أهميتها العسكرية والاستراتيجية والاقتصادية وتعتبر الجزر محطات انتظار وتموين للسفن الحربية والتجارة وقواعد عسكرية مهمة، إضافة إلى ثرواتها الاقتصادية الهائلة. وأهم هذه الجزر بحسب الأقطار التابعة لها، كما في الجدول رقم (1)⁽²⁾.

جدول رقم (1) لأهم جزر البحر الأحمر

ت	الدولة	عدد الجزر	أهم الجزر
1	السعودية	180	فراسان
2	إثيوبيا	176	فاطمة/ حالب/ دهلك/ نوره
3	السودان	59	سواكن
4	اليمن	58	قمران/ بيرن

(1) صفوت صادق الطيب، الجغرافيا السياسية للبحر الأحمر، مجلة الدراسات السياسية والاقتصادية، كلية السياسة والاقتصاد، جامعة السويس، العدد الرابع، مصر، 2022، ص14.

(2) عبد الأمير هويدي الحيدري، الأهمية الجيوبولوتيكية والاستراتيجية للبحر الأحمر، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، بغداد، العراق، 2023، ص44.

5	مصر	45	تيران/ وصنافير/ الزير جد/ مكوع/ جوبال/ الاشرفي/ الطويلة/ قيسوف
6	جيبوتي	6	سيبيا/ مولية

المصدر: عبد الأمير هويدي الحيدري، الأهمية الجيوبولوتيكية والاستراتيجية للبحر الأحمر، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، بغداد، العراق، 2023، ص44.

يوجد في البحر الأحمر ثلاث خلجان ذات أهمية استراتيجية، خليج عدن من الجنوب المتصل باليمن، خليج عقبة، المتصل بالأردن وفلسطين/ إسرائيل، وخليج السويس بجانب مصر، من الشمال.

أولاً: خليج العقبة وخليج السويس: يعتبران من أكبر الخلجان، إذ يقعان في شمال البحر الأحمر، الأول (خليج العقبة) في جهة شرق شبه جزيرة سيناء، والآخر (خليج السويس) في غرب شبه جزيرة سيناء⁽¹⁾.

ثانياً: خليج عدن: هو واحد من أبرز الممرات المائية في العالم، إذ له دور مهم في حركة التجارة عبر العصور. إضافة إلى افتتاح قناة السويس في عام 1869 زاد من الأهمية الاستراتيجية لخليج عدن، إذ أصبح نقطة عبور رئيسية لناقلات النفط القادمة من الخليج العربي إلى أوروبا والشرق الأقصى عبر باب المندب، كان التجار العرب والأفارقة لنقل السلع وينتقلون من خلاله. إضافة إلى تميزه بتنوع وتعدد غني في الموارد البحرية.

ثالثاً: مضيق باب المندب: هو المدخل الجنوبي الأساسي للبحر الأحمر ويعتبر أحد أهم نقاط الأمنية إذ يبلغ عرضه حوالي 20 ميلاً*، تقوم جزيرة بريم (أو ميون) بتقسيمه إلى ممرين متميزين؛ الممر الشرقي ضيق، بعرض يقل عن ميلين وعمق يصل إلى 85 قدماً*، إذ يمثل موقعاً استراتيجياً مهماً، بينما الممر الغربي أوسع نسبياً يصب إلى 16 ميلاً، وعمقها 900

(1) سماح احمد محرز، الصراع الدولي على البحر الأحمر (رسالة ماجستير)، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة دمشق، سوريا، 2018، ص22.

* الميل البحري الواحد يساوي 1852 متراً أي 6076 قدماً.

* القدم يساوي 30 سم و48 مل.

قدما، اذ تتميز انها القناة الوحيدة الصالحة للملاحة⁽¹⁾. باب المندب يعتبر من بين أهم الممرات المائية في العالم، حيث يحتل المرتبة الرابعة من حيث الأهمية، فإنه يتمتع بموقع استراتيجي يمنحه أهمية جيوسياسية كبيرة، إضافة الى أهميته الاستراتيجية فهو يتميز بوجود اهم الجزر التي تعتبر نقاط امنية، انظر الى الخريطة ادناه،

خريطة رقم (2) لجزر مضيق باب المندب



المصدر: أنور سيد كامل عامر، مضيق باب المندب دراسة في الجغرافية السياسية الجيوبولوتيكية، مجلة الدراسات الافريقية، العدد 36، جامعة القاهرة، مصر، 2014، ص20.

إذا تعطلت الملاحة او تعرض المضيق للأغلاق، ستصبح السفن التجارية وناقلات النفط والغاز من الخليج باتجاه أوروبا أو العائدة منها تصبح مجبرة إلى الإبحار حول القارة الإفريقية عبر جنوبها وغربها، وعبور مضيق جبل طارق للوصول إلى البحر الأبيض المتوسط واكمال طريقها نحو الموانئ الأوروبية. يمكن توقع التكاليف التي تكلفها هذه الرحلة من شحن ووقت وفروقات تأمين إضافة الى الفروقات المالية والمخاطر المحتملة مثل القرصنة في السواحل

(¹) ثابت الاحمدي: الصراع الدولي في البحر الأحمر وتأثيره على الامن القومي، مؤسسة أروقة للدراسات والترجمة والنشر، الطبعة الأولى، القاهرة، مصر، 2020، ص49.

الصومالية، وتحديات الطقس، التيارات المائية، وغيرها من الصعوبات البحرية التي تواجهها السفن في مثل هذه الرحلات⁽¹⁾. ان موقع مضيق باب المندب بين المياه الإقليمية لجيبوتي وإريتريا في أفريقيا واليمن في آسيا، اكسبه أهمية جيوسراتيجية كمنفذ يتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر. تتوزع السيطرة على المضيق بين:

1. **اليمن وجيبوتي:** حيث يهيمن ميناء الحديدة اليمني وميناء جيبوتي على حركة الملاحة بفضل موقعهما الجغرافي.

2. **إريتريا والصومال:** تحقان سيطرة استراتيجية عبر الجزر المنتشرة قبالة سواحلها وشمال المضيق، مثل دهلك وكمران، وجنوبه مثل عبد الكوري وسقطري ودراسة⁽¹⁾.

ان لباب المندب أهمية استراتيجية مهمة اذ يعد نموذج بارز لتداخل الامن الإقليمي مع الامن العالمي، اذ يشكل نقطة تماس استراتيجية تربط بين امن الخليج العربي والقرن الافريقي، وبين امن الطاقة العالمي وامن الممرات البحرية، وقد ازادت أهميته الأمنية مع تصاعد مكانته الجيواستراتيجية²، حيث اذ ذكرت ووردت في العديد من المقالات منها ما قال الكاتب محمود عبدي في مقال له تحت عنوان "تاريخ ومستقبل باب المندب" أنّ المضائق البحرية "تتربع على عرش الأهمية الاستراتيجية بالنسبة للدول" وتزداد أهميتها لكون صناعة النقل البحري واحدة من أقدم وأكبر أدوات التجارة الدولية. لذلك يمكن اعتبار المضائق البحرية نقاط حيوية " لضخ الدماء في الاقتصاد العالمي". ذلك ان للمضائق البحرية دور شديد الحساسية في ازدهار الدول والشعوب اذ تساعد في تحديد مكانة الدول المستفيدة منها والمطلّة عليها اقتصادياً وسياسياً، لأنها تمثل "مراكز ثقل استراتيجي وسياسي". ان مضيق باب المندب "هو احد أهم المضائق البحرية" في عصرنا الحالي⁽³⁾، لقد ساعد النفط من ازدياد أهميته اذ ساهم عرض وعمق

(1) عبد القادر دندن، مصدر سبق ذكره، ص24.

(1) صفوت صادق الطيب، مصدر سبق ذكره، ص7.

(2) صدام مريز حمد، الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب في ظل تنافس القوى الإقليمية والدولية (دراسة تحليلية لمناطق النفوذ والادوار)، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، العدد 49، مجلد 13، كركوك، 2024، ص 11.

(3) مبارك عامر بن حاجب، ملامح التنافس الدول والإقليمي من منظور جنوبي، دراسة بحثية، مركز سو٢4 للأخبار والدراسات، سويسرا، 2022، ص7.

المضيق من عبور ناقلات النفط باتجاهين، اذ يمر من خلاله أكثر من 21 ألف قطعة بحرية سنوياً أي حوالي 57 قطعة بحرية يومياً إضافة الى تمتعه بأهمية عسكرية وأمنية كبيرة، حيث قامت مصر سابقاً بإغلاقه أمام إسرائيل في حرب 1973 وعند هجمات سبتمبر/أيلول عام 2001 في الولايات المتحدة قامت قوة أمريكية بالعمل على تأمين الملاحة في المضيق في مواجهة تنظيم القاعدة والقرصنة في المنطقة أنظر خريطة رقم (1) ⁽¹⁾.

خريطة رقم (3) الموقع الاستراتيجي لمضيق باب المندب



المصدر: وليد بدران، 6 معلومات أساسية عن مضيق باب المندب الذي علقت السعودية تصدير نفطه، قناة بي بي سي عربي نيوز، لندن، المملكة المتحدة، 2018، متاح على الرابط، <https://www.bbc.com>.

رابعا: قناة السويس: تم افتتاح قناة السويس للملاحة في 17 نوفمبر عام 1869م حيث بلغ عمقها في هذا الوقت 22 قدم قدرة الاستيعابية لسفينة بحمولة 5000 طن ساكن وكان يتناسب مع حمولات السفن في ذلك الوقت وقد شهدت توسعات كبيرة زادت من طولها وعمقها وعرضها،

⁽¹⁾ وليد بدران، 6 معلومات أساسية عن مضيق باب المندب الذي علقت السعودية تصدير نفطه، قناة بي بي سي عربي نيوز، لندن، المملكة المتحدة، 2018، متاح على الرابط، <https://www.bbc.com>

مما مكنها من استيعاب السفن العملاقة⁽¹⁾. وهي ممر مائي صناعي بمستوى البحر يمتد في مصر من الشمال إلى الجنوب عبر برزخ السويس ليصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر ، وهي تفصل قارتي آسيا وأفريقيا وتعد أقصر الطرق البحرية بين أوروبا والبلدان الواقعة حول المحيط الهندي وغرب المحيط الهادي وهي أكثر القنوات الملاحية كثافة من حيث الاستخدام وتمتد القناة من بورسعيد شمالا وحتى السويس جنوبا وتستخدمها السفن الحديثة بكثرة عديدة كبيرة لأنها الأسرع والأقصر للمرور من المحيط الأطلسي إلى المحيط الهندي ، وتعد الرسوم التي تدفها السفن لدخولها من القناة مصدر دخل هام لمصر⁽²⁾، واستغرق بناؤها عشر سنوات وقد مرت القناة بمحطات تاريخية منها تأميمها عام 1956 على يد الرئيس جمال عبد الناصر، وإغلاقها عقب حرب 1967 لأكثر من 8 سنوات، قبل أن يعاد افتتاحها في يونيو 1975 على يد الرئيس أنور السادات، لتستعيد مكانتها كممر ملاحي عالمي، وفي أغسطس عام 2015، تم افتتاح قناة السويس الجديدة، كممر مواز لها بطول 72 كم، مما سمح بمرور السفن في الاتجاهين، وقلل زمن العبور من 18 إلى 11 ساعة، ورفع الطاقة الاستيعابية اليومية إلى 49 سفينة، مع توقعات بتضاعف العدد مستقبلاً، أما في الوقت الحالي تواجه قناة السويس تحديات غير مسبقة منها تصاعد المخاطر الأمنية وهجمات الحوثيين على السفن في البحر الأحمر، مما أدى إلى تراجع ثقة شركات الشحن العالمية، ودفعها للبحث عن طرق بديلة أكثر أماناً. ومع اشتداد المنافسة بين الممرات الدولية، لم يعد الأمر اقتصادياً فقط، بل بات جزءاً من صراع استراتيجي عالمي لإعادة رسم خريطة النفوذ التجاري⁽³⁾، في السنوات الأخيرة ظهرت بعض المشاريع لأيجاد بديل لقناة السويس خاصة بعد الازمة التي حدثت بجنوح سفينة (إيفرجيفن) التي تسببت في تعطيل حركة الملاحة وبرزت حجم الاعتماد العالمي على هذا الممر الحيوي، من بين البدائل التي طرحت هو فكرة انشاء (قناة بن غوريون) في إسرائيل وهو المشروع الذي يربط البحر المتوسط بخليج العقبة عن طريق (صحراء النقب)، الذي يفتح معبراً مباشراً الى البحر

(1) محمد نصر الدين احمد، أهمية قناة السويس للاقتصاد القومي والبدائل المنافسة، المجلة العلمية للدراسات البيئية والتجارية، القاهرة، العدد 4، مج 9، 2018، ص4.

(2) نسرين نور الدين حسن، قناة السويس في مصر بين الواقع والمأمول، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، مج 49، العدد1، القاهرة، 2019، ص280.

(3) اسراء عادل، قناة السويس في قلب التحولات الجيوسياسية بين استمرارية الهيمنة وتآكل النفوذ الملاحى، مركز شاف لتحليل الأزمات والدراسات المستقبلية، القاهرة، 2025، ص3.

الأحمر، ورغم أن المشروع ما يزال في طور الدراسة، إلا أنه يواجه تحديات سياسية كبيرة، خصوصاً من الدول العربية المحيطة، ويُعد مكلفاً جداً من الناحية الفنية والمالية، انظر خريطة رقم (4).

خريطة (4) موقع قناة السويس ومشروع القناة البديلة



المصدر: تقرير حول اول تعليق مصري بشأن التعاقد مع شركة إسرائيلية لأداره قناة السويس 99 عاما، المرصد، الرياض، 2024، ص1.

هناك أيضاً مبادرات مثل الممر الإيراني، الذي يجمع بين النقل البحري والبري، لكنه لا يمكنه منافسة قدرة قناة السويس من حيث حجم الحمولة، كما لا يغطي كامل حركة التجارة العالمية، وايضاً تسعى تركيا لإنشاء مركز لوجستي في ليبيا لتسهيل نقل البضائع إلى أفريقيا عبر الطرق البرية، رغم ان هذه المشاريع تظهر الاهتمام في ايجاد البديل لقناة السويس الا ان هذه المشاريع لاتزال في مرحلة تخطيط ولا تعتبر أي منها بديل مؤكد، لكنها تعكس تحولات استراتيجية قد تؤثر مستقبلاً على خريطة التجارة⁽¹⁾.

(1) هادي جرجس، قناة السويس في الميزان: آفاق وتحديات أمام قناة بن غوريون، الدفاع الوطني، العدد 129، بيروت، 2025، ص 13.

خامسا: مضيق تيران: البوابة الاستراتيجية والمدخل الوحيد الذي يربط البحر الأحمر بخليج العقبة، ويبلغ طوله 155 كيلومترا وعرضه 23 كيلومترا، اذ في شماله ينحصر إلى 5 كيلومترات. تطل على الخليج كل من مصر (16 كيلومترا غربا)، السعودية (14 كيلومترا شرقا)، الأردن (25 كيلومترا شمال شرق)، وإسرائيل (10 كيلومترات) عبر ميناء إيلات بعد احتلال أم رشاش عام 1949. عند مدخل الخليج تقع جزيرتا تيران وصنافير، إلى جانب حوالي 30 جزيرة صغيرة محاطة بالشعاب المرجانية والصخور، من أبرزها جزيرتا شوشة وبركان. جزيرة تيران، التي تبعد 6 كيلومترات عن الساحل المصري و7 كيلومترات عن الساحل السعودي، تتميز بارتفاعها الصخري الذي يصل إلى مترا⁽¹⁾. يعتبر مضيق تيران، كمنفذ ملاحي وحيد، في حركة السفن من وإلى ميناء إيلات بجنوب إسرائيل، في حال العودة الى اغلاق الحكومة المصرية لمضيق تيران في وجه الملاحة الإسرائيلية في عام 1967م ومنع سفنها من المرور الى ايلات هو السبب في حربها ضد مصر في العام نفسه⁽²⁾، ساعدت هذه الأهمية من تعمق طموح المشروع الإسرائيلي في بناء (قناة بن غوريون)، بحيث يكون مسار بديل لنقل عبر قناة السويس عن طريق ربط ميناء إيلات بميناء حيفا، باستخدام شبكة سكك حديدية لنقل البضائع⁽³⁾.

سادسا: مضيق جوبال: موقعه عند مدخل قناة السويس، الجانب الشمالي الغربي للبحر الأحمر، من اهم جزره (شدوان، أم قصر، طويلة، وجوبال)، يعتبر الواجهة الافتتاحية الشمالية التي تربط بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي⁽⁴⁾.

(1) علي احمد هارون، أسس الجغرافية السياسية، الطبعة الأولى، دار الكتاب العربي، القاهرة، مصر، 1998، ص148.

(2) زهير الحمداني، تحالف عسكري ضد الحوثيين بالبحر الأحمر، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، قطر، 2023، ص6. متاح على الرابط، <https://www.aljazeera.net>.

(3) عبد الكريم سليم، تيران وصنافير أهمية استراتيجية في أي صراع مع إسرائيل، العربي الجديد، القاهرة، مصر، 2023، ص3.

(4) ثابت الاحمدى، مصدر سبق ذكره، ص56.

المبحث الثاني: الأهمية العسكرية في البحر الأحمر

ان التنامي والتزايد المستمر بالتواجد العسكري الإقليمي والدولي في منطقة البحر الأحمر قد أدى الى تنامي احتمالات تغيير موازين القوى في هذه المنطقة مع تزايد الوجود الإقليمي والدولي العسكري في البحر الأحمر فضلاً عن تزايد القواعد العسكرية لهذه القوى بالتعاون مع الدول المتشاطئة.

لقد ازدادت المخاوف من زيادة (التحالفات العسكرية) في البحر الأحمر وخاصةً بعد اعلان الولايات المتحدة لتحالف جديد من اجل التصدي ومواجهة الهجمات التي قامت بها جماعات انصار الله (الحوثيين) ولتأمين الملاحة في البحر الأحمر مع وجود القواعد والقوى البحرية العسكرية في الآونة الأخيرة في المنطقة. لقد أدى تصاعد تهديدات الامن البحري والاختلاف في المصالح بين القوى الدولية والإقليمية الى ازدياد الاستثمار في تطوير وبناء القوة البحرية عن طريق امتلاك قطع بحرية متطورة واستحداث منظومة أسلحة نوعية، وإضافةً الى التكتيف في الانتشار العسكري والتوسع في اقامة القواعد العسكرية⁽¹⁾، أن التهديدات الأمنية هي الحافز لعسكرة القوات العسكرية في منطقة البحر الأحمر، اذ تحاول الدول والقوى المتنافسة ان تجد أي فرصة من اجل تعزيز الوجود العسكري لها في المواقع الاستراتيجية في افريقيا وخاصة بالقرن الافريقي وتكون اعذارهم اضطراب الأوضاع الأمنية والسياسية في الإقليم اذ وقوع العديد من الاتفاقيات الأمنية إضافة الى انخراطهم في التحالفات العسكرية او تكوين قواعد عسكرية⁽²⁾، كل هذه المتغيرات والاحداث وغيرها جعلت من البحر الأحمر ذ أهمية عسكرية وامنية جديرة بالدراسة والتحليل ومحاولة إعطاء رؤية لطبيعة التنافس والصراع العسكري في المنطقة.

(1) نوار الصمد، عسكرة البحار: التحديث المتزايد للقوات البحرية في العالم، المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، العدد 27، ابوظبي، الإمارات، 2018، متاح على الرابط،

<https://futureuae.com/htdocs.tar.gz/Release/ReleaseArticle/668/>

(2) هند محروس محمد، الوجود العسكري الأجنبي وتأثيره على الأمن الإقليمي (القرن الأفريقي) نموذجاً، مجلة الدراسات الافريقية، العدد 1 مجلد 43، القاهرة، مصر، 2021، ص 173.

المطلب الاول: التنافس العسكري في البحر الاحمر

ان للأمن مراحل متعددة وأول مراحلها ارتبط بمفهوم القوة العسكرية، والذي انعكس بوضوح في التنافس العسكري بين الدول وذلك لتحقيق أهدافها القومية وحماية مقدراتها الاقتصادية، خاصتاً في منطقة البحر الأحمر¹. تسعى الولايات المتحدة للحفاظ على هيمنتها العالمية، وضمان حرية الملاحة، بالإضافة إلى مواجهة نفوذ القوى المنافسة. أما الصين، من خلال مبادرة الحزام والطريق، فتسعى إلى توسيع نفوذها الاقتصادي عبر الاستثمار في البنية التحتية للموانئ وإنشاء الطرق التجارية، وقد أسست أول قاعدة عسكرية لها خارج الصين في جيبوتي في أغسطس/آب 2017⁽²⁾. ان اعلان الولايات لتحالف عسكري في المنطقة سيؤدي بدوره الى إمكانية فتح تحالفات مقابلة قد تكون تحالفات (إيرانية او يمنية او تركية) وقد تصل الى دعم صيني- روسي، كل هذه التداعيات تصل الى إمكانية إعادة الحرب الباردة التي بدورها تؤدي الى تصعيدات قد تصل الى حرب عندها تفرض على هذه المنطقة التي تكون ذات أولوية استراتيجية لشروط جديدة⁽³⁾، ان تزايد الوجود العسكري في البحر الأحمر او منطقة القرن الافريقي مع تصاعد التهديدات الأمنية اذ كانت على ثلاثة احداث وهي (العسكرة، الإرهاب، والقرصنة البحرية)⁽⁴⁾، وفي سياق مواز تصاعدت التهديدات الاقتصادية المرتبطة بأمن الطاقة العالمي، وأمن التجارة الدولية. في الآونة الاخيرة تصاعد النشاط البحري العسكري لجماعة الحوثيين في البحر الأحمر منذ اندلاع الحرب في اليمن عام 2015، حيث شهدت المنطقة تزايداً ملحوظاً في عمليات زراعة الألغام البحرية، خاصة في عام 2017، مما أثار مخاوف دولية من تهديد حرية الملاحة في هذا الممر الحيوي. وقد عبّرت إسرائيل عن قلقها من هذه التطورات، داعية إلى تعزيز التعاون الإقليمي لمواجهة هذه التهديدات. ويرى بعض الباحثين أن

(¹) محمد علي حمود، صدام مرير حمد، نظرية اللعبة ومتغير الامن الدولي، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، العدد 49، مجلد 13، كركوك، 2024، ص11.

(²) الخير عمر احمد سليمان، التنافس الجيوسياسي على البحر الأحمر وانعكاساته الأمنية، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، 2024، ص6.

(³) أسامة سعيد، التحالفات العسكرية في البحر الأحمر، الشرق الأوسط، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2023، ص3.

(⁴) نجلاء مرعي، النفوذ العسكري الأمريكي في ظل التدافع الدولي، مركز ابعاد للدراسات الاستراتيجية، لندن، المملكة المتحدة، 2024، ص4.

هذا التصعيد البحري كان من بين العوامل التي دفعت بعض دول الخليج وإسرائيل إلى توقيع اتفاقيات (أبراهام*) عام 2020، في إطار سعي مشترك لتعزيز الأمن الإقليمي ومواجهة النفوذ الإيراني في المنطقة، ان حصول الحوثيين (انصار الله) على أسلحة حديثة ومطورة قد يؤدي الى مخاوف إسرائيلية من امكانيتهم من ضرب إسرائيل او مراكزها في البحر وتحاول منع حدوث هذا المشهد او تحقيقه، هنالك مصادر تشير الى حصول قوات الحوثيين نظام التعرف التقائي للسفن الإسرائيلية (AIS)، أدى الى اثاره المخاوف من استهداف السفن بالألغام او الصواريخ⁽¹⁾، بدأت التصعيدات من قبل الحوثيين منذ أحداث أكتوبر 2023 ويعتبر المرحلة الأولى من التصعيد مع اعلان الولايات المتحدة الامريكية ان الحوثيين هم من أطلقوا ثلاثين طائرة مسيرة و5 صواريخ كروز وقبل وصولها إسرائيل قد دمروا من قبل الولايات عن طريق مدمرتهم (إس إس كارني)، وفي نهاية شهر أكتوبر استمرت الهجمات الحوثية عن طريق إطلاق طائرات بدون طيار التي سقط أحدها على مصر وفي نوفمبر أطلقوا صواريخ باليستية نوع كروز ومسيرات على ايلات التي أعلنت إسرائيل الى تصديها، اما المستوى الثاني للتصعيد فقد كان أكثر حساسية ومساس لليمنيين والدول المشاطئة للبحر الأحمر كونه داخلياً اذ استغلت الجماعة الحوثية حكومتها الشرعية لتثبيت نفسها اقليمياً ودولياً ولتحقيق أهدافها الداخلية اذ تعتبر هذه المرحلة أكثر خطورة من السابقة ولأهمية البحر الأحمر إقليمياً ودولياً وكونه ممر استراتيجي مهم لعدد من الدول كونه يمثل 12% من التجارة العالمية و4% من التجارة بين اسيا وأوروبا⁽²⁾،

* اتفاقية ابراهام، اتفاقيات أبراهام تعرف باسم اتفاق إبراهيم أو الاتفاق الإبراهيمي يعود اصلها إلى النبي إبراهيم عليه السلام (أبو الأنبياء) أو (أب الديانات الثلاث الكبرى: الإسلامية والمسيحية واليهودية)؛ نظراً لاعتبارات دينية لدى كلٍ من اليهود والمسلمين حيث أن اليهود ينسبون النبي إبراهيم عليه السلام من ولده النبي إسحاق عليه السلام بينما العرب ينتسب إليه من ولده النبي إسماعيل عليه السلام، ولم يكن الاتفاق جديداً إنما جذوره تعود لاتفاقيات مصر للسلام والتطبيع، كما أنه يعود لاتفاقيات بين السلطة الفلسطينية وإسرائيل، ثم اتفاقية وادي عربة عام 1994. للمزيد من التفاصيل ينظر الى 1- ساجدة السيد ميز: اتفاقيات ابراهام، مركز ايجيشن انتربرايز للسياسات والدراسات الاستراتيجية، مصر، 2022، ص1. متاح على الرابط، <https://egyptianenterprise.com>. ان (اتفاق أبراهام) على اتفاق السلام الاسرائيلي الإماراتي الذي انتقده الفلسطينيون كونه يفرض بحقوقهم. وقد وقعت كل من البحرين والسودان والمغرب على اتفاقات مماثلة لتطبيع العلاقات مع إسرائيل. للمزيد ينظر الى، <https://www.dw.com>.
(1) احمد اديب، إسرائيل والأمن الملاحي في منطقة البحر الأحمر: عقود من التنافس والتحدي الحوثي الناشئ، مركز صنعاء للدراسات الإستراتيجية، تقرير اليمن، 2023، ص8، <https://sanaacenter.org>.

(2) محمد الولص بجييح، التصعيد الحوثي في البحر الأحمر، مركز البحر الأحمر للدراسات السياسية والأمنية، اليمن، 2024، ص3.

هنالك صنفين من القوات الرسمية التي تستخدمها جماعة انصار الله القوات البحرية والجوية وقوات الدفاع الساحلي والجوي اذ تستخدم مجموعة من الأسلحة والتقنيات من الصواريخ والطائرات المسيرة، ، وايضاً قوات خفر السواحل التي تؤمن المنطقة البحرية الإقليمية⁽¹⁾، اما المستوى الثالث من التصعيد الذي وصلت اليه الجماعة الحوثية في الآونة الأخيرة وتحججها بمحاربة إسرائيل ومساندتها لغزة وما قامت به من هجمات على سفن عائدة لإسرائيل ودول غربية نتيجة ذلك اتخذ هذا التصعيد منحى آخر، عن طريق التدخل الأمريكي والبريطاني بشكل مباشر وهو ما تريده الجماعة من اجل الحصول على مساندة داخلية لتعلن بأن سياستها موجهة الضربات ضد إسرائيل والغرب لتحصل على مساندة شعبية داخلياً واقلماً بالمقابل هذه الدول التي تدخلت وبعض الدول الاسيوية واليابان قامت بتصعيدات مقابلة لما يحدث من خلال الضربات الجوية او الصواريخ على المواقع الخاصة بجماعة انصار الله⁽²⁾.

المطلب الثاني: القواعد العسكرية ومناطق النفوذ

ان التنافس على وضع قواعد عسكرية في البحر الأحمر بين الدول الكبرى كالولايات المتحدة وبريطانيا وغيرها واعتقادهم بأن العسكرية في منطقة البحر الأحمر ستؤدي الى امكانيتهم من مواجهة أي هجمات من الحوثيين او غيرهم وهو ما ادى الى سعي بعض الدول لتعزيز حضورها العسكري في دول مثل جيبوتي واثيوبيا والصومال هذه الفكرة جعلت دول مثل تركيا والامارات وفرنسا والصين وايران، اذا اعتقدوا ان التواجد العسكري هو احد أجزاء امنهم القومي ان خطط الاستعمار القديمة قد عاودت من جديد اكثر من حجة الدفاع عن الملاحة البحرية والامن في منطقة البحر الأحمر والاستقرار⁽³⁾، ان جيبوتي تعتبر من أكثر الدول المستضيفة لقواعد عسكرية ومن اهم هذه القواعد:

(1) علي الذهب، استهداف الحوثيين للمصالح الإسرائيلية، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، قطر، 2023، ص7.

(2) محمد الولص بحبيح، مصدر سبق ذكره، ص4.

(3) علي عزي قائد، التنازع الأمني في البحر الأحمر، ابعاده وكيفية تقليص اخطاره، مركز البحر الاحمر للدراسات السياسية والأمنية، اليمن، 2024، ص5.

أولاً: معسكر ليمونيه: وهي قاعدة أمريكية أنشأت في عام 2003 توجرها الولايات المتحدة ب 63 مليار، يبلغ أعضائها 4000 عضو، وفيها قوات العمليات المشتركة في القرن الأفريقي العائدة لقوات AFRICOM، ومن أهدافها محاربة ومراقبة الإرهاب في كل من اليمن والصومال⁽¹⁾.

ثانياً: القاعدة العسكرية ليون الفرنسية: هي من أقدم القواعد في جيبوتي، وقع الطرفين اتفاقية على ان تدافع فرنسا في حال تعرض جيبوتي للخطر إضافة الى احتفاظها بالقاعدة العسكرية وايضاً تمويل فرنسا جزء من الميزانية كانت هذه الاتفاقية في عام 1977 لكنها تجددت في 1991 و2011 و2021.

ثالثاً: القاعدة العسكرية الصينية: انشأت في عام 2017، وقد توسعت في العمل في هذه القاعد حيث أنشأت رصيف بحري تكون مساحته (450 م) من اجل ان تتحمل الاساطيل البحرية والسفن الحربية الكبيرة إضافة الى قيام الصين بتنظيم تدريبات عسكرية بعد افتتاحها القاعدة ووضعت مواقع مخصصة للطائرات الهليكوبتر، وتدفع الصين 20 مليون دولار سنوياً⁽²⁾.

رابعاً: القاعدة اليابانية: ان تواجد القاعدة اليابانية هو من اجل المجابهة للنفوذ الصيني في المنطقة، إضافة الى مواجهة القرصنة تجاه السواحل الصومالية، إضافة الى انها تستوعب 180 عنصراً⁽³⁾.

ان التواجد الغربي العسكري في البحر الأحمر من اجل حماية الملاحة ومواجهة الهجمات من قبل جماعة (الحوثي) في اليمن وملاحقة الزوارق الحوثية التي تحاول حيازة السفن عن طريق صد هجمات الحوثيين بالصواريخ والطائرات المسيرة هيأت المدمرة (دياموند) التي تعود

(1) احمد عسكر، نحو منظومة إقليمية للبحر الأحمر، مركز الاحرام للدراسات الاستراتيجية والأمنية، العدد 14، القاهرة، مصر، 2018، ص 116.

(2) محمود زكريا، القواعد العسكرية في جيبوتي: الواقع والأسباب، مركز فاروس للاستشارات والدراسات الاستراتيجية، القاهرة، جمهورية مصر، 2020، ص 3.

(3) احمد عسكر، مصدر سبق ذكره، ص 117.

ل قوات التحالف الدولي المتعلق بحماية السفن في البحر الأحمر وخليج عدن، بنظام الدفاع الجوي (Sea Viper) الذي يستطيع الحاق (2000) هدف والتحكم في الوقت ذاته في عدة صواريخ (Asper) في الجو. تتخذ الولايات المتحدة الأمريكية المدمرات التي تطلق صواريخ من أجل مواجهة الهجمات من قبل الحوثيين مثل مدمرة (يو إس إس لابون) (USS LA boon)⁽¹⁾

المبحث الثالث: البحر الأحمر وامن الطاقة العالمي

عند الحديث عن البحر الأحمر يجب التوقف عند أهميته الاقتصادية والطاقوية المتصاعدة، خاصة في ظل التوترات الإقليمية وتغير موازين الطاقة العالمية. حيث يشكل البحر الأحمر ممراً بحرياً حيوياً بين المحيط الهندي والبحر المتوسط عبر قناة السويس، الذي لم يعد مجرد طريق للتجارة فقط، بل أصبح عنصر مهم في معادلات الاقتصاد العالمي. الذي تمر من خلاله نسب كبيرة من صادرات النفط والغاز، والذي يبرز ان استقراره ضرورة للدول المنتجة والمستهلكة على حد سواء. حيث سواحله تزخر بالموانئ الحيوية، والمشاريع الاقتصادية الكبرى، والممرات التي تربط بين القارات الثلاث. ومع ارتفاع معدلات الاعتماد العالمي على الطاقة، خاصة في مناطق مثل أوروبا وآسيا، تصاعدت أهمية البحر الأحمر كمركز استراتيجي للطاقة والنقل والتجارة.

المطلب الاول: البحر الأحمر والامن الاقتصادي العالمي

تتعم منطقة الشرق الأوسط بالعديد من المميزات من موارد اقتصادية سواء طبيعية او بشرية او مالية لكنها لم تستخدم او توظف بالشكل المطلوب اذ اهملت على مدار الستة عقود الماضية، ومن هذه الموارد الطبيعية (البحر الأحمر)⁽²⁾، بعد فتح قناة السويس ارتفعت أهمية البحر الأحمر اقتصاديا وتجاريا، إضافة الى ما يحتويه من ثروة حية كونه يترأس قائمة البحار

(1) أكرم زيادة، امن البحر الأحمر والخليج العربي (الوجود العسكري): المركز الأوربي لدراسات مكافحة الإرهاب والاستخبارات، المانيا، 2024، ص6.

(2) عبد الحافظ الصاوي، فراغ اقتصادي بمحيط البحر الأحمر، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، 2017، ص1.

لما يحتويه من ثروات معدنية وايضاً الثروة النفطية والغاز والنقل البحري والسياحة⁽¹⁾. يمر حوالي 12% من التجارة العالمية عبر البحر، وحوالي أكثر من 80% للتجارة الدولية المنقولة بحرًا، و30% حركة الحاويات العالمية، ويقدر بتريليون دولار من التجارة كل سنة⁽²⁾، انظر خريطة رقم (4).

خريطة رقم (4) موقع البحر الأحمر كمرر استراتيجي مهم للتجارة والاقتصاد



المصدر: موقف ارتريا بخصوص امن البحر الأحمر: تصريح صحفي، المركز الارثري للدراسات الاستراتيجية، ارتريا، 2023، ص1، متاح على الرابط، <https://www.ecss-online.com>

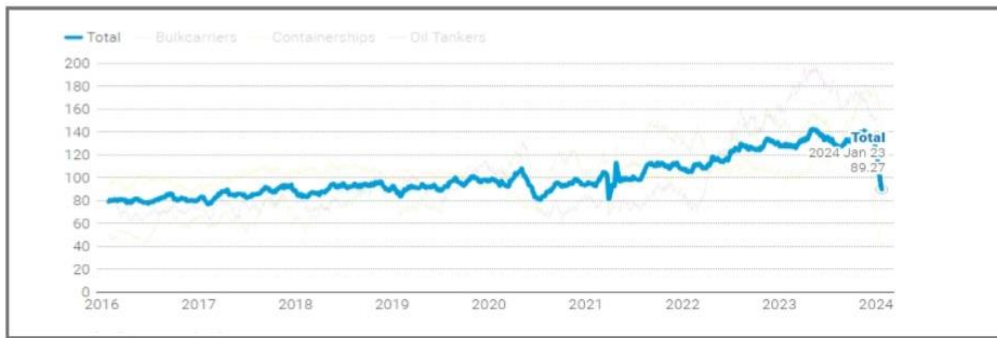
من المحتمل ان يرتفع الناتج المحلي الإجمالي لمنطقة البحر الأحمر بحلول عام 2050، من 1.8 تريليون دولار إلى 6.1 تريليونات دولار؛ أي أكثر من ثلاثة أضعاف حجمه. وكذلك، من المحتمل أن يتوسع حجم التجارة في المنطقة متأثراً بقطاعي الطاقة والنفط، من 881 مليار دولار إلى 4.7 تريليونات دولار؛ أي أن ينمو حجمه بمقدار خمسة أضعاف.

(1) الصادق عبد الله احمد، التنافس في البحر الأحمر وأثره على دول الحوض، مصدر سبق ذكره، ص92.

(2) الصادق عبد الله احمد، التنافس في البحر الأحمر وأثره على دول الحوض، مصدر سبق ذكره، ص92.

وجدير بالذكر أن أي سفينة تمرّ عبر قناة السويس، من المحيط الهندي أو إليه، يجب أن تمرّ عبر مضيق باب المندب والبحر الأحمر. إذ أن قناة السويس تعتبر أسرع طريق بحري بين آسيا وأوروبا، لما لها من أهمية في نقل الغاز الطبيعي المسال والنفط ووفقاً للشكل رقم (2) الذي يبين التطورات في حركة المرور عبر البحر الأحمر وقناة السويس وتأثرها بالاضطرابات والاضطرابات منذ عام 2016 وإلى 2024.

شكل رقم (2) تطور حركة المرور عبر قناة السويس خلال الفترة (2016- 2024)



المصدر: شيماء سعيد العربي: الاضطرابات في البحر الأحمر وتأثيرها على التجارة العالمية وسلاسل الإمداد.. الواقع والتداعيات، مركز فاروس للاستشارات والدراسات الاستراتيجية، القاهرة، 2024، ص5.

إذ أنه تم شحن حوالي تسعة ملايين برميل من النفط يومياً عبر قناة السويس في النصف الأول من عام 2023، وفقاً لشركة تحليلات الشحن Vortex. إضافة إلى حوالي 15% من البضائع المستوردة إلى أوروبا والشرق الأوسط وشمال إفريقيا تم شحنها من آسيا والخليج عن طريق البحر الأحمر، منها 21.5% من النفط المكرر وأكثر من 13% من النفط الخام، إذ ليس نقل النفط حصراً بل تحمل الحاويات جميع أنواع السلع والبضائع الاستهلاكية⁽¹⁾. تساعد الموانئ الموجودة على ساحل البحر الأحمر الدول المطلة عليه في رفع دخلها القومي، إذ توفر هذه الموانئ نقل موارد الطاقة والبضائع والسلع المتنوعة، إضافة إلى تقديمها خدمات الملاحة للسفن العابرة، ومن هذه الموانئ: ميناء جدة وينبع في السعودية وميناء عدن في اليمن والسويس

(1) دعائم الاستقرار لخطوط التجارة المارة في البحر الأحمر، تريندز للبحوث والدراسات، أبو ظبي، 2023، ص3، متاح على الرابط، <https://trendsresearch.org/ar>.

وسفاجا في مصر وميناء سواكن في السودان، وميناء مصوع وعصب في إريتريا وميناء جيبوتي⁽¹⁾. ثمة براهين عديدة، أثبتت ان البحر الاحمر له اهمية اقتصادية بالغة. فموقعه الجغرافي بين قارات العالم القديم (اسيا وافريقيا واوروبا)، جعله طريقاً مهماً للتجارة العالمية، بالأخص تجارة النفط، اذ يعتبر جسراً مهماً لنقل نفط الخليج العربي عبر قناة السويس ثم البحر المتوسط الى اوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، أي من المناطق التي تنتجه الى مناطق الاستهلاكية او (المناطق التي تعاني من عجز نفطي)، وتعتمد على نفط الخليج العربي اعتماداً يكاد يكون شبة مطلق وهو بذلك يشكل ضماناً أساسية لتوفير النفط اليها، وان انقطاعه او توقفه يعني تعطيل حركة الاقتصاد لها، إضافة الى ذلك فهو من اقصر طرق النقل التي تربط بين الشرق والغرب، فعند المقارنة بينه وبين رأس الرجاء الصالح^{*}، فإن طول المسافة الفاصلة بين مدخل البحر الاحمر وجبل طارق هي (٦٥٠٠) كم، بينما تصل هذه المسافة عبر رأس الرجاء الصالح، جنوب القارة الافريقية الى (١٩٠٠٠) كم، وهذا يدل على ما يوفره من اختصار كبير في المسافة والوقت والكلفة التي تصل الى الثلاث⁽²⁾، انظر خريطة رقم (5) لطريق البحر الأحمر ورأس الرجاء الصالح.

(1) أحلام عبد الكريم: الدور الاستراتيجي للبحر الأحمر في الربط بين قارات العالم: دراسة تاريخية وجغرافية، مجلة بريم لقضايا دول البحر الأحمر، مؤسسة اليوم الثامن للدراسات والبحوث، عدن، 2024، ص3.

* رأس الرجاء الصالح رأس من اليابسة يمتد في المحيط الأطلسي جنوب غربي دولة جنوب أفريقيا، اكتشفه البرتغاليون عام 1498م، وأطلق عليه الملك جون الثاني هذا الاسم، مرت منه السفن التجارية من وإلى آسيا، قبل حفر ممر قناة السويس، يقع رأس الرجاء الصالح في القارة الأفريقية جنوب غرب دولة جنوب أفريقيا، يبعد 140 كيلومترا عن مدينة كيب تاون، يمتد في المحيط الأطلسي، ويربط بين قارتي آسيا وأفريقيا عبر الدوران حول الأخير، للمزيد من المعلومات ينظر على: <https://t.me/c/2306721425/131>.

(2) حبيب فارس عبد الله، ماجد مطر عبد الكريم: استراتيجية الولايات المتحدة الامريكية في البحر الأحمر، مجلة كلية التربية للبنات، العدد 20، بغداد، 2009، ص487.

خريطة رقم (5) الفرق بين طريق السويس ورأس الرجاء الصالح



المصدر: رجب عز الدين: 6 تساؤلات عن طريق رأس الرجاء الصالح ومقارنته مع قناة السويس (أرقام وخرائط)، الطاقة، واشنطن، 2024، ص6.

المطلب الثاني: البحر الأحمر وامن الطاقة العالمي

شهد سوق استهلاك الطاقة العالمي تحولات كبيرة، حيث يتزايد انتقال محور الاستهلاك من الغرب إلى الشرق. وقد برزت الصين كثاني أكبر مستهلك للطاقة بعد الولايات المتحدة، مما أدى إلى زيادة الاهتمام بتحويل آليات نقل وتسويق الطاقة عبر البحار والممرات المائية. يمتاز البحر الأحمر بدوره الحيوي كقناة عالمية لنقل النفط الخام من مناطق إنتاجه في الخليج العربي إلى أوروبا، التي تتطلب نحو 458 مليون طن سنوياً، مما يمثل 60% من إجمالي احتياجاتها من الطاقة. بالإضافة إلى ذلك، تعتمد إسرائيل بشكل كامل على البحر الأحمر لتلبية احتياجاتها النفطية، والتي كانت تستوردها سابقاً من إيران قبل الإطاحة بنظام الشاه⁽¹⁾. إن هذه التحولات تضع ضغوطاً متزايدة على طرق الملاحة البحرية، خاصة في منطقة شرق وجنوب شرق آسيا،

(1) هشام مشعل السويلم، البحر الأحمر والامن القومي العربي، معهد الدراسات الدبلوماسية، دار المنظومة، العدد 6، 2021، ص18.

مما يخلق تنافسية بين القوى البحرية الإقليمية مثل الصين والولايات المتحدة والهند. تسعى هذه الدول للسيطرة على طرق الملاحة المؤدية إلى هذه المناطق الحيوية.

في هذا المجال، تعتمد الصين على تطوير قدراتها العسكرية، وخاصة البحرية، من خلال استراتيجيتها المعروفة بـ "عقد اللؤلؤ"، التي تهدف إلى تعزيز سيطرتها على المنطقة. من ناحية أخرى، تقوم الولايات المتحدة بتحويل تركيزها من منطقة الشرق الأوسط هذا التحول يعكس إعادة صياغة جذرية في الديناميكيات الجيوسياسية والاقتصادية على مستوى العالم، مما يستدعي متابعة دقيقة للتطورات المستقبلية⁽¹⁾.

أن البيئة الدولية اليوم تتصف بتحول سريع ومعقد، إذ تظهر التحديات والصراعات والازمات في كل المجالات السياسة والاقتصاد والمجتمع. ان هذه التحولات تُظهر عدم الاستقرار، الذي يؤدي الى تعقيد العلاقات ما بين الدول الكبرى⁽²⁾. أن الصراع السياسي والاقتصادي في العالم في الغالب يكون حول مصادر الطاقة، لأنها تنعكس على الاقتصاد العالمي، إذ تعتبر سلع استراتيجية لها خطورتها في اوقات السلم والحرب، حيث ان النفط في مقدمة هذه مصادر، إذ يعتبر واحد من اكبر السلع في التجارة الخارجية، ويعتبر هو ومشتقاته مادة خام في انتاج العديد من السلع، إضافة الى كونه مصدرا للطاقة، إذ جاوز إنتاجه اليومي المئة مليون برميل، مكوناً بذلك ثلث حاجة العالم من الطاقة تقريبا،⁽³⁾ في السنوات الأخيرة، تزايدت حدة التنافس بين الدول حول مصادر الطاقة وسبل تأمين إمداداتها، وذلك في ظل ندرتها وارتفاع الطلب المتوقع عليها في المستقبل. وقد أصبح مفهوم أمن الطاقة ذا أهمية متزايدة، حيث يمثل مصطلحاً شاملاً يتضمن أبعاداً سياسية واقتصادية واستراتيجية متعددة. في السبعينيات والثمانينيات من القرن الماضي، كان أمن الطاقة يركز بشكل رئيسي على ضمان إمدادات النفط فقط، خاصة بعد الأزمات التي شهدتها ذلك الوقت ومنها 1973 و1979، بعدها

(1) جمال معنوق، سفيان بالمادي: جيوسياسية المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة مضيق ملكا وأثره على أمن الطاقة الصيني انموذجا، جامعة بليدة، 2017، ص3.

(2) نورا عيه جي، الاستراتيجيات الطاقوية في العلاقات الروسية الأوروبية، المعهد المصري للدراسات، إسطنبول، 2022، ص1.

(3) موفق محمد نجيب، جيوبولتيك أثر إنتاج الدول الصناعية الكبرى للطاقة المتجددة في مستقبل إنتاج النفط لدول أوبك، أطروحة دكتوراه، جامعة بغداد، 2024، ص1.

تطور المفهوم ليشمل تهديدات مثل الإرهاب، والبنى التحتية، وتنظيم السوق. أصبح أمن الطاقة قضية عالمية تتطلب تعاوناً لمواجهة أي اختلالات في الإمدادات⁽¹⁾،

يمر حوالي 8.2 مليون برميل يومياً من النفط الخام والمنتجات البترولية من التجارة البحرية العالمية عبر البحر الأحمر، حسب شركة Vortex في الفترة من يناير إلى نوفمبر 2023. إذ أنه حسب التقديرات يمر حوالي 16.2 مليون طن متري من الغاز الطبيعي المسال في نفس التاريخ. حيث إن التحديات الآن سيكون لها انعكاسات كبيرة على سوق الغاز المسال والنفط. إذ أن هذه الارتباكات والمواجهات العسكرية تنعكس بشكل خاص على دول أوروبا وآسيا، بسبب اعتمادها على واردات الطاقة عبر هذه الطريق البحرية. حيث نقلت قطر أكثر من 20 مليار متر مكعب من الغاز المسال عبر البحر الأحمر وقناة السويس إلى أوروبا في عام 2023. إذ يقدر ب 16% من إجمالي واردات الغاز الأوروبية. حيث إن أي تعطيل يحدث في النقل البحري سيحدث انعكاسات وتأثيرات كبيرة في أوروبا. لاسيما بعد أن أوقفت استيراد الغاز الروسي بعد الحرب في أوكرانيا. إضافة الى أنه سيأثر حتى على البلدان التي لديها إمكانية لإنتاج الطاقة⁽²⁾. مع تصاعد نمو الاقتصاد العالم بشكل عام، ونمو الدول الصناعية الكبرى وكذلك الدول الصاعدة وعلى رأسها الصين والهند، أدى الى ارتفاع الطلب على الطاقة بأنواعها كافة، وذلك لأن عدد سكان العالم في ارتفاع مستمر يصاحبه ارتفاع في معدل استهلاك الطاقة للفرد، حيث يؤدي الى الضغط على مصادر الطاقة المعروضة في سوق الطاقة، ويزيد من الطلب عليها، وبسبب التركيز الجغرافي لأغلب مصادر الطاقة التقليدية، فإن التنافس يزداد للسيطرة عليها⁽³⁾، ذكر السير ونستون تشرشل، رئيس الوزراء البريطاني، أمن الطاقة وهو أول من تحدث عنه بأنه "الحاجة إلى التنويع والوصول إلى مصادر الطاقة المختلفة ومورديها". وأصبح أمن الطاقة أحد المكونات الأساسية للأمن القومي، إذ إن أمن الطاقة لا يختلف عن أهمية حماية الأراضي من أي عدوان. من أجل تحقيق أمن الطاقة تقوم الدول الكبرى بوضع

(1) عمرو عبد العاطي، أمن الطاقة في السياسة الخارجية الأمريكية، المركز العربي للأبحاث والدراسات السياسات، الطبعة الأولى، بيروت، 2014، ص 64.

(2) جو حسان مخلو، أزمة البحر الأحمر وتأثيراتها على التجارة العالمية وأمن الطاقة، طاقة الشرق، بيروت، 2024، ص 1.

(3) موفق محمد نجيب، مصدر سبق ذكره، ص 45.

استراتيجيات كبرى، الذي أسفر الى ظهور صراعات ومنافسات بين عدد من الدول من اجل الهيمنة على مصادر الطاقة. حيث يدل ذلك على أن أي عرقلة للملاحة في مضائق البحر الأحمر عن طريق تعرضها للتهديد والمخاطر او الاغلاق يعتبر معضلة استراتيجية امنية لها ابعاد معقدة، خاصة في مجال الطاقة، اذ تنعكس هذه الأبعاد قطاعات مهمة في الدولي مثل القطاع الاقتصادي التي تضمن بقاء الدولة. اذ تتطلب المسألة تحليلاً للمشكلات المتوقعة المرتبطة بأمن الطاقة، منها احتمالية ظهور أزمات حادة أو تهديدات تعيق سير الملاحة في المضائق، اذ يجب ايجاد بدائل وحلول استراتيجية تمنع من الانعكاسات السلبية المتوقعة وفقاً لمفهوم أمن الطاقة العالمي. ان الممرات المائية الاستراتيجية تبقى محورياً أساسياً للصراع، حيث تتنافس الدول على تأمين إمدادات الطاقة وضمان عدم تعرضها لأي تهديدات، مما يتطلب استراتيجيات متكاملة تأخذ بعين الاعتبار التغيرات السياسية والاقتصادية العالمية. يمكن القول إن أمن الطاقة هو عنصر أساسي في الأمن القومي، ويجب أن تتخذ الدول جميع التدابير اللازمة لضمان استقرار إمدادات الطاقة وحماية مصالحها الاستراتيجية⁽¹⁾، أظهر مصطلح (أمن الطاقة)، في كتاب "العمق الاستراتيجي" للدكتور أحمد داوود أوغلو ذكر ان للطرق المائية والمضائق نقاط للقدرة في التأثير على العلاقات الدولية والتوازنات الإقليمية، وتقسم هذه النقاط الى صنفين أساسيين هي: المضائق المركزية التي تمتلك أهمية في المواصلات الدولية، والطرق المائية التي تمتلك أهمية قارية. اذ يتميز الصنف الأول بأهمية من الدرجة الأولى في توازنات الاستراتيجية العالمية، إضافة الى تأثيرها الكبير في تحديد مسار التجارة الدولية والموارد الخام وخطوط النقل الجيواقتصادية، وانعكاسه على مناطق التأثير بين القارات، واستراتيجية الأمن العالمية والإقليمية. يضم المضائق التالية قناة السويس: تصل قارة آسيا بأفريقيا وتربط البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر. مضيق هرمز: يصل بين الحزام الهندي الجنوبي للقارة الآسيوية وبين شبه الجزيرة العربية، ويصل الخليج العربي الغني بالموارد الخام مع المحيط

(1) احمد سلطان، أمن المضائق البحرية وكيف ينعكس ذلك على امن الطاقة العالمي، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، القاهرة، 2023، ص2.

الهندي. مضيق باب المندب: يصل آسيا بأفريقيا ويربط البحر الأحمر بالمحيط الهندي⁽¹⁾. ان البحر الأحمر يتمتع بثروات عديدة أهمها، البترول، والغاز الطبيعي، والكبريت، والفوسفات، والمعادن الثقيلة (حديد، زنك، نحاس، ذهب، فضة، رصاص)⁽²⁾، الا ان مصادر الطاقة النابضة [النفط والغاز الطبيعي] مقياساً للتطور والنمو العالمي. ان دول حوض البحر الأحمر تتمتع بمصادر الطاقة من نفط وغاز اذ تُعد المملكة العربية السعودية أكبر منتج ومصدر للنفط السائل على مستوى العالم، وثاني أكبر منتج للنفط الخام بعد روسيا⁽³⁾. حيث يستند الاقتصاد السعودي بشدة على الصناعات المرتبطة بالنفط بما فيها البتروكيماويات وتكرير البترول، وما يخص نقل النفط السعودي فإنه لا يقتصر على مضيق هرمز فحسب، فالمملكة تمتلك ((خط البترولان))، الذي تبلغ طاقته القصوى ٥ ملايين برميل يومياً ويمتد من المحافظة الشرقية إلى ميناء ينبع على البحر الأحمر. وان السعودية لها موانئ على البحر الأحمر. ينظر خريطة رقم (6)

خريطة رقم (6) توضح المضائق التي تمر عبرها طرق النفط العالمية



(1) خالد احمد الأسمر، جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي دراسة حالة مستقيل امدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب 2003 - 2018، الطبعة الأولى، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، 2019، ص273.

(2) عارف عادل مرشد، أمن البحر الأحمر بين امن الطاقة ومصالح القوى الإقليمية والدولية، مركز الخليج للأبحاث، جدة، 2019، ص2.

(3) احسان محمد عبد الحسين الجوهري، دور متغير الطاقة في الاستراتيجية الروسية حيال اسيا الوسطى، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة النهرين، بغداد، 2018، ص22.

المصدر: دانييل يرغن، السعي بحثاً عن الطاقة والأمن وإعادة تشكيل العالم الحديث، ترجمة هيثم نشواتي _ شكري مجاهد، الطبعة الأولى، منتدى العلاقات العربية والدولية، قطر، 2015، ص412.

أما مصر و(إسرائيل) من أبرز الدول في منطقة الشرق الأوسط في مجال استهلاك وإنتاج الغاز الطبيعي، حيث تربطهما علاقات تعاون في هذا المجال على الرغم من العداء التاريخي بينهما. مع توقيع اتفاقية السلام بين الدولتين، بدأت مجالات التعاون تتشكل، إذ كان قطاع الطاقة من أبرز هذه المجالات. حيث تزايدت الحاجة إلى الطاقة في كلا البلدين، بالإضافة إلى الظروف المحيطة بهما، مما دفعهما إلى التعاون في مجال الغاز الطبيعي، هذا التعاون يشمل مشاريع مشتركة واستثمارات في تطوير حقول الغاز، مما يسهم في تحقيق مصالحهما الاقتصادية ويعزز من أمن الطاقة في المنطقة⁽¹⁾. مع بداية القرن الحادي والعشرين، صار استهلاك العالم من الطاقة يعادل 9 مليار طن معادل بترول في السنة، أي 1,6 مليار طن للفرد في السنة نظراً لأن الكمية يتم توزيعها على 6 مليارات نسمة. غير أن التوزيع العالمي يخفي الكثير من التفاوت وعدم المساواة، فالولايات المتحدة تمثل وحدها ربع استهلاك العالم من الطاقة، بينما يمثل سكانها أقل من 5 في المائة من السكان. إن استهلاك الفرد السنوي من الطاقة يبلغ 8 أطنان معادل بترول في مقابل 3,5 فقط في أوروبا بالرغم من أن الفرد الأوروبي يبلغ دخله السنوي 75 في المائة من الدخل الأمريكي.

أما أفقر بلدان الكوكب فاستهلاك الفرد فيها يعادل بضع مئات من الكيلوغرامات في السنة، ولا يحصل حوالي 2 مليار نسمة على مصادر الطاقة الحديثة أي الكهرباء والمنتجات النفطية من بوتان ونفط مكرر للإضاءة؛ ولهذا يلجأ هؤلاء إلى الخشب بهدف حرقه والحصول على النار، ويؤدي تجميع هذا الخشب في بعض المناطق إلى الزيادة من التصحر السريع والمقلق. جدير بالذكر أن عدم المساواة هذا في استهلاك الطاقة يرتبط عادة بعدم المساواة في توزيع الثروة؛ إذ إن ثمة ارتباط قوي ولكنه معقد بين استهلاك الطاقة والتنمية الاقتصادية⁽²⁾.

(1) سارة عبد السلام الشربيني، تطور العلاقات الإسرائيلية المصرية في مجال الطاقة، مركز رواق بغداد للدراسات السياسية، بغداد، 2022، ص23.

(2) جان ماري شوفالبيه، ترجمة لميس عزب: معارك الطاقة الكبرى، الطبعة الأولى، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 2010، ص22.

الخاتمة: يمثل البحر الأحمر أحد أهم الممرات البحرية ذات البعد الجيواستراتيجي في العالم، نظرا لموقعه الجغرافي الفاصل بين قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا، وكونه يربط بين مضيق باب المندب وقناة السويس، وهما من أكثر النقاط حساسية في حركة الملاحة الدولية. وتبرز أهمية هذا الممر بشكل خاص في مجال أمن الطاقة العالمي، حيث تمر من خلاله نسبة معتبرة من صادرات النفط والغاز الطبيعي من منطقة الخليج إلى الأسواق الأوروبية والأميركية والآسيوية، مما يجعل أي تهديد لاستقراره أو أمنه البحري مصدرا مباشرا لاضطراب سلاسل التوريد وارتفاع أسعار الطاقة عالميا.

لقد بينَ البحث أن أهمية البحر الأحمر لا تقتصر على الجغرافيا فقط، بل تشمل أيضا أبعادا سياسية واقتصادية وأمنية. فالتنافس الدولي والإقليمي على النفوذ في هذه المنطقة، سواء من قبل القوى الكبرى (كالولايات المتحدة والصين وروسيا) أو من قبل دول إقليمية (مثل السعودية، الإمارات، إيران، وتركيا)، يعكس إدراكا مشتركا لأهمية السيطرة على هذا المعبر لضمان تدفق الطاقة واستقرار المصالح الاستراتيجية.

كما أظهر البحث أن التهديدات التي تواجه أمن البحر الأحمر لم تعد تقليدية فقط (مثل الحروب أو النزاعات بين الدول)، بل أصبحت تشمل تهديدات غير متوازية مثل القرصنة، الهجمات على السفن التجارية، انتشار الجماعات المسلحة في بعض الدول المطلة، واستخدام الطائرات المسييرة، مما يفرض تحديات جديدة تتطلب استجابات أمنية مرنة وتحالفات دولية فعّالة.

ومن أبرز النتائج التي تم التوصل إليها هي أن أمن البحر الأحمر بات جزءا لا يتجزأ من أمن الطاقة العالمي، وأي اضطراب فيه قد يؤدي إلى أزمة طاقوية ذات أبعاد عالمية، وأن غياب إطار إقليمي مشترك لإدارة أمن هذا الممر يزيد من احتمالات التصعيد ويفتح المجال أمام التدخلات الخارجية، وأن الاستثمار في البنية التحتية للموانئ وخطوط الأنابيب البديلة يعكس محاولات بعض الدول للحد من التبعية المطلقة للمرور عبر البحر الأحمر، دون أن يقلل ذلك من أهميته الاستراتيجية.

قائمة المصادر:

أولاً: الكتب

1. ثابت الاحمدي: الصراع الدولي في البحر الأحمر وتأثيره على الامن القومي، مؤسسة أروقة للدراسات والترجمة والنشر، الطبعة الأولى، القاهرة، مصر، 2020، ص49.
2. جان ماري شوفالبيه: ترجمة لميس عزب: معارك الطاقة الكبرى، الطبعة الأولى، مكتبة الملك فهد الوطنية، الرياض، 2010، ص22.
3. خالد احمد الأسمر: جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي دراسة حالة مستقبل امدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب 2003 - 2018، الطبعة الأولى، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، 2019، ص273.
4. صبري فارس الهيتي، المكانة الجيوإستراتيجية والاطماع الدولية، المكتبة اليمنية التاريخية، الطبعة الأولى، اليمن، 2022، ص6.
5. عبد الله عبد المحسن السلطان: البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي، الطبعة الثالثة، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 1988، ص 28.
6. علي احمد هارون: أسس الجغرافية السياسية، الطبعة الأولى، دار الكتاب العربي، القاهرة، مصر، 1998، ص148.

ثانياً: الرسائل والأطاريح

1. احسان محمد عبد الحسين الجوهرى: دور متغير الطاقة في الاستراتيجية الروسية حيال اسيا الوسطى، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة النهرين، بغداد، 2018.
2. جمال معنوق، سفيان بالمادي: جيوسياسية المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة مضيق ملكا وأثره على أمن الطاقة الصيني انموذجاً، جامعة بليدة، 2017، ص3.
3. سماح احمد محرز: الصراع الدولي على البحر الأحمر (رسالة ماجستير)، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة دمشق، سوريا، 2018.
4. موفق محمد نجيب: جيوبولتيك أثر إنتاج الدول الصناعية الكبرى للطاقة المتجددة في مستقبل إنتاج النفط لدول أوبك، أطروحة دكتوراه، جامعة بغداد، 2024.

ثالثاً: المجلات والدوريات

1. حبيب فارس عبد الله، ماجد مطر عبد الكريم: استراتيجية الولايات المتحدة الامريكية في البحر الأحمر، مجلة كلية التربية للبنات، العدد 20، بغداد، 2009.
2. صفوت صادق الطيب: الجغرافيا السياسية للبحر الأحمر، مجلة الدراسات السياسية والاقتصادية، كلية السياسة والاقتصاد، جامعة السويس، العدد الرابع، مصر، 2022.
3. عبد الامير هويدي الحيدري: الاهمية الجيوبولوتيكية والاستراتيجية للبحر الأحمر، مجلة كلية التربية الأساسية، الجامعة المستنصرية، بغداد، العراق، 2023.

4. صدام مرير حمد، الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب في ظل تنافس القوى الإقليمية والدولية (دراسة تحليلية لمناطق النفوذ والادوار)، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، العدد 49، مجلد 13، كركوك، 2024.
5. محمد نصرالدين احمد: أهمية قناة السويس للاقتصاد القومي والبدائل المنافسة، المجلة العلمية للدراسات البيئية والتجارية، القاهرة، العدد 4، مج 9، 2018.
6. نسرين نور الدين حسن: قناة السويس في مصر بين الواقع والمأمول، المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة، مج 49، العدد 1، القاهرة، 2019.
7. محمد علي حمود، صدام مرير حمد، نظرية اللعبة ومتغير الامن الدولي، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، العدد 49، مجلد 13، كركوك، 2024.
8. هادي جرجس: قناة السويس في الميزان: آفاق وتحديات أمام قناة بن غوريون، الدفاع الوطني، العدد 129، بيروت، 2025.
9. هشام مشعل السويلم: البحر الأحمر والامن القومي العربي، معهد الدراسات الدبلوماسية، دار المنظومة، العدد 6، 2021.
10. هند محروس محمد: الوجود العسكري الأجنبي وتأثيره على الأمن الاقليمي (القرن الأفريقي) نموذجاً، مجلة الدراسات الافريقية، العدد 1 مجلد 43، القاهرة، مصر، 2021.

رابعاً: مراكز الدراسات

1. أحلام عبد الكريم: الدور الاستراتيجي للبحر الأحمر في الربط بين قارات العالم: دراسة تاريخية وجغرافية، مجلة بريم لقضايا دول البحر الأحمر، مؤسسة اليوم الثامن للدراسات والبحوث، عدن، 2024.
2. احمد سلطان: أمن المضائق البحرية وكيف ينعكس ذلك على امن الطاقة العالمي، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، القاهرة، 2023.
3. احمد عسكر: نحو منظومة إقليمية للبحر الأحمر، مركز الاهرام للدراسات الاستراتيجية والأمنية، العدد 14، القاهرة، مصر، 2018.
4. أسامة سعيد: التحالفات العسكرية في البحر الأحمر، الشرق الأوسط، الرياض، المملكة العربية السعودية، 2023.
5. اسراء عادل: قناة السويس في قلب التحولات الجيوسياسية بين استمرارية الهيمنة وتآكل النفوذ الملاحى، مركز شاف لتحليل الأزمات والدراسات المستقبلية، القاهرة، 2025.
6. أكرم زيادة: امن البحر الأحمر والخليج العربي (الوجود العسكري): المركز الأوربي لدراسات مكافحة الإرهاب والاستخبارات، المانيا، 2024.
7. جو حسان مخلوف: أزمة البحر الأحمر وتأثيراتها على التجارة العالمية وأمن الطاقة، طاقة الشرق، بيروت، 2024.
8. الخير عمر احمد سليمان: التنافس الجيوسياسي على البحر الأحمر وانعكاساته الأمنية، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، 2024.

9. سارة عبد السلام الشربيني: تطور العلاقات الإسرائيلية المصرية في مجال الطاقة، مركز رواق بغداد للدراسات السياسية، بغداد، 2022.
10. عارف عادل مرشد: أمن البحر الأحمر بين أمن الطاقة ومصالح القوى الإقليمية والدولية، مركز الخليج للأبحاث، جدة، 2019.
11. عبد الحافظ الصاوي: فراغ اقتصادي بمحيط البحر الأحمر، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، 2017.
12. عبد الكريم سليم: تيران وصنافير أهمية استراتيجية في أي صراع مع إسرائيل، العربي الجديد، القاهرة، مصر، 2023.
13. علي الذهب: استهداف الحوثيين للمصالح الإسرائيلية، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، قطر، 2023.
14. علي الذهب: التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وتداعياته على الأمن القومي العربي، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، 2022.
15. علي عزي قائد: التأزم الأمني في البحر الأحمر، ابعاده وكيفية تقليص اخطاره، مركز البحر الاحمر للدراسات السياسية والأمنية، اليمن، 2024.
16. عمرو عبد العاطي: أمن الطاقة في السياسة الخارجية الأمريكية، المركز العربي للأبحاث والدراسات السياسات، الطبعة الأولى، بيروت، 2014.
17. مبارك عامر بن حاجب: ملامح التنافس الدول والإقليمي من منظور جنوبي، دراسة بحثية، مركز سو٢4 للأخبار والدراسات، سويسرا، 2022.
18. محمد الولص بحبيح: التصعيد الحوثي في البحر الأحمر، مركز البحر الأحمر للدراسات السياسية والأمنية، اليمن، 2024.
19. محمود زكريا: القواعد العسكرية في جيبوتي: الواقع والأسباب، مركز فاروس للاستشارات والدراسات الاستراتيجية، القاهرة، جمهورية مصر، 2020.
20. نجلاء مرعي: النفوذ العسكري الأمريكي في ظل التدافع الدولي، مركز ابعاد للدراسات الاستراتيجية، لندن، المملكة المتحدة، 2024.
21. نورا عبه جي: الاستراتيجيات الطاقوية في العلاقات الروسية الأوروبية، المعهد المصري للدراسات، إسطنبول، 2022.

خامساً: المواقع الإلكترونية

1. <https://t.me/c/2306721425/131>
2. احمد اديب: إسرائيل والأمن الملاحي في منطقة البحر الأحمر: عقود من التنافس والتحدي الحوثي الناشئ، مركز صنعاء للدراسات الاستراتيجية، تقرير اليمن، 2023، ص8، <https://sanaacenter.org>.
3. ان (اتفاق أبراهام) على اتفاق السلام الإسرائيلي الإماراتي الذي انتقده الفلسطينيون كونه يفرط بحقوقهم. وقد وقعت كل من البحرين والسودان والمغرب على اتفاقات مماثلة لتطبيع العلاقات مع إسرائيل. للمزيد بنظر الى، <https://www.dw.com>

4. دعائم الاستقرار لخطوط التجارة المارة في البحر الأحمر، تريندز للبحوث والدراسات، أبو ظبي، 2023، ص3، متاح على الرابط، <https://trendsresearch.org/ar>.
5. زهير الحمداني: تحالف عسكري ضد الحوثيين بالبحر الأحمر، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، قطر، 2023، ص6. متاح على الرابط، <https://www.aljazeera.net>.
6. ساجدة السيد ميز: اتفاقيات ابراهام، مركز ايجبشن انتربرايز للسياسات والدراسات الاستراتيجية، مصر، 2022، ص1. متاح على الرابط، <https://egyptianenterprise.com>.
7. نوار الصمد: عسكرة البحار: التحديث المتزايد للقوات البحرية في العالم، المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، العدد 27، ابوظبي، الإمارات، 2018، متاح على الرابط، <https://futureuae.com/htdocs.tar.gz/Release/ReleaseArticle/668>.
8. وليد بدران: 6 معلومات أساسية عن مضيق باب المندب الذي علقت السعودية تصدير نفطه، قناة بي بي سي عربي نيوز، لندن، المملكة المتحدة، 2018، متاح على الرابط، <https://www.bbc.com>.

سابعاً: المصادر الأجنبية

1. B. Charlotte Schreiber, William B.F. Ryan: red sea, Middle East, Britannica, London, 2024, pe4.
- Cochran, J. R. (1983). A model for development of the Red Sea. AAPG Bulletin, 67(1), 41–69.