

المكانة الجيوستراتيجية للبحر الأحمر والأطماع الدولية

أ. د. طبري فارس الهيني

الأمين العام للجغرافيين العرب

الطبعة الأولى 2022م

القارئ الكريم:

سلسلة الدراسات الاستراتيجية هي مجموعة من الدراسات والبحوث العلمية الرصينة الهادفة، عملت دار آريثريا للنشر والتوزيع على تبنيتها والاهتمام بها ونشرها بالشراكة مع مجلة القلزم للدراسات التوثيقية.. خدمةً للبحث العلمي في مجال الدراسات و البحوث التوثيقية.

القارئ الكريم:

تضمن دار آريثريا للنشر والتوزيع المجهودات العلمية لجميع المفكرين والمختصين والباحثين من مختلف الدول العربية وخارجها، وتؤكد بأنها سوف تعمل بكل جد واجتهاد على توسيع قاعدة النشر العلمي وإتاحته عبر الدار وشركائها، لنشر البحوث التي تسهم في رفد المكتبة العربية والعالمية بالجديد المفيد.

القارئ الكريم:

العالم اليوم يؤمن بالعمل الجاد والبحوث العلمية الرصينة ذات المردود الإيجابي على الفرد والمجتمع، ومن خلال هذا المحور نعمل دائماً - بحول الله تعالى - كي تكون الدار منبراً علمياً يشار إليه بالبنان. بإذنه تعالى.



دار آريثريا للنشر والتوزيع
Arythria for Publishing and Distribution

المكانة الجيوستراتيجية للبحر الأحمر والأطماع الدولية

الاستاذ الدكتور صبري فارس الهيتي
الامين العام لاتحاد الجغرافيين العرب

الكتاب : المكانة الجيوستراتيجية للبحر الاحمر والأطماع الدولية
تاريخ النشر : الطبعة الأولى 2022م
التصميم والإخراج: علي عبد الحليم كابتود

حقوق النشر محفوظة للدار

لا يسمح بإعادة إصدار هذا الكتاب أو أي جزء منه، أو تخزينه كنسخة إلكترونية أو نقله بأي شكلٍ من الأشكال دون إذن خطي مسبق من الدار.

إن دار إريثريا للنشر والتوزيع غير مسؤولة عن آراء المؤلفين وأفكارهم، وتعتبر الآراء والأفكار الواردة في هذا الكتاب عن وجهة نظر المؤلفين ولا تعبر بالضرورة عن وجهة نظر الدار.



دار آريثريا للنشر والتوزيع

Arrythria for Publishing and Distribution

جوال : 00249910785855 00249121566207

arithriaforpublishing@gmail.com

بِسْمِ اللّٰهِ الرَّحْمٰنِ الرَّحِیْمِ

﴿مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَقِيَانِ بَيْنَهُمَا بَرْزَخٌ لَا يَبْغِيَانِ فَبِأَيِّ آلَاءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ﴾

(الرحمن/19-21)

المقدمة

الفصل الاول

9 جغرافية البحر الاحمر

الفصل الثاني

25 جزر البحر الاحمر

الفصل الثالث

45 طريق الحرير والبحر الاحمر

الفصل الرابع

60 القواعد العسكرية في البحر الاحمر

الفصل الخامس

78 اهمية البحر الاحمر للامن القومي العربي

الفصل السادس

87 المستقبل الجيولوتيكي للبحر الاحمر

المقدمة

يشكل البحر الأحمر قناة الوصل بين المحيطات والبحار ، فهو الطريق الرئيسي الذي يمر من خلاله نفط الخليج العربي وإيران إلى الأسواق العالمية في أوروبا التي تحتاج إلى نقل حوالي 60% من احتياجاتها من الطاقة عبر البحر الأحمر ونقل 25% من احتياجات النفط للولايات المتحدة و40% من احتياجات الصين . أي ما يقدر بـ 3.5 مليون برميل من النفط يوميًا .

ويعد البحر الأحمر أقصر وأسرع ممر بحري بين الشرق والغرب، وذلك بعد افتتاح قناة السويس عام 1869م. و أكدت تقارير لمنظمة التجارة العالمية وصندوق النقد الدولي إلى أن البحر الأحمر من أكثر الممرات المائية المستخدمة لنقل البضائع، وللبحر الأحمر دور في التجارة الدولية بين قارتي أوروبا وآسيا، وتقدر السفن التجارية العابرة للبحر الأحمر سنويًا بأكثر من 20 ألف سفينة، وأن حجم التجارة الذي يمر عبر البحر الأحمر يبلغ أكثر من 2.4 تريليون دولار سنويًا .

كما يتمتع البحر الأحمر بموقع استراتيجي فريد جعله يتحكم في حركة العالم شرقًا وغربًا، شمالاً وجنوبًا ، وفي فترة الحرب الباردة، أصبح مجالاً لتدفق القوة العسكرية، ما بين البحر المتوسط والبحر الأسود والمحيط الأطلسي، وبين المحيطين الهندي والهادي، لقد أثبتت كل من حربي الخليج الأولى والثانية، أن البحر الأحمر وكل الدول الواقعة عليه، كانت طرفًا بصورة أو بأخرى في هاتين الحربين، ويتضح أيضًا، أنه لا يمكن أن يتم الفصل بين الخليج العربي والبحر الأحمر، لا سياسيًا ولا اقتصاديًا ولا أمنيًا.

وللبحر الأحمر أهمية جيوسراتيجية كبيرة ، مما جعله يشكل ركنا مهما في مشروع القرن الحادي والعشرين الصيني (مبادرة الطريق - الحزام)، والذي يعد احياءا لطريق الحرير القديم ، ولكن على وفق التطورات الاقتصادية والتقنية التي يمر بها العالم اليوم .

ولذا فقد تبوأ البحر الأحمر المكانة العالمية التي يؤهلها لها موقعه الجغرافي المهم . مما يفتح الباب امام الدول العربية التي لها سواحل عليه الى تكثيف جهودها والعمل على تشكيل صيغة من التعاون الاقتصادي والعسكري بينها لحماية مصالحها وتطوير اقتصادياتها وجلب الاستثمارات الاقتصادية لتحقيق التنمية المستدامة فيها .

وللحفاظ على الامن القومي العربي وتعزيزه بوجه هجمات الدول المعادية لمصلحة الامة العربية .

ولذا فقد قسم كتابنا هذا الى ستة فصول توزعت كما يأتي :

بحثنا في الفصل الأول ، جغرافية البحر الاحمر ووقت معالجة جزر البحر الاحمر التي يزيد عدد ها على اكثر من الف وثلاثمائة جزيرة في الفصل الثاني . اما الفصل الثالث فخصص لبحثعلاقة البحر الاحمر بطريق الحرير الصيني الجديد (الطريق - الحزام) و بحث في الفصل الرابع القواعد العسكرية في البحر الاحمر وخصص الفصل الخامس لبحثاهمية البحر الاحمر للامن القومي العربي و في الفصل الاخير عولج المستقبل الجيولتيكي للبحر الاحمر .

نامل ان يسهم كتابنا هذا في تسليط الضوء على البحر الاحمر واهميته الجيوسراتيجية ، وينبه صناع القرار في دولنا العربية عامة ودول البحر الاحمر خاصة على ايلاء هذا الموضوع الخطير جل الاهتمام ومنها تفعيل ميثاق مجلس الدول العربية والافريقية المطللة على البحر الاحمر وخليج عدن ، ويسدوا الطريق على الاطماع الصهيونية المتنامية في البحر الاحمر . لكون البحر الاحمر يشكل العمود الفقري للامن العربي وسلامة اراضيه وثرواته .
ومن الله التوفيق .

المؤلف- عمان

اب - اغسطس 2022

الفصل الاول

جغرافية البحر الاحمر

الفصل الاول جغرافية البحر الاحمر

اولا :- الموقع الجغرافي للبحر الاحمر :

البحر الأحمر أو بحر القلْزُم ، والبحر الأحمر هي ترجمة مباشرة للكلمة اللاتينية مير روبروم - Mare Rubrum (بدلاً من الكلمة سينوس ارابيكوس Sinus Arabicus، التي تعني حرفياً "البحر العربي").

وعند العرب قديماً كان يسمى (بحر القلزم)، وكلمة قلزم تعني المضيق وسمي البحر بهذا الاسم نسبة إلى مدينة القلزم، ويعدّ هو والخليج العربي مدخل مياه المحيط الهندي بين قارتي افريقيا واسيا .

يشغل جزءاً من الاخدود الافريقي العظيم ، تبلغ مساحة البحر الأحمر تقريباً 438,000 كم². وطوله حوالي 1900 كم ، وأوسع نقطة فيه تبلغ 355 كم. أقصى عمق 2,211 متراً، ويبلغ متوسط العمق 490 متراً. ومع ذلك، هناك أيضاً ارضفة ضحلة واسعة النطاق تحظى بالكائنات البحرية والشعاب المرجانية .

يتمتع بموقع جغرافي واستراتيجي مهم لأنه ملتقى ثلاث قارات (إفريقيا - آسيا - أوروبا) وهو حلقة وصل بين ثلاث مناطق إقليمية (الشرق الأوسط - القرن الإفريقي والمحيط الهندي - منطقة الخليج العربي)، وتطل عليه 8 دول منها 6 دول عربية (السعودية - اليمن - مصر - السودان - الأردن - جيبوتي) ودولتان أخريان هما (الكيان الصهيوني و إريتريا) وتقع 4 دول في قارة إفريقيا (مصر - السودان - جيبوتي - إريتريا) والأربع دول الأخرى في آسيا (السعودية - اليمن - الأردن - إلكيان الصهيوني). ويستمد البحر الاحمر أهميته الاستراتيجية من موقعه الجغرافي الذي وفر للقوى الإقليمية والدولية إمكانية الوصول إلى المحيطين الهندي والأطلسي عبره وزادت هذه الأهمية بعد اكتشاف النفط في دول الخليج العربي .

يبلغ طوله 1900 كم، وأقصى عرض له 204 كم، وأقل عرض له 19 كم في باب المنذب، وتبلغ مساحة سطحه 437 ألف كم²، ويبلغ متوسط العمق فيه 419 متر، أما امتداد طول الساحل على الجانبين فيبلغ حوالي 4910.4 كم مقسمة كالآتي:

- 1890 كم في السعودية بنسبة 33.9%.

- 1425 كم في مصر بنسبة 25.5%.

- 717 كم في السودان بنسبة 12.8%.
- 442 كم في اليمن بنسبة 8.11%.
- 40 كم في جيبوتي بنسبة 0.7%.
- 17 كم في الأردن بنسبة 0.5%.
- 11.2 كم في فلسطين المحتلة بنسبة 0.2%.

وهو ذو موقع جغرافي يتوسط بين جناحي العالم العربي، ويتوسط البحار والمحيطات الشرقية والغربية، ويقع بالقرب من أهم منابع النفط في العالم، وهو أهم الشرايين البحرية في عالمنا المعاصر، إذ تمثل حرية الملاحة فيه مصلحة دولية وإقليمية كبرى، بالإضافة إلى أنه يزخر بالثروات الغذائية والمعدنية ومصادر الطاقة والصناعة والسياحة، ويمثل أهمية كبرى للأمن القومي العربي، ومن ناحية أخرى فإن منافذ البحر الأحمر الثلاثة (جوبال وتيران وباب المنذب) بالإضافة إلى قناة السويس جميعها تقع في مياه إقليمية عربية مما يتيح للأقطار العربية، في حال اتفاقها، أن تقيد حركة مرور السفن المعادية التي قد تشكل تهديدًا للأمن القومي لدول المنطقة استنادًا إلى القانون الدولي للبحار.

إن أهمية البحر الأحمر يمكن أن تثار من جانبين: الأول هو الجانب الاستراتيجي العسكري الأمني، حيث يتميز بتغلغله أو تجاوره مع عدة مناطق بالغة الأهمية هي: الشرق الأوسط، منطقة الخليج العربي، القرن الإفريقي، بالإضافة إلى المحيط الهندي والبحر المتوسط، أما الجانب الثاني فهو اقتصادي، فحركة الملاحة في البحر الأحمر تمثل المصدر الأساسي للدخل في اليمن، ومصدرًا هامًا للدخل في الصومال وجيبوتي، و تصدر قائمة بحار العالم لما يحتوي عليه في باطنه من معادن مثل الحديد، المغنسيوم، وغيرها تشعب بها صخور قاع البحر الأحمر، هذا فضلاً عن النفط والغاز الطبيعي بالإضافة إلى المرجان والطحالب، وجميعها يمكن أن تسهم في إنشاء صناعات متعددة تقام على الشواطئ المطلية عليه، هذا إلى جانب أهميته كطريق للنقل البحري وبالذات النفط، ومن هنا فإن أمن البحر الأحمر ينبغي أن يكون أحد قضايا ومشاكل الفكر الاستراتيجي العربي الرئيسية⁽¹⁾.

وتكمن أهمية البحر الأحمر في كونه يمثل نظامًا فرعيًا من إقليم الشرق الأوسط المضطرب بالأزمات السياسية والعسكرية التي تهدد حالة الاستقرار الأمني والسياسي في

دول هذه المنطقة، وكما حدده "بريجنسي" مستشار الأمن القومي الأمريكي الأسبق، فهو القوس الذي يضم الشرق الأوسط والقرن الإفريقي ومنطقة المحيط الهندي كما يقع ضمن الإطار الجيوبولوتيكي لمنطقة الخليج العربي الاستراتيجية، فلبحر الأحمر أهمية استراتيجية للأمن القومي العربي في ثلاث دوائر (الأمن العربي - الأمن الإفريقي- الأمن العالمي) مركزها القرن الإفريقي.

ويعد البحر الأحمر قناة الوصل بين البحار والمحيطات المفتوحة، ومن هنا تتزايد أهميته الإستراتيجية أمنياً وعسكرياً واقتصادياً، فهو الطريق الرئيسي الذي يمر من خلاله نفط الخليج العربي وإيران إلى الأسواق العالمية في أوروبا التي تحتاج إلى نقل حوالي 60% من احتياجاتها من الطاقة عبر البحر الأحمر ونقل 25% من احتياجات النفط للولايات المتحدة عبره أيضاً

وتكمن أهمية البحر الأحمر، في كونه يمثل نظاماً فرعياً من إقليم الشرق الأوسط المضطرب، ويقع في قلب قوس عدم الاستقرار، كما حدده البروفيسير برجينسي مستشار الأمن القومي الأمريكي الأسبق، وهو القوس الذي يضم الشرق الأوسط والقرن الأفريقي ومنطقة المحيط الهندي. كما يقع ضمن الإطار الجيوبولوتيكي لمنطقة الخليج العربي الاستراتيجية. (2) (الخارطة رقم - 1)

يتأخم الكثير من المناطق الحساسة ذات التأثير الحيوي مثل منابع النيل وروافده والأماكن الإسلامية المقدسة. كما يوجد في البحر الأحمر جزر ذات أهمية استراتيجية، وخليجان مهمة .

فخليج السويس يعد ممراً ملاحياً مهماً وهو الامتداد الطبيعي لقناة السويس. وتوجد نزاعات مباشرة بين طرفين من الدول المطلة على البحر الأحمر وتشمل الصراع العربي الصهيوني، وتوتر العلاقات المصرية السودانية، والتوتر المصري الإثيوبي، واحتلال إريتريا جزيرة حنيش .



خارطة (1) الخارطة السياسية للبحر الاحمر



خارطة (2) الخارطة الطبيعية للبحر الاحمر

موانئ البحر الأحمر :

يوجد على ساحلي البحر الأحمر العديد من الموانئ المهمة للتجارة العالمية وللعمليات العسكرية منها :

- ميناء جدة بالسعودية: أكبر وأهم موانئ المملكة العربية السعودية، يعود تاريخ إنشائه إلى فترة صدر الإسلام وربما إلى ما هو أبعد من ذلك، ومثل طوال القرون الماضية نقطة عبور بحرية لجزء كبير من حجيج إفريقيا نحو الأراضي المقدسة، يحوي أرصفة بأعماق كبيرة تستقبل أكبر سفن الحاويات في العالم بطول أربعمئة متر، وبحمولة تتجاوز 19 ألف حاوية قياسية، ومعدات مناولة متطورة. ويستقبل الميناء أكثر من أربعة آلاف سفينة متعددة الحمولات والأغراض سنويًا.
- ميناء الملك عبدالله: يعتبر ميناء الملك عبد الله أحدث ميناء تجاري متكامل الخدمات في المملكة العربية السعودية والمنطقة، ويتميز هذا الميناء التجاري بموقعه الجغرافي الاستراتيجي وخدماته المتكاملة من خلال استخدام أحدث التقنيات على أيدي أخصائيين متمرسين في هذا المجال. كما يعتبر أول منفذ حيوي على المستوى الوطني يمتلكه القطاع الخاص

وتديره جهة تنظيمية واحدة، مما سيعزز حتمًا موقعه على خريطة الموانئ العالمية كنموذج رائد في إدارة الأعمال البحرية في المملكة العربية السعودية، وتهدف الخطة التشغيلية للميناء الوصول إلى 20 ألف حاوية بحلول عام 2020، مما يؤهله أن يكون ضمن أكبر 10 موانئ في العالم.⁽³⁾

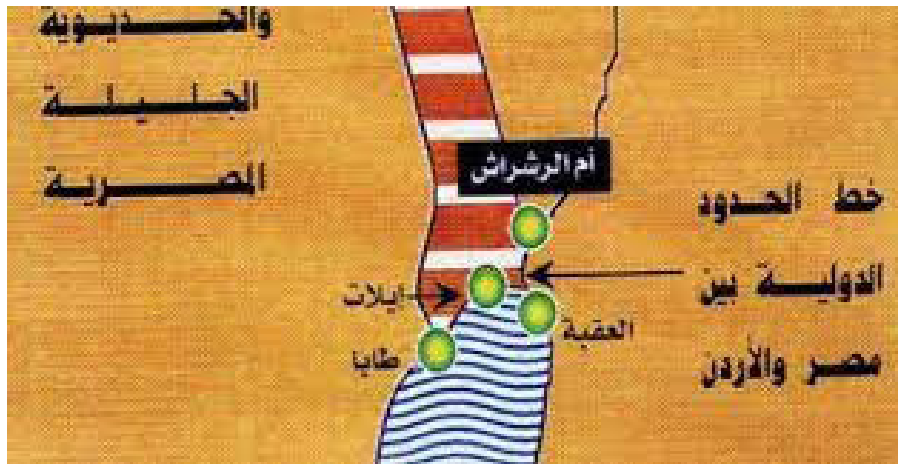
- ميناء بورتسودان في السودان: الذي يعد من أهم وأشهر موانئ السودان، يقع في مدينة بورتسودان، وهي مدينة ساحلية تقع شمال شرق السودان، ويعتبر الميناء بوابة السودان الأولى لوقوعه على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر، وكان في السابق من أكبر معاير الحجيج الأفارقة والسودانيين، حيث تشكل نقطة انطلاق لعبور البحر الأحمر إلى الأراضي المقدسة عبر ميناء جدة. وأقيم الميناء على خليج طبيعي طوله حوالي 6 كيلومترات وعرضه 2.5 كيلومتر، يفصل المدينة إلى جزأين شرقي وغربي.
- ميناء السويس في مصر: يقع الميناء على الطرف الشمالي لخليج السويس عند المدخل الجانبي لقناة السويس، وتبلغ المساحة الإجمالية للميناء 158.1 كيلومترًا مربعًا، وتبلغ طاقته الاستيعابية 6.6 ملايين طن سنويًا.
- ميناء الحديد: من أبرز الموانئ اليمنية المطلة على البحر الأحمر يرتبط بقناة ملاحية بطول 11 ميلًا بحريًا، وعرض 200 متر، وحوصًا للاستدارة بقطر 400 تصل الميناء بمناطق انتظار. وبإمكان الميناء استقبال السفن ذات حمولة 31 ألف طن كحد أقصى، كما يمكنه استقبال سفن الركاب والسياح، ويتميز بقربه من الخطوط الملاحية العالمية، وكونه غير معرض للرياح الموسمية، إلى جانب كونه محميًا بشكل طبيعي من الأمواج والتيارات البحرية.
- ميناء العقبة الأردني، يكوّن خليج العقبة النافذة البحرية الوحيدة للأردن على العالم، حيث يقع في أقصى جنوب المملكة ويبعد عن العاصمة عمان 350 كيلومترًا. ويقع الميناء والمدينة على الحدود مع فلسطين المحتلة ولا سيما مع مدينة إيلات الصهيونية المحاذية للمدينة والميناء الأردني من جهة الغرب، في حين تحده من جهة الشرق الحدود السعودية، وتوجد للعقبة حدود مائة مع كل من مصر والسعودية و فلسطين، ولميناء العقبة أهمية سياحية كبرى للأردن إضافة إلى أهميته التجارية، حيث يعد حلقة الوصل الرئيسية في

حركة التجارة بين الأردن والعالم، كما يستورد الأردن من خلاله معظم حاجاته من النفط ويصدر من خلاله خاماته الأساسية ولا سيما الفوسفات والبوتاس، كما توجد في الميناء منطقة مخصصة لاستقبال الغاز.

- ميناء جيبوتي: وهو الميناء الرئيسي لدولة جيبوتي، ويعرف محلياً بميناء دوراله، ويقع على مدخل البحر الأحمر الجنوبي ويعتبر الميناء الوحيد الذي يعتمد مواصفات «القانون الدولي لأمن السفن والموانئ»، ويلعب ميناء جيبوتي دوراً محورياً في إيرادات الميزانية، إذ تسهم إيراداته من تجارة الترانزيت ونقل البترول بجزء كبير من إيرادات الدولة، ومن المؤمل أن ترتفع الإيرادات في السنوات القادمة نتيجة للتحسينات التي أدخلت على الميناء بغرض توسعته لاستيعاب عدد أكبر من السفن والبضائع.
- ميناء مصوع في إريتريا: يقع في مدينة مصوع أو «باصع» أول عاصمة لإريتريا وثاني أكبر مدنها الحالية، وهي مينائها الرئيسي، وقد استأجرت مجموعة موانئ دبي ميناء عصب ومطار عصب المجاور له في عام 2015 لثلاثين عاماً مقابل أن تحصل إريتريا على 30% من عائدات الميناء الذي بدأ تشغيله في 2018.⁽⁴⁾

ميناء ايلات :

ايلات او ايله او ام الرشراش مدينه فلسطينية موجوده في غرب خليج العقبه، احتلتها اسرائيل في 10 مارس 1949، بعد اعلان وقف اطلاق النار بين العرب و اسرائيل. تقع على ساحل خليج العقبة في البحر الأحمر، بنيت عام 1953 وتقع في أقصى جنوب فلسطين المحتلة بين مدينة العقبة الأردنية من الشرق وبلدة طابا المصرية من الغرب. تحتوي المدينة على ميناء يصل فلسطين المحتلة بموانئ الشرق الأقصى، ويوجد فيها مطارين -مطار صغير داخل المدينة وآخر أكبر يبعد 50 كم شمالاً عنها- يخدمان السياح، كما يربطها معبر حدودي مع مدينة العقبة الأردنية، أما من ناحية المواصلات البرية تعتبر ايلات منعزلة عن باقي المدن الصهيونية؛ إذ يصل إليها شارع رئيسي واحد فقط يمر من وادي عربة لم يتم رسم الحدود الإسرائيلية المصرية بين ايلات وطابا إلا في عام 1988 بعد اتفاقية كامب ديفيد سيئة الصيت.



خارطة (3) ميناء ايلات على خليج العقبة



(الخارطة رقم - 5) خارطة خليجي العقبة والسويس

ويكتسب البحر الأحمر أهمية إضافية لكونه منطقة تماس مع منطقة الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية ذات الأهمية الحيوية لصادرات النفط العالمية، يضيق حوضه كلما اتجهنا نحو الشمال أو الجنوب، ثم يزداد ضغط اليابس على المياه إلى حد الاختناق عند الأطراف. ففي الشمال، يمتد البحر الأحمر عبر خليجين طويلين ضيقين هما: خليج العقبة، وخليج السويس.

ويوجد في هذين الخليجين نقطتا اختناق هما مضيقي تيران وجوبال المتحكمين في الملاحة عبر الخليجين.

يعد مضيق تيران بوابة خليج العقبة ومدخله إلى البحر الأحمر، يبلغ طوله 16 كم وعرضه 8 كم وتوجد جزيرتان في الممر المائي وهما تيران التي سمي المضيق بإسمها وجزيرة صنابير إلى الشرق، وهناك ثلاثة ممرات ملاحية من خليج العقبة وإليه، يقع الأول منها بين ساحل سيناء وجزيرة تيران، ولكنه أقرب إلى ساحل سيناء، وهو الأصلح للملاحة ويبلغ عمقه 290 متراً، ويسمى بممر "إنتربرايز"، والثاني يقع أيضاً بين ساحل سيناء وجزيرة تيران، ولكن أقرب إلى الجزيرة، ويسمى بممر "جرافتون"، ويبلغ عمقه 73 متراً، ويفصل بينهما سلسلة من صخور التشكيلات المرجانية متوزعة على أربعة مجموعات من الحيد المرجاني،⁽⁵⁾ وهما الطريق الوحيد لملاحة السفن الكبيرة المتجهة لميناء ايلات الاسرائيلي والعقبة الاردني، في حين يقع ممر ثالث بين ساحل جزيرة تيران الشرقي و شبه الجزيرة العربية، ويبلغ عمقه 16 متراً فقط، وهو غير مناسب للملاحة.

اما مضيق جوبال المتحكم في الملاحة عبر خليج السويس وقناة السويس و الذي يعد الذراع الشمالية الغربية للبحر الأحمر، والذي يوجد في مدخله مجموعة من الجزر منها جوبال وطويلة وشدوان وهى أكبر جزيرة شعاب مرجانية في مضيق جوبال، معروفة أيضاً باسم جزيرة شاكر، في الجزء الشمالى من الجزيرة، ستجد جدار شعاب مرجانية رائعة شبه عمودية الشكل على عمق أكثر من ٤٠ متراً، و الجزر الثلاث جرداء.⁽⁶⁾ (كما توضحه الخارطة)



(الخارطة رقم 6-) موقع جزيري تيران وصنافير

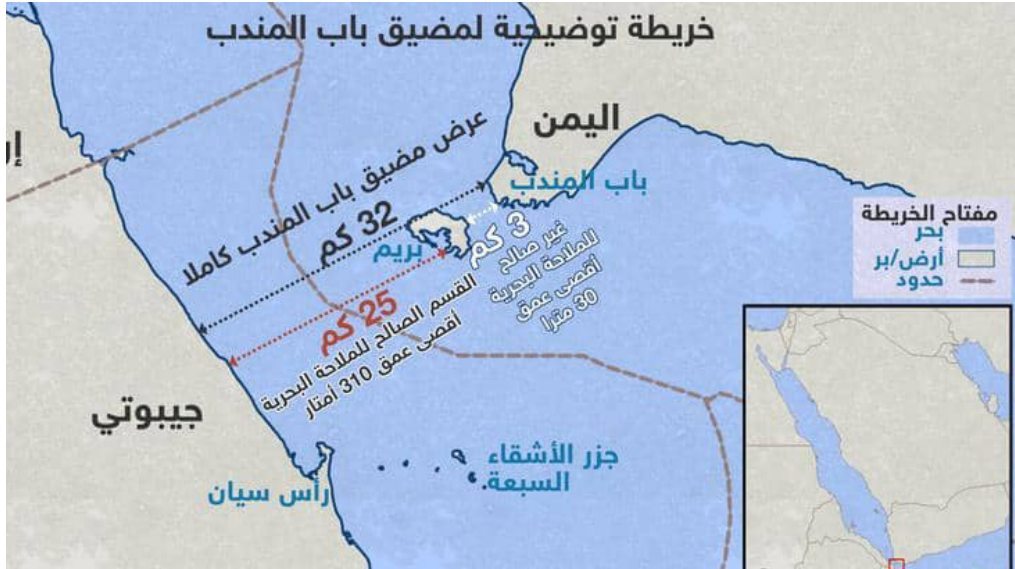


(الخارطة رقم 7-) المسافات بين و جزيري تيران وصنافير

2 - باب المنذب :

مضيق باب المنذب يقع جنوبي البحر الاحمر يبلغ طوله حوالي 32 كيلومتر، المسافة بين ضفتي المضيق هي 30 كم من رأس منهالي في الساحل الآسيوي، إلى رأس سيان على الساحل الإفريقي. جزيرة بريم (مَيّون) التابعة لليمن تفصل المضيق إلى قناتين الشرقية منها تعرف باسم باب اسكندر عرضها 3 كم وعمقها 30م. أما القناة الغربية واسمها «دقة المايون» فعرضها 25 كم وعمقها 310 م. (7)

وتوجد بالقرب من الساحل الأفريقي مجموعة من الجزر الصغيرة يطلق عليها الاخوة الخمسة ، وتوجد مجموعة أخرى من الجزر تتناثر في البحر الأحمر، لعل أهمها جزيرة «حنيش» التي نشب حولها صدام مسلح بين اليمن وأريتريا عام 1995. (8)



(الخارطة رقم 8-) خارطة باب المنذب



(الخارطة رقم 9-) خارطة موقع جزيرة ميون- بريم - في باب المندب)



(الخارطة رقم 10-) الممر البحري في باب المندب)

كما تعتبر قناة السويس أيضاً واحدة من نقاط الاختناق الرئيسية التي تؤثر على الملاحة عبر البحر الأحمر. ويتحكم مضيق جوبال في مدخل خليج السويس، الذي يُعدّ الذراع الشمالية الغربية للبحر الأحمر، وهو ينحصر بين رأس محمد في طرف سيناء الجنوبي وجزر جوبال وشدوان الصخرية الجرداء.⁽⁹⁾

ومن هنا يأتي تنافس القوى الكبرى من أجل تحقيق مصالحها الاقتصادية، أو من أجل المساس بمصالح الخصوم، عبر هذا الممر المائي الحيوي، مما قد يؤدي إلى أن يكون منطقة صراع إقليمي أو دولي. إذاً فهذه الأهمية الإستراتيجية لموقعه جعلته وعلى مر العصور مطمئناً للدول القوية، مما يؤثر على الأمن القومي العربي.⁽¹⁰⁾

يشكل البحر الأحمر عاملاً أساسياً للأمن القومي العربي كونه منطقة الصراع العربي الإسرائيلي وبؤر الصراع الأخرى في المحيط الهندي والخليج العربي. وبعد أحداث الحادي عشر من أيلول سبتمبر 2001، عززت الولايات المتحدة الأمريكية من ثقلها في منطقة البحر الأحمر بحجة حماية طرق الملاحة الدولية في إطار حملتها الدولية على ما يعرف بالإرهاب.

ويمكن القول إن الكيان الصهيوني هو المستفيد الأول من ذلك حيث أقلت بكل ثقلها بحجة ما يسمى «الحرب ضد الإرهاب» وأصبح هناك تمركزاً إسرائيلياً إلى جانب التمرکز الأميركي في أرض الصومال وجيبوتي، وخصوصاً بعد تفجير الفندق المملوك لإسرائيل في مومباسا في كينيا، مما أعطى لإسرائيل الذريعة في البقاء في البحر الأحمر والقرن الأفريقي، ربما قادت إلى تدويل مسألة أمن البحر الأحمر خاصة إذا وجد علاقة بين ظاهرة القرصنة والشبكات الإرهابية، إذ أن ظاهرة القرصنة قبالة السواحل الصومالية وخليج عدن قد أثارت مخاوف دول العالم من تعرض طرق الملاحة العابرة في البحر الأحمر إلى الخطر.⁽¹¹⁾

من هنا كانت السيطرة على البحر الأحمر هدفاً للسياسة الصهيونية. وبدأ منذ وقت مبكر الإهتمام الصهيوني في أفريقيا وخاصة بإريتريا. فمنذ سنة 1920 وخلال فترة الإستعمار الإيطالي أقامت شركة زراعية صهيونية تدعى SIA برؤوس أموال يهودية في منطقة القاش مشروفاً غرب إريتريا ثم اخترقت الثورة الإرترية عام 1970 بواسطة القاعدة الأميركية (كانيوا ستيشن) في أسمرال للحيلولة دون انتصار الثورة الإرترية المدعومة من بعض الدول العربية، وذلك خوفاً من أن يصبح البحر الأحمر بحيرة

عربية وضمن السماح لإسرائيل ببناء القواعد الصهيونية وإبعاد إريتريا عن الإنضمام إلى جامعة الدول العربية.

وعندما احتلت إسرائيل مرفأ إيلات (أم الرشراش المصرية) في آذار مارس 1949 بعد توقيع اتفاقية رودس ليكون مدخلها إلى خليج العقبة والبحر الأحمر وإقامة العلاقات مع الدول الأفريقية والآسيوية، نجحت في استثمار علاقتها مع أثيوبيا قبل إنفصال إريتريا عنها،

في الحصول على جزيرة دهلك في البحر الأحمر عام 1975، كي تُقيم عليها أول قاعدة عسكرية.⁽¹²⁾

وعلى الرغم من أن الدول العربية تمتلك 66.8% من جزر البحر الأحمر فقد نجحت إسرائيل في تأسيس قواعد في جزر ارتيرية منها ”رواجيات“ و”مكهلاوي“ على حدود السودان، كما تمتلك قواعد جوية في جزر حالب وفاطمة عند مضيق باب المنذب، وقامت باستئجار جزيرة ”دهلك“ حيث أقامت قاعدة بحرية هناك، ولعل هذه المناداة المتعددة لاستخدام جزر البحر الأحمر تطرح إشكالية مسألة الجزر ومدى تأثيرها على رفع مستوى التهديدات للدول العربية⁽¹³⁾

قال كانستلون، قائد البحرية الصهيونية: «نحن نملك أسطولاً بحرياً يعمل في جميع موانئ العالم. ولهذا علينا أن نعد العُدّة لمستقبل تستطيع فيه أساطيلنا البحرية والحربية أن تحطم الحصار المفروض علينا وأن نفرض الحصار بدورنا على بعض الدول العربية بشكل أقوى مما فرضوه علينا. أي باختصار، مطلوب منا أن تكون لدينا خطة نستطيع عن طريقها أن نحول البحر الأحمر إلى بحيرة يهودية بالتدريج».⁽¹⁴⁾

تعد ظاهرة القواعد الأجنبية في منطقة البحر الأحمر ودول القرن الإفريقي أحد مؤشرات التنافس الإقليمي والدولي على النفوذ والسيطرة في هذه المنطقة، حيث تنتشر على ساحل البحر الأحمر مجموعة من القواعد العسكرية الأجنبية والتي تمثل تهديداً جدياً للأمن القومي العربي⁽¹⁵⁾، وهو ما سيناقش ذلك تفصيلاً في الفصل الرابع من هذا الكتاب.

الفصل الثاني

جزر البحر الاحمر

جزر البحر الأحمر

في البحر الأحمر عشرات المئات من الجزر وبالعادة يكون بعض هذه الجزر صغيرة الحجم بحيث لا تتجاوز الكيلومتر المربع، وهناك بعض الجزر التي قد تتجاوز هذه المساحة لتكون متوسطة الحجم، كما أنّ هذه الجزر المتوسطة الحجم تقدّر مساحتها بـ 10-1 كم²، وهناك بعض الجزر كبيرة الحجم التي تكون مساحتها أكبر من 10 كم². يمكن تصنيف جزر البحر الأحمر من حيث النشأة على النحو التالي:⁽¹⁾

جزر مرجانية:

تكونت من المرجان الذي نما فوق جروف ضحلة قليلة العمق في نطاق الجرف القاري، حيث وفرت ظروف ارتفاع درجة حرارة المياه بيئة ملائمة لنمو حيوان المرجان التي تكونت من بقاياها معظم الجزر، ومنها: أرخبيلي: فرسان، ودهلك، ومعظم الجزر الواقعة أمام السواحل.

جزر قارية:

وتشكلت نتيجة انفصالها من اليابسة المجاورة لها بواسطة الصدوع أو عوامل النحت المختلفة، حيث تتكون تلك الجزر من الصخور نفسها التي تتكوّن منها اليابسة وتتكون غالبيتها من الصخور النارية والمتحولة والرسوبية، وتتميز أشكالها بامتدادها بمحاذاة الساحل، ومن تلك الجزر: تيران، و صنافير، وحاطبة، وشدوان، وجوبال، ومكور.

جزر رملية:

وهذه تتكون من حواجز رملية كونتها الأمواج في المناطق التي يضعف فيها المد، ونمت على جواز مرجانية. وتتميز أشكالها الطولية وتنتشر بمحاذاة السواحل وبالقرب منها. وتتركز بشكل أكبر بمحاذاة منتصف الساحل الشرقي، ومنها جزر: شيبارة، وكشران، والطويلة، وثرأ.

جزر بركانية:

تكونت نتيجة اندفاعات بركانية من قاع البحر، ويوجد معظمها في وسط البحر بحكم طبيعة نشأته الأخدودية، وتتركز في جنوب البحر أكثر من شماله، ومنها: جزر: الزبرجد، والطير، والزبير، وحنيش، وبريم، وبعض جزر الساحل الإريترى، إضافة إلى

بعض جزر الساحل السعودي التي تقع في نطاق حرة البرك والقحمة جنوب القنفذة، ومنها: جزيرتا جبل ذهبان، وجبل كدمبل.

جزر السعودية :

يبلغ عدد جزر السعودية في البحر الاحمر(1150) جزيرة تشكل (88 %) من إجمالي الجزر السعودية التي تمتاز بشواطئها الرملية والسواحل المرجانية، وهي تزداد تركزا وكثافة في أربع مجموعات رئيسية هي: ⁽²⁾
المجموعة الأولى

في الطرف الشمالي من الساحل السعودي ما بين مدخل خليج العقبة غربا، وخليج الخريبة شرقا وهي:-

جزيرة تيران

جزيرة صنابير

شوشة

أم الحصاني

سندالة

الثغباء

الفرشة

برقان

أم قصور.

المجموعة الثانية

في منتصف النصف الشمالي من الساحل السعودي في المنطقة المحصورة بين مدينتي الوجه واملج ومنها جزر :

ريخة

غوار

أم روغة

شيبارة

سويحل

جبل حسان



خارطة (11) جزر سعودية في البحر الأحمر بين مدينتي امالج والوجه

المجموعة الثالثة

في منتصف النصف الجنوبي من الساحل السعودي في المنطقة المحصورة بين

مدينتي الليث والقنفذة ومنها جزر: (3)

جبل الليث

جبل دوقة

ثراء(فرة)

الطويلة

ام القماري

جبل الصبايا .

جزيرة البغلة وهي أبعد الجزر السعودية عن الساحل في البحر الأحمر، إذ تبعد

عنه نحو (57,8) ميلاً بحرياً.

جزيرة ابلج

المجموعة الرابعة

في الطرف الجنوبي من الساحل السعودي غرب مدينة جازان وتمثلها(4)

أرخبيل جزر فرسان :

يعد أرخبيل جزر فرسان من أكبر الجزر، حيث يبلغ عدد الجزر فيه أكثر من

200 جزيرة

التي تضم أغنى تنوع بيئي وإحيائي حيث يوجد أنواع مختلفة من الطيور، وتنوع فيها الحياة المرجانية، والأحياء المائية من رخويات وقواقع، وهي غنية بمادة العنبر الخام الذي يشكل مصدراً من مصادر الرزق لبعض سكانها ما هو مأهول بالسكان. كما تعتبر جزيرة فرسان الأكبر، حيث تبلغ مساحتها 380 كم² بينما تأتي جزيرة «سجيد»، ثانياً من حيث المساحة بـ150 كم²،

، وتتألف جزر فرسان من مسطحات من الأحجار الجيرية الشعابية، يتراوح متوسط ارتفاعها عن سطح البحر بين 10 و 20 متراً وقد يصل إلى 40 متراً ويبلغ أقصى ارتفاع 75 متراً. وهناك عدد من الأودية القصيرة التي تنتهي إلى البحر. أما السواحل فمغطاة برمال كلسية بيضاء نتجت عن تحطم الشعاب المرجانية .

وتضم جزيرة فرسان تنوعاً بيئياً وحياة فطرية وبحرية لا تجدها إلا في جزر قليلة في العالم، حيث توجد أنواع مختلفة من الطيور. كما تنوع فيها الحياة المرجانية، ويكثر فيها مادة العنبر الخام. تمتاز أيضاً بغناها بغابات أشجار المانغروف الساحلية. كذلك تحتوي مياه فرسان على مجموعة من الشعب المرجانية النادرة، علاوةً على تجمعات الطحالب وأنواع أخرى من الحشائش البحرية المتعددة المنتشرة فيها. وتعشش السلاحف والطيور البحرية على شواطئ الجزيرة في مجموعات كبيرة في أوقات محددة من السنة .

ومن جزر أرخبيل فرسان الجزر الآتية:

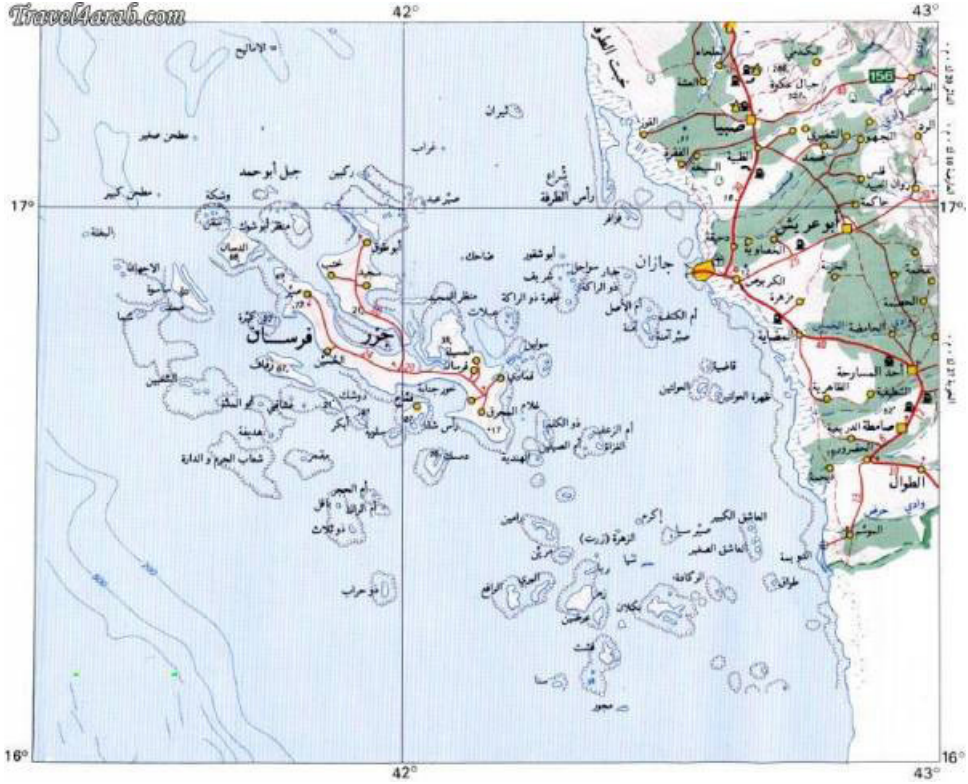
جزيرة امنة

كدمبل

قماح

دمسك

زفاف
دوشك
كيرة
السقيد



خارطة (12) جزر فرسان السعودية في البحر الأحمر

الجزر المصرية فيالبحر الأحمر⁽⁵⁾

يبلغ عدد الجزر المصرية؛ التي تقع في البحر الأحمر 26 جزيرة، وهي تختلف فيما بينها بالمساحة والتركيب الجيولوجي، بالإضافة إلى اعتبارها وفق القانون المصري كمحميات طبيعية؛ لكونها تعدّ مكاناً لأكثر من 120 نوعاً من الطيور البحرية المقيمة والمهاجرة، بالإضافة إلى ذلك فإنه يحيط بها سلسلة من الشعاب المرجانية؛ مما يجعل منها أماكن مشهورةً لسفاري الغوص؛ كجزيرة الزبرجد وجزيرة الإخوة، وتزدهر سواحل هذه الجزر بالخلجان، والشروم الطبيعية، وما تضمّه من حشائش بحرية وشعاب ضحلة مناسبة لنمو الثروة السمكية فيها.

يمكن تصنيف جزر محافظة البحر الأحمر؛ كجزر محيطية وأخرى ساحلية، وتكون الجزر المحيطية شبيهةً للجزر التي تتكوّن في أعماق كبيرة في قاع المحيط، والتي تعلو وتظهر على السطح بسبب تراكم الطفوح البركانية على مدى السنوات؛ أمّا الجزر الساحلية فتقع بالقرب من الساحل الغربي؛ كجزيرة سفاجا، والجفتون، وشدوان، ومجموعة جزر مضيق جوبال؛ التي تقع في الطرف الجنوبي لخليج السويس⁽⁶⁾ وتنقسم الجزر المصرية بالبحر الأحمر إلى قسمين :

1- جزر منطقة مضيق جوبال :

عبارة عن منطقة مستطيلة الشكل تقريباً تكثر بها الجزر والشعاب والحلقات المرجانية ،

وتبلغ مساحة المنطقة 316 كيلو متراً مربعاً بطول نحو 43 كيلو متر ومتوسط عرض 30 كيلو متر ، وتزداد اتساعاً في الجنوب وذلك بسبب تراجع خط الشاطئ الجنوبي الشرقي لخليج السويس

وتنتظم الجزر بمضيق جوبال في صفوف تقع على طول امتداد جبل الزيت و راس جسمة وتمتد بين دائرتي عرض 22،29 حيث تمر بمنطقة جبل الزيت والغردقة في شكل ثلاثة خطوط فيما بين جبل الزيت وخط عرض الغردقة، وأهم الجزر بالخط الخارجي اشرفي وقيصوم الشمالية والجنوبية وجوبال وشاكر. وشدوان وأهمها بالخط الأوسط طويلة ام قمر ، ومن جزر الخط

الجزر الشاطئية: ب-وهي الجزر الممتدة على الساحل في منطقة المياه الشاطئية

الضحلة في نطاق الرفرف القاري بين ساحل الغردقة حتى راس حدربة عند نقطة الحدود مع السودان ويمكن

الجزر الشاطئية: فيما بين الغردقة وسفاجة ويميز هذا القطاع من الساحل بوضوح النتوءات الأرضية مع ظهور عدد من الخلجان البحرية وأهم هذه النتوءات أو الرؤوس الأرضية راس أبو منقار .

: واهم الجزر في هذا القطاع من الساحل

1 - جزيرة الجفتون الكبيرة :

وهي أكبر جزر مجموعة الجفتون ، تبلغ مساحتها 18 كم2

وتمتد في شكل طولي على مسافة نحو 11 كم من ساحل الغردقة ويبلغ طول

سواحلها 34 كم

2 - جزيرة الجفتون الصغيرة : وتبلغ مساحتها 3 كم2 ، وتقع إلى الجنوب الشرقي

من جزيرة جفتون الكبيرة ، ويبدو انهما كانتا جزيرة واحدة ولكن انفصلتا بفعل عمليات التصدع ، ويبلغ طول سواحلها 8 كم وتزداد اتساعاً في الجنوب عنه في الشمال.

3 - جزيرة أبو رمائي : وهي إحدى الجزر الصخرية وتقع إلى الجنوب الغربي من

الجفتون الصغير بنحو 14 كم ومساحتها 1.2 كم2 بطول 1.2 كم ومتوسط عرض 12 متر، ويبلغ طول سواحلها 2.5 كم.

4 - جزيرة سفاجا: وتقع في مواجهة ميناء سفاجا و تبلغ مساحتها نحو 13 كم2

يبلغ طول سواحلها نحو 35 كم ، ومعنى ذلك أن كل كيلو متر مربع من مساحتها يقابله 2.7 كم من الساحل .

5 - جزيرة أبو منقار: وتقع أمام ساحل الغردقة وتبلغ مساحتها اقل من

2 كم2 و هي جزيرة مستوية السطح ومنخفضة المنسوب 2 متر تغطي سطحها تكوينات مرجانية ورمال عضوية



خارطة (13)الجزر المصرية في البحر الاحمر



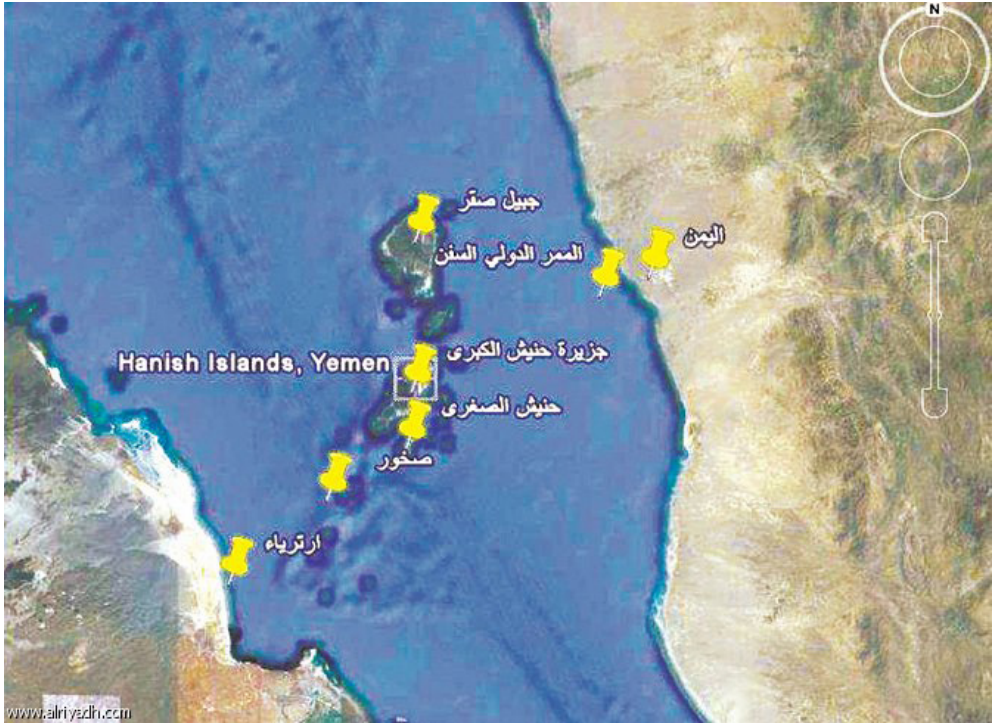
خارطة (14) الجزر عند مدخل خليج السويس

جزر البحر الأحمر الموجودة في اليمن: (7)

جزيرة جبل الطير.

جزيرة كمران.

جزيرة بريم.



خارطة (15ب) جزر اليمن في البحر الاحمر

جزر البحر الأحمر الموجودة في السودان: (٨)

يتبع السودان العديد من الجزر في البحر الأحمر وهي :

جزيرة الريج .

سميت كذلك للرياح القوية المستمرة التي تهب عليها من البحر من تجاه رأس الشيطان (رأس هدربا) وهي تشبه نجمة البحر في شكلها ، لا تبعد سوى كلم واحد عن الساحل عند ادني جزر وتتسع هذه المسافة عند اعلى مد للبحر وتبعد نحو 111 ميل بحري (204كلم) باتجاه 140° عن بورتسودان ، يبلغ طولها نحو 6كلم واكبر عرض نحو 4كلم وهي لا تبعد سوي بضع كيلومترات جنوب خور نورات ، توجد بالجزيرة كهوف غريبة مبنية بحجارة الشعب المرجانية الكلسية .

(ب) خور نوارات .

منطقة ساحلية وهي عبارة عن خليج في شكل حدوة الحصان تتوسطه جزيرة أبو العباس وسميت بذلك لوجود خور موسمي بهذا الإسم يحمل سيول الأمطار من الجبال لتصب في هذه المنطقة بها أشجار التنضب والموسكيت ونباتات بحرية تشبه المانجروف . وتبلغ أبعاد خليج نوارات نحو 14×7 كلم وأبعاد جزيرة أبو العباس نحو 4.8×1.5 كلم ، أهم المعالم بخليج نوارات جزيرة أبو العباس التي بها عدد من السكان وبها آبار عذبة وضريح للشيخ أبو العباس (يقال انه صحابي جليل) والملفت وجود غزلان بالجزيرة وعدد كبير من الكهوف البحرية والبرك العميقة .

(د) جزر تلا تلا

هما جزيرتان تسميان تلا تلا الصغيرة والكبيرة وهي جزر رمليه جرداء تقع تلا تلا الكبير في الإحداثي : 3809 شرق/1850 شمال وتلالا الصغير في 3800 ق/1846 ش * ، تبعد الجزيرتان عن بعضهما نحو 7.5 ميل بحري (14 كلم وعلى مسافة 69 م/ب من بورتسودان .

(ز) جزيرة سواكن

ترتفع جزيرة سواكن 66 مترا عن البحر ، وتبعد عن الخرطوم حوالي 560 كيلومترا، وعن مدينة بورتسودان -ميناء السودان الرئيس- زهاء 70 كيلومترا. وهي «جزيرة مرجانية»، انهارت منازلها وعمرائها، وتحولت إلى أطلال وحجارة تحكي ثراء تاريخ غابر دارس، أما سواكن المدينة فمنطقة واسعة يدخلها لسان بحري، يجعل منها ميناء طبيعيا. حيث كانت ميناءاً لعدة حضارات متتالية منطقة موغلة في القدم، شهدت عصور البطالسة واليونانيين والمصريين والعثمانيين، حيث عبروها إلى «بلاد بنط» أو الصومال الحالية. وذكرت كتابات المؤرخ الهمداني في القرن العاشر أن هناك «بلدة قديمة» صغيرة (سواكن) ازدهرت بعد التخلي عن ميناء «باضع»، وهي «مصوع» الحالية في دولة إريتريا.

خلال القرن الثامن الميلادي ورد اسم سواكن لأول مرة في مؤلفات الرحالة

وعلماء الجغرافية والتاريخ العرب كمدينة مر عبرها بعض أفراد أسرة بنى أمية من قبيلة قريش المتجهين إلى مصر هرباً من العباسيين بعد مقتل الخليفة الأموي مروان بن محمد سنة 750 ميلادية.

فقد ذكر المقريزي في كتاب «المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار» (9) بأن ثمة «طريق من النيل إلى سواكن وباضع ودهلك وغيرها من جزائر البحر الأحمر نجا منه بنو أمية الهاربين عندما جدّ اتباع العباسيين في ملاحقتهم». وهذا يعني بأن سواكن عاصرت كلاً من من مدينتي باضع وعيذاب خلال فترة امتدت إلى خمسة قرون، من القرن الثامن الميلادي وحتى القرن التاسع عشر الميلادي. وتؤكد مراجع أخرى عربية قديمة على أن سواكن استقبلت افواجاً من الأسر العربية خلال القرنين التاسع والعاشر والحادي عشر بغرض الاستقرار فيها. ويبدو أنها ظلت ومنذ بداية الهجرات العربية وحتى سنة 1255 قرية صغيرة تقطنها جماعات من الفنج تقوم بنشاط بحري محدود يتمثل في خدمة مرور تجارة لشمال ووسط السودان إلى الأسواق الخارجية .



خارطة (16) موقع جزيرة سواكن من الساحل السوداني



خارطة (17) موقع جزيرة سواكن السودانية في البحر الأحمر

استولى الملك المملوكي الظاهر بيبرس عام 1264 للميلاد على سواكن، ولم يبق فيها طويلا، لكن رجاله عادوا واعتمدها ميناء بعد أن دمروا ميناء «عيذاب» إلى الجنوب.

واختارها السلطان العثماني سليم الأول عام 1517، مقرا لحاكم «مديرية الحبشة العثمانية» التي تشمل مدن «حرقيقو ومصوع» في إريتريا الحالية. (10) إلا أنها لم تزدهر إلا في العهد العثماني الذي شيد مدينة جميلة من مباني متعددة الطوابق شيدت من أحجار الشُعب المرجانية داخل حدود جزيرة سواكن، تبلغ مساحة الجزيرة 20 كم².

شكل الجزيرة بيضاوي تتصل بباقي المدينة بطريق (ردمية) لايسمح بمرور مياه البحر .

بنيت سواكن، داخل شرم ضيق يفتح على البحر الأحمر ويتصل بالبربطريق ممهد ، ويتكون الساحل من بحيرات ومستنقعات وشعب مرجانية وسهول تحدها من الداخل تغطيها احراش متفرقة وخيران (اودية موسمية) وفي الخريف توفر الأمطار كميات من المياه .



صورة (1) لجزيرة سواكن السودانية

جزر البحر الأحمر الموجودة في إريتريا : (11)

أرخبيل دهلك:

هي عبارة عن مجموعة من الجزر الواقعة في مياه البحر الأحمر، ويبلغ عدد جزرها مئة وستاً وعشرين جزيرة، منهما جزيرتان كبيرتان هما جزيرة نهلق وجزيرة دهلك الكبرى، وتبلغ مساحة أراضيها سبعمئة كم²، وتقع جغرافياً في البحر الأحمر قبالة السواحل الإريترية بالقرب من مدينة مصوع، وتبعد عن سواحل إرتيريا ثلاثة وأربعين كم، وتمتاز الجزيرة بصيد اللؤلؤ، وإنتاج كميات كبيرة منه. يبلغ عدد السكان في الجزيرة ما بين الألفين وخمسمئة نسمة والثلاثة آلاف نسمة، ويسكنون في أربع جزر فقط من أصل مئة وست وعشرين جزيرة، وهي: جزيرة دهلك الكبرى، وجزيرة نهلق، وجزيرة حرم، وجزيرة نورا، ويعمل السكان في صيد الأسماك، وصيد اللؤلؤ والمرجان، وتربية المواشي خاصة الماعز والجمال، ويتحدث السكان عدة لغات منها: لغة التغري، ولغة الدهاكلة.

وجهت ضربة إسرائيلية للخرطوم ، فمنذ غارات تل أبيب وتدمير مصنع اليرموك والفضائيات العربية تواصل الجهد ليل نهار لفك طلاس مسار هذه الطائرات وآلاف الأميال التي قطعتها من دون أن تلتقطها أنظمة الدفاع العربية، وانقسم المحللون بين مرجح للمسار الدولي فوق البحر الأحمر قبالة سواحل دول الجوار العربية، انطلاقاً من النقب، فيما استبعده آخرون لطول مسافته التي تتجاوز 1900 ميل وتحتاج المقاتلات الإسرائيلية للتزود بالوقود جواً خلال هذا المسار.

وسط ضبابية الضربة الإسرائيلية وتزايد حيرة الدوائر العربية بعد تعثر رصدها من قبل أجهزة دول الطوق تبرز على السطح مشكلة جزر البحر الأحمر، التي تشكل صداً أمنياً للجامعة العربية في السنوات الأخيرة، وفي مقدمتها جزر أرخبيل دهلك، والتي يزيد عددها على مئة جزيرة، وتبلغ مساحتها 700 كم وتبعد عن الساحل مسافة 43 كم، وعلى ساحلها عدد كبير من المراسي للسفن التي تتجه من وإلى مصوع. وفي الجزيرة عدة قرى منها: دهلك الكبير، كوباني، دليو، سلات، دروبوشات، مملا.

ونظراً لموقع الجزيرة الاستراتيجي القريب من مضيق باب المندب، ومن خطوط الملاحة الرئيسية في البحر الأحمر، فقد حاولت القوى العالمية الكبرى التمركز فيها وإنشاء قواعد عسكرية، خاصة أن في الجزيرة مطاراً ومهبطاً للطائرات العمودية وأرصفة عائمة ومحطات للاتصالات ومنارات للسفن، إلى جانب ثروات اقتصادية كالزراعة ومصايد السمك واللؤلؤ

تقيم إسرائيل في الجزيرة أكبر قاعدة بحرية لها خارج حدودها في جزر دهلك، وذلك بموجب اتفاقية بينها وبين إريتريا، وقد استخدمت إريتريا زوارق حربية إسرائيلية ودعمًا لوجيستياً كبيراً من تلك القاعدة البحرية أثناء احتلالها لجزيرة حنيش اليمنية عام 1996

وتتخذ إسرائيل من الجزيرة مركزاً لها للرصد والمراقبة في البحر الأحمر لمراقبة المملكة العربية السعودية واليمن والسودان وحركة ناقلات النفط، كما أنها تعد أيضاً محطة لتشغيل الغواصات الإسرائيلية المزودة بالصواريخ النووية، التي تقوم بمراقبة حركة الملاحة عند مضيق باب المندب جنوب البحر الأحمر، وكانت روسيا تتخذ الجزيرة قبل ذلك كقاعدة للسيطرة على البحر الأحمر قبل خروجها منها في بداية التسعينات من القرن الماضي .

سميت دهلك بهذا الاسم منذ العصور الوسطى، وبحكم قربها من الشواطئ العربية لعبت دوراً مهماً كنقطة تجمع وانطلاق للهجرات العربية القديمة المتجهة صوب اليابسة باتجاه الشواطئ الإريترية، وعن طريقها كان يتم نقل التجارة

واستقبالها، وبعد الفتح الإسلامي ازدهرت جزر دهلك، وقامت بها إمارة إسلامية كان لها شأن كبير، وشجع العرب على استيطانها وتعميرها، وأصبحت هذه المنطقة بحكم موقعها على الساحل المقابل للجزيرة العربية المجال الحيوي للجماعات التي خرجت من الجزيرة العربية للتجارة وطلب الرزق، ولاتخاذ موطن جديد هربا من حالات الذعر، التي عمت العالم الإسلامي من الحروب والمجاعات. وقد نقل هؤلاء المهاجرون الحضارة والعلم لتلك الجزر التي هاجروا إليها فأصبحت دهلك مركز إشعاع لتعليم فقه الدين واللغة، ووفد إليها طلاب العلم من مختلف أنحاء شمال إفريقيا. ⁽¹²⁾



خارطة (18) أرخبيل جزر دهلك



خارطة (19) الجزر الاتيرية في البحر الاحمر

الجزر البركانية في جيبوتي : (13)

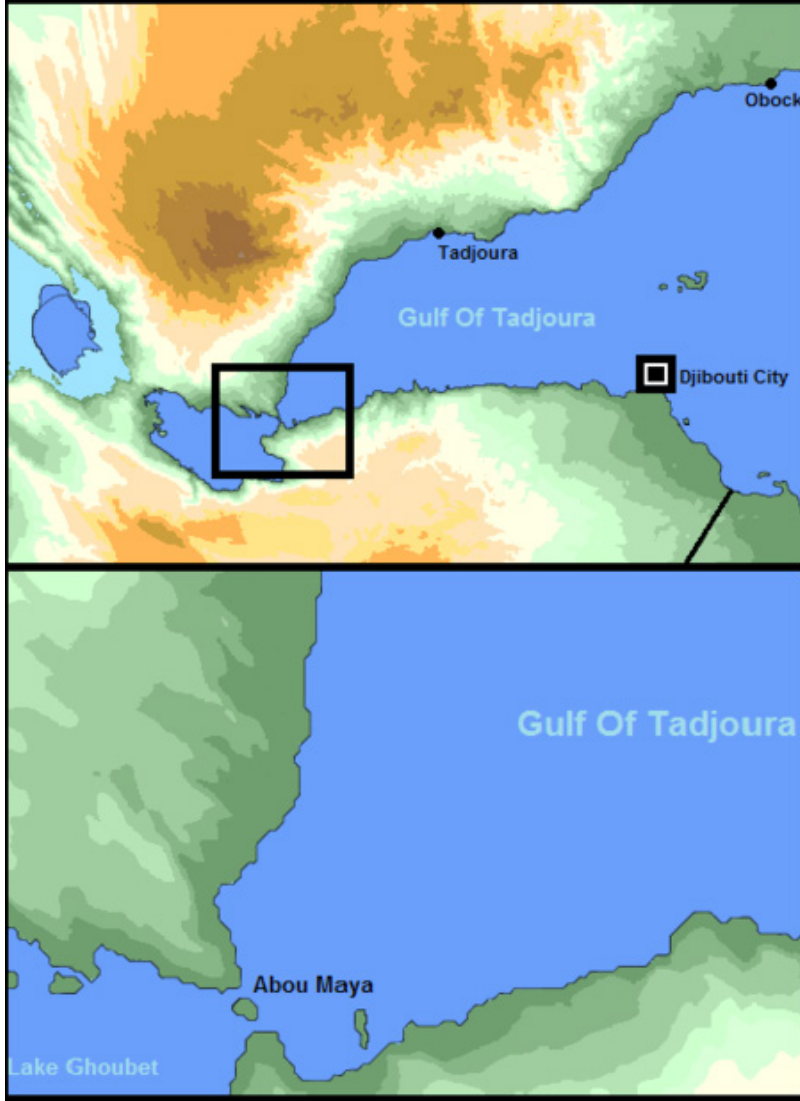
تحتل جزر «ليه ست فريز» البركانية في خليج تاجورا قائمة أهم الأماكن الرائعة لممارسة هواية الغوص.

وهناك أيضاً جزيرتا مسكي وموشا الدافتان. وهما غير مأهولتين ومناسبتين للرحلات النهارية، فتتميزان بمواقع الغوص والشواطئ النظيفة . كما تتبع لجيبوتي كلا من جزيرة ابومايا وجزيرة دميرة وجزر السوابع .

جزر السوابع : الأشقاء السبعة أو الجزر السبعة ،

هو أرخبيل يمتد 10 كم وهي جزر بركانية ، وتتكون من جزيرة الحمراء او الجزيرة الغربية يبلغ ارتفاعها 62 م ، والجزيرة المزدوجة ارتفاعها 46 م ونولكا ارتفاعها 17 م وكادا دبالى -الجزيرة الكبرى - ارتفاعها 114 موالجزيرة الشرقية ارتفاعها 47م . على بعد: ليست جزيرة لكنها تل بركاني على الحافة الشمالية لشبه الجزيرة راس سيان

الجزيرة الغربية تقع على بعد 4.5 كم شرق شبه جزيرة جيبوتي سيان 6 كم
شمال شرق الساحل
جميع الجزر محاطة بشعاب مرجانية. جميعها مائلة للون البنّي، عدا الجزيرة
الكبرى والتي تميل للأصفر .



خارطة (20) الجزر الجيبوتية في البحر الأحمر

وقد منحت بعض الجزر بسبب أهميتها الاستراتيجية إلى دول أخرى لتنشأ فيها قواعد عسكرية، كما توضحها الخارطة أدناه وسيكون لهذا الموضوع معالجة في مكان آخر من هذا الكتاب.

تمكنت إسرائيل من محاصرة الدول العربية التي تهدد أمن السودان ومصر، وحماية استراتيجيتها في البحر الأحمر، حيث أقامت عدداً من القواعد العسكرية فيها، منها القواعد التي أنشأتها في «رواحيات» و«مكهاوي» على حدود السودان، والقواعد الجوية في جزر حالب وفاطمة عند مضيق باب المندب، إضافة إلى استئجار جزيرة دهلك التي أقامت فيها تل أبيب قاعدة بحرية.

سارعت إسرائيل بعد حرب 1973 إلى بناء قاعدة عسكرية في البحر الأحمر من أجل البقاء عنصراً مهماً في المنطقة ومراقبة الدول العربية خاصة السعودية ومصر، وعدم السماح بتكرار تجربة خنقها بحرياً مرةً أخرى، فوجدت في جزر أرخبيل «دهلك» الإريتيرية الثلاثة: «ديسي» و«دهوم» و«شومي» القريبة من الشواطئ العربية ضالتها، فهي تتخذ موقعاً استراتيجياً قريباً من مضيق باب المندب، ومن خطوط الملاحة الرئيسية في البحر الأحمر، إذ أقامت عليها إسرائيل أكبر قاعدة عسكرية بحرية لها خارج حدودها، تحتوي على أحواض سفن ومطار بالإضافة إلى واحد من أكبر مراكز التجسس المتقدمة في القرن الإفريقي .

حيث استطاعت إسرائيل عبر وجودها في المنطقة أن تراقب وتتعقب في منطقة الساحل الإفريقي ما تعتقده تهريب السلاح من إيران إلى حزب الله اللبناني وإلى داخل قطاع غزة، خاصة بعد صعود الإسلاميين إلى الحكم في السودان عام 1989، وهاجمت إسرائيل بعض الأهداف في الداخل السوداني على الحدود الشرقية أكثر من مرة، بل وفي داخل العاصمة الخرطوم في 23 أكتوبر/تشرين الأول 2012 فدمرت أجزاء واسعة من مصنع اليرموك جنوبي العاصمة. إذ يعتقد بأنه دمر بواسطة طائراتٍ من دون طيار انطلقت من (قاعدة دهلك) في البحر الأحمر .

تعد جيوتي الدولة الأكثر استضافة للقواعد العسكرية ربما في العالم، فتستضيف أكثر من 9 قواعد عسكرية أجنبية على أراضيها. وتعتبر فرنسا الدولة الأولى التي تقيم قاعدة عسكرية في جيوتي منذ 1977، العام الذي استقلت فيه جيوتي عن فرنسا حيث لها قواعد في «ديسي» و«دهوم» و«شومي». وكانت هذه القواعد الداعم الرئيسي للعمليات الفرنسية في منطقة غرب إفريقيا والشرق الأوسط وعمليات فرخان لمحاربة الحركات الجهادية في غرب إفريقيا، التي علقتها فرنسا الآن .⁽¹⁴⁾

الفصل الثالث

طريق الحرير الصيني الجديد والبحر الأحمر

نبذة تاريخية :

يعود تاريخ طريق الحرير القديم إلى القرن الثاني قبل الميلاد ، حيث يعود التاريخ المتعارف عليه لبدء سير طريق الحرير الى 105 أو 115 قبل الميلاد ففي ذلك الوقت سار الصينيون حتى منتصف الطريق عبر اسيا ، ليربطوه بطريق مشابه يسير من عند البحر المتوسط الى وسط اسيا ، ويشير الاسم إلى شبكة الطرق البرية والبحرية التي ربطت بين الصين وأوروبا مروراً بالشرق الأوسط، بطول يتعدى عشرة آلاف كيلومتر.

كانت تسمية طريق الحرير تشير إلى شبكة الطرق البرية والبحرية التي ربطت بين الصين وأوروبا مروراً بالشرق الأوسط، وهو اسم أطلقه الجغرافي الألماني فرديناند فون ريتشهوفن في العام 1877 ، ويعود سبب التسمية إلى الحضارة الصينية التي أبدعت في صناعة الحرير منذ 3000 قبل الميلاد، إذ كانت صناعة الحرير الصينية متميزة للغاية، وبلغت ذروة النجاح الصناعي على يد أسرة "تانج" ومن بعدها أسرة "مينج" وكان الجميع يتنافس على الحصول على الحرير الصيني عالي الجودة بأي مقابل.⁽¹⁾

يمتد الطريق من المراكز التجارية في شمال الصين حيث ينقسم إلى فرعين: يمر الفرع الشمالي عبر شرق أوروبا وشبه جزيرة القرم حتى البحر الأسود، وصولاً إلى البندقية. أما الفرع الجنوبي فيمر عبر العراق وتركيا إلى البحر المتوسط و عبر سوريا إلى مصر وشمال إفريقيا. وتوقف طريق الحرير كخط ملاحي للحرير مع حكم العثمانيين في القسطنطينية.



خارطة (21) طريق الحرير التاريخية

مبادرة الحزام والطريق :

بدأت الصين منذ عام 2013 م الإعلان عن مبادرة «حزام واحد، طريق واحد» وإحياء طريق الحرير التاريخية وتوسيعها بشبكات جديدة من الطرق التجارية التي تربط آسيا وأوروبا وأفريقيا. وانطلق المشروع الصيني تحت مسمى مبادرة (الحزام - الطريق) في العام 2013 خلال فترة رئاسة شي جينبينغ صاحب المبادرة، (التي تستمر لغاية العام 2022)، أطلق الصينيون اسماً جديداً على مشروعهم هو «مبادرة الحزام والطريق» بعد أن كان يُعرف بـ«مشروع حزام واحد طريق واحد».

وأعلن عن البدء بأكبر مشروع استثماري عالمي للمواصلات سيعيد إحياء طرق الحرير التاريخية ويوسعها بشبكات جديدة من الطرق التجارية التي تربط آسيا وأوروبا وأفريقيا وفق مبادرة لخطة تنمية صينية، بذلك تثبت الصين أنها شريك عالمي في التنمية والنهضة المشتركة، ولاعب أساسي في دفع العملية الصناعية ورفع الطاقات الإنتاجية، فضلاً عن التواصل الثقافي والحضاري وتبادل الخبرات التي يكرسها المشروع بين الشعوب، وتراهن الصين وشركاؤها على أن خطة التنمية العالمية ستكون تجربة إنسانية غير مسبوقه وبرنامجاً فعلياً لتحقيق السلام العالمي.

يعد التقرير الذي وضعته مؤسسة اكركتف انتلجنس (Executive) Review Intelligence بعنوان من طريق الحرير الجديد إلى الجسر البري العالمي(The New

Silk Road Becomes the World Land-Bridge) والصادر عام 2014 باللغة الإنكليزية وبنسخته العربية في 2016 دليلاً للتنمية العالمية يستكمل مبادرة «الحزام والطريق» التي أعلن عنها الرئيس الصيني شي جينبينغ ويضعها في إطارها الأوسع؛ إذ يوضح التقرير للحكومات والمسؤولين عبر العالم مزايا وعوائد الإنخراط في هذا المشروع ودعم إنشاء البنى التحتية والمشروعات الكبرى.

لقد أعد التقرير الذي تتعدى عدد صفحاته الأربعمئة أكثر من 19 خبيراً من مختلف مناطق العالم، يوضح كل واحد من مجال تخصصه الحاجات الرئيسية التي تلزم الدول والأقاليم من أجل التنمية السريعة والربط مع طريق الحرير الجديدة؛ تنسجم أفكارهم واقتراحاتهم ضمن مبدأ واحد هو (السلام عبر التنمية) .
يحتوي هذا التقرير- الدليل على أكثر من 200 خريطة وصورة توضيحية دقيقة لأهم مشاريع البنية التحتية الأساسية في العالم، التي ستغير خريطته الاقتصادية والثقافية والسياسية خلال الأعوام المائة القادمة.

لا يستثني حزام هذه التنمية العالمية أحداً، ويشمل القوى الكبرى كما القوى الصغرى ضمن قاعدة «رابح - رابح»، وهو يسعى للارتقاء بالجنس البشري وتطوير شروط وجوده وتأسيس نظام عالمي عادل بديلاً من نظام اللامساواة السائد.
يعمل المشروع على خلق بنية اقتصادية جديدة هدفها بناء نظام اقتصادي عالمي جديد يلغي النظام المالي عبر الأطلسي، وقد رصدت الصين لطريق الحرير الجديد ميزانية كبيرة، حيث يموله بنك الصين للتنمية بقيمة 890 مليار دولار، و« صندوق طريق الحرير» الذي تشارك فيه الدول المعنية بـ 40 مليار دولار، والبنك الآسيوي لاستثمارات البنية التحتية برأسمال أولي مقداره 100 مليار دولار. سيساعد كل ذلك على الاندماج الاقتصادي العالمي، إذ يُرْحَب بمشاركة كل الدول حتى وإن لم تكن آسيوية (2) . يغطي المشروع 66 دولة في ثلاث قارات، هي آسيا وأوروبا وأفريقيا، وينقسم إلى ثلاثة مستويات، تشمل مناطق محورية ومناطق للتوسع ومناطق فرعية.
يهدف المشروع الى انشاء طريقين بحرى و برى وخطوط سكك حديدية وطيران وخطوط أنابيب لنقل المواد البترولية وشبكات نقل الكهرباء، وكابلات إتصالات وتأمين مناطق لوجستية وتطوير موانئ استراتيجية كبرى، وقد رافق الاعلان تأسيس بنك للتنمية والتجارة بواسطة العملات المحلية، وتوفير وحدات إنتاج صناعي وتخفيض تكاليف المعاملات التجارية، حيث تتضمن المبادرة نحو ألف مشروع ستُنَفَّذ تدريجياً لربط المناطق اللوجستية التي يمر بها الطريق، اذ يهدف الصينيون الى الحفاظ على معدل نمو مرتفع يتحقق بزيادة الإنتاج والتصدير وذلك لا يتم إلا بزيادة الطلب على

المنتجات الصينية بإيجاد أسواق جديدة بما فيها الدول الحبيسة (التي لا تطل على البحر و لا يوجد لديها موانئ)

مسلكي مبادرة الحزام والطريق :

سوف يتبع المشروع الصيني مسلكين عالميين هما :

1 - طريق الحرير البحري:

يبدأ من "فيوجو" بالصين فيتجه عبر بحر الصين إلى فيتنام ثم جنوباً عبر بحر جاوة إلى إندونيسيا، فغرباً إلى ماليزيا وسنغافورا فالهند وسيريلانكا، لتسير غرباً مرة أخرى عبر المحيط الهندي إلى كينيا، لتتجه شمالاً عبر البحر الأحمر وقناة السويس إلى مصر، ومنها عبر المتوسط إلى اليونان ثم إيطاليا عبر "البحر الأدرياتيكي" ثم إلى فرنسا. وهنا يظهر دور البحر الأحمر وما يشكل من أهمية استراتيجية في هذا المشروع العالمي الضخم .

يدعم المشروع كلاً من بريطانيا وإيطاليا وتركيا واليونان التي اعتبر وزير خارجيتها أنه يمثل قمة الانفتاح الاقتصادي . ويمر المسار البحري للطريق من (قناة السويس والبحر الأحمر) وتشير الخرائط التفصيلية إلى أن ميناء السويس المصري قد يكون من أحد المرافئ ضمن المسار⁽³⁾.

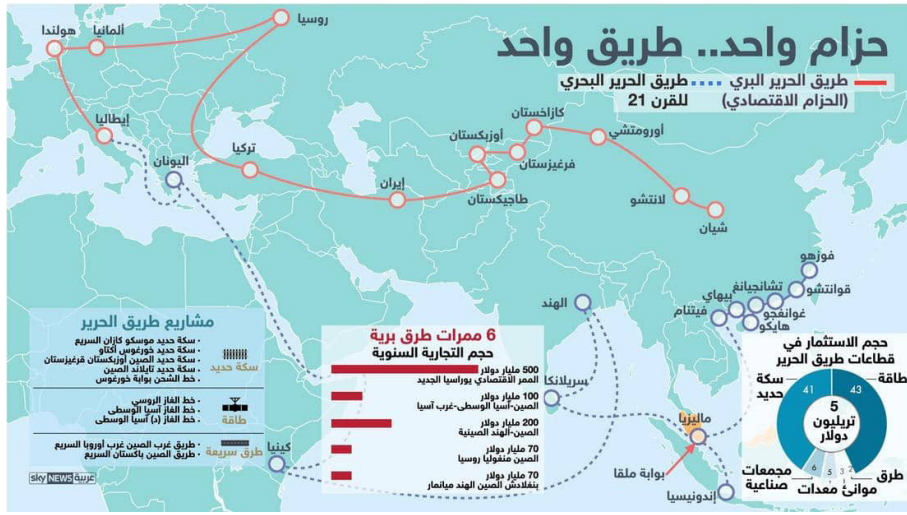


خارطة (22) الطريق البحري لمبادرة الحزام - الطريق

2 - طريق الحرير البري (الجسر البري الأوراسيوي)

يبدأ من وسط الصين (مقاطعة جيان) وجنوب غرب آسيا الوسطى إلى شمال إيران قبل أن يتحول غرباً عبر شمال العراق وسوريا وتركيا نحو أوروبا، وهناك يذهب عبر بلغاريا ورومانيا وجمهورية التشيك، وألمانيا، وصولاً إلى روتردام في هولندا ثم جنوباً إلى إيطاليا حيث يلتقى طريق الحرير البحري.

وبغض النظر عن التغيرات في حلقات الربط في الحزام الاقتصادي لطريق الحرير والمنافذ البحرية التي من الممكن أن يمر بها في (الخليج العربي أو البحر الأحمر)، فإن الملامح الأساسية للمشروع تتمحور في الاتجاه من الصين مروراً بآسيا الوسطى وروسيا عبر إيران ثم منطقة الخليج العربي والبحر المتوسط مروراً بالعراق وغربي آسيا عابراً الموانئ الساحلية الممتدة على هذا الخط، واتجاهاته لأوروبا وأفريقيا، بدائرة تقدر قطرها بحوالي 1000 كم⁽⁴⁾



خارطة (23) خارطة الحزام- الطريق

البحر الأحمر شرياننا استراتيجيا للصين :

تصاعدت الأهمية الاستراتيجية لموانئ البحر الأحمر لأسباب اقتصادية مرتبطة بمبادرة الحزام والطريق التي أعلنتها الصين، حيث يعد البحر الأحمر مكوناً أساسياً لها، وذلك لطبيعة الأنشطة الاقتصادية للمبادرة في الموانئ من ناحية، ولكون البحر الأحمر ممراً يوصل الى البحر المتوسط وإلى أوروبا أحد النقاط الهامة للمبادرة الصينية من ناحية أخرى. وربما هذه الأهمية تفسر لنا إقدام الصين على دفع تعويضات مالية نيابة عن الصومال، وذلك في أعقاب الخلافات بين شركة موانئ دبي والصومال، كما تخوض كل من شركة موانئ دبي التي تدير 78 ميناءً في 40 دولة حول العالم والصين حرباً ضروساً بعد أن ساهمت الصين في قيام جيبوتي بإلغاء اتفاقاً مع الشركة، كان يؤمن لها حقوق امتياز لمدة خمس سنوات عامّاً، ولكن تم إلغاؤه بعد أقل من ثلاث المدة بسبب ضعف عوائده من ناحية، والتدخل الصيني من ناحية أخرى(5).

ولطريق البحر الأحمر أهميته الجيوسياسية مقارنة ببدائله حيث يذكرنا لكونه يختصر المسافة بين بحر العرب وبريطانيا بمقدار 7,885 كلم أي بمقدار 43%، كما نذكر بمبادرة ”حزام واحد طريق واحد“ الصينية التي تمر بالقرن الأفريقي والبحر الأحمر باعتبارها شرياناً استراتيجياً يهم الصين وذلك تحت مسمى ”طريق الحرير البحري“.

تذهب التحليلات الاقتصادية إلى فحص مؤشرات النقل البحري عبر البحر الأحمر حيث تمر 20% من تجارة العالم، تحملها حوالي 17 ألف سفينة سنويًا (إحصاء عام 2016) بحمولة 820 مليون طن، وبقيمة حوالي 700 مليار دولار. وفي مجال الطاقة، يمر بالبحر الأحمر 4.8 مليون برميل نفط في اليوم الواحد في المتوسط، و 30% من الغاز المسال للعالم⁽⁶⁾

أهمية البحر الأحمر للمبادرة :

تكمن أهمية البحر الأحمر في كونه يمثل نظاماً فرعياً من إقليم الشرق الأوسط المضطرب والمثير للجدل الذي يوصف بأنه عالم بلا نهاية وتارةً بأنه نهاية العالم، ويقع في قلب (قوس عدم الاستقرار)، كما حدده البروفيسير برجينسكي مستشار الأمن القومي الأميركي الأسبق ، وهو القوس الذي يضم الشرق الأوسط والقرن الأفريقي ومنطقة المحيط الهندي. كما يقع ضمن الإطار الجيوبولتيكي لمنطقة الخليج العربي الاستراتيجية.

وهو الطريق الرئيسي الذي يمر من خلاله نفط الخليج العربي وإيران إلى الأسواق العالمية في أوروبا إذ تحتاج أوروبا إلى نقل 60% من احتياجاتها من الطاقة عبر البحر الأحمر وأيضاً نقل نحو 25% من احتياجات النفط للولايات المتحدة الأمريكية عبره.⁽⁷⁾

علاقة دول البحر الأحمر بالطريق البحري للمبادرة :

1 - المملكة العربية السعودية :

تدرك الصين أهمية المملكة العربية السعودية بوصفها شريكاً استراتيجياً مهماً، لديه من الإمكانيات البشرية والمادية، ومن جانبها، ترى السعودية أن الصين بلد مهم، ولديه الخبرات والمعارف والتقنيات التي ترتقي بأي تحالفات معها . وتعتبر السعودية بموقعها الجغرافي الاستراتيجي نافذة للصين على ثلاث قارات، هي آسيا وإفريقيا وأوروبا؛ وهو ما جعل بكين تعتمد عليها في تأسيس مشروع إحياء «طريق الحرير»؛ ليكون وسيلة لنقل السلع والتجارة من الصين، وإيصالها إلى أوروبا والعالم .

وجاء إعلان الصين عن مشروع «طريق الحرير» مع تزايد التجارة الدولية، والنمو الاقتصادي، وسياسات التحرير التي اتبعتها العديد من الدول، فضلاً عن زيادة حجم التجارة؛ وهو الأمر الذي أدى إلى زيادة الطلب على احتياجات النقل والمناولة والتخزين، والطلب على حلول لوجستية متكاملة .⁽⁸⁾

واتخذت السعودية خطوات للالتحاق بمشروع « الحزام - الطريق » بتأسيس شركة طريق الحرير السعودية، كإحدى الأذرع الاقتصادية الجديدة للمملكة التي ستسهم في جذب العديد من الاستثمارات الخارجية، وتعزيز التجارة البحرية من ميناء جازان، وتعد موردًا غير نفطي يضاف إلى اقتصادها .

ويؤكد متخصصون أن تأسيس شركة طريق الحرير السعودية في منطقة جازان يعد مبادرة جيدة ومميزة؛ إذ ستعمل على جذب استثمارات الشركات الصينية إلى المملكة في مختلف المجالات، زراعيًا وسياحيًا وصناعيًا وخدميًا، إضافة إلى تعزيزها لحركة التجارة البحرية بالمنطقة إذ يبلغ حجم التبادل التجاري 47 مليار دولار بفضل السياسات المحفزة وجاذبية البيئة الاستثمارية في كلا البلدين⁽⁹⁾

2 - السودان :

أكد المجلس العسكري الانتقالي في السودان ، تمسكه بمشروع خط سكة حديد بورتسودان - سنار من أجل دفع عجلة التنمية الاقتصادية بالبلا، والذي تنفذه شركة صينية ، جاء ذلك خلال لقاء نائب رئيس المجلس العسكري بالمدير العام لهيئة سكة حديد السودان بحضور مدير شركة (سي ار سي سي) الصينية المنفذة للمشروع.⁽¹⁰⁾

كان السودان من أوائل الدول التي استجابت بحماس لمبادرة «الحزام والطريق» ووقعت اتفاقية بناء «الحزام والطريق» مع الصين. وتاريخيا، يعد ميناء بور السودان على ساحل البحر الأحمر نقطة التجمع للقوافل الصينية القديمة المتجهة إلى إفريقيا وهو الرابط بين الصين والدول العربية والأفريقية. فقد ساعدت الصين السودان في بناء السكك الحديدية والطرق والموانئ مما جلب الفوائد الكبيرة للسودان. وتعد الزراعة واحدة من أهم مجالات التعاون بين الصين والسودان بموجب مبادرة «الحزام والطريق» حيث أقام الجانبان تعاونًا في مجال الأمن الغذائي (11)..

الامر الثاني : هو تحديث شبكة القطارات الحديدية سواء على المستوى الإقليمي عبر الاستفادة من الخبرات والتمويل الصيني لإنشاء خط سكة حديد يربط اثيوبيا بالسودان ويوفر منفذا بحريا جديدا لاثيوبيا على البحر الاحمر، اضافة لخط اخر يربط ميناء بورتسودان بدولتي تشاد والنيجر ومالي غربا، وهو ما سيشكل أساسا لإكمال الحلم الافريقي عبر الربط بالقطارات من جنوب افريقيا جنوبا الى مصر شمالا، ومن البحر الاحمر شرقا الى السنغال على المحيط الأطلسي غربا .

4 - مصر :

بالإضافة لأهمية مصر في إفريقيا على الطريق البحري، حيث أكد نائب رئيس الهيئة العامة للمنطقة الاقتصادية لقناة السويس، على أهمية المنطقة لتحقيق التكامل مع مبادرة الحزام والطريق وأن مصر وقعت اتفاقية إطارية مع الجانب الصيني، حول مشروع ميناء "عين السخنة"، موضحاً أن الاتفاقية ستساعد على استدامة وتأمين سلاسل الإمداد الخاصة بالاقتصاديين المصري والصيني، وتسهيل نفاذ تجارة دول الجوار الإفريقي والعربي ودول البحر المتوسط للأسواق العالمية.(12)

و أن موقع مصر المتميز يجعلها أحد الركائز الأساسية في "مبادرة الحزام والطريق" وهو ما سيسهم في تنمية وتعزيز أطر التعاون الاقتصادي بين البلدين خلال المرحلة المقبلة. وأن المنطقة الصناعية الصينية بشمال غرب خليج السويس تمثل أحد 100 منطقة صناعية صينية بالقارة الإفريقية، بل أنها تعد الأفضل بين كافة المناطق لموقعها الجغرافي المتميز وكذلك لتوافر آليات النفاذ الى العديد من الأسواق في مختلف دول العالم من خلال منظومة الاتفاقيات التجارية المرتبطة بها مصر مع العديد من الأسواق والتكتلات الدولية.

5 - جيبوتي :

تعد جيبوتي، البلد الواقع في القرن الإفريقي، في قلب «مبادرة الحزام والطريق»، والتي تعزز أهداف بكين التجارية، وسط شكوك غربية حول دوافعها. ويستعرض تقرير لصحيفة «ساوث تشاينا مورنينغ بوست» الصينية، كيف أن جيبوتي، الدولة الإفريقية الصغيرة، أصبحت حجر الزاوية لـ «مبادرة الحزام والطريق». وانها «إلى حد كبير دولة تجارية بطبيعتها، لكنها أيضاً تعكس حاجة الصين لتعزيز وجودها العسكري لحماية مصالحها المتنامية خارج حدودها».

وفي هذا السياق تحركت الصين لبناء قاعدة عسكرية في جيبوتي، عام 2017، وهي خطوة سلطت الضوء على مكانة البلد الإفريقي، لكنها في المقابل أثارت بعض المخاوف بشأن القوة العسكرية للصين. وتعد جيبوتي بوابة قناة السويس التي يمر عبرها 10% من صادرات النفط العالمية، و20% من السلع التجارية، لذا تولي الصين لها أهمية كبرى.

لكن بدأ يُنظر إلى الوضع الراهن هناك على أن فيه تحد، بعد أن فتحت دولة غير حليفة للولايات المتحدة، وهي الصين، أول قاعدة بحرية في البلد الإفريقي سنة 2017، على بعد 12 كم فقط من قاعدة ليمونيه الأمريكية.⁽¹³⁾

تمتلك شركة تجار الصين للموانئ منذ ديسمبر 2012، ما يقدر بنحو 23.5% من الأسهم في شركة ميناء جييوتي (أس إي)، وهي شركة عامة تمت خصصتها ولكن تسيطر عليها حكومة جييوتي . وترتبط مشروعات الامتياز الصينية في إفريقيا بطريق الحرير بصورة مباشرة حيث حصلت هيئة الطرق والجسور الصينية التي تملكها الدولة على حق الامتياز لمشروع خط سكك كينيا لمسافة 485 كيلومتر يربط بين ممباسا ونيروبي، وخط طوله 440 كيلومتر يربط بين نيروبي وحتى مالابا (أوغندا)، وربط كينيا وأوغندا ورواندا وبورندي وتنزانيا وكذلك الامتداد في المستقبل حتى إثيوبيا وجنوب السودان والكونغو الديمقراطية. ⁽¹⁴⁾

6 - الباكستان :

على الرغم من ان الباكستان ليس لها ساحل على البحر الأحمر لكنها لها أهمية في الطريق البحري الذي له صلة بالتجارة الموصلة الى البحر الأحمر، لذا شيدت في الباكستان سلسلة مشاريع بنى تحتية شملت طرقا وسككا حديدية ونقاط إنتاج طاقة، لتربط الساحل الجنوبي للبلاد بمدينة كشار الصينية (شمال غرب)، كما يتضمن هذا المشروع الذي يسمى «الممر الاقتصادي الصين-باكستان»، حيث تم تشييد طرق سريعة وسدود كهرومائية وإدخال تعديلات على مرفأ غوادر الباكستاني على بحر العرب. ⁽¹⁵⁾

بالإضافة الى الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني الذي وصلت تكلفته إلى 46 مليار دولار من تمويل القروض الصينية الذي تم توقيع مذكرة تفاهم حوله في نيسان 2015.

ولذلك وقعت شركة ما وراء البحار الصينية القابضة، عقد إيجار ساري المفعول لمدة 40 سنة للسيطرة وتطوير ميناء غوادر عام 2013، كما قامت باكستان بتأجير 923 هكتار للصين لتطوير المنطقة الاقتصادية الخالصة لهذا الميناء . وهذا الميناء يقلل المسافة والوقت ، فيخفض قطع المسافة من ”جبل علي“ في دبي، إلى مقاطعة ”شينجيانغ“ من 15.000 كيلومتر إلى 2.500 كيلومتر تقريبا. ⁽¹⁶⁾

فقد نفذت الصين بناء ميناء ”غوادر“ في الباكستان لتفوز بموطئ قدم في مجال التحكم بالخطوط البحرية كما تحركت الصين لبناء الموانئ ومد أنابيب النفط وشق الطرق .

كانت بلدة غوادر الباكستانية التي تقع على بحر العرب، حتى وقت قريب، ممتلئة بالمنازل الأسمنتية المتهاكة التي تعود ملكيتها لحوالي 50 ألف صياد، محاطة

بالمُنحدرات والصحراء ، كانت عبارة عن بقعة منسية. أما الآن فهي إحدى الركائز الأساسية لمبادرة «الحزام والطريق» الصينية، الأمر الذي ترتب عليه تغيير شكل البلدة وتحولها بالكامل. وتشهد غوادر ثورة غير مسبوقه في مجال البناء تتمثل في ميناء جديد خاص بالحاويات، وفنادق جديدة، و2880 كيلو متر من السكك الحديدية السريعة وفائقة السرعة لربطها بالمقاطعات الصينية الغربية⁽¹⁷⁾

أكدت مصر أن قناة السويس المصرية وميناء جوادار الباكستاني من أهم الموانئ على طريق الحرير البحري، وهو ما يمثل فرصة هائلة لتعزيز سبل التعاون بين مصر والباكستان في مجالات التبادل التجاري.⁽¹⁸⁾

وتمثل التوسعات الراهنة في شبكة الموانئ العالمية والمناطق الاقتصادية الخاصة المرتبطة بها، والواقعة في جنوب آسيا ومنطقة الخليج العربي ومنطقة القرن الأفريقي بالإضافة إلى المنطقة الاقتصادية محور قناة السويس التي تعد واحدة من أهم المناطق الاقتصادية بالعالم، هي الرهان الأقوى على المستقبل المشرق لقناة السويس ومنطقتها الاقتصادية، وخاصة في ضوء انفاق الصين عشرات المليارات على مشروعات الممر الاقتصادي الصيني- الباكستاني، الذي يمثل حلقة وصل بين الصين وغرب آسيا وصولاً إلى منطقة الخليج ومصر وشرق أفريقيا، ومروراً بقناة السويس حتى شمال أفريقيا وأوروبا .

استراتيجية عقد اللؤلؤ دعماً لمبادرة الحزام - الطريق

لقد شرعت الصين في مد نفوذها وإيجاد نقاط ارتكاز لها على ”طريق الحرير البحري“ قبل الإعلان رسمياً عن استراتيجية الحزام والطريق كمشروع متكامل، وذلك من خلال سلسلة الآلي

وهي عبارة عن عدد من الموانئ التي طورتها الصين على سواحل المحيط الهندي، وأصبحت قواعد ثابتة ، لا يقتصر دورها على الخدمات اللوجستية والتجارية، بل توفر لها أفضلية اقتصادية وعسكرية في المحيط الهندي وجنوب آسيا والبحر الأحمر.⁽¹⁹⁾

وتقوم استراتيجية عقد اللؤلؤ الصينية على بناء قوة بحرية ضخمة قادرة على حماية مصالحها، كما تعمل على توثيق علاقاتها الاستراتيجية ببعض الدول المختارة من بحر الصين الجنوبي وصولاً للشرق الأوسط بما فيه طبعاً البحر الأحمر .

فقد بنت وتبني منشآت حيوية واستراتيجية (موانئ، قواعد، رادارات، طرق، مصافي نفط)، في كل من بنغلادش بورما، كمبوديا، مالديف، ميانمار، السيشل، سيرلانكا، تايلاند، باكستان، والسودان وجيبوتي والصومال ، وتسعى إلى تقوية علاقاتها مع هذه الدول التي تنتشر على طول الخط الساحلي الذي يزودها بإمداداتها الخارجية ووارداتها البحرية المهمة والمواقع الاستراتيجية غرب وشرق المحيط الهندي من خليج عدن مروراً ببحر العرب ومضيق باب المندب باتجاه البحر الأحمر. (20) كما موضح في الخارطة رقم 5- .

ولعل الهدف الأبرز للصين من وراء هذه الاستراتيجية فرض قوتها الاقتصادية ونفوذها على طرق التجارة البحرية، وتعزيز دورها في المحيط الهندي، عبر تطوير علاقاتها مع دول المنطقة لخلق طريق بحري من الموانئ يبدأ من بحر الصين الجنوبي، لتأمين مسار السفن البحرية الصينية في الوصول إلى الساحل الشرقي لإفريقيا. (21)

وتسعى الصين الى تأمين مضيق ملقا ومضيق هرمز وباب المندب لتأمين الخط البحري الممتد من مضيق ملقا عبر المحيط الهندي الى الشرق الأوسط وشمال افريقيا، والذي يمثل شريان الحياة التجاري للصين . كما تحاول الصين استكمالاً لاستراتيجية (عقد اللؤلؤ الصينية) انشاء شبكة من المنشآت العسكرية والتجارية ومنها ربط طرق البرالصينية مع بورت سودان السوداني . (22) تتمحور استراتيجية الصين هذه حول تحقيق موطئ قدم لها من خلال النفوذ العسكري والجيو سياسي على طول سواحل المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر والبحر المتوسط وصولاً الى ميناء بيرانوس اليوناني .



خارطة (24) سلسلة الالئ لحماية طريق المبادرة

الخلاصة :

تم التوصل من خلال هذا الفصل الى ان البحر الأحمر، يتمتع بأهمية جيوسراتيجية كبيرة، مما جعله يشكل ركنا مهما في مشروع القرن الحادي والعشرين الصيني (مبادرة الطريق - الحزام)، والذي يعد احياء لطريق الحرير القديم، ولكن على وفق التطورات الاقتصادية والتقنية التي يمر بها العالم اليوم . ولذا فقد تبوأ البحر الأحمر المكانة العالمية التي يؤهلها لها موقعه الجغرافي المهم . مما يفتح الباب امام الدول العربية التي لها سواحل عليه الى تكثيف جهودها والعمل على تشكل صيغة من التعاون الاقتصادي والعسكري بينها لحماية مصالحها وتطوير اقتصادياتها وجلب الاستثمار

الفصل الرابع

القواعد العسكرية في البحر الاحمر

القواعد العسكرية في البحر الأحمر

يُعتبر البحر الأحمر ساحة لممارسة النفوذ والوجود العسكري من جانب القوى الدولية العظمى والكبرى والدول الإقليمية .

وتعد ظاهرة القواعد الأجنبية في منطقة البحر الأحمر ودول القرن الإفريقي أحد مؤشرات التكالب الدولي و الإقليمي على النفوذ والسيطرة في هذه المنطقة، حيث تنتشر على ساحل البحر الأحمر مجموعة من القواعد العسكرية الأجنبية والتي تمثل تهديداً جدياً للأمن القومي العربي، فقد قامت العديد من القوى الإقليمية والدولية بتأسيس قواعد عسكرية لها في الدول المطلة على البحر الأحمر .

أضحى البحر الأحمر ممراً عسكرياً هاماً تسلكه القوى الدولية لتحريك قواتها بين قواعدها المختلفة والمنتشرة حول العالم ونقلها إلى مناطق النزاع. ونتيجة لتلك الأسباب، أصبح هو ذاته هدفاً للقوى الاجنبية لمحاولة استثمار موقعه عسكرياً وسياسياً، وخصوصاً عبر إقامة قواعد عسكرية لحماية سفن بلادها من أعمال القرصنة، وحماية التجارة الدولية وناقلات النفط، أو لاستخدامها في الحرب او في حربها على الإرهاب أو مراقبة بؤر التوتر بإفريقيا والشرق الأوسط.

غير أنه في المقابل، وبعيداً عن القواعد العسكرية في البحر الأحمر، ظهر مؤخراً تيار موازٍ في تلك المنطقة يعمد إلى تنميتها واستثمار مواردها لدعم شعوب الدول المطلة عليه. ويندرج الوجود العسكري الأجنبي في البحر الأحمر في إطار إستراتيجيات هذه القوى الدولية، ولا سيما كل من الولايات المتحدة الأمريكية والصين وروسيا وفرنسا وبريطانيا واليابان وايطاليا والمانيا وتركيا وإيران ، حيث يوجد العديد من القواعد العسكرية في دول البحر الاحمر .

أسباب بناء القواعد العسكرية في البحر الأحمر

هناك العديد من العوامل التي تقف وراء سعي العديد من القوى الدولية والإقليمية في المرحلة الراهنة إلى ترسيخ وجودها على سواحل البحر الأحمر. فعلى الرغم من الأهمية الاستراتيجية التي يحتلها هذا الممر المائي الحيوي، والتي دفعت العديد من الفاعلين للبحث عن فرص للوجود وبناء القواعد العسكرية على سواحل، بل واستغلال التطورات والأحداث التي تشهدها دوله، خاصة على الجانب الأفريقي،

لتأكيد نفوذها داخل الإقليم، وكان في مقدمة هذه الدول الكيان الصهيوني التي أدركت بعد حرب أكتوبر 1973 أهمية السيطرة والتحكم في أجزاء واسعة من هذا الممر المائي وتمكنت بالفعل خلال العقود الأخيرة من بناء القواعد العسكرية على عدد من الجزر التابعة لإريتريا، إلا أن السنوات الأخيرة طرحت مجموعة من العوامل والتهديدات، التي دفعت بفاعلين جدد إلى تدشين وجودهم العسكري على سواحل البحر الأحمر في محاولة لحماية مصالحهم وتحقيق أهدافهم. وناقش فيما يلي أبرز هذه العوامل.

1 - التطورات المتلاحقة في الوطن العربي

أدت التطورات التي يشهدها الوطن لعربي منذ العام 2010، إلى صعود أدوار بعض القوى الدولية والإقليمية، التي بحثت عن محاور جديدة لتعظيم حضورها في الإقليم. وقد أسهمت المشكلات التي يواجهها اليمن وما تبعها من تصاعد للعمليات الحربية على أراضيه، وكذلك الأزمة القطرية (التي استمرت عامين قبل حلها) وما أحاط بها من تهديدات على صعيد تماسك مجلس التعاون الخليجي، في اندفاع بعض الدول لترسيخ وجودها العسكري على سواحل البحر الأحمر، الذي أصبح جزءا من قوس عدم الاستقرار الدولي. وقد وجدت هذه القوى ترحيبا واستعدادا كبيرا من جانب الدول الأفريقية على البحر الأحمر لاستضافة القواعد العسكرية على أراضيتها. فقد اتجهت دولة الإمارات إلى بناء قاعدة عسكرية في ميناء عصب في إريتريا، لتقديم الدعم اللوجستي والعملياتي لقوات التحالف العربي في حربها في اليمن. وعلى نحو مماثل اتفقت مع جمهورية أرض الصومال على إنشاء قاعدة عسكرية في ميناء بربرة. كما اتفقت المملكة العربية السعودية مع دولة جيبوتي على إنشاء قاعدة عسكرية على أراضيتها، حيث تسعى الدولتان الخليجتان إلى زيادة حضورهما العسكري على الجانب الأفريقي للبحر الأحمر لتعزيز قدراتهما في الحرب اليمنية، وكذلك للحد من النفوذ الإيراني في شرق أفريقيا.

كما حرصت تركيا خلال السنوات الأخيرة على تدعيم علاقاتها بدول القارة الأفريقية وخاصة شرق أفريقيا، وذلك في إطار رؤية أنقرة الجديدة لنفسها منذ وصول حزب العدالة والتنمية إلى السلطة في عام 2002 بأنها دولة مركزية وفاعل دولي ذو سياسة خارجية معقدة ومتشابكة الأبعاد. وتمكنت تركيا من خلال سياستها الأفريقية من إنشاء أول قاعدة عسكرية لها في الصومال خلال عام 2016 .

2 - تصاعد التنافس الدولي بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية

غيرت الصين من سياستها الخارجية وقامت بإنشاء أول قاعدة بحرية لها في الخارج في جيبوتي، وأعلنت وكالة أنباء الصين أن الهدف من هذه القاعدة هو "ضمان أداء الصين في بعثات حفظ السلام والمساعدات الإنسانية في أفريقيا وغرب آسيا، وستساعد القاعدة أيضا في المهام الخارجية بما في ذلك التعاون العسكري والتدريب المشترك وحماية الأمن الصيني في الخارج، بالإضافة إلى الحفاظ على الأمن المشترك للممرات البحرية الاستراتيجية الدولية". ووفقا للاتفاق المبرم بين بكين وجيبوتي، والذي يسري حتى عام 2026 على الأقل، قد تضم القاعدة ما يصل إلى عشرة آلاف جندي. ويعبر إنشاء هذه القاعدة عن تحرك الصين بعيدا عن تركيزها التقليدي على منطقة شرق آسيا والمحيط الهادئ نتيجة لتزايد مصالحها في أفريقيا والشرق الأوسط. كما يمكن أن ينظر إلى هذا التطور في إطار المشروع الصيني مبادرة الحزام والطريق (حزام واحد، طريق واحد) التي تسعى إلى إنشاء طرق برية وبحرية تربط أقاليم من آسيا والمحيط الهندي.

ففي حين أن المبادرة عادة ما تُفهم على أنها ذات طبيعة اقتصادية في المقام الأول، إلا أن القاعدة الصينية في جيبوتي تعبر عن الوجه الآخر الذي تسعى بكين للظهور به، خاصة في إطار تنافسها الدولي مع الولايات المتحدة الأمريكية، إذ انزعجت واشنطن من بناء الصين لهذه القاعدة التي تقع على بعد بضعة أميال فقط من القاعدة الأمريكية في جيبوتي⁽¹⁾.

وبالتوازي، تعمل الصين على تطوير قواها البحرية مع تعزيز السيطرة على بحر الصين الجنوبي (البحر المقابل للمتوسط في شرق آسيا)، وهو الأمر الذي يزيد من تهديد الهيمنة الأمريكية والوجود الياباني في المحيط الهادئ. وستكون له تداعيات على موازين القوى في شرق آسيا. ولهذه الاستراتيجية مظاهر أخرى منها التطور المتسارع لعلاقات بكين بكل من دول آسيا الوسطى وباكستان، والصلات المتنامية مع إيران والسعودية ودول الخليج العربي ومصر وتركيا في منطقة الشرق الأوسط، والتركيز على شرق أوروبا واليونان، بالتزامن مع الانحياز إلى جانب روسيا في الأزمة السورية⁽²⁾. كما تعمل الصين من خلال بناء هذه القاعدة على حماية تدفقات مواردها النفطية، فنصف النفط الذي تستورده بكين يمر عبر مضيق باب المندب، ويتم نقل

معظم الصادرات الصينية إلى أوروبا عبر خليج عدن وقناة السويس. كما تعرضت الصين لخسائر كبيرة نتيجة التطورات في ليبيا، لذلك عملت على زيادة حضورها العسكري في الإقليم. وتجدر الإشارة إلى أن البحرية الصينية أجرت تدريبات مع نظيرتها الروسية في البحر المتوسط عام 2015، كما أجرت تدريبات عسكرية أخرى في البحر المتوسط خلال شهر يوليو 2017.

ثالثا: تأثير القواعد العسكرية على توازنات القوى في البحر الأحمر

على الرغم من الترحيب الذي تبديه دول القرن الأفريقي الساحلية بالقواعد العسكرية على أراضيها، والذي يعود إلى الأزمات الاقتصادية التي تعانيها هذه الدول، وكذلك العقوبات الدولية المفروضة على بعضها كإريتريا، والسودان (حتى أكتوبر 2017)، بالإضافة إلى محاولة بعض الدول الحصول على دعم قوى خارجية لمواجهة أزماتها مع بعض القوى الإقليمية أو الدولية، إلا أن انتشار القواعد العسكرية في دول القرن الأفريقي على نحو ما يشهده الإقليم في السنوات الأخيرة، يثير العديد من المشكلات والتداعيات، خاصة ما يتعلق بالنسبة للقوى الرئيسية في إقليم البحر الأحمر.

يثير الاتجاه إلى بناء القواعد العسكرية في إريتريا وجيبوتي وجمهورية أرض الصومال والسودان، حفيظة دول إقليمية أخرى، وتحديدًا إثيوبيا والتي تمثل دولة إقليمية رئيسة في شرق أفريقيا، (لكنها حبيسة) ولها نفوذ كبير في الإقليم بحكم دورها في تسوية صراعاته، ومكافحة الإرهاب، وقيادتها للتنظيمات الإقليمية الفرعية في الإقليم وفي مقدمتها "الإيجاد"، وهي أقرب حلفاء الولايات المتحدة الأمريكية في محاربة الإرهاب، والاتحاد الأوروبي في قضايا الهجرة في الإقليم.

إلا أن إثيوبيا لم تدخل سباق القواعد العسكرية في القرن الأفريقي بحكم تحولها إلى دولة حبيسة منذ عام 1993 (عقب استقلال إريتريا)، كما تواجه منافسة كبيرة من قبل الدول المقيمة للقواعد العسكرية في جيبوتي والتي يمثل ميناؤها المنفذ الرئيسي لتواصل إثيوبيا مع العالم الخارجي. يضاف إلى ذلك أنه على هامش بناء القواعد العسكرية في شرق أفريقيا يتم تدريب وتسليح جيوش دول الإقليم بما يشير إلى احتمالات تطور الصراعات في هذا الإقليم الذي تعاني دوله من مشكلات تاريخية حادة فيما بينها⁽³⁾.

وفي ظل مشكلات النظام السياسي الإثيوبي مع المعارضة والتي ظهرت في صورة احتجاجات واسعة خلال السنوات الثلاث الأخيرة، وعلاقات إثيوبيا المتوترة مع مصر وخوفها من التأثير المصري على دول الخليج العربي، تبرز احتمالات كبيرة لتقويض القواعد العسكرية في البحر الأحمر، للتوازن بين دول شرق أفريقيا، بفقدان إثيوبيا لأهميتها الإقليمية.

من ناحية أخرى، فإن تزايد القواعد العسكرية الأجنبية في البحر الأحمر، يؤثر على التوازن الإقليمي بين الدول العربية، فدول الخليج العربي التي تبذل جهودا واسعة لتقليص النفوذ الإيراني على البحر الأحمر، لا تسعى لاستبدال هذا النفوذ بنفوذ تركي، خاصة في ظل التحالف بين قطر وتركيا خلال الأزمة الخليجية الأخيرة، وتبني بعض دول شرق أفريقيا (السودان، الصومال) لموقف محايد من الأزمة، مما يشير إلى احتمالات استعادة قطر لمكانتها في شرق أفريقيا، خاصة أنها بذلت جهودا للوساطة في أزمات هذا الإقليم خلال السنوات الأخيرة.

وأخيرا، يمكن القول إن التطورات المتصاعدة في الشرق الأوسط تدفع في اتجاه إعادة تشكيل هذا الإقليم، مما يجذب العديد من الفاعلين الذين يجدون أن هذه التطورات تحمل فرصا حقيقية لتدعيم مصالحهم، ويسعى هؤلاء للبحث عن مواقع داخل الإقليم أو في جواره الجغرافي. وهنا تبرز أهمية إقليم البحر الأحمر كأحد الأقاليم الفرعية المهمة لإقليم الشرق الأوسط.

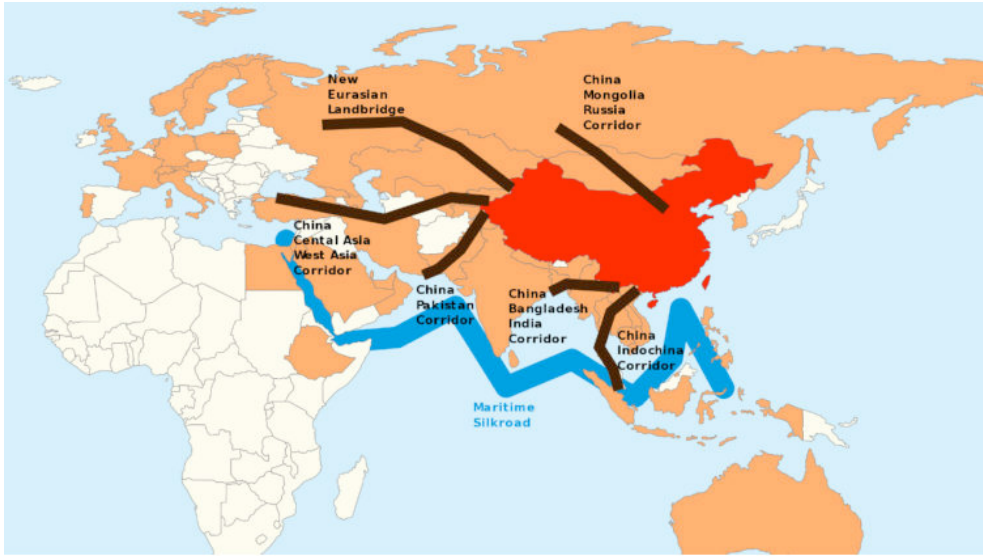
وفيما يلي توضيحا لتلك النشاطات العسكرية والقواعد العسكرية للدول الأجنبية العظمى والكبرى والدول الإقليمية في البحر الأحمر .

أولا - المشاريع الصينية في البحر الأحمر :

يتوقع أن يكون البحر الأحمر ممرا رئيسيا في شبكة طرق «مبادرة طريق الحرير والحزام الاقتصادي» التي أطلقتها الصين. حيث يعد البحر الأحمر مكونا أساسيا لها، وذلك لطبيعة الأنشطة الاقتصادية للمبادرة في الموانئ من ناحية، ولكونه ممرا إلى البحر المتوسط الواصل إلى أوروبا أحد النقاط الهامة للمبادرة الصينية من ناحية أخرى،

أذ تسعى الصين بهذه المبادرة إلى إنشاء طرق وممرات تجارية تربط أكثر من 68 دولة وتشكل هذه الدول مجتمعة 65% من سكان العالم، وتنتج نحو 40% من الإنتاج العالمي. والطريق الجديد، مشروع صيني عملاق، تريد الصين من خلاله تسريع وصول

منتجاتها إلى الأسواق العالمية، بما في ذلك آسيا وأوروبا وأفريقيا وأميركا الجنوبية والوسطى (كما مر معنا في مناقشته في الفصل السابق). (4)
وينقسم المشروع إلى ثلاثة مستويات، تشمل مناطق محورية ومناطق للتوسع ومناطق فرعية. يتضمن المشروع فرعين رئيسيين: البري «حزام طريق الحرير الاقتصادي»، والبحري «طريق الحرير البحري» الذي يمتد إلى البحر الأحمر. (2) انظر الخارطة رقم 26-



(الخارطة رقم - 25)

مبادرة الحزام والطريق الصينية بست طرق ، واللون الأزرق للطريق البحري المار بالبحر الأحمر

قواعد عسكرية صينية

استأجرت الصين قاعدة عسكرية في جيبوتي بمبلغ 20 مليون دولار سنويًا، مقابل قدرة استيعابية تصل إلى 10 آلاف جندي، وتم افتتاح القاعدة في 2017، مع ملاحظة أنها أول قاعدة للصين بالخارج حيث تذهب التقديرات إلى أن نفقات البناء تبلغ حوالي 600 مليون دولار، بالإضافة لاستثمارات صينية في ميناء ومطار وسكك حديدية. ، يضاف الى ذلك مشاركة الصين في قوة الأمم المتحدة لحفظ السلام في جنوب السودان بحوالي ألف عسكري، ووجود عدد آخر من العسكريين الصينيين في مهمات حفظ سلام أخرى للأمم المتحدة في أفريقيا.

وبدأت الصين في المشاركة في مصالح اقتصادية مع بعض دول البحر الاحمر ومنها السودان ،ففي خريف عام 2015 كشفت الحكومة السودانية أن الصين وافقت على الدخول في مشروعات استكشافية جديدة في مجال النفط وولوج مجال إنتاج الغاز في حقول بالبحر الأحمر وسنار وغرب كردفان. وتعتبر الصين أكبر مستثمر أجنبي في السودان، وتعد استثماراتها بالبلاد الأكبر على صعيد أفريقيا، وقد وقّعت اتفاقية شراكة استراتيجية بين الجانبين، شملت اتفاقية لبدء إنتاج الغاز الطبيعي من حقل بولاية سنار.

ستدخل الصين في مجال إنتاج الغاز في مربع "15" بولاية البحر الأحمر، ومربع "4" المعروف بحقل بليلة ومربع "6" شمال هجليج بولاية غرب كردفان، فضلا عن مربع "8" بمنطقة السوكي شرقي ولاية سنار. وكان السودان قد أعلن في العام 2009 بدء إنتاج الغاز من بئر "توكل" في ولاية سنار ضمن مربع "8" بإنتاج 3.7 ملايين قدم مكعبة في اليوم من الغاز المكثف، مشيرا إلى احتياطي كلي بالمربع يبلغ 25 مليار قدم مكعبة.⁽⁵⁾

الوجود العسكري الأمريكي :

انشأت الولايات المتحدة الامريكية قاعدة عسكرية في عام 2003 في جيبوتي ، بالإضافة الى تصريح لقواتها باستخدام ميناء ومطار جيبوتي وهو اكبر قاعدة لامريكا في افريقيا . وتحتفظ الولايات المتحدة في هذه القاعدة بقوة عمليات مشتركة للقرن الافريقي U.S. African Command (US .AFRICOM

وترتكز عليها عمليات جوية أمريكية (هما في ذلك إدارة وتوجيه طائرات بدون طيار من عدة مطارات أخرى)، حيث يمتد نطاق عملياتها إلى منطقة الخليج العربي . وطبقًا لاتفاق مع حكومة جيبوتي، تدفع الولايات المتحدة 63 مليون دولار كإيجار لهذه القاعدة، مع وجود خطة لتطويرها على مدى 20 عامًا بتكلفة 1,4 مليار دولار. ويلاحظ أن هذه القاعدة تلعب دورًا هامًا في العمليات الجوية الأمريكية الموجهة ضد عناصر إرهابية في كل من الصومال واليمن، وتقدر حجم القوة المرتكزة في هذه القاعدة بحوالي 4 آلاف فرد. وفي عام 2008 اندمجت هذه القوات ضمن القيادة الأمريكية لأفريقيا (أفريكوم)، وتحول معسكر ليمونير وهو المعسكر السابق للجيش الفرنسي في جيبوتي إلى القاعدة العسكرية الدائمة الوحيدة للولايات المتحدة في أفريقيا (6) .

الصراع الأ مريكبي الصيني في البحر الأحمر :

إن التحديات الأمنية الحالية في محيط البحر الأحمر قد تتضخم مع زيادة نفوذ الصين والولايات المتحدة في المنطقة، لاسيما وأن الصين تمتلك تجارة ضخمة تقدر بـ200 مليار دولار مع إفريقيا جعلتها تضعها على هرم اهتماماتها في مشروع طريق الحرير، لذلك في أغسطس 2017م أعلنت عن إنشاء قاعدة عسكرية صينية بمساحة 23 ألف متر مربع في جيبوتي ومن المتوقع أن تستضيف القاعدة قرابة 10 آلاف جندي صيني لحماية الشراكة الاقتصادية بين إفريقيا والصين، فقد مولت الصين مشروع إنشاء سكة حديدية تصل العاصمة الإثيوبية أديس أبابا حتى ميناء دواليه الجيبوتي في مسعى لتسهيل حركة البضائع الصينية إلى قلب القارة السمراء.

وفي فبراير 2018م أنهت حكومة جيبوتي عقداً مع شركة موانئ دبي العالمية، مما أدى إلى تجريد شركة الميناء من حقوقها في إدارة محطة الحاويات التابعة لشركة دوراليه. وتعتقد واشنطن أن حكومة جيبوتي ألغت الاتفاق من أجل تأمين الميناء ثم تقديمه كهدية إلى بكين. على لسان الجنرال توماس فالهاوزر قائد قوات مشاة البحرية الأمريكية حذرت واشنطن من تلك الخطوة وقال فالهاوزر موجهاً خطابه إلى مجلس النواب الأمريكي بتاريخ 13 مارس 2018م: «إذا استلم الصينيون هذا الميناء فإن العواقب ستكون كبيرة». وبرغم أن الصين أعلنت أن قاعدتها البحرية هدفها التعاون العسكري ودعم البعثات الإنسانية وحماية الصينيين في حالات الطوارئ، إلا إن واشنطن التي تمتلك قاعدة عسكرية على بعد كيلومترات قليلة منها تعتقد أن الصين تحاول فرض طوق

على مدخل باب المنذب من خلال تشييد قاعدة عسكرية في جالي السريلانكية وأخرى في جوادر في باكستان ثم الأخيرة في جيوتي لمراقبة حركة الأسطول الأمريكي الخامس. لكن الصين لا تخفي قلقها من إمكانية قيام الأسطول الأمريكي الخامس المتمركز في الخليج العربي بعرقلة إمداداتها النفطية التي تزيد يومياً عن 9 ملايين برميل في حال تأزمت العلاقة مع الإدارة الأمريكية في ظل وجود حرب تجارية متصاعدة بين البلدين منذ مجيء الرئيس الأمريكي ترمب والتي اشتدت في عهد الرئيس بايدن .

ويتمركز في قاعدة لامنيار الأمريكية أكثر من 3700 جندي، معظمهم جزء من قوة المهام المشتركة في القرن الإفريقي، وقد عززت واشنطن حضورها في البحر الأحمر بعد مضاعفة الصين لحضورها بنشر المدمرتين لابون وتروكستون حيث تقوم بدوريات لمسافة 1400 ميل في المياه. وبرغم أن الصراع الذي بدت ملامحه ظاهرة على أنه إيراني خليجي إلا إن محاولة الصين وضع يدها على المنطقة قد تكون سبباً في تأجيج صراع أمريكي صيني يؤثر على التوازن الإقليمي بين الدول العربية، فدول الخليج العربي التي تبذل جهوداً واسعة لتقليص النفوذ الإيراني على البحر الأحمر لا تسعى لأن تكون حواضن أمنها الإقليمي مرتعاً لصراع جديد بين القوى العظمى.

2 - الوجود العسكري الأوروبي :

نتيجة لعمليات القرصنة التي تصاعدت منذ عام 2008، وأدت إلى زيادة الحضور العسكري الدولي في خليج عدن والمحيط الهندي، تحولت جيوتي إلى مركز لأشكال جديدة من التعاون العسكري والبحري بين قوات حلف الأطلسي وقوات الاتحاد الأوروبي، فأصبحت جيوتي المحور اللوجستي لأول بعثة بحرية مشتركة للاتحاد الأوروبي لمكافحة القرصنة (EUNAVFOR Atalanta Operation) عام 2010. ومنذ يوليو 2012 أطلق الاتحاد الأوروبي بعثة بحرية جديدة، (EUCAP Nestor) والتي تهدف إلى استكمال مهام عملية أتلانتا عن طريق تعزيز القدرات البحرية المحلية. (5)

قاعدة ايرون الفرنسية 1 -

تضم هذه القاعدة قوات فرنسية وألمانية وإسبانية، طبقاً لاتفاق وقع عام 1977. وكان حجم القوة الفرنسية في هذه القاعدة في حدود 1,700 فرد إلا أن الضغوط

الاقتصادية أدت إلى تخفيض هذا العدد، رغم أن العسكريين الفرنسيين ينظرون إلى دور هذه القاعدة - وخاصة قوة الهليكوبتر المرتكزة فيها - على أنه يتكامل مع دور القاعدة الفرنسية في أبو ظبي (حيث توجد قوة من "الفيلق الأجنبي").

ويقدر عدد أفراد الوحدة الألمانية بحوالي 330 فرد، مع ملاحظة أن ألمانيا تشارك أيضاً في "القوة البحرية الدولية". أما إسبانيا فلديها حوالي 50 فرداً يسرون رحلات للاستطلاع الجوي في منطقة القرن الأفريقي، مع ملاحظة أن التعاون الثلاثي بين هذه الدول يقع في إطار آليات تعزيز التكامل العسكري بين دول الاتحاد الأوروبي وخاصة ما يطلق عليه EU Navfor في إطار العملية "أطلانتا" Atalanta. ويلاحظ أن إيطاليا تحتفظ بقاعدة خاصة بها يمكنها استضافة حوالي 300 فرد وطائرات بدون طيار Base Militare Nazionale di Supporto .

ب-قاعدة إيطالية

إيطاليا هي الأخرى، أنشأت قاعدة عسكرية في جيبوتي عام 2013، لها القدرة على استضافة 300 جندي، وتعد في الوقت ذاته أول مركز لها خارج الحدود، وتعتبر «مركزاً للعمليات اللوجيستية»، ويعمل بها 90 جندياً.

3 - قاعدة عسكرية يابانية

ولليابان أيضاً قاعدة أجنبية هي الوحيدة التي تملكها خارج أراضيها، أنشأتها في جيبوتي عام 2011، ويتمركز فيها 600 عسكري تحت مسمى .
(Deployment Airforce for Counter-Piracy Enforcement (DAPE).



(الخارطة رقم - 26) القواعد العسكرية الأجنبية في جيبوتي

4 - القواعد العسكرية الإيرانية :

عززت إيران وجودها في البحر الأحمر بإنشاء قاعدة عسكرية على الساحل الإريتري، وكذلك إنشاء مركز لتموين السفن الإيرانية التي تجوب البحر الأحمر، كما تمكنت من الحصول على موضع قدم وتسهيلات في جيبوتي حيث وقعت معها اتفاقية تعاون مشترك تضمنت⁽⁶⁾:

1. الإعفاء من تأشيرات الدخول لمواطني البلدين.
2. بناء مراكز للتدريب.
3. منح البنك الإيراني قروضا للبنك المركزي الجيبوتي.
4. إنشاء لجنة مشتركة للإسهام في عملية التنمية في جيبوتي.
5. تقديم منح دراسية لطلاب جيبوتي في الجامعات الإيرانية.

تأثرت إيران بفقد التسهيلات التي كانت تجدها في الشواطئ والموانئ السودانية منذ تسعينات القرن الماضي وذلك بعد إغلاق الملحقيات الثقافية الإيرانية في أكتوبر 2014م ثم قطع السودان علاقاته معها تضامناً مع المملكة العربية السعودية وانضمامه إلى القوات المقاتلة إلى جانب التحالف العربي لأسباب ومصالح سياسية واقتصادية. باعتبار أن توتر الأوضاع في المنطقة قد ينسحب على الأمن البحري في البحر الأحمر

والذي تأتي معظم الواردات والصادرات السودانية عبره، كذلك ستجد دعم اقتصادي من السعودية والإمارات، ووصل أعداد السودانيين المقاتلين في تلك الحرب إلى جانب قوات التحالف أكثر من (35) ألف مقاتل.

خلال العام 2018م أعلنت أمريكا انسحابها من الاتفاق النووي مع إيران الذي وقعته الدول الغربية مع إيران انعكس على عودة الأجواء السائدة قبل أربعين عاماً حيث بلغ الصراع الأمريكي الإيراني أشده ، ويعني كذلك إقليمياً ارتفاع وتيرة التوتر الشديد في مسارح عدة من ضمنها البحر الأحمر ومحيطه .

وتهدف إيران من تعزيز وجودها في تلك المنطقة منافسة الوجود الأمريكي والإسرائيلي والعمل على التقليل من احتمالات توجيه ضربة عسكرية لمشروعها النووي، وفي هذا الإطار قامت إيران ببناء قاعدة عسكرية في ميناء عسل الإريترى والذي يحتل موقعاً استراتيجياً في مدخل البحر الأحمر الجنوبي، وقد أصدر الكونجرس الأمريكي تقريراً أشار فيه بأصابع الإتهام للدور الإيراني في دعم الميليشيات الحوثية باليمن، وحركة الشباب بالصومال حيث ترغب إيران في خلق تحالفات جديدة لمواجهة الدول العربية التي تتدخل في شؤونها الداخلية وخاصة السعودية، وذلك عبر دعمها لميليشيات الحوثي التي تستهدف السعودية عسكرياً خلال الفترة الأخيرة، ولذلك وجهت السعودية والإمارات والولايات المتحدة اتهامات لإيران بتهديد الملاحة في البحر الأحمر وتحديداً في مضيق باب المندب.

كما استغلت إيران الأراضي الأريتيرية في تقديم الدعم العسكري للحوثيين في مدهم بالسلح وتدريبهم في ثلاثة معسكرات تقع على الأراضي الإريتيرية بإشراف وخبرات وتمويل إيراني، وأحد هذه المعسكرات يوجد بالقرب من ميناء ”عصب“ قبالة معسكر كبير للجيش الإريتيري يسمى ”ويعا“، والمعسكر الثاني في منطقة ”ساوى“ وهو أحدث المعسكرات التي أقامها الحرس الثوري الإيراني لتدريب الحوثيين، وهو قريب من الحدود السودانية، والمعسكر الثالث يقع في إحدى الجزر الثلاث التي استأجرتها إيران -ومنها جزيرة ”دهلك“ وهي تابعة لإريتريا- لتزويد الحوثيين بالسلح والدبابات عبر ميناء ميدي، فقد اتخذت إيران هذه الجزر الإريتيرية نقاط ارتكاز لتدريب القوى العسكرية والزج بها في الصراع الإقليمي داخل دول المنطقة، تقوية لنفوذها، ولكي تفرض من خلالها سيطرتها على المنطقة.⁽⁸⁾

5- تركيا:

سعت تركيا مؤخرًا إلى تعزيز حضورها في منطقة البحر الأحمر والمحيط الهندي وهو ما ظهر من خلال توقيعها اتفاقًا لتطوير وإدارة جزيرة سواكن السودانية في 24 ديسمبر 2017م، أكدت زيارة الرئيس التركي للسودان في بداية 2018 اهتمام أنقرة بتوسيع وجودها العسكري في البحر الأحمر عبر إعادة تاهيل الجزيرة وادارتها وان كان السودان فد نفى ذلك بعد التغييرات التي حدثت في 11 أبريل 2019. ⁽⁹⁾

مما يشكل إضافة للقاعدة التركية في الصومال التي افتتحت في 2017، بكلفة 50 مليون دولار، التي فيها 200 عسكري تركي. كما أعلنت رسميًا في سبتمبر 2017م، عن إنشاء قاعدة عسكرية وثلاث مدارس عسكرية بجانب منشآت أخرى بجنوب العاصمة الصومالية على ساحل المحيط الهندي. والتي قيل خلال حفل افتتاحها أنها تهدف لإعادة بناء الجيش الصومال ليصبح قادرًا على مواجهة حركة الشمال الصومالية. والقاعدة العسكرية التركية مجهزة بإمكانيات متطورة من أجل رفع القدرات القتالية للجنود والضباط الصوماليين. فضلًا عن الاتفاق على تأسيس منطقة تجارة حرة في جيبوتي والتي تم تخصيص مساحة 5 ملايين متر مربع لها في ديسمبر 2016م، .

6- القواعد العسكرية الصهيونية :

عمل الكيان الصهيوني على توطيد علاقاته مع إريتريا لما يتمتع به موقعها من أهمية بالغة. وبفضل تلك العلاقات تمكنت إسرائيل من محاصرة الدول العربية التي تهدد أمن إسرائيل كالسودان ومصر، وحماية استراتيجيتها في البحر الأحمر. حيث أقامت عددًا من القواعد العسكرية فيها، منها القواعد التي أنشأتها في «رواجيات» و«مكهلاوي» على حدود السودان، والقواعد الجوية في جزر حالب وفاطمة عند مضيق باب المندب، إضافة إلى استئجار جزيرة دهلك التي أقامت فيها تل أبيب قاعدة بحرية.

ونشرها لقواتها البحرية في ميناء مصوع الإرتري. كما عمدت إلى الاستفادة من الجزر الإريتيرية التي يبلغ عددها أكثر من 360 جزيرة على امتداد ساحلها على البحر الأحمر .

عملت إسرائيل على توطيد علاقاتها مع إريتريا لما يتمتع به موقعها من أهمية بالغة. وبفضل تلك التي تمكنت إسرائيل من محاصرتها الدول العربية الدول تهدد أمن القواعد وشبكات التجسس عل وخاصة مصر والسودان (10). مما يمكنها ذلك من إغلاق مضيق باب المندب . الذي يعد منفذًا حيويًا لتحركاتها فقد اشترطت إسرائيل على إريتريا عند استقلالها ألا ترتبط بالأمن العربي في منطقة البحر الأحمر وألا تدخل في أية أحلاف ضدها .

وسعت الى التدويل بمساعدة اريتيرية وبعض الدول الاوربية ، لغرض معلن وهو ضبط حركة الملاحة الدولية في منطقة خليج عدن ومواجهة القرصنة الصومالية الجديدة، ولغرض غير معلن وهو وضع نوع من الوصاية الدولية الأولية على البحر الأحمر وحركته الملاحية واستغلال موارده الطبيعية، وهو الأمر الذي يخل مباشرة بالحقوق والمصالح المباشرة للدول العربية التي تطل على البحر الأحمر، فالاحتشاد العسكري الدولي وتقاطر السفن الحربية قبالة سواحل الصومال لم يكن سوى مقدمة لتدويل البحر الأحمر، وهو مشروع سبق طرحه من قبل الكيان الصهيوني لكنه وُجه برفض عربي تام.

مشروع بن غوريون:

بن غوريون» مشروع «إسرائيلي» جديد للقضاء على قيمة قناة السويس حيث قام مهندسون «إسرائيليون» بوضع خطط لإنشاء قناة تربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، وتكون منافسة لقناة السويس.»

وستقوم «إسرائيل» إذا شقت القناة من إيلات على البحر الأحمر إلى البحر المتوسط، بخفض المسافة التي تجتازها السفن في قناة السويس، إلى البحر المتوسط ثم أن «إسرائيل» ستقيم قناة ليست على قاعدة قناة السويس. حيث أنه في قناة السويس يستعمل أسلوب يوم تمرّ فيه السفن من اتجاه إلى اتجاه، وفي اليوم الثاني يتم استعمال الاتجاه المعاكس للسفن الذاهبة إلى هذا الاتجاه، حيث تأخذ السفينة لعبور قناة السويس مدة أسبوعين إلى ثلاثة.

أما القناة التي تقيمها «إسرائيل» وتخطط لها، فيمكن للسفينة أن تعبر في يوم واحد القناة دون التوقف، حيث ستحفر «إسرائيل» قناتين مستقلتين، واحدة من البحر الأحمر إلى المتوسط، والثانية من المتوسط إلى البحر الأحمر، وهكذا لا تتأخر أي

سفينة. وستغلق «إسرائيل» منطقة ايلات بشكل لا يمكّن أحد من الدخول من ايلات إلى «إسرائيل» بل يبقى على ضفاف القناة، وذلك من أجل أمنها. (11)



(الخارطة رقم 27-) مشروع بن غوريون قناة تربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط،



(الخارطة رقم - 28) القواعد العسكرية الاجنبية في جيبوتي

7 - القواعد العسكرية الإماراتية :

قاعدة إماراتية في ميناء عصب

وقّعت أبوظبي عقد إيجار مدة 30 عاماً، لغرض إقامة قاعدة عسكرية للإمارات في ميناء عصب بإرتيريا عام 2015، بحسب معهد واشنطن لدراسات الشرق الأدنى .
وتعد أول قاعدة عسكرية خارجية للإمارات، وتقع على بعد 106 كيلومترات شمال باب المنذب، ويقابل ميناء عصب الإريتري ميناء المخا اليمني.
وأثار تأسيس هذه القاعدة الكثير من الجدل بين دول منطقة القرن الإفريقي، خاصة أن الإمارات تمتلك قاعدة عسكرية أخرى في مدينة عصب الساحلية الإريترية، تقول إنها تستخدمها في مواجهة الحوثيين باليمن.
وتؤكد الإمارات أن هذه التعزيزات العسكرية تعد جزءاً من العمليات المطلوبة لدعم عمليات الحصار البحري في البحر الأحمر ضد الحوثيين، وهو الحصار المفروض منذ عام 2015.

تعد قاعدة عصب الإماراتية التي توجد في دولة جيبوتي واحدة من القواعد الإستراتيجية الإماراتية الهامة في الخارج بسبب قربها من مضيق باب المنذب. وحصلت الإمارات على القاعدة العسكرية التي يوجد بها ميناء بحري ومطار جوي بموجب اتفاق شراكة اقتصادية مع إرتريا.

قاعدة ميون الإماراتية

الجزيرة البركانية التي منحت الإمارات جنسيتها لعدد من الأهالي المقيمين بها، والتي أنشئت عليها قاعدة عسكرية هامة بالقرب من مضيق باب المنذب.

قاعدة سعودية.. تنتظر الإنشاء

شهد عام 2016 مشاورات وزيارات بين القيادتين العسكريتين في كل من جيبوتي والسعودية، تمخضت عن وضع مشروع مسودة اتفاق أمني وعسكري واستراتيجي، يتضمن استضافة جيبوتي قاعدة عسكرية سعودية، وجرى تحديد بعض المواقع على الساحل الجيبوتي لهذا الغرض، وأعلنت جيبوتي نهاية 2016، أنها «وافقت مبدئياً» على إقامة قاعدة عسكرية سعودية، إلا أنه لم يتم الإعلان رسمياً عن توقيع الاتفاق بين الجانبين.



(الخارطة رقم - 29) القواعد العسكرية للدول الاسيوية في البحر الاحمر

الفصل الخامس

**اهمية البحر الاحمر
للامن القومي العربي**

البحر الأحمر والآن من القومي العربي :

للبحر الأحمر أهمية إستراتيجية للأمن القومي العربي في ثلاث دوائر الأمن العربي والأفريقي والأمن العالمي مركزها القرن الأفريقي. فهو يعتبر قناة وصل بين البحار والمحيطات المفتوحة.

كما تتمتع منطقة البحر الأحمر، بتأثيرها المباشر على الأمن القومي العربي، استنادا الى اهميتها الاستراتيجية ، ومحاولات القوى الدولية والإقليمية الكبرى المهيمنة على هذه المنطقة، وكيفية ضمان الأمن والاستقرار والتعاون في هذه المنطقة.

لقد أوضحت كل من حربي الخليج الأولى والثانية، أن البحر الأحمر وكل الدول الواقعة عليه، كانت طرفًا بصورة أو بأخرى في هاتين الحربين، ويتضح أيضًا، أنه لا يمكن أن يتم الفصل بين الخليج العربي والبحر الأحمر، لا سياسيًا ولا اقتصاديًا ولا أمنياً.

السياسة العربية تجاه البحر الأحمر:

في الثمانينيات من القرن الماضي ، تضاءل الاهتمام العربي بمسألة أمن منطقة البحر الأحمر نتيجة عدد من الأحداث السياسية والأمنية التي شهدتها الساحة الإقليمية، حيث أدت معاهدة السلام المصرية الصهيونية إلى إضعاف العمل الجماعي العربي المشترك في ذلك الوقت وما زال كذلك ، بالإضافة إلى ما شهدته منطقة الخليج العربي من عدم استقرار حيث شهدت حرب الثمان سنوات بين العراق وإيران -1980 و1988 ومن ثم احتلال العراق للكويت والحرب على العراق 1990-1991م، ومن ثم غزو العراق من قبل الولايات المتحدة وبريطانيا عام 2003 .

وبالرغم من أن في صيف 1984م، تم زرع نحو 190 لغماً بحريًا متطورًا في مياه البحر الأحمر مما أدى إلى إصابة أكثر من 16 سفينة؛ وشكل تهديدًا واضحًا لخطوط النقل البحري الدولي، وشكلت هذه العملية مؤثرًا عن عجز الدول العربية عن حفظ الأمن في هذه المنطقة، مما استدعى تدخل القوى الدولية (الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي وفرنسا وبريطانيا) للقيام بمسح بحري وتنظيف المنطقة من الألغام، وقد أدت هذه الحادثة إلى لفت الانتباه من جديد لأمن البحر الأحمر،

وجهت الدعوة من قبل السودان لعقد مؤتمر بهذا الشأن في 1984م، لكن لم يصدر عن المؤتمر أي نتائج سواء في شكل قرارات أو إعلان باتخاذ ترتيبات أمنية معينة.

وفي التسعينيات قدمت الأمانة العامة لجامعة الدول العربية تقريراً عن زيادة التغلغل الإسرائيلي في إفريقيا ومحاولتها زيادة وجودها العسكري في القارة الإفريقية مما يشكل تهديداً واضحاً لمصالح وأمن الدول العربية في منطقة البحر الأحمر، ومع تدهور الأوضاع السياسية في الصومال وتنامي ظاهرة القرصنة وما نتج عنها من تهديد لخطوط الملاحة الدولية في منطقة البحر الأحمر.

وفي نوفمبر 2008م تم عقد اجتماع في القاهرة، شاركت فيه مجموعة من الدول العربية، السعودية واليمن والأردن وسوريا، وأكدت هذه الدول على ضرورة تعزيز آليات التعاون والتشاور فيما بينها لمواجهة هذه الظاهرة والحيلولة دون امتدادها إلى منطقة البحر الأحمر بأكملها.

وفي يونيو 2009م، ظهر إعلان الرياض الذي أشار إلى أهمية تشكيل قوة عسكرية لمكافحة القرصنة، ضمت هذه القوة كلاً من السعودية والكويت والبحرين وقطر والإمارات وعمان ومصر والأردن والسودان واليمن وجيبوتي، ولكن مع ذلك حالت الخلافات العميقة بين الدول العربية المشاركة في حوض البحر الأحمر من ظهور أي توجهات عربية حقيقية وفعالة تجاه أمن منطقة البحر الأحمر.⁽¹⁾

وفي 12 ديسمبر 2017 عقد اجتماع في القاهرة بمشاركة عدد من الدول العربية والإفريقية المتشاطئة للبحر الأحمر، شكل اللجنة الأولى نحو بلورة رؤية عربية لمنظومة أمن البحر الأحمر وخليج عدن، لتأخذ في الاعتبار المصالح العربية وتتطلق من اعتبارات الأمن القومي العربي، حيث جاءت المبادرة المصرية بالدعوة لتطوير منظومة جديدة لأمن البحر الأحمر تأسيساً على أراضيات التعاون المشتركة التي قد توفرها أطر التعاون الاقتصادي فيما بين الدول المتشاطئة، على نحو يؤدي إلى إجراء حوار جدي حيال الأوضاع السياسية في إقليم البحر الأحمر ومحيطه، وهو ما يسهم بدوره في بلورة صيغة للتنسيق المشترك الفاعل لمواجهة التحديات الأمنية في المنطقة على غرار ظاهرة الإرهاب، والهجرة غير الشرعية، والاتجار في البشر، وعمليات التهريب، والجريمة العابرة للحدود، وعمليات القرصنة.⁽²⁾

تبع ذلك اجتماع آخر لوزراء خارجية السعودية ومصر والسودان وجيبوتي واليمن والصومال والأردن، بالرياض في 22 ديسمبر 2018 الذي تم الإعلان من خلاله عن تشكيل تحالف يضم الدول العربية والأفريقية المتشاطئة للبحر الأحمر وخليج

عدن يستهدف التنسيق والتعاون فيما بينها، كما تتنوع دوافع تأسيسه ما بين كونه منصة دائمة للتشاور بين الدول الأعضاء من أجل إيجاد فهم مشترك للتحديات الأمنية التي تزعزع استقرار البحر الأحمر، ومحاولة علاج التوترات بين الدول المتاخمة له وهو ما تجلّى خلال سبتمبر 2018 في استضافة مدينة جدة لاتفاق سلام إثيوبي - إرتيري، لكن التحالف يضع على رأس أولوياته تقويض النفوذ والتأثير الإيراني والتركي على أمن البحر الأحمر وحماية أمن المجرى الملاحي الدولي لاسيما مع سيطرة جماعة الحوثي الموالية لإيران على ميناء الحديدة و محاولتها تعطيل حركة الملاحة وتصدير النفط في مضيق باب المندب.⁽³⁾

وعقد اجتماع آخر لوزراء خارجية المجلس التنسيقي للدول العربية والأفريقية والمتشاطئة للبحر الأحمر وخليج عدن في الرياض في 6 يناير 2020 حضره كلا من السعودية ومصر والسودان وجيبوتي واليمن والصومال والأردن وإريتريا. شهد اجتماع وزراء الخارجية التوقيع على ميثاق تأسيس مجلس الدول العربية والأفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن «بهدف تعزيز الجهود لتحقيق المصالح الأمنية والسياسية والاستثمارية وتأمين حركة الملاحة البحرية في الممر المائي الدولي». ويضم المجلس في عضويته ثماني دول، هي: السعودية والأردن ومصر وإريتريا واليمن والسودان وجيبوتي والصومال. ويهدف المجلس إلى رفع مستوى التعاون والتفاهم بين الدول الأعضاء، وتنسيق المواقف السياسية بينها، وتوثيق التعاون الأمني بهدف الحد من المخاطر والتهديدات التي يتعرض لها البحر الأحمر، وتعزيز أمن وسلامة الملاحة البحرية والحيلولة دون أيّ تهديد يواجهه أو يعرضه لأية مخاطر، وتنمية العلاقات الاقتصادية والتجارية، وتعزيز الاستثمارات بين الدول الأعضاء وتعزيز النقل البحري وحرية حركة البضائع والخدمات بينها، وتعزيز التعاون بين الموانئ البحرية على طول ساحل البحر الأحمر وتنسيق التعاون بينها، بالإضافة إلى فتح قنوات التواصل مع الدول غير المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن والمنظمات الإقليمية والدولية. وسيكون مقر المجلس في العاصمة السعودية. يأتي توقيع المجلس على الميثاق استشعاراً من قيادات الدول الثمانية لأهمية التنسيق والتشاور حول الممر المائي الحيوي الذي يمثل أهمية اقتصادية وتجارية واستثمارية للاقتصاد العالمي بأكمله، باعتبار البحر الأحمر المعبر الرئيسي للتجارة العالمية بين دول شرق آسيا وأوروبا.⁽⁴⁾

يواجه المجلس تحديات مستقبلية، تتمثل في تطلعات بعض القوى الإقليمية التي تمتلك تصورات مغايرة لأمن البحر الأحمر وخليج عدن؛ واستمرار الأزمة اليمنية، وما يرتبط بها من مخاوف تتعلق بإمكانية لجوء ميليشيات الحوثي إلى تهديد حركة الملاحة في البحر الأحمر، وتوظيف ذلك كورقة للضغط والمساومة في أية مفاوضات سياسية محتملة، هذا فضلاً عن اختلاف رؤى القوى الكبرى حول كيفية تحقيق أمن البحر الأحمر، وما قد يتبع ذلك من محاولات لإقامة تحالفات جديدة تعزز نفوذها وتضمن مصالحها في هذه الممرات المائية. كما أن استمرار التوتر بين واشنطن وطهران، في الوقت ذاته، قد يدفع الأخيرة إلى التهديد بعرقلة حركة الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن في إطار استراتيجية الردع المتبادل، ولإعطاء الانطباع بأنها ما تزال تمتلك القدرة على تهديد المصالح الحيوية التي ترتبط بالأمن والاقتصاد الدوليين.

اهداف إنشاء "مجلس الدول العربية والإفريقية المطللة على البحر الأحمر وخليج عدن"

تُستمد قيمة أية تكتل إقليمي جديد من طبيعة الأهداف التي ينطلق منها، وطبيعة العلاقات البينية التي تربط الدول الأعضاء به من ناحية، وما يمثله من قيمة جيوسياسية واستراتيجية تتجاوز محيطه الإقليمي من ناحية أخرى؛ ففي ما يتعلق بـ "مجلس الدول العربية والإفريقية المطللة على البحر الأحمر وخليج عدن"، فإنه يشكل :

أولاً: منظوراً جديداً للتعاون الإقليمي، حيث يأخذ في الاعتبار العلاقة الوثيقة بين الأمن والتنمية. كما أنه لا يضم دولاً تنتمي إلى إقليم موحد، كباقي التكتلات الأخرى، وإنما يضم قائمة من الدول تنتمي إلى دوائر ثلاث هي: الخليجية والعربية والأفريقية بما فيها (المملكة العربية السعودية، وجمهورية مصر العربية، والمملكة الأردنية الهاشمية، وجمهورية السودان، وجمهورية اليمن، ودولة إريتريا، وجمهورية الصومال الفيدرالية، وجمهورية جيبوتي)، وتشترك هذه الدول في تصوراتها ورؤاها لكيفية تأمين البحر الأحمر وخليج عدن، ما يعني أن لهذا التكتل أن يشكل إطاراً أوسع لتكامل عربي إفريقي شامل يسهم في إعادة صياغة العلاقات العربية - الإفريقية وتشكيلها في ضوء التحديات التي تواجه الطرفين⁽⁵⁾.

ثانياً : يميز هذا التكتل الإقليمي أنه يتبنى رؤية شاملة للتعاون بين أعضائه لا تقتصر فقط على التعاون الأمني، وإنما تتضمن العديد من الجوانب الأخرى التي يسعى من خلالها إلى تعزيز التنسيق والتعاون السياسي والاقتصادي والثقافي والبيئي. كما أن هذا المنظور الشمولي للمصالح المشتركة بين أعضاء هذا المجلس يستمد قوة إضافية من خلال أخذه في الاعتبار مصالح الدول المشاطئة ودول المنطقة والعالم ما يجعله يحظى بالقبول والتأييد الدوليين، وما يجعله يعزز من فرص نجاحه في المستقبل؛ خاصة وأنه يستهدف العمل على ضمان أمن الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن باعتبارهما من الممرات المائية المهمة لدول المنطقة والعالم. ويسعى المجلس لتحقيق هذا الهدف الاستراتيجي إلى رفع مستوى التعاون والتفاهم وتنسيق المواقف السياسية بين دوله، وتوثيق التعاون الأمني بينها للحد من المخاطر التي يتعرض لها البحر الأحمر وخليج عدن بما يعزز أمن وسلامة الملاحة الدولية فيها، ومنع كل ما يهددها أو يعرضها للخطر، لاسيما جرائم الإرهاب وتمويله والقرصنة والتفريب والجريمة العابرة للحدود والهجرة غير الشرعية.

ثالثاً : ان هذا المجلس يتكامل في أهدافه العامة مع المنظمات الإقليمية الأخرى والتعاون معها، خاصة في ما يتعلق بالعمل على تحقيق الأمن والتنمية، فرغم أن المجلس الجديد - كما يشير بيان التأسيس - لن يكون موازياً لمجلس التعاون لدول الخليج العربية وسيشكل منظومة عمل مشترك له أمناء واجتماعات، إضافة إلى اجتماعات قمة، وسيشكل مبادرة للتنسيق والتعاون ستشمل جميع المجالات (6) ، فإنه يسعى إلى تعزيز التعاون مع المنظمات الإقليمية الأخرى، الخليجية والعربية والأفريقية من منطلق وحدة الأهداف والمصالح المشتركة.

رابعاً : يتميز "مجلس الدول العربية والإفريقية المطلقة على البحر الأحمر وخليج عدن"، بأنه ليس تكتلاً أو محوراً عسكرياً، حيث لا يوجد تصور لبناء قوة عسكرية جديدة حالياً خاصة به، وإن كان هذا لا ينفي إمكانية التنسيق والتعاون الثنائي بين الدول الأعضاء في هذا المجال؛ ولا شك في أن حرص المجلس الجديد على عدم الإشارة إلى وجود نية لبناء قوة عسكرية مشتركة تابعة له، على الأقل في المدى المنظور، إنما يعبر عن إدراك عميق من جانب أعضائه لما تثيره هذه المسألة من حساسية قد تؤدي إلى قلق بعض الدول من هذا التكتل الإقليمي الجديد، ومن ثم

أرادات دوله الأعضاء أن تؤكد أن المجلس الجديد ليس موجهاً ضد أحد، وإنما هو مظلة للتعاون والتنسيق والتكامل من أجل تحقيق الأمن والاستقرار والتنمية في هذه المنطقة التي ترتبط بأمن وتنمية المنطقة والعالم.

تنطلق الفلسفة العامة لمجلس الدول العربية والإفريقية المطلقة على البحر الأحمر وخليج عدن“ من منطلق السعي إلى تحقيق التنمية المستدامة، وضمان حركة الملاحة في أهم الممرات المائية نظراً لما تشكله من أهمية جيوسياسية واستراتيجية واقتصادية للعالم، والدور الذي تلعبه في تعزيز الحضور العربي في هذه الممرات المائية، وتحجيم نفوذ القوى الإقليمية المناوئة للمصالح الخليجية والعربية التي تسعى دائماً إلى النفاذ إلى هذه الممرات، وتوظيفها لخدمة أجندتها ومشروعاتها.

يبلغ إجمالي عدد السكان «العرب» الذين يعيشون في الدول العربية السبع المتشاطئة له، نحو 232 مليون نسمة؛ بل وتتوقع الأمم المتحدة أن يتضاعف عدد السكان في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن بحلول منتصف القرن الحادي والعشرين الحالي. يضاف إلى ذلك، أن البحر الأحمر، هذا الممر المائي الضيق والطويل، الذي يفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا، ويقسم الوطن العربي إلى قسمين آسيوي وأفريقي. ويبلغ الناتج المحلي الإجمالي ل هذه الدول العربية السبع ما يتجاوز تريليوناً ومائة مليار دولار؛ في حين يتوقع البنك الدولي أن يتجاوز هذا الناتج 6 تريليونات دولار بحلول عام 2050. كما أن قربه من أعلى مخزون نفطي في العالم، حيث يوجد نحو 70% من احتياطي النفط العالمي في منطقة الخليج العربي، القريب من البحر الأحمر، زاد من أهمية هذه البحيرة العربية، كون البحر الأحمر الطريق المختصر للوصول إلى هذا المخزون.⁽⁷⁾

يأتي هذا التحالف بين الدول العربية المتشاطئة للبحر الأحمر وخليج عدن، في ضوء مستجدات ثلاثة أساسية هي :

1. في الوقت الذي تزداد أهمية البحر الأحمر وخليج عدن والمناطق المتاخمة له، نجد أنه تحيط به دول غير قادرة على تأمين حدودها البحرية بشكل كاف لأسباب عديدة ما يجعلها عرضة لمخاطر القرصنة وعبور الجماعات الإرهابية.
2. التطورات التي يشهدها النطاق الجغرافي المحيط بالبحر الأحمر، حيث أضحت الصراع سمة أساسية لتلك التطورات، إذ أصبح القرن الإفريقي مسرحاً لوجود عشر قواعد عسكرية لأطراف إقليمية ودولية.

3. وجود سوابق تؤكد أن الملاحة في البحر الأحمر وباب المنذب لم تعد آمنة ومن ذلك استهداف ناقلات النفط في مضيق باب المنذب حيث استهدف الحوثيون ناقلات النفط السعودية في أبريل ويوليو 2018، بما يؤكد أن أمن الطاقة والملاحة البحرية عمومًا في ذلك المضيق قد أصبحت في مرمى الخطر. إن وجود إطار إقليمي به تعهدات والتزامات متبادلة بين أطراف تلك المنظومة من شأنه الحد من التدخلات الخارجية في تلك المنطقة، وتحديد أولويات تلك الدول في الوقت الراهن على الصعيدين التنموي والأمني، والحد من تأثير الأزمات الإقليمية على أمن البحر الأحمر خصوصاً و الأمن القومي عمومًا.⁽⁸⁾

كما يمكن القول بأن المجلس الجديد يكتسب أبعاداً عسكرية وإستراتيجية، ذلك أنه لا بد أن يكون لهذه الدول حضور عسكري إشرافي على مضيق باب المنذب وخليج عدن والبحر الأحمر، ويمكن تدشين أسطول مشترك لتعزيز أمن السواحل والممرات المائية، التي تكتسي أهمية كبيرة لدول المنطقة حيث اقتصادها وحركة تجارتها استيراداً وتصديراً تعتمد على النقل البحري، كما ينبغي أن تكون هناك قيادة بحرية عربية لديها أسطول بحري يقوم بمهام واضحة، ضمن جهد مشترك يوفر خياراً ناجحاً للتعامل مع التهديدات البحرية في المنطقة.⁽⁹⁾

عوامل نجاح المجلس ، يمكن اجمالها بما يأتي :

يحظى هذا المجلس بتأييد العديد من القوى الدولية، وفي مقدمتها الاتحاد الأوروبي والصين، وكذلك الولايات المتحدة الأمريكية، ما يتيح فرصاً عديدة للاستفادة من هذه القوى في دعم أهداف المجلس، خاصة في ما يتعلق بتأمين حركة الملاحة وضمان أمن الطاقة العالمي. وقد أعربت أوروبا عن اهتمامها بدعم المجلس، فيما رسّخت الصين حضورها الاقتصادي والعسكري عند مدخل البحر الأحمر⁽¹⁰⁾ ولا تمانع في تقديم خبراتها إلى دول المجلس، أما الولايات المتحدة الأمريكية، فإن إستراتيجيتها العامة تجاه منطقة الشرق الأوسط تروج لمقترح إقامة منظمة "لتحالف الخليج والبحر الأحمر"، على غرار حلف شمال الأطلسي، يضم عدداً من الدول، على رأسها مصر والأردن، والكويت والسعودية والبحرين، بجانب الولايات المتحدة الأمريكية⁽¹¹⁾، ولا شك في أن مجلس الجديد، بما يسعى إلى تحقيقه من أهداف يقترب من هذا المقترح ، ويفترض بهذه الدول ان تنأى بنفسها عن الولايات المتحدة الامريكية واطماعها وشورها .

يمكن للمجلس أن يستفيد من الاهتمام الأوروبي والأمم المتحدة والبنك الدولي بأمن منطقة البحر الأحمر وخليج عدن واستقرارها، بالعمل على استقطاب هذه المنظمات الدولية بصفة مراقب أو شريك في برامجها، وهذا من شأنه أن يضيف على المجلس الجديد مزيداً من الفاعلية والحيوية والاستقلالية. ⁽¹²⁾.

يمثل المجلس إطاراً مؤسسياً في منطقة جيو استراتيجية واقتصادية تمثل تقاطع لقرارات وملتقى طرق عالمية، ما يعني أنه قد يشكل تكتلاً إقليمياً اقتصادياً قوياً يحظى باهتمام القوى الكبرى في المستقبل، وما يتبع ذلك من تعزيز فرص لتعظيم التعاون الاقتصادي، والتنمية التجارية وتنفيذ الخطط الاستثمارية بين دول المجلس مع هذه القوى والعديد من دول العالم

يشكل البحر الأحمر جزءاً رئيسياً من مبادرة الصين المعروفة بـ "حزام واحد، طريق واحد"، وهي خطة طموحة لبناء نظير من القرن الواحد والعشرين لـ "طريق الحرير" المربح، خاصة أن طريق الحرير الحديث يشكل أهم مرتكزات التنمية والنهضة الاقتصادية التي تطمح إليها دول المنطقة بالشراكة مع الصين، حيث تشهد الصين ودول المنطقة تحولاً كبيراً في مجال تنويع اقتصادها، ورفع مستوى البنية الأساسية وخلق فرص العمل، وتسريع وتيرة التنمية واستدامتها على حدٍ سواء.

التصدي لمحاولات إسرائيل المستمرة التي تهدف إلى تدويل قضية تأمين البحر الأحمر ارتباطاً بكونه ممراً مائياً دولياً ينبغي أن يظل مفتوحاً لسفن كافة الدول بما فيها إسرائيل، والتأكيد على أنه ليس للعرب حق السيطرة عليه أو تقييد حرية ملاحه أية دولة فيه، وتروج لفكرة تشكيل قوات دولية من الدول المتشاطئة على البحر الأحمر تتولى تأمينه حتى لا تنفرد الدول العربية صاحبة السواحل الأطول على البحر (شرق البحر وغربه) بهذه المهمة .

الفصل السادس

المستقبل الجيبولتيكي للبحر الأحمر

باتت منطقة البحر الأحمر ساحة جديدة للتنافس الجيوسياسي بين العديد من القوى الإقليمية والدولية، فثمة تصاعد جلي لعملية الانخراط المستمر في حلبة الصراع على الهيمنة وفرض النفوذ في هذه المنطقة، فيما تعير القوى العظمى انتباهها متزايداً لمنطقة البحر الأحمر، على غرار الصين التي رسخت من حضورها الاقتصادي والعسكري مقابل الانسحاب النسبي للمظلة الأمريكية التقليدية. وهو ما يعيد تأطير موازين القوى على صفتي أحد أكثر المعابر ازدحاماً في العالم، وهو ما دفع باتجاه إعادة طرح مفهوم "الأفراييا" من خلال اقتراح القوى الرئيسة على ساحلي البحر الأحمر لتأسيس هيكل تنظيمي يضمن حماية مصالح الدول المشاطئة للبحر الأحمر (كما مر معنا في الفصل الرابع من هذا الكتاب) .

ولكون البحر الأحمر يتمتع بموقع إستراتيجي بالغ الأهمية، من النواحي الاقتصادية والعسكرية والإستراتيجية، حيث يقع في موقع متوسط بين القارات. فهو همزة الوصل بين آسيا وأفريقيا، كما ترجع أهميته إلى كونه طريق الاتصال البحري الوحيد الذي يصل بين معبرين مائين بالغ الأهمية: هما قناة السويس في الشمال، ومضيق باب المنذب في الجنوب.

ويشبه بعض المحللين البحر الأحمر بأنه يبدو كما لو كان جسراً عائماً يمتد بانحراف بين الشمال الغربي، حيث قناة السويس والبحر المتوسط، والجنوب الشرقي حيث يوجد مضيق (باب المنذب) والمحيط الهندي، بحيث يربط بينهما كأقصر وأسرع طريق بين الشرق والغرب عموماً، وبين المحيط الهندي والبحر المتوسط خصوصاً. ويكتسب البحر الأحمر أهمية إضافية من كونه منطقة تماس مع منطقة الخليج العربي وشبه الجزيرة العربية ذات الأهمية الحيوية لصادرات النفط العالمية، يضيق حوضه كلما اتجهنا نحو الشمال أو الجنوب، ثم يزداد ضغط اليابس على المياه إلى حد الاختناق عند الأطراف. ففي الشمال، يمتد البحر الأحمر عبر خليجين طويلين ضيقين هما: خليج العقبة، وخليج السويس.

يمتلك الوطن العربي بدوره مفاتيح أساسية في التنافس الجيوبوليتيكي الأمريكي - الروسي، فالدول العربية تطل على المضائق المتحكمة في حركة الملاحة البحرية الأهم في العالم المتجهة من الشرق الوسط شرقاً إلى أوروبا غرباً، أي في مضيقي هرمزو باب المنذب، وقناة السويس، حيث تشكل هذه الممرات المائية عاملاً حاسماً مهماً في واقع

الجغرافيا السياسية للوطن العربي، كونه يحتل موقعاً جغرافياً يقع في ملتقى قارات ثلاثة من قارات العالم ويتحكم في أهم طرق التجارة العالمية براً وبحراً وجواً، مما يجعل من الوطن العربي أرضاً للتنافس بين القوى العظمى. يحاول النظام الإقليمي الشرق الأوسطي الجديد العمل ضمن استراتيجية تحييد القوى المنافسة للولايات المتحدة الأمريكية.⁽¹⁾ نتيجة لهذه الأهمية دخلت الولايات المتحدة الأمريكية في سعيها لإحكام السيطرة على الشرق الأوسط بداية من الوطن العربي، وذلك بهدف بناء نظام إقليمي شرق أوسطي جديد يحتل فيها الكيان الصهيوني مركز الريادة، وانطلاقاً من رؤية سياسية غير تقليدية تتميز بالوجود العسكري المباشر في بعض الدول العربية، حيث يهدف هذا النظام الإقليمي الجديد إلى «عسكرة الوطن العربي» وإعادة تشكيل نظام الأمن الدولي بما يخدم المصالح الأمريكية و الصهيونية .

الأهمية الجيوبوليتيكية للبحر الأحمر في السياسة الروسية :

أضحت السياسة الخارجية الروسية ذات الأبعاد والحدود الجيوبوليتيكية الواقعية تختلف كلياً عما كانت عليه السياسة الخارجية الإيديولوجية للاتحاد السوفييتي سابقاً سواء من حيث الوسائل أو الأهداف أو الآفاق. تعكس الأهداف الجيوبوليتيكية الروسية حالياً في الوطن العربي وجود خطوط حمراء لروسيا الاتحادية والتي يبدو أنها مستعدة للدفاع عنها، بشراسة ومهما كلف الثمن. لقد هيأت الأزمة السورية روسيا الاتحادية نفسها مرة أخرى لأن تصبح لاعباً واقعياً قوياً ومعطى أساسياً ضمن معادلة الصراع في الشرق الأوسط والمنطقة العربية ككل.

كذلك، أصبحت روسيا تمتلك كافة القدرات الكافية التي تمكنها من استغلال أخطاء الغرب مع عدم التورط في مغامرة مواجهته المباشرة في الوطن العربي، وهو الأمر الذي ساعد على نجاح الاختبار العربي للأحداث.

منذ عقدين ، وتحت رئاسة فلاديمير بوتين، أعادت الدبلوماسية الروسية تأكيد حضورها في الشرق الأوسط وفي القرن الإفريقي. وقد وضعت موسكو لنفسها هدفا في إطار هذه "العودة" يتمثل في إقامة قاعدة عسكرية على ضفاف البحر الأحمر، كما في فترة الاتحاد السوفياتي .

بعد نجاح التدخل الروسي في الحرب الأهلية السورية، تطورت العلاقات بين روسيا والبلدان المطلة على البحر الأحمر، ملوحة لموسكو بإمكانية الحصول على

تراخيص لإقامة قواعد عسكرية في المنطقة، وعلى وجه الخصوص في جيبوتي والسودان وإريتريا واليمن وأرض الصومال - وهي جمهورية صومالية منشقة لا تحظى باعتراف المجتمع الدولي. فهل سنشهد قريباً عودة روسيا إلى مضيق باب المندب؟

اهتمام روسيا بالبحر الأحمر ليس بالجديد، فخلال الحرب الباردة، كانت كل من موسكو وواشنطن ولندن وباريس تتنافس للسيطرة على الشرق الأوسط. وفي هذا الإطار، كان الاتحاد السوفياتي يسعى لتأمين حضور عسكري دائم في شبه الجزيرة العربية والقرن الإفريقي، حتى يتمكن من تزويد عملياته البحرية في المنطقة بالعتاد والجيوش. لكن ذلك الأمر كان يشترط الإقامة في منطقة لا يحظى فيها الاتحاد السوفياتي بالنفوذ ولا بحلفاء تقليديين. كما أن هذا الهدف الاستراتيجي لم يحض بقبول دول ما عدا تحالف محدود، مثل أثيوبيا أو اليمن الجنوبية

كانت هذه التحالفات هشة لكونها رهينة التقلبات الجيوسياسية في هذه المنطقة المضطربة. ففي السبعينيات مثلاً، كان الجيش السوفياتي يحظى لفترة ما بجهاز عسكري في بربرة، وهو الميناء الرئيسي لما يسمى اليوم بأرض الصومال. وقد تم غلق هذه القاعدة العسكرية في بداية الحرب بين الصومال وأثيوبيا سنة 1977، عندما غيرت موسكو من موقفها حيال أثيوبيا، ما أسفر عن طرد عسكريين روس من الصومال. ثم نتج عن سقوط الاتحاد السوفياتي تقليص مهم من الحضور الروسي في إفريقيا والشرق الأوسط، مع غلق قاعدة عدن سنة 1994 .

ثم أصبحت موسكو تحظى بالموارد وبالإرادة اللازمة للعودة إلى منطقتي الشرق الأوسط والقرن الإفريقي، واستعادة حضورها العسكري على ضفاف البحر الأحمر. (2) كانت أزمة القرصنة في الصومال سنة 2008 هي الدافع الأساسي لاهتمام روسيا المتجدد بمضيق باب المندب تحديداً، والذي عززته التداخيات الدبلوماسية لضوم القرم، إذ اعتزمت موسكو بعد ذلك البحث عن حلفاء جدد لكسر العزلة الدولية التي كانت تواجهها آنذاك .

لتحقيق عودتها في البحر الأحمر، لم تعتمد موسكو على "قوتها الناعمة" بقدر اعتمادها على جاذبية قدراتها العسكرية ونجاعة أجهزتها الأمنية. وقد ساهم نجاح الحملة الروسية في حماية حليفها السوري في دعم مصداقية موسكو في دعم أمنها . على غرار غيرها من قوات خارج الإقليم، سعت روسيا للتعاون الوثيق مع

جيبوتي، التي باتت بسبب موقعها الاستراتيجي محل اهتمام القوى العظمى، واختارتها عدة بلدان لتحضن وجودها العسكري .

ووفق الجريدة الروسية ”كومرست“، سبق وأن عبرت روسيا في 2012 عن اهتمامها بإقامة وجودها العسكري في جيبوتي، لا سيما من أجل طيرانها. وقد حصلت مفاوضات في 2012 و2013 حول هذا الموضوع ودارت نقاشات دقيقة حول حجم المساحة التي ستوضع حصريا على ذمة روسيا، ومدى نفوذ السلطات الأمريكية في التصرف في المجال الجوي لجيبوتي⁽³⁾،

بعد إمضاء اريتريا اتفاقيات السلام مع إثيوبيا في يونيو/حزيران 2018 ورفع عقوبات الأمم المتحدة عنها في نوفمبر/تشرين الثاني 2018، باتت تبحث عن فرص للخروج من عزلتها وجلب الاستثمارات الأجنبية في هذا السياق، تزايد تعامل أسمرأ مع روسيا منذ 2018. ففي أغسطس/آب من تلك السنة، أعلن وزير الخارجية الروسي سيرغي لافروف رسميا أن إريتريا وروسيا تتفاوضان حول إرساء قاعدة ”لوجستية“ على السواحل الإريترية .

تلت هذا الإعلان تغييرات أخرى، فاستعدادا لرفع العقوبات الأممية، التقى ممثلون عن روسيا وعن إريتريا في أكتوبر/تشرين الأول 2018 للتناقش حول مستقبل العلاقات الثنائية بين البلدين. كما رفعت موسكو في يوليو /تموز 2019 عقوباتها ضد أسمرأ والتي كانت سارية المفعول منذ قرابة عشر سنوات .

لكن إلى حد اليوم، لا يوجد أي دليل على تواصل وجود مشروع قاعدة لوجستية روسية على الأراضي الإريترية. فعلا، فإن طبيعة السياسة الإريترية المنغلقة وهذا النوع من النقاشات الاستراتيجية يجعل قراءة الأوضاع صعبة. في جميع الأحوال، تتواصل المبادلات بين البلدين على الصعيد العسكري.

أما البلدان الآخران اللذان تعتزم معهما روسيا مواصلة أهدافها على ضفاف البحر الأحمر فهما اليمن وأرض الصومال. وهما حليفان سابقان للاتحاد السوفياتي في المنطقة، وباتا محل انتباه الدبلوماسية الروسية. في اليمن، حاولت روسيا لعب دور الوسيط بين جميع القوى المشاركة في الحرب الأهلية المتواصلة (ما عدا الجهاديين). وهذا الأمر يصب في مصلحة مشاريع موسكو الاستراتيجية.

وتحاول أرض الصومال التي تتبع قانونيا الصومال، لكنها مستقلة عمليا منذ

1991، لأكثر من مرة كبلد محتمل لاستقبال الحضور الروسي في البحر الأحمر. فأرض الصومال تطمح منذ عقود لاعتراف دولي، وتبحث من أجل ذلك على شركاء أجنبي خاصة من بين القوى العظمى- يمكنهم حل قضية وضعهم القانوني. وفق ما جاءت به بعض التقارير، فإن إمكانية إقامة قاعدة عسكرية روسية في أرض الصومال ظهرت مجدداً في 2017. فقد قرر في تلك السنة ممثل عن حكومة أرض الصومال في السفارة الروسية في جيبوتي منح روسيا حق بناء منشأة في بربرة مقابل اعتراف روسيا بهذا البلد. وفي يناير/كانون الثاني 2020، تحدثت تقارير عن افتتاح قريب جداً لمنشأة عسكرية روسية في أرض الصومال .

روسيا و السودان :

جددت زيارة نائب رئيس «مجلس السيادة» الانتقالي، محمد حمدان دقلو (حميدتي)، لموسكو في 23 شباط 2022، والتي استغرقت ثمانية أيام كاملة، الجدل حول مساعي الأخيرة لإقامة قاعدة عسكرية في السودان، على رغم إشارة محللين كثير إلى أن الزيارة التي كانت مقررة منذ ما قبل اندلاع الحرب، استهدفت أساساً مسألتَي التجارة والاستثمار. وبغض النظر عن تفسيرات الزيارة والإشارة إلى أنها جاءت ضمن مساعي موسكو والخرطوم إلى الفكك من «عزلة دبلوماسية غربية» (وإقليمية)، فإن البند المرجح على أجندة حميدتي ظلّ مسألة ردّ «السيادي» على مسودة الاتفاق الذي صادق عليه الرئيس الروسي، فلاديمير بوتين، في عام 2020 بخصوص «إقامة قاعدة عسكرية روسية في بورتسودان»، لتكون الأولى من نوعها في أفريقيا منذ خروج الاتحاد السوفياتي الشهير من الصومال (تشرين الثاني 1977) عقب إلغاء مقديشو معاهدة الصداقة مع الأخير بعد نحو ثلاثة أعوام فقط من توقيعها) إثر ذلك، بادرت وسائل إعلام روسية، مطلع آذار 2022، إلى تأكيد موافقة السودان على الاتفاق مع روسيا، في ما بدا إعلاناً متعجلاً لاعتبارات عدّة، منها تصريحات دقلو نفسه إزاء المسألة، وقوله إنها «تخصّ وزير الدفاع السوداني»، وإنه لا «يمكنه فهم المصلحة وراء إقامة مثل هذه القاعدة»، نظراً إلى امتلاك روسيا «قواعد» في دول مختلفة في أفريقيا؛ وما سبق تأكّده من قبل رئيس أركان الجيش السوداني، محمد عثمان الحسين (تشرين الثاني 2020)، من أنه ليس ثمة «اتفاق كامل مع روسيا حول إقامة قاعدة بحرية على البحر الأحمر، لكن تعاوننا العسكري قد تعمّق».⁽⁴⁾

«تعتبر روسيا الاتحادية الوطن العربي منطقة جغرافية مهمة ومجاورة لحدودها، وتشارك

معها بذات المصالح الحيوية العليا التي لها تأثيرها الهام على أمنها القومي، وعلى اقتصادها في آن واحد، وتنظر إليها باعتبارها بقعة جغرافية متواصلة مع المساحة الأوراسية المترامية، فالاستراتيجية الروسية المبنية على المصالح الخاصة والنفوذ القومي تجربها على النظر نحو الجنوب والغرب، كذلك فإن العامل الجغرافي يشكل بالنسبة لها سبباً هاماً من الأسباب التي تدفع بروسيا الاتحادية للبحث عن دور وموقع متقدم باستمرار في الشرق الأوسط خاصة والوطن العربي عامة «(5) كماعتبر روسيا الوطن العربي منطقة جغرافية مهمة ومجاورة لحدودها، وتشترك معها بذات المصالح الحيوية العليا .

الاستراتيجية الأمريكية تجاه البحر الأحمر :

يحاول النظام الإقليمي الشرق اوسطي الجديد العمل ضمن استراتيجية تحييد القوى المنافسة للولايات المتحدة الأمريكية. هذه الاستراتيجية الأمريكية تعود أصلاً إلى فترة ما قبل انتهاء الحرب الباردة، وهي كانت ومازالت ، تهدف إلى الإبقاء على الهيمنة الأمريكية -الصهيونية الكاملة على الوطن العربي والتي عملت على تحقيقها عبر مايلي:

- إعادة رسم الملامح والخصائص السياسية في دول الوطن العربي كي تصبح أكثر انفتاحاً وديمقراطية (على طريقته الفاشلة كما حصل في العراق)، باعتبار أن ذلك يشكل ضماناً أمريكية هامة لعدم تكرار سيناريوهات ومشاهد أحداث 11 أيلول 2001، وبالتالي السعي لتحضير قيام أحداث «الربيع العربي»، على أن يؤدي ذلك إلى الحيلولة دون ظهور أي تيارات أو قوى سياسية مناوئة للولايات المتحدة الأمريكية، وبالتالي ضمان عدم ظهور قوى منافسة للهيمنة الأمريكية على الوطن العربي.

- دعم الوجود العسكري الأمريكي بصورة شبه مطلقة في الوطن العربي ومحاصرة النفوذ والوجود الروسي والحيلولة دون توسعه وانتشاره والعمل على تقليصه ومحدودية دوره.

- استكمال عملية استقطاب الدول العربية في اتجاه النفوذ الأمريكي والعمل على دعم الأنظمة السياسية ذات العلاقة الوثيقة بواشنطن والعاملة على تنفيذ سياساتها.

جيوإيتيكية البحر الأحمر المستقبلية على ضوء اهتمام الدول :

أولاً - أهمية البحر الأحمر لمصر :

تزايدت أهمية منطقة البحر الأحمر لمصر خلال المرحلة الحالية استناداً إلى عدد من العوامل لكونها تتمتع بأهمية خاصة لوجود قناة السويس التي توصل البحر الأحمر بالبحر المتوسط لاسباب عديدة منها⁽⁶⁾:

تنوع التهديدات التي تمثلها هذه المنطقة للأمن المصري، والتي من بينها تحول المناطق المتاخمة للجزء الجنوبي للبحر الأحمر لبيئة حاضنة للتجارة غير المشروعة في السلاح وتهريب البشر وتجارة المخدرات. بالإضافة إلى تنامي تأثير الفاعلين من غير دول البحر الأحمر في الجزء الجنوبي للبحر الأحمر على نحو أضعف بنية تلك الدول، مثل حركة الشباب في الصومال، والجماعة الحوثية في اليمن المدعومة من إيران، والخلايا الإرهابية في جنوب اليمن.

وقد يؤدي تطور شبكة دعم لوجستي بين هؤلاء الفاعلين إلى تهديد حركة وسلامة الملاحة البحرية في باب المندب الذي يُعد المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ومنه لقناة السويس التي تظل مقوماً رئيسياً في القوة الاقتصادية للدولة المصرية .

بتزايد الأهمية الاقتصادية لمنطقة البحر الأحمر والتي يمكن أن تستفيد منها مصر خلال الفترة المقبلة. فمن ناحية، تحولت المنطقة إلى قطب جاذب للاستثمارات الدولية الموجهة لتطويع الموانئ البحرية وممرات النقل، على نحو يسهل من حركة التجارة البحرية من البحر المتوسط إلى المحيط الهندي والعكس، وكذلك عبر ضفتي البحر الأحمر.

أصبح البحر الأحمر ممراً لكابلات الاتصالات والإنترنت. على سبيل المثال، تُعد جيوتي مركزاً رئيسياً Hub لكابلات الاتصال، كما تعد نقطة التقاء للعديد من كابلات الاتصالات العابرة للقارات عبر البحار. لذا تسعى العديد من القوى الدولية والإقليمية، خاصة الصين والاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية، بالاحتفاظ بوجود عسكري في مناطق عبور كابلات الاتصالات في مدخل البحر الأحمر، خاصة في باب المندب، بهدف التصدي لأي محاولات للمساس بسلامة هذه الكابلات، خاصة من قبل الفاعلين المسلحين في هذه المنطقة.

ثانيا - دول الخليج العربي والبحر الأحمر :

بجيوب مليئة ونهَم كبير، ترسّخ دول الخليج العربي وجودها في منطقة البحر الاحمر بشكل لم تعهده من قبل. إذ تعيد فورة الاستثمارات الاقتصادية والعسكرية الجديدة رسم معالم الديناميات الجيوسياسية على جانبي البحر الأحمر، مع تحوّل منطقتين منفصلتين سابقاً لتصبحا سريعاً منطقةً واحدة. ويقدم بروز ساحة سياسية واقتصادية مشتركة - على جانبي إحدى الطرق التجارية الأكثر قيمة في العالم - فرصاً للتنمية والتكامل. غير أنّ مخاطر كبيرة تتمخض عن هذا البروز أيضاً. فبالنسبة إلى الدول الأفريقية الهشة على سواحل البحر الأحمر الغربية، لقد شكّل التزاما جديدا لقوى خارجية عنصراً منشطاً ومضراً في الوقت عينه .

تھاافتت الدول الخليجية الثرية منذ العام 2015 على العقارات والأراضي على ساحل البحر الأحمر. فانتشرت الموانئ البحرية والمواقع العسكرية الجديدة مع استيلاء هذه الدول على مراكز استراتيجية في جيبوتي وإريتريا والصومال والسودان واليمن. وقد سعت هذه الدول الخليجية بشراسة للحصول على هذه المواقع كجزء من جهودها الأوسع لإعادة تحديد النظام الإقليمي وترسيخ وجودها كجهات مشاركة على الساحة العالمية .

وتتوقّع دول الخليج العربي ، وأبرزها الإمارات العربية المتحدة، أن تمكّنها الموانئ التجارية الجديدة من أن تطال الطبقة الاستهلاكية المتنامية في أفريقيا. وتأمل أن تتيح لها هذه الاستحوادات، بالإضافة إلى الموانئ في اليمن، تحديد مستقبل التجارة البحرية في البحر الأحمر وغربي المحيط الهندي، ولا سيما أنّ استثمار الصين التجاري في المنطقة بات ينمو بسبب مبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها. ولمصلحة الدول الخليجية في المنطقة شقّ عسكري أيضاً، فقد أسست منشآت تلاحق من خلالها الحرب في اليمن على المدى القصير وتحمي المصالح الإقليمية من بعض التهديدات، مثل إيران والتطرّف العنيف، على المدى البعيد.

وفي إريتريا استفاد الرئيس أسياس أفورقي بشكل أوضح من الالتزام الخليجي، أقله على المدى القريب. فقد ساعدت استثمارات جديدة من المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة على نفخ الحياة في نظامه المعزول منذ زمن. فعندما انضمّ التحالف السعودي الإماراتي إلى الحرب في اليمن في العام 2015، احتاج

إلى موقع متقدّم في البحر الأحمر ليطلق منه الحملات الجوية والبحرية، فاختار مدينة عصب الإريتريّة الساحلية ليحوّلها إلى قاعدة عسكريّة ضخمة. وبعد التداعي الكبير للعلاقات مع جيبوتي حول تشغيل مينائها الأساسي، تحرص أبوظبي أيضاً على إعادة تفعيل ميناء عصب التجاري وجعله حبل السلامة الأوّلي لأثيوبيا، الثقل الاقتصادي للمنطقة. وقد ساعدت أيضاً علاقة المملكة العربيّة السعوديّة والإمارات العربيّة المتحدّة الجديدة مع إريتريا على إزالة نظام العقوبات الذي فرضته الأمم المتحدّة على إريتريا وتسهيل التقارب الأوّلي بين أسمرة وأديس أبابا.

ودعا بعدها كلا من السعوديّة والامارات، أفورقي وآبي للاحتفال بالوفاق التاريخي من خلال استضافة حفلات ملكية في جدّة وأبوظبي. غير أنّ التطبيع بين البلدين الأفريقيّين قد بدأ للتوّ. وعلى الرغم من بروز سبب للتفاؤل، على القادة الخليجين أن يعيروا انتباهاً شديداً للحسابات السياسيّة المحليّة التي تحفّز التقارب ولمخاطر التحرك أسرع من اللازم. إذ ينبغي التفاوض على مجموعة من المسائل الشائكة.

ولن يتأقلم الخصمان السياسيان القديمان والعملاء بالوكالة المسلّحون بسهولة مع الوقائع الجديدة. وينبغي على قادة دول الخليج العربي الحذر أيضاً من الاستثمار كثيراً بالتنسيق مع افراد بدلاً من الاستثمار في مؤسّسات، فلطالما كان أفورقي الشخصية الأكثر تقلّباً في المنطقة، وهو يواجه الآن في الداخل حالات سياسيّة متقلّبة بشكل متزايد. ومن دون خصم خارجي في أثيوبيا لمحاربتة، قد تكون أخيراً قبضته الاستبدادية التي دامت عقوداً طويلة عن إريتريا في تراخٍ.

واستثمرت الإمارات العربيّة المتحدّة في تحالفٍ في مقديشو. لكن في العام 2018، صادر الرئيس الصومالي محمد عبد الله محمد ("فرماجو") طائرةً مليئةً بأموال إماراتية على مدرج المطار في مقديشو واتّهم الإمارات العربيّة المتحدّة بالتدخّل وعكف عن اختيار جانب واحد في الانقسام الخليجي. وخوفاً من أن يكون فرماجو منحاذاً إلى قطر وتركيا، انقلبت أبوظبي على الرئيس وقدمت الدعم لخصومه في الولايات الصومالية الاتحاديّة وزادت من الصفقات التي أبرمتها مع المسؤولين المحليين في منطقتي صومالييلاند وبونتلاندي المستقلّتين من أجل إنشاء قاعدة عسكريّة أخرى وميناءين جديدين. فاعتزّضت مقديشو بشدّة، فيما أعلنت الولايات المستفيدة دعمها للرباعي العربي، ممّا فاقم من حدّة التوتّرات بين وسط البلاد وأطرافها⁽⁸⁾.

الوجود الإماراتي في البحر الأحمر :

نشأ خلاف بين الإمارات وجيبوتي حول عقدٍ لمحطة حاويات ”دوراليه“، أكبر ميناء للحاويات في أفريقيا كانت تديره شركة ”موانئ دبي العالمية“، إثر اتهامات وجهها الرئيس الجيبوتي ”إسماعيل عمر غيله“ للشركة الإماراتية بتسهيل الصفقة عن طريق الرشاوى المالية، ما دفعه للإقدام على إلغاء العقد من جانب واحد في شهر (يوليو/تموز) عام 2014. وأقدمت جيبوتي على طرد القوات السعودية والإماراتية من منشأة عسكرية في منطقة ”هراموس“ المجاورة لـ ”معسكر ليمونييه“، مقر القيادة العسكرية الأمريكية في أفريقيا، وهي منشأة شيدها في وقت سابق الفيلق الأجنبي الفرنسي، واستأجرها تحالف الخليج لدعم عملياته في اليمن.

وفي 4 (مايو/أيار) 2019 مباشرة تم قطع العلاقات رسمياً بين الإمارات وجيبوتي، ورغم طلب جيبوتي من وزير الخارجية الأميركي جون كيري التوسط لحل الأزمة، إلا أن كيري تجاهل هذه المطالبات مع تمسك أبوظبي بالاعتذار الرسمي، ما أدى إلى بلوغ الأمور حد النهاية. ومن ثم عادت الإمارات إلى جيبوتي من جديد، بعدما رحبت مواني دبي مؤخراً نزاعها القانوني مع الحكومة الجيبوتية، وبعد أشهر من عودة العلاقات الدبلوماسية بين البلدين بوساطة سعودية.

وفي ذات الوقت الذي كانت الإمارات تكثف فيه نشاطها في ”عدن“ و”عصب“، قامت أبوظبي أيضاً بتوسعة شراكاتها مع أجهزة الأمن والمخابرات الوطنية في الصومال، عبر افتتاح مركز تدريب جديد لقوات المغاوير الصومالية بإشراف القوات الخاصة الإماراتية. وبالإضافة لتزويدها لقوات الأمن الصومالية بناقلات جند مدرعة وشاحنات مياه ودراجات نارية لصالح وزارة الأمن الداخلي، فإنها تعهدت بدفع رواتب قوات الأمن الحكومية لمدة أربع سنوات. في (أبريل/نيسان) من عام 2019، وقعت منطقة ”بونت لاند“ أو ”أرض النبط“، شبه المستقلة في شمال شرقي الصومال، اتفاقية امتياز مدتها 30 عاماً مع شركة ”موانئ دبي“ لتطوير وإدارة ميناء متعدد الأغراض في مدينة ”بوصاصو“ على مرحلتين، بتكلفة تقديرية بلغت حوالي 336 مليون دولار.

وجاء التوقيع على الصفقة بعد مرور أسابيع فقط من التوقيع على صفقة مع منطقة جمهورية ”صوماليلاند“، أو ”أرض الصومال“، تسمح للإمارات أيضاً بإنشاء قاعدة عسكرية في ميناء ”بربرة“. وقبلها بعام، كانت ”صوماليلاند“ أعلنت بدورها

عن صفقة بقيمة 442 مليون دولار مع شركة "موانئ دبي العالمية" لرفع مستوى الميناء في "بربرة"، وإنشاء مركز تجاري إقليمي على ساحل البحر الأحمر. ميناءان إستراتيجيان جديان إذن يدخلان إلى حوزة الإمارات مع قاعدة عسكرية جديدة على الأقل في بربرة، وطبقاً للمتواليمة المعتادة فإن علينا أن ننتظر الإعلان عن خطط عسكرية في "بوصاصو" في وقت قريب، بيد أن النشاط الإماراتي في الصومال لم يخل من الجدل ذاته، حيث جرى اتهام مسؤولين صوماليين بتلقي رشاي لتمكين هذه الصفقات، وهي اتهامات تلاحق السيطرة البحرية الإماراتية في كل الأحوال، إلا أنها ظهرت بوضوح أكبر في الصومال، بسبب تجاوز أبوظبي للحكومة الاتحادية الصومالية بقيادة الرئيس "محمد عبد الله فارماجو" نحو إبرام صفقات مع الحكومات الإقليمية. غير أن هذه التعقيدات نادراً ما تلقي لها أبوظبي بالاً، حتى إنها لا تمنع في تجاهل الاعتراضات الحكومية حال اكتشفت أن ذلك يمكن أن يعوق طموحاتها التوسعية، وهو تقريباً هو ما حدث بالضبط في "سقطرى" اليمينية، المحطة التالية في خطة التوسع البحري الإماراتي.⁽⁹⁾

مشروع "تيوم السعودي في البحر الأحمر :

هو مشروع استثماري ضخم، أعلن عنه ولي العهد السعودي، الأمير محمد بن سلمان، في 24 أكتوبر/تشرين الأول 2017، يقام على أراضٍ من السعودية والأردن ومصر، باستثمارات إجمالية تقدر بـ 500 مليار دولار . وتقع منطقة نيوم شمال غربي المملكة، على مساحة 26.500 كم2، وتطل من الشمال والغرب على البحر الأحمر وخليج العقبة بطول 468 كم، ويحيط بها من الشرق جبال بارتفاع 2.500 متر وتتضمن خطط المشروع جسراً يقطع البحر الأحمر، ويربط بين المدينة الجديدة ومصر وباقي القارة الإفريقية . ومن المقرر أن يُفتتح بحلول 2025، فيما ستكون هناك استثمارات محدودة أطلقه ولي العهد السعودي، نهاية يوليو/تموز 2017، كوجهة سياحية عالمية، ضمن «رؤية المملكة 2030»

ويتضمن إقامة منتجعات سياحية على أكثر من 50 جزيرة طبيعية بين مدينتي أمّالج والوجه، والممتدة على ساحل يتجاوز طوله 200 كيلومتر في البحر الأحمر .(10)



خارطة (30) موقع مشروع نيوم



صورة (2) صورتان لمخطط مشروع نيوم السياحي

ثالثاً - اهتمام القوى الإقليمية والدولية بمنطقة البحر الأحمر :

ينصرف تزايد اهتمام القوى الإقليمية والدولية بمنطقة البحر الأحمر الى تبنى تلك القوى سياسات خارجية خاصة بهذه المنطقة وقضاياها مستقلة عن السياسات الخاصة بأفريقيا وتلك المتعلقة بالشرق الأوسط، على نحو أوجد ما يسمى ب«سياسات البحر الأحمر». ويمكن تفسير ذلك بأنه أصبح وجود هذه القوى في منطقة البحر الأحمر عاملاً مضاعفاً لنفوذها السياسي في الشرق الأوسط، فمن خلاله تستطيع أن تلعب دوراً في العديد من قضايا الشرق الأوسط بما يؤثر على الأمن والاستقرار فيه. إلى جانب ذلك أصبحت منطقة البحر الأحمر هي أحد المسارح التي يمكن من خلالها تحقيق الانتصار في التنافس الدولي بين الصين والهند والولايات المتحدة والذي يدور حول السيطرة على المحيط الهندي، ويكتسب هذا التنافس أهمية كبيرة في ظل تنامي سباق التسلح بين الصين والولايات المتحدة في بحر الصين الجنوبي، والذي يمتد إلى تنافسهما على النفوذ في المحيط الهندي، وكذلك في ظل تزايد التنافس بين الصين والهند على توسيع مناطق نفوذهما في هذه المنطقة.⁽¹¹⁾

- إيران والبحر الأحمر :

سعت إيران إلى التغلغل في منطقة البحر الأحمر معتمدة على القوة الناعمة في بداية الأمر، إلى أن وصلت إلى إنشاء القاعدة العسكرية متعددة المهام في ميناء مصوع الإرتيري، يضاف لذلك اعتماد طهران على دفع حركة التشييع في منطقة القرن الإفريقي (خاصة إثيوبيا) واستغلال العامل الديني من خلال دور السفارات والمراكز الثقافية.

وظلت إريتريا حليفة لإيران في المنطقة لفترة طويلة، فقد تم التقارب بين الطرفين بعدما اتهمت أسمرة إسرائيل بدعم إثيوبيا في الحرب المندلعة بين الجانبين، لذا عمدت إريتريا إلى التقارب مع إيران لتحقيق التوازن، إلا أن انضمام أسمرة إلى عاصفة الحزم كان بمثابة الإعلان عن فك الارتباط بين الجانبين، تمهيدا لتوازنات جديدة في العلاقات. في المقابل كشف تقرير أممي أخيراً عن تقارب إيراني مع حركة الشباب الإرهابية في الصومال، من خلال مساعدات إيرانية في تهريب الفحم الذي يعد مصدر التمويل الأول للحركة .

تبدو الاستراتيجية البحرية الإيرانية أكثر طموحًا وإدراكًا لأهمية المياه الدولية الاستراتيجية للعبة النفوذ في الشرق الأوسط، وما يمثله البحر الأحمر وامتداده في القرن الأفريقي من أهمية في تلك ومع ذلك، تعوز هذه الاستراتيجية الإمكانيات وتحد من فاعليتها العديد من العوامل الاقتصادية والاستراتيجية. ومن ناحية القدرات العسكرية البحرية المتماثلة، تبدو إيران أقل قدرات من خصومها المرتكزين حول مضيق باب المندب وخليج عدن؛ ومنها السعودية والإمارات، والولايات المتحدة على وجه الخصوص والصراع مع الغرب على وجه العموم.

لم تستطع إيران لاسباب متعلقة بالحصار الاقتصادي ومنذ حرب الناقلات في 1988 من أن تحدث تطويرًا كبيرًا لأسطولها البحري الذي ورثته الجمهورية الإسلامية عن نظام الشاه. وعلى الرغم من حصولها على صواريخ مضادة للسفن من الصين وغيرها، إلا أن سفنها البحرية تفتقد الصواريخ المضادة للطائرات؛ وبالتالي فهي عرضة لأي هجوم يمكن أن يحدد فاعليتها من قبل خصومها .

من ناحية أخرى، فإن أسطول إيران من الغواصات معد بشكل خاص للتعامل مع المياه الضحلة، أي المياه الإقليمية في الخليج العربي، ومضيق هرمز. والقطع الإيرانية الوحيدة القادرة على التعامل مع مياه البحر الأحمر العميقة هي غواصات "كيلو" المستوردة من روسيا في التسعينيات، وهي غواصات معدة للعمليات الهجومية السريعة ومحملة بالألغام. إلا أن غواصات كيلو أصبحت متقادمة الآن، ويمكن تحييدها أيضًا من خلال الغواصات الهجومية القاتلة الأمريكية والبريطانية المنتشرة حول خليج عدن. كما أن الألغام البحرية الإيرانية غير معدة للتعامل مع المياه العميقة. وبالتالي قد لا تنجح في إحداث أية اضطرابات كبيرة في حركة الملاحة في منطقة البحر الأحمر .

يتضح قصور قدرة إيران على تطوير أسطولها البحري، والأهم على تثبت وجودها السياسي في المنطقة. ففيما عدا المساعدات المقدمة للحوثيين، استطاعت الأموال الخليجية وأد محاولات بناء النفوذ الإيراني في كل من إريتريا والسودان والصومال على التوالي.

أدت هذه العوامل إلى فشل مساعي إيران لبناء قواعد عسكرية حول مضيق باب المندب وخليج عدن إلى الآن. وعزز هذا الفشل تصاعد النفوذ الخليجي خاصة بعد سقوط نظام البشير، واتجاه ارتيريا وجيبوتي والسودان لتوطيد علاقاتهم مع الرياض وأبو ظبي. واحتدام التنافس الخليجي التركي حول الصومال.⁽¹²⁾

الدور التركي في البحر الأحمر :

اما عن الدور التركي المتنامي في منطقة البحر الأحمر وهو ما يمثل تهديدا لمصالح دول حوض البحر الأحمر ، فيتمثل في الأمور الآتية :
وفي ضوء استعداد تركيا لتمديد مهمة قواتها البحرية في البحر الأحمر ، من خلال أدوات انتشارها العسكري في منطقة البحر الأحمر ومحيطها والمتمثل في :

قوة المهام المشتركة الدولية

منذ 25 فبراير/شباط 2009، تشارك القوات البحرية التركية في قوة المهام المشتركة الدولية لمحاربة القرصنة في خليج عدن والبحر الأحمر، وسبق لها أن ترأست قيادتها 6 مرات كان آخرها من 25 يونيو/حزيران وحتى 10 ديسمبر/كانون الأول 2020 .
وآخر مرة جرى تمديد مهمة القوات البحرية العاملة في تلك المناطق من قبل البرلمان كانت في 5 فبراير/شباط 2020 لمدة عام، وبموجب مصادقة البرلمان تم تمديد مهمة القوات العاملة في المناطق المذكورة حتى 10 فبراير/شباط 2022 .
وستتولى البحرية التركية ضمان سلامة السفن التجارية التي تحمل العلم التركي أو المرتبطة بأنقرة في منطقة البحر الأحمر ومحيطها، وستواصل تنفيذ المهام الموكلة إليها بما يتماشى مع قرارات مجلس الأمن الدولي ذات الصلة، والمساهمة في عمليات المجتمع الدولي ضد الإرهاب في البحار خارج نطاق المياه الإقليمية لدول المنطقة، وفق مذكرة الرئاسة التركية .
أقامت تركيا في الصومال القاعدة الرسمية الأولى لها في محيط منطقة البحر الأحمر بتكلفة 50 مليون دولار تقريبا، بقوام 1500 جندي كدفعة أولى وتعد قاعدة «تركسوم» الأكبر لأنقرة في الخارج، وهي قادرة على استقبال قطع بحرية وطائرات عسكرية وقوات كوماندوز، وقد ألحقت بالقاعدة 3 مدارس عسكرية يشرف عليها مئتا ضابط تركي ولا تبعد القاعدة الساحلية كثيرا عن مضيق باب المنذب وخليج عدن، مما يجعلها ذات موقع إستراتيجي .

وتُدير مجموعة البيرق التركية ميناء مقديشو، وقد حصلت على امتياز مدته 20 عاماً تأخذ بموجبه الشركة 45% من إجمالي إيرادات الميناء. وفي ديسمبر/كانون الأول 2016، وقّعت تركيا اتفاقية مع جيبوتي لإنشاء منطقة تجارية حرة، تبلغ مساحتها 5 ملايين متر مربع ووفقا لمعهد الإحصاء التركي، فقد ارتفع حجم التجارة الثنائية بين

تركيا والصومال إلى 206 ملايين دولار عام 2019، بعد أن كان 144 مليوناً عام 2017 .
أما القاعدة الثانية لتركيا في البحر الأحمر ، فهي في جيبوتي إذ لم ينته عام 2017
إلا وكانت تركيا قد توصلت إلى اتفاق على إنشاء قاعدة عسكرية في جيبوتي، هي ثانية
قواعدها العسكرية في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن، وجرى الاتفاق بين البلدين
في ديسمبر/كانون الأول من العام نفسه متضمناً اتفاقيات اقتصادية عدة، حيث تنظر
تركيا لجيبوتي باعتبارها مركزاً أفريقيا مهماً لموقعها الإستراتيجي على البحر الأحمر .

القوة الناعمة التركية :

تعمل تركيا بشكل دؤوب على بناء الطرق والجسور وتقديم المساعدات الإنسانية
والمنح الدراسية، ويدرس حالياً قرابة 4500 طالب أفريقي في إطار برنامج حكومي
للمنح الدراسية، بمن فيهم طلاب قادمون من الصومال والسودان ومصر وجيبوتي .
ومنذ 2011 حافظت تركيا على حضور دبلوماسي في جميع الدول الواقعة ضمن
سواحل البحر الأحمر، عدا إريتريا، وتُسيّر الخطوط الجوية التركية رحلات منتظمة
إلى الصومال وإثيوبيا وجيبوتي والسودان، وقد فتحت وكالة التعاون والتنسيق التركية
مكاتب لها بعواصم تلك الدول

وعلى الضفة الشرقية للبحر الأحمر، تقدم أنقرة -عبر هيئات حكومية وغير
حكومية- مساعدات إغاثية وإنسانية في اليمن⁽¹³⁾

وإجمالاً يمكن القول إن الوجود العسكري التركي في البحر الأحمر
قد يشكل مصدراً للتهديد في المستقبل أمام مصالح دول الخليج العربي
ومصر، بما يهدد مصالحها في اليمن، أو يحد من تأثيرها في أفريقيا .
ولذلك تعمل المملكة العربية السعودية ومصر على إعادة تأسيس أدوارهما حيال
الصومال وضمان استقرارها عبر انضوائها كدول مؤسسة في مجلس دول البحر الأحمر
وخليج عدن، غير أن تركيا بتحركاتها وتصريحات رئيسها الأخيرة تحاول إحباط هذه
السياسات لتظل تحتكر وحدها المقومات الاستراتيجية التي تمتلكها الصومال، عبر
إبرام اتفاقيات طويلة الأمد معها، تُمكنها من ديمومة وجودها على أراضيها، وشرعة
وجودها العسكري بالقرب من مضيق باب المندب الذي يمثل شريان حياة الاقتصاد
العربي والعالمي. يستدعي ذلك بالتبعية تعزيز التحركات العربية المشتركة واتخاذ

المزيد من التحركات الاستباقية لضمان أمن الممرات الملاحية وحركة التجارة العالمية وتفعيل أطر التعاون متعددة المستويات لمواجهة التهديدات المحتملة من قبل تركيا الممتددة من ساحل «المتوسط» إلى «الأحمر»⁽¹⁴⁾

مستقبلية للبحر الأحمر : روؤية

ثمة فرص مطروحة قادرة على تعزيز الدور المتوقع (لمجلس الدول العربية والافريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن)، فوجود هذا التكتل يعني مزيداً من التنسيق المشترك بين أعضائه في مختلف المجالات، مع بقاء مقترح القوة العسكرية المشتركة قائماً، خاصةً في ظل التهديدات المستمرة للمنطقة .
لكن، هذه الفرص المطروحة لا تمنع وجود العديد من التحديات التي يمكن أن تعيق دور المجلس، ويمكن رصدها في العناصر التالية :

دور الدول غير الأعضاء :

فالبلدان غير المتشاطئة كتركيا وقطر وإثيوبيا قد تشعر بقلق عميق إزاء النظام القانوني وأي ائتلاف قد يتعارض مع مصالحها، بالتالي يجب التشاور مع الأطراف الدولية والإقليمية كالاتحاد الأوروبي والإمارات لتحقيق التوافق حول الأهداف والمصالح المختلفة .
فإثيوبيا، ستدفع باتجاه تعزيز الاتحاد الإفريقي في البحر الأحمر. فالجدير بالذكر أن الدول الإفريقية كانت قد شكلت مجموعة عمل منفصلة لتحقيق مصالحها في البحر الأحمر منذ سبتمبر (أيلول) 2019.

أما الجانب الثاني ، فيتمثل في جيوتي، فقد أجرى وفد عسكري إثيوبي محادثات مع الجانب الجيوتي، في ديسمبر (كانون الأول) 2019، من أجل بناء قاعدة عسكرية قبالة خليج عدن، في محاولة قد تمنح إثيوبيا هيمنة على الضفة الغربية للبحر الأحمر. لا يمكن التعويل كثيرا على موقف الصومال، في ظل علاقات متشابكة ومتصاعدة مع تركيا، مما يجعل مقديشو غير قادرة على اتخاذ أي قرارات من شأنها تحجيم التغلغل التركي .

وخلاصة القول، انه ثمة نظام عبر إقليمي جديد قيد التشكّل، غير أن طبيعة هذا النظام من حيث التعاونية أو التنافسية لا يزال غير واضح، ويظل الدور المتوقع

للمجلس الجديد محدوداً ما لم يتبعه خطوات وإجراءات أخرى للتفعيل، مع ضرورة الحوار مع الأطراف الإقليمية والدولية الفاعلة كالاتحاد الأوروبي ودولة الإمارات العربية، وفتح المجال لمشاركتهم في المجلس كمراقبين⁽¹⁵⁾

مصادر الكتاب

هوامش الفصل الأول :

1. اسراء محمد كمال، أمن البحر الأحمر: مواجهة التهديدات باستراتيجية عربية لحماية الملاحة والاستثمار- موقع اراء الخليج
2. محمد مجاهد الزيات ,نزاعًا دوليًا وإقليميًا تدور في البحر الأحمر حاليًا بصورة مباشرة وغير مباشرة , شبكة الجزيرة الاعلامية , 2019
3. سامي عبد العزيز عثمان ,امن البحر الاحمر ابعاد ومخاطر ,دار الكتب المصرية , القاهرة 2016, ص 30 .
4. د. أميرة عبد الحليم القواعد العسكرية في البحر الأحمر, تغير موازين القوى , منشور على الانترنت .
5. عصام عاشور ,حول انعكاس الأوضاع في البحر الأحمر والقرن الإفريقي علي الأمن القومي العربي , مجلة شؤون عربية , العدد,6,7, 2016
6. د. حسن أبوطالب, أمن البحر الأحمر مرة أخرى, موقع السياسة الدولية, 8 أكتوبر 2008, متاح على الرابط التالي: <http://www.ahram.org.eg/Archive/2008/8/10/Opin2.htm>
7. احمد بودقة , البحر الاحمر وخطر تمركز القوى الكبرى , موقع على الانترنت في 3-10-2019 .
8. محمد انيس سالم , الدول العربية امام تحديات عوامة البحر الاحمر , مجلة شؤون عربية , العدد 73 , 2018 ,
9. عبد الله السلطان , البحر الاحمر والصراع العربي الاسرائيلي ,مركز دراسات الوحدة العربية , بيروت , ط3,1988, ص 30 .
10. سهام عزالدين جبريل مهددات أمن البحر الاحمر وتداعياتها على الامن القومي العربي ,مجلة الشمس الالكترونية .
11. إبراهيم الجبين أمن البحر الأحمر الملف الشائك الذي تتسابق عليه الأمم , مركز الروابط للبحوث والدراسات الاستراتيجية , 2016/4/3 , متاح على : <http://rawabetcenter.com/archives/24017>

12. الأمن والصراع والتعاون في البحر الأحمر، الهيئة العامة للاستعلامات، وزارة الإعلام 1996 ص ٨.
13. إسرائء محمد كمال الزيني ، أمن البحر الأحمر: مواجهة التهديدات باستراتيجية عربية لحماية الملاحة والاستثمار- موقع اراء الخليج .
14. بيئة البحر الأحمر ومكانته الإستراتيجية، موقع مقاتل، متاح على الرابط التالي: http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Siasia2/AmnBahrAhm/sec02.doc_cvt.htm
15. د. رضا شحاتة، الدبلوماسية العربية وتفاعلاتها مع القرن الأفريقي، مجلة شئون عربية، العدد 176 (القاهرة: شتاء 2018)، ص 16

هوامش الفصل الثاني

1. باسكال خوري، جزر البحر الاحمر، منشور على الانترنت، 17 ديسمبر، 2020 .
2. جزر المملكة العربية السعودية في البحر الأحمر والخليج العربي. هيئة المساحة الجيولوجية السعودية. 14-5-X. P: 13-9551-ISBN: 9960
3. السعودية تحتل المرتبة الاولى منحيت طول الساحل على البحر الاحمر ، جريدة الرياض، 19 نوفمبر 2018.
4. جزر فرسان ، الهيئة السعودية للحياة الفطرية ، www.swa.gov.sa منشور في 19 مايو 2019 .
5. بلال المصري، مصر والسعودية وحدهما في خليج العقبة .
6. د.خالدحماد عياد، الامن القومي العربي وقواعد القانون الدولي، جزر حنيش وتيران وصنافير نموذجاً ، ناشرون وموزعون ، عمان ، 2019 .
7. د. جمال عبد الرحمن يسن رستم، «أمن البحر الأحمر في بيئة إقليمية ودولية متغيرة»، دراسات إفريقية - المركز الوطني اليمني للمعلومات، الجز اليمنية.
8. عمر خليل علي موسي ، الجزر والمراسي السودانية في البحر الأحمر ، الرابطة السودانية لحماية وتنمية البيئة، منشور في 19 يناير 2019 -مجموعة باحثين ، جزر البحر الاحمر ، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة - د.سيد عليوة ، سياسة اليمن في البحر الاحمر ، مجلة السياسة الدولية ، ع 54، اكتوبر، 1989 محمد إبراهيم محمد إبراهيم (2000)، «المحميات الطبيعية والتنوع البيولوجي في مصر»، مجلة أسبوط للدراسات البيئية، العدد 19، صفحة 98. بتصرّف

9. المقريزي، المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والآثار، ص119 .
10. ما يجب تعرفه عن جزيرة سواكن السودانية ، الجزيرة نت ، منشور في 2017-12-27 .
11. محمد عثمان ، جزيرة دهلك الاريترية خطر محقق بالامة العربية ، نشر على الانترنت في 28 سبتمبر 2012 .
12. دهلك» جزيرة «اريترية» تحمي «إسرائيل» وتهلك السودان ، جريدة الخليج ، 19 نوفمبر، 2012 .
13. الموسوعة الحرة ، من ويكيبيديا ، ديسمبر ، 2018 - مجموعة مؤلفين ، كتاب الموسوعة التاريخية ، الدرر السنية ، ص298
14. جمال علي ، التمركز الأمني ومحاولة السيطرة على سواحل البحر الأحمر ، موقع TRT عربي . سباق التمركز الأمني ومحاولة السيطرة على شواطئ البحر الأحمر

هوامش الفصل الثالث :

1. ايرين فرانك وديفيد براونستون، طريق الحرير ، ترجمة ، احمد محمود ، المشروع القومي للترجمة ، القاهرة ، 1986 ، ص15-16 .
2. مؤسسة إكزكتف انتلجنس ريفيو ، من طريق الحرير الى الجسر البري العالمي ، ترجمة: حسين العسكري ، 2016
3. طريق الحرير الجديد اعظم مشروع في التاريخ ، موقع على الانترنت
4. د.حسن خليل حسن سواحلنا البحرية وطريق الحرير الجديد ، موقع كتاب في الميزان
5. محمد مجاهد الزياد ، نزاعا دوليا وإقليميا يدور في البحر الاحمر حاليا بصورة مباشرة اوغير مباشرة ، شبكة الجزيرة الإعلامية .
6. سامي عبد العزيز عثمان ، الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر ر ، دار الكتب المصرية ، القاهرة ، 2016 ، ص 56
7. إبراهيم الجبين أمن البحر الأحمر الملف الشائك الذي تتسابق عليه الأمم ، مركز الروابط للبحوث والدراسات الاستراتيجية ، 2016/4/3 ، متاح على : <http://rawabetcenter.com/archives/24017>
8. نهلة محمد جبر ، طريق الحرير استراتيجية القوة الناعمة ، مجلة شئون عربية جامعة الدول العربية ، العدد، 177 ، 2018 ، ص167 .
9. السعودية» نافذة الصين التجارية على العالم عبر «الحرير ، صحيفة سبق الالكترونية، 6 نوفمبر ، 2019 .

10. مريم عدلى: مبادرة الحزام والطريق ببيكين قناة السويس بوابة طريق الحرير، تاريخ النشر 16/5/2017، <https://www.wataninet.com>.
11. د. عادل عامر ، التأثيرات الاقتصادية والاستراتيجية لطريق الحرير ، موقع عيون على عيون .
12. محمد انيس سالم ، الدول العربية امام تحديات عوامة البحر الأحمر ،مجلة شؤون عربية،مارس ، 2018 .
13. السيد ما شينمين «تهديد مبادرة الحزام والطريق» المستقبل الأجمل ، مقالة في صحيفة الراي العام ،2019/4/25 .
14. كيف أصبحت جيوتي حجر الزاوية لمشروع الحزام - الطريق الصيني ،مقالة في صحيفة ساوث تشانيا مورنينغ بوست 3 مايو 2019 .
15. طارق عزيزة: استراتيجية الولايات المتحدة في آسيا في ظل النهوض الصيني، أبحاث اجتماعية، مركز حرمون للدراسات المعاصرة، الدوحة، قطر، 2017، ص 14-15
16. بحري سفيان، برزيق بوعلام: تحول موازين القوى في آسيا- الباسفك دراسة في الصعود الصيني بين القوى الكبرى المسؤولة والدوافع الجيوسياسية، رسالة ماجستير، جامعة امحمد بوقرة- بومرداس، الجزائر، 2016، ص 97
17. مصر تسعى لربط قناة السويس مع اهم موانئ طريق الحرير البحري ، منشور في 25 سبتمبر 2018 على الانترنت .
18. بهاء الدين عياد ، مبادرة الصين تفتح آفاق التعاون بين قناة السويس وميناء جوادر الباكستاني ،بوابة الوطن الالكترونية ،1مايو، 2019 .
19. maninder Dabas ,Here is All You showd Know about atring of(pearl,chaine,policy to encircle,india times ,june,22,2017
20. بحري سفيان ،تحول موازين القوى في اسيا -البسفك ، المصدر السابق ، ص 98 .
21. Jonathan David Fulton: The G.C.C. Countries and China's Belt and Road Initiative (BRI Curbing Their Enthusiasm, Middle East Institute, 2017, P 5
22. احمد حسين الخطيب ، الاستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الاقتصاد الدولي ، مجلة جيل الدراسات السياسية والعلاقات الدولية ،العدد 24،ص114.

هوامش الفصل الرابع :

1. د. اميرة عبد الحليم، القواعد العسكرية في البحر الاحمر، تغير موازين القوى ، مركز بغداد للدراسات .
2. د. خطار أبو دياب، «استراتيجية الصعود الصيني: الجيش الأحمر في البحر الأحمر»، جريدة العرب، 5-8-2017. راجع الرابط التالي: [/http://www.alarab.co.uk/article](http://www.alarab.co.uk/article)
3. Annette Weber, “Red Sea: Connector and Divider.. Disruption Waves from the Arabian Gulf to the Horn of Africa”, Berlin, German .6-Institute for International and Security Affairs, November 201, PP.4 Available at: https://www.swp-berlin.org/fileadmin/contents/products/comments/2017C50_web.pdf
4. أسامة عبد الرحمن الأمين , التغلغل الإسرائيلي في إفريقيا(إثيوبيا نموذجا)، دراسات أفريقية، 2013، ص180
5. ايرين فرانك وديفيد براونستون، طريق الحرير ، ترجمة، احمد محمود ، المشروع القومي للترجمة ، القاهرة، 1986، 16.
6. د. اميرة عبد الحليم ، القواعد العسكرية في البحر الأحمر، تغير موازين القوى ،مركز دراسات بغداد للدراسات ، 1- اغسطس ، 2018 .
7. عصام الزيات، طوق الصين حول عنق العالم، متاح على: <https://www.ida2at.com/> - economic-corridor-chinas-ring-around-worlds-neck
8. شادية سرحان وناصر بخيت، تعرف على مشروع الحرير الصيني العملاق، منشور على الانترنت في ، 28-4-2019 .
9. صفوت الديب، نحو نظام إقليمي للأمن في البحر الأحمر، مجلة السياسة الدولية، العدد 216، أبريل 2019م، ص 168.
10. محمد مجاهد الزيات، نزاعًا دوليًا وإقليميًا تدور في البحر الأحمر حاليًا بصورة مباشرة وغير مباشرة ،
11. لوء جمال مظلوم، السياسة التركية في المنطقة العربية والعالم، مجلة السياسة الدولية ، العدد 219، يناير، 2020، ص113 .
12. د. خطار أبو دياب، البحر الأحمر في معادلات الأمن العربي، العربية نت، 31 أكتوبر 2015.

13. سهير الشربيني , انعكاس سياسات التغلغل الاسرائيلي في إفريقيا على امن وسلامة البحر الاحمر , -11 ابريل 2019- (12) مسفر بن صالح الغامدي، النفوذ الإيراني في حوض البحر الأحمر أهداف ومعوقات البقاء في إقليم حيوي، مجلة الدراسات الإيرانية، العدد 5 (الرياض: ديسمبر 2017)، ص 135 .
14. سهير الشربيني , انعكاس سياسات التغلغل الاسرائيلي في إفريقيا على امن وسلامة البحر الاحمر , -11 ابريل 2019-

هوامش الفصل الخامس

1. مهاب عادل حسن، نحو منظور عربي لأمن أحد أهم الممرات الملاحية، صحيفة الأهرام المسائي، 2 مايو 2018.
2. محمد عبد القادر ، تحديات مبادرة الرياض لتأسيس منظمة للتعاون والأمن الإقليمي في الشرق الأوسط، المجلة، العدد 1731 (لندن: 18 يناير 2019)، ص 10.
3. هبه المنسي، محفزات تشكيل تحالف البحر الأحمر، موقع الوطن العربي الإخباري، 17 ديسمبر، 2018.
4. تكتل دول البحر الأحمر: السعودية تقود التوازن الإقليمي، سلسلة قراءة خاصة، العدد 168 (الرياض: ديسمبر 2018)، ص 2 - 5.
5. اشرف العيسوي ، مجلس الدول العربية والأفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن- الفرص والتحديات
6. أحمد عسكري، البحر الأحمر وهيكل نظام إقليمي جديد، قراءات أفريقية، 13 يناير 2020، من خلال الرابط التالي: <https://bit.ly/2NzDkWW>
7. صحيفة الشرق الأوسط ، العدد ، 07 يناير 2020 م رقم العدد [15015] .
8. حسين معلوم، مجلس دول البحر الأحمر وخليج عدن.. رؤية استراتيجية لممر دولي
9. العين الإخبارية - الخميس 9/1/2020 .
10. تكتل دول البحر الاحمر، السعودية تقود التوازن الاقليمي ، سلسلة قراءة خاصة ،العدد 168 ، الرياض ، ديسمبر 2018، ص 2 .
11. Zach Vertin, Toward a Red Sea forum: The Gulf, the Horn of Africa, 10- and architecture for a new regional order, brookings.edu, Sunday, November 3, 2019, <https://brook.gs/35TaXcJ>
12. د دلال محمود، أمن البحر الأحمر... المصالح العربية في مواجهة الاقترابات الخارجية،

المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، 13 ديسمبر 2018، من خلال الرابط التالي:
<https://bit.ly/2FWRX2j>

13. د. عبد العزيز حمد العويشق، مجلس دول البحر الأحمر وخليج عدن يُسدّ ثغرةً أمنيّةً مُهمّةً، صحيفة الشرق الأوسط (لندن)، 18 يناير 2020 م رقم العدد [15026]

هوامش الفصل السادس :

1. د.وسيم خليل قلجعية، روسيا الاوراسية كقوة عظمى -جيوبولتيك الصراع وديبلوماسية النفط والغاز في الشرق الأوسط، الدار العربية ، بيروت ، 2019 ، ص106 .
2. إيفان أوليسس كنتروس كليش ، عودة روسيا إلى البحر الأحمر لن تكون بهذه السهولة ، منشور على الانترنت .
3. كومرسنت ، جريدة روسية ، نشر ملخصها باللغة العربية على الانترنت في المجلة ، فبراير 2020 .
4. محمد عبد الكريم احمد ،روسيا في البحر الأحمر ، تناقضات والحرب والسلام ، الاخبار عدد 11 اذار 2022 . - توفيق المديني ،السيطرة على العالم العربي في قلب الصراع الروسي - الأمريكي ، منشور على الانترنت في 5 سبتمبر ، 2019 .
5. إيفان أوليسس كنتروس كليش ، المصدر نفسه .
6. قلجعية ، المصدر نفسه ، ص 110.
7. د. ايما رجب ،لماذا تزايدت اهمية البحر الأحمر في التخطيط الاستراتيجي المصري مركز الاهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية 13 ،12--2020 .
8. حمدي عبدالرحمن، رؤى متباينة: تحالف البحر الأحمر وإحياء مفهوم الأفرابيا، مركز المستقبل للدراسات المتقدمة، 12 يناير (كانون الثاني) 2020
9. أهداف خفية للإمارات لخطف موانئ البحر الأحمر ،منشور على الانترنت في 9 سبتمبر 2018،
10. مركز الاخبار ،خريطة الصراع على البحر الأحمر ، ما لانعرفه عن حشد القوة ،منشور في يونيو ، 2019 .
11. عدنان موسى ،التنافس الجيوبولتيكي ، مجلس البحر الأحمر وهيكلية نظام إقليمي جديد ،مركز المسبار للدراسات والبحوث ،يناير ،2020 .
12. مسارات امن منطقة البحر الأحمر ،مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية ، نوفمبر ،2018 .

13. عدنان موسى، التنافس الجيوبوليتيكي ، مجلس البحر الأحمر وهيكلية نظام إقليمي جديد ، المصدر نفسه .
14. زاهر البيك، قوة تركيا الخشنة والناعمة بعد تمديد مهامها في البحر الأحمر ، الجزيرة نت فبراير، 2021 .
15. محمد عبد القادر خليل ، تركيا وصراع النفوذ من المتوسط الى الأحمر ، المجلة ، فبراير 2020، .



الإستاذ الدكتور

صبري فارس الهيتي

نبذة عن النشاطات العلمية للمؤلف :

- ولد في مدينة هيت في محافظة الانبار في العراق عام 1946
- اكمل دراسة البكالوريوس في الجغرافية في كلية التربية- جامعة بغداد عام 1966-1967 وكان الأول على القسم .
- حصل على شهادة الماجستير في جغرافية المدن عام 1973 .
- حصل على شهادة الدكتوراة في الجغرافية السياسية عام 1977.
- المرتبة العلمية : نال الأستاذية إعتباراً من 1989.

نشاطات علمية :

- تدريسي في كلية التربية / قسم الجغرافية 1976 - 1980
- تدريسي في كلية الآداب / قسم الجغرافية 1980 - 2007
- - استشاري وعضو اللجنة العليا لدراسة وتطوير المناهج في

- وزارة التربية للمدة من (1980-1997)
- رئيساً لقسم الجغرافية - كلية الآداب / جامعة بغداد د (1982 - 1986)
- رئيساً لقسم الجغرافية - كلية الآداب / جامعة بغداد د (1991 - 1993)
- رئيساً للجمعية الجغرافية العراقية للفترة من (1982 - 1992)
- أميناً عاماً لإتحاد الجغرافيين العرب منذ عام 1988.
- عضو اللجنة العلمية لموسوعة البحر الأحمر- يصدرها مركز بحوث ودراسات حوض البحر الأحمر - الخرطوم .
- عضو اللجنة العلمية الاستشارية لمجلة القلزم - يصدرها مركز بحوث ودراسات حوض البحر الأحمر - الخرطوم .
- رئيس تحرير المجلة العلمية (الجغرافي العربي) لإتحاد الجغرافيين العرب منذ عام 1990 والتي صدر منها 42 عدداً حتى عام 2021. والتي تحمل التصنيف الدولي 6231-ISSN2522
- تم بالتعاون مع المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم الاعداد لاصدار موسوعة بخمسة اجزاء تحمل عنوان- الكتاب المرجع في جغرافية وطن عربي بلا حدود - بدعم مالي من قبل ليبيا وتمت طباعته .

الكتب المنشورة :

- له اثنان وخمسون كتاباً منشوراً منها :
- مراكز الخدمات في محافظتي بابل و أربيل , دراسة مقارنة في جغرافية المدن, بيروت 1974. الخليج العربي / دراسة في الجغرافية السياسية , بغداد, 1978 .
- الخليج العربي / دراسة في الجغرافية السياسية (فيه أربعة فصول مضافة) ط 2 , عمان, 1981 .
- جغرافية الخليج العربي , مطبعة جامعة الموصل ,الموصل, 1981 (وهو كتاب منهجي يدرس في كليات الاداب), .
- جغرافية الإسكان (مطبعة جامعة بغداد) , 1983 .
- الفكر الجغرافي وطرق البحث / الموصل , 1985 .
- جغرافية المدن / مطبعة جامعة الموصل , 1986 .
- جغرافية الخليج العربي / مطبعة جامعة الموصل , 1987 .
- الجغرافية السياسية / جامعة الموصل , 1989 .

- الشيخ شهاب الدين أحمد بن ماجد / وزارة الثقافة والإعلام , بغداد , 1989.
- الحرب الاثنوغرافية ضد العالم الإسلامي , بغداد , 1997 .
- الجغرافية السياسية للوطن العربي (ضمن الكتاب المرجع للوطن العربي) المنظمة العربية للتنمية والثقافة والعلوم , تونس , 1994 . (خمسة أجزاء .
- العداء الغربي للعالم الإسلامي / بغداد , 1998 .
- حضارة العراق (موسوعة) / بغداد , 1987 (كتابة فصل في الجزء الثامن)
- جغرافية الوطن العربي / عمان , الأردن , 1999 .
- الجغرافية السياسية مع تطبيقات جيوبوليتيكية / عمان , الأردن , 1999 .
- جغرافية العراق / طلبة كلية بغداد النموذجية , بغداد , 1982 .
- الجغرافية العامة لمعاهد المعلمين / بغداد , 1988 .
- جغرافية الاستيطان الريفي / الموصل , 1988 .
- الجغرافية السياسية مع دراسة إستشرافية عن الوطن العربي / بيروت , 1999 .
- جغرافية المدن , دار الصفاء للنشر , عمان , 2002 .
- التنمية الريفية و الاستيطان الريفي , عمان , 2002 .
- جغرافية العالم الإسلامي وحاضره , بغداد , 2000 .
- الفكر الجغرافي , نشأته و مناهجه / دار الصفاء - عمان , الأردن , 2005 .
- الخليج العربي , أرضاً و سكاناً واقتصاداً و جيوبوليتيكية , عمان , الأردن , 2003 .
- التراث الجغرافي العربي الإسلامي , عمان , 2004 .
- العالم الإسلامي والمتغيرات الدولية من وجهة نظر جيوبوليتيكية , عمان , الأردن , 2004 .
- التنمية البشرية والاقتصادية في الوطن العربي , دار المناهج للنشر , عمان , الأردن , 2007 .
- التخطيط الحضري , دار اليازوري , عمان , 2010 .
- التصحر , مفهومه واسبابه وطرق معالجته , دار اليازوري , 2011 .
- دراسات في الجغرافية السياسية والجيوبوليتيكية , الوراق , عمان , 2012 .
- الفوضى الخلاقة والحرب الاستباقية , دار امجد , عمان , 2016 .
- التوازن الاستراتيجي الاقليمي في منطقة الخليج العربي ودور ايران (ولاية الفقيه) دار امجد , عمان , 2016 .

- جغرافية المدن , جامعة عمر المختار , البيضاء , 2014 .
 - تخطيط المدن , جامعة عمر المختار , البيضاء , 2014 .
 - تخطيط المدن والقرى , دار الوراق , عمان , 2015 .
 - نحو تنمية مستدامة للموارد الطبيعية لتحقيق امن غذائي , مؤسسة زايد الدولية للبيئة , دبي , 2016 .
 - المشاريع العدائية لتفتيت الوطن العربي-دراسة جيوبوليتيكية , دار امجد , عمان , 2017 .
 - الجغرافية الحضرية , دار الوراق للنشر , عمان , 2017 .
 - التنمية المستدامة للصحارى العربية- قوة اقتصادية وحماية بيئية , مؤسسة زايد الدولية للبيئة , دبي , 2019 .
 - الاحتلال الأمريكي – البريطاني للعراق عام 2003 مبررات واهية ونتائج كارثية , دار امجد للنشر , عمان , 2020 .
 - المستقبل الجيوليتيكي للوطن العربي –دراسة استشرافية , دار كفاءة المعرفة , عمان , 2021 .
 - البحر الأحمر –رؤى استراتيجية , دار ارثيريا للنشر , الخرطوم , 2021 , سلسلة دراسات دول حوض البحر الأحمر في الخرطوم .
 - الأهمية الجيوستراتيجية لدول اسيا الوسطى والقوقاز والتنافس الدولي حولها , دار امجد للنشر عمان / 2022 .
- ثانياً : البحوث المنشورة**
- يتجاوز عددها المائة وعشرة بحوث منشورة في مجلات علمية محكمة في العراق وعدد من الدول العربية , منها :
 - تخطيط مدينة بغداد عبر العصور التاريخية , دراسة في التخطيط الحضري , مجلة المورد , العدد (4) المجلد (8) , 1979 .
 - خصائص المدينة العربية - الإسلامية وتخطيطها , مجلة التربية والعلم , كلية التربية - جامعة الموصل , العدد (2) 1980 . \
 - الضواحي الحضرية مع تطبيقات على بعض المدن في الوطن العربي , مجلة الجمعية الجغرافية العراقية , العدد (11) , 1980 .
 - أثر العرب في تخطيط المدن , مجلة دراسات الأجيال , العدد (3) , 1984 .

- الموارد المائية وعلاقتها بالوزن الدولي لأقطار الخليج العربي , مجلة الجمعية الجغرافية العراقية , العدد (10) , 1978 .
- القوى العاملة في منطقة الخليج العربي وعمان , مجلة الخليج العربي , جامعة البصرة , مجلد (11) , العدد (2) , 1979 .
- مستقبل مشكلة الغذاء في منطقة الخليج العربي , ندوة مركز دراسات الخليج العربي الرابعة , الكويت , 1981 .
- آفاق التنمية الاقتصادية والاجتماعية في الثمانينات في الخليج العربي , بحوث المؤتمر الثاني للاجتماعيين العرب , 1981 .
- الأبعاد السياسية للحرب بين العراق وإيران في منطقة الخليج العربي , ندوة المركز القومي للبحوث الاجتماعية , حزيران , 1981 .
- استخدامات الأرض للوظيفة الترفيهية في مدينة بغداد , مجلة الجمعية الجغرافية العراقية , العدد (13) , 1982 .
- أمن المحيط الهندي وعلاقته بالخليج العربي , مجلة التوثيق الإعلامي , العدد (2) , 1983 .
- الأهمية الجغرافية لمضيق باب المندب في الملاحة البحرية العربية , ندوة المواصلات في الوطن العربي , بيروت , 1982 . (منشور في كتاب ,مركز دراسات الوحدة العربية)
- مضيق هرمز والحرب العراقية - الإيرانية , مجلة التوثيق الإعلامي , المجلد الثالث , 1984 .
- أثر العوامل الجغرافية على الشخصية العراقية , جامعة بغداد , 1984 .
- المؤهلات الجيوبوليتيكية للعراق في المحافظة على أمن الخليج العربي , المؤتمر العلمي الأول , المجلس الأعلى للجمعيات العلمية , 1984 .
- (دراسات في علم الجيوبوليتيكس والجغرافية السياسية , 1985 .
- الأمن القومي العربي والحرب العراقية الإيرانية , مجلة آفاق عربية , العدد (3) 1985
- المدارس العربية - الإسلامية في رسم الخرائط , مناهجها , أسلوبها وأصالتها , مجلة الجمعية الجغرافية العراقية , العدد (18) 1986 .
- الدروس الجغرافية من الحرب العراقية - الإيرانية , آفاق عربية , العدد (3) , 1987 .

- أثر العوامل الطبيعية في تحقيق الأمن الغذائي في العراق خلال فترة الحرب , مجلة الجمعية الجغرافية العراقية , 1988 .
- الاستيطان الريفي في الانبار بين جنة عدن والوقت الحاضر , نيسان , 1992 .
- المعايير التخطيطية والسوقية لنشأة مدينة الكوفة , مؤتمر جامعة الكوفة , كلية الآداب , كانون الأول 1992 .
- الإنسان العربي بين التكوين التراثي والعلمي التقني , شباط 1992 , عدن , اليمن .
- خصائص وأنماط الإسكان في العراق , ملتقى الجغرافيين العرب , قسنطينة , تشرين الأول , 1992 .
- البحر الأحمر والأمن القومي العربي , الخرطوم , 1992 .
- الأمن العربي والترتيبات الدولية الجديدة , , افاق عربية , العدد (3) نيسان , 1993 .
- نحو رؤية عربية لتدريس الجغرافية السياسية في الجامعات العربية , المؤتمر الجغرافي العربي الثاني , 1993 .
- الصحراء بين الأثر المعنوي والواقع التنموي , المؤتمر الأول , كلية التربية , جامعة الانبار , 1993 .
- استعمالات الأرض للوظيفة الترفيهية في الرمادي , جامعة الانبار 1994 .
- المحافظة على النظام والتوازن البيئي في المناطق الجافة في العراق , جامعة مؤتة , الأردن , آذار 1994 .
- واقع الأمة العربية وتحديات المستقبل , ندوة الوطن العربي وآفاق المستقبل , جامعة الفاتح , طرابلس , ليبيا , نيسان 1994 .
- التحديات الدولية المعاصرة للأمن العربي , مركز التخطيط الحضري , بغداد , نيسان , 1995 .
- الزيادة السكانية الريفية وانعكاساتها على الواقع التربوي العربي , دمشق و 1995 .
- العرب والاصطراب من خلال المخطوطات , اتحاد مجالس البحث العلمي العربي , بغداد , حزيران 1995 .
- الحرب الديموغرافية ضد العالم الإسلامي , منظمة المؤتمر الإسلامي , بغداد , آذار 1995 .
- المشروع الشرق أوسطي والأمن العربي , المائدة المستديرة , طرابلس , ليبيا , 1995 .
- تلوث المياه العربية ومخاطرها المستقبلية في المؤتمر العلمي لكلية المأمون , بغداد , تشرين الثاني 1996 .

- الأمة العربية في مواجهة الغزو الثقافي العربي , الندوة التربوية , طرابلس , ليبيا , 1996
- الأهمية الجيوستراتيجية لجزيرة سوقطري , الندوة الدولية العلمية الأولى , جامعة عدن - اليمن , مارس 1996 . (نشر ضمن وقائع الندوة)
- متطلبات البحث العلمي في الوطن العربي في القرن الحادي والعشرين , مؤتمر إتحاد المعلمين العرب , الخرطوم , السودان , آب 1996 .
- المستقبل الجيوبوليتيكي للوطن العربي في ضوء المتغيرات الدولية , مجلة دراسات الشرق الأوسط , العدد الأول , 1997 .
- مشكلة الموارد المائية والأمن العربي , مجلة المعارف , كلية المعارف , الانبار , العدد الأول , 1997 .
- التكامل الاقتصادي العربي للرد على أكذوبة النظام الدولي الجديد , المائدة المستديرة السادسة , جامعة ناصر , ليبيا , 1997 .
- إبداعات العرب في علم الفلك , الجمعية الأردنية لتاريخ العلوم , 1998 .
- الأهمية الجيوبوليتيكية للنفط العربي وسياسات دول الشمال المضادة , آفاق عربية , العدد (13) , مايس 1998 .
- حرب الخليج الثانية والأهداف المستقبلية الأمريكية للقرن الحادي والعشرين , مجلة كلية الآداب , العدد 46 , نيسان 1999 .
- المياه العربية بين الضغوط الجيوستراتيجية ومخاطر التبعية , مجلة الجغرافي العربي , بغداد , العدد (5) 1998 .
- النفط أحد الضواغط الاستراتيجية على الأمن القومي العربي , مجلة كلية الاداب , جامعة بغداد , بغداد , العدد (45) , 1999 .
- مناهج الجغرافية السياسية في الجامعات العربية ومستقبل الأمة , المؤتمر الخامس لإتحاد الجغرافيين العرب , مجلة الجغرافي العربي , العدد السادس , بغداد , 1999 .
- دراسة استقرائية لدور الصحراء وإستشرافية لمستقبلها , مجلة دراسات اجتماعية , بيت الحكمة , بغداد , العدد الأول , نيسان 1999 .
- العولمة , مفهوما وتدايها على الوطن العربي , المائدة المستديرة , طرابلس , ليبيا , 1999 .
- إبداعات العرب في علم الفلك ورسم الخرائط , المؤتمر العشرين , معهد التراث العربي , جامعة حلب , 1999 . (نشر في مجلة المورد , العدد (28) 2000)

- الأبعاد الاجتماعية والسياسية لمشكلة المياه في الوطن العربي , مجلة دراسات اجتماعية , بيت الحكمة , العدد (6) 2000 .
- ابن ماجد , الموسوعة العربية للإعلام , المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم , كانون الثاني 2000 .
- أفريقيا والعرب , وحدة المصير في مواجهة الهيمنة - دراسة جيوبوليتيكية , مجلة البحوث الجغرافية , جامعة الكوفة , العدد الأول , تشرين الثاني 2001 .
- النموذج الأمثل لطرز البناء في المدن الصحراوية العربية ' المؤتمر السادس لإتحاد الجغرافيين العرب بالتعاون مع جامعة مؤتة - الأردن , 1999 . (مجلة الجغرافي العربي , العدد (7) 2001) .
- التصميم الأمثل لمورفولوجية المسكن الريفي , مجلة المخطط والتنمية , العدد (10) , مركز التخطيط الحضري والاقليمي , بغداد , تشرين الثاني 2001 .
- الدلالات الإنسانية للفضاءات في المدينة العربية الإسلامية , مجلة الخطيب ' كلية الإمام الأعظم , بغداد , العدد الثالث , شباط 2002 .
- التصحر ومستقبل التنمية الاجتماعية في الوطن العربي , مجلة دراسات اجتماعية , بيت الحكمة , العدد (13) 2002 .
- إبداعات العرب في أساليب الري والفلاحة , مجلة المورد , العدد الأول , المجلد الثلاثون , كانون الثاني 2002 .
- توظيف صور الاستشعار عن بعد في البحوث التنموية , مجلة المخطط والتنمية , العدد (11) 2002 .
- أصالة آراء ابن خلدون في الجغرافية الحضرية , مجلة الجمعية الجغرافية العراقية , العدد (22) 2002 .
- نظرة في العولمة وسلبياتها على الوطن العربي , مجلة الجغرافي العربي , العدد (10) , تشرين الأول , 2002 .
- التكتلات الدولية والأمن الغذائي , مجلة الجغرافي العربي , العدد (9) , أيلول , 2002 .
- العولمة والأمن العربي , مجلة دراسات اجتماعية , بيت الحكمة , بغداد , العدد (17) , 2002 .
- الضواحي الحضرية في المدن العربية , مجلة الجغرافي العربي , اتحاد الجغرافيين العرب , العدد (11) 2003 .

- السوق العربية المشتركة والتكامل الاقتصادي العربي , مؤتمر المائدة المستديرة , جامعة ناصر , ليبيا , 2004 .
- الأهداف الجيوستراتيجية - المشروع الأمريكي للشرق الأوسط الكبير أو الموسع , مجلة الجغرافي العربي , بغداد , العدد (14) 2004 .
- الأساليب العلمية لتحديد المناطق الجافة وشبه الجافة في الوطن العربي , مؤتمر التصحر في جامعة السلطان قابوس , عمان , نيسان 2005
- الأمن الغذائي العربي , مقوماته وأهميته , مؤتمر قسم الجغرافية , كلية الآداب , جامعة حلب , أيار 2005 .
- التنمية المستدامة في الوطن العربي , المائدة المستديرة , جامعة ناصر , ليبيا, 2005 .
- المناهج التعليمية بين التغيير والتبديل , ندوة إتحاد المعلمين العرب , الخرطوم السودان , 2005 .
- النمو السكاني والتنمية الاقتصادية مع تطبيق على الوطن العربي , مجلة الجغرافي العربي , العدد 16 , 2005 .
- العولمة وحوار الثقافات , العدد الثامن عشر , مجلة الجغرافي العربي , 2006 .
- الضغوط الأجنبية على المناهج التعليمية العربية ؛ مجلة الجغرافي العربي ؛ العدد 17 ؛ 2006 .
- التنمية المستدامة في الوطن العربي (من أجل تحقيق أمن غذائي عربي) ؛ بحث ألقى في الملتقى الجغرافي العربي ؛ الرباط ؛ 2006 .
- الموارد المائية في منطقة الجبل الأخضر واستثمارها وسبل تنميتها ؛ مجلة الجغرافي العربي ؛ العدد 19 ؛ 2007 .
- إبداعات العرب في صنع الخرائط ؛ المؤتمر الأول للجمعية التونسية للإعلام الجغرافي ؛ نوفمبر ؛ 2006 ؛ تونس .
- الأهمية الجيوبوليتيكية للاتحاد الإفريقي ؛ المؤتمر الجغرافي الأول - كلية الآداب / جامعة الفاتح / ليبيا - أبريل 2008 ؛ الجغرافي العربي ؛ العدد 21 ؛ 2008 .
- السياحة الصحراوية في الجماهيرية الليبية ؛ المؤتمر الدولي الأول للسياحة ؛ تونس - جامعة منوبة ؛ أكتوبر 2008 .
- جهود العرب الملاحية في الخليج العربي والمحيط الهندي ؛ المؤتمر الثاني لتاريخ الخليج العربي (الملاحة البحرية للخليج العربي عبر العصور) ؛ الشارقة ؛ نوفمبر ؛ 2008 .

- الموارد المائية , الإمكانات والمعوقات ؛ ندوة تهيئة المجال العربي في زمن العولمة ؛ كلية الآداب - منوبة ؛ تونس ؛ 2009 .
- المخاطر والتحديات التي تواجه الموارد المائية العربية ؛ بحث مقدم إلى المؤتمر الثاني عشر للجمعية الجغرافية الليبية ؛ طرابلس ؛ ليبيا ؛ أبريل ؛ 2010 .
- اقتصاد السوق والقيم الأخلاقية في ظل المتغيرات الدولية - دراسة جيوبوليتيكية ؛ مجلة الجغرافي العربي ؛ العدد 24 ؛ 2010 .
- الأدلة التاريخية والعلمية لتسمية الخليج العربي ؛ مجلة الجغرافي العربي ؛ العدد 25 ؛ 2010 .
- الوظيفتان الترفيهية والسياحية في المدن العربية وضرورة الاهتمام بها ، مجلة الجغرافي العربي، العدد، 30 ، 2014
- الاطماع الدولية في نهر النيل والامن المائي المصري - دراسة جيوبوليتيكية ، القي في المؤتمر السابع للنظمة الاورو عربية وتم نشره في العدد 31 من مجلة الجغرافي العربي ، 2014 .
- مشكلة السكن العشوائي في المدن العربية ، مجلة الجغرافي العربي ، العدد، 31 ، 2015 .
- مسؤولية الحكومات العربية عن حماية المياه الخاصة بالاستعمال البشري ، مجلة الجغرافي العربي ، العدد، 33 ، 2016 .
- التلوث البيئي للمياه العذبة في الدول العربية والتنمية المستدامة ، مجلة الجغرافي العربي ، العدد، 34 ، 2016 .
- مشاريع تقسيم الوطن العربي جغرافيا وديموغرافيا ،مجلة حضارة ، العدد ،18، 2016، تصدر عن مركز الامة للدراسات والتطوير .
- التنمية المستدامة للموارد الطبيعية العربية من اجل تحقيق امن غذائي ، مجلة الجغرافي العربي ، العدد 36 ، 2017 .
- اثر المياه الصالحة للاستعمال البشري على التنمية في الوطن العربي (الجزائر والسودان والعراق) نموذجاً ،مجلة الجغرافي العربي ، يصدرها اتحاد الجغرافيين العرب ،العدد 37-2018 .
- الوزن الجيولتيكي للوطن العربي بين وفرة المعادن الاستراتيجية وضعف تنميتها ،مجلة الجغرافي العربي ، يصدرها اتحاد الجغرافيين العرب ،العدد 38-2019 .

- الأهمية الجيوستراتيجية للموقع الجغرافي لدول آسيا الوسطى والقوقاز ، مجلة الجغرافي العربي ، يصدرها اتحاد الجغرافيين العرب ، العدد 40-2019 .
- الاحتلال الأمريكي للعراق -2003 مبررات واهية ونتائج كارثية ، بحث قدم في المؤتمر الثاني عشر للجمعية التاريخية والاقتصادية التونسية ، المانستير ، نوفمبر ، 2019 . نشر في العدد 41 لمجلة الجغرافي العربي .
- الأهمية الجيوستراتيجية للبحر الأحمر وتأثيره على الأمن القومي العربي ، المؤتمر الأول بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر، الخرطوم ، 2020 .
- الإشراف على الدراسات العليا (ماجستير - دكتوراه):
- إشراف على أكثر من 40 أطروحة دكتوراه ورسالة ماجستير في جامعة بغداد وعدد من الجامعات العربية.