

٦ بدائل خليجية لمضيق هرمز
وإغلاقه حرب على العالم

٣ قضايا تقلق أوروبا وروسيا تخطف
اهتمامها بالقرن الإفريقي

السعودية تتهيا للانتقال إلى الترتيب
٢٣ في الخدمات اللوجستية

ملف العدد:

أمن الممرات المائية .. بين التنافس والعسكرة

- ١٢ نزاعًا دوليًا وإقليميًا مباشرًا وغير مباشر تدور في البحر الأحمر حاليًا
- مخاطر شح المياه في المنطقة تتحول من صراع الأيدولوجيا إلى صراع الغذاء
- تركيا دولة أوروبية وتعيد التفاوض على الممرات المائية بعد انتهاء لوزان ٢٠٢٣
- إيران لن تجرؤ على حماقة إغلاق هرمز والحرب بين إيران وأميركا مستبعدة
- قواعد تركيا في قطر والصومال وسواكن حزام من شرق الوطن العربي إلى منتصفه
- جزر مدخل خليج السويس استراتيجية وتتحكم في الملاحة بين المتوسط والأحمر
- استولت إسرائيل على دهلك أكبر الجزر .. و سنتيان وديميرا قرب باب المنذب
- التأثير العسكري العربي في البحر الأحمر ثانوي ويحتاج ترتيب العلاقات العربية
- ٤ آليات للناتو في مواجهة التهديدات البحرية و٣ محددات لتدخله في الصراعات

شركة كاب القابضة

تعمل شركة كاب القابضة منذ عام 2002 على تعزيز مساهماتها في دعم قطاع الاعمال.

تأسست شركة كاب القابضة كنتاج لاندماج العديد من الانشطة التجارية والصناعية المتنوعة والتابعة لعائلة باقدو.

تستمد شركة كاب القابضة قوتها من ثلاثة عوامل اساسية: شبكة العلاقات العامة والمعرفة والتوازن المالي.

بفضل رؤية استثمارية ثاقبة، تمكن قادة شركة كاب القابضة من استشرف توجهات سوق العقار في المملكة، اضافة الى إدراك مكامن القوة والضعف والمجالات الممكنة للتطوير لهذا القطاع الهام.

ولقد اتاح ذلك العديد من الفرص الاستثمارية الهامة لشركة كاب القابضة ممّا أمكنها من الاستثمار في العديد من المجالات المرتبطة بقطاع العقار.

واليوم تتجه شركة كاب القابضة بخطى ثابتة نحو مسيرة نجاح في العديد من المجالات الاستثمارية كصناعة السيراميك والبورسلين والمواد الاولية الخاصة بها ومنتجات الغابات (كالاخشاب والورق وعجين الورق) وذلك بالتوازي مع التركيز على نشاطها الاساسي والخاص بقطاع التطوير العقاري.

WHEN EXPERIENCE
AND
RESULTS MATTER

شركة كاب القابضة

١٥ شارع نهضة المستقبل، ص.ب: ٥٩٠٩ جدة ٢١٤٣٢

المملكة العربية السعودية



KAB HOLDING
شركة كاب القابضة



قسيمة اشتراك سنوي في مجلة آراء (١٢ عدد)، ٤٢٠ ريال

يرسل إلى:

الاسم:

جهة العمل:

القسم:

العنوان:

صندوق البريد:

الدولة/المدينة:

يرسل هذا الطلب إلى:

مجلة "آراء حول الخليج" على العنوان التالي:

١٩ شارع راية الاتحاد

ص ب ١٠٥٠١ جدة ٢١٤٤٣ المملكة العربية السعودية

هاتف : ٩٦٦ ١٢ ٦٥١١٩٩٩+

فاكس : ٩٦٦ ١٢ ٦٥٣١٣٧٥+

البريد الإلكتروني : info@araa.sa

طريقة الدفع تحويف مصرفي:

اسم الحساب: مركز الخليج للأبحاث

رقم الحساب: ٤٤٣٦٤٠٧

اسم البنك: مجموعة سامبا المالية

رمز الحساب: SAMBSARI

ايبان: ٦٤٠٧-٤٤٣-٠٠٠٠-٠٠٠٠-٠٠٠٠-٤٩٧-SA

مدينة جدة

المملكة العربية السعودية

أراء

حول الخليج

مجلة شهرية تصدر عن
مركز الخليج للأبحاث
تعنى بالشؤون الخليجية

رئيس التحرير
د. عبد العزيز بن عثمان بن صقر
sager@grc.net

مدير التحرير
جمال أمين همام
jamal@araa.sa

سكرتير التحرير
سليمان مارديني
suliman@araa.sa

التصميم الفني
منى فيصل
mona@grc.net

الهيئة الاستشارية
د. خالد الجابر

أ. د. عبد الخالق عبد الله
أ. د. عبد الله خليفة الشايجي
د. عبد الله بن علي عبد الرزاق باحجاج
أ. د. صالح بن عبد الرحمن المانع
د. محمد عبد الغفار عبد الله

الطباعة

تمت الطباعة في مؤسسة
المدينة للصحافة والطباعة والنشر

الإعلانات والمراسلات

للإعلان في المجلة يمكن الاتصال بقسم الإعلان والتسويق على العنوان التالي:
البريد الإلكتروني: info@araa.sa

توجه جميع المراسلات إلى مجلة «آراء حول الخليج» على العنوان التالي:
١٩ شارع رابية الاتحاد

ص.ب. ١٠٥٠١ جدة ٢١٤٤٣ المملكة العربية السعودية
هاتف: +٩٦٦ ١٢ ٦٥١١٩٩٩

فاكس: +٩٦٦ ١٢ ٦٥٣١٣٧٥

البريد الإلكتروني: info@araa.sa

4

افتتاحية العدد

الممرات المائية .. بين التنمية والعسكرة
د. عبد العزيز بن عثمان بن صقر

6

متابعات خليجية

الممرات المائية والفرص البديلة في مسيرة الاقتصاد
السعودي ٢٠٣٠
د. حبيب الله بن محمد التركستاني

8

متابعات عربية

عسكرة البحر الأحمر والتحديات المستقبلية: ثروات مائية تحتاج
إلى الحماية
د. يحيى بن مفرح الزهراني



13

دراسة العدد

قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة في المضائق: هرمز وباب
المنذب نموذجًا
د. أيمن سلامة

الاشتراك السنوي

الدول العربية: ١٠٠ دولارًا
الدول الأوروبية: ١١٠ دولارًا
بقية دول العالم: ١٢٠ دولارًا

يرسل طلب الاشتراك إلى عنوان المجلة
مع حوالة مصرفية أو شيك بقيمة
الاشتراك باسم مركز الخليج للأبحاث

ثمن النسخة

المملكة العربية السعودية: ٣٥ ريالًا
الإمارات العربية المتحدة: ٣٥ درهمًا
مملكة البحرين: ٣,٥ دينارًا
دولة قطر: ٣٥ ريالًا
دولة الكويت: ٣,٥ دينارًا
سلطنة عمان: ٣,٥ ريالًا
الأردن: ٤,٥ دينارًا

هذا العدد

العدد المائل بين أيديكم والذي يحمل رقم ١٢٧ من سلسلة إصدارات مجلة (آراء حول الخليج) يتناول في الملف الرئيس قضية (أمن الممرات المائية) المحيطة بمنطقة الخليج والمنطقة العربية وتأثيرها على الأمن الإقليمي، والاستقرار العالمي، وعلى حركة الملاحة الدولية ولاسيما تجارة النفط.

وتناولت أرقام الباحثين والأكاديميين هذه القضية من زوايا مختلفة، من بينها أمن البحر الأحمر، والخليج العربي، والبحر الأبيض المتوسط، وكذلك التركيز على أمن المضائق الموجودة في المنطقة خاصة مضيق هرمز، ومضيق باب المندب كأولوية بين المضائق التي تهم أمن المنطقة مباشرة بسبب المخاطر والمهددات القائمة والمحتملة على ضوء الصراع الإقليمي والدولي في المنطقة، ثم يأتي أمن قناة السويس كمر ملاحي عالمي له أهمية قصوى رغم أنه يقع في المياه الإقليمية واليابسة المصرية دون وجود شريك دولي أو إقليمي، ثم مضيق جبل طارق باعتباره مدخل البحر الأبيض المتوسط من وإلى المحيط الأطلسي.

وركزت الدراسات والمقالات المنشورة ضمن هذا العدد على تأثير الصراع الإقليمي والتنافس الدولي وانتشار القواعد العسكرية في البحر الأحمر وعند مدخل مضيق باب المندب حيث زاد بصورة ملفتة في السنوات الأخيرة الوجود الدولي في هذه المنطقة وكذلك في الدول الإفريقية غير العربية المطلة على البحر الأحمر، إضافة إلى التواجد في الدول الإفريقية الموازية للدول المتشاطئة للبحر الأحمر، حيث تتنافس العديد من الدول الكبرى والإقليمية على التواجد العسكري المسلح في هذه المنطقة ما يهدد الأمن العربي القومي والداخلي للكثير من دوله بصفة مباشرة، خاصة الوجود العسكري الإسرائيلي في البحر الأحمر وقارة إفريقيا، وكذلك أهداف وتدابير الوجود الإيراني ومخاطره سواء في الدول الإفريقية، أو عبر ميليشيا الحوثي في اليمن ومحاولة استخدام المرافئ والسواحل اليمنية، وأيضاً دخول تركيا حلبة الصراع على التواجد في البحر الأحمر وعند مدخله الجنوبي.

وقد حظي مضيق هرمز بالعديد من المقالات والدراسات المتعمقة حول طبيعة المضيق، وإدارته، وخضوعه للقانون الدولي، وقانونية تلويع إيران بإغلاقه في وجه الملاحة الدولية وتوابع ذلك عليها وعلى المنطقة، وقدرتها على تنفيذ هذا التهديد وما يترتب عليه، وموقف الدول الكبرى، ودول مجلس التعاون، وأيضاً تأثير ذلك على أسواق النفط العالمية، ودور الأمم المتحدة ومجلس الأمن حيال ذلك في حال حدوثه.

محاور العدد المقبل

يتناول الملف الرئيس للعدد المقبل من مجلة (آراء حول الخليج) والذي يحمل رقم ١٢٨ من سلسلة إصدارات المجلة، قضية (العلاقات الخليجية الإقليمية: الهند - باكستان - إيران - تركيا) على أن يتضمن هذا الملف واقع العلاقات مع هذه الدول والتحديات التي تواجه هذه العلاقات، وكيفية تجاوزها، ومن ثم تفعيلها وتطويرها في بعض جوانبها، وذلك كما يلي:

- العلاقات الهندية - الخليجية/ الواقع التحديات والآفاق.
- العلاقات الخليجية - الباكستانية: تطويرها في الجوانب الممكنة.
- الخلافات الهندية - الباكستانية على علاقات دول مجلس التعاون الخليجي.
- الدور الروسي وتأثيره على العلاقات الخليجية مع الدول المذكورة.
- العلاقات الخليجية - الأمريكية: تأثيرها على العلاقات الخليجية - الإقليمية.
- العلاقات الخليجية - التركية: من الوفاق إلى التوتر.
- إيران ودورها في توتر العلاقات الإقليمية: كيفية عودتها إلى التعايش السلمي.
- الشراكة الخليجية - الإقليمية مع التكتلات الاقتصادية الكبرى: المتاح والممكن.
- الأمن الإقليمي والتوازن العسكري: بين الواقع والمأمول في المنطقة.
- كيف يتحول البترول من سلعة تجارية إلى مشروع للتكامل بين الدول الإقليمية.

20

قضية العدد

١٢ نزاعاً دولياً وإقليمياً تدور في البحر الأحمر حالياً بصورة مباشرة وغير مباشرة
د. محمد مجاهد الزيات

ملف العدد

29

د. ظافر محمد العجمي

34

لواء أ.ح. د. محمد عبد الخالق قشقوش

41

د. أميرة محمد عبد الحليم

47

د. عبد الحفيظ عبد الرحيم محبوب

52

د. كريستيان كوخ

55

د. أشرف محمد كشك

60

د. أحمد سليم البرصان

65

د. معتز سلامة

70

د. محمد زاهد جول

77

ماجد هديب

82

شاهيناز العقباوي

86

د. عبد الواحد مشعل

90

فاطمة عبد الله خليل

94

د. أسماء أبو زيد

99

أحمد ميزاب

102

إسراء محمد كمال الزيني

107

إصدارات

" المجتمع الفوضوي " دراسة النظام في السياسة الدولية
آراء حول الخليج - جدة

108

وقفة

الحشد البحري.. والأمن العربي

جمال أمين هقام

الإسهامات

- ✦ ترحب مجلة «آراء حول الخليج» بإسهامات الكتاب والباحثين في الشؤون الخليجية في المجالات السياسية والاقتصادية والاجتماعية والدفاعية والأمنية.
- ✦ المجلة غير ملتزمة بإعادة أي مادة تتلقاها للنشر.
- ✦ جميع حقوق الترجمة والنشر محفوظة لمركز الخليج للأبحاث ٢٠٠٨.
- ✦ لا يسمح بإعادة نشر المواد المنشورة في المجلة دون الحصول على إذن خطي مسبق من مركز الخليج للأبحاث.
- ✦ آراء الكتاب تعبر عن أصحابها ولا تعبر بالضرورة عن اتجاهات بيتناها مركز الخليج أو مجلة آراء.

الممرات المائية .. بين التنمية والعسكرة

عند الحديث عن أمن الممرات المائية في المنطقة، وخصوصاً البحر الأحمر، والخليج العربي، ومضيق باب المندب وهرمز، تقفز إلى السطح التحديات والمخاطر التي تواجه هذه الشرايين المائية والملاحية الهامة، وتتمثل في الصراعات الإقليمية، والتواجد المسلح سواء الدولي والإقليمي، أو قرصنة العصابات والمليشيات المسلحة، أو الدول ذات الأجندات التوسعية، إضافة إلى حالة العسكرة غير المسبوقة في تاريخ المنطقة في القواعد العسكرية وما قد يترتب على ذلك من توتر وصراع دولي وإقليمي.

في ظل هذه الأجواء يتراجع الحديث عن فرص التنمية، وإقامة المشروعات المشتركة بين الدول المتشاطئة، أو تقاسم ثروات المياه الدولية، وتفعيل علاقة الجوار وتحويل هذه المسطحات المائية إلى ساحات للتقارب والتنمية بدلاً من التنافس والاستقواء، بينما تطفو لفة التوازن الاستراتيجي والردع العسكري لتحقيق الأمن والاستقرار وما يتبع ذلك من الإنفاق على التسليح.

ولقد ارتفعت وتيرة العسكرة في الممرات المائية بالمنطقة منذ الانسحاب البريطاني من منطقة "شرق السويس" وقيام شاه إيران عام ١٩٧١م، باحتلال الجزر العربية الثلاث من أجل فرض السيطرة الإيرانية على خطوط الملاحة البحرية في منطقة الخليج العربي. ثم تطور الصراع على السيطرة على هذه المنافذ البحرية خلال الحرب العراقية الإيرانية ١٩٨٠ - ١٩٨٨م، وقامت إيران بمحاولات عديدة لإغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة الدولية. ومنذ بداية عقد التسعينات من القرن الماضي إثر انهيار الاتحاد السوفيتي، وانتهاء حرب الخليج الأولى وغزو قوات صدام حسين للكويت، ثم أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١م، وما تلا ذلك من سقوط طالبان والنظام العراقي السابق، حيث ظهرت ملامح جديدة للجغرافيا السياسية على المسطحات المائية خاصة في الخليج العربي والبحر الأحمر وطفئت معطيات جديدة واكبها ظهور قوى منافسة أو طامحة وطامعة، كرد فعل لتفرد الولايات المتحدة، ورغبة في اقتسام كعكة النفوذ والمصالح وتحقيق المكاسب في المناطق الغنية بالنفط، أو الثرية بالفرص المواتية، إضافة إلى الحسابات الاستراتيجية.



د. عبد العزيز بن عثمان بن صقر

sager@grc.net

العسكري الإسرائيلي، أو من النفوذ الدولي والعسكرة الأجنبية، تتمثل في تعاون الدول المطلّة على البحر تعاوناً مؤسّساتياً فعالاً، خاصة أن سبعة من الدول التسع المطلّة على البحر الأحمر هي دول عربية ولها سواحل طويلة، على أن يكون ذلك من خلال تأسيس مظلة إقليمية لمأسسة هذا التعاون حتى يأخذ صفة الديمومة والعمل الجماعي، على أن ينبثق منها مؤسسات فرعية للتعاون الأمني، الاقتصادي، واستثمار الفرص المشتركة في المياه الدولية وهي كثيرة ومنها التنقيب عن النفط والغاز، وصيد الأسماك وغير ذلك، وكذلك مكافحة الإرهاب والقرصنة والتخريب والتسلل وتجارة الممنوعات أي تأمين المجرى الملاحي والسواحل، للحفاظ على استقرار المنطقة، وكذلك الحفاظ على البيئة البحرية من التدهور جراء التلوث البيئي، والصيد الجائر، والتجارب العسكرية، وإلقاء المخلفات. والمهم أيضاً تحرير خطوط الملاحة البحرية الدولية من الهيمنة وبسط النفوذ والمنافسة الدولية، ومنع الدول الإقليمية من استغلال هذه الممرات المائية في الاستعراض والتهديد والانتزاع على الدول الفقيرة بتأجير اليابسة وإقامة القواعد العسكرية عليها كما هو موجود في جيبوتي والصومال، بغية صيانة سيادة واستقلال هذه الدول الأعضاء في الأمم المتحدة وألا يكون فقرها وسيلة للسيطرة على أراضيها وبما يهدد دول حوض البحر الأحمر الأخرى.

كما يجب أن يكون هناك دوراً فعالاً للأمم المتحدة وجامعة الدول العربية، ومنظمة التعاون الإسلامي في تخفيف الاحتشاد والعسكرة غير المبررة في البحر الأحمر أو التوتر الذي يشهده الخليج العربي بسبب محاولات التهديد الإيراني بإغلاق مضيق هرمز الذي يخضع للقانون الدولي ولا يخضع لأهواء طهران أو استعراض قوتها، وحتى تكون هذه الممرات وسيلة للتقارب بين الدول والشعوب لا أدوات للتوتر والعسكرة ومن ثم تهديد استقرار الدول وأمن الشعوب، حيث لا وجود حالياً للمنظمات الدولية والإقليمية في مواجهة هذا الصراع، وما لم يتم التعامل الدولي مع هذه العسكرية قد ينفجر الموقف في المستقبل ويتحول إلى مواجهات مسلحة خاصة في ظل تزايد القادمين الجدد إلى مياه البحر الأحمر تحت عباءة الاستثمار وتقديم المساعدات والخدمات.

في منطقة الخليج العربي تستعرض إيران قوتها في وجه القوى الكبرى للمساومة على العقوبات الدولية، والإفلات ببرنامجه النووي العسكري مستغلة تأمين جبهتها العراقية منذ أن سقط نظام صدام حسين حيث أصبحت طهران صاحبة اليد الطولى في العراق، ثم امتد نفوذها إلى سوريا، بل وتسعى لأن يكون لها تواجد في مضيق باب المندب والبحر الأحمر عبر ميليشيات الحوثي في اليمن، الأمر الذي جعل طهران تتباهى بأنها اقتربت لأول مرة من البحر الأبيض المتوسط، وأنها صاحبة النفوذ في أربع عواصم عربية، وأن حدود نفوذها يمتد من مياه الخليج العربي إلى مياه البحر الأبيض المتوسط، وأنها تسيطر على أهم مضيقين دوليين في المنطقة (هرمز وباب المندب). وتريد استخدام هذا التواجد أو النفوذ كورقة ضغط على القوى الكبرى وعلى دول مجلس التعاون الخليجي لتمير مخططاتها الفارسي الذي تسعى إلى فرضه وتحلم به منذ قرون بعد أن ألبسته عباءة الطائفية الدينية، مستغلة حالة الفراغ الإقليمي بعد أحداث ما يُسمى بثورات الربيع العربي.

أما البحر الأحمر، فقد تحول إلى ساحة للمنافسة، بل حلبة للصراع الدولي والإقليمي، حيث تتواجد الولايات المتحدة منذ فترة طويلة، والدول الأوروبية بحكم علاقاتها القديمة بالدول الإفريقية، وزادت عليها دول أخرى دخلت مضمار المنافسة حديثاً ومنها الصين وإيران وإسرائيل وتركيا وغيرها، وتسابقت هذه الدول على إنشاء قواعد عسكرية واستتجار أراضي هذه القواعد بمبالغ مالية من الدول الإفريقية المشاطئة للبحر الأحمر، خاصة في دول القرن الإفريقي الصغيرة، وهذا ما يمثل خطراً على الأمن العربي الجماعي في المقام الأول ثم على الملاحة الدولية، كون هذا البحر في الأصل هو بحر عربي وكان اسمه في حقب زمنية سابقة "بحر العرب"، حيث أن الدول المطلّة عليه من الجانبين دول عربية باستثناء إطلالة صغيرة لدولتي إريتريا (ألف كيلو متر) وإسرائيل (١١ كيلو متر تقريباً) ومن المتوقع أن التنافس على إنشاء القواعد العسكرية في البحر الأحمر وعلى شاطئه الغربي، أو بالقرب منه لن يتوقف مع إن ذلك يبدو مستغرباً من الوهلة الأولى خاصة تواجد لدول غير مطلّة على هذا البحر، بل بعيدة جغرافياً عن حوض البحر الذي، ولولا قناة السويس لكان بحراً مغلقاً، لكن هذا هو صراع النفوذ والمصالح الذي يأتي على حساب المصالح العربية.

ونعتقد أن الحلول العملية لحماية البحر الأحمر من الصراع أو محاولات الهيمنة الحوثية / الإيرانية، والتواجد

تعظيم المكاسب الاقتصادية يحفز لانطلاقة جديدة في الصناعة وإعادة التصدير

الممرات المائية والفرص البديلة في مسيرة الاقتصاد السعودي ٢٠٣٠

يعتبر استغلال الممرات المائية اقتصادياً ووضع خارطة طريق لبناء المنصات للخدمات اللوجستية البحرية سيكون له قيمة اقتصادية يساهم في تنويع الاقتصاد ويساهم في توفير العديد من الوظائف والفرص الاستثمارية ورفع وتيرة الصادرات غير النفطية من خلال هذه المنصات، ومضيق باب المندب يعد الممر المائي التجاري الأهم في منطقة الشرق الأوسط لزيادة تدفق التجارة العالمية بين آسيا وأوروبا وإفريقيا وتعظيم للمكاسب الاقتصادية نتيجة قربها من مصادر الطاقة، ليكون محفزاً لانطلاقة جديدة نحو الصناعة والتصدير وإعادة التصدير من خلال الشركات السعودية إلى جميع دول العالم لتتقدم المملكة العربية السعودية في ترتيبها في مؤشر الخدمات اللوجستية من المرتبة ٤٩ إلى المرتبة ٢٢ عالمياً والمركز الأول إقليمياً لتصبح المملكة من خلالها مركزاً رئيساً للتجارة العالمية.

د. حبيب الله بن محمد التركستاني

المعبر المائي والممر المائي

المعبر المائي أو الممر المائي مصطلحان كلاهما يحقق الغرض الاقتصادي المنشود لأي دولة تقع على تلك الممرات أو المعابر المائية، وقبل تناول الجانب الاقتصادي لهذا الموضوع الاستراتيجي الهام من الممكن التعرف على المقصود من المعابر المائية والممرات المائية حيث تم تعريف المعبر المائي بأنه يشكل أي مجرى مائي صالح للملاحة، وأما الممر المائي فيقصد به أي مسطح مائي يمكن استخدامه للتنقل المائي دون ما حوله، ومن أشكاله الطبيعية الأنهار والمضائق مثل مضيق هرمز الذي يعتبر من أحد أهم الممرات المائية في العالم وأكثرها حركة للسفن ويقع المضيق في منطقة الخليج العربي فاصلاً ما بين مياه الخليج العربي من جهة، ومياه خليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى، ويعتبر المنفذ البحري الوحيد للدول مثل العراق والكويت والبحرين وقطر والإمارات العربية المتحدة. ومن أبرز المنافع الاقتصادية لمضيق هرمز أنه يربط بين أكبر مستودع في العالم وأكبر سوق حيث تمر من خلالها المنتجات الواردة من الخارج إلى الأسواق الخليجية. كما أنها من أهم المنافذ لتصدير المنتجات النفطية إلى الأسواق العالمية خاصة في آسيا وتعتبر دولة اليابان من أكبر دول العالم استيراداً للنفط عبر مضيق "هرمز" من دول الخليج، وتصدر المملكة ٨٨٪ من انتاجها النفطي عبر المضيق إلى العالم.

البحر الأحمر والجزر المائية

ولو نظرنا إلى الساحل الغربي للمملكة العربية السعودية فنجد البحر الأحمر والتي يقع فيها باب المندب حيث ارتبطت أهميتها بأهمية نفط المملكة ودول الخليج العربي حيث تمر ناقلات النفط العملاقة من خلال هذا المعبر باتجاهين حيث تمر أكثر من ٢١٠٠٠ قطعة بحرية سنوياً أي ما يعادل ٥٧ قطعة في اليوم الواحد. ومن التحديات التي يمكن أن تواجه هذا الممر التعرض إلى الإغلاق حيث يؤدي ذلك إلى أضرار كبيرة على الحركة التجارية العالمية بالأكمل، لأنه سيمنع وصول ناقلات النفط من دول الخليج إلى قناة السويس الذي ينقل من خلاله النفط من البحر الأحمر إلى البحر المتوسط، الأمر الذي سيجعل الناقلات تأخذ مساراً آخر وهو الإبحار من الجنوب إلى رأس الرجاء الصالح في جنوب قارة إفريقيا لتصل إلى الأسواق الأمريكية والأوروبية وهذا سيؤدي إلى تكاليف باهظة وبالتالي سيؤدي إلى خسائر كبيرة لدول الخليج وبالأخص للمملكة العربية السعودية لأنها أكثر الدول المنتجة والمصدرة للنفط في العالم واقتصادها يعتمد على النفط بشكل كبير.

الفرص الاقتصادية

المملكة العربية السعودية بما حباها الله من نعم كثيرة فإنها تطل على العديد من الممرات المائية والتي يمكن أن تشكل فرصاً اقتصادية



يمكن أن نخلص إلى أن السياسة الاقتصادية الجديدة ورؤية المملكة العربية السعودية ٢٠٣٠ تتطلب البحث عن الفرص الاقتصادية المتنوعة التي تساهم في تنويع مصادر الدخل القومي وعدم الاعتماد على النفط كمصدر وحيد للدخل. والاستثمار في الممرات والجزر المائية بشكل فرصاً استثمارية يمكن الاستفادة منها في سبيل تحقيق الرؤية الاقتصادية الطموحة للمملكة العربية السعودية.

والمملكة تعتبر أنها بدأت فعلاً في التخطيط للاستثمار في الممرات البحرية حيث أعلنت عن الكثير من المشاريع ومن أبرزها برنامج نيوم وهو مشروع يقع في منطقة خاصة ممتدة بين ثلاث دول، تشمل وجهة حيوية جديدة تقع شمال غرب المملكة، تسعى لتصبح محوراً يجمع أفضل العقول والشركات معاً لتخطي حدود الابتكار إلى أعلى مستويات الحضارة الإنسانية. وقد تم تصميم هذه المنطقة الخاصة لتتفوق على المدن العالمية الكبرى من حيث القدرة التنافسية ونمط المعيشة حيث من المتوقع أن تصبح مركزاً رائداً للعالم بأسره.

كما سيتم دعم "نيوم" بأكثر من ٥٠٠ مليار دولار خلال الأعوام القادمة من قبل المملكة العربية السعودية، صندوق الاستثمارات العامة، بالإضافة إلى المستثمرين المحليين والعالميين. وقد تصل مساهمة المشروع في الناتج المحلي الإجمالي للمملكة إلى ١٠٠ مليار دولار بحلول عام ٢٠٣٠ وقد تتجاوز ذلك حسب المخطط بالإضافة إلى أن الناتج المحلي للفرد في هذه المنطقة الخاصة سيكون الأعلى في العالم.

كبيرة تساهم في مسيرة المملكة الاقتصادية الجديدة والمعروفة برؤية ٢٠٣٠ وهناك العديد من الحقائق التي تشير إلى تلك الفرص التي لو تم استغلالها لساهمت في تغيير شكل الاقتصاد السعودي وساهم في تنويع مصادر الدخل القومي. كما أن المضائق المائية التي تطل عليها الساحل السعودي تشكل فرصاً اقتصادية واعدة في حال القيام بإعادة ترتيب تلك المضائق مثل مضيق باب المندب.

ومن الفرص الاقتصادية الممكن الاهتمام بها الاستغلال الأمثل للثروة السمكية حيث يمكن للمملكة أن تشجع إقامة صناعات سمكية قائمة على أساس التصدير للأسماك المجففة والمعلبة بعد أن يتم تصنيعها، كما أن الساحل البحري يتيح الفرصة إلى إنشاء الجزر الجديدة والتي يمكن أن تستقطب الزوار والسواح إلى تلك الجزر حيث توجد المناطق البحرية الخلابة التي تحظى باهتمام الكثير من عشاق البحر والرحلات البحرية. كما يمكن بناء الجسور المائية التي تربط بين الدول لزيادة الحركة السياحية والتجارية والثقافية.

الشراكات الاستراتيجية وتعميم الفوائد الاقتصادية

تعتبر الشراكات الاستراتيجية من أهم السبل التي تحقق تشكيل قوة استثمارية فاعلة يمكن أن تستخدمها المملكة في سبيل المزيد من الاستثمارات المحلية والخارجية للوصول إلى تحقيق التنويع المطلوب للاقتصاد المحلي وفي نفس الوقت تطوير الشراكات الاستراتيجية بين الدول وبعضها والتفكير في الفرص الأخرى من المشاريع، كما يمكن أن يمتد التعاون لكي يشمل الفرص الموجودة في السواحل الأجنبية بفرض زيادة التجارة بين الدول.

ميدان مثالي للعمليات البحرية وتمركز القطع الكبيرة مثل حاملات الطائرات والبوارج عسكرة البحر الأحمر والتحديات المستقبلية: ثروات مائية تحتاج إلى الحماية

تأثير الوجود الدولي والإقليمي في إفريقيا على أمن دول مجلس التعاون الخليجي عامة، وأمن المملكة العربية السعودية خاصة عبر البحر الأحمر، وما هي المخاطر المحتملة على أمن المملكة عبر بوابة البحر الأحمر، وما هي الخيارات المتاحة أمام المملكة سواء عبر الحلول الذاتية، أم عبر الشراكة الإقليمية للدول المشاركة في حوض البحر الأحمر؟

د. يحيى بن مفرح الزهراني

جهود المملكة العربية السعودية في الحفاظ على أمن البحر الأحمر

وقامت المملكة العربية السعودية إلى المحافظة على أمن البحر الأحمر كجزء من أمنها القومي، بوضع أسس وقواعد للمحافظة على أمن البحر الأحمر، فبعد تأسيس جامعة الدول العربية، تم عقد مؤتمر ٨ فبراير ١٩٥٥م، بالقاهرة بهدف التصدي للأحلاف الأجنبية، وفي العام نفسه ١٩٥٦م، تم عقد الاتفاق المشترك للدفاع ضد العدوان الخارجي. وفي عام ١٩٥٦م، عقدت المملكة العربية السعودية ميثاق جدة لإقامة نظام أمن مشترك في البحر الأحمر، وفي ١٩٧٢م، عقد مؤتمر جدة بين الدول المحافظة على أمن البحر الأحمر، وفي ١٩٧٦م، عقد مؤتمر جدة بهدف تدارس أمن البحر الأحمر، وفي ١٩٧٧م، بذلت محاولات دبلوماسية إلى تأكيد الأمن العربي في البحر الأحمر (طایل، ١٩٩٤م، ص ٣٩٣).

ومن خلال المادة (١٩٧) من اتفاقية قانون البحار لعام ١٩٨٢م، والتي تنص على أن تتعاون الدول على أساس عالمي لحماية البيئة البحرية، والحفاظ عليها، ووقع مندوب المملكة العربية السعودية، والمملكة الأردنية الهاشمية، وجمهورية السودان الديمقراطية، وجمهورية الصومال الديمقراطية، ومنظمة التحرير الفلسطينية، والجمهورية العربية اليمنية في الأحد الموافق ١٤/٢/١٩٨٢م، اتفاقية جدة كخطوة مهمة في مجال التعاون الإقليمي (ابن فتن، ١٤٢٢هـ، ص ١٠٩). وانطلاقاً من الأهمية الأمنية للبحر الأحمر للدول العربية، قامت المملكة العربية السعودية بالسعي لتكاتف جهود الدول

الأهمية الجيوسياسية للبحر الأحمر

يتمتع البحر الأحمر بتاريخ طويل، وأهمية استراتيجية وتجارية واقتصادية وأمنية منذ أقدم العصور، فيمتد طولياً مسافة (٤٣٨٠٠٠) كيلو متر مربع، وعرضه (١٨٠) كيلو متر مربع، ويبلغ أكبر عمق له حوالي ٢٩٢٠ متراً، ويعتبر مدخل مياه بحر العرب، الواقع بين إفريقيا وآسيا من خلال مضيق باب المندب وخليج عدن، وفي الشمال يحده شبه جزيرة سيناء وخليج العقبة وخليج السويس وتطل عليه عدة دول لها ثقها التاريخي والسياسي في مقدمتها المملكة العربية السعودية، التي تشكل الجزء الأكبر من شبه الجزيرة العربية إذ تبلغ مساحتها حوالي ٢١٤٩٦٩٠ كيلومتر مربع، وتحتل المملكة المرتبة الأولى بين دول المنطقة على ساحل البحر الأحمر، كما أن البحر الأحمر يوفر لقوى إقليمية ودولية إمكانية الوصول إلى البحر المتوسط، والمحيط الأطلسي والهندي، ومن هنا فالأهمية الاستراتيجية تأتي من حقيقة موقعه، حيث إنه أصبح الممر الرئيس لطرق التجارة الإقليمية والعالمية.

وزادت أهمية البحر الأحمر بعد شق قناة السويس التي يبلغ طولها ١٩٣,٥ كيلو متر، حيث قصرت المسافة بين البحر الأحمر والبحر المتوسط، وأصبح له دوره الرئيسي في تطور الصناعات والحضارات التي شهدتها أوروبا في العصر الحديث، حيث يبلغ عدد السفن التي تمر بها ١٧,٤٨٣ سفينة، تحمل ما بين ٨٪ إلى ١٢٪ من حجم التجارة العالمية.



جزر مدخل خليج السويس أهم طرق الاقتراب الاستراتيجي للقوات العسكرية وتتحكم في الملاحة بين البحر المتوسط والبحر الأحمر

تختلف في خصائصها، وبسبب وجودها السياسي والعسكري، والطريقة التي تخدم بها السياسات الدفاعية والخارجية لأنقرة، ومدى صمودها في وجه التقلبات الإقليمية. وهذه الدراسة ترى أن عمليات الانتشار المتقدمة لتركيا في الصومال، وقطر، وقبرص الشمالية، جنباً إلى جنب مع قواعد العمليات المتقدمة في شمال العراق، والوحدة العسكرية المتنامية المتمركزة في مدينة الباب السورية، كلها مبنية على محددات مختلفة. ولكن هل المعادلة التركية تختلف عن المعادلة الإيرانية؟ بالتأكيد أن التحركات التركية الأخيرة جديرة بالدراسة، وأن دراسة الخطاب التركي مؤخراً تشير إلى عودة القوة التركية، بيد أن التوسع التركي هو ليس توسع صفري أي رابع خاسر، فتركيا ليس لها مصالح استعمارية أو تخريبية كما هو الحال في إيران لكنه في الوقت نفسه يشير إلى حالة ضعف عربي وفراع في البيئة الامنية قامت تركيا بشغله، لا

العربية المطللة على هذا البحر لتوفير الحماية له، والقضاء على هذه الأخطار التي تهدد أمنه قبل أن تستفحل، ويتحول إلى بؤرة صراع وخطر يهدد أمنها وأمن الدول المطللة عليه، حيث يواجه البحر الأحمر مجموعة من الصراعات منها: الصراع الصومالي الأثيوبي، والصراع الإريتري الإثيوبي، والصراع السوداني الإثيوبي، و التدخل الإسرائيلي والإيراني والتوسع التركي، والمصالح العالمية متمثلة بأمريكا وروسيا والتجارة الأوروبية ومن هنا تدخل الدول الكبرى للتحكم فيه.

التحرك التركي في البحر الأحمر وإفريقيا

تتحرك كذلك تركيا في كل من الصومال وقطر والسودان وقبرص وأشارت دراسة من مركز دراسات الاقتصاد والسياسة الخارجية التركية أن الوحدات والقواعد التركية المنتشرة للعمليات المتقدمة

فأحد محرّكات مجابهة التحالف العربي لجماعة الحوثيين في اليمن يتعلق بحماية الموانئ اليمنية الغربية من أن تقع ضمن النفوذ الإيراني، الذي يُستهدف تمدده على سواحل البحر الأحمر. وبالنسبة إلى إيران، فإن إنشاء القاعدة التركية بالصومال يدفعها لتغدو أكثر حرصاً على التثبيت بالتمركز في القرن الإفريقي، بذريعة محاربة القرصنة في الإقليم. وهو أمر تضاعفت أهميته، وفق مدركات القيادة الإيرانية، إثر الحملة العسكرية العربية - الإسلامية التي تقودها المملكة العربية السعودية ضد جماعة الحوثيين.

ولعل ذلك ما يفسر حرص طهران على افتتاح سفارة في مقديشو، وإقامة المشروعات الخيرية والاستثمارية، ومراكز التدريب المهني بالصومال، والسعي للحصول على تسهيلات عسكرية في الإقليم، وتوثيق العلاقات مع إريتريا، وتعزيز علاقاتها ودعمها التسليحي لجماعة الحوثيين الإرهابية في اليمن، في محاولة لاستغلال سواحل اليمن في تحقيق استراتيجياتها القائمة على زعزعة استقرار البلدان العربية، وتمير السلاح الإيراني إلى حلفائها في إفريقيا.

عسكرة البحر الأحمر والتحديات المستقبلية

اكتسب البحر الأحمر أهمية عسكرية من الموانئ العديدة المطلة عليه والصالحة للاستخدام العسكري والتجاري ومن طبيعته الفريدة كبحر داخلي يتصل بالبحار والمحيطات المهمة، وبالقرب من سواحل توجده المراكز الاقتصادية ومناجم النفط. يمتاز البحر الأحمر بطول شواطئه المرتبطة بالطرق البرية والجوية الممتازة خاصة على سواحله الشرقية، كما تمتاز موانئه بعمق مياهها الصالحة لرسو السفن ونقل المعدات والإمدادات العسكرية، بالإضافة إلى ذلك، فإن ثرواته المائية تحتاج إلى الحماية، بالبحر الأحمر أعماق كافية لإخفاء الغواصات، وهو ميدان مثالي للعمليات البحرية حيث بإمكان القطع البحرية الكبيرة أن تتمركز فيه مثل حاملات الطائرات والبوارج البحرية الكبيرة، ويزخر البحر الأحمر بالجزر التي تتمتع بأهمية عسكرية كبيرة مثل جزر مدخل خليج السويس التي تمثل أهم طرق الاقتراب الاستراتيجي للقوات العسكرية حيث أنها تتحكم بالملاحة بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، أما جزر القطاع الجنوبي في البحر الأحمر فتبرز أهميتها العسكرية في قدرتها على اعتراض الخطوط الملاحية

شك ان التقارب التركي بين دول العالم الإسلامي بصفة عامة قد لا يضع شكوكا كثيرة، لكنه في الوقت ذاته يحفز الدول الخليجية على التنسيق المتواصل حتى لا يكون هنالك أي سوء فهم وبالتالي تستعدي دول الخليج تركيا.

التدخلات الإيرانية في البحر الأحمر

اتهم رئيس القيادة المركزية بالجيش الأمريكي جوزيف ووتل، إيران بلعب دور في الهجمات على السفن الحربية الأمريكية بالقرب من المياه اليمنية، مضيفاً أنه يتصور أن إيران لعبت دوراً في هذا الأمر، لأن لديهم صلات بالحوثيين، لهذا يعتقد أن لهم يداً في هذا الأمر.

وأدعى الجيش الأمريكي الأسبوع الماضي إطلاق صواريخ تجاه سفينة الجيش الأمريكي "ميسون" 3 مرات على الأقل من مواقع تحت سيطرة الحوثيين، وبعد اتهام الحوثيين وحركة أنصار الله، استهدفت القوات الأمريكية 3 مراكز رادارية لهم، ويقول ووتل إنه حتى الآن لا تعلم الولايات المتحدة بشكل كامل كيف حدثت هذه الهجمات.

وأكد قائد بحرية الجيش الإيراني حبيب الله سياري، إبحار المجموعات البحرية الإيرانية على بعد آلاف الكيلومترات أبعد من الحدود في عمق البحار، مضيفاً أن الوجود في الساحة الدولية يحتاج معدات متطورة حديثة، لافتاً إلى أن بلاده إذا لم تحظ بمعدات مواكبة للعصر، فلا يمكن أن يكون لها صوت بين دول العالم.

كما أوضح سياري، على حضور المجموعة البحرية 41 في خليج عدن، مضيفاً أن فرقاً للعمليات الخاصة للبحرية الإيرانية استقرت على أطراف خليج عدن وباب المندب والبحر الأحمر، وحالياً الأمن مستقر في خليج عدن للسفن التي ندعمها.

النفوذ في مداخل البحر الأحمر

خلال الأعوام القليلة الماضية بات السباق محموماً على البحر الأحمر الذي يُعدّ ممراً لنحو 3,3 مليون برميل من النفط يومياً، كما يشكّل المعبر الرئيسي للتجارة بين دول شرق آسيا، ولا سيّما الصين والهند واليابان، مع أوروبا وبالإضافة إلى الدول الإقليمية المطلة على البحر الأحمر (الأردن ومصر والسعودية والسودان وإريتريا والصومال واليمن وجيبوتي وإسرائيل) دخلت قوى دولية وإقليمية على خطّ النفوذ في هذا البحر.

**مصر القوة العسكرية السائدة في المنطقة ومالك / مشغل قناة السويس
وخط سوميدي مسؤولة كثيراً عن أمن الشحن البحري وصادرات الطاقة**

الوجود العسكري الدولي في البحر الأحمر مصدر تهديد محتمل ومستمر للدول العربية والأخطر هو جرها إلى الصراعات والاستقطابات

حسب المراحل الزمنية التي تمر بها، وهي تقوم على ثوابت لا تتغير كثيراً، وبالتركيز على الاستراتيجية المصممة ضد الوطن العربي نجد أنها تقوم على عدة أبعاد يمكن تلخيصها فيما يلي:

- التوسع واحتلال الأراضي العربية.
- التفوق المطلق على الأقطار العربية مجتمعة.
- ضمان يهودية الدولة.
- منع قيام دولة فلسطينية.

الولايات المتحدة ومستقبل أمن البحر الأحمر

أثار عدم الاستقرار السياسي في مصر والصومال واليمن مخاطر أمنية على صناعة النقل البحري العالمية في مياه الشرق الأوسط وشمال إفريقيا وبينما تكافح الحكومات الإقليمية لتوفير الأمن المادي والاقتصادي لسكان الفقراء، استفاد القراصنة والجماعات الإرهابية من هذه الفراغات في السلطة، مما يعرض السفن التجارية والبنية التحتية التجارية للخطر.

وفي الوقت نفسه، لا تزال إيران تحتفظ بالقوات البحرية التي تلوح في الأفق تهديداً للتجارة منذ حرب الناقلات في الثمانينيات وبما أن التقدم الغربي نحو التقارب مع إيران لا يزال غير مؤكد، والحرب الأهلية السورية وتوتر العلاقات العربية الإيرانية الخليجية، فإن التجارة البحرية يمكن أن تصبح هدفاً جيداً للقوات الإيرانية في حالة الصراع.

تسهل التجارة والتجارة عبر قناة البحر الأحمر وقناة السويس. تعتبر إدارة معلومات الطاقة الأمريكية أن ثلاثة من الممرات المائية في المنطقة - مضيق هرمز، باب المندب، وقناة السويس - هي نقاط الاختناق في نقل النفط، والعقد اللوجستية الأساسية لأمن الطاقة العالمي.

ويحدد التقرير أبرز التهديدات للأمن البحري في المنطقة بأنها انتشار الإرهاب في مصر وآثاره على أمن قناة السويس والمخاطر التي تشكلها القوات البحرية الإيرانية على الشحن البحري في الخليج والتهديد المتطور الذي يشكله القراصنة الصوماليون في خليج عدن والمحيط الهندي الأوسع. وتناقش قدرات الحرس البحري وخفر السواحل للدول المعنية، فضلاً عن الجهود الدولية الرامية إلى مساعدة الحكومات الإقليمية على التصدي لهذه التهديدات.

ويمكن للولايات المتحدة أيضاً أن تعمل على الصعيدين الوطني والدولي من أجل زيادة تعزيز وإضفاء الطابع المؤسسي

الدولية للأساطيل التجارية والعسكرية الداخلية أو الخارجية من البحر الأحمر واستخدامها كنقاط مراقبة للتحركات العسكرية في المنطقة، ومن أهم الجزر عسكرياً جزيرة (دميرا) الأقرب لباب المندب والأكثر أهمية، ومع أن جزر فرسان لا تتحكم في أي مضيق أو نقطة اختناق إلا أنها ذات أهمية عسكرية لإمكانية استخدامها في مراقبة التحركات العسكرية في المنطقة وإمكانية استخدامها كنقطة إنذار متقدمة ودفاع أمامي لإعاقة أي هجوم وتعطيل القوات المهاجمة وتأمين المواصلات البحرية وحماية شواطئ المملكة.

يشكل الوجود العسكري والدولي في البحر الأحمر مصدر تهديد محتمل ومستمر للدول العربية المطلة على البحر الأحمر ويمكن أن يستخدم ضدها وأخطر من ذلك أن يؤدي ربط أمنها بأمن الدول التي لها وجود في هذا البحر وجرها إلى صراعات واستقطابات دولية ليست لها علاقة مباشرة وتتمثل هذه التهديدات في عوامل عسكرية وسياسية واقتصادية.

● التهديدات العسكرية:

تمثل المناورات المشتركة التي تشارك فيها قوات أمريكية وإسرائيلية ودول أخرى نوعاً من الإعداد والتدريب على أعمال قتال أو عمليات عسكرية محددة في المنطقة.

● التهديدات السياسية:

من مخاطر الوجود الإسرائيلي والدولي في البحر الأحمر أنه يؤدي إلى الضغط على الدول المطلة على البحر الأحمر وجرها إلى صراعات ونزاعات خارجية مرتبطة بالقوى الدولية صاحبة الوجود العسكري في البحر الأحمر وإدخال الشعوب العربية في نزاعات فيما بينها والعمل على استمرارها.

هناك العديد من العوامل التي تساعد في تحقيق الأهداف الإسرائيلية وتشمل:

إن استراتيجية إسرائيل تجاه العالم العربي استراتيجية قديمة ولكنها مرنة يتم تعديلها حسب تطورات الأحداث، وقد تمكنت إسرائيل من تحقيق الكثير من أهدافها الاستراتيجية في البحر الأحمر من خلال التغلغل في القارة الإفريقية التي دخلت دائرة السيان العربي منذ عقود، قامت الاستراتيجية الإسرائيلية على مرتكزات واضحة ومرنة ومتجددة وتخدم أهداف إسرائيل

فإن مصر تمتلك جيشاً قوياً، وقواتها البحرية والجوية تختفي في المنطقة دون الإقليمية. يبدو أن نظام الرئيس عبد الفتاح السيسي آمن في المدى القريب، ولكن نظراً للتقلبات الأخيرة في مصر، فإن احتمال حدوث اضطرابات سياسية مستقبلية في مصر يجب عدم اغفاله عند النظر في المخاطر التي يتعرض لها الأمن الإقليمي.

خاتمة

يعتبر أمن البحر الأحمر مسألة معقدة لتداخل عدد كبير من الفاعلين، في مجالات عدة، وقد سبق الحديث عن الفاعلين التقليديين من دول، لكنه في نفس الوقت لا ينبغي إغفال الفاعلين من غير الدول وخاصة الشركات العالمية النفطية، وشركات الملاحة الدولية، والشركات متعددة الجنسية، ومصانع السمك المتقلة التي تستغل الضعف القانوني في بعض مناطق القرن الإفريقي وتقوم باستغلال الموارد السمكية والاصطياد الجائر. وعلاوة على ذلك كله يزيد في توتر البيئة الاستراتيجية لهذا الممر المائي، التوترات الحاصلة في الدولة المطلة عليه، مما يضعف من تركيز قدراتها وقواتها في التوجه الذي يحقق الحد الأمثل من الأمن والاستقرار ولهذا كان هنالك توجه أمريكي بخصخصة الأمن البحري عن طريق شركات الحماية البحرية. هنالك سؤال هام ينبغي طرحه ختاماً، هل تدويل أمن البحر الأحمر وعسكرته من صالح المملكة العربية السعودية، وأمنها القومي والأمن الخليجي ككل؟

بالتأكيد إن عدد أقل من الفاعلين وتسيق أعلى مع القوى الدولية سوف يساعد في استقرار تلك المنطقة الهامة، والوصول إلى معادلة رابع - رابع مع كل الأطراف سيكون عاملاً محفزاً اقتصادياً وتنموياً، خاصة في ظل المشاريع التنموية التي أقرتها المملكة مؤخراً مثل مشروع البحر الأحمر ومشروع نيوم، وغيرها من المشاريع التي يعتبر الأمن شرطاً أساسياً لاستمرار مثل تلك المشاريع والحصول على مردود منها. تسعى المملكة بقيادةها الشابّة والطموحة إلى عمل قفزات اقتصادية وتنموية متميزة، ولذا من المهم التأكيد على القواعد المشتركة التي تعزز أمن البحر الأحمر وتضمن سلامته على المدى الاستراتيجي.

على استخدام أفضل الممارسات الإدارية التي أوصت بها صناعة النقل البحري، فضلاً عن استخدام مقاولي الأمن المسلحين على متن السفن العابرة لمنطقة المخاطر العالية وقد ثبت أن هذه التدابير هي أكثر الوسائل فعالية لمنع وردع هجمات القرصنة. غير أنه لا يزال بالإمكان القيام بالكثير لتعزيز استخدام هذه القوات وتنظيمها بأمان.

التقييم الاستراتيجي لمنطقة البحر الأحمر والقرن الإفريقي

هناك قضيتان استراتيجيتان رئيسيتان تؤثران على المنطقة وهي القرصنة البحرية وأمن حركة المرور البحري وصادرات الطاقة عبر البحر الأحمر وقناة السويس. وفي الوقت الحاضر، تمثل هذه القضايا الاستراتيجية خطراً عاماً.

مناورات القوات

الأمريكية والإسرائيلية

ودول أخرى تمثل إعداداً

وتدريباً على أعمال قتال

أو عمليات عسكرية

وقد حققت جهود المجتمع الدولي لمكافحة القرصنة نجاحاً كبيراً في المنطقة دون الإقليمية. وكما أفادت منظمة حلف شمال الأطلسي (الناتو)، فإنه منذ أيار / مايو 2012م، لم تكن هناك هجمات ناجحة للقرصنة قبالة القرن الإفريقي (1)، وهذا أقل من ذروته في عام 2009م، وهو العام الذي شهد 52 عملية

اختطاف ناجحة. تتيح جهود الشرطة لمكافحة القرصنة مثل عملية درع المحيط في الناتو وعملية اتالانتا التابعة للاتحاد الأوروبي وفرقة العمل الأمريكية المشتركة وجوداً قوياً في المحيط الهندي مما يجبر القرصنة على إعادة النظر في العمليات. ومن أصل 190 حالة من حالات القرصنة المبلغ عنها عالمياً في عام 2015م، لم تحدث حالة واحدة في البحر الأحمر أو خارج القرن الإفريقي في الوقت الحالي، ينشر حلف الناتو السفن السطحية بشكل متقطع، مما يشير إلى ثقة الحلف في الأمن البحري.

وساهم التدخل العسكري في كينيا ضد حركة الشباب في الصومال أيضاً في القضاء على القرصنة بالقرب من القرن الإفريقي. ومن الصعب قياس ما يمكن أن يحدث إذا توقفت عمليات مكافحة القرصنة بالقرب من القرن، ولكن عدم الاستقرار في الصومال، والآن في اليمن يضع العديد من الشبان في مشاكل مالية وأمنية شديدة، مما يؤدي المنطقة إلى استئناف محتمل من عمليات القرصنة يجب أن تتراجع الشرطة البحرية إلى نقطة يمكن فيها اعتبار هذه الأنشطة قابلة للنشاط مرة أخرى.

ومصر، باعتبارها القوة العسكرية السائدة في المنطقة دون الإقليمية، ومالك / مشغل قناة السويس وخط أنابيب سوميد، مسؤولة إلى حد كبير عن أمن الشحن البحري وصادرات الطاقة العابرة للبحر الأحمر. وعلى الرغم من الاضطرابات الاقتصادية،

التحديات تفرض إنشاء نظام أممي إقليمي وقوة مشتركة وتحديد مصادر التهديد

قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة في المضائق: هرمز وباب المندب نموذجا

تعتبر مشكلة المضائق إحدى المسائل الرئيسية التي لم تُدرج في جدول أعمال المؤتمر الثالث لقانون البحار فحسب؛ بل كانت أكثرها جدلاً بين الدول المشاركة فيه، حتى أنها شغلت بال المؤتمر واستحوذت على سير مفاوضاته، بسبب أهميتها الاستراتيجية وموقعها الجغرافي كمنافذ طبيعية بين البحار والمحيطات. وتعريف المضيق هو مياه تقفل بين إقليمين وتصل بحرين، ولذا فإن المياه لا تعتبر مضيقاً بالمعنى الجغرافي إلا إذا توافرت لها الأوصاف التالية:

- أن تكون جزءاً من البحر.
- ألا تكون قد تكونت بطريقة صناعية.
- أن يكون محدد الاتساع.
- أن تفصل منطقتين من الأرض، وتصل منطقتين من البحر.

د: أيمن سلامة

دولتين؛ فإنه يعتبر جزءاً من إقليميهما، وتكون لكل من هاتين الدولتين السيادة الإقليمية على النصف المواجه لشاطئها، وإذا كان اتساع المضيق يزيد على ستة أميال؛ فإنه يأخذ حكم البحار العامة، ولا تكون للدولة أو الدول التي تطل أقاليمها عليه السيادة إلا على مسافة ثلاثة أميال، وهي مسافة المياه الإقليمية أو البحر الساحلي.

ثانياً: حرية الملاحة الدولية في المضيق: فإذا كان المضيق موصلاً بين بحر داخلي وبحر من البحار العامة، وكان خاضعاً لسيادة دولة أو دولتين؛ فليس ثمة التزام على تلك الدول بالسماح للسفن التابعة للدول الأخرى بالمرور في المضيق، وذلك لأن المضيق غذا لم يكن موصلاً بين بحرين من البحار العامة؛ فإنه لا يعتبر طريقاً من طرق المواصلات الدولية، وهذا لا ينطبق على المركز القانوني للمضائق الدولية والتي من بينها مضيق هرمز وباب المندب موضوع الدراسة، ومن ثم لا تتطلب ضرورات الملاحة الدولية فتحه للسفن التابعة لكافة الدول، وعلى العكس من ذلك: إذا كان المضيق موصلاً بين بحرين من البحار العامة؛ فإنه يعتبر طريقاً من طرق المواصلات الدولية تتمتع جميع السفن بحرية الملاحة فيه، ولو كان خاضعاً لسيادة دولة أو أكثر. وبعبارة أخرى تلتزم الدول التي لها السيادة الإقليمية على أحد المضائق الموصلة بين بحرين من البحار العامة

وقد عرّفت محكمة العدل الدولية المضيق - في قضية كورفو - بأنه "ممر بين جزأين من الأرض يصل بين جزأين من البحر المفتوح واستخدامه في الملاحة الدولية".

والمضائق، أو البواغيز، هي طرق مياه طبيعية تصل بين بحرين من البحار العامة، أو بين بحر داخلي وبحر من البحار العامة. غير أن هذه المساحات، وإن كانت جزءاً من البحار العامة؛ إلا أن وقوعها في إقليم دولة أو أكثر يجعل لها أحكاماً خاصة تميزها عن البحار العامة، وتختلف هذه الأحكام تبعاً لاتساع المضيق أو ضيقه، وتختلف أيضاً تبعاً لما إذا كان المضيق يقع بتمامه في إقليم دولة واحدة، أو يفصل بين إقليمين دولتين، كما أن أحكام المضائق تختلف تبعاً لما إذا كان المضيق يصل بين بحرين من البحار العامة، أو أنه يصل بين بحر من البحار العامة وبحر داخلي.

ويمكن رد هذه الأحكام إلى ناحيتين رئيسيتين: السيادة الإقليمية على المضيق، وحرية الملاحة الدولية فيه.

أولاً: السيادة الإقليمية على المضيق: فإذا كان اتساع المضيق لا يزيد على ستة أميال وكان يفصل بين أراضي دولة واحدة؛ فإنه يعتبر جزءاً من إقليم تلك الدولة، خاضعاً لسيادتها. أما إذا كان المضيق لا يزيد على ستة أميال وكان يفصل بين إقليمين



الثاني: هو نظام المرور العابر، ويعنى ممارسة حرية الملاحة أو التحليق لغرض واحد هو العبور المتواصل السريع في المضيق. وقد نصت المادة (٣٨) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م، على أن: (تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة ٣٧ "المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة" بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب. غير أن ذلك لا يمنع المرور لغرض الدخول إلى دولة شاطئية على الخليج أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة"، إلا أنه لا يجب أخذ هذا المنع على إطلاقه لأنه يؤدي إلى عرقلة الملاحة الدولية وذلك مخالف لروح النصوص القانونية المتعلقة بذلك. ويُعد نظام المرور الحر (العابر) من الأنظمة التي استحدثتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م، ولم يكن من الأنظمة الملاحية المعروفة من قبل. والمرور العابر حق وليس رخصة، لذا لا تتوقف ممارسته على إرادة الدولة الساحلية، بل على العكس، يقع على تلك الدولة التزام بعدم عرقلته، وبالإعلان عن أي خطر يهدد الملاحة والطيران. ويلاحظ في صدد السلطات التنظيمية للدولة المشاطئة للمضيق الدولي أنها محددة حصراً بشكل لا يُفسح لها المجال

(الوضع الغالب) بالسماح للسفن الأجنبية بحرية المرور فيه. على أن هذا الالتزام لا ينفي حق الدولة صاحبة السيادة الإقليمية في فرض القواعد التي تتطلبها ضرورة المحافظة على المضيق وجعله صالحاً للملاحة، أو التي تقتضيها اعتبارات الأمن، وكذلك الترتيبات البوليسية والصحية المناسبة.

نظراً لأهمية المضائق الدولية؛ وُضع نظامان للمرور فيهما:

الأول: هو نظام المرور البري ويشمل الملاحة عبر البحر الإقليمي لغرض الاجتياز فقط دون دخول المياه الداخلية أو زيارة ميناء تقع خارج المياه الداخلية أو التوجه من المياه الداخلية إليها إلى ميناء آخر، وأن يكون المرور متواصلاً وسريعاً مع إمكان التوقف أو الرسو إذا كان هناك ما يستدعي ذلك. مثل القوة القاهرة أو إصلاح عطب طارئ، ويكون المرور برياً إذا كان لا يضر بسلامة الدولة الساحلية أو بأمنها، وقد أُلزِمَت كافة السفن التي تمارس حق المرور البري أن تمتنع عن أي تهديد باستعمال القوة أو استعمالها ضد سيادة الدولة الساحلية، وتلتزم الدولة الساحلية بعدم فرض شروط على السفن الأجنبية يكون أثرها العملي حرمان تلك السفن من حق المرور البري أو تعطيل هذا الحق أو عرقلته بأي شكل من الأشكال عملاً بأحكام القانون الدولي.

وخلال مناقشة الأحكام القانونية للمضايق في المؤتمر الثالث للأمم المتحدة لقانون البحار وقبل التوقيع على الاتفاقية الجديدة حدث صراع بين الدول الكبرى والدول النامية حول النظام القانوني للمضايق المستخدمة للملاحة الدولية، وقد وافقت الدول الكبرى على بقاء هذه المضايق مفتوحة وخاضعة لنظام المرور العابر بالنسبة للسفن جميعها بما فيها السفن الحربية والطيران، أما الدول الشاطئية لهذه المناطق فكانت تسعى إلى تطبيق مبدأ السيادة الإقليمية على هذه الممرات المائية الدولية، وإخضاعها لنظام المرور البري الذي يفترض فيه مرور السفن والطائرات التجارية دون السفن والطائرات الحربية التي يُشترط لمرورها الإذن المسبق. وجاءت اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار واعتمدت حق المرور العابر للسفن والطائرات في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار وبين منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار ومنطقة اقتصادية خالصة، وأوضحت الاتفاقية حقوق وواجبات السفن التي تمر في المضيق، وحقوق وواجبات الدول الساحلية المطلية عليه، وتطبق هذه الأحكام على مضيق هرمز.

وقد هدد المسؤولون الإيرانيون بإغلاق مضيق هرمز في وجه الملاحة الدولية في عدة مناسبات. وعلى سبيل المثال الرئيس الإيراني "هاشمي رفسنجاني" الذي هدد رسمياً بإغلاق المضيق أو ضربه إذا حتمت الظروف ذلك، مشيراً إلى أن إيران ليست في حاجة إليه.

وعلى الرغم من الصعوبة النظرية والعملية في قدرة إيران على تعطيل الملاحة في مضيق هرمز، فضلاً عن إغلاقه لمدة طويلة؛ إلا أن هذا لا يلغي قدرتها في الوقت نفسه على تشكيل خطر حقيقي على إمدادات الطاقة عبر هذه المنطقة من العالم، خاصة في ظل التهديدات التي تجاوزت غلق المضيق إلى تهديد دول المنطقة المصدرة فيما لو حاولت تعويض صادرات النفط الإيرانية في الأسواق العالمية.

وتشير الخبرة التاريخية إلى أن تهديد إيران بإغلاق المضيق أصبح بمثابة تهديد تستعمله طهران في كل أزمة تواجهها مع الولايات المتحدة الأمريكية. وقد لا تفكر إيران في إغلاقه من منطلق أنها تستطيع منه بدرجة كبيرة، أو تجنباً للإشكاليات القانونية المرتبطة بهذا الإغلاق، ولكن يمكنها أن تعيق حركة المرور في المضيق، من خلال المبالغة في الإجراءات الرقابية والتفتيش للنقلات النفطية، الأمر الذي من شأنه أن يؤدي إلى اختناق الحركة ويعطل تدفق النفط، وعلى صعيد آخر قد تخشى إيران أن تدخل في مغامرة من النزاع المسلح المباشر مع الولايات المتحدة، إذ لن تقتصر ردود الأفعال الأمريكية على التصدي لتلك المغامرة غير المحسوبة في المضيق والخليج العربي، ولكن قد

بالتضييق من حق المرور العابر أو عرفلته بحجة تنظيم المرور أو مكافحة التلوث.

ويبقى من اختصاص الدول المشاطئة للمضايق تعيين ممرات بحرية للملاحة، وتقسيم حركة المرور إذا كان ذلك لازماً لتعزيز سلامة السفن، وللدول المشاطئة أيضاً فتح ممرات بحرية وإحداث تقسيمات جديدة أو استبدالها بشرط أن تكون متطابقة مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً، وعليها قبل بدء التنفيذ إحالة مقترحاتها على المنظمة الدولية المعنية بذلك لاعتمادها، وهذا ما نصت عليه المادة ٤١/ ٥ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م. من هذا المنطلق تركز هذه الورقة على مضيقيين فقط في الوطن العربي هما:

- مضيق هرمز الواقع في شرق الجزيرة العربية عند مدخل الخليج العربي.

- مضيق باب المندب الواقع في مدخل البحر الأحمر في الزاوية الجنوبية منه.

أولاً مضيق هرمز:

يُعد مضيق هرمز أحد أهم الممرات المائية في العالم، ومما زاد من أهميته في العصر الحديث هو اكتشاف النفط في الدول المحيطة به، كما اكتسب أهميته من كونه عنق الزجاجة في مدخل الخليج العربي، وبحكم أنه يربط بين الخليج العربي وخليج عُمان. ويُعد مضيق هرمز من الناحية القانونية من المضايق الدولية، فهو يربط بين خليج عمان والخليج العربي. الذي تسكن شواطئه من الشرق: إيران، ومن الغرب: السعودية، والإمارات، وقطر، والبحرين، والكويت، ومن الشمال العراق، ومن الجنوب عُمان. ومن ناحية المركز القانوني يمثل مضيق هرمز ممراً طبيعياً وحيوياً للتجارة الدولية، يصل بين بحرين ويشكل مياهاً إقليمية للدول المطلية عليه، وهي إيران وسلطنة عمان، حيث تمتلك كل منهما بحراً إقليمياً محددًا باتشي عشر ميلاً، وبما أن مياهه تعتبر مياهاً إقليمية؛ فإنها تخضع لمبدأ المرور البري، بمعنى أن كل السفن الأجنبية، بدون استثناء، تتمتع بحق المرور والملاحة فيه بالإضافة إلى أن مياه الخليج العربي تُعد بحراً شبه مغلقاً، لذلك يشكل مضيق هرمز المنفذ الوحيد لعدد من دول الخليج العربية (العراق، الكويت، قطر، البحرين) التي تُعد أكثر ارتباطاً بالمضيق مقارنة بغيرها مثل إيران، عُمان، والسعودية، والإمارات التي لها منافذ بحرية خارج مياه الخليج، ومن ثم فإن صلتها البحرية بالعالم الخارجي لا يمكن أن تقوم إلا عبر مياه مضيق هرمز، لذلك حُصص ممران (ذهاباً وإياباً) للملاحة في المضيق وفقاً للخصائص الهيدروغرافية المحددة من قِبل المنظمة الدولية للملاحة البحرية".

تضطر واشنطن إلى إجهاد القدرات الإيرانية بدرجة كبيرة عن طريق تدمير البنية التحتية الإيرانية العسكرية والنووية أيضاً. ومن ناحية أخرى يكاد يُجمع المراقبون للشأن الإيراني على أمرين: الأول: هو قدرة إيران العسكرية على تنفيذ تهديداتها بالإغلاق من خلال الألغام البحرية والقوارب السريعة والغواصات و الصواريخ المضادة للسفن. الثاني: هو قدرة القوات العسكرية الأمريكية - منفردة أو مع حلفائها - على التصدي للمغامرة الإيرانية - إن حدثت - وإعادة فتح المضيق، وقد تستغرق هذه العملية العسكرية الضخمة أياماً أو أسابيع، أو تمتد شهوراً، ويُعد تطهير الألغام البحرية التي ربما تزرعها إيران في المضيق ستكون العامل الحاسم في إطالة أمد العملية الأمريكية المضادة للتهورات الإيرانية بإغلاق المضيق.

ثانياً: مضيق باب المندب:

يكتسب مضيق باب المندب أهميته من موقعه الجغرافي الذي يتوأه بين الخليج العربي بثروته النفطية، والبحر الأحمر الذي يُعد أكبر طريق ملاحي تجوبه الشاحنات الضخمة الناقلة للبتروول في أوروبا وأمريكا، كما أن ٨٠٪ من النفط العربي المصدر إلى الخارج ينساب عبره، ويمر منه أيضاً البترول الإيراني الذي يغطي احتياجات إسرائيل ويمول مصانعها وتجارتها الخارجية، كما يعتبر واحداً من أهم المحاور الاستراتيجية التي يدور حولها الصراع في الشرق الأوسط.

وبالعودة إلى المادة الثالثة من اتفاقية قانون البحار نجد أن اليمن قد اتخذت بالفعل قراراً بتحديد اتساع بحرها الإقليمي باثني عشر ميلاً بحرياً ويتم قياس ذلك من خط الأساس لجزيرة بريم الواقعة في منتصف مضيق باب المندب، ومن المعروف أن هذا المدى يقع في الممر الرئيس في المضيق (ممر ميون) وهكذا يصبح مضيق باب المندب بأكمله مياهاً إقليمياً لكل من اليمن وجيبوتي وأريتريا.

ففي النظام العام للمضايق الذي لا يزيد عرضه على ١٢ ميلاً بحرياً مضيّقاً إقليمياً بلا خلاف، فإذا كان واقفاً برتمته في أراضي دولة واحدة؛ فإنه يعتبر جزءاً من إقليمها. أما إذا كان واقفاً بين دولتين؛ فإنه يعتبر جزءاً من إقليم الدولتين أو الدولة المحيطة به، وعند عدم الاتفاق يكون الحد الفاصل بينهما هو نقطة المنتصف، وبما أنه لا توجد أي اتفاقية بين الدول المطلة على مضيق باب المندب خاصة بتنظيم الملاحة فيه؛ فإننا سنحاول دراسة نظامه القانوني على ضوء القانون الدولي واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م.

أكدت الاتفاقية أنه باستثناء ما هو منصوص عليه في الجزء الرابع (لا تُرسم خطوط الأساس المستقيمة من

المرتفعات التي تتحسر عنها المياه عند الجزر وإليها، ما لم تكن قد بنيت عليها منائر أو منشآت تعلو دائماً سطح البحر أو إلا في الحالات التي يكون بها مد خطوط الأساس من هذه المرتفعات وإليها قد حظي باعتراف دولي) تشكل المياه الواقعة على الجانب المواجه للبر من خط الأساس المستقيم وفقاً للطريقة المبينة في (م ٧) إلى حصر مساحات مائية وجعلها مياهاً داخلية بعد أن كانت لا تعتبر كذلك من قبل، ينطبق على تلك المياه حق المرور البري، كما هو منصوص عليه في هذه الاتفاقية، في حين أن (م ١٥) من الاتفاقية توضح أن (حيث تكون سواحل دولتين متقابلة أو متلاصقة، لا يحق لأي من الدولتين، في حال عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تمتد بحرها الإقليمي إلى أبعد من الخط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على الخط الذي يقاس من عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين. غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم).

وفي التشريعات اليمنية أكدت (م ١) من القرار الجمهوري بالقانون رقم ٣٧ لعام ١٩٩١م، بأنها (المياه التي تقع على الجانب الممتد نحو الإقليم القاري والجزري من الخط الذي يقاس ابتداءً منه البحر الإقليمي).

وعند تطبيقنا للأحكام القانونية الواردة أعلاه على النظام القانوني لمضيق باب المندب نجد أن المضيق والذي تقسمه جزيرة بريم إلى مضايقين هما:

المضيق الصغير: وعرضه يتراوح ما بين (٣-١٥) ميل بحري تقريباً وطوله (٣) أميال بحرية، وهو يقع برتمته في البحر الإقليمي لليمن بين جزيرة بريم والساحل اليمني، وهو صالح للملاحة، وللجمهورية اليمنية السيادة الكاملة عليه، فهي وحدها التي تنظم سير الملاحة وفقاً لتشريعاتها الوطنية.

المضيق الكبير: الواقع بين جزيرة بريم والساحل الإفريقي والذي يبلغ عرضه عشرة أميال ونصف ميل بحري تقريباً، وطوله (١٠) أميال، وتنظم اليمن حركة الملاحة فيه وفقاً لأحكام القانون الدولي والاتفاقيات الدولية المعقودة بهذا الشأن.

وعلى هذا الأساس فإن عرض المضيق الكلي يتجاوز (١٢) ميلاً بحرياً، وبذلك يقع جزء منه في المياه الدولية، باعتبار أن اليمن قد حددت بحرها الإقليمي ب (١٢) ميلاً بحرياً.

وقد أكدت الاتفاقية على أن النظام الخاص بالمضايق لا يمس النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية المطلة على المضيق بوصف تلك المياه مناطق اقتصادية خالصة أو من أعالي البحار (م ٣٥ ب)، كما أن عدم تأثر المياه الداخلية لأي دولة تكون

وخرق إيران والحوثيين لقرارات مجلس الأمن رقم ٢٢١٦ في أبريل ٢٠١٥م، الذي يحظر إرسال أسلحة إلى اليمن. والحقيقة أن القانون الدولي يعطى السلطة الشرعية في اليمن الحق في السيطرة على المضيق والمنطقة الاقتصادية الخالصة في محيطه لكونهما يدخلان ضمن المياه الإقليمية لليمن، كما تمتلك اليمن أكبر جرف قاري في المنطقة، إلا أن اليمن لا يحق لها في الظروف العادية أن توقف مرور السفن في أعالي البحار ولا يحق لها وقف المرور البري في مياهها الإقليمية، إلا أنها تتمتع بذلك في حالة الحرب وكان المضيق أحد أبواب دخول العدو إلى أراضيها.

ولما كانت السلطة الشرعية منزوعة الإدارة نتيجة للانقلاب العسكري لجماعة الحوثيين على نظام الحكم، فإن لمصر الحق في التحرك سياسياً وأمنياً وعسكرياً لحماية مصالحها الاستراتيجية نظراً لوجود خطر محقق يهدد تلك المصالح في سيطرة الحوثيين ومن خلفهم إيران على مضيق باب المندب.

فالمشروع الإقليمي لإيران شديد الوضوح وهو تحقيق أكبر قدر من الانتشار والنفوذ إن لم يكن الهيمنة عربياً وإقليمياً. فلو كانت السيطرة

للحوثيين؛ يصبح المدخل الجنوبي لقناة السويس مهدداً، ومع استمرار السيطرة الحوثية ولو على جزء من اليمن؛ تصبح "صعدة" بؤرة نفوذهم الملاصقة للحدود الجنوبية للسعودية مصدر تهديد لأمنها، وقد تُرجم ذلك التهديد بالفعل في هجمات بالصواريخ التي هددت العمق السعودي وخاصة على مطار الرياض وكان سبباً مباشراً للحلقة الراهنة من التصعيد.

والوسيلة التي يتبعها المشروع الإيراني هي زعزعة استقرار دول الخليج ومحاولة تغيير أنظمة الحكم عبر دعم الجماعات الإرهابية، المتمثلة في ميليشيات الحوثي باليمن، مروراً بميليشيات "حزب الله" اللبناني، وميليشيات "الحشد الشعبي" في العراق.

وأمام ذلك لم يقف مجلس الأمن مكتوف الأيدي، بل اتخذ القرار رقم ٢٢١٦ في ١٤ أبريل ٢٠١٥م، بشأن اليمن، هذا القرار المكون من ٢٥ مادة يطالب الحوثيين بالقيام بعدد من الخطوات بصورة عاجلة دون قيد أو شرط منها: الكف عن اللجوء للعنف، وسحب قواتهم من جميع المناطق التي سيطروا عليها في وقت سابق، بما في ذلك العاصمة صنعاء، والكف عن أعمال تُعد من الصلاحيات الحصرية للحكومة اليمنية الشرعية، والامتناع عن أية استفزازات أو تهديدات للدول المجاورة، بما في ذلك الاستيلاء على صواريخ أرض /

خاضعة لسيادتها الأمر الذي يحتم عدم استخدامها رغماً عنها إلا إذا أدى استخدام طريقة خطوط الأساس المستقيمة إلى جعل مساحات مائية مياهاً داخلية بعد أن كان لم تكن تعتبر كذلك من قبل (م ٢٥ أ).

في حين أن (م ٤٢٤) من القرار الجمهوري بالقانون رقم ١٥ لسنة ١٩٩٤م، بشأن القانون البحري اليمني قد أكدت على أن (للجهة البحرية المختصة أن تتخذ الإجراءات القانونية السريعة والمناسبة في حالة انتهاك سفينة أجنبية للقوانين والأنظمة النافذة فيما يتعلق بسلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري في مضيق باب المندب).

وكان من آثار الأزمة اليمنية التي بدأت في فبراير ٢٠١١م، أن أعلنت حكومة صنعاء ضبط سفينة شحن قادمة من إيران محملة بأسلحة ومتفجرات، بينها صواريخ "سام ٢" و "سام ٣" المضادة لطائرات بغرض إنزالها بصورة سرية في الشواطئ اليمنية، ثم تصاعدت الأحداث واستولى الحوثيون على المؤسسات الحكومية وعدة محافظات يمنية، وفي فبراير ٢٠١٥ أصدروا إعلاناً دستورياً نص على عزل الرئيس "هادي منصور" وتعطيل الدستور وتشكيل المجلس الثوري أو الرئاسي.

وفي ٢٥ مارس تقدمت قوات الحوثيين في اتجاه قاعدة العند الجوية بالقرب من عدن متجهين إلى مرفأ المخا على البحر الأحمر المؤدى إلى مضيق باب المندب الاستراتيجي، فأكد بعض المحللين بأن إيران قد استطاعت أن تسيطر على مضيق باب المندب، وأنها قادرة على إغلاقه أمام حركة الملاحة العالمية، وأنها ستهدد بشكل كبير الأمن القومي المصري والعربي، لا سيما وأن ٩٨٪ من حركة السفن التي تمر عبر قناة السويس تأتي عبر مضيق باب المندب، فأهمية المضيق عربياً تأتي من كونه مرتبطاً بقناة السويس أولاً، ثم مضيق هرمز ثانياً، ولذلك تدخلت قوات التحالف العربي وبدأت بالقصف الجوي على مناطق متفرقة في أنحاء اليمن في إطار عملية (عاصفة الحزم) التي أطلقها التحالف المكون من عشر دول تقوده السعودية.

وقد أحبطت مقاتلات التحالف مرات عديدة عمليات تهريب أسلحة من طهران عبر قوارب وسفن إيرانية لدعم حلفائها الحوثيين في اليمن، كما شهدت المنطقة أعمال تهريب يومياً لمئات المهاجرين من دول القرن الإفريقي إلى اليمن، التي تقوم بتجنيد العديد منهم في معسكرات خاصة في بعض المحافظات اليمنية، كما تعامل طيران التحالف مع أعمال التهريب للأسلحة

مضيق هرمز ممر طبيعي للتجارة الدولية ومياهه إقليمية لإيران وعمان ويخضع لمبدأ المرور البريء



القانون الدولي يتيح لليمن السيطرة على المضيق ومحيطه الاقتصادي لوقوعهما ضمن المياه الإقليمية لدولة تمتلك أكبر جرف قاري في المنطقة

ثم أن تهديدها لمضيق باب المندب هي في الواقع تهديد للأمن القومي المصري، لا سيما إذا تحالفت إيران مع إسرائيل في ذلك، عندما اتفقت مع إثيوبيا وإريتريا من أجل التواجد في المضيق، فأقامت قاعدة لها في ميناء مصوع للاستفادة من الجزر الإريتيرية على امتداد ساحلها على البحر الأحمر الذي يبلغ أكثر من ١٠٠٠ كيلو متر، كما أقامت إسرائيل بعض المشروعات في إريتريا وتزانيا وإثيوبيا وكينيا، مما يعطيها سيطرة قوية على البحر الأحمر، بجانب أنها لعبت دوراً في قضية القرصنة الصومالية فدعمت القراصنة بإمكانات تقنية عالية بهدف إحداث قلاقل تؤثر على الملاحة البحرية في المضيق.

مقترحات مجابهة التهديدات الأمنية المختلفة في المضائق:

بالرغم من الوضع المعقد في منطقة باب المندب، وهناك تقاطع للتهديدات المختلفة؛ إلا أن هناك بعضاً من المقترحات

أرض ومخازن أسلحة تقع في مناطق محاذية للحدود أو داخل أراضي دول مجاورة.

فإذا كانت تهديدات إيران لمضيق هرمز قد لا تشكل خطراً على المملكة السعودية نظراً لأن لها منافذ أخرى على البحر الأحمر، فتستطيع مد خطوط أنابيب بترولها من شرق أراضيها إلى غربها لتصديره؛ فإن تهديدات إيران لمضيق باب المندب تتمثل في هذا الغرض، ألا وهو التضييق على المملكة من كافة الجهات عن طريق الحوثيين الذين يتفقون مع الإيرانيين في المذهب الديني الشيعي.

ثم أن مطامع إيران لن تتوقف عند حد الدخول في الصراع الحوثي مع السلطة اليمنية، كقوة داعمة فقط لهم؛ بل إن لها وجوداً آخر في دولة إريتريا، حيث تحتفظ بوجود عسكري في منطقة "عصب" مقابل تزويد حكومة أسمرة بالنفط بسعر مخفض، فضلاً عن أن إيران تحتفظ بمعسكرات تدريب للحوثيين في إريتريا.

المشروع الإقليمي لإيران هو الانتشار والنفوذ إن لم يكن الهيمنة عربياً وإقليمياً وأن تصبح "صعدة" بؤرة نفوذهم الملاصقة للحدود السعودية

الخلافات وعدم انفراد دولة واحدة بتحديد آلية أو استراتيجية ذلك، وأن يتم إنشاء آليات للتشاور والتبادل المستمر للأراء ووجهات النظر، فضلاً عن المعلومات، وتنسيق حوار استراتيجي مع الدول الكبرى حول أمن البحر الأحمر بما يؤكد السيادة العربية عليه.

- شق قناة مائية ستمتد من الأراضي القطرية إلى الإمارات العربية المتحدة انتهاءً باليمن ومن ثم إلى بحر العرب، وكان يُطلق على المشروع أولاً اسم قناة العرب، ثم أصبحت "قناة الملك سلمان"، ولكن إيران تسعى لتخريب هذا المخطط على السعودية لكي تبقى المملكة ودول الخليج تحت رحمة مضيق هرمز.

- شق قناة تربط بين الخليج العربي وخليج عمان وستكون في أقصى شمال شرق الأراضي العمانية.

- مد خط أنابيب للنفط عبر الأراضي اليمنية، أو مد ذلك الخط عبر الأراضي العمانية.

- قيام خطوط الملاحة الدولية بتفريغ حمولاتها من السلع والمنتجات الواردة إلى الدول الخليجية، في موانئ المملكة الممتدة على طول البحر الأحمر، على أن يتم نقل البضائع براً وجواً إلى دول الخليج، بالإضافة إلى تزويد السفن بالوقود اللازم لاستكمال رحلاتها.

- تفعيل خط أنابيب العراق تركيا الذي يربط بين شمال العراق وتركيا وصولاً إلى ميناء جيهان على البحر المتوسط.

- استغلال الموقع الاستراتيجي لميناء الفجيرة على خليج عُمان لنقل صادرات دول الخليج النفطية.

- إلزام إيران باحترام القوانين الدولية والتي تُعد الداعم الرئيس للمليشيات الحوثيين.

- دعم الحكومة الشرعية المعترف بها من المجتمع الدولي حتى تقوم بالتزاماتها تجاه القانون الدولي.

نخلص من ذلك أن الهدف من الحرب الدائرة الآن في اليمن ومضيق باب المندب هو التضييق على دول الخليج في مضيق هرمز، حيث تسعى دول الخليج العربي والولايات المتحدة لتجنب المواجهة مع إيران سواء في شرق الوطن العربي أو في وسطه.

لمجابهة هذه التحديات المهددة للأمن في مضيق باب المندب وهي:

- محاولة السعي لدى مجلس الأمن الدولي لاستصدار قرار شبيه بالقرار رقم ١٨٥١ لسنة ٢٠٠٨ م، الذي أعطى الضوء الأخضر لتشكيل قوة عسكرية لمهاجمة القراصنة الصوماليين في مناطق وجودهم.

- تفعيل اتفاقية قمع الأعمال غير المشروعة الموجة ضد سلامة الملاحة البحرية سنة ١٩٨٨م، (اتفاقية سلامة الملاحة البحرية) التي تنص على قيام الأطراف بتجريم تلك الأفعال، وبفرض ولايتها القضائية عليها، وبقبول تسليم الأشخاص المسؤولين أو المشتبه في أنهم مسؤولون عن اختطاف سفن أو السيطرة عليها بالقوة أو بالتهديد أو باستعمال القوة أو بأي شكل آخر من أشكال التهريب.

- السعي لدى مجلس الأمن لاستصدار قوانين عالمية للحفاظ على الطاقة في منطقة مضيق هرمز وعدم تعرضها لي مشاكل سياسية أو عسكرية حتى لا يعود ذلك الأثر بالضرر على الاقتصاد العالمي، وحث المجلس أن يعامل منطقة مضيق باب المندب مثلما تعامل مع المشكلة الصومالية بتشجيع جميع الدول والمنظمات الإقليمية التي تكافح القرصنة والسطو المسلح في البحر قبالة سواحل الصومال على النظر في إنشاء مركز في المنطقة لتنسيق المعلومات المتعلقة بالقرصنة والسطو المسلح في المضيق.

- التحديات المتعددة تفرض نفسها بقوة على دول الإقليم أن تقوم بإنشاء نظام أمنى إقليمي في البحر الأحمر أو إنشاء منظمة خاصة لأمن البحر الأحمر وإنشاء نظام أمنى إقليمي يتطلب أن يكون برضا واتفاق الدول الأطراف، وأن يكون هناك اتفاقاً أيضاً على مصادر التهديد، وأن يكون هناك قوة عسكرية مشتركة لحماية الإقليم، تتكون من قوات عربية وإفريقية يتم التنسيق بينها للمراقبة.

- قوات ١٥٠: من صلاحيتها خليج عدن والبحر الأحمر وهذا يعطيها نفوذ المراقبة والمتابعة لأي نشاط إرهابي أو تهديد للملاحة الدولية، فهل يمكن نستفيد من هذه القوات خلال الصراع الحالي بالمنطقة؟ أيضاً توجد قوات للشرعية مسيطرة على باب المندب وأجزاء من الساحل الغربي للبحر الأحمر وما زالت في تقدم.

- تنسيق تصورات الدول التي لها مصالح في البحر الأحمر، ويعتمد التنسيق على نمو الثقة بين جميع الأطراف ونبذ

الأمن في البحر الأحمر و انعكاساته على الأمن القومي العربي

١٢ نزاعًا دوليًا وإقليميًا تدور في البحر الأحمر

حاليًا بصورة مباشرة وغير مباشرة

يمثل البحر الأحمر أهمية استراتيجية للدول المطلة عليه أو للدول التي تسعى ضمان تواجدها في هذه المنطقة الحيوية، حيث 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)، وتطل عليه ٨ دول منها ٦ دول عربية (السعودية - اليمن - مصر - السودان - الأردن - جيبوتي) ودولتان غير عربيتين (إسرائيل - إريتريا) وتقع ٤ دول في قارة إفريقيا (مصر - السودان - جيبوتي - إريتريا) والأربع دول الأخرى في آسيا (السعودية - اليمن - الأردن - إسرائيل). ويستمد البحر الأحمر 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 العربية.

د. محمد مجاهد الزيات

الخليج الاستراتيجية، فللبحر 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 ٦٠٪ من احتياجاتها من الطاقة عبر البحر الأحمر ونقل ٢٥٪ من احتياجات النفط للولايات المتحدة عبره أيضاً.

وللبحر الأحمر دور في التجارة الدولية بين قارتي أوروبا وآسيا، وتقدر السفن التجارية العابرة للبحر الأحمر سنوياً بأكثر من ٢٠ ألف سفينة، وتقع ثروات قاع البحر الأحمر في نطاق المنطقة الاقتصادية للدول المطلة عليه، إذ يمثل العمق الاستراتيجي لكل من السعودية ومصر، ويختصر البحر الأحمر المسافة بين الشرق والغرب ويتأخم الكثير من المناطق الحساسة ذات التأثير الحيوي مثل منابع النيل وروافده والأماكن الإسلامية المقدسة. كما يوجد في البحر الأحمر العديد من الجزر والخلجان ذات الأهمية الإستراتيجية، فخليج السويس يعد ممراً ملاحياً مهماً وهو الامتداد الطبيعي لقناة السويس.

وبالنظر إلى جغرافية البحر الأحمر تتضح أهميته، حيث يبلغ طوله ١٩٠٠ كم، وأقصى عرض له ٢٠٤ كم، وأقل عرض له ١٩ كم في باب المندب، وتبلغ مساحة سطحه ٤٣٧ ألف كم^٢، ويبلغ متوسط العمق فيه ٤١٩ متر، أما امتداد طول الساحل على الجانبين فيبلغ حوالي ٤٩١٠,٤ كم مقسمة كالتالي:

- ١٨٩٠ كم في السعودية بنسبة ٣٣,٩٪.
- ١٤٢٥ كم في مصر بنسبة ٢٥,٥٪.
- ٧١٧ كم في السودان بنسبة ١٢,٨٪.
- ٤٤٢ كم في اليمن بنسبة ٨,١١٪.
- ٤٠ كم في جيبوتي بنسبة ٠,٧٪.
- ١٧ كم في الأردن بنسبة ٠,٥٪.
- ١١,٢ كم في إسرائيل بنسبة ٠,٢٪.

وتكمن أهمية البحر الأحمر في كونه يمثل نظاماً فرعياً من إقليم الشرق الأوسط المضطرب بالأزمات السياسية والعسكرية التي تهدد حالة الإستقرار الأمني والسياسي في دول هذه المنطقة، وكما حدده "بريجنسكي" مستشار الأمن القومي الأمريكي فهو القوس الذي يضم الشرق الأوسط والقرن الإفريقي ومنطقة المحيط الهندي كما يقع ضمن الإطار الجيوبولوتيكي لمنطقة

- الثروات الطبيعية، حيث توجد العديد من الثروات المعدنية في البحر الأحمر أهمها البترول، والغاز الطبيعي، والكبريت، والفوسفات، والمعادن الثقيلة (حديد- زنك- نحاس- ذهب- فضة- رصاص).

وكذلك لوجود عدد من الموانئ البحرية الهامة:

- ميناء جدة الإسلامي 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. وحسب وكالة الأنباء السعودية، فإن الميناء يحوي أرصفة بأعماق كبيرة تستقبل أكبر سفن الحاويات في العالم بطول أربعمئة متر، وبحمولة تتجاوز ١٩ ألف حاوية قياسية، ومعدات مناولة متطورة. ويستقبل الميناء -حسب المصدر ذاته- أكثر من أربعة آلاف سفينة متعددة الحمولات والأغراض سنوياً، وقد استقبل في منتصف العام ٢٠١٦ سفينة "النفوذ" التي تعد من أكبر سفن الحاويات في العالم بطول أربعمئة متر وحمولة بلغت ١٩ ألفاً وثمانمئة حاوية قياسية، في حين يجري تنفيذ مشروعات تستهدف تطوير البنية التحتية وتوفير خدمات مساندة بشكل فعال.

ومن أهمها إعادة تأهيل شوارع وأرصفة الميناء وإنارتها وغيرها. - ميناء الملك عبد الله، يعتبر ميناء الملك عبد الله أحدث ميناء تجاري متكامل الخدمات في المملكة العربية السعودية والمنطقة، ويقع الميناء في مدينة الملك عبد الله الاقتصادية غرب السعودية. ويتميز هذا الميناء التجاري بموقعه الجغرافي الاستراتيجي وخدماته المتكاملة من خلال استخدام أحدث التقنيات على أيدي أخصائيين متمرسين في هذا المجال. كما يعتبر ميناء الملك عبد الله أول منفذ حيوي على المستوى الوطني يمتلكه القطاع الخاص وتديره جهة تنظيمية واحدة، مما سيعزز حتماً موقعه على خريطة الموانئ العالمية كنموذج رائد في إدارة الأعمال البحرية في المملكة العربية السعودية، وتهدف الخطة التشغيلية للميناء الوصول إلى ٢٠ ألف حاوية بحلول عام ٢٠٢٠، مما يؤهله أن يكون ضمن أكبر ١٠ موانئ في العالم.

- ميناء السويس في مصر، يقع الميناء على الطرف الشمالي لخليج السويس عند المدخل الجانبي لقناة السويس ويحده الخط الوهمي الممتد من "رأس مسلة" إلى "رأس السادات"، وكان في السابق يمثل البوابة الشرقية لمصر، وتبلغ المساحة الإجمالية للميناء ١٥٨,١ كيلومتراً مربعاً، وتبلغ طاقته الاستيعابية ٦ ملايين طن سنوياً. - ميناء بورتسودان في السودان، وهو من أهم وأشهر موانئ السودان، يقع في مدينة بورتسودان، وهي مدينة ساحلية تقع

النزاعات السياسية في البحر الأحمر وحوله

تدور في البحر الأحمر مجموعة من النزاعات السياسية ذات الطابع الدولي أو الإقليمي وتساعد الجغرافيا السياسية والاقتصادية ومقاصد الدول الكبرى على فهم أعمق لطبيعة النزاعات في البحر الأحمر، ويحصر الكاتب هذه النزاعات في اثني عشر نزاعاً تدور في الوقت الراهن في البحر الأحمر وفي المناطق المتاخمة له، ويمكن تقسيم هذه النزاعات إلى فئتين، النزاعات المباشرة والنزاعات غير المباشرة وتضم الفئة الأولى مجموعة من النزاعات الدائرة بين طرفين من الدول المطلة على البحر الأحمر وتشمل الصراع العربي الإسرائيلي، وتوتر العلاقات المصرية السودانية، والتوتر السوداني الإثيوبي، ومشكلة جنوب السودان، واحتلال إريتريا جزيرة حنيش اليمنية، والوجود الفرنسي في جيبوتي، ونزاع أوجادين بين إثيوبيا والصومال.

أما النزاعات غير المباشرة فهي التي تقع بين طرفين أحدهما أو كلاهما ليسا من الدول المطلة على البحر الأحمر وهذه النزاعات هي حرب الخليج والعلاقات السودانية التشادية والصومالية الكينية حيث كان البحر الأحمر ومضائقه وخليجانه وجزره جزءاً من الحروب العربية الإسرائيلية، وذو علاقة مباشرة بحربي الخليج الأولى والثانية.

الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر

تتبع الأهمية الاقتصادية لمنطقة البحر الأحمر من خلال وجود المقومات الاقتصادية سواء فيما يتعلق بخطوط الملاحة البحرية التي تمر عبرها سفن النفط لشتى أنحاء العالم، وذلك للأسباب التالية:

- ممر تجاري رئيسي، يمثل الطريق الأقرب والإجباري تقريباً بين المحيطين الأطلسي والهندي، وتتراوح التقديرات بشأن حجم التجارة المارة بالبحر الأحمر من إجمالي التجارة العالمية من ١٣٪ (تصريح لولي العهد السعودي محمد بن سلمان في مايو ٢٠١٧ لقناة العربية) إلى ١٥٪ (ما جاء في كلمة وزير الخارجية المصري في المؤتمر الدول العربية والإفريقية المشاطئة للبحر الأحمر. الذي عقد في ديسمبر ٢٠١٧م)، وترى بعض التقديرات أن حجم التجارة الذي يمر عبر البحر الأحمر يبلغ أكثر من ٤,٢ تريليون دولار سنوياً، ويمر عبره نحو ٣,٣ ملايين برميل نفط يومياً، وقد أكدت تقارير سابقة لمنظمات دولية مثل منظمة التجارة العالمية وصندوق النقد الدولي أشارت إلى أن البحر الأحمر من أكثر الممرات المائية المستخدمة لنقل البضائع، كما يتوقع له أن يكون ممر رئيسي في شبكة طرق "مبادرة طريق الحرير والحزام الاقتصادي" التي أطلقتها الصين.

منافسة دولية وإقليمية شرسة لإحلال دوائر النفوذ في البحر الأحمر عبر أداة التنسيق والتعاون الاقتصادي



خططت إسرائيل منذ نشأتها للسيطرة على جميع منافذ البحر الأحمر وإقامة ما يسمى بإسرائيل الكبرى وترفض السيطرة العربية

- ميناء العقبة الأردني، يعد ميناء خليج العقبة الأردني على البحر الأحمر النافذة البحرية الوحيدة للأردن على العالم، حيث يقع في أقصى جنوب المملكة ويبعد عن العاصمة عمان ٣٥٠ كيلومتراً. ويقع الميناء والمدينة على الحدود مع فلسطين المحتلة ولا سيما مع مدينة إيلات الإسرائيلية المحاذية للمدينة والميناء الأردني من جهة الغرب، في حين تحده من جهة الشرق الحدود السعودية، وتوجد للعقبة حدود مائية مع كل من مصر والسعودية وإسرائيل، 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 القادم من مصر.

- ميناء جبوتي، وهو الميناء الرئيسي لدولة جبوتي، ويعرف محلياً بميناء دوراله، ويقع على مدخل البحر الأحمر الجنوبي ويعتبر الميناء الوحيد الذي يعتمد مواصفات "القانون الدولي لأمن السفن والموانئ" الأمريكي في شرق إفريقيا، وفي سنة

شمال شرق السودان، ويعتبر الميناء بوابة السودان الأولى لوقوعه على الشاطئ الغربي للبحر الأحمر، وكان في السابق من أكبر معابر الحجيج الأفارقة والسودانيين، حيث تشكل نقطة انطلاق لعبور البحر الأحمر إلى الأراضي المقدسة عبر ميناء جدة. وأقيم الميناء على خليج طبيعي طوله حوالي ٦ كيلومترات وعرضه ٢,٥ كيلومتر، يفصل المدينة إلى جزأين شرقي وغربي، في حين يجري خور موج الذي يصب فيه من غرب المدينة نحو جنوبها.

- ميناء الحديد باليمن، من أبرز الموانئ المطلة على البحر الأحمر، يقع شمال خط الاستواء على خط عرض ٤ درجة و ٥٠ دقيقة شمالاً، وخط طول ٤٢ درجة و ٥٦ دقيقة شرقاً، وتؤكد المصادر اليمنية أنه يرتبط بقناة ملاحية بطول ١١ ميلاً بحرياً، وعرض ٢٠٠ متر، وحوماً للاستدارة بقطر ٤٠٠ تصل الميناء بمناطق انتظار. وبإمكان الميناء استقبال السفن ذات حمولة ٣١ ألف طن كحد أقصى، كما يمكنه استقبال سفن الركاب والسياح، ويتميز بقربه من الخطوط الملاحية العالمية، وكونه غير معرض للرياح الموسمية، إلى جانب كونه محمياً بشكل طبيعي من الأمواج والتيارات البحرية.

البحر الأحمر، ولعل الاتفاق مع دولة السودان على إقامة قاعدة عسكرية روسية في بوتسودان يخدم المصالح الروسية في هذا الخصوص.

● **الحضور الفرنسي:** كما تعد فرنسا من الدول ذات النفوذ في البحر الأحمر وذلك بهدف تأمين وارداتها من النفط وإثبات وجودها في تأمين طرق المواصلات والممرات المهمة وضمان عدم انفراد واشنطن في التحكم في الأوضاع السياسية والعسكرية في المنطقة، ويتضح الدور الفرنسي بشكل كبير في جيوتي حيث احتفظت فرنسا بقاعدة عسكرية وبحرية وهي وفقاً لذلك تمثل أكبر تواجد عسكري فرنسي خارج فرنسا إضافة إلى مساهمتها في تسليح الدول المطلة على البحر الأحمر مثل جيوتي ومصر والسعودية واليمن.

● **الحضور البريطاني:** وفي نفس الوقت تدرك بريطانيا الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر وضرورة أن يكون لها نفوذ وحضور قوي في هذه المنطقة، ولذلك قامت بريطانيا بتصدير نظم تسليحها إلى بعض الدول المطلة على البحر الأحمر ومنها إسرائيل ومصر والسعودية، كما اتجهت نصف التجارة البريطانية لدول شرق البحر الأحمر (دول الخليج العربي تحديداً) وحافظت على دورها في الجهود الدفاعية لحلف شمال الأطلسي (الناتو) حيث تحتفظ ببعض القطع البحرية في البحر الأحمر ضمن الأطار العام للحلف واستراتيجيته في المنطقة، وشاركت بريطانيا في الأحداث التي تهدد أمن وسلامة المصالح الغربية في المنطقة مثل تطهير أنغام البحر الأحمر عام ١٩٨٤م، وأزمة الخليج الثانية وحرب تحرير الكويت، كما تتواجد القوات البريطانية ضمن القوات المشتركة في منطقة الخليج والبحر الأحمر.

● **الاستثمارات الصينية:** ويتضح النفوذ الصيني كذلك في منطقة البحر الأحمر، من خلال التوجه نحو تأمين مصادر الطاقة في القارة الإفريقية وتأمين خطوط الملاحة البحرية، حيث وقعت عدة اتفاقيات مع السودان تضمنت إنشاء خط أنابيب لنقل النفط من جنوب السودان إلى ميناء بورتسودان على البحر الأحمر، وتشير التوقعات إلى أن تتجاوز التجارة الخارجية الصينية مع دول البحر الأحمر حجم التجارة الخارجية للولايات المتحدة الأمريكية والدول الأوروبية مجتمعة.

● **التدخلات الإيرانية:** كما بدأ الدور الإيراني جلياً في منطقة البحر الأحمر من خلال توطيد علاقاتها مع كل من إريتريا والسودان -قبل أن تقطع السودان علاقاتها بطهران وتتجه نحو دول الخليج العربي- وفي اليمن من خلال دعمها للمليشيات الحوثية، وتهدف إيران من تعزيز وجودها في تلك المنطقة منافسة التواجد الأمريكي والإسرائيلي والعمل على التقليل من احتمالات

٢٠٠٠م، منحت الحكومة الجيبوتية عقد تشغيل وإدارة الميناء لمجموعة موانئ دبي العالمية ويمتد لعشرين عاماً. ويلعب ميناء جيوتي 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 ميناؤها الرئيسي، وقد استأجرت مجموعة موانئ دبي ميناء عصب ومطار عصب المجاور له في عام ٢٠١٥ لثلاثين عاماً مقابل أن تحصل إريتريا على ٣٠٪ من عائدات الميناء الذي سيبدأ تشغيله في ٢٠١٨.

- ميناء إيلات بإسرائيل، حيث يقع في الجهة الشمالية لخليج العقبة، ويطلق عليه أم الرشراش، وقد افتتح في عام ١٩٥٥م.

التنافس الإقليمي والدولي على النفوذ في البحر الأحمر

تشهد منطقة البحر الأحمر تنافساً دولياً واسع النطاق بين القوى الإقليمية والدولية على تعزيز نفوذها في هذه المنطقة الهامة، وهو ما يمكن توضيحه على النحو التالي:

● **الوجود الأمريكي:** تأتي الولايات المتحدة الأمريكية في مقدمة الدول الكبرى الأكثر نفوذاً في البحر الأحمر حيث يمثل أهمية خاصة للاستراتيجية الأمريكية ورغبتها في السيطرة عليه لأهميته الإستراتيجية وارتباطه المباشر بمنطقة الخليج العربي ولضمان استمرار تأمين الخطوط الملاحية التي يمر بها النفط عبر البحر الأحمر وقناة السويس واستمرار دورها الفاعل في منطقة الشرق الأوسط مع إعادة ترتيب المنطقة طبقاً لمصالحها الاستراتيجية. وقد ظل البحر الأحمر موضع اهتمام الإدارات الأمريكية على اختلاف عهدها من مبدأ نيكسون عام ١٩٦٩ ومبدأ كارتر عام ١٩٧٦ ومبدأ ريجان عام ١٩٨٢ حتى مبدأ بوش عام ١٩٩٠.

● **الدور الروسي:** وعلى صعيد آخر، تسعى روسيا ليكون لها نفوذ في منطقة البحر الأحمر والدول المطلة عليه والقرن الإفريقي وذلك لفرض النفوذ الروسي على الملاحة البحرية في البحر الأحمر وتقويض المصالح الأمريكية والغربية وتقليصها في البحر الأحمر وما حوله واحتواء دول القرن الإفريقي وخاصة الصومال وإثيوبيا واليمن الجنوبي وإدخالها في حلف أو اتحاد، مما يتيح لها السيطرة على باب المندب، ولتحقيق ذلك سعت موسكو للتوسع في عقد اتفاقيات الدفاع المشترك والحصول على التسهيلات البحرية والجوية في بعض الدول بمنطقة

اعتبار أن البحر الأحمر من مقتضيات أمنها القومي بوصفه يقع ضمن اتجاهها الاستراتيجي الجنوبي ليشمل الدول العربية المشاطئة له ودول القرن الإفريقي المتحكمة في مدخله الجنوبي، بالإضافة إلى منطقة البحيرات العظمى ومناخ نهر النيل، ولذلك خطت إسرائيل منذ نشأتها للسيطرة على البحر الأحمر بجميع منافذه وإقامة ما يسمى بإسرائيل الكبرى، وفي إطار المنظور الإسرائيلي يعد البحر الأحمر ممر مائي دولي ينبغي أن يظل مفتوحاً لسفن الدول جميعاً بما فيها إسرائيل و يقولون أنه ليس من حق الدول العربية وحدها التحكم والسيطرة عليه أو تقييد حرية الملاحة البحرية فيه .

وفي إطار التكاليف الإسرائيلي على تعزيز نفوذها في منطقة البحر الأحمر، يظهر التخوف الإسرائيلي من النفوذ الإيراني، فأسرائيل ليست بمنأى عما يجري من أحداث بمنطقة البحر الأحمر، وهو ما عبر عنه محللون إسرائيليون الذين أكدوا أن الصراع الإقليمي والدولي في البحر الأحمر ليس بجديد وأن وجود تركيا في المنطقة لا يمثل تهديداً حقيقياً لإسرائيل بقدر المخاوف المتوقعة من تحركات إيرانية، أو نزاع مصري - تركي في ظل التعاون التركي مع السودان، ولم يستبعد المحللون أن يؤدي ذلك إلى تصعيد جدى لن تلتزم إسرائيل الصمت حياله من وجهة نظرهم .

القواعد العسكرية وأمن البحر الأحمر

تعد ظاهرة القواعد الأجنبية في منطقة البحر الأحمر ودول القرن الإفريقي أحد مؤشرات التكاليف الإقليمية 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، فقد قامت العديد من القوى الإقليمية والدولية بتأسيس قواعد عسكرية لها في الدول المطلة على البحر الأحمر، حيث أقامت الصين أول قاعدة عسكرية لها خارج البلاد في جيبوتي قبالة السواحل اليمنية والصومالية والتي تقع قرب قاعدة ليمونير الأمريكية في جيبوتي، وكشف تقرير لصحيفة نيويورك تايمز الأمريكية أن القاعدة البحرية الصينية يمكن أن توفر فرصة كبيرة للصين في توسيع نفوذها خارج حدودها خاصة وأن المنطقة التي أنشئت فيها هذه القاعدة تشهد العديد من عمليات مكافحة الإرهاب بقيادة واشنطن.

توجيه ضربة عسكرية لمشروعها النووي، وفي هذا الإطار قامت إيران ببناء قاعدة عسكرية في ميناء عسل الإريثري والذي يحتل موقعاً استراتيجياً في مدخل البحر الأحمر الجنوبي، وقد أصدر الكونجرس الأمريكي تقريراً أشار فيه بأصابع الاتهام 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 .

ومن الملاحظ خلال السنوات الأخيرة، سعي إيران للتمدد نحو اليمن -بوابة الجزيرة العربية- من دعم الميليشيات الحوثية بالإضافة إلى نشاط في العلاقات الإسرائيلية-الإفريقية من خلال زيارة رئيس الوزراء الإسرائيلي "بنيامين نتنياهو" لبعض دول شرق إفريقيا مثل أوغندا وإثيوبيا وكلتا الدولتين تمتلكان نفوذاً عسكرياً في الصومال لوجود قواتهما ضمن قوات حفظ السلام الإفريقية "أميصوم" .

● حلم الإمبراطورية التركية: كما سعت تركيا مؤخراً إلى تعزيز حضورها في منطقة البحر الأحمر والمحيط الهندي وهو ما ظهر من خلال توقيعها اتفاقاً لتطوير وإدارة جزيرة سواكن السودانية في ٢٤ ديسمبر ٢٠١٧م، فضلاً عن الاتفاق على تأسيس منطقة تجارة حرة في جيبوتي والتي تم تخصيص مساحة ٥ ملايين متر مربع لها في ديسمبر ٢٠١٦م، كما أعلنت رسمياً في سبتمبر ٢٠١٧م، عن إنشاء قاعدة عسكرية وثلاث مدارس عسكرية بجانب منشآت أخرى بجنوب العاصمة الصومالية على ساحل المحيط الهندي .

وتحاول تركيا من خلال تعزيز وجودها بالقرب من المنافذ البحرية بمنطقة البحر الأحمر تحقيق جملة من الأهداف، من أبرزها تعزيز قدراتها الاستثمارية عبر منافسة بعض القوى الإقليمية التي تبدي اهتماماً خاصاً بتطوير وبناء الموانئ المطلة على المحيط الهندي أو البحر الأحمر أو الاستثمار فيها، بما قد يحقق لها مكاسب تجارية واستثمارية متعددة .

● النفوذ الإسرائيلي: ركزت إسرائيل في نظرية أمنها القومي على البحر الأحمر، وذلك على الرغم من قصر ساحلها المطل عليه والذي يبلغ طوله ٧ أميال، غير أن تل أبيب ركزت جهودها على

البحر الأحمر ضمن الإطار الجيوبولوتيكي لمنطقة الخليج وأهميته استراتيجية للأمن القومي العربي في ثلاث دوائر عربية وإفريقية وعالمية



وتتضح علاقة التأثير والتأثر من خلال تدخل بعض القوى الإقليمية كإيران وتركيا في تلك الدول بسبب الفراغ الذي تركته الدول العربية وهيأت الفرصة أمام هذه الدول للتمدد في هذه الدول، الأمر الذي أثر سلبيًا على الأمن القومي المصري والعربي بشكل عام، فقد أصبحت هناك علاقات سياسية واقتصادية بين دول القرن الإفريقي مثل إريتريا وإيران، والتي بنيت في الأساس على عوامل اقتصادية، حيث كان من الأحرى أن تسعى الدول العربية إلى هذه المصالح، بدلا من ترك دولة مثل إريتريا أو إثيوبيا، في حاجة لإيران وإسرائيل، فالوجود الإيراني في إريتريا على سبيل المثال - في جانبه الاقتصادي - يهدف إلى تطوير مصفاة تكرير البترول في ميناء (عصب) وإنشاء مستودعات وقود إيرانية بهدف تصديرها، وهذا يعزز الاقتصاد الإريتري إذا ما كتب له النجاح. وتتسم منطقة القرن الإفريقي بأهمية استراتيجية بالغة، ويحمل مصطلح القرن الإفريقي عدة تعريفات، كما ذكرت الدكتورة إجلال رأفت فعلماء الأنثروبولوجيا يطلقونه على أراضي الصوماليين في كل من الصومال وجيبوتي وأوجادين بإثيوبيا، ومحافظة أقصى شمال كينيا، ويعرف الجغرافيون القرن الإفريقي على أنه ذلك الامتداد على اليابسة والذي يتخذ شكل القرن، والواقع شرق البحر الأحمر وخليج عدن أي أن المصطلح يتسع ليشمل إريتريا وإثيوبيا وكينيا.

ونقلت الصحيفة أن ما يجري يشبه إلى حد كبير مناورة فريق منافس في كرة القدم، وأن ما يجري في هذه المنطقة هو محاولة الخصمين لاكتشاف قدرات بعضهما البعض ولكن عن قرب، فقد تأسست قاعدة ليمونير الأمريكية، التي تعد القاعدة العسكرية الدائمة والوحيدة في إفريقيا، عقب هجمات ١١ سبتمبر عام ٢٠٠١م، وتقع بالقرب من مطار جيبوتي الدولي، وتضم هذه القاعدة حوالي ٤٠٠٠ جندي إضافة إلى أعداد أخرى تقوم بزيارات سرية إلى تلك القاعدة وأيضاً تعتبر قاعدة لانطلاق العديد من الطائرات دون طيار التي تستهدف مواقع مختلفة في دول الشرق الأوسط والقرن الإفريقي ومن أهمها تلك الغارات التي شنتها الولايات المتحدة ضد مواقع تنظيم القاعدة في اليمن لكنها خلفت قتلى في صفوف أفراد البحرية الأمريكية.

البعد الإفريقي في منظومة الأمن بالبحر الأحمر

قبل الحديث عن البعد الإفريقي في أمن منطقة البحر الأحمر، فإنه من الهام الحديث حول الأهمية الإستراتيجية لمنطقة القرن الإفريقي، حيث يعد القرن الإفريقي جناح العالم العربي الإسلامي في إفريقيا، فالدول التي تطل عليه وتكونه هي الصومال وجيبوتي وإثيوبيا وإريتريا ويتصل بها السودان وكينيا وأوغندا تأثيرًا وتأثرًا.



من ١٣ إلى ١٥٪ من حجم التجارة العالمية يمر عبر البحر الأحمر ب ٢,٤ تريليون دولار سنويًا و٣,٣ ملايين برميل نفط يوميًا

المتكرر عليهم من قبل سفن الصيد غير الشرعية، وبرزت مشكلة القرصنة التي تسببت بأزمة عالمية ومنحت القوى العالمية ذريعة لعسكرة البحر الأحمر ومداخله الجنوبية في القرن الإفريقي، بدعوى حماية الملاحة البحرية الدولية من القرصنة، وخرجها فعليًا من أيدي الدول العربية المشاطئة له.

ومنذ عام ٢٠١١م، ساهمت التطورات في منطقة الشرق الأوسط في تبلور محاولات لإعادة تشكيل النفوذ في القرن الإفريقي، وقد ارتبطت تطورات التنافس أو التكالب الدولي على البحر الأحمر بسياسات السيطرة على الموارد الطبيعية وخطوط التجارة الدولية، غير أن ظهور أنماط من الشراكات الاقتصادية والتجارية ساهم في تحول التنافس إلى صراع إقليمي، ومن أهم سمات هذا الصراع صعوبة بناء تحالفات مغلقة، حيث تتقاطع مصالح الدول بشكل يعصب معه حدوث انقطاع كامل في العلاقات بين أي دولتين.

إن تغير أحوال الدول الواقعة ضمن منطقة القرن الإفريقي وانهيار الدولة في الصومال وعدم نجاح القوة البحرية الدولية

بينما يضيف له السياسيون والاقتصاديون كلاً من السودان وجنوب السودان وأوغندا تحت اسم القرن الإفريقي الكبير. ومن التعريف أعلاه يعتبر القرن الإفريقي إذن المنطقة الشرقية من إفريقيا والمتحكمة بمنابع النيل ومدخل البحر الأحمر وخليج عدن وباب المندب، ومن هنا تأتي أهميته الإستراتيجية والاقتصادية للوطن العربي عمومًا ولاسيما الدول التي يمر نفطها في هذه المنافذ البحرية. وفي فترة التسعينيات جرت تغييرات كبرى في القرن الإفريقي، فقد أصبح للسودان نظام إسلامي بعد ثورة ١٩٨٩م، وسقطت حكومة ميننجستو وأصبحت إثيوبيا دولة غير ساحلية بعد استقلال إريتريا وظهرت جمهورية صومالي لاند.

ومع طول فترة الصراعات الداخلية في دول القرن الإفريقي، أو سيطرة حكومات تتسم بالهشاشة على مقاليد الحكم، تصاعدت ظاهرة استثمار الموانئ والسواحل فيها، فقد سمحت أطراف صومالية لجهات أجنبية بان تتحول سواحل الجنوب الصومالي إلى مكب للنفايات، وعانى الصيادون من الإعتداء

عملت إيران ولا تزال على التوغل والتمدد داخل هذه الدول، ويعد الدعم الإيراني المتواصل للمليشيات الحوثية في اليمن خير دليل على تبنيها استراتيجية محكمة ومعدة سلفاً بتعزيز دورها في اليمن والتأثير بشكل مباشر في مسارات الأزمة اليمنية. وتقدم دولة إريتريا نموذجاً لمطامع القوى الإقليمية والدولية في التمدد بها، فلا تزال جيبوتي مشكلة في قلب البحر الأحمر، ففي الوقت الذي يحاول المحور العربي جمع الأطراف في اتجاه واحد، ما يزال لاعبون آخرون يحاولون استثمار أمن البحر الأحمر لمصالحهم، وليس لمصلحة الإقليم.

وعلى جانب آخر، استطاعت إيران أن تخدم تطلعاتها من بوابة القرن الإفريقي لتمكين الحوثيين، حتى تحول اليمن إلى إقليم تابع لها، ومن خلال ضمان تواجدنا في منطقة القرن الإفريقي تستطيع إيران القفز فوق كل الخيارات المتاحة، وهو ما يضمن لها الوصول إلى الممرات المائية العربية من مضيق باب المندب وحتى قناة السويس، على طول البحر الأحمر، وأصبحت تهدد حركة الملاحة البحرية فيه من خلال استهداف صواريخها للسعودية عبر الحدود اليمنية واستهداف السفن في البحر الأحمر.

كما استغلت إيران الأراضي الأريتيرية في تقديم الدعم العسكري للحوثيين في مدهم بالسلاح 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 "ويغا"، والمعسكر الثاني في منطقة "ساوي" 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 بالسلاح 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.

د. انتشار عمليات القرصنة التي قام بها القراصنة الصوماليون الذين استفادوا من انهيار دولتهم وغياب سلطتها الحاكمة وقاموا بتوظيف سواحل بلادهم التي يصل طولها إلى ٢٧٠ كم لصالح عمليات القرصنة والاستيلاء على السفن أيا كانت جنسيتها وحمولتها واحتجازها وطلب الفديات مقابل الإفراج عنها. ومن المفارقات اللافتة للنظر هنا أن عمليات

المخصصة لمواجهة ما يعرف بالنشاط الإرهابي في القرن الإفريقي في الحد من عمليات القرصنة البحرية أخذ أمن البحر الأحمر يستقطب مرة أخرى الجهود العربية والدولية معاً وتمثلت أبرز مصادر التهديد الجديدة لأمن البحر الأحمر فيما يلي:

أ. تنامي الدور الإثيوبي في منطقة القرن الإفريقي وشرق إفريقيا استناداً إلى نفوذها في هذه المنطقة وتدخّلها في أزمات دول الجوار مثل جنوب السودان والصومال وغيرها، والأخطر من ذلك هو قيام الدول المشتركة في قوات طوارئ شرق إفريقيا "إيساف" (السودان، الصومال، إثيوبيا، أوغندا، كينيا،

بورندي، رواندا، سيشل، جزر القمر وجيبوتي) بإجراء تدريبات عسكرية مشتركة كان آخرها في شهر ديسمبر ٢٠١٧، حيث اختتمت هذه القوات التمرين الميداني (سلام الشرق ٢) تحت شعار (نحن نضع السلام والأمن والاستقرار) بمنطقة جيبوتي.

وتهدف هذه التدريبات المشتركة تكوين قوة عسكرية مكونة من ٥ آلاف جندي لمواجهة الاضطرابات والصراعات التي تعاني منها بعض الدول خاصة الصومال والتي تشكل تحدياً كبيراً

لدول هذه المنطقة، وهو ما يعني أن الدول الإفريقية المشاطئة للبحر الأحمر والواقعة في منطقة القرن الإفريقي أصبح لها دور عسكري واضح في هذه المنطقة والذي قد يؤثر سلباً بشكل أو بآخر على الأمن القومي العربي للدول المشاطئة للبحر الأحمر. ب. النزاعات الحدودية بين إريتريا وجيبوتي على خلفية اتهام جيبوتي لأسمره باحتلال منطقة حدودية متنازع عليها حيث قدمت جيبوتي شكوى رسمية للاتحاد الإفريقي ضد إريتريا ففي شهر يونيو الماضي؛ بسبب اتهامها لأسمره باحتلال منطقتي "دميرة" و"رأس دميرة" (الواقعتين في مضيق باب المندب بالبحر الأحمر) المتنازع عليهما فور انسحاب قوات حفظ السلام القطرية من المنطقة، حيث قامت قطر بسحب قواتها العسكرية المنتشرة، منذ عام ٢٠١٠م، على الحدود بين البلدين، وقوامها ٢٠٠ جندي، في أعقاب تخفيض جيبوتي مستوى تمثيلها الدبلوماسي في الدوحة، بسبب الأزمة الخليجية القطرية وتأييد أسمره للدول المقاطعة لقطر.

ج. تصاعد النفوذ التركي والإيراني في منطقة القرن الإفريقي وشرق إفريقيا بشكل أصبح يهدد معه الأمن القومي العربي وذلك من خلال تقديم المساعدات الفنية والاقتصادية بل والعسكرية أيضاً لدول هذه المنطقة مثل الصومال وإريتريا واليمن (باعتبارها دولة عربية مشاطئة للبحر الأحمر)، فقد

البحر الأحمر موضع

اهتمام الإدارات

الأمريكية منذ مبدأ

نيكسون عام ١٩٦٩ وحتى

مبدأ بوش عام ١٩٩٠

لعدة أقاليم منفصلة عن بعضها البعض ومتحاربة منذ بداية تسعينيات القرن العشرين وحتى الآن.

ويتمثل هذا التهديد فى عرقلة الملاحة فى البحر الأحمر وقناة السويس بما يؤثر بالسلب على مصر من خلال عمليات القرصنة ووجود بعض التنظيمات الإرهابية هناك، كما أن الوجود العسكرى المباشر للولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا من قواعدها العسكرى فى جيبوتى أو فى قاعدة "ديجو جارسيا" وأساطيلها فى المحيط الهندى يمثل تهديداً مباشراً للأمن القومى المصرى والدول العربية المطلة على البحر الأحمر.

كما أن التحرك الصينى الجديد فى هذه المنطقة والذى يعتمد على فكرة التغيير الناعم مقابل هيمنة الاقتصاد والمصالح النفعية البحثة هو الدافع الرئيسى للموقف الراهن ضد مصر من قبل دول مثل كينيا وإثيوبيا وأوغندا فيما يتعلق بحقوق مصر فى نهر النيل، الأمر الذى يتطلب صياغة استراتيجية مصرية وعربية فاعلة لمواجهة التحديات الأمنية فى منطقة القرن الإفريقى وشرق إفريقيا.

ويتزامن مع ذلك، تزايد رغبة روسيا وتركيا فى زيادة دورهما فى منطقة البحر الأحمر، عبر المشاريع الاقتصادية فى الدول المتشاطئة، وقد دخلت قطر على نفس الخط ولكن بغرض تقليص حجم الاستفادة من المخططات المستقبلية السعودية، والإماراتية، والمصرية المتعلقة بمجال الملاحة البحرية والنقل.

وفى نفس السياق، تستهدف مجموعة موانئ دبي العالمية فى زيادة دورها فى مجال الملاحة البحرية عالمياً بشكل عام، وفى البحر الأحمر بشكل خاص، فقد ذكرت صحيفة "فاينانشال تايمز" أن المجموعة سوف تكون من أكبر المستفيدين من مشروع "طريق الحرير" الذى طرحته الصين، حيث إنها تدير نحو ٢٠ ميناء على هذا الطريق، ويشار أيضاً إلى أن الإمارات تسعى لتطوير موانئ اليمن الجنوبي بشكل خاص، فى حين تعمل قطر على تطوير موانئ معاكسة على الجهة الأخرى من البحر الأحمر فى السودان، وذلك فى إطار المنافسة لتوسيع النفوذ وحشد مزيد من الحلفاء خاصة فى مناطق المصالح الحيوية للسعودية.

وبناءً على ما سبق، فإنه من الواضح أن هناك منافسة دولية وإقليمية شديدة لإحلال دوائر النفوذ التقليدية فى منطقة البحر الأحمر عبر أداة التنسيق والتعاون الاقتصادى، على أن يظل تواجد القوى التقليدية (أمريكية وأوروبية) فى شكله الأمنى من خلال تأمين البحر الأحمر وحرية عبور التجارة العالمية، وستزداد تلك المنافسة مستقبلاً مع ظهور فوائد مبادرة طريق الحرير الصينية على منطقة البحر الأحمر والعالم.

القرصنة الصومالية زادت بقوة فى عام ٢٠٠٧م، ثم زادت فى عام ٢٠٠٨م، وهما عامان شهدا وجوداً أثيوبياً عسكرياً فى الصومال بدءاً بنهاية عام ٢٠٠٦م، بعد دحر نظام المحاكم الإسلامية الذى كان قد سيطر على الصومال منذ يونيو ٢٠٠٦م، وامتدت سيطرته على سواحل الصومال حيث استطاع رغم قلة الإمكانيات أن يوقف هذه الأنشطة غير القانونية والتي استعادت زخمها بعد هزيمة المحاكم أمام الجيش الإثيوبى، وأصبح الوجود العسكرى الإثيوبى وقتها عبئاً على الصومال وجهود المصالحة فيه، كما أصبح عبئاً على إثيوبيا نفسها التي ثبت أن سلوكها العسكرى لم يكن له أية ضرورة وأن نتائجه الكارثية أكبر مما كان متصوراً.

هـ. مساعي التدويل التي تسعى إليها بعض الدول ومنها إسرائيل وإريتريا وأخرى أوروبية لغرض معلن وهو ضبط حركة الملاحة الدولية فى 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 الذى يخل مباشرة بالحقوق والمصالح المباشرة للدول العربية الست التي تطل على البحر الأحمر، فالاحتشاد العسكرى الدولى وتقاطر السفن الحربية قبالة سواحل الصومال لم يكن سوى مقدمة لتدويل البحر الأحمر، وهو مشروع سبق طرحه من قبل إسرائيل، لكنه وُجه برفض عربى تام.

وفى إطار التطورات الأخيرة التي لا تخلو من مغزى أن ثمانية دول أوروبية اتفقت على تشكيل قوة بحرية مشتركة للعمل فى منطقة خليج عدن لمواجهة القرصنة الصومالية، كما أرسلت عدة دول منها جنوب إفريقيا والهند وروسيا سفنًا حربية للعمل فى المنطقة بغرض حماية السفن التجارية التابعة لهذه البلدان من القرصنة، كما تدعو بعض الدول ومنها الدنمارك إلى إنشاء وحدة جنائية خاصة فى إطار المحكمة الجنائية الدولية لمحكمة القرصنة الصوماليين، وغالب هذه التحركات حدثت بعيداً عن الأمم المتحدة مما يندرج بتضارب مصالح كبير بين هذه الدول الوافدة على المنطقة وبين الدول الأصيلة المطلة على البحر الأحمر لاسيما جنوبه.

الخلاصة:

تشير المتغيرات السياسية والعسكرية الراهنة فى منطقة البحر الأحمر بشكل عام إلى بروز البعد الإفريقى بوضوح فى مسألة الحفاظ على أمن البحر الأحمر والدول المشاطئة له. حيث أصبحت منطقة القرن الإفريقى مصدر تهديد لأمن البحر الأحمر بشكل عام ولأمن القومى المصرى بشكل خاص، وذلك فى ظل غياب دولة قوية فى الصومال وتفتيت هذه الدولة

يعبره ٤٠٪ من النفط العالمي و ٩٠٪ من نفط الخليج و ٥٠٪ من تجارة المنطقة

٦ بدائل خليجية لمضيق هرمز .. وإغلاقه حرب على دول الخليج والمجتمع الدولي

بداية وفي لمحة تاريخية عن مضيق هرمز، فقد سمي بهذا الاسم لتوسطه مملكة هرمز التي لم تتجح محاولات الباحثين الإيرانيين المعاصرين بالتشكيك في هويتها العربية؛ فهي أشهر مملكة عربية، حكمت أجزاءً كبيرة من ضفتي الخليج لقرون، بل كانت أهم مملكة تجارية في العالم، من القرن العاشر حتى القرن السابع عشر الميلادي، حتى قيل فيها "لو أن جميع العالم صيغ خاتماً لكانت هرمز ماسته وجواهره" حسب ما ورد في قصيدة للشاعر البريطاني جورج ميلتون. وقد أسسها الشاه محمد وهو قائد عربي يمني عبر الخليج، وأسس لنفسه مملكة على ساحل، كرمان، واتخذ من هرمز عاصمة له، وضرب الشاه محمد عملة باسمه، لذلك لقب بـ (محمد درهم).

د. ظافر محمد العجمي

يعتبر هذا الموقع في الجانبين هو الأكثر عرضة لمحاولة الغلق من جانب إيران.

١- قدرة إيران على إغلاق مضيق هرمز (خطوات التهديد)

يتشكل المشهد الافتتاحي لسيناريو الإغلاق عادة بتهديدات من قادة طهران العسكريين كما فعل قائد القوات البحرية في الجيش الإيراني الأدميرال حبيب الله سياري في ديسمبر ٢٠١١م، حين صرح بأن "إغلاق المضيق سهل جداً للقوات المسلحة الإيرانية ويشبه شرب كأس ماء كما نقول بالفارسية"، أو حين أعلن الجنرال حسن فيروز آبادي رئيس الأركان الإيراني، خلال المؤتمر السنوي لقادة الحرس الثوري الإيراني إن "بلادته انتهت من كافة الاستعدادات الخاصة بإغلاق مضيق هرمز، ويحتاج تنفيذ الخطة إلى موافقة القائد الأعلى علي خامنئي". وعليه صار معروفاً أن إيران تهدد بصورة جادة بالإغلاق حين تعاني من حجم العقوبات المفروضة عليها من قبل المجتمع الدولي لكي يتأثر سوق الطاقة وبذا يصبح التهديد أمر مضر بحد ذاته بدرجة ليست بعيدة عن خطر الإغلاق نفسه.

سيناريوهات الإغلاق الإيرانية

- تلغيم المضيق في المناطق ذات العمق البحري القصير شرقي "بندر عباس" إلى مرفأ "جسك" والثالثة، إلى مرفأ "شاه

وفي الوقت الحاضر، وبدلاً من العقلانية ومسؤولية الدولة ومنطقها، تذهب القدرة التخريبية لهذيان العظمة بطهران للتهديد بإغلاق مضيق هرمز أمام حركة السفن كلما زادت ضغوط المجتمع الدولي عليها، جراء مناوراتها في عدم الالتزام بالمواثيق الدولية ووقف العبث بالاستقرار الإقليمي دون اعتبار كونه أحد أهم الممرات المائية في العالم، من حيث حركة السفن وحجم صادرات النفط المار عبره، والذي يصل إلى ٤٠٪ من النفط العالمي، و ٩٠٪ من صادرات نفط الخليج، وحوالي ٥٠٪ من حجم تجارة المنطقة مع العالم. هذيان العظمة هذا يعود بقدر كبير منه إلى الجغرافيا أكثر منه للقوة النارية أو النفوذ السياسي لطهران، وتمثله الأوتاد الاستراتيجية الإيرانية التي يضمها المضيق وهي الجزر الصغيرة غير المأهولة التي أكبرها جزيرة قشم وجزيرة لاراك وجزيرة هرمز، إضافة إلى الجزر الإماراتية الثلاثة المحتلة طناب الكبرى وطناب الصغرى وجزيرة أبو موسى. ولا شك أن خطر الإغلاق وارد فأدنى عرض للمضيق هو ٣٩ كم وعمقه لا يتجاوز ٨٠ متراً، وباستثناء قناتين تحويان مياهاً عميقة يمكن للغواصات والسفن الحربية القيام بعمليات كبيرة فيهما، ويبلغ عرض كل قناة ٢ كم فقط. هاتان القناتان إحداهما تستخدم للسفن المتجهة إلى الخليج وتقع في الجانب الإيراني، والأخرى للسفن الخارجة من الخليج إلى المحيط الهندي أو خليج عمان وتقع في الجانب العماني، وفيهما المياه العميقة التي تسمح بمرور ناقلات النفط، وبالتالي

نتائج معركة المضيق

قد لا يكون استخدام القوة العسكرية ضد إيران لفتح المضيق أمر هين، جراء حصول طهران على آلاف الألغام البحرية، والصواريخ ولقرب مناطق الامداد من ساحة المعركة لكن الغلبة ستكون في نهاية المطاف للقوات المناوئة لإيران سواء كان حلف الناتو أو الولايات المتحدة منفردة. ولعل إيران لا زالت تذكر عملية فرس النبي "Operation Praying Mantis" في ١٨ أبريل ١٩٨٨م، حين اصطدمت الفرقاطة الأميركية صامويل روبرتس "USS Samuel B. Roberts" بلغم بحري إيراني فهاجمت البحرية الأميركية إيران داخل مياهها الإقليمية وكانت نتيجتها أن أغرقت البحرية الأميركية ثلاث سفن حربية إيرانية وخمسة طرادات أخرى، واضطرت إيران بعد الخسارة إلى وقف إطلاق النار ليس مع الأميركيين بل مع العراق في الصيف نفسه.

٢- موقف المجتمع الدولي

يعرف صانع القرار السياسي في طهران أن إغلاق مضيق هرمز لا يخلق خريطة تحالفات جديدة تفرض نفسها من جديد بل سيقسم العالم إلى معسكرين، الأول هو المجتمع الدولي والثاني هو إيران لوحدها للأسباب التالية:
- تدرك إيران جيداً أن المادة ٣٨ من الاتفاقية الدولية لقانون الإبحار التي تم إقرارها في ٣٠ أبريل عام ١٩٨٢م، تتيح لجميع

بحر" على المحيط الهندي. لكن تلغيم مسار الدخول والخروج في المضيق أمر عسير حيث تجوب القطع البحرية الأميركية المضيق. لكن لدى الإيرانيين وهم بأنهم يملكون القدرة على إغلاق المضيق بهذه الطريقة لثلاثة أشهر على أقل تقدير. غير أن التقديرات تضعها في حدود ٣-٧ أسابيع، لأن كاسحات الألغام الأميركية ستحتاج إلى ثلاثة أسابيع على أقل تقدير لتطهير مسار واحد.

- عمليات انتحارية بطرادات الموت عبر استهداف القطع البحرية الأميركية ومعها بواخر الدول الحليفة، وناقلات النفط والموانئ الخليجية وتقوم به المكملات الاستراتيجية لإيران كحزب الله والحشد الشعبي والحوثيين، والجماعات الأفغانية أو الباكستانية كالفاطميين والزينبيين من المتعاطفين معها.

- استخدام القوات الجوية الإيرانية لإغلاق المضيق بقصف ناقلات النفط أو القطع العسكرية العابرة بطائرات هرمه تفتقر إلى القطع الرئيسية، وطياروها وكذلك الفنيون لم يتلقوا تدريبات متقدمة لتواجه الطيران الحربي الأميركي المتطور. بل أن إيران لا تملك نظاماً متقدماً للإنذار المبكر (كنظام الأواكس)، وليس بوسع طائراتها إعادة التزود بالوقود، أو الاعتماد على نظام توجيه صاروخي ليزري للوصول إلى أهدافها. فإيران ستواجه حملة جوية عاتية إلى الحد الذي معه ستكون عاجزة عن حماية مواقعها الدفاعية.





▲ خطر إغلاق هرمز وارد فادنى عرض له ٣٩ كم وعمقه لا يتجاوز ٨٠ متراً باستثناء قناتين بعرض ٢ كم لكل قناة تعبرها السفن من وإلى الخليج

- سينعكس إغلاق المضيق على إيران سلباً فدون الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة وكثير من الدول اجمعت بضرورة فرض عقوبات متتالية ومتوالية على إيران، وفي حال غلق المضيق سيكون هناك عقوبات كبيرة جداً، وإيران لم تعد قادرة أمام شعبها على تحمل المزيد.

٣- البدائل المتاحة لدول مجلس التعاون الخليجي حال إغلاق هرمز

سيبقى الخليج العربي مرتكزاً للتحويلات الكبرى، وقد نشاهد بعضها في مجال نقل النفط قريباً. فصانع القرار الاقتصادي الخليجي لم يتوقف يوماً عن التفكير في إيجاد بدائل لمضيق هرمز. لكن البدائل تختلف باختلاف الموقع الجغرافي للدول فهناك مشاريع لا تتطلب سوى اجراءات داخلية، وهناك مشاريع تتطلب موافقات دول أخرى، فما يصلح لدولة من البدائل قد لا يصلح لدولة أخرى، إلا أن ذلك لا يعفي كل دولة خليجية من دراسة وتنفيذ هذه البدائل ضمن التوجهات الاستراتيجية. بل أن البدائل هي خطة للمجتمع الدولي للحفاظ لاستمرار تدفق النفط والحفاظ على أسعاره في الأسواق العالمية. وتجدر الإشارة هنا إلى أن البدائل تتوقف على عنصر الوقت، فالمدلة التي تستطيع إيران من خلالها إغلاق مضيق هرمز هي المحك.

السفن العابرة في المضائق الدولية سواء التجارية أو الحربية حق العبور دون تمييز لذلك من الصعوبة أن تقدم إيران على تلك الفعلية، فإغلاق المضيق يعني توقف عمل ١٣ مرفأً تجارياً وعسكرياً لكونه المدخل الوحيد لها.

- سيوقف الإغلاق مرور أكثر من ٥٥ في المائة من واردات الخليج التجارية من مواد معيشية. وهو أيضاً حرمان لأكثر من ٢٣ دولة أوروبية وآسيوية، تضم أكبر أربع دول آسيوية: الصين والهند وباكستان واليابان. بمعنى آخر، أن طهران بهذا العمل ستستعدي ٣٠ دولة.

- إغلاق هرمز سيعتبر ذريعة حرب فهو مخالفة للقانون الدولي وسيتحول محيطه لساحة عمليات حربية ليست بحرية فقط بل برية وجوية أيضاً. فإغلاق المضيق يعني اعتداء على أمن ٧ دول في وقت واحد هي دول الخليج والولايات المتحدة التي يجوب أسطولها الخامس الخليج منذ نهاية السبعينات.

- إن إغلاق مضيق هرمز يعني أزمة دولية واسعة النطاق فبقية دول العالم سترتبط بالازمة بشكل غير مباشر لارتباط دول الخليج والولايات المتحدة بأحلاف أمنية كالتاتو ومعاهدة اسطنبول ٢٠٠٤م، أو إقليمية كالجامعة العربية، أو دول اوبك لتعرض أسعار النفط لتغيرات حادة.

- الخزن الاستراتيجي

ويتمثل في استخدام المخزون الاستراتيجي لدولة خليجية ما في دولة أخرى، كأن تحتفظ الكويت بمخزون في اليابان. كما أن من البدائل استخدام ناقلات النفط العملاقة كمحزونات مؤقتة لأي طارئ حال إغلاق المضيق، أو قيام الخطوط الملاحية العالمية بتفريغ السلع والمنتجات غير النفطية الواردة إلى الدول الخليجية، في موانئ على طول البحر الأحمر أو بحر عمان ثم شحن هذه السفن بالنفط بعد أن يتم تكييفها بحاويات وصهاريج خاصة لهذه المهمة.

- البديل العراقي

ويتم ضخ النفط الخليجي بعد تفعيل خط أنابيب العراق تركيا، والذي يربط بين شمال العراق وتركيا وصولاً إلى ميناء جيهان على البحر المتوسط، لكن بعد تشغيل خط الأنابيب الاستراتيجي بين شمال العراق وجنوبها. ولن يتردد العراق في دعم هذا التوجه فالموانئ الجنوب هي رئة العراق، وإغلاق مضيق هرمز يخنق العراق لكون ٩٢٪ من صادرات العراق نفطية، وسيخسر ٨٠٪ منها بفلق المضيق، كما أن السوق العراقية تعتمد على ٨٥٪ من حاجاتها من السلع، على الخارج، ويصل نصفها عبر موانئ الجنوب. ولا يخلو نقل النفط الخليجي عبر العراق من مخاطر ومعوقات منها الأوضاع غير المستقرة في العراق نفسه وبين العراق ودول الخليج كل عقدين، وبين العراق وجيرانها حتى يصل النفط للغرب.

- البديل اليمني

فالخيار هنا هو الوصول إلى بحر العرب عبر الأراضي اليمنية بعد إعادة الشرعية حيث يمكن مد أنابيب لنقل النفط من حقل الشيبية في الربع الخالي وغيره من الحقول إلى ساحل بحر العرب عبر الأراضي اليمنية. إلى ميناء المكلا في محافظة حضرموت، ويمتد الأنبوب مسافة تتراوح بين ٢٥٠ و٤٠٠ كيلومتراً.

على أن يكون هذا الخط مقدمة لإنشاء مشروع ربط إقليمي خليجي داخلي ينتهي بمرافق استراتيجية، على سواحل الدول المطلة على خليج عمان وبحر العرب، وذلك من خلال ثلاثة طرق:

- خط السعودية - الإمارات - اليمن.

- خط السعودية - اليمن.

- خط أنابيب الكويت - السعودية - الإمارات - عمان - اليمن.

- البديل الشرقية/ينبع

قامت الرياض خلال الحرب العراقية - الإيرانية، بإنشاء خطي أنابيب شرق - غرب اللذين يربطان المنطقة الشرقية بمدينة ينبع على ساحل البحر الأحمر بطول ١٢٠٠ كلم وقد خصص أحدهما لنقل الزيت الخام والآخر لنقل الغاز المسال. هذا وقد تمت توسعتهما ١٩٩٢ لتبلغ الطاقة الاستيعابية لهما ٥,٥ ملايين برميل في اليوم وتبلغ الطاقة التخزينية في مدينة ينبع ما يقارب ١٢,٥ مليون برميل في اليوم، بالإضافة إلى القدرة على تخزين وتصدير الغاز المسال. وهذا يمكن المملكة من تصدير ما يصل إلى ٥٠٪ من إنتاجها اليومي عبر ذلك المنفذ الذي ربما يحتاج إلى توسعة أخرى للوفاء بمتطلبات المستقبل.

- البديل العماني/ الإماراتي

تستطيع دول الخليج مجتمعة مد خط أنابيب ضخم يربط هذه الدول بالمكان المناسب على الساحل العماني من بحر العرب، أو عبر الإمارات إلى ساحل إمارة الفجيرة على خليج عمان. والبديل هنا خيار يسهله كون تلك الدول أعضاء في مجلس التعاون الخليجي الذي أبسط وأوضح أبعدياته التعاون في هذا المجال، خصوصاً أن تلك الدول تستطيع أن تستفيد في المقابل من خط أنابيب شرق-غرب السعودي الذي يمكن أن ينقل صادرات تلك الدول البترولية إلى ساحل البحر الأحمر.

ومن تلك الخطوط خط أنابيب بين إماراتي الشارقة والفجيرة ١٠٠ كلم يمكن من خلاله نقل البترول بالسفن من موانئ الدول المصدرة إلى إمارة الشارقة حيث يتم تفريغه ونقله عبر الأنابيب إلى ساحل إمارة الفجيرة على خليج عمان، ومن ثم تحميله بالسفن مرة أخرى إلى جهته دون المرور بمضيق هرمز. كما أن هناك خط أنابيب حبشان الفجيرة، ويربط بين إمارتي أبو ظبي وميناء الفجيرة، بامتداد ٢٧٠ كيلومتراً، وستكون له القدرة على ضخ ما بين ١,٥ إلى ١,٨ مليون برميل من النفط يومياً، وهو ما يعني إمكانية نقل ٧٠٪ من إنتاج الإمارات عن طريق هذا الخط. وستبلغ تكلفته نحو ٢,٢٩ مليار دولار وتملكه شركة الاستثمارات البترولية الدولية. وقد جعل الموقع الاستراتيجي المهم لميناء الفجيرة على خليج عمان والمطل على بحر العرب، من الميناء أحد البدائل الاستراتيجية لدول الخليج لنقل صادراتها النفطية وغيرها من المواد، حيث بإمكان الميناء أن يكون مساراً لنقل النفط عبر الخط الجديد، ويزيد من أهمية الميناء أن منشآت التخزين في إمارة الفجيرة تستوعب نحو سبعة ملايين متر مكعب من النفط الخام. وستكون الفجيرة

طهران تريد العودة إلى صراع القرن الثامن عشر وعصور القرصنة متجاهلة القوانين الحاكمة للممر المائي

وقد نصت المادة ٢٨ من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار على أن تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب. لكن عليها واجبات أثناء ممارستها حق المرور العابر:

- أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه.
- أن تتمتع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدول المشاطئة للمضيق أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.
- أن تتمتع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للاشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضرورياً بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة.
- أن تمتثل لما يتصل بالأمر من أحكام أخرى في هذا الجزء على السفن المارة مروراً عابراً.
- أن تتمثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر.
- أن تتمثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموماً لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.

أما واجبات الدول المشاطئة للمضائق فقد ذكرتها المادة ٤٤ من الاتفاقية كالآتي:

لا تعيق الدول المشاطئة للمضائق المرور العابر وتقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التحليق داخل المضيق أو فوقه ولا يوقف المرور. فقيام إيران بإغلاق مضيق هرمز يعتبر عدواناً وتهديداً للسلم والإخلال به، وينطبق على هذا التصرف المادة ٢٩ من ميثاق الأمم المتحدة والتي تنص على: (يقر مجلس الأمن ما إذا كان قد وقع تهديد للسلم أو إخلال به، أو كان ما وقع عملاً من أعمال العدوان، ويقدم في ذلك توصياته أو يقرر ما يجب اتخاذه من التدابير طبقاً لاحكام المادتين ٤١، ٤٢ لحفظ السلم والأمن الدولي أو إعادته إلى نصابه).

لكن طهران تآبى إلا أن تعود بنا إلى صراع القرن الثامن عشر وعصور القرصنة البحرية كلما هددت بغلق المضيق متجاهلة القوانين الحاكمة للعمل في هذا الممر المائي. فالمضيق يعتبر في نظر القانون الدولي جزءاً من أعالي البحار، حيث أن القانون الدولي، يعتبر أعالي البحار مفتوحة أمام أي دولة.

الميناء البترولي الأول في حجم المناولات البترولية وتخزين النفط ومشتقاته على مستوى العالم.

كما أن هناك خط الخليج الكويت/الفجيرة يبلغ طوله نحو ٤٨٠ كم، وهو ليس امتداداً كبيراً مقارنة بغيره دولياً، مما يدعم إمكانية بناء خط يشمل الخليج بكامله، خاصة وأن هناك دولاً مثل روسيا لديها أنابيب نفطية تمتد عبر آلاف الكيلومترات، على الرغم من الطبيعة الصعبة والتضاريس الوعرة هناك، وذلك على عكس الطبيعة المهددة التي تتمتع بها دول الخليج من الكويت للفجيرة، حيث الأرض الرملية المسطحة بدون عوائق أو تضاريس جبلية وعرة.

-البديل بقناة الخليج العربية

ويقوم هذا البديل على شق قناة مائية على غرار قناة السويس تربط بين الخليج العربي وخليج عمان، وتقوم عند أقرب نقطة بين الخليجين، وستكون في أقصى شمال شرق الأراضي العمانية، بين شبه الجزيرة العمانية الممتدة في مضيق هرمز، بين خط عرض ٢٦ شمالاً وخط طول ٥٦ شرقاً، على أن تقوم ببنائها دول الخليج المستفيدة من مضيق هرمز وتكون بمثابة دخل إضافي لسلطنة عمان.

٤- عودة لقرصنة القرن الثامن عشر

يعتبر المضيق في نظر القانون الدولي جزءاً من أعالي البحار، حيث أن القانون الدولي، يعتبر أعالي البحار مفتوحة أمام أي دولة للصيد، والسفر، والبحث. وجميع الدول لها حقوق متساوية في أعالي البحار، ويجب أن تحترم كل منها حقوق الدول الأخرى. ولكل السفن الحق والحرية في المرور فيه ما دام لا يضر بسلامة الدول الساحلية أو يمس نظامها أو أمنها. حيث تضع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢م، النظام القانوني للمرور في المضائق الدولية. والتي أصبحت نافذة المفعول منذ عام ١٩٩٤م، ويبلغ عدد الدول الأطراف فيها ١٦٢ دولة منها ١٨ دولة عربية. وقد صدقت على هذه الاتفاقية جميع دول الخليج العربي فيما عدا جمهورية إيران الإسلامية ودولة الإمارات العربية المتحدة. ورغم أن إيران ليست طرفاً في هذه الاتفاقية بسبب عدم تصديقها عليها، فإن ذلك لا يعطيها الحق في عرقلة أو إعاقة المرور في هذا الممر الدولي الحيوي للدول الأخرى المطلة على الخليج العربي بصورة خاصة ودول المجتمع الدولي بصورة عامة، لأن المرور في المضائق الدولية حق دولي ثابت لجميع الدول وفقاً لقواعد القانون الدولي العرفي وأكدتها أحكام محكمة العدل الدولية، إضافة إلى الممارسات الدولية للمرور العابر في مضيق هرمز الدولي لعقود طويلة، مما يجعل من هذا الحق شأناً دولياً في حالة المساس به من أي دولة، ويلقي على دول المنطقة الالتزام باحترام الثوابت الدولية حفاظاً على الأمن القومي لدول الخليج والأمن الإنساني لشعوبها.

مهددات المضائق والممرات المائية أهم قضايا المنطقة الأمن الإقليمي وصراع النفوذ على الممرات: استراتيجية المواجهة

تكتسب المضائق والممرات البحرية أهمية استراتيجية قصوى، حيث تؤثر في مجالات الأمن القومي الشامل وخاصة في أبعاده السياسية والاقتصادية والعسكرية.. ونظراً لتلك الأهمية، فقد سعت الدول العظمى والكبرى للسيطرة أو التواجد في تلك المضائق والممرات ضمن الصراع على مناطق النفوذ حول العالم.... وقد بدأ الصراع بالاحتلال الأجنبي خلال حقبة الاستعمار التقليدي، كما فعلت بريطانيا للسيطرة على كل من جبل طارق وقناة السويس وعدن وهرمز، لتأمين مصالحها في المنطقة العربية والهند، ثم لاحقاً من خلال التواجد العسكري ضمن تحالفات استراتيجية مستقرة، كما هو حادث في الخليج العربي حالياً، أو ضمن تحالفات استراتيجية إقليمية مرنة ومؤقتة ومن خلال تسهيلات أو تواجد مؤقت، وذلك لتأمين أكبر مصادر الطاقة النفطية والغازية، وتدفعها، كما في الخليج العربي وعبر مضيق هرمز.

لواء أ.ح. د. محمد عبد الخالق قشقوش

قدرة الدولة أو الأمة على البقاء، وقدرتها على الدفاع عن مصالحها العليا الخارجية والداخلية، والتي قد تضحي بالدخول في الحرب، من أجل الحفاظ على تلك المصالح، بالإضافة إلى قدرة الدولة على النمو والتطور كما ذكر (روبرت مكنمارا) وقد ارتبط مفهوم الأمن القومي بالبعد العسكري كبدية ولكنه ما لبث أن اشتمل على الأبعاد الاقتصادية والسياسية والاجتماعية، ليتشكل مربع الأمن القومي الشامل، وإن احتفظ البعد العسكري بأهمية خاصة، نتيجة لطبيعته وارتباطاً بالمنشأ.

وارتباطاً بموضوعنا، نجد أن أمن المضائق والممرات الاستراتيجية العربية، يؤثر ويتأثر بالأمن القومي العربي بشكل عام والخليجي بشكل خاص، في كل من الأبعاد السياسية والاقتصادية، والعسكرية، كما سيأتي لاحقاً.

ثانياً: المضائق والممرات الاستراتيجية البحرية:

١- طبقاً لتعريف موسوعة المعلومات: هو ممر بحري يصل بين مسطحين مائيين، يفصل بينهما جزآن أو أكثر من اليابس.

٢- الحدود البحرية الدولية:

تقسمها وتؤكد عليها الاتفاقية الدولية البحرية لعام (١٩٨٢م) بدءاً بالمياه الإقليمية لعمق (١٢) ميل بحري، تقاس من الرصيف

لذلك، سوف تتناول دراستنا الموضوع من خلال ثلاثة أبعاد هي:

الأول: ويغطي المعلومات عن أهم المضائق والممرات العربية بشكل خاص والعالمية بشكل عام، ثم موقف المخاطر والتهديدات الحالية والمنتظرة لتلك المضائق والممرات في النطاق العربي، وأخيراً الاستراتيجية المقترحة لمواجهة تلك المخاطر والتهديدات كما سنعرض له.

محتويات الدراسة:

الأمن القومي والمضائق البحرية في الوطن العربي - المضائق والممرات الاستراتيجية البحرية في الوطن العربي بشكل خاص - المخاطر والتهديدات للمضائق والممرات البحرية في الوطن العربي - استراتيجية مجابهة التهديدات للمضائق والممرات البحرية في المنطقة.

أولاً: الأمن القومي والمضائق البحرية في الوطن العربي:

تتعدد تعريف ومفاهيم الأمن القومي في الأدبيات الاستراتيجية طبقاً لمصادرها المختلفة، سواء البريطانية، أو الأمريكية، أو العربية، وكلها تتمحور حول قواسم مشتركة، في



قواعد تركيا في قطر والصومال والمحتملة في سواكن تشكل حزامًا عسكريًا من شرق الوطن العربي إلى منتصفه

لمجموع كليهما، مما يتم اللجوء معه إلى التقسيم طبقاً لخط المنتصف. كما يعتبر ممرًا دوليًا في هذه الحالة، مع الحفاظ على أمن وسلامة دولتي شاطئ المضيق... وهو ينطبق على جميع المضائق في الوطن العربي (هرمز - باب المندب - جبل طارق - تيران - قناة السويس).

أما تقسيم الحدود في المياه الاقتصادية للدول المجاورة على شاطئ واحد، فيرجع لأحد أسلوبيين، إما امتداد الحدود البرية

القارية للدولة، وتمارس عليها كامل سيادتها كجزء من اليابسة. ثم يليها عمقًا، المياه الاقتصادية حيث تمارس عليها الدولة نشاطها الاقتصادي من ثروة سمكية أو معدنية أو تنقيب على البترول والغاز أو مد الأنابيب الناقلة وأخيرًا المياه الدولية أو أعالي البحار وهي ملك لجميع الدول بما لا يضر خطوط الملاحة الدولية... وتبرز مشكلة تقسيم الحدود بين الدول المشكلة لشاطئ المضيق، حيث عادة ما يقل عن المياه الإقليمية

ب- الأهمية الاستراتيجية: يربط بين المحيط الهندي جنوباً، والبحر المتوسط شمالاً من خلال قناة السويس، التي زادت من الأهمية الاستراتيجية للمضيق منذ أفتتاحها عام (١٨٦٩م)، ويخدم المضيق التجارة الدولية وخاصة النفط، حيث تعبر من خلاله (٢٥ - ٣٠) سفينة يوميًا.

٣- جبل طارق:

أ- هو البوابة البحرية الغربية للوطن العربي، ويرجع اسمه إلى الفاتح طارق بن زياد الذي عبره إلى شبه جزيرة أيبيريا (الأندلس لاحقاً) عام (٧١١) ميلادية. ويربط بين البحر المتوسط شرقاً، والمحيط الأطلنطي غرباً، ويشاطئ كل من الغرب جنوباً، وإسبانيا ومحمية جبل طارق البريطانية شمالاً، بعرض (١٤) كم وعمق (٣٠٠) م، ويسمح بمرور خطي ملاحية، ولا توجد جزر هامة داخله.

ب- الأهمية الاستراتيجية: شريان تجاري ونفطي هام، يربط بين دول حوض المتوسط ودول جنوب شرق آسيا عبر قناة السويس، من جهة، وبين غرب كل من أوروبا وإفريقيا والأمريكيتين وخاصة الشمالية، من جهة أخرى.

٤- تيران:

أ- هو البوابة الجنوبية لخليج العقبة، عند اتصاله بالبحر الأحمر، ويحده شرقاً جزيرة تيران وغرباً شرم الشيخ، وبعرض (٦) كم وعمق (٣٠٠) ويقترب المجرى الصالح للملاحة من شرم الشيخ غرباً. ولا توجد جزر داخل المضيق، ولكن توجد جزيرة صنافير، على الامتداد الشرقي لجزيرة تيران في اتجاه السعودية.

ب- الأهمية الاستراتيجية: هو المنفذ البحري الوحيد للأردن من خلال خليج العقبة، كما أنه المنفذ البحري الإسرائيلي الوحيد إلى البحر الأحمر، ويبرهن على تلك الأهمية الاستراتيجية، أنه عند إغلاقه في وجه الملاحة الإسرائيلية من قبل الرئيس المصري جمال عبد الناصر، كان السبب الرئيس للعدوان الإسرائيلي عام (١٩٦٧م) بغية إعادة فتحه، ضمن أهداف عدوانية أخرى ضد كل من سوريا والضفة الغربية واحتلال القدس.

٥- قناة السويس:

أ- ممر دولي صناعي تم افتتاحه عام (١٨٦٩م) منذ بدء العمل به عام (١٨٥٩م) ويقع بالكامل داخل الأراضي المصرية، ويربط بين

داخل المسطح المائي المتجاور، أو إنشاء الخط العمودي على الشاطئ في نقطة التقاء الحدود البرية، مما قد ينتج عنه مثلث مائي يتم التوافق عليه، وفي حاله عدم الاتفاق، يتم اللجوء إلى التحكيم الدولي والذي يستهلك وقتاً كبيراً مع إيقاف أي نشاط اقتصادي في المياه المتنازع عليها، مما يرجح كفة التوافق طالما لا توجد خلافات جوهرية.

ثالثاً: المضائق والممرات البحرية الاستراتيجية في الوطن العربي:

١ - هرمز (باب السلام)

أ - يربط بين الخليج العربي غرباً، والمحيط الهندي من خلال خليج عمان شرقاً، ويشاطئ كلاً من إيران شمالاً وسلطنة عمان جنوباً، بعرض (٥٠) كم وعمق (٦٠) م، ويسمح بمرور خطي ملاحية في وقت واحد وأهم الجزر بمنطقة المضيق من الجانب الإيراني هي (هرمز - قشم - لاراك) ومن الجانب الإماراتي (الجزر المحتلة بواسطة إيران (أبو موسى - طناب الكبرى والصغرى) وتبلغ سواحل دوله المتشاطئة كم كالاتي: إيران (٦٢٥) - الإمارات (٤٢٥) - السعودية (٢٩٤) - البحرين (٦٨) - الكويت (١١٥) - عمان (٥١) العراق (١٠) كم.

ب - الأهمية الاستراتيجية: يعبر من خلاله حوالي (٤٠٪) من إنتاج النفط العالمي، بمعدل سفينة كل (٦) دقائق في وقت الذروة، كما أنه المنفذ البحري الوحيد لكل من العراق - الكويت - البحرين - قطر.

٢ - باب المندب:

أ- يربط بين البحر الأحمر شمالاً، والمحيط الهندي من خلال خليج عدن جنوباً، ويشاطئ كل من اليمن شرقاً (رأس مهالي) وجيبوتي غرباً (رأس سيان) بعرض (٣٠) كم، وينقسم إلى حوضين فرعيين، يفصل بينهما جزيرة (بريم) اليمنية، شرقاً وهو (باب السكندر) بعرض (٣) كم وعمق محدود (٣٠) م فقط، وغرباً (دفة المايون) وهو الممر الرئيسي بعرض (٢٥) كم وعمق (٣١٠) م، ويسمح بمرور خطي ملاحية، وأهم الجزر من الجانب اليمنى هي جزيرة (بريم) الحاكمة بطول (٩) كم وعرض (٥) كم ومن الجانب الإفريقي، يوجد أرخبيل من (٧) جزر صغيرة، تسمى (الأشقاء السبعة) وليس لها أهمية استراتيجية.. بالإضافة إلى بعض الجزر البعيدة نسبياً، مثل سوقطرى اليمنية جنوباً وبعض الجزر اليمنية والإريتيرية شمالاً، كما سيرد في حوض البحر الأحمر.

بدائل تصدير النفط والغاز في حالة إغلاق مضيق أو أكثر في وقت واحد وأهمية التحالفات لمجابهة التهديد الإيراني

قناة السويس حولت البحر الأحمر من شبه مغلق إلى شبه مفتوح وتنقل القوات إلى مسارح الحرب والتمركز في الشرقين الأوسط والأقصى

ب- دجلة والفرات: وينبعان من هضبة الأناضول في تركيا (آسيا الصغرى) عبر سوريا، ثم دولة المصب (العراق) من خلال شط العرب المشاطئ لإيران.

ج- نهر الأردن: ويصل بين بحيرة طبرية والبحر الميت، وترجع أهميته، تاريخياً، أن به مكان تعميد السيد المسيح عليه السلام في منطقة (المغطس) كما أنه يمثل خط الحدود السياسية بين كل من الضفة الغربية الفلسطينية المحتلة وإسرائيل غرباً، والأردن شرقاً.

د- مجموعة الأنهار الفرعية جنوب سوريا ولبنان: وهي التي تتبع من هضبة الجولان السورية والجنوب اللبناني، لتصب إما في بحيرة طبرية، أو البحر المتوسط، وهي المتداخلة بشكل أو بآخر مع الاحتلال الإسرائيلي لكل من هضبة الجولان السورية، ومزارع شبعاً اللبنانية.

٨- أهم المضائق البحرية العالمية الأخرى بشكل عام:

أ- قناة بنما: قناة صناعية ذات أهوسة، تقع داخل دولة بنما في أمريكا الوسطى، وتربط بين المحيط الأطلنطي شرقاً والمحيط الهادي غرباً، وأنشأت عام (١٩١٤م) لتختصر وقت المرور من شرق الولايات المتحدة إلى غربها إلى ثلث الزمن، بديلاً لدوران جنوب أمريكا اللاتينية، وظلت تحت سيطرة الولايات المتحدة الأمريكية لمدة (٨٥) عاماً، منذ إنشائها، ويعبرها حالياً حوالي (١٧) ألف سفينة سنوياً.

ب- مضيق البسفور (اسطنبول) والدرديل: ويقعان داخل تركيا ليفصلا بين آسيا الصغرى شرقاً، وأوروبا غرباً، ويربط الأول بين البحر الأسود شمالاً وبحر مرمرة جنوباً، ويربط الثاني بين بحر مرمرة شمالاً والبحر المتوسط عبر بحر إيجه جنوباً....

ج- مضائق الدنمارك: وتفصل بين بحر البلطيق شرقاً، والمحيط الأطلنطي غرباً.

د- مضيق ملقا: ويقع بين شبه جزيرة ماليزيا وسنغافورة شمالاً، وجزيرة سومطرة الإندونيسية جنوباً، ويربط بين المحيطين الهادي والهندي، بطول (١٠٨٠) كم، وذو أهمية كبيرة للشرق الأقصى وخاصة (الصين - اليابان - وجنوب شرق آسيا).

٥ - مضيق بيرنج:

وفصل بين اليابس الآسيوي أقصى شرق روسيا، والولايات المتحدة أقصى غرب الاسكا ويكتسب أهميته

البحرين الأبيض المتوسط شمالاً، والأحمر جنوباً، يحدها شرقاً شبه جزيرة سيناء كيبس آسيوي، وغرباً الوادي المصري كيبس إفريقي، بطول (١٦٥) كم تتوسطه بحيرات (التمساح والمرة) والأخيرة تسمح بالمناورة والانتظار على المجرى القديم. ويبلغ عرض المجرى عند السطح (٣٤٥ - ٢٨٠) م - وعند القاع (٢١٥ - ١٩٥) شمالاً وجنوباً على الترتيب - وبعمق (٢٥) م، تم ازدواج القناة لتكون في اتجاهين منفصلين من البحر المتوسط وحتى البحيرات المرة، وسيتم استكمال الازدواج بعد الانتهاء من حفر الأنفاق أسفلها، مع تعميق القاع لاستقبال الناقلات العملاقة.

ب- الأهمية الاستراتيجية: ربطت القناة الشمال الأوروبي وأمريكا الشمالية، بآسيا، مع اختصار أزمان الرحلات التجارية وخاصة البترولية، بدلاً عن المرور عبر رأس الرجاء الصالح. كما حولت البحر الأحمر من بحر شبه مغلق إلى بحر شبه مفتوح، كما أفادت القوى العظمى في تسهيل المناورة لنقل قواتها بحراً إلى مسارح الحرب ومناطق التمركز المختلفة من وإلى الشرق الأوسط والأقصى.

٦ - حوض البحر الأحمر:

يعتبر بحيرة شبه عربية، عدا شواطئ محدودة لكل من إريتريا وإسرائيل، ويعتبر شريان ملاحياً هاماً للتجارة الدولية، وخاصة النفط، بين مصادره جنوباً وأسواقه شمالاً عبر قناة السويس. وتتحكم فيه عدة مضائق هامة، مثل باب المندب جنوباً، وقناة السويس شمالاً وتوجد بحوضه عدة جزر هامة تتحكم وتسيطر على المجرى الملاحى كالأتي:

أ- الجزر التابعة لليمن وأهمها (حنيش وجبل الطير)، والتابعة لإريتريا (أرخيبيل دهلك) المكون من عدة جزر أهمها دهلك وحالب التي تستأجرها إسرائيل تحسباً لتأمين باب المندب وعدم إغلاقه في وجه الملاحه الإسرائيلية كما قامت به مصر إبان حرب أكتوبر (١٩٧٣م)، وأهم الجزر السعودية (فرسان) والسودانية (سواكن) والمصرية (جوبال وشدوان).

٧- الممرات النهرية وأهمها:

أ- نهر النيل في الجناح العربي الإفريقي، وهو أطول أنهار العالم، ويربط بين دول المنابع الدائمة للبحيرات الاستوائية من خلال النيل الأبيض، ومنبع الفيضان الموسمي الرئيس عبر إثيوبيا من خلال النيل الأزرق - ثم دوله الممر (السودان) ودوله المصب (مصر).

على النيل الأزرق، الرافد الرئيسي لمياه الفيضان إلى كل من دولة المرور (السودان) أو دولة المصب (مصر) أو الإنشاء بعيداً عن بيوت الخبرة العالمية مما يهدد بانهايار السد والإضرار الجسيم بكل من السودان ومصر.

ز- مخاطر تهديدات حقول الطاقة المشتركة داخل المضائق البحرية: مثل ما هو حادث في مضيق هرمز والخليج العربي، بين إيران من جهة، وبين معظم دول الحوض العربية من جهة أخرى، سواء لحقول البترول أو حقول الغاز، سواء للتقسيم غير العادل أو السحب الجائر.

ح- وجود قواعد عسكرية أجنبية بالقرب من المضائق خارج إطار التحالفات مثل:

(1) التواجد العسكري الإسرائيلي في أرخبيل دهلك الإريثري وعلى مقربة من باب المنذب.

(2) القواعد العسكرية التركية في الإقليم العربي، والمتواجدة باتفاقات ثنائية خارج إطار التحالف والأمن الجماعي، كما هو في الخليج العربي مع الولايات المتحدة وفرنسا وبريطانيا.. حيث أقامت تركيا قواعد عسكرية في كل من (قطر - الصومال - ومحمتمل في جزيرة سواكن السودانية بالبحر الأحمر) مما يشكل حزاماً عسكرياً تركي من شرق الوطن العربي في (قطر) إلى (الصومال) ماراً بمنتصفه في السودان !!!

خامساً: الاستراتيجية العربية لمواجهة تلك المخاطر والتهديدات:

وتراوح بين استخدام القوى العسكرية (القوة الصلبة) وبين القوى السياسية وبين القوى الناعمة، أو مزيج من هذا وذاك، بالإضافة إلى استراتيجيات التحالفات الدولية والإقليمية، سواء كانت استراتيجيات مستقرة دائمة، أو مرنة مؤقتة... وسوف نتناول تلك الاستراتيجيات لكل منطقه مضيق على حدة، حيث تتنوع من مضيق إلى آخر، طبقاً لطبيعته، أو لتنوع الدوائر الجغرافية والسياسية والعسكرية المحيطة به.. ولا شك أن مضيق هرمز والخليج العربي يستحوذان على النصيب الأكبر من تلك التهديدات.

1- مضيق هرمز والخليج العربي:

أ- يواجه مضيق هرمز والخليج العربي، تهديداً مستمراً منذ الثورة الإيرانية عام (1979م) سواء تهديدات للسيادة بالاستيلاء على الجزر الإماراتية، أو التلويح الدائم بالقوة العسكرية أو التدخل في الشؤون الداخلية لدول الحوض العربية كلها بدرجات متفاوتة، لعل أكبرها في البحرين والعراق. مع التهديد الدائم بإغلاق مضيق هرمز بإغراق عدة سفن فيه، وإمكانية تكرار ذلك لإطالة أزمته تطهيره ومن ثم إعادة فتحه، بالإضافة إلى

الاستراتيجية بأنه يفصل بمسافة محدودة بين القوتين العظمتين شرقاً وغرباً.

رابعاً: المخاطر والتهديدات للمضائق البحرية الاستراتيجية في الوطن العربي:

1- أنواعها:

أ- نشوب الحروب، ووقوع تلك المضائق ضمن المناطق المعلن عنها أنها مناطق حرب مثل:

(1) قناة السويس ومضيق تيران كما حدث في الحروب بين مصر وإسرائيل.

(2) قفل مصر لباب المنذب بالتعاون مع اليمن في وجه الملاحة من وإلى إسرائيل خلال حرب عام (1973م).

(3) التهديد الحالي لباب المنذب من قبل الحوثيين في اليمن.

(4) تهديد معظم دول الخليج العربي إبان الغزو العراقي للكويت.

ب- الاحتلال الاستعماري لأجزاء من اليابس في حوض أو شواطئ المضيق، مثل: استمرار احتلال إيران للجزر الإماراتية الثلاث وتحويلها إلى تقسيم إداري إيراني عاصمته أبو موسى، وكذلك استمرار الاحتلال الإسباني -بعد الانسحاب واستقلال المغرب- لمنطقتي (سبتة ومليلية) على الساحل الشمالي المغربي والقريب من مضيق جبل طارق.

ج- إغلاق المضيق، بإغراق (سفينة أو سفن) داخله بواسطة أعمال عسكرية، كما تم في قناة السويس خلال حرب عام (1967م).

د- الإغلاق بواسطة الأعمال الإرهابية، كما تم بواسطة المليشيات الحوثية ضد بعض القطع البحرية الإماراتية عبر باب المنذب، ومحاولة ذلك بواسطة بعض الإرهابيين في سيناء ضد مجرى قناة السويس، إما بإغراق سفينة وإغلاق المجرى الملاحي ولو مؤقتاً، أو إظهار أن الدولة غير قادرة على تأمين المجرى الملاحي، لتحويل واجهات السفن بعيداً عن القناة، مما يسبب خسائر اقتصادية كبيرة لمصر ويرفع تكلفة التأمين البحري على السفن العابرة.

هـ- أعمال القرصنة البحرية: ضد الطرق الملاحية وخاصة في منطقة القرن الإفريقي، سواء للسفن العابرة من وإلى باب المنذب، أو من وإلى شرق إفريقيا ورأس الرجاء الصالح، أو العكس باتجاه الخليج العربي.

و- المخاطرة والتهديدات على الممرات النهرية: وتتمثل في السدود التي تقيمها دول المنبع، بما يضر بدول المرور والمصب، كما حدث من إقامة تركيا لسد أتاتورك على نهر الفرات، والأضرار التي حدثت لدولة المرور (سوريا) أو المصب (العراق). وتتكرر نفس المخاطر والتهديدات المائية حالياً، بإقامة إثيوبيا لسد النهضة

(٢) في حالة إغلاق مضيق هرمز وباب المندب في آن واحد، بواسطة إيران والحوثيين، فيجب التفكير في إنشاء خطوط أنابيب عملاقة (تبادلية) تنقل من الدول العربية الخليجية السابق ذكرها، إلى موانئ خاصة على البحر الأحمر. هـ- التحالفات في المنطقة: يجب استمرار وتطوير التحالف الخليجي - الغربي بقيادة الولايات المتحدة في المنطقة بما فيه الأسطول الخامس، لمجابهة التهديدات الإيرانية، لحين استكمال القوة الذاتية الخليجية، مع بناء ظهير عربي قوي من الدول العربية الرئيسية غير الخليجية. والعمل على مجابهة التحالف (المرن) المتوقع بين كل من روسيا وإيران ...

٢- مضيق باب المندب:

أ- لم يكن هناك تهديد يذكر قبل الانقلاب الحوثي في اليمن، والدعم الإيراني اللا محدود له، وخاصة الدعم العسكري... الذي بات يهدد المضيق ذاته ودول حوض البحر الأحمر، وخاصة المشاركة في عاصفة الحزم، كالسعودية ومصر والسودان، وحتى إرتيريا، مع التهديد والاعتداء على سفن إماراتية عابرة لاشتراك الأخيرة في عاصفة الحزم، رغم أنها ليست من دول حوض البحر الأحمر.

ب- لذلك يجب استمرار وتقوية التحالف في عاصفة الحزم لحماية المضيق ومنع تواجد قوات حوثية في جزيرة (بريم) أو على الساحل اليمني قرب المضيق وشمالاً إلى الحديدة وحتى الحدود السعودية.

ج- استمرار التنسيق بين قوات عاصفة الحزم ودول حوض البحر الأحمر من جهة ... والتحالف الدولي البحري في القرن الإفريقي وخليج عدن، من جهة أخرى.

٣- قناة السويس:

رغم وقوعها بالكامل داخل الأراضي المصرية، إلا أن اعتبارها ممر دولي، يلقي على كل من مصر والمجتمع الدولي مسؤولية تأمينها ضد أي أعمال إرهابية محتملة، من بعض عناصر الإرهاب المتواجدة في شمال شرق سيناء، والمتاخمة لقطاع غزة عبر الأنفاق غير المشروعة ...

٤- جبل طارق:

سياسياً، يحتاج جهود مغربية مدعومة عربياً لإجلاء إسبانيا عن منطقتي (سبتة ومليلة) المغربيتين. كما يحتاج دعم دولي وتعاون مع دول جنوب أوروبا وخاصة إسبانيا وفرنسا وإيطاليا،

تهديدات السحب الجائر من حقول الغاز أو النفط المشتركة مع دول عربية مثل (العراق) وقطر في حقل (الشمال) الذي تسميه إيران (جنوب فارس) ومع السعودية والكويت في الحقل المشترك (الدره) الذي تسميه إيران (أراش) لإصباغ الصفة الإيرانية الفارسية على تلك المسميات .. كما تدعي إيران أن الخليج (الفارسي، كما تسميه) يتشاطاً جانبه الغربي والشمال مع دول مجلس التعاون الخليجي والعراق، بينما تسيطر إيران وحدها على كل الشاطئ الشرقي، وبالتالي يجب أن تكون لها اليد العليا في المنطقة.

ب- عسكرياً: يجب استمرار تطور القوة العسكرية العربية في الخليج لمجابهة التهديدات الإيرانية، مع التركيز على نقاط القوة العربية بامتلاك قوة جوية متطورة وحاشدة (كما هو حاصل حالياً) حيث الضعف الشديد للقوة الجوية الإيرانية، مع تحييد القوة الصاروخية الإيرانية المتفوقة، باستمرار امتلاك وتطوير قدرات الاعتراض الصاروخي والجوي، مع سرعة الانتهاء من نظام القبة الصاروخية الخليجية بالتنسيق مع الولايات المتحدة. واستمرار الضغط الإقليمي والدولي لعدم تمكن إيران من امتلاك السلاح النووي، مع البدء العربي في الامتلاك السلمي، ليكون جاهزاً للتحول العسكري رغم صعوبة ذلك - في حالة الامتلاك الفعلي لإيران.

ج- سياسياً: استمرار الضغط على إيران للانسحاب من الجزر الإماراتية المحتلة أو إجبارها على الذهاب إلى التحكيم الدولي- الذي يشترط موافقة الأطراف المتنازعة - وهو ما ترفضه إيران، لتأكيد من عدالة قضية الجانب العربي.

د- اقتصادياً: تخطط إيران في حالة إعلان هرمز، أن تستخدم موانئها على المحيط الهندي كبديل لذلك، مع استخدام حقول الشمال لخطوط الأنابيب عبر سوريا، بعد توطيد العلاقة الاستراتيجية بينهما، منذ الدعم العسكري البري الإيراني لسوريا منذ بداية عام (٢٠١٣م) وحتى الآن، وقبل التدخل الروسي منذ خريف (٢٠١٥م). أو عبر تركيا إلى أوروبا. لذلك: يجب أن يخطط الجانب العربي لبدائل التصدير للنفط في حالة إغلاق مضيق هرمز كالاتي:

(١) استكمال خطة الأنابيب العملاقة بين كل من (جنوب العراق - الكويت - السعودية - البحرين - قطر) حالة اندماجها في الأسرة الخليجية) - عبر سلطنة عمان إلى موانئ بحر العرب، فالمحيط الهندي، مع تطوير العراق لخطوط أنابيب الشمال العراقية عبر أي من سوريا أو تركيا.

التفكير في خطوط أنابيب تبادلية من الخليج إلى موانئ على البحر الأحمر حالة إغلاق مضيق هرمز وباب المندب في آن واحد

بشكل خاص- في أبعاده الاقتصادية والعسكرية والسياسية... حيث زادت الأهمية الاستراتيجية للخليج العربي مع حقبة النفط، وإيصاله من منابعه في الشرق وخاصة الخليج العربي، إلى أسواقه في الغرب الأوروبي والأمريكي وأيضاً الآسيوي، عبر العديد من الممرات الاستراتيجية الطبيعية في الوطن العربي، وقد أضافت قناة السويس -كممر صناعي- أهمية كبرى للربط بين المنابع وأسواق الشمال مع اختصار أزمدة الرحلات بشكل كبير، بدلا عن رأس الرجاء الصالح..

٢- ولكن باتت تلك الممرات مهددة اقتصادياً وعسكرياً وسياسياً، مما يضر بالأمن القومي العربي العام والخاص... وتراوحت تلك التهديدات لإغلاق تلك الممرات، سواء عسكرياً، أو بإغراق السفن عمداً أو بأعمال إرهابية أو بالهجمات غير المشروعة مما يعيق انسيابية الملاحة عبر المضائق، بالإضافة إلى التهديد الإيراني للحقول المشتركة مع معظم دول الخليج. كما لم تسلم الأنهار الرئيسية في الوطن العربي من التهديد، ببناء السدود الجائرة من دول المنبع غير العربية مما يؤثر بالسلب على دول المرور والمصب العربية، كما في سد أتاتورك في تركيا، وسد النهضة الجاري إنشاؤه في إثيوبيا، بالإضافة إلى الأنهار الفرعية في الأراضي التي تحتلها إسرائيل في كل من الجولان وجنوب لبنان، وأيضاً التهديدات الإيرانية لشط العرب.

٣- استوجب الحفاظ على الأمن القومي العربي بشكل عام والخليجي بشكل خاص، اقتراح استراتيجية اقتصادية وعسكرية وسياسية، للحفاظ على أن تلك الشرايين البحرية الهامة، واقتراح بدائل نقل وتصدير النفط والغاز الطبيعي في حالة إغلاق مضيق أو أكثر في وقت واحد - كأسوأ الفروض- مع أهمية التحالفات الدولية وخاصة في الخليج العربي كما تم لمجابهة التهديد العراقي السابق، والإيراني الحالي والمستقبلي، وذلك حتى استكمال بناء القوة العسكرية الذاتية الخليجية، المدعومة بظهير عربي قوي من الدول غير الخليجية، بعد القضاء على الإرهاب في الإقليم العربي، والتعالي في الآثار السلبية لما أطلق عليه الربيع العربي.

لمقاومة الهجرات الإفريقية غير المشروعة، التي تستخدم المغرب كمعبر إلى أوروبا بالقرب أو من خلال مضيق جبل طارق.

٥- تيران- شرم الشيخ:

يمكن في حالة نشوب حرب عربية إسرائيلية مستقبلاً، أن يتم إغلاقه بسهولة، بالتنسيق بين كل من مصر والسعودية، كما تم ذلك سابقاً بعد قيام دولة إسرائيل، وحرب عام (١٩٦٧م).

٦- حوض البحر الأحمر:

أهمية التنسيق العربي لدول الحوض، واحتواء إريتريا، ويمكن قبولها كعضو مراقب في جامعة الدول العربية، تمهيداً لضمها للجامعة، كما تم مع الصومال سابقاً. مع العمل على إخلاء التواجد العسكري الإسرائيلي من أرخبيل دهلك، ومنع التواجد التركي في جزيرة سواكن السودانية من التحول إلى قاعدة عسكرية تركية، على غرار ما فعلته في كل من قطر والصومال، لإنشاء حزام تركي عسكري!!!

٧- الممرات النهرية:

التكاتف العربي لدعم كل من مصر والسودان في مواجهة إثيوبيا في إنشائها لسد (النهضة) على النيل الأزرق، المورد الرئيسي لمياه الفيضان لدولتي الممر والمصب وخاصة في فترات التخزين، وإخضاع إثيوبيا لقبول إشراك بيوت الخبرة العالمية المعنية بإنشاء مثل تلك السدود، مراعاة عوامل الأمان الدولية خوفاً من انهيار السد وما يترب عليه من خسائر كبيرة لكل من السودان ومصر، والسد العالي جنوب مصر، وكذلك قبول اشتراك البنك الدولي، مع العمل على إبعاد التواجد الأجنبي من إثيوبيا وخاصة الإسرائيلي، الذي يهدف إلى الإضرار بمصر كأكبر دول المواجهة مع إسرائيل رغم اتفاق السلام... وأيضاً نهر الفرات لتفادي الضرر التركي لكل من سوريا والعراق.. وأيضاً أنهار جنوب سوريا ولبنان، حيث الاحتلال الإسرائيلي لكل من الجولان ومزارع شبعا.

خاتمة:

١- تشكل قضية المخاطر والتهديدات للمضائق الاستراتيجية البحرية في الوطن العربي وكذلك أمن الممرات الملاحية، أحد أهم قضايا الأمن القومي العربي الشامل -بشكل عام والخليجي

٤ قواعد إسرائيلية .. وروسيا تبحث عن موطن قدم في بحر العرب

التواجد الأجنبي في البحر الأحمر: زيادة المهددات والصراع المسلح قادم

يحتل البحر الأحمر أهمية خاصة في الاستراتيجيات العسكرية والسياسية الدولية باعتباره من أهم الممرات البحرية في العالم، والذي يربط بين القارات الكبرى الثلاث (آسيا - وإفريقيا - وأوروبا)، ويتحكم في جزء كبير من التجارة الدولية، ومنها تجارة النفط، ولعب هذا الممر المائي الاستراتيجي أدواراً حيوية خلال الحروب العربية الإسرائيلية في القرن العشرين، لذلك حظي باهتمام كبير من قبل القوى الدولية والإقليمية، وعبر فترات زمنية مختلفة استغلت هذه القوى الأحداث التي تشهدها دول البحر الأحمر في ترسيخ تواجدها الذي اتخذ أشكالاً متنوعة، فتدهور الأوضاع الأمنية في الصومال منذ عام ١٩٩١م، وتساعد عمليات القرصنة قبالة السواحل الصومالية منذ عام ٢٠٠٨م فتحت الطريق أمام حضور واسع للقوى الدولية وبعض القوى الإقليمية.

د. أميرة محمد عبد الحليم

الأجنبي الكثيف على البحر الأحمر، الاستقرار والأمن في دوله، وكذلك مستقبل هذا التواجد الأجنبي.

أولاً: أهداف التواجد العسكري في البحر الأحمر

على الرغم من الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر إلا أن أهداف القوى الخارجية من التواجد ضمن منظومته الأمنية والسياسية، توقفت على العديد من العوامل التي اختلفت عبر مراحل زمنية وكان من أهمها التنافس الدولي بين القوى الكبرى وكذلك التطورات التي تشهدها دول البحر الأحمر، والصراع بين القوى الإقليمية المختلفة وكذلك التهديدات التي تطرحها البيئة الدولية والإقليمية.

فحسابات القوى الغربية وخاصة الولايات المتحدة في إقليم البحر الأحمر تعكس المصالح الأمريكية التي ارتبطت في مرحلة الحرب الباردة بمنع الاتحاد السوفيتي (السابق) والقوى الماركسية من السيطرة على دول القارة الإفريقية حيث كانت هذه الدول مسرحاً للصراع بين القطبين الدوليين، بالإضافة إلى هدف آخر يحتل أهمية خاصة للولايات المتحدة يتعلق بالالتزام الأمريكي الدائم بحماية الأمن الإسرائيلي، ولكن مع انتهاء الحرب الباردة ومع سقوط الأنظمة الماركسية في دول البحر الأحمر (إثيوبيا - جنوب اليمن)، ارتبطت الأهداف الأمريكية بعوامل أخرى

وخلال السنوات الأخيرة ومع تدهور الأوضاع الأمنية في العالم العربي، واشتعال الحرب في اليمن منذ عام ٢٠١٥م، وما تبعها من تحركات إقليمية للنفوذ إلى الجانب الإفريقي للبحر الأحمر والسيطرة على مواقع في دوله للاستجابة للتحديات المختلفة التي تطرحها هذه الحرب، شهد إقليم البحر الأحمر الذي يمثل إقليمًا فرعيًا للشرق الأوسط سابقًا محمولاً بين القوى الدولية والإقليمية للنفوذ والتواجد في إقليم البحر الأحمر، حيث تركزت هذه المساعي الخارجية على الجانب الإفريقي من البحر الأحمر.

وطرح هذا السياق العديد من التساؤلات حول المخاطر والفرص التي يطرحها التواجد الأجنبي في هذه المرحلة الزمنية شديدة التعقيد على الجانب الإفريقي للبحر الأحمر، ويسعى التقرير الحالي إلى محاولة البحث في الأهداف والمصالح التي تعمل القوى الخارجية على تحقيقها من خلال النفوذ والاستحواذ على مواقع في الدول الإفريقية المطلة على البحر الأحمر، وهل هذه الأهداف والمصالح ترتبط بالتهديدات الأمنية التي تطرحها الصراعات وعوامل عدم الاستقرار السائدة على جانبي البحر الأحمر وخاصة في العالم العربي، أما أن هناك أهداف أخرى ومخططات ترسمها القوى الدولية وبعض القوى الإقليمية سوف تقص عنه التطورات المستقبلية، وكذلك انعكاسات هذا التواجد



وفيما يتعلق بأمن إسرائيل، وفي حين أن هذه الدولة وقعت اتفاقيات سلام مع مصر والأردن إلا أن علاقاتها بالعالم العربي ظلت عدائية وقائمة على عدم الثقة، كما أدى دخول إسرائيل في مفاوضات مع سوريا وفلسطين في عهد حكومة نتياهو (١٩٩٦-١٩٩٩، ومنذ عام ٢٠٠٩م) إلى زيادة الضغوط على الولايات المتحدة في علاقاتها مع حلفائها العرب بما في ذلك مصر والأردن والسعودية، وقامت الولايات المتحدة عام ٢٠٠٢م، بتشديد أكبر قاعدة عسكرية لها في إفريقيا، وذلك في "معسكر ليمونيه" بدولة جيبوتي، حيث يتمركز فيها نحو أربعة آلاف جندي أمريكي. وبالنسبة للدول الأوروبية والتي يعد تواجدها ضئيل في الإقليم، فإن البحر الأحمر هو الطريق الرئيسي الذي يمر من خلاله نفط الخليج العربي وإيران إلى الأسواق العالمية في أوروبا، وتحتاج أوروبا إلى نقل حوالي ٦٠٪ من احتياجاتها للطاقة عبر البحر الأحمر وأيضاً نقل حوالي ٢٥٪ من احتياجات الولايات المتحدة الأمريكية من النفط العربي. كما أنه أحد الممرات الرئيسية للملاحة والتجارة الدولية بين أوروبا وآسيا، وبعد البحر الأحمر أحد الطرق التجارية الرئيسية للصادرات والواردات الألمانية فما يقرب من ١٦٪ من الصادرات الألمانية تذهب إلى آسيا، و٢٠٪ من وارداتها تأتي عبر البحر الأحمر، وتقدر نسبة السفن التجارية العابرة للبحر الأحمر سنوياً

فإلى جانب حماية الأمن الإسرائيلي، أصبح الاستقرار في دول البحر الأحمر ومدى قابلية هذه الدول للتحويل نحو الراديكالية (وخاصة القوى الإسلامية الراديكالية) يمثل العامل الأهم المؤثر على المصالح الأمريكية في هذا الإقليم، وخاصة في أعقاب الهجمات الإرهابية على سفارتي الولايات المتحدة في نيروبي ودار السلام عام ١٩٩٨م، وأحداث الحادي عشر من سبتمبر وتبنت الولايات المتحدة مقولات أن العدو البديل للشيوعية هو الإسلام وأن الخطر القادم للعالم هو "الخطر الأخضر".

فعندما صعد النظام الإسلامي إلى الحكم في السودان في التسعينيات مع قيام الإسلاميين بدور في مصر والأردن، وظهر تنظيم القاعدة في اليمن والسعودية، وما تبعها من بروز مؤشرات لوصول الإسلاميين للسلطة في الصومال في عام ٢٠٠٦م، شعرت الولايات المتحدة بكارثة وخاصة في ظل احتمالات تعاون النظام الإسلامي في السودان مع نظرائه في المنطقة من الأنظمة الإسلامية الأخرى. وعلى الرغم من تراجع تنظيم الدولة الإسلامية (داعش) في العراق وسوريا فإن الإرهاب ينمو على نحو متسارع في القرن الإفريقي، فأول عملية قامت بها القاعدة ضد الأهداف الأمريكية في البحر الأحمر كانت في عام ٢٠٠٠م، تلتها عمليات متلاحقة في الصومال، وكينيا، وأوغندا، وينتقل الإرهابيون والأسلحة وكذلك الأيديولوجيات عبر جانبي البحر الأحمر.

أما القوى الإقليمية، فقد تنوعت أهدافها في إقليم البحر الأحمر، وتوقفت هذه الأهداف على مجموعة من التطورات، فقد تجاهل العالم العربي لسنوات طويلة الاهتمام بإقليم البحر الأحمر مما فتح الطريق أمام نمو لأدوار القوى غير العربية في هذا الإقليم، ولكن تطورات السنوات الأخيرة فرضت على الدول العربية وخاصة دول الخليج العربي التواجد المكثف في إقليم البحر الأحمر، فمع تصاعد أزمة الغذاء في عام ٢٠٠٨م، واتجاه دول الخليج للاستثمار الزراعي في دول شرق إفريقيا وخاصة السودان وإثيوبيا، وتصاعد الاهتمام الخليجي بهذا الإقليم مع تطورات الحرب في اليمن، وعقد المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات لعدد من الاتفاقيات مع الدول الإفريقية المطلة على البحر الأحمر، حيث قامت دولة الإمارات ببناء قاعدة عسكرية لها في ميناء عصب الإريترى، وكشفت وكالة "بلومبيرج" الأمريكية أن إريتريا تلقت مساعدات عسكرية من الإمارات العربية المتحدة خلال العام الماضي، مما يشكل انتهاكاً للحظر الذي تفرضه الأمم المتحدة عليها منذ ٢٠٠٩م، بعد اتهامها بدعم حركة الشباب المجاهدين في الصومال. ونقلت عن محققين تابعين للأمم المتحدة أن ١٣ من طلاب القوات الجوية والبحرية الإريترية تلقوا تدريباً في معاهد عسكرية إماراتية، وتلقى سبعة آخرون تدريبات في معاهد هندسية بين عامي ٢٠١٢ - ٢٠١٥م، كما وقعت الإمارات في عام ٢٠١٦م، اتفاقاً مع "أرض الصومال" بلغت قيمته ٤٤٢ مليون دولار لتطوير ميناء بريرة على ساحل خليج عدن، ووافق برلمان أرض الصومال في فبراير ٢٠١٧م، على إنشاء قاعدة عسكرية إماراتية في مدينة بريرة، ووقعت المملكة العربية السعودية اتفاقاً مع جيبوتي يسمح لها ببناء قاعدة عسكرية على أراضي هذه الدولة.

كما قامت مصر في يناير ٢٠١٧م، بإنشاء قيادة الأسطول الجنوبي، وذلك خلال زيارة الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي إلى محافظة البحر الأحمر، حيث جاءت التحركات المصرية في سياق إدراك خطورة الأوضاع في البحر الأحمر؛ حيث تحولت المنطقة إلى ساحة للتنافس الدولي، مما يحمل تهديداً مباشراً للأمن القومي المصري، إذ أن تلك المنطقة تشكل البوابة الجنوبية لقناة السويس، ومن يتحكم بها، يتحكم ولا شك بحركة الملاحة في القناة.

وقد أدركت القوى الإقليمية غير العربية مبكراً الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر، والدور الذي يقوم به هذا الممر المائي الحيوي سواء في أوقات الحرب أو السلم، حيث اتجهت العديد من الدول غير العربية في الشرق الأوسط نحو البحث

بأكثر من عشرين ألف سفينة، وتحفظ فرنسا لنفسها بقاعدة عسكرية منذ العهد الاستعماري في جيبوتي، حيث يوجد فيها نحو ألفي جندي فرنسي.

ومع تصاعد عمليات القرصنة قبالة السواحل الصومالية منذ عام ٢٠٠٨م، مما كان له تداعياته على حركة التجارة الدولية عبر البحر الأحمر وخليج عدن؛ فخلال عام ٢٠٠٨م، وحده، وقع ١١١ هجوماً، منها ٤٢ عملية اختطاف ناجحة. اتجه الاتحاد الأوروبي لإنشاء قوة بحرية في عام ٢٠٠٨م، مع تفويض لتأمين الشحنات الإنسانية لبرنامج الأغذية العالمي لشعب الصومال وكذلك تأمين ممر للسفن التجارية التي تمر عبر خليج عدن. وأرسلت دول أخرى مثل روسيا وكوريا الجنوبية والصين وإيران سفناً لتأمين طرق التجارة.

كما تعمل روسيا خلال السنوات الأخيرة للحصول على موطن قدم لها في إقليم البحر الأحمر، فخلال شهر مارس ٢٠١٧م، أعرب قائد القيادة الأمريكية لإفريقيا (أفريكوم) عن قلق واشنطن من سعي روسيا إلى ضمان وجود عسكري لها في جيبوتي عبر القاعدة الصينية، وأن الولايات المتحدة لم تواجه حتى الآن وضعاً توجد فيه على مقربة منها قاعدة لمنافس متساو، مؤكداً أن هذا الأمر يثير لدى الولايات المتحدة قلقاً عملياً جدياً، لكونه يتعارض مع سرية العمليات الأمريكية، وأكد أن ممثلي وزارة الدفاع الأمريكية أبلغوا حكومة جيبوتي بقلقهم هذا. وعرض الرئيس السوداني عمر البشير خلال زيارته لروسيا في نوفمبر ٢٠١٧م، على الرئيس الروسي بوتين فكرة إنشاء قاعدة عسكرية روسية في السودان.

ولم يتوقف الاهتمام بالبحر الأحمر على الدول الغربية فقط بل امتد ليشمل الدول البعيدة التي تسعى إلى تأكيد مكانتها الدولية، وفي مقدمة هذه الدول الصين وكذلك اليابان، وقد اتجهت الصين لبناء قاعدة عسكرية في جيبوتي افتتحتها في أغسطس ٢٠١٧م، مما يعد تحولاً كبيراً في سياسة الصين الخارجية وكذلك سياستها في القارة الإفريقية والتي تتضمن جوانب اقتصادية وتبتعد عن الشؤون السياسية والأمنية للدول الإفريقية. في الوقت الذي عززت اليابان من علاقاتها مع الدول العربية لتأمين وارداتها من النفط العربي وخاصة النفط السعودي، ومنذ عام ٢٠١١م، تتمركز فرقة تابعة لقوات الدفاع اليابانية في قاعدة جيبوتي حيث تصل أعداد القوات اليابانية إلى ٤٠٠ عنصر.

استولت إسرائيل بالاتفاق مع إريتريا على جزيرة دهلك أكبر جزر البحر الأحمر وأقامت أول قاعدة عسكرية لها خارج حدودها

أقامت إسرائيل أربع قواعد عسكرية وحصلت على جزيرتي سنتيان وديميرا المشرفتين على مضيق باب المنذب الاستراتيجي

منذ عهد الرئيس محمد خاتمي و تطورت هذه العلاقات في عهد الرئيس أحمددي نجاد، حيث تمكنت إيران من النفوذ إلى الساحل الإفريقي على البحر الأحمر عبر الاعتماد على الأدوات الثقافية والاقتصادية، فعملت على بناء المراكز الثقافية الإيرانية في دول الإقليم وخاصة السودان، إلا أن التطورات في اليمن واشتعال الحرب ضد الحوثيين الذين تدعمهم الدولة الإيرانية في مارس ٢٠١٥م، أدى إلى قطع العديد من دول البحر الأحمر الإفريقية لعلاقاتها مع طهران، وتفضيلها للتحالف مع المملكة العربية السعودية والإمارات في حربهما في اليمن.

وخلال شهر مارس ٢٠٠٩م، ذكرت صحيفة "معاريف" الإسرائيلية أن "إيران تمكنت من بناء قاعدة عسكرية بحرية بالقرب من ميناء عصب الإريتري، في قطاع صحراوي منعزل في (شمال) إرتيريا، بالقرب من الحدود مع جيبوتي"، مضيفة أن طهران "نقلت إلى القاعدة بواسطة السفن والغواصات، جنوداً ومعدات عسكرية وصواريخ باليستية بعيدة المدى"، ومشيرة إلى أن "الإيرانيين يستخدمون طائرات صغيرة من دون طيار، لحماية القاعدة".

وقد أدرك الرئيس التركي رجب طيب أردوغان أهمية الوجود التركي في هذا الإقليم الحيوي، فقام بزيارات متعددة إلى دول شرق إفريقيا، ومن بينها زيارته إلى إثيوبيا وجيبوتي والصومال في عام ٢٠١٥م، وكذلك زيارة أخرى قام بها في يونيو ٢٠١٦م، شملت كينيا وأوغندا والصومال، حيث أنشأت تركيا قاعدة عسكرية في الصومال، وتقوم من خلال هذه القاعدة بتدريب نحو أحد عشر ألف جندي صومالي. كما عقدت مؤخراً اتفاقاً مع السودان لإدارة جزيرة سواكن السودانية القريبة من الحدود المصرية والإريتريّة والسعودية واليمن في موقع فريد في ظل دعم تركيا للتوجهات الإسلامية وتزايد ترابطها مع الحكومة السودانية التي يسيطر عليها الإخوان المسلمون وكذلك الحكومة الصومالية، مما يزيد من الحضور التركي والقطري في هذا الإقليم، وكذلك تركيا لديها قاعدة عسكرية في قطر.

ثانياً- انعكاسات التواجد الأجنبي في البحر الأحمر على الأمن الإقليمي

يشهد إقليم البحر الأحمر خلال السنوات الأخيرة سباقاً محموماً من القوى الدولية والإقليمية لاستثمار مقومات هذا الإقليم الخاصة في تدعيم قوة العديد من الفاعلين، وفي إطار

عن مراكز لها على السواحل المطلّة على البحر الأحمر، واختلفت كثافة الحضور الإقليمي غير العربي في هذا الإقليم وفقاً لقدرات كل دولة، وكذلك التطورات السياسية والأمنية على جانبي البحر الأحمر.

وفي مقدمة الدول غير العربية التي سعت إلى ترسيخ حضورها في المواقع الاستراتيجية في البحر الأحمر، إسرائيل، فعلى الرغم أنها تطل بسواحلها على هذا الممر المائي إلا أنها أدركت بعد حرب أكتوبر عام ١٩٧٣م، عقب إغلاق مصر الملاحة أمام السفن الإسرائيلية لفرض حصار اقتصادي، أهمية إيجاد بديل لحل مشكلة الملاحة في البحر الأحمر بالتغلغل في المنطقة للحصول على قواعد عسكرية، وبدأت مساعيها بالاتفاق مع إريتريا على الاستيلاء على جزيرة دهلك، التي تعد أكبر جزر البحر الأحمر وأهم المنافذ البحرية في العالم وأقامت أول قاعدة عسكرية لها خارج حدودها، 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 المنذب جنوب البحر الأحمر، وكانت روسيا تتخذ الجزيرة كتقاعدة للسيطرة على البحر الأحمر قبل خروجها منها في بداية التسعينيات. واستمرت إسرائيل في إقامة القواعد العسكرية فأصبح عددها أربع وازدادت الأطماع الإسرائيلية في المنطقة، كما حصلت إسرائيل أيضاً على جزيرتي سنتيان وديميرا المشرفتين على مضيق باب المنذب الاستراتيجي، وقامت بإرسال خبراء عسكريين وأسلحة إلى إريتريا لتدريب الجيش الإريتري، وقد استخدمت إريتريا زوارق حربية إسرائيلية ودعمًا لوجيستياً كبيراً من تلك القاعدة البحرية أثناء احتلالها لجزيرة حنيش اليمنية عام ١٩٩٦م.

وقد سمحت إثيوبيا لإسرائيل قبل استقلال إريتريا ببناء قواعد عسكرية في الجزء الغربي من إريتريا، وأهمها قاعدتا رواجبات و مكهلاوي على حدود السودان، كما سمحت لها ببناء قاعدة جوية في جزيرة حالب وجزيرة فاطمة.

وفي إطار محاولتها الوصول إلى الممرات المائية الدولية وخاصة في ظل العقوبات الدولية المفروضة عليها نتيجة لبرنامجها النووي، عملت إيران على توطيد علاقاتها بدول شرق إفريقيا، وكانت الزيارة التي قام بها المسؤولون الإيرانيون خاصة

ومن ناحية أخرى، يبدو أن السودان في هذه المرحلة يسعى إلى تنويع شركائه الإقليميين، فبعد أن قطع علاقاته بإيران وتحالف مع المملكة العربية السعودية وشارك في الحرب في اليمن، عرض في شهر نوفمبر ٢٠١٧م، على الرئيس الروسي بوتين في سوتشي بناء قاعدة روسية على السواحل السودانية، وقام مؤخرًا بتقديم جزيرة سواكن لتكون تحت إدارة تركيا، فالسودان يحاول الحصول على عوائد بديلة عن العجز في الإيرادات الذي نتج عن انفصال جنوب السودان عام ٢٠١١م، وفي المقابل يساعد السودان تركيا وروسيا على الانخراط في البيئة الأمنية للبحر الأحمر، وبمرور الوقت قد تتحول تركيا وروسيا إلى فاعلين عسكريين سائدين في إقليم البحر الأحمر، وقد يحدث بينهما تنسيق في التحركات مشابه لما نراه في الأزمة السورية.

٢- تصاعد التوترات في دول البحر الأحمر

يبدو للوهلة الأولى أن دول البحر الأحمر الإفريقية سوف تستفيد من بناء القواعد العسكرية على أراضيها في تلبية احتياجاتها الملحة، إلا أن هذه القواعد قد تؤدي على مدى ليس بعيد إلى زعزعة الاستقرار في شرق إفريقيا ككل، وبما يمكن أن ينعكس على الأمن العربي وكذلك الأمن الدولي.

فالدول الإفريقية الساحلية، تعاني من تراجع مؤشرات النمو الاقتصادي، فدولة جيبوتي التي تفتقد الموارد الطبيعية وأرضها قاحلة ونسبة الفقر في المجتمع الجيبوتي تصل لأكثر من ٥٠٪، اتجهت إلى استغلال موقعها الجغرافي الفريد على خليج عدن بالقرب من مضيق باب المندب ومقايضته بالمساعدات الاقتصادية والعسكرية، فبالإضافة إلى المكاسب النقدية المباشرة من تأجير الأراضي، توفر القواعد الأجنبية فرص عمل لمواطني جيبوتي وزيادة التجارة مع الدول المقيمة للقواعد العسكرية، حيث يشكل نشاط القواعد ٧٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي لجيبوتي، وفي ظل ما تعانيه إريتريا من عقوبات دولية مفروضة عليها منذ عام ٢٠٠٩م، فإن القاعدة العسكرية الإماراتية سوف تتيح لها فرصة للتواصل مع الأسواق العالمية، كما تجد "جمهورية أرض الصومال" أن إقامة قواعد عسكرية أجنبية على أراضيها إلى جانب مساهمتها في دعم اقتصادها الضعيف، فهذا النشاط سيضفي شرعية على وجودها الدولي حيث لا تزال دولة غير معترف بها.

وعلى الرغم من أن الاستثمارات الأجنبية في بناء الموانئ والمطارات تبدو كوسيلة لربط دول إفريقيا في البحر الأحمر بالإقليم الأوسع (الشرق الأوسط) إلا أن هذه المشروعات ستزيد من حدة التنافس بين الدول الإفريقية، فالقواعد العسكرية لدولة الإمارات في إريتريا وجمهورية أرض الصومال تتيح مساعدات

مبادرات متنوعة بعضها يركز على التنمية وكثير منها يرتبط بالجوانب العسكرية والأمنية، يتطلب الأمر البحث عن نتائج هذا السباق على الأمن الإقليمي، والداخلي لدول البحر الأحمر وخاصة على السواحل الإفريقية.

فأهمية البحر الأحمر تتصاعد في إطار كونه يمثل إقليمًا فرعيًا من إقليم الشرق الأوسط المضطرب، كما يقع هذا الإقليم في قلب قوس عدم الاستقرار الدولي، وتطرح التطورات التي تشهدها الدول المطلة على البحر الأحمر والتي تنعكس على تحالفاتها الخارجية وخاصة مع القوى التي تسعى إلى ترسيخ نفوذها في البحر الأحمر، أبعادًا متغايرة للأمن في هذا الإقليم، بل وتلقى بتأثيراتها على الأمن الدولي، ويمكن توضيح هذه الأبعاد فيما يلي:

١- تنافس الأجناس الإقليمية

فقد انتقلت دول البحر الأحمر على الجانب الإفريقي عبر محاور إقليمية متنوعة، كما حرصت على تنويع شركائها الإقليميين، فقد تطورت علاقات هذه الدول مع إيران مما فتح المجال واسعًا أمام تصاعد النفوذ الإيراني في الإقليم، إلا أن هذه الدول تحولت من التحالف مع إيران إلى التحالف مع المملكة العربية السعودية، بعد اندلاع الحرب اليمنية، واشترك بعضها في التحالف الدولي الذي تقوده السعودية في هذه الحرب.

وخلال الأزمة القطرية، والتي شهدت تقاربًا بين قطر وإيران لم تسيّر دول البحر الأحمر الإفريقية على النهج ذاته، من التحالف مع المملكة السعودية والإمارات بل تبنت بعض دول الإقليم موقفًا محايدًا. وأدى الانتقال الذي تقوم به هذه الدول عبر المحاور الإقليمية، إلى التصعيد من احتمالات التصادم بين الأجناس الإقليمية في البحر الأحمر. وخاصة في ظل نقص التنسيق بين القوى الإقليمية المختلفة في الإقليم، بل وعدم الانضاق بين الدول الإفريقية حول قائمة الحلفاء والأعداء، فكل دولة تتحرك بعيدًا عن العمل الجماعي.

فقد تحول إقليم البحر الأحمر وخاصة على الجانب الإفريقي إلى ساحة لتصفية الحسابات بين القوى الإقليمية: فمن ناحية، يقوض التواجد التركي في الصومال والسودان المصالح المصرية والإماراتية والسعودية في الإقليم، وخاصة في ظل الدعم والتقارب بين تركيا وقطر والذي يخفف من الضغوط التي تفرضها عليها اللجنة الرباعية لمكافحة الإرهاب. وهناك احتمال لإعادة المواءمة بين تركيا وقطر وإيران للتغلب على خلافاتهم حول سوريا وتشكيل شراكة ثلاثية تقوم على معارضة مشتركة للأجناس الإقليمية للمملكة السعودية ودولة الإمارات في شرق إفريقيا، وهذه التوازنات ستعكس على الحرب في اليمن حيث تدعم إيران وقطر الحوثيين وستستفيد قطر من وجود حليف إقليمي لها قريب على الجانب الآخر للبحر الأحمر (تركيا).

التواجد التركي في الصومال والسودان يقوض المصالح المصرية والإماراتية والسعودية في ظل التقارب التركي - القطري

المستعر في هذا الإقليم، يمكن أن يحفز هذه الحركة التي تنتمي إلى تنظيم القاعدة، لاستهداف المصالح الأجنبية في هذا الإقليم، وهذا الأمر يمكن أن يزيد التدخلات الخارجية في الإقليم لمحاربة حركة الشباب.

ثالثاً: مستقبل التواجد الأجنبي في البحر الأحمر

على الرغم من تنوع الفاعلين الساعين إلى النفوذ إلى إقليم البحر الأحمر، إلا أن الفاعلين الخارجيين يلعبون الدور الأكثر تأثيراً في التفاعلات في هذا الإقليم، كالدور الأمريكي والتركي والإيراني فهؤلاء الفاعلين يحددون مصالحهم بدقة متناهية ويسعون إلى تحقيقها باحترافية شديدة.

ويبدو أن إدراك هؤلاء الفاعلين المبكر للأهمية الاستراتيجية لإقليم البحر الأحمر، وكذلك عدم انتمائهم لهذا الإقليم قد ساهم في تدعيم أدوارهم، حيث يعاني هذا الإقليم من أزمات الجوار الجغرافي بين دوله، وكذلك افتقاد الفاعلين من دول البحر الأحمر للقدرة على تحقيق التوازن في علاقاتهم مع الدول المتنازعة في الإقليم، مما يضعف من قدرتها على تحقيق الاستقرار في هذا الإقليم.

كما تزيد التطورات المتلاحقة التي تشهدها دول البحر الأحمر، من فرص بناء القواعد العسكرية الأجنبية على أراضي الإقليم، فمع انشغال دول الإقليم بتسوية صراعاتها الداخلية والإقليمية، ومنع الدول المنافسة لها كإيران من النفوذ إلى الإقليم، سوف تتمكن الدول الأجنبية الأخرى من ترسيخ حضورها في الإقليم، وخاصة في ظل الترحيب الكبير بالقواعد العسكرية من قبل الدول الإفريقية، التي ترى أن هذه القواعد ستتيح لها فرصاً كبيرة لزيادة الاستثمارات الأجنبية وكذلك تطوير جيوشها.

إلا أن مخاطر التنافس حول إنشاء القواعد العسكرية في البحر الأحمر تظل قائمة، ويمكن أن تؤدي إلى تحول الإقليم إلى ساحة لتصفية الحسابات بين القوى الإقليمية أو القوى الدولية، مما يحمل تهديدات أمنية واسعة على هذا الإقليم الذي يتميز عدد من دوله بالهشاشة والضعف الشديد.

اقتصادية لهذه الدولة بالإضافة إلى إقليم بونت لاند، وهذا الأمر يتعارض مع مصالح دولة الصومال التي تؤكد على وحدة أراضيها ولا تعترف بانفصال هذه الأقاليم عنها وتتلقى حكومة الصومال مساعداتها الرئيسية من تركيا وقطر.

كما أن بناء الإمارات والسعودية لقواعد عسكرية في إريتريا وجيبوتي يتعارض مع المصالح الإثيوبية، فزيادة قوة إريتريا الاقتصادية يهدد المصالح الإثيوبية، كما يخدم ميناء جيبوتي الرئيسي إثيوبيا باعتبارها دولة حبيسة.

وعندما ينظر إلى هذا التنافس بين دول البحر الأحمر على الاستثمارات الأجنبية بالتوازي مع قيام الدول المستثمرة في الإقليم بتسليح وتدريب جيوش الدول الإفريقية التي تفتقر للكثير من القدرات، تظهر مخاطر دخول دول الإقليم في سباق للتسلح وتدعيم الجيوش يفتح الطريق أمام نشوء صراعات مسلحة بين دول الإقليم تلك الدول التي لديها تاريخ من الصراعات مثل إريتريا وإثيوبيا، أو إريتريا وجيبوتي.

كما أن غياب قوة إقليمية كبرى في إقليم البحر الأحمر يمكنها احتواء المواقف أدى إلى تصاعد احتمالات أن تطفو الصراعات بين دول هذا الإقليم الفرعي (اليمن وإريتريا، إثيوبيا والصومال، إريتريا وإثيوبيا، وإريتريا وجيبوتي)، وكذلك داخل دوله، كالحرب الأهلية في الصومال ومشكلات التحول الديمقراطي في الأردن والثورة في مصر واليمن، والتهديدات الإرهابية في السعودية ومصر، والخوف من هذه المشكلات يمكن أن تتصاعد بسهولة لتطوق وتشمل كامل إقليم البحر الأحمر.

ويديم هذا السباق جانب آخر من التنافس بين القوى الدولية والإقليمية التي تتسابق فيما بينها على ترسيخ حضورها في الإقليم، فقد أدى الاهتمام الروسي بإقامة قاعدة عسكرية في جيبوتي إلى اتجاه الولايات المتحدة إلى توسيع قاعدتها العسكرية وزيادة مساعداتها إلى جيبوتي لوقف الصفقة العسكرية بين جيبوتي وروسيا، ورداً على إقامة الصين لقاعدة عسكرية تخطط اليابان لتوسيع قاعدتها في جيبوتي، كما تقوم المملكة السعودية والإمارات بتكثيف حضورهم العسكري في دول البحر الأحمر الإفريقية لمواجهة النفوذ الإيراني في هذا الإقليم. وهذه الشبكة من المنافسات والتحالفات الخارجية تعني أن أي نزاع عسكري مباشر في شرق إفريقيا سيتوسع خارج القارة، وسيكون قابل للتدويل.

وفي ظل انتشار ظاهرة الإرهاب في شرق إفريقيا ممثلة في حركة شباب المجاهدين، فإن سباق بناء القواعد العسكرية

الرياض والقاهرة تستعيدان الوعي العربي بطرح نظام أمني عربي وإقليمي متكاملين

البحر الأحمر امتداد للأمن القومي العربي: السعودية ومصر محور الارتكاز

لا يمكن فصل النظام الإقليمي عن النظام العالمي، فالثمار الروسية في سوريا التي تعتقد أنها قد كسبت منفذاً بحرياً على البحر المتوسط، وتوقيع اتفاقية مع نظام مدعوم من قبلها يحاربه شعبه بوجود قاعدة لمدة نصف قرن يمكن تجديد تلك الاتفاقية تلقائياً لمدة ٢٥ سنة أخرى من دون أي ثمن، سيجعل روسيا تنتحر من أجل الحفاظ على هذا النظام، وفي نفس الوقت ستقيم علاقات وثيقة مع الدول الفاعلة في المنطقة والتي لها الكلمة العليا في المنطقة مثل إيران وتركيا والسعودية، لكن مع الأخذ في الاعتبار مصالحتها مع دول عظمى مهمة مثل الولايات المتحدة الذي أجبرها على تطمينات أكراد سوريا وفق حماية أمريكية واعتراف روسي الذي أغضب الحليف التركي. كذلك من أجل الحليف السعودي اضطرت روسيا إلى تغيير استراتيجي على مشروع التدخل الإيراني في سوريا، لكنه تحول إلى مشروع إقامة دائمة واحتلال الاحتجاجات الأخيرة في أكثر من ٧٥ موقعاً في إيران ستضطر إيران إذا تمكنت من إدارة تلك الاحتجاجات أن تتكفى نحو الداخل وستجبر على التخلي عن مشروعها الخارجي وكذلك التخلي عن دعم الميليشيات، رغم أنها حاولت أن تعتمد تلك الميليشيات ذاتياً على نفسها قد يكون ذلك في العراق لكن في لبنان واليمن لازالت تلك الميليشيات تعتمد اعتماداً مباشراً على إيران خصوصاً بعدما ارتفعت تكاليف تهريب السلاح إلى الحوثيين وفي السنوات الماضية تهريب السلاح لحزب الله وبقية الميليشيات في سوريا حيث تذكر الإحصاءات بأن إيران تنفق على تلك الميليشيات نحو ٣٥٪ من الدخل.

د. عبد الحفيظ عبد الرحيم محبوب

واليوم يتجه نحو إنشاء قاعدة تركية في الصومال في المناطق الهشة من العالم العربي.

كان آخرها تطوير جزيرة سواكن في السودان الذي تسببت في ضرب العلاقة المصرية-السودانية مما جعل السودان يستدعي سفيره في مصر للتشاور دون أن يذكر السبب أو مدة بقائه رداً على تعليق وسائل إعلام مصرية على زيارة الرئيس التركي رجب طيب أردوغان للسودان وتمدد أنقرة في المنطقة باتفاقيات عسكرية واقتصادية في تحرك أثار قلقاً عربياً خاصة على الأمن القومي المصري باعتبار أن البحر الأحمر يشكل مجالاً حيويًا لأمن كل من مصر والسعودية.

ميناء سواكن الاستراتيجي الذي كان أحد الطرق الاستراتيجية الهامة في وقت سابق حيث كان طريق الحج الرئيسي الذي يربط قارة إفريقيا بمدينة جدة كما أنها كانت مركزاً استراتيجياً هاماً للسلطنة العثمانية الذي يدار منه معظم العمليات العسكرية في قارة إفريقيا.

رغم تصدع الغرب وبدا مشاهدة تفكك النظام الليبرالي الذي أنشأته أميركا في فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية الذي يعني أن العالم يدخل طوراً يتسم بتراجع العولمة وتزايد الصراعات سواء كان نتيجة أو سبب الفوضى العالمية الجديدة إلا أن الدبلوماسية الأوربية نجحت في تطويع إيران وفق سياسة ذكية ذات وجهين لأنها تؤمن إن تركت إيران دون رادع فإن إيران ستصبح أقرب إلى إنتاج ما يكفي من الوقود النووي لبناء القنبلة النووية بأكثر مما كان عليه الأمر قبل الاتفاق عام ٢٠١٥م، وتلتقي أوروبا مع أميركا تجاه إيران لكن تختلف الوسائل بين الجانبين.

في المقابل كيف يواجه الكيان العربي أقصد السعودية ومصر "سوريا الإيرانية" التي أقامت مستوطنات لإقامة دائمة، وكيف يواجه العثمانية الجديدة التي تواجه تركيا رفض أوروبي في انضمامها إليه بحجة حقوق الإنسان، كان آخرها رفض ماكرون الرئيس الفرنسي بعد اجتماعه مع أردوغان، مما جعل أردوغان بعد دعم قطر مقر الإخوان المسلمين بقوات تركية،

البحر الأحمر، يأتي ذلك بعد تحميل الرئيس القبرصي نيكوس أناستاسيادس تركيا بعرقلة حل الأزمة القبرصية عقب القمة الثلاثية مع الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي ورئيس وزراء اليونان وإصرار تركيا على وضع وحدات عسكرية في قبرص أفضل كل المحادثات حيث تعود الأزمة بعد غزو تركيا الجزيرة عام ١٩٧٤م، واحتلت ٢٧ في المائة من الأراضي الشمالية لقبرص وطردت منها سكانها اليونانيين.

كما جاءت زيارة الرئيس الإريترى للقاهرة في يناير ٢٠١٨م، وهي الخامسة منذ انهيار حكم الإخوان تصب حول التعاون مع مصر على تأمين أمن البحر الأحمر باعتباره مدخلا لقناة السويس وهي تكتسب أهمية في ضوء الخلافات المصرية - السودانية وفي ضوء التوتر المكتوم بين مصر وإثيوبيا فيما يتعلق بسد النهضة، تلك التحركات جعلت الخرطوم وأديس أبابا تتفان على حل الخلافات الإقليمية عبر الحوار وتراجع السودان عن اتهامه لمصر وإريتريا بتهديد أمنه، توجت بزيارة الرئيس الإثيوبي ميريام ديسالين لمصر في ١٧ / ١٨ / ٢٠١٨م، بعد توتر على خلفية تعثر المفاوضات الفنية لسد النهضة بعدما تأجلت زيارة الرئيس الإثيوبي لمصر أكثر من مرة عندها طمأن الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي نظيره الإثيوبي بأن مصر لن تحارب أشقائها في إشارة إلى التوتر مع السودان وإثيوبيا بشأن سد النهضة، وشدد بأن سياستها ثابتة الهدف منها البناء والتنمية والتعمير، وأثمر اللقاء بين الزعيمين عن اتفاقات اقتصادية وتأمينات بعدم إضرار سد النهضة بمصر، وفي الجانب الآخر صرح دبلوماسي سوداني بأن البشير وجه بحل القضايا العالقة مع مصر.

في المقابل تقوم مصر بسياسة تعزيز علاقاتها بباقي دول حوض النيل الـ ٩ دول بخلاف مصر وإثيوبيا وهي تحرص على دول إفريقيا التي يبلغ عدد دولها الـ ٤٥ تستفيد منها في التصويت لصالح القضايا العربية في مجلس الأمن، وفي نفس الوقت من أجل كسب مزيد من المؤيدين لقضيتها حيث ساهمت مصر في درء مخاطر الفيضان في أوغندا وشمل تنفيذ أعمال الحفر والتطهير بمسار مجرى النهر وتفتيت الصخور الكبيرة وإزالتها بعيداً عن مسار النهر وتم الانتهاء من المشروع بالكامل، وأيضاً زيادة موارد النهر من المياه التي يتم هدر معظمها حيث هناك ما يزيد على ١٦٠٠ مليار متر مكعب تصل مياه النيل كل عام لا يصل لدولتي المصب مصر والسودان سوى ٨٤ مليار متر مكعب أي ما يعادل ٥ في المائة في حين أن ٩٥ في المائة الباقية إما تستخدم في باقي دول الحوض وإما تضيع أجزاء كبيرة منها بالتبخّر.

السعودية ومصر دولتان تستعيان الوعي العربي في إطار طرح نظام أممي عربي وإقليمي جديدين متكاملين، والاهتمام بإنشاء رابطة الجوار العربي من أجل إنشاء منظمة الأمن

استثمر أردوغان الخلافات بين مصر والسودان حول سد النهضة والنزاع حول حلايب وشلاتين وفسر على أنه تعزيز المحور التركي / القطري / السوداني نافية السودان الانخراط في سياسة المحاور، لكن محللين اعتبروا أن زيارة أردوغان للسودان وتشاد وتونس تستهدف توسيع التمدد التركي في إفريقيا وتهديداً لأمن المنطقة بل اعتبره البعض طوقاً أمنياً تركيا انطلاقاً من السودان. خصوصاً وأن مصر تعرضت عام ٢٠١٧م، بشكل خاص إلى ضربات إرهابية يعتقد البعض أنه عقاب لمصر على ما أقدمت عليه في المحافل الدولية خصوصاً وأنه يعزف على وتر أقباط مصر لتفكيك النسيج الاجتماعي المصري خصوصاً وأن مصر استطاعت منذ ٣٠ يونيو ٢٠١٢م، بدعم سعودي في إفضال أكبر خطة لمسح المنطقة العربية تبدأ من مصر وفق عدد من المشاريع التي تلتقي في الأهداف وتختلف في المصالح من المشروع الفارسي الذي يلتقي بالمشروع الصهيوني بالإضافة إلى طموح العثمانية الجديدة التي تتخذ من جماعة الإخوان المسلمين ورقة لإحيائها بعدما تكاد تلفظ أنفاسها الأخيرة.

خصوصاً وأن هناك صحوه عربية تقودها السعودية ومصر لقيادة مراجعة معمقة من أجل رفع القدسية عن الأيديولوجيات سواء كانت سنية أو شيعية وتقديم منظور لا يتعارض مع أسس الدين الإسلامي الحنيف باعتبارهما مركز الإسلام. وهما دولتان أفضل كل محاولات جهات كثيرة لها مصلحة في تدمير العلاقة بينهما إلا أن المصالح الاستراتيجية جمعتهما، وبدأ يدركان تربع إيران وتركيا وإسرائيل بالمنطقة العربية ولديهم قدرة ومهارة التحركات والقدرة على الأداء التكتيكي واستثمار الفراغ الذي استثمرته روسيا والحضور للمنطقة نتيجة التردد أو التعمد الأمريكي. لكن مصر في اجتماع بالأردن عقد بين وزير الخارجية المصري سامح شكري ووزير الخارجية السعودي عادل الجبير اعتباراً أن أمن البحر الأحمر امتداد للأمن القومي العربي وهناك توافق بين البلدين بشأن سبل مواجهة كافة أشكال التدخل الأجنبي في شؤون الدول العربية خصوصاً وأن منطقة البحر الأحمر وتحديداً القرن الإفريقي يشهد صراعاً كبيراً على القواعد العسكرية بين دول عديدة التي يسعى الجميع نحو تأمين مصالحه عبر المضائق البحرية بحجة تأمين سفنها من عمليات القرصنة. هناك أزمة صامتة بين السعودية وتركيا رغم زيارة يلدريم رئيس وزراء تركيا للسعودية، لكن ردت السعودية على سواكن تركيا بزيارة الرئيس القبرصي بعد زيارة وزير الخارجية وهي لا تمر مرور الكرام ذلك أن العلاقات مع تركيا متوترة تحكمتها محاولات عدم إغضاب الحليف التركي.

لذلك الزيارة لا يمكن فصلها عن التطورات التي تحدث في المنطقة لكبح طموحات تركيا واستعادة دورها التاريخي في



بأمن القناة في المستقبل، وفي نفس الوقت تحقق أبعاد اقتصادية لمشروع قناة السويس الثانية التي لا تتفصل عن الأمن الإقليمي للمنطقة، باعتبار القناة أهم شريان مائي في العالم يربط شمال الكرة الأرضية بجنوبها.

لكن مع وجود نفوذ إسرائيلي- إيراني في المنطقة، فإن ضعف القدرات العسكرية العربية خصوصاً السعودية ومصر في البحر الأحمر من حيث محدودية الأساطيل البحرية يضعها تحت طائلة النفوذ الإسرائيلي والإيراني، خصوصاً وأن إيران بدأت لها يد طولى في اليمن عن طريق أنصار الله و الحوثيين لأن اليمن يمسك بعنق البحر الأحمر وفمه.

صياغة تحالف استراتيجي سعودي مصري لحماية أمن البحر الأحمر والمنطقة العربية:

حماية أمن الخليج والبحر الأحمر بحاجة إلى صياغة استراتيجية تفاعل عربية خصوصاً بين مصر والسعودية كنواة للأمن العربي التي تشاطئ البحر الأحمر، بعدما مرت المنطقة العربية بعد ما يسمى بثورات الربيع العربي ٢٠١١م، ضد الأنظمة الاستبدادية لكن البديل لم يكن جاهزاً لتطبيق الديمقراطية بل كان البديل في تدويب القرار العربي عبر مشاريع عابرة للحدود وتنظيمات مدعومة إما إيرانيًا أو تركيًّا.

التحالف السعودي- المصري تأخر حتى نضوج متغيرات دولية بسبب أن المجتمع الدولي في عهد أوباما كان أقرب للتصويرين التركي القطري والإيراني الذي يطالب فؤاد عجمي نيابة عن

والتعاون الإقليمي في الشرق الأوسط من أجل عودة تركيا عن طموحاتها وترضى بالانضمام لهذه المنظومة الجديدة، وكذلك قد تقتنع إيران في المرحلة المقبلة بعد مراجعة سياساتها الخارجية خصوصاً وأن مشروعها أثبت فشله بعد تلك الاحتجاجات، وتقديم الدعم السياسي للعراق الذي يعاني من ملفات مفتوحة.

برزت إلى السطح أهمية أمن البحر الأحمر في السياسة السعودية كجزء مهم من أمن الخليج:

حيث ترى السعودية أن أمن شواطئ الخليج العربي مطروحاً لدول الخليج منذ فترة طويلة، وظل الاهتمام به متزايداً لكن برزت إلى السطح أهمية أمن البحر الأحمر كجزء مهم من أمن الخليج لأن سير التطورات في البحر الأحمر في ظل التعقيدات والمتغيرات على الأرض يجعل المواجهة بين الاستراتيجيتين الإسرائيلية والإيرانية مرجحة جداً التي تستهدف محاصرة الأمنين السعودي والمصري.

يمر عبر البحر الأحمر ٤٥ في المائة من ناقلات النفط المحملة بنفط الخليج العربي، وتشاطئه تسع دول تشكل دوله عمقاً استراتيجياً مهماً يحتاجه الأمن الإقليمي بالإضافة إلى قواعد أميركية وأوروبية وإيرانية متواجدة في المنطقة.

فالرياض والقاهرة استشعرت خطورة الوضع، فشككت تحالفاً ثنائياً، وقررت مصر إطلاق مشروع مصري لقناة السويس جديدة بكلفة أربعة مليارات دولار، لتتمكن مصر من التحكم

المشروع الإيراني بالتقاء المشروع الإيراني بالمشروع الصهيوني . اتجه أوباما إلى اعتماد صيغ توفيقية تقرر بين إشهار القبول بالنظم القائمة وبين الدعوة إلى ترتيب سياسي اجتماعي قائم على مفهومها للدين من جهة وبين التوجهات الإسلامية القطعية الراضة للنظام السياسي القائم برمته، سواء بشكله المحلي أو بامتداداته العالمية واستبداله بأخر صارم أساسه الانصياع والطاعة باسم الدين، كانت تعتبره الولايات المتحدة البديل الأفضل والذي من وسعه تحقيق الاستقرار ومنع التطرف من استقطاب الجمهور المنتفض، وإعادة تشكيل النظام السلطوي في المنطقة.

كان انضمام تركيا إلى نهجها المتمثل في الخط الذي التزمته دولة قطر ساهمت إلى حد ما في مواجهة بين السلطويين والإسلامويين والتي أخرجت الأصوات الإصلاحية المدنية التي كانت تتادي بالإصلاح وهي التي ساهمت في إشعال تلك الثورات من الساحة بسبب أن الإصلاحيين لا يمتلكون مشروع ولا قيادة على غرار مشروع جماعة الإخوان المسلمين. لكن ما حدث هو العكس عندما انتفض المجتمع المصري بكامل مكوناته في ثورته على

تلك الجماعة بدعم السعودية التي كانت سباقة في دعم ثورة الشعب المصري ضد جماعة الإخوان المسلمين بدعم الجيش المصري الذي استعاد الاستقرار في مصر حتى مجيء إدارة ترامب التي اقتنعت بأن مصالحها مرتبطة باستعادة القرار العربي في المنطقة بعد انقلاب المشروع الصهيوني على المشروع الإيراني.

لذلك لم تكن مقاطعة الدول الأربع لقطر سوى مرحلة لتجديد الدورين الإيراني والتركي لأن كل منهما يبحث عن وسطاء للتغول في المنطقة العربية، فتركيا رأت في قطر منصة لإدارة مشروعها الإخواني رغم اختلاف نموذجها عن النموذج العربي الذي يعتبر أكثر عصرنة وتماشياً مع الحداثة، لكن اغترت تركيا بأن الإخوان العرب يريدون تنصيب أردوغان خليفة للمسلمين باعتبار أن تركيا دولة إقليمية كبرى، فيما إيران تمكنت من استخدام وسطاء أكثر عدداً من تركيا إضافة إلى قطر حيث هناك مليشيات عابرة للحدود تود أن تتحول إلى دويلة داخل الدول بقيادة حزب الله الذي نجح نموذجه في لبنان وأن تستسخه في البحرين واليمن وسوريا بالطبع في العراق التي يوجد فيها مليشيات عديدة باعتبار أن العراق دولة عريقة لا تستطيع الهيمنة عليه عبر مليشيا واحدة التي يمكن أن تسيطر عليها الحكومة وتفككها.

لذلك اعتبرت قطر منصة ورأس حربة لمشروعين هما لتركيا وإيران في آن واحد وليس لدى إيران مانع من أن تحارب قطر إلى جانب السعودية في اليمن وسوريا من أجل تمرير مشاريعها عبرها خصوصاً المشاريع التي لا يمكن تمريرها عبر مليشياتها كما في البحرين واليمن، وهو ما جعل السعودية ومصر بالتحالف مع دولة الإمارات والبحرين باتخاذ قرار جريئ بمقاطعة قطر من أجل مرحلة جديدة تستعيد فيها القرار العربي لترتيب أوراق المنطقة في اليمن وسوريا وليبيا ولا يتم ذلك إلا بالتحالف مع أمريكا الجديدة الحريضة على تثبيت مصالحها مع حلفائها التقليديين بعدما فشلت تجربة أوباما في اختبار السلوك الإيراني الذي لم يحقق لها ما تصبو إليه الولايات المتحدة في تمرير مشاريعها عبر الدور الإيراني وهو ما أخرج تحرير اليمن بسبب خيانات سمحت بتهدئة الأسلحة، وقد كشفت خطط دول التحالف التي تقودها السعودية إلى جانب تفكيك الجبهات وخلق الصراع بينها وشراء ولاءات لم يكن التمويل معروفًا ولم يكن تحديد من يقف وراء هذه الفوضى حتى اتخذت الدول الأربع قرار مقاطعة قطر وإخراجها من التحالف حتى تتضح الصورة في اليمن وتتوحد الجهود.

مطلب الدول المقاطعة من قطر فك ارتباطها بإيران وتركيا وإن كان العنوان كما طالب ترامب قطر بأن توقف تمويلها للإرهاب وأيديولوجيتها المتطرفة فيما يتعلق بالتمويل، فشرط الدول العربية المقاطعة خروج الإخوان من أصعب الشروط في إمارة أصبحت فعلياً إمارة الإخوان بوضع اليد، خصوصاً بعدما رفض الشعب المصري حكم جماعة الإخوان المسلمين في ٣٠ يونيو ٢٠١٣م، وبداية مرحلة مواجهة القوى الداعمة للإرهاب.

المرحلة الجديدة التي تقودها السعودية ومصر لن تقبل لدولة عربية صغيرة مثل قطر التي استثمرت لسنوات في شراء ولاءات أفراد ومنظمات حقوقية، بل وظفت الأدوات الحقوقية في معارك غير الأخلاقية من خلال نسج علاقة مبهمه مع صناعات المحتوى الحقوقي ومنظماتها، لذلك لا بد من قيام المنظمات الحقوقية العربية بدورها في رصد وتوثيق جرائم النظام القطري التي تتعارض مع حزمة من الصكوك الدولية، ليس من المقبول أن يسمح لنظام مراهق سياسياً استخدام فوائضه المالية في دس منظومة حقوق الإنسان وانتهاكها.

ومن المطلوب أن تحوز المكانة الاستراتيجية لمنطقة القرن الإفريقي المكانة ذاتها التي تحوزها دول حوض النيل بالنسبة لمصر

السعودية ومصر تسعيان لإنشاء رابطة الجوار العربي من أجل إعادة تركيا عن طموحاتها في المنطقة

لأن السعودية ترى أن منظومة الأمن في اليمن منظومة خليجية، ولا يختلف عن الأمن الخليجي، فمثلما تحرك درع الجزيرة لحماية البحرين من إيران فتحركت السعودية بقيادة عاصفة الحزم.

السعودية تمتلك ١٨٠٠ كيلو متراً مع اليمن، بينما تمتلك إيران ١٥٠٠ كيلو متراً مع العراق، تمكنت من غزوه بالتحالف مع حلفائها القتلة والمفسدين الذين يريدون أن يحموا أنفسهم من المجتمع العراقي بالمليشيات، بينما بقية العراقيين شيعة وسنة تضجروا من تصريح خمسة مسؤولين كبار من الإيرانيين باعتبار أن بغداد عاصمة الإمبراطورية الفارسية.

عاصفة الحزم أثبتت بل فاجأت إيران والعالم بتحركات سعودية سريعة خصوصاً بعد تمدد طهران المتزايد من خلال وكلائها الحوثيين في اليمن، لأن إيران تريد انتصاراً طائفيًا على الإرهاب والتحالف في العراق وعلى الدولة في اليمن.

أي أن إيران تمارس فن اضطهاد الأقليات للأكثرية الذي يخلق فوضى وحروب طائفية لزعزعة أمن السعودية ودول الخليج الذي يؤدي إلى تآكل السياج الأمني الذي يحيط بها. التحرك الخليجي في مجلس الأمن الذي تزامن مع عاصفة الحزم والذي لا يهدف لإصدار قرار بتدخل عسكري، بينما يريد قراراً بحظر الأسلحة على المجموعة غير الشرعية ووافقت عليه جميع الدول بالإجماع وهو يعتبر انتصاراً لعاصفة الحزم.

تدرك السعودية أن المادة ٥١ من الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة يسمح بتدخل الدول للدفاع عن النفس خصوصاً وأن القرارات الدولية لم تردع اليد الطولي لإيران الممثلة في الحرس الثوري في اليمن لأنها منقسمة بسبب الملف النووي الإيراني.

هذا التدخل الإيراني بعدما منيت بهزائم في إدلب ودرعا حتى استخدم النظام السوري مرة أخرى الكيماوي في إدلب، وخشيت إيران من فقدان العراق وعودته إلى الحاضنة العربية، لذلك حرصت إيران على التواجد في اليمن وتوجيه صواريخ بالسستيه نحو السعودية لتصبح اليمن كوبا ٢ كان آخر صاروخ بالسستي يوم ٢٧/٧/٢٠١٧م، استهدف مكة المكرمة ولكن تصدت له الدفاعات الجوية السعودية في الطائف.

السعودية قادرة على تطويق إيران مثلما تعتقد إيران أنها قادرة على تطويق السعودية، ولكن وفرت عاصفة الحزم رادعاً حاسماً لإيران في أي مواجهة مستقبلية محتملة، وسبق أن شاركت قوات باكستانية عقب الثورة الخمينية عام ١٩٧٩م، وشاركت كذلك بقوات خلال حرب الخليج الثانية لحماية الحدود السعودية.

خصوصاً بعدما تعرض مصنع اليرموك في السودان إلى ضربات الطائرات الإسرائيلية تلاه تقديم إيران الحماية للأجواء السودانية والسواحل بسبب غياب منظومة أمن دفاعية عربية.

أي يجب أن ينظر إلى الأمن الإقليمي كمنظومة أمنية قومية واحدة، ومن الخطأ تجزئته ويجب أن يكون ممتداً من الخليج العربي إلى أمن البحر الأحمر والقرن الإفريقي.

لذلك يمكن توسيع رقعة مجلس التعاون الذي يشمل التعاون الخليجي والبحر الأحمر لأن أمن البحر الأحمر يشكل عمقاً استراتيجياً لأمن الخليج ولا يمكن الفصل بين الأمنين لتقليص النفوذ غير العربي في المنطقة، وهي فرصة لتعزيز التكامل الاقتصادي بين الجانبين الخليجي والإفريقي.

فقد حان الوقت في تبني حاجات إقليمية عربية تدفعها الضرورات الاقتصادية والضرورات الأمنية من أجل أن تحمي إمكانات ومكتسبات المنطقة، واعتبارها كتلة واحدة في ظل التهديدات الإقليمية غير العربية وتأمين المجرى التجاري والنفطي الذي يمر بها.

لن تسمح السعودية لطرف مدعوم إيرانيا أن يسيطر بمفرده على الساحة اليمنية دون بقية الأطراف، وهو مخالف لبنود الحوار الوطني، واتفاقية السلم والشراكة الذي تضادي حرباً أهلية يمكن أن تدخل اليمن في حرب أهلية يحول اليمن إلى منطقة قرصنة بحرية على غرار الصومال يهدد التجارة الإقليمية والعالمية، ولن يرضى المجتمع الدولي بحدوث مثل ذلك أيضاً، لذلك كان هناك دعماً دولياً لعاصفة الحزم التي قادتها السعودية وهي في مرحلة كسب المعركة بعدما راهن الإعلام المضاد على استنزاف عاصفة الحزم في اليمن.

اليمن يمتلك موقع استراتيجي على مدخل البحر الأحمر:

يملك اليمن موارد كبيرة جداً، فالنفط في الجنوب، والغاز في مأرب يتم تصديره عن طريق شبوة في الجنوب، ويمتلك اليمن ٢٠٠ جزيرة بحدود بحرية أكثر من ٢٥٠٠ كيلو متر يمكن أن تؤسس قاعدة أساسية للسياحة التي تدر على اليمن أموالاً كبيرة خصوصاً واليمن يمتلك مخزوناً بشرياً وحضارياً.

وهي عوامل وحدة أكثر منها عوامل انفصال، تجمع عليه معظم القوى السياسية في اليمن، لأن اليمن يقع في منطقة إستراتيجية، فاستقراره مصلحة للمنطقة الإقليمية وللعالم بأسره، فلن تقبل السعودية أن تلعب إيران في منطقة استراتيجية، خصوصاً بعدما ضمنت حفظ الأمن الخليجي وتماسكه بعدما ضربته رياح التفكيك، فستعود السعودية إلى اليمن لإدارة الأزمة فيه بعد نهاية عاصفة الحزم وتحقيق كامل أهدافها.

التواجد التركي في سواكن السودانية موجه ضد مصر ودول الخليج

٣ قضايا تقلق أوروبا .. وتهديدات روسيا تخطف اهتمامها بالقرن الإفريقي

يساور القلق كل من أوروبا والاتحاد الأوروبي -سواء كمؤسسة أو كدول أوروبية مستقلة- إلى جانب منظمة حلف شمال الأطلسي (الناتو) بشأن التطورات التي تحدث في منطقة القرن الإفريقي، ولذلك يخصص كل منهم موارد استراتيجية في المنطقة كتدابير مضادة وكألية لتحقيق الاستقرار. وينبع قلق الاتحاد الأوروبي والناتو من المشكلات المحلية المتفشية في المنطقة، بدايةً من الراديكالية والمجاعات والقرصنة، إلى المنافسة الدولية والإقليمية الشرسة على القواعد العسكرية في المنطقة، وحتى الاضطراب المحتمل الذي قد يحدث من الناحية الاجتماعية فيما يتعلق بممر باب المندب المائي الدولي الرئيسي، وذلك في ضوء الحرب في اليمن واستخدام المتمردين الحوثيين للقذائف الصاروخية للهجوم على الشحن الدولي.

د . كريستيان كوخ

هجمات القرصنة ووقفها، وتوفير فرق الحراسة البحرية لسفن الشحن الدولية، وتوسيع المساعدة لعمليات مكافحة القرصنة الأخرى في المنطقة. وفي المجمل، امتدت منطقة عمل الناتو من سواحل القرن الإفريقي إلى خليج عدن وغرب المحيط الهندي وحتى مضيق هرمز في الخليج، بمساحة إجمالية امتدت لأكثر من مليونين ميل مربع. وقد بدأ وجود الناتو في المنطقة في بعثة لمكافحة القرصنة في ٢٠٠٨م، بالرغم من انتهائها في ديسمبر ٢٠١٦ م، بسبب انخفاض عدد هجمات القرصنة بشكل عام، حيث لم يتم القبض على أي سفن على سواحل الصومال منذ مايو ٢٠١٢م.

ومنذ انتهاء دور الناتو رسمياً، تحول اهتمام الحلف إلى مكان آخر، خاصةً إلى البحر الأسود وأنشطة روسيا في هذه المنطقة، وإلى البحر الأبيض المتوسط مع التركيز على الهجرة وتهريب البشر. وصرح ديبلان وايت، المتحدث باسم الناتو في بيان قائلاً: "لقد تغيرت بيئة الأمن العالمي بصورة هائلة في السنوات القليلة الماضية، وتأقلمت القوات البحرية التابعة للناتو مع هذا التغيير". ومن غير المرجح أن نرى عودة الناتو للمنطقة بصورة حقيقية إلا إذا تغيرت البيئة الاستراتيجية في القرن الإفريقي بصورة جوهرية خلال السنوات القادمة. هذا وخاصةً أن الاتحاد الأوروبي يحافظ على مشاركته البحرية في مكافحة القرصنة.

ولكن في الوقت الذي تركز فيه أوروبا على الأمن الاستراتيجي والاستقرار في القرن الإفريقي، تأتي المشكلات التي تواجه المنطقة لتتنافس على الاستئثار باهتمام أوروبا. وقد بدأ الناتو بالفعل في صرف اهتمامه لمكان آخر، حيث يبحث في نتائج تهديدات روسيا الجديدة وضم القرم ودعم الانفصاليين في شرق أوكرانيا وتدخّل موسكو المباشر في الأزمة السورية. ويركز الاتحاد الأوروبي بالفعل على القرن الإفريقي، بل كان له دوراً عسكرياً من خلال القوات البحرية الأوروبية وعملية أتلانتا. كما تبحث أوروبا في الصلة بين دول الخليج وبعض البلدان مثل إريتريا وجيبوتي، وتوسع الوجود الفعلي في هذه الدول، مع وجود نوع من الشك في مدى تأثير ذلك على الاستقرار العام في المنطقة ككل. ومن غير المرجح أن تقل حدة هذه المخاوف في ظل استمرار الحرب في اليمن، ولذلك، سيكون من الإيجابي والمفيد أن يضم الاتحاد الأوروبي موضوع القرن الإفريقي في مناقشاته الدورية مع دول الخليج.

دور حلف الناتو

كان لحلف شمال الأطلسي دوراً مباشراً فعلاً في منطقة القرن الإفريقي من خلال "عملية درع المحيط" لمكافحة القرصنة. وكجزء من تلك العملية، كان دور الناتو هو رد

وأدواتها المتوفرة تحت تصرفها لتأمين مضيق باب المندب بالوسائل العسكرية. وحتى مع إجراء حلف شمال الأطلسي لعملياته البحرية في المنطقة، بدأ الاتحاد الأوروبي مهمته لمكافحة القرصنة تحت اسم "العملية أتلانتا" قبالة سواحل الصومال منذ عام ٢٠٠٨م، وقد تم تنفيذ هذا الإجراء إلى جانب إطار السياسة الأمنية والدفاعية المشتركة للاتحاد الأوروبي وفقاً لقرارات مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ووفقاً للقانون الدولي. وفي الوقت الذي اختتم فيه الناتو مهمته حتى يركز موارده على مناطق مثل البحر الأسود، مدد الاتحاد الأوروبي من جانبه عملية أتلانتا في نهاية عام ٢٠١٦م، لعامين آخرين حتى ٣١ ديسمبر ٢٠١٨م. وقد خصص أكثر من ١١ مليون يورو لتمويل تكاليف البعثة.

وفيما يلي إنجازات العملية حتى يومنا هذا وفقاً للموقع الإلكتروني للقوة البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي:

- تحقيق معدل نجاح بنسبة ١٠٠٪ في توفير الحماية للسفن في برنامج الأغذية العالمي لتوصيل الغذاء والمعونة إلى الشعب الصومالي، بالإضافة إلى حماية شحنات بعثة الاتحاد الإفريقي إلى الصومال، وهو أمر ضروري لنجاح عملية الاتحاد الإفريقي في الصومال.

- توفير احتياجات حماية عمليات الشحن الأخرى المعرضة للخطر داخل المنطقة شديدة الخطورة.

- المساهمة في ردع أنشطة القرصنة والسرققة المسلحة في البحار ومنعها ووقفها قبالة سواحل الصومال.

- نقل القراصنة المشتبه بهم للسلطات المختصة لمحاكمتهم وإدانتهم، في إطار التعاون الوثيق مع الحكومات الإقليمية، مثل حكومة جمهورية سيشل وموريشيوس وكينيا.

وقالت الممثلة السامية موغريني مؤكدة على أن: "عملية أتلانتا التابعة للاتحاد الأوروبي قد ساعدت بشكل كبير في التقليل من القرصنة على سواحل الصومال. وعلينا أن نستمر في الضغط على القراصنة لضمان الأمن في القرن الإفريقي. فهذا يصب في مصلحة كل منّا". وأضافت موغريني عقب تمديد مدة العملية قائلة: "إن القوة البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي ستساهم أيضاً في معالجة جذور مشكلة القرصنة"، وبالتالي ذلك سيضع نشاط الاتحاد الأوروبي في سياق أوسع.

وعلى عكس مهمة الناتو بهذا الشأن، تبنى الاتحاد الأوروبي أسلوباً أكثر شمولاً تجاه القضايا في القرن الإفريقي، والذي يتضمن أيضاً المساهمة في إدارة الصراع وحله ومنعه، إلى جانب تشجيع النمو الاقتصادي والتعاون الاقتصادي الإقليمي. وبالإضافة إلى القوة البحرية، يتضمن منهج الاتحاد الأوروبي أيضاً بعثة مدنية لدعم بناء القدرات البحرية الإقليمية، تحت

وفي الوقت نفسه، إذا زادت الهجمات المستهدفة الشحن الدولي كنتيجة لحرب اليمن بصورة كبيرة فسيضطر الناتو إلى الاضطلاع بدور أكثر مباشرة في حماية عمليات الشحن تلك. وأيضاً من التطورات الأخرى الهامة المعني بها الحلف هو دور تركيا وتدخلها المحتمل في المنطقة. ففي ديسمبر ٢٠١٧م، أعلنت تركيا أنها تعيد بناء ميناء سواكن القديم الذي يرجع إلى عصر الإمبراطورية العثمانية على ساحل السودان بالبحر الأحمر ليكون بمثابة مرفأً بحرياً لاستقبال السفن المدنية والعسكرية في خطوة من تركيا لتوسيع الروابط العسكرية والاقتصادية مع الدول الإفريقية. وبالرغم أن هذه الخطوة قد تكون موجهة بشكل رئيسي لمصر ودول الخليج، ولكن بما أن تركيا من الدول الأعضاء في حلف شمال الأطلسي، فإن مثل تلك الخطوة يمكن أن تكون ذات أهمية.

دور الاتحاد الأوروبي

بعيداً عن حلف شمال الأطلسي، تؤدي أوروبا دوراً أكثر أهمية بدرجة كبيرة في القرن الإفريقي من خلال الاتحاد الأوروبي. فعندما يتعلق الأمر بالقرن الإفريقي، يكون التركيز الرئيسي للاتحاد الأوروبي على الجوانب الإنسانية ودور المعونات المتعلقة بالمجاعات والجوع والتنمية اللازمة لبلدان شرق إفريقيا. وبسبب الجفاف الشديد في المنطقة، خصص الاتحاد الأوروبي ٢٥٧ مليون يورو كمعونة إنسانية في ٢٠١٦م، و٢٨٥ مليون يورو في ٢٠١٧م. وينصب التركيز في هذه المنطقة على توصيل المعونات الغذائية والرعاية الصحية والغذائية وتوفير المياه النظيفة والنظافة الصحية وحماية موارد كسب الرزق والمأوى.

صرحت فيديريكا موغريني، الممثلة السامية للسياسة الخارجية ونائبة رئيس الاتحاد الأوروبي أن في القرن الإفريقي توجد أزمتان إنسانيتان متداخلتان، وكلاهما من فعل البشر. وقد تناولنا كلا المستويين. فالأزمة الأولى وليدة صراع أدى إلى نزوح واسع للأفراد، والأزمة الثانية نشأت بسبب أحوال المناخ من الجفاف الشديد الذي أدى إلى عدم تأمين الغذاء في العديد من دول المنطقة. وتشكل الأزمتان معاً خطراً كبيراً للغاية على أمن المنطقة وعلى الاستقرار العام في مناطق ومجتمعات بأكملها". وفي سبتمبر ٢٠١٧، أكدت موغريني مجدداً على مساهمة الاتحاد الأوروبي ودعمه المستمر في أمن واستقرار القرن الإفريقي من خلال الروابط السياسية الوثيقة وتعهدات الاتحاد الأساسية بشأن التعاون والأمن.

ومن المهم التأكيد على حقيقة أن نشاط أوروبا في القرن الإفريقي ليس سياسياً واقتصادياً فحسب، بل وعسكرياً أيضاً. فأوروبا عازمة على الاضطلاع بدور من خلال مؤسساتها

تحول اهتمام حلف الناتو إلى البحر الأسود وأنشطة روسيا في هذه المنطقة والبحر الأبيض المتوسط للتركيز على الهجرة وتهريب البشر

ظل عدم الاستقرار في المنطقة. وبالنسبة لأوروبا، جميع هذه الجوانب الثلاثة مترابطة للغاية، ومن ثمَّ كان لابد من تبني منهجاً شاملاً.

المضي قدماً

بالنسبة إلى أوروبا، من الضروري عقد نقاش واسع النطاق بين مجموعة من الأطراف المهتمة وذات الصلة، مثل دول مجلس التعاون الخليجي ومصر والاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة والصين لبحث أمن القرن الإفريقي واستقراره، انطلاقاً من أهمية موقعه الاستراتيجي وبداية ظهور التنافس المتزايد على المنطقة. ويساور أوروبا القلق على وجه الخصوص بشأن استمرار الحرب في اليمن وتداعياتها المحتملة في منطقة القرن الإفريقي ككل، حيث يساهم الصراع في تدفق الهجرة وتوسيع المناطق الخارجة عن القانون والتي يمكن أن تنتشر فيها الميليشيات والجماعات المتطرفة وتوسع نفوذها، إلى جانب خطر الدائم على الشحن الدولي بسبب هجمات القذائف الصاروخية في المضيق من الجانب الحوثي. وفي ظل الأولويات الأخرى، سيجد الاتحاد الأوروبي نفسه تحت ضغط كبير للحفاظ على الوجود متعدد المستويات في القرن الإفريقي، على أساس أن المنطقة في حد ذاتها ليست مجاورة بصورة مباشرة لأوروبا، وأن الاتحاد الأوروبي -مثل حلف شمال الأطلسي- عليه أن يركز على تطورات المناطق الأكثر قرباً مثل البحر الأبيض المتوسط. كما أن التوتر الحالي في العلاقات مع حكومة ترامب في واشنطن، وسياسات روسيا تحت حكم الرئيس بوتين، والخروج الوشيك للمملكة المتحدة من الاتحاد الأوروبي كلها تعني أن الاتحاد الأوروبي ليس لديه حليف طبيعي لتتسيق السياسات وتحمل جزء من العبء. وما يعنيه ذلك في نهاية المطاف أن الاتحاد الأوروبي سيجادل أن يحافظ على مستوى من الاهتمام بالتطورات في القرن الإفريقي، وسيدعو من وقت إلى آخر للانخراط والاهتمام بصورة أكبر من جانب المجتمع الدولي الأوسع، ولكنه سيعتبر نفسه أيضاً ملزماً بالتفاعل مع الأحداث بشكل كبير على أرض الواقع. ومن هذا المنطلق، تواجه سياسة الاتحاد الأوروبي في القرن الإفريقي التحديات والتناقضات نفسها التي تواجهها السياسة الخارجية والأمنية للاتحاد الأوروبي بوجه عام في أماكن أخرى في العالم.

اسم "البعثة الأوروبية لبناء القدرات البحرية في دول منطقة القرن الإفريقي والمحيط الهندي EUCAP Somalia"، إلى جانب بعثة تدريبية باسم "بعثة الاتحاد الأوروبي للتدريب في الصومال EUTM Somalia" لتعزيز مؤسسات حكومة الصومال وقواتها المسلحة. وتدرج كل من المبادرات الثلاث تحت نطاق "الإطار الاستراتيجي للقرن الإفريقي". وفي يناير ٢٠١٢م، عُين ألكسندر روندوس اليوناني الجنسية كممثل خاص للاتحاد الأوروبي في القرن الإفريقي من أجل تحسين تنسيق منهج الاتحاد الأوروبي متعدد الجوانب في المنطقة.

وفيما يتعلق بالموقع الاستراتيجي للقرن الإفريقي والتنافس المتزايد بين القوى للحصول على النفوذ والسلطة، حذر ألكسندر روندوس، الممثل الخاص للاتحاد الأوروبي في المنطقة من أن الأطراف الذين لا يولون اهتماماً لأهمية القرن الإفريقي الاستراتيجية سيدفعون ثمن هذا التجاهل يوماً ما. وأكد روندوس أن المنطقة بأكملها التي تضم جيبوتي وإريتريا وإثيوبيا والسودان وجنوب السودان والصومال قد دخلت في نطاق اهتمام القوى الخارجية، ولهذا فمن الضروري أن يولي الاتحاد الأوروبي المزيد من الاهتمام بمجريات الأمور. وعلى الرغم من إقرار روندوس بالمساهمة الخليجية في هذه الجهود، إلا أنه وصف هذه الخطوة بأنها نوع من حماية الجبهة الجنوبية من العالم الإسلامي. كما صرح بأن السعي للوصول إلى أرضية مشتركة بين المصالح الأمنية لدول الخليج وتركيز الاتحاد الأوروبي على مكافحة الإرهاب، والحوكمة الرشيدة، والنمو الاقتصادي ستشكل تحدياً لا يمكن التغلب عليه إلا بالتعاون بين الجميع.

وفي هذا السياق، حدد الاتحاد الأوروبي ثلاث قضايا يعتبرها هامة عندما يتعلق الأمر باستقرار القرن الإفريقي. القضية الأولى هي أن انتشار الإرهاب والتطرف لا يُنظر إليه على أنه يمثل تهديد على الاستقرار الاجتماعي بين شعوب المنطقة وحسب، بل إنه يشكل خطراً أيضاً من حيث إمكانية تحول القرن الإفريقي إلى ملاذ آمن لخطط الجماعات الإرهابية حول شن هجمات في أوروبا. أما القضية الثانية فهي تزايد علاقة الاتحاد الأوروبي بالحرب في اليمن، والتهديد المباشر ضد الشحن الدولي عبر باب المندب، والخوف من احتمالية انتشار الاضطرابات إلى المنطقة المجاورة. وأخيراً، تتمثل القضية الثالثة في الضغط الزائد على تدفقات الهجرة باتجاه الشمال، وذلك في

أربع آليات لحلف الناتو في مواجهة تهديدات الأمن البحري حلف الناتو: ثلاثة محددات تحكم تدخله في الصراعات .. وأولوية لأمن الممرات المائية

تستحوذ حماية الممرات المائية الحيوية على جل اهتمام حلف الناتو بالنظر إلى ما تمثله تلك الممرات من أهمية ليس فقط على صعيد نقل النفط لأعضاء الحلف بل أيضاً كونها معاير للتجارة العالمية التي ينقل جزء كبير منها عبر البحار والتي يعد أعضاء الحلف جزءاً منها، وعلى الرغم من عدم وجود استراتيجية معلنة ومتكاملة من جانب الحلف بشأن حماية تلك الممرات فإن للحلف آليات يعمل من خلالها الحلف ضمن المنظومة الدولية سواء أكانت منظمات أو تحالفات دولية تم تشكيلها بهدف الحفاظ على الأمن والاستقرار الإقليمي عمومًا ومنها أمن الممرات البحرية.

د. أشرف محمد كشك

والتي تمخضت عن انتهاء الحرب الباردة قد حدثت بالحلف لتأسيس شراكات استراتيجية ومنها مبادرة الحوار المتوسطي عام 1994م، ومبادرة استانبول عام 2004م، وهما مبادرتان تضمان دولاً جميعها بحرية وتواجه تهديدات هائلة في مجال الأمن البحري مما يثير لديها تساؤلات بشأن ما يمكن أن يقدمه حلف الناتو من دعم في هذا المجال ضمن متطلبات تطوير تلك الشراكات نحو آفاق أرحب.

وواقع الأمر أن حماية الأمن البحري قد حظيت باهتمام لدى صانعي القرار في الحلف على صعيد التخطيط حيث نجد أن المفهوم الاستراتيجي الصادر عام 2010م، وهو ميثاق أممي رفيع المستوى يصدره الحلف كل عشر سنوات لمراجعة التهديدات الأمنية التي تواجه الحلف وخاصة خارج أراضيه ويعد مكملاً للميثاق المنشئ للحلف ولا يتناقض معه، قد أولى اهتماماً كبيراً لتهديدات الأمن البحري وتأمين الممرات المائية الحيوية، وتضمن المفهوم الاستراتيجي توصيفاً لتلك التهديدات وتحديد آليات مواجهتها، حيث تضمن ذلك المفهوم أن الأحداث الأمنية التي تشهدها مناطق ما وراء حدود الحلف الجغرافية تمثل تهديداً مباشراً لأمن الحلف، وبالتالي فإن الحلف سوف ينخرط بشكل أكثر فاعلية للارتقاء بالأمن الدولي من خلال شراكات مع الدول ذات الصلة وغيرها من المنظمات الدولية، وفي ظل تزايد اعتماد دول الحلف على الطاقة التي تنقل عبر طرق العبور الحيوية في العالم، فضلاً عن كونها ممرات للتجارة، فإن ذلك

وتثير تلك القضية أربعة تساؤلات رئيسية وهي:

أولاً: هل تحظى تهديدات الأمن البحري بأهمية ضمن استراتيجيات الحلف؟
ثانياً: ما هي قدرات وآليات حلف الناتو لمواجهة تهديدات الأمن البحري؟
ثالثاً: ما هي مساهمات حلف الناتو في التصدي لتهديدات الأمن البحري؟
رابعاً: ما هي مقومات دول الخليج للتكامل مع جهود حلف الناتو في ضمان أمن الممرات البحرية؟

أولاً: تهديدات الأمن البحري ضمن استراتيجيات حلف الناتو:

إن إمعان النظر في معاهدة حلف شمال الأطلسي "الناتو" الذي أنشئ عام 1949م، والتي تتضمن مقدمة وأربعة عشر مادة أهمها المادة الخامسة والتي تتضمن أن أي عدوان يقع على أي دولة من دول الحلف يعتبر عدواناً على الدول المتحالفة جميعاً بما يحتمه ذلك من مساعدة تلك الدولة لرد ذلك العدوان بكل الوسائل الممكنة، يعكس حقيقة مؤداها أن الحلف في جوهره هو تحالف دفاعي بالمفهوم الشامل حتى على الصعيد البحري بالنظر إلى كونه يضم دولاً لها خبرات ممتدة في العمل البحري، فضلاً عن قدراتها العسكرية الهائلة، ناهيك عن مصالحها الاقتصادية التي يرتبط جزء كبير منها بالبحار وطرق المرور الحيوية في العالم، ومن ناحية ثانية فإن البيئة الأمنية الجديدة

المتحدة، بالإضافة إلى قيادة أخرى لدى الولايات المتحدة، كما توجد خمس سفن تابعة للمجموعة البحرية الدائمة الثانية للحلف بالقرب من قبرص بقيادة ألمانيا، ومع أهمية تلك القدرات تعكس التصريحات الرسمية الصادرة عن مسؤولي الحلف الرغبة في المزيد من تطوير قدراته البحرية ومن ذلك على سبيل المثال تصريح الأمين العام للحلف ينس ستولتنبرج بأن "الحلف يحتاج لزيادة عدد السفن والغواصات وطائرات المراقبة البحرية من أجل تعزيز قدراته في المجال العسكري البحري"، ويعني ذلك التصريح أن الحلف يستهدف تخطيطاً أفضل في المجال البحري، فضلاً عن كونه يأتي ضمن الصراع مع روسيا الساعية لإيجاد نفوذ في ذات مناطق الاتحاد السوفيتي السابق في الشرق الأوسط وهي ذاتها مناطق شراكات حلف الناتو، ففي نهاية عام ٢٠١٤م، قامت روسيا بتعديل عقيدتها البحرية لمواجهة استراتيجيات حلف الناتو، وقد تضمنت استراتيجية روسيا -من بين إجراءات عديدة- المحافظة على وجود دائم في المحيط الأطلسي والبحر المتوسط، وهو ما يراه مسؤولو الحلف تحدياً هائلاً له.

وعلى صعيد الآليات توجد لدى حلف الناتو عدة آليات للحفاظ على الأمن البحري عموماً وهي:

الآلية الأولى: قوة المسعى النشط: حيث جاء قرار الحلف بتشكيل تلك القوة في أعقاب اعتداءات الحادي عشر من سبتمبر ٢٠٠١م، في الولايات المتحدة وتضم عشر سفن تدعمها غواصات وطائرات وتختص بتفتيش السفن التي يشتبه بقيامها في القيام بأعمال التهريب في حوض البحر الأبيض المتوسط.

أما الآلية الثانية: فهي إعلان الحلف إنشاء مركز قيادة استراتيجي للحلف في مدينة نابولي الإيطالية في سبتمبر ٢٠١٧م، وتتمثل مهمة ذلك المركز في الإشراف على عمليات الحلف في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا والساحل وإفريقيا جنوب الصحراء وذلك من خلال فهم وتنسيق الاستجابة للتحديات الاستراتيجية التي يواجهها الحلف على الجبهة الجنوبية ومنها الإرهاب والهجرة والتطرف، والجدير بالذكر أن إنشاء ذلك المركز قد جاء بطلب من إيطاليا، وعلى الرغم من أنه لن يقوم بعمليات عسكرية فإنه سوف يناط به بلورة فهم أفضل للتطورات في منطقة الشرق الأوسط.

بينما تمثل **الآلية الثالثة** في إقرار وزراء دفاع الحلف خلال اجتماعهم في بروكسيل في نوفمبر ٢٠١٧م، تعديل هيكل قيادة الحلف للمرة الأولى منذ انتهاء حقبة الحرب الباردة وتستهدف تلك التعديلات إتاحة تحريك القوات عبر المحيط الأطلسي وداخل أوروبا بوتيرة أسرع ومن بين تلك التعديلات إنشاء إحدى القيادات التي تختص بحماية الخطوط البحرية عبر المحيط الأطلسي.

يتطلب جهوداً كبيرة لضمان القدرة على التعامل مع أي هجوم أو محاولات تعطيل الإمدادات والتي تظل أمراً محتملاً، كما أن حماية البنى التحتية وخطوط النقل والتعاون مع الشركاء جميعها أمور أساسية تتطلب وضع رؤى استراتيجية ومخططات للطوارئ، فضلاً عن أهمية قيام الحلف بتدريب وبناء قدرات القوات المحلية في الدول التي تشهد أزمات من شأنها أن تمثل تهديداً للمصالح الحيوية للحلف.

ولم تأت تلك الرؤية من فراغ وإنما أوجدتها ثلاثة مستجدات أولها: نمو حجم التجارة العالمية وبالتالي ازدحام طرق الإبحار حيث يتم نقل ٩٠٪ من التجارة العالمية عبر البحار، وفي الوقت الذي ازدهر فيه حجم التجارة العالمي فقد ازدادت معه تهديدات الأمن البحري بما يمكن معه القول أن المساحات البحرية الواقعة خارج سيطرة الدول يمكن أن تكون ملاذاً آمناً للجماعات دون الدول وكذلك الدول التي تمول أنشطة غير مشروعة مثل الإرهاب والمواد النووية، أو الهجوم على السفن الحربية ومن ذلك الهجوم الإرهابي على المدمرة الأمريكية في اليمن عام ٢٠٠٠م، بما يعكس أهمية ضمان أمن الملاحة في الممرات البحرية عموماً ومنها على نحو خاص مضيق باب المندب وهرمز، فمضيق باب المندب يمر منه ما يتراوح بين ٣,٥ إلى ٤ ملايين برميل من النفط يومياً إلى أوروبا والولايات المتحدة وآسيا، و١٢ مليون حاوية من البضائع سنوياً، بينما يمر من مضيق هرمز ١٧ مليون برميل يومياً من النفط بمعدل ٤٠٪ من النفط العالمي، وثانيها: أن الدول المصدرة للطاقة وتلك التي تمر الطاقة عبر أراضيها تقع ضمن محيط أمني مضطرب بما يجعل ذلك المورد عرضة لأزمات محتملة من شأنها انقطاع تلك الإمدادات أو على الأقل عرقلة مرورها، وثالثها: أن دور حلف الناتو خارج أراضيه قد شهد تطوراً كبيراً وخاصة بعد انتهاء حقبة الحرب الباردة ضمن ما يعرف بالسياسات الاستباقية أو الوقائية من المخاطر التي يرى الحلف أنها تمثل تهديداً له.

ثانياً: قدرات وآليات حلف الناتو لمواجهة تهديدات الأمن البحري:

على صعيد القدرات، لدى حلف الناتو قوة بحرية تتكون من قدرات عملية منفصلة ومهارات تقنية موجودة في مختلف الوحدات والموظفين، وتتمثل تلك القدرات في القيادتين البحريتين في كل من نابولي بإيطاليا ونورثود في المملكة المتحدة، فضلاً عن قيادة الغواصات الموجودة في نوفورك في فيرجينيا، ولدى الحلف قيادة بحرية مشتركة تضم أربع مجموعات بحرية ثابتة متعددة الجنسيات اثنتان منهما تعمل على إزالة الألغام ويتبعان قيادة نابولي ونورثود، فضلاً عن أربع وحدات حربية جاهزة للعمل والتدخل تحت قيادة كل من فرنسا وإيطاليا وإسبانيا والمملكة

المدنية ومن ذلك التصدي لعمليات القرصنة في الدول التي لها سواحل على الممرات البحرية الحيوية في العالم مثل الصومال وذلك من أجل ضمان حرية الملاحة، حيث كان للحلف مساهمات في مواجهة خطر القرصنة ففي ٢٠٠٨م، قامت المجموعات البحرية لحلف الناتو في خليج عدن والصومال لمدة ثلاثة أشهر بتوفير الأمن لسفن برنامج الغذاء العالمي التابع للأمم المتحدة والتي كانت تضطلع بمهمة إيصال مساعدات إنسانية للصومال، فضلاً عن القيام بدوريات مكافحة القرصنة على طول طرق الإبحار وذلك بعد أسبوعين فقط من قرار أمين عام الحلف بشأن المساهمة في تلك العملية وهو الأمر الذي يعكس مرونة وقدرة الحلف على الاستجابة للتهديدات الأمنية خارج حدوده، ثم تطور دور قوات الناتو في القرن الإفريقي والمحيط الهندي في عام ٢٠٠٩م، وحتى الآن من خلال عملية "درع المحيط"، والتي استندت إلى القرارات الأمنية للتصدي للقرصنة في الصومال وهي ١٨١٤ و ١٨١٦ و ١٨٢٨ ويلاحظ أن ذلك القرار الأخير هو الذي استند إليه الحلف بشكل محدد في التدخل للمساهمة في التصدي لخطر القرصنة في القرن الإفريقي وخاصة الفقرة الخامسة من القرار والتي نصت على ما يلي "يحث مجلس الأمن الدول والمنظمات الإقليمية أن تواصل وفقاً لأحكام القرار ١٨٢٤ لعام ٢٠٠٨م، اتخاذ إجراءات لحماية القوافل البحرية التابعة لبرنامج الأغذية العالمي التي تكتسب أهمية حيوية في إيصال المساعدة الإنسانية إلى السكان المتضررين في الصومال"، الجدير بالذكر أن حلف الناتو قد أعلن استمرار المشاركة في التصدي للقرصنة قبالة سواحل الصومال حتى نهاية عام ٢٠١٨م، وقد جاء في بيان الحلف أن "عدد الهجمات وعمليات الخطف تراجعت وكان منها محاولتان فاشلتان لشن هجمات بحرية خلال شهر مارس ٢٠١٧م، حيث يسهم الحلف ضمن القوة البحرية التابعة للاتحاد الأوروبي والتي تسمى أتلانتا المعنية بمكافحة القرصنة قبالة القرن الإفريقي وتتألف من ١٢٠٠ فرد و ٦ سفن حربية و ٣ طائرات تقوم بدوريات جوية.

ومع التسليم بما سبق فإن الحلف يواجه عقبتان ضمن مواجهة تهديدات الأمن البحري:
العقبة الأولى: الواقع المعقد لبيئة تهديدات الأمن البحري وتكلفة مواجهتها؛ وذلك بالنظر إلى طول المسافات البحرية التي تقطعها رحلات نقل النفط بحرياً فإن الحلف يحتاج إلى تكامل الجهود مع الدول الشريكة والمنظمات الدولية المعنية وهو ما حدث بالنسبة للتصدي للقرصنة قبالة سواحل الصومال، وحول تلك المخاوف يقول أحد مسؤولي حلف الناتو "إن الحلف لديه قلق بشأن إمدادات الغاز التي تؤمنها له المنطقة في ظل اعتماد دول الحلف على المنطقة في ذلك الأمر بشكل أساسي" وأضاف أنه

والألية الرابعة هي: المناورات البحرية مع الدول الشريكة للحلف؛ ومنها المناورات المشتركة التي أجرتها سفن المجموعة البحرية الأولى للحلف مع القوات البحرية الجزائرية في أكتوبر ٢٠١٧م، وذلك بهدف دعم التنسيق العملي بين الجانبين في مجالات المراقبة والأمن البحريين، فضلاً عن إجراء المجموعة البحرية الثانية التابعة للحلف مناورات مع المملكة المغربية في أبريل ٢٠١٥م، من ناحية ثالثة فقد أجرى الحلف في ١٩ أكتوبر ٢٠١٥م، مناورات بحرية ضخمة استمرت خمسة أسابيع وكانت الأكبر من نوعها منذ أكثر من عقد من الزمان وشارك فيها ٢٦ ألف جندي و ٢٣٠ وحدة عسكرية و ١٤٠ طائرة وأكثر من ٦٠ سفينة والتي اعتبرت نوعاً من الردع تجاه أي تهديدات يمكن أن تمثل تحدياً سواء للأمن البحري أو التمدد في مناطق شراكات الحلف.

ثالثاً: مساهمات حلف الناتو في التصدي لتهديدات الأمن البحري:

ضمن مواجهة الحلف لتهديدات الأمن البحري فإن الحفاظ على أمن الطاقة يعد في مقدمة اهتمامات الحلف، ولم تكن بدايات اهتمامات الحلف بتلك القضية مرتبطة بما تضمنه المفهوم الاستراتيجي للحلف عام ٢٠١٠م، إذ لم يكن الحلف يبيد عن حماية الممرات البحرية الحيوية، بيد أن ذلك الاهتمام لم يكن من خلال الحلف كمنظمة وإنما من خلال مشاركة أعضاء الحلف الرئيسيين ضمن تحالفات دولية لتأمين مصادر الطاقة وذلك مرتين الأولى: خلال الحرب العراقية - الإيرانية في الثمانينيات من خلال التدخل العسكري الغربي لحماية ناقلات النفط الخليجية فيما عرف آنذاك "بحرب الناقلات" حيث تمكنت إدارة الرئيس ريجان آنذاك من تأسيس ائتلاف لهذا الغرض وتمكنت الدول الحليفة من أسر بعض السفن الإيرانية التي كانت تقوم بزراعة ألغام مضادة في مياه الخليج العربي، أما المرة الثانية فكانت في عام ١٩٩١م، خلال حرب تحرير دولة الكويت من الغزو العراقي لأراضيها وضمان عدم سيطرة النظام العراقي آنذاك على نفط الكويت وتهديد المملكة العربية السعودية والدول الخليجية الأخرى، حيث قادت الولايات المتحدة تحالفاً دولياً لهذا الغرض شارك فيه الأعضاء الرئيسيين في حلف الناتو، ومن ثم فإنه من التبسيط الشديد القول أن لدى حلف الناتو جيش جاهز لمواجهة تهديدات الأمن البحري وذلك بالنظر إلى ماهية عمل وتدخل الحلف ذاته، فضلاً عن البيئة الأكبر التي يعمل فيها الحلف، فانطلاقاً من أن معظم الإمدادات النفطية تأتي من خارج أراضي الدول الأعضاء في الحلف فإن للحلف مصلحة أكيدة في تأمين البنية التحتية سواء في الدول المنتجة للنفط أو تلك التي يمر من خلالها النفط، وللحلف يسهم في حماية البنية التحتية في الدول المنتجة للطاقة، وللحلف خبرات طويلة في إدارة الأزمات عموماً والتخطيط لحالات الطوارئ

الحدود في المملكة العربية السعودية من تهديد المنظمات الإرهابية والمليشيات المسلحة للأمن البحري وسلامة النقل والملاحة الدولية مطالباً بضرورة وجود إطار قانوني لمكافحة الجرائم البحرية وتهريب الأسلحة والمتفجرات والمخدرات والصيد غير القانوني، ولاشك أن استمرار الأزمة اليمنية ودعم إيران للمليشيات الحوثية من شأنه يمثل تهديداً للأمن القومي للمملكة ودول الخليج وخاصة في ظل إطلالة اليمن بسواحل بحرية على البحر الأحمر تبلغ ٤٤٢ كم على ذلك البحر وانطلاقاً مما سبق فقد استطاعت دول مجلس التعاون تعزيز قدراتها البحرية بما يجعلها طرفاً مؤثراً وشريكاً إقليمياً استراتيجياً مع حلف الناتو لتأمين الممرات البحرية الحيوية عموماً وأمن الطاقة على وجه التحديد وتمثل تلك القدرات

فيما يلي: **الأولى:** تشكيل دول الخليج مجموعة الأمن البحري ٨١ وذلك في قمة دول مجلس التعاون عام ٢٠١٤م، **والثانية:** سعي بعض دول الخليج للتواجد عسكرياً في منطقة القرن الإفريقي (السعودية في جيبوتي والإمارات في إريتريا) ويعد خطة استراتيجية من شأنها إيجاد نطاق إقليمي أكبر لحماية الممرات البحرية الحيوية والتي يمكن أن تتكامل مع جهود حلف الناتو في الشأن، **والثالثة:** تولي دول الخليج القيادة البحرية لمجموعات التحالف الدولي العسكرية

بشكل دوري والتي تضم ٢٧ دولة ولها ثلاث مهام الأولى القوة ١٥٠ وتختص بالأمن الملاحي ومكافحة الإرهاب، والثانية هي القوة ١٥١ وتهدف إلى مكافحة القرصنة، بينما تستهدف القوة الثالثة ١٥٢ التعاون بشأن أمن الخليج العربي، وتعمل تلك القوى تحت ائتلاف واحد وتستهدف مراقبة السفن وفحصها والإنزال عليها والسماح بمرور أو إيقاف الشحنات المشتبه بها في بحر العرب والمحيط الهندي من أجل تحقيق الأمن البحري، **والرابعة:** إجراء دول الخليج العديد من المناورات البحرية وخاصة منذ عام ٢٠١٤م، وحتى العام ٢٠١٧م، بما يعكس جاهزيتها للعمل مع حلف الناتو لحماية المضائق البحرية، **والخامسة:** إيلاء دول مجلس التعاون القوات البحرية اهتماماً كبيراً خلال السنوات القليلة الماضية من خلال تطوير قدراتها البحرية خلال العامين الماضيين بشراء المعدات والأسلحة البحرية الحديثة التي يمكنها العمل في المياه العميقة في أعالي البحار، **والسادسة:** تأسيس دول الخليج مركز التنسيق البحري المشترك في فبراير ٢٠١٦م، ومقره مملكة البحرين لرصد التحديات التي تواجه الملاحة في الخليج العربي وخليج عمان وهي القرصنة والسطو المسلح والتهريب والهجرة غير المشروعة وعمليات إعاقة طرق الملاحة وتمثل مهمة ذلك المركز في تنسيق وتبادل المعلومات مع مركز الأمن البحري في سنغافورة وهو المركز الذي يختص بالأمن البحري لدول شرق آسيا وبحر العرب.

في ظل عدم وجود أي انقطاع لإمدادات الطاقة خلال السنوات الماضية فإن ذلك من شأنه تفسير وضع صانعي القرار في الحلف أمن الطاقة بالكاد على أجندتهم" مشيراً إلى أن هناك قضايا أكثر إلحاحاً وهي "داعش والتحدي الروسي"، وأضاف القول "لا يعني ذلك أن الحلف لم يتدخل لحماية أمن الطاقة بل قام بتدريب مجموعات كالأكراد في العراق أو دفع الأموال لقبائل في الجزائر من أجل حماية خطوط الأنابيب المتجهة إلى أوروبا وهذا أمر مكلف للغاية، حيث أن حماية ١٠٠٠ كم يتطلب وجود ما لا يقل عن جنديين كل ٥٠ متر أخذاً في الاعتبار أنه يتعين استخدام جنديين آخرين على الأقل للتأهب على الحراسة، وحتى في ظل ذلك الوضع فإن هجوماً ينفذه ٥٠

مسلياً قد يؤدي إلى دمار خط الأنابيب، ومن ثم في ظل تلك التكلفة العالية فإن التنسيق مع المجموعات المحلية أمر مهم للغاية للحفاظ على أمن تلك الخطوط" وهو ما يفسر دعم الحلف لقوات الأمن العراقية والاستعداد لتدريب قوات الأمن الليبية والتي تعد ضمن سعي الحلف لدعم قدرات الدول التي يرتبط معها الحلف سواء بشراكات أو مصالح.

أما العقبة الثانية فتتمثل في مشكلة الإجماع لدى أعضاء الحلف: فعلى الرغم من أن أمن الممرات يعد قضية استراتيجية لدى الحلف وهو ما عبر عنه رئيس اللجنة العسكرية في حلف الناتو بالقول "إن القرصنة في البحر الأحمر خطر على الأمن العالمي وأمن الطاقة"، مشيراً إلى أن الحلف يعمل على تعزيز جهود الدول المطلية على البحر الأحمر لمكافحة القرصنة، وتقديم الدعم للقوات الدولية لتأمين أمن الملاحة في البحر الأحمر" بيد أنه أكد على أن تدخل الحلف في مناطق الصراعات عموماً تحدده عوامل ثلاثة وهي الإجماع من الدول الأعضاء وموافقة مجلس الأمن الدولي ورغبة الأطراف المعنية، ولا يعني ما سبق أن سلوك كافة أعضاء الحلف يرتبط بالضرورة مرتبطة بتلك الشروط فعلى سبيل المثال عندما قامت الميليشيات الحوثية بهجوم صاروخي في ٩ أكتوبر ٢٠١٦م، استهدفت مدمرة أمريكية قبالة السواحل اليمنية، قامت المدمرة الأمريكية بإطلاق صواريخ توما هوك في ١٢ أكتوبر ردًا على هجوم الحوثيين استهدفت مواقع لرادارات تابعة لهم.

رابعاً: القدرات البحرية الخليجية للتعاون مع حلف الناتو لمواجهة تهديدات الأمن البحري:

تدرك دول الخليج المخاطر التي تواجه الأمن البحري وهو ما تعكسه التصريحات العديدة في هذا الشأن منها على سبيل المثال لا الحصر تحذير الفريق عواد بن عيد البلوي المدير العام لحرس



٢- مع أهمية الآليات الفاعلة لدى الحلف للحفاظ على أمن الممرات البحرية فإن ذلك لا يزال ضمن مستوى مواجهة التهديدات كل حالة بحسب خطورتها، فضلاً عن أن الحلف لا يعمل بشكل منفرد ويظل التدخل في الأزمات عموماً لدى الحلف مرتئاً بشروط ثلاثة وهي موافقة كل الأعضاء على التدخل وأن تلك الأزمة تمثل تهديداً لمصالح الحلف ووجود قرار أممي، فضلاً عن طلب الدولة المعنية.

٣- إن حلف الناتو بما يمتلكه من قدرات أمنية متنوعة مدعو للمساهمة بشكل أكبر في احتواء الأزمات الإقليمية التي لا تمثل تهديداً إقليمياً فحسب بل لمصالح الحلف في الوقت ذاته.

٤- بالنظر إلى طبيعة التهديدات التي تواجه الأمن البحري حالياً وخاصة من جانب الجماعات الإرهابية المسلحة والتي تستخدم زوارق خفيفة وسريعة الحركة فإن القطع البحرية الثقيلة للحلف بحاجة إلى استراتيجيات جديدة لتتلاءم مع طبيعة عمل تلك الجماعات بل والأهم العمل مع الشركاء الإقليميين وفي مقدمتهم دول مجلس التعاون التي أضحت لديها قدرات وآليات مهمة تمثل ركائز أساسية لتعاون خليجي-أطلسي لحماية الممرات البحرية المهمة في المنطقة.

* مدير برنامج الدراسات الاستراتيجية - مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة

وأخيراً فإن الخبرة التي اكتسبها التحالف العربي لدعم الشرعية في اليمن خلال السنوات الماضية بشأن قدرته على حماية الممرات البحرية وخاصة مضيق باب المندب يمكن أن تعزز من دوره مستقبلاً لحماية أمن القرن الإفريقي عموماً وشرق إفريقيا والمحيط الهندي.

ولا شك أن افتتاح حلف الناتو المركز الإقليمي للحلف ومبادرة اسطنبول في الكويت في يناير ٢٠١٧م، وما تم الإعلان عنه بشأن البرامج التدريبية لذلك المركز والتي سوف تتضمن قضايا منها إدارة الأزمات وأمن الطاقة من شأنه أن يمثل حلقة الوصل بين الحلف ودول الخليج من أجل تعزيز التشاور بشأن تهديدات الأمن البحري عموماً.

خلاصة الورقة:

١- يحظى تأمين الممرات البحرية بأهمية لدى حلف الناتو وهو ما يعكسه المفهوم الاستراتيجي الصادر عن الحلف، والتي تجد ترجمتها في المساهمات العسكرية للحلف حال وجود أزمة كبرى تحول دون إمدادات الطاقة أو من خلال الدعم الأمني لقوات الأمن الموجودة في الدول ذات الصلة والتي بها أزمات قد تهدد أمن الطاقة، إلا أنه يجب الأخذ في الاعتبار أن اهتمام الحلف بمسألة أمن الطاقة وأمن الممرات يعد في جزء منه ضمن الصراع الأطلسي الروسي.

البحار والأمن العربي: من يتحكم في الممرات المائية يتحكم في التجارة الدولية التأثير العسكري العربي في البحر الأحمر ثانوي ويحتاج ترتيب العلاقات العربية - العربية

قال السير والتر رالي عام ١٦٦٦م، "من يسيطر على البحار يسيطر على التجارة ومن يسيطر على التجارة يسيطر على ثروات العالم وبالتالي يسيطر على العالم". وإن خطوط المواصلات البحرية مهمة للنمو الاقتصادي وأمن الدول، وقد أكد ألفرد ماهان مع بداية القرن العشرين على أهمية القوة البحرية، فقال إن من يسيطر على البحار يسيطر على العالم، وأن السيطرة على البحار تكون في السيطرة على الممرات المائية العالمية، وكانت البحرية البريطانية القوة الرئيسية التي جعلت من بريطانيا الدولة الأولى في العالم، تتحكم في البحار والمحيطات من خلال تحكمها في الممرات المائية، وخاصة الممرات التي تقع في العالم العربي من جبل طارق غرباً إلى قناة السويس وباب المندب ومضيق هرمز وشرقاً إلى ممر ملقة، وكان التنافس البحري بين ألمانيا وبريطانيا من أسباب الحرب العالمية الأولى، ونجد اليوم أن ٩٠٪ من تجارة العالم تمر عبر البحار والمحيطات والتي تبلغ ثمانية تريليون سنوياً وبالتالي تظهر أهمية الممرات المائية الجيواستراتيجية.

د. أحمد سليم البرصان

٢٥٪ من البترول لشرق آسيا من بترول الشرق الأوسط وخاصة للصين واليابان، وتعبه ١٠٠ ألف سفينة سنوياً (٢٠١٦م)، وبعد استقلال الدول المحيطة به، أصبح يخضع لكل من إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة، وهناك ميناء البسفور والدرديبل وبريطانيا البحر الأسود مع البحر المتوسط، وهو الممر الوحيد لعبور السفن الروسية بالبحر المتوسط، وتمر منهما ٢٨ ألف سفينة سنوياً، أغلبها سفن تجارية روسية حيث تمر عشرون سفينة روسية يومياً. ويبقى ممر قناة بنما بين الأمريكيتين تهيمن عليه الولايات المتحدة باتفاقية مع دولة بنما.

تقع الممرات الدولية الاستراتيجية في العالم العربي والإسلامي التي يتمتع بمزايا استراتيجية هامة يذكرنا بقول أستاذ العلاقات الدولية الأمريكي الراحل وليم فوكس بأن من يسيطر على الشرق الأوسط يتحكم في أوروبا ومن يتحكم في أوروبا يسيطر على العالم، والواقع من يتحكم في الممرات.

وبذلك فإن الدول الكبرى، ومنذ القرن التاسع عشر تتحكم بالممرات المائية بالعالم العربي والإسلامي، ومع توازن القوى خلال الحرب الباردة تحكمت الدول العربية في ممرات المائية نسبياً، ولكن مع نظام أحادي القطبية وهيمنة الولايات

الدول الكبرى والسيطرة على الممرات المائية

إثر حملة نابليون على مصر (١٧٩٨-١٨٠١م) لقطع طريق بريطانيا إلى الهند التي كانت تعتبر درة التاج البريطاني، عززت بريطانيا أسطولها وتأمين الخطوط الملاحية فاحتلت عدن عام ١٨٢٢م، واستغلت أزمة الخديوي إسماعيل المالية بعد افتتاح قناة السويس ١٨٦٩م، فاشترت أسهم مصر في قناة السويس وبالتالي سيطرت على قناة السويس وبقية حتى عام ١٩٥٦م، عندما أممها الرئيس المصري جمال عبد الناصر، وشنت كل من بريطانيا وفرنسا وإسرائيل العدوان الثلاثي على مصر.

وخلال وجودها في منطقة الخليج العربي سيطرت بريطانيا على مضيق هرمز، كما سيطرت على جزر ميون (بريم) وكمران وسقطري وبالتالي أصبح خط الملاحة من الهند إلى البحر المتوسط حيث الهيمنة البريطانية من خلال السيطرة على قبرص ومالطة، وسيطرت بريطانيا على مضيق جبل طارق منذ عام ١٧١٤م، الذي يربط بين البحر المتوسط والمحيط الأطلسي.

كما سيطرت بريطانيا على مضيق ملقة في جنوب شرق آسيا الذي يربط المحيط الهندي بالمحيط الهادي الذي يمر منه



طالبت إسرائيل بريطانيا عدم الانسحاب من باب المنذب أو تدويله وضغطت لندن في الأمم المتحدة لتحقيق رغبة إسرائيل لكن اليمن تصدت

الدولية، وأن تمر السفن الإسرائيلية من مضيق تيران وفقاً لمقولة ديفيد بن غوريون "إنني أحلم بأساطيل داوود تمخر في البحر الأحمر"، وخططت فيما بعد لشن حرب ١٩٦٧م، لاحتلال سيناء والضفة الغربية وهضبة الجولان، وهي ليست أزمة سياسية ولكنها خطة إسرائيلية للتوسع الإسرائيلي وفقاً لأهداف الحركة الصهيونية في إقامة إسرائيل الكبرى من النيل إلى الفرات، وأقامت إسرائيل علاقات مع إثيوبيا في عهد هيلاسيلاسي، وفقاً لاستراتيجية الأطراف التي تبنتها، لاستئجار قواعد لها في الشواطئ الإثيوبية (قبل استقلال إرتيريا عن إثيوبيا) على البحر الأحمر، كان الهدف الإسرائيلي مواجهة مصر في إفريقيا حيث كانت قلعة حركات التحرر الإفريقية، إنها أكبر دولة عربية والقوة الرئيسية التي تهددها، وعندما نشبت حرب أكتوبر (رمضان) ١٩٧٣م، بين مصر وسوريا من جهة وإسرائيل من جهة أخرى، أغلقت البحرية المصرية مضيق باب المنذب بالاتفاق مع الحكومة

المتحدة على العالم تقريباً أخذت تقيم قواعدها العسكرية وإثر تحول النظام الدولي إلى التعددية القطبية وبسبب الإرهاب والقرصنة البحرية والتجارة الدولية والحرب الأهلية في الصومال وأزمة اليمن، أخذت الدول الكبرى تقيم لها قواعد عسكرية على شواطئ البحر الأحمر وخاصة على الجانب الإفريقي وتتجول الأساطيل البحرية في المحيط الهندي والبحرين الأحمر والمتوسط وغيرها؟

إسرائيل وتهديد الأمن القومي العربي

تنبهت إسرائيل منذ إعلانها عام ١٩٤٨م، إلى أهمية البحر الأحمر والممرات المائية، فاحتلت إسرائيل عام ١٩٤٩م، قرية أم الرشراش المصرية في خليج العقبة المنفذ للبحر الأحمر، واطلقت عليها "إيلات"، وإثر العدوان الثلاثي على مصر عام ١٩٥٦م، وهجوم القوات الإسرائيلية في شبه جزيرة سيناء، فتم الاتفاق بعد انسحابها بوجود قوات الطوارئ

مضيق باب المنذب والصراع الدولي والقواعد العسكرية

تزايد التواجد العسكري الأجنبي في القرن الإفريقي منذ عام ١٩٨٠م، عندما أعلن الرئيس الأمريكي كارتر ما عرف بمبدأ كارتر وتشكيل قوات الانتشار السريع التي عرفت فيما بعد القيادة المركزية للشرق الأوسط حيث كان البحر الأحمر والجزيرة العربية من ضمن نشاطاتها بالإضافة للقرن الإفريقي وإنشاء قاعدة عسكرية في كينيا، ولكن فرنسا سبقتها بإقامة قاعدة عسكرية لها (قاعدة فورس فرانسيس جيبوتي (FFDJ) في مستعمرتها السابقة جيبوتي حالياً التي كانت تعرف بالصومال الفرنسي، والتي يوجد بها حوالي ٤٠٠٠ جندي فرنسي، وتأسست فيما بعد القاعدة الأمريكية لامنيار Lemonnier عام ٢٠٠١ بعد أحداث ١١ سبتمبر والتي تدير علاقة الولايات المتحدة مع عدة دول في المنطقة.

ويعتبر باب المنذب ذات أهمية استراتيجية حيث تعبره سنويا ١٢ مليون حاوية من البضائع، إضافة لناقلات البترول التي تعبره ويعد من أهم المنافذ البحرية الدولية، وكان لظهور الحركات الإرهابية والصراعات العرقية وانهايار الدولة في الصومال والحرب الأهلية والقرصنة البحرية من الأسباب التي دفعت الدول الكبرى لزيادة تواجدها وإقامة القواعد العسكرية، وهذا يعني أن دول المنطقة ضعيفة ولا تستطيع حماية نفسها ومصالح الدول الأخرى في المنطقة، وبوجود القواعد العسكرية يعني أن دول القرن الإفريقي خاضعة للتبعية الأمنية للدول الكبرى، بقيادة الأسطول الأمريكي الخامس في البحرين والقواعد على سواحل البحر الأحمر من الجانب الإفريقي في الصومال وجيبوتي وإرتيريا منتشرة على سواحل البحر الأحمر الإفريقية؟

أقامت الصين لها قاعدة عسكرية في جيبوتي بالقرب من القاعدة الأمريكية لحماية المصالح التجارية الصينية في دول الخليج العربي وفي إفريقيا، حيث أن ثلث الحاويات التي تعبر باب المنذب قادمة من الصين، ومن المتوقع أن تصل الاستثمارات الصينية في المنطقة إلى ٦٠ مليار دولار، وكانت اليابان قد بدأت بتواجدها العسكري في جيبوتي عام ٢٠٠٩م، وهو أول تواجد عسكري ياباني خارج اليابان منذ الحرب العالمية الثانية، وتتواجد القوات اليابانية تحت مسمى "قوات الدفاع المدني" التي وصل عددها في جيبوتي ٤٠٠ عنصر، وتوجد أيضاً مدمرتان يابانيتان لتأمين السفن التجارية، وتتواجد بعض القوات الإسبانية والألمانية في جيبوتي أيضاً رغم أنها ليس لها قواعد عسكرية. وبالإضافة إلى الدول الكبرى، فإن المملكة العربية السعودية تابحت مع حكومة جيبوتي لإقامة قاعدة عسكرية وتوقيع اتفاق استراتيجي للتعاون الأمني والعسكري يحفظ الأمن الوطني السعودي.

اليمنية، وتبتهت إسرائيل للسيطرة على بعض الجزر في البحر الأحمر لتأمين مرورها إلى إفريقيا وآسيا.

وعندما أعلنت بريطانيا رغبتها في الانسحاب من جزر باب المنذب وخاصة ميون (بريم) ضمن استراتيجيتها تجاه الخليج العربي، جاء على لسان وزير الخارجية الإسرائيلي في ٢٩ يونيو ١٩٦٦ م "إذا سقطت جزيرة ميون (بريم) في أيدي غير صديقة، فقد ينجم موقف خطير كما حدث في خليج العقبة وعلى نطاق أخطر"، وطالبت إسرائيل بريطانيا بعدم الانسحاب، أو تدويل باب المنذب، ونشطت بريطانيا بالضغط في أروقة الأمم المتحدة لتدويله وفقاً لرغبة إسرائيل، ولكن اليمن وقفت بكل قوة ضد المشروع البريطاني، واعتبرته مخالفاً للقانون الدولي ودعمت الجامعة العربية اليمن. وكانت بريطانيا آنذاك تتفاوض للخروج من جنوب اليمن التي استقلت عام ١٩٦٧ م، باسم جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية.

كانت أول محاولة لإسرائيل لاحتلال جزيرة ميون في مطلع عام ١٩٦٩م، وجاءت تقارير اليمن والسودان للجامعة العربية بالتحذير من التحرك الإسرائيلي جنوب البحر الأحمر، حيث السفن الإسرائيلية والقطع البحرية الإسرائيلية في جزر دهلك وتركيبها أدوات رصد واستطلاع، ولكن مصر كانت تتبتهت لخطر إسرائيل وخلال حرب أكتوبر أغلقت مضيق باب المنذب في وجه السفن الإسرائيلية.

ولكن إسرائيل حققت تعاوناً قوياً بعد استقلال إرتيريا عن إثيوبيا في عام ١٩٩٢م، حيث كانت أول زيارة لرئيس إرتيريا أسياس أفورقي لإسرائيل في سبتمبر من نفس العام، وكان يمكن أن يكون البحر الأحمر بحيرة عربية في حالة انضمام إرتيريا للجامعة العربية لأن الدول العربية وخاصة مصر والسودان والعراق والسعودية كانت الداعمة لحركة تحرير إرتيريا، ولكن مع اقتراب موعد استقلال إرتيريا، دعمت إسرائيل والولايات المتحدة أسياس أفورقي للوصول للسلطة، وهو الذي شن حملة قوية ضد المسلمين الإرتيريين، وهم الأكثرية ودخل في نزاعات مع السودان وجيبوتي وإثيوبيا واليمن، ودعمت إسرائيل بقوتها العسكرية إرتيريا عام ١٩٩٥م، لاحتلال جزر حنيش اليمنية، وكان تدخلاً إسرائيلياً مباشراً تحت غطاء إرتيري حتى تم حلها فيما بعد وفق التحكيم الدولي.

وقامت إسرائيل بالتعاون مع إرتيريا في استغلال السواحل الإرتيرية وإقامة محطات تجسس وقواعد بحرية لإسرائيل في أرخبيل جزر دهلك على السواحل الإرتيرية، فالعلاقة الإسرائيلية الإرتيرية تهدد الأمن القومي العربي في البحر الأحمر. وتبقى إسرائيل بوجودها الاستخباراتي والعسكري بقواعد في إرتيريا التهديد الرئيس للأمن القومي العربي.

أن عدد القوات التركية قد تصل في المستقبل إلى ٢٠ ألف جندي، كما أن القاعدة العسكرية بدولة قطر يجعلها أيضا مطلة على الخليج العربي ومضيق هرمز الاستراتيجي، وهذا ما أقلق بعض الدول الإقليمية خاصة علاقة تركيا بالسودان، فأدى إلى تقارب إرتيري مصري- في ظل تقارب تركيا مع السودان والوصول وإلى حد ما إثيوبيا.

وتتحرك إيران لإيجاد نفوذ لها في اليمن المطلة على باب المندب من خلال دعم الحركة الحوثية، وتقرب من أرتيريا في محاولة لإيجاد قاعدة لها وتتحرر لتعزيز العلاقة مع السودان، التي تميزت العلاقة معها بالمد والجزر، ويتوقع أن تتحسن العلاقات السودانية الإيرانية في ظل حاجة السودان إلى المساعدات والأسلحة في حالة مواجهة المعارضة المسلحة في شرق السودان ودارفور ومع قلق السودان من المعارضة السودانية ودعم إرتيريا والخلافات المصرية والسودانية حول حلايب.

وأقامت الإمارات العربية المتحدة لها قاعدة عسكرية في أرتيريا وتعزز وجودها في ميناء عدن وجزيرة سوقطرة وبالتالي إن الوجود العسكري الإماراتي في سواحل اليمن يجعلها لاعباً في أمن بحر العرب، وحيث التقارب السوداني التركي يتبلور تقارب إماراتي ومصري في البحر الأحمر، وفي ظل القواعد الأجنبية فإن التواجد العربي يبقى ثانوياً ويحتاج إلى ترتيب للعلاقات العربية-العربية لمواجهة تحديات الوجود الأجنبي وخاصة إسرائيل في البحر الأحمر فالخلافات العربية نقطة ضعف في تحقيق الأمن القومي العربي؟

أمن مضيق هرمز والمصالح المشتركة

يمثل مضيق هرمز أهمية استراتيجية واقتصادية وتجارية إقليمياً ودولياً، وهو المضيق الوحيد لعدة دول مصدرة للنفط كالعراق، الكويت، البحرين، قطر والإمارات العربية المتحدة، وممرها إلى خليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي، وتطل إيران على المضيق من الشمال. وتعتبر المضيق ما بين ٢٠-٣٠ ناقلة نفط يومياً، تحمل حوالي ٤٠٪ من النفط المنقول عبر العالم، وتصدر العراق ٩٨٪ من بترولها عن طريق المضيق كما تصدر كل من المملكة العربية السعودية والإمارات العربية جزءاً من بترولها عبر المضيق؟

ولأهمية البترول الإيراني المصدر لإيطاليا وإسبانيا واليونان، وتستورد الدول الأوروبية ١٨٪ من إجمالي صادرات البترول الإيرانية البالغة ٢,٧ مليون برميل نفط يومياً؟

وحسب مصادر مركز مقديشو للبحوث والدراسات تحصل جيبوتي على ربع مليار دولار سنوياً مقابل تأجير القواعد العسكرية، فالتأجير السنوي للولايات المتحدة (٧٠) مليون دولار، وللصين (١٠٠) مليون دولار واليابان (٣٥) مليون دولار وفرنسا (٣٠) مليون دولار، بالإضافة إلى ما تحصل عليه من إسبانيا وألمانيا؟ وتقدم هذه الدول مساعدات مالية وإقامة مشاريع تنمية لدول القرن الإفريقي. والملاحظ أن المبلغ الذي تحصل عليه جيبوتي من تأجير القواعد العسكرية يعتبر مبلغاً زهيداً، وهي دولة عضو في الجامعة العربية ويمكن لدولة عربية غنية أن تغطي هذا المبلغ للحيلولة دون التواجد الأجنبي في دولة عربية، وأن يكون التواجد الأمني للدول العربية، ولكن يظهر أن جيبوتي تخشى على أمنها من جيرانها ولذلك تلجأ للقواعد الأجنبية لحماية نفسها من جيرانها حيث كان لها نزاع مع إرتيريا، وهذا يعني ضعف التنسيق بين دول الجامعة العربية وانهيار النظام الإقليمي العربي مما دفع بعض دول الإقليم لتتحصن بالقواعد الأجنبية وهي ظاهرة خطيرة تعكس مدى تفكك المنظومة الأمنية العربية؟

القواعد العسكرية والممرات المائية والتنافس الإقليمي

إن الدول الكبرى لها مصالحها وتتواجد لحمايتها، ولكن مع الحرب الأهلية في الصومال والخلافات السياسية في القرن الإفريقي والدول المطلة على باب المندب والأزمة اليمنية والانتقال الذي قاده الحركة الحوثية على الشرعية في اليمن والدعم الإيراني لها، أوجد تنافساً بين الدول الإقليمية في منطقة البحر الأحمر التي تعتبر حقيقة ضمن النفوذ العربي إلا أن الخلافات السياسية العربية شجعت الدول الإقليمية أو ما يسمى دول الجوار الجغرافي لإقامة قواعد عسكرية في الدول الإفريقية المطلة على البحر؟

أقامت تركيا قاعدة عسكرية لها في الصومال قريبة من باب المندب، ويرجع الوجود التركي فيها إلى قيام فرق الإغاثة التركية والمشاريع الاقتصادية والتعليم في الصومال، وقد زار الرئيس التركي رجب طيب أردوغان الصومال أكثر من مرة، وفي ظل التراجع العربي عن الصومال تتقدم تركيا لملاء الفراغ الاستراتيجي، لتصبح الصومال عامل توازن للتهديد الإثيوبي والكينيني في الصومال، كما أن زيارة الرئيس التركي إلى السودان في ٢٤ ديسمبر الماضي، وتأجير جزيرة سواكن السودانية على البحر الأحمر لمدة ٩٩ عاماً، يعكس الدور التركي في أمن القرن الإفريقي والبحر الأحمر وتسهم في توازن القوى الإقليمية ويقدر

متدنية.. وقواتها ليست منظمة كي تظهر قوة عسكرية جديّة في منطقة الخليج؟

وبالمقارنة فإن عدد سكان جمهورية مصر العربية أكثر من مئة مليون نسمة، ومصر والسعودية والأردن والإمارات العربية والسودان يفوق دخلها السنوي تريليون دولار، أما النفقات العسكرية لهذه الدول خمسة أضعاف النفقات العسكرية الإيرانية ولدى هذه الدول المال لكي تشتري الأسلحة الجديدة والمتطورة؟ ولكن خطر إسرائيل أنها نووية ولديها مشروع إسرائيل الكبرى وهي دينياً وحضارياً وعقدياً لا تنتمي للمنطقة واستعمار استيطان في المشرق العربي تحتل الأراضي العربية وتعتبر القدس الشريف عاصمة لها وهذا تحد كبير للأمن القومي العربي والإسلامي؟

إن إقامة منتدى لأمن البحر الأحمر من مصر الدولة العربية الكبرى والسعودية والإمارات العربية والأردن والسودان والصومال وجيبوتي وضم تركيا الدولة الإسلامية المحورية بشكل تكتلي يخدم مصالح المنطقة ويقلل من خطر التدخل الأجنبي في منطقة البحر الأحمر؟ كما أن منتدى للتعاون الأمني بين دول مجلس التعاون الخليجي مع باكستان والهند واحتواء إيران ضمن هذا المنتدى، سوف يحقق لهذه الدول وإيران الأمن في الخليج العربي وبحر العرب والمحيط الهندي. فالمقولة السياسية المعروفة ليس هناك عداوة دائمة أو صداقة دائمة وإنما مصالح دائمة هي الأساس في العلاقات الدولية. وإن تحقيق أمن الدول العربية المحيطة بالممرات المائية ضرورة استراتيجية لأمنها واحتوائها لإيران ومواجهة الخطر الإسرائيلي الذي يتمدد بقواعد عسكرية وعلاقاته في إفريقيا وآسيا.

إن الخلافات بين الدول العربية والإسلامية يضعف هذه الدول وهي التي تملك ثروات هائلة من الطاقة والسكان والثروات الاقتصادية وذات تاريخ حضاري عريق والممرات المائية الاستراتيجية التي يمكن في حالة تعاونها يجعلها قوة فعالة ورئيسة على مستوى العالم فهي منطقة برمائية تملك مزايا قوة البر والبحر. وهي تشكل مساحة واسعة من حافة اليابسة التي قال عنها المفكر الاستراتيجي الأمريكي نيقولا سبيكمان "من يسيطر على حافة اليابسة يسيطر على أوراسيا ومن يسيطر على أوراسيا يسيطر على العالم؟؟"

إن هذه الأهمية الدولية والإقليمية لمضيق هرمز أسهمت بشكل أو بآخر في الوصول إلى الاتفاق حول البرنامج النووي الإيراني لاستحالة المغامرة العسكرية ضد إيران من الولايات المتحدة أو إسرائيل، ولذلك دفعت إدارة أوباما للوصول إلى اتفاق مع إيران والمفاوضات المباشرة معها لأن الحل العسكري يعني إغلاق المضيق والفوضى في المنطقة فكان الحل السياسي هو الأمثل في ظل استحالة الحل العسكري.

منتدى الأمن الإقليمي وأمن الممرات

إن تواجد القواعد العسكرية الأجنبية حول الممرات المائية ليس في مصلحة الأمن القومي العربي، وحيث أن الممرات الاستراتيجية تقع أغلبها في المنطقة العربية والإسلامية، فتحقيق المصلحة يأتي بتعاون الدول العربية والإسلامية التي تشرف على هذه الممرات المائية، فتجد أن الأحلاف بين الدول أو المنتديات السياسية تهدف لتحقيق مصالحها، فالهند أنشأت منتدى المحيط الهندي ليشمل الدول المطلة على المحيط لتحقيق التعاون الاقتصادي والسياسي والأمني، ولذلك فإقامة منتدى للأمن الإقليمي للبحر الأحمر يعتبر ضرورة استراتيجية لتحقيق المصالح العربية، فالتحدي الرئيس للأمن القومي العربي في البحر الأحمر أو بحر العرب وحتى المحيط الهندي هو إسرائيل، فهي التي أقامت قواعد لها في الجزر الإريترية والرئيس أساس أفورقي يتعاون مع إسرائيل، وتوطد علاقاتها مع الهند شرقاً، تبين ذلك من زيارة رئيس وزراء إسرائيل نتياهو إلى الهند وعقد صفقات تجارية وتعاون في التصنيع العسكري وزيارة رئيس وزراء الهند لإسرائيل.

أما الخطر الإيراني فهو ثانوي مقارنة بالخطر الإسرائيلي، وكما يقول أستاذ العلاقات الدولية الأمريكي ستيفن والت في مقالة له في مجلة السياسة الخارجية (Foreign Polic) ١٦ يناير ٢٠١٨م، أنه لا توجد هيمنة إيرانية في المنطقة إلا في عقل ترامب وجنرالاته، وأن إيران تفتقد للقوة الحقيقية لكي تسيطر على دول الشرق الأوسط التي تعاني من انقسامات عميقة. وتشير أرقام المعهد الدولي للدراسات الاستراتيجية (IISS) لعام ٢٠١٦م، بأن عدد سكان إيران ٨٥ مليون نسمة والدخل القومي السنوي ٤٠٠ مليار دولار، وأن ميزانيتها العسكرية حوالي ١٦ مليار دولار وعدد قواتها العسكرية بما فيها الحرس الثوري ٥٢٠ الف، بعضهم من المجندين وتدريبهم ضعيف، كما أنها تعاني من ظروف اقتصادية صعبة أدت إلى مظاهرات في داخل البلاد. ويؤكد الخبير الاستراتيجي الأمريكي المخضرم أنتوني كوردسمان في عام ٢٠١٠م، أن "قدرات إيران العسكرية تقليدية محدودة جداً وتعتمد على أسلحة قديمة ذات نوعية

المتوسط يشهد ثقافة "الحضارات" .. والأحمر طرأت عليه ثقافة "القواعد" البعء الغائب: دور الاقتصاد والثقافة بتعزيز الأمن في البحر الأحمر

على الرغم من أن البحر الأحمر غالبًا ما يقترن في التاريخ والجغرافيا العربية بالبحر المتوسط، إلا أن الثاني أحيط بهالة من الجاذبية والإشعاع الثقافي والفكري الذي جعل لدوله وشعوبه نكهة خاصة أصبحت محل اعتزاز منها جميعا، لما يشار إليه من أحداث مرت على البحر المتوسط وأسهمت في تلاقح الأفكار والثقافات والحضارات عبر التاريخ. لذلك يتحدث المفكرون والمتقنون والسياسيون الذين تطل دولهم على البحر المتوسط بقدر من الفخر والاعتزاز عن انتقال الثقافة والأفكار المتوسطية، وعن حضارات شمال وجنوب المتوسط، وضمن ذلك جرى عقد حوارات بين دول جنوب وشمال المتوسط، وهناك عدد من المنظمات المسماة باسم البحر المتوسط، من ذلك منظمة الاتحاد من أجل المتوسط، وهي منظمة دولية تضم ٤٢ بلدًا هي: دول الاتحاد الأوروبي الـ ٢٨، فضلا عن ١٥ دولة متوسطية شريكة من شمال إفريقيا والشرق الأوسط وجنوب شرق أوروبا.

د. معتز سلامة

أولًا: قصور النظرة إلى البحر الأحمر:

على النقيض، لم يلق البحر الأحمر الاهتمام الواجب عبر التاريخ القديم والحديث، فجرى النظر إليه كمحض أداة انتقال للبضائع والسلع، ولم يجر التركيز على دوره الحضاري والثقافي، ولم ينظر إليه كمجال تدفق للثقافات والحضارات على الرغم من ثرائه الهائل كسجل للتواصل البشري وكنوزه التاريخية التي تحتاج إلى إعادة تنقيب واكتشاف وحفر، وفي التاريخ الحديث تسيدت النظرة إلى البحر الأحمر كمعبر للوصول بين قناة السويس وباب المنذب، وغاب الحديث عن كونه أساسًا لثقافة أو منشأ لتفاعلات ثقافية تطبعه وتميز الدول المتشاطئة عليه. وبينما جرى تقديم دول المتوسط على أنها تمتاز بثقافات وحضارات عززتها روايات وأحداث تاريخية كبرى، قلما يشار إلى أنماط انتقال الثقافة والفكر وهجرات البشر بين ضفتي البحر الأحمر، على الرغم من الاحتياج إليها في مشروع إحيائي توظيفي للتاريخ والاستراتيجية والأمن لخدمة مشاريع ورؤى المستقبل الواعدة.

لقد ظلت ثقافة البحر الأحمر ثقافة منزوية وجزئية محلية، حيث تعزز الدول المحيطة بإطلالتها عليه، لكنها لا تشارك الكثير مما يمكن تسميته بثقافة أو حضارة البحر

الأحمر، حتى الدول القريبة من بعضها بعضًا تاريخيًا وثقافيًا مثل المملكة العربية السعودية ومصر، واللذان ترتبطان تاريخيًا بعلاقة خاصة عززها ارتباط المصريين بالأمكن المقدسة وهجرات القبائل من الجزيرة العربية إلى مصر، لا يمكن القول بأنهما يمتلكان ثقافة مشتركة يمكن تسميتها بثقافة البحر الأحمر، وهو أمر ينطبق على الرؤى الاقتصادية والأطروحات السياسية لدول البحر، حيث لا توجد رؤى أو خطط أو مشروعات مشتركة بينها جميعًا أو بين مجموعة منها بخصوص تنمية البحر الأحمر والتفكير في مستقبله، وتقتصر الجهود على المشروعات الخاصة بكل دولة.

هناك عشرات المؤسسات والمسمايات التي ترتبط تسميتها بالبحر الأحمر في مختلف الدول المطلة عليه، وهو ما يشير إلى جزء من البعد الثقافي والحضاري، حيث أن المسمايات تعكس شخصية المكان وموقعه من دوائر الاهتمامات في الدولة؛ هناك مثلًا محافظات ومدن ولايات وموانئ وهيئات ومؤسسات في مختلف الدول المطلة تسمى باسم هذا البحر، بدءًا من محافظات ولايات ومدن ومؤسسات سياحية وحتى الجامعات والمستشفيات والأندية والمطاعم، وهو ما يشير إلى تناثر الأهمية التاريخية والثقافية للمكان على مختلف الدول المطلة



القواعد الأجنبية في البحر الأحمر عززت لأول مرة ما يشبه مشروعًا عربيًا مستقبليًا مشتركًا للأمن الإقليمي في المنطقة

الإسلامي، وهنا يشار بشكل أساسي إلى محطات أساسية في التواصل البشري والثقافي.

وفي حوار له مع صحيفة الأهرام المصرية (نشر بتاريخ ١ نوفمبر ٢٠١٤م)، رصد د. عبدالرحمن الأنصاري أستاذ الآثار السابق بجامعة الملك سعود كيف شكل البحر الأحمر أهم منفذ يربط الجزيرة العربية بإفريقيا وعبرها إلى أوروبا، فانتقلت عن طريقه عدة مجموعات بشرية بين شرق إفريقيا وجنوب الجزيرة العربية، ويرصد الأنصاري علاقات مصر ببلاد بونت، والجزيرة العربية، ويشير إلى الفترة ما بين القرنين السادس والرابع قبل الميلاد، والتي شهدت امتداداً لنفوذ ممالك جنوب الجزيرة إلى شرق إفريقيا، وانتشار المعتقدات الدينية والطرز المعمارية التي كانت سائدة بجنوب الجزيرة إلى الحبشة واستخدم الأفارقة خط المسند العربي.

في أشكال وصور رمزية مختلفة، وخصوصاً في المناطق والمدن الساحلية، أو المناطق القريبة من الساحل، وهو ما يشير إلى امتداد أثر البحر الأحمر على سواحل وضافاه. ففي مصر هناك محافظة البحر الأحمر، وفي السودان هناك ولاية البحر الأحمر، وفي السعودية المشروع العملاق الذي يجري بناؤه باسم مشروع البحر الأحمر، وفي أغلب الدول المطلة هناك هيئات ومؤسسات باسم البحر الأحمر.

لقد تأثرت مختلف دول البحر (وهي دول عربية وإسلامية- باستثناء إسرائيل وإريتريا) بأحداث هذا البحر التاريخية بأشكال مختلفة، وعلاوة على ذلك، فإنها أثرت خلفها على الجانب الإفريقي في حاضنات جغرافية كبرى، وتشاركت تواريخاً تاريخياً وثقافياً مع شعوب وثقافات إفريقية محلية مختلفة، البعض منها يرتبط ارتباطاً وثيقاً بأحداث وذكريات عميقة في التاريخ العربي

المثال أصبحت القواعد العسكرية مصدراً مهماً لإنعاش اقتصاد البلاد الصغير الحجم، حيث خلقت وفورات كبيرة للحكومة، ووفرت الوظائف لبعض السكان. وطبقاً للاتفاق بين الولايات المتحدة وجيبوتي تحصل الأخيرة على ٦٣ مليون دولار بعد تجديد الاتفاقية بين البلدين عام ٢٠١٤م، أما فرنسا فتدفع ٢٣ مليون دولار واليابان ٣٠ مليون دولار سنوياً مقابل قواعدها العسكرية. وهو الأمر نفسه الذي ينطبق على ثلاث دول أخرى تطل على البحر الأحمر، هزتها الصراعات والانقسامات على مدى عقود وهي الصومال وإريتريا والسودان.

وعلى الأرجح أن يؤدي بناء القواعد العسكرية الأجنبية إلى التأثير في أنماط الحياة والثقافات المحلية لدول البحر الأحمر، فهناك نقطة اختلاف أساسية بين نمط هذه القواعد وطريقة النشأة ونمط وطريقة نشأة القواعد العسكرية التي تأسست في بعض الدول الأخرى؛ حيث أن القواعد الأفريقية جرى إقرارها وفقاً لنظام الإيجار، وهو ما يعني أنها نشأت لهدف حماية وتعزيز أمن ومصالح الدول المنشئة والمؤجرة لها وليس لحماية أمن الدول الوطنية القائمة على أراضيها، مما يجعل الدول المؤجرة في موقف أضعف إزاء الدول المستأجرة. وعلى جانب آخر، فإن وجود العسكريين الأجانب من مختلف الجنسيات من الولايات المتحدة وروسيا والصين وفرنسا واليابان وتركيا وإيران وإسرائيل، ودول عربية، هذا التفاعل العسكري البشري، سوف يؤثر في أنماط الحياة في مناطق السواحل على البحر الأحمر، وسوف تنشأ معه مرصداً ورافق معه أجهزة استطلاع واستخبارات متعددة، على الأرجح أن يكون لها تأثيرات سياسية واجتماعية وثقافية مختلفة.

ولأجل تشغيل هذه القواعد سوف تعمل مصانع ومطاعم وشركات محلية وستدور في ركبها دورات حياة وأنشطة بيزنس ومصالح، يؤدي استمرارها لفترة طويلة إلى تغييرات تدريجية في الثقافات المحلية الوطنية أو على الأقل في مناطق الدولة الأقرب إلى تلك القواعد والتي ترتبط معها بروابط مصلحية، حيث يتوقع أن يرتبط بدوائر المصالح الوطنية المعولة دوائر وطوائف من الوظائف والخدمات التي ستسعى السلطات المحلية والقطاع الخاص في تلك الدول لتوفيرها وممارسة نشاط اقتصادي يدر عليها عوائد مجزية، ومن شأن ذلك أن تنشأ طوائف مصلحية جديدة ومواطنون ترتبط مصالحهم باقتصادات القواعد وبشركات توظيف دولية أو وطنية بمعايير دولية، وإذا لم يجر الاستعداد لذلك، سوف يكون له تأثيراته الثقافية الهائلة، فالعسكريون في القواعد الأجنبية سيكونون جسوراً لعبور البضائع والسلع وصنوف وأشكال التجارة، وسيؤدي وجودهم مع حركة التجارة من بلدانهم وتفاعلهم مع الأنشطة والمواطنيين

وعلى غرار علاقات دول وحضارات البحر المتوسط، شهدت علاقات العرب بالأفارقة محطات متعددة، بعضها شهد حروباً وصراعات، من ذلك غزو الأحباش لمملكة حمير وإسقاطهم لها عام ٥٢١ م واستيلاء أبرهة الحبشي على اليمن، وبعضها تمثل في تدفقات وهجرات عربية إلى الحبشة، وهنا يذيع صيت أحداث الهجرة الأولى في تاريخ الإسلام، حين هاجر المسلمون إلى الحبشة وتقابلوا مع ملكها العادل الذي وفر لهم الحماية في بلاده. وفي هذه الجزئية تحديداً يستدل د. الأنصاري من اختيار الرسول للحبشة تحديداً على معرفة العرب الوثيقة بها وترحالهم المتكرر إليها لأجل التجارة. وبعد الإسلام أصبح البحر الأحمر طريقاً للحجاج القادمين من غرب وشمال إفريقيا، ثم كان هذا البحر شاهداً على هجرة عدد من القبائل العربية إلى مصر وشمال إفريقيا، وعلى الصراع العربي الصليبي، والانتصار العثماني على البرتغاليين. وهكذا هناك دلائل وتاريخ وأحداث تؤكد أن البحر الأحمر لعب دوراً كمبر للتواصل الحضاري بين الجزيرة العربية وإفريقيا قد لا يقل عن دور البحر المتوسط، لكنه في حاجة إلى إعادة اكتشاف وتعريف من وحي قراءة تاريخية مغايرة، تطيح بما استقر من قناعات خاطئة اكتسبت الصفة العلمية من فرط تكرارها.

ثانياً: فرص تعزيز الأمن بالاقتصاد والثقافة:

يمر البحر الأحمر الآن بمرحلة فارقة؛ حيث تتراكم المؤشرات على تزايد المخاطر والتدخلات الخارجية على أمنه، في ظل انتشار القواعد العسكرية على سواحله الغربية في الصومال وجيبوتي وإريتريا، وعلى الرغم من إمكان تفهم الأسباب التي دفعت هذه الدول إلى تأجير أراضيها، والتي تتمثل في الحاجة المادية الشديدة والرغبة في ردف اقتصاداتها بموارد مطلوبة للتنمية والحياة، إلا أن هذه القواعد سوف يترتب عليها تهديدات ومخاطر مستقبلية عديدة؛ فسوف تزداد عسكرة البحر الأحمر، وتتقلص قدرات الدول المطلية عليه في تحديد أهدافها في ظل ارتقاء هواجس الأمن، ومن الآن ستأخذ مؤسساتها وعقائدها الأمنية في اعتبارها وجود تهديدات من دول مجاورة وقواعد عسكرية أجنبية، بما يرفع تكلفة أمنها الوطني، بعد أن تنجس الدول لمزيد من التسليح تحسباً للأخطار من الجار، وهو أمر يدخل أمن البحر الأحمر في سياق التوترات العالمية.

وعلى جانب آخر، فإن العائدات الاقتصادية للقواعد العسكرية سوف تسهم في إنعاش التنمية والاقتصادات الوطنية للدول الساحلية الفقيرة، التي تحتاج لمثل تلك العائدات لأجل استكمال دورة التنمية وإعالة مواطنيها. ففي جيبوتي على سبيل



السيطرة على البحر الأحمر. كما وافق برلمان الإقليم على إنشاء قاعدة عسكرية بحرية وجوية إماراتية قريبة من الميناء. وذلك فضلاً عما يتردد عن قواعد عسكرية إماراتية في إريتريا (ميناء عصب) واليمن (سقطري وميون).

ومع إعلان المملكة العربية السعودية عن مشروع البحر الأحمر ومشروع نيوم العملاق، وإذا أخذنا في الاعتبار سياسة مصر في تعزيز أسطولها البحري في البحر الأحمر (الأسطول الجنوبي)، فإنه يمكن القول بأنه في مقابل التأثيرات السلبية المحتملة للقواعد العسكرية الأجنبية في البحر الأحمر، فقد تعزز ولأول مرة ما يشبه رؤية ومشروعاً عربياً للنظر إلى بعيد والطموح بلعب دور مستقل ومشترك لمصلحة الأمن الإقليمي للبحر الأحمر. وعلى الرغم من أن الجهود العربية اتسمت بأنها انفرادية تمت بدوافع وحسابات مصلحة وطنية إلا أنها ليست بعيدة عن تصورات المخاطر المشتركة التي وجدت كل من السعودية ومصر والإمارات نفسها فيها، فانطلقت لتعزيز أمنها في كل الاتجاهات، ويصعب القول بأنه كانت هناك رؤية عربية جرى التخطيط لها، لكنه يصعب القول بأن ما جرى من الدول الثلاث تم بمعزل عن التنسيق المتبادل على مدى السنوات الماضية في التهديدات المشتركة وعلى رأسها الإرهاب.

المحليين إلى تأثيرات ثقافية واجتماعية مختلفة الأشكال. ومن ثم قد يصبح البحر الأحمر ساحة لتنافس تيارات ثقافية كثيرة، ربما يجري الحديث بعد مائة عام عن أن هذه الفترة كانت فترة تحول كبير في تاريخ وثقافة هذا البحر.

وعلى خلاف التأثير الثقافي لدى الشعوب والدول المؤجرة للقواعد العسكرية على البحر الأحمر، يمكن رصد عدد من النتائج الإيجابية بين الدول العربية الأخرى المطلة على هذا البحر، حيث أدى إنشاء هذه القواعد إلى ربطها بمزاج تعاوني، صحيح أن بعض هذه القواعد لا يشكل خطراً على كل من السعودية ومصر والأردن، بالنظر إلى علاقات الصداقة التي تربط بين بعض هذه الدول والدول المستأجرة كالولايات المتحدة وفرنسا واليابان، مع ذلك فإن الإحساس بـ"هجمة" القواعد العسكرية الأجنبية ولد مشاعر من القلق بين هذه الدول، ما دفعها إلى تبني إجراءات متعددة، البعض منها سعى إلى امتلاك قواعد عسكرية في جيبوتي والصومال، مثل السعودية التي استأجرت قاعدة في جيبوتي، كما سعت الإمارات التي لا تطل على البحر الأحمر إلى إنشاء قواعد عسكرية في إقليم أرض الصومال بعد أن وقعت شركة موانئ دبي العالمية اتفاقاً بقيمة ٤٤٢ مليون دولار مع حكومة الإقليم، يقضي بالاستقلال الحصري للميناء الأكبر والأهم الذي وصفه البعض بأنه مفتاح

إذا تحكمت المفاهيم التقليدية للسيادة في الدول العربية المطللة على البحر الأحمر سوف تخسر في مواجهات هائلة أشبه بطواحين الهواء

بطواحين الهواء، حيث تدخل معارك لا طائل من ورائها، خصوصاً مع تراجع قدرات الدول على التصدي لانعكاسات العولمة والمصالح الدولية الجارفة التي تتشكل على ضفاف البحر الأحمر.

وفي مواجهة اقتصادات عربية تسعى إلى بناء مشروعات لجذب الاستثمار الخارجي، فإنها تستفيد كثيراً بجذب أكبر نشاط عالمي ممكن إلى البحر الأحمر. ومن ثم لا تتوجس خيفة من مخاطر تقارب أنشطة الاقتصاد مع القواعد العسكرية، شريطة أن تلعب على البعد الثالث الغائب، وهو العامل الثقافي ودوره في تسكين النتوءات والبروز، وهو ما يتطلب استحداثات في أنماط الثقافة والفكر، وتغييرات بالمجتمعات، وفق رؤى ومشروعات تعليمية وعلمية مخططة، تنقل العالم العربي والإسلامي من واقع إلى واقع آخر يتجاوز محطات ومركبات النقص والفقر التي صاحبت النصف الثاني من القرن العشرين.

الخلاصة

إذا كان من الصعب فرض منظور عربي لأمن البحر الأحمر سياسياً وأمنياً وعسكرياً واقتصادياً، فعلى الأقل يمكن تعزيز أسس الأمن الثقافي بين دوله العربية وغير العربية، من خلال تبني رسالة ثقافية وإعلامية وإنشاء أبنية مؤسسية جديدة تسعى إلى تكريس ثقافة البحر الأحمر، لتدراً مخاطر المستجدات والحقائق الوافدة التي ستقيم معنا في مشهد دائم. لذلك فإن الدعوة إلى إنشاء منتدى علمي فكري أو مركز ثقافي حضاري أو مركز دراسات إقليمي للبحر الأحمر أو منظمة لتعاون دول البحر الأحمر، غدت مسألة مهمة، والهدف الأساسي من ذلك هو إعادة اكتشاف البحر الأحمر تاريخياً وثقافياً، ليرتقي في يوم ما إلى مستوى يمكن من الحديث عن طابع ثقافي وحضاري خاص به، على غرار ما يجري من حديث عن ثقافة وحضارة البحر المتوسط.

ثالثاً: النظرة غير التقليدية لأمن البحر الأحمر:

يرتبط جانب مهم من البعد الغائب للأمن بالتحويلات التي تمر بها المملكة العربية السعودية وبرؤية ٢٠٣٠، والتي يتوقع أن يكون لتطبيقها انعكاسات داخلية وإقليمية هائلة، سواء من ناحية أبعادها وتأثيراتها الثقافية والحضارية في عمق الدائرة العربية والإسلامية، أو من ناحية تأثيرها في الأفكار التي يتوقع أن تنبعث على أثر خطوات الإصلاح في السياسة والاقتصاد والثقافة والفكر والفن، حين يطلق العنان للأفكار التي ظلت حبيسة لعقود، وهو أمر سيترك صداه في الدول المحيطة بالبحر الأحمر والقريبة من الحدث السعودي، كما أن من شأن مشروع نيوم أن يغير من طبيعة الحياة في مساحة جغرافية كبيرة وبالغة الأهمية، يتوقع أن يكون لها تأثيراتها الممتدة، ووقوع هذه التحويلات الكبرى بالمملكة والجوار على مقربة من القواعد العسكرية وتحويلات السياسة والأمن والاقتصاد في البحر الأحمر، مع التطويرات بمنطقة قناة السويس على الجانب المصري، مع سيناريوهات التحول في القضية الفلسطينية، كل ذلك يضع منطقة البحر الأحمر في قلب حركة النشاط الاقتصادي العالمي، وفي قلب عملية تحول هائلة في الفكر والثقافة. فتعايش القواعد العسكرية على ضفاف البحر الغربية، ووجودها على مقربة من ثورة التحويلات الاقتصادية والمنتجعات السياحية والمدن التكنولوجية ومشروعات الثورة الرقمية، كل ذلك سي طرح مساحات من التلاقح والتواصل، وسيخلق تفاعلات واتصالات يصعب رصدها الآن، لكنها ستترك تأثيراتها في كل الاتجاهات.

وبنظرة شاملة، فإنه على الدول العربية في البحر الأحمر أن تنظر بنظرة غير تقليدية للأمن، بحيث تتجه إلى تعزيز أمنها في ظل وضعية حركة وتغيير دائمة، انطلاقاً من إيمان بأن محددات الأمن ليست ثابتة، واقتناعاً بأنه بالإمكان تحويل المخاطر إلى فرص. ومن وجهة نظر منفتحة، فإنه يمكن النظر إلى تعدد دوائر المصالح وتكثيف الأنشطة الدولية في البحر الأحمر -والذي يشكل وفقاً للمدرسة التقليدية أخطاراً وتحديات- كفرص للانطلاق والتشبيك مع مصالح عالمية هائلة تضع البحر الأحمر ودوله في قلب الاستراتيجية الدولية، فإذا تحكمت بالدول العربية المطللة على البحر المفاهيم التقليدية للسيادة، فإنها ستخسر كثيراً، ليس فقط بتجاهلها الفرص، وإنما أيضاً بانخراطها في تحديات ومواجهات هائلة أشبه

أنقرة تسعى لإيجاد أسواق تناسب النفوذ المرتقب لتركيا الجديدة لوزان تنتهي عام ٢٠٢٣ وتركيا تعيد التفاوض على الممرات ومقعد دائم في مجلس الأمن

كانت تركيا في قلب الأحداث الإقليمية والدولية في السنوات القليلة الماضية، وبالأخص من بداية العقد الثاني من القرن الحالي، فقد كان العقد الأول منه وهو العقد الأول من حكم حزب العدالة والتنمية في تركيا منصباً على الشؤون التركية الاقتصادية الداخلية، ولكن منذ بداية العقد الثاني منه تسلطت الأضواء الداخلية والخارجية على دور السياسة التركية الخارجية، وبالأوضاع الملتبها في المنطقة، فيما اصطلح على تسميته ثورات الربيع العربي، وبالأخص تطوراتها العسكرية في سوريا.

د. محمد زاهد جول

وعدم استجابة الإدارة الأمريكية لوجهة النظر التركية في مواجهة الإرهاب الدولي وغيرها، فقد وجدت السياسة التركية نفسها مضطرة للاعتماد على نفسها في رسم سياستها الداخلية والخارجية بما يمكنها من الحفاظ على نفسها ضد المشاريع العدوانية أولاً، وبالتعاون مع الدول الصديقة التي تلتقي معها في وجهة نظرها السياسية في المنطقة ثانياً، بما يجعلها قادرة على التحرك بقدرات أكبر خارج حدودها لمعالجة المشاكل التي تهدد أمنها أولاً، وأمن أصدقائها أو حلفائها في المنطقة ثانياً، والتي يمكن اعتبارها بطريقة غير مباشرة تحدياً للأمن القومي التركي أيضاً، ومنها مواقف السياسة التركية من أمن البحر الأبيض المتوسط والممرات المائية في البوسفور وبحر إيجه، وكذلك الممرات المائية القريبة من تركيا وأمن الخليج العربي وأمن البحر الأحمر وغيرها، ولا يقل أهمية عن ذلك سعي الحكومات التركية لفتح أسواق اقتصادية كبيرة للشركات التركية الكبيرة في الأسواق المربحة بها، وبالأخص في دول آسيا وإفريقيا، فالسعي التركي لجعل الدولة التركية في مصاف الدول العشر الأولى في العالم عام ٢٠٢٣م، يفرض عليها صناعة أسواق خارجية تناسب هذه الطموحات، وتناسب النفوذ السياسي المرتقب لمستقبل تركيا الجديدة.

الرؤية التركية السياسية لمنطقة الشرق الأوسط:

تكاد معظم دول الشرق الأوسط أن تكون جزءاً من تاريخ الدولة والشعب التركي أيام الدولة العثمانية وقبلها، فالتاريخ المشترك بينهما

حيث اضطرت الحكومة التركية لاستضافة أكثر من ثلاثة ملايين لاجئ سوري عبر حدودها الجنوبية أولاً، ثم تطوراتها الخطيرة على الأمن القومي التركي ثانياً، بسبب محاولة أمريكا منح شمال سوريا للأحزاب الكردية الإرهابية، حزب الاتحاد الديمقراطي السوري (ب ي د) وميليشياته قوات حماية الشعب (ب ي ج)، وكذلك الميليشيات التي شكلها البنتاغون الأمريكي باسم قوات سوريا الديمقراطية (قسد)، بدليل أن الولايات المتحدة أعلنت بتاريخ ١٤ كانون ثاني/ يناير ٢٠١٨م، عن تشكيل قوات مسلحة للتحالف شمال سوريا قوامها ثلاثين ألف جندي (كرددي)، وهو ما رفضته الحكومة التركية واعتبرته على لسان المتحدث باسم الحكومة التركية لعباً بالنار من طرف أمريكا اتجاه تركيا، بينما قال الرئيس أردوغان: "إن واشنطن تدعم جيشاً إرهابياً على حدودنا وسوف نتخذ الإجراءات اللازمة للقضاء على تلك القوات"، لأن هذه الميليشيات ستكون من أكبر التحديات التي تحدد أولويات السياسة التركية الداخلية والخارجية، وهي تهديد مباشر للأمن القومي التركي، فمستقبل سوريا وشمالها تحدياً هو محور علاقات تركيا مع أمريكا وروسيا وإيران ومستقبل سوريا أيضاً.

وبالنظر إلى التحديات التي عانتها تركيا في سوريا والعراق والانقلاب العسكري الفاشل في تركيا بتاريخ ١٥ تموز ٢٠١٦م، والمواقف الغربية المريبة نحوه، ووقوف بعض العواصم الأوروبية ضد الاستفتاء الدستوري في تركيا في نيسان/ أبريل ٢٠١٧م، وتأخير انضمام تركيا إلى الاتحاد الأوروبي لأسباب أيديولوجية وقومية،



تركيا دولة أوروبية تسعى لإتمام العضوية الكاملة في الاتحاد الأوروبي وترفض مبدأ الشراكة الاقتصادية المميزة

دفعها لتوثيق علاقات تركيا الاستراتيجية مع منتدى التعاون العربي التركي، ومع جامعة الدول العربية منذ عام ٢٠٠٤م، وإنشاء مجلس التعاون عالي المستوى مع مجلس التعاون الخليجي، فضلا عن توقيع اتفاقيات تعاون استراتيجية ثنائية مع معظم دول الشرق الأوسط وفي مقدمتها دول الخليج العربي، فالحكومات التركية المتعاقبة كانت مطالبة من شعبها بتحسين علاقاتها مع الدول العربية والإسلامية، فالشعب التركي يقرأ هذا الانتماء في زيارته الشعبية لهذه الدول، كما يجد نفس المشاعر الأخوية من الشعوب العربية والإسلامية نحو تركيا وشعبها، فالقطاع السياحي العربي لتركيا لا ينقطع مهما كانت ظروفها السياسية، وهو ما أدى إلى تطوير القطاع التجاري والصناعي والسياحي والأنشائي والزراعي وغيرها بين الشركات العربية والتركية كثيراً في السنوات الماضية.

هذا التقارب الشعبي بين شعوب المنطقة فرض على الحكومة التركية أن تكون قريبة من قضايا المنطقة المؤلمة

لأكثر من خمسة قرون هو علامة مؤثرة على تشكيل الهوية الواحدة أو المتقاربة لشعوبها في الحاضر والمستقبل، ووحدة التراث والهوية الدينية والجغرافيا السياسية أمر لا يمكن تجاهله لرأسم السياسة التركية، وقد يكون كتاب العمق الاستراتيجي التركي لرئيس الوزراء ووزير الخارجية التركي الأسبق البروفسور أحمد داود اغلو من أكثر الكتب المتخصصة في بيان ذلك، ولعل السياسة التركية لم تتعد عن هذه الرؤية الاستراتيجية في رسم سياساتها الاقتصادية في العقود الأخيرة، فالسياسات التركية الرسمية وجدت نفسها أمام رغبات شعبية متواصلة لتأكيد الانتماء لمحيطها الحضاري، وقد تأكد ذلك منذ النصف الثاني من القرن العشرين الماضي مع حكومات عدنان مندريس وتورغوت أوزال وسليمان ديميريل ونجم الدين أربكان، وتواصل ذلك مع حكومات رجب طيب أردوغان وأحمد داود اغلو وابن علي يلدرم، فالحكومات التركية تجد ضغوطاً من الشعب التركي لتقوية علاقاتها السياسية والاقتصادية مع محيطها الحضاري، وهذا ما



تركيا وضعت إفريقيا أمام أعينها منذ عام ٢٠٠٥ لتطوير علاقتها في جوانب كثيرة في مقدمتها الاقتصاد

المنكوبة، أو في أقطار اللجوء الأخرى، وحتى لو أدى ذلك إلى رفض الدول الظالمة لذلك أيضاً.

هذه محاور السياسة الخارجية التركية الراهنة، وهو ما أكده وزير الخارجية التركي مولود جاويش أوغلو في الأيام الأولى من عام ٢٠١٨م، بقوله: "إنّ بلاده ستستمر في اتباع سياسة خارجية مبنية على أساس رفع القيم الإنسانية ونصرة المظلومين في المنطقة وكافة أرجاء الأرض"، كما أن تركيا ترغب بحل كل مشاكل المنطقة بالحوار، وتحقيق السلام بين دولها، ولعل أولها المشاكل المحاذية لحدودها ومنها أزمة إقليم شمال العراق، الذي عاد بعد فشل استفتاء الانفصال إلى محاوره انقصة، لإعادة العلاقات الحسنة مع تركيا، وفي ذلك يقول وزير الخارجية التركي: "إنّ بلاده ترغب في حل الأزمة القائمة بشمال العراق، عن طريق الحوار بين إدارة الإقليم والحكومة المركزية في بغداد، مشيراً في هذا السياق أنّ تركيا لم تتبع سياسة من شأنها إلحاق الضرر بالمدينين، وقال: "إنّ الإدارة الكردية في شمال العراق، أدركت بأنّ الدولة الوحيدة التي تعاملت معهم بصدق وقدمت لهم النصائح، هي تركيا، فمن دون

والمصيرية والحروب المشتعلة فيها، ومحاولة المساعدة لإيجاد حلول سياسية للأزمات التي تنهك دول المنطقة في السنوات الأخيرة، منها حروب غزة وحصارها، إلى حروب إيران العدوانية في العراق وسوريا واليمن وغيرها، إلى حروب روسيا العدوانية على سوريا والهيمنة على المنطقة، إلى حروب أمريكا على العالم الإسلامي منذ عام ٢٠٠١م، وحتى الآن، وجريمتها الأخيرة بقرار الرئيس ترامب في الشهر الماضي باعتبار القدس عاصمة موحدة لإسرائيل، في تحدٍ سافر للدول العربية والإسلامية قاطبة، إلى محاولة الغرب إعادة رسم خريطة الشرق الأوسط وإحداث تقسيمات سياسية جديدة، بإقامة دول أو كيانات انفصالية في العراق وسوريا وغيرها من دول المنطقة، فكانت المواقف التركية اتجاه كل ذلك تقرضه الإرادة الشعبية بالوقوف إلى جانب الأخوة وشعوب المنطقة، مناصرة لقضايا المظلومين والمستضعفين منها، مهما كلف السياسة التركية من متاعب، ومهما كلف الاقتصاد التركي من أموال، سواء باستضافة اللاجئين داخل تركيا بكلفة فاقت الثلاثين مليار دولار، أو تقديم الدعم لهم في أقطارهم

تنتهي معاهدة لوزان بعد ٥ أعوام ما يتيح لأنقرة إعادة التفاوض على بنود الممرات المائية واستعادة حقوقها

رفض السلطة الفلسطينية لقرار ترامب بشأن القدس، داعياً وزير الخارجية التركي بقية الدول الإسلامية إلى انتهاج موقف مماثل لبلاده، ولا يتوقف الأمر على المساعدات المالية المباشرة، بل وبحسب الاتفاقيات مع الدول العربية أو الإسلامية أو الصديقة تقوم تركيا بتوفير أسباب تطوير اقتصادها، وتأمين أسباب أمنها، ضمن القدرات التركية التي لا تتجاوز حتى الآن مستوى اتفاقيات التدريب العسكري، كما فعلت تركيا في معسكر بعشيقية في العراق، وكما فعلت بحسب الاتفاقيات الاستراتيجية العسكرية مع دولة قطر والصومال وأخيراً مع السودان، فهذه الدول وغيرها طلبت من تركيا أن يشمل تعاونهما الثنائي على اتفاقيات أمنية وعسكرية في مجال التدريب، ولو كان ذلك بإرسال قوات عسكرية تركية إلى تلك الدول، أو في مجال التصنيع العسكري المشترك على أراضي تركيا أو أراضي تلك الدول، بما فيها الاتفاقيات العسكرية مع المملكة العربية السعودية بهذا الخصوص.

التعاون التركي السوداني وجزيرة سواكن:

وضعت تركيا إفريقيا أمام أعينها منذ عام ٢٠٠٥م، بهدف تطوير علاقاتها معها لأكثر من سبب، ومن أهمها السبب الاقتصادي، حيث أن تركيا بحاجة إلى أسواق عالمية تلبى طموحات الشركات الصناعية التركية، ولذلك تواصلت زيارة المسؤولين الأتراك إلى الدول الإفريقية كثيراً، وفي الأيام الأخيرة من عام ٢٠١٧م، قامت الرئاسة التركية بمجموعة زيارات دولية كبيرة ومهمة من الناحية الاستراتيجية، فقام الرئيس أردوغان بزيارة لثلاث دول إفريقية هي: السودان، وتشاد، وتونس، وقد كانت زيارة السودان من أكثر الزيارات التي تناولتها الصحافة وأقلام الإعلاميين والمحللين السياسيين، وهي بلا شك مهمة جداً لأنها من حيث المبدأ تواصل بناء العلاقات التركية العربية الإفريقية على أسس متينة، ولكنها قد تكون بحاجة إلى تلميحات لكل الدول التي أثارت تساؤلات حولها، أولها أن زيارة المسؤولين الأتراك لإفريقيا قديمة وليست طارئة، فزيارات أردوغان للدول العربية والإفريقية تعد بالعشرات منذ استلام حزب العدالة والتنمية للسلطة في تركيا عام ٢٠٠٢م، وقد وصل عددها للدول الإفريقية وحدها مع الزيارة الأخيرة للسودان، ٢٨ زيارة، وهذا رقم كبير بالنظر إلى زيارات كبار المسؤولين والرؤساء بين الدول، وهي أيضاً الزيارة الأولى لرئيس تركيا منذ استقلال السودان عام ١٩٥٦م، وقد كانت زيارة أردوغان الأولى لإفريقيا عام ٢٠٠٤م، وهو في منصب رئيس الوزراء، وكانت

تركيا لا معنى لوجود إدارة إقليم شمال العراق، لأن الإقليم مرتبط بتركيا"، وفي الصراع اليمني قال وزير الخارجية جاويش أوغلو: "إن الحرب في هذا البلد تحولت إلى مأساة إنسانية حقيقية، وأن العالم بات يدرك بأن الحرب لن تكون وسيلة لإحلال السلام في اليمن"، وقال: "إن أنقرة ستستمر في دعم الحلول السياسية للأزمة الخليجية الحاصلة بين قطر وعدد من الدول العربية، ودعم دور الوساطة الذي تقوم به الكويت"، وأشار جاويش أوغلو إلى النتائج الإيجابية للجهود التي بذلتها تركيا خلال العام الماضي، سواء على الصعيد الإنساني أو وقف الاشتباكات عبر إنشاء مناطق خفض التوتر، وقال: "صحيح أن بعض الخروقات وقعت في مناطق خفض التوتر، إلا أن حالات القتل والقصف تراجعت إلى حد كبير في العام الماضي، مقارنة مع عام ٢٠١٦م"، وأضاف: "وخلال العام الجديد سنولي اهتماماً أكبر للحل السياسي، وسنعمل على إعادة تفعيل محادثات أستانة وجنيف وسوتشي، بشكل نستطيع من خلالها التوصل إلى نتائج إيجابية".

إن السياسة الخارجية التركية ومن وجهة نظر وزرائها تولي اهتماماً خاصاً لرعاية المصالح القومية التركية، كما تتبنى القضايا الإسلامية الكبرى على أنها قضايا تركية، بحكم رئاسة تركيا للدورة الثالثة عشرة لمنظمة التعاون الإسلامي، وقد تجلّى ذلك بالدور التركي القوي ضد قرار ترامب الأخير بشأن القدس، فاستطاعت تركيا جمع الجهود العربية والإسلامية والعالمية لرفض هذا القرار في القمة الإسلامية في اسطنبول بتاريخ ١٣ كانون أول/ديسمبر ٢٠١٧م، وكذلك في الجمعية العامة للأمم المتحدة بعد أن استعملت أمريكا قرار النقض الفيتو في مجلس الأمن قبل قرار الجمعية العمومية بيومين، ولذلك فإن تركيا تدرك أن سياستها هذه تتطلب إجراءات أمنية داخلية وخارجية أكبر، لحماية نفسها من الأطماع الخارجية، ولحماية أصدقائها أو من هم يشاركونها وجهات النظر السياسية، ويشاركونها في التعاون الاقتصادي، وهو ما يحمل تركيا مسؤوليات أمنية أو عسكرية بحسب اتفاقاتها الموقعة مع تلك الدول الصديقة.

من المسؤوليات المالية التي أعلنت عنها تركيا مراراً نحو قضايا المنطقة المساعدات المالية والإنسانية الكبيرة نحو الشعب السوري داخل تركيا وخارجها، وكذلك المساعدات إلى اللاجئين العراقيين ومسلمي الروهينغا والعديد من الدول الإفريقية، كما أعلنت تركيا مؤخراً عن استعدادها لتقديم الدعم إلى فلسطين، على خلفية تهديدات الولايات المتحدة بقطع دعمها عنها بعد

سوداني، قابله ترحيب تركي رسمي وشعبي، ولا بد ان يجد ترحيباً عربياً وإفريقيًا وإسلامياً أيضاً، لأن هدفها وعوائدها ستكون لمنافع شعوب الدولتين أولاً، ولشعوب المنطقة ثانياً، لأنها تطوق لرؤية التعاون بين الدول العربية والإسلامية.

ولذلك فإن الحكومة التركية استغربت المخاوف التي أثيرت حول الاتفاق التركي - السوداني، وبالأخص حول إعادة إحياء جزيرة سواكن في البحر الأحمر، وحول المعلومات المغلوطة التي تناولتها بعض وسائل الإعلام العربية بشأنها قال وزير الخارجية التركي بخصوص سواكن: "أجداننا قاموا بإحياء جزيرة سواكن في الماضي، فهذه الجزيرة مهمة بالنسبة للسودان والعالم الإسلامي، والدول الغربية التي احتلت القارة الإفريقية، أفسدت ودمرت هذه الجزيرة، ولم تتحمل رؤية الآثار العثمانية قائمة هناك".

وحيث أن الاعتراض الأكبر على هذه الاتفاقية قد يأتي من الجانب المصري، ولو على ألسنة الإعلاميين بالوكالة، فإن الرد على ذلك سيكون من خلال اللقاءات الثنائية التركية - المصرية قريباً، حيث من المنتظر أن تشهد المرحلة المقبلة عملية تطبيع العلاقات بين تركيا ومصر بشكل مباشر أو غير مباشر، فبحسب تصريح جاويش أوغلو قوله: "التقيت وزير خارجية مصر سامح شكري في الاجتماعات الدولية، والرئيس أردوغان أشار إلى إمكانية عقد لقاءات مع الجانب المصري على مستوى الوزراء"، وأشار جاويش أوغلو إلى حدوث بعض اللقاءات بين وزير اقتصاد البلدين في وقت سابق، مشيراً في هذا السياق إلى أن تركيا لا تعاني من مشاكل مع الشعب المصري، وأن القاهرة فقط تعارض ما تطلق عليه انقرة الانقلاب العسكري، وأن مصر تعتبر من أهم البلدان الإسلامية، وأنه من الضروري أن تنعم هذه الدولة بالأمن والاستقرار الداخلي والسلام"، وقال: "نحن نرغب في تحسين علاقاتنا مع مصر، لكن على القاهرة الإقدام على خطوات جادة من أجل إحلال الديمقراطية وحل المشاكل الداخلية التي تعاني منها".

عسكرة البحار والممرات المائية الإقليمية والدولية:

تخضع عسكرة البحار والممرات المائية للقانون الدولي الخاص بذلك، وكل دول العالم لها حقوقها الأمنية والعسكرية في حماية مياهاها الإقليمية بحسب حدودها الدولية المقررة، كما أن لها حرية عقد الاتفاقيات الأمنية البرية والبحرية مع الدول الأخرى بحسب القانون الدولي أيضاً، وقد أثارت الاتفاقية التركية - السودانية مخاوف حول التواجد التركي في البحر الأحمر، وبالأخص فيما لو تحولت جزيرة سواكن إلى قاعدة عسكرية تركية في المستقبل، لأن الاتفاق الحالي لا يمثل إلا مشروعاً استثمارياً اقتصادياً وسياحياً فقط، ولو وجد شيء من الضرورات الأمنية لحماية الجزيرة فلن تكون بمستوى المفهوم

لمصر في عهد الرئيس حسني مبارك، كما زار عدداً آخر من دول القارة الإفريقية منذ ذلك التاريخ، ليختتم زيارته للقارة الإفريقية بجولته الأخيرة للسودان وتشاد وتونس.

إن تركيا تسعى لتوثيق العلاقات مع الدول الإفريقية على الصعيد السياسي والاقتصادي والسياحي والتصنيعي وغيرها، ورفع نسبة التبادل التجاري مع كل الدول الإفريقية هو هدف متواصل، وقد ارتفعت نسبة حجم الصادرات التركية بين عامي ٢٠١٢ و٢٠١٦م، نحو ٦٥ مليار دولار، وارتفع حجم التجارة معها إلى ٩٢,٥ مليار دولار، وهذه النسبة تقدر بنحو ٢٠٠٪، وهذا كله نتيجة رؤية استراتيجية لتركيا في علاقاتها مع إفريقيا أطلق عليها منذ أكثر من عشر سنوات «سياسة الانفتاح على القارة الإفريقية». ودعوة السودان للشركات التركية الزراعية للاستثمار في السودان هي خطوة إيجابية وضرورية لمحاولة تجاوز الصعوبات الاقتصادية التي تواجهها السودان وغيرها من الدول الإفريقية، ولكن هذه الدعوة والاتفاقيات تمثل تحدياً للشركات والدولة التركية أيضاً، فالدول الغربية تضع خطوطاً حمراء لدرجة الوحدة أو التعاون السياسي والاقتصادي والعسكري بين الدول الإسلامية، ولكن الشركات التركية لها خبرة طويلة وكبيرة في المجالات الزراعية أولاً، ولها خبرة كبيرة في التنافس الدولي على صعيد الاستثمارات الزراعية وصادراتها، ولذلك فإن عرض السودان على القطاع الخاص التركي مليون فدان لزراعة قطن وحبوب زيتية خطوة إيجابية، ولا بد أن تكون خطوة أولية، والتكامل التام بين السودان وتركيا بحاجة إلى مزيد من التعاون، وقد تم توقيع ٢٢ اتفاقية تعاون بينهما، وخلال هذه الزيارة أعلن الرئيسان السوداني والتركي في الخرطوم، إنهما يسهان لرفع حجم التبادل التجاري بين البلدين من ٥٠٠ مليون إلى ١٠ مليارات دولار.

هذه الزيارة والاتفاقيات الموقعة فيها لها قيمة اقتصادية كبيرة من وجهة نظر تركية أولاً، ومن وجهة نظر حكومات وشعوب الدول التي تتعاون معها تركيا اقتصادياً، فقد تميزت هذه الزيارات بمرافقة الرئيس التركي معه نحو مئتين من رجال الأعمال الأتراك من كافة التخصصات، ولكنها لم تكن زيارة مصلحة فقط، وإنما وبحسب التصريحات التركية الرسمية زيارة تجديد وتوثيق للعلاقات الأخوية مع الدول الإفريقية، وبالأخص التي كان لها تاريخ عريق أيام الدولة العثمانية، وفيها الكثير من الآثار التاريخية المشتركة، وبعض مدينتها لعبت دوراً تاريخياً في حركة النقل البحري ومنها جزيرة سواكن السودانية، حيث أن الدولة العثمانية كانت تتخذ من جزيرة «سواكن» مركزاً للبحرية، بهدف توفير أمن البحر الأحمر والحجاز والسودان، ضد الأخطار الخارجية، وقام الاستعمار البريطاني بتدميرها في الحروب السابقة، فإعمارها اليوم هو مطلب شعبي ورسمي



الدولة العثمانية اتخذت جزيرة «سواكن» مركزاً لتأمين البحر الأحمر وإعمارها مطلب شعبي ورسمي سوداني قابله ترحيب تركي رسمي وشعبي

خمس دول فقط، فتركيًا ترى أن العالم أكبر من خمس دول، وترى أن مجلس الأمن يحتاج إلى مقعد يمثل العالم الإسلامي، الذي يمثل سكانه أكثر من خمس البشرية.

إن أهمية البحر الأحمر تأتي من موقعه بين القارات الثلاث آسيا وإفريقيا وأوروبا، وما تؤدي إليه منافذ البحر الأحمر الدولية، فهو يصل البحر الأبيض المتوسط عبر قناة السويس وخليج السويس بالمحيط الهندي عبر باب المندب، وتتمر في البحر الأحمر السفن للأغراض التجارية والعسكرية وغيرها، وهو البحر الفاصل بين الجزيرة العربية عن الدول الإفريقية العربية، كما أن البحر الأحمر أهمية سياسية كبيرة لدى القوى الإقليمية والدولية، فقناة السويس في شماله تلعب دوراً مهماً في الملاحة الدولية، وكذلك باب المندب في جنوبه، ولذلك تلعب قناة السويس وباب المندب أهمية عسكرية أيضاً، وقد اكتسب البحر الأحمر أهمية عسكرية من الموانئ العديدة المطلة عليه، والصالحه للاستخدام العسكري والتجاري، وهذا أوجد تناقضا بين الدول المحيطة به، ولذلك تحاول الدولة الإسرائيلية منذ

التقليدي للقواعد العسكرية، وإنما بتواجد محدود لحماية المشاريع الاقتصادية فيها.

إن موقع تركيا الاستراتيجي جغرافياً يجعلها مجمع لقاء بين القارات والبحار والممرات المائية الهامة دولياً، فالبوسفور يمثل ممراً دولياً هاماً بين البحر الأسود والبحر الأبيض المتوسط، وقد كانت هذه الممرات من أهم بنود معاهدة لوزان الدولية عام ١٩٢٣م، والتي تأسست الجمهورية التركية على أساس شروطها، بل وخضوعها للشروط الدولية بالتحكم بهذه الممرات الدولية، وهذه الاتفاقية سوف تنتهي بعض شروطها بعد خمسة أعوام، أي عام ٢٠٢٣م، وهو ما سوف يؤهل تركيا لفتح ملفات جديدة للمفاوضات بشأن الممرات المائية التركية، ومنها التحكم بعائداتها المالية وشروطها الأمنية والعسكرية، ولكن ذلك ليس مبعث خطر ولا تهديد للممرات المائية التركية، وتقوم تركيا في هذه السنوات ببناء أسطول بحري مدني وعسكري كبير يتناسب مع موقعها الاستراتيجي، فالجهود التركية تهدف إلى إيجاد عالم أكثر عدلاً أولاً، وترى أن ذلك منوط بأن يكون أكثر مشاركة من كافة دول العالم وأممه، وليس حصراً على

خاتمة:

إن توثيق تركيا لعلاقاتها السياسية والاقتصادية مع الدول العربية والإفريقية هدفه واضح، ولا غاية له إلا توثيق هذه العلاقات لمنفعة شعوبها، أو كما قال بعض الإعلاميين الأفارقة بأنها بدايات جادة للنهضة الإفريقية بالنظر إلى التجربة النهضوية التركية الناجحة في العقدين الماضيين، فالمشاريع التركية مع الدول الإفريقية أكثر استقلالية من غيرها، وبالأخص من المشاريع الاقتصادية الغربية أو الإسرائيلية أو غيرها، سواء في القطاع الزراعي أو السياسي أو التصنيعي المدني أو العسكري أو غيرها، فهذه الشراكة التركية مع الدول الإفريقية منفردة لا تنافس المشاريع الإفريقية الأخرى داخلياً، ولا تنافس المشاريع العربية أو الإسلامية الأخرى أيضاً، وإنما من المؤكد أنها لا ترضي المشاريع الإسرائيلية والغربية بالدرجة الأولى، فالمشاريع الاقتصادية والاستثمارية داخل منظمة التعاون الإسلامي ضرورية، وتوقيع الاتفاق الاستراتيجي التركي - السوداني سبقه توقيع مماثل مع دول مجلس التعاون الاستراتيجي بين تركيا وعدد من الدول العربية والإسلامية، فقد تم توقيع اتفاقيات تعاون بين تركيا ودول مجلس التعاون الخليجي، أو مع دول التعاون الخليجي منفردة أيضاً.

وفي النهاية فإن تركيا تبقى دولة أوروبية وتسعى بكل إمكانياتها لإتمام عضويتها الكاملة في الاتحاد الأوروبي، وقد رفضت مبدأ الشراكة المميزة مع الاتحاد الأوروبي، وهو المشروع الذي طرحه على أردوغان خلال زيارته الأخيرة لفرنسا، فالرئيس الفرنسي ماكرون يرى أن: "المهم هو تأمين استمرار ارتباط تركيا والشعب التركي بأوروبا"، وفي ذلك دلالة على أن أبواب أوروبا مفتوحة للشراكة الاقتصادية مع تركيا، ولكن تركيا تطالب بحققها الكامل بعضوية الاتحاد الأوروبي، فتركيا جزء من أوروبا جغرافياً وسياسياً، ولكنها حريصة على علاقات متينة وسلمية مع الدول العربية والإسلامية، وإثارة المخاوف منها إعلامياً لا دليل له على أرض الواقع.

إن تركيا جزء مهم من أسرة الشرق الأوسط، وهي شقيق كبير في هذه الأسرة، بكل ما تحمله هذه الكلمة من معان وقيم ومسؤوليات، يؤلمها ما يؤلم أصغر دولة فيها، ورؤيتها لتأمين أمن هذه الأسرة واجب عليها، سواء في حماية أراضيها أو بحارها أو ممراتها المائية، وبقدر التزام تركيا بعدم الدخول في أحلاف دولية ضد أحد من دول الشرق الأوسط، فإنها تأمل أن يكون ذلك الالتزام من جميع دول الشرق الأوسط نحو تركيا أولاً، ونحو بعضها بعضاً ثانياً، فالأحلاف والمشاريع الخارجية لا تخدم إلا نفسها.

نشأتها عام (١٩٤٨م) للهيمنة عليه، من خلال عقد اتفاقيات دولية مع تلك الدول، أو باتباع استراتيجية تمكنها من السيطرة عليه، وليس تأمين ممرات آمنة لها فيه فقط، فابن غوريون وهو أول رئيس وزراء للدولة الإسرائيلية قال: "لو تمكنا من السيطرة على مواقع مهمة في البحر الأحمر، فإننا سنتمكن من مواجهة سور الحصار العربي بل والانتقال إلى محاولة الانقضاض عليه".

لقد بدأت قصة جزيرة سواكن من احتوائها على آثار عثمانية كثيرة قامت منظمة ومؤسسة تيكا التركية بترميم بعض آثارها بموجب اتفاقات ثنائية سابقة مع الهيئة القومية للآثار السودانية، ويقال أن مشاريع الترميم في سواكن قد عرضت على أطراف دولية أخرى قبل تركيا، ولكنها لم تتشجع لذلك، بينما وجدت السودان بتركيا الشريك المستعد لتنفيذ وجهة النظر السودانية لمستقبل سواكن وآثارها ومشاريعها السياحية فيها، بداية بترميم أبنيتها كما كانت سابقاً، ومن ثم لاستثمارها كمدينة سياحية مثلها مثل أي مدينة سياحية في المنطقة والعالم، فموقعها على البحر الأحمر ودورها التاريخي وموجوداتها من الآثار والمباني التاريخية يؤهلها لكل ذلك، فالهدف من هذا الاستثمار مشترك بين تركيا والسودان، حيث تهدف تركيا إلى ترميم الآثار العثمانية التاريخية، وهو ما لم تتمكن الحكومة السودانية من القيام به وحدها من قبل، وتهدف السودان إلى تحويلها منتجعاً سياحياً عالمياً بإنشاء المنتجعات والفنادق السياحية فيها، وهذا الترميم والاستثمار يتولاه القطاع السياحي الخاص في تركيا، فقصة سواكن قصة ترميم آثار عثمانية، واستثمار جزيرة سياحية، وليس فيها أي اتفاقيات عسكرية تؤثر على المنطقة.

وربما كان لتزامن زيارة أردوغان إلى السودان مع الخلافات السودانية وإثيوبيا من جهة ومصر وإريتريا من جهة أخرى حول تقاسم مياه النيل والمشاريع الاستثمارية أو السدود المائية المتعلقة بمجرى النيل دور في اللغط الذي صاحب ذلك، فالخلافات السودانية - المصرية هي في معزل عن التحركات الاستثمارية لتركيا في إفريقيا أو في السودان، فتركيا لا تسعى لتشكيل تحالفات سياسية أو عسكرية ضد أحد من البلاد العربية أو الإسلامية أو الإفريقية، والتحركات العسكرية المصرية الإريتريّة على الحدود الشرقية للسودان هي قضية أخرى أيضاً، علماً بأن مصر نفت تواجداً عسكرياً لها في إريتريا، وكذلك نفاء الرئيس الإريتري أيضاً، وللحكومة السودانية رأي آخر، ولكن لا صلة له بالتعاون الاستثماري التركي في السودان، بل إن من شروط نجاح المشاريع التركية في السودان أن تضمن عدم تصعيد الوضع العسكري بين السودان ومصر.

تلويح طهران بإغلاق مضيق هرمز موضع استغراب لتأثيره الضار على إيران مستقبل "هرمز": التحديات المفروضة والأولويات المرفوضة

وحدها هي المصالح التي تفرض الحروب، وهي نفسها من تعمل على إيقاف فتيل اشتعالها، ووحده أيضاً هو الدم المسفوك تحقيقاً لتلك المصالح بما يتبعه من كوارث ودمار، وما بين المصالح والدم مسافات تحدد نقطة اشتعال تلك الحروب منذ البداية فيها والنهاية بالقدر الذي تتحدد فيها نسبة المصالح لتلك الدول على ميزان الربح والخسارة، ذلك الميزان الذي سيحدد أيضاً مستقبل مضيق هرمز ليس وفقاً لما تحده دول المنطقة بمقتضى مصالحها وإنما وفقاً لما تقتضيه به مصالح الدول الكبرى وذلك بمعايير القوة والتوازنات لما يمثله هذا المضيق من أهمية اقتصادية وكيف لا وهو من أحد أهم الممرات المائية في العالم من حيث مساهمته في تطوير التجارة الدولية نتيجة لما يتمتع به من موقع استراتيجي وخاصة للجمهورية الإيرانية بالإضافة إلى الدول العربية المطلة على الخليج العربي.

ماجد هديب

هل يمكن القول إن أية محاولة إيرانية لإحكام السيطرة على مضيق هرمز وإغلاقه في ظل التحديات المفروضة أمام إيران، والأولويات الأمريكية المرفوضة من إيران هي من إرهابات الحرب العالمية الثالثة لما تمثله تلك المحاولة من انعكاسات على دول المنطقة والعالم؟

إن الإجابة على هذا التساؤل الرئيس يتطلب الإجابة على العديد من الأسئلة الفرعية ومن بينها، بل أهمها: ما هو الوضع القانوني لمضيق هرمز وإذا ما كانت إيران تمتلك حق السيطرة على حركة الملاحة فيه؟ وهل التهديدات المتبادلة بالسيطرة على مضيق هرمز إشارة لبدء صراع عسكري خليجي عربي - إيراني فارسي لمحاولة إنهاء سيطرة إيران على مضيق هرمز الحيوي؟ وما هو دور القواعد الأمريكية المتواجدة في قطر والكويت في حال سيطرة إيران على المضيق وإغلاقه؟ وما هي إمكانية التدخل الروسي أيضاً في حال بدء هذا الصراع؟ أسئلة كثيرة هي تلك التي يجب الإجابة عليها للوصول إلى الإجابة على التساؤل الرئيس، وفي مقدمة ذلك بحث المكانة القانونية لمضيق هرمز.

المكانة القانونية لمضيق هرمز

وفقاً للدكتور وسام الدين العكلة في دراسته حول النظام القانوني للمضيق الدولي فإن مضيق هرمز يقع بين أراضي دولتين

إن أية محاولة لإغلاق مضيق هرمز من جانب إيران هي بمثابة الحرب القادمة التي تلوح إرهاباتها بالأفق، حيث تعمل أمريكا ومن خلال أسطولها الخامس على المراقبة والإشراف ومتابعة كل ما يجري في هذا المضيق، ليس حفاظاً على مصالحها النفطية والاقتصادية فقط، وإنما من أجل دعم الاستراتيجية السياسية التي تهدف إلى التصدي للرب الروسي وحلفاءه، مع العمل على حماية أمن الكيان الصهيوني أيضاً حيث نرى في الآونة الأخيرة أن حدة التصريحات والتهديدات قد زادت من وتيرتها منذ أن اقترحت لجنة برلمانية لشؤون الأمن القومي والسياسة الخارجية في إيران سن مشروع قانون لإغلاق مضيق هرمز من أجل منع مرور ناقلات تحمل النفط، وذلك رداً على العقوبات الاقتصادية على طهران، حيث بدأت تتوالى التصريحات حول ذلك والتأكيد على أن إغلاق المضيق هي سياسة معلنة من قبل إيران وخاصة إذا ما وقعت حرب في المنطقة بمشاركة الجمهورية الإسلامية ومنذ ذلك اليوم والتساؤلات حول السياسة الإيرانية فيما يخص مضيق هرمز يتم إثارتها كثيراً حول ما إذا ما كانت تمتلك القدرات العسكرية لإغلاق هذا المضيق كما هدد بذلك كافة المسؤولين الإيرانيين، أم أن الأمر لا يعدو أن يكون ضرباً من الخيلاء العسكرية وهذا الموضوع هو محور هذه الورقة، والإجابة على التساؤل الرئيس في محاولة منا لاستشراف مستقبل مضيق هرمز وهو:

لذلك فإن إغلاق المضيق هرمز يأتي في رأس المخاوف المرتبطة بأمن الطاقة العالمية، حيث أن تلك الصادرات يتعين عليها أن تمر خلال هذا الممر المائي مقابل السواحل الإيرانية، ولذلك فإن أي احتمال لإغلاق المضيق سوف يؤثر بالسلب على الصادرات النفطية لدول الخليج العربي كافة ما يجعل الدول الكبرى ستكون على استعداد للتدخل إذا ما تعرض أمنها الاقتصادي والقومي أيضاً للخطر، ومن هنا فإن السؤال الذي يطرح نفسه في ضوء تلك الظروف والمعطيات ما هو الذي يدفع إيران إلى اتخاذ إجراء مناقض لمصالحها الاقتصادية؟ وهل تملك إيران الامكانيات العسكرية اللازمة لشن حملة عسكرية في المضيق؟ وما الذي يتعين على القوات العسكرية الأمريكية فعله للدفاع عن المضيق في حال تدخل الإيرانيين هناك؟

الأسباب التي قد تدفع إيران إلى إغلاق مضيق هرمز

تصريحات عديدة صدرت عن المسؤولين الإيرانيين حول السيطرة على مضيق هرمز والتلويح بإغلاقه وذلك لأسباب عديدة، ومن بينها محاولة استباقية لمنع أي هجوم لتدمير المنشآت النووية الإيرانية مع المحاولة أيضاً تشكيل عامل ضغط من أجل تصادي عقوبات جديدة ومن بينها ما تلوح به الإدارة الأمريكية حول معاقبة الشركات الأجنبية التي تتعامل مع مصرف إيران المركزي. ولذلك فإن المرشد "خامنئي" كان قد حدد الاستراتيجية الإيرانية حول مضيق هرمز بقوله "إيران لن تكون البادئة في الحرب، إلا إذا أقدمت أمريكا على معاقبة إيران أو مهاجمتها فعندئذ ستواجه عمليات شحن الطاقة في المنطقة خطراً حقيقياً" وهذا ما يقودنا إلى أن نتساءل إذا ما كان باستطاعة إيران القيام بتنفيذ تهديداتها فعلاً وخاصة فيما لو أقدمت واشنطن بصورة استباقية ومفاجئة على تدمير مواقع البحرية الإيرانية على الشواطئ الساحلية للمضيق وبالتالي نجاحها في شل القدرات العسكرية الإيرانية؟

يعتقد البعض بأن البحرية الإيرانية ليست بالحجم الذي يسمح بالإغلاق المادي المستمر للمضيق، لكن لديها القدرة لإحداث بعض الأضرار بفعل ما تمتلكه من أسلحة بحرية، إلا أن الأسطول الخامس الأمريكي المتمركز في البحرين لا يتسامح مع أي تعطيل لمضيق هرمز أو إلحاق الأضرار بحركة السير فيه، خاصة وأن لدى أمريكا بالمنطقة الإمكانيات الكافية لتنفيذ التزاماتها تجاه أصدقائهم وشركائهم من أمن وحماية، لأن منطقة الخليج ومضيق هرمز كما صرح بذلك العديد من قادة البحرية الأمريكية لهما حساسية خاصة، فما هي إذاً السيناريوهات المتوقعة للسيطرة على مضيق هرمز؟ وما هي أشكال ردود الأفعال العربية والدولية؟ وهل يمكن أن تؤدي محاولات السيطرة

هما إيران وعمان، لذلك في هذه الحالة يكون خاضع لسيادة الدولتين واختصاصها وكونه يربط بين جزأين من البحار العالية فإنه يخضع أيضاً لمرور الملاحة الدولية (المرور العابر) دون الحاجة إلى أخذ إجازة مسبقة من إيران وعمان، غير أن إيران وسلطنة عمان تتمسكان بسريران نظام (المرور البريء) الذي يضمن لهما السيطرة على المضيق، وحماية أمنهما من الأخطار التي قد تنتج عنه، إلا أن بقية الدول الخليجية الأخرى تتمسك بحق المرور العابر الذي يقترب معناه من نظام المرور الحر، ويعني ذلك إتاحة الحق في المرور دون إعاقة وهذا ما أكدت عليه اتفاقية الأمم المتحدة الجديدة لقانون البحار حيث اعتمدت حق المرور العابر للسفن والطائرات في المضائق وهي المرور بشكل سريع، وبموجب هذا النظام فإن السفن والطائرات جميعها تتمتع ودون تمييز سواء أكانت تجارية، أم غير تجارية، أم حربية بحق المرور العابر السريع في المضيق، وهذا ما نظمته المادة ٣٩ من إتفاقية الأمم المتحدة الثالثة لقانون البحار إذ نصت تلك المادة "على ضرورة أن تَمْضِي السفن دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه، وتمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية المطلة على المضيق أو سلامتها الإقليمية، وأي مخالفة لذلك -تعد انتهاكاً- لمبادئ القانون الدولي".

بناءً على ما سبق إذا فإن مضيق هرمز يعتبر من الناحية القانونية مضيقاً دولياً وهو يخضع بذلك لاتفاقية الأمم المتحدة لنظام المرور العابر، وليس لنظام المرور البريء ما لم تجري أية تحركات تستهدف السواحل الإقليمية للجمهورية الإيرانية وسلطنة عمان، وعليه فإن كافة ما تقوم به إيران من إجراءات الإعاقة لحركة السفن، والتلويح بإغلاقه أيضاً هو موضع استغراب لما في تلك الإجراءات والتهديدات من انعكاسات مباشرة ليس على الاقتصاد العالمي فقط ولا حتى على دول الخليج العربي وإنما على جمهورية إيران نفسها، فما هي إذا انعكاسات إغلاق مضيق هرمز على المنطقة ودول العالم على ضوء ما تتمتع به من أهمية استراتيجية؟ وهل من آفاق لاستخدام إيران ذلك الإغلاق رغم ما ستعرض إليه إيران نفسها من انهيار اقتصادي نتيجة هذا الإغلاق؟ وماذا لو استخدمت أمريكا القوة في مواجهة التهديد الإيراني، وما هو حجم التدخل الأمريكي عند الرد على ما يمكن أن تقدم عليه إيران من تحركات بخصوص هذا المضيق؟.

انعكاسات مضيق هرمز على دول المنطقة والعالم حال إغلاقه؟

إذا ما نظرنا إلى الأهمية الاقتصادية لمضيق هرمز فسنجد أنه ووفقاً لإدارة معلومات الطاقة الأمريكية بأن إمدادات النفط عبر المضيق تشكل نحو (٤٠٪) من إجمالي النفط المتداول عالمياً، وأن ٩٠٪ من صادرات نفط دول الخليج تمر عبر هذا المضيق،



احتمالات الحرب بين إيران وأميركا مستبعدة حاليًا على ضوء التحديات وإعادة ترتيب أولويات الطرفين

الحربية والتجارية وناقلات النفط ومنعها أيضًا من المرور في المضيق، وهذا ما قامت به إيران في إطار تجهيزاتها استعدادًا لأي اعتداء أمريكي، ولكن السؤال الذي يطرح نفسه هو إذا ما كانت أميركا ومن خلال أسطولها الخامس ستبقى في حالة ترقب ومتابعة إلى تتجح إيران فعلاً بإخضاع مضيق هرمز لها وتعمل على تنفيذ إغلاقه؟ أم أنها ستبادر إلى هجوم استباقي على ضوء تلك التحركات والتحرشات الإيرانية، وخاصة بعد التهديد الإيراني بامتداد وجود قواتها البحرية قبالة شواطئ اليمن وسوريا؟ ترى العديد من الدول الغربية وعلى رأسها أميركا بالإضافة إلى بعض الدول العربية أن التحرك الإيراني وتلك التصريحات حول إغلاق المضيق لا تخرج عن نطاق الاستعراض لإثبات الذات، وأشاروا إلى أن إيران تلجأ إلى مثل هذه الاستعراضات كلما تعرضت فيه

المتبادلة على مضيق هرمز ونجاح الجانب الإيراني في إغلاقه إلى اشتعال الحرب العالمية الثالثة؟

مضيق هرمز في ظل السيناريوهات المتوقعة

قد لا تكون إيران قادرة على إغلاق المضيق بشكل نهائي كما تحدثنا سابقاً، وقد لا تبادر إلى محاولة ذلك أيضاً إلا إذا ما عمدت أميركا إلى شن حرباً حينها فقط يمكن لها أن تستخدم مجموعة واسعة من التكتيكات التخريبية بهدف مهاجمة حركة الملاحة البحرية من خلال استعمال أسلحة وسفن مضادة للشحن كالصواريخ والمدفعية والهجمات الجوية والغواصات وسفن الهجوم السريع والقوارب الصغيرة، والصواريخ طويلة المدى وقواعد الطائرات دون طيار التي يمكن استخدامها في اعتراض السفن

صحيح بأن استخدام القوة العسكرية ضد المحاولة الإيرانية قد لا يكون بالأمر الهين ولذلك فإن الإدارة الأمريكية لن تتعامل مع ردة الفعل الإيرانية، وصحيح أيضاً بأنه لا يمكن لإيران أن تبادر بإغلاق هرمز ذلك لأن الرد الأمريكي المدعوم دولياً حينئذ سيكون قاسياً ودرجة أنه سيحرم إيران من فرصة الرد على النيران الأمريكية، ويمكن القول إن احتمالات الحرب فيما بين إيران وأمريكا مستبعدة في الوقت الراهن ليس من أجل تفادي انعكاسات إغلاق المضيق على مصالح كل منهما فقط، وإنما على ضوء ما يستجد من تحديات أمام مصالح كل منهما، وإعادة النظر في ترتيب أولوياتهم التي يمكن التوافق عليها ضمناً بعد أن كان كل منهما يرفض أولويات الآخر.

التحديات المفروضة أمام إيران والأولويات الأمريكية

كثيرة هي التحديات المفروضة أمام إيران، والتي تجعل إيران تراوح من أجل التفكير قبل الاقدام على تنفيذ اية خطوة أو تحركات، ومن بينها التفكير جدياً بإغلاق مضيق هرمز وكثيرة أيضاً تلك الأولويات التي على الإدارة الأمريكية إعادة ترتيبها من أجل الإبقاء على مصالحها دون حرب أو صدام، فما هي التحديات المفروضة على إيران على المستويين الداخلي والخارجي؟ وما هي أيضاً الأولوية الاستراتيجية الأمريكية في المنطقة بالوقت الراهن أو على ضوء ما يستجد في المنطقة؟

التحديات المفروضة أمام إيران

من البديهي القول إن في مقدمة التحديات التي تواجه طهران أن إغلاق مضيق هرمز يتعارض مع القانوني الدولي واتفاقات قانون البحار، وهو بمثابة دعوة حقيقية تتقدم بها إيران نفسها لدول العالم أجمع بمن فيها أصدقائها الصين واليابان وربما روسيا أيضاً من أجل استخدام الخيار العسكري الحاسم ضدها، تماماً كما حدث عند تحرير الكويت، حيث أن إغلاق هرمز ودون مبررات يشبه الخطوة التي قام بها صدام حسين عند احتلاله الكويت، فسوف يحدث إغلاق المضيق أزمة نفطية دولية حادة تدفع ثمنها جميع دول العالم بلا استثناء بما فيها إيران ما يجعل الرأي العام الدولي الرسمي والشعبي يتخذ موقفاً حازماً ومسانداً للإجراءات الأمريكية - الأوروبية ضد إيران رغم ضراوتها.

لذلك فإن إيران فإنها لن تجرؤ على أن تكون البادئة في ارتكاب مثل تلك الحماقات وأن ما تقوم به من تهديد وتحركات

لضغوط دوليه بفعل برنامجها النووي في محاولة لإثبات الحضور العسكري والسياسي في آن واحد، وإن طهران لا تجرؤ على استفزاز واشنطن مما يدفعها ذلك حتماً إلى التفكير والتروي وتقييم الأمور قبل القيام بأية خطوات عملية وهذا الافتراض كان الرئيس الإيراني نفسه قد أكد على صحته عندما استدرك تهديده بمنع النفط عبر مضيق هرمز إذا ما فرضت عقوبات على صادرات إيران النفطية لقوله أن إيران "لا ترغب في استعداء أي طرف، وتمتد يد الصداقة والأخوة إلى الجميع".

من هنا يمكن الاستنتاج، ووفقاً لما جاء على السنة القادة الإيرانيين رغم ما حملته من تهديدات بأن إيران لن تبادر إلى إغلاق المضيق طالما أنها لم تتعرض إلى اعتداء مباشر وأن تحركاتها وإن تمت ما هي إلا خطوات استباقية لحماية أراضيها من أي اعتداء قد تقوم به أمريكا وأن تلك الخطوات وفقاً لرؤيتها لن تتعارض مع معاهدة 1982م، حول قانون البحار والتي تجيز لإيران بعدم السماح بعبور أي سفينة تحاول تهديد الأراضي الإيرانية، فهل تبادر واشنطن لإعلان الحرب على إيران لتدمير منشآتها دون انتظار لذريعة إغلاق مضيق هرمز طالما أن طهران قد أعلنت استراتيجيتها حول موضوع الإغلاق؟

الخيار العسكري الأمريكي وانعكاساته

يشار إلى أن أمريكا والدول الأوروبية تفرض عقوبات على إيران بسبب برنامجها النووي، فهل تبادر واشنطن لإعلان الحرب على إيران بذريعة حماية المضيق في الوقت الذي تستهدف فيه منشآتها النووية جنباً إلى جنب مع القوات الجوية لإسرائيل التي طالما هددت بذلك؟ وهل من مصلحة دول الخليج العربي اندلاع حرب أمريكية إيرانية؟ وما هي انعكاسات هذه الحرب على تلك الدول؟ تسعى الخليج العربي جاهدة لدرء أي عمليات عسكرية قد توجه ضد إيران ما لم تكن تلك العمليات تستهدف تغيير النظام بشكل مباشر وبخطة سريعة تساهم في تنفيذ اتفاقات جديدة قائمة على تبادل المصالح وحسن الجوار ما بينها والنظام الإيراني الجديد حال نجاح الولايات المتحدة في إسقاط النظام الحالي، كما تعلم إيران نفسها بأن اتخاذ قرار بشن الحرب على أية دولة خليجية هو بمثابة إعلان حرب دولية عليها، بسبب تضرر العديد من الدول الكبرى من نقص الطاقة التي تسعى في المقام الأول للسيطرة عليها عند اندلاع الحرب بالمنطقة وكما تعلم أيضاً بأن إغلاقها لمضيق هرمز هو بمثابة حرب شاملة عليها وهي بذلك لن تجرؤ على القيام بذلك لأسباب داخلية وخارجية وفقاً لما سنتحدث عنه في حينه.

ستكتفي واشنطن بتأمين هرمز ومنع إغلاقه كما لا يمكن ضرب المنشآت النووية دون تدمير الدفاعات الإيرانية وتحصين المضيق

نتيجة إغلاق إيران المضيق دون مبرر، مع إمكانية تدخل القوى الإقليمية الأخرى التي لها أطماع في المنطقة و تقصد هنا روسيا والصين والتي ستتدخل من أجل حماية مصالحها أو تعظيمها من خلال استغلال هذا الموقف لصالحها، ولذلك ستكتفي واشنطن كأولوية لها الآن بتأمين مضيق هرمز ومنع إيران من إغلاقه أو تهديد حركة الملاحة عبره، حيث لا يمكن الاقدام على ضرب المنشآت الإيرانية دون الاقدام على تدمير كافة الدفاعات الإيرانية وتحصين مضيق هرمز من أية ردة فعل إيرانية مع إنهاء القدرات العسكرية لحزب الله اللبناني الموالي لإيران أولاً لما يمتلكه الحزب من قوة صاروخية يمكن أن تطال إسرائيل وهذا ما لا يمكن تحقيقه الآن في ظل نظام بشار الأسد الذي لا يرتبط بمعاهدة استراتيجية مع إيران فقط، وإنما في ظل ما يتمتع به من دعم من الأسطول الروسي المتواجد قبالة الشواطئ السورية لحماية هذا النظام وعدم السماح بإسقاطه ناهيك عما يجري في اليمن وما تتمتع به إيران، لذلك لا يمكن لأمریکا في الوقت الراهن ضرب المنشآت الإيرانية وبالتالي لا يمكن لإيران إغلاق مضيق هرمز، وإنما سيبقى الصراع بارداً، مع الاعتماد الأمريكي على عامل الزمن في اشتعال الثورة الإيرانية من الداخل لإضعاف القدرات الإيرانية.

انطلاقاً مما سبق، فإنه لا يمكن لإيران في الوقت الراهن على الأقل أن تبادر بإغلاق مضيق هرمز نتيجة ما تتعرض له من تحديات داخلية وخارجية، كما أنه لا يمكن لأمریکا ووفقاً لأولوياتها المرفوضة من إيران ومن بعض حلفائها أن تشن حرباً عسكرية على إيران حتى ولو كانت خاطفة وذلك لأن ضرب المنشآت النووية الإيرانية لن يؤدي إلى إغلاق مضيق هرمز وما يحدثه هذا الإغلاق من تداعيات على دول العالم المنتجة منها للنفط والمستهلكة فقط، وإنما لاشتعال حرب عالمية ثالثة في ظل ما يحدث من عدم استقرار الأمور في اليمن وسوريا وتزايد قدرات حزب الله، ولذلك فإن المصلحة الاستراتيجية المقبلة للولايات المتحدة هي تحقيق مصالحها في إطار الحرب الباردة كما أسلفنا سابقاً إلى حين حسم الأمور في المنطقة لصالح سياساتها، وهذا ما يجب أن تتفهمه دول الخليج العربي من أجل إبقاء الجسور مفتوحة على قاعدة المصالح المتبادلة والنأي بنفسها عن المواجهات.

لا يخرج فعلاً عن نطاق الاستعراض وممارسة سياسة الخديعة التي تمارسها إيران منذ سقوط نظام الشاه، وخاصة في ظل ما تواجهه الآن من تحديات داخلية من حالة اضطراب وغيان بفعل الأوضاع الاقتصادية السيئة التي يعيشها الشعب الإيراني، وبدء حالة التملل بفعل ما ألحقه النظام بها من تنكيل بحقوقه الأساسية خاصة في صفوف الأقليات كالسنة والبلوش والأكراد وعرب الأحواز وغيرهم، ومع ذلك فإن أمريكا هي التي تحدد إذا ما كانت إيران تستمر في ممارسة سياسة الخديعة من خلال تصريحاتها، أم أنها ستتجه نحو المقاومة والتصعيد رغم ما تعيشه من تحديات وذلك وفقاً لما تفرضه أمريكا من سياسات وتحركات ليس على مضيق هرمز فقط، وإنما على منشآتها النووية أيضاً، وعليه ما هي الأولويات الأمريكية المرفوضة من إيران والتي على واشنطن إعادة ترتيبها لإحداث نوع من التوافق غير المباشر فيما بينهما من أجل تحقيق المصالح الأنية لكل منهما في الوقت الراهن؟

الأولويات الأمريكية المرفوضة من إيران

انطلاقاً من أهمية شحنات النفط بالنسبة لاستقرار الاقتصاد العالمي، فإن المصالح الحيوية لأمریکا تفرض وجودها لحماية منطقة الخليج، ومن أجل حماية تدفق البترول من دول الخليج إلى دول العالم، وعليه فإنه لا يمكن للقوات الأمريكية القيام بضربة استباقية للقوات البحرية الإيرانية ما لم تبادر طهران إلى إغلاق المضيق وهذه هي أهم أولويات الإدارة الأمريكية في الوقت الراهن للمحافظة على مصالحها الاقتصادية من ناحية، وتجنب الظهور بموقف القرصنة الدولية من ناحية ثانية، حيث لا مبرر لها حينئذ بالتدخل العسكري طالما حافظت إيران على السير الطبيعي لمضيق هرمز، وهنا يمكن أن تتوافق الأولويات الأميركية مع السياسة الإيرانية من حيث ضبط النفس وعدم التعارض مع ما جاء في القانون الدولي الذي حدد واجبات السفن في أثناء مرورها في مضيق هرمز حسب القانون الدولي.

تعلم الإدارة الأمريكية أن ضرب المنشآت الإيرانية سيكون لها عواقب وخيمة في الوقت الراهن، وفي مقدمة هذه العواقب هو إغلاق مضيق هرمز لأن إغلاق المضيق حينئذ نتيجة الاعتداء الأمريكي سيجعل حالة من التغيير في التوازنات والاصطفافات فيما بين الدول وذلك على قاعدة المصالح خلافاً لما قد يحدث

العائد الاقتصادي والتجاري العالمي للممرات المائية العربية: البحر الأحمر: تزايد صراع المصالح وتراجع ثقافة المنافع

تتمتع الممرات والمضايق المائية بأهمية اقتصادية وتجارية كبيرة؛ إذ تمثل المنفذ والممر الوحيد لجميع الطرق البحرية التي تيسر وتسهل حركة التقلات من مكان إلى آخر هذا فضلاً عن توفيرها للوقت والجهد والمال؛ ولذلك سوف تركز هذه الورقة على الجدوى الاقتصادية لهذه الممرات سواء للدول المصدرة أو المستوردة أو المتشاطئة معها، أو الدول التي تمر عبرها الممرات التي تخضع لسيطرتها ومن ثم جني الأرباح منها.

شاهيناز العقباوي

تشكل المنفذ الذي يربط بين أكبر مستودع للنفط في العالم وأكبر سوق تجاري استثماري عالمي، إضافة إلى استخدامها وقت الحروب والأزمات ناهيك عن التجارة الدولية والملاحة بصفة عامة.

ويعد مضيق هرمز (باب السلام) من أهم الممرات المائية العالمية والأول عربيًا وأكثرها حركة للسفن والطريق الأهم لإمدادات النفط العالمي، يقع في منطقة الخليج العربي فاصلاً ما بين مياه الخليج العربي من جهة ومياه خليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى، تشرف عليه سلطنة عمان وإيران، يعد المنفذ البحري الوحيد لكل من دولة العراق والكويت والبحرين وقطر والإمارات العربية المتحدة. يعبره ما بين عشرين وثلاثين ناقلة نفط يوميًا، ومع اكتشاف النفط ازدادت أهمية المضيق الاقتصادية نظرًا للاحتياطي النفطي الكبير الذي تتمتع به المنطقة، فضلاً عن استيراد السلع والبضائع، ونقل الخدمات والتكنولوجيا من دول الغرب، لذا فهو يعد المنفذ الذي يربط بين أكبر مستودع للنفط في العالم وأكبر سوق تجاري عالمي، حيث تعبر من خلاله ما بين ٢٠ إلى ٣٠ ناقلة نفط يوميًا بمعدل ناقلة نفط كل ٦ دقائق وذلك في ساعات الذروة، محملة بنحو ٤٠٪ من النفط المنقول بحرًا على مستوى العالم، وتعتبر دولة اليابان من أكبر دول العالم استيرادًا للنفط عبر مضيق "هرمز"، الذي سيؤثر إغلاقه في حال ما اضطر إلى ذلك عند الحروب والنزاعات، فإن العالم سيحرم من ٤٠٪ من احتياجاته النفطية سنويًا، و ٢٢٪ من

وبدائية يوجد في العالم ٦٦ مضيّقًا وممرًا مائيًا، يحظى العالم العربي بنصيب وافر من أهم المضايق والممرات المائية العالمية ذات الأهمية الاستراتيجية، والتي زادت أهميتها لاحقًا بعد اكتشاف النفط وزيادة حركة التجارة العالمية، كون الدول العربية ولا سيما الخليجية من أكبر مصدري النفط في العالم، وكذلك من أكبر الأسواق أمام السلع والمنتجات العالمية، إضافة إلى أن هذه الممرات مفتوحة أمام حركة التجارة العالمية بين الشرق والغرب ولعل أهم هذه الممرات على الإطلاق هي الخليج العربي، ومن ثم مضيق هرمز، وكذلك البحر الأحمر ومدخله الجنوبي وهو مضيق هرمز، ومدخله الشمالي ويتمثل في قناة السويس، كونها تشكل النقاط الرئيسية لنقل النفط من المنطقة العربية إلى دول الغرب، لذا ظلت هذه الممرات العربية تشكل أهمية سياسية وعسكرية واقتصادية ليس لدول العالم العربي وحدها بل للعالم أجمع.

ويأتي على رأس الممرات المائية المهمة، مضيق هرمز الذي يخضع لإشراف سلطنة عمان وإيران لكن تظل القوانين الدولية حاکمة لإدارة المضيق، يليه في الأهمية مضيق باب المندب والذي تشرف عليه اليمن وجيبوتي ثم قناة السويس المصرية، ومضيق تيران والذي تشرف عليه كل من السعودية ومصر، ثم أخيرًا مضيق جبل طارق الذي تشرف عليه المغرب وإسبانيا وبريطانيا، والجدير بالذكر أنه لا تقل الأهمية الاقتصادية والتجارية التي تتمتع بها الممرات المائية العربية عن الأهمية الاستراتيجية والسياسية والتأثير الدولي لاسيما أنها

من ٢١٠٠٠ ناقلات بحرية سنوياً بمعدل ٥٧ ناقلات يومياً وإحدى وعشرون ألف سفينة أخرى سنوياً، أي أن الشحنات التجارية التي تمر عبر الممر تعادل ١٠٪ من الشحنات التجارية العالمية، كما يمر عبر باب المندب يومياً ما نسبته ثلاثة ملايين وثلاثمائة ألف برميل نפט، بما يعادل ٤٪ من حجم الطلب العالمي على النفط.

باب المندب وقناة السويس ومضيق هرمز

وتشير مؤشرات إحصائية لإدارة الطاقة الأمريكية إلى أن أكثر من ٣,٤ مليون برميل من النفط مرت من مضيق باب المندب عام ٢٠١٣م، ويعتبر المضيق الشريان الرئيسي لحركة التنقلات الاقتصادية والتجارية العالمية، فمن يسيطر عليه يتحكم في البحر الأحمر بالكامل، فهو يعد من أهم الممرات المائية العالمية باعتباره رابع أكبر ممر مائي في العالم ويتحكم في الطرق التجارية الواصلة بين الشرق والغرب، حيث تتخذ كافة البضائع القادمة من الشرق باتجاه القارة الأوروبية مضيق باب المندب مساراً رئيسياً لعبورها، هذا فضلاً عن أن معظم السفن التي تعبر قناة السويس تمر عبر مضيق باب المندب مما يجعله يمثل أهمية بالغة لمصر، لذا فإن تعطيل عملية المرور في المضيق يدفع بالسفن للإحجام عن استخدام قناة السويس، ما يؤثر على الاقتصاد المصري، لاسيما أن مداخل قناة السويس تمثل جزءاً مهماً من الدخل القومي المصري.

الأهمية الاستراتيجية ونقل النفط

ويربط مضيق باب المندب خليج عدن والبحر الأحمر والمحيط الهادي، لذا يشكل أهمية استراتيجية ضخمة لعدة دول على مستوى نقل النفط والبضائع من وإلى دول شرق آسيا، بضمانات الاتفاقيات الدولية التي تتحكم في عملية عبور المضيق، فهو بمثابة الأنبوب الذي يتدفق من خلاله البترول الخليجي وبضائع شرق آسيا، ومن شأن اغلاقه في حالة ما إذا اضطر إلى ذلك، ستجبر ناقلات النفط والغاز الطبيعي المسال إلى الإبحار حول الطرف الجنوبي لإفريقيا في رحلة تستغرق أسابيع مما سيؤثر سلباً على تكاليف الشحن ويزيدها وهو ما سينعكس مردودة على الأسعار عالمياً، و يجعل منة واحداً من أكثر العناصر تأثيراً على حركة الاقتصاد والتجارة العالمية، هذه الخصائص مجتمعة جعلت باب المندب يحتل المرتبة الثالثة عالمياً بعد مضيق هرمز، ومضيق ملقا من حيث كمية النفط التي تعبره يومياً، مما زاد أهميته الاستراتيجية، ومن قيمته الاقتصادية العالمية.

السلع الأساسية المنقولة عبر العالم من حبوب وخام الحديد والأسمت وغيرها من المواد التي تمر عبر المضيق، فتصدر المملكة العربية السعودية ٨٨٪ من إنتاجها النفطي عبر مضيق هرمز، بينما تصدر العراق ٩٨٪ من إنتاجها النفطي عبره، والإمارات بنسبة ٩٩٪ من إنتاجها.

وفقاً لآخر التقديرات الصادرة عن إدارة معلومات الطاقة التابعة لوزارة الطاقة الأميركية، مر عبر مضيق هرمز أكثر من ١٧ مليون برميل نפט نهاية عام ٢٠١٣ م، وهو ما يعادل تقريباً ٣٥٪ من تجارة البترول البحرية العالمية، وتعد قارة آسيا الوجهة الجغرافية الرئيسة للنفط العابر من خلال المضيق إذ استأثرت بأكثر من ٨٥٪ من الصادرات البترولية، وكان لليابان والصين والهند وكوريا الجنوبية النصيب الأكبر من الأسواق النفطية العالمية.

باب المندب والنفط العربي

ويأتي مضيق باب المندب في مرحلة تالية لمضيق هرمز من حيث الأهمية الاقتصادية والتجارية فضلاً عن الأهمية السياسية، حيث تكمن أهميته في أنه أحد أهم الممرات المائية في العالم وأكثرها احتضاناً للسفن، يربط بين البحر الأحمر وخليج عدن ويعبر خلاله من ٢٠ إلى ٣٠ ناقلات نفط يومياً بمعدل ناقلات نفط كل ٦ دقائق عند ساعات الذروة، وتمر منه كل عام ٢٥ ألف سفينة تمثل ٧٪ من إجمالي حجم الملاحة العالمية، ويزيد ارتباطه بكل من قناة السويس وممر مضيق هرمز من أهميته العربية والدولية.

ولليمن أفضلية استراتيجية في السيطرة على المضيق حيث توجد جزيرة بريم، وعلى الجانب الآخر تسيطر عليه دولتي إريتريا وجيبوتي، وبالتالي السيادة للدول الثلاث عليه، ونظراً لأهميته الدولية في التجارة والنقل البحري حرصت القوى الكبرى في العالم على إقامة قواعد عسكرية قربة وحوله، وتبقى أهمية باب المندب مرتبطة ببقاء كل من قناة السويس ومضيق هرمز مفتوحين للملاحة العالمية، وأمام ناقلات النفط، حيث ظلت أهمية مضيق باب المندب الاقتصادية محدودة لسنوات طوال، حتى افتتح قناة السويس عام ١٨٦٩م، وربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، ثم تحول بفضل اكتشاف النفط وزيادة حجم وقيمة التجارة العالمية إلى واحد من أهم ممرات النقل والمعايير على طريق البحرية في العالم خاصة بين البلدان الأوروبية والمحيط الهندي وشرقي إفريقيا عبر المنطقة العربية، كما ازدادت أهميته مع ازدياد أهمية نفط الخليج العربي وتصديره لأكثر دول العالم، إذ يقدر عدد السفن وناقلات النفط العملاقة التي تمر فيه في الاتجاهين، بأكثر



ناقلة نفط كل ست دقائق تعبر باب المندب أي من ٢٠ إلى ٣٠ ناقلة يوميًا و٢٥ ألف سفينة سنويًا تمثل ٧٪ من حجم تجارة العالم

إيراداتها، التي حققت عام ٢٠١٣م، أعلى مستوى إيراد في تاريخ القناة، لتسجل ٣٧ مليار جنيه مصري؛ أي ما يقارب ٥ مليارات دولار أمريكي وهو رقم لا يستهان به، ذلك لأنه يشكل دخلًا قوميًا كبيرًا بالنسبة لدولة مثل مصر وفي موقعها، ولا تقتصر أهمية القناة على القاهرة وحدها بل تمتد لتشمل كافة دول العالم، وذلك نظرًا لما تقوم به لخدمة حركة التجارة العالمية؛ التي تعبر من خلالها، والتي تتراوح ما بين ٨٪ إلى ١٢٪ من إجمالي حجم التجارة العالمية سنويًا، ومن هنا فإن الدول وخاصة التي لديها ارتباطات تجارية وحركة اقتصادية نشطة لا يمكن لها أن تستغني عن هذا الممر المائي العالمي الهام والحيوي.

مضيق جبل طارق والقارتين

يعد مضيق جبل طارق، من أهم المضائق التي تربط القارة الإفريقية بالقارة الأوروبية، ومن ثم بالشرقين

قناة السويس وحركة السفن العالمية

تعتبر قناة السويس واحدة من أهم الممرات المائية في الوطن العربي والعالم، تكمن أهميتها في أنها تعتبر الممر المائي الأسرع الذي يربط بين البحر الأحمر والبحر المتوسط وبالتالي تسهل القناة حركة مرور السفن بين القارتين الآسيوية والأوروبية، ولقناة السويس أهمية تجارية واقتصادية كبيرة، حيث تمر فيها آلاف السفن سنويًا، ومكنت القناة السفن القادمة من أمريكا، وأوروبا، من الوصول للمحيط الهندي والتوجه نحو قارة آسيا بأقصر السبل، فبعد حفرها استغنت السفن عن المرور بطريق "رأس الرجاء الصالح" الطريق الأطول الذي كانت تمر عبره سابقًا، وهو ما وفرت به الكثير من الوقت والتكاليف، واستفادت السفن القادمة من آسيا والجزيرة العربية من قناة السويس في اختصار الطريق للوصول إلى أوروبا، وأمريكا. وتعد القناة أهم شريان اقتصادي لمصر، فهي ليست ملكًا للقطاع الخاص، وإنما تملكها الحكومة المصرية، وتستفيد من

إلى العالم وكان إغلاق المضيق عام ١٩٦٧م، السبب الرئيسي في الهجوم الإسرائيلي على مصر، وفي عام ١٩٧٩م، اعتبرت معاهدة السلام المصرية - الإسرائيلية أن مضيق تيران وخليج العقبة من الممرات المائية الدولية المفتوحة لكافة الدول دون عائق أو إيقاف لحرية الملاحة والعبور الجوي ويحترم الطرفان حق كل منهما في الملاحة و العبور الجوي من أجل الوصول إلى أراضيها عبر المضيق وخليج العقبة. وتكمن الأهمية الاقتصادية لمضيق تيران بأنه الوسيلة الوحيدة لفتح طريق بحري عن طريق خليج العقبة والبحر الأحمر لإقامة صفقات تجارية مع بلدان شرق إفريقيا وآسيا، والمنفذ الوحيد لميناء العقبة الأردني، وإيلات الإسرائيلي.

إجمالاً، تتحكم المضائق العربية في النسبة الأكبر من حجم التجارة العالمية، وتعد الشريان الرئيسي الذي ينقل من خلاله النفط من الشرق العربي إلى دول الغرب، لذا تعد ذات أهمية اقتصادية لا تقل عن أهميتها الاستراتيجية الدولية هذا فضلاً عن كونها تعد منافذ رئيسية وحيوية ووحيدة للعديد من الدول العربية التي تطل عليها، أو المستفيدة من العبور من خلالها، وزاد من أهمية

الممرات المائية العربية ورفع من قيمتها مجاورتها للدول النفطية العربية مما جعل منها مطمئناً للكثير من الدول الاستعمارية الكبرى خاصة في العصر الحديث، ومرتب عليه ضرورة بذل جهد عربي جماعي بالتعاون والتنسيق مع الدول الكبرى، سواء من خلال التعاون العسكري بالتعاون مع الدول غير العربية المشاطئة للبحر الأحمر وغيره من شرايين الملاحة العالمية والإقليمية، وكذلك الدول الكبرى المتواجدة في المياه الدولية بهذه الممرات، أو من خلال التعاون الاقتصادي لاستخراج الثروات من هذه البحار والممرات خاصة أنها ثرية بالنفط والغاز إضافة إلى الثروات السمكية، والشعب المرجانية، والجزر الاستراتيجية سواء التي يتم استخدامها كمزارع ومنتجعات سياحية، أو نقاط مراقبة هامة لعبور السفن والشاحنات، حتى يمكن توفير الحماية الكافية لهذه الممرات وقطع الطرق على القراصنة، أو الدول الطامعة والطامحة، مع توفير كافة سبل الأمان التي تحافظ على مرور حركة التجارة العالمية عبرها بكل سهولة ويسر.

الأوسط والأقصى عبر قناة السويس، وكذلك البحر الأسود، ويعد حلقة الوصل الرابطة بين البحر المتوسط، والمحيط الأطلسي، ويكتسب مضيق جبل طارق أهمية كبرى على عدة محاور ومستويات، فعلى المستوى السياسي، كان المضيق مطمئناً كبيراً لكبريات الدول الاستعمارية في العالم من القدم وبداية الموجات الاستعمارية الأوروبية الأولى، فضلاً عن المساعي الحديثة لكبريات الإمبراطوريات في العالم التي أتت من مناطق مختلفة سواء من دول حوض البحر الأبيض المتوسط أو غيرها للسيطرة عليه باعتباره بوابة الدخول يومنا هذا نزاعاً بين بريطانيا وإسبانيا عليه، ولهذا النزاع جذور تاريخية قديمة، تسمى كلتا الدولتين إلى إثبات أحقيتها في هذا المضيق الاستراتيجي.

أمن الممرات المائية مسؤولية الدول المشاطئة بالتعاون مع الدول الكبرى لاستقرار الأمن الإقليمي

على الجانب الاقتصادي، شكل الموقع الجغرافي الاستراتيجي المتميز لمضيق جبل طارق، حلقة وصل هامة بين المشرق والمغرب، فضلاً عن ربطة بين القارة الإفريقية والقارة الأوروبية بشكلٍ طولي، وكان أيضاً حلقة للربط بين الشرق العربي والآسيوي وبين

القارتين الأمريكيتين، وبين البحرين الأبيض المتوسط والمحيط الأطلنطي، وشكل ذلك عاملاً بالغ الأهمية على صعيد عمليات النقل التجارية العالمية، ويشهد المضيق حالياً عبور نحو ٢٥٠ ناقلة شحن كبرى ما يمثل نحو ٦٪ تقريباً من حجم التجارة على المستوى العالمي، أو ٢٢٠ الف طن من النفط قادماً من قناة السويس أو الجزائر وتعبه سنوياً نحو ١٠٠ ألف سفينة، وبذلك يعتبر واحداً من أكثر المناطق الملاحية ازدحاماً في العالم حيث تشكل مياه المضيق معبراً في غاية الأهمية لحركة التجارة العالمية.

مضيق تيران، هو ممر مائي عرضه ٤,٥٠ كم يقع بين شبه جزيرة سيناء وشبه جزيرة العرب، ويفصل خليج العقبة عن البحر الأحمر، والتسمية الصحيحة لمضيق تيران هي مضائق تيران، إذ أن هناك مضيقان أوسعهما بين مدينة شرم الشيخ بسيناء وجزيرة تيران وفيه ممران أعمقهما وأوسعهما هو ممر انتربرايز إلى الغرب وممر جرافتون المحفوف بالشعاب المرجانية، والمضيق الأخير يقع بين جزيرة صنابير والجزيرة العربية وهو ممر ضيق وضحل. ويشكل مضيق تيران، نقطة العبور الوحيدة للسفن من وإلى خليج العقبة، ولهذا منحته الاتفاقيات الدولية وضعاً خاصاً، لأنه الممر المائي الوحيد الذي يمكن للسفن الإسرائيلية الإبحار عبره من ميناء إيلات

حرب المياه المستقبلية: مخاطرها وتداعياتها على العرب

مخاطر شح المياه تتصاعد وتوقعات بتحول الصراع من أيديولوجي إلى صراع على الغذاء

تشكل أزمة المياه في منطقة الشرق الأوسط، ومنها منطقة الخليج العربي، قلقاً متزايداً من لدن القائمين على الأمر، فسد النهضة وتداعياته المتزايدة تشكل بؤرة صراع مركزي في حوض النيل والذي يجري بناؤه على قدم من قبل إثيوبيا، ما يترك آثاراً خطيرة على مصر والسودان، وما يرافق ذلك تحالفات وتدخلات إقليمية ودولية قد تنقل الأزمة إلى استهداف سياسي قد تكون مصر مركزاً حيوياً له، كما تشكل سدود تركيا على أعالي نهر دجلة والفرات تهديداً خطيراً على البلدين، ولاسيما ما يتعلق بنهر الفرات المار بسوريا والعراق، الذي يواجه خطر الجفاف على المدى القريب ولاسيما في العراق، إذ تؤكد التقارير المختلفة إلى أنه مهدد بحالة جفاف قاسية، ربما في غضون أشهر، نتيجة شح الأمطار من جهة، واستمرار تركيا ببناء سدودها عليه، وتلويحها بين أونة وأخرى باستخدام المياه سلاحاً في سياساتها في المنطقة حتى بدأنا نسمع ما معناه: نحن بيدنا المياه والعرب بيدهم النفط. وتأتي توقعات المحليين والمراقبين بنشوب حروب مياه مستقبلية تتشابك فيها قوى إقليمية ودولية، إذ تشير كثير من الإحصائيات إلى أن العالم العربي سيواجه مستقبلاً أزمة شح مياه خانقة تتفاقم تصاعدياً حتى تصل إلى مرحلة خطيرة في عام (٢٠٤٠م).

د. عبد الواحد مشعل

الحاجة المتزايدة على المياه:

تشير معلومات نشرها موقع البنك الدولي إلى أن العالم سيواجه خطر نقص المياه بما (نسبته ٤٠٪) بين الطلب المتوقع على المياه والإمدادات المتاحة منها بحلول عام (٢٠٣٠م) وأشار إلى أن القطاع الزراعي يحتاج إلى (٧٠٪) من إجمالي مياه العالم العذبة، وقد ربط ذلك بحاجة سكان العالم إلى الغذاء وازدياد عدده، المتوقع وصوله إلى (٩) مليارات نسمة عام (٢٠٥٠م)، إذ يتطلب زيادة الإنتاج الزراعي إلى (٦٠٪) وزيادة الطلب على المياه بنسبة (١٥٪)، عن متطلبات أخرى من المياه لتوليد الطاقة الكهربائية، إذ يؤثر المصدر أعلاه افتقار (٣، ١) مليار نسمة من سكان العالم في المرحلة الحالية إلى الطاقة الكهربائية. وتزداد الحالة تعقيداً عندما تؤكد معلومات موقع البنك الدولي أيضاً إلى أن (٨، ١) مليار فرد سيعيشون في مناطق أشد فقراً في مجال المياه العذبة.

أما أهم مصادر المياه العذبة في المنطقة العربية فتتمثل في الأمطار والأنهار والمياه الجوفية، وهي جميعاً آخذة في التناقص تناسباً مع عدد السكان المتزايد في المستقبل القريب والبعيد،

لاسيما إذا عرفنا أن المنطقة العربية عمومًا مناطق جافة وشبه جافة، وتشير إحصائيات نشرت على موقع شبكة الإعلام العربية إلى أن معدل الأمطار في المنطقة العربية يقل عن (٣٠٠) ملم سنويًا ما يهدد ذلك على مدى الزمن القادم دول عربية منتجة للحبوب والبقوليات وغيرها، ولكن المشكلة التي لها علاقة بما بات يعرف بحروب المياه المستقبلية تكمن في مياه الأنهار التي باتت أيدي الإنسان تعبت بها، وتحاول منعها من دول أخرى في مخالفة صريحة للقانون الدولي الذي يعطي للدولة التي يمر بها نهر حق الاستفادة من مياه بعدها ملكاً لها، وتشير إحصائيات الموقع المار ذكره أن أبرز الأنهار في الوطن العربي هي النيل ودجلة والفرات، والأخير ينبع من الأراضي التركية لمسافة (٤٤٠) كيلومتراً ويجتاز الأراضي السورية لمسافة (٦٧٥) كيلو متراً ثم العراق لمسافة (٢٩٠٠) كيلو متراً ليصب بعد ذلك في مياه الخليج العربي جنوبي العراق، ثم نهر دجلة الذي ينبع أيضاً من تركيا لمسافة (٣٠٠) كيلو متراً ليمر بالعراق لمسافة (١٧٣٠) كيلومتراً ليلتقي مع نهر الفرات في منطقة كرمة علي شمال مدينة البصرة، فضلاً عن أنهار أخرى مثل العاصي الذي

نهر الفرات مهدد بالجفاف في غضون أشهر لندرة الأمطار واستمرار تركيا ببناء السدود وتلويحها باستخدام سلاح المياه

يؤكد تقرير الأمم المتحدة (المياه في عالم متغير) إلى أن نصف سكان العالم في عام (٢٠٣٠م) في مناطق أشد فقراً بالمياه مشيراً إلى أن بين (٧٥-٢٥٠) نسمة في القارة الإفريقية سيكون في أشد الحاجة إليها، كما أن ازدياد رقعة المناطق الجافة ستؤدي إلى نزوح ما بين (٢٤-٧٠٠) مليون نسمة، فضلاً عن ذلك فإن تقارير الأمم المتحدة تؤكد أيضاً إلى أن (٣٠) دولة ستعاني من شح مياه حقيقية بحلول عام (٢٠٢٥م) من بينها دول شرق أوسطية منها دول شمال إفريقيا إضافة إلى مصر وإسرائيل، بمعنى أنها لا تكون المياه متوفرة للفرد الواحد سنوياً إلا بحدود (١٠٠٠) متر مكعب من المياه العذبة.

إن المؤشرات الإحصائية أعلاه تنذر بأزمات إقليميه شديدة التعقيد، ويمكن أن تؤثر على منطقتين حيويتين للصراع القادم، الأولى تتمثل بحوض النيل، وما سيرتبه سد النهضة الإثيوبي من مخاطر جمة على السودان ومصر البلدين العربيين اللذين يعتمدان في اقتصادهما القومي على الزراعة والثروة الحيوانية، فكيف تتصور أن مجتمعاً مصرياً يتجاوز سكانه في المرحلة الحالية حسب تقديرات عدة أنه تجاوز المائة مليون نسمة تعاني أرضه من نقص مياه حادة؟ وكيف تتصور مجتمعاً سودانياً يعاني اختناقات اقتصادية حادة بلا مياه كافية لأرضه وسكانه؟ وإثيوبيا تحبس عنهما مياه النيل دون وجه حق، متجاوزة على القانون الدولي، بالتأكيد سيؤثر ذلك على أن حوض النيل من أكثر مناطق العالم توتراً على مدى السنوات القادمة.

على الرغم من أن إشكال الصراع القادم يأخذ شكلاً اقتصادياً، وهي حقيقية، لكن لا يمكن استبعاد العامل السياسي الذي سيوظف بكل تأكيد لضرب أكبر قوة عربية في الشرق الأوسط سكانياً، وهي حوض النيل المتمثل في مصر والسودان، فالعجز الذي أصاب اقتصاديات مصر منذ بداية التفكير بإجراء تنمية اقتصادية مع بداية الخمسينات من القرن العشرين، والتي كانت متزامنة مع خطتي اليابان والهند، ارتبط في أحد أسبابه بفشل إتباع سياسة تنظيم نسل ناجحة، انعكست على مستوى أداء التنمية الاقتصادية فيها، إذا أخذ السكان يتزايدون بمتتالية هندسية، بينما الغذاء يزداد بمتواليه عديدة، حسب منطوق نظرية مalthus السكانية، إذ أخفق قطاعي الصناعة والزراعة معا في تكوين قاعدة صناعية تتوود إلى تغير بنوي ثقافي فيها، فضلاً عن تأثير الحروب التي تعرضت لها مصر خلال القرن العشرين، وما تلاها من تغير سياسة الدولة المصرية من الاتجاه

ينبع من لبنان، ويدخل الأراضي السورية، كما هناك نهر الأردن الذي نساها العرب بعد حرب (١٩٦٧م).

- أزمة المياه المستقبلية في منطقة الجزيرة العربية

تواجه منطقة الجزيرة العربية أزمة مياه كبيرة على مدى المستقبل القريب، وقد أشارت إحصائيات نشرها مركز الجزيرة للأبحاث إلى أن هذه الأزمة ستزداد تصاعدياً مع تزايد عدد سكانها، وقد تبين من خلال جدول نشره، عن توافر المياه في المناطق الأشد ندرة في العالم، للفترة (٢٠١٠-٢٠٣٥)، وتوافر المياه للشخص سنة (٢٠٣٥) وكما يلي:

الدولة	عدد السكان بالآلاف	عدد السكان المتوقع بالآلاف ٢٠٣٥	توافر المياه للشخص ٢٠٣٥ (م ^٣ /شخص/سنة)
الإمارات العربية المتحدة	٧,٥١٢	١١,٠٤٢	١٣,٦
دولة قطر	١,٧٥٩	٢,٤٥١	٢١,٦
المملكة العربية السعودية	٢٧,٤٤٨	٤٠,٤٤٤	٥٩,٣
مملكة البحرين	١,٢٦٢	١,٧١١	٦٧,٨
الجمهورية اليمنية	٢٤,٠٥٣	٤٦,١٩٦	٨٨,٨
دولة الكويت	٢,٧٣٧	٤,٣٢٨	٤,٦

- شح المياه ومخاطره المستقبلية

أن مخاطر شح المياه تتصاعد مع توقعات بنشوب ما يسمى حروب المياه بعد أن يتحول الصراع القادم من صراع أيولوجي ومصالح نفوذ إلى صراع على الغذاء الذي لا يكون بمقدور كثير من سكان العالم توفيره، ولا سيما في مناطق ما يسمى بالدول النامية، ما يولد ضغطاً متزايداً على السكان، الأمر الذي يضطر الكثير منهم إلى ترك أرضهم الزراعية باتجاه المدن، بعدما أصاب ويصيب مناطقهم حالة جفاف قاسية، وفي هذا الصدد

صراعاً شديداً على المياه، ولاسيما بعد انتهاء الأزمة السورية، وما يمكن أن يكون عليه المشهد في العراق بعد مرحلة (داعش).

حروب المياه المستقبلية، وآثارها على المنطقة العربية

يجمع كثير من المراقبين على أن الحروب القادمة، ستكون حروب مياه، وستطغى على جميع مصوغات الحروب الأخرى، بسبب شح المياه في المنطقة العربية، وتفاقم الأزمات المناخية على نطاق العالم، ومنها ما يعرف بالجفاف والاحتباس الحراري، الأمر الذي يشكل على المدى المستقبل تداعيات خطيرة على حركة السكان بشكل عام سواء ما يتعلق بالهجرة الخارجية أو نزوح سكان الأرياف تجاه المدن التي بدورها ستعيش ضغطاً سكانياً وخدمياً ما لم تتحملة، فيثير كثير من المشكلات سواء في مجال الجريمة وتعاطي المخدرات وغيرها ويمكن هنا ضرب مثال عن ما يجري في العراق منذ ٢٠٠٣م، من نزوح متزايد من الريف إلى العاصمة بغداد، واشتغالهم بأعمال بعيدة عن النشاط الزراعي، ولم تفلح الجهود الحكومية المبذولة لدعم القطاع الزراعي شيئاً والحد من حركة النزوح، وكذا دول أخرى ستواجه مشكلات داخلية وهي جميعها عوامل تتشكل وتدفع بالدول إلى إيجاد وسائل دفاعية عن ثرواتها المائية تجاه الدول التي تستخدم المياه كسلاح تضغط به على الدول العربية، لذا فإن توقع حروب

الاشتراكي إلى ما أطلق عليه الانفتاح الاقتصادي إبان حقبة السبعينات، ما جعل الاقتصاد المصري يواجه مخاطر كثيرة، لاسيما مع فقدان الآليات الكاملة لعملية الانتقال الاقتصادي من النمط الاشتراكي إلى النمط الرأسمالي، وهو ما انعكس سلباً على الاقتصاد المصري فيما بعد.

إما ما يمكن توقعه من حروب مياه قادمة بالتأكيد ستكون -أن حصلت- كارثة على الشرق الأوسط برمته الأمر الذي يمكن إسرائيل من استثمارها لحساب مستقبلها. أما المنطقة العربية الثانية المرشحة لحرب المياه هي سوريا والعراق، فالمؤشرات التي يراها الكثيرون أن بوادر الأزمة في هذا الصدد لا تتجاوز سنوات قليلة مع تنامي النشاط التركي في بناء المزيد من السدود لحبس المياه عنهما، وعلى الرغم من الاقتصاد العراقي في المرحلة الحالية اقتصاد ريعي يعتمد على النفط بشكل رئيسي فان قطاع الزراعة لم يحقق إي تطور خلال السنوات الخمس عشرة المنصرمة، إذ ترك المزارعون أرضهم بسبب شح المياه وانفتاح البلاد على استيراد المنتجات الزراعية، ولاسيما من إيران وتركيا اللتين أغرقتا السوق العراقي بهذه المواد، محققة موارد مالية كبيرة من العراق تقدر بعشرات المليارات من الدولارات، كما سياسات إيران تجاه المياه في العراق لا تقل خطورة عن تركيا مع حساب كميات المياه القادمة مع كلا البلدين، وبهذا فان المستقبل القريب سيشهد





٣٠ دولة ستعاني من شح المياه عام ٢٠٢٥ بينها دول شرق أوسطية في شمال إفريقيا ومصر وإسرائيل بنصيب ١٠٠٠ لتر مكعب للفرد سنويًا

حد كبير في تحليه مياه البحر بصفته مصدرًا للاستخدام البشري فإن كثيرًا من الخبراء المختصين، يرون أن هذه المياه لا تصلح لسقي المحاصيل الزراعية، ما يجعل الأزمة في إنتاج كفاية غذائية ذاتية امرأ مستبعدًا.

أن الإشكاليات التي تحيط بالمنطقة العربية بشكل عام، متعددة ومعقدة، وكل منها يحتاج إلى استراتيجية فاعلة للتصدي لآثارها المختلفة، فالمشكلات السياسية وتصارع المشاريع الإقليمية والمصالح الدولية جعلت المنطقة تستنزف كثيرًا من إمكانياتها الاقتصادية والطبيعية والبشرية، لتأتي إشكالية أزمة المياه ما يجعل المصوغات جاهزة لنشوب أي حرب قادمة، يجد فيها الأعداء فرصتهم التاريخية لاجتياح الأرض العربية واستهدافها ثقافياً، وإنساناً، وقيماً، وثروة، ما يستدعي من العالم العربي، بمشرقه ومغربه، وضع برنامجاً عربياً موحدًا تحسباً لأي عدوان خارجي أو من قوى الإرهاب في الداخل في إطار حرب المياه أو غيرها.

بسبب ذلك بات وادًا في السنوات القادمة، لاسيما مع تصاعد التهديدات بجفاف مياه الأنهار وسيطرة الدول المجاورة على منابع الأنهار ما يؤدي إلى أزمات في العلاقات الثنائية بين عدد من الدول العربية المتضررة والدول المستحوذة على منابع المياه، وهو ما يندرج بحروب مستقبلية بينهما قد تمتد على نطاق الإقليم المحيط بالدول العربية، من إثيوبيا في إفريقيا إلى العراق وسوريا في آسيا، لاسيما مع تزايد الحاجة إلى المياه لاستخدامها في مجال الزراعة والصناعة، والاستخدام الأدمي، ويأتي ذلك في خضم التهديدات التي تحدد بالمنطقة العربية، وسعي كثير من القوى الإقليمية والدولية إلى تجزئتها في نطاق ما بات يعرف بالشرق الأوسط الكبير، مما يشكل ذلك قلقًا متزايدًا في الدول العربية من نشوب حروب مياه قادمة، ولهذا ينبغي على الدول العربية أن تضع خططًا لمواجهة شح المياه باستخدام وسائل تقنية وطاقة نظيفة لتطوير الموارد المائية، فضلاً عن إيجاد آليات حديثة في تخزين مياه الأمطار وكذلك بناء سدود لخزن المياه بدلاً من ذهابها إلى البحر، وإذا كانت دول الخليج العربية قد نجحت إلى

تحديات أمن "الملاحة والتجارة" والمواجهة الإقليمية - الدولية الممرات المائية في المحيط الخليجي: التعامل الجماعي المسبق مع الأزمات

بينما يتصاعد الحديث عن طريق الحرير الصيني يتطلب تهيئة بعض الخطوط البرية فضلاً عن البحرية لذلك الطريق، ولا شك أن الأمن واحدة من المقومات الهامة لتلك التهيئة المرتقبة، ولكن المشروع الصيني القديم الذي أعيد إحياءه مؤخراً، لم يكن هو المشروع الملاحي الوحيد في المنطقة العربية التي عرفت التجارة منذ تاريخها الموعول في القدم، لا سيما دول الخليج العربية التي نشطت تجارتها منذ قرون مع الهند خاصة، إلى جانب أنها أصبحت طريقاً للتجارة الهندية-الأوروبية، ناهيك عما شكلته مياه الخليج كمحطة ترانزيت بين الصين والمشرق الإسلامي، ومنه إلى الغرب الأوروبي. وتجدر الإشارة إلى أن الطبيعة المسالمة المستتسنة بالآخرين التي كانت تحظى بها شعوب الخليج العربي أسهمت في تحقيق الأمن المناسب لنقل البضائع والتبادل التجاري في ذلك الوقت، الأمر الذي تطور في عصرنا الحديث إلى ما يعرف بمفهوم "الأمن"، في مواكبة لما شهده العالم أجمع من تحولات كبرى وصراعات جمّة، فرضت مفاهيم جديدة وأسس نظرية وعملية لفرض الأمن وتحقيقه.

فاطمة عبد الله خليل

العربي ومحيطه الحيوي، ما جعل المنطقة برمتها مستهدفة في أمنها ومثار للأطماع الخارجية، وتنتظر هنا إلى هذه الممرات المائية وما يواجهها من تحديات تجارية وأمنية وكيف تم التعااطي معها أو ما يستلزم القيام به على سبيل المواجهة لتلك المخاطر.

١. الخليج العربي:

تبوأ الخليج العربي مكانة هامة نظراً لموقعه الاستراتيجي الذي مكنه من لعب دور جسر التبادل الحضاري بين قارتي آسيا وإفريقيا، فالخليج العربي "امتداد هامشي ضحل للمحيط الهندي يقع بين شبه الجزيرة العربية وجنوب غرب إيران". وتقدر مساحته بحوالي ٢٢٢ ألف كيلو متر مربع تقريباً، أما عمقه الأقصى فيصل إلى ٩٠ متراً تقريباً، يبلغ طوله ٩٦٥ كيلو متر تقريباً، أما أقصى عرض له فيقدر بحوالي ٢٧٠ كيلو متر مربع.

من الناحية الاقتصادية؛ تعبر من خلال الخليج العربي العديد من ناقلات النفط من وإلى الموانئ النفطية على سواحله كون أغلب البلدان المطلة عليه مصدرة للنفط، وقد شهد ممارسة واسعة النطاق للملاحة البحرية خاصة قرب الساحل العربي مع كثرة التعرجات والخلجان فيها، والتي ظروفها طبيعية جيدة للملاحة

وتتعلق المقالة من البحث في مسائل الأمن لتلك الممرات المائية الخليجية ومحيطها الإقليمي، وكيف يمكن لذلك أن يسهم في دعم حركة الملاحة العالمية/الخليجية، من خلال رصد المخاطر والتهديدات التي تعترض تلك الممرات وسبل مواجهتها عبر القنوات الدفاعية والقانونية الدولية والمؤسسات العربية. وتتعلق أهمية ذلك الرصد مما تواجهه دول المشرق الأوسط وخصوصاً المحيط الحيوي لدول مجلس التعاون الخليجي من تهديدات أمنية كبرى اختلطت فيها مبررات وغايات الفاعلين، ولكنها بكل الأحوال باتت تفضي إلى نتيجة واحدة تتلخص في تهديد أمن الخليج العربي، وبالتالي تهديد نشاطه التجاري والملاحي كواحدة من النتائج الحتمية.

وهنا لا بد الإشارة إلى أن التعريفات الجغرافية لأنواع الممرات المائية الدولية لا تتفق بالضرورة مع التعريفات القانونية؛ فالممرات المائية الدولية International straits المكونة بفعل الطبيعة أو بفعل الإنسان، مصطلح لم يحظَ بوجود تعريف قانوني مقنن ودقيق. واستقر التعامل الدولي على أن مفهوم الممرات المائية الدولية يشمل بصورة أساسية الأنهار الدولية، والمضائق والقنوات البحرية.

تحظى المنطقة العربية بعدد كبير من الممرات المائية، وتكمن أهميتها في موقعها الاستراتيجي، لا سيما الواقعة في منطقة الخليج

دول الخليج مطالبة بإعادة النظر في علاقاتها الإفريقية قبل الهيمنة الإيرانية وربما يتطلب ضرورة تشكيل قوات عربية لحماية البحر الأحمر

بالتفتيش والرقابة على السفن في موانئ دول المجلس (مذكورة الرياض)، وتعنى هذه المذكرة بالسلامة وحماية البيئة البحرية في الإقليم. تم تفعيلها (أي المذكرة) من خلال إنشاء مكتب سكرتارية ومركز معلومات المذكرة في مسقط، والبدء في ممارسة مهامها. وتم منح المكتب الاستقلالية القانونية والإدارية والمالية عن الأمانة العامة لمجلس التعاون. يأتي إلى جانب ذلك إقرار لائحة السلامة الخاصة بالسفن ذات الحمولات الصغيرة في الدول الأعضاء التي لا تشملها المعاهدات البحرية الدولية، والإنتهاء من دراسة إنشاء شركة خليجية للمساعدات الملاحية، وإقرار الإجراءات الموحدة للتصنيف البحري، وإعداد شروط وضوابط الترخيص لشركات معاينة السفن.

لكن ذلك كله لم يكن كافياً لضمان انسيابية حركة الملاحة بالخليج العربي، ولا مواجهة التهديدات الأمنية التي تحيق به، ما حدا بالدول الخليجية إلى تأسيس مركز العمليات البحري الخليجي الموحد في البحرين، لينضوي تحت القيادة العسكرية الموحدة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية معززاً لمنعة الكيان الخليجي المشترك، واضطلع المركز منذ العام ٢٠١١م، بمهمة تبادل المعلومات مع مراكز بحريات دول المجلس في مقره المؤقت حتى تم إنشاء مقره الدائم الذي افتتح في فبراير ٢٠١٦.

٢. مضيق هرمز:

يعد مضيق هرمز بوابة تصدير للنفط تعتمد عليها جميع الدول الخليجية في حدود ٧٠٪ لتمويل موازاناتها من خلال بيعه خاماً في الأسواق العالمية. ولذلك ترى إيران أن السيطرة على مضيق هرمز ومضيق باب المندب والبحر الأحمر أهم من امتلاك قبيلة نوبية، وقد تمكنت من السيطرة على مضيق هرمز واستأثرت لنفسها التحكم في معبر الخليج عندما احتلت الجزر الإماراتية وهذا يحد ذاته مكسباً استراتيجياً لها، وعلى الرغم من أن إيران تشاطر جاراتها العربيات الاعتماد في تصدير النفط على مضيق هرمز، إلا أنها لم تتخل عن لغة التهديد بإغلاقه، في السنوات السابقة للاتفاق النووي، وبعده أيضاً، وهو تهديد مرشح للعودة من جديد في ظل ملفات الصراعات المتعددة بين الطرفين. مرجح ذلك أن أنظار القوى الكبرى في العالم إلى جانب قوى إقليمية قد تركزت على "هرمز" الذي يصل القلب الخليجي ونفطه بجسد السوق الدولية، الأهمية التي حبست أنفاس العالم خلال الحرب العراقية الإيرانية خشية امتداد تداعياتها إلى المضيق وعرقلة حركة الملاحة فيه.

البحرية منذ القدم، ويذكر أن البحرين من أهم الجزر الاقتصادية والملاحية في الخليج العربي لما تتمتع به من موقع استراتيجي هام يشرف على حقول النفط ما يجعلها مركزاً تجارياً هاماً. ومن خلال تلك الأهمية التي يحظى بها الخليج العربي -وتحديداً البحرين، خصوصاً من حيث الموقع- يبدو جلياً سبب النزاعات الدائمة والصراعات المستمرة على المنطقة منذ أمد بعيد وحتى الوقت الراهن، مشكلاً بهذا ديمومة التناقص الإقليمي والدولي على الخليج العربي.

وتجدر الإشارة في هذا السياق إلى الأهمية الملاحية التي تبوأها الجزر الإماراتية الثلاث المحتلة من قبل إيران: (أبوموسى، وطنب الكبرى، وطنب الصغرى)، والتي لم يظهر ما يشير لوجود النفط فيها، فأهميتها الاستراتيجية كانت دافعاً كافياً لإيران لاحتلالها، إذ تقف مشرفة على حركة المرور في الخليج، وتتحكم فيها، لوقوعها على خط الملاحة البحري الذي لا يمكن للسفن ذات الغاطس العميق أن تكون آمنة إلا إذا سلكته. ويزيد من أهميتها إشرافها على سواحل إيران، والإمارات، والسعودية، والبحرين، وعمان، وقطر، ما يجعل من موقعها ذي أهمية تفوق موقع جزيرة هرمز التي تطل على المضيق.

ومن مهددات الملاحة في الخليج العربي ما شهده خلال الحرب العراقية-الإيرانية بتعرض ٤١١ سفينة خليجية للهجوم منها ٢٢٩ ناقلة نفط، وتعرضت ٥٥ سفينة للغرق أو الإضرار البالغة. وتستمر المهددات الإيرانية على حركة الملاحة الخليجية، ما دفع بعض الدول لاتخاذ إجراءات احترازية وتدريبية عسكرية تحسباً لأية تهديدات محتملة من شأنها عرقلة أو شل الملاحة في الخليج العربي، من بينها التمرين الأردني السعودي العسكري المشترك (عبد الله/٥) الذي نفذته العمليات الخاصة الأردنية ووحدات الأمن البحرية الخاصة السعودية، فالتمرين لا يمهد لأي تحركات عسكرية بالمنطقة، إلا أنه يوجه رسائل تحذيرية لإيران وميليشياتها التي تهدد أمن المياه الخليجية.

وقد عملت دول مجلس التعاون إلى تنظيم حركة الملاحة، في إطار التعاون ضمن أوجه التعاون الاقتصادي الخليجي المشترك، وتمثل ذلك في إصدار الدليل الموحد لقواعد وتعليمات الموانئ بدول المجلس واعتباره إلزامياً، وإعداد واعتماد النموذج الموحد لإحصائيات الموانئ بدول المجلس، وإصدار القانون (النظام) البحري الموحد لدول المجلس والعمل بموجبه في موانئ الدول الأعضاء، إلى جانب توقيع جميع الدول الأعضاء على مذكرة التفاهم الخاصة

والخليج وسيناء كلها عقب نكسة ١٩٦٧م، لتصبح الملاحة في البحر الأحمر مفتوحة أمامها منذ ذلك الوقت وحتى الوقت الراهن، لاسيما عقب توقيع اتفاقية كامب ديفيد في سبتمبر ١٩٧٨م.

٥. قناة السويس:

من حيث الأهمية الاقتصادية تأتي قناة السويس في المركز الثالث بين مصادر الدخل القومي الأربعة الرئيسية للاقتصاد المصري، بعد السياحة وتحويلات المصريين العاملين في الخارج على التوالي، متقدمة بإيراداتها البترول والغاز. وتعد قناة السويس من الممرات البحرية الآمنة وأكثرها نأباً عن التهديدات الأمنية في المنطقة.

٦. البحر الأحمر

تكمُن أهمية البحر الأحمر في كونه ملتقى ثلاث قارات العالم القديم، وحلقة الوصل بين ثلاث مناطق إقليمية؛ وتطل عليه ثمانى دول (السعودية ومصر والسودان والأردن واليمن وجيبوتي وإسرائيل وإريتريا). ولذلك فإن أي تهديد أمني وعسكري أو حتى سياسي لإحدى هذه الدول يعد تهديداً للبحر الأحمر والملاحة فيه، إذ يأتي في هذا الإطار حرب اليمن. ويتجلى التهديد الأكبر في تصاعد تهديد الميليشيات لأمن الملاحة البحرية في البحر الأحمر، والتلويح باستهداف السفن التجارية والإغاثية لليمن وناقلات النفط أو إغلاق الموانئ، من أجل تدويل القضية وإيجاد تسوية تجعلها طرفاً في المعادلة، فضلاً عن استغلال البحر الأحمر معبراً لتهريب الأسلحة، والكشف عن امتلاك الميليشيات لصواريخ "المنذب" البحرية إيرانية الصنع.

وهناك أمن مصر والسودان، لا سيما في ظل تصاعد المخاوف حول جزيرة سواكن المنوحة من قبل الحكومة السودانية لتركيا ما يتيح الفرصة لتوغل تركيا ومشروع "العثماني الجديد" في المنطقة العربية عبر البحر الأحمر، ناهيك عن التواجد الإسرائيلي!! يضاف إلى ذلك أن طهران تعمل على إيجاد معازل استراتيجية تابعة لها في أفريقيا، لا سيما تلك الدول المطلة على البحر الأحمر، ما يحتم على دول الخليج العربية إعادة النظر في علاقاتها مع الدول الإفريقية قبل أن تهيمن إيران على المنطقة من خلالها، وكذلك يمكن العمل على إنجاح مشروع جسر اليمن-جيبوتي بعد انتهاء الحرب، بما يعزز التبادل التجاري بين دول القرن الإفريقي ودول مجلس التعاون الخليجي ويسهم في تأمين جنوب البحر الأحمر. وربما يتطلب الأمر قبل هذه المرحلة العمل على تشكيل قوات عربية جديدة -غير قوات التحالف العربي- لحماية البحر الأحمر.

ثمة حلول كانت دول الخليج العربية تسعى للبحث في إمكانية تحقيقها ذلك الوقت لقطع الطريق على المساعي الإيرانية، بالبحث في مد خطوط أنابيب مشتركة بين السعودية والبحرين والكويت وقطر، فتراجع بذلك أهمية مضيق هرمز من ناحية التجارة النفطية. ومن ذلك أيضاً طرح مشروع شق قناة عبر اليمن "قناة سلمان"، تجعل من الناقلات تلج الخليج من دون أن تمر بمضيق هرمز، ما يؤمن نماءً على امتداد ٩٥٠ كيلومتر.

٣. خليج عمان:

في ظل التهديدات الأمنية على الممرات الإقليمية في المحيط الحيوي للخليج العربي، تتجلى ثمة مبادرات تمنح بعضاً من الأمل للأمن الملاحي في المنطقة عبر خليج عمان، فقد وجدت سلطنة عمان منذ العام ٢٠١١م، أن إعادة دور موانئها قد تؤهلها لعبور المستقبل، سيسهم في إحلال الملاحة البحرية محل النفط وتوزيع مصادر الدخل الوطني العماني، في ظل ما تمتاز به السلطنة من موقع استراتيجي قريب من مسارات الملاحة العالمية، يقع على الخليج العربي وخليج عمان -الذي تحولت تسميته إلى بحر عمان- فضلاً عن إشرافها على مضيق هرمز، إلى جانب تمتعها أيضاً بشبكة موانئ. ويقوم المشروع العماني مستثمراً وقوعه على خليج عمان على إنشاء صناعات وخدمات لوجستية قرب الموانئ التي تغطي كامل الرقعة الجغرافية للسلطنة، وربطها عن طريق المطارات والسكك الحديدية وخط الباطنة الساحلي.

٤. خليج العقبة:

تتبع أهمية خليج العقبة من موقعه المؤثر على العلاقات الإقليمية والدولية مع الدول المجاورة، ورغم أنه يقع على حدود كل من السعودية والأردن ومصر، إلا أنه ربط دول شرق المتوسط وخاصة الأردن وسوريا ولبنان وفلسطين مع العالم، والحديث عن خليج العقبة يجرننا كثيراً إلى محطات تتعلق بإسرائيل، ومحاولاتها الأولى للوصول إلى البحر الأحمر نحو ميناء العقبة الأردني، لكن المواجهة الأردنية بدعم بريطاني أفسدت على اليهود محاولاتهم.

غير أن إسرائيل قد تمكنت في وقت لاحق أن تجد لها موطئ قدم على خليج العقبة وتم فتحه أمام سفنها بعد العدوان الثلاثي على مصر (١٩٥٦م)، وبعدها وضعت مضائق تيران وشرم الشيخ تحت إشراف قوات الطوارئ الدولية، وقد احتلت إسرائيل المضائق

▲ **تهديد القرصنة الصومالية لخليج عدن سبب استنفاراً أمنياً دولياً دفع أمريكا وفرنسا لاستصدار قرارات أممية بإرسال القوات لحماية المنطقة**

التحديات القائمة والمحتملة تحتم التعاون العربي المشترك والتعامل المبكر مع المخاطر المتلاحقة خاصة في المضائق

٧. مضيق باب المندب:

أنه يمكن واشنطن من مواجهة التهديد الصيني المستقبلي، ومحاصرة روسيا وتجارتها النفطية، كونه يربط البحر الأبيض المتوسط بالشرق الأقصى، عبر قناة السويس والبحر الأحمر وخليج عدن، الأمر الذي يجعله طريق عبور رئيسي لناقلات النفط، المتوجهة إلى البحر الأحمر ومن ثم المتوسط، أو المتوجهة إلى الأطلسي عبر طريق رأس الرجاء الصالح. إن تهديد القرصنة الصومالية لخليج عدن سبب استنفاراً أمنياً دولياً دفع الولايات المتحدة وفرنسا على نحو بارز إلى إصدار قرارات داخل مجلس الأمن بإرسال القوات العسكرية لحماية المنطقة، وقد استجاب لذلك حلف شمال الأطلسي (الناتو) من خلال تكليف سفن حربية تشارك في مكافحة القرصنة إلى جانب سفن من الاتحاد الأوروبي بقيادة بريطانية. وكذلك دول مجلس التعاون الخليجي التي تنهت لخطر القرصنة الصومالية، اتخذت إجراءاتها للمكافحة عبر التعاون الوثيق والفعال بين قواتها البحرية وقوات خفر السواحل لديها، وتكثيف التنسيق الإقليمي والدولي للعمل على مكافحة القرصنة ومحكمة مرتكبيها بموجب القانون الدولي والقوانين المحلية ذات العلاقة.

-الخلاصة

لا يمكن الفصل بين كافة الممرات المائية في منطقة الخليج العربي ومجالها الحيوي؛ فالتهديدات التي يتعرض لها ممر مائي ما تلقى بظلالها على بقية الممرات المجاورة بما يعرقل بدوره من انسيابية حركة الملاحة البحرية والتجارة العالمية، فضلاً عن تحقيق أمن الدول المشاطئة لها. وتكمن صعوبة الفصل في أن أغلب الدول العربية المشاطئة لتلك الممرات تتواجد في منطقة جغرافية تشكل في مضمونها إقليمياً جغرافياً واحداً، يرتبط استراتيجياً وفي تفاصيل عديدة مع بعضها بعضاً، بما يوحد في النهاية قائمة المهددات والتحديات الموجهة نحوها، بما يحتم التعاون المشترك في تأمينها وأهمية العمل على تحقيق التعامل المبكر مع قوائم التهديدات المتلاحقة التي تحيق بالمنطقة، لاسيما المضائق التي تعد الرافد الأساس لبقية الممرات المائية في الملاحة والتجارة والتهديدات كذلك.

يمر من مضيق باب المندب ما يتراوح بين ٢,٥ إلى ٤ ملايين برميل من النفط يومياً إلى أوروبا والولايات المتحدة وآسيا، و١٢ مليون حاوية من البضائع سنوياً، ولهذا فإن مصر تؤكد دوماً على أن أمنها القومي "يبدأ من باب المندب، وأن القطع المصرية الموجودة هناك هي من أجل الحفاظ على الأمن القومي المصري"، ما حدا قوات التحالف العربي إلى تأمين الساحل الغربي اليمني، ساحل البحر الأحمر عبر عملية «الرمح الذهبي»، بغية تحرير باب المندب، وكل الساحل الغربي، وصولاً إلى الحديدة ثم ميناء ميدي القريب من الحدود السعودية. ونظراً للأهمية الاستراتيجية التي يتمتع بها مضيق باب المندب لتأمين الطاقة لأنحاء مختلفة من العالم فضلاً عن التجارة، فإن تصاعد وتيرة التهديدات إلى تهديد الملاحة البحرية هناك قد يسفر عن موقف أمني دفاعي يتخذه حلف الناتو وقد يعيد تدخل الولايات المتحدة للرد على التهديدات، كما فعلت في أكتوبر ٢٠١٦م، بإطلاق المدمرة الأمريكية صواريخ توما هوك، رداً على هجوم الحوثيين استهدفاً لمواقع رادارات تابعة للولايات المتحدة قبالة السواحل اليمنية.

٨. خليج عدن:

يتميز خليج عدن بموقعه الاستراتيجي المطل على المحيط الهندي بين الساحل الجنوبي للجزيرة العربية -اليمن تحديداً- والصومال في القارة الإفريقية. ويتصل خليج عدن بالبحر الأحمر من جهة الشمال الغربي عن طريق مضيق باب المندب، مشكلاً بحكم موقعه الاستراتيجي أهمية اقتصادية كبيرة باعتباره ممراً مائياً لناقلات النفط القادمة من الخليج العربي، ما حوله إلى ميدان للتنافس الدولي والإقليمي، فهو المفصل الأكثر تمكناً التحكم والسيطرة، والوصل والفصل، مع البحر الأحمر، وأيضاً مع المحيط الهندي باتجاه رأس الرجاء الصالح في جنوب القارة الإفريقية. يضاف إلى أهمية الخليج عموماً أرخبيل سقطرى اليمني في المحيط الهندي الذي يبعد ٨٠ كيلومتراً تقريباً قبالة «القرن الإفريقي» و٣٠٠ كيلومتر من الساحل اليمني، فهذا الأرخبيل مفترق طرق للممرات المائية الاستراتيجية البحرية للبحر الأحمر وخليج عدن، ما دعا الجيش الأمريكي تحديداً لاعتباره أحد أهدافه الاستراتيجية الهامة في المنطقة لما يتمتع به من أهمية تجارية فضلاً عن

قراءة في العملية الانتقالية اليمنية بمرور ٦ سنوات على المبادرة الخليجية:

مضيق هرمز والتهديدات الإيرانية: التهويل والتهوين

بحكم ارتباط مضيق هرمز بالبحر الأحمر، نجد أن عرض الأول أكثر اتساعاً من عرض مضيق باب المندب بوابة البحر الأحمر، فإذا كان مضيق هرمز يتراوح اتساعه بين ٥٢ ميلاً و ٢١ ميلاً بحرياً فإن باب المندب الذي ينقسم إلى ممرين يتراوح عرضهما ٢٥ ميلاً و ١٢ ميلاً بحرياً، ويحيط بمضيق هرمز من الناحية المطلة على عمان جبال صخرية تعد عنصراً مهماً للمحافظة على بقاء المضيق، إذ تعد عمان أكثر الدول إمكانية من حيث الموقع الجغرافي، للسيطرة على المضيق؛ ولذا كان أمن الخليج منوطاً بها أكثر من غيرها من دول المنطقة، حيث تشكل أراضيها ما يشبه الرأس لمياه المضيق، وخصوصاً المسماة رأس مسندم التي تتكون من جبال صخرية عالية.

د. أسماء أبو زيد

كما استخدمت المضيق حضارتي الإغريقية والفينيقية، وكان معبراً لسفنها من ساحل البحر المتوسط ليصلهما بمنفذ لدول أوروبا، كذلك كان معبراً للسفن الحربية للإسكندر المقدوني الذي كانت جيوشه ترابط بتلك الجزر المنتشرة في محيطه.

وكانت الشعوب العربية في منطقة شبه الجزيرة العربية تستخدمه في نقل تجارتها من الساحل العربي والخليج العربي إلى الساحل الفارسي والهندي وبالعكس، مما أنعش بلادها وأزهر إماراتها عبر التاريخ. إلا أن مضيق هرمز ازدهر فعلياً وانطلق بعيداً في القرن السابع الميلادي، فلعب دوراً هاماً أسهم في التجارة الدولية، حتى خضع للاحتلال البرتغالي في القرن السادس عشر ثم سائر الدول الأوروبية (بريطانيا، هولندا، فرنسا)، فسيطر البرتغاليون على مملكة هرمز الفارسية واحتلوها، وأقفل البرتغاليون مضيق هرمز أمام حركة التجارة العالمية بعد انهزامهم أمام التحالف الأنجلو-ساكسوني وحصارهم في منطقة الخليج، وتصادموا مع البريطانيين في معركة «الأرمادا» ١٥٨٨م، واستمرت المعارك بينهما حتى سنة ١٩٢٦م، حتى استطاعت بريطانيا إحكام سيطرتها على جزر الخليج ومياه المضيق، وأدى ذلك إلى انحسار النفوذ البرتغالي، وأعدت بريطانيا الأهمية لمضيق هرمز لحماية مستعمراتها، وسيطرت على التجارة العالمية؛ حيث لم تكن الملاحة عبر المضيق تخضع إلى قوانين ضمن معاهدة إقليمية أو دولية، بل

وتأتي إيران بعد عمان من حيث الموقع الجغرافي، حيث تحيط أراضيها بالمضيق من أكثر من ناحية، وتشكل المياه ما يشبه الخليج في داخل الأراضي الإيرانية. ويمكن لها أن تسيطر عليه من الناحية الشمالية، إذ تمتد سواحلها الجنوبية على مياه المضيق الشمالية الشرقية، ثم تأتي مجموعة الجزر التي تسيطر عليها إيران، والتي تقع في مدخل الخليج، وكذلك الجزر الواقعة بجانب الساحل الإيراني، وخصوصاً التي تقع في الناحية الشرقية من المضيق.

أهمية الخليج وهرمز.. والحضارات

بدأت الملاحة في الخليج العربي مع بدء الحضارة الإنسانية، فقد دلت الحفريات في بعض دول الخليج على قيام حضارات قديمة في المنطقة يرجع تاريخها إلى خمسة آلاف سنة. كما مرّت على مضيق هرمز كثير من الحضارات التي استفادت منه كمعبر لقوافل سفنها التجارية والحربية، وأهمّ هذه الحضارات: حضارة دلمون وتاليوس في مملكة البحرين القديمة والتي هي مشرفة بجزء من ساحلها على المضيق، وكذلك حضارة (ما بين النهرين) أو ما تسمى ببلاد الرافدين والحضارات التي تعاقبت عليها كالبابليين والكلدانيين والآشوريين والسومريين وغيرهم من الحضارات، وكذلك حضارتي بلاد فارس والهند الذي أنعش المضيق حضارتهما اقتصادياً، وأزهرت تجارتها حتى وصلت إلى أوروبا،

الاتفاق الأمني السعودي - الإيراني في مايو ٢٠١٠ كان بداية عهد جديد في العلاقات الثنائية ووضع أسس الاستقرار والأمن إلا أنه ظل محدود التأثير

الخليج العربي والمجتمع الدولي، لأن المرور في المضائق الدولية حق دولي لجميع الدول وفقاً لقواعد القانون الدولي العرفي وأكدها أحكام محكمة العدل الدولية، إضافة إلى الممارسات الدولية للمرور العابر في مضيق هرمز الدولي لعقود طويلة، مما يجعل من هذا الحق شأنًا دوليًا في حالة المساس به من أي دولة، ويلقي على دول المنطقة الالتزام باحترام الثوابت الدولية حفاظًا على الأمن القومي لدول الخليج.

المكانة الاقتصادية والاستراتيجية للخليج العربي ومضيق هرمز:

يتمتع كل من الخليج العربي ومضيق هرمز بمكانة اقتصادية واستراتيجية بالغة الأهمية على الصعيد العالمي، حيث أن كافة الدول الثمانية المطلة عليه، أي إيران ودول مجلس التعاون الخليجي، هي دول مصدرة للطاقة وتؤمن تصدير ٢٠٪ من الاستهلاك العالمي من البترول، كما تحوي مياهاه وأراضي دوله ٦٠٪ من احتياطي النفط العالمي و ٤٠٪ من احتياطي الغاز. فضلاً عن أن قلة اعماق مياه الخليج (٥٠ متر) تسهل عملية الحفر وتقلل كلفة استخراج البترول والغاز.

وتفاديا لحصول خلافات حول استثمار هذه الثروات عمدت دول الخليج بين العامي ١٩٥٨ و ١٩٦٥م، برعاية بريطانيا وأمريكا، على ترسيم حدود المناطق البحرية والجرف القاري العائدة لكل منها، على أساس خط الوسط الذي يعتبر كل نقطة فيه على مسافة متساوية من شاطئ الدولتين المتقابلتين أو المتجاورتين، ووقعت فيما بينها اتفاقيات رسمية بهذا الصدد. كما وقعت مذكرات تفاهم ثنائية فيما بينها بالنسبة لاستثمار الحقول الواقعة على حدود المناطق البحرية الفاصلة بينها.

أهمية مضيق هرمز بالنسبة لدول الخليج العربي خاصة والعالم أجمع:

بالنسبة لدول الخليج العربي يمثل مضيق هرمز أهمية استراتيجية واقتصادية وتجارية كبرى، بل إنه المنفذ البحري الوحيد لعدة دول وهي "العراق - الكويت - البحرين - قطر - الإمارات العربية"، حيث يقع "المضيق" في منطقة الخليج العربي فاصلاً ما بين مياه الخليج العربي من جهة ومياه خليج عمان وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة أخرى، وتطل عليه من الشمال إيران (محافظة بندر عباس) ومن الجنوب سلطنة عمان

كانت تخضع لنظام الترانزيت بدون فرض شروط على السفر لمرورها السريع، على أن تخضع السفن العابرة فيه للأنظمة المقررة من «المنظمة البحرية الاستشارية الحكومية المشتركة» حتى اكتشاف النفط.

تنظيم حركة الملاحة في مضيق هرمز:

تم تنظيم حركة الملاحة في المضيق بموجب اتفاقية وقعت ما بين إيران وسلطنة عمان في ١/١/١٩٧٥م، بعد ترسيم الحدود البحرية بينهما. وتم الاتفاق على أن تتولى عمان، من خلال غرفة عمليات بحرية مركزة في منطقة "مسندم"، تنظيم حركة الملاحة الدولية التي ستنتم في القسم العماني من المضيق، لأنه الأكثر عمقاً وضمن ممر ملاحي عرضه ١٠، ٥ كلم. وتم تقسيم هذا الممر الملاحي إلى ٣ ممرات فرعية: ممر للسفن القادمة من خليج عمان ومتجهة إلى الخليج العربي بعرض ٥، ٢ كلم، وممر فاصل محظر للملاحة بعرض ٥، ٣ كلم للفصل بين السفن الداخلة والخارجة من وإلى الخليج العربي، وممر للسفن الخارجة من الخليج العربي باتجاه خليج عمان بعرض ٥، ٣ كلم. وبعد إقرار اتفاقية قانون البحار وتعميمها في العام ١٩٨٢م، من قبل المنظمة البحرية الدولية التابعة للأمم المتحدة انضمت سلطنة عمان إلى الدول الموقعة على تلك الاتفاقية، في حين لم توقع عليها إيران.

واعتبرت اتفاقية قانون البحار (لاسيما المادة ٤٢ منها)، المضائق جزءاً من أعالي البحار والمياه الدولية؛ حيث تتمتع السفن بحرية الملاحة والترانزيت مع الالتزام بعدم الإضرار بالدول الشاطئية أثناء مرورها البريء خاصة من الناحيتين السياسية والأمنية. كما نصت المادة ٤٤ منها أنه يحظر على أي دولة شاطئية لأي مضيق منع الدول من استخدام حقها في عبور سفنها لهذا المضيق دون توقف.

ووفقاً للقانون الدولي البحري لا يحق لإيران إغلاق مضيق "هرمز" أمام الملاحة التجارية الدولية تحت طائلة اعتبار فعلتها تهديداً للأمن والاستقرار الدوليين. وبالتالي يندرج هذا الاعتداء في حال حصوله ضمن مفاعيل ومقررات الفصل السابع من ميثاق الأمم المتحدة لا سيما المادة ٤٢ منه.

ورغم أن إيران ليست طرفاً في هذه الاتفاقية بسبب عدم تصديقها عليها، فإن ذلك لا يعطيها الحق في عرقلة أو إعاقة المرور في هذا الممر الدولي الحيوي للدول الأخرى المطلة على

ثماني سنوات ١٩٨٠ - ١٩٨٨م، ودعم بعض دول مجلس التعاون الخليجي (السعودية، الكويت) باعتبارها الطرف العربي في تلك الحرب، وتداعيات ذلك على العلاقات الإيرانية-الخليجية، بسبب الأطماع الإيرانية في تزعم العالم الإسلامي.

وشهدت المرحلة الثانية بدايات الانفراج في العلاقات الإيرانية-الخليجية، نتيجة الموقف الذي اتخذته إيران الراض لغزو العراق للكويت، والذي نتج عنه تطور في العلاقات الاقتصادية بين الطرفين. ولم يحجب التعاون الاقتصادي بروز نقاط خلاف أساسية سيما بعد حرب الخليج الثانية، وأهمها قضية أمن الخليج، التي تعد محور الخلاف بين الطرفين، لاختلاف رؤية كل منهما في التعاطي مع الوجود الأجنبي والعربي في المنطقة، فدول مجلس التعاون تعتبر وجود القوات الأجنبية والعربية أمناً لها، في حين ترى إيران أن هذا الوجود هو بمثابة تهديد حقيقي لأمنها.

ويبرز هنا تأثير الحرب الأمريكية على العراق وتبعاتها على أمن دول مجلس التعاون الخليجي، ودورها في تعقيد المشهد الأمني الإقليمي، في ضوء اتجاه أمريكا إلى تكريس وجودها العسكري في المنطقة، بالإضافة إلى الفوضى التي أحدثتها هذه الحرب على مختلف الأصعدة.

ومع أن توقيع الاتفاق الأمني السعودي-الإيراني في مايو ٢٠٠١م، كان بمثابة بداية عهد جديد في العلاقات بين البلدين؛ حيث وضع أسس الاستقرار والأمن في المنطقة، إلا أن هذه العلاقات (الأمنية والعسكرية) بين الطرفين ظلت محدودة واقتصرت التعاون مع طهران على الاتفاقيات الأمنية التي تتضمن منع التسلسل والاتجار بالمخدرات.

وعلى الرغم من تنامي العلاقات بين إيران ودول الخليج، تحديداً الإمارات، التي تعتبر الشريك التجاري الأول لإيران في منطقة الخليج، إلا أن هناك ثمة قضايا خلافية لا تزال عالقة بين الطرفين، ومن أبرزها: التهديدات الإيرانية لدول الخليج في حالة نشوب مواجهة عسكرية مع الدول الغربية بإغلاق مضيق هرمز مما سوف يؤدي أزمة لم يشهدها العالم من قبل.

ومع تذبذب العلاقات السياسية والدبلوماسية بين إيران ودول مجلس التعاون الخليجي من حين إلى آخر ما بين التوتر وما يشبه الانفراج وفق المتغيرات الدولية، إلا أن العلاقات الاقتصادية بين إيران ودول مجلس التعاون حافظت على تقاربها. وتعد دول مجلس التعاون من أكبر الشركاء التجاريين لإيران ما يعزز فرضية تحسن العلاقات بين الجانبين، انطلاقاً من أن

(محافظة مسندم) التي تشرف على حركة الملاحة البحرية فيه باعتبار أن ممر السفن يأتي ضمن مياها الإقليمية.

وقد شكل المضيق موضوع رهان استراتيجي بين الدول الكبرى بعد اكتشاف النفط في دول المنطقة المحيطة به، فمن خلاله يتم عبور عدد كبير من ناقلات النفط يومياً لتشكل إمدادات النفط الخليجي بمعدل ٤٠٪ من إجمالي المعروض النفطي المتداول.

ومن الدول المعتمدة على نفط الخليج تعتبر اليابان أكبر مستورد للنفط الخام عبر مضيق هرمز، حيث يشكل النفط الذي تستورده الدول كالاتي: اليابان بنسبة ٣٥٪ من النفط وتلبي من حاجاتها النفطية بنسبة ٨٥٪، وكوريا الجنوبية بنسبة ١٤٪ من النفط وتلبي ٧٢٪ من حاجاتها النفطية، والولايات المتحدة الأمريكية بنسبة ١٤٪ من النفط وتلبي ١٨٪ من حاجاتها النفطية، والهند بنسبة ١٢٪ من النفط وتلبي ٦٥٪ من حاجاتها النفطية، ومصر بنسبة ٨٪ من النفط، ثم يعاد شحن النفط لدول أخرى، والصين بنسبة ٨٪ من النفط وتلبي ٣٤٪ من احتياجاتها للنفط، وسنغافورة ٧٪، وتايوان ٥٪، وتايلاند ٢٪، وهولندا ٣٪، ومعظم الدول الأوروبية مثل: إسبانيا، وإيطاليا، واليونان، وغيرها من دول الاتحاد الأوروبي التي تعتمد على استيراد النفط من إيران ودول الخليج.

ومن هنا يتبين أن أمن الملاحة في مضيق هرمز، بقدر ما يهم دول الخليج يهم بقية دول العالم، للأسباب الاقتصادية والعسكرية. ومن هذا المنطلق لا يمكن للمجتمع الدولي أن يسمح لأي جهة أن تهدد مصالحه في الخليج العربي.

العلاقات الخليجية - الإيرانية

تتمتع إيران بالعديد من مقومات وعناصر القوة السياسية والاقتصادية والعسكرية والموقع الجغرافي الذي يعد من أهم المحددات اللازمة لفهم طبيعة السياسة الخارجية الإيرانية تجاه دول الخليج العربي؛ نتيجة سيطرة إيران على الممرات المائية الحيوية الاستراتيجية في الخليج، خاصة مضيق هرمز الذي يفصل بين إيران وسلطنة عمان.

ويمكن تقسيم المراحل المختلفة التي مرت بها العلاقات الخليجية - الإيرانية إلى ثلاث مراحل: ففي المرحلة الأولى التي أعقبت قيام الثورة الإسلامية في طهران عام ١٩٧٩م أفرزت تغيرات كلية في السياسة الخارجية الإيرانية، تجاه دول مجلس التعاون الخليجي، نتيجة الحرب العراقية-الإيرانية التي استمرت

▲ **دول مجلس التعاون من أكبر الشركاء التجاريين لإيران ما يعزز فرضية تحسن العلاقات بين الجانبين انطلاقاً من تأثير المصالح الاقتصادية**

سياسة إيران تجاه الوطن العربي تهدف لإثارة المشاكل وزعزعة الأمن وهذا ليس عنصر قوة بل يحجم دور إيران في المنطقة

بالائتمان، بعد أن توقفت روسيا عن تصديره إليها بسبب تجميد اتفاق تعاون عسكري بين البلدين (اليونان وروسيا)، ويبلغ إجمالي ما تستورده الدول الأوروبية من النفط الإيراني ٤٥٠ ألف برميل نفط يوميًا، أي بنسبة ١٨٪ من إجمالي الصادرات الإيرانية البالغة ٢,٧ مليون برميل نفط يوميًا. كما تتضرر إيران أكثر من غيرها بنسبة ٩٠٪، وكذلك اليابان التي تحصل على ٢٦٪ من النفط الخام عن طريق الممر، حيث تغطي الشحنات ٨٥٪ من احتياجاتها النفطية، وتليها بعد ذلك تضررًا كوريا الجنوبية، وبعدهما الولايات المتحدة الأمريكية.

التوجهات المستقبلية لسياسة إيران ودول الخليج العربي

وبخصوص التوجهات المستقبلية لسياسة إيران ودول الخليج العربي، فستسير العلاقات نحو تحسن ملحوظ، مع عدم خلوها من توتر محدود في مراحل متباعدة، لكنه لن يتصاعد إلى مواجهة مباشرة بين الطرفين. ويرى بعض الخبراء أن تهديدات إيران هدفها رفع أسعار النفط وزيادة التضخم العالمي وارتفاع أسعار الطاقة؛ وهو ما يكون له آثار سلبية على الاقتصادات الأوروبية والأمريكية، مثل: ارتفاع البطالة وضعف النمو، وهو ما يشكّل ضغطًا شعبيًا عليها.

ومن ناحية المبدأ، لا الولايات المتحدة ولا إيران معنية بتصعيد الأوضاع إلى درجة اللاعودة، أي الصدام العسكري، ولهذا حاول كل طرف ألا يدفع الأمور إلى حافة الهاوية.

البحر الأحمر... المخاطر والحلول

البحر الأحمر أو بحر القلزم أو بحر الحبشة يعتبر هو الخليج العربي مدخل مياه بحر المحيط الهندي، الواقع بين إفريقيا وآسيا، والاتصال مع المحيط في الجنوب من خلال مضيق باب المندب وخليج عدن. وفي الشمال يحده شبه جزيرة سيناء وخليج العقبة وخليج السويس (الذي يؤدي إلى قناة السويس). البحر الأحمر أحد المحميات البيئية التي حددها الصندوق العالمي للحياة البرية وعددها ٢٠٠.

الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر:

١- البحر الأحمر هو جزء هام في طرق الشحن البحري بين أوروبا، الخليج العربي وبحر العرب وصولاً إلى شرق آسيا.

المصالح الاقتصادية تشكل دوافع أساسية لتطورها وأساساً جيداً لبناء الثقة، ما نتج عنه جملة من الاتفاقيات المشتركة. ويمكن القول أن انعكاسات سياسة إيران الإقليمية على المستوى الأمني تجاه الوطن العربي، تمثل اختراقاً أمنياً للوطن العربي، مما يشجعها على إثارة المشاكل الداخلية وزعزعة الأمن والاستقرار في هذه الأقطار، وبالتالي يعد هذا الأمر عامل قوة وتأييد إضافي لسياسة إيران الإقليمية، وربما يكون هذا الأمر بالعكس عاملاً سلبياً يحجم دور إيران في المنطقة.

البدائل المطروحة أمام دول الخليج والعالم إذا ما تم إغلاق مضيق هرمز:

يعد مضيق هرمز باب الخليج العربي إلى العالم الخارجي، والمدخل الرئيسي إلى نفط هذه المنطقة، الأمر الذي يربط أمن الخليج العربي بحرية الملاحة عبر هذا المضيق، إذ أن أي اعتداء على هذه الحرية من شأنه أن يعزل الخليج ويجعله بحرًا مغلقًا؛ مما يعرض أمن شعوب المنطقة ومصالحها، وكذا المصالح الاقتصادية العالمية لخطر كبير.

ونظراً للأهمية التجارية والاقتصادية للمضيق، فإن له أبعاد استراتيجية على المنطقة العربية، حال إذا ما تم غلق المضيق، حيث يشهد هذا المضيق من حين إلى آخر تهديدات من إيران بإقفاله، فإن لذلك انعكاسات على دول الخليج التي لجأت إلى مد خطوط أنابيب لتصدير النفط مباشرة عبر البحر المتوسط (العراق باتجاه الساحل السوري -بانياس والساحل التركي "جيهان") والبحر الأحمر (السعودية باتجاه "ينبع") وبحر العرب (الإمارات العربية باتجاه "الفجيرة")، إلا أن نسبة هذه الصادرات ضئيلة ولا تتجاوز ١٠٪ مقارنة مع تلك المصدرة بحرًا عبر مضيق هرمز بواسطة ناقلات نفط عملاقة. وتتضرر الصادرات السعودية من النفط الخام المحمول بحرًا بنسبة ٨٨٪ إلا أن لها منافذ أخرى تستطيع التعويض عبرها وهي على بحر العرب والبحر الأحمر.

أما أكثر الدول المتأثرة بإغلاق مضيق هرمز عالمياً فهي: الصين التي تعتبر الشريك التجاري الأول والأكبر مع إيران على مستوى العالم، إذ تستورد الصين نحو ٢١٪ من إجمالي صادرات النفط الإيرانية بمعدل ٢,٢ مليون برميل، لذلك تحاول إحلال السلام في المنطقة حرصاً على مصالحها.

أما إيطاليا، وإسبانيا، واليونان من أكثر الدول الأوروبية المتضررة من إغلاق مضيق هرمز، لأنها تستورد النفط الإيراني

فإن تجمع الدول العربية المطلة على البحر له أهمية قصوى لما يترتب عليه من منافع آنية ومستقبلية تنعكس على أمن واستقرار حوض البحر الأحمر والدول المطلة عليه ناهيك عن أن ذلك يتماشى مع ما يشهده العالم من تحالفات وتكتلات أمنية واقتصادية للدول التي تجمعها فوائد وتوافق أكثر مما تفرقها اختلافات. وتكمن الأهمية في الآتي:

- ١- تشكيل عمق استراتيجي لمجلس التعاون الخليجي من الناحية الاستراتيجية والأمنية والعسكرية والاقتصادية والاجتماعية والسياسية.
- ٢- وسيقص النفوذ غير العربي في الدول المطلة على البحر الأحمر ويحد من انتشار قواعدهما في جزر بعض الدول المطلة عليه.
- ٣- يشكل ذلك المجلس مدخلاً واسعاً لصادرات الخليج إلى الدول الإفريقية.
- ٤- إمكانية قيام مراكز لبعض الصناعات البتروكيماوية والبتروولية في بعض تلك الدول، يخصص إنتاجها للاستهلاك المحلي أو التصدير إلى الدول الإفريقية.
- ٥- ويسهم في قيام قوة عسكرية مشتركة تحمي مصالح دول البحر الأحمر.
- ٦- إيجاد منظومة اقتصادية متكاملة فالدول الفقيرة منها سوف تكون مصدر عمالة للدول الغنية واسواقاً لمنتجاتها وهذا يعزز من قدرتها الاقتصادية واستقرارها من جهة وهذا سوف يزيد من ثقة المستثمرين في تلك الدول خاصة في المجالات الزراعية.

خلاصة الأمر.

إن دول البحر الأحمر تشكل عمقاً استراتيجياً، مهمماً، يحتاجه الأمن الإقليمي لدول الخليج العربي، في ظل التهديدات، سواء الإقليمية المتمثلة في النزاع المحوري، مع الجوار، أو لتأمين المجرى التجاري للنفط والبضائع، كما تدفعه الضرورات الاقتصادية التكاملية. ومن ناحية أخرى فإن الوقت قد حان، لتبني طموحات وأهداف إقليمية، تليق بإمكانات دول المنطقة، وقد أطلقت فيه الأيدي الغربية عنه، مما يشكل خطراً عسكرياً حقيقياً، على الخليج، ويطنه في الخاصرة، فإن أمن الدول العربية المطلة عليه ذو ارتباط وثيق بأمن واستقرار تلك البحار من خلال إبعاد شبح الدول العدوانية من أن تجد موضع قدم فيها وهذا لن يكون إلا من خلال ترسيخ التعاون بين تلك الدول واعتبار أن تلك البحار وأمنها جزء لا يتجزأ من أمن واستقرار كل دولة مطلة عليها.

٢- تمر عبر البحر الأحمر ٤٥٪ من ناقلات النفط المحملة بنفط الخليج العربي

٣- يوجد به ٢٠٠ نوعاً من الشعاب المرجانية الصلبة والليينة

٤- احتياج أوروبا إلى نقل ٦٠٪ من احتياجاتها من الطاقة عبر البحر الأحمر وأيضاً نقل نحو ٢٥٪ من احتياجات النفط للولايات المتحدة الأميركية عبره.

٥- للبحر الأحمر أهمية استراتيجية للأمن القومي العربي في ثلاث دوائر الأمن العربي والإفريقي والأمن العالمي مركزها القرن الإفريقي. فهو يعتبر قناة وصل بين البحار والمحيطات المفتوحة ومن هنا تزيد أهميته الاستراتيجية سواء من الناحية العسكرية أو الاقتصادية أو الأمنية.

٦- مقصد عالمي ومورد هام للسياحة.

المخاطر التي يتعرض لها البحر الأحمر:

يستمد البحر الأحمر 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 العربية. لذلك فهو يتعرض لكثير من المخاطر:

- ١- الصعود المتنامي لنفوذ إيران مع حلفائها، و بروز مظاهر الحرب الباردة
- ٢- وتواجه المنطقة الجنوبية للبحر قرب خليج عدن عمليات للقرصنة الصومالية.
- ٣- تم تصنيفه ك (أخطر ممر مائي في عام ٢٠٠٨م).

٤- كونه يمثل نظاماً فرعياً من إقليم الشرق الأوسط المضطرب والمثير للجدل الذي يوصف بأنه عالم بلا نهاية وتارة بأنه نهاية العالم، ويقع في قلب قوس عدم الاستقرار، كما حدده البروفيسير برجيسكي مستشار الأمن القومي الأميركي، وهو القوس الذي يضم الشرق الأوسط والقرن الإفريقي ومنطقة المحيط الهندي. كما يقع ضمن الإطار الجيوبولتيكي لمنطقة الخليج الاستراتيجية.

دور الدول المطلة على البحر الأحمر في حمايته:

قيام مجلس تعاون أو تسويق للدول المطلة على البحر الأحمر على غرار مجلس التعاون الخليجي ومنظمة التعاون الاقتصادي للبحر الأسود ومجلس التعاون في كل من البحر الكاريبي ودول جنوب شرق آسيا وغيرها، لذا فإن قيام مجلس تعاون للدول المطلة على البحر الأحمر مع الاعتراف بتأثير اختلاف المستوى الاقتصادي والتعليمي والمعيشي لدول البحر الأحمر، وضعف التنمية، وغياب التخطيط الاستراتيجي، على واقعية الفكرة -

محددات صياغة معادلة أمنية متوسطة - خليجية إنشاء منصة للحوار الخليجي - المتوسطي لمواجهة كافة التحديات بصورة جماعية

إن الحديث على أهمية المتوسط من الناحية الإستراتيجية يدفعنا إلى الحديث على دوافع وخلفيات الاهتمام بالأمن المتوسطي من قبل الفواعل الكبرى في الساحة الدولية وما يتضمنه من لاعبين يستفزون نحو طرح التساؤل الآتي لماذا الاهتمام بالأمن المتوسطي؟

- المتوسط أضحى فاعل هام في منظور الأمن الأوروبي خاصة مع مشكلة الدول الفاشلة وتصاعد تهديد داعش في جنوب المتوسط والتي ستجعل من أمن المتوسط في طبيعة جدول أعمال الأمن الأوروبي.
- السيطرة على المتوسط هو بمثابة تأمين الطريق إلى مناطق حيوية أخرى.
- تعدد الأزمات وبؤر التوتر تحول إلى عائق إستراتيجي أمام أي تعاون أمني.
- ستشكل منطقة البحر الأبيض المتوسط مسرحاً للعمليات العسكرية خاصة مع تهديدات القاعدة وداعش إزاء عمليات الشحن التجاري في البحر المتوسط.
- لم تصبح الدول التقليدية هم أصحاب المصلحة الوحيدة في الأمن المتوسطي وإنما ظهر فاعلون جدد حيث اكتسبت بعض القوى الصاعدة ملامح العمل على صناعة دور في الأمن المتوسطي.
- دور إيران عبر وكلائها في ظل ظروف الفوضى فأضح لها دور في الساحة الأمنية في منطقة شرق البحر المتوسط.
- تحول المتوسط إلى عائق أمني.

أحمد ميزاب

وعدم مركزيتها الشيء الذي يجعل هذه الرقعة الجغرافية أكثر حساسية أمنياً فالمنطقة تعرف تهديداً وجودياً لتعدد مصادر التهديدات الأمنية وتفاعلها وانتشارها جغرافياً من الشرق الأوسط إلى المحيط الأطلسي. حيث تتمثل التحديات الأمنية بالنسبة للدول العربية بحوض المتوسط في:

ما هو متعلق بتمدد الظاهرة الإرهابية وما تشكله من تحدي أمني صلب يهدد تماسك الدول العربية في حوض المتوسط ويؤثر على علاقتها بالصفة الأخرى من المتوسط. فعودة النشاط الإرهابي المسجل في الفترة الماضية ووفق تكتيك جديد تعتمده الجماعات الإرهابية يشكل تهديداً حقيقياً في ظل الأزمات التي تعرفها الدول العربية المطللة على البحر الأبيض المتوسط.

فمن التهديدات الأمنية المتعلقة بالظاهرة الإرهابية في الدول العربية بحوض المتوسط ما هو متعلق بعودة المقاتلين من بؤر التوتر إلى منطقة حوض المتوسط خاصة وأن المؤشرات تتحدث على أن

وانطلاقاً من هذه النقاط التي حددنا من خلالها لماذا تحول الأمن المتوسطي ضمن الأولويات وأحد الملفات المطروحة بقوة على الساحة الأوروبية وحتى الدولية فحوض المتوسط تحول إلى أحد المناطق الأكثر حساسية أمنياً واستراتيجياً وبروز جيل جديد من الأزمات خلق جوّاً من اللاستقرار الأمني داخل دول المتوسط. وهنا سنحاول من خلال المحور الثاني الوقوف أمام أهم وأبرز الملفات الأمنية المطروحة بالمتوسط.

التحديات الأمنية بحوض المتوسط وانعكاساتها على أمن دول الخليج العربي؛

أضحت المشاكل والأزمات الأمنية المعولمة بشكل متزايد وغير قابل للقياس أحد أبرز التحديات الأمنية التي تفرض نفسها في منطقة حوض المتوسط. فمنطقة المتوسط تحيط بها الكثير من الأزمات المترابطة والمتداخلة ليس أقلها تمدد العمليات الإرهابية

- عودة المقاتلين وما تشكله من تحدٍ أمني.
- رسم خارطة انتشار جديدة بحوض المتوسط ملامحها بدأت تتضح.
- نشر ممنهج للفوضى الأمنية عبر تغذية نشاط الجماعات الإرهابية.
- التركز في نقاط نقل الطاقة واعتبارها مجال حيوي للجماعات الإرهابية.
- العمل وفق تكتيك جديد يعمل بأسلوب الدائرة الكهربائية بحيث يضمن الانتشار والانتقال عبر محور الخليج إلى المحيط. وكأحد مصادر التهديد الفعلي والتي أضحت في السنوات الأخيرة كأبرز الملفات المطروحة سواء في إطار الحوار 5+5 لوزراء خارجية ضفتي المتوسط أو في إطار 5+5 دفاع بحيث أن المنطقة عرفت تشعباً وزحفاً خطيراً باعتبار أنها أضحت ترتبط بملف التهديدات الأمنية وهو ما تعلق بالهجرة الغير شرعية فنحن نتحدث على زيادة بـ ٢٠ مرة عما كان في العقدين الأخيرين. واستفحال هذه الظاهرة الذي ارتبط بالأزمات ومنظمات الاتجار بالبشر ومؤشرات تسلل عناصر مجندة وغيرها أضحت من الملفات المرهقة والمتعبة في نفس الوقت.
- فالיום أصبحنا نتحدث على بحر من المهاجرين غير الشرعيين وطرق مبتكرة لموجات الهجرة غير الشرعية يقابلها عجز دول أمام هذه السيول الجارفة التي تخطت كل الحدود. فعند الوقوف عند النموذج الليبي الذي تحولت من خلالها إلى مجمع للمهاجرين غير الشرعيين الوافدين إلى ليبيا والتي تتحدث الأرقام على توافد أكثر من ٥٠٠٠ مهاجر شهرياً لتوظيف عبر ثلاث مستويات:
- مستوى أول المهاجرين المتخذين من ليبيا مركز عبور نحو أوروبا بركوب قوارب الموت عبر المتوسط.
- مستوى ثاني المهاجرين الوافدين إلى ليبيا في إطار شبكات الاتجار بالبشر.
- المستوى الثالث وهم المهاجرين المجندين في صفوف الميليشيات وعصابات الجريمة المنظمة.
- وبغض النظر عن المستويات الثلاثة فملف المهاجرين بليبيا مرتبط بشبكات دولية توظفه ضمن أجندة عنونها الفوضى الممنهجة.
- فكل دول المتوسط من الناحية العربية أضحت نقاط عبور إلى دول أوروبا.
- فالهجرة الغير الشرعية تحولت إلى ملف تهديد:
- تهديد اجتماعي من حيث الإحلال الديمغرافي وتوظيفه للعبث بالتركيبة الديموغرافية.
- تهديد أمني من حيث تسلل عناصر مجندة أو تحول

ليبيا التي هي ضمن الدول العربية المطلة على حوض المتوسط وبساحل بحري استراتيجي مهم ستكون بؤرة استقطاب خصبة لآلاف المقاتلين العائدين باعتبار أن هذه البيئة الخصبة تعود إلى حالة الفوضى والاستقرار التي تعرفها ليبيا منذ ٢٠١١ م، ونتاج انهيار مفهوم الدولة. وتمركز نشاطات تنظيمات إرهابية تقليدية نشطة في المنطقة التي ستكون الوعاء. وعند الحديث عن ليبيا كدولة في حوض المتوسط فإننا نتحدث على أن ليبيا تحولت إلى نقطة تجمع وإعادة انتشار ستشكل بموجها مصدر تهديد للضفة الأخرى من المتوسط وأقصد هنا الجانب الأوروبي ومصدر تهديد كذلك لدول الجوار المطل على المتوسط كمصر وتونس والجزائر.

فالحديث عن التهديد الإرهابي وإبراز خطورته على حوض المتوسط من خلال أن داعش سيطر سنة ٢٠١٥ و٢٠١٦ م، على مدينة سرت الليبية الاستراتيجية والمطلّة بساحل مهم على حوض المتوسط كما شاهدنا سنة ٢٠١٧ م، أحداث مصراتة والتي تعد منطقة مطلة على المتوسط من جهة ومن جهة أخرى السيطرة على وسائل نقل الطاقة عبر المتوسط وهو أحد إرهابيات أحداث رأس لانوف النفطية المطل على المتوسط. فالحديث على التهديد الإرهابي في حوض المتوسط بالنسبة للدول العربية وإن أخذت ليبيا كنموذج ووحدة تحليل باعتبار أن كل دول حوض المتوسط تحت نار التهديدات الإرهابية (ما يحدث بشبه جزيرة سيناء وهي منطقة إستراتيجية هامة-تونس وما يشكله تنظيم القاعدة وآلاف التونسيين العائدين من خطر-الجزائر وموقعها الاستراتيجي وحزام النار المحيط بها) كل هذا يدفعنا إلى القول إن حدود التهديد الإرهابي في المنطقة غير ثابت وإنما يضرب إلى عمق منطقة الخليج إذا ربطنا الأحداث بما يجري باليمن.

لكن عند الحديث عن التهديد الإرهابي علينا أن نفتح قوس هو تورط دول منطقة بنقل رحلات منظمة للمقاتلين في إطار استراتيجية العودة لتغذية الفوضى، بالإضافة إلى التغذية بالأسلحة وهذا من شأنه زعزعة مبدأ الاستقرار من الخليج إلى المحيط في إطار أجندة إقليمية تحمل سيناريوهات بمؤشرات مقلقة.

الجانب الأوروبي وهو الطرف الثاني في معادلة الأمن المتوسطي معني بتحديات الظاهرة الإرهابية سواء من حيث أن لديه حصة الأسد من المقاتلين أو من حيث أنه يتلقى ارتدادات انهيار الوضع الأمني بجنوب المتوسط.

فلا يمكن بأي حال من الأحوال عزل هذا التهديد عن مجريات الأحداث باليمن باعتبار أننا نتحدث عن خط واصل وهنا يدفعنا الحديث إلى ارتباط هذا التهديد بأمن دول الخليج. فإذا أردت أن ألخص فيما يتمثل شكل التهديد الإرهابي بالنسبة لدول حوض المتوسط والخليج العربي فسأختزلها في النقاط التالية:

● انهيار منظومة الأمن الجماعي بالمتوسط معناه انهيار المصالح الاقتصادية لدول الخليج بالمتوسط.

صياغة معادلة أمنية متوسطة:

وفق ما تناولناه سابقاً وبواقعية أكبر نحن بحاجة لأساليب مبتكرة لتعويض المستويات المنخفضة من المعايير الأمنية في المنطقة. حيث سيدفع انتشار الأزمات وبؤر التوتر في حوض المتوسط نحو المطالبة بالتواجد العسكري وهو أمر غير مرغوب فيه. وبالتالي لم تعد قضايا الدفاع التقليدي هي التحدي الحقيقي الآن لكن سيكون لقضايا الأمن البحري ومكافحة الإرهاب والأمن الإنساني الأولوية في ذلك.

علينا في إطار الحديث عن أمن الممرات البحرية أن نتحدث على ضرورة إعادة تشكيل إطار للشراكة المتوسطة والحوار المتوسطي من خلال إعادة صياغة سياسة الجوار وبعث مبادرات خليجية-متوسطة أكثر فاعلية. فمعطيات البيئة الأمنية الحالية في منطقة المتوسط تستدعي تعميق التعاون الثلاثي (أوروبا-الخليج-جنوب المتوسط). سواء في مجال الإنذار المبكر أو الاستجابة السريعة للمخاطر الأمنية وعليه:

● إنشاء مخبر لوضع مقارنة أمن الممرات البحرية باعتبار أن المسألة في ظل المعطيات الراهنة ليست مجرد طرح أو نظير بقدر ما هو ضرورة ملحة تستدعي عمل خبراء ومختصين ويمكن لمركز الخليج للأبحاث أن يكون صاحب المبادرة لصياغة مقارنة في إطار مفهوم الأمن الجماعي.

● إنشاء منصة الحوار الخليجي-المتوسطي الأمني لمناقشة ومحاربة كافة التحديات والتهديدات الأمنية بصورة جماعية. ● تشجيع التواجد الاستثماري الخليجي بالمنطقة في إطار صناعة الاستقرار.

● إعادة تشكيل إطار للشراكة المتوسطة

● إعادة صياغة سياسة الجوار بمفهوم الأمن الجماعي.

يمكن من خلال هذه النقاط أن نتوجه نحو صياغة مفهوم الأمن المتوسطي وفي إطار رسم خارطة فاعلين جدد في حدود استيعابنا للأجندات وطبيعة العمل على استحداث لاعبين جغرافياً طموحهم هو الإحلال بحوض المتوسط وعليه وفي إطار ردة الفعل الاستراتيجي أن نعيد صياغة مفهوم الجوار بما يتماشى وتحقيق معادلة الأمن الجماعي.

موجات للمهاجرين إلى فئة خصبة قابلة للتجنيد في صفوف التنظيمات الإرهابية.

● تهديد اقتصادي من حيث الأعباء وتكاليف محاربة الظاهرة.

ولا يمكن بأي حال من الأحوال الحديث عن مشكل هذه التهديدات في منطقة الحوض المتوسط دون الوقوف عند السلاح الذي أضحى أبرز التهديدات نظراً للازمات والتوترات المستمرة في المنطقة فالأرقام مخيفة. فنحن بصدد الحديث على ما بين ٢٦ إلى ٢٨ مليون قطعة سلاح تسبح في منطقة الدول العربية بالحوض المتوسط والأمر لا يتوقف هنا فقط وإنما أتحدث عن عمليات نقل السلاح سواء عبر البحر ولنا في حادثة السفينة التركية بالسواحل الليبية مؤخرًا. أو عبر الخطوط الجوية المدنية.

فالسلاح يغذي وعبر المتوسط الصحراء الإفريقية الكبرى مما يدفع بحالة الأزمات والتوترات للاستمرار إلى حين.

وهنا علينا أن ننوه وضمن الحديث عن التحديات الأمنية لدول حوض المتوسط أن كافة التهديدات الأمنية تشترك مع بعضها في إطار تحالف فلا يمكن الحديث عن الإرهاب والهجرة

وتجارة السلاح دون الحديث عن المخدرات وما تشكله من مصادر تمويل وخطرها على استقرار المجتمعات. بل يتعدى ذلك للحديث عن المخدرات التي تتخذ من دول الساحل والمتوسط كمر للعبور وعبر القرن الإفريقي إلى منطقة الخليج وإغراقها بأطنان من المخدرات.

إن نشاط الجريمة المنظمة العابرة للحدود أثر على خارطة علاقات دول المتوسط مع شركائها سواء بالخليج أو بأوروبا وهو ما سمح بتشكيل حالة من الفراغ الذي أضحت تتغذى منه الجريمة المنظمة وتستفحل للتحوّل إلى مصدر تهديد وجودي لدول المنطقة. وإذا أردت أن أحدد انعكاسات هذه التهديدات الأمنية التي تعرفها الدول العربية بحوض المتوسط على أمن دول الخليج فسوف أحدها من خلال النقاط التالية:

● الخليج العربي يتأثر بكل ما يحدث في حوض المتوسط خاصة ما تعلق بالمخدرات والإرهاب لأننا نتحدث عن مظاهر عابرة للحدود وتخضع لأجندات تشكل تهديد وجودي لدول الخليج ودول حوض المتوسط.

● غياب مراقبة لأمن الممرات المائية بحيث أي اضطراب في حوض المتوسط سيشكل تهديداً مباشراً لأمن دول الخليج الذي يعد حوض المتوسط فضاءً مرتبطاً بممرات بحرية تطل عليها دول الخليج العربي.

ميثاق جدة بين مصر والسعودية واليمن أول جهد عربي لأمن البحر الأحمر أمن البحر الأحمر: مواجهة التهديدات باستراتيجية عربية لحماية الملاحة والاستثمار

لا بد أن تتوقف أي نظرة لخريطة المنطقة العربية أمام البحر الأحمر كإحدى مناطق الأمن الرئيسية من زاوية الأمن القومي العربي، ويمكن تعريف الأمن القومي بأنه تلك المجموعة من القواعد الحركية التي يجب على الدولة أن تحافظ على احترامها وأن تفرض على الدول المتعاملة معها مراعاتها لتستطيع أن تضمن لنفسها نوعاً من الحماية الذاتية الوقائية الإقليمية، وهو بهذا المعنى يصير في جوهره مجموعة من التقاليد القومية التي تسيّر عليها السياسة العملية في علاقاتها الإقليمية بحيث تستطيع أن تضمن ألا تؤخذ على غرة من عدو محتمل يستطيع أن يستغل مواقع الضعف التي قد تفرضها طبيعة حدودها القومية.

إسراء محمد كمال الزيني

بينما تشغل السواحل الإرترية التابعة لإثيوبيا حوالي ٤٠٠ ميل من هذا الساحل.

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 لأن سبع دول عربية مشاطئة له، منها ثلاث ليس لها منفذ بحري آخر، ومن ناحية أخرى فإن منافذ البحر الأحمر الثلاثة (جوبال وتيران وباب المندب) بالإضافة إلى قناة السويس جميعها تقع في مياه إقليمية عربية مما يتيح للأقطار العربية - في حال اتفاقها - أن تقيد حركة مرور السفن المعبأة التي قد تشكل تهديداً للأمن القومي لدول المنطقة استناداً إلى القانون الدولي.

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، فعركة الملاحة في البحر الأحمر تمثل المصدر الأساسي للدخل

يجب التعاطي مع قضية أمن البحر الأحمر بشكل يتناسب مع التحولات العالمية التي حدثت منذ أوائل التسعينيات وما تركته من آثار على مفهوم الأمن ووسائل تحقيقه، حيث تزايد التركيز على الجانب الاقتصادي والاجتماعي للأمن، واتساع نطاق مفهوم الأمن الإقليمي ليشمل البعد المتعلق بـ "الأمن التعاوني"، وهو مفهوم ينصرف إلى محاولة الأطراف تخطي المعضلة الأمنية التقليدية من خلال الانخراط في سلسلة من الترتيبات الأمنية المشتركة، حيث يتم دعم أمن كل طرف من خلال الاستراتيجية الأمنية للأطراف الأخرى.

١- البحر الأحمر كمنطقة آمنة

منطقة البحر الأحمر يحدها شمالاً خليج السويس والشاطئ الغربي لخليج العقبة، بينما يقع الشاطئ الشرقي للخليج ضمن حدود المملكة العربية السعودية وفي أقصى شمال الخليج يوجد ميناء العقبة الذي يعد المنفذ الوحيد للأردن على البحر الأحمر وإلى الغرب منه يقع ميناء إيلات في إسرائيل، أما الحد الجنوبي فيطل عليه اليمن والصومال وجيبوتي وإثيوبيا، ومن هذا العرض يتضح أن أغلب هذه الشواطئ تقع ضمن حدود دول عربية - فالدول الواقعة على الساحل الشرقي بأكمله دول عربية (الأردن والسعودية واليمن) - وأن حوالي ألفي ميل من الساحل الغربي تقع في مصر والسودان وجيبوتي والصومال،



نفوذ ومصالح القوى العظمى في المنطقة يعيق أي تعاون يحجم نفوذها أو يزعزع مصالحها وستقف حجر عثرة أمام التعاون الإقليمي

لها من مردودات مباشرة وغير مباشرة، على الأمن القومي العربي بصفة عامة، فالأهمية الاستراتيجية لموقع البحر الأحمر جعلته موضع أطماع الدول القوية في مختلف العصور، وهو ما أدى إلى محاولة القوى الأوروبية بسط نفوذها على المنطقة، وذلك عن طريق محاولاتها الحصول على محطات بحرية على طريق المواصلات بين الشرق والغرب، بالإضافة إلى تدخل الولايات المتحدة وبريطانيا وإسرائيل في عام ١٩٥٠م، لفرض الاتحاد الفيدرالي على إريتريا وإثيوبيا ومنعها من الحصول على استقلالها الوطني حتى لا تتضم إلى المحيط العربي، ويكون البحر الأحمر عربياً، ومع أهمية البترول في عام ١٩٧٣م، زاد اهتمام الولايات المتحدة والدول الغربية بمنطقة النفط في الخليج وطرق ممرات البحر الأحمر، مما دعا الرئيس الأمريكي جيمي كارتر إلى إطلاق

في اليمن، ومصدرًا هامًا للدخل في الصومال وجيبوتي، و يتصدر قائمة بحار العالم لما يحتوي عليه في باطنه من معادن مثل الحديد، الماغنسيوم، وغيرها تشبع بها صخور قاع البحر الأحمر، هذا فضلاً عن النفط والغاز الطبيعي بالإضافة إلى الجلود والسماد والأصواف والطحالب، وجميعها يمكن أن تسهم في إنشاء صناعات متعددة تقام على الشواطئ المطلة 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.

٢- الصراع الاستراتيجي في منطقة البحر الأحمر

يمكن القول إن دراسة ديناميات الصراعات في منطقة البحر الأحمر هي أمر على جانب كبير من الأهمية لما

مبدئه والذي نص على التدخل العسكري الأمريكي في هذه المنطقة في حالة ما إذا تهددت المصالح الأمريكية الحيوية فيها، ومع استمرار أهمية بترول الخليج للدول الغربية، سوف تظل منطقة البحر الأحمر ذات أهمية استراتيجية خاصة للولايات المتحدة والدول الغربية.

٣- السياسة العربية تجاه البحر الأحمر

شهدت السنوات الماضية العديد من المحاولات العربية لضمان أمن البحر الأحمر، لا سيما في ظل تنامي حدة الصراع العربي - الإسرائيلي من ناحية، وتنامي الإدراك بأهمية المنطقة كجزء من منظومة الأمن القومي العربي من ناحية أخرى.

كانت مصر سباقة بعد ثورة ١٩٥٢م، في تزعم الجهود العربية الرامية إلى تعزيز التعاون الأمني بين الدول العربية المطلة على البحر الأحمر، وكان أول هذه الجهود المؤتمر الذي عقد في القاهرة في فبراير ١٩٥٥م، بمشاركة الأردن وسوريا والسعودية واليمن ومصر بعد عدة لقاءات ثنائية وجماعية بين هذه الدول، وهدف المؤتمر إلى تعزيز التنسيق

والتعاون بين هذه الدول ضد أي تدخلات من القوى الخارجية (خاصة الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية) في الشؤون الإقليمية ودعم التضامن العربي بشكل عام. تلا ذلك عقد اتفاقات ثنائية بين مصر وسوريا في مارس ١٩٥٥م، ومن ثم توقيع اتفاق عسكري في أكتوبر من نفس السنة بين مصر والسعودية كان الهدف منه الدفاع المشترك بينهما ضد أي عدوان خارجي، لكن الأبرز في هذه الجهود كان توقيع ميثاق جدة في أبريل ١٩٥٦م، بين مصر والسعودية واليمن، الذي هدف إلى حماية أمن البحر الأحمر ضد الأخطار الخارجية من خلال سياسات دفاعية مشتركة ترمي إلى تأمين سيادة واستقلال هذه الدول في البحر الأحمر، ويعتبر ميثاق جدة أول جهد عربي مشترك لضمان أمن البحر الأحمر، وتواصلت الجهود العربية الرامية إلى تنسيق الموقف حيال أمن البحر الأحمر بعد ذلك لأكثر من سبب، فمن ناحية اندلعت الحرب العربية الإسرائيلية عام ١٩٦٧م، وما نتج عنها من احتلال لكثير من الأراضي العربية والجزر الواقعة في المداخل الشمالية للبحر الأحمر، مثل تيران وصنافير وجزء من خليج السويس، ومن ثم حرب أكتوبر ١٩٧٣م، وفي كلتا الحربين أغلقت المضائق في وجه الملاحة الإسرائيلية - مضيق تيران في حرب ١٩٦٧م، ومضيق باب المندب في حرب ١٩٧٣م.

بالتالي شهدت السبعينيات العديد من اللقاءات بين الدول العربية المطلة على البحر الأحمر بهدف تنسيق الجهود لخلق استراتيجية عربية موحدة في هذا الشأن، ففي يوليو ١٩٧٢م، عقد مؤتمر جدة وشاركت فيه مصر والسودان واليمن وإثيوبيا، بالإضافة إلى السعودية، وناقش المؤتمر كيفية ضمان حقوق ومصالح الدول المطلة على البحر الأحمر ضد التدخل الأجنبي، وعقب حرب أكتوبر ١٩٧٣م، صدر الإعلان المشترك عن مؤتمر الرياض ١٩٧٦م، المنعقد بمشاركة مصر والسودان والسعودية، وخلالها أعلنت الدول الثلاث أن البحر الأحمر هو بحر إقليمي عربي مغلق، يجب تعزيز السلم والأمن فيه بعيداً عن الصراعات الدولية، والتأكيد على ضرورة حماية المصالح التجارية والاستراتيجية العربية فيه، وفي فبراير ١٩٧٧م، عقد في الخرطوم اجتماع ثلاثي بين مصر والسودان وسوريا، وكان موضوع أمن البحر الأحمر أحد المحاور التي تم مناقشتها وخلص الجميع إلى التأكيد على ما توصلت إليه المحاولات السابقة من تأكيد على أهمية تأمين البحر الأحمر وجعله منطقة خارج إطار الصراعات الدولية.

تأسيس منظمة إقليمية تضمن اتخاذ خطوات عملية لضمان أمن البحر الأحمر

وفي الثمانينيات، تضائل الاهتمام العربي بمسألة أمن منطقة البحر الأحمر نتيجة عدد من الأحداث السياسية والأمنية التي شهدتها الساحة الإقليمية، حيث أدت معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية إلى إضعاف العمل الجماعي العربي المشترك في ذلك الوقت، بالإضافة إلى ما شهدته منطقة الخليج العربي من عدم استقرار حيث شهدت حرب الثمان سنوات بين العراق وإيران ومن ثم غزو الكويت والحرب على العراق ١٩٩٠-١٩٩١م، وبالرغم من أن في صيف ١٩٨٤م، تم زرع نحو ١٩٠ لغماً بحرياً متطوراً في مياه البحر الأحمر مما أدى إلى إصابة أكثر من ١٦ سفينة؛ وشكل تهديداً واضحاً لخطوط النقل البحري الدولي، وشكلت هذه العملية مؤشراً 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، حيث وجهت السودان الدعوة لعقد مؤتمر بهذا الشأن في ١٩٨٤م، 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

تداعيات انخفاض أسعار النفط: ارتفاع نسب الدين العام وتزايد اللجوء إلى السحب من الوفورات المالية المتراكمة لدى بعض الدول المصدرة للنفط

مصالحها وقد يحدث نوع من التداخل بين هذه المعوقات، حيث قد يحدث تطابق بين مصالح القوى العظمى ومصالح بعض القوى الإقليمية غير العربية، وقد تسعى القوى الإقليمية للتخالف مع بعض الأقليات لزعزعة الاستقرار الداخلي لدولة عربية ما، بالإضافة إلى التغلغل الإسرائيلي في دول الجوار الإفريقية، وضعف التعاون الاقتصادي بين البلدان العربية المطلة على البحر الأحمر، والوجود العسكري الأجنبي في حوض البحر الأحمر، والمشروعات الموازية التي يجري الإعداد لها على المستوى الإقليمي كمشروع السوق الشرق أوسطية.

وثمة عدد من الآليات لضمان نجاح أي مشروع قومي عربي لأمن البحر الأحمر، ويمكن حصر هذه الآليات في إنهاء الحروب الأهلية ودعم الاستقرار السياسي في البلدان العربية المطلة على البحر الأحمر، وتصفية الخلافات العربية-العربية ومحاولة تحييد بعض الأطراف الإقليمية، وتأسيس منظمة إقليمية للدول العربية المطلة على البحر الأحمر تضمن اتخاذ خطوات عملية للتعاون بين الدول الأعضاء لضمان أمن البحر الأحمر.

● **إنهاء الحروب الأهلية وضمان الاستقرار السياسي**
ويعتبر هذا شرطاً ضرورياً لإمكانية الانضمام إلى تنظيم إقليمي أو ترتيبات أمنية فاعلة، ولقطع الطريق أمام احتمال تدخل القوى الإقليمية أو دولية.
ففي سوريا، مازال شبخ الحرب الأهلية وتقسيم البلاد يفرض نفسه بين مراوحة الحل السياسي للحل العسكري، وفي وقت امتد فيه لهيب الثورة السورية إلى الجوار العربي خاصة في لبنان الذي بات عاجزاً عن مواصلة ترف سياسة "النأي بالنفس" نتيجة للتدخل المباشر لـ "حزب الله" في القتال داخل سوريا بجانب قوات النظام، لكن ظهور الدولة الإسلامية "داعش" قلب موازين الصراع في سوريا رأساً على عقب وأربك كل الحسابات ليس فقط السياسية بل والعسكرية أيضاً.
وفي اليمن، فإن التشاؤم سيطر على أجواء الحوار الوطني بسبب تفاقم أزمات القضية الجنوبية التي أخذت تتحول باتجاه الصراع الانفصالي، واجتياح الحوثيين للعاصمة صنعاء وسيطرتهم الفعلية على مقاليد الحكم في مواجهة مع انفصالي الجنوب ومقاتلي القاعدة (أنصار الشريعة) إلى مطالب العدالة

مما يشكل تهديد واضح 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، تم عقد اجتماع في القاهرة في نوفمبر ٢٠٠٨م، شاركت فيه مجموعة من الدول العربية مثل السعودية واليمن والأردن وسوريا، وأكدت هذه الدول ضرورة تعزيز آليات التعاون والتشاور فيما بينها لمواجهة هذه الظاهرة والحيولة دون امتدادها إلى منطقة البحر الأحمر بأكملها، وفي يونيو ٢٠٠٩م، ظهر إعلان الرياض الذي أشار إلى أهمية تشكيل قوة عسكرية لمكافحة القرصنة، بحيث تضم 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.

٤- آليات نجاح المشروع العربي لأمن البحر الأحمر

هناك تهديد قوي وواضح لأمن البحر الأحمر من قبل الأطراف الإقليمية غير العربية والدولية، لذا ينبغي صياغة تصور استراتيجي عربي لحماية أمن البلدان العربية المطلة على البحر الأحمر وتأمين الملاحة فيه وتحقيق التعاون والاستثمار المشترك لثروات هذا الممر المائي وفق مشروع عربي متكامل، تتقاطع حوله الأبعاد السياسية والأمنية والاقتصادية، ويجب أن ينطلق هذا المشروع من الدائرة الوطنية لكل دولة ومن دائرة التعاون الثنائي، وكذلك من دائرة المشروع الحدودي للدول المشاطئة ضمن أبعاده العربية والإقليمية، وذلك في المجالات العسكرية والأمنية والسياسية والاقتصادية والبيئية.

هناك عدد من المعوقات المحلية والإقليمية والدولية التي تقف في سبيل أي مشروع لتحقيق أمن البحر الأحمر من منطلق قومي عربي، وتعتبر بعض هذه المعوقات ذات طبيعة محلية تتعلق بسمات تخص كل دولة عربية من الدول المطلة على البحر الأحمر، أما المعوقات الإقليمية، فتتعلق بالعلاقات بين الدول العربية المطلة على البحر الأحمر، وكذلك بالقوى الإقليمية الأخرى غير العربية. وتتحصر المعوقات الدولية في نفوذ بعض القوى العظمى ومصالحها في المنطقة وسعيها لإعاقة أي تعاون من شأنه تحجيم نفوذها أو زعزعة

ومن ثم يمكن التنسيق مع بعض القوى الكبرى ذات النفوذ في منطقة البحر الأحمر مثل فرنسا ذات الحضور القوي في الصومال وجيبوتي، والصين التي تمتعت بنفوذ قوي لفترات في كل من إثيوبيا وإريتريا والصومال، ويمكن الاستفادة من التباين في مصالح هذه القوى ومصالح الولايات المتحدة الأمريكية، على أن يكون تعزيز الأمن القومي العربي هو المحك في درجة التعاون أو التنسيق مع بعض هذه القوى.

• تأسيس مجلس مشترك للدول العربية المظلة على البحر الأحمر

تعتبر هذه الآلية أهم آليات المشروع القومي العربي لحفظ الأمن في البحر الأحمر، ولا يمكن تأسيس هذه الهيئة أو المجلس إلا بتحقيق الآليات التي سبق ذكرها، ولا سيما تحقيق الاستقرار السياسي وحل الخلافات العربية، ونظراً لأن مفهوم الأمن القومي أو الإقليمي لم يعد يقتصر على المفهوم العسكري، فإن توافر الإرادة السياسية لهذه الهيئة أو المجلس يعد أمراً ضرورياً لإنجاحها، فالبحر الأحمر يمكن أن يكون عاملاً من عوامل التقارب بين الدول العربية المطلة عليه، كما أن لعضوية السعودية في مجلس التعاون لدول الخليج العربية أهمية قصوى لأنها ستتيح لها أن تكون همزة الوصل بين مجلس التعاون الخليجي ومجلس البحر الأحمر، ويعد هذا الأمر شديد الأهمية نظراً للارتباط الوثيق بين أمن البحر الأحمر وأمن الخليج العربي وضرورة التنسيق بينهما لتعزيز الأمن القومي العربي الشامل، ومن خلال هذا المجلس يمكن تحقيق عدد من الأهداف من أبرزها تكوين قوة عسكرية عربية للدفاع عن المصالح العربية في البحر الأحمر وإعمار الجزر المهجورة والسواحل وتحسينها عن طريق تكثيف الوجود العسكري بها، وإنشاء مناطق اقتصادية حرة بين دول البحر الأحمر العربية، وفتح الأسواق وتطوير المواصلات البحرية والبرية بين هذه الدول، وإنشاء شركات مشتركة تتولى استخراج وتسويق ثروات البحر الأحمر، والحفاظ على الأمن البيئي في البحر الأحمر والعمل على حماية البيئة فيه من التغيرات التي تحدث من السفن التجارية أو الحربية وبرمجة إنهاء الوجود الأجنبي في البحر الأحمر والحد من منح التسهيلات والقواعد للقوى الأجنبية فيه، والتوسع في منح تسهيلات وقواعد للأساطيل العربية.

الانتقالية ونقمة الثوار ومنظمتهم على كل ما يحدث داخل اليمن وهم يرون الثورة تتسرب بعيداً عن أهدافها. هذا الواقع العربي فرض نفسه على إقليم الخليج وإقليم المغرب العربي، وكذلك على المناطق الجنوبية الشرقية من الوطن العربي، حيث سيطرت هواجس كيفية الخروج من مأزق الثورات، وكيفية التكيف مع واقع جديد من مطالب الإصلاح السياسي والتغيير الديمقراطي والعدل الاجتماعي على اهتمامات النظم الحاكمة.

• تصفية الخلافات العربية-العربية

وتعد هذه خطوة ضرورية، لأنه لا يمكن الاتفاق على ترتيبات جماعية لأمن البحر الأحمر إذا كانت هناك خلافات حادة بين طرفين أو أكثر من أعضاء هذه الترتيبات، ويمكن أن يكون تعزيز التعاون الإقليمي بين أطراف التحالف المناوئ (إسرائيل، إريتريا، إثيوبيا) حافزاً للقضاء على الخلافات بين الدول العربية وبعضها، فقد استطاعت كل من إثيوبيا وإريتريا تناسي صراعاتهما المسلحة وإقامة علاقة تقترب من التحالف، بينما تختلف الدول العربية التي تشترك في قواسم عدة لأسباب لا تستحق التضحية بالأمن العربي من أجله، وإذا استطاعت التوصل إلى اتفاقات مع إسرائيل بعد أكثر من نصف قرن من الصراع المسلح، فيمكن حل هذه الخلافات مهما كانت، مع الاتفاق على ثوابت لا ينبغي الخلاف حولها لعل من أهمها عدم القيام بأي نشاط يمكن أن يؤثر سلبياً في الأمن القومي العربي حتى في حالة حدوث خلافات بين النظم الحاكمة، حيث تشهد بعض الدول العربية خلافات فيما بينها من وقت لآخر، لعل أبرزها الأزمة الخليجية التي اندلعت عقب قطع كل من السعودية والإمارات والبحرين ومصر في 5 يونيو/حزيران الماضي، علاقاتها مع قطر بدعوى دعمها للإرهاب، وهو ما تنفيه الدوحة بشدة.

• تحييد بعض القوى الإقليمية

يمكن للأطراف العربية تحييد الأطراف الإقليمية وحصر تهديدها للأمن القومي العربي في أضيق نطاق ممكن في حالة وجود تنسيق عربي وموقف عربي موحد يقنع الآخرين بقدره العرب مجتمعين على الرد بقوة على أي انتهاكات لحقوقهم وتهديد لأمنهم.

• تعزيز العلاقات مع بعض القوى الكبرى

يمكن للأطراف العربية التوصل إلى اتفاق مع بعض القوى الكبرى في حالة تشابه مصالحها مع مصالح الأطراف العربية.

قراءة في كتاب:

المجتمع الفوضوي دراسة النظام في السياسة الدولية



صدرت عن مركز الخليج للأبحاث ترجمة الطبعة الثالثة من كتاب (المجتمع الفوضوي: دراسة النظام في السياسة الدولية) للمؤلف هيدلي بول الأستاذ بكلية تفيلد / أكسفورد، وقال في مقدمة الكتاب: يتحرى هذا الكتاب طبيعة النظام (Order) في السياسة العالمية، لا سيما ما يتعلق بمجتمع الدول ذات السيادة الذي يجري الحفاظ من خلاله اليوم على النظام كما هو قائم في ميدان السياسة العالمية، وسعيت فيه إلى إعطاء أجوبة عن ثلاثة أسئلة أساسية هي: ما المقصود بالنظام في السياسة العالمية؟ كيف يتم الحفاظ على النظام في إطار النظام (system) الراهن من الدول ذات السيادة؟ هل لا يزال نظام الدول ذات السيادة السبيل الممكن إلى إقامة النظام العالمي؟

آراء حول الخليج - جدة

والى تجنب بحث القضايا الجوهرية في السياسة العالمية وفي الوقت الحاضر. ويقال في الأغلب إن احتمالات إحلال النظام الدولي تعتمد على نتائج إحدى المسائل الجوهرية الراهنة، ونهى، كما هو الحال الآن، السيطرة على انتشار الأسلحة النووية الاستراتيجية، أو تعزيز الوفاق بين الولايات المتحدة، والاتحاد السوفيتي السابق، أو احتواء الصراع العربي - الإسرائيلي، أو تجنب ركود اقتصادي عالمي.

رابعاً، ليست مقارنة النظام في السياسة العالمية التي طورتها في هذا الكتاب تلك التي تركز في المقام الأول على القانون الدولي أو التنظيم الدولي، والتي تبحث في الواقع في النظام باعتباره شيئاً قد يوجد، وقد وجد منفصلاً عن كليهما. وأزعم أن النظام يعتمد حقاً في بقائه على القواعد.

وأخيراً ليس هدفي من إعداد هذا الكتاب أن أصف أو أروج لمزايا أي تصور للنظام العالمي، أو أي سبيل بعينه يمكن أن يفضي إليه، بل إن هدفي، أو على الأقل هدفي الواعي، هو الفكري المحض الذي لست أرغب بالطبع في أن أوحى بشيء سخي، كأن أقول إن هذا الكتاب "بلا قيم". فمن المستحيل القيام بدراسة كهذه من دون أن أستقي من فرضيات أخلاقية وسياسية من نوع ما، وحتى لو كان ذلك ممكناً فسوف يكون عقيماً، فمن المهم أن تُخضع هذه المنطلقات للمحيص والنقد وأن تُعتبر إثارة القضايا الأخلاقية والسياسية جزءاً من الدراسة، ولست أقدر من غيري على عدم التحيز إزاء موضوع كهذا، لكنني لاؤمّن بقيمة أن يحاول المرء أن يكون غير متحيز أو نزهي، ومن الواضح بالنسبة إلى أن مقاربات لدراسة السياسة العالمية تفوق غيرها في عدم التحيز أو النزاهة، وأؤمّن أيضاً أن للبحث أخلاقياته الخاصة، وأنه ينزع بالضرورة إلى نسف المؤسسات والحركات السياسية بجميع أنواعها الخيرة والشريرة.

ويكمن عنصر الفوضى بدرجة مماثلة أو بدرجة أعظم من عنصر النظام في السياسة العالمية، بل إنه يُعتقد أحياناً (وخطأً) بأنه ليس هناك شيء أسمه النظام (order) في ميدان السياسة العالمية على الإطلاق، وإنما لا يمكن أن نتحدث عن نظام دولي أو نظام عالمي إلا باعتباره حصراً ووضعا مرغوباً في المستقبل، علينا أن نجتهد لكي نجعله وضعا واقعياً، لكنه لا يقوم على أرض الواقع الآن ولم يكن قائماً في الماضي. لكن مع إن من المهم أن نتذكر أن النظام في أحسن الأحوال هو عنصر واحد من عناصر السياسة العالمية، إلا أنني لا أرغب في التركيز على هذا العنصر بالذات، لذلك فإني عندما أتناول بعض مؤسسات مجتمع الدول، مثل توازن القوى والقانون الدولي والدبلوماسية والحرب والقوى العظمى، فإني أسعى إلى تقصي وظائفها من حيث علاقتها بالنظام، وليس من حيث الواقع الذي تحتله ضمن النظام السياسي الدولي ككل. ثانياً، أعرف النظام في هذا البحث بأنه وضع أو حالة فعلية أو ممكنة، وليس قيمة أو هدفاً أو مسعى، لهذا ليس من المفترض أن يكون النظام، كما أبحثه في هذه الدراسة، هدفاً مرغوباً، وأقل من ذلك أن يكون هدفاً طاغياً على غيره، ولا يعني القول أن مؤسسة ما أو أسلوب عمل ما يساعد على الحفاظ على النظام في السياسة العالمية أن نوصي بالحفاظ على تلك المؤسسة، أو اتباع ذلك الأسلوب في العمل. ولو أنني لا أعتبر النظام في السياسة العالمية هدفاً مرغوباً فيه، لما رأيت أن من الجدير أن أجري هذه الدراسة عنه. وفي الواقع فإن من المشكوك فيه ألا تولي أي نظرية جادة عن الغايات والقيم السياسية ما للنظام في العلاقات الدولية.

ثالثاً، سعيت إلى قصر بحثي للنظام في السياسة العالمية على المسائل الثابتة في ميدان البنية أو المؤسسات الإنسانية السياسية،

الحشد البحري .. والأمن العربي

بالذكر أن تركيا تضع قارة إفريقيا في مقدمة أولوياتها الاستراتيجية حيث بلغت قيمة استثماراتها هناك ٨,٥ مليار دولار، وأقامت ١١٥٠ مشروعاً استثمارياً، وبلغ عدد سفاراتها ٣٩ سفارة وسوف يرتفع عددها عام ٢٠٢٣م، إلى ٤٤ سفارة، وتتوجه الخطوط التركية إلى ٤٨ جهة، وتعمل ثلاثة مكاتب تابعة لوكالة التعاون الدولي التركية في ٣٧ دولة إفريقية مع إعلانها أن الاستثمارات التركية في إفريقيا سوف تصل إلى ٥٠ مليار دولار عام ٢٠٢٣م.

وتستغل الدول الأكثر ثراءً حالة العوز في الدول الإفريقية لاستئجار الجزر أو أراضٍ في اليابسة لإقامة القواعد كما فعلت أمريكا والصين واليابان وفرنسا حيث تدفع هذه الدول مجتمعة ٢٣٥ مليون دولار سنوياً لجيبوتي مقابل استئجار قواعد عسكرية في هذه الدولة الاستراتيجية من حيث الموقع الجغرافي، والفقيرة من حيث الموارد الاقتصادية.

كما أن هناك دول إقليمية أخرى تزاخم بقوة لإيجاد دور لها عند مدخل البحر الأحمر وهو ما تفعله إيران سواء عبر تواجدها الاستثماري والثقافي في عمق القارة الإفريقية، أو عبر استخدامها لمليشيات الحوثي في اليمن كأداة لتواجدها العسكري في البحر الأحمر ومضيق عدن.

كل ذلك وأكثر يحدث عند مدخل الممر الملاحي للبحر الأحمر، الذي تطل عليه سبع دول عربية بسواحل ممتدة من بحر العرب حتى خليج السويس، والمدخل الجنوبي لقناة السويس، مقابل تأثير عسكري عربي هامشي ومحدود كما يرى الدكتور أحمد سليم البرصان أستاذ العلوم السياسية، والذي يطالب بإقامة منتدى لأمن البحر الأحمر يضم مصر، السعودية، الإمارات، الأردن، السودان، الصومال، وجيبوتي ومن ثم إقامة تكتل من هذه الدول يخدم مصالح المنطقة ويقلل من خطر التدخل الأجنبي، ويقترح أيضاً إقامة منتدى مماثل بين دول مجلس التعاون الخليجي من جهة، والهند وباكستان من جهة أخرى لاحتواء إيران وتحجيم خطرهما في الخليج العربي وبحر العرب والمحيط الهادي، فهو يرى أن أمن الدول العربية المحيطة بالمرات المائية ضرورة استراتيجية، معتبراً أن احتواء إيران ومواجهة الخطر الإسرائيلي الذي يتمدد بقواعد عسكرية وعلاقات اقتصادية وسياسية مع إفريقيا ضرورة قصوى وأنية. أخيراً، على الدول العربية الفاعلة والمعنية بما يحدث أو سيحدث في البحر الأحمر أن تبادر ببدء المخاطر ولا تنتظر حدوث الصدمات عند بواباتها المائية، أو على حافة سواحلها، خاصة أن البحر الأحمر والخليج العربي شريانان تجاريان هامان في المنطقة، بل ركيزة أساسية للأمن الوطني الداخلي لكل دولة، وأمن قومي شامل لجميع دول المنطقة.



جمال أمين همام*
jamal@araa.sa

من المسلم به أن المنطقة العربية موجودة على الممرات المائية الاستراتيجية في العالم، خاصة أن هذه الممرات تقع في أهم طرق التجارة العالمية، وكما قال علماء الاستراتيجيات أن من يسيطر على البحار يسيطر على التجارة، ومن يسيطر على التجارة يسيطر على العالم. ورغم كل هذه المزايا الكبيرة، مازالت الدول العربية تتعامل مع الممرات المائية بأقل من المطلوب، بينما تدرك هذه الدول أهمية تلك البحار وسبق أن استخدمتها كأدوات لتحقيق الانتصارات العسكرية القديمة والحديثة ولعل نصر أكتوبر ١٩٧٣م، يؤكد دور البحر الأحمر في تحقيق النصر.

والواقع يؤكد أن البحر الأحمر يشهد تنافساً محموداً على التواجد العسكري الأجنبي كما هو حال دول قارة إفريقيا الداخلية أو المطلة على البحر الأحمر والتي تشهد صراعاً من دول كثيرة بشكل غير مسبوق في التاريخ، والخطر في هذا التهافت أنه يستهدف إقامة قواعد عسكرية في البر والبحر بطرق مختلفة وملتوية وبعضها مستأجر بمبالغ مالية زهيدة، وبعضها يأتي في إطار اتفاقيات غامضة وتؤدي إلى تواجدهم أجنبي طويل الأمد تحت بنود سرية.

وبعد أن كان اللاعبون التقليديون في إفريقيا قاصرين على الولايات المتحدة الأمريكية والدول الأوروبية، أي الاستعمار القديم، دخل في الوقت الحاضر إلى الساحة لاعبون جدد منهم: الصين، اليابان، والهند، ثم إسرائيل، تركيا، إيران، وروسيا وبعض هذه الدول استأجرت أراضٍ من الدول الإفريقية لإقامة قواعد قرب مدخل باب المندب، وبعضها تمدد إلى الاتجاه شمالاً كما فعلت إسرائيل، ثم تركيا بعد ذلك؛ فقد أقامت إسرائيل مبكراً قواعد في إثيوبيا أي إرتريا بعد استقلالها فكان لها موطئ قدم في أهم الجزر الإترتية، ثم جاءت تركيا وأقامت قاعدة في الصومال، ومؤخراً تم الإعلان عن استثمارها جزيرة سواكن السودانية لمدة ٩٩ عاماً وسط احتمالات غير مؤكدة عن استخدامها للأغراض العسكرية، والجدير



تأسست «شركة المعرفة» في عام ٢٠٠٨م، كشركة رائدة في مجالات تقنية المعلومات والاتصالات، تنظيم الفعاليات، النشر والتدريب. تقدم «شركة المعرفة» عدداً من الخدمات المتخصصة إستناداً على خبراتها المتميزة وبما لديها من فريق فني وإداري مؤهل للتعامل مع كافة متطلبات العملاء وصولاً إلى تقديم خدمات متميزة تسهم في تلبية كافة احتياجاتهم.

تتميز شركة المعرفة بموقع ريادي في مجال أعمالها بما تمتلكه من خبرات تقنية وتنفيذية تجعلها من أفضل الشركات في تقديم الحلول الإبداعية التي تناسب احتياجات الشركات والمؤسسات المستفيدة والمستخدمين على حد سواء. إن مبعث تميز وتفرد شركة المعرفة هو طاقمها الفني والإداري الذي يتميز بمعرفة وخبرات تراكمية كل في مجال تخصصه.

إن فلسفة شركة المعرفة تقوم على أساس أن أية خدمة يجب أن لا تكون بمعزل عن بقية العناصر والخدمات المشمولة في أي مشروع، بل تعتمد على تكامل كل الخدمات للوصول إلى النجاح المأمول، مع وضع أهداف العميل كأهم أولوية.

لمزيد من المعلومات الرجاء زيارة:

www.kcorp.net



مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع

تشجيع الأبحاث حول منطقة الخليج من خلال توفير المعرفة للجميع

هو مؤسسة فكرية بحثية مستقلة، تأسس في يوليو عام 2000 بمبادرة من الأكاديمي ورجل الأعمال السعودي الدكتور عبد العزيز بن عثمان بن صقر، ومقره الرئيسي في جدة بالمملكة العربية السعودية، وله فروع في كل من جامعة كامبريدج بالمملكة المتحدة، وجنيف بسويسرا، وطوكيو في اليابان. ويهدف المركز من خلال أنشطته الأكاديمية المتنوعة، وبرامجه البحثية المتعددة، ومطبوعاته المختلفة التي تصدر باللغتين العربية والإنجليزية، إلى تعميق وتوسيع دائرة الاهتمام الأكاديمي والبحثي بمختلف القضايا والتطورات ذات الصلة بتحقيق الأمن والاستقرار والتنمية والتكامل في منطقة الخليج. كما يهدف إلى تعزيز سبل ومجالات التواصل والتفاعل بين الباحثين العرب وغير العرب المتخصصين في الشؤون الخليجية. ونظراً للدور الأكاديمي البارز الذي يضطلع به المركز، فقد جاء، وللسنة الخامسة على التوالي، ضمن أكبر 10 مؤسسات للفكر في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، وذلك طبقاً للتصنيف السنوي الذي تقوم به جامعة بنسلفانيا في الولايات المتحدة الأمريكية بالتعاون مع الأمم المتحدة. كما احتل المركز، بحسب هذا التصنيف، مكانة مرموقة على المستوى العالمي من حيث الاهتمام بالشؤون الدولية، والتعاون المؤسسي، وبرامج المشاركة العامة.



www.grc.net

للمزيد من المعلومات أو للاشتراك