

التنافس الإقليمي والدولي في مضيق باب المندب وأثره على أمن الملاحة بالبحر الأحمر

International and regional competition over the Bab al-Mandab Strait and its impact on the security of navigation in the Red Sea

محمد عبد الفتاح الحمراوي

مدرس بقسم العلوم السياسية بكلية التجارة - جامعة دمنهور

المستخلص:

تهدف هذه الدراسة، وعنوانها "التنافس الإقليمي والدولي في مضيق باب المندب وأثره على أمن الملاحة بالبحر الأحمر" إلى التعرف على مضيق باب المندب وأهميته، حيث إنه أحد أهم الممرات البحرية في المنطقة والعالم، كما أن موقع المضيق من أهم المواقع الجيوستراتيجية، والذي يلعب دور كبيراً في العلاقات الدولية، وأحد بؤر الصراع الدولي. وتسعى الدراسة أيضاً لتحليل التنافس الإقليمي والدولي علي مضيق باب المندب، وأثره على حركة الملاحة بالبحر الأحمر. وتهدف الدراسة أيضاً لبيان الأهمية الجيوسياسية للبحر الأحمر بصفة عامة، ومضيق باب المندب على وجه الخصوص، وكذلك توضيح الأهمية الاستراتيجية التي يتمتع بها هذا الممر المائي، ومحاولة رصد الأبعاد الجيوستراتيجية والصراعات الدولية للتحكم في المضيق، حيث يشكل الموقع الاستراتيجي الذي يتمتع به باب المندب محفزاً للتنافس الدول صاحبة المصالح والأطماع في المنطقة.

وتتضاعف أهمية مضيق باب المندب والبحر الأحمر، باعتبارهما من أهم الممرات المائية لحركة التجارة العالمية، على الصعيدين الإقليمي والعالمي. ويحظى أمن الملاحة البحرية في البحر الأحمر ومضيق باب المندب باهتمامات دولية وإقليمية متزايدة لتأثيره على حركة السفن البحرية الناقلة للنفط والعبارة عن طريق المضيق. لذلك أصبح باب المندب ساحة للتنافس الإقليمي، ومنصة انطلاق لأعمال القرصنة والإتجار بالبشر والإرهاب. وهو ما يوضح سبب اهتمام القوى الإقليمية والقوى الدولية على حدٍ سواء بأمن الممرات البحرية، وسعيها لإنشاء تحالفات وإطلاق مبادرات لتأمين تلك الممرات.

الكلمات المفتاحية: باب المندب، الأهمية الاستراتيجية، البحر الأحمر، التنافس الدولي.

Abstract:

This study deals with the international competition of Bab-Alamanda strait because it constitutes strategic importance and draw the attention of the great countries and their greeting. to control it, the study hypothesis assumes that the strategic of this strait constitute instability. and wars in the region for a long time, the study recommended

the need to untie the red sea. basin coteries in one entity to confront the ambitions of the great powers in the region.

Keywords: Bab-Alamanda, strategic importance, red sea, international competition, petroleum

المقدمة

تتميز دول المنطقة العربية بأنه توجد ضمن حدودها أهم المضائق والممرات المائية الدولية ذات الأهمية الاستراتيجية والتي زادت أهميتها بعد اكتشاف النفط وزيادة حركة التجارة العالمية، حيث تعد الدول العربية، خاصة الخليجية، من أكبر مصدري الطاقة على المستوى العالمي، وكذلك من أكبر الأسواق المستهلكة للسلع والمنتجات الغربية، كما أن تلك الممرات مفتوحة للتجارة الحرة بين الشرق والغرب، ولعل أهم هذه الممرات هو مضيق باب المندب، الذي تشرف عليه كل من اليمن من ناحية الشرق، وجيبوتي من جهة الغرب. وتتداخل هذه الأهمية وتفاوت بالنسبة للدول المشاطئة والقوى الإقليمية والدولية، ما بين أهمية عسكرية وأمنية واقتصادية وسياسية، ولكن تبقى الأهمية الاقتصادية والعسكرية والأمنية هما أكبر الدوافع للتنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر ومضيق باب المندب، وتسعي إلى أن يكون لها موطئ قدم على شواطئ البحر الأحمر بشكل عام ومضيق باب المندب بشكل خاص.

واستمرت أهمية مضيق باب المندب محدودة، وذلك حتى افتتاح قناة السويس للملاحة في عام ١٨٦٩، وربط البحر الأحمر وما يليه من المحيط الهندي وشرقي إفريقيا بالبحر الأبيض المتوسط. وقد ازدادت أهمية المضيق في العصر الحديث، بسبب اكتشاف النفط في الدول الخليجية التي تستحوذ علي احتياطي ضخم من النفط. وقد زاد من أهمية هذا الممر البحري أنه يسمح بعبور كافة السفن العملاقة وناقلات النفط في يسر وسهولة.

وتحاول تلك الدراسة تسليط الضوء على الأهمية الجيوسياسية لمضيق باب المندب، بالإضافة إلى الجهود التي تبذلها الدول في الإقليم والعالم للحفاظ على أمن الملاحة بباب المندب والبحر الأحمر الذي يعد واجهة للأمن العربي المشترك، حيث تتقاسم الدول العربية المصلحة عليه المسؤولية الجماعية لحمايته، لارتباط ذلك بالمصالح التجارية والاقتصادية لتلك الدول. وقد ازدادت مؤخرًا حركة التفاعل على المستوى الإقليمي، خاصة مع ظهور أطراف جديدة في منطقة البحر الأحمر عامة ومضيق باب المندب على وجه الخصوص، ومن تلك الأطراف إيران وجماعة الحوثيين المدعومة منها، بالإضافة إلى حرص الدول الكبرى على استمرار حركة الملاحة فيه، ومحاولة دراسة أثر ذلك وسبل التفاعل مع تلك المتغيرات. والتعرف على أهم التهديدات المحيطة بأمن الملاحة البحرية في باب المندب، وإلى أي حد سوف تسهم الجهود الدولية والإقليمية في تأمينها وحمايتها وانعكاسات ذلك على المصالح العربية.

أهمية الدراسة:

تأتي أهمية الدراسة من أهمية البحر الأحمر وحركة الملاحة فيه بوجه عام ومضيق باب المندب بشكل خاص، باعتباره أحد أهم الممرات المائية لحركة التجارة العالمية على الصعيدين الإقليمي والعالمي. كما تتضح أهمية بعض الدول العربية مثل اليمن وجيبوتي، نظرًا لأهمية الموقع البحري الاستراتيجي لهاتين الدولتين. وازدادت أهمية المضائق والممرات البحرية خلال المرحلة الراهنة أكثر من أي وقت مضى؛ وذلك بسبب التهديدات المتزايدة للملاحة من خلالها، والتي نتجت عن حالة الاحتقان والتأزم في العلاقات بين دول الإقليم من جهة وبين بعض القوى الإقليمية والقوى العظمى من جهة ثانية.

كما تتمثل أهمية الدراسة في أنها تعمل على لتقديم إطار تحليلي للتنافس الإقليمي والدولي في منطقة البحر الأحمر وباب المندب بصفة خاصة، وتوضيح خطورة التهديدات بممر الملاحة في مضيق باب المندب وتأثيرها على حركة التجارة وامتدادات الطاقة.

أهداف الدراسة:

تسعى تلك الدراسة لتحقيق مجموعة من الأهداف، تتمثل في ما يأتي:

- التعرف على أهمية مضيق باب المندب، ودوره الجيوسياسي كأحد العوامل المؤثرة في السيطرة على خطوط النقل البحري المتحكم بالتجارة الدولية، وكركيزة لتدعيم الهيمنة والنفوذ الإقليمي والدولي.
- إبراز الأهمية الاستراتيجية والجيوبوليتيكية للبحر الأحمر ومضيق باب المندب.
- التعرف على التحديات والتهديدات المؤثرة على أمن الملاحة في البحر الأحمر ومضيق باب المندب.
- تحليل تنافس القوى الإقليمية والدولية حول الملاحة في البحر الأحمر ومضيق باب المندب.
- تسليط الضوء على الجهود الإقليمية والدولية لمكافحة تهديدات أمن الملاحة بمضيق باب المندب.

مشكلة الدراسة:

تتمثل مشكلة تلك الدراسة في أن المضائق والممرات البحرية من أهم النقاط المحورية التي تعد محركًا للحروب والصراعات بين دول العالم، والتي تسعى معظم الدول الكبرى لبسط هيمنتها عليها، حيث شكلت الأهمية الجيوسياسية للمضائق الدولية بصفة عامة، ومضيق باب المندب بصفة خاصة مسرحًا لتفاعلات القوى الإقليمية والدولية، الهادفة لتدعيم هيمنتها ونفوذها على هذا المضيق المهم، خوفًا من إغلاقه أو تعطيل حركة الملاحة فيه، وكذلك أمن إمدادات الطاقة نظرًا لأهميته الجيوستراتيجية والجيواقتصادية والأمنية، لضمان استمرارية تدفق إمدادات الطاقة التي تعبر من خلاله، والتي باتت تشكل عصب الحياة للدول الصناعية الكبرى.

ويمكن صياغة مشكلة تلك الدراسة في تساؤل رئيسي تسعى الدراسة للإجابة عليه، وهو على النحو التالي:

ما هو تأثير التنافس الإقليمي والدولي في باب المندب على أمن الملاحة بالبحر الأحمر؟

منهج الدراسة:

من أجل تحقيق أهمية تلك الدراسة والتوصل إلى أهدافها والإجابة على أسئلتها سوف تستخدم الدراسة المنهج الوصفي التحليلي، وذلك لتحليل تنافس القوى الإقليمية والدولية على مضيق باب المندب والملاحة في البحر الأحمر، والتعرف على الجهود الإقليمية والدولية لمواجهة تهديدات أمن الملاحة بمضيق باب المندب، كما ستعتمد الدراسة على مقارنة المصلحة الوطنية، وذلك من خلال التعرف على مصالح القوى الإقليمية والدولية المتنافسة حول مضيق باب المندب باعتبار تلك المصالح هي المحرك الحقيقي لسلوكها.

الحدود الزمانية والمكانية للدراسة

تتمثل الحدود الزمنية لتلك الدراسة في مرحلة ما بعد عام ٢٠١١ والتي شهدت سقوط النظام بدولة اليمن وبدء الصراع الداخلي في البلاد، فمنذ ذلك الحين تتخذ القوى الإقليمية والدولية من اليمن مسرحاً لمنافساتها وتفاعلاتها بهدف السيطرة على المناطق الحيوية بها، وأهمها مضيق باب المندب. أما الحدود المكانية للدراسة فتشمل منطقة البحر الأحمر ومضيق باب المندب والدول المحيطة به.

محاور الدراسة

لتحليل أثر التنافس الدولي والإقليمي على مضيق باب المندب على أمن الملاحة بالبحر الأحمر، ومن أجل الوصول إلى الإجابة على تساؤلات مشكلة الدراسة سوف تتم دراسة المحاور التالية:

- أولاً: الأهمية الجيوسياسية لمضيق باب المندب.
- ثانياً: الأهمية الجيوبولتيكية لمضيق باب المندب
- ثالثاً: الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب
- رابعاً: تحديات أمن وحرية الملاحة في مضيق باب المندب.
- خامساً: التنافس الإقليمي والدولي على مضيق باب المندب.
- سادساً: الجهود الإقليمية والدولية لمواجهة تهديدات أمن الملاحة بالبحر الأحمر.
- سابعاً: العدوان الإسرائيلي على غزة وتداعياته على أمن الملاحة بمضيق باب المندب.

أولاً: الأهمية الجيوسياسية لمضيق باب المندب

يعتبر مضيق باب المندب البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، حيث يصل بين البحر الأحمر وخليج عدن، ومنه إلى بحر العرب، ثم المحيط الهندي، ومنه إلى شرق وجنوب شرق آسيا، ومن ثم إلى المحيط الهادي، ومن ثم

يمكن القول بأن المضيق يعتبر مجرى مائي يصل بين كل من البحر المتوسط، والمحيط الهندي، والمحيط الهادي^١، ويقع مضيق باب المندب بين اليمن في قارة آسيا، وكل من جيبوتي وإريتريا في قارة إفريقيا، ويتوسط القارات الخمس. وتعتبر اليمن في قلب مشروع "الحزام والطريق" أو ما يعرف بـ "طريق الحرير"، نظراً لأهمية موقعها، وامتلاكها العديد من الموانئ، والجزر المتناثرة وعددها (١٣٠) جزيرة على هذا الطريق، مثل ميناء المخاء، وكذلك ميناء عدن، وأيضاً جزيرة بريم التي تتوسط المضيق^٢، ويصل طول مضيق باب المندب حوالي ٢٠ ميلاً، ما يعادل ٣٢ كم، وتقسم جزيرة بريم المضيق إلى قناتين، ويبلغ طول القناة الغربية ١٦ ميلاً بما يعادل ٢٦ كم، ويصل طول القناة الشرقية إلى ميلين، بما يوازي ٣ كم، ومما زاد من أهمية الممر الشرقي أن عبور السفن بين الجزيرتين (جزيرة بريم والبر الأفريقي) يتم بسهولة ويسر؛ حيث أن عرض القناة يصل إلى ١٦ كم، وعمقها يتراوح بين مائة إلى مائتي متر، الأمر الذي يؤدي إلى سهولة العبور عبر القناتين، وتبلغ المسافة بين ضفتي المضيق (٣٠) كيلومتراً من رأس منهالي في الجانب الآسيوي إلى رأس سيان في الجانب الإفريقي. لكل ذلك فإن لليمن أهمية كبرى بسبب موقعها الاستراتيجي، فهي تسيطر على الملاحة داخل المضيق، حيث إنها تتحكم في المدخل إلى البحر الأحمر من جهة الجنوب، كما أنها قريبة من الساحل الأفريقي أيضاً.

ويشمل مضيق باب المندب المياه الإقليمية لثلاث دول، وهي: اليمن التي تطل على الساحل الشرقي للمضيق، وإريتريا وجيبوتي اللتان تطلان على الساحل الغربي. فالموقع المتحكم له أهمية خاصة في مجال الجغرافيا السياسية، حيث يتيح لمن يسيطر عليه أن يبسط نفوذه وسيطرته على مساحات شاسعة، والتي قد تكون بعيدة دون الحاجة إلى الإمكانات الهائلة التي تتطلبها السيطرة المباشرة. وتمثل الجزر البوابة الشمالية لمضيق باب المندب، وبالتالي فإنه من يسيطر على تلك البوابة فإنه يستطيع أن يتحكم في مضيق باب المندب ويسيطر عليه^٣.

تعتبر المضائق والممرات البحرية إحدى النقاط المحورية التي تعد محركاً للصراعات بين دول العالم، وتسعى معظم الدول الكبرى لفرض نفوذها وهيمنتها عليها، حيث تشكل الأهمية الجيوسياسية للمضائق والممرات البحرية الدولية بصفة عامة، ومضيق باب المندب بصفة خاصة محوراً لتفاعلات القوي الإقليمية والدولية، التي تهدف لتدعيم هيمنتها ونفوذها على هذا المضيق المهم، خوفاً من تعطيل حركة الملاحة فيه أو إغلاقه^٤. ويعد مضيق باب المندب في مراحل التاريخ المتتابعة من المناطق الساخنة في السياسة الدولية، وفي مختلف مراحل الصراع الدولي، وذلك كهدف في حد ذاته، أو كوسيلة لتحقيق أهداف استراتيجية في مناطق أخرى من العالم القديم، وهذا الأمر جعل شعوب البحر الأحمر هدفاً مستمراً للتدخل الخارجي والغزو. وقد لعبت مصر واليمن دوراً رئيسياً في تاريخ البحر الأحمر بحكم سيطرتها على مدخله ومخرجه.

منذ ثلاثينيات القرن العشرين طرأ تغيير جوهري على مسار هذا الخط الملاحي، وارتبط هذا التغيير بالدرجة الأولى بظهور وتدفق النفط في منطقة الخليج العربي، والذي أدى إلى أن يصبح هذا الخط الملاحي شرياناً للحركة الملاحية بين الشرق والغرب. وقد اكتسب مضيق باب المندب أهميته ودوره المحوري، وأصبح بؤرة للصراع الدولي، خاصة بعد افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩ وربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط، حيث أصبح مضيق باب المندب أحد أهم ممرات النقل والمعارب البحرية بين أوروبا وحوض البحر المتوسط، وعالم المحيط الهندي وشرق إفريقيا، فقد كان المضيق قبل ذلك يلعب دوراً ثانوياً ولا يشكل أهمية استراتيجية كبيرة سوى للدول التي كانت تطمح في السيطرة والاحتلال على الدول المطلة على البحر الأحمر، ثم أضحت ذلك الشريط المائي الممتد من قناة السويس حتى مضيق باب المندب، يمثل أقصر الطرق التجارية البحرية وأهمها بالنسبة لطرق التجارة العالمية. وقد كان هذا الاختصار الكبير في المسافة والجهد والمال، نقطة جذب استراتيجية لهذا الطريق الذي يوجد مضيق باب المندب* على بوابته الجنوبية، وقد تضاعفت أهمية باب المندب بعد الاكتشافات الكثيرة لمصادر الطاقة في دول الخليج العربي، ووجود المضيق على طرق إمداد الطاقة المتجه إلى الأسواق الأوروبية والأمريكية، هذا بالإضافة إلى أنه يشكل نقطة ارتكاز للتجارة العالمية بين الشمال والجنوب.

ويحتل المضيق المرتبة الثالثة على مستوى العالم بعد مضيقي "ملقا ومضيق هرمز"، حيث يمر عبر المضيق بصفة يومية ما يقرب من (٣.٣ مليون برميل) من النفط، وتجدر الإشارة هنا إلى أن حركة التجارة العالمية ترتبط ارتباطاً لصيقاً باستقرار المضيق ومنطقة البحر الأحمر، حيث تمر عبر المضيق ما يقرب من ٢١ ألف سفينة سنوياً، وهو ما يعادل حوالي ١٠٪ من إجمالي الشحنات والبضائع البحرية على مستوى العالم، ومن ذلك معظم أنشطة التبادل التجاري بين آسيا وأوروبا.^٥

ثانياً: الأهمية الجيوبوليتيكية لمضيق باب المندب

في البداية تجدر الإشارة إلى أن المضيق يقع بين شبه الجزيرة العربية - وتحديداً في الزاوية الجنوبية الغربية - وشرق القارة الأفريقية، ويعتبر المضيق حلقة وصل بين البحر الأحمر والمحيط الهندي، وكذلك حلقة وصل بين كل من الخليج العربي والقرن الإفريقي، ويتوسط المسافة بين قناة السويس ومدينة بومباي الهندية، ويمتد مضيق باب المندب إلى المياه الإقليمية لأربع دول، هي: اليمن، جيبوتي، إريتريا، والصومال. وهنا تبرز الأهمية الجيوبوليتيكية لباب المندب كونه أحد أهم المضائق في العالم، فمن مميزاته الجيوبوليتيكية تحكّمه بمخارج ومداخل البحار المحيطة، إذ إن أي تحرك من الخليج العربي سينتهي في باب المندب عن طريق مضيق هرمز وخليج عدن والمحيط الهندي، ويتقاسم هذه الأهمية الجيوبوليتيكية مع مضيق جوبال وقناة السويس، حيث أصبح همزة الوصل بين كثير من الطرق البحرية.^٦

ويقع مضيق باب المندب بين الساحل اليمني الذي يطل عليه من الناحية الشرقية والجنوبية الشرقية بطول يبلغ (٥٨٧ كيلومتراً)، والساحل الجيبوتي الذي يطل عليه من الغرب بطول يبلغ (١٤١ كيلومتراً)، بين ما يقع الساحل الإريتري، ويقدر طول مضيق هرمز بـ (٥٥ كيلومتراً).^٧ ويحاط مضيق باب المندب بعدد كبير من الجزر الاستراتيجية التي تتحكم وبشكل مباشر في الطريق الملاحي للمضيق والبحار التي تحيط به، أو التي تقع في نطاقه، ويشير الباحث إلى أن هناك العديد من الجزر اليمنية، وتحديدًا تلك التي تقع في الجزء الشمالي للمضيق، والتي تُعد ذو أهمية استراتيجية سواء بالنسبة لليمن بصفة خاصة، ومنطقة البحر الأحمر بصفة عامة، وهذه الجزر يمكن إجمالها على النحو التالي:^٨

- جزيرة ميون (بريم): تعتبر من أهم الجزر اليمنية، حيث تتوسط مضيق باب المندب وتتحكم بالملاحة فيه. وتقسم جزيرة ميون (بريم) مضيق باب المندب إلى ممرين شرقي وغربي، وهي جزيرة فخرية بركانية وحادة جافة المناخ، والجزء الشمالي منها تكسوه الرمال، وتتخلله بعض الأحجار.^٩ وما يؤكد المكانة الاستراتيجية لجزيرة ميون (بريم) ومدى تحكمها في الملاحة مضيق باب المندب هو موقعها المطل على المدخل الجنوبي في البحر الأحمر، إذ إنها تمثل عنق الزجاجة بالنسبة لهذا المضيق.^{١٠}
- جزيرة كمران: تعد من أكبر الجزر اليمنية الواقعة على البحر الأحمر، وتقع في الجزء الشمالي لمضيق باب المندب، وتبلغ مساحتها (٢٠٤ كيلومترات مربعة).^{١١} وبها ميناء صالح لرسو السفن ذات الأحجام المتوسطة، وتعتبر مركزاً للثروة السمكية الهائلة. وتنتشر حول جزيرة كمران جزر صغيرة.^{١٢}
- جزيرة الشيخ ماعلو: وتعرف بجزيرة (أويستر) وهي جزيرة تقع على الممر الشرقي لمضيق باب المندب أو على مسافة ميل واحد شمال شرق جزيرة ميون، وهي ذات موقع يطل مباشرة على الملاحة داخل مضيق باب المندب.^{١٣}
- جزيرة الشيخ سعيد: وهي جزيرة قريبة من ساحل عدن، وتقع على مضيق باب المندب، وتقدر مساحتها بنحو (١٠٠٨) أميال.^{١٤}
- أرخبيل جزر سبأ (السوابغ): يتألف الأرخبيل من ست جزر رئيسية أكبرها جزيرة سبأ، وتأتي أهميتها الاستراتيجية من موقعها الجغرافي الذي يتحكم ويشرف بشكل مباشر على المضيق. ويضاعف من الأهمية العسكرية لتلك الجزر أنها تنتشر على مسطح مائي واسع نسبياً، على الرغم من صغر حجمها، كما أنها تصلح للاستخدام العسكري، وكذلك لإنشاء مطار ومحطات رادار بحرية.^{١٥}

- جزيرتا فاطمة وحالب: وهما جزيرتان تقعان ضمن عدد من الجزر في خليج اسست، وتكمن الأهمية الاستراتيجية للجزيرتين في قربهما الشديد من المسار الملاحي، وإشرافهما على الطريق الشمالي المؤدي إلى مضيق باب المندب.^{١٦}

- جزيرة دميرة: تطل على الطريق الشمالي المؤدي إلى مضيق باب المندب.^{١٧}

- جزيرة زقر: تنبع أهميتها الاستراتيجية من قربها الشديد من خطوط سير السفن المتجهة من وإلى مضيق باب المندب، مما جعلها تتمتع بأهمية السيطرة على الملاحة في هذه المنطقة.^{١٨}

- جزيرة حنيش الكبرى: تكمن أهميتها الاستراتيجية في أنها نقاط تكتيكية للسيطرة ومراقبة الحركة الملاحية للسفن المارة في مضيق باب المندب، كونها أعلى الجزر المطلّة على المضيق، ويمكن استخدامها في الأغراض العسكرية، وبخاصة في إنشاء قاعدة عسكرية، ومطار عسكري لاقتربها الشديد من خطوط الملاحة الدولية.^{١٩}

- جزيرة حنيش الصغرى: هي جزيرة جبلية صخرية بركانية، وتكمن أهميتها الاستراتيجية في السيطرة على الملاحة بالبحر الأحمر.^{٢٠}

- جزيرة عدن: تطل على مضيق باب المندب، وتتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وفيها خليج عدن الذي يعد المدخل الطبيعي للمضيق وجزره، كما يوجد فيها قلعة صغيرة تشكل موقعاً استراتيجياً مهماً كونها تتحكم بمدينة عدن.^{٢١}

- جزيرة سقطرى: تتمتع بموقع استراتيجي مهم للغاية، حيث تطل على مدخل مضيق باب المندب، مما يجعلها تتحكم بمسار الملاحة فيه. وتأتي أهمية هذه الجزيرة من موقعها الجغرافي المتوسط بين سواحل اليمن وعمان في الشمال، والسواحل الإفريقية في الغرب، والسواحل الهندية في الشرق، كما أنها تطل على خطوط الملاحة العابرة بالبحر الأحمر، وتتحكم في الطريق التجاري البحري الذي يتوسط المحيط الهندي والخليج العربي مع إفريقيا وأوروبا عبر مضيق باب المندب والبحر الأحمر والطريق الملاحي التجاري الآخر من الساحل الشرقي الإفريقي من رأس الرجاء الصالح، لذلك تعد بوابة العبور لمضيق باب المندب ومركزاً استراتيجياً مهماً لنقل النفط من مناطق الإنتاج في الخليج إلى مناطق الاستيراد النفطي في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية.^{٢٢}

لكل ما سبق، دفعت الأهمية الاستراتيجية لبعض الجزر عدداً من الدول المشاطئة لها إلى السيطرة عليها، لاستخدامها للأغراض العسكرية أو للسيطرة على الملاحة في المنطقة.^{٢٣}

ثالثاً: الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب

يعد مضيق باب المندب أحد أهم الممرات المائية الدولية، بحكم أهمية الموقع الجغرافي المتميز للمضيق، وتحكمه في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، مما جعله يدخل ضمن أولويات استراتيجية الدول الكبرى وأطماعها

الاستعمارية منذ القرن السادس عشر الميلادي.^{٢٤} تأتي أهمية مضيق باب المندب من موقعه الاستراتيجي في نهاية الطرف الجنوبي للبحر الأحمر الذي يعد أقصر طريق بحري يربط بين الشرق والغرب، بحكم خصائصه الجغرافية، لذلك فأهميته ترجع إلى تحكمه في التجارة العالمية، وبالإضافة إلى أنه المدخل الجنوبي للبحر الأحمر^{٢٥}، ومنه إلى بحر العرب فالمحيط الهندي، ومن ثمَّ إلى جنوب شرق وشرق آسيا على المحيط الهادي، كما أنه الممر المائي الذي يربط بين المحيطين الهادي والهندي والبحر المتوسط عن طريق البحر الأحمر عبر قناة السويس وصولاً إلى المحيط الأطلسي.^{٢٦}

وترتبط أهمية مضيق باب المندب الاقتصادية والسياسية بالأهمية الاستراتيجية التي يتمتع بها البحر الأحمر بوصفه أحد أخطر مناطق التنافس الدولي، حيث إنه من أهم الممرات البحرية الدولية، لما له من ميزة في الربط بين الجانبين الشرقي والغربي للعالم، وأيضاً بسبب حجم التجارة الدولية وحركة نقل النفط من خلاله، كونه المنفذ المائي الوحيد للنشاط البحري الأطلنطي عبر البحر المتوسط، ويمثل المدخل الرئيسي لنقل النفط لدول البحر المتوسط وغرب أوروبا. فمعظم التجارة ما بين الاتحاد الأوروبي من جهة، والصين واليابان والهند وبقية آسيا من جهة أخرى، تمر عبر مضيق باب المندب. وقد ازدادت أهمية باب المندب بعد افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩ وربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، فأصبح هذا المضيق هو الطريق الرئيسي للتجارة بين أوروبا وجنوب شرق آسيا، بالإضافة إلى أنه يوفر الوقت والمال لمستخدميه.^{٢٧} كما ازدادت الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب بعد اكتشاف النفط في منطقته الخليج العربي والجزيرة العربية في الثلاثينيات من القرن العشرين.^{٢٨} مما جعله ممراً تجارياً مهماً يربط بين مناطق الإنتاج النفطي والدول الصناعية الكبرى.^{٢٩} كما يعد ممراً رئيسياً لأكثر من ٣٠ بالمائة من حركة النفط العالمية، خاصة من دول الخليج العربي وإيران.^{٣٠} وتمتد الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب لتشمل الجزر اليمنية المطلة على البحر الأحمر، والتي يزيد عددها على ١٠٠ جزيرة، أهمها جزيرة بريم، التي تسيطر على الممرين الشرقي والغربي لمضيق باب المندب، لهذا تتمتع الدولة اليمنية بموقع استراتيجي يميزها عن بقية الدول المطلة على البحر الأحمر، ويمنحها هذا الموقع ميزة إشرافها الكامل على بوابته الجنوبية.^{٣١}

ويعتبر باب المندب من أهم الطرق البحرية لما يوفره للقوى الإقليمية والدولية من إمكانية الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط والمحيط الأطلنطي والمحيط الهندي. كما تظهر الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب في أنه البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، ويربط بين الشرق والغرب، وهو بوابة الملاحة الرئيسي في البحر الأحمر، وحلقة الوصل بين إفريقيا وآسيا وأوروبا، والذي يؤدي دوراً مهماً في التجارة الدولية، حيث يعد أقصر الطرق البحرية، كما يشكل منطقة التقاء المصالح الإقليمية والدولية، وهنا تتضح الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب في الإدراك الاستراتيجي الدولي.^{٣٢} وطوال العقود الماضية حاولت القوى الإقليمية والدولية فرض سيطرتها على

هذا الممر المائي الحيوي، ولكن السنوات الأخيرة شهدت تحركات غير مسبقة من قوى إقليمية ودولية عديدة للبحث عن موطئ قدم لها في إقليم البحر الأحمر، وإنشاء قواعد عسكرية على سواحل البحر الأحمر، خاصة السواحل الإفريقية، مما يؤدي إلى تداعيات استراتيجية مترتبة على الوجود العسكري الكثيف، خاصة من الدول الأجنبية، وبالتالي يؤثر ذلك على الأمن والاستقرار في هذا الإقليم.^{٣٣} وتتبع أهمية مضيق باب المندب الاستراتيجية من أهمية البحر الأحمر الذي يعد ممرًا للناقلات التجارية والنفطية والحربية، حيث يعتبر قناة تربط من الناحية الاقتصادية والعسكرية بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي عن طريق قناة السويس، كما يشكل بوابة عبور لتدفقات النفط من دول الخليج العربي إلى أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، كما أنه يتحكم في مداخل ومخارج البحر المتوسط والخليج العربي.^{٣٤}

ويمكن القول بأنه يمر عبر المضيق ما يقرب من (٢١ ألف سفينة) سنويًا، وهذا يعني أن الشحنات التجارية التي تمر عبره تعادل عشرة بالمائة من الشحنات التجارية العالمية.^{٣٥} كما يوجد مضيق باب المندب في المرتبة الثانية بعد مضيق هرمز من الناحية العسكرية والاقتصادية والسياسية، حيث إنه رابع أكبر ممر مائي في العالم يتحكم في الطرق البحرية التجارية التي تربط بين الشرق والغرب.^{٣٦} وتتضاعف أهمية المضائق البحرية بالنسبة للدول، في تحديد مكانتها المستفيدة منها والمطلبة عليها اقتصاديا وسياسيا؛ لأنها تمثل مراكز ثقل استراتيجي وسياسي. ولمضيق باب المندب أهمية جيوبوليتيكية واقتصادية وعسكرية وسياسية.^{٣٧}

ويتمتع مضيق باب المندب بأهمية استراتيجية كبرى في المجال الاقتصادي بالدرجة الأولى لكافة دول العالم، بما فيها الدول التي تقع على ضفتي المضيق أو دول البحر الأحمر وكذلك الدول الإقليمية. وقد اهتمت معظم دول العالم بالمضائق التي لها دور حاسم في حركة التجارة، كما أنها أداة للتحكم الاقتصادي في فترات النزاعات والحروب منذ العصور القديمة حتى الآن، ويعتبر مضيق باب المندب في مقدمة المضائق البحرية ذات الأهمية في العصر الحديث، وذلك لدوره المتواصل في ربط البحار والمحيطات الشرقية، لهذا فهو محط اهتمام دولي، وأصبح يحتل موقعًا استراتيجيًا مهمًا، وقد تضاعفت أهميته بعد فتح قناة السويس ١٨٦٩، وظهور أكبر مخزون للنفط في دول الخليج العربي.

ويحتل النفط مركزًا متقدمًا بين مصادر الطاقة، ويعد سلعة استراتيجية، وأصبح بعد الحرب العالمية الثانية أحد المتغيرات الكبرى التي تلعب دورًا حاسمًا في صراعات القوى العالمية الكبرى.

وقد أوضحنا سابقًا أن مضيق باب المندب يكتسب أهمية كبرى في عالم النفط، وذلك من خلال كمية النفط التي تعبر من خلاله، والمقدرة بنحو ٣.٥ مليون برميل يوميًا، وأن أي محاولة لتعطيل المرور بالمضيق، سوف يكون من شأنها أن تجبر ناقلات النفط على الدوران حول إفريقيا عبر طريق رأس الرجاء الصالح، بدلاً من المرور

عبر قناة السويس، مما سيؤدي لارتفاع تكاليف نقل النفط بشكل كبير. كما أن نحو ٢٥ ألف سفينة وناقلة نفط عملاقة تمر عبر مضيق باب المندب سنوياً باتجاه آسيا وأوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، وذلك بحسب إحصاءات عام ٢٠١٦، مما يجعل من هذا المضيق رابع أكبر مسارات النفط ازدحاماً في العالم.

يتمتع مضيق باب المندب بأهمية عسكرية بحكم موقعه، بسبب ما تشهده منطقة الشرق الأوسط من صراعات ونزاعات بحكم أهميتها، مما يقتضي وجود عسكري أجنبي ليكون طرفاً في هذه الصراعات^{٣٨}، مما يتطلب تحريك السفن الحربية عبر مضيق باب المندب إلى مناطق التوتر والصراع الدائر في المنطقة، وهذا ما حدث في حرب أكتوبر عام ١٩٧٣، حيث تم استخدام المضيق لأغراض عسكرية وسياسية، حينما قامت البحریتان المصرية واليمنية بإغلاقه في وجه السفن التابعة لإسرائيل، ومنعت المرور عبر مضيق باب المندب. وكان لهذا الإغلاق الأثر الكبير في حرب أكتوبر محلياً وعالمياً، كما أن ذلك الإجراء لفت انتباه الكثير من القوى الإقليمية والدولية إلى الأهمية الاستراتيجية للمضيق، فزادت مساعيها للسيطرة عليه لضمان حرية الملاحة من خلاله. لهذا فالأهمية العسكرية لباب المندب تكمن في أنه يمثل نقطة الدفاع عن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، من خلال النقاط الحصينة التي تقع بالجزر المنتشرة داخل وحول مضيق باب المندب، حيث يمكن إنشاء نقاط للرصد والتحكم في حركة الملاحة الدولية عبر المضيق، بالإضافة إلى أنها تعد مواقع دفاعية وقواعد انطلاق بحرية للسفن اليمنية وغيرها في المياه الإقليمية والدولية.^{٣٩} فالذي يسيطر على المضيق يمكنه تأمين حركة الملاحة به، ويمكنه كذلك إيقاف الملاحة به في حالة توافرت الإمكانيات والقدرات اللازمة لذلك، فمن يتحكم في مضيق باب المندب يمكنه إغلاق البحر الأحمر، مما يفقد قناة السويس موقعها المتميز. فإن أي محاولة لتعطيل أو لإغلاق الملاحة بالمضيق سيجبر السفن والناقلات على الإبحار من مناطق الإنتاج النفطي باتجاه طريق رأس الرجاء الصالح، مما سيزيد من وقت العبور، ويزيد من التكلفة، كما سيؤثر ذلك سلباً على الاقتصاد العالمي في مجالي التجارة والنقل البحري، لهذا تتنافس وتحرص القوى العالمية على إنشاء قواعد عسكرية تابعة لها في الجزر القريبة منه، بحجة ضمان أمن الملاحة في المضيق.^{٤٠}

وقد استثمرت إسرائيل علاقتها مع إثيوبيا قبل استقلال إريتريا، حيث أنشأت أول قاعدة عسكرية وأكبر قاعدة بحرية لها خارج حدودها في البحر الأحمر في جزيرة (دهلك) الإريترية عام ١٩٧٥، وذلك بموجب اتفاقية بينها وبين إريتريا. وتستخدم إسرائيل القاعدة لمراقبة حركة الملاحة في مضيق باب المندب. كما تمكنت من التغلغل في الدولة المستقلة (إريتريا)، وعززت من تواجدتها في البحر الأحمر، وذلك باستئجارها جزيرتي (حالب وفاطمة) في الجنوب الغربي للبحر الأحمر، ثم جزيرتي "سنشيان" و "دميرا"، وهي أقرب الجزر الإريترية إلى مضيق باب المندب.^{٤١} وخلال حربي الخليج الثانية والثالثة عبرت السفن الحربية الأمريكية من خلال مضيق باب المندب إلى

قواعدها العسكرية في منطقة الخليج العربي. وبعد ذلك اهتمت الولايات المتحدة الأمريكية بتواجدها العسكري، وذلك بإقامة قواعد عسكرية تابعة لها في الجزر المنتشرة حول المضيق لضمان أمن الملاحة ومكافحة الإرهاب والقرصنة في المنطقة. مما يعكس الأهمية الاستراتيجية التي يتبوأها مضيق باب المندب على المستويين الإقليمي والدولي. كل ما سبق جعل مضيق باب المندب خاصة واليمن عامة موقعاً جيوسياسياً مهماً، وجعل المنطقة نقطة جذب لكافة القوى الإقليمية والدولية الفاعلة، وذلك كونه يعد ممرًا تجاريًا تمر عبره النفط والسلع التجارية، بالإضافة إلى امتلاكه شواطئ طويلة مطلة على البحر الأحمر تنتشر عليها موانئ عديدة تؤثر في تحديد المسار الملاحي داخل البحر الأحمر.

رابعاً: تحديات أمن وحرية الملاحة في مضيق باب المندب

يمثل مضيق باب المندب ساحة لفرض السيطرة والنفوذ، سواءً على المستويين الإقليمي أو الدولي. وأدى اختلال ميزان القوى الإقليمي لصالح القوى الإقليمية غير العربية (إيران وتركيا وإسرائيل)، إلى تشجيع تلك القوى على العمل لمد نفوذها، ومحاولتها التحكم في المضائق والممرات البحرية في الخليج العربي وجنوب البحر الأحمر، وذلك إما بشكل مباشر كما في التهديد الإيراني المتكرر بإغلاق مضيق هرمز أمام حركة الملاحة الدولية، أو من خلال وكلائها وذلك بدعم أنشطة ميليشيا الحوثيين في مضيق باب المندب والبحر الأحمر. بالإضافة إلى تأزم العلاقة بين إيران والولايات المتحدة الأمريكية بسبب انسحاب أمريكا من الاتفاق النووي الإيراني عام ٢٠١٨، وفرضها سياسة "الضغط القصوى" على إيران، ومن ذلك حظر صادرات إيران النفطية، ما دفع طهران للرد على ذلك بالتهديد باستهداف المصالح الأمريكية في المنطقة، فقد هددت إيران بأنه إذا تم منعها من تصدير نفطها، فإن الآخرين في المنطقة لن يتمكنوا من تصدير نفطهم. ونتيجة لهذا التوتر تم استهداف ناقلات نفط سعودية وإماراتية في بحر عُمان قبالة سواحل إمارة الفجيرة الإماراتية، كما تم احتجاز ناقلة بريطانية في الخليج العربي، وذلك ردًا على احتجاز بريطانيا لناقلة نفط إيرانية في مضيق جبل طارق.

وهكذا فإن استمرار الأزمات السياسية والأمنية في الدول المطلة على الممرات البحرية في المنطقة، خاصة في كل من اليمن والصومال، سوف يشكل تهديدًا خطيرًا لأمن الملاحة البحرية في مضيق باب المندب والبحر الأحمر. ففي اليمن يظهر ذلك في سيطرة ميليشيا الحوثيين المدعومة من إيران على مدينة الحديدة على ساحل البحر الأحمر، سواءً باستهداف عدد من السفن التابعة للمملكة العربية السعودية ودول أخرى أو احتجازها، والأخطر من ذلك هو أن إيران وجدت من خلال حليفها الحوثي، موطئ قدم لها في البحر الأحمر وبالقرب من مضيق باب المندب^{٤٢}. من ناحية أخرى فإن استمرار الأزمة السياسية في الصومال منذ عام ١٩٩٠ يُشكل أيضاً تهديدًا مستمرًا للملاحة الدولية في خليج عدن، ويهدد بعودة نشاط القراصنة والتنظيمات الإرهابية في المنطقة. وقد مثلت التهديدات

الإرهابية لأمن دول المنطقة، خاصةً في ظل نشاط جماعات مثل القاعدة وداعش في اليمن والصومال وغيرهما، تهديدًا مستمرًا لأمن الملاحة البحرية.^{٣٢} ففي عام ٢٠١٦، أي قبل تصاعد الصراع اليمني كان مضيق باب المندب مهددًا في المقام الأول بالقرصنة والإرهاب، فقد كانت هجمات القراصنة على السفن الدولية في خليج عدن والساحل الصومالي للقرن الأفريقي منتشرة منذ عام ٢٠٠٥، وقد ازدادت الهجمات في كل عام حتى عام ٢٠١١، مما جعل هذه المنطقة الأكثر خطورة على الملاحة البحرية.^{٣٤}

وتشكل النزاعات الحدودية بين دول القرن الإفريقي عاملاً إضافيًا لتهديد أمن الممر الملاحي في البحر الأحمر، خاصة وأن تلك الدول تمتلك جزراً تطل مباشرة على هذا الممر الملاحي. فالقرصنة، رغم انحسارها في السنوات الأخيرة، إلا أنها تظل أحد التهديدات المحدقة بأمن الملاحة خاصة في خليج عدن، في ظل غياب دور الدولة في الصومال، وضعف إمكانيات دول أخرى مطلة على الممرات المائية في البحر الأحمر.^{٣٥}

ويمكن القول بأن التهديدات البحرية في مضيق باب المندب والبحر الأحمر لها آثار كبيرة على المصالح الوطنية لمصر، ويرجع ذلك لاعتماد الدولة المصرية بشكل كبير على إيرادات قناة السويس، والتي تعتبر نقطة عبور رئيسية للتجارة الدولية بين آسيا وأوروبا. لذلك، فإن أي تعطيل لقناة السويس سيكون له تأثير سلبي مباشر على الاقتصاد المصري، مما يهدد استقرار البلاد وأمن أهلها.

وقد شكّل عدم الاستقرار في الصومال تهديدًا أمنيًا لمصر، حيث كانت حركة الشباب، وهي جماعة مرتبطة بتنظيم القاعدة، مسؤولة عن هجمات عديدة في كل من الصومال، والدول المجاورة، ومنها كينيا، كما قامت الحركة باستهداف سفن قبالة سواحل الصومال، مما أدى لانتشار قوات بحرية دولية، تقوم بتسيير دوريات في المنطقة. وهكذا فإن أي اضطراب في التجارة البحرية في المنطقة يمكن أن يؤثر على وصول مصر إلى الموارد والأسواق الرئيسية.^{٣٦} كما أن التهديدات البحرية في البحر الأحمر، وتداعياتها الكبيرة على الأمن القومي والمصالح الاقتصادية المصرية، تجعل من مصلحة مصر الاستراتيجية ضرورة الحفاظ على أمن واستقرار الممرات المائية في المنطقة؛ خاصة مع أهميتها الجوهرية لتجارتها، واقتصادها وأمنها القومي، لذلك قامت مصر بالمشاركة في الجهود المبذولة، لتحقيق الاستقرار في المنطقة، ومواجهة أنشطة المنظمات الجهادية، لا سيما في الصومال.^{٣٧}

وتؤثر أعمال القرصنة بشكل كبير على صناعة الشحن في مصر؛ حيث تزيد من تكلفة شحن البضائع، وتشكل خطراً على سلامة البحارة، ومن أمثلة ذلك، ما حدث في عام ٢٠٠٩ عندما اختطف قراصنة صوماليون سفينة شحن تحمل بضائع مصرية، مما أدى إلى خسارة ملايين الدولارات. لذلك، شاركت مصر في الجهود الدولية المبذولة لمكافحة القرصنة، مثل فرقة العمل المشتركة. ويعد الإرهاب أهم تهديد لأمن الملاحة إلى مصر؛ فقد استهدفت الجماعات الإرهابية، ومنها داعش والقاعدة، المصالح البحرية لمصر، بما في ذلك قناة السويس ومضيق

باب المنذب وساحل البحر الأحمر. ولمواجهة تلك التهديدات الأمنية للملاحة في مضيق باب المنذب والبحر الأحمر، فقد اتخذت مصر العديد من الإجراءات لتعزيز قدراتها البحرية، حيث عززت الدولة وجودها البحري في البحر الأحمر، وطبقت إجراءات أمنية جديدة في موانئها ومطاراتها، كما قامت مصر بتنسيق الجهود مع دول أخرى في المنطقة وخارجها لمكافحة الإرهاب والقرصنة والتهريب.

وقد اتخذت مصر العديد من الخطوات لتعزيز قدراتها البحرية والتعاون مع الدول الأخرى لمواجهة تلك التهديدات، ومع ذلك فإن التحديات التي تشكلها هذه التهديدات تتطلب اليقظة والتنسيق المستمرين لضمان أمن الممرات المائية في المنطقة. في نهاية عام ٢٠٢٢، تولت البحرية المصرية قيادة القوة البحرية المشتركة ١٥٣ (CMF) لأول مرة، وهو أمر مهم لحماية الأمن البحري المصري. ويشير ذلك إلى الدور المتزايد لمصر ومسؤوليتها في أمن المنطقة، وبوجه خاص في مكافحة التهريب والتصدي للأنشطة غير المشروعة، بما في ذلك الإرهاب في البحر الأحمر، ومضيق باب المنذب، وخليج عدن.^{٤٨}

أ: دور القوى الكبرى في أمن الملاحة في مضيق باب المنذب

يشكل استمرار إمدادات الطاقة وعدم تعطيل حركة الملاحة البحرية ومكافحة القرصنة البحرية، الأهداف المعلنة للتواجد العسكري قرب مضيق باب المنذب، ولكن الهدف الحقيقي وراء ذلك التواجد هو السيطرة على هذا المضيق من خلال التواجد المباشر بالقرب منه، وهذا يعد تمهيداً لتحويل هذا المضيق، وجعله غير خاضع لسيادة الدول المشاطئة له، خاصة وأن الدول المطلة عليه لا تتمتع بالاستقرار الداخلي، مما قد يؤدي لأن يصبح مضيق باب المنذب تابعاً قانوناً لفئة المضايق التي يتحدد الملاحة فيها وفقاً لاتفاقيات خاصة، وذلك بهدف تغيير نظام المرور داخل المضيق، ليتحول من نظام المرور المعمول به حالياً وفقاً لاتفاقية قانون البحار لسنة ١٩٨٢، ليصبح نظام المرور الحر، الذي لا يضع أي قيد أو شرط على القوى المستخدمة لذلك المضيق.^{٤٩}

وتتواجد إيران في اليمن من أجل دعم مليشيا الحوثيين وزيادة قوتها من خلال تزويدها بالصواريخ والزوارق البحرية المسيرة عن بُعد والألغام البحرية ووسائل التدريب والتجهيز لعناصر الضفادع البشرية، بالإضافة إلى تواجد قواتها البحرية على مقربة من اليمن في القاعدة العسكرية الإيرانية في إريتريا، مما جعل من التواجد الأجنبي، وخاصة الأمريكي أمراً مشروعاً في نظر كثير من القوى الإقليمية. ونتيجة لذلك قامت الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا بزيادة برنامج التدريب العسكري مع المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة، وزيادة القدرات الاستطلاعية التي تقوم بدوريات على الشواطئ وبالقرب من الممرات المائية، حتى تكون جاهزة لصد أي هجوم تقوم به جماعة الحوثيين.^{٥٠}

ب: الأزمة اليمنية وأبعادها الداخلية على أمن الملاحة في مضيق باب المندب

تعد الحرب في اليمن، حربًا بالوكالة بين إيران من ناحية، والتي يمثلها ميليشيا الحوثيين، وهو ما يظهر في استهداف الحوثيين ناقلات نفط سعودية، والسعودية من ناحية ثانية، والتي لجأت إلى تحالف عربي وإسلامي، لإنهاء التمرد الحوثي منذ عام ٢٠١٥، وقد نجح الحوثيون تحت إشراف مدربيهم من الحرس الثوري في شن العديد من الهجمات على عدد من الأهداف البحرية بالقرب من مضيق باب المندب. وتمثل تلك الهجمات رسائل إيرانية للأمريكان من خلال تهديد الملاحة في مضيق باب المندب.^{٥١}

وهناك مواقع مهمة تتمركز فيها ميليشيا الحوثيين، ويستطيعون من خلالها تهديد أمن الملاحة في مضيق باب المندب والبحر الأحمر، وتتمثل تلك المواقع في محافظة الحُدَيْدَة الساحلية، وميناء الصليف والذي يوجد شمال محافظة الحديدة، وهو معبر للنفط اليمني باتجاه البحر، وأقرب نقطة بحرية من الحدود السعودية، وهكذا فالحوثيون يسيطرون على ٦٥٠ كم من سواحل البحر الأحمر، ومن هذه السواحل شن الحوثيون العديد من الهجمات على قواعد التحالف في البحر الأحمر، وخطوط الشحن التابعة للتحالف، والممرات البحرية الدولية في البحر الأحمر ومضيق باب المندب، مما يؤثر على واقع أمن إمدادات الطاقة في المنطقة والعالم، ومن أمثلة هذه الهجمات، تلك الهجمات التي حدثت في ٢٥ يوليو من العام ٢٠١٨م من الحوثيين ضد ناقلتي النفط السعودية بالقرب من مضيق باب المندب.^{٥٢} فقد شكّل هذا الاستهداف رسالة إيرانية واضحة مفادها أن إيران قادرة على غلق مضيق باب المندب من خلال وكلائها الحوثيين، وقد استغلت السعودية هذا الهجوم لتدويل التهديد، وتصوير الحوثيين على أنهم ذراع إيران في المنطقة.^{٥٣}

وجاءت أزمة اليمن بأبعادها الداخلية التي تراكمت فيها الكثير من العوامل المركبة، مثل: غياب الأمن والاستقرار السياسي، والفراغ الأمني الذي ولد ظهور التنظيمات الارهابية في الساحة اليمنية، وانعكاسات الصراعات الإقليمية على الواقع الداخلي (الصراع السعودي الإيراني)، كما ان بروز النزاعات الانفصالية الجنوبية جاءت لتضيف تحديًا جديدًا على اليمن، فضلًا عن تمدد (حركة أنصار الله) على حساب الجغرافيا السياسية لليمن، ووصولها الى الساحل اليمني وتهديدها للملاحة البحرية في البحر الاحمر ومضيق باب المندب المرتبط اساسا بمعادلة أمن امدادات الطاقة العالمية^{٥٤}، لتزيد من أزمات اليمن الداخلية، ولتؤجج من الحرب الداخلية منذ انقلاب الحوثيين على الشرعية، واستيلائهم على العاصمة صنعاء، ومحاولتهم التمدد نحو الجنوب للوصول إلى عدن بوابة المضيق المتحكم بممرات النقل البحري، واستدعى ذلك تدخل القوى الإقليمية لمحاولة منع هذا التمدد.

ويدرك الحوثيون حجم التهديد الذي يمكنهم إحداثه تجاه أمن وسلامة الملاحة البحرية، ومصالح القوى الدولية كالولايات المتحدة الأمريكية، التي يعتبرها الحوثيون شريكًا أساسيًا في التحالف العربي، لذلك أقدموا خلال فترات

الحرب الداخلية في اليمن، على تثبيت وجودهم على الشاطئ الغربي لليمن، وبالقرب من مضيق باب المندب، وقد سيطروا بالفعل على مساحة واسعة من الشواطئ اليمنية.^{٥٥}

ومن أهم المناطق التي سيطروا عليها ميناء الحديدة، وميناء الصليف، ورأس عيسى، حيث يستخدمون شواطئ الحديدة لإحداث حالة من التهديد المستمر للملاحة البحرية قبالة السواحل الغربية لليمن، بطريقة مأخوذة من الحرس الثوري الإيراني، باستخدام أسلوب الكرّ والفرّ الذي يعتمد على الزوارق الصغيرة والسريعة التي تظهر وتختفي فجأة، وفي أغلبها تكون مسيرة عن بُعد. ورغم تعرض مدينة الحديدة وقواعد الحوثيين فيها للعديد من الضربات الجوية، إلا أنهم حافظوا على سيطرتهم عليها، وحولوها إلى موقع لتدريب المقاتلين والدفع بهم لتنفيذ المهام القتالية في عرض البحر، واستطاعوا أن يجعلوا من مدينة الحديدة وكافة مناطق الساحل الغربي التي يسيطرون عليها، قاعدة لتهديد سفن التحالف والسفن التجارية.^{٥٦}

بالإضافة إلى الحديدة، يسيطر الحوثيون على ميناء رأس عيسى، وهو ميناء لتصدير شحنات النفط كانت تستخدمه الحكومة اليمنية قبل الأزمة. وعلى الرغم من تراجع الصادرات النفطية اليمنية حتى في فترات ما قبل الأزمة اليمنية الحالية، إلا أن هذا الميناء من المتوقع أن يكتسب أهمية كبرى في المستقبل، وقد أصبح أهم ميناء لتصدير النفط اليمني، وذلك إن صدقت نتائج المسوحات التي قامت بها شركة "توتال" الفرنسية وإحدى الشركات الصينية والتي تشير إلى أن اليمن يمتلك مخزونًا نفطيًا هائلًا.^{٥٧}

يتبين مما سبق أن لمضيق باب المندب أهمية استراتيجية للدول المصدرة والمستوردة للطاقة على حد سواء، وفي الأجندات الاستراتيجية الإقليمية والدولية، وعلى صعيد الأهمية الدولية هناك العديد من الدول تقوم بإنشاء قواعد عسكرية بالقرب هذا المضيق، ومن أبرز الشواهد على ذلك، قيام اليابان بإنشاء قاعدة بحرية عسكرية في جيبوتي، وذلك في عام ٢٠١١، وهي الأولى خارج أراضيها، بعد حوادث القرصنة البحرية قبالة شواطئ الصومال والتي بدأت في العام ٢٠٠٨. مع العلم أن اليابان لم يكن لها أي حضور عسكري على المستوى الدولي منذ الحرب العالمية الثانية.^{٥٨}

كان ومازال مضيق باب المندب يتعرض للتهديد الإيراني بالسيطرة عليه من خلال وكلائها في اليمن ميليشيا الحوثيين الذين هجموا بالقوة المسلحة على عدن العاصمة الجنوبية في عام ٢٠١٥م، وقامت إيران بإمدادهم الصواريخ والأسلحة من خلال سفن، حيث تم ضبط بعضها من قبل القوات الدولية في مضيق باب المندب والمياه الإقليمية اليمنية. كما هددت إيران أكثر من مرة بإغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة، مما يهدد الملاحة الدولية وتصدير نفط دول الخليج إلى سائر دول العالم. كما هددت إيران الملاحة في البحر الأحمر من خلال تواجدها العسكري في ميناء مصوع، وفي بعض دول القرن الإفريقي، ففي عام ٢٠١١م تم ضبط سفينة شحن قادمة من

إيران محملة بالأسلحة والمتفجرات بينها صواريخ (سام ٢) و(سام ٣) المضادة للطائرات دعماً لميليشيا الحوثيين.^{٥٩} وفي ٢٥ مارس عام ٢٠١٥م تقدمت قوات ميليشيا الحوثيين في اتجاه قاعدة العند الجوية بالقرب من العاصمة الجنوبية عدن متجهين إلى ميناء المخاء على البحر الأحمر المؤدي إلى مضيق باب المندب الاستراتيجي، ويُذكر أن قوات التحالف العربي والقوات الدولية قامت بإجهاذ المحاولات الإيرانية التي تتعلق بتهريب الأسلحة للمليشيات الحوثية من خلال السفن والقوارب الإيرانية.^{٦٠}

ويتمثل المشروع الإقليمي لإيران في تحقيق أكبر قدر من الانتشار والنفوذ عربياً وإقليمياً. إن مطامع إيران لن تتوقف عند حد الدخول في الصراع الحوثي في اليمن، كقوة داعمة فقط لهم، بل إن لها تواجداً آخر في دولة إريتريا، فضلاً عن أن إيران تحتفظ بمعسكرات تدريب للحوثيين في إريتريا. ولا تقل إسرائيل خطورة في سعيها للسيطرة على البحر الأحمر ومضيق باب المندب والتحكم في الملاحة الدولية.^{٦١}

أما الدول المتضررة من إغلاق مضيق باب المندب أو السيطرة عليه من إيران وإسرائيل أو أي قوة معادية، فهي جمهورية مصر العربية، ودول الخليج وفي مقدمتها المملكة العربية السعودية. ولقد عملت مصر على الدخول ضمن التحالف العربي في اليمن، حيث إن التهديدات لمضيق باب المندب تمثل تهديدات للأمن القومي المصري ولقناة السويس، خاصة وأن ٩٨٪ من حركة السفن تمر عبر قناة السويس، وتأتي من خلال مضيق باب المندب. فأهمية باب المندب تأتي من كونه مرتبط بقناة السويس ومضيق هرمز.^{٦٢} وقد أدى تأزم الوضع في غزة بتشعباته الإقليمية إلى التخوف من احتمال عرقلة حركة الملاحة عبر مضيق باب المندب الاستراتيجي، مما قد يؤثر على حركة التجارة العالمية وخاصة النفط، وتجدد الحديث إقليمياً ودولياً عن مضيق باب المندب، وذلك بعد استهداف الحوثيين عدداً من السفن التجارية وناقلات النفط، في ضوء التصعيد المتواصل في قطاع غزة.^{٦٣}

خامساً: التنافس الإقليمي والدولي على مضيق باب المندب

يشتل التنافس الإقليمي والدولي بهدف التواجد في المنطقة المحيطة بمضيق باب المندب، كما تشتل الخلافات السياسية بين الدول الواقعة في محيطه مما أوجد حالة من القلق من إمكانية عرقلة أو تعطيل الملاحة بالمضيق، ولا تقتصر أهمية باب المندب على الدول التي تطل على المضيق مباشرة، بل تشمل كذلك الدول التي ترتبط استراتيجياً، أو عسكرياً، أو اقتصادياً، أو سياسياً بالمنطقة.

فالولايات المتحدة الأمريكية تمر تجارتها وأساطيلها البحرية من خلال مضيق باب المندب، وكذلك أوروبا نظراً لاعتمادها على النفط الوارد من دول الخليج العربي إليها عبر مضيق باب المندب، بالإضافة إلى أهميته الجيوستراتيجية بالنسبة لروسيا كونه يربط بين موانئها بالبحر الأسود وأسطولها بالمحيط الهندي لما يمثله من أهمية استراتيجية للبحرية الروسية.^{٦٤}

وهكذا تنتظر القوى الإقليمية والدولية إلى الصراعات داخل المنطقة في ضوء ما يحقق لها أهدافها ويخدم مصالحها، ونتيجة لذلك قد تتدخل القوى الكبرى في تلك الصراعات للدفاع عن مصالحها، مما يسبب حالة من التنافس بين تلك القوى الكبرى للتأثير على المنطقة والسيطرة عليها بهدف الحصول على مزايا عسكرية أو اقتصادية^{٦٥}. وتتميز اليمن بالأفضلية في السيطرة على الممر الملاحي بمضيق باب المندب، وقد عملت القوى الإقليمية والدولية الكبرى على إقامة قواعد عسكرية بالقرب منه؛ بسبب لأهميته في حركة التجارة العالمية والنقل البحري.

١ - التنافس الإقليمي في باب المندب

مع نشوب الحرب في اليمن كشفت العديد من القوى الإقليمية البارزة عن مطامعها في هذه المنطقة الاستراتيجية التي تشمل المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن، خاصة الأطراف المرتبطة بالحرب من خلال دعمها وتأثيرها في القوى المنخرطة في الصراع، مثل السعودية والإمارات وإيران، حيث ترتبط السعودية بحدود مباشرة برية وبحرية مع اليمن عبر البحر الأحمر، وأما بالنسبة ل طهران فإن هدفها الأساسي هو تدعيم جبهة الحوثيين من أجل إيجاد موطئ أو مكان لها في الممر المائي الدولي والإقليمي.

وقد عمل التحالف العسكري العربي بقيادة السعودية في مارس ٢٠١٥ على مساعدة الحكومة اليمنية التي تحظى باعتراف دولي على استعادة سلطتها. وسعت السعودية والإمارات للسيطرة على الممرات المائية الأساسية، وقامت كل منهما بإنشاء الموانئ والقواعد العسكرية في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن، ما سمح للبلدين بحماية حدودهما البحرية، وفرض سلطتهما الإقليمية، ودعم مصالحهما التجارية.^{٦٦}

وقد تمثلت مخاوف السعودية والإمارات في قيام طهران بشن هجمات على ممرات الشحن الأساسية لمصالحهما الاستراتيجية في البحر الأحمر ومضيق باب المندب، فضلاً عن هجمات على دول الخليج المجاورة^{٦٧}، وفضلاً عما سبق يمكن القول بأن كل من المملكة والإمارات كان لديهم حرص شديد على إيجاد مكان لهما في الموانئ الإفريقية على الضفة الأخرى القريبة من باب المندب، فقامت الإمارات بدور أساسي في تمويل وبناء محطات الحاويات والنفط في (دوالة) في جيبوتي، وذلك عام ٢٠٠٩، والتي تبعد ١٢ كيلو متر غرب ميناء جيبوتي القديم. كما أنشأت الإمارات قاعدة عسكرية في إريتريا وقاعدة أخرى في بربرة بإقليم أرض الصومال، بينما السعودية تسهم في تطوير ميناء (تاجورا) الجديد في شمال جيبوتي، ووقعت اتفاقاً مع حكومة جيبوتي لإنشاء قاعدة عسكرية في البلاد.^{٦٨}

وتكتسب اليمن بموقعها الاستراتيجي أهمية جوهريّة للطموحات الإقليمية والبحرية السعودية والإماراتية على السواء، فالسيطرة على السواحل اليمنية لا تؤثر فقط على حركة الشحن العالمية عبر البحر الأحمر ومضيق باب

المندب، بل تسمح أيضًا للدولتين بتجاوز مضيق هرمز، والذي هددت إيران بإغلاقه في أكثر من مناسبة^{٦٩}. أما بالنسبة لإيران فإن استراتيجيتها تجاه اليمن تركز على عدد من المحاور الأساسية، ومنها موقع اليمن الاستراتيجي المتميز في جنوب غرب آسيا، وإشرافها على مضيق باب المندب، وارتباطها الحدودي مع السعودية، وما شكلته اليمن من تنافس استعماري في القرن الماضي، بالإضافة إلى التماثل الطائفي (الشيوعي) بينها وبين جماعة الحوثيين، وفي هذا الصدد تجدر الإشارة إلى أن إيران تسعى إلى الاستعادة من قرب اليمن الجغرافي من المملكة العربية السعودية، واستغلالها على نحو يهدف إلى محاولة تطويقها من ناحية الجنوب، وذلك بعدما نجحوا في تطويقها من ناحية الشمال، عن طريق إسقاط نظام الرئيس صدام حسين في العراق^{٧٠}.

أما دولة الإمارات العربية المتحدة، فمطامعها في المنطقة ليست وليدة الفترة الراهنة، ولكن ذلك بدأ في تسعينيات القرن العشرين، عندما سعت للسيطرة على ميناء عدن، وذلك بعد إعلان الوحدة اليمنية بين الشمال والجنوب في عام ١٩٩٠، حيث قررت حكومة اليمن إقامة منطقة تجارة حرة في عدن، مما أثار المخاوف لدى أبو ظبي بأن ينعكس ذلك سلبًا على حركة ميناء جبل علي في دبي^{٧١}.

وتمكنت الحكومة اليمنية من استعادة الميناء بعد قيام الثورة الشعبية، ولكن أبوظبي انتزعتة مجددًا بعد نشوب الحرب في العام ٢٠١٥، ومشاركتها مع السعودية في التحالف العربي الداعم للحكومة الشرعية، حيث يخضع الميناء وعدد من الموانئ والجزر الواقعة جنوب وشرق اليمن لسيطرة دولة الإمارات والتشكيلات العسكرية المحلية التي شكلتها خلال السنوات القليلة الماضية، ومنها التشكيلات المسيطرة على عدن ومحافظات أخرى، وكذلك التشكيلات المسلحة المرتبطة بطارق صالح، نجل شقيق الرئيس اليمني الراحل علي عبدالله صالح، ولها نفوذ واسع في جنوب غرب البلاد، بالقرب من مضيق باب المندب.

ومنذ عام ٢٠١٨م قامت دولة الإمارات بتوجيه سياستها نحو تغليب مصالحها في المقام الأول على مصالح حلفائها في التحالف العربي، حيث سعت إلى تحقيق سيطرتها على سواحل اليمن وممرات الشحن، وقامت بتطبيق ما يعرف باسم "استراتيجية سلسلة الموانئ". فقد أحكمت الإمارات قبضتها على موانئ جنوبية أساسية والمناطق المحيطة بها، ما دفعها لرعاية المشروع الانفصالي في جنوب اليمن. وقد اعتبرت السعودية أن تلك الاستراتيجية الإماراتية سوف تُضعف حليفها الرئيسي المتمثل في الحكومة اليمنية المعترف بها دوليًا، مما أدى تفكك التحالف المناهض للحوثيين، وأصبحت السعودية تواجه بمفردها الحوثيين على حدودها^{٧٢}.

ويذكر أن التنافس الإقليمي على المضيق وعلى منطقة البحر الأحمر لم يقتصر على الدول السابقة، بل يشتمل على دولًا أخرى، يأتي في مقدمة هذه الدول دولة تركيا التي قامت بتهيئة وإنشاء أكبر قاعدة عسكرية في الصومال، وكان ذلك في عام ٢٠١٧م، وأيضًا إسرائيل التي أدركت بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ أهمية السيطرة

والتحكم في هذا الممر المائي، وتمكنت بالفعل خال العقود الأخيرة من بناء القواعد العسكرية على عدد من الجزر التابعة لإريتريا^{٧٣}، وعملت على تعزيز علاقاتها مع عدة دول إفريقية. كما أن التطورات التي شهدتها المنطقة العربية في السنوات الأخيرة دفعت الكثير من الدول للبحث عن مواقع لها في هذا النطاق الجغرافي الأكثر أهمية. وقد أدت حالة الفقر في الدول المطلة على مضيق باب المندب من الجهة الغربية للبحر الأحمر إلى تقديم هذه الدول تسهيلات للقوى العظمى، باعتبار أنها تسهيلات تجارية، ولكن لها أبعاد استراتيجية، كما أن الأنظمة المتوارثة والفساد المنتشر في تلك الدول ساهم بشكل كبير في تسهيل تواجد الدول العظمى في هذه المناطق الاستراتيجية، ومن أبرز الأمثلة على ذلك دولة جيبوتي التي تحولت فيها القاعدة العسكرية الفرنسية إلى نموذج لتهيئة حالات أخرى من القواعد العسكرية، وكذلك القاعدة الصينية في جيبوتي والتي تحصل على تسهيلات هائلة، بسبب ما تقدمه الصين لدولة جيبوتي، باعتبارها جزء من مشروع الحزام والطريق، وهو للأهداف الاقتصادية والتجارية كما يبدو للوهلة الأولى، ولكن تريد الصين أن تبلغ العالم بحضورها بقوة في المنطقة.^{٧٤}

وقد سعت إيران للتواجد في منطقة البحر الأحمر لفرض نفوذها على منطقة الخليج العربي وامتداده للبحر الأحمر، وتطمح إيران للتواجد في المنطقة لضمان أمن سفنها، ومواصلة دعم الحوثي في اليمن باعتباره أحد انصارها في المنطقة^{٧٥}، وتمكنت إيران من بناء قواعد عسكرية في إريتريا*، ويوجد في دولة جيبوتي أكثر من قاعدة عسكرية أنشأتها العديد من الدول الكبرى التي تسعى لفرض سيطرتها ونفوذها على المنطقة.^{٧٦} وعززت إسرائيل في السنوات الأخيرة علاقاتها مع العديد من الدول الإفريقية، وأصبح لها نفوذ تسعى من خلاله لتقوية حضورها في المناطق الاستراتيجية العربية، خاصة بعدما تمكنت من تطبيع العلاقات مع دولة الإمارات ومملكة البحرين.^{٧٧} وأكد رئيس الوزراء الإسرائيلي (بنيامين نتنياهو) آنذاك في حديث لـ (سي إن إن بالعربية) في الثاني من أغسطس ٢٠١٨ على أهمية النشاط البحري الإسرائيلي.^{٧٨}

وكذلك تركيا فمن المهم لها التواجد الإقليمي في منطقة القرن الإفريقي ومضيق باب المندب، ويظهر ذلك في تواجدتها في الصومال ورغبتها التوسع بالتواجد في سواكن السودانية، بالإضافة إلى تواجد الأسطول العسكري السعودي في منطقة باب المندب.

٢ - التنافس الدولي في باب المندب

شهدت المنطقة في الفترة الأخيرة تعزيز الولايات المتحدة الأمريكية لوجودها العسكري، حيث قامت بإرسال المزيد من قواتها لمنطقة الشرق الأوسط، والممرات المائية في باب المندب والبحر الأحمر بشكل خاص.^{٧٩} ويبرز التنافس الدولي في منطقة باب المندب والموانئ القريبة، ومنها موانئ القرن الإفريقي من خلال العديد من المؤشرات، وفي مقدمتها الوجود العسكري الصيني الذي ظهر في السنوات الأخيرة من خلال إنشاء أول قاعدة

بحرية لها في جيبوتي، متجاوزة بذلك ما تنتهجه سياستها الخارجية التي ظلت تتجنب الظهور بالقوة العسكرية خارج حدودها، وبعيداً عن تركيزها التقليدي على منطقة شرق آسيا والمحيط الهادئ، ويرى مراقبون أن هذا التغيير يرجع إلى زيادة المصالح الصينية في إفريقيا والشرق الأوسط، ويأتي أيضاً في إطار المشروع الصيني مبادرة الحزام والطريق (حزام واحد، طريق واحد) التي تسعى لإنشاء طرق برية وبحرية تربط أقاليم من آسيا والمحيط الهندي، فهذه المبادرة تشير إلى أنها ذات طبيعة اقتصادية في المقام الأول، ومع ذلك فإن القاعدة الصينية في جيبوتي تعبر عن الوجه الآخر الذي تسعى بكين للظهور به، لا سيما في إطار سياستها التنافسية مع الولايات المتحدة الأمريكية التي أبدت انزعاجها من قيام الصين ببناء هذه القاعدة.^{٨٠}

وكشفت التطورات والأحداث التي شهدتها منطقة البحر الأحمر خاصة والشرق الأوسط بصفة عامة، عن تواجد العديد من الدول الكبرى في هذه المنطقة، سواء من خلال القواعد العسكرية أو وجود التحالفات والعلاقات ذات الأبعاد المختلفة، ومن هذه القوى العالمية الولايات المتحدة الأمريكية وحلفاؤها، وفي مقدمتهم بريطانيا وفرنسا، ومؤخراً الصين المنافس الأبرز للنفوذ الأمريكي، بالإضافة إلى القوى الإقليمية الصاعدة: تركيا وإيران وإسرائيل، ويتفاوت الحضور والتأثير من دولة لأخرى.^{٨١}

واستمرت الولايات المتحدة الأمريكية في سياستها في المنطقة مرتبطة بأمن إسرائيل وتأمين حرية الملاحة لها في البحر الأحمر، وذلك من خلال نشرها قوات بحرية كبيرة في كل من المحيط الهندي والخليج العربي والبحر الأحمر، إضافة إلى العديد من القواعد العسكرية بالمنطقة بهدف خدمة مصالحها في منطقة الشرق الأوسط والبحر الأحمر ولضمان حرية الملاحة بمضيق باب المندب والبحر الأحمر، والتأكد من استمرار تدفق النفط من دول الخليج العربي إلى حلفائها في أوروبا.^{٨٢}

وتتمثل أهداف الولايات المتحدة الأمريكية في منطقة مضيق باب المندب في التأكيد على عدم وقوع تلك المنطقة تحت سيطرة أي قوى معادية لسياسات وأهداف الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها^{٨٣}، وتأمين تدفق النفط من منطقة الشرق الأوسط ودول الخليج العربي إلى الولايات المتحدة وحلفائها من خلال مضيق باب المندب والبحر الأحمر، بالإضافة إلى ضمان حرية الملاحة الدولية في البحر الأحمر عامة ومضيق باب المندب خاصة. فقد أشارت إدارة معلومات الطاقة الأمريكية على موقعها الإلكتروني خلال عام ٢٠١٤ أن إغلاق مثل هذه الممرات المائية ولو مؤقتاً سوف يؤدي إلى زيادات كبيرة في تكاليف الطاقة الإجمالية وأسعار الطاقة العالمية.

ويحظى مضيق باب المندب بأهمية خاصة في الوقت الراهن بسبب اعتماد مصر على الغاز الطبيعي من أجل الحفاظ على إمداداتها من الكهرباء.^{٨٤}

ويذكر في هذا الصدد أن "جو بايدن" -الرئيس الأمريكي السابق- أكد على أهمية هذه المنطقة وأن أمريكا ليست لديها الرغبة في التخلي عن تلك المنطقة أو تركها للغير وفي مقدمة هذه الدول بطبيعة الحال هي إيران وروسيا والصين في إشارة إلى الوجود الأمريكي في منطقة الشرق الأوسط، وبخصوص الملاحة البحرية في المنطقة أكد (بايدن) أن الولايات المتحدة الأمريكية لن تسمح للقوى الأجنبية في المنطقة بتهديد الملاحة الدولية في مياه المنطقة خاصة في مضيق هرمز وباب المندب، وأضاف (بايدن) قائلا: إن تدفق الموارد الاقتصادية في الشرق الأوسط يعتبر شريان حياة للاقتصاد العالمي ولذلك فالولايات المتحدة الأمريكية تلتزم مع دول العالم بالقانون الدولي وستحافظ على أمن الممرات المائية المهمة.^{٨٥} وقالت وكالة الأنباء السعودية (واس) خلال زيارة الرئيس بايدن للمملكة إن المملكة العربية السعودية والولايات المتحدة الأمريكية أكدت على أهمية الحفاظ على حرية حركة التجارة عبر الممرات البحرية الدولية الاستراتيجية، خاصة مضيق باب المندب ومضيق هرمز، كما أضاف البيان إن البلدين رحبا بقوة المهام المشتركة ١٥٣ المنشأة حديثا بهدف التركيز على أمن مضيق باب المندب والبحر الأحمر.^{٨٦}

كما عملت روسيا للتوصل لاتفاق مع حكومة جيبوتي لإقامة قاعدة عسكرية تستخدمها في الأساس القوات الروسية، وأيضا المحادثات التي استمرت بين عامي ٢٠١٢ و ٢٠١٣ شملت التفاوض حول مساحة الأراضي المتوقع تخصيصها للقاعدة، وأيضا حجم الاستثمارات الروسية المرتقبة في هذه المنطقة، حيث إن الحصول على قواعد ومنافذ عربية في المياه الدافئة يعد مطلبا حيويا في السياسة الخارجية الروسية لخدمة وتأمين مصالحها وأهدافها في مناطق مختلفة من العالم.^{٨٧} وتعمل روسيا على استعادة مناطق نفوذ الاتحاد السوفيتي السابق في الدول العربية والإفريقية ومنها السودان واليمن وغيرها، وذلك بإقامة نظام إقليمي يحمي مصالحها، وأيضا لدى روسيا طموح في منطقة البحر الأحمر والقرن الإفريقي من أجل خدمة أهدافها في شرق أوروبا وتخفيف العقوبات القاسية المفروضة عليها بعد حربها مع أوكرانيا.

وقد اهتمت الصين بالبحر الأحمر ومضيق باب المندب باعتبارهما أحد الخطوط الأساسية من مشروع طريق الحرير الجديد، الذي يهدف إلى إعادة رسم خريطة التجارة العالمية في ظل استراتيجيتها للسيطرة عبر شركاتها على موانئ البحر المتوسط لتأمين تجارتها إلى أوروبا^{٨٨}، حيث تمر حوالي ٨٠٪ من الصادرات الصينية من خلال البحر الأحمر، وفي عام ٢٠١٨م قامت الصين بافتتاح قاعدتها اللوجستية* في جيبوتي في منطقة مضيق باب المندب.^{٨٩}

سادساً: الجهود الإقليمية والدولية لمواجهة تهديدات أمن الملاحة بالبحر الأحمر

إن الأمر الذي لا خلاف عليه أن معظم القوى الإقليمية والدولية تتنافس فيما بينها على مد سيطرتها ونفوذها نحو المضائق والممرات البحرية، ويأتي ذلك في المقام الأول من خلال إبرام العديد من المبادرات والاتفاقيات مع الدول التي توجد في منطقة المضائق والممرات المائية في محاولة من تلك القوى للتواجد في هذه المناطق بصفة مشروعة، والمشاركة في أي ترتيبات أمنية تتم صياغتها في هذا الشأن^{٩٠}، وذلك من خلال التحالف الدولي* لأمن وحماية حرية الملاحة البحرية.

في أبريل عام ٢٠٢٢ شكلت كل من البحرية الأمريكية والبريطانية فريقاً أمنياً جديداً مع عدد من الدول الحليفة لمراقبة البحر الأحمر^{٩١}، كما سيقوم هذا الفريق بدوريات في البحر الأحمر لمكافحة "الأنشطة الإرهابية والتخريب"^{٩٢}. ويعتبر أمن الملاحة بالبحر الأحمر، وتأمين النفط وإمداداته وطرق نقله، أحد أهداف السياسة الأمريكية، باعتباره عاملاً أساسياً فاعلاً في البنية الاقتصادية الأمريكية، لما له من دور استراتيجي في تحديد المصالح الأمريكية، وأي تغيير طويل الأجل في سوق النفط الدولية سيكون له أثر عميق في الدور الأمني للولايات المتحدة الأمريكية في منطقة البحر الأحمر ومضيق باب المندب.^{٩٣}

ومنذ مايو ٢٠٢٢ تقوم عدد من الدول الأوروبية، وفي مقدمتها فرنسا بالدعوة إلى تمديد صلاحيات بعثة الرقابة الأوروبية على مضيق هرمز، وقد تكونت تلك البعثة بداية ٢٠٢٠ من ثماني دول أوروبية ليشمل البحر الأحمر نزولاً إلى المحيط الهندي عبر مضيق باب المندب.^{٩٤} وفي ديسمبر ٢٠٢٢، تولت مصر قيادة عمليات القوات البحرية المشتركة، وهي المرة الأولى التي تتسلم فيها القيادة منذ انضمامها إلى الشراكة البحرية التي تتكون من ٣٤ دولة في أبريل ٢٠٢١، وتولت قوات البحرية المصرية مهام دولية جديدة في البحر الأحمر لتشمل مضيق باب المندب وخليج عدن، إثر توليها للمرة الأولى قيادة "قوة المهام المشتركة ١٥٣ الدولية"^{٩٥}. وهذه القوة تضم كلاً من مصر والسعودية والإمارات والأردن والولايات المتحدة الأمريكية، ويتركز نطاق عملها في البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن.^{٩٦} وتكمن أهمية حماية الملاحة في باب المندب في أن ١٠٪ من التجارة العالمية تمر عبر مضيق باب المندب، وهناك رغبة لزيادة هذه النسبة خاصة تجارة مصادر الطاقة والنفط بعد الحرب الروسية الأوكرانية.

وعلى الرغم من أهمية دور الدول العظمى في الحفاظ على السلم والأمن الدوليين، بما في ذلك أمن وسلامة الممرات البحرية، إلا أن تعدد الأدوار الإقليمية والدولية من شأنه أن يعمق التنافس الدولي والإقليمي، وهو ما قد يأتي بنتائج عكسية، وبدلاً من ضمان أمن وسلامة هذه الممرات، فليس بمستغرب أن يتمخض عن هذا التنافس العديد من النزاعات والصدامات بين القوى المتنافسة على هذه المنطقة، لا سيما إذا أخذنا في الاعتبار وجود العديد

من القواعد العسكرية لهذه القوى في هذه المنطقة؛ فعلى سبيل المثال يوجد على أرض جيبوتي ما يقرب من ٩ قواعد عسكرية أجنبية^{٩٧}، وقررت أوروبا من جهتها إنشاء تحالف أوروبي بحري لمراقبة التحركات في مياه منطقة الخليج، يعمل بالتنسيق مع التحالف الذي تقوده الولايات المتحدة، ويكون مقر قيادة هذا التحالف في العاصمة الإماراتية أبوظبي، وذلك وفقاً للاتفاق الموقع في هذا الشأن بين وزيرة الجيوش الفرنسية ووزير الدولة لشؤون الدفاع في دولة الإمارات بتاريخ (٢٥/١١/٢٠١٩)، وأوضحت الوزيرة الفرنسية أن نحو ١٥ دولة أوروبية وغير أوروبية ستشارك في هذه المبادرة، كما أصدرت وزارة الخارجية الفرنسية، بتاريخ (٢٠/١/٢٠٢٠)، بياناً سياسياً مشتركاً من قبل ثمان دول أوروبية تدعم إنشاء بعثة تحت قيادة أوروبية للمراقبة البحرية في مضيق هرمز (EMASOH) European-led maritime surveillance mission in the Strait of Hormuz، وهذه الدول هي: فرنسا والدنمارك واليونان وهولندا وبلجيكا وألمانيا وإيطاليا والبرتغال، وذلك بهدف ضمان أمن الملاحة وتخفيف حدة التوتر في المنطقة.^{٩٨}

وقد تمت روسيا في (يوليو/ ٢٠١٩) مقترحاً بإنشاء نظام للأمن الجماعي الإقليمي في منطقة الخليج بهدف إنشاء منظمة للأمن والتعاون بالخليج (على غرار منظمة الأمن والتعاون الأوروبي) تضم الدول الإقليمية المعنية، بالإضافة إلى روسيا والصين والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي والهند وغيرها من الأطراف الدولية المعنية، وذلك إما بصفة أعضاء مراقبين أو منتسبين. كما تعمل روسيا لإقامة قاعدة بحرية لوجستية في مدينة "بورتسودان" السودانية على ساحل البحر الأحمر، وستكون أول قاعدة روسية في إفريقيا منذ تفكك الاتحاد السوفيتي السابق، وسوف تتسع لأربع سفن بينها سفن نووية. ويهدف هذا المركز اللوجستي إلى خدمة السفن الروسية في البحر الأحمر، وسوف يتم إنشاؤه بموجب اتفاق بين روسيا والسودان يمتد لمدة ٢٥ عاماً قابلة للتديد، وذلك يعد بداية لحضور روسي دائم في البحر الأحمر، ويفتح الباب لنشاط واسع للبحرية الروسية في المنطقة، والتي سيكون من مهامها- وفقاً للجانب الروسي- حراسة السفن التجارية ومكافحة القرصنة، ويعكس هذا التطور الأهمية الاستراتيجية الكبيرة للبحر الأحمر ومضيق باب المندب بالنسبة لروسيا.^{٩٩}

وتهدف الاستراتيجية الصينية المسماة (عقد اللؤلؤ) التي انتهجتها في منطقة جنوب آسيا، من خلال إبرام اتفاقيات مع الدول المطلة على المضائق والممرات البحرية، إلى بناء موانئ لحماية تجارتها البحرية و وارداتها من مصادر الطاقة. وقد شهد الدور الصيني زخماً متزايداً مع إعلان الصين عن مبادرتها الشهيرة "الحزام والطريق" منذ عام (٢٠١٣)، حيث يعتبر بحر عُمان وخليج عدن والبحر الأحمر ممراً محورياً لطريق الحرير البحري وللتجارة الصينية نحو أوروبا عبر قناة السويس، بالإضافة إلى ضمان تدفق وارداتها من النفط العربي والإفريقي. وفي هذا

الإطار عقدت الصين اتفاقية عام ٢٠١٧ مع جيبوتي لبناء قاعدة لها في هذه الدولة ذات الموقع الاستراتيجي في جنوب البحر الأحمر والمطلة على مضيق باب المندب.^{١٠٠}

وفي ٢٢/١/٢٠٢٠ بدأت وحدة طائرات دورية تابعة لقوات الدفاع الذاتي بالبحرية اليابانية مهمة لجمع المعلومات الاستخباراتية في الشرق الأوسط وسط تصاعد حدة التوترات في المنطقة، وتضم الوحدة اليابانية طائرتين من طراز P-3C قامتا بالتحليق من جيبوتي إلى خليج عدن، وقد أضيفت مهمة جمع المعلومات الاستخباراتية إلى مهام الوحدة، وذلك بعد حصولها على موافقة مجلس الوزراء الياباني لضمان الإبحار الآمن للسفن التجارية المرتبطة باليابان في الشرق الأوسط. وتعتبر هذه أول مهمة طويلة الأمد لجمع المعلومات الاستخباراتية خارج اليابان لقوات الدفاع الذاتي، وقد أعربت إيران عن رفضها للقرار الياباني^{١٠١}. ومن جهة أخرى أعلن في ٢٠٢٠/٢/٣ عن إرسال طوكيو المدمرة اليابانية «تاكانامي» إلى خليج عُمان؛ لحماية حركة الملاحة وحراسة ناقلات النفط، وتحمل على متنها طاقماً من ٢٠٠ بحار وستعمل مع طائرتي دوريات بحرية.^{١٠٢}

وفي مطلع عام ٢٠٢٠م اتخذت كوريا الجنوبية قراراً بتوسيع نشاط وحدة "تشيونغ هيه" البحرية الكورية الجنوبية؛ حيث أعطت الضوء الأخضر لهذه الوحدة من أجل العمل في مضيق هرمز وحوله للقيام بعملية عسكرية بصورة منفردة، وبحسب ما ذكرته وكالة الأنباء الكورية فقد لقي هذا القرار ترحيباً من قبل الولايات المتحدة.^{١٠٣} وتوجد وحدة "تشيونغ هيه" في خليج عدن منذ عام ٢٠٠٩ للمساعدة في التصدي للقرصنة، وذلك بالشراكة مع دول إفريقية والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي، ووفقاً لتقرير حكومي بكوريا الجنوبية صدر في عام ٢٠١٨ فإن الوحدة مؤلفة من نحو ٣٠٠ فرد وتضم مدمرة وطائرة هليكوبتر مضادة للغواصات وثلاثة زوارق سريعة^{١٠٤}، وفي ٥ يناير من العام ٢٠٢١م قامت دولة كوريا الجنوبية بالإعلان عن إرسال المدمرة "تشوي يونغ" التابعة لوحدة "تشونغ هيه" العسكرية الكورية الجنوبية إلى المياه القريبة من مضيق هرمز، وذلك بعد قيام الحرس الثوري الإيراني باحتجاز ناقلة النفط الكورية "هانكوك كيمي" في مضيق هرمز بدعوى تلويثها للبيئة البحرية، وجاء ذلك بالتزامن مع مطالبة إيران لكوريا بالإفراج عن أرصدها المجمدة لديها بسبب العقوبات الأمريكية المفروضة على طهران، والتي تقدر بنحو ٧ مليارات دولار.^{١٠٥}

وفي سبتمبر ٢٠١٩ أعلنت إيران عن مبادرة تهدف لتحقيق الاستقرار لكل شعوب منطقة مضيق هرمز، والعمل الجماعي لتحقيق أمن الطاقة وحرية الملاحة والتدفق الحر للنفط وغيره من الموارد من وإلى دول منطقة مضيق هرمز وخارجها، كما أعلنت إيران أنها بصدد التنسيق مع دول مجلس التعاون الخليجي الست، بالإضافة إلى العراق. وعلى صعيد آخر تُجري إيران مناورات في الخليج وبحر عُمان، من بينها مناورات بحرية كبرى مشتركة شمال المحيط الهندي وبحر عُمان بين إيران وكل من روسيا والصين، وذلك تحت مسمى "حزام الأمن البحري"^{١٠٦}،

وفيما يتعلق بالبحر الأحمر ومضيق باب المندب، وعلاوةً على دعمها لمليشيات الحوثيين في اليمن، فقد عملت إيران على توثيق علاقاتها مع جيبوتي من خلال توقيع اتفاقية تعاون مشتركة بين البلدين، كما عملت إيران على تعزيز علاقاتها مع إريتريا، وذلك بعقد اتفاق معها لإنشاء قاعدة عسكرية على الساحل الإريتري وكذلك إنشاء مركز لتموين السفن الإيرانية في البحر الأحمر. كما سعت تركيا بدورها لتعزيز علاقاتها مع عدد من الدول المطلة على الخليج والبحر الأحمر، وذلك عبر إنشائها أكبر قاعدة عسكرية تركية خارج البلاد في الصومال على خليج عدن عام ٢٠١٧، كما عملت أنقرة على تأجير جزيرة سواكن من السودان على البحر الأحمر، بالإضافة لدعمها مبادرة هرمز للسلام التي طرحتها إيران. وفي هذا الإطار أقامت إسرائيل علاقات قوية مع إريتريا، وعقدت معها اتفاقاً عسكرياً وأمنياً يتيح لوحدها البحرية استخدام الموانئ والجزر الإريتريّة، كما أنشأت قاعدة جوية وقاعدتين عسكريتين في الجزر الأريتيرية القريبة من باب المندب.

وتعمل الدول العربية بالمنطقة على مواجهة تهديدات الملاحة في البحر الأحمر ومضيق باب المندب من خلال تصديها لمحاولات القوى الإقليمية فرض سيطرتها ونفوذها على المضائق والممرات البحرية في المنطقة، حيث إن أي تهديد لتلك المضائق والممرات يمثل تهديداً لاستقرارها وازدهارها وأمنها القومي، وتقوم الدول العربية بالتنسيق مع الدول المعنية في المنطقة ومع الدول العظمى بالإضافة إلى محيطها العربي والإسلامي، وفي إطار تلك الجهود أعلنت المملكة العربية السعودية في ديسمبر عام ٢٠١٨ عن تأسيس تكتل يضم الدول العربية المطلة على حوض البحر الأحمر وإريتريا، وفي السابع من يناير عام ٢٠٢٠ شهدت العاصمة السعودية الرياض الإعلان عن إنشاء "مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن"^{١٠٧}، وقد ضم الميثاق التأسيسي لذلك المجلس ثماني دول عربية وإفريقية، هي: السعودية، مصر، الأردن، السودان، اليمن، إريتريا، الصومال، جيبوتي^{١٠٨}، وأكد البيان التأسيسي على أهمية التشاور والتنسيق حول الممر المائي على أساس أن البحر الأحمر يُعد المعبر الرئيسي لدول شرق آسيا وأوروبا^{١٠٩}، مع التأكيد على أن المجلس سوف يعمل على "حفظ المصالح المشتركة ومواجهة جميع المخاطر، والتعاون في الاستفادة من الفرص المتوفرة"، كما استضافت المملكة العربية السعودية في مكة المكرمة قمتين طارئتين (عربية وإسلامية)، تم التأكيد خلالهما على التضامن العربي والإسلامي مع الرياض عقب استهداف المرافق النفطية داخل المملكة وتخريب ناقلات نفط في بحر عُمان.^{١١٠}

وتسعى المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة، لتعزيز علاقاتها الأمنية والاستراتيجية مع الدول المطلة على البحر الأحمر، وعلى وجه الخصوص جيبوتي والصومال وإريتريا، وقد بذلت السعودية جهوداً ملحوظة من أجل نزع فتيل النزاع الحدودي بين جيبوتي وإريتريا. كما اهتمت دول الخليج العربي بتأسيس آلية لمواجهة تهديدات الأمن البحري في إطار ما يعرف بمجموعة الأمن البحري ٨١، التي تهدف للحفاظ على أمن

الممرات البحرية الحيوية. وفي نوفمبر عام ٢٠١٧ وتحت مظلة الأمم المتحدة، تولى سلاح البحرية الملكي البحريني قيادة قوة الواجب المشتركة ١٠١ المعنية بمكافحة القرصنة البحرية في خليج عدن. وأعلنت مصر إرسال قطع بحرية لتأمين الملاحة في باب المندب عقب انقلاب ميليشيا الحوثيين على الشرعية في اليمن عام ٢٠١٤، كما قامت في ١٥ يناير ٢٠٢٠ بافتتاح أكبر قاعدة عسكرية في منطقة البحر الأحمر، وهي قاعدة "برنيس"، التي تهدف لمواجهة التحديات الأمنية في نطاق البحر الأحمر، وتأمين حركة الملاحة العالمية من البحر الأحمر وحتى قناة السويس والمناطق الاقتصادية المرتبطة بها.^{١١١}

تحديات إقامة نظام أمني إقليمي وتداعياته على أمن الملاحة في البحر الأحمر

تعاني دول المنطقة من ضعف قدراتها العسكرية، ويتمثل ذلك الضعف في قلة الأساطيل البحرية، وعدم وجود تعاون حقيقي بين تلك الدول، كما أن معظم دول المنطقة تعتمد على المعونات العسكرية والاقتصادية التي تأتيها من القوى الدولية الكبرى. بالإضافة إلى التأثير السلبي لعدم الاستقرار السياسي والأمني في عدد من الدول المطلة على البحر الأحمر، ومنها حالة الصومال واليمن،^{١١٢} وقد استغلت تلك الحالة من عدم الاستقرار بعض القوى الإقليمية مثل إيران لتحقيق مصالحها في ضوء صراعاتها مع قوى إقليمية بالمنطقة مثل المملكة العربية السعودية ومصر وإسرائيل، وقوى دولية مثل الولايات المتحدة الأمريكية. وتقوم إيران بتوظيف الممرات الملاحية لتحقيق مصالحها، وتهديد الملاحة في الخليج العربي والتحكم في مضيق هرمز، فقد قامت بتوظيف الممر الملاحي للبحر الأحمر لتحقيق مصالحها مع القوى الإقليمية والدولية التي تتصارع معها^{١١٣}، سواء بطريقة مباشرة أو من خلال ميليشيا الحوثي التي تعد وكيلاً لطهران في اليمن.

كما يعتبر تناقض المصالح بين دول المنطقة والصراعات أحد أسباب عدم الاستجابة لمهددات الأمن في المنطقة^{١١٤}، وقد تسببت تلك الصراعات في فشل وجود تعاون لحفظ الأمن في البحر الأحمر، ومن ذلك الصراع اليمني الإريتري حول جزر حنيش^{١١٥}، والصراع الإثيوبي الإريتري الذي أثر سلباً على الأمن في الممر البحري^{١١٦}. وأيضاً حالة الانقسام التي شهدتها النظام الإقليمي العربي في عام ١٩٩٠م نتيجة حرب الخليج بسبب الاحتلال العراقي للكويت، ثم نشوب حرب الخليج الثانية؛ فقد انقسمت الدول العربية، ومنها دول مطلة على البحر الأحمر وخليج عدن، حول التعامل مع الأزمة، فمنها دول عربية متعاطفة أو مؤيدة لدولة العراق، مما قلل من حالة التوافق بين دول المنطقة حول قضية الأمن في البحر الأحمر.^{١١٧}

وفي مقابل الضعف الأمني لدول المنطقة، يسيطر التفوق العسكري للقوى الإقليمية والدولية الكبرى على المنطقة، فقد أدى الوجود الأمريكي العسكري المكثف إلى حالة هيمنة أمنية واستراتيجية على المنطقة. فالدول العربية التي تمتلك وتنتج النفط في منطقة الخليج لا تملك وسائل حمايته وتأمينه وحراسة طرق إمداداته، في حين

أن الدول المستهلكة هي القادرة على تلك الحماية والتأمين، بما لديها من قدرات عسكرية واقتصادية وتكنولوجية، حيث بادرت لإقامة قواعد عسكرية في المنطقة، ومنها ما خالفت عقيدتها العسكرية، مثل الصين التي أنشأت قاعدة عسكرية في جيبوتي عام ٢٠١٥م^{١١٨}، وهو ما يتناقض مع سياسة بكين التقليدية التي تتجنب منافسة الولايات المتحدة الأمريكية في مجال بناء قدرات عسكرية قوية يتم نشرها حول العالم.

وقد تزايد التدخل الدولي لحماية المجرى الملاحي خلال السنوات الماضية، وذلك نتيجة أعمال القرصنة وتهديد المجرى الملاحي؛ حيث تم استدعاء الوجود الأجنبي تحت الشرعية الدولية لحماية المجرى الملاحي^{١١٩}. وساهمت المتغيرات الإقليمية والدولية مثل الصراعات بين القوى الإقليمية بالمنطقة كالصراع العربي الإسرائيلي، والإيراني العربي الإسرائيلي، وكذلك الصراع الدولي بين العالم الغربي والصين وروسيا، في جعل المنطقة بؤرة تنافس وصراع لصالح دول المنطقة والعالم^{١٢٠}. وعقدت العديد من الاتفاقات بين دول البحر الأحمر بغرض الاستفادة المشتركة من ثروات المنطقة، إلا أن معظمها لم يتم تفعيله بسبب عدم وجود منظومة أمنية مشتركة تحمي الاستثمارات في هذه الثروات البحرية^{١٢١}.

وهكذا تظهر حالة الصراع الإقليمي والدولي في مضيق باب المندب، نظراً لأهمية موقعه الاستراتيجي والذي لا يمكن عزله عن التأثيرات الخارجية على كافة الأصعدة العسكرية والاقتصادية والسياسية، وهو ما يظهر الاهتمام المتزايد للقوى الدولية الكبرى للسيطرة على المضيق.

سابعاً: العدوان الإسرائيلي على غزة وتداعياته على أمن الملاحة بمضيق باب المندب

تشهد القضية الفلسطينية منذ السابع من أكتوبر عام ٢٠٢٣ أحداثاً مأساوية في قطاع غزة والضفة الغربية، حيث يتعرض الفلسطينيون، خاصة في غزة، للإبادة الجماعية من قبل المحتل الإسرائيلي. وقد تؤدي تلك الأحداث إلى اشتعال قضية الملاحة في مضيق باب المندب، ونشوب صراع مسلح بين دول البحر الأحمر العربية من جهة وإسرائيل من جهة أخرى، حيث إن قيام العرب بإغلاق المضائق والممرات الملاحية أصبح ممكناً، فإذا تم إغلاق مضيق باب المندب فسوف تتراجع أهمية الملاحة الإسرائيلية عبر مضيق تيران وخليج العقبة، حيث إن حرية الملاحة الإسرائيلية عبر مضيق باب المندب مرتبط بالصراع العربي الإسرائيلي. حيث يعتبر باب المندب المدخل الوحيد لإمدادات النفط لإسرائيل، بالإضافة إلى أن نسبة التجارة الإسرائيلية العابرة من خلال المضيق تقدر بنحو ٢٠٪ من الصادرات الإسرائيلية و ٦٠٪ من الواردات الخام^{١٢٢}.

وتقوم اليمن بمواقف فاعلة ومؤثرة تتمثل في منع تحرك السفن الإسرائيلية أو المرتبطة بها في بحر العرب وخليج عدن والبحر الأحمر، وذلك رداً على جرائم الإبادة في غزة، وتحظى تلك المواقف اليمنية، بدعم شعبي سياسي واسع أظهرته المسيرات المليونية باليمن، مما يؤكد أن ما تقوم به صنعاء لا يعبر عن جماعة، بقدر ما

يعبر عن حالة الإجماع الوطني، بل وحتى القومي في وجه السياسة الأمريكية الإسرائيلية الغربية في غزة، وهذا يعني من الناحية الاستراتيجية أن اليمن أصبحت قوة إقليمية تفرض معادلات دولية من بوابة باب المندب، بهدف فك الحصار عن غزة.^{١٢٣} كما إن استمرار العمليات اليمنية في البحر، تؤكد بشكل واضح أن أي تحالف دولي في البحر الأحمر لا يمكن أن يخضع اليمنيين من ناحية، ولا أن يوفر الحماية للسفن الإسرائيلية من ناحية أخرى، كما أن الاستراتيجية الأمريكية بالمنطقة أدخلتها ومصالحها في دائرة التهديد. وهذا ما عكسه تصريح المبعوث الأمريكي إلى اليمن (تيموثي ليندر كينغ) الذي أعلن بأنه سيتوجه إلى الشرق الأوسط "لبحث خفض التصعيد في البحر الأحمر".

وفي ٢٢ ديسمبر ٢٠٢٣، حذر زعيم الحوثيين (عبد الملك بدر الدين الحوثي) في خطاب له، واشنطن من التورط في حرب مع الشعب اليمني، قائلاً "إذا استهدف الأمريكي بلدنا لن نقف مكتوفي الأيدي وسنستهدفه هو، وسنجعل البوارج والمصالح والملاحة الأمريكية هدفاً لصواريخنا وطائراتنا المسيّرة وعملياتنا العسكرية"، مضيفاً: "إن أي ضربة أمريكية تعتبر إعلان حرب لن نتوقف باستدعاء وساطة من هنا أو هناك"^{١٢٤}، وفي حالة ما إذا قررت الولايات الأمريكية وبريطانيا الانخراط المباشر في معركة البحر الأحمر وباب المندب، سيدان نفسيهما أمام حرب بحرية واسعة تمتد من البحر الأحمر، وخليج عدن والبحر العربي والمحيط الهندي مروراً بالخليج ومضيق هرمز، وصولاً إلى المتوسط، وسيكون الأمريكي والبريطاني والإسرائيلي أكثر الخاسرين في هذه المعركة الفاصلة والحاسمة، والله وحده من يعلم العواقب ويرسمها"، وجدّد عضو المجلس السياسي الأعلى (محمد علي الحوثي)، التأكيد على أن ما تقوم به القوات المسلحة اليمنية في البحر الأحمر يهدف لإيقاف العدوان الإسرائيلي الإجرامي وفك الحصار عن قطاع غزة.^{١٢٥}

وفي جولته بالمنطقة، اتهم وزير الخارجية الأمريكي، أنتوني بلينكن، صنعاء، بالتسبب في أزمة شحن دولية، مشيراً إلى أن عمليات القوات اليمنية أدت إلى تراجع الشحن البحري بنسبة ٢٠٪، مؤكداً التزام بلاده بـ«الدفاع عن ممرات الملاحة في البحر الأحمر». ورداً على تلك التصريحات، اعتبر المتحدث باسم حركة «أنصار الله»، (محمد عبد السلام)، «تصريحات المسؤولين الأمريكيين، محاولة لصرف الأنظار عن الجرائم الإسرائيلية بحق أهل غزة»، محذراً، عبر حسابه على منصة «إكس»، من أن «إصرار واشنطن على الذهاب بعيداً في دعم إسرائيل ضد غزة من شأنه تفجير الوضع في المنطقة».

وتؤكد صنعاء أن السفن التي تم اعتراضها لا تتعدى ١.٢٪ من إجمالي السفن التي عبرت البحر الأحمر، بينما تعرضت ١٧ سفينة لهجمات كانت متجهة إلى الموانئ المحتلة، وعبرت أكثر من ١٤٥٠ سفينة في ديسمبر

٢٠٢٣، دون اعتراض، وتؤكد مصادر ملاحية في صنعاء أن «إمدادات الغاز القادم من قطر إلى الأسواق الأوروبية تمرّ بشكل يومي من دون اعتراض، شأنها شأن إمدادات الطاقة التي تمرّ من البحر الأحمر».^{١٢٦}

ورغم تصاعد التهديدات الأمريكية بتوجيه ضربات إلى اليمن، لا تزال الولايات المتحدة، في موقف صعب إزاء التطوّرات الأمنية في البحر الأحمر، خصوصاً أنّ صنعاء لم تستجب للضغوط والإغراءات التي استهدفت تراجعها عن إجراءاتها في البحر الأحمر. وتتخوف الولايات المتحدة الأمريكية من تأثير أيّ تصعيد في البحر الأحمر على اقتصادها وعلى استقرار سوق الطاقة، مما يجعلها تتحفّظ في إجراءاتها في تلك المنطقة. حيث تتجنب البحرية الأمريكية الاحتكاك مع القوات اليمنية في البحر الأحمر، كما أنها تتفادى اعتراض أيّ صواريخ يمنية تطلق على السفن المتّجهة إلى الموانئ الفلسطينية المحتلة، ولعل ذلك هو الذي حدث مع السفينة «CMA CGM TAGE»، وتحديدًا يوم ٣ يناير من العام ٢٠٢٤م، حيث استهدفتها قوات صنعاء بعدد من الصواريخ البحرية، وذلك بعد أن رفضت السفينة الاستجابة للنداءات التحذيرية، كذلك استبعدت الولايات المتحدة، بوارجها من العمليات العسكرية في البحر الأحمر، واستبدلت بها دوريات بحرية على متن قوارب سريعة، ويرى خبراء عسكريون في صنعاء، أن هذه الخطوة تعكس مخاوف واشنطن من تعرّض بوارجها للاستهداف. إلا أن الخطوة الأمريكية جاءت بعد دخلت لأول مرة في المعركة في البحر الأحمر القوارب اليمنية المسيّرة المفخّخة، وكانت القيادة المركزية الأمريكية أعلنت، في ٦ يناير ٢٠٢٤، تعرّض بارجتها «يو إس إس لابون» لهجوم بمسيّرة أثناء عبورها البحر الأحمر، وأنها تصدّت للمسيّرة في إطار "الدفاع عن النفس". وقد تلقت صنعاء اتصالات إقليمية ودولية لعدم الرد على مقتل عشرة من منتسبي قواتها البحرية بالنيران الأمريكية، حتى لا يؤدي ذلك التصعيد إلى تعطيل الملاحة الدولية.

وأكد عضو المكتب السياسي لجماعة الحوثيين، على القحوم، أن "الردّ سيكون أكبر من توقعات واشنطن، عمّا قريب"، ومن جهته، طالب عضو «المجلس السياسي الأعلى»، (محمد علي الحوثي)، شركات الملاحة الدولية برفع شعار «لا علاقة لنا بإسرائيل» في أجهزة التعارف الخاصة بها، معتبرًا «الوقوف ضدّ قرار منع مرور السفن المتّجهة إلى موانئ الكيان»، «محاولة لحماية إسرائيل ومنحها الضوء الأخضر لارتكاب المزيد من جرائم الإبادة الجماعية بحق الفلسطينيين». وفي منشور على منصة «إكس»، اتّهم الحوثي، الولايات المتحدة وبريطانيا، بـ«عسكرة البحر الأحمر، وابتزاز بعض الشركات الملاحية الدولية التي غيّرت مسارها نحو طريق الرجاء الصالح»، بهدف تصعيد الضغوط الدولية على صنعاء لوقف إجراءاتها، وهو ما أدى لارتفاع رسوم الشحن الدولي بنسبة ٢٧٣٪ على المستوى العالمي.

مما سبق يتبين أنّ واشنطن قرّرت أن الخيار الدبلوماسي له الأولوية عبر وسطاء إقليميين ودوليين، لإقناع إيران بالتدخل لدى جماعة الحوثيين، ولكنّ طهران رفضت تولّي مثل هذه المهمة. كما اختارت لندن الحل

الدبلوماسي عبر الوسيط العماني، وعرضت على الحوثيين مجموعة من الإغراءات، بحسب ما أفاد به العميد (عبد الله بن عامر)، نائب مدير دائرة التوجيه المعنوي، إلا أن صنعاء رفضت أيضاً العرض البريطاني. من جانبها أكدت صنعاء على أن الغرب أمام خيارين لا ثالث لهما: الأول، الاعتراف بنجاح الحصار البحري للكيان الصهيوني، أو وقف إطلاق النار في غزة. وقد أبلغ الحوثيون الدول المشاركة في تحالف «حارس الازدهار»، أنه مهما كان حجم مشاركتها في أيّ عدوان محتمل على اليمن، فسوف تتعامل معها القوات المسلحة اليمنية كما تتعامل مع المصالح والسفن الإسرائيلية.

وفي مطلع شهر ديسمبر ٢٠٢٣، صرح رئيس مجلس الأمن القومي الإسرائيلي، (تساحي هنجبي) بأن إسرائيل أبلغت الولايات المتحدة بأنه إذا لم يتحرك العالم لقمع هجمات الحوثيين على السفن في البحر الأحمر فإن إسرائيل ستتحرك عسكرياً إزاء ذلك. وأضاف (هنجبي) في مقابلة تليفزيونية إن هذا الموقف نقله رئيس الوزراء بنيامين نتنياهو إلى الرئيس الأمريكي (جو بايدن) والمستشار الألماني (أولاف شولتس). وتدخلت البحرية الأمريكية عدة مرات لمساعدة السفن التي تتعرض للهجوم وأسقطت العديد من الطائرات بدون طيار والصواريخ التي قالت الولايات المتحدة إنه تم إطلاقها من المناطق التي يسيطر عليها الحوثيون في اليمن^{١٢٧}. وأعلنت الولايات المتحدة الأمريكية مطلع شهر ديسمبر ٢٠٢٣ أنها تريد تعزيز وتوسيع التحالف البحري القائم متعدد الجنسيات التي تواجه الأنشطة غير القانونية في المياه الدولية (القوات البحرية المشتركة)^{١٢٨}.

وتتابعت هجمات الحوثي ضد السفن التي يرى الحوثيون أنها مرتبطة بإسرائيل، الأمر الذي دفع عدة شركات شحن إلى تعليق رحلاتها عبر البحر الأحمر حتى إشعار آخر. وبينما أكدت شركة «سي إم ايه- سي جي أم» الفرنسية عدم تغيير مسار سفنها عبر البحر الأحمر، أعلنت شركة «ميرسك» تحويل مسارها نحو «طريق الرجاء الصالح» استجابة للضغوط الأمريكية^{١٢٩}، وطبقاً لما أكدته صحيفة «يديعوت أحرونوت»، وتحديداً يوم السابع من يناير من هذا العام (٢٠٢٤م) أن شركة الشحن الصينية العملاقة «كوسكو» ستتوقف عن العمل في «إسرائيل»، وذلك على خلفية التهديدات اليمنية، وطبقاً للتصريح الصادر عن الصحيفة فإن القرار من شأنه أن يحدث ضرراً لشركة «زيم الإسرائيلية» للنقل البحري شريكها التشغيلي لطرق التجارة^{١٣٠}.

وفي السابع من يناير من العام الحالي (٢٠٢٤م) عبرت شركة «زيم» عن مدى استيائها الشديد من قرار شركة الشحن الصينية «كوسكو»، والتي بمقتضاه قررت أن توقف إبحارها للموانئ الإسرائيلية، وذلك خشية الهجمات التي يقوم بها الحوثيين، وعلى أثر هذا القرار صرحت صحيفة «يديعوت أحرونوت» لا شك أن مثل هذا القرار، والتي وصفته بالمفاجأة، حيث إن تعليق الشحن إلى إسرائيل إنما يمثل ضربة لتعاون زيم مع الشركة الصينية، مرجحة أن يعاني من الناحية المالية الميناء الجديد في حيفا، الذي بنته وتديره شركة صينية^{١٣١}. وأكدت صحيفة «جلوبز»*

الإسرائيلية الاقتصادية أن "شركة الشحن الصينية العملاقة المملوكة للدولة "كوسكو" توقفت عن زيارة الموانئ الإسرائيلية".^{١٣٢}

وتأسيساً على ما سبق يمكن القول بأن هجمات الحوثيين في منطقة البحر الأحمر ساعدت على تعزيز الدعم سواء على المستوى الشعبي أو الرسمي لمشروع الممر الاقتصادي الهندي- الشرق أوسطي الذي يضم السعودية وإسرائيل ويتجاوز البحر الأحمر.

ومن الخيارات المطروحة للتعامل مع هجمات الحوثيين في البحر الأحمر يمكن طرح ثلاثة خيارات، حيث يتمثل الخيار الأول في توجيه ضربات جوية مكثفة للمنشآت العسكرية، وعلى رأسها مستودعات الصواريخ الباليستية البحرية ومنصات إطلاقها والرادارات والبنية التحتية والخدمات اللوجستية، ولكن يجب أن نلاحظ أن مثل هذا الخيار من شأنه يترك للحوثيين وسائل أخرى مثل الطائرات بدون طيار والألغام البحرية والزوارق الهجومية السريعة، هذا فضلاً عن أن الولايات المتحدة الأمريكية في مسلكها بتصعيد الوضع أكثر مما هو عليه، الأمر الذي سيؤدي بلا شك في تصعيد وتيرة المعركة مع المسلحين اليمنيين، الأمر الذي قد ينجم عنه جذب لاعبين آخرين مثل إيران^{١٣٣}. ويتمثل الخيار الثاني في التوسع في العمليات التي يقوم بها تحالف "حارس الازدهار"، حيث من الممكن أن يشمل هذا التوسع على مرافقة السفن في المنطقة التي تقع بين خليج عدن والقسم الجنوبي من البحر الأحمر، ولكن يجب أن نلاحظ أن هذا الأمر يتطلب عدداً ليس بالقليل من السفن الحربية التي تزود بأنظمة دفاع جوي متقدمة، كما يوجد العديد من الدول، خاصة الدول العربية والإقليمية، مترددة في الانضمام إلى التحالف الأمريكي. بالإضافة إلى أن «هناك في المتوسط ما يقرب من ٢٥٠ سفينة تعبر البحر الأحمر، وسيتعين على شركات الشحن القيام بتخطيط وتنسيق كبيرين للدخول في قوافل مرافقة»، وفقاً (لأمي دانيال)، الرئيس التنفيذي لشركة «وينوارد»، وهي شركة للذكاء الاصطناعي البحري.

وأما الخيار الثالث فمن الممكن أن تؤدي أنشطة ميليشيا الحوثيين في البحر الأحمر إلى سيناريو أوسع يتمثل في زيادة العسكرة والتسليح في المنطقة من قبل دول مثل الصين وروسيا والمملكة المتحدة وفرنسا واليابان، وهي دول لها وجود عسكري في منطقة البحر الأحمر، وبالتالي المزيد من زيادة المنافسة العالمية.

الخاتمة:

يخلص الباحث من خلال هذه الدراسة إلى حقيقة هامة تتمثل في كون مضيق باب المندب يُعد واحد من أهم الممرات المائية ليس على مستوى المنطقة فحسب بل على مستوى العالم بأكمله، ولعل ذلك ناجم عن دوره الأساسي والرئيسي في كونه يمثل حلقة وصل بين التجارة العالمية من الشرق إلى الغرب، وقد زادت أهميته مؤخراً نظراً لما

تمر به المنطقة من صراعات وتوترات، لذلك تعمل العديد من القوى الإقليمية والدولية لفرض سيطرتها ونفوذها في هذه المنطقة الاستراتيجية، وقد تسبب ذلك في تزايد أعداد القواعد العسكرية الأجنبية في دول القرن الإفريقي. ويعتبر أمن البحر الأحمر وأمن الموانئ البحرية دافعاً قوياً لتعزيز الحضور الدولي في القرن الإفريقي بحجة المساهمة في ضمان حرية الملاحة الدولية، وتأمين مرور التجارة الدولية، ومواجهة عمليات القرصنة عند مضيق باب المندب وخليج عدن، ومكافحة التهديدات الأمنية والإرهابية، كما أن هناك رغبة جماعية لدى القوى الدولية ليصبح الحزام الساحلي الذي يضم كل من إريتريا وجيبوتي والصومال ساحلاً آمناً من أجل ضمان سلامة التجارة بين كل من المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط، وذلك عبر البحر الأحمر.

هذا الموقع الاستراتيجي المهم والمؤثر لذلك الممر المائي في مضيق باب المندب، تسبب في حالة من عدم الاستقرار في المنطقة، ونتج عنه صراعات استمرت لفترات طويلة لدول تريد أن يكون لها تواجد في ذلك الجزء المهم من البحر الأحمر الذي يتحكم في حركة مرور السفن التجارية وناقلات النفط، مما يتوجب معه التأكيد على أن أمن البحر الأحمر مرتبط بالأمن القومي العربي، وأي تهديد لأمن الملاحة في هذا الممر هو تهديد لأمن واستقرار الدول العربية في المقام الأول، كما يعد تهديداً أيضاً للسلم والأمن الدوليين، وذلك بحكم الموقع الجيوسياسي والاقتصادي المهم للدول العربية، ومن هنا يرى الباحث أنه من الضروري العمل على إقامة وتأسيس نظام فعال للأمن الجماعي العربي، والذي يهدف في المقام الأول إلى حماية الأمن القومي العربي من عناصر التهديد المختلفة التي يتعرض لها، لا سيما تلك المخاطر والتهديدات التي تستهدف في المقام الأول المضائق والممرات البحرية، وخاصة تلك التي يتعرض لها مضيق باب المندب، والتصدي بكل الوسائل الممكنة لنفوذ القوى الإقليمية وأطماعها للسيطرة عليه، والتأكيد على احترام قواعد القانون الدولي ذات الصلة، بالإضافة إلى ضرورة إيجاد حلول سياسية للأزمات المستحكمة في عدد من الدول العربية؛ نظراً للتأثيرات السلبية لاستمرار تلك الأزمات على أمن مضيق باب المندب في المنطقة.

قائمة المراجع

- (١) أحمد، عز الدين محمد (إبريل ٢٠٠٨)، أبعاد السياسة الخارجية الأمريكية تجاه منطقة الخليج العربي، مجلة الساتل، ع ٤٤، مصراته: جامعة السابع من أكتوبر.
- (٢) السامرائي، أحمد ياسين (١٩٩٦)، مشكلة جزيرة حنيش: أبعادها الجيوبوليتيكية، نشره تحليلات سوقية، العدد ١، مركز دراسات الشرق الأوسط، الجامعة المستنصرية، بغداد.
- (٣) السلطان، عبد الله عبد المحسن (١٩٨٤)، البحر الأحمر والصراع العربي-الإسرائيلي: التنافس بين استراتيجيتين، ط ١، سلسلة أطروحات الدكتوراه (٧)، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية.
- (٤) الزبيدي، كريم مطر (فبراير ٢٠٢٠)، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، مجلة متون، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، مجلد ١١، العدد ٣.

- ٥) العتابي، منصور حسن (٢٠٠٨)، السياسة الإيرانية تجاه دول مجلس التعاون الخليجي (١٩٧٩-٢٠٠٠)، الرياض، مركز الخليج للأبحاث.
- ٦) العتابي، عبد الزهرة شلش (٢٠٠٨)، الجغرافية السياسية لمضيق باب المندب، مجله كلية التربية الإسلامية، الجامعة المستنصرية، العراق، ملحق العدد ٥٢.
- ٧) الهلي، عبد القادر (٢٠١٩)، مضيق باب المندب بين الأهمية الاستراتيجية وتصادد حدة التهديدات الأمنية، مجلة آفاق علمية، جامعة أحمد دراية أدرار، المجلد ١١، العدد ٣.
- ٨) العبادي، كفاية (٢٠١٩)، أين يقع مضيق باب المندب، نقلا عن الموقع الإلكتروني.
- ٩) العقباوي، شهباز (يناير ٢٠١٨)، البحر الأحمر تزايد صراع المصالح وتراجع ثقافة المنافع، مجله آراء حول الخليج، العدد (١٢٧)، جدة، السعودية.
- ١٠) أبو الوفاء، أحمد (١٩٨٩)، الأوضاع القانونية لجزر البحر الأحمر، الملف العلمي، القاهرة، جامعة الدول العربية، معهد البحوث والدراسات العربية.
- ١١) أوغلو، أحمد داوود (٢٠١٠)، العمق الاستراتيجي موقع تركيا ودورها في الساحة الدولية، ترجمة: محمد جابر ثلجي وطارق عبد الجليل، مركز الجزيرة للدراسات، ط ١، قطر الدوحة.
- ١٢) أبو نهار، صالح عبد ربه (١٩٩٩)، احتلال جزيرة حنيش وأبعاد العدوان الإريتري، صنعاء، دار المعرفة للطباعة والنشر.
- ١٣) الأصبحي، أحمد محمد (١٩٩٦)، إطلالة على البحر الأحمر والنزاع اليمني الإريتري، عمان، دار البشير للطباعة والنشر.
- ١٤) بيبيرس، سامية (يناير ٢٠٠١)، "اتفاق التسوية بين إثيوبيا وإريتريا"، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، ملف الأهرام الاستراتيجية السنة السابعة، العدد ٧٣.
- ١٥) بن حاجب، مبارك عامر (٢٠٢٢)، مضيق باب المندب: ملامح التنافس الدولي والإقليمي من منظور جنوبي، مركز ساوث ٢٤ للأخبار والدراسات، ٢٠٢٢ م.
- ١٦) بورجي، عبد الله علي، الجزر اليمنية في البحر الأحمر، صنعاء، منشورات ٢٦ سبتمبر، د. ت.
- ١٧) بوعزة، عبد القدوس (٢٠٢١)، دور الأطماع الإقليمية في النزاع اليمني، مجلة المعيار، كلية العلوم السياسية، جامعة ورفلة، مجلد: ٢٥، العدد: ٥٩.
- ١٨) جرجس، أجييه يونان (١٩٧٩)، البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربي والصراع العالمي - القاهرة: مكتبة غريب.
- ١٩) خديجة الهيصمي (٢٠٠٢)، سياسة اليمن في البحر الأحمر، القاهرة: مكتبة مدبولي.
- ٢٠) علوي، مصطفى، "البحر الأحمر - مستقبل الأمن والتعاون - هلال الثروة وقوس الأزمة"، أوراق الشرق الأوسط، المركز القومي لدراسات الشرق الأوسط.
- ٢١) عليوة، السيد (١٩٨٩)، جزر البحر الأحمر، الملف العلمي القاهرة، جامعة الدول العربية، معهد البحوث والدراسات العربية.
- ٢٢) غزيل، سلام داوود (٢٠٢١)، الأزمة اليمنية ومستقبل الملاحة الدولية في مضيق باب المندب، جامعة الأنبار، كلية القانون والعلوم السياسية، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، المجلد ١٠، العدد ٣٩.
- ٢٣) لقمان، حمزة علي إبراهيم (١٩٧٢)، تاريخ الجزر اليمنية، بيروت، مطبعة يوسف فيليب.
- ٢٤) مسلم، عبد الكريم (١٩٨٣)، الأهمية الاستراتيجية لخط الملاحة في المضائق العربية، رسالة ماجستير (غير منشورة) جامعة بغداد، كلية الآداب.
- ٢٥) محمد، صباح محمود (١٩٩٦)، الأهمية الجيوبوليتيكية لجزيرة سقطرى الحاضر والمستقبل، عمان، دار الجامعة.
- ٢٦) محمود، محمود توفيق (١٩٨٣)، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، دراسة في الجغرافية السياسية الجيوبوليتيكية، الرياض، دار المريخ للنشر.

- (٢٧) محمود، أحمد إبراهيم (٢٠٠٥)، "الأزمة النووية الإيرانية- تحليل لاستراتيجيات إدارة الصراع"، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، كراسات استراتيجية، السنة الخامسة عشرة، العدد ١٤٩.
- (٢٨) ملف الأهرام الاستراتيجي، (يونيو ١٩٩٦)، "التحكيم بين اليمن وإريتريا، ملف الأهرام الاستراتيجي"، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية.
- (٢٩) عبد الحليم، أميرة (يناير ٢٠٠٨)، القواعد العسكرية في البحر الأحمر.. تغير موازين القوى، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، متاح على الرابط التالي: <https://acpss.ahram.org.eg/News/16525.aspx>
- (٣٠) باب المندب: الأهمية الاستراتيجية والانعكاسات على الأمن القومي العربي، ١١/١٢/٢٠١٢، متاح على الرابط التالي: <http://www.4geography.com/vb/showthread.php?t=6625>
- (٣١) قناة سكاى نيوز عربية، كلمة الرئيس جو بايدن خلال قمة الأمن والتنمية في جدة بالسعودية، ١٦ يوليو ٢٠٢٢ م.
- (٣٢) حميدان، أحمد (٢٠١٨)، باب المندب.. القوة الجغرافية التي جلبت الصراع العسكري لليمن، الخليج أون لاين، ٢٦ يوليو، متاح على الرابط التالي: <https://alkaleejonline.net>
- (٣٣) فوغان، جيرمي وهندرسون، سايمون (٢٠١٧)، الخطر يحدق بممر باب المندب المزدهم بالشحن، معهد واشنطن لدراسات الشرق الأدنى، واشنطن، متاح على الرابط التالي: <https://www.washingtoninstitute.org/view/>
- (٣٤) قصاب، عبد الوهاب (٢٠١٨)، باب المندب.. الجغرافيا والاستراتيجية واستهداف الحوثيين ناقلات نفط سعودية، العربي الجديد، ١٧ سبتمبر، متاح على الرابط التالي: <http://www.alaraby.com.uk/opinion/2018/9/16/>
- (٣٥) حميد، منال (٢٠١٨)، فورين بوليسي: هجوم باب المندب رسالة إيرانية واستغلال سعودي، الخليج أون لاين، متاح على الرابط التالي: <https://alkaleejonline.net/>
- (٣٦) صلاح، مصطفى (٢٠١٩)، تهديدات الملاحة.. الأزمة اليمنية ومستقبل الأمن الإقليمي العربي، المركز العربي للبحوث والدراسات، ٢٣ يناير، متاح على الرابط التالي: www.acrseg.org/41095
- (٣٧) الذهب، على (٢٠١٧)، ميناء الحديدة: الدور والآفاق في الحرب اليمنية، مركز الجزيرة للدراسات، ٢٦ أبريل، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/FRgzL>
- (٣٨) عبد الوهاب، أحمد (٢٠١٩)، بينها أكبر خزان نفط في جزيرة العرب... أسرار الصراع الدولي في اليمن، سيوتتيك عربي، ٢ يناير، متاح على الرابط التالي: <https://Arabic.spotniknews.com/arab-world/2019/021037965074->
- (٣٩) جماعة الحوثي تهدد بإغلاق مضيق باب المندب بسبب "الاستفزاز الإسرائيلي"، (٢٠٢٣/١٢/٦)، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/LtlKmZh>
- (٤٠) باعبود، عبد الله (مايو ٢٠٢٣)، بحار وضوابط وأسلحة: المصالح البحرية الإماراتية والسعودية في النزاع اليمني، مركز كارنيجي، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/pvrE>
- (٤١) البكري، نبيل (أبريل ٢٠١٣)، حقيقة التدخل الإيراني في اليمن، الجزيرة نت، متاح على الرابط التالي: <https://cutt.us/xZ7A9>
- (٤٢) مركز أبعاد للدراسات، (أغسطس ٢٠٢٣)، أبعاد الوجود العسكري الأمريكي في البحر الأحمر والخليج العربي، متاح على الرابط التالي: <https://abaadstudies.org/news-59965.html>

٤٣) الذهب، على (أكتوبر ٢٠٢٢)، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وتداعياته، الجزيرة نت، متاح على الرابط التالي:
<https://goo.su/iHVMVJ8>

٤٤) يورونيوز، (مارس ٢٠٢٣)، السعودية وإيران: التداعيات الإقليمية والدولية لاتفاق استئناف العلاقات، متاح على الرابط التالي:
<https://goo.su/RDMkTnv>

٤٥) سي إن إن بالعربية، (يناير ٢٠٢٠)، توقيع ميثاق مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن، متاح على الرابط التالي:
<https://goo.su/m6h0aKJ>

٤٦) المعرفة، قوة المهام المشتركة ١٥٣، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/rLWuij4>
٤٧) الأشول، عمار (مايو ٢٠٢١)، اليمن ولعنة الجغرافيا: باب المندب يتنازعه الكبار، مركز مالكوم كير - كارنيجي للشرق الأوسط، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/hpoz>

٤٨) واشنطن ترسل غواصة مزودة بصواريخ موجهة إلى الشرق الأوسط، متاح على الرابط التالي:

<https://2u.pw/CWIGOPo>

٤٩) تشير بعض التقارير إلى أن ١٦ دولة تمتلك قواعد عسكرية في منطقة القرن الإفريقي، وتكمن أهمية هذه المنطقة في أنها تطل على البحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندي، ويمكن لمن يسيطر عليها أن يتحكم في مضيق باب المندب، الذي يعد واحدًا من أهم الممرات المائية في العالم، تجاريًا وعسكريًا، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/AqBI>

٥٠) وكالة أنباء شينخوا، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/LNNviyl>

٥١) علقت السفارة الإيرانية في طوكيو على قرار الحكومة اليابانية إرسال قوة عسكرية إلى خليج عمان وبحر العرب، واعتبرت تواجد القوات الأجنبية في المنطقة بأنه لا يخدم الأمن والسلام والاستقرار فيها، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/Y0z0u1k>

٥٢) جريدة الشرق الأوسط بتاريخ ٢٠٢٠/٣/٢٠، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/77e0h>

٥٣) وكالة يونهاب الكورية، تجدر الإشارة إلى أن عدد أفراد الجالية الكورية في الشرق الأوسط يبلغ حوالي ٢٥ ألف نسمة، ويعتبر مضيق هرمز منطقة استراتيجية مهمة يتم عبرها نقل أكثر من ٧٠٪ من النفط الخام إلى كوريا الجنوبية. وقالت الوزارة: "إن عدد مرور السفن الكورية بمضيق هرمز سنويًا يبلغ حوالي ٩٠٠ مرة، مما يتطلب ردًا سريعًا من الجيش عند الحاجة. وفقًا لوكالة الأنباء الكورية "يونهاب"، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/tlMu9vj>

٥٤) الصومال وأزمة الخليج، تقرير لـ "مجموعة الأزمات الدولية"، ٦ نوفمبر ٢٠١٩م، متاح على الرابط التالي:
<https://goo.su/LPpPIUP>

٥٥) أجلت الوحدة أيضًا عددًا من مواطني كوريا الجنوبية من ليبيا واليمن ورافقت نحو ١٨٧٥٠ سفينة كورية جنوبية ودولية حتى نوفمبر ٢٠١٨، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/D1WPQ>

٥٦) خليف، سميحة ناصر (٧ يونيو ٢٠١٦)، جزيرة دهلك، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/Lj1Y0>
جريش، جيفري، ف (٢٠١٧)، المضيق البحري الحيوي: الصين، باب المندب، المجلة الآسيوية لدراسات الشرق الأوسط، العدد ١١، المجلد ١١، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/7bCL0>

٥٧) المشاطنة، المركز العربي للبحوث والدراسات، متاح على الرابط التالي: _

<http://www.acrseg.org/41448>

٥٨) وكالة يونهاب الكورية، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/laDT>

٥٩) وصف وزير الخارجية الإيراني "محمد جواد ظريف" هذه المناورات بقوله: "إن مناوراتنا العسكرية المشتركة في بحر عمان والمحيط الهندي مع شركائنا الروس والصينيين تثبت التزامنا الأوسع للحفاظ على أمن الممرات المائية المهمة".، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/Qhuy72>

- ٦٠) محمد، رأفت محمود (يونيو ٢٠٢١)، "أثر التنافس الروسي الأمريكي على الوجود في السودان على أمن البحر الأحمر (دراسة)"، مركز فاروس للاستشارات والدراسات الاستراتيجية، متاح على الرابط التالي:
<https://goo.su/pkd3Tzi>
- ٦١) محمد، رأفت محمود (٣٠ أغسطس ٢٠٢١)، "الصين مقبلة على خريف علاقاتها مع أفريقيا وأمريكا أكثر عزماً على مواجهة التحدي الصيني، مجلة آراء الخليج، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/VSBFS>
- ٦٢) محمد، رأفت محمود (٢٨ سبتمبر ٢٠٢١)، "أثر التغير في أفغانستان على أمن البحار والممرات المائية"، مجلة آراء الخليج، متاح على الرابط <https://goo.su/Jdcs> :
- ٦٣) موقع الرؤية (٩ ديسمبر ٢٠٢٣)، باب المنذب.. شريان الملاحة الاستراتيجي أحد تداعيات العدوان الإسرائيلي على غزة، متاح على الرابط التالي: <https://alroya.om/p/335857>
- ٦٤) موقع آخر خبر، (٤ يناير ٢٠٢٣)، بسبب هجمات الحوثيين.. شركات الشحن تواصل تجنب البحر الأحمر والسلع الإسرائيلية، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/n4Aa>
- ٦٥) أمان، آية (١٤ ديسمبر ٢٠٢٣)، هل تُغيّر "الملاحة الدولية" معادلة الحرب الإسرائيلية على غزة؟، موقع عروبة ٢٢، القاهرة، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/CiJlxFy>
- ٦٦) سكاي نيوز عربية، (١٦ ديسمبر ٢٠٢٣)، تداعيات حرب غزة.. البحر الأحمر مسرح المزيد من الحوادث، أبو ظبي، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/PYtk>
- ٦٧) صحيفة غلوبز، (٣ يناير ٢٠٢٣)، تأثير هجمات الحوثيين بالبحر الأحمر، متاح على الرابط التالي:
<https://goo.su/ApYO>
- ٦٨) صحيفة غلوبز، (٢ نوفمبر ٢٠٢٣)، العدوان على غزة يواصل استنزاف الاقتصاد الإسرائيلي، متاح على الرابط التالي:
<https://goo.su/jPvAHt>
- ٦٩) تقرير الأمين العام عن الحالة في الصومال (١٦ مارس ٢٠٠٩)، مجلس الأمن، الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (S/2009/146).
- ٧٠) الفقيه، الصادق (٢٩ مارس ٢٠٢٢)، "المبادرة السعودية لدول البحر الأحمر.. منطق الضرورة الملحة والتعاون الممنهج"، مجلة آراء الخليج، متاح على الرابط: <https://goo.su/oCuxO>
- ٧١) جريدة الشرق الأوسط، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/6cZW0P2>
- ٧٢) جريد الشرق الأوسط بتاريخ ١٦/١/٢٠٢٠.
- ٧٣) جريدة الشرق الأوسط بتاريخ ١٨/١١/٢٠٢٠.
- ٧٤) تقرير نشرته وكالة بلومبيرغ، السبت ٦ يناير ٢٠٢٤
- 75) Al-Yadoomi, H. (April 1991) The Strategic Importance of The Bab Al-Mandab, U.S. Army War College, Pennsylvania.
- 76) International Energy Agency (11 August 2010) Oil Market Report.
- 77) International Crisis Group, (18 May 2010), Somalia's Divided Islamists, Africa Report, No 74.
- 78) Drysdale, A & G.H, Blake (1985), The Middle East and The North Africa: A political Geography, Press New York. - Oxford Unit.
- 79) Legum, C. & B. Lie (1977) Conflict in The Horn of Africa. - New York: Africana Publishing.
- 80) Markus, kaim, (2008), Great Powers and Regional Orders: the United state and Persian Gulf, England: Ashgate publishing L IMITED.
- 81) Stanley Reed "How Tanker Attacks in the Strait of Hormuz could affect oil prices", the New York Times: 13/6/2019.
- 82) Stanley Reed "How Tanker Attacks in the Strait of Hormuz could affect oil prices", the New York Times: 13/6/2019.
- 83) Security of the Red Sea Arena and Strait of Bab Al Mandab, Available at:

<https://2u.pw/cBgJ4K0>

84) Why do so many foreign powers have military bases in Djibouti? Available at:

<https://2u.pw/IPin7DG>

85) Geopolitical hotspot: Significance of the Red Sea, Available at: <https://2u.pw/qsI3Rwo>

86) European Maritime Awareness in the Soh (EMASOH), Available at:

<http://www.diplomatie.gouv.fr/>

87) Navcent Public Affairs, (17 April 2022) New International Naval Task Force to Enhance Red Sea Security, Available at: <https://bit.ly/3KTJrkD>

الهوامش:

^١ وذلك عن طريق المدخل الجنوبي الخاص بالبحر الأحمر مروراً بقناة السويس والمحيط الأطلسي. العبادي، كفاية (٢٠١٩)، أين يقع مضيق باب المندب، نقلاً عن الموقع الإلكتروني.

² Geopolitical hotspot: Significance of the Red Sea, Available at: <https://2u.pw/qsI3Rwo>

^٣ العتاي، عبد الزهرة شلش (٢٠٠٨)، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، مجلة كلية التربية الإسلامية، الجامعة المستنصرية - العراق، ملحق العدد الثاني والخمسين، ص ٩ وما بعدها

^٤ أوغلو، أحمد داوود (٢٠١٠)، العمق الاستراتيجي موقع تركيا ودورها في الساحة الدولية، ترجمة: محمد جابر ثلجي وطارق عبد الجليل، مركز الجزيرة للدراسات، ط ١، قطر - الدوحة، ص ١٨٨ - ١٨٩.

* يعبر مضيق باب المندب سنوياً شحنات تقدر بنحو (٧٠٠) مليار دولار أمريكي من حجم التجارة في طريقها لقناة السويس، ومن ثم إلى البحر الأبيض المتوسط. كما يمر (١,٥) مليون برميل من النفط الخام يومياً عبر الممرات المائية الاستراتيجية، حيث يتم تصدير ما يقرب من (١٠٪) من إجمالي النفط الخام السعودي إلى أوروبا عبر هذا الممر المائي. فضلاً عن أن الكمية الأكبر من الخام الأوروبي الوارد من أنحاء منطقة الشرق الأوسط الكبير يمر من خلال منطقة البحر الأحمر

⁵ International Energy Agency (11 August 2010) Oil Market Report.P.39

^٦ مسلم، عبد الكريم (١٩٨٣)، الأهمية الاستراتيجية لخط الملاحة في المضائق العربية، رسالة ماجستير (غير منشورة) جامعة بغداد، كلية الآداب، ص ٩٣.

^٧ أبو نهار، صالح عبد ربه (١٩٩٩)، احتلال جزيرة حنيش وأبعاد العدوان الإيراني، صنعاء، دار المعرفة للطباعة والنشر، ص ٢.

^٨ بورجي، عبد الله علي، الجزر اليمنية في البحر الأحمر، صنعاء، منشورات ٢٦ سبتمبر، د. ت، ص ٢٠ - ٢٢.

^٩ لمزيد من التفصيل انظر:

- بورجي، عبد الله علي، المصدر السابق، ص ٢٤.

- أجيح يونان جرجس (١٩٧٩)، البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربي والصراع العالمي - القاهرة: مكتبة غريب، ص ١٨.

^{١٠} عليوة، السيد (١٩٨٩)، جزر البحر الأحمر، الملف العلمي القاهرة، جامعه الدول العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، ص ٧٥١.

^{١١} لقمان، حمزة علي إبراهيم (١٩٧٢)، تاريخ الجزر اليمنية، بيروت، مطبعة يوسف فيليب، ص ١٢ - ١٣.

^{١٢} لمزيد من التفصيل انظر:

- أبو نهار، صالح عبد ربه، مصدر سبق ذكره، ص ٤.

- الهيصمي، خديجة (٢٠٠٢)، سياسة اليمن في البحر الأحمر، القاهرة: مكتبة مدبولي، ص ٩٩.

^{١٣} الأصبحي، أحمد محمد (١٩٩٦)، إطلالة على البحر الأحمر والنزاع اليمني الإيراني، عمان، دار البشير للطباعة والنشر، ص ٣٦ وما بعدها.

^{١٤} الأصبحي، المصدر السابق، ص ٣٨.

^{١٥} الأصبحي، أحمد محمد، المصدر السابق، ص ٣٩.

^{١٦} محمود، محمود توفيق (١٩٨٣)، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، دراسة في الجغرافية السياسية الجيوبولتيكس، الرياض، دار المريخ للنشر، ١٩٨٣، ص ٢٨.

^{١٧} المصدر السابق، ص ٢٩.

^{١٨} أبو الوفاء، أحمد (١٩٨٩)، الأوضاع القانونية لجزر البحر الأحمر، الملف العلمي، القاهرة، جامعة الدول العربية، معهد البحوث والدراسات العربية، ص ٥١.

^{١٩} السامرائي، أحمد ياسين (١٩٩٦)، مشكلة جزيرة حنيش: أبعادها الجيوبولتيكية، نشرة تحليلات سوقية، العدد ١، مركز دراسات الشرق الأوسط، الجامعة المستنصرية، بغداد، ١٩٩٦، ص ٥٢.

^{٢٠} أبو الوفاء، أحمد، مصدر سبق ذكره، ص ٥٠. وخديجة الهيصمي، (٢٠٠٢)، مرجع سبق ذكره، ص ١٠٣.

^{٢١} السلطان، عبد الله عبد المحسن (١٩٨٤)، البحر الأحمر والصراع العربي - الإسرائيلي: التنافس بين استراتيجيتين، ط ١، سلسلة أطروحات الدكتوراه (٧)، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ص ٣٠.

- ^{٢٢} للمزيد من التفاصيل انظر: محمد، صباح محمود (١٩٩٦)، الأهمية الجيوبوليتيكية لجزيرة سقطرى الحاضر والمستقبل، عمان، دار الجامعة، ١٩٩٦، ص ٦٧.
- ^{٢٣} السلطان، عبد الله عبد المحسن (١٩٨٤)، مرجع سبق ذكره، ص ٣٠-٣١.
- ^{٢٤} الزبيدي، كريم مطر (فبراير ٢٠٢٠)، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، مجلة متون، كلية العلوم الاجتماعية والإنسانية، جامعة الدكتور مولاي الطاهر، مجلد ١١، العدد ٣، ص ١٤٩.
- ^{٢٥} المرجع السابق، ص ١٥١.
- ^{٢٦} العتاي، عبد الزهرة شلش (٢٠٠٨)، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، مرجع سبق ذكره، ص ٢٠٥.
- ^{٢٧} العتاي، منصور حسن (٢٠٠٨)، السياسة الإيرانية تجاه دول مجلس التعاون الخليجي (١٩٧٩-٢٠٠٠)، الرياض، مركز الخليج للأبحاث، ص ٢٢٢.
- ^{٢٨} الهلي، عبد القادر (٢٠١٩)، مضيق باب المندب بين الأهمية الاستراتيجية وتصادد حدة التهديدات الأمنية، مجلة آفاق علمية، جامعة أحمد دراية أدرار، المجلد ١١، العدد ٣، ص ١١٦.
- ^{٢٩} السلطان، عبد الله عبد المحسن، مصدر سبق ذكره، ص ١٦١.
- ^{٣٠} الهلي، عبد القادر (٢٠١٩)، مرجع سبق ذكره، ص ١١٣.
- ^{٣١} الزبيدي، كريم مطر (فبراير ٢٠٢٠)، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، مرجع سبق ذكره، ص ١٥٣.
- ^{٣٢} العتاي، عبد الزهرة شلش (٢٠٠٨)، الجغرافية السياسية لمضيق باب المندب، مرجع سبق ذكره، ص ٢١.
- ^{٣٣} عبد الحليم، أميرة (يناير ٢٠٠٨)، القواعد العسكرية في البحر الأحمر.. تغير موازين القوى، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/٩/١٩، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/oVvhW4>
- ^{٣٤} الزبيدي، كريم مطر (فبراير ٢٠٢٠)، باب المندب في الصراعات الدولية، مرجع سبق ذكره، ص ١٥٢.
- ^{٣٥} بوعزة، عبد القوس (٢٠٢١)، دور الأطماع الإقليمية في النزاع اليمني، مجلة المعيار، كلية العلوم السياسية، جامعة ورقلة، مجلد: ٢٥، العدد: ٥٩، ص ٧٨.
- ^{٣٦} أحمد، عز الدين محمد (إبريل ٢٠٠٨)، أبعاد السياسة الخارجية الأمريكية تجاه منطقة الخليج العربي، مجلة الساتل، ع ٤، مصراته: جامعة السابع من أكتوبر، ص ١٢٤.
- ^{٣٧} باب المندب: الأهمية الاستراتيجية والانعكاسات على الأمن القومي العربي، ٢٠١٢/١٢/١١، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/٩/١٩، متاح على الرابط التالي: <http://www.4geography.com/vb/showthread.php?t=6625>
- ^{٣٨} العقباوي، شهباز (يناير ٢٠١٨)، البحر الأحمر، تزايد صراع المصالح وتراجع ثقافته المنافع، مجله آراء حول الخليج، العدد (١٢٧)، جده السعودية، ص ٨٣.
- ^{٣٩} الزبيدي، كريم مطر (فبراير ٢٠٢٠)، باب المندب في الصراعات الدولية، مرجع سابق، ص ١٥٢ وما بعدها.
- ^{٤٠} عز الدين محمد أحمد (إبريل ٢٠٠٨)، مرجع سبق ذكره، ص ٨٤.
- ^{٤١} خليف، سميحة ناصر (٧ يونيو ٢٠١٦)، جزيرة دهلك، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/٩/٢٠، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/7K69M>
- ^{٤٢} الزبيدي، كريم مطر (فبراير ٢٠٢٠)، باب المندب في الصراعات الدولية، مرجع سبق ذكره، ص ١٥٦ وما بعدها.
- ^{٤٣} رستم، جمال عبد الرحمن، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وأثره على أمن الدول المشاطئة، المركز العربي للبحوث والدراسات، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/٩/٢٨، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/NRkX3j>
- ^{٤٤} وقد أنشأ الاتحاد الأوروبي وحلف شمال الأطلسي عمليات لمكافحة القرصنة في المنطقة، مما أدى للحد بشكل كبير من هجمات القرصنة، مع الإبلاغ عن عدد قليل من الحوادث منذ عام ٢٠١٤، ومع ذلك، أصبح الصراع اليمني تهديدًا جديدًا لاستقرار الملاحة الدولية في مضيق باب المندب. ويمثل التهديد المتزايد للتنظيمات المتطرفة والإرهابية، ومنها داعش والقاعدة تحديًا آخر لمنظومة الأمن البحري الإفريقي.
- ^{٤٥} كما يعد تهديد أمن الملاحة البحرية في المضائق والممرات البحرية بالمنطقة، خطرًا مباشرًا على أمن الطاقة العالمي، لما لذلك من تأثير سلبي على صادرات النفط، فأى استهداف لنقالات النفط عبر البحر الأحمر يهدد باضطراب كبير لأسعار النفط العالمية.
- ^{٤٦} Stanley Reed "How Tanker Attacks in the Strait of Hormuz could affect oil prices", the New York Times: 13/6/2019
- ^{٤٧} الصومال وأزمة الخليج، تقرير لـ "مجموعة الأزمات الدولية"، ٦ نوفمبر ٢٠١٩م، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/٩/٢٨، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/AKyfhN4>
- ^{٤٨} القوة البحرية المشتركة ١٥٣ (CMF) هي تحالف بحري يضم ٣٤ دولة مسؤولة عن مكافحة القرصنة والإرهاب، بالإضافة إلى دعم أوامر التعاون الإقليمي. وتعمل هذه القوة الدولية في البحر الأحمر، وخليج عدن، وبحر العرب، والمحيط الهندي.
- ^{٤٩} حميدان، أحمد (٢٠١٨)، باب المندب.. القوة الجغرافية التي جلبت الصراع العسكري لليمن، الخليج أون لاين، ٢٦ / ٧، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/٩/٢٩، متاح على الرابط التالي: <https://alkaleeonline.net>
- ^{٥٠} فوغان، جيرمي وهندرسون، سايمون (٢٠١٧)، الخطر يحدق بممر باب المندب المزدهم بال شحن، معهد واشنطن لدراسات الشرق الأدنى، واشنطن، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٠/٢٨، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/SnTGSO>
- ^{٥١} وقد هدد صراحة "قاسم سليمان" قائد فيلق القدس بالحرس الثوري الإيراني، بإغلاق مضيق باب المندب، حيث قال "ليس فقط مضيق هرمز سيغلق، وإنما البحر الأحمر لم يعد آمنًا".

^{٥٢} قصاب، عبد الوهاب (٢٠١٨)، باب المندب.. الجغرافيا والاستراتيجية واستهداف الحوثيين ناقلت نفط سعودية، العربي الجديد، ١٧ سبتمبر، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١١/١٠، متاح على الرابط التالي:

<http://www.alaraby.com.uk/opinion/2018/9/16/>

^{٥٣} حميد، منال (٢٠١٨)، فورين بوليسي: هجوم باب المندب رسالة إيرانية واستغلال سعودي، الخليج أون لاين، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١١/١٤، متاح على الرابط التالي: <https://alkaleejonline.net/>

^{٥٤} صلاح، مصطفى (٢٠١٩)، تهديدات الملاحة.. الأزمة اليمنية ومستقبل الأمن الاقليمي العربي، المركز العربي للبحوث والدراسات، ٢٣ / يناير، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١١/٢١، متاح على الرابط التالي: www.acrseg.org/41095

^{٥٥} غزيل، سلام داوود (٢٠٢١)، الأزمة اليمنية ومستقبل الملاحة الدولية في مضيق باب المندب، جامعة الأنبار، كلية القانون والعلوم السياسية، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، المجلد ١٠، العدد ٣٩، ص ٢٥٠

^{٥٦} الذهب، علي (٢٠١٧)، ميناء الحديدة: الدور والافاق في الحرب اليمنية، مركز الجزيرة للدراسات، ٢٦ ابريل، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١١/٢٥، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/sDwPr3u>

^{٥٧} عبد الوهاب، احمد (٢٠١٩)، بينها أكبر خزان نفط في جزيرة العرب... اسرار الصراع الدولي في اليمن، عربي سيوتنيك، ١/٢ / ٢٠١٩، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١١/٢٨، متاح على الرابط التالي:

<https://Arabic.spotniknews.com/arab-world/2019/021037965074->

^{٥٨} قصاب، عبد الوهاب (٢٠١٨)، باب المندب.. الجغرافيا والاستراتيجية واستهداف الحوثيين ناقلت نفط سعودية، مرجع سبق ذكره. ^{٥٩} جماعة الحوثي تهدد بإغلاق مضيق باب المندب بسبب "الاستفزاز الإسرائيلي"، (٢٠٢٣/١٢/٦)، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١١، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/Do3zuaX>

المرجع السابق

^{٦٠} غزيل، سلام داوود (٢٠٢١)، مرجع سبق ذكره، ص ٢٥٢

^{٦١} ونتيجة لتلك التهديدات اتخذ المجتمع الدولي العديد من القرارات وفرض عقوبات ضد شخصيات من الحوثيين والنظام اليمني السابق، كما اتخذ القرار رقم ٢٢١٦ في ١٤ أبريل ٢٠١٥م، والذي يقضي بمنع وصول السلاح إلى ميليشيا الحوثيين.

^{٦٢} وهو ما جاء في تصريح لحسين العزي رئيس قسم الشؤون الخارجية في جماعة الحوثيين اليمنية المسلحة، بأن "الجماعة ستغلق مضيق باب المندب الذي يربط البحر الأحمر وخليج عدن. إذا استمرت الاستفزازات الإسرائيلية". وأضاف عبر مواقع التواصل الاجتماعي، "إن الحوثيين قادرون تماما على إغلاق المضيق، لكنهم لا يرغبون في القيام بذلك في الوقت الحالي، كما شدد على أن الحوثيين لن يوقفوا هجماتهم ضد إسرائيل حتى إيقاف الحرب على قطاع غزة. وللمزيد انظر:

- جماعة الحوثي تهدد بإغلاق مضيق باب المندب بسبب "الاستفزاز الإسرائيلي"، (٢٠٢٣/١٢/٦)، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١١، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/Do3zuaX>

^{٦٤} Drysdale, A & G.H, Blake (1985) The Middle East and The North Africa: A political Geography, Press New York. - Oxford Unit.

^{٦٥} Legum, C. & B. Lie (1977) Conflict in The Horn of Africa. - New York: Africana Publishing, P5.

^{٦٦} باعبود، عبد الله (مايو ٢٠٢٣)، بحار وضوابط وأسلحة: المصالح البحرية الإماراتية والسعودية في النزاع اليمني، مركز كارنيجي، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/٣، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/PJ6B>

^{٦٧} باعبود، عبد الله (مايو ٢٠٢٣)، المرجع السابق.

^{٦٨} عبد الحليم، أميرة، (يناير ٢٠٠٨)، القواعد العسكرية في البحر الأحمر، مرجع سابق.

^{٦٩} باعبود، عبد الله (مايو ٢٠٢٣)، بحار وضوابط وأسلحة، مرجع سابق.

^{٧٠} البكري، نبيل (أبريل ٢٠١٣)، حقيقة التدخل الإيراني في اليمن، الجزيرة نت، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١١/٢٨، متاح على الرابط التالي: <https://cutt.us/xZ7A9>

^{٧١} فعملت الإمارات على تعطيل وإفشال أي مفاوضات مع الشركات العالمية لتطوير الميناء وتشغيل المنطقة الحرة. وفي نهاية المطاف قامت حكومة اليمن بتسليم الميناء لشركة (موانئ دبي)، التي تعمدت المماثلة في تطوير الميناء والمنطقة الحرة.

بوعزة، عبد القدوس (٢٠٢١)، دور الأطماع الإقليمية في النزاع اليمني، مرجع سبق ذكره، ص ٧٨٧.

^{٧٢} باعبود، (مايو ٢٠٢٣)، بحار وضوابط وأسلحة، مرجع سبق ذكره.

^{٧٣} عبد الحليم، أميرة، (يناير ٢٠٠٨)، القواعد العسكرية في البحر الأحمر، مرجع سبق ذكره.

^{٧٤} الأشول، عمار (مايو ٢٠٢١)، اليمن ولعنة الجغرافيا: باب المندب يتنازع الكبار، مركز مالكوم كير- كارنيجي للشرق الأوسط، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/٩، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/lyf9Nbw>

^{٧٥} كما عززت إيران من وجودها في البحر الأحمر، وذلك بإنشاء قاعدة عسكرية لها على الساحل الإريتري، وأيضًا تأسيس مركز لتموين السفن الإيرانية التي تمر في البحر الأحمر، كما تمكنت من الحصول على تواجد وتسهيلات لها في جيبوتي، فقد وقعت إيران معها اتفاقية تعاون مشترك في فبراير ٢٠٠٩ خلال زيارة الرئيس الإيراني الأسبق (أحمدي نجاد) لجيبوتي.

* ففي جيبوتي توجد القاعدة العسكرية الأمريكية، وهي أكبر قاعدة أمريكية في إفريقيا. وتعد جيبوتي حاليا هي المحور اللوجستي الرئيسي للولايات المتحدة والعمليات المتحالفة معها في شرق إفريقيا وشبه الجزيرة العربية، وهي منصة لإطلاق ومراقبة هجمات الطائرات بدون طيار، وكذلك مركز لمكافحة القرصنة وغيرها من العمليات المتعددة الجنسيات في الإقليم. بالإضافة لذلك توجد في جيبوتي القاعدة الفرنسية وهي الأقدم في البلاد، وتضم نحو ٢٠٠٠ جندي، وقد استمر النفوذ الفرنسي في جيبوتي رغم استقلالها في

العام ١٩٧٧. ومنذ يوليو ٢٠١٢ أطلق الاتحاد الأوروبي بعثة بحرية جديدة، تهدف لاستكمال مهام عملية أتلانتا عن طريق تعزيز القدرات البحرية المحلية.

^{٧٦} عبد الحليم، أميرة، (يناير ٢٠٠٨)، القواعد العسكرية في البحر الأحمر، مرجع سبق ذكره.

^{٧٧} وهناك من يرى أن سيطرة الإمارات تعني حضوراً أو تواجداً إسرائيلياً في هذا المضيق، وإن بصورة غير مباشرة، خاصة بعد تطور العلاقات بين البلدين. كما أن مضيق باب المندب يعني لإسرائيل ما يعني لمصر من أهمية، خاصة إذا ما تم تنفيذ مشروع قناة بن جوريون الذي تروج له كبديل لقناة السويس.

^{٧٨} حيث قال: إنه في حالة قيام إيران بإغلاق مضيق باب المندب فإنني على اقتناع بأنها ستجد نفسها أمام ائتلاف دولي لمنعها من القيام بذلك، هذا الائتلاف سيضم دولة إسرائيل. ولمنطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر أهمية اقتصادية وأمنية خاصة بالنسبة للاستراتيجية الإسرائيلية لفك عزلتها من خلال السيطرة على البحر الأحمر والتوسع نحو مضيق باب المندب ومواجهة التخطيط الإيراني للتمركز في قاعدتين عسكريتين إحداهما في اليمن والثانية في سوريا.

^{٧٩} ويرى مراقبون أن وصول هذه القوات يأتي في سياق الإعلان عن تعزيز الوجود الأمريكي في منطقة الشرق الأوسط، ففي أواخر مارس الماضي أرسلت الولايات المتحدة طائرات عسكرية إلى المنطقة، وفي يوليو/ تموز الماضي أعلنت عن قرار نشر قوات إضافية بما في ذلك الآلاف من مشاة البحرية (المارينز) ومقاتلات F16- (F35) بالإضافة إلى المدمرة (يو إس إس توماس هاندر)، ومع أنه لم يتضح أين ستتمركز تلك القوات الجديدة على وجه الدقة، إلا أن منطقة عمليات الأسطول الخامس تشمل المياه الدولية امتداداً من مضيق هرمز وبحر عُمان حتى مضيق باب المندب والبحر الأحمر وقناة السويس، بالإضافة إلى أجزاء من المحيط الهندي.

^{٨٠} عبد الحليم، أميرة، (يناير ٢٠٠٨)، القواعد العسكرية في البحر الأحمر، مرجع سبق ذكره.

^{٨١} مركز أبعاد للدراسات، (أغسطس ٢٠٢٣)، أبعاد الوجود العسكري الأمريكي في البحر الأحمر والخليج العربي، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١١/٣٠، متاح على الرابط التالي: <https://abaadstudies.org/news-59965.html>

⁸² Al-Yadoomi, H. (April 1991) The Strategic Importance of The Bab Al-Mandab, U.S. Army War College, Pennsylvania. P16-18

^{٨٣} الهيصمي، خديجة (٢٠٠٢)، مرجع سبق ذكره، ص ١١٢ وما بعدها.

^{٨٤} فمن المخاوف التي تبرزها تحديات الطاقة نجد مسألة الإمداد عبر المضائق البحرية، فضمان إمداد الطاقة بشكل مستقر تعتبر إحدى القضايا الاستراتيجية الخطيرة التي لا بد من مواجهتها، فسعى الدول إلى تأمين احتياجاتها منها أمر ليس بالحديث فقد كانت محاولات السيطرة على مصادر الطاقة الدافع الأساسي لكثير من الصراعات والحروب. وكانت أيضاً عاملاً للتقارب والتعاون فيما بين دول أخرى، فهما مجالان مهمان يتعلقان بأمن إمدادات الطاقة على غرار ضمان المناطق للإمداد المستقر وحماية سلامة خطوط نقل الطاقة.

^{٨٥} قناة سكاى نيوز عربية، كلمة الرئيس جو بايدن خلال قمة الأمن والتنمية في جدة بالسعودية، ١٦ يوليو ٢٠٢٢ م.

⁸⁶ يورونيوز، (مارس ٢٠٢٣)، السعودية وإيران: التداعيات الإقليمية والدولية لاتفاق استئناف العلاقات، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/٨، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/ZgCNp>

⁸⁷ Logan, C. & M. Harris, eds (1978) Middle East Contemporary Survey, New York: Holmes and Meier Publishers. p67.

^{٨٨} جريش، جيفري، ف(٢٠١٧م)، المضيق البحري الحيوي: الصين، باب المندب، المجلة الآسيوية لدراسات الشرق الأوسط، العدد ١، المجلد ١١، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١١/٢٢، متاح على الرابط التالي:

<https://goo.su/YG01BhW>

* تعد أول قاعدة بحرية خارجية لها، وتضم عشرة آلاف جندي بهدف حماية مصالح بكين المتزايدة في المنطقة، بالإضافة إلى تزويد السفن المشاركة بعمليات حفظ السلام والمهام الإنسانية عند سواحل اليمن والصومال، وهذا لا يمنع أن للقاعدة أهدافاً عسكرية. وتتعامل الصين مع التطورات الأخيرة في منطقة الشرق الأوسط بحذر، ولا تظهر الصين أي دلائل بشأن مطامع استراتيجية لها في المنطقة أو الإبقاء على التواجد العسكري لها بشكل دائم في البحر الأحمر، إلا أن هذه السياسة قد تتحول مستقبلاً، مما قد يدفع الصين للدخول في مواجهة مع الولايات المتحدة وحلفائها إذا قررت الإبقاء على قوات عسكرية بالمنطقة كجزء من استراتيجيتها العالمية

^{٨٩} الذهب، على (أكتوبر ٢٠٢٢)، التنافس الإقليمي والدولي في البحر الأحمر وتداعياته، الجزيرة نت، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/dTfW8m>

^{٩٠} بن حاجب، مبارك عامر (٢٠٢٢)، مضيق باب المندب: ملامح التنافس الدولي والإقليمي من منظور جنوبي، مركز ساوث ٢٤ للأخبار والدراسات، ص ٩

* يعرف أيضاً باسم "التحالف الدولي لأمن وحماية الملاحة البحرية وضمان سلامة الممرات البحرية" "The International Maritime Security Construct"، وقد بدأ عمله فعلياً في (نوفمبر ٢٠١٩)، ومقره البحرين، ويهدف لحماية الملاحة الدولية وضمان التدفق الحر للتجارة، ومحاربة الإرهاب، والرد على التهديدات التي تواجه الملاحة البحرية في المنطقة الممتدة من الخليج العربي وحتى البحر الأحمر مروراً بمضيق باب المندب، ويضم هذا التحالف في عضويته كلاً من: الولايات المتحدة الأمريكية، وبريطانيا، وأستراليا، والسعودية، والإمارات، والبحرين، وألمانيا. وأوضحت تقارير إعلامية أن واشنطن سوف تسهم في هذا التحالف بطائرات استطلاع، وسفن حربية، ودعم استخباراتي، ومهام غير قتالية.

^{٩١} واشنطن ترسل غواصة مزودة بصواريخ موجهة إلى الشرق الأوسط، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١٣، متاح على الرابط التالي:

<https://2u.pw/CWIGOpo>

^{٩٢} ويؤكد قائد الأسطول الخامس الأمريكي، الأدميرال (براد كوبر)، أن القوة سوف تعمل على "تعزيز التعاون بين الشركاء البحريين الإقليميين لتحقيق الأمن في البحر الأحمر وأجزاء من المحيط الهندي ومضيق باب المندب". وقد جاء تشكيل هذا الفريق بعد فترة قصيرة على احتجاز الحوثيين الموالين لإيران سفينة شحن إماراتية كانت تحمل مواد طبية سعودية. وهو ما يؤكد وجود تهديدات إيرانية للممر نفسه وحركة الملاحة الدولية.

وتعد "قوة المهام المشتركة- ١٥٣"، هي رابع فرقة فيما يُعرف بـ"القوات البحرية المشتركة" CMF، التي تضم، بجانبها، "قوة المهام المشتركة ١٥٠"، و"قوة المهام المشتركة ١٥١"، و"قوة المهام المشتركة ١٥٢". وتقوم الفرقة بحفظ الأمن البحري، وبناء قدرات الدول، بالتعاون المباشر مع "قوة المهام المشتركة ١٥١" التي تنتشر قطعاتها البحرية في خليج عدن، وبقالة سواحل الصومال. Navcent Public Affairs, (17 April 2022) New International Naval Task Force to Enhance Red Sea Security, Available at: <https://bit.ly/3KTJrkD>

^{٩٣} Markus, kaim, (2008), Great Powers and Regional Orders: the United state and Persian Gulf, England: Ashgate publishing limited, P14.

^{٩٤} Security of the Red Sea Arena and Strait of Bab Al Mandab, Available at: <https://2u.pw/cBgJ4K0>
^{٩٥} المعرفة، قوة المهام المشتركة، مرجع سبق ذكره.

^{٩٦} Why do so many foreign powers have military bases in Djibouti? Available at:

<https://2u.pw/IPin7DG>

^{٩٧} تشير بعض التقارير إلى أن ١٦ دولة تمتلك قواعد عسكرية في منطقة القرن الإفريقي، وتكمن أهمية هذه المنطقة في أنها تطل على البحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندي، ويمكن لمن يسيطر عليها أن يتحكم في مضيق باب المندب، الذي يعد واحدًا من أهم الممرات المائية في العالم، تجاريًا وعسكريًا، هذه القواعد تابعة لكل من فرنسا وأمريكا وألمانيا وإيطاليا وإسبانيا والصين واليابان لمزيد من التفصيل انظر:

- ١٦ دولة تمتلك قواعد عسكرية في منطقة القرن الإفريقي، سبوتنيك عربي نيوز، ١٦ أكتوبر ٢٠٢٠، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١٣، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/blr4U>

^{٩٨} European Maritime Awareness in the Soh (EMASOH), Available at: <https://goo.su/E7hnC>

^{٩٩} جريدة الشرق الأوسط بتاريخ ٢٠٢٠/١١/١٨.

^{١٠٠} كما أعلنت بكين في ٢٠٢١/١/١٦ عن إرسال الأسطول الـ ٣٧ للبحرية الصينية إلى خليج عدن والمياه المواجهة للصومال في مهمة مرافقة لسفن مدنية، وعلى متنها ٧٠٠ ضابط وجندي، ويضم هذا الأسطول مدمرة الصواريخ الموجهة "تشانغشا". وكانت أول مهمة مرافقة للبحرية الصينية في هذه المنطقة قد بدأت في ديسمبر ٢٠٠٨

وكالة أنباء شينخوا، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١٥، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/Hj4vSPL>
^{١٠١} علقت السفارة الإيرانية في طوكيو على قرار الحكومة اليابانية إرسال قوة عسكرية إلى خليج عمان وبحر العرب، واعتبرت تواجد القوات الأجنبية في المنطقة بأنه لا يخدم الأمن والسلام والاستقرار فيها، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١٥، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/imu2dx>

^{١٠٢} جريدة الشرق الأوسط بتاريخ ٢٠٢٠/٢/٣، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١٣، متاح على الرابط التالي:

<https://goo.su/6reUK>

^{١٠٣} وكالة أنباء يونهاب الكورية، تجدر الإشارة إلى أن عدد أفراد الجالية الكورية في الشرق الأوسط يبلغ حوالي 25 ألف نسمة، ويعتبر مضيق هرمز منطقة استراتيجية مهمة يتم عبرها نقل أكثر من ٧٠٪ من النفط الخام إلى كوريا الجنوبية. وقالت الوزارة: "إن عدد مرور السفن الكورية بمضيق هرمز سنويًا يبلغ حوالي ٩٠٠ مرة، مما يتطلب ردًا سريعًا من الجيش عند الحاجة. وفقًا لوكالة الأنباء الكورية "يونهاب"، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١٨، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/XHiA3P>

^{١٠٤} أجلت الوحدة أيضًا عددًا من مواطني كوريا الجنوبية من ليبيا واليمن ورافقت نحو ١٨٧٥٠ سفينة كورية جنوبية ودولية حتى نوفمبر ٢٠١٨، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/١٢، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/5Sg2fv>

^{١٠٥} وكالة أنباء يونهاب الكورية، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/KI50w>
^{١٠٦} وصف وزير الخارجية الإيراني "محمد جواد ظريف" هذه المناورات بقوله: "إن مناوراتنا العسكرية المشتركة في بحر عمان والمحيط الهندي مع شركائنا الروس والصينيين تثبت التزامنا الأوسع للحفاظ على أمن الممرات المائية المهمة"، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/N6PIRh>

^{١٠٧} محمد، رأفت محمود (٢٠١٣)، الوجود الأجنبي في البحر الأحمر وخليج عدن وأثره على أمن الدول الإفريقية منذ عام ١٩٩٠م، رسالة دكتوراه (جامعة القاهرة: كلية الدراسات الإفريقية العليا، ٢٠١٣)، ص ٢٧٢- ٢٧٥.

^{١٠٨} جريدة الشرق الأوسط، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/٢٠، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/0y6ogp>

^{١٠٩} سي إن إن بالعربية، (يناير ٢٠٢٠)، توقيع ميثاق مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن، تاريخ الدخول ٢٠٢٣/١٢/٨، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/gT5wznT>

^{١١٠} المرجع السابق.

^{١١١} جريد الشرق الأوسط، بتاريخ ٢٠٢٠/١/١٦.

^{١١٢} International Crisis Group, Somalia's Divided Islamists, Africa Report, No 74, 18 May 2010, p1.

١١٣ محمود، أحمد إبراهيم (٢٠٠٥)، "الأزمة النووية الإيرانية- تحليل لاستراتيجيات إدارة الصراع"، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، كراسات استراتيجية، السنة الخامسة عشرة، العدد ١٤٩، ص ٤٢-٤٨.

١١٤ علوي، مصطفى، "البحر الأحمر- مستقبل الأمن والتعاون - هلال الثروة وقوس الأزمة"، أوراق الشرق الأوسط، المركز القومي لدراسات الشرق الأوسط ص ٤٩.

١١٥ ملف الأهرام الاستراتيجي، (يونيو ١٩٩٦)، "التحكيم بين اليمن وإريتريا، ملف الأهرام الاستراتيجي"، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، ص ٥٣-٥٤.

١١٦ بيبس، سامية (يناير ٢٠٠١)، "اتفاق التسوية بين إثيوبيا وإريتريا"، مركز الأهرام للدراسات الاستراتيجية، ملف الأهرام الاستراتيجي السنة السابعة، العدد ٧٣، ص ٨.

١١٧ وقد أسهم الصراع العربي الإسرائيلي في الحد من نجاح مبادرات التعاون لحفظ الأمن في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن، خاصة بعد تجربة إغلاق مضيق باب المندب في وجه الملاحة الدولية بواسطة القوات البحرية المصرية

محمد، رأفت محمود (يونيو ٢٠٢١)، "أثر التنافس الروسي الأمريكي على الوجود في السودان على أمن البحر الأحمر (دراسة)"، مركز فاروس للاستشارات والدراسات الاستراتيجية، متاح على الرابط التالي:

<https://goo.su/cvKaYRF>

١١٨ محمد، رأفت محمود (٣٠ أغسطس ٢٠٢١)، "الصين مقبلة على خريف علاقاتها مع إفريقيا وأمريكا أكثر عزماً على مواجهة التحدي الصيني، مجلة آراء الخليج، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/ZebA>

١١٩ مجلس الأمن، تقرير الأمين العام عن الحالة في الصومال، الأمم المتحدة، رقم الوثيقة (S/2009/146)، ١٦ مارس ٢٠٠٩، ص ٤-٣.

١٢٠ محمد، رأفت محمود (٢٨ سبتمبر ٢٠٢١)، "أثر التغير في أفغانستان على أمن البحار والممرات المائية"، مجلة آراء الخليج، متاح على الرابط: <https://goo.su/dko085>

١٢١ الفقيه، الصادق (٢٩ مارس ٢٠٢٢)، "المبادرة السعودية لدول البحر الأحمر.. منطق الضرورة الملحة والتعاون الممنهج"، مجلة آراء الخليج، متاح على الرابط: <https://goo.su/3rTtA>

١٢٢ موقع الرؤية (٩ ديسمبر ٢٠٢٣)، باب المندب.. شريان الملاحة الاستراتيجي أحد تداعيات العدوان الإسرائيلي على غزة، متاح على الرابط التالي: <https://alroya.com/p/335857>

١٢٣ سكاى نيوز عربية، (١٦ ديسمبر ٢٠٢٣)، تداعيات حرب غزة.. البحر الأحمر مسرح المزيد من الحوادث، أبو ظبي، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/bhMGM>

١٢٤ صحيفة الحقيقة، (٧ يناير ٢٠٢٤)، اليمن يتوعد واشنطن بدفع ثمن حماقتها في البحر الأحمر، متاح على الرابط: <https://goo.su/n8QWZyl>

١٢٥ صحيفة الحقيقة، (٧ يناير ٢٠٢٤)، اليمن يتوعد واشنطن بدفع ثمن حماقتها في البحر الأحمر، متاح على الرابط: <https://goo.su/VsfmS4>

١٢٦ أمان، آية (١٤ ديسمبر ٢٠٢٣)، هل تُغيّر "الملاحة الدولية" معادلة الحرب الإسرائيلية على غزة؟، موقع عروبة ٢٢، القاهرة، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/eSEJzov>

127 Navy's new Middle East task force to find ways to apply AI and unmanned. to complex region,

<https://bit.ly/3uV6C8o>

128 US Forms Multinational Naval Force to Confront Houthi Attacks, Smuggling,

<https://bit.ly/3EtP6M0>

١٢٩ موقع آخر خبر، (٤ يناير ٢٠٢٣)، بسبب هجمات الحوثيين.. شركات الشحن تواصل تجنب البحر الأحمر والسلع الإسرائيلية، متاح على الرابط التالي: <https://aakherkhabar.net/article/3887400>

١٣٠ جاء ذلك بعد أيام من إعلان شركة "زيم"، عن زيادة جديدة في أسعار نقل الحاويات، حيث رفعت سعر نقل الحاوية من الشرق الأقصى إلى موانئ الاحتلال الصهيوني من ٥٠٠ إلى ١٠٠٠ دولار، مع استمرار تهديدات القوات البحرية اليمنية للسفن المتوجهة إلى موانئ الكيان المحتل في البحرين الأحمر والعربي. وقد أدت العمليات اليمنية من تهديدات وهجمات ضد السفن الإسرائيلية والسفن المتوجهة إلى موانئ الكيان، إلى حدوث خسائر فادحة في الاقتصاد الإسرائيلي، منذ بدء هذه العمليات في منتصف نوفمبر ٢٠٢٣.

١٣١ صحيفة جلوبز، (٢ نوفمبر ٢٠٢٣)، العدوان على غزة يواصل استنزاف الاقتصاد الإسرائيلي، متاح على الرابط التالي: <https://goo.su/55iqCkE>

* أكدت الصحيفة إلى أنه: "إلى جانب التأثير على التجارة بين الشرق الأقصى وإسرائيل، فإن قرار شركة "كوسكو" مهم لأن الشركة تتعاون مع خط الشحن الإسرائيلي زيم، الذي سيتعين عليه تشغيل المزيد من السفن على طرق الشرق الأقصى، مما سيؤدي لارتفاع تكاليف الشحن، نظراً لأن شركة (زيم) سوف تعاني من نقص في السفن". وأضافت أيضاً أن "التأثير المباشر الآخر سيكون على ميناء حيفا، الذي تديره شركة صينية أخرى مملوكة للدولة، وهي SIPG حيث يعتمد الميناء على العديد من سفن كوسكو التي تزوره". وقالت جلوبز الإسرائيلية إن خطوة شركة (كوسكو) تأتي متأثرة بإعلان شركة OOCL "ومقرها هونغ كونغ، بوقف الإبحار إلى إسرائيل بسبب مشاكل تشغيلية".

١٣٢ صحيفة غلوبز، (٣ يناير ٢٠٢٣)، تأثير هجمات الحوثيين بالبحر الأحمر، ٢٠٢٤/١/٣، متاح على الرابط التالي:

<https://goo.su/7OzSCWP>

١٣٣ تقرير نشرته وكالة بلومبيرج، السبت ٦ يناير ٢٠٢٤.