

مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة
Bahrain Center for Strategic, International and Energy Studies

دراسات
DERASAT

تأثير تهديدات الملاحة البحرية في باب المندب والبحر الأحمر على أمن دول الخليج العربي

الدكتور أشرف محمد كشك
مفي سعد الرصيص
روانا محمد الدجاني
تسنيم عبدالله إبراهيم



تأثير تهديدات الملاحة البحرية في باب المندب والبحر الأحمر على أمن دول الخليج العربي

الدكتور أشرف محمد كشك¹

منى سعد الرصيص²

روانا محمد الدجاني³

تسنيم عبدالله إبراهيم⁴

ملخص الدراسة

تستهدف هذه الدراسة تحليل تأثير تهديدات الأمن البحري في باب المندب والبحر الأحمر على مصالح وأمن دول الخليج العربي، التي تعتمد بشكل رئيس على الممرات البحرية في تجارتها مع العالم الخارجي، وتتمثل الفكرة الرئيسية للدراسة في أن تلك التأثيرات متعددة وتشمل أبعادًا اقتصادية وأخرى جيواستراتيجية وأمنية، حيث أن تلك المنطقة هي مئاراها تمام عدد من القوى الإقليمية والدولية في آن واحد بما يعني ضرورة تقديم رؤية متكاملة لتلك القضية وتأثيراتها على المديين القريب والبعيد، خاصة وأن تهديدات الأمن البحري ترتبط وعلى نحو وثيق بحالة عدم الاستقرار الإقليمي، وقد خلصت الدراسة إلى ثلاث نتائج على النحو الآتي:

أولاً؛ على الرغم من قرار بعض شركات الشحن العالمية تغيير وجهاتها بعيداً عن مضيق باب المندب، فإن زيادة رسوم الشحن ومخاطر القرصنة لا تزال عوامل تؤكد أهمية مواجهة تهديدات الأمن البحري في مضيق باب المندب الذي يُعتبر ممراً مائياً دولياً لدول العالم كافة، ومن ثم فإن مواجهة التهديدات في تلك المنطقة تُعد ضرورة استراتيجية للدول، بما يعني أهمية وجود توافقات بين الأطراف الإقليمية والدولية على سبل المواجهة.

ثانياً؛ تتعدد التأثيرات الاقتصادية والأمنية على دول الخليج العربي بسبب تهديدات الأمن البحري، فعلى الجانب الأمني توجد الهجرة غير الشرعية، والإرهاب البحري، ومخاطر عودة القرصنة مجدداً، وعلى الجانب الاقتصادي تجي زيادة تكلفة الشحن والتأثير على إمدادات الغذاء وكذلك قطاع السياحة، وجميعها قضايا مترابطة وذات أهمية بالنسبة لدول الخليج العربي.

ثالثاً؛ مع أهمية الجهود الإقليمية والدولية لمواجهة تهديدات الأمن البحري في البحر الأحمر وباب المندب، فإن تلك المنطقة تشهد تنافساً إقليمياً ودولياً محمومًا لتأسيس قواعد عسكرية في تلك المنطقة بما يعني عسكريتها، وهو مما يزيد من مخاطر تهديد الأمن الإقليمي للمنطقة وللدول الخليج العربي.

¹ مدير برنامج الدراسات الاستراتيجية والدولية ومدير تحرير دورية (دراسات).

² باحث مساعد بإدارة الدراسات والبحوث بمركز (دراسات).

³ باحث مساعد بإدارة الدراسات والبحوث بمركز (دراسات).

⁴ باحثة مساعدة، متدربة بإدارة الدراسات والبحوث بمركز (دراسات).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب وتنامي الاهتمام الدولي بتلك المنطقة

يُعد مضيق باب المندب أحد أهم ثماني ممراتٍ مائيةٍ دوليةٍ في العالم حيث يربط بين العالم القديم أي آسيا وإفريقيا وأوروبا، فالمضيق يفصل البحر الأحمر عن خليج عدن والمحيط الهندي كما يفصل قارتي إفريقيا وآسيا، وتحدّه من الجانب الإفريقي جيبوتي ومن الجانب الآسيوي اليمن، وتمتد أهمية المضيق إلى خليج وميناء عدن اللذان يرتبطان على نحوٍ وثيقٍ بالمضيق، فميناء عدن يتحكم في التجارة المحلية والدولية ويمتد على مساحة ثمانية أميالٍ بحريةٍ من الشمال إلى الجنوب، وتزداد أهمية مضيق باب المندب لكونه يتكامل مع ممرين دوليين آخرين وهما البحر الأحمر وقناة السويس⁵.

ووفقًا للموقع الجغرافي وطبيعة ذلك المضيق فقد كان هدفًا لعددٍ من القوى الكبرى، ويقع أيضًا ضمن أولويات استراتيجياتها التي شهدت تنافسًا محتدمًا فيما بينها على النفوذ في مناطقٍ مختلفةٍ من العالم منذ القرن السادس عشر الميلادي ومن بينها تلك المنطقة، كما تتمثل الأهمية الاستراتيجية للمضيق كونه يُعتبر أقصر طريقٍ بحريٍ يربط بين الشرق والغرب، كما يُعتبر الممر المائي الذي يصل بين المحيطين الهادي والهندي والبحر المتوسط عن طريق البحر الأحمر عبر قناة السويس ومن ثم المحيط الأطلسي، وتتعاظم أهمية المضيق مقارنةً ببقية الممرات المائية الدولية الأخرى لكونه ممرًا رئيسًا لحركة التجارة الدولية ما بين الاتحاد الأوروبي والصين واليابان والهند وبقية دول آسيا، وتمر من خلاله حوالي 30% من تجارة النفط العالمية خاصةً من دول الخليج العربي وإيران، وعلى الرغم من المزايا الاستراتيجية التي يتمتع بها هذا المضيق بالنظر لموقعه الجغرافي فإن الصراعات الإقليمية لها انعكاسٌ كبيرٌ على حركة الملاحة فيه لأنه يُعتبر الممر الرئيس لناقلات النفط من دول تلك المنطقة وكذلك السفن الحربية في الوقت ذاته، وكان ذلك واضحًا خلال تاريخ الصراعات في تلك المنطقة سواءً من خلال إغلاقه خلال بعض الحروب أو تهديد الملاحة فيه، وتتمثل الأهمية العسكرية للمضيق في احتوائه على نقاط حصينةٍ طبيعيةٍ تقع إما على الشواطئ المرتفعة المحمية طبيعيًا، أو فوق جزيرة بريم التي تعترضه، حيث يُمكن إقامة نقاط الرصد والمراقبة ومحطات الرادار أو إقامة القواعد العسكرية⁶.

وقد أدت حالة التصعيد من جانب جماعة الحوثيين في اليمن ضد السفن التجارية التي تمر من ذلك المضيق على خلفية الحرب في غزة منذ أكتوبر 2023م إلى واقعٍ جديدٍ من مؤشراتته تراجع اعتماد العديد من السفن التجارية على ذلك المضيق والبحث عن طرقٍ بديلةٍ تجنبًا لتلك الهجمات، الأمر الذي أدى إلى زيادة الضغوط على دول العالم وخاصةً قواتها البحرية للتحرك لتأمين الملاحة البحرية في ذلك المضيق، فضلًا عن زيادة حدة التنافس الإقليمي من خلال سعي بعض الأطراف لتوظيف الممرات في تلك الصراعات، وقد كانت هناك استجابةً دوليةً تمثلت في تأسيس الولايات المتحدة الأمريكية لتحالفٍ بحريٍ دوليٍ لحماية السفن التجارية في تلك المنطقة عُرف باسم "حارس الأزدهار" في ديسمبر 2023م – الذي سوف سيتم تناوله بشئٍ من التفصيل في ورقةٍ أخرى ضمن هذا الملف – وهو ما أثار عددٍ من التساؤلات، ليس فقط حول الدور المتوقع لذلك التحالف، ولكن بالنسبة للتنافس الإقليمي والعالمي بالقرب من الممرات المائية الدولية وتأثيراته المستقبلية في ظل استخدام الحوثيين لتقنياتٍ متطورة، ومنها الطائرات بدون طيار "الدرونز"، ومن بينها آلياتٌ تعمل تحت الماء، الأمر الذي أثار تساؤلاتٍ أيضًا حول مدى فاعلية القوات البحرية الدولية المتواجدة في تلك المنطقة لمواجهة تلك التهديدات التي لها تأثيرٌ على مصالح دول الخليج العربي والعديد من القوى الإقليمية والدولية في الوقت ذاته، وجميعها مؤشراتٌ تعكس تعقد الوضع الجيوستراتيجي في تلك المنطقة بما يتعدى الجدال حول مسألة احترام القواعد الدولية التي تُنظم المرور البحري الآمن في الممرات المائية الدولية كما أقرتها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م⁷.

وبالنظر لأهمية مضيق باب المندب، فقد كان مثار اهتمام استراتيجيات الدول الكبرى فعلى الرغم من حرص الصين على انتهاز المسار الدبلوماسي لتخفيف حدة التوتر في تلك المنطقة في أعقاب الاعتداءات الحوثية على الشحنات التجارية ولكنها في الوقت ذاته طالبت

⁵ Fouad Mussi'd, "Regional and International Powers in Bab Al-Mandab and the Gulf of Aden: Between Competition and Conflict," Abaad Studies & Research Center, August 31, 2023, <https://abaadstudies.org/>

⁶ Ibid.

⁷ Nick Childs, "Global Implications of the Shipping Attacks in the Red Sea," International Institute for Strategic Studies (IISS), December 19, 2023, <https://www.iiss.org/>

الحوثيين بضرورة احترام القواعد الدولية ذات الصلة بحرية الملاحة والوقف الفوري لتلك التهديدات وفقًا للقرارات الأممية الصادرة في هذا الشأن، ولم تُشارك في الجهود الدولية التي تقودها الولايات المتحدة الأمريكية لهذا الغرض، ذلك اتساقًا مع سياستها بعدم التدخل في النزاعات الدولية وتحقيق التوازن بين الفوائد الاقتصادية والمخاطر الجيوسياسية، وعلى الرغم من ارتفاع تكلفة الشحن بالنسبة للصين على خلفية الهجمات الحوثية في البحر الأحمر وباب المندب، ولكنها لم تصل إلى معدل الزيادة خلال تحدي جائحة كورونا⁸.

إلا أنه على الصعيد الاستراتيجي يلاحظ أن هناك اهتمامًا متنامٍ من جانب الصين لتطوير قدراتها البحرية عمومًا، فمنذ عام 2014م وضعت الصين خطةً لامتلاك أربع مجموعاتٍ قتاليةٍ من حاملاتٍ لطائرات بحلول عام 2030م، وقد توقع التقرير السنوي لوزارة الدفاع الأمريكية "البنجابون" عن القوة العسكرية الصينية لعام 2019م، أن يتوسع مشاة البحرية في تلك الخطة إلى سبع فرقٍ تضم 30 ألف فردًا بحلول عام 2020م، وليس بالضرورة أن يؤدي امتلاك تلك القوة أن تخوض صراعًا مباشرًا في مناطق النزاع البحري مثل تايوان، ولكنها تكفي لممارسة قدرٍ من الردع⁹، وهذا ما يُفسر الموقف الصيني أيضًا تجاه تهديدات أمن الملاحة في البحر الأحمر.

ولا تُعد القدرات البحرية الصينية تحديًا للولايات المتحدة الأمريكية فحسب بل هناك مخاوفٌ من التقارب الصيني الروسي في الوقت ذاته، ففي محاولةٍ لتعزيز موقعها التنافسي يوجد تعاونٌ بين الصين وروسيا في بناء قدراتٍ بحريةٍ تكميلية، حيث أجرت الدولتان العديد من التدريبات البحرية المشتركة، ومنها في البحر الأبيض المتوسط عام 2015م، وبحر الصين الجنوبي عام 2016م، والبحر الأصفر عام 2018م، وبحر الصين الشرقي عام 2019م، وفي عامي 2019م و2022م تمت إضافة إيران ضمن التدريبات المشتركة بين الجانبين، كما تتضمن وثيقة الشراكة "بلا حدود" التي تم الإعلان عنها بين الصين وروسيا في يناير 2022م في اجتماعٍ على مستوى قادة الدولتين إلى احتمالات تعميق تلك الشراكة مستقبلاً، حيث أن الوصول للقواعد البحرية الروسية في الخارج من شأنه تعزيز طموح الصين ضمن نظامٍ عالميٍ متعدد الأطراف، ولكن الولايات المتحدة الأمريكية لديها إدراكٌ لتلك التطورات، ويُمكن تفسير اتفاقية أوكوس بين الولايات المتحدة الأمريكية، وأستراليا، والمملكة المتحدة ضمن هذا السياق، والتي تم توقيعها في مارس 2023م، ومضمونها التعاون في برنامج الغواصات العاملة بالدفع النووي للتصدي للنفوذ الصيني على المدى البعيد، بالإضافة لجهود الولايات المتحدة الأمريكية للتعاون مع شركائها من حلف الناتو والاتحاد الأوروبي لتعزيز التواجد في مياه شرق آسيا والتعاون في منطقة المحيطين الهندي والهادئ من خلال الحوار الأمني الرباعي والمنتديات الأخرى¹⁰.

أما بالنسبة للولايات المتحدة الأمريكية، فلا شك أن السيطرة على البحار هي الركيزة الأساسية للقوة والنفوذ الأمريكي، ويتجلى ذلك من خلال الأساطيل الأمريكية التي تنتشر في المفاصل الاستراتيجية من العالم، ويسود تصورٌ مفاده أن هناك تراجعًا في النفوذ الأمريكي في مناطق مختلفةٍ من العالم من بينها منطقة الشرق الأوسط، وكان ذلك أحد أسباب التحرك الأمريكي لمواجهة مخاطر تهديد الملاحة البحرية في مضيق باب المندب من خلال تأسيس تحالفٍ بحريٍ دوليٍ في ظل ما تراه الولايات المتحدة الأمريكية من تنافسٍ دوليٍ محتدمٍ مع كلٍ من الصين وروسيا في الوقت ذاته في مناطق مختلفةٍ من العالم خارج المياه الإقليمية لهاتين الدولتين، وهو ما عكسته استراتيجيات الأمن القومي والبحري لهما، بما يعنيه ذلك من أنه ستكون هناك مناطق بحرية مضطربة في المستقبل، بل أن التنافس على النفوذ البحري سيكون هو الاختبار الأساسي لتعددية النظام العالمي من جانب القوى الطامحة لنظامٍ دوليٍ متعدد الأطراف وهما روسيا والصين في مقابل الولايات المتحدة الأمريكية التي تُريد الإبقاء على الوضع الراهن، ولذا كانت تهديدات الملاحة البحرية في باب المندب مثالاً لذلك التنافس¹¹.

⁸ Mordechai Chaziza, "China's Response to the Houthi Attacks in the Red Sea," The Diplomat, January 16, 2024, <https://thediplomat.com/>

⁹ Jonathan D. Caverley and Peter Dombrowski, "Too Important to Be Left to the Admirals: The Need to Study Maritime Great-Power Competition," Security Studies 29, no. 4 (2020): 579–600, <https://doi.org/>

¹⁰ Ryan Hass, "Invigorating Regional Efforts to Bolster Maritime Security in Asia," Brookings Institution, October 2022, <https://www.brookings.edu/>

¹¹ Geoffrey F. Gresh, "Heightened Maritime Competition and Shifting Seas," in To Rule Eurasia's Waves: The New Great Power Competition at Sea (New Haven: Yale University Press, 2021), 272–87.

ومع أهمية تطور القوات البحرية الأمريكية فلعلها بحاجة لاستراتيجية بحرية جديدة بالرغم إصدارها أكثر من 30 وثيقة استراتيجية بشأن الأمن البحري منذ الحرب العالمية الثانية (1939 – 1945م). ولكن هناك فرقٌ بين مفهوم قيادة البحر والسيطرة عليه، فوفقًا للأول فإن ذلك يتطلب تعديلاتٍ في الاستراتيجيات البحرية نظرًا لتنامي النفوذ والقوة البحرية للصين، ولكن في الوقت ذاته تجنب الدخول في مواجهاتٍ بحرية مباشرة في مناطق نزاعٍ محتملة مع الصين¹².

وينبغي التأكيد على أن المصالح الاستراتيجية للولايات المتحدة الأمريكية في تلك المنطقة لا تتمثل في حماية الأمن البحري فحسب، بل في تعزيز ودعم جهود السلام في اليمن والتصدي للجماعات الإرهابية العابرة للحدود¹³.

ومع أهمية تلك الاستراتيجيات التي لم ترتبط بالتطورات في مضيق باب المندب لكنها انعكست على طبيعة التنافس البحري بين الدول الثلاث، ومن ذلك إعلان الولايات المتحدة الأمريكية تأسيس تحالف "حارس الازدهار"، الذي تباينت مواقف القوى الإقليمية بشأنه، أما الصين فقد أرسلت المجموعة البحرية رقم 46 في فبراير 2024م للمنطقة، بالإضافة للمفاوضات بين السودان وروسيا لتأسيس مركز دعمٍ فني ولوجستي عسكري لروسيا في بورتوسودان على البحر الأحمر، وهي نتائج سوف يتم مناقشتها بالتفصيل في جزءٍ لاحقٍ من هذه الدراسة.

التداعيات الأمنية لتهديدات الملاحة البحرية في باب المندب والبحر الأحمر على دول الخليج العربي

لطالما شهدت الملاحة البحرية عبر المسارات الحيوية من الخليج العربي إلى القرن الإفريقي ومضيق باب المندب امتدادًا إلى البحر الأحمر تهديداتٍ تقليديةً عدة مثل الإرهاب والقرصنة البحريين، والهجرة غير الشرعية، واختطاف ناقلات النفط، إلا أنه ومع استمرار الحرب في غزة ازدادت حدة التهديدات ونوعيتها لتصبح أكثر تعقيدًا وشدّة، والتي بلا شك تلقي بظلالها على أمن الخليج العربي والأمن الإقليمي عمومًا، بما يتطلب تنفيذ استجاباتٍ فعالةٍ ومنسقةٍ للحد من تداعيات هذه التهديدات على الأمن والاستقرار في تلك المنطقة، ويُمكن تحديد التأثيرات الأمنية الناتجة عن تهديدات الملاحة البحرية في باب المندب والبحر الأحمر فيما يأتي:

الإرهاب البحري

أضحى الإرهاب البحري أحد أهم القضايا الرئيسية التي تستحوذ على أجندة الأمن البحري والأمن الإقليمي لدول الخليج العربي، لا سيما في ظل التحديات والتهديدات التي يرتبها في منطقة البحر الأحمر وباب المندب، التي تتخذ بُعدًا أمنيًا واقتصاديًا مؤثرًا على الدول المحيطة، وتلك المستفيدة من الممرات المائية، وعلى الرغم من أهمية وجود تعريفٍ للإرهاب البحري فإن عدم وجود اتفاقٍ دوليٍ على تعريف ذلك المفهوم الذي تم تسيّسه أحيانًا فإنه يبرز إشكالية عدم القدرة على التمييز الفعّال بين الإرهاب البحري والقرصنة البحرية، وتوجد بعض التعريفات للإرهاب البحري ومنها «القيام بأعمال وأنشطة إرهابية داخل البيئة البحرية، أو ضد السفن أو المنصات الثابتة في البحر أو في الميناء، أو ضد أي من ركابها وأفرادها، أو ضد المرافق أو المدن الساحلية»¹⁴.

وتنقسم عمليات الإرهاب البحري إلى أربع فئاتٍ رئيسيةٍ استنادًا إلى نطاق العمليات البحرية وتحديد الهدف، فقد تُستغل البيئة البحرية كأداةٍ لتنفيذ العمليات ضد الأهداف على اليابسة، تليها عمليات القرصنة والاستيلاء على السفن وأسر الأفراد بواسطة جماعات إرهابية،

¹² Robert C. Rubel, "Command of the Sea: Why It Is Essential to U.S. Maritime Strategy," U.S. Naval Institute, January 2024, <https://www.usni.org/>

¹³ Congressional Research Service, "IN12301," May 2024, <https://crsreports.congress.gov/>

¹⁴ Michael D. Greenberg et al., "The Contemporary Threat of Maritime Terrorism" in Maritime Terrorism: Risk and Liability (RAND Corporation, 2006), 9-28, <https://www.jstor.org/stable/10.7249/mg520ctrmp.12>.

كما قد تشمل الضربات المباشرة ضد مواقع بحرية¹⁵، وحسب العديد من الدراسات، فإن النشاط الإرهابي في البحر الأحمر وباب المندب يتخذ أشكالاً متعددة، فقد يأتي على شكل هجمات تستهدف مواقع استراتيجية مثل منصات النفط، أو الاعتداءات على قوات الأمن البحرية أو الهجمات على المدن الساحلية والسفن العسكرية أو المدنية، وقد استهدفت سفينة إماراتية بصاروخ «كروز» مضاد للسفن بواسطة الحوثيين قرب السواحل الغربية لليمن في أكتوبر 2016م، وخلال الفترة ذاتها تعرضت المدمرة الأمريكية «يو. إس. إس. ميسون» للهجوم، بالإضافة إلى استخدام الحوثيين زوارق ملغومة ضد فرقاطة سعودية في يناير 2017م، مما أدى إلى مصرع اثنين من البحارة السعوديين، ضمن هجوم تم بواسطة الطائرات بدون طيار التي تعتمد على تكنولوجيا متقدمة، ونظرًا لاستمرار الأزمات الإقليمية، بما في ذلك الأزمة اليمنية وزيادة دور الجماعات دون الدول، يُسهّل ذلك على هذه الجماعات تنفيذ هجماتها على الأهداف البحرية بيسرٍ وإحراقٍ ضررٍ أوسع نطاقاً¹⁶، خاصةً في ظل إمكانية توظيف الحدود البحرية في تهريب الأسلحة عبر البحر الأحمر.

وقد تزايدت هذه الأنشطة بشكلٍ ملحوظٍ بالتوازي مع اندلاع الحرب في غزة في أكتوبر 2023م، فقد هدد الحوثيون الطرق البحرية الدولية، وقد قُدّر عدد الهجمات الحوثية على السفن التجارية والحربية في البحر الأحمر نحو 133 هجومًا مؤكدًا منذ نوفمبر 2023م وحتى إبريل 2024م، مما أدى لانخفاض نسبة الملاحة العابرة لقناة السويس بما يُقارب 42٪، وهي تداعياتٌ بالغة الخطورة على اقتصادات عددٍ من دول المنطقة التي تعتمد بشكلٍ أساسيٍ على النقل البحري في تجارتها مع العالم الخارجي¹⁷.

ولم تكن هذه الحوادث هي الأولى من نوعها في المنطقة، فتاريخ الهجمات ليس بالحديث، حيث تعرضت له العديد من دول الخليج العربي، مما أثر بشكلٍ سلبيٍ على أمنها واستقرارها ومواردها، وعلى سبيل الذكر لا الحصر في أكتوبر عام 2000م تعرضت المدمرة الأمريكية «كول» لهجومٍ إنتحاريٍّ من قبل تنظيم القاعدة في ساحل ميناء عدن أثناء توجيهها للخليج العربي، مما أسفر عن مقتل 17 من طاقمها وجرح 39 آخرين.

في حين واجهت المملكة العربية السعودية عددًا من الهجمات من يونيو 2015م وحتى ديسمبر 2021م، ومن بين أبرز تلك الهجمات تعرض أربع ناقلاتٍ بحريةٍ اثنتان منهما تحملان العلم السعودي لأضرارٍ جسيمةٍ نتيجة انفجار ألغامٍ وضعت داخل المياه الإقليمية لدولة الإمارات العربية المتحدة في بحر عُمان في شهر مايو 2019م¹⁸، وفي سبتمبر من العام نفسه تعرضت معاملة تابعة لشركة أرامكو السعودية للهجوم والاستهداف عبر الطائرات بدون طيار في كلٍ من محافظة بقيق وهجرة خريص، وقد نفذ الحوثيون في يناير 2020م هجماتٍ مزدوجةٍ بالصواريخ والطائرات المسيّرة على محطات «أرامكو» في منطقة جازان، بالإضافة إلى مطارات أبها وجازان وخميس مشيط، حسب بيانٍ صادرٍ عن الحوثيين، وفي مارس عام 2021م تم اعتراض وتدمير صاروخٍ آخر استهدف منشآت «أرامكو» في الظهران، فيما أعلن الحوثيون أنهم أطلقوا أكثر من 20 صاروخًا وطائرةً مسيرة، بهدف الوصول إلى المنشآت النفطية بالمملكة العربية السعودية.

ولم تكن الإمارات العربية المتحدة بمنأى عن تلك الهجمات التي بدأت منذ ديسمبر 2017م وحتى يناير 2022م، ففي 18 يناير 2022م تم استهداف ثلاثة صهاريج لنقل المحروقات بالقرب من منطقة خزانات شركة أدنوك النفطية بالإضافة لمنطقة الإنشاءات الجديدة الواقعة في مطار أبوظبي الدولي، التي أسفرت عن مقتل ثلاثة أشخاصٍ وجرح آخرين بطائراتٍ مسيرة، ويُلاحظ أن جميع تلك الهجمات استهدفت المنشآت الحيوية في دول الخليج العربي وهو تطورٌ نوعيٌّ لطبيعة التهديدات¹⁹.

¹⁵ Ashraf Keshk, Maritime Security of the Arab Gulf States

¹⁶ Ashraf Keshk, Maritime Security of the Arab Gulf States (2022; repr., Springer, 2022).

¹⁷ "الاضطراب مُقابل التوسُّع: التحديات والفرص التي خلقها أزمة البحر الأحمر لقطاع الموانئ الأفريقي"، <https://www.epc.ae>

¹⁸ عبد الله المسوري، "الأزمة اليمنية وتأثيرها على دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية (2011-2020)" (2020) [iucg9Hb/https://2u.pw](https://www.iucg9Hb.com)

¹⁹ فؤاد مسعود، "أبرز الهجمات الحوثية على السعودية والإمارات (إطار)" (وكالة الأناضول، <https://2h.ae>)، [gZUC/https://2h.ae](https://www.gZUC.com)

ويتأتى التأثير الأمني لتلك التهديدات على دول الخليج العربي من معادلةٍ بسيطةٍ مفادها أن الهجمات التي تتم عبر الطائرات بدون طيار أو الزوارق ذات التكلفة البسيطة، تعرض الناقلات والمنشآت البحرية ذات التكلفة العالية للاعتداءات في ظل توظيف الميليشيات المسلحة للتكنولوجيا الحديثة على نحوٍ سيئٍ.

القرصنة البحرية

تُعد منطقة القرن الإفريقي من أكثر المناطق في العالم تعرضًا لخطر القرصنة البحرية، لما تشهده الدول المطلة على المنطقة من تدرجٍ للأوضاع الأمنية والاقتصادية، مما يُمثل بيئةً مواتيةً لتكوين عصاباتٍ تمارس القرصنة، والتي تُشكل تهديدًا على طرق الملاحة البحرية وخطرًا على الأمن البحري، ولم تغفل الأمم المتحدة عن صياغة تعريفٍ للقرصنة البحرية، ففي المادة 101 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م عُرفت القرصنة بأنها «عملٌ من أعمال العنف أو السرقة يتم تنفيذه لتحقيق أهدافٍ خاصةٍ ضد سفينةٍ أخرى أو شخصٍ آخر أثناء وجوده في أعالي البحار»²⁰، في حين عرّف المكتب البحري الدولي القرصنة بأنها «أي عمل إسقاطٍ أو محاولةٍ لإسقاط أي سفينةٍ لارتكاب سرقةٍ أو أي جريمةٍ أخرى مع هدفٍ أو نيةٍ ظاهرةٍ لاستخدام القوة في ذلك الفعل»²¹.

وقد نجمت عن عمليات القرصنة في الساحل الصومالي مجموعةً من الآثار، حيث استفاد القراصنة الصوماليون من الوضع القائم، وتركيز القوات المعنية على حماية السفن من هجمات الحوثيين في البحر الأحمر في تنفيذهم ومحاولة تنفيذهم لأكثر من 20 عملية اختطافٍ منذ نوفمبر 2023م²²، وعودة القرصنة للظهور للمرة الأولى بعد عشر سنواتٍ من جهود مكافحتها في المنطقة، الأمر الذي حتم على الدول زيادة مواردها المالية لتكثيف الحراسة على السفن وضمان أمنها، بالإضافة إلى تكاتف جهود بعض الدول الكبرى من أجل مكافحة القرصنة، حيث تم تأسيس القوات البحرية المشتركة، وهي مهمةٌ بحريةٌ دوليةٌ متعددة الجنسيات تُمثل أحدث استجابةٍ عسكريةٍ أمريكيةٍ للتحديات التي تواجه المياه الإقليمية، وفي 17 إبريل 2022م تم إطلاق فرقة العمل المشتركة - 153، وتعتبر واحدةً من الفرق الأربع التي تشرف عليها القوات البحرية المشتركة في منطقة البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن، بهدف تعزيز الأمن البحري العالمي ودعم جهود بناء القدرات، وفي هذا الشأن أوضح نائب الأميرال براد كوبر قائد الأسطول الخامس أن الهدف من وجود فرقة العمل المشتركة هو «ضمان تواجد قوي وردع في المنطقة المحيطة بالبحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن»، مشيرًا إلى أن هذه المناطق لها أهميةٌ استراتيجيةٌ كبيرةٌ تتطلب اهتمامًا، نظرًا لأنها تُمثل ممرًا حيويًا للتجارة العالمية بالإضافة إلى أن فرقة العمل المشتركة - 153 تهدف إلى التأثير على قدرة الحوثيين على الوصول إلى الأسلحة اللازمة لشن هجماتٍ على هذه المناطق، علاوةً على مكافحة الاتجار بالبشر، والمخدرات، والتهريب، والقرصنة.

الهجرة غير الشرعية

نظرًا للتوترات المتصاعدة في منطقة البحر الأحمر ومضيق باب المندب، يشهد الإقليم عودة ظاهرة الهجرة غير الشرعية، التي عرفتها المنظمة الدولية للهجرة على أنها «حركة الأشخاص أو عبورهم إلى مكانٍ إقامةٍ جديد، بوسائلٍ خارجةٍ عن الأطر القانونية المحددة للبلدان المرسلة والمستقبلة»، ويرتبط المصطلح بشكلٍ أكبر بحالات التهريب للمهاجرين بطرقٍ غير شرعيةٍ أو قانونية، الأمر الذي تترتب عليه مجموعةٌ من التحديات والمخاطر التي تواجه المهاجرين والمجتمعات المحيطة بهم، ويُمكن لهذه الظاهرة التأثير بشكلٍ ملموسٍ على أمن دول الخليج العربي عندما يتعلق الأمر بما يحدث في البحر الأحمر وباب المندب.

ولطالما كانت اليمن أحد الجهات الرئيسية للمهاجرين غير الشرعيين من دول القرن الإفريقي مثل الصومال وجيبوتي وإثيوبيا وإريتريا، مما يُلقي بظلاله سلبيًا على أمن دول الخليج العربي سواءً بشكلٍ مباشرٍ عبر الهجمات الحوثية على السفن أو منصات النفط، التي عانت منها دول الخليج العربي، أو بشكلٍ غير مباشر، حيث أن المهاجرين غير الشرعيين يقومون بأنشطةٍ تضر بأمن دول الخليج العربي كتهريب

²⁰ IMO(2008), "Reports on acts of piracy and armed robbery against ships", 12 June 2008.

²¹ IMB (2009), Piracy and Armed Robbery against Ships, Annual Report-2008.

²² Krishn Kaushik, "India Brings Back 35 Somali Pirates as Part of Operations near Red Sea," Reuters, March 23, 2024, <https://www.reuters.com/>

المخدرات والمواد المحظورة، الأمر الذي يُحتم على دول الخليج العربي التصدي لتلك الأنشطة من خلال تخصيص المزيد من الموارد المالية للأجهزة الأمنية خاصةً خلال الأزمات.

إن الوضع غير المستقر في البحر الأحمر وباب المندب يوفر فرصًا للمنظمات الإرهابية كتنظيم القاعدة وحركة الشباب الصومالية للتعاون معًا ما بين القرن الإفريقي واليمن عبر مضيق باب المندب، الأمر الذي يُمثل تحديًا آمنًا لدول الخليج العربي.²³

تهديد الأمن البحري لدول الخليج العربي

تُعتبر تهديدات الأمن البحري أبرز التحديات التي تواجه العديد من دول العالم، غير أن تأثيراتها تُبرز بصورةٍ أكثر حدةٍ في دول الخليج العربي بالنظر إلى أن تلك الدول تعتمد على الممرات المائية الدولية في تجارتها مع العالم الخارجي، ونظرًا لكونها من الدول البحرية التي بقدر ما تمنحها تلك الصفة مزايا استراتيجية فإنها في الوقت ذاته تفرض عليها تحدياتٍ هائلة، ومن ثم فقد أولت دول الخليج العربي مواجهة تلك التهديدات أهميةً بالغة، خاصةً خلال السنوات الأخيرة من خلال إعلان مجلس التعاون لدول الخليج العربية تأسيس «قوة الواجب البحري الموحدة 81» عام 2014م، التي تهدف لمواجهة تهديدات الأمن البحري وترتبط القوة بمركز العمليات البحري الموحد الذي يتخذ من مملكة البحرين مركزًا له، ويهدف لمتابعة وتنسيق الأعمال والأنشطة البحرية لدول الخليج العربي، هذا بالإضافة إلى مشاركة بعض دول الخليج العربي في مدونة السلوك المعدلة المتعلقة بقمع أعمال القرصنة والسطو المسلح، التي تستهدف السفن والنشاط البحري غير الشرعي في غربي المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن عام 2009م «مدونة جيبوتي»، كما أطلقت المملكة العربية السعودية مبادرةً في عام 2020م، لتأسيس مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن، وتضم ثماني دول، ومن بين أهدافها حماية الملاحة البحرية في البحر الأحمر، فضلًا عن انضمام ثلاث دولٍ خليجيةٍ وهي المملكة العربية السعودية، ومملكة البحرين، ودولة الإمارات العربية المتحدة، للتحالف العسكري البحري لأمن الملاحة البحرية في الخليج العربي بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية عام 2019م.²⁴

إضافةً إلى ما تقدم، تطلع دول الخليج العربي للتعاون مع مختلف الأطراف الإقليمية والدولية لمواجهة تهديدات الأمن البحري، ومن ذلك عقد مجموعة العمل الخليجية – الأمريكية المشتركة المختصة بالدفاع الجوي المتكامل والدفاع الصاروخي ومجموعة العمل المختصة بالأمن البحري اجتماعًا لها بمقر مجلس التعاون في الرياض بالمملكة العربية السعودية في 9 مارس 2022م، وقد أسفر ذلك الاجتماع عن التأكيد على الشراكة الدفاعية طويلة الأمد بين الجانبين، علاوةً على تجديد الالتزام المشترك للجانبين بالحفاظ على الأمن الإقليمي، كما تمت مناقشة مجموعةٍ من التهديدات التي تواجه المنطقة مع التركيز على المجالين الجوي والبحري، وقد أكد الطرفان على أهمية تعزيز قدرة دول مجلس التعاون على التعامل مع هذه التحديات المتنامية من خلال وضع «رؤيةٍ مشتركةٍ لردع التهديدات الأكثر إلحاحًا في المنطقة، بما في ذلك التهديدات الجوية والصاروخية والبحرية»، وخلص الاجتماع إلى اتفاق الولايات المتحدة الأمريكية ودول المجلس على أهمية تطوير مجموعةٍ من المبادرات للدفاع التكاملية ضد التهديدات الجوية، والصاروخية، والبحرية، وسبل ردعها.²⁵

وتم في هذا السياق أيضًا عقد مجموعات عملٍ بين الولايات المتحدة الأمريكية ودول مجلس التعاون لمناقشة قضايا الدفاع الجوي والصاروخي المتكامل والأمن البحري، ذلك بمقر الأمانة العامة لمجلس التعاون في 7 يونيو 2023م، وقد تم إعادة التأكيد على الالتزام المشترك بالأمن الإقليمي ضمن إطار الشراكة الاستراتيجية بينهما.²⁶

بالإضافة إلى أن قضية مواجهة تهديدات الأمن البحري كانت دائمًا ضمن أجندة اللقاءات الخليجية سواءً على مستوى القمة أو المستويات الوزارية، فضلًا عن المناورات البحرية بين دول الخليج العربي وشركائها على المستويين الإقليمي والعالمي، ومن ذلك على سبيل المثال لا

²³ "Economic and Security Consequences of Illegal Horn of Africa Immigrants in Yemen" (Emirates Policy Centre, October 11, 2023), <https://epc.ae/>

²⁴ عمر طيباوي لخضراحي، "تداعيات القرصنة البحرية على النقل البحري الدولي والاقتصاد العالمي"، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية: 601-25، <https://www.asjp.cerist.dz/>.

²⁵ صحيفة الأيام، على الرابط التالي:

[/https://www.alayam.com](https://www.alayam.com)

²⁶ الأمانة العامة لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، على الرابط التالي: [/https://www.gcc-sg.org](https://www.gcc-sg.org)

الحصر إجراء وزارة الدفاع السعودية في 6 مايو 2024م، مناورةً في قاعدة الملك فيصل البحرية بالأسطول الغربي، بمشاركة أفرع القوات المسلحة ممثلة في القوات البحرية والبرية والجوية ووحداتٍ من حرس الحدود، وقد عُرف التمرين البحري باسم «الموج الأحمر 7»، وشاركت فيه قواتٌ من الدول المطلة على البحر الأحمر مثل الأردن، ومصر، وجيبوتي، واليمن. وعلى مدى خمسة أيامٍ تم خلالها تطبيق مختلف المفاهيم العسكرية الحديثة من محاضراتٍ إستراتيجيةٍ وتمرينٍ تحاكي بيئاتٍ قتاليةٍ مختلفةٍ تُماثل الواقع لتحقيق العمل المشترك والمختلط مثل الحروب السطحية والجوية، والحرب الإلكترونية، والتصدي للهجوم بالزوارق السريعة.

وتضمن التمرين تدريبات الأمن البحري مثل حماية خطوط الملاحة، ومكافحة التهريب، والإرهاب، والقرصنة والهجرة غير الشرعية²⁷.

التداعيات الاقتصادية لتهديدات الملاحة في باب المندب على دول الخليج العربي

تتعدد التداعيات الاقتصادية التي تترتب على تهديدات الملاحة البحرية في مضيق باب، الذي يُعد من أهم الممرات الملاحية الدولية في العالم بالنظر للارتباط الوثيق مع البحر الأحمر وقناة السويس، ويُعد باب المندب في المرتبة الثالثة عالمياً بعد مضيقي ملقا وهرمز، حيث يشهد مرور حوالي 3,3 مليون برميلاً يومياً من النفط، الذي يُمثل حوالي 4% من الطلب العالمي على النفط. وتوجد حالةٌ من الاعتماد المتبادل بين مضيق باب المندب والبحر الأحمر حيث تمر عبره 21 ألف سفينةً سنوياً، أي ما يُعادل 10% من الشحنات والبضائع البحرية العالمية، ومن بينها غالبية أنشطة التبادل التجاري بين آسيا وأوروبا. كما تعبر المضيق شحناتٌ تُقدر بحوالي 700 مليار دولار أمريكي سنوياً من حجم التجارة في طريقها إلى قناة السويس ومن ثم إلى البحر الأبيض المتوسط، ويتم تصدير ما يقرب من 10% من إجمالي النفط الخام السعودي إلى أوروبا عبر مضيق باب المندب، فضلاً عن أن الكمية الأكبر من الخام الأوروبي التي تأتي من مختلف أنحاء منطقة الشرق الأوسط تمر عبر منطقة البحر الأحمر²⁸.

وانطلاقاً مما سبق فإن تهديدات الملاحة البحرية على دول الخليج العربي، التي تعتمد على النقل البحري بنسبةٍ كبيرةٍ في تجارتها مع دول العالم المختلفة قد مثلت تحدياً هائلاً لتلك الدول، ومن تلك التداعيات:

أولاً؛ التأثيرات على التجارة العالمية للنفط، التي تُمثل حوالي 20% من التجارة العالمية، فباب المندب ممرٌ دولي، ومن ثم فإن التأثير المباشر لتلك الاضطرابات يتمثل في تأخر شحنات النفط، وبالتالي تراجع التصدير بما يعني تراجع الإيرادات، والأثر على المدى البعيد هو تراجع الاستثمارات العالمية في قطاع النفط²⁹، وتُشير المصادر إلى أن شركة ناقلات النفط الكويتية قد قررت إيقاف مرور ناقلاتها عبر البحر الأحمر بشكلٍ مؤقتٍ في 25 يناير 2024م، وقد خضع القرار للمراجعة الدورية لحين تحقيق الاستقرار في المنطقة، كما أعلنت شركة قطر للطاقة في الفترة الزمنية ذاتها أن الهجمات في البحر الأحمر قد تؤثر على جدولة شحنات الغاز الطبيعي المسال من قطر، حيث أن تلك الشحنات سوف تسلك طريقاً بديلاً³⁰، وتشير بعض التقديرات إلى أن حجم إجمالي مرور شحنات النفط من مضيق باب المندب بلغ 7,8 مليون برميل من النفط ومشتقاته خلال 11 شهراً من عام 2023م، مقارنةً بنسبةٍ بلغت 18% خلال الفترة نفسها من عام 2022م³¹.

ثانياً؛ التأثيرات على أنشطة الموانئ البحرية في دول الخليج العربي، ومن ذلك على سبيل الانخفاض الذي شهدته بعض أنشطة الموانئ السعودية، فعلى سبيل المثال تم تحويل حركة المرور البحري من ميناء جدة إلى ميناء الدمام، ذلك للحد من تأثير الاضطرابات في البحر

²⁷ "مناورة عسكرية بقيادة السعودية لتأمين البحر الأحمر"، Middle East Online, May 6, 2024, <https://middle-east-online.com/>.

²⁸ Zyadah, Eman. "أمن دولي أهمية باب المندب والقرن الإفريقي خلال الحروب والنزاعات الدولية." المركز الأوروبي لدراسات مكافحة الإرهاب والاستخبارات, October 27, 2023. www.europarabct.com/

²⁹ Komiss, William, and LaVar Huntzinger. Rep. The Economic Implications of Disruptions to Maritime Oil Chokepoints. CNA Department of the Navy, Accessed June 20, 2024. <https://www.cna.org/>

³⁰ "ناقلات النفط الكويتية تتجنب البحر الأحمر مؤقتاً." سكاى نيوز عربية, January 25, 2024. <https://www.skynewsarabia.com/business/1688087>

³¹ Universidade Autónoma de Lisboa. "The Strait of Bab El-Mandeb: Stage of Geopolitical Disputes." Encontros XXI vol. 12, no. 2 (November 2021-April 2022), Accessed February 18, 2024. <https://repositorio.ual.pt/bitstream/11144/5244/1/EN-vol12-n2-art05.pdf>.

الأحمر على التجارة البحرية من خلال إعادة توجيه البضائع للموانئ البديلة، ولا شك أن مثل تلك القرارات تتطلب جهودًا لوجستية وتكلفةً إضافيةً للشركات الدولية³². والجدير بالذكر أن المملكة العربية السعودية تستثمر نحو 6 مليارات ريال لبناء 9 مناطق لوجستية على البحر الأحمر والساحل الشرقي، فضلًا عن تحويل ميناء جدة لمركز توزيع عالمي بما يتلاءم مع رؤية المملكة العربية السعودية 2030م. وتُشير بعض التقديرات إلى أن المملكة العربية السعودية من بين الدول المطلة على البحر الأحمر، يُمكن أن تفقد حوالي 10% من صادراتها وما يقرب من 1% من إجمالي الناتج المحلي في المتوسط إذا ما استمرت الاضطرابات في مضيق باب المندب³³.

ثالثًا؛ زيادة تكلفة الشحن ورسوم التأمين، فالنقل البحري يتطلب مسارًا آمنًا، ومن ثم فإن زيادة وتيرة الهجمات الحوثية في مضيق باب المندب قد أجبرت عشراتٍ من الشركات العالمية على تحويل مسارها نحو طريق رأس الرجاء الصالح، وما يرتبه ذلك من تكلفة. فضلًا عن المخاطر المحتملة، فتلك المسافات الطويلة تتيح الفرصة مجددًا لظهور القرصنة، التي تُعد تهديدًا آخر للنقل البحري، وتؤدي زيادة رسوم الشحن والتأمين إلى زيادة نسبة التضخم مع تآكل القدرة الشرائية بسبب تقلص حجم الأنشطة الاقتصادية، بالإضافة لحالة الاضطراب في سلاسل الإمداد، وتأخر تسليم الشحنات، والنتيجة هي فقدان حالة التنافسية لاقتصادات دول الخليج العربي مع بقية اقتصادات دول العالم³⁴.

رابعًا؛ تأثر إمدادات الأمن الغذائي، فدول الخليج العربي تستورد نحو 80% من احتياجاتها الغذائية من الخارج، وكان واضحًا تأثير تحدي جائحة كورونا على واردات دول الخليج العربي من الغذاء، وفي ظل تهديدات الملاحة البحرية في مضيق باب المندب الذي يُعد الشريان الرئيس لعددٍ من تلك الدول في تجارتها مع العالم الخارجي فإن أسعار الغذاء سوف تشهد ارتفاعًا غير مسبوق، حيث تُشير بعض التقديرات إلى أنه إذا ما استمرت الهجمات في البحر الأحمر على ناقلات النفط فإن أسعار الشحن سوف تزداد بمعدلٍ وقدره 30% بما يؤثر على مُعدلات التضخم، ولا شك أن ذلك التحدي يُحتم على دول الخليج العربي البحث عن مصادر بديلةٍ لتلك الإمدادات³⁵، ويكتسب الأمن الغذائي أهميةً بالغةً ليس فقط لدول الخليج العربي وإنما لدول العالم التي لديها تجارة مع دول الخليج العربي، فوفقًا لإحدى التقارير فإن هناك أكثر من 55% من السلع الغذائية الأساسية، وخاصة الذرة، والقمح، والأرز، وفول الصويا، يتم تبادلها عبر مضيقٍ بحريٍ واحدٍ على الأقل³⁶.

خامسًا؛ أما قطاع السياحة، ففي ظل توجه دول الخليج العربي نحو تنوع الدخل القومي ضمن خطط التنمية المستدامة، تُعد السياحة مصدرًا مهمًا للدخل القومي في تلك الدول وتُشير التقديرات إلى أن إجمالي قيمة السوق السياحية في تلك الدول قد بلغ 25,61 مليار دولار أمريكي حتى عام 2022م، ومن المتوقع أن ترتفع إلى 37,62 مليار دولار أمريكي بحلول عام 2028م، ذلك وفقًا لتقرير صناعة الضيافة في دول الخليج العربي، الصادر عن ألين كابييتال في عام 2022م، ومن ثم يُمكن أن تؤدي تهديدات الأمن البحري إلى زيادة حالة عدم الاستقرار الإقليمي الذي يؤثر على قطاع السياحة، وهو ما يُحد من جهود التنوع الاقتصادي في دول الخليج العربي³⁷.

وفي مواجهة تلك التحديات تتمثل خيارات دول الخليج العربي في استخدام مساراتٍ بديلةٍ مثل طريق رأس الرجاء الصالح، إلا أنه يتضمن 3500 ميلًا بحريًا إضافيًا، ومدة إبحارٍ إضافيةٍ تتراوح ما بين 10 - 12 يومًا في كل رحلة، وهو ما يتطلب استهلاك وقودًا إضافيًا يُقدر

³² Azour, Jihad. "زيادة تنوع النشاط التجاري يمكن أن تزيد منطقة الشرق الأوسط وآسيا الوسطى صلابة." <https://www.imf.org/IMF, May 13, 2024.>

³³ "السعودية تستثمر 6 مليارات ريال لبناء 9 مناطق لوجستية على البحر الأحمر والساحل الشرقي.. وتحويل ميناء جدة لمركز توزيع عالمي." <https://www.aleqt.com>

³⁴ ناقلات النفط الكويتية تتجنب البحر الأحمر مؤقتًا. "سكاي نيوز عربية، 1688087/business/1688087." <https://www.skynewsarabia.com/business/1688087>, January 25, 2024.

³⁵ "ميد دول الخليج تستورد 80% من احتياجاتها الغذائية." www.alanba.com

³⁶ Chatham House. "Chokepoints and Vulnerabilities in Global Food Trade." Report, 27 June 2017. <https://www.chathamhouse.org/>

³⁷ Lbc. "Bab El Mandeb Strait: Implications of Houthi Attacks on Ships." LBCIV7, December 5, 2023. <https://www.lbcgroup.tv/>

بحوالي مليون دولار أمريكي إضافي لكل رحلة³⁸، ولا تتمثل تحديات هذا الخيار في التكلفة فحسب، بل أنه طريقٌ محفوظٌ بالمخاطر، بالإضافة إلى أن طول المسافة قد لا يُتيح نقل جميع السلع التي تحتاجها دول الخليج العربي، خاصة سريعة التلف منها.

عسكرة التنافس الدولي في البحر الأحمر وباب المندب

على الرغم من أن التنافس العالمي بالقرب من الممرات المائية الدولية ومن بينها البحر الأحمر ومضيق باب المندب ليس بالأمر الجديد، فإن مخاطر ذلك التنافس تتمثل في تأسيس قواعد عسكرية دائمة، علاوةً على تأسيس تحالفاتٍ عسكرية، التي وإن كانت سوف تُسهم في الحفاظ على الأمن البحري فإنها قد تؤدي إلى تغيير الواقع الجيوستراتيجي في تلك المنطقة، خاصةً لارتباطها برؤى واستراتيجيات الأمن القومي للقوى الكبرى.

ومن ثم فإن التساؤل الذي يُثار هو هل كانت هجمات الحوثيين على السفن التجارية في البحر الأحمر وباب المندب منشأةً لعسكرة التنافس الدولي بالقرب من تلك المنطقة أم أنها كانت كاشفةً لحدة ذلك التنافس؟

ولا شك أن تلك الهجمات لم تكن منشأةً لذلك التنافس، ففي عام 2001م أسست الولايات المتحدة الأمريكية القوة البحرية المشتركة، وتُعد هي القوة البحرية الأكبر في العالم، وتتكون من خمس قواتٍ فرعيةٍ وهي القوة 150 لمواجهة الإرهاب، والقوة 151 لمواجهة القرصنة، والقوة 152 التي تعمل في مياه الخليج العربي، والقوة 153 التي تعمل لحماية البحر الأحمر، والقوة 154 لتعزيز الأمن البحري في الشرق الأوسط، وبوجه عام تُعتبر القوات البحرية المشتركة شراكةً بحريةً تضم 44 دولة، تهدف إلى تعزيز الأمن والاستقرار والازدهار عبر ما يقرب من 3,2 مليون ميلٍ مربعٍ من المياه الدولية، تشمل بعضًا من أهم ممرات الشحن في العالم³⁹.

ويقود تلك القوة قائد الأسطول الأمريكي الخامس في مملكة البحرين، وخلال الفترة ما قبل الحرب في غزة كان هناك اهتمامٌ من جانب الولايات المتحدة الأمريكية بإرسال قطعٍ بحريةٍ لمنطقة الشرق الأوسط، ففي أغسطس 2023م تم إرسال نحو 3 آلاف جنديٍ من المارينز وسفينة هجومٍ برمائي تحمل على متنها أكثر من 24 طائرة، وسفينة إنزالٍ بحريٍ لتنضم إلى الأسطول الخامس، للرد على أي تهديداتٍ إيرانيةٍ للسفن التجارية، وبعد بدء الحرب في غزة لوحظ تحريك الولايات المتحدة الأمريكية عددًا ضخمًا من قطعها البحرية تجاه شرق البحر المتوسط والبحر الأحمر وصولًا إلى إعلان تأسيس تحالف حارس الازدهار في ديسمبر 2023م لمواجهة الهجمات الحوثية على السفن التجارية في البحر الأحمر وباب المندب، الذي يضم إليه 26 دولةً من بينها مملكة البحرين.

وتعكس تلك المؤشرات حقيقةً مؤداها أهمية تلك المنطقة الجيوسياسية في التنافس والصراع العالمي بالنظر لأهمية الممرات المائية الدولية للاقتصاد العالمي في تلك المنطقة تحديدًا أي في باب المندب، والبحر الأحمر، وقناة السويس، وتتأسس السياسات الأمريكية على الاستراتيجيات المُعلنة، ففي استراتيجية الأمن القومي الأمريكية لعام 2022م حُدِدت كلٌّ من روسيا والصين كتحديين للولايات المتحدة الأمريكية، وإذا كانت روسيا تُمثل تحديًا للولايات المتحدة الأمريكية في أوروبا، والصين تُمثل تحديًا في آسيا، فإن منطقة الشرق الأوسط عمومًا والممرات المائية تحديدًا تضم التحديين معًا روسيا والصين، مع اختلاف أهداف الدولتين من التنافس والصراع مع الولايات المتحدة الأمريكية⁴⁰.

وعلى الجانب الآخر نجد أن العقيدة البحرية لروسيا الاتحادية التي صدرت في 21 يوليو 2022م أي بعد مرور خمسة أشهرٍ على بدء الحرب في أوكرانيا، لتحل محل العقيدة البحرية التي صدرت عام 2015م تضمنت العقيدة الجديدة عشرة أجزاءٍ من بينها الجزء الخامس الذي أشار إلى أنه ومن بين أهداف تلك الاستراتيجية الجديدة تعزيز العلاقات مع دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا المطلّة على بحارٍ مجاورةٍ

³⁸ The Guardian. "What is the Red Sea crisis and what does it mean for global trade?" January 3, 2024. Accessed on February 18, 2024. <https://www.theguardian.com/>

³⁹ 2024. Combined Maritime Forces – A 44-nation naval partnership. Accessed June 13, 2024. <https://combinedmaritimeforces.com/>.

مثل البحر المتوسط، والبحر الأحمر، وأعلى مساحات بحرية، وهي تُعد من أولويات السياسة الخارجية الروسية ضمن تلك الاستراتيجية من خلال الحفاظ على تواجد روسيا بحريًا في البحر الأحمر بإقامة مراكز دعمٍ لوجستي في البحر الأحمر والمحيط الهندي⁴¹ وتعكس تلك الاستراتيجية الطموحات الروسية وتأثيرها على التنافس الدولي في منطقة البحر الأحمر وباب المندب، حيث صدرت تلك الاستراتيجية في أعقاب ما تم الإعلان عنه بشأن تطلع روسيا لتأسيس مركز دعمٍ في لوجستي عسكري في بورتسودان على البحر الأحمر، وقد أثير الجدل حول طبيعة الاتفاق بين الطرفين وعمّا إذا كان يقتصر على مركز دعمٍ في أم أنه يتضمن تأسيس قاعدة بحرية؟ فقد أشارت بعض المصادر إلى أن الاتفاقية مدتها خمسة وعشرين عامًا، وتتضمن ألا يتعدى عدد السفن الموجودة بنقطة الدعم الفني 4 قطع في آن واحدٍ متضمنة السفن الحربية من بينها سفناً تعمل بالطاقة النووية، وعلى ألا يتعدى التواجد الروسي 300 للفنيين العاملين بنقطة الدعم اللوجستي⁴²، وبغض النظر عن حجم وطبيعة التواجد البحري الروسي في تلك المنطقة فإنه سوف يضمن وجود البحرية الروسية في البحر الأحمر والمحيط الهندي وتجنّب السفن الروسية الحاجة لرحلاتٍ طويلةٍ للوصول إلى المنطقة، وسوف تُستخدم تلك التسهيلات في عمليات الإصلاح وإعادة الإمداد والتموين لأفراد أطقم السفن الروسية وكاستراحةٍ لعناصر البحرية الروسية⁴³، ومع أهمية ذلك التطور في البعد البحري للاستراتيجية الروسية ضمن التنافس مع القوى الغربية، فإن حرص روسيا على تعزيز حضورها في السودان يأتي ضمن التنافس الدولي تجاه القارة الإفريقية تأسيسًا على عوامل جيواقتصادية وجيوأمنية بعد تطور العلاقات الروسية مع كلٍ من النيجر ومالي في أعقاب الانسحاب الفرنسي من تلك المنطقة⁴⁴. أما الصين فتولي منطقة القرن الإفريقي عمومًا والبحر الأحمر وباب المندب أهمية خاصة حيث ترى أن احتدام الصراعات في تلك المنطقة يُعزز من النفوذ الأمريكي فيها بما يحد من استراتيجية التمدد الناعم للصين التي تعتمد على الاستقرار والجوانب الاقتصادية، وربما يسود لدى الصين قناعةٌ مفادها بأن الولايات المتحدة الأمريكية تسعى لتوظيف التوترات في منطقة البحر الأحمر من أجل محاصرة مبادرة "الحزام والطريق"، التي تتخذ من البحر الأحمر نقطة التقاء الممر البحري بطريق الحرير، فضلًا عن التضيق على القاعدة العسكرية الوحيدة للصين في جيبوتي⁴⁵، وضمن جهود الصين لحماية مصالحها في البحر الأحمر قررت إرسال الأسطول الـ 46 في فبراير 2024م للمنطقة، الذي أبحر من إحدى الموانئ العسكرية بجنوب الصين من أجل تولى مهمة مرافقة الأسطول البحري الـ 45 في خليج عدن، والمياه الواقعة قبالة سواحل الصومال، ويتكوّن الأسطول الـ 46 من مدمرة الصواريخ الموجهة «جياوتسوه»، وفرقاطة الصواريخ «شيويتشانغ»، وسفينة الإمداد الشامل «هونغهو»، كما يضم أكثر من 700 ضابطٍ وجندي، من بينهم عشرات من أفراد القوات الخاصة، علاوةً على وجود مروحتين على متن الأسطول⁴⁶، وعلى الرغم من أن الصين لم تنضم لتحالف حارس الازدهار بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية، ولم تتخرب عسكريًا في مواجهة الحوثيين، فإن قرار إرسال الأسطول الصيني للبحر الأحمر له ما يبرره، حيث يمر سنويًا نحو 160 مليار دولار أمريكي من الصادرات الصينية بما فيها 60% من صادرات الصين المتوجهة إلى أوروبا من خلال مضيق باب المندب، وفي ظل التوتر في تلك المنطقة ازدادت تكلفة الشحن لحاوية تتجه من الصين لدول الاتحاد الأوروبي من 1500 دولار أمريكي إلى 7000 دولار أمريكي⁴⁷.

⁴¹ Vest, Anna Davis and Ryan. 2022. MARITIME DOCTRINE OF THE RUSSIAN FEDERATION. July 31. Accessed June 13, 2024. <https://dnnlgwick.blob.core.windows.net/>

⁴² مها التلب. 2024. روسيا والسودان.. «اتفاق مرتقب» يصطدم بمخاوف «الجيران» وتحذيرات واشنطن. 8 يونيو. تاريخ الوصول 8 يونيو، 2024. <https://asharq.com/politics>

⁴³ وقع صحيفة العرب. 2024. الروس يعقدون الوضع في البحر الأحمر بقاعدة بحرية في السودان. 26 مايو. تاريخ الوصول 13 يونيو، 2024. <https://www.alarab.co.uk>

⁴⁴ موقع سكاى نيوز عربية. 2024. لماذا يتجه السودان نحو المحور الروسي الأفريقي؟ 4 يونيو. تاريخ الوصول 13 يونيو، 2024. <https://www.skynewsarabia.com/middle-east/1719202>

⁴⁵ ستراتيجيكس. 2024. خريطة عسكرية البحر الأحمر ومعالم الصراعات القادمة. 28 يناير. تاريخ الوصول 13 يونيو، 2024. <https://strategiecs.com/ar/analyses>

⁴⁶ علي ربيع. 2024. أسطول صيني في الطريق إلى البحر الأحمر. 24 فبراير. تاريخ الوصول 13 يونيو، 2024. <https://aawsat.com/>

⁴⁷ موقع سكاى نيوز عربية. 2024. الصين تدعو لوقف الهجمات على السفن المدنية في البحر الأحمر. 28 مايو. <https://www.skynewsarabia.com/business> 1717328/

أما الاتحاد الأوروبي فقد قرر إرسال بعثة بحرية للبحر الأحمر في 19 فبراير 2024م، انطلاقاً من الأهمية الاستراتيجية لتلك المنطقة التي تضم ممراتٍ تمر من خلالها حوالي 12% من التجارة العالمية و40% من إجمالي حجم التجارة بين آسيا وأوروبا، وتُعد تلك البعثة استكمالاً للجهود الأمريكية ضد هجمات الحوثيين، كما أنها المرة الثالثة للاتحاد في تلك المنطقة، حيث كانت الأولى من خلال عملية أتلانتا عام 2008م، التي تقوم في الوقت الحالي بمكافحة القرصنة، ومكافحة تهريب المخدرات والأسلحة، وحماية شحنات برنامج الغذاء العالمي، وغيرها من عمليات الشحن المعرضة للخطر قبالة سواحل الصومال والقرن الإفريقي، والثانية عام 2020م من خلال بعثة المراقبة البحرية لضمان أمن الملاحة في مضيق هرمز بقيادة فرنسا بدعمٍ من ثماني دولٍ أوروبية، وعلى الرغم من أن مهمة البعثة الأوروبية هي تعزيز الردع فإنها تندرج ضمن الوجود العسكري الدولي في تلك المنطقة، وقد يؤدي التصعيد من جانب الحوثيين إلى تغيير قواعد الاشتباك العسكري⁴⁸.

وفي تقريرٍ لمعهد ستكهولم للسلام الصادر عام 2019م، تضمن أن منطقة القرن الإفريقي التي تضم أربع دولٍ وهي الصومال، وجيبوتي، وأريتريا، وإثيوبيا، تستضيف 19 قاعدةً عسكريةً تديرها 16 دولةً على المستويين الإقليمي والعالمي، بما يعنيه ذلك من أن هناك دولٌ لديها أكثر من قاعدة، ويتضمن هذا الوجود العسكري قواعد للقوات البرية، وموانئ، ومطاراتٍ عسكريةٍ صغيرة، ومعسكراتٍ لتدريب، ومنشآتٍ شبه دائمة، ومراكز دعمٍ لوجستي، ويشمل القوات البحرية الموجودة في المنطقة، سواءً بشكلٍ دائم، أو في مهامٍ مؤقتةٍ إلا أنه ووفقاً لذلك التقرير فإن القرن الإفريقي الموسع يتضمن فضاءً أمنياً يشمل أيضاً كلاً من كينيا، وسيشيل، وجنوب السودان، والسودان⁴⁹. من ناحيةٍ ثانيةٍ فإن للتطورات الإقليمية تأثيرٌ على عسكرة التنافس الإقليمي، ومن ذلك إبرام إثيوبيا في 1 يناير 2024م اتفاقاً مبدئياً مع إقليم أرض الصومال يسمح لأديس أبابا في الحصول على موطئ قدمٍ لها في البحر الأحمر، في إطار ما نصّت عليه مذكرة التفاهم باستئجار الحكومة الإثيوبية نحو 20 كيلومتراً مربعاً بالقرب من ميناء بربرة لمدة 50 عاماً تمهيداً لإقامة ميناءٍ بحريٍ وقاعدةٍ عسكريةٍ إثيوبيةٍ تجارية، في مقابل الاعتراف الإثيوبي بأرض الصومال دولةً مستقلةً بعد استقلالها من جانبٍ واحدٍ في عام 1991م، والحصول على حصةٍ نسبتها نحو 20% تقريباً في الخطوط الجوية الإثيوبية⁵⁰.

والنتيجة المباشرة لمؤشرات عسكرة البحر الأحمر وباب المندب هي الحيلولة دون ظهور وتطور أطر للأمن الإقليمي بما يُحافظ على توازن القوى في تلك المنطقة، فهناك على سبيل المثال تجمع الدول المطلة على البحر الأحمر، الذي تأسس عام 2020م، بمبادرةٍ من المملكة العربية السعودية، ويضم إلى جانبها سبع دولٍ أخرى وهي مصر، واليمن، والصومال، وإريتريا، وجيبوتي، والأردن، والسودان، من ناحيةٍ ثانيةٍ ففي الوقت الحالي إذا كانت القوات العسكرية التابعة للدول التي لديها قواعد في تلك المنطقة تعتمد على آلية منع الاشتباك العسكري سواءً في الجو أو البحر بما يمنع تصادم قواتها التي تقوم بإجراء تدريباتٍ من آنٍ لآخر فإن ذلك لا يعني ضمانة حقيقية لوقوع تصادمٍ مستقبلاً حال تعارض مصالح تلك الدول، ومن ناحيةٍ ثالثةٍ فإن تطلع القوى الكبرى ليس فقط للتواجد وإنما لاستقطاب القوى الإقليمية يعني احتدام الصراع بالقرب من الممرات المائية الدولية بما يُهدد أمن الملاحة البحرية ذاتها، والتي تحكمها قواعد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام 1982م، ولكن في ظل ضعف بعض الدول المحيطة بتلك الممرات وعدم قدرة قواتها البحرية على منع تهريب الأسلحة لتلك الأطراف المتصارعة فإنه لا سبيل لتحقيق الأمن الإقليمي في تلك المنطقة من خلال جهودٍ سلميةٍ ومن ثم استمرار الصراع والتنافس، الذي لن تكون دول الخليج العربي بمنأى عنه سواءً بالنظر لاعتمادها بشكلٍ أساسيٍ على تلك الممرات في تجارتها مع العالم الخارجي أو علاقاتها مع الأطراف الدولية التي تتواجد بالفعل في تلك المنطقة الحيوية من العالم.

⁴⁸ سيلين أوبسال. 2024. البعثة البحرية الجديدة للاتحاد الأوروبي في البحر الأحمر: التداييات والتحديات. 16 فبراير. <https://www.washingtoninstitute.org/>

⁴⁹ Melvin, Neil. 2019. MANAGING THE NEW EXTERNAL SECURITY POLITICS OF THE HORN OF AFRICA REGION. April. <https://www.sipri.org/>

⁵⁰ أنترريجونا للتحليلات الاستراتيجية. 2024. معضلة الجغرافيا: التداييات المحتملة لاتفاق إثيوبيا وأرض الصومال لاستخدام ميناء بربرة. 4 يناير. <https://www.interregional.com/%/article/>