



**ECSS**  
المركز المصري  
للفكر والدراسات الاستراتيجية  
EGYPTIAN CENTER FOR STRATEGIC STUDIES

**تقديرات  
مصرية**

إصدار شهري

# أزمة الملاحة في البحر الأحمر الخصائر والاستجابات



السنة الرابعة - مارس 2024 - العدد 57

[www.ecss.com.eg](http://www.ecss.com.eg)



**ECSS**

**المركز المصري  
للفكر والدراسات الاستراتيجية**  
EGYPTIAN CENTER FOR STRATEGIC STUDIES



**2024**

**”تعاونكم أساس تقدمنا“**

لا يجوز نسخ أو استعمال كل أو جزء من هذا الكتاب/المطبوعة/المجلة/الإصدار، بأي شكل من الأشكال،  
أو بأية وسيلة من الوسائل. سواء التصوير أو النقل الإلكتروني أو غيرها، دون إذن كتابي مسبق من الناشر.



**ECSS**  
المركز المصري  
للفكر والدراسات الاستراتيجية  
EGYPTIAN CENTER FOR STRATEGIC STUDIES

د. خالد عكاشة

المدير العام

د. عبد المنعم سعيد

المستشار الأكاديمي

تحرير

د. خالد حنفي علي

هيئة استشارية

د. محمد كمال

د. دلال محمود

د. جمال عبدالجواد

أ. مجدي صبحي

د. نهى بكر

د. رعدة البهي

بيانات وإحصائيات

هبة زين

إخراج فني

أحمد حسني

[ecss.com.eg](http://ecss.com.eg)

[f](#) [t](#) [v](#) [@](#) /ecsstudies



تقديرات مصرية  
إصدار شهري  
السنة الرابعة - مارس 2024

العدد  
**57**

المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية  
تقديرات مصرية: أزمة الملاحة في البحر الأحمر ... الخسائر والاستجابات  
رقم الإيداع: 2024/8175  
الترقيم الدولي: 978-977-87240-9-7  
حقوق الطبع محفوظة للمركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية  
العنوان: 100 شارع الميرغني مصر الجديدة، القاهرة، مصر.  
الهاتف: +20226905861 - +20226905862 - +20226905863  
البريد الإلكتروني: info@ecss.com.eg  
www.ecss.com.eg

# المحتويات

08

**الافتتاحية:** الجغرافيا السياسية والاقتصادية للبحر الأحمر

- 11 ..... هجمات الحوثي بالبحر الأحمر.. خارطة الأضرار وحدود الفاعلية
- 18 ..... سياسات القوى الغربية بين تحالف "الازدهار" وقوة "أسيدس"
- 21 ..... الصين وروسيا.. خفض تصعيد وبرجماتية في البحر الأحمر
- 25 ..... الآثار المتعددة لأزمة البحر الأحمر على الاقتصاد العالمي
- 28 ..... عولمة الأمن الإقليمي.. والردع غير الفعال في البحر الأحمر
- 32 ..... توظيف أزمة البحر الأحمر في الاستراتيجية البحرية الإيرانية
- 35 ..... تداعيات أزمات القرن الأفريقي على أمن البحر الأحمر
- 38 ..... دروس التعاون الأمني بين الدول لتأمين الممرات الملاحية
- 44 ..... تسوية الصراع اليمني.. ومصالح مصر في البحر الأحمر
- 47 ..... كيف تضرر الاقتصاد المصري من أزمة البحر الأحمر؟
- 51 ..... تهديدات محتملة لأمن الكابلات البحرية في البحر الأحمر
- 54 ..... مخاطر بيئية عالمية للاضطرابات في البحر الأحمر

56

**ورشة عمل:** أزمة البحر الأحمر والأمن القومي المصري

58

**مؤشرات أساسية:** أزمة البحر الأحمر والتجارة العالمية

# الجغرافيا السياسية والاقتصادية للبحر الأحمر



د. عبد المنعم سعيد

المستشار الأكاديمي

بالمركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية

قبل أن ينتهي القرن التاسع عشر، ومع تبلور "النظام الدولي" القائم على "الدولة الوطنية" أو The Nation State، فإن مفهوم "الجغرافيا السياسية" بات ذاتًا في تفسير سلوك الدول طالما أن إقليم الدولة باتت مقوماته المادية والبشرية أمرًا حاكمًا في التمييز بين الدول. في البداية، فإن علماء السياسة الدولية ميزوا ما بين دول البحر ودول البر وكان المثال التقليدي للأولى هو بريطانيا العظمى التي جاب أسطولها بحار العالم، وباتت القطب الأوحيد لمائة عام نتيجة هذه القوة. فرنسا ولو لفترة قصيرة في مطلع القرن سيطرت على القارة الأوروبية كلها من غربها إلى شرقها، ومن باريس إلى موسكو خلال الحروب النابليونية.

أبوابًا كثيرة للتنمية الاقتصادية وسوقًا اقتصادية رحيبة خاصة على جانبي خليجي العقبة والسويس.

## انقسامات الشرق الأوسط

عرف الشرق الأوسط أشكالًا متعددة من الانقسامات عبر تاريخه المعاصر، وفي فترة كان ذلك انعكاسًا للحرب الباردة العالمية بين من انحازوا للكتلة الغربية والآخرين الذين ذهبوا في اتجاه الكتلة الشرقية. وفي الستينيات كتب "مالكولم كير" كتابًا كاملاً عن الحرب الباردة العربية. في أوقات أخرى كان السلام مع إسرائيل هو موضوع الفرقة الإقليمية، لكن الزمن لم يطل أكثر من عقد على السلام المصري-الإسرائيلي حتى جاء الغزو العراقي للكويت، وبعد تحريرها ذهب كثرة من الدول إلى مؤتمر مدريد الذي جاء بعده اتفاق أوسلو والسلام الأردني الإسرائيلي. لم تكن موجات السلام وحدها على الساحة، فقد كان في المواجهة "جبهة الصمود والتصدي" تارة، و"جبهة المقاومة والممانعة" تارة أخرى.

بعد ثورات "الربيع العربي" جرى انقسام آخر بعد فترة الفوضى والحروب الأهلية إلى معسكر "الإصلاح" الجذري والعميق للمجتمعات بالتأكيد على الدولة الوطنية واختراق إقليم الدولة وتعبئة مواردها ومشاركة المواطنين في عمليات البناء رجالاً

فيما بعد باتت العلاقة ما بين البر والبحر أكثر تعقيدًا مع التطور التكنولوجي الذي مزج بينهما، كما أتاح بُعدًا آخر بدأ جؤًا، ثم انطلق إلى الفضاء الخارجي. ورغم كل هذه التطورات، فإن الجغرافيا السياسية ظلت على مكانتها المتميزة في التحليل الاستراتيجي طالما ظل النقل البحري الأقل تكلفة في نقل السلع والبضائع، من حيث نصيبها من التجارة الدولية، ومدى وقوعها على مضائق وممرات دولية هامة اقتصاديًا وعسكريًا.

البحر الأحمر دخل هذه الحلبة من الأهمية الاستراتيجية من عدة زوايا، أولاً أن 12% من التجارة العالمية تمر به، وثانيًا أنه يطل على مضيق باب المندب الذي يمثل ليس فقط البحر الأحمر وإنما أيضًا يطل على المحيط الهندي والقرن الأفريقي، وثالثًا أنه مرتبط ارتباطًا وثيقًا بقناة السويس التي جمعت بين البحرين الأحمر والأبيض المتوسط ومن ثم بين الشرق والغرب في التجارة والتبادل الاقتصادي، ورابعًا أن أهمية البحر الأحمر لم تستمد فقط مما أعطته إياه الطبيعة من دور، لكن الإنسان أضاف لذلك عندما جعله أهم الممرات المائية الحاملة للنفت، وهي السلعة الاستراتيجية للسلام والحرب في العالم، فاتفاقية تعيين الحدود البحرية بين مصر والمملكة العربية السعودية خلقت -على سبيل المثال- مناطق اقتصادية خالصة للطرفين تفتح

إنسانية مروعة مع إمكانية تحول الحرب إلى حرب إقليمية دخلها حزب الله في لبنان، ووسعت إسرائيل نطاقها من قطاع غزة إلى الضفة الغربية. دخل البحر الأحمر إلى الحرب عندما قامت قوات الحوثيين في اليمن بالاعتداء على السفن التجارية في البحر الأحمر، والتحرش بسفن أخرى مما دفع الولايات المتحدة إلى السعي مع دول عربية أخرى لإنشاء قوة بحرية تضمن حرية الملاحة في الممر الدولي المائي الذي يربط بين مضيق باب المندب وقناة السويس. الهدف كما هو واضح ربط المواجهة الشاملة في فلسطين، بتلك الجزئية على الحدود اللبنانية الإسرائيلية، بجبهة جديدة في البحر الأحمر بما له من حساسية شديدة للتجارة العالمية تلعب فيها إيران دورًا كبيرًا بالتسلح والتدريب والتمويل والتوجيه.

### مصر والإصلاح والحرب

الجبهة الجديدة تُضيف ساحة أخرى للتمييز الجاري بين ما تقوم به دول الإصلاح من بناء على جانبي البحر في مصر والسعودية، وبين ما تحاوله جماعة "الممانعة" من تخريب كل ما يتعلق بالاستقرار الإقليمي والسير في اتجاه البناء والتقدم. الثابت أن المشروع الإصلاحية المصري يقوم على الانطلاق بالعمران من نهر النيل إلى البحرين الأحمر والأبيض، وفي اتجاه الشمال الشرقي حيث تعميم سيناء التي يحتويها البحر الأحمر بخليجي العقبة والسويس. التوجه التنموي السعودي يأخذ اتجاه إقليم "العلأ" في الشمال الغربي حيث توجد المشروعات الكبرى الخاصة بمدينة "نيوم" وإقليم "العلأ". على كلا الشاطئين المصري والسعودي توجد 81 جزيرة في غرب البحر وأكثر من مائة في شرقه، وعلى كلا الجانبين توجد مشروعات كبرى للتنمية والبناء. لم تكن هذه هي المرة الأولى لكي يكون البحر مسرحًا لحرب في الشرق الأوسط، فقد أعلنت مصر إغلاق مضيق باب المندب أثناء حرب أكتوبر 1973، لكن الحرب كانت قصيرة، بينما خلال الثمانينيات من القرن الماضي أعاق الملاحة سلاسل من الألغام البحرية التي كانت عليها بصمات إيرانية في ذلك الوقت. وفي أوقات قريبة في هذا القرن، فإن الملاحة اضطرت بفعل عمليات القرصنة على سواحل القرن الأفريقي وبحر العرب. وفي كل الحالات، كانت

ونساء وشبابًا. المعسكر الآخر، ظل على حاله مصفًا على "الممانعة" التي تعني رفض كل ما هو تقدمي، والبقاء في حالات المواجهة المزمنة. الأولون كان ديدنهم العمل بكل الطرق الممكنة من أجل تحقيق الاستقرار الإقليمي فسلوكوا طريق "السلام الإبراهيمي" والسعي نحو تحقيق الاستقرار الإقليمي باستيعاب إسرائيل وحل القضية الفلسطينية على الأسس المقررة في المبادرة العربية للسلام.

### حرب غزة الخامسة

اشتعلت حرب غزة الخامسة اعتبارًا من 7 أكتوبر 2023، واختلفت عن حروب غزة الأربعة السابقة من حيث طول المدة أولاً، وارتفاع عدد الضحايا ومعدلات التدمير ثانيًا، واتجاهها نحو المزيد من العنف والسلاح في اتجاه حرب إقليمية، ومن ثم تصاعدت الأحداث مع قيام إسرائيل بعملية غزو واسعة النطاق تدفع السكان الفلسطينيين في شمال غزة إلى جنوب القطاع من خان يونس إلى رفح، أي على الحدود المصرية.

في الوقت نفسه، كانت الجبهة اللبنانية الإسرائيلية أكثر نشاطًا من قبل، وأضيف إليها هجمات من قوات الحشد الشعبي العراقية على القواعد الأمريكية في العراق وسوريا. وكأن ذلك ليس كافيًا للإشارة إلى أن الحرب التي بدأت بالهجوم على غلاف غزة، ثم بعد ذلك غزة كلها، تندفع لكي تصبح حربًا إقليمية. لذلك، لم تكن هناك مفاجأة جديدة عندما بدأت قوات الحوثيين من اليمن في قصف أهداف في جنوب إسرائيل، وفوق ذلك بدأت في أسر سفن إما تملكها أو توجرها أو تحمل بضائع من أو إلى إسرائيل تسير في البحر الأحمر، ومعلنة في الوقت ذاته أنها لن تسمح بمرور سفن إسرائيلية من أي نوع لمضيق باب المندب. عمليات البحر الأحمر الحوثية ما لبثت أن توسعت إلى صدام واحتكاك مع سفن أمريكية وبريطانية، مستخدمة في ذلك صواريخ وطائرات مسيرة. وباختصار، أصبح البحر مسرحًا إضافيًا للعمليات، فيه بصمات إيرانية واضحة.

حرب غزة الخامسة في الواقع هي محاولة معسكر "الممانعة" لإفساد الطريق على تحقيق الاستقرار في الإقليم وحل معضلاته المزمنة. قادت الحرب إلى مواجهة كبرى ومأساة

والصليبيون والفرنسيون والإنجليز، ومن الشرق، أو الشمال الشرقي تحديداً عبر سيناء، من الهكسوس والحِيثيين والفرس والتتار والعثمانيين. لم يتحدث الأستاذ هيكل عن الغرب كمصدر للتهديد، ربما لأنه كان في عصور قديمة، ولكنه عند الحديث عن الجنوب ذكر أن توازن القوى عبر العصور كان حاسماً لصالح مصر إلى الدرجة التي تجعله ملغماً.

الآن، الصورة مختلفة إلى حد كبير، حيث تتدفق التهديدات للأمن المصري من الاتجاهات الأربعة ربما لخصتها المرات التي أطلق فيها الرئيس عبد الفتاح السيسي ثلاثة خطوط حمراء. الأولى إزاء عبور قوات عسكرية من قبل مليشيات مدعومة من تركيا لخط "سرت - الجفرة" في ليبيا في اتجاه بنغازي ثم الحدود المصرية. والثانية كانت إزاء ما قامت به إثيوبيا من بناء غير مشروع لسد النهضة وتهديدها نصيب مصر من مياه النيل. هذه المرة فإن التهديد صريح من الجنوب الذي ربما يزيد تعقيداً الآن الحرب الأهلية السودانية التي دفعت مئات الآلاف من السودانيين تجاه الحدود المصرية.

أما المرة الثالثة، فقد جاءت مع حرب غزة الخامسة وقيام إسرائيل بعمليات الإبادة الجماعية، ودفن الفلسطينيين في غزة باتجاه الحدود المصرية، ولم يتحرج أفراد بارزون في الحكومة الإسرائيلية عن الحديث عن هذا التوجه باعتباره أمراً واقعاً. هنا، فإن الخط الأحمر المصري يعني أن مثل ذلك لا يمكن السماح به، وإذا كانت إسرائيل مصممة عليه فلتحول الفلسطينيين إلى صحراء النقب التي كانت فلسطينية حتى عام 1948. الرابعة لم يصدر بشأنها بيان بخط أحمر بعد، وهي تأتي من الشرق، حيث يوجد العنف الإسرائيلي غير المحسوب مختلطاً بحالة عميقة من احتمالات التصعيد مع لبنان وسوريا والعراق وإيران تدفع بشررها في جميع الاتجاهات، وما أصاب مصر مباشرة كان ما قام به الحوثيون من تهديد الملاحة والتجارة الدولية في البحر الأحمر وهو تهديد لقناة السويس وبالتالي مصر.

هذه التهديدات والتحديات لا تضر فقط الأطراف المتحاربة، وإنما تؤثر على الملاحة الدولية بما فيها المرور في قناة السويس.

حرب البحر الأحمر الجديدة تعلن أن هدفها هو إسرائيل، لكن الأهداف الأخرى غير المعلنة هي وضع يد إيران على بحر دولي بين مصر والسعودية، حيث توجد نظرة أخرى لمستقبل المنطقة وشعوبها الساعية نحو الإصلاح والتنمية والتقدم. معسكر الحوثيين هو معسكر الحروب الأبديّة التي لا تنتهي لا بسلام ولا تسوية ولا هدنة، وإنما حروب ودمار وتهجير ونزوح ولا شيء آخر بعد ذلك.

كان د. جمال حمدان أول من وضع نظرية متكاملة حول مصر وجغرافيتها السياسية فيما أسماه "عبقرية المكان" الذي -بشكل أو بآخر- تشكلت فيه "الشخصية المصرية". النظرية كانت عبقرية أيضاً في تحديد المجال الذي تعمل فيه مصر والذي رغم وجود دوائر أخرى وتفاعلاتها فإن الدائرة العربية كانت لها أولوية خاصة، مرة في الحرب، ومرة أخرى في السلام. كان البعد الديموغرافي لمصر يضيف ثقلاً آخر لثقلها الجغرافي، حيث خلق لها مجالاً خاصاً في العمل من ناحية، ومجالاً آخر في العلم والثقافة والحدائق من ناحية أخرى.

وعندما بلغت الخصومة مبلغها بعد اتفاقية السلام المصرية الإسرائيلية، وحتى عندما انتقلت الجامعة العربية إلى تونس؛ فإن مصر ظلت على جاذبيتها الخاصة لكل من حولها. كانت توازنات القوى لا تزال تعمل لصالح مصر، ولم يكن التأثير النفطي كما هو الآن، ولا الاتجاهات نحو التحديث قد تعمقت في الإقليم كما هو في الوقت الراهن، ولا كان انتشار تنظيمات وحرركات سياسية وإرهابية كالتي نراها في هذا الزمن.

على سبيل المثال، نشر محمد حسنين هيكل مقالاً عام 1968 هافاً حول السياسة الخارجية المصرية في مجلة "الشؤون الخارجية الأمريكية" أوضح فيه قراءته للتاريخ، حيث كان التهديد يأتي لمصر من اتجاه الشمال حيث جاء الهيلينيون والرومان

المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية

## هجمات الحوثيين بالبحر الأحمر.. خارطة الأضرار وحدود الفاعلية



مصطفى عبد الله

باحث بوحدة السياسات العامة

بالمركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية

لا تزال الأزمة الأمنية في جنوب البحر الأحمر تشهد تصاعداً مستمراً برغم مرور أكثر من ثلاثة أشهر على اندلاعها، حيث لم تفلح محاولات القوى الغربية في ردع جماعة الحوثيين المدعومة من إيران، تلك الجماعة التي أمطرت السفن المدنية العابرة بمضيق باب المندب ومنطقة بحر العرب وسفن الحراسة العسكرية التابعة للولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها بالعشرات من الصواريخ والطائرات المسييرة، مما أدى إلى تعطيل الكثير من خطوط التجارة العالمية بين الشرق والغرب، ليلقي ذلك الأمر بتداعياته على الكثير من الملفات الجيوسياسية والأمنية والاقتصادية.

## استهداف إسرائيل

ثلاثة صواريخ كروز وعدة طائرات مسيّرة باتجاه إسرائيل، إعلانًا لتزامنه مع الفلسطينيين في غزة في مواجهة ما يعانونه من عدوان إسرائيلي. استمر الحوثي في محاولاته للهجوم على الأراضي الإسرائيلية خلال الشهرين اللاحقين (انظر الجدول التالي رقم 1) لكنه لم يوفق تقريبًا في أي من هجماته، والتي بلغ عددها الإجمالي 14 عملية.

بدأت جماعة الحوثي في الظهور كلاعب مؤثر في أمن البحر الأحمر، كجزء من تداعيات الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة، والتي جاءت إثر عملية "طوفان الأقصى" في السابع من أكتوبر الماضي. ففي 19 أكتوبر 2023، أطلق الحوثي

### جدول رقم 1: هجمات الحوثيين ضد إسرائيل بين 19 أكتوبر و26 ديسمبر 2023

تاريخ الهجمة	أدوات الضرب المستخدمة	عدد أدوات الضرب	الوجهة	جهة التصدي (إن وجد)	حالة إصابة الهدف
19/10/2023	صواريخ كروز وطائرات مسيرة	ثلاثة صواريخ كروز وعدد غير محدد من الطائرات بدون طيار	إسرائيل	المدمرة الأمريكية USS Carney	تم إسقاطهم شمال البحر الأحمر
24/10/2023	صاروخ	1	إسرائيل	الدفاعات الجوية السعودية	تم إسقاطه فى موقع غير محدد
27/10/2023	طائرة مسيرة	1	إسرائيل	سقطت على مدينة طابا المصرية	أصيب 6 أفراد بإصابات طفيفة
27/10/2023	طائرة مسيرة	1	إسرائيل	الدفاعات الجوية المصرية	سقط على مدينة نوبيع ولم يتسبب فى أية خسائر
27/10/2023	طائرة مسيرة	1	إسرائيل	الطيران الحربى الإسرائيلى	تم إسقاطها فوق البحر الأحمر
31/10/2023	صاروخ باليستي	1	إسرائيل	الدفاعات الجوية السعودية	تم إسقاطه فى موقع غير محدد
31/10/2023	صاروخ باليستي وطائرتان مسيرتان	3	إسرائيل	الدفاعات الجوية الإسرائيلية	خارج الحدود الإسرائيلية الجنوبية
5/11/2023	صاروخ باليستي	1	إسرائيل	الدفاعات الجوية السعودية	تم إسقاطه فوق تبوك
9/11/2023	صاروخ باليستي	1	إسرائيل	الدفاعات الجوية الإسرائيلية	خارج الحدود الإسرائيلية الجنوبية
9/11/2023	طائرة مسيرة	1	إسرائيل	سقطت على مدينة طابا إيلاط	أحدثت أضرارًا طفيفة
15/11/2023	طائرة مسيرة	1	إسرائيل	المدمرة الأمريكية USS Thomas Hudner	تصدّ ناجح
6/12/2023	صاروخ باليستي	1	إسرائيل	الدفاعات الجوية الإسرائيلية	سقوط غير محدد
16/12/2023	جسم مجهول	1	إسرائيل	الدفاعات الجوية المصرية	تصدّ ناجح فوق بحر مدينة دهب
26/12/2023	جسم مجهول	1	إسرائيل	الدفاعات الجوية الإسرائيلية	سقوط غير محدد فى نطاق إيلاط

المصدر: حصر أجراه الباحث بناء على المتابعات اليومية للهجمات الحوثية ضد إسرائيل.

## تغيير الخطط

في يوم 3 ديسمبر 2023، وقع تطور لافت؛ حيث هاجم الحوئي سفينتين مملوكتين لشخصيتين إسرائيليتين هما: Unity Ex- Sophie II و plorer، وأتبعوا العملية بهجوم على سفينة Num- Bernhard Schulte Ship manage- للمملوكة لشركة ber 9 الألمانية، مما مثل بداية سلسلة طويلة من الهجمات على سفن غير مملوكة لإسرائيل وغير متوجهة لموانئها، إذ بلغ عدد تلك السفن غير المؤكد انتمائها لإسرائيل والتي سعى الحوئي لضربها بين 19 نوفمبر 2023 و20 فبراير 2024 أكثر من 35 سفينة، في حين أن إجمالي السفن المؤكد علاقتها بإسرائيل لم يتجاوز سبع سفن، كما يُظهر الجدول التالي:

مع فشل الحوئين في تنفيذ ضربات ناجحة داخل العمق الإسرائيلي خلال الفترة من 19 أكتوبر وحتى 15 نوفمبر 2023، أعلن عبد الملك الحوئي في 14 نوفمبر اعتزام الجماعة مهاجمة السفن الإسرائيلية في البحر الأحمر وباب المندب، فهي أهداف ممكنة وفي مديات الأسلحة الحوئية المتوفرة. لذلك، وقع الهجوم على السفينة جلاكسي ليدر يوم 19 نوفمبر 2023، لكونها مملوكة للملياردير الإسرائيلي أبراهام رامي أونغار، كما هوجمت ناقلة الحاويات CMA CGM Syimi المملوكة لرجل الأعمال الإسرائيلي إيدان عوفير في 25 نوفمبر 2023، ومن بعدها ناقلة النفط Central park المملوكة للملياردير الإسرائيلي إيال عوفير في 27 نوفمبر 2023.



**جدول رقم 2:** السفن المدنية التي تمت مهاجمتها جنوب البحر الأحمر وبحر العرب، طبقاً للدولة المالكة ودولة العلم خلال الفترة بين 19 نوفمبر 2023 و20 فبراير 2024

اسم السفينة	رقم تسجيل السفينة بالمنظمة البحرية الدولية	نوع السفينة	دولة العلم	الدولة المالكة للسفينة	تاريخ الاستهداف
Galaxy leader	9237307	حاملة سيارات ومركبات	جزر البهاماس	المملكة المتحدة * شركة مملوكة لرجل الأعمال الإسرائيلي رامي أونغار	19/11/2023
CMA CGM Symi	9867839	سفينة حاويات	مالطا	سنغافورة * شركة مملوكة لرجل الأعمال الإسرائيلي إيدان عوفير	25/11/2023
Central park	9725823	ناقلة نفط	ليبيريا	المملكة المتحدة * شركة مملوكة لرجل الأعمال الإسرائيلي إيال عوفير	27/11/2023
Unity Explorer	9726035	سفينة صب جاف	جزر البهاماس	المملكة المتحدة * شركة مملوكة لرجل الأعمال الإسرائيلي دان أونغار	3/12/2023
Number 9	9340752	سفينة صب جاف	بنما	بريطانيا	3/12/2023
Sophie II	9881366	سفينة صب جاف	بنما	اليابان * الشركة المالكة مرتبطة جزئياً برجل الأعمال الإسرائيلي إيدان عوفير	3/12/2023
Centaurus Leader	9284740	حاملة سيارات ومركبات	سنغافورة	المملكة المتحدة * شركة مملوكة لرجل الأعمال الإسرائيلي رامي أونغار	10/12/2024
Strinda	9330771	ناقلة نفط	النرويج	النرويج	11/12/2023
Ardmore Encounter	9654579	ناقلة نفط	جزر المارشال	أيرلندا	13/12/2023
Maersk Gibraltar	9739692	سفينة حاويات	هونج كونج	كندا	14/12/2023
Ruen	9754903	سفينة صب جاف	مالطة	بلغاريا	14/12/2023
MSC Palatium III	9336165	سفينة حاويات	ليبيريا	ألمانيا	15/12/2023
Al Jasrah	9732321	سفينة حاويات	ليبيريا	ألمانيا	15/12/2023
MSC Alanya	9785483	سفينة حاويات	ليبيريا	الولايات المتحدة	15/12/2023


تاريخ الاستهداف	الدولة المالكة للسفينة	دولة العلم	نوع السفينة	رقم تسجيل السفينة بالمنظمة البحرية الدولية	اسم السفينة
12/2023/18	سويسرا	بنما	سفينة حاويات	9708693	MSC Clara
12/2023/18	ألمانيا	جزر المارشال	سفينة صب جاف	9473327	Magic Vela
12/2023/18	النرويج	جزر الكايمن	ناقلة نفط	9790464	Swan Atlantic
12/2023/23	جزر المارشال	الجابون	ناقلة نفط	9321691	baba Sai
12/2023/23	النرويج	النرويج	ناقلة نفط	9278662	Blaamanen
12/2023/23	اليابان * ليست مملوكة لإسرائيليين لكن الشركة المشغلة مرتبطة جزئياً برجل الأعمال الإسرائيلي إيدان عوفير	ليبيريا	ناقلة نفط	9624770	Chem Pluto
12/2023/25	ألمانيا	ليبيريا	ناقلة نفط	9482861	Navig8 Montiel
12/2023/26	سويسرا	ليبيريا	سفينة حاويات	9302619	United VIII
12/2023/30 & 12/2023/31	الدنمارك	سنغافورة	سفينة حاويات	9784300	MAERSK HANG-ZHOU
3/1/2024	المملكة المتحدة	مالطة	سفينة حاويات	9674555	CMA CGM TAGE
1/2024/12	روسيا	بنما	ناقلة نفط	9388780	Khalissa
1/2024/15	الولايات المتحدة	جزر المارشال	سفينة صب جاف	9702508	Gibraltar Eagle
1/2024/16	اليونان	مالطا	سفينة صب جاف	9486013	Zografia
1/2024/17	الولايات المتحدة	جزر المارشال	سفينة صب جاف	9301720	Genco Picardy
1/2024/19	الولايات المتحدة	جزر المارشال	ناقلة نفط	9490296	Chem Ranger
1/2024/24	الولايات المتحدة	الولايات المتحدة	سفينة حاويات	9333034	Maersk Detroit
1/2024/24	الولايات المتحدة	الولايات المتحدة	سفينة حاويات	9356074	Maersk Chesapeake
1/2024/24	اليونان	ليبيريا	سفينة صب جاف	9737591	Tomahawk
26/1/2024	المملكة المتحدة	جزر المارشال	ناقلة نفط	9829899	Marlin Luanda
1/2024/31	جزر بريمودا	ليبيريا	سفينة حاويات	9461489	Koi
6/2/2024	اليونان	جزر المارشال	سفينة صب جاف	9361237	Star Nasia
6/2/2024	المملكة المتحدة	جزر بربادوس	سفينة بضائع عامة	9320506	Morning Tide
2/2024/12	اليونان	جزر المارشال	سفينة صب جاف	9284910	Star Iris
2/2024/15	اليونان	جزر بربادوس	سفينة صب جاف	9368857	Lycavitos
2/2024/16	الدنمارك	بنما	ناقلة نفط	9243320	Pollux
2/2024/18	المملكة المتحدة	بيليز	سفينة صب جاف	9138898	Rubymar
2/2024/19	تركيا	اليونان	سفينة صب جاف	9299915	Sea Champion
20/2/2024	ليبيريا	ليبيريا	سفينة بضائع عامة	9225249	MSC Silver II

**المصدر:** حصر أجراه الباحث بناء على المتابعات اليومية للهجمات الحوثية ضد السفن المدنية. وتم التنويه للسفن المثبت ارتباطها بإسرائيل في خانة الدولة المالكة، وتم توضيح طبيعة هذا الارتباط سواء بالملكية أو التشغيل.

هنا، يجب الإشارة إلى أن الحوثيين لم يَغتَدِ على المئات من السفن العابرة لمضيق باب المندب والمملوكة لدول غير عدوة، من وجهة النظر الحوثية، مثل الصين والهند وروسيا وغيرها من الدول الآسيوية والعربية، باستثناء حالتين اعتُبرتتا من الأخطاء التكتيكية غير المقصودة، وذلك التزاماً منه بادعاءاته السالف ذكرها. على جانب آخر، سعت تلك السفن -غير الغربية- إلى إظهار اسم الدول المالكة لها وجنسيات الطواقم العاملة على نظم الملاحة الدولية ليتعرف الحوثيون عليها فلا يتعرضون لها بالهجوم والإيذاء، كما يظهر في الصور الآتية.

• برر الحوثيون ضربهم للسفن غير المرتبطة بإسرائيل، بالقول إن تلك السفن تابعة لكيانات غربية داعمة لإسرائيل، مثل الولايات المتحدة ودول أوروبية، لكن المحللين فسروا ذلك التوجه برغبة جماعة أنصار الله في إيجاد أداة ضغط لتقوية موقفها في المفاوضات الجارية من أجل التوصل إلى حل سياسي للأزمة اليمنية، فضلاً عن رغبة إيران في استخدام تلك الجماعة، التي تعتبر أحد أذرعها في الشرق الأوسط، بهدف تأكيد نفوذها في المنطقة.

مجموعة صور للسفن المدنية المنتمية لدول مختلفة، وتظهر على بياناتها الملاحية عبارات توضح دولة السفينة وجنسية الطاقم

TIAN ZHEN General Cargo Ship	ANDROMEDA STAR Crude Oil Tanker	MERCURY Bulk Carrier
		
<p>CHINESE OWNER&amp;CREW ETA: Feb 11, 07:00 (in 21 days)</p> <p>Speed: 12.1 kn Course: 158° Draught: 11 m (max 11.0)</p> <p>Status: Under way Last report: Jan 21, 2024 13:46 UTC</p> <p>Great Bitter Lake / Suez Canal Anch., Egypt ATD: Jan 17, 20:16 UTC (4 days ago)</p> <p>Get Newer Satellite position: 8 mins ago</p>	<p>INDIA NOCON W ISRAEL ETA: Jan 28, 10:00 (in 7 days)</p> <p>Speed: 11.0 kn Course: 151° Draught: 14.7 m (max 15.0)</p> <p>Status: Under way Last report: Jan 21, 2024 16:02 UTC</p> <p>As Suways (Suez) Anch., Egypt ATD: Jan 17, 16:36 UTC (4 days ago)</p>	<p>SDPZU SYRIAN CR ONBD ETA: Feb 29, 10:00 (in 4 days)</p> <p>Speed: 10.8 kn Course: 291° Draught: 8.5 m (max 9.1)</p> <p>Status: Under way Last report: Feb 25, 2024 15:10 UTC</p> <p>Colombo Anch., Sri Lanka ATD: Feb 16, 10:09 UTC (9 days ago)</p> <p>Get Newer Satellite position: 6 mins ago</p>
<p>PORT CALLS</p> <p>WEATHER</p> <p>VESSEL PARTICULARS</p> <p>Gross Tonnage: 6770 Built: 2016 IMO: 9722728</p>	<p>PORT CALLS</p> <p>WEATHER</p> <p>VESSEL PARTICULARS</p> <p>Gross Tonnage: 63294 Built: 2009 IMO: 9402471</p> <p>Deadweight: Size: MMSI:</p>	<p>PORT CALLS</p> <p>WEATHER</p> <p>VESSEL PARTICULARS</p> <p>Gross Tonnage: Built: IMO:</p>

المصدر: الموقع الإلكتروني Vessel Finder.

المساحة الشاسعة لجنوب البحر الأحمر وغرب بحر العرب قبالة السواحل الغربية والجنوبية لليمن والسواحل الشمالية للصومال، حيث تبلغ رقعة تلك المنطقة أكثر من 152 ألف ميل بحري مربع، مما يصعب على تلك القوات عملية ملاحقة المقذوفات الحوثية التي تُطلق بشكل غير منظم، وفي اتجاهات مختلفة غير محددة.

### أضرار الهجمات

يمكن القول إن الحوثيين لم يُحدثوا أضرارًا في أغلب السفن التي استهدفوها بالصواريخ والمسيرات بمنطقة جنوب البحر الأحمر منذ أكتوبر 2023، حتى منتصف فبراير 2024. إذ تشير الإحصاءات إلى نجاة 42% من السفن التي تمت مهاجمتها من وقوع أية أضرار مادية، فيما أصيبت 55% من السفن التي هوجمت بأضرار بسيطة وأكملت المسير إلى الميناء التالي. إلا أن سفينة واحدة فقط وهي Rubymar كانت قد أصيبت بأضرار بالغة بعدما بدأت حمولتها في التسرب إلى مياه البحر، وأخيرًا فشلت ست محاولات لقرصنة السفن في مقابل نجاح محاولة واحدة فقط. تأتي تلك الإحصاءات السالفة الذكر برغم كثافة هجمات الحوثي على السفن المدنية، إذ رصدت التقارير هبوط 57 صاروخًا وطائرة مسيرة على أو بالقرب من السفن التجارية الواردة أسماؤها بالجدول السابق رقم 2، بالإضافة إلى عشرات أخرى من الصواريخ والمسيرات التي تصدت لها السفن الحربية الأمريكية والبريطانية والفرنسية بالجو قبل الوصول إلى أية أهداف، فضلًا عن اعتراض عشرات من قوارب القرصنة. وعلى الرغم من قدرة الحوثيين المحدودة على إيقاع أضرار مباشرة بالسفن المبحرة في المنطقة، إلا أن ممارساتهم كانت كافية لتوجيه تهديد فعلي لسلامة الملاحة في هذه المنطقة، إلى درجة أجبرت خطوطًا ملاحية كبرى على تجنب الإبحار فيها.

### الحوثي يناور

لم تنجح الجهود الدولية في ردع جماعة الحوثي، ولم تتمكن من تقليص قدراتها على استهداف السفن المدنية وحتى العسكرية المشاركة في تأمين منطقة التوتر، بل على العكس سعت الجماعة لاستعراض قدراتها في عدة معارك، مثل معركة يوم 26 ديسمبر 2023، والتي أطلقت فيها 12 طائرة مسيرة وثلاثة صواريخ كروز مضادة للسفن وصاروخين باليستيين، مما اضطر حاملة الطائرات الأمريكية USS Eisenhower والفرقاطة USS Laboon للاشتباك مع تلك الأسلحة الحوثية حتى لا تصيب السفن التجارية المارة بباب المندب. أما في معركة يوم 9 يناير 2024، فقد أطلق الحوثي 18 طائرة مسيرة وصاروخي كروز مضادين للسفن وصاروخًا باليستيًا واحدًا، واشتباك مع تلك الأجسام الحربية خمس قطع بحرية أمريكية وبريطانية، هي: حاملة الطائرات الأمريكية USS Eisenhower، والفرقاطة USS Gravelly، والفرقاطة USS Laboon، والفرقاطة USS Mason، والفرقاطة HMS Diamond.

حرصت جماعة الحوثي أيضًا على إدخال تطورات متعددة ومتابعة على أساليب هجماتهم، حيث لوحظ في منتصف ديسمبر 2023 قيام الجماعة بتنسيق هجمات مزدوجة على السفن التجارية، من خلال توجيه ضربة صاروخية أو ضربة بطائرة مسيرة على الهدف، وبموازاة ذلك تقوم بتوجيه مجموعات من القراصنة ناحية السفينة المستهدفة للسيطرة عليها. وتُشير مجموعة من التقارير الدولية في هذا الصدد إلى أن بعضًا من هؤلاء القراصنة صوماليون، مما يعيد للأذهان شبح ظاهرة القرصنة على سواحل الصومال، والتي اشتدت خلال العقد الأول من القرن الحالي، كما أدخل الحوثيون في مطلع فبراير 2024 تقنيات هجومية جديدة على الساحة، مثل، القوارب غير المأهولة Unmanned surface vehicle، والغواصات غير المأهولة Unmanned Underwater vehicles.

يجيد الحوثي استغلال عيب تعاني منه القوات العسكرية البحرية المرابضة بالمنطقة، وهو عدم تمكنها من تغطية

## سياسات القوى الغربية بين تحالف "الازدهار" وقوة "أسبيدس"



علي عاطف

باحث بالمرصد المصري

المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية

طرحت الاضطرابات المتصاعدة في البحر الأحمر إثر هجمات الحوثيين في اليمن على السفن العابرة بالمنطقة رداً على عدم وقف إطلاق النار في حرب إسرائيل على غزة، تداعيات أمنية واقتصادية على القوى الأوروبية، خاصة الولايات المتحدة وأوروبا، في ظل أهمية البحر الأحمر كممر ملاحى عالمي يعبر منه 12% من حجم التجارة العالمية، وتتضمن سلعاً استراتيجية مهمة للاقتصاد العالمي، كالنفط والغاز وغيرها، بما يهدد سلاسل الإمداد العالمية، ويرفع كلفة التأمين والسلع حال المرور من ممر بديل عبر رأس الرجاء الصالح، وهو ما أثر بالفعل على شركات غربية كبرى مثل تسلا وفولفو وميشلان، بما يطرح تساؤلاً حول كيفية تعامل القوى الغربية مع اضطرابات البحر الأحمر.

قوى أخرى مثل "قوة المهام المشتركة 153" التي شكلتها الولايات المتحدة بالتعاون مع بعض دول الإقليم في أبريل 2022 لمكافحة الأنشطة الإرهابية والتهريب في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن، كما أن هناك مهمة "أتلانتا" العسكرية التي تتشارك فيها دول الاتحاد الأوروبي بهدف مكافحة القرصنة بالقرب من سواحل الصومال.

• **استهداف مواقع "الحوثيين":** تقوم الولايات المتحدة وبريطانيا، في إطار مهمة "حارس الازدهار"، بتنفيذ ضربات جوية ضد مواقع لـ"الحوثيين" في اليمن من أجل التأثير العسكري على قدراتهم التسليحية، وإعاقة قدراتهم عن مواصلة الهجمات واستهداف السفن الأجنبية في البحر الأحمر.

وبدأت الضربات الأمريكية البريطانية المنسقة ضد مواقع الحوثيين في شهر يناير الماضي، ولا تزال تتواصل حتى الآن. وتستهدف القوات الغربية في هذا الصدد مواقع تخزين أسلحة وذخيرة ومواقع رادارات ومراقبة، حيث تأمل تلك القوات في أن تُعيق هذه الضربات الحوثيين عن مهاجمة سفن البحر الأحمر. وعلى الرغم من أن هذه الضربات الغربية لم تؤثر بشكل جوهري على استهداف "الحوثيين" للسفن في البحر الأحمر، إلا أن الولايات المتحدة والدول الأوروبية تصر على مواصلة إلى حين تنفيذ هدفهم في إعاقة هجمات الحوثي البحرية.

• **إطلاق مهمة "أسبيدس" الأوروبية:** أعلن الاتحاد الأوروبي يوم 19 فبراير 2024 عن إطلاق مهمة جديدة لضمان أمن الملاحة الدولية في البحر الأحمر من هجمات "الحوثيين". وأوضحت رئيسة المفوضية الأوروبية، أورسولا فون دير لاين، في منشور لها عبر منصة "إكس" في اليوم نفسه، تعليقاً على الهدف من العملية، أن "أوروبا ستضمن حرية الملاحة في البحر الأحمر عبر العمل مع شركائنا الدوليين"، مؤكدة أن "هذه خطوة نحو وجود أوروبي أقوى في البحر لحماية مصالحنا الأوروبية". وخصصت خزانة الاتحاد الأوروبي

## اتجاهات التعامل

لجأت الدول الغربية إلى استخدام وسائل لردع هجمات "الحوثيين" على السفن التجارية والعسكرية في البحر الأحمر لضمان عدم تأثر أمنها الاقتصادي، **وذلك على النحو التالي:**

• **تشكيل تحالف "حارس الازدهار":** تشارك عدة دول أوروبية الولايات المتحدة الأمريكية في عمليات دفاعية في البحر الأحمر تم إطلاقها في ديسمبر 2023، تحت اسم تحالف "حارس الازدهار". تهدف تلك العمليات إلى التعامل مع الهجمات التي يقوم بها "الحوثيون" ضد السفن التجارية الدولية في البحر الأحمر. وتقود واشنطن هذه العمليات العسكرية منذ إطلاقها وتشاركها أكثر من 20 دولة غربية أخرى، منها: بريطانيا، والدنمارك، وألمانيا، واليونان، وهولندا، والنرويج، وكندا، وأستراليا.

ينفذ هذا التحالف مهامه من خلال قيام كل دولة من الدول المشاركة فيه بدوريات تأمين في مياه البحر الأحمر بالقرب من السواحل اليمنية، حيث يرمي إلى "مواجهة التحديات الأمنية بشكل مشترك في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن، بهدف ضمان حرية الملاحة لجميع البلدان، وتعزيز الأمن والازدهار الإقليميين"، وذلك بحسب ما جاء على لسان وزير الدفاع الأمريكي لويد أوستن.

وعلى الرغم من أن "الحوثيين" قد ردوا على تشكيل هذا التحالف بالتهديد بأن "أي دولة تشارك فيه ستفقد أمنها البحري وتصبح هدفاً"، إلا أن البحرية الأمريكية قد أعلنت خلال يناير 2024 أن مئات السفن التجارية قد استطاعت خلال أسابيع قليلة من وقت إطلاق "حارس الازدهار" من عبور مياه البحر الأحمر بأمان.

جدير بالإشارة أن تحالف "حارس الازدهار" لا يُعد المهمة الوحيدة في مياه البحر الأحمر وخليج عدن وبالقرب من مضيق "باب المندب" التي شكلتها أوروبا والولايات المتحدة لضمان الأمن البحري الإقليمي، حيث إن هناك

تقودها الولايات المتحدة في أن الأولى قد تكون دفاعية فقط، بينما الثانية دفاعية وهجومية في الوقت نفسه.

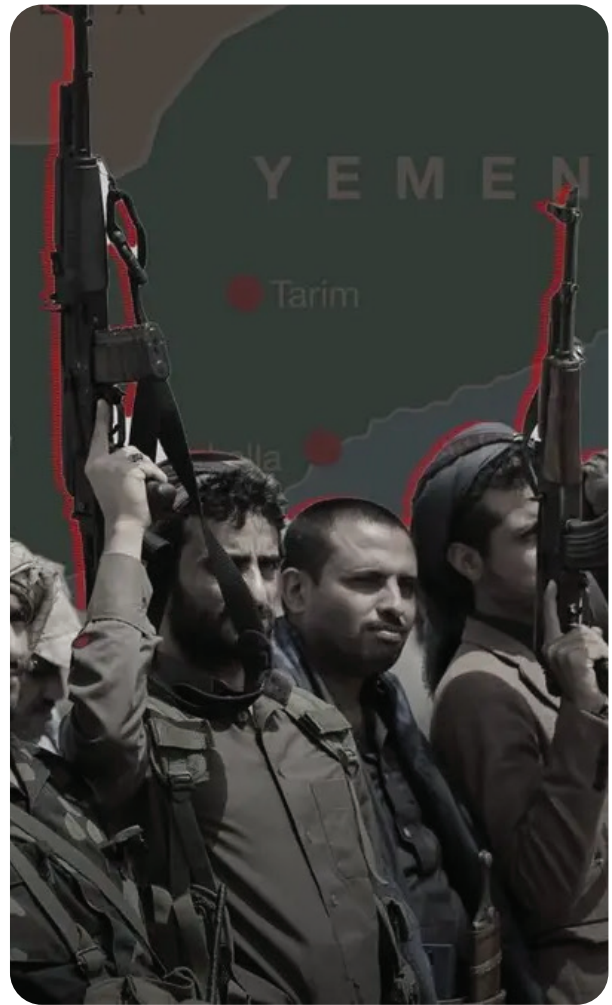
• **التفاوض مع إيران:** تسعى الدول الأوروبية إلى الحديث بشكل دبلوماسي مع إيران من أجل توظيف نفوذها على "الحوثيين" لوقف هجماتهم والحد منها. وقد كشف عن ذلك أكثر من مسئول أوروبي خلال الأسابيع الماضية من بينهم المتحدث باسم الاتحاد الأوروبي للشئون الخارجية، بيتر ستانو، الذي قال في 6 فبراير 2024، إن "الاتحاد يتعاون مع الشركاء الدوليين، وفي المقام الأول مع إيران، التي لها صلات بمعظم هذه الجماعات المتورطة في الهجمات؛ لاستخدام نفوذها لوقف ذلك، بما يساهم في خفض التصعيد".

وتحاول بريطانيا أيضًا سلك المسار نفسه الذي يتبعه الاتحاد الأوروبي من حيث الحديث مع إيران في هذا الصدد. فقد التقى وزير الخارجية البريطاني، ديفيد كامرون، مع نظيره الإيراني، حسين أمير عبداللهيان، يوم 14 فبراير 2024، على هامش اجتماعات "دافوس" وناقش معه أزمة البحر الأحمر، ودعاها لأن تستخدم إيران تأثيرها على "الحوثيين" من أجل "منع تهديدات إضافية". وقد جاء ذلك الاجتماع إلى جانب لقاء آخر في اليوم نفسه وللهدف نفسه شمل نائب مفوض الاتحاد الأوروبي للسياسة الخارجية، أنريكي مورا، ونائب وزير خارجية إيران، علي باقري كني.

**ختامًا،** يظل أن حشد القوى الغربية، خاصة الولايات المتحدة وأوروبا، لوسائل الردع العسكري المختلفة لجماعة الحوثيين لمنع هجماتهم على السفن المارة في البحر الأحمر، لم يوقف الجماعة عن مواصلة تهديد هذا الممر الملاحي العالمي؛ الأمر الذي دفع البعض إلى اعتبار أن وقف الحرب في غزة سيحد من أي اضطرابات في البحر الأحمر، خاصة أن الحوثيين يتخذون من تلك الحرب ذريعة لمواصلة هجماتهم.

ميزانية للمهمة تبلغ 8 ملايين يورو (حوالي 8 ملايين و640 ألف دولار أمريكي). وتعني كلمة "أسبيدس" باليونانية الدرغ، مما يشير إلى أن مهمة القوات الأوروبية ستتمثل في كونها "درعًا لحماية الملاحة من هجمات الحوثيين".

وسيكون القائد العسكري لهذه المهمة يونانيًا، في الوقت الذي سيكون فيه الضابط الرئيس المسئول عن الإشراف على عملياتها إيطاليًا. ومن المتوقع أن تشارك فرنسا وألمانيا وإيطاليا وبلجيكا بسفن حربية في هذه العمليات وذلك لمدة عام قابلة للتجديد، هي بالتحديد الفترة الزمنية المحددة للمهمة. ولم توضح الدول الأوروبية حتى الآن خطة العمليات، إلا أنه من الممكن الإشارة إلى أن "أسبيدس" الأوروبية قد تختلف عن "حارس الزدهار" التي



## الصين وروسيا.. خفض تصعيد وبراجماتية في البحر الأحمر



آية عبد العزيز - نوران عوضين

باحثتان

بالمركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية

حملت اضطرابات البحر الأحمر، كأحد تداعيات حرب إسرائيل على غزة، تأثيرات كبيرة على حركة الملاحة والتجارة الدولية، ومصالح العديد من الدول، وفي مقدمتهم الصين وروسيا، الأمر الذي استدعى من البلدين بناء مواقف تجاه تلك الاضطرابات تتوافق مع توجهاتهم ومصالحهم بشكل أساسي في منطقة الشرق الأوسط. فبينما اعتبرت بكين أن أزمة الملاحة في البحر الأحمر هي امتداد لحرب غزة، انتقدت موسكو الاستهداف الأمريكي-البريطاني لجماعة الحوثيين في اليمن.

## استمرارية نهج الصين

لم يشهد موقف الصين تغيرًا عن نهجه المعتاد إزاء أزمات المنطقة، والذي يطالب الأطراف المعنية بخفض التصعيد، والتسوية السلمية للصراع سواء في غزة أو اليمن، وضمان الحفاظ على أمن وسلامة الممرات المائية، بما يعزز من استقرار المنطقة، وكذا أمن سلسلة التوريد العالمية والنظام التجاري الدولي. وعلى خلاف التفسير الغربي للتصعيد في البحر الأحمر بأنه أزمة في حرية الملاحة، دون الربط بينه وبين الحرب في غزة؛ اعتبرت الصين أن ذلك التصعيد هو امتداد مباشر للحرب، ومن ثم فإن تخفيف التوتر في البحر الأحمر يتطلب إنهاء هذه الحرب.

لذلك، امتنعت بكين عن التصويت على قرار مجلس الأمن رقم 2722 الذي أدان هجمات الحوثيين على السفن، وطالب بوقف فوري لجميع هذه الهجمات، نظرًا لعدم تضمين القرار دعوة صريحة لوقف فوري لإطلاق النار في غزة. وفي انتقاد ضمني للضربات الأمريكية-البريطانية التي استهدفت مواقع حوثية داخل اليمن في يناير 2024، أشار وزير الخارجية الصيني إلى أن مجلس الأمن لم يأذن باستخدام القوة لأي دولة ضد اليمن، وأنه ينبغي "تجنب إضافة الوقود إلى نار التوترات في البحر الأحمر". ويتأسس هذا الموقف الصيني على عدة مصالح أساسية، **من أبرزها:**

- **المصالح التجارية:** يمثل البحر الأحمر طريقًا تجاريًا هامًا لبكين لنقل البضائع والطاقة، وبرغم ما أنتجته الأزمة من زيادة في تكاليف الشحن وأقساط التأمين وأوقات إضافية للرحلات المتوجهة من الصين إلى أوروبا، نتيجة الاضطراب لتغيير مسار السفن نحو رأس الرجاء الصالح؛ فلا يزال بإمكان بكين تحمل مثل هذه التكلفة التي زادت من 1500 دولار إلى 4000 دولار، مقارنةً مع مثيلتها المسجلة خلال جائحة كوفيد-19، والتي قُدرت بنحو 14000 دولار.

ومع ذلك، يظل من غير المعروف مدى استمرار هذا الوضع في حال تطور الاضطرابات. فبرغم إعلان الحوثيين توفير ممر آمن أمام السفن الصينية، لا يزال قسم كبير من التجارة

البحرية للصين يشمل سفنًا مسجلة في بلدان أخرى، بما يظنهم إلى الدوران حول رأس الرجاء الصالح. كما من المحتمل أن تضفي الأزمة تحديات أكبر أمام المصدرين الصينيين، حيث ارتفعت أسعار الشحن البحري من شنغهاي إلى أوروبا لأكثر من 300% في الفترة من نوفمبر 2023 إلى يناير 2024. كذلك، انخفضت الصادرات المغادرة للموانئ الصينية بنحو 10% إلى 15%. وتدرك بكين ضرورة سرعة ضبط الأوضاع في البحر الأحمر، نظرًا لما يحمله استمرار الاضطراب من تأثير سلبي على استثماراتها في المنطقة، بما قد يقوض من فاعلية مبادرة "الحزام والطريق".

- **ضمان سلامة السفن:** منح الضمان الحوئي للسفن الصينية ميزة تنافسية، وبات على السفن التي لا تزال تعبر البحر الأحمر عرض الأعلام الصينية بشكل بارز، والتأكيد عبر أنظمة التعريف الآلية الملكية الصينية للسفينة، أو حتى وجود طاقم صيني عامل بالسفينة. بذلك، ارتفع عدد السفن التي تعبر المنطقة وتعلن ارتباطها بالصين من أقل من اثنتين يوميًا إلى أكثر من 30 سفينة في أواخر يناير 2024. يضاف إلى ذلك وجود ثلاث سفن حربية صينية في المنطقة لمرافقة وتأمين السفن، حال وجود حاجة لهذا الأمر.

- **تعزيز النفوذ العالمي:** نتيجة لعلاقتها الوثيقة مع إيران، برزت الصين كقوة بإمكانها التأثير في مسار التهدة، حيث طالبت واشنطن باستخدام نفوذ بكين على إيران والحوثيين لوقف التصعيد. وبالرغم من عدم وجود ما يشير إلى تحقق مثل هذا الأمر، فإنه يصب في مصلحة الصورة العالمية للصين. وامتدادًا لذلك، رفضت الصين المشاركة في تحالف "حارس الازدهار" خشية تقويض علاقاتها الوطيدة مع دول الجنوب العالمي، كما لن يؤدي انضمامها إلى جانب واشنطن إلا إلى تعزيز موقف الأخيرة، وهو ما تريد بكين تجنبه.

ونتيجة لعدم تمكن الضربات الأمريكية من ردع الحوثيين، فقد تأمل بكين في أن يؤدي الوضع بالمنطقة إلى إضعاف الصورة

أي أعمال قد تشكل تهديدًا للسفن التجارية والمدنية في البحر الأحمر وتساهم في تنامي نقاط الاشتعال في المنطقة. وفي إطار الانخراط في مسار الأزمة، استضافت موسكو وفدًا من الحوثيين في 25 يناير 2024، لبحث التصعيد في المنطقة.

يتأسس الموقف الروسي من اضطرابات البحر الأحمر على سعيه للاستفادة من الصراعات وتحويلها إلى فرص تحد من العزلة التي فرضتها عليها القوى الغربية، لذا فقد كشفت تلك الاضطرابات عن مصالح أساسية لموسكو، ومنها:

- **تأمين صادرات الطاقة:** دفعت العقوبات المفروضة على روسيا إلى تنامي الاعتماد على نقل صادرات النفط الروسي الخام عبر قناة السويس والبحر الأحمر. فمنذ أواخر عام 2023، عبر ما يقرب من 1.7 مليون برميل يوميًا من الخام الروسي، أو أقل بقليل من نصف إجمالي صادرات البلاد المنقولة بحرًا، عبر البحر الأحمر، وفقًا لبلومبرج. وبرغم الاضطرابات فقد استمرت السفن الروسية في المرور عبر البحر الأحمر، لأنها ليست هدفًا للحوثيين الذين أعلنوا المرور الآمن لهذه السفن.
- **التموضع الدائم في المنطقة:** تسعى روسيا إلى ترسيخ تواجدها في منطقة البحر الأحمر، عبر محاولتها إنشاء قاعدة عسكرية دائمة في بورتسودان في عام 2020، كما توجهت نحو إريتريا عبر توقيع مذكرة تفاهم للتعاون بين ميناءي سيفاستوبول ومصوع في يناير 2023، للتأكيد على أهمية التعاون بين الجانبين. وفي هذا الصدد، قال وزير الخارجية الروسي خلال زيارته لأسمره في الشهر نفسه، إن البلدين "يخططان لبحث إمكان استخدام الإمكانات اللوجستية لميناء مصوع، والترانزيت عبر مطار المدينة"، وهو ما يعكس رغبة موسكو في تعزيز تواجدها في المنطقة التي تعد منفذًا نحو شرق أفريقيا، كما يوفر لها حضورًا واسع النطاق يمكن ربطه بالبحر المتوسط الذي شهد تناميًا للنفوذ الروسي انطلاقًا من قواعدها في سوريا.

العالمية لواشنطن، في ظل عدم حسم الحرب الأوكرانية أيضًا، بما يعزز من السردية الصينية الخاصة بأهمية الانتقال إلى عالم متعدد الأقطاب. كما قد يؤدي التوتر الحالي إلى صرف انتباه واشنطن -جزئيًا- عن منطقة المحيطين الهندي الهادئ، وهو ما يعد فرصة إضافية أمام بكين.

- **الحفاظ على موقع الوسيط:** يمكن تفسير جزء من الإحجام الصيني عن ممارسة أي ضغط على إيران أو الحوثيين إلى إدراكها أن هذا الضغط لن يؤدي إلى نتائج إيجابية، وإنما قد يفرض في المقابل ضغوطًا على علاقاتها مع إيران، ويُعرض أهم مبادراتها في المنطقة (التطبيع بين السعودية وإيران) للخطر. لذا، كان الحرص الصيني بعقد الاجتماع الأول للجنة الثلاثية المشتركة (السعودية - الصينية - الإيرانية) في بكين لمتابعة تطبيق اتفاق التطبيع في ديسمبر 2023.

## توظيف برجماتي روسي

جاء الموقف الروسي من اضطرابات البحر الأحمر متوافقًا مع طموحاتها الجيوستراتيجية في المنطقة، كما يحمل في طياته دعمًا لحلفائها الإقليميين ووكلائهم بشكل غير مباشر رغم إدانتها للهجمات التي استهدفت السفن المدنية، مبررةً سبب تلك الاضطرابات بحرب غزة، فضلًا عن الدعم الأمريكي لإسرائيل بما يحول دون التوصل لوقف لإطلاق النار. لذا رفضت روسيا المشاركة في تحالف "حارس الازدهار" بقيادة واشنطن، بجانب الامتناع عن التصويت في مجلس الأمن على القرار رقم (2722).

وانتقدت موسكو أيضًا الاستهداف الأمريكي-البريطاني للحوثيين، مُطالبَةً بعقد اجتماع عاجل في مجلس الأمن في 12 يناير 2024؛ حيث قالت المتحدث باسم وزارة الخارجية الروسية، إن "الضربات الجوية الأمريكية في اليمن مثال آخر على مخالفة الأمريكيين والبريطانيين لقرارات مجلس الأمن الدولي، وتجاهل تام للقانون الدولي"، و"تؤدي إلى تصعيد الموقف في المنطقة لتحقيق أغراضهم التدميرية". فيما حثت الحوثيين على وقف

تعزيز الحضور في منطقة المحيط الهندي، ومن شأن خفض التصعيد في البحر الأحمر أن يعزز هذا الحضور.

**ختامًا**، من المرجح أن تلتزم الصين بالاستمرار في خطاب خفض التصعيد في البحر الأحمر دون الانخراط العسكري، طالما لم تتعرض مصالحها الاقتصادية للتهديد، حيث لا تزال الصين قادرة على تحمل تكلفة الصراع، ويظل من الأفضل لها استيعاب هذه التكلفة بدلاً من التوافق مع الولايات المتحدة أو تحمل التزامات أمنية أكثر تكلفة، كتلك التي تحملها الولايات المتحدة. أما روسيا، فمن المتوقع أن تستمر في الاستفادة من الاضطرابات، وبالرغم من أنها فاعل دولي في المنطقة؛ إلا أن حرب غزة وما تبعها من تداعيات أثبت تراجع تأثير موسكو مما سيدفعها لتنسيق التعاون مع الصين في مواجهة القوى الغربية.

• **تأكيد النفوذ الدولي:** وظفت موسكو التصعيد الراهن للترويج لروايتها المستندة إلى انتقاد السياسة الأمريكية تجاه المنطقة، وذلك في إطار حالة الاستقطاب الدولي الراهنة بين روسيا والغرب على خلفية الأزمة الأوكرانية، بالإضافة إلى سعي موسكو لتقديم نفسها كقوة كبرى يمكن الاعتماد عليها من قبل دول المنطقة.

• **التوسع نحو المحيط الهندي:** يعد البحر الأحمر مجالاً حيويًا بالنسبة لروسيا، وبوابة جيواستراتيجية للتوجه نحو المحيط الهندي، الذي شهد المزيد من التحركات الروسية، ولا سيما بعد ما فرضته الحرب في أوكرانيا من تحديات أمام الحركة الروسية العالمية، بما تطلب ضرورة



# الآثار المتعددة لأزمة البحر الأحمر على الاقتصاد العالمي



آية حمدي

باحثة بوحدة الاقتصاد ودراسات الطاقة  
بالمركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية

طرحت هجمات جماعة الحوثي اليمنية على السفن العابرة في البحر الأحمر تداعيات سلبية على الاقتصاد العالمي الذي لم يتعاف بعد من سلسلة أزمات عالمية متصلة خلال الأعوام الماضية، خاصة حرب أوكرانيا وجائحة كورونا. إذ أجبرت تلك الهجمات بعض الشركات الكبرى على تعليق حركة الملاحة في المنطقة، مما أثار المخاوف حول تأزم تدفقات التجارة العالمية ومن ثم ارتفاع أسعار النفط والحبوب والسلع الاستهلاكية، ناهيك عن ارتفاع تكاليف الشحن والتأمين.

## تداعيات متعددة

يلعب البحر الأحمر دورًا حيويًا في قطاع الشحن العالمي لكونه يربط ثلاث قارات في العالم وهي: آسيا، وأفريقيا، وأوروبا؛ إذ يصل عدد الشحنات التي تمر من البحر الأحمر وباب المنديب وقناة السويس إلى 20 ألف سفينة سنويًا، بالإضافة إلى 30% من حاويات الشحن، منها 10% من تجارة النفط، و8% من الغاز المسال، ونحو 12% من حجم التجارة العالمية. كذلك، يُعد البحر الأحمر الطريق الرئيسي الذي يمر من خلاله نفط دول الخليج وإيران إلى الأسواق العالمية في أوروبا التي تحتاج لنقل 60% من احتياجاتها من الطاقة عبر البحر الأحمر، بالإضافة إلى 25% من احتياجات النفط للولايات المتحدة الأمريكية. ويمكن رصد أبرز تأثيرات هجمات الحوثيين في البحر الأحمر على النحو الآتي:

- **حركة التجارة العالمية:** يمر نحو 12% من حجم التجارة العالمية عبر البحر الأحمر سنويًا بما يمثل تريليون دولار، لذا فإن التأخير والتحول عن قناة السويس إلى طرق الشحن البديلة قد يتسبب في خلق اضطراب كبير في التجارة العالمية، كما أن طريق رأس الرجاء الصالح قد يقلل حال اعتماده طريقًا بديلًا من القدرة الفعلية للرحلة بين آسيا وأوروبا بنسبة 25%؛ لذا من المتوقع إذا استمرت الاضطرابات أن يتم التفاوض على جزء كبير من عقود الشحن الطويلة الأجل بين آسيا وأوروبا في الأشهر المقبلة، مما قد يسمح لشركات الطيران بتأمين رحلاتها بمعدلات أعلى من المتوقع.
- **سلاسل الإمداد العالمية:** تتزايد مخاطر تحويل التجارة العالمية، مما يزيد من تكلفة نقل البضائع، ويعطل سلاسل التوريد، ويحدث تأخيرات لم تكن متوقعة. ومع استمرار حالة التوتر بدأت بعض شركات الشحن في تحويل مسار ما لا يقل عن 2,300 سفينة بعيدًا عن البحر الأحمر حيث سلكت طرقًا بديلة؛ مما أدى إلى إطالة مدة الرحلة وعرقلة سلاسل الإمداد، وبالتالي رفع تكاليف النقل البحري وتكاليف التأمين.

ويضيف تحويل مسار التجارة عبر رأس الرجاء الصالح وقتًا إضافيًا لمدة الرحلات الطبيعية بحوالي 7 أيام إلى 20 يومًا. في هذا السياق، قامت العديد من الشركات بإيقاف عمليات الشحن بالحاويات عبر البحر الأحمر، ومن أبرزها شركات الشحن والتأمين والتجزئة والسيارات والطاقة، مما قد يؤثر على استقرار سلاسل التوريد العالمية، نظرًا لامتلاك هذه الشركات أكبر أساطيل سفن الحاويات في العالم، كما يهدد ذلك بالتعبئة سلاسل الإمداد الغذائية في العالم التي يتم نقلها على متن تلك الحاويات.

وبلغت الحاويات التي تسلك طريق رأس الرجاء الصالح ربع إجمالي سعة شحن الحاويات في العالم، وفقًا لمنصة الخدمات اللوجستية الرقمية، وبالتالي يؤثر طول وقت نقل البضائع على التوريد العالمي بشكل كبير، مما يُهدد سلاسل الإمداد العالمية. ومع استمرار انقطاع هذه الإمدادات، ستجد القطاعات الإنتاجية بالعالم صعوبة في مواجهة هذا التحدي.

- **أسعار النفط والسلع العالمية:** شهدت أسعار النفط ارتفاعًا في الفترة الأخيرة، بسبب تعليق شركات النفط الكبرى مثل بريتيش بتروليوم عبور ناقلاتها عبر البحر الأحمر مؤقتًا بسبب اضطرابات المنطقة التي ستؤثر على أسواق النفط. إذ صعدت العقود الآجلة لخام برنت في 16 فبراير 2024 إلى 83.47 دولارًا للبرميل، فيما ارتفع سعر الخام الأمريكي إلى 79.19 دولارًا للبرميل.

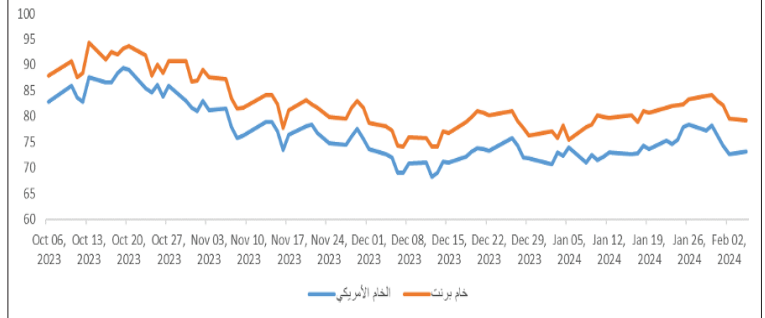
تجدر الإشارة إلى أنّ أسعار النفط تتأثر بعوامل أخرى بخلاف تطورات قطاع الشحن العالمي، كاستمرار الصراع في قطاع غزة، وتوقعات الطلب الصادرة عن الوكالات الدولية، وبيانات المخزونات الأمريكية إلى جانب قرارات منظمة "أوبك+"، حيث أعلنت السعودية ومجموعة من كبار منتجي التحالف عن تخفيضات طوعية إضافية لإنتاج النفط بإجمالي حوالي 2.2 مليون برميل يوميًا، على أن يبدأ تطبيقها خلال الربع الأول من العام 2024، بهدف دعم استقرار وتوازن أسواق النفط، وتوجه أسعار النفط إلى تكبد خسائر سنوية بنحو عشرة بالمائة، مسجلة أول انخفاض سنوي في عامين.



من المتوقع أن تؤثر اضطرابات البحر الأحمر في ارتفاع تكاليف الشحن على المستهلكين في جميع أنحاء العالم. ونظرًا للتكاليف الإضافية التي ستتحملها الشركات المنتجة جراء ارتفاع تكاليف الشحن والتأمين، فإن عدم الاستقرار في المنطقة قد يتجاوز المخاطر المقبولة لممارسة الأعمال التجارية، مما قد ينجم عنه ركود في توريد المنتجات، نظرًا إلى ارتفاع تكلفة التوريد عبر طرق النقل البديلة الأخرى.

**ختامًا،** إن الهجمات في البحر الأحمر لها آثار سلبية كبيرة ترتبط بصعود وتيرة المخاطر الجيوسياسية التي قد تؤدي إلى مزيد من ارتفاع أسعار النفط والغاز نتيجة ارتفاع تكلفة الشحن البحري والتأمين البحري في ظل اتجاه بعض الشركات الكبرى إلى استخدام طرق بحرية بديلة، على غرار طريق رأس الرجاء الصالح، بما يطيل المسافة، بالإضافة إلى الخسائر الاقتصادية الكبيرة التي تلحقها أعمال القرصنة بالتجارة العالمية وسلاسل الإمداد.

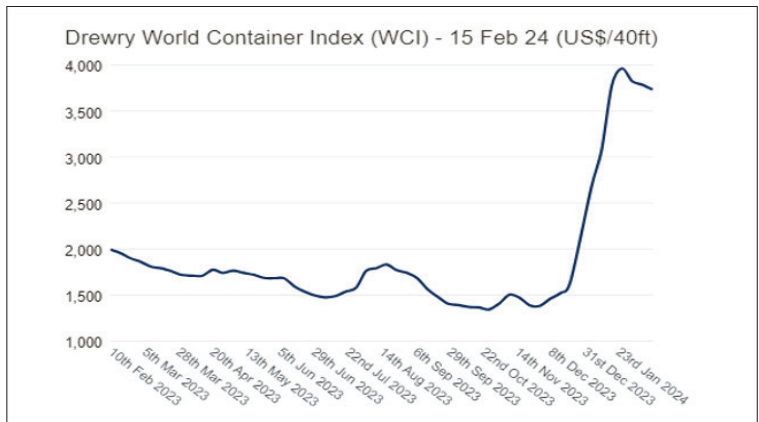
سعر الخام الأمريكي وخام برنت يوميًا (دولار للبرميل)



Source: Energy Information Administration (EIA), Spot Prices

• **زيادة تكاليف النقل والتأمين:** تضاعفت تكاليف التأمين لشركات الشحن التي تتحرك عبر البحر الأحمر، حيث ارتفعت تكاليف شحن حاوية قياسية من الصين إلى أوروبا إلى أكثر من 4700 دولار، بعد أن كانت تبلغ تكلفة شحنها أقل من 1000 دولار، وفقًا لمؤشر فريتوس.

ووفقًا لمؤشر "دروري" العالمي للحاويات، فقد ارتفعت تكاليف الشحن إلى 3964 دولارًا لكل حاوية 40 قدمًا في الأسبوع الأخير من يناير 2024، بنسبة ارتفاع 94% مقارنة بالأسبوع نفسه في عام 2023. ويتضح من الشكل التالي أن المؤشر أخذ في التصاعد بعد بداية هجمات الحوئي في البحر الأحمر. وفي 21 نوفمبر 2023 ارتفع من 1384 إلى 3733 دولارًا. وفي 15 فبراير 2024 ارتفع بنسبة 169.7%. وهو ما يمكن أن يضيف مئات الآلاف من الدولارات إلى تكاليف الرحلات عبر السفن، مضيفًا أنه بالنسبة إلى أصحاب السفن الإسرائيليين، فقد ارتفعت أسعار التأمين بدرجة أكبر بنسبة 250%.



Source: Drewry World Container Index

## عولمة الأمن الإقليمي.. والردع غير الفعال في البحر الأحمر



**د. شادي عبد الوهاب** 

أستاذ مشارك في كلية الدفاع الوطني  
بدولة الإمارات العربية المتحدة

كشفت الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة إثر هجوم السابع من أكتوبر 2023، عن أحد التحديات الرئيسية التي تواجه الأمن البحري في منطقة الشرق الأوسط، خاصة في البحر الأحمر من خلال تهديد الملاحة البحرية من قبل جماعة الحوثيين في اليمن، وهو ما يثير التساؤل حول حدود فاعلية الجهود الأمريكية القائمة حالياً لتوفير الحماية للممرات الملاحية في المنطقة، باعتبارها الأوضح تأثيراً مقارنة بالترتيبات الأمنية الأخرى على المستوى الإقليمي.

## ردع غير فعّال

إقليمية واضحة لكيفية مواجهة التهديدات النابعة من الحوثيين، فلا ينبغي إغفال أن التحركات الأمريكية الأخيرة ضد الحوثيين في اليمن كانت مدفوعة بالأساس بدعم إسرائيل في حربها ضد غزة. وليس من الواضح أن واشنطن تمتلك خطأً للحفاظ على الأمن البحري في المنطقة بعد انتهاء حرب إسرائيل على قطاع غزة في ظل قصور الجهود الأمريكية في الفترة السابقة على حرب 7 أكتوبر.

**• قصور الترتيبات الأمريكية لتأمين الملاحة البحرية:** تعاني الإجراءات الأمريكية لتأمين الملاحة في منطقة الخليج العربي والبحر الأحمر من قصور واضح، أكده وقوف البحرية الأمريكية عاجزة أمام منع إيران من اختطاف السفن المدنية في مياه الخليج العربي، تحت حجج واهية، واكتفاء واشنطن بتسجيل هذه الحوادث، وهو الأمر الذي أدى إلى تقويض فاعلية قوة المهام المشتركة 153، والتي تهدف إلى تأمين الملاحة في مياه الخليج العربي.

لذلك، يحتاج النموذج الأمريكي نفسه إلى مراجعة؛ إذ إن واشنطن تفرط في الاعتماد على السفن المسيرة لمراقبة أي حوادث اختطاف محتملة للسفن، غير أنه في الواقع العملي، فإن إيران قامت باختطاف سفينتين مسيرتين أمريكيتين وانتزعت ما بهما من كاميرات، في سبتمبر 2022، قبل أن تضطر إلى إعادتهما إلى الولايات المتحدة بدون الكاميرات، بعدما واجهت مدمرات أمريكية. وتقوم إيران باستخدام الهندسة العكسية في محاولة لاستنساخ النماذج الأمريكية من الكاميرات، وهو ما يعزز القدرات الإيرانية في المراقبة والتجسس، أي إن الجهود الأمريكية لا تعاني فحسب من قصور، لكنها تُسهم بشكل غير مباشر في تعزيز قدرات إيران التكنولوجية.

**• غياب الأطر الإقليمية الفاعلة:** كان أحد الخيارات لمواجهة التحديات التي تواجه الأمن البحري في منطقة الشرق الأوسط هو تأسيس مجلس الدول العربية والأفريقية المطلّة على البحر الأحمر وخليج عدن في يناير 2020.

كانت الولايات المتحدة طرفاً فاعلاً ورئيسياً في ترتيبات الأمن البحري بحكم تواجد قواتها في منطقة الشرق الأوسط، فقد أسست عددًا من فرق العمل المشتركة البحرية لتأمين الملاحة من اعتداءات إيران والحوثيين، في الخليج العربي والبحر الأحمر والمناطق البحرية الرابطة بينهما، غير أنه من الملاحظ أن فاعلية الدور الأمريكي باتت محل شك لعدد من الاعتبارات، **من أبرزها:**

**• الضغوط الأمريكية على اللادعيين الإقليميين:** سعت الدول العربية، وفي مقدمتها الإمارات والسعودية، للعب دور فاعل في ترتيبات الأمن البحري في منطقة البحر الأحمر، وتأمينه من التهديدات الحوثية، غير أن هذه الجهود لم تلقَ دعمًا أمريكيًا، بل على العكس رفضت الولايات المتحدة تقديم الدعم الاستخباراتي للجهود العربية الرامية لتحرير مدينة الحديدة اليمنية من الحوثيين في منتصف 2018، أو حتى توفير المعدات اللازمة للمساهمة في جهود إزالة الألغام، وكانت التبريرات الأمريكية أن هذا الميناء هو الذي يتم من خلاله إدخال المساعدات الإنسانية. كما أقدمت إدارة الرئيس الأمريكي، جو بايدن، بعد توليها الحكم على رفع اسم الحوثيين من قوائم الإرهاب الأمريكية، في فبراير 2021، وذلك تحت مزاعم عدم عرقلة مساعي إيصال المساعدات الإنسانية، وإن أكدت الإدارة حينها أنها تدرك الأعمال "الخبیثة" للجماعة وعدوانها، مكتفية بفرض عقوبات على عدد من قياداتها، بل ولم يتغير الموقف الأمريكي حتى بعد تصعيد الحوثيين لتهديداتهم الإقليمية.

بناء على هذه الخلفية، من الصعب أن تشارك الدول العربية الولايات المتحدة في هجماتها ضد الحوثيين في اليمن، خاصة في ظل ادعائهم أنهم يوظفون مجهودهم الحربي لوقف الهجمات الإسرائيلية ضد المدنيين في قطاع غزة، بالإضافة إلى عدم امتلاك واشنطن رؤية



تتجنب الاصطدام المباشر مع طهران، وهو ما وضح في تردد واشنطن عن مهاجمة سفينة التجسس الإيرانية "إم في بهشاد" في البحر الأحمر، والتي تشتبه واشنطن في أنها تقوم بجمع معلومات استخباراتية عن سفن الشحن في البحر الأحمر وخليج عدن، فقد اكتفت واشنطن بشن هجمات إلكترونية عليها لوقف تبادل المعلومات مع الحوثيين. ويوضح ذلك أن واشنطن لا تريد حاليًا فتح جبهة جديدة ضد إيران في ظل تركيزها على الحرب الجارية بين روسيا وأوكرانيا؛ الأمر الذي يمكنه تحفيز إيران لمواصلة تهديد الملاحة في المنطقة، وهو ما يتطلب وجود إجراءات فاعلة لمواجهة مثل هذا التهديد مستقبلاً.

### عولمة الأمن الإقليمي

تحظى أي مهددات للأمن البحري في المنطقة باهتمام القوى الكبرى المعنية، فالجهود السابق الإشارة إليها لتوفير الأمن

ويهدف هذا المجلس إلى تأمين حركة الملاحة البحرية في البحر الأحمر. وعلى الرغم من أن تأمين الملاحة كان أحد أهداف المجلس، فإنه لم يقدّم بتأسيس أي قوات مشتركة لمواجهة تهديدات الأمن البحري، حتى بعد أن قام الحوثيون بشن سلسلة من الهجمات لتهديد الملاحة في البحر الأحمر، وكذلك تدفق الأسلحة الإيرانية على الحوثيين في اليمن بالمخالفة للحظر الدولي المفروض على توريد السلاح لليمن. لذلك، قامت الولايات المتحدة بالتعاون مع الدول الإقليمية والدولية بتأسيس قوة المهام المشتركة (153) في أبريل 2022، وبلغ عدد أعضائها نحو 39 دولة. ويكشف ما سبق أن المجلس أخفق في مواجهة تهديدات الملاحة، وهو الأمر الذي من المرجح أن يستمر حتى في الصراع الأخير الجاري في غزة.

- **الهجمات الأمريكية ضد الحوثيين:** قامت واشنطن بإطلاق عملية "حارس الازدهار" في ديسمبر 2023، وهي تحالف يضم 22 دولة بقيادة القيادة المركزية للقوات البحرية الأمريكية (NAVCENT). ومنذ 17 أكتوبر 2023، وحتى 14 فبراير 2024، هاجم الحوثيون السفن التجارية أكثر من أربعين مرة، ونفذت الولايات المتحدة والمملكة المتحدة وآخرون، في 11 يناير 2024، ضربات مشتركة على 60 هدفاً للحوثيين ضد 16 موقعاً مختلفاً في اليمن.

وعلى الرغم من الهجمات الأمريكية والبريطانية على الحوثيين؛ فلم تصبح الملاحة آمنة في البحر الأحمر. ووفقاً لآراء كبرى الشركات العاملة في النقل البحري، فإن الأمن في منطقة البحر الأحمر يتدهور ولم يتحسن، بل إن إقدام الحوثيين على استغلال ورقة تهديد الملاحة البحرية مستقبلاً لتحقيق أهداف سياسية أخرى في صراعات لا ترتبط بالصراع العربي-الإسرائيلي، مثل الصراع اليمني الداخلي، أو تهديد الملاحة خدمة للمصالح الإيرانية، ليس أمراً مستبعداً.

- **تحاشي واشنطن التصعيد مع إيران:** فالسياسة الأمريكية وإن سعت للتصعيد ضد مليشيات إيران في الإقليم، فإنها

صواريخ الحوثيين والطائرات المسيرة، فإن فاعليتها تتوقف عند عدد الصواريخ الاعتراضية التي يمكنها حملها، والتحدي الآخر المتمثل في إعادة تجديد المخزونات المستنفدة.

وعلى الرغم من إجراءات الحماية الغربية، فإن الحوثيين تمكنوا من مواصلة مهاجمة السفن، بل وتنوعت الأساليب التي قاموا بها لتهديد أمن الملاحة، لذلك أسست الدول الأوروبية مهمة "أسبيدس" في 19 فبراير 2024، إذ أرسلت 3 سفن حربية أوروبية وأنظمة إنذار مبكر محمولة جواً إلى البحر الأحمر وخليج عدن والمياه المحيطة، لدعم الجهود الأمريكية لتأمين الملاحة.

على الجانب الآخر، فإن روسيا والصين لا تبديان تأييداً للجهود الأمريكية الحالية الرامية إلى تأمين الملاحة، ليس فقط لاختلاف قراءتهما لتهديدات الحوثي وارتباطها بالحرب الجارية في غزة؛ لكن نظراً لأن إخفاق واشنطن في تحجيم تهديدات الحوثيين يشكك في مدى فاعلية الدور الأمريكي في تأمين الملاحة، وبالتالي المظلة الأمنية الأمريكية، ومن ثم يفتح الباب أمام تعزيز دور بكين وموسكو في الشرق الأوسط، إلى جانب التسويق لمقاربتهما الدبلوماسية في المنطقة، والتي تعلي من الدبلوماسية والحوار.

**ختاماً،** كشفت تهديدات الحوثيين الأخيرة للملاحة في البحر الأحمر عن قدرتهم على تهديد الأمن البحري، فضلاً عن إخفاق واشنطن في وقف تهديداتهم. ونظراً لأن واشنطن عمدت خلال الأعوام السابقة إلى انتقاد المحاولات العربية لتحجيم تهديدات الحوثيين، فمن المتوقع أن تتحاشى الدول العربية المشاركة في الجهود الأمريكية، طالما أن واشنطن لم تمارس أي ضغوط على إسرائيل لوقف هجماتها ضد قطاع غزة، أو تتبنى رؤية أوسع لكيفية التعامل مع التحديات الأمنية النابعة من اليمن، والتي من المتوقع أن تستمر حتى بعد توقف حرب غزة.



البحري كانت بقيادة أمريكية، كما أنه بالرجوع إلى الحالات التاريخية السابقة لمواجهة مهددات الأمن البحري في المنطقة، كانت عملية مواجهة الأمن البحري عالمية. لذلك، فالصيغة التي تعد أكثر ملاءمة هي التي تتضافر فيها الجهود الإقليمية مع مثلتها الدولية.

غير أنه نظراً لانحياز الولايات المتحدة لإسرائيل في حربها ضد قطاع غزة، فإن الحوثيين قد استغلوا هذه الأزمة لتأكيد امتلاكهم القدرة على تهديد الأمن البحري، وفي حال أخفقت واشنطن في ردعهم عن تهديد أمن الملاحة، فمن المرجح أن يسعى الحوثيون لتوظيف نفوذهم الجديد لتحقيق أهداف سياسية في ملفات أخرى، خاصة مع تمكنهم بمساعدة إيران من الحصول على صواريخ باليستية ومجنحة قادرة على تهديد الملاحة. وعلى الرغم من أن السفن العسكرية الغربية تتمتع بقدرات دفاعية جوية وصاروخية متقدمة، وتستخدمها لإسقاط

## توظيف أزمة البحر الأحمر في الاستراتيجية البحرية الإيرانية



د. هدى رؤوف

رئيس وحدة الدراسات الإيرانية  
بالمركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية

منذ أن بدأ الحوثيون هجماتهم على السفن في البحر الأحمر في نوفمبر 2023، أعلنت الولايات المتحدة تشكيل قوة بحرية متعددة الجنسيات لحماية الشحن والملاحة البحرية، حينها أعلنت إيران على لسان وزير دفاعها محمد رضا أشتياني أن تلك الخطوة ستجعل واشنطن تواجه مشكلات استثنائية، مضيفًا: "لا يمكن لأحد أن يتحرك في منطقة نهيمن عليها". ويثير التصريح الإيراني تساؤلات حول أهمية البحر الأحمر بالنسبة لإيران، والعلاقة بين هجمات الحوثيين والمصالح الإيرانية؛ إذ لا تنفصل هجمات الحوثيين عن السياسة الإقليمية الإيرانية، بما فيها تجاه الممرات المائية والسياسة البحرية بشكل عام.

كما أشارت بعض التقارير إلى تقديم عناصر من الحرس الثوري الإيراني وحزب الله اللبناني دعماً لوجستياً واستخباراتياً وعملياتياً لهجمات الحوثيين، فضلاً عن تزويد الحوثيين بشكل متزايد بطائرات بدون طيار متقدمة وصواريخ مضادة للسفن وصواريخ باليستية دقيقة وصواريخ متوسطة المدى، وقد استُخدمت جميعها في هجمات ضد السفن التجارية التي تعبر البحر الأحمر.

### دوافع التوسع البحري

أصدر المرشد الإيراني علي خامنئي، في نوفمبر الماضي، تعليمات للسلطات الإيرانية بتطوير خطط للتوسع في النشاط البحري. وتعمل إيران مؤخراً على تطوير قدراتها البحرية، عبر المرور في البحار والمحيطات، بحجة محاربة القرصنة والإرهاب. فمنذ سنوات، تقوم السفن البحرية الإيرانية بزيارات ودية إلى موانئ باكستان، والهند، وعمان، وتنزانيا، وأذربيجان، وجنوب أفريقيا، وروسيا، وكازاخستان، وتركمانستان، وغيرها من الموانئ الرئيسية المطلّة على المحيط الهندي.

وتتعدد الأهداف الإيرانية من التوسع البحري، فمن جهة تحاول مد النفوذ بحرياً في الممرات المائية الهامة، بما لها من تأثير على حركة التجارة الدولية، وبالتالي استخدامها كورقة ضغط ومساومة أثناء المفاوضات مع واشنطن. ومن جهة أخرى، تحاول تطويق المملكة العربية السعودية من خلال التأثير البحري الإيراني على الساحل الأفريقي الممتد من جيبوتي إلى قناة السويس. كما تعمل إيران على بسط نفوذها بعيداً عن بحر عمان ومضيق هرمز، والتأثير على خطوط الملاحة عبر خليج عدن ومضيق باب المندب، وهو ما يفسر الاهتمام الإيراني بأفريقيا، ولا سيما دول القرن الأفريقي.

ومن ثمّ يمكن لإيران مناوأة الوجود والمصالح الأمريكية والخليجية في الخليج العربي وفي البحر الأحمر، لذا يمثل البحر الأحمر أهمية على المديين القصير والمتوسط بالنسبة لإيران التي نجحت في استغلال صراعات إريتريا مع الصومال وإثيوبيا؛ حيث نسجت علاقات مع إريتريا واستخدمت قاعدة عصب البحرية لنقل الأسلحة عبر أفريقيا والشرق الأوسط.

### تصاعد أهمية الحوثيين

لم يكن الحوثيون يمثلون أهمية كبيرة لإيران قبل هجماتهم على السفن في البحر الأحمر بسبب استمرار حرب إسرائيل على غزة، بل مجرد أحد الشركاء الذين تجمعهم مصالح مشتركة تتعلق بالوضع الإقليمي والعلاقة مع المملكة العربية السعودية. حيث لم يكن اليمن يمثل أهمية كبرى في الاستراتيجية الإيرانية مقارنة بكل من العراق وسوريا ولبنان؛ إلا أن تداعيات هجمات البحر الأحمر التي أثرت على حركة التجارة العالمية لعبت دوراً في تصاعد أهمية الحوثيين إلى مكانة هامة في سياسة إيران الإقليمية ولا سيما البحرية.

فمنذ حرب إسرائيل على غزة، نفذ الحوثيون عشرات الهجمات على السفن منذ نوفمبر 2023، وتوسع نطاق عملياتهم ليشمل السفن الأمريكية. ويقع أثر تلك الهجمات على مضيق باب المندب وقناة السويس، كممرات ملاحية هامة في البحر الأحمر تربط بين أسواق أوروبا والشرق الأوسط وشرق آسيا؛ حيث يعبر تلك الممرات نحو 21 ألف سفينة كل عام، أي بضائع تُقدر قيمتها بعشرات المليارات من الدولارات، وتتراوح بين السلع وإمدادات الطاقة الحيوية للسوق الأوروبية.

ومع تصاعد الهجمات في البحر الأحمر، تحوّلت السفن التجارية إلى مسارات بديلة كرأس الرجاء الصالح، مما طرح تحديات لوجستية واقتصادية، حيث ارتفعت تكاليف الشحن العالمية بفعل طول المسارات البديلة بنحو 10-14 يوماً، مما اضطر بعض أكبر شركات الشحن في العالم إلى تعليق عملياتها بسبب ارتفاع تكاليف التأمين والتكاليف الأخرى.

وأدى ارتفاع تكاليف الشحن، وسط الضغوط التضخمية العالمية المستمرة، إلى تحرك الولايات المتحدة وحلفائها، الذين أعلنوا عن تشكيل عملية متعددة الجنسيات باسم "حارس الازدهار". ومع ذلك لم تتوقف تلك الهجمات، ومؤخراً توالى تقارير أمريكية تؤكد أن إيران تدعم هجمات الحوثيين؛ إذ أكدت البحرية الأمريكية تحفظها على سفينة إيرانية تحمل تقنيات ومعدات عسكرية متطورة كانت في طريقها للحوثيين.

المنذب. كذلك، يعتمد خط أنابيب إيلات-عسقلان الذي يضخ النفط الأذربيجاني شرقاً إلى الشرق الأقصى أو غرباً من الخليج العربي إلى أوروبا على ناقلات النفط التي تبحر عبر ميناء عصب على ساحل البحر الأحمر.

وكل ذلك يفسر الاهتمام الإيراني بالقرن الأفريقي والسياسة البحرية الإيرانية التي تتوسع بعيداً عن الممرات المائية الخاضعة لسيطرتها لتبسطها في مساحة أكبر تُعبّر عن طموحات الهيمنة الإيرانية وتطوير مصالح منافسيها الإقليميين. لذلك، من غير المتوقع أن ينتهي الدعم الإيراني للحوثيين، كما قد لا تتوقف الهجمات في البحر الأحمر في الأمد المنظور، ومن المتوقع أن تثار تلك التوترات من وقت لآخر بحسب التطورات الإقليمية.

من جهة أخرى، كان السودان حليفاً رئيسياً لإيران في البحر الأحمر، وكانت طهران تستخدم الخرطوم لتهديب الأسلحة إلى حزب الله، وللتدخل في دول أخرى في جنوب الصحراء الكبرى وشمال أفريقيا. ورغم تحسن علاقات طهران والخرطوم مؤخراً؛ إلا أنه من غير المرجح أن يزود السودان إيران بقاعدة بحرية، حيث تسعى طهران إلى تثبيت وجودها العسكري في شرق أفريقيا، إذ إن لديها طموحات في القرن الأفريقي والممر الاستراتيجي للبحر الأحمر.

وتتزايد أهمية الوجود الإيراني في البحر الأحمر في ظل مرور السفن عبره، سواء من قناة السويس أو باب المندب، بما في ذلك ناقلات النفط والسفن العسكرية. كما أن الشحن إلى الميناء البحري الوحيد للأردن في العقبة يمر عبر مضيق باب



# تداعيات أزمات القرن الأفريقي على أمن البحر الأحمر



د. أحمد أمل

رئيس وحدة الدراسات الأفريقية  
بالمركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية

جاءت هجمات الحوثيين على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر لتشكل متغيراً بالغ الخطورة بالنسبة لتهديد الملاحة الدولية في أحد أهم ممراتها البحرية حول العالم. ومما فاقم من التداعيات السلبية لهذه التهديدات الأوضاع المعقدة على الضفة الأخرى في منطقة القرن الأفريقي وامتداداتها الشمالية حتى السودان. حيث تعاني الصومال من استمرار التهديدات الإرهابية من جانب تنظيم الشباب المجاهدين، خاصة مع غموض آفاق الدعم الدولي بعد انتهاء تفويض البعثة الأفريقية بنهاية العام الجاري.

للعوائد المالية. وبعد طرد التنظيم من الميناء استمر في استهداف موانئ الصومال، على نحو ما ظهر في الاعتداء على ميناء بوصاصو في ولاية بونتلاندي في فبراير من عام 2019.

ومما يزيد من فرص تمدد تنظيم الشباب باتجاه الساحل عدم قدرة الضربات التي جرى توجيهها إلى عناصر حركة «الشباب» منذ تولي الرئيس حسن شيخ محمود السلطة عام 2022 على حسم المواجهة بصورة نهائية. وكذلك ما يفرضه استعداد البعثة الأفريقية لإتمام انسحابها من الصومال من وضع أمني غير مستقر، فضلاً عن الارتباك الراهن في العلاقة بين الصومال وإثيوبيا بعد توقيع مذكرة التفاهم بين إثيوبيا وأرض الصومال والتي تمنح الأولى حضوراً عسكرياً على الساحل الشرقي للقارة الأفريقية، مما قد يعطل التعاون الأمني والاستخباراتي بين أديس أبابا ومقديشو، وهو ما يعكس سلباً على جهود مكافحة الإرهاب.

ويظل المهديد الأبرز في هذا الشأن ما يتعلق بالعلاقات الممتدة لتنظيم الشباب بكل من إيران والحوثيين، والتي يمكن أن تسمح بتوظيف قدرات التنظيم لممارسة أدوار تكاملية مع ما يقوم به الحوثيون حالياً في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر.

- **استدعاء المتنافسين الدوليين:** عجزت دول البحر الأحمر تقليدياً عن تأسيس نظام إقليمي فاعل للأمن الجماعي وذلك لأسباب عديدة في مقدمتها التباين الكبير في القدرات العسكرية بين دول شمال البحر الأحمر كمصر والسعودية وبين دول جنوب البحر الأحمر كإريتريا وجيبوتي واليمن. أمام هذا الوضع، وفي ظل الأهمية الدولية الكبرى للبحر الأحمر كممر رئيسي للملاحة الدولية، تم ملء الفراغ الذي خلفه غياب نظام للأمن الجماعي من الدول المطلة على البحر الأحمر عبر تكثيف التواجد الدولي، خاصة على الساحل الغربي للمدخل الجنوبي بعدما تحولت جيبوتي إلى نقطة استضافة رئيسية للعديد من القواعد العسكرية الأجنبية.

وإذا كان الحضور العسكري الدولي قد ينظر له من منظور وظيفي باعتباره أحد العوامل المساهمة في الحفاظ على أمن واستقرار البحر الأحمر، إلا أن طبيعته القائمة في الوقت الراهن تشير إلى خطر ضمني ناجم عن ارتفاع مستوى التنافس بين

كذلك، جاءت المساعي الإثيوبية للحصول على قاعدة عسكرية بحرية في أي من دول جوارها لتشكّل مصدر توتر إقليمي متصاعد. فبعد تحفظ كل من إريتريا وجيبوتي والصومال، لم تجد إثيوبيا مفرّاً من تحقيق هدفها عبر توقيع مذكرة تفاهم مع حكومة إقليم أرض الصومال غير المعترف به كدولة ذات سيادة من أي دولة في العالم. كما جاءت تحولات خريطة الصراع في السودان بين القوات المسلحة وقوات الدعم السريع منذ ديسمبر 2023 لتفرض تعقيدات إضافية على المشهد بعد أن تمكنت قوات الدعم السريع من السيطرة على ولاية الجزيرة جنوب الخرطوم والتي اتخذتها نقطة لإطلاق الهجمات على جبهات إضافية من بينها جبهة الشرق سعياً منها للوصول إلى ساحل البحر الأحمر.

## تداعيات رئيسية

يمكن تحديد ثلاثة تداعيات سلبية رئيسية للأزمات والصراعات في القرن الأفريقي على أمن البحر الأحمر فيما يمر به من لحظة بالغة الدقة، وذلك على النحو الآتي:

- **إتاحة الفرصة لتمدد نشاط تنظيمات الإرهاب باتجاه السواحل:** لطالما شكلت العمليات ضد الحضور العسكري الأجنبي في الصومال الغطاء الدعائي الأبرز لتنظيم الشباب المجاهدين باعتبارها حركة هادفة لاستعادة السيادة الصومالية، خاصة بعد الاستهداف المتكرر لمعسكرات القوات التابعة للبعثة الأفريقية في الصومال، فضلاً عن مد نطاق العمليات للعمق الكيني والإثيوبي بزعم محاولة إثناء الدولتين عن الاستمرار في التواجد العسكري داخل الصومال. وتظهر العديد من العوامل التي تعزز من فرص توظيف تنظيم الشباب المجاهدين للتطورات الأخيرة في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر بصورة تفاقم من حدة التهديدات.

يأتي هذا الوضع نتيجة الاهتمام التقليدي لدى تنظيم الشباب باستهداف الموانئ الرئيسية كأهداف رئيسية وهي المناطق التي تنتشر فيها القوات البوروندية والأوغندية والكينية التابعة للبعثة الأفريقية. فقد سبق للتنظيم أن سيطر على ميناء كساميو الرئيسي بين عامي 2008 و2012 ونجح في تشغيله للتبادل التجاري الدولي كمصدر مهم

الأحمر باتجاه الجنوب في ظاهرة لا تعد مفاجئة في ظل الهشاشة الأمنية المزمنة في الصومال.

وقد سبق أن تمت مواجهة ظاهرة القرصنة بنجاح بسبب الإجماع الدولي الذي تم بناؤه في عام 2008 بصدور قرار مجلس الأمن رقم 1816 بإجماع أعضائه والذي سمح للدول المتعاونة مع الحكومة الانتقالية في الصومال بأن تستخدم جميع الوسائل الضرورية في مكافحة هذه التهديدات داخل المياه الإقليمية الصومالية. وفي ديسمبر من العام نفسه صدر القرار رقم 1851 بإجماع الأعضاء والذي دعا مجلس الأمن فيه الدول والمنظمات القادرة على تقديم المساعدة للمشاركة في مكافحة نشاط القرصنة والسطو المسلح على السفن في المياه الإقليمية الصومالية وذلك من خلال نشر السفن الحربية والطائرات العسكرية، وهو ما تجسد في تشكيل مجموعة الاتصال المعنية بالقرصنة قبالة سواحل الصومال - Contact Group on Piracy off the Coast of Soma- (CGPCS) (lia) والتي تضم نحو ستين دولة ومنظمة عالمية.

لكن خلافاً للتجربة السابقة الناجحة، لا يتصور أن يتم بناء إجماع دولي مشابه في اللحظة الراهنة بسبب اتساع مساحة التناقضات بين القوى الدولية الكبرى خاصة منذ تفجر الحرب الروسية الأوكرانية في فبراير من عام 2022، وكذلك بسبب تحول منطقة القرن الأفريقي إلى واحدة من أكثر الساحات التي تشهد تنافساً بين القوى الدولية.

**ختاماً،** لم تكتفِ الأوضاع القائمة في منطقة القرن الأفريقي بأن تعيق دول المنطقة عن تقديم مساهمة إيجابية في جهود استعادة الأمن والاستقرار في البحر الأحمر أمام ما يمر به من تهديد كبير بسبب هجمات الحوثيين، وإنما جاءت لتفرض ضغوطاً إضافية على أمن المنطقة بما فرض وضعها على قائمة المهام ذات الأولوية من أجل ضمان عودة البحر الأحمر لطبيعته كمر ملاحى دولي رئيسي.

القوى الدولية الحاضرة عسكرياً جنوب البحر الأحمر، خاصة في ظل التواجد الأمريكي والصيني القائم بالفعل إلى جانب المساعي الروسية للحضور عسكرياً في هذا الموقع المهم.

إذ تنشط الولايات المتحدة عبر القوة البحرية المشتركة Com-bined Maritime Forces (CMF) في تأمين الملاحة الدولية، خاصة بعد إطلاق القوة 153 والتي تركز على منطقة البحر الأحمر ومضيق باب المندب وخليج عدن. كما تنشط القيادة العسكرية الأمريكية في أفريقيا (أفريكوم) في مهام تأمين المناطق الساحلية كقواعد انطلاق رئيسية عبر وسائل متنوعة من بينها الزيارات الدورية، وتقديم الدعم الفني والمساعدات العسكرية. في المقابل، شكلت القاعدة العسكرية الصينية في جيبوتي بعد افتتاحها عام 2017 سابقة في تاريخ العسكرية الصينية والتي تأسست بموجب اتفاق يمتد لعشرة أعوام قابلة للتجديد وتتمتع بتجهيزات عسكرية متنوعة كهبوط وإقلاع الطائرات المروحية والطائرات المسيرة، واستقبال القطع العسكرية البحرية الضخمة.

كذلك، بدأت التحركات الروسية بقوة لإيجاد موطئ قدم مستقر على سواحل البحر الأحمر. فبين عامي 2012 و2013 جرت مفاوضات بين روسيا وجيبوتي لاستضافة قاعدة عسكرية روسية، عطلها تفجر الصراع في أوكرانيا عام 2014. كما تم الإعلان في مايو من عام 2019 عن بدء استخدام السفن الروسية منشآت ميناء بورتسودان السوداني، قبل أن يتم الإعلان في ديسمبر من عام 2020 عن اتفاق بشأن تأسيس قاعدة للدعم اللوجستي للسفن الحربية الروسية في شمال مدينة بورتسودان، تم إكمال عملية مراجعته في مارس 2023؛ إلا أن نشوب الصراع في السودان بين القوات المسلحة وقوات الدعم السريع أعاق تنفيذه. هذا بجانب ما أعلنه وزير الخارجية الروسي سيرجي لافروف عن مفاوضات جارية بين البلدين لتأسيس قاعدة روسية للدعم اللوجستي على السواحل الإريترية.

• **عودة القرصنة:** منذ تفجر أزمة الملاحة في البحر الأحمر بسبب هجمات الحوثيين بداية من نوفمبر 2023 عادت عمليات القرصنة على السفن التجارية في خليج عدن للتنامي بصورة لافتة لتفاقم من مخاطر العبور من هذا الممر الملاحى المهم، حيث وقعت هجمات متكررة على السفن التجارية بعد أن حولت مسارها من البحر

## دروس التعاون الأمني بين الدول لتأمين الممرات الملاحية



مهذب عادل

باحث بمركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية

مع اعتماد الاقتصاد العالمي المترابط على الممرات الملاحية، يصبح تأمينها من الأنشطة غير المشروعة، كالاتجار بالبشر والقرصنة والإرهاب، أمرًا لا يقتصر فقط على الجهود الفردية للدول، وإنما يستدعي شراكات للأمن البحري مع الدول الأخرى. وفي ظل الاضطرابات الراهنة في البحر الأحمر التي أثرت على التجارة العالمية، يمكن طرح أبرز الفرص والتحديات التي تعكسها خبرات الشراكات الأمنية للدول في المناطق الجغرافية المختلفة، وتحديدًا في مناطق الإندونيسيا و آسيا وأفريقيا، وبيان إلى أي مدى تتلاءم مع خصوصية الحالة الأمنية لمنطقة الشرق الأوسط وممراتها الملاحية وخاصة البحر الأحمر.

المصالح الأمنية المشتركة (على سبيل المثال: الحظر). هنا تبرز منظمة حلف شمال الأطلسي (الناتو) باعتبارها النموذج الأمثل للتعاون بين الدول، حيث إن مدى وصول الناتو من حيث التعاون وتبادل المعلومات وتوحيد المعدات يتجاوز بكثير الإجراءات الشكلية لمعاهدة الناتو. فحتى في أوقات الخلاف، تتدرب القوات البحرية للناتو معًا. وفي العقد الماضي، شاركت في مجموعة كاملة من العمليات المشتركة في مهام بالخليج العربي والبوستة وبحر العرب، وعلى طول ساحل شرق أفريقيا، وإن لم يكن دائمًا كمهمات رسمية للناتو.

في المقابل، قد يؤدي تضارب المصالح إلى فشل الشراكات الأمنية البحرية، التي قد تكون أحيانًا ممتدة لسنوات. فعلى سبيل المثال، واجه التعاون البحري المغربي-الأمريكي تحديًا بسبب تشكيك وزارة الخارجية الأمريكية في مراقبة حقوق الإنسان في الصحراء الغربية، والتي تُشكل خطأً أحمر بالنسبة للحكومة المغربية، وهو ما أدى إلى إلغائها مناورة "الأسد الأفريقي" عام 2013، ويشير هذا الإلغاء إلى أن الاعتراف بالصحراء الغربية يمثل قضية أمنية وجودية للحكومة المغربية تفوق علاقة التعاون الأمني مع الولايات المتحدة.

• **انتشار العولمة والنمو المصاحب في التنقل والاتصالات،** حيث تجد العديد من الدول في ذلك سببًا لإعادة توجيه نظرتها البحرية لكل من الدفاع عن الوطن والأمن العالمي للمجال البحري، خاصة ضد التهديدات الأصغر والأكثر تناثرًا، وهو ما يوفر مبررًا لتوسيع نطاق بعض مبادرات التعاون البحري لضم أطراف أخرى مثل خطة العمل المتوسطة (MSP).

• **الحاجة لتعظيم الاستفادة من التطور التكنولوجي في المجال البحري،** حيث إن تعزيز اعتماد التقنيات الناشئة بالتوازي مع تحسين الأمن السيبراني في المجال البحري في بعض المناطق يُشكل حافزًا لتعزيز الوعي العام لوكالات الأمن المدنية والبحرية، التي لا تدعم العمليات الأمنية وجهود إنفاذ القانون فحسب، بل توفر أيضًا فرصًا جديدة لأشكال أكثر فاعلية من الأمن البحري.

## محفزات الشراكات البحرية

تعكس مبادرات الشراكة والتعاون البحري التي يتم إطلاقها في مناطق الممرات الملاحية ذات الأهمية للشحن العالمي، سواء على المستوى الإقليمي لمنطقة ما أو الدولي بالشراكة بين الدول الغربية وبعض الدول الإقليمية، حزمة من الفرص والمحفزات، من أبرزها:

- **حاجة منظمات الدفاع وإنفاذ القانون في جميع أنحاء العالم إلى تطوير العلاقات والقدرات الأمنية للتعامل مع العناصر السياسية والإجرامية غير الحكومية (NSAS)،** حيث قد ترى القوات البحرية، التي لديها تقليد طويل في التعاون مع الجيران والمنظمات الدولية والشحن التجاري الشرعي للحماية والسلامة في البحر، فائدة الشراكات لحماية مواردها الخاصة والتعامل مع الأنشطة غير القانونية.
- **ضمان حماية المجال البحري وتبادل المعلومات لمواجهة التهديدات من الفاعلين من غير الدول،** حيث ترى بعض الدول في التعاون الدولي ضرورة لضمان حماية المجال البحري من التهديدات والأنشطة غير المشروعة، مثل القرصنة والإرهاب وتجارة المخدرات، بالإضافة إلى التهديدات من المنظمات من غير الدول. وتتطلب هذه الحالات تبادل المعلومات بين دولة ذات سيادة وأخرى لتسهيل ملاحقة منتهكي القانون. وقد تشكل دولتان مجاورتان أو أكثر دوريات مشتركة أو منسقة. على سبيل المثال، أنشأت بعض المناطق شبكات لتحقيق الوعي بالمجال البحري من خلال تبادل المعلومات، فالمبادرة الأمنية لمضيق مالقة التي تشاركها سنغافورة وإندونيسيا وماليزيا ولدت شبكة خليج غينيا، التي عكست اهتمامًا كبيرًا بين الشركاء المحتملين.
- **تطابق المصالح الاستراتيجية لدول الشراكة،** حيث يكمن مركز ثقل الشراكات البحرية الحالية في الترتيبات الثنائية للتنفيذ المنسق للإجراءات التكتيكية التي تدعم

## تحديات تفعيل الشراكات

رغم نجاح عدد كبير من مبادرات وعمليات تنسيق التعاون البحري، سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي؛ إلا أن هناك تحديات وعراقيل أعاققت نجاح بعض المبادرات الأخرى وأدت إلى فشلها، من أبرزها:

- **عدم مراعاة الحساسية السيادية للدول تجاه الشراكات واسعة النطاق:** تبرز مسألة الحساسيات الوطنية لدى عدد من الدول باعتبارها أحد التحديات التي تحول دون انخراطها في شراكات للتعاون الأمني البحري، خاصة إذا ما كانت هذه الشراكات تقودها دول من خارج الإقليم. هنا تبرز مبادرات التعاون التي فشلت الولايات المتحدة في تطويرها لاستقطاب القوى الإقليمية المطلقة على مضيق مالقة، حيث رفضت حكومات كل من سنغافورة وإندونيسيا وماليزيا اقتراح الأدميرال توماس فارجو، قائد قيادة الولايات المتحدة في المحيط الهادئ (PACOM) آنذاك، بأن تقوم البحرية الأمريكية بعمل دوريات في المنطقة، نتيجة تزايد حوادث القرصنة في مضيق مالقة وتأثيرها على تدفقات الشحن والتأمين الدولية. في المقابل، طورت حكومات الدول الثلاث مبادرة أمن مضيق مالقة (MSSI) التي كانت ناجحة في القيام بدوريات وتبادل المعلومات من أجل تأمين المنطقة، مؤكدة أن الدوريات البحرية الأمريكية لن تكون ضرورية أو موضع ترحيب.

- **تصاعد المخاوف بشأن أهداف شراكات التعاون الأمني البحري:** تنشأ بعض المخاوف لدى البلدان الإقليمية التي ترغب بعض القوى الدولية في اجتذابها كشركاء في مجال الأمن البحري، حيث تخشى من عسكرة مناطقها البحرية في إطار التنافس الدولي بين القوى الكبرى. على سبيل المثال، يعتقد بعض منتقدي الدور الأمريكي أن أي برنامج تقترحه الولايات المتحدة ليس سوى محاولة لتوسيع هيمنتها، كما أنهم يخشون من كونها تسعى فقط للحصول على معلومات استخباراتية لنفسها ولن تشارك المعلومات التي يتم التقاطها بواسطة نظام الوعي بالمجال البحري.

على سبيل المثال، توجد حاليًا بيانات نوعية محدودة حول الأمن السيبراني في جنوب شرق آسيا أو تناول التقنيات الناشئة في القطاع البحري، ونظرًا للتفوق العالمي لبريطانيا وأستراليا في هذا المجال، وأهمية الإنترنت والتكنولوجيا لاستقرار المنطقة في المستقبل، فإن دمج الاعتبارات السيبرانية والتكنولوجية في ارتباطات الأمن البحري يوفر لكل من بريطانيا وأستراليا وجنوب شرق آسيا فرصًا كبيرة لبدء التعاون في الجهود العملية التي تكون قابلة للمشاركة وقابلة للتطوير، وهي بطبيعتها مدنية ولا تتطلب تحالفات سياسية كاملة منذ البداية.

- **التعامل مع شراكات الأمن البحري كخطوة لبناء الشراكات الإقليمية:** إذ تنظر بعض الدول لشراكات الأمن البحري باعتبارها نظامًا شاملاً وأن تحقيقها يعد خطوة حاسمة في بناء الشراكات الإقليمية. هنا يبرز ما دعا إليه في أعقاب أحداث 11 سبتمبر 2001، رئيس العمليات البحرية الأمريكية آنذاك، الأدميرال مايكل مولين، حيث دعا إلى نهجٍ دولي تعاوني للأمن البحري، إذ رأى أن هذا المفهوم يمكن أن يجمع جميع الدول معًا لبناء شبكة بحرية عالمية -بما في ذلك تبادل المعلومات بين جميع المشاركين- من شأنها تعزيز الأمن في البحار وتمكين الازدهار العالمي والإقليمي والوطني من خلال التعاون الدولي، وهو النهج الذي تتبعه الولايات المتحدة في شراكاتها البحرية عبر مبادرات التعاون المتنوعة في المناطق الجغرافية المختلفة.

على سبيل المثال، فإن الولايات المتحدة تستفيد من تبني نهج شامل يدمج الجهود الدبلوماسية، والاستثمارات في البنية الأساسية، وتعزيز التحالفات مع الدول الواقعة على طول الممرات البحرية الحيوية، وخاصة في منطقة البحر الأسود، فالبلدان المحيطة بالبحر الأسود، من جورجيا إلى رومانيا، بصد الانضمام إلى منظمة حلف شمال الأطلسي أو الاتحاد الأوروبي، الأمر الذي يوفر فرصًا لزيادة نفوذ الولايات المتحدة في المنطقة. ومن الممكن أن يساعد هذا النهج الاستراتيجي في موازنة الوجود الروسي والصيني المتزايد، وضمان احتفاظ الولايات المتحدة بنفوذ كبير على ديناميكيات التجارة العالمية.



اختلال الجوانب الفنية للشراكة: هناك عدة جوانب فنية يشكل عدم استيفائها تحديًا لبعض نماذج الشراكات الأمنية، أولها: مدى التنظيم، حيث يعد المجال البحري مساحة غير خاضعة للحكم، أو مساحة فوضوية، ورغم محاولات تطوير الكثير من القانون الدولي ليحكم المجال البحري، إلا أن وسائل الإنفاذ غالبًا ما تكون محدودة. ثانيها: قدرات الدول الفردية، والتي تختلف من الحكومات ذات القدرات العالية وذات القدرات البحرية الممتازة إلى الحكومات غير القادرة وذات القدرات البحرية الضعيفة أو غير الموجودة، ويبرز ذلك في حالات دول أفريقيا جنوب الصحراء. ثالثها: عمق المعلومات، والتي تستلزم معرفة موقع كل سفينة في العالم، وصولًا إلى الحالات المحددة لإيقاف السفن وصعودها للتفتيش حسب الظروف.

**القيود المحلية للدول المشاركة:** مثل التشريعات المحلية المتقدمة إلى حد ما بشأن تقاسم المعلومات الأجنبية، بالإضافة إلى عدم كفاية تبادل المعلومات المحلية وتخطيط البرامج، هذا فضلًا عن تدني الأولوية الممنوحة للتحديات غير التقليدية.

في هذا الإطار، تنشأ مخاوف لدى عدد من الدول الإقليمية إزاء إعلان الشراكة الأمنية البحرية الثلاثية بين أستراليا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة (AUKUS) التي تم إعلانها في سبتمبر 2021، لنشر الغواصات التي تعمل بالطاقة النووية. ويتمثل التخوف المهيمن في أن الترتيبات الأمنية الجديدة قد تكون حافزًا لسباق تسلح نووي في المنطقة، وقد تستفز بعض الدول إلى التصرف بعدوانية، وخاصة في بحر الصين الجنوبي.

**عدم القدرة على كسب التأييد والشرعية الدولية:** تواجه بعض الشراكات الأمنية تحدي عدم القدرة على كسب تأييد دولي واسع النطاق لفكرة شراكة الأمن البحري، وهي شرط مسبق حاسم الأهمية إذا أريد لها أن تكون فعالة، ويعتمد ذلك على قدرة المؤيدين على أن يثبتوا بشكل مقنع أن المصلحة المشتركة لجميع الدول تخدمها شراكة الأمن البحري. ولكي تنجح شراكة الأمن البحري، يجب على الدول إما أن تنظر إلى الشراكة على أنها متوافقة مع الأطر والقواعد القانونية الدولية القائمة أو على العكس من ذلك، أن تفهم أن مؤيدي شراكة الأمن البحري مستعدون للسعي إلى تعديل القواعد القانونية الواجبة التطبيق، إذا لزم الأمر، لاستيعاب شراكة الأمن البحري داخل الهيكل القانوني الدولي.

- **صعوبة التوافق داخل الشراكات متعددة الأطراف:** حيث يتمثل التحدي الذي يمثله الاتفاق المتعدد الأطراف، في الدخول في مفاوضات بيروقراطية مطولة، نتيجة صعوبة جعل جميع الأطراف تتفق على الشروط والأحكام المماثلة؛ وهي عملية شاقة في كثير من الأحيان. ويفضل الاتفاق الثنائي لأنه يُعجّل بعملية الموافقة بين الطرفين ويضع آلية لبدء التعاون.
- **عائق تباين الذاكرة الثقافية والقيم بين الشركاء المحتملين:** هنا تبرز مثلًا شراكة التعاون بين السنغال والولايات المتحدة، حيث يستند الانزعاج السنغالي من "الأمن البحري" إلى تاريخ مشحون بالتعاون في مجال الأمن البحري مع الاتحاد الأوروبي. الأهم من ذلك، تضارب أساسي في المصالح بين السنغال والاتحاد الأوروبي فيما يتعلق بالهجرة. ويستوجب هذا التحدي الحاجة إلى خبراء عسكريين إقليميين لتحليل مصالح كل دولة وفهمها، وتجنب الصراعات والسعي إلى المواءمة إلى أقصى حد ممكن.
- **يُعد التمويل الآمن والمستمر مكونًا رئيسيًا لاستدامة وتعميق شراكات الأمن البحري.** على سبيل المثال، لتأمين الانتقال بعيدًا عن نماذج التدريب والتجهيز العسكري في الحقبة السوفيتية في أوروبا الوسطى والشرقية في أوائل 1990، زادت الولايات المتحدة الأموال في إطار عملية الشراكة من أجل السلام، ووصفت عملها بـ "مبادرة وارسو"، والتي دعمت بعد ذلك لأكثر من عقد ونصف التبادل العسكري الموسع للتبادلات والمناورات العسكرية بين أعضاء الناتو الجدد ومرشحي الشراكة من أجل السلام.
- **تأسيس سلطة تنسيق قوية ولا سيما على أعلى مستويات الحكومات المحلية للدول المشاركة،** بحيث يمكنها ترتيب الحكم المناسب على جميع المستويات، لكي يضمن جهدًا استباقيًا ومنسقًا للتغلب على التحديات المحلية، مع توسيع التخطيط ودمج الأولويات المحلية والدولية.
- **التدريب المستمر لموظفي الدول الشريكة في شراكة أمنية بحرية،** وهو أمر بالغ الأهمية للنجاح على المدى الطويل وبناء العلاقات والثقة التي تؤدي في النهاية إلى إقامة شراكات أمنية بحرية مع أكبر عدد ممكن من البلدان.

### فرص الشراكة في البحر الأحمر

- **أما على مستوى المتطلبات اللازمة لتفعيل شراكات الأمن البحري على المستوى الوطني والإقليمي والدولي، فمن أبرزها:**
  - **توفير كادر من المتخصصين المدربين والاستباقيين من العسكريين والمدنيين،** بحيث يكونون قادرين على العمل لغويًا وثقافيًا في المنطقة أو في وظائف التخطيط والتنسيق، ويلعب هذا العنصر دورًا أساسيًا في تجنب علاقات التعاون الأمني عدم الاستقرار، حيث يمكن أن يتم تقويضها إذا كان هناك عدم تطابق في المصالح، وهو ما يتطلب أن تتمتع قوات البحرية ومشاة البحرية بالخبرة المناسبة للتنقل بين الخطوط الحمراء.
  - **توفر كادر من المتخصصين المدربين والاستباقيين من العسكريين والمدنيين،** بحيث يكونون قادرين على العمل لغويًا وثقافيًا في المنطقة أو في وظائف التخطيط والتنسيق، ويلعب هذا العنصر دورًا أساسيًا في تجنب علاقات التعاون الأمني عدم الاستقرار، حيث يمكن أن يتم تقويضها إذا كان هناك عدم تطابق في المصالح، وهو ما يتطلب أن تتمتع قوات البحرية ومشاة البحرية بالخبرة المناسبة للتنقل بين الخطوط الحمراء.
- تعكس البيئة الأمنية لممر البحر الأحمر الذي يمثل 12% من التجارة العالمية حالة من الخصوصية، نظرًا لطبيعة الدول المشاطئة وما تشهده من اضطرابات سياسية أدت إلى تصاعد وتيرة الصراعات في تلك المنطقة، هذا فضلًا عن تزامن الأدوار الإقليمية والدولية للتنافس على النفوذ بتلك المنطقة ذات الأهمية الجيوسياسية.
- ومع تصاعد وتيرة الحرب الإسرائيلية ضد قطاع غزة، ودخول جماعة الحوثي في اليمن على خط المواجهة بتهديد حركة

ومؤخراً أطلقت دائرة العمل الخارجي الأوروبية (EEAS) في 19 فبراير 2024، عملية عسكرية منفصلة (CSDP) كجزء من سياسة الأمن والدفاع المشتركة، وقد حظيت هذه المبادرة بالدعم السياسي اللازم، لتكون على غرار عملية "أتلانتا" التي تم إطلاقها عام 2008 في منطقة القرن الأفريقي، وكذلك بعثة المراقبة البحرية المؤقتة "أجينور" التي تم إطلاقها في عام 2020.

**ختامًا،** تعكس هذه المعطيات الضرورة الملحة للدول الإقليمية المشاطئة للبحر الأحمر لأخذ هذه التحولات الحادثة في الاعتبار، والعمل بشكل جاد نحو تطوير شراكة أمنية للتعاون البحري تأسيسًا على اعتبارات الأمن القومي لهذه الدول ومصالحها الحيوية بتلك المنطقة، وبما يجنب المنطقة مزيداً من التصعيد والتوترات العسكرية، وذلك اعتماداً على قدراتها الذاتية، وبحيث تكون مهمة الشركاء الدوليين تأتي في إطار رفع القدرات وتعزيزها على النحو الذي يساعدها في أداء مهمتها بالشكل الفعال. وقد يساعد على ذلك الاستفادة من الخبرة الدولية لتجارب التعاون الأمني على النحو المبين سلفاً، وبما يتلاءم مع خصوصية البيئة الأمنية للبحر الأحمر، بحيث تأتي هذه الشراكة في إطار تدشين آلية مؤسسية تضيي الطابع المستدام لعملها وفقاً لقواعد منظمة عملها بما يتماشى مع قواعد القانون الدولي، والعمل على تجاوز العقبات التي اعترت المحاولات السابقة لتدشين مثل هذه الآلية، على غرار "مجلس الدول المطللة على البحر الأحمر وخليج عدن" الذي تم توقيع ميثاق تأسيسه في يناير 2020.

وتعكس اللحظة الراهنة فرصة سانحة لتحقيق هذا التوجه، خاصة في ظل التعقيدات التي تعتري عمل المبادرات الأمنية التي تطلقها بعض القوى الدولية، لتثبت هذه الأحداث أهمية أن تكون المبادرة الإقليمية بالدرجة الأولى وفقاً لرؤية ومصالح دول الإقليم، على غرار مبادرة أمن مضيق مالقة التي أطلقتها دول ماليزيا وسنغافورة وإندونيسيا، وانضم إليها بعد ذلك عدد من الدول الإقليمية الأخرى، بموجب اتفاق التعاون الإقليمي لمكافحة القرصنة والسطو المسلح ضد السفن في آسيا (ReCAAP).

الملاحه بهذا الممر الحيوي؛ أُعيد إلى طاولة البحث من جديد مسألة تشكيل تحالف بحري لمواجهة هذه التهديدات، فجاء الإعلان عن تحالف "حارس الزدهار" الذي دشنته الولايات المتحدة في ديسمبر 2023، لكنه واجه تبايناً في الرؤى والمواقف بشأن الانضمام إليه، سواء من حلفاء واشنطن في المنطقة (باستثناء البحرين) أو الحلفاء الأوروبيين، وكان المبرر لذلك النأي بأنفسهم عن الولايات المتحدة نتيجة المخاوف من أن المشاركة في تحالف تحت القيادة الأمريكية قد تزيد من خطر انجرار المشاركين في المهمة إلى صراع إقليمي في مواجهة إيران.

أضف لذلك التخوف من احتدام التنافس بتلك المنطقة، على نحو ستكون له تداعياته السلبية على الأمن القومي للدول الإقليمية المشاطئة، خاصة في ظل نية الولايات المتحدة تعزيز سيطرتها على نقاط الاختناق البحرية، التي تمثل أولوية طويلة الأمد لاستراتيجيتها في الشرق الأوسط، في ضوء ما نصت عليه أحدث وثيقة لاستراتيجية الأمن القومي الأمريكي، والتي نُشرت في أكتوبر 2022. هذا فضلاً عن التخوف من عسكرة المنطقة، خاصة في ظل تزايد التدخلات الإقليمية والدولية لإيجاد موطئ قدم عبر تأسيس القواعد العسكرية هناك، حيث تملك كل من الولايات المتحدة والصين قاعدة عسكرية في جيبوتي، في حين تسعى روسيا إلى إنشاء قاعدة بحرية في بورتسودان على البحر الأحمر، بينما تدير الإمارات ميناء عدن، وكلاهما يحيط بمضيق باب المندب، ويسيطر الحوثيون على الساحل الغربي.

هنا تجدر الإشارة إلى أن هذه التخوفات تشبه تلك التي عبر عنها موقف أعضاء المبادرة الأمنية لمضيق مالقة التي تشاركها سنغافورة وإندونيسيا وماليزيا، من ناحية رفض الشراكة مع الولايات المتحدة في تأمين المنطقة البحرية، وكذلك التخوفات الحادة للدول الإقليمية من إعلان الشراكة الأمنية البحرية الثلاثية بين أستراليا والمملكة المتحدة والولايات المتحدة (AUKUS) التي تم إعلانها في سبتمبر 2021.

## تسوية الصراع اليمني.. ومصالح مصر في البحر الأحمر



د. حسن أبو طالب

عضو الهيئة الاستشارية

بالمركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية

تثير أزمة الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن الكثير من الإشكاليات العملية والسياسية والأمنية، نتيجة التداخل والتشابك بين مجريات العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة، والتحركات العسكرية لحركة "أنصار الله" الحوثية ضد السفن الإسرائيلية والأمريكية والبريطانية، والتي أثرت بدورها على الملاحة الدولية في البحر الأحمر، وتعثر العملية السياسية في اليمن، وعملية عسكرية الأمن في بحر العرب وخليج عدن والمداخل الجنوبي للبحر الأحمر، فضلاً عن طموحات قوى إقليمية أفريقية وغير أفريقية لاكتساب مواقع نفوذ في تلك المنطقة الحيوية للعالم بأسره، وهو ما يتجسد في حرص العديد من الدول من الشرق والغرب ومن خارج نطاق القرن الأفريقي على إقامة قواعد عسكرية بالقرب من خليج عدن وباب المندب.

وتتمركز قبالة السواحل الصومالية سفن القوة البحرية الأوروبية لمكافحة القرصنة "إيه يو نيف فور"، التي تشكلت عام 2008، كما توجد قوات بحرية هندية قبالة سواحل الصومال وسيشل وعمان، كما تتمركز سفن حربية روسية وصينية وإيرانية لمكافحة القرصنة في خليج عدن. وتوجد قاعدة عسكرية إماراتية في جزيرة سقطرى اليمنية، قبالة سواحل القرن الأفريقي.

تكشف هذه الخريطة من الانتشار البحري العسكري الدولي والإقليمي عن حالة عسكرية غير مسبوقه لمنطقة بحرية محدودة، ويُعزى السبب إلى أمرين رئيسيين؛ أولهما الأهمية القصوى لتلك المنطقة للحرية الملاحة الدولية، وانتشار مخاطر القرصنة واختطاف السفن التجارية، وثانيهما انهيار الدولة في عدد من الدول المشاطئة للبحر الأحمر، وما يتبعه ذلك من ممارسات غير مسؤولة.

هذه المجموعة من المدخلات ذات الصلة بالمنافسة الدولية وعسكرة الأمن في جنوب البحر الأحمر، تضع مصالح الدول المشاطئة للبحر الأحمر، ولا سيما الدول العربية، في مواجهة تحديات كبرى، أمنية واقتصادية، بعضها جلب تأثيرات مباشرة، كما الحال بالنسبة لتراجع الملاحة الدولية في قناة السويس نتيجة لهجمات جماعة "أنصار الله" الحوثية على سفن جنسيات معينة، مما أدى إلى انخفاض العوائد من العملات الأجنبية بنسبة تصل إلى 50% في الأشهر الثلاثة ما بين ديسمبر 2023 إلى فبراير 2024، في وقت يحتاج فيه الاقتصاد المصري بقوة إلى زيادة مصادره من العملات الأجنبية، وبعضها الآخر له تأثيرات ممتدة لزمّن طويل نظراً لارتباطها بحالة المنافسة الدولية على طرق وممرات الملاحة الدولية في البحار المختلفة، ومن بينها الملاحة في البحر الأحمر. ومن ثم يظل هدف التسوية الشاملة في اليمن أحد العناصر التي تساعد على تخفيف الضغوط الدولية على أمن البحر الأحمر، فضلاً عن ضرورة وقف العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة.

## عسكرة "غير مسبوقه" للبحر الأحمر

تعد جيوتي، التي تنتشر فيها تسع قواعد عسكرية لدول مختلفة، أبرزها فرنسا التي لديها ثلاث قواعد بينها قاعدة بحرية، وست قواعد أخرى للولايات المتحدة الأمريكية، وألمانيا، والصين، واليابان، وإيطاليا، وإسبانيا - بمثابة أكبر قاعدة عسكرية متعددة الجنسيات، يهتم جميع أطرافها بمراقبة خطوط الملاحة الدولية في خليج عدن وبحر العرب والبحر الأحمر معاً.

وفي إطار المنافسة البحرية الدولية ومراقبة خطوط الملاحة الدولية، قررت الحكومة الصينية في 18 فبراير 2023 إرسال قوة بحرية ممثلة في الأسطول 46، والمكون من مدمرة صواريخ موجهة وفرقاطة الصواريخ وسفينة إمداد شامل، وأكثر من 700 ضابط وجندي من بينهم عشرات من أفراد القوات الخاصة، وذلك لتولي مهمة مرافقة الأسطول البحري الـ45 في خليج عدن والمياه الواقعة قبالة سواحل الصومال، ومن ثم تعزيز الوجود البحري الصيني جنوب البحر الأحمر. والهدف المعلن هو حماية السفن التجارية الصينية المتوجهة إلى البحر الأحمر، ومكافحة عمليات القرصنة المحتملة، وإنقاذ سفن تجارية مختطفة، والتصدي لإرهابيين وقراصنة.

وفي الصومال، توجد خمس قواعد عسكرية أجنبية، تشمل قاعدتين عسكريتين للإمارات في الصومال، وقاعدة تركية في مقديشو، وقاعدة جوية أمريكية، وأخرى بريطانية. وثمة خطط إثيوبية مُعلنة لإحياء الوجود العسكري البحري الإثيوبي بالتعاون مع فرنسا، والمستهدف إنشاء قاعدتين في المناطق الساحلية لكل من الصومال وإريتريا.

ووفقاً لتقرير معهد سيبري الصادر في 2023، توجد العديد من القوى البحرية الدولية في خليج عدن وباب المندب، من أهمها القوة البحرية المشتركة "سي تي إف 151"، التي تم تأسيسها عام 2009، بمشاركة قوات بحرية من عدة دول لمحاربة القرصنة. كما تتمركز قوة بحرية فرنسية في جزيرة ريونيون في المحيط الهندي، قبالة القرن الأفريقي. وتعمل قوة المهام المشتركة البحرية "سي تي إف 150"، في منطقة خليج عدن، إضافة إلى عملها في خليج عمان والمحيط الهندي والبحر الأحمر.

المتحدة المدعومة سعوديًا وخليجيًا لم تؤدِّ إلى شيء جديد سوى الالتزام كأمر واقع ببعض بنود الهدنة فحسب. وجاءت تطورات العدوان الإسرائيلي على غزة، وموقف جماعة "أنصار الله" لما اعتبرته تحركًا عسكريًا ضروريًا لمساندة ومناصرة المقاومة الفلسطينية ضد جيش الاحتلال الإسرائيلي، لتضع الأزمة اليمنية على طريق الجمود، في الوقت الذي تزداد فيه تأثيرات العمليات العسكرية الحوثية على منظومة الأمن في البحر الأحمر وخليج عدن.

ويلاحظ هنا أمران؛ أولهما أن ترحيب مصر بالخطوات السعودية لم يتبعه تواصل مباشر أو غير مباشر مع حركة أنصار الله الحوثية، وذلك بالرغم من أن إنهاء الحصار على مطار صنعاء جزئيًا يتضمن إتاحة الرحلات بين مطاري صنعاء والقاهرة، وهو ما التزمت به مصر عمليًا كإسهام لتيسير الخطوات التالية للتسوية الشاملة. وثانيهما أن عملية التسوية ذاتها لم تتقدم إلى الأمام، ولم تظهر أي مؤشرات على أن إيران قد تساعد على تيسير عملية التفاوض التي تسعى إليها بعثة الأمم المتحدة في اليمن، حيث ظل موقف الجماعة متمسكًا بعدم التفاوض مع الحكومة الشرعية، وأن يبقى التواصل محصورًا مع الجانب السعودي. وجاء العدوان الإسرائيلي على غزة الذي دفع جماعة "أنصار الله" الحوثية للتأثير على حركة الملاحة الدولية كتعبير عمّا تعتبره نصرًا للقضية الفلسطينية إلى أن يتوقف العدوان الإسرائيلي.

خلاصة القول، إن تعثر التسوية في اليمن، وسطوة جماعة "أنصار الله" الحوثية، والاستمرار في العسكرة الدولية للأمن في البحر الأحمر وخليج عدن، واستمرار العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة؛ كلها متغيرات متشابكة تدفع وتحفز بقوة لتوظيف آليات غير معتادة للحفاظ على المصالح المصرية العليا، من قبيل التنسيق مع كافة الأطراف الدولية والإقليمية ذات التأثير، واتخاذ الإجراءات المناسبة سياسيًا وعسكريًا لدرء التداعيات السلبية المحتملة، والانخراط بدرجة أكبر في احتواء الأزمات التي تعصف بكل من اليمن والسودان، وتعزيز العلاقات الشاملة مع دولتي الصومال وجيبوتي، ومراقبة حثيثة لما يجري في إرتيريا ومحيطها، ولا سيما ما يُثار حول إقامة قواعد عسكرية لدول تتعارض استراتيجياتها مع المصالح المصرية، وممارسة كل الضغوط الدبلوماسية الممكنة لإنهاء العدوان الإسرائيلي، والدفع نحو تسوية تاريخية للقضية الفلسطينية.

## أهمية اليمن الاستراتيجية لمصر

مصر من جانبها تدرك جيدًا الأهمية الاستراتيجية لليمن بالنسبة لأمن الملاحة في البحر الأحمر وأمن قناة السويس معًا، كما تدرك أن استمرار التعثر في تسوية الأزمة اليمنية يضغط بأشكال مختلفة على المصالح المصرية كما على مصالح الدول المشاطئة للبحر الأحمر. ومن ثم حرصت مصر على تأكيد أهمية وضرورة إنجاح جهود الأمم المتحدة لتسوية الأزمة الداخلية اليمنية، كما نأت بنفسها عن أية حلول عسكرية، التزامًا منها بعدة مبادئ حاکمة في السياسة الخارجية المصرية، تُعنى بالحلول السلمية الشاملة، والحفاظ على مقدرات الدولة من الانهيار، وإعلاء قيمة الدولة الوطنية ذات المؤسسات الفاعلة، ورفض قيام جماعات مسلحة بتهديد أو السيطرة على مؤسسات الدولة أيًا كانت المبررات، ورفض التدخلات الإقليمية غير المرغوبة في الشؤون الداخلية للدول العربية وأزماتها وقضاياها المختلفة.

ومع إعلان اتفاق التطبيع السعودي الإيراني برعاية صينية (10 مارس 2023)، تبلورت فرصة نظرية لدفع جهود تسوية الأزمة اليمنية للأمام، بافتراض أن إيران، وهي الداعم الرئيسي لحركة أنصار الله الحوثية، يمكنها أن تلعب دورًا إيجابيًا لدفع الحركة لتقديم تنازلات كبرى وقبول التسوية مع الحكومة الشرعية تحت مظلة دولة يمنية واحدة تقودها شراكة بين كل الأطراف اليمنية.

وقد اتخذت الرياض خطوة ذات دلالة حين توجه وفد سعودي عماني مشترك لصنعاء للقاء المسؤولين الحوثيين، في الفترة من 8 إلى 14 أبريل 2023، ركز على بحث خطة تسوية طرحتها الرياض، والتزامات بشأن إتمام تبادل الأسرى بين الحكومة الشرعية وحركة أنصار الله.

ومرة ثانية رحبت مصر بهذه الخطوة، باعتبارها تعيد الاعتبار للحلول السلمية، التي تتوافق مبدئيًا مع محددات السياسة الخارجية المصرية.

بيد أن ما تحقق على أرض الواقع لم يؤدِّ إلى تطورات رئيسية على صعيد بدء مفاوضات جادة بين حركة "أنصار الله" وبين الحكومة الشرعية التي يمثلها مجلس القيادة برئاسة رشاد العليمي، إذ ظلت الفجوة بين الطرفين كبيرة، وجهود الأمم

# كيف تضرر الاقتصاد المصري من أزمة البحر الأحمر؟



## بسنت جمال

باحثة بوحدة الاقتصاد ودراسات الطاقة  
بالمركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية

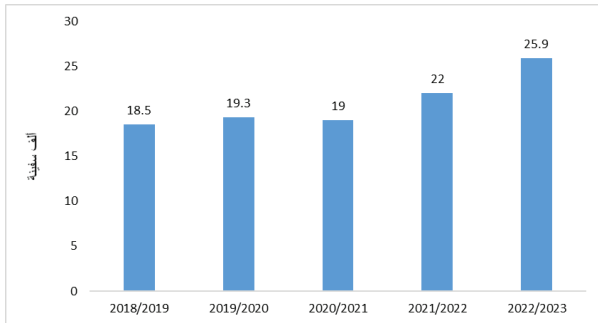
في ظل استمرار الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة، تحولت منطقة البحر الأحمر خلال الشهور الماضية إلى مسرح للصراعات الجيوسياسية حول العالم، مع اشتداد هجمات جماعة الحوثيين اليمنية على السفن المارة عبره، مما دفع الولايات المتحدة وبريطانيا إلى شن ضربات عسكرية ضد أهداف الجماعة في اليمن. في هذا السياق، تفاقمت مشكلات قطاع الشحن العالمي مما دفع العديد من الشركات الكبرى إلى تعليق حركة الملاحة بالبحر الأحمر، وهو الأمر الذي يُلقي بظلاله ليس فقط على الاقتصاد العالمي، بل على الاقتصاد المصري أيضاً.

## أهمية متصاعدة

يتبين من الشكل أن قناة السويس تمكنت من تحقيق أعلى إيرادات في سبع سنوات خلال عام 2022/2023 مقارنة بأقل إيرادات حققتها في 2016/2017 عند 4.95 مليارات دولار بنسبة زيادة تبلغ نحو 77%.

- **أعداد السفن العابرة:** شهدت حركة الملاحة بقناة السويس زيادة في أعداد السفن العابرة للقناة بنسبة 55.1% لتصل إلى 25.9 ألف سفينة عام 2022/2023، وهو الأعلى في تاريخ القناة، مقابل 16.7 ألف سفينة عام 2013/2014. كما يبين الشكل أدناه:

**شكل (2):** أعداد السفن العابرة بقناة السويس



**المصدر:** الهيئة العامة لقناة السويس.

علاوة على ما سبق، تنامت الاستثمارات العامة بقناة السويس خلال العام المالي 2021/2022 بنسبة 61.86%، حيث سجلت نحو 16.72 مليار جنيه مقابل نحو 10.33 مليارات جنيه خلال العام 2019 / 2020.

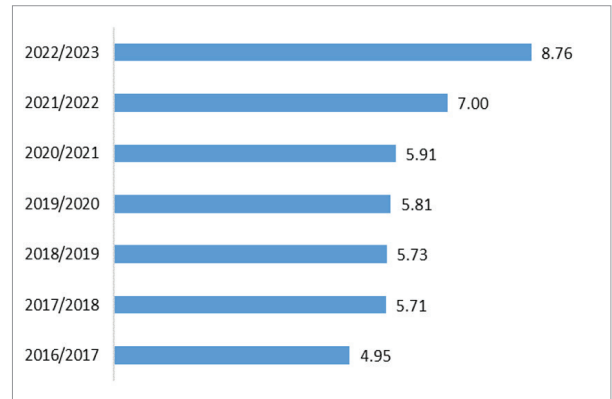
- **الحمولات الصافية:** زادت الحمولات الصافية العابرة لقناة السويس بنسبة 66.7%، لتسجل 1.5 مليار طن عام 2022/2023، مقارنة بـ 0.9 مليار طن عام 2013/2014، كما يُبين الشكل الآتي:

تعتبر قناة السويس من الممرات الملاحية ذات الأهمية القصوى للاقتصاد العالمي، ليس فقط لمرور 12% من حركة التجارة العالمية، و25% من تجارة الحاويات عالميًا، و8% من النفط الخام العالمي من خلالها؛ وإنما لتوفيرها ممرًا تجاريًا قصيرًا وحيويًا بين آسيا وأوروبا، وكذلك لقدرتها على توفير طريق مختصر لسفن الشحن بما يُفضي إلى تقليل وقت وتكلفة نقل البضائع بين البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر.

بالنسبة للاقتصاد المصري، تُشكل إيرادات قناة السويس مصدرًا هامًا من مصادر النقد الأجنبي في البلاد، كما أنها ثاني أكبر مورد دولاري نموًا في العام المالي 2023/2022 عقب الإيرادات السياحية، بما يساعد الحكومة على استغلال تلك الإيرادات في تنمية البنية التحتية وتعزيز النمو الاقتصادي، كما توفر القناة أيضًا بشكل مباشر وغير مباشر العديد من فرص العمل في العديد من المجالات الأخرى. ويُمكن استعراض أداء قناة السويس على النحو الآتي:

- **رسوم العبور:** ارتفعت رسوم العبور من قناة السويس بنحو 25.7% على أساس سنوي إلى 8.76 مليارات دولار خلال عام 2022/2023، مقارنة بحوالي 7 مليارات دولار حققتها القناة في عام 2021/2022، كما يتبين من الشكل أدناه:

**شكل (1):** إيرادات قناة السويس سنويًا (مليار دولار)



**المصدر:** البنك المركزي المصري، النشرة الإحصائية الشهرية.

إلى 1362 سفينة مقارنة بنحو 2155 سفينة في يناير 2023، بنسبة انخفاض تصل إلى 36% على أساس سنوي.

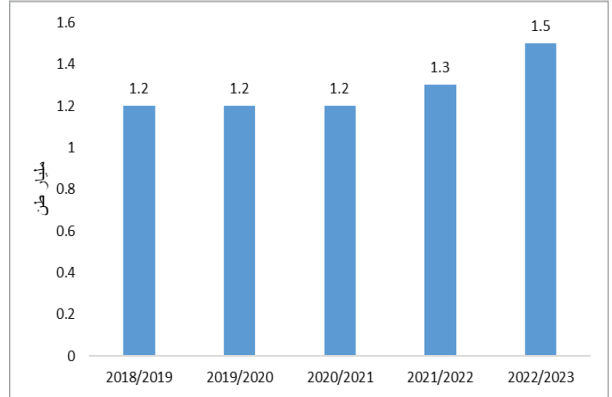
- **انخفاض الإيرادات الدولارية:** تضررت إيرادات قناة السويس بشكل ملحوظ؛ إذ انخفضت بنحو 46% بالمقارنة بمستوياتها في عام 2023 لتصل إلى 428 مليون دولار خلال يناير 2024 مقابل الإيرادات المسجلة في الشهر نفسه من العام السابق عند 804 ملايين دولار، وهو ما يعني انخفاضًا بمقدار النصف تقريبًا.

كما تُشير التوقعات إلى أن استمرار توترات البحر الأحمر قد يخفض عوائد قناة السويس 40% إلى 6 مليارات دولار هذا العام، كما سيضع المزيد من الصعوبات أمام الدولة المصرية لتحقيق مستهدفاتها؛ إذ كشفت "وثيقة أبرز التوجهات الاستراتيجية للاقتصاد المصري" خلال الفترة من 2024-2030 أنها تستهدف تفعيل وتعظيم الدور الاقتصادي لقناة السويس من خلال زيادة إيرادات قناة السويس إلى 88.1 مليار دولار خلال الفترة (2024-2030).

- **التأثير على المالية العامة:** من الممكن أن تتأثر الموازنة العامة للدولة بانخفاض إيرادات قناة السويس، حيث تساهم رسوم المرور عبرها بنحو 8% من إيرادات الحكومة المصرية، كما عدلت وزارة المالية تقديراتها لأسعار النفط للموازنة العام المالي الحالي 2023 / 2024 لتصبح



### شكل (3): الحمولات الصافية العابرة لقناة السويس



### المصدر: الهيئة العامة لقناة السويس.

وكان شهر أبريل 2023 قد شهد تحقيق أعلى إيراد شهري في تاريخ القناة بلغ 904.4 ملايين دولار، علاوةً على تحقيق أعلى معدل عبور شهري للسفن في تاريخ القناة بواقع 2298 سفينة في الشهر ذاته، كما شهدت القناة تحقيق أعلى معدل عبور يومي بواقع 107 سفن من الاتجاهين دون انتظار في 13 مارس 2023.

### تأثيرات واسعة

نظرًا لأهمية قناة السويس للاقتصاد المصري، كان لاضطرابات البحر الأحمر بالغ التأثير على حركة المرور بالقناة وإيراداتها، خاصةً في ظل تصاعد الأزمة الاقتصادية التي تمر بها البلاد، على النحو التالي:

- **تراجع حركة المرور:** أعلنت وكالة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية "أونكتاد" أن حركة الشحن التي تمر عبر قناة السويس انخفضت بنسبة 45% خلال شهري نوفمبر وديسمبر 2023 بسبب قيام شركات الشحن، مثل "ميرسك" و"هاباغ لويد"، بتحويل مساراتها بعيدًا عن البحر الأحمر إلى رأس الرجاء الصالح، فيما انخفضت شحنات الحاويات بنسبة 82% حتى 19 يناير 2024 بالمقارنة بأوائل ديسمبر 2023. في المقابل، كشف رئيس هيئة قناة السويس المصرية "أسامة ربيع" أن عدد السفن التي تمر عبر قناة السويس انخفض خلال يناير 2024

القياسية في المستوى العام للأسعار، واتساع الفجوة بين سعر الصرف الرسمي ونظيره المتداول في السوق الموازية، ولذا من شأن اضطراب حركة الملاحة بقناة السويس أن يؤثر على مصادر مصر الدولارية، مما سيؤثر بالتبعية على الاحتياطي النقدي من العملات الأجنبية ومعدل التضخم وسعر الصرف، وهو ما يعني أن الاقتصاد المصري يُعد من أكبر المتضررين من الأزمات التي تمر بها منطقة الشرق الأوسط في الوقت الراهن.

يأتي ذلك على الرغم من تصريحات وزير المالية "محمد معيط" على هامش القمة العالمية للحكومات في دبي، بأن الاقتصاد المصري قادر على استيعاب جزء من تأثير الهجمات على السفن في البحر الأحمر على إيرادات قناة السويس بفضل النمو السابق الذي كان جيداً على مدار عام 2023 بأكمله.

**ختامًا،** أسفر تصاعد الاضطرابات في البحر الأحمر عن تأثيرات سلبية على الاقتصاد العالمي بصفة عامة، وعلى الاقتصاد المصري بصفة خاصة، إذ تُعد مصر من الدول العربية الأكثر تضرراً من أحداث ساحل البحر الأحمر.

85 دولارًا للبرميل مقابل 80 دولارًا للبرميل التي كانت قدرتها عند إعداد الموازنة، وذلك بسبب ارتفاع أسعار النفط العالمية؛ إذ صعدت العقود الآجلة لخام برنت في الأسبوع المنتهي في 16 فبراير 2024 إلى 83.47 دولارًا للبرميل محققة مكاسب بنسبة 0.75%، فيما ارتفع سعر الخام الأمريكي بنسبة 1.5% إلى 79.19 دولارًا للبرميل.

يعود هذا الارتفاع إلى زيادة استهلاك الوقود المرتبط بتحويل مسار السفن لرأس الرجاء الصالح بجنوب أفريقيا نظرًا لأن تغيير مسار مئات من سفن الحاويات والسفن الأخرى يضيف وقتًا إضافيًا لمدة الرحلات الطبيعية بحوالي 7 أيام إلى 20 يومًا، وهو ما يزيد أيضًا من تكاليف استهلاك الوقود والتشغيل، فضلًا عن تكاليف التأخير بالنسبة للمصدرين والمستوردين والمستخدمين النهائيين.

• **تفاقم الأزمة الاقتصادية المحلية:** من المرجح أن يؤثر انخفاض إيرادات قناة السويس على الاقتصاد المصري الذي يمر بأزمات متلاحقة يتمثل أبرزها في القفزات



## تهديدات محتملة لأمن الكابلات البحرية في البحر الأحمر



### د. رعدة البهي

مدير وحدة الأمن السيبراني  
بالمركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية

يمر عبر البحر الأحمر الكثير من خطوط الكابلات الدولية التي تعد واحدة من أهم البنى التحتية الرقمية في العالم، كونها تخدم أكثر من 95% من تدفقات البيانات والاتصالات الدولية، بما في ذلك نحو 10 تريليونات دولار من المعاملات المالية يوميًا. وفي ظل تلك الأهمية الاستراتيجية فإن ثمة تداعيات كارثية محتملة، ففي حال تعرضت هذه الكابلات لأضرار فقد يسفر ذلك عن توقف خدمات الإنترنت وقطع الاتصالات العسكرية أو الحكومية في ظل الاضطرابات الراهنة في البحر الأحمر. وعلى المدى القصير والمتوسط، سوف يسفر ذلك -إن حدث- عن مزيد من المخاطر الكارثية في صورة تهديدات مباشرة للمسارات البحرية لنقل البيانات الرقمية والأمن السيبراني في الوقت الذي ستزايد فيه القوة السيبرانية الإيرانية، وهو ما قد يدفع باتجاه تحويل خطوط الكابلات العالمية المارة عبر المنطقة لصالح قوى منافسة تهدف إلى إنشاء طرق أخرى بديلة أكثر أمانًا.

## تهديد محتمل

يذهب البعض إلى إمكانية استهداف الحوثيين للكابلات البحرية في البحر الأحمر قياسًا على عدة مؤشرات يمكن الوقوف على أبرزها من خلال النقاط التالية:

- **التلويحات المتكررة:** نشرت إحدى قنوات التلجرام التابعة للحوثيين في اليمن صورًا لخرائط مسارات الكابلات في البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر وبحر العرب والخليج العربي مُهددة باستهدافها، وقد أرفقت معها العبارة التالية: "هناك خرائط للكابلات الدولية التي تربط جميع مناطق العالم عبر البحر. ويبدو أن اليمن في موقع استراتيجي، حيث تمر قربه خطوط الإنترنت التي تربط قارات بأكملها". كما نشرت قناة أخرى تابعة لحزب الله اللبناني صورة بالأقمار الاصطناعية للبحر الأحمر، وكتبت: "هل تعلم أن خطوط الإنترنت التي تربط الشرق بالغرب تمر عبر مضيق باب المندب؟" كما قالت قناة أخرى تدعم الميليشيات المدعومة من إيران في العراق إن "كابلات الإنترنت العالمية التي تمر عبر مضيق باب المندب أصبحت في قبضتنا".

تزامن ذلك مع إعلان طهران على لسان المتحدث باسم وزارة الدفاع الإيرانية "رضا طلائي"، في 26 ديسمبر 2023، أن الرد على مقتل القيادي البارز في الحرس الثوري "رضا موسوي" سيكون ردًا ذكيًا ومؤثرًا وفي المكان والزمان المناسبين، وهو ما يطرح تساؤلات عن احتمالات استهداف الكابلات البحرية في خضم الصراع الدائر.

- **التعديل المحتمل في استراتيجية الحوثيين:** دفعت الكاتبة "إميلي ميليكين" (نايبة الرئيس وكبيرة المحللين في شركة Askari Defense & Intelligence, LLC ومقرها أرلينغتون بولاية فرجينيا) في مقالها المعنون "الضحية القادمة للهجمات في البحر الأحمر: الكابلات البحرية"، والمنشور على الموقع الإلكتروني لمنتدى الخليج الدولي (ومقره واشنطن)، بأن تراجع فاعلية الضربات الأمريكية البريطانية وعجزها عن ردع الحوثيين عن شن هجماتهم

قد يدفع الحوثيين إلى تعديل استراتيجيتهم واستهداف أهداف جديدة متزايدة الأهمية، وفي مقدمتها تبرز شبكة كابلات الاتصالات البحرية التي تمر عبر مضيق باب المندب ذي التأثيرات الجذرية على الاتصالات الدولية والاقتصاد العالمي. وتأسس ذلك الدفع على حقيقة مفادها أن الحوثيين "انتعشوا" بعد الغارات الجوية الأمريكية والبريطانية المتعاقبة التي استهدفت قدراتهم الهجومية. وعليه، قد تكون الكابلات البحرية الحيوية هدفًا جديدًا لهجماتهم المقبلة في البحر الأحمر في تطور محتمل للهجمات السطحية إلى أخرى في أعماقه.

- **انعدام الحاجة إلى معدّات متقدمة:** سبق أن ألقّت السلطات المصرية القبض على 3 غواصين في عام 2013 حاولوا قطع أحد الكابلات البحرية بالقرب من ميناء الإسكندرية الذي يوفر الكثير من سعة الإنترنت بين أوروبا ومصر، مما يسלט الضوء على احتمال قيام مسلحين دون معدّات خاصة أو تدريب خاص بتنفيذ مهمة مماثلة. وعليه، قد يستخدم الحوثيون طريقة مماثلة للهجوم على الكابلات في ظل امتلاكهم ترسانة من الألغام البحرية. وتأسيسًا على ذلك، قد تتحول شبكة الكابلات البحرية إلى هدف محتمل لهم، سيما وأنهم أثبتوا قدرتهم على تهديد حركة الملاحة البحرية الدولية، ورغبتهم في لعب دور أكبر في المنطقة.

- **إتاحة خرائط الكابلات البحرية:** على الرغم من أهمية الكابلات البحرية للاتصالات الحديثة وشبكات الإنترنت، فإن الخرائط الموضحة لمساراتها متداولة، ولا تحظى بأية سرية تكفل لها الحماية اللازمة، وهو الأمر الذي يعني إتاحتها للحوثيين، خصوصًا أن اليمن يقع في موقع استراتيجي يمر بالقرب منه خطوط الإنترنت التي تربط قارات بأكملها، حيث يعتبر باب المندب نقطة تفتيش لحركة المرور البحرية، مما جعل المنطقة واحدة من ثلاث نقاط هي الأكثر اختناقًا للكابلات في العالم. ومن شأن استهداف الحوثيين لتلك الكابلات -إن حدث- أن يقلل من المسؤولية الدولية التي ستقع على عاتق اليمن أو إيران، ولا سيما في ظل صعوبة تحديد أسباب تلف الكابلات

تخريبي، وخاصة أنها تقع على عمق مئات وآلاف الأمتار تحت مستوى سطح البحر. كما أن القدرات الإيرانية لا تستطيع استهداف تلك الكابلات في ظل العمق الكبير للبحر الأحمر وصعوبة بيئته من ناحية، ورغبة إيران في تجنب الحرب الواسعة المفتوحة في مواجهة الولايات المتحدة من ناحية ثانية.

- **إمكانية الإصلاح الفوري مع محدودية الضرر:** قد يكون من المستحيل تعطيل كل كابلات الإنترنت في البحر الأحمر، كما أن الشركات المسئولة عنها لا تستخدم كابلًا واحدًا فحسب، بل لديها كابلات متعددة في مناطق أخرى، وإن تعطل أحدها فسيتم إعادة توجيه حركة مرور البيانات عبر كابلات أخرى. كما سيقدم الإنترنت الفضائي نوعًا من الدعم النسبي الفوري حال حدوث أي أضرار لبعض الكابلات.
- **تهديدات رادعة لا حقيقية:** دفعت بعض التحليلات بأن إقدام الحوثيين على استهداف الكابلات البحرية من شأنه استعداد دول عدة، وسيفقدهم كثيرًا من التعاطف الذي تحظى به جراء "دعماها المعلن" للقضية الفلسطينية، وبخاصة أن الإنترنت يمثل شريان حياة للعالم أجمع. لذا، من المرجح أن جماعة الحوثي ستجعل من استهداف الكابلات البحرية مناورًا بغرض الردع لا بغرض التنفيذ الفعلي؛ خوفًا من التداعيات الدولية المحتملة.

**ختامًا،** من غير المرجح في المدى المنظور -على الأقل- إقدام الحوثيين على استهداف الكابلات البحرية، لأنه سيعني تصعيدًا حادًا في الصراع الإقليمي، وتهديدًا لأمن وسلامة المعلومات، واتساعًا لطبيعة الصراع ليشمل مجالات غير عسكرية بطبيعتها، كما سيزيد من رقعة القلق الدولي إزاء تأثيرات المناوشات في المنطقة على الاستثمارات الدولية وحرية وأمان الاتصالات بشكل عام. بيد أن تلك المخاوف تسلط الضوء على الكيفية التي أصبحت فيها البنية التحتية البحرية سمة حاسمة في المشهد الأمني العالمي.

بسبب الطبيعة المتغيرة للبحار والمحيطات، وبالتالي قد تستخدم أساليب حديثة تتسبب في ضرر بالغ لخطوط الكابلات البحرية مع التشويش على طبيعتها ومصدرها.

## تصعيد غير محتمل

في اتجاهٍ مضاد لما سبق، يذهب البعض إلى صعوبة -إن لم يكن استحالة- استهداف الحوثيين للكابلات البحرية تأسيسًا على جملة من الحجج التي يمكن إجمالها في النقاط التالية:

- **تراجع القدرات البحرية للحوثيين:** يرجع الأمن النسبي للكابلات البحرية إلى التراجع التكنولوجي النسبي لجماعة الحوثيين التي تفتقر إلى الغواصات اللازمة للوصول لها، وهو الأمر الذي يعني أن تلك الكابلات ظلت آمنة بسبب تراجع قدرات الحوثيين البحرية نسبيًا لا بسبب الافتقار إلى الحافز. فبينما يمتلك الحوثيون القدرة على تعطيل الشحن السطحي من خلال الصواريخ وزوارق الهجوم السريع، فإنهم يفتقرون إلى الغواصات اللازمة للوصول إلى الكابلات البحرية. وإن حذر بعض الخبراء من أن الكابلات في بعض النقاط تصل إلى عمق 100 متر، مما يقلل من الحاجة إلى غواصات عالية التقنية.
- **التصريحات المنسوبة للحوثيين:** أكدت جماعة الحوثي -عبر شركة تيليمن للاتصالات اليمنية التي تديرها- أن المزاعم المتعلقة بتهديد الكابلات البحرية هي أكاذيب مفبركة، وأن هناك حرصًا على تجنب خطوط وكابلات الاتصالات وخدماتها أي مخاطر. كما لم يصدر أي بيان يشير -على سبيل التحديد- إلى تهديد مباشر وواضح للكابلات البحرية التي تمر عبر مضيق باب المندب، وبخاصة مع طابعها الدولي. بل على العكس من ذلك، نفت وزارة الاتصالات وتقنية المعلومات في حكومة الحوثيين بصنعاء صحة تلك المزاعم عبر بيان رسمي أكد أن "وزارة الاتصالات اليمنية حريصة على تجنب خطوط وكابلات الاتصالات وخدماتها أي مخاطر".
- **تعدد الصعوبات الفنية المحتملة:** دفع بعض الخبراء بالصعوبة البالغة لاستهداف الكابلات البحرية بعمل

## مخاطر بيئية عالمية للاضطرابات في البحر الأحمر



د. نهى بكر

عضو الهيئة الاستشارية

بالمركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية

تشهد منطقة البحر الأحمر اضطرابات متصاعدة إثر هجمات الحوثيين في اليمن على السفن التجارية والعسكرية العابرة لهذا الممر الملاحي، الأمر الذي يعدد حركة التجارة التي تمر عبر قناة السويس، والتي تصل إلى 12% من حجم التجارة العالمية، فضلاً عن أن رفع كلفة الشحن والتأمين مع الاتجاه إلى مسارات أطول عبر رأس الرجاء الصالح سيؤثر على الاقتصاد العالمي. ولعلّ قناة السويس كممر ملاحي عالمي قد خسرت قرابة نصف إيراداتها بسبب تلك الاضطرابات؛ إلا أن الأزمة في البحر الأحمر تطرح على الجانب الآخر مخاطر بيئية عالمية.

إذا تراجعت كميات الأسماك المألوفة بسبب تأثر سلاسل الغذاء البحرية في المنطقة. ومع احتمال تقلص اقتصاديات الصيد في البحر الأحمر، قد يؤدي ذلك إلى فقدان الوظائف وتضرر المجتمعات التي تعيش على الصيد من البحر الأحمر.

على الجانب الآخر، قد يتسبب تحويل طريق السفن من قناة السويس إلى رأس الرجاء الصالح في تغييرات اقتصادية في البحر الأحمر، حيث ستفقد بعض المنافذ التجارية المهمة المرتبطة بقناة السويس دخلًا مما يؤثر سلبيًا على سكان المنطقة، ويزيد من التوترات الاقتصادية والاجتماعية.

- **زيادة الانبعاثات البيئية:** عند تحويل مسار السفن وتعديل مسار الملاحة من البحر الأحمر إلى رأس الرجاء الصالح قد تزداد انبعاثات العادم من السفن بحكم زمن السفر المضافة وزيادة استهلاك الوقود، ويمكن أن يزيد هذا الأمر من تلوث الهواء والانبعاثات الضارة، مثل ثاني أكسيد الكربون والأوكسيدات النيتروجينية.

أيضًا، يتطلب تحويل طريق السفن تحسينات بنية تحتية جديدة في رأس الرجاء الصالح لتلبية المزيد من حركة المرور البحري، مما يعني أنه يحتاج إلى بناء موانئ جديدة ومنشآت للتحميل والتفريغ والتخزين، وقد يتسبب ذلك في إزالة التضاريس الطبيعية وتغيير النظام البيئي المحلي. يضاف إلى ذلك، أن التغييرات المناخية الناجمة عن الاضطرابات في البحر الأحمر قد تؤثر على درجات الحرارة المائية، ومن ثم ارتفاع مستوى البحار بما قد يؤدي إلى فيضانات ساحلية وفقدان المواطن البيئية الحيوية.

**خلاصة الأمر،** أنه في ظل عالم يموج بالمخاطر البيئية وجهود مجابهة تغير المناخ، من أجل التوصل إلى صفر انبعاثات الذي يطالب به المتخصصون، تأتي هجمات الحوثيين على السفن العابرة في البحر الأحمر لتهدد ليس فقط الأمن المائي والتجاري، بل أيضًا أمن البيئة الذي لا ينتهي بزوال التهديد الأمني للملاحة في البحر الأحمر، بل قد يمتد عبر العصور والحدود ليهدد البشر جميعًا في الحاضر والمستقبل.

لذلك، يعد تأمين استمرارية حركة السفن وسلامتها في قناة السويس أمرًا هامًا ليس فقط لضمان سلاسل التوريد العالمية، لكن أيضًا بسبب الأضرار البيئية المحتملة التي قد تنجم عن استهداف السفن المارة في البحر الأحمر، **ومن أبرزها ما يلي:**

- **مخاطر تلوث المياه:** في حالة تعرض سفينة نفطية لهجوم الحوثيين وتضرر هيكلها، فإن هناك خطرًا كبيرًا لتسرب النفط من خزانات السفينة المتضررة إلى مياه البحر الأحمر، علمًا أن تسرب النفط يلوث المياه والشواطئ، ويؤثر سلبيًا على الحياة البحرية والطيور والثدييات البحرية بشكل خطير، بسبب التعرض للمواد الكيميائية الضارة الموجودة في النفط، أضف لذلك تضرر الأنظمة البيئية في المنطقة إثر تلوث المياه جراء الهجمات العسكرية، وقد يتسبب تدهور جودة المياه في جعل البيئة في منطقة البحر الأحمر غير صالحة للحياة البحرية.

- **التأثير على الأنواع الحيوانية:** قد تؤدي الهجمات العسكرية للحوثيين على السفن إلى قتل الحيوانات البحرية، بما في ذلك الحيتان والدلافين والسلاحف وغيرها من الكائنات البحرية في البحر الأحمر، وهو الأمر الذي قد يؤثر على توازن النظام البيئي ويتسبب في تقلص تنوع الأنواع البحرية في المنطقة. من جهة أخرى، قد يؤدي تحويل طريق السفن من قناة السويس إلى رأس الرجاء الصالح إلى آثار بيئية سلبية محتملة على الأنظمة البيئية في البحر الأحمر الذي يعد موطنًا لشعاب مرجانية غنية بالتنوع البيولوجي والحياة البحرية. وتعد هذه الشعاب هامة لحياة الأسماك والكائنات الأخرى، ومن ثم فأى أضرار تلحق بها تهدد التنوع البيولوجي وثروة الموارد البحرية.

- **التأثير على الأنشطة البشرية:** تؤثر الهجمات على سفن الملاحة في البحر الأحمر سلبيًا على الحياة البشرية، حيث يعتمد الكثير من السكان المحليين على البحر سواءً للعيش أو للعمل. فعلى سبيل المثال، قد يؤثر الاضطراب الأمني بشكل كبير على صناعة الصيد في المنطقة، خاصة



## ورشة عمل: أزمة البحر الأحمر والأمن القومي المصري

عقد المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية بالقاهرة، الثلاثاء 20 فبراير 2024، ورشة عمل مغلقة بعنوان "أمن البحر الأحمر والأمن القومي المصري"، حيث ناقشت أولويات الأمن القومي المصري في البحر الأحمر في ضوء الهجمات التي تشنها جماعة الحوثي في اليمن، والتي أعطت المبرر للرد الأمريكي والأوروبي على تلك الهجمات، بالإضافة إلى كيفية التعامل بشكل متوازن بين تأمين المصالح المصرية في البحر الأحمر ومثيلاتها في الأوضاع بقطاع غزة.

أدار اللقاء د. عبد المنعم سعيد، رئيس الهيئة الاستشارية بالمركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، وشارك فيه د. خالد عكاشة، المدير العام للمركز، واللواء محمد إبراهيم الدويري، نائب مدير المركز، وعدد من أعضاء الهيئة الاستشارية والخبراء بالمركز، وهم: اللواء محمد مجاهد الزيات، د. حسن أبو طالب، د. محمد كمال، د. جمال عبد الجواد، د. نهى بكر، د. دلال محمود، د. خالد حنفي، أ. عزت إبراهيم، د. أحمد أمل، د. رغدة البهي، د. هدى رؤوف، أ. محمد مرعي، مدير المرصد بالمركز المصري، وعدد من الباحثين بالمركز.

خُلصت النقاشات في الورشة إلى طرح عدة اتجاهات أساسية حول اضطرابات البحر الأحمر وتداعياتها على مصر والمنطقة والعالم، من أبرزها ما يلي:

خاصة في ظل الدعم الذي تقدمه إيران للحوثي وعدم جدوى الضربات الأمريكية والبريطانية في تحقيق هدف الردع والذي كان أحد أهم أسباب هذه الضربات. وأشار بعض المشاركين في الورشة إلى الخطورة البيئية على المياه والأحياء المائية المختلفة التي قد تترتب على توجيه هجمات حوثية ضد السفن الناقلة للنفط، في حين أشار آخرون إلى أن التهديدات الحوثية ربما تطال الكابلات البحرية المسئولة عن التزويد بخدمة الإنترنت.

#### • حوار مفتوح وقنوات اتصال فاعلة: في ظل ضعف

الردع العسكري للحوثيين، هنالك أهمية لتبني مقاربة الحوار من أجل إنهاء الأزمة الحالية في البحر الأحمر، وقد تباينت الآراء في الورشة حول شكل وآلية هذا الحوار إما عبر منتدى دبلوماسي أو مؤتمر دولي تشارك فيه عدة دول على رأسها الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا ودول الخليج خاصة المملكة العربية السعودية. وأشار المشاركون في الورشة إلى أنّ التنسيق المصري السعودي في هذا الصدد سيكون فاعلاً بشكل كبير، في ظل الموقف المصري الذي يرى أن الدول المطلية على البحر الأحمر تتحمل مسؤولية حماية الملاحة.

#### • هدنة في أسرع وقت: اتفق الحضور في الورشة على

تثمين جهود الوساطة التي تقوم بها الدولة المصرية بين حركة حماس وإسرائيل من أجل الوصول إلى اتفاق هدنة بين الطرفين، وأشار الحضور إلى أنّ الحل الفوري للهجمات الحوثية على السفن المارة بالبحر الأحمر يتمثل في المضيّ قدماً نحو إنفاذ اتفاق هدنة في أسرع وقت ممكن، مما يعني أن الحلّ المباشر لهذه الأزمة يأتي من غزة أولاً ثم اليمن بعد ذلك.

#### • تهديد للأمن القومي المصري: اتفق المشاركون في

الورشة على أن الوضع الحالي المضطرب في البحر الأحمر يشكل تهديداً للأمن القومي المصري، حيث لم يقتصر هذا التهديد فقط على الهجمات شبه الكلاسيكية الناجمة عن أعمال القرصنة مثلما كان الحال في الماضي، وإنما شمل التهديد بُعداً إقليمياً من خلال هجمات جماعة الحوثيين المدعومة من إيران على السفن التي تمر في البحر الأحمر، فضلاً عن التهديد الدولي، والذي تمثل في محاولات الدول الكبرى لتأمين البحر الأحمر (الولايات المتحدة، وأوروبا) من خلال عسكرة تواجدها البحري. وتمثل هذه التهديدات ضغطاً على مصر حمل أبعاداً أمنية وسياسية واقتصادية، خاصة مع تأثر معدل مرور السفن بقناة السويس، والذي حقق أقل إيراد له ليصل إلى 50%.

#### • الصبغة الدولية للهجمات الحوثية: ثمة اتفاق عام

في الورشة على أهمية تأمين الملاحة في البحر الأحمر باعتباره ممراً مائياً حيويًا يربط بين مناطق عدة، بما في ذلك الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وجنوب آسيا، وبالتالي فإنه يُعتبر مساراً رئيسياً للتجارة البحرية الدولية وحيويًا للاقتصاد العالمي بصورة عامة ولتجارة النفط، الأمر الذي دفع الولايات المتحدة الأمريكية إلى إطلاق مبادرة متعددة الجنسيات تحت عنوان "حارس الازدهار"، فضلاً عن قيامها بالاشتراك مع المملكة المتحدة بتوجيه ضربات جوية للحوثيين في اليمن، كما أعلن الاتحاد الأوروبي مؤخراً عن مهمة في أمن البحر الأحمر تحت مسمى "أسبيدس".

#### • الربط بين هجمات الحوثيين وحرب غزة: تمثل الحرب

في غزة والتي اشتعلت بعد عملية "طوفان الأقصى" في السابع من أكتوبر 2023 الوقود المغذي لهجمات الحوثيين على السفن في البحر الأحمر. ومع استمرار هذه الحرب، فمن المؤكد أن هجمات الحوثيين ستستمر،

# أزمة البحر الأحمر والتجارة الدولية.. مؤشرات أساسية

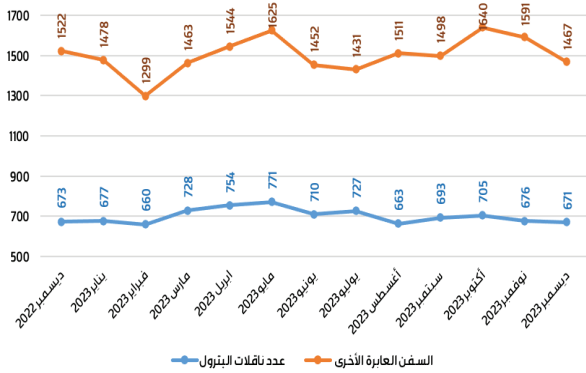


## هبة زين

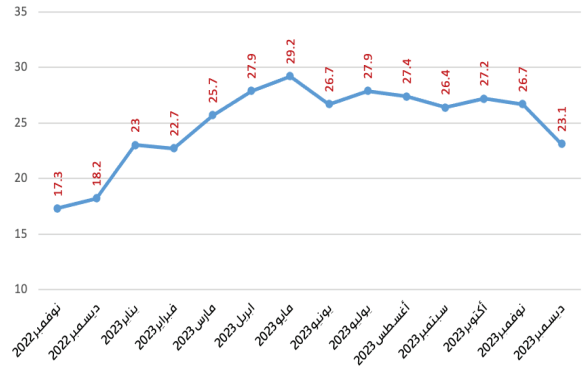
باحث أول بوحدة المرصد المصري  
بالمركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية

مع استمرار العدوان الإسرائيلي على قطاع غزة، اتسعت رقعة الصراع لتهاجم جماعة الحوثيين اليمنية المصالح الإسرائيلية في البحر الأحمر، لإظهار دعمها للفلسطينيين؛ إلا أن هذا التصعيد كان له العديد من التأثيرات الكبيرة التي لحقت بالتجارة الدولية والاقتصاد العالمي، لعل أبرزها تراجع النشاط الملاحي بقناة السويس وباب المندب، لقيام عدة شركات شحن بإعادة توجيه سفنها عبر رأس الرجاء الصالح بعيداً عن البحر الأحمر، مما أدى إلى زيادة زمن الرحلة، وارتفاع تكاليف الشحن البحري، واضطراب نسبي بأسعار النفط العالمي.

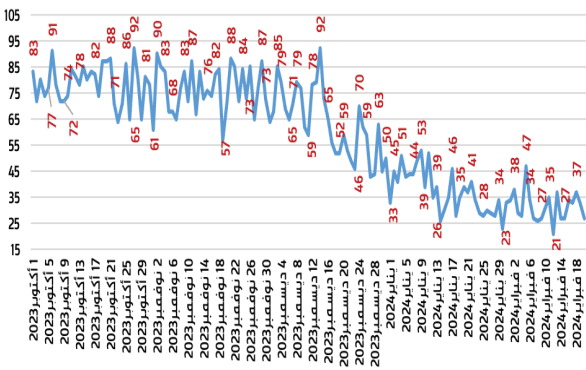
### أعداد السفن العابرة في قناة السويس من ديسمبر 2022 إلى ديسمبر 2023



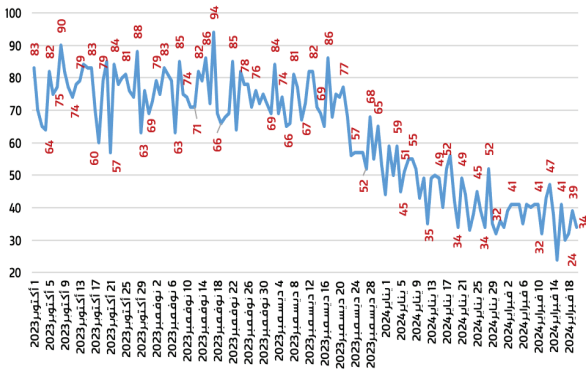
### عوائد قناة السويس في الفترة من نوفمبر 2022 إلى ديسمبر 2023 (بالمليار جنيه)



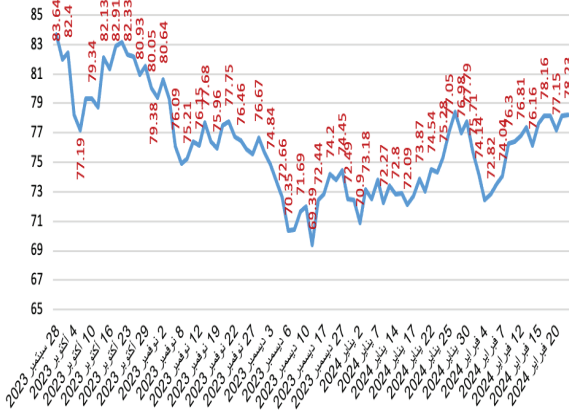
### تطور أعداد السفن العابرة لباب المنذب يوميًا خلال الفترة من 1 أكتوبر 2023 حتى 20 فبراير 2024



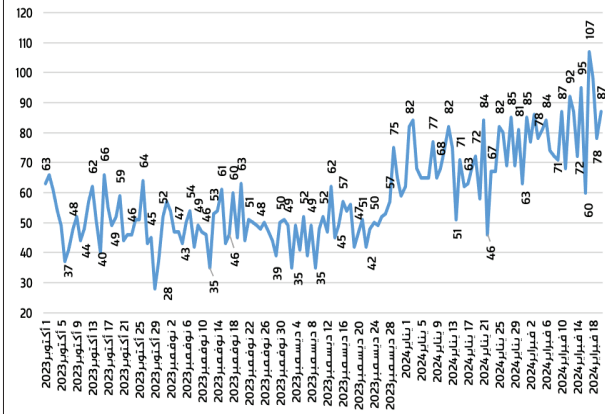
### تطور أعداد السفن العابرة لقناة السويس يوميًا خلال الفترة من 1 أكتوبر 2023 حتى 20 فبراير 2024



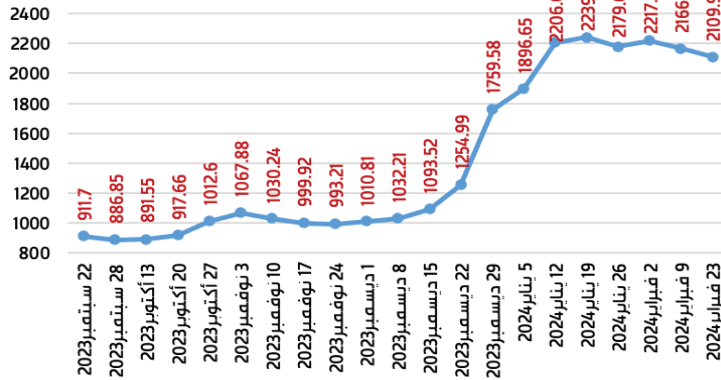
تطور متوسط سعر خام البترول خلال الفترة من 28 سبتمبر 2023 حتى 20 فبراير 2024 (دولار/برميل)



تطور أعداد السفن العابرة لرأس الرجاء الصالح يوميًا خلال الفترة من 1 أكتوبر 2023 حتى 20 فبراير 2024



تطور مؤشر شنغهاي للشحن بالحاويات\*



\* تم إصدار مؤشر شحن حاويات الصادرات الصينية (CCFI) لأول مرة في عام 1998 من قبل بورصة شنغهاي للشحن، ويستند إلى معدل وحجم الشحن لـ 12 طريقًا تجاريًا محددًا حول العالم، مما يعكس التغيرات في أسعار الشحن.

# أحدث كتب المركز 2024



يمكنك الحصول على نسختك الورقية أو نسخة الـ PDF من على

لجميع  
كتب المركز



مكتبة  
المركز المصري  
للفكر والدراسات الاستراتيجية



 /ecsstudies

www.ecss.com.eg





يسعى المركز "المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية"، الذي أُسس في عام 2018 كمركز "تفكير" مستقل؛ إلى تقديم الرؤى والبدائل المختلفة بشأن القضايا والتحديات الاستراتيجية، على الصعيد المحلي والإقليمي والدولي على حد سواء. ويولي اهتمامًا خاصًا بالقضايا والتحديات ذات الأهمية للأمن القومي والمصالح المصرية.

يستهدف المركز دوائر صنع القرار، بإمدادها بالخيارات والبدائل عند التعامل مع التحديات والقضايا الداخلية والإقليمية والدولية، وكذلك الباحثين والمتخصصين في الشؤون السياسية والاقتصادية والاجتماعية، والأمنية، داخل مصر وخارجها. ويرمي المركز من خلال خدماته المختلفة إلى المساهمة في تنوير وترشيد الجدل والرأي العام في مصر وإقليم الشرق الأوسط، ونشر قواعد التفكير والبحث العلمي.

ويقوم المركز بمجموعة من المهام، والأنشطة، والخدمات المتنوعة، تشمل: تقديرات المواقف، وأوراق السياسات، وعقد ورش العمل والندوات والمؤتمرات، إلى جانب عدد من الإصدارات الشهرية باللغتين العربية والإنجليزية، فضلًا عن الموقع الإلكتروني للمركز الذي يتضمن سلسلة من التحليلات لمختلف التطورات على الساحة المصرية، والساحتين الإقليمية والدولية، ونشر إنتاج البرامج البحثية المختلفة.

### البرامج والأقسام

يُمارس المركز رسالته من خلال ثلاثة برامج بحثية أساسية، هي:

**أولاً-** برنامج العلاقات الدولية: ويُعنى بدراسة التحولات الدولية الأبرز على الساحة الدولية، وعلى مستوى إقليم الشرق الأوسط، خاصة ذات الطابع الاستراتيجي، وتأثيرها على المصالح والأمن القومي المصري، وذلك في مختلف الأقاليم الجغرافية. ويضم البرنامج مجموعة من الوحدات المتخصصة، منها: وحدة الدراسات الأمريكية، ووحدة الدراسات الأوروبية، ووحدة الدراسات الآسيوية، ووحدة الدراسات الإفريقية، ووحدة الدراسات العربية والإقليمية.

**ثانيًا-** برنامج الأمن وقضايا الدفاع: ويحلل قضايا الأمن القومي بأبعاده المختلفة، ويضم العديد من الوحدات، منها: وحدة الأمن السيبراني، ووحدة التسليح، ووحدة التطرف، ووحدة الإرهاب والصراعات المسلحة.

**ثالثًا-** برنامج السياسات العامة: ويُعنى بدراسة القضايا والتحديات ذات الصلة بالسياسات العامة داخل مصر من خلال مجموعة من الوحدات المتنوعة، منها: وحدة الاقتصاد ودراسات الطاقة، ووحدة دراسات الرأي العام، ووحدة دراسات المرأة وقضايا الأسرة.

وتتسم الوحدات البحثية بدرجة من المرونة، بحيث تعكس الأجندة البحثية المعتمدة من جانب المركز خلال فترة زمنية محددة، وفقًا لتقييم موضوعي للواقع الراهن على الأصعدة المختلفة (المحلي، والإقليمي، والدولي)، وأنماط التحديات والتهديدات القائمة.

وإلى جانب البرامج البحثية، يضم المركز "المرصد المصري" لأهم القضايا التي تشغل الرأي العام، المصري والعالم، بالإضافة إلى تقديم متابعة دقيقة تحليلية متخصصة لقضايا يعينها تشغل صناع القرار في الشرق الأوسط والعالم. وكذلك "مدونة" لشباب الباحثين والكتاب من خارج المركز، من مختلف الجنسيات، للتعبير عن رؤاهم وطرح أفكارهم فيما يخص الأحداث المتسارعة من حولهم.

جميع حقوق الملكية الفكرية محفوظة ونافذة للمركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية

للتواصل والمعلومات:

100 شارع الميرغني - مصر الجديدة - القاهرة  
+20226905863 | +20226905862 | +20226905861

f @ v t /ecsstudies



ECSS

المركز المصري

للفكر والدراسات الاستراتيجية

EGYPTIAN CENTER FOR STRATEGIC STUDIES



100 شارع الميرغني، مصر الجديدة، القاهرة، مصر

[@](#) [f](#) [v](#) [X](#) [in](#) /ecsstudies