

مؤشرات تجدد الأهمية الجغرافية لميناء سواكن البحري في ضوء المصالح العالمية في حوض البحر الأحمر

قسم الجغرافيا-كلية التربية-
جامعة الخرطوم

أ.د سمير محمد على حسن الرديسي

مستخلص:

اكتسب ميناء سواكن البحري أهمية بالغة في الماضي نتيجة لارتباطاته الجغرافية مع أوروبا وآسيا والداخل الأفريقي والسوداني وذلك حتى أواخر العشرينات عقب افتتاح ميناء بورتسودان في عام 1909م. ولتوضيح طبيعة تلك الارتباطات الجغرافية ومناقشة فرضية إعادة تجديدها في ضوء المتغيرات العالمية المختلفة التي جعلت من البحر الأحمر هدفاً استراتيجياً للقوى العظمى والإقليمية التي تسعى للاستحواذ على موانئه البحرية واستغلال موارده الطبيعية، تأطرت أهداف هذا البحث الذي اتبع المنهج التاريخي - التحليلي، واعتمد على المصادر التاريخية والجغرافية والبحوث العلمية ذات الصلة. أكدت هذه المصادر الأهمية التاريخية لميناء سواكن البحري وقوة ارتباطاته التجارية والاقتصادية مع عالم المحيط الهندي وجنوب شرق آسيا وأوروبا والداخل الأفريقي وحواضر السودان النيلية. كما أكدت تلك المصادر الكثير من المصالح العالمية الاقتصادية والسياسية والبيئية المستجدة في حوض البحر الأحمر بسبب موارد الطبيعة الضخمة وموقعه الجغرافي المتميز وأهمية موانئه، مثل ميناء سواكن الذي شهد تطوراً كبيراً في السنوات الأخيرة. وقد أكدت تلك النتائج أيضاً أن المواقع الجغرافية المتميزة قد تشهد اضمحلالاً وتدهوراً مؤقتاً ولكنها ستستعيد سيادتها الجغرافية آتياً مع تجدد المصالح الاقتصادية والسياسة والبيئية.

كلمات مفتاحية: سواكن، مؤثرات جغرافية، مصالح دولية، تجدد جغرافي

Abstract

Suakin seaport has won great importance in the past due to its geographic linkages with Europe, Asia and the African and Sudanese interiors till late 1920s following the opening of Port Sudan seaport in 1909. In order to explain the nature of those linkages and to discuss the suggestion of their rejuvenation in the light of different global interests, which made of the Red Sea a strategic point for super and regional powers to gain control over its ports and to exploit its natural resources, the objectives of this research were framed. The research followed the historical-analytical approach and depended on geographical and historical sources and relevant scientific research. Those sources confirmed the historical importance of Suakin seaport and the strength of the its commercial and economic linkages with Indian Ocean's World, south-east Asia, Europe, the African interior, and the Sudanese Nile's urban centers. Those sources also confirmed many global rejuvenated economical and political interests in the Red Sea basin due to its huge natural resources, distinctive geographic location, and the importance of its ports such as Suakin seaport which was considerably developed in late years. Those outcomes also confirmed that, distinctive geographic locations might deteriorate temporally, however they would regain their geographic autonomous simultaneously with rejuvenation of economic, political and environmental interests.

Key words: Suakin, geographical influences, international interests, geographical rejuvenation

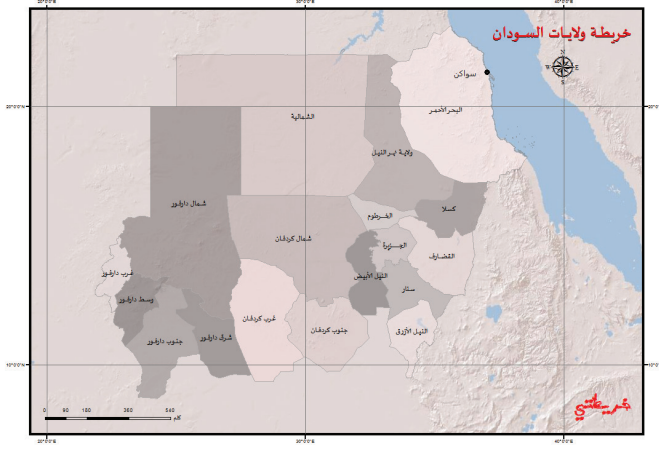
مقدمة:

تعتبر الموانئ البحرية عملاً تجارياً كبيراً، ليس فقط بسبب ما تتضمنه من مدخلات الأراضي المرتفعة القيمة والعمالة والتقنية، ولكن بسبب الدور الذي تلعبه في الإنتاج العالمي ونظم التوزيع (Hall 2007)، وفي بيئة السوق التنافسية المتزايدة في الوقت الحالي. وتتنضح الأهمية المتزايدة لمركزية excentric الموانئ البحرية عند التمييز بين أنواع «المركزية» الثلاثة ومناقشة الموانئ البحرية في ضوءها كمكان مركزي (Bird, 1973). من الممكن اعتبار الموانئ نظاماً مفتوحاً تتأثر بالتغيرات والتطورات التي تحدث في عالم التجارة وفي اتجاهات سلاسل الإمداد واللوجستيات والنقل البحري والتطورات التقنية. تأخذ الموانئ البحرية شكل المنظمومة المتعددة الأوجه المكون من عدد كبير من الوحدات المتباينة المتكاملة، كما أنها أحد النظم الفرعية من نظام سلاسل الإمداد (Cetin et al., 2010). تعتبر الموانئ البحرية مراكز للوجستيات المتكاملة وحِيز اقتصادية- اجتماعية لنظام النقل العالمي إذ تتحمل الوظائف والخدمات الضرورية لكفاءة سلاسل الإمداد التي تشمل عناصرها النهائية توزيع البضائع من أماكن الإنتاج إلى أماكن الاستهلاك، بجانب تغطيتها للنقل والوظائف المكانية التي تؤثر على نمو المدن (Montwill, 2014). ومن المهم أن تفيد الوظائف الاقتصادية للموانئ البحرية أولئك الذين تمر تجارتهم عبرها بتوفير المعينات لمُتبقى الفائض من المنتجين والمستهلكين (Goss, 1990). فعلى في ساحل أفريقيا الشرقي تعمل موانئ ممبسا وتانقا وزنجبار ودار السلام وموتوارا في أعمال المناولة للسفن العابرة للمحيطات حيث تتشارك مع بعضها البعض في الأحوال العامة للموضع والموقع والهرمية ولكنها تظهر نمطاً متبايناً نتيجة لتأثير العوامل الطبيعية والاقتصادية والسياسية (Hoyle, 1968). وتخدم الموانئ البحرية الأراضي المحيطة بها hinterland حيث تستخدم بعض أشكال النقل الخاصة المرتبطة بأراضي الداخل مثل الطرق والسكك الحديدية والطرق المائية الداخلية وخطوط الأنابيب للاتصال بالأراضي المحيطة بها. وتختلف جودة وسائل الاتصال بين أراضي الداخل والموانئ البحرية مما يؤثر على قدرتها على المنافسة (De Langen et al., 2004). وتؤثر العلاقات المتداخلة بين الموانئ البحرية والأراضي المحيطة بها في صياغة الحلول لمشاكل شبكات الإمداد لأصحاب السفن وموَقري الخدمات اللوجستية (Notteboom, 2009). ويرتبط هذا بمفهوم الميناء الجاف الذي يعتمد على وجود ميناء بحري يرتبط مباشرة بواسطة السكك الحديدية مع أراضي الداخل ذات المنصات

الانتقالية المنوالية المتداخلة بحيث يمكن التعامل مع الحاويات بنفس الطريقة التي يتم التعامل بها في الميناء البحري (Roso et al., 2009). كما أن الموانئ الجافة تعتبر أحد الطرق الممكنة لتخفيض الانبعاثات الناجمة من وسائل النقل وذلك باستخدام أكثر للسكك الحديدية بدلاً عن الاعتماد على النقل البري (Lattila et al., 2013).

موقع ميناء سواكن

يقع ميناء سواكن على ساحل البحر الأحمر (الشكل 1) بعد 60 كيلومتراً جنوب مدينة بوتسودان، على مدخل جزيرة مرجانية بيضاوية الشكل (الشكل 2) يبلغ قطرها حوالي ميل ونصف في نهاية لسان بحري إلى داخل البر، ولها تخوم على الأراضي الرئيسية. وتتميز المناطق المجاورة لها بالاستواء ويحيط بها سلاسل جبلية من ناحيتي الشمال والغرب ولها امتداد ناحية الجنوب. ويمتلك السهل الكثير من نفس السمات الموجودة على امتداد الساحل حتى مسواح على الحدود مع إثيوبيا. وتتميز سواكن بأنها منخفضة، وتقع في خليج ضحل عند النهاية الغربية لقناة طويلة تخترق عبر حجر مرجاني سميك ساحل السوادني على البحر الأحمر. يوجد نهر موسمي طويل يأتي من تلال البحر الأحمر سنوياً ويرسب الرمال فوق الأرض السهلية الرئيسية الصحراوية الواقعة خلف الشعب المرجانية. وقد جعلت هذه الأحوال الطبيعية من سواكن مرفأً وميناءً مثالياً وأصبحت مفتاحاً لبقاءها أمداً طويلاً. ويوفر الخليج الضحل مأوى للسفن على امتداد خط الساحل الذي يتميز بأنه غير مضياف حيث يعتبر الاقتراب منه آمناً والأبحار سهلاً نسبياً للمركبات الخشبية التي تستطيع الإبحار في المياه الضحلة، ويمكن للسفن من ثم أن تلقي مراسيها بأمان لمدة طويلة من الزمن بحيث يمكن مراقبتها من نقاط عسكرية استراتيجية واقتصادية في كل من الجزيرة والأراضي المجاورة (Phillips et al., 2020). وفي العادة تبدأ الأمطار في شهر نوفمبر (Parry, 1874).



الشكل 1: الموقع الجغرافي لسواكن
المصدر: خريطة www.kharitati.net



الشكل 2: جزيرة سواكن

Archaeological work at .13-Source: Berchem MV, Berchem VM, et al. 2
Suakin.maxvanberchem.org

بعض ملامح التطور وخصائص السكان:

شيّد التجار الذين قدموا من الأقطار العربية والأفريقية وخاصة مصر والسودان والهند وأوروبا، المنازل في جزيرة سواكن (Smith et al., 2012). لقد شيّد حوالي ثلاثمائة منزل تمثل العمارة المصرية والتركية بين القرن السادس عشر وأوائل القرن العشرين (Insol, 1998). وأصبحت سواكن مركزاً عمرانياً يقطنه حوالي 5000 شخص ولها أهمية متزايدة كنقطة تجارية (Parry 1874). ويعتبر موقع سواكن مهماً من الناحية المعمارية لإحتواءه على بقايا مدينة كاملة شيّدت من صخور الحجر المرجاني الذي تم حفره من خط الساحل حيث بقي طرازها المعماري المميز حتى الآن مما أكسبها شهرة حتى الوقت الحاضر (Nancy, 2011)، وشكلت واحدة من الأمثلة القليلة المتبقية لطراز البحر الأحمر المعماري (Berchem et al., 2013). وتشبه مدينة سواكن في طرازها المعمارية مدن جدة والحديدة والقنفدة واللحية وينبع ومعظم مدن موانئ الساحل الشرقي للبحر الأحمر (Bonnenfant et al., 1996).

ينتمي غالبية السكان القاطنين حول سواكن إلى مجموعات البجا وهم عبارة عن بدو ومزارعين. وفي حوالي نهاية القرن التاسع عشر أتى إليها الرشايدة وهم أعضاء من مجموعة عرقية متميزة من غرب الجزيرة العربية للبحث عن العمل حيث يعيشون في محيطها وعلى الساحل. وبالرغم من أن معظمهم بدو ومربي قطعان إلا أن عدداً صغيراً منهم استقر في سواكن. وعند عام 1930م بدأت العديد من المباني في الانهيار حيث تركها سكانها بحثاً عن فرص اقتصادية أفضل في مدن مواني البحر الأحمر. وبدلاً لذلك نمت مدينة جديدة جنوب جزيرة سواكن تضم مجموعات من الإقليم المجاور وخاصة مجموعات البجا الكوشية وبعض الأقليات مثل الرشايدة، وفي العقود الأخيرة انضم لهم حجاج غربي أفريقيا الذين اختاروا الاستقرار هناك عند عودتهم من الحج. إتبع بعض أفراد مجموعات البجا مستقرات ترتبط بالبحر، وقد أتى العديد من الجبال للبحث عن العمل كصيادين للأسماك أو غطاسين أثناء موسم جمع الصدف، أو عمال أثناء موسم الحج (Agius, 2012).

أدى فتح قناة السويس في عام 1869م إلى زيادة ميزة موقع سواكن الساحلي الرئيسي، ولكنها هجرت لحد كبير بعد بناء ميناء بورتسودان في الفترة 1905-1909م (Salim, 1977) حيث أخلى التجار المدينة تاركين منازلهم المميزة (Nancy, 2011). لقد تدهورت سواكن التي كانت واحدة من أهم المدن في أعلى إقليم البحر الأحمر إلى أنقاض وتدهور المركز التاريخي لمركزها الحضري لحد أصبح يتكون فيه الآن من مجرد كوم من الحطام (Breen et al., 2015).

الأرتباطات الجغرافية لميناء سواكن البحري:

1 - ارتباطات سواكن القديمة وفي فترة الحكم العثماني:

يعتقد مرور قدماء المصريين منذ عهد الأسرة الخامسة عشر عبر سواكن في طريقهم لبلاد بونت كما ارتبطت بالنشاط البحري التجاري لليونانيين والبطالمة كما ورد ذكرها في مؤلفات الرحالة وعلماء الجغرافيا والتاريخ خلال القرن الثامن الميلادي (ويكيبيديا، 2021). كان ساحل البحر الأحمر الأفريقي أحد الخطوط الرئيسية للحركة التجارية عبر القارة وقد ساهم عدد من الموانئ المتتابعة المواقع في أوقات مختلفة في التجارة مع الجزيرة العربية والهند حيث يتناثر حطامها على امتداد الساحل في السودان ومصر وإريتريا. كانت سواكن ولمدة خمسمائة عام بعد انهيار عيزاب في أوائل القرن الخامس عشر المنفذ الشرقي الرئيسي لحوض النيل الأعلى. وقد ارتبطت سواكن، عاصمة محافظة حابس العثمانية، ومركز تجاري كبير للحد البعيد بكل من الحجاز والمحيط الهندي ومصر بواسطة الحكم المباشر من العثمانيين بين أوائل ومنتصف القرن السادس عشر وأوائل القرن التاسع عشر (Peacock, 2012). وقد نشرت دلائل أثرية تؤكد وجود علاقات لسواكن مع شبكة التجارة التي تمتد فوق البحر الأحمر والمحيط الهندي حيث عرفت هذه العلاقات في الوقت الحالي بصورة أفضل نتيجة لوجود دلائل ترجع للقرن الرابع عشر وحتى القرن التاسع عشر (Effendi, no date). وأصبحت سواكن الميناء التجاري الرئيسي بعد سقوط ميناء عيزاب الواقع إلى الشمال منها خلال القرن الخامس عشر. وفي أوائل القرن السادس عشر تقدمت القوات العثمانية على الساحل مباشرة بعد هزيمة مصر في عام 1517م حيث أصبحت سواكن ميناءً عثمانياً (Berchem et al., 2013). ووعدت السنوات المبكرة لحكم الخديوية ازدهاراً كبيراً بحيث وجد اسماعيل باشا نفسه يستطيع استئانة رأس المال من أوروبا بدون صعوبة. وقد فشلت تلك السياسية مما اضطره لبيع نصيب مصر في قناة السويس للحكومة البريطانية. وبحكم أن سواكن كانت الميناء الوحيد للسودان فقد كانت ذات قيمة عظيمة لمصر إذ تقع موقعاً مركزياً للتجارة القادمة لمصر من الهند وإثيوبيا والجزيرة العربية واليمن كما أنها الميناء الرئيسي للسودانيين القادمين من غرب أفريقيا للحج. ولذلك عملت الأعمال التجارية المصرية على تنمية موارد سواكن

بقدر ما تستطيع وخلال الخمسون عاماً التالية نهضت سواكن لقمة مجدها (Bloss, 1937). واستمرت سواكن ميناءً استراتيجياً خلال أواخر القرن التاسع عشر وشهدت آخر فترة ازدهار ومكانة لها مع أعمال البناء وإعادة البناء مباشرة مع افتتاح قناة السويس في 1869م ولكنه استمر لفترة قصيرة نسبياً مع قرار فتح ميناء بورتسودان حيث بدأت في التدهور بعد ذلك وعند عشرينات القرن الماضي أصبحت غير مأهولة بالسكان للحد البعيد (Berchem et al., 2013).

2 - ارتباطات سواكن مع عالم المحيط الهندي وجنوب شرق آسيا:

شكلت سواكن واحدة من العقد nodes لشبكة التجارة في البحر الأحمر والمحيط الهندي على الأقل منذ بداية القرن العاشر - القرن الثاني عشر الميلادي. وكان لميناء سواكن ارتباطات تجارية مع الأقطار القريبة جداً منها ومن ثم مع أقطار الامبراطورية العثمانية نفسها مثل مصر (القاهرة والاسكندرية) وجنوب شبه الجزيرة العربية (ميناء جدة). كما كان لها علاقات مع جنوب آسيا التي أخذت شكل مواقع في شبه القارة الهندية، ومع شرق وجنوب-شرق آسيا ويشمل الصين وملكا وبيجيو، ومع شمال - غرب أوروبا خلال الفترة من 1880م وحتى هجر سواكن حيث كان يورد حجر المباني الأوروبي والصيني من مصانع صناعة الفخار في إنجلترا واسكوتلندا وفرنسا. وقد استمرت ارتباطاتها بجنوب شرق آسيا وشمال غرب أوروبا والتي تعتبر بمثابة أكثر الارتباطات الممتدة لتجارة سواكن ويؤكد ذلك البقايا المادية والمصادر التاريخية التي نشرت في إنجلترا (Berchem et al., 2013).

أصبحت سواكن تحت الحكم العثماني في أوائل القرن السادس عشر نقطة حيوية في مصفوفات التجارة البحرية الإقليمية التي ربطت البحر الأبيض المتوسط بالمحيط الهندي (Breen et al., 2015). وبحكم سيطرتها على الجوار الجغرافي للبحر الأحمر فقد تسبب ذلك في نشوء صراع بين العثمانيين والبرتغاليين، والذي انتهى لصالح العثمانيين. وفي القرن التاسع عشر ونتيجة لاتباع بريطانيا سياسة التوسع في أفريقيا فقد حدث صدام بينها والامبراطورية العثمانية. فقد أرادت بريطانيا، التي هدفت للسيطرة على الخطوط البحرية بين الهند والبحر المتوسط، تضمين سواكن في مستعمراتها. وقد قاوم العثمانيون بدورهم للسيطرة على سواكن للحفاظ على وجودها في الإقليم وللدفاع عن الحجاز. والحقيقة فإن سواكن كانت نقطة مركزية ليس فقط للقوتين العظميين ولكن أيضاً للقوى المحلية الرامية ليكون لها تأثير في الإقليم خلال القرن التاسع عشر

(Hasil, 2019). لقد عملت مدينة سواكن بوابةً للتجارة والثقافة على ساحل أفريقيا الشرقي لعدة قرون، وكانت أحد أهم المراكز التجارية للإقليم الغربي للبحر الأحمر خلال الألفية الثانية (Breen et al., 2011). وفي فترة المد الاستعماري البريطاني في القرن التاسع عشر شهدت سواكن بناء واجهات المياه ومراكز الإدارة الاستعمارية والاتصالات البحرية والأرضية ومباني الدفاع (Rhodes, 2011).

3 - ارتباطات سواكن مع الداخل الأفريقي:

لعب البحر الأحمر وموانئه دوراً محورياً في تاريخ الملاحة والتجارة والاتصال بين الداخل الأفريقي والجزيرة العربية وآسيا وأوروبا وساحل شرق أفريقيا. فهي تتصل جميعها بتخومه الداخلية وبأعالي البحار. وقد عملت كوسيط بين شبكات التجارة الإقليمية والعالمية وكذلك كعقد أو نوايا مركزية للاتصالات البعيدة والقصيرة المسافات. لقد كان لميناء سواكن، أحد هذه الموانئ، دوراً في حركة البشر والبضائع والأفكار لأعالي البحار خلال «نظام عالم المحيط الهندي» وحتى شرق الصين. وقد وسع هذا الدور الاتصالات الصينية جهة الغرب إلى الداخل الأفريقي حيث تم إعادة تنشيط أكثر للماديات (Phillips et al., 2020)). ومن المؤكد أنه لا يمكن أن يوجد ميناءً يستطيع البقاء بالاعتماد على التجارة فقط ولكنه يستمد قوته من الاتصالات القوية مع وادي النيل وما وراءها من سهول السافانا (Roden, 1970)، حيث ارتبطت سواكن بالداخل الأفريقي بين أوائل ومنتصف القرن السادس عشر وأوائل القرن التاسع عشر (Peacock, 2012). وقد وجدت علاقات بين ثقافات حوض البحر الأحمر التي تمثلها كثير من المواقع مثل سواكن وتلك الثقافات الموجودة في وسط السودان ومصر وإريتريا (Adam, 2017). وقد كان لسواكن أهمية كبيرة لأنها الميناء التجاري الرئيسي على البحر الأحمر لأراضي أفريقيا الداخلية خلال العصور الوسطى المتأخرة والفترات الحديثة المبكرة (Berchem et al., 2013). لقد بقيت سواكن مركزاً للتجارة والحج لأفريقيا الداخلية خلال القرن الثالث عشر خلال فترة حكم المماليك لمصر (Breen et al., 2015).

نتيجة لأهمية سواكن الاستراتيجية أعتبر مشروع السكك الحديدية الذي يربط بينها وبعض النقاط على النيل أمراً مهماً أوصى به المسافرون المتتابعون على هذا الطريق. وقد وضعت الحكومة المصرية اعتباراً له من قبل ولكنها استبعدته مفضلة بناء سكك حديدية على النيل وذلك قبل سنوات عديدة من انفجار الثورة في السودان. وقد تأثرت سياسة الخديوي اسماعيل بحقيقة أن قناة السويس ليست ملكاً للمصريين.

وقد تسببت الأحداث السياسية في تغيير سياسة السكك الحديدية وبحلول عام 1883م وبعد وضع الاعتبار للطريق البديل فقد دعمت مفوضية الحكومة المصرية خطة سكك حديد سواكن-بربر (Hill et al., 1937). ومن المحتمل أن الحاكم البريطاني قد تأثر بما ورد في تقرير كولونيل استيورت عن السودان حيث اقترح فيه خط سكك حديدي ضيقاً. وفي بعثة خاصة لمصر اقترح لورد ديفيرين بأن يتجه خط السكة حديد غرباً فوق تلال البحر الأحمر ونهر عطبرة مباشرة إلى شندي. أما السير صمويل بيكر فقد فقد أخذ برأي يرى بأن يلتقي الخط مع أعالي النيل عند شلال السبلوقة حيث تعمل المياه الصالحة للملاحة على إطالة الطريق إلى داخل قلب المناطق الاستوائية. ولكن أدى ازدياد الثورة في ام درمان عام 1884م إلى توقف النقاش الأكاديمي حول الخط (Hill et al., 1937). وقد تمت محاولة ادخال التلغراف عبر السودان في عام 1865م ولكن موت المهندسين أدى لتعطيل المشروع (Parry, 1874). وفي عهد الحكم البريطاني في السودان اقترح أيضاً مشروع السكك الحديدية الذي يبدأ عند مستوى سطح البحر عند سواكن وينتهي عند ارتفاع حوالي 1240 قدم عند بربر على نهر النيل ويصل في أحد النقاط الى ارتفاع 3000 قدم فوق مستوى سطح البحر (Stone, 1885). وقد أفتتح خط السكك الحديدية الذي يربط بين النيل والبحر الأحمر عبر الصحراء في 17 فبراير بطول 331 ميلاً حيث بدأ بناءه في أغسطس 1903م وعبرت فوقه أول قاطرة في أكتوبر 1905 (Geographical record, 1906). ويصفة عامة تتقاسم وتتبادل الموالي الواقعة على نهر النيل الأنشطة المختلفة مع بعضها البعض حيث يتحكم النهر نفسه فيها وفي ما يحيط بها من أراضي. ونتيجة لذلك تتقاسم الأجواء العامة المتشابهة رغم أنها تظهر مشهداً معمارياً مختلفاً كثيراً. وبعيداً عن ما يحتاج له المعمار الحديث للموانئ فان هذه الموانئ النهرية تشبه الأنماط المعمارية لأقاليمها الجغرافية المحيطة بها (Adam, 2018) ومنها الموانئ البحرية المجاورة.

وجدت ارتباطات دينية واتصالات سياسية متقطعة خلال العصور الوسطى بين إثيوبيا ومصر تسببت في نشوء تيارات من المسافرين الإثيوبيين والأجانب الذين اتخذوا السودان معبراً إليها مما أدى لفتح اتصالات بين إثيوبيا والسودان (Fankhurst, 1975). وقد كان لنظم الأودية أهمية كبيرة في ربط الصحراء بالنيل حيث نتج عنه نشاط حركة التجارة ذات التأثيرات الاقتصادية-الاجتماعية الواسعة. كما أتخذت تجارة العبيد شكلاً عنيفاً في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر حيث استنزف السودان استنزافاً كبيراً من البشر والسلع للاستخدام الداخلي وللتصدير حيث عبرت القوافل

الصحراء متتبعة النيل أو عبرت البحر الأحمر بحمولتها (Ahmed, 2007) عبر سواكن وغيرها. ونتيجة لسيطرة حكومة مصر العثمانية على أعالي النيل السودانية وانهايار الامبراطورية العثمانية فقد حشدت أعداد هائلة من هؤلاء العبيد عند موانئ البحر الأحمر في السودان وإثيوبيا ومن ثم شحنوا الى الجزيرة العربية. واستمرت هذه التجارة رغم المنع العالمي لها وحتى عندما نقلت قناة السويس البحر الأحمر لعالم أوروبا الاقتصادي. وقد عملت هذه التجارة على ربط نظامين تجاريين إحداهما قاعدته على البحر الأحمر والأخرى على وادي النيل العظيم حيث ازدهرت في القرن التاسع عشر (Ewald, 1988). كما مرّت تجارة الرومان منذ القرن الأول وحتى القرن الثالث الميلاديين بمحورين كان أحدهما هو محور البحر الأحمر- النيل (Seland, 2011). وقد كان لمدينة بربر دوراً مهماً كمرسى داخلي وسط العديد من المراسي الأخرى المهمة في طريق الحج في شرق السودان، وكان لسلطنة كزنّا الواقعة في إقليم أزواو في غرب أفريقيا علاقات متداخلة مع إقليم بربر (معتمصم، 2017). وقد ازدهرت مدينة بربر في الفترة السنارية وفترة الحكم التركي (كرم الله، بدون تاريخ).

مؤشرات تجدد الأهمية الجغرافية لميناء سواكن :

1 - مؤشرات امتلاك المقومات الجغرافية :

يملك السودان خط ساحل على البحر الأحمر يمتد لحوالي 850 كيلومتراً وتقع أكثر أجزائه عمقا واتساعا عند مدينة بورتسودان. ويحيط بمعظم الساحل الشعب المرجانية الهامشية fringing reefs بعرض 1-3 كيلومتراً وهي قريبة من سطح الماء، وعند مداخل البحيرات الضحلة lagoons الساحلية (المراسي) ودلتا طوكر أيضاً. بالإضافة لذلك توجد شعب مرجانية اعتراضية بعرض يتراوح بين 1 إلى 14 كيلومتراً تقع على بعد 2-5 كيلومتراً من المرجان الساحلي. وعند الحد الجنوبي من ساحل السودان على البحر الأحمر يقع أرخبيل سواكن في مساحة يتسع عندها الحيد البحري الساحلي لأكثر من 100 كيلومتر (Robertson, no dat). وقد اتبعت الدولة السودانية سياسة بناء موانئ بحرية جديدة على ساحل البحر الأحمر لدعم الاقتصاد الوطني ومقابلة الحركة التجارية المتزايدة للبلاد خاصة بعد بدء تصدير البترول حيث افتتح ميناء بشائر جنوب ميناء بورتسودان لتصدير البترول السوداني. أما الموانئ القديمة فقد سعت الدولة أيضاً لتطويرها ومنها ميناء سواكن الذي أصبح أسمه ميناء عثمان دقنة وأفتتح عام 1991م لخدم الحجيج واستقبال سفن الركاب حيث يوجد خط عبارات

يومي إلى جدة، وتصدير الماشية واستقبال البضائع المختلفة بطاقة معالجة تبلغ مليون نصف طن سنوياً وبطاقة استيعابية فعلية تبلغ 323 طن في العام وتتوفر فيه امكانيات التخزين والساحات الاحتياطية والمرابط ومستودعات البضائع والأمتعة (هيئة الموانئ السودانية، 2013). ويبلغ طول قناة سواكن الطبيعية نحو 3.5 كلم (الشكل 3) يطل عليها ميناء سواكن وتوجد جزيرة سواكن باخر القناة بقطر نحو 600 متر (المعرفة، 2019). ولتطوير ميناء سواكن تم الاتفاق مع تركيا حيث تم التخطيط لبناء حوض بحري جديد لصيانة السفن المدنية والعسكرية (على و خالد، 2017)، وتوقيع شراكة مع دولة قطر تبدأ بمنحها نسبة 49% لصالح قطر ونسبة 51% لصالح السودان من عوائد تشغيل ميناء سواكن (عثمان دقنة). وقد استقبل الميناء عدداً من الرافعات وقوارب السحب التي تم ارسالها من الشركة القطرية لإدارة الموانئ تنفيذاً للمرحلة الأولى لمذكرة التفاهم بين الجانبين (الشرق، 2012).



الشكل 3 : ميناء سواكن الجديد (عثمان دقنة)
المصدر: المعرفة. 2019. سواكن. marefa.org

2 - مؤشرات تحقيق الفوائد الاقتصادية المحلية والعالمية

سيؤدي تطوير ميناء سواكن لتعزيز حركة التجارة الملاحية بالسودان وسيفيد الدول الأفريقية الحبيسة التي تقع غرب السودان وسيجعله أضخم ميناء بمنطقة

البحر الأحمر حيث من المتوقع أن يستولي على 30% من حجم التجارة في البحر الأحمر وستعيد له دوره الحيوي التاريخي (شوقي و محمد، 2018). وتتجه الدولة لجعل ميناء سواكن ميناءً استثمارياً كجزء من سياستها في التوسعات التجارية والاقتصادية بعد رفع العقوبات عن السودان (كمال، 2020).

ستدعم المصالح العالمية الاقتصادية والسياسية في حوض البحر الأحمر جهود تطوير ميناء سواكن بحيث يمكنه استعادة أهميته الجغرافية السابقة. فثروات البحر الأحمر الساحلية والبحرية تستحوذ على أهمية عالمية، خاصة وأنها موجودة في حالة صحية جيدة (Gladstone, 1999)، كما تتميز بيئته بالتنوع البيولوجي العالي والحصري endemism. ويذخر قاع البحر الأحمر بالثروات التي تم تعريضها من معادن - الأرض والرمل والحصى مع تلك المعادن التي تم تركيزها بواسطة عمليات الصفائح التكتونية مما يوفر فرصاً للتعدين البحري (Rona, 2003). كما يحتوي البحر الأحمر على الكثير من المعادن مثل الحديد الذي يوجد في ترسبات الطين العميق الذي يحتوي على كميات تجارية منه (Karbe, 1987)، بجانب وجود الحديد الرسوبي والترسبات المعدنية الثقيلة في منتصف البحر الأحمر (Miller et al., 1966)، حيث يضيف التعدين العميق في البحر الأحمر بعض المعادن الثقيلة والمركبات السائلة والمركبات الكيميائية مثل الزنك والنحاس والكاديوم والزنبق (Abu Gideiri, 1984). كما يوجد تعدين الفوسفات في بعض أجزاء حوض البحر الأحمر مثل إقليم سقارة-القصر بجانب جهود استكشاف واستغلال النفط والصناعات البترولية. وقد أظهرت الدراسات التفصيلية للصخور والترسيب المتعلقة بالبروزات السطحية شمال مدينة بورتسودان على السهل الساحلي للبحر الأحمر، وجود الكاربونيت، الذي ينتمي للميوسين، في موقعين ترسيبيين مختلفين، هما المساطب المنعزلة وترسبات الحيد البحري الضحلة. ويتميز كلا النوعين من البروزات بأنواع جانبية متميزة من توزيع الأوجه، والأوجه الدقيقة اللتين تم ترسيبهما في المياه الضحلة (Schroeder, et al., 1998).

يحتوي البحر الأحمر على عالم أحيائي غني (DIBattista et al., 2016b) بأنواع الكائنات الحية المختلفة التي توفر فرصاً للاستثمار الاقتصادي لدول الحوض وغيرها، منها الأسماك والكائنات الحية الدقيقة والطيور البحرية والشعب المرجانية والمانجروف، وكائنات خط الساحل الضحل والأسفنج والمرجان المرن والطحالب التي تتميز بأشكال بنوية متميزة ومتفردة وتُظهر الكثير من النشاطات البيولوجية التي توفر الغذاء للكائنات البحرية لاحتوائها على مواد نشطة عضوياً (EL- Ezz et al., 2017). ويعتبر

البحر الأحمر الموطن الثاني لأطول نظام من الشعب المرجانية في العالم والتي تعتبر مورداً حيوياً للمملكة العربية السعودية كما أنه يوفر 90% من مياه الشرب المحلاة لها ويجعل من السياحة والملاحة وصيد الأسماك والزراعة البحرية والتي تساهم بحوالي 10-20% من صافي الدخل القومي للمملكة أمراً ممكناً (Hoteit et al., 2020). كما يوفر البحر الأحمر مصدراً مهماً في البحث عن تأمين المياه العذبة لدول مثل الأردن وفلسطين وإسرائيل بإنشاء مشروع قناة البحر الأحمر - البحر الميت (El-Anis, 2013). وبصورة عامة يوفر البحر الأحمر فرصاً لتوسيع قطاع السياحة المعتمد على الطبيعة حيث توجد الشعب المرجانية والحياة البحرية الغنية على ساحله مما يوفر فرصاً للغوص للسياح (Shaan, 2005).

بجانب تلك الامكانيات والموارد توجد كمية كبيرة ومتنوعة من الثروة السمكية في البحر الأحمر يتم استغلالها وتساهم في الدخل القومي لدول حوضه بجانب الدول الأخرى التي تقوم بالصيد في المياه الدولية منه. فالقائمة المحدثة لأسماك البحر الأحمر تظهر 1078 نوعاً ينتمون إلى 154 عائلة و25 رتبة (Golani et al., 2010)، ويتوطن مياهه العميقة نحو 1284 نوعاً أهمها عائلة الأسماك الفراشية التي تضم 14 نوعاً (السيد، 2006). وتعتمد الدول العشر المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن بدرجات متفاوتة على المنطقة لوارداتها من الأسماك حيث تعتمد دول مثل اليمن كلياً على مورد الأسماك بينما تعتمد دول أخرى بدرجة أقل (Sanders et al., 1989). ويحتوي البحر الأحمر على البيئات البحرية والساحلية والجبلية التي تناسب الطيور المهاجرة والمقيمة، حيث ترتبط بعض أنواع الطيور بالبحر الأحمر فقط، وتقع الكثير من جزر البحر الأحمر في المسار الرئيسي للطيور المهاجرة خلال فصلي الربيع (المجيء) والخريف (العودة) من أوروبا إلى أفريقيا وبالعكس (عرفة، 2017)، وبخاصة الجزر الجنوبية من البحر الأحمر مثل فرسان (الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن 2019). وستوفر جميع هذه الأنواع من الموارد البحرية فرصاً للاستغلال والاستثمار الاقتصادي لدول الحوض وغيرها. وبحكم اعتباره بحراً «شاباً» يقع في أحد الأقاليم الأكثر سخونة في العالم فإنه يمتلك القدرة لتوفير رؤية لكيفية تأقلم الكائنات الدقيقة والشعب المرجانية للتغير المناخي العالمي (Berumen et al., 2013). وقد نتج عن السعي للاستحواذ على موارد البحر الأحمر الطبيعية صراع سياسي واسع (Klare, 2001)، مثلما حدث في القرن الأفريقي وشمال الصومال وكينيا وإثيوبيا وجيبوتي بحيث أصبح صراعاً دولياً وإقليمياً (Makinda, 1982)، بجانب الصراع بين إريتريا واليمن حول

أرخبيل حنيش الغني بالأسماك وفرص الغطس (Westing, 1996)، وبين إريتريا وإثيوبيا بحكم أنها دولة مغلقة عن البحر حول ميناء عصب الذي آل لإريتريا بعد استقلالها عن إثيوبيا (Begashaw, no date). من الممكن أن تدعم طاقة الأمواج والرياح في البحر الأحمر الجهود المختلفة لاستغلال ثرواته مما يساهم في تنمية وتطوير دوله حيث تشير نتائج دراسة طاقة الأمواج فيه في الفترة بين 1979-2010 إلى وجود اختلافات مكانية وفصلية (Aboobacker et al., 2017) وتوجد مواقع ذات فاعلية لحصاد طاقة الرياح فيه (Langodan et al., 2016)، حيث يوجد نوعان من الرياح النفائنة ترتبط بالفتحات الجبلية تهب من وقت لآخر عبر محور طولي للبحر الأحمر. يهب أحدهما ناحية الشرق ضمن نفثات الرياح اليومية في الصيف من فتحة طوكر على ساحل البحر الأحمر في السودان والآخر في وقت الشتاء ويهب ناحية الغرب على امتداد ساحل المملكة العربية السعودية والذي يحدث كل 10-20 يوماً ويستمر لعدة أيام، ويمكن لكلا النفائنين أن يمتلكا سرعات تفوق 15 سم/ ثانية 1- (Jiang et al., 2009).

3 - مؤشرات الأهمية الاستراتيجية:

أصبح للبحر الأحمر أهمية جيوبولوتيكية واقتصادية متعاظمة في السنوات الأخيرة مما انعكس إيجاباً على زيادة أهمية موانئه ومنها ميناء سواكن. فقد شهد البحر الأحمر تغيرات واسعة على البعدين الاقتصادي والأمني خصوصاً بعد تزايد عدد القواعد العسكرية ذات التوجهات المختلفة وازدياد التنافس الدولي والإقليمي (الهام، 2020). ومن المتوقع أن يؤثر استكشاف الثروات المعدنية والصراع الإقليمي والدولي في تحديد وتجديد الأهمية الجغرافية لهذه الموانئ. فهناك سباق متزايد على البني التحتية للموانئ الساحلية للقرن الأفريقي الذي يمتد لمسافة 1200 كيلومتراً، ومدفوعة بكل من الصراع الإقليمي والعالمي مما قد يتسبب في عدم الاستقرار المحلي والمنافسة مما قد يعقد أنماط الصراع والتعاون وسط دول الإقليم والمساهمين الخارجيين (Oxford Analytica, 2018). فقد أصبحت تركيا والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة نشطة جداً ومتغلغلة في شؤون القرن الأفريقي ولها تأثير عظيم على جيوبوليتيكا هذا الإقليم مما قد يؤدي إلى إعادة تكوين نمط الأمن المحلي (Mengying et al., 2019). كما يوجد في البحر الأحمر صراع بين القوى الإقليمية التي تتخذ محاور مختلفة مثل محور السعودية- الإمارات - مصر ومحور تركيا-قطر، وحتى لو حدث تدخل لأحد هذه القوى الإقليمية في تخوم الدولة المجاورة فليس بالضرورة أن يكون في الأقاليم الحدودية بل سيكون في الغالب في عمق الدولة (Tira et al., 2018). وتتخذ

سياسة تركيا تجاه أفريقيا معنى أكثر من مجرد كونها سياسة علاقة خارجية فهي أيضاً تعتبر بمثابة تعميق مكتمل للتعاون بين الجنوب-الجنوب في السياسة الخارجية لتركيا وخاصة في تطوير مشاريع العون عبر الدول والمنظمات غير الحكومية مستفيدة من خبرتها في البلقان ودول آسيا الوسطى حيث يعتبر عامل الدين المقرون بالتجارة مفتاحاً لقيادة هذه السياسة عند مستوى الدولة (Mehmet, 2018). وستعيد تركيا بناء ميناء سواكن في سعيها لتوسيع روابطها العسكرية والاقتصادية في أفريقيا (على و خالد، 2017). كما تعمل دولة قطر على التوأمة بين ميناء سواكن وميناء حمد الدولي لإيجاد بدائل تجارية جديدة للدوحة بحكم أنه يقع قريباً من ميناء جدة وباب المندب ويربط بين قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا وقريب من قناة السويس (العربي، 2018). «سيصبح اشتعال التنافس على موانئ البحر الأحمر عنوان المرحلة القادمة ليرسم خريطة جديدة اقتصادية وجيوغرافية مع تعاظم دور المنافسين لأبو ظبي بمنطقة البحر الأحمر والقرن الأفريقي لتتذر بدء تفكيك الهيمنة المطلقة التي استهدفتها مجموعة موانئ دبي المملوكة للدولة الاماراتية» (الكيسا، 2018).

أصبح البحر الأحمر منذ نهاية السبعينات مهماً جداً في الشؤون الدولية العالمية والإقليمية بسبب تنامي الوجود الروسي في القرن الأفريقي وجهود المملكة العربية السعودية بأن يعامل البحر الأحمر «بحيرة عربية» (Aliboni, 2015). وتهدف روسيا لإنشاء قاعدة عسكرية في سواكن لتعمل لها مفتاحاً لأفريقيا والشرق الأوسط وفي إعادة هندسة النظام الدولي ولدعم ارتباطها بالمحيط الهندي حيث أضحت المنطقة الشمالية الغربية منه مركز ثقل رئيسي لإنتاج الهيدروكربونات خلال القرن الماضي (حمدي، 2020). وتتجه روسيا لإنشاء قاعدة بحرية في ميناء بورتسودان التي يعتبرها البعض ضربة للمخططات الاستراتيجية والعسكرية لتركيا في منطقة البحر الأحمر والقرن الأفريقي (خالد، 2020). وسيتيح اتفاق التطبيع بين السودان وإسرائيل فرصة لتواجدها على البحر الأحمر الذي يمثل أهمية استراتيجية لتل أبيب «لمزاحمة وربما تعويض تواجد تركيا في جزيرة سواكن» (عادل، 2020).

4 - مؤشرات تحقيق الفوائد الاستراتيجية لاقتصاديات العولمة (طريق الحرير والحزام)

كشفت الصين عن مبادرة الطريق والحزام الاقتصادي والطريق البحري للقرن
المصدر: الشبكة العنكبوتية 2021م

الواحد والعشرين في عام 2013م لتحسين العلاقات وإثارة النمو والتنمية على امتداد تخومها الجغرافية حيث ينظر لها كجزء من المحاولة الصينية الكلية لدعم القوة الصينية النامية والتأثير على امتداد تخومها بغرض تقوية وتوسيع العلاقات التعاونية ولخلق شبكة متكاملة من الارتباطات الاقتصادية والاجتماعية المتبادلة والمتكاملة وفي النهاية تقليل عدم الثقة ودعم الاحساس بالأمن العام (Swaine, 2015). وسيؤثر هذا على مستقبل التجارة العالمية وخاصة في آسيا وأفريقيا وأوروبا حيث تتضمن التنمية الكبيرة للطرق التجارية بين هذه الأقاليم وعبرها بالمرجعية لتاريخ الحرير التاريخي ولكن على مستوى أكثر اتساعاً. ومن المتوقع أن تشارك أربعة وستون دولة تضم بالتقريب ثلثي سكان العالم في هذه المبادرة التي تتضمن توسعاً كبيراً في البنى التحتية للنقل الأرضي وبناء عدد من الموانئ الجديدة في المحيطين الباسيفيكي والهندي حيث من المتوقع أن تسهل حركة التجارة العالمية والإقليمية وتزيد من واردات الغاز والبتترول. وتشمل المشاريع الرئيسية لربط الصين مع الأقاليم الأخرى الكثير ومنها الطريق بين نيروبي وممبسا وخط كهرباء الضغط العالي بين أديس أبابا وجيبوتي (Ascensao et al., 2018). وسيصل طريق - حزام الحرير الاقتصادي بين الصين ووسط وجنوب آسيا الوسطى ومن ثم أوروبا بينما سيصل طريق الحرير البحري الجديد الصين بشعوب جنوب شرق آسيا ودول الخليج وشمال أفريقيا وأوروبا مما قد يقلل تكلفة التجارة ويحسن الارتباطات حيث سيقود لتجارة عالية بين الحدود والاستثمار وتحسين النمو في الإقليم (Ruta, 2019). كما يتضمن المشروع بنية تحتية طموحة ذات وعود متميزة من التنمية الاقتصادية الإقليمية ودون الإقليمية. ويتضمن المشروع ما يعرف بسياسة الحضارة الإيكولوجية ecological civilization التي ترمي لتحسين الضوابط البيئية وتقليل التلوث وتحويل الصناعات عن طريق تبني التكنولوجيا الخضراء والمعايير البيئية العالية (Tracy et al., 2017). ومن ضمن الأشياء المهمة التي تركز عليها مبادرة الطريق والحزام إنشاء ممرات النقل وتجمعات المدن والموانئ الجافة والبنى التحتية والتنطيق والتنمية المكانية مما سيؤثر في إحداث تغيرات بنوية في نظم النقل والمواصلات وشبكات الموانئ واللوجستية العالمية (Lee, 2018). كما أن لهذا المشروع تأثير عظيم مثل تقوية التعاون الاقتصادي الإقليمي وتسريع النمو الاقتصادي العالمي وضمان أمن الاستراتيجية القومية للصين والدفع بجاذبية مركز الصين للانتقال للغرب ورفع مواقع المدن الصينية وسكانها (Yongxiu, 2014). ومن المحتمل أن يمتد هذا المشروع ليشمل أقطاراً أفريقية كثيرة حيث تتوفر فرص الاستثمار مما سيكون له

تأثيراً كبيراً عليها (Ehizuelen, 2017). وستلعب الموانئ الجافة دوراً متزايداً في تكامل الأقاليم الداخلية مع الموانئ البحرية والموانئ الداخلية العابرة للحدود وخاصة في محتوى هذه المبادرة (Wei et al., 2018)، ومن المتوقع أن يستحوذ ميناء سواكن على نصيب مقدر من توجهات تلك المبادرة.

الخاتمة والتوصيات:

اتضح من سياق هذا البحث:-

1. وجود ارتباطات جغرافية تاريخية لميناء سواكن البحري مع قارات آسيا وأوروبا والداخل الأفريقي والسوداني.
2. فقد ميناء سواكن تلك الارتباطات نتيجة لعوامل تاريخية واقتصادية منها بناء ميناء بورتسودان عام 1909م.
3. توجد مؤشرات تؤكد تجدد المصالح العالمية في حوض البحر الأحمر بحيث يستعيد ميناء سواكن أهميته السابقة ليصبح أحد أهم موانئ البحر الأحمر.
4. تهر المواقع الجغرافية المتميزة بتجربة الاضمحلال والتدهوراً المؤقت ولكنها تستعيد سيادتها الجغرافية بتجدد المصالح الاقتصادية والسياسة والبيئية العالمية والإقليمية والمحلية.

رغم توفر فرص قوية لتجديد الأهمية الجغرافية لميناء سواكن إلا أنه قد يواجه مشكلة حرجة تواجه معظم الموانئ البحرية، وهو بقاءها ونموها في البيئة المرتفعة التنافسية في الوقت الحاضر، بجانب التعقيد المتزايد لسلاسل المواصلات التي فرضت ضغطاً متنامياً على الموانئ كعقد node مهمة في سلاسل الإمداد العالمي. وقد تراجعت كثير من الحكومات وإدارات الموانئ عن التركيز على عمليات الميناء والاتجاه نحو التركيز على عمليات خدمات الميناء التي تعتمد على الأنشطة الاقتصادية enterprise-based التي تسمح لها بممارسة مرونة وكفاءة أكثر في السوق عبر المنافسة والاستجابة لطلبات المستهلكين (Notteboom et al., 2012)، بجانب استخدام علاقات التسويق لجذب المستهلكين الجدد والمحافظة على المستهلكين الحاليين (Cahoon, 2007).

يمكن لميناء سواكن أن ينافس بقية موانئ حوض البحر الأحمر ويتطور في المستقبل بالتوسع في ارتباطاته بالموانئ الجافة التي تعتبر فكرة مفتاحية في تنمية الجوار الجغرافي (Nguyen 2016) مما سيزيد من قوته الاقتصادية وسيخلق قيمة مضافة وفرص للعمل لسكان ذلك الداخل (Parola et al., 2013). وبذلك يمكن لميناء

سواكن الاستفادة من النمو المتزايد لشبكة خدمات نقل الحاويات العالمية بحيث يعمل كنقطة تحويل متعددة المناوئل على صعيد اليابسة عند التقاء اليابس والبحر في الموانئ البحرية وعند نقاط الاقتران للخدمات الخطية في موانئ شحن السفن لزيادة عدد خيارات المناوبة لسريان الحاويات (Veldman et al., 2003). بجانب ذلك، يمكنه الاستفادة من التطورات الحديثة في التكنولوجيا المستخدمة في الموانئ البحرية لزيادة الكفاءة التقنية والتي قللت بعض فرص المنافسة والتكاليف (Goss, 1990)، بجانب تبنيه خطة للتكامل مع الموانئ البحرية الأخرى الموجودة على سلاسل الإمداد supply chains البحري والتي ثبت تأثيرها الإيجابي على كفاءة أداء الموانئ البحرية وزيادة تأثيرها (Woo et al., 2013).

خاتمة

تناول هذا البحث إمانية تجدد الأهمية الجغرافية لميناء سواكن في ضوء تجدد المصالح العالمية والإقليمية في حوض البحر الأحمر لأسباب جغرافية واقتصادية وسياسية. وكما هو معروف لدى الجغرافيين فان بعض الموانئ القديمة كانت بمثابة نقاط جغرافية مركزية فقدت سيطرتها نتيجة لأسباب كثيرة ولكنها تمتلك مقومات العودة والنهوض لتؤدي تلك الأدوار القديمة في ثوب جديد حال توفر العوامل الباعثة لذلك. وتعتبر دراسة مثل هذه المواضيع من الأهمية بمكان لأنها قد توفر أمثلة لإمكانية عودة البعث الحضاري للأمم القديمة التي يؤكد شواهد التاريخ المعاصر من عودة الحضارات القديمة مثل الصينية والهندية والفارسية لمسرح الأحداث العالمية وتأثيرها في مجريات الأحداث العالمية رغم ما بذلته الحضارة الغربية والولايات المتحدة من جهود في آلا تعود مرة أخرى.

References

1. Aboobacker, A.M., Shanas, P.R, et al. 2017. Wave energy resource assessment for Red Sea. Renewable energy 114: 4658-.
2. Abu Gideri, Y. B. 1984. Impacts of mining on central Red Sea environment. Oceanographic Research Papers 31 (6828-823 :8-.
3. Adam, A.2017. The archaeology and heritage of the Sudanese Red Sea region: importance, findings, and challenges. EUT Edizioni Universita di Trieste.openstarts.it
4. Adam, A.H.A., Elatta, H.T. 2018. Suakin and AlKhandaq: the influence of a sea port on a river port. Stories of globalization: the Red Sea and the Persian Gulf from late prehistory to early modernity, 445455-.
5. Agius, D.A. 2012. The Rashayda : ethnic identity and dhow activity in Suakin on the Red Sea coast. Northeast African Studies 129216-.
6. Ahmed, A.G.M. 2007. Sudanese trade in black ivory: opening old wounds. CASAS. Citessrx.ist.psu.edu.unesco
7. Aliboni, R. 2015. The Red Sea region: local actors and the superpowers. Routledge.
8. Ascensao. F., Fahrig L. et al.2018. Environmental challenges for the Belt and Road initiative. Nature sustainability 1 (5): 206209-.
9. Begashaw, G. no date. Port of Assab asa factor for economic development and regional conflict. Researchgate.net
10. Berchem, M.V., Berchem, V.M, et al. 213-. Archaeological work at Suakin.maxvanberchem.org
11. Berumen, M., Hoey A.S., et al. 2013. The status of coral reef ecology research in the Red Sea. Coral reefs 32 (30: 737748-.
12. Bird, J.H.1973. Of central places, cities and seaports. Geography: 105-118.
13. Bloss, J.F.E. 1937. The story of Suakin (concluded). Sudan Notes and

- Records 20 (2): 247280-.
14. Bonnenfant, P., Hathaway, J.1996. The coral buildings of Suakin: Islamic architecture, planning, design and domestic arrangements in a Red Sea port. Turkish studies association bulletin 20 (2): 6568-.
 15. Breen, C., Forsythe, W., et al. 2011. Excavations at the medieval Red Sea port of Suakin, Sudan. Azania: Archeological research in Africa 46 (2): 205220-.
 16. Breen, C., Rhodes, D., Forsythe, W. 2015. The Suakin dilemma: conservation and heritage management in eastern Sudan. Conservation and management of archaeological sites 17 (2): 109121-.
 17. Cahoon, S. 2007. Marketing communications for seaports: a matter of survival and growth. Maritime policy and management 34 (20): 151-168.
 18. Cetin, C.K., Cerit, A.G. 2010. Organizational effectiveness at seaports: a systems approach. Maritime policy and management 37 (3): 195219-.
 19. De Langen, P.W., Chouly, A. 2004. Hinterland access regimes in seaports. European journal of transport and infrastructure research, [5.1.],4.n 4,dec 2004.ISSN 15677141-.
 20. DIBattista, J., Roberts, M. B., Bouwmeester, J., et al. 2016 . A review of contemporary patterns of endemism for shallow water reef fauna in the Red Sea. Journal of biogeography 43(3):423439-.
 21. Effendi, B.K. No date. Archeology and the archeological and historical evidence for the trade of Suakin.....academia.edu
 22. Ehizuelen, M.M.O. 2017. More African countries on the route: the positive and negative impacts of the belt and road initiative. Transportational cooperations review 9(4): 341359-.
 23. El-Anis, I., Smith, R.2013. Freshwater security, conflict, and cooperation: the caseof the Red Sea-Dead Sea conduit project. Journal of Developing Societies 29 (1):122-.

24. El-Ezz, R. A., Ibrahim, A., et al. 2017. Review of natural products from marine organisms in the Red Sea. Globaljournal of Pharmaceutical Sciences and Research 8 (3):940.
25. Ewald, J.J.1988. The Nile Valley system and the Red Sea slave trade 18201880-. Slavery and abolition 9 (3): 7192-.
26. Fankhurst, R.1975. Relations between the two neighboring countries, Ethiopia and the Sudan...Sudan notes and records 56, 53.
27. Geographical record: Africa. 1906. Between the Nile and the Red Sea....Bulletin of the American Geographical Society of New York (1901181:(1) 33 (1915-.
28. Gladstone, W., Tawfiq, N., et al. 1999. Sustainable use of renewable resources and conservation of the Red Sea and Gulf of Aden: issues and strategic actions. Oceans and coastal management 42 (8): 671697-.
29. Golani, D., Bogorodsky, S. V. 2010. The fishes of the Red Sea-reappraisal and updated checklist. Zootaxa 2463 (1):1135-.
30. Goss, R.O.1990. Economic policies and seaports: the economic function of seaports. Marine policy and management 17 (3):207219-.
31. Hall, P.V.2007. Seaports, urban sustainability, and paradigm shift. Journal of urban technology 14 (2): 87101-.
32. Hasil, H. 2019. Geopolitical significance of Suakin on Anglo-Turkish rivalry during the 19th century. Middle East Technical University.etd. lib.edu.tr
33. Hill, R., Hill, R.H.1937. The Suakin – Berber railway, 1885. Sudan Notes and Records 20 (1): 107124-.
34. Hoteit, I., Abualnaja, Y., et al. 2020. Towards and end-to-end analysis and prediction system for weather, climate, and marine applications in the Red Sea. Bulletin of the American Meteorological Society 1 (aop): 116-.
35. Hoyle, B.S.1968. East African seaports: an application of the concept

- of “anyport”. Transactions of the Institute of British Geographers 44: 163183-.
36. Insol, T.1998. The coral buildings of Suakin: Islamic architecture, planning, design and domestic arrangements in a Red Sea port. The African archaeological review 15 (1): 8184-.
 37. Jiang, H., Frrar, J., et al.2009. Zonal surface wind jets across the Red Sea due to mountain gap forcing both sides of the Red Sea. Geophysical research letters 36, 19.
 38. Karbe, L.1987. Hot brine deep sea environment. Red Sea, 7089-. Books. googlebooks.com
 39. Klare, M.2001. The new geography of conflict. Foreign Affairs 80 (3):4961-.
 40. Langodan, S., Viswanadhapalli, Y., et al. 2016. A high- resolution assessment of wind and wave energy potentials in the Red Sea. Applied energy 181: 244255-.
 41. Lattila, L., Henttu, V., Hilmol, O.P. 2013. Hinterland operations of seaports do matter: Dry port usage effects on transportation costs and co2 emissions. Transportation research part E: logistics and transportation review 55: 2342-.
 42. Lee, P.T.W., Hu, Z., et al. 2018. Research trends and agenda on the Belt and Road (B&R) initiative with a focus on maritime transport. Maritime policy and management 45 (3): 282300-.
 43. Makinda, S.1982. Conflict and the superpowers I the Horn of Africa. Third World Quarterly 4(1):93103-.
 44. Mehmet, O. 2018. Turkey in South-South cooperation: new foreign policy approach in Africa. Beethnk18 (3), 2018.
 45. Mengying, Z., Xinfeng, L.I.2019. Middle eastern countries involvement in the horn of Africa. China Int'l stud. 78, 73.
 46. Miller, A. R., Jokela, A. 1966. Hot brines and recent iron deposits in

- deeps of the Red Sea. *Geochimica et Cosmochimica Acta* 30 (3):351-359.
47. Montwill, A .2014. The role of seaports as logistics centers in the modeling of the sustainable system for distribution of goods in urban areas. *Procedia-social and behavioral sciences* 151 (10): 257165-.
48. Nancy, U. 2011. Greenlaw's Suakin: the limits of architectural representation and the continuing lives of buildings in Coastal Sudan. *African Arts* 44 (4): 3651-.
49. Nguyen, C.L.2016. Dry ports as extensions of maritime deep-sea ports: a case study of Vietnam. *Journal of international logistics and trade* 14 (10): 6588-.
50. Notteboom, T., Pallis, A., Farrell, S.2012. Terminal concessions in seaport revised. *Maritime policy and management* 39 (1): 15-.
51. Notteboom, T. 2009. The relationship between seaports and the intermodal hinterland in light of global supply chains: European challenges. *Port competition and hinterland connections*. OECD. oecd-library.org
52. Oxford Analytica. 2018. Regional rivalries will reconfigure East Africa. *Emerland Expert Briefings*.<https://doi.org/10.1088/oxan-db233513>.
53. Parola, F., Maugeri, S. 2013. Origin and taxonomy of conflicts in seaports: towards a research agenda. *Research in transportation business and management* 8: 114122-.
54. Parry, F., Rokeby, L. 1874. Narrative of an expedition from Suakin to the Soudan, compiled from the journal of the late captain Langham Rokeby, RM. *The journal of the royal geographical society of London* 44: 152163-.
55. Peacock, A.C.S. 2012. Suakin: a northeast African port in the Ottoman Empire. *Northeast African Studies* 12 (1):2950-.
56. Phillips, J., Smith, L. 2020. Suakin and China.academia.edu

57. Rhodes, D. 2011. The nineteenth – century colonial archeology of Suakin, Sudan. *Globaljournal of historical archeology* 15 (1): 162189-.
58. Robertson, P. Sudan. Datazone.birdlife.org
59. Roden, D. 1970. The twentieth century decline of Suakin. *Sudan notes and records* 51: 122-.
60. Rona, P.A. 2003. Resources of the sea floor. *Science* 299 (5607): 673-674.
61. Roso, V., Woxenius, J., Lumsden, K. 2009. The dry port concept: connecting container seaport with the hinterland. *Journal of transport geography* 17 (5): 338345-.
62. Ruta, M., Dappe, M.H., et al. 2019. Belt and road economics. World Bank Publication.ideas.repec.org
63. Salim, A.R.1977. Suakin: on reviewing an ancient Red Sea port city. *Traditional dwellings and settlements review* 6374-.
64. Sanders, M.J., Morgan, G.R. 1989. Review of the fisheries resources of the Red Sea and Gulf of Aden. *Food and agriculture org.*
65. Schroeder, J.H., Toleikis, R., et al.,1998. Miocene isolated platform and shallow-shelf carbonates in the Red Sea coastal plain, north-east Sudan. *Sedimentation and tectonics in rift basins Red Sea: Gulf of Aden*, 190210-.
66. Seland, E.H.2011. The Persian Gulf or the Red Sea? Two axes in ancient Indian Ocean trade, where to go and why. *World archeology* 43 (3): 398409-.
67. Shaalan, I.M.2005. Sustainable tourism development in the Red Sea of Egypt: threats and opportunities. *Journal of cleaner production* 13 (2): 8387-.
68. Smith, L.M.V., Mallinson, M.D.S., et al. 2012. Archaeology of the archaeological and historical evidence for the trade of Suakin, Sudan. *Navigated spaces, connected places: proceedings of Red Sea project V.*

- BAR Globalseries 2346, 173186-.
69. Stone, C.P.1885. The route from Suakin to Berber. Sciences 5 (114): 290290-.
 70. Swaine, M.D.2015. Chinese views and commentary on the ‘one belt, one road” initiative. China leadership monitor 47 (2): 3.hoover.org
 71. Tira, R., Guzansky, Y. 2018. The competition between Middle East powers: expeditionary bases and non-state proxies. Strategic assessment 21 (1): 4557-.
 72. Tracy, E.F, Shvarts, E., et al. 2017. China’s new Eurasian ambitions: the environmental risks of Silk Road Economic Belt. Eurasian Geography and economics 58 (1): 5688-.
 73. Veldman, S.J., Buckmann, E.H.2003. A model oncontainer port competition: an application for the West European container hub-ports. Maritime economics and logistics 5 (10): 322-.
 74. Wei, H., Sheng, Z., et al. 2018. The role of dry port in hub-and spoke network under belt and road initiative. Maritime policy and management 45 (3): 370387-.
 75. Westing, A.1996. The Eritrean-Yemeni conflict over the Hanish Archchipelago: Towrd a resolution favoring peace and nature. Security Dialogue 27 (2):201206-.
 76. Woo, S.H., Petti, S.J., Et al. 2013. An assessment of the integration of seaports into supply chains using a structural equation model. Supply chain management: an international journal18 (3): 235252-.
 77. Yongxiu, B., Songji, W. 2014. Deep background and geopolitical strategy of silk-road economic belt (J). Reform 3: 6473-.

المراجع العربية

1. حمدي، عبد الرحمن. 2020. تمديدات موسكو: ارتباطات القاعدة الروسية في سواكن بالتنافس الشرق أوسطي. المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة. futureuae.com
2. خالد، أبو هريرة. 2020. سواكن... هل تهدد روسيا الوجود التركي في السودان؟. turkeynow.news
3. السيد، رجب سعد. 2006. ألوان الحياة في البحر الأحمر. البيئة والتنمية 105. www.afedmag.cpm>web
4. الشرق. يناير 2021. ميناء سواكن. al-sharq.com
5. شوقي مهدي، و محمد عبد الله. 2018. ميناء سواكن يقلل من تكلفة الصندر ويعزز التجارة البحرية. لوسيل. lusail.net
6. عادل، مرزوق. 2020. الحسابات الكبيرة في اتفاق السلام بين إسرائيل والسودان. صدى. Carnegie endowment for globalpeace. Washington, DC.
7. العربي. 2018. خريطة استثمارية جديدة لموانئ البحر الأحمر. alaraby.co.uk
8. عرفة، عماد. 2017. محميات البحر الأحمر ترصد 100 نوع من الطيور خلال رحلتها من أوروبا إلى أفريقيا. اليوم السابع - 20 نوفمبر 2017. https://www.youm7.com
9. على، كوجوكوجمن و خالد، عبد العزيز. 2017. تركيا تعيد بناء ميناء سوداني وتبني حوضاً جديداً. reuters.com
10. كرم الله، محمد احمد كرم الله. بدون تاريخ. عوامل النمو الحضري بمدينة بربر: الواقع والتوجهات المستقبلية. Dglib.nilevalley.edu.sd
11. كمال، عبد الرحمن. 2020. بورتسودان سيادي وسواكن استثماري...السودان نحو تأهيل الموانئ. skynewsarabia.com
12. الكيسا. 2018. جرب الموانئ.. سواكن مقابل جبل علي... alkessa.atavist.com
13. معتصم، الحاج عوض الكريم. 2017. مدينة بربر السودانية والروابط الثقافية للرحلة الحجازية: دراسة وثائقية لرسائل السادة الكنتية. (5698) Rufuf 421
- 20-1. مركز البحوث والدراسات الأفريقية-جامعة أفريقيا العالمية.

14. المعرفة. 2019. سواكن. marefa.org
15. الهام، الحدابي. 2020. البحر الأحمر صراع بالنفوذ هل يتحول إلى حرب إقليمية؟. مركز الفكر الاستراتيجي للدراسات. fikercenter.com
16. الهيئة الإقليمية للمحافظة على بيئة البحر الأحمر وخليج عدن - PERSGA. 2019. الطيور البحرية المعيشة في البحر الأحمر وخليج عدن. www.persga.com
17. هيئة الموانئ السودانية. 2013. الموانئ السودانية - اتحاد الموانئ العربية. www.aspf.org.eg
18. ويكيبيديا. 2021. سواكن - مدينة سودانية. Wikipedia.org