

# البحر الأحمر الثروة المتجددة عبر العصور (رؤية اقتصادية من منظور تاريخي)

د. نوف بندر البنيان

أستاذ مساعد

بجامعة حائل كلية الآداب والفنون قسم العلوم الاجتماعية

برنامج التاريخ

## ملخص البحث

- يتصدر البحر الأحمر قائمة البحار العالمية بموقعه الاستراتيجي متوسطاً بين قارتي آسيا وأفريقيا؛ وكونه حلقة وصل رئيسة بين شرق العالم وغربه، ونقطة تلاقٍ مهمة لخطوط التجارة العالمية منذ القدم.
- وقد حظي هذا البحر باهتمام كبير في العالم القديم؛ فقد مثّل طريق الوصول إلى تجارة الشرق، وهو ما دفعنا لتقديم هذه الورقة، ونهدف منها إلى:
- تسليط الضوء على مكامن القوة الاقتصادية التي يتمتع بها البحر الأحمر.
  - تكوين رؤية مستقبلية مستنبطة من مكانة البحر الأحمر الاقتصادية عبر التاريخ
  - وضع خطة مشتركة بين دول حوض البحر الأحمر لتجديد المراكز التجارية القديمة التابعة لهذه الدول.
  - إبراز أهمية الاتحاد الاقتصادي بين دول حوض البحر الأحمر الإسلامية.
  - وتخلص هذه الورقة إلى عدة نتائج، منها:
  - أن الاتحاد الاقتصادي بين دول حوض البحر الأحمر سيسهم إسهاماً كبيراً في إعادة مكانته التجارية التي فقدتها منذ اكتشاف رأس الرجاء الصالح في القرن ١٥م.
  - أن تاريخ موانئ دول حوض البحر الأحمر الإسلامية هو الأصل الاشتقاقي لنمو هذه الموانئ اقتصادياً.
  - إن الإمكانيات الجغرافية لموانئ وجزر حوض البحر الأحمر الإسلامية قابلة للتطوير.
  - والله العلي القدير أسأل أن تكون هذه الدراسة سبيلاً لوحدة صف العالم الإسلامي؛ لمواجهة خطر الاستعمار الذي يحوم حول حماه. وبالله التوفيق.
- الكلمات المفتاحية: البحر الأحمر- رؤية اقتصادية.

## Abstract

The Red Sea comes in the top of the list of global seas, with its strategic location in the Mediterranean between the two continents, Asia and Africa, in addition to the fact it is a major link between east and west of the world, and an important convergence for international trade lines since ancient times.

A great attention has been given to this sea in the ancient world as it represented the way to reach the East's trade, and that is what prompted us to present this paper, which aims the following:

- shedding the light on the economic strengths of the Red Sea.
- Creating a futuristic vision drawn from the Red Sea's economic position throughout history.
- Drawing a joint plan among the Red Sea basin countries to renew the old commercial centers of these countries.
- Revealing the significance of the economic union among the Islamic countries of the Red Sea Basin.
- This paper has come to the conclusion of several results, including:
- The economic union among the countries of the Red Sea Basin will contribute greatly to restoring its commercial position which it has lost since the discovery of Cape of Good Hope in the 15th century AD.
- The history of the ports of the Islamic countries of the Red Sea Basin is the derivative origin of the economic growth of these ports.
- The geographical potential of the Islamic Red Sea basin ports and islands can be developed.
- Finally, this study aspires to be an attempt to unite the Islamic world to confront the danger of colonialism that is hovering around it. May God bless

Key words: Red Sea. Economic vision.

## مقدمة

يتصدر البحر الأحمر قائمة البحار العالمية منذ العصور القديمة بموقعه الإستراتيجي، متوسطاً بين قارتي آسيا وأفريقيا، ويعد حلقة الوصل الرئيسة بين شرق العالم وغربه، وتندرج أهميته عبر التاريخ من نقاط التلاقي لخطوط التجارة العالمية. والبحر الأحمر هو الذراع الغربي المتفرع من المحيط الهندي، ويقع على ساحله الشرقي كيان المملكة العربية السعودية، والجمهورية اليمنية وعلى سيفه الغربي جمهورية مصر العربية وجمهورية السودان وأريتريا وجيبوتي، وعند رأسه الشمالي الشرقي تقع المملكة الأردنية الهاشمية ودولة

فلسطين. كما يعد البحر الأحمر قديمًا ممرًا مائيًا ذا ثقل في الحركة التجارية، ويرجع ذلك لكونه الممر المائي الوحيد أو الشريان البحري المعروف خلال تلك الفترة، وهو الرابط بين بلدان الشرق الأدنى والغرب آنذاك، واستمر الوضع لفترات زمنية وتاريخية من العصر القديم حتى القرن ٧هـ / ١٥م، وهي فترة توهج حركة الكشوف الجغرافية، والبحث عن الطرق البديلة لهذا الممر الحيوي الناقل للحركة التجارية بين الشرق والغرب، ونظرًا لزيادة الحركة التجارية فيه خلال تلك الحقبة التاريخية، أصبحت عملية السيطرة عليه محورًا للصراع والنزاع بين القوى العظمى آنذاك سواءً البيزنطيون في الغرب أم الساسانيون في الشرق.

وقد أولت الدول الإسلامية خلال العصر الوسيط هذا البحر اهتمامًا بالغًا للمحافظة على كيانها ووحدتها السياسية من جهة، وتأمين طرق الحجيج من جهة أخرى، مما جعله يحظى بمكانة وأهمية حضارية، وقد أدى ذلك إلى دخول حكام بعض الدول في العديد من الصراعات الحربية والحملات العسكرية بشقيها البري والبحري، وكذلك التحالفات العسكرية، مما ترتب عليه عقد الاتفاقيات والمعاهدات السياسية لعدم تخطي حدود خصوصية هذا البحر لكونه بمثابة بحيرة إسلامية منذ انتشار الإسلام في ربوع شبه الجزيرة العربية والبلدان المحيطة بالبحر الأحمر على امتداد جانبيه الشرقي والغربي، لذا ظل محتفظًا بمكانته وقيمه الاقتصادية، خاصة التجارية التي أرهقت الغرب الأوروبي في محاولة السيطرة عليه للوصول إلى تجارة الشرق، حتى اكتشف الطريق البحري التجاري البديل لحركة السفن التجارية، وهو طريق رأس الرجاء الصالح الذي أحدث تحولًا اقتصاديًا في مستقبل التجارة الأوروبية منذ أواخر القرن ١٥م. وتبع ذلك ركود ملحوظ على العديد من الموانئ التي كان لها شأن في العصر الوسيط.

وتكمن أهمية هذه الورقة في أنها تسلط الضوء على الموانئ والجزر المطلية على البحر الأحمر من الناحية الاقتصادية؛ وذلك لدورها الريادي في المجال الاقتصادي العالمي، مما تنعكس نتائجه على دول حوض البحر الأحمر الإسلامية المشتركة في خط تقسيم المياه البحرية والمطلية بسواحلها على البحر الأحمر. وليس ثمة شك في أن إيجاد وحدة عربية إسلامية بين دول حوض البحر الأحمر، سيسهم إسهامًا كبيرًا في دعم اقتصاد تلك الدول على المستوى المحلي والعالمي، والذي يواكب التطور الهائل والتحول الاقتصادي على مستوى دول العالم في الوقت الراهن.

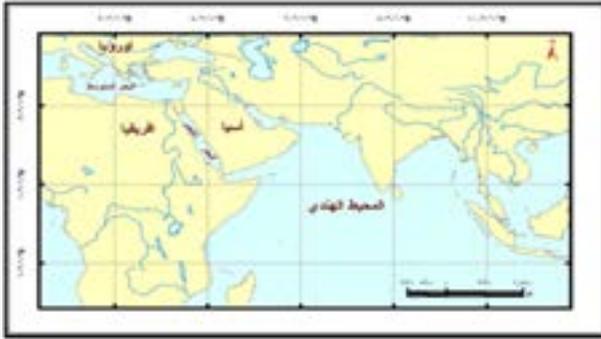
## وتهدف الورقة إلى:

تسليط الضوء على مكان القوة الاقتصادية للموانئ والجزر المشرفة على مياه البحر الأحمر ودورها التجاري. تبني رؤية مستقبلية تسهم في رفع المستوى الاقتصادي لدول حوض البحر الأحمر الإسلامية. وضع صورة للتكامل الاقتصادي المتوقع حدوثه بعد اتحاد دول حوض البحر الأحمر الإسلامية اقتصاديًا.

وستنطلق هذه الدراسة بمنهجية (تتبعيه تاريخية)، تُعرّض من خلالها مكان القوى الطبيعية والاقتصادية للبحر الأحمر؛ تبني عليها الباحثة رؤية اقتصادية حديثة مستفادة من التاريخ الذي مرت به بعض المدن المطلة على حوض البحر الأحمر في الفترات التاريخية المتعاقبة، مستعرضة الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر، منعطفة على مجمل العلاقات التاريخية بين موانئ الساحل الشرقي والغربي للبحر الأحمر، محددة مجالات التفاعل الاقتصادي بين الموانئ المطلة على حوض البحر الأحمر. وسيشتمل البحث على العديد من الملحقات المتضمنة الخرائط، والبيانات، وخاتمة تقدم أبرز النتائج والتوصيات. وتساءل الباحثة الله العلي القدير أن يوفقها في الوصول إليها إنه سميع مجيب.

## الإطار النظري:

البحر الأحمر مضيق طويل يمتد بين «باب المنذب في جنوبه الشرقي وخليج السويس في شماله الغربي»، وهو الذراع الغربي المتفرع من المحيط الهندي، والممتد موازيًا للخليج العربي من جهة الغرب متوسطًا قارتي آسيا من الشرق وقارة أفريقيا من الغرب، وعرف عبر التاريخ بعدة مسميات وفقًا

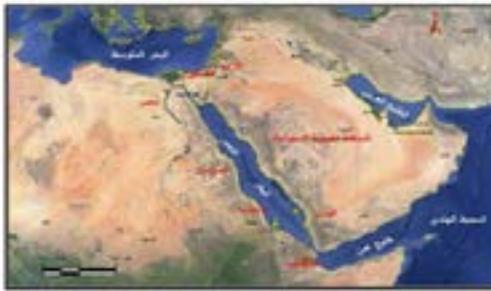


موقع البحر الأحمر بالنسبة إلى قارات العالم القديم (آسيا، أفريقيا)

لموقعه من السواحل أو المدن التي تطل عليه؛ فأطلق عليه ابن خلدون اسم «بحرالقلزم»<sup>(١)</sup>، كما عرف بالبحر الفرعوني<sup>(٢)</sup>، وعرفه ابن خرداذبه بقوله: «البحر الشرقي الكبير، فيه يركب التجار من القلزم إلى الجار وجُدة»<sup>(٣)</sup>، ويذهب المقدسي إلى تسميته «بالبحر الفارسي، لأنه أتى على هذا البحر حين كان فيه معظم صناع السفن من الفرس»<sup>(٤)</sup>، أما المسعودي فيجعله «خليجًا يمتد من البحر الحبشي، فينتهي إلى مدينة القلزم، وبحر الهند هو البحر الحبشي»<sup>(٥)</sup>، وسماه الهمذاني

بحر الحجاز عند ساحل المدينة (٦)، وبحر اليمن عند سواحل اليمن (٧)، لكنّ بعض الكتاب المحدثين يربط اسم البحر الأحمر بسمياته الطبيعية، وينسب صفة الأحمر إلى «الطحالب البنية المائلة للحمرة التي أخذت تتزايد لتغطي مساحات كبيرة من هذا البحر، وأعطته اسمه المعروف» (٨)، وقيل سمي بالبحر الأحمر اختصاراً لاسمه القديم بحر الملك الأحمر (Erythraean) (٩) فقد ذكر المؤرخ الإغريقي اغاثار خيدس (Agathar Chide) أن «أريتريا كان اسماً للبحر الأحمر، وتعني بالفارسية بحر الملك الأحمر وهو الملك الفارسي الذي حكم إمبراطورية فارسية قديمة» (١٠). وقيل سبب تسميته بالأحمر بسبب لون الجبال الحمراء الموجودة على شاطئه الغربي، وفي اعتقاد آخر بسبب شعب المرجان الأحمر، والطحالب، والعوالق ذات الصبغة الحمراء (١١). وتميل الباحثة إلى هذا الرأي استناداً إلى الخواص الطبيعية التي تميز بها هذا البحر من كثرة الشعاب المرجانية الحمراء في أعماقه. وتبلغ مساحة البحر الأحمر ١٧٨ ألف ميل مربع، ويبلغ طول سواحل من الشمال من خليجي العقبة والسويس إلى الجنوب ٣٠٦٩ ميلاً، ومتوسط اتساعه ١٧٠ ميلاً، ويضيق كلما اتجهنا شمالاً أو جنوباً وأكثر مناطقه اتساعاً ١٩٠ ميلاً، وتمتد بين مصوع في أرتيريا على الساحل الأفريقي، وجازان على ساحل الجزيرة العربية جنوب الحجاز، وأضيق مناطقه ٤٠ ميلاً بين عصب في أرتيريا والمخا في اليمن، وينتهي جنوباً بباب المنذب (١٢).

ويعدّ البحر الأحمر أخدوداً مائئياً، يفصل بين قارتي آسيا وإفريقيا (١٣)، وترتبط أهميته الإستراتيجية بموقعه الجغرافي المؤثر على العلاقات الإقليمية والدولية. فهو يتوسّط قارات العالم القديم الثلاث آسيا



مصور فضائي للدول الآسيوية والإفريقية المحيطة بالبحر الأحمر

وإفريقيا وأوروبا، ويشكّل «همزة وصل إستراتيجية لكثير من الطرق المائية» (١٤)، بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي، كما يجاور منطقة الشرق الأوسط التي تستمد تاريخها من كونها مركز الحضارات القديمة ومهد الديانات السماوية الثلاث. فحدوده تتصل شمالاً وجنوباً

ببحار ومحيطات مهمّة، ويتصل من خلال مضيق باب المنذب وخليج عدن مع المحيط الهندي جنوباً، ويتصل من خلال قناة السويس بالبحر الأبيض المتوسط شمالاً، كما يحده خليج العقبة وشبه جزيرة سيناء. وتقع على طول

البحر الأحمر ثمان دول، فعلى السواحل الشرقية تقع المملكة العربية السعودية والجمهورية اليمنية، وعلى طول الساحل الغربي تقع جمهورية السودان، أما على السواحل الشمالية فتقع دولة فلسطين والمملكة الأردنية الهاشمية وجمهورية مصر العربية، وعلى الساحل الجنوبي تقع إرتيريا وجمهورية جيبوتي، وتبلغ نسبة الشواطئ العربية ٢,٩٠ بالمئة من إجمالي سواحل البحر الأحمر، ويضم أكثر من ٣٧٩ جزيرة، إضافة إلى مضيق باب المنذب وقناة السويس، وقد كان لذلك بالغ الأثر في دعم الواقع السياسي للبحر بالنسبة للدول العربية المطلة عليه بشكل خاص والعالم الإسلامي بشكل عام. ويشكل خليج العقبة الطرف الشمالي الشرقي للبحر الأحمر، «ويبلغ طوله ١١٠ أميال وعرضه بين ٨ أميال و١٧ ميلاً، وأعمق نقطة عند الوسط تصل إلى ٤٦٠٠ قدم»<sup>(١٥)</sup>. وتقسّم جزيرتا تيران وصنافير مدخل هذا الخليج إلى ثلاثة ممرات مائية تسمى «مضائق تيران»، بينها واحد صالح للملاحة يفصل بين جزيرة تيران وسيناء، ويشرف على خليج العقبة كل من المملكة العربية السعودية والمملكة الأردنية، والأراضي الفلسطينية وجمهورية مصر العربية، كما يشكل خليج السويس الطرف الشمالي الغربي للبحر الأحمر، ويمتد بطول مئتي ميل، ويتراوح عرضه بين ١٨ و٢٠ ميلاً وعمقه بين ٢٠٠ إلى ٣٠٠ قدم، ويتصل بالبحر الأبيض المتوسط عن طريق قناة السويس، وتقع عند مدخله جزر «أم قمر وشدون وجوبال»<sup>(١٦)</sup>. وبالمقابل يعد باب المنذب مفتاح البحر الأحمر الجنوبي، ويبلغ عرضه ٢٠ ميلاً، وتقسّمه جزيرة بريم اليمنية إلى ممرين، ويعد الممر الغربي المنفذ الصالح للملاحة. وتكمن أهمية البحر الأحمر في تأثيره الشديد والمباشر على حركة التجارة المحلية والإقليمية والدولية، منذ القدم. وجاء افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩م ليجعل من البحر الأحمر أقصر وأسرع ممر بحري بين الشرق والغرب، ويصبح بديلاً عن طريق رأس الرجاء الصالح الطويل في حركة التجارة الدولية. ولعل أهم ما يجعل البحر الأحمر محط أنظار الدول الاستعمارية الكبرى، كان تحوله إلى «ممر مائي تجتازه أهم سلعة استراتيجية (النفط)، بالمقابل تمر فيه المنتجات الصناعية الغربية التي تم تبادلها مقابل المواد الأولية الآتية من العالم الثالث»<sup>(١٧)</sup> في «آسيا وأفريقيا بأرخص التكاليف وأقصر الأوقات»<sup>(١٨)</sup>. أما من الناحية السياسية، فقد كان البحر الأحمر هدفاً حيويًا يدخل في سياسات الدول الكبرى والشعوب المطلة عليه، ومنذ القدم كان التنافس المباشر بين اليمن والحجاز والأحباش في السيطرة عليه يعكس صورة الصراع البيزنطي الفارسي آنذاك. وبعد انحسار الاستعمار الإيطالي والفرنسي والإنجليزي عنه، أصبحت مصالحي بعض الدول المطلة عليه، مثل السودان

والأردن وإريتريا، مرتبطة حصرياً به كمنفذ بحري وحيد تطل منه على العالم، وثمة دول أخرى مشاطئة له تملك منافذ بحرية أخرى مثل المملكة العربية السعودية، وجمهورية مصر العربية، ودولة فلسطين. وتاريخياً وقع البحر الأحمر في خضم الصراع الدولي بين القوتين العظميين آنذاك الساسانية في الشرق والبيزنطية في الغرب، وبعد افتتاح قناة السويس العام ١٨٦٩م، وقع البحر الأحمر مباشرةً تحت تأثير سياسات دول أوروبا الاستعمارية التوسعية في حينه، وهي بريطانيا وفرنسا وإيطاليا، ولكن خروج الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتي (سابقاً) من الحرب العالمية الثانية دولتين عظميين، جعلهما يحلان مكان هذه الدول الاستعمارية تدريجياً في الشرق الأوسط، ويدخلان في نطاق الصراع والتنافس على البحر الأحمر، لتجسيد نفوذهما في هذه المناطق والاستفادة من مزاياها الإستراتيجية والسياسية والجغرافية والاقتصادية.

وقد اكتسبت الدول الواقعة على البحر الأحمر أهمية سياسية تتبع إستراتيجية الموقع، فهي تتحكّم بممرّ مهم يصل الدول ببعضها، ومن ثم فهي تتحكّم بالملاحة الدوليّة.

كما تحظى شواطئه الغربية الواقعة ضمن أراضي المملكة العربية السعودية الوجهة الدينية لجميع دول العالم الإسلامي، بمكانة عالية، فتحتل موانئها الواقعة على البحر الأحمر أهمية عظيمة؛ ويعد ميناء جدة الإسلامي أهمها، كما يعد ميناء المخا التابع للجمهورية اليمنية من أقدم وأهم المراكز التجارية الواقعة على سواحل البحر الأحمر الغربية. وتتمثّل المنطقة الممتدة على طول ساحل البحر الأحمر لمصر بمحافظة تدعى محافظة البحر الأحمر<sup>(١٩)</sup>. وهي محافظة تابعة لإقليم جنوب الصعيد، وتعدّ من أكبر المحافظات في مصر، وتتصل حدودها جنوباً مع جمهورية السودان، ومحافظة السويس شمالاً، كما تشترك حدودها مع محافظة أسيوط وسوهاج وقنا وأسوان غرباً، ومن الشرق البحر الأحمر.

وتكمن أهمية البحر الأحمر في محافظة البحر الأحمر بالثروة السمكية التي تحصل عليها المحافظة من خلال امتداد المصايد على الشاطئ، ويقع على البحر الأحمر ميناء بورتسودان، الذي يعدّ أكبر وأشهر الموانئ في السودان<sup>(٢٠)</sup>، كما تتصل الأردن بالبحر الأحمر من خلال منطقة العقبة، التي تعدّ المنفذ المائي الوحيد لها مع دول العالم<sup>(٢١)</sup>. وللعقبة أهمية تاريخية، فتاريخها يعود لأكثر من ٥٠٠٠ سنة، وتضمّ العديد من المناطق التاريخية والأثرية الشاهدة على عراقة المنطقة. كما أنّ للعقبة أهمية سياحية للأردن، فهي منطقة ذات مناخ معتدل دافئ شتاءً، وتعدّ شواطئ العقبة مناسبة لممارسة مختلف

الأنشطة المائية، وله أهمية تجارية، فهو الميناء الذي تستقبل فيه الأردن النفط من الدول والغاز الطبيعيّ تحديداً من مصر، وتصدر منه الخامات كالبوتاس والفسفات (٢٢).

ولجمهورية جيبوتي ميناء رئيس يقع على مدخل البحر الأحمر جنوباً، ويمدّ الدولة بإيراداتٍ مهمّةٍ من خلال تجارة الترانزيت ونقل البترول، ويطل على البحر الأحمر ميناء إيلات التابع لدولة فلسطين، الواقع على الجهة الشماليّة لخليج العقبة التابع لدولة فلسطين. ونظراً لهذا الارتباط العالمي بالبحر الأحمر بين الدول والمناطق المهمّة، يعدّ ذا أهميّة كبيرة في العديد من الجوانب التاريخية والسياسية والاقتصادية والطبيعية بشكل عام، فقد نشأت حضارات وإمبراطوريّات على سواحلها، وكانت له أهميّة كبيرة لدى العرب قديماً (٢٣).

أما اقتصادياً؛ فمخزون النفط في البحر الأحمر يعطيه أهميّة كبيرة، بالإضافة إلى الثروة المائيّة والسّمكيّة، ومختلف أصناف الحيوانات والنباتات البحريّة، كاللؤلؤ والمرجان والمحار والإسفننج. ويعد ثروة طبيعيّة مقارنة بحجم الأمطار الموسمية التي تغذي الجانب الزراعيّ للدول المطلة عليه، كما أنّ مياه البحر الأحمر تُستخدم مصدر مياهٍ للاستخدام البشريّ والزراعيّ. ونتيجة لذلك فقد حظي البحر الأحمر بأهمية سياسية واستراتيجية واقتصادية منذ العصور التاريخية القديمة، فشعوب المناطق التي تسكن حوله، عرفوا فيه ميزة الربط بين الساحل الآسيوي عند شبه الجزيرة العربية والساحل الأفريقي عند مصر، ثم إلى شمال أفريقيا وعند السودان، ومن ثم إلى قلب القارة الأفريقية، وعرفوا فيه كذلك ميزة الربط بين المحيط الهندي جنوباً والبحر الأبيض المتوسط شمالاً، وهذه أقصر طريق للملاحة، ومن ثم للتجارة، ومن ثم نشر النفوذ السياسي لهذه الشعوب من خلاله، والثابت وتاريخياً أن هذه الأهمية الإستراتيجية والميزات السياسية والاقتصادية التي يتميز بها حوض البحر الأحمر، قد عرفت منذ ٤٠٠٠ عام، ولقد كانت الريادة في كشف أهمية الإبحار عبر البحر الأحمر ترجع إلى العرب والفرعنة (٢٤)، الذين كانت أساطيلهم البحرية تصل حتى القرن الأفريقي (الصومال وأريتريا والسودان)، كما أن فضل تحديد معالم الملاحة في البحر عمومًا يرجع إلى الفينيقيين، وهم الملاحون المهرة في عصور ما قبل التاريخ، خاصة خلال رحلاتهم البحرية لاستكشاف الشواطئ الإفريقية الطويلة قبل الميلاد بأكثر من ٥٠٠ عام على الأقل، وخلال كل هذه المحاولات سواء العربية أم الفرعونية أم الفينيقية لتحديد مسارات الملاحة في البحر الأحمر، كان الهدف الاقتصادي والسياسي واضحًا ومحدّدًا عند

أولئك الذين قاموا بهذه الكشوفات للقرن الإفريقي، ويكشف ذلك الصراعات بين الشعوب القديمة في مصر وشبه الجزيرة العربية وسواحل إفريقيا، وبين دويلات العصور الوسطى، أو بين إمبراطوريات الاستعمار الأوروبي في القرن ١٩م، المتمثلة في بريطانيا وفرنسا والبرتغال وإسبانيا، أو بين القوى العظمى في عهد الحرب الباردة الاتحاد السوفيتي (السابق) والولايات المتحدة الأمريكية في ظل صراعها مع القوى الصاعدة في عالمنا المعاصر.

وتشكل جزر البحر الأحمر قيمة استراتيجية بالنسبة إلى الدول المطلة عليه، ولعل أهميتها تكمن في انتشارها وموقع بعضها الإستراتيجي المسيطر على مداخله، حيث «يمكن استخدام معظمها للأغراض العسكرية»<sup>(٢٥)</sup>، بوصفها «نقاطًا تكتيكية أو قواعد انطلاق للسيطرة على الملاحة فيه»<sup>(٢٦)</sup>.

وشكلت جملة الموانئ والجزر التي تمتع بها البحر الأحمر تاريخًا حافلًا للدول التابعة لها، التي عملت على حراسة هذا البحر لحفظ أمنها السياسي والاقتصادي، فتضافرت عدة عوامل ساعدت تلك الدول في مهمتها؛ فقد أفادت من مميزات البحر الأحمر الجغرافية في تقييد الحركات العسكرية وتحديد حرية المناورة فيه مثل: «عرض هذا البحر المحدود فضلًا عن افتقاره إلى العمق الملاحي، ووجود المخاضات وتقلب الرياح، والسواحل الهشة والمنحدرات العميقة، والتلال المخفية تحت الأعماق، والشعاب المرجانية، وحرارة الطقس وجفافه، ثم الافتقار إلى المرافئ»<sup>(٢٧)</sup> العميقة<sup>(٢٨)</sup>. ولطالما ربطت موانئ<sup>(٢٩)</sup> البحر الأحمر الواقعة على الساحل الشرقي للبحر الأحمر بالموانئ الواقعة على الساحل الغربي منه، بعلاقات تاريخية منذ القدم؛ فقد كان للجانب الديني والاقتصادي الدور الأكبر في تشكيل تلك العلاقات. وقد ارتبط سكان السواحل البحرية على ساحل البحر الأحمر وبحر العرب والخليج العربي بالبحر زهابًا وإيابًا منذ القدم طلبًا لرزقهم اليومي، خاصة أن هذه السواحل كثيرة الجذب؛ إذ لا تتوافر فيها أسباب المعيشة الهائلة بعيدًا عن أجواء ومخاطر البحار، زد على ذلك قصر المسافة بين الساحلين العربي والإفريقي في بعض مناطق البحر الأحمر وخليج عدن، مما شجع أبناء تلك المناطق على الترحال إلى تلك الديار، بالرغم من خطورة البحار المحيطة ببلاد العرب<sup>(٣٠)</sup>.

وإذا ما تتبعنا تاريخيًا تلك العلاقات ابتداءً من الدور التجاري الكبير لقريش؛ فقد كان لأهل الحجاز باع طويل في هذا المجال؛ إذ مارسوا ركوب البحر، واهتموا أكثر بالتجارة البرية، وقد كانت لهم صلات تجارية عبر البحر بمصر والحبشة، ويدل على ذلك قول الطبري: «وكانت أرض الحبشة متجرًا لقريش يتجرون فيها، يجدون فيها رفاعًا من الرزق وأمنًا ومتجرًا

حسناً»<sup>(٣١)</sup>. وهذا يدل على وجود رحلات بحرية لأهل الحجاز بفعل النشاط التجاري البارز لقريش حتى أصبحت مكة محطة تجارية مهمة للقوافل البرية القادمة من الشام أو اليمن، وساحلها مكاناً لرسو السفن، حتى أشرق نور الإسلام على الجزيرة العربية منبثقاً من مكة البيت الحرام، فاتخذ استخدام البحر الأحمر هدفاً آخر إضافة إلى الهدف التجاري، ألا وهو نشر الدين والعقيدة، والفرار من أذى مشركي قريش، فكانت الهجرة إلى الحبشة عبر البحر الأحمر من الشعبية الميناء الحجازي إلى الساحل الإفريقي في السنة الخامسة للبعثة النبوية الشريفة، وكانت هذه الهجرة مفتاحاً لدور جديد لموانئ البحر الأحمر. وأسهمت في توطيد الإسلام في تلك المناطق، وكل ذلك كان عبر موانئ البحر الأحمر، كما أسهمت التجارة والتجار العرب بدور رائد في نشر الإسلام عبر سواحل البحر الأحمر في إفريقيا بعامة وشرقها بخاصة.

وورد في معاهدة المصطفى ﷺ مع صاحب «أيلة العقبة» تأمين المسلمين لأهل أيلة وسفنهم وسياراتهم في البحر والبر، بل ومن كان معهم من أهل الشام وأهل اليمن، وأهل البحر (ويقصد أهل الحبشة) وانتهت المعاهدة إلى أنه لا يحل أن يمنعوا ماء يردونه، ولا طريقاً يريدونه من بر أو بحر. فهذا الصلح يشير إلى أن سكان أيلة «العقبة» وأهل اليمن وأهل الحبشة يرتادون الموانئ الوسطى للحجاز وباقي موانئ البحر الأحمر<sup>(٣٢)</sup>.

وفي عهد الخلفاء الراشدين رضي الله عنهم انطلقت الفتوحات الإسلامية شمالاً وشرقاً وغرباً، وتساقطت أمام جيوش المسلمين جيوش الفرس والروم، وكانت غالب فتوحات المسلمين برية لا بحرية، ومع توسع الفتوحات في عهد عمر بن الخطاب - رضي الله عنه - اجتهد بعض القادة في ركوب البحر لمطاردة وتتبع أعداء الإسلام، إنما خوف الخليفة عمر بن الخطاب - رضي الله عنه - على المسلمين جعله يمنعهم من ركوب البحر<sup>(٣٣)</sup>. وبعد الفتح الإسلامي لمصر عام ٢١هـ، وانطلاق الفتوحات في القارة الإفريقية أصبح البحر الأحمر بحيرة إسلامية شرقاً وغرباً، وأصبح دوره يقتصر على الدور التجاري، ونقل الحجاج والمسافرين، أو الهجرات العربية عبر موانئه إثر الصراعات والنزاعات الداخلية بين المسلمين بعد عهد الخلفاء الراشدين رضوان الله عليهم. وقد قاوم الأمويون بعض هجمات القراصنة ليصبح طريق البحر الأحمر آمناً تجارياً وبحيرة إسلامية، واستمر هذا الدور حتى قامت الدولة العباسية عام ١٣٢هـ، فتحول الثقل التجاري إلى منطقة الخليج وبلاد الرافدين، وتراجع دور الحجاز ومصر، ولم يعد لهما إلا الجزء اليسير من التجارة الشرقية حتى انتقال الدولة «الفاطمية» في مصر، والتي أعادت إلى البحر الأحمر نشاطه التجاري<sup>(٣٤)</sup>.

ومن أشهر الطرق البحرية المرتبطة بالحجاز طريق بحري يمتد من الشرق الأقصى إلى البحر الأحمر، وله فرعان يأخذ أحدهما جهة الشمال، ويعبر سينا إلى دمشق حتى يصل موانئ البحر المتوسط، وفرعه الآخر يتجه عبر صحراء سينا إلى النيل فالقاهرة، ومنها إلى الإسكندرية ومنها إلى أوروبا؛ وطريق آخر ينطلق من الصين بحرًا إلى الهند متحدًا مع طريق الخليج العربي، والطريق السابق الممتد من الشرق الأقصى إلى البحر الأحمر، ويقع على هذا الطريق عدة موانئ صينية وهندية من أشهرها خانفو (كانتون)، وزيتون، وكينساي بالصين، وهندية مثل الملابار، ومدن جوجيرات، وكمباي، وديد، وكاليقوت، وجوا، وكولون وشول، وكانا نور، وسورات حتى جزيرة سيلان؛ ووصلت السفن الصينية عابرة إلى جدة في البحر الأحمر مما أدى إلى نشاط التبادل التجاري بين العرب والصين والهند حتى أوائل القرن ١٠هـ، وازدادت رحلات العرب التجارية إلى الصين، وعرف هذا الطريق باسم (طريق الحرير البحري) (٣٥).

ومنذ النصف الثاني من القرن ١٣/٥٧م بعد الغزو المغولي لبلاد المسلمين تعطل الطريق التجاري البري عبر أواسط آسيا، وأصبح طريق البحر الأحمر أكثر أهمية وإقبالاً وتدفعًا تجاريًا (٣٦). وتزايد عدد التجار العرب إقبالاً على التجارة الشرق آسيوية، واتخذوا من خانفو قاعدة لتبادلهم التجاري، وحركتهم التجارية، منطلقين من مراكزهم الأساسية على الخليج العربي، ومن ثم انتقل النشاط إلى البحر الأحمر مباشرة، وأصبحت موانئ البحر الأحمر تتصل مباشرة بموانئ الصين، فكانت تنطلق المراكب العربية تحمل المنسوجات الحريرية والكافور والمسك والتوابل (٣٧). وبقيت سفن التجارة الشرقية من الصين والهند وبلاد العرب تقطع هذا الطريق قرونًا طويلة حتى نهاية القرن ١٥م أوائل القرن ١٠هـ، وبعد سيطرة البرتغال على السواحل العربية الإفريقية والآسيوية تمكنوا من القضاء على الملاحة والتجارة العربية، وفقدت السفن العربية، وبخاصة بعد عام ٩٢٣هـ / ١٥١٧م (٣٨). وامتدادًا لهذا الطريق البحري عبر البحر الأحمر كانت هناك عدة طرق من الناحية الإفريقية، فقد كان طريق عيذاب (٣٩) على ساحل البحر الأحمر الإفريقي يصل إلى قوص، ومنها إلى فندق الكارم بالفسطاط في بحر النيل، وكذلك طريق القصير (٤٠) في جهة الشمال من عيذاب، وكانت تصل إليه بعض المراكب لقرية من قوص، ومنها تنقل البضائع إلى قوص ثم فندق الكارم بالفسطاط ثم في بحر النيل إلى موانئ البحر المتوسط (الإسكندرية ورشيد ودمياط)، وطريق ثالث يعرف بطريق الطور وهو ساحل جانب الرأس الداخل في بحر القلزم بين

عقبة آيلة، وبين برّ الأراضي المصرية، ومال إليه أصحاب السفن لقربه من بر الحجاز، وكثرة المراسي فيه، وطريق رابع هو طريق السويس بالقرب من بلدة القلزم الخربة، وهو من ثم أقرب السواحل إلى القاهرة والفسطاط (٤١). وأصبحت بذلك منطقة الحجاز بموانئها ومدنها المقدسة مُستقطب التجارة الشرقية، وأصبحت مكة والمدينة أسواقًا تجارية، وكذلك أصبح موسم الحج موسمًا تجاريًا كبيرًا للمسلمين، واهتم الخلفاء الراشدون بموانئ البحر الأحمر الحجازية كالجار (٤٢) وجُدة (٤٣) في عهدي عمر وعثمان -رضي الله عنهما مع انطلاقة الفتوحات الإسلامية، وأصبح البحر الأحمر أو «بحر الحجاز» كما كان يطلق عليه مؤرخو العصور الوسطى بحيرة إسلامية خالصة (٤٤)، وقد منع الحكام المسلمون دخول غير المسلمين إلى هذا البحر (٤٥)، واهتمت الدول الإسلامية المتعاقبة على الحجاز ومصر بتجارة البحر الأحمر الذي عاد عليها بازدهار اقتصادي كبير، وكما سبق الحديث عن عهد الراشدين واهتمام عمر بن الخطاب -رضي الله عنه- بميناء الجار و جلب المؤن من مصر إلى الحجاز، كذلك الحال بالنسبة للأمويين، فقد ازدهرت تجارة البحر الأحمر في عهدهم، وخاصة التجارة الشرقية، فعملوا على إنشاء المحطات التجارية على الساحل الشرقي لإفريقيا لتأمين مسار هذه التجارة (٤٦). إلا أن تجارة البحر الأحمر أظهرت تراجعًا واضحًا خلال العصر العباسي الأول ١٣٢-٢٣٢هـ، ومال العباسيون لاتخاذ الخليج العربي طريقًا تجاريًا لهم لجنب تجارة الشرق إلى عاصمتهم، كما أن ثورة «محمد نو النفس الزكية» في الحجاز قد أدت إلى إجراءات المنصور القاضية بدم خليج أمير المؤمنين بين النيل والبحر الأحمر، وإغلاق ميناء الجار، وانحصر الإبحار في البحر الأحمر على عدد محدود من السفن الصغيرة تقوم بنقل البضائع الشرقية من عدن إلى مصر (٤٧).

وظهر دور حكومات مصر جليًا في الإشراف على تجارة البحر الأحمر منذ سيطرة الطولونيين على مقاليد الأمور في مصر من عام ٢٥٤هـ، حتى انهيار دولة المماليك وسيطرة البرتغاليين على تجارة المحيط الهندي في القرن ١٠هـ وأواخر القرن ١٥م؛ فاهتم أحمد بن طولون بالنشاط الاقتصادي في مصر، وأعد أسطولًا كبيرًا لحماية السفن التجارية من قرصنة البحر، فعادت هذه السياسة عليهم بمكاسب كبيرة، وفرضوا الضرائب على التجارة الداخلية والخارجية، وازدهرت الأوضاع في مصر اقتصاديًا بسبب التجارة الشرقية عبر البحر الأحمر، وتمثل ذلك في العملة القوية للطولونيين (٤٨).

واستمرت تجارة البحر الأحمر تساهم في ازدهار الأوضاع الاقتصادية في مصر في عصر الإخشيديين ٣٢٣-٣٥٨هـ، الذين واصلوا سياسة الطولونيين، وازداد

توسع نشاط التجار العرب والفرس واليهود زمن الإخشيديين، وامتلات أسواق  
الفسطاط بالسلع الشرقية وخاصة العنبر (٤٩).

وحل العهد الفاطمي ٣٥٨-٥٦٧هـ الذي ازدهرت فيه التجارة الشرقية  
عبر البحر الأحمر، وتمتع اليهود بمكانة كبيرة لدى الفاطميين (٥٠). وتمثلت  
التجارة الشرقية التي تحدثت عنها وثائق الجنيزة فيما عُرف بتجارة الكارم  
أو الكارمية (٥١). وفي هذا العهد تعرضت موانئ الحجاز بدءًا من آيلة (العقبة)  
لغزو صليبي، تصدت له القوات الأيوبية بكل قوة، وعاد البحر الأحمر بحيرة  
إسلامية. واقتفى خلفاء صلاح الدين أثره في الحفاظ على البحر الأحمر بحرًا  
إسلاميًا، وقامت موانئ البحر الأحمر الغربية والشرقية مثل عدن وجدة  
وعيذاب وآيلة (العقبة) بدور رائد في تجارة الشرق (٥٢).

وفي العهد المملوكي ٦٤٨-٩٢٣هـ تنافس على اغتنام مكاسب التجارة  
الشرقية عبر البحر الأحمر ثلاث قوى سياسية، حكام المماليك في مصر، وحكام  
الحجاز «الأشراف»، وحكام اليمن من الرسوليين ثم الطاهريين، وقد كان يفترض  
أن يحدث التعاون والتنسيق بين هذه القوى لتحقيق التكامل التجاري بينهم  
غير أن ما حصل كان بعكس ذلك تمامًا، فقد وقعت عدة صراعات سياسية  
وعسكرية أدت إلى اضطراب حال التجار وتنقلهم في موانئ البحر الأحمر الغربية  
والشرقية؛ بحثًا عن الميناء الأكثر أمنًا واستقرارًا، متجهين من عدن إلى جدة  
إلى ينبع إلى عيذاب (٥٣). وبقيت جدة عاصمة التجارة الشرقية بلا منازع طيلة  
العهد المملوكي حتى اختفت بجوارها الموانئ الأخرى، بل انتهت تمامًا مثل  
عيذاب والقصير (٥٤).

وللحفاظ على طريق البحر الأحمر وخاصة من بعد محاولة الصليبيين  
غزو الحجاز مُنِع دخول الفرنج للبحر الأحمر؛ حماية للأراضي المقدسة في  
الحجاز، وخشية من القضاء على تجارة المسلمين عبر البحر الأحمر، وأيضًا  
خشية من قيام تحالف مسيحي بين الحبشة وأوروبا، إلا أن حكام مصر وفي  
فترات معينة سمحوا للإيطاليين بعبور البحر الأحمر بإذن خاص، غير أنه  
اكتشف وجود تحالف بين ملك الحبشة إسحاق والفونسو الخامس ملك أرغون  
للقيام بحملة صليبية عام ٨٣٢هـ، فأغلق البحر الأحمر في وجه الأوروبيين،  
إلا أن محاولات الأوروبيين لدخول البحر الأحمر لم تنقطع حتى قدوم الغزو  
البرتغالي في القرن ١٠هـ (٥٥).

وتزايد نشاط البرتغاليين التجاري في الهند، وسيطروا على تجارة التوابل،  
بعد رحلة البرتغالي هنري الملاح عام ٨٣٨هـ / ١٤٣٤م (٥٦).

ومن خلال استعراض الباحثة لتاريخ الصراع السياسي الاقتصادي لحوض

البحر الأحمر فإنها تستنتج رؤية مستقبلية مبنية على تاريخ ذلك الصراع؛ إذ إن معطيات ذلك الصراع تحتم على دول حوض البحر الأحمر الإسلامية اليوم أخذ الدروس المستفادة من ذلك التاريخ لتحقيق أهدافها الاقتصادية، والنهوض باقتصادها عبر منصات التفاعل الاقتصادي، معتمدة على مكامن القوة الجغرافية والثروات التي يمتلكها البحر الأحمر.

ونظرًا لارتباط الاقتصاد بالمجتمع الذي يبني ذلك الاقتصاد فلا بد من تحقيق فكرة الاقتصاد التضامني الاجتماعي التي نادى بها مركز الدراسات الدبلوماسية والإستراتيجية<sup>(٥٧)</sup>؛ فالاقتصاد هو المركب التنظيمي الذي يرسم الطريق لهذا التفاعل بين المجتمع.

لذا بات من الضروري إيجاد نظام اقتصادي يكفل مستقبل دول حوض البحر الأحمر؛ وذلك عبر مجموعة من القواعد الاقتصادية، التي تعتمد على أحكام قانونية، وتنظّم البيئة الاقتصادية بينهم. وتطبيق ذلك على واقع دول حوض البحر الأحمر الإسلامية من وجهة نظر الباحثة ليس بالصعب، في حال توافر عدة عوامل تتضمن: الإيمان بضرورة الوحدة والتعاون، ووحدة الهدف، وتعزيز الثقة بقدراتها البشرية.

وعليه تصوغ الباحثة مفهوم المجال الاقتصادي الذي تبني عليه رؤيتها المستقبلية لرفع المستوى الاقتصادي لدول حوض البحر الأحمر بأنه: الحيز الذي يجمع العديد من التعاملات الاقتصادية بين دول الحوض في سبيل رفع المستوى الاقتصادي لكيانها.

ولأن الاقتصاد الدولي الإطار الذي يجمع المعاملات الاقتصادية بين دول العالم، ويهتم بالعلاقات التجارية بين الدول وقدرتها على المنافسة والتبادل التجاري فيما بينها، وتوضيح أوجه التعاون بين الدول ونتائج هذا التعاون وتأثيره على سكانها، فإنه يعد مصدرًا لحراك اجتماعي بين الدول قبل أن يكون اقتصاديًا، خاصة إذا ما كان بين دول تعرضت عبر تاريخها للاستعمار الذي أثر في اقتصادها لسنوات طويلة.

ومن وجهة نظر الباحثة فإن مجالات التفاعل الاقتصادي بين دول الحوض تعتمد على جانبين، هما: الموقع الجغرافي والأهمية التاريخية من جهة والموارد الاقتصادية من جهة أخرى. وقد استعرضت فيما سبق ما يختص بالجانب الأول؛ وتستهل حديثها عن الموارد الاقتصادية بعرض ثروات دول الحوض التي يعد وقوعها على البحر الأحمر أكبر مورد اقتصادي لها؛ فالبحر الأحمر بوصفه قوة اقتصادية يختزن في أعماقه ثروات طبيعية حية وغير حية متنوعة، فدرجة الحرارة والموقع الجغرافي المحصور بين القارات

جعلت من البحر الأحمر موطنًا لعدد كبير ومتنوع جدًا من الكائنات الحية المختلفة، التي تحتاج إلى درجة حرارة عالية ومياه ضحلة بجانب السواحل؛ لذا فهو موطن لأكثر من ٢٥٠ نوعًا من المرجان؛ إذ يحوي أنواعًا من الشعاب المرجانية في العالم. كما يحتوي على ١٢٠٠ نوع من الأسماك، بينها ٢٠٠ نوع تقريبًا تعيش في البحر الأحمر فقط. ويعد البحر الأحمر بحرًا غنيًا بالمستحاثات «الكائنات غير الحية المتحجرة»، ويعود أسباب كثرة المستحاثات والحفريات السيليكونية في البحر الأحمر إلى البراكين النشطة قديمًا داخله أو في محيطه. وبسبب هذه البراكين يوجد العديد من أنواع الصخور والمعادن داخله، مثل المغنيسيوم والبتروول والفلسبار والفضة والأملاح والرصاص والقصدير والنحاس وغيرها من المعادن المهمة، بالإضافة إلى الثروات الطبيعية غير الحية؛ إذ تشير الدراسات والأبحاث التي أنجزت في البحر الأحمر إلى وجود أنواع عديدة من الثروات المعدنية والبتروولية في قاع البحر الأحمر وخلجانه وجزره وسواحله؛ وتتركز أهم الثروات المعدنية في البحر الأحمر وخليج العقبة في الأغوار الحارة ذات الملوحة العالية، والمحصورة بين خطوط الأعماق التي تصل إلى ألف متر تقريبًا، وتلك التي تتراوح أعماقها بين (١٠٠٠-٢٥٠٠) متر تقريبًا وتمتد في وسط البحر الأحمر<sup>(٥٨)</sup>، فالمواد الذائبة في ماء البحر مصدر للمعادن، غير أن مياه البحر تحتوي على أجسام ذائبة كثيرة غير ملح الطعام نذكر منها على وجه الخصوص: أملاح الماغنيزيا التي قد تكتسب في المستقبل غير البعيد أهمية اقتصادية قصوى<sup>(٥٩)</sup>. وهناك ثروات مصاحبة للرسوبيات الحديثة؛ إذ تعد المنتجات المعدنية التي تحتاج إليها الأقطار النامية للاستخدام المحلي المباشر قليلة نسبيًا إذا ما قورنت بالمعادن التي تنتج أساسًا بغرض التصدير؛ وباستثناء الماء المستخدم لأغراض الري والشرب تعد مواد البناء كالصخور والرمل والأسمنت أهم المواد الخام بالنسبة إلى الإنسان، وفي هذا الصدد تعد الرسوبيات السائبة المتصلة بمنخفض البحر الأحمر غنية بالرمال، كما تعد الصخور البركانية الحممية منجمًا ضخمًا مهمًا للمواد المستخدمة في صناعة مواد البناء، وتعد الثروات المصاحبة للصخور البركانية بما فيها الطاقة الحرارية الأرضية من أهم الثروات غير الحية؛ فقد صحب التحركات البركانية المستمرة نشاط حراري، وتنتج عن ذلك كميات كبيرة من الغاز المشبع بالمعادن الذي تسرب عبر التصدعات الموجودة في الطبقات القريبة من مناطق النشاط البركاني، واختلط بالمواد المشبعة بالكربونات، وقد نتج عن هذا ترسيب معادن الرصاص والزنك والمنجنيز وتوجد بالفعل مناجم لهذه المعادن في مناطق القصر وشريط برنيس الساحلي ووسط جزيرة

سيناء وجبل دحلان في المملكة العربية السعودية ومنطقة حلايب على الساحل السوداني» (٦٠)، وهناك ثروات صخور العصر المايوسيني (٦١) الرسوبية بما فيها المواد الهيدروكربونية، الطبقات السمكية لرسوبيات المايوسيني في قاع حوض البحر الأحمر التي تكون مصادر محتملة ليست فقط للملح والجبس والكبريت لكن أيضا للبوتاس والمعادن المشابهة، وقد قامت الهيئة السعودية السودانية بحفر استكشافي للطبقات والمسح السيزمي (٦٢) الذي قامت به؛ يشير إلى أن التعاقب المايوسيني للبحر الأحمر يتميز بوجود بنيات وخصائص حجرية تناسب التجمعات الهيدروكربونية، كما يحتوي على معادن صناعية ومعادن نفيسة مصاحبة للرسوبيات المتواجدة في مناطق الينابيع الساخنة في أخايد المحور المركزي (٦٣). كما يوجد في البحر الأحمر ثروات طبيعية حية، من أهمها (الثروة السمكية) التي ساعدت في وجودها مجموعة عوامل طبيعية أثرت في إنتاج الثروة السمكية؛ فالبحر الأحمر من البحار المنعزلة أو المغلقة، فهو لا يتصل بالمسطحات المائية المفتوحة، إلا من خلال فتحة في أقصى جنوبه، هي باب المنذب، الذي يبلغ أقصى اتساع له ٢٧ كم، ولا يزيد عمق مياهه عن ١٠٠ متر، وعن طريق هذه الفتحة تتصل مياه البحر الأحمر بمياه خليج عدن والمحيط الهندي؛ مما أثر في حركة المياه به تأثيراً نسبياً، وهو بذلك يكون حوضاً ضيقاً طويلاً، وتلعب الأحوال البيئية للبحار دوراً كبيراً في نمو الكائنات الدقيقة التي تمثل الغذاء الرئيس للأسماك، التي يطلق عليها، البلانكون، إذا كانت نباتية، أو الزيلانكتون، إذا كانت حيوانية، وتتوقف خصوبة البحار على كمية هذه الكائنات، البلانكونية، التي تتواجد في وحدة الحجم من الماء (٦٤)، وتتضافر مجموعة العوامل الطبيعية من رياح وحرارة وحركتي المد والجزر في دعم الإنتاج السمكي. أما بالنسبة إلى درجات الحرارة في مياه البحر الأحمر، فإنها تقع بين دائرتي عرض ٣٦-١٢ - ٣٠ درجة شمالاً، وتعد المنطقة جنوبي دائرة عرض ١٨ درجة شمالاً من أعلى جهات العالم حرارة؛ وعلى ذلك فدرجة حرارة المياه السطحية عادة عالية على مدار السنة، وتظهر درجة التباين الشديد في المناطق الضحلة، وترتفع درجة حرارة الهواء كلما اتجهنا جنوباً ويعد من أسخن المناطق في العالم (٦٥)، وثم مجموعة عوامل بشرية مؤثرة في إنتاج الثروة السمكية، نذكر منها: توافر الأيدي العاملة التي تمارس مهنة الصيد في تحصيل الرزق اليومي.

وتعد الموارد الاقتصادية لأي دولة حجر الأساس الذي يقوم عليه اقتصادها، فقد أنعم الله - عز وجل - على دول حوض البحر الأحمر بالعديد من الموارد الاقتصادية التي إذا اجتمعت فيما بينها قدمت تكاملاً اقتصادياً رفيع المستوى.

فبالإضافة إلى كون البحر الأحمر هو في حد ذاته ثروة؛ فإن كل دولة من دول حوض البحر الأحمر تمتلك العديد من الثروات التي تدعم المجال الاقتصادي؛ وابتداءً بالملكة العربية السعودية فإنها تمتلك أقوى مورد اقتصادي عالمي تتمثل في آبار النفط المغمورة في أراضيها؛ إذ تمتلك ٢٥٪ من الاحتياطات المؤكدة من النفط في العالم، وتصنف بوصفها أكبر دولة مصدرة للنفط، وتلعب دوراً قيادياً في منظمة أوبك (٦٦). كما تمتلك خامس أكبر احتياطات مثبتة من الغاز الطبيعي (٦٧). وتعد «قوى عظمى للطاقة» بامتلاكها ثالث أكبر قيمة إجمالية مقدرة من الموارد الطبيعية. وهذا أدى بدوره إلى ريادتها في المجال الصناعي. كما تمتلك جمهورية مصر العربية العديد من الموارد الاقتصادية المتمثلة في المعادن التي تتنوع من حيث النوع والكم (٦٨)؛ وتتركز موارد جمهورية السودان في ثروته الحيوانية والتي تقدر فيه أعداد حيوانات الغذاء (أبقار - أغنام - ماعز - إبل) بحوالي ١٠٣ ملايين رأس (٣٠ مليون رأس أبقار، ٣٧ مليون رأس أغنام، ٣٣ مليون رأس ماعز، ٣ ملايين رأس من الإبل)، إضافة إلى ٤ ملايين رأس من الفصيلة الخيلية، و٤٥ مليوناً من الدواجن وثروة سمكية تقدر بحوالي ١٠٠ ألف طن للمصائد الداخلية و ١٠ آلاف طن للمصائد البحرية، إلى جانب أعداد كبيرة مقدرة من الحيوانات البرية (٦٩). والعديد من المنتوجات الزراعية؛ وتعد سلة غذاء العالم نظراً لوفرة المياه والتربة الصالحة للزراعة (٧٠). وتمتلك المملكة الأردنية الهاشمية موارد طبيعية، من أهمها: الفوسفات، الغاز الطبيعي، البترول، الصخر الزيتي، كذلك اليورانيوم وغيرها. وتعد مصادر الثروة المعدنية من أهم عوامل التطور الاقتصادي والاجتماعي في الأردن، ويوجد في الأردن معادن وصخور صناعية اقتصادية والمعادن الطينية والنحاس وأملاح البحر والفوسفات والبوتاس الصخري والترافرتين والأحجار وغيرها من المعادن الغنية (٧١). وتمتلك الجمهورية اليمنية أكبر مخزون احتياطي من الجرانيت والرخام على مستوى الشرق الأوسط، ويعد من أجود أنواع الرخام على مستوى العالم بالإضافة إلى الجرانيت، فأرضها خصبة بالمعادن الأخرى عالية النقاوة والمهمة من معادن البازلت واللفت والدولاميت، بالإضافة إلى معدني الذهب والفضة، وبنسب مرتفعة جداً، هذا بالإضافة إلى احتياطات عالية من معادن الرصاص والزنك، والعديد من المعادن الخاصة بصناعات الأسمنت تخولها لتصبح من أولى الدول في صناعة هذه المادة في الشرق الأوسط، وتتصدر اليمن قائمة البلدان المصدرة للبن الذي بدأت تجارته حول العالم عن طريق اليمن (٧٢).

ومن خلال ما سبق تستنتج الباحثة أن مجالات التفاعل الاقتصادي بين

دول حوض البحر الأحمر تعد القوة المركزية لها، وتؤهلها لقيادة الاقتصاد العالمي إذا ما اتحدت؛ فالبحر الأحمر يقع في قلب شبكة معقدة من التفاعلات والمصالح العالمية، وهو ما يحتم على الدول المطلة على البحر الأحمر أن تتكاتف فيما بينها؛ فالتكاتف هو الوسيلة الرئيسة التي يمكن من خلالها حمايته من الدخلاء والمخربين، وهذا لا يمكن أن يحدث إلا من خلال قيام وحدة تضم الدول المطلة عليه أمنياً واقتصادياً؛ وليس ثمة شك في أن ربط دول حوض البحر الأحمر بمعاهدات أمنية واقتصادية يصب في مصلحة تلك الدول، ويمكن من حمايته من أجل النهوض. ومن جهة أخرى سيفتح هذا التكاتف أفقاً كثيرة تسهم في تطوير وتنمية موانئ البحر الأحمر بشقيه الشرقي والغربي، وسيفسح المجال لشبكة خطوط بحرية مواكبة للعصر الحدي؛ متمثلة في العبارات البحرية والقطارات البحرية والمشاريع السياحية المشتركة، ومن ناحية أخرى يسهم في تجديد الموانئ التاريخية التي كانت تسهم إسهاماً كبيراً في نقل حجاج بيت الله الحرام مثل مينائي عيذاب والقصير وغيرهما، مما يسهم في إنعاش المناطق التابعة لها اقتصادياً وتخفيف الضغط على الموانئ المستخدمة حالياً، وتوفير فرص عمل لكثير من الأيدي العاملة في تلك المناطق. وتعاون الدول المطلة على البحر الأحمر له دور مهم في توثيق الروابط بين الشعوب التي تعيش على أرضها.

وتشيد الباحثة بمبادرة المملكة العربية السعودية بقيادة خادم الحرمين الشريفين الملك سلمان بن عبدالعزيز، التي أعلن عنها يوم الأربعاء ١٢ ديسمبر ٢٠١٨م، والتي نادت بالاتفاق على فكرة تأسيس كيان لدول البحر الأحمر لتحقيق الاستقرار في المنطقة، وتعزيز الأمن والاستثمار والتنمية لدول حوض البحر الأحمر، وحماية التجارة العالمية وحركة الملاحة الدولية؛ ويهدف إلى حماية التجارة العالمية وحركة الملاحة الدولية، ويسهم في إيجاد تناغم في التنمية بين الدول في هذه المنطقة الحساسة، ومن ثم يسهم في منع أي قوى خارجية من العبث في هذه المنطقة الحساسة. وستسهم هذه المبادرة بإذن الله في دعم مستقبل دول حوض البحر الأحمر خصوصاً والعالم الإسلامي عموماً. وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين

## خاتمة

تخلص هذه الورقة عن البحر الأحمر الثروة المتجددة عبر العصور إلى عدة نتائج يمكن الإلماع إليها مجملًا في النقاط الآتية:

١. أن تاريخ موانئ دول حوض البحر الأحمر الإسلامية هو الأصل في نمو هذه الموانئ اقتصادياً.

٢. أن الإمكانيات الجغرافية لموانئ وجزر حوض البحر الأحمر الإسلامية قابلة للتطوير.
  ٣. ضرورة تكثيف الجهود نحو تحقيق الوحدة والتعاون بين الدول المشاطئة للبحر الأحمر لحمايته الأمنية من جهة، ورفع المستوى الاقتصادي لها من جهة أخرى.
  ٤. أن مستقبل دول حوض البحر الأحمر الاقتصادي لا يمكن أن ينجح إلا بتحقيق التكامل الاقتصادي بين الدول المطلة عليه.
  ٥. أن مجالات التفاعل الاقتصادي بين دول حوض البحر الأحمر تؤدي إلى زيادة التفاعل الثقافي والاجتماعي بين تلك الدول، كما أن هذا الحوض يسهم في إحداث حضارة مميزة تحت مسمى حضارة دول حوض البحر الأحمر.
  ٦. أن تبني قادة دول حوض البحر الأحمر للرؤية المستقبلية سيسهم في تحقيق كيان تلك الدول، بما يضمن حمايتها من الأطماع الخارجية.
- وتوصي الباحثة بما يأتي:
١. تكثيف الأبحاث العلمية في مجال تطوير موانئ وجزر حوض البحر الأحمر لعرض الرؤى ومناقشتها على طاولة حوار تجمع العديد من المهتمين بمشاريع التطوير لتبادل الخبرات وانطلاق المشاريع التنموية.
  ٢. فسح المجال للشركات الاستثمارية العالمية والمحلية للمساهمة في تطوير موانئ وجزر حوض البحر الأحمر.
  ٣. إنشاء هيئة مشتركة لتطوير الموانئ والجزر المطلة على البحر الأحمر.
  ٤. تسهيل إنشاء مدن جديدة تعمل كظهير حيوي للموانئ المهمة المطلة على البحر الأحمر.
  ٥. دعم المشاريع التي تجمع بين الدول المشاطئة للبحر الأحمر دعمًا يسهم في تشكيل وحدة عربية تستطيع مواجهة الواقع السياسي الذي يدُهم المنطقة.
  ٦. إنشاء مجلس تعاون يجمع بين دول حوض البحر الأحمر الإسلامية ودعم مبادرة المملكة العربية السعودية والعمل بقلب واحد.
  ٧. العمل على إيجاد حراك تفاعلي بين دول حوض البحر الأحمر، في المجالات المسموح بها، مثل المواصلات البحرية، والرحلات الاستكشافية، بضوابط تكفل حقوق كل دولة من الدول.
  ٨. تخصيص مؤتمر سنوي للدول المشاطئة للبحر الأحمر لطرح القضايا والدراسات التي تُعنى بهذه المنطقة الحيوية وتعزيز اقتصادها وتاريخها، على أن يكون بشكل دوري بين تلك الدول.
- وأخيرًا، تسأل الباحثة الله العلي القدير أن يجعل ما قدمته في هذه الورقة خالصًا لوجهه الكريم؛ وآخر دعوانا أن الحمد لله رب العالمين.

تم بحمد الله وتوفيقه.

## الهوامش

- ابن خلدون الإمام عبد الرحمن بن محمد (ت ٨٠٨هـ): مقدمة ابن خلدون، تحقيق درويش الجودي، ط ٢، المكتبة العصرية، (صيدا-بيروت، ١٩٩٦)، ص ٥١. والقلزم مرفأً مصري قديم (السويس حالياً) كانت تنطلق منه الملاحة في البحر الأحمر.
- ابن جبير، محمد بن أحمد بن جبير الكناني الأندلسي (ت ٦١٤هـ): رحلة ابن جبير، دار صادر (بيروت، د ت) ص ٤٩.
- ابن خرداذبه، أبو القاسم عبيد الله: «المسالك والممالك»، وضع فهارسه الدكتور محمد مخزوم، دار إحياء التراث العربي، ط ١، ١٩٨٨ ص ٦١ و ١٣١.
- المقدسي: «أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم»، مكتبة مدبولي، ط ٣، ١٩٩١، ص ١٨.
- ٦- المسعودي، أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت ٣٤٦هـ): «مروج الذهب ومعادن الجوهر»، عني بتنقيحه وتصحيحه شارل بلا، منشورات الجامعة اللبنانية، (بيروت: ١٩٦٥)، ج ١، ص ١٢٥ و ١٢٧.
- الهمداني، الحسن بن أحمد بن يعقوب (ت بعد ٣٤٤هـ): صفة جزيرة العرب، تحقيق محمد الأكوع، دار الآفاق العربية، (القاهرة: ٢٠٠١م)، ب ط، ص ٧٨.
- المصدر السابق، ص ٧٨.
- جرجس، أجييه يونان: «البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربي والصراع العالمي»، مكتبة غريب، (القاهرة، ١٩٧٩) ص ٢٣.
- الزيلعي، أحمد عمر: مكة وعلاقتها الخارجية (٣٠١-٤٨٧هـ)، الرياض: ١٩٨١م، ط ١، ص ١٧٢.
- القوصي عطية: «تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية»، دار النهضة العربية، (القاهرة ١٩٧٦)، ص ١٠.
- سعيد، إبراهيم حسن: البحرية في عصر سلاطين المماليك، دار المعارف (القاهرة: ١٩٨٣م)، ب ط، ص ١٢٢.
- مدني، محمد عمر: البحر الأحمر واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ندوة البحر الأحمر، ص ١٦٥.
- القوصي، عطية: تجارة مصر في البحر الأحمر، دار الكتب العربية (القاهرة: ١٩٧٦م)، ب ط، ص ١٠.
- السلطان عبد المحسن عبد الله: البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي، مركز دراسات الوحدة العربية، ط ١، بيروت، ١٩٨٤م

- ص ٣٣.
- السلطان عبد المحسن عبد الله: البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي، ص ٢٨.
- محمود، توفيق: البحر الأحمر في الاستراتيجية الدولية، مجلة السياسة الدولية، السنة ١٥، العدد ٥٧، (القاهرة ١٩٧٩)، ص ٢٧-٣٧.
- المرجع السابق، ص ٢٨-٢٩.
- قدورة، عماد: حول أمن عربي للبحر الأحمر»، مجلة دراسات إستراتيجية، تصدر عن مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، العدد ٢٢، ط ١، ١٩٩٨، ص ١٤.
- أحمد: بابكر عبدالله حسين العاقب: التنمية الاقتصادية لمحافظة البحر الأحمر، رسالة ماجستير، جامعة أم درمان الإسلامية، السودان: ١٤٢٣هـ/ ٢٠٠٢م، ص ٥.
- رستم، جمال عبد الرحمن يسن، أمن البحر الأحمر في بيئة إقليمية ودولية متغيرة، ديسمبر ٢٠١٣م، مجلة الدراسات الأفريقية، العدد ٥٠، ص ٥٣.
- غوانمة، يوسف: آيلة (العقبة) والبحر الأحمر وأهميتهما الإستراتيجية، دار هشام (إربد: ١٩٨٤م) ط ١، ص ١٣.
- المرجع السابق، ص ١٤.
- للاستزادة انظر: سالم، عبدالعزيز: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، (الإسكندرية: ١٩٩٣م). ب ط، ص ٨.
- المرجع السابق، ص ٩.
- نعناعة، محمود: إسرائيل والبحر الأحمر، مكتبة خانجي، (القاهرة، ١٩٧٤)، ص ٣٠-٣٣.
- محمود، محمود توفيق: البحر الأحمر في الإستراتيجية الدولية، ص ٣٠.
- المرفأى جمع مرفأ وهو: موضع ساحلي هيأته عوامل جغرافية وجيولوجية وطبيعية مختلفة، فيظهر في بعض المناطق في صورة منطقة مياه محمية وصغيرة تمثل مأوى مؤقتاً (Haven). انظر: الرويثي، محمد بن أحمد: الموانئ السعودية على البحر الأحمر، دار المدني (القاهرة: ١٤٠٤هـ/ ١٩٨٤م)، ط ٢، ص ١٨١.
- لسلطان عبد المحسن عبد الله، «البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي»، ص ٢٧-٣٤.
- موانئ جمع ميناء port وهو: المكان الذي تقوم فيه الاستعدادات والتسهيلات لنقل البضائع أو المسافرين من السفن وإليها بصفة منتظمة.

وقيل هو مكان على الشاطئ مزود بالتجهيزات لنقل البضائع من السفن وإليها، ويشتمل الميناء الحديث على أحواض السفن (Docks) التي بها عدد من الأرصفة (Wharves)، لكل منها عمق كاف من الميناء ويحيط بها مجموعة من مخازن الشحن والتفريغ (Sheds) ومخازن للبضائع العامة (Warehouses) ومزودة بروافع وأونشات وغيرها. انظر: الرويثي، محمد بن أحمد: الموانئ السعودية على البحر الأحمر، دار المدني (القاهرة: ١٤٠٤هـ / ١٩٨٤م) ط ٢، ص ١٨١.

- شهاب، حسن صالح: فن الملاحة عند العرب، دار العودة، (بيروت: ١٩٨٢م) ط ١، ص ٢٩.
- الطبري، محمد بن جرير (ت ٣١٠هـ): تاريخ الأمم والملوك، دار الفكر (بيروت: ١٤١٨هـ / ١٩٩٨م) ط ٢، ج ٢، ص ١٣٢.
- ابن خلدون، عبدالرحمن بن محمد (ت ٨٠٨هـ): العبر وديوان المبتدأ والخبر في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر، دار الكتاب اللبناني (بيروت: ١٩٩٩م) ج ١، ص ٢١١.
- للاستزادة، انظر: ابن خلدون: العبر، ج ١، ص ١١.
- العبيدي: عبد العزيز بن راشد، التجارة والملاحة في البحر الأحمر في عصر المماليك، رسالة ماجستير، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، ١٤٠٠هـ - ١٩٨٠م، الرياض، ص ١٢٦.
- علي لي تشين تشونغ: آثار العرب ومآثرهم في الصين عبر التاريخ، المجلة العربية للثقافة، السنة التاسعة عشرة - العدد الثامن والثلاثون، ذو الحجة، ١٤٢٠هـ - مارس (آذار) ٢٠٠٠م، ص ١٥٢.
- عبد العليم: أنور، الملاحة وعلوم البحر عند العرب، المجلس الوطني للثقافة والآداب، (الكويت: ١٩٧٩م) ط ١، ص ٧٢.
- المرجع السابق، والصفحة نفسها.
- السليمان، علي بن حسين: النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى، مكتبة الإنجلو المصرية، (القاهرة: دت)، ص ٩٨.
- تقع عيذاب على الساحل الغربي للبحر الأحمر في أقصى الساحل الجنوبي لمصر المطل على البحر الأحمر على مقربة من الحدود المصرية السودانية، انظر: ياقوت، الحموي: معجم البلدان، ج ٤، ص ١٧١، وقد لعبت عيذاب دورًا تاريخيًا حيث كانت نقطة انطلاق الدعوة الإسلامية منذ خلافة أبي بكر الصديق وعمر بن الخطاب وتواتر ورود المسلمين عليها، للاستزادة، انظر: سالم، سيد عبدالعزيز: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، ص ٤١.

- يقع ميناء القصير إلى الشمال من عيذاب، ويعد أقرب موانئ البحر الأحمر إلى قوص، التي تعد من أهم المدن التجارية على نهر النيل، وتقطع المسافة بينهما في ثلاثة أيام، وقيل في خمسة، وتعد الميناء الثاني لمصر على البحر الأحمر من حيث الأهمية، لقربها من قوص وبعد عيذاب عنها، وقد برزت أهميتها في العصرين الأيوبي والمملوكي مع عيذاب كمركز تجاري، انظر: ياقوت، معجم البلدان، ٤/٣٦٧.
- غوانمة، يوسف: أيلة (العقبة) والبحر الأحمر وأهميتها التاريخية والإستراتيجية دار هشام، (إربيد: ١٩٨٤م)، ط ١ ص ٥٣٢.
- الجار بالراء المهملة: ويطلق عليه ميناء الجابر (المنذر)، وهي بمثابة قرية كثيرة القصور، كثيرة الأهل، على شاطئ البحر فيما يوازي المدينة المنورة، وكان إلى فترات زمنية قريبة ميناء للمدينة المنورة، ونزل به بعض المهاجرين إبان بداية الدعوة الإسلامية إلى الحبشة، وكانت ترفأ إليه السفن من مصر وأرض الحبشة، ومن البحرين والصين؛ ونصفها في جزيرة من البحر، ونصفها في الساحل. وبحذائها قرية في جزيرة من البحر، تكون ميلاً في ميل، لا يعبر إليها إلا في السفن، انظر: البكري الأندلسي، عبد الله بن عبد العزيز (ت ٤٨٧هـ): معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع، تحقيق: مصطفى السقا، دار الكتب (بيروت: ١٤٠٣هـ) ط ٣، ص ٣٥٦-٣٥٥.
- ميناء جُدة، ميناء مهم يقع على الضفة الشرقية من البحر الأحمر، ومن حيث التسمية فقد قيل: إن الجد شاطئ البحر، المقدسي: «جُدة مدينة على البحر، منه اشتق اسمها»، ويذكر في موضع آخر «هي والجار كانتا فرضتي الدنيا، وخرانتي مصر، ومركز قبض المكوس»، انظر: المقدسي، أحسن التقاسيم، ص ٨١.
- حسنين، ربيع: البحر الأحمر في العصر الأيوبي، منشور في كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية، سمنا للدراسات العليا للتاريخ الحديث، القاهرة، جامعة عين شمس، ١٩٨٠م، ص ١٠٦.
- المرجع السابق، ص ١١١-١٢٠.
- موريس: الجغرافيا التاريخية للعالم الإسلامي خلال القرون الأربعة الأولى، ترجمة: عبدالرحمن حميدة، دار الفكر، دمشق: د ت ب ط، ص ٢٧٦.
- جورج حوراني: العرب والملاحه في المحيط الهندي، ترجمة: يعقوب بكر، مكتبة الإنجلو المصرية (القاهرة: ٢٠١٤م) ص ٢٢٧.
- موريس: الجغرافيا التاريخية، ترجمة: عبد الرحمن حميدة، دار الفكر، دمشق، ص ٢٧٨.

- حسنين محمد ربيع: البحر الأحمر في العصر الأيوبي، ص ١١٣.
- ومما يؤكد ازدهار التجارة الشرقية عبر البحر الأحمر ما ورد من خطابات ومراسلات في وثائق الجنيزة التي عُثِر عليها في (سينا جوج) معبد اليهود بالفسطاط بالقرب من القاهرة سنة ١٨٨٩-١٨٩٠ م، ومجموعة أخرى في مقبرة البساتين بالقرب من القاهرة في سنة ١٨٩٧ م، ونقلت معظم هذه الوثائق إلى مكتبات أوروبا وأمريكا انظر: سالم، سيد عبد العزيز: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، (الإسكندرية: ١٩٩٣ م) ب ط، ص ٣٠-٣١.
- هم مجموعة من كبار التجار عملوا في تجارة الهند والشرق الأقصى في التوابل وغيرها انطلاقاً من المحيط الهندي، وقد اختلف في أصل مسمى الكارمية، ونشأتهم أيضاً، للاستزادة، انظر: سالم، سيد عبد العزيز: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، ص ٣٣.
- محمد أمين صالح: تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة، (البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة)، جامعة عين شمس، (القاهرة، ١٩٨٠)، ص ١٦٥.
- المرجع السابق، ص ١٦٧.
- ٥٦- السليمان، علي: علاقة مصر بالحجاز زمن سلاطين المماليك، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، ١٩٧٠ م، ص ١٦٥-١٦٨.
- محمد أمين صالح: تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة، ص ١٧٥.
- فهمي، نعيم زكي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة: ١٩٧٣ م، ص ١٧١.
- مركز الدراسات الإستراتيجية والدبلوماسية: هي مؤسسة بحثية تغطي مجالاً إقليمياً واسع النطاق، يشمل دول المغرب العربي والفضاء الإفريقي والمجال المتوسطي، مع الاهتمام بالشأن التونسي، وللمركز مقران رئيسيان بلندن وتونس... ويعمل المركز على تقديم مساهمات جادة في مجال البحوث الإستراتيجية والأمنية والاقتصادية والدبلوماسية. انظر: مقال: الاقتصاد التضامني والاجتماعي- الحدود والآفاق، مركز الدراسات الدبلوماسية والإستراتيجية، ٢٠١٩-٢٠٢٣ م <https://www.csds-center.com/article>.
- هيئة المساحة الجيولوجية السعودية: جزر المملكة العربية السعودية في البحر الأحمر والخليج العربي، ص ٦٠.
- زكي، مصطفى: ثروات البحر الأحمر، مجلة الخليج العربي، مجلة علمية

- صدرها مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة بالجمهورية العراقية، العدد 34- 1984، المجلد السادس عشر ص 103.
- مصطفى، زكي: الثروات غير الحية في البحر الأحمر، أبحاث ندوة البحر الأحمر المنعقدة بمعهد الدراسات الدبلوماسية، الرياض، 1985م، ص 103.
  - العصر المايوسيني هو: الميوسين أو الميوسيني Miocene هي فترة جيولوجية من المقياس الزمني الجيولوجي تمتد من 23,03 مليون إلى 5,332 مليون سنة مضت، وهو أحد العصور التي مرت بها الكرة الأرضية، والتي نتج عنها الكثير من التغيرات الجغرافية.
  - المسح السيزمي هو: أداة عملية لتحديد التكوين الجيولوجي تحت سطح الأرض، وذلك من خلال جهاز يقوم بإصدار موجات صوتية لباطن الأرض للبحث عن التجاويف الصخرية وما تحويه من مكامن نفطية أو غاز والتأكد من وجودها.
  - زكي، مصطفى: الثروات الغير حية، ص 103.
  - الشهاوي، مختار علي: الثروة السمكية في المملكة العربية السعودية تطبيقات على المنطقة العربية، مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة الملك عبدالعزيز، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، مجلد 4، 1984، ص 199.
  - المرجع السابق، ص 200.
  - أوبك: منظمة الدول المصدرة للنفط، وهي منظمة عالمية تضم اثنتي عشرة دولة تعتمد على صادراتها النفطية اعتماداً كبيراً لتحقيق مدخولها. ويختصر اسمها إلى منظمة الأوبك ويعمل أعضاء الأوبك لزيادة العائدات من بيع النفط في السوق العالمية.
  - للاستزادة انظر: حميدة، عبدالرحمن: جغرافية الوطن العربي، دار الفكر المعاصر (بيروت: 1997م)، ط 2، ص 351-352.
  - للاستزادة انظر: طعمة، عاطف محمد، الفوسفات في مصر: دراسة موجزة في جغرافية الموارد الاقتصادية، جامعة القاهرة، كلية الآداب، 2008، ص 7.
  - للاستزادة انظر: الشامي، صلاح الدين علي: السودان دراسة جغرافية، دار المعارف، (الإسكندرية: د ت) ب ط، ص 358-360.
  - للاستزادة انظر: المرجع السابق، ص 339-400.
  - للاستزادة انظر: البحيري، صلاح الدين: الأردن دراسة جغرافية، منشورات لجنة تاريخ الأردن (عمّان: 1994م)، ط 2، ص 38-41.
  - للاستزادة انظر: حميدة، عبدالرحمن، جغرافية الوطن العربي، ص 397-401.

## قائمة المصادر والمراجع

## • أولاً- كتب المصادر:

- البكري الأندلسي, عبد الله بن عبد العزيز(ت٤٨٧هـ): معجم ما استعجم من أسماء البلاد والمواضع, تحقيق: مصطفى السقا, دار الكتب (بيروت: ١٤٠٣هـ)
- ابن جبير, محمد بن أحمد بن جبير الكناني الأندلسي (ت٦١٤هـ): رحلة ابن جبير, دار صادر (بيروت, د. ت).
- الحموي, أبو عبدالله ياقوت بن(ت٦٢٦هـ): معجم البلدان, دار صادر(بيروت١٩٨٦م) ب ط, ج٢.
- ابن خرداذبه, أبي القاسم عبيد الله (ت: المسالك والممالك, وضع فهارسه الدكتور محمد مخزوم, دار إحياء التراث العربي, ط١, ١٩٨٨.
- ابن خلدون, عبدالرحمن بن محمد (ت٨٠٨هـ): العبر وديوان المبتدأ والخير في أيام العرب والعجم والبربر ومن عاصرهم من ذوي السلطان الأكبر, دار الكتاب اللبناني (بيروت: ١٩٩٩م), ج١.
- ابن خلدون, المقدمة, تحقيق: درويش الجويدي, ط٢, المكتبة العصرية, (بيروت: ١٩٩٦).
- ابن رسته, أبو علي أحمد بن عمر, (ت٢٩٠هـ): الأعلاق النفيسة, (بريل, ليدن, ١٨٩١م).
- ابن سعيد, علي بن موسى بن محمد المغربي: بسط الأرض في الطول والعرض, تحقيق: خوان قرنيط خنييس, مطبعة كريما ديس, (تطوان: ١٩٥٨م) ب ط.
- الطبري, محمد بن جرير(ت٣١٠هـ): تاريخ الأمم والملوك, دار الفكر (بيروت: ١٤١٨هـ/١٩٩٨م), ط٢, ج٢.
- المسعودي, أبو الحسن علي بن الحسين بن علي (ت٣٤٦هـ): مروج الذهب ومعادن الجوهر, عُني بتنقيحه وتصحيحه شارل بلا, منشورات الجامعة اللبنانية, (بيروت: ١٩٦٥), ط١.
- المقدسي, محمد بن أحمد بن البناء البشاري (ت٣٨٠هـ): أحسن التقاسيم في معرفة الأقاليم, دار إحياء التراث العرب, (بيروت: ١٩٨٧م). ب ط.
- الهمداني, الحسن بن أحمد بن يعقوب (ت بعد٣٤٤هـ): صفة جزيرة العرب, تحقيق: محمد الأكوغ, دار الآفاق العربية, (القاهرة: ٢٠٠١م), ب ط.

## ثانياً- المراجع العربية:

- البحيري, صلاح الدين: الأردن دراسة جغرافية, منشورات لجنة تاريخ الأردن (عمّان: ١٩٩٤م), ط٢.
- الرويثي, محمد بن أحمد: موانئ السعودية في البحر الأحمر, دار المدني (القاهرة)

٢٠٤: ١٤٠هـ / ١٩٨٤م ط ٢.

- الزيلعي، أحمد عمر: مكة وعلاقتها الخارجية (٣٠١-٤٨٧هـ)، (الرياض: ١٩٨١م)، ط ١.
- السليمان، علي بن حسين: النشاط التجاري في شبه الجزيرة العربية أواخر العصور الوسطى، مكتبة الأنجلو المصرية، (القاهرة: د ت).
- السلطان، عبد المحسن عبد الله: البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي، مركز دراسات الوحدة العربية، ط ١، بيروت، ١٩٨٤م.
- القوصي، عطية، تجارة مصر في البحر الأحمر منذ فجر الإسلام حتى سقوط الخلافة العباسية، دار النهضة العربية، القاهرة ١٩٧٦م.
- جرجس، أجييه يونان: البحر الأحمر ومضايقه بين الحق العربي والصراع العالمي، مكتبة غريب، القاهرة، ١٩٧٩.
- جورج حوراني: العرب والملاحة في المحيط الهندي، ترجمة: يعقوب بكر، مكتبة الأنجلو المصرية (القاهرة: ٢٠١٢م) ط ١.
- حميدة، عبدالرحمن: جغرافية الوطن العربي، دار الفكر المعاصر (بيروت: ١٩٩٧م)، ط ٢.
- ربيع، حسنين محمد: البحر الأحمر في العصر الأيوبي، منشور في كتاب البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية، سمنار للدراسات العليا للتاريخ الحديث، (القاهرة: جامعة عين شمس، ١٩٨٠م).
- سالم، عبد العزيز: البحر الأحمر في التاريخ الإسلامي، مؤسسة شباب الجامعة، (الإسكندرية: ١٩٩٣م).
- سعيد، إبراهيم حسن: البحرية في عصر سلاطين المماليك، دار المعارف (القاهرة: ١٩٨٣م)، ب ط.
- شهاب، حسن صالح: فن الملاحة عند العرب، دار العودة، (بيروت: ١٩٨٢م)، ط ١.
- صلاح الدين الشامي، موانئ السودان (دراسة تاريخية جغرافية)، إشراف الإدارة العامة للثقافة والتربية والتعليم الإقليمي الجنوبي، مكتبة مصر، (القاهرة، ١٩٦١م).
- طعمة، عاطف محمد، الفوسفات في مصر: دراسة موجزة في جغرافية الموارد الاقتصادية، جامعة القاهرة، كلية الآداب، ٢٠٠٨م.
- عبد العليم، أنور: الملاحة وعلوم البحر عند العرب. المجلس الوطني للثقافة والآداب، (الكويت: ١٩٧٩م) ط ١
- غوانمة، يوسف: آيلة (العقبة) والبحر الأحمر وأهميتهما الإستراتيجية، دار هشام (إربد: ١٩٨٤م) ط ١.
- فهمي، نعيم زكي: طرق التجارة الدولية ومحطاتها بين الشرق والغرب، الهيئة المصرية العامة للكتاب، (القاهرة: ١٩٧٣م).
- محمد أمين صالح: تجارة البحر الأحمر في عصر المماليك الجراكسة، (البحر الأحمر في التاريخ والسياسة الدولية المعاصرة)، جامعة عين شمس، القاهرة، ١٩٨٠.
- نعناعة، محمود: إسرائيل والبحر الأحمر، مكتبة خانجي، القاهرة، ١٩٧٤م، ب ط.
- ثالثاً- المراجع الأجنبية المترجمة:

- مورييس: الجغرافيا التاريخية للعالم الإسلامي خلال القرون الأربعة الأولى، ترجمة: عبد الرحمن حميدة، دار الفكر، دمشق.
- د ت، ب ط.
- رابعاً- الرسائل العلمية:
- أحمد، بابكر عبدالله حسين العاقب: التنمية الاقتصادية لمحافظة البحر الأحمر، رسالة ماجستير، جامعة أم درمان الإسلامية، السودان: ١٤٢٣هـ/ ٢٠٠٢م.
- سعيد، إبراهيم حسن: البحرية في عصر سلاطين الماليك، دار المعارف (القاهرة: ١٩٨٣م)، ب ط.
- السليمان، علي بن حسين: علاقة مصر بالحجاز زمن سلاطين الماليك، رسالة ماجستير، جامعة القاهرة، ١٩٧٠م.
- العبيدي: عبدالعزيز بن راشد، التجارة والملاحة في البحر الأحمر في عصر الماليك، رسالة ماجستير، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، الرياض: ١٤٠٠هـ - ١٩٨٠م.
- خامساً- المقالات والأبحاث والدوريات:
- رستم، جمال عبد الرحمن يسن: أمن البحر الأحمر في بيئة إقليمية ودولية متغيرة، ديسمبر ٢٠١٣م، مجلة الدراسات الإفريقية العدد ٥٠.
- شديد، كمال: البحر الأحمر في الميزان العربي والعالمي، مجلة الدفاع، العدد ١٢١، مؤسسة الأهرام، (القاهرة، آب / أغسطس ١٩٩٦).
- الشهاوي، مختار علي: الثروة السمكية في المملكة العربية السعودية تطبيقات على المنطقة العربية، مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية، جامعة الملك عبدالعزيز، كلية الآداب والعلوم الإنسانية، مجلد ٤، ١٩٨٤.
- علي لي تشين تشونغ: آثار العرب ومآثرهم في الصين عبر التاريخ، المجلة العربية للثقافة، السنة التاسعة عشرة - العدد الثامن والثلاثون، ذو الحجة، ١٤٢٠هـ - مارس (آذار) ٢٠٠٠م.
- قدورة، عماد: حول أمن عربي للبحر الأحمر، مجلة دراسات إستراتيجية، تصدر عن مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، العدد ٢٢، ١، ١٩٩٨م.
- محمود، محمود توفيق: البحر الأحمر في الإستراتيجية الدولية، مجلة السياسة الدولية، السنة ١٥، العدد ٥٧، القاهرة ١٩٧٩.
- مصطفى، زكي: ثروات البحر الأحمر، مجلة الخليج العربي، مجلة علمية يصدرها مركز دراسات الخليج العربي بجامعة البصرة بالجمهورية العراقية، العدد ٣/٤ - ١٩٨٤، المجلد السادس عشر.
- مدني، محمد عمر: البحر الأحمر واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، ندوة البحر الأحمر، ص ١٦٥.
- مقال: الاقتصاد التضامني والاجتماعي- الحدود والآفاق، مركز الدراسات الدبلوماسية والإستراتيجية، ٢٠٠٣-٢٠١٩م. <https://www.csd-center.com/article/>