



سلسلة الدراسات الاستراتيجية (1)

دول حوض البحر الأحمر

(نظرة مستقبلية)



دول حوض البحر الأحمر - نظرة مستقبلية

د. شيم الطاهر محمد علي البشير
د. أمينة العريمي
د. محمد زين احمد محمد نورين

2021

وحدة البحوث والنشر - مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر - السودان



ردمك ISBN 7-3-803-99988-978
رقم الإيداع: 0608/2021

دار آريثريا للنشر والتوزيع
Arriytria for Publishing and Distribution

سلسلة الدراسات الاستراتيجية (1)

دول حوض البحر الأحمر (نظرة مستقبلية)

د. شيم الطاهر محمد علي البشير
د. أمينة العريمي
د. محمد زين أحمد محمد نورين



وحدة البحوث والنشر - مركز بحوث ودراسات دول
حوض البحر الأحمر (السودان)
الطبعة الأولى 2021م

فهرسة المكتبة الوطنية أثناء النشر - السودان

338.544 شيم الطاهر محمد علي 1974 -

ع. أ. د.

دول حوض البحر الأحمر: نظرة مستقبلية/ شيم الطاهر محمد علي، أمينة العريمي ، محمد زين

أحمد محمد- الخرطوم: دار آريثريا 2021

48 ص؛ 24 سم.- (سلسلة دراسات حوض البحر الأحمر)

ردمك: ISBN 978-99988-803-3-7

1- التنبؤات الاقتصادية. أ- أمينة العريمي (م. مشارك)-1979 ب-محمد زين أحمد (م. مشارك) 1965 - ج-العنوان د-السلسلة

فهرسة المكتبة الوطنية السودانية-السودان

الخرطوم : مركز دول حوض البحر الأحمر 2021

تصدر عن دار آريثريا للنشر والتوزيع -السوق العربي-السودان - الخرطوم



دار آريثريا للنشر والتوزيع

Arrythria for Publishing and Distribution

كلمة الناشر

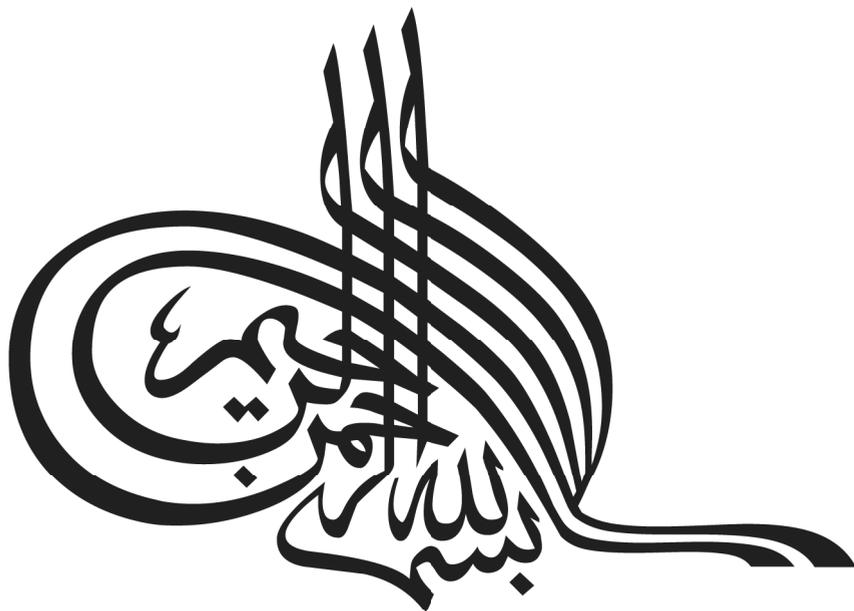
الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين

وبعد

القارئ الكريم:

سلسلة دراسات دول حوض البحر الأحمر مجموعة من الإصدارات الجديدة والدراسات المختارة؛ وهي ثمرة التعاون بين دار آرثيريا للنشر والتوزيع ومركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر - السودان.

هذه السلسلة هي باكورة إصدارات دار آرثيريا للنشر والتوزيع من إعداد وإشراف وحدة البحوث والنشر بمركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر تضمنت عدد من الدراسات المختارة التي تطرقت لبعض قضايا البحر الأحمر المختلفة ونشرت في مجلات القلزم العلمية المتخصصة ، وكتب أخرى تناولت موضوعات دول حوض البحر الأحمر وخاصة السودان. ويسر دار آرثيريا للنشر والتوزيع أن تسهم في تفعيل الحراك العلمي والبحثي بنشرها لهذه الدراسات والبحوث المتنوعة لتفد به مكتبة دول حوض البحر الأحمر والمكتبة العالمية بعدد وافر ومميز من الكتب القيمة ، محققة بذلك شعارها المطروح (نحو نشر علمي رصين وهادف).



المحتويات

مستقبل العلاقات السياسية بين دول حوض البحر الاحمر.....(16-7)

د. شيم الطاهر محمد علي البشير

إتحاد الدول المطلة على حوض البحر الأحمر.....(32-17)

د. أمينة العريمي

المشروعات الاقتصادية المشتركة بين دول حوض البحر الأحمر.....(47-33)

د. محمد زين أحمد محمد نورين

مستقبل العلاقات السياسية بين دول حوض البحر الأحمر

أستاذ مساعد - كلية شرق النيل

د. شيم الطاهر محمد علي البشير

مقدمة:

شهدت العلاقات السودانية الارتبية تطوراً ملحوظاً بعد استقلال ارتريا، ويمكن ان يستمر هذا التطور والتكامل في العلاقات ضمن منظومة دول حوض البحر الاحمر. العلاقات الدولية فرع من فروع العلوم السياسية يهتم بدراسة كل الظواهر التي تتجاوز حدود الدولة، ولا يقتصر على دراسة أو تحليل الجوانب أو الأبعاد السياسية فقط في العلاقات بين الدول وإنما يتعداها إلى مختلف الأبعاد الاقتصادية والعقائدية والثقافية والاجتماعية.....الخ. كما يشمل كثيراً من الأشكال التنظيمية سواء كانت تتمتع بالشخصية القانونية الدولية أو لا تتمتع بها. وهذه الدراسة تقف على العلاقات بيت دول حوض البحر الاحمر وتقتصر على نموذج العلاقات بين السودان وارتريا لخصوصية العلاقة بين البلدين.

مصلحات الدراسة:

يثير مفهوم العلاقات الدولية، العديد من الإشكاليات النظرية والتحليلية، حول تعريف المفهوم، وتداخله مع العديد من المفاهيم الأخرى التي تتشابه معه، حيث لا يوجد تعريف متفق عليه للمفهوم، كما أن هناك فجوة تفصل بين معنى المصطلح الشائع استخدامه في الغرب (International Relations) وترجمته الحرفية "العلاقات الأممية" - وبين الترجمة العربية الشائعة لهذا المصطلح وهي "العلاقات الدولية" فالعلاقات بين الأمم تختلف في مفهومها ومضمونها عن العلاقات بين الدول. كذلك توجد مصطلحات أخرى تستخدم كمترادفات أو كبدايل للدلالة على نفس الموضوع رغم ما بينها من خلاقات واضحة. ومن هذه المصطلحات، مصطلح (International Affairs) وترجمته الشائعة في اللغة العربية هي "الشؤون الدولية"، ومصطلح (Intentional Politics) وترجمته الشائعة "السياسة الدولية"؛ ومصطلح (Foreign Affairs) وترجمته "الشؤون الخارجية"؛ ومصطلح (World Politics)، وترجمته "السياسة العالمية"، ومصطلح (Global Politics) وترجمته "السياسة الكونية".

وفي إطار هذه المصطلحات يرى البعض أن الخلاف بين الباحثين حول تسمية التفاعلات التي تقع خارج حدود الدول يدور حول محورين: الأول: يتعلق بمهية هذه التفاعلات، وما إذا كان من الأفضل تسميتها علاقات، أم شؤون، والثاني: يدور حول أطراف هذه التفاعلات، وهل الأفضل نسبتها إلى الأمم والشعوب أم إلى الدول أم إلى العالم ككل.

السياسة:

تعرف السياسة لغةً بأنها عبارة عن معالجة الأمور، وهي مأخوذة من الفعل ساسَ ويسوس، وهي على مصدر فعالة، أما اصطلاحاً فتعرف بأنها رعاية كافة شؤون الدولة الداخلية، وكافة شؤونها الخارجية، وتعرف أيضاً بأنها سياسة تقوم على توزيع النفوذ والقوة ضمن حدود مجتمع ما.⁽¹⁾

السياسة الخارجية:

يعرف د. فاضل زكي محمد السياسة الخارجية بأنها «الخطة التي ترسم العلاقات الخارجية لدول معينة مع فيها من الدول أما محمد طه بدوي فيؤكد أنها برنامج عمل الدولة في المجال الخارجي،» أما د. مازن إسماعيل الرمضاني فيعرفها عمودياً بأنها: أنماط السلوك السياسي الخارجي الهادفة والمؤثرة التي التي تتحرك من خلالها الدولة حيال الوحدات⁽²⁾ الاستراتيجية تعني أصول القيادة الذي لا اعوجاج فيه، فهي تخطيط عال المستوى، فمن ذلك الاستراتيجية العسكرية أو السياسية التي تضمن للإنسان تحقيق الأهداف من خلال استخدامه وسائل معينة، تعني الطريق أو الاستراتيجية، فهي علم وفن التخطيط والتكتيك والعمليات، ثم استعملت هذه الكلمة في المجالات المتعددة في شتى مناح الحياة العامة، تعريف الاستراتيجية العسكرية:

تُعرف الاستراتيجية عند الإغريق القدماء على أنها الفن العام، وقد ارتبطت بعلاقة منطقية مع الوسائل العسكرية والطرق التي يتم استخدامها للوصول إلى الأهداف السياسية والوطنية، أما بالنسبة للقائد العسكري في ساحة الحرب، فإن تكتيكات المعارك تُعد من الاستراتيجيات العملية التي يُستخدم فيها فن القتال لشن حملات تهدف إلى تحقيق أهداف سياسية مُحددة للحرب، حيث إن وضع استراتيجية عسكرية، وتحديد أهداف الحملات السياسية، وبناء القوات المُسلحة تعتبر من الأدوات العديدة التي تُساهم في الاستراتيجية بصورتها العامة، وغالباً ما تُسمى بسياسة الأمن القومي⁽³⁾

العلاقات السودانية الارترية ومقوماتها:

تناولت هذه الورقة العلاقات السودانية الأريترية وذلك من المنظور السياسي وتذهب الورقة الى أن السودان وأريتريا تربط بينهما علاقة تاريخية لا يمكن تجاوزها وفي ذات الوقت لا بد من وضع أسس ومعالم واضحة بين البلدين حيث ينتمي السودان وأريتريا لذات النظام الإقليمي للقرن الأفريقي، وتهدف الورقة الى محاولة إيجاد نمط لعلاقات سياسية مستقرة مستمرة بحيث تحفظ المصالح الدائمة للبلدين وتجنب العوامل المؤدية للتوتر السياسي أو الصراع بين البلدين وأن يكون هذا النمط مبنياً على الاقتصاد والمصالح المشتركة بينهما، فمنطقة القرن الأفريقي على المستوى الإقليمي والدولي هي المنطقة الأكثر انتعاشاً وشراسةً وتأثيراً على المستوى الإقليمي والدولي وهي المنطقة الأكثر تأثيراً في العلاقات الدولية.

لذلك يحرص السودان على توثيق علاقته مع دول الجوار خاصة دول القرن الأفريقي نسبة للموقع المتميز الذي تتمتع به المنطقة وبالتالي فإن العلاقات مع دولة أريتريا شديدة الأهمية نسبة للموقع الجيوسوسياسي لأريتريا الذي يجعلها من الدول المؤثرة في منطقة حوض البحر الأحمر.

فالعلاقات السودانية الأريتيرية قديمة ضاربة جذورها في التاريخ القديم منذ ان ظهرت الحضارة الانسانية في سواحل البحر ولا شك أن البلدين تأثرا بموجات الهجرات البشرية على شواطئ البحر الأحمر من الشمال أو الجنوب وأيضا من عمق القارة الأفريقية، بالإضافة الى السمات التي تجمعهما أكثر من أن تفرق بينهما حيث ينتمي البلدان الى العالم العربي والاسلامي ويعتبران من الدول المؤسسة لمنظمة الإيقاد وقد ظل التفاعل بين البلدين مستمراً عبر حقبة مختلفة من التاريخ وكنتاج لتدخل عدة عناصر قديمة ومعاصرة أدى ذلك الى توتر العلاقات في ظل الأنظمة السياسية المختلفة.

فعلاقات السودان الخارجية هي علاقات إعمار من اجل السلم والأمن الدوليين وقد جاء اهتمام السودان بالفضاء الأفريقي لأن له دوراً مؤثراً في النظام الاقليمي والعربي، والسودان هو الجسر الذي يربط بين القارة الأفريقية والدول العربية وتوسع هذه الدراسة لإبراز دور السودان في النظام الإقليمي وعلاقته مع دولة أريتريا وقد ظل دور السودان مركزياً في الساحة الدولية والإقليمية.

السودان يسعى لتعزيز الروابط مع القارة الأفريقية وبناء أفق استراتيجي مشترك مع دول القرن الأفريقي على وجه الخصوص والعلاقات السودانية تقوم على تمثين القيم الانسانية المشتركة وتبادل المصالح. الدور الاقليمي للسودان يتضمن رؤية لمستقبل الاقليم وعلاقات متوازنة مع القوى الفاعلة به وسياسة فاعلة في مواجهة مشكلاته وقضاياها على النحو الذي يحقق مصالح دول الإقليم وكذلك المصلحة الحيوية للسودان، فهذا الدور ليس نشاطاً سياسياً مؤقتاً أو مفاجئاً في السياسة الخارجية للسودان ولكن توجه عام، فالدور الاقليمي ليس قراراً سياسياً وإنما مجموعة من العوامل التي تتفاعل لتنتج محصلة لهذا التفاعل.

الدور في مجال العلاقات الدولية كأداة من أدوات تحليل السياسة الخارجية للسودان وكأداة لفهم التفاعلات بين الدول فالنظام الاقليمي يتكون من عدة دول تربط بينها روابط جغرافية وتاريخية وشبكة معقدة من التفاعلات السياسية والاقتصادية والاجتماعية والتقارب الجغرافي هو الأساس الموضوعي لتعريف الأنظمة الاقليمية، ويعد النظام الاقليمي اداة افتراضية تحليلية لا تشير الى وجود مادي.

علاقات السودان مع دول القرن الأفريقي وهي منطقة مهمة وتعتبر إحدى المناطق الاستراتيجية بالغة الأهمية في التقسيم الجيوبوليتيكي، فالقرن الأفريقي يشرف على أهم الممرات المائية العالمية التي يعبر من خلالها ما يقدر بـ (60%) من التجارة العالمية، كما أنه يمثل الحاضن لنهر النيل الذي يمثل أحد ركائز الأمن القومي العربي في منطقة الشرق العربي شحيحة الموارد الطبيعية، وهناك كثافة سكانية عالية، وأنه اقليم مرتبط تاريخياً وثقافياً بالفضاء العربي الاسلامي، مما يجعل الدفع بالعلاقات معه الى علاقات إعمار أمر ميسوراً للغاية.

يتحدد النطاق الجغرافي لدراسة النظام الإقليمي لدول القرن الإفريقي التي تضم الصومال وجيبوتي وأريتريا وإثيوبيا ويضم لها السودان وجنوب السودان وكينيا ويوغندا على رأي آخر تعريف للقرن الإفريقي، وعلى النطاق الزماني الورقة معنية بفترة ما بعد الحرب الباردة 1989م - 2011م، وتوسع لإيجاد مقاربات موضوعية بين مختلف المفاهيم والرؤى التي ستطرح من خلالها الاتجاهات المسيطرة على العلاقات بين دول القرن الإفريقي والسودان(4).

الأهمية الجغرافية:

يبلغ طول سواحل البحر الأحمر والتي تشمل خليج عدن وخليج السويس والعقبة (4371) ميلاً معظمها أو كلها عربية باستثناء دولة اريتريا التي رفض نظامها الانضمام الى جامعة الدول العربية وهذا على الرغم من أن 75% من سكان هذا البلد هم من العرب المسلمين. وتبلغ مساحة البحر الأحمر (178) ألف ميل مربع ولكل ميل من الساحل يقابله (57,9) أميال مربعة من المسطح المائي والمدلول الجيوبولوتيكي لهذه الميزة يعني إحكام السيطرة على البحر الأحمر وخاصة عند طرفيه الجنوبي والشمالي حيث تضمحل المياه، ويقع على البحر الأحمر خليج العقبة والسويس ومضي باب المنذب ومجموعة جزر يبلغ عددها (379) جزيرة تقريباً، أي أن لكل ميل من المسطح المائي يقابله (2,1) جزيرة، وتتركز هذه الكثافة للجزر في الجزء الجنوبي وتقل كلما اتجهنا شمالاً، وعلى الرغم من أن هذه الكثافة للجزر تعيق الملاحة السطحية إلا أنها تصلح لأغراض عسكرية وللإستيطان المسلح خاصة تلك القريبة من المداخل، وتكمن أهمية البحر الأحمر الجغرافية في أنه يعتبر أكثر اتساعاً من البحر الأحمر الجغرافي إذ لا تقتصر على الدول المطلة عليه مباشرة بل ويتعدى ذلك ليشمل الدول الأخرى التي ترتبط سياسياً واقتصادياً أو عسكرياً واستراتيجياً بالبحر الأحمر كمنطقة الشرق الأوسط ودول الخليج العربي ودول القرن الإفريقي(5).

إن الموقع الاستراتيجي لإرتريا يجعلها مؤهلة لكي تكون مركزاً تجارياً للإنتاج والتصدير لمختلف مناطق العالم، مما يجعل الفرص المتاحة للاستثمار أكثر جاذبية لرأس المال الأجنبي كما إن إرتريا مازالت بلداً بكرةً وثرواتها الطبيعية مازالت حتي الآن غير مكتشفة ، وينتظرها مستقبل واعد في حال تحسن إدارة البلاد.(6)

ونظراً إلى موقع الجزيرة الإستراتيجي، القريب من باب المنذب، ومن خطوط الملاحة الرئيسية في البحر الأحمر، فقد حاولت القوى العالمية الكبرى التمرکز فيها، لإنشاء قواعد عسكرية، خاصة أن في الجزيرة مطاراً ومهبطاً للطائرات العمودية وأرصفت عامة ومحطات للاتصالات ومنارات (فنارات) لإرشاد السفن، إلى جانب ثروات اقتصادية، كالزراعة ومصايد الأسماك واللؤلؤ.

إن الامكانيات الاقتصادية للدولة تعد أحد أهم المقومات الأساسية في تكوين قوتها القومية وبالتالي وبالتالي تشكل أداة مهمة من أدوات تنفيذ السياسة الخارجية فإن الدول تختلف في وقتها وامكانياتها تبعاً لاختلاف قدراتها الاقتصادية(7)

مستقبل العلاقات بين البلدين كنموذج للعلاقات بين دول منطقة البحر الاحمر:

بحكم موقعها الاستراتيجي الذي يطل على البحر الأحمر بطول 1000 كلم وقربها من الممر المائي الاستراتيجي باب المنذب الذي يربط بين القارات الثلاثة إفريقيا وآسيا وأوروبا ظلت إرتريا عبر القرون منطقة تجارية مفتوحة للتبادل التجاري وإقامة علاقات اقتصادية بين مختلف الشعوب... فإذا تكاملت دولة إرتريا مع السودان فستكون هذه اضافة معتبرة للدولتين بحكم ان السودان يمتد بذلك حتى منطقة استراتيجية هي باب المنذب.

الثروة الحيوانية: تصنف إرتريا من ضمن المعدلات المتوسطة عالميا ووفقا لتقديرات إحصائية وردت في تقرير وزارة الزراعة الإرترية في عام 2012م يوجد في إرتريا (1.9) مليون رأس من الأبقار و(2.1) مليون رأس من الأغنام، و (4.7) مليون رأس من الماعز، و(318.914) رأس من الإبل و(518.459) رأس من الخيول. وتعتبر الثروة الحيوانية المصدر الرئيسي للعيش وتحسين الوضع الاقتصادي لنسبة (20%-30) من سكان المناطق الريفية، وتوجد حوالي 60% من الثروة الحيوانية في مناطق المنخفضات الإرترية، و لها دور حيوي في الاقتصاد الإرتري إذ تساهم بما يقدر بـ 36% من الناتج المحلي حسب تقرير الفاو 2005م .

الثروة السمكية: تعتبر إرتريا من أكثر الدول المطلة على البحر الأحمر تمتعا بالثروة البحرية الهائلة، حيث تصل مساحة المياه البحرية الإرترية التي يمارس فيه الصيد 52000 كلم مربع [iv]، وتمتلك أكثر من (1000) نوع من الأسماك، فضلاً عن أكثر من 220 نوع من المرجان [v]، وقد قدر خبراء في الأمم المتحدة بإمكانية أن تصيد إرتريا ما مقداره 70 ألف طن سنوياً، غير أن إنتاجها لا يتناسب وحجم ما يذخر به ساحلها الممتد.

(بافتراض أن هناك تحسناً في أداء الاقتصاد الإرتري خاصة بعد عام 2010م حيث بدأت شركات التعدين الإنتاج والتصدير فإن هذا النمو مازال قاصراً ولم ينعكس على الحياة اليومية للمواطن الإرتري في تخفيف حدة الفقر وتوفير الاحتياجات الأساسية له، بل إن الأزمات التي كانت تعاني منها البلاد والمتمثلة في أزمة نفاذ المواد الأساسية في البلاد ما زالت قائمة فضلاً عن ضعف التمويل لقطاعات هامة في البلاد مثل التعليم والصحة والبنية التحتية.)⁽⁸⁾

ولكن يبدو أن العلاقات بدأت تسير إلى الأحسن فقد رد الرئيس الأريتري على سؤال من صحيفة بقوله: «نحن في هذا المجال لدينا شركاء هم السودانيون إذ نعمل معهم... وهناك في السودان خبرات كبيرة من خلال الشركات العالمية، وبحكم أن هذا المجال يحتاج إلى قدرات بشرية، كما إن الموارد تحتاج إلى استراتيجية وخطة... ونحن نبحث عن شركاء في هذا المجال، وعندنا تجربة لا بأس بها مع السودان على الرغم من أننا لا زلنا في بداية المرحلة لتطوير مواردنا.. والموارد تحتاج إلى تأهيل قدرات بشرية مسبقة، وفي هذا المجال أقول إن السودان يمتلك قدرات كبيرة في مجال البترول والغاز».

في ذات الوقت إلى أن ثمة عدة مجالات يمكن أن تتعاون فيها الدولتان، وقد أجملها في الزراعة والرعي والتجارة والسياحة والطاقة والاتصالات والتعليم. كما ان التجارة بين أريتريا والسودان، ظلت تعاني من التهريب ودخول السلع بطريقة غير شرعية، لذا نرى أن التعاون بين البلدين في مجال التجارة مهم، وأن فتح

التجارة الحدودية يقلل من نشاط التهريب، فتجارة الحدود تختلف عن التجارة المفتوحة، لأنها عبارة عن تبادل سلع بسلع، وبذلك توفر النقد الأجنبي وتلعب دوراً كبيراً في استتباب الأمن ورفع المستوى المعيشي، خاصة لسكان المناطق الحدودية؛ وحسناً فعلت ولاية كسلا بتوقيع بروتوكول التبادل التجاري بين ولاية كسلا ودولة أريتريا في مارس من العام الماضي، وإن كنا نرى أن توقيع المزيد من البروتوكولات مهم، خاصة بعد إنشاء طرق برية تربط بين البلدين، وأهمها طريق (كسلا اللفة - أريتريا)، وطريق (أريتريا - طوكر - قرورة)، الذي شُيّد جزء مقدر منه وما تبقى قيد التشييد، وهذه الطريق تتم بشراكة سودانية أريتريّة وتمويل عربي؛ يأتي ذلك ضمن الطريق القاري الذي يبلغ (400) كيلو متر، يصل حتى أسمرأ (ثم مصوع)».

لقد ظلت التجارة بين ارتريا والسودان تعاني من التهريب ودخول السلع بطريقة غير شرعية لذا نرى ان التعاون بين البلدين في مجال التجارة مهم وان فتح التجارة الحدودية يقلل من نشاط التهريب، فتجارة الحدود تختلف عن التجارة المفتوحة لانها عبارة عن تبادل سلع بسلع وبذلك توفر النقد الاجنبي وتلعب دورا كبيرا في استتباب الامن ورفع المستوى المعيشي خاصة لسكان المناطق الحدودية. وحسناً فعلت ولاية كسلا بتوقيع بروتوكول التبادل التجاري بين ولاية كسلا ودولة اريتريا في مارس من العام الماضي، وان كنا نرى ان توقيع المزيد من البرتوكولات مهم خاصة بعد انشاء طرق برية تربط بين البلدين وأهمها طريق (كسلا اللفة - اريتريا)، وطريق (اريتريا - طوكر - قرورة) الذي شيد جزء مقدر منه وما تبقى قيد التشييد وهذه الطريق تتم بشراكة سودانية ارترية وتمويل عربي يأتي ذلك ضمن الطريق القاري الذي يبلغ (400) كيلومتر يصل حتى أسمرأ (ثم مصوع).

ويمكن ان تتضح اهمية هذه الطرق اذا طالعنا حديث حسن فتحي مدير تجارة الحدود بولاية كسلا الذي قال إن الطريق القاري يعتبر إحدى الدعامات الإقتصادية والإجتماعية للبلدين خاصة وأن كل المناطق الحدودية بين السودان وإريتريا تشهد نشاطاً إقتصادياً كبيراً مما يدفع بزيادة الإيرادات في الدخل القومي.⁽⁹⁾

أما في مجال الطاقة، فقد سبق السودان أريتريا في هذا المجال، ويمكن أن يسهم بخبراته في مجال التعدين والبترو، كما نجد أن الكهرباء متوفرة في السودان، ويمكن أن يمد السودان أريتريا باحتياجاتها من الطاقة الكهربائية، وفي مجال التعليم فالسودان يمكن أن يتيح فرصاً كبيرة للطلاب الأريتريين في الدراسات الجامعية، وما فوق الجامعية، فالسودان له خبرة طويلة في مجال التعليم، وبه عدد كبير من الجامعات التي تتوفر فيها أقسام الدراسات العليا، وفي تخصصات مختلفة، بينما أريتريا بها جامعة واحدة، وحتى في مجال تعليم الرحل فقد سبق السودان ارتريا في هذا المجال.

أما في مجال السياحة، فأريتريا يمكن أن تكون البديل لمناطق سياحية أخرى، وذلك لقلّة تكلفة السفر وقرب المكان، وما تتمتع به أريتريا من مناخ رائع، خاصة في العاصمة أسمرأ، كما إن موقع السودان وأريتريا على سواحل البحر الأحمر، يعطيها ميزة سياحية كبيرة لو استثمرت، كما إن تشجيع السياحة بين البلدين يقرب أكثر بين الشعبين، ويقوي روابط التعاون ومشاعره بينهما.

حدث تقارب بين السودان وارتريا بعد توقيع اتفاقية الدوحة في مايو عام 1999م وعادت العلاقات

الدبلوماسية بين البلدين وتم فتح السفارات بين البلدين، وتطورت العلاقات بعد قرار المحكمة الجنائية وعلان ارتريا تضامنها مع السودان ضد القرار وزير الرئيس عمر البشير ارتريا رغم قرار المحكمة كما لعبت ارتريا دور الوساطة بين الحكومة السودانية وجهة الشرق وشهد الرئيس اسيااس افورقي حفل توقيع الاتفاق الاطاري بين الحكومة السودانية وحركة العدل والمساواة بالعاصمة القطرية الدوحة في فبراير 2010م⁽¹⁰⁾ وبعد ذلك اعلن عن السماح بالتنقل بين الدولتين بالبطاقة الشخصية.

يمكن ملاحظة ان كل المشاكل التي تحدث بين الدولتين تحدث على مستوى الحكومات وليس الافراد وهي تبدأ بدعم المعارضة وتعود الى توتر العلاقات بينهما، كما ان مشكلة الجنوب والحرب الاثيوبية الارترية اثرت على العلاقات في فترات معينة، ولكن يبدو ان العلاقات بدأت تسير الى الاحسن فقد رد الرئيس الارتيري على سؤال من صحيفة بقوله: نحن في هذا المجال لدينا شركاء هم السودانيون اذ نعمل معهم... وهناك في السودان خبرات كبيرة من خلال الشركات العالمية وبحكم ان هذا المجال يحتاج الى قدرات بشرية كما ان الموارد تحتاج الى استراتيجية وخطة... ونحن نبحت عن شركاء في هذا المجال وعندنا تجربة لا بأس بها مع السودان على الرغم من اننا لازلنا في بداية المرحلة لتطوير مواردنا.. والموارد تحتاج الى تأهيل قدرات بشرية مسبقه... وفي هذا المجال اقول ان السودان يمتلك قدرات كبيرة في مجال البترول والغاز⁽¹¹⁾

بعد تحرير إرتريا ووصول أفورقي للسلطة كان السودان أول دولة أعترفت باستقلال إرتريا(وكان السودان اول دولة يزور رئيسها ارتريا ويفتح سفارة رسمية بها)⁽¹²⁾ وزارها النائب الأول للرئيس وكانت هناك زيارات متكررة من الكوادر التنفيذية والفنية ساهمت في ترسيخ نظام افورقي وقدم السودان العديد من الدورات التدريبية في مجال الخدمات المدنية العامة وفي الجانب الامني حظر السودان أنشطة جميع الفصائل الإرترية المعارضة لأفورقي.

ويمكن القول بانه يوجد على الأقل ثلاث قبائل ولغات متداخلة بين السودان وإرتريا، جميعها من أسرة اللغات الإفريقية الآسيوية⁽¹³⁾

وانطلاقا من التداخل القبلي يمكن ان نفسح المجال للدبلوماسية الشعبية التي يمكن ان تقوم كبديل عن الدبلوماسية التقليدية بجهود كبيرة في الربط بين ارتريا والسودان خاصة اذا عرفنا ان كل المشاكل التي حدثت بين الدولتين عبر التاريخ الحديث كانت في الاصل هي خلافات بين النظامين فالدبلوماسية الشعبية هي الدبلوماسية التي تسعى من خلالها الجماهير في مخاطبة الجماهير خلال وسائل الإعلام المختلفة من فوق منابر متعددة لانتجح إلا بدبلوماسيين شعبيين يأتون من عموم الشعب ويفهمون لغته ويحسون بأحاسيسه ويعملون من أجل خدمته⁽¹⁴⁾

الخاتمة:

تناولت هذه الورقة مستقبل العلاقات السياسية بين دول حوض البحر الاحمر (العلاقات السودانية الارترية نموذجاً)، عبر ثلاثة محاور:
المحور الاول: تعريف المفاهيم والمصطلحات الواردة في الدراسة.
المحور الثاني: العلاقات السودانية الارترية ومقوماتها.
المحور الثالث: مستقبل العلاقات بين البلدين كنموذج للعلاقات بين دول منطقة البحر الاحمر.
واخيراً تشتمل الخاتمة على النتائج والتوصيات وثبت المراجع.

اولاً: النتائج

1. اهمية تكامل المصالح الاقتصادية بين البلدين.
2. اماكانية اقامة علاقات متميزة بين الدولتين.
3. يسهم التبادل الثقافي في ترقية العلاقات بين البلدين.
4. التشابه في التركيبة السكانية ووجود تداخل بين القبائل يشكل ضامن لمستقبل العلاقة بين البلدين.

ثانياً: التوصيات:

1. اقامة مؤتمرات وورش بين الدولتين.
2. الاهتمام بالديمقراطية الشعبية.
3. السعي لايجاد تكامل اقتصادي بين الدولتين.
4. الاستفادة من موقع الدولتين واطلالهما على البحر الاحمر.

المراجع

اولا- باللغة العربية

- (1) د.محمد صغبرون الشيخ الفكي، بناء الامم: ارتريا من الثورة الى الدولة، المركز العالمي للدراسات الافريقية، 2010م
- (2) فكرت نامق العاني، سياسة العراق الخارجية في المنطقة العربية، ١٩٥٣-١٩٥٨، سلسلة دراسات، دار الرشيد للنشر، 1978م: دار الحرية للطبع.
- (3) محمد عثمان ابوبكر، تاريخ ارتريا المعاصر ارضاً وشعباً، القاهرة 1994م
- (4) مازن إسماعيل الرمضاني، السياسة الخارجية، 1991م مطبعة دار الحكمة ببغداد.
- (5) د. كمال محمد جاه الله ورقة (غير منشورة) مقدمة لندوة تعزيزالعلاقات السودانية الإفريقية عن التداخل القبليّ واللغويّ بين السودان والدول الإفريقية، الخرطوم، قاعة الصداقة، 5 أغسطس 2009
- (6) الجمعية السودانية للعلوم السياسية، العلاقات السودانية – الإفريقية، ج.2، 2012م، ص258.

ثانياً- باللغة الانجليزية

Strategy”, www.encyclopedia.com, Retrieved 2-9-2018

ثالثاً- الصحف والمجلات

- (1) الوجود الاسرائيلي في دول الجوار السوداني، مجلة المنتدى، العدد الحادي والعشرون، سبتمبر 2011م ، مركز الراصد للدراسات السياسية والاستراتيجية، ص30-31.
 - (2) مجلة دراسات القرن الأفريقي ، العدد الثامن ، يوليو 2017م
 - (3) مجلة دراسات القرن الأفريقي ، العدد الثامن ، يوليو 2017م، مرجع سابق
 - (4) صحيفة الرأي العام، العدد19، 476261، يونيو 2011م
 - (5) صحيفة اخر لحظة، الاحد 3 يوليو 2011م
- رابعاً- المواقع
- (1) موقع: مركز الشرق العربي للدراسات الحضارية والاستراتيجية
 - (2) موقع موضوع.كوم <https://mawdoo3.com>

الحواشي:

- (1) موضوع.كوم <https://mawdoo3.com>
- (2) مازن إسماعيل الرمضاني، السياسة الخارجية، 1991م مطبعة دار الحكمة بغداد، ص 23-32
- (3) Strategy”, www.encyclopedia.com, Retrieved 2-9-2018
- (4) الجمعية السودانية للعلوم السياسية، العلاقات السودانية - الإفريقية، ج2، 2012م، ص258.
- (5) الوجود الاسرائيلي في دول الجوار السوداني، مجلة المنتدى، العدد الحادي والعشرون، سبتمبر 2011م ، مركز الراصد للدراسات السياسية والاستراتيجية، ص30-31.
- (6) مجلة دراسات القرن الأفريقي ، العدد الثامن ، يوليو 2017م
- (7) فكرت نامق العاني، سياسة العراق الخارجية في المنطقة العربية، 1953 - 1958، سلسلة دراسات، دار الرشيد للنشر، 1978م: دار الحرية للطبع ، ص73.
- (8) مجلة دراسات القرن الأفريقي ، العدد الثامن ، يوليو 2017م، مرجع سابق
- (9) صحيفة الرأي العام، العدد19، 476261 يونيو 2011م، ص1
- (10) د.محمد صغيرون الشيخ الفكي، بناء الامم: ارتريا من الثورة الى الدولة، المركز العالمي للدراسات الافريقية، 2010م، ص395
- (11) صحيفة اخر لحظة، الاحد 3 يوليو 2011م
- (12) محمد عثمان ابوبكر، تاريخ ارتريا المعاصر ارضاً وشعباً، القاهرة 1994م، ص34
- (13) د. كمال محمد جاه الله ورقة (غير منشورة) مقدمة لندوة تعزيز العلاقات السودانية الإفريقية عن التداخل القبلي واللغوي بين السودان والدول الإفريقية، الخرطوم، قاعة الصداقة، 5 أغسطس 2009
- (14) موقع: مركز الشرق العربي للدراسات الحضارية والاستراتيجية

إتحاد الدول المطلة على حوض البحر الأحمر

باحثة -الإمارات العربية المتحدة

د. أمينة العريمي

مقدمة :

جاء مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن تنويجاً لجهود سياسية واقتصادية وأمنية مشتركة بين تلك الدول التي كونت ما يطلق عليه مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن (المملكة العربية السعودية، جمهورية اليمن، جمهورية السودان، جمهورية جيبوتي، جمهورية الصومال الفيدرالية، جمهورية مصر العربية، جمهورية ارتريا، المملكة الأردنية)، فبعد أن وجدت تلك الدول نفسها أمام ولادة تحالفات إقليمية ودولية جديدة تستهدف أمنها القومي وتحاول السيطرة على أهم الممرات المائية (البحر الأحمر، خليج عدن) من خلال تنظيمات إرهابية ما كان لها أن تقوى لولا الدعم الذي تلقتة من بعض الجهات الإقليمية والدولية في محاولة منها لإرباك المشهد السياسي في تلك الدول تارة ومحاولة لإجبار الأنظمة السياسية للدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن على الانكفاء داخلياً وتعطيل مسيرة التنمية تارة أخرى، خاصة أن جزءاً من تلك التنظيمات الإرهابية باتت تشكل رقماً صعباً في الحسابات الدولية ولها القدرة على الإخلال بالميزان الدولي والتأثير في السياسة الدولية بل وفرضت على المجتمع الدولي إقرار بتطوير قانون لمكافحة القرصنة البحرية التي أصبحت اليوم من أهم التحديات التي تواجه الدول الحديثة.

مفهوم البحر الأحمر:

البحر الأحمر: يتفرع من المحيط الهندي الذي كان يعرف عند العرب ببحر الهند الأعظم⁽¹⁾، والبحر الحبشي⁽²⁾ ذراعان أو شعبتان أو خليجان في مصطلح الجغرافيين العرب، الشرقي منهما هو بحر فارس⁽³⁾، ويسمونه أيضاً بحر عُمان وبحر البحرين وكلها بحر واحد على ساحله الشرقي بلاد فارس وعلى ساحله الغربي بلاد العرب⁽⁴⁾، وعند رأسه بلاد الرافدين، وينتهي هذا الخليج إلى الأبله وعبادان، وهو بوجه عام على شكل مثلث تنتهي إحدى زواياه إلى بلاد الأبله، وكانت تطل على ساحله الشرقي من المدن البحرية سيراف وهرمز وعلى ساحله الغربي جرهه بالإحساء، وصحار مسقط ودبا وجلفار وتوام من بلاد عُمان ودوحة قطر، ومن جزره خارك وأوال وقيس والبحرين وكاوان، ويتصل هذا الخليج عند مخرجه غرباً بالخليج البربري وبحر الزنج الذي ينتهي بجزيرة قنبلو، وشرقاً ببحر لا روي أكبر بحار بحر الهند الأعظم، وبحر هركند، ثم بحر كلا هبار، وبحر سلاهط الواقع بين الهند وسومطرة وهو خليج بنغال الشرقي، فبحر كردنج، وأخيراً بحر الصنف الذي ينتهي ببحر الصين أو بحر صنجي⁽⁵⁾، أما الخليج الغربي ويعرف باسم خليج أيلة⁽⁶⁾ والبحر الشرقي⁽⁷⁾ (أي الواقع شرقي مصر) فيتجه شمالاً في موازاة خليج فارس وينتهي في أرض مصر بمدينة القلزم غرباً وتقع على ساحله الشرقي بلاد اليمن والحجاز وأيلة، وعلى سيفه الغربي بلاد الحبشة والسودان والعلاقي من أرض البجة وبلاد العيذاب والقصير من أرض مصر في حين يتصل من جهة الجنوب ببلاد سفالة من أرض الزنج⁽⁸⁾،

وقيل أن بهذا البحر أكثر من ثلاثمائة جزيرة⁽⁹⁾ أكبرها جزيرة شدوان ومن أهمها الأشرفي، وزنيمة وجيفاتين ووداي جمال وجزر قولان، ومجموعة الحلايب والزبرجد، وهذه الجزر تحمي الموانئ المقابلة لها من غائلة البحر وأمواجه ويفسر ذلك السبب في صلاحية موانئ سفاجة والغردقة وحلايب كموانئ بحرية⁽¹⁰⁾ وقد سمي البحر الأحمر بعدة مسميات وفقاً لموقعه من السواحل أو المدن التي تطل عليه، فسمي مرة ببحر القلزم⁽¹¹⁾ نسبة إلى مدينة القلزم الواقعة عند نهاية خليجه الغربي ومرة أخرى ببحر أيله عند مدينة أيله⁽¹²⁾ وعرف أيضاً بالبحر الحجازي⁽¹³⁾ وسمي مرة ببحر النعام⁽¹⁴⁾، ومرة أخرى ببحر عيذاب⁽¹⁵⁾، ويسميه ابن جبير أحياناً بالبحر الفرعوني⁽¹⁶⁾ وابن رسته ببحر جدة⁽¹⁷⁾ عند ساحل مكة، بينما يسميه الهمذاني بحر الحجاز عند ساحل المدينة⁽¹⁸⁾ وبحر اليمن⁽¹⁹⁾ عند سواحل اليمن. والبحر الأحمر يشغل أخدوداً يفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا⁽²⁰⁾، ويمتد ما بين أيلة واليمن مسافة يبلغ طولها 1400 ميل في قول المسعودي⁽²¹⁾، وسمي بالبحر الأحمر اختصاراً لاسمه القديم بحر الملك الأحمر Erythraean⁽²²⁾ ثم اختصاراً للاسم إلى البحر الأحمر⁽²²⁾، ومن الجدير بالذكر أنه لا تصب فيه أنهار سواء من سيفية الشرقي أو الغربي، ولا تتعرج سواحله بوجه عام إلا في بعض المواضع حتى خط عرض 24 شمالاً عند شبة جزيرة رأس بناس التي تضم إلى جنوبها خليج برنيس⁽²³⁾ وتتسم سواحل البحر الأحمر وخليجها الشماليان بكثرة الشعاب والشطوط المرجانية التي تحفها⁽²⁴⁾ وكذلك الصخور الناتئة التي تعترض مسيرة السفن وتتسبب في غرقها، بالإضافة إلى الأخطار المترتبة على التقاء الرياح ولا سيما في منطقة تاران الواقعة ما بين القلزم وأيلة وهي «أخبث ما في البحر من الأماكن»⁽²⁵⁾، حيث الدوامات العنيفة والعواصف العاتية التي كثيراً ما تحطم الدسر وتتسبب في غرق السفن⁽²⁶⁾. وتعتبر الشعاب رغم ما كانت تسببه في العصور القديمة والوسطى من أضرار للملاحة حاجزاً يحمي الشاطئ من أمواج البحر، بل إن الأستاذ أحمد العدوي يعتبرها خطأً دفاعياً طبيعياً يحمي الساحل في حالة هجوم بحري⁽²⁷⁾، وتمتاز سواحل البحر الأحمر أيضاً بشدة التعرية البحرية لتعرضها للرياح التجارية الشمالية الشرقية التي تهب عمودية على ساحل في فصل الصيف لا سيما في القطاع الجنوبي وتساعد على دفع السفن إلى باب المنذب⁽²⁸⁾، ومن هناك تدفعها الرياح الموسمية الغربية إلى الهند، كما تمتاز بخلوها من البحيرات أو المستنقعات التي تتكون عادة بجوار السواحل، وتهب على البحر الأحمر رياح جنوبية غربية في فصل الشتاء تتجه إلى الشمال الشرقي وتساعد هذه الرياح السفن على الملاحة في هذا الفصل من السنة (في شهري يناير وفبراير) ومما لا شك فيه أن الملاحة في البحر الأحمر كانت تتبع في العصر الإسلامي مواسم الرياح⁽²⁹⁾ بدليل أن الرحالة الفارسي ناصري خسرو علوي اضطر إلى البقاء في ثغر عيذاب ثلاثة أشهر بسبب عدم إقلاع السفينة انتظاراً لهبوب الرياح الجنوبية التي تدفع السفن نحو الشمال⁽³⁰⁾.

مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن:⁽³¹⁾

لم تقتصر أهمية منطقة البحر الأحمر على البعد الاقتصادي إذ إن البعد الأمني كان أحد الأسباب التي تدفع القوى القديمة والحديثة على حد سواء إلى السعي للسيطرة على أي موقع فيه، ازدادت أهمية البعد الأمني للمنطقة بسبب تسارع وتيرة الأحداث فيها، إذ تجاوز التهديد الأمني اليوم البعد الجغرافي على عكس ما كان في السابق، بل أصبح التهديد غير المباشر أشد خطراً من التهديدات المباشرة، وهذه المنطقة

بالذات تعد بيئة خصبة لنمو الجماعات المتطرفة التي باتت اليوم أكبر تهديد للأمن الدولي والإقليمي، وأهمية الجانب الأمني للمنطقة لا تنحصر في التهديدات التي تشكلها الجماعات المتطرفة وحسب، بل على البيئة السياسية الهشة التي تعد إحدى السمات الرئيسية التي تشترك فيها معظم الدول المطلة على البحر الأحمر، هذه البيئة الطاردة رفعت من مستوى الهاجس الأمني لدى القوات الدولية التي تسعى للحفاظ على مصالحها الأمنية والاقتصادية على حد سواء، من جهة أخرى أثر الوجود الأجنبي (بعد حربي الخليج الأولى والثانية) سلباً في أمن المنطقة إذ أسهمت في تغيير شبكة العلاقات الدولية بين دول البحر الأحمر والدول العظمى لحساب الأخيرة.

نظراً إلى أهمية دور الملاحة البحرية في تعزيز النشاط الاقتصادي ركزت معظم دول منطقة البحر الأحمر دورها الاقتصادي على الاستمرار في الموانئ، إذ تشهد المنطقة وجود مجموعة من الموانئ المهمة والاستراتيجية مثل:-⁽³²⁾

ميناء جدة الإسلامي السعودي الذي يعد من أكبر وأهم موانئ المملكة السعودية ويعود تاريخ إنشائه إلى صدر الإسلام.

- ميناء بورتسودان السوداني أحد أهم الموانئ السودانية التي تربط السودان بالعالم الخارجي، ويشكل نقطة انطلاق لعبور البحر الأحمر إلى الأراضي المقدسة عبر ميناء جدة.
- ميناء المخا اليمني والذي يعد من أقدم موانئ شبه الجزيرة العربية، إذ كان قديماً من أهم المراكز التجارية الواقعة على البحر الأحمر، وتكمن أهميته الحالية في قربه من الممر الدولي بمسافة ستة كيلومترات تقريباً، حيث يربط بين أوروبا وشرق إفريقيا وجنوب آسيا والشرق الأوسط، ورغم تراجع أهميته الاقتصادية بقي محافظاً على أهميته الاستراتيجية بسبب موقعه الجغرافي المتميز بالنسبة إلى المناطق الجنوبية والمناطق الوسطى، وقربة من مضيق باب المندب ودول القرن الإفريقي وبحر العرب.
- ميناء الحديد اليمني والذي يعد أبرز الموانئ المطلة على البحر الأحمر إذ بإمكانه استقبال السفن ذات حمولة 31 ألف طن في الحد الأقصى، ويمكنه كذلك استقبال سفن الركاب والسياح، وتكمن أهميته في قرية الخطوط الملاحية العالمية، وعدم تعرضه للرياح الموسمية إلى جانب كونه محمياً بشكل طبيعي من الأمواج والتيارات البحرية.
- ميناء العقبة الأردني وهو ميناء يعد النافذة البحرية الوحيدة للأردن على العالم، حيث يقع في أقصى جنوب المملكة، ويبعد عن العاصمة عمان 350 كم، ويقع الميناء على الحدود مع فلسطين المحتلة، ولا سيما مع مدينة إيلات الإسرائيلية المحاذية للمدينة والميناء الأردني من جهة الغرب، في حين تحده من الشرق الحدود السعودية، وللعقبة حدود مائة مع كل من مصر والسعودية وإسرائيل وتكمن أهمية الميناء ببعده السياحي إضافة إلى أهميته التجارية أنه يعد حلقة الوصل الرئيسية في حركة التجارة بين الأردن والعالم.
- ميناء جبوتي وهو الميناء الرئيسي لدولة جبوتي، ويعرف محلياً بميناء دوراليه، ويقع على مدخل البحر الأحمر الجنوبي، ويعد الميناء الوحيد الذي يعتمد مواصفات «القانون الدولي لأمن السفن

والموانئ» الأمريكي في شرق إفريقيا، وهو ما جعله أكثر وجهة مرغوبة من قبل مختلف القوى الدولية والإقليمية.

- ميناء مصوع الإرتري ويقع في مدينة «مصوع» أو «باصع» وهي أول عاصمة لإرتريا وثاني أكبر مدنها الحالية إضافة إلى ميناء عصب الذي استأجرته مجموعة موانئ دبي عام 2015 لمدة ثلاثين عاماً مقابل أن تحصل إرتريا على 30% من عائدات الميناء الذي بدأ تشغيله منذ الخامس من سبتمبر 2018 .

- ميناء السويس المصري ويقع في الطرف الشمالي لخليج السويس عند المدخل الجانبي لقناة السويس تحديداً، ويحده الخط الوهمي الممتد من (رأس مسلة) إلى (رأس السادات) وكان في السابق يمثل البوابة الشرقية لمصر، غير أن أهميته الاستراتيجية تراجعت بعد افتتاح موانئ أخرى على البحر الأحمر.

- قبل الحديث عن مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن الذي ولد في السادس من يناير عام 2020 لا بد من الإشارة إلى أهم المشروعات والمؤتمرات التي سبقت ولادة ذلك المجلس والتي يراها المراقبون أنها جاءت تمهيداً لولادة منظومة إقليمية تتطلع لما هو أبعد من التكامل الاقتصادي.

مشروع «نيوم»:⁽³³⁾

أعلن ولي العهد الأمير محمد بن سلمان قد كشف في أكتوبر 2017 عن مشروع لإنشاء منطقة استثمارية تجارية وصناعية وسياحية على الساحل الشمالي الغربي من البحر الأحمر يحمل اسم «نيوم»، حيث تبلغ تكلفة المشروع 500 مليار دولار، ويقع المشروع أيضاً على البحر الأحمر وخليج العقبة بمساحة إجمالية تصل إلى 26500 كيلومتر مربع، تمتد من شمال غربي المملكة، ويشتمل على أراض داخل الحدود المصرية والأردنية، ووفقاً للمشروع ستقوم المملكة بإنشاء 7 نقاط جذب بحرية سياحية ما بين مدن ومشروعات سياحية في نيوم، بالإضافة إلى 50 منتجاً و4 مدن صغيرة في مشروع سيحي منفصل بالبحر الأحمر، وتنتهي المرحلة الأولى من المشروع في 2025، ومن المتوقع إتمام المشروع خلال فترة تتراوح بين 30 و50 عاماً.

مشروع «أمالا» (34)

انضم مشروع «أمالا» إلى سلسلة المشاريع التنموية السعودية بتاريخ 26 سبتمبر 2018 والذي كشف عنه صندوق الاستثمارات العامة لقائمة المشاريع السياحية الكبرى التي تعتمزم المملكة تنفيذها خلال السنوات المقبلة لتجعل من قطاع السياحة في مقدمة القطاعات التي تعول عليها المملكة في المستقبل ضمن خطة شاملة تستهدف تنويع الاقتصاد السعودي ومحاولة الانعتاق من الاعتماد على الزيت الأسود إلى نפט دائم لا ينضب وهو القطاع السياحي، فبعد مشاريع: القدية، والبحر الأحمر، ونيوم، والعلاء، جاء الكشف عن مشروع «أمالا» لتمثل المشاريع الـ 5 سلسلة متكاملة قادرة على تحقيق النقلة المرتقبة للقطاع في الاقتصاد السعودي. وبانضمام مشروع «أمالا» إلى مجموعة البحر الأحمر والتي تضم مشروع «نيوم» والبحر الأحمر» إضافة إلى العلاء، حيث تهدف جميع المشاريع القائمة على البحر الأحمر إلى تحقيق التكامل معاً، فهي تلبى احتياجات شرائح مختلفة من العملاء بفضل عروضها المتنوعة، وبالطبع المناطق التجارية والصناعية

المستقبلية التي تحتضنها، وبإضافة مشروع «القدية» الترفيهي في العاصمة الرياض تكون المملكة قد رسمت مستقبلاً جديد لقطاع السياحة في اقتصادها. وتستهدف المملكة بتنفيذ المشاريع الخمسة استقطاب السياح من مختلف دول العالم على أن يكون تغيير وجهة سياحة الداخل ومنطقة الخليج نحو المملكة في مقدمة الأولويات بتوفير الخدمات التي تناسب مختلف الشرائح، لإعادة توجيه إنفاق السعوديين لنحو 37.5 مليار دولار في الخارج إلى الداخل كفيصل بنجاح تلك المشاريع، حيث ينفق السعوديون 15 مليار دولار على السياحة الخارجية وفقاً لبعض التقديرات و 12.5 مليار دولار على الرعاية الصحية بالخارج ونحو 5 مليارات دولار على التعليم و 5 مليارات دولار استثمارات.

البداية كانت بالكشف عن مشروع «القدية» الذي وضع خادم الحرمين الشريفين الملك سلمان بن عبدالعزيز حجر الأساس له كوجهة ترفيهية واجتماعية نوعية وصف بأنه المشروع الترفيهي الحضاري الأضخم من نوعه في العالم، حيث بدأ العمل في المشروع في 28 إبريل الماضي.

يمتد مشروع القدية على مساحة 334 كيلومتراً مربعاً، وهي مساحة أكبر من ديزني لاند الأمريكية بثلاث مرات، وتضم جبلاً وأودية وإطلالة على الصحراء قريبة من الطريق السريع، وتبعد 10 كيلومترات عن آخر محطات المترو، و 40 كيلومتراً من وسط العاصمة الرياض. ومن المتوقع أن يضيف المشروع نحو 17 مليار ريال سنوياً للاقتصاد السعودي، ويستهدف توفير حوالي 30 مليار دولار التي ينفقها السعوديون كل عام على السياحة والترفيه خارج البلاد، إضافة إلى توفيره 57 ألف فرصة عمل. وجاء مشروع «أمالاً» الذي كشف عنه صندوق الاستثمارات العامة ليمثل الوجهة السياحية فائقة الفخامة على ساحل البحر الأحمر، والرامي إلى إرساء مفهوم جديد كلياً للسياحة الفاخرة المتركة حول النقاها والصحة والعلاج، حيث توصف منطقة المشروع بكونها «ريفيرا الشرق الأوسط» نظراً لكونها امتداداً طبيعياً لمناخ البحر الأبيض المتوسط المعتدل، وسيوفر المشروع فرصة إستثنائية للمستثمرين والمشغلين من القطاع الخاص لتمويل أعمال التطوير والتشغيل لمرافق المشروع المختلفة، وتم وضع حجر الأساس في عام 2019 وافتتاح المرحلة الأولى في نهاية عام 2020، وسيتم الانتهاء من كامل المشروع بحلول العام 2028، وستكون «أمالاً» محركاً مهماً للاستثمار المحلي والأجنبي المباشر، ومحفزاً للنمو الاقتصادي وخلق فرص العمل على الساحل الشمالي الغربي للمملكة العربية السعودية بما يتوافق مع رؤية 2030، مع تعزيز الحفاظ على الثقافة والحفاظ على البيئة والاستدامة، ويتوقع أن يوفر «أمالاً» حوالي 22 ألف فرصة عمل في قطاعات الضيافة والسياحة والترفيه والبيع بالتجزئة، بالإضافة إلى الفرص التي تم توفيرها في مجالي الإنشاءات والصناعات الفرعية، ويتميز مشروع «أمالاً» بأجواء مثالية ويمتاز بمناخ معتدل على مدار العام، ويحتل موقعاً مركزياً بين أوروبا وإفريقيا والشرق الأوسط، ومن المتوقع أن يساهم في الارتقاء بمفهوم الفخامة إلى مستوى غير مسبوق عبر توفير باقة من التجارب العصرية الفريدة، ويقوم «أمالاً» على 3 ركائز أساسية هي: الصحة والنقاها والرياضة، ويركز على الفن والثقافة، البحر والشمس وأسلوب الحياة، ويتم تطوير كل من هذه الركائز بما ينسجم مع معايير عالمية حقيقية تستقطب الزوار من مختلف أنحاء العالم، كما تمتاز «أمالاً» بتنوع عروضها التراثية والطبيعية، حيث يتيح للضيوف زيارة مواقع تاريخية مذهلة مثل «مدائن صالح» و«العلا»، عدا عن فرصة استكشاف الشعاب المرجانية الفريدة للبحر الأحمر والتي تعد واحدة من أقدم المنظومات البيئية في العالم التي لا تزال تحتفظ بجمالها الفطري.

مشروع البحر الأحمر للتطوير: (35)

أعلنت المملكة العربية السعودية في 31 يوليو 2017 عن حيثيات المشروع التنموي الكبير والذي يطلق عليه « مشروع البحر الأحمر للتطوير » ويعد أحد أكثر المشاريع السياحية طموحاً في العالم، يضع المملكة العربية السعودية في مكانة مرموقة على خريطة السياحة العالمية، ويهدف مشروع البحر الأحمر إلى وضع معايير جديدة للتنمية المستدامة، والحفاظ على الطبيعة وحمايتها، ودعم المجتمع المحلي، وتنمية الوجهة لاستفيد منها الأجيال المقبلة، كما أكدت الشركة القائمة على هذا المشروع أنها تتبع أساليب متنوعة لحماية الغلاف الجوي من أضرار ثاني أكسيد الكربون، وستعمل على تخفيف آثار أي انبعاثات صادرة خلال مراحل بناء المشروع أو رحلات الطيران القادمة إلى الوجهة، ويقام المشروع على أحد أكثر المواقع الطبيعية جمالاً وتنوعاً في العالم بالتعاون مع أهم وأكبر الشركات العالمية في قطاع الضيافة والفندقة لتطوير منتجات سياحية استثنائية على أكثر من 50 جزيرة طبيعية بين مدينتي أملج والوجه، ومن المقرر الانتهاء من المرحلة الأولى في الربع الأخير من عام 2022 وخلال هذه المرحلة سيشهد المشروع تطوير المطار، والميناء، وتطوير الفنادق والمسكن الفخمة، بالإضافة إلى الانتهاء من المرافق والبنية التحتية، كما سيتم تجهيز خدمات النقل مثل القوارب، والطائرات المائية، وغيرها من الخدمات التي تساعد في تمييز مشروع البحر الأحمر، ويتوقع أن يساهم مشروع البحر الأحمر السياحي في زيادة إجمالي الناتج المحلي في المملكة بمعدل 15 مليار ريال سنوياً وتوفير آلاف من فرص العمل التي تقدر بحوالي 35 ألف فرصة عمل بمجرد اكتمال تطوير المشروع، وسيوفر المشروع مجموعة فريدة وواسعة من تجارب الزوار على سبيل المثال الشمس والرمال البيضاء والماء من جزر وشواطئ وبحر وضيافة، والمغامرات والرياضة كالأنشطة الترفيهية والرياضية في المشروع من رياضات مائية وغوص وتسلق للصخور والمنطاد ورياضات الغولف والتنس وكرة القدم، كما سيقدم المشروع السياحة البيئية كالاستمتاع بمراقبة دورة حياة السلاحف الصقرية وتأمل النجوم والنوم في الهواء الطلق وزيارة البراكين الخاملة إضافة إلى الثقافة والتراث كاستكشاف موقع العلا ومدائن صالح التاريخية، وإعادة اكتشاف تجارة البخور وطرق القوافل التاريخية، وتذوق المأكولات التقليدية وتجربة المنتجات المحلية، وزيارة متحف التراث. وتحدثت المملكة العربية السعودية في إبريل 2020 عن هذا المشروع التنموي الكبير الذي يمتاز بقربه من مدائن صالح ذات القيمة التاريخية العريقة، فهي من أهم المناطق الأثرية في العالم، وأكثرها توغلاً في عمق التاريخ، ومن أجل ضمان سلامة النظام البيئي وجماله وعدم تأثره سلباً بأي شكل من الأشكال، سيتم تحديد سقف أعلى لعدد الزوار تماشياً مع أفضل الممارسات العالمية، وتتمثل إحدى أهم التوصيات الواضحة في ميثاق مشروع «البحر الأحمر» في التخفيف من انبعاثات غاز ثاني أكسيد الكربون، والتلوث الضوئي، والضجيج، والنفائبات حفاظاً على الموقع لجميع الأجيال.

بدأ العمل في فبراير 2019 في المرحلة الأولى للمشروع، والتي تتضمن سكن للعمال القاطنين عليه، ومبنى لإدارة المشروع، والانتهاه من المرحلة الأولى في الربع الأخير من عام 2022م، كما يتم في هذه المرحلة تطوير المطار، والميناء، والانتهاه من المرافق والبنية التحتية، وخدمات النقل كالقوارب، والطائرات المائية، وإنشاء أربعة عشر فندقاً إجمالاً عدد غرف يصل إلى 3000 غرفة، سيتم تشييدها على خمس جزر، إضافة إلى منتجعين في منطقة الجبال والصحراء، كما سيتم إنشاء مراسٍ لليخوت، ومرافق ترفيهية، ومطار مخصص

لوجهة، إلى جانب البنية التحتية للمرافق. ومن الجدير بالذكر أنه في مايو 2018 أُدرج مشروع البحر الأحمر كشركة مساهمة مغلقة تحت مسمى «شركة البحر الأحمر للتطوير» وهي شركة مستقلة تُعنى بتطوير المشروع، مملوكة بالكامل لصندوق الاستثمارات العامة، ويرأس الشركة الجديدة «جون باغانو» المدير التنفيذي للتطوير السابق لمجموعة كِناري وارف لندن ويساعد تحول المشروع إلى شركة مساهمة مغلقة على إنشاء منطقة خاصة في نطاق المشروع تتمتع بإطار تنظيمي مستقل هدفه التركيز على الاستدامة البيئية وتوفير تسهيلات عدة كمنح تأشيرة دخول لدى الوصول، إضافة لأنظمة تجارية متطورة، ما يُمكن الشركة من التطور والتقدم وصولاً إلى إنشاء وجهة سياحية عالمية، وتبلغ مساحته مليون متر مربع ويوفر نحو 15 مليون شتلة تمثل أنواعاً مختلفة من النباتات المستزرعة محلياً، وتسهم في استزراع الغطاء النباتي للمشروع قبل افتتاح المرحلة الأولى منه عام 2022.

مؤتمر « دول الخليج في عالم متعدد الأقطاب: البحر الأحمر مسرحاً»: (36)

من أهم المؤتمرات التي سبقت قيام مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن هو مؤتمر حمل عنوان « دول الخليج في عالم متعدد الأقطاب: البحر الأحمر مسرحاً» الذي عقد في مدينة دبي الإماراتية في نوفمبر من عام 2019، حيث ناقش ذلك المؤتمر الآلية التي يمكن أن تتخذها الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر للحفاظ على أمنه، ويكتسب البحر الأحمر أهمية استراتيجية كونه يصل ثلاث قارات مهمة وهي إفريقيا وآسيا وأوروبا، كما يصل البحر الأحمر والمحيط الهندي بالبحر الأبيض المتوسط ومنه إلى المحيط الأطلسي، فهو معبر استراتيجي مهم، وتحكم مضائق البحر الأحمر المتمثلة بباب المندب جنوباً وقناة السويس شمالاً بكم هائل من التجارة الدولية، ويقول الصحفي البدر الشاطري في مقال له في جريدة البيان الإماراتية في 3 ديسمبر 2019 «لا تقتصر أهمية البحر الأحمر على الدول المشاطئة ولكن تشمل أيضاً دولاً لها مصالح حيوية في هذا الممر المائي المهم، فدولة مثل إثيوبيا دولة حبيسة ليس لها منفذ بحري وتعتمد بالتالي على البحر الأحمر عن طريق جيبوتي لاستقبال وتصدير بضائعها للخارج، كما أن هناك دولاً مصدرة للبضائع وأخرى ومستقبلة تمتد من دول آسيا إلى دول أوروبا وأمريكا تستخدم البحر الأحمر كرابط بين البحار والمحيطات المفتوحة.

أكد مؤتمر « دول الخليج في عالم متعدد الأقطاب: البحر الأحمر مسرحاً» هذه الحقيقة، حيث ذكر في افتتاحيته أنه « يوجد اهتمام دولي بأمن وسلامة هذا الممر الدولي الحيوي، والذي يؤثر على حركة الملاحة والتجارة الدولية بالرغم من أهمية أمن واستقرار وتنمية دول الجوار الإقليمي، إلا أن حركة الملاحة في هذا الممر المائي المهم لها أبعاد دولية يجب عدم إغفالها، بحيث يعد البحر الأحمر عاملاً مهماً في ضمان الأمن والسلم الدوليين بما يمثله من صلة وصل بين الشرق والغرب، وبالتالي تنافس الدول لتجد موطئ قدم لها فيه». ناقش المؤتمر محاور عدة تتعلق بديناميكيات التعددية القطبية في منطقة البحر الأحمر، وبسبب توسع التجارة بين الصين وأوروبا أصبح هذا الممر المائي ذا أهمية استراتيجية، وعندما تفاقمت أعمال القرصنة والتي أتت من الأراضي الصومالية هرعت الصين ودول أخرى للتصدي لهذه الأعمال، كما أن نمو الأعمال الإرهابية وصعود حركة الحوثيين في اليمن أدت إلى قلق دول الخليج العربي من هذه التطورات التي دعمت الحكومة الشرعية لاستعادة سيطرتها على أراضيها ودحر النفوذ الأجنبي، والذي يهدد أمن دول مجلس

التعاون، كما تطرق المؤتمر إلى آليات التعاون الإقليمي لتعزيز التعاون الاقتصادي وتثبيت الأمن والاستقرار السياسي، وقد عمدت المملكة العربية السعودية لخلق تجمع إقليمي لدول البحر الأحمر للضلع بقضايا أمن المنطقة، وعقد اجتماع في الرياض في 12 ديسمبر 2018 لتأسيس كيان جديد يجمع سبع دول مشاطئة للبحر الأحمر وخليج عدن يعرف اختصاراً بـ «أرسقا» لتكثيف الجهود وتعزيز الأمن والاستقرار في المنطقة وتطوير اقتصادات المنطقة عبر التجارة والاستثمار.⁽³⁷⁾

يعتبر البحر الأحمر بحراً عربياً بامتياز حيث إن كل الدول المشاطئة هي دول عربية ما عدا إرتريا والتي تتمتع بعضوية مراقب في الجامعة العربية، وبذلك يكون البحر الأحمر فضاءً جيوسياسياً مهماً ومعقداً وجوهرياً للأمن القومي العربي، وبالنسبة لدول مجلس التعاون فإن البحر الأحمر بالإضافة إلى أن المملكة العربية السعودية تمتلك أطول ساحل عليه، فإن هذا البحر يشكل الحافة الغربية للدفاع عن شبه الجزيرة العربية، كما يعد البحر الأحمر ممرًا مائياً مهماً للطاقة إذ يمر حوالي 60% من حاجات الطاقة الأوروبية و25% من حاجات الطاقة للولايات المتحدة من خلاله، كما أن البحر الأحمر معبر مهم للبضائع ويقدر نحو عشرين ألف سفينة تمر من هذا المعبر المائي.

مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن:

وتعزيزاً لدور الموانئ السابقة الذكر (ميناء جدة ، ميناء السويس، ميناء جيبوتي، ميناء مصوع، ميناء العقبة، ميناء بوتسودان، ميناء الحديدية اليمني، ميناء المخا اليمني) في دعم الأمن القومي للدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن ظهرت منظمة إقليمية تضم دولاً من آسيا وإفريقيا يطلق عليها «مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن» في السادس من يناير 2020، وتضم تلك المنظمة: المملكة العربية السعودية، جمهورية الصومال الفيدرالية، جمهورية إرتريا، جمهورية اليمن، جمهورية جيبوتي، جمهورية السودان، المملكة الأردنية، جمهورية مصر العربية، وتلخصت أهداف ذلك المجلس على النقاط التالية:-⁽³⁸⁾

- تعزيز أمن الملاحة وحماية التجارة العالمية.
- التعاون السياسي والاقتصادي بين أعضاء المجلس.
- تعزيز الأمن إقليمياً وعالمياً.
- التنسيق والتشاور حول الممر المائي(البحر الأحمر وخليج عدن) ومنها ضمناً قناة السويس.
- مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن هو منظمة إقليمية تضم دولاً في آسيا وإفريقيا حيث ينتمى جميع أعضاء المجلس إلى مجموعة الدول التي هي مطلة ولها حدود على البحر الأحمر وخليج عدن.
- المجموع الكلي لمساحة الدول الأعضاء في المجلس 6,433,763 كم

تتبع أهمية مجلس الدول العربية الإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن ليس فقط من كونه يشكل محاولة جادة لضمان حرية الملاحة وحركتها في البحر الأحمر، وتعزيز التعاون بين أعضائه في العديد من المجالات، وإنما أيضاً من الأهمية الجيوسياسية والاستراتيجية والاقتصادية للبحر الأحمر وخليج عدن باعتبارهما من أهم الممرات الدولية على مستوى ضمان أمن الطاقة والاقتصاد العالمي، ومن هنا يمكن القول أن التجمع الإقليمي الجديد يشكل أهمية كبرى ليس فقط لأعضائه وإنما للعالم.⁽³⁹⁾

في ما يتعلق بأهمية المجلس لدوله الأعضاء فإن الشعار الذي يرفعه هو التكامل والتعاون الوثيق في جميع المجالات لحماية أمن البحر الأحمر وخليج عدن من ناحية، والعمل على تعظيم الاستفادة من ثروات البحر الأحمر في إحداث تنمية حقيقية في الدول الأعضاء، خاصة أن الدول المطلة على البحر الأحمر تشكل كتلة بشرية واقتصادية مهمة، حيث تشير التقديرات إلى أن الناتج المحلي الإجمالي لتلك الدول يتجاوز تريليون دولار، كما أنها تتمتع بثروة بشرية وسوق إقليمية كبيرة تتجاوز 233 مليون نسمة يمكن استغلالها، وهذا من شأنه أن يعزز من فرص التنمية والفوائد الاقتصادية لكافة دوله الأعضاء كما يمكن ربط اقتصادات دول البحر الأحمر، مما سيسهم في تعزيز التنمية الشاملة والمستدامة في هذه المنطقة كما يتيح المجلس الجديد فرصاً متنوعة للتعاون الاستثماري والتنموي بين أعضائه الثمانية، والدول الأخرى التي تشترك معها في مصالحها الاقتصادية واستغلال الفرص المتاحة لاجتاد شركات وإقامة مشروعات واستثمارات مشتركة تحفزها على التقدم الاقتصادي والتنموي وإنجاح المشروعات التي تقيمها إلى جانب إتاحة الفرص لعقد اتفاقيات بين دول الكيان لاستكشافات نفطية جديدة على غرار البحر الأبيض المتوسط.⁽⁴⁰⁾

تنظر المملكة العربية السعودية التي استضافت الجلسات التحضيرية والتمهيدية للمجلس الجديد باعتباره ضرورة استراتيجية واقتصادية خاصة إذا ما تم الأخذ في الاعتبار حقيقة أن رؤيتها الطموحة 2030 تستهدف تطوير حوالي 200 كلم من شبكة الطرق على طول سواحل البحر الأحمر، بما في ذلك نحو خمسين جزيرة صغيرة، لتعزيز المبادرات السياحية التي تستهدف جذب الاستثمارات الأجنبية في الوقت ذاته فإن موقع مدينة نيوم السعودية المستقبلية سوف يكون داخل هذا الشريط الساحلي، بالإضافة إلى وجود خطة مشتركة بين الرياض والقاهرة لبناء جسر فوق البحر الأحمر، مما سيسهل المرور المباشر للبضائع بين البلدين، ويحقق التكامل بين الأسواق في كل من المنطقة العربية وأوروبا، ولهذا فإن مصلحة المملكة العربية السعودية الحفاظ على أمن البحر الأحمر وحمايته، بما يمكنها من الوصول الآمن جنوباً إلى خليج عدن والمحيط الهندي عبر مضيق باب المندب، وشمالاً إلى البحر الأبيض المتوسط عبر قناة السويس، حيث يتوجب على السعودية نقل مخزونات النفطية من شرق المملكة على الخليج إلى غربها على البحر الأحمر لتفادي التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز.⁽⁴¹⁾ وتنظر جمهورية مصر العربية هي الأخرى بحماس إلى المجلس الجديد لأنها تعتبر البحر الأحمر مهماً بالنسبة لأمنها القومي، خاصة أنه يعد المدخل المباشر لقناة السويس عبر مضيق باب المندب، ولعل هذا يفسر توجه مصر مؤخراً نحو إنشاء قاعدة «برنيس» العسكرية التي تستهدف حماية وتأمين السواحل المصرية الجنوبية وحماية الاستثمارات الاقتصادية والثروات الطبيعية ومواجهة التحديات الأمنية في نطاق البحر الأحمر وحتى قناة السويس والمناطق الاقتصادية المرتبطة بها أما باقي الدول الأعضاء فإنها تنظر إلى المجلس الجديد باعتباره إطاراً مؤسسياً يمكن أن يساعدها على تحقيق التنمية الشاملة، خاصة أنه يركز على تعزيز التعاون في العديد من المجالات التي تتيح فرصاً للتعاون المشترك في مجال المشروعات التنموية والبيئية والاجتماعية.⁽⁴²⁾ وتتنظر جمهورية السودان ودول القرن الإفريقي (الصومال، وجيبوتي، وإرتريا) لهذا المجلس بأنه منظومة أمان خاصة بوجود المملكة العربية السعودية الحليف الاستراتيجي الأول لدول القرن الإفريقي والممول الأول لمشاريع النهضة التنموية التي تتضاعف بوتيرة متسارعة في منطقة القرن الإفريقي والسودان⁽⁴³⁾

إلا أن هناك تحديات تواجه مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن، تحديات من أطراف إقليمية (تركيا، إيران، الحرب اليمنية).⁴⁴

تركيا:

فتركيا ترى في السودان ودول القرن الإفريقي عامة والصومال خاصة الركيزة الأساسية الأولى لتعزيز ر ويتها الاستراتيجية المُستقبلية تجاه القارة الإفريقية، يؤهلها في ذلك طاقم دبلوماسي مؤهل ساهم في نجاحها بافتتاح أكبر سفارة تركية في العالم في العاصمة الصومالية مقديشو، تلى ذلك افتتاح أكبر قاعدة عسكرية تركية في العالم على التراب الصومالي. ومن الجدير بالذكر أن عمل تلك القاعدة تدعمه مراكز تدريب عسكرية خاصة مجهزة بأحدث الأجهزة، وسبق كل ذلك مساهمة أنقرة في تطوير القطاع الخدمي الصومالي والذي كان من أبرز نتائجه افتتاح أكبر مستشفى في شرق إفريقيا بإدارة تركية صومالية وأطلق عليه «مستشفى مقديشو» والذي أصبح يستقبل مواطني دول الجوار الصومالي من: جيبوتي، إرتريا، إثيوبيا، كينيا، ناهيك عن تأسيس الجامعات والمدارس التركية المنتشرة في ربوع المدن والقرى الصومالية، فتركيا في الصومال بلا شك أنها لاعب إقليمي يمتلك عدة أوراق يستطيع استخدامها متى شاء، هذا فضلاً عن وجود قاعدة صومالية شعبية واسعة تدعم توجهات أنقرة في الصومال، أما في السودان فكانت تركيا في عهد الرئيس السابق عمر البشير أقرب لتحدي أطراف إقليمية تحاول منعها من إيجاد موطئ قدم في البحر الأحمر خاصة أن الخرطوم يُنظر إليها كشريك أساسي في التحالف العربي بقيادة الرياض، وحاولت الرياض وضع حد للتقارب التركي السوداني إلا أنها لم تنجح في ذلك، ولكن بعد سقوط الإنقاذ بدأت الأمور تختلف وبدت المعادلة مختلفة بعض الشيء. صحيح أن رجال الإنقاذ ما زالوا يحكمون الكثير من الملفات الأمنية السودانية ولكن تحيط بهم ظروف اقتصادية وسياسية مُتداخلة فوجدوا أنفسهم منقسمين في الدخول في مناورة سياسة مع المحاور المتباينة (المحور السعودي الإماراتي / المحور التركي القطري) التي فرضت نفسها على الساحة السودانية وفرصة للاستفادة من كلا المحورين، ولكن يبقى السؤال هل التحديات السياسية والأمنية والاقتصادية التي يمثلها التواجد التركي في السودان ومنطقة القرن الإفريقي تشكل تهديداً على مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن بسبب تباين الرؤى السياسية بين أنقرة وبعض الدول الأعضاء في ذلك المجلس؟ وإن كان نعم ما هي الاستعدادات لمواجهة ذلك؟ وهل سيؤدي ذلك إلى انقسام مستقبلي بين الدول الأعضاء في تلك المنظمة خاصة أن هناك دول أعضاء تنظر لتركيا كحليف استراتيجي والآخر سيقف موقف الحياد؟ وفي ظل تلك التجاذبات السياسية المستقبلية نرى أن التقارب التركي مع دول القرن الإفريقي والسودان مرهون بما ستحققه أنقرة مستقبلاً في ليبيا من ناحية وما ستسفر عنه العمليات العسكرية في جنوب الجزيرة العربية (اليمن) من ناحية أخرى.⁴⁵

التوتر الإيراني الأمريكي:

والذي تصاعدت حدته بعد اغتيال قاسم سليمان قائد فيلق القدس التابع للحرس الثوري في 3 يناير 2020 بواسطة قصف صاروخي أمريكي بالقرب من مطار بغداد وما ترتب على هذه العملية من مخاوف بانتقال الصراع بين الدولتين إلى «نقطة اللاعودة» في ظل تهديد طهران برد قاس على هذه العملية التي طالت

واحداً من أهم القيادات الأكثر نفوذاً في النظام الإيراني، والتي جاء ردها عليها رمزياً إذ لم تسفر الصواريخ التي أطلقتها على قاعدتين عسكريتين أمريكيتين في العراق في التاسع من يناير 2020 عن خسائر بشرية أو مادية ملحوظة، إلا أن المخاوف تظل قائمة من إمكانية استهداف إيران سواء بشكل مباشر أو عبر ميليشياتها المسلحة لحركة الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن، خاصة أن ثمة سوابق عديدة تشير إلى تورطها في هذه النوعية من الأعمال خلال الآونة الأخيرة، كما يشير تقرير أمريكي إلى أن إيران استخدمت البحر الأحمر لوقت طويل في إرسال الأسلحة إلى الجماعات المسلحة وسبق أن هددت بإغلاق ممرات العبور الضيقة المرتبطة بالبحر الأحمر.⁽⁴⁶⁾

إستمرار الأزمة اليمنية: رفض ميليشيات الحوثي التجاوب مع مقترحات السلام التي تبذل من أجل التوصل إلى حل ينهي هذه الأزمة يثير المخاوف من إمكانية استهدافها لأمن الملاحة في الممرات المائية المرتبطة بالبحر الأحمر وخليج عدن مستقبلاً، لاسيما أنها تنظر لذلك باعتباره إحدى أوراق الضغط التي يمكن من خلالها مساومة المجتمع الدولي لتخفيف الضغوط المفروضة عليها، وقد سبق أن تورطت هذه الميليشيات من قبل في تعطيل حركة الملاحة في الممرات والمضائق المائية المرتبطة بالبحر الأحمر، حيث حاولت استهداف ناقلات وبوارج حربية في باب المندب بزوارق مفخخة مسيرة عن بعد، وزرعت ألغاماً عائمة لعرقلة الملاحة البحرية في البحر الأحمر، واستخدمت القوارب المتفجرة والقذائف المضادة للسفن لمهاجمة السفن البحرية واتضح ذلك بجلاء في حادثة الاعتداء على ناقلة النفط سعودية في إبريل 2018⁽⁴⁷⁾، كما سبق لميليشيات الحوثي في شهر أكتوبر من العام 2016 استهداف السفينة المدنية الإماراتية «سويفت» قبالة سواحل المخا من خلال إطلاق صاروخ من الأراضي التي تسيطر عليها عبر مضيق باب المندب، الأمر الذي شكل تهديداً حقيقياً للملاحة في البحر الأحمر، وثمة تحذيرات من أن ميليشيات الحوثي طالما ظلت تسيطر على أي جزء من ساحل اليمن على البحر الأحمر، فستظل لديها القدرة على تهديد أمن البحر الأحمر وضرب حركة الشحن الدولية واستيراد الأسلحة من إيران عبر نقاط إنزال على الشاطئ وعن طريق ميناء الصليف الكبير⁽⁴⁸⁾

يحظى هذا المجلس بتأييد العديد من القوى الدولية وفي مقدمتها الاتحاد الأوروبي والصين والولايات المتحدة ما يتيح فرصاً عديدة للاستفادة من هذه القوى في دعم أهداف المجلس خاصة في ما يتعلق بتأمين حركة الملاحة وضمان أمن الطاقة العالمي، ولقد أعربت أوروبا عن اهتمامها بدعم المجلس فيما رشحت الصين حضورها الاقتصادي والعسكري عند مدخل البحر الأحمر⁽⁴⁹⁾، ولا تمانع في تقديم خبراتها إلى دول المجلس أما الولايات المتحدة الأمريكية فإن استراتيجيتها العامة تجاه منطقة الشرق الأوسط في ظل إدارة الرئيس ترامب تروج لمقترح إقامة منظمة لتحالف الخليج والبحر الأحمر على غرار حلف شمال الأطلسي، يضم عدداً من الدول على رأسها مصر، والأردن، والكويت، والسعودية، والبحرين، إلى جانب الولايات المتحدة⁽⁵⁰⁾ ولا شك في أن المجلس الجديد بما يسعى إلى تحقيقه من أهداف يقرب من هذا المقترح.

يمكن للمجلس أن يستفيد من الاهتمام الأوروبي والأمم المتحدة والبنك الدولي بأمن المنطقة البحر الأحمر وخليج عدن واستقرارها بالعمل على استقطاب هذه المنظمات الدولية بصفة مراقب أو شريك في برامجها وهذا من شأنه أن يضيفي على المجلس الجديد مزيداً من الفاعلية والحيوية .

يمثل المجلس إطاراً مؤسسياً في منطقة جيوسراتيجية وإقتصادية تمثل تقاطع لقارات وملتقى طرق

عالمية، ما يعني أنه قد يشكل تكتلاً إقليمياً اقتصادياً قوياً يحظى باهتمام القوى الكبرى في المستقبل وما يتبع ذلك من تعزيز فرص لتعظيم التعاون الاقتصادي والتنمية التجارية وتنفيذ الخطط الاستثمارية بين دول المجلس مع هذه القوى والعديد من دول العالم.⁽⁵¹⁾

يشكل البحر الأحمر جزءاً رئيسياً من مبادرة الصين المعروفة بـ « حزام واحد، طريق واحد » وهي خطة طموحة لبناء نظير من القرن الواحد والعشرين لطريق الحرير المربح، خاصة أن طريق الحرير الحديث يشكل أهم مرتكزات التنمية والنهضة الاقتصادية التي تطمح إليها دول المنطقة بالشراكة مع الصين، حيث تشهد الصين ودول المنطقة تحولاً كبيراً في مجال تنويع اقتصادها ورفع مستوى البنية الأساسية وخلق فرص العمل وتسريع وتيرة التنمية واستدامتها على حد سواء⁽⁵²⁾

يمكن للمجلس أن يستفيد من الاهتمام الأوروبي والأمم المتحدة والبنك الدولي بأمن منطقة البحر الأحمر وخليج عدن واستقرارها، بالعمل على استقطاب هذه المنظمات الدولية بصفة مراقب أو شريك في برامجها، وهذا من شأنه أن يضيف على المجلس الجديد مزيداً من الفاعلية والحيوية.⁽⁵³⁾

يمثل المجلس إطاراً مؤسسياً في منطقة جيوسياسية واقتصادية تمثل تقاطعاً لقارات وملتقى طرق عالمية، ما يعني أنه قد يشكل تكتلاً إقليمياً اقتصادياً قوياً يحظى باهتمام القوى الكبرى في المستقبل، وما يتبع ذلك من تعزيز فرص لتعظيم التعاون الاقتصادي والتنمية التجارية وتنفيذ الخطط الاستثمارية بين دول المجلس مع هذه القوى والعديد من دول العالم.⁽⁵⁴⁾

يعد تأسيس مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن في هذا التوقيت تحركاً استباقياً من شأنه الحفاظ على حق الدول العربية التاريخي والجغرافي في الإشراف على الأمن البحري وحركة الملاحة في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن، واحتواء التحركات الإقليمية التي تستهدف تهديد المصالح العربية والخليجية في هذه الممرات المائية المهمة، وإذا كان هذا المجلس الجديد يمتلك بالفعل العديد من المقومات التي تجعل منه نموذجاً للتكتلات الإقليمية الناجحة في المستقبل، سواء بالنظر لما يشكله أعضاؤه الثمانية من تجمع بشري كبير وإمكانات اقتصادية هائلة، أو بالنظر للقيمة الجيوسياسية والاستراتيجية للبحر الأحمر وخليج عدن للعالم أجمع⁽⁵⁵⁾، فإن من الضروري على أعضاء هذا المجلس العمل على الآتي :-

- إيجاد قاعدة من المصالح المشتركة مع القوى الكبرى في العالم كالولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، والصين.
- إشراك القوى الكبرى في احتواء التحديات القائمة والمحتملة التي تهدد حركة الملاحة والأمن في منطقة البحر الأحمر، سواء تلك التي مصدرها إيران أو الميليشيات التابعة لها، وهناك من يدعو في هذا السياق إلى ضرورة إبعاد ميليشيات الحوثي عن جميع مناطق ساحل البحر الأحمر من أجل جعل باب المندب ومنافذه الحيوية آمنة لحركة الملاحة البحرية.⁽⁵⁶⁾
- إيجاد مظلة أوسع للتعاون بين أصحاب المصلحة من الشركاء الإقليميين والدوليين في ضمان أمن البحر الأحمر لتشمل قضايا ومسائل متنوعة مثل التجارة وتطوير البنية التحتية والأمن البحري والهجرة المختلطة والعلاقات العمالية وحماية البيئة وإدارة الصراعات، خاصة أن هذه القضايا تندرج ضمن أولويات المجتمع الدولي.⁽⁵⁷⁾

- مراعاة مصالح بقية الدول المتشاطئة على البحر الأحمر، والتفكير مُستقبلاً في توسع عضوية هذا المجلس وضم دول ترتبط ارتباطاً وثيقاً بأمن البحر الأحمر وخليج عدن، وبعض الدول الإفريقية التي تتفق أهدافها مع أهداف المجلس الجديد. (58)

الخاتمة :

مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن سيعمل على الحفاظ على الأمن القومي للدول الأعضاء من كافة الأخطار المحيطة بها وسيعمل على تحجيم التهديد الأمني الذي يأتي من بعض التحالفات الإقليمية والدولية تارة ومن التنظيمات الإرهابية مثل (حركة الشباب الصومالية) تارة أخرى، وسيسهم في تحجيم أخطارها تمهيداً للقضاء عليها، إلا أن ما يعيق مستقبلاً عمل مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن هو اختلاف الرؤى السياسية بين أعضائه والتي تعتبر معضلة لا بد من حلها، لذلك لا بد أن تتفق دول المجلس فيما بينها للوصول لنقاط توافقية عملية تحترم تلك الرؤى السياسية لجميع أعضاء مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن، ولا يُفهم منها أنها تُمثل تدخلاً في الشؤون الداخلية للدول الأعضاء، وعليه لا بد من تبني بيان مشترك خاص حول تلك النقطة حتى وإن اختلفت الرؤى السياسية بين الدول الأعضاء فهم في النهاية مُتفقون على ضرورة حماية المنافذ البحرية التي يشتركون جميعهم في تأمينها.⁵⁹

المصادر والمراجع:

- (1) ياقوت، معجم البلدان ، مادة بحر فارس
- (2) المسعودي، مروج الذهب، تحقيق محيي الدين عبد الحميد، ج1، القاهرة 1958، ص107
- (3) ابن رسته، الأعلاق النفسية، ليدن، 1891، ص 83-84 ابن حوقل، كتاب صورة الأرض، بيروت، ص51
- (4) السيد عبد العزيز سالم، التجارة البحرية في الخليج العربي في صدر الإسلام، مؤتمر دراسات تاريخ شرق الجزيرة العربية، ج1، الدوحة، 1976، ص400
- (5) ليعقوبي، تاريخ يعقوبي، طبعة دار صادر، بيروت، ج1 ص182
- (6) ابن رسته ، الأعلاق النفسية، ص84
- (7) بن خردذابة، المسالك والممالك، نشرة دي غوية 1889، ص153
- (8) المسعودي، مروج الذهب، ج1 ص110
- (9) ناصري خسرو علوي، سفرنامه، ترجمة الدكتور يحيى الخشاب، القاهرة، 1945، ص73
- (10) احمد محمد العدوي، سواحل مصر، مستخرج من مجلة كلية الآداب، المجلد الخامس، ج1، ص164
- (11) من القلازم أي المضايقة، وسمي كذلك لأنه أخذود ضيق أو مضيق بين جبال وعن هذه التسمية ارجع إلى الهمداني، (ابن الفقيه) مختصر كتاب البلدان، ليدن، 1885، ص-78 المسعودي، مروج الذهب، ج2 ص-263 ابن حوقل، ص-51 ناصري خسرو، ص-45 المقريزي، كتاب المواعظ والاعتبار بذكر الخطط والاثار، بيروت ج1 ص27: القلقشندي، صبح الاعشي في صناعة الانشاء، طبعة تراثنا، نسخة صورة من الطبعة الاميرية ج3 ص465
- (12) ابن حوقل، المصدر السابق، ص-53 ابن الاثير، كتاب الكامل في التاريخ، طبعة صادر، بيروت ج11، ص490
- (13) بن ظهيرة، الفضائل الباهرة في محاسن مصر والقاهرة، تحقيق الأستاذين مصطفى السقا وكامل المهندس، القاهرة 1969، ص9
- (14) ناصري خسرو علوي، سفرنامه، ص-73 ابن ظهيرة، الفضائل الباهرة، ص10 ويحدده ابن ظهيرة ما بين عيذاب والمقطم
- (15) ناصري خسرو، المصدر السابق، ص72
- (16) ابن جبير، رحلة ابن جبير، تحقيق وليم رايت، ليدن، 1907 ص 70-71-73
- (17) ابن رسته، الاعلاق النفيسة، ص-88 الهمداني، مختصر كتاب البلدان، ص78_ ابن بطوطة، رحلة ابن بطوطة، بيروت، 1960، ص26، الحميري، الروض المعطار في خبر الاقطار، تحقيق الدكتور احسان عباس، بيروت 1984، ص466
- (18) الهمداني، المصدر السابق، ص78، وانظر ياقوت ، معجم البلدان ، مادة الجار
- (19) الهمداني، نفس المصدر، ص78 - المقريزي، المواعظ والاعتبار، ج1 ص-375 ابن ظهيرة، الفضائل الباهرة ص136
- (20) -عطية القوسي، تجارة مصر في البحر الأحمر، القاهرة، 1976، ص10
- (21) لمسعودي، مروج الذهب، ج1، ص11، يبلغ اقل اتساع له أي المسافة ما بين سيفية الشرقي والغربي عند بلدة مصوع 190 ميلاً، وعند منطقة باب المنذب 14 ميلاً

- (22) احمد عمر الزليعي، مكة وعلاقتها الخارجية (301-487هـ) الرياض، 1981، ص173.
- (23) احمد العدوي، سواحل مصر، مستخرج من مجلة كلية الآداب، المجلد الخامس ج 1 ص161
- (24) تتكون الشعاب المرجانية اساساً من هياكل بعض الحيوانات الاخطبوطية ذوات الاطراف المتعددة والشعاب المرجانية نوعان: الشعاب الملامسة لليابس، والحوارج المرجانية التي تمتد بعيداً عن الشاطئ وتوازيه (محمد احمد سطحية)، المراكز العمرانية على ساحل البحر الاحمر في اقليم مصر والعوامل الجغرافية التي اثرت فيها، رسالة الماجستير، الاسكندرية، 1961، ص9)
- (25) ابن حوقل «صورة الأرض» ص51
- (26) كان التجار والمسافرون في البحر استناداً الى وثائق الجنيزة يتقون هذه المخاطر بالأحجبة، ويحملون معهم المصاحف، S.D Goitein A Mediterranean society, Berkeley, 1967, PP.321-324.
- (27) احمد العدوي، المرجع السابق، ص165
- (28) Kammerer. A, La Mer Rouge a travers ages, le caire, t.I, 1939, P.68
- (29) يقول المسعودي في ذلك: «ولكل من يركب هذه البحار من الناس رياح يعرفونها في اوقات تكون منها مهابها، قد علم ذلك بالعادات وطول التجارب، يتوارثون علم ذلك قولاً وعملاً، ولهم فيها دلائل وعلامات يعملون بها إبان هيجانة وأحوال ركودة وثوراته (المسعودي، مروج الذهب، ج1، ص112)
- (30) ناصري خسرو، سفرنامه، ص73
- (31) موقع الجزيرة، تقرير أممي يؤكد احتفاظ القاعدة وتنظيم الدولة بقدراتهما، الجزيرة نت، 11/8/2017، تاريخ زيارة الرابط <http://cuttly/YwIDS8>، 15/6/2020
- (32) محمد يوسف الجعيلي، دور مجلس التعاون الخليجي وأمن البحر الأحمر، مركز الخليج للأبحاث، دبي، 2004، ص48
- (33) السعودية تدخل على خط السياحة العالمية بمشروع ضخم في البحر الأحمر روسيا اليوم، نشر في 1 أغسطس 2017 ودخل في 1 أغسطس 2017. نسخة محفوظة 04 يناير 2018 على موقع واي باك مشين
- (34) <https://www.amaala.com/ar/home>
- (35) مشروع البحر الأحمر ورؤية 2030 نسخة محفوظة 4 سبتمبر 2017 على موقع واي باك مشين
- (36) د. البدر الشاطري، دول الخليج وأمن البحر الأحمر، البيان، 3 ديسمبر 2019،
- (37) د. البدر الشاطري، المصدر السابق
- (38) <https://www.thenational.ae/world/gcc/red-sea-and-gulf-of-aden-border-countries-form-council-1.960706>
- (39) أحمد عسكري، البحر الأحمر وهيكله نظام إقليمي جديد، قراءات أفريقية، 13 يناير 2020، الرابط التالي: <http://bit.ly/2NzDkWW>
- (40) أحمد عسكري، المصدر السابق
- (41) إحسان الفقية، لماذا تسعى السعودية لتأسيس كيان البحر الأحمر؟، وكالة أنباء الأناضول، 16 ديسمبر 2018، من خلال الرابط التالي: <https://bit.ly/3a9npbz>

- (42) قاعدة برنيس العسكرية: ما الهدف الإستراتيجي لمصر؟ موقع سكاى نيوز عربية، 16 يناير 2020، من خلال الرابط التالي: <https://bit.ly/36Azk7D>
- (43) د. أمينة العريمي، العلاقات الخليجية الأفريقية «رؤية مستقبلية للقرن 21»، مركز العلاقات الخليجية الأفريقية، 6/5/2020، من خلال الرابط التالي: www.agrcenter.com
- (44) د. أمينة العريمي، المصدر السابق
- (45) د. أمينة العريمي، مستقبل المحاور الخليجية المتباينة في أفريقيا، مركز العلاقات الخليجية الأفريقية، 12/3/2020، من خلال الرابط التالي: www.agrcenter.com
- (46) Elana Delozier, seeingred: Trade and Threats Shaping Gulf-Horn Relations, T-gw Washington Institute for East Policy Watch 3079, February 15, 2019, <https://bit.ly/35R9cNf>
- (47) د. حمدي عبدالرحمن، رؤى متباينة: تحالف البحر الأحمر وإحياء مفهوم «الأفريقيا»، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 12 يناير 2020، من خلال الرابط التالي: <http://bit.ly/30sBsEF>
- (48) مايكل نايتس وفرزين نديمي، الحد من هجمات الحوثيين على السفن المدنية في باب المندب، معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى، 27 يوليو 2018، من خلال الرابط التالي: <https://bit.ly/38cUzFj>
- (49) Zach Vertin, Toward a Red Sea forum: The Gulf, the Horn of Africa, and architecture for a new regional order, brookings . edu, Sunday, November 3, 2019, <https://brook.gs/35TaXcJ>
- (50) د. دلال محمود، أمن البحر الأحمر المصالح العربية في مواجهة الإقتربات الخارجية، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، 13 ديسمبر 2018، من خلال الرابط التالي: <http://bit.ly/2FWRX2j>
- (51) د. عبد العزيز حمد العويشق، مجلس دول البحر الأحمر وخليج عدن يسد ثغرة أمنية مهمة، صحيفة الشرق الأوسط (لندن)، 18/1/2020، رقم العدد 15026
- (52) نايف الحمري، استعادة طريق الحرير التاريخي في العصر الحديث، موقع سفارة الصين لدى المملكة العربية السعودية، 27 يناير 2016، من خلال الرابط التالي: <http://bit.ly/2TyV4FO>
- (53) د. عبد العزيز حمد العويشق، المصدر السابق
- (54) محمد عبد القادر خليل، منظمة جديدة لدول البحر الأحمر وخليج عدن، مجلة «السعودية»، 16 يناير 2020، من خلال الرابط التالي: <https://bit.ly/30AUJ76>
- (55) د. أشرف سعد العيسوي، مجلس الدول العربية والأفريقية المطللة على البحر الأحمر وخليج عدن - الفرص والتحديات -، تريندز للبحوث والاستشارات، الإمارات العربية، 3 فبراير 2020، من خلال الرابط التالي: <https://cutt.us/zaLja>
- (56) مايكل نايتس وفرزين نديمي، الحد من هجمات الحوثيين على السفن المدنية في باب المندب، معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى، 27 يوليو 2018، من خلال الرابط التالي: <http://bit.ly/38cUzFj>
- (57) Zach Vertin, Toward a Red Sea forum: The Gulf, the Horn of Africa, and architecture for a new regional order, brookings.edu, Sunday, November 3, 2019, <https://brook.gs/35TaXcJ>
- (58) د. أشرف سعد العيسوي، المصدر السابق
- (59) د. أمينة العريمي، مرجع سابق

المشروعات الاقتصادية المشتركة بين دول حوض البحر الأحمر

أ. الاقتصاد المشارك – جامعة الزعيم الأزهرى

د. محمد زين أحمد محمد نورين

المقدمة:

تستهدف هذه الدراسة تسليط الضوء على المشروعات الاقتصادية المشتركة بين دول حوض البحر الأحمر التي تأسست، والمزعم تأسيسها وتدور الفكرة الأساسية لهذه الدراسة حول مدى إمكانية تطوير إمكانات ومقومات حوض البحر الأحمر، لما للبحر الأحمر من مزايا نسبية وموقع استراتيجي يربط بينه وبين دوله ودول العالم الأخرى عن طريق الممرات المائية أهمها قناة السويس ورأس الرجاء الصالح. يحظى البحر الأحمر باهتمام على الصعيدين العالمي والإقليمي إضافةً إلى اهتمام كل دولة على حدة من الدول الواقعة على حوضه، لذلك فإن الدول ذات النفوذ والمصالح تتكالب بمحاولة السيطرة على إيجاد مواقع تضمن لها إبراز دورها الأمني والعسكري والاقتصادي، وعلى رأس هذه الدول الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل والإتحاد السوفيتي والصين وتركيا وغيرها، وذلك لما يزرخ به البحر الأحمر من ثروات طبيعية بترولية ومعدينية ومائية ومواقع ومقومات سياحية إضافة إلى الممرات والموانئ الاستراتيجية.

مشكلة الدراسة:

تتمثل مشكلة الدراسة بصفة أساسية في ضعف الترابط الاقتصادي بين دول حوض البحر الأحمر ووجود العديد من المهددات الأمنية كالقرصنة وتهريب الأسلحة والبشر ودفن النفايات قبالة سواحله وتجارة المخدرات والصيد الجائر، وعدم وجود مشاريع اقتصادية مشتركة عدا بعض مشاريع الموانئ البحرية ومشروع كنوز البحر الأحمر بين السعودية والسودان والذي مازال قيد الدراسات والإعدادات وما تم إنجازه يعتبر ضئيلاً لا يرقى إلى الطموحات، والسؤال الذي يمكن طرحه: هل يمكن إقامة مشروعات اقتصادية مشتركة بين دول حوض البحر الأحمر؟

أهمية الدراسة:

الأهمية العلمية: تنبع الأهمية العلمية لهذه الدراسة في ضرورة وأهمية إقامة مشروعات اقتصادية مشتركة لتستفيد من عائداتها دول حوض البحر الأحمر لما تتمتع به من مزايا نسبية ومقومات اقتصادية وسياحية وموارد ثرة وموقع استراتيجي.

الأهمية العملية: تكمن الأهمية العملية لهذه الدراسة في أن نتائجها وتوصياتها تفيد الباحثين والأكاديميين ومنتخذي القرارات والمتخصصين والمختصين بشأن تطوير منطقة حوض البحر الأحمر.

أهداف الدراسة:

التعرف على الثروات الطبيعية التي يزخر بها البحر الأحمر.
الكشف عما هو غير مكتشف من ثروات معدنية وبتروولية وكائنات حيوانية وغيرها.
بيان الأهمية النسبية للممرات المائية والقنوات البحرية للتجارة العالمية.
وضع خطة استراتيجية بعيدة المدى لتطوير مشاريع اقتصادية مشتركة لدول حوض البحر الأحمر من قنوات مائية حديثة ومناطق سياحية جذابة وشركات بتروولية ومعدنية.
منهج الدراسة: تتبع الدراسة المنهج التاريخي والمنهج الوصفي التحليلي والمنهج الاستقرائي.

مصادر جمع البيانات:

نسبة لقلة المراجع والدراسات السابقة، فتعتمد الدراسة على الموسوعة الإلكترونية وبعض الكتب والدراسات السابقة

حدود الدراسة:

الحدود الزمانية: بما أن البحر الأحمر قديم قدم الإنسانية فقد تطرقت الدراسة لبعض الفترات الزمنية القديمة لكنها ركزت على الفترة (2017 - 2020 م) باعتبارها الفترة التي شهدت مزيداً من الاهتمام بالمشروعات والمنشآت المختلفة على البحر الأحمر.
الحدود المكانية: دول حوض البحر الأحمر (السعودية، السودان، مصر، اليمن، الأردن، أرتريا، الصومال، جيبوتي).

محاوير الدراسة:

المحور الأول : الأهمية النسبية لحوض البحر الأحمر.
المحور الثاني : السواحل البحرية والموانئ والقنوات المائية للبحر الأحمر .
المحور الثالث : أهم الطرق المرتبطة بالبحر الأحمر .
المحور الرابع : أهم المشروعات الاقتصادية لدول حوض البحر الأحمر
المحور الأول : الأهمية النسبية لحوض البحر الأحمر :
ترجع تسمية البحر الأحمر إلى المؤرخين المحدثين اللذين أسموه البحر الأحمر نسبةً الى اكتسابه اللون البني المائل للحمرة نتيجةً لاختلاط الطحالب بالشعب المرجانية، ويقال إن اسمه ورد في كتاب التوراة المنزل على سيدنا موسى عليه السلام باسم (يم سوف) ومعناه بحر النباتات القصبية، كما سماه العرب (بحر اليمن) أو (بحر الجنوب)، وسماه الأتراك (بحر المرجان)، أيضاً سماه بعض المؤرخين (بحر القلزم) و (بحر الحجاز) و (بحر الملك الأحمر)⁽¹⁾ .

يبلغ طول البحر الأحمر حوالي 2.250 كيلومترا وعرضه حوالي 355 كيلومترا ويتفرع البحر الأحمر من المحيط الهندي الواقع بين قارتي آسيا وإفريقيا ، لذا يضم بعضاً من الدول الآسيوية وهي السعودية

واليمن والأردن وبعضاً من الدول الإفريقية وهي السودان ومصر وارتريا وجيبوتي والصومال ومجموع المساحة الكلية لهذه الدول حوالي 6.433.763 كم².

يكتسب حوض البحر الأحمر أهمية اقتصادية وتجارية وسياحية على المستوى الإقليمي والعالمي كمر مائي للسفن والبواخر لنقل البضائع والمسافرين وكمستودع للعديد من المعادن والحيوانات المائية والشعب المرجانية وكرافد للسياحة وكضام للعديد من الموانئ .

توطدت ورسخت عدة حضارات وموروثات ثقافية واجتماعية على سواحل البحر الأحمر، وهناك العديد من الهجرات قبل وبعد ظهور الإسلام مما مهد للهجرات العربية الإسلامية إلى شمال ووسط وشرق وغرب إفريقيا، ونتج عن ذلك انصهار القبائل المهاجرة مع السكان الأصليين، فتكونت الشعوب الحالية بسماحتها الديموغرافية وعاداتها وتقاليدها وتركيبها السكانية وتفاعلاتها ومعاملاتها وتجارها ما بين الشرق الأقصى وأوروبا على مر العصور⁽²⁾.
كيان دول حوض البحر الأحمر:

هو كيان يضم السعودية، السودان، مصر، اليمن، الأردن، أرتريا، الصومال، جيبوتي، والذي تأسس في ديسمبر عام 2018 م بمدينة الرياض والعرض من هذا الكيان تعزيز أواصر التعاون بين تلك الدول في مجالات الأمن والتجارة والاستثمار وحماية التجارة العالمية وحركة الملاحة البحرية⁽³⁾.

المحور الثاني: السواحل البحرية والجزر والقنوات المائية للبحر الأحمر:

جدول رقم (1) : دول البحر الأحمر وموقعها على طول ساحل البحر الأحمر

م	الدولة	طول الساحل بالميل البحري	موقع الساحل	التصنيف
1	السعودية	930	شرقي	عربية إسلامية
2	مصر	750	شمالي وغربي	عربية إفريقية إسلامية
3	ارتريا	435	غربي وجنوبي	عربية إسلامية
4	السودان	400	غربي	عربية إفريقية إسلامية
5	اليمن	300	شرقي	إفريقية (إسلامية ، مسيحية)
6	جيبوتي	20	جنوبي	عربية إفريقية
7	الأردن	13	شمالي	عربية آسيوية إسلامية
8	إسرائيل	4	شمالي	آسيوية يهودية
		2855		المجموع

المصدر : مجلة دراسات إفريقية، مركز البحوث والدراسات الإفريقية - جامعة إفريقيا العالمية،

العدد 50، ديسمبر 2013 م.

يلحظ من الجدول أعلاه أن السعودية تقع على أكبر طول ساحلي على البحر الأحمر حوالي 930 ميلاً بحرياً تليها مصر 750 ميلاً بحرياً ثم السودان 400 ميلاً بحرياً، أما جيبوتي والأردن وإسرائيل فهي الأقصر طولاً 20، 13، 4 ميلاً بحرياً على التوالي. أهم الجزر على البحر الأحمر:

تقع على البحر الأحمر عدة جزر بمساحات وأشكال مختلفة، حيث تبلغ الكثافة الجزرية للبحر الأحمر ما بين 1 - 2 جزيرة في كل ميل مربع من المسطح المائي، وهذه الكثافة مرتفعة نسبياً وتشكل هذه الجزر عائقاً في طريق المجرى الملاحي للسفن وتزيد من إحكام وسيطرة الياكس على الماء.

جدول رقم (2) : أهم الجزر على البحر الأحمر

اسم الدولة	عدد الجزر	أسماء أهم الجزر
السعودية	144	فرسان
السودان	26	سواكن
مصر	126	شدوان - تيران
اليمن	36	كران - بريم - حنيش
إرتريا	39	دهلك - فاطمة
جيبوتي	6	موليلة

المصدر : إعداد الباحث من الشبكة الإلكترونية - ويكيبيديا .

من الجدول أعلاه يتضح أن السعودية تقع على طول ساحلها أكثر الجزر إذ تبلغ حوالي 144 جزيرة تليها مصر 126 جزيرة باعتبارهما الأكثر نصيباً في طول الساحل أما جيبوتي فهي الأقل جزراً ويرجع ذلك لقصر طول ساحلها.

الموانئ السعودية على البحر الأحمر:

ميناء جدة الإسلامي:

يقع على ساحل البحر الأحمر في مدينة جدة، وأنشئ في عهد ثالث الخلفاء الراشدين سيدنا عثمان بن عفان رضي الله عنه وكان ذلك عام 26 هجرية ويرى البعض أن ميناء جدة الإسلامي هو ميناء قديم يعود تاريخه إلى الفترة السابقة للإسلام. وبتطويره ازدهرت مدينة جدة وازدادت عمارتها لتصبح الميناء الرئيس ذا موقع استراتيجي يتوسط بين موانئ البحر الأحمر حيث تعبره السفن الشراعية محملة بأخشاب الصندل والعاج وريش النعام وغيرها من البضائع المختلفة. وهو أكبر ميناء بحري في المملكة العربية السعودية، تصل طاقته الاستيعابية إلى 130 مليون طن، وتساعد معدات الميناء المتطورة على استقبال 39 سفينة في آن واحد من مختلف الأشكال والأحجام والحمولات وطول الغاطس، وأكبر طن سفن الحاويات بالعالم بطول 400 متر، 19.800.

ميناء جازان:

يقع في مدينة جازان ويبعد عن مضيق باب المندب الدولي حوالي 190 ميل، وهو يربط بين دول الشرق الأقصى ودول أوروبا ودول الخليج العربي ودول شرق إفريقيا، وهو ميناء حديث يعمل بكفاءة عالية وسرعة في مناولة السفن..

ميناء الملك فهد الصناعي ينبع :

يقع محافظة ينبع على ساحل البحر الأحمر على مساحة تبعد حوالي 460 ميلا بحريا جنوب قناة السويس وحوالي 168 ميلا بحريا شمال غرب ميناء جدة الإسلامي. ويعتبر الميناء الأكبر في تحميل الزيت الخام والمنتجات المكررة والبتروكيماويات على البحر الأحمر، وهو مخصص لخدمة المجمعات الصناعية وتلبية متطلباتها بالإضافة إلى تصدير البترول الخام ومشتقاته المكررة وكذلك البتروكيماويات السائلة والصلبة إلى الأسواق العالمية، وتصل قدرة الميناء المناولة إلى 130 مليون طن في العام.

ميناء ينبع التجاري:

يقع على الساحل الشرقي للبحر الأحمر على مسافة تبعد حوالي 460 ميلا بحريا جنوب قناة السويس وحوالي 1680 ميلاً بحريا شمال غرب ميناء جدة الإسلامي، وخلال عام 2018 م بلغ عدد البضائع المناولة في الميناء حوالي 4,094,883 طنا (أربعة ملايين وأربعة وتسعين ألفا وثمانمائة وثلاثة وثمانين طنا) مقارنة بحوالي 2,827,853 طن (مليوني وثمانمائة سبعة وعشرين ألفا وثمانمائة وثلاثة وخمسين طنا) في عام 2017 م وذلك بنسبة زيادة قدرها %45 وهي نسبة مقدره قابلة للزيادة خاصة في ظل التطور الملحوظ لهذا الميناء الحيوي .

ميناء ضباء:

يقع في مدينة ضباء الساحلية التابعة لمنطقة تبوك شمال غربي المملكة العربية السعودية، وهو من أقدم الموانئ حيث كان يستقبل الحجاج في القرن الثالث عشر، وقد وصفه المؤرخ الجغرافي أحمد بن عمر العذري الأندلسي في كتابه (الممالك والمسالك) بأنه مرسى مأمون للسفن، كما ذكره الحميري في كتابه (الروض) بأنه موقع مميز يربط مناطق حيوية وأيضاً وصفه البكري في كتابه (المعطر) بأنه مرفأ مأمون وبه آبار عذبة وشجر.

أما ميناء ضباء في العهد السعودي فقد تم تحديثه في عام 1415 هجرية وتم تحديثه ليكون حلقة ارتباط وربط بين المنطقة الشمالية الغربية للمملكة العربية السعودية والاقتصاد العالمي، ويبتعد من مدينة تبوك حوالي 210 كلم وقريباً من مدينة العقبة الأردنية بحوالي 296 كلم وعلى بعد حوالي 62 ميلاً بحرياً من ميناء شرم الشيخ ومن ميناء الغردقة بحوالي 96 ميلاً بحرياً بحوالي 105 ميل عن ميناء سفاجا، لذا فهو أقرب موانئ البحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط المرتبط بأوروبا . ويتمتع هذا الميناء بمقومات جغرافية تدعمه في استقطاب البضائع والسفن المتجهة إلى منطقة الخليج العربي.

ميناء الملك عبدالله:

هو ميناء تجاري يقع في مدينة الملك عبدالله الاقتصادية في محافظة رابغ وعلى مقربة من المشاريع الصناعية في جدة وينبع ورابغ ، وقد تم افتتاحه في فبراير عام 2019 م لذا فهو حديث النشأة يتميز بموقع جغرافي استراتيجي للتبادل التجاري بين دول آسيا وأوروبا ، ويدير هذا الميناء القطاع الخاص.

ميناء الملك فيصل:

يقع على ساحل البحر الأحمر على الشاطئ الغربي للمملكة العربية السعودية وتوجد ثلاثة مداخل بحرية للميناء هي : المدخل الشمالي والمدخل الجنوبي والمدخل المتوسط، ولقد تم إنشاء هذا الميناء على

جزيرة تسمى الشب المرجانية حيث تبلغ مساحتها حوالي 1200 فدان، ويتصل الميناء بمدينة جدة بطريق أسفلتي مزدوج لشبه الجزيرة العربية؛ فهو يخدم كل المناطق المجاورة للجزء الغربي من الجزيرة، والتي تعتبر من أهم المناطق المزدهمة بالسكان في المملكة، ويقوم الميناء بدور حيوي في التنمية الاقتصادية والتجارية في المملكة العربية السعودية.

ميناء أمّالج:

هو ميناء تجاري قديم يقع في محافظة أمّالج في منطقة تبوك على الشمالي الغربي من ساحل البحر الأحمر، منه تُبحر السفن الشراعية (لقطير) التي كان يصدر عليها من أمّالج الصدف والفحم النباتي إلى السويس بمصر والسودان، يتسع مرفأ أمّالج لعدد 240 قارب صيد مخصص للصيادين السعوديين وكبار السن، إضافة إلى مرفأ الحرة تحت الإنشاء بعدد 1400 قارب صيد، يستفيد منه أكثر من 1200 صياد سعودي و1900 عامل صيد سعودي وأجنبي، ويصل إجمالي عدد قوارب الصيد بمحافظة أمّالج إلى 2500 قارب صيد إضافة إلى القوارب التي تستخدم في التنزه.

المضائق على البحر الأحمر :

مضيق باب المندب: يقع في المدخل الجنوبي لجمهورية اليمن وتحيط به من الشرق والشمال الشرقي اليمن ومن الغرب جيبوتي وإرتريا، ويربط باب المندب بين البحر الأحمر وخليج عدن الذي بدوره يصل بين البحر الأحمر والمحيط الهندي، وهو مضيق طولي ذو حواف صخرية مرتفعة تعترضه جزيرة ميون التي تقسمه إلى قسمين رئيسيين هما : قسم شرقي قبالة الساحل اليمني ويسمى ممر إسكندر وهذا القسم لا يصلح لممر السفن الكبيرة نسبةً لكثرة الجزر البركانية به ، أما القسم الغربي فهو باتجاه جيبوتي ويسمى ممر ميون ويصلح لممر السفن الكبيرة.

مضيق تيران: يقع على مدخل خليج العقبة من ناحيته الجنوبية وفي الطرف الشمالي الشرقي من البحر الأحمر، وسمي بذلك الاسم نسبةً لوقوعه في جزيرة تيران، ويضم مضيق تيران جزيرتي تيران وصنافير حيث تقسمانه إلى ثلاثة ممرات مائة صغيرة عرض الأولى منها نحو ثلاثة أميال تقريباً بين ساحل سيناء وجزيرة تيران وقرابة الميل ونصف الميل بين الجزيرتين للممر الثاني أما الممر الثالث فينحصر بين الجزيرتين وسواحل السعودية (4).

مضيق جوبال: يقع على مدخل خليج السويس من الجهة الجنوبية للخليج وسمي بهذا الاسم نسبةً لوقوعه على جزيرة جوبال .

أهم الطرق المرتبطة بالبحر الأحمر :

توجد العديد من الطرق البرية كمشروعات بنى تحتية تساعد في سهولة النقل والمواصلات وتخدم موانئ البحر الأحمر .

طريق الحرير:

ترجع تسميته إلى أنه اشتهر بنشاط تجارة الحرير الذي اكتشفه الصينيون واشتهروا بصناعته حوالي عام 3000 قبل الميلاد، وهو عبارة عن عدة طرق ومسارات وليس طريقاً واحداً، وقد انتظمت مسارات

طريق الحرير منذ القرن الخامس قبل الميلاد، وأهم هذه المسارات مسار شمالي كانوا يسلكونه في زمن الشتاء ومسار آخر يسلكونه في زمن الصيف تمر بهما القوافل المحملة بالبضائع من حرير وأحجار كريمة وأقمشة وغيرها، وبازدهار هذا الطريق التجاري ازدهرت بلدان ومناطق كثيرة، لذا كان له أثر ثقافي واجتماعي عميق في كل المناطق التي يمر بها، غير أن النشاط الاقتصادي كان هو العامل الأهم على الإطلاق حيث ازدهرت تجارة الذهب، ويكفي لبيان أثره وأهميته أن طريق الحرير أدى إلى تراكم المخزون العالمي من الذهب في الصين، وشيئاً فشيئاً، اندثرت معالم طريق الحرير وصارت البضائع والثقافات الإنسانية تنتقل في مسارات بحرية منتظمة، تتجه مروراً بالبحر الأحمر.

طرق الحرير وشبه الجزيرة العربية:

كان الصينيون يجوبون مياه المحيط الهندي منذ العصور القديمة السابقة للميلاد، وكانت سفنهم تقوم برحلات طويلة فيما بين الموانئ الصينية وموانئ الهند الغربية، ومثل ذلك كان يفعل العرب فقد كانت سفنهم تبحر من موانئ الخليج العربي وساحل اليمن إلى موانئ الهند الغربية وإلى ساحل جنوب الهند حيث يلتقون هناك بالتجار الصينيين ويحصلون منهم ومن التجار الهنود على بضائع الصين والهند ويبيعونهم بضائع الجزيرة العربية الثمينة التي كان من أهمها البخور والعطور والنحاس واللبان واللؤلؤ. وبوصول البضائع الصينية والهندية إلى موانئ الجزيرة العربية، كان التجار العرب ينقلونها على متن سفنهم وعلى ظهور قوافلهم عبر شبكة من الطرق البرية والبحرية إلى بلاد فارس وبلاد ما بين النهرين والشام ومصر وساحل الحبشة. وكثر ثراء العرب من التجارة بالمواد الناتجة عن جزيرتهم وتلك المستوردة من الهند والصين، وقد جلب هذا الثراء على العرب نقمة القوى والشعوب المحيطة بجزيرتهم الذين كانوا يتبايعون معهم بتجارة الشرق الأقصى؛ فمنذ نهايات الألف الثالث قبل الميلاد حاول الآشوريون فرض سيطرتهم على تجارة الشرق التي يقوم العرب فيها بدور الوطاء، فقد عبرت إحدى الوثائق الأكاديمية القديمة عن نجاح الامبراطور سرجون ملك أكاد (2300 ق م) في جلب مراكب مجان ودلمون وملوخة إلى ميناء أكاد والمعروف أن مجان هي عمان ودلمون هي البحرين وملوخة هي بلاد السند، وقد حاول الفرس أيضاً منذ عصورهم القديمة مزاحمة العرب على منافع هذه التجارة؛ فقد جهزوا حملة في عهد امبراطورهم دارا الكبير (521-485 ق م)، نجحت في الدوران حول شبه الجزيرة العربية من الخليج العربي إلى خليج السويس ووصلت مساري طريق الحرير البحري: مسار الخليج العربي ومسار البحر الأحمر وبالتالي احتكار تجارة الشرق

الساحل السوداني للبحر الأحمر :

يمكن تناول المزايا فيما يلي :-

يمتاز الساحل السوداني للبحر الأحمر والذي يبلغ طوله (650) كلم من الطول الكلي لسواحل البحر الأحمر، ونسبة لكثرة الخلجان والتعرجات فإن طوله الفعلي يبلغ (750) كلم بنقاء مياهه وشفافيتها، فدرجة الشفافية العالية التي يتمتع بها والتي قد تبلغ (46) متراً توفر مدى مريحاً للرؤية قل أن تتوفر في غيره من البحار. إضافة إلى التفاوت في درجات الحرارة على سطحه وعلى أعماقه الشيء الذي يجعل للغطس فيه متعة خاصة. كما يتميز ساحل البحر الأحمر السوداني بسمتين رئيسيتين هما: وجود الخلجان الساحلية والتي تسمى

بالمراسي وفي بعض المناطق تكون المراسي خلجان بحرية محمية تمتد لعدة أميال، وانتشار الشعب المرجانية والمرجان أو بصورة أدق هياكله وهى العنصر الأساسي الذي تتكون منه تلك الشعب وهي عبارة عن حيوان ويطلق عليه علمياً اسم (polyp) ويبلغ حجم محيطه عدة ملمترات ويشبه حقيبة لها ستة أذرع ولحمياته وتسهيل حركته فإنه يبني هيكلاً من الحجر الجيري وهذه الهياكل ذات شكل أنبوبي، عادة ما يعيش المرجان في مستعمرات جماعية يتراوح حجمها من بضعة سنتمترات إلى عدة أميال ويتم التفريق بين الشعب حسب أحجامها ومواقعها، فهناك الشعب المحيطة (Fringing Reefs) وهذه النوعية تغطي بأكملها باستثناء دلتا طوكر في الجنوب وهناك الشعب الحاجزة (Barrier Reefs) والتي غالباً ما يفصلها من الشعب المحيطة والساحل قناة لإبحار السفن. وهناك النوع الذي يطلق عليه (Atolls) وهي مستعمرات من الشعب وخير مثال لهذا النوع جزيرة سنجيب وهي عبارة عن جزيرة مرجانية بها فانار لإرشاد السفن وتبعد عن ميناء بورتسودان حوالي (25) كلم شرق، وتكثر بها الشعب المرجانية والأسماك خاصة سمك القرش والإخطبوط والدولفين ومنطقة الشعب الرومية⁽⁵⁾.

مدينة سواكن: تقع على بعد (58) كلم جنوب بورتسودان. ولقد اشتق اسمها من عدة قصص أسطورية يرجع تاريخها إلى عهد الملك سليمان وبلقيس ملكة سبأ، أما عند البجا فهي (اوسوك) أي السوق. سواكن مدينة تاريخية قديمة مبنية على جزيرة مرجانية ويحيط بها سور فتحت به خمس بوابات لمراقبة الداخلين والخارجين أشهرها بوابة كتشنر (باب شرق السودان)، ويربط الجزيرة بالساحل جسر وعلى بعد ميلين فأكثر من الجزيرة توجد ثمانية أبراج للمراقبة. تمتاز مباني سواكن بأنها مبنية من الحجارة المرجانية وبجمال النقوش والتصميم والمظهر العام. كانت سواكن مقراً لملاوك البجا، وكانت أهم موانئ البحر الأحمر، ومركزاً تجارياً مهماً وميناء للحجاج إلى مكة والحجاز بعد تدهور عيذاب (سواكن قديماً) في بداية القرن الخامس عشر. عندما تم بناء ميناء بورتسودان 1905م تدهورت سواكن، كما تم افتتاح ميناء جديد بسواكن 1991م.

مدينة أركويت: تقع أركويت في منطقة جبلية ترتفع حوالي (1200) متر عن سطح البحر ويبلغ ارتفاع أعلى قمة فيها وتسمى جبل الست حوالي (2000) متر، تبعد أركويت حوالي (27) ميل جنوب غرب بورتسودان وعلى بعد (28) ميلاً غرب سواكن وتبعد (39) كلم من ساحل البحر الأحمر. تتميز أركويت بهطول الأمطار في فصلي الشتاء والصيف، لذلك فهي موقع خصب لنمو أنواع الأشجار المختلفة، يتميز الطقس بالاعتدال معظم أيام السنة حيث لا تتعدى درجة الحرارة 35 درجة مئوية أما الشتاء فيكون بارداً⁽⁶⁾.

الجزر غير المرتادة: يوجد العديد من الجزر غير المرتادة بالبحر الأحمر، أهمها جزيرة أم القروش شمال شرق بورتسودان والتي يعتقد صائدي الأسماك أنها مأوى أسماك القرش خاصة الإناث عند التكاثر، وجزيرة مكوار يوجد بها بعض الأغنام المتوحشة.

متحف الهداب: في قرية هدا ببالقرب من مدينة بورتسودان وهو متحف أنشأه المواطن محمد نور هدا ب جمع فيه بعض مقتنيات القائد البطل عثمان دقنة وتراث أهل شرق السودان من أدوات قتال وأدوات الزينة والموسيقى.

الساحل المصري للبحر الأحمر :

قناة السويس :

وهي ممر مائي صناعي يصل البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط ، ويعتبر من أهم الممرات المائية الملاحية في العالم ، ويبلغ طوله حوالي 163 كيلو متر وعرضه حوالي 190 متراً ، وبشق قناة السويس ظهرت الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر من خلال ربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط وصولاً إلى الدول الأوروبية وبذلك وفرت قناة السويس الوقت والجهد والتكلفة للسفن والناقلات العملاقة التي كانت تستخدم رأس الرجاء الصالح ممراً لحركتها حيث تختزل المسافة بنسبة 57% - 59% ، كما توفر حوالي 50% - 70% من كمية الوقود المستهلكة تبعاً للحمولة والسرعة.

المحور الرابع : أهم المشروعات الاقتصادية لدول حوض البحر الأحمر :

ويمكن تناول أهم المشروعات السعودية على ساحل البحر الأحمر فيما يلي :-

1- مشروع البحر الأحمر :

جاءت فكرة هذا المشروع عام 2017 م من مبادرة الحكومة السعودية ، لذا فهو مشروع سعودي سياحي من الطراز الأول ، حيث تبلغ مساحته حوالي 34 ألف كيلو متر مربع ويضم حوالي 90 جزيرة طبيعية واقعة بين منطقتي أملج والوجه⁽⁷⁾.

بدأت المرحلة الأولى في تنفيذ هذا المشروع في شهر فبراير عام 2019 م وذلك بإنشاء البنيات الأساسية من طرق ومساكن للعاملين كمخطط شامل الخدمات مكون من عشرة آلاف وحدة سكنية لضمان سلامة العمال ونوفير سبل الراحة والرفاهية لهم ، ومن المتوقع أن تنتهي المرحلة الأولى للمشروع عام 2022 م على أن يتم في نهاية هذه المرحلة تطوير المطار والطائرات المائية والانتهاء من المرافق والبنيات التحتية وخدمات النقل المختلفة وإنشاء مراسي لليخوت وإنشاء أربعة عشر فندق بإجمالي عدد غرف 3000 غرفة.

ويعد مشروع البحر الأحمر وجهة سياحية واعدة تترقب على عدد من الجزر البكر، وتقع عليه مدائن صالح والتي تمتاز بجمالها العمراني وأهميتها التاريخية والدينية ، إضافة إلى وجود المحميات الطبيعية والبراكين الخاملة التي يمكن للسواح التمتع بمناظرها الخلابة والغوص في أعماق المياه المحيطة بها.

وللمملكة العربية السعودية رؤية مستقبلية لمشروع البحر الأحمر رسمت حتى عام 2030 م بهدف إحداث نقلة نوعية في مفهوم السياحة وقطاع الضيافة الفندقية وذلك بإنشاء فنادق تحوي على ثلاثة آلاف غرفة وإنشاء مطار مخصص لجذب أكثر من مليون سائح سنوياً، ومن المتوقع أن يوفر هذا المشروع حوالي 70 ألف فرصة عمل للسعوديين وغير السعوديين ، إضافةً إلى أنه من المتوقع أن يساهم في الناتج المحلي الإجمالي للمملكة بحوالي اثنين وعشرين مليار ريال سعودي بما يعادل حوالي خمسة بلايين وثلاثة ملايين دولار أمريكي.

ومن المشاريع الواعدة على البحر الأحمر مشروع المسابقات البحرية الذي أقيم في منطقة شوم أبجر المتاخمة لمدينة جدة ، وهذا المشروع يعتبر سياحياً يضاف إلى خريطة السياحة الدولية⁽⁸⁾.

مشروع الرمال السوداء:

الرمال السوداء هي عبارة عن رمال شديدة السواد تتكون وتتجمع من خلال الرواسب على شواطئ البحار والأنهار والبعض يتكون في سفوح الصخور والجبال وتنتقل بفعل الأمواج والرياح القوية من مكان

آخر، وتتركز هذه الرمال في منطقة ترنكتات على ساحل البحر الأحمر بالقرب من بورتسودان، وتحتوي هذه الرمال المائلة للون الأسود على العديد من المعادن النفيسة والنادرة والغالية الثمن وذات فوائد اقتصادية واستخدامات عديدة في مختلف الصناعات، وقد أكدت بعض الدراسات والبحوث التي أجريت على الرمال السوداء أن حوالي 12 مليون طن من تلك الرمال تستخرج منها بعض المعادن النفيسة والنادرة والباهظة الأثمان والمتدنية تكاليف الاستخراج والإنتاج ووفقاً لنتائج تلك الدراسات قدرت من تلك المعادن الآتي :-
هنالك حوالي 50 موقعاً في شرق السودان على ساحل البحر الأحمر تزرع بعروق الذهب على امتداد 75 كيلو مترا للعرق الواحد .

600 ألف طن من معدن الألمنيوم الذي يبلغ سعر الكيلو منه في أسواق المعادن الدولية حوالي 9 آلاف دولار ، وهذا يعني أن سعر الطن منه حوالي 9 ملايين دولار .

110 آلاف طن من معدن الزركون وسعر الكيلو الواحد منه حوالي 7 آلاف دولار وبالتالي سعر الطن منه حوالي 7 ملايين دولار .

45 ألف طن من معدن الروتيل وسعر الكيلو الواحد منه حوالي 8 آلاف دولار وبالتالي سعر الطن منه حوالي 8 ملايين دولار .

120 طنا من معدن التيتانيوم وسعر الوقية الواحدة منه حوالي 3 آلاف دولار وسعر الكيلو حوالي 81 ألف دولار والطن حوالي 81 مليون دولار ، وهو معدن نفيس ونادر والدليل على ذلك أن كل مليون من الرمال السوداء تنتج حوالي 10 أطنان فقط من معدن التيتانيوم .

20 طنا من معدن أكسيد الثوريم وسعر الطن منه حوالي 2 مليون دولار .
وهنالك عدد من المعادن والأملاح والغاز الطبيعي والتي يمكن استخراجها من الرمال السوداء منها :
معدن الماجييت وأكسيد الحديد وأملاح السيريوم وغاز الكاستريت .

ومن الصناعات التي تدخل فيها الرمال السوداء ومعادنها كمواد خام الآتي :-
صناعة هياكل وقوالب الطائرات الحديثة والسيارات العسكرية المصفحة وخاصةً معدن التيتانيوم .
صناعة المفاعلات النووية لإنتاج الطاقة السلمية من معدن أكسيد الثوريم .

صناعة البلاط والسيراميك والمنظفات وطلاء الحوائط .
صناعة الفلاتر والصفرة من معدن الجارنيت .

صناعة البورسلين والخزف وأواني الطهي .
صناعة الزجاج والكريستال .

صناعة المعدات الرياضية .
صناعة الأسنان التعويضية للإنسان .

صناعة الإلكترونيات .
صناعة قضبان السكك الحديدية وبعض الصناعات الثقيلة والحديد الأسفنجي من معدن

أكسيد الحديد ومن المشروعات المشتركة مشروع كنوز البحر الأحمر Red Sea Treasures Project of the
إنه في العام 1974م وقعت اتفاقية بين السعودية والسودان بشأن إقامة مشروع مشترك

لاستخراج كنوز البحر الأحمر وخاصةً منطقة الليث ونسبة لبعض المعوقات جمدت هذه الاتفاقية وأعيدت مرة أخرى في شهر مايو من عام 2010م ، وكان الاتفاق على أن يبلغ حجم الاستثمار في هذا المشروع حوالي 20 مليار دولار ويهدف المشروع لاستغلال الثروات المعدنية بحوض «أطلانتس 2» في البحر الأحمر، والذي يعرف اصطلاحياً بـ«كنز البحر الأحمر»، ويحتوي معادن الذهب والفضة والنحاس والمنغنيز ومعادن ثمينة أخرى، ويتوقع أن تصل عائداتها إلى 20 مليار دولار، كما اتفقتا على عقد ورشة عمل بالمملكة لعرض فرص الاستثمار في المعادن السودانية أمام رأس المال الخاص والعام في البلدين. وأثبتت الأبحاث الجيولوجية وجود أكثر من 30 موقعا في قاع البحر الأحمر، تحتوي رواسب طينية متمعدنة بتركيز مرتفع من المعادن، مثل: الزنك، والنحاس، والفضة، والذهب، والكوبالت، والأكادميوم وأجرت شركة «دياموند فيلدز انترناشونال الدولية لحقول الألماس المحدودة»، وهي شركة كندية مقرها مدينة فانكوفر، دراسة توقعت فيها تحقيق كلا البلدين عوائد مجزية، من استخراج معادن النحاس والفضة والزنك من قاع البحر الأحمر، ونشر معهد كيل للاقتصاد العالمي بحثا في مارس عام 2011، قدر أن القيمة الإجمالية للمعادن في قاع أحواض البحر الأحمر بنحو 9 مليارات دولار، وأن استخراجها ممكن؛ وأنها مربحة اقتصاديا وقدرت الهيئة العامة للأبحاث الجيولوجية السودانية الثروات المعدنية في المنطقة المشتركة بين البلدين من قاع البحر الأحمر بنحو 47 طنا من الذهب، ومليون طن من الزنك، و500 ألف طن من النحاس، و3 آلاف طن من المنغنيز، و3 آلاف طن من الفضة، إلى جانب معادن أخرى.. وتوقعت أن تصل عائدات استغلال هذه الثروة إلى نحو 20 مليار دولار .

وللإجابة على السؤال الذي طرحته الدراسة: هل يمكن إقامة مشروعات اقتصادية مشتركة بين دول حوض البحر الأحمر ؟

تستند الدراسة للإجابة على هذا التساؤل على المقومات العديدة المتوفرة

لإقامة مشروعات مشتركة على حوض البحر الأحمر ومنها :

توفر العناصر المعدنية المختلفة والشعب المرجانية

توفر النفط والغاز والماس والياقوت الأحمر والأزرق وأحجار الزمرد

توفر المياه الكريستالية والرمال البيضاء والسوداء

وجود العديد من الجزر منها جزيرة الجفنون التي بها متعة الغوص

تقع سلاسل جبلية متاخمة مع البحر الأحمر امتداداً من رأس خليج السويس شمالاً إلى هضبة

الحبشة جنوباً

تعد جزيرة أبومنقار القريبة من الغردقة من أكثر جزر البحر الأحمر ثراءً بأشجار المانغروف

وجود العديد من الكنوز السياحية والتجارية يمكن استثمارها والاستفادة منها .

أهم النتائج :

يلعب البحر الأحمر دوراً مهماً على كافة الأصعدة السياسية والعسكرية والاقتصادية والاجتماعية .

يشير نجاح المشروعات الاقتصادية المشتركة بين دول حوض البحر الأحمر الى وجود علاقات اقتصادية

وسياسية قوية بينها .

86% من صادرات النفط العربي تمر عبر ممرات البحر الأحمر إلى كافة الدول الأوروبية والآسيوية والإفريقية والأمريكية .

هنالك تباين بين دول حوض البحر الأحمر من حيث الموارد الطبيعية والبشرية والمالية، فمنها دول تتمتع بموارد طبيعية هائلة من أراضى شاسعة وصالحة للزراعة ومياه وفيرة وغطاء نباتي ودول تتمتع بموارد معدنية ونفطية ذات عوائد مالية مقدرة ، وكذا التباين في الكثافة السكانية والخصائص الديموغرافية ونصيب كل فرد من المساحة.

تلعب السعودية دورا مهما في اكتشاف واستغلال ساحل البحر الأحمر، إضافة إلى دورها الفعال في تأمين الملاحة وسلامة السفن الناقلة للبترو ل فحوالي 30% من الإنتاج العالمي للنفط يمر عبر البحر الأحمر وسفن البضائع التجارية .

بعض دول حوض البحر الأحمر ليس لديها قدرة على القيام بالمشروعات الاقتصادية الحديثة منفردةً.

أهم التوصيات :

1. ضرورة تحقيق التكامل الاقتصادي والتكتلات الاقتصادية والتنسيق والترابط بين دول حوض البحر الأحمر.
2. الدعوة إلى المزيد من الشركات العالمية الرائدة في مجال اكتشاف وتنقيب البترول والمعادن بالبحر الأحمر.
3. ضرورة تعزيز بيئة مستقرة للمشروعات الحديثة.
4. تحرير التجارة وإقامة منطقة تجارة حرة وأسواق مشتركة بين دول حوض البحر الأحمر.
5. إنشاء بنك مشترك يختار له اسم يحمل مضمون حوض البحر الأحمر ، لتسهيل المعاملات المصرفية وتمويل المشروعات الاقتصادية المشتركة بين دول حوض البحر الأحمر .
6. الاهتمام بعلوم البحار وهذا دور الجامعات السعودية المتطورة، وذلك بتشجيع وتمويل البحوث والدراسات حول الحياة المائية.
7. ومن أهم المشروعات التي يمكن إقامتها: مشاريع صيد الأسماك وخاصةً سمك القرش الضخم ومشاريع السياحة العلاجية
8. إنشاء مجمعات صناعية لاستخراج المعادن النادرة والنفيسة من الرمال السوداء
9. وضع خطة استراتيجية للسيطرة والاستفادة القصوى من الكنوز البحرية والكائنات البحرية اللاقارية والأسماك .

المصادر و المراجع :

- (1) عبدالمحسن السلطان ، « البحر الأحمر والصراع العربي- الإسرائيلي والتنافس بين استراتيجيتين » ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، 1984 م ، ص ص 25 - 26 .
- (2) زكريا محمد عبدالله ، « أمن البحر الأحمر والأمن القومي العربي » ، مجلة شؤون عربية ، القاهرة ، العدد 588 ، ديسمبر 1996 م ، ص 15 .
- (3) محمد صالح الحربي ، « كيان دول البحر الأحمر والخليج » ، الأربعاء 17 أبريل 2019 م
- (4) www.aleqt.com
- (5) ياسر أحمد الحبيب ، « تاريخ السياحة في السودان ، الزيتونة للطباعة والنشر، الخرطوم ، 2009 م ، ص 102 .
- (6) صحيفة مكة المكرمة الألكترونية.
- (7) صحيفة عاجل الألكترونية ، 28 فبراير 2019 م
- (8) دريدة الاقتصادية - جريدة العرب الدولية ، الأربعاء العاشر من يونيو عام 2020 م شوال 1441 هـ
- (9) www.aleqt.com
- (10) وزارة السياحة والآثار والحياة البرية، الإدارة العامة للتخطيط والبحوث، تقارير متفرقة، عدة سنوات .

رقم الإيداع: (2021 /0613)