

# اتحاد الدول المطلة على حوض البحر الأحمر

باحثة- دولة الإمارات العربية المتحدة

د. أمينة العريمي

## مقدمة:

جاء مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن لتتويجاً 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<sup>(1)</sup>، والبحر الحبشي<sup>(2)</sup> ذراعان أو شعبتان أو خليجان في مصطلح الجغرافيين العرب، الشرقي منهما هو بحر فارس<sup>(3)</sup>، ويسمونه أيضاً بحر عُمان وبحر البحرين وكلها بحر واحد على ساحله الشرقي بلاد فارس وعلى ساحله الغربي بلاد العرب<sup>(4)</sup>، 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<sup>(5)</sup>، أما الخليج الغربي ويعرف باسم خليج أيلة<sup>(6)</sup> والبحر الشرقي<sup>(7)</sup> (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<sup>(8)</sup>،

وقيل أن بهذا البحر أكثر من ثلاثمائة جزيرة<sup>(9)</sup> 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<sup>(10)</sup> وقد سمي البحر الأحمر بعدة مسميات وفقاً لموقعه من السواحل أو المدن التي تطل عليه، فسمي مرة ببحر القلزم<sup>(11)</sup> نسبة إلى مدينة القلزم الواقعة عند نهاية خليجه الغربي ومرة أخرى ببحر أيله عند مدينة أيله<sup>(12)</sup> وعرف أيضاً بالبحر الحجازي<sup>(13)</sup> وسمي مرة ببحر النعام<sup>(14)</sup>، ومرة أخرى ببحر عيذاب<sup>(15)</sup>، ويسميه ابن جبير أحياناً بالبحر الفرعوني<sup>(16)</sup> وابن رسته ببحر جدة<sup>(17)</sup> عند ساحل مكة، بينما يسميه الهمذاني بحر الحجاز عند ساحل المدينة<sup>(18)</sup> وبحر اليمن<sup>(19)</sup> عند سواحل اليمن. والبحر الأحمر يشغل أخدوداً يفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا<sup>(20)</sup>، ويمتد ما بين أيلة واليمن مسافة يبلغ طولها 1400 ميل في قول المسعودي<sup>(21)</sup>، وسمي بالبحر الأحمر اختصاراً لاسمه القديم بحر الملك الأحمر Erythraean<sup>(22)</sup> ثم اختصاراً للاسم إلى البحر الأحمر<sup>(22)</sup>، ومن الجدير بالذكر أنه لا تصب فيه أنهار سواء من سيفية الشرقى 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<sup>(23)</sup> وتتسم سواحل البحر الأحمر وخليجها الشماليان بكثرة الشعاب والشطوط المرجانية التي تحفها<sup>(24)</sup> 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»<sup>(25)</sup>، حيث الدوامات العنيفة والعواصف العاتية التي كثيراً ما تحطم الدسر وتتسبب في غرق السفن<sup>(26)</sup>. 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<sup>(27)</sup>، 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<sup>(28)</sup>، 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<sup>(29)</sup> 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<sup>(30)</sup>.

### مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن:<sup>(31)</sup>

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:-<sup>(32)</sup>

- 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، وقربه من مضيق باب المندب ودول القرن الإفريقي وبحر العرب.
- ميناء الحديدة 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 مائية 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 جيبوتي وهو الميناء الرئيسي لدولة جيبوتي، 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 «باصح» 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»:<sup>(33)</sup>

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 سيأحي منفصل بالبحر الأحمر، وتنتهي المرحلة الأولى من المشروع في 2025، ومن المتوقع إتمام المشروع خلال فترة تتراوح بين 30 و50 عاماً.

### مشروع «أمالا»<sup>(34)</sup>

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، والعلا، 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 العلا، 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 كفيل 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 النقاهاة 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 والنقاهاة 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 أمّالج 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. وتحديث 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، والنفايات حفاظاً على الموقع لجميع الأجيال.

بدأ العمل في فبراير 2019 في المرحلة الأولى للمشروع، والتي تتضمن سكن للعمال القائمين 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 بإجمالي 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 كناري 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.<sup>(37)</sup>

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:-<sup>(38)</sup>

- 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.<sup>(39)</sup>

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 ليجاد شراكات 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.<sup>(40)</sup>

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 سييسل 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 وحمائته، 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.<sup>(41)</sup> 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.<sup>(42)</sup> وتنظر 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<sup>(43)</sup>

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

تركيا: فتتركيا ترى في السودان ودول القرن الإفريقي عامة والصومال خاصة الركيزة الأساسية الأولى لتعزيز رؤيتها الاستراتيجية المستقبلية 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، فتتركيا 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 وبدأت 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 ستشكل 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.<sup>(45)</sup>

**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.<sup>(46)</sup>

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 نفط سعودية في إبريل 2018<sup>(47)</sup>، 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<sup>(48)</sup>

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<sup>(49)</sup>، 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<sup>(50)</sup> ولا شك في أن المجلس الجديد بما يسعى إلى تحقيقه من أهداف يقترب 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 يضيف 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.<sup>(51)</sup>

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<sup>(52)</sup>

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.<sup>(53)</sup>

يمثل المجلس إطاراً مؤسسياً في منطقة جيوسراتيجية 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.<sup>(54)</sup>

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<sup>(55)</sup>، 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 المنذب و منافذه الحيوية آمنة لحرارة الملاحة البحرية.<sup>(56)</sup>
- 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.<sup>(57)</sup>
- 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.<sup>(58)</sup>

### 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.<sup>(59)</sup>

## 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 الزيلعي، مكة وعلاقتها الخارجية (301-487هـ) الرياض، 1981، ص173.
- (23) احمد العدوي، سواحل مصر، مستخرج من مجلة كلية الأداب، المجلد الخامس ج 1 ص161
- (24) تتكون الشعاب المرجانية اساساً من هياكل بعض الحيوانات الاخطبوطية ذوات الاطراف المتعددة والشعاب المرجانية نوعان: الشعاب الملامسة لليابس، والحواجز 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 بالأحبة، 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) 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 هيجانته وأحوال ركوده 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: <https://www.amaala.com/ar/home> (34)
- (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 الفقيه، 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](http://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](http://www.agrcenter.com)
- (46) Elana Delozier, seeingred: Trade and Threats Shaping Gulf-Horn Relations, Tgw 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://brookings/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 المطلة 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://brookings/35TaXcJ>
- (58) د. أشرف سعد العيسوي، المصدر السابق
- (59) د. أمينة العريمي، مرجع سابق