

المشروعات الاقتصادية المشتركة بين دول حوض البحر الأحمر

أستاذ مشارك - كلية الاقتصاد - جامعة
الزعيم الأزهري

د. محمد زين أحمد محمد نورين

مستخلص:

حاولت الدراسة التعرف 20 على المشروعات الاقتصادية المشتركة بين دول حوض البحر الأحمر منها ما هو قائم ، وتلك التي يمكن إنشاؤها، 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 ؟ ونبعت أهمية مشروعات اقتصادية مشتركة لتستفيد من عائداتها دول حوض البحر الأحمر لما تتمتع به من مزايا نسبية ومقومات اقتصادية وسياحية وموارد ثرة وموقع استراتيجي، وأن نتائجها وتوصياتها تفيد الباحثين والأكاديميين ومتخذي القرارات والمتخصصين والمختصين بشأن تطوير منطقة حوض البحر الأحمر. هدفت الدراسة إلى التعرف على الثروات الطبيعية التي يزخر بها البحر الأحمر والكشف عما هو غير مكتشف من ثروات معدنية وبتروولية وكائنات حيوانية وغيرها وبيان الأهمية النسبية للممرات المائية والقنوات البحرية للتجارة العالمية ووضع خطة استراتيجية بعيدة المدى لتطوير مشاريع اقتصادية مشتركة لدول حوض البحر الأحمر من قنوات مائية حديثة ومناطق سياحية جذابة وشركات بتروولية ومعدنية. اتبعت الدراسة المنهج التاريخي والمنهج الوصفي التحليلي والمنهج الاستقرائي. خرجت الدراسة بعدد من النتائج أهمها: يشير نجاح المشروعات الاقتصادية المشتركة بين دول حوض البحر الأحمر إلى وجود علاقات اقتصادية وسياسية قوية بينها. هنالك تباين بين دول حوض البحر الأحمر من حيث الموارد الطبيعية والبشرية والمالية، فمنها دول تتمتع بموارد طبيعية هائلة من أراض 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. قدمت الدراسة عدداً من التوصيات منها: ضرورة

تحقيق التكامل الاقتصادي والتكتلات الاقتصادية والتنسيق والترابط بين دول حوض البحر الأحمر، الدعوة إلى المزيد من الشركات العالمية الرائدة في مجال اكتشاف وتنقيب البترول والمعادن بالبحر الأحمر، ضرورة تعزيز بيئة مستقرة للمشروعات الحديثة، إنشاء بنك مشترك يختار له اسم يحمل مضمون حوض البحر الأحمر، لتسهيل المعاملات المصرفية وتمويل المشروعات الاقتصادية المشتركة بين دول حوض البحر الأحمر، الاهتمام بعلوم البحار وهذا دور الجامعات السعودية المتطورة، وذلك بتشجيع وتمويل البحوث والدراسات.

Abstract:

The study attempted to identify the joint economic projects between the countries of the Red Sea Basin, some of which are existing, and those that can be established. weak economic interdependence between the countries of the Red Sea basin and the presence of many security threats such as piracy, arms and human smuggling, dumping offshore, drug trafficking and overfishing, And the absence of joint economic projects except for some seaport projects and the Red Sea treasures project between Saudi Arabia and Sudan, which is still under study and preparation, and what has been accomplished is considered insignificant and not up to ambitions. , And the question that can be asked: Is it possible to establish joint economic projects between the countries of the Red Sea Basin? The importance of joint economic projects to benefit from the revenues of the Red Sea Basin countries stems from the relative advantages they enjoy, economic and tourism ingredients, wealth resources and strategic location, and that its results and recommendations benefit researchers, academics, decision makers, specialists and specialists on developing the Red Sea basin region. The study aimed to identify the natural resources in which the Red Sea blooms and to reveal the undiscovered mineral and petroleum riches, animal creatures and others, and to clarify the relative importance of waterways and marine channels for global trade and to develop a long-term strategic plan to develop joint economic projects for the countries of the Red Sea basin from water channels Modern and attractive tourist areas and petroleum

and mineral companies. . The study followed the historical, descriptive, analytical and inductive approaches. The study came out with a number of results, the most important of which are: The success of joint economic projects between the countries of the Red Sea Basin indicates the presence of strong economic and political relations between them. There is a variation between the countries of the Red Sea Basin in terms of natural, human and financial resources, some of which enjoy huge natural resources from vast lands, suitable for agriculture, abundant water and vegetation cover, and countries, enjoy mineral and oil resources with estimated financial returns, As well as the variation in population density, demographic characteristics and per capita area. The study presented a number of recommendations, including: the necessity of achieving economic integration and economic blocs, coordination and interconnection between the countries of the Red Sea basin, calling for more leading international companies in the field of discovering and exploring petroleum and minerals in the Red Sea, The necessity of promoting a stable environment for modern projects. Establishing a joint bank with a name that bears the name of the Red Sea basin, to facilitate banking transactions and financing joint economic projects between the Red Sea basin countries. Paying attention to marine sciences, and this is the role of advanced Saudi universities, by encouraging and developing research with studies.

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 يزخر به البحر الأحمر من ثروات طبيعية بترولية ومعدنية 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 سواحلها 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 وبترولية 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 بترولية ومعدنية.
منهج الدراسة: تتبع الدراسة المنهج التاريخي والمنهج الوصفي التحليلي والمنهج الاستقرائي.

مصادر جمع البيانات:

نسبة لقلّة 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).

ترجع تسمية البحر الأحمر إلى المؤرخين المحدثين اللذين أسموه البحر الأحمر نسبةً إلى 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 كيلومتراً وعرضه حوالي 355 كيلومتراً 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 وأرتريا 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 بسمااتها الديموغرافية وعاداتها وتقاليدها وتركيبتها السكانية وتفاعلاتها ومعاملاتها وتجارتها 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	إريتريا	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
	المجموع	2855		

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 اليابس 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 - بریم - حنيش
إريتريا	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 حوالى 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 رضى الله عنه وكان ذلك عام 26 هجرية ويرى البعض أن ميناء جدة الإسلامي هو ميناء قديم يعود تاريخه إلى الفترة السابقة للإسلام. وبتطويرة ازدهرت مدينة جدة وازدادت عمارتها لتصبح الميناء الرئيس ذا موقع استراتيجي يتوسط بين موانئ البحر الأحمر حيث تعبره السفن الشراعية محملةً 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 الدولى حوالى 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 بنبع :

يقع محافظة ينبع على ساحل البحر الأحمر على مساحة تبعد حوالى 460 ميلا بحريا جنوب قناة السويس وحوالى 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 حوالى 460 ميلا بحريا جنوب قناة السويس وحوالى 1680 ميلاً بحريا شمال غرب ميناء جدة الإسلامي، وخلال عام 2018 م بلغ عدد البضائع المناولة في الميناء حوالى 4,094,883 طنا (أربعة ملايين وأربعة وتسعين ألفاً وثمانمائة وثلاثة وثمانين طناً) مقارنة بحوالى 2,827,853 طن (مليوني وثمانمائة سبعة وعشرين ألفاً وثمانمائة وثلاثة وخمسين طناً) في عام 2017 م وذلك بنسبة زيادة قدرها 45% وهى نسبة مقدرة 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، وابتعد 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 اسفلتي 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 أملج:

هو ميناء تجاري قديم يقع في محافظة أملج في منطقة تبوك على الشمالي الغربي من ساحل البحر الأحمر، منه تُبحر السفن الشراعية (لقطائر) التي كان يصدر عليها من أملج الصدف والفحم النباتي إلى السويس بمصر والسودان، يتسع مرفأ أملج 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 أملج إلى 2500 قارب صيد إضافة إلى القوارب التي تستخدم في التنزه.

المضايق 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 لمرور السفن الكبيرة نسبةً لكثرة الجزر البركانية به ، أما القسم الغربي فهو باتجاه جيبوتي ويسمى ممر ميون ويصلح لمرور 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 مائية 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 .

المحور الثالث: 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 واللبنان 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؛ فمند نهايات الألف الثالث قبل الميلاد حاول الآشوريون فرض سيطرتهم على تجارة الشرق التي يقوم العرب فيها بدور الوسيط، 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 وهي العنصر الأساسي الذي تتكون منه تلك الشعب وهي عبارة عن حيوان يطلق عليه علمياً اسم (polyp) ويبلغ حجم محيطه عدة ملمترات ويشبه حقيبة لها ستة أذرع ولحميته 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 سنجنيب وهي عبارة عن جزيرة مرجانية بها فناء لإرشاد السفن وتبعد عن ميناء بورتسودان حوالي (25) كلم شرقاً، 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 لملوك 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 مكواري يوجد بها بعض الأغنام المتوحشة.

متحف الهداب: في قرية هدا ب بالقرب 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 البنية 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 والانتهاه من المرافق والبنية التحتية وخدمات النقل المختلفة وإنشاء مراسي لليخوت وإنشاء أربعة عشر فندق بإجمالي عدد غرف 3000 غرفة.

ويعد مشروع البحر الأحمر وجهة سياحية واعدة تتربع 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 أبحر المتاخمة لمدينة جدة ، وهذا المشروع يعتبر سياحياً يضاف الى 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 لآخر، 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 متراً 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 .
وهناك عدد من المعادن والأملاح والغاز الطبيعي والتي يمكن استخراجها من الرمال السوداء منها :
معدن الماجيتيت 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 والصنفرة 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 Treasures Project of the Red Sea
إنه في العام 1974م وقعت اتفاقية بين السعودية والسودان بشأن إقامة مشروع مشترك لاستخراج كنوز البحر الأحمر وخاصةً منطقة الليث ونسبة لبعض المعوقات جمعت 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 اصطلاحيا 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، والكاديميوم وأجرت شركة «دياموند فيلدرز انترناشونال الدولية لحقوق الألباس 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 طناً 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 .

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 الى 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 أراضي 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 دوراً مهماً في اكتشاف واستغلال ساحل البحر الأحمر، إضافة إلى دورها الفعال في تأمين الملاحة وسلامة السفن الناقلة للبترول 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.

التوصيات :

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