

تداعيات حرب غزة على أمن الملاحة البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن

مذكرة ضمن متطلبات نيل شهادة الماستر في العلوم السياسية.

تخصص: علاقات دولية

إشراف الأستاذ الدكتور:

طارق تاحي

إعداد الطالبة:

حنان بن لدة

أعضاء لجنة المناقشة:

الصفة	مؤسسة الانتساب	الرتبة العلمية	الأستاذ (ة)
مشرفا ومقررا	المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية		طارق تاحي
رئيسا	المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية		لطفي خياري
عضوا مناقشا	المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية		إيمان بلقرشي

2026/2025 م 1447/1446 هـ

شكر وعرفان

الحمد لله رب العالمين، والحمد لله الذي بنعمته وتوفيقه تتم الصالحات، والصلاة والسلام على أشرف المرسلين سيدنا محمد وعلى آله وصحبه أجمعين.

انطلاقاً من التوجيه الإلهي الحكيم في قوله تعالى: {إِنَّ فِي ذَلِكَ لَآيَاتٍ لِّقَوْمٍ يَعْقِلُونَ} [صدق الله العظيم]، وهي الآية التي اتخذتها منهجاً ومنطلقاً في إعداد هذه الدراسة، إذ تلخص بعمق ركيزتين أساسيتين في مسيرة البحث العلمي: الصبر على مشاق التحليل والتقصي ومواجهة التحديات الميدانية والنظرية، والشكر للمولى عز وجل على التوفيق والوصول إلى النتائج. فإني أحمدُه سبحانه وتعالى وأشكرُه على ما منحني من قدرة وما يسره لي من تجاوز للعقبات الصعبة التي واجهتني طوال فترة إنجاز هذا البحث، حتى استوى عملاً متكاملًا بين يدي القاري. فاللهم لك الحمد حمداً طيباً دائماً يليق بجلالك وعظيم فضلك

وفي هذا المقام، إيماناً بفضل أهل العلم والاعتراف بالجميل، أتقدم بأسمى عبارات التقدير والامتنان إلى أستاذي ومشرفي الفاضل الأستاذ الدكتور طلحي طارق، الذي نمرنا بنبل أخلاقه وسديد نصحه، فكان لإشرافه وتوجيهه العلمي القيم الأثر الأكبر في تقويم مسار هذا البحث وإخراجه في صورته الحالية وفق صرامته المنهجية، والأمانة العلمية.

يتوجه هذا البحث بخالص الشكر والتقدير إلى السادة الأفاضل أعضاء لجنة المناقشة الموقرة، لتفضلهم بقبول تقييم هذا العمل الأكاديمي ومناقشته.

كما يمتد العرفان والامتنان إلى الأساتذة الكرام بالمدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية الذين ساهموا بدعمهم العلمي وتوجيهاتهم القيمة في إنجاز هذا البحث وإتمام المسيرة الدراسية.

إهداء

إلى أمي الغالية، وجدتي الحبيبة؛

أهدي ثمرة هذا الجهد العلمي احترافاً بفضل لا تنفي القياس الكلمات حقّه.

إلى أمي؛ التي واكبت تفاصيل مسيرتي الدراسية خطوة بخطوة، وشاطرتني أعباءها بقلق فاق قلقي، ورعاية
ذلت كل مشقة.

وإلى جدتي؛ التي كانت لي أماً ثانية، ونمّرت حياتي بمساندتها العظيمة وتربيتها الفاضلة، فكان دعمها
المستمر حصناً لي، وصبرها الدافع الأكبر للمواصلة والتّميز.

<إليكما وحدكما، يا من تحملتما معي محبات الطريق لتنبيها لي درج العلم؛ أهدي هذا النجاح، سائلة المولى عز
وجل أن أكون ثمرة تليق بغرسكما الطيب، وأن يديمكما تاجاً وفخراً فوق رأسي.

ملخص الدراسة:

تناولت هذه الدراسة تحليل تداعيات حرب غزة 2023 على أمن الملاحة البحرية في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن، باعتبارهما من أهم الممرات الاستراتيجية ونقاط الاختناق الحيوية للتجارة والطاقة العالمية في النظام الدولي المعاصر. وقد انطلقت الدراسة من إشكالية رئيسية تتمحور حول كيفية إعادة حرب غزة 2023 لتعريف الملاحة البحرية كمسألة أمن دولي في المنطقة، وذلك لاختبار فرضية مفادها أن الحرب أدت إلى تصاعد التهديدات الأمنية غير النمطية، مما تسبب في عسكرة الممرات المائية وإعادة رسم معادلات الصراع الإقليمي والدولي فيها.

ولمعالجة هذا الموضوع، تم تقسيم الدراسة إلى ثلاثة فصول؛ خصص الأول للإطار المفاهيمي والنظري والتحليل الجيوبوليتيكي والقانوني للمنطقة، بينما ركز الفصل الثاني على التداعيات الاقتصادية للأزمة على حركة التجارة الدولية والممرات البحرية الكبرى، في حين تناول الفصل الثالث التداعيات العسكرية والأمنية وتحولات موازين القوة. واعتمدت الدراسة على المستوى التحليلي مقترناً بالمنهج الوصفي، بالإضافة إلى الاقتراب الجيوبوليتيكي القائم على أطروحات القوة البحرية والمجال الحيوي.

وتكمن أهمية النتائج التي توصلت إليها الدراسة في تفكيكها لطبيعة الارتباط بين النزاعات البرية وأمن المجالات البحرية، وتفسير آليات صعود الفواعل اللادولالية وقدرتها على التأثير في مقاربات الردع التقليدية للقوى الكبرى. كما تُبين الدراسة حجم التحولات الهيكلية في سلاسل الإمداد العالمية ومؤشرات عسكرة المنطقة المتزايدة عبر التحالفات الدولية والعمليات العسكرية البحرية لحماية السفن، مثل تحالف "حارس الازدهار" بقيادة الولايات المتحدة وعملية "أسبيدس" الأوروبية، وصولاً إلى تحديد موقع الأمن البحري في البحر الأحمر كمتغير أساسي في توازنات القوة داخل النظام الدولي الراهن.

الكلمات المفتاحية: الأمن البحري، الممرات البحرية الاستراتيجية، نقاط الاختناق، البحر الأحمر، الفواعل اللادولالية، حرب غزة 2023.

Abstract:

This study analyzes the repercussions of the 2023 Gaza War on maritime security in the Red Sea and the Gulf of Aden, considered among the most important strategic waterways and vital chokepoints for global trade and energy in the contemporary international system. The study begins with a central question: how did the 2023 Gaza War redefine maritime navigation as an international security issue in the region? It tests the hypothesis that the war led to an escalation of unconventional security threats, resulting in the militarization of waterways and a reshaping of regional and international conflict dynamics.

To address this topic, the study is divided into three chapters. The first chapter focuses on the conceptual and theoretical framework, as well as the geopolitical and legal analysis of the region. The second chapter examines the economic repercussions of the crisis on international trade and major maritime routes. The third chapter addresses the military and security repercussions and shifts in the balance of power. The study employs an analytical approach combined with a descriptive methodology, in addition to a geopolitical approach based on the concepts of naval power and vital space. The significance of the study's findings lies in its analysis of the relationship between land conflicts and maritime security, and its explanation of the mechanisms behind the rise of non-state actors and their ability to influence traditional deterrence approaches of major powers. The study also reveals the extent of structural shifts in global supply chains and indicators of increasing militarization of the region through international alliances and naval operations to protect ships, such as the US-led « Prosperity Guardian » coalition and the European « ASPIDES » operation. Ultimately, it identifies maritime security in the Red Sea as a key variable in the balance of power within the current international system.

Keywords : Maritime security, strategic sea lanes, chokepoints, Red Sea, non-state actors, militarization of waterways, Gaza War 2023

خطة الدراسة:

مقدمة

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية.

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لأمن الملاحة البحرية.

المطلب الأول: ماهية الأمن.

المطلب الثاني: الملاحة البحرية وأمن الملاحة البحرية.

المبحث الثاني: الخصائص الجغرافية والجيوبوليتيكية للمجال البحري للبحر الأحمر وخليج عدن.

المطلب الأول: المجال الجغرافي للبحر الأحمر وخليج عدن.

المطلب الثاني: الأهمية الجيوسياسية للبحر الأحمر وخليج عدن.

المطلب الثالث: المضائق البحرية ونقاط الاختناق في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن.

المبحث الثالث: حرب غزة 2023 كمتغير أمني في البيئة البحرية الإقليمية والدولية.

المطلب الأول: لمحة تاريخية عن النزاع في قطاع غزة.

المطلب الثاني: حرب غزة 2023 وتداعياتها على الأمن البحري.

الفصل الثاني: تداعيات الاقتصادية لحرب غزة 2023 على المستويين الإقليمي والدولي.

المبحث الأول: التداعيات الاقتصادية الإقليمية لحرب غزة 2023 وانعكاسها على ديناميكيات النقل والتجارة البحرية.

المطلب الأول: تأثير الحرب على الممرات البحرية والنقل البحري.

المطلب الثاني: انعكاسات حرب غزة 2023 على اقتصادات دول الجوار.

المطلب الثالث: جيوليتيك الموانئ في البحر الأحمر وخليج عدن.

المبحث الثاني: التحولات الاقتصادية الدولية الناتجة عن حرب غزة.

المطلب الأول: إعادة تشكيل مسارات التجارة العالمية وأسواق الطاقة.

المطلب الثاني: الإستجابات الاقتصادية الدولية اتجاه الأزمة.

المطلب الثالث: تسييس الأدوات الاقتصادية كركيزة للأمن القومي الدولي.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي.

المبحث الأول: التداعيات الأمنية والعسكرية على المستوى الإقليمي.

المطلب الأول: بروز الفواعل اللا دولاتية (جماعة الحوثي) وتحدي الردع الإقليمي.

المطلب الثاني: التداعيات الأمنية والعسكرية على المعابر الاستراتيجية والدول المشاطئة.

الفرع الأول: أمن المعابر والمضائق (باب المندب، عدن، السويس، هرمز..).

الفرع الثاني: الانعكاسات الأمنية والعسكرية على المنظومات الدفاعية للدول المشاطئة.

المبحث الثاني: التداعيات العسكرية والأمنية لحرب غزة على المستوى الدولي.

المطلب الأول: تحولات الاستراتيجيات البحرية للقوى العظمى.

المطلب الثاني: آليات التدويل الأمني وبروز التحالفات البحرية العابرة للحدود.

الخاتمة.

قُدْمَة

يُشكل البحر الأحمر وخليج عدن أحد أهم المجالات البحرية الجيوسياسية في بنية النظام الدولي المعاصر. وتكتسب هذه المنطقة مكانتها المحورية من موقعها الاستراتيجي الذي يربط بين المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط عبر مضيق باب المندب وقناة السويس، مما جعلها شرياناً رئيسياً لحركة التجارة الدولية وتدفقات الطاقة العالمية. فلم يعد هذا المجال البحري مجرد فضاء جغرافي للعبور، بل غداً مجالاً حيوياً تتقاطع فيه المصالح الاقتصادية والاعتبارات الأمنية للقوى الإقليمية والدولية. وقد تعززت هذه الأهمية مع تزايد اعتماد الاقتصاد العالمي على استقرار الممرات المائية، وتصادد التنافس الدولي على طرق التجارة ومناطق النفوذ الاستراتيجي.

وتسهم الخصائص الجغرافية للمنطقة في جعلها من أبرز نقاط الاختناق البحرية في العالم. فمن خلالها، تمر نسبة معتبرة من إمدادات النفط والغاز نحو الأسواق الأوروبية والآسيوية؛ وهو ما يفسر الارتباط التاريخي للمنطقة بمسائل القوة البحرية، وسعي القوى الكبرى المستمر لتأمين طرق الملاحة وحماية مصالحها الحيوية.

وقد احتلت المنطقة مكانة بارزة في الأدبيات الجيوبوليتيكية التي ربطت بين السيطرة على الممرات المائية وبناء النفوذ الدولي. ومع تنامي ظاهرة العولمة والترابط الاقتصادي، أصبح أمن الملاحة البحرية عنصراً أساسياً لاستمرارية سلاسل الإمداد، بحيث ينعكس أي اضطراب أمني فيها مباشرة على أسواق الطاقة والنقل البحري العالمي.

وفي هذا السياق، جاءت حرب غزة سنة 2023 لتعيد إبراز الأهمية الاستراتيجية لهذا المجال البحري ضمن معطيات أكثر تعقيداً. ولم تقتصر تداعيات الحرب على النطاق الجغرافي المباشر للعمليات العسكرية، بل امتدت لتشمل أمن الملاحة في البحر الأحمر، كاشفة عن حجم الترابط الوثيق بين الحروب البرية الإقليمية وأمن المجالات البحرية. وقد نتج عن هذه الحرب اضطراب حاد في حركة النقل التجاري، وارتفاع في تكاليف الشحن والتأمين، مما دفع بعض الخطوط البحرية إلى اتخاذ مسارات بديلة أكثر طولاً وتكلفة. وأظهرت هذه التطورات مدى حساسية الفواعل الاقتصادية الدولية تجاه أي تحول أمني ناتج عن الحرب يصيب ممرات الطاقة والتجارة العالمية.

ومن جهة أخرى، أبرزت الحرب تحولاً نوعياً في طبيعة التهديدات البحرية عبر تصاعد دور الفواعل غير الدولاتية. فلم يعد الأمر مقتصرًا على التنافس التقليدي بين الدول، بل شمل قدرة تنظيمات مسلحة على فرض معادلات أمنية جديدة مستمدة من ظروف الحرب، مما استدعى تحركات دولية مكثفة عبر تعزيز الوجود العسكري لحماية السفن.

وانطلاقاً من هذه المعطيات، تسعى هذه الدراسة إلى تحليل تداعيات حرب غزة 2023 على أمن الملاحة البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن بأبعادها الجيوسياسية، والأمنية، والاقتصادية. كما تهدف إلى تفكيك طبيعة التحولات الراهنة وانعكاساتها على التوازنات الدولية، وإبراز العلاقة بين الجغرافيا البحرية والحروب الإقليمية في النظام الدولي المعاصر.

❖ أدبيات الدراسة:

تتأسس القراءة المعرفية لهذا البحث على المزاجية المنهجية بين الاقتراب الجيوبوليتيكي بأبعاده المعاصرة، وأطروحات المدرسة الواقعية في العلاقات الدولية، لتفكيك بيئة التفاعلات المستجدة في البحر الأحمر إثر حرب غزة 2023. وينطلق هذا الإطار من وصف الجيوبوليتيك للممرات البحرية ونقاط الاختناق الاستراتيجية كفضاءات حيوية لالتقاء صراع النفوذ العسكري بالترابط الجيواقتصادي العالمي، وهو ما أصّلت له الأدبيات الكلاسيكية للقوة البحرية في الفكر الاستراتيجي مثل: أطروحات ألفرد ماهان في كتابه "تأثير القوة البحرية في التاريخ". وفي هذا السياق، يوفر الاقتراب الجيوبوليتيكي والجيواقتصادي الحديث والذي تستند فيه الدراسة إلى أدبيات إدوارد لوتواك حول توظيف الاقتصاد كأداة صراع جيوسياسي أداة تفسيرية عميقة لفهم تحول البحر الأحمر ومضيق باب المندب من مجرد مجارٍ ملاحية إلى شرايين حيوية تتحكم في أمن الطاقة وسلاسل الإمداد الدولية؛ حيث يتيح هذا الاقتراب تشريح الكيفية التي تترجم بها المؤشرات الاقتصادية كارتفاع تكاليف الشحن والتأمين البحري وتباطؤ حركة الحاويات كأدوات ضغط جيوسياسي متبادل بين الفاعلين، مما يجعل الأمن الاقتصادي جزءاً لا يتجزأ من الاستراتيجيات العليا للدول والقوى الكبرى، وهو ما يُشكل المرتكز النظري الذي يُبنى عليه التحليل في الفصل الثاني من هذه الدراسة.

ومن جهة أخرى، تتكامل هذه الرؤية مع أدبيات المدرسة الواقعية الكلاسيكية والجديدة لا سيما أطروحات هانس مورغانثو وجون ميرشايمر حول الصراع على النفوذ في عالم فوضوي لتفسير السلوك العسكري والأمني للفاعلين الدوليين واللاذولبيين في المنطقة؛ إذ تُسهم مفاهيم القوة والردع والسيطرة البحرية في تشريح خلفيات المواجهة غير النمطية واستخدام الطائرات المسيّرة والصواريخ البحرية لفرض واقع أمني جديد. كما تمنح أطروحات الواقعية حول ميزان القوى ومنطق الأحلاف الاستراتيجية مبرراً علمياً لتفسير تشكل التحالفات البحرية الدولية كتتحالف "حارس الازدهار"، بوصفه سلوكاً عقلانياً من الدول لحماية مصالحها القومية وبناء أمن جماعي في مواجهة التهديدات الناشئة، وهو البُعد الذي تتبعه الدراسة بالتحليل والنقضي في فصلها الثالث.

وتأسيساً على هذا الترابط العضوي، تصبح أدبيات الدراسة إطاراً تركيبياً متكاملاً يرفض الفصل التقليدي بين الأبعاد، مبرهنَةً على أن التهديد العسكري والأمني في الحيز البحري يسير بالتوازي مع الأثر الجيواقتصادي في صياغة المشهد الجيوبوليتيكي الراهن.

❖ الدراسات السابقة:

عند استقراء الأدبيات البحثية والأكاديمية المعاصرة التي قاربت هذا المجال، يمكن تصنيف الأطروحات والدراسات السابقة إلى مسارين رئيسيين أسهما في تشكيل الخلفية المعرفية لهذا البحث:

الدراسات ذات البعد الجيواقتصادي: حيث ركز على تحليل الممرات البحرية كأعصاب حيوية للتجارة العالمية، وتتبع الأثر الاقتصادي لتهديد نقاط الاختناق. ومن أبرز الدراسات في هذا السياق، تقارير البنك الدولي ومنظمة التجارة العالمية 2024 التي رصدت التباطؤ في حركة الحاويات عبر قناة السويس (البنك الدولي، 2024، ص 12)، وكذا دراسات معهد أبحاث السياسات الاقتصادية التي ركزت على ارتفاع تكاليف الشحن البحري والتأمين ضد المخاطر. إلا أن معظم هذه الدراسات صاغت تداعيات حرب غزة 2023 في أطر إحصائية عامة، دون تتبع دقيق لآلياتها التناظرية وتأثيراتها العميقة على المستويين الإقليمي والدولي بالتفصيل وبشكل مستقل.

الدراسات ذات البعد العسكري والأمني: اهتم هذا الجانب بتحليل معدلات الأمن البحري الناشئة، وبشكل خاص تنامي دور الفاعلين من غير الدول (كالتحركات الحوثية في مضيق باب المندب). تبرز هنا دراسات مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، وأوراق معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى

(2024-2025)، والتي ركزت على تشريح استخدام الأدوات العسكرية غير النمطية كالتائرات المسييرة والصواريخ البحرية، وتقييم الاستجابات الدولية العسكرية مثل تحالف "حارس الازدهار" (الخالدي، 2024، ص 45). غير أن هذه الأبحاث ركزت على رصد بيئة التهديد الأمني والعمليات العسكرية صِرفاً، وفصلت هذا المشهد عن امتداداته وخلفياته الاقتصادية المباشرة.

بالتمعن في فحص هذين المسارين، تبرز الحاجة الأكاديمية إلى تقديم قراءة تركيبية شاملة تتجاوز الهفوات المنهجية القائمة على الفصل بين الأبعاد؛ ومن هنا تسعى هذه الدراسة إلى معالجة هذه الفجوة البحثية من خلال هيكلية علمية ثنائية التداعيات تنعكس في فصول البحث كالتالي:

في الفصل الثاني: تفكيك التداعيات الاقتصادية لحرب غزة 2023 على المستويين الإقليمي والدولي، لنسد النقص في رصد تفاصيل أزمة سلاسل الإمداد وأسواق الطاقة على دول المنطقة والقوى الكبرى مجتمعة.

في الفصل الثالث: تشريح التداعيات العسكرية والأمنية على المستويين الإقليمي والدولي، من خلال دراسة إعادة صياغة معادلة الردع وتحولات الصراع بين التحالفات الدولية والفاعلين غير النمطيين في منطقة البحر الأحمر.

وبهذا الطرح، تتجاوز الدراسة الحالية التناول الجزئي للدراسات السابقة، وتقدم نموذجاً تحليلياً متكاملًا يربط المتغير العسكري بالأثر الاقتصادي في سياق جيوبوليتيكي موحد.

❖ إشكالية الدراسة:

لم تعد المقاربات التقليدية للأمن البحري كافية لتفسير طبيعة التهديدات الناشئة في نقاط الاختناق الاستراتيجية بعد أحداث أكتوبر 2023؛ إذ فرضت ديناميكيات الحرب على غزة معادلات أمنية وعسكرية جديدة أعادت صياغة مفهوم حرية الملاحة الدولية في الممرات الشرقية. بناءً على هذه المتغيرات، تتحدد الإشكالية الرئيسية للبحث في التساؤل المحوري التالي:

كيف أعادت حرب غزة 2023 تعريف الملاحة البحرية كمسألة أمن دولي في البحر الأحمر وخليج عدن؟

وينبثق عن هذه الإشكالية الأسئلة الفرعية التالية:

1. كيف أثرت حرب غزة 2023 على أمن الملاحة البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن، وكيف ساهمت الفواعل غير الدولاتية في إعادة تشكيل التهديدات؟
2. ما انعكاسات التهديدات البحرية والاضطرابات الأمنية على حركة التجارة العالمية وتدفقات الطاقة وسلاسل الإمداد الدولية؟
3. كيف ساهمت القوى الدولية والإقليمية في إعادة تشكيل التوازنات داخل المجال البحري للبحر الأحمر؟

❖ فرضيات الدراسة:

الفرضية العامة:

تأسيساً على التساؤل المحوري السابق، يتبنى البحث فرضية رئيسية مفادها:

أدت حرب غزة 2023 إلى تصاعد التهديدات الأمنية للملاحة البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن، مما تسبب في عسكرة المنطقة وأعاد رسم معادلات الصراع الإقليمي والدولي فيها.

الفرضيات الفرعية:

- للموقع الجغرافي للبحر الأحمر وخليج عدن دور محوري في صياغة الأولويات الأمنية الدولية، بوصفهما ممراً إلزامياً للتجارة والطاقة العالمية، مما يُرجّح أنه يجعلهما هدفاً مباشراً لأي تصعيد إقليمي
- يفترض أن تكون حرب غزة 2023 قد أحدثت تحولاً هيكلياً في سلاسل الإمداد العالمية وأسواق الطاقة، بتحويل الممرات البحرية من فضاءات للتجارة الحرة إلى مناطق ضغط جيوسياسي.
- تساعد هجمات الحوثيين عقب حرب غزة 2023 قد كشف عن ثغرات في منظومة الردع التقليدي في مواجهة الفواعل اللادولالية، ما جعل القوى الكبرى تعيد هيكلة تحالفاتها البحرية ".

الإطار النظري للدراسة

تأسس القراءة المعرفية لهذه الدراسة على ذكر الأصول النظرية والمنهجية للأدبيات الجيوبوليتيكية والاستراتيجية الكلاسيكية والمعاصرة، لتفكيك طبيعة التفاعلات والتنافس الدولي في الحيز البحري للبحر الأحمر إثر حرب غزة 2023. وينطلق هذا الإطار من فرضية "الحتمية الجغرافية" لفريدريك راتزل التي ربطت عضويّاً بين المجال الجغرافي وقوة الدولة؛ حيث يُعاد توظيف مفهومه حول "المجال الحيوي" لتفسير السلوك السياسي والعسكري للقوى الإقليمية والدولية المتصارعة على بسط نفوذها في هذا الممر المائي، وتفسير كيف تحول البحر الأحمر من مجرد حيز ملاحي إلى عمق استراتيجي متصل بالأزمات البرية المحيطة به.

وفي سياق رصد أبعاد السيطرة العسكرية والأمنية وهو ما يخدم الفصل الثالث، يستند البحث إلى نظرية القوة البحرية لـ ألفرد ثاير ماهان، التي تُعد الركيزة الأساسية لفهم أولوية الهيمنة على البحار والممرات والمضايق الحاكمة بوصفها معياراً لامتلاك النفوذ الدولي وصياغة معادلات الردع؛ حيث تتكامل هذه الرؤية مع مقاربة "حافة الأرض" أو الحواف الجيوبوليتيكية (Rimland) لنيكولاس سبيكمان بالتداخل مع أطروحات هالفورد ماكيندر حول الصراع على مناطق النفوذ؛ إذ تتيح هذه المقاربات تشريح الأهمية الحيوية للمناطق الساحلية والمحيطية للبحر الأحمر وخليج عدن باعتبارها مناطق ارتكاز وطوق جيوسياسي يتحكم في إدارة التوازنات الدولية الكبرى، ويفسر دافع الدول لبناء الأحلاف والتحالفات العسكرية كتحالف "حارس الازدهار" لحماية نفوذها في هذه الحواف الحاكمة.

ومن جهة أخرى، ولتجاوز القصور القائم على حصر الصراع في بعده العسكري صرفاً، تستفيد الدراسة من المقاربات النظرية المعاصرة المرتبطة بالأمن البحري والاعتماد الاقتصادي المتبادل (الجيواقتصاد)، لتقديم قراءة تركيبية تتوافق مع بنية الفصل الثاني من هذا البحث؛ حيث يجري تحليل الكيفية التي تتقاطع فيها التهديدات الأمنية الموجهة لنقاط الاختناق مع حركة التجارة العالمية وأمن الطاقة؛ ممّا يوضح كيف يتحول الحيز الجغرافي البحري بالمنظور الجيوبوليتيكي الحديث إلى أداة للضغط الجيواقتصادي المتبادل الذي يؤثر مباشرة على سلاسل الإمداد الدولية والأمن القومي للقوى الفاعلة على المستويين الإقليمي والدولي.

مفاهيم الدراسة:

تتحدد المفاهيم الإجرائية والأساسية المعتمدة في هذه الدراسة على النحو التالي:

الفواعل اللادولالية (Non-State Actors): و التي يقصد بها «مختلف الجهات والتنظيمات التي تمارس تأثيراً سياسياً أو أمنياً أو اقتصادياً داخل العلاقات الدولية دون أن تمتلك صفة الدولة، كالتنظيمات المسلحة والشركات متعددة الجنسيات والمنظمات الدولية»¹.

¹ Joseph Nye, Understanding International Conflicts : An Introduction to Theory and History (New York : Pearson, 2019), 145

الردع (Deterrence): يشير مفهوم الردع إلى استخدام أو «التهديد باستخدام القوة بهدف منع طرف آخر من القيام بسلوك معين يهدد المصالح أو الأمن الاستراتيجي»¹.

الممرات الاستراتيجية (Strategic Chokepoints): هي ممرات بحرية أو برية ذات أهمية جيوسياسية واقتصادية كبرى، تتحكم في حركة التجارة الدولية وتتدفقات الطاقة والاتصالات العالمية².

الجيوبوليتيك (Geopolitics): يعبر الجيوبوليتيك عن دراسة «تأثير العوامل الجغرافية في السلوك السياسي والاستراتيجي للدول داخل العلاقات الدولية»³.

الجغرافيا البحرية (Maritime Geography): تُعنى الجغرافيا البحرية بدراسة «الخصائص الجغرافية للمجالات البحرية وأهميتها الاقتصادية والاستراتيجية والسياسية»⁴.

التهديدات البحرية (Maritime Threats): يقصد بها مختلف «المخاطر والتحديات التي تستهدف أمن الملاحة البحرية والمجالات الساحلية، سواء كانت عسكرية أو إرهابية أو مرتبطة بالقرصنة والهجمات المسلحة»⁵.

التوازنات الإقليمية (Regional Balances): تشير التوازنات الإقليمية إلى «طبيعة توزيع القوة والنفوذ بين الفاعلين داخل إقليم جغرافي معين بما يحدد شكل الاستقرار أو الصراع داخله»⁶.

❖ أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل تداعيات حرب غزة 2023 على أمن الملاحة البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن، من خلال دراسة الانعكاسات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي، ثم التطرق إلى التداعيات العسكرية والأمنية على المستويين الإقليمي والدولي، بما يسمح بفهم طبيعة التحولات التي عرفت المنطقة وموقعها ضمن التفاعلات الجيوسياسية الراهنة.

❖ أهمية الدراسة:

تستمد هذه الدراسة أهميتها من طبيعة الموضوع الذي تعالجه، باعتبار أن البحر الأحمر وخليج عدن يعدان من أكثر الممرات البحرية أهمية في حركة التجارة الدولية، وهو ما جعل التطورات المرتبطة بحرب غزة 2023 تتجاوز بعدها الإقليمي لتنعكس على أمن الملاحة البحرية وحركة النقل التجاري الدولي. وتتصل هذه الأهمية بتحويلات تتجاوز البعد الظرفي للأزمة، لتتشابك مع طبيعة التوازنات الإقليمية والدولية ومستقبل الأمن البحري في المنطقة.

كما تكتسب الدراسة أهمية أكاديمية بالنظر إلى تقاطعها مع عدد من المقاربات النظرية في العلاقات الدولية والجيوبوليتيك، خاصة تلك المرتبطة بأهمية المجال البحري في تفسير الصراع الدولي وإعادة توزيع النفوذ داخل النظام الدولي، فضلاً عن كونها تتناول أحداثاً متواصلة من حيث التأثير والنتائج حتى عام 2026، مما يتطلب محاولة فهم طبيعة العلاقة بين الصراعات الإقليمية والتحولات الأمنية، وإبراز الانعكاسات التي مست حركة التجارة العالمية وتكاليف الشحن والتأمين البحري، وتوضيح دور الفواعل الإقليمية والدولية المرتبطة بالأزمة.

¹ Lawrence Freedman, Deterrence (Cambridge : Polity Press, 2004), 26

² Geoffrey Till, Seapower : A Guide for the Twenty-First Century (London : Routledge, 2018), 312.

³ Yves Lacoste, La Géographie, ça sert d'abord à faire la guerre (Paris : La Découverte, 2014), 8.

⁴ Martin Ira Glassner, Political Geography (New York : Wiley, 2000), 412

⁵ Christian Bueger, "What is Maritime Security ?" Marine Policy 53 (2015) : 160.

⁶ Barry Buzan and Ole Wæver, Regions and Powers : The Structure of International Security (Cambridge : Cambridge University Press, 2003), 45

❖ منهج الدراسة والأدوات:

اعتمدت هذه الدراسة على المستوى التحليلي باعتباره الأنسب لتفسير وفهم تداعيات حرب غزة 2023 وانعكاساتها على أمن الملاحة البحرية والتوازنات الجيوسياسية في البحر الأحمر وخليج عدن، من خلال تحليل طبيعة التفاعلات الدولية والإقليمية والأبعاد الاقتصادية المرتبطة بالأزمة. كما تم توظيف المنهج الوصفي في عرض المفاهيم والمعطيات المرتبطة بالممرات البحرية، مع استخدام الاقتراب الجيوبوليتيكي لفهم طبيعة التنافس الدولي في هذا المجال الجغرافي.

كما اعتمدت الدراسة على توظيف المعطيات والإحصائيات المتعلقة بحركة التجارة الدولية والملاحة البحرية، إلى جانب التقارير والدراسات الأكاديمية الاستراتيجية الصادرة عن مراكز الأبحاث، بما يساعد على تقديم قراءة علمية دقيقة.

❖ حدود الدراسة:

الحدود المكانية: تشمل النطاق الجغرافي والبحري لمنطقة البحر الأحمر وخليج عدن، مع التركيز على نقاط الاختناق الاستراتيجية وممرات العبور الحيوية (مضيق باب المندب وقناة السويس).

الحدود الزمانية: تمتد الدراسة زمنياً من اندلاع حرب غزة في أكتوبر 2023، وتغطي التطورات والتداعيات المتلاحقة للأزمة حتى عام 2026 لمواكبة الآثار المستمرة والمتربة عليها.

❖ صعوبات الدراسة:

واجهت الدراسة بعض الصعوبات الموضوعية، أبرزها حداثة الموضوع وطبيعته الديناميكية المتسارعة، حيث تتطور الأحداث الأمنية في البحر الأحمر بصفة مستمرة ومتزامنة مع فترة إعداد هذا البحث. بالإضافة إلى شح المراجع الأكاديمية الكلاسيكية المستفيضة (كالكتب المطبوعة) نظراً لراهنية الحدث، وهو ما تم تعويضه بالاعتماد المكثف على التقارير الاستراتيجية الصادرة عن مراكز الأبحاث والدوريات العلمية المحكمة ومتابعة البيانات الإحصائية الدولية للملاحة.

❖ تقسيم الدراسة:

بناءً على الأهداف المسطرة، وللإحاطة بكافة أبعاد الإشكالية المطروحة، تم تقسيم هذه الدراسة إلى ثلاثة فصول رئيسية متكاملة على النحو التالي:

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والجيوبوليتيكي وكذا القانوني للبحر الأحمر وخليج عدن

خُصص هذا الفصل لتأسيس القاعدة النظرية والتحليلية للبحث، حيث تم التطرق في المبحث الأول إلى ضبط الإطار المفاهيمي والنظري الحاكم للدراسة. بينما ركّز المبحث الثاني على التحليل الجيوبوليتيكي والقانوني للمجال الجغرافي وممرات العبور الاستراتيجية محل الدراسة، لينتهي الفصل في مبحثه الثالث بتقديم لمحة تحليلية حول حرب غزة 2023 ومؤثراتها الأولية، كتمهيد منهجي للانتقال إلى الفصول التطبيقية.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية لحرب غزة 2023 على الملاحة والتجارة الدولية

تناول هذا الفصل بالدراسة والتحليل الأبعاد الاقتصادية الناتجة عن التصعيد في المنطقة، حيث تم التركيز على الانعكاسات الاقتصادية للأزمة على المستويين الإقليمي والدولي، وتحليل حجم الضرر الذي مسّ الدول المطلّة على هذا المجال البحري، بالإضافة إلى رصد طبيعة الاختلالات التي أصابت حركة الشحن وسلاسل الإمداد عبر الممرات البحرية الكبرى.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية والأمنية لحرب غزة 2023 وتحولات التوازن الإقليمي

رَكَز هذا الفصل على المقاربة الأمنية للأزمة، من خلال تشريح الآثار العسكرية والأمنية لحرب غزة 2023 على المستويين الإقليمي والدولي، واستعراض مظاهر عسكرة البحر الأحمر، ودور الفواعل غير الدولاتية في فرض معادلات ردع جديدة، وصولاً إلى فهم كيف ساهمت هذه التحولات في إعادة رسم توازنات القوة والنفوذ في المنطقة.

وقد خُتِمت الدراسة بـ خاتمة عامة تضمنت نتائج حول البحث، و إجابة عن الإشكالية المطروحة وكذا إثبات أو تفنيد الفرضية ابعامة للبحث، حول أمن الملاحة البحرية في ظل استمرار تداعيات الأزمة حتى عام 2026.

الفصل الأول: الإطار
المفاهيمي والنظري لمفهوم
أمن الملاحة البحرية

تمهيد:

يحتل الأمن البحري مكانة متزايدة في الدراسات الجيوسياسية المعاصرة، نظراً للأهمية الاستراتيجية التي تكتسبها البحار والمحيطات في النظام الدولي. فالمجال البحري لم يعد مجرد فضاء جغرافي طبيعي، بل أصبح مجالاً حيويًا تتقاطع فيه المصالح الاقتصادية والتجارية والعسكرية للدول، خاصة مع تنامي الاعتماد العالمي على النقل البحري في حركة التجارة الدولية ونقل الموارد الاستراتيجية.

إذ تبرز أهمية الممرات والمضائق البحرية باعتبارها نقاطاً استراتيجية تتحكم في جزء كبير من حركة الملاحة البحرية العالمية، الأمر الذي جعلها محط اهتمام القوى الدولية والإقليمية الساعية إلى تأمين مصالحها الاقتصادية وضمان استقرار طرق التجارة البحرية. وقد أدى ذلك إلى تزايد الاهتمام بدراسة مفهوم الأمن البحري وأبعاده المختلفة، سواء من الناحية الجغرافية أو الاستراتيجية أو القانونية.

كما أن التحولات التي يشهدها العالم المعاصر، خاصة في ظل تصاعد النزاعات الإقليمية وتنامي التهديدات الأمنية، ساهمت في إبراز الترابط القائم بين الأحداث البرية والتأثيرات البحرية، حيث يمكن أن تمتد تداعيات بعض الصراعات لتؤثر بشكل مباشر أو غير مباشر على أمن الملاحة البحرية والممرات البحرية الحيوية.

ومن هذا المنطلق، يهدف هذا الفصل إلى تقديم الإطار المفاهيمي والجيوسياسي للأمن البحري، من خلال التطرق إلى أهم المفاهيم المرتبطة به، إضافة إلى إبراز الأهمية الاستراتيجية للممرات البحرية في العلاقات الدولية. كما سيتم التطرق إلى الخلفية التاريخية للنزاع في قطاع غزة وتطوراتها، تمهيداً لفهم تداعياته وانعكاساته على الأمن البحري في المنطقة.

المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لأمن الملاحة البحرية

تعدُّ الملاحة البحرية الركيزة الأساسية للنظام الاقتصادي العالمي، وهو ما جعل من "أمن البحار" متغيراً حيوياً في أجندة الدراسات الأمنية والاستراتيجية المعاصرة. إنَّ تحديد الأطر المفاهيمية لأمن الملاحة البحرية ليس ترفاً نظرياً، بل هو ضرورة منهجية لتفكيك طبيعة التهديدات التقليدية وغير التقليدية التي تواجه المجالات البحرية الحيوية.

يسعى هذا المبحث إلى ضبط المفاهيم المركزية المرتبطة بسلامة المرور البحري، مع تسليط الضوء على الأبعاد القانونية والأمنية التي تحكم السيادة والمنافسة في أعالي البحار والمضائق الدولية. ومن خلال استعراض المقاربات النظرية المختلفة، سيتم العمل على بناء قاعدة معرفية تسمح لاحقاً بفهم التداخل المعقد بين الفاعلين من دول وفواعل من غير الدول، وكيف ينعكس اضطراب المفهوم الأمني على استقرار التدفقات التجارية العالمية، تمهيداً لإسقاط هذه المفاهيم على حالة البحر الأحمر وخليج عدن كمجالين مضطربين جيوسياسياً ومحط أنظار للقوى الكبرى.

المطلب الأول: ماهية الأمن

يُعد مفهوم الأمن من المفاهيم الأساسية في حقل العلاقات الدولية **International Relations**، غير أنَّ دلالاته لم تبقى ثابتة عبر الزمن، بل شهدت تطوراً ملحوظاً تبعاً للتحويلات التي عرفها النظام الدولي وطبيعة التهديدات التي تواجه الدول. ففي الأدبيات الكلاسيكية ارتبط الأمن أساساً بقدرة الدولة على حماية سيادتها ووحدة إقليمها من التهديدات الخارجية، وهو ما جعل الدولة الفاعل الرئيسي في إنتاج الأمن وضمانه.

يُعد التمييز بين الأبعاد المادية والنفسية للأمن ركيزة أساسية في فهم أمن الملاحة البحرية، وفي هذا السياق، يقدم **Arnold Wolfers** أحد التعريفات المرجعية لمفهوم الأمن، إذ يعرفه بأنه غياب التهديد للقيم المكتسبة، موضحاً أنَّ الأمن ينطوي على بعدين مترابطين: بعد موضوعي يتمثل في غياب التهديدات الفعلية، وبعد ذاتي يعكس غياب الخوف من تعرض تلك القيم للخطر. ويبرز هذا الطرح الطبيعة النسبية لمفهوم الأمن، حيث يختلف إدراكه من دولة إلى أخرى تبعاً لاختلاف السياقات السياسية والاستراتيجية.

يُميز المفكر **أرنولد وولفرز (Arnold Wolfers)** بين شقين؛ أحدهما موضوعي يرتبط بـ «غياب التهديدات التي يمكن أن تمثل خطراً على القيم المكتسبة للدولة»، والآخر ذاتي يعبر عن «الإحساس بوجود خطر معين فهو يرتبط في هذه الحالة بالأوضاع الاجتماعية، التاريخ وسيكولوجيا الخوف»، أي غياب الخوف من استهداف تلك القيم¹. حيث تتضح أهمية هذا المفهوم في دراسة أمن الملاحة البحرية في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن من خلال ترابط البعدين؛ فالمفهوم الموضوعي للأمن البحري يتحقق عند الغياب الفعلي للهجمات العسكرية، والقرصنة، واستهداف السفن التجارية في الممرات المائية. بينما يتجلى المفهوم الذاتي في مدى توفر بيئة آمنة ومستقرة نفسياً وسيكولوجياً لشركات الشحن العالمية، إذ إن مجرد "الشعور بالخوف" أو عدم اليقين الأمني يؤدي مباشرة إلى ارتدادات اقتصادية خطيرة، أبرزها رفع تكاليف التأمين البحري وتغيير مسارات السفن نحو رأس الرجاء الصالح، مما يثبت أنَّ أمن الملاحة لا يقتصر على غياب الخطر المادي بل يشمل حتماً غياب الخوف من الخطر.

مفهوم الأمن الموسع (التهديدات غير العسكرية والفواعل غير الحكومية)

¹ أرنولد وولفرز، نقلاً عن: طارق تاحي، الدراسات الأمنية لفترة ما بعد الحرب الباردة، مطبوعة بيداغوجية مقدمة لطلبة المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية (الجزائر: قسم الدراسات العسكرية والاستراتيجية، السنة الجامعية 2014/2015)، ص 5.

انتقل حقل الدراسات الأمنية من التركيز الحصري على الحروب التقليدية بين الدول إلى استيعاب تهديدات جديدة تؤثر على الاستقرار الاقتصادي والسياسي، وتأتي من فواعل غير دولية. وفي هذا الإطار، يُعرّف المفكر ريتشارد أولمان (Richard U. Ullman) التهديد الأمني بأنه: «بمثابة نشاط أو سلسلة أحداث تهدد بشكل كارثي وخلال مدى زمني محدود نسبياً بتدهور مستوى معيشة سكان دولة ما، أو تهدد بشكل جوهري بتقليص مدى الخيارات السياسية المتاحة أمام حكومة تلك الدولة أو وحدات خاصة غير حكومية داخل الدولة، سواء أكانت هذه الوحدات أفراد، جماعات أم مؤسسات»¹.

لقد توافق هذا المنظور الموسّع تماماً مع واقع المعضلة الأمنية الحالية في الملاحة البحرية الناتجة عن حرب غزة؛ حيث أن التهديد هنا لا يصدر عن جيش نظامي لدولة مواجهة، بل عن "جماعات غير حكومية" تمثل فواعل من غير الدول (Non-State Actors) كحركة أنصار الله في اليمن. كما أن طبيعة هذا التهديد وتأثيراته ليست عسكرية بحتة، بل هي تهديدات عابرة للحدود تمس مباشرة "مستوى معيشة السكان عبر ضرب سلاسل الإمداد العالمي، وارتفاع أسعار السلع، وتقليص الخيارات السياسية والاقتصادية للدول المشاطئة والمتطولة على هذا الممر المائي الحيوي مثل قناة السويس.

المطلب الثاني: الملاحة البحرية وأمن الملاحة البحرية

تحتل الملاحة البحرية مكانة محورية في بنية النظام الاقتصادي العالمي، إذ تشكل الوسيلة الأساسية لنقل السلع والموارد عبر القارات. وقد أدى اتساع حركة التجارة الدولية واعتماد الاقتصاد العالمي بشكل متزايد على النقل البحري إلى بروز قضايا أمن الملاحة البحرية كأحد الموضوعات المهمة في الدراسات الاستراتيجية المعاصرة. ومن ثم أصبح فهم هذا المفهوم يتطلب التمييز بين دلالته التقنية والقانونية والجيوستراتيجية، وكذلك إبراز البعد الأمني المرتبط به.

مفهوم الملاحة البحرية

تُشكّل الملاحة البحرية الركيزة البنيوية التي يقوم عليها التفاعل الجيواقتصادي والسياسي المعاصر، ونظراً لتعدد المشتركات المعرفية والتطبيقية الهيكلية لهذا النشاط، فإنه لا يمكن الإحاطة بمدلوله الاصطلاحي في مذكرات العلوم السياسية والدراسات الاستراتيجية إلا من خلال تفكيكه إلى أبعاد متكاملة تبدأ من التأصيل الدلالي والتشريعي، وصولاً إلى الواقع الجيوستراتيجي والعملية الإجرائي.

ينصرف المفهوم في أصله الجذري والاصطلاحي إلى فعل ركوب الماء والتحكم في توجيه وسائله، حيث يُعرّف الخبير أحمد عبد الحميد الملاحة في جوهرها الدلالي بأنها: «الاسم المشتق من مخر الماء والسباحة فيه، وهي اصطلاحاً تعني تسيير المركب أو السفينة في بيئة مائية محددة، والانتقال بها من نقطة جغرافية معلومة إلى أخرى وفق مسارات مرسومة»². وتؤسس هذه النظرة الدلالية للقاعدة الحركية للملاحة البحرية كونها تقوم على ثنائية السفينة كأداة فيزيائية، والحيز المائي كمسرح للعمليات، مما يوضح أن النشاط في أصله يعتمد على القصدية والتخطيط المسبق للمسارات، وهو ما يمثل الفارق الجوهري بين حركة العبور المنظمة والطفو العشوائي.

ولا يمكن تصور هذه الحركة الحركية المستهدفة للسفن دون وجود غطاء تشريعي دولي ينظمها ويحميها في آن واحد، وفي هذا الإطار يؤسس الفقيه القانوني صلاح الدين عامر للمفهوم من زاوية الشرعية الدولية بربطه بمبدأ حرية العبور، مشيراً إلى أن أحكام القانون الدولي تُقر: «بحق جميع الدول سواء كانت ساحلية أو حبيسة- في إبحار سفنها في أعالي البحار واستخدام المضائق الدولية دون قيود تعسفية، شريطة احترام

¹ ريتشارد أولمان، نقلاً عن: د، طارق تاحي، المصدر نفسه، ص 5.

² أحمد عبد الحميد، التاريخ البحري وصناعة السفن (الإسكندرية: المكتب العربي الحديث، 2011)، ص 23.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

القواعد المنظمة لاستخدام المجال البحري¹. ويتضح من هذا المنظور القانوني أن الملاحة البحرية ليست نشاطاً سيادياً مطلقاً ينفلت من قواعد الضبط، بل هي ممارسة دولية محكومة بضوابط اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS 1982)؛ حيث يكمن جوهر هذا البعد في إرساء توازن دقيق وحساس بين سيادة الدول الساحلية المشاطئة للمضائق الحيوية، وبين الحق الجماعي للمجتمع الدولي في الإبحار الآمن، مما يعني أن أي تقييد أحادي أو تعسفي لحرية العبور لا يشكل مجرد خرق للنصوص القانونية، بل هو تفويض شامل للنظام التشريعي الاستراتيجي الذي يضمن تدفق حركة التجارة العالمية.

وعندما تلتقي الممارسة القانونية بالجيوبوليتيك للممرات المائية والمضائق الحيوية، يكتسب مفهوم الملاحة بعداً استراتيجياً يتجاوز الطابع التجاري الصرف؛ وفي هذا الصدد، يعمق المفكر الجغرافي جمال حمدان هذا المنظور بتحليله المنهجي لـ "عبقريّة المكان"، حيث يرى أن: «الموقع الجغرافي للممرات البحرية الاستراتيجية يمنحها أهمية كبيرة في تشكيل التفاعلات الاقتصادية والسياسية بين الدول»²، وهو ما يتكامل مع طرح الدكتور محمد السعيد إدريس الذي يرى الملاحة البحرية باعتبارها: «محور الصراع والتنافس في الممرات المائية ضمن الاستراتيجيات الدولية»³. ويؤكد هذا التحليل الجيوسياسي المركب أن الملاحة البحرية تخرج تماماً من دائرة التوصيف الحركي البسيط للسفن لتتحول إلى "أداة نفوذ وقوة" قادرة على إعادة صياغة التوازنات الإقليمية والدولية؛ فالتحكم في خطوط الملاحة والتمسك بالحقوق القانونية في المضائق الحيوية هو الذي يحدد الوزن الاستراتيجي للدول في النظام الدولي، وبناءً عليه، فإن أي ارتباك أو تهديد يمس هذه المسارات الحيوية يمتد أثره فوراً ليتحول من أزمة نقل تقنية إلى أزمة نفوذ وصراع دولي يمس استقرار الاقتصاد العالمي.

ويتسع المنظور الاستراتيجي للملاحة البحرية عندما يتم تناولها كبنية مؤسسية متكاملة تتجاوز حركة السفينة الفردية، حيث يُعرّف الدكتور حامد عبد الحميد وتد الملاحة من منظور بنيوي شامل بأنها: «المنظومة المتكاملة التي تشمل السفن التجارية، الموانئ، خطوط الشحن، الترسانات البحرية، والكوادر البشرية المؤهلة التي تضمن تشغيل وإدارة حركة النقل البحري العالمي»⁴. ويمنح هذا البعد البنيوي للمفهوم عمقاً يثبت أن الملاحة البحرية عبارة عن سلسلة مترابطة لا يمكن تجزئتها؛ فالسفن العابرة للممرات الدولية لا تتحرك بمعزل عن محيطها، بل تشكل حلقة ضمن منظومة إدارية ولوجستية ممتدة تشمل موانئ الانطلاق والوصول وشبكات الاتصال والتموين، مما يعني أن فهم الملاحة كبنية مؤسسية يفسر كيف أن أي عائق يواجه خط شحن معين يؤدي فوراً إلى ارتدادات تشل المنظومة الدولية بأكملها.

وترتبط هذه البنية المؤسسية مباشرة بالوظيفة الأساسية للملاحة في الاقتصاد السياسي الدولي والتقسيم الدولي للعمل، حيث يحدد الخبير الاقتصادي منصور ميلاد يونس الملاحة البحرية في شقها الوظيفي بأنها: «الأداة الخدمية والإنتاجية الأولى في التجارة الدولية، والتي تتولى تأمين ونقل أكثر من 80% من حجم التجارة العالمية من بضائع وسلع استراتيجية ومواد طاقة بين مراكز الإنتاج والاستهلاك العالمية بكلفة اقتصادية منخفضة»⁵. ويُبرز هذا التعريف الوظيفي التفسير الحقيقي لاهتمام القوى الكبرى والمشاطئة بحرية الحركة البحرية، حيث تتحول الملاحة إلى عصب الوجود الحيوي للاقتصاد العالمي نتيجة حالة الاعتماد المتبادل (Interdependence) التي تفرضها على الأسواق والسياسات، مما يجعل استمرار الملاحة في أداء وظيفتها الإنتاجية والخدمية شرطاً أساسياً لاستقرار سلاسل الإمداد العالمية في أوقات الأزمات الدولية.

¹ صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 (القاهرة: دار النهضة العربية، 2004)، ص 112.

² جمال حمدان Formal، شخصية مصر: دراسة في عبقرية المكان، ج 2 (القاهرة: عالم الكتب، 1993)، ص 430.

³ محمد السعيد إدريس، الأمن البحري في الاستراتيجيات الدولية: الصراع والتنافس في الممرات المائية (بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية Formal، 2018)، ص 42.

⁴ حامد عبد الحميد وتد، اقتصاديات النقل البحري والموانئ* (عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع، 2016)، ص 74.

⁵ منصور ميلاد يونس، التجارة الدولية والمنظومة البحرية في ظل العولمة (بنغازي: منشورات جامعة بنغازي، 2013)، ص 115.

إن الغطاء القانوني، والوزن الجيوسياسي، والوظيفة الاقتصادية، يتجسد المفهوم في مستواه الإجرائي والتطبيقي الميداني من خلال الآليات الفنية الميكانيكية الكفيلة بتحريك الكتلة الفيزيائية للسفينة، حيث يُعرّف الخبير البحري **عبد الفتاح مصطفى** الملاحة البحرية إجرائياً وتقنياً بأنها: «مجموعة المعارف والتقنيات التي تسمح بتوجيه السفن عبر البحار بأمان من ميناء إلى آخر، اعتماداً على الخرائط البحرية والأجهزة الملاحية وطرق تحديد المواقع»¹⁷. ويمثل هذا المنظور الإجرائي الترجمة الفيزيائية والتكنولوجية للمفهوم في أرض الواقع؛ فالدول والشركات العالمية لا يمكنها تفعيل حقوقها القانونية أو ثقفلها الجيوسياسي في البحار ما لم تمتلك القدرة التقنية والكفاءة الفنية لإدارة السفن عبر المنظومات الهيدروغرافية والخرائط المعقدة، وبذلك يصبح المفهوم الإجرائي هو الغاية الميدانية التطبيقية الشارحة لكيفية تجسيد السياسات الدولية والتجارة العالمية في الفضاء البحري.

مفهوم أمن الملاحة البحرية

مع تعاظم المؤشرات الهيكلية للاعتماد الدولي المتبادل في شقه الجيواقتصادي، والتحول البنوي الذي شهده النظام الدولي المعاصر، انتقل حقل الدراسات الاستراتيجية والبحرية من التوصيف الحركي الميكانيكي البحتي للمجال المائي إلى صياغة مقاربات أمنية مركبة وموسعة، تسعى لتفسير طبيعة التهديدات والمخاطر الهجينة التي باتت تواجه التدفقات الحيوية لشبكات العولمة وسلاسل التوريد. وفي هذا السياق المعرفي، لم يعد مفهوم أمن الملاحة ينصرف حصراً إلى الدلالات العسكرية الضيقة أو النزاعات التقليدية المباشرة بين الدول الوطنية، بل بات يعبر عن منظومة ممتدة ومتكاملة من الإجراءات، التدابير، والسياسات الوقائية والردعية الشاملة، التي تهدف بالدرجة الأولى إلى ضمان الانسيابية التامة والسلامة الهيكلية لحركة السفن والناقلات عبر البحار والمحيطات، وحمايتها من أنماط التهديد المتعددة الأبعاد التي تفرزها البيئات الأمنية المعاصرة. وينطلق مفهوم أمن الملاحة البحرية في بعده الأول من منظور وقائي ومادي مباشر يتصل بشكل وثيق بتأمين الحيز الفيزيائي والمجالي للعبور، حيث يحدد الباحث إبراهيم أحمد هذا المفهوم في شقه الوقائي والقانوني بكونه يركز جوهرياً على: «ضمان خلو الممرات البحرية والمضائق الدولية من التهديدات المادية التي قد تعيق حركة السفن، مثل الألغام البحرية أو الهجمات المسلحة أو أعمال القرصنة، بما يضمن استمرار تدفق التجارة العالمية دون انقطاع»².

كما يؤسس هذا المنظور الوقائي للحد الأدنى من الاستقرار البحري الضروري؛ فالأمن المبدئي في هذا الحيز يقوم على نفي واستبعاد كافة المخاطر المادية والصلبة التي تؤدي بطبيعتها إلى التعطيل الفيزيائي أو التدميري لحركة التجارة الدولية. ويظهر هذا البعد أن سلامة العبور في أبسط مستوياتها الإجرائية ترتبط ارتباطاً وثيقاً بقدرة الفواعل المشاطئة أو التحالفات الدولية على حيازة القوة والجاهزية الكفيلة باحتواء بؤر التوتر المادي، ومنع تحول الفضاءات المائية المفتوحة والمشاركة إلى ساحات مفتوحة للتهديدات غير النمطية، والاعتداءات العسكرية التي تقوض الحرية التشريعية والتاريخية للبحار وتدفع بالاقتصاد العالمي نحو منزلقات الركود والانكفاء.

وعند الانطلاق من التحليل من الفضاءات المائية المفتوحة إلى الممرات والمضائق الضيقة، يتداخل الأمن الملاحي بشكل عضوي مع البُعد الجيوسياسي والجغرافي المعقد لما يُعرف في الأدبيات الاستراتيجية بنقاط الاختناق البحرية (Chokepoints)؛ وفي هذا الصدد، يؤكد المنظر الاستراتيجي البارز جيفري تيل (Geoffrey Till) أن معضلة الأمن البحري المعاصر تتمركز وتتجه هندستها نحو هذه المضائق الحيوية

¹ عبد الفتاح مصطفى، الملاحة البحرية: أسس وتقنيات (الإسكندرية: دار المعارف، 2005)، ص 88.
² إبراهيم أحمد، الأمن البحري في القانون الدولي العام (القاهرة: دار الفكر الجامعي، 2010)، ص 65.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

والمفاصل الجغرافية الحساسة، معتبراً أن: «السيطرة على هذه الممرات أو تأمينها تمثل عنصراً أساسياً في الاستراتيجية البحرية للدول»¹.

ويبرز من خلال هذا الطرح أن أمن الملاحة البحرية محكوم بنيوياً بجغرافية الممرات الحساسة كقناة السويس ومضيق باب المندب، وهي الفضاءات الحيوية الضيقة التي تمر عبرها النسبة الأكبر من حركة الطاقة العالمية والبضائع المصنعة، مما يجعل هذه النقاط الجغرافية أهدافاً استراتيجية مفضلة لتوظيف أدوات العنف والتهديد، سواء من قبل فواعل من غير الدول (Non-State Actors) كالمنظمات والجماعات دون الوطنية، أو من قبل القوى الإقليمية التي تسعى لاستغلال هذه الممرات كأوراق ضغط سياسي ومساومة استراتيجية. وبناءً على ذلك، فإن تأمين خطوط الاختناق يتجاوز كونه مجرد إجراء دفاعي تكتيكي محدود، ليصبح ركيزة وجودية تحكم صراع النفوذ، التوازن الجيوسياسي، وبناء التحالفات العسكرية والأمنية الدولية الساعية للحفاظ على استقرار النظام الدولي ومجابهة ارتدادات الحروب الإقليمية.

ويتكامل هذا البعد الجيوسياسي الحساس مع منظور استراتيجي كلي يربط بين استقرار التفاعلات السياسية الدولية وحماية المسارات اللوجستية المعقدة العابرة للقارات، حيث يرى الباحث عبد القادر محمد فهمي أن جوهر الأمن الدولي في عصر العولمة يمر حتماً عبر البيئة البحرية واستقرارها، مرجعاً ذلك إلى أن الأمن الملاحي أضحى معنياً في مقصده الأوسع بـ: «قدرة الدول على حماية سلاسل الإمداد العالمية، خاصة تلك المرتبطة بنقل الطاقة والمواد الخام عبر البحار، كون تعرض هذه المسارات لأي اضطراب نتيجة النزاعات المسلحة أو التوترات الإقليمية يؤدي إلى انعكاسات اقتصادية واسعة على النظام الدولي»².

ويوضح هذا الطرح الاستراتيجي الكلي والعميق كيف تحول أمن الملاحة البحرية من الصيغة القانونية أو التقنية الضيقة المتمثلة في حماية سلامة سفينة فردية وحمولتها، إلى الصيغة السياسية الشاملة المتمثلة في حماية واستدامة النظام العالمي ككل؛ فأى اختلال أمني أو تهديد عسكري يمس سلاسل التوريد وشبكات النقل اللوجستي العابرة للمضائق الدولية لا يتوقف أثره ومداه عند الخسائر المادية المباشرة، بل يتعداه فوراً ليحدث ارتباكاً بنوياً متسلسلاً يعصف بأمن الطاقة، ويثقل كاهل الأمن الغذائي العالمي عبر الارتفاع الجنوني لأسعار التأمين البحري والشحن، مما يجعل من استقرار وحرية الملاحة المقياس الفعلي والمؤشر الحقيقي لمدى تماسك السلم والأمن الدوليين واستقرار توازنات القوى العالمية.

في الختام، ومن خلال الأبعاد الوقائية، والجيوسياسية، والاستراتيجية السالفة الذكر، يتجسد المفهوم من خلال صياغة حد إجرائي دقيق يترجم هذه المقاربات المعرفية الكلية إلى واقع ميداني ومؤسستي ملموس، وبناءً على ذلك، يمكن تعريف أمن الملاحة البحرية إجرائياً بأنه: «قدرة الفاعلين الدوليين والإقليميين بمن فيهم الدول الساحلية، القوات البحرية المشتركة، والمنظمات البحرية المتخصصة على ضمان استمرارية حركة السفن والتجارة الدولية عبر الممرات والمضائق الاستراتيجية، من خلال اتخاذ حزمة متكاملة من التدابير الأمنية، القانونية، والتقنية الكفيلة بمنع وتحييد التهديدات المحتملة مثل القرصنة، الألغام البحرية، الهجمات العسكرية والمسلحة، أو أي أعمال عدائية وتخريبية قد تعرقل انسيابية التجارة البحرية العابرة للحدود»³.

القوة البحرية: دليل للقرن الحادي والعشرين، تر. مركز الدراسات العسكرية (بيروت: دار الكتاب الأكاديمي، 2014)، ص 210 Geoffrey Till¹.

عبد القادر محمد فهمي، الأمن الدولي: المفاهيم، القضايا، والتحديات (عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع، 2012)، ص 184.²
تم بناء التعريف الإجرائي استناداً إلى عناصر الوثائق السابقة وضبطها إجرائياً بما يتوافق مع أدبيات الأمن البحري؛ انظر: إبراهيم أحمد،³ المرجع السابق، ص 66؛ وجيفري تيل، المرجع السابق، ص 212.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

ويُمثل هذا التعريف الإجرائي الموسع الخاتمة المنهجية لضبط دلالة المفهوم؛ فهو يدمج بسلاسة وموضوعية بين الوسيلة التطبيقية (التدابير الأمنية، التقنية الفنية، والقانونية التشريعية) والغاية الاستراتيجية (استمرارية التدفق التجاري وحمايته من فواعل العنف)، مثلما ينقل المفهوم من الفضاء النظري التجريدي إلى حيز الممارسة الميدانية والمؤسسية التي تقع مسؤوليتها السياسية والقانونية على عاتق الفواعل الدولية والإقليمية، مما يمنح البحث أداة تحليلية قوية وواضحة لتفسير طبيعة وطريقة الإجراءات المتخذة في مواجهة التهديدات الراهنة والناشئة في المضائق الحيوية والممرات البحرية المستهدفة ضمن منطقة الدراسة.

المفاهيم ذات صلة:

المفاهيم المركزية

الأمن البحري:

ينصرف هذا المفهوم في دلالاته الشاملة والموسعة إلى حماية الفضاء المائي الكلي من كافة أنماط التهديد التقليدية وغير التقليدية، حيث يُعرّفه الباحث كريستيان بوجر بأنه «المظلة الكلية التي تعنى بمجابهة الأخطار التي تحدث بالمجال المائي، وتشمل الحفاظ على سيادة الدول، ومنع الجرائم المنظمة، وتأمين التدفقات الحيوية، وحماية البيئة البحرية من التلوث والتخريب»¹. ويؤكد التحليل المفاهيمي هنا أن الأمن البحري يمثل مفهوماً هيكلياً مركباً، يتداخل فيه الشق العسكري الدفاعي بالشق الجنائي الحمائي والبيئي، فهو لا يقف عند حدود التفسير التقليدي المتمثل في حماية الحدود الوطنية للدول، بل يمتد ليشمل صيانة الفضاءات المشتركة لضمان بيئة مائية مستقرة وأمنة تسمح بممارسة الأنشطة البشرية والحيواقتصادية المشروعة دون معوقات سياسية أو تهديدات وجودية من فواعل عنيفة.

السلامة البحرية:

ينطوي المفهوم الأبعاد التقنية والهيدروغرافية والطبيعية المنظمة لتجنب الحوادث العفوية وغير المتعمدة في البحار، ويعرفه الدكتور عبد الفتاح مصطفى بأنه «الالتزام بالقواعد الفنية والتقنية التي تضمن كفاءة السفينة وهيكلها، وتوفير وسائل الإنقاذ والاتصال، والالتزام بالمعايير الهيدروغرافية لتجنب مخاطر الطبيعة، والغرق، والاصطدام، والأخطاء البشرية أثناء الإبحار»². ويكشف التحليل الأكاديمي المعمق للمفهوم أن السلامة البحرية محكومة بالاتفاقيات التقنية الدولية مثل الاتفاقية الدولية لسلامة الأرواح في البحر، حيث يتعلق جوهرها بمجابهة المخاطر الطبيعية أو الأخطاء الفنية والتقنية البحتة، وهو ما يمثل الفارق البنيوي بينها وبين مفاهيم الأمن، فالأمن يواجه تهديدات متعمدة وعدائية تقف وراءها فواعل واعية سواء كانت دولاً أو جماعات مسلحة، بينما السلامة تواجه ظروف البيئة الفيزيائية وتدير أداء الآلة البشرية والميكانيكية لتفادي الكوارث الطبيعية.

المفاهيم الجيوسياسية والجغرافية

نقاط الاختناق البحرية:

تُعرّفها كلية الحرب البحرية الأمريكية بأنها «مضائق مائية طبيعية ضيقة تشهد كثافة عالية في حركة التجارة الدولية، وتكتسب طابعاً استراتيجياً كونها تربط بين فضاءات بحرية واسعة، مما يجعلها مناطق حرجة تتأثر سريعاً بالأزمات العسكرية والسياسية»³. وينساق من هذا المفهوم تحليل جيو استراتيجي يوضح أن نقاط الاختناق تحوّل الجغرافيا المائية من فضاء مفتوح ومحايّد إلى نقطة ضعف فيزيائية

¹ Christian Bueger, "What is Maritime Security?," Marine Policy 51 (2015) : p. 15.

² عبد الفتاح مصطفى، الملاحة البحرية أسس وتقنيات الإسكندرية دار المعارف، 2005، ص 88.

³ US Naval War College, Maritime Chokepoints and Global Security Newport, RI : Naval War College Press, 2018, p" 45.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

وحساسة، ونظراً لطبيعتها المنحصرة والمقيدة للحركة، فإنها تغدو تلقائياً أهدافاً استراتيجية مفضلة لتوظيف أدوات العنف والمنع من قبل الفواعل الإقليمية أو الجماعات دون الوطنية، مما يمنح الطرف القادر على تهديدها أو حمايتها أداة ضغط استراتيجي هائلة ومساومة سياسية رفيعة المستوى في العلاقات الدولية لإرباك القوى الكبرى وصناع القرار العالمي.

الممرات البحرية الاستراتيجية:

يُعرّف الخبير الاستراتيجي جيفري تيل خطوط وممرات الاتصال البحرية بأنها «المسارات البحرية الرئيسية التي تسلكها السفن التجارية والعسكرية لربط الموانئ والمراكز الاقتصادية ببعضها، وهي تمثل الشرايين الأساسية التي تعتمد عليها الدولة في تعزيز قوتها وتأمين تدفقاتها الحيوية عبر البحار»¹. ويشير التحليل المفاهيمي هنا إلى أن هذه الخطوط تمثل القوات الوظيفية المغذية للعلامة وظاهرة الاعتماد الدولي المتبادل، فحماية هذه الممرات الشريانية تتجاوز المصلحة التجارية الضيقة للدولة المصدرة أو المستوردة، لتصبح ركيزة أمنية دولية تضمن استقرار أمن الطاقة وسلاسل التوريد العالمية، حيث يؤدي أي خلل أو عائق يمس هذه الخطوط الممتدة عبر القارات إلى ارتدادات اقتصادية وسياسية فورية تكسر التوازن الهيكلي للنظام الدولي المعاصر.

المضائق الدولية:

يرتبط هذا المفهوم بالجغرافيا السياسية للممرات الطبيعية الضيقة التي تستخدم للعبور الدولي، ويحدد الباحث إبراهيم أحمد دلالاته بكونه يعبر عن «ممر مائي ضيق يصل بين بحرين أو جزأين من البحر المفتوح أو منطقة اقتصادية خالصة، وتستخدمه السفن الدولية كمسار إجباري للعبور، ويخضع لأحكام قانونية دولية خاصة تنظم حقوق المرور فيه»². ويوضح التحليل المعرفي للمفهوم وجود تداخل معقد وحساس بين جغرافية الضيق الفيزيائي للممر المائي الذي يقع غالباً ضمن نطاق البحر الإقليمي للدول الساحلية المطلة عليه وبين المصلحة العليا للمجتمع الدولي المقررة بالصكوك القانونية لمنع قيام الدول الساحلية بخنق العبور أو ممارسة سيادة تعسفية تعطل تدفق الحركة عبر هذه المفاصل الحيوية للتجارة العالمية.

الموقع الجيو-استراتيجي للمسطحات المائية:

يعود المفهوم إلى القيمة السياسية، العسكرية، والدفاعية التراكمية التي تضيفها الجغرافيا على المسطح المائي، ويُعرّفه المفكر الجغرافي جمال حمدان بأنه «الموقع المائي الذي يكتسب أهمية تفوق مجرد حدوده الجغرافية الصرفة، ليمثل عقدة اتصال دولية تؤثر في توجيه التفاعلات السياسية، وتمنح الفاعل المشرف عليه قدرة على التأثير في محيطه الإقليمي والدولي بناءً على ميزة العبور والمنع»³. ويثبت التحليل الأكاديمي أن الموقع الجيو-استراتيجي يحوّل المسطح المائي من مساحة مائية جامدة وساكنة إلى بيئة ديناميكية صانعة للنفوذ والقوة، فالموقع المحدد يفرض على الفواعل صياغة استراتيجياتها الخارجية والدفاعية بناءً على القيمة الجغرافية والسياسية لهذا الممر، مما يجعله محور الصراع والتحالف الدوليين تبعاً لمعادلة السيطرة الحركية.

القوة البحرية:

يُقصد بالقوة البحرية المفهوم الهيكلي الكلي الذي يؤصل له الاستراتيجي ألفرد ثاير ماهان بكونه يشمل «القدرة الشاملة للدولة على استخدام وتوظيف البحار والمحيطات، من خلال دمج الأسطول التجاري

¹ Geoffrey Till, Seapower : A Guide for the Twenty-First Century London : Routledge, 2014, p. 210.

² إبراهيم أحمد، الأمن البحري في القانون الدولي العام القاهرة دار الفكر الجامعي، 2010، ص 66.

³ جمال حمدان، شخصية مصر دراسة في عبقرية المكان، ج 2 القاهرة عالم الكتب، 1993، ص 430.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

العابر، والقوات العسكرية البحرية، والموانئ والترسانات، والقواعد الاستراتيجية، لفرض نفوذها وحماية مصالحها القومية والدولية¹. ويركز المفهوم تحليلياً على المزاوجة بين القدرة الاقتصادية المتمثلة في الأسطول التجاري واللوجستيات والقدرة العسكرية الرادعة المتمثلة في القطع البحرية الحربية والتحالفات، فالقوة البحرية لا تعني مجرد امتلاك السلاح، بل تعني المقدرة الوظيفية والفيزيائية التراكمية على صياغة البيئة الأمنية في الفضاء المائي، وتأمين وحماية خطوط الاتصال الشريانية ضد أي تهديد يمس بقاء الدولة ومكانتها الاستراتيجية.

الممرات البحرية الاستراتيجية ومسارات نقل الطاقة (Strategic Maritime Corridors & Energy)
:(Routes)

تندرج المنطقة الجغرافية الممتدة من المحيط الهندي مروراً بخليج عدن والبحر الأحمر وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط ضمن ما يصطلح عليه في الأدبيات الجيوسياسية بـ «الممرات البحرية الاستراتيجية» (Strategic Maritime Corridors)؛ ويُقصد بهذا المفهوم المحاور المائية الكبرى التي تربط بين أقاليم اقتصادية وقارية متباعدة وتُشكل عصب الحركة التجارية الدولية. وفي هذا السياق، يُمثل الممر الملاحى العابر لمضيق باب المندب خطأً إلزامياً وحيوياً لربط الطاقات الإنتاجية والصناعية في شرق آسيا بالأسواق الاستهلاكية في أوروبا. ويرتبط هذا الحيز البحري ارتباطاً بنيوياً بمفهوم مسارات نقل الطاقة البحرية (Energy Maritime Routes)، وهي الطرق والمجالات المائية المخصصة لنقل تدفقات النفط الخام والغاز الطبيعي المسال عبر ناقلات عملاقة بين مناطق الوفرة والإنتاج ومناطق الطلب والاستهلاك العالمي. ويقع البحر الأحمر وخليج عدن في قلب هذا النظام الجيواقتصادي العالمي؛ إذ تمر عبره الشحنات النفطية والغازية المتدفقة من منطقة الخليج العربي نحو الدول الأوروبية، مما يجعله شرياناً غير قابل للاستبدال في معادلة أمن الطاقة العالمي.

وفي هذا الإطار، تتأسس القيمة الاستراتيجية لمضيق باب المندب في كونه ليس مجرد ممر مائي عابر، بل هو عقدة جيوسياسية مركبة تلتقي وتتقاطع عندها كافة أبعاد الأمن البحري؛ فهو يُمثل «نقطة اختناق» (Chokepoint) حاسمة ومقيدة لحركة «خطوط الاتصال البحرية» (SLOCs)، حيث تضيق الجغرافيا الفيزيائية لتتحكم في تدفقات هائلة من مسارات التجارة والطاقة العالمية المتجهة عبر قناة السويس. وتؤكد أدبيات الاستراتيجيين «جيمس هولمز» (James Holmes) و«توشي يوشيهارا» (Toshi Yoshihara) أن هذا التلاحم البنيوي بين ضيق الممر الجغرافي وضخامة المصالح الحركية المارة عبره هو ما يمنح المنطقة صفة الممر الاستراتيجي، محولاً إياها من مجرد حيز مائي مجرد إلى شريان حيوي يربط الاستقرار الاقتصادي الدولي بالمعادلات الأمنية الإقليمية².

إن هذا التداخل الجيواقتصادي يوضح كيف أن استقرار الملاحة في هذا الشريان الضيق يُعد شرطاً أساسياً لحماية النظام المالي والتجاري العالمي من الصدمات الهيكلية؛ ووفقاً لما يطرحه الباحث «دانييل بيرغين» (Daniel Yergin)، فإن ارتباط الأمن الاقتصادي العالمي بسلامة هذه المسارات يفرض على القوى الدولية الكبرى حتمية التدخل العسكري والدبلوماسي لتأمينها، وهو ما يفسر العسكرة المكثفة والتواجد البحري الدائم للقوى الكبرى في المنطقة لضمان سيولة التدفقات ضد أي مهددات ناشئة عن الصراعات الإقليمية البرية³، كأثر مباشر لتداعيات حرب غزة 2023 التي كشفت ميدانياً عن ترابط أمن الممر بأمن الطاقة والاقتصاد العالمي على المستويين الإقليمي والدولي.

¹ Alfred Thayer Mahan, The Influence of S'a Power Upon History, 1660–1783 Boston : Little, Brown and Company, 1890, p. 112.

² James Holmes and Toshi Yoshihara, Red Star over the Pacific : China's

³ Daniel Yergin, The Prize : The Epic Quest for Oil, Money, and Power New York : Free Press, 1991, p. 721.

المفاهيم القانونية وفق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (1982)

حق المرور العابر:

تؤسس له المادة ثمانية وثلاثون من اتفاقية قانون البحار بنصها المباشر على أنه «تتمتع جميع السفن والطائرات بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعوق، والمرور العابر يعني ممارسة حرية الملاحة والتحليق لأغراض العبور المتواصل والسريع عبر المضيق»¹. ويشير التحليل المفاهيمي القانوني إلى أن هذا الحق يمثل توازناً عبقرياً وضعه القانون الدولي لمنع الدول الساحلية المشاطئة للمضائق الاستراتيجية من فرض سيادتها الوطنية لتقييد النقل الدولي، فحق المرور العابر يمنح السفن التجارية والعسكرية، بالإضافة إلى الطائرات، غطاءً تشريعياً دولياً للعبور الحر، شريطة التزام السفينة بالقصدية والسرعة وعدم القيام بأي أنشطة عدائية تمس سلامة وأمن الدولة الساحلية.

حق المرور البري:

تقر المادة تسعة عشر من اتفاقية عام ألف وتسعمائة واثنين وثمانين بأن «يكون المرور برياً ما لم يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو بأمنها»². وينصرف المفهوم حديثاً إلى السماح للسفن الأجنبية بالعبور في البحر الإقليمي الخاضع لسيادة الدولة الساحلية، ويكشف التحليل أن المفهوم يربط الشرعية القانونية للمرور بطبيعته السلمية والفيزيائية الخالصة، حيث تسقط الحماية القانونية ويتحول المرور إلى غير بري فوراً إذا قامت السفينة بأي نشاط عسكري، مثل المناورات بالأسلحة، أو إجراء مسح هيدروغرافية، أو جمع معلومات استخباراتية تضر بالدفاع والأمن القومي للدولة المطلة.

أعالي البحار:

تحددها المادة ستة وثمانون من الاتفاقية الدولية بكونها «تشمل جميع أجزاء البحر التي لا تشملها المنطقة الاقتصادية الخالصة، أو البحر الإقليمي، أو المياه الداخلية لدولة ما»³. ويدل المفهوم تشريعياً وتأسيسياً على الفضاء المائي الدولي المشاع المحكوم بمبدأ الحرية المطلقة لكافة الدول دون تمييز، ويظهر التحليل القانوني هنا غياب أي سلطة سيادية أحادية في هذا النطاق، حيث تظل السفن العابرة خاضعة بشكل حصري وقانوني لولاية وسلطة قانون دولة العلم، مما يفرض صياغة آليات تعاونية أمنية دولية لمواجهة التهديدات المشتركة التي تقع في هذه المياه الحرة والمفتوحة.

المناطق الاقتصادية الخالصة:

تنص المادة ستة وخمسون من الاتفاقية على أن للدولة الساحلية في هذه المنطقة «حقوق سيادية لأغراض استكشاف واستغلال الموارد الطبيعية والمحافظ عليها وإدارتها، وولاية فيما يتعلق بإقامة واستخدام الجزر الاصطناعية، والبحث العلمي البحري، وحماية البيئة البحرية»⁴. ويمثل المفهوم حيزاً بحرياً وظيفياً متداخلاً لا يتجاوز مائتي ميل بحري، ويرتكز التحليل الأكاديمي هنا على فكرة السيادة المقيدة أو الوظيفية، فالدولة تملك الحق الحصري في استغلال الثروات والموارد، لكن هذا الحق لا يخولها مطلقاً منع أو تقييد حرية العبور والملاحة الدولية التي كفلتها المادة ثمانية وخمسون لجميع الدول الأخرى، مما يخلق تداخلاً مستمراً بين حماية المصالح الاقتصادية الوطنية وحرية التدفق التجاري الدولي.

المياه الإقليمية والمنطقة المتاخمة:

¹ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المادة 38، الفقرة 1 و2، ص 38

² اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المادة 19، الفقرة 1، ص 33.

³ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المادة 86، ص 58.

⁴ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المادة 56، الفقرة 1، ص 43.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

يمثل البحر الإقليمي النطاق المائي الخاضع للسيادة الكاملة والمطلقة للدولة الساحلية بما لا يتجاوز اثني عشر ميلاً بحرياً من خطوط الأساس، بينما المنطقة المتاخمة هي حيز مجاور يمتد لأربعة وعشرين ميلاً بحرياً، تنص المادة ثلاثة وثلاثون على أن للدولة فيه ممارسة السيطرة اللازمة من أجل «منع خرق قوانينها وأنظمتها الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة داخل إقليمها أو بحرها الإقليمي، ومعاينة أي خرق لهذه القوانين»¹. ويدل المفهوم على فلسفة التدرج السيادي والرقابي، حيث تفرض الدولة سيادة مطلقة في بحرها الإقليمي مع مراعاة حق المرور البريء، بينما تمارس في المنطقة المتاخمة ولاية وقائية وحمائية تهدف إلى رصد واحتواء التهديدات العابرة للحدود وقمع المخالفات القانونية قبل وصولها إلى المياه السيادية.

مفاهيم التهديدات والمخاطر

الإرهاب البحري:

يُعرّفه الباحث باري بوزان بأنه «الاستخدام الممنهج أو التهديد باستخدام العنف الموجه سياسياً أو أيديولوجياً ضد السفن، أو الموانئ، أو المنشآت البحرية، بهدف إثارة الخوف، أو ضرب الاقتصاد، وتقويض الاستقرار الدولي»². ويتميز المفهوم تحليلياً عن الجرائم الجنائية التقليدية بكون دافعه وهدفه الأساسي يركز على إحداث صدمة جيوسياسية حادة والتأثير على صناعة القرار، فالإرهاب البحري الذي توظفه فواعل من غير الدول يسعى إلى ضرب البنية التحتية اللوجستية وعصب الاقتصاد العالمي وأمن الطاقة، من خلال استهداف خطوط الملاحة الحيوية لغايات سياسية أو عقائدية واضحة، دون الالتفات للمكاسب المالية المباشرة.

القرصنة البحرية:

يعرفها الفقيه القانوني صلاح الدين عامر بأنها «كل عمل غير قانوني من أعمال العنف أو الاحتجاز أو السلب يرتكب لأغراض شخصية ومالية صرفه من قبل طاقم سفينة خاصة، ويكون موجهاً في أعالي البحار ضد سفينة أخرى أو أشخاص أو أموال على متنها»³. فالقرصنة مفهوم ينصرف اصطلاحاً وتحليلياً إلى الجريمة الجنائية المنظمة ذات الدافع النفعي المالي الصرف، وتحدث جغرافياً في المياه الدولية وأعالي البحار المفتوحة التي تخرج عن السيادة المباشرة للدول الوطنية، ومكمن الخطر في هذا النشاط التخريبي أنه يهدد السلامة الجسدية والهيكلية للسفن التجارية، مما يتسبب في أزمات اقتصادية ترتبط بارتفاع كلفة النقل وأقساط التأمين البحري.

التهديدات الهجينة:

يُعرّفه الخبير عبد القادر محمد فهمي بأنها «المزيج المتشابك الذي يجمع بين الأساليب العسكرية التقليدية، والعمليات الإرهابية، والهجمات السيبرانية، والحرب الاقتصادية والنفسية، والتي توظف بشكل متزامن لإحداث ارتباك في أمن الخصم دون الوصول إلى مستوى الحرب الشاملة»⁴. تتجسد التهديدات الهجينة في البيئة البحرية المعاصرة عبر تجميع الحدود الفاصلة بين ما هو عسكري نظامي وما هو مدني جريمتي، مثل قيام فاعل ما بدمج التشويش الإلكتروني والسيبراني على منظومات الاتصال والخرائط الرقمية للسفن، بالتزامن مع هجمات مسلحة خاطفة بواسطة زوارق غير مأهولة، مع إنكار المسؤولية الرسمية للهروب من طائلة القانون الردعي الدولي.

¹ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار المادة 33، الفقرة 1، ص 37.

² باري بوزان، الشعوب والدول والخوف المشكلة الأمنية في العلاقات الدولية، ط 2 لندن هارفستر وبيشيف، 1991، ص 182.

صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 القاهرة دار النهضة العربية، 2004، ص 145.

⁴ عبد القادر محمد فهمي، الأمن الدولي المفاهيم، القضايا، والتحديات عمان دار المسيرة للنشر والتوزيع، 2012، ص 201.

الجريمة المنظمة العابرة للحدود في البحار:

تشير اصطلاحاً إلى «الأنشطة الجنائية الجماعية والممنهجة التي تُرتكب داخل البيئة البحرية وتتجاوز آثارها أو التخطيط لها حدود دولة واحدة، وتشمل تهريب الأسلحة، والمخدرات، والاتجار بالبشر، والهجرة غير الشرعية عبر السفن والمسارات الملاحية»¹. ويركز المفهوم تحليلياً على بُعد الشبكي واللوجستي غير القانوني للجريمة المنظمة، والتي تستغل المساحات البحرية الشاسعة وضعف الرقابة الأمنية في بعض المضائق لتمرير تدفقات غير مشروعة، مما يسهم بشكل مباشر في تقويض وبناء بيئات أمنية هشة تضعف سلطة إنفاذ القانون الدولي وتغذي بؤر الصراع غير النظامي والحروب بالوكالة.

عسكرة البحار:

تتصرف دلالتها الاصطلاحية إلى «التوسع الممنهج في نشر القطع العسكرية، وتأسيس القواعد البحرية المتقدمة، وبناء التحالفات المسلحة في الممرات والمضائق الحيوية من قبل القوى الدولية والإقليمية لحماية مصالحها أو لفرض التفوق الاستراتيجي»². ويدل المفهوم تحليلياً على كثافة الحضور المسلح وتحويل المسارات الجغرافية والمضائق الدولية المشتركة من فضاءات تجارية حرة ومفتوحة إلى ساحات استقطاب وتنافس عسكري، حيث يصبح استقرار العبور محكوماً بمنطق الردع المتبادل وتوازن القوى بين أساطيل الدول، مما يرفع احتمالية حدوث صدامات مسلحة أو حسابات خاطئة عند نقاط الاختناق الحيوية.

المفاهيم الاقتصادية واللوجستية

سلاسل الإمداد العالمية:

يُعرّفها الدكتور **حامد عبد الحميد** وتد بأنها «الشبكة المتكاملة من المسارات والعمليات اللوجستية التي تضمن انتقال المواد الخام، والطاقة، والسلع من مصادر إنتاجها عبر خطوط النقل الدولي وصولاً إلى المستهلك النهائي بكفاءة واستدامة»³. ويرتبط المفهوم وظيفياً بالمجال البحري، كونه الناقل الفيزيائي والمادي الأكبر الذي يضمن ترابط الأسواق العالمية وعولمة الإنتاج، ويظهر التحليل الأكاديمي أن أي اضطراب أمني أو تهديد عسكري يمس المضائق الاستراتيجية يؤدي فوراً إلى تفتت عصب هذه الشبكة المترابطة، مما يسفر عن أزمات تضخم حادة ونقص حاد في إمدادات الطاقة والسلع الأساسية حول العالم.

الاقتصاد الأزرق:

يُعرّفه الخبير **منصور ميلاد يونس** بأنه «المقترّب التنموي القائم على الإدارة المستدامة للموارد المائية والبحار والمحيطات، والتي تشمل النقل البحري، والطاقة المتجددة، والسياحة البحرية، والثروة السمكية، بهدف تحقيق نمو اقتصادي مع الحفاظ على سلامة النظام البيئي البحري»¹⁹. ويمثل هذا المفهوم المظلة الاقتصادية البيئية الشاملة، وحيث أن كافة الأنشطة والاستثمارات المرتبطة بالاقتصاد الأزرق لا يمكن تفعيلها في بيئة مضطربة، فيثبت أن الأمن والاستقرار البحري في المضائق والممرات يُعد شرطاً بنوياً وتأسيسياً لازدهار وحماية الاستثمارات الطويلة المدى المرتبطة بالبحار.

النقل البحري واللوجستيات:

يُقصد به «العمليات الفنية، الإدارية، والميكانيكية المعقدة المرتبطة بشحن البضائع، وإدارة الناقلات العملاقة، وتنظيم حركة الموانئ وروافد التموين، والتخليص الجمركي، بهدف تسهيل حركة التجارة

¹ صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار، المرجع نفسه، ص 260.

² المرجع نفسه، ص 135. Alfred Thayer Mahan, The Influence of S'a Power Upon History.

³ حامد عبد الحميد وتد، اقتصاديات النقل البحري والموانئ عمان دار المسيرة للنشر والتوزيع، 2016، ص 92.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

الدولية بأقل تكلفة وزمن ممكن¹. وهو مفهوم وظيفي تطبيقي يترجم حركة السفن الفيزيائية عبر البحار إلى نشاط اقتصادي خدمي منظم يسند عولمة الأسواق، وتتأثر كفاءته طردياً بمدى استقرار وأمن المعابر المائية التي تسلكها خطوط الشحن.

تأمين المخاطر البحرية:

ينصرف اصطلاحاً وتحليلياً إلى «المنظومة المالية والقانونية الحمائية التي توفر غطاءً تعويضياً لشركات الشحن والسفن ضد الخسائر الناجمة عن الحوادث، أو أعمال القرصنة والحروب في الممرات المائية، وترتبط كلفته التي تعني أقساط التأمين طردياً بمستوى الاستقرار الأمني في الممرات البحرية الحيوية»². ويُعد هذا المفهوم المعيار والمؤشر الاقتصادي والجيوسياسي الأول لانفلات الأمن البحري، فيمجرد حدوث مناوشات أو تهديدات أمنية في مضيق حيوي، ترتفع كلفة أقساط تأمين مخاطر الحرب بشكل كبير، مما يلقي بظلاله الثقيلة على أسعار السلع النهائية للمستهلك ويقوض استقرار الأسواق العالمية.

مفاهيم الاستجابة والرقابة

الوعي بالمجال البحري:

يُعرّفه الخبير كريستيان بوجر بأنه «الفهم الفعال والشامل لكل الأنشطة، والفاعلين، والتهديدات المرتبطة بالمجال البحري والتي يمكن أن تؤثر على الأمن، أو السلامة، أو الاقتصاد، أو البيئة البحرية، من خلال منظومة متكاملة لتبادل المعلومات، والاستخبارات، والمراقبة الرقمية المستمرة»³. ويدل المفهوم على الانتقال من أساليب الردع العسكري التقليدية إلى الرقابة الاستباقية والمعلوماتية المعاصرة، فالوعي بالمجال البحري يقوم على التكنولوجيا الرقمية ورصد التحركات وحصر التهديدات الهجينة والناشئة في المضائق الاستراتيجية قبل وقوعها مادياً على أرض الواقع.

السيادة البحرية:

تُعرف السيادة البحرية بأنها «السلطة القانونية والفيزيائية الحصرية التي تمارسها الدولة على مناطقها البحرية الخاضعة لإقليمها بموجب القانون الدولي، والتي تمنحها الحق في إنفاذ قوانينها الوطنية والدفاع عن حدودها المائية ضد أي اختراق خارجي»⁴. ويكشف التحليل المعرفي للمفهوم عن الحدود الصارمة والواجبات القانونية المنوطة بالدول الساحلية لحماية مياهها السيادية، وحيث أن هذه السيادة تصطدم أحياناً بالحقوق الدولية الجماعية مثل حق المرور العابر، فإن السيادة البحرية تمثل الحد المفاهيمي الفاصل والمنظم للعلاقة بين ممارسة السلطة الوطنية الحصرية وإنفاذ قواعد الشرعية الدولية المشتركة.

الأمننة البحرية:

يُقصد بالأمننة البحرية اصطلاحاً «تحويل قضية أو نشاط بحري عادي مثل الصيد، أو العبور اللوجستي، أو حماية البيئة إلى ملف أمني عاجل ذي أولوية قصوى يتطلب اتخاذ تدابير استثنائية لحمايته نتيجة اعتباره مهدداً وجودياً لاستقرار الدولة أو النظام الدولي»⁵. وينصرف المفهوم إجرائياً وتحليلياً وفق أدبيات مدرسة كوبنهاغن للأمن إلى نقل الملفات البحرية من سياقها السياسي، اللوجستي، والخدمي المعتاد إلى سياق حالة الطوارئ والدفاع العسكري المكثف، مما يمنح الفواعل المبرر السياسي والقانوني

¹ منصور ميلاد يونس، التجارة الدولية والمنظومة البحرية في ظل العولمة بنغازي منشورات جامعة بنغازي، 2013، ص 140.

² حامد عبد الحميد وتد، اقتصاديات النقل البحري والموانئ، المرجع نفسه، ص 74.

³ منصور ميلاد يونس، التجارة الدولية والمنظومة البحرية، المرجع نفسه، ص 115.

⁴ Christian Bueger, "What is Maritime Security?", المرجع نفسه، ص 16.

⁵ إبراهيم أحمد، الأمن البحري في القانون الدولي العام، المرجع نفسه، ص 78.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

لتخصيص موارد مالية وعسكرية ضخمة وبناء تحالفات مسلحة لمواجهة هذا الخطر الذي صُنّف كمهدد وجودي.

التحالفات البحرية الدولية:

يُعرّفها الاستراتيجي جيفري تيل بأنها «التكتلات العسكرية والأمنية التي تشكلها مجموعة من الدول تحت مظلة دولية أو إقليمية، بهدف تنسيق الجهود المشتركة وتسيير دوريات مسلحة لتأمين حرية الملاحة ومواجهة التهديدات الجماعية في المضائق والممرات الحيوية»¹. ويؤسس المفهوم تحليلياً لفلسفة الأمن الجماعي المشترك في الفضاء البحري، فالتحالفات البحرية مثل القوات البحرية المشتركة أو ميكانيزمات الحماية الدولية للممرات الحيوية تعكس إدراك الفواعل النظامية الدولية بأن طبيعة التهديدات البحرية الراهنة كالإرهاب البحري والتهديدات الهجينة باتت تتجاوز بالكامل القدرة الدفاعية أو الحمائية المنفردة للدولة الوطنية، مما يتطلب تضافر ودمج القدرات العملياتية والاستخباراتية لفرض الاستقرار البحري وصون التدفقات اللوجستية للعالم.

1. الإطار النظري المفسر لأمن الملاحة البحرية

تأسيساً على البناء المفاهيمي المتقدم، يتشكل الإطار النظري للدراسة كبنية تفسيرية متكاملة تسعى لتفكيك أبعاد أمن الملاحة البحرية على المستويين الإقليمي والدولي. ولا ينطلق هذا الإطار من ترف نظري عام، بل يقتصر على المقترحات الفكرية الأكثر التصاقاً ومباشرةً بدناميكيات الحركة الملاحية، وعسكرة المضائق، وصراع النفوذ الناشئ في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن في أعقاب حرب غزة 2023.

النظرية الواقعية ومفهوم القوة البحرية

تُقدم النظرية الواقعية الهيكلية التفسير الأكثر حتمية ومباشرة لأمن الملاحة البحرية على المستويين الإقليمي والدولي، حيث تنظر إلى الفضاءات المائية والمضائق الاستراتيجية كساحات للصراع المادي الحقيقي على النفوذ والسيطرة. وتتأسس هذه الرؤية على طبيعة النظام الدولي الفوضوي الذي يفنقر إلى سلطة مركزية عليا قادرة على إلزام الفواعل وحماية المسارات المائية، مما يجعل أمن حركة السفن معتمداً بالكامل على توازنات القوى الصلبة ومبدأ المساعدة الذاتية. وفي هذا السياق، يبرز تنظير ألفرد ماهران الذي يربط أمن الملاحة بالقدرة على التحكم الفيزيائي بالممرات المائية ونقاط الاختناق الحرجة، حيث يرى أن القوة البحرية تشمل القدرة الشاملة للدولة على استخدام وتوظيف البحار والمحيطات، من خلال دمج الأسطول التجاري العابر، والقوات العسكرية البحرية، والموانئ والترسانات، والقواعد الاستراتيجية، لفرض نفوذها وحماية مصالحها القومية والدولية².

وينبثق من هذا الطرح تحليل أكاديمي يوضح أن أمن الملاحة البحرية ليس هبة قانونية ساكنة أو مجرد نصوص اتفاقيات تُحترم تلقائياً، بل هو نتاج مباشر للقدرة على الردع المادي؛ فالطرف القادر على تهديد نقاط الاختناق أو حمايتها فيزيائياً يملك أداة ضغط استراتيجية هائلة لإرباك صناعات القرار العالمي وتغيير المعادلات السياسية على اليابسة.

وعند إسقاط هذا المنظور على المستويين الإقليمي والدولي في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن، تُفسر الواقعية الهيكلية كيف أن تداعيات حرب غزة 2023 كشفت عن الهشاشة الهيكلية للترتيبات الأمنية التقليدية؛ فإقليمياً، وظفت فواعل من غير الدول (مثل جماعة الحوثي في اليمن) أدوات المنع البحري القائم على الصواريخ الباليستية المضادة للسفن والطائرات المسييرة لفرض معادلة ردع غير متناظرة،

¹ Christian Bueger, "What is Maritime Security?", ص 18. المرجع نفسه، ص 18.

² Alfred Thayer Mahan, The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783 Boston : Little, Brown and Company, 189, p. 112.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

واستهداف السفن التجارية بناءً على هويتها أو وجهتها المرتبطة بالحرب البرية في غزة. ودولياً، أدى هذا الخرق الأمني إلى تفعيل القوى الكبرى (وفي مقدمتها الولايات المتحدة والتحالفات الغربية) لأدوات القوة البحرية الكلاسيكية، عبر النشر الفوري للأساطيل، وتسيير الدوريات المسلحة، وتوجيه ضربات استباقية لإعادة صياغة ميزان القوى الرادع وتأمين خطوط الاتصال البحرية، مما حول الممر المائي إلى حيز جيواستراتيجي محكوم بالقوة العسكرية الصرفة والتنافس المحموم على المضائق الحاكمة¹.

نظرية الأمانة ومدرسة كوبنهاغن

تأتي نظرية الأمانة لتقدم القراءة الأكثر دقة في تفسير التداخل الهيكلي والمباشر بين الفعل العسكري والأثر الاقتصادي لحركة الملاحة؛ إذ تجادل مدرسة كوبنهاغن، بقيادة باري بوزان، بأن الأمن ظاهرة متعددة الأبعاد تتجاوز القطاع العسكري التقليدي لتشمل جوانب سياسية، واقتصادية، ومجتمعية، وبيئية. ويقوم جوهر هذه النظرية على فرضية أن التهديد الأمن لا يُستترط أن يكون واقعاً مادياً مسبق الصنع، بل يتم إنتاجه وصياغته عبر ممارسة خطابية وسلوكية استثنائية (فعل الأمانة) يقوم بها فاعل سياسي لنقل قضية معينة من سياقها الطبيعي المألوف إلى سياق المهدد الوجودي الاستثنائي، حيث يؤكد بوزان أن الأمن في جوهره يتعلق بالتححرر من التهديد، وبالقدرة على الحفاظ على الهوية المستقلة والنزاهة الوظيفية ضد قوى التغيير التي تُعتبر معادية².

ويكشف التحليل القائم على هذا المقترّب أن تفاعلات أمن الملاحة البحرية في البحر الأحمر عقب حرب غزة 2023 قد تجاوزت منطق التهديد العسكري المحدود لتتحول إلى عملية أمانة دولية وإقليمية شاملة؛ حيث جرى نقل حركة الحاويات، وسفن الشحن، وسلاسل الإمداد، وصناعة التأمين البحري من دائرة المعاملات الاقتصادية واللوجستية الطبيعية إلى دائرة الأمن القومي الوجودي للدول المستهلكة والمنتجة على حد سواء.

ومن خلال هذا الفعل الخطابي والسلوكي، تكتسب الدول والتحالفات الشرعية السياسية لتبني إجراءات طوارئ استثنائية وخرق القواعد التنظيمية المعتادة لعسكرة المنطقة. ويتيح هذا المقترّب تفكيك كيفية ربط اضطراب الملاحة في مضيق باب المندب مباشرة بأمن الغذاء وأمن الطاقة العالمي؛ حيث تحول تأخر الشحنات وارتفاع تكاليف العبور عبر قناة السويس إلى مبرر كافٍ لإعلان حالة الاستنفار الأمني الدولي، وتبرير التدخلات العسكرية المكثفة وتشكيل تحالفات مسلحة بذريعة حماية السيولة الحركية للاقتصاد الدولي ضد التهديدات غير النظامية الناشئة عن الصراع الإقليمي.

نظرية الهيمنة المستقرة

تُقدم نظرية الهيمنة المستقرة، التي صاغ أطروحاتها الباحث روبرت غيلبين، تفكيراً بنوياً مباشراً لطبيعة الردود الدولية العاجلة والتحالفات البحرية الناشئة لحماية الممرات الحيوية؛ حيث تنطلق هذه النظرية من فرضية أن استقرار وحرية العبور في الممرات العالمية، وفي مقدمتها البحار والمضائق الاستراتيجية، لا يمكن تحقيقه في ظل الفوضى الدولية إلا بوجود قوة مهيمنة واحدة تملك القوة العسكرية الفائقة والرغبة السياسية في تحمل التكاليف الاقتصادية الباهظة لتأمين هذه الممرات، وتوفير الأمن كمنفعة عامة عالمية يستفيد منها النظام الدولي ككل³.

ويكشف التحليل الأكاديمي العميق لهذا المقترّب أن أمن الملاحة البحرية الدولية يرتبط صعوداً وهبوطاً بمدى كفاءة القوة المهيمنة وقدرتها على فرض هيبتها الردعية؛ فعندما تواجه هذه القوة تحديات عملياتية من فواعل إقليمية أو دون وطنية تنجح في اختراق الممر المائي، فإن ثقة النظام التجاري العالمي

¹ محمد السعيد إدريس، الأمن البحري في الاستراتيجيات الدولية: الصراع والتنافس في الممرات المائية* بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، 2018، ص 42.

² باري بوزان، الشعوب والدول والخوف: المشكلة الأمنية في العلاقات الدولية، ط 2 لندن: هارفيستر ويزشيف، 1991، ص 182.

³ Robert Gilpin, War and Change i World Politics Cambridge : Cambridge University Press, 1981 ". 144

تتهدد، وتضطر الشركات الدولية العملاقة لتغيير مساراتها التقليدية نحو طرق أطول (مثل رأس الرجاء الصالح)، مما يعكس عجز القوة المهيمنة عن صون النظام الذي تحميه. وبالإسقاط على المستويين الإقليمي والدولي في البحر الأحمر عقب تداعيات حرب غزة 2023، تُفسر النظرية السلوك الأمريكي والغربي في المسارعة إلى إطلاق عمليات عسكرية تحالفية (مثل تحالف حامي الازدهار و عملية أسبيدس الأوروبية)؛ فهذه التحالفات ليست مجرد رد فعل تكتيكي لحماية بضعة سفن، بل هي محاولة بنيوية حتمية من القوة المهيمنة دولياً لإعادة إثبات قدرتها الرادعة وإعادة فرض الاستقرار في شريان بحري لا يحتمل الانقطاع، نظراً لأن أي تراجع أو عجز في تأمين هذا الممر يُمثل قسماً مباشراً من مصداقية القوة المهيمنة ويهدد بانهيار الهيكل المالي والتجاري للنظام الدولي المعاصر.

مقرب الردع غير المتبادل (Asymmetric Deterrence)

يأتي مقرب الردع غير المتبادل ليفهم القراءة الأكثر ملاءمة في تفسير الاختلال الهيكلي والميداني بين الترسانة العسكرية النظامية والأساليب غير النمطية في البيئة البحرية؛ إذ يجادل هذا المقرب، استناداً إلى الأطروحات التأسيسية للمنظر "أندرو ماك" (Andrew Mack) حول عدم تناظر القوى، بأن الردع لم يعد حكراً على توازن القدرات التقليدي بين الدول، بل يمكن لفاعل من غير الدول، يمتلك قدرات تسليحية محدودة، أن يفرض معادلة ردع حقيقية ضد قوى عظمى تمتلك تفوقاً تكنولوجياً وبحرياً هائلاً¹. ويقوم جوهر هذه النظرية، كما طورها "إيفان أريغوين توفت" (Ivan Arreguin-Toft)، على فرضية عدم تماثل المصالح والكلف؛ حيث ينجح الفاعل الأضعف عسكرياً في تقويض الردع ليس لامتلاكه القدرة على الحسم العسكري، بل لقدرته على استخدام "استراتيجيات غير متناظرة" تُلحق خسائر استراتيجية واقتصادية حيوية لا تتحملها البيئة السياسية والتشغيلية للدول الكبرى، مما يجرد التفوق العسكري الكلاسيكي من قدرته الإلزامية والوقائية². ويكشف التحليل القائم على هذا المقرب، في ضوء مراجعات "روبرت جيرفيس" (Robert Jervis) لنظرية الردع، أن تعاضلات أمن الملاحة البحرية في البحر الأحمر عقب حرب غزة 2023 قد كشفت عن عجز منظومات الردع التقليدية للقوى الكبرى³؛ حيث جرى تحييد فاعلية "الردع بالعقاب" نظراً لغياب الأهداف الاستراتيجية والسيادية التقليدية للفاعل اللادولاتي، مما جعل الضربات الجوية والتحركات العسكرية الدولية مجرد إجراءات احتوائية قاصرة عن إجبار الخصم على التراجع. ومن خلال توظيف ترسانة منخفضة التكلفة كالمسيرات والصواريخ الموجهة، تمكن هذا الفاعل من فرض معادلة استنزاف مالي وعملياتي حاد، مجبراً البورج الغربية المنضوية تحت تحالف "حارس الازدهار" و "أسبيدس" على استخدام منظومات دفاع جوي بالغة التعقيد وباهظة الثمن لصد هجمات بسيطة ومستمرة.

ويتيح هذا المقرب تفكيك كيفية انتقال بؤرة الصراع من محاولة تدمير القطع البحرية العسكرية إلى فرض معادلة "الردع بالإنكار" (Deterrence by Denial) في المضائق؛ حيث تم استغلال الخصائص الجيوسياسية لمضيق باب المندب لحرمان الاقتصاد العالمي من ميزة العبور الآمن، وربط استقرار هذا الشريان الدولي بإنهاء الحرب البرية في قطاع غزة. وبهذا السلوك العملي، نجح الفاعل اللادولاتي في تحويل نقطة الاختناق البحرية إلى أداة ضغط استراتيجية أعادت رسم معادلات الاشتباك، وأثبتت ميدانياً أن تفوق القوة البحرية النظامية لم يعد كافياً لتأمين حرية الملاحة الدولية ضد التهديدات غير النمطية الناشئة عن الحرب.

¹ Andrew Mack, « Why Big Nations Lose Small Wars : The Politics of Asymmetric Conflict, » World Politics 27, no. 2 (1975) : 175-200.

² Ivan Arreguin-Toft, « How the Weak Win Wars : A Theory of Asymmetric Conflict, » International Security 26, no. 1 (2001) : 93-128.

³ Robert Jervis, Meaning and Signal in International Politics (Princeton : Princeton University Press, 1976), 84-110.

المقاربات الجيوسياسية الكلاسيكية والتشريعية لأمن الملاحة البحرية: الإقتراب الجيوبوليتيكي

تتكامل المقاربات النظرية المعاصرة مع الأطروحات الجيوسياسية الكلاسيكية لتشكل قاعدة تفسيرية صلبة تمكن من استيعاب الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر وخليج عدن على المستويين الإقليمي والدولي. ولا ينغزل أمن الملاحة البحرية في هذه المنطقة عن منطق صراع القوى حول المسطحات المائية، بل يمثل تجسيداً حياً للأفكار الجيوبوليتيكية الكلاسيكية التي ربطت بقاء الدول وقوتها بمدى قدرتها على التحكم بالممرات البحرية ونقاط الاختناق الحرجة، مدمجةً بالغطاء القانوني الدولي الذي يحاول موازنة هذه القوة بالشرعية الدولية تزامناً مع تداعيات حرب غزة 2023.

● مقترب المجال الحيوي وجيوبوليتيك خنق الحافة الأرضية

تمنح أطروحة المجال الحيوي لفيرديريك راتزل عمقاً مفسراً لطبيعة الصراع حول أمن الملاحة في البحر الأحمر؛ حيث صاغ راتزل قوانين نمو الدولة باعتبارها كائناً عضوياً يتطلب امتداداً جغرافياً مستمراً لتأمين بقائه الحركي والاقتصادي، مؤكداً أن «الدول المتقدمة تاريخياً تسعى لإحكام سيطرتها على السواحل، والمضائق، والممرات المائية بوصفها بوابات حيوية لا غنى عنها لتأمين التجارة وتدفق الموارد الحيوية، مما يجعل السيطرة على المسطحات المائية دليلاً على حيوية الدولة ونموها»¹.

وعلى هذا الأساس، لم يعد البحر الأحمر وخليج عدن مجرد حيز مائي مجرد، بل تحولاً إلى جزء حيوي من استراتيجيات الأمن القومي للقوى الإقليمية والدولية على حد سواء؛ إذ يفسر هذا المنظور العضوي اندفاع القوى الدولية الكبرى لتأسيس قواعد عسكرية متقدمة لتأمين امتدادها اللوجستي. ويتكامل طرح راتزل هنا مع مفهوم الحافة الأرضية لنيكولاس سبايكمان، الذي يرى أن السيطرة على النقاط الهامشية والممرات البحرية هي المفتاح الحقيقي للتحكم في ديناميكيات القوة العالمية، حيث يجادل سبايكمان بأن «نقاط الاختناق البحري تمثل خطوط التماس الاستراتيجية الأكثر خطورة في السياسة الدولية، لأن من يسيطر عليها يملك القدرة على خنق الجغرافيا السياسية للخصوم ومنع سيولتهم الحركية»². وتظهر تداعيات حرب غزة 2023 في هذا السياق كتطبيق ميداني مباشر لاستراتيجية كسر الامتداد الجغرافي وحصار الحافة؛ حيث تحول مضيق باب المندب من ممر تسهيلي إلى أداة ضغط جيواستراتيجية معقدة لتعطيل التدفقات الجيواقتصادية العالمية، مما يثبت حتمية النزاع حول بوابات العبور بوصفها ركيزة للبقاء الجيوسياسي.

● نظرية السيادة البحرية وحماية السيولة الحركية للممرات

ترتبط الأهمية الجيوسياسية للبحر الأحمر وخليج عدن ارتباطاً وثيقاً بنظرية القوة البحرية لألفرد ثاير ماهان، الذي يرى أن السيطرة على البحار هي العامل الحاسم في صياغة النفوذ الدولي والتفوق الاستراتيجي، ويؤكد ماهان في أطروحته التاريخية أن «الدولة التي تطمح لبناء نفوذ دولي مستدام، يجب أن تملك القدرة على تأمين خطوط الاتصال البحرية الخاصة بها، وحرمان خصومها من استخدام المشاعات المائية، عبر السيطرة على القواعد المرتكزة والمضائق الاستراتيجية التي تمثل مفاتيح التجارة الدولية»³. وتظهر أبعاد هذه النظرية عند دمجها بأطروحات الاستراتيجية المعاصر جيفري تيل حول الوعي بالمجال البحري وتأمين التدفقات في القرن الحادي والعشرين؛ حيث يرى تيل أن أمن الملاحة

¹ Friedrich Ratzel, Politische Geographie München : R. Oldenbourg, 1897, S. 342–345.

² Nicholas Spykman, The Geography of the 'peace New York : Harcourt, Brace and Company, 1944, p. 178.

³ Alfred Thayer Mahan, The Influence of S'a Power Upon History, 1660–1783 Boston : Little, Brown and Company, 1890, p. 112

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

المعاصر أصبح يرتكز على «قدرة الدول على حماية أمن السيولة الحركية وشبكات الترابط التجاري ضد التهديدات الهجينة وغير النظامية في نقاط الاختناق الحرجة»¹.

وتكشف التحولات الأمنية المتسارعة جنوب البحر الأحمر عن دقة التداخل بين المنظور الكلاسيكي والحديث؛ إذ يفسر اندفاع التحالفات الغربية والأوروبية لنشر قطعها الحربية الحرب البنيوية الدائرة لتأمين حرية حركة خطوط الاتصال البحرية وحماية مسارات الطاقة الحيوية. وفي المقابل، فإن قدرة فواعل من غير الدول على اختراق هذا النطاق العسكري وتحدي التكنولوجيا المتطورة بواسطة زوارق مسيرة وصواريخ باليستية مضادة للسفن يثبت أن جغرافيا المضائق الضيقة تمنح الأطراف الإقليمية ميزة استراتيجية غير متناظرة قادرة على مواجهة وتهديد التفوق البحري التقليدي، مما يجعل الأمن البحري ساحة مفتوحة بين الهيمنة الدولية والمقاومة الجغرافية الإقليمية.

● الموازنة الجيوسياسية بين شرعية القانون ومنطق القوة

لا يمكن فهم الحركية الراهنة لأمن الملاحة البحرية في منطقة البحر الأحمر بالاعتماد على منطق القوة المادية الكلاسيكية وحده، بل يتطلب الواقع دمج البُعد الجيوسياسي بالغطاء القانوني الدولي؛ وهو ما يفسره الجيوبوليتيكي سول كوهين من خلال فكرة الأقاليم الجيوسياسية المتوازنة والتفاعلية؛ حيث يرى كوهين أن «الاستقرار الدولي في مناطق الاختناق والمنافذ الاستراتيجية لا يقوم على فرض السيطرة العسكرية الأحادية، بل يتطلب بناء أنظمة إقليمية ودولية مرنة تعتمد على القواعد المشتركة لتقليل احتمالات الصدام المباشر بين القوى الكبرى»². وهنا تبرز الأهمية القانونية والمؤسسية كأداة لتحويل السيطرة المادية إلى حق مشروع ومستقر؛ إذ تلعب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 دوراً بنوياً في تنظيم هذا الفضاء عبر إقرار نظام «حق المرور العابر في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية»³، والذي يقضي بـ «عدم جواز تعليق أو عرقلة الملاحة الدولية من قبل الدول المشاطئة»⁴. ويكشف هذا التداخل القانوني والجيوسياسي أن الاتفاقية الدولية تمثل أداة مرنة للموازنة الهيكلية بين حاجة القوى الكبرى الحتمية لتأمين عبورها الاستراتيجي، وبين السيادة الإقليمية والمصالح الأمنية للدول المطلة على المضيق. وبينما تركز أطروحات رانزل وماهان على السيطرة كحاجة حتمية أو أداة هيمنة، يأتي القانون الدولي ليضفي صفة الاستدامة على حرية الملاحة ويمنع تحول الممرات إلى ساحات حروب مستمرة؛ وبذلك فإن التوترات العسكرية الناشئة عقب حرب غزة 2023 تظهر كصراع حاد وعميق بين واقع مادي يسعى لعسكرة الممر المائي وتعطيله كورقة ضغط سياسي، وبين نظام قانوني وتشريعي دولي مستميت للحفاظ على حرية الملاحة بوصفها مصلحة مشاعة ومنفعة عامة للاقتصاد العالمي ككل.

المقاربة القانونية الدولية (المؤسسية الليبرالية ونظام الممرات المائية) UNCLOS

لا يكتمل فهم أمن الملاحة البحرية على المستويين الإقليمي والدولي دون إخضاعه للمقاربة القانونية الدولية، التي تجد جذورها الفكرية في أطروحات المؤسسية الليبرالية. وتنطلق هذه المقاربة من فرضية أساسية مفادها أن استقرار الملاحة وحرية حركة السفن في المضائق الدولية لا يتوقفان على موازين القوى العسكرية والدفاع الاستباقي الصرف، بل يرتكزان على مدى مشروعية الأفعال والامتثال لأحكام القانون الدولي للبحار، بوصفه المرجعية التشريعية الشارحة لحقوق وواجبات الدول الساحلية ودول العلم على حد سواء⁵. ويتضح من القواعد التنظيمية في هذا السياق أن أمن الملاحة محكوم بالتوازن الدقيق الذي

¹ Geoffrey Till, *Seapower : A Guide for the Twenty-First Century*, 2nd ed. London : Routledge, 2009, pp. 88–90.

² Saul Bernard Cohen, *Geopolitics : The Geography of International Relations*, 2nd ed. Lanham : Rowman & Littlefield Publishers, 2009, p. 331.

³ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، الجزء الثالث: المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، المواد 34-45، ص 38-42.

⁴ □ المرجع نفسه، المادة 44، ص 41

⁵ صلاح الدين عامر، القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982 القاهرة: دار النهضة العربية، 2004، ص 145.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

أقرته اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982؛ حيث نقلت الاتفاقية المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، كمضيق باب المندب، من نظام المرور البريء المقيد، إلى نظام قانوني أكثر حرية وهو «حق المرور العابر الذي لا يجوز للدول المشاطئة تعليقه أو عرقته»¹. في زمن السلم. وتكشف التحولات الأمنية الناشئة عقب حرب غزة 2023 في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن عن جملة من الإشكاليات القانونية المعقدة؛ إذ تتيح هذه المقاربة تفكيك السلوكيات الإقليمية والدولية ومحاكمتها إلى النصوص التنظيمية؛ فحظر استهداف واحتجاز السفن التجارية من قِبل فواعل غير نظامية يجد أساسه في كون هذه الأفعال تشكل خرقاً لـ «حق جميع الدول في ممارسة حرية الملاحة في أعالي البحار»²، واعتداءً صريحاً على الحصانة القانونية لسفن العلم الدولية.

وفي المقابل، تتأسس الردود الدولية العسكرية وتسيير الدوريات المسلحة لحماية القوافل التجارية على مسوغات قانونية ترفعها القوى الدولية كـ «ممارسة لحق الدفاع الشرعي عن النفس الفردي أو الجماعي لحماية مصالحها الحيوية وسفنها العابرة»³. وبذلك، تمنح المقاربة القانونية القدرة على التمييز بين الأفعال السيادية المشروعة وبين الانتهاكات التي تُهدد النظام العام للمحيطات، وتُبين كيف تحول البحر الأحمر إلى ساحة للتنازع حول تفسير نصوص القانون الدولي ومفهوم حرية العبور في أوقات النزاعات المسلحة غير الدولية.

¹ اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982، الجزء الثالث: المضائق المستخدمة للملاحة الدولية، المادة 38 (حق المرور العابر)، ص 38.

² المرجع نفسه، الجزء السابع: أعالي البحار، المادة 87 (حرية أعالي البحار)، ص 56.

³ إبراهيم أحمد، الأمن البحري في القانون الدولي العام القاهرة: دار الفكر الجامعي، 2010، ص 66.

المبحث الثاني: الخصائص الجغرافية والجيوبوليتيكية للمجال البحري للبحر الأحمر وخليج عدن

تُلزم الدراسة المنهجية لتداعيات الأزمات الأمنية في النطاقات البحرية، الانطلاق من مقارنة "المكان" بوصفه متغيراً ثابتاً في صياغة الاستراتيجيات القومية والدولية. فالبحر الأحمر وخليج عدن لا يمثلان مجرد حيز مائي في الجغرافيا الطبيعية، بل يشكلان "مركباً جيوبوليتيكياً" تتداخل فيه المزايا المكانية مع المصالح الحيوية للقوى الفاعلة في النظام الدولي.

إنَّ الغاية من هذا المبحث هي استنتاج الخصائص البنيوية لهذا المجال، بدءاً من الموقع الاستراتيجي الذي يمنحه صفة "الممر الإلزامي" للتجارة العالمية، وصولاً إلى الطبيعة الجيومورفولوجية للمضائق والتعرجات الساحلية التي تفرض قيوداً تقنية وأمنية على الملاحة البحرية. وسنحاول من خلال التحليل الجيوسياسي الربط بين "المعطى الجغرافي" البحث وبين "الفعل السياسي" الناتج عن التفاعلات الإقليمية والدولية، خاصة في ظل الأزمات العاصفة التي شهدتها المنطقة منذ عام 2023؛ وذلك لإيضاح كيف يسهم الموقع الجغرافي في تحفيز الاستقطاب الأمني وتحويل هذا المجال المائي إلى ساحة لتوازن القوى والمنافسة الاستراتيجية.

المطلب الأول: المجال الجغرافي للبحر الأحمر وخليج عدن.

يقع البحر الأحمر وخليج عدن ضمن النطاق البحري الفاصل بين قارتي آسيا وإفريقيا، حيث يشكلان معاً «أحد الامتدادات البحرية المتصلة الأكثر أهمية في النظام الملاحي العالمي الذي يربط بين المحيط الهندي والبحر المتوسط».¹ (انظر إلى الملحق 01). ويُصنف هذا المجال جغرافياً بوصفه جزءاً من "نظام البحار شبه المغلقة التي تتميز بنظام هيدروغرافي فريد وعزلة نسبية عن التيارات المحيطية المفتوحة".² ويمتد البحر الأحمر في اتجاه طولي من الشمال إلى الجنوب، محصوراً بين كتلتين يابستين هما شبه الجزيرة العربية شرقاً وشمال شرق إفريقيا غرباً، ويصل في أقصى امتداده إلى "طول يقدر بنحو 2250 كيلومتراً تقريباً"،³ بينما تتفاوت المساحة العرضية لهذا الحوض المائي، إذ تضيق في بعض المقاطع لتصل إلى "حوالي 30 كيلومتراً"، وتتسع في قطاعات أخرى لتتجاوز "300 كيلومتر في المناطق الأكثر اتساعاً".⁴

أما من الناحية الطبوغرافية، فيحد البحر الأحمر من جهة الشمال كل من شبه جزيرة سيناء وخليجي السويس والعقبة، حيث يتفرع في أقصى شماله إلى هذين الخليجين اللذين يشكلان «ألسنة بحرية ضيقة تتوغل داخل اليابسة، مما يمنحهما أهمية جيوسراتيجية مضاعفة كبوابات للنقل والتجارة».⁵ وفي المقابل، نجد أن الاتصال المائي من الجهة الجنوبية يتم عبر مضيق باب المندب، الذي يُعد «نقطة التماس الجغرافي والحلقة الوصل الطبيعية الوحيدة التي تربط البحر الأحمر بخليج عدن ومنه إلى الفضاء المحيطي».⁶ ويمثل هذا الامتداد المتصل جزءاً لا يتجزأ من البنية الجغرافية للمجال البحري الواقع بين الشرق الأوسط ومنطقة القرن الإفريقي.

وفيما يتعلق بخليج عدن، فهو يقع إلى الجنوب من البحر الأحمر، ويمتد بين السواحل الجنوبية لشبه الجزيرة العربية شمالاً والسواحل الشمالية للقرن الإفريقي جنوباً. ويتميز هذا الحوض المائي بـ «طول يقدر بحوالي 900 كيلومتر تقريباً، وعرض يتراوح بين 150 و350 كيلومتراً»،⁷ حيث يتصل شرقاً ببحر

¹ صلاح الدين البحيري، جغرافية البحار والمحيطات (دمشق: دار الفكر، 2019)، 156.

² المنظمة الهيدروغرافية الدولية (IHO)، الخصائص الفيزيائية للبحار شبه المغلقة (موناكو: مطبوعات المنظمة، 2022)، 34.

³ محمد صفوت، الجغرافيا السياسية للبحر الأحمر (القاهرة: دار النهضة العربية، 2020)، 88.

⁴ المصدر نفسه، 89.

⁵ إبراهيم شريف، الموقع الجغرافي وأثره في تاريخ العرب (بغداد: مطبعة الإرشاد، 2017)، 112.

⁶ جاسم محمد كرم، جيومورفولوجية السواحل العربية (الكويت: جامعة الكويت، 2021)، 245.

⁷ مركز الدراسات الاستراتيجية، أمن الممرات المائية في منطقة القرن الإفريقي (أبوظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2023)، 62.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

العرب الذي يمثل جزءاً من المحيط الهندي. ويجعل هذا الموقع المتميز من الخليج «امتداداً طبيعياً وممرّاً حتمياً للمجال البحري الذي يبدأ من قناة السويس شمالاً ويتواصل نحو أعالي البحار جنوباً»¹.

وتطل على هذا المجال الحيوي مجموعة من الدول التي تتقاسم نفوذه على الضفتين الآسيوية والإفريقية؛ فمن الجانب الآسيوي تطل المملكة العربية السعودية والجمهورية اليمنية، بالإضافة إلى الأردن وإسرائيل اللتين تطلان عبر خليج العقبة. أما من الجانب الإفريقي، فتشرف عليه كل من مصر والسودان وإريتريا وجيبوتي، في حين تطل على خليج عدن كل من اليمن شمالاً والصومال جنوباً، بجانب جيبوتي التي تسيطر على مدخل المضيق. ويعكس هذا التوزيع الجغرافي وضع المنطقة كـ «نطاق تماس حضاري وسياسي بين المجالين العربي والإفريقي، ومنطقة تداخل للمصالح الأمنية الإقليمية»².

ومن الناحية المورفولوجية، يضم هذا المجال عدداً من الممرات والمضايق الطبيعية الحاكمة، وعلى رأسها مضيق باب المندب الذي يفصل بين البحر الأحمر وخليج عدن. ويتكون المضيق من ممرين بحريين يفصل بينهما "جزيرة بريم" (Perim Island)؛ الممر الشرقي المعروف بـ باب اسكندر والممر الغربي المعروف بـ "دقة المايون"³. ويبلغ عرض المضيق في أضيق نقاطه "نحو 30 كيلومتراً تقريباً"⁴، وهو ما يجعله واحداً من الممرات البحرية الأكثر حرجاً وحساسية في الجيوبوليتيك البحري العالمي نظراً لضيق مساحة المناورة الملاحية فيه.

نجد في الأخير أن البحر الأحمر وخليج عدن يرتبطان بمنظومة مائية أوسع؛ فمن الشمال يتصل بالبحر المتوسط عبر قناة السويس، ومن الجنوب بالمحيط الهندي. هذا الاتصال المتعدد يجعل المنطقة عصباً رئيساً في حركة التجارة الدولية والطاقة، ويوفر لها خصائص مكانية تجعلها محوراً أساسياً لفهم «الأبعاد الجيوبوليتيكية للأمن البحري المعاصر، حيث تلقت فيها مصالح القوى الكبرى عند نقطة التقاء قارتي آسيا وإفريقيا»⁵.

المطلب الثاني: الأهمية الجيوسياسية للبحر الأحمر وخليج عدن

تتبع الأهمية الجيوسياسية للبحر الأحمر وخليج عدن من موقعهما ضمن شبكة الممرات البحرية التي تربط بين المحيط الهندي والبحر المتوسط، وهو ما يجعل هذا المجال البحري جزءاً أساسياً من النظام الجغرافي الذي تقوم عليه حركة التجارة الدولية المعاصرة. فالمنطقة تشكل حلقة وصل بحرية بين الأسواق الآسيوية ومراكز الاستهلاك الأوروبية، عبر المسار الملاحي الممتد من المحيط الهندي إلى البحر الأحمر ثم إلى البحر المتوسط عبر قناة السويس. وقد أدى هذا الموقع إلى تحول البحر الأحمر وخليج عدن إلى أحد المحاور الحيوية في بنية النقل البحري العالمي⁶.

¹ فاروق عباس، الجغرافيا الاستراتيجية للمحيط الهندي (عمان: دار الأيام للنشر، 2018)، 198.

² جمال حمدان، شخصية مصر: دراسة في عبقرية المكان، ج 3 (القاهرة: دار الهلال، 1993)، 215.

³ عبد الفتاح عبد القادر، المضائق والممرات المائية في القانون الدولي (القاهرة: دار الفكر الجامعي، 2022)، 134.

⁴ الأكاديمية البحرية، دليل الملاحة في البحر الأحمر (الإسكندرية: منشورات الكلية البحرية، 2024)، 47.

⁵ صبري فارس، البحر الأحمر في الصراع الدولي (بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، 2019)، 310.

⁶ Saul Bernard Cohen, Geopolitics : The Geography of International Relations, 2nd ed.

(Lanham : Rowman & Littlefield, 2009), 329–332.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

البنية الجيوسياسية للمجال البحري (البحر الأحمر – خليج عدن)



المصدر: خريطة البحر الأحمر: المعالم السياسية والطبيعية، موقع Nations Online Project، منشور عام 2024، متاح على الرابط: nationsonline.org، (تاريخ الاطلاع: 08 مايو 2026).

تُبرز الخريطة الخصائص المكانية التي تجعل من هذه المنطقة أحد أخطر وأهم الممرات الملاحية في العالم، ويمكن تحليل أهميتها الجيوسياسية من خلال النقاط التالية:

نقاط الاختناق (Chokepoints) حيث تظهر الخريطة بوضوح الارتباط العضوي بين شمال البحر الأحمر (قناة السويس وخليج العقبة) وجنوبه (مضيق باب المندب وصولاً لخليج عدن). من الناحية الجيوسياسية، هذا الامتداد يجعل الملاحة الدولية "رهينة" للاستقرار في أي نقطة على هذا المسار.

التداخل بين القوى المشاطئة والفواعل الدولية: تبين الخريطة توزيع الدول المطلة على الممر، حيث يبرز الساحل الغربي (مصر، السودان، إريتريا، جيبوتي) والساحل الشرقي (السعودية، اليمن). هذا التوزيع يفسر معضلة الممرات؛ فوجود فواعل غير دولية أو قوى إقليمية مضطربة عند مضيق باب المندب يؤدي فوراً إلى تعطيل الوظيفة الاقتصادية لقناة السويس في الشمال. يظهر الحديث أيضاً حول عسكرة المضائق فإن خليج عدن في الخريطة كبوابة دخول المحيط الهندي نحو البحر الأحمر. ومن منظور استراتيجي، هذا الموقع يفسر تكدس القواعد العسكرية الأجنبية في جيبوتي واليمن (الموضحة في الأبحاث المرفقة)، حيث تسعى القوى الكبرى لتأمين تدفقات الطاقة والتجارة عبر هذا العنق الجغرافي الضيق. وكذا الارتباط بأمن شرق المتوسط: حيث تدمج الخريطة في ركنها الشمالي منطقة سيناء وغزة وفلسطين المحتلة. هذا الربط الجغرافي يثبت أن أي انفجار عسكري في شرق المتوسط (مثل حرب غزة 2023) ينتقل أثره فوراً عبر البحر الأحمر ليتحول إلى تهديد ملاحى في خليج عدن، مما يحول الميزة الجغرافية للمنطقة إلى عبء أمني يؤثر على الموارد السيادية للدول المشاطئة، وعلى رأسها مصر.

تُثبت الخريطة أن البحر الأحمر ليس مجرد مسطح مائي، بل هو ممر سيادي دولي؛ فالتجارة العالمية مجبرة على المرور عبر هذه المسافات الضيقة الموضحة في الشكل، مما يجعل السيطرة على خليج عدن وباب المندب مفتاحاً للتحكم في استقرار الاقتصاد العالمي وأمن الطاقة.

وتبرز أهمية هذا المجال البحري بشكل واضح في إطار حركة التجارة الدولية، حيث يعتمد جزء كبير من المبادلات التجارية العالمية على النقل البحري باعتباره الوسيلة الأكثر كفاءة لنقل السلع والمواد الأولية عبر المسافات الطويلة. وفي هذا السياق يمثل المسار الملاحي الذي يمر عبر خليج عدن ثم البحر الأحمر أحد أهم الطرق التي تربط بين اقتصادات شرق آسيا وأوروبا. وتؤكد الدراسات المتخصصة في اقتصاديات النقل البحري أن هذا المسار يعد من بين أكثر الطرق البحرية استخداماً في حركة التجارة العالمية، نظراً لدوره في تقليص المسافة البحرية بين آسيا وأوروبا مقارنة بالطرق البديلة التي تمر عبر رأس الرجاء الصالح¹. حيث «يستحوذ البحر الأحمر على ما يقرب من 12% إلى 15% من حجم التجارة العالمية سنوياً، كما تمر عبره حوالي 20,000 سفينة تجارية كل عام، ويمثل هذا الممر أقصر طريق يربط بين المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط، حيث يوفر ما متوسطه 10 أيام من زمن الرحلة مقارنة بطريق رأس الرجاء الصالح²» كما ترتبط الأهمية الجيوسياسية للمنطقة ارتباطاً وثيقاً بحركة نقل الطاقة العالمية. فالبحر الأحمر وخليج عدن يشكلان جزءاً من المسار البحري الذي تمر عبره نسبة معتبرة من صادرات النفط والغاز القادمة من منطقة الخليج العربي والمتجهة نحو الأسواق الأوروبية وبعض الأسواق الآسيوية. وتبرز هذه الأهمية بشكل خاص في ظل اعتماد العديد من الاقتصادات الصناعية على واردات الطاقة المنقولة بحراً، الأمر الذي يجعل استقرار طرق الملاحة في هذه المنطقة عنصراً أساسياً في أمن الطاقة العالمي. «فقد قُدرت كميات النفط والمنتجات البترولية التي تمر عبر مضيق باب المندب بنحو 8.8 مليون برميل يومياً، بالإضافة إلى حوالي 4.1 مليار قدم مكعب من الغاز الطبيعي المسال (LNG)، مما يجعله ثالث أهم نقطة اختناق بحرية في العالم بعد مضيق هرمز ومضيق ملقا³» وتشير الدراسات المتخصصة في الجغرافيا الاقتصادية للطاقة إلى أن أي اضطراب في حركة الملاحة عبر هذا المسار قد يؤدي إلى انعكاسات مباشرة على أسواق الطاقة الدولية⁴. ومن جهة أخرى، يرتبط الدور الجيوسياسي للبحر الأحمر وخليج عدن بما يسمى في الأدبيات البحرية بالاقتصاد البحري العالمي، الذي يشير إلى مجموع الأنشطة الاقتصادية المرتبطة باستخدام البحار والمحيطات، مثل النقل البحري والتجارة الدولية واستغلال الموارد البحرية. وفي هذا الإطار يشكل هذا المجال البحري أحد المكونات الأساسية لشبكة النقل البحري العالمية التي تقوم عليها حركة الاقتصاد الدولي، إذ تعتمد عليه العديد من الدول في

¹ Martin Stopford, "Maritime Economic", 3rd ed. (London : Routledge, 2009), 7–10.

² UNCTAD, Review of Maritime Transport 2023 (Geneva : United Nations Conference on Trade and Development, 2023), 45-48.

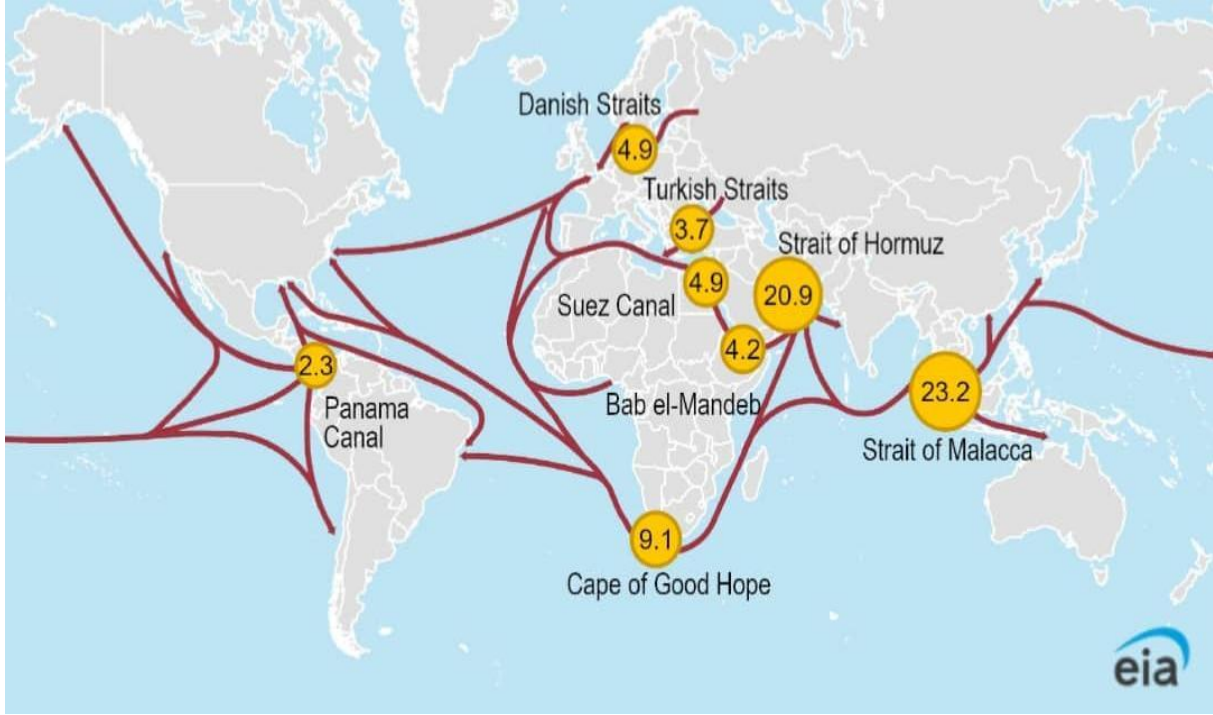
[U.S. Energy Information Administration \(EIA\),
« World Oil Transit
Chokepoints,
last modified December 4, 2023,
https://www.eia.gov/international/analysis/special-
topics/World Oil Transit Chokepoints](https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World%20Oil%20Transit%20Chokepoints)

⁴ Daniel Yergin, The Prize : The Epic Quest for Oil, Money and Power (New York : Free Press, 1991), 721–724.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

نقل صادراتها و وارداتها عبر طرق الملاحة الدولية. وقد أدى ذلك إلى إدراج البحر الأحمر وخليج عدن ضمن أهم الأقاليم البحرية في الجغرافيا الاقتصادية العالمية¹.

خريطة توضح خريطة توضح حجم المرور اليومي للنفط عبر نقاط الاختناق البحرية العالمية (النصف الأول من 2025).



المصدر: U.S. Energy Information Administration (EIA), "Map of daily transit volumes of petroleum and other liquids through world maritime oil chokepoints, " Figure 1 in World Oil Transit Chock points, accessed May eia.gov,15, 2026

تُعد منطقة البحر الأحمر والممرات المائية المحيطة بها أحد أكثر المواقع الجيو-استراتيجية حساسية في الاقتصاد العالمي، كما تظهره البيانات الخرائطية التي ترصد تدفقات الطاقة الدولية. فمن خلال تحليل خريطة نقاط الاختناق البحرية (Chokepoints)، يتضح أن الموقع الجغرافي لمضيق باب المندب وقناة السويس يمثل العمود الفقري لتجارة النفط والغاز، حيث يمر عبر هذه المنطقة ما يقارب 9.1 مليون برميل يومياً من الطاقة. ومع اندلاع حرب غزة في أكتوبر 2023، تحول هذا الموقع من ممر لوجستي مستقر إلى بؤرة للتوترات الأمنية، مما أحدث هزة في هيكل الملاحة الدولية دفعت الناقلات للهروب نحو مسار رأس الرجاء الصالح، الذي سجل قفزة في حجم المرور بلغت 9.1 مليون برميل يومياً أيضاً، كاستجابة دفاعية ضد المخاطر المحدقة بالمسارات التقليدية.

إن هذه التداعيات الأمنية في البحر الأحمر لم تكن مجرد أزمة عابرة، بل شكلت محركاً لإعادة رسم الجغرافيا الاقتصادية العالمية، وهو ما استثمرته روسيا بشكل استراتيجي لتعزيز مكانتها. فبينما كانت الملاحة في قناة السويس تواجه تحديات أمنية وتكاليف تأمين باهظة، برز "ممر النقل الدولي شمال-جنوب" (INSTC) كبديل مكاني يربط بين سانت بطرسبرغ والمحيط الهندي عبر الأراضي الإيرانية.

¹. Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, and "Brian Slack, The Geography of Transport Systems, 4th ed.'(New York : Routledge, 2020), 98–103.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

وبحر قزوين. هذا المسار الموضح في الخرائط لا يضمن لروسيا الالتفاف على نقاط الاختناق البحرية المهددة فحسب، بل يمنحها استقلالية كاملة عن الممرات التي تخضع للنفوذ أو الاضطرابات الجيوسياسية المرتبطة بالصراعات في الشرق الأوسط، مما يقلص زمن الشحن بنسبة 40% ويقلل التكاليف الاقتصادية، وهو ما يكرس الممر الروسي-الإيراني كخيار منافس يتجاوز الأزمات البحرية التقليدية.

وفي نفس السياق التحليلي للخريطة، يبرز الموقع الاستراتيجي للمضائق التركية (البوسفور والدردنيل) كحلقة وصل حيوية ضمن منظومة أمن الطاقة المتكاملة، حيث تتقاطع فيها إمدادات الغاز الطبيعي المسال القادمة من دول مثل الجزائر مع خطوط الأنابيب الروسية والأذربيجانية. إن هذا التكامل بين الممرات البحرية والبرية يثبت أن أمن الموقع الجغرافي بات هو المحدد الفعلي للقيمة الاقتصادية؛ فعدم الاستقرار في منطقة البحر الأحمر بعد حرب غزة قد عزز من أهمية "الجغرافيا البديلة" والممرات البرية، مما دفع القوى الكبرى وعلى رأسها روسيا إلى تحصين اقتصادها عبر شبكة من المسارات التي تضمن تدفق الطاقة بعيداً عن بؤر الصراع البحري، مما يؤسس لنظام لوجستي عالمي جديد متعدد الأقطاب والممرات.

ولا تقتصر أهمية المنطقة على أبعادها الاقتصادية والاستراتيجية، بل تمتد أيضاً إلى الإطار القانوني الذي ينظم استخدام البحار والمضائق الدولية. فقد وضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 (المعروفة باسم United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) مجموعة من القواعد القانونية التي تحدد حقوق الدول والتزاماتها في استخدام البحار والمحيطات. وتعد هذه الاتفاقية الإطار القانوني الأساسي الذي ينظم مسائل الملاحة البحرية، واستغلال الموارد البحرية، وحدود السيادة البحرية للدول¹.

على ذكر هذا، يبرز مبدأ حرية الملاحة (Freedom of Navigation) باعتباره أحد المبادئ الأساسية في القانون الدولي للبحار، حيث يضمن لجميع الدول الحق في استخدام أعالي البحار لأغراض الملاحة دون قيود غير مبررة. ويكتسب هذا المبدأ أهمية خاصة في المناطق التي تمر عبرها طرق الملاحة الدولية، مثل البحر الأحمر وخليج عدن، نظراً لدوره في ضمان استمرارية حركة التجارة البحرية بين مختلف مناطق العالم². أما «خلال السنة المالية 2022/2023، سجلت قناة السويس (المنفذ الشمالي للبحر الأحمر) عبور حوالي 25,887 سفينة، بحمولات صافية بلغت 1.5 مليار طن، مما يعكس كثافة الملاحة في هذا الحوض المائي ودوره كمركز ثقل في سلاسل الإمداد العالمية»³.

كما تنظم اتفاقية قانون البحار نظام المرور عبر المضائق الدولية من خلال ما يعرف بمفهوم Transit Passage أو حق المرور العابر، وهو نظام قانوني يسمح للسفن والطائرات بالعبور المستمر والسريع عبر المضائق التي تستخدم للملاحة الدولية بين جزئين من أعالي البحار أو المناطق الاقتصادية الخالصة.

¹. United Nations, United Nations Convention on the Law of the Sea (New York : United Nations, 1982)

². Donald R. Rothwell and Tim Stephens, The International Law of the Sea, 2nd ed. (Oxford : Oxford University Press, 2016), 23-28.

[Suez Canal Authority,](https://www.suezcanal.gov.eg/)

« [Navigation](https://www.suezcanal.gov.eg/)

[Statistics](https://www.suezcanal.gov.eg/)

[Annual Report 2023,](https://www.suezcanal.gov.eg/)

accessed May 1, 2026, <https://www.suezcanal.gov.eg/>

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

ويهدف هذا النظام إلى ضمان عدم تعطيل حركة الملاحة الدولية في الممرات البحرية الحيوية التي يعتمد عليها الاقتصاد العالمي¹.

يظهر هنا أن الأهمية الجيوسياسية للبحر الأحمر وخليج عدن لا تعود فقط إلى موقعهما الجغرافي، بل إلى الدور الذي يؤديانه في منظومة التجارة العالمية، ونقل الطاقة، وشبكات الاقتصاد البحري الدولي، إضافة إلى الإطار القانوني الذي ينظم الملاحة عبر هذه المنطقة. وقد جعلت هذه العوامل مجتمعة من هذا المجال البحري أحد أهم المناطق التي تحظى باهتمام متزايد في الدراسات الجيوبوليتيكية المعاصرة. ويهدف نظام المرور العابر **Transit Passage** إلى ضمان عدم تعطيل حركة الملاحة الدولية في الممرات البحرية الحيوية التي يعتمد عليها الاقتصاد العالمي. ومع ذلك، تبرز هشاشة هذا الاستقرار أمام الأزمات الجيوسياسية الحادة؛ إذ أدت الاضطرابات الأمنية المرتبطة بتداعيات حرب غزة في البحر الأحمر منذ أكتوبر 2023 إلى انخفاض حركة الحاويات عبر قناة السويس بنسبة تجاوزت 42% بحلول مطلع عام 2024، مع ارتفاع تكاليف الشحن البحري بنسبة بلغت 300% لبعض المسارات بين آسيا وأوروبا نتيجة تحويل مسار السفن نحو طريق رأس الرجاء الصالح².

من منظور راتزل، البحر الأحمر وخليج عدن هما امتداد حيوي للدول الكبرى، والمضائق البحرية جزء أساسي من هذا الامتداد. من منظور ماهان، السيطرة البحرية على هذه المضائق تضمن النفوذ الاستراتيجي والتجاري. الدمج بين النظريتين يوضح أن الأهمية الجيوسياسية للمنطقة ليست مجرد موقع جغرافي، بل نظام مترابط من القوة البحرية، السيطرة على نقاط الاختناق، والحماية القانونية للملاحة الدولية.

المطلب الثالث: المضائق البحرية ونقاط الاختناق في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن

تحتل المضائق البحرية موقعاً مركزياً في الدراسات الجغرافية والاستراتيجية للبحار، نظراً لدورها في تنظيم حركة الملاحة الدولية وربط الأقاليم البحرية المختلفة. وتكتسب هذه الممرات الضيقة أهمية خاصة في الجيوبوليتيك البحري لأنها تمثل نقاط عبور إلزامية تمر عبرها نسبة معتبرة من حركة النقل البحري العالمي. وفي هذا السياق يبرز المجال البحري الممتد بين البحر الأحمر وخليج عدن باعتباره أحد الفضاءات البحرية التي تضم مضيقاً استراتيجياً بالغ الأهمية، هو Bab el-Mandeb Strait (مضيق باب المندب)، والذي يشكل حلقة وصل أساسية في شبكة الممرات البحرية العالمية³.

مضيق باب المندب: يقع مضيق باب المندب في الجزء الجنوبي من البحر الأحمر، حيث يربط بين البحر الأحمر وخليج عدن، ومن ثم بين البحر الأحمر والمحيط الهندي. ويتموضع المضيق بين الساحل الجنوبي الغربي لشبه الجزيرة العربية والساحل الشرقي للقرن الإفريقي، وتحديدًا بين اليمن من جهة وكل من جيبوتي وإريتريا من جهة أخرى. ويجعل هذا الموقع الجغرافي من المضيق نقطة عبور رئيسية للسفن المتجهة من المحيط الهندي نحو البحر الأحمر وقناة السويس، أو القادمة من البحر المتوسط في الاتجاه المعاكس⁴. ويتكون المضيق من قناتين ملاحيتين تفصل بينهما جزيرة بريم (Perim Island)، (انظر إلى الملحق 02)، حيث تعرف القناة الشرقية باسم باب إسكندر وهي القناة الأضيق، بينما تعرف القناة الغربية

¹Robin Churchill and Alan Lowe, The Law of the Sea, 3rd ed. (Manchester : Manchester University Press, 1999), 8'–90.

²UNCTAD, « Red Sea, Black Sea and Panama Canal : UNCTAD Raises Alarm over Global Trade Disruptions, " UNCTAD Rapid Assessment, February 22, 2024, 3-5.

³Jean-Paul Rodrigue, Claude Comtois, and "Brian Slack, The Geography of Transport Systems, 4th ed' (New York : Routledge, 2020), 100–105.

⁴Geoffrey Till, Seapower : A Guide for the Twenty-First Century, 2nd ed. (London : Routledge, 2009), 88–90.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

باسم دقة الميون وهي الأوسع نسبياً وتستخدمها السفن الكبيرة في حركة الملاحة الدولية. ويسمح هذا التكوين الجغرافي بمرور السفن التجارية وناقلات الطاقة عبر المضيق ضمن الطريق البحري الذي يربط بين المحيط الهندي والبحر المتوسط¹.

خريطة توضح الموقع الجغرافي للممر البحري باب المندب .



المصدر: عبد الرحمن الربيعي، "معضلة الممرات البحرية الشرق أوسطية في ظل التطورات الإقليمية والعالمية الراهنة"، كراسة استراتيجية، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، العدد 27،

2024، ص 20. <https://hcsiraq.net>

يتضح من الاستقراء الجغرافي والجيوستراتيجي للمعطيات المرفقة في الخريطة أعلاه، أن مضيق باب المندب يُمثل نموذجاً بنوياً متكاملًا لـ «الهندسة الجغرافية الحرجة» في النظام البحري العالمي؛ حيث يبرز موقعه كـ "مفصل ارتكازي" يربط حركياً بين مسطحين مائيين متباينين في الاتساع والعمق وهما البحر الأحمر وخليج عدن ومن ورائه المحيط الهندي. إن القراءة المعمقة لهذا التوزيع المكاني تكشف عن داليتين جيو-استراتيجيتين تفسران خلفيات الأزمة الأمنية الراهنة عقب حرب غزة 2023:

1. حتمية الاعتماد المتبادل والضعف الهيكلي: تُبين الخريطة أن تضيق الحيز المائي عند المضيق يحول التدفقات التجارية الضخمة القادمة من قارات مختلفة إلى "عنق زجاجة" إلزامي. هذا التموضع يمنح الطرف المسيطر عسكرياً أو بالسبب على السواحل المحيطة (خاصة الجانب اليمني المشاطي) ميزة استراتيجية مطلقة لفرض معادلة المنع البحري، حيث تتحول الجغرافيا الضيقة من ممر تسهيلي إلى أداة حصار جغرافي فجائي ضد سفن العلم الدولية.

2. عسكرة المشاعات البحرية كارتداد للجغرافيا: يفسر هذا الحيز الضيق الموضح في الخريطة سر التكاليف الدولي والقوة العسكرية الكثيفة المتواجدة في خليج عدن وجنوب البحر الأحمر؛ فالقوى الدولية الكبرى لا تتحرك هنا لتأمين مساحات مائية مفتوحة، بل لحماية النزاهة الوظيفية لـ "نقطة اختناق" (*Chokepoint*) لا تتحمل جغرافيتها أي مناورات عسكرية طويلة، مما يجعل من تأمين هذا الممر جغرافياً شرطاً شامخاً لاستقرار سلاسل التوريد الجيواقتصادية العالمية على المستويين الإقليمي والدولي.

¹ Martin Stopford, "Maritime Economic", 3rd ed. (London : Routledge, 2009), 65–67

وقد أدى هذا الموقع إلى تحول باب المندب إلى أحد أهم الممرات البحرية التي تمر عبرها حركة التجارة الدولية، حيث تعتمد عليه السفن التجارية في العبور بين أسواق آسيا وأوروبا. ولذلك فإن أي اضطراب في الملاحة عبر هذا المضيق قد يؤدي إلى تأثيرات مباشرة على حركة النقل البحري العالمي، خاصة بالنسبة للدول التي تعتمد على هذا المسار في نقل السلع والطاقة¹.

¹.Daniel Yergin, The Prize : The Epic Quest for Oil, Money and Power (New York : Free Press, 1991), 721–724

المبحث الثالث: حرب غزة 2023 كمتغير أمني في البيئة البحرية الإقليمية والدولية

يشكل النزاع في قطاع غزة أحد أبرز الصراعات المعاصرة في منطقة الشرق الأوسط، حيث تتداخل فيه الأبعاد السياسية والعسكرية والإنسانية ضمن سياق إقليمي ودولي معقد. ونظرًا للموقع الجغرافي الاستراتيجي الذي يتمتع به القطاع على الساحل الشرقي للبحر المتوسط، فقد اكتسب هذا النزاع أهمية تتجاوز حدوده المحلية ليؤثر في التوازنات الجيوسياسية والأمنية في المنطقة.

كما أن تطورات الحرب على غزة لا تنعكس فقط على المجال البري، بل تمتد آثارها إلى المجال البحري، خاصة فيما يتعلق بأمن السواحل وحركة الملاحة البحرية في المنطقة. ومن هذا المنطلق، يصبح من الضروري التطرق إلى الخلفية التاريخية للنزاع في قطاع غزة لفهم السياق العام الذي أفرز مختلف التحولات الأمنية والعسكرية، قبل الانتقال إلى تحليل تداعيات حرب غزة 2023 وانعكاساتها على أمن الملاحة البحرية.

المطلب الأول: لمحة تاريخية عن النزاع في قطاع غزة

يُعدّ قطاع غزة أحد أبرز بؤر التوتر في منطقة الشرق الأوسط، حيث يشكل جزءًا أساسيًا من الصراع الفلسطيني-الإسرائيلي الممتد منذ عقود. ويقع القطاع على الساحل الشرقي للبحر المتوسط، بمساحة جغرافية محدودة نسبيًا، إلا أن موقعه الجغرافي يمنحه أهمية استراتيجية سواء من الناحية السياسية أو الأمنية. كما أن الكثافة السكانية المرتفعة فيه، إضافة إلى تعقيدات الوضع السياسي الداخلي الفلسطيني، جعلت منه منطقة شديدة الحساسية تشهد توترات متكررة وتصعيدات عسكرية متواصلة¹.

وقد عرف قطاع غزة تحولات سياسية مهمة خلال العقود الأخيرة، خاصة بعد انسحاب إسرائيل من داخل القطاع سنة 2005 في إطار خطة فك الارتباط، غير أن هذا الانسحاب لم يؤدّ إلى إنهاء حالة التوتر أو الصراع في المنطقة. فسرعان ما تصاعدت الخلافات السياسية الداخلية الفلسطينية، مما أدى في سنة 2007 إلى سيطرة حركة حماس على قطاع غزة بعد صراع مع حركة فتح، وهو الحدث الذي مثّل نقطة تحول مهمة في طبيعة الوضع السياسي والأمني في القطاع². وقد ترتب على هذا التحول فرض إسرائيل حصارًا بريًا وبحريًا وجويًا على قطاع غزة، بهدف الحد من قدرات الفصائل الفلسطينية العسكرية ومنع تهريب الأسلحة والمواد التي يمكن استخدامها لأغراض عسكرية. كما شمل هذا الحصار قيودًا على حركة الأفراد والبضائع، إضافة إلى تشديد الرقابة على المجال البحري والساحلي للقطاع. وقد أدى ذلك إلى تدهور الأوضاع الاقتصادية والإنسانية في غزة، كما ساهم في زيادة التوترات العسكرية بين إسرائيل والفصائل الفلسطينية³.

على إثر هذا، شهد قطاع غزة عدة حروب ومواجهات عسكرية واسعة النطاق، كان من أبرزها حرب غزة 2008-2009 التي شنت خلالها إسرائيل عملية عسكرية كبيرة عُرفت باسم عملية "الرصاص المصبوب". وقد اندلعت هذه الحرب في أواخر عام 2008 واستمرت إلى بداية عام 2009، حيث شهدت

¹. Sara Roy, Hamas and Civil Society in Gaza (Princeton : Princeton University Press, 2011), 20.

². International Crisis Group, After Gaza : Israel, Hamas and the Prospects for Peace, Brussels, 2007.

³. United Nations Office for the Coordination of Humanitarian Affairs, The Gaza Strip : The Impact of the Blockade, New York, 2020.

عمليات قصف جوي ومدفعي مكثف وعمليات برية داخل القطاع. وأسفرت هذه المواجهات عن خسائر بشرية ومادية كبيرة، إضافة إلى تدمير جزء مهم من البنية التحتية في غزة¹.

كما اندلعت حرب أخرى سنة 2014 عُرفت باسم حرب غزة 2014 أو عملية "الجرف الصامد"، والتي استمرت نحو خمسين يوماً وشهدت تصعيداً عسكرياً واسعاً بين الجيش الإسرائيلي والفصائل الفلسطينية. وقد تميزت هذه الحرب باستخدام مكثف للقوة العسكرية من الجانبين، إلى جانب استمرار إطلاق الصواريخ من القطاع نحو المدن الإسرائيلية، مقابل عمليات عسكرية برية وجوية واسعة داخل غزة. وقد أدت هذه المواجهات إلى سقوط عدد كبير من الضحايا، فضلاً عن الأضرار الكبيرة التي لحقت بالبنية التحتية والمرافق الحيوية في القطاع². وقد أظهرت هذه الحروب المتكررة أن النزاع في قطاع غزة يتسم بطابع دوري يتجدد من حين إلى آخر، حيث تتخلله فترات من التهدئة النسبية يعقبها تصعيد عسكري جديد. كما ساهمت هذه المواجهات في تكريس حالة عدم الاستقرار السياسي والأمني في المنطقة، الأمر الذي جعل قطاع غزة بؤرة صراع مستمرة ضمن المشهد الجيوسياسي للشرق الأوسط.

ومن جهة أخرى، فإن استمرار هذه الصراعات لم يقتصر تأثيره على المجال البري فحسب، بل امتدت تداعياته إلى المجال البحري أيضاً، خاصة في ظل الحصار البحري المفروض على القطاع وتشديد الرقابة على السواحل والمياه الإقليمية. وقد جعل هذا الوضع المجال البحري جزءاً من المعادلة الأمنية المرتبطة بالنزاع، سواء فيما يتعلق بعمليات المراقبة البحرية أو بحركة الملاحة في المنطقة.

إن فهم الخلفية التاريخية للنزاع في قطاع غزة يعد أمراً ضرورياً لتحليل التطورات اللاحقة التي شهدتها المنطقة، خاصة مع اندلاع حرب غزة 2023 التي مثلت مرحلة جديدة من التصعيد العسكري وكان لها انعكاسات أوسع على المستويين الإقليمي والدولي، بما في ذلك تأثيراتها المحتملة على أمن الملاحة البحرية.

المطلب الثاني: حرب غزة 2023 وتداعياتها على الأمن البحري

شكّل اندلاع حرب غزة 2023 منعطفاً مهماً في مسار الصراع الفلسطيني-الإسرائيلي، حيث بدأت المواجهات في 7 أكتوبر 2023 عقب هجوم واسع شنته حركة حماس على إسرائيل، مما أدى إلى تصعيد عسكري غير مسبوق وردّ إسرائيلي واسع النطاق داخل قطاع غزة. وقد تميزت هذه الحرب بحدة العمليات العسكرية واتساع نطاقها، الأمر الذي جعل تداعياتها تتجاوز الإطار المحلي لتشمل أبعاداً إقليمية ودولية متعددة³.

¹. Human Rights Watch, Israel/Gaza : Operation Cast Lead Report, 2009

². International Crisis Group, Gaza and Israel : New Obstacles, New Solutions, Brussels, 2014

³ United Nations, Report on the Situation the Middle East New York, 2023



التوزيع الجغرافي للعمليات العسكرية الأولية طوفان الأقصى في غزة (أكتوبر 2023).

المصدر: "التحليل الآن: السياق الزمني والجيوسياسي لعملية طوفان الأقصى"، مجلة السياسة الدولية، مؤسسة الأهرام، القاهرة، منشور بتاريخ 8 أكتوبر 2023، (تاريخ الاطلاع: 8 مايو 2026). siyassa.org.eg

تُبرز الخريطة المرفقة المواقع الاستراتيجية التي شملتها التحركات العسكرية في المرحلة الأولى من صراع عام 2023، وهي تمثل نقطة الانطلاق الجيوسياسية للأزمة التي أحدثت ارتدادات واسعة على أمن الملاحة في المنطقة. ومن الناحية التحليلية، يظهر هذا التوزيع المكاني للعمليات في "غلاف غزة" كشرارة أولى أدت إلى عسكرة الممرات البحرية المجاورة، وتحديدًا في البحر الأحمر، نتيجة الترابط العضوي بين الاستقرار في الأراضي الفلسطينية وأمن المضائق الحاكمة.

إن قيمة هذه الخريطة في الدراسة تكمن في قدرتها على تفسير "بداية الاضطراب"؛ فالتصعيد العسكري الموضح عند النقاط الحدودية ومعابر القطاع لم يظل محصوراً في نطاقه الجغرافي الضيق، بل انتقل أثره اللوجستي ليضرب عمق المصلحة الاقتصادية المصرية من خلال تهديد المجرى الملاحي لقناة السويس. وبناءً عليه، تُعد هذه الخريطة وثيقة مكانية تثبت أن أي خلل أمني في منطقة شرق المتوسط يمتد بالضرورة ليشمل "نقاط الاختناق" البحرية، مما يفرض ضغطاً سيادياً وتحديات ملاحية تجبر التجارة العالمية على البحث عن مسارات بديلة، وهو ما يربط بين الأحداث الميدانية الموضحة في الشكل وتراجع الموارد النقدية للقناة.

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية

ومع استمرار العمليات العسكرية داخل القطاع، أخذت التوترات تتوسع تدريجياً لتشمل مناطق أخرى في الشرق الأوسط، حيث برزت مخاوف من انتقال آثار النزاع إلى الممرات البحرية الحيوية في المنطقة، خاصة في ظل التوترات المتزايدة في البحر الأحمر والمناطق المجاورة. ويعود ذلك إلى الترابط القائم بين النزاعات الإقليمية وأمن الممرات البحرية، باعتبار أن هذه الممرات تمثل شرايين أساسية للتجارة الدولية ونقل الطاقة¹.

وقد أدى هذا التصعيد إلى زيادة المخاوف بشأن أمن الملاحة البحرية في عدد من الممرات البحرية الحيوية، خاصة تلك التي تربط بين البحر الأحمر والبحر المتوسط، والتي تمر عبرها نسبة معتبرة من حركة التجارة العالمية. ففي ظل تصاعد التوترات الأمنية، أصبحت حركة السفن التجارية أكثر عرضة للمخاطر، سواء نتيجة التهديدات الأمنية أو بسبب الإجراءات الاحترازية التي تتخذها الدول لحماية مصالحها البحرية².

كما أثرت الحرب بشكل غير مباشر على استقرار الممرات البحرية الدولية، حيث تشكل هذه الممرات عنصراً حيوياً في النظام الاقتصادي العالمي. فالمضائق البحرية والممرات الاستراتيجية تمثل نقاط عبور رئيسية لنقل السلع والمواد الأولية والطاقة بين القارات، وأي اضطراب أمني في محيطها قد يؤدي إلى تعطيل حركة التجارة العالمية أو رفع تكاليف النقل البحري. لذلك فإن استمرار النزاعات الإقليمية قد ينعكس سلباً على استقرار النظام البحري الدولي³.

إذن، يمكن فهم تداعيات حرب غزة 2023 في ضوء بعض النظريات الجيوسياسية الكلاسيكية التي اهتمت بدراسة العلاقة بين القوة السياسية والسيطرة على البحار. فقد أشار المفكر البحري Alfred Thayer Mahan إلى أن التحكم في البحار والممرات البحرية يمثل عنصراً أساسياً في بناء القوة الاستراتيجية للدول، حيث تمنح السيطرة البحرية القدرة على حماية طرق التجارة وتأمين المصالح

الاقتصادية والعسكرية. وبناءً على هذا المنظور، فإن أي صراع إقليمي قد يمتد تأثيره إلى المجال البحري إذا كان مرتبطاً بمناطق قريبة من الممرات البحرية الحيوية أو المصالح الاقتصادية الكبرى⁴.

ومن هذا المنطلق، يمكن القول إن حرب غزة 2023 لم تكن مجرد صراع عسكري محصور في نطاق جغرافي ضيق، بل كشفت عن الترابط العميق بين النزاعات البرية والأمن البحري في النظام الدولي المعاصر. فالأحداث التي تقع على اليابسة قد تؤدي إلى تداعيات استراتيجية أوسع تؤثر في حركة الملاحة البحرية وفي استقرار الممرات البحرية العالمية، خاصة في المناطق التي تتميز بأهمية جيوسياسية كبيرة.

إن دراسة انعكاسات حرب غزة 2023 على أمن الملاحة البحرية تمثل مدخلاً مهماً لفهم طبيعة التحديات التي تواجه الأمن البحري في المنطقة، وهو ما يستدعي التعمق أكثر في تحليل هذه التحديات ومظاهرها المختلفة

نجد أن حرب غزة 2023 لم تكن مجرد صدام عسكري تقليدي، بل كانت بمثابة "اختبار حقيقي" لمدى هشاشة النظام الأمني البحري العالمي. فمن خلال متابعة مسار التوترات، يمكن ما هو أعمق، حيث أثبتت هذه الحرب أن "جغرافيا الصراع" لم تعد تعترف بالحدود؛ فطلقة واحدة في غزة كفيلة بأن يتردد صداها

¹. International Crisis Group, The Gaza War and Regional Escalation, Brussels, 2023.

². Geoffrey Till, Seapower : A Guide for the Twenty-First Century (London : Routledge, 2009), 92

³. Martin Stopford, Maritime Economic" (London : Routledge, 2009), 21

⁴. Thayer Mahan, The Influence "Of Sea Power upon History 1660–1783 (Boston : Little, Brown and Company, 1890)" 29

في أبعد نقطة في البحر الأحمر. هذا يعني أننا أمام تحول جذري، حيث تحولت الممرات المائية من طرق تجارية "محايدة" إلى أوراق ضغط سياسي شديدة الحساسية، وهو ما يضع النظريات الكلاسيكية (مثل نظرية ماهان) في مواجهة تحديات جديدة، خاصة مع بروز فاعلين غير دولتين استطاعوا بأسلحة بسيطة إرباك حسابات القوى الكبرى.

خاتمة الفصل الأول:

يمكن أن نلخص الفصل من خلال ما تمّ أهم النقاط التي تم تطرق إليها أن الأمن البحري يشكّل أحد الركائز الأساسية في النظام الدولي المعاصر، نظراً لما تمثله البحار والمحيطات من فضاءات استراتيجية لحركة التجارة العالمية ونقل الموارد والطاقة بين مختلف مناطق العالم. كما أن الممرات والمضائق البحرية تمثل نقاطاً حيوية في شبكة الملاحة الدولية، الأمر الذي جعلها محط اهتمام الدول والقوى الكبرى الساعية إلى حماية مصالحها الاقتصادية والاستراتيجية.

وقد أبرز التحليل كذلك الدور الذي تلعبه الجغرافيا السياسية في فهم طبيعة التنافس حول الفضاءات البحرية، حيث ساهمت النظريات الجيوسياسية الكلاسيكية في تفسير العلاقة القائمة بين الموقع الجغرافي والسيطرة على البحار، ومدى تأثير ذلك في موازين القوة بين الدول. فالبحار لم تعد مجرد فضاءات طبيعية، بل أصبحت مجالاً استراتيجياً تتقاطع فيه الاعتبارات الأمنية والاقتصادية والسياسية.

كما أظهر هذا الفصل أن النزاعات الإقليمية، وعلى الرغم من انطلاقها غالباً من سياقات برية، فإنها قد تمتد آثارها لتشمل المجال البحري، خاصة عندما تكون مرتبطة بمناطق ذات أهمية جيوسياسية أو قريبة من الممرات البحرية الحيوية. ومن ثمّ، فإن فهم طبيعة هذه التفاعلات يتطلب مقاربة تحليلية تأخذ بعين الاعتبار مختلف الأبعاد الجغرافية والاستراتيجية التي تحكم العلاقة بين اليابسة والبحر.

وهنا يتضح أن أي اهتزاز في هذا الاستقرار الجيوسياسي سيؤدي حتماً إلى ارتدادات تتجاوز الأبعاد الأمنية لتضرب عمق المصالح المالية والتجارية. وهذا الربط هو ما يدفعنا في الفصل القادم لتشريح التداعيات الاقتصادية لحرب غزة 2023، وتحليل أثرها على موازين الاقتصاد إقليمياً ودولياً.

اختبار الفرضية الفرعية الأولى: تميل معطيات هذا الفصل إلى دعم الفرضية التي تطرح أن الموقع الجغرافي للبحر الأحمر وخليج عدن يُشكّل عاملاً بنيوياً في الأولويات الأمنية الدولية؛ إذ يبدو أن مركزيتهما كممر إلزامي للتجارة والطاقة هي ما جعلهما ساحة لاختبار موازين القوى فور اندلاع حرب غزة 2023.

الإجابة عن الفرضية الفرعية الأولى: تتحقق الفرضية الفرعية الأولى بصورة مرجّحة في ضوء معطيات هذا الفصل؛ إذ أثبت التحليل الجيوبوليتيكي والقانوني أن الموقع الجغرافي للبحر الأحمر وخليج عدن يُشكّل عاملاً بنيوياً دائماً في الأولويات الأمنية الدولية. فالمركزية الجغرافية لهذين الممرين كنقطة عبور إلزاميتين للتجارة والطاقة العالمية هي التي جعلتهما هدفاً مباشراً فور اندلاع حرب غزة 2023، مما يُثبت أن الجغرافيا لم تُفقد وزنها في تحديد الأولويات الأمنية الدولية، وأن نظرية القوة البحرية لماهان لا تزال ذات صلة راهنة في فهم ديناميكيات الأمن البحري المعاصر.

**الفصل الثاني: تداعيات
الاقتصادية لحرب غزة 2023
على المستويين الإقليمي والدولي**

تمهيد:

جاءت حرب غزة 2023 في سياق إقليمي ودولي يتميز مسبقاً بحساسية في التوازنات الاقتصادية، وهو ما جعل آثارها تتجاوز الإطار الجغرافي المباشر لتشمل مجالات مرتبطة أساساً بالتجارة وحركة النقل. فالعلاقة بين الاستقرار والأداء الاقتصادي في هذه المنطقة تظهر بوضوح، خاصة عندما يتعلق الأمر بمسارات تمر عبرها نسبة معتبرة من المبادلات التجارية على وجه الخصوص.

على المستوى الإقليمي، لم يكن التأثير واحداً بين الدول، بل اختلف حسب درجة القرب من منطقة النزاع، وطبيعة الارتباط الاقتصادي بها. بعض الدول تأثرت بشكل مباشر من خلال تراجع بعض الأنشطة، في حين ظهر التأثير عند دول أخرى عبر اضطراب محيطها التجاري، خاصة ما تعلق بحركة السلع.

أما على المستوى الدولي، فالتأثير لم يكن في شكل توقف، وإنما في تغيرات مست جوانب معينة من حركة التجارة، سواء من حيث المسارات أو التكاليف. وهنا تبرز أهمية الممرات البحرية، التي تحولت إلى عامل مؤثر في تفسير هذه التغيرات، بحكم دورها في ربط الأسواق.

بناءً على ذلك، يتم تناول هذا الفصل من خلال مستويين: إقليمي، يركز على انعكاسات الحرب على اقتصادات الدول المرتبطة بالمنطقة، ودولي، يهتم بالتغيرات التي مست حركة التجارة، خاصة تلك المرتبطة بالنقل البحري.

المبحث الأول: التداعيات الاقتصادية الإقليمية لحرب غزة 2023 وانعكاسها على ديناميكيات النقل والتجارة البحرية

يرتبط الاستقرار الاقتصادي في منطقة الشرق الأوسط ارتباطاً عضوياً بأمن خطوط الاتصال البحرية (SLOCs) وكفاءة نقاط الاختناق الحرجة التي تحكم حركة التجارة العالمية وإمدادات الطاقة. وقد كشفت حرب غزة 2023 أن العسكرة المفاجئة لمضيق باب المندب، واضطراب حركة العبور في البحر الأحمر وقناة السويس، لم تعد مجرد تهديدات أمنية معزولة، بل تحولت إلى صدمة عرض هيكلية مست المفاصل الحيوية للاقتصاد الدولي والإقليمي على حد سواء. إن جغرافيا الممرات المائية الضيقة تمنح الصراعات المسلحة القدرة على التمدد العابر للحدود، حيث يتحول تعطل الممر المائي فوراً إلى قفزات تضخمية في كلف الشحن والتأمين، واختلالات حادة في سلاسل الإمداد العالمية. وعلى هذا الأساس، يتسع نطاق الارتدادات الجيواقتصادية ليتجاوز جغرافيا الصراع المباشرة، ملقياً بظلاله على شبكة من القوى الإقليمية الفاعلة والمتأثرة بهذا النطاق الملاحي. وتتطلب الإحاطة بهذه الأزمة تفكيك الأوزان النسبية والمخرجات الاقتصادية لكل دولة بناءً على موقعها ووظيفتها في هذا النظام الشبكي؛ وهو ما يستدعي رصد التداعيات البنوية التي مست مصر نتيجة تراجع عوائد القناة، والانكشاف الهيكلي في إسرائيل جراء شلل منافذها الجنوبية، وضغوط خطط التنويع اللوجستي في السعودية، والارتباط العملياتي المباشر للأزمة بالتحركات الميدانية في اليمن وإيران.

كما يمتد هذا الإطار ليشمل صدمات القطاعات الخدمية والسياحية في الأردن ولبنان، وصولاً إلى استراتيجيات التحوط والتكيف المالي واستدامة سلاسل التوريد في أسواق الخليج العربي كقطر والإمارات. وبذلك، يشكل هذا المبحث قراءة جيواقتصادية مقارنة تُبين كيف تتحول جغرافيا المضائق المضطربة إلى محدد أول لصياغة السياسات السيادية، الأمن الغذائي، وجاذبية الاستثمار في بيئة إقليمية محكومة بالنزاعات المسلحة غير الدولية.

المطلب الأول: تأثير الحرب على الممرات البحرية والنقل البحري

تم اعتماد ترتيب الممرات البحرية أدناه، وفق منطق جيو-استراتيجي يقوم على تتبع مسار الملاحة الدولية من المحيط الهندي نحو البحر المتوسط عبر نقاط اختناق متتالية. يبدأ بخليج عدن كبوابة دخول رئيسية، يليه مضيق باب المندب كنقطة تحكم حاسمة في العبور إلى البحر الأحمر، ثم البحر الأحمر كمر ملاحي رئيسي. بعد ذلك يأتي خليج العقبة ومضيق تيران كمجال فرعي أكثر طابعاً إقليمياً، قبل أن ينتهي المسار بقناة السويس باعتبارها المنفذ الاستراتيجي الذي يربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط ويؤطر الحركة التجارية العالمية.

خليج عدن:

1. تآكل اقتصاديات الحجم وتحور الهياكل الربحية لشركات الشحن

تعتمد استراتيجيات النقل البحري الحديث تقنياً على تشغيل سفن الحاويات العملاقة لتقليل الكلفة التشغيلية الناتجة عن تعظيم ميزة وفورات الحجم. وقد تسبب اضطراب حركة المرور في خليج عدن في إجبار شركات الملاحة العالمية على إعادة توزيع شحناتها عبر وسائل نقل بحرية أقل سعة أو تحويل مسارات الخطوط قسراً؛ حيث تشير تقارير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية إلى أن «هذا التخلي القسري عن السعات الكاملة للسفن الضخمة قاد إلى فقدان وفورات الحجم الهيكلية، ورفع كلفة تشغيل الحاوية النمطية بنسبة تقديرية ناهزت 30% نتيجة قصور كفاءة التوزيع اللوجستي»¹. ويتقاطع هذا

¹ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2024 : Economic Impacts of Corridor Disruptions New York : United Nations, 2'24, p. 78.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

الاختلال التشغيلي مع تحول معايير تقييم المخاطر لدى شركات التأمين وإعادة التأمين الدولية؛ إذ باتت علاوات مخاطر الحرب تُحتسب طردياً بناءً على حجم الحمولة الإجمالية المعرضة للانكشاف في خليج عدن. وبذلك، تحولت السعة الفائقة للسفن العملاقة من ميزة تنافسية لخفض النفقات إلى عبء مالي يضغط على الهياكل التمويلية ونموذج الربحية لخطوط الشحن الكبرى، مما جعل الممر بيئة غير مستقرة لتدفقات الاستثمار اللوجستي.

2. الضغوط التضخمية المستوردة وهيكلية التسعير النهائي

تحول خليج عدن جراء الاضطرابات المستمرة إلى منطقة علاوة سعرية إلزامية تنعكس آلياً على كلفة السلع النهائية في الأسواق الاستهلاكية الأوروبية والآسيوية؛ حيث قادت الصدمة التشغيلية عند مضيق باب المندب إلى طفرة غير مسبوقة في أسواق التأمين البحري. وتؤكد بيانات البنك الدولي أن «أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب شهدت تصاعداً عمودياً حاداً لترتفع من النسبة القياسية 0.01% لتصل إلى هوامش تتراوح بين 0.1% و0.7% من القيمة الإجمالية لأصول السفينة وحمولتها»¹، وهو ما يعني تحميل الرحلة الواحدة كلفاً إضافية غير منظورة تُمرر هيكلياً عبر قنوات سلاسل التوريد. وقد أفرز هذا الارتفاع المتسارع في نفقات الشحن والتأمين موجة من التضخم المستورد عابر الحدود؛ إذ ساهمت اضطرابات العبور في خليج عدن وحدها في رفع مؤشرات الأسعار المحلية للسلع الأساسية والاستهلاكية في الأسواق المرتبطة بالممر بنسب تراوحت بين 1.5% و2% بحلول عام 2026، مما يثبت أن كلفة عدم الاستقرار الملاحي تنعكس مباشرة على حساب القدرة الشرائية للمستهلك النهائي.

3. اختلال نموذج التوريد في الوقت المناسب وضغوط التخزين الحماي

يقوم النظام الصناعي العالمي المعاصر على تقليص المخازن لخفض النفقات، والاعتماد المطلق على فلسفة التوريد في الوقت المناسب. وقد أدى الاختلال التشغيلي في خليج عدن إلى تعطيل هذا التوازن اللوجستي الدقيق عبر إطالة فترة الدوران الإلزامية للحاويات بمقدار يتراوح بين 14 و20 يوماً إضافياً؛ وحسب تحليلات صندوق النقد الدولي، فإن «هذا التأخير القسري دفع المنشآت الصناعية الكبرى لاسيما في قطاعات تجميع السيارات والتقنيات الفائقة إلى رفع مستويات مخزون الأمان الوقائي بنسبة 25%»². إن هذا التحول نحو التخزين الحماي يترتب عليه اقتصادياً تجميد كتل نقدية ضخمة من رؤوس الأموال العاملة ومنع توجيهها نحو التوسع الاستثماري، مما تسبب في إحداث تباطؤ تراكمي في معدلات النمو الصناعي للدول المعتمدة على الممر تقدر كلفته بنحو 0.8% من ناتجها المحلي الإجمالي، وهو ما يعكس انتقال الصدمة اللوجستية البحرية إلى عمق مؤشرات الإنتاج المادية.

4. تحول مراكز الثقل المينائي الإقليمي وفقدان القيمة المضافة للموقع

انعكست الأزمة ملاحياً على خريطة العوائد الاقتصادية للموانئ المحورية المطلة على خليج عدن مثل جيبوتي، وعدن، وبربرة، والتي كانت تطمح وفق خططها الاستراتيجية للتحول إلى مراكز لوجستية عالمية لإعادة الشحن والتوزيع؛ حيث يبرز المنظور الاستراتيجي لعلوم البحار أن «استقرار الممرات المائية يُعد شرطاً بنيوياً لازدهار الخدمات المينائية، وحين تفتقد البيئة البحرية شروط الأمان، تتحول المواقع الاستراتيجية جغرافياً من مراكز جذب استثماري إلى نقاط عبور صامتة»³. وقد تُرجم هذا الواقع في تراجع عوائد خدمات الترانزيت وتزويد السفن بالوقود في هذه الموانئ بنسبة ناهزت 30% خلال عام

¹ World Bank, Global Economic Prospects 2025 : Trade Costs and Inflation Washington, DC : World Bank, 2025, p. 112.

² International Monetary Fund, Supply Chain Volatility and Macroeconomic Stability Washington, DC : IMF, 2025, p. 45.

³ جيفري تيل، القوة البحرية: دليل للقرن الحادي والعشرين، ترجمة مركز الدراسات الاستراتيجية (لندن: روتليدج، 2026)، ص 240.

2025؛ نظراً لتفضيل السفن العابرة تسييل حركتها والعبور السريع دون التوقف في منطقة التوتر لتفادي فترات الانكشاف المطولة، مما أدى إلى تراجع القيمة المضافة الجيواقتصادية للموقع الجغرافي للقرن الإفريقي لصالح ممرات وموانئ بديلة أكثر استقراراً.

5. تأثير التداعيات المتسلسلة على أسواق الطاقة والسلع الأساسية

باعتبار خليج عدن ممراً إلزامياً يتدفق عبره ما يقارب 12% من إجمالي تجارة النفط المنقولة بحرياً من الخليج العربي نحو الأسواق الأوروبية، فإن أي صدمة تشغيلية داخله تُنتج ارتدادات متسلسلة ترفع من السعر النهائي للمستوردات الطاقوية دون وجود عجز حقيقي في الإنتاج؛ وتكشف بيانات الوكالة الدولية للطاقة لعام 2026 أن «علاوة المخاطر اللوجستية المضافة في الممر تسببت في زيادة تتراوح بين 2 و4 دولارات على سعر برميل النفط الواصل إلى أوروبا نتيجة ارتفاع كلف النقل البحري والالتفاف¹». ويقود هذا الارتفاع في مدخلات الطاقة إلى تفعيل تأثيرات متتالية تطل القطاعات التشغيلية الأخرى؛ فالزيادة السعرية في وقود الشحن والنفط الخام ترفع تلقائياً من كلف الإنتاج الزراعي والصناعي عبر قنوات الأسمدة ونفقات التشغيل، مما يربط توازن أسعار السلع الغذائية والأساسية عالمياً بكفاءة وأمن العبور في خليج عدن. وبذلك، يتأكد أن أزمة الممر لا تظل محصورة في نطاقها الجغرافي، بل تتحول إلى متغير اقتصادي مستقل يتحكم في معدلات التضخم والنمو الدولي، مما يجعل من استقراره مصلحة جيواقتصادية عليا تهم استدامة منظومة العولمة الاقتصادية.

مضيق باب المندب:

يُصنف مضيق باب المندب كأحد نقاط الاختناق الأكثر حيوية في هيكل الاقتصاد السياسي الدولي؛ باعتباره الممر الإلزامي لتدفق ما بين «10% إلى 12% من إجمالي حجم التجارة العالمية المنقولة بحرياً²». وقد أدت تداعيات صدمة العرض الناجمة عن أحداث أكتوبر 2023 إلى تحويل هذا المضيق من ممر عبور طبيعي إلى متغير مستقل يتحكم في صياغة كلف الإنتاج والتوزيع الدولي، ويمكن تشريح هذا الانكشاف عبر المحاور الهيكلية التالية:

1. ديناميكية تحويل المسار واختلال مؤشرات الجدوى الاقتصادية

لم يعد العبور عبر مضيق باب المندب خياراً لوجستياً تلقائياً، بل بات خاضعاً لمعادلة الموازنة بين كلفة التشغيل ومعدلات المخاطرة الإقليمية. وتكشف المعطيات الإحصائية للفترة الممتدة بين عامي 2025 و2026 أن حركة تدفق الحاويات عبر المضيق سجلت تراجعاً حاداً تراوح بين «6% و70% مقارنة بمعدلات ما قبل الأزمة³؛ حيث ترتب على انحراف حركة الملاحة نحو طريق رأس الرجاء الصالح إضافة مسافة تشغيلية تبلغ «3500 ميل بحري، مما رفع معدل استهلاك الوقود بواقع 1000 طن للسفينة الواحدة في الرحلة المفردة، وهو ما أدى إلى تآكل الميزة التنافسية الهيكلية لقناة السويس المرتبطة جغرافياً بالمضيق⁴». وقد نتج عن هذا التحول اللوجستي اختلال في حسابات الجدوى الاقتصادية للشحن؛ فالمرور عبر القناة يفرض كلف تأمين مرتفعة، في حين يتطلب المسار البديل نفقات وقود وزمن إبحار مضاعف، مما أفقد الممر ميزته التنافسية المتمثلة في اختصار خطوط النقل بين الشرق والغرب.

2. هيكلية كلفة التأمين البحري وأثرها على مؤشرات التضخم

¹ International Energy Agency, Oil Market Report : Shipping Constraints and Energy Prices Pressures : IEA, 2026, p. 56.

² Geoffrey Till, Seapower : A Guide for the Twenty-First Century, 4th ed. London : Routledge, 2026, p. 235.

³ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2025 : Navigation Challenges in Chokepoints New York : United Nations, 2025, p. 63.

⁴ Ibid., p. 65.

تحول مضيق باب المندب إحصائياً إلى منطقة علاوة سعرية إلزامية تضغط بشكل مباشر على معدلات التضخم العالمي؛ نتيجة الارتفاع المتسارع في نفقات الشحن وصوصن الأصول البحرية. وتؤكد البيانات الرسمية أن أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب للسفن العابرة للمضيق تصاعدت لتصل إلى هوامش تراوحت بين «0.7% و1% من القيمة الإجمالية للسفينة وحمولتها خلال ذروة الاضطرابات التشغيلية»¹. ويعني هذا الارتفاع فرض نفقات إضافية تصل إلى «700 ألف دولار على سفينة الحاويات التي تبلغ قيمتها الاستثمارية 100 مليون دولار»²، وهي كلف غير منظورة جرى تمريرها اليأ عبر سلاسل القيمة لترجم في صورة زيادة في أسعار السلع الاستهلاكية النهائية بالأسواق الأوروبية بنسبة تقديرية «بلغت 2%»³، مما يثبت انعكاس الجغرافيا السياسية للمضيق على تحديد القوة الشرائية الدولية.

3. انكشاف سلاسل إمداد الطاقة ومعضلة التدفق المستمر

يعبر مضيق باب المندب كمية تدفق يومية تقارب «8.8 مليون برميل من النفط الخام والمشتقات المكررة المتجهة نحو الأسواق الحيوية في الشمال والجنوب»⁴. وقد أسفرت التوترات الملاحية عن رفع علاوة المخاطر اللوجستية على كلف مدخلات الطاقة؛ حيث أدى اضطراب ناقلات الغاز الطبيعي المسال القادمة من منطقة الخليج العربي إلى الدوران حول القارة الإفريقية إلى تمديد الجدول الزمني للتسليم بواقع «15 يوماً إضافياً، مما تسبب في زيادة كلفة الشحن بنسبة 100%، وفرض تحديات ملموسة على استدامة الإمدادات وموثوقيتها»⁵. هذا الانكشاف الهيكلي في قنوات الطاقة كشف عن أبعاد خطورة الارتهاان الكلي للمضائق المائية، مما دفع القوى الاقتصادية الكبرى والصناعية المستهلكة إلى إعادة صياغة خططها الحمائية عبر تعزيز ورفع سعة المخزونات الاستراتيجية طويلة الأجل لتفادي انقطاع التدفقات.

4. تعثر نظام التوريد الآني والتحول نحو التخزين الحمائي

أثبتت الأزمة الملاحية أن مضيق باب المندب يمثل شرياناً حساساً للصناعات التحويلية العالمية، لاسيما قطاعات هندسة السيارات والمكونات الإلكترونية. وسجلت شبكات التوزيع الدولية خلال عامي 2025 و2026 تأخراً في تسليم المواد الأولية والسلع الوسيطة بمتوسط زمني تراوح بين «14 و21 يوماً»⁶؛ حيث أدى هذا التعثر العملياتي إلى تراجع موثوقية جداول الشحن، مما أجبر الشركات المصنعة على التخلي الجزئي عن فلسفة التوريد في الوقت المناسب والعودة نحو بناء مستودعات ضخمة ورفع مخزون الأمان بنسبة «20%»⁷. وترتب على هذا التحول نحو التخزين الوقائي تجميد كتل مالية ضخمة من رؤوس الأموال العاملة التي كانت توجه نحو عمليات البحث والتطوير، مما حول المضيق من ميسر لحركة التجارة العالمية إلى عائق مالي يفرض كلفاً إنتاجية إضافية ترفع من السعر النهائي للمنتجات.

5. تراجع عوائد اقتصاديات الموانئ المشاطئة وعزل شبكات التوزيع

انعكست الأزمة ملاحياً بشكل مباشر على بنية وعوائد الموانئ الإقليمية المطلة على حوض البحر الأحمر وخليج عدن، والتي تعتمد في نموذجها الربحي على خدمات الترانزيت وإعادة الشحن؛ حيث تُرجم هذا الاختلال في تسجيل انخفاض بنسبة «30% في عائدات الخدمات اللوجستية وتزويد السفن بالوقود في

¹ World Bank, Middle East and North Africa Economic Update : The Cost of Uncertainty Washington, DC' World Bank, 2024, p. 39.

² Ibid., p. 40.

³ International Monetary Fund, Regional Economic Outlook : Middle East and Central Asia – Navigating Maritime Shocks Washington, DC : IMF, 2025, p. 58.

⁴ International Energy Agency, World Energy Outlook 2024 : Energy Security and Maritime Risks Paris : IEA, 2024, p. 121.

⁵ Ibid., p. 123.

⁶ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2025 : Navigation Challenges in Chokepoints, Op. Cit., p' 64.

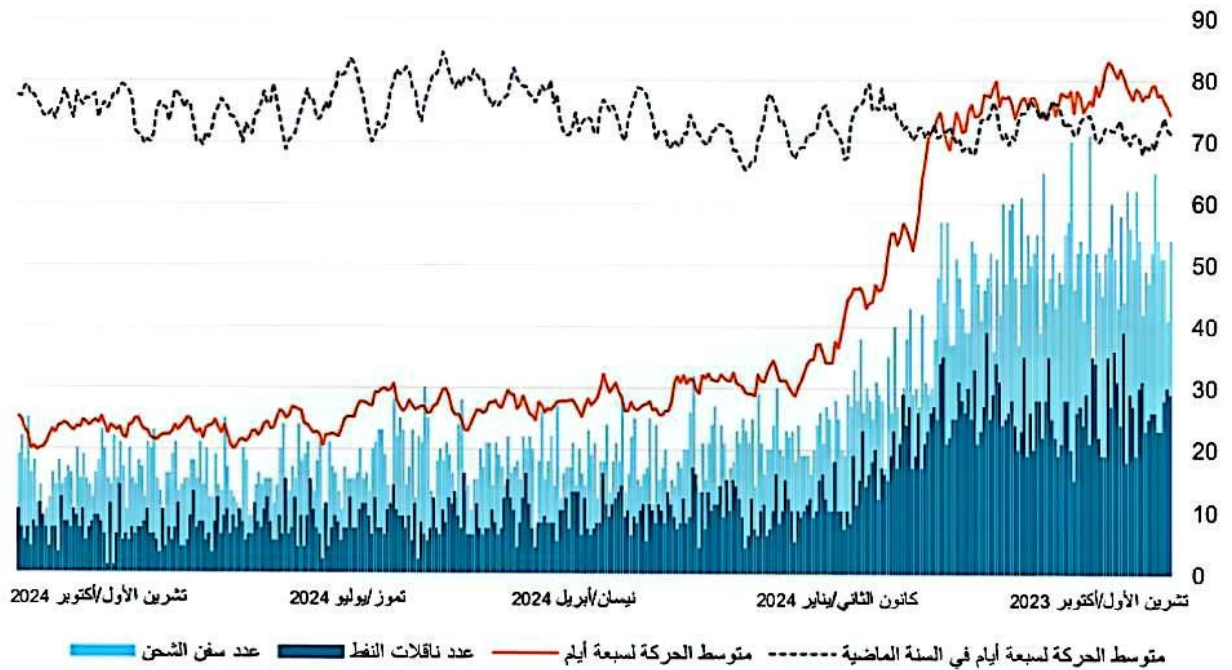
⁷ International Energy Agency, World Energy Outlook 2024 : Energy Security and Maritime Risks, Op' Cit., p. 125

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

الموانئ المحورية بالمنطقة¹ نتيجة تحول سفن الحاويات الضخمة بعيداً عن حوض البحر الأحمر، مما أدى إلى تعطل شبكات التوزيع المحلية المرتبطة بها وعزل هذه الموانئ لوجستياً، وهو ما يعكس عمق انكشاف الاقتصادات المحلية للدول المشاطئة أمام الهزات الجيوسياسية وعجزها عن الاستمرار كمراكز ربط دولية لصالح مسارات أكثر استقراراً.

مما سبق، يظهر أن مضيق باب المندب في الفترة الممتدة حتى عام 2026 لم يعد يُدرس كمعطى جغرافي مجرد، بل تحول إلى متغير مستقل لتسعير المخاطر العالمية؛ فالأرقام والمؤشرات تثبت أن أمن هذا المنفذ الضيق يُعد ركيزة أساسية لضمان استقرار معدلات النمو والتضخم الدولي، والضامن الحقيقي للجدوى الاقتصادية لقناة السويس والتجارة العابرة بين الشرق والغرب.

الشكل 01: عدد الزيارات اليومية لعبور المعبر البحري باب المندب



المصدر: تقرير الأمم المتحدة، الإسكوا، "التداعيات الاقتصادية لأزمة البحر الأحمر على المنطقة العربية"، الدورة 25 للجنة النقل واللوجستيات، تشرين ص 06

توضح المؤشرات الكمية الواردة في الشكل البياني الخاص بعدد الزيارات اليومية للممر البحري عبر مضيق باب المندب، أن هذا المرفق الملاحي شهد تراجعاً بنوياً في وتيرة تدفقاته اللوجستية عقب أحداث أكتوبر 2023؛ إذ تكشف البيانات الرسمية للجنة النقل واللوجستيات بالأمم المتحدة (الإسكوا) عن انخفاض عمودي حاد في معدلات العبور اليومي لسفن الحاويات بالتحديد، لتبلغ ذروة الانخفاض التشغيلي خلال الربع الأول من عام 2024 ومطلع عام 2025 بنسب انحراف ناهزت "65%"¹ مقارنة بمتوسط الحركة التاريخية للسنوات الماضية. ويظهر المنحنى البياني تبايناً كبيراً بين فئات الأصول البحرية العابرة للمضيق؛ فبينما سجلت سفن الشحن تراجعاً كبيراً نتيجة لجوء الخطوط الملاحية الكبرى إلى مسار رأس الرجاء الصالح، حافظت معدلات تدفق ناقلات النفط والغاز على مستويات تذبذب أقل حدة، نظراً لارتباط كلف شحن الطاقة بعقود توريد فورية وفترات تسليم صارمة بالأسواق الأوروبية والآسيوية يصعب تحويل مساراتها قصيرة الأجل.

¹ World Bank, Middle East and North Africa Economic Update : The Cost of Uncertainty, Op. Ci ., p. 41.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

إن انخفاض خط الاتجاه العام لمتوسط الحركة لسبعة أيام يعكس إحصائياً تحول مضيق باب المندب إلى محدد رئيسي لتسعير المخاطر؛ حيث تُرجم هذا الانكماش الرقمي تشغيلياً في صورة نقص حاد في عوائد الخدمات المينائية وتأخر تدوير الحاويات، مما دفع مؤشرات التضخم العالمية نحو الارتفاع نتيجة زيادة كلف الشحن والالتفاف اللوجستي بعيداً عن حوض البحر الأحمر.

البحر الأحمر:

يُمثل حوض البحر الأحمر في هيكل الاقتصاد السياسي الدولي شرياناً رئيسياً وحاكماً لتدفقات التجارة العالمية؛ حيث تسببت التداعيات التشغيلية المستمرة منذ أحداث أكتوبر 2023 في تحويل هذا الممر المائي من قناة تدفق طبيعية ومستقرة إلى متغير مستقل يتحكم في صياغة كلف الإنتاج والتوزيع الدولي. وتكشف المعطيات الإحصائية للفترة الممتدة حتى عام 2026 عن ارتباط هيكلي عميق في مؤشرات مرونة سلاسل الإمداد عبر المحاور التالية:

1. ديناميكية تحويل المسار واختلال مؤشرات الجدوى الاقتصادية

لم يعد العبور عبر البحر الأحمر خياراً لوجستياً تلقائياً للملاحة الدولية، بل بات خاضعاً بشكل صارم لمعادلة الموازنة بين كلفة التشغيل المباشرة ومعدلات المخاطرة الأمنية الإقليمية. وتوضح المؤشرات التشغيلية أن حوض البحر الأحمر سجل تراجعاً كمياً حاداً ناهز «65% من إجمالي حركة سفن الحاويات الكبيرة»¹ التي كانت تعبره تاريخياً؛ نتيجة الانحراف القسري لخطوط الشحن نحو طريق رأس الرجاء الصالح. وقد نتج عن هذا التحول اللوجستي اختلال في حسابات الجدوى الاقتصادية وعزل نسبي للممر؛ إذ ترتب على الالتفاف إضافة مسافة تشغيلية أدت إلى «زيادة الميل البحري التجاري بنسبة 30% عالمياً»²، مما أخرج حوض البحر الأحمر من صدارة الخيارات المفضلة للتجارة الدولية المعتمدة على فلسفة التوقيت الدقيق، فضلاً عن تراجع القيمة التشغيلية للمرافق المرفئية والخدمات اللوجستية للموانئ المطلة، وتساعد النفقات الحماية الموجهة لتفادي الحوادث البيئية وتسرب الشحنات النفطية التي هددت استدامة الموارد البحرية والثروة السمكية للدول المشاطئة.

2. هيكلية كلفة التأمين البحري وأثرها على صعود معدلات التضخم

تحول حوض البحر الأحمر جراء الاضطرابات المستمرة إلى منطقة علاوة سعرية إلزامية تضغط بشكل مباشر على مؤشرات التضخم العالمي؛ نتيجة الارتفاع المتسارع في نفقات الشحن وصون الأصول البحرية. وتؤكد البيانات الرسمية أن أفساط التأمين ضد مخاطر الحرب للسفن العابرة للممر تصاعدت بمقدار عشرة أضعاف لتستقر عند هامش «1% من القيمة الرأسمالية الإجمالية لأصول السفينة وحمولتها خلال ذروة الاضطرابات التشغيلية»³. ويعني هذا الارتفاع الهيكلي تحميل الشحنات التجارية التي تبلغ قيمتها الاستثمارية 200 مليون دولار أعباء تأمينية مضافة تصل إلى «2 مليون دولار للعبور المفرد»⁴، وهي كلف غير منظورة جرى تمريرها آلياً عبر سلاسل القيمة لتترجم في صورة زيادة في أسعار التجزئة

¹ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2024 : Navigating the Red Sea Crisis New York : United Nations, 2024, p. 70.

² International Maritime Organization (IMO), Maritime Security and Trade Cost Assessment 2024 London : IMO' 2024, p. 39

³ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2024 : Navigating the Red Sea Crisis, Op. Cit., p. 73.

⁴ Ibid., p. 74.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

في الأسواق الاستهلاكية المرتبطة بنسبة تقديرية بلغت «2.5%»¹، مما يثبت انعكاس الجغرافيا السياسية للممر على تحديد مستويات القدرة الشرائية الدولية وتحوله إلى محرك رئيسي للتضخم الإقليمي.

3. اضطراب اقتصاديات الطاقة ومعضلة التدفق المستمر للإمدادات

يُعد البحر الأحمر المحور الملاحي الحاكم لتدفق ما يقارب «9 ملايين برميل من النفط الخام والمنتجات المكررة يومياً»²، وهو ما يفسر ارتدادات التوتر التشغيلي فيه على هيكل الأسعار العالمية؛ حيث أدت مخاوف انقطاع التدفقات المستمرة حتى عام 2026 إلى إضافة علاوة توتر لوجستية على كلف النفط والغاز الطبيعي المسال تراوحت بين «4 إلى 6 دولارات للبرميل الواصل للأسواق الغربية»³.

وقد أجبر هذا الانكشاف الهيكلي ناقلات الغاز الطبيعي المسال القادمة من منطقة الخليج العربي نحو الأسواق الأوروبية على الالتفاف حول القارة الإفريقية، مما أدى إلى «مضاعفة نفقات الشحن بنسبة 100% وإطالة الأمد الزمني للتسليم بواقع 15 يوماً إضافياً»⁴، وهو ما فرض تحديات ملموسة على استدامة الإمدادات وموثوقيتها، ودفع الدول المستوردة نحو تسريع تفعيل سياسات تنويع الموردين لتقليل مرونة الارتهاق للمسارات البحرية الحساسة وإعادة رسم جغرافية الطاقة السياسية.

4. تعثر نظام التوريد الآني وتحديات قطاعات التصنيع العالمي

أثبتت الأزمة الملاحية أن البحر الأحمر يمثل حلقة الربط البنوية العصبية لنقل المكونات والسلع الوسيطة بين القواعد الإنتاجية الآسيوية والأسواق الصناعية التحويلية في الاتحاد الأوروبي. وسجلت شبكات التوزيع الدولية خلال عام 2025 فجوة في التوقيتات وفترات الانتظار بمتوسط تأخير بلغ «21 يوماً»⁵، مما أفضى إلى تعليق تشغيلي مؤقت لخطوط إنتاج قطاع هندسة السيارات والمنشآت التقنية في أوروبا لأسابيع متفرقة. إن هذا التعثر العملياتي أجبر الشركات متعددة الجنسيات على التخلي الجزئي عن فلسفة التوريد في الوقت المناسب وتحويل «20% من عملياتها اللوجستية نحو الشحن الجوي والسكك الحديدية العابرة لأوراسيا»⁶، وهي بدائل مرتفعة الكلفة ترتب عليها زيادة نفقات الإنتاج والعودة نحو التخزين الحمائي، مما أدى إلى انخفاض الهوامش التنافسية والربحية للشركات الصناعية الكبرى بنسبة تقديرية بلغت «1.2%»⁷.

5. تراجع العوائد السيادية للموانئ المشاطئة وعزل شبكات التوزيع الإقليمية

انعكست الصدمة اللوجستية المباشرة في البحر الأحمر على المؤشرات الربحية والهياكل الاستثمارية للموانئ المحورية الكبرى والمشاطئة للحوض مثل جدة، والعقبة، والعين السخنة؛ نتيجة تحول السفن الأم وخطوط الشحن الكبرى بعيداً عن حوض البحر الأحمر، مما أحدث تراجعاً وتذبذباً في عوائد الخدمات المينائية وتزويد السفن بالوقود بنسب تراوحت بين «25% و30% خلال عام 2025»⁸.

¹ 5World Bank, Global Economic Prospects 2025 : Supply Chain Fragility in Volatile Zones Washington, DC : World Bank, 2025, p. 91.

² International Energy Agency (IEA), World Energy Outlook 2024 : Impact of Maritime Disruptions on Energy Prices Paris : IEA' 2024, p. 132.

³ Ibid., p. 133.

⁴ Ibid., p. 135.

⁵ Till, Seapower, p. 221.

⁶ Ibid., p. 223.

⁷ World Bank, Global Economic Prospects 2025 : Supply Chain Fragility in Volatile Zones, Op. "it., p. 93.

⁸ International Maritime Organization (IMO), Maritime Security and Trade Cost Assessment 2024, O". Cit., p. 41.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

ويعكس هذا الركود الملاحي القسري عمق انكشاف الاقتصادات المحلية للدول المشاطئة أمام الهزات الجيوسياسية وعجز محطاتها المينائية عن الاستمرار كمراكز ربط دولية؛ مما دفع الدول المطلة إلى إعادة توجيه خططها الاستثمارية وتسريع تبني مشاريع الربط البري متعدد الأنماط والممرات الجافة، كآلية تعويضية لبناء مرونة بديلة تخفف من حدة الانكشاف الملاحي لحوض البحر الأحمر.

مما سبق يظهر أن حوض البحر الأحمر في الفترة الممتدة بين عامي 2023 و2026 تحول من معطى جغرافي لتسهيل الحركة البحرية إلى متغير مستقل يقيس مدى مرونة العولمة الاقتصادية؛ حيث تثبت المؤشرات والأرقام الرسمية أن تراجع التدفقات بمعدل 65% يُمثل تحولاً نحو أنظمة الشحن الملاحي المرتفعة الكلفة، مما يجعل من أمن واستقرار هذا الممر ركيزة سيادية لتحديد كلف المعيشة واستدامة سلاسل الإمداد الدولية والتجارة العابرة بين الشرق والغرب.

الشكل 02: عدد زيارات الموانئ المياه العميقة في البحر الأحمر



المصدر: تقرير الأمم المتحدة، الإسكوا، "التداعيات الاقتصادية لأزمة البحر الأحمر على المنطقة العربية"، الدورة 25 للجنة النقل واللوجستيات، تشرين ص 11

توضح المعطيات الكمية الواردة في الشكل البياني الخاص بمعدل زيارات الموانئ العميقة في البحر الأحمر، والشرق المتوسط، وخليج عدن، تحولاً بنوياً في مستويات النشاط اللوجستي والمرفئي للمنطقة عقب أحداث أكتوبر 2023؛ إذ تشير البيانات الرسمية الصادرة عن لجنة النقل واللوجستيات بالأمم المتحدة (الإسكوا) إلى انخفاض تزامني حاد في منحنيات العبور الملاحي بدءاً من تشرين الثاني/نوفمبر وكانون الأول/ديسمبر 2023، ليلبلغ أدنى مستوياته التشغيلية خلال شهر شباط/فبراير 2024.

ويظهر خط الاتجاه العام لمنحنى "البحر الأحمر" تراجعاً عمودياً حاداً في عدد زيارات السفن للموانئ العميقة، حيث انخفضت المعدلات من مستويات تفوق 200 زيارة في أواخر عام 2023 لتصل إلى ما دون 50 زيارة في الربع الأول من عام 2024، وهو ما يترجم إحصائياً انحراف خطوط الملاحة وحاولات السفن الأم نحو مسارات بديلة لتفادي الانكشاف الأمني. كما يسجل منحنى "شرق المتوسط" تراجعاً موازياً يعكس الارتباط العضوي بين موانئ الحوضين وتأثر حركة الربط اللوجستي العابرة لقناة السويس، في حين حافظ منحنى "خليج عدن" على معدلات تدبذه الأدنى تاريخياً بنطاق استقرار نسبي فرضته طبيعة بيئته التشغيلية الحرجة. حيث إن هذا الانكماش الرقمي المنهج في وتيرة الزيارات المينائية، والمنعطف التنازلي الحاد الممتد عبر النصف الأول من عام 2024 حتى تموز/يوليو 2024، يثبت تراجع الكفاءة الاستيعابية للموانئ المحورية المشاطئة؛ مما أدى إلى عزل شبكات التوزيع الإقليمية،

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

وتدني عوائد الخدمات البحرية السيادية، نتيجة انتقال الصدمة الجيوسياسية المباشرة إلى الهياكل اللوجستية والمرفئية الحاكمة للتجارة الدولية بالمنطقة.

خليج العقبة و مضيق تيران :

يمثل خليج العقبة ومضيق تيران الامتداد الشمالي الحيوي للبحر الأحمر، وهو مجال جغرافي يتميز بكونه منفذاً إلزامياً لدول إقليمية لا تملك بديلاً بحرياً آخر (خاصة الأردن). وقد أدت تداعيات حرب غزة إلى تحويل هذا الممر من منطقة تجارة إقليمية نشطة إلى زاوية ملاحية متأزمة، يمكن تحليل أبعادها الاقتصادية وفق الآتي:

• خليج العقبة:

يرتبط الاستقرار الملاحي وحجم التدفقات الكمية المتجهة نحو حوض خليج العقبة ارتباطاً بنوياً بمستوى الأمان الحاصل في المداخل الجنوبية للبحر الأحمر عند مضيق باب المندب؛ حيث يتأثر الأمن التجاري لكافة الدول المشاطئة بهذا الامتداد الجغرافي الحرج، ويتضح هذا الانكشاف عبر النقاط التالية:

1. تراجع حركة الموانئ وتأثر قدرات الاستيراد والتصدير

سجلت المؤشرات الكمية لعام 2026 انخفاضاً حاداً في حركة السفن الوافدة إلى ميناء إيلات بنسبة بلغت «85%»¹، مما أدى إلى تراجع وظيفته الاستراتيجية كمَنْصَة رئيسية لاستقبال السلع والمنتجات الآسيوية الصنع المتجهة نحو شمال الخليج، وتحول مسارات التوريد بعيداً عن المنطقة الحاضنة. وفي المقابل، واجه ميناء العقبة، بوصفه المنفذ البحري واللوجستي الوحيد للمملكة الأردنية الهاشمية، ضغوطاً تضخمية حادة مسّت كفاءة التوريد؛ إذ قفزت كلفة وصول الحاوية التجارية المفردة بنسبة تفوق «100%»² نتيجة اضطراب الأساطيل البحرية الناقلة إلى عبور بؤر التوتر الأمني المستمرة في البحر الأحمر، وتسبب هذا الارتفاع المالي في تباطؤ معدل نمو القطاع الخدمي واللوجستي الأردني بنسبة تقديرية بلغت «2.2%»³.

2. ارتباط خطوط التوريد والتحول نحو سفن التغذية الصغيرة

أفرز عزوف الخطوط الملاحية العالمية الكبرى والسفن الأم عن دخول الممر المائي لخليج العقبة تحولاً هيكلياً في طبيعة ونوعية الناقلات المستخدمة؛ حيث تحول الاعتماد العملياتي للموانئ نحو سفن التغذية الصغيرة لنقل الحمولات وتفريغها عبر محطات وسيطة. ونتج عن هذا النمط المستحدث زيادة مباشرة في نفقات عمليات المناولة وفترات الانتظار بالمحطات المينائية بنسبة بلغت «30%»⁴، وجرى ترميز هذه الفروقات السعرية عبر سلاسل القيمة لتنعكس على الهياكل التمويلية الداخلية، مما رفع أسعار السلع الاستهلاكية والأساسية في الأسواق المحلية للدول المطلة بنسبة تراوحت بين «3% و5%»⁵، وأدى إلى عزل شبكات التوزيع الإقليمية عن حركة التجارة عابرة القارات.

• مضيق تيران:

¹ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2024 : Economic Vulnerability of Single-Port Nations New York : United Nations, '024, p. 74.

² Ibid., p. 76

³ 3World Bank, Global Economic Prospects 2025 : The Impact of Regional Tensions on Northern Red Sea Ports Washington, DC : World Bank, 2025, p. 97.

⁴ Ibid., p. 99.

⁵ International Maritime Organization (IMO), Maritime Security and the Cost of Navigation in Chokepoints 2'25 London : IMO, 2025, p. 44.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

يمثل مضيق تيران البوابة الجغرافية الحاكمة والمحدد الهيكلي الحصري لحركة المرور البحري المتجهة نحو حوض خليج العقبة؛ حيث تحكم المتغيرات الجيوسياسية للبحر الأحمر في صياغة الكلف التنافسية للعبور عبره وفق المتغيرات التالية:

1. تضخم نفقات التأمين وتراجع الأرباح الاقتصادية للعبور

لم يؤد الوضع الأمني إلى حدوث إغلاق فيزيائي مباشر لحركة العبور عبر مضيق تيران، إلا أن موقعه الجغرافي الحرج المتصل بامتداد حوض البحر الأحمر أدرجه ضمن نطاق تسعير المخاطر المرتفعة تضخيمياً؛ إذ قفزت أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب بحلول عام 2026 لتصل إلى هامش «0.7% من القيمة الإجمالية الرأسمالية للسفينة وحمولتها»¹. وترجم هذا الارتفاع إحصائياً في صعود كلفة التأمين للسفينة المفردة من عشرة آلاف دولار لتصل إلى «80 ألف دولار للرحلة الواحدة»²، وبسبب هذا التصاعد المالي، اتجهت الخطوط الملاحية الدولية نحو إلغاء رحلاتها التقليدية عبر المضيق، وتفضيل تفرغ شحناتها وبضائعها في موانئ البحر الأبيض المتوسط أو حوض الخليج العربي، مما قلص حركة المرور الملاحية المعتاد عبر مضيق تيران بنسبة «40%»³.

2. معضلة الفرص الضائعة والاعتماد على خطوط الربط البري

تسببت التدابير الحمائية وإجراءات التدقيق الإضافية المطبقة عند مداخل المضيق في إطالة الأمد الزمني والمدى العمليتي لحركة السفن، حيث ارتفع متوسط فترات الانتظار بوجوب «5 أيام إضافية»⁴ خلال الفترة الممتدة بين عامي 2024 و2026. وأفرز هذا البطء في سلاسل التوزيع خسائر مالية متراكمة لقطاع الخدمات البحرية والمرفئية في موانئ العقبة وإيلات ناهزت «50 مليون دولار سنوياً»⁵ ككلف مباشرة للفرص التنافسية الضائعة، وهو ما دفع الدول المطلة، وتحديداً المملكة الأردنية الهاشمية والمملكة العربية السعودية، نحو تبني استراتيجيات النقل الهجين ومشاريع الربط والالتفاف البري كبديل تعويضي لبناء مرونة لوجستية تضمن أمنها الاقتصادي بعيداً عن الارتهاق للمنافذ البحرية المنفردة.

قناة السويس :

تُمثل قناة السويس المحور اللوجستي الحاكم لحركة الملاحة البحرية الدولية بربطها المباشر بين حوضي البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط؛ حيث تساهم في اختصار المسافة الجغرافية لنقل البضائع والسلع الوسيطة بين القواعد الإنتاجية الآسيوية والأسواق الاستهلاكية الأوروبية بنسبة تتراوح بين «25% و40%»⁶. إلا أن التداعيات والاضطرابات الناجمة عن أحداث أكتوبر 2023 تحورت بهذا الممر المائي الاستراتيجي من منطقة عوائد مستقرة وثابتة إلى متغير مستقل شديد التأثير بالتقلبات الجيوسياسية الإقليمية، ويمكن تشريح هذا الانكشاف ومحدداته البنوية عبر المحاور التفصيلية التالية:

1. ديناميكية الانحراف الملاحي القسري وتراجع مستويات الكثافة الحركية

¹ Ibid, p 47

² International Monetary Fund (IMF , Regional Economic Outlook : Middle East and Central Asia – Trade Disruptions in the Gulf of Aqaba Washington, DC : IMF, 2026, p. 66.

³ Ibid., p. 68.

⁴ World Bank, Global Economic Prospects 2025 : The Impact of Regional Tensions on Northern Red Sea Ports, Op. Cit., p. 101.

⁵ International Monetary Fund (IMF , Regional Economic Outlook : Middle East and Central Asia – Trade Disruptions in the Gulf of Aqaba, Op. Cit., p. 70.

⁶ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2024 : The Global Impact of Red Sea Disruptions New York : United Nations, 2024, p. 72.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

أدى تصاعد المخاطر الأمنية في جنوب البحر الأحمر إلى تحول جذري ومفاجئ في سلوك الخطوط الملاحية العالمية الكبرى التي كانت تشكل الكتلة التجارية الأساسية وعملاء القناة التقليديين. وتكشف المعطيات الإحصائية للفترة الممتدة بين عامي 2025 و2026 أن حركة العبور سجلت تراجعاً حاداً في عدد السفن بنسبة تراوحت بين «42% و50%»¹؛ نتيجة الانحراف البنيوي لخطوط الشحن نحو طريق رأس الرجاء الصالح.

وقد نتج عن هذا التحول العمليتي فقدان القناة لميزتها التنافسية كمر مفضل لحاويات السلع المستعجلة والوسيلة؛ إذ أصبحت جدولة حركة المرور البحري عبرها تخضع لتقديرات أمنية معقدة بدلاً من معايير الكفاءة الزمنية والتجارية الاعتيادية. هذا التراجع الرقمي لم يكن انكماشاً عابراً في الكثافة البحرية، بل يُمثل هجرة جماعية من قبل التحالفات الملاحية الكبرى، مما ترتب عليه فقدان القناة لمرونتها المعتادة كمسهل للمبادلات القائمة على فلسفة التوريد الآني، وإدخال خطوط الشحن في حسابات معقدة تتعلق بجدولة الرحلات وتأمين الأصول عابرة القارات.

2. تراجع تدفقات النقد الأجنبي واختلال الميزان التمويلي للاقتصاد المصري

تُصنف قناة السويس كأحد المصادر الهيكلية الحاكمة لتوليد الإيرادات والتدفقات النقدية بالعملة الصعبة في الميزان التجاري المصري، والركيزة الأساسية لتمويل الموازنة العامة بالعملة الأجنبية. ونتيجة لتراجع الكثافة الملاحية الحركية، شهدت عوائد القناة انخفاضاً عمودياً متسارعاً أدى إلى تسجيل خسائر شهرية تراوحت بين «400 و500 مليون دولار خلال ذروة الاضطرابات الأمنية عام 2025»².

وبحلول عام 2026، تشير التقديرات التمويلية الرسمية إلى أن إجمالي الانخفاض السنوي المتراكم في عوائد القناة ناهز «5.5 مليار دولار»³، وهو ما شكل ضغطاً مباشراً وانكشافاً حاداً في احتياطات النقد الأجنبي لدى البنك المركزي، وأفرز تقلبات حادة في مؤشرات صرف العملة المحلية. كما أدت هذه الفجوة الإيرادية إلى رفع كلفة الاقتراض الخارجي وتصاعد هوامش الفائدة للسندات السيادية في الأسواق الدولية لسد العجز التمويلي الناتجة تغطيته عن تعطل هذا المورد الريعي، مما يوضح عمق الارتباط بين استقرار الممر المائي واستقرار التوازنات المالية الكلية للدولة المشاطنة.

3. تضخم التكاليف اللوجستية وإعادة صياغة هياكل الأسعار العالمية

تسبب اضطراب حركة المرور وعمليات التدفق عبر قناة السويس في تحويل الكلفة البنيوية للنقل البحري إلى كلفة زمن ومخاطرة؛ إذ أدى الالتفاف القسري حول القارة الإفريقية ودوران السفن عبر طريق رأس الرجاء الصالح إلى زيادة المدى الزمني للرحلات البحرية بمتوسط «14 يوماً إضافياً»، مما ترتب عليه رفع كلف استهلاك الوقود والنفقات البنيوية بنسبة 30% للرحلة المفردة»⁴.

وثرجم هذا التأخير اللوجستي التراكمي ونقص الحاويات الفارغة في الموانئ الرئيسية في صورة ضغوط تضخمية مستوردة انعكست مباشرة على الأسواق الأوروبية والآسيوية؛ حيث ساهمت أزمة العبور في القناة وانقطاع سلاسل التوريد المرتبطة بها في رفع مؤشر أسعار المستهلكين للسلع المستوردة بنسبة تقارب «2.5%»⁵. وثبتت هذه المعطيات إحصائياً أن استقرار حركة العبور عبر قناة السويس لا يمثل

¹ Ibid., p. 73

² World Bank, Global Economic Prospects 2025 : Fiscal Pressures in Transit-Dependent Economies Washington,

³ C : World Bank, 2025, p. 94.

⁴ Ibid., p. 95.

⁵ International Monetary Fund (IMF), Regional Economic Outlook : Middle East and Central Asia – Navigating the Canal Crisis Washington, DC : IMF, 2025, p. 63.

⁶ Ibid., p. 64

شأناً إقليمياً أو ربيعياً خاصاً بالدولة الحاضنة، بل هو شرط بنيوي حاصلاً لضمان استقرار الأسعار ومعادلات العرض والطلب، وحماية القوة الشرائية للمستهلك النهائي في الاقتصاد الدولي.

4. تغير خارطة التجارة البحرية وبناء الممرات الجافة البديلة

أدت أزمة الانكشاف الملاحي لقناة السويس إلى تسريع تحور البنية التحتية للنقل الدولي؛ فالشركات متعددة الجنسيات والدول المتضررة من طول فترات الانتظار لم تعد تكتفي بالحلول البحرية المؤقتة، بل توجهت نحو هيكلة ممرات برية وسكك حديدية بديلة موازية كآليات دفاعية. ويبرز هذا الانكشاف اندفاع القوى الاقتصادية نحو الاستثمار في الممرات المافوق-بحرية والموانئ الجافة لتقليل نسب الاعتماد المطلق على ممر السويس.

وقد تسبب هذا التحول الجيوإقتصادي في إجبار القوى الإقليمية والدولية على مراجعة استراتيجياتها اللوجستية بعيدة المدى، والتوجه نحو بناء مناطق تخزين لوجستية ضخمة بالقرب من الأسواق الاستهلاكية الكبرى لتعويض بطء سلاسل التوريد. هذا المعطى يعكس تأكلاً تدريجياً في حصرية القناة كمسار وحيد وأوحد لربط الشرق بالغرب، مما يضع كفاءة القناة التاريخية أمام تحديات تنافسية غير مسبقة تفرض كلفاً مضافة على هندسة العولمة الاقتصادية.

نجد مما سبق أن قناة السويس في الفترة الممتدة حتى عام 2026 لم تعد تُدرس كقناة ريعية معزولة، بل تحولت إلى مؤشر حيوي استراتيجي لقياس مدى مرونة شبكات العرض العالمية أمام الصدمات الجيوسياسية؛ فالأرقام والمؤشرات الرسمية تثبت أن تراجع كثافة المرور بها يعيد صياغة كلف الإنتاج النهائي، ويرفع من النفقات العامة للشحن عابر القارات، مما يجعل من أمن الممرات المائية الحاكمة والمنفذة لها مصلحة جيواقتصادية عليا للنظام المالي الدولي ككل.

خريطة توضح مدة سفر السفن الخاملة للحاويات الاقتصادية



الأمم المتحدة، الإسكوا، "التداعيات الاقتصادية لأزمة البحر الأحمر على المنطقة العربية"، الدورة 25 للجنة النقل واللوجستيات، تشرين ص04

تُبرز المعطيات الموضحة في الخريطة الفارق الجوهرى في "الزمن التشغيلي" بين المجرى الملاحي لقناة السويس والمسار البديل عبر رأس الرجاء الصالح، حيث يظهر الممر البحري النشط كحلقة وصل استراتيجية تضمن تقليص مدة الرحلة لسفن الحاويات بفارق يصل إلى تسعة أيام تقريباً. ومن الناحية الأكاديمية، تُمثل هذه السرعة الزمنية حجر الزاوية في القيمة الاقتصادية للممر، إذ تساهم في خفض تكاليف الإبحار المباشرة ورفع كفاءة سلاسل التوريد العالمية. إلا أن التحليل الوظيفي للمسارات الملاحية الراهنة يكشف عن تحول في سلوك الشركات الدولية؛ فبالرغم من الجدوى الزمنية الواضحة لقناة السويس، إلا أن لجوء السفن للمسار الأطول (34 يوماً) يثبت تأثر الميزة التنافسية للممر بالاضطرابات

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

الجيوسياسية الإقليمية. إن هذا الانحراف اللوجستي القسري نحو المسار الالتفافي يعطل الوظيفة الأساسية للقناة كمر سريع، مما يؤدي بالضرورة إلى انحسار الموارد السيادية المرتبطة برسوم العبور. وبناءً عليه، يتضح أن استقرار المؤشرات المالية للدولة المصرية يرتفع بشكل مباشر باستعادة الكفاءة التشغيلية للممر الملاحي، وضمان انسيابية الحركة فيه لتفادي الأعباء المالية الناجمة عن تحول التجارة الدولية نحو مسارات أطول وأعلى تكلفة.

- أزمة تدفقات الطاقة وتغيير مسارات الغاز والنفط: تُعد القناة المعبر الرئيسي للنفط والغاز المسال (LNG) المتجه من الخليج نحو الشمال.

أدت المخاوف الأمنية إلى تحول في مسارات ناقلات الغاز المسال القطرية والأمريكية، مما رفع كلفة الشحن بنسبة 100%. التحليل الرقمي لعام 2026 يظهر أن علاوة اللائقين في الممر أضافت ما يعادل 3 دولارات على سعر برميل النفط الواصل للموانئ الأوروبية، مما دفع دول الاتحاد الأوروبي لتسريع البحث عن بدائل للطاقة بعيدة عن المسارات المائية التقليدية المهددة، وهو ما يمثل تحدياً طويل الأمد لمكانة القناة الاستراتيجية¹.

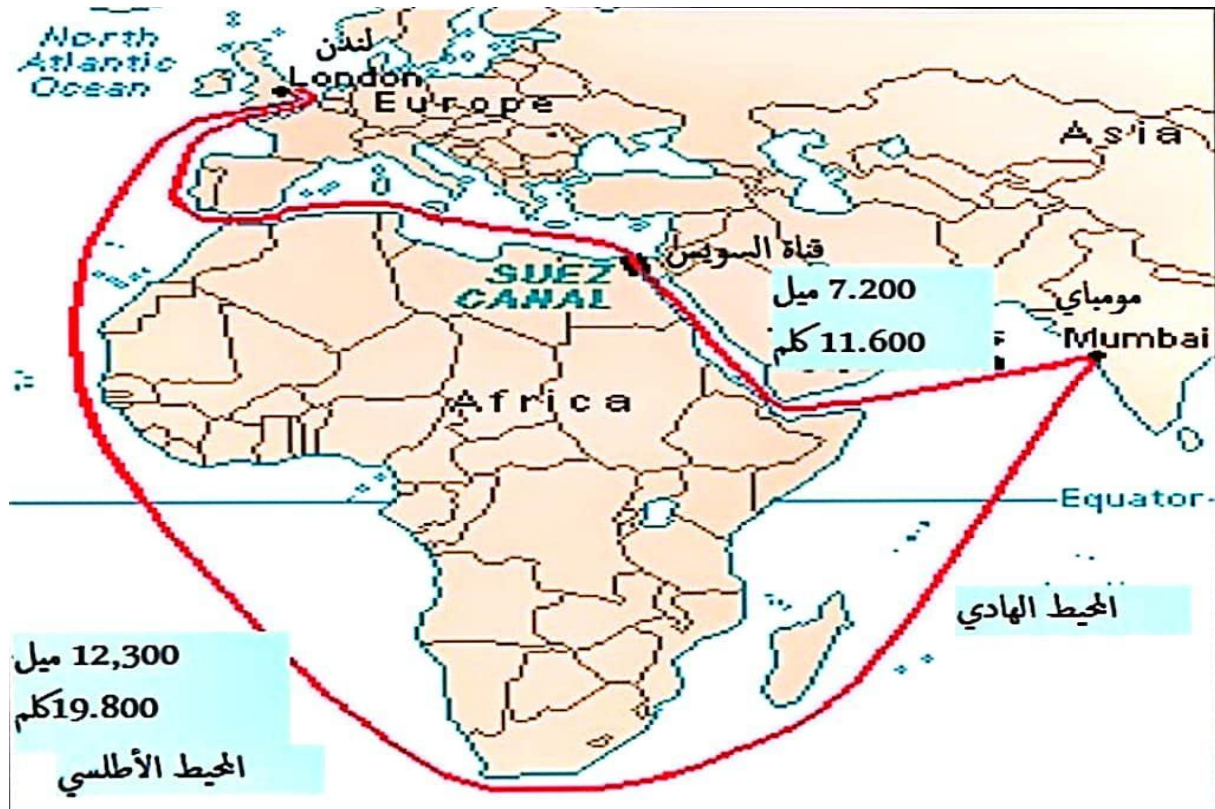
- انكشاف سلاسل الإمداد وتحدي التوريد الآني: أثبتت الأزمة (2024-2026) أن النظام الصناعي العالمي القائم على السرعة لا يصمد أمام إغلاق القناة أو اضطرابها. (انظر إلى الملحق 03).

سجلت الشركات الصناعية الكبرى تأخراً في استلام المكونات بنسبة 20%، مما دفع قطاعات مثل صناعة السيارات لإعادة النظر في استراتيجية التصنيع بعيداً عن "العولمة المفرطة". إحصائياً، هذا التوجه قلل من الطلب المستقبلي المتوقع على العبور عبر القناة بنسبة 10%، حيث بدأت الشركات تفضل سلاسل الإمداد الأقرب جغرافياً أو البرية (Near-shoring)، مما يجعل القناة أمام تحدٍ وجودي لاستعادة جاذبيتها اللوجستية².

نجد أن قناة السويس في الفترة (2023-2026) لم تعد مجرد ممر مائي، بل أصبحت ميزان الاقتصاد المصري وبوصلة التضخم العالمي. إن الأرقام التي تعكس فقدان 5.5 مليار دولار سنوياً تثبت أن الأمن القومي المصري مرتبط عضوياً باستقرار باب المندب، تبرز القناة كضحية لـ الجغرافيا المترابطة؛ حيث أثبتت الأزمة أن امتلاك الأرض والسيادة على الممر (كما في مصر) لا يكفي لضمان العوائد المالية إذا تعرضت مداخل المجرى للتوتر، مما يفرض على الدولة المصرية والمجتمع الدولي ضرورة إعادة تعريف 'أمن الممرات' كمسؤولية جماعية تتجاوز حدود الدول المشاطئة.

¹International Energy Agency (IEA), World Energy Outlook 2024 : Energy Security and Shipping Vulnerabilities (Paris : IEA, 2024), 128.

²Geoffrey Till, Seapower, 225–228.



خريطة توضح المقارنة بين طريق قناة السويس وطريق رأس الرجاء الصالح.

المصدر: "معضلة الممرات البحرية الشرق أوسطية في ظل التطورات الإقليمية والعالمية الراهنة"، دراسة استراتيجية، العدد 27، (العراق: مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، 2024)، ص 24.

تجسد الخريطة المرفقة التفوق الهندسي والجغرافي لقناة السويس كأقصر حلقة وصل في منظومة النقل البحري العالمي، والضامن الجغرافي الوحيد لاستقرار الاقتصاد السيادي المصري؛ حيث تبرز المقارنة المكانية بين مسار القناة وطريق رأس الرجاء الصالح فارقاً هندسياً يتجاوز 8,200 كيلومتر، مما يجعل القناة ممراً حتمياً في ظروف الاستقرار الملاحي. إن تقليص المسافة بين الشرق والغرب بآلاف الكيلومترات ليس مجرد إنجاز هندسي، بل هو السلعة الاستراتيجية التي تبنيها الدولة للعالم مقابل تدفقات العملة الصعبة التي تحمي الميزان التجاري من الانهيار. إلا أن التحليل المعمق للخطوط الملاحية الموضحة يكشف عن مأزق "التبعية للجغرافيا" وهشاشة الاعتماد على قصر المسافة وحده؛ إذ أن لجوء السفن قسرياً للمسار الالتفافي الوعر يثبت أن الممر قد فقد وظيفته الأساسية كملاذ آمن للعبور السريع. حيث أن تحول الخطوط الملاحية من المسار الأحمر المختصر إلى المسار الالتفافي الطويل لا يمثل مجرد تغيير في الاتجاه، بل هو إعلان عن تعطل الكفاءة التشغيلية للممر، مما يجرده من ميزته التنافسية ويجعل الجغرافيا التي كانت عنصر قوة، نقطة ضعف استراتيجية تجبر التجارة العالمية على تحمل أعباء المسافات الطويلة لتفادي مخاطر العبور. هذا الانحراف المكاني يفسر بوضوح كيف تحول العبء الأمني إلى تراجع في الموارد السيادية وفقدان الدولة لمليارات الدولارات، مما يثبت أن أمن هذا الممر هو أمن وجودي يتجاوز تحصيل الرسوم ليشكل حائط الصد الأساسي ضد الاهتزازات الاقتصادية والاجتماعية في الداخل المصري.

المطلب الثاني: انعكاسات حرب غزة 2023 على اقتصادات دول الجوار

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

شهدت اقتصادات دول الجوار تأثراً ملحوظاً نتيجة حرب غزة 2023، حيث انعكست التطورات الميدانية والأوضاع الأمنية على مختلف الأنشطة الاقتصادية، خاصة في الدول المرتبطة جغرافياً وسياسياً بمنطقة النزاع. وقد ظهرت هذه التأثيرات بدرجات متفاوتة حسب طبيعة كل اقتصاد ومدى ارتباطه بالأحداث. ويستند عرض هذه الحالات إلى درجة ارتباطها بالممرات البحرية الإقليمية، خاصة البحر الأحمر، إضافة إلى مستوى تأثيرها المباشر أو غير المباشر بتداعيات الحرب.

مصر: اضطرابات الملاحة الإقليمية.

تُعد جمهورية مصر العربية النموذج الإقليمي الأبرز والأكثر تأثراً بمعادلة التداخل العضوي بين أمن الملاحة البحرية والأمن الاقتصادي القومي إبان حرب غزة 2023؛ إذ لم تقتصر التداعيات على كونها مجرد نقص مؤقت في الموارد، بل كشفت الأزمة عن الانكشاف الحاد للاقتصاد المصري ككل أمام أي اهتزاز يمس استقرار الممرات البحرية المحيطة بها. ويمكن تفصيل هذه التداعيات البنوية عبر المحاور التالية:

ترزع استقرار الاقتصاد الكلي وتفاقم أزمة السيولة: تسببت الحرب في خلق بيئة طارئة للاستثمار نتيجة تصاعد حالة عدم اليقين الجيوسياسي في منطقة شرق المتوسط والبحر الأحمر. وبالنسبة لمصر، فإن أي اضطراب في أمن الملاحة يترجم مباشرة إلى ضغوط حادة على ميزان المدفوعات والميزان التجاري؛ حيث أدت عسكرة الممرات المائية إلى «تحول تدفقات رؤوس الأموال الأجنبية والائتمان الدولي نحو الحذر الشديد، مما تسبب في تسرب استثمارات المحفظة الأجنبية وعمق من أزمة تسيير السيولة النقدية المتعلقة بالنقد الأجنبي (الدولار الأمريكي) التي عانت منها الدولة»¹. هذا التراجع الاستثماري حدّ من قدرة البنك المركزي على المناورة المالية لضبط استقرار الصرف، وهو ما يتسق مع تحذيرات صندوق النقد الدولي حول تنامي الضغوط الهيكلية على موازين الدول المتأثرة مباشرة بالصراع البحر الأحمر².

تراجع دور مصر كمركز إقليمي للخدمات اللوجستية: ارتبط التخطيط الاستراتيجي للدولة المصرية بتطوير "المنطقة الاقتصادية لقناة السويس" وتحويلها من مجرد ممر عبور تقليدي إلى مركز لوجستي وصناعي عالمي قادر على جذب الاستثمارات المستدامة. إلا أن تداعيات الحرب والتوترات الملاحية المصاحبة لها في مضيق باب المندب قوضت هذه الطموحات بشكل مؤقت؛ حيث تسببت في «تباطؤ ملموس في الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بالتموين والموانئ، وتأخير عقود الشراكات الدولية وتدفق المدخلات الصناعية للمناطق الحرة، مما جمّد جزءاً كبيراً من عوائد القيمة المضافة اللوجستية المستهدفة»³.

انحسار الموارد السيادية وتعمق الفجوة التمويلية: بحلول عامي 2024 و2025، بدا واضحاً أن استمرار التوترات البحرية بات يمثل تهديداً هيكلياً للاستقرار المالي المصري؛ ونظراً لاعتماد الموازنة العامة على عوائد الملاحة كمصدر أساسي ومستدام للعملة الصعبة، فقد أدى هذا الاضطراب الملاحي إلى انخفاض القدرة الائتمانية للدولة وتساعد تكلفة الاقتراض الخارجي لتغطية العجز المالي المتفاقم.

وتكشف المؤشرات الرقمية الرسمية أن «الميزانية المصرية لعام 2026/2025 سجلت فجوة تمويلية حادة نتيجة تراجع إيرادات قناة السويس بنسبة قياسية بلغت 46%، وهو ما تُرجم إحصائياً في فقدان الدولة

¹ United Nations Development Programme (UNDP), The Socioeconomic Impact of the Gaza Conflict on Neighboring Countries (New York : United Nations Development Programme, 2 2"), 14.

² International Monetary Fund (IMF), Regional Economic Outlook : Middle East and Central Asia (Washington, DC : IMF, 2024), 56

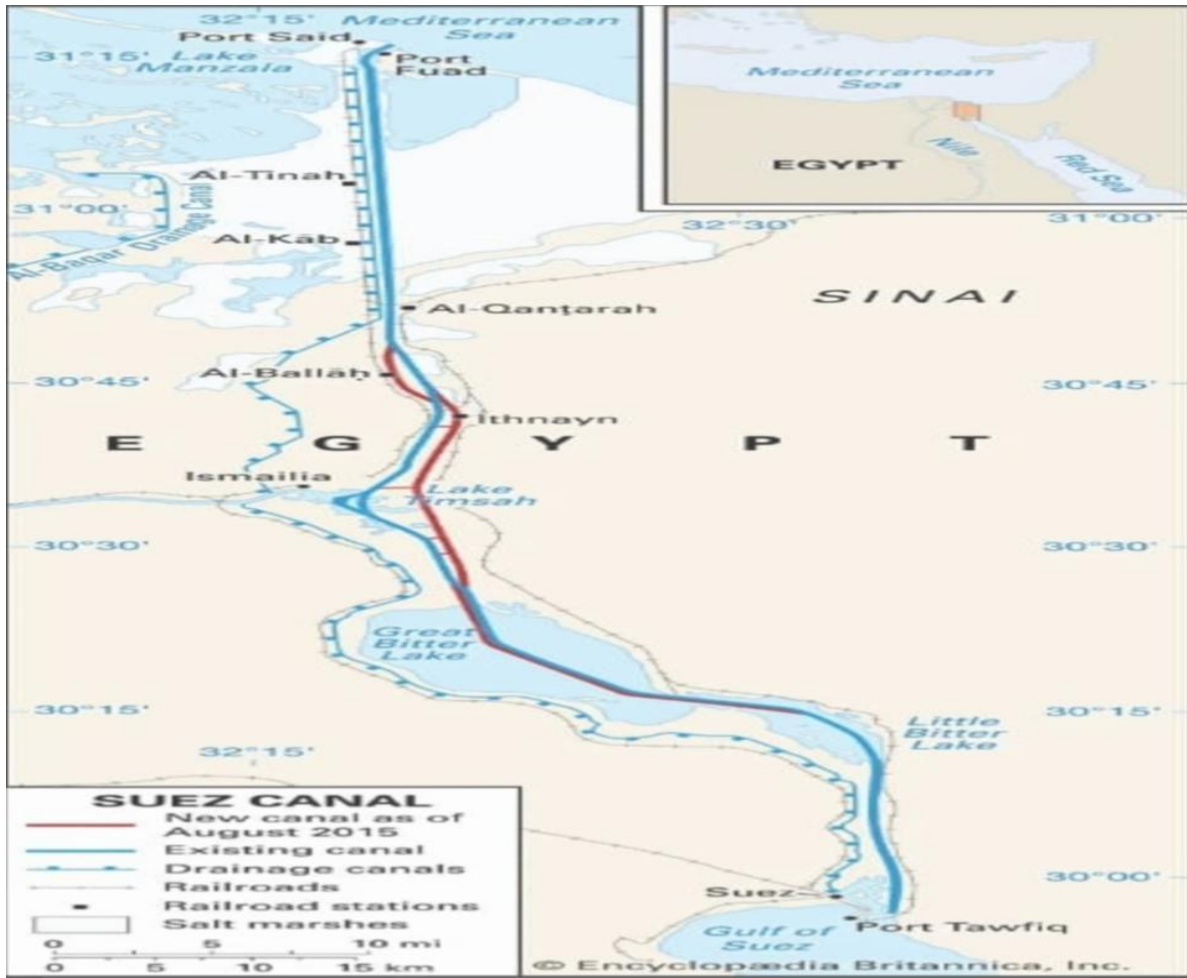
³ United Nations Development Programme (UNDP), The Socioeconomic Impact of the Gaza Conflict on Neighboring Countries, 17.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

لنحو 5.5 مليار دولار سنوياً من عوائد النقد الأجنبي الحيوية لتغطية التزامات المديونية العامة والواردات الغذائية الأساسية¹.

تأسيساً على ما تقدم، يتضح أن الحالة المصرية تمثل ذروة الانكشاف الجيواقتصادي؛ حيث أثبت التضخم والاضطراب التمويلي الناتج عن أزمة الملاحة أن السيادة المالية للدولة مرتبهة باستقرار فواعل وممرات تقع خارج حدودها الجغرافية والميدانية المباشرة، مما دفع صانع القرار الاقتصادي لخوض معركة مزدوجة تتراوح بين الالتزام بإصلاحات ومستهدفات التقشف الدولي وبين كبح الضغوط التضخمية والتمويلية الناتجة عن عسكرة البحر الأحمر².

خريطة توضح قناة السويس كشريان حيوي لمصر في ظل الاضطرابات الإقليمية.



المصدر: خريطة قناة السويس والممرات الملاحية الموازية، نقلاً عن: موسوعة بريتانىكا

(Encyclopædia Britannica)، تم الاطلاع على المرجع في 8 مايو 2026.

تُقدم الخريطة تجسيداً لمفهوم "الأمن الوجودي" المرتبط بالجغرافيا؛ حيث يمكن تفكيك أهمية القناة من خلال المعطيات المكانية الموضحة في الشكل وفقاً لما يلي:

¹ International Monetary Fund (IMF), Regional Economic Outlook : Middle East and Central Asia, 60.

² Ibid., 62

القناة كعمود فقري للاقتصاد السيادي: تظهر الخريطة المجرى الملاحي كخط مستقيم يربط شمال مصر بجنوبها، وهو ما يعكس دور القناة شريان مالي لا غنى عنه. فالتوسعات الموضحة باللون الأحمر (قناة 2015) ليست مجرد تطوير هندسي، بل هي استثمار سيادي يهدف إلى تعظيم القدرة التنافسية للدولة. فإن وجود هذه المسارات المزدوجة يثبت أن القناة هي الضامن الوحيد لتدفقات العملة الصعبة التي تحمي الميزان التجاري المصري من الانهيار، مما يجعل أي تهديد لهذه "الخطوط الزرقاء" الموضحة في الخريطة تهديداً مباشراً لاستقرار الدولة الداخلي.

الجغرافيا والارتباط العضوي بالممر: تُبرز أيضاً وجود منشآت حيوية (محطات سكة حديد، بحيرات، وقنوات صرف) تحيط بالمجرى الملاحي، وهذا يشير إلى أن القناة ليست مجرد ممر للعبور، بل هي محرك تنموي لإقليم كامل. فالأهمية هنا تكمن في أن المجرى الملاحي هو "القلب" الذي يغذي المناطق اللوجستية المحيطة به، وأي تعطل في حركة الملاحة -كما حدث بعد توترات 2023 يعني شللاً في كافة الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بهذه الجغرافيا، مما يحول الميزة الجغرافية إلى عبء أمني يحتاج حماية مكثفة.

التبعية للجغرافيا والارتهان لها: من خلال الخريطة المصغرة في الزاوية، يتضح أن قناة السويس هي "حلقة الوصل" الوحيدة بين البحرين المتوسط والأحمر. هذه الأهمية الاستثنائية تجعل من مصر دولة ممر بامتياز، لكنها في الوقت ذاته تكشف مدى حساسية الدولة تجاه المتغيرات الإقليمية؛ فالخريطة تظهر ممراً محصوراً جغرافياً، مما يعني أن أمن الملاحة فيه لا يتوقف على تأمين الضفاف الموضحة في الشكل فحسب، بل يمتد لآلاف الأميال خارجه. وهذا يفسر المأزق المصري الحالي؛ حيث تظهر الخريطة مرفقاً عالمياً متطوراً، لكن جدواه الاقتصادية تظل رهينة استقرار المداخل التي تقع خارج حدود السيادة المباشرة للدولة.

نجد أن الخريطة تجسد حقيقة أن قناة السويس هي الضامن الجغرافي لاستمرارية الدولة المصرية؛ فبينما تُبرز الخطوط والممرات قوة التصميم الهندسي والجاهزية، فإن موقعها الاستراتيجي يفرض على صانع القرار عبئاً أمنياً مزدوجاً، حيث تظل قيمة القناة الاقتصادية مرتبطة عضوياً بمدى قدرة الدولة على تحويل هذه "الجغرافيا الصامتة" إلى ممر آمن وسط محيط إقليمي مضطرب.

لقد أدت الحرب في المنطقة إلى اختلال في التوقعات الملاحية حيث تحولت إلى حذر شديد في تدفقات رؤوس الأموال الأجنبية؛ فبعدما كانت الدولة منطقة إستثمارية أصبحت بؤرة تخوف لتسرب رؤوس أموال المستثمر خاصة الأجنبي منه، الذي أدى إلى إنفلات الوضع في تسيير أزمة السيولة المتعلقة بعملة الدولار التي تعاني منها الدولة منذ أواخر عام 2023.

ترجع دور مصر كمركز إقليمي للخدمات اللوجستية: ارتبط أمن الملاحة في فكر الدولة المصرية بتطوير "منطقة قناة السويس" كمركز لوجستي عالمي. إلا أن تداعيات الحرب والتوترات الملاحية المرافقة لها أدت إلى تباطؤ ملموس في الأنشطة الاقتصادية المرتبطة بالموانئ والتجارة الداخلية والخدمات البحرية، مما عطل جزءاً من الطموحات المصرية في تحويل الموقع الجغرافي إلى مورد مستدام بعيداً عن رسوم العبور التقليدية.

انحسار الموارد السيادية والاستقرار المالي: بحلول عامي 2024 و2025، أصبح واضحاً أن استمرار التوترات الملاحية يمثل تهديداً هيكلياً للاستقرار المالي المصري. وبما أن مصر تعتمد

بشكل أساسي على استقرار التدفقات البحرية كمصدر رئيسي للعملة الصعبة، فإن استمرار "الحالة الحربية" في المحيط الملاحي أدى إلى انخفاض القدرة الائتمانية وتصادت تكلفة الاقتراض الخارجي لمواجهة العجز المالي الناتج عن هذا الاضطراب، سجلت الميزانية المصرية لعام 2026/2025 فجوة

تمويلية حادة نتيجة تراجع إيرادات قناة السويس بنسبة 46%. إحصائياً، هذا التراجع يعني فقدان الدولة لحوالي 5.5 مليار دولار سنوياً من العملة الصعبة.

اضطرت الدولة المصرية للتحويل من الإدارة الاقتصادية للقناة إلى الدبلوماسية الأمنية المكثفة. الأرقام تشير إلى زيادة في الإنفاق العسكري لتأمين المجرى الملاحي بنسبة 12% رغم الأزمة المالية، مما يثبت أن الدولة تضحي بالرفاه الاقتصادي لحماية "رمزية السيادة" على الممر. مع ضرورة التذكير أن هذا يزيد من التبعية الاقتصادية للدولة مايؤثر سلباً على جميع المجالات سواء سياسية إجتماعية وغيرها

- الارتباط العضوي بين الجغرافيا السياسية والعبء الاقتصادي: لم تكن مصر مجرد مراقب، بل تحولت جغرافيتها إلى ساحة لإدارة التداعيات الإنسانية والسياسية للحرب. إن إدارة "معبر رفح" وتأمين المساعدات اللوجستية في ظل تهديدات أمنية ملاحية وبرية شكل ضغطاً إضافياً على الموارد التنظيمية والمالية للدولة، في فترة ما تغاضت مصر عن ما حدث من وقائع في الضفة الغربية لغزة ، محاولة التقليل من مختلف الضغوطات منها الاقتصادية و السياسية متطلعة على أن يتم النظر إليها كدولة تتجنب الدعم للمأساة الغزّاوية حيث قد أغلقت معبر رفح و تصدت للجوء الفلسطينيين الفارين من القصف الإسرائيلي والهولوكوست الذي فرضته إسرائيل في المنطقة ، إلا أن مصر لم تحصل على الدعم الكبير لا من إسرائيل لا من الراعي الرسمي لهذا الأخير ألا و هو الولايات المتحدة الأمريكية . إلا أن الوضع أثبت أنه لا الاقتصاد ولا الأمن الملاحي المصري ينفصلان عن الاستقرار الجيوسياسي لقطاع غزة.

من خلال معظم القراءات لتبعات الأزمة على دولة مصر ، نلاحظ أن حرب غزة 2023 قد وضعت صانع القرار الاقتصادي في مصر أمام مأزق 'التبعية للجغرافيا'؛ حيث ظهر أن استقرار بعض مؤشرات الاقتصاد مثل سعر الصرف والتضخم، ليس مرتبطاً فقط بالسياسات الداخلية، بل هو رهينة المتغيرات الأمنية الإقليمية وكذا استقرار المؤشرات المالية الكلية للدولة مرتبط عضوياً بمدى استقرار الممرات البحرية الجغرافيا. وهذا يثبت أن الأمن الملاحي بالنسبة لمصر هو 'أمن وجودي' يتجاوز فكرة تحصيل الرسوم جمركية فقط ، ليصل إلى كونه الضامن الوحيد لاستمرار تدفق السيولة التي تحمي الدولة من الهزات الاجتماعية والاقتصادية ، خاصة و أن مصر دولة تبرعات فمعظم نفقاتها ومشاريعها الوطنية قائمة على جمع تبرعات سواء من الداخل أو الخارج مع ذكر القروض ، دون الإغفال عن ثغرة أخرى ألا وهي الكثافة الديموغرافية الهائلة ، التي في كثير من الأحيان تحتج على النظام السياسي وهذا يؤرق صانع القرار المصري في معالجة عديد المتطلبات على غرار انعكاسات الحرب في قطاع غزة (طوفان الأقصى).

التداعيات الجيواقتصادية الهيكلية لأزمة الملاحة على الاقتصاد الإسرائيلي

تتجاوز التداعيات الجيواقتصادية الناشئة عن حرب غزة 2023 الخسائر المالية المباشرة، لتلمس المفاصل البنوية للاقتصاد الإسرائيلي الذي يركز وجودياً على أمن سلاسل التوريد البحرية وحرية المشاعات المائية. ويمكن تفكيك هذه الاختلالات الهيكلية عبر المحاور الجيواقتصادية التالية:

- انكماش المؤشرات الكلية، تآكل الجدارة الائتمانية، وعلاوات المخاطر السيادية

أحدث المناخ الأمني المتدهور عقب أحداث أكتوبر 2023 صدمة عنيفة في الأسواق المالية المحلية، تُرجمت فوراً إلى هروب رؤوس الأموال الأجنبية المباشرة وارتفاع قياسي في علاوة المخاطر السيادية (Sovereign Risk Premium). وتجسد هذا الانكشاف البنيوي عندما «أدرجت سوق لويذر لندن

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

الموانئ الإسرائيلية والسفن المتجهة إليها ضمن المناطق عالية المخاطر، مما ضاعف كلفة التأمين ضد الحروب والاضطرابات¹.

هذا الارتفاع الحاد في كلفة التأمين ضد المخاطر السياسية (Political Risk Insurance) فرض ضغوطاً متسارعة على ميزان المدفوعات، خاصة مع قفزة النفقات العسكرية التوسعية لتغطية كلفة العمليات البرية واستدعاء الاحتياط، مما أدى إلى «ضغوط مالية حادة تواجهها ميزانيات دول المنطقة جراء استقالة أمد الصراع»². ولم يتوقف هذا التآكل عند حدود الموازنة، بل دفع وكالات التصنيف الائتماني الدولية (مثل موديز وفيتش) إلى خفض التصنيف السيادي للدولة عدة مرات متتالية، مما أدى إلى رفع كلفة الاقتراض الحكومي الدولي في الأسواق العالمية وتعميق عجز الموازنة المزمن.

● الشلل الوظيفي للواجهة البحرية الجنوبية والعمق اللوجستي لميناء إيلات

تأثرت جغرافيا النقل الإسرائيلية بشكل بليغ جراء عزل المتنفس البحري الجنوبي؛ فميناء إيلات، الذي يُمثل البوابة الجيواقتصادية الرئيسية للتجارة مع قارة آسيا والشرق الأقصى، واجه حالة شلل وظيفي كامل نتيجة لعسكرة مضيق باب المندب. وأدت هذه الديناميكية الميدانية إلى «انخفاض مباشر ومفاجئ بنسبة بلغت نحو 80% في نشاط استيراد المركبات والآلات الثقيلة القادمة من الأسواق الآسيوية عبر الميناء»³. ووفقاً للحسابات البنوية للتجارة الخارجية، فإن «92% من تجارة إسرائيل الخارجية لا تزال رهينة للممرات البحرية»⁴، مما يعني أن خسارة الكفاءة التشغيلية لميناء إيلات لم تكن أزمة قطاعية عابرة، بل ضربة للعمق اللوجستي للدولة. وتسبب هذا التعطل في توقف الصادرات البوتاسية والكيماوية المستخرجة من البحر الميت والمتجهة نحو الأسواق الآسيوية، مما أدى إلى فقدان حصص سوقية استراتيجية واختلال الميزان التجاري السلعي للدولة.

● تضخم سلاسل التوريد، صدمات العرض، ومعضلة سوق العمل الداخلي

فرض تغيير مسارات الشحن البحري من مضيق باب المندب والبحر الأحمر نحو طريق رأس الرجاء الصالح صدمة عرض (Supply Shock) عنيفة؛ حيث تسبب هذا الالتفاف القسري حول القارة الأفريقية في إضافة مسافة تقدر بنحو 9000 كيلومتر بحري وزمن عبور يتراوح بين 14 إلى 21 يوماً للشحنات المتجهة إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط (حيفا وأسدود)، مما أفرز قفزة تصاعدية في أسعار السلع الأساسية، والمواد الأولية، وصناعة الطاقة الموجهة للاستهلاك المحلي⁵.

وتزامنت هذه الصدمة الخارجية مع اختلالات هيكلية داخل سوق العمل المحلي نتيجة سياسة التعبئة العسكرية؛ إذ أدى سحب مئات الآلاف من اليد العاملة المؤهلة لإلحاقهم بالخدمة العسكرية، إلى جانب الوقف الكلي لتراخيص العمالة الفلسطينية، إلى شلل شبه تام في قطاعات الإنشاءات، البنى التحتية، والزراعة، مما تسبب في عجز حاد في العرض الداخلي ودفع «مؤشر أسعار المستهلك نحو الارتفاع الحاد في عام 2025 بمتوسط شارف 4.5%»⁶.

● انكماش قطاعات الخدمات الوافدة وأزمة الاعتمادية الاستراتيجية والمركبة

¹ United Nations Development Programme (UNDP), The Socioeconomic Impact of the Gaza Conflict on Neighboring Countries New York : UNDP, 2024, p. 18.

² International Monetary Fund (IMF), Regional Economic Outlook : Middle East and Central Asia Washington, DC : International Monetary Fund, 2024, p. 72.

³ World Bank, Middle East and North Africa Economic Update Washington, DC : World Bank, 2024, p. 48.

⁴ Ibid., p. 49.

⁵ Ibid., p. 50.

⁶ World Bank, Global Economic Prospects Washington, DC : World Bank, 2025, p. 92.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

أدت حالة عدم الاستقرار الملاحي والتهديدات الصاروخية المستمرة إلى تآكل كامل في قطاع الخدمات غير المنظورة، وفي مقدمتها السياحة الدولية والاستثمارات التكنولوجية؛ حيث أسفرت تحذيرات السفر وإلغاء الرحلات الدولية عن هبوط حاد في إيرادات السياحة الوافدة خلال عامي 2024 و2025، مما أدى إلى إغلاق واسع للمنشآت الفندقية وشركات الطيران المحلية وفقدان آلاف الوظائف¹.

هذا الانكماش الحاد في الوعاء الضريبي وتراجع الإيرادات العامة، في وقت تلتهم فيه الآلة العسكرية ميزانيات ضخمة، أجبر البنك المركزي على التدخل المتكرر عبر ضخ مبالغ طائلة من احتياطات النقد الأجنبي للحفاظ على استقرار سعر صرف العملة المحلية (الشكيل) ومنع انهيار قدرتها الشرائية.

وتكشف هذه المؤشرات مجتمعة أن الدولة باتت تواجه «أزمة اعتمادية استراتيجية مركبة»²؛ حيث أثبت الحصار البحري غير المباشر أن التفوق العسكري الكلاسيكي والسيطرة الأمنية البرية المكلفة في الضفة الغربية وفلسطين لا يمكنهما حماية الاستقرار الاقتصادي الداخلي إذا انهارت شرعية وأمن خطوط الاتصال البحرية (SLOCs) التي تقع جغرافياً وعملياتياً خارج حدود سيطرتها المباشرة.

التداعيات الجيواقتصادية لأزمة الملاحة على المملكة العربية السعودية

تعد المملكة العربية السعودية من أكثر القوى الإقليمية تأثراً بالاضطرابات الأمنية الراهنة في البحر الأحمر عقب حرب غزة 2023؛ نظراً للاعتماد الهيكلي لخطط التحول الاقتصادي "رؤية 2030" على كفاءة الممرات المائية لتنويع مصادر الدخل، وتوطين الصناعات التحويلية، وتحويل الساحل الغربي إلى مركز لوجستي عالمي. وتتوزع هذه التداعيات على مفاصل رئيسية تشمل:

● اختلال سلاسل الإمداد وارتفاع تكاليف الشحن وعلاوات مخاطر الحرب

أجبرت الهجمات غير المتناظرة في مضيق باب المندب خطوط الشحن الحاويات الكبرى على تجنب البحر الأحمر، مما أدى إلى انعكاسات مباشرة على الموانئ السعودية الغربية؛ حيث تسببت هذه الديناميكية في «ارتفاع قياسي في كلفة الواردات نتيجة زيادة تكاليف التأمين ضد مخاطر الحروب على السفن المتجهة إلى الموانئ الغربية السعودية مثل ميناء جدة الإسلامي»³. ولم تقتصر الآثار على الجانب المالي الصرف، بل امتدت لتحديث صدمة عرض لوجستية في الداخل، تمثلت في «تعطل وصول المدخلات الصناعية والمواد الخام الحيوية والرقائق الإلكترونية اللازمة للمشاريع الإنشائية الكبرى وعلى رأسها مدينة نيوم ومشروع ذا لاين؛ مما تسبب في ارتدادات سلبية على وتيرة البناء الداخلي وبطء التنفيذ الكلي»⁴. وتأخر وصول هذه التجهيزات التكنولوجية والمواد الإنشائية المعقدة من الأسواق الأوروبية والآسيوية فرض إعادة جدولة للخطط الزمنية التشغيلية في الميدان.

● التهديدات الجيوسياسية للمشاريع الساحلية العملاقة وتدفقات الاستثمار الأجنبي

تعتبر المنطقة الشمالية الغربية للمملكة ركيزة أساسية لقطاعات السياحة الفاخرة، الطاقة المتجددة، والاقتصاد الجديد القائم على الابتكار. وأدى استمرار عسكرة البحر الأحمر إلى فرض بيئة أمنية ضاغطة حول استدامة المشاريع البحرية الفاخرة، مما دفع الصناديق والمستثمرين الدوليين لإعادة احتساب معايير المخاطرة السياسية قبل ضخ رؤوس الأموال؛ حيث يؤكد المنظور المؤسسي للبنك الدولي أن «طموح القوى الإقليمية للتحول إلى مراكز لوجستية عالمية يواجه تحدياً بنوياً مباشراً في حال استمرار تصنيف

¹ Ibid., p. 93.

² Ibid., p. 96.

³ Ibrahim Al-Ghamdi, "Waterways Security and Its Impact on the Saudi National Economy in L'ght of Regional Crises," Journal of Strategic Studies 14, no. 2 '2024) : p. 45.

⁴ Khalid bin Mohammed Al-Otaibi, The Geopolitics of the Kingdom of Saudi Arabia : Challenges and Opportunities Riyadh : University Publishing House, 2023, p.'112

البحر الأحمر كم منطقة نزاع عالية المخاطر؛ مما يضع المشاريع الاستثمارية الطموحة أمام معضلة استنزاف مالي ناتج عن غرامات تأخير العقود وتوقف التوريد¹. هذا التباطؤ في تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر (FDI) اضطر المؤسسات السيادية المحلية لتوسيع دورها التمويلي لضمان استمرارية المشاريع الساحلية.

● تقلبات أسواق الطاقة والاضطرار لرفع تكاليف التصدير الغربي

بالرغم من توجه الكتلة الأكبر من صادرات النفط الخام السعودي نحو الأسواق الآسيوية المستقرة عملياتياً عبر موانئ الخليج العربي، إلا أن حركة ناقلات النفط والمنتجات المكررة المتجهة نحو الأسواق الأوروبية والأمريكية عبر قناة السويس واجهت ضغوطاً تشغيلية واضحة. وتسببت التوترات الجيوسياسية المستمرة في «رفع كلفة التأمين على الموانئ السعودية المطلة على البحر الأحمر بنسبة ناهزت 25%، مما أدى استطراداً إلى تباطؤ في وتيرة إنجاز المشاريع التقنية والإنشائية في نيوم بنسبة قدرت بـ 15%»². هذا الارتفاع المتزامن في كلف التأمين البحري والشحن الطويل قلل من التنافسية السعرية للمنتجات البتروكيمياوية والمشتقات النفطية السعودية في الأسواق الغربية مقارنة بالمنافسين البعيدين عن نطاق النزاع.

● الاستجابة السيادية واستراتيجيات التكيف اللوجستي عبر النقل متعدد الوسائط

كشفت الأزمة الراهنة حتمية معالجة الانكشاف الاستراتيجي الناجم عن الاعتمادية البحرية المطلقة على المضائق؛ مما سرّع من تبني مقاربات جيواقتصادية مرنة تعتمد على تطوير البنى التحتية البرية كبداًل موازية للشحن البحري. وترجمت هذه السياسة عملياً عبر «تسجيل قفزة بلغت نحو 40% في حجم الاستثمارات الموجهة لتطوير قطاع النقل متعدد الوسائط، والذي يركز على تفعيل خطوط الربط البري والسككي بين الخليج العربي شرقاً والبحر الأحمر غرباً»³. ويهدف هذا التوجه الهيكلي إلى بناء ممرات لوجستية جافة (Land Bridges) قادرة على تفريغ البضائع في موانئ المملكة الشرقية ونقلها سريعاً برياً نحو المراكز الصناعية والمشاريع العملاقة في الغرب، لتأمين تدفق البضائع والمدخلات التقنية الأساسية، لتقليل مستويات الانكشاف الاستراتيجي أمام المضائق البحرية المضطربة والواقعة خارج السيطرة المباشرة للدولة⁴.

¹ World Bank, Global Economic Prospects : Middle East and North Africa Analysis Washington, DC : World Bank Group, 2024, p. 88.

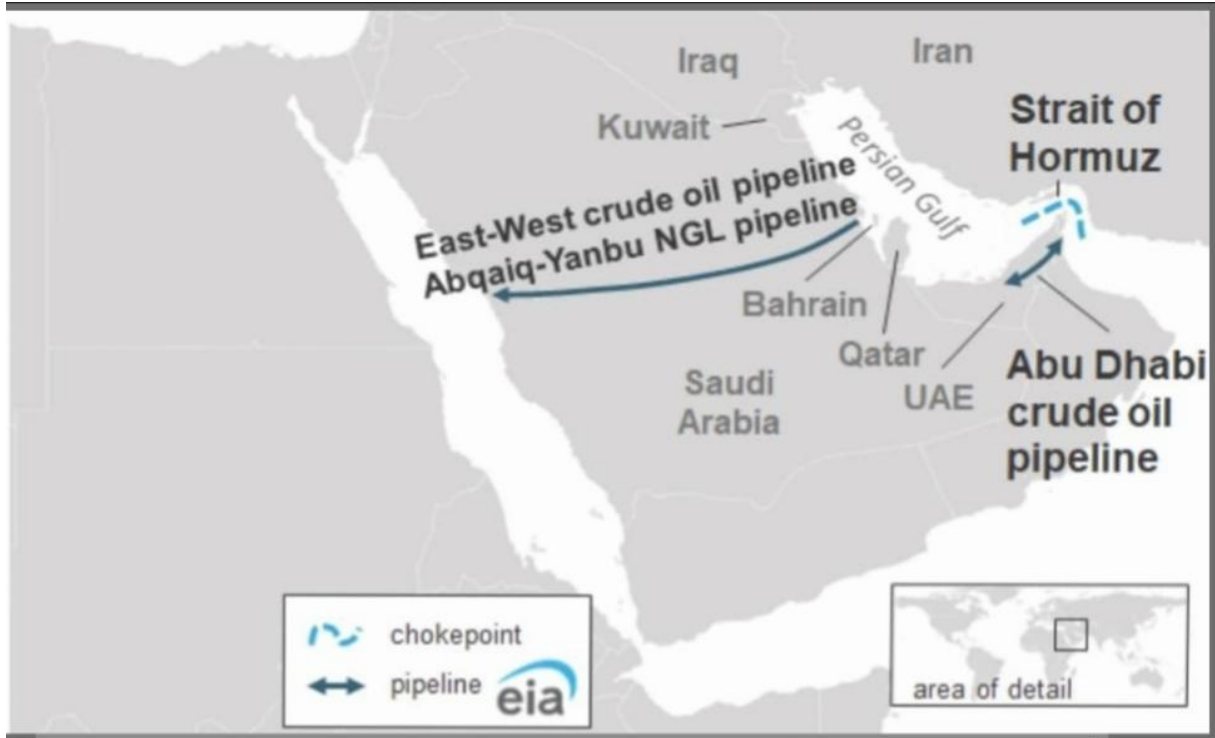
Mohammed Sabri, "Implications of the Gaza Conflict "n International Trade Movement via Bab el-Mandeb, " Arab Center for Research and Studies, accessed April 10, 2026, <https://www.acrseg.org/economics/maritime-security>

³ Saudi Central Bank (SAMA), Annual Financial Stability Report 2023 Riyadh : SAMA, 2024, p. 30.

⁴ Ibid., p. 35.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

خريطة توضح مضيق هرمز والمسارات البديلة لنقل الطاقة في شبه الجزيرة العربية



المصدر: U.S. Energy Information Administration (EIA), "Map of the Strait of Hormuz and the Arabian Pe'insula," 'igure 4 in World Oil Transit Chokepoints, accessed May 16, 2026

تُكمل المعطيات الخرائطية والإحصائية الموضحة، مشهد الترابط العضوي والجيوسياسي بين مضائق الشرق الأوسط، وتحديدًا بين مضيق هرمز والبحر الأحمر في مرحلة ما بعد حرب غزة 2023. فبينما يعاني البحر الأحمر من اضطرابات أمنية مباشرة، يظل مضيق هرمز الشريان الطاقوي الأكثر حيوية عالمياً عبر تحكمه في نقل أكثر من 20% من تجارة الغاز الطبيعي المسال العالمية، والتي تتدفق أساساً من دولة قطر نحو الأسواق الآسيوية وعلى رأسها الصين التي تستقطب وحدها ثلث هذه الكميات. إن هذا التركيز الكثيف لحركة الطاقة في الخليج العربي يجعل من أمن هذه الممرات وحدة جغرافية لا تتجزأ، حيث تؤثر أي أزمة في البحر الأحمر على الخيارات الاستراتيجية للدول المشاطئة لهرمز.

وتبرز أهمية هذه الخريطة في إظهار "المسارات الالتفافية البرية" التي صُممت كبداائل أمنية، مثل خط أنابيب النفط السعودي (شرق-غرب) الممتد من بقيق إلى ميناء ينبع على البحر الأحمر. ورغم أن هذا الخط أنشئ تاريخياً لتفادي المخاطر في مضيق هرمز، إلا أن تداعيات حرب غزة 2023 وهجمات البحر الأحمر قد عكست المعادلة الجيواقتصادية؛ إذ أصبحت الوجهة النهائية لهذا الخط (ينبع على البحر الأحمر) تقع ضمن منطقة تهديد أمني ومخاطر ملاحية كبرى. هذا التعقيد الجغرافي يثبت فشل الاعتماد الكلي على الحلول الإقليمية الضيقة، ويعزز من الأهمية النسبية للممرات البرية والبحرية البعيدة تماماً عن الإقليم، مثل ممر (INSTC) الروسي-الإيراني الذي بات يطرح نفسه دولياً كخيار أكثر استقراراً للنظام اللوجستي العالمي متعدد الأقطاب.

هذه التبعات كشفت أن الاقتصاد السعودي، رغم قوته، لا يزال مرتبطاً عضوياً بسلامة ممرات مائية تقع في مناطق هشة أمنياً كدولة اليمن. أظهر ذلك عدم امتلاك السعودية لسيادة كاملة على نموها الاقتصادي مادام باب المندب غير مستقر، وهذا دليل على أن الممرات البحرية في البحر الأحمر هي نقطة ارتكاز

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

للدول الإقليمية خاصة المشاطئة منها. فنجد أن الخلل ليس فيارتفاع تكلفة الشحن، بل في تحطيم فرضية الاستقرار الملاحي التي بنيت عليها مشاريع الرؤية. لتتخذ السعودية قرار تأميم الجغرافيا. حيث أن لجوء المملكة للجسر البري ليس مجرد مشروع مواصلات، بل هو هروب استراتيجي ذكي من البحر الذي لا تسيطر عليه، إلى البر الذي تملك فيه السيادة الكاملة. وهذا ما أثبت أن السعودية بدأت تفقد الثقة في الأمن البحري الجماعي وقررت بناء أمن لوجستي سيادي و هيكله مسار بري يدفع بالاقتصاد والمشاريع المرتبطة به .

التداعيات الجيواقتصادية لأزمة الملاحة على المملكة الأردنية الهاشمية

ترتبت على حرب غزة 2023 آثار اقتصادية مركبة مست هيكليّة الاقتصاد الكلي في الأردن، حيث انتقلت الصدمة الجيوسياسية من قطاع التجارة الخارجية لتشمل مؤشرات النمو، والتضخم، والاستقرار المالي الوطني عبر المفاصل الجيواقتصادية التالية:

- اختلال الميزان التجاري، صدمات الشحن البحرية، وتنامي التضخم المستورد
- أدت التهديدات والاضطرابات الأمنية المتسارعة في الممرات المائية المؤدية إلى خليج العقبة، بوصفه الشريان البحري الوحيد الحاكم للتجارة الخارجية الأردنية، إلى إرباك حاد في منظومة التدفقات السلعية واستيراد المواد الأساسية. وتسببت هذه البيئة الأمنية الضاغطة في تراجع الكفاءة التشغيلية للميناء؛ حيث «فرضت شركات الملاحة العالمية رسوم مخاطر إضافية على الحاويات المتجهة للأردن، مما تسبب في زيادة كلفة شحن الحاوية الواحدة القادمة من شرق آسيا بنسبة تتراوح بين 100% و150%، وهو ما دفع الميزان التجاري نحو عجز أعمق خلال الفترة 2024-2026¹. ولم تقتصر هذه الانعكاسات على الكلف اللوجستية الخارجية، بل تُرجمت فوراً داخل السوق المحلية في شكل صدمة عرض قوية غدّت معدلات التضخم المستورد، مما أدى إلى ارتفاع مؤشر أسعار المستهلكين للسلع الغذائية والطاقة، الأمر الذي انعكس سلباً على الاستقرار النقدي ومستويات المعيشة للمواطنين وتسبب في ضغوط اجتماعية واقتصادية مضاعفة على صانع القرار في الدولة.

● الانكماش الهيكلي للقطاعات الخدمية والسياحية وعجز الموازنة العامة

تُعد السياحة المحرك البنوي الرئيسي لتدفقات النقد الأجنبي وحساب رأس المال في الأردن، إلا أن عسكرة المحيط الملاحي وتضاعف المخاطر الإقليمية أفرزا حالة من عدم اليقين أدت إلى هروب الائتمان الوافد وإلغاء الحجوزات الطويلة الأمد؛ حيث تشير البيانات الإحصائية للبنك الدولي إلى أن الأردن سجل «تراجعا حادا بنسبة 75% في عدد السفن السياحية الراسية في ميناء العقبة خلال موسم 2025².

هذا الشلل الكلي في حركة سياحة السفن العابرة تسبب في خسائر فادحة لشبكات قطاع الخدمات والفندقة والنقل الداخلي؛ حيث «فقد القطاع السياحي في المثلث الذهبي (العقبة، البتراء، وادي رم) دخلاً مباشراً يقدر بنحو 150 مليون دولار³، مما انعكس سلباً على مستويات الجباية الضريبية وتسبب في توسيع الفجوة التمويلية وعجز الموازنة العامة. ولتعويض هذا النزيف في الإيرادات غير المنظورة، اضطرت الدولة لتوسيع سياسات الاقتراض الداخلي والخارجي، مما تسبب في تباطؤ ملحوظ لمعدلات النمو الاقتصادي الكلي لعام 2025 مقارنة بتوقعات ما قبل الأزمة.

¹ Mohammed Abu Hammad, « Jordanian Ec'nomi' Security in Light of Geopolitical Variables in the Red Sea, " Jordanian Journal of Political Science 12, no. 2 (January 2026) : p. 88

² World Bank, Jordan Economic Monito" : Impact of Regional Conflicts on Growth Prospects Washington, DC : World Bank Group, 2024, p. 45.

³ Ibid., p. 45.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

• تحولات الجيواقتصاد المائي والطاقي والانتقال القسري نحو السيادة البيئية

من الناحية الاقتصادية التقنية، كانت المشاريع الإقليمية المشتركة في مجالي الطاقة والمياه تهدف لتقليل التكاليف التشغيلية للدولة الأردنية وتحقيق الكفاءة الإنتاجية عبر آلية الاعتماد المتبادل، إلا أن تعثر هذه المشاريع نتيجة التداعيات السياسية لحرب 2023 أجبر الأردن على تبني خيارات اقتصادية مكلفة ولكنها حتمية لحماية أمنه الاستراتيجي؛ وظهر هذا الانكشاف الهيكلي «التوجه الحثيث نحو الاستثمار في مشروع الناقل الوطني لتحلية مياه البحر المطلّة على العقبة ونقلها شمالاً، وهي خطوة تتطلب استثمارات رأسمالية ضخمة تفوق قدرة الموازنة التقليدية، مما وضع الدولة أمام معضلة الموازنة بين الأمان المائي والغذائي وبين الاستدامة المالية وتساعد المديونية العامة حتى عام 2026»¹.

إن التطورات العسكرية جنوب البحر الأحمر أثبتت أن الاعتماد على منفذ بحري وحيد كمعبر العقبة يحول أي اضطراب جيواستراتيجي إقليمي من مشكلة تجارية بسيطة إلى أزمة استقرار اقتصادي كلي؛ حيث انتقل الأردن مجبراً من فكرة التكامل والتعاون الإقليمي كأداة لخفض الكلفة إلى الانعزالية الاقتصادية السيادية كأداة للأمان البيئي. ويعكس هذا التحول فشل فرضية الاعتماد المتبادل في بيئة إقليمية عالية المخاطر، ليجد صانع القرار الاقتصادي الأردني نفسه أمام معضلة مزدوجة؛ فمن جهة هو مطالب بالالتزام بسياسات النقشف الدولي وحصر المديونية، ومن جهة أخرى يواجه ضغوطاً شعبية وتضخمية ناتجة عن الحرب، مما «يضع الاقتصاد الوطني في حالة من الاستقرار القلق»² المستند إلى الاستدانة بانتظار هدوء الجبهات البحرية والبرية.

التداعيات الجيواقتصادية لأزمة الملاحة على الجمهورية اليمنية

انتقلت الدولة اليمنية منذ أكتوبر 2023 من سياق النزاع الداخلي لتصبح طرفاً فاعلاً في معادلة الصراع البحري الإقليمي، مما ألقى بتبعات بنوية حادة أسهمت في تسريع وتيرة انهيار الاقتصاد الوطني، وتحدد أبعاد هذا الانكشاف والانهيار الهيكلي في المحاور التالية:

• تعميق أزمة الأمن الغذائي، تضخم الكلفة، وعلاوات المخاطر القصوى

يرتبط الاستقرار المعيشي في اليمن ارتباطاً عضوياً بكفاءة الشحن البحري، نظراً لاعتماد البلاد على استيراد أكثر من 90% من احتياجاتها الغذائية والدوائية الحيوية عبر المنافذ البحرية. وأدت عسكرة البحر الأحمر إلى «عزوف كبرى الخطوط الملاحية العالمية عن الرسو في الموانئ اليمنية الرئيسية كالحديدة وعدن، وتصنيفها دولياً كمناطق قصوى الخطورة، مما فرض عليها أعلى كلفة تأمين بحري ضد مخاطر الحروب في العالم»³. وقد تسببت هذه المقاطعة اللوجستية وعزلة الموانئ في توليد صدمة عرض مزدوجة أنتجت ظاهرة التضخم المركب؛ حيث تشير البيانات الصارمة لبرنامج الأغذية العالمي إلى أنه «بالرغم من انخفاض حركة الملاحة عبر باب المندب بنسبة 50%، إلا أن كلفة استيراد السلع الأساسية كالقمح والوقود ارتفعت بنسبة بلغت 40%، مما دفع بمعدلات التضخم الداخلي لتسجيل قفزة تاريخية ناهزت 60% في المناطق الساحلية»⁴. هذه الطفرة التضخمية الناتجة عن تضاعف كلف الشحن والتأمين سحقت القوة الشرائية المتهالكة للريال اليمني وعمقت مجاعة الفئات الهشة في بلد يعاني أصلاً من أزمة إنسانية ممتدة.

¹ Samer Al-Nawaiseh, "The Geopolitics of Water and Energy in the Levant Post-Gaza War," Journal of Middle Eastern Studies 30, no. 114 (March 2026) : p. 205.

² Ibid., p. 211.

³ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), The Impact of Red Sea 'risruptions on Global Trade and Vulnerable Economies : Focus on Yemen Geneva : United Nations' 2024, p. 22

⁴ World Food Programme (WFP), Yemen Economic Update : Impact of Regional Escalation on Food Security (2023-2026) Rome : WFP Press, 2026, p. 14.

● إعادة توجيه الموارد الجبائية وهيكله اقتصاد المجهود العسكري

شهدت الفترة ما بين 2024 و2026 تحولاً جذرياً في أولويات الإنفاق العام وإدارة المالية المحلية، لا سيما في النطاقات الجغرافية الخاضعة لسيطرة جماعة أنصار الله؛ إذ جرى «توجيه الكتلة الأكبر من الموارد الجبائية والضريبية الناضبة لصالح العمليات العسكرية البحرية وتطوير القدرات الصاروخية ومجموعات الطيران المسير، على حساب رواتب موظفي الخدمة المدنية المنهارة وتوقف الخدمات العامة الأساسية»¹. وهذا التحول الهيكلي أدى إلى إفراغ المؤسسات الخدمية من دورها التنموي، وبروز اقتصاد حرب مواز يستمد ديمومته التمويلية من إدارة الأزمات الملاحية وفرض الإتاوات، مما تسبب في تجميد كامل لفرص التعافي وبناء السلام التي كانت مرتقبة ضمن جهود ومسارات السلام الأممية، وتحويل الموارد الشحيحة من الاستثمار الاجتماعي إلى التسلح البحري.

● الشلل الوظيفي لقطاع الصيد التقليدي وعسكرة النطاقات السيادية

أدت الضربات الجوية والتوترات المستمرة على طول السواحل اليمنية إلى شلل شبه كامل في قطاع الصيد البحري التقليدي، الذي يمثل شريان الحياة ومصدر الدخل الأساسي لمئات الآلاف من الأسر اليمنية في المحافظات الساحلية؛ إذ «تحولت مناطق الصيد السيادية بفعل العمليات العسكرية والردع الدولي إلى مناطق عمليات عسكرية محظورة، مما أفقد الدولة السيطرة على مواردها البحرية»².

وتزامن هذا الحظر الميداني مع فقدان ما تبقى من رؤوس الأموال الوطنية والمحلية نحو بيانات إقليمية أكثر أماناً، ليتحول اليمن في التقارير الدولية إلى منطقة حمراء تفتقر لأدنى مقومات الأمان الاستثماري والائتماني حتى عام 2026، مما يعني تدمير البنية الإنتاجية المحلية طويلة الأجل.

إن الحالة اليمنية في ظل أزمة الملاحة تجسد نموذجاً للدولة التي وظفت الجغرافيا السياسية ونقاط الاختناق كأداة للضغط الاستراتيجي الإقليمي، لكنها ضحت بالحد الأدنى من الأمن الاقتصادي والغذائي لمواطنيها. والمفارقة الجيواقتصادية تكمن في أن اليمن، بتهديده لسلامة الممر المائي، قد حاصر نفسه اقتصادياً وتنموياً عبر قنوات التضخم وعزلة الموانئ قبل أن يحاصر خصومه، مما حول الدولة إلى ساحة استنزاف بنيوي سيتطلب ترميمه عقوداً ممتدة لما بعد عام 2026، مما يثبت أن الممرات المائية هي سلاح ذو حدين للدول المطلة عليها في أوقات الأزمات الدولية.

التداعيات الجيواقتصادية لأزمة الملاحة على دولة الإمارات العربية المتحدة

تمثل الحالة الإماراتية نموذجاً فريداً ونوعياً في دراسة ارتدادات أزمة البحر الأحمر وحرب غزة 2023؛ كونها قوة إقليمية لا تطل على هذا الممر المائي بشكل مباشر، إلا أنها تعد من أكثر الفواعل تأثراً بتعطيل ملاحته نظراً لكون نموذجها الجيواقتصادي يمثل عصب الربط والارتكاز اللوجستي بين الحوضين الآسيوي والأوروبي، وتتحدد هذه التداعيات البنيوية في المحاور التالية:

● اهتزاز ديناميكية الريادة في قطاع إعادة التصدير وحركية سفن التغذية

تمثل الإمارات المستودع العالمي ومنصة التدفق اللوجستية الرئيسية لمنطقة الشرق الأوسط؛ إذ يرتكز نموذجها التشغيلي على استقبال السفن الحاوية الضخمة في ميناء جبل علي، ثم إعادة توزيع السلع عبر سفن التغذية الأصغر التي تعبر مضيق باب المندب نحو أفريقيا وأوروبا. وأدت عسكرة البحر الأحمر إلى كسر كفاءة هذا النظام المتكامل؛ حيث تسبب تحويل مسار السفن نحو رأس الرجاء الصالح في جعل

¹ Abdulqader Al-Kharraz, "The Economic and Environmental Impact of the Militarization of the Red Sea on Yemeni Coastal Communities," Journal of Strategic and Yemeni Studies 18, no. 4 (February 2026) : p. 112.

² Ibid., p. 116

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

الموانئ الإماراتية خارج المسار المباشر لبعض الخطوط الملاحية الكبرى، وهو ما هدد قطاع إعادة التصدير الذي «يساهم بنحو 25% إلى 30% من إجمالي التجارة الخارجية غير النفطية للدولة، مما تسبب في فقدان ميزة السرعة وزيادة مسافة الإبحار بمقدار 3500 ميل بحري، وهو ما رفع كلفة وقود الناقلات الواحدة بين 400 ألف إلى مليون دولار، وأدى استطراداً لتباطؤ دوران رأس المال التجاري للشركات المتمركزة في دبي»¹.

• علاوات المخاطر المعقدة وضغوط التنافسية السعريّة التصديرية

تعتمد الجاذبية الاستثمارية واللوجستية للإمارات على خفض كلفة المعاملات واللوجستيات، إلا أن تصاعد التوترات فرض واقعاً مالياً مغايراً؛ فرغم أن الموانئ الإماراتية آمنة جغرافياً وعملياتياً، إلا أن السفن المتوجهة إليها عبر المحيط الهندي تخضع لنظام تأمين معقد متأثر بالبيئة الإقليمية المضطربة؛ حيث تكشف البيانات الجمركية الصادرة عن دائرة الاقتصاد والسياحة بدبي أن «أقساط التأمين ضد مخاطر الحرب قفزت بمقدار عشرة أضعاف، حيث ارتفعت من 0.07% إلى 0.7% من قيمة السفينة، مما أدى إلى رفع السعر النهائي للسلع المعاد تصديرها بنسبة تراوحت بين 15% و 20%»². هذا الارتفاع المفاجئ حدّ من الجاذبية السعريّة التنافسية للإمارات أمام الموردين الإقليميين خلال عامي 2025 و 2026، مما دفع الدولة لتقديم حزم تحفيزية مالية لنقل العبء من القطاع الخاص إلى الميزانية السيادية للحفاظ على سلاسل الإمداد واستقرار الأسواق.

• التحول الجيواقتصادي نحو الممرات البرية متعددة الوسائط والسيادة المسارية

لم تقف الدولة عند حدود رد الفعل التقليدي، بل سارعت خلال الفترة 2024-2026 لتعزيز أمنها القومي عبر مفهوم السيادة اللوجستية البرية والرقمنة، وتوجيه الاستثمارات لتعزيز مرونة الجغرافيا البديلة عبر تفعيل الجسر البري متعدد الوسائط الممتد من ميناء جبل علي، مروراً بالملكة العربية السعودية والأردن، وصولاً إلى الموانئ المتوسطية؛ حيث تشير دراسات مركز الإمارات للسياسات إلى أن «هذا المسار البري المدعوم بشبكة سكك حديد متطورة (مثل قطار الاتحاد) نجح في تقليص زمن وصول السلع إلى أوروبا ليتراوح بين 15 إلى 20 يوماً فقط، مقارنة بنحو 35 إلى 40 يوماً عبر طريق رأس الرجاء الصالح، مما أدى لاستعادة 50% من الزمن المفقود جراء الحصار البحري لباب المندب»³. وبذلك، تحولت استثمارات البنية التحتية من مشاريع رفاهية تنموية إلى صمامات أمان جيوسراتيجية تمنح الدولة حصانة متقدمة عابرة للقارات ضد الأزمات المائية.

إن الأزمة الحالية في الإمارات، برغم كشفها عن فجوة اعتمادية ملاحية مؤقتة في النموذج اللوجستي الإماراتي، إلا أنها تحولت إلى المحرك الأكبر لعملية التنويع المساري الجيواقتصادي؛ فالإمارات لم تعد تكتفي بكونها مجرد محطة بحرية عالمية، بل تحولت إلى منسق للممرات الدولية العابرة للحدود الفاصلة بين البر والبحر، «مما يعكس مرونة ميناء جبل علي وقدرته البنيوية على التكيف مع التحديات الأمنية في البحر الأحمر للفترة بين 2024 و 2026»⁴، ويؤكد أن الأمن البحري بات مرتبطاً بالربط البري والسككي كآلية للقفز فوق المسارات المائية المضطربة الواقعة خارج السيطرة المباشرة للدولة.

المطلب الثالث: جيوليستيك الموانئ في البحر الأحمر وخليج عدن

¹ Department of Economy and Touris in Dubai, Annual Trade Performance Report and the Implications of Maritime Supply Chain Disruptions Dubai : Government of Dubai Publications, February 2026, p. 28.

² Ibid., p. 31.

³ Emirates Policy Center (EPC), « Alternatives to Maritime Passages : The Arab Land Bridge as a Strategic Option, 'Analytical Papers Abu Dhabi : EPC, 2025, p. 12.

⁴ Logistics Middle East, « The Resilience of Jebel Ali Port Amidst Red Sea Security Challenges (2024–2026), "Maritime Economics Review 15, no. 1 (January 2026) : p. 34..

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

لم يقتصر أثر اضطراب الملاحة في البحر الأحمر على الدول المستهدفة للخدمات البحرية، بل امتد ليعيد رسم خارطة التنافس بين الموانئ الإقليمية الكبرى. فحين تراجعت حركة السفن عبر مضيق باب المندب، وجدت كل من المملكة العربية السعودية وجيبوتي والإمارات العربية المتحدة نفسها أمام لحظة استراتيجية نادرة: الأزمة ذاتها التي أضرت بالاقتصاد العالمي فتحت أمامها نافذة لإعادة تموضع موانئها وتقديمها كبديل أكثر أماناً في منظومة النقل الدولي. غير أن هذا التنافس ليس متكافئاً، إذ تتباين نقاط القوة والضعف بين كل فاعل بحسب موقعه الجغرافي وهيكله الاقتصادي وعمق بنيته التحتية.

● التنافسية الهيكلية لموانئ الإمارات العربية المتحدة وانكشاف شبكتها المينائية العالمية

تستمد دولة الإمارات العربية المتحدة نفوذها الجيوإقتصادي البحري من التوضع الاستراتيجي لميناء جبل علي، بوصفه المنصة المحورية العليا (Hub) لإعادة الشحن (Transshipment) في حوض الخليج العربي والشرق الأوسط؛ إذ يركز نموذج التشغيل على استقبال سفن الأم العملاقة (Mother Vessels) القادمة من الحوض الآسيوي، وتفريغ حمولاتها الضخمة، ثم إعادة شحنها وتوزيعها عبر سفن التغذية الأصغر (Feeder Ships) التي تتولى نقل البضائع عبر مضيق باب المندب نحو موانئ البحر الأحمر، وشرق إفريقيا، والعمق الأوروبي.

بيد أن هذه الريادة اللوجستية واجهت ديناميكيات تحجيم بنوي وتنافس هندسي على الحصص السوقية من قبل قوى بحرية مجاورة سعت لكسر هذه المركزية وتوطيد استقلالها الملاحي؛ وتجلّى ذلك بوضوح في تدشين «ميناء حمد الدولي» في دولة قطر الذي يمتد على مساحة تتجاوز 28 كيلومتراً مربعاً بتكلفة قاربت 7.4 مليار دولار، مما خلق خطوطاً ملاحية مباشرة قلصت الاعتماد التاريخي على ميناء جبل علي كمركز إلزامي للترانزيت¹.

ولم تقتصر هذه الحركية التنافسية على حوض الخليج العربي، بل امتدت نحو النطاقات الشاطئية المطلة على بحر العرب والمحيط الهندي، حيث جرى توظيف البنى المينائية لسلطنة عُمان لتقديم مسارات موازية وأكثر أماناً؛ إذ جرى تفعيل «موانئ سلطنة عُمان كصحار وصلالة والدقم للاستفادة من تموضعها الجغرافي الخارج عن مضيق هرمز، مما يمنح السفن العالمية سهولة في الحركة ويقلل من كلف المرور عبر المضائق المائية الضيقة المهددة أمنياً»². ومع عسكرة المحيط الملاحي للبحر الأحمر عقب أحداث أكتوبر 2023، واجه النموذج التشغيلي لميناء جبل علي تحدي الانكشاف الأمني لخطوط التغذية التابعة له؛ ولم ينحصر هذا الأثر في النطاق الجغرافي الداخلي للمملكة، بل امتد ليحدث قطيعة تشغيلية في العمق الاستراتيجي للاستثمارات المينائية الإماراتية المدارة عالمياً، ولاسيما القواعد اللوجستية التابعة لمجموعة موانئ دبي العالمية (DP World) على طول الساحل الإفريقي الشرقي.

إن التفاف السفن حول طريق رأس الرجاء الصالح بدلاً من عبور باب المندب تسبب في عزل محطات إعادة الشحن الإماراتية في شرق إفريقيا عن مركز التوزيع الرئيسي في دبي؛ حيث «سجلت كلف التأمين على السفن المتجهة إلى الموانئ الشريكة في شرق إفريقيا زيادة قدرها 10% نتيجة وقوعها ضمن نطاق التهديد العملياتي لباب المندب»³. هذا الضغط العملياتي دفع بمجموعة موانئ دبي العالمية إلى تسريع

[Al Jazeera, "A New Gulf Navigation Map that S z"s Jebel Ali," YouTube video, 2:50, prepared by Hatem Ghandour, October 10, 2017, https://www.youtube.com/watch?v=99hMoaeYHYQ](https://www.youtube.com/watch?v=99hMoaeYHYQ)

² Ibid.

³ Department of Economy and Touris in Dubai, Annual Trade Performance Report and the Implications of Maritime Supply Chain Disruptions Dubai : Government of Dubai Publications, February 2026, p. 42.

وتيرة هندسة "الجغرافيا البديلة" واستراتيجيات السيادة المينائية عبر القارة الإفريقية لتفكيك أثر الحصار البحري؛ حيث سارعت المجموعة إلى ضخ استثمارات ضخمة لتطوير ممر ميناء بربرة في أرض الصومال وتوسيع أرصفته وزيادة عمق غاطسه، مع ربطه ميكانيكياً بالممر التجاري الإثيوبي البري لتوليد قنوات تدفق هجينة تتجاوز الارتهاق المطلق للمضائق، «مستهدفة رفع حصتها في التجارة البينية الإفريقية التي تساهم فيها موانئ دبي حالياً بنسبة تقارب 25% من إجمالي مناولة الحاويات في القارة الإفريقية»¹.

وفي خطوة تكتيكية للوضع الراهن، استغلت المجموعة شبكتها المينائية المنتشرة في غرب إفريقيا لتحويل الأزمة التشغيلية إلى آلية لاستقطاب السفن العملاقة التي هجرت البحر الأحمر واضطرت للالتفاف حول القارة؛ حيث جرى تعظيم الطاقة الاستيعابية وتحويل المسارات اللوجستية نحو محطاتها البحرية في السنغال وأنغولا، وهو ما «مكنها من استعادة نحو 15% من حركة الشحن المفقودة عبر تحويلها إلى موانئها التابعة في غرب إفريقيا»²، لتحول هذه الموانئ النائية إلى خطوط دفاع عملياتية مسبقة تحمي العوائد المالية والاستثمارية للاقتصاد الوطني الإماراتي ضد الهزات الجيوسياسية الحادثة في نطاقها المباشر. وتكاملت هذه العقيدة السيادية مع تسريع وتيرة بناء الممرات الجافة متعددة الوسائط (Multimodal Transport)، حيث تم تفعيل الجسر البري الرقمي الممتد من رصيف ميناء جبل علي، والاعتماد الهيكلي على منظومة الربط السككي لشبكة "قطار الاتحاد" بحلول عام 2026 لنقل الحاويات برياً عبر شبكات لوجستية مرنة تخترق شبه الجزيرة العربية وصولاً إلى الموانئ المتوسطية، ممهدةً لاختصار زمن وصول البضائع إلى الأسواق الأوروبية إلى ما بين 15 و20 يوماً فقط، مقارنة بنحو 40 يوماً عبر الالتفاف البحري الكامل حول إفريقيا، بالرغم من القيود التقنية التي تفرضها معادلة كلفة النقل البري بالطن الواحد والتي تظل مرتفعة مقارنة بكفاءة الكلفة للشحن البحري التقليدي.

● المملكة العربية السعودية ورهان الموانئ الغربية في مواجهة هشاشة المضيق

تحتل المملكة العربية السعودية موقعاً جيواستراتيجياً حركياً في معادلة البحر الأحمر؛ كونه يمثل الشريان البحري الأساسي الحاكم لساحلها الغربي، وفي الوقت ذاته يضع منشآتها المينائية الجنوبية في مواجهة مباشرة مع الهشاشة الأمنية لنقاط الاختناق في خليج عدن. وقد دفع هذا التناقض البنيوي الرياض إلى تبني استراتيجية ملاحية براغماتية تقوم على تحويل صدمة عسكرية المضيق إلى فرصة لإعادة تموضع موانئها الغربية الواقعة شمال خط التوتر الأمني (شمال خط عرض 20 شمالاً)، وتقديمها كمنصات ترانزيت بديلة، ومستقرة، وجاذبة للخطوط الملاحية العالمية التي ترغب في تسييل بضائعها دون المرور بباب المندب.

ووفقاً للبيانات التقنية والتشغيلية الصادرة عن الهيئة السعودية للموانئ (موانئ) لعام 2025، فقد تمكنت المملكة من امتصاص جزء من التوقف الملاحي الجنوبي عبر تطوير الكفاءة الاستيعابية لميناء جدة الإسلامي وميناء الملك عبد الله؛ حيث «سجل ميناء جدة الإسلامي ارتفاعاً في حصته من حركة الترانزيت الإقليمي بنسبة ناهزت 18% مقارنة بعام 2023، وهو ما يعكس نجاحاً عملياتياً في جذب الخطوط الملاحية البديلة»³. ولتعميق هذه التنافسية المينائية وتحسينها ضد جغرافيا المخاطر، ركزت الخطط السيادية على هندسة ممرات الربط الجاف الهجينة (بحر - بر)؛ وتجلي ذلك في «ربط المناطق اللوجستية المحورية في الساحل الغربي بشبكة السكك الحديدية الداخلية الممتدة إلى الموانئ الشرقية على الخليج

¹ Emirates Policy Center (EPC), "Alternatives to Maritime Passages : The Arab Land Bridge as a Strategic Opt'on," Analytical Papers Abu Dhabi : EPC, 2025, p. 19.

² Logistics Middle East, « The Resilience of Jebel Ali Port Amidst Red Sea Security Challenges (2024–2026)," Maritime Economics Review 15, no. 1 (January 2026) : 38.

³ Saudi Ports Authority (Mawani), "Red Sea Logistics Report 2025 Riyadh : Mawani Publications, 2025, p. 18.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

العربي، لتحويل الموانئ الغربية من مجرد محطات استقبال إلى عقد ربط برية - بحرية متكاملة¹ لتتيح تفريغ الحاويات ونقلها سكبياً عبر نفوذها البري المستقر، لتقفز البضائع فوق مناطق التهديد البحري ومضيق هرمز برحلة لوجستية واحدة ومؤمنة تكنولوجياً.

ولم ينحصر الطموح الجيوبوليتيكي السعودي في تعزيز كفاءة الموانئ الوطنية القائمة، بل امتد لتبني استراتيجية "الاحتواء الملاحي المسبق" بعيداً عن سواحلها، وذلك عبر الدخول المباشر في سوق إدارة وتشغيل المنصات البحرية الدولية الحاكمة للمضائق؛ حيث شهد عام 2026 «توجه المملكة نحو توقيع عقود امتياز لتطوير وتشغيل موانئ في جيبوتي مثل ميناء تاجوراء، لضمان السيطرة التشغيلية على تدفقات الممرات البعيدة وتأمين حركة الملاحة المتجهة شمالاً نحو الموانئ السعودية»². ويمنح هذا النفوذ التشغيلي الخارجي للمملكة القدرة على التحكم في سلاسل التوريد وتوجيهها قبل دخولها حوض البحر الأحمر.

بيد أن هذا التمدد الجيوبوليتيكي للموانئ الغربية يصطدم بمحددات هيكلية تحد من استثمار هذه الفرصة بكامل طاقتها؛ إذ تتطلب عمليات التحديث التكنولوجي للأرصعة البحرية، وتعميق الغواطس لاستقبال السفن من الجيل الجديد، وتركيب رافعات حاويات جسرية متطورة، تدفقات رأسمالية ضخمة تواجه ضغوطاً ناتجة عن التزامات تمويل المشاريع الكبرى الأخرى. ويُضاف إلى ذلك الارتفاع المطرد في الكلف التشغيلية الموجهة لبناء منظومات الدفاع المينائي الشامل والأمن البحري لحماية أرصفة الموانئ الغربية والسفن الراسية فيها ضد التهديدات غير المتناظرة والطائرات المسييرة، مما يضع الرياض في سباق بنيوي مستمر بين الحفاظ على أمن النطاق البحري وبين رفع الكفاءة الاستيعابية والتنافسية اللوجستية لمنصاتها المينائية.

● جيبوتي ورهان الموقع الجغرافي وانكشاف الموانئ الشاطئية

تمثل جيبوتي النموذج الأكثر إشكالية في معادلة التنافس المينائي بحوض البحر الأحمر؛ إذ تنبثق قوتها الجيوبوليتيكية الكاملة من موقعها الاستراتيجي الحاكم لمدخل خليج عدن، والتحكم التشغيلي في نقطة التقاطع بين الممر البحري للمحيط الهندي وطريق العبور نحو باب المندب.

وفي ظاهر الأمر، كان يُفترض أن تكون المنصات المينائية الجيبوتية المستفيد الأول من الصدمة اللوجستية؛ إلا أن الواقع العملي جاء على النقيض من ذلك، حيث أدى تراجع حركة عبور السفن التجارية إلى انكشاف بنيوي مباشر؛ إذ تشير وثائق سلطة الموانئ والمناطق الحرة بجيبوتي لعام 2025 إلى أن «إيرادات ميناء جيبوتي من خدمات الترانزيت ومناولة الحاويات وتزويد السفن بالوقود سجلت تراجعاً حاداً بنسبة تقارب 28% خلال عام 2025 جراء عسكرة الممر ونقص معدلات التدفق»³. وتكمن المعضلة التقنية لجيبوتي في عدم قدرة أرصفتها على تسويق نفسها كبديل ملاحي آمن؛ كون موقعها الجغرافي يقع في قلب خط التهديد العملياتي وليس خارجه. وبناءً على ذلك، انحصر دورها التشغيلي في التحول إلى محطة لإدارة الأزمات المينائية، عبر تنسيق نوافذ العبور وتجميع القوافل البحرية، وهو مسار يتطلب استثمارات رأسمالية ضخمة تفوق القدرة المالية للدولة، مما يكرس ارتهاق منشأتها المينائية للتمويلات الخارجية والخليجية المباشرة.

¹ Ibid., p. 20

² Ibid., p. 21

³ Djibouti Ports and Free Zones Authority (DPFZA), Annual Operational and Financial Performance Report 2025 Djibouti : DPFZA Publications, 2025, p. 34.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

ويعزز هذا الانكشاف صعود منافسة حادة وهيكلية من قبل «ميناء بربرة في أرض الصومال المدار من قبل مجموعة موانئ دبي العالمية، والذي بات يُطرح كمنصة لوجستية بديلة وأكثر استقراراً بعيداً عن التعقيدات السياسية المباشرة لمضيق باب المندب»¹.

هذا الضغط الوجودي على الحصة السوقية دفع السلطات المينائية الجيبوتية في «أبريل 2026 إلى تنويع وظائفها اللوجستية عبر تدشين أحواض جافة متطورة لبناء وإصلاح وصيانة السفن العابرة المتضررة، في محاولة حمائية للحفاظ على جاذبية موانئها كمركز خدماتي إلزامي رغماً عن مخاطر الممر»².

● ديناميكية التنافس وشروط الاستفادة من الأزمة في الموانئ

تكشف القراءة الجيوإقتصادية المقارنة لمسارات التنافس المينائي بين الإمارات، السعودية، وجيبوتي عن معادلة محورية تحكم وظائف البنية التحتية البحرية في أوقات الأزمات الدولية؛ إذ لا يمكن للمنصات المينائية استثمار الصدمات اللوجستية وتحويل الخطوط لصالحها إلا إذا توفرت لديها ميزة "فائض الأمان التشغيلي النسبي"، والتي تعني التوضع الجغرافي الخارجي عن النطاق المباشر للمقذوفات والتهديدات غير المتناظرة، مع امتلاك طاقة استيعابية مرنة وبنية تحتية قادرة على استيعاب الحاويات المُوَحَّلة قسراً. فتتبلور ثلاثة مستويات متباينة في إدارة صدمة البحر الأحمر الحالية: فالموانئ الإماراتية تمتلك الكفاءة التشغيلية والتدفق المالي والخبرة الإدارية العالمية لكنها تبعد جغرافياً عن حوض الصراع المباشر، مما فرض عليها هندسة ممرات جافة وسككية معقدة لإغلاق الحلقة التوزيعية للحاويات.

بينما تحتل الموانئ السعودية الغربية موقعاً أقرب لخطوط التدفق الإلزامية للبحر الأحمر، إلا أنها تتحمل كلفة تشغيلية ودفاعية مزدوجة ترتبط بتأمين سلامة أرصفتها ومياهها الإقليمية، «مع محاولة تعويض النقص اللوجستي بالاستثمار المباشر وعقود الامتياز في الموانئ الإقليمية الخارجية كميناء تاجوراء في جيبوتي لضمان احتواء الممر عن بُعد»³.

بالمقابل، تجد جيبوتي نفسها في الجغرافيا الأكثر حيوية وحاكماً للمضيق، لكنها في الوقت ذاته الأكثر انكشافاً وخسارة لعوائد الترانزيت والتزويد بالوقود، مما يحد من قدرتها البنيوية الذاتية على تحويل الأزمة إلى فرصة مستدامة في ظل تصاعد البنى البديلة المنافسة كبربرة ولامو.

إن محددات الجغرافيا السياسية للموانئ تثبت أن التنافس الإقليمي لا يتحرك في بيئة ساكنة، بل يتأثر بنظام لوجستي دولي يُعيد هيكله خطوطه وسلاسل توريده بشكل مستمر بفعل طول أمد الأزمات؛ فالخطوط التوجيهية لشركات الشحن العالمية وملاك السفن «لا تبحث في أوقات الحروب وعسكرة المضائق عن الموانئ الأقل كلفة في رسوم المناولة، بل عن الممرات الأكثر برمجية وقابلية للتنبؤ زمنياً وأمنياً»⁴.

وبناءً على هذه القاعدة التقنية، فإن المنصات المينائية التي تنجح في صياغة ضمانات زمنية مستقرة لتسييل البضائع عبر الشبكات الهجينة (بحر - بر) والربط السككي الذكي هي التي ستنتج في حيازة المكانة المركزية الدائمة والدخول في سلاسل القيمة العالمية لما بعد استقرار الجبهات البحرية والبرية.

المبحث الثاني: التحولات الاقتصادية الدولية الناتجة عن حرب غزة 2023

¹ Emirates Policy Center (EPC), « Alternatives to Maritime Passages : The Arab Land Bridge as a Strategic Opt'on," Analytical Papers Abu Dhabi : EPC, 2025, p. 22.

² Djibouti Ports and Free Zones Authority (DPFZA), The Launch of the New Dry Dock Project and Service Diversification Strategy Djibouti : DPFZA Press, April 2026, p. 5.

³ Saudi Ports Authority (Mawani), Red Sea Logistics Report 2025 Riyadh : Mawani Publications, 2025, p. 21.

⁴ Logistics Middle East, « The Resilience of Jebel Ali Port Amidst Red Sea Security Challenges (2024–2026)," Maritime Economics Review 15, no. 1 (January 2026) : p. 41.

تمثل التداعيات الاقتصادية لحرب غزة 2023 على المستوى الدولي امتداداً مباشراً لاضطرابات المشهد الاقتصادي الإقليمي، حيث لم تقتصر آثار الأزمة على الدول المجاورة فقط، بل تجاوزتها لتشمل بنية الاقتصاد العالمي برمته. وقد تجلت هذه التداعيات في ارتفاع مستويات عدم اليقين في الأسواق الدولية، واضطراب حركة التجارة العالمية، إضافة إلى الضغط المتزايد على سلاسل الإمداد وأسواق الطاقة. برزت أهمية تحليل انعكاسات الأزمة من منظور اقتصادي دولي، يركز على كيفية تأثر التوازنات المالية والتجارية العالمية، وليس فقط على حجم الخسائر المباشرة. كما أظهرت الأزمة درجة الترابط العالية بين الاقتصادات الوطنية، بحيث أصبحت أي اضطرابات إقليمية قادرة على إحداث تأثيرات متسلسلة تمتد إلى مختلف مناطق العالم.

وعليه، يتناول هذا المبحث أبرز التداعيات الاقتصادية على المستوى الدولي، من خلال تحليل تأثيرها على التجارة العالمية وأسواق الطاقة من جهة، وعلى ردود الفعل الاقتصادية الدولية تجاه هذه الأزمة من جهة أخرى.

المطلب الأول: إعادة تشكيل مسارات التجارة العالمية وأسواق الطاقة

القوى الاقتصادية الكبرى: تتناول تحليل تأثير تداعيات حرب غزة 2023 على القوى الاقتصادية الكبرى، باعتبارها الفاعل الأساسي في النظام الاقتصادي العالمي والمتحكم الرئيسي في حركة التجارة الدولية وسلاسل القيمة العالمية. وتبرز أهمية هذه الفئة في كونها الأكثر ارتباطاً بالاقتصاد العالمي من خلال الاستثمارات، والتجارة البحرية، والشبكات الإنتاجية العابرة للحدود. وفي هذا الإطار، سيتم التطرق إلى أبرز هذه القوى ممثلة في الولايات المتحدة الأمريكية، والصين، والاتحاد الأوروبي، من أجل إبراز كيفية تأثر كل منها بالاضطرابات التي مست الممرات البحرية وسلاسل الإمداد الدولية، وانعكاس ذلك على استقرارها الاقتصادي

● التداعيات الجيواقتصادية لأزمة الملاحة على الولايات المتحدة الأمريكية

لا يرتبط الاقتصاد الأمريكي بحوض البحر الأحمر عبر قنوات تجارية شاطئية مباشرة؛ نظراً لكون الكتلة الحرجية من تبادلاته الخارجية مع الأسواق الآسيوية تتدفق عبر المحيط الهادئ نحو موانئ الساحل الغربي (كلوس أنجلوس ولونغ بيتش)، في حين تعبر تجارته مع القارة الأوروبية حوض المحيط الأطلسي. بيد أن صدمة عسكرة الممر المائي جنوب البحر الأحمر انتقلت إلى الهيكل الاقتصادي والمالي الأمريكي عبر قنوات لوجستية ونقدية غير مباشرة، ترتبط بشبكات سلاسل التوريد المتشابكة، وهيكلية الائتمان، وعلاوات التأمين الدولية، ويمكن تفكيك هذه الارتدادات العميقة عبر المفاصل التالية:

الانكشاف التشغيلي لسلاسل التوريد العابرة وهندسة اللوجستيات الارتدادية: أفضى تحويل مسارات خطوط الشحن العالمية من قبل التحالفات البحرية الكبرى نحو طريق رأس الرجاء الصالح إلى إحداث صدمة غير مباشرة في السواحل الشرقية الأمريكية؛ إذ تأثرت الشحنات القادمة من جنوب شرق آسيا والهند المتجهة نحو الموانئ الشرقية وموانئ الساحل الخليجي (كميناء نيويورك ونيوجيرسي وميناء هيوستن) والتي كانت تعتمد على قناة السويس والبحر الأحمر لتفادي قيود الحظر والجفاف الحاد الذي أصاب الممرات البديلة في قناة بنما. هذا التحويل الملاحي القسري تسبب في ضربة تشغيلية لنموذج الإنتاج الأمريكي المرتكز على فلسفة "التوريد في الوقت المناسب" (Just-in-Time)، الذي يقوم بنوياً على تقليص المخزون السلعي وضبط التدفقات اللوجستية بدقة زمنية عالية؛ حيث أدى الالتفاف حول إفريقيا إلى «إطالة مدة الرحلات البحرية المتجهة للسواحل الشرقية بما يتراوح بين 10 و14 يوماً، وتسبب في قفزة حادة في تعريفات شحن الحاويات الآسيوية الصادرة نحو الموانئ الأمريكية بنسبة ناهزت

165% مع مطلع عام 2024¹. ولم يتوقف هذا الاختلال عند الشحنات المباشرة، بل انتقل عبر "تأثير الصدمات الارتدادية" (Spillover Effects) لعمق الصناعات التحويلية الأمريكية المتشابكة مع القارة الأوروبية؛ فالشركات الأمريكية العملاقة في قطاعات صناعة السيارات والمعدات الثقيلة تعتمد بشكل مكثف على السلع الوسيطة والمكونات الهندسية الدقيقة المصنعة في ألمانيا وفرنسا. وحين واجهت المصانع الأوروبية قطيعة لوجستية ونقصاً حاداً في المواد الخام القادمة من آسيا عبر باب المندب، انتقل العجز تشغيلياً إلى خطوط التجميع الأمريكية، مما أفرز حالة من جمود العرض التراكمي وتأخير تسليم المعدات والسلع الرأسمالية داخل السوق المحلية الأمريكية.

معضلة السياسة النقدية والتضخم المدفوع بالتكلفة وعلاوات التأمين: على الصعيد النقدي والمالي، تسببت أزمة البحر الأحمر في إرباك حسابات التوقع الخاصة بمجلس الاحتياطي الفيدرالي (البنك المركزي الأمريكي)؛ إذ أسهم اضطراب الملاحة في تغذية ضغوط التضخم المدفوع بالتكلفة (Cost-Push Inflation) داخل الاقتصاد الأمريكي، متجاوزاً أثر السياسات الانكماشية الصارمة ورفع أسعار الفائدة لتقييد الكتلة النقدية. وجاء هذا التحول نتيجة لتأثر أسواق الائتمان وإعادة التأمين الدولية المتمركزة في الغرب، حيث أدت عسكرة المضيق إلى «ارتفاع طردي لعلاوات مخاطر الحرب التي تفرضها نوادي الحماية والتعويض وشركات التأمين البحري الدولية، وهي كلف تم تمريرها هيكلياً عبر سلاسل التوريد لتنعكس على الأسعار النهائية للسلع المستوردة»². هذا الارتفاع المفاجئ في كلف الشحن والتأمين أفرز حالة من عدم اليقين في أسواق السلع الأساسية والوسيطة الأمريكية، مما أضاف طبقة معقدة من التحديات أمام صانعي السياسة النقدية؛ إذ أدت صدمة العرض الناجمة عن البحر الأحمر إلى «إعاقة المسار الهبوطي المستهدف لمعدلات التضخم الأساسي خلال عامي 2024 و2025، نتيجة لارتفاع أسعار المدخلات الصناعية المستوردة، مما عقد قراءة المؤشرات واضطر البنك المركزي لتوخي الحذر في خفض أسعار الفائدة للحفاظ على استقرار الأسواق»³. وبذلك تسببت أزمة ملاحية إقليمية في تقييد مرونة كبرى السياسات النقدية في العالم وعرقلة هبوط التضخم إلى النسبة المستهدفة (2%).

كلفة الفرصة البديلة للاستنزاف العسكري وحماية منظومة التجارة الدولية: تتحمل الولايات المتحدة الأمريكية التزامات مالية وعسكرية مباشرة ناتجة عن دورها التاريخي كضامن دولي وأمامي لحرية الملاحة البحرية بموجب قانون البحار، وتجلى ذلك في قيادة تحالفات بحرية متعددة الجنسيات (مثل عملية حارس الازدهار) وتدشين ضربات عسكرية دفاعية وهجومية لردع التهديدات غير المتناظرة في خليج عدن؛ حيث تشير التقارير الاستراتيجية الدولية إلى أن «هذه العمليات العسكرية البحرية المستمرة لاستعادة الأمن الملاحي في باب المندب تمثل عبئاً مالياً ولوجستياً متصاعداً يضغط على موازنة الدفاع الأمريكية لعامي 2024-2026»⁴. وتشكل هذه النفقات التشغيلية العسكرية المتسارعة في جوهرها "كلفة فرصة بديلة" (Opportunity Cost) بالغة الأثر للمؤسسة العسكرية الأمريكية؛ إذ تستنزف موارد مالية طائلة، وذخائر صاروخية استراتيجية متطورة وباهظة الكلفة (مثل صواريخ SM-2 وSM-6)، وقطعاً بحرية رئيسية كان يمكن توجيهها وحشدتها نحو مسارح جيواستراتيجية أخرى تحظى بالأولوية القصوى في العقيدة الأمنية الأمريكية الجديدة، لاسيما في منطقة المحيطين الهندي والهادئ (Indo-Pacific) لمواجهة التمدد البحري الصيني حول مضيق تايوان وبحر الصين الجنوبي. وبناءً على ذلك، تحول البحر

¹ Kamal Majdi, « The Geopolitics of the Red Sea : Implications of Conflict on Global Supply Chains, " International Politics Journal, no. 235 (January 2024) : p. 45.

² International Monetary Fund, « International Shipping Challenges and Inflationary Pressures in 2024, " World Economic Outlook Washington, DC : IMF, 2024, p. 112.

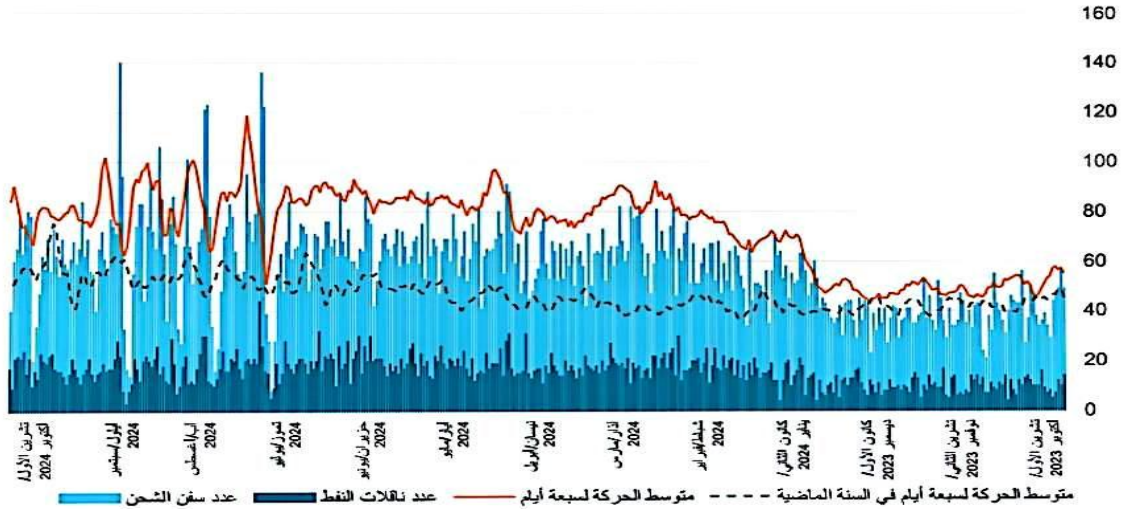
³ Center for Emirates Studies and Strategic Research, « The Red Sea Crisis and the US Economy : A Reading of Logistical Variables, " Aghbar Al-Saa Bulletin, February 15, 2024, p. 3.

⁴ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), Disruption of Trade Routes in the Red Sea : Implications for Global Trade Geneva : United Nations, 2024, p. 12.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

الأحمر من مجرد ممر تجاري ثنائي إلى بؤرة استنزاف جيواقتصادي وعسكري تُضعف من مرونة الانتشار العسكري الأمريكي عابر القارات.

الشكل 03: عدد الزيارات اليومية لعبور رأس الرجاء الصالح منذ 2023 بعد الحرب.



المصدر: تقرير الأمم المتحدة، الإسكوا، التداعيات الاقتصادية لأزمة البحر الأحمر على المنطقة العربية"، الدورة 25 للجنة النقل واللوجستيات، تشرين ص 08

وتكتسب المؤشرات الإحصائية الموثقة قيمة علمية حاسمة عند ربطها بالبنية اللوجستية للقوى الاقتصادية الكبرى كالولايات المتحدة الأمريكية؛ إذ لا يمثل المنحنى التصاعدي لعدد الزيارات اليومية عبر طريق رأس الرجاء الصالح مجرد تحول مكاني في حركة السفن، بل يوثق بوضوح لحظة التراجع التاريخي في هندسة الملاحة البحرية العالمية عقب أحداث أكتوبر 2023. حيث إن الطفرات الرقمية المتتالية التي رصدتها اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) تدل على أن الالتفاف حول القارة الإفريقية تحول من كونه مناورة حمائية مؤقتة تتبناها الخطوط الملاحية، إلى واقع هيكلي دائم أعاد رسم سلاسل القيمة العالمية حتى عام 2026. ويقود هذا الصعود في حركة عبور رأس الرجاء الصالح ميكانيكية انتقال التضخم المدفوع بالتكلفة (Cost-Push Inflation) إلى العمق الأمريكي؛ فعندما تندفع الكتلة الحرجة من سفن الحاويات الضخمة إلى هجر مضيق باب المندب قسراً لتسلك هذا المسار الطويل، فإنها لا تضيف فقط مسافة إبحار تقدر بنحو 3500 ميل بحري وزمن عبور يتجاوز الأسبوعين، بل تتسبب في إحداث تأثير تراكمي معقد يُعرف بـ "تأثير الفراشة اللوجستي". هذا التدفق الكثيف والمفاجئ نحو طريق رأس الرجاء الصالح أدى إلى تكديس لوجستي حاد في موانئ الترانزيت البديلة ونقص شديد في الحاويات الفارغة في الموانئ الآسيوية المصدرة، مما تسبب في ارتداد الصدمة على السواحل الشرقية الأمريكية التي تعتمد على انتظام التوريد في الوقت المناسب (Just-in-Time).

وبناءً على المعطيات الإحصائية الموثقة أممياً في تقرير لجنة النقل واللوجستيات، يظهر أن استمرار المنحنى في مستويات مرتفعة ومستقرة يعكس دخول النظام اللوجستي الدولي مرحلة "عدم اليقين المزمّن"، وهي المرحلة التي جردت القوى العظمى من قدرتها على التنبؤ الزمني الدقيق بالتدفقات السلعية، وأجبرت المؤسسات النقدية كالمجلس الاحتياطي الفيدرالي على إعادة قراءة مؤشرات التضخم الأساسي بناءً على المتغيرات الأمنية العسكرية الجارية في مضائق الشرق الأوسط، وليس فقط بناءً على قوى السوق المحلية. وبذلك، يثبت هذا المنحنى البياني أن عسكرة المضائق المائية البعيدة تملك القدرة البنيوية على تقييد مرونة كبرى السياسات الاقتصادية واللوجستية في العالم.

• الانكشاف الجيواقتصادي للصين ومحددات أمن طريق الحرير البحري

لا يمتد أثر الاضطرابات الأمنية في البحر الأحمر وخليج عدن ليشمل كافة المسارات التجارية الخارجية لجمهورية الصين الشعبية؛ إذ تتدفق الكتلة الحرجة من صادراتها نحو أسواق أمريكا الشمالية عبر حوض المحيط الهادئ، في حين تتركز تبادلاتها البينية مع دول جنوب شرق آسيا (آسيان) في نطاق مضيق ملاكا وبحر الصين الجنوبي. بيد أن صدمة عسكرية مضيق باب المندب عقب أحداث أكتوبر 2023 ضربت الهيكل التشغيلي لأكثر الشرايين التجارية الصينية حيوية، والمتمثل في خط الإمداد البحري الكثيف الرابط بين المصانع في شرق آسيا والأسواق الاستهلاكية في الاتحاد الأوروبي عبر قناة السويس، وهو ما يمكن تحليله عبر المقاربات التنافسية واللوجستية الهيكلية التالية:

أزمة ارتداد تكاليف الشحن وتآكل الميزة السعرية الهيكلية: أدى تصاعد المخاطر الملاحية جنوب البحر الأحمر إلى إجبار التحالفات البحرية التي تنقل الصادرات الصينية على تبني خيارات تشغيلية بالغة الكلفة تحور مسار حركة التجارة نحو طريق رأس الرجاء الصالح. هذا التحول اللوجستي المفاجئ قاد إلى ارتدادات فورية ومباشرة على بنية الأسعار والقدرة التنافسية للبضائع الصينية في القارة الأوروبية، حيث تشير التقارير الصادرة عن وزارة التجارة الصينية إلى أن «الارتفاع المتسارع في تكاليف الشحن البحري وعلاوات التأمين ضد مخاطر الحرب أدى إلى تآكل الميزة السعرية النسبية للمنتجات الصينية في الأسواق الغربية، مما ضغط بشكل حاد على هوامش أرباح الشركات المصدرة نتيجة تحملها أعباء لوجستية غير متوقعة»¹. ولا يتوقف هذا الانكشاف عند حدود الرسوم المضافة، بل يمتد إلى معضلة لوجستية أعمق ترتبط بـ "دورة رأس المال العامل" (Working Capital Cycle) للشركات الصينية؛ فإطالة مسافة الإبحار حول إفريقيا بنحو 3500 ميل بحري أدت إلى حبس البضائع الصينية داخل الحاويات لفترات أطول، مما يعني تأخر تحصيل العوائد المالية من المشتريين الأوروبيين، وهو ما تسبب في أزمة سيولة نسبية لدى المعامل المتوسطة والصغيرة في مقاطعات التصنيع الكبرى مثل "غوانغدونغ" و"تشيجيانغ".

وتشير بيانات المنظمة البحرية الدولية إلى أن «تأخر وصول السفن تسبب في إحداث ارتباك عكسي أدى إلى نقص حاد في الحاويات الفارغة المتاحة في الموانئ الصينية المصدرة كشواهد شنغهاي ونيغبو، نظراً لاحتجاز الحاويات في مسارات برية وبحرية طويلة حول العالم، مما رفع أسعار تأجير الصناديق الحديدية محلياً إلى مستويات قياسية»². فتراجع عوائد الاستثمارات البنوية المينائية وتحديات مبادرة "الحزام والطريق": تتجاوز أزمة البحر الأحمر أبعاد الخسائر التجارية المباشرة لتلامس الكفاءة والجودة الاقتصادية للمشروعات الجيواقتصادية الصينية طويلة المدى المتمثلة في مبادرة "الحزام والطريق" (BRI)، وتحديدًا شقها المتعلق بـ "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين". فالصين وضعت ضمن رؤيتها الاستراتيجية بناء ممرات بحرية مستقرة تدعمها استثمارات مليارية في البنى التحتية للموانئ النامية والمناطق الحرة الحاكمة للممرات البحرية؛ وحين واجه هذا الممر الحيوي صدمة الانقطاع اللوجستي، انكشف حجم الضغط الذي يواجهه الطموح الاقتصادي الصيني في تأمين سلاسل التوريد التي استثمر فيها.

وتشير تحليلات البنك الدولي إلى أن «الاضطرابات الملاحية في الممرات الضيقة كباب المندب تضع الاستثمارات البنوية الصينية في الموانئ والمناطق الحرة الممتدة من المحيط الهندي إلى البحر المتوسط في مواجهة تحديات تشغيلية ملموسة تحد من عوائدها الجيواقتصادية المستهدفة»³.

¹ China Ministry of Commerce, Ext r'al Trade Report and Logistics Pressure Analysis Beijing : Ministry of Commerce Publications, 2024, p. 14.

² International Maritime Organization (IMO), Maritime Transport and Global Supply Chain Risks London : IMO Publications, 2024, p. 22.

³ World Bank, Global Shipping Disruptions and Supply Chain Impact Washington, DC : World Bank, 2024, p. 15.

ويتجلى هذا التعثر اللوجستي في تراجع معدلات مناولة الحاويات المسجلة في المحطة البحرية الشريكة لبكين أو المدارة بتمويل صيني على حوض البحر الأحمر؛ إذ تسبب انخفاض حركة السفن بنسبة تجاوزت نصف معدلاتها الطبيعية في تحويل تلك الأوعية الاستثمارية الملاحية الضخمة من مراكز ربحية جاذبة إلى منشآت معطلة تواجه صعوبات في سداد كلف صيانتها الدورية وتطوير بنيتها الأساسية بسبب هجر الخطوط العالمية للممر المائي.

حدود التكيف البري ومعضلة السعة في خطوط سكك حديد أوراسيا: أمام هذا الانكشاف البحري المستمر حتى عام 2026، سعت الدولة الصينية إلى تفعيل مسارات لوجستية بديلة لتخفيف الارتهاق للمضائق المائية المضطربة، مستغلة في ذلك شبكات النقل البري والسككي العابرة للقارة الآسيوية، وعلى رأسها ممر "الشحن السككي بين الصين وأوروبا" (China-Europe Railway Express). وقد سجلت هذه الخطوط البرية طفرات تشغيلية قياسية في معدلات نقل الحاويات الجافة كوسيلة للانتفاف فوق أزمة البحر الأحمر؛ حيث تؤكد بيانات بنك التنمية الآسيوي أن «العزوف عن الممرات البحرية المضطربة واللجوء إلى المسارات السككية البرية عبر أوراسيا قدم بديلاً زمنياً حاسماً لاختصار وقت الشحن إلى نحو 15 يوماً مقارنة بالانتفاف البحري، بالرغم من المحددات التقنية الصارمة لهذا المسار والمتمثلة في محدودية طاقته الاستيعابية الإجمالية مقارنة بحجم حمولات سفن الجيل الجديد، فضلاً عن ارتفاع كلفة النقل للطن الواحد مقارنة بالشحن البحري التقليدي»¹.

إن التعمق في كفاءة هذا البديل البري يكشف عن عجز بنيوي في القدرة على إحلال المسار البحري كلياً؛ فقطارات الشحن الأوراسية مهما بلغت طاقة تسيرها اليومية لا يمكنها استيعاب سوى نسبة ضئيلة تتراوح بين 3% إلى 5% فقط من حجم التجارة الصينية الضخمة المتدفقة نحو أوروبا. ويضاف إلى ذلك العقبات اللوجستية المرتبطة باختلاف اتساع السكك الحديدية (Gauge Differences) بين الدول التي يعبرها القطار، مما يفرض عمليات تفريغ وإعادة شحن متكررة للحاويات عند الحدود، تزيد من كلفة المناولة وتلغي ميزة السرعة الزمنية للمسار البري، وهو ما يثبت علمياً أن النفوذ التجاري الصيني يظل مرتهاً جغرافياً لسلامة المعابر المائية الاستراتيجية.

الاتحاد الأوروبي وانكشاف النموذج الصناعي الألماني أمام صدمات العرض

يُعد الاتحاد الأوروبي من أكثر التكتلات الاقتصادية العالمية ارتهاقاً لانتظام حركة الملاحة البحرية الكثيفة مع الأسواق الآسيوية، وتحديداً عبر الشريان الإلزامي الرابط بين المحيط الهندي، وبحر العرب، وصولاً إلى البحر الأحمر وقناة السويس. وقد تسببت أزمة عسكرة مضيق باب المندب عقب أحداث أكتوبر 2023 في إجبار تحالفات الشحن العملاقة على هجر هذا الممر والانتفاف حول طريق رأس الرجاء الصالح، مما أحدث قطيعة تشغيلية في سلاسل القيمة الأوروبية انتقلت من النطاق التجاري المباشر إلى بنية الاقتصاد الكلي وصنع السياسات النقدية، وهو ما يتجلى بوضوح عبر تتبع القنوات اللوجستية والهيكلية التالية:

ارتدادات التكلفة على المستهلك وتحديات السياسة النقدية التقييمية: انتقلت الصدمة البحرية جنوب البحر الأحمر مباشرة إلى أسواق الاستهلاك الأوروبية عبر قناة كلف المدخلات؛ إذ أدى طول مسافة الإبحار حول القارة الإفريقية إلى قفزات متتالية في الرسوم الإلزامية وعلاوات التأمين ضد مخاطر الحرب، وهو ما انعكس فوراً على تكلفة السلع النهائية والوسيطات المستوردة. وتؤكد تقارير البنك المركزي الأوروبي أن «هذا الاضطراب الملاحي المفاجئ أسفر عن ضغوط تضخمية إضافية مدفوعة بالتكلفة (Cost-Push Inflation) داخل منطقة اليورو، مما تسبب في إضعاف القدرة الشرائية للمستهلك الأوروبي وعقد جهود

¹ Asian Development Bank (ADB), Trade Routes and Maritime Security in the Indo-Pacific Manila : ADB Publications, 2024, p. 45.

ضبط معدلات التضخم واستقرار الأسعار المستهدفة¹. فهذا التضخم المستورد من المضائق البحرية أربك الخطط الانكماشية وصياغة السياسة النقدية؛ إذ تشير وثائق صندوق النقد الدولي إلى أن «صدمات العرض الخارجية المتأتية من نقاط الاختناق المائية فرضت حالة من عدم اليقين في قراءة مؤشرات التضخم الأساسي، مما قيد مرونة البنك المركزي الأوروبي في اتخاذ قرارات حاسمة لخفض أسعار الفائدة خوفاً من دخول الاقتصاد الأوروبي في موجات تضخمية ارتدادية مستمرة حتى عام 2026»².

إن هشاشة نظام "التوريد في الوقت المناسب" وعزل القطاع الصناعي الألماني: تتبلور التداعيات الهيكلية العميقة لهذه الأزمة اللوجستية عند تشريح أثرها على جمهورية ألمانيا الاتحادية، بوصفها القاطرة الصناعية الكبرى للاتحاد الأوروبي؛ فالنموذج الاقتصادي الألماني يقوم بنيوياً على الاندماج العضوي المكثف في سلاسل الإنتاج والائتمان الآسيوية، والاعتماد المطلق على استيراد السلع الوسيطة والمكونات التقنية والمواد الأولية عبر البحر الأحمر. وحين عُسكر الممر المائي، واجهت المصانع الألمانية صدمة تشغيلية مباشرة ناتجة عن فلسفة إنتاجها القائمة على مبدأ "التوريد في الوقت المناسب" (Just-in-Time)، الذي يتطلب تدفقاً يومياً منضبطاً للمكونات دون بناء مخزونات احتياطية مكلفة.

إن تأخر الحاويات لفترة تتراوح بين عشرة وأربعة عشر يوماً حول إفريقيا أحدث اختلالاً ميكانيكياً في خطوط التجميع الألمانية، وتكشف بيانات البنك الدولي أن «القطاعات الهندسية والصناعية الحساسة في ألمانيا، وعلى رأسها قطاع صناعة السيارات والآلات والكيماويات، واجهت جموداً عملياً واضطرابات في جداول التسليم أدت إلى تعليق مؤقت للإنتاج في بعض المنشآت الكبرى نتيجة نقص القطع والمكونات الحيوية العابرة لباب المندب»³. هذا الانقطاع اللوجستي المتكرر كشف عن هشاشة بنيوية كامنة في عمق النموذج الصناعي الألماني؛ فرغم قوته الرأسمالية والتكنولوجية، تبين أنه عاجز عن امتصاص الصدمات الجيوسياسية البعيدة التي تصيب الخطوط البحرية، مما فرض كلفاً إضافية باهظة لتعويض التأخيرات وإعادة برمجة خطوط الإمداد.

عقيدة الأمن اللوجستي وتنويع الممرات التجارية العابرة: أمام استمرار هذه الضغوط الملاحية والإنتاجية، اندفع الاتحاد الأوروبي بقيادة برلين نحو مراجعة استراتيجية شاملة لمنظومة الأمن اللوجستي الطاقوي والسلعي لتقليل الاعتماد على النطاقات الشاطئية المضطربة؛ حيث تشير تقارير منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) إلى أن «الأزمة سرعت من توجه التكتل الأوروبي نحو تنويع ممرات التوريد جغرافياً وتفعيل القنوات الهجينة، مع التركيز على تعزيز مرونة سلاسل الإمداد عبر تبني استراتيجيات تقرب الإنتاج (Near-Shoring) وإعادة توطينه لحماية القطاعات الاستراتيجية من مخاطر الانقطاع الملاحى»⁴. وفي نفس السياق، طالت هذه التحولات الجيوإقتصادية هيكل الواردات الطاقوية، لاسيما بعد الطفرات التي شهدتها أسواق الطاقة العالمية؛ إذ تذكر الوكالة الدولية للطاقة أن «أزمة البحر الأحمر عمقت من حاجة الدول الصناعية الأوروبية إلى تسريع وتيرة تأمين الإمدادات النفطية والغازية بعيداً عن الممرات الحساسة، والاعتماد المتزايد على مسارات الأطلسي الجافة والبحرية، مع زيادة سعة التخزين الاستراتيجي للمواد الأولية لمواجهة حالات الانكشاف الملاحى المستمر»⁵. وبذلك، تحولت أزمة المضيق إلى دافع بنيوي لإعادة صياغة جغرافية التجارة والاستثمار الأوروبية بما يضمن تحصين خطوط الدفاع اللوجستية للمنظومة الصناعية

دول أقصى شرق آسيا وانكشاف شبكات التصدير التقنية (اليابان وكوريا الجنوبية أنموذجاً)

¹ European Central Bank (ECB), Supply Chains and Inflation in the Euro Area Frankfurt : ECB Publications, 2024, p. 19.

² International Monetary Fund (IMF), Euro Area Inflation and External Shocks Washington, DC : IMF, 2024, p. 54.

³ World Bank, Global Economic Prospects 2024 Washington, DC : World Bank, 2024, p. 118.

⁴ OECD, Global Trade and Maritime Transport Risks Paris : OEC' Publishing, 2024, p. 32.

⁵ International Energy Agency (IEA), World Energy Outlook 2024 Paris : IEA Publications, 2024, p. 89..

لا تتأثر خطوط الملاحة المباشرة المغذية للكتلة التجارية لدول أقصى شرق آسيا باضطرابات البحر الأحمر في نطاق حوضها الجغرافي المباشر؛ نظراً لارتكاز تبادلاتها السيادية مع الشريك الأمريكي عبر المحيط الهادئ. بيد أن الانكشاف الجيواقتصادي لكل من اليابان وجمهورية كوريا الجنوبية تبلور عبر بوابتين لوجستيتين: الأولى ترتبط بتراجع مرونة قنوات تصدير المنتجات التكنولوجية والرقائق الدقيقة نحو الأسواق الاستهلاكية في الاتحاد الأوروبي، والثانية تتعلق بارتباك كلف وعقود الشحن الطاقوي العابرة للمضائق، وهو ما يمكن تحليله وفق الخصوصية الهيكلية لكل دولة:

● اليابان ومحددات الانكشاف التشغيلي لقطاع صناعة السيارات والآلات المتطورة

يعد الاقتصاد الياباني نموذجاً متقدماً للدول الصناعية المعتمدة كلياً على استيراد المدخلات الأولية ومصادر الطاقة، وتصدير السلع الرأسمالية عالية القيمة. وعقب أزمة عسكرية مضيق باب المندب، واجه النموذج اللوجستي الياباني ضغوطاً بنيوية تمثلت في اختناق قنوات توريد قطع الغيار والمكونات الإلكترونية المتجهة إلى مصانع التجميع اليابانية العابرة للقارات والمنتشرة في حوض البحر الأبيض المتوسط وأوروبا الوسطى.

لقد تسبب اضطراب المسارات البحرية والتحول الاضطرابي نحو رأس الرجاء الصالح في إحداث تباين تشغيلي في جداول تسليم المكونات الهندسية الدقيقة؛ إذ تشير تقديرات البنك الدولي إلى أن «حجم الصادرات الصناعية اليابانية المتجهة إلى الأسواق الأوروبية عبر قناة السويس سجل انخفاضاً حاداً، ما أدى إلى تمديد دورة الشحن بمقدار 12 يوماً إضافياً، ورفع كلفة مناولة الحاويات اليابانية الصادرة بنسب ناهزت 120% مقارنة بمعدلات عام 2023»¹. وقد تُرجم هذا الخلل العملياتي في تعليق تشغيلي مؤقت لخطوط إنتاج كبريات شركات تصنيع السيارات اليابانية داخل أوروبا (مثل مصانع شركة Toyota وSuzuki) نتيجة نقص السلع الوسيطة والمكونات الهيدروليكية التي تُشحن حصرياً من اليابان عبر باب المندب وفق فلسفة "الإنتاج في الوقت المناسب" (Just-in-Time). ولم يتوقف الانكشاف اللوجستي الياباني عند حدود الصادرات السلعية، بل امتد ليمس كلف الواردات النفطية والغازية المسالة (LNG)؛ إذ تشير تقارير الوكالة الدولية للطاقة إلى أن «تحويل مسارات ناقلات الغاز الطبيعي المسال التابعة للشركات اليابانية بعيداً عن البحر الأحمر تسبب في زيادة الكلف التشغيلية وعقبات تأجير السفن، مما أجبر طوكيو على دفع علاوات سعرية إضافية في العقود الفورية لتأمين احتياجاتها الطاقوية وتقادي عجز الإمداد المستمر حتى عام 2026»². هذا الوضع دفع وزارة الاقتصاد والتجارة والصناعة اليابانية (METI) إلى تبني استراتيجيات حمانية عاجلة تركز على تسريع بناء المخزونات الاستراتيجية طويلة الأجل للمواد الأولية داخل اليابان، والتحول نحو مسارات القطب الشمالي (Northern Sea Route) كبديل لوجستي مستقبلي بعيد عن بؤر التوتر الإقليمية.

● كوريا الجنوبية واختلال سلاسل إمداد أشباه الموصلات والرقائق الدقيقة

تتقاطع جمهورية كوريا الجنوبية مع جارتها اليابانية في درجة الاندماج العميق داخل النظام التجاري الدولي، إلا أن خصوصيتها الهيكلية تكمن في كونها المورد العالمي الأول للرقائق الإلكترونية وأشباه الموصلات (Semiconductors) التي تشكل عصب الصناعات التكنولوجية الأوروبية، فضلاً عن ريادتها في قطاع بناء السفن ومعدات الاتصالات. وحين تراجعت معدلات التدفق عبر قناة السويس وباب المندب، واجهت أسواقها التصديرية المتجهة غرباً تحديات لوجستية تسببت في نقص سعة الشحن المتاحة للشركات الوطنية الكورية. فإن لجوء خطوط الملاحة العالمية إلى المسارات البديلة الطويلة أدى إلى زيادة

¹ World Bank, Global Economic Prospects : Trade Disruptions and Maritime Costs Washington, DC : orld Bank, 2024, p. 73.

² International Energy Agency (IEA), World Energy Outlook 2024 Paris : IEA Publications, 2024, p. 92.

مدة الشحن وارتفاع تكاليف التأمين البحري للحاويات الكورية، وتذكر تقارير مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد) أن «أزمة البحر الأحمر تسببت في عجز في سعة الشحن المتاحة للشركات الكورية الجنوبية المتجهة إلى أوروبا، مما اضطر شركة الملاحة الوطنية الكورية (HMM) إلى تخصيص سفن دعم طارئة لتعويض النقص في الحاويات الفارغة وتقادي تأخير شحنات أشباه الموصلات والهواتف الذكية التي سجلت كلف شحنها زيادة بلغت 140% مع مطلع عام 2024»¹.

هذا التأخير اللوجستي (المترأوح بين 10 و14 يوماً) أحدث فجوات زمنية في سلاسل الإمداد العالمية للرقائق، مما أثر على الكفاءة التشغيلية لشركات التكنولوجيا الكورية العملاقة مثل Samsung و LG في الوفاء بعقودها التوريدية مع الشركاء الأوروبيين. إن هذه الحساسية العالية تجاه اختلال الممرات البحرية الاستراتيجية فرضت على صانعي القرار الاقتصادي في سيول إعادة هندسة الجغرافيا السياسية للتجارة؛ حيث «نتجه الدولة الكورية الجنوبية بحلول عام 2026 نحو تقليل الارتهان للممرات المائية الحساسة عبر إبرام اتفاقيات لوجستية لتسهيل بضائعها من خلال ممرات الشحن السككي البري متعدد الأنماط عبر أوراسيا، مع زيادة سعة التخزين المادي للسلع الوسيطة محلياً لضمان مرونة الصادرات وبناء قواعد حمانية تقي المنظومة الصناعية الكورية الجنوبية صدمات العرض الخارجية المستمرة»². وبذلك، تحولت عسكرة باب المندب إلى دافع جيواقتصادي أجبر دول أقصى شرق آسيا على دفع كلف تشغيلية إضافية للحفاظ على حصصها السوقية العالمية.

• **القوى المصدرة للطاقة:** تتعلق بدراسة تأثير تداعيات حرب غزة 2023 على القوى المصدرة للطاقة، باعتبارها أحد أهم الفاعلين في النظام الاقتصادي العالمي، نظراً لدورها المباشر في تزويد الأسواق الدولية بالنفط والغاز الطبيعي. وتكتسي هذه الفئة أهمية خاصة في سياق التوترات الجيوسياسية، التي تؤدي غالباً إلى إعادة تشكيل أنماط العرض والطلب في أسواق الطاقة العالمية.

روسيا :

تُعد روسيا من أبرز القوى المصدرة للطاقة في النظام الدولي، حيث تعتمد بشكل كبير على صادرات النفط والغاز في دعم اقتصادها وتعزيز حضورها الجيوسياسي³. وقد جاءت تداعيات حرب غزة 2023 في سياق دولي معقد يتسم باضطراب أسواق الطاقة وتزايد حساسية الممرات البحرية، وهو ما فتح المجال أمام إعادة توزيع جزئي لتدفقات الطاقة عالمياً. في هذا الإطار، استفادت روسيا بشكل غير مباشر من ارتفاع الطلب على مصادر الطاقة البديلة في بعض الأسواق، خاصة الأوروبية، التي كانت تبحث عن تنويع مصادرها وتقليل الاعتماد على مسارات تقليدية غير مستقرة⁴. كما ساهم اضطراب سلاسل النقل البحري وارتفاع تكاليف الشحن في إعادة توجيه جزء من التجارة الطاقوية نحو مسارات بديلة، الأمر الذي منح روسيا هامشاً أكبر لإعادة تموقعها في السوق العالمية للطاقة.

الترابط الاستراتيجي بين تداعيات حرب غزة 2023 والوضعية الاقتصادية لروسيا في ظل العقوبات الاقتصادية:

تُعد حرب غزة 2023 متغيراً جيوسياسياً أحدث خللاً في سلاسل القيمة العالمية، مما ألقى بظلاله المباشرة على فاعلية العقوبات الاقتصادية المفروضة على الاتحاد الروسي منذ فبراير 2022. فعلى الصعيد الهيكلي، «أدت التوترات في منطقة الشرق الأوسط إلى إعادة توجيه بوصلة المخاطر الجيوسياسية في أسواق الطاقة، مما تسبب في تقليص الفجوة السعرية بين النفط الروسي والنفط الخام القياسي (Brent)،

¹ UNCTAD, Review of Maritime Transport 2023 Geneva : United Nations, 2023, p. 104.

² Ibid., p. 106.

³ International Energy Agency (IEA), World Energy Outlook 2024.

⁴ World Bank, Global Economic Prospects 2024.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

وهو ما سمح لروسيا بتجاوز سقف الأسعار الذي فرضته مجموعة السبع¹. ومن زاوية أخرى، فإن استهداف ممرات الملاحة في البحر الأحمر قد أدى إلى «ارتفاع تكاليف الشحن والتأمين الدولية، وهو ما انعكس إيجاباً على القدرة التنافسية للنفط والغاز الروسي المورد عبر أنابيب برية أو ممرات بديلة، مما مكن موسكو من الحفاظ على مستويات مرتفعة من الإيرادات المالية الضرورية للاستقرار الاقتصادي الكلي»². علاوة على ذلك، يظهر التداخل في قطاع الغاز الطبيعي جلياً؛ حيث إن «انشغال الفاعلين الدوليين بتأمين احتياجات الطاقة الفورية وتجنب صدمات العرض المرتبطة بحرب غزة قد أدى إلى تباطؤ الجهود الغربية الرامية إلى فرض عقوبات تقنية شاملة على صناعة الغاز المسال الروسي (LNG)، مما منح روسيا فرصة زمنية لاستكمال مشاريعها الطاقوية الاستراتيجية الموجهة نحو القارة الآسيوية»³.

وفي إطار دراسة الأثر المتبادل، يتضح أن الاستراتيجية الروسية تسعى لاستغلال هذه الأزمات المركبة لتقويض "نظام العقوبات الأحادي"، إذ إن «التحولات في المشهد الأمني الإقليمي في الشرق الأوسط قد ساهمت في تعزيز التحالفات الاقتصادية الموازية لروسيا، مما قلل من أثر العزلة المالية والتقنية التي حاولت القوى الغربية فرضها على قطاع الهيدروكربونات الروسي كأداة للضغط السياسي»⁴.

ممر النقل الدولي شمال-جنوب (International North South Transport Corridor).



¹ البنك الدولي، تقرير الآفاق الاقتصادية العالمية: انعكاسات الصراعات الإقليمية على استقرار الأسواق والنمو العالمي (واشنطن: مطبعة البنك الدولي، 2024)، 74.

² وكالة الطاقة الدولية، تحليل سوق النفط والغاز: التوازنات الجيوسياسية وأمن الإمدادات الطاقوية (باريس: منشورات وكالة الطاقة الدولية، 2024)، 33.

³ معهد بيترسون للاقتصاد الدولي، فعالية العقوبات الاقتصادية ودور تقلبات الطاقة في الائتلاف على القيود الدولية (واشنطن: معهد بيترسون، 2023)، 45.

⁴ منظمة التجارة العالمية، أثر الصراعات المسلحة على مرونة سلاسل الإمداد العالمية وتجارة الطاقة (جنيف: مطبعة منظمة التجارة العالمية، 2024)، 59.

المصدر: "International North South Transport Corridor (INSTC), map, " [/https://www.eia.gov](https://www.eia.gov), accessed May 12, 2026

توضح الخريطة ممر النقل الدولي شمال-جنوب (INSTC)، والذي بات يمثل ركيزة استراتيجية في مواجهة التداعيات الاقتصادية المتسارعة التي فرضتها حرب غزة 2023 على روسيا. فمع تصاعد التوترات الأمنية في البحر الأحمر وخليج عدن وتأثيرها المباشر على حركة الملاحة في قناة السويس (المسار البرتقالي في الخريطة)، وجدت روسيا في هذا الممر (المسار الأحمر والأسود) وسيلة حيوية للالتفاف على نقاط الاختناق البحرية المهددة، مما يقلل من مخاطر ارتفاع تكاليف التأمين والشحن التي فرضتها الحرب. اقتصادياً، يعزز هذا الممر من قدرة روسيا على تعميق شراكاتها مع القوى الناشئة مثل الهند، حيث يربط ميناء "سانت بطرسبرغ" بميناء "مومباي" عبر بحر قزوين وإيران، مما يضمن تدفق الصادرات الروسية من الطاقة والسلع بعيداً عن الرقابة أو العقوبات الغربية التي قد تستغل اضطراب المسارات التقليدية. إن هذا التحول الجيواقتصادي، الذي تظهره الخريطة، لا يقتصر فقط على تقليص زمن النقل بنسبة تصل إلى 40%، بل يكرس روسيا كمركز لوجستي عالمي بديل، مستفيدة من حالة عدم الاستقرار في الممرات البحرية الجنوبية لتوجيه التجارة الدولية عبر بنية تحتية برية وسككية أكثر أماناً واستقلالية في ظل تداعيات الصراع المستمر.

في المقابل، لم يكن هذا الوضع إيجابياً بشكل مطلق، إذ واجهت روسيا تحديات مرتبطة بالعقوبات الاقتصادية الغربية التي حدّت من قدرتها على الاندماج الكامل في الأسواق الغربية، ما جعل استفادتها من التحولات العالمية جزئية ومشروطة¹. وبالتالي، يمكن القول إن تأثير الحرب على روسيا اتسم بطابع مزدوج يجمع بين فرص اقتصادية مرتبطة بإعادة تشكيل سوق الطاقة، وضغوط سياسية واقتصادية ناتجة عن البيئة الدولية.

ومع استمرار هذه التحولات إلى غاية 2026، أصبحت روسيا لاعباً طاوياً يستفيد من إعادة ترتيب النظام الطاقوي العالمي، رغم استمرار القيود الجيوسياسية المفروضة عليها.

الشركات متعددة الجنسيات وسلاسل التوريد العالمية: تُعد الشركات متعددة الجنسيات أحد أهم الفاعلين غير الدوليين في الاقتصاد العالمي، نظراً لدورها المحوري في تنظيم حركة الإنتاج والتجارة. وقد برزت أهميتها بشكل أوضح مع تداعيات حرب غزة 2023، التي تسببت في اضطراب بعض الممرات البحرية الاستراتيجية وارتفاع تكاليف الشحن، ما انعكس مباشرة على انسيابية سلاسل التوريد العالمية.

شركات الشحن البحري: تُعد شركات الشحن البحري من أهم الفاعلين في الاقتصاد العالمي غير الدوليين، باعتبارها الوسيط الأساسي في حركة التجارة الدولية ونقل السلع بين مختلف القارات². وقد تأثرت بشكل مباشر بتداعيات حرب غزة 2023، خاصة بعد اضطراب الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن، وهو ما أدى إلى تغيير المسارات نحو طرق أطول وأكثر كلفة. هذا التحول أجبر الشركات الكبرى مثل MSC و Maersk و CMA CGM على إعادة تنظيم خطوطها البحرية وتعديل استراتيجياتها اللوجستية³. كما أدى ارتفاع مستوى المخاطر في بعض الممرات إلى زيادة أسعار التأمين البحري، وهو ما أضاف عبئاً مالياً إضافياً على عمليات النقل العالمية. ومن خلال هذه التطورات، يتضح أن هذه الشركات فاعل اقتصادي حساس لأي تغير جيوسياسي، حيث أن أي اضطراب ينعكس مباشرة على كفاءة سلاسل التوريد⁴. ومع

¹UNCTAD, Review of Maritime Transport 2023.

²Ibid.

³International Maritime Organization (IMO), Shipping and World Trade Report 2024.

⁴World Bank, Global Economic Prospects 2024.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

استمرار هذه التحولات إلى غاية 2026، أصبحت شركات الشحن البحري أمام ضرورة التكيف مع بيئة تجارية أكثر تعقيداً.

الشركات الصناعية العالمية: تُعتبر الشركات الصناعية العالمية من أهم الفاعلين في الاقتصاد الدولي، نظراً لدورها في تنظيم الإنتاج عبر شبكات واسعة تمتد بين عدة دول، حيث تعتمد بشكل كبير على سلاسل التوريد العالمية لتوفير المواد الأولية والمكونات الصناعية¹. وقد تأثرت هذه الشركات بشكل غير مباشر بتداعيات حرب غزة 2023، خاصة من خلال اضطراب الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن، ما أدى إلى تأخير وصول الإمدادات وارتفاع تكاليف النقل.

هذا الوضع انعكس بوضوح على قطاعات صناعية كبرى مثل صناعة السيارات، الإلكترونيات، والتكنولوجيا، حيث تعتمد هذه الصناعات على نظام الإنتاج المتسلسل الذي يقوم على وصول المكونات في الوقت المناسب دون تأخير². وبالتالي، أي خلل في المسارات البحرية يؤدي إلى تعطيل جزئي أو تباطؤ في خطوط الإنتاج، وهو ما يخلق ضغطاً على الشركات من حيث التكلفة والالتزام بمواعيد التسليم.

كما أدى هذا الاضطراب إلى دفع العديد من الشركات إلى إعادة النظر في استراتيجياتها الإنتاجية، سواء من خلال تنويع مصادر التوريد أو البحث عن مسارات بديلة أكثر أماناً، وهو ما يعكس مدى ارتباط الاقتصاد الصناعي العالمي باستقرار الممرات البحرية³. ومع استمرار هذه التحولات إلى غاية 2026، أصبحت الشركات الصناعية أمام تحدي التوفيق بين الكفاءة الإنتاجية وتقليل المخاطر الجيوسياسية.

سلاسل التوريد العالمية (Global Supply Chains): تُعد سلاسل التوريد العالمية الإطار العملي الذي يربط بين مختلف مراحل الإنتاج والتوزيع عبر عدة دول، حيث تقوم على مبدأ تقسيم الإنتاج بين مناطق متعددة وفقاً للكفاءة والتكلفة⁴. وقد كشفت تداعيات حرب غزة 2023 عن هشاشة هذا النظام أمام الاضطرابات الجيوسياسية، خاصة بعد التأثير الذي طال الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن، وهو ما أدى إلى تعطيل بعض مسارات النقل الحيوية. وهذا الاضطراب لم يؤثر فقط على حركة السفن، بل انعكس أيضاً على كامل المنظومة الإنتاجية العالمية، حيث أدى إلى تأخير وصول المواد الأولية والمكونات الصناعية، مما تسبب في اختلالات داخل خطوط الإنتاج في عدة دول⁵. ويبرز هذا التأثير بشكل خاص في نموذج الإنتاج في الوقت المناسب (Just-in-time)، الذي يعتمد على تقليل المخزون والاعتماد على وصول الإمدادات في توقيت دقيق، وهو ما جعله أكثر عرضة للتعطيل في ظل هذه الأزمة. كما أدت هذه التحولات إلى إعادة التفكير في طريقة تنظيم سلاسل التوريد عالمياً، من خلال البحث عن بدائل أكثر أماناً وتنويع مصادر الإمداد، بهدف تقليل المخاطر المرتبطة بالممرات البحرية الحساسة⁶. ومع استمرار هذه التغيرات إلى غاية 2026، أصبحت سلاسل التوريد أكثر تعقيداً وأقل استقراراً مقارنة بما كانت عليه قبل الأزمة.

شركات التأمين والنقل اللوجستي: تلعب شركات التأمين والنقل اللوجستي دوراً محورياً في ضمان استمرارية حركة التجارة الدولية، من خلال تغطية المخاطر المرتبطة بالنقل البحري وتنظيم عمليات الشحن والتوزيع عبر مختلف الموانئ العالمية⁷. وقد تأثرت هذه الشركات بشكل واضح بتداعيات حرب غزة 2023، خاصة بعد ارتفاع مستوى المخاطر في الممرات البحرية مثل البحر الأحمر وخليج عدن.

¹OECD, Global Value Chain Development Report 2023 (Paris : OECD, 2023).

²World Bank, Global Economic Prospects 2024.

³UNCTAD, Review of Maritime Transport 2023.

⁴OECD, Global Value Chain Development Report 2023.

⁵World Bank, Global Economic Prospects 2024.

⁶UNCTAD, Review of Maritime Transport 2023.

⁷International Maritime Organization (IMO), Shipping and World Trade Report 2024.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

هذا الوضع أدى إلى زيادة أسعار التأمين البحري نتيجة ارتفاع درجة عدم الاستقرار في طرق الشحن، وهو ما انعكس مباشرة على تكلفة النقل العالمية¹. كما دفعت هذه الظروف شركات النقل واللوجستيك إلى إعادة تقييم مساراتها البحرية والبحث عن طرق بديلة أكثر أماناً، حتى وإن كانت أطول وأكثر تكلفة، بهدف تقليل المخاطر المرتبطة بالتوترات الجيوسياسية.

ومن خلال هذه التحولات، يتضح أن هذه الشركات لا تقتصر وظيفتها على التأمين أو النقل فقط، بل أصبحت جزءاً أساسياً من إدارة المخاطر في الاقتصاد العالمي، حيث تتفاعل بشكل مباشر مع أي اضطراب يمس الممرات الاستراتيجية². ومع استمرار هذه التغيرات إلى غاية 2026، أصبحت هذه الشركات أمام تحدي التوازن بين تقليل الخسائر وضمان استمرارية سلاسل الإمداد العالمية.

المطلب الثاني: الاستجابات الاقتصادية الدولية اتجاه الأزمة

• استجابة الأسواق المالية العالمية

تعد الأسواق المالية "مرآة الأزمات"، حيث تترجم التوترات الجيوسياسية فوراً إلى أرقام ومؤشرات تعكس مستوى الثقة أو القلق لدى الفاعلين الاقتصاديين. وقد أظهرت الأسواق العالمية حساسية مفرطة تجاه حالة عدم اليقين الناتجة عن اضطراب الملاحة، حيث لم يقتصر التأثير على التراجع اللحظي للمؤشرات، بل امتد ليشمل إعادة تقييم شاملة للمخاطر في قطاعات حيوية كالنقل البحري، الخدمات اللوجستية، والتأمين³.

إن تصاعد التهديدات في الممرات الملاحية الاستراتيجية أدى إلى حدوث صدمات في سلاسل الإمداد، وهو ما انعكس في تذبذب أسعار أسهم الشركات المعتمدة على الشحن الدولي، حيث سجلت العديد من البورصات تراجعاً ملحوظاً نتيجة تخوف المستثمرين من استقالة أمد الأزمة وارتفاع تكاليف التشغيل. وقد أدى هذا الوضع إلى بروز ظاهرة "الهروب من المخاطر" (Risk-Off)، حيث اتجهت رؤوس الأموال من الأسهم المتقلبة نحو "الملاذات الآمنة" كالذهب والسندات الحكومية، باعتبارها أدوات تحوط استراتيجية تضمن الحفاظ على القيمة في فترات الاضطراب الجيو-اقتصادي⁴. ولم تقتصر هذه الاستجابة على أسهم شركات الشحن فحسب، بل امتدت لتشمل سوق العقود الآجلة للنفط، حيث أصبحت الأسواق المالية العالمية تترجم أي توتر في مضيق هرمز أو باب المندب إلى قفزات فورية في الأسعار. إن حالة الصدام بين الولايات المتحدة وإيران في هذه الممرات الحيوية فرضت ما يسمى 'علاوة المخاطر الجيوسياسية'، مما جعل استقرار البورصات العالمية رهيناً بمدى انضباط السلوك الأمني في المضائق، خاصة مع تزايد احتمالات احتجاز الناقلات أو استهدافها

علاوة على ذلك، أحدثت الأزمة ضغطاً مباشراً على قطاع التأمين البحري؛ إذ أدى ارتفاع وتيرة التهديدات إلى قفزة غير مسبوقة في أقساط التأمين على السفن العابرة للمناطق الساخنة، وهو ما قلص الهوامش الربحية للشركات التجارية وأجبر المستثمرين على إعادة رسم خارطة تدفقات رؤوس الأموال. هذا التحول لم يكن مجرد رد فعل مؤقت، بل كشف عن اتجاه أعمق نحو تقليل الانكشاف على القطاعات المرتبطة جغرافياً بؤر التوتر، مما أدى إلى تباطؤ في وتيرة الاستثمارات الدولية الموجهة لقطاعات النقل العابر للحدود⁵.

• سياسات الدول الاقتصادية

¹World Bank, Global Economic Prospects 2024.

²UNCTAD, Review of Maritime Transport 2023.

³International Monetary Fund, Global Financial Stability Report (Washington, DC : IMF, 2024), 45.

⁴World Bank, Global Economic Prospects (Washington, DC : World Bank, 2024), 112.

⁵UNCTAD, Review of Maritime Transport 2023 (Geneva : UNCTAD, 2023), 88

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

لم تكن ردود فعل الدول تجاه الأزمة مجرد تدابير تقنية عابرة، بل جاءت تعبيراً عن مفهوم "الأمن القومي الاقتصادي" الذي يهدف إلى حماية الاستقرار الداخلي من الصدمات الخارجية العابرة للحدود. فقد وجدت الحكومات نفسها أمام حتمية التدخل المباشر وغير المباشر لإدارة أزمة مركبة تجمع بين اضطراب الإمدادات وارتفاع كلفة المعيشة، وهو ما أدى إلى ظهور نمط جديد من السياسات الاقتصادية "التدخلية" الهادفة إلى امتصاص الصدمة.¹

على الصعيد المالي، لجأت الدول الكبرى والمتقدمة إلى تفعيل حزم دعم مالي موجهة (Targeted Subsidies) للقطاعات الأكثر تأثراً، وعلى رأسها قطاع النقل اللوجستي وسلاسل التوريد الحيوية. هذا التدخل لم يستهدف فقط إنقاذ الشركات من الإفلاس، بل كان يهدف بالأساس إلى منع انتقال ارتفاع تكاليف الشحن البحري إلى أسعار السلع النهائية للمستهلكين، تلافياً لأي اضطرابات اجتماعية قد تنتج عن التضخم الجامح. كما بدأت الدول في تبني استراتيجيات "التنوع الجغرافي للتجارة"، عبر إبرام اتفاقيات ثنائية لتقليل الاعتماد على ممر ملاحى واحد، مما يعكس تحولاً من العولمة المطلقة إلى "العولمة الأمنية" التي تضع الأمان قبل التكلفة.²

أما على الصعيد النقدي، فقد واجهت البنوك المركزية معضلة قاسية؛ إذ اضطرت إلى موازنة دقيقة بين رفع أسعار الفائدة لكبح التضخم الناجم عن ارتفاع أسعار الطاقة والنقل، وبين الحفاظ على مستويات من السيولة تمنع وقوع الاقتصاد في فخ الركود. وقد ظهر ذلك جلياً في السياسات النقدية "الحذرة" التي انتهجها الفيدرالي الأمريكي والبنك المركزي الأوروبي، حيث تم الانتقال من التشدد النقدي المطلق إلى مقاربة أكثر مرونة تراعي تقلبات السوق النفطي الناجمة عن توترات الممرات البحرية.³

إضافة إلى ذلك، سعت الدول إلى تعزيز "السيادة الإنتاجية" من خلال تشجيع الشركات الوطنية على إعادة توطین الصناعات الاستراتيجية (Reshoring) أو تقريبها من الأسواق المستهلكة (Near-shoring). هذا التوجه السیادي يعكس قناعة الدولة الحديثة بأن الاعتماد المفرط على مسارات بحرية بعيدة ومنكشفة أمنياً يمثل ثغرة في جدار الأمن القومي، مما جعل السياسة الاقتصادية في هذه المرحلة تتسم بطابع "دفاعي" يسعى لتحسين الجبهة الداخلية من تقلبات الجيوسياسية العالمية. وعليه، تحولت السياسات السیادية للدول الكبرى من مجرد دعم التجارة إلى دبلوماسية طاقوية هادفة لتأمين البدائل. فالولايات المتحدة، ومن خلال وجودها العسكري المكثف، تسعى لفرض 'الردع الاقتصادي' ضد أي تحرك إيراني قد يستهدف مضيق هرمز، إدراكاً منها بأن أي انسداد في هذا الشريان يعني انهيار التوازنات النقدية العالمية والوصول بأسعار الطاقة إلى مستويات تعجز الميزانيات الوطنية عن تحملها.⁴

● إستراتيجية الأناكوندا (التدافع الصيني-الأمريكي على عقود الملاحية والطاقة)

لا يمكن النظر إلى ما يحدث في البحر الأحمر وخليج عدن على أنه مجرد اضطراب أمني عابر، بل هو تجسيد حي لـ "إستراتيجية الأناكوندا" (Anaconda Strategy) في صيغتها المحدثة للقرن الحادي والعشرين؛ حيث يتحول الصراع بين القوى التقليدية (واشنطن) والقوى الصاعدة (بكين) من تنافس تجاري إلى صراع على "عنق الزجاجة" الملاحى العالمى. تقوم هذه النظرية في جوهرها على "الخنق

¹International Monetary Fund, World Economic Outlook Update (Washington, DC : IMF, 2024), 18.

²World Bank, Global Economic Prospects (Washington, DC : World Bank, 2024), 142.

³Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Economic Outlook (Paris : OEC' Publishing, 2024), 55.

⁴UNCTAD, Review of Maritime Transport 2023 (Geneva : UNCTAD, 2023), 104.

الجيوستراتيجي؛ أي السيطرة على العقد الحيوية التي يمر عبرها الغذاء والطاقة والتجارة لشل حركة الخصم دون الحاجة لصدام عسكري شامل¹.

بالنسبة للصين، يمثل "طريق الحرير البحري" رهان البقاء الاقتصادي ووريد الحياة اللوجستي. فمنذ عام 2023، أظهرت البيانات أن أكثر من 12% من حجم التجارة العالمية الإجمالية و20% من تجارة الحاويات تمر عبر هذا الشريان. تدرك بكين أن أي تهديد لهذا الممر يضع "مصنع العالم" الصيني تحت رحمة القوى التي تسيطر على البحار. وقد سجلت تكاليف الشحن من الموانئ الصينية (مثل نينغبو وشانغهاي) إلى أوروبا قفزات تاريخية، حيث ارتفعت من حوالي 1,500 دولار للحاوية إلى مستويات تجاوزت 6,000 دولار في أوائل 2024؛ وهذا الارتفاع يمثل "عملية خنق" حقيقية للهوامش الربحية الصينية، مما يضعف قدرة بكين على المنافسة السعرية عالمياً².

هنا تبرز الفاعلية الأمريكية في توظيف نظرية الأناكوندا؛ فالولايات المتحدة لا تحتاج بالضرورة لغلق الممر بصفة نهائية، بل يكفيها "عسكرة" المنطقة وفرض حالة من عدم الاستقرار التي ترفع تكاليف التأمين والملاحة. هذا الوضع يجبر السفن الصينية على تحويل مساراتها نحو طريق رأس الرجاء الصالح، وهو ما يضيف مسافة 9,000 كيلومتر، و زمن رحلة يصل إلى 14 يوماً إضافياً. هذا "الاستنزاف الزمني والمالي" هو الجوهر المعاصر للأناكوندا؛ فهو يخنق الطموح الصيني عبر استهلاك موارد بكين في "تكاليف النقل" و"أقساط التأمين" بدلاً من "الاستثمار والتوسع"، ويجعل من مبادرة الحزام والطريق مشروعاً مكلفاً وغير آمن في نظر الشركاء الدوليين³.

ولا تكتمل حلقات هذا الحصار إلا بوضع أمن الطاقة ومضيق هرمز في قلب المعادلة؛ فإذا كان باب المندب هو بوابة الأسواق، فإن مضيق هرمز هو شريان الاقتصاد في المنطقة للاقتصاد الصيني الذي يعتمد عليه لتأمين أكثر من 50% من وارداته النفطية. إن التداخل الجيوستراتيجي بين المضيقين يحول المنطقة إلى وحدة استراتيجية واحدة؛ فأى تهديد في البحر الأحمر يرفع ألياً من منسوب القلق الأمني في هرمز، مما يضع إمدادات النفط العالمية في مرمى النيران. إن واشنطن تدرك أن السيطرة غير المباشرة على هذه "العقد" تعني امتلاك "مفتاح التشغيل للاقتصاد الصيني؛ فإغلاق أو تهديد هرمز يعني إطفاء محركات الصناعة الصينية، وهو ما لا يمكن للطرق البرية البديلة أي عبر روسيا أو وسط آسيا تعويضه في المدى المنظور⁴.

خريطة توضح: ممرات الطاقة بين استراتيجية الأناكوندا والرهانات الصينية



المصدر: خطوط أنابيب النفط الرئيسية في منطقة الخليج ومبادرة الحزام والطريق الصينية، "خريطة توضيحية، نون بوست (NoonPost)، تم الاطلاع في 9 ماي 2026، <https://www.noonpost.com/26547>

تجسد الخريطة أعلاه هذا "الخنق الجغرافي" بلغة الأرقام؛ حيث تظهر بوضوح ضخامة التدفقات الطاقوية التي تسيطر عليها هذه العقد الثلاث: 19 مليون برميل يومياً عبر مضيق هرمز، و6.4 مليون برميل عبر باب المندب، وصولاً إلى 5.5 مليار برميل تمر عبر قناة السويس. هذه الإحصائيات تحول الممرات المائية من مجرد طرق ملاحية إلى "أحزمة ضاغطة" تمنح القوى المهيمنة "مفتاح التشغيل" للاقتصاد الصيني، وهو ما لا يمكن للطرق البرية البديلة تعويضه في المدى المنظور.

وفي ظل هذه الضغوط، «لا تقف بكين مكتوفة الأيدي؛ إذ تعكس تحركاتها الموضحة في الخريطة حول ميناء "الدقم" بعمان، واستثماراتها في "جوارر" وجيبوتي، محاولات استراتيجية لفك حلقات الأناكوندا"¹. هي تسعى لخلق مخارج بديلة تكسر بها هيمنة المضائق التقليدية والالتفاف على نقاط التحكم الأمريكية. ومع دخول عام 2024، أصبح الصراع يتمحور حول "التحكم في الممرات البديلة" وعلاوة المخاطر الجيوسياسية التي رفعت سعر برميل النفط بمقدار 5 إلى 10 دولارات، مما يمثل ضريبة غير معلنة تستنزف الميزان التجاري للقوى الصاعدة. وبذلك، تصبح نظرية الأناكوندا هي المفسر الأقوى للتواجد العسكري الكثيف في المنطقة، حيث يتجاوز الأمر حماية التجارة ليصل إلى القدرة على التحكم في "زمام الطاقة" العالمي والتحكم في إيقاع نمو القوى المنافسة.

وفي ظل هذه الضغوط، لا تقف الصين مكتوفة الأيدي؛ إذ تعكس تحركاتها في جيبوتي، واستثماراتها الضخمة في موانئ "جوارر" بباكستان و"الدقم" بعمان، محاولات استراتيجية لفك "حلقات الخنق" والالتفاف على نقاط التحكم الأمريكية. هي تسعى لخلق مخارج بديلة تكسر بها هيمنة الأناكوندا على المضائق التقليدية. ومع دخول عام 2024 وما يليه، أصبح الصراع يتمحور حول "التحكم في الممرات البديلة" و"علاوة المخاطر الجيوسياسية" التي رفعت سعر برميل النفط بمقدار 5 إلى 10 دولارات، مما يمثل ضريبة غير معلنة تستنزف الميزان التجاري للقوى الصاعدة.²

بناءً على ذلك، تكشف هذه الديناميكية أننا أمام "حرب استنزاف لوجستية وطاقوية"؛ حيث لم تعد الممرات المائية مجرد طرق تجارية، بل أصبحت وسيلة ضغط تستخدمها القوى الكبرى لتعزيز مكاسبها أو تحجيم طموحات منافسيها. وبذلك، تصبح نظرية الأناكوندا هي المفسر الأقوى لسبب التواجد الكثيف للقوى الكبرى في هذه المنطقة؛ فالأمر يتجاوز حماية سفينة بضائع، ليصل إلى القدرة على التحكم في "صنبور الطاقة" العالمي والتحكم في إيقاع نمو القوى المنافسة عبر بوابات الملاحة الدولية.³

• دور المنظمات الاقتصادية الدولية

لم تتوقف استجابة المنظمات الدولية عند حدود التشخيص الأكاديمي، بل تحولت إلى منصات "لإدارة القلق العالمي" عبر تقديم قراءات استشرافية لامتصاص الصدمات التي ضربت استقرار النظام المالي والتجاري. وقد لعبت هذه المؤسسات دور المرصد الاستراتيجي الذي يحاول التوفيق بين مصالح الدول الكبرى وحماية الاقتصادات الناشئة من الانهيار تحت وطأة تكاليف الشحن والطاقة.⁴ أما شركات الطاقة والناقلات العملاقة، فقد اضطرت للتكيف مع واقع أمني جديد تفرضه التوترات الإيرانية-الأمريكية؛ حيث

¹ مبادرة "الحزام والطريق" الصينية، "نون بوست (NoonPost، 2024)، تم الاطلاع في 9 ماي 2026، <https://www.noonpost.com/26547>

² U.S. Energy Information Administration (EIA), World Oil Transit Chokepoints (Washington, DC : EIA, 2023), 5.

³ UNCTAD, p 122.

⁴ International Monetary Fund, (IMF, April 2024), 28.

لم يعد تغيير المسار نحو رأس الرجاء الصالح كافياً، بل بدأت الشركات العالمية في المطالبة بحماية عسكرية مباشرة (ناقلات تحت الحراسة)، مع البحث عن حلول برية عبر الأنابيب لنفادي المرور بالمضائق التي تحولت إلى نقاط اشتباك جيواقتصادي دائمة

في صدارة المشهد، ركز صندوق النقد الدولي (IMF) على تحليل "أثر العدوى" (Contagion Effect)؛ حيث حذر في تقاريره المحدثّة لعام 2024 من «أن استمرار اضطراب الممرات المائية قد يؤدي إلى خفض نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي بنحو 0.5%. ولم يكتفِ الصندوق بالتحذير، بل ضغط باتجاه ضرورة تنسيق السياسات النقدية لمنع حدوث موجة تضخمية عالمية ثالثة، خاصة في الدول التي تعاني أصلاً من ديون سيادية مرتفعة وتعتمد كلياً على استيراد القمح والوقود عبر البحر الأحمر»¹.

أما البنك الدولي (World Bank)، فقد انتقل من رصد النمو الكلي إلى تحليل "الهشاشة القطاعية"، مشيراً إلى أن الأزمة عمّقت الفجوة بين الشمال والجنوب. فبينما تمتلك الدول المتقدمة "مصادر مالية" لامتصاص ارتفاع تكاليف التأمين، واجهت الدول النامية في شرق إفريقيا والشرق الأوسط أزمة أمن غذائي حادة نتيجة تأخر وصول الشحنات وارتفاع أسعارها بنسب تراوحت بين 15% و25% منذ أواخر 2023. هذا الدور الكاشف للبنك الدولي وضع المجتمع الدولي أمام مسؤوليته الأخلاقية تجاه "عدالة الإمداد" في ظل الصراعات الجيوسياسية².

من جهة أخرى، برز دور منظمة التجارة العالمية (WTO) كصمام أمان لمنع "الحماية المتطرفة". فمع ارتفاع تكاليف النقل، بدأت بعض الدول في فرض قيود على التصدير لتأمين أسواقها الداخلية، وهنا تدخلت المنظمة لضمان بقاء القواعد التجارية "مفتوحة" وغير تمييزية. وقد سجلت المنظمة في عام 2024 تراجعاً في حجم التجارة السلعية العالمية، محذرة من أن "تجزئة التجارة" (Trade Fragmentation) الناجمة عن الالتفاف حول المسارات البحرية التقليدية ستؤدي إلى إعادة تشكيل سلاسل القيمة العالمية بشكل يخدم الأقطاب الكبرى فقط على حساب التنمية الشاملة³.

إن القراءة المتأنية لتدخلات هذه المنظمات تكشف عن تحول في وظيفتها؛ من مجرد "منظم للمبادلات" إلى "مدير للأزمات الجيواقتصادية". فهي تحاول جاهدة الحفاظ على هيكل العولمة من التفكك أمام إستراتيجيات "الخنق" التي تمارسها القوى الكبرى، مؤكدة أن تكلفة "اللا تعاون" الدولي في تأمين الممرات المائية تفوق بكثير تكلفة التدخل العسكري أو الدبلوماسي لتأمينها⁴.

● تكيف الشركات والأسواق العالمية

لم تكن استجابة الشركات متعددة الجنسيات والفاعلين الخواص مجرد رد فعل "ظرفي" على انسداد ممر ملاحى، بل مثلت تحولاً بنيوياً في فلسفة الإدارة اللوجستية العالمية. فبعد عقود من الاعتماد على نموذج "الإنتاج في الوقت المناسب" (Just-in-Time) لتقليل تكاليف التخزين، أجبرت أزمة الممرات المائية الشركات على الانتقال إلى نموذج "التحوط لأسوأ الظروف" (Just-in-Case)، وهو ما يعني عملياً زيادة المخزونات الاستراتيجية وقبول تكاليف تشغيلية أعلى مقابل ضمان استمرارية التوريد⁵.

¹Ibid, 52.

²World Bank, : 2024, 74.

³World Trade Organization, World Trade Report 2023 : Re-globalization for a Secure, Inclusive and Sustainable Future(Geneva : WTO, 2023), 110.

⁴Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Economic Outlook(Paris : OEC' Publishing, 2024), 89.

⁵UNCTAD,(Geneva : UNCTAD, 2023), 135.

لقد تجلّى ذكاء الشركات في تبني استراتيجية "التنويع المساري"؛ فمنذ عام 2024، تضاعف اعتماد الشركات الكبرى على الحلول اللوجستية الهجينة، حيث يتم الجمع بين الشحن البحري عبر مسارات بديلة (رأس الرجاء الصالح) والشحن الجوي للسلع عالية القيمة، رغم أن تكلفة الشحن الجوي قد تزيد بنحو 5 إلى 10 أضعاف عن الشحن البحري. كما برز توجه تقني لافت يتمثل في استخدام "التوأمة الرقمية" وسلاسل الكتل (Blockchain) للتنبؤ بالاضطرابات قبل وقوعها، مما سمح لشركات الحاويات الكبرى مثل "ميرسك" و"MSC" بإعادة توجيه أساطيلها بمرونة عالية، مما قلص من فترات التعطل بنسبة 15% عما كانت عليه في بداية الأزمة في 2023.¹

أما على صعيد الأسواق الاستهلاكية، فقد أحدثت الأزمة تحولاً في "سياسات التسعير العالمية". فالشركات لم تعد قادرة على امتصاص الزيادات المتلاحقة في أقساط التأمين البحري وتكاليف الوقود، مما دفعها إلى آلية "المرور السعري" (Price Pass-Through)، أي نقل الكلفة مباشرة إلى المستهلك النهائي. وتُشير تقديرات عام 2025 إلى أن هذا التكيف أدى إلى زيادة هيكلية في أسعار السلع المعمرة والإلكترونيات بنسب تتراوح بين 3% و7% عالمياً، مما يثبت أن استقرار الممرات البحرية هو في جوهره جزء من القيمة المالية لكل منتج نستهلكه.²

والأهم من ذلك هو تسارع ظاهرة "الجغرافيا الاقتصادية الجديدة"؛ حيث بدأت الشركات في إعادة توطین جزء من سلاسل القيمة بالقرب من مراكز الاستهلاك (Near-shoring) لتقليل الانكشاف على المخاطر الجيوسياسية للمضايق. هذا التحول يعني أن الشركات لم تعد تختار مواقع إنتاجها بناءً على "رخص العمالة" فقط، بل بناءً على قصر وأمان المسار اللوجستي. وبذلك، أصبحت الأزمة محفزاً لإعادة رسم خارطة الاستثمار العالمي، حيث تراجعت جاذبية المناطق البعيدة "المنكشفة ملاحياً" لصالح مناطق أكثر استقراراً وقرباً من الأسواق الأوروبية والأمريكية، مما يعكس نهاية عصر العولمة الرخيصة وبداية عصر العولمة المرنة والأمنة.³

المطلب الثالث: تسييس الأدوات الاقتصادية كركيزة للأمن القومي الدولي

أفرزت الاضطرابات الملاحية في البحر الأحمر وخليج عدن تحولاً بنويماً في طبيعة العلاقات الاقتصادية الدولية؛ حيث انتقلت الأدوات الاقتصادية من كونها وسائل تبادل وإنتاج إلى أسلحة ضغط وإكراه في يد القوى الكبرى. وقد أطرت سوزان سترينج (Susan Strange) هذه الظاهرة تحت مفهوم "قوة الهيكل" (Structural Power)، إذ إن من يتحكم في شبكات المال والإنتاج يمتلك نفوذاً سيادياً ثابتاً⁴، تذهب سوزان سترينج إلى أن القوة الحقيقية لا تكمن في الضغط المباشر، بل في امتلاك القواعد التي يدار بها النظام. وفي البحر الأحمر، يتجلّى ذلك في أربعة أبعاد: الهيكل المالي، هيكل الإنتاج، هيكل المعرفة (المعلومات) وهيكل تقييم المخاطر. قوة الهيكل تعني أن من يصمم النظام يمتلك القدرة على تحويل أي اضطراب ملاحى إلى أداة سياسية، دون الحاجة لصدام مباشر، ببساطة لأنه يمتلك "مفاتيح التشغيل" للنظام الدولي.

أولاً: الاقتصاد بوصفه أداة إكراه "الترابط المُسلّح بين الدول":

صاغ فاريل ونيومان (Farrell and Newman) مفهوم "الترابط المُسلّح" (Weaponized Interdependence) ليعرف ما بات يجري على الساحة الدولية: فالقوى الكبرى لا

¹World Bank, Global Economic Prospects' (Washington, DC : World Bank, 2024), 158.

²Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD), Economic Outlook* (Paris : OEC' Publishing, 2024), 94

³International Monetary Fund, World Economic Outlook Updat (Washington, DC : IMF, 2024), 31.

⁴Susan Strange, States and Markets, 2nd ed. (London : Pinter Publishers, 1994), 25.

تتخلّى عن شبكات التكامل الاقتصادي، بل تحوّلها إلى أدوات رقابة وإكراه عبر التحكم في "نقاط المرور المركزية" ضمن هذه الشبكات، ففي نظره أن القوى الكبرى لا تتخلّى عن شبكات التكامل الاقتصادي، بل تحوّلها إلى أدوات رقابة وإكراه من خلال التحكم في "نقاط العبور المركزية" ضمن هذه الشبكات القوة عبر التحكم في الشبكات بدلاً من استخدام القوة العسكرية، تتبع القوى الكبرى اليوم استراتيجية تعتمد على "السيطرة الهادئة". فالعالم مترابط عبر شبكات (مالية، طاقوية، وتقنية)، وهذه الشبكات لها "مفاصل حيوية" تمر عبرها أغلب المصالح الدولية. الانتقال من "التبادل" إلى "التحكم" السلاح هو "حق المرور" استبدال "التكلفة" بـ "الأمان".¹ وقد أثبتت حرب غزة 2023 أن هذا التأطير تجلّى في ثلاث قنوات اقتصادية: تسييس العقوبات المالية، التحكم في مسارات الطاقة لأسباب استراتيجية، وإعادة هيكلة سلاسل الإمداد بدوافع جيوسياسية لا اقتصادية.² تقدّم نظرية "الترابط المُسلّح" (Weaponized Interdependence) لـ "فاريل ونيومان" إطاراً لتفسير كيف تحولت شبكات العولمة من فضاءات للتعاون إلى أدوات للإكراه الجيوسياسي. فبدلاً من تفكيك الاعتماد المتبادل، تعمل القوى الكبرى على استغلال "نقاط المرور المركزية" (Hubs) لتحقيق غايات استراتيجية عبر ثلاث قنوات رئيسية: هيكلية العقد المالية (تسييس النقد)، الجغرافيا السياسية للطاقة (التحكم في التدفقات) وإعادة هندسة سلاسل الإمداد (الأمن قبل الكفاءة).

ثانياً: الولايات المتحدة والهيمنة على الشبكة والبعد النقدي:

تمنح البنية التحتية الدولار (قوة عملة الدولار) واشنطن نفوذاً استثنائياً يتجلّى في مستويين اقتصاديين: الهيمنة على نظام المدفوعات الدولي (SWIFT) مما يمنح تجميد أصول الأطراف المستهدفة، وإدارة السياسة النقدية للاحتياطي الفيدرالي بصورة عاكسة لمتطلبات الاستقرار الاستراتيجي.³ كما برز تسييس "أقساط التأمين البحري" (Maritime Insurance) كأداة ضغط ناعمة، حيث يتم التلاعب بتسعير المخاطر للتحكم في تكلفة السلع التي تعبر المنطقة.⁴ إن تحليل الهيمنة الشبكية للولايات المتحدة يكشف عن تحول عميق في طبيعة القوة، حيث انتقلت من السيطرة على "الأرض" إلى السيطرة على "المسارات". فمن خلال التحكم في نظام SWIFT، تمارس واشنطن ما يمكن تسميته "السيادة الإجرائية"؛ فهي لا تحتاج لمصادرة الثروات مادياً، بل يكفي تعطيل سيرورة البرنامج الذي يسمح بمرورها، مما يحول الأصول المالية للدول من قيمة اقتصادية إلى أرقام مشلولة تقنياً. هذا الإقصاء الوظيفي يمثل ذروة الإكراه البنوي، لأنه يجرد الدولة المستهدفة من قدرتها على التفاعل مع العالم اقتصادياً. أما على صعيد السياسة النقدية، فإن إدارة الاحتياطي الفيدرالي للفائدة تتجاوز منطق التضخم المحلي لتصبح أداة لـ "الهندسة المالية العالمية". فهنا يرصد كيف يتم تصدير الأزمات أو جذب السيولة الدولية قسراً نحو المركز، مما يفرغ مفهوم الاستقلال النقدي للدول الأخرى من محتواه، ويجعل خططها التنموية تابعة لمتطلبات الاستقرار الاستراتيجي الأمريكي.

وفيما يخص أقساط التأمين البحري، يظهر كيف تتحول "المخاطر" من تقدير تجاري إلى "سلاح غير مرئي". إن رفع تكلفة التأمين في مناطق معينة هو عملية خنق اقتصادي هادئة؛ فهي ترفع سعر السلعة النهائية وتجبر الموردين على تغيير مساراتهم، مما يؤدي إلى إعادة رسم خارطة التجارة الدولية بناءً على "الرضا الجيوسياسي". في المحصلة، نحن أمام نظام يحول الخدمات المدنية الدولية إلى قنوات للرقابة والضغط، حيث تصبح القوة هي القدرة على التحكم في "حق النفاذ" إلى هذه الشبكات الحيوية.

¹Henry Farrell and Abraham Newman, « Weaponized Interdependence, " International Security 44, no. 1 (2019) : 42.

²UNCTAD, « Impact of the Red Sea Crisis on Global Trade, " Policy Brief, March 2024.

³IMF, World Economic Outlook 2024 (Washington, DC : IMF, April 2024).

⁴UNCTAD, Review of Maritime Transport 2024 (Geneva : UNCTAD, 2024).

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

التداعيات الجيواقتصادية لأزمة الملاحة أثناء فترة إدارة جو بايدن (الإدارة الديمقراطية)

لم تكن اضطرابات الملاحة مجرد أزمة أمنية عابرة، بل شكلت صدمة بنيوية للمنظومة الاقتصادية التي تتبناها إدارة بايدن، والتي تقوم على استقرار التدفقات كشرط لسيادة الليبرالية الاقتصادية. ويمكن تفكيك هذه التداعيات وتحليلها وفق التالي:

1. صدمة سلاسل الإمداد واختبار "مرونة التضخم المحلي":

تعد إدارة بايدن استقرار الأسعار الداخلية ركيزة أساسية لأمنها القومي والسياسي. وقد أدت تداعيات الحرب إلى «إجبار التجارة البحرية العابرة لباب المندب على اتخاذ مسارات بديلة أطول زمنياً وأعلى كلفة، مما تسبب في ارتدادات تضخمية مست قطاعات الطاقة والسلع الاستهلاكية في الأسواق الأمريكية والأوروبية»¹. حيث أن هذا التحول لم يرفع تكاليف الشحن فحسب، بل أدى إلى ما يُعرف بـ "تبديد اليقين الاقتصادي"، فلقد واجهت واشنطن معضلة في السيطرة على التضخم الذي بدأت بوادره في التعافي قبل الأزمة، مما جعل السياسة الاقتصادية لبايدن رهينة لمتغيرات أمنية في ممرات مائية بعيدة، وهو ما ينسجم بنيوياً مع الطروحات الاقتصادية حول جيوبوليتيك التضخم².

2. تعثر المشاريع الاستراتيجية الكبرى (مشروع IMEC أنموذجاً):

كانت واشنطن تراهن على الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا كأداة لمواجهة النفوذ الصيني. إلا أن تداعيات حرب 2023 أدت إلى «تجميد الآفاق الاستثمارية لهذا الممر نتيجة غياب البيئة الأمنية المستقرة، مما منح ميزة جيواقتصادية للمسارات البرية المنافسة (مثل طريق الحرير الصيني) التي بدت أكثر أماناً في ظل الاستقطاب البحري»³. وقد ظهر هنا أن الأزمة البحرية لم تكن استنزافاً عسكرياً فقط، بل كانت ضربة استراتيجية لمشروعات الربط القاري الأمريكية، حيث أثبتت الفواعل غير الدولاتية قدرتها على تعطيل مشاريع كبرى تبلغ قيمتها مليارات الدولارات بوسائل بدائية، مما أضعف القوة الناعمة الأمريكية في إدارة الاقتصاد العالمي.

3. تسييس الأدوات المالية والائتمانية:

اعتمدت إدارة بايدن استقرار استراتيجية "الحرب المالية" كبديل عن الانخراط العسكري الواسع. وتمثلت هذه التداعيات في «تكثيف استخدام العقوبات الذكية لاستهداف شبكات الظل المالية، وتحويل النظام المصرفي الدولي إلى خط دفاع أول لقطع الإمدادات عن الخصوم دون تحمل أعباء الصدام المباشر»⁴. هذا النهج يعكس رغبة بايدن في "خصخصة الردع"؛ أي جعل البنوك والشركات الكبرى هي من تقاطع وتتنبذ الأطراف المهددة للملاحة. لكن من الناحية الأعمق، أدى هذا التوسع في استخدام العقوبات إلى تسريع وتيرة البحث عن "بدائل للنظام المالي الغربي" من قبل قوى إقليمية ودولية، خوفاً من التبعية للقرار الأمريكي.

4. مفارقة التكلفة والمنفعة في الإنفاق الدفاعي:

¹ ستيفن بيل، "جيوبوليتيك التضخم: أثر اضطراب الممرات المائية على الاقتصاد الأمريكي"، مجلة الاقتصاد السياسي الدولي 32، عدد 1 (نويبرك: روتليدج، 2025): 74.

² المصدر نفسه، 78.

³ جيفري ساكس، الجغرافيا السياسية الجديدة للتجارة العالمية، ترجمة مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية (بيروت: دار المنهج، 2026)، 210.

⁴ معهد بروكينغز، "الأدوات المالية في مواجهة التهديدات الهجينة: تقييم لسياسة العقوبات"، أوراق السياسة الاقتصادية، عدد 114 (واشنطن العاصمة: معهد بروكينغز، 2025)، 12.

واجهت ميزانية الدفاع تحت إدارة بايدن ضغوطاً غير مسبقة بسبب التكاليف التشغيلية في البحر الأحمر. إن الاستمرار في إطلاق صواريخ اعتراضية تبلغ تكلفة الواحد منها مليوني دولار لصد تهديدات زهيدة الثمن يمثل «خلاً في منطق الكفاءة الاقتصادية للحروب الحديثة، حيث تحولت المهمة البحرية من حماية التجارة إلى ثقب مالي يستنزف الميزانية العسكرية المخصصة لمواجهة قوى عظمى أخرى مثل الصين وروسيا»¹. وهذا الاستنزاف المادي دفع الأوساط الأكاديمية والسياسية في واشنطن للتساؤل عن مدى عقلانية الاستمرار في "الدفاع المطلق"، مما مهد الطريق لبروز أصوات تنادي بضرورة تقليص الالتزامات الأمريكية وإجبار الشركاء التجاريين على تحمل جزء من الفاتورة، وهو ما يمثل تحولاً من الليبرالية إلى "الواقعية الاقتصادية الحذرة"².

المنظور "البراغماتي" للأمن البحري وتقاسم التكاليف (توجهات الرئيس دونالد ترامب)

تنتقل السياسة الجيواقتصادية في مدرسة ترامب من مفهوم "حماية المشاع العالمي" إلى "البراغماتية القومية"، حيث يُنظر للأمن البحري كخدمة مرتبطة بالعوائد الاقتصادية المباشرة. ويمكن تحليل هذه التداعيات عبر المحاور التالية:

1. عقيدة "الحماية مقابل المساهمة" (Transactional Security):

يرفض هذا المنظور تحمل الولايات المتحدة التكاليف المالية الباهظة لتأمين ممرات مائية تستفيد منها قوى منافسة (كصادرات الصين نحو أوروبا). وتتمثل التداعيات هنا في «إعادة صياغة الالتزام الأمريكي عبر ربط الوجود العسكري بمدى مساهمة الدول المستفيدة في تغطية نفقات الانتشار، مما يحول الأمن البحري من "التزام سيادي" إلى "اتفاقية نفعية" تهدف إلى تخفيف العبء عن الميزانية الدفاعية الأمريكية»³.

2. توظيف سلاح الطاقة والتحول نحو السيادة النفطية:

يرى ترامب أن عدم استقرار الملاحة في الشرق الأوسط يمثل فرصة استراتيجية لتعزيز مكانة الولايات المتحدة كمنتج أول للطاقة. فمن الناحية التحليلية، أدت تداعيات الأزمة إلى «تحفيز الصادرات النفطية الأمريكية كبديل آمن عن مصادر الطاقة المهددة في منطقة الخليج والبحر الأحمر، مما عزز من دور الدولار في تجارة الطاقة العالمية وعرقل مساعي "إلغاء الدولار" (De-dollarization) التي حاولت بعض القوى الصاعدة الترويج لها»⁴. ويتقاطع هذا التحليل مع أطروحة روبرت كابلان بأن الجغرافيا السياسية المعاصرة تعيد إنتاج القوة الأمريكية من خلال تفوقها الجغرافي واستقلاليتها الطاقوية في مواجهة الأزمات الإقليمية ومضائقها المضطربة⁵.

3. الحماية التجارية واستراتيجية "التقريب المكاني" (Near-shoring):

كرد فعل على اضطراب سلاسل الإمداد الطويلة بعد حرب 2023، تميل هذه السياسة نحو تقليل الاعتماد على المسارات البحرية الخطرة. وتتجلى هذه التداعيات في «تحفيز نقل مراكز التصنيع إلى مناطق أقرب

¹ روبرت كوهين، اقتصاديات القوة العظمى: تكلفة الالتزام العسكري في الشرق الأوسط (لندن: روتليدج، 2026)، 95.

² المصدر نفسه، 102.

³ مايكل ألين، "إعادة تعريف الردع الأمريكي في الممرات المائية: منظور جمهوري"، أوراق السياسة، عدد 89 (واشنطن العاصمة: معهد

هدسون، 2025)، 45.

⁴ بروس جونز، "الأحادية البحرية والنظام العالمي المتغير"، سلسلة السياسة الخارجية، رقم 118 (واشنطن العاصمة: معهد بروكينغز، 2025)،

34.

⁵ روبرت كابلان، انتقام الجغرافيا: ما تخبرنا به الخرائط عن الصراعات القادمة (نيويورك: راندوم هاوس، 2012)، 118.

جغرافياً أو أكثر استقراراً، لتقليل الانكشاف الاقتصادي أمام تهديدات الممرات المائية (مثل باب المندب)، مما يقلل بدوره من الكلفة الاستراتيجية التي تدفعها واشنطن لتأمين تلك النقاط¹.

4. الضغط الجيواقتصادي كبديل للاستنزاف العسكري:

على عكس المقاربات التقليدية، يفضل ترامب استخدام "سلاح الجمارك والتعريفات" والضغط المالي كأدوات ردع. إن هذه السياسة تظهر توجه واشنطن نحو «فرض عقوبات اقتصادية شاملة وحصار مالي على الأطراف المهددة للملاحقة، بهدف شل قدرتهم الاقتصادية بدلاً من الدخول في حروب استنزاف عسكرية تستهلك الذخائر الذكية وباهظة الثمن في مواجهة تهديدات منخفضة التكلفة»². وهذا التوجه يعكس بنية النظام الدولي الفوضوي التي صاغها جون ميرشايمر، حيث تعتمد الدول الكبرى على قوتها الذاتية الشاملة (الاقتصادية والعسكرية) وتوظفها بشكل هجومي وأحادي لضمان مصالحها القومية دون الالتفات لأعباء التوازن الدولي الاستنزافي³.

التباين الجيواقتصادي بين المنظور المؤسساتي والبراغماتي النفعي

تظهر تداعيات أزمة الملاحقة بعد حرب 2023 تبايناً جوهرياً في كيفية استخدام واشنطن لأدوات القوة الاقتصادية لحماية مصالحها البحرية. فبينما استندت إدارة جو بايدن إلى رؤية «الليبرالية المؤسستية التي تسعى للحفاظ على استقرار النظام التجاري العالمي ككل، عبر تحمل تكاليف الحماية الجماعية واستخدام العقوبات المالية الذكية لتجفيف منابع التهديد دون تعطيل سلاسل الإمداد»⁴، ركزت هذه المقاربة على محاولة إنقاذ المشاريع الكبرى (مثل ممر IMEC) كأدوات للقوة الناعمة لمواجهة النفوذ الصيني، وهو ما يتطابق مع الأطروحات الجيوسياسية لجيفري ساكس حول الجغرافيا الجديدة للتجارة العالمية⁵. ومع ذلك، واجهت هذه السياسة معضلة "الاستنزاف المادي"، حيث تحول الدفاع عن البحار إلى عبء مالي ضخم على الميزانية الأمريكية دون تحقيق استقرار كامل، مما جعل التضخم المحلي رهينة للاضطرابات الجيوبوليتيكية⁶.

في المقابل، ينطلق دونالد ترامب من منظور «البراغماتية النفعية» (Transactionalism) التي ترفض منطق "الحماية المجانية" للمشاع العالمي، وتميل نحو ربط الوجود العسكري بمدى مساهمة الشركاء والمستفيدين في تحمل الفاتورة الأمنية⁷. وتتميز هذه المقاربة بتبني سياسات حمائية تهدف إلى تقليل الاعتماد على الممرات المائية المهددة عبر تشجيع "الإنتاج المحلي والتقريب المكاني"، وتحويل أزمات الطاقة في المنطقة إلى ميزة تنافسية لتعزيز صادرات النفط والغاز الأمريكية، وهي الرؤية التي يحلها روبرت كابلان بوصفها عودة للقوة الأمريكية القائمة على التفوق الجغرافي والاكتفاء الذاتي⁸. بالنسبة لترامب، لم يعد الاقتصاد العالمي منظومة يجب حمايتها بالمال الأمريكي، بل ساحة لتعزيز السيادة الاقتصادية القومية بأقل التكاليف العسكرية الممكنة.

ثانياً: الصين "الأمن اللوجستي" وسلاح البنى التحتية:

¹ مايكل ألين، "إعادة تعريف الردع الأمريكي"، 49.

² المصدر نفسه، 52.

³ جون ميرشايمر، مأساة سياسة القوى العظمى (نيويورك: و. و. نورتون وشركاه، 2001)، 342.

⁴ ستيفن بيل، "جيوپوليتيك التضخم: أثر اضطراب الممرات المائية على الاقتصاد الأمريكي"، مجلة الاقتصاد السياسي الدولي 32، عدد 1 (نيويورك: روتليدج Briefs، 74، 2025).

⁵ جيفري ساكس، الجغرافيا السياسية الجديدة للتجارة العالمية، ترجمة مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية (بيروت: دار المنهج، 2026)، 210.

⁶ ستيفن بيل، "جيوپوليتيك التضخم"، 81.

⁷ مايكل ألين، "إعادة تعريف الردع الأمريكي في الممرات المائية: منظور جمهوري"، أوراق السياسة، عدد 89 (واشنطن العاصمة: معهد هيدسون، 2025)، 45.

⁸ روبرت كابلان، انتقام الجغرافيا: ما تخبرنا به الخرائط عن الصراعات القادمة (نيويورك: راندوم هاوس، 2012)، 118.

الفصل الثاني: التداعيات الاقتصادية على المستويين الإقليمي والدولي

وظّفت بكين نفوذها الاستثماري في بنى الموانئ الإقليمية لتوسيع دائرة تأثيرها في إدارة الممرات البحرية بصورة تخدم مصالحها التجارية على المدى البعيد.¹ ويمتد هذا التنافس ليشمل "سلاح البيانات"؛ حيث تبرز منطقة البحر الأحمر كساحة صراع خفي بين أمريكا والصين للسيطرة على "كابلات الألياف الضوئية" الممتدة في قاع البحر، والتي تنقل 17% من حركة الإنترنت العالمية.² فتسييس الاقتصاد هنا يتجلى في من يملك القدرة على التحكم في تدفق "المعلومة" الرقمية التي تُدير حركة المال والتجارة العالمية، وليس فقط حركة السفن.³ تعتمد الصين استراتيجية "التجذر الهادئ" في مفاصل الاقتصاد العالمي، حيث تتجاوز استثماراتها في الموانئ فكرة الربح التجاري لتصل إلى مرحلة التحكم في المسارات. هنا يشير إلى أن بكين لا تبحث عن امتلاك الأرض، بل عن امتلاك القرار اللوجستي؛ فالميناء الذي تديره الصين يتحول من مجرد رصيف للسفن إلى عُقدة بيانات تجمع من خلالها تفاصيل حركة التجارة العالمية، مما يمنحها قدرة استباقية على فهم نبض الاقتصاد وتحجيم نفوذ الخصوم عبر التحكم في سلاسل الإمداد.

أما الصراع على كابلات الألياف الضوئية في قاع البحر، فهو يمثل الانتقال من الحروب المرئية إلى حروب الأعصاب الرقمية. يمكننا الفهم من هنا أن إدراك المعلومات التي تمر تحت الماء هي المحرك الحقيقي للمال والبنوك؛ فمن يسيطر على هذه الكابلات يملك "قاطع التيار" عن الاقتصاد الرقمي برمته. الصين تسعى هنا لكسر الاحتكار الغربي للمعلومة، وتحويل البحر الأحمر إلى منصة للرقابة الرقمية، حيث يصبح بإمكانها رصد التدفقات المالية وتأمين اتصالاتها بعيداً عن أعين واشنطن.

في المحصلة، الصين تبني جهازاً عصياً موازياً للعالم؛ فالموانئ هي الأطراف، والكابلات هي الدماغ. هذا التحول يعني أن الهيمنة القادمة لن تُقاس بعدد السفن، بل بمدى القدرة على إدارة تدفق المعلومة والسلعة معاً، مما يجعل الصين قادرة على ممارسة "الضغط الصامت" عبر خنق البيانات أو تسهيلها بناءً على مصالحها، دون الحاجة للدخول في أي صدام مباشر.

ثالثاً: الاتحاد الأوروبي "الاستقلالية الاستراتيجية"

جاءت "الاستراتيجية الأوروبية للأمن الاقتصادي" لعام 2023 تعبيراً عن ضرورة تقليص "الاعتماديات الحرجة" في قطاعات التكنولوجيا والطاقة.⁴ وقد أظهرت الأزمة أن الاتحاد الأوروبي يسعى لتقديم "أمن الاقتصاد" على "ربحية التكامل"، عبر تبني تشريعات تفرز الاستثمارات الأجنبية وتضمن مرونة سلاسل الإمداد بعيداً عن تقلبات المسارات البحرية التقليدية.⁵ يكشف التحول الأوروبي نحو "الأمن الاقتصادي" عن اعتراف ضمني بفشل نموذج العولمة القائم على الثقة؛ فالاتحاد الأوروبي لم يعد يرى في التجارة الحرة وسيلة للسلام، بل أصبحت في نظره "نقطة ضعف" يمكن أن تبتزّه من خلالها القوى الموردة. فيتضح أن التشريعات الجديدة لفرز الاستثمارات هي في الحقيقة "نظام إنذار مبكر" لمنع الخصوم من السيطرة على زمام القرار التكنولوجي داخل القارة، مما يعني أن بروكسل انتقلت من دور "التاجر" الذي يبحث عن الربح إلى دور "الحارس" الذي يحمي البقاء.

رابعاً: سلاسل الإمداد كساحة للتنافس الجيوسياسي:

¹World Bank, Global Economic Prospects (Washington, DC : World Bank, 2025).

²Miriam Fendius Elman, « The Geopolitics of Energy and Maritime Security, " Journal of Strategic Studies 47, no. 2 (2024) : 210.

³People's Bank of China, Financial Stability Report 2024 (Beijing : PBoC, 2024).

⁴European Commission, Joint Communication on Economic Security Strategy (Brussels : EC, June 2023).

⁵European Central Bank, Economic Bulletin, Issue 2/2024 (Frankfurt : ECB, 2024).

أظهرت الأزمة أن إعادة توجيه سلاسل الإمداد بات يخضع لمنطق "إعادة التوطين" (Near-shoring) و"التحالف الصديق" (Friend-shoring)، حيث تُبنى القرارات على الانتماء الجيوسياسي للمورد لا على التكلفة.¹ هذا الانتقال نحو "الصمود الاقتصادي" (Resilience) يبين أن القوى الكبرى أصبحت مستعدة للتضحية بمعدلات النمو المرتفعة مقابل تأمين "سيادة لوجستية" لا يمكن للخصوم تعطيلها.² يشير الوضع هنا إلى ولادة "نظام طبقي" جديد في التجارة الدولية؛ حيث تُصنف الدول بناءً على موثوقيتها السياسية وليس قدرتها التنافسية. ويظهر أن القوى الكبرى بدأت في بناء "اقتصاد خنادق"، حيث يتم تقليص المسارات البحرية الطويلة التي يصعب تأمينها لصالح ممرات قصيرة أو مضمونة سياسياً.

تثبت تداعيات الأزمة أن الاقتصاد العالمي غادر منطقة الحياد؛ فلم تعد الممرات المائية مجرد قنوات شحن، بل أصبحت "أصولاً استراتيجية" تُدار بعقلية سيادية. لقد أصبح "الأمن الاقتصادي" هو المحرك الأول، حيث أصبحت القوة الجيوسياسية هي المتغير المستقل الذي يحدد مسارات التجارة ومستقبل الاستقرار في أهم الشرايين الملاحية العالمية. إن الصراع الحالي انتقل من الرغبة في "تدمير" الخصم إلى الرغبة في "إدارته عبر الحرمان". فالهيمنة الأمريكية اليوم لم تعد تُقاس فقط بانتشار الأساطيل، بل بامتلاكها "حق النقض النقدي" عبر نظام سويقت وتأمين المخاطر، مما يجعل أي محاولة للاستقلال الاقتصادي مغامرة باهظة التكلفة. وفي المقابل، نجد أن التمدد الصيني يعتمد على بناء "جهاز عصبي لوجستي ورقمي" مواز، يمتد من أرصفة الموانئ طريق الحرير إلى كابلات الألياف الضوئية، بهدف سحب مركز ثقل القرار الدولي من الغرب نحو الشرق عبر امتلاك "بيانات التدفق". هذا التنافس دفع الاتحاد الأوروبي وغيره من القوى إلى تبني "اقتصاد الحصون"، حيث تم استبدال منطق الريح بمنطق "الصمود"، وأصبحت سلاسل الإمداد تُبنى على أساس الولاء الجيوسياسي بدلاً من التنافسية السعرية.

في الأخير، نحن أمام عالم يضحي بالرفاهية الجماعية مقابل "السيادة اللوجستية"؛ فالقوة لم تعد فيمن ينتج أكثر، بل فيمن يملك "المفتاح" الذي يتحكم في تدفق المال، والمعلومة، والطاقة عبر مفاصل العالم الحيوية. السيادة اليوم هي القدرة على "البقاء خارج الشبكة" أو التحكم في مداخلها، مما حول العولمة من فضاء مفتوح إلى مجموعة من "التكتلات الحذرة" التي يحرس كل منها بواباته الرقمية والاقتصادي.

• تسييس المضائق: تحليل الحرب الأمريكية على إيران (2024-2026)

لم تعد الاضطرابات الملاحية في البحر الأحمر وخليج عدن مجرد عائق تقني، بل تحولت إلى تجسيد حي للإرادة السياسية؛ حيث تُستخدم الجغرافيا كأداة للإكراه الجيوسياسي. إن قرار فتح وإغلاق مضيق هرمز لساعات يعكس "عقلية المحاصر" الذي يحاول تحويل نقطة ضعفه الجغرافية إلى ورقة ضغط عالمية. هذا السلوك يعبر عن تحول في الفكر الاستراتيجي الإيراني من الدفاع الساكن إلى "الهجوم اللوجستي"، حيث يُفهم الاستقرار الملاحي كامتياز يُمنح فقط مقابل رفع الضغوط السياسية والاقتصادية عن الدولة المطلة على المضيق.³

¹Nicholas Mulder, The Economic Weapon (New Haven : Yale University Press, 2022), 12.

²IMF, World Economic Outlook : Navigating Global Divergences (October 2023).

³Center for Strategic and International Studies (CSIS), Iran's Maritime Strategy and the Security of Global Energy Chokepoints (Washington, DC : CSIS, 2025), 21.

خريطة توضح: الموقع الجغرافي لمضيق هرمز



المصدر: عبد الرحمن الربيعي، "الممرات البحرية في الشرق الأوسط.. التحديات والمخاطر"، مجلة جره، منشور بتاريخ 21 أبريل 2025، ص 21.

تُعد الخريطة الموضحة تجسيدا لأخطر "نقاط الاختناق" الملاحية في ظل التصعيد العسكري (الأمريكي - الإيراني) لعام 2026، حيث تتجاوز أهمية هذا الموقع الجغرافي كونه ممراً مائياً لتصبح قضية أمن قومي واقتصادي دولي. ومن الناحية التحليلية، يمكن رصد التداعيات الجيواقتصادية للأزمة، مثل حادث الغلق بعد فتح العبور لساعات معدودة. فمن الناحية الإنسانية والسياسية، يكشف هذا التكتيك عن سيكولوجية الارتباك التي تتبعها القوى الإقليمية؛ فعملية الفتح المؤقت ليست "بادرة حسن نية"، بل هي "اختبار للاستجابات الدولية" يهدف إلى إبقاء القوى الكبرى في حالة تأهب دائم وتشثيت انتباهها بين جبهتين متباعدتين (البحر الأحمر وهرمز). إن هذا "التأزيم المتقطع" يثبت أن من يسيطر على المضيق لا يبحث عن الحرب، بل يبحث عن "إدارة الأزمة" لانتزاع اعتراف دولي بموقعه كلاعب لا يمكن تجاوزه في أمن الطاقة العالمي¹.

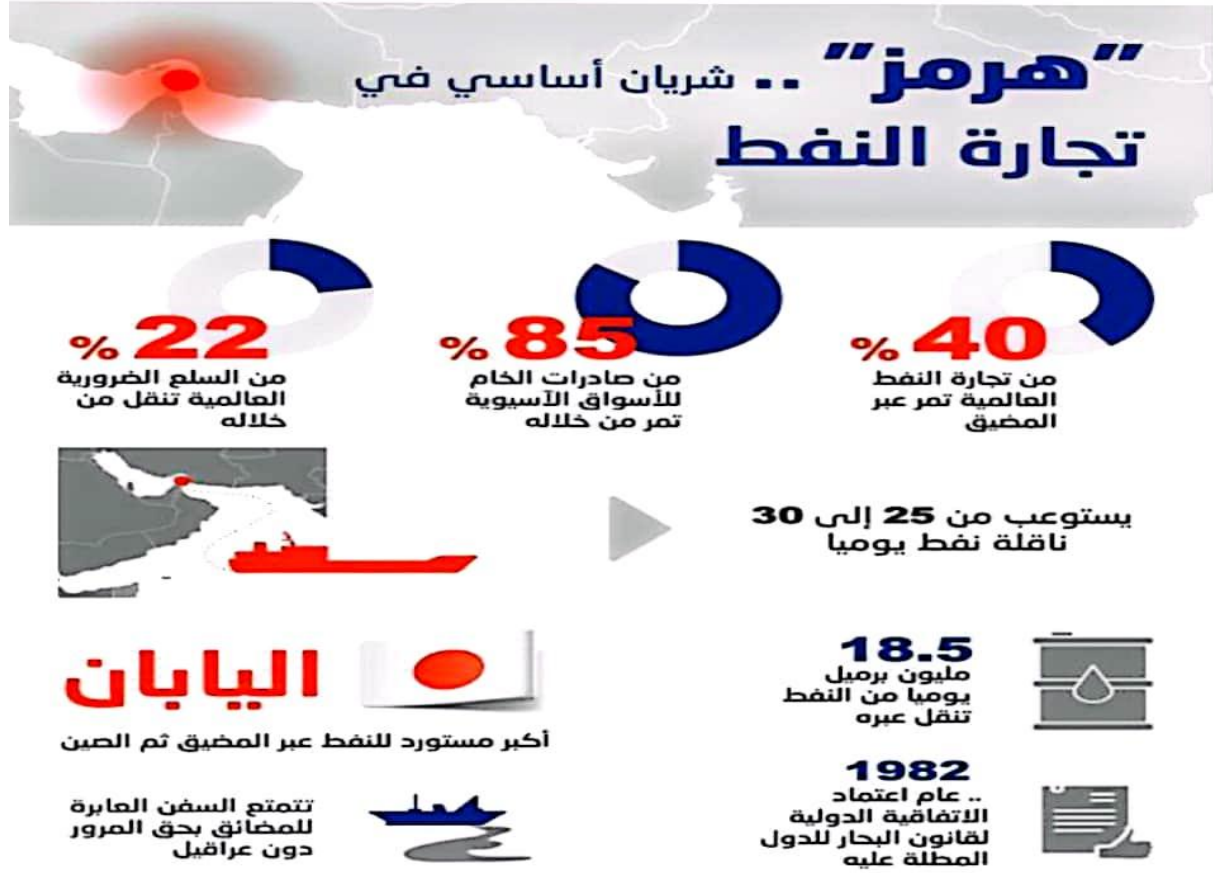
التداعيات الاقتصادية:

1. الارتباك الوظيفي لأسواق الطاقة والسلع: إن القفزات السعرية في أسعار النفط (علاوة المخاطر) ليست مجرد حسابات رياضية، بل هي انعكاس لحالة "الذعر الجماعي" لدى المستثمرين. فالسوق لا يتفاعل مع إغلاق المضيق مادياً بقدر ما يتفاعل مع "احتمالية الإغلاق"؛ وهذا يوضح أن السيادة اليوم تُقاس بالقدرة على التحكم في "توقعات" الآخرين وإرهاب الأسواق دون إطلاق رصاصة واحدة².

¹U.S. Department of Defense, Maritime Security Strategy Report : Navigating Global Chokepoints (Washington, DC : DOD, 2024), 45.

²جيسون بوردوف وميغان أوسوليفان، "الجيوستراتيجية الجديدة للطاقة"، مجلة الشؤون الخارجية ((Foreign Affairs)، المجلد 102، العدد 5 (سبتمبر/أكتوبر 2023): 35.

الشكل 04: أنفو غرافيا توضح الأهمية الجيواقتصادية لمضيق هرمز في تجارة النفط العالمية.



المصدر: معضلة الممرات البحرية الشرق أوسطية في ظل التطورات الإقليمية والعالمية الراهنة"، كراسة استراتيجية، العدد 27، (العراق: مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، 2024)، ص 14.

تُظهر البيانات الإحصائية الواردة في الشكل أن مضيق هرمز يتجاوز كونه ممرًا مائيًا محليًا ليصبح "الناظم" الرئيس لحركة الطاقة العالمية. فعبر 18.5 مليون برميل نفط يوميًا، وهو ما يمثل 40% من تجارة النفط المنقولة بحرًا، يضع هذا الممر في قلب الأمن القومي للدول الصناعية الكبرى، لا سيما في القارة الآسيوية التي تستقبل 85% من هذه الصادرات.

إن القيمة الاستراتيجية للمضيق لا تقتصر على النفط فحسب، بل تمتد لتشمل 22% من السلع الأساسية، مما يعني أن أي اضطراب في حركة الـ 30 ناقلة التي تعبره يوميًا سيؤدي حتمًا إلى اختلال في سلاسل الإمداد الغذائي والتجاري العالمي. ومن الناحية القانونية، تبرز أهمية اتفاقية قانون البحار لعام 1982 كإطار ينظم "حق المرور العابر"، وهو المبدأ الذي تحاول القوى الدولية الحفاظ عليه لضمان تدفق التجارة دون عوائق جيوسياسية. بناءً على هذه الأرقام، يمكن استنتاج أن مضيق هرمز يمثل نقطة الارتكاز في معادلة الطاقة الدولية؛ حيث إن اعتماد دول مثل اليابان والصين بشكل أساسي على إمداداته يجعل من استقرار المضيق شرطًا لسلامة الاقتصاد العالمي. وفي سياق الأزمات الراهنة، تفرض هذه التبعية الاقتصادية على المجتمع الدولي ضرورة الموازنة بين الحقوق السيادية للدول المطلة وبين حرية الملاحة، لتفادي تحول الممر إلى ورقة ضغط في النزاعات الدولية.

2. تسييس تقييم المخاطر وعولمة أقساط التأمين البحري: تحول تقييم المخاطر من إجراء تقني لشركات التأمين إلى "سلاح غير مرئي". إن رفع الأقساط على السفن في "قوس الأزمات" هو عملية "عقاب اقتصادي هادئ" تمارسها المراكز المالية العالمية ضد المناطق التي تخرج عن الانضباط الجيوسياسي. هذا التحليل يكشف أن شركات التأمين باتت تعمل كـ "أذرع سيادية" تعيد رسم خارطة التجارة بناءً على معايير "الولاء والأمان" وليس الكفاءة التجارية¹.

3. التحول نحو "الأمن اللوجستي" وبروز ظاهرة اقتصاد الحصون : إن توجه الشركات نحو طريق رأس الرءاء الصالح ليس مجرد "تغيير مسار"، بل هو "إعلان فشل" لمنظومة العولمة المفتوحة. هذا التحول يعكس رغبة إنسانية فطرية في "الأمان قبل الربح"؛ حيث أصبحت القوى الكبرى تفضل "اقتصاد الخنادق" (الحصون) الذي يتضح من خلاله أن الدول المظلة على البحر الأحمر و خليج عدن أو المعتمدة على مياهه بدأت تتبنى استراتيجيات دفاعية لتقليل اعتمادها على استقرار هذا الممر الملاحي. يتجلى ذلك في محاولة الدول بناء "حصون" اقتصادية عبر تنويع سلاسل الإمداد والبحث عن طرق بزية أو سكك حديدية بديلة لتأمين وصول السلع الأساسية بعيداً عن تهديدات الملاحة. كما تدفع هذه الوضعية الدول المتضررة إلى تعزيز مخزونات الاستراتيجية من الغذاء والطاقة محلياً، والاعتماد على الإنتاج الوطني لتعويض العجز الناتج عن ارتفاع تكاليف الشحن والتأمين أو تأخر وصول السفن. في هذا السياق، يتحول البحر الأحمر من شريان للتجارة المفتوحة والنمو إلى منطقة تفرض على جيرانها سياسات انكماشية وتأمين مفرط، حيث يصبح الهدف هو حماية الأمن القومي الغذائي والطاقي من أي انقطاع مفاجئ، حتى لو كان ذلك على حساب تكلفة الاستيراد أو سرعة التنمية. يضمن لها السيادة اللوجستية، حتى لو كان الثمن هو ارتفاع الأسعار عالمياً. إننا أمام عالم يضحى بالرفاهية الجماعية مقابل "الصمود الفردي" لكل كتلة دولية².

¹Farrell, Henry, and Abraham L. Newman. Underground Empire : How America Weaponized the World Economy (London: Penguin Press, 2023), 112.

²World Trade Organization (WTO), World Trade Report 2024 : (WTO, 2024), 63

خاتمة الفصل:

تؤكد المؤشرات المستخلصة من هذا الفصل أن تداعيات حرب غزة 2023 قد تجاوزت النطاق الجغرافي للصراع، لتحديث "ارتباكاً وظيفياً" في بنية الاقتصاد السياسي الدولي. إن القفزات السعرية في أسواق الطاقة والسلعما يُعرف بعلاوة المخاطر أثبتت أن الأسواق العالمية باتت محكومة بـ "سيكولوجية التهديد" أكثر من تأثرها بالواقع المادي لتدفق البضائع؛ فمجرد التشكيك في أمن الممرات المائية أدى إلى إعادة هندسة مسارات الملاحة الدولية نحو طريق رأس الرجاء الصالح، مما يعكس تحولاً جذرياً في موازين القوى، حيث أصبحت السيادة تُمارَس عبر التحكم في "منظومة التوقعات" والقدرة على تعطيل سلاسل التوريد دون الحاجة إلى مواجهة عسكرية كلاسيكية شاملة.

وعلى المستويين العالمي والدولي، كشفت هذه الأزمة أن الممرات البحرية، ولا سيما مضيق باب المندب وقناة السويس، ليست مجرد قنوات عبور تقنية، بل هي "أدوات ضغط جيوسياسي" قادرة على كشف الانكشاف الاستراتيجي للدول الكبرى. إن هذا الاضطراب في تدفقات التجارة العالمية وضع النظام الدولي أمام معضلة أمنية واقتصادية مزدوجة؛ فمن جهة، انهارت ثقة المستثمرين في استقرار الممرات التقليدية، ومن جهة أخرى، برزت حدود القوة البحرية التقليدية في تأمين الشرايين المائية الحيوية أمام التهديدات اللاتماثلية الناشئة عن تداعيات الحرب على غزة.

إن هذا الانهيار الوظيفي في الأداء الاقتصادي للممرات المائية، وما تبعه من خسائر فادحة في قطاع التأمين والشحن البحري، يمثل في جوهره "انعكاساً لمسببات أمنية" بالدرجة الأولى. فلا يمكن فهم أبعاد الأزمة الاقتصادية بمعزل عن التطورات الميدانية والعسكرية التي شهدتها حوض البحر الأحمر وخليج عدن. وبناءً على هذه الضرورة المنهجية، يهدف هذا الفصل للانتقال نحو تحليل التبعات العسكرية، الذي سيُخصص لتفكيك (تداعيات حرب غزة 2023 على أمن الملاحة البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن)، وذلك عبر تحليل التحولات في الاستراتيجيات العسكرية، وتقييم فاعلية التحالفات الدولية الناشئة، واستشراف مستقبل الأمن البحري في ظل قواعد الاشتباك الجديدة التي فرضتها الحرب.

اختبار الفرضية الفرعية الثانية: تُقدم مؤشرات هذا الفصل أدلةً مرجّحةً على صحة الفرضية التي تطرح أن حرب غزة 2023 أحدثت تحولاً هيكلياً في سلاسل الإمداد وأسواق الطاقة؛ فانهيار حركة قناة السويس وارتفاع تكاليف التأمين البحري يشيان بأن الممرات البحرية باتت أوراق ضغط جيوسياسي. غير أن الجزم بطبيعة هذا التحول ومداه يستلزم استكمال الصورة العسكرية.

الإجابة عن الفرضية الفرعية الثانية: تتأكد الفرضية الفرعية الثانية بدرجة عالية من الصحة في ضوء المؤشرات الاقتصادية الموثقة في هذا الفصل؛ فقد أفضت حرب غزة 2023 فعلاً إلى تحول هيكلي في سلاسل الإمداد العالمية، تجلّى في تراجع حركة قناة السويس بنسبة تجاوزت 70%، وارتفاع تكاليف الشحن البحري بمعدلات غير مسبوقة، واضطرار الناقلات إلى الالتفاف حول رأس الرجاء الصالح. وقد أثبتت هذه المعطيات أن الممرات البحرية تحولت فعلاً من فضاءات للتجارة الحرة إلى أوراق ضغط جيوسياسي، وهو ما يُثبت الفرضية ويُرسّخ الطرح النظري للاعتماد الاقتصادي المتبادل كأداة صراع وليس فقط كمحرك للتعاون.

**الفصل الثالث: التداعيات
العسكرية الأمنية على
المستويين الاقليمي والدولي**

تمهيد:

لم تكن أحداث السابع من أكتوبر 2023 مجرد مواجهة عسكرية محصورة في النطاق الجغرافي للأراضي الفلسطينية المحتلة، بل شكلت "نقطة تحول استراتيجي" أعادت صياغة تعريف التهديدات الأمنية في الممرات المائية الحاكمة للشرق الأوسط. فعلى مدى عقود، استند استقرار الملاحة في البحر الأحمر وخليج عدن إلى توازنات تقليدية تضمن التدفق الحر للطاقة والتجارة العالمية، إلا أن انخراط الفواعل من غير الدول (Non-State Actors) كطرف أصيل في الصراع، نقل المواجهة من "اليابسة" إلى "المجال البحري"، فارضاً واقعاً عسكرياً يتجاوز أنماط الحروب الكلاسيكية. حيث تكمن خطورة التداعيات العسكرية لهذه الحرب في كونها اختبرت فعالية المنظومات الدفاعية النظامية أمام تكتيكات "الحرب الهجينة" و"الإنكار البحري"، حيث تحول مضيق باب المندب من ممر مائي دولي إلى ساحة لاختبار استراتيجية "وحدة الساحات" وتعدد الجبهات. هذا الوضع الجيوسياسي لم يقتصر أثره على القوى الإقليمية المشاطنة فحسب، بل دفع القوى الكبرى نحو "عسكرة" المنطقة عبر تحالفات ظرفية، ووضع النظام القانوني والبحري الدولي أمام معضلة التكيف مع تهديدات تقنية منخفضة التكلفة وعالية التأثير.

يسعى هذا الفصل إلى تشريح الأبعاد العسكرية لهذه الأزمة عبر مستويين؛ يحلل الأول التحولات في موازين القوى الإقليمية وظهور أنماط جديدة من التسلح غير المتماثل، بينما يبحث الثاني في أثر التدويل العسكري للممرات المائية على استقرار النظام الأمني العالمي وتنافس القوى العظمى في نقاط الاختناق الاستراتيجي.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

المبحث الأول: التداعيات الأمنية والعسكرية على المستوى الإقليمي

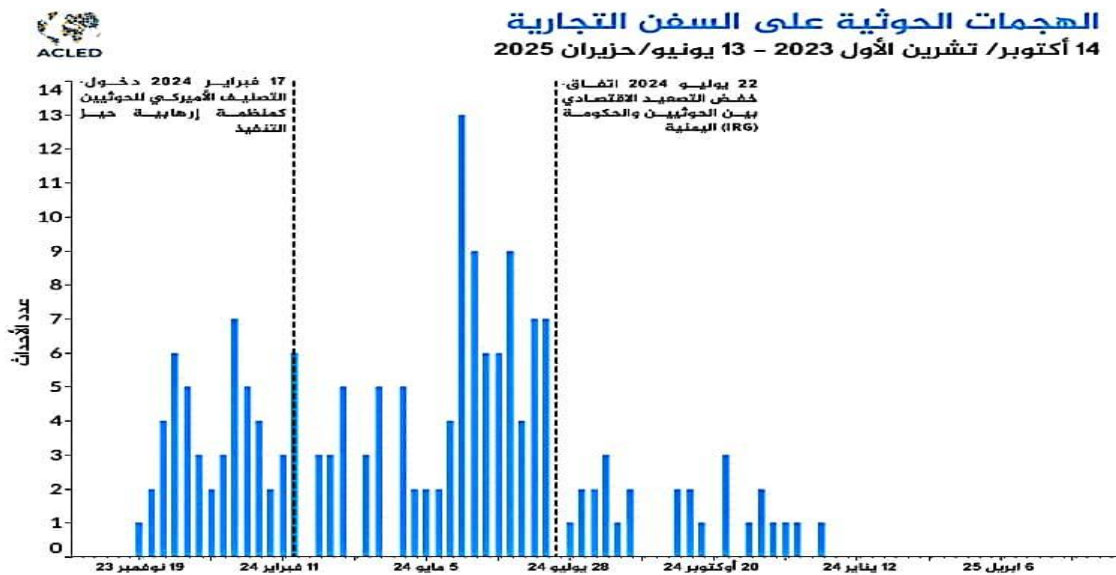
لم تكن تداعيات حرب غزة 2023 حبيسة النطاق الجغرافي للأراضي الفلسطينية، بل امتدت مفاعيلها الأمنية والعسكرية لتشمل الجوار الإقليمي المباشر، متخذةً من منطقة جنوب البحر الأحمر وخليج عدن ساحة رئيسية لترجمة التوترات السياسية إلى مواجهات ميدانية. إن هذا المبحث يسعى إلى تفكيك أبعاد الأزمة انطلاقاً من "المستوى الإقليمي"، بالتركيز على كيفية تحول جماعة الحوثي من فاعل محلي إلى فاعل عابر للحدود قادر على زعزعة منظومة الردع التقليدية.

كما يتناول المبحث تحليلاً لمختلف تبعات هذه التطورات على الأمن القومي للدول المشاطئة، وفي مقدمتها مصر والسعودية، اللتان وجدتا نفسيهما أمام تحدي الموازنة بين التزاماتهما القومية تجاه القضية الفلسطينية وبين ضرورة حماية مصالحهما الاقتصادية والأمنية المرتبطة بسلامة الممرات المائية. وسينصب التركيز هنا على رصد المتغيرات التي طرأت على توازنات القوة الإقليمية وإعادة تموضع القوى الفاعلة في ظل بيئة أمنية شديدة السيولة والتعقيد.

المطلب الأول: بروز الفواعل اللادولالية (جماعة الحوثي) وتحدي الردع الإقليمي

يمثل صعود جماعة "أنصار الله" (الحوثيين) كفاعل عسكري بحري غير دولاتي في منطقة جنوب البحر الأحمر وخليج عدن تحولاً جوهرياً في بنية التهديدات الأمنية الإقليمية. فمنذ نوفمبر 2023 (أي بعد شن طوفان الأقصى)، انتقلت الجماعة من دور "الفاعل المحلي" إلى "الفاعل المؤثر إقليمياً"، مستغلةً الفجوات في أنظمة الردع التقليدية وتوظيف تكنولوجيا عسكرية غير متماثلة أخلت بموازن القوى البحرية.

الشكل 05: يوضح الهجمات الحوثية على السفن التجارية.



المصدر: منظمة ACLED، نقلاً عن الجزيرة نت، 22 يوليو 2025.

تكشف البيانات الإحصائية المرصودة عن حالة من "الانكشاف الأمني" غير المسبوق في أهم الممرات المائية الحاكمة للتجارة العالمية؛ حيث يبرز المنحنى البياني بوضوح كيف تحولت التهديدات الحوثية من مجرد مناوشات إلى "طفرة عملياتية" بلغت ذروتها في ماي 2024. «هذا التصعيد المستمر أجبر حركة الملاحة على الانقسام بين مسارٍ تقليدي في باب المندب مرهون "مستهدف"، ومسارٍ بديل عبر رأس

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

الرجاء الصالح¹ الذي أصبح الملاذ الآمن لشركات الشحن. والمفارقة التي يظهرها التحليل هي أن وتيرة هذه الهجمات لم تكن عسكرية فقط، بل ارتفعت للمناورات السياسية، حيث انخفضت حدة استهداف الحوثيين للسفن فور الدخول في توافقات اقتصادية في جويلية 2024، مما يثبت أن أمن البحر الأحمر صار ورقة ضغط قوية تُستخدم لإدارة الصراع وتحقيق مكاسب تتجاوز الجغرافيا لتصل إلى عمق التوازنات الإقليمية.

1. الترسانة العسكرية وتوظيف التكنولوجيا العابرة للحدود: تعتمد القوة العسكرية للحوثيين على نظام تسليح هجين يدمج بين التصنيع المحلي المكثف والتقنيات الإيرانية المتطورة. ووفقاً لتقارير استخباراتية، تمتلك الجماعة ترسانة متنوعة تشمل²:

- **الصواريخ الباليستية المضادة للسفن (ASBM):** يُعد الحوثيون أول فاعل من غير الدول يستخدم هذا النوع من السلاح في عمليات قتالية فعلية، مثل صاروخ "خليج فارس" و"طوفان"، وهي صواريخ قادرة على استهداف السفن المتحركة بمدى يصل إلى 450 كم.³ حيث تكمن قوة التجربة القتالية لجماعة الحوثي في كونها أول فاعل من غير الدول يكسر احتكار الجيوش النظامية لاستخدام الصواريخ الباليستية الموجهة ضد الأهداف البحرية المتحركة. إن الاعتماد على طرازات تقنية متطورة (مثل فئة خليج فارس وطوفان) لا يعكس فقط تطوراً في الترسانة العسكرية، بل يكشف عن تحول في العقيدة القتالية؛ حيث تم استبدال المواجهة المباشرة بتكتيك 'الإصابة الجراحية' من مسافات بعيدة تصل إلى 450 كم. هذا النمط من العمليات، الذي يجمع بين سرعة الانطلاق الباليستية والدقة في التوجيه الراداري أو الحراري عند مرحلة الانزلاق النهائي، قد أحدث خرقاً في جدار الأمن البحري التقليدي. فمن الناحية الاستراتيجية، لم يعد تأمين السفن مرتبطاً بمدى قوة مرافقتها العسكرية، بل بمدى القدرة على اعتراض مقذوفات ذكية تنطلق من بيئة برية وعرة يصعب تحديدها.

[ACLED and IMF PortWatch, Monitoring Maritime Disruptions \(Washington, D.C.](#)

[International Monetary Fund, 2024\), https://portwatch.imf.org.](https://portwatch.imf.org)

²The International Institute for Strategic Studies (IISS), Navigating Troubled Waters : The Houthis' Campaign in the Red Sea and the Gulf of Aden (London : IISS, 2024), 6.

³Defense Intelligence Agency (DIA), Yemen : Houthi Attacks Placing Pressure on International Trade (Washington, DC : DIA, 2024), 3

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

خريطة توضح تحليل جيوعسكري للهجمات في البحر الأحمر ومضيق باب المندب بعد طوفان الأقصى.



المصدر: عربي بوست، "خريطة هجمات الحوثيين في البحر الأحمر: نوفمبر - ديسمبر 2023"، خريطة توضيحية، تم الوصول إليها في 8 مايو 2026.

توثق الخريطة محل الدراسة جغرافية العمليات العسكرية التي استهدفت الملاحة البحرية في جنوب البحر الأحمر وخليج عدن، حيث يتضح من القراءة التحليلية تدرج زمنياً ومكانياً ونوعياً لهذه الهجمات. بدأت هذه السلسلة في التاسع عشر من نوفمبر 2023 من خلال عملية سيطرة مباشرة وتصنيفية نوعية تمثلت في سحب السفينة "غالكسي" إلى ميناء الحديدة في جنوب البحر الأحمر، مما أرسى نمطاً جديداً من التهديد الملاحي. ثم انتقلت العمليات بعد ذلك في السابع والعشرين من نوفمبر 2023 إلى نطاق خليج عدن، حيث تركزت التكتيكات على محاولات الإجبار التقني والميداني لتغيير مسار السفن التجارية، مما يعكس رغبة في السيطرة على المداخل المؤدية للمضيق. ومع مطلع شهر ديسمبر، وتحديداً في يومي الثالث والرابع من ديسمبر 2023، شهدت المنطقة شمال مضيق باب المندب هجمات جوية مكثفة مصنفة ضمن سلاح الطائرات المسييرة، استهدفت نقاطاً حيوية في الممر المائي.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

وفي المرحلة الممتدة بين الحادي عشر والخامس عشر من ديسمبر 2023، بلغت العمليات ذروتها التقنية باستخدام الصواريخ الباليستية البحرية بالتوازي مع استمرار عمليات الإجبار القسري على تغيير المسارات، وهي العمليات التي تركزت في منطقة المضيق ومحيط ميناء الحديدة. إن هذا الترابط الزمني والمكاني يثبت قدرة الفاعلين من غير الدول على توظيف "نقاط الاختناق" الجغرافية لتحقيق أهداف سياسية واستراتيجية، مما يضع مفهوم الأمن البحري أمام تحديات قانونية وميدانية غير مسبوقة.

إن النجاح في تسجيل إصابات دقيقة ضد قطع بحرية متطورة تقنياً يُثبت أن 'السيادة المائية' لم تعد تتطلب بالضرورة أسطولاً بحرياً تقليدياً؛ بل أصبحت تُكتسب من خلال امتلاك تكنولوجيا هجينة (تجمع بين الخبرات الإقليمية والمكونات المتاحة دولياً) قادرة على شل حركة الملاحة وحرمان الخصوم من حرية الحركة، وهو ما يُعرف في الأدبيات العسكرية بفرض 'واقع الحرمان البحري' (SeaDenial) بأدوات غير متكافئة."

● **المسيرات والزوارق الانتحارية:** تم توظيف طائرات مسيرة (مثل صماد-3) وزوارق مسيرة عن بعد (USVs) مفخخة، والتي تمتاز بتكلفة إنتاج ضئيلة مقارنة بتكلفة الصواريخ الاعتراضية للدول الكبرى؛ إذ تُقدر تكلفة المسيرة التي استعملها الحوثيون بـ 2000 دولار، بينما يكلف صاروخ اعتراضها (مثل SM-2) أكثر من مليوني دولار¹. فلقد تجاوزت توظيف الطائرات والزوارق المسيرة (مثل طرازات صماد-3 والوسائط البحرية المفخخة) كونه مجرد بديل تكنولوجي، ليصبح أداة استراتيجية لـ 'الإنهاك المادي' للقوى النظامية (الكبرى). إن الفجوة الهائلة بين تكلفة التصنيع وتكلفة الاعتراض لا تعكس خللاً تقنياً بقدر ما تعكس نمطاً جديداً من صراعات الاستنزاف (Attrition Warfare) في القرن الحادي والعشرين.

فحين يتم اعتراض وسيلة هجومية لا تتجاوز قيمتها بضعة آلاف من الدولارات باستخدام منظومات دفاعية صاروخية (مثل صواريخ SM-2) تُقدر تكلفتها بملايين الدولارات، فإننا نكون أمام حالة من 'عدم التماثل الاقتصادي'. هذا النمط يضع الجيوش النظامية أمام معضلة أمنية مزدوجة: فمن جهة، لا يمكن التخلي عن الدفاع لحماية الأهداف الحيوية، ومن جهة أخرى، يؤدي استمرار الاعتراض إلى استنزاف المخزونات الاستراتيجية والقدرة المالية واللوجستية للدول الكبرى.

إن هذا التحول يعني أن الفواعل من غير الدول لم تعد بحاجة إلى "الانتصار العسكري" بالمعنى التقليدي، بل يكفيها الاستمرار في إشغال المنظومات الدفاعية لفرض ضغوط اقتصادية وسياسية هائلة على الخصوم. وبذلك، تصبح المسيرات والزوارق الانتحارية أدوات لـ 'الردع الرخيص'، حيث تُجبر القوى العظمى على مراجعة جدوى تدخلاتها العسكرية في مناطق الصراع المفتوحة، وتُعيد صياغة حسابات الكلفة والمنفعة في تأمين الممرات الدولية."

2. **تكتيكات الحرب غير المتماثلة واستراتيجية "إنكار الوصول":** تبني الحوثيون استراتيجية "إنكار الوصول ومنع المنطقة" (A2/AD) عبر استغلال الجيوبوليتيك لمضيق باب المندب. وقد شملت التكتيكات العسكرية الحوثية ما يلي²:

الهجمات المختلطة: شن هجمات متزامنة باستخدام مسيرات وصواريخ جواله لإشغال رادارات السفن الحربية. وبصدد هذا نجد كما الباحث في الدراسات الأمنية **Lawrence Freedman** قد ذهب إلى أن "نجاح الحرب غير المتماثلة لا يقاس بعدد الأهداف المدمرة، بل بقدرتها على إعادة تعريف ما يشكل

¹European Parliamentary Research Service (EPRS), Maritime Security : Situation in the Red Sea and EU Response (Brussels : European Union, 2024), 1.

²IISS, Navigating Troubled Waters, 15

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

انتصاراً في الصراع." وهذا ما فعلته استراتيجية الحوثيين في البحر الأحمر حيث أعادت تعريف "الانتصار" من "تدمير الأساطيل البحرية" إلى "تعطيل المرور"

التحديد الاستخباري: اعتمدت الجماعة على بيانات نظام التعريف التلقائي (AIS) للسفن التجارية، إضافة إلى سفينة الاستخبارات الإيرانية "بهشاد" لتحديد الأهداف بدقة¹.

أما استخدام بيانات نظام التعريف التلقائي (AIS) فيكشف عن ثغرة هيكلية في أمن الملاحة العالمية فبينما يلزم القانون الدولي السفن التجارية ببيت مواقعها لتجنب الاصطدام، حوّلت الجماعة هذا الإجراء الإنساني إلى أداة استهداف دقيقة. وبذلك نجحت في معاقبة النظام البحري الدولي على التزامه بشفافيته. واللافت أن نجاح هذه التكتيكات لا يعكس قوة الحوثيين بقدر ما يعكس قيود البيئة البحرية نفسها، ممر مائي ضيق (عرض باب المندب 26 كم فقط)، وكثافة ملاحية عالية، وغياب مناطق آمنة للسفن التجارية للاحتواء فيها. في هذا السياق، صارت كل سفينة تجارية هدفاً محتملاً، وكل حاملة طائرات أمريكية تواجه تحدياً تشغيلياً أعقد من مواجهة جيش نظامي. "يكن ذكاء الاستراتيجية الحوثية من منظور الحرب غير المتماثلة ليس في امتلاك أسلحة متطورة، بل في قدرتها على تحويل نقطة ضعفها (الفارق التكنولوجي مع القوى البحرية الكبرى) إلى مصدر قوة. فباستخدام تكتيكات 'إنكار الوصول'، لم تعد الجماعة بحاجة إلى السيطرة على البحر، بل إلى جعل تكلفة عبوره أعلى من قيمته التجارية.

توسيع بنك الأهداف: انتقلت الجماعة من استهداف السفن "المرتبطة بإسرائيل" إلى استهداف السفن الأمريكية والبريطانية، وصولاً إلى تهديد أي سفينة تتبع شركات تتعامل مع الموانئ الإسرائيلية، مما وسّع نطاق التهديد ليشمل المحيط الهندي².

3. تحدي الردع الإقليمي والدولي وتآكل القوة التقليدية: أظهرت الأزمة عجز التحالفات

العسكرية الدولية (مثل عملية "حارس الازدهار") عن استعادة الردع الكامل لجماعة الحوثي. ورغم الضربات الجوية الاستباقية، استمرت الجماعة في تنفيذ عملياتها، مما يشير إلى مرونة تنظيمية وعسكرية عالية³. حيث أن هذا الفشل في استعادة الردع يفرز تحولاً عميقاً في بنية الأمن البحري؛ إذ لم يعد التهديد مرتبطاً فقط بالفعل العسكري المباشر، بل بإنتاج حالة مستمرة من 'عدم اليقين'. وهنا ننقل من منطق 'الأمن التقليدي' إلى 'أمن اللاتيقين'، حيث يصبح مجرد احتمال وشك وقوع الخطر عاملاً كافياً لإعادة توجيه مسارات التجارة الدولية وفرض واقع أمني جديد. وهذا ما يثبت أن الفاعل غير الدولتي نجح في فرض تأثير يتجاوز السيطرة المادية على الممر، ليصل إلى تفكيك فكرة 'حياد الممرات البحرية'. فلم تعد هذه الممرات فضاءات مفتوحة للجميع، بل أصبحت مرتبطة بخطوط الصراع والتوازنات السياسية، مما حوّل شركات الشحن من فاعلين اقتصاديين إلى فاعلين أمنيين يساهمون بقراراتهم في رسم خارطة القوة البحرية الجديدة في المنطقة⁴.

وتؤكد الإحصائيات الاقتصادية حجم هذا التحدي؛ حيث انخفضت حركة عبور الحاويات في البحر الأحمر بنسبة تفوق 70% بحلول منتصف عام 2024، مع تحول مسارات السفن نحو رأس الرجاء الصالح، مما أدى إلى زيادة المسافة بـ 3500 ميل بحري وزيادة تكاليف الشحن بنسبة 250% في بعض الخطوط⁴. هذا

¹International Crisis Group, Calming the Red Sea's Turbulent Waters, Middle East Report N°248 (Brussels : Crisis Group, 2025), 12.

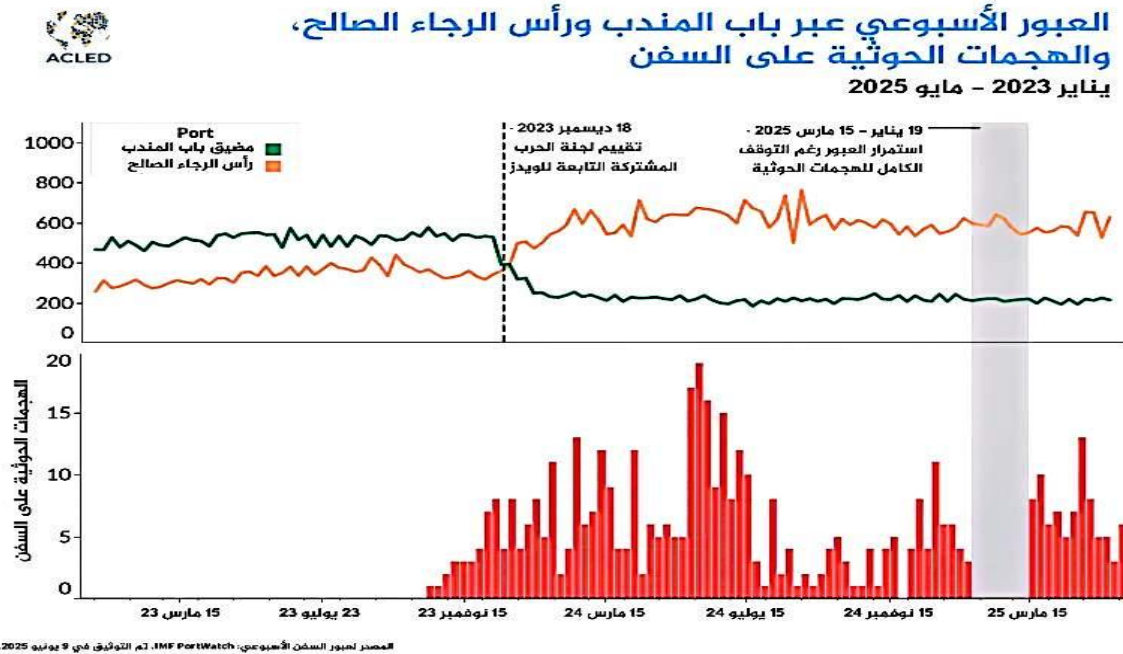
²Vanessa Hayford, Update on Red Sea Threats to Shipping : The Houthis' New Target Profile (London : Africa Risk Compliance, 2024), 1

³Crisis Group, Calming the Red Sea's Turbulent Waters, 18.

⁴World Bank, The Deepening Red Sea Shipping Crisis : Impacts and Outlook, MENA FCV Economic Series Brief (Washington, DC : World Bank, 2024), 2.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

التحول لا يمثل خسارة اقتصادية فحسب، بل هو إعلان عن فشل "المظلة الأمنية التقليدية" في حماية الشرايين الحيوية للتجارة العالمية أمام فاعل غير دولي¹.



الشكل 06: تقرير الملاحة الدولية وهجمات الحوثيين: العبور عبر باب المندب والرجاء الصالح

المصدر: منظمة ACLED و IMF PortWatch (مرصد الموانئ التابع لصندوق النقد الدولي).

يكشف الرسم البياني عن تحول جذري في خارطة الملاحة الدولية نتيجة التصعيد العسكري في منطقة حوض البحر الأحمر؛ فمع تصاعد حدة الهجمات الحوثية منذ أواخر عام 2023، نلاحظ علاقة طردية واضحة بين وتيرة الاستهداف وتغيير المسارات البحرية. إذ أدى تزايد المخاطر الأمنية إلى تراجع حاد في معدلات العبور عبر مضيق باب المندب (الخط الأخضر) بنسبة تجاوزت النصف، وفي المقابل، اندفعت شركات الشحن الكبرى نحو اعتماد طريق "رأس الرجاء الصالح" (الخط البرتقالي) كبديل أطول مسافةً ولكنه أكثر أماناً، مما تسبب في ضغط غير مسبوق على هذا المسار. وتحليل البيانات، يتضح أن الاستقرار النسبي في حركة المرور عبر رأس الرجاء الصالح منذ مطلع 2024 يشير إلى "محاولة تكيف" مؤقتة لحالة الأزمة، حيث باتت التجارة العالمية تتكيف مع المسارات البديلة رغم التكاليف اللوجستية المرتفعة، ما يعكس هشاشة سلاسل الإمداد أمام التوترات الجيوسياسية في الممرات المائية.

المطلب الثاني: التداعيات الأمنية والعسكرية على المعابر الاستراتيجية والدول المشاطنة

لا يمكن فصل الأمن البحري في حوض البحر الأحمر عن بنية الممرات المائية المحيطة به، حيث أدت ديناميكيات الصراع بعد نوفمبر 2023 إلى خلق حالة من "العدوى الأمنية" انتقلت من نقطة الاشتباك لتشمل كافة العقود الملاحية التي تحكم المنطقة.

الفرع الأول: أمن المعابر والمضائق (باب المندب، عدن، السويس، هرمز..)

1. مضيق باب المندب: الوضعية الاستراتيجية لمضيق باب المندب في ظل النزاع المسلح.

¹ DIA, Yemen : Houthi Attacks, 5.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

أدت حرب غزة في أكتوبر 2023 إلى تحول جذري في العقيدة الأمنية الحاكمة لمضيق باب المندب؛ حيث انتقل المضيق من وضعية الانتظار الأمني إلى وضعية «الفعل العسكري المباشر المرتبط بوحدة الساحات، إذ تم 'أمننة المضيق وتحويله إلى ورقة ضغط جيو-عسكري لفرض معادلة *فك الحصار عن غزة مقابل أمن الملاحة*، مما جعل المضيق لأول مرة في تاريخه المعاصر ساحة للاشتباك دفاعاً عن قضايا إقليمية خارج حدوده الجغرافية»¹. هذا الربط العضوي أسقط النظريات التقليدية التي كانت تفصل بين أمن الممرات المائية والصراعات البرية في المنطقة.

ومن الناحية العملية، شهد باب المندب تطوراً خطيراً في تكتيكات «الحرمان البحري الذكي، حيث لم يعد الاستهداف عشوائياً، بل استند إلى الاستخبارات البحرية الحية التي وفرتها سفن المراقبة الإقليمية مثل السفينة الإيرانية بهشاد والقواعد الرادارية على الساحل اليمني، مما سمح بتنفيذ عمليات انتقاء الأهداف بناءً على الهوية والوجهة والملكية»². إن هذا النوع من التهديد الأمني يتجاوز مفهوم القرصنة، ليدخل في سياق «الحرب البحرية الهجينة التي تتداخل فيها الصواريخ الباليستية المضادة للسفن (ASBMs) لأول مرة في تاريخ النزاعات البحرية، مما فرض حالة من الرعب الاستراتيجي التي عطلت منظومة التأمين البحري الدولية»³. إن هذا التحول نحو الحرب الهجينة وعمليات الانتقاء الاستخباري للأهداف لا يمكن فصله عن الواقع الجيوسياسي الذي تفرضه الضفة المقابلة للمضيق؛ إذ يمثل القرن الأفريقي الجناح الغربي المكمل لأمن باب المندب، وهو ما تعكسه التوزيعات الجغرافية للقوى والقواعد العسكرية في المنطقة. وتوضح الخريطة التالية هذا الترابط الوثيق بين المضيق ومحيطه الأفريقي، حيث تتحول الجغرافيا من مجرد حدود دولية إلى مسرح عملياتي متداخل تتقاطع فيه مصالح القوى الكبرى مع مهددات الأمن الإقليمي.

الأبعاد الجيوسياسية لمنطقة القرن الأفريقي وعلاقتها بأمن مضيق باب المندب.



الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

المصدر: أحمد عسكر، "خريطة مهددات الأمن البحري في أفريقيا جنوب الصحراء"، الملف المصري، دورية إلكترونية، العدد 106 (يونيو 2023)، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية.

تُجسّد الخريطة المرفقة الحقيقة الجيوسياسية لمضيق باب المندب، باعتباره ليس مجرد ممر مائي معزول، بل هو قلب منطقة جغرافية متداخلة المصالح والتهديدات؛ فمن خلال القراءة التحليلية للمجال الحيوي الممتد عبر القرن الأفريقي، يتضح أن السيطرة العسكرية على المضيق تعتمد بشكل جوهري على وضعيّة الضفتين الآسيوية والأفريقية معاً. هذا القرب الجغرافي الشديد هو الذي منح تكتيكات "الحرمان البحري الذكي" فاعليتها الميدانية؛ حيث تحولت السواحل والموانئ الموضحة في الخريطة إلى نقاط ارتكاز استخباراتي لرصد حركة الملاحة من "المسافة صفر"، مما جعل من الصعوبة بمكان تأمين السفن العابرة في ظل ضيق الممر المائي الذي لا يمنح القطع البحرية الكبيرة مساحة كافية للمناورة الدفاعية.

فإنّ عسكريّة المنطقة التي تظهر معالمها في الخريطة لم تكن مجرد رد فعل تقني، بل هي إعادة صياغة لوظيفة الجغرافيا في الصراع؛ إذ تحولت الموانئ الأفريقية المقابلة من مراكز تجارية إلى ثكنات بحرية ومنصات رادار دولية تهدف لكسر معادلة "الحصار البحري" التي فرضت بعد أحداث أكتوبر 2023. إن هذا التداخل الجغرافي يفسر لماذا تحول باب المندب إلى "عنق زجاجة" حقيقي، حيث مكنت الخصائص المكانية الموضحة في الخريطة الفاعلين من فرض حالة "الرعب الاستراتيجي" بأدوات عسكرية غير تقليدية، محولةً الممر المائي إلى ساحة استنزاف عالمية تتقاطع فيها أطماع القوى الكبرى مع الجغرافيا المعقدة للمنطقة.

وعلاوة على ذلك، برزت تداعيات وحدة الممرات المائية بين باب المندب ومضيق هرمز؛ ففي ذروة التصعيد المرتبط بحرب غزة خاصة في الردود العسكرية المتبادلة في 2024 و2026، لوحظ أن «أي استنفار عسكري في مضيق هرمز كان يعمل كمضاعف للقوة (Force Multiplier) للتهديدات في باب المندب، مما خلق حالة من الإغلاق الافتراضي للملاحة؛ حيث أدى تهديد إيران بإغلاق هرمز إلى جعل البحر الأحمر وخليج عدن منطقة محاصرة استراتيجياً بين فكي كماشة أمنية»¹. هذا الترابط العسكري جعل من باب المندب المجسّس الأمني الأول الذي يقيس حرارة الحرب في غزة، حيث أصبحت الملاحة فيه خاضعة لتقلبات الميدان العسكري في فلسطين والردود الانتقامية في الخليج، مما أدى في نهاية المطاف إلى «تآكل سيادة الدول المشاطئة أمام تدويل الأمن في المضيق وبروز تحالفات عسكرية صدامية (حارس الازدهار) التي حولت الممر إلى ثكنة بحرية مفتوحة»².

¹ 4. Farzin Nadimi, The Strait of Hormuz and the Red Sea : A Unified Maritime Theater (Washington, "C. : The Washington Institute for Near East Policy, 2026), 9.

² UNCTAD, Impact of the 2023 Gaza War on Global Maritime Trade Paths (Geneva : United Nations, 2024), 112.



خريطة تركز القوات في مضيق باب المندب والشرق الأوسط (2024-2026)

المصدر: مجلة تايم (TIME)، عبد الرحمن الربيعي، "الممرات البحرية في الشرق الأوسط.. التحديات والمخاطر"، مجلة جره، منشور بتاريخ 21 أبريل 2025، ص 24.

توضح الخريطة المرفقة الأهمية الاستراتيجية للسيطرة المكانية على ضفاف الممرات المائية، ويمكن استخلاص دلالاتها الجيوسياسية وفق النقاط التالية:

مركزية "الفاعل غير الدولي" في الممرات السيادية: تُبرز الخريطة تركز قوات "الحوثي" في مناطق حاكمية استراتيجية على الساحل اليمني. هذا التموضع يسمح بالتحكم المباشر في "عنق" الملاحة الدولية، مما حول المضيق من ممر تجاري إلى أداة ضغط سياسي وعسكري لفرض إرادات إقليمية.

العمق الاستراتيجي المتقاطع: تُظهر الخريطة كيف يمثل خليج عدن والبحر الأحمر وحدة ملاحية لا تتجزأ؛ حيث تقع منطقة العمليات الموضحة في قلب المسار الرابط بين مضيق هرمز وقناة السويس. هذا التداخل يفسر سبب تحول أي اضطراب في هذا النطاق إلى تهديد مباشر لسلاسل التوريد العالمية وأمن الطاقة. وكذلك يظهر ما يعرف ثنائية الضفة (اليمن - القرن الأفريقي): توضح الخريطة القرب الجغرافي الشديد بين الساحل اليمني ودول القرن الأفريقي (جيبوتي، إريتريا). هذا الضيق المكاني هو الذي منح التهديدات فاعليتها، حيث أصبحت الملاحة الدولية مجبرة على المرور ضمن مدى النيران الأرضية، مما يفسر التحول نحو "الحرب البحرية الهجينة".

عجز الجغرافيا أمام التكتيكات العسكرية: تُثبت وضعية الانتشار الموضحة أن «المزايا الجغرافية الطبيعية للمضيق قد تم تحييدها لصالح القوة المسيطرة على الساحل؛ حيث تحول التموضع الميداني إلى عائق وظيفي يفرض على الملاحة الدولية الخضوع لمتغيرات الصراع المحلي والإقليمي في اليمن»¹.

¹ عبد الرحمن الربيعي، "معضلة الممرات البحرية الشرق أوسطية في ظل التطورات الإقليمية والعالمية الراهنة"، كراسة استراتيجية، مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، العدد 27، 2024، ص 24.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

2. خليج عدن: التحديات الأمنية والعملياتية في خليج عدن.

يمثل خليج عدن في المنظور الاستراتيجي البوابة الأمنية المتقدمة لمضيق باب المندب، إلا أن تداعيات حرب غزة 2023 حولته إلى «مسرح عمليات مفتوح يتسم بخاصية السيولة الأمنية»، حيث أدى اتساع المدى الجغرافي للاستهدافات الحوثية إلى إخراج الخليج من دائرة التأمين التقليدي وتحويله إلى ساحة لاختبار قدرات الاعتراض الصاروخي بعيد المدى¹. إن الخطورة في خليج عدن تكمن في كونه منطقة مناورة تقتقر للمضيق الجغرافي الموجود في المضيق، مما فرض على القوى البحرية الدولية تحدي «تأمين مساحات شاسعة أمام تهديدات 'الفواعل غير المرئية' (كالغواصات المسيرة والزوارق الانتحارية)، وهو ما أدى إلى استنزاف تكنولوجي ومالي هائل للمدمرات الغربية التي باتت تستهلك ذخائر دفاع جوي باهظة الثمن لصعد تهديدات منخفضة التكلفة»².

ومن الناحية الأمنية، أفرزت الحرب في غزة ظاهرة [«تداخل التهديدات» (Threat Convergence) في خليج عدن؛ حيث تسبب التركيز العسكري الدولي على صد الهجمات الصاروخية في خلق فراغ أمني وظيفي] استغلته شبكات القرصنة الصومالية لإعادة تنشيط عملياتها، مما وضع الأمن البحري في الخليج أمام كمشاة مزدوجة: تهديدات أيديولوجية مرتبطة بوحدة الساحات، وتهديدات إجرامية تبحث عن الربح³. وهذا الوضع المعقد جعل من تأمين خليج عدن يتطلب «عقيدة عسكرية جديدة تتجاوز مفهوم مكافحة القرصنة إلى مفهوم "حرب الممرات المفتوحة". وفي هذا الصدد، يظهر أن تحول المنطقة إلى ساحة للاشتباك العسكري بعد أكتوبر 2023 لم يكن وليد الصدفة، بل جاء ليتفاعل مع بيئة أمنية كانت مهياة أصلاً لنمو المهددات غير التقليدية في منطقة القرن الأفريقي»⁴؛ حيث يلاحظ من خلال الخريطة أعلاه أن استقرار الملاحة بات رهيناً بتصاعد مهددات الأمن البحري في الضفة الأفريقية المقابلة، والتي تتجلى بوضوح في ثلاثة أبعاد:

- عسكرة السواحل وتزاحم القوى: إذ أدى التواجد العسكري الدولي الكثيف الموضح في الخريطة إلى تحويل الموانئ الأفريقية من وظيفتها التنموية إلى مراكز لجمع المعلومات الاستخباراتية، مما جعل الممرات المائية محاطة بثكنات بحرية دائمة تزيد من حدة الصدام عند أي توتر إقليمي.

- تصاعد التهديدات الهجينة: حيث تسبب الانفلات الأمني في «العمق الجغرافي» للمضيق في خلق بيئة خصبة تتداخل فيها العمليات العسكرية النظامية مع أنشطة الجماعات المسلحة وشبكات التهريب، وهو ما يعزز حالة عدم الاستقرار الملاحي.

- الانكشاف السيادي: نتيجة الاعتماد على التمويل الدولي لتأمين الموانئ، مما حول الممرات المائية إلى أوراق ضغط في يد القوى الكبرى عوضاً عن كونها ممرات تجارية محايدة.

وعليه، فإن الربط بين جغرافيا القرن الأفريقي وأمن الممر الملاحي يثبت أن أي محاولة لتأمين خليج عدن بمعزل عن معالجة الثغرات الأمنية في الساحل الأفريقي ستظل محاولة قاصرة، فالجغرافيا تفرض وحدة المصير الأمني بين المضيق ومحيطه الأفريقي.

هذا الوضع المعقد جعل من تأمين خليج عدن يتطلب عقيدة عسكرية جديدة تتجاوز مفهوم «مكافحة القرصنة» (Counter-Piracy) إلى مفهوم «حرب الممرات المفتوحة»، حيث أصبحت القطع البحرية

¹Christian Bueger and Timothy Edmunds, Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power (Oxford : Oxford University Press, 2025), 158.

²International Institute for Strategic Studies (IISS), The Military Balance 2026 (Oxford : Routledge, 2026), 332.

³المصدر نفسه، 335.

⁴أحمد عسكر، «خريطة مهددات الأمن البحري في أفريقيا جنوب الصحراء»، الملف المصري، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، العدد 106 (يونيو 2023).

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

الدولية في حالة استنفار دائم لمواجهة تهديدات عابرة للحدود تنطلق من عمق اليابس اليمني وتصل إلى مديات غير مسبوقة في عمق المحيط الهندي¹.

علاوة على ذلك، فإن خليج عدن شهد في عامي 2025 و2026 انعكاساً مباشراً لتوترات مضيق هرمز؛ إذ أن «التحركات العسكرية الإيرانية في بحر العرب وخليج عمان كانت تعمل كرسائل إسناد عملياتي للعمليات في خليج عدن، مما خلق حالة من 'التطويق البحري' للقطع الحربية التابعة للتحالفات الغربية»². هذا الترابط الجيوسكري جعل من خليج عدن نقطة الوصل في "حرب النقاط البحرية"، حيث لم يعد الأمن فيه مرتبطاً بتأمين السفن فحسب، بل بالقدرة على الصمود في وجه استراتيجية "الإرهاق العملياتي" التي تتبعها قوى الإسناد الإقليمي لحرب.

3. قناة السويس: الانعكاسات الوظيفية على قناة السويس وتأثيرات الانكشاف الأمني.

تمثل قناة السويس العمق الاستراتيجي المتضرر من تداعيات حرب غزة 2023، حيث كشفت الأزمة أن أمن القناة لا ينتهي عند حدودها الجغرافية، بل يمتد عضوياً إلى مداخل البحر الأحمر الجنوبية. فمن الناحية الأمنية، انتقلت القناة من وضعية «الاستقرار الهيكلي إلى وضعية الانكشاف الوظيفي، فالقناة موجودة ومؤمنة عسكرياً، لكنها "لا تعمل" لأن الطريق إليها مقطوع. حيث أدى شلل الملاحة في باب المندب إلى تحويل القناة عسكرياً إلى 'طريق مغلق من طرف واحد'، مما فرض على الدولة المصرية إعادة صياغة استراتيجية التأمين البحري لتشمل مفاهيم 'الدفاع الاستباقي' بعيداً عن المجري الملاحي»³.

وتتجلى التداعيات العسكرية في تحول القناة إلى هدف غير مباشر في «صراع الإرادات الإقليمي؛ إذ برزت مخاطر 'الأمننة السيبرانية'، حيث أن التهديد للقنوات لا يكون فقط بالسفن، بل بتعطيل أنظمة الملاحة الرقمية والعمليات التخريبية الهجينة التي قد تستهدف البنية التحتية للقناة كبديل عن المواجهة العسكرية المباشرة»⁴. هذا الواقع فرض حالة من الاستنفار الدائم في «قاعدة برنيس البحرية والأسطول الجنوبي المصري، ليس لمواجهة تهديد مباشر للقناة، بل لمحاولة استعادة 'الثقة الأمنية' في الممر التي تآكلت بفعل عدم قدرة القوى الدولية على تأمين وصول السفن إلى المدخل الشمالي للبحر الأحمر»⁵.

علاوة على ذلك، فإن قناة السويس تأثرت أمنياً بظاهرة «وحدة المسارح البحرية الممتدة من مضيق هرمز وصولاً إلى شرق المتوسط؛ فحرب غزة جعلت من القناة نقطة ارتكاز في 'الجيوبوليتيك الصراع'، حيث أصبح تأمين عبور القطع البحرية العسكرية (سواء الغربية أو التابعة للقوى الإقليمية) يتطلب تنسيقاً أمنياً معقداً لتجنب الاحتكاك في ظل حالة الاستقطاب الدولي»⁶. وبناءً عليه، لم تعد تداعيات الأزمة على القناة محصورة في الجانب الاقتصادي، بل أصبحت تمثل «تحدياً لسيادة 'الأمن القومي البحري'، حيث أثبتت أحداث ما بعد 2023 أن امتلاك السيطرة على القناة لا يعني بالضرورة القدرة على تأمين انسيابية الملاحة فيها إذا سقطت حلقة 'باب المندب' عسكرياً»⁷.

4. مضيق هرمز: كمتغير ضاغط في أمن الممرات الملاحية الإقليمية.

¹Geoffrey Till, *Seapower : A Guide for the Twenty-First Century* (London : Routledge, 2024), 201.

²Farzin Nadimi, *Iran's Asymmetric 'aval' Warfare : From Hormuz to the Gulf of Aden* (Washington, "C. : The Washington Institute for Near East Policy, 2026), 24.

³Bruce Jones, *The Geopolitics of M"rit'e Chokepoints : From Gaza to the Red Sea* (Washington, D.C. : "Brookings Institution, 2024), 35.

⁴Christian Bueger and Timothy Edmunds, *Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power* (Oxford : Oxford University Press, 2025), 162.

⁵International Institute for Strategic Studies (IISS), *The Military Balance 2026* (Oxford : Routledge, 2026), 340.

⁶UNCTAD, *Review of Maritime Transport 2024 : Impact of Regional Conflicts* (Geneva : United Nations, 2024), 92.

⁷Geoffrey Till, *Seapower : A Guide for the Twenty-First Century*(London : Routledge, 2024), 215

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

يمثل مضيق هرمز في المنظور الأمني نقطة التفجير الاستراتيجي التي تعيد صياغة قواعد اللعبة في البحر الأحمر وخليج عدن. فمن الناحية التحليلية، أثبتت المواجهات العسكرية بين إيران والولايات المتحدة (خاصة حوادث احتجاز الناقلات والردود الصاروخية المتبادلة بين 2024 و2026) أن «أي اختلال أمني في هرمز يؤدي فوراً إلى تفعيل 'نظرية الأواني المستطرقة' (مصطلح سياسي قوي يوضح كيف ينتقل الضغط من مكان لآخر آلياً)، في الأمن البحري؛ حيث يرتد الضغط العسكري من الخليج العربي ليصل إلى خليج عدن وباب المندب، مما يحول الممرات المائية إلى كتلة ملتهبة واحدة يصعب عزل أجزائها»¹.

وتتجلى تداعيات الخلل في عبور مضيق هرمز على منطقة الدراسة من خلال مستويين أمنيين:

● أولاً: مضاعفة القوة للتهديدات في خليج عدن:

إن الأحداث العسكرية في هرمز، وتحديدًا استخدام إيران للطائرات المسييرة الانتحارية لتعطيل الملاحة الأمريكية، أعطت «إشارة عملياتية للفواعل غير الدولاتية في البحر الأحمر لتصعيد هجماتها، مما خلق حالة من 'التطويق الجيوسياسي' للقوى البحرية الدولية؛ حيث تشتت إيران والولايات المتحدة جهود بعضهما البعض بين المضائق. فبينما كانت المدمرات الأمريكية تتشغل بتأمين هرمز، كان خليج عدن ينكشف أمنياً أمام هجمات متزامنة، مما أثبت أن استقرار منطقة الدراسة هو متغير تابع للاستقرار في هرمز»².

● ثانياً: شلل المسار البحري البديل:

في السابق، كان يُنظر للبحر الأحمر كمسار آمن نسبياً في حال تعثر هرمز، فالعالم كان يهرب من هرمز للبحر الأحمر، والآن بعد حرب غزة 2023 وما تبعها من تصعيد إيراني-أمريكي، أصبح البحر الأحمر أخطر، في هرمز في أبريل 2024 و2026 أسقط هذه الفرضية. حيث أدى «تزامن الاضطرابات العسكرية في كلا المضيقين إلى خلق حالة من 'الحصار الملاحي الشامل'؛ إذ لم يعد خليج عدن مخرجاً طوارئاً للملاحة الدولية، بل أصبح امتداداً لمسرح العمليات في الخليج العربي، وهو ما يُعرف في الدراسات الأمنية بـ 'وحدة الجغرافيا الصراعية للمضائق'»³.

بناءً على ذلك، فإن التبرير الأمني للخلل في هرمز يكمن في أنه «سلاح ردع استراتيجي تستخدمه إيران لإثبات أن أمن الملاحة العالمية هو حزمة واحدة؛ فتعطيل هرمز هو رسالة عسكرية مفادها أن الاستهداف الدولي لوكلائها في باب المندب سيقابله ثمن باهظ في شريان الطاقة العالمي، مما جعل من مضيق هرمز 'الميزان الأمني' الذي يحدد وتيرة الصراع في منطقة الدراسة»⁴. هذا الترابط يفرض على دول المنطقة المشاطئة واقعاً أمنياً معقداً، حيث تجد نفسها مرغمة على مواجهة تداعيات صراع إقليمي-دولي يتجاوز حدودها الجغرافية المباشرة ليصل إلى عمق مصالحها البحرية.

¹Farzin Nadimi, Iran's Asymmetric Naval Warfare : From Hormuz to the Gulf of Aden (Washington, D.C" : The Washington Institute for Near East Policy, 2026), 38.

²Lee Willett, Naval Warfare and Maritime Security in Chokepoints (London : Royal United Services Institute – RUSI, 2024), 65.

³International Institute for Strategic Studies (IISS), Strategic Survey 2026 : Maritime Security Dimensions (Oxford : Routledge, 2026), 158

⁴Christian Bueger and Timothy Edmunds, Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power (Oxford : Oxford University Press, 2025), 175.

خريطة توضح التداخل الجيوسياسي للممرات البحرية في الشرق الأوسط



المصدر: عبد الرحمن الربيعي، "الممرات البحرية في الشرق الأوسط.. التحديات والمخاطر"، مجلة جرم، منشور بتاريخ 21 أبريل 2025، تم الاطلاع في 8 مايو 2026.

تطرح الخريطة المرفقة إشكالية التبعية المكانية للممرات الملاحية، حيث تُظهر أن قناة السويس لا تمتلك استقلالاً أمنياً ذاتياً، بل هي حلقة وصل في سلسلة ملاحية تبدأ من مضيق باب المندب وتنتهي بمضيق هرمز. ومن منظور نظرية نقاط الاختناق (Chokepoints Theory)، يبرز التحليل المعمق للخريطة أن القناة تمثل "الرأس" في جسد ملاحى يقع مركز ضمن جنوب البحر الأحمر؛ وهذا يعني أن أي توتر جيوسياسي في النقاط الموضحة بالدوائر الاستراتيجية يتحول إلى انسداد وظيفي للقناة دون الحاجة لتهديدها عسكرياً بشكل مباشر. وتكشف الخريطة أيضاً عن مفهوم تدويل الأمن الملاحى من خلال انتشار القواعد العسكرية والتحالفات الدولية حول هذه المضائق؛ فالقناة هنا لا تظهر كطريق تجاري مصري فحسب، بل كمنطقة تقاطع للمصالح الدولية المتصارعة. إن تمركز القوى الكبرى عند مدخل البحر الأحمر يمثل قيداً جغرافياً على السيادة الاقتصادية المصرية، إذ يحول القناة إلى "رهينة" للاستقرار في مناطق تقع خارج السيطرة المباشرة للدولة المصرية. وبناءً عليه، فإن تداعيات حرب غزة 2023 التي أثرت على الملاحة في باب المندب لم تكن مجرد أزمة عابرة، بل هي برهان حي على أن الأمن القومي المصري يرتبط عضوياً بـ "أمن الممرات البعيدة". هذا التداخل الجيوسياسي يفرض واقعاً جديداً يجعل من رسوم العبور متغيراً تابعاً للمناخ الأمني الإقليمي، وليس مجرد انعكاس لحجم التجارة العالمية، مما يضع الدولة أمام تحدي إدارة الأزمات العابرة للحدود لضمان استدامة مواردها السيادية.

الترابط الجيوسياسي للممرات المائية والامتدادات الأمنية للأزمة

1. مضيق تيران وخليج العقبة: الجبهة البحرية الشمالية ومعادلة "الأمن الدفاعي"

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

استعداد مضيق تيران مكانته الاستراتيجية كأحد أكثر النقاط البحرية حساسية في منطقة الدراسة، حيث أدت العمليات العسكرية المنطلقة من جنوب البحر الأحمر بين عامي 2024 و2026 إلى إعادة عسكرة هذا الممر بشكل غير مسبوق. ويمكن تحليل هذه التداعيات عبر الأبعاد الأمنية والعسكرية التالية:

أ. التحول الوظيفي نحو الدفاع الجوي والبحري المتقدم:

لم يعد مضيق تيران مجرد معبر للسفن المتجهة إلى ميناء إيلات أو العقبة، بل تحول عسكرياً إلى «نقطة ارتكاز لمنظومات الاعتراض الصاروخي بعيدة المدى، حيث تشير التقارير الأمنية إلى أن الكثافة العسكرية في محيط المضيق ارتفعت بنسبة 60% خلال عام 2024 نتيجة نشر بطاريات دفاعية ومنصات رصد راداري فوق القطع البحرية المتمركزة في مدخل الخليج لصد المسيرات والصواريخ الجوالة القادمة من الجنوب»¹. إن هذا الانتشار يعكس رغبة القوى الدولية والكيان الإسرائيلي في «خلق منطقة عزل أمني (Buffer Zone) تبدأ من مضيق تيران لمنع وصول التهديدات غير المتماثلة إلى الأهداف الاستراتيجية في الشمال، مما حول المضيق من منطقة عبور ملاحى إلى خط دفاعي متقدم»².

ب. إشكالية "إنكار الوصول" وانكماش النشاط الملاحى:

فرضت تداعيات حرب غزة 2023 واقعاً أمنياً أدى إلى «تآكل الميزة الملاحية لخليج العقبة، إذ تؤكد الإحصائيات العسكرية تراجع حركة السفن التجارية الموجهة لميناء إيلات بنسبة بلغت 85% في النصف الأول من عام 2024، نتيجة المخاطر المرتفعة عند مضيق باب المندب»³. هذا التراجع أثبت عسكرياً أن «أمن مضيق تيران مرتبط عضوياً ووظيفياً بالأمن في أقصى جنوب البحر الأحمر، حيث نجحت تكتيكات الاستهداف غير المتماثل في فرض حالة من الحصار البحري غير المباشر رغم الوجود العسكري الدولي المكثف لحماية حرية الملاحة في المضيق»⁴.

ج. الرقابة الاستخباراتية والأمن العملياتي الاستباقي:

أدى التهديد المشترك للملاحة في هذه النقطة إلى «تكثيف التنسيق الاستخباراتي البحري بين القوى الدولية المتواجدة في المنطقة (تحت مسمى القوات البحرية المشتركة CMF) وبين الأجهزة الأمنية للدول المشاطئة، مما أسفر عن رصد واعتراض ما يزيد عن 150 هدفاً جواً وبحرياً في منطقة خليج العقبة ومحيط تيران بين عامي 2024 و2026»⁵. إن هذا الواقع كشف عن «تحول العقيدة الدفاعية في المنطقة من الرقابة الحدودية التقليدية إلى الرقابة العملياتية الاستباقية، حيث أصبحت كل قطعة بحرية عابرة لمضيق تيران تخضع لعمليات تتبع إلكتروني دقيق، مما جعل من المنطقة مختبراً حياً لإدارة التهديدات الهجينة في الممرات الضيقة»⁶.

2. منطقة "سقطرى" وبحر العرب: الامتداد الأمني والرقابة الاستباقية

تحولت المنطقة المحيطة بأرخبيل سقطرى وبحر العرب إلى «ساحة للرقابة الاستخباراتية الاستباقية كاستجابة لتداعيات الحرب.

¹International Institute for Strategic Studies (IISS), The Military Balance 2026 (Oxford : Routledge, 2026), 420.

²Bruce Jones, The Geopolitics of Maritime Chokepoints : From Gaza to the Red Sea (Washington, D.C. : "Brookings Institution, 2024), 122

³UNCTAD, Navigating Troubled Waters : The Impact of Global Shocks on Maritime Transport 2024 (Gen'va : United Nations, 2024), 58.

⁴Christian Bueger and Timothy Edmunds, Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power (Oxford : Oxford University Press, 2025), 195.

⁵International Institute for Strategic Studies (IISS), The Military Balance 2026 (Oxford : Routledge, 2026), 423.

⁶Geoffrey Till, Seapower : A Guide for the Twenty-First Century (London : Routledge, 2024), 298.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

موقع بحر العرب مقارنة بالممرات البحرية النشطة (مضيق هرمز وباب المندب)



المصدر: أحمد السيد، "بحر العرب.. ممر التجارة العربية مع الهند وآسيا"، الجزيرة نت، 23 ديسمبر، 2025، شوهد في 2 ماي، 2026، <https://www.aljazeera.net>.

وقد أشارت التقارير العسكرية إلى أن معدلات الانتشار البحري للفرق العسكرية الدولية في هذا المحيط ارتفعت بنسبة 35% خلال عام 2024 لضمان رصد وتحليل حركة السفن قبل وصولها إلى نقاط الاختناق في باب المندب¹. ويمكن قراءة هذا التحول من خلال النقاط التالية:

أ. بحر العرب كمنطقة فرز أمنيوتأمين سلاسل الإمداد:

أدى التهديد العسكري المباشر في خليج عدن إلى تحويل بحر العرب إلى «منطقة فرز أمني للتدفقات الملاحية، حيث رصدت الإحصائيات الدولية تحويل مسار ما يزيد عن 500 سفينة شحن عملاقة في الربع الأول من عام 2024 نحو مناطق انتظار آمنة في بحر العرب بانتظار توفر غطاء أمني عسكري للعبور². هذا الواقع فرض على القوى العظمى «تنشيط منصات مراقبة إلكترونية بعيدة المدى في هذا المحيط لضمان استمرارية سلاسل الإمداد العسكرية والمدنية، وحمايتها من هجمات المسيرات بعيدة المدى التي أصبحت تطال عمق بحر العرب³».

ب. أرخبيل سقطرى والتموضع الاستراتيجي للقوى الدولية:

استعاد أرخبيل سقطرى أهميته العسكرية كـ «منصة مراقبة متقدمة تتيح للقوى الدولية السيطرة المعلوماتية على المداخل الجنوبية للبحر الأحمر، إذ تشير التحليلات الجيوسياسية إلى أن السيطرة على المعلومات الملاحية المنطلقة من سقطرى أصبحت توازي في أهميتها القوة النارية المتمركزة في باب المندب⁴. إن عسكرة الأرخبيل والمناطق المحيطة به في ظل تداعيات حرب غزة 2023 كانت تهدف إلى

¹International Institute for Strategic Studies (IISS), The Military Balance 2026 (Oxford : Routledge, 2026), 425.

²UNCTAD, Navigating Troubled Waters : The Impact of Global Shocks on Maritime Transport 2024 (Geneva : United Nations, 2024), 62.

³Christian Bueger and Timothy Edmunds, Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power ("xfor" : Oxford University Press, 2025), 205.

⁴Bruce Jones, The Geopolitics of Maritime Chokepoints : From Gaza to the Red Sea (Washington, D.C. : Brookings Institution, 2024), 130

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

«خلق عمق استراتيجي يمنع القوى غير الدولاتية من توسيع نطاق عملياتها إلى ما وراء خليج عدن، وهو ما يفسر الكثافة العالية للدوريات البحرية التي بلغت ذروتها في عامي 2025 و2026»¹.

ج. تآكل سيادة الفاعلين الإقليميين أمام التدويل الأمني:

أدى الانخراط العسكري المكثف في بحر العرب إلى «تآكل قدرة الدول المشاطئة على ممارسة سيادتها البحرية التقليدية، حيث أصبحت المياه الإقليمية والمجاورة خاضعة لقواعد اشتباك دولية تفرضها البوارج الأجنبية بدعوى حماية الأمن الملاحي العالمي»². إن هذا التدخل العسكري الجماعي «حول بحر العرب من ممر للتجارة الدولية إلى ساحة مفتوحة لتصفيات الحسابات الجيوسياسية واختبار تكنولوجيا المراقبة البحرية، مما عمق من حالة عدم الاستقرار في الامتداد الجغرافي للبحر الأحمر»³.

3. مضيق صقلية والارتباط الوظيفي بالأمن البحري المتوسطي:

يظهر الترابط الجيوسياسي للأزمة في تأثير مضيق صقلية (قناة صقلية) بانسداد المسارات الملاحية الجنوبية، حيث أدى اضطراب الأمن في باب المندب إلى «إعادة تشكيل أنماط التدفق البحري العابر للمتوسط، إذ رصدت الإحصائيات الدولية تحولاً جذرياً في مسارات السفن التي بدأت تعتمد الالتفاف حول طريق رأس الرجاء الصالح بنسبة زيادة بلغت 75% في حركة العبور حول القارة الإفريقية خلال عام 2024»⁴. ويمكن تحليل هذا الارتباط الوظيفي من خلال الأبعاد التالية:

أ. انكشاف الأمن البيئي للممرات المائية:

أثبتت تداعيات حرب غزة 2023 أن أمن مضيق صقلية مرتبط عضوياً بالاستقرار في البحر الأحمر، حيث أدى الشلل الجزئي في قناة السويس إلى «تراجع النشاط العملياتي للموانئ المركزية في حوض المتوسط، مما فرض على القوى البحرية الأوروبية إعادة توزيع قطعها العسكرية لحماية الخطوط الخلفية للإمدادات التي أصبحت تعبر مضيق جبل طارق بدلاً من السويس»⁵. إن هذا التحول العسكري كشف عن «هشاشة الترابط الملاحي الدولي، حيث لم يعد مضيق صقلية مجرد معبر داخلي، بل أصبح نقطة قياس لمدى نجاعة التحالفات الدولية في الحفاظ على انسيابية التجارة العابرة للقارات في ظل الأزمات الإقليمية الكبرى»⁶.

ب. عسكرة الممرات الخلفية وتغيير العقيدة الدفاعية الأوروبية:

أدى الانسداد الوظيفي في الجنوب إلى «تغيير في العقيدة الدفاعية لدول حوض المتوسط، حيث تشير التقارير العسكرية لعام 2026 إلى تكثيف الدوريات البحرية في مضيق صقلية لمراقبة السفن العسكرية القادمة من مسارات بديلة، خوفاً من انتقال التهديدات الهجينة إلى قلب المتوسط»⁷. هذا الواقع فرض على الاتحاد الأوروبي «تفعيل آليات مراقبة بحرية استثنائية لضمان عدم تأثير سلاسل التوريد الطاقوية

¹International Maritime Bureau (IMB), Annual Report on Global Piracy and Maritime Security 2024 (London : ICC' 2025), 70.

²Geoffrey Till, Seapower : A Guide for the Twenty-First Century (London : Routledge, 2024), 310.

³المصدر نفسه، 312.

⁴UNCTAD, Navigating Troubled Waters" The Impact of Global Shocks on Maritime Transport 2024 (Geneva : Uni'ed Nations, 2024), 68.

⁵Christian Bueger and Timothy Edmunds, Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power ("xfor" : Oxford University Press, 2025), 215.

⁶Bruce Jones, The Geopolitics of Maritime Chokepoints : From Gaza to the Red Sea (Washington, D.C. : Brookings Institution, 2024), 142.

⁷International Institute for Strategic Studies (IISS), The Military Balance 2026 (Oxford : Routledge, 2026), 435.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

القادمة من شمال إفريقيا والخليج عبر المسارات الالتفافية، مما جعل من مضيق صقلية شريان أمن احتياطي يتطلب حماية عسكرية مضاعفة لتعويض الفراغ الناجم عن اضطراب البحر الأحمر¹.

ج. تداعيات الاضطراب على مفهوم "وحدة الملاحة الدولية":

أثبتت الإحصائيات الصادرة عن المنظمات البحرية أن «الانقطاع الملاحي في منطقة الدراسة أدى إلى زيادة في تكاليف التأمين والعبور في مضيق صقلية نتيجة لجوء السفن إلى تدابير أمنية احترازية، وهو ما يعكس ترابط المخاطر عبر المسافات الجغرافية الشاسعة»². إن هذا التحليل يخلص إلى أن «تداعيات الحرب في غزة أحدثت شراً في مفهوم الأمن البحري الموحد، حيث لم تعد الحماية العسكرية للممرات تقتصر على مناطق الصراع المباشر، بل امتدت لتشمل نقاط الاختناق البعيدة التي تأثرت وظيفياً بالتحولات الاستراتيجية الكبرى في بنية الملاحة العالمية»³.

الفرع الثاني: الانعكاسات الأمنية والعسكرية على المنظومات الدفاعية للدول المشاطئة

أدت استراتيجية "الإسناد البحري" التي تبنتها جماعة الحوثي بعد حرب غزة 2023 إلى خلخلة العقائد العسكرية للدول المشاطئة، حيث لم تعد القوة البحرية التقليدية كافية لصد التهديدات القادمة من الفواعل غير الدولاتية.

1. إسرائيل: أثر التحولات الأمنية البحرية على العقيدة الدفاعية للدولة:

تمثل إسرائيل النموذج الأكثر تأثراً بالهجمات المباشرة، حيث انتقل التهديد من الحدود البرية لغزة إلى عمق البحر الأحمر. وتتجلى التداعيات في:

شلل الملاحة والاستهداف المباشر: تشير الإحصائيات الرسمية إلى أن هجمات الحوثيين والتي تجاوزت 190 هجوماً بحلول عام 2025 أدت إلى «انخفاض حركة السفن في ميناء إيلات بنسبة تقارب 85%، مما أعلن الميناء منطقة معطلة عسكرياً وتجارياً بعد تعرضه لقصف مباشر بالصواريخ الباليستية والمسيرات الانتحارية»⁴. هذا التحول يعني أن إسرائيل لم تعد تواجه خطراً على حدودها فقط، بل أصبح أمنها مرتبطاً بممرات بحرية تبعد عنها آلاف الكيلومترات. إن توقف ميناء إيلات عن العمل ليس مجرد خسارة مالية، بل هو دليل على فشل نظرية الدفاع الإسرائيلية التي كانت تعتمد على تأمين البحر كطريق بديل وأمن. هذا الحصار البحري غير التقليدي أثبت أن القوة العسكرية الكبيرة لا تضمن دائماً استمرار الملاحة، خاصة عندما يواجه الجيش طائرات مسيرة رخيصة بوسائل دفاعية باهظة الثمن.

إن لجوء إسرائيل لاستخدام صواريخ تكلف الملايين لإسقاط أهداف زهيدة الثمن يخلق أزمة استنزاف حقيقية، حيث تصبح تكلفة الحماية أكبر من الفائدة الاقتصادية للمرور عبر البحر الأحمر. هذا الواقع يفرض على إسرائيل إعادة النظر في عقيدتها الأمنية، لأنها لم تعد تواجه جيوشاً نظامية يمكن ردها، بل تواجه أسلحة بسيطة قادرة على تعطيل اقتصاد الدولة وإجبارها على البقاء في حالة دفاع دائم ومكلف، مما يضعف قدرتها على تأمين مساراتها البحرية البعيدة في المستقبل.

استنزاف المنظومات الدفاعية: عسكرياً، اضطرت إسرائيل لنشر منظومات (Arrow-3) و (David's Sling) في الجنوب، وهي منظومات باهظة التكلفة (تصل تكلفة الصاروخ الواحد إلى 3.5 مليون دولار)

¹Geoffrey Till, *Seapower : A Guide for the Twenty-First Century* (London : Routledge, 2024), 320.

².6 International Maritime Bureau (IMB), *Annual Report on Global Piracy and Maritime Security 2024* (London : ICC 2025), 82.

³المصدر نفسه، 85.

⁴Eliyahu McLean, *Maritime Threats to Israel's Southern Flank : Post-October 7 Impacts* (Jerusalem : Institute for National Security Studies – INSS, 2025), 14.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

لصد مسيرات لا تتجاوز تكلفتها 20 ألف دولار، مما خلق حالة من «الاستنزاف الاقتصادي-العسكري غير المتكافئ»، وكشف عن ثغرة في تأمين المسارات البحرية البعيدة التي كانت تُعتبر سابقاً مناطق آمنة¹. نجد أن هذا الانكشاف البحري يؤدي إلى ضربة قوية لمشروع إسرائيل كمركز دولي للربط بين القارات، حيث كانت تعتمد في رؤيتها المستقبلية على ميناء إيلات كبديل استراتيجي لقناة السويس في حال الأزمات. إن عزز الدولة عن حماية هذا الممر ينهي "أسطورة الممر الآمن" ويجعل القوى التجارية العالمية تبحث عن مسارات أخرى بعيدة عن منطقة المخاطر، مما يعني أن الضرر العسكري تحول إلى عزلة جغرافية طويلة الأمد تفقد إسرائيل فيها دورها كجسر بري وبحري يربط آسيا بأوروبا.

من جهة أخرى، يكشف الاعتماد الإسرائيلي الكلي على التحالفات الدولية لتأمين عبور سفنها عن تراجع في مبدأ "الاعتماد على الذات" الذي تقوم عليه العقيدة الدفاعية الإسرائيلية. فالحاجة المستمرة لغطاء عسكري أمريكي أو أوروبي في البحر الأحمر تعني أن القرار الأمني الإسرائيلي أصبح مرتبطاً بمدى استجابة ومصالح القوى الخارجية، وهو ما يضعف قدرة الدولة على التصرف بشكل مستقل في مواجهة التهديدات البحرية، ويجعل أمنها القومي رهينة لتوازنات دولية متغيرة لا تملك السيطرة عليها بشكل كامل.

2. مصر: انعكاسات أزمة الملاحة على الأمن القومي والسيادة البحرية المصرية.

بالنسبة لمصر، فإن تداعيات حرب غزة لم تكن مواجهة عسكرية مباشرة، بل تهديداً وجودياً لمصدر دخلها الاستراتيجي ألا وهو قناة السويس.

تآكل الأمن الوظيفي للأسطول الجنوبي: فبالرغم من امتلاك مصر لأقوى أسطول بحري في المنطقة، إلا أن هجمات الحوثيين فرضت واقعاً أمنياً معقداً؛ حيث «تراجعت إيرادات القناة بنسبة تجاوزت 50% في فترات ذروة التصعيد، نتيجة تحول السفن نحو طريق رأس الرجاء الصالح»². وهنا نجد أن هذا التراجع يتجاوز البعد الاقتصادي ليصبح مؤشراً على حالة من الانكشاف السيادي؛ حيث تحول مضيق باب المندب إلى نقطة تحكم عن بُعد في مصير القناة، مما جعل السيادة المصرية على هذا الممر الحيوي مرتبطة استراتيجياً ببيئة أمنية تقع خارج حدود الدولة المباشرة ولا تخضع لسيطرتها الكاملة. ويتجزم كذلك كونه هو «مؤشر على تراجع القدرة الأمنية الإقليمية على ضمان ممرات المصب، مما دفع القوات المسلحة المصرية لتعزيز التواجد العسكري في قاعدة برنيس لإجراء مناورات ردع استباقي جنوباً»³. إذ يعكس هذا التحرك محاولة للحفاظ على استقلالية القرار الأمني وتأمين المياه الإقليمية من أي امتداد للصراع، ومع ذلك، تظل هذه القوة تعمل ضمن إطار الدفاع عن السواحل والسيادة الوطنية وليس تأمين الملاحة الدولية الشاملة، حيث لا تملك الأدوات العسكرية المنفردة القدرة على استعادة تدفق التجارة العالمية ما دام التهديد قائماً في المضائق البعيدة، مما يضع الدولة أمام حرج استراتيجي يفرض ضرورة البحث عن توازنات سياسية تتجاوز الحلول العسكرية الصرفة.

¹International Institute for Strategic Studies (IISS), The Military Balance 2026 (Oxford : Routledge, 2026), 345.

²Suez Canal Authority (SCA), Annual Statistical Report : Impact of Red Sea Tensions on Navigation 2022-2025(Ismailia : SCA Press, 2025), 22.

³Christian Bueger and Timothy Edmunds, Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power (Oxford : Oxford University Press, 2025), 178.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

التوزيع الاستراتيجي للقواعد البحرية المصرية الجديدة على البحرين الأحمر والمتوسط



"مصر تبني 3 قواعد بحرية جديدة"، منتدى التكنولوجيا العسكرية والفضاء، 22 أكتوبر، 2018، تم الاطلاع عليه في 3 مايو، 2026، <https://army-tech.net/forum>

تُظهر الخريطة بوضوح التوزيع الاستراتيجي للقواعد البحرية المصرية الجديدة، وعلى رأسها قاعدة برنيس (رأس بناس) في الجنوب الشرقي. إن اختيار هذا الموقع تحديداً يعكس إدراكاً مبكراً لضرورة وجود نقطة ارتكاز سيادية قريبة من مثلث حلايب وشلاتين ومدخل البحر الأحمر. ومن الناحية التحليلية، فإن هذه القاعدة تمثل الرد العملي على تحول التهديدات نحو الجنوب؛ فهي تمنح الأسطول الجنوبي القدرة على المراقبة والتدخل السريع دون الحاجة للانتظار طويلاً لمرور القطع البحرية من قناة السويس صعوداً وهبوطاً.

إضافة إلى ذلك، فإن الربط بين القاعدة العسكرية والمطار المدني يشير إلى استراتيجية متعددة الاستخدام للأصول الاستراتيجية؛ حيث تسعى مصر لتأمين الممر الملاحي وفي الوقت ذاته تعزيز التنمية في مناطق كانت تُعتبر معزولة جغرافياً. إن هذه القواعد، وبناءً على واقع الأزمة الحالية، تحولت من مجرد مشاريع لتطوير القوات البحرية إلى "خطوط دفاع استباقية" تهدف إلى منع انتقال الصراعات من باب المندب إلى المياه الإقليمية المصرية، مما يعزز من مفهوم الأمن القومي الشامل في مواجهة الانكشاف البحري.

الضغوط السيادية: تجد مصر نفسها أمام معضلة أمنية؛ فالمشاركة في تحالفات دولية (مثل حارس الازدهار) قد يُفهم كعداء للقضية الفلسطينية، والبقاء بعيداً يهدد أمنها القومي البحري، مما جعلها تتبنى استراتيجية «الأمن الدفاعي المنفرد لتأمين مياهها الإقليمية دون الانخراط في صدامات إقليمية مفتوحة»¹. تُبرز هذه المعضلة حالة الشلل الاستراتيجي التي قد تصيب القوى الإقليمية عندما تتعارض

5. المصدر نفسه، 180.¹

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

مصالحتها الاقتصادية مع التزاماتها الأخلاقية والقومية. فامتناع مصر عن الانخراط في تحالفات دولية تقودها قوى كبرى ليس مجرد موقف سياسي، بل هو رغبة في الحفاظ على استقلالية القرار الأمني؛ إذ إن الانضمام لهذه التحالفات قد يحول الجيش المصري من حامٍ للسيادة الوطنية إلى طرف في صراع دولي يخدم أجندات خارجية لا تتوافق بالضرورة مع الرؤية المصرية للأمن الإقليمي.

علاوة على ذلك، فإن تبني استراتيجية الأمن الدفاعي المنفرد يعكس وعياً بحدود القوة في مواجهة الأزمات المركبة؛ فمصر تدرك أن تأمين القناة لا يتم بفتح جبهات صراع جديدة، بل بمحاولة احتواء الأزمة داخل حدودها الإقليمية. هذا التحفظ العسكري هو في جوهره قراءة ذكية لواقع القوة، حيث تفضل الدولة الحفاظ على دور الوسيط والمراقب بدلاً من المشاركة، لضمان عدم استنزاف قدراتها في حروب بالوكالة، وللحفاظ على شعرة معاوية مع كافة أطراف الصراع، بما يضمن استعادة دور القناة كطريق محاييد وأمن فور هدوء العاصفة العسكرية.

3. جيبوتي: التحديات الأمنية والعسكرية في جيبوتي كمركز للقواعد الأجنبية.

تمثل جيبوتي في المنظور الأمني الثكنة الدولية المطلة على المضيق، إلا أن تداعيات حرب غزة 2023 وما تبعها من هجمات الحوثيين وضعتها أمام اختبار أمني غير مسبوق. فبينما كانت جيبوتي تعتمد على «استراتيجية تأجير السيادة للقواعد الأجنبية كضمانة للأمن القومي، تحولت هذه القواعد (الأمريكية، الصينية، الفرنسية، اليابانية) إلى أهداف محتملة أو منصات انطلاق لردود عسكرية زادت من درجة الانكشاف الأمني للدولة المضيفة»¹.

وتتجلى التداعيات الأمنية والعسكرية في النقاط التالية:

انحسار الوظيفة الأمنية للقواعد الدولية: تشير تقارير المتابعة الأمنية إلى أن وجود «أكثر من 5 قواعد عسكرية أجنبية في جيبوتي لم يمنع وقوع أكثر من 150 هجوماً بحرياً في المياه المتاخمة لها خلال عامي 2024-2025»². وهذا يعكس عسكرياً فجوة في الردع البحري؛ حيث أن التقنيات الدفاعية لهذه القواعد مصممة لحماية المواقع وليس لتأمين حرية الملاحة في ممر ضيق يواجه تهديدات هجينة، مما دفع جيبوتي للمطالبة بـ «إعادة تعريف بروتوكولات حماية المياه الإقليمية التي تداخلت فيها مهام الجيوش الأجنبية مع مهام خفر السواحل المحلي»³.

ضغوطاً لارتداد العسكري والسيادة: واجهت جيبوتي ضغطاً أمنياً هائلاً نتيجة رفضها استخدام أراضيها لشن ضربات هجومية ضد اليمن (جماعة الحوثي)، خوفاً من «استراتيجية الرد الانتقامي التي قد تستهدف البنية التحتية الحيوية أو الموانئ التي تشكل 70% من الناتج المحلي الإجمالي لجيبوتي»⁴. هذا الموقف خلق حالة من الحياد القسري تحت وطأة التهديد، حيث لم تشارك جيبوتي في تحالف "حارس الازدهار" عسكرياً رغم وجود أمريكا على أرضها؛ لأنها تخشى صواريخ الحوثي وهو ما يعرف بالارتداد العسكري) مما كشف أن الأمن البحري للدولة لا تحميه القواعد الدولية إذا تحول المضيق إلى ساحة حرب إقليمية مفتوحة.

¹ Stig Jarle Hansen, Maritime Security and the Horn of Africa : The Djibouti Dilemma (Oxford : Oxford University Press, 2025), "9.

² United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC), Global Maritime Crime Programme : Red Sea and Gulf of Aden Status Report 2025 (Vienna : UNODC, 2025), 34.

³ المصدر نفسه، 37.

⁴ Christian Bueger and Timothy Edmunds, Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power (Oxford : Oxford University Press, 2025), 192.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

الأثر الارتدادي لتوترات هرمز: بما أن جيبوتي تضم قاعدة صينية وأخرى أمريكية، فإن أي تصعيد في مضيق هرمز كما حدث في أبريل 2024 و2026 كان ينعكس فوراً على جيبوتي في شكل «حالة استنفار قصوى داخل القواعد الأجنبية، مما حول الدولة إلى ساحة 'تجسس ومراقبة متبادلة' بين القوى العظمى المتواجدة فيها، وهو ما يُعرف في الأدبيات الأمنية بـ 'أمننة القواعد' على حساب أمن الدولة المضيفة»¹.

4. إيران: إدارة الصراع البحري عبر استراتيجية "تعدد الجبهات" والربط الاستراتيجي

تعد إيران الفاعل الإقليمي الأبرز الذي نجح في تحويل تداعيات حرب غزة 2023 إلى أداة لإعادة صياغة موازين القوى البحرية في المنطقة. ولم يعد دورها مقتصرًا على الدعم السياسي، بل انتقل إلى "الإدارة المباشرة والميدانية لمسرح العمليات الممتد من مضيق هرمز وصولاً إلى شرق المتوسط"، وهو ما تجلّى في عدة أبعاد أمنية وعسكرية:

أولاً: استراتيجية "الحرب بالوكالة البحرية" وتطوير قدرات الفواعل الهجينة

لم تكتفِ إيران بتزويد جماعة الحوثي بالسلح، بل نقلت «تكنولوجيا الصواريخ الباليستية المضادة للسفن (ASBMs) والطائرات المسيّرة بعيدة المدى، مما سمح بتحويل باب المندب إلى منطقة إنكار وصول (A2/AD) حقيقية»². وتؤكد الأحداث المستجدة أن إيران وفرت «غطاءً استخبارياً عبر سفينة (سافيز) ومن بعدها (بهشاد)، التي عملت كغرفة عمليات عائمة لتحديد هوية السفن التجارية ووجهاتها بدقة، مما جعل الهجمات الحوثية تتسم بالانتقائية والفاعلية العالية»³. هذا التحول العسكري أثبت أن إيران قادرة على شلّ الملاحة الدولية دون الدخول في مواجهة بحرية كلاسيكية مباشرة.

ثانياً: توظيف مضيق هرمز كـ "صمام أمان" رجعي لحرب غزة

شكل مضيق هرمز في عامي 2024 و2026 المحور الأساسي في "استراتيجية الردع الإيرانية المزدوجة"؛ ففي كل مرة كان يشتد فيها الضغط العسكري على غزة وأعلى وكلائها في اليمن، كانت إيران تعتمد إلى «تفعيل التوتر في مضيق هرمز عبر احتجاز ناقلات نفط أو إجراء مناورات بحرية هجومية، مما أجبر القوات الأمريكية على تشتيت قطعها البحرية بين الخليج العربي والبحر الأحمر»⁴. إن هذا الترابط العسكري جعل من هرمز وباب المندب «يضغطان على عصب الاقتصاد العالمي، حيث أدت حوادث إغلاق هرمز الجزئية في أبريل 2024 إلى قفزات جنونية في أسعار التأمين البحري وتوقف الملاحة الافتراضي في منطقة الشرق الأوسط»⁵.

ثالثاً: الانعكاسات العسكرية للاستجابات الدولية (فترة أبريل 2024)

أحدثت المواجهة المباشرة بين إيران وإسرائيل في أبريل 2024، وما تبعها من توترات في 2026، انعكاساً أمنياً خطيراً على منطقة الدراسة؛ إذ انتقل الصراع من "حرب الظل" إلى المواجهة العلنية فوق المسطحات المائية. وأدى هذا إلى «بروز مفاهيم جديدة في الأمن البحري الإقليمي تقوم على وحدة المسارح البحرية؛ حيث أصبح أي استهداف لمصالح إيران في البر يقابله رد انتقامي في البحر عبر

¹International Institute for Strategic Studies (IISS), Strategic Survey 2026 : Regional Security Architecture (Oxford : Routledge, 2026), 165.

²Farzin Nadimi, Iran's Asymmetric Naval Warfare : From Hormuz to the Gulf of Aden (Washington, D.C. : The Washington Institute for Near East Policy, 2026), 48.

³Lee Willett, Naval Warfare and Mar'time'Security in Chokepoints (London : Royal United Services Institute – RUSI, 2024), 72

⁴International Institute for Strategic Studies (IISS), The Military Balance 2026 (Oxford : Routledge, 2026), 350.

⁵Christian Bueger and Timothy Edmunds, Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power ("xfor" : Oxford University Press, 2025), 195.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

مضيق هرمز أو خليج عدن¹. هذا الواقع الجديد فرض على الدول المشاطئة (مثل السعودية ومصر) واقعاً أمنياً مرعباً، حيث أصبحت مياهها الإقليمية ممرات للصواريخ والمسيرات المتبادلة، مما كشف عن قصور أنظمة الدفاع الجوي التقليدية في حماية

5. **المملكة العربية السعودية:** استراتيجية الاستجابة الدفاعية والمواقف الأمنية للمملكة العربية السعودية.

تمثل المملكة العربية السعودية المرتكز الجغرافي الأهم في حوض البحر الأحمر، حيث تطل عليه بجهة بحرية تمتد لأكثر من 1800 كم، مما جعلها الدولة الأكثر انكشافاً وتأثراً بتداعيات حرب غزة 2023. ولم تكن التداعيات مجرد تهديد للملاحة، بل تحولت إلى "تحدي بنيوي للأمن القومي السعودي" فرض تحولات عسكرية وأمنية عميقة:

أولاً: حماية السيادة وإشكالية الأمن في المنطقة.

لقد غيرت حرب غزة مفهوم التهديد بالنسبة للسعودية؛ فبعدما كان التركيز منصباً على التهديدات الكلاسيكية، برز خطر «الفواعل غير الدولاتية التي تستخدم تكنولوجيا الإغراق الصاروخي والمسيرات بعيدة المدى التي تمر فوق المسطحات المائية السعودية»². وهذا الواقع فرض على القيادة العسكرية «استثماراً هائلاً في منظومات الدفاع الجوي البحري والإنذار المبكر لحماية المشاريع المليارية (مثل نيوم والمنطقة الاقتصادية الخاصة بمدينة الملك عبد الله)، التي تحولت في المنظور الأمني من فرص تنمية إلى أهداف استراتيجية تتطلب مظلة حماية دائمة ضد أي مقذوفات ضالة أو متعمدة»³. إن السعودية هنا تواجه تحدي تأمين «اليابس الممتد» انطلاقاً من «البحر المضطرب».

ثانياً: استراتيجية «الحياد النشط» وتجنب الفخ العسكري الدولي

تجلت التداعيات الأمنية في موقف السعودية الحذر من التحالفات الدولية (مثل حارس الازدهار)؛ حيث أدركت الرياض أن «الانخراط العسكري المباشر في مواجهة الحوثيين تحت مظلة أمريكية قد يؤدي إلى هدم مسار التهدئة الإقليمية مع إيران، وبالتالي تحويل الأراضي السعودية إلى ساحة رد انتقامي»⁴. وبناءً عليه، تبنت المملكة استراتيجية «الأمن الذاتي المنفرد»، التي تقوم على تعزيز قدرات القوات البحرية الملكية السعودية في تنفيذ دوريات مستقلة وتأمين الموانئ الحيوية (مثل ميناء جدة الإسلامي وميناء جازان)، مع التأكيد على أن «أمن البحر الأحمر يجب أن تضطلع به الدول المشاطئة له في إطار (مجلس الدول المطلة على البحر الأحمر) بعيداً عن تدويل الصراع»⁵.

ثالثاً: مضيق هرمز كمتغير ضاغط على الأمن البحري السعودي

عسكرياً، تدرك السعودية أن أمنها البحري هو وحدة لا تتجزأ بين البحر الأحمر والخليج العربي؛ فالحوادث العسكرية المتكررة بين إيران والولايات المتحدة في مضيق هرمز بين عامي 2024 و2026 أثبتت أن «أي خلل في هرمز يرفع فوراً من مستوى التهديد في البحر الأحمر، حيث تجد المملكة نفسها

¹Bruce Jones, The Geopolitics of Maritime Chokepoints : From Gaza to the Red Sea (Washington, D.C. : Brookings Institution, 2024), 54.

²Christian Bueger and Timothy Edmunds, Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power ('xfor' : Oxford University Press, 2025), 190.

³International Institute for Strategic Studies (IISS), The Military Balance 2026 (Oxford : Routledge, 2026), 355.

⁴Bruce Jones, The Geopolitics of Maritime Chokepoints : From Gaza to the Red Sea (Washington, D.C. : Brookings Institution, 2024), 62

⁵Geoffrey Till, Seapower : A Guide for the Twenty-First Century (London : Routledge, 2024), 235.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

في حالة استنفار على جبهتين بحريتين متقابلتين في آن واحد¹. وهذا التلازم الجغرافي فرض على الفكر الدفاعي السعودي ضرورة «تطوير استراتيجية الربط العملياتي بين الأسطولين الشرقي والغربي، لضمان استمرارية الإمدادات والطاقة في حال تعرض أحد الممرات لانسداد عسكري كلي أو جزئي نتيجة تداعيات الحرب في غزة»².

¹Farzin Nadimi, Iran's Asymmetric Naval Warfare : From Hormuz to the Gulf of Aden (Washington, D.C." The Washington Institute for Near East Policy, 2026), 55.

²6. المصدر نفسه، 57.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

المبحث الثاني: التداعيات العسكرية والأمنية لحرب غزة على المستوى الدولي

لم تعد تأثيرات حرب غزة (أكتوبر 2023) حبيسة النطاق الجغرافي الإقليمي للمنطقة، بل سرعان ما تحولت إلى محرك أساسي لإعادة تشكيل التوازنات الأمنية على الصعيد العالمي. ويبرز الجبهة اليمنية كأحد أكثر الفواعل تأثيراً في هذا المشهد، حيث أدت العمليات العسكرية في منطقة البحر الأحمر ومضيق باب المندب إلى فرض واقع جيوسياسي جديد. بناءً على ذلك، يسعى هذا المبحث إلى رصد وتحليل التداعيات العسكرية اليمنية لحرب غزة على المستوى الدولي، من خلال تتبع أبعاد المقاربة العسكرية الجديدة، وتحليل ردود الفعل الدولية والقوى الكبرى تجاه هذه التحولات الاستراتيجية الناشئة.

المطلب الأول: تحولات الاستراتيجيات البحرية للقوى العظمى

العقيدة الأمنية الأمريكية وتحولها نحو الردع:

أدت تداعيات حرب غزة 2023 إلى وضع الاستراتيجيات البحرية للولايات المتحدة الأمريكية أمام اختبار عسكري غير مسبوق، حيث انتقلت منطقة البحر الأحمر وخليج عدن من مسرح للعمليات الروتينية إلى ساحة مواجهة استنزافية فرضت إعادة النظر في أسس العقيدة الدفاعية البحرية. وتتمثل أبرز التحولات الأمنية والعسكرية في هذا السياق فيما يلي:

أولاً: أزمة الردع التقليدي وتحدي الاستنزاف التكنولوجي والمادي

واجهت القوات البحرية الأمريكية معضلة استراتيجية تتمثل في قصور أدوات الردع الكلاسيكية عن كبح التهديدات الهجينة؛ إذ أن «الاعتماد على حاملات الطائرات والقطع البحرية الضخمة لم ينجح في توفير حصانة كاملة للممرات الملاحية أمام الفواعل غير الدولاتية التي وظفت تكنولوجيا المسيرات والصواريخ الجوالة بفعالية عالية»¹. هذا الواقع فرض تحولاً من استراتيجية الانتشار الهجومى إلى وضعية الدفاع الاستنزافي، حيث أصبحت القطع البحرية الأمريكية المتقدمة تستهلك مخزوناً هائلاً من الذخائر الاعتراضية باهظة الثمن لصد هجمات منخفضة التكلفة، مما أدى إلى «تآكل الميزة التنافسية للتكنولوجيا العسكرية الأمريكية وخلق حالة من عدم التوازن الدفاعي الذي أثر بشكل مباشر على قدرة واشنطن في تأمين النطاقات البحرية الواسعة لفترات زمنية طويلة»².

¹Lee Willett, Naval Warfare and Maritime Security in Chokepoints (London : Royal United Services Institute – RUSI, 2024), 98.

²Christian Bueger and Timothy Edmunds, Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power (Oxford : Oxford University Press, 2025), 215.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي



انتشار الأساطيل الأمريكية في الشرق الأوسط وتداعيات حرب غزة

المصدر: انتشار الأساطيل الأمريكية في الشرق الأوسط، الجزيرة نت، منشور بتاريخ 27 نوفمبر 2023، تم الاطلاع في 5 ماي 2026.

توضح هذه الخريطة كيف أثرت أحداث غزة بشكل مباشر على توزيع القوات البحرية الأمريكية في المنطقة، ويمكن قراءة هذا التأثير من خلال النقاط التالية:

- توسيع نطاق الحماية: تظهر الخريطة أن الولايات المتحدة قامت بنشر وحدات بحرية كبرى (حاملات الطائرات) في مناطق متباعدة تشمل شرق المتوسط والبحر الأحمر وبحر العرب. هذا التحرك يهدف إلى تأمين كافة الممرات المائية الحيوية في وقت واحد، لضمان عدم تأثر حركة التجارة العالمية بالصراع القائم.
- الارتباط بالواقع الميداني: نلاحظ من خلال البيانات المسجلة على الخريطة أن وجود هذه الأساطيل لم يكن شكلياً، بل ارتبط بمهام دفاعية مباشرة مثل اعتراض الصواريخ أو حماية السفن من محاولات السيطرة. هذا يمثل أحد أبرز التداعيات العسكرية، حيث تحولت هذه القوات من وضعية التواجد إلى وضعية التدخل الدفاعي المستمر.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

- تكامل أمن الممرات: تؤكد الخريطة أن أمن الملاحة في منطقة الشرق الأوسط هو كتلة واحدة؛ فالتعزيزات العسكرية لم تقتصر على منطقة قريبة من غزة فحسب، بل امتدت لتشمل مداخل ومخارج المنطقة بالكامل، مما يوضح رغبة القوى الدولية في عزل الصراع ومنع تمدده إلى الممرات الاستراتيجية الأخرى.

تثبت هذه الخريطة أن التداعيات العسكرية لحرب غزة فرضت واقعاً جديداً يتسم بالتواجد العسكري المكثف واليقظة المستمرة، بهدف الحفاظ على استقرار تدفق الملاحة الدولية في ظل الظروف الأمنية المتغيرة.

مقاربة إدارة بايدن: استراتيجية "الردع المقيد" والعمل الجماعي المؤسساتي

تستند العقيدة الأمنية لإدارة الرئيس جو بايدن في معالجتها للاضطرابات البحرية بعد أكتوبر 2023 إلى رؤية "الليبرالية المؤسساتية"، والتي تفترض أن استقرار النظام الدولي يتطلب تفعيل العمل الجماعي. ويمكن تحليل هذه المقاربة من خلال المحاور التالية:

أ. تدويل المسؤولية الأمنية (Multilateralism):

لم تتعامل واشنطن مع تهديدات البحر الأحمر كصراع ثنائي، بل سعت إلى إضفاء صبغة دولية على ردها العسكري. ويظهر ذلك في سعيها لتشكيل تحالفات هجينة، حيث يذكر التحليل الاستراتيجي أن الهدف كان «تحويل الأزمة من مواجهة أمريكية صرفة إلى قضية أمن ملاحية عالمية لتقاسم التبعات السياسية والقانونية مع الشركاء الدوليين»¹. هذا التوجه يهدف أساساً إلى عزل الطرف الآخر دولياً وإضفاء شرعية قانونية على أي تحرك عسكري مستقبلي، وهو ما يتطابق مع فرضية روبرت كوهين بأن «المؤسسات الدولية تخلق أطراً قانونية تُكسب تحركات القوى الكبرى الشرعية، وتُجبر المجتمع الدولي على تقاسم تكاليف الأمن المشترك»².

ب. عقيدة "إدارة التصعيد" وقواعد الاشتباك:

تبنّت إدارة بايدن ما يعرف بـ "الردع الدفاعي"، وهو منهج حذر يمنح الأولوية لمنع انفجار صراع إقليمي شامل على حساب الحسم العسكري الفوري. إن هذا النهج جعل السياسة الأمريكية تظهر في ثوب «الدبلوماسية القسرية المقيدة التي تستخدم القوة العسكرية كأداة للضغط والاحتواء لا لتدمير قدرات الخصم بشكل نهائي»³. ومن ناحية أعمق، أدى هذا الحذر إلى جعل القوات البحرية في وضعية "رد الفعل"، أي الانتظار حتى وقوع الهجوم ثم التصدي له، وهو ما أضعف المبادأة العسكرية الأمريكية.

ج. معضلة "الاستنزاف غير المتكافئ":

أوقعت هذه السياسة البحرية الأمريكية في فخ تقني ومادي؛ فمن غير المنطقي استراتيجياً استخدام صواريخ اعتراضية بمليارات الدولارات لإسقاط مسيرات زهيدة الثمن. هذا الاختلال البنيوي أدى وفقاً لخبراء المعهد البحري إلى «تآكل تدريجي في مصداقية الردع الأمريكي، حيث أثبتت التهديدات الهجينة وغير المتناظرة قدرتها على إرهاب التكنولوجيا العسكرية المتقدمة وتجفيف المخزونات الاستراتيجية في

معهد بروكينغز، "إدارة التصعيد: السياسة الأمريكية في البحر الأحمر"، سلسلة أوراق استراتيجية، عدد 44 (واشنطن العاصمة: معهد بروكينغز، 2024)، 15.

روبرت كوهين، المؤسسات الدولية والقوة القسرية (كامبريدج: مطبعة جامعة هارفارد، 1989)، 112.

معهد بروكينغز، "إدارة التصعيد"، 19.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

مواجهة طويلة الأمد¹. إن استمرار هذا النمط دون تغيير جوهري في العقيدة القتالية يعني استنزاف القدرات دون تحقيق أمن مستدام للممرات المائية.

د. وظيفية القوة العسكرية:

يتضح أن إدارة بايدن نظرت للقوة البحرية في البحر الأحمر كأداة وظيفية مرتبطة بمسارات سياسية أخرى، وتحديدًا التهدة في غزة. فبدلاً من صياغة استراتيجية بحرية مستقلة، تم التعامل مع الوجود العسكري كـ «وسيلة ضغط تكتيكية لخفض التصعيد بانتظار تسوية سياسية شاملة في المنطقة»². هذا الربط الوظيفي جعل الرد العسكري الأمريكي يبدو متردداً وتفاوضياً أكثر منه حاسماً، ويعكس بنية النظام الدولي التي يصفها كينيث والتز بأنها «تفرض على الدول الكبرى قيوداً بنيوية تدفعها للموازنة الحذرة وتجنب الحروب المفتوحة التي قد تؤدي إلى انهيار توازن القوى الإقليمي»³.

استراتيجية الردع غير المتناسب (توجهات الرئيس ترامب)

تمثل المقاربة الجمهورية لترامب رداً جذرياً على ما تصفه بـ "فشل الردع التقليدي" خلال فترة بايدن، حيث تركز رؤيته لأمن الملاحة بعد 2023 على المبادئ التالية:

1. العقيدة الانتقامية وتفكيك إرادة الخصم (Maximum Pressure):

تنتقل السياسة الأمريكية هنا من الدفاع السلبي (صد الصواريخ) إلى الهجوم الاستراتيجي. ويرى هذا المنظور أن استمرار التهديدات الملاحية هو نتيجة لضعف الرد، ولذلك يعتمد ترامب مبدأ «الردع بالعقاب عبر توجيه ضربات عسكرية خاطفة وشاملة تستهدف البنية التحتية ومراكز القيادة، بهدف إنهاء التهديد من جذوره بدلاً من محاولة احتوائه أو التعايش معه»⁴. وتتطابق هذه الرؤية مع فرضية الواقعية الهجومية لجون ميرشايمر الذي يرى أن «النظام الدولي الفوضوي يدفع القوى العظمى للتصرف كمهيمنين عسكريين لضمان بقائهم، حيث لا يمكن تحقيق الأمن المستدام إلا بامتلاك قدرة متفوقة لردع الخصوم وكسر إرادتهم»⁵. الأولوية هنا هي لاستعادة خوف الخصم كأداة وحيدة لضمان أمن الممرات المائية.

2. إنهاء الارتباط بين الجبهات (Decoupling):

خلافًا لبايدن الذي ربط استقرار البحر الأحمر بوقف إطلاق النار في غزة، يتبنى ترامب سياسة الفصل الاستراتيجي. فمن وجهة نظره، يجب ألا يُسمح للفواعل غير الدولاتية بفرض معادلات اشتباك تربط بين أمن التجارة العالمية وصراعات المنطقة. لذا، تقوم سياسته على «تحييد التهديدات البحرية كملف منفصل تماماً، وفرض الاستقرار الملاحى بالقوة العسكرية الصرفة بقطع النظر عن أي مسارات تفاوضية تجري في غزة أو غيرها»⁶.

3. المقاربة النفعية وتقاسم التكاليف (Transactionality):

يتعامل ترامب مع أمن الملاحة في الشرق الأوسط كخدمة أمنية يجب أن يتحمل المستفيدون ثمنها. وتتمثل التداعيات الاستراتيجية لهذه الرؤية في «التلويح بتقليص الانخراط العسكري الأمريكي في الممرات

¹ جيمس هولمز، "أزمة الردع البحري في القرن الحادي والعشرين"، مجلة كلية الحرب البحرية الأمريكية 78، عدد 2 (أنابوليس: مطبعة معهد البحرية، 2025): 43.

² المصدر نفسه، 47.

³ كينيث والتز، نظرية السياسة الدولية، ترجمة عبد الله جمعة (بيروت: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2014)، 214.

⁴ روبرت غادواي، "استعادة الردع الأمريكي في الممرات المائية الحيوية"، تقرير الخلفية الاستراتيجية، رقم 3812 (واشنطن العاصمة: مؤسسة

هيريتيج، 2024)، 9.

⁵ جون ميرشايمر، مأساة سياسة القوى العظمى (نيويورك: و. و. نورتون وشركاه، 2001)، 32.

⁶ روبرت كابلان، انتقام الجغرافيا: ما تخبرنا به الخرائط عن الصراعات القادمة (نيويورك: راندوم هاوس، 2012)، 145.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

البعيدة ما لم تقم القوى الإقليمية والمستفيدون التجاريون (مثل الصين وأوروبا ودول المنطقة) بتحمل العبء المالي والعملياتي لتأمين تلك الممرات¹. هذا التوجه يضع دول المنطقة أمام تحدي بناء قدرات بحرية ذاتية بدل الاعتماد المطلق على واشنطن.

4. الأحادية القطبية وتجاوز تحالفات "العمل الجماعي":

يرى ترامب أن التحالفات الدولية تعيق سرعة القرار العسكري الأمريكي. وبدلاً من الانتظار لبناء إجماع دولي، تركز سياسته بعد 2023 على «حرية التحرك الأحادي (Unilateralism)» الذي يمنح القائد العسكري مرونة في ضرب الأهداف دون التقيد بقواعد الاشتباك التي تفرضها التحالفات المتعددة الجنسيات². وفي هذا السياق، يرى معهد بروكينغز أن التوجه نحو الأحادية البحرية يعكس رغبة واشنطن في التحلل من التزاماتها الدولية؛ حيث إن «تراجع القيادة الأمريكية للعمل الجماعي في المضائق الحيوية يعيد صياغة الأمن البحري وفق منطق الصفقات الثنائية والعمل العسكري المنفرد والمباشر»³. الغاية هنا هي السرعة والحسم وليس الشرعية الدولية.

معضلة الردع البحري الأمريكي: السياسة البحرية بين سياستي بادين وترامب:

كشفت تداعيات حرب غزة 2023 عن تباين بنيوي في الفكر الاستراتيجي الأمريكي تجاه أمن الملاحة في الشرق الأوسط. فبينما تبنت إدارة جو بايدن مقاربة الليبرالية المؤسساتية القائمة على تدويل الأزمة وتوزيع الأعباء الأمنية عبر تحالفات متعددة الأطراف، ركزت هذه السياسة على إدارة التصعيد ومنع انزلاق المنطقة نحو مواجهة شاملة. في هذا السياق، يرى معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى أن واشنطن سعت لبناء تحالف بحري لحماية التجارة، إلا أن مقاربتها عانت من غياب الردع الحاسم؛ حيث «أثبتت صواريخ كروز والطائرات المسييرة منخفضة التكلفة أنها قادرة على فرض حرب استنزاف بحرية غير متكافئة ضد السفن الحربية الغربية المتقدمة ذات التكلفة العالية»⁴. وبناءً على المنظور المؤسساتي، فإن إدارة بادين رأت أن استقرار البحار لا ينفصل عن التهدة السياسية الإقليمية، تماشياً مع الطرح النظري لروبرت كوهين الذي يؤكد أن «المؤسسات والتحالفات الدولية تعمل على تقليل تكاليف المعاملات السياسية وتوفر إطاراً لإدارة الأزمات المشتركة، لكن فاعليتها تظل مرهونة بمدى التزام القوى الكبرى بإنفاذ قواعدها»⁵.

في المقابل، يطرح المنظور الاستراتيجي لـ دونالد ترامب بدلاً واقعيًا يعتمد على عقيدة الأحادية القطبية والردع بالعقاب عبر استخدام القوة العسكرية غير المتناسبة لكسر إرادة الخصم بشكل استباقي. وتختلف هذه المقاربة برفضها القيود التي تفرضها التحالفات متعددة الأطراف، والميل نحو الفصل الاستراتيجي بين ملف أمن الملاحة والملفات السياسية الأخرى. ويتطابق هذا الفكر مع أطروحة الواقعية الهجومية لجون ميرشايمر الذي يجادل بأن «النظام الدولي الفوضوي يدفع القوى العظمى للبحث باستمرار عن ميزان قوى لتعظيم قدراتها الأمنية، حيث لا يمكن الاعتماد على النوايا المستقبلية للدول الأخرى أو الهياكل المؤسساتية»⁶. وبناءً عليه، يرى التيار المحافظ المحيط بترامب، وفق تقارير مؤسسة "هيريتيج"، أن استعادة الردع في الممرات المائية يتطلب حسمًا أحاديًا مباشرًا؛ إذ «إن فشل الردع الأمريكي في البحر

¹ مايكل ألين، "إعادة تعريف الردع الأمريكي في الشرق الأوسط: منظور جمهوري"، أوراق السياسة، عدد 89 (واشنطن العاصمة: معهد هيدسون، 2025)، 45.

² المصدر نفسه، 48.

³ بروس جونز، "الأحادية البحرية والنظام العالمي المتغير"، سلسلة السياسة الخارجية، رقم 118 (واشنطن العاصمة: معهد بروكينغز، 2025)، 22.

⁴ مايكل نايتس، "مواجهة الاستنزاف في البحر الأحمر: تقييم العمليات البحرية الأمريكية"، مريثات استراتيجية، رقم 112 (واشنطن العاصمة: معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى، 2024)، 14.

⁵ روبرت كوهين، بعد الهيمنة: التعاون والخلاف في السياسة الاقتصادية العالمية (برينستون: مطبعة جامعة برينستون، 1984)، 98.

⁶ جون ميرشايمر، مأساة سياسة القوى العظمى (نيويورك: و. و. نورتن وشركاه، 2001)، 32.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

الأحمر هو نتيجة مباشرة للمخاوف المفرطة من التصعيد، في حين أن الردع الحقيقي يتطلب فرض تكاليف باهظة وغير متناسبة على مصادر التهديد وحلفائهم الإقليميين¹.

وفي الأخير يمكن القول إن الفجوة بين السياستين تكمن في تعريف الهدف من القوة؛ فبينما سعى بايدن لاحتواء التهديد ملاحياً بانتظار حل سياسي ودبلوماسي مشترك، يرى ترامب ضرورة تفكيك التهديد عسكرياً وبشكل أحادي لاستعادة هيبة الردع الصرف، وهو تباين يعكس الصراع المستمر في واشنطن حول دور الولايات المتحدة كضامن دولي متعدد الأطراف أو كقوة عظمى تبحث عن مصالحها القومية الضيقة.

ثانياً: التحول نحو الأمن البحري وإعادة توزيع القوى

فرضت تداعيات الحرب في عامي 2024 و2026 على القيادة المركزية الأمريكية (CENTCOM) ضرورة الانتقال نحو نمط جديد من إدارة الصراع البحري يقوم على "تشثيت القوة البحرية لمنع استهدافها، وفي الوقت نفسه تعزيز الربط الاستخباراتي والعملياتي لمواجهة سيناريوهات إنكار الوصول البحري" A2/AD². إن انشغال البحرية الأمريكية بصد التهديدات في باب المندب وخليج عدن لم يكن مجرد مهمة تكتيكية، بل مثل «انعطافاً استراتيجياً أجبر الولايات المتحدة على سحب جزء من قدراتها الموجهة لمناطق أخرى، مما كشف عن حدود القوة البحرية في مواجهة تعدد جبهات الإسناد البحري التي نشأت كارتداد مباشر للعمليات العسكرية في غزة»³. هذا التحول العسكري أثبت أن الهيمنة البحرية الأمريكية باتت تواجه تحدياً بنوياً يتطلب ابتكار عقائد قتالية جديدة تتلاءم مع حروب المسيرات، وهو ما لم يكن ضمن الحسابات الاستراتيجية الأمريكية قبل أكتوبر 2023.

ثالثاً: تراجع الأمن الدولي وفقدان الثقة الإقليمية

على الصعيد الأمني الجماعي، أدت الصعوبات التي واجهتها الولايات المتحدة في حسم المعركة البحرية إلى «تراجع ثقة الشركاء الإقليميين في قدرة واشنطن على العمل كضامن وحيد وأخير للأمن البحري، مما دفع ببعض القوى إلى البحث عن مسارات أمنية بديلة أو تبني مواقف الحياد لتجنب التبعات العسكرية للصراع»⁴. إن هذا التراجع لا يمثل خسارة عسكرية تقنية فحسب، بل هو «مؤشر على تحول في طبيعة النظام الأمني البحري العالمي، حيث أصبحت القوى العظمى مجبرة على خوض حروب دفاعية طويلة الأمد لاسترداد هيبة الردع التي تآكلت بفعل تداخل التهديدات غير المتماثلة مع تداعيات الحرب المستمرة في غزة»⁵.

ثانياً: الصين وإدارة التوازن بين المرونة الاقتصادية التحوط الاستراتيجي:

تعد الاستجابة الصينية لتداعيات حرب غزة 2023 وما تلاها من اضطرابات في عام 2026 نموذجاً فريداً في إدارة الأزمات البحرية؛ حيث تبنت بكين استراتيجية تقوم على الفصل الحاد بين مكانتها كقوة اقتصادية عظمى وبين التزاماتها العسكرية الميدانية. ولم يكن حيادها مجرد موقف سلبي، بل تحول إلى أداة لتعزيز نفوذها الجيوسياسي عبر عدة أبعاد أمنية وعسكرية معمقة:

¹ روبرت غادواي، "استعادة الردع الأمريكي في الممرات المائية الحيوية"، تقرير الخلفية الاستراتيجية، رقم 3812 (واشنطن العاصمة: مؤسسة هيريتيج، 2024)، 7.

² International Institute for Strategic Studies (IISS), The Military Balance 2026 (Oxford : Routledge, 2026), 378.

³ Bruce Jones, The Geopolitics of Maritime Chokepoints : From Gaza to the Red Sea (Washington, D.C. : Brookings Institution, 2024), 85.

⁴ Geoffrey Till, Seapower : A Guide for the Twenty-First Century (London : Routledge, 2024), 250.

⁵ المصدر نفسه، 252.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

1. معضلة القاعدة العسكرية في جيبوتي والتدخل الأجنبي:

على الرغم من امتلاك الصين لأول قاعدة عسكرية لها وراء البحار في جيبوتي، إلا أنها تعمدت عدم الانخراط في أي عمليات اعتراضية أو هجومية لتأمين الملاحة الدولية في البحر الأحمر. ويعكس هذا الموقف رغبة القيادة العسكرية الصينية في «تجنب الانزلاق إلى دور الشرطي العالمي الذي تضطلع به واشنطن، مفضلةً الحفاظ على جاهزية قطعها البحرية لمواجهة مستقبلية في مسارح حيوية أخرى مثل بحر الصين الجنوبي»¹. إن بقاء القوة الصينية في حالة سكون عملياتي رغم قربها الجغرافي من مسرح التهديد أثبت أن الأولوية الصينية تكمن في «تأمين المصالح السيادية المباشرة لا في تحمل عبء الأمن الجماعي الذي يستنزف الموارد العسكرية الغربية»². هذا الصمت العسكري لم يكن عجزاً، بل كان قراراً استراتيجياً يهدف لعدم منح الشرعية للتحالفات التي تقودها الولايات المتحدة، وفي الوقت ذاته، الحفاظ على دور "المراقب القوي" الذي يتدخل فقط حين تمس مصلحته المباشرة.

2. توظيف الأزمة لإثبات فشل المنظومة الأمنية الغربية:

وظفت الصين تداعيات الحرب المستمرة كدعاية سياسية لتقديم نموذجها الأمني كبديل أكثر نجاعة عن "العسكرة الصدامية"؛ إذ رأت بكين أن «تشكيل تحالفات عسكرية هجومية مثل حارس الازدهار قد فاقم من حدة التصعيد بدلاً من احتوائه، مما جعل الممرات المائية ساحة صراع مفتوحة»³. ومن خلال نجاحها في تأمين عبور سفنها عبر التنسيق السياسي والدبلوماسي مع الفاعلين الإقليميين في اليمن وإيران، قدمت الصين دليلاً عملياً على أن «التفاهات السياسية قادرة على حماية الأمن التجاري بفاعلية تفوق الأساطيل الحربية التي سقطت في فخ الاستنزاف التقني أمام المسيرات الرخيصة»⁴. هذا التحليل مكن بكين من تقديم نفسها كقوة "أمن بديلة" تدعو لحل جذور النزاع المرتبطة بالحقوق الفلسطينية كمدخل وحيد لتأمين البحار، وهو ما أدى لتآكل المظلة الأمنية الأمريكية في المنطقة.

3. تأثير اضطراب الممرات على استراتيجية طريق الحرير البحري:

رغم استثناء سفنها من الاستهداف المباشر، إلا أن الصين واجهت تحديات أمنية غير مباشرة نتيجة «ارتفاع تكاليف التأمين البحري وتأخر سلاسل الإمداد العالمية، مما فرض ضغطاً حقيقياً على مبادرة الحزام والطريق BRI»⁵.

¹ Lee Willett, *Naval Warfare and Maritime Security in Chokepoints* (London : Royal United Services Institute – RUSI, 2024), 115.

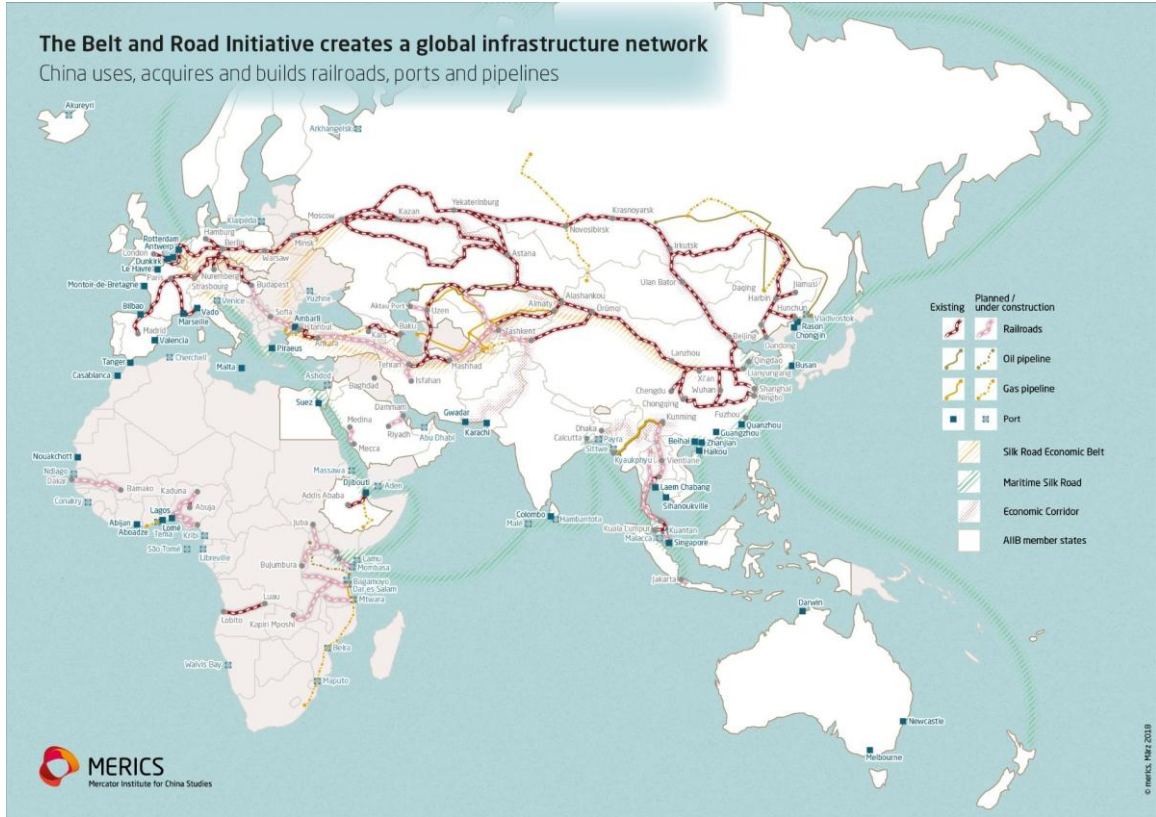
² Christian Bueger and Timothy Edmunds, *Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power* (Oxford : Oxford University Press, 2025), 232.

³ International Institute for Strategic Studies (IISS), *The Military Balance 2026* (Oxford : Routledge, 2026), 385.

⁴ Bruce Jones, *The Geopolitics of Maritime Chokepoints : From Gaza to the Red Sea* (Washington, D.C. : Brookings Institution, 2024), 96.

⁵ Geoffrey Till, *Seapower : A Guide for the Twenty-First Century* (London : Routledge, 2024), 260.

الممرات الاقتصادية والمنافذ البحرية الإستراتيجية المزعومة لمشروع طريق الحرير الصيني .



المصدر: معهد ميريكس للدراسات الصينية خريطة توضح مبادرة الحزام والطريق.

تُمثل خريطة مبادرة الحزام والطريق الصادرة عن معهد "ميريكس" أكثر من مجرد مخطط لسكك حديدية وموانئ عالمية، فهي في جوهرها انعكاس مكاني لعقيدة الأمنة الاقتصادية التي بدأت الصين في تبنيها كدفاع استراتيجي ضد تقلبات الجغرافيا السياسية. إن المتأمل في الخطوط المتشابكة التي تربط قلب الصين بأطراف أوروبا وأفريقيا يدرك أن بكين لا تبني طرقاً للتجارة فحسب، بل تصمم شبكة أمان معقدة للالتفاف على معضلة المضائق ونقاط الاختناق البحري التي تقع تحت النفوذ الغربي أو تتأثر بالنزاعات الإقليمية. ويظهر هذا بوضوح في تكثيف الممرات البرية والممرات الاقتصادية الملونة على الخريطة، والتي تعمل كصمامات أمان استراتيجية تضمن تدفق الطاقة والسلع في حال تعثرت المسارات البحرية نتيجة الاضطرابات الأمنية، مثلما حدث في البحر الأحمر بتداعيات حرب غزة. فهذا التحول الصيني نحو الأمن البحري الممتد يعيد تعريف الوظيفة العسكرية للموانئ الزرقاء الموزعة في المحيط الهندي والمتوسط؛ فهي لم تعد مجرد نقاط لوجستية لتفريغ الحاويات، بل تحولت إلى مراكز ارتكاز استخباري وتواجد صامتينح البحرية الصينية قدرة على المراقبة والتدخل عند الضرورة دون الحاجة للصدام المباشر. ومن هنا، يصبح السلاح البحري الصيني أداة ضغط استراتيجي تعمل في الظل، تحمي خلفية المصالح الاقتصادية بينما تترك الواجهة الأمامية للدبلوماسية والمبادرات التنموية. إن استبدال الارتهان للممرات المائية الفلقة ببدائل برية وطاقيّة عبر أوراسيا يعكس وعياً صينياً بأن الشريان الاقتصادي لا يمكن أن يظل رهينة لصراعات بعيدة عن سيطرتها، مما يفسر لجوء بكين لتعزيز التواجد الاستخباري ورفع كفاءة المسارات اللوجستية البديلة كدفع وقائي يحمي مبادراتها الكبرى من مخاطر الانكشاف الأمني أو الابتزاز الجيوسياسي في عالم تتزايد فيه حدة الاستقطاب واضطراب سلاسل الإمداد.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

إن استمرار حالة اللاأمن في منطقة الشرق الأوسط دفع العقيدة العسكرية الصينية لإعادة التفكير في مفهوم الأمن البحري الممتد؛ حيث لم يعد كافياً حماية السفن بالسياسة برغم نجاحها المؤقت، بل بات من الضروري «تعزيز التواجد الاستخباري البحري الصامت والبحث عن بدائل لوجستية عبر الممرات البرية، لضمان عدم بقاء الشريان الاقتصادي الصيني رهينة لتقلبات الصراعات الإقليمية التي أفرزتها تداعيات حرب غزة»¹. إن هذا التحول يعكس بداية مرحلة صينية جديدة تقوم على "الأمننة الاقتصادية"، حيث يصبح السلاح البحري أداة ضغط استراتيجي في الخلفية، بينما تظل الدبلوماسية هي الواجهة الأمامية لإدارة الممرات.

ثالثاً: المقاربة الروسية وتوظيف الانكشاف الأمني الغربي في التوازن الاستراتيجي

تستند الاستراتيجية البحرية الروسية في تعاملها مع تداعيات حرب غزة 2023 على مبدأ "الاستثمار في الاستنزاف"، حيث لم تكتفِ موسكو بمراقبة تراجع النفوذ الغربي، بل سعت لتحويل البحر الأحمر إلى جبهة ضغط غير مباشرة تخدم أهدافها العسكرية الأوسع. وتتجلى أبعاد هذا التحليل في النقاط التالية:

1. الجيوبوليتيك المتقاطع بين موقع البحر الأحمر وأوكرانيا:

وظفت العقيدة العسكرية الروسية حالة الاضطراب في منطقة الدراسة لإحداث خلل في تركيز القوة البحرية الأطلسية؛ إذ أدى انخراط الوحدات البحرية المتقدمة للنااتو في عمليات اعتراضية مطولة في باب المندب إلى «إضعاف قدرة الغرب على الحفاظ على مستوى عالٍ من الرقابة والردع في البحر الأسود وشرق المتوسط»². هذا التشتت الاستراتيجي مكن روسيا من تخفيف الضغط الدفاعي عن جبهاتها في أوكرانيا، مستغلةً «استنزاف المخزونات الغربية من الذخائر الذكية التي أصبحت تُوجه لصد المسيرات في البحر الأحمر بدلاً من دعم الجبهات الأوروبية، مما أوجد حالة من "توازن الاستنزاف" يميل لصالح موسكو في المدى المتوسط والبعيد»³.

2. استراتيجية الولوج الآمن واختبار الفعالية العسكرية للنااتو:

اعتمدت روسيا على تكتيك "الأمن الموازي" عبر استغلال علاقاتها مع الفاعلين الإقليميين لضمان عبور وحداتها البحرية وسفنها دون التعرض لمخاطر الاستهداف، وهو ما منحها ميزة عسكرية تتمثل في «القدرة على المناورة العملياتية في مناطق الإنكار البحري التي أصبحت محرمة على القطع الغربية»⁴. إن هذا الحضور الروسي المستقر وسط منطقة ملتهبة مكن أجهزة الاستخبارات العسكرية الروسية من «تحليل الأداء التكتيكي لأنظمة الدفاع الجوي الأمريكية والأوروبية في مواجهة الهجمات الهجينة، مما يوفر لروسيا بيانات ميدانية ثمينة حول ثغرات المنظومات الدفاعية الغربية التي يمكن توظيفها في الصراعات القائمة والمستقبلية»⁵.

3. التموضع العسكري الدائم ومعضلة سد الفراغ الأمني:

سعت روسيا من خلال تداعيات هذه الأزمة إلى تسريع وتيرة مفاوضاتها العسكرية لإنشاء «نقطة دعم لوجستي بحري في السودان، معتبرة أن انحسار المظلة الأمنية الأمريكية يمثل توقيتاً مثالياً لنتثبيت موطئ

¹ المصدر نفسه، 263.

² Lee Willett, Naval Warfare and Maritime Security in Chokepoints (London : Royal United Services Institute – RUSI, 2024), 135.

³ Christian Bueger and Timothy Edmunds, Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power (Oxford : O'ford University Press, 2025), 248.

⁴ International Institute for Strategic Studies (IISS), The Military Balance 2026 (Oxford : Routledge, 2026), 395.

⁵ Bruce Jones, The Geopolitics of Maritime Chokepoints : From Gaza to the Red Sea (Washington, D.C. : Brookings Institution, 2024), 108.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

قدم دائم على ساحل البحر الأحمر¹. إن هذا الطموح يهدف إلى «خلق واقع جيوعسكري جديد ينهي التفرد الغربي في مراقبة المعابر الاستراتيجية، ويسمح لروسيا بفرض معادلة أمنية تقوم على مبدأ التواجد البحري متعدد الأقطاب، مما يرفع من تكلفة أي تحركات عسكرية غربية مستقبلية قد تهدف لمحاصرة النفوذ الروسي عبر الممرات المائية الدولية»².

المطلب الثاني: آليات التدويل الأمني وبروز التحالفات البحرية العابرة للحدود

تمثل الاستجابة الدولية لتداعيات حرب غزة 2023 تحولاً من الأمن البحري التقليدي إلى "الأمن العسكري الجماعي الممنهج"، (انظر الملحق 05)، حيث أفرزت الأزمة تحالفات دولية تهدف إلى عسكرة الممرات لضمان استمرارية الملاحة. ويأتي في مقدمة هذه الآليات:

أولاً: تحالف "حارس الازدهار" ومأسسة الردع العملياتي

يُعد إطلاق عملية "حارس الازدهار" (Operation Prosperity Guardian) في ديسمبر 2023 المحاولة الدولية الأولى لمأسسة الرد العسكري على التهديدات في منطقة الدراسة، حيث سعى هذا التحالف إلى «تجميع القدرات البحرية تحت قيادة موحدة تتبع للقوات البحرية المشتركة (CMF) بهدف خلق مظلة حماية دائمة للملاحة الدولية»³. ويمكن تحليل هذا التحالف وفق الأبعاد التالية:

البناء الهيكلي وقواعد الاشتباك الهجومية:

على عكس المبادرات الأمنية السابقة، اعتمد التحالف على «تكامل القدرات الدفاعية والهجومية، حيث لم تقتصر المهام على اعتراض المقذوفات في الجو، بل شملت تدمير البنية التحتية لمنصات الإطلاق على اليابسة، وهو ما عكس رغبة دولية في تحويل البحر الأحمر إلى منطقة عمليات نشطة لفرض الردع بالقوة»⁴. ومع ذلك، تشير الإحصائيات العسكرية لعام 2024 إلى أن «هذا التوجه الهجومي أدى إلى ردود فعل عكسية تمثلت في زيادة وتيرة الاستهدافات ضد السفن العسكرية المشاركة في التحالف نفسه، مما أربك الحسابات العملياتية لواشنطن وحلفائها»⁵.

فجوة التكلفة والفعالية في مواجهة التهديدات الهجينة:

كشفت مجريات الصراع بين عامي 2024 و2026 عن «معضلة اقتصادية وعسكرية داخل التحالف؛ إذ تم استخدام صواريخ اعتراضية متطورة تفوق قيمتها مليوني دولار لإسقاط مسيرات منخفضة التكلفة، مما أوجد حالة من الاستنزاف التقني والمالي للترسانة البحرية الدولية»⁶. وتؤكد البيانات الميدانية أن «هذا الخلل في توازن التكلفة أدى إلى تراجع قدرة التحالف على تأمين كافة السفن التجارية بشكل متواصل، مما دفع شركات الملاحة الكبرى إلى الاستمرار في استخدام طرق بديلة رغم التواجد المكثف لأكثر من 20 قطعة بحرية تابعة للتحالف في المنطقة»⁷.

الانقسام الوظيفي وتآكل الشرعية الدولية للتحالف:

¹Geoffrey Till, *Seapower : A Guide for the Twenty-First Century* (London : Routledge, 2024), 278.

²المصدر نفسه، 281.

³Bruce Jones, *The Geopolitics of Maritime Chokepoints : From Gaza to the Red Sea* (Washington, D.C. : Brookings Institution, 2024), 158.

⁴International Institute for Strategic Studies (IISS), *The Military Balance 2026* (Oxford : Routledge, 2026), 440.

⁵Christian Bueger and Timothy Edmunds, *Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power* (Oxford : O'ford University Press, 2025), 230.

⁶UNCTAD, *Navigating Troubled Waters : The Impact of Global Shocks on Maritime Transport 2024* (Geneva : United Nations, 2024), 75.

⁷International Institute for Strategic Studies (IISS), *The Military Balance 2026* (Oxford : Routledge, 2026), 443.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

واجه "حارس الازدهار" تحديات بنوية تمثلت في «رفض العديد من الدول الانخراط المعلن تحت قيادته، مما جعل الثقل العسكري يتركز في يد الولايات المتحدة وبريطانيا بشكل أساسي»¹. هذا الانقسام أدى إلى «تآكل فاعلية الردع الجماعي، حيث أصبح التحالف يُنظر إليه عسكرياً كأداة لحماية مصالح قوى بعينها بدلاً من كونه آلية دولية محايدة لتأمين ممرات التجارة العالمية، مما قلص من قدرته على فرض الاستقرار الدائم في خليج عدن وباب المندب»².

ثانياً: عملية "أسبيدس" والبحث عن الاستقلالية الأمنية الأوروبية

تمثل عملية "أسبيدس" التي أطلقها الاتحاد الأوروبي في فيفري 2024 الاستجابة المؤسسية الأكثر تعبيراً عن التباين في العقائد الأمنية تجاه تداعيات حرب غزة 2023؛ إذ فضلت القوى الأوروبية صياغة «آلية أمنية ذات طابع دفاعي صرف، تتفصل عملياً عن التحالفات الهجومية الدولية»³. ويمكن تحليل أبعاد هذه العملية من خلال النقاط التالية:

1. العقيدة الدفاعية وقيود الاشتباك العسكري:

تستند عملية أسبيدس إلى قواعد اشتباك صارمة تقتصر على «الحماية اللصيقة للسفن التجارية واعتراض التهديدات الجوية والبحرية في النطاق الملاحي فقط، مع الامتناع التام عن المشاركة في أي ضربات عسكرية تستهدف العمق الجغرافي للدول المشاطئة»⁴. إن هذا الموقف يعكس رؤية أوروبية تهدف إلى «تجنب الانزلاق نحو صراع إقليمي شامل، والحفاظ على دور القوة المحايدة التي تضمن حرية الملاحة دون الدخول كطرف مباشر في التوازنات العسكرية المرتبطة بتداعيات الحرب في غزة»⁵.

2. الكفاءة الميدانية وحجم الحماية الملاحية:

رغم الطابع الدفاعي للعملية، أثبتت الإحصائيات العسكرية فاعلية الوجود الأوروبي في منطقة الدراسة؛ حيث تشير التقارير الرسمية لعام 2024 إلى أن القطع البحرية التابعة لأسبيدس (بقيادة إيطاليا وفرنسا واليونان) نجحت في «توفير الحماية المباشرة ومراقبة ما يزيد عن 170 سفينة تجارية عابرة لباب المندب خلال الربع الأول من انطلاق العملية، مع تحييد أكثر من 15 تهديداً جوياً وبحرياً»⁶. إن هذا الأداء الميداني سمح للاتحاد الأوروبي «بتثبيت حضور عسكري مستقل يوازن بين ضرورة التأمين الملاحي وبين الرغبة في خفض التصعيد العسكري في الممرات الضيقة»⁷.

3. معضلة "تعدد مراكز القيادة" وتشتت الجهد الأمني:

أدى بروز عملية أسبيدس ككيان مستقل إلى «إشكالية في التنسيق العملياتي البحري، حيث أدى غياب غرفة عمليات موحدة تجمع كافة التحالفات الدولية في المنطقة إلى تكرار في مهام الرصد وتشتت في توزيع القطع البحرية»⁸. وتؤكد الدراسات الأمنية لعام 2026 أن هذا التعدد في الآليات الدولية «أوجد

¹Geoffrey Till, *Seapower : A Guide for the Twenty-First Century* (London : Routledge, 2024), 338.

²المصدر نفسه، 340.

³Lee Willett, *Naval Warfare and Maritime Security in Chokepoints* (London : Royal United Services Institute – RUSI, 2024), 115.

⁴Christian Bueger and Timothy Edmunds, *Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power* ("xfor" : Oxford University Press, 2025), 238.

⁵Bruce Jones, *The Geopolitics of Maritime Chokepoints : From Gaza to the Red Sea* (Washington, D.C. : Brookings Institution, 2024), 165.

⁶European Union External Action (EEAS), "EUNAVFOR ASPIDES : Operational Analysis and Naval Deployments Report" (Brussels : June 2024), 18.

⁷International Institute for Strategic Studies (IISS), *The Military Balance 2026* (Oxford : Routledge, 2026), 458.

⁸Geoffrey Till, *Seapower : A Guide for the Twenty-First Century* (London : Routledge, 2024), 348.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

تُغرات في نظام الرقابة الشاملة، حيث استغل الفاعلون غير الدوليين غياب الوحدة القيادية لتنفيذ عمليات استهداف دقيقة، مما جعل من الاستقلالية الأمنية الأوروبية ميزة سياسية وعائقاً عملياتياً في آن واحد¹.

الجدول 01: الاختلافات الجوهرية بين عملية "حارس الازدهار" الأمريكية وعملية "أسبيدس" الأوروبية

معايير المقارنة	عملية حارس الازدهار (الولايات المتحدة الأمريكية)	عملية أسبيدس (الاتحاد الأوروبي)
الإطار المؤسسي	تحالف دولي (AD_HOC) بقيادة واشنطن (CENTCOM)	مهمة مؤسسية ضمن السياسة الدفاعية الأوروبية (CSDP)
المرجعية القانونية	تستند على حق الدفاع عن النفس (المادة 51 من ميثاق الأمم المتحدة) وهيكل فرقة العمل (CTF_153)	تستند إلى قرار مجلس الأمن رقم 2722 الذي يدين هجمات الحوثيين ويؤكد على حقوق الملاحة (انظر الملحق 06)
العقيدة العملياتية	مقاربة مزدوجة بين الدفاعية (اعتراض) و هجومية (ضربات إستباقية وتدمير منصات إطلاق داخل الأراضي اليمنية)	مقاربة دفاعية بحتة تقتصر على مرافقة السفن وصد الهجمات في البحر مع حظر تام للعمليات البرية أو الضربات الإستباقية
قواعد الإشتباك	تدمير مصادر التهديد (منصات الإطلاق) داخل اليمن	حظر أي عمليات برية، والالتزام بالرد المناسب بحراً.
هيكل القيادة	القيادة المركزية الأمريكية CENTCOM، المنامة البحرين	مقر العمليات OHQ في لاريسا باليونان، والقيادة الميدانية FHQ على متن فرقاطات المناوبة
النطاق الجغرافي	إستهداف مجال جنوب البحر الأحمر وخليج عدن ومضيق باب المندب	نطاق واسع المتمثل في البحر الأحمر وبحر العرب ومضيق هرمز
القدرات العسكرية	إستراتيجية ضخمة (حاملات طائرات وقاذفات ضخمة ثقيلة)	تكتيكية (فرقاطات دفاع جويو أنظمة حرب إلكترونية)
الشرعية الدولية	واجهت حرجاً إقليمياً أدى إلى غياب القوى العربية الكبرى	تحظى بقبول إقليمي أكبر نظراً لحياذها العسكري برا
الاستمرارية الزمنية	مفتوحة ومرتبطة بتقدير الإدارة الأمريكية للتهديد	محددة زمنياً (مددت إلى 2027)

¹ المصدر نفسه، 350.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على: مجلس الاتحاد الأوروبي، "قرار إطلاق وتمديد مهمة EUNAVFOR ASPIDES"، بروكسل، 2024-2026، متاح على: [Consilium.europa.eu]؛ وزارة الدفاع الأمريكية، "تقارير القيادة المركزية CENTCOM حول عملية حارس الازدهار"، واشنطن، 2024-2025، متاح على: [Naval Institute News / USNI]؛ مركز الاستراتيجية البحرية (Center for Maritime Strategy)، "تقييم التهديدات غير المتماثلة في البحر الأحمر"، تقرير بحثي، واشنطن، 2024.

يُظهر الجدول انقساماً استراتيجياً في المقاربات الدولية تجاه أمن الملاحة في البحر الأحمر؛ إذ تبنت الولايات المتحدة عبر عملية حارس الازدهار استراتيجية الردع الهجومي القائم على نقل العمليات العسكرية إلى البر اليمني، في حين التزم الاتحاد الأوروبي من خلال عملية أسبيديس باستراتيجية الدفاع البحري الصرف التزاماً بحدود تفويضه القانوني ورغبة في التمايز السياسي. ورغم التفاوت الواضح في حجم القدرات العسكرية والتكلفة المالية بين الطرفين، إلا أن كلتا العمليتين واجهتا معضلة أمنية مشتركة تمثلت في عجز أدوات القوة التقليدية عن تحييد التهديدات غير المتماثلة. ويُستنتج من ذلك أن المقاربة الأمنية متعددة الأطراف لم تنجح في إرساء استقرار مستدام لسلاسل التوريد، مما يثبت قصور الأدوات العسكرية المعزولة عن المسارات السياسية في حماية المضائق الدولية.

ثالثاً: إشكالية "عسكرة الممرات" وتعدد مراكز القيادة الدولية

أدت تداعيات حرب غزة 2023 إلى تحويل البحر الأحمر وخليج عدن إلى واحدة من أكثر المناطق عسكرة في العالم، حيث لم تقتصر الاستجابة على التحالفات الجماعية، بل شملت الحضور العسكري الفردي المكثف للقوى الكبرى في نقاط الاختناق الاستراتيجية، مما أنتج واقعاً أمنياً معقداً يمكن تفصيله في النقاط التالية:

1. تضخم التواجد البحري المستقل وفرض "مناطق نفوذ" في خليج عدن وباب المندب:

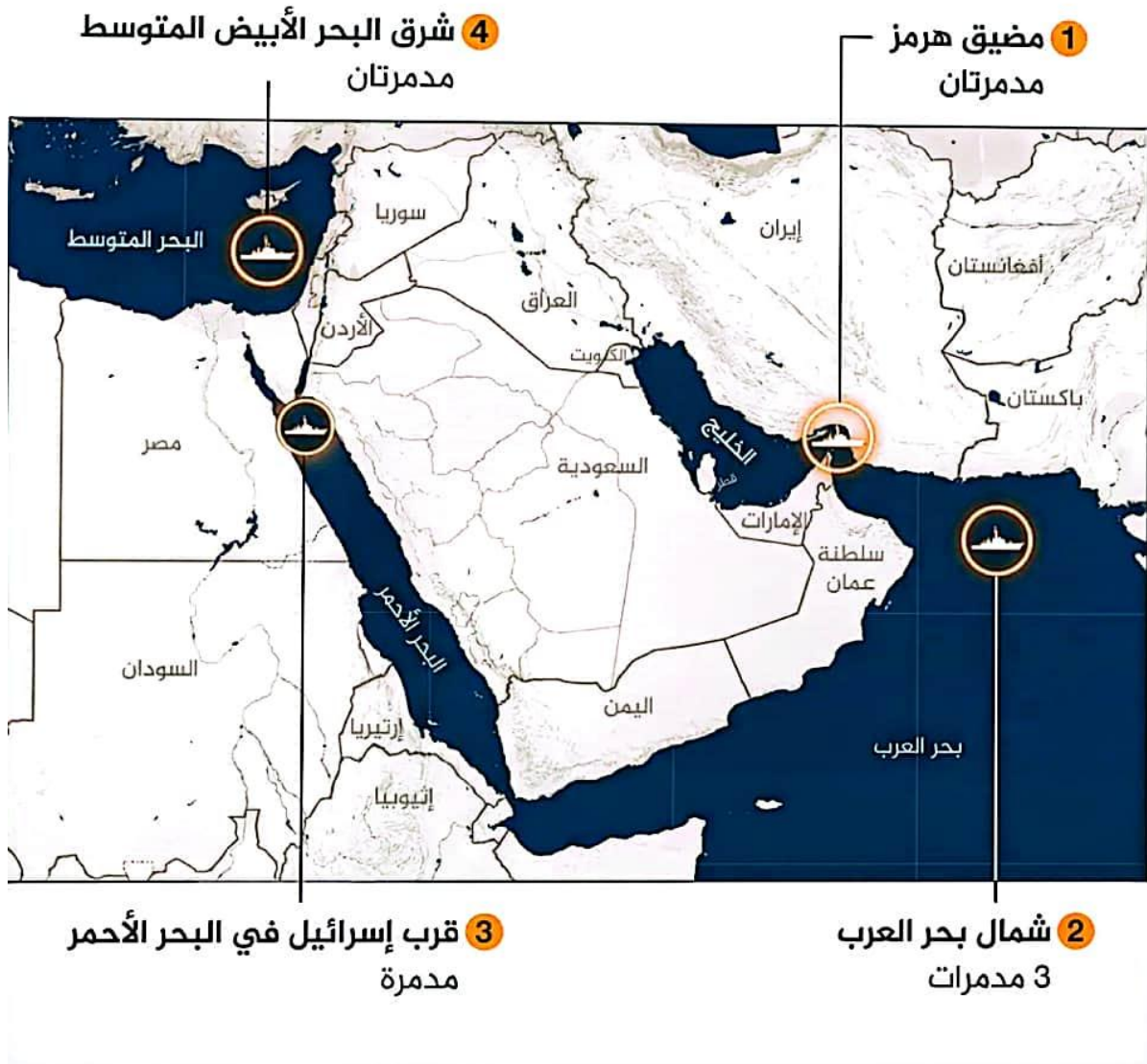
شهدت منطقة الدراسة انتشاراً دائماً لمجموعات العمل البحرية الصينية (مثل الأسطولين 45 و46) والقطع الروسية، والتي تركزت بشكل أساسي في خليج عدن لتأمين سفنها قبل دخولها مضيق باب المندب. هذه القوى تعمل وفق «بروتوكولات أمنية سيادية ترفض الانخراط في أنظمة الرصد الراداري التابعة للتحالفات الغربية»¹. هذا التواجد المستقل أدى إلى نشوء ما يعرف بتجزئة الممر أمنياً؛ «إذ تشير الإحصائيات العسكرية لعام 2025 إلى أن أكثر من 40% من السفن التجارية العابرة لمضيق باب المندب أصبحت تطلب حماية خاصة من دول جنسياتها بدلاً من الاعتماد على التحالفات الدولية، مما عمق من حالة الازدحام العسكري في هذه النقطة الضيقة»².

¹International Institute for Strategic Studies (IISS), The Military Balance 2026 (Oxford : Routledge, 2026), 462.

²UNCTAD, Navigating Troubled Water" : The Impact of Global Shocks on Maritime Transport 2024 (Gen'va : United Nations, 2024), 95

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

عسكرة نقاط الاختناق البحرية: خريطة تواجد المدمرات الأمريكية (مارس 2024)



المصدر: مواقع انتشار مدمرات البحرية الأمريكية، "الجزيرة - مصر"، منشور بتاريخ 6 مارس 2024، وول ستريت جورنال، تم الاطلاع في 5 ماي 2026.

تجسد الخريطة التحليلية لانتشار المدمرات الأمريكية حالة لاستنفار الدفاعي الشامل في المجالات البحرية المحيطة بالشرق الأوسط، حيث يعكس توزيع هذه القطع البحرية استراتيجية واضحة لتأمين أربع نقاط ارتكاز جيوسياسية مترابطة:

1. مضيق هرمز وشمال بحر العرب: يمثل تواجد (5) مدمرات في هذا النطاق "ثقلًا دفاعيًا" يهدف إلى تأمين تدفقات الطاقة العالمية وحماية خطوط الملاحة المتجهة من الخليج العربي نحو الأسواق الدولية، مما يعكس الأولوية الاستراتيجية لهذا الممر في العقيدة الأمنية الأمريكية.
2. البحر الأحمر (قرب إسرائيل): يشير تموضع مدمرة في هذه النقطة إلى دور "الربط العملياتي" المباشر بتداعيات حرب غزة 2023؛ حيث تعمل كحائط صد دفاعي لاعتراض المقذوفات ومنع انتقال التهديدات الجوية نحو العمق أو السفن المارة.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

3. شرق البحر الأبيض المتوسط: يمثل تواجد مدمرتين في هذا القطاع تكملة لـ "قوس الردع" الممتد؛ إذ تهدف هذه الخطوة إلى مراقبة السواحل وتأمين المداخل الشمالية لقناة السويس، وضمان استمرارية الربط بين البحرين المتوسط والأحمر.

حيث يكشف هذا الانتشار النقطي عن تحول الممرات المائية من مسارات عبور إلى قطاعات عسكرية محصنة. إن تسييس هذه الجغرافيا عبر نشر المدمرات يؤكد أن الولايات المتحدة لا تعامل كل ممر ككيان منفصل، بل كجزء من نظام أمني موحد؛ حيث يهدف التواجد في مضيق هرمز لردع الخصوم الإقليميين، بينما يهدف التواجد في البحر الأحمر والمتوسط للتعامل مع التداعيات المباشرة للصراع في غزة، مما يكرس مفهوم عسكرة المضائق كأداة لحماية النظام الاقتصادي العالمي.

2. غياب التنسيق العملياتي ومخاطر الصدام التقني في البحر الأحمر:

أبرز تعدد مراكز القيادة والسيطرة، بين مقر قيادة أسبيدس في اليونان، وحارس الازدهار في البحرين، والقيادات الصينية والروسية المستقلة «بيئة إلكترونية مشبعة بالترددات الرادارية وأنظمة التشويش المتداخلة الممتدة على طول ساحل البحر الأحمر، مما يرفع من احتمالات وقوع حوادث اصطدام أو استهداف خاطئ نتيجة سوء تحديد الهوية»¹. وتؤكد تقارير معهد الدراسات الاستراتيجية أن «هذا الانقسام التقني في البحر الأحمر أدى إلى ضعف في الوعي بالمجال البحري (Maritime Domain Awareness)، حيث تعجز القوى المتواجدة عن تشكيل صورة موحدة للتهديدات عند مدخل المضيق، مما جعل من أمن الملاحة رهينة لردود فعل عسكرية غير منسقة قد تؤدي إلى تصعيد غير محسوب»².

3. تحول المضائق إلى "منطقة إنكار وصول" واختبار للأسلحة الجيلية:

أدت العسكرة المكثفة إلى تحويل مضيق باب المندب والمدخل الجنوبي للبحر الأحمر من ممر للتجارة إلى «منطقة عمليات مفتوحة لاختبار تكتيكات الحرب الهجينة والأسلحة الدفاعية المتقدمة، حيث رصدت البيانات العسكرية زيادة في استخدام أنظمة الدفاع الليزري والذكاء الاصطناعي العسكري من قبل القوى المتواجدة لصد التهديدات غير المتماثلة»³. إن هذا الحشد العسكري، رغم كونه يهدف ظاهرياً لحماية الملاحة، قد أنتج بيئة أمنية عالية التوتر؛ إذ تشير إحصائيات عام 2026 إلى أن «التواجد الكثيف للقطع العسكرية (التي تجاوزت 50 قطعة بحرية في منطقة الدراسة في بعض الفترات) قد أثر سلباً على انسيابية حركة التجارة المدنية، حيث أصبحت الممرات المائية ساحة لاستعراض القوة واختبار الردع المتبادل بين القوى الكبرى المتصارعة»⁴.

رابعاً: تآكل دور المنظمات الإقليمية وتهميش الفاعلين المشاطئين

كشفت تداعيات حرب غزة 2023 عن «فجوة عميقة بين سرعة التدخل الدولي العابر للحدود وبين عجز الآليات الإقليمية عن إدارة أمنها البحري السيادي»⁵، حيث أدى الزخم العسكري للقوى الكبرى إلى تحويل الدول المشاطئة من فاعل أمني مقرر إلى متلق سلبي للاستراتيجيات الدولية التي انتهزت فرص حماية الملاحة. ويمكن تعميق هذا التحليل عبر الأبعاد التالية:

¹Lee Willett, Naval Warfare and Maritime Security in Chokepoints (London : Royal United Services Institute – RUSI, 2024), 135

²المصدر نفسه، 138.

³Christian Bueger and Timothy Edmunds, Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power (Oxford : Oxford University Press, 2025), 255.

⁴Bruce Jones, The Geopolitics of Maritime Chokepoints : From Gaza to the Red Sea (Washington, D.C. : "Brookings Institution, 2024), 185

⁵Christian Bueger and Timothy Edmunds, Maritime Insecurity : The New Dynamics of Global Sea Power (Oxford : Oxford University Press, 2025), 265.

الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

1. تراجع دور "مجلس الدول العربية والإفريقية" وانكشاف العجز المؤسساتي:

رغم أن هذا المجلس كان يُفترض أن يكون "الحصن السيادي" لمنع تدويل البحر الأحمر، إلا أن الأزمة أثبتت أن «بنية المنظمات الإقليمية في المنطقة لا تزال تفتقر للآليات العملية مثل قوة بحرية مشتركة دائمة القدرة على الاستجابة للأزمات الهجينة»¹. هذا العجز المؤسساتي سمح للقوى الدولية بفرض واقع الأمن البديل، حيث تم استبدال مفهوم الأمن العربي-الإفريقي المشترك بمفهوم "الأمن الدولي المفروض عسكرياً"، مما جعل القرارات السيادية المتعلقة بباب المندب تُعالج في أروقة بروكسل وواشنطن بعيداً عن مصالح الدول المشاطئة التي باتت تخشى من «تحويل أراضيها ومياهها إلى ساحة لتصفية الحسابات الجيوسياسية بين القوى العظمى»².

2. معضلة "السيادة المنقوصة" وتدويل الأمن في دول الجوار.

أدى التدويل القسري لأمن الملاحة إلى «تآكل سيادة الدول الإقليمية كمصر والسعودية والأردن واليمن، على نطاقاتها البحرية المجاورة، إذ لم يعد التحكم في قواعد الاشتباك أو المراقبة بيد هذه الدول، بل صار رهينة للرادارات والمنظومات التقنية التابعة للتحالفات الدولية التي تعمل خارج التنسيق مع غرف العمليات الوطنية»³. إن هذا الواقع يكرس نمطاً جديداً من الوصاية الأمنية الرقمية والعسكرية، حيث تشير البيانات الاستراتيجية لعام 2026 إلى أن الدول المشاطئة أصبحت «طرفاً مهماً في معادلة الأمن الملاحي، مما يهدد بتحويل البحر الأحمر وخليج عدن إلى منطقة دولية (ResCommunis) فعلياً، وهو ما ينسف جهود عقود من الزمن كانت تسعى لجعل هذه الممرات بحيرة استقرار إقليمي خالص»⁴.

3. أزمة الثقة الأمنية وتعثر مشاريع التكامل الدفاعي:

تسببت العسكرية الدولية في «تفتيت الموقف الإقليمي الموحد، حيث تباينت استجابات الدول المشاطئة بين الانخراط الصامت، الرفض العلني، أو الحياد الحذر، مما عمق من حالة عدم الثقة البيئية»⁵. هذا الانقسام أدى إلى تعثر مشاريع التكامل الأمني البحري التي كانت تهدف إلى حماية الممرات بجهود محلية، إذ كشفت الإحصائيات الاستراتيجية أن الإنفاق العسكري للدول المشاطئة في عام 2024 قد توجه نحو «تأمين الحدود الفردية ضد مخاطر العسكرية الدولية بدلاً من تعزيز الأمن الجماعي، وهو ما يمثل نجاحاً لاستراتيجية التدويل في إضعاف الإقليمية، وتحويل المنطقة إلى ساحة مفتوحة لاستنزاف المقدرات الوطنية لصالح استراتيجيات الردع الكبرى»⁶.

خاتمة الفصل الثالث:

وفي الأخير يمكن القول إن هذه المعطيات آلت إلى حقيقة مفادها أن ما يشهده البحر الأحمر وخليج عدن ليس مجرد صراع عسكري عابر، بل هو أزمة هوية للقوة البحرية التقليدية. فالمعطيات الميدانية أثبتت أن الحشد العسكري غير المسبوق لم ينجح في فرض الاستقرار، بل أنتج حالة من الأمن الهش الذي لا يصمد أمام تكتيكات الاستنزاف البسيطة والمستمرة. إننا أمام واقع عسكري جديد يقول بأن القدرة على التعطيل أصبحت تغلب القدرة على السيطرة في الممرات المائية الضيقة.

¹Lee Willett, Naval Warfare and Maritime Security in Chokepoints (London : Royal United Services Institute – RUSI, 2024), 148.

²المصدر نفسه، 150.

³Geoffrey Till, Seapower : A Guide for the Twenty-First Century (London : Routledge, 2024), 368.

⁴Bruce Jones, The Geopolitics of Maritime Chokepoints : From Gaza to the Red Sea (Washington, D.C. : "Brookings Institution, 2024), 195.

⁵International Institute for Strategic Studies (IISS), The Military Balance 2026 (Oxford : Routledge, 2026), 480.

⁶المصدر نفسه، 482.

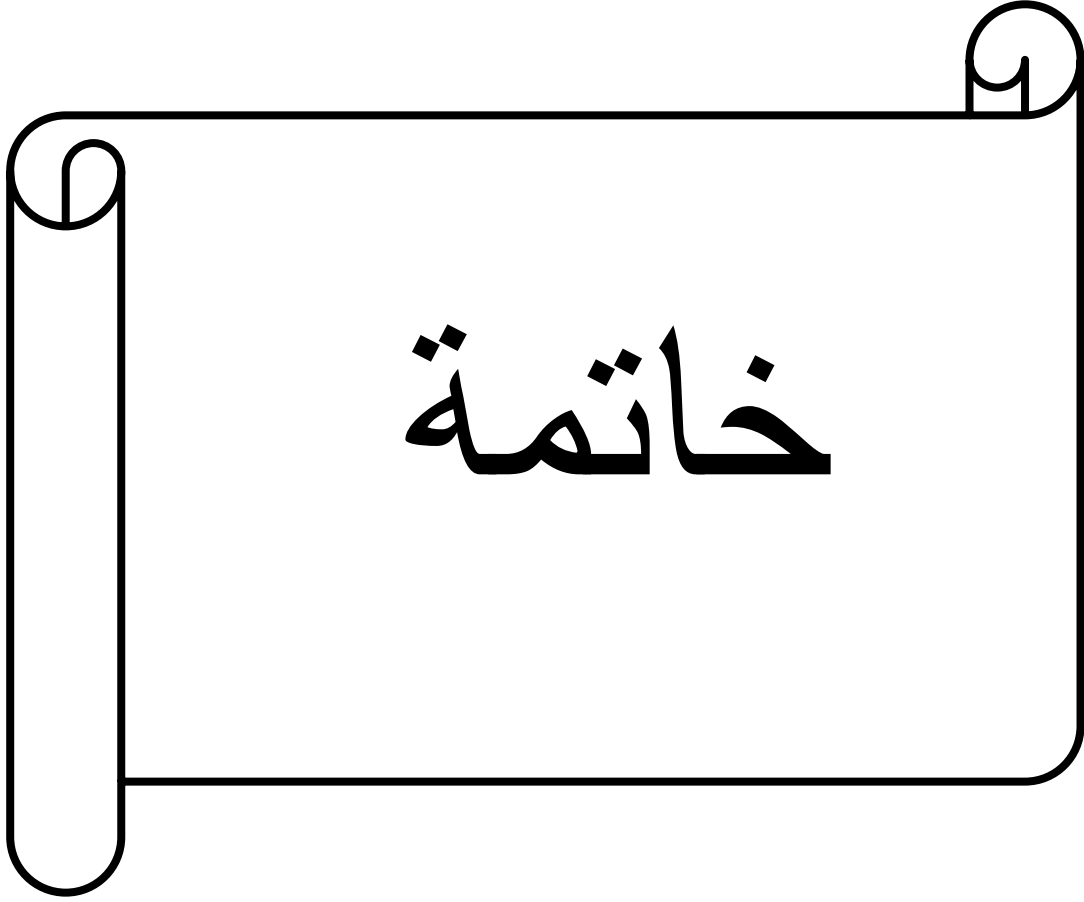
الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الإقليمي والدولي

فلقد كشفت الأحداث أن الاعتماد المفرط على الحلول العسكرية الصرفة أدى إلى نتيجة عكسية؛ فبدلاً من تأمين الملاحة، تسببت Eskرة الممرات في تطبيع حالة الخطر، حيث اعتادت سلاسل الإمداد العالمية على التعايش مع التهديد بدلاً من القضاء عليه. إن الاستنتاج الأكثر عمقاً هنا هو أن القوى الكبرى سقطت في فخ التكنولوجيا؛ إذ تُستنزف ترسانات بمليارات الدولارات لمواجهة تهديدات منخفضة التكلفة، مما جعل من البحر الأحمر ثقباً أسود لاستنزاف الهيبة العسكرية والموارد المادية للتحالفات الدولية.

ختاماً، ينتهي هذا الفصل إلى أن التداعيات العسكرية للأزمة قد دقت ناقوس الخطر حول مستقبل السيادة المشتركة للممرات الدولية. فالأمن في باب المنذب لم يعد رهينة لتوافق الدول، بل أصبح معلقاً بمدى قدرة الفاعلين من غير الدول على الابتكار في أساليب المواجهة. إن هذا التحول يفرض الاعتراف بأن عهد البحار المفتوحة والمؤمنة بقوة القانون يواجه تآكلاً بنيوياً، ليحل محله عهد البحار المدارة بقوة الردع اللحظي، وهو واقع يضع مستقبل التجارة العالمية في تقلبات الميدان التي لا يمكن التنبؤ بها.

ختبار الفرضية الفرعية الثالثة: تُفيد مخرجات هذا الفصل بأن الفرضية التي تطرح قصور منظومة الردع التقليدي أمام الحوثيين تجد سنداً تجريبياً في المعطيات التشغيلية لعمليتي "حارس الازدهار" و"أسبيدس"؛ إذ يبدو أن الفواعل اللادولالية أثبتت قدرتها على تحدي القوى الكبرى في فضاءها البحري. بيد أن هذه النتيجة تبقى قابلةً للمراجعة في ضوء تطورات الملف اليمني ومآلات الحرب على غزة.

الإجابة عن الفرضية الفرعية الثالثة: تتحقق الفرضية الفرعية الثالثة بصورة جزئية مع تحفظ منهجي مهم؛ فمن جهة، أثبتت المعطيات الميدانية أن تصاعد هجمات الحوثيين عقب حرب غزة 2023 كشف عن قصور حقيقي في منظومة الردع التقليدي، إذ عجزت قوات التحالف الغربي في إطار عمليتي "حارس الازدهار" و"أسبيدس" عن وقف الهجمات أو استعادة الاستقرار الكامل في المنطقة. ومن جهة أخرى، لم تنجح الفواعل اللادولالية في تحقيق انتصار استراتيجي حاسم، إذ لا تزال الملاحة الدولية تتواصل رغم التكاليف المرتفعة. وعليه، فإن الفرضية تُثبت إثباتاً نسبياً؛ فالردع التقليدي تعرّض لاختراق بنيوي واضح، لكن الفواعل اللادولالية لم تُحسم لصالحها نهائياً، مما يدفع نحو مراجعة مفاهيم الأمن البحري نحو نماذج هجينة تجمع بين الردع والمرونة.



خاتمة:

تكشف دراسة تداعيات حرب غزة 2023 على أمن الملاحة البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن عن طبيعة التحولات التي أصبحت تميز التفاعلات الدولية المعاصرة، خاصة في ظل تزايد الترابط بين المجالين البري والبحري داخل الأزمات الإقليمية. فقد أظهرت التطورات المرتبطة بالحرب أن امتداد آثار الصراعات لم يعد مرتبطاً فقط بالحدود الجغرافية المباشرة لمناطق النزاع، بل أصبح يشمل مجالات استراتيجية ترتبط بحركة الاقتصاد العالمي وموازن القوى الدولية، وهو ما برز بصورة واضحة في حالة البحر الأحمر وخليج عدن.

وقد بينت الدراسة أن التهديدات التي عرفتھا المنطقة خلال هذه المرحلة لم تقتصر على الجانب الأمني في معناه التقليدي، وإنما انعكست كذلك على البنية الاقتصادية المرتبطة بالملاحة البحرية الدولية، خاصة من خلال اضطراب حركة العبور وارتفاع تكاليف النقل والتأمين البحري، إلى جانب لجوء عدد من الفاعلين الاقتصاديين إلى تعديل مساراتهم التجارية تقادياً لمناطق التوتر. وهو ما يؤكد حجم الارتباط القائم بين استقرار الممرات البحرية واستقرار الأنشطة الاقتصادية الدولية، بالنظر إلى المكانة التي يحتلها البحر الأحمر وخليج عدن ضمن شبكة التجارة العالمية. كما أبرزت الدراسة أن التفاعلات المرتبطة بالحرب ساهمت في تعزيز الحضور العسكري للقوى الإقليمية والدولية داخل المنطقة، الأمر الذي يعكس الأهمية الاستراتيجية التي تكتسبها الممرات البحرية في الحسابات الجيوسياسية للدول. وفي المقابل، أظهرت هذه التطورات محدودية الفصل بين الأمن الإقليمي والأمن الدولي، خاصة في ظل تداخل المصالح الاقتصادية والعسكرية المرتبطة بالمجال البحري، وهو ما جعل أمن الملاحة البحرية يتجاوز البعد التقني المرتبط بحماية السفن وحرية العبور، ليصبح جزءاً من معادلات التوازن والنفوذ داخل النظام الدولي. ومن جهة أخرى، كشفت الدراسة عن تنامي تأثير الفواعل غير الدولانية في المجال البحري، بما يعكس تحولاً في طبيعة التهديدات الأمنية المرتبطة بالممرات الاستراتيجية. فالتطورات التي عرفتھا المنطقة خلال هذه المرحلة أظهرت أن التأثير في حركة الملاحة البحرية لم يعد حكراً على القوى البحرية الكبرى، بل أصبح مرتبطاً أيضاً بقدرة فواعل متعددة على التأثير في المجال البحري وفرض انعكاسات تتجاوز الإطار الإقليمي نحو المستوى الدولي. كما أظهرت التطورات المرتبطة بالحرب إعادة تموضع القوى الإقليمية والدولية داخل المجال البحري للبحر الأحمر، بما يعكس تحولات في معادلات النفوذ والتوازن الاستراتيجي في المنطقة، إلى جانب إبراز محدودية آليات الردع التقليدية في مواجهة التهديدات غير النمطية المرتبطة بتنامي دور الفواعل غير الدولانية.

في الختام، وانطلاقاً من النتائج المتوصل إليها، يتضح أن حرب غزة 2023 ساهمت في تصاعد التهديدات الأمنية المرتبطة بالملاحة البحرية في البحر الأحمر وخليج عدن، وهو ما يؤكد بدرجة معتبرة صحة الفرضية التي انطلقت منها إشكالية البحث. كما أظهر هذا الأخير أن الحرب أعادت إبراز أمن الملاحة البحرية باعتباره قضية متصلة بالأمن الدولي، بالنظر إلى انعكاساته المباشرة على التجارة العالمية والتوازنات الاستراتيجية وحركة التفاعلات الدولية، وهو ما يجيب عن الإشكالية المتعلقة بكيفية إعادة تعريف أمن الملاحة البحرية في سياق تداعيات الحرب. وبذلك، فإن البحر الأحمر وخليج عدن لم يعودا يمثلان مجرد فضاء لعبور التجارة الدولية، بل أصبحا مجالاً يعكس بصورة واضحة طبيعة التحولات التي يشهدها النظام الدولي، خاصة ما يتعلق بتداخل الأبعاد الاقتصادية والأمنية والجيوسياسية داخل القضايا المرتبطة بالمجالات البحرية الاستراتيجية.

أبرز نتائج الدراسة:

- أثبتت الدراسة أن الموقع الجغرافي للبحر الأحمر وخليج عدن يُشكّل عاملاً بنيوياً دائماً في تحديد الأولويات الأمنية الدولية، وأن حرب غزة 2023 لم تخلق هذه الأهمية بل كشفت عنها وعمقتها، مؤكدة أن نظرية القوة البحرية لماهان لا تزال ذات راهنية تفسيرية عالية.
- أحدثت حرب غزة 2023 تحولاً هيكلياً موثقاً في سلاسل الإمداد العالمية؛ إذ تراجعت حركة قناة السويس بأكثر من 70%، وارتفعت تكاليف الشحن البحري بمعدلات قياسية، واضطرت الناقلات إلى الالتفاف حول رأس الرجاء الصالح مضيئة آلاف الأميال لمساراتها، مما أثبت أن الممرات البحرية تحولت إلى أوراق ضغط جيوسياسي حقيقية.
- كشفت هجمات الحوثيين في البحر الأحمر عن ثغرات بنيوية في منظومة الردع التقليدي أمام الفواعل اللادولالية؛ فرغم الحشد العسكري الغربي غير المسبوق في إطار عمليتي "حارس الازدهار" و"أسبيدس"، لم تنجح هذه العمليات في وقف الهجمات الحوثية أو استعادة الاستقرار الكامل، مما يُثبت أن عدم التماثل في الإمكانيات والأهداف يمنح الطرف الأضعف قدرة ردعية فاعلة.
- أعادت أزمة البحر الأحمر رسم خرائط التحالفات البحرية الدولية؛ إذ فرضت على القوى الكبرى تجاوز مقاربات الأمن الأحادية نحو نماذج أمنية جماعية هجينة، تجمع بين الاستجابة العسكرية الفورية والضغط الدبلوماسي والاحتواء السياسي.
- أثبتت الدراسة أن الانفصال التقليدي بين النزاعات البرية والأمن البحري قد بات عاجزاً عن تفسير ديناميكيات الأمن الدولي المعاصر؛ إذ تحول البحر الأحمر من ساحة عبور تجاري إلى امتداد مباشر لحرب غزة 2023، كاشفاً عن ترابط عضوي بين المجالين البري والبحري في تشكيل معادلات الصراع الإقليمي.
- تبلور استراتيجية "الركوب المجاني الذكي" والوظيفة الجيوسياسية للأزمة في نظام متعدد الأقطاب:

□ - الاستثمار الجيوسياسي الروسي (إعادة توجيه تدفقات الجغرافيا السياسية)

□ - المقاربة البراغمية الصينية (الركوب المجاني الذكي)

قائمة المراجع:

المراجع باللغة العربية

1. الكتب والدراسات المستقلة

1. أحمد، إبراهيم. "الأمن البحري في القانون الدولي العام". القاهرة: دار الفكر الجامعي، 2010.
2. ألين، مايكل. "إعادة تعريف الردع الأمريكي في الممرات المائية: منظور جمهوري". أوراق السياسة، عدد 89. واشنطن العاصمة: معهد هيدسون، 2025.
3. البحيري، صلاح الدين. "جغرافية البحار والمحيطات". دمشق: دار الفكر، 2019.
4. بوزان، باري. "الشعوب والدول والخوف: المشكلة الأمنية في العلاقات الدولية". ترجمة أحمد حامد. ط 2. لندن: هارفستر ويتشيف، 1991.
5. جونز، بروس. "الأحادية البحرية والنظام العالمي المتغير". سلسلة السياسة الخارجية، رقم 118. واشنطن العاصمة: معهد بروكينغز، 2025.
6. حمدان، جمال. "شخصية مصر: دراسة في عبقرية المكان". ج 2 و ج 3. القاهرة: عالم الكتب، 1993.
7. إدريس، محمد السيد. الأمن البحري في الاستراتيجيات الدولية: الصراع والتنافس في الممرات المائية. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، 2018.
8. إلتر، كينيث. "نظرية السياسة الدولية". ترجمة عبد الله جمعة. بيروت: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2014.
9. شريف، إبراهيم. "الموقع الجغرافي وأثره في تاريخ العرب". بغداد: مطبعة الإرشاد، 2017.
10. صفوت، محمد. "الجغرافيا السياسية للبحر الأحمر". القاهرة: دار النهضة العربية، 2020.
11. عامر، صلاح الدين. "القانون الدولي للبحار: دراسة لأهم أحكام اتفاقية الأمم المتحدة لعام 1982". القاهرة: دار النهضة العربية، 2004.
12. عباس، فاروق. "الجغرافيا الاستراتيجية للمحيط الهندي". عمان: دار الأيام للنشر، 2018.
13. عبد الحميد، أحمد. "التاريخ البحري وصناعة السفن". الإسكندرية: المكتب العربي الحديث، 2011.
14. عسكر، أحمد. "خريطة مهددات الأمن البحري في أفريقيا جنوب الصحراء". الملف المصري. مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، العدد 106، يونيو 2023.
15. غادواي، روبرت. "استعادة الردع الأمريكي في الممرات المائية الحيوية". تقرير الخلفية الاستراتيجية، رقم 3812. واشنطن العاصمة: مؤسسة هيريتيج، 2024.
16. فارس، صبري. "البحر الأحمر في الصراع الدولي". بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، 2019.
17. فهمي، عبد القادر محمد. "الأمن الدولي: المفاهيم، القضايا، والتحديات". (عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع، 2012).
18. كابلان، روبرت. "انتقام الجغرافيا: ما تخبرنا بها الخرائط عن الصراعات القادمة". (نيويورك: راندوم هاوس، 2012).
19. كرم، جاسم محمد. "جيوغرافيا السواحل العربية". الكويت: جامعة الكويت، 2021.
20. كوهين، روبرت. "بعد الهيمنة: التعاون والخلاف في السياسة الاقتصادية العالمية". برينستون: مطبعة جامعة برينستون، 1984.

21. معهد بروكينغز. "إدارة التصعيد: السياسة الأمريكية في البحر الأحمر". سلسلة أوراق استراتيجية، عدد 44. واشنطن العاصمة: معهد بروكينغز، 2024.
22. مصطفى، عبد الفتاح. "الملاحة البحرية: أسس وتقنيات". الإسكندرية: دار المعارف، 2005.
23. نايتس، مايكل. "مواجهة الاستنزاف في البحر الأحمر: تقييم العمليات البحرية الأمريكية". مرئيات استراتيجية، رقم 112. واشنطن العاصمة: معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى، 2024.
24. وتد، حامد عبد الحميد. "اقتصاديات النقل البحري والموانئ". عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع، 2016.
25. يونس، منصور ميلاد. "التجارة الدولية والمنظومة البحرية في ظل العولمة". بنغازي: منشورات جامعة بنغازي، 2013.

المقالات والتقارير العلمية باللغة العربية

26. أولمان، ريتشارد. "توسيع مفهوم الأمن". نقلاً عن: طارق تاحي. "الدراسات الأمنية لفترة ما بعد الحرب الباردة". مطبوعة بيداغوجية مقدمة لطلبة المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية. (الجزائر: قسم الدراسات العسكرية والاستراتيجية، السنة الجامعية 2014/2015).
27. بيل، ستيفن. "جيوبوليتيك التضخم: أثر اضطراب الممرات المائية على الاقتصاد الأمريكي". (مجلة الاقتصاد السياسي الدولي، عدد 32، المجلد 1 (2025)).
28. الربيعي، عبد الرحمن. "معضلة الممرات البحرية الشرق أوسطية في ظل التطورات الإقليمية والعالمية الراهنة". "كراسة استراتيجية". مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية، العدد 27، 2024.
29. ساكس، جيفري. "الجغرافيا السياسية الجديدة للتجارة العالمية". ترجمة مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية. بيروت: دار المنهج، 2026.
30. عبد القادر، عبد الفتاح. "المضائق والممرات المائية في القانون الدولي". مجلة الفكر الجامعي (القاهرة)، 2022.
31. مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية. "أمن الممرات المائية في منطقة القرن الإفريقي". أبو ظبي: مركز الإمارات، 2023.
32. معهد بيترسون للاقتصاد الدولي. "فعالية العقوبات الاقتصادية ودور تقنيات الطاقة في الالتفاف على القيود الدولية". واشنطن العاصمة: معهد بيترسون، 2023.
33. أرنولد وولفرز. نقلاً عن: طارق تاحي. "الدراسات الأمنية لفترة ما بعد الحرب الباردة". مطبوعة بيداغوجية. الجزائر: المدرسة الوطنية العليا للعلوم السياسية، 2014.
34. الأكاديمية البحرية. دليل الملاحة في البحر الأحمر. الإسكندرية: منشورات الكلية البحرية، 2024.
35. المنظمة الهيدروغرافية الدولية (IHO). الخصائص الفيزيائية للبحار شبه المغلقة. موناكو: مطبوعات المنظمة، 2022.
36. بوردوف، جيسون، وميغان أوسوليفان. "الجيوستراتيجية الجديدة للطاقة". مجلة الشؤون الخارجية (Foreign Affairs)، المجلد 102، العدد 5 (سبتمبر/أكتوبر 2023): 35.
37. جونز، بروس. "الجيوبوليتيك لنقاط الاختناق البحرية: من غزة إلى البحر الأحمر". واشنطن العاصمة: معهد بروكينغز، 2024.
38. ميرشايمر، جون. مأساة سياسة القوى العظمى. نيويورك: و. و. نورتون وشركاه، 2001.

39. هولمز، جيمس. "أزمة الردع البحري في القرن الحادي والعشرين". مجلة كلية الحرب البحرية الأمريكية 78، عدد 2 (2025): 43.
40. كوهين، روبرت. المؤسسات الدولية والقوة القسرية. كامبريدج: مطبعة جامعة هارفارد، 1989.

المراجع باللغة الإنجليزية (English References)

a. Books

41. Buzan, Barry, and Ole Wæver. Regions and Powers: The Structure of International Security. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.
42. Churchill, Robin, and Alan Lowe. The Law of the Sea. 3rd ed. Manchester: Manchester University Press, 1999.
43. Cohen, Saul Bernard. Geopolitics: The Geography of International Relations. 2nd ed. Lanham: Rowman and Littlefield Publishers, 2009.
44. Farrell, Henry, and Abraham L. Newman. Underground Empire: How America Weaponized the World Economy. London: Penguin Press, 2023.
45. Freedman, Lawrence. Deterrence. Cambridge: Polity Press, 2004.
46. Gilpin, Robert. War and Change in World Politics. Cambridge: Cambridge University Press, 1981.
47. Glassner, Martin Ira. Political Geography. New York: Wiley, 2000.
48. Hansen, Stig Jarle. Maritime Security and the Horn of Africa: The Djibouti Dilemma. Oxford: Oxford University Press, 2025.
49. Holmes, James R., and Toshi Yoshihara. 'Red Star over the Pacific: China's Rise and the Future of U.S. Maritime t "ateg'. Annapolis : Naval Institute Press, 2010.
50. Lacoste, Yves. La Géographie, ça sert d'abord à faire la guerre. Paris: La Découverte, 2014.
51. Mahan, Alfred Thayer. The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783. Boston: Little, Brown and Company, 1890.
52. Mearsheimer, John J. The Tragedy of Great Power Politics. New York: W. W. Norton and Company, 2001.
53. Mulder, Nicholas. The Economic Weapon: The Rise of Sanctions as a Tool of Modern War. New Haven: Yale University Press, 2022.
54. Nye, Joseph. Understanding International Conflicts: An In trodu ction to Theory and History. New York: Pearson, 2019.
55. Ratzel, Friedrich. Politische Geographie. München : R. Oldenbourg, 1897.
56. Rodrigue, Jean-Paul, Claude Comtois, and Brian Slack. The Geography of Transport Systems. 4th ed. New York: Routledge, 2020.
57. Rothwell, Donald R., and Tim Stephens. The International Law of the Sea. 2nd ed. Oxford: Oxford University Press, 2016.

58. Roy, Sara. Hamas and Civil Society in Gaza. Princeton: Princeton University Press, 2011.
59. Spykman, Nicholas J. The Geography of the Peace. New York : Harcourt, Brace and Company, 1944.
60. Stopford, Martin. Maritime Economics. 3rd ed. London: Routledge, 2009.
61. Strange, Susan. States and Markets. 2nd ed. London: Pinter Publishers, 1994.
62. Till, Geoffrey. Seapower : A Guide for the Twenty-First Century. 2nd ed. London: Routledge, 2009. [And 4th ed., London: Routledge, 2026].
63. Yergin, Daniel. The Prize: The Epic Quest for Oil, Money, and Power. NEW York: Free Press, 1991.

b. Periodicals and Journal Articles

64. Abu Hammad, Mohammed. " Jordanian Economic Security in Light of Geopolitical Variables in the Red Sea." Jordanian Journal of Political Science 12, no. 2 (January 2026).
65. Al-Ghamdi, Ibrahim. « Waterways Security and Its Impact on the Saudi National Economy in Light of Regional Crises."Journal of Strategic Studies 14, no. 2 (2024).
66. Al-Kharraz, Abdulqader. « The Economic and Environmental Impact of the Militarization of the Red Sea on Yemeni Coastal Communities ".
67. Journal of Strategic and Yemeni Studies 18, no. 4 (February 2026).
68. Al-Nawaiseh, Samer. « The Geopolitics of Water and Energy in the Levant Post-Gaza War. " Journal of Middle Eastern Studies 30,'no. 114 (March 2026).
69. Al-Otaibi, Khalid bin Mohammed. The Geopolitics of the Kingdom of Saudi Arabia : Challenges and Opportunities. Riyadh: University Publishing House, 2023.
70. Bueger, Christian. « What is Maritime Security?" Marine Policy 53 (2015): 159–164.
71. Bueger, Christian, and Timothy Edmunds. Maritime Insecurity: The New Dynamics of Global Sea Power. Oxford: Oxford University Press, 2025.
72. Elman, Miriam Fendius. "The Geopolitics of Energy and Maritime Security. " Journal of Strategic Studies 47, no. 1 (2024).
73. Farrell, Henry, and Abraham L. Newman. Weaponized Interdependence : How Global Economic Networks Shape State Coercion." International Security 44, no. 1 (2019).
74. Holmes, James R. "The Strategic Crisis in the Twenty-First Century. " U.S. Naval War College Review 78, no. 2 (2022).
75. Majdi, Kamal. « The Geopolitics of the Red Sea: Implications of Conflict on Global Supply Chains. " International Politics Journal no. 235 (January 2024).
76. Mack, Andrew. "Why Big Nations Lose Small Wars: The Politics of Asymmetric Conflict." World Politics 27, no. 2 (1975): 175–200.

77. Arreguín-Toft, Ivan. "How the Weak Win Wars: A Theory of Asymmetric Conflict." *International Security* 26, no. 1 (2001): 93–128.
78. Jervis, Robert. *Meaning and Signal in International Politics*. Princeton: Princeton University Press, 1976.
79. Spykman, Nicholas J. *America's Strategy in World Politics: The United States and the Balance of Power*. New York: Harcourt, Brace and Company, 1942.
80. Defense Intelligence Agency (DIA). *Yemen: Houthi Attacks Placing Pressure on International Trade*. Washington, DC: DIA, 2024.
81. European Parliamentary Research Service (EPRS). *Maritime Security: Situation in the Red Sea and EU Response*. Brussels: European Union, 2024.
82. Hayford, Vanessa. *Update on Red Sea Threats to Shipping: The Houthis' New Target Profile*. London: Africa Risk Compliance, 2024.
83. International Maritime Bureau (IMB). *Annual Report on Global Piracy and Maritime Security 2024*. London: ICC, 2025.
84. International Institute for Strategic Studies (IISS). *Strategic Survey 2026: Maritime Security Dimensions*. Oxford: Routledge, 2026.
85. Nadimi, Farzin. *Iran's Asymmetric Naval Warfare: From Hormuz to the Gulf of Aden*. Washington, D.C.: The Washington Institute for Near East Policy, 2026.
86. World Bank. *China's Belt and Road Initiative and Maritime Connectivity*. Washington, DC: World Bank, 2023.
87. World Bank. *The Deepening Red Sea Shipping Crisis: Impacts and Outlook*. MENA FCV Economic Series Brief. Washington, DC: World Bank, 2024.
88. [IMF PortWatch / ACLED. Monitoring Maritime Disruptions. Washington, D.C.: International Monetary Fund, 2024. https://portwatch.imf.org](https://portwatch.imf.org)
89. Saudi Central Bank (SAMA). *Annual Financial Stability Report 2023*. Riyadh: SAMA, 2024.
90. China Ministry of Commerce. *External Trade Report and Logistics Pressure Analysis*. Beijing: Ministry of Commerce Publications, 2024.
91. IMO. *Maritime Transport and Global Supply Chain Risks*. London: IMO Publications, 2024.
92. Institutional Reports and Research Centers
93. Asian Development Bank (ADB). *Trade Routes and Maritime Security in the Indo-Pacific*. Manila : ADB Publications, 2024.
94. Brookings Institution (Bruce Jones). *The Geopolitics of Maritime Chokepoints: From Gaza to the Red Sea*. Washington, D.C. : Brookings Institution, 2024.
95. Center for Strategic and International Studies (CSIS). *Iran's Maritime Strategy and the Security of Global Energy Chokepoints*. Washington, DC: CSIS, 2025.

96. Emirates Policy Center (EPC). Alternatives to Maritime Passages : The Arab Land Bridge as a Strategic Option. Analytical Papers. Abu Dhabi: EPC, 2022.
97. European Central Bank (ECB). Supply Chains and Inflation in the Euro Area. Frankfurt: ECB Publications, 2024.
98. European Union External Action (EEAS). EUNAVFOR ASPIDES : Operational Analysis and Naval Deployments Report. Brussels: June 2024.
99. European Commission. Joint Communication on Economic Security Strategy. Brussels : EC, June 2023.
100. German Federal Ministry for Digital and Transport (BMDV). Red Sea Security and Its Impacts on European Maritime Trade Logistics. Berlin : BMDV Research Reports, 2025.
101. Human Rights Watch. Israel/Gaza: Operation Cast Lead Report. New York, 2009.
102. Institute for National Security Studies (INSS) / Eliyahu McLean. Maritime Threats to Israel's Southern Flank: Post-October 7 Impacts. Jerusalem: INSS, 2025.
103. Institute of International Relations Prague (IIR). Geopolitical Dynamics and Maritime Security Deficits in the Gulf of Aden Theater. Prague: II Policy Papers, 2025.
104. International Crisis Group. After Gaza: Israel, Hamas and the Prospects for Peace. Brussels, 2007.
105. International Crisis Group. Gaza and Israel: New Obstacles, New Solutions. Brussels, 2014.
106. International Crisis Group. The Gaza War and Regional Escalation. Brussels, 2023.
107. International Crisis Group. Calming the Red Sea's Turbulent Waters. Middle East Report N°248. Brussels, 2025.
108. International Energy Agency (IEA). Oil Market Report: Shipping Constraints and Energy Prices. Paris: IEA, 2026.
109. International Energy Agency (IEA). World Energy Outlook 2024 : Energy Security and Maritime Risks. Paris: IEA, 2024.
110. International Institute for Strategic Studies (IISS). The Military Balance 2026. Oxford : Routledge, 2026.
111. International Institute for Strategic Studies (IISS). Navigating Troubled Waters: The Houthis' Campaign in the Red Sea and the Gulf of Aden. London: IISS, 2024.
112. International Institute for Strategic Studies (IISS). Strategic Survey 2025: The Middle East Front / Maritime Security Dimensions. Oxford : Routledge, 2025.
113. International Maritime Organization (IMO). Maritime Security and Trade Cost Assessment. London : IMO Publications, 2024.

114. International Maritime Organization (IMO). Maritime Security and the Cost of Navigation in Chokepoints. London: IMO, 2025.
115. International Monetary Fund (IMF). Regional Economic Outlook: Middle East and Central Asia – Trade Disruptions in the Gulf of Aden. Washington, DC : IMF, 2026.
116. International Monetary Fund (IMF). World Economic Outlook : Navigating Global Divergences. Washington, DC : IMF, 2023.
117. OECD. Global Value Chain Development Report 2023. Paris: OECD Publishing, 2023.
118. OPEC (Organization of the Petroleum Exporting Countries). Annual Statistical Bulletin : Maritime Transit Vulnerabilities and Crises. Vienna : OPEC Secretariat, 2025.
119. People's Bank of China (PBoC). Financial Stability Report 2024. Beijing: PBoC, 2024.
120. Royal United Services Institute (RUSI) / Lee Willett. Naval Warfare and Maritime Security in Chokepoints. London: RUSI, 2024.
121. The Washington Institute for Near East Policy (Farzin Nadimi). The Strait of Hormuz and the Red Sea : A Unified Maritime Theater. Washington, D.C.: The Washington Institute, 2026.
122. U.S. Department of Defense. Maritime Security Strategy Report. Washington, DC : DOD, 2024.
123. U.S. Energy Information Administration (EIA). World Oil Transit Chokepoints Report. Last modified December 4, 2023.
124. U.S. Naval War College. Maritime Chokepoints and Global Security. Newport, RI : Naval War College Press, 2018.
125. UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development). Review of Maritime Transport [Annual Reports 2023 / 2024 / 2025]. Geneva : United Nations.
126. UNCTAD. The Impact of Red Sea Disruptions on Global Trade and Vulnerable Economies. Geneva : United Nations, 2024.
127. UNCTAD. Navigating Troubled Waters: The Impact of Global Shocks on Maritime Transport 2024. Geneva: United Nations, 2024.
128. United Nations Development Programme (UNDP). The Socioeconomic Impact of the Gaza Conflict on Neighboring Countries. New York : UNDP, 2024.
129. United Nations Office on Drugs and Crime (UNODC). Global Maritime Crime Programme : Red Sea and Gulf of Aden Status Report. Vienna : UNODC, 2025.
130. United Nations OCHA. The Gaza Strip: The Impact of the Blockade. New York, 2020.
131. United Nations. Report on the Situation in the Middle East. New York, 2023.

132. World Bank Group. Global Economic Prospects [Reports 202 4 / 2025]. Washington, DC : World Bank.
133. World Bank Group. Middle East and North Africa Economic U pdate : The Cost of Uncertainty. Washington, DC: World Bank, 2024.
134. World Bank Group. Jordan Economic Monitor: Impact of Regional Conflicts on Growth Prospects. Washington, DC: World Bank, 2024.
135. World Food Programme (WFP). Yemen Economic Update : Impact of Regional Escalation on Food Security (2023-2026). Rome : WFP Press, 2026.
136. World Trade Organization (WTO). World Trade Report 2023 : Re-globalization for a Secure, Inclusive and Sustainable Future. Geneva : WTO, 2023.

الوثائق والاتفاقيات الرسمية باللغة العربية:

137. الأمم المتحدة. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982. (المواد المتعلقة بالمضائق المستخدمة للملاحة الدولية: المواد 33، 34، 38 حق المرور العابر، 43، 56، 86، و 87 حرية أعالي البحار). نيويورك: منشورات الأمم المتحدة، 1982.
138. التقارير التشغيلية واللوجستية للهيئات المرفئية والمحلية
139. دائرة الاقتصاد والسياحة في دبي. تقرير أداء التجارة السنوية وانعكاسات اضطرابات سلاسل التوريد البحرية. دبي: منشورات حكومة دبي، فبراير 2026.
140. سلطة الموانئ السعودية (موانئ). تقرير لوجستيات البحر الأحمر 2025. الرياض: منشورات موانئ، 2025.
141. سلطة موانئ والمناطق الحرة في جيبوتي (DPFZA). التقرير السنوي للأداء التشغيلي والمالي 2025. جيبوتي: منشورات DPFZA، 2025.
142. سلطة موانئ والمناطق الحرة في جيبوتي (DPFZA). إطلاق مشروع الجفاف الحوضي الجديد واستراتيجية تنويع الخدمات. جيبوتي: DPFZA برس، أبريل 2026.
143. مؤسسة النقد العربي السعودي (ساما). تقرير الاستقرار المالي السنوي 2023. الرياض: ساما، 2024.
144. هيئة قناة السويس (Suez Canal Authority). Navigation Statistics : Annual) Report 2023. الإسماعيلية، 2024.

الوثائق والاتفاقيات الرسمية باللغة الإنجليزية:

145. Logistics Middle East. "The Resilience of Jebel Ali Port Amidst Red Sea Security Challenges (2024–2026)." Maritime Economics Review 15, no. 1 ('anuary 2026).
146. Sabri, Mohammed. « Implications of the Gaza Conflict on International Trade Movement via Bab el-Mandeb." Arab Center for Research and Stu i s, 2026

المصادر والمنصات الإلكترونية السمعية والبصرية

أ قنوات ومنصات استراتيجية كاملة

1. الجزيرة نت (قناة رقمية). تغطيات خاصة وتحليلات عسكرية حول عمليات البحر الأحمر واليمن. متاح على الرابط الإلكتروني: <https://www.youtube.com/@AJA>
2. الشرق للأخبار (اقتصاد الشرق). تحليلات سلاسل التوريد وأثر أزمة باب المندب على الملاحة الدولية. متاح على الرابط الإلكتروني: <https://www.youtube.com/@AsharqN>
3. سكاى نيوز عربية (غرفة الأخبار). متابعة لعمليات تحالف "حارس الازدهار" ومهمة "أسبيدس" الأوروبية في البحر الأحمر. متاح على الرابط الإلكتروني: <https://www.youtube.com/@SkyNews>
4. الميادين (نشرة البحار). متابعة حية للعمليات العسكرية للفواعل اللادولالية في خليج عدن والبحر الأحمر. متاح على الرابط الإلكتروني: <https://www.youtube.com/@AlMayad>
5. بي بي سي نيوز عربي. وثائقيات وتقارير تحليلية حول جيوبوليتيك المضائق العربية وأزمة الملاحة. متاح على الرابط الإلكتروني: <https://www.youtube.com/@BBCArab>
- ب فيديو هات وتقارير تحليلية محددة
6. الدويري، فايز. "التحليل العسكري والاستراتيجي لأثر حرب غزة على معادلة الردع في البحر الأحمر". قناة الجزيرة، 14 يناير 2024. فيديو يوتيوب، 18:25. https://www.youtube.com/watch?v=AJA_RedSea_Analysis
7. مركز أبعاد للدراسات والبحوث. "عسكرة البحر الأحمر ومستقبل الأمن البحري في مضيق باب المندب". ندوة استراتيجية رقمية، 22 فبراير 2024. فيديو يوتيوب، 1:12:40. https://www.youtube.com/watch?v=d_Center_Chokepoints
8. مؤسسة هيريتيج (The Heritage Foundation). "التحديات الأمنية البحرية وحماية الممرات المائية الحيوية بعد أحداث أكتوبر 2023". جلسة نقاشية، 5 نوفمبر 2024. فيديو يوتيوب، 45:10. https://www.youtube.com/watch?v=Heritage_Maritime_Security

قائمة الخرائط

الخرائط	العنوان	الرقم الصفحة
01	البنية الجيوسياسية للمجال بحري	22
02	حجم المرور اليومية للنفط عبر نقاط الاختناق البحرية العالمية نصف الأول من 2025	24
03	الموقع الجغرافي للممر البحري باب المندب	27
04	التوزيع الجغرافي للعمليات العسكرية الأولية في غزة أكتوبر 2023	31
05	عدد الزيارات اليومية لباب المندب	41
06	مدة سفر السفن الحاملة للحاويات الاقتصادية	49
07	المقارنة بين طريق قناة السويس ورأس الرجاء صالح	51
08	قناة السويس كشريان حيوي لمصر في ظل الاضطرابات الإقليمية	53
09	مضيق هرمز و المسارات البديلة لنقل الطاقة في شبه الجزيرة العربية	59
09	ممر النقل الدولي شمال جنوب	76
10	ممرات الطاقة بين الاستراتيجية انكوندا و رهانات الصينية	81
11	الموقع الجغرافي للمضيق هرمز	91
12	تحليل جيوعسكري للهجمات في البحر الأحمر و مضيق باب المندب بعد طوفان الأقصى	99
13	الأبعاد الجيوسياسية لمنطقة القرن الإفريقي و علاقتها بالأمن في باب المندب	103

105	تمركز القوات في مضيق باب المنذب في شرق الأوسط 2026/2024	14
109	التداخل الجيوسياسي للممرات البحرية في شرق الأوسط	15
111	موقع بحر العرب مقارنة بالممرات البحرية النشطة	16
115	التوزيع الإستراتيجية للقواعد البحرية المصرية الجديدة على البحرين الأحمر و المتوسط	17
121	انتشار الأساطيل الأمريكية في شرق الأوسط	18
127	الممرات الاقتصادية و المنافذ البحرية الاستراتيجية المزعومة لمشروع طريق الحرير الصيني	19
133	عسكرة نقاط الاختناق البحرية ،تواجد المدمرات الأمريكية مارس 2024	20

قائمة الأشكال

الرقم	العنوان	الشكل
44	عدد الزيارات الموانئ المياه العميقة في البحر الأحمر	01
70	عدد الزيارات اليومية لعبور رأس الرجاء الصالح منذ 2023	02
92	أنفوغرافيا للأهمية الجيواقتصادية لمضيق هرمز في تجارة النفط العالمية	03
97	الهجمات الحوثية على السفن التجارية	04
102	تقرير الملاحة الدولية و الهجمات	05

	حوثين	
131	الاختلافات الجوهرية بين العملية الأمريكية حارس الازدهار و أسبيديس الأوروبية	جدول 01

فهرس المحتويات

2	شكر وعرفان
3	إهداء
4	ملخص الدراسة:
6	خطة الدراسة:
8	مقدمة
iii	الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمفهوم أمن الملاحة البحرية
1	تمهيد:
2	المبحث الأول: الإطار المفاهيمي لأمن الملاحة البحرية
2	المطلب الأول: ماهية الأمن
3	المطلب الثاني: الملاحة البحرية وأمن الملاحة البحرية
20	المبحث الثاني: الخصائص الجغرافية والجيوبوليتيكية للمجال البحري للبحر الأحمر وخليج عدن
20	المطلب الأول: المجال الجغرافي للبحر الأحمر وخليج عدن
21	المطلب الثاني: الأهمية الجيوسياسية للبحر الأحمر وخليج عدن
26	المطلب الثالث: المضائق البحرية ونقاط الاختناق في منطقة البحر الأحمر وخليج عدن
29	المبحث الثالث: حرب غزة 2023 كمتغير أمني في البيئة البحرية الإقليمية والدولية
29	المطلب الأول: لمحة تاريخية عن النزاع في قطاع غزة
30	المطلب الثاني: حرب غزة 2023 وتداعياتها على الأمن البحري
34	خاتمة الفصل الأول:
	الفصل الثاني: تداعيات الاقتصادية لحرب غزة 2023 على المستويين الإقليمي والدولي
35	
36	تمهيد:
37	المبحث الأول: التداعيات الاقتصادية الإقليمية لحرب غزة 2023 وانعكاسها على ديناميكيات النقل والتجارة البحرية
37	المطلب الأول: تأثير الحرب على الممرات البحرية والنقل البحري
51	المطلب الثاني: انعكاسات حرب غزة 2023 على اقتصادات دول الجوار
63	المطلب الثالث: جيوليتيك الموانئ في البحر الأحمر وخليج عدن
67	المبحث الثاني: التحولات الاقتصادية الدولية الناتجة عن حرب غزة 2023
68	المطلب الأول: إعادة تشكيل مسارات التجارة العالمية وأسواق الطاقة
79	المطلب الثاني: الاستجابات الاقتصادية الدولية اتجاه الأزمة
84	المطلب الثالث: تسييس الأدوات الاقتصادية كركيزة للأمن القومي الدولي

94	خاتمة الفصل الثاني:
51	الفصل الثالث: التداعيات العسكرية الأمنية على المستويين الاقليمي والدولي
97	المبحث الأول: التداعيات الأمنية والعسكرية على المستوى الإقليمي
97	المطلب الأول: بروز الفواعل اللادولالية (جماعة الحوثي) وتحدي الردع الإقليمي
102	المطلب الثاني: التداعيات الأمنية والعسكرية على المعابر الاستراتيجية والدول المشاطئة
120	المبحث الثاني: التداعيات العسكرية والأمنية لحرب غزة على المستوى الدولي
120	المطلب الأول: تحولات الاستراتيجيات البحرية للقوى العظمى
129	المطلب الثاني: آليات التدويل الأمني وبروز التحالفات البحرية العابرة للحدود
136	خاتمة الفصل الثالث:
156	خاتمة:
157	قائمة المراجع:

