المجلة السياسية والدولية

اسم المقال: مستقبل الملاحة الدولية في البحر الأحمر في ضوء أحداث غزة
اسم الكاتب: أ.م. فيصل شلال عباس
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/library/9885
تاريخ الاسترداد: 2026/11/22 18:26 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة - Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من الصفحة الخاصة بالمجلة السياسية والدولية على موقع المجلات الأكاديمية العلمية العراقية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

مستقبل الملاحة الدولية في البحر الأحمر في ضوء أحداث غــزة

ا. م. فيصل شلال عباس
كلية التربية للعلوم الصرفة / ابن الهيثم
faisal.sh@ihcoedu.uobaghdad.edu.iq

الملخص :

تكمن الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر في موقعه الجغرافي الذي يربط بين قارات العالم القديم ، فهو يعتبر ممراً ملاحياً مهماً في مجال الجغرافيا السياسية والاستراتيجية، وقد ألقت الصراعات والتوترات الأمنية التي تشهدها منطقة البحر الأحمر في الوقت الراهن على خلفية أحداث غزة وانخراط جماعة " أنصار الله الحوثيين " والعديد من القوى الدولية في هذه الأحداث ، بظلالها على الملاحة الدولية في هذا البحر الحيوي الهام ، حيث أدت حالة عدم الاستقرار الأمني في منطقة البحر الأحمر إلى انعكاسات سلبية على الأمن الاقليمي و التجارة العالمية، و بات مستقبل الملاحة الدولية مهدداً ومرتبطاً بفعل هذه التوترات ، بثلاثة سيناريوهات رئيسية؛ أولها توقف الملاحة الدولية في البحر الأحمر ، وثانيها انتهاء التوتر الأمني و تأمين الملاحة الدولية ، وثالثها بقاء التوتر الأمني في البحر الأحمر عند المستوى الراهن، وأياً كان السيناريو الذي سوف يحدث ، فإن أحداث غزة وتداعياتها ستؤثر على مستقبل الملاحة الدولية وعلى الأمن والسياسة والاقتصاد العالمي.

الكلمات المفتاحية : الملاحة الدولية ،الجغرافية السياسية، الصراعات، البحر الأحمر ، حرب غزة .

تاريخ الاستلام : ٢٠٢٤/12/19	تاريخ القبول: ٢٠٢٥/٢/17	تاريخ النشر: ١/ ٣/٢٠٢٥

The future of international navigation in the Red Sea in light of the Gaza events

Assistant. Prof Faisal Shalal Abbas
College of Education for Pure Sciences/ Ibn al-Haytham
faisal.sh@ihcoedu.uobaghdad.edu.iq

Abstract:

The strategic importance of the Red Sea lies in its geographical location that connects the continents of the ancient world. It is considered an important shipping corridor in the field of political and strategic geography. The conflicts and security tensions that the Red Sea region is witnessing at the present time have caused the backdrop of the events in Gaza and the involvement of the "Ansar Allah Houthis" group. And many international powers in these events, cast their shadows on international navigation in this vital and important sea, as the state of security instability in the Red Sea region led to negative repercussions on regional security and global trade, and the future of international navigation has become threatened and linked to these tensions, with three factors: Key scenarios; The first is the cessation of international navigation in the Red Sea, the second is the end of the security tension and the securing of international navigation, and the third is the continuation of the security tension in the Red Sea at the current level. Whatever scenario will happen, the Gaza events and their repercussions will affect the future of international navigation and security, politics and the global economy.

Keywords: international navigation, geopolitics, conflicts, Red Sea, Gaza war.

المقدمــة:

يعد البحر الأحمر من أكثر طرق الملاحة البحرية الدولية حيويةً في العالم؛ وقد شهدت البيئة الأمنية في هذا البحر توتراً غير مسبوق خلال الأشهر الماضية ، كأحد أنماط التداعيات التي خلّفتها الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة منذ أكتوبر عام ٢٠٢٣، حيث انخرطت جماعة " أنصار الله الحوثيين" اليمنية في عمليات هجومية في هذا الممر البحري الاستراتيجي و شنت سلسلة من الهجمات بطائرات مسيرة وصواريخ باتجاه "إسرائيل" ، كما استهدفت السفن التجارية المتجهة إليها ، ردًا على الحرب الإسرائيلية المستمرة في غزة. و في المقابل أدى انخراط الحوثيين في هذه الحرب إلى إعلان الولايات المتحدة عن تشكيل تحالف عسكري دولي يهدف إلى حماية البحر الأحمر من هجمات الحوثيين، وقد نفذت الولايات المتحدة وبريطانيا العديد من الهجمات الجوية ضد أهداف للحوثيين داخل اليمن، وفي ذات السياق أطلق الاتحاد الأوروبي، قوة بحرية جديدة لذات الهدف ، ومن المرجح أن تترك هذه التداعيات الخطيرة لأحداث غزة وما نتج عنها من هجمات حوثية على السفن المتجهة إلى إسرائيل وتشكيل تحالف دولي ضدهم إلى عواقب طويلة المدى ليس على التجارة العالمية فحسب، بل على الأمن والاستقرار في المنطقة أيضاً ، في ضوء ذلك يتناول هذا البحث مستقبل الملاحة الدولي في البحر الأحمر في ضوء أحداث غزة.

أهمية البحث :

يعد البحر الأحمر ممراً مائياً استراتيجياً مهماً تتصارع عليه العديد من القوى الإقليمية والدولية ، ولهذا البحر أهميةً بارزةً اقتصادياً وعسكرياً وأمنياً، الأمر الذي يجعل أي صراعٍ أو حدث أمني فيه مهدداً لأمن الملاحة الدولية ، انطلاقاً من ذلك فإن أهمية هذا البحث تكمن في تسليط الضوء على أثر أحداث غزة على حركة الملاحة الدولية في البحر الأحمر ومستقبلها ، لا سيما بعد انخراط حركة أنصار الله الحوثيين في هذه الأحداث و مهاجمة السفن التجارية المتجهة لإسرائيل عبر البحر الأحمر من جهة ، وانخراط العديد من القوى الدولية في عمليات عسكرية ضد الحوثيين من جهة أخرى ، وقد شكلت هذه الأحداث الأمنية الخطيرة والتي تهدد الأمن الاقليمي والدولي وتؤثر على منطقتنا بشكل مباشر دافعاً قوياً لاختيار هذا الموضوع .

اشكالية البحث :

يعد البحر الأحمر من أكثر طرق الملاحة البحرية الدولية حيويةً في العالم؛ الأمر الذي يجعل أي صراعٍ فيه ذو تأثير كبير ليس على الملاحة الدولية فحسب ، وإنما على الأمن والسلم الدوليين أيضاً ،انطلاقاً من ذلك فإن مشكلة هذا البحث تكمن في توضيح تداعيات أحداث غزة على أمن الملاحة الدولية في البحر الأحمر ومستقبله ، من خلال الإجابة عن الأسئلة الآتية :

١- ما التداعيات التي خلفتها أحداث غزة المستمرة على حركة الملاحة الدولية وأمنها في البحر الأحمر؟
٢- ما المخاطر المحتملة على الملاحة الدولية في حال استمرار التوتر الأمني في المنطقة ؟
٣- ما مستقبل الملاحة الدولية في البحر الأحمر في ضوء أحداث غزة؟

فرضية البحث :

ينطلق البحث من فرضية رئيسة مفادها أن أحداث غزة التي بدأت في السابع من أكتوبر عام ٢٠٢٣ ، وما نتج عنا من تداعيات لا سيما اقدام حركة أنصار الله الحوثيين على مهاجمة السفن التابعة لإسرائيل أو المتجهة إليها عبر البحر الأحمر ، وكذلك العمليات العسكرية الأمريكية والبريطانية لوقف هجمات الحوثيين في هذا البحر الحيوي ، تشكل تهديداً كبيراً لحركة الملاحة الدولية ومستقبلها في البحر الأحمر.

منهجية البحث :

سوف يتم استخدام المنهج الوصفي التحليلي في هذا البحث ، كونه الأكثر قدرة على مساعدتنا في توصيف المعطيات والمعلومات المتعلقة بأهمية البحر الأحمر بالنسبة للعديد من القوى الاقليمية والدولية ، والتداعيات التي خلفتها أحداث غزة على حركة الملاحة الدولية فيه ، ومن ثم تحليل هذه المعطيات والمعلومات بغية الوصول إلى النتائج التي تجيب عن أسئلة هذا البحث لا سيما تلك المتعلقة بمستقبل الملاحة الدولية في البحر الأحمر .

المبحث الأول

الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر

يعد البحر الأحمر منطقة حيوية تتقاطع فيها مصالح متنوعة، وتتنافس فيها القوى الكبرى والدول الإقليمية لتحقيق المنافع الجيوسياسية ، فهو يتمتع بأهمية أمنية وعسكرية وسياسية واقتصادية كبيرة (مخرمة ٢٠٢٤). في ضوء ذلك يتناول هذا المبحث الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر ، ومضيق باب المندب.

أولاً : الأهمية الجيوسياسية :

يقع البحر الأحمر بين قارتي آسيا وأفريقيا، و يبلغ طوله من أقصى الشمال حتى باب المندب ٢١٠٠كم، وتصل مساحته الإجمالية إلى ٤٣٨ ألف كيلومتراً مربعاً ، أما أقصى عمق له فهو ٩٨٥٠ قدماً، وهو أشد ضحالة عند طرفيه (السيد ٢٠٢٢، ١).

يفرض هذا الموقع الجغرافي للبحر الأحمر نفسه على معادلات القوة الإقليمية والدولية ويعطيه أهمية جيوسياسية كبيرة ، فهو همزة الوصل بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي بما يجعله في وسط القارات الثلاث، آسيا وأفريقيا وأوروبا، وبما يضعه في موقع التأثير في حركة التجارة العالمية، وهدفاً حيوياً

يحتل موقعه في سياسات الدول الكبرى. ويكمن ثقله على مستوى الأمن العربي في تموضع سبع دول عربية على ٩٠% من شواطئه، وهو ما أعطى تلك الدول دوراً مؤثراً وحساساً في ميزان القوى والسياسات الدولية (حمادة ٢٠٢٤، ١).

هذه الأهمية الاستراتيجية جعلت الدول والقوى الكبرى، قديماً وحديثاً، تحاول الهيمنة على البحر الأحمر وباب المندب، وتسعى بشتى السبل الى ان يكون لها موضع قدم على شواطئ البحر الأحمر بشكل عام ، وعلى مضيق باب المندب البوابة الجنوبية للبحر الأحمر بشكل خاص ، وكانت شواطئ الدول المطلة عليه سبباً في استعمارها (السيد ٢٠٢٢، ٢).

حيث استقرت على ضفتيه دول الاستعمار القديم، مثل بريطانيا وإيطاليا وفرنسا والبرتغال، كما خاضت عليهما الولايات المتحدة والاتحاد السوفياتي غمار منافسة شرسة استجابة لطموحاتهما الاقتصادية والعسكرية والاستراتيجية. وليس من قبيل المصادفة أن يشكّل الصراع العربي – الإسرائيلي في حينه منذ خمسينيات القرن الماضي وحتى سنة ١٩٧٧ عنواناً رئيساً لاصطفاف دول البحر الأحمر بين القوتين العظميين، وهو اصطفاف استمر حتى انهيار الاتحاد السوفياتي وتفكك المنظومة الاشتراكية العالمية في سنة ١٩٩١ (حمادة ٢٠٢٤، ٢).

وفي الوقت الحالي يمكن تقسيم الدول المتصارعة على النفوذ والمصالح في البحر الأحمر إلى ثلاث فئات؛ الفئة الأولى : وتضم الدول المتشاطئة فيه وأبرزها مصر والسعودية ، وثانياً : الدول الإقليمية غير المطلة على البحر لكن لها مصالح في البحر الأحمر، كتركيا، والإمارات التي أصبح لها وجود قوي وقواعد عدة في اليمن. وثالثاً : قوى عظمى مثل الولايات المتحدة والصين وروسيا، تعتبر البحر الأحمر حيوياً لمصالحها في المنطقة والعالم (علام ٢٠٢٣).

ويعد مضيق باب المندب البوابة الجنوبية للبحر الأحمر أحد أهم المضائق البحرية في العالم نظرًا لموقعة الجيوسياسي المهم في منطقة الشرق الأوسط الغنية جدًا، بمصادر الطاقة التي تعد شريان الحياة بالنسبة لأوروبا والولايات المتحدة الأمريكية والعالم، ونظرًا لأهمية مضيق باب المندب الاستراتيجية المتزايدة في فضاء نقل الطاقة بالنسبة للعالم، وسعي الدول العظمى الى الاقتراب من منابع الطاقة في الشرق الأوسط خصوصًا بعد بروز الأزمة الروسية الأوكرانية، واستغناء أوروبا عن مصادر الطاقة الروسية ، وتشتد المنافسة بين القوى العظمى في العالم والاقليم للحصول على موطئ قدم لها في المضيق الاستراتيجي أو محيطه (مركز سوث ٢٤ للدراسات ٢٠٢٢، ١).

ثانياً : الأهمية الاقتصادية :

ظهرت الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر منذ القدم، لكن هذه الأهمية بدأت تشكل بؤرة للصراع الدولي بعد شق قناة السويس التي ربطت البحرين الأبيض المتوسط والأحمر، واختصرت طريق التجارة العالمي التي كانت تستخدم رأس الرجاء الصالح ممراً لحركتها، مما أدى إلى تخفيض أسعار السلع، والنقل، وتوفير الوقت والجهد، إذ يوفر للسفن والناقلات العملاقة نحو ٥٧-٥٩% من المسافة، كذلك يوفر من ٥٠-٧٠% من كمية الوقود اللازمة تبعاً للحمولة والسرعة، وكل ذلك يتيح للسفن والناقلات زيادة عدد الرحلات، وسرعة الإمداد بالوقود والسلع، مما يؤثر على مستويات الأسعار . كما أن قربه من أعلى مخزون نفطي في العالم في منطقة الخليج العربي القريب من البحر الأحمر، زاد من أهمية هذا البحر كونه الطريق المختصر للوصول إلى هذا المخزون (السيد ٢٠٢٢، ٢).

ومن هذا المنطلق يمكن اعتبار البحر الأحمر أحد الشرايين الرئيسية للتجارة الدولية، ليس لأن ٨٦% من صادرات النفط العربي تمر عبره فحسب، وإنما لكونه معبراً لحركة التجارة بين أوروبا وآسيا وأفريقيا، حيث أن جزءاً كبيراً يقدر ما بين ١٠ إلى ١٢% تقريباً من التجارة العالمية يمر من خلال هذا البحر (علام ٢٠٢٣).

وفي سياق الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر ، يكتسب مضيق باب المندب البوابة الجنوبية للبحر الأحمر أهمية استراتيجيةُ كبرى في المجال الاقتصادي بالدرجة الأولى لجميع دول العالم بما فيها الدول التي تقع على ضفتي المضيق أو دول البحر الأحمر وحتى الدول الاقليمية. وتعود هذه الأهمية بالدرجة الأولى إلى كمية النفط المارة عبره " والتيُ تقدر بنحو ٥.٣ مليون برميل يوميًا". حيث تمر نحو ٢٥ ألف سفينة وناقلة نفط عمالقة عبر مضيق باب المندب سنويًا باتجاه أوروبا وآسيا والولايات المتحدة الأمريكية، أي ما يعادل أربعة ملايين و ٨٠٠ ألف برميل من النفط ومشتقاته يوميًا وفقًا لإدارة معلومات الطاقة الأمريكية ،مما يجعل من هذا المضيق رابع أكبر مسارات النفط ازدحامًا في العالم. ومما زاد من أهمية مضيق باب المندب هو أن عرض قناة عبور السفن فيه التي تقع بين جزيرة بريم ميون في جنوب اليمن والبر الأفريقي يسمح لشتى السفن وناقلات النفط بعبور الممر بيسر على محورين متعاكسين ومتباعدين (مركز سوث ٢٤ للدراسات ٢٠٢٢، ٢).

المبحث الثاني

تداعيات حرب غزة على الملاحة الدولية

تلقي الصراعات والتوترات الأمنية التي تشهدها منطقة البحر الأحمر في الوقت الراهن بظلالها على الأمن والسياسة والاقتصاد العالمي ، وتؤثر سلباً في النقل البحري وتكاليف الشحن وحركة البضائع وتعرقل النشاط الاقتصادي المحلي والإقليمي والعالمي، مما يعني أن زعزعة الأمن والاستقرار في هذا الممر شديد الأهمية يشكل تهديداً صارخاً في وجه الاقتصاد والاستثمار؛ فكلما حدثت حادثة أمنية في المنطقة انعكست آثارها السلبية على اقتصاد الدول المطلة عليه وعلى العالم (مخرمة ٢٠٢٤). في ضوء ذلك يتناول هذا المبحث تداعيات أحداث غزة على الملاحة الدولية في البحر الأحمر.

أولاً : أبعاد " أحداث غزة" :

انفجرت عقود من القمع والنزاع والحصار الذي فرضته إسرائيل على قطاع غزة في فلسطين، منذ عام ٢٠٠٧، في ٧ أكتوبر/تشرين الأول ٢٠٢٣، عندما هاجمت حركة حماس "إسرائيل " على نطاق واسع (منظمة أطباء بلا حدود . ٢٠٢٤).

حيث تسلل مئات المسلحين الفلسطينيين إلى المجتمعات القريبة من قطاع غزة وقتلوا عشرات الجنود الإسرائيليين ، وأخذوا أكثر من ٢٢٠ جندياً ومدنياً إلى غزة كرهائن. وفي المقابل احتشدت القوات الإسرائيلية على طول حدود غزة وشنت قصفاً مكثفاً و حرباً راح ضحيتها ألاف الأبرياء في قطاع غزة (محمد ٢٠٢٤، ٢).

لقد أدار جيش الاحتلال الإسرائيلي الحرب ضد قطاع غزة كما لو أنه يحارب دولة عظمى، وليس تنظيمات مسلحة لا يزيد حجمها عن ٤٠ ألف مقاتل مسلح، وجندت ٢٨٧ ألف جندي من الاحتياط، إضافة إلى الجيش النظامي برمته، أي ما مجموعه نصف مليون مقاتل. واستخدمت إسرائيل كل الوحدات العسكرية في سلاح الجو أولاً، ثم سلاح البحرية واليابسة والهندسة والمخابرات، واستخدمت قنابل ذكية وأسلحة جديدة لم تستخدم من قبل، ووسائل تعتمد الذكاء الاصطناعي، عدا القوات الأميركية والقطار الجوي والبحري من الولايات المتحدة لتعويضها عن خسائرها من الذخيرة والأسلحة، ولم تفرق القوات الإسرائيلية بين مسلح ومدني، وراحت تدمر كل شيء في قطاع غزة؛ البيوت والعمارات والمستشفيات والعيادات الطبية والجامعات والكنائس والجوامع والمدارس والنوادي (مجلي ٢٠٢٣ ، ٤).

كما فرضت إسرائيل حصارًا على غزة، حرمت على إثره الفلسطينيين من الحصول على الكهرباء أو الغذاء أو الماء أو المواد الطبية وتشير التقديرات إلى أن أكثر من ١.٧ مليون شخص في غزة، أي نحو ٧٥

في المئة من السكان الذين يعيشون هناك، قد تم تهجيرهم بالقوة في ظروف غير آمنة وغير صحية في حين لا يوجد مكان آمن من القصف (منظمة أطباء بلا حدود ٢٠٢٤).

وقد أوقعت الحرب الإسرائيلية المتواصلة على غزة بعد ٦ أشهر من اندلاعها عشرات الآلاف من الشهداء والجرحى والمفقودين، في حصيلة هي الأعلى على الإطلاق في تاريخ القطاع، كما تكبدت إسرائيل مئات القتلى، وسُجلت أيضا خسائر بشرية في لبنان وسوريا (الجزيرة نت ٢٠٢٤).

ثانياً : تداعيات أحداث غزة على الأمن الاقليمي :

امتدت تداعيات الحرب في قطاع غزة لتطال البحر الأحمر ومضيق باب المندب، حيث انخرطت جماعة " أنصار الله" الحوثيين في المشهد الاقليمي المتوتر الذى أشعلته حرب غزة دعماً لحركة حماس، واحتجاجاً على الحرب الإسرائيلية في غزة، حيث أطلقت الحركة منذ ١٢ نوفمبر ٢٠٢٣ هجمات واسعة على السفن التجارية المتجهة إلى إسرائيل في البحر الأحمر (حسن وعلام ٢٠٢٣، ١). كما أطلقت الحركة مجموعة من الصواريخ والطائرات المسيرة باتجاه العمق الإسرائيلي يوم ١٩ أكتوبر ٢٠٢٣، وانتقلت جماعة الحوثي بعد ذلك إلى مهاجمة سفن النقل البحري العابرة بمضيق باب المندب قبالة سواحل اليمن، ولقد كانت البداية من خلال الهجوم على سفينة نقل المركبات «جلاكسى ليدر» عن طريق فريق مسلح وبأسلوب متطور للقرصنة البحرية، ليتبع هذا الهجوم وحتى أواخر مارس ٢٠٢٤ قرابة ٦٠ هجمة مسجلة على السفن التجارية (عبد الله ٢٠٢٤).

وفي اطار ردها على الهجمات الحوثية ضد إسرائيل والسفن المتجهة إليها قامت الولايات المتحدة وبريطانيا بشن ضربات جوية على أهداف عسكرية للحوثيين في اليمن، فجر يوم ١٢ يناير ٢٠٢٤، وذلك في إطار التحالف الدولي "حارس الازدهار" الذي تشكّل في ديسمبر ٢٠٢٣، كـ"قوة بحرية" متعددة الجنسيات تعمل على صد الهجمات الحوثية في البحر الأحمر، وضم أكثر من ٢٠ دولة، فضّلت بعضها عدم الكشف عن مشاركتها. وصرحّت الولايات المتحدة بأنها نفذت ضربات متعمدة على أكثر من ٦٠ هدفاً في ١٦ موقعاً للحوثيين، باستخدام أكثر من ١٠٠ ذخيرة موجهة بدقة. وبعد ذلك بأيام ، نفّذت الولايات المتحدة ضربات استهدفت صواريخ بالستية مضادة للسفن، في منطقة خاضعة لسيطرة الحوثيين باليمن، وهي صواريخ كانت مُعدة للإطلاق، فيما وكأنه مرحلة جديدة من الضربات الأمريكية ضد الحوثيين، تعنى أكثر بالضربات الاستباقية (محمود ٢٠٢٤، ١).

وفي هذا السياق، أعلن "الاتحاد الأوروبي" الانضمام إلى جانب الولايات المتحدة وبريطانيا ضمن عملية "أسبيدس" ، في السياق نفسه، أعلنت كل من إيران وروسيا والصين، أنها ستجري تدريبات مشتركة

تحت اسم "حزام الأمن البحري – ٢٠٢٤" بالقرب من خليج عُمان؛ بهدف "العمل على سلامة النشاط الاقتصادي البحري" (سلامة ٢٠٢٤، ٥).

وفي ١٤ مارس٢٠٢٤، أوضح زعيم الجماعة عبدالملك الحوثي أن إجمالي عدد السفن والبارجات التي استهدفتها جماعته بلغ ٧٣، وأكد أن عمليات الجماعة مستمرة، ولن تتوقف إلا بوقف الحرب التي تشنها إسرائيل على قطاع غزة . وأشار إلى تلقي جماعته منذ بدء الضربات ٣٤٤ غارة جوية وبحرية، كما تبنى إطلاق ٤٠٣ صواريخ وطائرة مسيرة في ٩٦ هجوماً ضد سفن الشحن والأخرى العسكرية، وأعلن حشد وتدريب ٢٨٢ ألف مسلح منذ بدء الحرب الإسرائيلية على غزة (Library Specialists 2024 ,10).

وفيما يتعلق بالأمن في اليمن، من الممكن أن تؤجج الغارات الحوثية الحرب هناك مجدداً وتعيدها إلى نقطة البداية لأن القوى الدولية ستحاول مواجهة استهداف الحوثيين للتجارة العالمية، إذ ستقوم الولايات المتحدة بزيادة دعمها اللوجستي والاستخباراتي والعسكري للتحالف المناهض للحوثيين (الجزيرة نت ٢٠٢٣).

وفي المحصلة أدت الأحداث السابقة إلى زيادة التوتر العسكري والأمني في المنطقة ، لا سيما بعد أن تعهد الحوثيون بمواصلة الضربات ضد إسرائيل والسفن المتجهة نحوها حتى تتوقف الحرب في قطاع غزة؛ الأمر الذي يؤدي إذا ما تفاقمت حدة المواجهات إلى اتساع نطاق الحرب وربما اندلاع حربٍ دولية، وفرض شروطٍ جديدة على منطقة البحر الأحمر والملاحة الدولية فيه والتي تعده واشنطن ذا أولويةٍ استراتيجية (ثامر وعكاس ٢٠٢٤).

ثالثاً : التداعيات على الملاحة الدولية :

تعد الهجمات التي شنتها جماعة " أنصار الله " الحوثيين على السفن في البحر الأحمر، واحدة من نتائج حرب غزة التي زادت التوتر في المنطقة و قد أثرت هذه الهجمات على طرق التجارة والطاقة العالمية إذ يلعب مضيق باب المندب وقناة السويس في البحر الأحمر دوراً حيوياً في سوق الطاقة العالمية وقطاع النقل، ذلك أن ٣ من أهم ٧ نقاط عبور للنفط في العالم مرتبطة بهذا البحر (الجزيرة نت ٢٠٢٣).

ولم تؤدِ هذه الهجمات إلى فرض حصار تجاري بحري مباشر على " إسرائيل" و التأثير على الاقتصاد الإسرائيلي فحسب ، لكنها أيضاً شكلت تهديدًا مباشرًا للتجارة الدولية، إلى مختلف دول من خلال التأثير على أسعار النفط، عن طريق عرقلة عبور الناقلات النفطية العالم، بجانب ارتفاع تكلفة التأمين على الشحن واللوجستيات، وهو ما انعكس مباشرة على زيادة أسعار السلع وبالتالي رفع معدلات التضخم عالميًا (ابو زيد ٢٠٢٣، ٢).

وفي هذا السياق ذكرت الولايات المتحدة إن الحوثيين شنوا ٤٨ هجومًا على الأقل، وأكدت أن السفن التي استهدفوها لها صلات بـ ٥٥ دولة. وكان معهد كيل للاقتصاد العالمي (Kiel Institute for the

World Economy)، وهو مركز أبحاث ألماني، أكد أنه بسبب تحويل مسار السفن، أصبحت سعة سفن الحاويات في البحر الأحمر أقل بنسبة ٨٠ ٪ مما كان متوقعًا في يناير ٢٠٢٤ ، مقارنة بمستويات الفترة (٢٠١٧ – ٢٠١٩)(Library Specialists 2024 ،٥)

ولم تقتصر هجمات الحوثيين على السفن ذات الروابط المباشرة بإسرائيل، وإنما شملت سفن الحاويات وناقلات النفط وناقلات الغاز الطبيعي المسال وناقلات البضائع السائبة والسفن الأخرى ذات الأصول المختلفة (Henderson. Knights & Raydan 2024)

وبعد أن كانت الهجمات تتم في البحر الأحمر، تشير البيانات التي جمعتها قاعدة بيانات النزاعات المسلحة والمواقع "ACLED & The Armed Conflict Location " Event Data Projectإلى أنها اتسعت جغرافيًا في عام ٢٠٢٤ لتشمل خليج عدن، وكان توسيع الهجمات بمثابة تطور طبيعي في سلوك الجماعة (سلامة ٢٠٢٤، 6).

ويمكن اجمال أثر حرب غزة وتداعياتها على الملاحة في البحر الأحمر بالآتي :

١. إيقاف شركات شحن الحاويات الكبرى عملياتها مؤقتاً عبر قناة السويس :

على خلفية الهجمات الصاروخية الأخيرة التي شنها الحوثيون على البحر الأحمر، أوقفت شركتا الشحن "ميرسك " و "هاباج لويد " عملياتهما في البحر الأحمر يوم ١٥ ديسمبر 2023؛ وذلك بعد أن أصبحت سفنهما أهدافاً لصواريخ الحوثيين. كما تم تحويل مسارات بعض السفن حول طريق رأس الرجاء الصالح في أفريقيا، وهو ما أعقبه انضمام شركات الشحن الكبرى الأخرى في اليوم التالي، بما في ذلك شركة الشحن الفرنسية "CMA GGM" وشركة البحر الأبيض المتوسط للشحن "MSC " ، يذكر في هذا الصدد، أن الشركات الأربع الكبرى هذه تسيطر بشكل جماعي على نحو نصف سوق شحن الحاويات العالمية (حسن وعلام ٢٠٢٣، ٣).

وفي هذا السياق أعلنت شركة "إيفرجرين التايوانية "يوم ١٨ ديسمبر٢٠٢٣ عن توقفها مؤقتاً عن قبول البضائع الإسرائيلية، وأصدرت تعليمات لسفنها بتجنب المرور في البحر الأحمر حتى إشعار آخر، ووجهتها بالالتفاف حول رأس الرجاء الصالح، بيد أنه بحسب بيان صادر عن رئيس هيئة قناة السويس يوم ١٧ ديسمبر ٢٠٢٣أسامة ربيع، فإنه منذ ١٩ نوفمبر عام ٢٠٢٣، حولت نحو ٥٥ سفينة فقط مسارها عبر طريق رأس الرجاء الصالح، مقارنةً بمرور ٢١٢٨ سفينة عبر قناة السويس خلال هذه الفترة (خالد ٢٠٢٤).

٢. ارتفاع أسعار النفط وسط توترات منطقة البحر الأحمر :

شهدت أسعار النفط زيادة ملحوظة بالتوازي مع ارتفاع العقود الآجلة لخام برنت بنسبة ١.٨% إلى ٧٩.٣٨ دولار للبرميل، وارتفاع العقود الآجلة لخام غرب تكساس الوسيط الأمريكي بنسبة ٢.١% إلى

٧٣.٩٨ دولار؛ وذلك على خلفية إيقاف شركات النفط الكبرى، مثل شركة بريتيش بتروليوم، العبور مؤقتاً عبر البحر الأحمر؛ ما سلط الضوء على خطورة تنامي الاضطرابات في منطقة البحر الأحمر على سوق النفط العالمية (حسن وعلام ٢٠٢٣، ٤).

٣. ارتفاع تكاليف الشحن :

غيرت ٢٤٠٠ سفينة على الأقل طريق ملاحتها باختيار مسار بديل عبر رأس الرجاء الصالح، مما يرفع مدة الرحلة بين أوروبا وآسيا من ٣٥ إلى ٤٩ يوماً، وترتفع بذلك تكاليف الشحن، وبينها الوقود والتأمين. ومن شأن هذا الارتفاع في تكاليف الشحن أن يؤدي إلى ارتفاع التكاليف حتى على العديد من الصناعات حول العالم ، وفي هذا السياق حذرت مجموعة شركات تعتمد على الشحن البحري من طيف واسع من الأضرار سيحدثها النقص في مكونات الإنتاج وارتفاع التكاليف وتآكل هامش الربح (A الجزيرة نت ٢٠٢٤).

كما أدت عمليات تحويل طرق الملاحة من البحر الأحمر إلى رأس الرجاء الصالح إلى تضخم متواضع وإغلاق بعض المصانع، وخاصة في أوروبا، التي تعتمد بشكل كبير على طريق البحر الأحمر، كما أنها تضررت بشدة من الحرب في أوكرانيا.. وعلى سبيل المثال، أوقفت كل من شركتي "Tesla "و "Volvo" خطوط إنتاجهما الأوروبية، ومع ذلك، لم يكن لهما حتى الآن تأثير يذكر على الولايات المتحدة (خالد ٢٠٢٤).

٤. زيادة تكاليف التأمين لشركات الشحن :

لعل من بين التأثيرات المباشرة الكبرى للتوترات الأمنية في المنطقة بعد حرب غزة ، هو زيادة تكاليف التأمين؛ فبحسب "ديفيد أوسلر" محرر التأمين في شركة "Lloyd's List Intelligence "، التي تُقدِّم تحليلات للصناعة البحرية العالمية، فإن تكاليف التأمين تضاعفت بالنسبة إلى شركات الشحن التي تتحرك عبر البحر الأحمر، وهو ما يمكن أن يضيف مئات الآلاف من الدولارات إلى تكاليف الرحلات عبر السفن، مضيفاً أنه بالنسبة إلى أصحاب السفن الإسرائيليين، فقد ارتفعت أسعار التأمين بدرجة أكبر، بنسبة ٢٥٠ % (حسن وعلام ٢٠٢٣، ٤).

المبحث الثالث

أثر أحداث غزة على مستقبل الملاحة الدولية في البحر الأحمر

يُتوقع أن يخلق الانقطاع في الشحن في البحر الأحمر كأحد تداعيات حرب غزة رياحاً معاكسة قوية للاقتصاد العالمي الذي لا يزال في طوره نحو التعافي من سلسلة الصدمات التي تعرض لها خلال السنوات الثلاثة الأخيرة، بما في ذلك تداعيات جائحة كوفيد-١٩ والتدخل الروسي في أوكرانيا، وسياسات التشديد النقدي الواسعة من قبل البنوك المركزية الكبرى؛ حيث

يُـرجَّح أن يكـون لعـدم الاسـتقرار الأمنـي فـي منطقـة البحـر الأحمـر انعكاسـاته السـلبية علـى التجـارة العالمية، ومن ثم زعزعة استقرار الاقتصاد الإقليمي والاقتصاد العالمي بالتبعية.

أولاً :المخاطر المحتملة على الملاحة الدولية نتيجة استمرار التوتر الأمني في البحر الأحمر :

فـي حـال اسـتمرار التـوتر الأمنـي فـي منطقـة البحـر الأحمـر ، فإنـه مـن المحتمـل أن تتعـرض الملاحة الدولية مستقبلاً للمخاطر الآتية :

١- تهديد الأمن الطاقوي عالمياً :

من المتوقع أن تكون المناطق المستوردة للطاقة هي الأكثر معاناةً، ولا سيما البلدان المنخفضة الدخل وأوروبا التي تقف على حافة الركود، وأن الحرب بين إسرائيل وحماس وإن كانت لم تؤثر بعدُ بدرجة كبيرة على أسعار الطاقة، إلا أن الاضطراب في البحر الأحمر قد يكون له تأثير ضخم على استقرار شحنات الطاقة إلى أوروبا. إذ وفقاً "لجون ستاوبرت" كبير مديري البيئة والتجارة في الغرفة الدولية للشحن، التي تمثل ٨٠% من الأسطول التجاري العالمي، فإن كمية هائلة من إمدادات الطاقة الأوروبية، بما في ذلك النفط ووقود الديزل تمر عبر مضيق باب المندب الواقع في الطرف الجنوبي في البحر الأحمر المؤدي إلى خليج عدن. ومن ثم، فإن عدم الاستقرار في المنطقة يعني تهديد إمدادات الطاقة الأوروبية، ومن ثم ارتفاع أسعار النفط والغاز؛ ما قد يُعقِّد بدوره جهود البنوك المركزية للتحول نحو التيسير النقدي، والإبقاء عوضاً عن ذلك على سياسة التشديد النقدي (حسن وعلام ٢٠٢٣، ٥).

٢- تهديد استقرار سلاسل التوريد:

يشير قرار شركات الشحن وقف عملياتها مؤقتاً أن ثمة استعداداً لدى تلك الشركات للتمسُّك بذلك القرار، إذا لم تستقر الأوضاع في البحر الأحمر، أو إذا ما شهدت المنطقة تصعيدات إضافية خطيرة؛ ما قد يؤثر على استقرار سلاسل التوريد العالمية؛ نظراً إلى امتلاك هذه الشركات أكبر أساطيل سفن الحاويات في العالم، وهو ما قد يهدد بالتبعية سلاسل الإمداد الغذائية في العالم، بما في ذلك زيت النخيل والحبوب، التي يتم نقلها على متن سفن الحاويات، شأنها شأن معظم المنتجات المصنعة في العالم (خالد ٢٠٢٤).

٣-آثار واسعة على المستهلكين والمنتجين:

من المتوقع أن تؤثر التوترات في البحر الأحمر وارتفاع تكاليف الشحن على المستهلكين في جميع أنحاء العالم، وإن كانت الطرق الأطول ستُوفِّر هوامش ربح أفضل لشركات الشحن، إلا أن ذلك سينجم عنه تضرر المستهلكين نتيجةَ ارتفاع تكلفة السلع والمنتجات الناجم عن التكلفة الإضافية التي سيتحمَّلها المنتجون بفعل ارتفاع تكاليف الشحن والتأمين. كذلك، فإن عدم الاستقرار في المنطقة قد يتجاوز المخاطر المقبولة لممارسة الأعمال التجارية، في ظل تصاعد المخاوف بخصوص تأمين السلع والمنتجات، وارتفاع تكاليف

شحنها؛ ما قد ينجم عنه ركود في توريد المنتجات؛ نظراً إلى ارتفاع تكلفة التوريد عبر طرق النقل البديلة الأخرى (حسن وعلام ٢٠٢٣، ٦).

٤-اضطرابات في حركة التجارة العالمية :

يمر نحو ١٢% من التجارة العالمية، بما يمثل تريليون دولار، عبر البحر الأحمر كل عام، وبالتالي فإن التأخير والتحول عن قناة السويس إلى طرق الشحن البديلة، من الممكن أن يتسبب في خلق اضطراب كبير في التجارة العالمية. كما أن طريق رأس الرجاء الصالح قد يقلل – في حال اعتماده طريقاً بديلاً لفترة من الزمن – من القدرة الفعلية للرحلة بين آسيا وأوروبا بنسبة ٢٥%؛ لذا يُتوقَّع إذا استمرت الاضطرابات، أن يتم التفاوض على جزء كبير من عقود الشحن الطويلة الأجل بين آسيا وأوروبا في الأشهر المقبلة؛ ما قد يسمح لشركات الطيران بتأمين رحلاتها بمعدلات أعلى من المتوقع (حسن وعلام ٢٠٢٣، ٦).

وفي هذا السياق يذهب اقتصاديون إلى أن استمرار الهجمات والتوتر الأمني في البحر الأحمر ستسهم في تردي التجارة العالمية، بل وستضعها في مأزقٍ كبير، كما أنها ستربك شركات الشحن ليس على المدى القصير بل على المدى الطويل، ما سيوثر سلباً على الاقتصاد العالمي، بل وسيحدث صدمةً جديدة وشيكة على شاكلة الصدمة التي شهدها هذا القطاع الحيوي إبان وباء كوفيد-١٩ (ثامر وعكاس ٢٠٢٤).

٥-الاضطرار إلى النقل عبر الطرق البديلة الأطول:

تعد الطرق البديلة عن البحر الأحمر طويلة ومكلفة ، سواء من الناحية العملية أو الاقتصادية؛ فوفقاً لشركةS&P Global Market Intelligence ، فإن عمليات العبور عبر رأس الرجاء الصالح تضيف ما لا يقل عن ١٠ أيام وأكثر من ١٥% إلى تكاليف الشحن، فيما تتطلب الشحنات البرية عن طريق السكك الحديدية عبور روسيا، في حين أن النقل بالشاحنات من الخليج إلى إسرائيل قد يُعوِّض فقط نحو ٣% من الشحن العالمي (حسن وعلام ٢٠٢٣، ٦).

وبالتالي فإن عدم استقرار الأمن في البحر الأحمر سيؤدي إلى زيادة تكاليف النقل ومدة العبور في التجارة العالمية بنسبة تقارب ٤٣% (الجزيرة نت ٢٠٢٣).

ثانيًا: السيناريوهات المتوقعة لمستقبل الملاحة الدولية في البحر الأحمر :

ترتبط التوترات الراهنة في البحر الأحمر بثلاثة سيناريوهات رئيسة؛ ومن المحتمل أن تطور أزمة الملاحة في البحر الأحمر إلى واحد من هذه السيناريوهات:

١-السيناريو الأول : توقف الملاحة الدولية في البحر الأحمر:

يفترض هذا المشهد أن تزيد جماعة الحوثيين عمليات استهداف المصالح الأمريكية في المنطقة ، وزراعة الألغام البحرية في باب المندب، و تكثيف الهجمات على السفن التجارية المرتبطة بإسرائيل وحلفائها

عبر استخدام أسلحة جديدة ، حيث استخدمت الجماعة في السابق الصواريخ المضادة للسفن، والعبوات الناسفة المحمولة بالمياه، والمركبات الجوية دون طيار، والتهديدات المحمولة جواً من طائرات الهليكوبتر (Interim Industry Transit Advance 2024 ,2).

ويفترض هذا المشهد أيضاً، أن تتضمن أعمال الجماعة عمليات نوعية للسطو على سفن وأسر أطقمها، وعمليات ضد سفن راسية في موانى دول قريبة من اليمن، أو على الشاطئ الآخر (الأفريقي) من المضيق. ومن المرجح وفق هذا السيناريو أن يواصل الحوثيون الضغط على الشحن الدولي والتجارة العالمية. وربما يزيدون العمليات البرمائية ضد أهداف مختارة، وإيجاد طرق جديدة لشن الهجمات ، وقد تلجأ الجماعة لإدخال «سلاح الغواصات» في عملياتها ضد سفن تجارية بالبحر الأحمر ومياه أخرى ، وقد ترددت تقارير عن قيام الحوثيين بتجربة لصاروخ فرط صوتي يعمل بالوقود الصلب وهي التقنية التي تملكها دول قليلة فقط في العالم تبلغ سرعته ٨ ماخ (نحو ١٠ آلاف كلم في الساعة)، وكانت الجماعة قد قامت بتطوير صواريخها المجنحة وطائراتها المسيرة لزيادة قوتها، بعد تجارب استمرت ٣ أشهر (سلامة ٢٠٢٤، ١٤).

وبالتالي يفترض هذا المشهد أن يتقلص الإبحار عبر قناة السويس أو يتوقف لمدة زمنية قد تطول، وأن تُستبدَل طرق الشحن البديلة مكانَها. ومن شأن التحول عن قناة السويس، إذا تصاعدت الهجمات وأُعِيد توجيه السفن إلى رأس الرجاء الصالح في جنوب غرب دولة جنوب أفريقيا، أن يضر بشكل كبير بالتجارة العالمية وسلاسل التوريد العالمية وأمن الطاقة، وخاصةً بالنسبة إلى الدول المستورِدة للنفط والغاز؛ ما قد ينعكس في المحصلة النهائية سلباً على المنتجين والمستهلكين، في ظل طول مدة الرحلات وارتفاع تكاليف شحن السلع والمنتجات (حسن وعلام ٢٠٢٣، ٦).

٢- السيناريو الثاني : انتهاء التوتر الأمني و تأمين الملاحة الدولية :

يفترض هذا المشهد أن تتراجع المواجهة العسكرية بين الحوثيين والولايات المتحدة وأن تنخفض الهجمات العسكرية، باتفاق أمريكي إيراني أو بتفاهم أمريكي – حوثي باتفاق أو من دون اتفاق رسمي أو بتوافق غير مكتوب. ووفق هذا المشهد هناك ثلاثة طرق لإنهاء المواجهة الراهنة بين الولايات المتحدة والحوثيين: أولها : أن تتطور آلية تفاوض بين الولايات المتحدة والحوثيين عبر إيران أو عمان أو قطر أو السعودية، تمكن من وقف عمليات الجماعة، دون تحقق شرطها الخاص بوقف الحرب الإسرائيلية على غزة. ثانيها : أن يتحقق الشرط الذي طرحوه لإنهاء هجماتهم في البحر الأحمر وتتوقف الحرب في غزة، إما بالتوصل إلى هدنة طويلة أو وقف دائم لإطلاق النار (سلامة ٢٠٢٤، ١٥).

وثالثها : تمكن الولايات المتحدة وحلفائها من عرقلة جهود جماعة الحوثيين في تهديد الملاحة الدولية في البحر الأحمر ؛ حيث يذهب الخبراء – وفق هذا السيناريو – إلى القول بأن جماعة الحوثيين ليس بمقدورها إغلاق قناة السويس أو تدمير الاستقرار في منطقة البحر الأحمر، استناداً إلى عدد من الدلائل؛ أولها : أن الحوثيين لا يملكون سفناً حربيةً بحريةً رسميةً يمكن من خلالها تطويق المنطقة، وإعاقة السير فيها، بل يعتمدون على إطلاق النيران والهجمات من خلال طائرات هليكوبتر حتى الوقت الحالي. ثانياً : قيام السفن الحربية الأمريكية الفرنسية وغيرها من سفن التحالف بدوريات في المنطقة؛ ما يعني أن هناك حالةً من التأهب على الجانب الآخر للتصدي لهجمات الحوثيين في البحر الأحمر والرد عليها (حسن وعلام ٢٠٢٣، ٧).

٣-السيناريو الثالث : بقاء التوتر الأمني والملاحة الدولية في البحر الأحمر عند المستوى الراهن:

يفترض هذا السيناريو بقاء المواجهات بين الولايات المتحدة وحلفائها من جهة ، وجماعة أنصار الله الحوثيين من جهة أخرى مستمرة لفترة أطول دون حسم؛ حيث لا تتمكن الولايات المتحدة وتحالف "حارس الازدهار" من وقف الهجمات الحوثية كليًا، وهي هجمات مهما تضاءلت ستظل تشكل تهديدًا للملاحة في البحر الأحمر، يستوي في ذلك اتساع نطاقها أو صغره. ووفق هذا السيناريو تظل الضربات الأمريكية البريطانية للحوثيين من الجو عاجزة عن الإنهاء الكلي لتهديدهم، فعلى الرغم من تأثير الضربات على قدرات الحوثيين وعملياتهم فإن ترسانتهم من الصواريخ المضادة للسفن، لا تزال تشكل تهديدًا كبيرًا، كما لا يزال من غير الواضح ما إذا كان تراجع العمليات الحوثية هو بسبب الضربات الأمريكية/البريطانية لبنيتهم العسكرية التحتية أم بسبب الانخفاض المطرد في عدد السفن التي باتت تعبر البحر الأحمر بسبب هجماتهم (Neptune P2P Group 2024،٥)

وتخلق هذه الحالة مسارًا مفتوحًا لاستمرار المواجهات، لكنه منضبط عند مستواه الراهن؛ فلا يتسع ليشمل أطرافًا جديدة، لكنه أيضًا لا يحسم بإنهاء التهديد كاملاً. وسوف يستمر التحالف في تعطيل العمليات العسكرية للحوثيين من خلال اعتراض صواريخهم وطائراتهم المسيرة (دون الانغماس في اشتباكات موسعة معهم)، وإضعاف دقة الهجمات الحوثية من خلال التشويش على راداراتهم وخداع صواريخهم الموجهة. وسيفضل التحالف البحري تنفيذ عمليات عسكرية محدودة لتحذير الجماعة وتأكيد رسالة مفادها أنه لن يتم التسامح مع أفعالها، بأمل أن تكون مثل هذه التحركات المقيدة كافية لردعها ، في المقابل، لا يسعى الحوثيون –وفق هذا السيناريو– إلى رفع مستوى التهديد بإدخال أي من حلفاء الولايات المتحدة الإقليميين في المواجهة، ممن دخلوا مع الجماعة في صراع سابق كالمملكة العربية السعودية أو الإمارات (Abaad Studies & Research Center (Abaad) 2024,6)

كما يفترض هذا السيناريو احتمالية بقاء مجمل الأوضاع على ما هي عليه، بداية من استمرار الحرب على قطاع غزة، مروراً بعدم توقف الضربات الأمريكية على العمق اليمني، وصولاً لاستمرار إيران في إمداد جماعة الحوثيين بالمزيد من القدرات العسكرية والاستخبارية النوعية، لتقوم تلك الأخيرة بتكثيف ضرباتها على السفن التجارية، وهو ما سيبقى بدوره على مخاوف شركات الشحن العالمية من عبور باب المندب، لتضطر السفن إلى اتخاذ طريق رأس الرجاء الصالح، وبالتالي زيادة تكاليف النقل، مما سيفاقم بدوره من معدلات التضخم العالمي(عبد الله ٢٠٢٤).

وبالتالي فإن استمرار هذا الوضع لا ينصبُّ في صالح استقرار التجارة العالمية والإبحار عبر قناة السويس؛ إذ يعني ذلك مزيداً من التوتر العسكري بين الجانبين؛ ما قد يجبر – في حال تصاعده – على توقف العبور من قناة السويس لفترة زمنية، قد تطول وفقاً للمدة التي ستستمر خلالها حالة السجال هذه، ومن ثم التحول إلى طرق النقل البديلة ذات المخاطر الواسعة على التجارة العالمية (حسن وعلام ٢٠٢٣، ٦).

الخاتمـــة :

في اطار المحاور التي تناولها البحث ، وفي ضوء دراسة الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر ، وأبعاد أحداث غزة ، وما نتج عنها من تداعيات أسهمت في زيادة التوتر الأمني في المنطقة عموماً ، والبحر الأحمر خصوصاً، لا سيما تلك التداعيات المتعلقة بأمن الملاحة الدولية في هذا البحر الحيوي الهام ، فقد توصل الباحث لجملة من النتائج ، وهي كالآتي :

١- أدى اندلاع أحداث غزة في ٧ أكتوبر من عام ٢٠٢٣ و العدوان الإسرائيلي المتواصل عليها منذ ذلك الوقت وحتى وقت إعداد هذا البحث ، إلى تداعيات أمنية وعسكرية واقتصادية وسياسية خطيرة على المنطقة ، وامتدت هذه التداعيات لتطال أمن الملاحة الدولية في البحر الأحمر ، بعد أن انخرطت جماعة " أنصار الله الحوثيين" في هذه الحرب "دعماً لغزة ونصرة لقضيتهم".

٢- أدت تداعيات أحداث غزة إلى التأثير سلباً على الملاحة الدولية وقد ساهمت هذه الأحداث إلى إيقاف شركات شحن الحاويات الكبرى عملياتها مؤقتاً عبر قناة السويس، وارتفاع أسعار النفط وسط توترات منطقة البحر الأحمر ، وكذلك ارتفاع تكاليف الشحن ، حيث غيرت مئات السفن طريق ملاحتها باختيار مسار بديل عبر رأس الرجاء الصالح، مما يرفع مدة الرحلة بين أوروبا وآسيا من ٣٥ إلى ٤٩ يوماً ، ويسهم في زيادة تكاليف التأمين لشركات الشحن .

٣- سوف يؤدي استمرار التوتر الأمني في المنطقة لا سيما في البحر الأحمر إلى جملة من المخاطر على الملاحة الدولية ، والتي من أهمها تهديد الأمن الطاقوي عالمياً ومن المتوقع أن تكون المناطق المستوردة للطاقة هي الأكثر معاناةً، ولا سيما البلدان المنخفضة الدخل وأوروبا ومن ثم ارتفاع أسعار

النفط والغاز، وكذلك تهديد استقرار سلاسل التوريد ، وارتفاع تكاليف الشحن على المستهلكين في جميع أنحاء العالم، ومن المحتمل أيضاً أن تشهد حركة التجارة العالمية اضطرابات كبيرة ، وبالتالي تردي التجارة العالمية.

٤- ترتبط التوترات الراهنة في البحر الأحمر بثلاثة سيناريوهات رئيسة؛ أولها : توقف الملاحة الدولية في البحر الأحمر وبالتالي تقلص حجم الإبحار عبر قناة السويس أو توقفه لمدة زمنية قد تطول، وثانيها : انتهاء التوتر الأمني و تأمين الملاحة الدولية وتراجع المواجهة العسكرية بين الحوثيين والولايات المتحدة وعودة الملاحة الدولية إلى سابق عهدها ، وثالثها : بقاء التوتر الأمني في البحر الأحمر عند المستوى الراهن، وبالتالي بقاء المواجهات بين الولايات المتحدة وحلفائها من جهة ، وجماعة أنصار الله الحوثيين من جهة أخرى مستمرة لفترة أطول دون حسم ، و هو ما يجعل طرق الملاحة الدولية عبر البحر الأحمر غير أمنة وعند مستويات منخفضة .

المصادر باللغة العربية:

١. أبو زيد ،هدير. ٢٠٢٣. انخراط متصاعد: دوافع وتداعيات تدخل الحوثيين في حرب غزة . المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية .

٢. ثامر ، محمد وعكاس، بتول. ٢٠٢٤. هجمات البحر الأحمر: التداعيات المحلية والإقليمية والدولية . مركز كارينغي للأبحاث السياسية . على الرابط: https://carnegieendowment.org/sada/ (تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/١/٣٠).

٣. الجزيرة نت . 6. 2024 أشهر على اندلاعها.. الحرب على غزة في أرقام . على الرابط: HTTPS://WWW.ALJAZEERA.NET/NEWS (تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٤/٨).

٤. الجزيرة نت . ٢٠٢٣. العواقب المحتملة للغارات الحوثية على السفن في البحر الأحمر . على الرابط: https://www.aljazeera.net/politics (تاريخ الزيارة ٢٠٢٣/١٢/١٩) .

٥. الجزيرة نت . ٢٠٢٤. هجمات الحوثيين تعطل التجارة العالمية.. من تسلا إلى بريمارك الشركات في مرمى النار . على الرابط: https://www.aljazeera.net/ebusiness/ تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/١/٢٨) .

٦. حسن ، أحمد. ٢٠٢٣. مصطفى علام وأخرون . تأثير التوترات في البحر الأحمر على حركة التجارة العالمية .مجلة انترريجونال للتحليلات الاستراتيجية . العدد ٣١٠.

٧. حمادة ، خالد. ٢٠٢٤. الولايات المتحدة الأميركية إزاء حرية الملاحة في البحر الأحمر . مؤسسة الدراسات الفلسطينية .

٨. خالد ، محمد. ٢٠٢٤. الحرب في غزة.. ما هي أبرز التداعيات الاقتصادية . على الرابط: https://www.cnbcarabia.com/ (تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٢/١٢) .
٩. سلامة، معتز. ٢٠٢٤. التصعيد الحوثي في البحر الأحمر وسيناريوهات المواجهة مع الولايات المتحدة . مجلة الملف المصري الالكترونية . العدد١١٤.
١٠. السيد ، محمد. ٢٠٢٤. حدود الاستفادة الإسرائيلية من الضربات الأمريكية ضد الحوثيين . مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة .
١١. السيد، عباس. ٢٠٢٢. الصراع الدولي والإقليمي في البحر الأحمر وباب المندب بعد ظهور الكيان الصهيوني .ايران: مركز طهران لدراسات السياسة الخارجية . ص١.
١٢. عبد الله ، مصطفى. ٢٠٢٤. أزمة الملاحة في البحر الأحمر.. مشهد معقد ومستقبل ضبابي . على الرابط: https://www.almasryalyoum.com/news (تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٤/١٤).
١٣. علام ، سامية. ٢٠٢٣. تقرير: الحرب الإسرائيلية على غزة وصواريخ "الحوثي"... كيف ستتأثر منطقة البحر الأحمر الاستراتيجية؟على الرابط: https://yemenfuture.net/researches (تاريخ الزيارة . ٢٠٢٣/١١/٧) .
١٤. مجلي ، نظير. ٢٠٢٣. 6 أشهر على حرب غزة... الربح والخسارة والنهاية العسيرة. صحيفة الشرق الأوسط . العدد ١٨٥٦٦.
١٥. محمد، جاسم. ٢٠٢٤. عوامل توسع رقعة الحروب وانعكاساتها على أمن الخليج العربي . هولندا : المركز الأوروبي لدراسات مكافحة الارهاب والاستخبارات .
١٦. مخرمة ، ضياء الدين سعيد. ٢٠٢٤. الحفاظ على أمن البحر الأحمر ضرورة إقليمية و دولية . على الرابط: https://www.alqarn.dj/article/ (تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٢/٢٢.)
١٧. مركز سوث ٢٤ للدراسات . ٢٠٢٢. مضيق باب المندب : ملامح التنافس الدولي والاقليمي من منظور جنوبي .
١٨. منظمة أطباء بلا حدود . ٢٠٢٤. حرب غزة وإسرائيل . على الرابط: https://www.msf.org/ar (تاريخ الزيارة ٢٠٢٤/٣/١٥)

المصادر باللغة الانكليزية:

1. Abaad Studies & Research Center (Abaad).2024. Escalation in the Red Sea and its Implications for Peace in Yemen, Situation Assessment.

2. Abdullah, Mustafa. 2024. The navigation crisis in the Red Sea. A complex scene and a foggy future. On the link: https://www.almasryalyoum.com/news (Date of visit 4/14/2024).
3. Abu Zaid, Hadeer. 2023. Escalating Involvement: Motives and Implications of the Houthi Intervention in the Gaza War. The Egyptian Center for Thought and Strategic Studies.
4. Al Jazeera Net. 2023. Potential Consequences of Houthi Raids on Ships in the Red Sea. On the link: https://www.aljazeera.net/politics (Date of visit: 12/19/2023).
5. Al Jazeera Net. 2024. Houthi attacks disrupt global trade.. From Tesla to Primark, companies in the line of fire. On the link: https://www.aljazeera.net/ebusiness/ Date of visit: 28/1/2024).
6. Al Jazeera Net. 6. 2024 Months after its Outbreak.. The War on Gaza in Numbers. On the link: HTTPS://WWW.ALJAZEERA.NET/NEWS (Date of visit: 4/8/2024).
7. Allam, Samia. 2023. Report: The Israeli war on Gaza and the "Houthi" missiles... How will the strategic Red Sea region be affected? On the link: https://yemenfuture.net/researches (Date of visit 11/7/2023).
8. Al-Sayed, Abbas. 2022. The international and regional conflict in the Red Sea and Bab al-Mandab after the emergence of the Zionist entity. Iran: Tehran Center for Foreign Policy Studies.
9. Al-Sayed, Muhammad. 2024. The limits of Israeli benefit from the American strikes against the Houthis. Future Center for Advanced Research and Studies.
10. Doctors without Borders. 2024. The Gaza-Israel War. On the link: https://www.msf.org/ar (Date of visit: 3/15/2024).
11. Hamada, Khaled. 2024. The United States of America towards freedom of navigation in the Red Sea. Institute for Palestine Studies.
12. Hassan, Ahmed. 2023. Mustafa Allam and others. The impact of tensions in the Red Sea on global trade. Interregional Journal of Strategic Analysis. Issue 310.
13. Henderson, Simon. Knights, Michael& Raydan, Noam. 2024. Countering the Houthi Threat to Shipping: Regional Implications and U.S. Policy, Policy Analysis . Policy Watch 3837. The Washington Institute for Near East Policy.See link : https://www.washingtoninstitute.org/policy- (Date of visit Feb 6, 2024)
14. Interim Industry Transit Advance.2024. Southern Red Sea and Gulf of Aden – 15 December 2023. IMCA. Security briefing. No. 1656 .

15. Khaled, Mohammed. 2024. The war in Gaza.. What are the most prominent economic repercussions. On the link: https://www.cnbcarabia.com/ (Date of visit: 12/2/2024).
16. Library Specialists.2024. UK and International Response to Houthis in the Red Sea. , Research Briefing.House of Commons Library.
17. Majli, Nazir. 2023. 6 months after the Gaza war... profit, loss and the difficult end. Asharq Al-Awsat newspaper. Issue 18566.
18. Mohammed, Jassim. 2024. Factors of the expansion of the scope of wars and their repercussions on the security of the Arabian Gulf. Netherlands: European Center for Counterterrorism and Intelligence Studies.
19. Mukhrama, Diaa El-Din Saeed. 2024. Maintaining the security of the Red Sea is a regional and international necessity. On the link: https://www.alqarn.dj/article/ (Date of visit: 2/22/2024).
20. Neptune P2P Group2024.. Red Sea Houthi Attacks Trend Analysis.
21. Salama, Moataz. 2024. Houthi escalation in the Red Sea and scenarios of confrontation with the United States. Egyptian File Electronic Magazine. Issue 114.
22. South 24 Center for Studies. 2022. Bab al-Mandab Strait: Features of international and regional competition from a southern perspective.
23. Thamer, Mohammed and Akkas, Batoul. 2024. Red Sea Attacks: Local, Regional and International Implications. Carnegie Endowment for Policy Research. On the link: https://carnegieendowment.org/sada/ (Date of visit: 1/30/2024).