



جامعة إب
اليمن



المركز الديمقراطي العربي
ألمانيا - برلين

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية الأطالة والرؤى المستقبلية

وقائع اعمال المؤتمر الدولي
أيام 15-16 تموز - يوليو 2023 جامعة إب - اليمن

إشراف وتنسيق:

د.فضل قاسم الحضرمي-جامعة إب-اليمن

2023



الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية
الأطالة والرؤى المستقبلية

المركز الديمقراطي العربي



المركز الديمقراطي العربي - برلين - ألمانيا



VR . 3383 - 6824 B

DEMOCRATIC ARABIC CENTER

Germany: Berlin 10315 Gensinger- Str: 112

<http://democraticac.de>

TEL: 0049-CODE

030-89005468/030-898999419/030-57348845

MOBILETELEFON: 0049174274278717

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية



المركز الديمقراطي العربي

لدراسات الاستراتيجية، الاقتصادية والسياسية

Democratic Arab Center
for Strategic, Political & Economic Studies

كتاب وقائع المؤتمر الدولي العلمي:

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

The Strategic Importance of the Bab Al-Mandab Strait and the Yemeni Islands

إشراف وتنسيق:

د. فضل قاسم الحضرمي-جامعة إب-اليمن



الناشر

المركز الديمقراطي العربي

للدراستات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية

ألمانيا/برلين

Democratic Arabic Center

Berlin / Germany

لا يسمح بإعادة إصدار هذا الكتاب أو أي جزء منه أو تخزينه

في نطاق استعادة المعلومات أو نقله بأي شكل من الأشكال، دون إذن خطي مسبق من الناشر.

جميع حقوق الطبع محفوظة

All rights reserved

No part of this book may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, without the prior written permission of the publisher

المركز الديمقراطي العربي

للدراستات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية ألمانيا/برلين

Tel: 0049- Germany Code

030-54884375

030-91499898

030-86450098

البريد الإلكتروني

book@democraticac.de

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

جامعة إب - اليمن



المركز الديمقراطي العربي-برلين-ألمانيا



ينظمان المؤتمر الدولي العلمي الموسوم بـ:

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

The Strategic Importance of the Bab Al-Mandab Strait and the Yemeni Islands

أيام 15 و16 تموز، يوليو 2023

إقامة المؤتمر حضوري في جامعة إب - اليمن وبواسطة تقنية التّحاضر المرئي عبر تطبيق Zoom

ملاحظة: المشاركة مجاناً بدون رسوم

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

لا يتحمل المركز وجامعة إب ورئيس المؤتمر واللجان العلمية والتنظيمية مسؤولية ما ورد في هذا الكتاب من آراء، وهي لا تعبر بالضرورة عن قناعاتهم ويبقى أصحاب المداخلات هم وحدهم من يتحملون كامل المسؤولية القانونية عنها

الرعاية:

دولة أ.د. عبد العزيز بن حبتور

رئيس مجلس الوزراء-صنعاء- اليمن

معالي أ. حسين علي حازب

وزير التعليم العالي والبحث العلمي- صنعاء- اليمن.

اللواء/ عبد الواحد محمد صلاح

محافظ محافظة إب- اليمن.

الرئاسة الشرفية:

أ. عمار شرعان

رئيس المركز الديمقراطي العربي – برلين – ألمانيا.

الفريق/ جلال الرويشان

نائب رئيس الوزراء لشؤون الدفاع والأمن- صنعاء – اليمن.

د. رشيد عبود أبولحوم

نائب رئيس الوزراء للشؤون الاقتصادية – وزير المالية- صنعاء – اليمن.

اللواء/ عبد الكريم امير الدين الحوثي

وزير الداخلية – صنعاء – اليمن.

رئاسة المؤتمر:

أ.د. نصر محمد الحجيلي

رئيس المؤتمر- رئيس جامعة إب – اليمن.

أ.د. فؤاد عبد الرحمن حسان

نائب رئيس المؤتمر- نائب رئيس جامعة إب للدراسات العليا والبحث العلمي – اليمن.

د. بشير عبد الله العماد

أمين عام المؤتمر- عميد كلية القانون- جامعة إب – اليمن.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

هيئة المؤتمر:

- رئيس الهيئة الاستشارية- أ.د عبد الله محمد الفلاحي- نائب رئيس جامعة إب للشؤون الأكاديمية – اليمن.
نائب رئيس الهيئة الاستشارية- أ.د. أحمد علي أبو لحوم-نائب رئيس جامعة إب لشؤون الطلبة – اليمن.
رئيس اللجنة التنظيمية والمالية- أ. عبد الملك محمد السقاف -أمين عام جامعة إب – اليمن.
مدير المؤتمر- د. فضل قاسم الحضرمي –مدير المؤتمرات العلمية جامعة إب- اليمن.
رئيس اللجنة العلمية- أ.د. علي عبد الكريم بركات – جامعة إب- اليمن.
رئيس لجنة التنسيق - أ. كريم عايش - المدير الإداري – المركز الديمقراطي العربي – ألمانيا – برلين
رئيس اللجنة تحضيرية- د. أحمد بوهكو- المركز الديمقراطي العربي، ألمانيا – برلين
مدير إدارة النشر – د. ربيعة تمار- المركز الديمقراطي العربي – ألمانيا – برلين
رئيس لجنة المتابعة – د. مراد الجحافي - جامعة إب- اليمن.
رئيس لجنة السكرتارية والتوثيق- أ. عيسى حزام دبان مدير عام مكتب رئيس جامعة إب- اليمن.
التنسيق والنشر – د. حنان طرشان - المركز الديمقراطي العربي – ألمانيا – برلين



الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمينية

أعضاء اللجنة العلمية:

أ.د. أحمد غالب الهبوب جامعة إب – رئيس مجلس الاعتماد الأكاديمي وضمان الجودة-اليمن	أ.د. محمد أحمد لطف الجوفي جامعة إب – اليمن.
أ.د. علي محمد مياس – جامعة إب – اليمن.	أ.د. يحيى منصور بشر جامعة إب – اليمن
أ.م.د. جهاد محمد السنباني جامعة إب- اليمن	د. فضل قاسم الحضرمي جامعة إب- اليمن.
د. مقبل عبد الرحمن الطويري جامعة إب- اليمن	أ.د. إسماعيل غالب المصنف- جامعة إب- اليمن.
أ.م.د. نبيل عبد الرحمن ناصر الدين جامعة إب- اليمن	أ.د. غسان عقيل – جامعة إب- اليمن.
د. معمر نعمان النظاري جامعة إب_ اليمن.	د عبد الرحمن بشر – جامعة إب- اليمن.
د. فتحي عبد الرحمن الشويطر-جامعة إب – اليمن	أ.د. عبده النمير – جامعة إب – اليمن.
د. عادل حمود لطف – جامعة إب – اليمن.	أ.د. عبدالله حمود الحاج – جامعة إب – اليمن
د. عبد السلام الإيراني – جامعة إب – اليمن.	د عبد الوهاب هزير – جامعة إب- اليمن.
د. العزي أحمد العقاب – جامعة إب- اليمن.	أ.د. علي عبد الكريم بركات- جامعة إب- اليمن.
د. احمد جمعة مطر- جامعة إب_ اليمن.	د. عبد الله صالح البخيتي – جامعة إب – اليمن.
أ.د. لطف الجحيفي – جامعة إب- اليمن	أ.م.د. عارف محمد الرعوي- جامعة إب – اليمن.
د. رشيد عبود أبو لحوم – جامعة إب – اليمن.	د عبد السلام الصباري – جامعة إب- اليمن.
د. وهيب عبد العزيز الحبشي_ جامعة إب – اليمن.	د شوقي الفضلي – جامعة إب- اليمن.
د. مختار عبد الحكيم الصباحي – جامعة إب – اليمن.	د سفيان غانم المقرمي – جامعة إب- اليمن.
د. رياض يحيى السادة – جامعة إب – اليمن.	
اللجنة التنظيمية	
عبد السلام كرش – جامعة إب- اليمن.	فؤاد محمد علي – جامعة إب- اليمن.
سلوى علي محرز – جامعة إب- اليمن.	أبوبكر عبدالله الصباحي – جامعة إب- اليمن.
ياسر شرف السمومي – جامعة إب- اليمن.	صادق علي وجيه الدين – جامعة إب- اليمن.
اللجنة الاعلامية	
علي حمود درموش – جامعة إب- اليمن.	عفاف عبد السلام الوهابي – جامعة إب- اليمن.
علي محمد العمري – جامعة إب- اليمن.	علي عبده البناء – جامعة إب- اليمن.
زياد محمد الخولاني – جامعة إب- اليمن.	محمد أحمد هادي – جامعة إب- اليمن.
اللجنة المالية	
بشير محمد فيروز – جامعة إب- اليمن.	هاشم عبد القادر عنتز – جامعة إب- اليمن.
محمد الإيراني – جامعة إب – اليمن.	عبد الحكيم محمد الزنم – إب – اليمن.
لجنة النظام	
م. مفيد الخياط – جامعة إب – اليمن.	العقيد/ عادل عبده اليافعي – جامعة إب- اليمن.
أ. إبراهيم حسان – جامعة إب – اليمن.	مقدم. وائل الرعييني – جامعة إب- اليمن.
م. ضياء الحضرمي- جامعة إب- اليمن.	جميلة الصباحي – جامعة إب- اليمن.



المركز الديمقراطي العربي
للدراستات الاستراتيجية، الاقتصادية والسياسية
Democratic Arab Center
for Strategic, Political & Economic Studies

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

مستند الدكتور محمد الحجي

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على سيدنا رسول الله الصادق الأمين، وعلى آله وأصحابه الطيبين الطاهرين، وبعد:

تسعى جامعة إب - نيابة الدراسات العليا والبحث العلمي، إلى استمرار ريادتها في مجال البحث العلمي من خلال تربيعها على المرتبة الأولى وطنياً ضمن التصنيف العالمي للجامعات اليمنية في مجال البحث العلمي، فضلاً عن تنظيم المؤتمرات العلمية في مختلف المجالات والتخصصات الإنسانية والتطبيقية، ذات الأثر الإيجابي على قضايا المجتمعات والملازمة لقضايا الساعة للإسهام في إيجاد مجتمعات آمنة ومستقرة تنعم بخيراتها التي من الله تعالى بها عليها،

كما تبارك نيابة الدراسات العليا والبحث العلمي للأستاذ الدكتور/ نصر محمد الحجيلي نيل ثقة القيادة الثورية والسياسية بتوليته منصب رئيساً لجامعة إب، وأن الدراسات العليا والبحث العلمي ستحظى بمزيد من الرعاية والاهتمام للاستمرار في تحقيق العديد من الإنجازات العلمية المستحقة على المستوى الوطني والإقليمي والدولي، إن شاء الله تعالى.

ويسعدنا أن نضع بين يدي القارئ والمهتم من الباحثين وأصحاب القرار وصانعي السياسات في الجهات ذات العلاقة، هذا الكتاب الذي يحتوي في طياته وقائع المؤتمر الدولي العلمي: الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية المنعقد خلال الفترة 15-16 تموز- يوليو 2023م، والذي تم تنظيمه من قبل نيابة الدراسات العليا والبحث العلمي بجامعة إب بالشراكة مع المركز الديمقراطي برلين ألمانيا، حضورياً في جامعة إب- اليمن وافترضياً عبر تطبيق (Zoom)، تم خلال انعقاده تلاقح الأفكار وتبادل المعلومات والخبرات العلمية التي جسدها التنوع العربي من أقصاه إلى أقصاه من المغرب العربي إلى العراق في الشرق ومن مصر إلى اليمن شكلت كوكبة من الرؤى والتصورات العلمية استطاعت تسليط الضوء وتحليل الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية من الجوانب التاريخية والسياسية والاقتصادية والاستراتيجية والعسكرية والثقافية والاجتماعية والسياحية، وإبرازها وفق هويتها اليمنية العربية الأصيلة، متمسكة هموم منطقة باب المندب وما تشهده من صراعات تقاسم قوى النفوذ الدولية للسيطرة عليها، والخروج بعدد من التوصيات المهمة، من أهمها أحقية اليمن في حماية مضيق باب المندب كمنع دولي، وعدم المساس بسيادة الجمهورية اليمنية على ممراتها البحرية وجزرها دون تدخل خارجي،

أخيراً، كل الشكر والتقدير للزملاء الذين كان لهم الفضل في الإعداد والتحضير لإنجاح فعاليات المؤتمر ومنها إخراج هذا الكتاب إلى حيز الوجود من خلال العمل الدؤوب والمستمر، من قبل كلا من الدكتور/ فضل الحضرمي مدير المؤتمر مدير المؤتمرات العلمية بجامعة إب اليمن، والدكتورة/ حنان طرشان التنسيق والنشر المركز الديمقراطي العربي برلين ألمانيا، وإلى جميع رؤساء وأعضاء اللجان والباحثين المشاركين في هذا المؤتمر العلمي. وهو موصول إلى كافة الزملاء بجامعة إب، والمركز الديمقراطي العربي برلين ألمانيا،

والله الموفق ...

الأستاذ الدكتور/ فؤاد عبد الرحمن حسان

نائب رئيس المؤتمر- نائب رئيس جامعة إب للدراسات العليا والبحث العلمي



تقديم كتاب وقائع المؤتمر

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على رسول الإنسانية الصادق الأمين، وعلى آله وأصحابه الطيبين الطاهرين، وبعد :::

اللواء أمين علي الورافي - نائب المحافظ الأمين العام للمجلس المحلي بالمحافظة. أ. د صادق الشراحي - وكيل وزارة التعليم العالي والبحث العلمي لقطاع البحث العلمي. الأستاذ عمار شرعان - رئيس المركز الديمقراطي العربي برلين ألمانيا، أ. د فؤاد حسان - نائب رئيس جامعة إب للدراسات العليا والبحث العلمي، أ. د أحمد أبو لحوم نائب رئيس جامعة إب لشؤون الطلبة. العميد أبو علي الكحلاني مدير أمن المحافظة، الأخ أمين عام الجامعة الأخوة الأمناء العموم المساعدين بالجامعة، الأخوة مديري المكاتب التنفيذية بالمحافظة، الإخوة والأخوات رؤساء وأعضاء اللجان التحضيرية والعلمية والتنظيمية والتقنية والاستشارية وهيئات التنسيق والإشراف والنشر، الإخوة الباحثون والمشاركون من الجامعات اليمنية داخل الوطن ومن الجامعات العربية مصر والعراق والجزائر كلاً بصفته واسمه،،، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته،

يسعدني أن أدرشن معكم هذا المؤتمر العلمي المشترك مع شركائنا في المركز الديمقراطي العربي برلين، ألمانيا، والذي يأتي ضمن سلسلة من المؤتمرات والفعاليات العلمية المنتظمة على مدار العام، نهدف من خلالها إلى إتاحة فرص التواصل العلمي المثمر أمام باحثينا وزملائنا وتبادل الخبرات التنظيمية والبحثية مع نظرائهم في المراكز والجامعات العربية المختلفة، لتفعيل وظيفة الجامعة الثانية المتمثلة بالبحث العلمي وإبراز دوره في خدمة قضايا المجتمع التنموية ومعالجة مشكلاته،

ويأتي هذا المؤتمر ليسلط الضوء على الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية، في ظل الصراعات والتزاعات المسلحة الدولية على الموانئ وطرق الملاحة الدولية والإقليمية. وإيجاد بيئة مؤسسية ومجتمعية واعية ومدركة لتلك الأهمية وقادرة على تنمية قدرات أفراد الوطن وتمكينهم من الاسهام الفاعل في حماية مكتسبات ومقدرات اليمن والسعي الحثيث نحو التطوير ومواكبة ما يشهده العصر من تطور تكنولوجي متسارع.

الحضور الكرام ما من شك بأن التاريخ مليء بالأحداث الشاهدة على تكرار محاولات قوى النفوذ للسيطرة على مضيق باب المندب والجزر اليمنية؛ إذ شكل سقوط الدولة الإسلامية في الأندلس سنة 1492م، نافذة للأطماع الغربية على المنطقة العربية وبحارها، بدءاً بالأطماع البرتغالية فالهولندية والبريطانية والفرنسية والإيطالية والأمريكية والروسية والإسرائيلية، وكذلك الصين، صراع وسباق محموم لما يحمله مضيق باب المندب والجزر اليمنية من أهمية استراتيجية مؤثرة بشكل كبير على صراع التوازن بين قوى النفوذ الدولية الكبرى، عبر حقبة زمنية ممتدة بين فالسيطرة والاستحواذ على المنافذ وعلى أهم المضائق والبحار في المنطقة، تُعد سيطرة على العالم بأكمله. نتيجة لذلك، أصبحت الجزر اليمنية ومضيق باب المندب ميداناً للتنافس الدولي



كلمة رئيس المؤتمر

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

والإقليمي بغرض تحقيق مكاسب سياسية واقتصادية وأمنية واستراتيجية على حساب مقدرات الشعب اليمني، وتم ادخال اليمن نفق الحرب المدمرة والعدوان الذي شنته 17 دولة على اليمن بهدف السيطرة على الجزر اليمنية الممتدة على سواحل البحر الأحمر والبحر العربي، وعلى مضيق باب المندب الاستراتيجي.

وعليه، فإننا نتوسم في البحوث والدراسات العلمية التي ستقدم ضمن فعاليات المؤتمر أن تناقش هذا الموضوع باستفاضة كاملة، وأن تضع النقاط على الحروف بحيادية علمية تامة، والخروج برؤى وتصورات علمية تسهم في تفعيل وإبراز الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية وأهمية اليمن في استقلالية إدارتها لممراتها وجزرها، دون تدخل خارجي أو وصاية أجنبية، وأن تعزز من فرص اتفاقات شراكة مثمرة في إطار التعاون الدولي القائم على الاحترام المتبادل بين جميع الأطراف بعيداً عن الاستغلال أو الانتقاص من الأخر أو فرض الهيمنة أو العبث بحقوق الأجيال القادمة

في الأخير، كل الشكر والتقدير للزملاء الذين كان لهم الفضل في الإعداد والتحضير من أجل تنظيم هذه الفعالية العلمية المتميزة، وشكراً لشركائنا في المركز الديمقراطي العربي، وهو موصول نيابة عن كافة الزملاء بجامعة إب، إلى جميع رؤساء وأعضاء اللجان والباحثين المشاركين في هذا المؤتمر العلمي، أتمنى لفعاليات المؤتمر النجاح، وللجميع التوفيق والسداد، والله الموفق

أ.د نصر الحجيلي

رئيس المؤتمر- رئيس جامعة إب



كلمة رئيس المؤتمر

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على رسول الله وعلى آله وأصحابه الطيبين الطاهرين، وبعد
أشعر بالسعادة الغامرة كلما حضرت إلى جامعة إب للمشاركة في تدشين مؤتمراتها العلمية، الملامسة
لقضايا المجتمع اليمني، قضايا حاضرة في الساحة الوطنية والإقليمية والدولية، ونحتاج جميعاً
لتفعيل دور المفكرين والباحثين في تفسير وتحليل تلك القضايا والمشكلات من منظور علمي بعيداً عن
المزايدات السياسية والإعلامية المؤثرة سلباً على المجتمع وعلى مساعي مساحات التقارب والتفاهم بين
الفرقاء وتغليب مصالح الأوطان على مصالح الأفراد والجماعات،

لقد وجدت جامعة إب مهتمة بقضايا المجتمع الحاضرة، فبالأمس القريب حضرنا مؤتمر حرب
الموائن، وما حملة من هم وطني تجاه الحصار على الموائن اليمنية، والذي فرضه العدوان على اليمن
كأحد أدواته في تعميق معاناة الشعب اليمني، واليوم يقام مؤتمر دولي يتناول الأهمية الاستراتيجية
لمضيق باب المندب والجزر اليمنية، في ظل حرب مستعرة بين قوى النفوذ العالمي المتغترسة
والمتصارعة على تقاسم السيطرة على المنافذ البحرية الاستراتيجية، باعتبارها مفاتيح السيطرة على
العالم والتحكم بمصير الشعوب ومصادرة حقوقها في الحياة وحريتها في إدارتها لممتلكاتها ومقدرات
شعوبها، والتي تضمنتها القوانين والمعاهدات والاتفاقيات الدولية المنظمة لذلك؛ أفضى صراع قوى
النفوذ العالمية إلى اختلال ميزان الحقوق الإنسانية، حيث أستخدمت تلك المواثيق والاتفاقيات
الدولية قيود أمام الدول الصغرى وأداة سلب لاستقلالية قراراتها السيادية، وبالمقابل وظفت أمام
أطماع قوى النفوذ الدولية كمفاتيح وخارطة طرق لتحقيق كل أطماعها،

إن موضوع هذا المؤتمر تناول إحدى حالات الصراع الدولي والإقليمي على المنطقة ولعل دول
الجانب الشرقي الأفريقي خير شاهد على تسابق وتصارع تلك القوى عليها، من خلال ملاحظة انتشار
عدد من القواعد العسكرية: الأمريكية والفرنسية والبريطانية والإيطالية والإسرائيلية وغيرها، فضلاً
عن الصين وبعض القوى الإقليمية الطامعة إلى بسط نفوذها على سواحل وجزر دول شرق أفريقيا
المطلية على مضيق باب المندب وتحت مسمى حماية مصالحها، ومنها برزت محاولات بعض القوى
الدولية والإقليمية إلى بسط نفوذها على بعض الجزر اليمنية، مستغلة بذلك حالة عدم الاستقرار
التي أفرزتها غطرسة دول العدوان الحاكمة على اليمن أرضاً وإنساناً؛ فضلاً عن أساليبها في إطالة أمد
الصراع السياسي في اليمن. ولذلك تم اشعال الفتنة وإيقاد شرارة الحرب المفروضة على اليمن تحت
غطاء أذوبة دعم الشرعية، لتضليل الرأي العام وصرف الأنظار عن الأهداف الحقيقية لعدوانها على
اليمن، إلا أن أبناء اليمن الشرفاء مدركين بأن ليس للعدوان من هدف إلا التدمير الممنهج لمقدرات
الشعب اليمني وتدمير بنيته التحتية (المادية والبشرية)؛ وكما يعلم الشرفاء علم اليقين غاية دول
العدوان في السيطرة على ما يمتلكه الشعب اليمني من إرث حضاري وإنساني، وفي مصادرة حقه في
استقلال قراره بعيداً عن التبعية الخارجية، وأن ليس للعدوان من شرعية يسعى لدعمها عدا شرعية
بسطة نفوذه على الجزر اليمنية لأهميتها الاستراتيجية المطلية على البحر الأحمر ومداخله وفي خليج
عدن والبحر العربي بما في ذلك مضيق باب المندب، لتحقيق أهداف بالوكالة لقوى النفوذ العالمي.

أخيراً، أجدد الشكر والتقدير لقيادة جامعة إب ومنتسبها من أعضاء هيئة التدريس والطلبة
والمشاركين في هذا المؤتمر العلمي الرائع، وأتمنى للجميع التوفيق وللمؤتمر النجاح والخروج بتوصيات
ونتائج مثمرة، والله الموفق

اللواء / عبد الواحد محمد صلاح

رئيس السلطة المحلية- محافظ محافظة إب



كلمة رئيس السلطة المحلية - محافظ محافظة إب

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله والصلاة والسلام على رسول الله

اللواء أمين علي الورافي – نائب المحافظ الأمين العام للمجلس المحلي بالمحافظة. أ. د نصر محمد الحجيلي – رئيس جامعة إب- رئيس المؤتمر. الأستاذ عمار شرعان – رئيس المركز الديمقراطي العربي برلين ألمانيا، أ. د أحمد أبو لحوم نائب رئيس جامعة إب لشؤون الطلبة. أ. د فؤاد حسان – نائب رئيس جامعة إب للدراسات العليا والبحث العلمي، العميد أبو علي الكحلاني مدير أمن المحافظة، الدكتور بشير العماد أمين عام المؤتمر، الدكتور فضل الحضرمي مدير عام المؤتمر، الأخوة كافة اللجان التحضيرية والعلمية وغيرها، الإخوة عمداء الكليات ونوابهم، اخواني الزملاء من أكاديميين وإداريين والباحثون، الحضور جميعاً كلاً باسمه وصفته، أسعدتم بالخير صباحاً، السلام عليكم ورحمة الله تعالى وبركاته، نشكر جامعة إب على دعوتنا لحضور هذا المؤتمر، وعلى إقامته، كما انقل لكم تحايا معالي وزير التعليم العالي والبحث العلمي الأستاذ/ حسين حازب، كما أتقدم باسمي ونيابة عن قيادة الوزارة أن نبارك بصورة علنية لـ: أ. د نصر الحجيلي بمناسبة توليه منصب رئيس جامعة إب، وإنشاء الله يكون خير خلف لخير سلف أ. د طارق المنصوب الذي نوجه له كل الشكر والاحترام، وأتمنى للدكتور نصر التوفيق والنجاح في مهامه في ظل الظروف الصعبة التي تمر بها البلاد وتوقف الميزانيات والمرتبات والأخذ بالجامعة نحو المصاف العليا، والمحافظة على الميزات التي تتمتع بها جامعة إب ، فجامعة إب رائدة في مجال البحث العلمي مقارنة بقريباتها من الجامعات، فهي مدركة لأهمية البحث العلمي في خدمة المجتمع في تحقيق النهوض والتقدم، من خلال الوقوف على المشكلة وحلها، وفي الإبداع والابتكار، وما هذا المؤتمر إلا أداة ووسيلة في البحث العلمي؛ فالمؤتمرات يتم فيها تلاقح الأفكار بين الباحثين ويتم فيها تبادل التجارب والخبرات والمعلومات، ويتم فيها حرق المراحل والوصول بالمعلومة إلى أبعد المسافات، خاصة بعد تحقيق التقدم في التكنولوجيا الذي ساعد كثيرا في ذلك، فمؤتمرنا اليوم منظم عبر الزووم، وهذا نتاج من نتائج البحث العلمي الذي يعد من نتائجه التطور في التكنولوجيا، إم إقامة المؤتمر بهذا العنوان: الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية، كان موفق جداً، لأهمية المضيق ولأهمية الجزر اليمنية من الناحية الاقتصادية والعسكرية وغيرها، والتي سيتم تناوله في الجلسات العلمية، فأتمنى أن تثرى هذه المواضيع، وأتمنى أن تخرج التوصيات بما سوف يخدم مجتمعنا اليمني وخاصة وأن الأعداء متكالبين على هذه المناطق الهامة والمهمة في بلدنا. في الأخير... أتقدم بالشكر الجزيل لكل من نظم ودعا إلى هذا المؤتمر، وأشكركم جميعاً على حضوركم هنا أو الحاضرين عبر الزووم والسلام عليكم ورحمة الله

وكيل وزارة التعليم العالي والبحث العلمي – لقطاع البحث العلمي

الأستاذ الدكتور/ صادق الشراجي

كلمة وكيل وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ديباجة

المؤتمر:

يُقَسَّم قانون البحار مناطق الملاحة الدولية إلى مياه داخلية وإقليمية ومنطقة المرور البري، إلى جانب المنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري؛ ووفقاً لاتفاقية جاميكا التي أُبرمت عام 1982 ودخلت حيز التنفيذ عام 1994، فيمكن الدول الساحلية استغلال تلك المناطق وفقاً لقواعد الاتفاقية. فعلى سبيل المثال المياه الداخلية هي تلك الأجزاء من البحر التي تنتمي إلى إقليم الدولة، أما المياه الإقليمية فبحسب بنود الاتفاقية يمكن لكل دولة أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز (12) ميلاً بحرياً، وبالنسبة للمنطقة الاقتصادية الخالصة فتمتد إلى مسافة (200) ميل بحري، ويعد الشحن البحري أكفأ السبل وأقلها كلفة لنقل البضائع على الصعيد العالمي، ذلك أنه يتيح خدمات يُعتمد عليها ومنخفضة الكلفة للنقل بين البلدان، وهو ما ييسر التجارة ويساعد على نشر الرخاء بين الأمم والشعوب. إذ تقوم حركة التجارة العالمية في كل أنحاء العالم بنقل ما يزيد عن (80%) من مجملها على الشحن البحري الدولي.

ويتميز موقع اليمن البحري بأنه يتكون من جبهتين مائيتين (البحر الأحمر والبحر العربي)، فضلاً عن تحكمه بمضيق باب المندب أحد المضائق المائية المهمة بوصفه عنق الزجاجة بالنسبة للبحر الأحمر، الذي يتحكم بالطرق التجارية بين الشرق والغرب، ويمر عبره (3,3) مليون برميل نفط يومياً، وتمر عبره (21) ألف سفينة سنوياً، وتمثل الشحنات التجارية التي تمر عبر الممر ما يعادل (10%) من الشحنات التجارية العالمية، وهو ما يجعله يحتل المرتبة الثالثة عالمياً بعد مضيق هرمز ومضيق ملقا من حيث كمية النفط التي تعبره يومياً؛ إذ يقع مضيق باب المندب بين دولتي اليمن وجيبوتي، ويفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا، ويتوسط القارات الخمس، وما يميزه أنه يصل البحر الأحمر بخليج عدن وبحر العرب والمحيط الهندي من جهة، والبحر الأبيض المتوسط من الجهة الأخرى، عدا عن عرضه البالغ نحو 30 كم، وتقسمة جزيرة بريم اليمنية إلى قناتين، الشرقية البالغ عرضها 3 كم وعمقها 30 متراً، والغربية بعرض نحو 25 كم وعمق 310 أمتار. وذلك ما زاد من أهميته الاستراتيجية، وزاد من قيمته الاقتصادية، حيث يتيح لليمن التوسع في علاقاتها السياسية، والاقتصادية، والعسكرية.

كما يمتلك اليمن العديد من الجزر اليمنية ذات الموقع المهم، والتي تضاعف من الأهمية الإستراتيجية للموقع البحري، لما تمنحه من ميزة الانتشار، والتوزيع للمراكز التجارية، والقواعد البحرية، والجوية، فجزيرة سقطرى مثلاً تشكل عقبة للقفز إلى البر الآسيوي (الجزيرة العربية) وإلى البر الإفريقي فضلاً عن وقوعها على طريق هام لنقل النفط العالمي عن طريق باب المندب وقناة السويس.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وتنتشر في المياه الإقليمية في اليمن كثير من الجزر التي تمتاز بتضاريسها ومناخها وبيئتها الخاصة وأكثر هذه الجزر تقع في البحر الأحمر من أهمها: جزيرة كمران وهي أكبر جزيرة مأهولة في البحر الأحمر، وجزر أرخبيل حنيش، وجزيرة ميون (بريم)؛ وهي ذات موقع استراتيجي في مضيق باب المندب البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، ومن أهم الجزر في البحر العربي أرخبيل سقطرى، وتعد جزيرة سقطرى أكبر جزر هذا الأرخبيل الذي يشمل إلى جانب إلى جزيرة سقطرى جزر: سمحة، ودرسة، وعبد الكوري، وتتميز جزيرة سقطرى بكثرة تنوعها الحيوي؛ إذ تقدر نباتات سقطرى على اليابسة بحوالي 680 نوعاً.

المشكلة:

أكد روبرت كابلان الخبير في الشؤون السياسية والعسكرية، في كتابه (انتقام الجغرافيا) عند وصفه لليمن بالقلب البالغ الأهمية، عازياً عدم استقراره إلى أهمية موقعه وطبيعة تضاريسه. وهو واقع تؤكد الصراعات المحتدمة على أرض اليمن حالياً، ومن أهم هذه المناطق باب المندب، ذلك المضيق الذي كان ولا يزال شاهداً على العديد من النزاعات والصراعات والحروب الطاحنة، كما منحت بعد سنوات من النزاع بين اليمن وإريتريا حول ملكية جزر حنيش وحقوق الصيد في البحر الأحمر، في عام 1999 لجنة تحكيم دولية السيادة على الجزر إلى اليمن.

ومما يعزز تلك الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية؛ أن اليمن يأتي في قلب مشروع "الحزام والطريق" أو ما يعرف بـ "طريق الحرير الجديد"، نظراً لأهمية موقعه وامتلاكه عدداً من الموانئ والجزر المتناثرة، وعددها (130) جزيرة، على هذا الطريق، مثل مينائي عدن والمخا الذي يتوسطهما مضيق باب المندب، وجزيرة بريم التي تتوسط هذا المضيق. وعلى الرغم من توقيع اليمن على مذكرة أولية مع الصين في أبريل 2019 للانضمام إلى هذا المشروع، فإن الإمارات فرضت سيطرتها على جميع المناطق الحيوية المذكورة، وهو ما جمّد عملية انضمام اليمن في هذا المشروع، وحرمه من حقه السيادي في رعاية مصالحه، باعتبار أن انتعاش موانئ دبي مرتبط بشكل رئيس بتجميد الموانئ اليمنية، فضلاً عن أن سيطرتها على باب المندب سترفع قيمة أوراقها الإستراتيجية.

كما تحظى الجزر اليمنية ومضيق باب المندب بأهمية استراتيجية، أدت إلى تعدد الأطماع الخارجية في اليمن بتعدد المناطق الحيوية فيه، سواء كانت هذه المناطق ذات أهمية جيوسياسية أم عسكرية أم اقتصادية. ويعيش اليمن عدواناً ضارياً منذ 26 مارس 2015 تحت مسمى "التحالف العربي" بقيادة السعودية بذريعة إعادة الحكومة اليمنية إلى العاصمة صنعاء، لكن سرعان ما ظهرت أهداف أخرى غير معلنة لـ "العدوان"، من خلال السيطرة على المناطق الحيوية والاستراتيجية، ومن ثم التصل من الهدف المعلن للتدخل في اليمن، الأمر الذي يستدعي قراءة تأثير الجغرافيا السياسية في تطور اشتباك العلاقات اليمنية بمحيطها الإقليمي، سيما مع السعودية والإمارات وإيران وتركيا، ومقاربتها مع ديناميكيات المصالح

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الدولية. واستمرت محاولات السيطرة على مضيق باب المندب عبر توسع التواجد المتعدد الأوجه في الجزر اليمنية المحيطة للمضيق والمنتشرة في البحر الأحمر والبحر العربي ذات التأثير المباشر على طرق الملاحة؛ إذ شرعت مؤخراً بإنشاء قاعدة عسكرية في جزيرة بريم (ميون) التي تتوسط باب المندب وتأهيل المطار فيها، وفي ظل التطبيع مع إسرائيل من قبل بعض الدول العربية وفضلاً عن الحضور الغربي، فإن سيطرة الإمارات تعني حضوراً إسرائيلياً في هذا المضيق، وإن بصورة غير مباشرة، خاصة بعد العلاقات المتطورة بين البلدين. كما أن باب المندب يعني لإسرائيل ما يعني لمصر من أهمية، سيما إذا ما نُفذ مشروع قناة بن غوريون الذي تروج له بديلاً لقناة السويس. غير أن جوهر الصراع المحموم على الساحة اليمنية، وهو ما أدى، نتيجة هذه الأطماع، إلى تدمير اليمن، وقد يؤدي إلى تمزيقه؛ انطلاقاً من إبقاء باب المندب وغيره من المناطق الحيوية، خارج السيادة اليمنية، إلى أن يتفق الفاعلون اليمنيون على توحيد القرار السياسي اليمني أو حدوث تغيير جوهري في المفاعيل الإقليمية والدولية، وهو ما ليس متوقفاً في المنظور القريب، ومن ثم؛ يمكن تحديد المشكلة الرئيسة بالتساؤل الآتي:

ما الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية؟

الهدف العام المؤتمر:

يأتي هذا المؤتمر ليلسط الضوء على الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية، في ظل الصراعات والنزاعات المسلحة الدولية على الموانئ وطرق الملاحة الدولية والإقليمية. وإيجاد بيئة مؤسسية ومجتمعية مدركة للأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية وقادرة على تنمية قدرات أفراد الوطن وتمكينهم من الحماية والتطوير.

محاور المؤتمر العلمي الدولي:

- المحور الأول: الأهمية التاريخية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية.
- المحور الثاني: الأهمية الاقتصادية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية.
- المحور الثالث: الأهمية الأمنية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية.
- المحور الرابع: الأهمية الاستراتيجية والعسكرية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية.
- المحور الخامس: الأهمية الثقافية والاجتماعية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية.



الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

فهرس المحتويات

الصفحة	عنوان المداخلة	الباحث
18	الاهمية الاقتصادية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية - الاصالة والرؤية المستقبلية	د أمين علي الحميدي
34	الأهمية السياحية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية ودورها مستقبلاً في تحقيق التنمية المستدامة	د محمد علي قاسم العروسي
58	دور الجزر والسواحل والمياه اليمنية في تنمية الإقتصاد اليمني	عبد الله محمد علي الخُماني داوود علي أمين الحبشي يوسف عبد الله عبده الفقيه
79	طريق الحرير الجديد: الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب	د/ بوفراش يعقوب
95	الأهمية الاقتصادية لمضيق باب المندب وعواملها	محمد عبدالعزيز الشعري جبران حمود عبدالله المذيخري عبدالواحد أحمد علي نعمان
107	مضيق باب المندب، أصالة الملاحة الدولية، وعصب التجارة الدولية عبر الأزمنة والعصور	د. عمر حسيني ط.د أحمد بيرش
118	أهمية موقع اليمن البحري في إطار مشروع طريق الحرير البحري وعوائد انضمام اليمن إليه	عبد الله محمد علي الخُماني
144	التحديات التي تواجه مضيق باب المندب من الريادة عالمياً	داوود علي أمين الحبشي
166	الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب أثناء الصراع العربي الإسرائيلي "حرب أكتوبر 1973 نموذجاً"	د. هدى محمود السيد/ مصر
190	النظام القانوني لمضيق باب المندب في منظور القانون الدولي واليمني	يوسف عبد الله عبده الفقيه
213	الأهمية الاستراتيجية والعسكرية لمضيق باب المندب ونظامه القانوني وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م	محمد عبد العزيز الشعري حبيب خالد أحمد علي سنان

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

م.د. علي حميد عبد الجبوري م.م. ماجد عبد نصيف	الاهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب وجزيرة سقطرة والتنافس الاقليمي والدولي عليهم	234
محمد عبد العزيز الشعري أحمد علي سفيان محمد	الأهمية الإستراتيجية والعسكرية لجزيرة سقطرى	260
أ.م. د/ محمد علي عوض الحراري	الأهمية الاقتصادية للسواحل والجزر اليمنية	274
غانم علي عوسج ماهر عبده النظاري	أثر التهديدات على مضيق باب المندب والجزر اليمنية على مستقبل السياحة اليمنية	289



الأهمية الاقتصادية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية – الاصاله والرؤية المستقبلية

The Economic Importance of the Bab Al-Mandab Strait and the Yemeni Islands - Originality and Future Vision

الدكتور أمين علي الحميدي

Dr. Amin Ali Al-Hamidi

أستاذ الاقتصاد النقدي المشارك / الجامعة اليمنية

Associate Professor of Monetary Economics / University of Yemen

ameen. alhomaidi@gmail.com 00967777368270

المخلص: تهدف هذه الدراسة الى التعرف على الأهمية الاقتصادية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية التطور التاريخي والرؤية المستقبلية، اتبعت الدراسة المنهجي الوصفي التحليلي للبيانات التي تم جمعها من عدد من الدراسات والتقارير الصادرة عن الجهات الرسمية ومراكز الدراسات والمؤسسات والهيئات الدولية التي تناولت مجال البحث، وقد توصلت الدراسة للعديد من الاستنتاجات أهمها: أولاً: يشكل البعد التاريخي والتجاري لليمن منذ 12 ألف عام في السيطرة على التجارة والأسواق التجارية الدولية حيث كان باب المندب يحتوي على أكبر المدن المالية والتجارية في العالم، ثانياً: وجود عدد من الجزر اليمنية تقدر 220 جزيرة منتشرة في البحر الأحمر والبحر العربي والمحيط الهندي تشكل مناطقها الاقتصادية الخالصة مساحة كبيرة جداً تقدر 800 ألف كيلومتر مربع حسب تقديرات الدراسة، وتتميز المياه بالثروات الطبيعية أهمها الثروة السمكية والاحياء البحرية غير المستغلة والتي تقدر بأكثر من 1200 نوع من الأسماك والاحياء البحرية تقدر حجمها أكثر من 20 مليون طن التي يمكن اصطليادها سنويا في المياة الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة وإعالي البحار.

الكلمات المفتاحية: باب المندب، الجزر اليمنية، المنطقة الاقتصادية الخالصة

Abstract: This study aims to identify the economic importance of the Bab al-Mandab Strait and the Yemeni islands, the historical development and the future vision. The study followed the descriptive and analytical methodology of the data collected from a number of studies and reports issued by official authorities, study centers, institutions and international bodies that dealt with the strategic importance of sea straits, trade routes and exclusive economic zones. 12,000 years in the control of trade and international commercial markets, where the Bab al-Mandab contained the largest financial and commercial cities in the world, second: the presence of a number of Yemeni islands estimated at 220 scattered in the Red Sea, the Arabian Sea and the Indian Ocean, whose exclusive economic zones constitute a very large area estimated at 800 One thousand square kilometers, according to the estimates of the study, which is characterized by water with natural resources, the most important of which is fish wealth and untapped marine life, which is estimated at more than 1,200 species of fish and marine life, with an estimated size of more than 20 million tons, which can be caught annually in regional waters, exclusive economic zones and the high seas.

Keywords: Bab al-Mandab, Yemeni islands, exclusive economic zone

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:

يشكل باب المندب مركزا اقتصاديا في وسط العالم حيث ذكرت كثير من المصادر والمراجع التاريخية ان باب المندب كان يحتوي على اهم الموانئ والاسواق التجارية العالمية أهمها منوانئ جزيرة ميون وموانئ المخاء والخوخة واهم الأسواق التجارية القديمة هي مدينة موشع وأوسان. ان الموقع الاستراتيجي لمضيق باب المندب الذي يقع في وسط العالم الذي يربط بين الشرق والغرب ويربط بين قارة آسيا وأفريقيا والبحر الأحمر بالبحر العربي والمحيط الهندي.

أهداف الدراسة:

تهدف هذه الدراسة التعرف على الأهمية الاقتصادية لباب المندب والجزر اليمنية من خلال الإجابة على التساؤلات التالية:

ما هي الأهمية الاقتصادية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية على المستوى المحلي والإقليمي والدولي.
ما هي أهم الفرص الاقتصادية والتحديات التي تواجه مضيق باب المندب والجزر اليمنية؟
أهمية الدراسة:

تتمثل أهمية الدراسة في التعرف على الدور المالي والتجاري لباب المندب والجزر اليمنية عبر التاريخ كما تسهم الدراسة في اقتراح عدد من السياسات لتطوير الأنشطة الاقتصادية في مضيق باب المندب والجزر اليمنية

حدود الدراسة:

تتمثل حدود الدراسة في باب المندب والمدن والجزر المحيطة به تاريخيا ومستقبليا والجزر اليمنية والمنطقة الاقتصادية الخالصة لليمن.

منهجية الدراسة:

اتبعت الدراسة المناهج والطرق العلمية التالية:

1- المنهجي الوصفي الاستقرائي والتحليلي للبيانات التي تم جمعها من عدد من الدراسات والتقارير الصادرة عن الجهات الرسمية ومراكز الدراسات والمؤسسات والهيئات الدولية.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المصطلحات العلمية:

المصطلحات	التعريفات الاجرائية
باب المندب	يطلق مصطلح باب على مزل ومخرج الأماكن والمدن في اليمن وغير اليمن معنى المندب في القواميس اللغوية هو المكان الاقرب والسهل
مضيق باب المندب	هو الممر البحري الذين يربط بين بحرين هما البحر الأحمر والبحر العربي وقارة أفريقيا واسيا
الثروات الطبيعية	هي الثروات السمكية والاحياء البحرية والثروات النفطية والغازية وغيرها
السعادة	هو مؤشر اقتصادي يدل على الثروة وزيادة الدخل والامن الغذائي والصحي والنفسي والمهارات العلمية والمعرفية والعدالة والاجتماعية والشفافية والنزاهة
الجرف القاري	هو الرصيف الملاصق لأرض الدولة الشاطئية و ذلك حتى نهايته أو حتى عرض 200 ميل بحري من خطوط الأساس و فى حالات امتداد الجرف الى أكثر من ذلك فأقصى حد هو 350 ميلا بحريا من خطوط الأساس. من النظرة الأولى يبين أن المنطقة الاقتصادية الخالصة التى تم استحداثها فى اتفاقية 1982 من شأنها الغاء العمل بنظرية الرصيف القارى و لكن الدول تمسكت فى مفاوضات 1982 بالابقاء على الجرف القارى و ذلك لوجود عناصر داخل الجرف القارى لا تغطيها المنطقة الاقتصادية الخالصة حيث يتعامل الجرف القارى فى الأساس مع قاع البحر و كل ما يقع تحت قاع البحر من ثروات بينما تغطى المنطقة الاقتصادية الخالصة عامود المياه حتى القاع.
البحر الإقليمي	يحق لكل دولة ساحلية (بحرية) أن تمتد مساحتها بحرها الإقليمي حتى مسافة (12) ميل بحري لذا فأن سيادة الدولة ستمتد إلى ما وراء أراضيها إلى البحر الإقليمي والفضاء الجوي الذي فوقه وقاعه البحري. كما اعترفت الاتفاقية بالحق التقليدي للمرور البريء في المياه الإقليمية. ويخضع البحرالإقليمي بصورة كاملة قانونيا وإداريا لسيادة الدولة الساحلية
المنطقة المتاخمة	تحدد المنطقة المتاخمة حتى مسافة (12) ميل بحري ويمكن للدولة الساحلية ممارسة السيطرة على هذه المنطقة لأغراض الجمارك والرسوم المالية والهجرة والتلوث البيئي.
المنطقة الاقتصادية الخالصة	المنطقة الاقتصادية الخالصة يمكن تشيبتها حتى مسافة (200) ميل بحري ويحق للدولة البحرية استكشاف واستثمار والمحافظة على إدارة الثروات الطبيعية الموجودة في قاع البحر مثل الثروة السمكية والمعادن، أن الاتفاقية سمحت للدول الساحلية بحقوق مختلفة في المناطق الاقتصادية الخالصة لغرض الاستثمار الاقتصادي وحقوق الصيد واستثمار الموارد الغير الحية، وفي نفس الوقت فان الدول المجاورة والقارية والمتضررة جغرافيا يجب أن يسمح لها بالوصول إلى تلك الثروات التي لم تستثمرها الدول الساحلية في تلك المناطق على أن تستمر الحريات التقليدية الممنوحة في أعالي البحار بالسريان في تلك المناطق.
أعالي البحار	يطلق على جميع المياه الأخرى أعالي البحار أو (البحرالعام) ويحق لجميع الدول سواء كانت بحرية أو برية أن تستخدم البحار العالية بحرية كاملة وفقاً للقانون الدولي.
الميل البحري	هو وحدة قياس المسافات في البحار والمحيطات ويعادل 1.852 كيلومتر

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الخلفية النظرية:

المبحث الأول: اليمن الموقع والجغرافيا

اليمن أصل الانسان واللسان:

اليمن يعتبر أقدم حضارة على وجه التاريخ يمتد تاريخها الى أكثر من 12 ألف عام، حيث تشير الدراسات الحديثة ان أصل الانسان نشأ في اليمن، ثم بدأ الانتشار الى اريقيا واسبيا واروبا وأمريكا من خلال مضيق باب المندب.



وتقع اليمن في جنوب شبه الجزيرة العربية في الجنوب الغربي من قارة آسيا. يحدها من الشمال المملكة العربية السعودية بحدود برية طولها أكثر من (1000) كم، ومن الجنوب البحر العربي والمحيط الهندي، ومن

الشرق سلطنة عمان بحدود برية طولها (300) كم، ومن الغرب ارتيريا بحدود بحرية على البحر الأحمر بطول (430) كم، ودولة جيبوتي بحدود بحرية بطول (95) كم، ودولة الصومال بحدود بحرية بطول (925) كم.

المساحة: يمتلك اليمن مساحة برية ومساحة بحرية تقدر على النحو التالي:

المساحة	البيان
800 ألف كيلومتر مربع	مساحة اليمن البحرية حسب قانون البحار الدولي
555 ألف كيلومتر مربع	المساحة البرية
المصدر: تحليلات الدراسة بالاعتماد على مصادر مختلفة	

الحدود البحرية والبرية لليمن:

الدول	طول الحدود
-------	------------

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

طول الحدود البحرية لليمن مع دولة ارتيريا	430 كيلومتر
طول الحدود البحرية لليمن مع دولة جيبوتي	95 كيلومتر
طول الحدود البحرية لليمن مع دولة الصومال	925 كيلومتر
اجمالي طول الحدود البحرية لليمن مع دول القرن الافريقي	1450 كيلومتر
طول الحدود البحرية لليمن مع دولة الهند	450 كيلومتر
طول الحدود البرية لليمن مع سلطنة عمان	300 كيلومتر
طول الحدود البرية لليمن مع السعودية	أكثر من 1000 كيلومتر
المصدر : تحليلات الدراسة بالاعتماد على مصادر مختلفة	

المبحث الثاني: الأهمية التاريخية لباب المندب

يطلق اليمنيون مصطلح باب على مداخل المدن الحضارية كـ باب اليمن وباب الحديد وباب البلقة وباب الروم وباب السلام وبناءً على هذه المعطيات نستنتج ان باب المندب هو باب لمدينة مالية وتجارية كبيرة جداً لم يبق من معالمها الاثرية سوى المسميات الجغرافية للجزر اليمنية ويتكون باب المندب من مجموعة من الجزر البحرية والموانئ الدولية والمدن المالية والتجارية والتي تمتد من مدينة عدن حتى مدينة ميدي كما هو موضح في الجدول الآتي:

مسميات باب المندب	المدن المالية التاريخية في باب المندب	المدن التجارية التاريخية في باب المندب
باب المندب	خليج ميون	مدينة الديرهمي
باب ذو القرنين	خليج فلوس	مدينة الحرير
باب الملك سليمان	خليج ليان	مدينة المخاء
	خليج مري	مدينة حيس
	خليج جيمس	مدينة الخوخة
باب اسكندر	شركة الهند الشرقية	مدينة موزع أو موشع
		مدينة الصليف
		مدينة اللحية
المصدر : تحليلات الدراسة بالاعتماد على مصادر مختلفة		

مضيق باب المندب: يتكون مضيق باب المندب من ممرين بحريين هما:

البيانات	الممر الداخلي	الممر الخارجي
عرض المضيق	3 كيلومتر	21 كيلومتر
عمق المضيق	من 30 الى 40 متر	من 300 متر الى 340 متر

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المنذب والجزر اليمنية

الاحكام التي يخضع لها المضيق

المصدر : تحليلات الدراسة بالاعتماد على مصادر مختلفة

مدينة (جزيرة) بريم

المجالات	وصف المجالات
اسم المدينة	يطلق عليها جزيرة بريم او ميون جزيرة ديود ورس
الموقع	تشكل مدينة بريم أهمية استراتيجية كبيرة جدا حيث تقع في مضيق باب المنذب تقسم المضيق الى ممرين الداخلي والممر الخارجي
مساحة مدينة بريم	يقدر طول الجزيرة 6 كيلومتر وعرضها 3 كيلومتر وطول شواطئها 25 كيلومتر ومساحتها 18 كيلومتر مربع
عدد السكان	يتراوح عدد سكانها ما بين 500 شخص الى 850 شخص فقط
التقسيم الاداري للمدينة	منطقة تابعة لمديرية ذوباب
الاهمية المالية والتجارية للمدينة	خلجان مدينة بريم خليج ميون خليج فلوس خليج ليان خليج مري خليج جيمس موانئ مدينة بريم ميناء ميون ميناء الفنار ميناء شاند مطار المدينة الجوي
المصدر : تحليلات الدراسة بالاعتماد على مصادر مختلفة	

اسم الجزيرة	دلالة الاسم
جزيرة ميون او موني	يقصد به شركة مالية كموني جرام
سيول حنيش	يقصد بالسيول هو سيولة النقدود
جزيرة الحرير	صناعة الحرير
ساما	مؤسسة مالية
شارك او قريش	يقصد بها إئتلاف تجاري

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمينية

اسم تجاري عالمي	جزيرة همر
اسم تجاري عالمي	جيمس
علامة تجاربه عالمية	جزيرة التانج
عملة نقدية عالمية	جزيرة المارك
إنتلاف تجاري عالمي	أوسان
علامة تجارية عالمية	الموكا
المصدر : تحليلات الدراسة بالاعتماد على مصادر مختلفة	

سك النقود (الرحموي، 2022م، ص: 105)

سك اليمينيون النقود من الذهب والفضة والنحاس واطلقو مصطلح دينار على النقود المسكوكة من الذهب ومصطلح درهم على النقود المسكوكة من الفضة وتحتوي كل عملة نقدية على مجموعة من الرموز والاشكال التالية:



الإشكال	دلالة الرمز
صورة الملك	رمز الدولة والنظام
السيف والرمح والمنجنيق	رمز للصناعة المعدات العسكرية
الحزام والهلال والنجمة	رمز للطريق والمعالم في الليل والنهار
راس الثور	رمز لادوات الحراثة
الغصن	رمز للزراعة
حروف خط المسند	رمز للمراسلات التجارية
المصدر : تحليلات الدراسة بالاعتماد على مصادر مختلفة	

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية



دور سك النقود (الرحموي، 2022م، ص: 105)

أنشأ اليمنيون العديد من دور سك النقود أهمها مصنع اوام وريدان وعمدان وسيحان وشقر ومدينة قريش ومن النماذج السك الشكل التالي:



التوأمة بين المدن التجارية في اليمن والمدن التجارية في دول العالم:

عمل اليمنيون عبر التاريخ في الربط بين المناطق الزراعية والصناعية والتجارية في الداخل، كما عملوا على التوأمة بين المدن والموانئ التجارية في اليمن والمدن التجارية في كثير من دول العالم وذلك على النحو التالي:

اسم المدينة التجارية في اليمن	اسم المدينة التجارية المماثلة	اسم المدينة التجارية في اليمن	اسم المدينة التجارية المماثلة
مدينة السلام في باب المندب	مدينة دار السلام في كينيا	ج سقطرة	سومطرة اندونيسيا
مدينة زنجبار في اليمن	مدينة زنجبار في تنزانيا	مدينة جاوة في باب المندب	مدينة جاوة في اندونيسيا
مدينة البيضاء في اليمن	الدار البيضاء المغرب	جزيرة سيلان في باب المندب	مدينة سيلان في سيرلنكا

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

جزيرة قمران في باب المندب	دولة جزر القمر	مدينة قدح في باب المندب	مدينة قدح في مضيق ملقاء
مدينة شقر	مدغشقر في المحيط الهندي	جزيرة سمر في باب المندب	مدينة سمرقند في اسيا الصغرى
مدينة تونس في باب المندب	مدينة تونس في تونس	مدينة دادان في سقطرة	مدينة دادان في جنوب افريقيا
مدينة باراس في حضرموت	مدينة باريس بفرنسا		
المصدر : تحليلات الدراسة بالاعتماد على مصادر مختلفة			

لغة التعاقد والتبادل التجاري الدولي:

تعتبر لغة المسند هي مصدر جميع اللغات في العالم اهما اللغة العربية الفصحى واللغة الانجليزية واللغة العبرية واللغة الفينيقية واللغة الصينية واللغة اليابانية، ذكرت دراسة جزائية ان خط المسند هو الخط العقود والمستندات التجارية الذي يتم به المراسلات التجارية بين شعوب العالم (الرحموي، 2022م، ص: 105)

عربي	حروف المسند عادي مزخرف زيور	عربي	حروف المسند عادي مزخرف زيور	عربي	حروف المسند عادي مزخرف زيور	عربي	حروف المسند عادي مزخرف زيور	عربي	حروف المسند عادي مزخرف زيور
أ	𐩀	ب	𐩁	ج	𐩂	د	𐩃	هـ	𐩄
ب	𐩅	ت	𐩆	ث	𐩇	ج	𐩈	ح	𐩉
ت	𐩊	ث	𐩋	ج	𐩌	ح	𐩍	خ	𐩎
ث	𐩏	ج	𐩐	ح	𐩑	خ	𐩒	د	𐩓
ج	𐩔	ح	𐩕	خ	𐩖	د	𐩗	ذ	𐩘
ح	𐩙	خ	𐩚	د	𐩛	ذ	𐩜	ر	𐩝
خ	𐩞	د	𐩟	ذ	𐩠	ر	𐩡		
د	𐩢	ذ	𐩣	ر	𐩤				
ذ	𐩥	ر	𐩦						
ر	𐩧								
الفصل بين الكلمات I									

المبحث الثالث: الأهمية الاقتصادية لباب المندب والجزر اليمنية

تقدير المناطق الاقتصادية الخالصة لليمن مع الهند حسب قانون البحار الدولي

المساحة الكلية بالكيلومتر المربع	المنطقة الاقتصادية الخالصة
292500 كيلومتر مربع	طول الحدود البحرية لليمن مع الهند 450 كيلومتر المنطقة الاقتصادية الخالصة لليمن في المحيط الهندي تقدر 350 ميل بحري (650 كم) تبدأ من الخط المستقيم لارخبيل سقطرة في المحيط الهندي
375000 كيلومتر مربع	منطقة اعالي البحار او البحر العام بين اليمن والهند 450 ميل بحري أي ما يعادل 4.888 كم
المصدر : تحليلات الدراسة بالاعتماد على مصادر خرائط قوقل ارث وقانون البحار الدولي	

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

تقدير المناطق الاقتصادية الخالصة لليمن مع الصومال حسب قانون البحار الدولي

المساحة الكلية بالكيلومتر المربع	المنطقة الاقتصادية الخالصة
340.127 كيلومتر مربع	طول الحدود البحرية لليمن مع الصومال 925 كيلومتر المنطقة الاقتصادية الخالصة لليمن مع الصومال 63 ميل بحري تبدأ من الخط المستقيم لخليج عدن المنطقة الاقتصادية الخالصة لليمن مع الصومال 70 ميل بحري تبدأ من الخط المستقيم من ميناء بئر على شبة المنطقة الاقتصادية الخالصة لليمن مع الصومال 90 ميل بحري تبدأ من الخط المستقيم لمناء المكلا
5296 كيلو متر مربع	المنطقة الاقتصادية الخالصة لليمن مع الصومال 26 ميل بحري تبدأ من الخط المستقيم لجزيرة كليمة في سقطرة
636.132 كيلو متر مربع	إجمالي المنطقة الاقتصادية
المصدر : تحليلات الدراسة بالاعتماد على مصادر خرائط قوقل ارث وقانون البحار الدولي	

أهمية الموقع الاستراتيجي لباب المندب:

يتميز مضيق باب المندب بالعديد من المزايا أهمها:

- 1- يقع باب المندب على أهم طرق التجارة الدولية التي تربط دول جنوب وشرق آسيا عبر مضيق باب المندب وقناة السويس بدول أوروبا وأمريكا الشمالية والجنوبية مقارنة بطريق راس الرجاء الصالح كما هو موضح في الجدول التالي:

معايير المقارنة	طريق باب المندب قناة السويس	طريق راس الرجاء الصالح	الفارق
طول الطريق البحري	8620 ميل بحري	13622 ميل بحري	5002 ميل بحري
المصدر : تحليلات الدراسة بالاعتماد على خريطة قوقل ارث			

ويقدر عدد السفن الملاحية والتجارية التي تمر عبره يوميا أكثر من (107) سفينة حسب تقرير قناة (الام بي سي) عربية بتاريخ 23 مارس 2023م، وهو اعلى معدل يومي والتي قد تصل الى أكثر من (39) ألف سفينة سنويا، منها الاحجام الكبيرة، يصل طول سفينة الحاويات الى (460) متر وعرضها (62) متر وتحمل أكثر من (23) ألف حاوية نمطية وحمولة تقدر (220) ألف طن.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

2- وقوع باب المندب على طريق الحرير الجديد الذي تتبناه الصين ومجموعة بركس كما هو موضح يقرب المسافة ما بين الطرق التجارية القديمة في الصين وطريق ميناء جوارر وطريق الحرير الجديد الذي يمر عبر ميناء جوارر وباكستان بالاقاليم الشمالية بمقدار (4000) كم، كما يقدر حجم البضائع التي ستنتقل من هذا الطريق بأكثر من (45) مليون حاوية سنوياً و (400) مليون طن سنوياً تقريباً وبحدود (2500) سفينة وتوضح الخريطة طريق الحرير على النحو التالي:



3- قرب موانئ باب المندب من خطوط الملاحة والتجارة الدولية بمسافة تتراوح ما بين صفر كما هو في ميناء جزيرة ميون في باب المندب وغيرها من الموانئ كما موضح في الجدول التالي:

المسافة بين الموانئ وخطوط الملاحة والتجارة الدولية	موانئ اليمن
صفر	موانئ باب المندب
3 ميل بحري	موانئ المخاء والخوخة
المصدر : تحليلات الدراسة بالاعتماد على مصادر مختلفة	

4- القرب من أسواق التجارة الدولية المتمثلة بأسواق الإنتاج وأسواق الاستهلاك وأسواق النقل ميل بحري

المناطق والموانئ الدولية	موانئ باب المندب	الدقم	جوارر	موانئ	موانئ	موانئ
موانئ سنغافورا	15 يوم	3883	4150	4800	8250	9300
موانئ كولومبو سيرلانكا	9 يوم	2253	2620	2960	8000	8630
موانئ دريان جنوب أفريقيا	8 يوم	2153	2520	2960	6650	8500
ميناء جواهر لال الهند	5 يوم	862	-	1140	6300	8175

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

موانئ أمتردام	4650	19 يوم	5563	5970	6270	8700	-
موانئ دبي	1620	10 يوم	643	500	-	7500	8850
موانئ شنغهاي	5380	22 يوم	5500	5900	6850	9980	11850
موانئ نيويورك	6525	27 يوم	7435	7845	8145	-	-
المصدر : تحليلات الدراسة بالاعتماد على خريطة قوقل ارث							

رابعاً: القرب من مصادر الطاقة أهمها:

1. حجم ثروات الطاقة المتوقع توليدها بالرياح في مضيق باب المندب والتي تقدرها الدراسات بخمسين ألف ميغا وات (جامعة عدن، 2020م، ص:).

2. حجم الاحتياطات من الثروات النفطية والغازية المؤكدة في اليمن وجود احتياطات كبيرة من النفط والغاز، ففي 16 يناير 2017م أعلن وزير النفط اليمني أنه تم اكتشاف كميات كبيرة من النفط والغاز في اليمن تفوق ما تم إنتاجه خلال الثلاثين السنة الماضية والتي تقدرها بعض التقارير ما بين (9-10) مليار برميل نفط وبنفط مكافئ، وتذكر بعض التقارير أن هناك احتياطات من النفط والغاز مرجّحه كبيره جداً (تقرير قناة الجزيرة)، 16 يناير 2017م.

ويتميز النفط في اليمن بانخفاض تكلفة انتاجه الى 3 دولار للبرميل ويقدر حجم الاحتياطات المؤكدة من الغاز بـ (500) مليار متر مكعب، ويتميز هذا الاحتياطي المؤكد غاز قريب المدى " الذي يمكن تعبئته مباشرة، كما أن هناك مناطق كبيرة في اليمن لم يتم استكشافها بعد بسبب نقص الموارد المالية في اليمن (تقرير البنك الدولي، 2، 2017).

وتشير التقارير الرسمية أن اليمن يمتلك محزون نفطي كبير يقدره بعض الخبراء الاقتصاديين والجيولوجيين بضعفي حجم الاحتياطات لدول الخليج والعراق وإيران، وهو ما يؤكد مدير مركز الدراسات الإستراتيجية في الشرق الأوسط (الدكتور أنور عشقي) في ندوة أقيمت في واشنطن عام 2015م، كما تؤكد ذلك الوثائق المسربة لموقع وكيك ليكس. وهو ما أشار إليه النبي صلى الله عليه وسلم في حديثه عن اليمن "ستعود ثلثا ثروات العالم الى اليمن" (الشيباني، 2003م، ص:).

كما أن مواقع باب المندب والجزر اليمنية هي الأنسب للاستثمارات الأجنبية العابرة للحدود والقارات التي تبحث عن العديد من المزايا الاستثمارية، التي أهمها الموقع الاستراتيجي القريب من الأسواق والموارد الطبيعية ومصادر الطاقة، حيث أن موقع باب المندب والجزر اليمنية هي الأنسب للاستثمارات الهندية

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

والصينية واليابانية والماليزية والأندونيسية والفلبينية، التي تصدر سلعها إلى كل من دول أفريقيا ودول أوروبا ودول أمريكا الشمالية والجنوبية،

1- حيث تقرب المسافات بين كل من المنتجين والمستهلكين.

2- تخفيض تكاليف أجور الشحن والنقل ما بين (500-1000) دولار، لكل حاوية نمطية، وتسهيل التجارة العالمية.

3- تخفيض أسعار السلع للمستهلكين.

4- وزيادة أرباح المستثمرين والمنتجين.

تخفيض جزء من حجم الانبعاثات الحرارية الناتجة عن زيادة استخدام وقود السفن في هذه المسافات الكبيرة، والتي يقدرها مؤتمر الأمم المتحدة والتنمية والأونوكتاد عام 2017م بمليار طن من ثاني أكسيد الكربون سنوياً.

الاستنتاجات:

توصلت الدراسة للعديد من الاستنتاجات أهمها:

أولاً: يشكل البعد التاريخي والتجاري لليمن منذ (12) ألف عام، في السيطرة على التجارة والأسواق التجارية الدولية حيث كان باب المندب مركزاً مالياً وتجارياً على مستوى العالم.

ثانياً: وجود عدد من الجزر اليمنية تقدر (220) جزيرة، منتشرة في البحر الأحمر والبحر العربي والمحيط الهندي، تشكل مناطقها الاقتصادية الخالصة مساحة كبيرة جداً تقدر (800) ألف كيلومتر مربع، حسب تقديرات الدراسة، والتي تتميز مياهها بالثروات الطبيعية، أهمها: الثروة السمكية والاحياء البحرية غير المستغلة والتي تقدر بأكثر من (1200) نوع من الأسماك والاحياء البحرية، تقدر حجمها أكثر من (20) مليون طن، التي يمكن اصطياها سنوياً في المياة الإقليمية والمناطق الاقتصادية الخالصة واعالي البحار،

كما تشير بعض مراكز الدراسات الإستراتيجية الى وجود ثروات من النفط والغاز في اليمن كبيرة جداً، تقدرها بعض المصادر ببحيرات من النفط والغاز تعادل ثلثي ثروات العالم النفطية والغازية، والتي إذا لم تستغل فيحق للدول الأخرى كأثيوبيا، وغيرها من دول القرن الافريقي، واستغلال هذه الثروات حسب قانون البحار الدولي.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وجود مصادر لتوليد الطاقة النظيفة بالرياح في باب المندب بمقدار (50) ألف ميجاوات، وتوفير طاقة نظيفة لأكثر من (400) مليون شخص، في اليمن والدول العربية والأفريقية.

ثانياً: وجود العديد من المزايا الاقتصادية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية، أهمها: الموقع على أهم خطوط الملاحة والتجارة الدولية أهمها؛ طريق جنوب شرق آسيا باب المندب وقناة السويس وطريق الحرير الجديدة، والقرب من الأسواق التجارية العالمية، حيث تقع اليمن بالقرب من دول أفريقيا التي وصل عدد سكانها (4.1) مليار نسمة، وسكان دول جنوب شرق آسيا التي يقدر عدد سكانها أكثر من (4) مليار نسمة، أهمها الهند التي يقدر عدد سكانها (1.450) مليار نسمة، والصين التي يقدر عدد سكانها (1.412) مليار نسمة، والقرب من مصادر الطاقة والتي تشكل أكثر من (40%)، من مدخلات الإنتاج العالمي، حيث يقدر حجم الاحتياطات النفطية في كل من دول الخليج والعراق وإيران ما يقارب (40%)، من الاحتياطات العالمية، والقرب من الأيدي العاملة منخفضة التكلفة في من دول أفريقيا والهند والصين والفلبين وبنجلادش وأندونيسيا وباكستان واليمن والدول العربية.

ثالثاً: وجود العديد من الفرص الاستثمارية والتجارية المستقبلية في الجزر اليمنية أهمها: الاستثمار في انشاء مناطق للتجارة الحرة بين اليمن ودول أفريقيا والهند وغيرها من الدول، وتطوير عدد من الموانئ والمطارات الدولية والمناطق الصناعية.

وجود العديد من السلع التجارية التي تمتلكها اليمن أهمها: تكرير وتجارة المشقات النفطية مع دول أفريقيا والهند وغيرها، وزراعة وتجارة البن اليمني حيث يقدر متوسط سعر طن البن اليمني (30) ألف دولار تقريباً، وزراعة وتجارة القطن اليمني حيث يقدر متوسط سعر الطن (2500) دولار وغيرها.

وجود العديد من مصادر التمويل أهمها: الاستثمارات اليمنية المهاجرة والتي تقدر (60) مليار دولار، والاستثمارات الأجنبية التي تبحث عن مزايا استثمارية أهمها: المواقع الاستراتيجية القريبة من الطرق التجارية، ومصادر الطاقة، والقرب من الأسواق، بالإضافة الى الإعفاءات الضريبية التي تمنحها المناطق الاقتصادية، ومناطق التجارة الحرة في اليمن المقترحة في هذه الدراسة.

التوصيات:

– توصي الدراسة باعادة كتابة التاريخ اليمني من خلال تتبع حضارات اليمن المتسلسلة مع فترات الانبياء والرسول، والاستفادة من كتب المسلمون والحضارات، وموسعة أعلام اليمن، والدراسات الحديثة التي اثبتت ان أصل الانسانية بدأ من اليمن.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- توصي الدراسة إعادة التقسيم الإداري للجزر اليمنية في البحر الأحمر وباب المندب، وتوطين عدد من السكان في الجزر اليمنية، وتوفير الخدمات العامة كالمواصلات والاتصالات، وإعادة التنظيم الإداري للجزر اليمنية، وتدريب وتأهيل عدد من أبناء المناطق الساحلية في الكليات البحرية والجوية، وتكليفهم بحماية السواحل والجزر اليمنية.
- توصي الدراسة تمكين القطاع الخاص اليمني، ممثلاً بالمجموعات التجارية والصناعية الناجحة بادارة المناطق التجارية، وإدارة المشاريع الاستثمار التي سيتم طرحها للاكتتاب العام.
- توصي الدراسة اساتذة الجامعات والطلاب والباحثين باعداد الدراسات والبحوث والاوراق العلمية المجالات التاريخية والهندسية والتجارية عن الحضارات اليمنية كل حسب تخصصه.
- توصي الدراسة الجامعات اليمنية باعتماد مقرر الاقتصاد الأزرق، وتدرسه في الجامعات كمتطلب جامعي.
- توصي الدراسة بتصحيح المصطلحات التي تم تغييرها خلال الخمسة القرون الماضية أهمها:

المسميات الخاطئة	المسميات الصحيحة
اسم الجمهورية اليمنية وهذا اسم شركة او مؤسسة وليس اسم دولة	جمهورية اليمن، دولة اليمن
اسم اليمن باللغة الانجليزية يمين YEMEN	Yaman يشمل هذا الاسم جميع المستندات
محافظة البيضاء	محافظة الدار البيضاء نسبة الى دار سك النقود الاسم التاريخي لها
محافظة إب	محافظة أب لتمثل اسم الملكة الحميرية أب او موسم الزراعي أب
جزيرة كمران لان هذه التسمية البريطانية للجزيرة	جزيرة قمران لان اليمنيين يسمون القمر وقمر ويتغزلون بالقمر ويهندسون النافذة العليا في القصور وغطائها بالقمرية
جزيرة زقر	جزيرة ذو القرنين لقب الملك الحميري الذي ورد ذكره في القران الكريم
جزيرة كعال فرعون في ارخبيل سقطرة	جزيرة اوتاد فرعون او جزيرة أسيا
جزيرة عبد الكوري في ارخبيل سقطرة	جزيرة كليمه حيث ورد هذا الاسم باللغة الانجليزية على جوجل ارث
باب اسكندر في باب المندب كون هذا اسم المحتل الاستعماري للجزيرة	باب الملك سليمان او الملك ذو القرنين حيث ورد اسم الملكين
الاقليم القاحلة هي اقليم تهامة واقليم مارب والجوف وغيرها	ارض الجنتين

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المراجع:

- 1- خالد احمد الاسمر، جوسياسية المضائق البحرية واثرها على الصراع في المشرق العربي، المركز الديمقراطي العربي، 2019م
- 2- عبدالله الهلي، الاهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب، مجلة أفاق العلمية، المجلد الحادي عشر، العدد 3، 2019م.
- 3- عبدالولي الشميري، موسوعة أعلام اليمن ومؤلفيه،
- 4- مبارك عامر حاجب، ملامح التنافس الدولي والاقليمي، مركز سوث لدراسات، 2022م
- 5- محمد الافندي، كتاب النقود والبنوك، الامين للنشر والتوزيع، صنعاء، اليمن، 2007م.
- 6- البنك المركزي اليمني، النقود في اليمن عبر العصور، دار الكتاب صنعاء، 2008م.
- 7- عبدالملك الشيباني، اليمن مكانتها في القران والسنة، مكتبة خالد بن الوليد للطباعة والنشر، صنعاء اليمن، 2003م.
- 8- محمد الرحومي، نقود حضارات اليمن، دار الثقافة صنعاء اليمن، 2022م.
- 9- محمد كاكي، تاريخ العرب القديم الحضارة السبئية نموذجاً، مجلة العلوم الانسانية، جامعة الجلفة الجزائر، العدد 41، 2014م
- 10- تقرير قناة الجزيرة بتاريخ 2014/2/19م عن النفط في اليمن وفقاً لدراسة جيولوجية أعدتها شركة عالمية متخصصة في الاستكشافات النفطية عام 1992م عن وجود احتياطات متوقعة من النفط هي الأكبر في الجزيرة العربية.
- 11- تقرير التحديات الاقتصادية والمالية والاجتماعية خلال المرحلة المبكرة من فترة ما بعد الصراع في اليمن مذكرة سياسة اليمن رقم (2) الصادرة عن مجموعة البنك الدولي 27 مايو 2017م.
- 12- موقع محافظة تعز Yemen- nice. info
- 13- موقع مديرية موزع www. taiz-gov. com
- 14- مديرية المخاء www. taiz-gov. com
- 15- مديرية باب المندب www. taiz-gov. com
- 16- الجزر اليمنية yemen-nic. info
- 17- جزيرة سقطرى Socotra. yemen-nic. info
- 18- قانون البحار الدولي

الأهمية السياحية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية ودورها مستقبلاً في

تحقيق التنمية المستدامة

Tourism Importance of Bab al-Mandab Strait and the Yemeni Islands and its Role in the future in achieving Sustainable Development

ا. د. محمد علي قاسم العروسي¹ / جامعة صنعاء / اليمن

Prof: Al-Arosi Mohammed Ali Kasim

Department of Archaeology and Tourism, Faculty of Arts and Human Sciences

University of Sanaa/ Yemen

e. mail: drmalarosi2@gmail.com

Tel. 77 4648449

ملخص البحث:

يعد مضيق باب المندب في عصرنا الحالي إحدى أهم المحطات السياحية الدولية في العالم، وأهم نقاط الالتقاء الحضاري والتبادل الثقافي للعديد من الشعوب الأوروبية والأفريقية والآسيوية، وحلقة وصل تربط الدول السياحية الأشهر في العالم بالجزر اليمنية التي تتميز بأهميتها ومواردها السياحية الطبيعية والبشرية الهائلة؛ تتكون هذه الدراسة العلمية من مقدمة وثلاثة مباحث رئيسة وخاتمة تضمنت الاستنتاجات: اشتمل المبحث الأول على دراسة الأهمية السياحية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية²، وتضمن المبحث الثاني أهمية الموارد والمنتجات السياحية في مضيق باب المندب والجزر اليمنية ودورها مستقبلاً في تحقيق التنمية المستدامة، وفي المبحث الثالث تناول الباحث عوامل ومتطلبات قيام صناعة سياحية حديثة مستدامة في الجزر اليمنية وفوائدها وأساليب تنميتها وتطويرها.

الكلمات المفتاحية: الأهمية السياحية، اليمن، مضيق باب المندب، الجزر اليمنية، التنمية المستدامة.

Abstract :

This research, entitled **Tourism Importance of Bab al-Mandab Strait and the Yemeni Islands and its Role in the Future in achieving Sustainable Development**, was divided into three axes: first axis the Importance of Development and Resources of Tourism in Bab al-Mandab Strait and Yemeni Islands; second axes Role of the Sustainable Tourism in Yemeni Islands in achieving Sustainable Development; third axis Factors and Requirements of establishing a modern Sustainable Tourism in the Yemeni Islands.

Keywords: Tourism Importance, Yemen, Bab al-Mandab Strait, Yemeni Islands, Sustainable Tourism.

¹ أستاذ الآثار الإسلامية والسياحة المشارك بقسم الآثار بجامعة صنعاء

² نخص بالذكر الجزر اليمنية المأهولة بالسكان وجميع الجزر اليمنية الأخرى التي يمكن تأهيلها مستقبلاً لإقامة وتطوير صناعة سياحة حديثة وتنمية سياحية مستدامة فيها

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:

تعد صناعة السياحة وتنميتها وتطويرها من أهم الصناعات الإنتاجية الأكثر والأسرع نمواً وتطوراً، ومن أكبر وأوسع الأنشطة التجارية على مستوى العالم في العصر الحديث، وتعتمد الكثير من دول العالم على إسهامات التنمية السياحية الفاعلة في تحقيق التنمية المستدامة؛ إذ يتميز مضيق باب المندب بموقعه الاستراتيجي الاستثنائي، ويعد أهم الممرات والطرق البحرية التي تمر منها الناقلات العملاقة، والسفن التجارية، ووسائل النقل البحرية المختلفة القادمة والمتجهة من وإلى قارات آسيا وإفريقيا وأوروبا عبر المحيط الهندي والبحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط، ويشكل حلقة وصل تربط قارة أوروبا بقارتي آسيا وإفريقيا، كما يعد هذا المضيق أهم نقاط الالتقاء الحضاري والتبادل الثقافي للعديد من الشعوب الأوروبية والأفريقية والآسيوية وأهم المحطات السياحية العالمية التي ينتقل عبرها أعداد هائلة من السائحين الدوليين من أبناء الشعوب المذكورة؛ ومستقبلاً سيكون مضيق باب المندب أهم المحطات السياحية التي سينتقل عبرها الملايين من السياح القادمين بحراً على السفن السياحية من مختلف دول القارات المذكورة إلى كل المناطق والجزر اليمنية¹، تتميز الجزر اليمنية بطبيعتها الساحرة، ومناظرها الخلابة الرائعة وشواطئها وسواحلها الشاسعة الجميلة برماليها النقية البيضاء، كما تتميز هذه الجزر ببقاء هوائها وبمناخها الجيد وبتنوع تضاريسها وإطلالاتها الرائعة على مياه كل من البحر العربي والبحر الأحمر وبثرائها بالموارد والمنتجات السياحية الطبيعية والبشرية المتنوعة التي تمنح السائحين فرص غير محدودة لممارسة الكثير من الأنواع والأنماط والأنشطة السياحية المختلفة على مدار العام؛ هذه الموارد والمنتجات السياحية التي إذا تم استغلالها والاستفادة منها مستقبلاً وتأهيلها بأساليب سياحية علمية منهجية سليمة سينتج عنها قيام صناعة سياحية حديثة وتنمية سياحية مستدامة في مختلف الجزر اليمنية، وستجعل من هذه الجزر من أهم الوجهات السياحية اليمنية والعالمية المشهورة التي ستحقق عائدات سياحية ضخمة وتوفر باستمرار العملات الصعبة وإيرادات مادية هائلة تشكل مع موارد مضيق باب المندب الاقتصادية والسياحية الركيزة الأساسية لتطوير وتنمية الجزر اليمنية والنهوض بالاقتصاد الوطني وتسهم بفعالية في دعم الاقتصاد المحلي وستكون أبرز وأهم مصادر الدخل القومي وتحقيق أهداف التنمية المستدامة في اليمن (العروسي، 2023، ص 8 و 9).

¹ سيكون كذلك إذا توقفت وانتهت الحرب الظالمة على يمننا الحبيب واستقرت أوضاعه الأمنية والسياسية والاقتصادية وأعدت اليمن فرض وبسط سيادتها على مضيق باب المندب، وتوفرت البنى التحتية والخدمات والمنتجات والسلع السياحية الحديثة.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

أسباب اختيار موضوع الدراسة يمكن حصر هذه الأسباب في التالي:

- 1- الأهمية السياحية وأهمية المواقع الاستراتيجية لمضيق باب المندب وللجزر اليمنية في كل من البحر الأحمر والمحيط الهندي.
- 2- تنوع وثراء الجزر اليمنية بالموارد السياحية الطبيعية والبشرية التي تشكل أهم عناصر جذب السائحين الإقليميين والدوليين.
- 3- فوائد قيام صناعة سياحية حديثة مستدامة في المستقبل في الجزر اليمنية وأهمية الدور الاقتصادي للعائدات ولأرباح المادية التي ستحققها هذه الصناعة مستقبلاً في تحقيق التنمية المستدامة الشاملة.

مشكلة الدراسة: يسعى الباحث من خلال إنجاز هذه الدراسة العلمية إلى تحديد مشكلة الدراسة التي تتمثل في معرفة وإبراز الأهمية السياحية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية ودورها الاقتصادي مستقبلاً في تحقيق التنمية المستدامة، إضافة إلى أن هذه الدراسة تعتبر أول دراسة متخصصة تتناول هذا الموضوع وسيحاول الباحث فيها معالجة مشكلة الدراسة بالإجابة على عدد من الاستفسارات التالية:

- 1- ما الأهمية السياحية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية؟
- 2- ماهي الجدوى الاقتصادية من قيام وتنمية وتطوير صناعة سياحة حديثة مستدامة في الجزر اليمنية؟ وما الدور الذي ستلعبه عائدات مضيق باب المندب وعائداتها السياحية مستقبلاً في تحقيق التنمية المستدامة الشاملة؟
- 3- ما طبيعة واقع السياحة في الجزر اليمنية في الوقت الحاضر؟ وما هي الأسباب التي أعاققت وتعيق قيام السياحة وتطورها في الجزر اليمنية حتى اليوم؟
- 4- لماذا لم تستغل الحكومات اليمنية المتعاقبة خلال العقود الخمسة الماضية الأهمية والموارد السياحية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية وتوظف عائداتها السياحية في قيام وتطوير وتنمية صناعة السياحة الحديثة وتنمية وتطوير هذه الجزر والمجتمع المحلي فيها؟
- 5- ماهي عوامل وشروط ومتطلبات قيام صناعة سياحة حديثة في الجزر اليمنية وطرق تنميتها وتطويرها؟

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

أهداف الدراسة¹ يمكن حصرها في التالي:

- 1- التعرف بالأهمية السياحية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية، واستعراض أهم منتجاتها ومواردها السياحية الطبيعية والبشرية.
- 2- إلقاء بعض الضوء على واقع ووضع السياحة الحالي المتردي في الجزر اليمنية، وأسباب عدم الاهتمام بتطوير السياحة فيها.
- 3- تحديد الأهمية والجدوى الاقتصادية لقيام وتنمية صناعة سياحية حديثة في الجزر اليمنية ودورها المستقبلي في تنمية وتطوير المجتمع المحلي وتحقيق الاستقرار الاقتصادي والتنمية المستدامة.
- 4- تحديد أهم الخدمات السياحية والمتطلبات والعوامل اللازمة لقيام وتطوير وتنمية صناعة السياحة الحديثة في الجزر اليمنية.
- 5- توضيح معوقات السياحة في الجزر اليمنية حالياً، وأهمية الاستثمار السياحي في الجزر اليمنية مستقبلاً.

أهمية الدراسة: تكمن أهمية موضوع هذه الدراسة العلمية في التالي:

- أ. الأهمية السياحية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية وأهمية صناعة وتطوير وتنمية السياحة المستدامة فيها.
- ب. الأهمية الاقتصادية للتنمية السياحية المستدامة في الجزر اليمنية، ودور العائدات والأرباح السياحية مستقبلاً في تطوير وتنمية هذه الجزر وتحقيق التنمية المستدامة.
- ج. أهمية الاستثمارات السياحية في الجزر اليمنية
- د. تحديد عوامل ومتطلبات قيام صناعة سياحة حديثة مستدامة في الجزر اليمنية وأساليب تنميتها وتطويرها.

أدوات وعينات الدراسة: المعلومات التي جمعها الباحث ومشاهداته والملاحظات التفصيلية التي دونها أثناء زيارته الميدانية لعدد من الجزر اليمنية (جزر محافظة أرخبيل سقطرى اليمنية: جزيرة سقطرى وجزر سمحة

¹ تسلط هذه الدراسة العلمية بوضوح الضوء على الأهمية الاقتصادية للسياحة في مضيق باب المندب والجزر اليمنية (وتدرج ضمن المحور الثاني لهذا المؤتمر العلمي الدولي الهام).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ودرسه وعبد الكوري وجزيرة صابور كمال المعروفة محلياً بكعول فرعون، وجزيرة صيول أو صيال عبد الكوري في المحيط الهندي، وجزر أرخبيل حنيش وجزيرة كمران في البحر الأحمر¹.
منهجية الدراسة: اعتمد الباحث المنهج التاريخي والوصفي التحليلي والاستنتاجي للواقع السياحي الحالي في الجزر اليمنية وأنواع الموارد السياحية الطبيعية والبشرية الموجودة في هذه الجزر.

مباحث البحث:

يشتمل هذا البحث العلمي على مقدمة وثلاثة مباحث رئيسة وخاتمة: تضمن المبحث الأول دراسة الأهمية السياحية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية، وتناول المبحث الثاني الموارد والمنتجات السياحية في باب المندب والجزر اليمنية ودورها في المستقبل في تحقيق التنمية المستدامة، واشتمل المبحث الثالث على عوامل ومتطلبات قيام صناعة سياحة حديثة مستدامة في الجزر اليمنية وفوائدها وأساليب تنميتها وتطويرها، وأختتم الباحث هذه الدراسة العلمية بتحديد وحصر وذكر أهم الاستنتاجات.

المبحث الأول: الأهمية السياحية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية:

تشكل تجارة المنتجات والخدمات والسلع السياحية البحرية وعائدات وموارد سياحة الجزر، في عصرنا الحالي، جانباً هاماً من موارد وعائدات صناعة السياحة الحديثة في أشهر دول العالم السياحية التي توظف أرباح هذه الصناعة الهامة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة فيها.

أ. **أهمية مضيق باب المندب السياحية:** تعد السياحة التجارية البحرية وسياحة النقل البحري من أهم أنواع وأشكال الأنماط السياحية العالمية الأكثر ممارسة يومياً في مضيق باب المندب، وتدر هذه السياحة التجارية فيه عائدات وأرباح مادية هائلة، حيث تمر في اليوم الواحد عبر هذا المضيق ثمان وخمسون سفينة وناقلة تجارية وسياحية وبنفطية عملاقة، كما يعد مضيق باب المندب أحد المحطات السياحية البحرية الطبيعية الهامة في العالم، التي تمر عبرها السفن السياحية ووسائل النقل البحرية المختلفة القادمة والمتجهة من وإلى البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر والمحيط الهندي، تنقل على متنها سنوياً ملايين السائحين القادمين والمتجهين

¹ واستفاد الباحث كذلك من خبرته السياحية الأكاديمية المتمثلة في تدريس العديد من مقررات السياحة في جامعات يمنية وخارجية خلال الثلاث العقود الماضية، وتأليف ونشر العديد من المؤلفات والدراسات العلمية في مجال السياحة والآثار، وعمله مرشداً سياحياً منذ منتصف ثمانينات القرن الماضي وحتى نهاية العقد الأول من القرن الواحد والعشرين في كل من الجمهورية اليمنية وجمهورية فرنسا والولايات المتحدة الأمريكية، وعمله وصفته خلال سنوات عديدة مديراً ومالكاً لإحدى شركات السياحة والسفر التي كانت مشهورة ومعروفة في اليمن (شركة أروى للسياحة والسفرات- صنعاء).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

من وإلى الكثير من دول العالم في قاراته المختلفة؛ يعتبر مضيق باب المندب، أيضاً، أهم وأول المحطات السياحية البحرية لليمن بشكل عام وللجزر والموانئ اليمنية، وعلى وجه الخصوص، التي ستمر عبرها السفن السياحية التي ستنتقل إليها السائحين الدوليين القادمين عن طريق البحر من مختلف دول العالم؛ وتكمن أهمية مضيق باب المندب السياحية كذلك في أهمية موقعه الاستراتيجي وموارده الاقتصادية الهائلة التي ستلعب دوراً إيجابياً حاسماً وفعالاً في صناعة وتطوير وتنمية السياحة الحديثة المستدامة وتحقيق التنمية المستدامة الشاملة في المستقبل في جميع مناطق اليمن المختلفة وفي الجزر اليمنية التي يجب ان تستغل هذه الموارد الاقتصادية وتستفيد منها؛ والحقيقة أن الجمهورية اليمنية، مالكة السيادة تاريخياً وقانونياً على مضيق باب المندب لا تستفيد إطلاقاً من موارده الاقتصادية الضخمة التي تعد وفقاً للقانون الدولي من حق الجمهورية اليمنية، بل أن هذه الموارد يتم السطو عليها ونهبها في وقتنا الحاضر من قبل دول وجهات أجنبية عديدة فرضت وصايتها بالقوة على هذا المضيق الحيوي مستغلة الحرب الظالمة التي تشنها على اليمن وحالة الضعف والتمزق وعدم الاستقرار التي سببتها وتعاني منها بلادنا حالياً.

ب. الأهمية السياحية للجزر اليمنية: تتميز العديد من الجزر اليمنية بمواقعها الاستراتيجية الهامة في البحر الأحمر والمحيط الهندي، حيث تسيطر مواقع العديد من هذه الجزر على الملاحة والحركة التجارية البحرية وفي حركة الأنشطة السياحية البحرية المستقبلية المتمثلة في السفن السياحية الدولية القادمة إليها؛ وتزيد أهمية هذه الجزر اليمنية في وقتنا الحالي مواقعها الاستراتيجية الهامة على مسارات طريق الحرير التجاري البحري الجديد: طريق واحد حزام واحد، وإشراف العديد منها على مضيق باب المندب؛ كما تعد بعض الجزر اليمنية، بفضل مواقعها الهامة مؤهلة وصالحة لتكون محطات استقبال وترانزيت وتموين للسفن السياحية والتجارية وغيرها؛ تكتسب غالبية الجزر اليمنية أهمية كبرى إذ تعد من أفضل وأجمل الجزر السياحية في مضيق باب المندب والبحر الأحمر والبحر العربي كونها جزر بكر نقية لا تزال محافظة على جمالها الطبيعي الرائع ومناظرها الساحرة وتمتلك الكثير من المميزات والثروات والموارد السياحية الطبيعية والبشرية التي ستجعلها مستقبلاً من أهم الوجهات السياحية في العالم والتي ستساهم بشدة في جذب فئات السائحين المختلفة إليها وتمنحهم فرص غير محدودة لممارسة مختلف

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الأنشطة والأنماط السياحية الرياضية البحرية كالسباحة والمشاركة في سباق القوارب والاستمتاع بممارسة السياحة البرونزية وسياحة الغوص وركوب الأمواج والقيام برحلات بحرية ترفيهية والاستمتاع بمشاهدة مناظر الأحياء البحرية المتنوعة والشعاب المرجانية والأعشاب البحرية تحت سطح الماء، وزيارة مواقع صيد اللؤلؤ في المياه المحيطة بهذه الجزر الصغيرة الساحرة المميزة التي تجذب إليها السائحين الراغبين في الابتعاد عن إزعاج وزحمة وضوضاء المدن والباحثين عن هذه الجزر السياحية التي توفر لهم الهدوء والمتعة والترفيه والاسترخاء، كما أن العديد من مناطق هذه الجزر وشواطئها الرملية الناعمة البيضاء ومياهها الصافية التي تعج بالحياة وسواحلها الشاسعة الرائعة المحاطة بالمياه الكرسالية والفيروزية تشكل مواقع سياحية مثالية يمكن تنميتها سياحياً بتوفير الخدمات السياحية وإنشاء العديد من المنتجعات السياحية والكثير من لمطاعم والفنادق السياحية الحديثة للاستجمام وإقامة المصايف والقرى والفلل السياحية الحديثة المتطورة.

أهمية الاستثمارات السياحية في الجزر اليمنية:

تشكل الجزر اليمنية بيئات خصبة جاذبة للاستثمارات المختلفة وعلى رأسها الاستثمارات السياحية وغيرها، ونظراً لطبيعتها الجميلة وبيئتها ومناظرها الرائعة فإنها من أكثر المناطق والوجهات السياحية المؤهلة مستقبلاً لإقامة وإنشاء الكثير من المشاريع السياحية الاستثمارية المختلفة ذات المردود الاقتصادي الهام، والتي يجب إقامتها مستقبلاً في العديد من الجزر اليمنية كبناء الفلل السياحية المائية الراقية التي تميزها الإطلالة المباشرة على المياه المحيطة بها في هذه الجزر، وإنشاء المطاعم السياحية تحت سطح البحر التي سيستمتع السائحين فيها أثناء تناول وجباتهم الشهية بمشاهدة الأسماك الملونة والأحياء المائية والنباتية المختلفة، وستكون هذه المطاعم السياحية التي سيتم إنشائها تحت سطح البحر أكثر روعة وجمالاً من المطاعم السياحية المماثلة الموجودة حالياً في جزر المالديف في المحيط الهندي نظراً لجمال وروعة طبيعة الجزر اليمنية وأهمية مواقعها وتميزها وتفرداها بخصائص وسمات سياحية استثنائية ووجود أحياء مائية ونباتية فريدة ونادرة في هذه الجزر اليمنية فقط وغير موجودة في أي منطقة أخرى في العالم، وعلاوة على ذلك هناك الكثير من المشاريع الحيوية الاستثمارية السياحية التي إذا تم إنشائها في هذه الجزر ستشكل عناصر جذب سياحي ذات قيمة اقتصادية هامة وعالية كإنشاء الفنادق والنزل والمنتجعات والمطاعم السياحية الحديثة والمنتزهات والحدائق والملاعب الرياضية وحدائق وملاعب الأطفال والمحلات التجارية والموانئ ومراسي

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

السفن الحديثة، وغيرها من المنشآت السياحية التي ستقدم الخدمات السياحية المريحة والممتعة والترفيهية للسائحين وتلبي رغباتهم؛ غير أن الاستثمارات السياحية تتأثر بعدد من العوامل والحوافز التي تعد الأكثر ارتباطاً وتأثيراً في بيان ورغبة المستثمرين وجذبهم للاستثمار في هذه الجزر، وفي مقدمة هذه العوامل تحقيق وإشاعة الأمن والاستقرار فيها وفي كل المحافظات اليمنية، وسن قوانين ولوائح تتوافق مع كل المعطيات السياحية والاستثمارية الحديثة المحلية والخارجية، وقيام الدولة بتوفير مقومات الاستثمار السياحي في هذه الجزر، ويتحتم على الدولة القيام بجذب رجال المال والأعمال والمستثمرين المحليين والدوليين وتحفيزهم وتشجيعهم على إنشاء وإقامة المشاريع الاستثمارية السياحية المختلفة في الجزر اليمنية، وتقديم كافة أشكال الدعم بالتخلص من التعقيدات الإدارية والقانونية التي تعيق عمليات الاستثمار، ومنح المستثمرين كافة التسهيلات والحوافز والإغراءات الممكنة الكفيلة بإقناعهم لاستثمار أموالهم في هذه الجزر من خلال إعفائهم من دفع الرسوم الجمركية والضريبة على الدخل وتقديم بعض قطع الأراضي مجاناً لهم لإنشاء مشروعات استثمارية سياحية وتنموية استراتيجية عليها وفي مقدمتها بناء المنشآت والمرافق السياحية والخدمية المختلفة التي تساعد في نمو السياحة وتطورها في الجزر اليمنية، وقيام الدولة كذلك بدعم أسعار الخدمات وتشجيع ودعم إقامة الصناعات الإنتاجية المختلفة المرتبطة بصناعة السياحة في هذه الجزر، وعلى الجهات الحكومية المختصة كذلك ان تتولى مهمة إنشاء وترقية وتنشيط مختلف مرافق الخدمات السياحية ووضع ورسم الخطط والاستراتيجيات لتطويرها وتنميتها وزيادة جودتها، وإعادة تأهيل وتخطيط المدن والمعالم والمناطق التاريخية العامرة سياحياً فيها مع الحفاظ على تراثها وأصالتها، وإنشاء وتهيئة قاعدة بيانات حديثة لفرص الاستثمار وللبيئة التي تحيط بجميع هذه الفرص والمجالات الاستثمارية السياحية والصناعية والتنموية المختلفة المتاحة للمستثمرين لاستثمار أموالهم في مضيق باب المندب وفي كل جزيرة من الجزر اليمنية؛ يتطلب نجاح وتطور قيام صناعة سياحية حديثة راقية متطورة ونجاح جذب الاستثمارات السياحية وجود عمل سياحي مؤسسي تديره إدارة وكوادر سياحية مؤهلة متخصصة نزيهة وذات خبرات وكفاءات عالية قادرة على وضع وتحقيق وتنفيذ أهداف قيام صناعة ونهضة وتنمية سياحية حديثة مستدامة، وتتحمل مسؤولية القيام بتوعية المواطنين في هذه الجزر بأهمية السياحة فيها وعائداتها المادية ودورها في تحسين مستوى معيشتهم وتنمية مجتمعاتهم المحلية، وتوعيتهم بأهمية احترام السائحين والمستثمرين والمحافظة على ممتلكاتهم أثناء وجودهم وتنقلهم في هذه الجزر، واحترام الأصالة الاجتماعية والثقافية لمجتمعاتهم المحلية، وإشراك المواطنين من سكان هذه الجزر مستقبلاً في إدارة وتطوير العديد من الأنشطة السياحية وتحسين

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

مظاهر جزرهم الجمالية والمحافظة الدائمة على نظافتها ووضع برامج الزيارات السياحية للمناطق والمزارات السياحية الموجودة في مناطقهم ورفع مستوى الوعي لديهم بالقيم البيئية فيها (العروسي، 2007، ص 42).

المبحث الثاني: أهمية الموارد والمنتجات السياحية في مضيق باب المندب والجزر اليمنية ودورها مستقبلاً في تحقيق التنمية المستدامة:

تلعب التنمية السياحية دوراً هاماً في دعم ونمو الاقتصاد في الكثير من دول العالم، وتكتسب صناعة السياحة أهمية كبيرة في وقتنا الحاضر حيث أصبحت من أهم الصناعات الإنتاجية وفي مقدمة عناصر النشاط الاقتصادي الرئيسة ومورداً هاماً من موارد التنمية الشاملة ووسيلة دعم هامة لنمو الاقتصاد الوطني وتطوير وتنمية العديد من الصناعات الإنتاجية الأخرى، وتعد سياحة الجزر في عصرنا الحالي من الأنواع والأنماط السياحية الأكثر ممارسة وجذباً للسائحين، وأهم الأنشطة الاقتصادية التي تساهم عائداتها وأرباحها المادية في تحقيق التنمية المستدامة فيها؛ تحتل الجزر اليمنية مواقع استراتيجية هامة في كل من البحر الأحمر والمحيط الهندي وتمتلك الكثير من الموارد السياحية المتنوعة والنادرة التي تجعلها من أغنى الجزر السياحية في العالم التي يمكن ان تقوم عليها مستقبلاً صناعة السياحة الحديثة التي تساهم في تعزيز وتنوع مصادر الدخل المحلي وزيادة حركة النشاط التجاري والمصرفي ودعم وتحسين الأداء الاقتصادي فيها والاعتماد بشكل رئيس على هذه الصناعة الربحية لرفع الإنفاق المحلي وزيادة وتعزيز القدرة الإنتاجية وتسويق وتصدير المنتجات المحلية ومحاربة الفقر والتقليل من البطالة وتحسين ميزان المدفوعات من خلال توفير السياحة بصورة مستدامة للعملات الأجنبية وفرص العمل ودورها البارز في تمويل إنشاء البنى التحتية للسياحة والفندقة والضيافة والعديد من المشاريع الخدمية، وتوفير البنى والخدمات الأساسية التي يستفيد منها السائحين والمجتمع المحلي في المناطق والمواقع والمزارات السياحية؛ يرتبط قيام صناعة وتنمية سياحية حديثة متطورة في الجزر اليمنية ارتباطاً متيناً بالاستفادة من موارد مضيق باب المندب الاقتصادية وتنوع وتأهيل واستغلال الموارد السياحية الطبيعية والبشرية التي تمتلكها الجزر اليمنية والاستفادة من هذه الموارد والحرص الدائم على توفير وتطوير وتنوع وتحديث وجودة المنتجات والخدمات والسلع السياحية التي ترضي وتلبي رغبات واحتياجات السائحين وتوفر لهم المتعة والترفيه.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

أهمية الموارد السياحية الطبيعية والبشرية في الجزر اليمنية:

تتميز العديد من الجزر اليمنية بتنوع وثراء مواردها السياحية الطبيعية البيئية والبيولوجية والحيوية ومواردها السياحية البشرية الحضارية والأثرية والتاريخية والثقافية، التي ستشكل مستقبلاً، مع الخدمات والسلع السياحية، المنتجات السياحية الرئيسية الثابتة ومقومات وعوامل وأسس قيام وتنمية صناعة السياحة الحديثة المستدامة في هذه الجزر وأهم عناصر الجذب السياحي فيها:

أ. **الموارد السياحية الطبيعية:** تشمل الموارد السياحية الطبيعية مواقع الجزر اليمنية الاستراتيجية والاقتصادية الهامة في كل من البحر الأحمر والمحيط الهندي، والطبيعة الجغرافية، والتنوع المناخي (البحري) بشكل عام الحار صيفاً في السهول الساحلية خلال الفترة من شهر مايو وحتى شهر سبتمبر والدافئ والمعتدل في الأودية والمرتفعات الجبلية من شهر أكتوبر وحتى شهر إبريل من كل عام، وتشمل الموارد الطبيعية كذلك تنوع التضاريس والتنوع البيئي وكل ما خلق الله في هذه الجزر من جبال وهضاب وسهول ساحلية ووديان وشواطئ وخلجان وغابات ومحميات طبيعية وشلالات وعيون وكهوف ومغارات طبيعية، وأحياء نباتية وطيور وأغذية نباتية وحيوانات وأحياء بحرية، ويعد كل من البحر الأحمر والمحيط الهندي من أهم موارد هذه الجزر السياحية الطبيعية؛ تتفرد بعض الجزر اليمنية وتتميز عن بقية مناطق العالم بوجود آلاف الأحياء النباتية والبحرية والحيوانية والطيور والعصافير والفرشاشات والزواحف والحشرات النادرة التي ينحصر وجودها في الجزر اليمنية ولا توجد في أية منطقة أخرى من مناطق العالم، وفي مقدمتها جزر محافظة أرخبيل سقطرى اليمنية التي تم تصنيفها (في شهر يوليو سنة 2008 م) من قبل منظمة اليونسكو وإدراجها ضمن قائمة التراث الإنساني العالمي والمحميات الطبيعية العالمية، وصنفها المركز العالمي لمراقبة شئون البيئة ضمن العشر الجزر الأجمل والأغنى في العالم¹ (العروسي، 2023، ص

¹ تضمن بيان إعلان قرار منظمة اليونسكو للثقافة والعلوم الذي صدر في التاريخ المذكور إحصائيات وجدول تتضمن المئات من الأنواع الفريدة من النباتات والطيور والعصافير والفرشاشات والحيوانات والزواحف والحشرات والأحياء المائية المتنوعة، والنادرة منها التي تعد جزيرة سقطرى الموطن الوحيد لها في العالم، نذكر منها 293 نوع من نباتات وأشجار نادرة موجودة فقط في أرخبيل سقطرى وغير موجودة في أي مكان آخر في العالم، من هذه الأشجار شجرة دم الأخوين وأشجار الصبر السقطري؛ ومن بين 179 نوع من الطيور الموجودة في سقطرى يوجد 32 من هذه الطيور التي تعتبر طيوراً نادرة تعيش موزعة على 32 موقع وموطنها الوحيد في العالم جزر سقطرى فقط، كما تتفرد وتتميز جزيرة سقطرى بأنها الموطن الأصلي والوحيد في العالم الذي يعيش فيه 44 نوع من العصافير النادرة وستة أنواع من الطيور الفريدة، و 75 نوعاً من الفراشات، منها 60 نوع فراشات ليلية و 15 نوع فراشات نهائية؛ وتتميز وتتفرد جزيرة سقطرى بأنها الموطن الوحيد في العالم لحيوان الماعز السقطري وحيوان قط الزباد المتوحش النادر و 80 نوع من الحشرات النادرة ومئات من أنواع الزواحف والحلزونات البرية والأحياء المائية المختلفة الموجودة فقط في جزر سقطرى ولا وجود لأي نوع منها في أي مكان آخر في العالم، ((د. العروسي محمد علي قاسم: الموارد السياحية وعناصر الجذب في محافظة أرخبيل سقطرى اليمنية، المؤتمر

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

2 و 3 و 4) ؛ (Miller, T. and Morris, M, 2004, p. 13 & 14)؛ الجهاز المركزي، 2007؛ (سعيد وآخرون، 2001، ص 275)؛(Cain and Others, 1950؛ العروسي، 2020، ص 30).

ب. **الموارد السياحية البشرية:** الجزر اليمنية غنية بمواردها السياحية البشرية التي أنتجها وخلفها الإنسان الذي عاش على هذه الجزر منذ العصور الحجرية القديمة وحتى العصر الحديث، وتشمل هذه الموارد والمنتجات السياحية الموارد الحضارية الأثرية والتاريخية والثقافية التي ستسهم مستقبلاً بفعالية في نهضة وتطور ونمو صناعة سياحية حديثة مستدامة، وتعد هذه الموارد في مقدمة المنتجات السياحية التي يرغب السائح في زيارتها ومشاهدتها في هذه الجزر كالفنارات منها الفنارات التاريخية الموجودة في جزر أرخبيل حنيش وكرمان وفنار جزيرة ميون الذي شيد سنة 1846 م لإرشاد السفن التجارية والسياحية والناقلات البحرية التي تعبر مضيق باب المندب، وزيارة ومشاهدة مراسي السفن والموانئ التاريخية في بعض هذه الجزر كميناء جزيرة قلنسية في محافظة أرخبيل سقطرى اليمنية في المحيط الهندي، وفي البحر الأحمر ميناء جزيرة كمران في محافظة الحديدة وميناء جزيرة ميون في مضيق باب المندب بمحافظة تعز وغيرها، والمدن والعمائر التاريخية والأثرية كمدينة السوق الأثرية الموجودة في وسط جزر أرخبيل سقطرى ومدينة كمران التاريخية عاصمة جزيرة كمران، والأسوار والأبراج والقلاع والحصون التاريخية مثل القلعة التاريخية في جزيرة كمران وحصن وادي فرحة الأثري الذي لاتزال بعض من أجزاء ومكونات سور وأبراجه وواجهاته المعمارية والخندق المحيط به قائمة حتى اليوم، ويستطيع السائحون زيارتها ومشاهدة موقع الحصن الذي شيد في الجزء الغربي من وادي فرحة في جزيرة سقطرى اليمنية، ومنها كذلك القصور التاريخية والمواقع والمعالم والمنشآت الدينية كالمساجد التاريخية منها مسجد السوق التاريخي¹ الذي شيد في القرن الأول الهجري في مدينة السوق في جزيرة سقطرى (الهمداني، تحقيق الأكو، 1990، ص 493)؛ والجامع الكبير في جزيرة كمران وغيرها من العمائر التاريخية المدنية والعسكرية، والمنشآت المائية كقنوات الري والبرك والسدود والمنشآت التجارية كالمحلات والأسواق التجارية، وكذلك الكهوف والمغارات الأثرية والتاريخية، والتماثيل، والموارد الثقافية وتشمل الحلبي والملبوسات والأنية والأدوات والمصنوعات التقليدية، والأعمال الثقافية واللوحات الفنية والمؤلفات والمخطوطات والقطع

العلمي الثاني - جامعة الحديدة: الجزر اليمنية أهمية جيوسراتيجية - تنوع حيوي - أطماع أجنبية؛ الفترة من 24-25 مايو 2023 م، الحديدة، اليمن، مايو 2023، ص 9).

¹ ذكره ابي محمد الحسن ابن أحمد الهمداني في كتاب صفة جزيرة العرب الذي ألفه قبل سنة 330 هجرية.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

والألواح والتحف والنقوش والكتابات والرسوم الصخرية الأثرية وغيرها من الموارد البشرية الهامة التي لا يتسع المجال للحديث عنها وشرحها وتوضيح أهميتها في هذا البحث؛ تحتم متطلبات الاقتصاد وتحقيق التنمية المستدامة اليوم الحرص والعمل الجاد وبذل وتكاتف الجهود لقيام صناعة سياحة حديثة وتنمية سياحية مستدامة في الجزر اليمنية حيث تشكل الموارد السياحية البشرية أحد أهم العوامل والمقومات السياحية وعناصر جذب وتشويق سياحية راقية هامة تزيد من العائدات السياحية المادية وأرباح تجارة هذه المنتجات السياحية وتشكل مستقبلاً أولى وأهم الموارد المادية التي تدعم الاقتصاد المحلي وتساهم في تحقيق التنمية المستدامة بالقضاء على الفقر والتقليل من البطالة وتوظيف الشباب وتحسين المستوى المعيشي لسكانها وحل الكثير من المشاكل الاجتماعية، وتحريك عجلة الاقتصاد والتنمية في هذه الجزر وخلق الكثير من الأنشطة التجارية وتسويق وتطوير المنتجات المحلية والمصنوعات الحرفية والتقليدية، ودفع الدولة والمستثمرين إلى إنشاء المرافق السياحية والمؤسسات الخدمية والبنى التحتية كالطرق والجسور والفنادق والمطاعم والحدائق والمتنزهات وتوفير الخدمات التي تلبى رغبات واحتياجات مجتمعاتها والسياح القادمين لزيارتها على حدا سوى، وتؤدي إلى زيادة الإنفاق الرسمي والاستثماري في المجتمع المحلي وتطوير العديد من القطاعات الإنتاجية والصناعية ونمو وازدهار مدن وقرى هذه الجزر وتطور العمران فيها، كما ستساهم العائدات السياحية المادية لهذه الموارد السياحية البشرية في حماية الموارد الطبيعية البيئية والأحياء النباتية والحيوانية والبحرية، والمحافظة عليها وعلى الموارد والمنتجات والمواقع السياحية والأثرية والتاريخية وحمايتها، ورفع وتعزيز مستوى الوعي السياحي والثقافي بين أفراد المجتمعات المحلية، والتعريف بأهمية هذه الجزر ومواقعها الاستراتيجية الهامة والتعريف بتاريخها وتراثها وثقافتها وخلق تواصل بين سكانها والسائحين، (العروسي، 2023، ص 9-11؛ العروسي، 2020، ص 72 و 73).

المبحث الثالث: عوامل ومتطلبات قيام صناعة سياحة حديثة مستدامة في الجزر اليمنية وفوائدها وأساليب تنميتها وتطويرها:

يتطلب قيام صناعة سياحية حديثة مستدامة متطورة في الجزر اليمنية بذل الكثير من الجهود وتسخير الكثير من الموارد الاقتصادية والإمكانات المادية، وتظافر الجهود الرسمية والشعبية لتحقيق ذلك؛ ويتصدر تكوين وبناء الأجهزة الرسمية الرئيسة لقطاع السياحة وفروعها في هذه الجزر أولويات ومتطلبات وقواعد إنشاء هذه الصناعة الإنتاجية الربحية الهامة، التي يتطلب تنميتها وتطويرها واستدامتها الاستمرار في تحقيق

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

توسع فعال في الموارد والخدمات السياحية المختلفة فيها، والتخطيط السياحي الناجح والعمل والحرص المستمر على زيادة جودة الأنشطة والأنواع والبرامج والمنتجات والخدمات والسلع السياحية ومواردها الطبيعية والبشرية والاجتماعية والعمرائية والاقتصادية والاستفادة منها في إنشاء بنية اقتصادية متينة وفعالة تحقق تنمية سياحية مستدامة تساهم في تحقيق التنمية المستدامة الشاملة على المستويين المحلي والوطني، ويرافق ذلك تحديث التشريعات والقوانين واللوائح التي تنظم عمل المؤسسات السياحية والأفراد العاملين في مكاتب وشركات وأجهزة قطاع السياحة والمرشدين السياحيين في الجزر اليمنية وتتاسب مع مفاهيم الاستثمارات السياحية فيها، فضلاً عن الاهتمام بالتخطيط السياحي الحديث الذي يتولى وضع الخطط السياحية والاستثمارية القريبة والبعيدة الأجل وخطط واستراتيجيات بناء وتنمية وتحديث وتطوير الأجهزة السياحية الرسمية الرئيسة وفروعها في كل جزيرة من الجزر اليمنية السياحية، وإنشاء أجهزة إعلام وترويج وتسويق سياحي حديثة ومتطورة قادرة على التعريف بالجزر اليمنية ومواردها ومنتجاتها السياحية المختلفة بأساليب علمية شيقة وتنفيذ حملات ترويج وتسويق سياحية عالمية صحفية وإذاعية وتلفزيونية وإعداد برامج ومواد وأفلام باللغة المحلية واللغات الأجنبية ناجحة وعرضها في القنوات الفضائية ووسائل الإعلام المختلفة وإنشاء مواقع ترويج ودعاية سياحية على الشبكة العنكبوتية (الإنترنت)، (العروسي، 2020، ص 110)؛ وتشجيع الاستثمار السياحي والاهتمام بالتعليم السياحي من خلال القيام بإنشاء المؤسسات التعليمية السياحية الحديثة كالكليات ومدارس ومعاهد السياحة والضيافة والفندقة المتخصصة لتأهيل وتدريب أبناء هذه الجزر كالمُرشدين السياحيين والعاملين في الأمن السياحي وفي مختلف منشآت السياحة والضيافة والفندقة ومجالاتها الأخرى المختلفة، والحرص على رفد هذه المنشآت بكوادر وخبرات علمية متخصصة في مجال السياحة؛ ولابد من وجود تنسيق مستمر بين أجهزة القطاع السياحي والضيافة والفندقة في الجزر اليمنية ومؤسسات الدولة المختلفة الأمنية والعسكرية والتعاونية والتعليمية والصحية والتجارية والإعلامية ومؤسسات النقل والاتصالات وغيرها من الأجهزة الرسمية الرئيسة وفروعها من جهة، وبينها وبين مؤسسات القطاع الخاص وشركات الاستثمار ورجال المال والأعمال المحليين والأجانب من جهة أخرى، كون هذا التنسيق يلعب دوراً هاماً في نجاح الخطط والبرامج والأنشطة والفعاليات السياحية المختلفة، مع ضرورة الاهتمام بفتح قنوات التواصل والتعاون المختلفة مع كافة الدول الإقليمية والدولية وفي مقدمتها الدول المصدرة للسياح والدول الأكثر استقبالية للسائحين، والاستفادة من خبراتها وتجاربها التي حققت صناعة سياحية إنتاجية عملاقة وتنمية سياحية مستدامة، ولا يمكن تحقيق ذلك إلا بتوفير الأمن السياحي والأمن الملاحي البحري في الجزر اليمنية

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وفي كل من مضيق باب المندب والبحر الأحمر والمحيط الهندي؛ إن قيام صناعة وتنمية سياحية حديثة مستدامة في الجزر اليمنية تواكب التطور المذهل والسريع الذي تشهده صناعة السياحة عالمياً والصناعات الإنتاجية الأخرى في وقتنا الحاضر يتطلب توفر العديد من العوامل والمتطلبات الضرورية أهمها: تحديد واستغلال المنتجات والموارد السياحية والاستفادة منها، وحصر جميع الجزر اليمنية وتحديد الجزر السياحية منها وإعداد وطباعة الخرائط السياحية التفصيلية والأدلة والكتيبات السياحية لكل جزيرة بحيث تتضمن أدق المعلومات والتفاصيل للمدن والموانئ والفنارات ومراسي السفن والقرى والمواقع والمزارات السياحية والمرتفعات الجبلية والمحميات الطبيعية والأودية والشواطئ والسهول الساحلية والهضاب والمعالم التاريخية الدينية والسكنية والقلاع والحصون والمواقع والكهوف والمغارات الأثرية والأسواق والمحلات التجارية والأبراج والأسوار والمنشآت المائية، بهدف التعريف بتاريخ وتراث وأهمية هذه الجزر اليمنية ومواقعها، وحماية التنوع البيئي والمحميات والمناطق السياحية والتنوع البيولوجي والحيوي والأحياء النباتية والحيوانية والمائية، وحماية وتأهيل المواقع والمعالم والمنشآت والمدن والكهوف والمغارات الأثرية والتحف والأعمال الفنية والمخطوطات الأثرية والتاريخية والمحافظة عليها وإيقاف أعمال النهب والتخريب والهدم والتدمير والعبث التي يتعرض لها تراثنا الحضاري الأثري والتاريخي والثقافي والأدبي في العديد من الجزر اليمنية في وقتنا الحاضر من قبل قوات الاحتلال الإماراتي وعناصر الارتزاق، وعصابات نهب وتخريب الآثار والمخطوطات اليمنية، والحرص على إنشاء متاحف حديثة متطورة ومتخصصة في الجزر اليمنية كمتاحف الآثار والتراث والمتاحف العلمية والفنية ومتاحف التاريخ الطبيعي، والمتاحف البحرية ومتاحف الموروث الشعبي، وإقامة البنى السياحية التحتية والفوقية وتوفير الخدمات والسلع والمنتجات السياحية وتنميتها والاستدامة في المحافظة على جودتها وتطويرها وتحديثها بحيث تلبي متطلبات ورغبات السائحين، والاستفادة من المميزات والسمات والخصائص النادرة التي تتفرد بها المنتجات والموارد السياحية الطبيعية والبشرية والخدمات والسلع السياحية المتنوعة التي تتمتع بها الجزر اليمنية واستغلالها والاستفادة منها لجذب السائحين الدوليين من خلال الترويج لها وعرضها وتسويقها في أسواق السياحة العالمية (العروسي، 2020، ص 159 و 160).

يعد قيام وتنمية وتطوير صناعة سياحية حديثة في الجزر اليمنية من أهم الخطوات الضرورية التي يجب التخطيط لها وتحقيقها مستقبلاً، غير أن ازدهار وتطور التنمية السياحية المستدامة فيها سيكون له بالطبع بعض الآثار السلبية، وبالتالي لا بد أن تخضع صناعة السياحة فيها للرقابة المستمرة لتجنب الأضرار

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

التي قد تسببها، وضرورة وضع الضوابط الكفيلة بالتقليل من تلك الآثار السلبية الخطيرة أحياناً على الموارد الطبيعية والبشرية والأنظمة البيولوجية والأصالة الاجتماعية؛

الوضع الحالي للسياحة في مضيق باب المندب والجزر اليمنية:

أشرنا فيما سبق إلى أن صناعة السياحة وتنميتها وتطويرها تعد في عصرنا الحالي من أهم الصناعات الإنتاجية الأكثر والأسرع نمواً وتطوراً، ومن أكبر وأوسع الأنشطة التجارية على مستوى العالم في العصر الحديث، وتعتمد الكثير من دول العالم على إسهامات التنمية السياحية الفاعلة في تحقيق التنمية المستدامة، وبأن صناعة السياحة الحديثة تشكل أهم أسس وقواعد بناء ودعم الاقتصاد الوطني وزيادة حركة الأنشطة التجارية، ودور ومنافع وفوائد السياحة الرئيس في المساهمة الفعالة في تحقيق التنمية الاقتصادية والثقافية والاجتماعية وتحقيق التنمية المستدامة الشاملة؛ غير أن السياحة في مضيق باب المندب والجزر اليمنية لم تحظ مطلقاً في أي فترة من الفترات الماضية وحتى وقتنا الحاضر باهتمام الحكومات اليمنية المتعاقبة التي كانت خلال العقود الماضية وحتى وقتنا الحاضر السبب أولاً في حرمان اليمن من موارد مضيق باب المندب الاقتصادية السنوية الهائلة وتنوع وثراء موارده الاقتصادية الهائلة والسياحية الطبيعية، وحرمانها ثانياً من الاستفادة من العائدات والأرباح السياحية الناتجة عن استغلال الموارد السياحية الطبيعية والبشرية المتنوعة التي تمتلكها الجزر اليمنية والاستفادة منها برغم ثرائها وتنوعها وأهميتها كأساس متين تقوم عليه صناعة سياحية حديثة، وعلى الرغم كذلك من الحاجة الملحة إلى استغلالها والاستفادة منها كمورد هام لتوفير العملات الصعبة ومصدر اقتصادي للدخل المحلي ودعم الاقتصاد الوطني والدخل القومي، وكونها أحد أسس تحقيق التنمية المستدامة في العصر الحديث، وبسبب الفساد وإهمال وتجاهل تلك الحكومات اليمنية لهذه الموارد الاقتصادية الهامة تسببت في جعل اليمن في وقتنا الحاضر تتقدم صفوف الدول الأكثر فقراً في العالم، كما كانت تلك الحكومات ولا تزال السبب الرئيس في مآسي اليمن وأزماته وأوضاعه الاقتصادية المزرية، ومثال ذلك أنها تعمدت دوماً إهمال الجزر اليمنية وحرمانها من التنمية وأعاقت قيام وتطور صناعة السياحة فيها وعدم الاستفادة من مواردها السياحية الطبيعية والبشرية، وإعاقة السياحة الدولية والسياحة الداخلية وحرمان هذه الجزر وسكانها من أبسط المشاريع الخدمية والتنموية في المجالات المختلفة، وهذا يفسر بوضوح عدم وجود أي نشاط سياحي يذكر في هذه الجزر، وافتقارها اليوم إلى أبسط الخدمات والمنشآت السياحية، باستثناء وجود متواضع لبعض المنشآت والخدمات السياحية البسيطة التي ظهرت في العقدين الماضيين في جزر أرخبيل سقطرى اليمنية التي تحتلها وتتهب مواردها وتراثها حالياً دولة لإمارات

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

العربية المتحدة؛ لقد كانت الحكومات اليمنية المتعاقبة وأجهزة الدولة الاستخباراتية والأمنية والعسكرية السبب الرئيس في عدم قيام وتطوير وتنمية السياحة وأعاقت تنشيط السياحة الداخلية والخارجية في الجزر اليمنية، لأن تلك الحكومات والأجهزة الرسمية المذكورة اعتبرت الجزر اليمنية ولا تزال حتى يومنا هذا مناطق عسكرية محرم وممنوع دخول المواطنين اليمنيين والسياح الأجانب إليها وحرمت ومنعت السفر إليها¹، إلا فيما ندر، بل ومنعت منذ الربع الأخير من القرن العشرين وكالات وشركات ومكاتب السياحة اليمنية والأجنبية من إدراج العديد من الجزر اليمنية ضمن برامج زيارات المناطق والمواقع السياحية في اليمن؛ وإذا تسنى لأحد في وقتنا الحاضر الحصول على وساطة تساعد في الحصول على تصريح رسمي لزيارة إحدى هذه الجزر وتمكن من الوصول إليها فإنه سيقدر بعد ساعات قليل مغادرتها، بسبب عدم وجود أية خدمات أو منشآت سياحية كالفنادق وأماكن الأيواء المختلفة والمطاعم، ولا يقتصر هذا الإهمال والحرمان فيها على مجال السياحة بل شمل كافة المجالات الخدمية والتنموية الأخرى كالتعليم والصحة والاتصالات المواصلات والنقل، فمثلاً وسيلة النقل البحرية الوحيدة المتوفرة من وإلى هذه الجزر كانت ولا تزال حتى اليوم هي القارب الخشبي التقليدي الذي يفتقر إلى أبسط أدوات الأمن والسلامة²، أما وسائل النقل الداخلية المتاحة في هذه الجزيرة في غيرها من الجزر الأخرى المأهولة بالسكان فتعد الدراجة النارية هي وسيلة المواصلات والنقل الوحيدة المتاحة المستخدمة داخل هذه الجزر حتى اليوم برغم ما يشكله استخدامها من مخاطر على ركبائها بسبب عدم وجود طرق حديثة ووسائل مواصلات مريحة تربط بين المدن والقرى والمناطق المختلفة في الجزيرة نفسها، وكذلك عدم وجود وسائل نقل ومواصلات بحرية تصلها بالجزر اليمنية الأخرى في كل من مضيق باب المندب والبحر الأحمر والمحيط الهندي.

استنتاجات الدراسة:

يمكن حصر أهم الاستنتاجات التي توصلت إليها هذه الدراسة في التالي:

- 1- يتمتع مضيق باب المندب والجزر اليمنية بأهمية استراتيجية سياحية استثنائية وتمتلك موارد سياحية طبيعية وبشرية هائلة يتحتم استغلالها والاستفادة منها مستقبلاً لصناعة سياحة حديثة

¹ حتى الفئارات التي شيدت في العديد من هذه الجزر كانت هذه الأجهزة الرسمية ولا تزال تقوم بتوقيف تشغيلها لأسباب أمنية وعسكرية كما يقولون، وكان آخرها فنار جزيرة ميون الذي احتقت سلطات عدن بإعادة تشغيله حديثاً بعد توقف دام خمس سنوات لنفس الأسباب السالفة الذكر

² باستثناء نقل المسافرين الأجانب حالياً بتصاريحات من حكومة أبو ضبي إلى مطار جزيرة سقطرى اليمنية الذي لا يستقبل سوى طائرات الاحتلال الإماراتي فقط؛

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

متطورة وتنمية سياحية مستدامة ستشكل مواردها وعائداتها المادية مصادر هامة ومستدامة تدعم الدخل المحلي والقومي والاقتصاد الوطني وتساهم مساهمة حاسمة وفعالة في تنمية وتطوير الجزر اليمنية والمجتمع المحلي.

2- تشكل صناعة السياحة الحديثة والتنمية السياحية المستدامة في الجزر اليمنية، موردا مستداما في المستقبل للعملات الأجنبية التي ستدعم المنتجات المحلية وتمول حملات نشر الوعي السياحي بين سكانها والتعريف بأهمية السياحة وحماية البيئة والتراث الحضاري الأثري والتاريخي والثقافي والفني، وتحرك عجلة الاقتصاد والاستثمار في هذه الجزر، وتساهم بفعالية في تحقيق التنمية المستدامة الشاملة على المستوى المحلي والوطني.

3- تمتلك الجزر اليمنية الكثير من العناصر والمكونات والمقومات والموارد السياحية المتنوعة الهامة، التي تجعل من هذه الجزر، إذا تم تأهيلها سياحياً في المستقبل واحدة من أهم الوجهات السياحية المشهورة محلياً ودولياً التي تجذب السائحين من مختلف دول العالم للقدوم لزيارتها بمختلف فئاتهم على مدار العام وتوفر لكل سائح فرص الترويح عن النفس والترفيه والاستمتاع والاكتشاف وممارسة كافة الأنشطة والأنماط السياحية.

4- تتميز العديد من الجزر اليمنية بخصائص ومميزات طبيعية استثنائية، يمكن تأهيلها سياحياً في المستقبل لتكون منتجات سياحية متكاملة تتوفر فيها المنتجات والسلع والمرافق السياحية كالفنادق والمطاعم السياحية والملاعب الرياضية والحدائق، وتقدم كافة أنواع الخدمات وخدمات رعاية الأطفال التي تجذب وتستقطب العائلات والأسر السياحية وتلبي رغبات جميع السياح.

5- قيام صناعة سياحية حديثة مستدامة في الجزر اليمنية في المستقبل سيلعب دوراً رئيساً في التعريف بهذه الجزر وتراثها الحضاري الأثري والتاريخي والثقافي والأدبي والفني، وتساهم بفعالية في تطوير جميع مناطق هذه الجزر وتنمية مجتمعاتها وتحسين مستوى معيشة سكانها والتقليل من الفقر ومكافحة البطالة فيها وفتح آفاق واسعة للاستثمار فيها وفي نمو وازدهار وتطور وتسويق الصناعات والمنتجات المحلية.

6- الخدمات والسلع السياحية الحديثة المتطورة التي يجب توفيرها مستقبلاً في الجزر اليمنية لتلبية احتياجات السائحين تشكل مع مواردها السياحية الطبيعية والبشرية الحضارية والأثرية والتاريخية

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

والثقافية والفنية ارقى عناصر الجذب السياحي وأهم العوامل والقواعد والمقومات الرئيسة التي تقوم عليها صناعة وتنمية سياحية حديثة مستدامة فيها.

7- توضح هذه الدراسة بأن الدولة اليمنية والحكومات المتعاقبة في اليمن تبنت خلال أكثر من خمسة عقود زمنية مضت ولا تزال حتى اليوم تتبنى سياسات خاطئة تجاه الجزر اليمنية تسببت في حرمان هذه الجزر وافتقارها إلى أبسط الخدمات والمشاريع التنموية الضرورية في المجالات المختلفة وفي مقدمتها مجال السياحة، والسبب ان تلك الحكومات أوكلت شئون تلك الجزر ومسئولية إدارتها وتصريف شئونها على الأجهزة العسكرية والأمنية، ولطالما بررت تلك الحكومات، بصورة غير رسمية، بأن الضغوط عليها والتدخلات الأجنبية كانت أسباب قيامها بذلك، غير أن هذا لا يعفيها مطلقاً من مسئولية إهمالها المتعمد للجزر اليمنية وحرمانها من أبسط الخدمات، ولا يبرر تخلي تلك الحكومات التدريجي عن القيام بواجباتها ومسئولياتها في حماية وتأمين مضيق المندب والجزر اليمنية، وإعطاء الدول والقوات الأجنبية فرصة ومبرر السيطرة على موارده الاقتصادية تحت ذريعة حمايته وتأمين الملاحة الدولية ومكافحة القرصنة، التي كانت وما تزال تلك الدول والقوات الأجنبية تمارسها بطرق مباشرة وغير مباشرة.

8- في الوقت الحاضر يستحيل قيام تنمية سياحية حديثة متطورة في الجزر اليمنية بسبب الحرب الظالمة على اليمن والاحتلال الإماراتي الإسرائيلي للعديد من الجزر والموانئ اليمنية وإنشاء قواعد عسكرية ومدن سكنية أجنبية فيها، بدعم مستمر من الولايات المتحدة الأمريكية وعدد من الحكومات الغربية، وبسبب أعمال القرصنة البحرية في البحر الأحمر والبحر العربي التي تمارسها جهات تدعمها هذه القوى الأجنبية، وبسبب انعدام الأمن السياحي والأمن الملاحي في المياه الإقليمية والجزر والشواطئ اليمنية ومضيق باب المندب والتهديدات والتدخلات والاعتداءات الأجنبية المستمرة على اليمن.

التوصيات:

أهم وأول التوصيات هي:

1- إنهاء الحرب على اليمن وطرد القوات الأجنبية وإزالة القواعد العسكرية الأجنبية وتحرير الأراضي والجزر اليمنية المحتلة وتوفير الأمن السياحي في الأراضي والجزر اليمنية وتوفير الأمن الملاحي البحري وإنهاء التهديدات وأعمال القرصنة الإماراتية الإسرائيلية في كل من مضيق باب المندب

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- والبحر الأحمر والمحيط الهندي تعد أول وأهم التوصيات والشروط الضرورية اللازمة لقيام صناعة سياحية حديثة مستدامة في الجزر اليمنية.
- 2- يجب إيقاف سيطرة الأجهزة العسكرية والأمنية على الجزر اليمنية، ومنح السلطات المحلية في هذه الجزر صلاحيات إدارتها ووضع الخطط ورصد الموارد المالية لتنميتها وتطويرها سياحياً واجتماعياً وعلمياً وصحياً، وتوفير الخدمات السياحية.
- 3- بتشجيع السياحة الداخلية إليها وتطويرها والترويج لها.
- 4- الإسراع في إقامة مشاريع لتحلية المياه في الجزر اليمنية للتخلص من أزمة عدم توفر مياه الشرب والمياه العذبة بشكل عام التي تعاني منها غالبية هذه الجزر.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

قائمة المصادر والمراجع:

1. الظاهر (نعيم) 2001 م: مبادئ السياحة، عمان: دار المسيرة.
2. العروسي (د. محمد علي قاسم) مايو 2023: لموارد السياحية وعناصر الجذب السياحي في محافظة أرخبيل سقطرى اليمنية، المؤتمر العلمي الثاني - جامعة الحديدة: الجزر اليمنية أهمية جيوسراتيجية - تنوع حيوي - أطماع أجنبية؛ الفترة من 24-25 مايو 2023 م، الحديدة، اليمن.
3. العروسي (د. محمد علي قاسم) فبراير 2023: الارتباط التاريخي بين الموانئ اليمنية ودوره في نهضة طريق الحرير وتجارة البخور واللبان - منهجية الاستفادة من التجربة التاريخية في بناء شراكة معاصرة، كتاب اليمن والصين من طريق الحرير إلى مبادرة الحزام والطريق، دراسات بحثية، منظمة بركس يمن للدراسات والتنمية، مارس 2023م، ص 111-120.
4. العروسي (د. محمد علي قاسم) مارس 2021 م: موانئ السواحل الغربية في اليمن ودورها التاريخي في مقاومة العدوان، كتاب أبحاث المؤتمر العلمي الأول لجامعة الحديدة، جامعة الحديدة، الطبعة الأولى، من ص 630 إلى ص 661.
5. العروسي (د. محمد علي قاسم) مارس 202: مدخل إلى علم وصناعة السياحة الحديثة، الطبعة الأولى، صنعاء، اليمن.
6. العروسي (د. محمد علي قاسم) 2007: السياحة في اليمن - دراسة سياحية تاريخية، الطبعة الأولى، دار المتفوق للطباعة والنشر، صنعاء، اليمن.
7. الهمداني أبو محمد الحسن ابن احمد ابن يعقوب - توفي بعد سنة 334هـ/945م - (1990 م): صفة جزيرة العرب، الطبعة الأولى، تحقيق محمد علي الأكوع، بيروت.
8. دسوقي (عيسى السيد عيسى) 2021 م، التحليل الجيوبوليتيكي لموقع جزيرة سقطرى اليمنية - دراسة في تحليل دلائل القوة، مجلة كلية الآداب جامعة بور سعيد، العدد 17/يناير 2021م.
- 9- سالم (سيد مصطفى) 2006: البحر الأحمر والجزر اليمنية: تاريخ وقضية، دار الميثاق للنشر والتوزيع، صنعاء.
- 10- سعيد (وديع عبد الغني حوآخرون) < 2001: تأثير العوامل البيئية المختلفة على بنية تركيب الغطاء النباتي الطبيعي لمنطقة موري - جزيرة سقطرى، مجلة كلية التربية، العدد 3، جامعة عدن.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- 11- شوقي عبد القوي عثمان: تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية 41-904هـ - 661-1498م، سلسلة عالم المعرفة.
- 12- ناومكين (فيتالي) يناير 1978م: سقطرى جزيرة الأساطير، ترجمة خيرى جعفر الضامن، نشر دار الكتب الوطنية هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، أبو ظبي، 2015.

التقارير:

1. الجهاز المركزي للإحصاء: التقرير الإحصائي للجزر اليمنية، 22 يناير 2007، صنعاء؛ رئاسة الجمهورية: تقرير المركز الوطني للمعلومات.
2. هيئة حماية البيئة: التقرير الوطني الخامس للتنوع البيولوجي في اليمن، صنعاء، اليمن، 2014م.

المراجع والمصادر الأجنبية:

1. Miller, T. and Morris, M. 2004: "The Ethno flora of the Socotra Archipelago", Royal Botanic Garden of Edinburgh.
2. UNESCO January 6003, Proposal for inclusion in the World Heritage List, "Socotra Archipelago".

الأشكال والصور:



شكل 2: جزر أرخبيل سقطرى اليمنية ومكوناتها الإدارية (موقع منظمة اليونسكو)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية



شكل 1: موقع جزر أرخبيل سقطرى في المحيط الهادي (موقع التراث العالمي لليونسكو)



صورة 1: شجرة دم الأخوين موطنها الأصلي والوحيد في العالم جزيرة سقطرى اليمنية (منظمة اليونسكو)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية



صورة رقم 2 صورة بالأقمار الصناعية تبين موقع جزيرة ميون في مضيق باب المندب (هيئة الجزر اليمنية)



صورة رقم 3 الفنار التاريخي في جزيرة ميون (موقع جزيرة ميون)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية



صورة رقم 4 منظر عام من البحر لجزيرة ميون في مضيق باب المندب (هيئة الجزر اليمنية)



صورة رقم 5 منظر عام يبين الواجهات الخارجية وقباب الجامع الكبير في مدينة كمران عاصمة جزيرة كمران

دور الجزر والسواحل والمياه اليمنية في تنمية الإقتصاد اليمني

The role of Yemeni islands, coasts and waters in the development of the Yemeni economy

عبد الله محمد علي الحُماني - باحث في كلية القانون - جامعة إب - اليمن - abdullahahomani65@gmail.com

داوود علي أمين الحبيشي - باحث في كلية القانون - جامعة إب - اليمن - Daood.776583878@gmail.com

يوسف عبد الله عبده الفقيه - باحث في كلية القانون - جامعة إب - اليمن - alfqhyhsf130@gmail.com

الملخص: تقع الجمهورية اليمنية في جنوب غرب كلا من الجزيرة العربية وقارة آسيا وتتمتع بموقع إستراتيجي لاسيما موقع اليمن البحري الذي يحوي مجموعة كبيرة من الجزر اليمنية، وشريط طويل من الساحل اليمني جنوباً وشرقاً، ومما زاد في أهميته هو إتصاله بمحيط وبحرين وخليج ومضيق بحري (المحيط الهندي والبحر العربي وخليج عدن ومضيق باب المندب والبحر الأحمر)؛ ويهدف الباحثون بإستخدام المنهج الوصفي التحليلي إلى مناقشة التساؤل الآتي: ما هو دور الجزر والسواحل والمياه اليمنية، في تنمية الإقتصاد اليمني، ومن ثم يتوصل الباحثون إلى مجموعة من الاستنتاجات والتوصيات.

الكلمات المفتاحية: موقع اليمن البحري، باب المندب، الجزر اليمنية، سقطرى، الإقتصاد اليمني.

Abstract: The Republic of Yemen is located in the southwest of both the Arabian Peninsula and the continent of Asia. It enjoys a strategic location especially the maritime site of Yemen, which contains a large group of Yemeni islands and a long strip of the Yemeni coast in the south and east. What increased its importance is its connection to the Indian Ocean, the Arabian Sea, the Gulf of Aden, the Bab al-Mandab Strait and the Red Sea). The researcher's arms - by using the analytical descriptive approach - to discuss the following question: What is the role of Yemeni islands, coasts and waters in developing the Yemeni economy? The researchers reach a set of results and recommendations.

Keywords: Yemen's maritime site, Yemeni waters, Yemeni islands, Socotra, development, Yemeni economy.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:

يأخذ الموقع البحري اليمني لقب الموقع الإستراتيجي بإمتياز، ذلك أنه يقع في الركن الجنوبي الغربي من الجزيرة العربية وقارة آسيا، وفي جنوب الشرق الأوسط ويجاور الشرق الأفريقي، ويمثل البوابة الجنوبية لكل من البحر الأحمر وكذا جزيرة العرب والشرق الأوسط والذي فيهما أكبر مخزون في العالم من النفط والغاز. كما يتميز بأنه يجاور مكونات مائية عدة فهو يطل على بحرين وخليج ومضيق ومحيط بحري (خليج عدن، المحيط الهندي، البحرين الأحمر والعربي، مضيق باب المندب)، الأمر الذي جعله يمتلك شريطاً ساحلياً يبلغ (2500) كم، مشكلاً جبهتين مائيتين: الجبهة الغربية تشمل الساحل الغربي الممتد من سواحل ميدي في حجة إلى باب المندب وتحديداً صخرة موسى وجزيرة ميون بمديرية ذباب في تعز، والجبهة الجنوبية تمتد من باب المندب حتى الحدود مع عمان؛ وتقع على طول هذا الشريط العديد من الجزر اليمنية كسقطرى وميون وحنيش وكمران، وكذا العديد من الموانئ التجارية كميناء المخاء، الحديدية، بلحاف، عدن، وموانئ أخرى.

هذا الموقع البحري جعل اليمن يحظى بأهمية إستراتيجية متعددة الجوانب لاسيما الجانب الإقتصادي، إذ يعد محطة لمرور السفن التجارية؛ فحركة الملاحة البحرية تمر منه لتعبر من دول الشرق إلى الغرب والعكس؛ كما يشرف اليمن على الملاحة البحرية في مضيق باب المندب، ويملك على مدخله جزيرة ميون "بريم" التي تشطره لقسمين: القسم الشرقي (مضيق اسكندر)؛ ويعد من المياه الداخلية اليمنية ولليمن السيادة الكاملة عليه، والقسم الغربي (المضيق الدولي) فيتميز بأنه عميق وعريض يتسع لمرور السفن فيه ذهاباً وإياباً في آن واحد، الأمر الذي يجعله في المرتبة الثالثة عالمياً من حيث حركة الملاحة البحرية فيه.

كما تتمتع اليمن بمياه إقليمية ومنطقة اقتصادية خالصة وجرف قاري على طول امتداد شريط الساحل اليمني، وتأتي أهمية هذه المكونات البحرية اليمنية (جزر، سواحل، مياه بحرية)، من الناحية الإقتصادية في أنها تساهم بشكل فعال في دفع عجلة التنمية الإقتصادية نحو الإزدهار من خلال عدد من المقومات الإقتصادية التي تزدهر بها هذه المكونات، كالثروة السمكية والمعادن والثروة الطاقوية والطاقة البحرية المتجددة التي يمكن استغلالها من حركة هذه المياه اليمنية.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

هدف الدراسة:

تسعى الدراسة إلى تحقيق أهدافها المتمثلة في التعرف إلى دور الجزر والسواحل والمياه اليمنية في تنمية الإقتصاد اليمني، وإلى أبرز تلك الجزر، وتشخيص دور المياه البحرية والسواحل اليمنية في تنمية الإقتصاد اليمني.

منهج الدراسة:

من خلال المنهج الوصفي التحليلي - في استقراء وتحديد هذه المكونات البحرية اليمنية من جزر وسواحل ومياه بحرية يمنية، ومن ثم تحليل الأدوار التي تقوم بها في تنمية الإقتصاد اليمني.

مشكلة الدراسة:

تظهر في التساؤلات الآتية:

- 1 - ما هي أبرز الجزر اليمنية وما دورها في تنمية الإقتصاد اليمني؟
- 2 - ما دور المياه البحرية والسواحل اليمنية في تنمية الإقتصاد اليمني؟

خطة الدراسة تتمثل في المبحثين التاليين:

المبحث الأول: الجزر اليمنية ودورها في تنمية الإقتصاد اليمني.

المبحث الثاني: السواحل والمياه البحرية اليمنية ودورها في تنمية الإقتصاد اليمني.

المبحث الأول: الجزر اليمنية ودورها في تنمية الإقتصاد اليمني:

أ- عدد الجزر اليمنية:

تمتلك الجمهورية اليمنية ساحلاً بحرياً ممتداً من ميدى في البحر الأحمر إلى المكلا على البحر العربي، وبطول يبلغ (2500) كم²، وقد أدى هذا الامتداد البحري إلى امتلاك اليمن؛ لمجموعة كبيرة من الجزر المنتشرة على امتداد البحرين: الأحمر والعربي، وأشار تقرير الجهاز المركزي للإحصاء أن هذه الجزر عددها (٢١٦) جزيرة، موزعة في أربعة قطاعات رئيسية¹ حيث يشمل قطاع البحر الأحمر (181)

¹ وتقسياً ٩ قطاعات هي: ١- قطاع جزر ميدي ٢- قطاع جزر اللحية ٣- قطاع جزر كمران ٤- قطاع جزر جبل الطير وجبل الزبير ٥- قطاع جزر زفر وحنيش ٦- قطاع جزر باب المندب ٧- قطاع جزر خليج عدن ٨- قطاع جزر بئر علي (قطاع البحر العربي) ٩- قطاع جزر المحيط الهندي (قطاع أرخبيل سقطرى). (بامطرف، ٢٠٠٦م، ص ٥٥)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

جزيرة، وقطاع خليج عدن (٢٣) جزيرة، وقطاع البحر العربي (5) جزر، بالإضافة إلى قطاع المحيط الهندي الذي يضم (7) جزر، وأفاد التقرير أن هناك (17) جزيرة، مأهولة فقط من إجمالي الجزر اليمنية البالغ عددها (216) جزيرة، ما يشير إلى عدد (199) جزيرة غير مأهولة¹. (الجزر اليمنية، موسوعة المحيط، ٢٠٠٧م)، تقرير صادر عن الجهاز المركزي للإحصاء، ٢٠٠٧م، ووفقاً للتقديرات الأولية تصل المساحة الكلية لجزرنا اليمنية إلى ٢١,٠٠٠ كم مربع تقريباً (عوض بامطرف، ٢٠٠٦ م، ص ٢٧)

ب- أهم الجزر اليمنية:

١/ جزر أرخبيل سقطرى (قطاع المحيط الهندي) :

سقطرى هي أرخبيل يماني مكون من ست جزر على المحيط الهندي قبالة سواحل القرن الأفريقي بالقرب من خليج عدن، يشمل الأرخبيل جزيرة رئيسية وهي سقطرى، وخمس جزر أخرى هي درسة وسمحة وعبدالكوري وصيال عبد الكوري وصيال سقطرى ، وسبع جزر صخرية وتعتبر جزيرة سقطرى أكبر الجزر العربية واليمنية، وتبلغ مساحتها حوالي (3,650 كم2)، ويبلغ طول شريطها الساحلي (300) كم، وتبعد بمسافة (510) كم، من الساحل اليمني في البحر الأحمر العربي، ويبلغ ارتفاعها (5000) قدم تقريباً، وفي ٣ أكتوبر من عام 2013م، أصبح أرخبيل سقطرى محافظة مستقلة عن محافظة حضرموت، وعاصمة الجزيرة هي حديبو؛ وتأتي أهمية هذه الجزيرة من موقعها الجغرافي المتوسط بين سواحل اليمن وعمان في الشمال، والسواحل الأفريقية في الغرب، والسواحل الهندية في الشرق، وتشكل بهذا الموقع المتوسط ملتقى للطرق البحرية الملاحية بين الشرق والغرب (دسوقي، ٢٠٢١، ص ٦٤٨، ٦٦٠؛ غزيل، ٢٠٢١، ص ٢٤٧؛ عباس، ١٩٩٦م، ص ٥٦).

٢ / قطاع جزر البحر الأحمر: يتكون هذا القطاع من أكثر من (180) جزيرة، ويشمل هذا القطاع الرئيسي عدداً من القطاعات الفرعية هي قطاع ميدي وقطاع حنيش وقطاع كمران وقطاع باب المندب، ونتكلم عن بعض الجزر الهامة في قطاع البحر الأحمر فيما يلي:

¹ وأوضح التقرير حسب البيانات المدونة على أن محافظة الحديدة تأخذ النصيب الأكبر من عدد الجزر اليمنية حيث توجد بها (112) جزيرة منها (5) جزر مأهولة، ثم تليها محافظة حجة (67) جزيرة، ثم محافظة عدن (23) جزيرة، ومحافظة حضرموت (7) جزر، ثم محافظة شبوه (5) جزر، وتأتي محافظة تعز في ذيل القائمة، حيث توجد بها جزيرتين فقط حسب الإحصائيات.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المنذب والجزر اليمنية

أ. جزيرة ميون "بريم": تعد من أهم الجزر اليمنية التي تقع في نهاية البحر الأحمر وتتوسط مضيق باب المنذب وتتحكم بالملاحة فيه، وتبلغ مساحتها حوالي (5) ميل مربع (13 كم مربع)، ويبلغ أعلى ارتفاع بالجزيرة نحو (245) قدم، وطولها (3) ميل، وعرضها (2) ميل، وتقسم جزيرة ميون مضيق باب المنذب إلى ممرين شرقي وغربي، وهي جزيرة صخرية بركانية وحادة جافة المناخ، أما الجزء الشمالي منها تكسوه الرمال وتتخلله بعض الأحجار (غزيل، 2021م، ص 244؛ عباس، 1996، ص 53).

ب. جزر أرخبيل حنيش: جزر حنيش أو أرخبيل حنيش يتكون من مجموعة من الجزر الصغيرة عدا ثلاث جزر كبيرة هي: حنيش الكبرى، وحنيش الصغرى، وجبل زقر، وتتميز جزر حنيش بإطلالتها على محافظة الحديدة الساحلية، وتأتي أهميتها من كونها البوابة الفرعية اليمنية للسيطرة على الملاحة البحرية داخل البحر الأحمر، فهي تتكامل مع جزيرة ميون في فرض التحكم والسيطرة الكاملة على حركة الملاحة عبر مضيق باب المنذب؛ وأكبر جزر حنيش هي جزيرة زقر، بمساحة (120) كم²، تليها جزيرة حنيش الكبرى بمساحة (65) كم²، ولهذه الجزر أهمية إستراتيجية تكمن بوصفها نقاط تكتيكية للسيطرة و مراقبة الحركة الملاحية للسفن المارة في مضيق باب المنذب؛ ويتميز الأرخبيل بوجود الشعب المرجانية وفيها أماكن لصيد الأسماك المتنوعة (العزير، 2022م، ص 84؛ غزيل، 2021م، ص 247؛ عباس، 1996م، ص 53).

ج. جزيرة كمران: وتعد من أكبر الجزر اليمنية الواقعة على الجزء الشمالي لمضيق باب المنذب وتبلغ مساحتها (104) كم²، وهي جزيرة أهلة بالسكان وكانت تسمى قديماً حصن ملوك تهامة؛ وتعد جزيرة كمران أحد مديريات محافظة الحديدة وتبعد عن ميناء الصليفي الهام بحوالي (6) كم؛ وتنتشر حول الجزيرة جزر صغيرة منها جزيرة العقبان الكبرى وجزيرة العقبة الصغرى، وجزيرة الفضي، وجزيرة الريشة، وجزيرة راس مجاملة وجزيرة عثمان رامز وغيرها (سلام، 2021م، ص 244؛ عبد الكريم، 2022م، ص 78 - 82).

د. جزيرة الدويمة: وهي من مجموعة جزر ميدي وقريبة من ساحل ميدي وتعتبر هذه الجزيرة نقطة إنطلاق لمجموعة الجزر في منطقة ميدي، وتقع غرب مدينة ميناء ميدي القديم وهي غير مأهولة بالسكان ومساحتها تقدر بحوالي (3) كم² (قحطان، د. ت، ص 24).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

هـ. **جزر جبل الزبير:** وهي عبارة عن ثمان جزر تبعد مسافة (37) ميل بحري، عن الحديدية ويبلغ ارتفاع أكبر جزرها (244) متر، هذه الجزيرة تتكون من ثمان جزر إذ تقع في شمال غرب الجزيرة جزر جاييس بوك ودودج وتابلي بك وسادلي والجزيرة المنخفضة وجزيرة تيسبا والمتصلة أما على جنوب غرب الجزيرة تقع جزيرة سينتريك او قمة الوسط؛ تبرز أهميتها في امكانيه الاشراف على الخطوط الملاحية في تلك المنطقة ويمكن تحقيق مراقبة هذه الجزيرة لكل التحركات البحرية. (عباس، ١٩٩٦م، ص ٤٢)

و. **جزيرة طقفاش (انتو فيش):** وهي من أكبر الجزر الموجودة في مواجهة ميناء اللحية في مديرية اللحية التابعة لمحافظة الحديدية وتبلغ مساحتها (35) كم، وتبعد (22) كم غرب ميناء اللحية، ويبلغ إرتفاعها (26) قدم عن سطح البحر، وتجاورها من الغرب جزيرة كتامة ومن الشرق جزيرة بوارد ومن الشمال الشرقي جزيرة حمر (شهاب ، ١٩٩٦م، ص ٤٨).

٣ / **قطاع خليج عدن:** ويحوي هذا القطاع أكثر من (22) جزيرة يمنية، وسنتكلم عن بعض أهم هذه الجزر كما يلي:

أ- **جزيرة جبل العزيز:** وتعد هذه الجزيرة أكبر الجزر الواقعة بالقرب من سواحل عدن ورأس عمران وتقع بينهما وتبعد عن رأس عمران (1) كم، وهذه الجزيرة غير مأهولة بالسكان وهي عبارة عن جزيرة صخرية بركانية وجوارها جزيرتي الصغيرة والكبيرة (قحطان، د. ت، ص ٣٧).

ب- **جزيرة عدن وصيرة:** تتحكم جزيرة عدن بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر وتشرف على مضيق باب المندب، وفيها خليج عدن الذي يعد المدخل الطبيعي لمضيق باب المندب وجزره، كما يوجد فيها قلعة صغيرة تشكل موقعا استراتيجيا مهما كونها تتحكم بمدينه عدن، وتوجد في هذه المنطقة أيضا جزيرة صيرة والتي تعتبر كالحارس الامين تجاه مدينة عدن لذا تعتبر الجزيرة الأهم في قطاع جزر خليج عدن، وكذا جزر سليل والمربعة والطويلة وهي جزر صغيرة وصخرية وفيها صخور بارزة تنتشر في منطقة عدن الصغرى (غزيل، ٢٠٢١م؛ عباس، ١٩٩٦).

٤ / **جزر قطاع البحر العربي:** يتكون هذا القطاع من حوالي (5) جزر يمنية، ومن أهمها جزيرة صوخا الواقعة بالقرب من محافظة شبوة.

جزيرة صوخا: تعد أكبر الجزر المنتشرة في المياه الإقليمية لمنطقة بئر علي في شبوة تقع جنوب منطقة بئر علي في محافظة شبوة وتبعد عن منطقة بئر علي بحوالي (5.10) كم وهي غير مأهولة بالسكان،

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وتجاورها بعض الجزر أهمها جزيرتي غزيرين الصغرى والكبرى وجزيرة حلانية. (قحطان، د. ت، ص 39)

المطلب الثاني / أهم مقومات الجزر اليمنية ودورها في تنمية الاقتصاد اليمني:

أ / دور الجزر اليمنية بشكل عام في تنمية الاقتصاد اليمني:

تتوافر في الجزر اليمنية مقومات طبيعية كالمرتفعات الجبلية والشواطئ الرملية والأحياء المائية، كأسماك الزينة والشعاب المرجانية وتعد شواطئ هذه الجزر من أمتع الشواطئ وبالتالي فإن توفر هذه المقومات جعلت الجزر اليمنية مؤهلة للعديد من الاستثمارات والسياحة ويمكن توضيح ذلك في النقاط الآتية:

١ / الثروة السمكية والصدفية والشعاب المرجانية في الجزر اليمنية ودورها في تنمية اقتصاد اليمن:

المنطقة البحرية المحيطة بالجزر اليمنية تعتبر من أغنى مناطق الصيد في العالم حيث يعيش فيها ما يزيد عن (1200) نوع من الأسماك في البحر الأحمر أغلبها صالحة للاستعمال البشري والحيواني؛ بالإضافة إلى تواجد (3000) نوع من الشعاب المرجانية، وبإمكان اليمن أن يصدر ما يقارب (350,000 - 400,000) طن من الأسماك سنوياً، ومع ذلك فإن الإنتاج في هذا القطاع ضئيل للغاية وغير مطور ويقتصر على صيادين وأصحاب قوارب صغيرة حيث يصدر اليمن فقط ما يقارب (258. 8 ألف) برميل يومياً، ويشكل قطاع الأسماك (1.3%) من الناتج المحلي الإجمالي، وهو من القطاعات الواعدة ومن الممكن توظيف الموارد السمكية الكبيرة لتحقيق الأمن الغذائي وتوفير الوظائف والتصدير للخارج؛ ووفقاً للمسح الميداني للجزر اليمنية الذي قامت به الهيئة العامة لتنمية الجزر اليمنية - فإن الجزر اليمنية تحتوي على مستنقعات أشجار المانجروف التي يصل طولها من (2-5) متر؛ بالإضافة إلى الشعاب المرجانية، التي تتعدد أنواعها على طول خط سواحل الجزر اليمنية، فمنها ما يسمى بالقطع المرجانية، والشعاب المرجانية الهامشية؛ إضافة إلى الشعاب المرجانية القاعية؛ وإلى جانب ذلك تعد الجزر والمياه اليمنية من المناطق البحرية الغنية بالثروة الصدفية ذات المحاور، وتقدر هذه الثروة بوجود حوالي (500) نوعاً من الرخويات، وحوالي (200) نوعاً من الروبيات، و (20) نوعاً من الثدييات البحرية، وتوجد هذه الأنواع بكثرة وبكميات تجارية مع العلم أن بعض هذه الأصداف صالحة للأكل (موسوعة المحيط، مرجع سابق؛ قحطان، د. ت، ص7)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

أي أن، لكل ما سبق أثر في اقتصاد اليمن، إذ يمكن استغلال الشعاب المرجانية في مختلف الصناعات والإستخدامات واستغلال ثروة السمك في التصدير إلى الخارج فكل ذلك سيوفر المال لليمن من العملة الوطنية والعملات الأجنبية.

٢ / الثروات المعدنية:

مختلف المصادر والدراسات التي تعني بالبحر الأحمر والبحر العربي تشير إلى وجود العديد من الثروات المعدنية والمواد الخام خصوصا النفط الخام إلا أنه حتى الآن لا توجد دراسات واستكشافات محددة لهذه الثروات. (قحطان، د. ت، ص ٧)

كما يوجد في اليمن العديد من مواقع الرمال السوداء الحاوية لمعادن ثقيلة اقتصادية مثل الإلمنايت، الروتايل، الزركون، والمونازايت وغير ذلك، وذلك على طول ساحلي البحر العربي والبحر الأحمر، حيث يصل احتياطي الرمال السوداء الحاوية للمعادن الثقيلة في اليمن إلى حوالي (500) مليون طن.

٣ / السياحة في الجزر اليمنية ودورها في تنمية الإقتصاد اليمني:

هناك بعض الجزر اليمنية الأهلة بالسكان والتي تتمتع بتضاريس ومناخ وطبيعة جغرافية متميزة، الأمر الذي يجعل منها وجهة سياحية أمام السياح من الداخل والخارج، فكثيراً ما يطمح الإنسان إلى السياحة في الشواطئ والجزر ليتمتع بمنظر البحر وحركة أمواجه، ومنظري الشروق والغروب فيه، وركوب القوارب والسباحة عليه وكل هذا - إلى جانب إقامة بنية تحتية للإستثمار السياحي من قبل الدولة كالفنادق والقوارب وغيرها - يشكل عاملاً إيجابياً يسهم في دفع عجلة التنمية الاقتصادية نحو التقدم والازدهار.

٤ / إقامة المشروعات الإستثمارية في الجزر اليمنية ودور ذلك في تحقيق التنمية للإقتصاد اليمني:

إن الجزر اليمنية تتمتع بمواقع رائدة في حركة الملاحة البحرية التجارية الدولية؛ إذ تقع على خط الملاحة البحرية من الشرق إلى أوروبا وأفريقيا والغرب، وهذه المواقع ذو إستراتيجية إقتصادية يمكن استغلالها بما يدفع بإقتصاد اليمن للتقدم نحو القمة والريادة، ولتحقيق ذلك يتطلب توافر عدد من المقومات منها؛ على سبيل المثال: إقامة الأسواق والمراكز والمحطات التجارية في بعض الجزر كسقطرى وميون وكمران وغيرها، وإنشاء محطات ترانزيت للنقل التجاري البحري لاسيما في سقطرى وميون.

إن استغلال هذه المكونات البحرية (الجزر والسواحل اليمنية)؛ في إقامة المشروعات الإستثمارية منها على سبيل المثال: إقامة مراكز تسويق وتصريف المنتجات البحرية اليمنية، وإقامة مناطق تجارية

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

حرة في بعض هذه المكونات المناسبة كجزيرة كمران، وإنشاء مراكز تموين للسفن في الجزر اليمنية الإستراتيجية، وتعزيز تجارة الترنزيت لاسيما في جزيرتي سقطرى وميون؛ كل ذلك يساهم بشكل فعال في توظيف العمالة اليمنية، والتخفيف من وطأة البطالة بين أوساط القوى العاملة، وكذا جذب رؤوس الأموال الإستثمارية، ومن الناحية المالية يساهم في توفير العملات الصعبة من النقود الأجنبية، وكل هذا يعني دفع وتحريك عجلة التنمية الإقتصادية (بامطرف، ٢٠٠٦م، ص ٣٢).

المطلب الثالث / دور بعض الجزر اليمنية في تنمية الإقتصاد اليمني:

أ / دور جزيرة سقطرى في تنمية الإقتصاد اليمني:

جزيرة سقطرى هي كبرى جزر العالم العربي وإحدى أكبر جزر الجزء الغربي من المحيط الهندي وتلقب هذه الجزيرة بالجزيرة العذراء، ويمتاز أرخبيل هذه الجزيرة بطبيعة ساحرة، تزخر بعدد من المميزات من أهمها:

- 1 - خصبة التربة وهذا يعني إمكانية زراعتها.
- 2 - ذات ثروة حيوانية وتنوع حيوي فريد حيث تعد موطناً للعديد من أنواع الطيور والحشرات والحياء البرية والمائية؛ فهناك أنواع من الطيور مستوطنة ونادرة؛ وبالتالي فإن هذه الجزيرة تسمى كنز الطيور والنباتات النادرة.
- 3 - ذات تنوع نباتي فريد، لاسيما النباتات الطبية من أهمها: الصبار؛ المستعمل كمادة مسهلة، والمرنحة؛ ويستعمل كمطهر للجروح، وحبة العين يستعمل لمعالجة الرمذ، والعطوه؛ يستعمل لمعالجة الجروح المزمنة، واللبان؛ يستعمل لمعالجة كثير من الامراض، ودم الاخوين او عريب؛ تستخدم في إعداد طلاء التلميع، وتستخدم فصوصها الحمراء كمادة ملونة وتضاف الى مساحيق الاسنان الطبية كمطهر، كما تستخدم لوقف النزيف؛ إلى جانب النباتات العطرية النادرة؛ إذ تتميز الجزيرة بكونها المنطقة الوحيدة في العالم التي تحتضن أكبر تجمع للنباتات المستوطنة فهناك أكثر من (270) نوع من هذه النباتات، كما تعد الجزيرة مستوطنة، ولا وجود لها في أي قطر من العالم، الأمر الذي يضع سقطرى من الجزر العشر الأكثر تنوعاً في العالم.
- 4 - ذات ثروة سمكية.

ومما سبق؛ تناوله من مقومات ومميزات جزيرة سقطرى، فإنه يضعها على قائمة آخر مستودعات الطبيعة البكر على وجه المعمورة، الأمر الذي جعل هذه الجزر متحفاً للتاريخ

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الطبيعي، ومرتكزاً للسياحة البيئية؛ ومما زاد في أهمية الجزيرة إقتصادياً أنها تحوي مخزونات نفطية مكتشفة وجزيرة؛ كل هذه العوامل يمكن أن تشكل مركزاً هاماً للإستثمار الدولي متعدد الأغراض؛ وتتوافر في الجزيرة المواقع السياحية العديدة والخلابة؛ مما يؤكد إمكانية أن تدعم الإستثمار في المجال السياحي (موسوعة المحيط، مرجع سابق؛ عباس، ١٩٩٦، ص ٦٢؛ الصوفي، د. ت، ص ٤ - ١١؛ دسوقي، ٢٠٢١م، ص ٦٤٧ - ٦٥٤)؛

كما أن وجود مجموعة قليلة من الخلجان في هذه الجزيرة يمكن استغلالها كموانئ طبيعية وهي: خليج بندرفقه في الشرق، وخليج عنبه تماريدا في الشمال، وخليج بندر قلنسيه في الغرب، وخليج شربرب في الغرب، وخليج أرسل في الجنوب (ويكيبيديا، مرجع سابق) وفي إطار ماسبق؛ يعني أن خصوبة التربة وتعدد النباتات والثروة السمكية والحيوانية والشعاب المرجانية، تسهم في إمكانية تفعيل الزراعة والصيد والسياحة في هذه الجزيرة وبالتالي تنمية الإقتصاد اليمني، فالزراعة توفر منتجات يمكن تصديرها للخارج، وتحقق مع الثروة السمكية والحيوانية إكتفاء ذاتي في المنطقة الزراعية، وأما السياحة فتوفر رصيد نقدي وطني وأجنبي وهذا يدفع الإقتصاد اليمني نحو التنمية.

ب / دور جزيرة كمران في تنمية الإقتصاد اليمني:

تتميز جزيرة كمران بموقعها الجغرافي الهام في البحر الأحمر، مما يشكل زخماً للسفن التي نمر ذهاباً واياباً من جوارها، والذي يعد حزاماً أمنياً للمنطقة الإقتصادية لليمن ككل، وميناء الصاليف واللحية بشكل خاص، كما تتميز جزيرة كمران بأن لها أهمية اقتصادية، كونها تحتضن العديد من الثروات والمقومات الاقتصادية المختلفة؛ كالثروة النفطية والملح والشعب المرجانية؛ فضلاً عن الثروة الحيوانية والسمكية؛ وتنتشر حول الجزيرة جزر صغيرة منها: جزيرة العقبة الكبرى، وجزيرة العقبة الصغرى، وجزيرة الفضى، وجزيرة الريشة، وجزيرة رأس مجاملة، وجزيرة عثمان رامت و غيرها؛ فضلاً عن، أن هذه الجزيرة تعد مناسبة لإقامة مناطق حرة كونها صالحة لمهبط جوي للطائرات، ومرافئ للسفن، وتميزها بمناخ ملائم. ومما سبق؛ فإن هذه المقومات تعد مهمة جداً لإنماء إقتصاد اليمن المنهار (غزيل، ٢٠٢١م، ص ٢٤٤؛ العزيز، ٢٠٢٢م، ص ٧٨ - ٨٢؛ موسوعة المحيط، مرجع سابق).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ت / جزر حنيش ودورها في تنمية الإقتصاد اليمني:

تتميز جزر حنيش؛ بإطلالتها على محافظة الحديدة الساحلية، وتأتي أهميتها من كونها البوابة الفرعية اليمنية للسيطرة على الملاحة البحرية داخل البحر الأحمر، فهي تتكامل مع جزيرة ميون في فرض التحكم والسيطرة الكاملة على حركة الملاحة عبر مضيق باب المندب؛ وأكبر أرخبيل حنيش هي؛ جزيرة زقر بمساحة (120) كم²، تليها جزيرة حنيش الكبرى بمساحة (65) كم²، وهذه الأخيرة غنية بالمعادن الطبيعية، كما توجد فيها كميات هائلة من النفط، ولها أهمية إستراتيجية تكمن بوصفها نقاط تكتيكية للسيطرة ومراقبة الحركة الملاحية للسفن المارة في مضيق باب المندب؛ ويتميز موقع جزر أرخبيل حنيش -ككل- بقربها من مناطق التنقيب عن النفط في الساحل والجزر اليمنية، فهي قريبة من جزيرة كمران، ومن مديرية اللحية التي تم إجراء المسح الجيولوجي فيها، من قبل شركات بريطانية بموافقة الدولة العثمانية سابقاً، كما يتميز الأرخبيل، بوجود الشعب المرجانية، وفيها أماكن لصيد الاسماك المتنوعة. (العزير، ٢٠٢٢م، ص ٨٤؛ غزيل، ٢٠٢١م، ص ٢٤٧؛ عباس، ١٩٩٦م، ص ٥٣)

أي أن؛ المعادن والشعب المرجانية والنفط المشجع في هذه الجزيرة؛ تعد من عوامل النهوض بالإقتصاد اليمني نحو الأمام، إذا ما تم استخدام واستغلال هذه المقومات بشكل مناسب.

ث / جزيرة الدويمة ودورها في الإقتصاد اليمني:

تقع هذه الجزيرة في منطقة ميدي، المنطقة الحدودية بين اليمن والسعودية، لذا فمن الممكن أن تستقطب أعداداً كبيرة من السياح اليمنيين والسعوديين والأجانب (فحطان، د. ت، ص ٢٤)

المبحث الثاني: دور السواحل والمياه اليمنية في تنمية الإقتصاد اليمني:

تمتلك الجمهورية اليمنية شريط ساحلي يبلغ طوله (2500) كم، من سواحل ميدي في حجة حتى الحدود اليمنية العمانية على البحر العربي؛ وبجانب هذا الشريط يمتلك اليمن - وفقاً لقانون البحار الدولي وقانون الأقليم البحري اليمني - حزاماً طويلاً من المياه البحرية الإقليمية في نفس طول هذا الشريط الساحلي اليمني، ويبلغ مساحته (12) ميلاً بحرياً¹، وتقاس من خط الأساس المستقيم، أو من أدنى مستوى لمياه

¹ الميل البحري: ١٨٥٢ متر (مادة ٢، قانون البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري اليمني)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الجزر المنحسرة الممتدة على طول الساحل¹ (مادة ٤، قانون الإقليم البحري، ١٩٩١م). وكذا يملك منطقة متاخمة تبدأ منذ بداية البحر الإقليمي حتى (24) ميلاً بحرياً على طول الشريط الساحلي، وفي نفس الوقت لليمن منطقة اقتصادية خالصة تبدأ من خط الأساس الذي يقاس منه البحر الإقليمي حتى امتداد (200) ميل بحري، وكذا تمتلك اليمن جرفاً قارياً باطن هذه المكونات البحرية اليمنية؛ ويكون لليمن في هذه المكونات الحق في استكشاف وإدارة واستغلال الثروات الطبيعية المتجددة وغير المتجددة والحفاظ عليها. (المواد ١٢، ١٤، ١٥، ١٧ من قانون الإقليم البحري)؛ كما تمتلك اليمن إقليم بحري ومنطقة متاخمة ومنطقة اقتصادية خالصة وجرف قاري لكل جزيرة من الجزر اليمنية (الإقليم الجزري) وتقاس وفقاً للقواعد السابقة²؛ وتبلغ المساحة البحرية اليمنية للمياه الإقليمية والاقتصادية والجرف القاري في البحر الأحمر وخليج عدن وبحر العرب وأرخبيل سقطرى (1,225,000) مليون ومائتين وخمسة وعشرون ألف كم مربع، وهي ضعف المساحة البرية لليمن المقدرة بـ (555000 كم مربع) (الفتاح، اليمن. . . إبتكار مشروع استراتيجي الأول من نوعه في تأريخ اليمن، ٢٠٢١م، <https://magzenprojects.com/news.php?id=56>)

ومما تجدر الإشارة إليه؛ أن اليمن يمكنه القيام بإصلاح القناة الشرقية في مضيق باب المندب (قناة إسكندر)، واستغلالها كمر بحري خاص به، كونها تدخل في مياهه الداخلية ومن ثم استغلالها والجزر اليمنية على سواحل البحر الأحمر في مصالحه وتنمية اقتصاده.

المطلب الأول / دور السواحل اليمنية في تنمية الإقتصاد اليمني:

ينبع دور السواحل في تنمية الإقتصاد اليمني من قابلية السواحل للإنشاء الإستثماري الصناعي والإستثمار السياحي، إذ يمكن الإستثمار فيها من خلال إقامة منشآت صناعية ترفد الإقتصاد اليمني بالمال الوطني

¹ وفي كيفية قياس خط الأساس تنص المادة ٥ من قانون البحر الإقليمي على أنه " يكون تحديد خطوط الأساس التي يقاس منها البحر الإقليمي للجمهورية على النحو التالي: أ - إذا كان البر أو شاطئ البحر مكشوفاً بأكمله - أدني حد لانحسار المياه عن الساحل. ب - في حالة الجزر الواقعة في حلقات مرجانية أو الجزر المحاطة بشعاب مرجانية - خطوط ترسم من أدنى مستوى لمياه الجزر للشعاب المرجانية في اتجاه البحر. ج - في حالة وجود خليج مواجه للبحر خطوط ترسم في أحد طرفي الأرض - من مدخل الخليج إلى الطرف الآخر. د - في حالة وجود ضحضاح لا يبعد كثيراً عن اثنتي عشر ميلاً بحرياً من البر أو من جزيرة يمنية - خطوط ترسم من اليابسة أو من الجزيرة على طول الحافة الخارجية للضحضاح. هـ - في حالة وجود ميناء أو مرفأ في مواجهة البحر - خطوط ترسم على طول الجانب المواجه للبحر من المنشآت الأكثر بعداً أو بروزاً من منشآت الميناء أو المرفأ وخطوط ترسم كذلك فيما بين أطراف تلك المنشآت. و - في حالة وجود انبعاث عميق وانقطاع أو تعرجات ومنحنيات عميقة للساحل أو حيث سلسلة من الجزر على امتداد الساحل القاري - خطوط الأساس المستقيمة التي تصل بين النقاط المناسبة".

² تنص المادة ١٩ من قانون البحر الإقليمي على أنه " يكون لكل جزيرة من جزر الجمهورية بحر إقليمي ومنطقة متاخمة ومنطقة اقتصادية خالصة وجرف قاري وتطبق عليها جميع أحكام هذا القانون".

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

والأجنبي وبفرض العمل في هذه المنشآت إلى غير ذلك من الفوائد التي يحققها الإستثمار في السواحل والجزر اليمنية سواء كان الإستثمار في الصناعة أو السياحة.

أ / الإستثمار الصناعي والتجاري للسواحل اليمنية ودوره في تنمية الإقتصاد اليمني:

إن استغلال الساحل اليمني في إقامة الموانئ البحرية التجارية في النقاط المناسبة والحساسة سيقفر بالإقتصاد اليمني إلى الأعلى إذ أن هذه السواحل في موقع استراتيجي يجاور ممرات التجارة الدولية فإقامة أسواق ومناطق إقتصادية في سقطرى وكمران على سبيل المثال ومراكز تمويل للسفن ومحطات ترانزيت في ميناء عدن وجزيرة ميون وموانئ الحديد سيضخ إلى الخزينة اليمنية بالنقود، من رسوم التفريغ والرسو والشحن والصيانة والتموين بالوقود وغيره.

وأشارت دراسة لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، أهمية الموانئ المتعددة والحديثة، وتضرر الموانئ اليمنية بسبب الحرب، حيث أنه يتم استيراد ما يقرب من (90%) من المواد الغذائية عبر موانئ البلاد، والتي تضررت بسبب الحرب، ولم يتم صيانتها جيداً، فهناك زمن طويل في توصيل المواد الغذائية وارتفاع تكاليفها؛ نتيجة ارتفاع تكلفة المنتجات المستوردة يؤدي إلى ارتفاع أسعار السوق، مما يجعل الغذاء المتوفر في الأسواق صعب المنال بالنسبة للمواطن اليمني العادي.

وعليه فإن إنشاء موانئ تجارية حديثة؛ يسهم في تخفيف وطأة ارتفاع الأسعار، ويحد من مساوئ التأخير في الشحن والتفريغ والتفتيش، ويعود ذلك بالنفع للمواطن وللدولة معاً.

ب / الإستثمار السياحي للسواحل اليمنية ودوره في تنمية الإقتصاد اليمني:

إلى جانب إستثمار السواحل اليمنية صناعياً وتجارياً، فإنه يمكن استغلال الساحل اليمني بشكل كبير، في الإستثمار السياحي، ولا يتطلب ذلك الكثير؛ عدى إنشاء الكورنيشات على الساحل، وبناء الفنادق والمطاعم السياحية، والمظلات على الساحل، مع تخصيص جناحات خاصة بالعوائل، و كذا توفير وسائل النقل السياحية من قوارب ومراكب للتنزه في المياه المحاذية للساحل، وتوفير وسائل للراحة والاستجمام، وإنشاء منشآت ومراكز لممارسة الرياضة الساحلية، ومراكز شرطة سياحية للرقابة في بعض الجزر، والقيام بالترويج للاستثمار السياحي، فالتنمية السياحية عاملاً رئيساً في إحداث التنمية الاقتصادية، فهناك عدد من البلدان إقتصادها يقوم بشكل رئيس على السياحة، كالأردن أبرز مثال على ذلك¹؛ كما أن هذه البنية

¹ تُعتبر السياحة في الأردن من أهم القطاعات في اقتصاد البلاد، حيث تُشكل 13% من الناتج المحلي الإجمالي. كما تصل عائداتها إلى نحو 4.3 مليارات دولار سنوياً، إذ زار الأردن عام 2014 حوالي 5.3 مليون سائح من مختلف أنط العالم. (السياحة في الأردن، ويكيبيديا، https://ar.m.wikipedia.org/wiki/السياحة_في_الأردن)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

التحتية بمجرد تشييدها، وإقامتها سيتم استثمارها، وتقديم خدماتها بمقابل مالي، يعود للمستثمر سواء كان أجنبياً أو كان شخصاً وطنياً أو كان المستثمر هو الدولة؛ وحتى لو كان المستثمر شخصاً غير الدولة أو أحد أشخاصها العامة فإن الدولة ستستفيد من هذه المشروعات من خلال الضرائب كضرائب الدخل، ورسوم تراخيص مزاوله الخدمة وغيرها، من الجبايات والفوائد المالية التي تحصلها الدولة من هذه المشروعات الإستثمارية.

وبالرجوع إلى قانون الإستثمار اليمني يتبين خلوه من تنظيم الإستثمار السياحي في الجزر والسواحل، ولهذا يتطلب على المشرع اليمني إصدار تشريع خاص ينظم الإستثمار السياحي، كما يجب الحكومة اليمنية القيام بتشجيع السياحة الساحلية، والترويج لها على المستوى الداخلي والخارجي.

المطلب الثاني / دور المياه اليمنية في تنمية الإقتصاد اليمني:

يظهر دور المياه اليمنية في تنمية الإقتصاد اليمني، من خلال الثروات والمقومات الاقتصادية المختلفة التي تتمتع بها هذه المياه اليمنية، وباطنها وما يجاورها، فهذه المياه مرتعاً خصباً للثروات الإقتصادية المختلفة، بدءاً من الثروة السمكية مروراً بالثروة المعدنية، فضلاً عن الثروة الطاقوية بمكوناتها وصورها من الطاقة النفطية والغازية والطاقة الحركية والطاقة الشمسية.

أ / الثروة السمكية في المياه اليمنية:

تعد المنطقة البحرية المحيطة بالجزر والسواحل اليمنية من أغنى مناطق الصيد في العالم، حيث يعيش فيها ما يزيد عن (12000) نوع من الأسماك، في البحر الأحمر أغلبها صالحة للاستعمال البشري والحيواني؛ بالإضافة إلى تواجد نحو (3000) نوع من الشعاب المرجانية، أي أن؛ القطاع السمكي يعتبر من أهم القطاعات الرئيسة والمهمة في الإقتصاد اليمني، إذ تتراوح نسبة مساهمة قطاع الأسماك في الناتج المحلي ما بين (1-2%)، وتقدر القيمة المضافة المتولدة فيه بحوالي (49,496) مليون ريال، وفقاً لآخر الإحصاءات، كما يعد قطاع الأسماك مصدراً أساسياً لخلق عوائد الصادرات، حيث بلغت قيمة الصادرات السمكية في عام (2006م)، (28) مليار ريال، وفي حين أنه بإمكان اليمن، أن يصدر ما يقارب (350,000 - 400,000) طن، من الأسماك سنوياً، ومع ذلك فإن، الإنتاج في هذا القطاع ضئيل للغاية وغير مطور، ويقنصر على صيادين، وأصحاب قوارب صغيرة؛ إذ لا تتوفر لديهم وسائل حديثة للصيد، حيث يصدر اليمن فقط، ما يقارب (8.258) ألف برميل يومياً، بالإضافة إلى الشعاب المرجانية التي تتعدد أنواعها على طول خط سواحل الجزر اليمنية، فمنها ما يسمى بالقطع المرجانية،

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

والشعاب المرجانية الهامشية؛ إضافة إلى الشعاب المرجانية القاعية؛ كما تعد الجزر والمياه اليمنية من المناطق البحرية الغنية بالثروة الصدفية ذات المحاور؛ إذ تقدر هذه الثروة بوجود حوالي (500) نوعاً، من الرخويات، وحوالي (200) نوعاً، من الروبيات، و (20) نوعاً، من الثدييات البحرية، وتوجد هذه الأنواع بكثرة وبكميات تجارية، مع العلم أن بعض هذه الأصداف صالحة للأكل؛ غير أن الصيد غير القانوني وغير المنظم، أو الصيد من الأجانب بدون ترخيص، بعد ظاهرة منتشرة في المياه اليمنية، ويوجد حالياً قرابة (113) سفينة أجنبية، وعدد غير معروف من السفن غير المصرح لها، تستغل المخزون السمكي وتهدد بانتهيار كامل المخزون (الجزر اليمنية، موسوعة المحيط، مرجع سابق؛ محمد قحطان، د. ت، ص ٧؛ اقتصاد اليمن، ويكيبيديا، مرجع سابق).

ونعد هذه الثروة الحيوية من الأسماك والشعاب المرجانية والأصداف ذات دور فعال في تنمية اقتصاد اليمن، فتصدير السمك إلى الخارج، واستغلال الشعاب المرجانية في مختلف الصناعات والإستخدامات، كل ذلك سيضخ بالنقود إلى اليمن ويرفد خزينة الدولة بالعملات الصعبة، وبصورة غير مباشرة، فإن الثروة السمكية تنمي اقتصاد اليمن، عندما يتخذها سكان المناطق الساحلية طعاماً لهم، وبالتالي يتخفف العبء على الدولة في توفير الإحتياجات الغذائية لسكان هذه المناطق، وكذا عندما يتخذوا من صيدها حرفة لهم، وبالتالي سيخفف من البطالة؛ إذ هذه الأخيرة مؤشر سلبي في اقتصادات الدول.

أي أنه؛ على الحكومة اليمنية القيام بتنظيم الصيد القانوني وإجراءاته، وتكثف جهودها في منع الصيد العشوائي اليمني، والتصدي للصيد الأجنبي غير المصرح به في المياه اليمنية، بما في ذلك منع ما يقوم به القراصنة الأفارقة في المياه والبيئة البحرية اليمنية، وأن تسعى في تطوير الوسائل التقنية المستخدمة في صيد الأسماك، الأمر الذي سيزيد من كمية المنتجات اليمنية السمكية المصدرة إلى الخارج.

ب / الثروات المعدنية:

تشير بعض المصادر التي تعني بالبحر الأحمر والبحر العربي، إلى وجود العديد من الثروات المعدنية والمواد الخام، خصوصاً النفط الخام، بالإضافة إلى أن السواحل اليمنية توجد فيها بعض الرمال التي تحوي بعض المعادن الثقيلة مثل: الإلمايت والروتايل وغيرها، والذي يصل إحتياطها في اليمن حوالي (500) مليون طن (محمد قحطان، د. ت، ص ٧؛ قطاع التعدين في اليمن، ويكيبيديا، مرجع سابق).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وبحسب الخارطة لحقول النفط هناك (13) حوض رسوبي في اليمن، وتقع أغلب المياه اليمنية الممتدة على الشريط الساحلي اليمني، ضمن خمسة أحواض منها وهي: حوض المكلا - سيحوت، وحوض بلحاف في شبوة، وحوض سقطرى، وحوض عدن - أبين، وحوض البحر الأحمر (تهامة)، وتتركز أغلب أجزاء هذه الأحواض أنفة الذكر، في المياه اليمنية فيما تتركز أجزائها الأخرى، على البر اليمني، وتشير الدراسات إلى إمكانية إكتشاف النفط في هذه الأحواض؛ إذ أن تركيبة هذه الأحواض تتطابق مع تركيبة أحواض مأرب وسيئون النفطيتين¹، بل إن الدراسات تشير إلى وجود مخزون نفطي هائل للغاية في هذه المياه اليمنية الجنوبية، وما يجوارها في منطقة البحر العربي والمحيط الهندي وخليج عدن وسواحل الصومال (وزارة النفط والمعادن اليمنية <https://mom-ye.com/site-ar>؛ العبسي، ٢٠١٣، المرجع السابق) ويشير موقع (ويكليكس)، عبر برقية سرية للسفير الأمريكي السابق لدى اليمن «ستيفن سيش» عام (2008م)، جاء فيها: أن محافظات شبوة ومأرب والجوف، لديها احتياطات من الغاز بكميات كبيرة، أما بالنسبة للنفط، فإنه وفقاً لمسح جيولوجي مفصل لشركة (يو. إس. جي. إس)، يمتلك اليمن خزانات نفطية بحرية ضخمة، ما يبين أن احتياطات النفط غير المستغلة في اليمن، هي أكبر من الاحتياطات في المنطقة كلها) (الحسام، 2023)

وبناء على ما سبق؛ يمكن القول: أن المياه اليمنية ومناطقها المتاخمة ومناطقها الإقتصادية الخاصة، وجرفها القاري ذوات مستقبل نفطي بل طاووي واعد، وإن شاء الله حتى يتم التنقيب على هذه الأحواض البحرية على وجه الخصوص، فإن الإنتاج الذي سيستخرج منها سيشكل عائداً اقتصادياً ونقدياً ضخماً، أسوة بالعائد من إنتاج النفط والغاز في الآبار الحالية².

¹ تؤكد عدد كبير من الدراسات الجيولوجية وجود مخزون نفطي هائل للغاية ليس فقط حول وبقباله جزيرة سقطرى، وإنما بقاً من شمال الصومال مروراً بخليج عدن أبين الذين لهما نفس التراكمات الجيولوجية، التي تتطابق مع الأحواض المنتجة للوقود الأحفوري في اليمن ممثلة بأحواض مأرب - هجر وسيئون لذا تمكنت الجمهورية اليمنية عام ٢٠٠٩م بعد جهود حثيثة من الحصول على موافقة الأمين العام للأمم المتحدة بمد الرصيف القاري لليمن حتى جزيرة سقطرى. (محمد العبسي، عن بحيرات النفط اليمني غير المستكشفة، ٢٠١٣م، http://mohamedalabsi.blogspot.com/2013/11/blog-post_16.html?m=1)

² ساهم قطاع النفط والغاز في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة متفاوتة تشهد تنذب وتغير من فترة إلى أخرى حيث مثل عامي (2005 - 2006) نحو 35% من إجمالي الناتج المحلي الإجمالي، ولكنه انخفض إلى 28% عام 2007؛ فالنفط فقط يساهم بنسبة تتراوح بين (٣٠-٤٠) % من قيمة الناتج المحلي الإجمالي ويستحوذ بأكثر من 70% من إجمالي إيرادات الموازنة العامة للدولة ويشكل أكثر من 90% من قيمة صادرات الدولة. (اقتصاد اليمن، ويكيبيديا، مرجع سابق)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ت / تحلية الماء في المياه الإقليمية اليمنية:

يتوقع بسبب الزيادة السكانية السريعة ازدياد ندرة المياه، وتعد تحلية مياه البحر عن طريق الطاقة المتجددة حلاً بديلاً للتغلب على نقص المياه العذبة خاصة للمدن الساحلية النائية التي تقع بعيداً عن شبكة المياه الوطنية أو العذبة، كما يمكن لليمن إلى جانب ما سبق؛ استخدام تحلية مياهها البحرية في تخفيف الضغط المتزايد على المياه العذبة في ري المحاصيل الزراعية، بذلك تخصص المياه العذبة للشرب، والمياه المحلاة للري (خطاب، د. ت، ص ٨٢٦)

المطلب الثالث / الطاقة المتجددة البحرية ودورها في تنمية الإقتصاد اليمني:

الطاقة البحرية هي؛ طاقة تتولد نتيجة لحركة مياه البحر من خلال حركة الرياح، أو موجات المحيط أو من ظاهرة المد والجزر أو من ملوحة المياه أو من اختلاف درجات حرارة المياه، إذ يتم توليد مقداراً هائلاً من الطاقة الحركية¹، والتي يمكن استخدامها لتوليد الكهرباء المستخدمة في المنازل، ووسائل النقل والمصانع، ومن أشكال هذه الطاقة: الطاقة الحركية (الناتجة عن حركة الرياح والتيارات)، والطاقة الكامنة (الناتجة عن المد والجزر)، والطاقة الميكانيكية أو الموجية (الناتجة عن حركة الأمواج) (خطاب، د. ت، ص ٨٢٤؛ عالم التكنولوجيا، <https://www.tech-mag.net/>)

بناءً على ذلك، يستنتج أن؛ اليمن يستطيع توليد الطاقة من الآتي:

- 1 - حركة الرياح والموجات في المياه اليمنية: فعندما تهب الرياح في هذه المياه تدور ريش التوربين، والشفرات المتصلة بسلسلة من الآليات، التي تزيد من سرعة الدوران، ثم تنتقل هذه الطاقة إلى المولد والذي بدوره يحولها إلى كهرباء، ثم يتم إرسالها إلى محطة فرعية، ثم توزيعها للمستفيدين؛ وباستخدام جهاز (WaveRoller)، يمكن تحويل طاقة أمواج المحيط إلى كهرباء، على بُعد مئات الأمتار من الساحل، وفي قاع البحر؛ إذ تتحرك اللوحة الكبيرة ذهاباً وإياباً مع أمواج المحيط وتلتقط الطاقة، وتعمل وحدة سحب الطاقة مع المولدات على ضبط الطاقة وتحويلها إلى كهرباء.

¹ إلا أن هذه العملية تتطلب أجهزة ومولدات تقنية لا زال الحصول عليها مكلفاً اقتصادياً كون صناعتها وتطويرها في مرحلة البداية؛ وتعمل الولايات المتحدة على تطوير وصناعة أفضل الأجهزة لضمان الإستغلال الأمثل لهذه الطاقة ومن هذه الأجهزة: - محولات طاقة الأمواج والتي يتم استخدامها في المناطق الساحلية المفتوحة والتي بها موجات كبيرة - توربينات المد والجزر والتي يتم استخدامها في المناطق الساحلية ومصبات الأنهار؛ - توربينات تيارات المحيط القوية وغيرها. (طاقة بحرية، ويكيبيديا، مرجع سابق)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- 2 - من ظاهرة المد والجزر¹ في المياه اليمنية: (باستخدام مولدات طاقة المد والجزر - توربينات تحت الماء - يتم تركيبها في أماكن ذات حركات مد عالية، فتجعل حركة الماء الشفرات تدور مما يدفع المولد لإنتاج الكهرباء التي يتم إرسالها بعد ذلك إلى الشاطئ عبر كابلات الطاقة).
- 3 - من ملحوظة هذه المياة أو من اختلاف درجات حرارة هذه المياة اليمنية.
- أي أنه؛ إذا ما استغل اليمن هذه الطاقة الواسعة؛ فإنه سيوفر لها تكلفة الطاقة الكهربائية التي توفرها من المولدات الحرارية، ويقلل من الإعتماد على النفط، ومن جهة سيعود عليها بأموال ضخمة كإيرادات ورسوم خدمة.

الخاتمة:

يتخلص إلى؛ أن سواحل ومياه اليمن، والجزر المنتشرة فيها، تشكل مورداً ومخزونا ضخما للثروات الإقتصادية البحرية، ورصيذاً كبيراً للإستثمار الإقتصادي، إذ يمكن استغلال هذه المكونات البحرية اليمنية في إنعاش إقتصاد اليمن المنهار، ودفع عجلة التنمية للتقدم نحو الأمام والإزدهار، ليصل بذلك الإقتصاد اليمني نحو القمة والمستويات العليا في هرم الإقتصاد العالمي.

الاستنتاجات:

- تمتلك اليمن موقع بحري ذو مكانة استراتيجية بالنسبة لحركة التجارة العالمية
- يشكل موقع اليمن البحري ومكوناته البحرية ككل، عامل إيجابي فعال في تحقيق تنمية إقتصادية لليمن الحبيب.
- يمكن استغلال سواحل اليمن على طول شريطها الساحلي وسواحلها في الجزر اليمنية في تنمية الإقتصاد اليمني، عبر عدد من الطرق منها؛ إقامة البنى التحتية ذات الطابع الإستثمار التجاري، لاسيما بناء الموانئ ونقاط الوقوف والشحن والتفريغ، بالإضافة إلى استغلالها في مجال السياحة البحرية.

¹ طاقة المد والجزر هي نوع من طاقة الحركة التي تكون مخزونة في التيارات الناتجة عن المد والجزر الناتجة بطبيعة الحال عن جاذبية القمر والشمس ودوران الأرض حول محورها ولا بد ألا يقل ارتفاع المد والجزر عن 5 متر. (طاقة بحرية، ويكيبيديا، مرجع سابق)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- تذخر المياه اليمنية بثروات هائلة من الموارد الحية كالأسمك، والموارد غير الحية كموارد الطاقة الطبيعية المتجددة وغير المتجددة، والتي عند استثمارها واستغلالها سترفع من الإقتصاد اليمني.
- يمتلك اليمن عدد كبير من الجزر الإستراتيجية المجاورة لطريق الملاحة الدولية بين الشرق والغرب
- يمكن استغلال بعض الجزر اليمنية ذات الموقع الإستراتيجي؛ لاسيما سقطرى وميون وحنيش في تحسين الإقتصاد اليمني ودفعه نحو الأمام، كإقامة مدن صناعية وأسواق فيها وإنشاء محطات ترانزيت وتموين وشحن وتفرغ فيها.

التوصيات:

- على الفاعلين اليمنيين مراعاة تغليب مصلحة اليمن على مصالحهم الشخصية، والإنحراط في دولة يمنية واحدة، تقوم على مبدأ الوصول والتداول السلمي للسلطة.
- ضرورة إستغلال الموقع البحري اليمني، ومكوناته البحرية، والموارد الإقتصادية فيها، كالثروات الحية، والطاقوية فيما يعود بالنفع العام لليمن، ويصب في تنمية وإزدهار الإقتصاد اليمني.
- إنشاء وتطوير البنى التحتية في السواحل والجزر اليمنية والترويج للاستثمار السياحي فيها.
- إنشاء المراكز العالمية في الجزر والسواحل اليمنية ذات الموقع المناسب، كأسواق والمراكز التجارية، والمدن الصناعية، والمحطات التجارية؛ كمحطات الإستراحة والوقوف والترانزيت.
- ضرورة قيام الحكومة اليمنية بتحسين وتهيئة قناة إسكندر الشرقية في مضيق باب المندب وإزالة الصخور والمعوقات فيها على نحو يجعلها صالحة للملاحة واستغلالها لمصلحة اليمن.
- ضرورة استغلال اليمن للطاقات المتجددة البحرية في المياه اليمنية في توفير الطاقة الكهربائية والحركية، بما يسهم في تخفيف الإعتدال على الطاقة الكهربائية من المولدات الحرارية، وتقليل الإعتدال على النفط في التنقل والحركة.
- ضرورة سن التشريعات التي تعني وتشجع الإستثمار البحري لاسيما في المجال البحري وتعني بالمحافظة على مكونات الإقليم البحري اليمني.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

قائمة المراجع:

- عبد الجليل عبد الفتاح الصوفي، جزيرة سقطرى طبيعياً_بشرياً_اقتصادياً، د. ت.
- عبد الكريم العزير، استراتيجية الجزر اليمنية في الوثائق العثمانية، مجلة آداب الحديدة، عدد ١٥، كلية الآداب، جامعة الحديدة، اليمن، ٢٠٢١م.
- عوض عبد الله با مطرف، استراتيجيه التنمية في الجزر اليمنية، الهيئة العامة لتنمية وتطوير الجزر اليمنية، وزارة الإدارة المحلية، ٢٠٠٦م.
- محمد جلال محمد السيد خطاب، متطلبات تفعيل دور الإقتصاد الأزرق في تحقيق التنمية المستدامة في مصر، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، د. ت
- عيسى السيد عيسى دسوقي، التحليل الجيوبوليتيكي لموقع جزيرة سقطرى اليمنية دراسة في تحليل دلائل القوة، مجلة كلية الآداب بجامعة بورسعيد، عدد ١٧، ٢٠٢١م.
- شهاب محسن عباس، الجزر اليمنية، مركز عبادي للدراسات والنشر، (ط١)، ١٩٩٦م.
- سلام داوود غزير، الأزمة اليمنية ومستقبل الملاحة الدولية في مضيق باب المندب، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، جامعة الأنبار، مجلد ١٠، عدد ٣٩، ٢٠٢١م.
- محمد علي قحطان، دراسة أولية اقتصادية لتنمية وتطوير الجزر اليمنية، د. ت
- القرار الجمهوري بالقانون رقم ٣٧ لسنة ١٩٩١م بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الإقتصادية الخالصة والجرف القاري، وزارة الشؤون القانونية، اليمن.
- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار، ١٩٨٢ م.

المواقع الالكترونية:

- اقتصاد اليمن، ويكيبيديا، https://ar.m.wikipedia.org/wiki/اقتصاد_اليمن. تأريخ الدخول ٢٠٢٣/٥/٤م.
- الجزر اليمنية، موسوعة المحيط، ٢٠٠٧م، <https://almoheet.net/الجزر-اليمنية/>، تأريخ الدخول، ٢٠٢٣ / ٤ / ٢٨م.
- مهيب الحسام، الجزر اليمنية وتهديدات المؤامرات الدولية، يمن ثبات، <https://yementhabat.net/posts/682>، تأريخ الدخول ٢٠٢٣/٤/٣٠م.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- السياحة في الأردن، ويكيبيديا، https://ar.m.wikipedia.org/wiki/السياحة_في_الأردن، تأريخ الدخول ٢٠٢٣/٥/٤م.
- محمد العبسي، عن بحيرات النفط اليمني غير المستكشفة، http://mohamedalabsi.blogspot.com/2013/11/blog-post_16.html?m=1، تأريخ الدخول ٢٠٢٣/٥/٣م.
- فؤاد الفتاح، اليمن . . . إبتكار مشروعاً إستراتيجياً يعد الأول من نوعه في تاريخ اليمن المعاصر، مجلة مشاريع، ٢٠٢١م، <https://magzenprojects.com/news.php?id=56>
- القطاعات الإستكشافية، وزارة النفط والمعادن اليمنية، <https://mom-ye.com/site-ar/القطاعات-الإستكشافية/>، تأريخ الدخول ٢٠٢٣/٥/٣م.
- اليمن: عين العدوان على المياه الدافئة، يو فييد، ٢٠١٨م، <https://ufeed.site/post.php?id=113809>
- أهمية الموانئ اليمنية <https://www.undp.org/ar/yemen/press-releases/أهمية-الموانئ-اليمنية>، تأريخ الدخول، ٢٠٢٣/٥/٢م.
- تقرير صادر عن الجهاز المركزي للإحصاء، ٢٠٠٧م، http://www.cso-yemen.com/news_details.php?lng=arabic&sid=82، تأريخ الدخول، ٢٠٢٣/٤/٢٧م.
- سقطرى، ويكيبيديا، <https://ar.m.wikipedia.org/wiki/سقطرى>، تأريخ الدخول، ٢٠٢٣/٥/١م.
- طاقة بحرية، ويكيبيديا، https://ar.m.wikipedia.org/wiki/طاقة_بحرية، تأريخ الدخول ٢٠٢٣/٥/٤م
- قطاع التعدين في اليمن، ويكيبيديا، https://ar.m.wikipedia.org/wiki/قطاع_التعدين_في_اليمن، تأريخ الدخول ٢٠٢٣ /٥/٣م.
- ما هي مصادر الطاقة المتجددة البحرية، عالم التكنولوجيا، <https://www.tech-mag.net/ما-هي-مصادر-الطاقة-المتجددة-البحرية-؟-و/>، تأريخ الدخول، ٢٠٢٣/٥/٥م.

طريق الحرير الجديد: الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب
**THE NEW SILK ROAD: THE STRATEGIC IMPORTANCE OF
THE BAB AL-MANDAB STRAIT**

د/ بوفراش يعقوب

D/ BOUFERRACHE YAQOUB

كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية (جامعة الجزائر 3)

Faculty of Political Sciences and international relations (University of Algiers 3)

Email : yaqoubb1@gmail.com

الملخص:

تسعى هذه الدراسة لمعرفة الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب بالنسبة للصين ضمن الحزام الاقتصادي وطريق الحرير، هذا لأن هذا الممر البحري يعتبر من أهم الممرات الملاحية على مستوى العالم، حيث تتشارك فيه قارتا أفريقيا وآسيا، ويربط بين البحر الأحمر والمحيط الهندي والخليج العربي والقرن الأفريقي، وتتمر عبره ناقلات بترول تمثل (40) في المئة من التجارة العالمية في النفط.

الكلمات المفتاحية: مضيق باب المندب، الحزام الاقتصادي وطريق الحرير، الصين، الأهمية الإستراتيجية.

Abstract :

This Study seeks to know the Strategic Importance of the Bab al-Mandab Strait for China within the Economic belt and the Silk Road. Through it, Oil Tankers represent 40 percent of the World Trade in Oil.

Key words : Bab al-Mandab Strait, the economic belt and the Silk Road, China, strategic importance.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:

يقدم ميرشايمر، برفسور العلاقات الدولية، حول الصعود الصيني؛ إذ يرى أن الصين عبر نموها المستمر تحاول فرض هيمنتها على القارة الآسيوية بذات الطريقة التي سيطرت بها الولايات المتحدة على الجزء الغربي من العالم. فقد استهلّت الصين صعودها إلى الساحة الدولية بعد نهضة اقتصادية كبيرة، ألهمت دعوة (دينغ شياو بينغ) إلى تبني "نظام اقتصاد السوق الاشتراكي" ضمن استراتيجيته المعروفة بـ"الإصلاح والانفتاح" والتي هدفت إلى استقطاب رؤوس الأموال الأجنبية المخصصة للاستثمار.

وفي عام (2013)، أفصح الرئيس الصيني (شي جين بينغ) عن مبادرة "حزام واحد طريق واحد"، إلا أن إطلاقها رسمياً كان في مارس (2015)، والتي تعهدت بإنفاق (124) مليار دولار، لمخططات طريق الحرير، وتأسيس استراتيجية الطريق والحزام على خمسة محاور أساسية: تنسيق السياسات، وترباط الطرقات، وتواصل الأعمال، وتداول العملات، وتفاهم العقليات.

وعلى مسار تنفيذ إستراتيجية الطريق والحزام، تمتلك الصين شواغل ذات طبيعة أمنية، فبعد أن اتخذت خطوات فعلية لفرض هيمنة كاملة على بحر الصين الجنوبي، يبدو أن ثمة جدية في التوسع المائي باتجاه المحيط الهندي تحديداً، حيث إن ظهورها البحري البارز هناك يُثبت أنها باتت تضطلع بممارسة مهام أمنية غرضها توفير الحماية اللازمة لخطوط الشحن البحري، وهذا يدعم رؤية تحول الصين من استراتيجية "مراقبة البحر" إلى استراتيجية "إدارة البحر"، ويؤكد ذلك أيضاً قيام الصين في ديسمبر من عام (2019)، بمناورات عسكرية بحرية مشتركة مع روسيا وإيران في المحيط الهندي، وبقباله سواحل عمان، ما يعني أن الصين عازمة على مزاحمة الولايات المتحدة بالقيام بواجبات أمنية حيال خطوط الشحن، وهي خطوة عملية يمكن أن تؤدي بدورها إلى وجود أمني صيني أكبر في المياه الإقليمية وجغرافية منطقة الشرق الأوسط.

ولعل مضيق باب المندب ضمن أولويات الصين لأنه يعتبر من أهم الممرات الملاحية على مستوى العالم، حيث تتشارك فيه قارتا أفريقيا وآسيا، ويربط بين البحر الأحمر والمحيط الهندي والخليج العربي والقرن الأفريقي، وتمر عبره ناقلات بترول تمثل (40) في المئة، من التجارة العالمية في النفط، وهذا بذاته مؤشر على خطورته الجيوسياسية.

في هذا السياق نطرح الإشكالية التالية:

- ما مدى الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب بالنسبة لطريق الحرير الجديد؟

الأسئلة الفرعية:

1- ما معنى طريق الحرير والحزام الاقتصادي؟ وما هي أهم مرتكزاته؟

2- هل يكتسي طريق الحرير أهمية بالنسبة لليمن؟

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

3- ماهي أسباب التنافس الدولي على اليمن؟

الفرضية الرئيسية:

كلما تمكنت الصين من استغلالها لمضيق باب المندب كلما ازدهرت تجارتها البحرية.

بناء على ما تقدم ذكره سنتناول دراستنا بالتطرق إلى المحاور التالية:

- 1- المبحث الأول: ماهية الحزام الاقتصادي وطريق الحرير
- 2- المبحث الثاني: مرتكزات وتحديات الحزام الاقتصادي وطريق الحرير
- 3- المبحث الثالث: الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب بالنسبة لطريق الحرير الجديد

المبحث الأول: ماهية الحزام الاقتصادي وطريق الحرير:

الفرع الأول: مفهوم الحزام الاقتصادي وطريق الحرير:

تهدف مبادرة البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين؛ إلى تعزيز الازدهار الاقتصادي للدول على طول الطريق والتعاون الاقتصادي الإقليمي، وتعزيز التبادل، والتعلم المتبادل بين مختلف الحضارات، والمساهمة في السلام والتنمية في العالم. (the belt and road ecological and enviromental cooperation plan, 2017)

وتاريخياً يرجع طريق الحرير إلى القرن الثاني ق. م، وسمى بهذا الاسم لاحتكار الصين وقتها صناعة الحرير، وكان هذا الطريق عبارة عن مجموعة من الطرق المترابطة تسلكه القوافل بهدف نقل البضائع التجارية بين الصين وأسيا الوسطى وبلاد الفرس والعرب وأسيا الصغرى وأوروبا، وكان من أهم هذه البضائع الحرير والخزف والزجاج والأحجار الكريمة والتوابل، وظل طريق الحرير يلعب دوراً هاماً في التبادل التجاري والثقافي بين الشعوب والحضارات التي يمر عبرها حتى القرن السادس عشر (لمياء، 2017، صفحة 176)

وفي سبتمبر عام (2013)، أعلن الرئيس الصيني (شي جين بينغ)، مبادرة جديدة تهدف لتعزيز التعاون الاقتصادي، وفي وقت لاحق دعا إلى إعادة إنشاء شبكة الممرات البحرية القديمة لخلق طريق الحرير البحري لتعزيز الربط الدولي ودعم حركة التجارة (اشرف، 2016)

وبالرغم أن مشروع الحزام والطريق انطلق لربط الصين بأوروبا، فإنه اتسع وتجاوز حدود أوراسيا ليضم أفريقيا، وأمريكا اللاتينية، ومنطقة الكاريبي، ومنطقة جنوب الباسيفيك، وحتى سنة (2018)، وقعت أكثر من (100) دولة ومنظمة دولية، واثاق تعاون مع الصين في إطار مبادرة الحزام والطريق.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ونفذ (28) مشروعاً، في عدة دول مختلفة باستثمارات تبلغ (5.4) مليارات دولار، كما بنيت شبكة كبيرة من خطوط السكك الحديدية في إطار المبادرة التي وصلت إلى (4) آلاف خط، يربط بين الصين ودول آسيوية وأوروبية، وتخطت الاستثمارات الأجنبية بين دول الصين ودول المبادرة (70) مليار دولار، في حين بدأت الصين عام (2017)، تجني أرباح هذه المبادرة، فارتفعت صادراتها إلى دول منطقة الحزام والطريق بنسبة (16%)، ونمت وارداتها (27%) (شادية و ناصر، 2019)

الفرع الثاني: مستويات الحزام الاقتصادي وطريق الحرير:

يمكن تقسيم الحزام الاقتصادي إلى ثلاث مستويات؛ وهي:

أولاً- المستوى الاقتصادي: والذي يؤكد على خاصية التعاون والفوز المشترك، فالصين تسعى إلى فتح أسواق جديد وتستوعب فائض الناتج الصيني، مع تفكيك الحواجز التجارية، وتأسيس منظومة تجارية ومالية مشتركة تتوافق مع مصالح الدول (عمرو، 2018، صفحة 291)، فالجانب الاقتصادي يجب أن يكون أولوية الحزام والطريق، فمبادرة الحزام والطريق تعتبر مبادرة جديدة تسعى من خلالها الصين إلى التمسك بمفهوم التنمية المنفتحة، وخلق وضع جديد للانفتاح بجميع الاتجاهات نحو العالم، وبناء منظومة اقتصادية منفتحة داخليا.

ويعمل هذا المشروع على خلق بنية اقتصادية جديدة هدفها بناء نظام اقتصادي عالمي جديد، يلغي النظام المالي القديم الذي شهد العديد من الهزات جراء الأزمات المالية المتكررة، وقد رصدت الصين لطريق الحرير الجديد ميزانية كبيرة، حيث يموله "بنك الصين للتنمية" بقيمة (890) مليار دولار، و"صندوق طريق الحرير" الذي تشارك فيه الدول المعنية بـ (40) مليار دولار، و"البنك الآسيوي لاستثمارات البنية التحتية" برأسمال أولي مقداره (100) مليار دولار، وسيساعد كل ذلك على الاندماج الاقتصادي العالمي بما في ذلك الولايات المتحدة والدول الأوروبية (حسين ا.، 2016)

ثانياً- المستوى الثقافي: فهو يؤكد خاصية الاستفادة المتبادلة بين الدول والحضارات، والشق الثقافي هو جوهر خصائص الحزام والطريق وتقارب الشعوب يعد محتوى مهما ضمنه، والأساس الثقافي مهم لبناء الحزام والطريق، إذ يجب التمسك بالدفع المشترك للتعاون الاقتصادي والتبادل الإنساني، كما يجب أن تدرك الصين التنوع الحضاري والاختلاف الثقافي، بأنه نوع من رؤية القيم للتعايش السلمي بين الدول الواقعة على الحزام، وتركز على القيام بعمل مكثف في المجال الثقافي والإنساني، وتحترم تاريخ وعادات وتقاليد كل الشعوب، وتعزيز التبادل مع الشعوب الواقعة على الحزام، وإرساء أسس إنسانية واجتماعية كبيرة وممتينة لبناء الحزام والطريق، وبناء وضع إنساني ثقافي يخدم التعلم والتفاهم والاحترام المتبادل بين جميع الدول الواقعة على الحزام (تشاو، 2018، صفحة 28)، وتوجد ثلاث

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

عناصر أساسية تشكل دعائم القوة الناعمة، لأي بلد ثقافته وقيمه السياسية وسياساته الخارجية، وقد أدرك قادة أهمية هذه العناصر في خدمة مكانة الصين على المستوى العالمي، فسعوا إلى وضع مخطط لنشر اللغة والثقافة الصينية عبر أنحاء العالم في السنوات الأخيرة، وتمثل ذلك؛ في فتح عدد كبير من المعاهد الكونفوشيوسية لتعليم اللغة الصينية في أنحاء العالم (حكيمي، 2019، صفحة 397)

ثالثاً - مستوى الحوكمة العالمية: هذا المستوى يؤكد خصائص السلع العامة الدولية، ومحتوى السلع العامة يجب أن يكون خصائص قيم الحزام والطريق، ويعكس الرؤية العالمية للصين ومشاعر الإنسانية، إذا كان التفاعل الدولي لدولة كبرى هو مجرد الالتحاق بالركب انتهازياً، بدل توفير سلع عامة دولية، فمن السهل أن يقتنع العالم أنها غير مسؤولة، فمفهوم السلع العامة ظهر عام (1954)، من الأبحاث التي أعدها بول سامويلسون (Paul A. Samuelson)، ودائماً ما ينطلق الاقتصاديون من تحليل خاصيتين كبيرتين للسلع العامة من أجل تعريفها، الأولى؛ مقارنة بالاستهلاك غير الحصري والحصري، والثانية؛ مقارنة عدم تنافسية الاستهلاك وتنافسية الاستهلاك، وفي عام (1971)، كان مانكور أولسون (Mancur Olson)، من جامعة ميريلاند الأمريكية، أول من استخدم مفهوم السلع العامة الدولية، وبحث من هذا المنطلق مشكلة تحفيز التعاون الدولي.

إن منظمة التجارة العالمية وصندوق النقد الدولي والبنك الدولي؛ ليسوا سوى عبارة عن سلع عامة دولية توجهها الولايات المتحدة الأمريكية، وقد تشكلت هذه السلع عقب نهاية الحرب العالمية الثانية، إلا أنه مع مرور الزمن لم يعد النظام العالمي القائم يلاءم متطلبات العولمة الاقتصادية، ومع أن الضعف النسبي للولايات المتحدة الأمريكية من المؤكد أنه سيجعلها غير قادرة على قيادة الركب من أجل إحداث تغييرات كبرى في النظام القائم حالياً، أو تقديم سلعة عامة دولية جديدة بديلة، وتأتي مبادرة الحزام والطريق التي طرحتها الصين على خلفية هذا الوضع الدولي لتشكل حوكمة جديدة للعالم على أنقاض الولايات المتحدة الأمريكية (تشاو، 2018، الصفحات 2-8)

وأدت منظومة الحوكمة العالمية القائمة على أساس التكوين الثنائي (المركز والحافة)، إلى تشكيل تكوين التنمية العالمية الحالي، الذي يتمثل في الانقسام الشمالي والجنوبي، والتعاون التنموي الذي يتخذ من تقديم المساعدة كمركز، لكن يبدو أن هذا النظام للتعاون الدولي ليس كفوفاً في ظل تكوين الثلاثي (المركز - الطبقة المتوسطة - الحافة)، ويحتاج إلى تشكيل نمط دولي جديد يسوده العدل والمساواة بين جميع الدول، (ليو، 2017، صفحة 10)، فجاءت هذه المبادرة لتقوي النفوذ الصيني، حيث تكمن كذلك في ظهور نموذج للحوكمة وإدارة وضبط مفردات العلاقات الدولية، في الوقت الذي تجابه فيه سياسة تعددية الأقطاب تحديات

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

كثيرة والعديد من الأزمات، وتراجع فيه قوة الولايات المتحدة الأميركية، بينما تسعى الصين إلى البروز في النظام الدولي بقوة، أي أن العالم أمام مشروع يمثل تحولاً حقيقياً في علاقة الصين بباقي دول العالم، لأنها تركز وجودها بفرض نموذج جديد يجسد وضعها الجديد كقوة فاعلة في الساحة الدولية (احمد، 2019)

المبحث الثاني: مرتكزات وتحديات الحزام الاقتصادي وطريق الحرير:

الفرع الأول: مرتكزات الحزام الاقتصادي وطريق الحرير:

أولاً- التواصل التنسيقي حول السياسات: إن تعزيز التواصل التنسيقي حول السياسات يشكل ضماناً مهماً لبناء الحزام والطريق، وتعزيز التعاون بين الحكومات والبناء الإيجابي لآليات التبادل والتواصل حول السياسات العامة بين الحكومات، وتعميق اندماج المصالح، وتعزيز الثقة السياسية العامة بين الحكومات، إذ بمقدور الدول الواقعة على هذا الحزام القيام بتبادل وتلاحم تامين حول استراتيجيات التنمية الاقتصادية والسياسات المصاحبة لها، والعمل معاً على إجراءات وخطط لتعزيز التعاون الإقليمي، والتنسيق لحل المشاكل التي تواجه سبل التعاون.

إن التجسيد الواقعي للتواصل حول السياسات يبدو جلياً من خلال الزيارات المتكررة للرئيس الصيني وغيره من القادة الصينيين إلى الدول الواقعة على طريق الحرير (تشاو، 2018، صفحة 33)، وتسهم مبادرة الحزام والطريق في حشد الآراء المشتركة حول تنمية مختلف الدول، وتحقيق تناسق السياسات بين مختلف الدول ذات الصلة، وتشكيل الوضع الجديد لتنمية المشتركة لمختلف الدول (ليو، 2017، صفحة 08)

ثانياً- ترابط البنية التحتية: يعد ترابط البنية التحتية مجالاً مميزاً لبناء الحزام والطريق، فعلى أساس احترام سيادة الدول المعنية وضرورتها الأمنية، يمكن للدول الواقعة على هذا الحزام تعزيز التلاحم فيما يتعلق بخطط إنشاء البنية التحتية، والعمل على بناء محور تواصل عالمي، وبلورة شبكة بنية تحتية تربط مناطق آسيا وأوروبا وأفريقيا، كتعزيز إقامة الموانئ البحرية، وشق ممرات ربط برية ومائية، وتعزيز تعاون الموانئ، وزيادة خطوط الملاحة البحرية ورحلات السفن، وتعزيز التعاون في مجال معلومات حركة السلع، وتوسيع مجال الطيران، والإسراع بتطوير مرافق الحيوية الجوية، وتعزيز الترابط في مجال البنية التحتية لقطاع الطاقة، والعمل على سلامة أنابيب نقل النفط والغاز وغيرها من ممرات النقل. والهدف من المبادرة والتي تبلغ كلفتها (900) بليون دولار، كما أوضحت الصين، هو إضفاء "عصر جديد من العولمة"، وعصر ذهبي للتجارة يستفيد منه الجميع، وتعزم الصين إلى تقديم ما يصل إلى (8) تريليونات دولار، للبنية التحتية في بلدان المنطقة، كما تسعى الصين بهذه المبادرة إلى إنشاء

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

طرق وممرات تجارية تربط أكثر من (68) دولة، وتشكل هذه الدول مجتمعة (65%) من سكان العالم، وتنتج نحو (40%) من الإنتاج العالمي (تشاو، 2018، صفحة 35)

كما سيتعزز طريق الحرير بشبكة الانترنت العنكبوتية عالية التدفق وذات محركات بحث خاصة بها، بالإضافة لأقمار صناعية ذات تقنيات عالية، فالصين ستشارك في تأسيس كابلات الألياف البصرية العابرة للقارات والمارة بقاع البحار، وإتمام الممرات المعلوماتية الفضائية الخاصة بالأقمار الصناعية (تشاو، 2018، صفحة 35)

ثالثاً- تسهيل التدفق التجاري: إن التعاون التجاري و الاستثماري هو أحد ركائز بناء الحزام والطريق، وبذل الجهود لحل مشاكل التسهيلات التجارية، وإلغاء الحواجز التجارية الاستثمارية، وبناء بيئة إدارية جديدة بين مختلف دول المنطقة، وبذل جهود من أجل بناء مناطق تجارية حرة مشتركة بين دول المنطقة، وينبغي على الدول الواقعة على الحزام أن تعزز تبادل المعلومات، والاعتماد المتبادل للإدارة والمساعدة المتبادلة لتنفيذ القانون والفحص والتدقيق والاعتماد والمعايير القياسية والمعلومات الإحصائية وغيرها من نواحي التعاون الثنائي.

وعلى الدول المعنية توسيع مجالات التجارة، وتحسين الهيكل التجاري، واستكشاف نقاط تجارية جديدة، وتعزيز التعاون التجاري، والإبداع في الوسائل التجارية، وتطوير التجارة الالكترونية العابرة للحدود، والربط عضويًا بين التجارة والاستثمار وتطوير التجارة من خلال الاستثمار، وإلغاء الحواجز الاستثمارية، وتعزيز اتفاقيات الاستثمار البينية، كما ينبغي أيضا تحسين وضع ترتيب تقسيم العمل في السلسلة الإنتاجية، والتشجيع على تأسيس منظومة بحث علمي وإنتاج وتسويق، وزيادة التنسيق ورفع القدرة التنافسية الشاملة للصناعات الإقليمية، وتوسيع الانفتاح المتبادل لقطاع الخدمات. (تشاو، 2018، الصفحات 36-37)

رابعاً- تسهيل التدفق المالي: يعد التدفق المالي ركيزة جد مهمة في مبادرة الحزام والطريق، تسعى الصين إلى تقديم المساعدات للدول النامية الواقعة على مسارات الطريق، بتقديم قروض دولية بلا فائدة، وأخرى بشروط مشجعة للاستثمار في البنية التحتية لهذه الدول (عمرو، 2018، صفحة 292)، وفي هذا الإطار يتم توسيع دائرة التعاون المالي بين دول المنطقة، ودفع تأسيس استقرار النظام النقدي في آسيا ونظام الائتمان والنظام المالي الاستثماري، وتوسيع حجم ونطاق التبادل النقدي، وتعزيز انفتاح وتطور سوق السندات الآسيوية، والعمل على دفع بناء البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، وبنك التنمية الجديد لدول البريكس (تشاو، 2018، صفحة 38)، وأسست الصين صندوقا استثماريا

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

برأس مال بمليارات الدولارات لتمويل المشاريع، التي جاءت بعنوان "طريق واحد وحزام واحد"، ليكون الطريق "طريقاً للسلام ولم الشمل والتجارة الحرة" (شادية و ناصر، 2019)

خامساً- تقارب الشعوب: هو حيز زاوية مجتمعي لبناء الحزام والطريق، فمن خلال توارث و إعلاء روح التعاون الأخوي على طريق الحرير، و إجراء التبادل الثقافي و العلمي على نطاق واسع و التعاون في مجال الإعلام و التواصل الشبابي و الأعمال التطوعية وغيرها، ويجب توسيع حجم البعثات الطلابية، وفتح تعاون في مجال التعليم، حيث تمنح الصين سنويا العديد من المنح الدراسية للدول الواقعة على الحزام، كما يجب تعزيز التعاون السياح و توسيع نطاق السياحة، و دفع التعاون في مجال رحلات السفن السياحية على طريق الحرير البحري.

كما ينبغي تقوية التعاون للتواصل مع الدول المجاورة حول معلومات الأوبئة، وتبادل أساليب مكافحة وتدريب المواهب المهنية، ورفع القدرة على معالجة طوارئ الصحة العمومية، وتقديم المساعدات الصحية والإعانات الطبية العاجلة عند الطوارئ لدول المنطقة، ويجب العمل على تفعيل دور الحكومات والأحزاب والبرلمانات كأداة تواصل ممتدة بين دول المنطقة، وتعزيز التبادل الودي بين الهيئات التشريعية والأحزاب الرئيسية والمنظمات السياسية، كما يجب تعزيز التبادل بين المنظمات الشعبية في الدول الواقعة على الحزام (تشاو، 2018، الصفحات 40-41)

وتدرك الصين ومعها العديد من السياسيين والخبراء في العالم ككل أن الصراعات والتوترات وأعمال العنف والاقْتتال مصدرها في الأول غياب التنمية وتهميش المناطق والفئات المجتمعية، لذلك سيسمح المشروع بتغيير أوضاع الفقر واللاعْدالة من طريق الاستثمارات الضخمة وإتاحة فرص التشغيل للطاقات الشابّة في الدول المعنية سواء في آسيا الوسطى أو جنوب غرب آسيا وصولاً إلى شمال أفريقيا، والسعي إلى تقارب الشعوب فيما بينها والتعايش سلمياً في كنف الأمن والاستقرار (حسين ا.، 2016)

الفرع الثاني: تحديات الحزام الاقتصادي وطريق الحرير:

أولاً- عدم الاستقرار أمنياً وسياسياً: توجد العديد من المناطق بآسيا وأوروبا وإفريقيا بدرجة أكبر تعتبر من أكثر المناطق التي تعمها الفوضى والنزاعات، ويعتبر الاستقرار الأمني والسياسي من العناصر الحاسمة والمؤثرة على الحزام والطريق، وتعاني العديد من بلدان المنطقة مخاطر عدم الاستقرار سواء أمنياً أو سياسياً، مثل الاضطرابات السياسية بأفغانستان وأكرانيا. . . الخ، ومن ناحية أخرى، مازالت العديد من الصراعات بين البلدان المعنية بطريق الحرير، مثل النزاع على المياه وبعض النزاعات الدينية،

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

بالإضافة إلى القوى الإرهابية والدينية والمتطرفة والانفصالية والقومية (تشاو، 2018، الصفحات 112-113)، وعلى سبيل المثال ما يحدث في بورما، الصراع العرقي القومي، فهناك اضطهاد عرقي ومجازر ترتكب في حق المسلمين القاطنين في اقليم الروهينغا من طرف الجيش البوذي في بورما، وهذه القوى الثلاثة تؤثر على استقرار الحزام والطريق (عمرو، 2018، صفحة 320)

ثانياً- الفوارق الاقتصادية المتباينة: فالدول الواقعة على طول طريق الحرير تتفاوت تفاوتاً كبيراً من حيث التطور الاقتصادي، حيث ستحمل الصين على عاتقها مهمة التمويل وهو ما من شأنه أن يعيق نجاح هذه المبادرة، وبالتالي يجب تكاتف الجهود بين الدول المشاركة من أجل التمويل رفقة الصين.

ثالثاً- الصراع بين الحضارات: يغطي طريق الحرير الأديان الثلاث الكبرى في العالم، والحضارات الأربع وأكثر من مائة لغة، وسيكون التوصل إلى توافق مختلف الحضارات بمثابة حجر الأساس لضمان نجاح بناء طريق الحرير (تشاو، 2018، الصفحات 112-113)

فمبادرة الحزام وطريق الحرير تتماشى مع تيار التنمية العالمية، وتتمسك بروح التعاون الإقليمي المنفتح، وتسعى لحماية المنظومة العالمية للتجارة الحرة والاقتصاد العالمي المنفتح، وتهدف المبادرة إلى تعزيز التداول المنتظم والحر المنتظم والحر؛ للعوامل الاقتصادية والتوزيع عالي الفعالية للموارد، واندماج السوق المعمق، وإلى ممارسة التعاون الإقليمي على نطاق واسع وتحقيق أرباح متساوية بين جميع دول المنطقة (ليو، 2017، صفحة 10)

المبحث الثالث: الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب بالنسبة لطريق الحرير الجديد:

الفرع الأول: أهمية باب المندب بالنسبة لطريق الحرير الجديد:

يعد مضيق باب المندب من أهم الممرات الملاحية على مستوى العالم، تتشارك فيه قارتا أفريقيا وآسيا، ويربط بين البحر الأحمر والمحيط الهندي والخليج العربي والقرن الأفريقي، وتمر عبره ناقلات بترول تمثل (40) في المئة، من التجارة العالمية في النفط، وهذا بذاته مؤشر على خطورته الجيوسياسية.

ويتسع المضيق بمساحة (30) كيلومتراً، وتفصل جزيرة بريم - التابعة سيادياً لليمن - المضيق إلى قناتين، قناة صغيرة تعرف بباب الاسكندر، وأخرى متسعة تعرف بدقة المايون، وتتيح القناتان عبور السفن الضخمة وناقلات البترول في الاتجاهين، زادت أهمية المضيق بعد افتتاح قناة السويس عام (1869)، لربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط والمحيط الأطلسي، فأصبح الطريق الرئيس لمرور التجارة بين أوروبا وجنوب شرق آسيا، بدلاً عن طريق رأس الرجاء الصالح.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

إن الاستراتيجية الصينية الراهنة تعتبر منطقة الشرق الأوسط عمقاً جيوسراتيجياً مرتبطاً بأمن الطاقة، بالإضافة إلى أن الصين تعتبر أكبر شريك تجاري ومستثمر خارجي للعديد من دول المنطقة، ويبدو أن تأمين خطوط الشحن في منطقة الشرق الأوسط بات عبئاً يورق الصين، وقد برز ذلك خلال الحرب التجارية الصينية الأمريكية مؤخرًا، حيث لوحث الأخيرة أن بوسعها تهديد أمن الطاقة الصيني، وبالرغم من ذلك يغلب على السلوك الصيني في المنطقة التوخي الشديد، فيما من المرجح أن يخلق الوجود الاقتصادي المتنامي للصين مصالح تجبرها على مشاركة أمنية أوسع مع دول المنطقة في العقود القادمة، الشاهد أن وزارة الدفاع الوطني الصينية نشرت حوالي (1000) جندي، في قاعدة أوبوك اللوجستية، في جيبوتي، للقيام بمهام أمنية ومكافحة القرصنة، وبحلول يوليو (2019)، أرسلت الصين (32) أسطولاً، إلى المياه الصومالية المجاورة لتوفير الأمن في البحر الأحمر وبحر العرب.

وتلتقي اليمن بالصين عند محطات اقتصادية وسياسية مشتركة عديدة، فالبلدان يؤمنان بتوجهات عابرة للحدود متماثلة إلى حد ما، تقوم على سيادة الدولة، وعدم التدخل في الشؤون الداخلية، والحفاظ على وحدة الأراضي، وتبادل المنافع، والمطالبة ببناء نظام دولي عادل، كما أن لدى الصين طموحاً اقتصادياً تشكل الدول النامية ساحته الرئيسة، وينصب التركيز الصيني على اليمن نظرًا لأهمية موقعها الجغرافي المشاطئ لطريق الحرير البحري، فاليمن تقع في الركن الغربي لشبه الجزيرة العربية، وتطل عبر سواحلها الممتدة من بحر العرب حتى البحر الأحمر على أحد أهم مسارات الملاحة الدولية، ويمكن تلخيص حزمة المصالح الجيو-اقتصادية التي تمثل ديناميات تقود الصين نحو مزيد من التقارب مع اليمن.

ولعل ما يزيد اليمن أهمية ضمن طريق الحرير الجديد هو مضيق باب المندب، يربط المضيق البحر الأحمر بخليج عدن وبحر العرب، وتتوسطه جزيرة "ميون" اليمنية، ويتيح عرض القناة الغربية من المضيق -والتي تبلغ (25) كم، ويصل عمقها إلى (310)م- العبور لشتى الناقلات بمختلف حمولاتها، لقد تعاضمت الأهمية الجيو-استراتيجية لمضيق باب المندب عالمياً بالتوازي مع تزايد نشاط الملاحة الدولية عبره، وبالتحديد حينما تحولت الصين إلى "ورشة العالم" بعد استحوادها على حصة سوقية وازنة في حجم التبادلات التجارية العالمية، وأضحت بالمقابل معظم البلدان في أوروبا وأفريقيا والأمريكيتين أكبر الأسواق المستهلكة للمنتجات والسلع الصينية، كما ضاعفت الطفرة الاقتصادية الصينية حاجتها للمواد الخام، والمقدر أن (21) ألف قطعة بحرية، محملة بالبضائع ومواد الخام الأولية تعبر مضيق باب المندب سنويًا، ويخلق هذا النشاط البحري في هذا المضيق الحيوي حاجة قصوى لدى الصين لتأمين حركة الملاحة الدولية فيه (علي، 2020)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الفرع الثاني: أهمية طريق الحرير والحزام الاقتصادي بالنسبة لليمن:

تشكل اليمن أهمية جيوسياسية استراتيجية إستناداً إلى موقعها المتميز، ونظراً لأهمية موقعها المطل على "طريق الحرير الصيني"، فاليمن تقع في الركن الغربي للجزيرة العربية، وتشرف سواحلها الممتدة من بحر العرب وحتى البحر الأحمر على أحد أهم مسارات الملاحة الدولية، حيث أن اليمن يُعتبر أحد أبرز وأهم المحطات ضمن مشروع الصين "الحزام والطريق" أو كما يعرف "طريق الحرير الجديد".

كما يشمل طريق الحرير الصيني - الدولي غالبية دول العالم في مختلف القارات، ولذلك تزداد أهمية اليمن تبعاً لانضمامها إلى هذه المبادرة الصينية - الأمامية.

وفي هذا المضمار، فإن للتداول التجاري العالمي الحالي الذي يعتمد في الأساس على البضائع والسلع المصنعة في الصين أولاً، والبلدان الآسيوية ثانياً، والتي يتم نقلها إلى أوروبا عبر السواحل اليمنية، ويشكل مضيق باب المندب بسواحله اليمنية أهمية كبيرة، فضلاً عن دوره الرئيس في نقل نفط بلدان "الشرق الأوسط" إلى الأسواق العالمية، عبر البحر الأحمر، لذلك يُعد من أهم النقاط الاستراتيجية لليمن والمنطقة العربية وجمهورية الصين الشعبية.

حيث أشار السفير الصيني السابق (تيان تشي)، إلى أن الصين واليمن صديقان يتشاركان في السراء والضراء، وإن طريق الحرير القديم ربطنا بشكل وثيق، وعلى الرغم من أن البلدين لديهما ظروف وطنية مختلفة، ولكن لديهما معاناة تاريخية متشابهة، ومهام التنمية المشتركة، وإن طبيعة العلاقات الصينية اليمنية الإخلاص والصدقة والإحترام المتبادل والمساواة والمنفعة المتبادلة، ويجب علينا تطوير روح طريق الحرير، للالتحاق فيما يتعلق بالاستراتيجية التنموية لدى الجانبين وتعميق التعاون، وبذل الجهود المشتركة لتحقيق حلم الصين المتمثل في النهضة العظيمة للأمة الصينية وحلم اليمن المتمثل في السلام والإستقرار والتنمية، ولذلك، طرح (تيان تشي) إقتراحات التعاون الآتية:

الأول: تبادل الدعم بثبات، وإحترام إختيار الطريق. وإن الصين تدعم إختيار الشعب اليمني لطريق التنمية بشكل مستقل، والحل السلمي للخلافات عبر الحوار والتشاور، لتحقيق سلام الدولة واستقرارها وتنميتها في أسرع وقت ممكن.

الثاني: الالتزام بالتعاون والمنفعة المتبادلة، وتعزيز التنمية المشتركة. نلتزم بمبدأ "التشاور والتقاسم والتشارك في البناء"، وندفع بناء "الحزام والطريق" يداً بيد ونوسع التعاون العملي بين البلدين، لمساعدة اليمن على تحويل تفوق الموارد والطاقة إلى تفوق التنمية، وخلق نقاط جديدة لنمو الإقتصاد والتوظيف، لتحقيق النمو الإقتصادي وتحسين معيشة الشعب بشكل أفضل.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

والثالث: تقريب قلوب الشعبين الصيني اليمني، وتعزيز الصداقة التقليدية. نأخذ افتتاح قسم اللغة الصينية بجامعة صنعاء، وإنجاز بناء المكتبة الوطنية الكبرى كفرص لتوسيع التبادلات الثقافية في مجالات الثقافة والتعليم والشباب والرياضة وغيرها من المجالات، وتعزيز الصداقة بين الشعبين، من أجل تناقل الصداقة الصينية اليمنية جيلاً بعد جيل وتطويرها.

وتلتقي اليمن بالصين في محطات إقتصادية وسياسية مشتركة، وتبادل المنافع، والمطالبة ببناء نظام دولي عادل. فبالإضافة إلى "ميناء الحديد" المطل على البحر الأحمر، غربي اليمن، وما يشكله من أهمية كأحد أهم وأبرز الموانئ اليمنية في البحر الأحمر، يبرز "ميناء المخاء" الاستراتيجي، أضف لكل ذلك الجزر اليمنية المنتشرة في البحر الأحمر، وبحر العرب، ويبدو أن حساسية الموقع الجيوسياسي والاقتصادي الذي تتميز به اليمن، يعرضها إلى صراعات وتدخلات خارجية تؤثر بشكل سلبي على اليمن، وتثقل كاهل المواطنين.

إلا ان توقيع مذكرة تفاهم في أبريل/ نيسان (2019)، لإنضمام اليمن إلى مجموعة "طريق الحرير"، ضمن أعمال القمة الثانية لطرق الحرير، قد مثل نقلة كبيرة في السير في هذا النهج، خياراً نحو تعزيز الشراكة عبر تكليف الشركات الصينية بمشاريع إعادة الإعمار، إضافة إلى العمل بموجب إتفاقية تأهيل ميناء عدن والتعاون المشترك لحماية طريق الملاحة الدولية عبر مضيق باب المندب.

واليمن يعاني حالياً الضعف والصراعات التي تكبل تحركاته الدولية، وتحد من تفعيل صداقاته ورغباته الاقتصادية، ولا شك أنه لن تتحقق أهداف اليمن الإستراتيجية إلا عبر الشراكة التنموية مع الصين، وضمن "مبادرة الحزام والطريق"، وبإرساء الاستقرار والأمن والأمان في اليمن، وبناء مؤسسات الدولة القادرة على المضي قدماً في توظيف موقعها الاستراتيجي لتحقيق التنمية المستدامة (عبد الحميد ا.، 2022)

الفرع الثالث: التنافس الدولي حول مضيق باب المندب:

تسارعت وتيرة الصراع لبسط النفوذ على دولة اليمن، ومن ثم مضيق باب المندب، منذ سيطرة الحوثيين على صنعاء نهاية عام (2014)، بعد شهر من صدور قرار مجلس الأمن رقم (2201) لعام (2015) بتاريخ 15 شباط/ فبراير، أطلقت "قوات التحالف العربي"، الذي قاده السعودية عملية عسكرية واسعة في اليمن، عرفت بـ "عاصفة الحزم".

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

قيادة السعودية للتحالف تمنحها دوراً رائداً في المنطقة، إضافة إلى تأمين حدودها الجنوبية مع اليمن، وكذلك تأمين شاحنات النفط العابرة من مضيق باب المندب، والتي سبق أن أوقفتها خلال عام (2018) بسبب التهديدات الحوثية، وتتفاعل الصراعات داخل اليمن مع تلك القائمة بين السعودية وإيران، فالأولى دعمت شرعية عبد ربه منصور هادي، والثانية دعمت الحوثيين، واستشعرت دول مجلس التعاون الخليجي الخطر خوفاً من بسط إيران نفوذها على مضيق باب المندب، ثاني ممر رئيسي لنقل النفط الخليجي، بعد بسط إيران نفوذها على الممر الأول: مضيق هرمز.

ومن ناحية الدول الأفريقية المطلة على باب المندب، وجد أن المضيق قد أصبح ملعباً مخابراتياً وعسكرياً لدول عدة، على سبيل المثال؛ تتيح دولة جيبوتي تأجير أراضيها للقواعد العسكرية الأجنبية، والتي بلغت ستّ قواعد، من بينها قاعدة للصين، وهي القاعدة الوحيدة خارج الأراضي الصينية، ويعود تاريخ إنشائها إلى عام (2017)، أي بعد أربع سنوات من إعلان الرئيس الصيني عن مبادرة "حزام واحد طريق واحد"، التي باتت تعرف بطريق الحرير الجديد، وتهدف المبادرة إلى الربط بين الصين وأوروبا ووسط آسيا والشرق الأوسط عبر أكبر مشروع بنية تحتية في تاريخ البشرية، يشمل بناء طرق و سكك حديدية ومناطق صناعية. على الرغم من أن المبادرة تبدو تنموية واقتصادية في المقام الأول، إلا أن الدراسات تتفق على أن الهدف الرئيسي منها هو زيادة نفوذ الصين الجيوسياسي، على مستوى الجغرافيا وعلى مستوى توزيع القوة والثروة أيضاً. (صفاء، 2023)

الخاتمة:

لقد تعاضمت الأهمية الجيو-استراتيجية لمضيق باب المندب عالمياً بالتوازي مع تزايد نشاط الملاحة الدولية عبره، وبالتحديد حينما تحولت الصين إلى "ورشة العالم" بعد استحواذها على حصة سوقية وازنة في حجم التبادلات التجارية العالمية، وأضحت بالمقابل معظم البلدان في أوروبا وأفريقيا والأمريكيتين أكبر الأسواق المستهلكة للمنتجات والسلع الصينية، كما ضاعفت الطفرة الاقتصادية الصينية حاجتها للمواد الخام التي تعبر من مضيق باب المندب سنوياً. ويخلق هذا النشاط البحري في هذا المضيق الحيوي حاجة قصوى لدى الصين لتأمين حركة الملاحة الدولية فيه.

الاستنتاجات:

1- يمكن تقسيم الحزام الاقتصادي وطريق الحرير إلى ثلاث مستويات، المستوى الاقتصادي، المستوى الثقافي، ومستوى الحوكمة العالمية.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- 2- من أهم تحديات الحزام الاقتصادي وطريق الحرير هي عدم الاستقرار أمنياً و سياسياً، إضافة إلى تباين الفوارق الاقتصادية بين الدول المتاخمة لطريق الحرير الجديد. .
- 3- يعتبر مضيق باب المندب من أهم الممرات الملاحيّة على مستوى العالم، وتتمر عبره ناقلات بترول تمثل (40) في المئة، من التجارة العالميّة في النفط.
- 4- إن للتداول التجاري العالمي الحالي الذي يعتمد في الأساس على البضائع والسلع المصنعة في الصين أولاً والبلدان الآسيوية ثانياً، والتي يتم نقلها إلى أوروبا عبر السواحل اليمنية. ويشكل مضيق باب المندب بسواحله اليمنية أهمية كبيرة،
- 5- يعتبر مضيق باب المندب أحد أهم أسباب الصراع الدولي في اليمن.

التوصيات:

- 1- يجب على صناع القرار في اليمن تجاوز المشاكل السياسية الحاصلة في اليمن عن طريق فتح حوار شامل.
- 2- استغلال مضيق باب المندب من أجل إنعاش الاقتصاد اليمني.
- 3- استغلال مضيق باب المندب كورقة ضغط لصالح القضايا اليمنية والعربية العالقة.
- 4- توثيق العلاقات اليمنية- الصينية من أجل الارتقاء أكثر بالاقتصاد اليمني عامة ورفاهية الشعب اليمني خاص.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

قائمة المراجع:

أ- مراجع باللغة العربية

1. احمد,ص. (2019, 12 20) موقع الشرق الاوسط. Consulté le 05 01, 2023, sur <https://aawsat.com/home/article/2042426/العالم-على-السيطرة-على-العالم-اقتصادياً-ب-طريق-الحرير> : الصين-تحاول-السيطرة-على-العالم-اقتصادياً-ب-طريق-الحرير»
2. اشرف,ع. ا. (2016, 01 21) ماهو طريق الحرير، موقع الاسواق العربية. Consulté le 05 02, 2023, sur <https://www.alarabiya.net/aswaq/business-lifestyle.html>
3. تشاو,ل. (2018) مبادرة الحزام والطريق. (ب. محمد) Trad. ,الصين :بيت الحكمة للنشر والتوزيع.
4. حسين,ا. (2016) من طريق الحرير الجديد إلى الجسر البري العالمي. Récupéré sur <https://caus.org.lb/ar/من-طريق-الحرير-الجديد-إلى-الجسر-البري-ال->
5. حكيمي,ت. (2019) موقع الصين المستقبلي في النظام الدولي. مجلة المقطر.
6. شادية,س. & ناصر,ب. (2019, 04 28) موقع الخبر. Consulté le 05 03, 2023, sur <https://24.ae/article/503860/#prettyPhoto>
7. صفاء,ع. (2023, 03 02) السفير العربي. Consulté le 05 01, 2023, sur <https://assafirarabi.com/ar/50829/الجغرافيا-لا-تفارق-اليمن>
8. عبد الحميد,ا. (2022, 09 06) أهمية اليمن استراتيجياً لطريق الحرير. Consulté le 05 02, 01, sur <https://www.chinainarabic.org/?p=75518>
9. علي,ع. ا. (2020, 03 10) اليمن على طريق الحرير. Consulté le 05 02, 2023, sur <https://www.khuyut.com/blog/5975/موقع-الخيوط>
10. عمرو,ع. (2018) نهاية القرن الأمريكي و بداية القرن الأوراسي. . الحزام الاقتصادي و طريق الحرير. مصر :دار سما للنشر.
11. لمياء,م. (2017) إستراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا. مجلة مدارت سياسية.
12. ليو,و. (2017) سلوك طريق الثراء سوية. بكين :دار النشر باللغات الاجنبية.

ب-مراجع باللغة الانجليزية

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

13. *the belt and road ecological and enviromental cooperation plan*. (2017, 06 28).
Consulté le 05 01, 2023, sur <http://english.mee.gov>.
14. n/Resources/Policies/policies/Frameworkp1/201706/t20170628_416869.shtml

الأهمية الاقتصادية لمضيق باب المندب وعواملها

The economic importance of the Bab al -Mandab strait and its factors

محمد عبدالعزيز علي الشعري : باحث بكلية القانون - جامعة إب - إب - اليمن.
جبران حمود عبدالله المذيخري : باحث بكلية القانون جامعة إب - إب - اليمن
عبدالواحد أحمد علي نعمان آل قاسم : باحث بكلية القانون - جامعة إب - إب - اليمن.

الملخص:

يعتبر مضيق باب المندب من أهم الممرات المائية الدولية التي تتحكم بالحركة الاقتصادية وتضمن الاستقرار المالي والنقدي في الأسواق الدولية وذلك بحكم المسطح المائي الذي ينتمي إليه والمتمثل بالبحر الأحمر المرتبط بالبحر المتوسط والمحيط الأطلسي عبر قناة السويس، ومن هذا المنطلق تبرز الإشكالية حول أهمية الملاحة في مضيق باب المندب وعواملها؛ ومن خلال هذا البحث يناقش الباحثون مستخدمين المنهج التحليلي والوصفي لمعرفة أهمية مضيق باب المندب وتحكمه بالاقتصاد العالمي وماله من أثر على الاقتصاد الوطني والأطماع الاقتصادية للقوى الإقليمية، وما يحققه مضيق باب المندب من توفير للوقت وقلة في التكلفة عند مقارنته بمضيق رأس الرجاء الصالح.

الكلمات المفتاحية: مضيق باب المندب، الملاحة، الاقتصاد الوطني، الاقتصاد العالمي.

Abstract:

The Bab al-Mandab strait is Considered one of the most important international waterways that Control the economic movement, as it guarantees financial and monetary stability in internationa l markets. By virtue of watersurface to which it belongs Represented by the Red sea. Linked to the Mediterranean sea and the Atlantic Ocean through the Suez Canall , and from this point of view, the importanctce of navigation in the Bab al-Mandab striat Through this research, researchers discuss using the analytical and descriptive method to Know the importance of the Bab al-Mandab striat and its Control over the global economy and its effects on the national economy and the economic ambitions of regional powers. And what the Bab al-Mandab striat achieves in terms of saving time and lowering Costs compored to the strait of Ra,as Al-Raga,a Al saaleih.

Keywords :-Bab alMandab striat. Seaman ship. National. International economic

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:

تعتبر الممرات والمضايق البحرية أحد أبرز شريان الملاحة والتجارة الدولية وذلك لما لها من عدة مزايا، فبالإضافة إلى ميزة تقريب المسافات بين الدول والمتعاملين التجاريين فهي عامل آخر قد يتمثل في التكاليف المنخفضة التي تعرضها على الدول والجهات المستفيدة منها، ومن جهة أخرى تمثل مصدراً هاماً لاقتصاديات الدول المطلة وصاحبة السيادة على المضيق أو جزء منه.

وفي هذا الصدد يعتبر مضيق باب المندب أحد أبرز وأهم الممرات البحرية الدولية على الإطلاق بمنطقة القرن الأفريقي وذلك لماله من ميزة في ربط الجانب الشرقي والغربي للعالم، ويمكن تحديد مشكلة البحث من خلال التساؤل الآتي:-

ما مدى أهمية الملاحة في مضيق باب المندب وعواملها؟

كما يمكن تحديد وصياغة مشكلة البحث من خلال التساؤلات الفرعية الآتية:-

- 1- ما دور مضيق باب المندب في التحكم بالاقتصاد العالمي
- 2- ما أثر الملاحة عبر مضيق باب المندب على كلاً من الاقتصاد العالمي والوطني في ضوء دوره في تقريب المسافات بين الدول والمتعاملين التجاريين ومقارنة بمضيق رأس الرجاء الصالح؟
- 3- ما هي العوامل التي أدت إلى زيادة الملاحة عبر مضيق باب المندب ؟

أهمية البحث :

تعد دراسة مواضيع الممرات المائية من الدراسات الحيوية والمتجددة في التاريخ الحديث، ومضيق باب المندب له أهمية من الناحية الاقتصادية، لذا فإن أهمية البحث تأتي من أهمية موضوعية في دراسة وتحليل أهمية مضيق باب المندب ودوره الفعال على الاقتصاد العالمي والوطني نتيجة لكمية حجم الملاحة فيه وموقعه الذي يجعله ملتقى أغلب طرق التجارة البحرية الدولية.

أهداف البحث :

- أولاً: معرفة أهمية الملاحة عبر مضيق باب المندب بالمقارنة مع مضيق رأس الرجاء الصالح.
- ثانياً: معرفة أهمية مضيق باب المندب وتحكمه بالاقتصاد العالمي وماله من أثر على الاقتصاد الوطني، ومعرفة الأطماع الاقتصادية للقوى الإقليمية واستغلال تلك الأهمية بما يتوافق مع مصلحة الدولة.
- ثالثاً : معرفة أهم العوامل التي لها الدور الفعال في زيادة الملاحة عبر مضيق باب المندب.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الفرضيات :

- 1- إن مضيق باب المندب له أهمية على المستوى الوطني والعربي والدولي.
- 2- إن المرور عبر مضيق باب المندب يوفر الوقت ويقلل من التكلفة إذا ما تم مقارنته بمضيق رأس الرجاء الصالح.
- 3- إن القوى الإقليمية خاصة والدولية تسعى جاهدة في تحقيق الأطماع الاقتصادية من خلال سيطرتها على المضيق، وكذلك إن السيطرة على مضيق باب المندب من قبل تلك القوى طالما أسهم في وقوع الأزمات في الجمهورية اليمنية.

تقسيم البحث :-

المبحث الأول: أهمية الملاحة عبر مضيق باب المندب.

أولاً :- أهمية الملاحة عبر مضيق باب المندب وأثرها على الاقتصاد العالمي.

ثانياً :- أهمية الملاحة عبر مضيق باب المندب وأثرها على الاقتصاد الوطني.

المبحث الثاني : عوامل زيادة الملاحة عبر مضيق باب المندب.

أولاً : عوامل غير متعلقة بتكوين المضيق.

ثانياً :- عوامل متعلقة بتكوين المضيق وعرضه وعمق مياهه.

المبحث الأول :- أهمية الملاحة في مضيق باب المندب

يمكن القول بان مضيق باب المندب يتمتع بأهمية بالغة على المستوى الوطني والدولي وبالتالي تم تقسيم هذا المبحث على النحو الآتي :-

أولاً : أهمية الملاحة عبر مضيق باب المندب وأثرها على الاقتصاد العالمي:

يعتبر مضيق باب المندب ثاني أهم مضيق في العالم من الناحية الاقتصادية وبذلك يعد أداة ذات فعالية كبيرة في التحكم بالحركة الاقتصادية الدولية وضمان للاستقرار النقدي والمالي في الأسواق الدولية لأن من خلاله يتم إستيراد وتصدير السلع والخدمات على مختلف دول العالم ⁽¹⁾ (بالمادي -2014- 2015- ص8) حيث يصل عدد السفن التي تعبر من خلاله سنوياً ما يقارب (25 ألف سفينة) وتمثل (7%) من حجم الملاحة الدولية، وبالنسبة لناقلات النفط العملاقة التي تمر في كلاً من الاتجاهين تقدر بأكثر من (21 ألف

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ناقلة بحرية) سنوياً وبمعدل (75%) ناقلة يومياً، أما السفن التجارية التي تمر من خلاله فتقدر بحوالي (10%) من سفن التجارة العالمية، كما تعبر من المضيق صادرات النفط الخام المتوجهة إلى الأسواق الأوروبية وذلك بالمرور إما عن طريق خط أنابيب (سوميد) الذي يربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط أو عن طريق قناة السويس⁽¹⁾ الذي يربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط أو عن طريق قناة السويس⁽¹⁾ (العقباوي، 2018، ص 83 .)

وأشار تقرير على "قناة الغد"؛ أن مضيق باب المندب يكتسب في عالم النفط من كمية النفط المارة عبره والتي تقدر بنحو (3-5) مليون يرميل يومياً، وكذلك في نفس السياق أشار تقرير على "قناة سكاى نيوز" لها أن نحو (25) ألف سفينة وناقلة نفط عملاقة، تمر عبر مضيق باب المندب سنوياً باتجاه أوروبا وروسيا والولايات المتحدة الأمريكية.

وقال وزير الخارجية اليمني الأسبق عبر قناة "العربية" في برنامج البعد الأخير في 23 أكتوبر 2021م، أن ممر مضيق باب المندب ينقل أكثر من (30%) من المنتجات النفطية والمشتقات والزيوت إلى مناطق مختلفة من دول العالم.

والحقيقة التي يتفق عليها الجميع فيما سبق أنه وبالرغم من الاختلاف في بعض البيانات الرقمية، وإختلاف الزاوية التي تنظر من خلالها تلك الجهات إلى مضيق باب المندب، فإن الملاحة عبر المضيق لها تأثير على المجال الاقتصادي لدى جميع دول العالم، وبالأولى الدول التي تقع على ضفتي المضيق ودول البحر الأحمر والدول الإقليمية⁽³⁾ (بن حاجب، 2022، ص 10)

لذلك فإن إغلاق المضيق سوف يؤثر تأثيراً بالغاً على الاقتصاد العالمي وبالأولى الاقتصاد لدى الدول المذكورة سابقاً⁽⁴⁾ (غزيل، ب.ت، ص 25 0)

وترجع أهميته العالمية كونه يعد مفتاح الدول الغربية الكبرى إلى المحيط الهندي وإلى دول الخليج التي تشكل سوق للمنتجات الصناعية⁽⁵⁾ (مداني، 1987، ص 29)، وأهميته بالنسبة للدول العربية تتصل من خلاله دول المغرب العربي وشمال أفريقيا ودول غرب البحر الأحمر والمتوسط ودول شرق آسيا كما أنه يمثل أقصر الطرق البحرية التي تربط شواطئ المملكة العربية السعودية بالبحر الأحمر وشواطئها على الخليج العربي ومرور البترول من دول الخليج إلى أوروبا، ومرور حجاج المسلمين من شرق آسيا إلى جدة،

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ومن ناحية أخرى يتحكم بأقصر الطرق التي تمر عبره تجارة كثير من الدول العربية مع دول شرق آسيا، واليابان، وكذلك صادرات وواردات الدول الآسيوية من وإلى أوروبا⁽⁶⁾ لمداني، 1987، ص 30) ومما زاد في أهمية المضيق وتحكمه بالاقتصاد العالمي مرور ناقلات النفط العملاقة، والنفط يعد السلعة التجارية الأولى في العالم لذا فإن أي زيادة في استهلاك النفط تؤدي إلى زيادة أهمية المضيق، حيث بلغ استهلاك النفط في عام (1970م) إلى عام (1980م) مقدار (83,7%)، أي من (2263) مليون طن عام (1970م) إلى (4157) مليون طن عام (1980م).

وكون النفط السلعة الأولى فقد بلغ نصيبه عام (1972م) حوالي (57%) من حجم السلع التجارية، ويأتي إنتاج الشرق الأوسط من الإنتاج العالمي للنفط بنسبة (38,5%)⁽¹⁾ (فارس، 1981، ص1) وفي هذا الإطار يحتل البترول مركزاً متقدماً بين مصادر الطاقة ويشكل سلعة استراتيجية لا تتازعها سلعة أخرى، وأصبح بعد الحرب العالمية الثانية إحدى المتغيرات الكبرى التي تلعب دوراً حاسماً في صراعات القوى العالمية الكبرى، ومن هنا تأتي أهمية دراسة ومعرفة دور مضيق باب المندب في التاريخ الحديث والمعاصر كما يوضحه الجدول رقم (1)

جدول رقم (1): يبين نسبة حركة نقل النفط عبر أهم المضائق والممرات البحرية (الوحدة مليون برميل /اليوم) سنة 2009م.

المضيق التركي	مضيق باب المندب	مضيق ملكا	مضيق هرمز
2,4	3,3	15	17

Source: William Komiss. LaVar Huntzinger, "The Economic Implications of Disruptions to Maritime Oil

ولعل رأس العوامل المؤثرة في زيادة أهمية مضيق باب المندب وتحكمه بالاقتصاد العالمي هو عامل المسافة القصيرة⁽²⁾ (العتيبي، 2008، ص 222)، عند المرور في مضيق باب المندب بالنظر إلى المرور عبر رأس الرجاء الصالح⁽³⁾ (فارس، 1981، ص316).

وعليه تبرز أهمية الدراسة بالنظر إلى الفرق بين كلاً منهما :

(1) المسافة بين لندن والكويت عن طريق رأس الرجاء تبلغ (13237) ميل بحري تنقص إلى (7488) ميل بحري إذا استعمل طريق قناة السويس.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

(2) كما أن استخدام قناة السويس في رحلة من بومباي في الهند إلى أوروبا على البحر الأسود يتم إختصار (180%)، وهو الفرق بين (4174) ميل بحري، عند المرور بالقناة، وحوالي (11814) ميلاً بحرياً، عند المرور من رأس الرجاء الصالح.

(3) وفي رحلة بين عدن في الخليج العربي ولندن تحقق القناة وفراً في المسافة يساوي (75%)، عما هي عليه بطريق رأس الرجاء ويمثل الفرق ما بين (6500) ميل بحري بالقناة، وحوالي (11300) ميل بحري عبر رأس الرجاء الصالح.

(4) كما أن المرور بالقناة يحقق وفراً نسبته (31%) في رحلة بين طوكيو وروتردام في هولندا، ومن ناحية أخرى فإن الرحلة عبر الطريق البحري بين لندن والخليج العربي لا يستغرق أكثر من (65) يوماً، عن طريق القناة، وتستغرق (135) يوماً، عن طريق الرجاء الصالح⁽¹⁾ (فارس، 1981، ص 317) وهكذا يظهر بأن المضيق عبارة عن نقطة حيوية لضخ الدماء في الإقتصاد العالمي وعامل حساس لإزدهار الشعوب والدول، ولكن إذا كان كذلك في مجال الإقتصاد العالمي، فما هو أثره على الإقتصاد الوطني للجمهورية اليمنية؟ هذا ما سوف تناوله في الفقرة الثانية.

ثانياً: أهمية الملاحة عبر مضيق باب المندب وأثره على الإقتصاد الوطني (الإقتصاد في الجمهورية اليمنية):-

إنطلاقاً من قواعد القانون الدولي وبالذات ما نصت عليه إتفاقية البحار عام (1982م)، فإن المضيق الصغير يعتبر مياه داخلية لليمن كامل السيادة عليه وبالتالي تخضع الملاحة فيه لقوانينها الداخلية، وبالنسبة للمضيق الكبير فتخضع الملاحة فيه للقانون الدولي⁽²⁾ (سلامه، 2018، ص18)، وهو يعتبر مياه مشتركة للدول المشاطئة (اليمن - جيبوتي - إرتيريا)، وتلك الدول تشاطر اليمن بالإشراف على بوابة باب المندب غير ان كلا من الدولتين تفقدان مزايا الساحل الممتد في مخارج المضيق سواء من الناحية الشمالية او الجنوبية، فإرتيريا تطل عليه من الجانب الشمالي وجيبوتي تشرف عليه من الجانب الجنوبي بينما اليمن تشرف عليه بشكل مباشر وعلى منافذه شمالاً وجنوباً وليس هذا فقط بل ان المضيق يمثل بوابة اليمن نحو إفريقيا.

لذا يعد المضيق عامل مهم في نمو وإزدهار الإقتصاد في اليمن، وعامل في تقدم ورقي المواطن اليمني، نتيجة لما تحصل عليه الدولة من إيرادات متمثلة على شكل ضرائب ورسوم ومقابل تقديم الخدمة ومقابل أعمال القطر والإرشاد، وتعمل على تكوين ودعم الميزانية العامة⁽³⁾ (الطويري، ب، ت، ص100)، ثم

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

بعد ذلك تقوم الدولة بصرفها على مختلف القطاعات، وعلى سبيل المثال: تصرف في مجال إنشاء وتسيير المرافق العامة الأمنية والصحية والتعليمية وغيرها، وقد يتم إنفاقها في مجال التضامن الإجتماعي وتقديم مساعدات وإعانات للمعاقين العاجزين.

وعند النظر إلى تلك الأهمية فإن المضيق تحول إلى نقطة ومحور لتصارع القوى الإقليمية والدولية تحت عناوين محاربة أعمال القرصنة والإرهاب وإعادة الشرعية، وغير معلن عن الأهداف الحقيقية لتلك الدول، فمثلاً يعود السبب الأساسي لأطماع دول الخليج يعود إلى الموقع الجغرافي، الذي يحتله اليمن والمشرف على مضيق باب المندب، والذي يعد ممر للتجارة الخارجية لدول الخليج، وعليه يبرز بوضوح الأطماع الاقتصادية لدول الخليج، فأطماع المملكة العربية السعودية تمثلت في إستئجار آبار النفط في منطقة الجوف ومأرب الذي يفوق إنتاجها إنتاج دول الخليج مجتمعة، وبالنسبة لأطماع دولة الإمارات العربية المتحدة فإن سيطرتها على الجزر والمضيق ليس إلا رغبة في تعزيز دورها التجاري في المنطقة، وتحقيق إستراتيجيتها في رسم معالم مستقبل التجارة في البحر الأحمر وغربي المحيط الهندي، وكل هذا سوف يؤدي إلى تفوق ميناء أرخبيل علي في دبي؛ ويصبح مركز محوري للتجارة الإقليمية⁽⁵⁾ (بوعزت، 2021، ص787).

وأما بالنسبة للقوى الدولية؛ وما وجد من زيادة في التواجد العسكري قرب المضيق، وعلى الخصوص بالمناطق التابعة لجيبوتي، فليس من المستغرب أن يكون هذا التواجد بوابة من أجل تدويل المضيق، وجعله ينفك عن سيادة الدول المشاطئة له، لا سيما وأن الدول المطلة عليه لا تتمتع بالإستقرار الداخلي، الأمر الذي قد يدفع بتصور الحال لمضيق باب المندب بالمضايق التركية، وجعله قانوناً يتبع لفئة المضايق التي يتحدد الملاحه فيها وفقاً لإتفاقيات خاصة، من أجل تغيير نظام المرور داخل المضيق، ليتحول من نظام المرور البريء المعمول به حالياً، وفقاً لإتفاقية قانون البحار لسنة (1982م)، ليصبح نظام المرور الحر الذي لا يضع أي قيد أو شرط على القوى المستعملة لهذا المضيق⁽¹⁾ (حميدان، 2018م).

في حين أن كل تلك الأطماع أفضت إلى أوضاع إقتصادية وإجتماعية سيئة، وغياب المخططات التنموية وغلاء المعيشة وإرتفاع الأسعار وزيادة نسبة البطالة حيث وصل نسبتها إلى (35%)⁽²⁾ (الفقيه وبلعسكر، 2022، ص308).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المبحث الثاني: عوامل أهمية الملاحة في مضيق باب المندب:

هناك العديد من العوامل التي جعلت من مضيق باب المندب مركز إقتصادي تلتقي فيه أغلب طرق التجارة الدولية ويكون مقصداً لناقلات النفط العملاقة التي تنقل النفط من مكان الإنتاج إلى مكان الإستهلاك ، وعليه لا بد من إلقاء نظرة حول أبرز العوامل التي لها الدور الأساس والفعال في زيادة أهمية الملاحة في مضيق باب المندب وهي كالآتي :-

اولا :- عوامل غير متعلقة بتكون المضيق:

(1) يعتبر المضيق البوابة الجنوبية للبحر الأحمر والبحر الأحمر يعد شريان التجارة الدولية بين الشرق والغرب الأمر الذي جعل من مضيق باب المندب ممراً لعبور ناقلات النفط العملاقة وعشرات السفن التجارية ، وتحكم المضيق في مدخل ومخرج جميع الدول المطلة عليه لذا لا بد لأي سفينة تتجه نحو ميناء أحد هذه الدول او تغادر منه بالمرور عبر المضيق (3) (غديل، ب، ت، ص 250)

(2) فتح قناة السويس كان لها الدور الأساس في زيادة أهمية الملاحة في المضيق ، حيث تم ربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط والمحيط الأطلسي وأصبح مضيق باب المندب الطريق الرئيسي بين أوروبا وشرق آسيا كبديل عن طريق رأس الرجاء الصالح وذلك لأن المرور عبر مضيق باب المندب يوفر الوقت ويقلل من التكلفة حيث يتم إقتصار مسافة (عشرة ألف ميل) (4) (العقابي، 2022، ص 222) ،

(3) في ثلاثينيات القرن العشرين تم إكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي والجزيرة العربية، ومضيق باب المندب يعتبر البوابة الرئيسية لهذه الدول لذا فإن أي عملية لنقل النفط من مكان الإنتاج (دول الخليج) إلى مكان الإستهلاك (في الولايات المتحدة الأمريكية) وكذلك نقل الفائض من النفط من الدول الصناعية إلى دول التقنية في المنطقة العربية (6) (السلطان، 1984، ص 31)

ثانياً :- عوامل متعلقة بتكوين المضيق:

(1) يحتوي المضيق على ما يقارب ثمان نقاط (8) بعضها مصطنع، وهذه المخائق تقيد حركة الملاحة البحرية وتقوم بتنظيمها على طول الطريق ويكون لها الدور في تشكيل نمط النقل البحري وتحديد مواصفاته أمراً جعل من مضيق باب المندب شريان بحري عالمي (1) (الهلي، 2019، ص 116).

(2) عرض المضيق وتكوينه كان له أثراً فعال ومفيد في حركة الملاحة الدولية حيث يصل عرض المضيق في أضيق نقطة له إلى نحو عشرة أميال (26. كم) وتبرز جزيرة بريم (ميون) اليمنية عند مدخل الممر المائي بإتجاه إرتيريا وجيبوتي، وبموجب مخطط لنقل حركة النفط الدولية تستخدم الشاحنات المارة شمالاً

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ممرًا بعرض ميلين حوالي (2-3كم) على الجانب العربي إلى الغرب من بريم في حين تستخدم الناقلات المتجهة جنوباً ممرًا مماثل على الجانب الإفريقي إذ يفصل ما يزيد ميلاً واحداً حوالي (6,2كم) فقط وهذا ما جعل السفن المارة فيه يومياً تصل إلى ستين سفينة⁽²⁾ (الهلي، 2019، ص118)، كما أن مدى صلاحية المضيق للملاحة فيه ومدى عمق مياهه التي تصل إلى (11001) قامة بحرية في قناة المضيق الكبير أمراً يسمح بزيادة الطاقة الإستيعابية للسفن المارة⁽³⁾ (العتابي، ص222)، وعليه كان لكل تلك العوامل أثراً أدى إلى زيادة أهمية مضيق باب المندب وجعله محلاً للدراسة لدى كثير من الباحثين ومركزاً لتصارع وتضارب القوى الإقليمية والدولية.

(3) كما ان الجزر المنتشرة حول المضيق لها اثر في زيادة الملاحة في مضيق باب المندب لانها تشكل قواعد اساس في انطلاق سفن التجارة اليمنية وغيرها من السفن في المياه الإقليمية والدولية، وليس هذا فقط بل تمتاز بعض تلك الجزر بوجود السواحل والشواطئ الرملية ووجود المراسي التي تسمح للوحدات البحرية بأنواعها بالرسو عليها كما أن بعضها غنية بالمعادن الطبيعية وكميات هائلة من النفط وصالحة بإنشاء المطارات والردارات عليها وعليه يمكننا القول بان زيادة الملاحة عبر المضيق متوقفة على القيام باستثمار تلك الجزر وإقامة المشاريع الاقتصادية وتوفير الوحدات الامنية وغيرها من الوحدات.

وقد أكدت الكثير من الدراسات الأهمية القصوى لمضيق باب المندب مقارنةً بالمضايق الأخرى ، فوفقاً لدراسة شاوشي (shaushay)، فإن مضيق باب المندب على قدر من الأهمية لعدة أسباب منها :-

1- يعتبر المضيق أحد المفترقات الهامة ونقطة إلتقاء حساسة بالنسبة لحركة التجارة الدولية ومعظم التجارة ما بين كلاً من الإتحاد الأوروبي من جهة والصين واليابان والهند وبقية أسيا من جهة أخرى تمر عبر المضيق

2- يعتبر المضيق ممرًا رئيسياً لأكثر من (30%) من حركة النفط العالمية خاصة في منطقة الخليج العربي وإيران

3- يعتبر ممرًا بديلاً عن رأس الرجاء الصالح بجنوب أفريقيا والذي يلقي عبئاً على التجارة الدولية من حيث بعد المسافة وكذلك التكلفة المالية

الخاتمة:

بالنظر إلى ما تطرقت إليه الورقة البحثية فيما يخص أهمية الملاحة في مضيق باب

المندب وعواملها تم التوصل إلى عدة نتائج وهي:-

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- 1) يعتبر مضيق باب المندب على قدر من الأهمية الاقتصادية وذلك لحجم التجارة الدولية العابرة من خلاله وكذا مساهمته في الربط بين المصدرين والمستوردين وبالأخص ما بين المتعاملين بتجارة النفط حيث فاقت نسبة التعاملات النفطية (30%) من التجارة العالمية.
- 2) إن الملاحه عبر مضيق باب المندب لها أثر فيما يتعلق بالإقتصاد العالمي كون المرور عبر هذا المضيق يتم إختصار مسافة (عشرة ألف ميل بحري)، وعلى العكس إغلاق المضيق سوف يؤدي إلى خسائر كبيرة في تكاليف إستيراد السلع والخدمات وعلى الأخص فيما يتعلق بالمشتقات النفطية التي تمثل الصدارة في الحياة من بين السلع الأخرى، وكذلك له اثر على الإقتصاد في الجمهورية اليمنية في حالة سيطرتها وبسط سيادتها على المضيق.
- 3) إن القوى الإقليمية والدولية وتحت شعار محاربة الإرهاب وأعمال القرصنة وإستعادة الشرعية كل تلك الإعلانات تم استخدامها لتسهيل السيطرة على مضيق باب المندب بغاية الوصول إلى تحقيق الأطماع الاقتصادية.

التوصيات:

- 1- على جميع الدول المشاطئه أن تقوم برسم المعالم التي تبين وتنظم حق كل منها في استغلال المضيق الأمر الذي يحقق مصلحة بجميع تلك الدول بما يحقق تنمية ونمو اقتصادها من خلال العوائد التي سوف تحصل عليها نتيجة استغلال المضيق.
- 2- ان تقوم الدول المشاطئه برفض عمل وعدم السماح لأي تواجد عسكري للقوى الدولية والأقليمية كون ذلك يهدد الملاحه عبر المضيق ويؤدي إلى هدم العلاقات الودية بين تلك الدول المشاطئه.
- 3- ان تقوم السلطات اليمنية ببسط السيادة والسيطرة على المضيق والجزر المجاوره من خلال زيادة التواجد العسكري في تلك المناطق وكل ذلك يمكنها من استغلال المضيق.
- 4- ان تقوم السلطات اليمنية بإعداد الخطط التنموية وإقامة المشاريع الاقتصادية في المضيق والجزر المجاورة وان تفرض على السفن المارة عبر المضيق دفع الضرائب ومقابل اعمال الخدمة وأعمال القطر والإرشاد، وكل هذا سوف يكون له الأثر الفعال في نمو وازدهار الاقتصاد وتقدم ورقي المواطن اليمني.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

قائمة المراجع:

- 1- سفيان بالمادي، بلقاسم بو مهدي، جيوسي المضايق البحرية والاستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة مضيق ملكا وأثره على أمن الطاقة الصيني نموذجاً ، الجزائر: شبكة ضياء للمؤتمرات والدراسات 2014م - 2015م
- 2- شهباء العقربا وحاجب، البحر الأحمر تزايد صراع المصالح وتراجع ثقافة المنافع، مجلة آراء حول الخليج، العدد (127) جدة السعودية، كانون الثاني 2018م.
- 3- مبارك علي بن حاجب ، ملاحم التنافس الدولي والإقليمي من منظور أجنبي ، مركز سوت24 للأخبار والدراسات ، نوفمبر 2022م.
- 4- محمد عمر مدني ، المركز القانوني لمضيق باب المندب ومضيق هرمز وأهميتها الاستراتيجية ، مجلة الدراسات الدبلوماسية ، الناشر معهد الدراسات الدبلوماسية العدد 4، 1987م ، عدد الصفحات 29-37.
- 5- صبري فارس ، الأهمية الجغرافية لمضيق باب المندب في الملاحة البحرية العربية، بغداد، مركز دراسات الوحدة العربية ، 1981م العدد (311-320)
- 6- منصور حسن العتابي ، السياسة الإيرانية تجاه مجلس التعاون الخليجي، الرياض مركز الخليج للأبحاث 2008م.
- 7- أيمن سلامة ، قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة البحرية في مضيق هرمز وباب المندب، 2018م.
- 8- عبدالقدوس بوعزت، دور الأوضاع الإقليمية في المذاع اليمني ، مجلة المعيار مجلد 25، عدد59، 2021م.
- 9- أحمد عبد الباقي مقبل الفقيه ورفيقه بالعسكر، دور المنافذ البحرية في الصراعات الإقليمية ، جامعة أبوبكر لقايد - تلمسان الجزائر ، مجلة القانون والعلوم السياسية ، 2022م.
- 10- عبده المحسن السلطان، البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي والتنافس بين استراتيجيتين، بيروت، مركز دراسات الوحدة العربية، 1984، ص31.
- 11- احمد عبدالقادر الهلج، أدوار مضيق باب المندب بين الأهمية الاستراتيجية وتساعد حدة التهديدات الأمنية، جامعة أحمد دراية، مجلة افاق علمية 2019م.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

12- أحمد حميدان، القوى الجغرافية التي جلبت الصراع العسكري في اليمن، تقرير على موقع الخليج أون لاين، 2018م

قائمة المراجع الانجليزية

- 1- The war over the Bab al mandab and thrd scoastlie shaushay)(
- 2- Source: William Komiss. LaVar Huntzinger,"The Economic Implications of Disruptions to

مضيق باب المندب اليمني، أصالة الملاحة الدولية، وعصب التجارة الدولية عبر الأزمنة والعصور

The Yemeni Bab al-Mandab Strait, the originality of international navigation, and the backbone of international trade through times and ages

د- عمر حسيني - جامعة الجزائر 2/ الجزائر

hacini100@gmail. com

طد- أحمد بيرش - جامعة الجزائر 02، الجزائر/ الجزائر

Birech2014@gmail. com

الملخص:

هدفت الدراسة الحالية للكشف عن مضيق باب المندب اليمني، تاريخ عظيم في الملاحة الدولية، وعصب التجارة الدولية عبر الأزمنة والعصور و باعتباره من أهم المضائق في العالم والذي سيهم بشكل كبير في ازدهار التجارة الدولية وعليه تتحد العلاقات الدولية عبر العصور المختلفة وفي ازمة مختلفة لذلك قمنا بمعالجة هذا الموضوع المهم من زوايا مختلفة محاولين بذلك الإلمام بمختلف جوانب هذا الموضوع قدر المستطاع، أما المنهج المتبع في الدراسة فقد تم الاعتماد على "منهج دراسة حالة"

الكلمات المفتاحية : مضيق - باب المندب - اليمن - ملاحه دولية - تجارة دولية.

Abstract:

The current study aimed to reveal the Yemeni Bab al-Mandab Strait, a great history in international navigation, and the nerve of international trade through time and ages, as it is one of the most important straits in the world, which will contribute greatly to the prosperity of international trade, and therefore international relations unite through different ages and at different times. This important topic from different angles, trying to get acquainted with the various aspects of this topic as much as possible.

Keywords: Strait - Bab al-Mandab - Yemen - international navigation - international trade.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:

يعد مضيق باب المندب، الممر المائي الاستراتيجي الذي يربط البحر الأحمر ببحر العرب وخليج عدن يربط جنوب غرب آسيا مع شرق أفريقيا، وصولاً إلى أوروبا. تكمن أهميته في كونه ثاني أهم مضيق في العالم من الناحية الاستراتيجية، بعد قناة السويس، لأنه يربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، واقتصادياً يقع باب المندب بين ثلاث دول هي: اليمن وارتيريا وجيبوتي. يتبع إدارياً لمحافظة تعز جنوب اليمن.

أما من الناحية الاستراتيجية والعسكرية، سعت دول إقليمية ودولية إلى إنشاء قواعد عسكرية قرب المضيق، بهدف التحكم بحركة المرور البحري، ومع تصاعد الأزمة في اليمن بدأ الحديث مجدداً عن أهمية المضيق، لاسيما بعد فشل تحالف الرياض للمرة الثانية من دخوله، بعد إحكام الجيش واللجان الشعبية سيطرتها عليه ما أثار مخاوف دوائر القرار الغربية، من تهديد محتمل للممر المائي.

كما أن أهمية المضيق دفعت مصر لمحاولة السيطرة عليه خلال حرب (1973)، لمنع مرور السفن الإسرائيلية، كما يوفر المضيق ممراً سهلاً وقصيراً للسفن التجارية حول العالم، إذ يبلغ عدد السفن التي تمر عبره نحو واحد وعشرين ألف ناقلة سنوياً، وسبعة في المئة من انتاج النفط العالمي.

مشكلة الدراسة:

يفصل مضيق باب المندب خليج عدن عن المحيط الهندي، وله تأثير كبير على التجارة العالمية حيث يمر منه ما يقارب خمسة وعشرين ألف سفينة سنوياً، وخطوط امداد النفط بحيث يمر منه قرابة (4) ملايين برميل يومياً، وازدادت أهميته بعد حفر قناة السويس حيث تمر منه البواخر لأوروبا، ويشترك في حدوده البحرية مع كل من اليمن ارتيريا وجيبوتي، لكن بحكم الجغرافيا تملك اليمن افضلية استراتيجية في السيطرة على المضيق لأنها تمتلك جزيرة بريم.

ونظراً لأن حوالي (38%) من النشاط الملاحي البحري العالمي يمر عبر هذا المضيق، فقد حرصت القوى الكبرى الدولية والاقليمية على انشاء قواعد لها بالقرب منه، من بينها امريكا وفرنسا وايران واسرائيل.

وتحتفظ ايران بتواجد عسكري في ميناء (عصب) الجنوبي بأرتيريا، حيث تمكنت من بناء قاعدة لها هناك، وارسلت اليها المئات من عناصر فيلق القدس، وضباط البحرية والخبراء العسكريين في الحرس الثوري الإيراني، كما نصب فيها عدد من بطاريات الصواريخ متوسطة وقصيرة المدى والمضادة للطائرات

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمينية

والصواريخ الساحلية وصواريخ (أرض-جو)، ولذا يمكن تحديد مشكلة الدراسة الحالية في محاولة الإجابة عن الأسئلة التالية:

- ✓ ماهي الأهمية الاستراتيجية التي يلعبها مضيق باب المندب اليميني عالميا وإقليميا؟
- ✓ ماهو حجم التأثير الذي يلعبه مضيق باب المندب على المستوى الامني والاقتصادي والسياسي لمختلف دول العالم؟

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة الحالية إلى الكشف عن الأهمية الاستراتيجية التي يلعبها مضيق باب المندب اليميني عالميا وإقليميا.

أهمية الدراسة:

التعرف على مستوى التأثير الذي يتركه مضيق باب المندب على المستويين الاقليمي والدولي.

1- مصطلحات الدراسة:

1-2: مضيق (Strait):

"المضيق قناة مائية تصل مسطحين مائيين كبيرين ببعضهما، وتقع بين مساحتين كبيرتين من اليابسة، مصطلح مضيق وممر مائي وقناة تستخدم كمرادفات قابلة للتبادل (https://ar.wikipedia.org/2023).

1-2: باب المندب (Bab al-Mandab):

"مضيق بحري يصل البحر الأحمر بخليج عدن وبحر العرب، المسافة بين ضفتيه (30) كم، وله أهمية استراتيجية من خلال إطلالته على حوض البحر الأحمر الجنوبي (https://ar.wikipedia.org/2023).

1-3: اليمن (Yemen):

"اليمن أو (رسمياً: الجُمهُورِيَّةُ اليمَنِيَّةُ)، هي دولة عربية تقع جنوب غرب شبه الجزيرة العربية في غرب آسيا. تبلغ مساحتها حوالي (555,000) كيلومترا مربعا، ويبلغ عدد سكانها (30,411,000) نسمة تقريبا، حسب الإسقاط السكاني لعام 2020. (ar.wikipedia.org. 2023).

1-4: ملاحه دولية (international navigation):

"تعد الملاحه البحرية أحد أهم وسائل استغلال البحار والمحيطات في العالم، فلا نبالغ إذا قلنا بأن التجارة الدولية تعتمد اعتماد رئيسي على عمليات الملاحه البحرية، ناهيك عن استخدام الملاحه البحرية في

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

التنقلات عبر العديد من دول العالم، لذلك كان من المتحتم أن يكون هناك تنظيم قانوني ملزم يلتزم به أعضاء المجتمع الدولي. . . (https://ar.wikipedia.org/20236 . . . jul. 2021. "

1-5: تجارة دولية: (international trade) :

"التجارة الدولية هي تبادل السلع والخدمات عبر الحدود والمناطق المختلفة، وتشكل حصة كبيرة من الناتج المحلي الإجمالي في مختلف البلدان.

2- أبرز المعلومات عن مضيق باب المندب:

يفصل البحر الأحمر عن خليج عدن والمحيط الهندي كما يفصل قارتي أفريقيا وآسيا، وتحده من الجانب الأفريقي جيبوتي ومن الجانب الآسيوي اليمن، وعرض المضيق نحو 30 كيلومترا وتقسمة جزيرة بريم، التي توجد في شرقه ومساحتها كيلومتران مربعان، إلى قناتين الأولى وهي القناة الشرقية وتعرف باسم "باب اسكندر" وعرضها ثلاثة كيلومترات وعمقها (30) مترا، والثانية هي القناة الغربية واسمها "دقة المايون" وعرضها نحو (25) كيلومترا، وعمقها (310) أمتار.

وذكرت دراسات جيولوجية أن المضيق ظهر بسبب تباعد أفريقيا عن آسيا نتيجة للتصدع السوري الإفريقي الذي كون البحر الأحمر في أواخر الحقبة الجيولوجية الثالثة، وزادت أهمية مضيق باب المندب بعد افتتاح قناة السويس عام (1869)، والتي ربطت البحرين الأبيض والأحمر حيث بات المضيق يربط التجارة بين أوروبا وبلدان المحيط الهندي وشرق أفريقيا، كما ضاعف النفط من أهمية المضيق لما يتميز به من عرض وعمق ملائمين لممر ناقلات النفط في الاتجاهين، ويمر عبره أكثر من (21) ألف قطعة بحرية سنويا أي حوالي (57) قطعة بحرية يوميا، كما يتمتع المضيق بأهمية عسكرية وأمنية كبيرة، وسبق أن أغلقته مصر أمام إسرائيل خلال حرب 1973 وإثر هجمات سبتمبر/أيلول عام 2001 في الولايات المتحدة قامت قوة أمريكية بالعمل على تأمين الملاحة في المضيق في مواجهة تنظيم القاعدة والقراصنة في المنطقة.

ويعد مضيق باب المندب، أو بوابة الدموع، ممر مائي يصل خليج عدن وبحر العرب بالبحر الأحمر، ومنه عبر قناة السويس إلى البحر الأبيض المتوسط، وهو يقع بين اليمن في آسيا وكل من جيبوتي وأريتريا في أفريقيا.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ومنذ افتتاح قناة السويس عام (1869) وربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، تحول باب المندب إلى واحد من أهم ممرات النقل والمعابر البحرية بين أوروبا وحوض البحر المتوسط، وعالم المحيط الهندي وشرق أفريقيا.

ومما زاد أهمية الممر، أن عرض قناة عبور السفن بين جزيرة بريم والبر الإفريقي، هو (16) كيلومترا وعمقها (100 إلى 200) متر، مما يسمح للسفن وناقلات النفط بعبور الممر بسهولة في الاتجاهين. علماً أن المسافة بين ضفتي المضيق هي 30 كيلومترا من رأس منهالي في الجانب الآسيوي إلى رأس سيان في الجانب الإفريقي، ويقدر عدد السفن وناقلات النفط العملاقة التي تمر فيه بالاتجاهين، بأكثر من (21000) قطعة بحرية سنوياً، تمثل (7) في المائة، من حركة الملاحة البحرية العالمية.

ومضيق باب المندب يعد رابع أكبر الممرات من حيث عدد براميل النفط التي تمر فيه يومياً. وقد مر عبر المضيق نحو (3.8) ملايين برميل في اليوم عام (2013)، أي نحو (6.7) في المائة، من تجارة النفط العالمية، وتدفق نحو (4.8) ملايين برميل يومياً، من النفط الخام والمنتجات النفطية المكررة عبر باب المندب عام (2016)، في اتجاه أوروبا والولايات المتحدة وآسيا وفقاً للإدارة الأميركية لمعلومات الطاقة. ويمثل مضيق باب المندب أهمية بالغة لمصر، لأن نحو (98) في المائة، من البضائع والسفن الداخلة التي تمر عبر السويس تمر من خلال المضيق (www. wikipedia/2023)



شكل رقم (1): نموذج يوضح الموقع الاستراتيجي لمضيق باب المندب

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

3- تاريخ تسمية مضيق باب المندب بهذا الاسم:

يقال إن باب المندب جاء ذكره في المساند الحميرية، وإن اسمه من ندب أي: جاز وعبر، وهناك رأي يقول إنه من "ندب الموتى" ويربطه بعبور الأحباش إلى اليمن، وفي رواية أخرى، سمي بباب المندب لأن العرب قديماً كانوا إذا غزوا الأفارقة وسبوا بناتهم واستعبدوا أولادهم ينقلونهم إلى الجزيرة العربية عبر هذا المضيق، فكانت أمهات السبايا يبكين ويندبن على فقد أولادهن هناك، كما أن هناك أسطورة أخرى تقول إن سبب التسمية يعود إلى عدد الذين غرقوا في البحر بسبب هزة أرضية فصلت بين قارتي آسيا وأفريقيا. (<https://www.aljazeera.net/encyclopedia2023>)

4- مضيق باب المندب: ملامح التنافس الدولي والإقليمي:

4-1: إنَّ التواجد الدولي والإقليمي الكبير في منطقة مضيق باب المندب والقرن الأفريقي يتخفى بحجج غير التي يعلنها، ذلك أنَّ هذه الدول تطل تواجدها برفع شعارات مكافحة القرصنة والتهريب والإرهاب والإمداد اللوجستي، لكنها في الواقع تخفي أهدافها الحقيقية من التواجد والتي تكمن في الهيمنة ومد النفوذ لأغراض سياسية بالدرجة الأولى. كما أن القوى العظمى وحتى الإقليمية تشرع في فرض نفوذها في هذه المناطق الاستراتيجية من خلال التوقيع على اتفاقيات أمنية واقتصادية مع الدول الفقيرة المطلة على المضيق والقرن الأفريقي امتداداً لقارة أفريقيا.

4-2: إنَّ الصراع السياسي والاقتصادي والأمني والأيديولوجي بين القوى الإقليمية في الشرق الأوسط ليس ببعيد عن مضيق باب المندب، فجميع القوى المتنافسة تبحث عن موطئ قدم لها ودور تلعبه في المضيق للضغط على المجتمع الدولي والإقليمي لقبول سياساتها، كما تفعل إيران. إذا ما تم الأخذ بعين الاعتبار بواقع الترابط القوي بين المضائق الثلاثة المهمة في الشرق الأوسط المتمثلة في قناة السويس ومضيق هرمز ومضيق باب المندب، التي يُعد التحكم في أكثر من ممر بحري منها لدولة إقليمية ما هيمنة لا يستهان بها في الشرق الأوسط. وهذا ما تسعى له إيران بعد هيمنتها على مضيق هرمز، فهي تدعم أنصارها الحوثيين لفتح ثغرة لها في مضيق باب المندب لفرض سيطرتها على الإقليم وفرض شروطها في أي تفاوض مع المجتمع الدولي بخصوص طموحها النووي.

4-3: بالمقابل يدرك اليمنيون بشكل كبير حجم التواجد الدولي والإقليمي في منطقة مضيق باب المندب والذرائع التي تتستر خلفها أطماع الدول العظمى والإقليمية في السيطرة والهيمنة على المنطقة. كما يدرك

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

اليمنيون أيضاً الأهمية الكبرى للموقع الجيوسياسي الذي يتواجدون فيه والقريب من أهم مصادر الطاقة في العالم، والمتحكم في ممرات مائية مهمة تعتبر شريان الاقتصاد العالمي مثل بحر العرب وخليج عدن ومضيق باب المندب.

4-4: نجح اليمنيون في اختراق الصراع الإقليمي - الإقليمي في الشرق الأوسط من خلال تحالفهم مع دول التحالف العربي بقيادة المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وعلاقاتهم الجيدة مع جمهورية مصر العربية حيث تعتبر هذه الدول محور إقليمي منافس للطموح الإيراني والتركي والإسرائيلي. كما نجح اليمنيون أيضاً في كسب ثقة المجتمع الدولي من خلال الجهود المثمرة التي تبذلها قواتهم المحلية في مكافحة الإرهاب في اليمن بمباركة دولية.

4-5: يثمن اليمنيون دور التحالف العربي في حفظ الأمن بمضيق باب المندب وفي السواحل الوطنية، كما يطمح اليمنيون إلى المزيد من الدعم العسكري من التحالف لتولي مهمة تأمين الممرات والسواحل البحرية الوطنية من الأخطار التي تحيط بها مثل القرصنة والهجرة الأفريقية والدعم الإيراني لجماعة الحوثيين عبر البحر من خلال إنشاء قوة خفر سواحل جنوبية على أقل تقدير وتطوير قدراتها ذات الصلة.

4-6: يتعاطى اليمنيون مع التنافس الإقليمي والدولي على مضيق باب المندب بقدر عالٍ من العقلانية والالتزان في الطرح والموضوعية في الدعوة لاستثماره. فقد أكدت الخطابات الجنوبية التي تم تحليلها بضرورة الاستفادة من هذا التنافس الدولي والإقليمي لجني مكاسب تخدم الرغبة الجنوبية في حل "قضية شعب الجنوب" تقود لتحقيق مطالبها بـ "استعادة الدولة" السابقة. (https://south24.net. 2023--).

5- فتنة الجغرافيا لا تفارق باب المندب:

مضيق باب المندب من أهم الممرات الملاحية على مستوى العالم، تشارك فيه قارتا أفريقيا وآسيا، ويربط بين البحر الأحمر والمحيط الهندي والخليج العربي والقرن الأفريقي، وتمر عبره ناقلات بترول تمثل 40 في المئة من التجارة العالمية في النفط. وهذا بذاته مؤشر على خطورته الجيوسياسية، "موافقة مصر على الخطة الأمريكية التي طرحها كسنجر لا تعني تعهدا بفتح باب المندب للملاحة"، عبارة جاءت ضمن الأوراق السرية لوكالة الاستخبارات الأمريكية بتاريخ 3 تشرين الثاني / نوفمبر لعام 1973، وهي توثق غلق مصر باب المندب أمام ملاحاة السفن المتجهة من وإلى إسرائيل - بمباركة الدول العربية، وذلك منذ الثانية

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ظهراً من بداية حرب التحرير في 6 تشرين الأول/ أكتوبر 1973. وتلك كانت واحدة من أوراق الضغط القوية، التي شملت منع ناقلات البترول الآتية من إيران من الوصول إلى الدولة المحتلة.

يقول "مردخاي أبير" في ورقة (1) بحثية بعنوان "التوازن الاستراتيجي في شرم الشيخ وباب المندب" أنه "لم يكن من السهل على إسرائيل ترك شرم الشيخ، فاحتلالها يضمن توقف مضايقات القوات المصرية لملاحة السفن الإسرائيلية عبر مضيق جزيرة تيران وصولاً لميناء إيلات"، لكنّ غلق باب المندب كان بمثابة صدمة كبيرة أدت إلى إعادة إسرائيل لحساباتها، علماً بأن ميناء إيلات المذكور هو في الأساس أراضي مصرية- أم الرشراش- احتلتها إسرائيل لأهمية وجود ميناء لها على البحر الأحمر، ولم تتنازل عنها خلال سنوات التفاوض.

قصة غلق باب المندب إبان حرب (1973)، حكاها اللواء سمير فرج أيضاً، مؤكداً أنّ أساس الفكرة كان إعاقة الملاحة الإسرائيلية بعيداً عن مدى الدفاع الجوي لدولة الاحتلال، لذلك استبعدت القيادة المصرية مضيق "تيران"، واختير باب المندب، وتمركزت القوات هناك مستهدفة منع الملاحة الإسرائيلية فقط دون غيرها، بعد تأسيس شركة مدنية قبل بداية الحرب ببضعة أشهر باليمن، ونقل اللواء فرج عن الفريق عبد الغني الجمسي حديثه مع المشير أحمد إسماعيل على خلفية مفاوضات الكيلو (101): "يا فندم ده موضوع قفل باب المندب وجعهم قوي...، طوال المناقشات كل شوية افتحوا باب المندب ...، افتحوا باب المندب".

6 - لعنة الجغرافيا:

ما سبق يكشف أهمية مضيق باب المندب الجيوسياسية الذي يعد واحداً من أهم الممرات الملاحية على مستوى العالم، تتشارك فيه قارتا أفريقيا وآسيا، ويربط بين البحر الأحمر والمحيط الهندي والخليج العربي والقرن الأفريقي، وتمر عبره ناقلات بترول تمثل (40) في المئة من التجارة العالمية في النفط. ويعد المضيق ملعب مخابراتي وعسكري لدول عدة، نجد مثلاً أنّ دولة جيبوتي تتيح تأجير أراضيها للقواعد العسكرية الأجنبية، التي بلغت ست قواعد، من بينها قاعدة للصين، وأقيمت في العام (2017)، أي بعد أربع سنوات من إعلان الرئيس الصيني عن مبادرة "حزام واحد طريق واحد"، التي تعرف بطريق الحرير الجديد، وبالطبع يمر طريق الحرير الجديد بباب المندب.

ويعتبر المضيق مياها إقليمية بالكامل لكل من اليمن وإريتريا وجيبوتي، والدول الثلاث لم توقع اتفاقيات لترسيم الحدود فيما بينها، لذلك فالمضيق يخضع لاتفاقية الأمم المتحدة لترسيم البحار لعام 1982

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

والقوانين الدولية الأخرى، وأن اليمن لها السيادة بطول (12) ميلاً بحرياً، وهي بذلك تسيطر على "باب الاسكندر" وجزيرة "بريم"، وتشارك في إدارة المضيق إقليمياً في قناة دقة المايون.

7 - حرب بالوكالة:

تسارعت وتيرة الصراع لبسط النفوذ على دولة اليمن، ومن ثم مضيق باب المندب، منذ سيطرة الحوثيين على صنعاء نهاية عام (2014)، وبعد شهر من صدور قرار مجلس الأمن رقم (2201) لعام 2015 بتاريخ 15 شباط/فبراير، أطلقت "قوات التحالف العربي" (4) الذي قاده السعودية عملية عسكرية واسعة في اليمن، عرفت بـ "عاصفة الحزم". هنا، ينبغي الإشارة إلى التاريخ الممتد لتدخلات السعودية في اليمن، منذ سقوط النظام الملكي - الدولة المتوكلية - وقيام الجمهورية عام 1962، مروراً بالحروب الأهلية والافتتال الداخلي أعوام 1972، 1979، 1994، إلا أن قيادة السعودية للتحالف تمنحها دوراً رائداً في المنطقة، إضافة إلى تأمين حدودها الجنوبية مع اليمن، وكذلك تأمين شاحنات النفط العابرة من مضيق باب المندب، والتي سبق أن أوقفها خلال عام (2018) بسبب التهديدات الحوثية.

منذ حرب (1973) وإسرائيل تبذل جهودها لتحسين العلاقات مع الدول الأفريقية المطلة جغرافياً على باب المندب، حتى تضمن حضوراً قوياً لها هناك، تشهد على ذلك قواعدها العسكرية في إريتريا، إحدى الدول المطلة على المضيق، وبالطبع تستمر في دفع الصراعات في اتجاه المضيق، حتى لا تعود السيطرة العربية إلى توافقها القديم.

الأطراف المتصارعة على سيادة باب المندب هي الكتلة الخليجية، ممثلةً بالسعودية والإمارات وقطر وأطراف الصراع في اليمن، ثم مصر التي تأتي بعد التكتل الخليجي لأهمية المضيق بالنسبة للملاحة في قناة السويس، وتتفاعل الصراعات داخل اليمن مع تلك القائمة بين السعودية وإيران، فالأولى دعمت شرعية عبد ربه منصور هادي، والثانية دعمت الحوثيين، واستشعرت دول مجلس التعاون الخليجي الخطر خوفاً من بسط إيران نفوذها على مضيق باب المندب، ثاني ممر رئيسي لنقل النفط الخليجي، بعد بسط إيران نفوذها على الممر الأول: مضيق هرمز.

بنظرة سريعة على خريطة شبه الجزيرة العربية نجد أن الدول النفطية تمتلك ثلاث إطلالات ساحلية رئيسية، في الشمال الشرقي: الخليج العربي، وعند مدخله الجنوبي مضيق هرمز، فاصلاً بينه وبين خليج عُمان، وفي الغرب: البحر الأحمر، وفي نهايته باب المندب، أما في الجنوب فنجد المحيط الهندي، وهي

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

حدود تعود بالكامل لدولة اليمن وسلطنة عُمان، ما يعني أن إبحار حاملات البترول الآتية من دول مثل الإمارات، قطر، البحرين، السعودية، مرهون بحرية الملاحة في مضيق هرمز والمندب. مصر تبدو مدفوعة للمشاركة في "التحالف العربي" بحكم الطبيعة الجغرافية التي تجعل من سلامة باب المندب عمقاً استراتيجياً لسلامة الملاحة في قناة السويس، وبين قناة السويس وباب المندب، تقع جزيرتا تيران وصنافير، اللتان شهدتا تنازل مصر عن سيادتها عليهما بعد ما يقرب العام من توجيه التحالف العربي ضربه لليمن. بدا هذا التنازل كصفقة لصالح السعودية وإطالتها على البحر الأحمر، خاصة أن الجزيرتين تهماان الأمن البحري المصري، وكانتا من أوراق الضغط خلال الصراع المصري الإسرائيلي. ، وخلال كانون الأول/ ديسمبر 2022، أصدرت القوات المسلحة المصرية بياناً (5) تشير فيه إلى قيادة "قوة المهام المشتركة (153)" والمعنية بمكافحة أعمال التهريب والتصدي للأنشطة غير المشروعة، خاصة الأنشطة الإرهابية في مناطق البحر الأحمر - باب المندب - خليج عدن، والقوة (153) تضم السعودية ومصر والإمارات والأردن والولايات المتحدة الأمريكية.

الخاتمة:

ارتبطت الأهمية الجيوستراتيجية لمضيق باب المندب باستراتيجيات القوى الكبرى منذ أن وصلت طلائع قواتها الى هذه المنطقة (كما يتضح في الفصل الثالث). فهذا المضيق كان يشكل على الدوام المفتاح البحري للقوة البرية المتجهة شمالاً داخل البحر الأحمر وشرقاً نحو الهند وغرباً نحو القرن الأفريقي وشرق أفريقيا باتجاه أوربا. وبعد فتح قناة السويس (1869) ازدادت هذه الأهمية لان المضيق تحول الى بوابة بحرية مباشرة مؤدية باتجاه البحر المتوسط وجنوب أوربا؛ لذا فإن أطلال المنطقة وإشرافها على الجانب الشرقي لهذا المضيق جعل المنطقة على تماس مباشر بأهم ممر مائي فاصل بين آسيا وأفريقيا من جهة وبين البحار الجنوبية والشمالية من جهة ثانية، ولا سيما بعد فتح قناة السويس واهتمام الدول الكبرى لمصالحها الاستعمارية في وسط وجنوب أفريقيا وفي جنوب وجنوب شرق آسيا.

قائمة المراجع:

المراجع باللغة الأجنبية:

- 1- ar. wikipedia. org. . مضيق (2023) .2023/06/ .12 .11:01 .سا
- 2- ar. wikipedia. org. . باب المندب (2022) .2023/06/ .12 .12:10 .سا).
- 3- ar. wikipedia. org. . يمن (2022) .2022/01/ .12 .12:30 .سا
- 4 - ar. wikipedia. org. . ملاحة دولية (2022) .2022/01/ .12 .12:40 .سا.
- 5- ar. wikipedia. org. . تجارة دولية (2022) .2022/01/ .12 .12:50 .سا).
- 6 - 2023https://www. aljazeera. net/encyclopedia
- 7 - https://south24. net. (2023) تاريخ تسمية مضيق باب المندب بهذا الاسم .

أهمية موقع اليمن البحري في إطار مشروع طريق الحرير البحري وعوائد انضمام اليمن إليه

The importance of Yemen's maritime location within the framework of the Maritime Silk Road project and the revenues of Yemen's accession to it

عبد الله محمد علي الحُماني - باحث في كلية القانون - جامعة إب - اليمن

Abdullah Muhammad Ali Al-Homani - Researcher at the Faculty of Law - Ibb University - Yemen-
abdullahalhomani65@gmail.com

الملخص: اقتباساً وإحياءاً لطريق الحرير القديم أطلق الرئيس الصيني "شي-جين-بينغ" عام 2013م المشروع الإقتصادي الأضخم في العالم لهذا القرن، المشروع هو مبادرة البناء المشترك للحزام الإقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" أو "الحزام والطريق" اختصاراً؛ والذي يتكون من طرق برية وبحرية؛ ويأتي إقليم اليمن البحري في موقع إستراتيجي وهام بالنسبة لمشروع الطريق البحري الممتد من الصين إلى أوروبا، وإستخدام المنهج الوصفي التحليلي- لوصف مشروع الحزام والطريق، وتحديد أهمية موقع اليمن البحري، لاسيما باب المندب وسقطرى، بالنسبة لطريق الحرير البحري، وتحليل مصلحة إنضمام اليمن إليه؛ وتوصل الباحث إلى عدد من الاستنتاجات والتوصيات.

الكلمات المفتاحية: اليمن، باب المندب، الصين، مبادرة، الحزام، الطريق، طريق الحرير.

Abstract:

Quoting and reviving the ancient Silk Road, Chinese President Xi-Jinping launched in 2013 AD the largest economic project in the world for this century. From land and sea routes, the maritime region of Yemen comes in a strategic and important location in relation to the project of the sea route extending from China to Europe, and the use of the descriptive analytical approach - to describe the Belt and Road project, and to determine the importance of Yemen's maritime location, especially Bab al-Mandab and Socotra, in relation to the Maritime Silk Road, and to analyze The interest of Yemen joining it, and the researcher reached a number of results and recommendations.

Keywords: Yemen, Bab al-Mandab, China, initiative, the belt, the road, the Silk Road.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:

كانت التجارة قديماً بين الصين والغرب تمر عبر طرق معينة اشتهرت بإسم طريق الحرير إذ كان السلعة الرئيسية في التجارة آنذاك، وفي العام (2013)م، طرحت الصين المبادرة الاقتصادية الأضخم في العالم لهذا القرن (الحادي والعشرين)، تضمنت المبادرة إنشاء شبكة من الطرق البرية والبحرية تربط دول الشرق بالغرب وإنشاء مشاريع البنى التحتية في الدول التي تربطها هذه الطرق.

ومن بين هذه الطرق، ينشأ طريق بحري من جنوب الصين ثم المحيط الهندي فالبحر الأحمر والأبيض وينتهي بأوروبا، ويقع موقع اليمن البحري (الإقليم البحري اليمني) على هذا الطريق ويشكل نقطة وصل في هذا الطريق إذ لكي يعبر الطريق من الصين والمحيط الهندي وسواحل شرق أفريقيا إلى البحر الأحمر لابد أن يمر بالإقليم البحري اليمني ومنه يكمل عبور البحر الأحمر ثم إلى منتهاه.

وفي إطار ذلك فتحت الصين المجال لإنضمام الدول التي تقع على إمتداد هذه الطرق سواء البرية أو البحرية في هذه الطرق، ومنها اليمن إذ تستطيع الإنضمام إلى طريق الحرير البحري الممتد من الصين حتى أوروبا، إذ في انضمامها مصلحة تعود على اليمن وإقتصاده المنهار بالنفع.

أهمية وأهداف الدراسة:

تأتي أهمية الدراسة وأهدافها في إبراز ماهية مبادرة الحزام والطريق الصينية وتسليط الضوء على موقع الإقليم البحري اليمني بالنسبة لهذه المبادرة ومناقشة أهمية انضمام اليمن لها.

منهج الدراسة:

استخدم الباحث في هذا البحث المنهج الوصفي بشكل أساسي مع المنهج التحليلي كمساعد ومكمل وذلك عن طريق استقراء وتحديد ماهية مبادرة الحزام والطريق وموقع الإقليم البحري اليمني بالنسبة لهذه المبادرة ومن ثم تحليل مدى مصلحة إنضمام اليمن إلى هذه المبادرة.

مشكلة الدراسة:

تتمثل مشكلة الدراسة في التساؤلات الآتية:

~ ما مبادرة الحزام والطريق الصينية، وما مضمونها؟

~ ما أهمية ومكانة موقع اليمن البحري لاسيما باب المندب وجزيرة سقطرى بالنسبة لطريق الحرير البحري

الممتد من الصين حتى أوروبا؟

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

~ ما مدى مصلحة اليمن في الإنضمام إلى هذا الطريق البحري الممتد إلى أوروبا؟

خطة البحث:

بناء على ما تقدم تقسم الدراسة إلى محورين وفقاً للخطة الآتية:

المبحث الأول: ماهية مبادرة الحزام والطريق

المبحث الثاني: مكانة وأهمية موقع اليمن البحري بالنسبة لطريق الحرير البحري الممتد حتى أوروبا

المبحث الثالث: مدى مصلحة اليمن في الإنضمام إلى طريق الحرير البحري الممتد لأوروبا

المبحث الأول: ماهية مبادرة الحزام والطريق الصينية

١.١. تعريف طريق الحرير الصيني والخلفية التاريخية له:

طريق الحرير الجديد ما هو إلا نموذجاً يجسد و يحيي طريق الحرير القديم الذي كان يربط الصين بآسيا وأوروبا وأفريقيا ويقصد به قديماً الاسم الذي يطلق على مجموعة أو شبكة من الطرق البرية والبحرية المترابطة مع بعضها البعض والتي كانت تسلكها السفن والقوافل بين الصين وآسيا وأفريقيا وأوروبا لتجارة الحرير الصيني بشكل أساسي إلى جانب العطور والبخور والتوابل، ويعد العالم الرحالة والجغرافي الألماني "فرديناند فون ريتشهوفن" أول من استخدم مصطلح "طريق الحرير" عام 1877م، وذلك لوصف الطريق الذي يربط شرق آسيا بالبحر المتوسط وأوروبا مروراً بآسيا الوسطى؛ وقد جاءت هذه التسمية من كون الحرير الصيني كان السلعة الرئيسية الأكثر والأشهر بين السلع التي ينقلها هذه الطريق؛ وفي واقع الأمر فإن طريق الحرير لم يكن طريقاً واحداً وإنما شبكة من الطرق الفرعية التي تصب في طريقين كبيرين أحدهما شمالي (صيفي) والآخر جنوبي (شتوي) بالإضافة إلى الطريق البحري من سواحل الصين حتى البحر الأحمر و الأبيض المتوسط. (زينب عبد الله، ٢٠١٩، ص ٥؛ اسلام قنديل، د. ت. ص ٨؛ ماهر مصخور، د. ت، ص ١٨٨؛ قاسم عبيد وريا مانع، ٢٠٢٠، ص ٤)

وترجع بداية تاريخ طريق الحرير إلى حكم سلالة هان في الصين قبل حوالي ٢٠٠ عام قبل الميلاد؛ وقد حمل طريق الحرير أسماء متعددة مثل طريق "اليشم" أو "البشب" أو "الجاد" من الأحجار الكريمة، والتي كانت تستخدم للتزين و جلب الحظ، وأطلق عليه أيضاً اسم "طريق البوذية" و"طريق الفخار والخزف" وغيرها، وفي حقيقة الأمر، فإن العديد من الروايات تشير إلى أن كل اسم من تلك الأسماء كان يخص جزءاً من طريق الحرير القديم (زينب، ٢٠١٩، ص ١٠؛ مبادرة الحزام والطريق والتاريخ والحاضر

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمينية

والمستقبل، ٢٠١٩. <https://www.sis.gov.eg/Story/190307> /مبادرة-الحزام-والطريق. . -التاريخ-والحاضر-
([المستقبل?lang=ar](#))

وأما حالياً فيقصد بطريق الحرير الجديد بالنسبة لطريق الحرير البري هو إنشاء شبكة شاملة من الطرق البرية ومتفرعة عن طريق الحرير الأساس (القديم) تبدأ بالصين وترتبطها مع وسط آسيا وروسيا وتركيا وأوروبا والبحر الأبيض المتوسط و كذا تربطها بجنوب شرق آسيا و جنوب آسيا والمحيط الهندي، وبالنسبة لطريق الحرير البحري الجديد فهو إنشاء شبكة بحرية تربط الساحل الصيني بأوروبا عبر بحر الصين الجنوبي و المحيط الهندي مروراً بالسواحل الأفريقية و قناة السويس و البحر الأبيض المتوسط وكذا ربط الساحل الصيني ومنطقة جنوب شرق آسيا و الباسيفيك. (مصخور، د.ت، ص ١٩١)

مضمون ومحتوى (نطاق) المبادرة:

تتضمن مبادرة الحزام الإقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري إنشاء الطرق والممرات الآتية:

- 1- " الحزام الإقتصادي لطريق الحري "وهذا الصنف يشمل الممرات والمسارات والطرق البرية التي تربط الصين بآسيا وأوروبا عن طريق البر ويمكن تسميته ب "الحزام الإقتصادي البري".
- 2- " طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين " وهذا الطريق البحري يربط بين الصين وغرب آسيا وأوروبا وأفريقيا عن طريق ممرات وطرق بحرية.
- 3- طريق الحرير القطبي أو الجليدي وهو عبارة ممر أو طريق يمتد من الصين حتى القطب المتجمد الشمالي مروراً بروسيا والبحر الشمالي.

¹ التطور التاريخي لطرح فكرة مبادرة الحزام و الطريق الصينية : بعد أول من طرح فكرة إحياء طريق الحرير هو رئيس وزراء الصين الأسبق " لي بينج " في عام ١٩٩٤ م ، وقُبِّل إعلان الرئيس الصيني " شي جين بينغ " هذه المبادرة عام ٢٠١٣ م ، فقد سبقت هذه المبادرة بعضاً من الإعلانات و المواقف الشبيهة نوعاً ما بالمبادرة الصينية تبنتها بعض من الدول و من ذلك : طرح رئيس وزراء اليابان " رايوتارا هاشيموتو " سنة ١٩٩٧ م استراتيجية دبلوماسية طريق الحرير مع ثمان دول آسوية لتعزيز التعاون معها ، وطرحته الهند عام ٢٠٠٢ م فكرة ممر شمال - جنوب يربطها بروسيا عبر إيران و القوقاز ، كذلك اقترح الإتحاد الأوروبي عام ٢٠٠٩ م برنامج طريق الحرير الجديد عبر إنشاء خط نابكو للغاز الطبيعي من أجل تقليل اعتماده على النفط والغاز الروسي فيما اقترحت أمريكا عام ٢٠١١ م إستراتيجية طريق الحرير الجديدة تهدف إلى بناء شبكة خطوط حديدية لتعزيز التعاون الاقتصادي بين أفغانستان و جمهوريات آسيا الوسطى ودول جنوب آسيا (المياه مخلوفي، ٢٠١٧ م ، ص ١٧٧ : ماهر مصخور ، د.ت ، ص ١٩٢)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

4- طريق الحرير الرقمي "الإلكتروني" وهو عبارة عن مشروع يستهدف ربط الصين مع دول العالم الخارجي عبر وسائل الاتصالات المعلوماتية وتشجيع التجارة الإلكترونية عبر العالم وتعزيز الأمن السيبراني في العالم.

كما تتضمن المبادرة إنشاء شبكة من البنى التحتية على طول الممرات التي تعبر فيها وتتمثل فيما يلي:

- أ- فيما يخص النقل: إنشاء الطرقات والسكك الحديدية والموانئ والمطارات.
 - ب- فيما يخص الطاقة: مد خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي.
 - ج - فيما يخص الاتصالات: إنشاء شبكة متطورة من البنى التحتية الإلكترونية كالكابلات الضوئية وشبكات الهاتف النقال.
 - د - تأسيس مناطق صناعية خاصة.
- وعليه يتم تناول أولاً ممرات الحرير البرية ثم طريق الحرير الجليدي ثم الرقمي ثم الطريق البحري، على النحو الآتي:

١-٢ أولاً: ممرات ومسارات الحزام الإقتصادي لطريق الحرير (طريق الحرير البري)

الحزام البري هو المكون الأول لطريق الحرير القديم والذي يمثل على وجه الخصوص إحياء لطريق الحرير القديم؛ و" الحزام البري " عبارة عن شبكة من الطرق البرية وكذلك خطوط السكك الحديدية التي تستهدف ربط القارات الثلاث آسيا وأوروبا وأفريقيا. (مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المستقبلية، ٢٠١٨م، ص٦؛ شناز قانة، ٢٠١٩م، ص١٠٤) ويتضمن هذا الحزام البري ستة ممرات، وهي:

1-٢-١ الجسر البري القاري الأوراسي (اليورو - آسيوي) الجديد "الجسر القاري الأوروبي الآسيوي":
يمتد هذا الممر البري من غرب الصين إلى الغرب الروسي¹ (غرب روسيا)، ويبدأ شرقاً من مدينة "يانيونغانغ" بمقاطعة جيانغسو ومدينة "ريتشاو" بمقاطعة شانغونغ في الصين، ويمتد غرباً حتى "روتterdam" في هولندا و"أنتويرب" في بلجيكا؛ ويمر بكازاخستان وروسيا وروسيا البيضاء وبولندا وألمانيا. (عبد الله

¹ يتخذ الممر شكل سكة حديدية دولية؛ وحسب المخطط الموضوع سيبلغ طوله 11800 كم، وسيخدم ويمر بأكثر من ٣٠ بلداً.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

عشاش، ٢٠١٩م، ص ٢١٣؛ المجموعة الصينية للنشر الدولي، ٢٠١٧م؛ أحمد فؤاد، ٢٠١٩م، ص ٢٤٨؛ ليانجشيانج وجاناردان، ٢٠١٨م، ص ١)

١-٢-٢: ممر الصين - منغوليا - روسيا

يمتد هذا الممر البري من شمال الصين إلى الشرق الروسي¹، ويرتكز على طريقين أو مسارين أساسيين؛ أحدهما من العاصمة الصينية "بيكين" ومنطقة "تيانجين" و "هيبى" الصينيتين إلى منغوليا وروسيا، والآخر من مدينتي "داليان" و "شانيان" الصينيتين، إذ يربطهما بمدينة "منجولي" بمنغوليا ومدينة "تشيتا" بروسيا (عبد الله عشاش، ٢٠١٩م، ص ٢١٣؛ ليانجشيانج وجاناردان، ٢٠١٨م، ص ١)

١-٢-٣: ممر الصين - آسيا الوسطى - آسيا الغربية

ويمتد من غرب الصين إلى تركيا والجزيرة العربية والبحر الأبيض المتوسط، وهذا الممر يجسد طريق الحرير البري القديم من الصين إلى العرب والشرق الأوسط لذا فهو أهم الممرات البرية للمبادرة؛ يبدأ هذا الممر من شينجيانغ (Xinjiang) في الصين (إقليم كردستان الشرقية) ويمر عبر السكك الحديدية لوسط وغرب آسيا ليصل إلى تركيا والخليج العربي وشبه الجزيرة العربية والبحر الأبيض المتوسط، ويمر عبر دول آسيا الوسطى الخمس و (17) دولة في غرب آسيا أو الشرق الأوسط ومنها إيران وتركيا وبعض دول الجزيرة العربية². (أحمد فؤاد، ٢٠١٩م، ص ٢٤٨؛ ليانجشيانج وجاناردان، ٢٠١٨م، ص ١؛ عبد الله عشاش، ٢٠١٩م، ص ٢١٤)

١-٢-٤: ممر الصين - شبه الجزيرة الهندية الصينية

ويمتد من جنوب الصين إلى سنغافورة؛ إذ يبدأ من دلتا نهر اللؤلؤ في الصين باتجاه الغرب إلى الطريق السريع لمنطقة "نانشونغ غوانغان" (Guang'an Nanchong)، وخط القطار فائق السرعة لمنطقة "تانيغ غاوننجو" - (Guangzhou Nanning)، بالغاً العاصمة الفيتنامية هانوي وسنغافورة؛ ومن ثم فهذا الجسر البري يربط بين الصين وشبه الجزيرة الهندية الصينية ويعبر كلاً من فيتنام، ولاوس،

¹ وكانت الإنطلاقة الفعلية لتشييد هذا الممر الاقتصادي عقب لقاء ثلاثي جمع رؤساء الدول الثلاثة على هامش قمة منظمة شنغهاي للتعاون سنة ٢٠١٤م.

² وقد كانت الولادة الفعلية لهذا الممر في يونيو 2015 إثر توقيع إعلان مشترك بين الصين والدول الخمسة لآسيا الوسطى خلال القمة الثالثة لمنتدى التعاون بين الصين وآسيا الوسطى حيث اتفقوا آنذاك على البناء المشترك لطريق الحرير والحزام الاقتصادي.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وكمبوديا، وتايلاند، وميانمار، وماليزيا في جنوب شرق آسيا. (عبد الله عشاش، ٢٠١٩م، ص ٢١٤؛

أحمد فؤاد، ٢٠١٩م، ص ٢٤٨)

١-٢-٥ ممر الصين - باكستان:

يمتد الممر الإقتصادي الصيني الباكستاني من جنوب غرب الصين إلى باكستان، ويبدأ من مدينة "كاشغار" محافظة شينجيانغ غرب الصين وينتهي في مدينة "كوادر" الساحلية في جنوب غرب باكستان، ويبلغ طوله (3000) كيلو متر¹.

١-٢-٦ ممر الصين - بنغلاديش - الهند - ميانمار

يمتد هذا الممر البري الإقتصادي من جنوب الصين إلى الهند² ويشمل كلاً من الصين وبنجلاديش والهند وميانمار، ويبلغ الجزء الأساسي من الممر مسافة (2800) كم، على شكل خطوط سكك حديدية وخطوط جوية وشبكات اتصال وطرق عبرمائية (ممرات مائية)؛ وهناك مقترح آخر للطريق البري يعبر أفغانستان من الصين ويدخل إيران ويتصل بباقي الطرق في إيران. (عبد الله عشاش، ٢٠١٩م، ص ٢١٤؛ أحمد فؤاد، ٢٠١٩م، ص ٢٤٩؛ ليانجشيانج وجاناردان، ٢٠١٨م، ص ١)

١-٢-٧ كما يتضمن الحزام البري "خطوط وأنابيب النفط و الغاز الطبيعي" : تعد خطوط النفط والغاز الطبيعي من مكونات مبادرة الحزام والطريق والتي تسعى الصين من خلالها إلى تأمين مسارات بديلة وآمنة لوارداتها من النفط و الغاز بعيدا عن المسارات التقليدية التي تتهددها المخاطر الأمنية والإستراتيجية، وتتضمن المبادرة عدة خطوط أنابيب وهي "خط أنابيب النفط بين الصين وروسيا - خط أنابيب النفط بين الصين و كازاخستان - خط أنابيب النفط بين الصين و ميانمار - خط أنابيب النفط بين الصين و ميناء جوادر في باكستان - خط أنابيب الغاز الطبيعي بين الصين وروسيا - خط أنابيب الغاز الطبيعي بين الصين و تركمانستان - خط أنابيب الغاز الطبيعي بين شرق و غرب الصين - خط أنابيب النفط و الغاز الطبيعي بين الصين و وسط آسيا" (مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المستقبلية، ٢٠١٨م، ص ٦).

¹ وقد وقعت الصين وباكستان في أبريل 2015 إعلاناً مشتركاً حول تقوية الترابط بينهما من خلال هذا الطريق وعدد من المشاريع الموازية له وخصصت الصين لذلك ما يزيد عن 62 مليار دولار. (أحمد فؤاد، ٢٠١٩م، ص ٢٤٩؛ عبد الله عشاش، ٢٠١٩م، ص ٢١٥)

² وقد كان اقتراح إنشاء هذا الممر بشكل مشترك بين الهند والصين منذ مايو 2013م بغرض تسهيل المبادلات بين منطقتي يونان بالصين وكولكاتا بالهند مروراً من ميانمار وبنغلاديش.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

١-٣ ثانياً: طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين:

يتضمن طريق الحرير البحري عدة ممرات، ولكن هناك خطين رئيسيين هما:

١-٣-١ طريق الحرير البحري (الغربي) إلى البحر الأحمر والأبيض المتوسط :

يمتد هذا الطريق من الساحل الصيني حتى البحر الأبيض المتوسط ثم أوروبا، ويبدأ من منطقة "فوجو" في الساحل الصيني، ويمر جنوباً عبر "هانوي" عاصمة فيتنام، ثم سنغافورة و"كوالا-لامبور" عاصمة ماليزيا و"جاكرتا" عاصمة إندونيسيا ليعبر مضيق ملقا¹، ثم يمر إلى "كولومبو" عاصمة سريلانكا، وبنجلاديش والهند، ثم يمر عبر "مالي" عاصمة جزر المالديف إلى المحيط الهندي و بحر العرب ثم إلى "مومباسا" في دولة كينيا شرق أفريقيا، ثم يعبر مضيق باب المندب فالبحر الأحمر، ثم يعبر قناة السويس فالبحر الأبيض المتوسط، ومنه ينتهي إلى سواحل أوروبا. (زينب، ٢٠١٩م، ص ١٥؛ أميرة حرزلي، ٢٠١٩م، ص ٧٤؛ أحمد فؤاد، ٢٠١٩م، ص ٢٥٠؛ ويكيبيديا، مبادرة الحزام والطريق، https://ar.m.wikipedia.org/wiki/مبادرة_الحزام_والطريق)

١-٣-٢ طريق الحرير البحري (الجنوبي) إلى جنوب المحيط الهادئ

ويمتد من بحر الصين الجنوبي إلى جنوب المحيط الهادئ.

١-٤ ثالثاً: طريق الحرير القطبي " الجليدي "

تبلغ مساحة المحيط القطبي أكثر من (12) مليون كم مربع، وتغطي المنطقة اليابسة في القطب الشمالي مساحة ٨ مليون كم مربع، وتعود السيادة عليها إلى كندا والدنمارك وفنلندا وأيسلندا والنرويج والسويد والولايات المتحدة الأمريكية، بالإضافة إلى روسيا صاحبة أطول خط ساحلي فيه، وقد تأسس في عام ١٩٩٦م مجلس القطب الشمالي والذي انضمت الصين إليه منذ مايو ٢٠١٣م كعضو مراقب ومنذ ذلك تعتبر الصين نفسها دولة قريبة من القطب الشمالي ولها مصلحة حيوية في مستقبل القطب الشمالي ؛ وفي عام ٢٠١٧م اتفقت الصين مع روسيا على تدشين التعاون بشأن " طريق البحر الشمالي "، وشرع البلدان في العمل معا لبناء ما سُمي آنذاك بـ "طريق الحرير الجليدي"، ويمتاز هذا الطريق بأنه ممر آمن

¹ يقع مضيق ملقا بين دولتي ماليزيا وإندونيسيا.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وسريع فهو يختصر وقت الرحلات البحرية إلى أوروبا بمقدار (20) يوماً مقارنة بالطريق البحري إلى البحر الأبيض المهدد بخطر القراصنة فضلاً عن طول وتكاليف الرحلة فيه.

ويعتبر مطلع العام ٢٠١٨م البداية الفعلية لهذا الطريق، ففي ٢٦ يناير 2018م نشرت الصين أول وثيقة حول رؤيتها وسياستها تجاه القطب الشمالي، وذلك في الكتاب الأبيض الذي أصدره مكتب الإعلام لمجلس الدولة الصيني بعنوان "سياسة الصين إزاء القطب الشمالي" وتدعم هذه الوثيقة بنا "طريق الحرير القطبي"، إذ تتضمن بعض محاور الوثيقة ما يلي "تطوير واستخدام الطرق البحرية في القطب الشمالي مثل طريق البحر الشمالي - وإنشأ طريق حرير قطبي يربط بين الصين وأوروبا عبر المحيط المتجمد الشمالي " بالإضافة إلى محاور أخرى تناولتها هذه الوثيقة¹. (حسين إسماعيل، منشور بعنوان طريق الحرير القطبي، ٢٠٢١م؛ فردوس عبد الباقي، منشور بعنوان مصالح متناهية طريق الحرير القطبي في الإستراتيجية الصينية، ٢٠١٢م؛ أحمد فؤاد، ٢٠١٩م، ص ٢٥٠)

١-٥ رابعاً: طريق الحرير الرقمي "المعلوماتي-الإلكتروني"

إلى جانب طرق الحرير البرية والبحرية تتضمن المبادرة أيضاً إنشاء شبكة من البنية التحتية الإلكترونية تستهدف ربط الصين بالعالم الخارجي إلكترونياً عبر ما يسمى "طريق الحرير الرقمي أو المعلوماتي"؛ وبدأت فكرة هذا الطريق في يوليو ٢٠١٥م لدى انعقاد " ورشة عمل الصين - الإتحاد الأوروبي للتعاون الرقمي" في بروكسل؛ وفي مطلع العام ٢٠١٨م أعلنت الصين عن البداية الفعلية لمشروع هذا الطريق وأكدت أن هذا المشروع سيساعد الدول الأخرى على تطوير بنيتها التحتية الرقمية وتعزيز الأمن السيبراني. (مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المستقبلية، ٢٠١٨م، ص ٦)

وتنوي شركات الإتصالات الصينية المملوكة للدولة ضخ استثمارات هائلة في البنية التحتية لأكبر شبكة محمول بتقنية الجيل الخامس في العالم على مدار العقد المقبل لتشجيع التبادل الأفضل للبيانات والتجارة الإلكترونية، وفي هذا الجانب سوف تلعب شركة "هاوي" و "زد تي إيه" دوراً محورياً في بناء هذه البنية التحتية من شبكات الإتصالات والمعلومات. (مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المستقبلية، ٢٠١٨م، ص ٦؛ ليانجشيانج وجاناردان، ٢٠١٨م، ص ٥)

¹ وتؤكد الصين رغبتها في تطوير طريق الحرير القطبي كعنصر من مبادرة الحزام والطريق وفقاً لمسودة الخطوط العريضة للخطة الخمسية الرابعة عشر للتنمية الاقتصادية والاجتماعية الوطنية والأهداف البعيدة المدى حتى عام 2035.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المبحث الثاني: مكانة وأهمية موقع اليمن البحري بالنسبة لمشروع طريق الحرير البحري

من الصين إلى المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط

٢-١ أولاً / موقع اليمن البحري وأهميته بشكل عام:

يمثل اليمن البوابة الجنوبية لمدخل البحر الأحمر ويتحكم بالممر الذي يصله بالمحيط الهندي، واليمن عبر منطقة خليج عدن يحتضن كلاً من البحر الأحمر والمحيط الهندي من الخاصة؛ ويكتسب اليمن أهميته من أهمية موقع إقليمه البحري فاليمن يمتلك شريط ساحلي يبلغ طوله (2500) كم مربع، هذا الشريط يتوزع في جبهتين مائيتين هما الجبهة الجنوبية (الساحل المشاطئ للبحر العربي والمحيط الهندي وخليج عدن)، والجبهة الغربية (الساحل المشاطئ للبحر الأحمر)؛ كما يتميز موقع اليمن البحري بإطلالته على مضيق باب المندب أحد المضائق المائية الهامة باعتباره يشكل عنق الزجاجة بالنسبة للبحر الأحمر والذي يتحكم بالطرق التجارية بين الشرق والغرب، إذ يمر عبر باب المندب يومياً ما نسبته ثلاثة ملايين وثلاثمائة ألف برميل من النفط بنسبة 4% من الطلب العالمي على النفط وتمر عبره (21) ألف سفينة سنوياً، أي أن الشحنات التجارية التي تمر عبر الممر تعادل (10%) من الشحنات التجارية العالمية؛ هذه الخصائص جعلت باب المندب يحتل المرتبة الثالثة عالمياً، بعد مضيق هرمز ومضيق ملقا¹ من حيث كمية النفط التي تعبره يومياً؛ ومما يضاعف من أهميته موقع اليمن انتشار جزره البحرية في مياهه الإقليمية على إمتداد بحر العرب وخليج عدن والبحر الأحمر (سبوتنيك، 2019)

وتبلغ المساحة البحرية اليمنية للمياه الإقليمية والاقتصادية والجرف القاري في البحر الأحمر وخليج عدن وبحر العرب وأرخيب سقطرى (1,225,000 مليون ومائتين وخمسة وعشرون ألف كم مربع)، وهي ضعف المساحة البرية (555000 كم مربع). (الفتاح، 2019)

وفيما يلي إيضاح أهمية بعض مكونات موقع اليمن البحري

١- مضيق باب المندب:

باب المندب: هو الممر البحري الذي يصل البحر الأحمر بخليج عدن والبحر العربي ويسمى باب المندب أو المندم ويسمى أيضاً: باب الدموع بوابة الحزن أو الحداد " لخطورة الملاحة خلال ممراته لذا أخذت هذه التسمية وفق الروايات الأسطورية العربية من الندب والنياح الذي كانت تقوم به نساء البحارة اليمنيين

¹ والرابع عالمياً بعد هرمز وملقا وقناة السويس.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المفقودين العابرين من اليمن وإليه. (عباس، ١٩٩٦م، ص ١٧؛ الشكري، ٢٠٢١م، ص ٨٦٨؛ الزبيدي، ٢٠٢٠م، ص ١٥١)

وتبلغ المسافة بين ضفتي المضيق -الشرقية على البر اليمني، والغربية على البر الأفريقي (جيبوتي)- حوالي (30) كم (20) ميلاً تقريباً من رأس منهلي و صخرة موسى و الشيخ مالو "malu" في ساحل اليمن الآسيوي إلى رأس سيان في جيبوتي على الساحل الأفريقي وتقع جزيرة بريم (ميون) اليمنية في مدخل المضيق الجنوبي الشرقي وتبلغ مساحتها نحو خمسة أميال مربعة، وهي تقسم المضيق إلى قناتين، الشرقية وهي الأقرب إلى البر اليمني وتسمى "باب إسكندر" وعرضها (3) كم، (6,1 ميلاً بحرياً)، وعمقها (30) متراً، أما القسم الغربي المتاخم للسواحل الأفريقية فهو الأعرض وتسمى القناة "دقة المايون" ويبلغ عرضها نحو (250) كم وعمقها نحو (310) متراً؛ وسمى العرب هذه الجزيرة بـ"ميون" نسبة للقرية التي يقيم فيها سكان الجزيرة، أما الغربيون فأطلقوا عليها اسم "بريم". (الشكري، ٢٠٢١م، ص ٨٦٨؛ الزبيدي، ٢٠٢٠م، ص ١٥١)

٢ - المركز القانوني للمضيق فإن جزيرة ميون تقسمه إلى مضيقين هما:

المضيق الصغير "باب إسكندر": يقع برمته في البحر الإقليمي لليمن بين جزيرة بريم والساحل اليمني، وللجمهورية اليمنية السيادة الكاملة عليه، فهي وحدها التي تنظم سير الملاحة وفقاً لتشريعاتها الوطنية.

المضيق الكبير: الواقع بين جزيرة بريم والساحل الإقليمي فالسيادة عليه لليمن وجيبوتي وأريتيريا؛ واليمن بموقعها تنظم وتشرف على حركة الملاحة فيه. (الشكري، ٢٠٢١م، ص ٨٧٣)

٣ - أهمية مضيق باب المندب:

يعد مضيق باب المندب منفذ البحر الأحمر إلى المحيط الهندي والعكس، فهو يتحكم في مداخل ومخارج البحر المتوسط والخليج العربي وبالتالي فإن أي تحرك بحري من الشرق إلى البحر المتوسط يكون عن طريق مضيق هرمز - خليج عمان - المحيط الهندي - خليج عدن وينتهي به المطاف إلى باب المندب ثم قناة السويس؛ بالإضافة إلى عامل الوقت والمسافة بالنسبة للتحركات الاقتصادية والإستراتيجية إذ يوفر المسافة والوقت إذا ما قورنت بالتحرك عبر رأس الرجاء الصالح؛ ليس هذا فقط بل إن المضيق نفسه يمثل بوابة اليمن نحو أفريقيا إذ أنه أقرب نقطة تصل القارة الآسيوية بالقارة الإفريقية من جنوب البحر الأحمر. (الزبيدي، ٢٠٢٠م، ص ١٥٣)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ومما تجدر الإشارة إليه أن اليمن يمكن ان يقوم بإصلاح القناة الشرقية في مضيق باب المندب (قناة إسكندر) واستغلالها كمرر بحري خاص بها كونها تدخل في مياهها الداخلية ومن ثم استغلالها والجزر اليمنية على سواحل البحر الأحمر في مصالحها وتنمية الاقتصاد اليمني

٤- الساحل الجنوبي اليمني وجزيرة سقطرى

سقطرى هي أرخبيل يمني مكون من ست جزر على المحيط الهندي قبالة سواحل القرن الأفريقي بالقرب من خليج عدن، يشمل الأرخبيل جزيرة رئيسية وهي سقطرى، وخمس جزر أخرى هي درسة وسمحة وعبدالكوري وصيال عبد الكوري وصيال سقطرى، وسبع جزر صخرية وتعتبر جزيرة سقطرى أكبر الجزر العربية واليمنية، وتبلغ مساحتها حوالي (3,650) كيلومتر مربع، ويبلغ طول شريطها الساحلي (300) كم، وتبعد بمسافة (510) كم، من الساحل اليمني في البحر الأحمر العربي، ويبلغ ارتفاعها (5000) قدم تقريبا، وفي ٣ أكتوبر من عام 2013م، أصبح أرخبيل سقطرى محافظة مستقلة عن محافظة حضرموت وعاصمة الجزيرة هي حديبو؛ وتأتي أهمية هذه الجزيرة من موقعها الجغرافي المتوسط بين سواحل اليمن وعمان في الشمال والسواحل الأفريقية في الغرب والسواحل الهندية في الشرق، كما انها تتحكم بالطريق التجاري البحري المهم الذي يتوسط المحيط الهندي والخليج العربي مع افريقيا واوروبا عبر مضيق باب المندب والبحرالاحمر والطريق الملاحي التجاري الآخر من الساحل الشرقي الأفريقي من رأس الرجاء الصالح، لذلك تعد مفتاح العبور لمضيق باب المندب ومركزا استراتيجيا مهما عند ملتقى الطرق البحرية الملاحية لنقل النفط من مناطق الإنتاج في الخليج الى مناطق الإستيراد النفطي في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية¹، وبذلك يعد هذا الطريق متنفسا للدول الأوروبية إذ التجارة فيه تكون أسرع وأقصر وأمن وأقل كلفة؛ فضلا عن وجود مجموعة قليلة من الخلجان في الجزيرة التي تكمن أهميتها بإمكانية استغلالها كموانئ طبيعية وهي: خليج بتدرفقه في الشرق، وخليج عنبه تماريدا في الشمال، وخليج بنبر قلنسيه في الغرب، وخليج شربرب في الغرب، وخليج أرسل في الجنوب (دسوقي، ٢٠٢١م، ص ٦٤٨، ٦٦٠؛ غزيل، ٢٠٢١م، ص ٢٤٧؛ عباس، ١٩٩٦م، ص ٥٦)

¹ وفي هذا السياق أكد الخبير الجيوسراتيجي في البحرية الأمريكية " ألفريد ثاير ماهان" على أن " كل من يصل إلى السيادة البحرية في المحيط الهندي سيكون لاعبا بارزا على الساحة الدولية، ومن يسيطر على المحيط الهندي يهيمن على آسيا، هذا المحيط هو مفتاح البحار السبعة في القرن الحادي والعشرين وسيقرر مصير العالم في هذه المياه" (عيسى دسوقي، ٢٠٢١م، ص ٦٦١)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

كما يقع على ساحل اليمن الجنوبي بعض الموانئ الهامة منها ميناء عدن والذي يشكل أو يمكن جعله محطة ترانزيت أثناء عبور السفن من شرق آسيا حتى غرب آسيا وأوروبا وأفريقيا وكذلك ميناء بلحاف على البحر العربي بمحافظة شبوة إذ به خمسة خزانات سعة كل منها (126) لتسييل الغاز الطبيعي وتصديره إلى الأسواق العالمية، وهو أكبر مشروع استثماري في اليمن وخاصة قطاع النفط والغاز والمعادن. (جبلي، ٢٠٢٢)

٢-٢ ثانياً: مكانة وأهمية موقع اليمن البحري بالنسبة لطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين

- بناء على ما سبق من بيان لأهمية موقع اليمن البحري بشكل عام يمكن القول إن مكانة وأهمية اليمن وموقعه البحري بالنسبة لمشروع طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين قد تتضح في الآتي:
- يعد اليمن و موقعه البحري ككل مُكوّن استراتيجي في طريق الحرير البحري إذ يشكل حلقة وصل تربط الجانب الأول أو الشرقي من طريق الحرير البحري بالجانب الثاني أو الغربي من هذا الطريق البحري ؛ فالموقع البحري لليمن يجعل طريق الحرير البحري منقسماً إلى نصفين : النصف الشرقي منه تبدأ نقطة إنطلاقته¹ من سواحل جنوب الصين ماراً بفيتنام وسنغافورة وإندونيسيا وماليزيا ليعبر مضيق ملقا ومنه إلى سريلانكا وبنجلاديش والهند وميانمار ثم جزر المالديف ثم المحيط الهندي ؛ أما النصف الغربي من طريق الحرير البحري يشمل البحر الأحمر ثم قناة السويس فالبحر الأبيض المتوسط ومنه إلى دول أوروبا و شمال أفريقيا ؛ فيأتي بذلك اليمن وإقليمه البحري في موقع يصل بداية إنطلاق طريق الحرير البحري بمنتهاه.
 - كما أن موقع اليمن البحري يشرف على الملاحة البحرية بين الشرق والغرب عن طريق مضيق باب المندب الذي تشرف اليمن على حركة المرور فيه وشواطئها على البحر الأحمر؛ إذ يمكن القول إن البحر الأحمر هو الجزء الأكثر أهمية في طريق الحرير البحري لأنه أقصر طريق تجاري للصين إلى أوروبا، وهو السوق الرئيسي الذي تم تصميم الكثير من توسعات مبادرة الحزام والطريق في الشرق الأوسط لتسهيله. (يمن مونيتو، 2023)

¹ في بيان مسار طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين يراجع الفقرة ١-٣-١ من هذا البحث

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- إن الجبهة المائية اليمنية والجزر اليمنية المنتشرة فيها لاسيما جزيرة سقطرى وميون وحنيش وغيرها، والموانئ اليمنية المنتشرة على طول الساحل اليمني لاسيما ميناء عدن و المخا و بلحاف يمكن أن يشكل كل ذلك مرابض للسفن التجارية و أماكن تعتبر كنقاط استراحة ومحطات ترانزيت¹ خلال عملية النقل التجاري البحري الدولي لاسيما للسفن العابرة طريق الحرير البحري الجديد من الصين إلى دول الخليج العربي وأوروبا وأفريقيا أو منهما إلى الصين وشرق آسيا، وكذا نقاط استراحة للسفن التجارية قبل عبورها مضيق باب المندب نحو البحر الأحمر إلى قناة السويس والبحر الأبيض المتوسط أو عبورها منه نحو المحيط الهندي إلى الخليج العربي أو السواحل الجنوبية و الشرقية لقارة آسيا ؛ أو محطات مكوث واستراحة عند حدوث أي تغير مناخي بالقرب من هذا الموقع البحري اليمني يمكن أن يشكل خطراً أو تهديداً على ملاحاة السفن العابرة. (علي عبد الله، اليمن على طريق الحرير.)
- يعتبر الموقع البحري لليمن بمياهه و شواطئه و جزره البحرية موقعاً ذي أهمية بالغة في المجال الأمني لاسيما الأمن التجاري، إذ يساهم هذا الموقع الإستراتيجي في تعزيز الأمن العالمي و الآسيوي و العربي لاسيما في مكافحة الإرهاب العالمي والإتجار بالبشر والمخدرات والتصدي لخطر القرصنة البحرية في البحر العربي وخليج عدن وجنوب البحر الأحمر وغرب المحيط الهندي لاسيما القرصنة الصوماليين وقرصنة المحيط الهندي ؛ الأمر الذي يحفظ أمن التجارة البحرية الدولية في المنطقة بشكل عام و التجارة البحرية عبر طريق الحرير البحري بشكل خاص. (محمد علي حمران، منشور بعنوان الأهمية الجواستراتيجية للبحار والجزر اليمنية في الأمن القومي اليمني).

٣ المبحث الثالث: مدى مصلحة إنضمام اليمن إلى مشروع طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين

٣- ١ الدول التي سيربطها مشروع الحرير:

تتشكل الخلفية الجغرافية للمبادرة الصينية (الدول التي شملتها المبادرة) من حوالي (65) دولة، تقع على مسار طرق الحزام والطريق²، تشكل هذه الدول مجتمعة حوالي (62%) من إجمالي سكان العالم، وغالبية

¹ الترانزيت هو التوقف لفترة وجيزة أثناء العبور أو المرور من دولة إلى أخرى. (معنى ترانزيت، معجم المعاني عربي عربي،

<https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar/ترانزيت/>)

² تشمل حالياً البلدان التالية الصين ومنغوليا وروسيا ؛ ودول الآسيان (دول جنوب شرق اسيا) وهي إندونيسيا، تايلاند، ماليزيا، فيتنام، سنغافورة، الفلبين، ميانمار، كمبوديا، لاوس، برونائو، تيمور الشرقي ؛ و ٨ دول في جنوب آسيا وهي : الهند، باكستان،

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الدول آفة الذكر قد انضمت لهذه المبادرة بإستثناء قليل منها؛ وتقع عدد من هذه الدول ضمن مسار طريق الحرير البحري الممتد من الصين صوب الجزيرة العربية وأوروبا وأفريقيا، من بينها الجمهورية اليمنية إلا أن اليمن وحتى تأريخ كتابة هذه السطور لم تتضمن للمبادرة بعد لتكون بذلك الدولة العربية الوحيدة وبسبب الحروب والوضع الكارثي فيها لم تنضم إلى بنك البنية التحتية الآسيوي (بلعائوي، ٢٠١٧م) ويتم تناول في هذا الموضوع من هذا البحث التطرق إلى مدى مصلحة اليمن في الإنضمام إلى هذه المبادرة كما يأتي:

٢-٣ إنضمام اليمن قد يزيد في نسبة مساهمتها في الصادرات العالمية وفي تنمية الإقتصاد اليمني

حسب بيانات نشرها البنك الدولي فإن إنضمام الدول المشاركة إلى المبادرة سيؤدي إلى ارتفاع نسبة مساهمتها من الصادرات العالمية كما أن زيادة البنى الأساسية سيؤدي إلى زيادة التبادل التجاري بين بلدان المبادرة بنسبة تتراوح بين (2,5% و 4,1%)، كما تشير الدراسات على أن هذه الدول ستحقق زيادة في النمو الإقتصادي لهذه الدول ومعه زيادة في الحجم الإجمالي للإقتصاد العالمي (صلاح، ٢٠١٨م، ص٧؛ حرزلي، ٢٠١٩م، ص ٧٨؛ الإسكوا، ٢٠١٩م، ص ٦؛ أحمد، ٢٠١٩م، ص ١٥٩)

بناء على هذا فإن إنضمام اليمن للمبادرة سيرفع من نسبة التبادل التجاري للمنتجات اليمنية والأجنبية بين اليمن ودول المبادرة¹، وسيزيد من نسبة صادراتها إلى العالم الخارجي وهذا بحد ذاته سيكون عاملاً إيجابياً في رفع اقتصاد اليمن المتدني.

بنغلاديش، أفغانستان، وسريلانكا، جزر المالديف، ونيبال، بوتان ؛ فضلا عن ١٨ دولة في الشرق الاوسط (غرب آسيا والبحر الأبيض المتوسط) وهي : إيران والعراق وتركيا، سوريا والأردن ولبنان، فلسطين، والمملكة العربية السعودية واليمن وعمان والإمارات العربية المتحدة، قطر والكويت والبحرين، اليونان وقبرص ؛ وكذا ١٦ دولة في أوروبا الوسطى والشرقية هي : بولندا وليتوانيا واستونيا ولاتفيا، جمهورية التشيك وسلوفاكيا والمجر وسلوفينيا، كرواتيا والبوسنة والهرسك والجبل الأسود، ألبانيا ورومانيا وبلغاريا ومالطا ومقدونيا ؛ و ٥ دول بآسيا الوسطى وهي : كازاخستان، أوزباكستان، تركمانستان، طاجيكستان، قيرغيزستان ؛ بالإضافة إلى ٦ دول في رابطة الدول المستقلة وهي : أوكرانيا، روسيا البيضاء، جورجيا، أذربيجان، أرمينيا، مولدافيا. (اسلام قنديل، د.ت، ص٥؛ سفيان وزيدان، ٢٠١٩م، ص ١٦٨)

¹ ومما يقوي ذلك أن الميزان التجاري الصيني العربي سجل سنة 2014 ارتفاعا من 25,5 مليار إلى 238,4 مليار دولار بمعدل نمو سنوي بلغ 25 %، كما قفزت واردات الصين من النفط العربي من 40,5 مليون طن إلى 133 مليون طن بمعدل نمو سنوي 12%، وارتفعت قيمة عقود مقاولات البناء التي تتولاها الشركات الصينية في العالم العربي من 2,6 مليار دولار إلى 29,6 مليار دولار بنسبة نمو سنوي 27 %، أما الإستثمارات الصينية في الدول العربية فقد شهدت ارتفاعات ملحوظا من 17. 25 مليون إلى 2. 2 مليار دولار، وهو ما جعل الصين تتحول إلى ثاني اكبر شريك تجاري للدول العربية و شريك تجاري رئيسي في مجال الطاقة.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

٣-٣ إنشاء مشاريع البنى التحتية والنقل والاتصال والمشاريع والمدن الصناعية في اليمن

تتضمن مبادرة الحزام والطريق أهدافاً أساسية من أهمها إنشاء شبكة من البنى التحتية على طول الممرات التي تعبر فيها وتتمثل فيما يخص النقل كإنشاء أو تطوير الطرقات والسكك الحديدية والموانئ والمطارات أو فيما يخص الطاقة كمد خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي أو فيما يخص الاتصالات كإنشاء شبكة متطورة من البنى التحتية الإلكترونية كالكابلات الضوئية وشبكات الهاتف النقال أو تأسيس مناطق صناعية خاصة. (قانة، ٢٠١٩م، ص ١٠٥؛ فازية، ٢٠١٩م، ص ١٣٣؛ حرزلي، ٢٠١٩م، ص ٧٨)

وفي إطار دعم البنى التحتية، استثمرت الصين مليارات الدولارات لبناء بنى تحتية جديدة للنقل - الطرق السريعة، السكك الحديدية، الموانئ. . . إلخ أو لترقية الموجودة منها¹، ووفقاً للجنة الصين الوطنية للإصلاح والتنمية، منذ إطلاق هذه الاستراتيجية العالمية، استثمرت الصين أكثر من (50) مليار دولار، في دول على طول الحزام والطريق، وبين 2014 و2016 وقعت عقود لمشاريع البناء الجديدة بقيمة (9.304) مليار دولار أمريكي، تم التأكيد على هذه المشاركة المالية الضخمة في مايو ٢٠١٧م خلال منتدى الحزام والطريق في بكين (زينب، ٢٠١٩م، ص ١٥؛ سفيان وزيدان، ٢٠١٩م، ص ١٧٧)

وعليه فإن إنضمام اليمن للمبادرة يعني إنشاء وتجويد وتطوير العديد من مشاريع البنية التحتية لاسيما البحرية على شواطئ وجزر اليمن، إذ تمثل المشاركة في المبادرة فرصة كبيرة لتطوير البنى التحتية في العديد من الدول التي تحتاج إلى تمويلات ضخمة لتطوير بنيتها الأساسية ولا تملك ما يكفي من الموارد المالية لتطوير هذه البنى (قانة، ٢٠١٩م، ص ١١٠)

وفي هذا السياق بادرت الحكومة اليمنية في منتصف نوفمبر ٢٠١٣م إلى زيارة الصين ومن ثم اتخذت قرار عقد شراكة مع الحكومه الصينيه، لتطوير ميناء عدن وتطوير القدرة الإستيعابية للميناء، بعد إلغاء التعاقد مع شركة موانئ دبي العالمية، التي كانت تستأجر ميناء عدن الإستراتيجي، الذي ظل طوال

¹ على سبيل المثال: شاركت الشركات الصينية في إنشاء العديد من الموانئ في الشرق الاوسط ومنها ميناء العين السخنة في مصر وميناء حمد الجديد في قطر؛ وبالنسبة للطرق البرية فيمكن إقامة خطط سكك حديدية وقد اقترح بعض الخبراء الصينيين إنشاء خط سكة حديدية بين الصين والسعودية عبر افغانستان وإيران وبعض دول مجلس التعاون الاخرى وقد وقعت السعودية مذكرة تفاهم مع الصين بشأن مشروع الجسر البري الذي يصل بين السواحل الغربية والشرقية من خلال سكة حديدية تربط موانئ البحر الاحمر والخليج العربي فيما بينها؛ وفي مجال مشاريع البنية الصناعية يبدو مدى التقدم جليا في الشرق الاوسط في الجهود الصينية لمساعدة دول المنطقة على تحسين قدراتها الصناعية فقد تسارعت وتيرة العمل في منطقة التعاون الاقتصادي والتجاري في السويس بين الصين ومصر وإلى جانب ذلك تتفاوض الشركات الصينية في الوقت الحاضر لإنشاء منطقة صناعية في طنجة بالمغرب والتي يمكن أن تساعد في ربط الاسواق الاوروبية بتلك الأفريقية وكذلك تشير بعض التقارير إلى أن هناك محادثات جارية لإنشاء الصين لمناطق اقتصادية في السعودية والإمارات. (ليانجشيانج وجاناردان، ٢٠١٨م، ص ٣-٤؛ لجنة الإسكوا، ٢٠١٩م، ص ٩)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

فترة إدارتها مهجوراً، فأقرّ الجانب الصيني تخصيص ما يزيد عن نصف مليار دولار لتمتية الميناء في خطوة كانت سترتب على نجاحها تحقيق مكاسب استراتيجية، وتخشى الإمارات من قيام الصين بتطوير ميناء عدن، كون ذلك قد يهدد وضع دبي كمركز تجاري إقليمي لأسباب ليس أقلها أن الإمارات تتطلع إلى أن تصبح البوابة الرئيسية في المنطقة¹؛ مما يتطلب على الفاعلين اليمنيين تقديم مصلحة اليمن أولاً والإنخراط تحت حل سياسي ينهي المعاناة والإضطراب في اليمن، ومن ثم العمل في رفع الإقتصاد اليمني عبر الدخول في هذه المبادرة على الخصوص إذ تملك اليمن خيار تعزيز الشراكة اليمنية الصينية عبر تكليف الشركات الصينية بمشاريع إعادة الإعمار إضافة الى إعادة العمل بموجب اتفاقية تأهيل ميناء عدن والتعاون المشترك لحماية طريق الملاحة الدولية عبر باب المندب (عبد الله، المرجع السابق)

ليس ميناء عدن ومضيق باب المندب فقط بل تملك اليمن خيار التعاقد مع شركات الصين في إقامة مدن ومشاريع صناعية على الجزر اليمنية خاصة سقطرى وميون وحنيش بالإضافة إلى التعاقد معها على تطوير موانئ اليمن الأخرى كميناء المخاء وميناء الحديد وميناء بلحاف² وغيرها.

٣-٤ التعاون المالي:

يعد من بين أهداف المبادرة هو التعاون في المجال المالي والنقدي، فضلاً عن البحث عن نطاق واسع لصرف العملة؛ ويتضح مدى التقدم في مبادرة الحزام والطريق في مجال التعاون المالي من خلال إنشاء البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية وأنشطته، وفي سياق التعاون المالي وقعت الصين اتفاقيات تبادل عملة مع عدد من بلدان الشرق الاوسط ومنها دولة الإمارات العربية المتحدة. (حرزلي، ٢٠١٩م، ص ٧٨؛ ليانجشيانج وجاناردان، ٢٠١٨م، ص ٣-٤؛ فازية، ٢٠١٩م، ص ١٣٣)

ويمكن القول بناء على ما سبق أن إنضمام اليمن في مبادرة الحزام والطريق الصينية يمكن أن يفيد اليمن في المجال المالي والنقدي فتوقيع الدولتان مذكرات تفاهم في هذا المجال سيخفف معاناة اليمن وغيرها من الدول قساوة التعامل التجاري بعملة صعبة واحدة أو عدد محدود من العملات وسيكسر ذلك هيمنة الدولار الأمريكي أو اليورو الأوروبي وغيرها من العملات الصعبة الرائجة في التعاملات التجارية.

¹ كما وقعت حكومة عدن في أبريل 2019 مذكرة انضمامها الى طريق الحرير ضمن أعمال القمة الثانية لطريق الحرير
² يقع ميناء بلحاف على البحر العربي بمحافظة شبوة، وبه خمسة خزانات سعة كل منها 126 لتسييل الغاز الطبيعي وتصديره إلى الأسواق العالمية، وهو أكبر مشروع استثماري في اليمن وخاصة قطاع النفط والغاز والمعادن. (جبلي، المرجع السابق)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

٣-٥ زيادة قدرة اليمن في توفير فرص عمل ومكافحة البطالة والفقر وتحسين مستوى المعيشة للسكان

تساهم المبادرة في زيادة قدرة الدول المشاركة بها على توليد المزيد من فرص العمل وتعزيز قدرتها على مواجهة مشكلة البطالة وهي المشكلة التي تترك العديد من اقتصادات الدول ومن المرجح أن تعكس آثار المبادرة بالإيجاب على المستوى المعيشي لسكان الدول المشاركة في تعزيز قدرة الدول على مواجهة الفقر، ففي ظل الأوضاع الداخلية غير المستقلة للدول العربية وخاصة اليمن فقد تكون المبادرة فرصة لتجاوز المشكلات العربية ومنها اليمن من ارتفاع نسب البطالة والفقر، إلخ على اعتبار أن المبادرة توفر عدد من المشاريع متعددة الأبعاد والمجالات التي من شأنها توفير فرص عمل و تخفيض نسبة الفقر في اليمن¹ وتلك الدول. (صلاح، ٢٠١٨م، ص ٧؛ حرزلي، ٢٠١٩م، ص ٨٤؛ قانة، ٢٠١٩م، ص ١١١؛ فازية، ٢٠١٩م، ص ١٣٥-١٣٦)

٣-٦ تقليص وتقليل مدة الشحن وخفض تكاليف الشحن والنقل

من أهم الآثار الإيجابية لمبادرة الحزام الطريق أنها تعمل على خفض أوقات وتكاليف الشحن في التعاملات البنينة التجارية عن طريق بناء وتجديد شبكة الطرق التي تربط الصين بالدول المعنية بالمبادرة، ما يسمح باختصار الوقت وبالتالي التقليل من التكاليف، فسبقا الشحن من الصين إلى آسيا الوسطى كان يستغرق حوالي (30) يوماً، لكن مع تطوير شبكة السكك الحديدية في المنطقة سيخفض الوقت إلى النصف، ليس الوقت فقط بل سيساهم ذلك في تراجع كبير في تكاليف التجارة البنينة لدول المبادرة وللدول غير المنضمة². (فازية، ٢٠١٩م، ص ١٣٥-١٣٦؛ الإسكوا، ٢٠١٩م، ص ٦)

¹ يعد أبرز ما حققته المبادرة زيادة فرص العمل لدى الدول المشاركة بما ساهم في تخفيض نسبة البطالة فيها وتظهر البيانات أن حجم فرص العمل التي ولدتها مشروعات المبادرة في عام 2016 بلغ نحو ١٨٠ ألف فرصة عمل جديدة بما يساوي نحو 0,5% من إجمالي فرص العمل الجديدة تم استحداثها حول العالم من نفس العام والتي بلغت نحو 40 مليون فرصة عمل. (حرزلي، ٢٠١٩م، ص ٨٧)

² ويتراوح متوسط الإنخفاض في مدة الشحن من بلد ما إلى آخر بين 1.2% و 2.5%، ويشهد اقتصاد البلدان المنضمة إلى المبادرة انخفاضاً في مدة الشحن يتراوح بين 1.7% و 3.2% في متوسط الإنخفاض، وتشير التقديرات إلى أن تنفيذ جميع مشاريع البناء الأساسية للنقل في إطار المبادرة سيقبل من التكاليف التجارية الإجمالية بنسبة تتراوح بين 1,1% و ٢,٢% عالمياً وفي اقتصادات البلدان المنضمة إلى المبادرة سيتراوح الإنخفاض في التكاليف التجارية بين ١,٥% و ٢,٨%. (اللجنة الإقتصادية لمجلس الأمم المتحدة الإقتصادي، ٢٠١٩م، ص ٦)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

٣-٧ تقليل الفوضى والإضطرابات الشعبية في الدول المشاركة

تعاني بعض الدول العربية وخاصة اليمن من فوضى وإضطرابات سياسية وأمنية لاسيما بعد ثورة الربيع العربي عام ٢٠١١م، من بين أسباب هذه الفوضى والثورات الشعبية عوامل إقتصادية كالبطالة عن العمل والتضخم وارتفاع الأسعار والفقر وتدني المستوى المعيشي؛ ومن هنا فإن المبادرة قد تشكل فرصة لتجاوز تلك المشكلات العربية ذلك أن المبادرة توفر عدد من المشاريع متعددة الأبعاد والمجالات والتي من شأنها توفير فرص عمل وتخفيض نسبة الفقر في تلك الدول، مما سيخفف من مخاطر الاضطرابات العنيفة وحالات عدم الاستقرار. (قانة، ٢٠١٩م، ص ١١١؛ حرزلي، ٢٠١٩م، ص ٨٤)

٣-٨ تحقيق مكاسب على المستوى الإجماعي والحضاري

يمكن القول أن هذه المبادرة يمكن أن تساهم في نشر الإسلام و الثقافة اليمنية بين دول المبادرة ومنها إلى ما يجاور تلك الدول، فمن بين الأهداف التي تسعى إليها المبادرة هو تحقيق التقارب الثقافي و الحضاري بين شعوب الدول المنتمية للمبادرة وبالتالي تبادل الأفكار والمعارف بين هذه الدول، على سبيل المثال أصبح الطب الشعبي الصيني منتشراً في عدد من الدول العربية، كذلك أصبحت تقاليد اللباس والأكل الصيني، بحيث انتشر في دول المشرق مطاعم للأكل الصيني بأعواد هاشي، في المقابل كشفت المبادرة الصينية عن عدد كبير من الجاليات العربية تعيش في الصين ناقلة هي الأخرى عاداتها وتقاليدها الإسلامية خاصة العبادات الإسلامية و كيفية أداء ركن صيام رمضان، والاحتفالات بالأعياد. (فازية، ٢٠١٩م، ص ١٣٣؛ حرزلي، ٢٠١٩م، ص ٧٨)

٣-٩ بعض سلبيات المبادرة على الدول المنضمة إليها:

وفي إطار تقييم مدى مصلحة اليمن في الإنضمام إلى هذه المبادرة نشير إلى بعض السلبيات التي عادت آثارها على بعض الدول المشاركة كما يلي (قانة، ٢٠١٩م، ص ١١١):

1- ان الصين وان كانت قد اتخذت من مبدأ عدم التدخل بالشؤون الداخلية للدول منهاجاً تسيير عليه في هذه المبادرة؛ إلا أنها تسعى لتحقيق مكاسب سياسية بطريقة أخرى، كاشتراطها الاعتراف بوحدة الصين وقطع علاقات الدول المشاركة مع تايوان مثلاً وعدم الاعتراف بها، ومثال ذلك ما حصل مع دولة مالايو.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- 2- أن هناك عدد من المشاريع التي تم انجازها لم تحقق الارباح المنتظرة وهذا رغم تكاليفها الباهظة ومثال ذلك المطار الدولي (ماهيندا راجاباكسا) في سريلانكا الذي كان يفترض أن يستقبل مليون مسافر سنويا إذ لم يستقبل سوى العدد القليل فقط.
- 3- أن المبادرة لم تساهم في رفع مستوى التشغيل داخل الدول المشاركة وتحفيز النمو الاقتصادي وذلك من خلال الإستفادة من مشاريع البنية التحتية في البلد ذلك أن الصين عند إنشائها للبنى التحتية تحتكر ذلك على مؤسساتها التشغيلية وموادها الصينية المستعملة في إقامة البنى التشغيلية وعمالها الصينيين، فلا تستفيد الدول المقام عليها تلك البنى صرف بعض موادها ولا تشغيل عمالها لتخفيف البطالة فيها.
- 4- رغبة الصين في شراء الأراضي الذي تمر فيها المبادرة أدت إلى زيادة مخاوف السكان المحليين ومثال ذلك ما حدث في كازاخستان حين صدر قانون يمدد ايجار الأراضي الزراعية للمستثمرين الاجانب من (10 الى 25) سنة، مما أدى الى حصول غضب شعبي نتج عنه سلسله من الاحتجاجات من الشعب أدى الى سحب المشروع.
- 5- أكبر خطر يترتب على الدول النامية هو وقوعها في فخ المديونية، فالدين وسيلة للصين في مد نفوذها والسيطرة على البنية التحتية التي عجزت الدول عن تجديد تكاليفها وهذا ما حصل في سيرلانكا حين اضطرت حكومة سيرلانكا إلى التنازل عن ميناء (هامبانتوتا) لصالح الصين لمدة (99 سنة) بسبب عدم قدرتها على دفع (8 مليار دولار) من الدين.

الخاتمة والاستنتاجات والتوصيات:

الخاتمة:

تعد مبادرة الطريق والحزام الصينية قفزة كبرى في المجال الإقتصادي في العالم والمشروع الإقتصادي الأضخم في هذا القرن (الحادي والعشرين)، لذا من الأفضل للدول -خاصة النامية ودول العالم الثالث- أن تتضمن لهذه المبادرة طالما موقعها ضمن مسارات هذه المبادرة، إذ ذلك عامل إنشاء وتطوير للبنى التحتية لهذه الدول وسينهض من إقتصاداتها المتدنية، وذات الأمر ينطبق على الجمهورية اليمنية إذ بموقعها الإستراتيجي تقع على طريق الحرير البحري الممتد لأوروبا وإنضمامها في المبادرة سيوفر لها

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

فرص إنشاء وتطوير البنية التحتية لاسيما البحرية وكذا فرص عمل وسينهض من اقتصادها المتدني والمستوى المعيشي فيها.

الاستنتاجات:

- تعد مبادرة الحزام والطريق الصينية أكبر مشروع اقتصادي في العالم للقرن الحادي والعشرين، تتضمن المبادرة إنشاء شبكة من الطرق البرية والبحرية وبنى تحتية طوال هذه الطرق.
- يقع اليمن في موقع استراتيجي هام بالنسبة لطريق الحرير البحري إلى البحر الأحمر وأوروبا ويشكل بموقعه نقطة وصل بين جانبي هذا الطريق.
- يعبر طريق الحرير البحري لأوروبا عبر مضيق باب المندب الذي تشرف اليمن على الملاحة.
- انضمام اليمن إلى طريق الحرير البحري يوفر لها فرصة إنشاء وتطوير بنى تحتية على سواحلها وجزرها وسيوفر فرص عمل جديدة لليمنيين ويعود بالنفع الإقتصادي المالي والنقدي لليمن ويزيد من نسبة صادرات منتجاتها إلى الخارج
- يمكن استغلال موقع اليمن البحري ضمن طريق الحرير البحري في إنشاء مراكز تسويق عالمية ومدن صناعية ومحطات توقف وترانزيت ونقاط تفريغ واستراحة وتموين للسفن التجارية المارة عبر هذا الطريق.
- يشكل موقع جزيرة سقطرى اليمنية ملتقى لطرق التجارة الدولية بين دول (شرق وجنوب آسيا والشرق الأوسط)، و (أفريقيا وأوروبا والغرب)، سواء عبر مضيق باب المندب وقناة السويس أو من الشرق إلى الغرب عبر المحيط الهندي ورأس الرجاء الصالح.
- تشوب مبادرة الحزام والطريق الصينية بعض المخاطر والعيوب كخطر الديون ولكن الإيجابيات تكاد تغطي عليها.

التوصيات:

- على الفاعلين اليمنيين تغليب مصلحة اليمن على مصالحهم الشخصية والإنحراط في دولة يمنية واحدة تقوم على مبدأ الوصول والتداول السلمي للسلطة.
- على الفاعلين اليمنيين المحافظة على ممتلكات اليمن من الجزر والسواحل والثروات اليمنية والتصدي للأطماع والمخططات الخارجية الساعية نحو الإستيلاء وبسط النفوذ والسيطرة عليها.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- ضرورة قيام الحكومة اليمنية بتحسين وتهيئة قناة إسكندر الشرقية في مضيق باب المندب وإزالة الصخور والمعوقات فيها على نحو يجعلها صالحة للملاحة واستغلالها لمصلحة اليمن
- على الحكومة اليمنية استغلال المواقع البحرية في تنمية الإقتصاد اليمني وتحسين المستوى المعيشي والخدمي في اليمن والإنخراط في الشاريع والمبادرات الإقتصادية الآمنة سياسيا واقتصاديا وفقا لمبدأ السيادة وعدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول
- على الحكومة اليمنية الاستمرار في طريق الإنضمام لمبادرة الحزام والطريق الصينية والتعاقد مع الشركات بديلة عن الشركات الغربية لإعادة الإعمار في اليمن الجريح، مع توخي الحذر الشديد في تعاملها وتعاقداتها معها.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

قائمة المراجع:

- ~ أحمد فؤاد حسن، الأهمية الجيواقتصادية لمبادرة الحزام والطريق الصينية وانعكاساتها على الإقتصاد الدولي، كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الإقتصادي في العالم، (ط1)، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين - ألمانيا، ٢٠١٩م.
- ~ اسلام عصمت السيد قنديل، طريق الحرير والعلاقات العربية الصينية، مجلة بحوث كلية الآداب، د. ت.
- ~ أميرة أحمد حرزلي، مبادرة الحزام والطريق الصينية الخلفية والأهداف والمكاسب كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الإقتصادي في العالم (ط1)، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين - ألمانيا، ٢٠١٩م.
- ~ جبران سفيان وسعيد زيدان، التوجه الجيوسياسي للصين في منطقة آسيا الوسطى في إطار مبادرة الحزام والطريق الصينية ٢٠١٣-٢٠١٧ دراسة حالة أوزبكستان كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الإقتصادي في العالم، (ط1)، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين - ألمانيا، ٢٠١٩م.
- ~ جين ليانجشيانج وإن جاناردان، مبادرة الحزام والطريق الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج أكاديمية الإمارات الدبلوماسية، ٢٠١٨م.
- ~ زينب عبد الله، الإطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الإقتصادي في العالم (ط1)، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين - ألمانيا، ٢٠١٩م.
- ~ سلام داوود غزيل، الأزمة اليمنية ومستقبل الملاحة الدولية في مضيق باب المندب، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، جامعة الأنبار، مجلد ١٠، عدد ٣٩، ٢٠٢١م.
- ~ سمير هادي الشكري، الصراع السياسي في اليمن وتأثيره على باب المندب، مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الإجتماعية مجلد ٢، عدد ٤١، ٢٠٢١م.
- ~ شناز بن قانة، الرهانات الإستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية، كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الإقتصادي في العالم (ط1)، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين - ألمانيا، ٢٠١٩م.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- ~ شهاب محسن عباس، الجزر اليمنية، (ط ١)، مركز عبادي للدراسات والنشر، ١٩٩٦م.
- ~ عبد الجليل عبد الفتاح الصوفي، جزيرة سقطرى طبيعياً بشرياً اقتصادياً، كلية الآداب، جامعة نمار اليمن.
- ~ عبد الله عشاش، أهمية دور مبادرة الحزام والطريق الصينية في القارة الآسيوية كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الإقتصادي في العالم، (ط ١)، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين - ألمانيا، ٢٠١٩م.
- ~ علي صلاح، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟، تقرير المستقبل في دورية اتجاهات الأحداث، العدد 26، أبو ظبي: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ٢٠١٨م.
- ~ عيسى السيد عيسى دسوقي، التحليل الجيوبوليتيكي لموقع جزيرة سقطرى اليمنية دراسة في تحليل دلائل القوة، مجلة كلية الآداب بجامعة بورسعيد، عدد ١٧، ٢٠٢١م.
- ~ قاسم محمد عبيد وريا عبد الحسين مانع، التوجهات الإستراتيجية في مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة في التوجه الطاقوي، مجلة قضايا سياسية، كلية العلوم السياسية، جامعة النهدين، العدد ٦٢، ٢٠٢٠م.
- ~ كريم مطر حمزة الزيبيدي، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، مجلة متون، مجلد ١١، عدد ٣، ٢٠١٩م.
- ~ ماهر مردان مصخور، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، العدد ٦٧، د. ت.
- ~ لمياء مخلوفي، إستراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر، مجلة مدارات سياسية، ٢٠١٧م.
- ~ ويكن فازية، مبادرة الحزام والطريق بين إعادة تموقع الصين ومواجهة التحديات كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الإقتصادي في العالم (ط ١)، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين - ألمانيا، ٢٠١٩م.
- ~ اللجنة الإقتصادية والإجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا) التابعة لمجلس الأمم المتحدة الإقتصادي والإجتماعي؛ مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية؟، ٢٠١٩م.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المصادر من الإنترنت

- ~ مبادرة الحزام والطريق، ويكيبيديا، آخر تعديل ١٧ مارس ٢٠٢٣م، https://ar.m.wikipedia.org/wiki/مبادرة_الحزام_والطريق، تاريخ الدخول ١٣/٤/٢٠٢٣م.
- ~ مبادرة الحزام والطريق والتاريخ والحاضر والمستقبل، الهيئة العامة للإستعلامات بوابتك إلى مصر، ٢٠١٩م، <https://www.sis.gov.eg/Story/190307> /مبادرة-الحزام-والطريق. . -التاريخ-والحاضر- والمستقبل?lang=ar تاريخ الدخول ٨/٥/٢٠٢٣م.
- ~ الجسر البري الأوراسي الجديد، المجموعة الصينية للنشر الدولي، الأكاديمية الصينية للترجمة، ٢٠١٧م، http://arabic.china.org.cn/china/China_Key_Words/2017-04/21/content_40664213.htm ، تاريخ الدخول ٢٢ / 4 / ٢٠٢٣م.
- ~ فردوس عبد الباقي، مصالح متنامية: طريق الحرير القطبي في الاستراتيجية الصينية، أضواء للبحوث والدراسات، ٢٠١٢م، <https://adhwa.net> /مصالح-متنامية-طريق-الحرير-القطبي-في-ال، تاريخ الدخول ٢٢/٤/٢٠٢٣م
- ~ حسين إسماعيل، طريق الحرير القطبي موقع الصين اليوم، ٢٠٢١م، http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/2018/kfg/202104/t20210430_800245289.html ، تاريخ الدخول ٢٢/٤/٢٠٢٣م
- ~ محمد علي أحمد حمران، الأهمية الجواستراتيجية للبحار والجزر اليمنية في الأمن القومي اليمني والعربي، المركز الديمقراطي العربي، ٢٠٢٢م، <https://democraticac.de/?p=80244> تاريخ الدخول ٨/٥/٢٠٢٣م.
- ~ علي عبد الله، اليمن على طريق الحرير، خيوط، ٢٠٢٠م، <https://www.khuyut.com/blog/5975> تاريخ الدخول ٨/٥/٢٠٢٣م.
- ~ معنى ترانزيت، معجم المعاني عربي-عربي، <https://www.almaany.com/ar/dict/ar-ar> /ترانزيت/ تاريخ الدخول ٢٦ / ٤ / ٢٠٢٣م
- ~ محمد مكرم بلعاوي، مبادرة الحزام والطريق الصينية وحتمية الجغرافيا العربية، موقع المعرفة، ٢٠١٧م، <https://www.aljazeera.net/opinions/2017/10/7/> /مبادرة-الحزام-والطريق-الصينية-وحتمية تاريخ الدخول ٨/٥/٢٠٢٣م.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- ~ على جبلي، مركز الطاقة في اليمن وجغرافيا الصراع، مركز الفكر الإستراتيجي للدراسات، ٢٠٢٢م،
<https://fikercenter.com/2022/06/08/مراكز-الطاقة-في-اليمن-وجغرافيا-الصراع/> تأريخ الدخول ٨/٥/٢٠٢٣م.
- ~ فؤاد الفتح، اليمن . . . إبتكار مشروعاً إستراتيجياً يعد الأول من نوعه في تاريخ اليمن المعاصر،
مجلة مشاريع، ٢٠٢١م، <https://magzenprojects.com/news.php?id=56>
- ~ باب المندب، ويكيبيديا، آخر تعديل في ٧/٤/٢٠٢٣م https://ar.m.wikipedia.org/wiki/باب_المندب
- ~ كيف يفسر الموقف الصيني من حرب اليمن طبيعة علاقتها بدول الخليج؟، يمن نونيتور، ٢٠٢٢م،
<https://www.yemenmonitor.com/Details/ArtMID/908/ArticleID/69249>
- ~ اليمن أهمية الموقع الإستراتيجي، مولانا، ٢٠١٥م، http://maulanasonson.blogspot.com/2015/10/blog-post_56.html?m=1
- ~ أهمية اليمن الذهبية وأبعاد عوامل السيطرة في الياحة الدولية، سبوتنك، ٢٠٢٣م،
<https://sputnikarabic.ae/20190315/أهمية-اليمن-الذهبية-وأبعاد-عوامل-السيطرة-1039788126.html> تأريخ
الدخول ٨/٥/٢٠٢٣م.

التحديات التي تواجه مضيق باب المندب من الريادة عالمياً

The challenges facing Bab al-Mandab are among the world's leading

داوود علي أمين الحبشي - باحث في كلية القانون - جامعة إب - اليمن

Dawood ali amin alhubaishi - Researcher at the Faculty of Law - Ibb University - Yemen

[-Daood.776583878@gmail.com](mailto:Daood.776583878@gmail.com)

الملخص:

تهدف هذا البحث بإستخدام الأسلوب الوصفي التحليلي إلى تسليط الضوء على إشكالية هامة؛ تتمثل في استقرار أبرز التحديات التي تقف أمام ريادة باب المندب عالمياً، نظراً لموقعه المهم، فهو يربط بين القارات الثلاث آسيا وأفريقيا وأوروبا، ويربط البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط بالبحر العربي وخليج عدن والمحيط الهندي، وحجم التجارة الدوليّه العابرة من خلاله، وكذا مساهمته في تأمين إمدادات الطاقة، وأخيراً كونه مطل على منطقة الشرق الأوسط ذات أكبر خزان نفطي في العالم؛ أبرز هذه التحديات: هشاشة الوضع في اليمن سياسياً واقتصادياً وغيره.

الكلمات المفتاحية: تحديات، باب المندب، مضيق، تجارة، البحر الأحمر.

Abstract :

This research paper aims, using the descriptive analytical method, to shed light on an important problem: It consists of extrapolating the most prominent challenges facing Bab al-Mandab's global leadership, given its important location, as it connects the three continents of Asia, Africa, and Europe, and connects the Red Sea and the Mediterranean Sea to the Arabian Sea, the Gulf of Aden, and the Indian Ocean, and the volume of international trade passing through it, as well as its contribution to securing. . . Energy supplies, and finally, being overlooking the Middle East region with the largest oil reservoir in the world; The most prominent of these challenges: the fragility of the situation in Yemen, politically, economically and otherwise.

Keywords: challenges, Bab al-Mandab, strait, trade, Red Sea.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:

يعتبر مضيق باب المندب أحد أهم المضائق البحرية في العالم؛ نظراً لموقعة الجيوسياسي المهم في منطقة الشرق الأوسط الغنية جداً، ليس فقط بمصادر الطاقة التي تعتبر شريان الحياة بالنسبة لأوروبا والولايات المتحدة الأمريكية والعالم، بل لأنه يعتبر حلقة الوصل بين القارات الثلاث الآسيوية والأفريقية والأوروبية، وتوصل البحر الأبيض والبحر الأحمر بخليج عدن والمحيط الهندي، وهو الرابط بين مضيق هرمز وقناة السويس، وتكمن أهمية العظمى بأنه؛ ممر التجارة الدولية العالمية، مما جعل من موقعه الإستراتيجي المهم؛ محلاً مليئاً بالصراعات الجيوسياسية والمذهبية والعرقية، ومحل للتنافس بين القوى العظمى العالمية والأقليمية، في محاولة للسيطرة عليه، وبث النفوذ، فكلاً من هذه القوى، تبحث عن موطئ قدم لها في هذا المضيق، حتى تتمكن من خلاله تحقيق آمالها، والرفع من اقتصادها والحفاظ على مصالحها.

وإذ أن؛ مضيق باب المندب يتمتع بهذه الأهمية المشار إليها آنفاً، إلا أنه لن يؤدي دورة كشریان للحياة الدولية، إلا إذا تمتعت الملاحة فيه بقدر كافي من الأمن والأمان والأستقرار، ويقع مسؤولية تحقيق الأمن والأمان والأستقرار بدرجة الأولى على عاتق الدولة التي تسيطر عليه ويدخل ضمن اقليمها البحري؛ وهي الجمهورية اليمنية، ثم بعد ذلك يقع على عاتق الدول المشاطئة.

ويصنف مضيق باب المندب عالمياً في الترتيب الثالث عالمياً، بعد مضيق هرمز ومضيق ملقا، ولكن في الحقيقة فإن موقع مضيق باب المندب الإستراتيجي إذا تم إستغلاله بشكل صحيح فسيصبح المضيق الأول عالمياً، وبلا منافس، وتشير تقارير الأدب التاريخي لمضيق باب المندب ومستقبله؛ إلى أن المضائق البحرية تترى على عرش الأهمية الإستراتيجية بالنسبة للدول، وأنه قد يكون مضيق باب المندب على رأس أهم المضائق البحرية في العصر الحديث، لكنه بلا شك كان أهمها.

هدف وأهمية البحث:

يبرز هدف وأهمية البحث في محاولة الباحث، تقديم قراءة شاملة لأهم التحديات، التي تقف أمام باب المندب وتمنعه من أن يكون المضيق الأول عالمياً، سواء من الناحية الإقتصادية أو الأمنية أو السياسية إلى غير ذلك.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة البحث في الإجابة على التساؤلات الآتية:

- ما هي التحديات التي تقف أمام ريادة باب المندب عالمياً؟
- ما تأثير الوضع الداخلي اليمني في تدني مرتبة مضيق باب المندب أمام غيره من المضائق؟
- ما تأثير مضيق باب المندب بطبيعة وظروف الممرات والطرق البحرية المجاورة له؟
- ما أثر التنافس الدولي على مضيق باب المندب ومستوى الملاحة فيه؟
- ما أثر التنافس الإقليمي على مضيق باب المندب ومستوى الملاحة فيه؟

منهجية البحث:

يسعى الباحث من خلال المنهج الوصفي التحليلي إلى إستقراء ومناقشة التحديات التي تقف أمام ريادة باب المندب عالمياً، وتحليل الوضع الداخلي اليمني وتأثيراته على باب المندب في ظل التنافس الدولي على الملاحة عبر المضائق.

خطة البحث:

نقسم هذا البحث في المباحث الآتية:

المبحث الأول: الوضع الداخلي لليمن وتأثيره على الملاحة في مضيق باب المندب.

المبحث الثاني: الممرات والطرق البحرية المجاورة لمضيق باب المندب وتأثيرها على حركة الملاحة فيه.

المبحث الثالث: التنافس الدولي على مضيق باب المندب وتأثير ذلك على الملاحة فيه.

المبحث الرابع: التنافس الإقليمي على مضيق باب المندب وتأثير ذلك على الملاحة فيه.

المبحث الأول: الوضع الداخلي لليمن وتأثيره على الملاحة في باب المندب

الأهمية الجيوستراتيجية لمضيق باب المندب؛ جعلت منه واحد من أهم النقاط المحورية والحساسة في إستراتيجية القوى الدولية والإقليمية، الساعية معظمها الى بسط سيطرتها وهيمنتها على مضيق باب المندب، والتحكم في مسار الملاحة فيه، كما تسعى بعضها الى تهديد أمن الملاحة في مضيق باب المندب، الأمر الذي يوجب على الدولة التي يدخل المضيق ضمن إقليمها الوطني وتسيطر عليه سيطرة فعلية، أن تعمل وبكل الطرق على إحلال الأمن فيه، حتى يتمكن المضيق من اداء وظيفته، مما يجعل منه على رأس الممرات المائية من الناحية الاقتصادية، وهذا بحكم موقعة الجغرافي الهام؛ ولكن اذا ما كان

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

هذا البلد الذي يقع على عاتقه تأمين المضيق وتشجيع الملاحة فيه؛ يعيش حالة من الإضطراب وإنعدام للأمن والأمان والاستقرار، وبالأضافة الى تدهور أوضاعها الاقتصادية، وضعف مؤسساتها الإدارية والعسكرية، فإن كل تلك العوامل تقف عائقاً أمام تريع باب المندب على عرش المضائق والممرات المائية، ويؤثر على سير الملاحة فيه، وينم تناول تلك العوامل بشيء من التفصيل على النحو الآتي:

أولاً: الحرب الأهلية في اليمن والملاحة في باب المندب:

إن الأوضاع التي شهدتها اليمن بعد عام ٢٠١١، وما صاحبها من صراعات داخلية، غسلتها جهات دولية وإقليمية، تمثل تهديد خطيراً على مستقبل الملاحة في باب المندب في تنافس بين أطراف هذه الحرب للسيطرة على مضيق باب المندب، فأراضي اليمن وجزرها، تؤدي دوراً مهماً في ضمان حماية أهم ممر مائي؛ فإذا ما كانت هذه الأراضي في قدر عالي من الفوضى والشتات وإنعدام للأمن والأمان؛ يعرض الملاحة في باب المندب والبحر الأحمر للخطر، الأمر الذي رفع من قيمة الممرات المائية المنافسة لباب المندب، على حساب الأزمه اليمنية، وخطر الملاحة في مضيق باب المندب، ويثير الصراع في اليمن مخاطر بإمتداده الي خطوط الملاحة البحرية المزدهمة، وهو ما قد يعرقل مرور السفن في مضيق باب المندب (الطائي، ٢٠٢٠م؛ الأشول، ٢٠٢١م).

مما تقدم فإن الصراع القائم في اليمن سيكون له تأثير؛ لكون المنطقة ذات أهمية دولية وتأثير في الملاحة الدولية؛ كون مضيق باب المندب يعد من أهم الممرات البحرية المهمة، لذا على المجتمع الدولي أخذ دوره بحل النزاع، وحث الدول التي تدعم أطراف النزاع للجلوس للتفاوض، وحل المشكلة، كون الممر الملاحي له اليوم أثر في الملاحة لربط أوروبا بأستراليا ودول جنوب اسيا مروراً بقناة السويس.

ثانياً: انهيار الاقتصاد اليمني والملاحة في باب المندب:

لا توجد دولة دون مقومات اقتصادية، سواء كانت ثروات نفطية أم زراعية أم سمكية أم سياحية، وتعد القوى البشرية واحدة من أهم الثروات، فضلاً عن المعادن والموقع الجغرافي الذي يعد من المقومات الاقتصادية للدولة، فإن لم تمتلك دولة ما كل هذه المقومات، فلا بد أن تمتلك بعضها، واليمن "السعيد"، يمتلك كل هذه المقومات، مما يؤهله للنهوض بالاقتصاد الوطني، وتجاوز معظم الدول العربية والعالمية، لكن الفساد الإداري والمالي للحكومات المتعاقبة حال دون تقدم البلاد، وبدلاً من أن تذهب هذه الثروات لبناء الوطن ذهبت لجيوب المسؤولين الفاسدين، وتحول اليمن من بلد مصدر للحبوب والفواكه

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

والخضراوات والبن ومختلف المنتجات الزراعية والصناعية، إلى مستورد يعتمد على الواردات الخارجية بنسبة (90%) من الغذاء، بحسب الأمم المتحدة، وقد تعطلت التنمية في البلاد في مختلف المجالات الزراعية والإقتصادية والتعليمية، والإستثمار في المجال النفطي؛ وأيضاً إستخراج المعادن والثروات من باطن الأرض، وبناء المصانع والشركات، وأيضاً حتى السماح للشركات الخارجية بالاستثمار في اليمن، وهذا كله بسبب الحكومات اليمنية المتعاقبة، فاليمن تتمتع بثروة نفطية كبيرة وأحتياطي ضخم؛ لكنها مع الأسف مهدرة فيووجد في محافظة الجوف المحاذية للسعودية، خزان نفطي كبير يحتوي على مخزون هائل أكبر من مخزون السعودية والإمارات والكويت مجتمعين، هذا بجانب حقول النفط الأخرى (ولد داه، 2019)، بالإضافة الى النفط الموجود في بقية المحافظات اليمنية، وأن لليمن موقع إستراتيجي، إذ يتحكم بأهم المضائق المائية في العالم، فلو أستغلت اليمن هذا الموقع فستدخل في ميزانيتها عشرات المليارات من الدولارات؛ فضلا عن ذلك فاليمن تمتلك ميناء عدن الذي بات جوهرة بيد فحام، فإذا تم تشغيله بكامل إمكاناته وبكادر مؤهل؛ فإنه سوف تصل إيراداته إلى ما يقارب (400) مليار دولار سنوياً (عبد الواحد، 2013).

وعند الحديث عن المعادن الموجودة في باطن اليمن وظاهرها، فإن اليمن يمتلك العشرات من المواقع المليئة بالذهب، في معظم محافظات كالحج وحضرموت وغيرها، إذ لم يتم الاستخراج من تلك المواقع الا القليل، الذي لا يذكر، كما أن الثروة السمكية التي تتمتع بها الجمهورية اليمنية، فموقعها الجغرافي كونها تمتلك شريطين ساحلين من الجنوب ومن الغرب وتمتلك خليج عدن فعند التقاء مياة البحر الأحمر ومياة الخليج ومياة المحيط الهندي، فهذا مؤشر مهم على تمتعها بثروة سمكية ضخمة، ولكن تم التهاون في أستغلال تلك الثروة.

وكما يعد اليمن من أهم الدول في المنطقة التي تمتلك الغاز المسال، إذ تمتلك كميات تجارية كبيرة تصل إلى نحو (17) تريليون قدم مكعب، والمثبت يصل (3.10) تريليون قدم مكعب، وهذا الكم الكبير تم اكتشافه في الحقل النفطي والغازي في قطاع خمسة جنة هنت في عسيلان شبوة، أي في قطاع واحد، كما يعد القطاع الزراعي يعد العمود الفقري لأي تنمية حقيقية في أي بلد، فاليمن ليست محرومة من هذه الفرصة بل فهي تمتلك مناخ وطقس متميز جعل الزراعة فيها طوال العام، فكانت تنتج الكثير من الفواكة والخضروات تغطي الأسواق المحلية، وكثير من أحتياجات الأسواق الدولية، بالإضافة الى الذهب البني (البن اليمني) المعروف عالمياً بـ (موكا)، والذي يعد ثروة حقيقية، وتراجعت اليمن في إنتاجه منذ

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

منتصف القرن الماضي، ولكي يتم تناول الثروات التي تمتلكها اليمن فإن الأمر يحتاج الى مجلدات، إلا أن المهم رغم امتلاك اليمن فرص استثمارية مغرية لأي مستثمر أجنبي أو محلي، فإن معدل المخاطرة الاستثمارية؛ مرتفعة بسبب حالة عدم الاستقرار التي عاشها على مدى العقود الماضية" (الحلايقة، 2023).

وقد يثار تساؤل؛ ما علاقة تدني الإقتصاد في اليمن على الملاحة في مضيق باب المندب؟ للإجابة على ذلك ينطلق من؛ أن أمن الملاحة في مضيق باب المندب مرتكز أساسي بنسبة للدول الاقتصادية التي تصدر أو تورد، وتمر تجارتها عبر المضيق، والأمن بالمضيق يعتمد على قوة اقتصاد الدولة المشاطئة، التي يخضع المضيق لسيطرتها؛ فلكي تحقق الأمن والأستقرار في المضيق، لأبد لها من قوة اقتصادية، تدعم بها جيشها وتتفقه على الأجهزة الحديثة، وبناء السفن الحربية، أي على تأمين الملاحة في مضيق باب المندب والبحر الأحمر، وبناء الكثير من المشاريع والبنية التحتية التي تجذب التجارة الدولية إليه.

ثالثاً: ضعف مؤسسات اليمن الإدارية والعسكرية:

يعد ضعف المؤسسات الإدارية والعسكرية في اليمن من أهم التحديات أمام مضيق باب المندب؛ ليتربع على عرش الممرات المائية؛ ولكون نجاح الملاحة في المضيق، يعتمد على السياسات التي تستخدمها مؤسسات اليمن الإدارية، وكما يعتمد على قوة مؤسساتها العسكرية، التي يقع عليها مهمة تأمين المضيق والقضاء على التهديدات، التي تعترض الملاحة فيه، ويتم توضيح ذلك، على النحو الآتي:

أ. ضعف المؤسسات الإدارية وتأثيرها على الملاحة البحرية في المضيق وتراجع قيمة أمام الملاحة الدولية:

إن السياسات التي أتخذتها اليمن على مر السنوات الماضية؛ وبالأخص بعد قيام الوحدة اليمنية 1990م، لا تصب في مصلحة الملاحة على مضيق باب المندب، ومن أهم هذه السياسات ما يأتي:

1- عدم إبرام اليمن لإتفاقيات مع الدول المشاطئة لمضيق باب المندب للتعاون على تحقيق أمن الملاحة في المضيق، وحتى لا تكون هذه الدول مصدر تهديدات لأمن الملاحة، وهذا ما حصل في الفعل عندما أصبحت دول القرن الإفريقي في الجانب الآخر من المضيق ساحات لقواعد القوى الدولية والإقليمية المنافسة.

2- عزوف اليمن على الإستثمار في البنى التحتية البحرية سيما في السواحل والجزر القريبة من باب المندب؛ إذ أن إستثمارها يرفع الإقتصاد اليمني، ومعه تتوفر الإمكانيات اليمنية في تأمين المضيق

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

بشكل أفضل. فضلاً عن؛ أن الإستثمار عامل إيجابي في جذب الحركة التجارية البحرية بشكل أكبر الى المضيق.

3- تتمتع اليمن بثروة طاقوية من النفط والغاز، ويأتي إستغلالها بشكل أكبر بتصديره للدول، عبر هذا المضيق؛ فإن ذلك سيخفف من الطلب على النفط الإيراني والخليجي، ومعه إنخفاض الأهمية لمضيق هرمز وتقدما في الأهمية لمضيق باب المندب.

4- عدم بناء علاقات قوية مع الدول العظمى ذات التأثير الإقتصادي والعسكري والسياسي، سواء العالمية أو الإقليمية، ولكن شريطة عدم تدخل هذه القوة في الشؤون الداخلية للجمهورية اليمنية، وعدم التدخل في الموقف اليمني تجاه الكيان المحتل للأراضي الفلسطينية، وهذا الأمر سيكون أشبه بالمستحيل لكون أغلب هذه القوة تخدم مصالح الإحتلال في المنطقة.

ب- ضعف المؤسسات العسكرية وتأثيرها على الملاحة في المضيق:

إن عدم تخصيص قوة عسكرية وبأجهزة حديثة وكفاءة، تشرف وتراقب الملاحة في مضيق باب المندب، وتقضي على التهديدات التي تتعرض لها الملاحة في المضيق، كالقضاء على القرصنة والأعمال الإرهابية، وإن اليمن أعتمدت بشكل غير مباشر في هذه المهمة التي تدخل ضمن أختصاصها، وتدعم إقتصادها على الدول العظمى التي تبحث عن تحقيق مصالحها والتي بجد ذاتها من أصطنعت هذه التهديدات، ومثاله القضاء على القرصنة في سواحل القرن الإفريقي وأسندت المهمة لأمريكا ودول أخرى (الطويل، ٢٠٢١م).

المبحث الثاني: الممرات والطرق البحرية المجاورة لمضيق باب المندب وتأثيرها على حركة

الملاحة فيه:

يأتي من بين التحديات أمام مستقبل الملاحة في مضيق باب المندب، أموراً تعود الى طبيعة الجغرافية الإقليمية حول منطقة مضيق باب المندب، فالمضيق يجاوره ممرات وطرق بحرية لقناة السويس ورأس الرجاء الصالح الى غير ذلك، وهو ما نبينه فيما يأتي:

1- قناة السويس:

تعود البداية الفعلية لأهمية باب المندب منذ فتح قناة السويس، ولا زالت هذه الأهمية مرتبطة بوجود هذه القناة وتتأثر بما تتأثر به قناة السويس؛ وبالنظر الى قناة السويس وطبيعتها نجدتها تعاني من بعض

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

التحديات أهمها ضيق اتساع القناة بما لا يكفي لمرور أكثر من ناقلة من الناقلات الكبيره مرة واحدة، فلا تكفي القناة لمرور ناقلتين كبيرتي الحجم مرة واحدة احدهما ذهابا والآخرى إياباً، فضلا عن ضيق عمق القناة، فالسفن العملاقة تضطر الى الذهاب عبر رأس الرجاء الصالح لعدم استطاعتها المرور في قناة السويس لعدم العمق الكافي فيها (خطاب، د. ت، ص ٧٨٧)

وعليه يتطلب على حكومتي اليمن ومصر الى التعاون لتوسيع وتعميق القناة لإزالة هذا العائق، أمام مستقبل الملاحة في ممر قناة السويس وباب المندب.

2- طريق رأس الرجاء الصالح:

إن وجود رأس الرجاء الصالح كطريق بديل عن ممر قناة السويس وباب المندب، يشكل بحد ذاته عائقا أمام هذين الأخيرين معاً، فإذا هجرت السفن العملاقة الملاحة فيهما لضيق اتساع وضيق عمق قناة السويس فهذا يعني تراجع أهمية مضيق باب المندب وقناة السويس الى مستوى أدنى (خطاب، د. ت، ص ٧٨٧).

3- طريق الحرير الجليدي (القطبي) الصيني:

تسعى الصين ضمن استراتيجية الحزام والطريق؛ الى إقامة طريق حرير يمتد من الصين؛ ويعبر القطب المتجمد الشمالي حتى أوروبا والغرب، واستغلاله في التجارة بينهما كبديل لطريق باب المندب - السويس إذا ما تعطل هذا الأخير لأي سبب، كنشوب حرب في الدول القريبة من المضيق أو الدول المجاورة له، بالإضافة الى أن هذا الطريق الجليدي أكثر أمانا من طريق البحر الأحمر فلا قرصنة ولا ارهاب فيه، فهذا المشروع الصيني عبر القطب الشمالي المتجمد إن تكفل بالنجاح سيؤثر بشكل كبير على مكانة مضيق باب المندب في حركة الملاحة التجارية الدولية ومعه ستتراجع أهميته الى الوراء (عبد الباقي، ٢٠١٢).

4- مضيق هرمز:

تتشارك مصالح المضيقين هرمز وباب المندب في حركة التجارة التي تمر عبرهما بين دول الخليج العربي والشمال الأفريقي وأوروبا، وبالتالي إذا ما تعطلت الملاحة في هرمز فهذا يعني تعطل الملاحة الآتية منه الى مضيق باب المندب وهو ما يعني تراجع في قيمة مضيق باب المندب بالنسبة للملاحة العالمية.

٥- مشروع طريق التجارة الهندي:

تسعى أمريكا والغرب - ضمن استراتيجيتهم لمواجهة المشاريع العملاقة الصينية - بدعم الهند لإقامة مشروع تجاري منافس لمشروع الحزام والطريق الصيني، إذ يعد باب المندب في صميم هذا المشروع

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الصيني؛ ويمر المشروع الهندي من السواحل الهندية عبر الإمارات ثم السعودية وصولاً إلى السواحل الفلسطينية المحتلة من قبل الكيان الصهيوني، ويمر في البحر الأبيض المتوسط؛ لذا فإن نجاح هذا المشروع سواء بشكل كلي أو جزئي يقضي على الملاحة في مضيق باب المندب لذا يمكن القول أنه يمثل تهديداً كبيراً أمام مستقبل الملاحة الدولية في المضيق (مركز غرب آسيا للبحوث (W. A. R. S)، ٢٠٢٢).

المبحث الثالث: التنافس الدولي في السيطرة على مضيق باب المندب:

إن التواجد الدولي والإقليمي الكبير في منطقة مضيق باب المندب والقرن الإفريقي، يتخفى بحجج غير التي يعلنها، ذلك أن هذه الدول تطل تواجدها بتأمين المضيق من خلال رفع شعارات مكافحة القرصنة والتخريب والإرهاب والإمداد اللوجستي ومرافقة ناقلات النفط والسفن التجارية وحماية المصالح الخاصة ودعم الأمن والسلم الدوليين، لكنها في الواقع تخفي أهدافاً حقيقية تكمن في الهيمنة ومد النفوذ لأغراض سياسية وتوسعية بالدرجة الأولى، كوضع اليد على الثروات والأسواق والأستيلاء على المناطق الاستراتيجية والمضطربة، والتدخل في الشؤون الداخلية للدول؛ بدواعي مختلفة، والتغلغل داخل القارة الأفريقية، وفرض الهيمنة العسكرية والأمنية ومراقبة أطراف أخرى، كما أن القوى العظمى وحتى الإقليمية تشترع في فرض نفوذها في هذه المناطق الاستراتيجية من خلال التوقيع على إتفاقيات أمنية وأقتصادية مع الدول الفقيرة المطلة على المضيق والقرن الإفريقي؛ وتأتي مصالح هذه القوى الدولية متضاربة بين ابقاء الملاحة البحرية في باب المندب مفتوحة أمام السفن التجارية، وبين مصالح ترى إغلاق الملاحة فيه، وهو ما يتم تناوله التطرق إليه في الأسطر والصفحات الآتية.

إن الدول التي تتنافس على مضيق باب المندب، ومنطقة الشرق الأوسط كثيرة ومتعددة، ولكن سنقتصر هنا على أبرزها؛ كما يأتي: -

أولاً: الولايات المتحدة الأمريكية:

تمكنت الولايات المتحدة الأمريكية خلال السنوات الماضية من السيطرة على الكثير من الأماكن الحيوية في العالم، وذلك بفضل ما تملكه من قدرة عسكرية مؤثرة، كونها تمتلك أقوى أسطول بحري عسكري في العالم، ما سمح لها بنشرها في جغرافيا استراتيجية مهمة كمنطقة الشرق الأوسط، ولا سيما في البحر الأحمر ومضائق (مركز غرب آسيا للبحوث (W. A. R. S)، ٢٠٢٢، ص ١٠-١٢)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وفي السنوات الأخيرة ظهرت في الميدان العالمي والإقليمي قوى مؤثرة، فمن جانب التنافس الحاصل بينها وبين الصين التي تطمح بالإطاحة بإمريكا، والحلول محلها في الهيمنة العالمية في الجانب الاقتصادي، وخصوصاً عندما كشفت عن مشروعها الأضخم مشروع الحزام والطريق، إذ يعد موقع باب المندب في صميم هذا المشروع، وحصول الصين على دعم روسيا التي بدورها تسعى إلى الإطاحة بإمريكا، والحلول محلها في الهيمنة عالمياً في الجانب العسكري (القاضي، ٢٠٢٢).

ولم يتوقف الأمر عند ذلك، ففي الميدان الأقليمي ظهرت إيران التي تشكل تهديداً على مصالح أمريكا ومصالح إبننتها المدللة إسرائيل في المنطقة، وفي سياق التنافس الدولي على مضيق باب المندب قال الرئيس الأمريكي جو بايدن في قمة الأمن والتنمية المنعقدة في مدينة جدة السعودية في 16 يوليو 2022 "أن أمريكا لن تتخلى أو تبتعد عن المنطقة لترك فراغ تملئه إيران وروسيا والصين في إشارة إلى التواجد الأمريكي في الشرق الأوسط" (بن حاجب، ٢٠٢٢، ص ١٩).

كل تلك الأسباب دفعت أمريكا إلى تأسيس رقعة قدم لها في البحر الأحمر، ولا سيما مضيق باب المندب؛ فعملت بكل الطرق للسيطرة على المضيق، وفتحت غطاء القانون الدولي والحفاظ على السلم والأمن الدوليين، وأصطنعت الكثير من الأزمات في المنطقة لتعزز وجودها العسكري وتزيد من نفوذها فأصطنعت أزمة القرصنة، وتواجدت في الساحة الأفريقية بحجة مكافحته ثم أصطنعت أزمة الإرهاب، وتواجدت في اليمن والعراق وسوريا، وتواجدت في منطقة مضيق باب المندب بحجة المحافظة عليه من الإرهابيين والجماعات المسلحة المتمردة على حكومات بلدانهم، ولم يكفي ذلك بل مع حلفائها سواء الأوروبيين أو الأفليامين، وسواء كانوا ظاهريين أو مخفيين قاموا بإغراق بلدان المنطقة القريبة من المضيق بالحروب والأزمات، وكل ذلك حتى تبسط سيطرتها على مضيق باب المندب، وما يؤكد ذلك هو القاعدة الأمريكية الضخمة في جيبوتي المطلة على مضيق باب المندب، وأساطيلها المتواجدة في القرن الأفريقي والبحر الأحمر وأهمها الأسطول العسكري الخامس، وكل ذلك يلعب دوراً كبيراً في التأثير على الملاحة الدولية في منطقة مضيق باب المندب.

ثانياً: الصين:

تمر معظم تجارة الصين مع دول حوض البحر الأحمر وأوروبا وشرق آسيا عبر مضيق باب المندب، وبالتالي فإن الصين تعد أكثر تضرراً؛ إذا ما أغلق مضيق باب المندب أمام التجارة الدولية، لأن ذلك سيؤدي إلى تعطيل تجارتها وأستثماراتها في البنية التحتية مع هذه الدول، ولأسباب السابقة وبالإضافة

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الى تنافس الصين مع الولايات المتحدة الأمريكية؛ في سبيل إطاحتها عن القوة الأولى إقتصادياً، وتربعها مكانها، جعل الصين احدى الدول المنافسة للسيطرة على مضيق باب المندب، ومما زاد في أهميته لديها؛ موقعة الإستراتيجي، والذي يأتي في صميم مشروعاتها الاقتصادية؛ التي تنوي أقامتها لازدهار إقتصادها، ومن أهم هذه المشاريع مشروع الحزام والطريق، الذي أعلن عنه الرئيس الصيني (شي جي بينج) في العام 2013م، حيث يعتبر موقع المضيق بالنسبة لهذا المشروع مهم جداً، يصعب عليها أستبدالته بموقع آخر؛ كونه يمثل نقطة الاختناق في طريق التجارة الدولية، ومما يؤكد ذلك، إمتلاك الصين قاعدة عسكرية في جيبوتي المطلة على المضيق، حيث تؤكد الصين على سلمية تواجدها فيه، وأن الغرض من تواجدها الحفاظ على مصالح بكين وتأمين الملاحة في المضيق، ويرى وزير الخارجية اليمني الأسبق، أن مشروع الحزام والطريق له أهداف عسكرية أكثر من كونها تجارية وأقتصادية (بن حاجب، ٢٠٢٢، ص ٢٢).

ويبين الموقف الصيني من الحرب الروسية الأوكرانية، وتحالف الصين مع روسيا للإطاحة بأمريكا من عرش الهيمنة الدولية، ومن امتلاك الصين قاعدة ضخمة في جيبوتي؛ إنغماس الصين في التنافس مع غيرها من القوى العالمية والإقليمية، للسيطرة على مضيق باب المندب، والذي من شأن هذه المنافسة التأثير على الملاحة في مياه المضيق (القاضي، ٢٠٢١؛ سبوتنك عربي، ٢٠١٩).

ثالثاً: روسيا:

بالنظر الى مصالح روسيا في البحر الأحمر ومضيق باب المندب، يظهر لأول وهلة إنعدام اي مصالح لها، وبالتالي لا يؤثر فيها فتح المضيق او إغلاقه؛ إذ أن روسيا لا تمتلك مصالِح كبيرة حتى الآن في حوض البحر الأحمر، لكون أغلب الحركة التجارية الروسية تأتي من البحر الأسود باتجاه شرق وسط إفريقيا، كما أن الحركة التجارية بين روسيا وشرق وسط آسيا وأوروبا والعكس تكون برية، بسبب اتصالهما الجغرافي.

وعند التعمق يظهر عكس ذلك؛ فمن مصلحة روسيا إغلاق الملاحة في مضيق باب المندب، وذلك لمواجهة الإتحاد الأوروبي، لأن إمدادات الطاقة في أوروبا من النفط والغاز، وتعتمد على النفط والغاز الروسيين، إلا أنه؛ ومع إندلاع الحرب الأوكرانية الروسية، ووقوف أوروبا الى جانب أوكرانيا، وصاحبه تهديد روسي بقطع إمداداتها لأوروبا من النفط والغاز، مما جعل الإتحاد الأوروبي يتجه نحو دول الشرق الأوسط الغنية بالنفط والغاز، للبحث عن بديل، وتوفير احتياجاتها من الطاقة، ومن هذه الدول يمر من مضيق باب المندب، وبالتالي فإن مصلحة روسيا تكمن في إغلاقه لتبقى حاجة أوروبا من الغاز

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

والنفط، ورقة ضغط تستعملهما روسيا لترويض الأتحاد الأوروبي، وتثنية عن مساندة أوكرانيا، بالإضافة الى أن إغلاق المضيق يؤدي الى إرتفاع إمكانية إيجاد موضع قدم لروسيا في البحر الأحمر، وتقليص إمكانية تملص السعودية وإيران من إتفاقية الأوبك، وفي إطار ذلك؛ فقد سعت موسكو للتواصل مع حكومة جيبوتي لإقامة قاعدة عسكرية لها تستخدمها في الأساس القوات الروسية، إلا أن، إندلاع الأزمة الروسية انهى ذلك التفاوض (مركز غرب آسيا للبحوث، المرجع السابق، ص7)، ويؤكد وزير الخارجية اليمني الأسبق أن التواجد الروسي في منطقة القرن الأفريقي سيبقى وسينتشر في المنطقة (بن حاجب، المرجع السابق). أي أن؛ مصالح روسيا تتحقق بإنهيار الملاحة في مضيق باب المندب وإغلاق المضيق في وجه الملاحة الدولية.

رابعاً: الإتحاد الأوروبي:

تُعد دول الأتحاد الأوروبي هي الدول الأكثر تائيراً عند الحديث عن التجارة الدولية، فمن الناحية الاقتصادية فهي تعتمد بشكل كبير على الواردات الصادرة من دول شرق آسيا الصين والهند واليابان وكوريا وغيرها، وتزيد أهمية مضيق باب المندب بالنسبة لأوروبا، عند تاسيس قناة السويس ووصل البحر الأبيض المتوسط بالبحر الأحمر بخليج عدن والمحيط الهادي، وأصبح باب المندب هو الطريق الأسهل لوصول الواردات الى أوروبا والعكس، حيث خفف عنها عناء الألتفاف حول الرجاء الصالح، وخسارة الوقت والمال، لوصول التجارة اليها والعكس.

وسعت الدول ذات النفوذ في أوروبا الى التنافس على السيطرة على مضيق باب المندب، والحصول على وطئة قدم لها، تحت مبرر المحافظة على مصالحها في المنطقة، وهذا ما يبرر التواجد البريطاني في جنوب اليمن قبل سبعينات القرن الماضي، كما قامت هذه الدول بمساعدة أمريكية بزرع الغدة السرطانية "إسرائيل" في قلب المنطقة، حيث سعت بوضع قواعدها بالقرب من باب المندب على الجانب الأفريقي، وزادت أهمية مضيق باب المندب لدول الأتحاد الأوروبي، عند نشوب الحرب الروسية الأوكرانية، وتهديد روسيا بقطع إمدادات النفط عن أوروبا، الأمر الذي جعل مضيق باب المندب يصبح أكثر أهمية بنسبة لها؛ كونه الطريق البديل لها للحصول على النفط والغاز، هو منطقة الشرق الأوسط الغنية في النفط، حيث يُعد باب المندب مكان الأختناق لوصول الطاقة الى أوروبا (أخبار الخليج، ٢٠٢٢).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وتتمحور المصالح الأوروبية من خلال بقاء باب المندب صامداً أمام الملاحة الدولية، ولهذا السبب أنغمست في الصراع الدولي محاولة مد النفوذ والسيطرة، وهي بذلك تعتبر أحد أكبر المنافسين الإقليميين المشاركين في التأثير على الملاحة في مياة البحر الأحمر ومضيق باب المندب، ولذلك فإغلاق باب المندب هو الكابوس الذي تخشى دول الاتحاد الأوروبي تحقيقه، لا سيما في هذا التوقيت بالذات، وهي في مواجهة وجودية مع روسيا، وتتمحور أهم خسائرها عند إغلاق باب المندب أو تاثر الملاحة فيه، في الأتي: (مركز غرب آسيا للبحوث، ٢٠٢٢م، ص ١٠)

- وقف صادرات الطاقة من دول الخليج العربي الى أوروبا.
 - زيادة اعتماد دول الاتحاد على صادرات الغاز والنفط الروسي.
 - تعزيز الموقف الاستراتيجي الروسي في أوروبا.
 - قطع تجارتها مع دول شرق أوروبا وعودة أوروبا الى الألتفاف حول القرن الأفريقي.
- لذا؛ يتبين امتلاك الإتحاد الأوروبي كثير من القواعد في عدد من دول القرن الأفريقي، أبرزها القاعدة الفرنسية في جيبوتي، والتي تحوي قوى عسكرية فرنسية وبرتغالية وإسبانية (سبوتنك عربي، ٢٠١٩).
- وإن كانت هذه أبرز القوى العالمية التي لعبت دورا موثرا على الملاحة في مضيق باب المندب، وكانت تمثل عائقا من التحديات التي تقف أمام المضيق ليتربع على عرش الممرات المائية، إلا أن هناك قوى أخرى لعبت دورا موثرا في التأثير على الملاحة بمضيق باب المندب، ومن هذه القوى الهند واليابان وكوريا.

المبحث الرابع: القوى الإقليمية المؤثرة على الملاحة البحرية في مضيق باب المندب

تتباين مصالح القوى العالمية نحو باب المندب بين أغلقه وأبقاءه مفتوحا أمام الملاحة الدولية، كما تظهر مصالح القوى الإقليمية متضاربة في هذا الصدد بين مصالح تتحقق بإغلاقه، وأخرى تتحقق بأبقاءه مفتوحا أمام الملاحة الدولية، ويتم توضيح أبرز القوى الإقليمية المؤثرة على الملاحة في مياه المضيق، في هذا المبحث، من خلال استعراض تلك القوى الإقليمية، كما يأتي:

أولاً: الاحتلال الإسرائيلي:

يمثل الكيان الإسرائيلي الخطر الأعظم في منطقة البحر الأحمر ومضيق باب المندب، وتكمن مصالحه في بقاء مضيق المندب مفتوحا أمام التجارة الدولية؛ لذا يعد إغلاق المضيق تهديدا إستراتيجيا لمصالحه.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

كما يتأثر الكيان الصهيوني في مستويات عدة في حال إغلاق المضيق، منها: (مركز غرب آسيا للبحوث، ٢٠٢٢م، ص ١٠)

- 1- قطع الملاحة البحرية الصهيونية مع الصين والهند.
- 2- قطع الملاحة البحرية الصهيونية مع الدول الخليجية المطبوعة.
- 3- انقطاع الموارد النفطية الخليجية عن الكيان الصهيوني.
- 4- إنقطاع الواردات من المواد الغذائية الأساسية من الهند بشكل أساسي.
- 5- إنقطاع الواردات الصناعية والتكنولوجية، من الصين والهند.
- 6- تعطل قدرة سلاح البحرية الصهيونية على تنفيذ عمليات ضد إيران في بحر العرب، والمحيط الهندي.
- 7- تعطل المشاريع الصهيونية، في تحويل جزيرة سقطرى الى مركز للتجسس الاقليمي، والعمليات الخاصة، في القرن الافريقي، وضد إيران.
- 8- تعزيز موقف إيران في بحر العرب والمحيط الهندي، والقرن الافريقي.
- 9- توقف مشروع الكيان الصهيوني في شق قناة بن غوريون التي تعتمد في تشغيلها على بقاء الملاحة في باب المندب مفتوحة.
- 10- كما يرقى الى تهديد وجودي للكيان المحتل ولا سيما في حال إندلاع حرب بينه وبين فصائل المقاومة الفلسطينية، وخصوصا في الوقت الذي يواجه فيه حلفاء الكيان في الدول الأوروبية صراعا ساخنا مع روسيا.

وهذا ما حدث لها عندما قامت مصر بقيادة جمال عبد الناصر بإغلاق مضيق باب المندب في سبعينات القرن الماضي، لذا فان شعور الكيان الإسرائيلي بالخطر جعله يتجه الى إمتلاك قاعدة بحرية في إريتريا، وعند تحليل الأزمة اليمنية والتدخل العسكري بقيادة السعودية؛ يتضح أن، أهم المستفيدين من عاصفة الحزم هي إسرائيل، وهذا ما صرح به زعيم حركة أنصار الله السيد عبد الملك الحوثي (غزيل، ٢٠٢١، ص ٢٦٢)

وبالنظر الى موقع باب المندب يتبين أن من يسيطر عليه سيشطر على التجارة الدولية، كما يعد مسيطر على قناة السويس ومضيق هرمز، ومما زاد ذلك أهمية، عندما هددت إيران بإغلاق مضيق هرمز، وتكمن الحوثيين من السيطرة على شمال اليمن، فسارعت إسرائيل من خلال حلفائها العرب والمطبعين بقيادة الإمارات، بإحتلال أهم المناطق الحيوية والإستراتيجية المطلة على مضيق باب المندب

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

والمؤثرة فيه، وتبلور ما كان يخشى الأحتلال الصهيوني وقوعة، عندما قامت حكومة صنعاء بإستهداف سفينتين في مضيق باب المندب محملة بالنفط مملوكة للسعودية، الأمر الذي جعل رئيس وزراء الإحتلال الصهيوني (بينامين نتنياهو)، يصرح أنه سيرسل قوات عسكرية للتدخل، اذا حاولت إيران عرقلة الحركة على مضيق باب المندب (جارالله، ٢٠٢١، ص ٦٣).

أي ان؛ للكيان الصهيوني دور كبير في التأثير على الملاحة في مضيق باب المندب.

ثانياً: إيران:

إن النفوذ الإيراني في منطقة الشرق الأوسط بصفة عامة، وفي منطقة باب المندب بصفة خاصة، خلال السنوات الأخيرة يسير في اتجاه متزايد ومتصاعد، وأن من أهم أهداف إيران؛ سعيها لمد نفوذها على المناطق الجغرافية المهمة المحيطة بها، وهذا ما فعلته في مضيق هرمز، ومضيق باب المندب، وفي لبنان والعراق وسوريا واليمن.

وعند تحليل أسباب التواجد الإيراني في مضيق باب المندب على وجه الخصوص، وجد أنها تزيد من سيطرتها على المنطقة، والتي تمثل نقطة الإختناق بالنسبة لتجارة الدولية، كما وجد أن من أهدافها الأساسية؛ فضلا عن أهداف اقتصادية؛ الضغط على أمريكا والدول الأوروبية وإسرائيل، وكذا إستخدام المضيق كوسيلة لرفع الحظر عنها، والقبول بسلاحها النووي، وكذلك محاولة إيران إستغلال وجودها في اليمن، وفي الأخص مضيق باب المندب في صراعها ومنافستها المستمرة مع دول الخليج العربي، وتحديدًا السعودية والأمارات، ويؤكد إنغماسها في التنافس الدولي الإقليمي على المضيق، إمتلاكها لقاعدة عسكرية ضخمة في دولة جيبوتي، المطلة على مضيق باب المندب، (سبوتنك عربي، ٢٠١٩م).

ويتضح مما سبق؛ أن إنغماس إيران في التنافس الدولي والإقليمي على مضيق باب المندب، يمثل أحد التهديدات والتحديات أمام الملاحة في مضيق باب المندب. ستة عشر دولة تمتلك قواعد عسكرية في القرن الأفريقي.

ثالثاً: السعودية:

تُعد السعودية هي القوة المؤثرة في المنطقة اقتصادياً وعسكرياً وسياسياً، وذلك يرجع الى المكانة التي تتمتع بها لدى البلدان الإسلامية عامة والعربية خاصة، ولكونها الحليف الظاهر للولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي في المنطقة، وتدخل السعودية ضمن القوى الإقليمية التي تكمن مصالحها في

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

بقاء باب المندب صامدا امام الملاحه الدولية، فظهور قوى اقليمية موثرة كإيران وتركيا والامارات تنافسها، يشكل خطراً على مصالحها في المنطقة، ولا سيما؛ اذا كانت هذه القوى قد وجدت لها موطئ قدم على الجانب الأفريقي من مضيق باب المندب، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، والتي تمتلك السعودية فيه أكبر شريط ساحلي يمتد من الحدود اليمنية السعودية حتى خليج العقبة؛ اذ تعد في سباق مع منافسيها للسيطرة على مضيق باب المندب، محاولة منها في أبقائه مفتوحا أمام الملاحه البحرية، لأن إغلاقه سييلحق بالسعودية أضرار كبيرة، أهمها إنقطاع تجارتها مع دول شرق آسيا؛ بالإضافة الى أن إغلاقه سيؤدي الى إنقطاع الكمية الأكبر من الإمدادات النفطية السعودية من حجم الصادرات النفطية لدول العالم، وهذه الأسباب جعلت السعودية تنغمس في التنافس الدولي على النفوذ في باب المندب، وما يؤكد ذلك؛ إنغماسها في الحرب على اليمن، من خلال عملية عاصفة الحزم، التي قام بها التحالف العربي بقيادتها، وعند الشروع في تحقيق ما كانت السعودية تخشى وقوعه، عندما استهدفت حركة أنصار الله في اليمن، باخرتين سعوديتين محملتين بالنفط في منطقة قريبة من باب المندب، الأمر الذي جعل السعودية تلجأ للاتفاق مع سلطنة عمان؛ لمد أنابيب النفط السعودي عبر أراضي السلطنة الى المحيط الهندي، لتجنب الوقوع في الخسائر اذا ما أنغلق المضيق مستقبلا أو أنهارت الملاحه فيه (كالين والجمل، ٢٠١٨)؛ زيدان، ٢٠١٩؛ مركز غرب آسيا للبحوث، ٢٠٢٢م، ص ١١).

رابعاً: الإمارات:

عند تسليط النظر الى دور الإمارات في التأثير على الملاحه في باب المندب، يتضح أن إستمرار الملاحه في المضيق وبقاءة أمنأ، يخدم مصالحها ومصالح حليفها الكيان الصهيوني وأمريكا، لكون إغلاق المضيق أو تدني الملاحه فيه، ينتج عنه خسائر فادحة لها، يمكن استراضها على النحو الآتي: قطع التواصل البحري بين الإمارات والإحتلال الصهيوني، كما سيلحق بها خسائر كبيرة في مشاريعها على البحر الأحمر، وفي عقود التنقيب، وإستخراج النفط في المياه الإقليمية المصرية في البحر الأحمر، وخسارة في عقودها أو في عقود النفط مع الإحتلال الصهيوني، كما يؤدي الى خسارة موقعها كدولة ترنيزت لتخزين البضائع القادمة من شرق أسيا، وإعادة تصديرها الى باقي دول الشرق الأوسط وأوروبا وأفريقيا (المديني، ٢٠٢٣؛ مركز غرب آسيا للبحوث، ٢٠٢٢م، ص ٨).

إلا أن الأمر أختلف كثيرا عند ظهور المشروع الهندي المنافس لمشروع الحزام والطريق الصيني، حيث تعد الإمارات في وجه من الوجوه من أهم المستفيدين من المشروع الهندي؛ لكون مشروع الحزام

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الصيني يعطي خليج عدن وموانئ اليمن، أهمية على حساب موانئها، وهذا ما يبرر التواجد الإماراتي في المناطق الحيوية القريبة من مضيق باب المندب، ومحاولتها في زعزعة الأمن والاستقرار فيه، من خلال بناء عدة قواعد لها بالقرب من المضيق كالقاعدة الإماراتية في جزيرة ميون اليمنية؛ بالإضافة الى تناقل أنباء عن شروعها في بناء قاعدة عسكرية في جزيرة الكوري؛ بالإضافة الى قواعد لها في الصومال وأرتيريا (موقع أسباب، ٢٠٢١).

بمعنى أن؛ إنهيار الملاحة في مضيق باب المندب يصب في مصلحة الامارات، على النحو الذي يعزز مركزية دور الإمارات، من خلال التجارة بين الشرق والغرب، وتعزيز الإستثمارات الهندية والصينية في موانئها وبنيتها التحتية الصناعية والتكنولوجية.

كما تعد الإمارات من أبرز القوى الإقليمية المؤثرة على الملاحة في مضيق باب المندب: كما سبق ذكره آنفاً، بالإضافة إلى، أن هناك قوى تلعب دوراً في التأثير على الملاحة في المضيق ك: تركيا ومصر وعمان وقطر، والدول الأفريقية التي كانت ساحة لقواعد القوى المتنافسة، ولعبت دوراً كبيراً في تهديد أمن الملاحة على المضيق.

ويمكن استعراض أبرز تلك الدول الأفريقية المؤثرة على أمن الملاحة في المضيق، من خلال اسهامها في اتساع نفوذ القوى المتنافسة على المضيق، على النحو الآتي: (سبوتنك عربي، ٢٠١٩)

1- جيبوتي:

دولة جيبوتي يوجد فيها (9) قواعد عسكرية عاملة، تضم (6) قواعد للولايات المتحدة الأمريكية، وألمانيا، والصين، واليابان، وإيطاليا، وإسبانيا، إضافة إلى (3) قواعد فرنسية، بينها قاعدة بحرية، ومطاران، أحدهما في منطقة ساحلية، ومن المحتمل أن السعودية تمتلك قاعدة عسكرية، في جيبوتي، ما يعني أن عدد القواعد العسكرية فيها قد يصل إلى (10) قواعد عسكرية أجنبية.

2- الصومال:

يوجد فيها (5) قواعد عسكرية أجنبية عاملة، تشمل قاعدة عسكرية للإمارات العربية المتحدة في مدينة بوساسو الصومالية، وقاعدة أخرى في مدينة بربرة بإقليم "أرض الصومال"، ويضاف إلى ذلك قاعدة تركية في مقديشو، وقاعدة "باليدوغل" الجوية الأمريكية في محافظة شبيلي السفلى، والقاعدة البريطانية في منطقة بيدوا.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

3- إريتريا:

يوجد فيها قاعدتان عسكريتان، تضم قاعدة عسكرية إسرائيلية، لم يتم تحديد موقعها، وقاعدة عسكرية إماراتية، في مدينة عصب الساحلية، بحسب معهد ستوكهولم، الذي أشار إلى أنه من المحتمل أن تكون روسيا لديها قاعدة عسكرية بتلك الدولة.

4- كينيا:

يوجد بها قاعدتين عسكريتين، إحداهما أمريكية في "خليج ماندا"، والأخرى بريطانيا في مدينة نانيوكي.
5- سيشيل: توجد بها قاعدة عسكرية أمريكية.

وتعد القوات البحرية، المتمركزة قبالة سواحل القرن الأفريقي، وفي جنوب البحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندي، ضمن القوات الأجنبية، المؤثرة على أمن الملاحة في مضيق باب المندب.

الاستنتاجات:

توصل الباحث في نهاية هذا البحث إلى عدد من الإستنتاجات المهمة التي توضح أهم التحديات التي تقف أمام مضيق باب المندب ليتربع على عرش الممرات المائية، وتبين أن أبرزها تتمثل في الآتي:

1. هشاشة الوضع في اليمن والحروب التي تمر بها وتدهور إقتصادها وضعف مؤسساتها الإدارية والعسكرية في فرض زيادة الأمن في البلاد ومنطقة مضيق باب المندب بالإضافة الى تنافس القوى العظمى العالمية والإقليمية حول مد النفوذ والسيطرة على المضيق والمناطق الحيوية القريبة منه فضلا عن تزايد نشاط المنظمات الإرهابية كل ذلك يقف عائقا أمام المضيق ليتربع على عرش الممرات المائية.

2. يلعب اضطراب الوضع في اليمن والحرب الأهلية بين الأطراف المحلية فيها وتدهور إقتصادها وضعف مؤسساتها الإدارية والعسكرية والسياسية دورا مهما في اضطراب الملاحة في مضيق باب المندب.

3. أن الأزمة اليمنية ليس سببها الوحيد الصراع الديني أو القبلي والمذهبي والحزبي كما يظن البعض بل هو ضحية تخطيط القوى العالمية بإشتراك اقليمي وتنفيذ من القوى الإقليمية بأدوات يمنية وكل ذلك لتحقيق أطماع هذه القوة في المنطقة ونهب ثروات اليمن وخيراته ومد النفوذ على رقعة الجغرافية الذي يعد موقع متميز يمنح من يسيطر عليه القوة أن يكون منافسا عالميا ومتحكما بطرق التجارة العالمية

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

4. إن التواجد الدولي والإقليمي الكبير في منطقة مضيق باب المندب والقرن الإفريقي يتخفى بحجج غير التي يعلنها، ذلك أن هذه الدول تطل تواجدها بتأمين المضيق من خلال رفع شعارات مكافحة القرصنة والتفريب والإرهاب والإمداد اللوجستي ومرافقة ناقلات النفط والسفن التجارية وحماية المصالح الخاصة ودعم الأمن والسلام الدوليين، لكنها في الواقع تخفي أهدافا حقيقية تكمن في الهيمنة ومد النفوذ لأغراض سياسية وتوسعية بالدرجة الأولى.
5. الصراع السياسي والاقتصادي والأمني والإيديولوجي بين القوى الإقليمية في الشرق الأوسط ليس ببعيد عن مضيق باب المندب، فجميع القوى المتنافسة تبحث عن موطئ قدم لها وفي بعضها تبحث عن دور تلعبه في المضيق للضغط على المجتمع الدولي والإقليمي للقبول بسياستها، كما تفعل إيران والإحتلال الصهيوني والبعض تريد تلعب دور القوة المؤمنة للملاحة لتعمل على تحقيق ملامحها إذا ما تم الأخذ بعين الاعتبار بواقع الترابط القوي بين المضائق الثلاثة.
6. المهمة في الشرق الأوسط المتمثلة في قناة السويس ومضيق هرمز ومضيق باب المندب، التي تعد التحكم في أكثر من ممر بحري منها لدولة إقليمية ما هيمنة لا يستهان بها في الشرق الأوسط.
7. إن محاولة معالجة التحديات الأمنية والاقتصادية في منطقة البحر الأحمر ومضيق باب المندب دون النظر في الأزمة اليمنية هي معالجة مجتزأة وغير واقعية، ومن المحتمل مع استمرار السياسات غير الواقعية أن تتفاقم الأزمة وتؤدي إلى الدخول في مواجهة في منطقة باب المندب، بما لها من تأثيرات عميقة على منطقة تعيش أصلاً في حالة من النداعي الإقتصادي.
8. يتأثر مضيق باب المندب بطبيعة بعض الممرات المجاورة له أو بما يطرأ عليها من ظروف سلبية.

التوصيات:

- يجب على الأطراف اليمنية الوصول الى تسوية تنهي الحرب لأزالة هذه التحديات من طريق مستقبل الملاحة في مضيق باب المندب.
- ضرورة قيام اليمن بتاهيل مضيق إسكندر اليمني ليكون صالحاً أمام الملاحة الدولية.
- من الأهمية دخول اليمن والدول المشاطئة للمضيق في إتفاقية دولية التعاون فيما بينها لتأمين الملاحة في مضيق باب المندب. ولترسيم الحدود البحرية فيما بينها.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- ضرورة تشجيع الحكومة اليمنية للإستثمار في مجال البنية التحتية التجارية البحرية في جزرها وسواحلها المنتشرة حول مضيق باب المندب لجذب الملاحة اليه.
- إنشاء اليمن قواعد عسكرية في جزيرة ميون وبعض الجزر ذات الموقع المناسب لتأمين الملاحة في المضيق.
- على الدول والقوى العالمية والإقليمية والعالمية الإلتزام بأحكام القانون الدولي وعدم التحايل للخروج من أحكامه.
- على اليمن العمل على تحسين إقتصادها للتمكن من السيطرة الفعلية على المضيق وتحقيق الرؤى المستقبلية للمضيق؛ كون القوة شرط في العلاقات البحرية.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

قائمة المراجع:

- سلام داوود غزيل، الأزمة اليمنية ومستقبل الملاحة الدولية في مضيق باب المندب، مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الإجتماعية، ٢٠٢١م
- عاتق جارالله، بوصلة الصراع في اليمن، مجلة الأرك للفلسفة واللسانيات والعلوم الاجتماعية، مجلد ٢، عدد ٤١، ٢٠٢١م
- عبد القادر محمد فهمي الطائي، الأزمة اليمنية دراسة تحليلية أسبابها وطرائق إدارتها ومساراتها المستقبلية، ٢٠٢٠م.
- مبارك عامر بن حاجب، مضيق باب المندب ملامح التنافس الدولي والإقليمي من منظور جنوبي، مركز سو٢٤ للأخبار والدراسات، ٢٠٢٢م،
- محمد جلال محمد السيد خطاب، متطلبات تفعيل دور الإقتصاد الأزرق في تحقيق التنمية المستدامة في مصر، كلية التجارة، جامعة الإسكندرية، د. ت.
- مركز غرب آسيا للبحوث (W. A. R. S)، إغلاق باب المندب زلزال استراتيجي دولي، ٢٠٢٢م

المصادر من الإنترنت:

- الإمارات. . إعادة تموضع استراتيجي في باب المندب والقرن الأفريقي، ٢٠٢١م، <https://www.asbab.com/%D8%A7%D9%84%D8%A5%D9%85%D>
- أماني الطويل، باب المندب أو بوابة الدموع كيف تتصاعد التهديدات، ٢٠٢١م، <https://alarabi.nccal.gov.kw/Home/Article/20444>
- أنس القاضي، أمريكا في البحر الأحمر الأسباب والتداعيات، ٢٠٢٢م، <https://www.saba.ye/ar/news3184560.htm>
- أنس القاضي، واقع ومستقبل الحضور الصيني في البحر الأحمر، سبأ، ٢٠٢١م، <https://www.saba.ye/ar/news3184560.htm>
- جوناثان سول، الصراع في اليمن يزيد المخاطر على طرق بحرية رئيسية لنقل النفط في المنطقة، رويترز، ٢٠١٥م، <https://www.reuters.com/article/oegbs-yemen-conflict-ea6-idARAKBN0MM2O720150326>
- خالد عبد الواحد، أعورّه الفساد وسوء الإدارة والحرب. . فقر اليمن ليس أصيلاً ويمكن إنقاذه، ٢٠١٣م، <https://www.noonpost.com/content/46882>

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- ستة عشر دولة تمتلك قواعد عسكرية في القرن الأفريقي، سبوتنك عربي، ٢٠١٩م،
<https://sputnikarabic.ae/2019 ml>
- ستيفن كالين ورائيا الجمل، نظرة فاحصة- لماذا أوقفت السعودية شحنات النفط عبر مضيق باب المندب؟، ريوترز، ٢٠١٨م،
<https://www.reuters.com/article/saudi-yemen-oil-ha3-idARAKBN1KK20J>
- غادة الحلايقة، ماهي ثروات اليمن،
<https://mawdoo3.com/%D9%85%D8%A7>
- فردوس عبد الباقي، مصالح متنامية: طريق الحرير القطبي في الاستراتيجية الصينية، أضواء للبحوث والدراسات، ٢٠١٢م،
<https://adhwa.net/مصالح-متنامية-طريق-الحرير-القطبي-في-ال/> ،
تأريخ الدخول 4/٢٢ / ٢٠٢٣م
- محمود عبدي، تاريخ ومستقبل باب المندب، ٢٠٢٢م،
<https://thmanyah.com/3380>
- مرحلة جديدة. . خطط أوروبا لتوسيع دورها في أمن منطقة الخليج، ٢٠٢٢م،
<https://thenewkhalij.news/article/266863/dor-aoroba-fy-alamn-albhry-alkhlygy>
- نانسي طلال زيدان، خليج عدن وباب المندب: حرب النفوذ وإعادة صياغة مسارات الأمن الإقليمي، ٢٠١٩م،
<https://south24.net/news/news.php?nid=2146>

الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب أثناء الصراع العربي الإسرائيلي "حرب أكتوبر 1973 نموذجاً"

The strategic importance of the Bab al-Mandab Strait during the Arab-Israeli conflict "October 1973 war as a model

د. هدى محمود السيد / مصر

Dr. Hoda Mahmoud El Sayed/ Egypt

الملخص:

يعد مضيق باب المندب من أهم الممرات الدولية عامة والعربية خاصة ؛ وذلك لموقعه الفريد في الربط بين البحر الأحمر والمحيط الهندي، ويعتبر مضيق باب المندب ممراً مائياً حيوياً يمر عبره العديد من السفن التجارية والناقلات النفطية، ويمثل مضيق باب المندب نقطة حساسة جداً في الأمن الإقليمي والدولي. ويعد موقع المضيق من أخطر المواقع الجيوستراتيجية على خريطة العالم السياسية. ولقد كان للمضيق دوراً كبيراً في الصراع العربي الإسرائيلي ؛ حيث استفادت حركة التحرير والمقاومة الفلسطينية ضد الاحتلال الصهيوني من موقع باب المندب بأن قام عدد من أفراد المقاومة بمهاجمة سفينة نقل تابعة للكيان الصهيوني في باب المندب 1971. كما عقدت مصر مع اليمن إتفاقية لإغلاق المضيق أمام السفن البحرية في أكتوبر 1973 أثناء حرب أكتوبر ضد إسرائيل.

الكلمات المفتاحية: باب المندب، بريم، إسرائيل، حرب أكتوبر، حصار.

Abstract:

The Bab-el-Mandeb strait is considered one of the most important international waterways, especially in the Arab region, due to its unique location connecting the Red Sea and the Indian Ocean. It is a vital maritime passage for many commercial ships and oil tankers. The Bab-el-Mandeb strait represents a very sensitive point in regional and international security. The strait's location is considered one of the most dangerous geostrategic sites on the world map. The Bab-el-Mandeb strait played a significant role in the Arab-Israeli conflict, where the Palestinian resistance movement benefited from its location by attacking an Israeli cargo ship in the strait in 1971. Egypt also signed an agreement with Yemen to close the strait to naval vessels in October 1973 during the October War against Israel.

KeyWords: Bab al-Mandab, Perim, Israel, October War, Siege.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:

يُعد مضيق باب المندب من المضائق العربية المهمة، والتي لعبت دوراً كبيراً على مر العصور والأزمات التاريخية، ومع وجود الاطماع الخارجية أصبحت الدول تتنافس على السيطرة على ذلك المضيق الذي يمثل عنق الزجاجة للبحر الأحمر، وعندما احتلت إسرائيل الأراضي الفلسطينية عملت على إيجاد موطئ قدم لها بأن تحاول السيطرة على الدول التي تشرف على مضيق باب المندب أو حتى القريبه منه؛ وذلك لتحقيق أهدافها السياسية والعسكرية في حروبها مع العرب، وكانت حرب 6 أكتوبر 1973، من أبرز الحروب المعاصرة التي تم من خلالها التعاون المصري اليمني بإحكام الحصار العربي على مضيق باب المندب، مما أثر سلباً على إسرائيل وتطلعاتها نحو الانتصار، وهذا ما سوف نعرضه تفصيلاً.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى توضيح الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب، ودوره الرائد في هزيمة إسرائيل في حرب أكتوبر 1973م، وتهدف الدراسة إلى توضيح الأطماع الخارجية في المضيق والجزر اليمنية المتحكمة والمطلبة على المضيق.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية الدراسة في معرفة التحديات التي تواجه مضيق باب المندب باعتباره عنق البحر الأحمر ومن خلاله تمر العديد من السفن؛ لذلك طمع العديد من المعتديين في المضيق نظراً لأهميته الإستراتيجية.

عناصر الدراسة:

قبل البدء بعناصر الدراسة، لزم التطرق لمبرر اختيار حرب أكتوبر 1973م نموذجاً للدراسة؛ لأنها كانت حرباً قوية، أعدت مصر واليمن خطة محكمة لإغلاق المضيق في وجهة الملاحة الإسرائيلية، وذلك استفادة من الحروب السابقة، بأن إغلاق المضائق يكون عنصر ضغط على العدو، لما في ذلك من ضرر على اقتصاده، لذلك جاءت حرب أكتوبر لتكون نموذجاً لتوضيح الدور الذي لعبه مضيق باب المندب في هزيمة العدو الصهيوني.

ال خلفية النظرية:

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

أولاً: أهمية البحر الأحمر ومضيق باب المندب:

خلال مراحل التاريخ المختلفة ظل البحر الأحمر محورا مهما للأمن العربي بصفته شريانا إستراتيجيا حيويا للمواصلات البحرية العربية الداخلية والخارجية وثمة دور حاسم لعبته القوى المهيمنة على البحر الأحمر الذى يضم بلدانا عربية في معظمها (بلة، 2021، ص83).

ويزيد من الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر وجود مضيق باب المندب في جنوبه، لأن من يسيطر على ذلك المضيق يستطيع السيطرة والتحكم على الملاحة في البحر الأحمر (مطهر، 2021، ص63). لأن مضيق باب المندب هو المدخل الجنوبي للبحر الأحمر الذى يعد بمثابة بحيرة عربية بجميع شواطئه (الهيتى، 1981، ص 313).

ويعد المضيق عنق الزجاجة بالنسبة للبحر الأحمر (مطهر، 2021، ص58). ويعد من الممرات المائية ذات الأهمية الجيوبوليتيكية؛ حيث يربط كل من البحر الأحمر بالمحيط الهندي عبر بحر العرب والقرن الإفريقي وبحر عمان ويربط الخليج العربي في البحر الأحمر ومنه إلى البحر المتوسط (كيطان، 2021، ص ص 303-304).

ويقع المضيق بين الزاوية الجنوبية الغربية لشبه الجزيرة العربية حيث يشرف عليه منها قطران عربيان هما اليمن الشمالية واليمن الديمقراطية الشعبية، وبين أفريقية حيث تشرف عليه كل من اريتريا التى تسيطر عليها أثيوبيا وجيبوتى (الهيتى، 1981، ص313)، تأتى أهمية المضيق من أنه تمر من خلاله غالبية الصادرات من الخليج (بلة، 2021، ص84)، وعن طريقه يتم عبور السفن التجارية والناقلات النفطية من أفريقية جنوب الصحراء ومن آسيا إلى أوروبا وأمريكا (الهيتى، 1981، ص 316). إضافة لذلك قام مضيق باب المندب بدور فعال في ربط شعوب البلدان المطلة على البحر الأحمر ببعضها البعض، وهذا الدور أوجد أشكالا عديدة من التأثير المتبادل بين شعوب هذا الممر المائي في مختلف جوانب الحياة (العتابى، 2008، ص211)؛ حيث أنه يربط البحر الأحمر بالمحيط الهندي عبر بحر العرب والقرن الإفريقي وبحر عمان ويربط الخليج العربي بالبحر الأحمر ومنه إلى البحر الأبيض المتوسط ويقع فى منتصف الطريق بين السويس وبومباي (طوحل، 2021. ص171).

ويعد مضيق باب المندب من المناطق الساخنة فى السياسة الدولية، وفي مختلف مراحل الصراع الدولى، وذلك كهدف لذاته أو كوسيلة لتحقيق أهداف إستراتيجية (العتابى، 2008، ص211). زادت أهمية

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

البحر الأحمر وبشكل كبير عقب افتتاح قناة السويس عام ١٨٦٩م، التي شكلت حلقة وصل بين البحر الأحمر والبحر المتوسط وشكلت مجرى مائي واحد وطريق بحري مختصر (كيطان، 2021، ص303) حيث تم اختصار مسافة عشرة الاف ميل، عند اتخاذ مسار الملاحة المار من قناه السويس مرورا بالبحر الأحمر ومضيق باب المندب (غزيل، 2021، ص 249).

وبذلك يعد باب المندب أقصر طريق تجاري بين البحر المتوسط والمحيط الهندي وشرق آسيا (أمين، 2019، ص18)، وهى تعد من أقصر الطرق إلى أوروبا والشرق بسبب الثقل الاقتصادي لدول أوروبا والكمية المخزونة من النفط في دول الخليج العربي (كيطان، 2021، ص304).

وترتبط أهمية مضيق باب المندب بالأهمية الاستراتيجية التي يتمتع بها البحر الأحمر بوصفه من أخطر مناطق الصراع الدولي، ويعد المنفذ الوحيد للدول المطلة عليه، ويتحكم بمدخل ومخارج الدول المحيطة به التي ينبغي عليها المرور عبر مضيق باب المندب ذهابا وإيابا، الذي يمثل بالنسبة للدول المطلة عليه أشبه بالبوابة كدول الخليج العربي (غزيل، 2021، ص248)، ويعتبر باب المندب واحدا من أكثر المضائق عرضة للخطر في العالم بسبب وقوعه ضمن نطاق جغرافي يشهد حالة من عدم الاستقرار (ميلز، 2018، ص104). وازدادت الأهمية الاستراتيجية للمضيق بعد اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي والجزيرة العربية في ثلاثينيات القرن العشرين؛ إذ يعد ممرا تجاريا مهما يربط مناطق الانتاج (الفيض النفطي) في الخليج العربي والجزيرة العربية إلى مناطق الاستهلاك في الولايات المتحدة وأوروبا (غزيل، 2021، ص249)

ويعد نقطة استراتيجية مهمة يمكن وصفها بمفتاح الكتلة الاستراتيجية العربية، التي تضم منطقة الشرق الأوسط وما حولها من مناطق التحرك السياسي، وشبكة معقدة من المصالح الاقتصادية والاطماع الدولية والأقليمية فيها (كيطان، 2021، ص304). ومن الناحية العسكرية فإن موقع المضيق يسمح لمن يسيطر عليه بقطع الاتصال السريع بين أوروبا والمحيط الهندي، ولذلك تهتم الدول الكبرى بإيجاد موطئ قدم لها على المضيق أو بالقرب منه لمراقبة التحركات العسكرية للدول المنافسة لها (مدنى، 1987، ص19).

ثانياً: أهمية جزر مضيق باب المندب:

وكما للمضائق دورها البارز، فإن الجزر قد تحظى بمثل هذا الدور، وخاصة تلك التي تمكن الدولة من السيطرة على المضائق التي تصلح لإقامة قواعد عسكرية بحرية أو جوية على أراضيها (خليل، 1984،

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ص104). ويوجد كثير من الجزر الصغيرة التي يشرف بعضها على مضيق باب المندب أو يقع على مقربة منه، والتي لموقعها أهمية استراتيجية (الهيئة، 1981، ص314). ومن أهم تلك الجزر والتي أدت دور استراتيجي في اليمن خاصة ومنطقة البحر الأحمر عامة؛ هي جزيرة ميون "بريم"، وتعد من أهم الجزر اليمنية التي تتوسط مضيق باب المندب وتتحكم بالملاحة فيه (غزيل، 2021، ص244). تقع هذه الجزيرة في الزاوية الغربية لشبه الجزيرة العربية في مضيق باب المندب وتشرف عليه إشرافاً كاملاً (طوحل، 2021، ص170). وتعد الموقع الأكثر استراتيجية داخل المضيق نفسه؛ نظراً لالتحماها بمدخل البحر الأحمر الجنوبي وقربها من الأراضي اليمنية (الهيئة، 1981، ص314). ويلعب موقعها دوراً وتأثيراً على حركة الملاحة البحرية التجارية الدولية من حيث السيطرة العسكرية والأمنية والتحكم في حركة مرور السفن في مضيق باب المندب (حمران، 2022، ص230).

ويمكن استخدام معظم جزر البحر الأحمر للأغراض العسكرية باعتبارها نقاطاً تكتيكية أو قواعد انطلاق للسيطرة على الملاحة فيه مثل جزيرة "بريم" (سليم، 2018، ص783)، القريبة من القاعدة الأمريكية المتمركزة في أسمره، والجزر الاثيوبية التي هي مسرحاً لنشاط صهيوني قوي، فضلاً عن؛ مواجهتها لجيوتى (الزبيدي، 1978، ص14).

ثالثاً: مضيق باب المندب في الصراع العربي الإسرائيلي:

1- أهمية المضيق بالنسبة لإسرائيل:

بدأت الاستراتيجية الإسرائيلية حيال البحر الأحمر منذ العام ١٩٤٩م بعد تأسيس وجودها في خليج العقبة، بهدف الاتصال الخارجي عن طريق البحر الأحمر، ولذلك كان المخطط هو السيطرة على البحر الأحمر ذاته (القوسى، 2021، ص386). وجدت إسرائيل نفسها بعد حرب فلسطين دولة تنفذ إلى سواحل البحر الأبيض من جهة الغرب ومنغلقه من الجهة المؤدية إلى البحر الأحمر الذي يعد أقرب طريق لها إلى شرق وجنوب أفريقيا وآسيا، وأستراليا، مع أن لها مصالح حيوية في هذه المناطق (خليل، 1984، ص108).

وقبيل التوقيع على الهدنة في ٣ أبريل ١٩٤٩م بين الأردن وإسرائيل، قامت إسرائيل باحتلال قرية أم "رشرش" على خليج العقبة بتاريخ ١٠ مارس ١٩٤٩م (الهيئة، 1981، ص315). وفي ١٩٥٢م أنشأت على هذه القرية مرفأً "إيلات"، وبعد إنشاء هذا المرفأً أصبح المنظور الإسرائيلي

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

للبحر الأحمر على أنه ممر مائي دولي ينبغي أن يظل مفتوحا لسفن جميع الدول بما فيها إسرائيل، وبسبب تخوفهم من أن ينجح العرب من تحويل البحر الأحمر إلى بحرية عربية، ومن ثم يفرضون حصارا على السفن الإسرائيلية؛ قامت إسرائيل بالتنسيق مع كل من بريطانيا وفرنسا لشن هجوم على مصر في ٢٩ أكتوبر ١٩٥٦م (القوسى، 2021، ص386).

وكانت إسرائيل تدرك تماما أن مرورها من مضيق تيران وصولا إلى البحر الأحمر لا يغنيها شيئا إذا سيطر العرب على مضيق باب المندب، لأنها بذلك لن تستطيع الوصول إلى المحيط الهندي أو الخليج العربي للحصول على النفط (مدنى، 1987، ص20). وأشار الجنرال الصهيوني "موشي دايان" عام ١٩٥٥م إلى أنهم يتطلعون نحو الجنوب من خلال تأكيده الأهمية الاستراتيجية لإيلات بوصفه بوابة لآسيا وأفريقيا، كما صرح "ديفيد بن غوريون" بأن أمن إسرائيل يتلخص في جملة واحدة، وهي "كل شيء لا بد وأن يتجه صوب الجنوب" (الحيدري، 2016، ص90).

2- تحول انظار إسرائيل للمضيق بعد 1967:

بعد أن انسحبت القوات الصهيونية من خليج العقبة حلت محلها قوة الطوارئ الدولية التي مكنت الكيان الصهيوني من أن يستفيد من خليج العقبة وأن تمر بواخره بحرية تامة في البحر الأحمر مستفيدا من تمركز بريطانيا في بعض جزر مضيق باب المندب (الزبيدي، 1978، ص13)، وانتعشت حركة السفن التجارية في ميناء إيلات من وإلى الدول الأفريقية والآسيوية وابتدأت أول باخرة إسرائيلية من إيلات في ٨ مارس ١٩٥٧م بعد مرابطة القوات الدولية في مضائق تيران (الحيدري، 2016، ص91).

ولقد مثل رحيل القوات البريطانية عن جنوب اليمن عامل ضعف للإستراتيجية الإسرائيلية في جنوب البحر الأحمر بشكل عام، وفي عدن بوجه خاص، ولاسيما أن مركز إسرائيل في عدن كان قد حظى بتأمينه من قبل الاحتلال البريطاني. يتضح ذلك عندما أعرب وزير خارجية إسرائيل "أبا إيبان" في ٢٠ فبراير ١٩٦٧م عن قلقه بشأن مركز إسرائيل في عدن؛ حين ذكر أنه يجب منع القوات المصرية التي تساعد الجمهوريين في شمال اليمن من السيطرة على جنوب اليمن بعد استقلاله عن بريطانيا (القوسى، 2021، ص389). وكانت اليمن الجنوبي قد اقترحت خطة حصار في باب المندب عام ١٩٦٧م، وحازت قبولا عربيا وقد تصاعدت مخاوف إسرائيل منذ اغلاق العرب

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

مضايق تيران وباب المندب على التوالي في وجه الملاحة الاسرائيلية بين عامي ١٩٦٧م و١٩٧٣م (الحميري، 2021، ص210).

وفي ١٧ إبريل من نفس العام حذر " إياهو ساسون " وزير الشرطة الإسرائيلي من احتمال سيطرة مصر على عدن، واحتلال باب المندب، وقال إن ذلك سيشكل تهديدا للملاحة الإسرائيلية في البحر الأحمر، وإزاء ذلك برز الموقف اليمني؛ حيث أعلن "عبد القوى مكاوي" أمين عام "جبهة تحرير الجنوب" في ١٧ إبريل ١٩٦٧م أن بلاده سوف تقف ضد إسرائيل وتغلق باب المندب في وجه سفنها، وهذاما دفع " ليفي أشكول " رئيس الوزراء الإسرائيلي في ٩ مايو من العام نفسه ليصرح بأن بلاده لن تقف مكتوفة الأيدي إزاء تهديدات الزعماء اليمنيين الجنوبيين بشأن إغلاق باب المندب في وجهها (القوسى، 2021، ص ص 389- 3990).

وفي سنة ١٩٦٧م قبيل وبعد حرب الخامس من يونيو انفجرت أزمة حادة حول جزيرة بريم كمركز خانق للملاحة الصهيونية في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وقد نتجت الأزمة عن تصريحات أدلى بها بعض المسؤولين في عدن عن ضرورة إغلاق مضيق باب المندب بوجه الملاحة الصهيونية بواسطة جزيرة بريم (الزيدي، 1978، ص13)؛ لذلك طلبت إسرائيل من بريطانيا الإبقاء على قوات عسكرية في جزيرة بريم الإستراتيجية بهدف إبقاء السيطرة على مضيق باب المندب (العتابي، 2008، ص209).

اغلقت مصر مضايق تيران عشية حرب ١٩٦٧م وهو العمل الذي اعتبرته اسرائيل بمثابة اعلان للحرب عليها، وتحركت من أجله الدول الأمبرالية مثل الولايات المتحدة الأمريكية مساندة لاسرائيل في حقها بالملاحة عبر مضايق تيران على اساس أنها ممرات مائية دولية (عزمى، 1977، ص 104). وقد تزايد اهتمام إسرائيل بالبحر الأحمر عندما أدركت أهميته القسوى لها في حرب يونيو ١٩٦٧ إذا كانت تتلقي المساعدات العسكرية من خلاله الأمر الذي مكنها من الانتصار في المعركة (الشربيني، 2019، ص36).

كانت هزيمة ١٩٦٧م بداية تنبه عربي للأخطار الجسيمة التي تتعرض لها الأمة العربية ؛ لذلك كان اجتماع قمة الخرطوم في أغسطس ١٩٦٧م بداية لتصحيح الأخطاء، فأجمع الرؤساء العرب على إنهاء الخلافات العربية وعقدوا النية على التعاون من أجل إنقاذ الأرض العربية التي

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

اجتاحتها إسرائيل (رياض، 1990، ص16).

حاولت إسرائيل حماية سفنها التي تمر بمضيق باب المندب من أى هجوم محتمل قد تتعرض له من العرب واستخدام هذه الممر الحيوي لتهديد خطوط المواصلات البحرية للدول العربية في المنطقة (الزبيدي، 1978، ص ص 16-17)، وإيجاد عمق إستراتيجي في هذه المنطقة يتيح له رصد أى نشاط عسكري عربي في المنطقة وكسر أى حصار عربي قد يحدث مستقبلا (القوسى، 2021، ص388)؛ لذلك سعت إسرائيل لفتح علاقات مع العديد من الدول العربية والأفريقية، سعيا لتأمين حريتها الملاحية في باب المندب (الحميري، 2021، ص209). فعلى سبيل المثال تم اتفاق بين اثيوبيا وإسرائيل على وضع قوات إسرائيلية في جزيرة (دهلك) وما جاورها وكذلك بناء محطات الرادار (القوسى، 2021، ص388).

ومما جعل الوضع في البحر الأحمر أكثر خطورة نتيجة للتهديدات الإسرائيلية المتزايدة في المنطقة، وخاصة باب المندب ؛ الأمر الذى جعل قضية البحر الأحمر في الفترة من ١٩٧٠ - ١٩٧٢م تحوز أولوية في اجتماعات جامعة الدول العربية؛ وقد جاء ذلك أولا وأساسا على يد جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية، والجمهورية العربية اليمنية بحكم قلقهما من النشاط الإسرائيلي في سواحل إفريقيا وخاصة في جزيرتى حالب ودهلك التى أتاح لها تواجدها في هذه الجزر أن تمت نشاطاتها الاستخباراتية والتجسسية إلى اليمن الشمالي (القوسى، 2021، ص390) .

وقد أثارت حكومة اليمن الجنوبية - آن ذاك- موضوع النشاط الصهيونى في مدخل البحر الأحمر؛ فقد أعلن الرئيس السابق "قحطان الشعبي" بعد الاستقلال مباشرة أن بلاده ستعلق باب المندب في وجه الملاحة الإسرائيلية، وأعرب رئيس الوزراء في اوائل عام ١٩٦٩م عن خشيته من احتمال قيام إسرائيل بإحتلال جزيرة " بريم " بمساعدة أثيوبيا لإدخالها ضمن أية تسوية مقبلة ضمانا لحرية الملاحة الإسرائيلية في البحر الأحمر. وأبدت حكومة عدن رغبتها في التعاون مع الدول العربية المعنية لتحسين وتسليح الجزر التابعة لها لمواجهة احتمالات استيلاء إسرائيل عليها أو تهديدها بطريق مباشر أو غير مباشر (الزبيدي، 1978، ص16).

وقد تم وقتها إرسال مذكرة من وزير الخارجية المصري للجامعة العربية عن أطماع إسرائيل في جزر البحر الأحمر وهذا سيسبب فقدان العرب لأهم المواقع الاستراتيجية (الحميري، 2021).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ص 209). وتحت هذا التهديدات رفعت جمهورية اليمن الجنوبية في أغسطس 1970م بمذكرتها إلى جامعة الدول العربية، تطالب فيها بعقد اجتماع للأمانة العامة لجامعة الدول العربية، لبحث موضوع التحركات الصهيونية في جنوب البحر الأحمر وجزر الساحل الإريتري المواجهة لباب المندب، والوقوف بحزم في وجه هذه الاطماع وعلى ضوء مذكرة جمهورية اليمن الجنوبية عقدت الأمانة العامة لجامعة الدول العربية اجتماعها بتاريخ 15 سبتمبر 1970م لمناقشة هذا الموضوع وأصدرت قرارها رقم (2670) الذي يوصي الدول المطلة على البحر الأحمر بجمع المعلومات ورفع التقارير عن هذه التحركات، التي على ضوءها قامت الأمانة العسكرية لجامعة الدول العربية خلال العام 1972م بإعداد دراسة أكدت فيها نشاطات الإستراتيجية الإسرائيلية حول جزيرة ميون بغرض احتلالها؛ لضمان حرية ملاحه السفن الإسرائيلية (القوسى، 2021، ص ص 390-391).

3- الهجوم العربي على الناقله " كورال سي " في مضيق باب المندب 1971م.

قام عدد من أفراد حركة التحرير والمقاومة الفلسطينية ضد الاحتلال الصهيوني، مستخدمين زورق سريع بمهاجمة سفينة نقل "كورال سي" تابعة للكيان الصهيوني في باب المندب في يونيو 1971م (حمران، 2022، ص 197)، أثناء عبورها باب المندب وهي تحمل شحنة النفط لإسرائيل (القوسى، 2021، ص 387). متجهة إلى ميناء إيلات وهي تحمل (65) ألف طن من النفط (الميداني، 2017، ص 56). ذكرت إسرائيل أن طاقمها أطلق ستة صواريخ "بازوكا" عليها، لم يصب أحد على متن الناقله بأذى على الرغم من سقوط صاروخين (Daily Telegraph, 14 June 1971, p. 1). وعلى الرغم من أن الأضرار كانت طفيفة واستمرت الناقله في طريقها نحو ميناء إيلات، إلا أن رئيسة الوزراء الإسرائيلية "جولدي مائير" حذرت من أن إسرائيل ستتخذ جميع الإجراءات اللازمة لحماية حرية الملاحة في موانئها (Financial Times, 14 June 1971, p. 5).

كان البحر الأحمر ذا أهمية أساسية للاستراتيجية العربية ضد إسرائيل، حيث تم نقل (25) مليون طن من النفط في عام 1971 إلى خط الأنابيب البالغ قطره (42) بوصة من إيلات إلى عسقلان على البحر الأبيض المتوسط، وخاصة من إيران؛ لذلك كانت الحملة الإذاعية والصحفية العربية منذ عام 1971 على ضرورة إغلاق مضيق باب المندب أمام الملاحة الإسرائيلية (Times,

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

16, p. 27 Mar. 1973.) ؛ أدى كل ذلك إلى تحريك الفكر العسكري المصري لإحساسه بضرورة تدعيم النشاط البحري في البحر الأحمر حتى باب المندب؛ لعرقلة الملاحة الإسرائيلية، وفي ظل هذه المستجدات والمتغيرات تقدمت مصر بمذكرة لمؤتمر وزراء الدفاع العرب في إطار الجامعة العربية خلال النصف الأول من العام ١٩٧١م حول أهمية التنسيق العسكري البحري في البحر الأحمر (القوسى، 2021، ص 396). وفي ٣٠ يونيو ١٩٧١م تلقت الامانة العامة لجامعة الدول العربية معلومات من مصادرها الخاصة أن الزورق الذى نفذ الهجوم اعترضته سفينة حربية للكيان الصهيونى تعمل في قواعد الكيان الصهيونى القائمة على الساحل الارتيري قرب باب المندب حسب وصفها (الشهري، 2019، ص374).

4-التعاون اليمنى المصري لمواجهة اسرائيل في حرب أكتوبر1973 عند مضيق باب المندب.

ظلت جامعة الدول العربية تتلقى وتصدر المذكرات بشأن التحركات الإسرائيلية في جنوب البحر الأحمر حتى عام ١٩٧٢م وهو العام الذى أعدت فيه الأمانة العسكرية لجامعة الدول العربية دراسة حول الأهمية الإستراتيجية للجزر العربية في البحر الأحمر والنشاط الإسرائيلي في المنطقة، وبالذات حول جزيرة ميون، كما تضمنت الدراسة استعداد اليمن الجنوبي ورغبته في تحسين وتسليح الجزر التابعة له بالتعاون مع الاقطار العربية لمواجهة الاستراتيجية الإسرائيلية (القوسى، 2021، ص392).

وكانت إسرائيل ترى أن الهجوم على "كورال سي" في مضيق باب المندب كان نواة لقرصنة دولية نفذتها مجموعة من الإرهابيين لا يتحملون أي مسؤولية دولية على الإطلاق. وإن إغلاق المصريين للمضائق مثل غلق تيران هو تحرك سياسي عسكري موجه ضد أمن إسرائيل (C. .p.4, Herzog. 1971).

وبعد أن لمست مصر نجاح عملية الهجوم على الناقله " كورال سي" بدأت بالاتجاه جنوبا لتضييق الخناق على الاستراتيجية الإسرائيلية، وضرورة فرض عملية تنسيق مصرية يمنية لتواجد قوات مصرية ويمنية في هذه المناطق عند لزوم الأمر، كذلك علمت القيادة المصرية أنه بالرغم من قلة إمكانيات اليمن العسكرية؛ فإنها على استعداد للمشاركة في أى عمل عربي جماعى للوفاء بمسئوليتها في حماية الأمن القومى في البحر الأحمر (القوسى، 2021، ص 394).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وكانت إسرائيل تطالب باعتبار خليج العقبة خليجا دولياً ومياهه كذلك. كما حدثت عدة تطورات حول جزيرة البريمي التي اعتبرتها مركزاً خانقاً لملاحته في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر. وقد تمت هذه التطورات سنة ١٩٦٧، وعندما صرح بعض المسؤولين في عدن بضرورة إغلاق مضيق باب المندب بوجه الملاحة الصهيونية بواسطة جزيرة البريمي. كما طالبت وزارة الخارجية في اليمن الديمقراطية بتاريخ ٢٣ فبراير ١٩٧١ بإدراج الموضوع في جدول أعمال الجامعة العربية، وقد شاركتها في هذه المطالبة عدة حكومات عربية اخري (الهيته، 1981، ص315).

وعلى هذا الاساس يمكن القول إن بداية التنسيق، قد جاء حينما تضامنت مطالب جمهوريتي اليمن للجامعة العربية مع مطالب مصر لوضع إستراتيجية عربية شاملة تهدف إلى حماية أمن البحر الأحمر من خلال مشاريع عربية مشتركة، حيث توحدت هذه المطالب في العامين ١٩٧٠ و١٩٧١م حين بعثت اليمن برسالتين إلى الامانة العامة لجامعة الدول العربية بخصوص النشاط الإسرائيلي المتزايد في المنطقة (القوسى، 2021، ص 396).

وتضافرت بعد ذلك عوامل وضغوط داخلية شهدها عام ١٩٧٢م دفعت بالسادات إلى اتخاذ قرار الحرب، كان من أهمها، اتمام الاستعدادات العسكرية، وقلق الجبهة الداخلية وثقل المناخ النفسي للحالة التي كانت تعرف باسم "اللاحرب لاسلم" التي أدت إلى اضطرابات في أوساط الطلبة والعمال. واجتمع في إبريل ١٩٧٣م مع الرئيس السوري حافظ الأسد وأخذ قرارا بإعلان الحرب في نفس العام (لجى، 2008، ص263).

وفي إطار التنسيق المصري اليمنى قامت لجنة عسكرية مصرية في ١٩٧١م بزيارة استطلاعية إلى كل من جمهوريتي اليمن الشمالية والجنوبية، وأحاطت أعمالها ونشاطها بنطاق عميق من السرية حيث شملت الزيارة الاستطلاعية التي قامت بها اللجنة جزيرة ميون في مدخل باب المندب وساحل عدن ومضيق باب المندب وجزيرتي حنيش الصغرى والكبرى، وزقر وكمران (القوسى، 2021، ص369). وبذلك لعبت مصر واليمن دورا اساسيا في تاريخ البحر الاحمر بحكم سيطرتها على مدخله ومخرجه ترابط وتكامل الدور المصري اليمنى في البحر الأحمر (العتابى، 2008، ص211).

وقد تبين للجنة العسكرية المصرية بقايا آثار للوجود الإسرائيلي، وهذا ما حمل مجلس الوزراء

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المصري في اجتماعه برئاسة السادات في ٥ إبريل ١٩٧٣م إلى إقرار حتمية العمل العسكري، والتدخل لمنع تدفق البترول في البحر الأحمر، وكان هذا القرار يتجنب الحرب التحريرية الشاملة ولكنه كان يركز على حرب محدودة طبقاً للإمكانيات العربية (القوسى، 2021، ص399).

وكانت الاقطار التي تشرف على مضيق باب المندب وهى اليمن الديمقراطية واليمن الشمالية واثيوبيا، وجيبوتي، تصر على أن القانون الدولي يمنحها الحق في فرض حصارها على اجزاء باب المندب التي تقع ضمن مياهها الإقليمية، وذلك في زمن الحرب (الهيلى، 1981، ص318)؛ لذلك استخدمت مصر مضيق باب المندب وعناصر القوة البحرية اليمنية في التأثير على الأعمال العسكرية ضد قوات الاحتلال الصهيوأمرىكى، إذ قامت الحكومة المصرية بعقد اتفاقية مع الحكومة اليمنية في ذلك الوقت، قامت باستخدام الجزر اليمنية حنيش وجبل زقر والقيام بإغلاق المضيق أمام السفن البحرية في المضيق (حمران، 2022، ص197).

على أية حال كان للتنسيق اليمنى المصري خلال الأعمال الاستطلاعية والدراسة الميدانية التي قامت بها اللجنتان العسكريتان فى العامين ١٩٧١ و ١٩٧٣م الفضل في إعداد التصوير الكامل عن إمكانية اعتراض النشاط العسكري المصري لخطوط المواصلات البحرية الإسرائيلية عبر جنوب البحر الأحمر، وبالذات في مدخل باب المندب، وعند القرن الإفريقي، وكان هذا التصور يندرج في إطار الأهداف الإستراتيجية العامة التي كانت مصر تعدها بالتنسيق مع شطري اليمن لحرب أكتوبر ١٩٧٣م (القوسى، 2021، ص399).

ولقد برزت الاستراتيجية الأمريكية في جزر البحر الأحمر في حرب عام ١٩٧٣م عندما استخدم النفط العربي كسلاح سياسي، حيث اكدت الولايات المتحدة واليابان واوربا على اهمية الثروة النفطية في الشرق الاوسط وخطر الطرق والممرات البحرية في البحر الأحمر (كيطان، 2021، ص301).

وما أن حانت ساعة الصفر حتى تلقى قائد القوات البحرية المصري في مضيق باب المندب رسالة تتضمن تعليمات بالمهام المناط به تنفيذها، ومن أهمها التعرض لخطوط المواصلات البحرية للعدو في المضيق. ومنذ الساعات الأولى لبداية الحرب، أعلنت مصر رسمياً أن البحر الأحمر بمياهه الدولية في خليج العقبة والسويس شمالاً حتى باب المندب، والقرن الإفريقي جنوباً منطقة

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

عمليات عسكرية تُحظر الملاحة فيها، وبالرغم من أن اليمن كانت إمكانياتها العسكرية محدودة لا تستطيع تحقيق رقابة فعالة على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، فإنها استطاعت من خلال التنسيق مع قوات مصر أن تغلق مضيق باب المندب في وجه إسرائيل، وذلك من خلال تواجد بعض الوحدات من القوات البحرية المصرية بالاشتراك مع القوات اليمنية على الجزر اليمنية القريبة من باب المندب (القوسى، 2021، ص ص 400-401)؛ حيث تم استخدام جزيرة ميون من فرض حصار بحري عربي على الملاحة الإسرائيلية في حرب أكتوبر ١٩٧٣ ومنعها من العبور في مضيق باب المندب، وكان لليمن دور في هذا الحدث من خلال التركيز العسكري على جزيرة بريم الاستراتيجية (غزيل، 2021، ص 244).

وكانت غرفة القيادة البحرية اليمنية في "الحديدة" مُنسقة بين البحرية اليمنية والبحرية المصرية، وقد برزت التنسيق اليمنى المصري منذ بداية عملية إغلاق المضيق في ٦ أكتوبر ١٩٧٣م عندما قامت مدمرتان مصريتان، كانتا مرابطين بالقرب من جزيرة بريم بمنع الملاحة الإسرائيلية من المرور عبر مياه المضيق بمساعدة الزوارق المسلحة التابعة لشطري اليمن سابقا، وتم ذلك بالتنسيق متكامل بين جمهورية مصر وجمهورية اليمن الشمالي والجنوبي (القوسى، 2021، ص 401). وبذلك استطاعت البحرية المصرية خلال الحرب بالتعاون مع بحرية اليمن حينها من إغلاق مضيق باب المندب ومنع دخول أى سفينة تحمل العلم الإسرائيلى أو تتجه إلى الكيان الصهيونى من المرور فيه، علما أن معدل مرور السفن الإسرائيلية كان لا يقل عن ١٨ سفينة شهريا، وقد نجح الحصار وعجزت القوة الصهيونية عن خرقه (الحيدرى، 2016، ص 95).

فمنذ بداية المعركة ساعد تواجد قوات اليمن الديمقراطية الشعبية بالقرب من باب المندب على تأمين الأسطول العربى من الناحية الجنوبية للبحر الأحمر، وبذلك أسهمت اليمن في نجاح الحصار الذى صُرب على إسرائيل في باب المندب، وهذا بدوره يعتبر مساهمة فعلية في تحرير الأراضي العربية المحتلة (القوسى، 2021، ص 401). وبذلك تم إغلاق مضيق باب المندب في وجه الملاحة الإسرائيلية بالتنسيق بين الحكومتين اليمنية والمصرية واستطاع الأمريكيون الحصول على قواعد عسكرية فى المحيط الهندي واستأجروا جزيرتي "دهلك وستيان" القريبتين من باب المندب في اثيوبيا (العتابى، 2008، ص 209). حيث تحرك الأسطول الأمريكى مقتربا من المضيق ووضعت إسرائيل وحدات فدائيين "كوماندوس" على جزر أثيوبية قريبة من المضيق، ولم تقترب من المضيق أى

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

سفينة اسرائيلية خشية مهاجمتها من ثوار الشعب اليمني (الميداني، 2017، ص56) .

أما الجمهورية العربية اليمنية- آن ذاك- فقد برز دورها عندما قامت بإرسال قواتها في ١٤ أكتوبر ١٩٧٣م إلى عدد من جزر البحر الأحمر؛ لمنع أي محاولة إسرائيلية تستهدف احتلال تلك الجزر، واستخدامها لفض الحصار العربي، وبهذا العمل أحكمت القوات البحرية اليمنية سيطرتها على المضيق من أي التفاف إسرائيلي على دول المواجهة، واستثمرت موقعها الاستراتيجي لمصلحة الأمن القومي العربي، وحرمت العدو من أي مساعدة بحرية تأتي لنجدته عن طريق البحر الأحمر، وإغلاق المضيق أمام البواخر الإسرائيلية المتجهة إلى ميناء "إيلات" والبواخر التي تحمل مواد إستراتيجية تخدم أغراض إسرائيل الحربية، مهما كانت جنسية هذه البواخر (القوسى، 2021، ص401).

وبذلك تمكنت البحرية المصرية بقوة مشتركة من المدمرات والغواصات، المستندة إلى خدمات وتعاون قواعد بحرية في اليمن الشعبية الجنوبية أن تفرض فجأة الحصار البحري على "باب المندب" في ٦ أكتوبر ١٩٧٣م كجزء من خطط عمليات الحرب الشاملة التي بدأتها كل من مصر وسوريا (عزمى، 1977. ص ص 107- 108).

وبذلك استخدم المضيق لأغراض عسكرية وسياسية، حينما قامت البحرية المصرية اليمنية بإغلاقه بوجه إسرائيل والسفن التابعة لها، ومنعت المرور عبر مضيق باب المندب، مما كان له الأثر الكبير على نتائج حرب أكتوبر محليا وعالميا، كما أنه لفت انتباه الكثير من القوى الإقليمية والدولية إلى الأهمية الإستراتيجية للمضيق، فزادت مساعيها للسيطرة عليه وضمان حرية الملاحة فيه، ولا شك أن أي عملية إغلاق للمضيق سيجبر الناقلات على الإبحار من السعودية والكويت والعراق والإمارات صوب الطرف الجنوبي لأفريقيا، وهذا الأمر سيضيف إلى وقت العبور والتكلفة وفقا لإدارة معلومات الطاقة الأمريكية، كما أنه سيكون له بالغ الأثر على الاقتصاد العالمي نتيجة أهمية مضيق باب المندب الاستراتيجية في مجال التجارة والنقل البحري، فقد حرصت القوى الدولية في العالم وتنافست على إقامة القواعد العسكرية في الجزر القريبة منه بحجة ضمان أمن الملاحة في المضيق؛ لذلك عملت إسرائيل على إيجاد موطئ قدم لها بالمنطقة المحيطة بالمضيق وذلك بإقامة قواعد لها في جزر حال وفاطمة ودهلك الإرتيرية (غزيل، 2021، ص ص 250-251).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

على أية حال تم اثبات فشل وعجز نظرية الأمن الاسرائيلية، خاصة من حيث اثبات خطأ وقصور مبدأ "الحدود الآمنة" جاء الحصار في أقصى الطرف الجنوبي للبحر الأحمر ليثبت لاسرائيل أن "شرم الشيخ" ومضايق "تيران" ليست حدودا جنوبية آمنة يحق لاسرائيل الاحتفاظ بها لتأمين حرية ملاحتها عبر البحر الأحمر عبر ايلات وخليج العقبة، كما كانت ومازالت تزعم وتبرر احتلال هذا الجزء من شبه سيناء. ونجح الخنق الاستراتيجي المؤقت ضمن الهدف السياسي المحدد للحرب، نظرا لان فاعلية الدفاع الجوي حالت دون الردع الاسرائيلي الجسيم المضاد، ولان ظروف الحرب الشاملة على الجبهتين أربكت القوة العسكرية الاسرائيلية الجوية والبحرية واضطرتها لتركيز جهودها بالكامل على جبهات القتال المباشرة. ثم رفع الحصار بعد ذلك كنتازل مشروط بترتيبات ضمان امداد الجيش الثالث في السويس بالمؤمن والمياه أثناء محادثات " كيسينجر " التي وقف اطلاق النار. ولذلك عملت اسرائيل بنشاط عقب الحرب على دعم وتطوير قوتها البحرية في البحر الأحمر، وأخذت تنقل إلى أيلات عددا من زوارق الصوريخ بعيدة المدى من طراز "رشاف"، والتي يصل مدى عملها إلى نحو (2000) كم في حالة سيرها بسرعة (30) عقدة في الساعة، وكانت أولى هذه العمليات نقل زورقين من هذا الطراز في ابريل 1974م الى البحر الأحمر بعد رحلة طويلة عبر البحر المتوسط والمحيط الاطلنطي ثم المحيط الهندي عبر رأس الرجاء الصالح (عزمي، 1977. ص ص 107 - 108).

وربطت إسرائيل رفع الحصار وإطلاق سراح الأسرى الإسرائيليين بالامتنال لقرار الأمم المتحدة الداعي إلى الانسحاب من خط وقف إطلاق النار يوم 22 أكتوبر (*Daily Telegraph*, 8 Nov.) [1] (1973, p.) :أصرت إسرائيل على بند يقضي برفع الحصار، مؤكدة أن المضيق هو مياه دولية. ورفض المصريون ذكر الحصار إطلاقا قائلين إنه لم يفرض ولا معارضة بشكل رسمي وأن المضيق هو "مياه عربية". وابتكر كيسنجر في الاتفاق معادلة قبلها الجانبان تتص على تطبيق وقف إطلاق النار برا وبحرا وجوا، وبالتالي الاستغناء عن قضية الحصار (Asher, M.,1973,P.) (6).

وعلى الرغم من ذلك ظنت إسرائيل من خلال تقارير الدبلوماسيين التي وصلت إلى لندن أن مصر تخفف حصار البحر الأحمر وأعتقدت أن مصر رفعت حصارها لمضيق باب المندب، وذكرت التقارير أن السفن الحربية المصرية سمحت بمرور ثلاث سفن إسرائيلية أرسلت لاختبار

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الحصار. لكن لم يرد تأكيد لهذه التقارير من قبل متحدثين عسكريين إسرائيليين في تل أبيب. وأصرت إسرائيل على أن مصر سمحت لجميع السفن بالمرور بحرية عبر المضيق كعلامة على حسن النية (Daily Telegraph, 28 Nov. 1973, p. 28).

5- أثر اغلاق المضيق على اقتصاد إسرائيل:

حُرمت إسرائيل من الإمداد بالوقود طوال فترة الحصار، ولم تدخل سفينة واحدة إلى ميناء إيلات أو تخرج منه، منذ بداية الحصار حتى اتفاقية فك الاشتباك في ٨ يناير ١٩٧٤م ويتضح من ذلك أن لهذه الإجراءات أثر إيجابيا وُضع بموجبها باب المندب تحت سيطرة الأسطول العربي بقيادة مصر وسوريا (القوسى، 2021، ص402). ومنع الحصار المصري وصول النفط إلى ميناء إيلات الإسرائيلي (Daily Telegraph, 12 Nov. 1973, p. [1]). الذي كان في حالة توقف تام بسبب الحصار المفروض على مضيق باب المندب. وأعتقد بعض المراقبين أن إسرائيل أخطأت في لفت الانتباه إلى الحصار والإصرار على ذلك بشكل علني لدرجة أن إزالته كان أحد الشروط الأساسية لقبول وقف إطلاق النار في 22 أكتوبر، والأهم من ذلك، لقبول اتفاقية الهدنة في 11 نوفمبر، وعلى الرغم من ذلك لم تكن هناك إشارة رسمية إلى الحصار - مجرد تعهدات غير مكتوبة من المصريين و ضمانات من الأمريكيين لضمان احترام وقف إطلاق النار "برا وبحرا وجوا". وكانت إسرائيل شديدة الصرامة بشأن إنهاء الحصار؛ حيث أن الغالبية العظمى من تجارتها تتم من خلال موانئ البحر الأبيض المتوسط في المقام الأول؛ لذلك حرصت إسرائيل على ضمان مبدأ حرية الملاحة، سواء لشحنها أو لسفن الأعلام الأجنبية المتجهة إلى الموانئ الإسرائيلية. علاوة على ذلك، تعد إيلات المنفذ الأكثر ملاءمة للتصدير إلى الشرق الأقصى، والذي يُنظر إليه على أنه منطقة نمو رئيسية (Financial Times, 6 Dec. 1973, p. 8).

أعلنت وكالة أنباء الشرق الأوسط الرسمية في القاهرة، بعد أن بنيت في البداية نسخة مشوهة بشكل خطير من اتفاقية وقف إطلاق النار، أعلنت عن بنودها بدقة. لكن وكالة الأنباء أكدت مجدداً أن الاتفاق لا يتضمن أي التزام مصري برفع حصار باب المندب (Central Intelligence Agency, 10 Nov. 1973, p. 2).

قرر زعماء الليكود _حزب المعارضة الإسرائيلي_ عدم دعم اتفاق وقف إطلاق النار بين

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الحكومة والقاهرة؛ حيث يعارض الليكود الاتفاق على أساس أنه لا يضمن إطلاق سراح جميع الأسرى الإسرائيليين ولا يتضمن صراحة بنوداً لرفع الحصار عن باب المندب (Central Intelligence Agency, 12 Nov. 1973, p. 1).

أدى الحصار المصري لمضيق باب المندب إلى استنزاف احتياطات إسرائيل من البترول وتركها ("بدون قطرة واحدة من النفط من العالم الخارجي". وكان الشعار العربي لاحتصار عنق الزجاجة في البحر الأحمر هو "إسرائيل لن تمر". وساد اعتقاد بأن إسرائيل لا تستطيع أن تتحمل الآثار الخطيرة للحصار وأنه يصعب عليها عملياً أن تحصل على شحنات نفط من البحر الأبيض المتوسط. والتي كانت منطقة استهلاك، وليست منطقة إنتاج (Daily Telegraph, 27 Nov. 1973, p. 6).

وعلى الرغم من ذلك استنكر "شمعون بيريز". في لقاء صحفي أزمة الحصار بقوله إن إسرائيل لم تتأثر مادياً بأزمة الطاقة العالمية. لكن القيود على استهلاك الوقود هنا كان القصد منها إلى حد كبير عمل تضامن مع الدول التي تقف في وجه ابتزاز النفط العربي، قال إن القيود المفروضة على استخدام السيارات والتيار الكهربائي ستقلل الاستهلاك بمقدار (250) ألف طن سنوياً، وستوفر (12) مليون دولار إلى (13) مليون دولار. وقال الوزير المسؤول عن الشحن أيضاً إن إسرائيل سترسل سفناً عبر مضيق باب المندب "في اللحظة التي تكون فيها سفننا جاهزة". وأضاف أن المضائق لم تغلق رسمياً أبداً وافترض أنها ستكون مفتوحة أمام السفن الإسرائيلية (Times, 13 Nov. 1973, p. 8).

أدركت إسرائيل المعاناة التي واجهتها من فرض الحظر عليها من قبل البحرية المصرية بإغلاق باب المندب المنذب، لذا عملت إسرائيل على تثبيت أقدامها في جنوب البحر الأحمر وتأمين تواجدها في مضيق باب المندب، الأمر الذي أدخلها في صراع مع اليمن (الشريني، 2019، ص36). وعلى الرغم من أن كثيرا من الدول الأفريقية قد قطعت علاقاتها الدبلوماسية بالكيان الصهيوني نتيجة حرب أكتوبر 1973م فإن علاقاتها ببعض هذه الدول الاقتصادية بالكيان قد بقيت مستمرة. كما أن لها علاقات متينة بالانظمة العنصرية في جنوب افريقية. وكانت إيران مهتمة بمضيق باب المندب المنذب لسببين أولهما، أنها كانت تزود الكيان الصهيوني بما يقارب ثلثي

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

حاجاته من النفط بواسطة ناقلات آتية من إيران ومتجهة إلى ميناء ايلات عبر مضيق باب المندب. والثاني أن المسؤولين في إيران يدركون أن ناقلات النفط المتجهة من عبادان وجزيرة خرج إلى أوروبا ستمر بالبحر الأحمر؛ ولذلك فإنهم كانوا بين الداعين إلى قيام سيادة جماعية على مضيق باب المندب وتوفير الملاحة للسفن الإيرانية في هذا المضيق دون عوائق في وجهها (الهيئة، 1981، ص318).

ونج عن الحصار فشل أحد مكونات نظرية الأمن الإسرائيلية القائمة على ضرورة التمسك بمنطقة شرم الشيخ ومضائق تيران كأساس لضمان الملاحة الإسرائيلية في البحر الأحمر، فضلا عن الأهمية الاستراتيجية الكبيرة للتحكم في مضائق القرن الأفريقي والمداخل الجنوبية للبحر الأحمر عند مضيق باب المندب (الحيدري، 2016، ص90). وتحول البحر الأحمر بكامله إلى ساحة صراع رئيسية استراتيجية ودبلوماسية بين العرب والصهاينة، كما أفرزت هذه الحرب الأهمية الاستراتيجية القصوى للتحكم في مضائق القرن الأفريقي والمداخل الجنوبية للبحر الأحمر عند باب المندب وخطورة ذلك على الكيان الصهيوني واثيوبيا فضلا عن الصحوه القومية لاقطار المنطقة في مواجهة لعبة الصراع الدولي وتوزيع مناطق النفوذ فيها، كما اسقط الحصار العربي نظرية الأمن الإسرائيلية المبنية على ضرورة الاحتفاظ إلى الابد بمنطقة شرم الشيخ (الحيدري، 2016، ص95).

وبذلك كان الحصار المصري- العربي على باب المندب عملا عسكريا ناجحا وكان في الوقت ذاته من العوامل الهامة التي أثرت على الاقتصاد الإسرائيلي حيث أنه شل حركة العمل في ميناء ايلات ومدينة ايلات. فمن المعروف أن ايلات تعيش على أربعة عناصر هي: مناجم النحاس التي تستخدم حوالي (1000) شخص، بميناء ايلات الذي يعمل به حوالي (800) عامل، قطاع السياحة الذي يعول ما يقرب من (1500) عامل، وقطاع البناء الذي يعتبر مصدر الدخل لحوالي (700) عامل (لطفى، 1978، ص 258).

نتيجة للحصار، الذي أدى إلى نقص الكبريت المستخدم في عملية تحويل الخام إلى أسمنت نحاسي، انخفض الإنتاج في مناجم تمناع للنحاس المجاورة إلى ما يقرب من (60) في المائة. من مستواه الطبيعي. وانخفضت حركة السياحة التي عادة ما تكون مزدحمة في أكتوبر - نوفمبر إلى

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الصفحة تقريباً، وأصبحت عشرات الفنادق الفاخرة في إيلات أو نحو ذلك فارغة، مثل كاتدرائيات كوني كريت (. *Financial Times*, 7 Nov. 1973).

وأدى توقف شحنات النفط المتجهة إلى الكيان الصهيوني لعدة أسابيع إلى شل حركة أنبوب نقل النفط الممتد من إيلات إلى عسقلان، فضلا عن بطالة (30) ألف عامل في الصناعة النفطية، وجفاف خط الأنابيب الذي يحمل النفط من إيلات إلى أشدود وحرمان ناقلات النفط وبواخر شحن البضائع من الوصول من وإلى ميناء إيلات وتوقف تصدير منتجاتها إلى آسيا وأستراليا وجنوب شرق آسيا التي يعدها العدو مصدرا مهما من مصادر المواد الخام اللازمة لصناعته وسوقا مهما لتصريف بضاعته (الحيدري، 2016، ص 95).

وحيثما بدأ فرض الحصار كانت هناك (13) سفينة وصلت عشية الحرب وتم شحن معظمها وظلت راسية في الميناء في انتظار رفع الحصار. كما أن عددا من السفن التي كانت قد غادرت موانئ جنوب أفريقيا والشرق الأقصى قبل اندلاع الحرب في طريقها إلى إيلات، أمرت بتغيير وجهتها إلى حيفا وأشدود في رحلة حول القارة الأفريقية. وبالإضافة إلى ذلك فإن الحصار المصري - العربي على باب المندب قد هدد بوقف تدفق البترول من إيران، وحدث نقص كبير في إنتاج مناجم النحاس التي تقع بالقرب من ميناء إيلات. هكذا فإن فرض الحصار على باب المندب قد أدى - إلى جانب آثاره العسكرية- إلى توقف النشاط الاقتصادي في مدينه وميناء إيلات وانتشار البطالة فيهما (لطفى، 1978، ص 258).

الخاتمة:

لعب الموقع الإستراتيجي لمضيق باب المندب دورا سياسيا وعسكرية في الصراع العربي الإسرائيلي؛ فمن الناحية السياسية قامت تحالفت عربية عربية ما بين مصر واليمن للتنسيق والتعاون فيما بينهم لحماية الأمن القومي العربي، ومن الناحية العسكرية تعاونت كل من القوات العربية المصرية واليمنية على تنفيذ إجراءات غلق المضيق في وجهة الملاحة الإسرائيلية. لقد كان إغلاق المضيق أحد دعائم النصر في الحرب؛ حيث ظهرت آثار الإغلاق على الاقتصاد الإسرائيلي الذي تدهور في تلك الفترة ومن هنا تكبدت إسرائيل من هزائم متلاحقة على ساحة المعركة، وخسائر اقتصادية داخليا، حتم ذلك عليها قبول شروط التفاوض، وعلى الرغم من ذلك استنكرت إسرائيل أن إغلاق المضيق أثر على وضعها الاقتصادي في حرب 1973.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

التوصيات:

- ضرورة التعاون العربي دائما وفي جميع أحوال المنطقة.
- رفض أي علاقات مع الكيان الصهيوني في تلك المناطق الحيوية كمضيق باب المندب.
- تدعيم وتطوير القوات الأمنية في منطقة مضيق باب المندب.
- تصفية الخلافات العربية الافريقية من التعاون لحماية الأمن القومي العربي في آسيا وأفريقيا.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

قائمة المصادر والمراجع:

أولاً : المراجع باللغة العربية:

- 1- أمين، خديجة عرفة محمد (2019). المبادرة السعودية لأمن البحر الأحمر وخليج عدن، مجلة دراسات، مج ٦، ع٢، 15-34.
- 2- بلة، سويداء الفؤاد (2021). استراتيجيات القوى الإقليمية والدولية في البحر الأحمر،، مجلة القلزم للدراسات الأمنية والاتراتيجية، ع٢، 79-102.
- 3- حمران، محمد على أحمد (2022). الأهمية الجيوستراتيجية للبحار والجزر اليمنية، رسالة (ماجستير) غير منشورة، جامعة صنعاء، اليمن.
- 4- لحميري، أمل عبد المعز، (2021). الأهمية الإستراتيجية لجزر البحر الأحمر،، مجلة القلزم للدراسات السياسية والقانونية، ع 195، ٦-222.
- 5- الحيدري، عبد الأمير هويدى حسين،(2016). الاستراتيجية الصهيونية في منطقة القرن الأفريقي : الأهداف والوسائل، مجلة الفنون والأدب وعلوم الإنسانيات والاجتماع، ع٢، 89-104.
- 6- خليل، محمود حسن أحمد، (1984). المواجهات الفاعلة لسياسات البحر الأحمر، مجلة الدراسات الدبلوماسية، ع 1، 100-112.
- 7- رياض، محمود، (1990). التضامن العربي والأمن القومي، مجلة البحوث والدراسات العربية، ع ١٧، ١٨، 5-20.
- 8- الزبيدي، محمد حسين، (1978). أطماع الكيان الصهيوني في البحر الأحمر ومضيق باب المندب، الخليج العربي، ع٩، 11-23.
- 9- سليم، عماد السيد عبد الفتاح محمد، (2018). تاريخ الصراع الدولي على البحر الأحمر وتداعياته على الأمن القومي العربي، مجلة الإستواء، ع 11، 777-789.
- 10- الشربيني، سهير، (2019). انعكاس سياسات التغلغل الإسرائيلي في أفريقيا على أمن وسلامة البحر الأحمر ، آفاق سياسية، ع 43، 35-40.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- 11- الشهري، زهير بن عبدالله بن عبد الكريم، (2019). نشاط الكيان الصهيوني في الجزر الجنوبية للبحر الأحمر ١٣٦٧-١٣٩٨ = ١٩٤٨ - ١٩٧٨ م : دراسة تاريخية، مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، ع ٥٥، 321-400.
- 12- طوحل، خالد عبدالله عبد ربه، (2021). الدول المطلة على البحر الأحمر وأهم الجزر فيها ، مجلة القلزم للدراسات التاريخية والحضارية ، ع٧، 149-204.
- 13- العتابي، عبد الزهرة شلش، (2008). الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، مجلة كلية التربية الأساسية، مج ١١، ع ٥٢، 205-234.
- 14- عزمى، محمود ، (1977). السيطرة العربية على البحر الأحمر ضرورة استراتيجية، شؤون فلسطينية، ع66، 96-109.
- 15- غزيل، سلامة داود، (2021). الأزمة اليمنية ومستقبل الملاحة الدولية في مضيق باب المندب، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية والسياسية، مج ١٠، ع ٣٩، 240-273.
- 16- القوسى، صلاح صالح على، (2021). التنسيق اليمنى المصرى لمواجهة الاستراتيجية الإسرائيلية في البحر الأحمر ١٩٧٠-١٩٧٣م، مجلة الآداب، ع 20، 381-410.
- 17- كيطان، وسام على، (2021). الأهمية الجيوبوليتكية لجزر حنيش وتأثيرها على أمن الملاحة الدولية، مجلة الآداب، ع ١٣٩، 287-314.
- 18- لحي، يوسف محمد عيدان، (2008). التضامن العربي وأثره في حرب تشرين الأول ١٩٧٣، مجلة جامعة كركوك للدراسات الإنسانية، مج ٣، ع ١، 261-280.
- 19- لطفى، على لطفى محمود، (1978). الاقتصاد الاسرائيلى بعد حرب أكتوبر، مجلة البحوث والدراسات العربية، ع٩، 253-285.
- 20- مدنى، محمد عمر، (1987). المركز القانونى لمضيق هرمز وباب المندب وأهميتهما الاستراتيجية، مجلة الدراسات الدبلوماسية، ع 4، 23-37.
- 21- مطهر، نجيبة محمد، (2021). أهمية الموقع الاستراتيجي لليمن والأطماع الخارجية على البحر الأحمر، مجلة القلزم للدراسات السياسية والقانونية، ع55، 9-76.
- 22- الميدانى، محمود عصام، (2017). مضيق باب المندب أو بوابة الدموع والنعمة التي انقلبت إلى نقمة، مجلة نهج الإسلام، مج ٣٩، ع ١٤٧، 52-56.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- 23- ميلز، روبن، (2018). المخاطر التي تهدد عبور الطاقة عبر مضيق هورمز وباب المندب، مجلة دراسات، مج ٥، ع ٢، 95-112.
- 24- الهيتي، صبري فارس، (1981). الأهمية الجغرافية لمضيق باب المندب في الملاحة البحرية العربية. ندوة المواصلات في الوطن العربي في السلم والحرب، بغداد : مركز دراسات الوحدة العربية ونقابة المهندسين العراقيين ونقابة المعلمين في الجمهورية العراقية، 313 - 320.

ثانياً : الوثائق

- 1-Excerpts from a Central Intelligence Bulletin concerning the following developments in the aftermath of the 10/6-10/26/1973 surprise military attack against Israel by a coalition of Arab states led by Egypt and Syria: UN resolutions with regard to the cease-fire. Central Intelligence Agency, 10 Nov. 1973.
- 2-Central Intelligence Bulletin on developments following the 11/11/1973 ,Central Intelligence Agency, 12 Nov. 1973.

ثالثاً : الصحف الأجنبية

- 1- Asher, M. (1973, November 12). Island key to Strait blockade. Daily Telegraph, 6.
- 2- C. Herzog. (1971, July 3). Israel and the straits. Economist, 4.
- 3- From Our Own Correspondent. (1973, November 13). Tel Aviv restricts oil 'as act of solidarity'. Times, 8.
- 4- Graham, R. (1973, December 6). Israel's Soft Spot. Financial Times, 8. .
- 5- Mauthner, R. (1973, November 7). Eilat: The Other Big Blockade to Peace. *Financial Times*. .
- 6- Our Diplomatic Staff. (1973, November 28). Egypt Eases Red Sea Blockade. Daily Telegraph, 28.
- 7- Our Diplomatic Staff. (1973, November 8). Egypt Keeps up Blockade. Daily Telegraph, [1].
- 8- Our Jerusalem Correspondent. (1973, November 12). Israelis Will Test Blockade of Strait. Daily Telegraph, [1]. .
- 9- Our Own Correspondent. (1971, June 14). Guerillas: We Shelled Tanker. Financial Times, 5.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- 10- Our Staff Correspondent in Cairo. (1973, November 27). Israel Starved of Oil, Claims Egyptian. . Daily Telegraph, 6.
- 11- Our Staff Correspondent in Jerusalem, & Our Beirut Correspondent. (1971, June 14). Missiles Fired at Tanker for Israel. *Daily Telegraph*, [1]. .
- 12- Rendel, A. M. (1973, March 27). Fragile status quo in the strategic Horn of Africa. Times, 16.

النظام القانوني لمضيق باب المندب في منظور القانون الدولي واليمني

The legal system of the Bab al-Mandab Strait in the view of the international and Yemeni law

يوسف عبد الله عبده الفقيه - كلية القانون - جامعة إب - اليمن

Yousuf Abdullah abdo alfaqeh - Researcher at the Faculty of Law - Ibb University - Yemen-

alfqhywsf130@gmail.com

الملخص: نظم القانون الدولي للبحار المضائق الدولية وأحاطها بأحكاماً عامة في مسائل عدة من أهمها: ممارسة السيادة على المضيق وتنظيم الملاحة فيه وأنواع العبور عليه وواجبات وحقوق الدول الساحلية على المضيق بالإضافة إلى مسائل أخرى؛ ويهدف هذا البحث إلى بيان النظام القانوني لمضيق باب المندب في ضوء أحكام القانون الدولي للبحار والتشريع اليمني، بإستخدام المنهج الوصفي التحليلي للمصادر والدراسات العلمية والقوانين والتشريعات الدولية ذات الصلة بموضوع البحث، وتوصل الباحث إلى مجموعة من الاستنتاجات والتوصيات.

الكلمات المفتاحية: التنظيم القانوني، المضيق البحري، القانون الدولي للبحار، القانون اليمني، مضيق باب المندب.

Abstract: The international law of the seas organized the international straits and surrounded them with general provisions on several issues, the most important of which are: the exercise of sovereignty over the strait, the organization of navigation in it, the types of transit through it, the duties and rights of the coastal states over the strait, in addition to other issues; This study aims to explain the legal system of the Bab al-Mandab Strait in the light of the provisions of the international law of the sea and Yemeni legislation - using the analytical approach with the use of the descriptive approach sometimes -, and the researcher reaches a set of results and recommendations.

Keywords: legal regulation, maritime strait, international law of the sea, Yemeni law, Bab al-Mandab Strait.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:

تتعدد المكونات المائية البحرية إلى أنواع كالبحار والمحيطات والخلجان ولاختلاف هذه المكونات في عوامل عدة كالإتساع والحجم والامتداد وغير ذلك من عوامل الطبيعة الجغرافية فإن لكل نوع منها أحكاماً وأنظمة خاصة تحكمها ومن ذلك المضائق البحرية؛ إذ أولى القانون الدولي والتشريعات الداخلية للدول الساحلية عناية خاصة بتنظيم المناطق المائية التي تشاطئها؛ كالبحار والخلجان والمحيطات والممرات المائية، لاسيما المضائق البحرية، فإذا كانت هذه المكونات وسيلة للتنقل البحري بين الدول؛ فإن المضائق البحرية هي حلقات الوصل بين هذه المكونات؛ لذا تحاط هذه المضائق بأحكام أكثر خصوصية عن سائر المكونات البحرية الأخرى.

وأن النظام القانوني للمضيق يتحدد وفقاً لطبيعة المساحات المائية حول المضيق وما يجاورها من المكونات المائية، فووق المضيق في إقليم دولة واحدة أو في أكثر من دولة؛ يجعل له أحكاماً خاصة تميزه عن البحار العامة، إلى جانب إختلاف هذه الأحكام تبعاً لإتساع المضيق أو ضيقه، كما أن أحكام المضائق تختلف تبعاً لما إذا كان المضيق يصل بين بحرين من البحار العامة، أو أنه يصل بين بحر من البحار العامة وبحر داخلي.

وبالنظر إلى مضيق باب المندب، فمركزه القانوني يرتب أحكاماً خاصة بالسيادة عليه، وأخرى بالملاحة فيه، وكذا يرتب أحكاماً على الدول المشاطئة لمضيق باب المندب والدول التي تبحر سفنها فيه، إذ أن المضائق الدولية ترتب حقوقاً وواجبات قبل دول المضيق (اليمن وجيبوتي وأريتريا)، وبالمقابل حقوقاً والتزامات في عاتق السفن الأجنبية المارة فيه.

أهمية البحث:

تبرز أهمية هذا البحث في أهمية موضوعه الذي يتناوله، إذ تشكل المضائق الدولية نقاط وصل تربط مكون مائي بآخر، وتفصل مكون بري عن آخر، إذ تشكل منافذ عبور للسفن المارة خلال المكونات المائية التي تربطها هذه المضائق، فكان من الأهمية بمكان تسليط الضوء على الأحكام القانونية التي تنظم هذا المكون البحري الهام، كما يشكل هذا البحث المحاولة العلمية الأولى التي تتناول هذا الموضوع بحسب اعتقاد الباحث.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

مشكلة البحث:

تتمثل مشكلة هذا البحث، في الإجابة على السؤال الرئيس الآتي:

ما النظام القانوني لمضيق باب المندب في منظور القانون الدولي واليمني؟

والاجابة على الاسئلة الفرعية الآتية:

- ماهية المضيق الدولي ومضيق باب المندب؟
- ماهية الأحكام القانونية المنظمة لمضيق باب المندب في القانون الدولي والتشريع اليمني؟
- ما حقوق اليمن ودول المضيق الأخرى وواجباتها وحقوق والتزامات السفن المارة فيه؟

هدف البحث:

يتحدد هدف هذا البحث، في التعرف على ماهية المضيق الدولي ومضيق باب المندب عن كتب، وماهية الأحكام القانونية المنظمة لمضيق باب المندب في القانون الدولي والتشريع اليمني، وما حقوق اليمن ودول المضيق الأخرى وواجباتها وحقوق والتزامات السفن المارة فيه.

منهج البحث:

يسعى الباحث إلى استخدام المنهج التحليلي بشكل أساسي إلى جانب المنهج الوصفي أحياناً لتحديد ومناقشة الوضع القانوني لمضيق باب المندب وفق نصوص قانون البحار الدولي والتشريع اليمني ذي الصلة.

خطة البحث:

يسعى الباحث إلى تناول وتقسيم هذا البحث في إطار الخطة والموضوعات الآتية:

- أولاً: المضيق الدولي وأنواعه.
- ثانياً: مضيق باب المندب وأهميته.
- ثالثاً: نظام المرور في المضيق الدولي.
- رابعاً: السيادة على مضيق باب المندب.
- خامساً: الملاحة في باب المندب.
- سادساً: حقوق وواجبات الدول المشاطئة لباب المندب والدول المارة فيه.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

سابعاً: تسوية المنازعات البحرية الناشئة عن قانون البحار المتعلقة باباب المندب.

أولاً / المضيق الدولي وأنواعه:

تتعدد المكونات البحرية بين بحار وأنهار ومحيطات وخلجان وممرات مائية، ويأتي من أهم هذه المكونات المضائق البحرية، وتوجد على سطح الكرة الأرضية عدد كبير من هذه المضائق، هذه المضائق ليست على نوع واحد بل تختلف وتتعدد إلى أنواع؛ ويأتي من بين أهم هذه المضائق باب المندب الواقع بين قارتين وأربعة مكونات بحرية، القارتين هي آسيا وأفريقيا إذ المضيق يفصلهما عن بعضهما، والمكونات البحرية هي المحيط الهندي والبحر العربي وخليج عدن والبحر الأحمر.

١:١ المضيق بشكل عام:

المضيق البحري هو ممر طبيعي بحري، يفصل بين إقليمين من اليابسة، ويصل بين بحرين من البحار العامة، أو بين بحر داخلي وبحر من البحار العامة، ولكي يكتسب الممر البحري صفة المضيق لابد من توفر العناصر الآتية: (موقع المعرفة، ٢٠١٩)

- 1 - أن يكون بحريا (جزءا من بحر أو محيط).
- 2 - طبيعيا (غير صناعي) فالمضيق ممر طبيعي وليس صناعي.
- 3 - محدد الإتساع ولذلك سمي مضيق لأنه ضيق.
- 4 - يفصل بين إقليمين من الأرض ويصل بين جزأين من البحار.

٢:١ أنواع المضائق البحرية:

تصنف المضائق إلى أنواع عدة؛ حسب الجهة التي ينظر إليها، فهناك (الملاحة - نظام المرور)، فمن حيث الملاحة؛ هناك مضائق داخلية؛ وهذه تكون ضمن إقليم دولة واحدة، ولا تستخدم للملاحة الدولية، ومضائق دولية تستخدم للملاحة الدولية؛ وأما من حيث نظام المرور؛ هناك مضائق تخضع لنظام المرور البريء دون المرور العابر، ومضائق تخضع لنظامي المرور العابر والبريء، كما تنقسم المضائق من وجهة النظر الجغرافية إلى طائفتين: الأولى: تصل بين بحر عال وبحر داخلي، مثل؛ مضيق جوبال في مدخل السويس، والثانية: تصل بين جزأين من البحار التي لا تعد من البحار الداخلية مثل مضيق جبل طارق ومضيق باب المندب وهرمز (سلامة، ٢٠١٨).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

كما تصنف المضائق الجغرافية إلى أنواع حسب موقعها الجغرافي وهي:

1. المضائق التي يجعلها موقعها الجغرافي تصل بين بحرام أو عالي (أعالي البحار) ومياه داخلية : ومثال ذلك؛ مضيق كرتش الذي يصل بين البحر الأسود وبحر آزوف ومضيق جوبال عند مدخل السويس ؛ وهذا الصنف من المضائق أما أن يقع كلياً في إقليم دولة واحدة، أو أن يقع ضمن منطقتي سيادة لدولتين ساحليتين بالكامل، فإذا كان المضيق موصلاً من البحر العام لبحر داخلي يقع في إقليم نفس الدولة التي يقع فيها المضيق، فإن المضيق يعتبر جزءاً من المياه الداخلية لتلك الدولة أو الدول المطلة عليه، ومن ثم يخضع للإختصاص المطلق لها ولا يسري عليه حق المرور البريء، ويسري نفس الحكم على المضيق الموصل بين البحر العالي وبين مياه تاريخية ولا أهمية لعدد الدول المطلة على المضيق، فما دامت المياه داخلية أو تاريخية فإنها تخضع لسيادة الدولة أو الدول الشاطئية، وكذلك يأخذ المضيق الموصل إليها حكمه؛ أما في الحالة الثانية: فالمضيق لا يصل ولا يتصل بأعالي البحار ويطبق على السفن التي تجتاز المضيق قانون المرور البريء وفق قوانين وأنظمة الدولة الساحلية التي يكون المرور من جانبها لأن هذا الاجتياز هو مرور بريء في المياه الإقليمية (ضياء الدين، ٢٠٢٠م، ص ٧٦؛ العكلة، ٢٠١١م، ص ٣١٤)
2. المضائق التي تصل بين البحار العالية أو العامة (جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة) وبين بحر إقليمي: يسري على المضيق حكم المياه الموصل لها، فتعتبر مياهه مياه إقليمية وبالتالي وفقاً للمادة (45) من اتفاقية قانون البحار 1982م يطبق عليه نظام المرو البري فقط وليس العابر.
3. المضائق المستخدمة للملاحة الدولية (التي تصل) بين جزأين من أعالي البحار أو بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة: يعتبر هذا النوع من المضائق ممراً حراً للملاحة الدولية، ولو كان يقع بأكمله في إقليم دولة واحدة، بشرط أن يكون مستعملاً بصفة عادية في الملاحة الدولية؛ ويطبق على هذا النوع - إلى جانب المرور البريء - نظام المرور العابر (الحبيشي، ٢٠٢٠م، ص ١٣٦؛ ضياء الدين، ٢٠٢٠م، ص ٧٦؛ العكلة، ٢٠١١م، ص ٣١٤)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وبالتأمل لمضيق باب المندب يجد الباحث؛ أنه يصل البحر العالي (يعنى أعالي البحار حيث تتمتع كافة السفن الأجنبية منها: الحربية والنوعية بحرية الملاحة الدولية بحرية تامة) للبحر الأحمر بالبحر العالي لخليج عدن (عمر، ٢٠١٤)

ثانياً: مضيق باب المندب:

١:٢ تعريف مضيق باب المندب:

يعرف باب المندب: بأنه الممر البحري الذي يصل البحر الأحمر بخليج عدن والبحر العربي، ويسمى باب المندب أو المندم ويسمى أيضاً: باب الدموع بوابة الحزن أو الحداد " لخطورة الملاحة خلال ممراته لذا أخذت هذه التسمية وفق الروايات الأسطورية العربية من الندب والنياح الذي كانت تقوم به نساء البحارة اليمنيين المفقودين العابرين من اليمن وإليه. (عباس، ١٩٩٦م، ص ١٧ الشكري، ٢٠٢١ م، ص ٨٦٨؛ الزبيدي، ٢٠٢٠م، ص ١٥١).

كما أن المسافة بين ضفتي المضيق - الضفة الشرقية على البر اليمني، والغربية على البر الأفريقي - حوالي (30) كم؛ (20) ميلاً تقريباً من جبل الشيخ سعيد في الساحل الآسيوي إلى رأس سيان في جيبوتي على الساحل الأفريقي؛ وتقع جزيرة بريم (ميون) التابعة لليمن في مدخل المضيق الجنوبي الشرقي وتبلغ مساحتها نحو خمسة أميال مربعة، وهي تقسم المضيق إلى قناتين، القناة الشرقية الأقرب إلى البر اليمني وتسمى "باب إسكندر" عرضها (3) كم (1,6 ميلاً بحرياً) وعمقها (30) متراً، أما القسم الغربي المتاخم للسواحل الأفريقية فهو الأعرض والأعم وتسمى القناة "دقة المايون" ويبلغ عرضها نحو (25) كم، وعمقها نحو (310) متراً؛ وقد سمي العرب هذه الجزيرة بـ "ميون" نسبة للقرية التي يقيم فيها سكان الجزيرة، أما الغربيون فأطلقوا عليها اسم "بريم" (الشكري، ٢٠٢١م، ص ٨٦٨؛ الزبيدي، ٢٠٢٠م، ص ١٥١)

٢:٢ أهمية مضيق باب المندب:

يقع مضيق باب المندب بين اليمن وأرتيريا؛ فهو يربط بين الزاوية الجنوبية الغربية لشبه الجزيرة العربية الآسيوية عبر اليمن، وبين أريتريا وجيبوتي الأفريقيتين من ناحية؛ ومن ناحية أخرى يربط البحر الأحمر وخلفه البحر الأبيض المتوسط في الشمال بخليج عدن وبحر العرب والمحيط الهندي من الجنوب؛ فضلاً عن أنه يعد المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، فهو بهذا الموقع يتبوأ بين الخليج العربي بثرواته النفطية،

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

والبحر الأحمر الذي يُعد أكبر طريق ملاحي تجوبه الشاحنات الضخمة الناقلة للبترول في أوروبا وأمريكا، كما أن (80%) من النفط العربي المصدر إلى الخارج ينساب عبره، إذ يجب أن تمر الصادرات من الخليج العربي وآسيا المتجهة إلى الأسواق الأوروبية عن طريق قناة السويس عبر هذا المضيق، ويمر عبر باب المندب يوميا حوالي (3,300,000) برميل من النفط، ما يشكل نسبة (4%) من الطلب العالمي على النفط، وتمر عبره إحدى وعشرين ألف سفينة سنويا، أي أن؛ الشحنات التجارية التي تمر عبره تعادل (10%) من الشحنات التجارية العالمية، هذه الخصائص جعلت باب المندب يحتل المرتبة الثالثة عالميا بعد مضيق هرمز ومضيق ملقا (والرابع عن احتساب قناة السويس) من حيث كمية النفط التي تعبره يوميا (عبدالرحمن، ٢٠٢١؛ سلامة، ٢٠١٨؛ عبدالله، ٢٠٢٠).

٢:٣ أهمية مضيق باب المندب بالنسبة لليمن:

اليمن لها حق الإشراف على الملاحة في مضيق باب المندب؛ إذ حددت عرض بحرهما الإقليمي بمسافة (12) ميل بحري، يبدأ من جزيرة ميون، وبالتالي فالمضيق بالنسبة لليمن مياه إقليمية، وبإشراف اليمن على مضيق باب المندب يتحقق لها الحصول على فوائد اقتصادية كبيرة خاصة من ناحية تقديم خدمات الإرشاد الملاحي للسفن المارة عبر هذا المضيق، وما يرتبط ذلك من تسهيل رسوها في موانئ اليمن، وبذلك تتحصل الدولة على رسوم عبور تسهم في تحقيق الانتعاش الاقتصادي؛ كما يمكن لليمن استغلال موقع جزرها وموانئها القريبة من مضيق باب المندب في الإستثمار في النقل البحري التجاري، عن طريق إنشاء موانئ ومحطات تموين للسفن بالوقود وتفرغ الشحن ومحطات ترانزين ونقاط استراحة، وكل ذلك سيدر لليمن الأموال الضخمة من الرسوم التي ستحصلها من ذلك، كما أن اليمن تتحكم في المضيق وتسيطر عليه ويمكنها إغلاقه في وجه الملاحة مما يعد وسيلة ضغط تساعد في تحقيق أغراضها السياسية (عمر، مرجع سابق).

ثالثاً: نظام المرور في المضائق الدولية ومضيق باب المندب:

٣:١:١ نظام المرور العابر (الحر) في المضيق الدولي:

عرفت الفقرة الثانية من المادة (38) من الاتفاقية الثالثة لقانون البحار لعام 1982 المرور العابر بأنه (ممارسة حرية الملاحة والتخليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق الموصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين جزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

خالصة)؛ وبموجب هذا النظام تتمتع السفن والطائرات جميعها دون تمييز سواء أكانت تجارية أم غير تجارية أم حربية، بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاق؛ ولا يمنع اشتراط تواصل المرور وسرعته من الدخول إلى الدولة الساحلية المطلة على المضيق أو مغادرتها أو العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدول؛ ويعتبر المرور العابر حق دولي وليس منحة أو رخصة من الدول المضائقية، ولا يتوقف ممارسته على إرادة الدولة الساحلية، بل على العكس، يقع على تلك الدولة الالتزام بعدم عرقلته، وبالإعلان عن أي خطر يهدد الملاحة والطيران، على أن لا يمس نظام المرور العابر خلال المضيق النظام القانوني للمياه التي يتشكل منه، ولا ممارسة الدول الساحلية المطلة على المضيق لسيادتها وولايتها على هذه المياه، وحيزها الجوي وقاعها وباطن أرضه؛ وقد حددت المادة (37) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 نطاق تطبيق نظام المرور العابر؛ إذ أشارت إلى أن هذا النظام يطبق على المضائق التي تُستخدم للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو بين منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة (العكلة، 2011م، ص 323؛ ضياء الدين، 2020م، ص 80؛ سلامة، 2018).

٣:١: ٢: المضائق التي يطبق عليها نظام المرور العابر:

وفقاً للمادتين (37) و(38) من اتفاقية قانون البحار 1982م، يتحدد نطاق المرور العابر عبر نوع محدد من المضائق الدولية كما يأتي:

تنص المادة (37) من الاتفاقية على أنه: "ينطبق هذا الفرع (المرور العابر) على المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة".

وأما المادة (38) من الاتفاقية فجاءت بإستثناء إذ تنص على أنه: "تتمتع جميع السفن والطائرات المشار إليها في المادة (37) بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاق، إلا أن المرور العابر لا ينطبق إذا كان المضيق مشكلاً بجزيرة للدولة الشاطئية للمضيق وببر هذه الدولة، ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية".

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وبتحليل النص السابق، فإن؛ المضائق التي تخضع لنظام المرور العابر هي المستخدمة فقط للملاحة بين جزأين من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة أو بينهما معا؛ وبالتالي يخرج عن ذلك المضائق التي تربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين بحر إقليمي لدولة أجنبية إذ تخضع لنظام المرور البريء وليس العابر.

وبالنظر إلى مضيق باب المندب نجد أنه يصل البحر العالي للبحر الأحمر (يعنى أعالي البحار حيث تتمتع كافة السفن الأجنبية منها: الحربية والنوعية بحرية الملاحة الدولية بحرية تامة) بالبحر العالي لخليج عدن، وبالتالي يخضع مضيق باب المندب لنظام المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاق، والذي يشمل الملاحة البحرية والجوية معاً (عمر، مرجع سابق).

٢:٣ :١ نظام المرور البريء (غير المهين) في المضيق الدولي:

نصت المادة (19) من اتفاقية قانون البحار 1982م، على أنه " يكون المرور بريئاً ما دام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو بحسن نظامها أو أمنها...)، وفقاً لهذا النص يمكن القول أن: نظام المرور البريء هو حق السفن التابعة للدول الأخرى غير الشاطئية في ان تعبر البحر الاقليمي ما دام عبورها منه يتسم بالبراءة ولا ينطوي على إهانة للدولة الشاطئية أو إضرار بمصالحها (سلطان وآخرون، ١٩٧٨م، ص 503)

ويشمل هذا المرور الملاحة عبر البحر الإقليمي لغرض الاجتياز فقط دون دخول المياه الداخلية أو زيارة ميناء تقع خارج المياه الداخلية أو التوجه من المياه الداخلية وإليها إلى ميناء آخر، ويكون المرور متواصلًا وسريعًا مع إمكان التوقف أو الرسو إذا كان هناك ما يستدعي ذلك مثل القوة القاهرة أو إصلاح عطب طارئ. (سلامة، ٢٠١٨).

وهذا المرور لا يختلف عن المرور العابر إلا من حيث حكم إيقاف المرور ونطاقه إذ المرور العابر مرورا سريعاً ومتواصلًا لا يجوز إيقافه بينما في المرور البريء يكون للدولة الساحلية أو المشاطئة الحق في إيقاف السفن عندما تعتقد أن مرورها لا يتصف بالبراءة؛ ومن حيث نطاق المرور فالمرور البريء يقتصر فقط على الملاحة البحرية دون الجوية بعكس المرور العابر فهو يشمل الملاحة البحرية والجوية معاً (الحبيشي، ٢٠٢٠م، ص ١٣٧)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وحددت المادة (7) من قانون البحر الإقليمي اليمني معيار مبدأ البراءة في المرور البريء، إذ تنص على الآتي: "1- تتمتع السفن الأجنبية بحق المرور البريء عبر البحر الإقليمي للجمهورية ويكون المرور بريئاً ما دام لا يضر بأمن الجمهورية أو سلامتها أو حسن نظامها واستقلالها، 2- يعتبر مرور أي سفينة أجنبية أو غواصة أو سفينة غاطسه مروراً غير بريء، إذا قامت أثناء وجودها في البحر الإقليمي بأي من الأنشطة التالية :

- أ. استعمال القوة أو التهديد باستعمالها ضد سيادة الجمهورية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها أو بأية صورة أخرى تعتبر انتهاكاً لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.
- ب. أي مناورة أو تدريب من أي نوع.
- ج. أي عمل يستهدف جمع المعلومات أو القيام بعمل عدائي يكون من شأنه الإضرار بأمن الجمهورية أو سلامتها.
- د. إطلاق أو أنزال أو تحميل أية طائرة أو جهاز عسكري منها أو عليها.
- هـ. تحميل أو إنزال أية عملة أو شخص أو بضاعة على نحو مناف للقوانين والأنظمة النافذة والمتعلقة بالهجرة أو بالشؤون الأمنية أو الجمركية أو الضريبية أو الصحية.
- و. أي عمل من أعمال التلويث المقصود أو الضار بالصحة البشرية أو الموارد الحية أو البيئة البحرية.
- ز. أي من أعمال الاستكشاف أو الاستغلال أو التنقيب عن الثروات الطبيعية المتجددة أو غير المتجددة.
- ح. أي نشاط دراسي أو بحثي.
- ط. أي نشاط يستهدف التدخل في شبكات المواصلات أو في المنشآت والأبنية والتجهيزات.
- ي. أي نشاط ليس له علاقة بالمرور أو من شأنه عرقلة الملاحة الدولية بشكل مقصود".

٣:٢: ٢: المضائق التي يطبق عليها نظام المرور البريء:

حددت اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م هذه المضائق في المادة (45) منها تحت عنوان المرور البريء وجاء نصها كما يلي:

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المنذب والجزر اليمنية

" 1 - ينطبق نظام المرور البريء، وفقاً للفرع (2) من الجزء الثاني، في المضائق المستخدمة للملاحة الدولية:

(أ) المستثناءة من تطبيق نظام المرور العابر بموجب الفقرة 1 من المادة 38.

(ب) أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية ٢- . . . "

وعليه فإن المرور البريء يطبق على المضائق الآتية:

- المضائق التي تربط بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين بحر إقليمي لدولة أجنبية.
- المضائق التي يكون فيها المضيق مشكلاً بجزيرة للدولة الشاطئية للمضيق وببئر هذه الدولة ووجد في اتجاه البحر من الجزيرة طريق في أعالي البحار أو طريق في منطقة اقتصادية خالصة يكون ملائماً بقدر مماثل من حيث الخصائص الملاحية والهيدروغرافية.

رابعاً: السيادة الإقليمية على المضيق:

تحدد السيادة على المضيق بناء على اتساع المضيق بحسب القواعد العامة كما يلي:

- إذا كان اتساع المضيق لا يزيد على ستة أميال وكان يفصل بين أراضي دولة واحدة؛ فإنه يعتبر جزءاً من إقليم تلك الدولة، خاضعاً لسيادتها.
- إذا كان المضيق لا يزيد على ستة أميال وكان يفصل بين إقليمين دولتين؛ فإنه يعتبر جزءاً من إقليميهما وتكون لكل من هاتين الدولتين السيادة الإقليمية على النصف المواجه لشاطئها.
- إذا كان اتساع المضيق يزيد على ستة أميال؛ فإنه يأخذ حكم البحار العامة، ولا تكون للدولة أو الدول التي تطل أقاليمها عليه السيادة إلا على مسافة ثلاثة أميال، وهي مسافة المياه الإقليمية أو البحر الساحلي. (الحبيشي، ٢٠٢٠م، ص ١٣٦؛ سلامة، ٢٠١٨).

وفي النظام العام للمضايق؛ بأن المضيق الذي لا يزيد عرضه على (12) ميلاً بحرياً مضيقاً إقليمياً بلا خلاف، فإذا كان واقعاً برمته في أراضي دولة واحدة؛ فإنه يعتبر جزءاً من إقليمها؛ أما إذا كان واقعاً بين دولتين؛ فإنه يعتبر جزءاً من إقليم الدولتين أو الدولة المحيطة به، وعند عدم الاتفاق يكون الحد

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الفاصل بينهما هو نقطة المنتصف، وبما أنه لا توجد أي اتفاقية بين الدول المطلة على مضيق باب المندب خاصة بتنظيم الملاحة فيه؛ يتم دراسة نظامه القانوني على ضوء القانون الدولي واتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة 1982م.

وعند تطبيق ذلك على النظام القانوني لمضيق باب المندب نجد أن المضيق والذي تقسمه جزيرة بريم إلى مضيقين هما:

المضيق الصغير: وعرضه يتراوح ما بين (3-15) ميل بحري تقريباً وطوله (3) أميال بحرية وهذا الجزء يخضع لليادة الكاملة المطلقة لليمن بإعتباره مياه داخلية يمنية¹؛ والمضيق الكبير: الواقع بين جزيرة بريم والساحل الإفريقي والذي يبلغ عرضه عشرة أميال ونصف ميل بحري تقريباً، وطوله (10) أميال.

وعلى هذا الأساس فإن عرض المضيق الكلي يتجاوز (12) ميلاً بحرياً، وبذلك يقع جزء منه في المياه الدولية، وبما أن المضيق تحده شواطئ أكثر من دولة واحدة فهو يخضع لسيادتها المشتركة، ويعتبر مياهها إقليمية، ويخضع لمبدأ حق المرور البريء وتمارس كل دولة من الدول سلطاتها عليه بقدر مساحة بحرهما الإقليمي، وهي (12) ميلاً بحرياً، استناداً إلى المادة (15) من اتفاقية قانون البحار 1982م؛ إذ تقرر أنه (حيث تكون سواحل دولتين متقابلة أو متلاصقة، لا يحق لأى من الدولتين، في حال عدم وجود اتفاق بينهما على خلاف ذلك، أن تمتد بحرهما الإقليمي إلى أبعد من الخط الوسط الذي تكون كل نقطة عليه متساوية في بعدها عن أقرب النقاط على الخط الذي يقاس من عرض البحر الإقليمي لكل من الدولتين، غير أن هذا الحكم لا ينطبق حين يكون من الضروري بسبب سند تاريخي أو ظروف خاصة أخرى؛ تعيين حدود البحر الإقليمي لكل من الدولتين بطريقة تخالف هذا الحكم؛ وبالعودة إلى المادة (3) من اتفاقية قانون البحار، وجد أن اليمن قد اتخذت بالفعل قراراً بتحديد اتساع بحرهما الإقليمي بأثني عشر ميلاً بحرياً ويتم قياس ذلك من خط الأساس لجزيرة بريم الواقعة في منتصف مضيق باب المندب، إذ عرفت المادة (2) من قانون البحر الإقليمي اليمني المياه الداخلية بأنها؛ المياه التي تقع على الجانب

¹ فالممر الضيق يمكن القول من الناحية القانونية أنه يدخل ضمن إطار المياه الداخلية لليمن، فهي لها السيادة الكاملة على سير الملاحة البحرية فيه ولا يحق لأي من السفن الدخول إلا بإذن مسبق ومشروط وبالتالي فالممر (المضيق) الصغير يخرج من نطاق طائفة المضائق الدولية، فهو يخضع للسيادة المطلقة لليمن، فلا يخضع لحرية المرور العابر أو المرور البري لأنه يعتبر مياهها داخلية وطنية تخضع لسيادة اليمن ولقانونها الداخلي. (د. عادل عمر، المرجع السابق)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الممتد نحو الإقليم القاري والجزري من الخط الذي يقاس ابتداءً منه البحر الإقليمي؛ وهكذا يصبح مضيق باب المندب بأكمله مياهاً إقليمية لكل من اليمن وجيبوتي وأرتيريا (الحبيشي، ٢٠٢٠م، ص ١٣٨)

خامساً: حرية الملاحة الدولية في المضيق:

تقضي الأحكام العامة أن الملاحة البحرية الدولية تتحدد في المضيق الدولي طبقاً للبحار أو المساحات البحرية التي يصل بينها هذا المضيق كما يأتي: (سلامة، مرجع سابق)

- إذا كان المضيق موصلاً بين بحرين من البحار العامة؛ فإنه يعتبر طريقاً من طرق المواصلات الدولية وتتمتع جميع السفن بحرية الملاحة فيه، ولو كان خاضعاً لسيادة دولة أو أكثر؛ وبعبارة أخرى تلتزم الدول التي لها السيادة الإقليمية على أحد المضائق الموصلة بين بحرين من البحار العامة (الوضع الغالب) بالسماح للسفن الأجنبية بحرية المرور فيه، على أن هذا الالتزام لا ينفي حق الدولة صاحبة السيادة الإقليمية في فرض القواعد التي تتطلبها ضرورة المحافظة على المضيق وجعله صالحاً للملاحة، أو التي تقتضيها اعتبارات الأمن، وكذلك الترتيبات البوليسية والصحية المناسبة.

- إذا كان المضيق موصلاً بين بحر داخلي وبحر من البحار العامة، وكان خاضعاً لسيادة دولة أو دولتين؛ فلا يعتبر هنا طريقاً من طرق المواصلات الدولية لأنه ليس موصلاً بين بحرين من البحار العامة، وبالتالي ليس ثمة التزام على تلك الدول بالسماح للسفن التابعة للدول الأخرى بالمرور في المضيق، وهذا لا ينطبق على المركز القانوني للمضائق الدولية والتي من بينها مضيق هرمز وباب المندب موضوع الدراسة، ومن ثم لا تتطلب ضرورات الملاحة الدولية فتحه للسفن التابعة لكافة الدول.

وبالنظر إلى مضيق باب المندب وجد أن؛ جزيرة ميون اليمنية تشطره إلى مضيقين: المضيق الصغير أو الشرقي وهو الواقع بين جزيرة ميون والساحل اليمني وهذا المضيق يدخل ضمن المياه الإقليمية اليمنية، ولليمن السيادة الكاملة عليه وبالتالي فاليمن هي التي تنظم الملاحة فيه، المضيق الكبير أو الغربي وهو الواقع بين جزيرة ميون (بريم) والساحل الأفريقي ويربط أعالي البحار بالبحر الأحمر وبأعالي البحار لخليج عدن، ويعتبر مياهاً إقليمية للدول المطلة عليه، وهي: اليمن، وجيبوتي، وأثيوبيا وأرتيريا. وبالنسبة للملاحة

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

البحرية في هذا المضيق أو الممر فتتظم اليمن حركة الملاحة فيه وفقاً لأحكام القانون الدولي والاتفاقيات الدولية المعقودة بهذا الشأن (عمر، مرجع سابق)

وعليه يمكن القول أنه بالنسبة للملاحة في مضيق باب المندب فهو يعتبر ضمن إطار المياه الإقليمية لليمن ولا يحق لأي دولة أن تبخر بسفنها عبره إلا بإذن مسبق من اليمن ؛ إذ أن اليمن حددت بحرهما الإقليمي بمسافة (12) ميل بحري يتم احتساب بدايته في باب المندب من سواحل جزيرة ميون اليمنية، ذلك أن المادة (19) من قانون الإقليم البحري اليمني والتي جاءت تحت عنوان: "الإقليم الجزري" تنص على أنه "يكون لكل جزيرة من جزر الجمهورية بحر إقليمي ومنطقه متاخمة ومنطقة اقتصادية خالصة وجرف قاري وتطبق عليها جميع أحكام هذا القانون" ؛ طبقاً لهذا النص فاليمن لها كافة الحقوق في سن التشريعات البحرية وتنفيذها إزاء الغير سواء أكانت من الناحية الجنائية أو المدنية، وتلتزم كافة السفن الأجنبية بتنفيذها، وأيضاً لها الحق في اتخاذ كافة التدابير الاحترازية لمكافحة القرصنة البحرية والإتجار بالمخدرات في مجالها البحري، ويحق للسلطات اليمنية أن تمارس حقها القانوني في إغلاق مضيق باب المندب في حالة أية انتهاكات ضدها، ولا يمكن تدوله استناداً إلى القواعد والأعراف الدولية. (عمر، المرجع السابق)

وقد أكدت الاتفاقية على أن النظام الخاص بالمضايق لا يمس النظام القانوني للمياه الواقعة خارج البحار الإقليمية المطلّة على المضيق بوصف تلك المياه مناطق اقتصادية خالصة أو من أعالي البحار (م 35 ب)، كما أن عدم تأثر المياه الداخلية لأي دولة تكون خاضعة لسيادتها الأمر الذي يحتم عدم استخدامها رغماً عنها إلا إذا أدى استخدام طريقة خطوط الأساس المستقيمة إلى جعل مساحات مائية مياهاً داخلية بعد أن لم تكن تعتبر كذلك من قبل المادة (35/أ) (الحبيشي، ٢٠٢٠م، ص ١٣٩)

في حين أن المادة (424) من القرار الجمهوري بالقانون رقم 15 لسنة 1994م بشأن القانون البحري اليمني قد أكدت على أن (الجهة البحرية المختصة أن تتخذ الإجراءات القانونية السريعة والمناسبة في حالة انتهاك سفينة أجنبية للقوانين والأنظمة النافذة فيما يتعلق بسلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري في مضيق باب المندب).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

سادساً: حقوق وواجبات اليمن والدول المشاطئة لمضيق باب المندب والدول المارة فيه:

يقرر القانون الدولي والتشريعات الداخلية ومنها التشريع اليمني حقوقا وواجبات من قبل الدول المشاطئة للمضيق البحري الدولي ومن ذلك مضيق باب المندب وكذلك، يقرر للسفن المارة خلال مضيق باب المندب حقوقا كالمرور ويرتب عليها واجبات تلتزم بها عند مرورها في مضيق باب المندب، نتناول ذلك في الفقرات الآتية:

١:٦ حقوق وواجبات اليمن والدول المشاطئة لمضيق باب المندب :

١:٦:١ :١:٦ صلاحيات وحقوق اليمن والدول المشاطئة في مضيق باب المندب:

نظم القانون الدولي للبحار وقانون البحر الإقليمي اليمني هذه الحقوق والصلاحيات في النصوص الآتية: تنص المادة (41) من الإتفاقية على ما يأتي:

- 1- للدول المشاطئة للمضائق طبعا لهذا الجزء أن تعين للملاحة في المضائق ممرات بحرية وأن تقرر نظما لتقسيم حركة المرور حين يكون ذلك لازما لتعزيز سلامة مرور السفن.
- 2- ولهذه الدول أن تحل عندما تقتضي الظروف ذلك، وبعد أن تعلن عن قرارها الإعلان الواجب، ممرات بحرية أخرى، ونظماً أخرى لتقسيم حركة المرور محل أي من الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور التي قد كانت عينتها أو قررتها من قبل.
- 3- تتطابق هذه الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور مع الأنظمة الدولية المقبولة عموماً،...". وتتص (المادة 42) من الإتفاقية على:

1- ...، يكون للدول المشاطئة أن تعتمد قوانين وأنظمة بشأن المرور العابر في المضائق، تتناول الأمور التالية كلها أو بعضها:

- أ. سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة (41).
- ب. منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن تصريف الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق.
- ج. فيما يتعلق بسفن الزيت، منع الصيد بما في ذلك تطلب وسق أدوات الصيد.
- د. تحميل أو إنزال أي سلعة أو عملة أو شخص خلافا لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة،...".

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

تنص المادة (10) من قانون البحر الإقليمي اليمني على أنه: "للسلطات المختصة اتخاذ كافة الإجراءات اللازمة والضرورية في البحر الإقليمي لمنع المرور غير البريء وكذا إيقاف دخول جميع السفن الأجنبية أو بعضها في مساحة معينة من البحر الإقليمي إذا اقتضت المصلحة العامة ذلك شريطة أن تحدد تلك المساحات في إعلان مسبق".

ومن استقراء وتحليل نصوص المواد آنفة الذكر يمكن إجمال حقوق اليمن على مضيق باب المندب فيما يلي¹:

لها ممارسة سيادتها وأعمال الاستكشاف والبحث والتنقيب عن الثروات في مياهها الإقليمية على مضيق باب المندب.

لها أن تُعين ممرات بحرية للملاحة في مضيق باب المندب وأن تقرر نظام لتقسيم حركة المرور فيه عندنا يقتضي ذلك تعزيز سلامة مرور السفن في المضيق.

- لها أن تقرر حل وإلغاء الممرات البحرية أو نظم تقسيم حركة المرور التي كانت أقرتها بشرط أن تعلن عن قرارها بذلك الإعلان الواجب.

- لها أن تضع وتعتمد القوانين والأنظمة - بشأن المرور العابر في المضيق - اللازمة لسلامة الملاحة ومنع التلوث والصيد.

- لها تنظيم المرور والملاحة الجوية فوق مضيق باب المندب.

٦: ١: ٢ واجبات اليمن والدول المشاطئة في مضيق باب المندب:

في المقابل تلك السلطات والصلاحيات رتب قانون البحار الدولي واجبات على عاتق الدول المشاطئة للمضائق كما في النصوص الآتية:

- تنص (المادة 44) تحت عن ان "واجبات الدول المشاطئة للمضائق" على أنه: "لا تعيق الدول المشاطئة للمضائق المرور العابر، وتقوم بالإعلان المناسب عن أي خطر يكون لها علم به يهدد الملاحة أو التخليق داخل المضيق أو فوقه، ولا يوقف المرور العابر.

¹ للإطلاع أكثر حول سلطات وواجبات الدول المشاطئة والسفن الأجنبية المارة في المضيق ينظر: د. جمال الحبيشي، ٢٠٢٠م، ص ١٤٢-١٤٧؛ أحمد عبد الرحمن، مضيق باب المندب، حماة الحق، <https://jordan-lawyer.com/2021/08/25/straits-of-bab-el-mandeb/>؛ صلاح الدين عامر، ٢٠٠٧م، ص ٥٦٩؛ ندى مسعود سكران، ٢٠٢٠م، ص ٤٤-٥٠.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- المادة ٤٥ تنص على أنه: "... لا يوقف المرور البريء خلال هذه المضائق"
- تنص المادة 41 على: "...، ٦- تبين الدول المشاطئة للمضائق بوضوح جميع الممرات البحرية، ونظم تقسيم حركة المرور التي تعينها أو تقررها في خرائط يعلن عنها الإعلان الواجب،...".
- تنص (المادة 42) على: "...، ٢- لا تميز هذه القوانين والأنظمة قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، ولا يكون الأثر العملي لتطبيقها هو إنكار حق المرور العابر كما تم تعريفه في هذا الفرع أو إعاقته أو الإخلال به ٣- تعلن الدول المشاطئة للمضائق الإعلان الواجب عن جميع هذه القوانين والأنظمة".

وعليه ومن خلال تحليل هذه النصوص يمكن استتقار الواجبات التي على عاتق اليمن والدول الساحلية لمضيق باب المندب في الآتي:

- الإعلان الواضح عن جميع قوانينها وأنظمتها التي قررتها لتنظيم الملاحة وحركة المرور في باب المندب.
- إعلان السفن المارة عن الممرات البحرية ونظم تقسيم حركة المرور التي عينتها وقررتها للملاحة والمرور في المضيق والإعلان عن قراراتها بحل تلك الممرات والنظم الإعلان الواجب، على أن تتطابق هذه الممرات والنظم مع الأنظمة الدولية المقبولة ويكون اعتماد هذه الممرات من المنظمة الدولية المختصة.
- الإلتزام بعدم وقف المرور البريء والمرور العابر وعدم عرقلة هذا الأخير أيضاً والإعلان عن أي خطر -تكون على علم به- يهدد الملاحة في المضيق أو فوقه.
- عدم التمييز بين السفن المارة من حيث النظم والإجراءات التي تتخذها لتنظيم الملاحة في المضيق.

٢:٦ حقوق وواجبات السفن والطائرات المارة خلال المضيق أو فوقه:

قررت اتفاقية قانون البحار بعضاً من الواجبات على السفن والطائرات التي تقوم بالمرور على المضائق أو فوقها كما في النصوص التالية:

- تنص (المادة 38) من الاتفاقية: "1- تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة (37) بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب،...".

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- تنص (المادة 39) من الإتفاقية على واجبات السفن والطائرات أثناء المرور العابر كما يلي:
- 1- على السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر:
 - أ. أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه.
 - ب. أن تمتنع عن أي تهديد بالقوة أو أي استعمال لها ضد سيادة الدولة المشاطئة للمضيق، أو سلامتها الإقليمية، أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى انتهاكا لمبادئ القانون الدولي المجسدة في ميثاق الأمم المتحدة.
 - ج. أن تمتنع عن أية أنشطة غير تلك الملازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو حالة شدة.
 - د. أن تمتثل لما يتصل بالأمر من أحكام أخرى في هذا الجزء.
 - 2- على السفن المارة مرورا عابرا:
 - أ. أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر، بما في ذلك الأنظمة الدولية لمنع المصادمات في البحر.
 - ب. أن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة، عموما لمنع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه.
 - 3- على السفن المارة مرورا عابرا:
 - أ. أن تراعي قواعد الجو الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمنطقة على الطائرات المدنية، وتمتثل للطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة هذه، وتقوم بنشاطها في جميع الأوقات مع إيلاء المراعاة الواجبة لسلامة الملاحة.
 - ب. أن ترصد في جميع الأوقات الذبذبة اللاسلكية المحددة من قبل السلطة المختصة المعنية دوليا لمراقبة الحركة الجوية، أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة"
 - تنص (المادة 40) من الإتفاقية: "ليس للسفن الأجنبية، بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافية أن تقوم أثناء مرورها العابر بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدول المشاطئة للمضائق".
 - تنص المادة ٤١ / ٧ من الإتفاقية على: " تحترم السفن المارة مرورا عابرا ما ينطبق من الممرات البحرية ومن نظم تقسيم حركة المرور المقررة وفقا لهذه المادة".

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- تنص (المادة 42) من الإتفاقية: "١- . . . ٤- تمتثل السفن الأجنبية لهذه القوانين والأنظمة عند ممارستها حق المرور العابر ٥- عند تصرف سفينة أو طائرة تتمتع بالحصانة السيادية على نحو يخالف هذه القوانين والأنظمة أو غيرها من أحكام هذا الجو، تتحمل دولة علم السفينة أو دولة تسجيل الطائرة المسؤولية البولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدول المشاطئة للمضائق نتيجة لذلك"

- تنص (المادة 43) من الإتفاقية: " ينبغي للدول المستخدمة لمضيق والدول المشاطئة له أن تتعاون عن طريق الاتفاق: أ/ على إقامة وصيانة ما يلزم في المضيق من وسائل تيسير الملاحة وضمان السلامة أو غير ذلك من تحسينات لمعاونة الملاحة البولية ب/ وعلي منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه"

- تنص (المادة 8) من قانون البحار اليمني على أنه:

1- يضر دخول السفن الأجنبية العربية بما فيها الغواصات وسفن الملاحة الغاطسة.

3- على الغواصات وسفن الملاحة الغاطسة الأخرى أن تبحر طافية ورافعة علمها أثناء مرورها عبر البحر الإقليمي للجمهورية".

- وتنص المادة (9) منه على أنه " على السفن الأجنبية التي تدار بالطاقة النووية أو تلك التي تحمل مواد نووية أو غيرها من المواد والمنتجات المشعة إشعار السلطات المختصة في الجمهورية مسبقاً بدخولها ومرورها عبر البحر الإقليمي للجمهورية".

- تنص المادة (11) من القانون أنف الذكر أنه: " على السفن التي تمارس حق المرور البريء في البحر الإقليمي مراعاة القوانين والأنظمة النافذة في الجمهورية، وكذلك أحكام القانون الدولي وعلى الأخص ما يتعلق منها بالنقل والملاحة".

سابعاً: تسوية المنازعات البحرية الناشئة عن أحكام قانون البحار في المضائق الدولية ومضيق باب المندب:

تسوية المنازعات بالطرق السلمية هو من المبادئ الأساسية في القانون الدولي العام والمادة الثانية من ميثاق الأمم المتحدة التي نصت على وجوب فض المنازعات بالطرق السلمية على وجه لا يعرض السلم والأمن الدوليين للخطر. ولذا فالوسائل السلمية التي يتسنى من خلالها فض النزاعات بالطرق السلمية

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

متعددة (التحكيم - التسوية القضائية - المفاوضات - المساعي الحميدة - الوساطة - التوفيق والتحقيق والتسوية في إطار الأمم المتحدة) وترك للدول في حالة نشوء نزاعات بينها سلطاتها التقديرية في اللجوء لأي من تلك الوسائل لحل النزاعات؛ وأصبح اللجوء للتحكيم من المسائل المألوفة لحل النزاعات؛ والعالم بصدد إنشاء محكمة قانون البحار باختصاص قضائي صرف حيث اقتصر دور إعطاء الفتاوى القانونية والآراء الاستشارية إلى غرفة منازعات قاع البحار، وحق طلب الاستشارة أو الآراء محصور فقط للمجلس أو الجمعية المشار إليهما في اتفاقية قانون البحار ولا يحق للدول تقديم طلبات استشارة. وتتكون محكمة قانون البحار من (21) عضواً يجرى انتخابهم من بين أشخاص يتمتعون بأوسع شهرة في الإنصاف والنزاهة ومشهود لهم بالكفاءة في مجال قانون البحار مع الأخذ في الاعتبار تمثيل المجموعات الجغرافية في العالم، وموقع مبنى المحكمة المقترح في مدينة هامبورج الألمانية وتختص المحكمة بالنظر في جميع المنازعات وجميع الطلبات المحالة إليها وفقاً لاتفاقية قانون البحار ويكون اختصاصها نظر المنازعات المتعلقة بتطبيق أو تفسير اتفاقية قانون البحار (عمر، ٢٠١٤).

الخاتمة:

يستخلص إلى أن القانون الدولي للبحار وضع أحكام قانونية تنظم المسائل البحرية في المكونات البحرية من البحار والمحيطات والخلجان والممرات البحرية الطبيعية (المضائق) والصناعية (القنوات) وغيرها، وعلى غرار ذلك نظم المشرع اليمني مكوناته البحرية في قانون الإقليم البحري اليمني، ومن هذين المصدرين تؤخذ الأحكام القانونية ويبرز النظام القانوني لمضيق باب المندب.

الاستنتاجات:

- نظمت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام ١٩٨٢م أحكام البحار والمحيطات والمضايق الدولية وغيرها من المكونات البحرية.
- أولى المقنن اليمني عنايته بالمكونات البحرية اليمنية ونظمها في القانون رقم ٣٧ لسنة ١٩٩١م بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري.
- يقع مضيق باب المندب بين قارتي آسيا وأفريقيا ويفصل بينهما في دول اليمن وأريتريا وجيبوتي، ويصل بين البحر الأحمر والبحر الأبيض وبين خليج عدن والبحر العربي والمحيط الهندي.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- تتمتع وتشارك الدول المشاطئة لمضيق باب المندب ممثلة باليمن وجيبوتي وأريتريا بالسيادة على مضيق باب المندب، وحددت اليمن مياهها الإقليمية بمسافة ١٢ ميل بحري.
- تشرف اليمن على حركة الملاحة في مضيق باب المندب نتيجة موقعها الإستراتيجي بالغ الأهمية.
- يطبق في مضيق باب المندب نظامي المرور العابر والبريء كونه يصل أعالي البحر الأحمر بالبحر العربي وخليج عدن.
- تتمتع الدول المشاطئة لمضيق باب المندب والسفن المارة فيه بحقوق ويقع على عاتق كل منها واجبات تجاه بعضها البعض.

التوصيات:

- على الدول مراعاة أحكام القانون الدولي واليمني على مضيق باب المندب وتعطيل سباق التنافس الدولي على السيطرة عليه.
- على اليمن والدول الأخرى الساحلية ببذل أكبر الجهود لتأمين وتشجيع الملاحة في مضيق باب المندب.
- على الدول المشاطئة لمضيق باب المندب ممثلةً باليمن وجيبوتي وأريتريا في توقيع اتفاقية تحدد الحدود البحرية بينهما.
- على الدول المشاطئة لمضيق باب المندب بمراعاة نظامي العبور في المضيق، وعلى الدول التي تبجر سفنها فيه بألا تخرج عن قواعد وأحكام هذا المرور.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

قائمة المراجع:

الكتب والرسائل والمجلات العلمية:

- جمال الحبيشي، مبادئ القانون الدولي العام، ٢٠٢٠م
- حامد سلطان وعائشة راتب وصلاح الدين عامر، القانون الدولي العام، (ط١)، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، دار النهضة العربية، القاهرة، ١٩٧٨م.
- رحال محمد المصطفى ضياء الدين، سيادة الدولة على إقليمها البحري-المياه الإقليمية، مذكرة ماستر، كلية القانون والعلوم السياسية - قسم الحقوق، جامعة محمد خضير بسكرة، ٢٠٢٠م،
- سمير هادي الشكري، الصراع السياسي في اليمن وتأثيره على باب المندب، مجلة لارك للفلسفة واللسانيات والعلوم الإجتماعية، مجلد ٢، عدد ٤١، ٢٠٢١م.
- شهاب محسن عباس، الجزر اليمنية، ط١، مركز عبادي للدراسات والنشر، ١٩٩٦م.
- صلاح الدين عامر، مقدمة لدراسة القانون الدولي العام، كلية الحقوق، جامعة القاهرة، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٠٧م.
- كريم مطر حمزة الزبيدي، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، كلية العلوم الإجتماعية والإنسانية، جامعة سعيدة، مجلة متون، مجلد ١١، عدد ٣، ٢٠٢٠م.
- ندى مسعود انويجي سكران، المرور العابر والمرور البريء وفقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، رسالة ماجستير، قسم القانون العام، كلية الحقوق، جامعة الشرق الأوسط، ٢٠٢٠م.
- وسام الدين العكلة، النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء أحكام القانون الدولي، كلية الحقوق، جامعة دمشق، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية - المجلد 27 العدد الرابع، ٢٠١١م.

من القوانين:

- القرار الجمهوري بالقانون رقم ٣٧ لسنة ١٩٩١م بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المتاخمة والمنطقة الاقتصادية الخالصة والجرف القاري، وزارة الشؤون القانونية، اليمن.
- اتفاقية الأمم المتحدة بشأن قانون البحار لعام ١٩٨٢م.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المصادر من الإنترنت:

- أحمد عبد الرحمن، مضيق باب المندب، حماة الحق للمحاماة، ٢٠٢١م، <https://jordan-lawyer.com/2021/08/25/straits-of-bab-el-mandeb/>
- المضائق البحرية تعريفها وتصنيفها وأهميتها، كوكب الجغرافيا، ٢٠١٩م، https://www.merefa2000.com/2019/01/blog-post_4.html?m=1
- أيمن سلامة، قواعد القانون الدولي الحاكمة للملاحة الدولية في المضائق هرمز وباب المندب نموذجاً، مجلة آراء حول الخليج، مركز الخليج للأبحاث، العدد ١٧، ٢٠١٨م، https://araa.sa/index.php?view=article&id=4387:2018-02-15-12-31-37&Itemid=172&option=com_content
- باب المندب، ويكيبيديا، https://ar.m.wikipedia.org/wiki/باب_المندب
- عادل عمر، مضيق باب المندب يتبع قانون الملاحة العالمية ولا يجوز لأحد أن يغلقه أو يعطل الملاحة فيه، صحيفة أخبار اليوم، ٢٠١٤م، <https://akhbaralyom.net/articles.php?id=77155>
- علي عبد الله، اليمن على طريق الحرير، خيوط، ٢٠٢٠م، <https://www.khuyut.com/blog/5975>

الأهمية الاستراتيجية والعسكرية لمضيق باب المندب ونظامه القانوني وفقاً لاتفاقية

الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م

The Strategic and Military Importance of the Bab al-Mandab Strait and its Legal System in Accordance with the United Nations Convention on the Law of the Sea 1982

محمد عبد العزيز علي الشعري/ جامعة إب/ اليمن

حبيب خالد أحمد علي سنان/ جامعة إب/ اليمن

ملخص البحث:

هدف هذا البحث إلى التعرف على الأهمية الاستراتيجية والعسكرية التي يحظى بها مضيق باب المندب بحكم خصائصه الجغرافية المتميزة، فهو البوابة الجنوبية للبحر الأحمر ونقطة الوصل بينه والمحيط الهندي، هذه الأهمية دفعت القوى العالمية والإقليمية إلى محاولة السيطرة على المضيق عبر التاريخ خاصةً بعد افتتاح قناة السويس، وقد كان للمضيق دور كبير في الحرب المصرية مع إسرائيل ١٩٧٣م، حيث تم إغلاقه عبر التعاون بين القوات المصرية والقوات اليمنية (شمالاً وجنوباً). ويعتبر مضيق باب المندب من أهم المضائق الدولية والتي تنطبق عليها أحكام نظام المرور العابر وفق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م، وقد توصل الباحثان أنه ينبغي على الدول العربية المحيطة به تعزيز الاتجاهات الاستراتيجية، ليكون المضيق تحت السيطرة العربية فعلاً وفق متطلبات المصلحة القومية العربية العليا.

الكلمات المفتاحية: الأهمية الاستراتيجية والعسكرية، مضيق باب المندب، الجمهورية اليمنية، اتفاقية ١٩٨٢م، نظام المرور العابر.

Abstract : The research aimed to identify the strategic and military importance of the Bab al-Mandab Strait due to its distinct geographical characteristics, as it is the southern gateway to the Red Sea and the point of connection between it and the Indian Ocean. This importance prompted global and regional powers to try to control the strait throughout history, especially after the opening of the Suez Canal. The strait played a major role in the Egyptian war with Israel in 1973 AD, as it was closed through cooperation between the Egyptian forces and the Yemeni forces (north and south). The Bab al-Mandab Strait is considered one of the most important international straits to which the provisions of the transit traffic regime apply according to the United Nations Convention on the Law of the Sea in 1982 AD. .

Keywords: strategic and military importance, Bab al-Mandab Strait, the Republic of Yemen, the 1982 AD agreement, the transit system.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:

إن لمضيق باب المندب موقعاً جغرافياً يحظى بأهمية استراتيجية وعسكرية فريدة، فهو البوابة الجنوبية للبحر الأحمر و عنق الزجاجة التي تربطه بخليج عدن ومنه إلى البحر العربي فالمحيط الهندي إلى جنوب شرق وشرق آسيا على المحيط الهادئ، كما أنه الممر المائي الذي يوصل بين المحيطين الهادي والهندي والبحر المتوسط عن طريق المدخل الجنوبي للبحر الأحمر عبر قناة السويس إلى المحيط الأطلسي. وبذلك تكون البحار والمحيطات قد ارتبطت ببعضها البعض، وتلاقت مع البحار والمحيطات الصالحة للملاحة البحرية في كل الكرة الأرضية.

وعليه فإن أهمية مضيق باب المندب تنبع من كونه أحد أهم الممرات المائية في العالم أكثرها حركة للسفن، وهو البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، وهو الممر الوحيد الذي يصل بين البحر الأحمر والمحيط الهندي، وقد شكل منذ القدم ممراً تجارياً استراتيجياً مهماً في تطوير التجارة الدولية، وخصوصاً بعد أن تم افتتاح قناة السويس، مما جعله عرضة لأطماع الدول الأجنبية، ومحوراً للصراع والتنافس بين الدول الكبرى، وهذه الأهمية تطورت نتيجة لاكتشاف النفط في الدول المحيطة به، والذي جعلها محط اهتمام وتنافس بين القوى العالمية مع بعضها وفيما بينها والقوى الإقليمية.

وقد كان اهتمام جميع الدول بالمضايق واضحاً، بغض النظر عن دوافع واطماع تلك الدول، والذي انعكس في أروقة الأمم المتحدة إلى أن تم إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م، وذلك في المؤتمر الثالث لقانون البحار، والذي استحدث نظام المرور العابر للمضايق البحرية الدولية التي لا تحكمها اتفاقيات خاصة بها.

أهمية البحث:

إن أهمية هذا البحث تنبع من أهمية الاستراتيجية والعسكرية التي يتمتع بها مضيق باب المندب بحكم خصائص موقعه الجغرافي، بكونه المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ونقطة عبور السفن في منطقة تملك أكبر احتياطات النفط في العالم، بالإضافة إلى أن الأهمية الاستراتيجية والعسكرية التي تلعبها المضايق الدولية، فقد اهتمت الدول بها ونتج عن ذلك إبرام اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عام ١٩٨٢م، فكان من الأهمية يمكن معرفة النظام المرور الذي يخضع له مضيق باب المندب وفقاً للاتفاقية، ومتى يجوز أو لا يجوز

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

للدول المضائقية إغلاق المضيق الذي تشاطئه. حيث أن أي إغلاق للمضيق من شأنه أن يؤدي إلى زعزعة الاقتصاد العالمي ككل.

مشكلة البحث:

هناك العديد من المشكلات يطرحها موضوع البحث، والمتمثلة بتوضيح أهمية مضيق باب المندب من الناحية الاستراتيجية والعسكرية، ومدى حق الجمهورية اليمنية في إغلاق مضيق باب المندب، وبناءً على ذلك سنقوم بدراسة هذه المشكلات محاولين الإجابة على التساؤلات التي تطرحها والمتمثلة بالآتي:

4- ما الأهمية الاستراتيجية والعسكرية لمضيق باب المندب؟

5- ما موانع لليمن إغلاق مضيق باب المندب؟

6- متى يجوز لليمن إغلاق مضيق باب المندب؟

المبحث التمهيدي

ماهية مضيق باب المندب

أولاً: تعريف المضيق

يعرف المضيق لغويًا بأنه: "كل ما ضاق من الأماكن والأمر".¹ ويعرف من الناحية الجغرافية بأنه ممر مائي طبيعي يوصل بين بحرين.² أما من الناحية الوظيفية فهو ممرًا مائيًا ضيقاً يستخدم للملاحة البحرية الدولية.³ بالتالي يتضح أنه لا يوجد تطابق بين التعريف الجغرافي والوظيفي للمضيق، أما التعريف اللغوي فإنه وصف عام.

¹ ابن منظور، لسان العرب، ج ١، دار الصادر، بيروت، ١٩٥٦م، ص ٢٠٩.

² عبدالمنعم عبدالوهاب، وصيري فارس، الجغرافيا السياسية، بيت الحكمة، بغداد، ١٩٨٩م، ص ٢٠١.

³ زهرة مناصرية، حق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، جامعة قسنطينة، كلية الحقوق، ٢٠١٤م - ٢٠١٥م، ص ١٦.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المنذب والجزر اليمينية

ويعرف من الناحية القانونية بأنه ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضا معيناً، ويسمح بالاتصال بين جزأين من المجالات البحرية، ومن غير المهم أن تعود هذه المجالات إلي بحر واحد أو بحرين، ولا يهم أيضاً إذا كان الممر قائماً بين جزيرة وإقليم أرض أو بين جزيرتين أو مجموعة من الجزر.¹

وقد عرفت محكمة العدل الدولية في إبريل ١٩٤٨م المضيق الدولي بأنه الممر المائي الذي يصل بين جزأين من أعالي البحار ويستخدم عادة لأغراض الملاحة الدولية، وبذلك أخذت المحكمة بعاملين أساسيين في آن واحد هما الوضع الجغرافي للمضيق كموصل لجزأين من أعالي البحار، واستخدامه للملاحة الدولية، وبذلك تكون المحكمة قد استبعدت من تعريف المضائق الدولية تلك التي تصل بحراً عالياً ببحر إقليمي.

وبالتالي فإن المضيق الدولي هو ممر مائي طبيعي لا يزيد اتساعه عن ضعف عرض البحر الإقليمي، يستخدم للملاحة الدولية، ويصل بين جزأين من البحار العالية أو بين جزء منها ببحر إقليمي أو منطقة اقتصادية خالصة، فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك ويتوافر فيه شريط من البحر العالي على امتداده لا يعد من المضائق ولا ينطبق عليه نظامها، وإنما ينطبق عليه نظام البحر العالي. وقد منحت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجديد عام ١٩٨٢م لكل دولة الحق في أن تحدد عرض بحرها الإقليمي بمسافة لا تتجاوز ١٢ ميلاً بحرياً.²

وعلى ذلك يمكن أن نستخلص مما تقدم؛ أن مضيق باب المنذب من المضائق الدولية، وذلك بتطبيق عناصر المضيق الدولي عليه، والتي هي على النحو التالي:

- 1- أن يكون قد تكون بطريقة طبيعية وهو ما ينطبق على مضيق باب المنذب.
- 2- أن لا يزيد اتساعه على ضعف اتساع البحر الإقليمي، حيث أن اتساع البحر الإقليمي تقدر بمسافة ١٢ ميلاً بحرياً، وهو ما ينطبق على مسافة مضيق باب المنذب.
- 3- أن يكون موصلاً بين جزئين من أعالي البحار، ولا يهم بعد ذلك أن تطل عليه دولة واحدة أو أكثر، حيث يوصل مضيق باب المنذب بين البحر الأحمر والمحيط الهندي وهي من أعالي البحار.

¹ عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٩م، ص ٢٥٨-٢٥٩.

² المادة الثالثة من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجديد عام ١٩٨٢م.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

4- أن يكون مستخدماً في الملاحة الدولية، لجميع سفن دول العالم. ويتحقق هذا الشرط بصرف النظر عن كثافة الملاحة به أو مدى أهميته للملاحة، أو كونه طريقاً إجبارياً أو اختيارياً بحيث يوجد طريق آخر يمكن استعماله للمرور بدلاً منه.

ثانياً: جغرافيا مضيق باب المندب

إن مضيق باب المندب هو المدخل الجنوبي للبحر الأحمر يستمد أهميته من موضعه كنقطة اختناق يكتنف الشريان البحري العالمي، حيث تطل الجمهورية اليمنية على ساحله الشرقي وتطل أرتيريا وجيبوتي على الساحل الغربي، وتسمية (المندب أو المندم) يطلقها الجغرافيون على الجزء من المضيق الصالح للملاحة الدولية¹.

ويبلغ اتساع مضيق باب المندب نحو 23. 2 كم فيما بين رأس باب المندب شرقاً ورأس سيعان غرباً²، وتقع جزيرة بريم (ميون) التي تبلغ مساحتها 12. 8 كم² بتقسيم المضيق إلى ممرين أحدهما شرقي صغير يطلق عليه أحياناً أسم (باب أسكندر) ويبلغ عرضه 3. 8 كم وآخر غربي كبير يسمى أحياناً (ممر ميون) ويبلغ أوسعاه 21. 1 كم، وتشغل الشعب المرجانية جزء من مضيق باب المندب بحيث تجعل الإتساع الحقيقي للمضيق الشرقي الكبير لا يتجاوز 17 كم. كما أنها تكاد تسد المضيق الشرقي الصغير أمام حركة السفن الكبيرة خاصة وأن التيارات البحرية في المضيق الصغير تتميز بقوة غير عادية³، بمعنى أنه لا يتجاوز اتساعه 23 ميلاً بحرياً، والممر بين جزيرة بريم والساحل اليمني صالح، ولا يزيد اتساعه عن ميلين بحريين، وهذا يعني أن مياه المضيق في هذا الممر تأخذ حكم المياه الداخلية من حيث نظامها القانوني⁴.

ويقدر طول مضيق باب المندب بحوالي 55. 5 كم أو 30 ميلاً بحرياً، وقد حددته البحرية البريطانية من جزيرة (دباب) شمالاً في الساحل الشرقي ورأس (باهان) من الساحل الغربي ومن الجنوب يحده رأس سيعان⁵، وقاع مضيق باب المندب غير منتظم تتخلله أخاديد صدعية ثانوية، كما تغطي بعض أجزاء القاع

¹ حمزة علي لقمان، تأريخ الجزر اليمنية، مطبعة يوسف، وفليب الجميل، بيروت، 1972م، ص 19.

² Encyclopaedia Britonca, 1976. Macropaedia, Vol. 19. p.1079 انظر، عبد الزهرة شلش العنابي، الجغرافيا السياسية لمضيق باب

المندب، الجامعة المستنصرية، كلية التربية الأساسية، ص 211.

³ محمود توفيق محمود، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، دراسة في الجغرافية السياسية والجيوبولتكس، الطبعة الأولى، دار المريخ للنشر، الرياض،

1983م، ص 12.

⁴ ابراهيم محمد العناني، النظام القانوني للملاحة عبر المضائق العربية، المنظومة، العدد 70، 1992م، ص 103.

⁵ صالح عبد ربه، جزيرة حنيش وابعاد العدوان الأرتيري، الطبعة الأولى، دار المعرفة للطباعة والنشر، صنعاء، 1996م، ص 22.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

تلال بعضها يقترب من سطح المياه والبعض الآخر يظهر فوقه على شكل جزر . وبصفة عامة فإن متوسط العمق في المضيق الشرقي لا يتجاوز 8. 1 متراً في حين يصل في المضيق الغربي الكبير إلى نحو 63 متراً. وهذه الأعماق المتوسطة نسبياً نراها مستمرة بنفس المستوى تقريباً في الأجزاء الشمالية حتى خط عرض 17 شمالاً الذي يمثل الحد الجنوبي للأخدود الصدعي الأوسط الذي يمتد شمالاً. حتى خط عرض 25 شمالاً تقريباً والذي يصل عمقه إلى نحو 2000 متر¹.

كما ينحدر القاع بصورة سريعة نحو خليج عدن حيث يمتد أخدود صدعي مماثل يصل عمقه إلى 1000 متراً، وبذلك فإن قاع بوغاز باب المندب يشكل ارتفاعاً يفصل بين مياه خليج عدن والبحر الأحمر ويفرق بينهما في الخصائص الطبيعية من حيث الحرارة والملوحة والكثافة. ومن خلال الموقع الجغرافي لمضيق باب المندب فإنه يلاحظ ارتفاع نسبي في درجة الحرارة مقارنة بالمضايق الأخرى وربما يرجع ذلك إلى صغر مساحته وضيق مجراه. بالإضافة إلى وقوعه بين كتلتين كبيرتين من اليابس الساخن فضلاً عن موقعه داخل العروض الحارة إذ تتأثر حرارة المياه السطحية بحرارة الهواء الملامس لهما بينما تظل درجة الحرارة للمياه العميقة ثابتة، إذ تتراوح بين 18 درجة مئوية في الشمال و23 درجة مئوية في الجنوب، أما درجة الحرارة للمياه السطحية تختلف كلما أتجهنا شمالاً فهي تتراوح في الشتاء بين 23 درجة مئوية و32 درجة مئوية في الجنوب وفي الصيف تتراوح بين 39. 5 شمالاً و43 درجة مئوية جنوباً².

المبحث الأول

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب

إن للموقع الجغرافي أهمية كبيرة في حياة الجمهورية اليمنية وهو ما يسمى بـ "عبقرية المكان" واليمن لها تقدرها الجغرافي، ومن الأمور التي تزيد هذه الأهمية إشراف اليمن على مضيق باب المندب والسيطرة على البحر الأحمر والتجارة الدولية القادمة من الشرق إلى الغرب، فمن خلال جغرافيا مضيق باب المندب - كما أوضحنا - تتجلى الأهمية الاستراتيجية للمضيق، حيث يعتبر هذا الشريان البحري أقصر وأسرع طريق بحري يربط بين الشرق والغرب بحكم خصائصه الجغرافية المتميزة.

¹ Doberet. L. Review qqa and Sarroanding areas phili Trans. Soc lodon.A.267.9- 20.1970. انظر، عبد الزهرة شلش العتاي، الجغرافيا

السياسية لمضيق باب المندب، الجامعة المستنصرية، كلية التربية الأساسية، ملحق العدد الثاني والخمسين، 2008م، ص 212

² أكرم عبد الملك الأغبري، أهمية البحر الأحمر في علاقة الجمهورية اليمنية بدول مجلس التعاون الخليجي، مجلة الثوابت، العدد 11، الطبعة الأولى، صنعاء، 1998م، ص 12.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

إذ يستمد مضيق باب المندب تميزه من خلال كونه البوابة الجنوبية للبحر الأحمر الذي يقع عند التقاء قارات العالم الثلاث (آسيا، إفريقيا، أوروبا) كما أنه يشكل حلقة الاتصال بين البحار الشرقية والغربية وهو بذلك بمثابة عنق الزجاجة بالنسبة للبحر الأحمر والذي يتحكم بالطرق التجارية بين الشرق والغرب¹، لذا فإن أهميته ترجع إلى تحكمه في التجارة العالمية بشكل عام وبين الشرق والغرب بشكل خاص.

هذا ويبدأ المضيق من رأس منهالي باليمن ويصل إلى رأس سيان في جيبوتي، ورغم وجوده بين ثلاث دول، إلا أن لليمن الأفضلية - كما سبق - من حيث التحكم بالمضيق وذلك بحجم امتلاكها لجزيرة "ميون أو بريم"، وهي جزيرة صغيرة تبلغ مساحتها 13 كم²، بالإضافة إلى أنها الموقع الأكثر أهمية استراتيجية لكونها يمكنها من السيطرة على الملاحة في المنطقة داخل المضيق نفسه نظراً لتحكمها في مدخل البحر الأحمر الجنوبي وقربها من الأراضي اليمنية إذ لا تبعد عنه سوى 4.8 كم وتبعد عن الساحل الأفريقي 33 كم وهي الآن تحت سيادة اليمن ويبلغ طولها 5 كم ويسكنها الآن السكان الذين يزاولون مهمة التجارة والصيد البحري. وبالإضافة إلى جزيرة بريم توجد مجموعة جزر سيبا وعددها 6 جزر في داخل المضيق الكبير وعلى مقربة من الساحل الغربي وإذا وضعنا ف الاعتبار هذه الجزر الصغيرة فإن أتساع المضيق الكبير لن يزيد عن 17.7 كم³.

والموقع الاستراتيجي لليمن يميزها عن بقية الدول المطلة على شواطئ باب المندب، بل ويمنحها ذلك الموقع مزايا عديدة أهمها على الإطلاق إشرافها الكامل على بوابته الجنوبية، إذ أن مضيق باب المندب هو منفذ البحر الأحمر إلى المحيط الهندي، والعكس حتى قناة السويس والبحر المتوسط، وإذا كان هناك دول أخرى (أرتيريا وجيبوتي) تشاطر اليمن في الإشراف على بوابة باب المندب، إلا أن كلا الدولتين - أرتيريا وجيبوتي - تفتقدان لمزايا الساحل الممتد في مخارج المضيق سواء من الناحية الشمالية أو الجنوبية، حيث تمتلك أرتيريا الإشراف على المضيق من الجانب الشمالي وجيبوتي من الجانب الجنوبي، بينما اليمن تشرف على المضيق بشكل مباشر وعلى منافذه شمالاً وجنوباً، وذلك ما أعطى اليمن وضعاً مميزاً، ليس

¹ حسين مطهر العزي، الأهمية الجيوستراتيجية لليمن ومضيق باب المندب واطماع الغزاة، صحيفة الثورة، نشر يوم 15/12/2015م، الموقع

² خديجة عرفة محمد أمين، مضيق باب المندب وتحديات أمن الطاقة، مجلة دراسات مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة، المجلد الخامس، العدد الأول، البحرين، 2018م، ص 86.

³ د. عبد الزهرة شمس العتاي، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، مجلة كلية التربية الأساسية، ملحق العدد الثاني والخمسين، 2008م، ص 212.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

هذا فحسب بل إن المضيق نفسه يمثل بوابة اليمن نحو إفريقيا فهو يعد أقرب نقطة تصل بين قارة آسيا وقارة أفريقيا¹.

وترتبط الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب بالعديد من الجوانب الاقتصادية والسياسية التي يتمتع بها البحر الأحمر بوصفه من أخطر مناطق الصراع الدولي، إذ يعد شريان التجارة الدولية بين الشرق والغرب حيث تمر عبره ناقلات النفط العملاقة، وعشرات من السفن التجارية والبحرية ويمتاز بملاحة بحرية كثيفة في كلا الاتجاهين، كما انه يعد المنفذ الوحيد الدول المطلة عليه، ويتحكم بمدخل ومخارج الدول المحيطة به، التي ينبغي عليها المرور عبر مضيق باب المندب ذهاباً وإياباً، الذي يمثل بالنسبة للدول المطلة عليه أشبه بالبوابة كدول الخليج العرب². ولم يكتسب مضيق باب المندب أهميته الاستراتيجية ودوره المحوري إلا بعد افتتاح قناة السويس عام 1869م، حيث كان قبلها يلعب دوراً ثانوياً ولا يشكل أهمية استراتيجية كبيرة سوى للدول التي كانت تطمح في السيطرة والاحتلال على الدول المطلة على البحر الأحمر، غير أن هذه المعادلة قد تغيرت بعد افتتاح قناة السويس، فأصبح هذا الشريط المائي الممتد من قناة السويس حتى مضيق باب المندب، يمثل أقصر الطرق التجارية البحرية وأهمها، ولقد شكل هذا الاختصار الكبير للمسافة والجهد والمال نقطة جذب استراتيجية لهذا الطريق الذي يقف مضيق باب المندب على بوابته الجنوبية، ناهيك عن تعاضم هذه الأهمية بعد الاكتشافات الوفيرة لمصادر الطاقة في الخليج العربي عموماً واليمن خصوصاً، وتحول المضيق إلى نقطة اختناق في وجه إمدادات الطاقة العربية المتجهة عبر البحر الأحمر إلى المستهلكين الآسيويين، ووقوعه على طرق الإمداد الطاقوي المتجه من مضيق هرمز إلى الأسواق الأوروبية والأمريكية³.

هذه الأهمية الاستراتيجية جعلت من مضيق باب المندب أن يحتل المرتبة الثانية بعد مضيق هرمز من الناحية الاقتصادية والعسكرية والسياسية، كما تكمن أهميته في كونه رابع أكبر ممر مائي في العالم ويتحكم في الطرق البحرية التجارية الواصلة ما بين الشرق والغرب، التي تمر عبره سنوياً ما يقارب (25 ألف) سفينة تمثل (7%) من حجم الملاحة الدولية، وتقدر عدد السفن وناقلات النفط العملاقة التي تمر في كلا الاتجاهين بأكثر من (21 ألف) ناقلة بحرية سنوياً وبمعدل (75) ناقلة يومياً وتبلغ الشحنات التجارية التي

¹ عبدالله محمد نجاد، الأهمية الاستراتيجية للجزر اليمنية في البحر الأحمر وخليج عدن، منشورات التوجيه المعنوي، صنعاء، 2006م، ص 41.

² نورا خليل هاشم، الممرات المائية وأمن الطاقة العالمي، دراسة في الجغرافيا السياسية، بغداد، دار الكتب العالمية، 2011م، ص 114.

³ خالد أحمد الأحمر، جيو سياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي "دراسة حالة إمدادات الطاقة في مضيق هرمز وباب المندب 2003م - 2018م، ط1، برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات السياسية والاقتصادية، 2019م، ص 285 - 286.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

تعبّر حوالي (10%) من الشحنات التجارية العالمية، وايضا تمر عبره من (٢٠ - ٣٠) ناقلة نفط يوميا، أي بمعدل ناقلة نفط كل (٦ دقائق)، وفقا لإدارة الطاقة الأمريكية تشير احصائيات عام ٢٠١٣ إلى أن عدد براميل النفط المارة عبر المضيق خلال اليوم الواحد وصلت إلى ما يقارب (3-4) مليون برميل نفط يوميا، وهو ما يعادل (4%) من حجم الطلب العالمي على النفط، كما وتمر عبر المضيق أيضاً صادرات الخام المتوجهة إلى السوق الأوروبية بالمرور إما عن طريق خط أنابيب (سوميد) الذي يربط البحر الاحمر بالبحر المتوسط، أو عن طريق قناة السويس، وحسب معلومات إدارة الطاقة الأمريكية فان مضيق باب المندب قد عبرت من خلاله (٨ / ٤) مليون برميل من النفط الخام يوميا عام ٢٠١٦ م¹.

أما من الجانب الجيوسياسي والجيواقتصادي، فتعتبر المضائق البحرية عامة ومضيق باب المندب خاصة من أهم النقاط الحساسة في تمرير النفط والغاز المسال من مراكز الإنتاج إلى مواقع الاستهلاك، وفي حالة تعرض هذه الممرات إلى اختناقات أو إغلاق، فإن الأسواق الطاقوية ستصاب بأزمة إمدادات تؤثر على أسعارها ومستوى مخزوناتنا الاستراتيجية في الدول الصناعية الكبرى التي تعتمد بصورة كبيرة على الوقود الأحفوري، بحيث تتمركز معظم مناطق إنتاج النفط بالقرب من المضائق البحرية، لذلك فإنها تشكل صمامات لإمدادات الطاقة، كما أن أمن الممرات البحرية تعد مسألة حيوية واستراتيجية بالنسبة للاحتياطي العالمي من النفط والغاز، فثلثي النفط الخام المنتج والمصدر تتجه يوميا من خلاله عبر ناقلات النفط العملاقة²، كما هو الحال في مضيق باب المندب اليمن ومنطقة الخليج العربي الذي تعتبر من أغنى حقول النفط في العالم.

ولما كانت المضائق الدولية ذات أهمية عالية فقد كان اهتمام جميع دول العالم - كبرها وصغرها - بالمضائق واضحا جليا وإن اختلفت دوافع كل طائفة منها عما تكنه الأخرى، وانعكس هذا الاهتمام في أروقة الأمم المتحدة، فأولت الجمعية العامة للمضائق عناية خاصة في إطار عملية تدوين قواعد القانون الدولي التي تقوم بها لجنة القانون الدولي، فكان الموضوع محل اهتمام في جنيف عام 1958 م، وفي مؤتمر الأمم المتحدة الثالث لقانون البحار الذي توصل إلى توقيع اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار في ديسمبر ١٩٨٢ م، والأحكام التي وضعتها هذه الاتفاقية تنطبق على مضيق باب المندب شأنه شأن غيره

¹ شهباز العقبوي، البحر الأحمر، تزايد صراع المصالح وتراجع ثقافة المنافع، مجله آراء حول الخليج، العدد (١٢٧) جده السعودية، كانون الثاني، ٢٠١٨، ص ٨٣ - ٨٤.

² أ. د. جمال معنوق، أ. سفيان بلماضي، جيوسياسية المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة مضيق ملكا وأثره على أمن الطاقة الصيني نموذجاً، جامعة البليدة 2 - قسم العلوم الاجتماعية، بدون صفحات.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

من المضائق المستخدمة للملاحة الدولية التي تصل بين جزأين من أعالي البحار، حيث يثير مضيق باب المندب بصفة خاصة اهتمام الدول العربية باعتبار أنها تتأثر حتماً بالمحاولات الرامية لبسط النفوذ واستغلال المضيق لتحقيق مصالح الدول الكبرى¹.

وقد وضعت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م نظام المرور العابر، والذي يعطي هذا النظام الحق لجميع السفن والطائرات حرية الملاحة داخل المضيق والتخليق فوقه لغرض العبور السريع المتواصل بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة، غير أن طلب تواصل العبور وسرعته لا يمنع العبور داخل المضيق لغرض الدخول في دولة شاطئاً للمضيق أو مغادرتها أو العودة منها مع مراعاة شروط الدخول إلى تلك الدولة²، هذا ما حدده نص المادة (٣٧) من الاتفاقية التي حددت المضائق التي تخضع لنظام المرور العابر بنصها وهي: "المضائق المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وجزء آخر من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة" وبالتالي فإن مضيق باب المندب يدخل تحت طائلة هذا النص.

ويستفاد من نص المادة (٣٦) من اتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م، أن مضيق باب المندب من المضائق الدولية، حيث أنه يربط بين جزأين من أعالي البحار هما البحر الأحمر والمحيط الهندي، وبالتالي فإن النظام الممارس هنا هو نظام المرور العابر. ويمكن القول بخصوص نظام المرور العابر أنه لم يكن من أنظمة المرور المعروفة من قبل، سواءً في فقه أو عمل قانون البحار، فهو من الأنظمة المستحدثة من طرف اتفاقية ١٩٨٢م، وهو يمارس في قطاع من المياه الإقليمية لحافتي مضيق دولي يصل بين جزأين من أعالي البحار أو منطقتين اقتصاديتين خالصتين، مما يجعله نظاماً موازياً للمرور البريء كونهما يمارسان في بحرين إقليميين، وتقررت بشأنهما جملة من الأحكام التي أوردتها الاتفاقية كواجبات ملقاء على عاتق الدولة المضائقية والسفن الممارسة للعبور³.

وتتمتع بنظام المرور العابر كافة السفن والطائرات دون أي تمييز، سواء أكانت تجارية أو غير تجارية أو حربية، وهو ما يستفاد من نص الفقرة الأولى من المادة (38) من الاتفاقية ١٩٨٢م التي تنص

¹ محمد عمر مدني، المركز القانوني لمضيق هرمز وباب المندب وأهميتهما الاستراتيجية، مجلة الدراسات الدبلوماسية، ١٩٨٧م، العدد الرابع، ص ٢٤.

² المرجع نفسه، ص ٢٧.

³ زارة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي "دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار"، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، جامعة وهران، الجزائر، ٢٠١٩ - ٢٠١٠م، ص ٧١٨.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

على أن: "تتمتع جميع السفن والطائرات في المضائق المشار إليها في المادة 37 بحق المرور العابر الذي لا يجوز أن يعاقب". ذلك، فإن السفن بهذا النظام لا يعني عدم وجود التزامات تقع عليها وأخرى على عاتق الدولة المضائقية، إذ أن بالرجوع إلى المادة (38) نجدها تقرر حقوق السفن والطائرات أثناء المرور العابر، في ما معناه أن السفن تجارية كانت أو غير تجارية أو حربية تتمتع بحق المرور العابر، مما يفيد استبعاد التساؤل التقليدي الذي كان يطرح بخصوص إمكانية أن يقرن عبور السفن الحربية بضرورة الحصول على إذن أو ترخيص مسبق، فالمؤتمر الثالث لم يناقش هذا الاحتمال بخصوص المرور العابر، ولم يرد قط فيه التساؤل عما إذا كان بإمكان الدول المضائقية أن تعتمد إلى مثل هذا الإجراء على غرار الدول الساحلية التي تشبثت بهذا المطلب بخصوص بحارها الإقليمية العادية ومرور السفن الحربية البرية فيها هذا من جهة، ومن جهة أخرى، ووفق نص المادة (38) فإنه يستفاد أن حق المرور العابر «لا يجوز أن يعاقب»، بحيث يترتب عنه أنه لا يحق للدولة المضائقية أن تمنع أو أن تعيق المرور العابر للسفن، وليس لها إلا أن تسلك طريق المسؤولية الدولية وأن تحمل دولة العلم تبعه سفنها إذا تبين أن هذا المرور ليس متواصلًا أو سريعًا؛ كما أن مرور أسطول حربي بحري مكون من عدة قطع حربية لا يثير المشكلة نفسها التي قد يثيرها هذا الموضوع، إذا تعلق الأمر بمرور بريء في البحر الإقليمي، لأن العمل الدولي، ومن قبل إقرار الاتفاقية 1982م، أظهر أن دولا تميل إلى مراقبة مرور الأساطيل الحربية، ومنها من يحدد عددها ويرى أن مخالفة هذه القاعدة قد تنفي عن المرور في هذا البحر براءته¹. ولا يغرب عن البال مدى الخطورة التي تهدد أمن الدول المضائقية من جراء مرور السفن الحربية البحرية وتحليق الطائرات الحربية الأجنبية فوق مضائقها خاصة في فترة الأزمات، كما هو الوضع في مضيق باب المندب خلال العدوان السعودي على اليمن، وما سبب ذلك من أضرار اقتصادية وأمنية على البلاد.

وحددت المادتين (39، 40) مجموعة من الواجبات والأحكام التي تجب مراعاتها أثناء مرور السفن والطائرات في المضائق الدولية؛ حيث يجب على السفن والطائرات أثناء ممارستها حق المرور العابر في المضائق الدولية أن تلتزم بما يلي²: - أن تمضي دون إبطاء خلال المضيق أو فوقه، وأن تتمتع عن التهديد بالقوة أو باستعمالها ضد سيادة الدولة المضائقية أو سلامتها الإقليمية أو استقلالها السياسي، أو بأية صورة أخرى، أن تتمتع عن أية أنشطة غير تلك اللازمة للأشكال المعتادة لعبورها المتواصل السريع، إلا إذا أصبح

¹ Gilbert Guillaume. Op.Cit, p28، أنظر: محمد عمر مداني، مرجع سابق، ص 220.

² المادة (39) من اتفاقية 1982م.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ذلك ضروريا بسبب قوة قاهرة أو ظروف طارئة، أن تراعي الأحكام الأخرى المنصوص عليها في اتفاقية 1982م، وأن تمتثل للأنظمة والإجراءات والممارسات الدولية المقبولة عموما للسلامة في البحر ومنع تلوث السفن وخفضه والسيطرة عليه، وعلى الطائرات أن تراعي قواعد الجو الموضوعية من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمنطقة على الطائرات المدنية، وتمتثل الطائرات الحكومية بصورة اعتيادية لتدابير السلامة من قبل السلطة المناسبة المعينة دوليا للإشراف على الحركة الجوية أو الذبذبة اللاسلكية الدولية المخصصة لحالات الشدة¹.

بالإضافة إلى ذلك نصت المادة (٤٠) من الاتفاقية بأنه: "ليس للسفن الأجنبية بما في ذلك سفن البحث العلمي البحري والمسح الهيدروغرافي، أن تقوم أثناء مرورها العابر بأية أنشطة بحث أو مسح دون إذن سابق من الدولة المشاطئة للمضيق"، ويستفاد من ذلك أنه يمنع كل ما من شأنه تعريض أمن الدولة المضائق للخطر، كعدم القيام بمناورات وما يستتبع ذلك، فضلاً عن حظر أنشطة البحث العلمي والمسح الهيدروغرافي. أضف أنه يتعين على السفن أن تحترم كافة القوانين والأنظمة التي تسنها الدولة المضائقية والخاصة بالمرور العابر، وإذا كان في تصرف السفينة أو الطائرة ما يخالف هذه الأنظمة والقوانين، فإن دولة علم السفينة أو الطائرة تتحمل المسؤولية الدولية عن أية خسارة أو ضرر يلحق بالدولة المضائقية².

وبالمقابل فقد اعطت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار مجموعة من الحقوق للدول المشاطئة للمضائق الدولية، كما ألزمتها ببعض من الواجبات، تتمثل هذه الحقوق في التالي:

1- تحديد طرق المرور والفصل بينها في المضيق الدولي: أعطت الاتفاقية للدول المطلة على المضيق الدولي إذا اقتضت ذلك سلامة السفن في المضيق، حق تحديد طرق المرور ووضع نظم لتقسيم حركته، بل وحق تحديد طرق جديدة تحقيقاً لهذه الغاية وبشرط الإعلان عنها وعلى السفن احترام كل ذلك (المادة ٤٤) من الاتفاقية.

2- إصدار القوانين واللوائح الخاصة بالمرور خلال المضائق الدولية: إذ يجوز للدول المطلة على المضيق الدولي إصدار قوانين ولوائح تنظم المرور هادفة بذلك إلى:

¹ كميلة اعراب، النظام القانوني للإقليم البحري للدولة الساحلية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، جامعة تيزي وزر، العدد الرابع، الجزائر، ص ٢٣٤ - ٢٣٦.

² الفقرتان (٤، ٥) من المادة (٤٢) من اتفاقية ١٩٨٢م.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- سلامة الملاحة وتنظيم حركة المرور البحري كما هو منصوص عليه في المادة (٤١) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982م.
- منع التلوث وخفضه والسيطرة عليه بإعمال الأنظمة الدولية المنطبقة بشأن إلقاء الزيت والفضلات الزيتية وغيرها من المواد المؤذية في المضيق (المادة 44).
- فيما يتعلق بسفن الصيد، منع الصيد بما في ذلك تطلب وسق أدوات الصيد (المادة 42).
- تحميل أو إنزال أي سلعة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدول المشاطئة الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة أو الصحة للدول المطلة على المضيق (المواد ٤١، ٤٢، ٤٤) من الاتفاقية.

وتجدر الإشارة إلى أنه إضافة لما تم ذكره فإنّ هناك حق ضمني للدول المشاطئة للمضيق مضمونه سلطة تنفيذية للدولة في الأمور المتعلقة بالمادة (42) وما يؤكد ذلك أن المادة (233) من الاتفاقية سمحت صراحة للدول المشاطئة اتخاذ التدابير التنفيذية المناسبة في حال تم انتهاك هذه القوانين من قبل سفينة من السفن التي لا تتمتع بالحصانة ومما يدعم هذا القول هو الحكم الذي بينته المادة (ف٤، ٥/٤٢) المتعلق بالسفن والطائرات المدنية أو التجارية التي هي ملزمة من حيث الأصل بالالتزام بقوانين الدولة المشاطئة، كما أن السفن والطائرات السيادية (الحكومية والحربية) والتي تتمتع بالحصانة فإنها كذلك تتحمل المسؤولية الدولية في حال مخالفتها تشريعات الدول المشاطئة للمضيق الذي تعبر فيه. كما أنه من حق الدول المشاطئة للمضيق أن ترد وفقاً لأحكام الاتفاقية وقواعد القانون الدولي الأخرى على أي مصدر يهدد أمنها وسلامتها، وذلك بالرجوع إلى الإجراءات المضادة وتطبيق نظرية الدفاع الشرعي ولو أدت إلى إعاقة المرور¹.

أما بالنسبة لواجبات الدول المطلة على المضائق الدولية فهي تتمثل فيما يلي:

- 1- واجب عدم إعاقة المرور العابر: تلتزم الدول المطلة على المضيق الدولي عدم إعاقة المرور العابر ومن باب أولي لا يجوز لها وقفه وعليها أن تعلن عن أي خطر على الملاحة البحرية أو الجوية في أو فوق المضيق تكون على علم به (المادة ٤٤) من الاتفاقية.

¹ عامر ماجد العجمي، رنا عبود، بحث "نظام المرور العابر في المضائق الدولية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٦، العدد 1، سوريا، ٢٠١٩م، ٧٧.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

2- العمل على تسهيل الملاحة ومنع التلوث بالمشاركة مع الدول المستخدمة للمضيق الدولي: ويشمل ذلك خصوصاً:

- الملاحة وضمان السلامة أو غير ذلك من أجهزة تيسير الملاحة أو غير ذلك من التحسينات لمعاونة الملاحة الدولية
- منع التلوث من السفن وخفضه والسيطرة عليه وهو ما تضمنته (المادة ٤٣) من الاتفاقية.

كما أن هناك واجباً ضمناً على الدول المطلّة على المضيق يشمل الالتزامات المترتبة عليها، كما يشمل ممارستها للحقوق السابق ذكرها، ألا وهو واجب الوفاء بالالتزامات الواقعة على عاتقها بحسن نية وعدم التعسف باستعمال حقها حيث نص على ذلك ميثاق الأمم المتحدة (الفقرة ٣ من المادة 2) من ميثاق الأمم المتحدة. وبالتالي نجد تداخلاً بعض الشيء بين الالتزامات والواجبات حيث أن تعيين طرق الملاحة هو حق وواجب على الدول المشاطئة، كذلك سن التشريعات الناظمة للملاحة ومهما كان الأمر فإن الدولة يجب عليها القيام بهذا الالتزام أو ممارسة الحق بكامل حسن النية¹.

المبحث الثاني

الأهمية العسكرية لمضيق باب المندب

إن الأهمية العسكرية العامة لمضيق باب المندب ليست إلا نتيجة للأهمية الجغرافية والاستراتيجية التي يتمتع بها المضيق، ومنعا للتكرار سنكتفي بعرض أهم مظاهر الأهمية العسكرية مع ما ترتب عليها من صراعات من أجل السيطرة على المضيق. حيث إن لمضيق باب المندب أهمية عسكرية هامة جداً، إذ أنه يمثل منطقة الاختناق الجنوبية للبحر الأحمر، ويوفر ميزة الدفاع عن المدخل الجنوبي للبحر من نقاط حصينة تقع إما على الشواطئ المرتفعة المحمية طبيعياً أو فوق جزيرة بريم التي تعترضه، إذ يمكن إقامة نقاط المراقبة والرصد ومحطات الرادار أو إقامة القواعد العسكرية، لما يوفره الوضع الجغرافي الطبيعي لمضيق باب المندب². إذ أن موقع المضيق يسمح لمن يسيطر عليه بقطع الاتصال السريع بين أوروبا والمحيط الهندي، ولذلك تهتم الدول الكبرى بإيجاد موطئ قدم لها على المضيق أو بالقرب منه لمراقبة

¹ المرجع نفسه، ص ٧٨.

² أ. د. كريم مطر الزبيدي، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، مجلة متون - المجلد: 11، العدد: 3 - جامعة بابل، العراق، ٢٠٢٠م، ١٥٢ - ١٥٣.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

التحركات العسكرية للدول المنافسة لها¹، كالتنافس الروسي والأمريكي في بسط النفوذ على المنطقة، ومنها الدول المطلة على مضيق باب المندب.

وبحكم موقع مضيق باب المندب الجيوستراتيجي المهم فإنه يتمتع بهذه الأهمية العسكرية المتميزة، إذ أن منطقة الشرق الأوسط تشهد نزاعات وصراعات كثيرة بحكم أهميتها، من ما يقتضي لوجود عسكري اجنبي ليكون الطرف في هذه الصراعات، لذلك يحتاج إلى تحرك السفن الحربية التي تنقل الأسلحة والجنود، التي تمر من خلال مضيق باب المندب إلى مناطق التوتر والصراع الدائرة في المنطقة، وهذا ما حدث في حرب (تشرين الاول ١٩٧٣) حيث استخدم المضيق لأغراض عسكرية وسياسية، حينما قامت البحرية المصرية واليمنية بإغلاقه بوجه (إسرائيل) والسفن التابعة لها، ومنعت المرور عبر مضيق باب المندب، من ما كان له الأثر الكبير على نتائج حرب تشرين محليا وعالميا، كما أنه لفت انتباه الكثير من القوى الإقليمية والدولية إلى الأهمية الاستراتيجية للمضيق، فزادت مساعيها للسيطرة عليه وضمان حريه الملاحة فيه²، لذلك كان مضيق باب المندب في كل مراحل التاريخ من المناطق الساخنة في السياسة الدولية، وفي مختلف مراحل الصراع الدولي، وذلك كهدف لذاته أو كوسيلة لتحقيق أهداف استراتيجية في مناطق أخرى من العالم، كما هو حاصل وقتنا الحاضر.

ولم يقتصر الصراع على الوقت الحاضر، بل بدأ منذ القرن السادس عشر حينها احتل البرتغاليون سقطرة الواقعة في المحيط الهندي والتي تشكل البوابة الجنوبية الشرقية للمضيق. وقامت دول أوروبا حديثا باحتلال الدول الواقعة عليه، حيث احتلت فرنسا جيبوتي، وإيطاليا إريتريا والصومال، وانجلترا عدن، وبعد انتهاء الاستعمار وحصول الدول على استقلالها، سارعت الدول الكبرى لإقامة القواعد أو الحصول على التسهيلات في منطقة المضيق. فالولايات المتحدة لها حاليا قواعد طوارئ ومناطق تسهيلات جوية وبحرية في كل من سيب العمانية على خليج عمان، وبربرة على الساحل الصومالي في خليج عدن. (١٨) وفرنسا قاعدة جوية في جيبوتي وحصل الاتحاد السوفيتي على تسهيلات عسكرية في جزيرتي سقطرة وقرمان التابعتين لجمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية (سابقا)، وحتى إسرائيل لم يسلم المضيق من أطماعها فقد سعت لدى الحكومة الأثيوبية واستطاعت الحصول منها على تصريح بإقامة قاعدة بحرية وجوية في جزر دهلك وهليب القريبتين من المضيق واللتين تسيطر عليهما أثيوبيا. هذا التصارع والتسابق يؤكد حقيقة لا

¹ محمد عمر مدني، مرجع سابق، ص ٣٠.

² نورا خليل هاشم، مرجع سابق، ص ١١٤.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

شك فيها، وهي أن المضيق يشكل أهمية قصوى سواء للدول غير العربية أو الدول العربية ذاتها، وخصوصا بالنسبة للدول الساحلية¹.

ولقد ظهر جليا اثناء حرب اكتوبر ١٩٧٣م أن العرب قادرون على أحكام سيطرتهم على حوض البحر الاحمر بأكمله من خلال الجنوب، وذلك حين أحكمت قوات اليمن الديمقراطي والقوات المصرية المنسقة معها السيطرة على باب المندب ومنع السفن الاسرائيلية من الابحار عبره. ولهذا ترى اسرائيل أن معركتها تمتد على نطاق البحر الاحمر كله، من شماله وكذلك من جنوبيه، فالحصار العربي لباب المندب يظهر - إذا ما تكرر بعد توقيع اتفاقيات كامب ديفيد - أن سلاما تبرمه دولة عربية واحدة مع اسرائيل، مهما كان ثقل هذه الدولة العربية، لا يكفي لتأمين حرية الملاحة الاسرائيلية في البحر الاحمر².

وعلى الرغم من أن الملاحة الاسرائيلية كانت تحميها فرنسا في جيبوتي قبل عام ١٩٦٧م، إلا أن الفرنسيين والاسرائيليين لم يتوصلوا إلى استراتيجية مشتركة في البحر الاحمر، ومن بعد الحرب العربية/الاسرائيلية في العام 1967 وما تلاها من سوء لحق بالعلاقات الفرنسية/الاسرائيلية، اصبحت اسرائيل متورطة في غار السياسة الفرنسية فأيدت الائتلاف المعارض المكون من الاشتراكيين والشيوعيين لخلع الديجوليين بعدما اعلن ديغول مسؤولية إسرائيل عن الحرب وذهبت جولدا مائير رئيسة وزراء إسرائيل إلى فرنسا في يناير 1973م لتأييد المعارضة الفرنسية للديجوليين اقتناعا منها - أي من مائير - بأن المعارضة سوف تتبع سياسة مؤيدة لاسرائيل بشأن جيبوتي، غير أن هذه المحاولات الاسرائيلية بشأن جيبوتي فشلت³.

يستفاد مما تقدم أن إسرائيل تدرك تماما أن مرورها من مضيق تيران وصولا إلى البحر الأحمر لا يغنيها شيئا إذا أحكم العرب سيطرتهم على مضيق باب المندب، لأنها في هذه الحال لن تستطيع الوصول إلى المحيط الهندي أو الخليج العربي للحصول على النفط، ومن ناحية أخرى فإنها تسعى إلى تنمية نفسها وزيادة صلاتها التجارية والاقتصادية مع دول شرق آسيا⁴.

¹ محمد عمر مدني، مرجع سابق، ص ٢٩.

² د. محمد صالح المسفر، تحليل العلاقة بين خصائص حوض البحر الأحمر والتوجهات الاستراتيجية في المنطقة، جامعة قطر، قسم الإدارة العامة، بدون ناشر أو سنة نشر، ص ٤٢٥.

³ محمد حسنين هيكل. دايان ونظرية الامن الاسرائيلي، جريدة الاهرام تاريخ 4/ 7/ 1968م، أنظر: محمد صالح المسفر، مرجع سابق، ص ٤٢٦.

⁴ محمد عمر مداني، مرجع سابق، ص ٣٠.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وتجدر الإشارة إلى إن لكل من الدول المشاطئة للمضيق السيادة الكاملة على مياه المضيق وقاعه وتحتة، ومن ثم لا يمكن لأي دولة أجنبية أن تمارس أي نشاط اقتصادي مثل الصيد أو التنقيب، أو نشاط علمي كالبحث والاستكشاف دون تصريح بالأذن من الدولة الساحلية المعنية¹.

لم يثر بشأن الملاحة عبر مضيق باب المندب، كممر طبيعي يصل بين أجزاء من أعالي البحار، خلاف حيث طبقت في شأنه قواعد العرف الدولي، وخلال حرب أكتوبر ١٩٧٣م أغلقت الدول العربية المضيق في وجه الملاحة الإسرائيلية، حيث وضعت جمهورية مصر العربية بالاتفاق مع الجمهورية العربية اليمنية وجمهورية اليمن الديمقراطية (سابقاً) قوات عربية في الجزر القريبة من المضيق، والتي تتحكم في الملاحة عبره بغية فرض حصار على إسرائيل يمنع السفن المتجهة إليها من المرور عبر المضيق. وأسس هذا المنع من الناحية القانونية على وجود حالة الحرب بين الدول العربية وإسرائيل، وأن مرور سفن الأخيرة يمثل إضراراً بأمن وسلامة الدول المضائقية، وخلال اجتماعات لجنة الاستخدامات السلمية لقاع البحار والمحيطات فيما وراء حدود الولاية الإقليمية التي شكلتها الجمعية العامة للأمم المتحدة عام ١٩٦٨م، عقدت الوفود العربية اجتماعات لتنسيق المواقف، وفيها رأت الجمهورية العربية اليمنية تطبيق معيار الإثنى عشر ميلاً بحرياً في تحديد اتساع البحر الإقليمي في منطقة المضائق، مع تأمين الملاحة البحرية عبرها في إطار قيود المرور البريء، كما نصت على ذلك اتفاقية جنيف ١٩٥٨ بشأن البحر الإقليمي والمنطقة المجاورة (م/١٦/٤). وأيدت هذا الرأي المملكة المغربية، وعلى نقيض ذلك كانت وجهة نظر كل من العراق والسعودية والكويت، حيث رأت تطبيق نظام حرية الملاحة كاملاً في المضائق التي تصل بين أجزاء من أعالي البحار، وكان أساس توجهها هذا هو الوضع في مضيق هرمز، والخوف من تحكّم إيران في المرور فيه إذا ما طبق في شأنه نظام المرور البريء، وفي ظل ما تضمنته اتفاقية ١٩٨٢م لقانون البحار من أحكام، يمكن القول إن نظام المرور عبر مضيق باب المندب يخضع لأحكام المرور العابر السابق توضيحه².

ومن جهة أخرى فإن بعض الدول وخلال المفاوضات التي سبقت عقد اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982م لم تعترف بالطابع العرفي ولا بالزامية المادة (38) خلال فترة الحرب، والعمل الجاري أو العرف المطبق الآن يقضي بأن ليس من حق الدولة المشاطئة للمضيق والداخله في حرب

¹ محمد عمر مدني، مرجع سابق، ص ٢٢.

² إبراهيم محمد العناني، مرجع سابق، ص ١٥٣.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

أن تمنع المرور العابر بشكل كامل، ولكن من حقها تطبيقه بشكل جزئي وفق ما تقتضيه مصلحتها، ونذكر كمثال مرور الغواصات، حيث تقضي قواعد المرور العابر أن من حق الغواصة أن تعبر فوق سطح الماء أو تحته، ولكن من حق الدولة المحاربة المشاطئة للمضيق أن تطلب من الغواصة العبور وهي تطفو فوق سطح الماء، وهذا وإن كان ليس من حق الدولة المشاطئة للمضيق بالاتفاقية، إلا أن لها مصلحة كبرى في معرفة جنسية الغواصة التي تمر بالمضيق، ومثل هذا الطلب للغواصة لا يؤثر على مصلحة الدولة التي تتبع لها إلا بقدر يسير، أما بالنسبة لحرية الطيران فوق المضيق فلا يحق للدولة المشاطئة والمشاركة بالحرب منع الطيران فوق المضيق للطيران المحايد، وبالتالي فإن لها حق منع المرور العابر للطائرات المعادية فقط، وفي حال مرورها فإن من حقها توجيه الصواريخ والقاذفات نحوها ورميها في حال كانت حربية، ويحق لها إنزالها والسيطرة عليها إن كانت مدنية¹.

الخاتمة:

بعد هذا العرض للأهمية الجغرافية والاستراتيجية والعسكرية لمضيق باب المندب فإننا توصلنا إلى الاستنتاجات الآتية:

- 1- إن مضيق باب المندب يدخل ضمن المضائق الدولية التي تنطبق عليها أحكام نظام المرور العابر وفق اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م.
- 2- إن الموقع الجغرافي لمضيق باب المندب يتمتع بأهمية استراتيجية وعسكرية كبيرة جداً، وذلك بالنسبة لاستراتيجيات الدول الكبرى في سبيل وصولها إلى مصالحتها في المنطقة، بحكم الخصائص الجغرافية المتميزة للمضيق، وكونه المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، ولا سيما بعد افتتاح قناة السويس.
- 3- إن الأهمية الاستراتيجية والعسكرية التي يحظى بها مضيق باب المندب كانت دافعاً قوياً للصراع التاريخي بين القوى الإقليمية والدولية في المنطقة، وذلك لتنفيذ مشاريعها وطموحاتها التوسعية.
- 4- إن للجمهورية اليمنية حق السيادة الكاملة على مياه مضيق باب المندب وقاعه وتحته، ومن ثم لا يمكن بأي دولة أجنبية أن تمارس أي نشاط اقتصادي مثل الصيد أو التنقيب، أو نشاط

¹ عامر ماجد العجمي، رنا عبود، مرجع سابق، ص ٧٩ - ٨٠.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

علمي كالبحت والاستكشاف دون تصريح بالأذن من الجمهورية اليمنية وفقاً لاتفاقية قانون البحار ١٩٨٢م.

5- إن للجمهورية اليمنية حق الحفاظ على مصالحها من أن تضار نتيجة إساءة استخدام حق المرور العابر عبر المضيق أو فوقه، إذ أن لليمن الحق في إغلاق مضيق باب المندب في حالة الحرب في وجه أي دولة معادية، ومنها إسرائيل باعتبارها عدواً للأمة العربية والإسلامية، وليست عدواً لفلسطين فحسب، وقد ظهر جلياً أثناء حرب أكتوبر ١٩٧٣م أن العرب قادرون على أحكام سيطرتهم على حوض البحر الأحمر بأكمله من خلال إغلاق مضيق باب المندب في وجه الكيان الإسرائيلي والدول الداعمة له.

التوصيات:

يوصي الباحثان، الدول العربية بأن تعد العدة لتعزيز الاتجاهات الاستراتيجية العربية في الأقطار المحيطة بالبحر الأحمر ومضيق باب المندب، ليكون المضيق تحت السيطرة العربية فعلاً وفق متطلبات المصلحة القومية العربية العليا، وأن يتم التصدي لأي اتجاهات ومخططات من شأنها أن تخدم استراتيجيات الاستعمار والرجعية، خاصة المخاطر الاستراتيجية للتوجه الإسرائيلي الذي يحتل دولة عربية مقدسة.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

قائمة المراجع والمصادر:

1. ابن منظور، لسان العرب، ج ١، دار الصادر، بيروت، ١٩٥٦م.
2. ابراهيم محمد العناني، النظام القانوني للملاحة عبر المضائق العربية، المنظومة، العدد 70، ١٩٩٢م.
3. أكرم عبد الملك الأغبري، أهمية البحر الأحمر في علاقة الجمهورية اليمنية بدول مجلس التعاون الخليجي، مجلة الثوابت، العدد ١١، الطبعة الأولى، صنعاء، ١٩٩٨م.
4. جمال معتوق، سفيان بلماذي، جيوسياسية المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة مضيق ملكا وأثره على أمن الطاقة الصيني انموذجا، جامعة البليدة 2 - قسم العلوم الاجتماعية.
5. حسين مطهر العزي، الأهمية الجيوستراتيجية لليمن ومضيق باب المندب واطماع الغزاة، صحيفة الثورة، نشر يوم ١٥ / ١٢ / ٢٠١٥م.
6. حمزة علي لقمان، تاريخ الجزر اليمنية، مطبعة يوسف، وفيليب الجميل، بيروت، ١٩٧٢م.
7. خالد أحمد الأسمر، جيو سياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي "دراسة حالة إمدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب ٢٠٠٣م - ٢٠١٨م ط ١، برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات السياسية والاقتصادية، ٢٠١٩م.
8. خديجة عرفة محمد أمين، مضيق باب المندب وتحديات أمن الطاقة، مجلة دراسات مركز البحرين للدراسات الاستراتيجية والدولية والطاقة، المجلد الخامس، العدد الأول، البحرين، ٢٠١٨م.
9. زازة لخضر، الوضع القانوني للسفن في منطقة البحر الإقليمي "دراسة في ضوء القانون الدولي للبحار"، اطروحة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الدولي العام والعلاقات الدولية، جامعة وهران، الجزائر، ٢٠١٩ - ٢٠١٠م.
10. زهرة مناصرية، حق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، جامعة قسنطينة، كلية الحقوق، ٢٠١٤م - ٢٠١٥م.
11. شهباز العقباوي، البحر الأحمر، تزايد صراع المصالح وتراجع ثقافة المنافع، مجله اراء حول الخليج، العدد (١٢٧) جده السعودية، كانون الثاني، ٢٠١٨م.
12. صالح عبد ربه، جزيرة حنيش وابعاد العدوان الاريتيري، الطبعة الأولى، دار المعرفة للطباعة والنشر، صنعاء، ١٩٩٦م.
13. عامر ماجد العجمي، رنا عبود، بحث "نظام المرور العابر في المضائق الدولية"، مجلة جامعة الشارقة للعلوم القانونية، المجلد ١٦، العدد 1، سوريا، ٢٠١٩م.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

14. عبد الزهرة شلش العتابي، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، الجامعة المستنصرية، كلية التربية الأساسية، ملحق العدد الثاني والخمسين، ٢٠٠٨م.
15. عبدالله محمد نجاد، الأهمية الاستراتيجية للجزر اليمنية في البحر الأحمر وخليج عدن، منشورات التوجيه المعنوي، صنعاء، ٢٠٠٦م.
16. عبد المنعم عبدالوهاب، وصبري فارس، الجغرافيا السياسية، بيت الحكمة، بغداد، ١٩٨٩م.
17. عبد المنعم محمد داود، مشكلات الملاحة البحرية في المضائق العربية، منشأة المعارف، الإسكندرية، ١٩٩٩م.
18. أ. د. كريم مطر الزبيدي، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، مجلة متون - المجلد: 11، العدد: 3 - جامعة بابل، العراق، ٢٠٢٠م.
19. كميلة اعراب، النظام القانوني للإقليم البحري للدولة الساحلية وفقاً لاتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ١٩٨٢م، مجلة الدراسات والبحوث القانونية، جامعة تيزي وزر، العدد الرابع، الجزائر.
20. محمد صالح المسفر، تحليل العلاقة بين خصائص حوض البحر الأحمر والتوجهات الاستراتيجية في المنطقة، جامعة قطر، قسم الإدارة العامة، بدون ناشر أو سنة نشر.
21. محمود توفيق محمود، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، دراسة في الجغرافية السياسية والجيوبولتكس، الطبعة الأولى، دار المريخ للنشر، الرياض، ١٩٨٣م.
22. محمد عمر مدني، المركز القانوني لمضيق هرمز وباب المندب وأهميتهما الاستراتيجية، مجلة الدراسات الدبلوماسية، ١٩٨٧م، العدد الرابع.
23. نورا خليل هاشم، الممرات المائية وأمن الطاقة العالمي، دراسة في الجغرافيا السياسية، بغداد، دار الكتب العالمية، ٢٠١١م.

- القوانين:

- 1- اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار الجديد عام ١٩٨٢م.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب وجزيرة سقطرة والتنافس الاقليمي

والدولي عليهم

The Strategic Importance of the Bab al-Mandab Strait and Socotra Island and the Regional and International Competition over them

م. د. علي حميد عبد الجبوري - وزارة التربية - مديرية تربية كركوك - جمهورية العراق

M. D. Ali Hameed Abd ALJabouri -

Ministry of Education / Kirkuk Education Directorate - The Republic of Iraq

ali.hameed.aljbore@gmail.com

م. م. ماجد عبد نصيف - وزارة التربية - مديرية تربية كركوك - جمهورية العراق

Majed Abd Nasef. M. M

Ministry of Education / Kirkuk Education Directorate - The Republic of Iraq

الملخص:

يعتبر مضيق باب المندب من اهم الممرات المائية في العالم، وهو بوابة البحر الاحمر الجنوبية وحلقة الوصل بين المحيط الهندي والبحر الاحمر عبر بحر العرب وبحر عمان والقرن الافريقي. وهو ايضا حلقة الوصل بين الخليج العربي والبحر الاحمر ومن ثم الى البحر المتوسط. ويبلغ طول هذا المضيق 50 ميلاً بحرياً وعرضه 19,5 ميلاً بحرياً. وبلغ اوج اهمية هذا المضيق بافتتاح قناة السويس 1869م التي زادت من اهميته الاستراتيجية. وتعد جزيرة سقطرى من اهم الجزر التي تشرف على مدخله الجنوبي ولها أهمية حيوية كبيرة، كونها تقع في اقصى شمال المحيط الهندي، وقد اعطاها هذا الموقع اهمية جيوسراتيجية، وهي السيطرة على الطريق البحري الدولي الذي يربط بين دول العالم الخارجي ودول المحيط الهندي والبحر العربي وخليج عدن، فاكسبها هذا الموقع الاشراف على طرق الملاحة بين الشرق والغرب، بالإضافة الى القوة السياسية والاقتصادية والعسكرية الذي منحها هذا الموقع، فهي صمام الامان للسواحل الجنوبية اليمنية ولسلطنة عُمان والساحل الافريقي ضد أي اعتداء خارجي، لذا كانت هذه الجزيرة محط انظار الدولة الطامعة فيها.

الكلمات المفتاحية: الأهمية الاستراتيجية- مضيق باب المندب- جزيرة سقطرة.

Abstract : The Bab al-Mandab Strait is considered one of the most important waterways in the world. It is the southern gateway to the Red Sea and the link between the Indian Ocean and the Red Sea through the Arabian Sea, the Sea of Oman and the Horn of Africa. It is also the connecting link between the Arabian Gulf and the Red Sea, and then to the Mediterranean. This strait is 50 nautical miles long and 19.5 nautical miles wide. The culmination of the importance of this strait was the opening of the Suez Canal in 1869 AD, which increased its strategic importance. Socotra Island is one of the most important islands that overlooks its southern entrance and has great vital importance, being located in the far north of the Indian Ocean. This site earned it the supervision of the navigation routes between the east and the west, in addition to the political, economic and military power that this site granted it.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:

تعد دراسة مواضيع اهمية البحار الدولية والممرات المائية الاستراتيجية من الدراسات المهمة والمتجددة في التاريخ الحديث والمعاصر. ولم يكن مضيق باب المندب ذا اهمية كبيرة قبل افتتاح قناة السويس سنة 1869م، ولم يحظ هذا المضيق قبل هذا التاريخ باهتمام الدول الكبرى المتصارعة المؤثرة بسياسة العالم انذاك. وعندما تم الانتهاء من حفر هذه القناة وافتتاحها سنة 1869م، شكل هذا الامر حدثاً كبيراً وخصوصاً لحركة النقل التجارية والملاحة الدولية من خلال الوضع الجديد لجغرافية المنطقة وجيولتيكتها، فغير حال هذا المضيق من الاهمية المحلية الى الاهمية العالمية، فأصبح مضيق باب المندب شريان مرور حيوي للتجارة العالمية. ويستمد مضيق باب المندب اهميته من خلال موقعه الاستراتيجي المتميز فهو البوابة الجنوبية للبحر الاحمر، ويقع عند التقاء قارات العالم الثلاث اسيا وأفريقيا وأوروبا، والطريق الذي يربطه بعدن ومن ثم البحر العربي فالمحيط الهندي ومنه الى المحيط الهادى، وهو من اهم الممرات المائية التي تربط بين المحيطين الهادى والهندي والبحر المتوسط كم خلال المدخل الجنوبي للبحر الاحمر عبر قناة السويس فالمحيط الاطلسي، وبسبب هذه المميزات التي تمتع بها هذا المضيق فقد وفر طريقاً تجارياً مختصراً للتجارة العالمية، لذلك شكل موقع هذا المضيق ساحة للصراعات الدولية، فهو يدخل ضمن اولويات استراتيجياتها وأطماعها الاستعمارية منذ القرن السادس عشر الى القرن العشرين. وقد جاءت هذه الدراسة بمبحثين وخاتمة، وقد ذكرنا في المبحث الاول التسمية والموقع الجغرافي لمضيق باب المندب والاهمية الاستراتيجية لها المضيق، وجاء المبحث الثاني بعنوان الصراعات الاجنبية والأطماع من اجل السيطرة على مضيق باب المندب، وذكرنا في هذا المبحث الاطماع البرتغالية والأطماع العثمانية والأطماع الهولندية والأطماع البريطانية والأطماع الفرنسية والايطالية وأطماع الولايات المتحدة الامريكية والأطماع الروسية، والأطماع الاقليمية المتمثلة بالأطماع الاسرائيلية في المنطقة خلال فترة السبعينيات من القرن العشرين، والوصول في الخاتمة لأهم الاستنتاجات التي توصلت اليها هذه الدراسة.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المبحث الاول: التسمية والموقع الجغرافي لمضيق باب المندب

المضيق في اللغة فقد ورد ان المضيق يعني ما ضاق من الامور والاماكن، فقيل مكان ضيق، مكان غير متسع اي محدود الارحاء (1).

اما في الجغرافية فالمضيق هو عبارة عن مجرى او ممر مائي يفصل بين جزأين من اليابسة، كما يصل بين مسطحين من المسطحات المائية، وعادة ما تعرف المناطق التي تضغط بها اليابسة على مياه البحر بشدة باسم المضائق (Straits)، وتعتبر المضائق عن تقلص وانكماش (Contraction) لمياه البحر المحصورة بين جزئين من اليابسة (2).

واطلق قدماء العرب على مضيق باب المندب اسم باب الدموع؛ ويرجع السبب في ذلك الى الخطورة والصعوبات التي كانت تواجه السفن خلال مرورها بالمضيق، وكانت هذه السفن تتعرض للارتطام بالصخور، ولان خطر الموت كان يحيط بهذه السفن فتفقد من عليها، فكانت عائلات هؤلاء تتدبهم عند ركوبهم البحر فسمي باب المندب (3). أما السبب في تسميته باسم مضيق باب المندب؛ لأن أهل اليمن كانوا ينزلون فيه عندما يهاجمهم الاعداء بأساطيلهم البحرية خلاله، ومن الأسماء الأخرى التي كانت تطلق عليه مدخل بحر القلزم، ومضيق الوفاء أو الولاء (4).

الموقع:

يقع مضيق باب المندب في الزاوية الجنوبية الغربية لشبه الجزيرة العربية وشرق افريقيا، وبهذا فإنه يربط بين الجزيرة العربية وافريقيا، حيث تقع الجزيرة العربية في الشمال الشرقي للمضيق، والى الجنوب الغربي من قارة افريقيا حيث يربط هذا المضيق البحر الاحمر من القسم الشمالي الغربي مع خليج عدن، والمحيط الهندي من القسم الجنوبي الشرقي. فهو حلقة الوصل بين البحر الاحمر والمحيط الهندي والخليج العربي والقرن الافريقي، ويُعتبر مضيق

(1) ابن المرزبان، أبو محمد، عبد الله بن جعفر بن محمد بن دستويه (ت: 347هـ/958م)، تصحيح الفصيح وشرحه، تحقيق: د. محمد بدوي المختون، المجلس الأعلى للشئون الإسلامية القاهرة، 1998م، ص132.

(2) العتابي، عبد الزهرة شلش، الجغرافية السياسية لمضيق باب المندب، مجلة كلية التربية الاساسية الجامعة المستنصرية، العدد الثاني والخمسون، 2008، ص205.

(3) نوار، جليل هاشم، الممرات المائية وامن الطاقة العالمي دراسة في الجغرافية، دار الكتب العلمية، 2011، ص110.

(4) مركز هردو للتعبير الرقمي، باب المندب خطر الحرب الاقليمية وحق مصر في الدفاع عن مصالحها الإستراتيجية، القاهرة، 2015، ص7.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

باب المندب البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، فهو يربط البحر الأحمر بخليج عدن ومنه إلى بحر العرب ومنه إلى المحيط الهندي، ومن المحيط الهندي إلى شرق وجنوب شرق آسيا ومن ثم إلى المحيط الهادئ⁽¹⁾.

وقد وصف ابن خلدون موقع باب المندب بقوله المضيق الواقع في النهاية الجنوبية للبحر الأحمر⁽²⁾.

أهمية مضيق باب المندب الاستراتيجي:

يستمد باب المندب أهميته الاستراتيجية باعتباره المنفذ الوحيد الذي يتحكم بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر⁽³⁾، وكونه حلقة الوصل بين البحر الأحمر والمحيط الهندي عبر بحر العرب والقرن الأفريقي وبحر عمان، أيضاً هو يربط البحر الأحمر بالخليج العربي، ومنه إلى البحر الأبيض المتوسط، ويربط جنوب غرب آسيا مع شرق أفريقيا وصولاً إلى أوروبا عن طريق خليج عدن، وهو يقع في منتصف الطريق بين السويس وبومباي⁽⁴⁾، ويبلغ طول المضيق 50 ميلاً وعرضه 19,5 ميلاً بما في ذلك جزيرة بريم، هذه الجزيرة التي تفصل المضيق إلى قناتين غير متساويتين، صغرى وكبرى، الصغرى تسمى قناة اسكندر وتقع بين ساحل الجزيرة وساحل اليمن ويبلغ طولها 3 أميال وعمقها 16 قامة بحرية، والقناة الكبرى تقع بين الساحل الغربي لجزيرة بريم والشواطئ الأفريقية طولها 10 أميال وعمقها 100 قامة بحرية⁽⁵⁾، وتكمن أهمية هذا المضيق الذي يعد ثاني أهم مضيق في العالم بعد قناة السويس؛ كونه يربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط.

(1) الموعد، حميد سعيد، أمن الممرات المائية العربية، منشورات اتحاد كتاب العرب، 1999، ص17.
(2) ابن خلدون، أبو زيد عبد الرحمن بن محمد (ت: 808هـ/1405م)، ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، تحقيق: خليل شحادة، دار الفكر، بيروت، 1988م، 7/718.
(3) الديد، صفوت صادق، الجغرافيا السياسية للبحر الأحمر، مجلة الدراسات السياسية والاقتصادية، كلية السياسية والاقتصاد جامعة السويس، العدد الرابع، 2022، 214.
(4) القصاب، عبد الوهاب عبد الستار، المحيط الهندي وتأثيره في السياسات الدولية والاقليمية، بغداد، بيت الحكمة، 2000، ص64.
(5) الموعد، أمن الممرات المائية العربية، ص17.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية



خريطة رقم (1) توضح الموقع الاستراتيجي لمضيق باب المندب

المبحث الثاني: الصراعات الاجنبية والأطماع من اجل السيطرة على مضيق باب المندب

أولاً: الاطماع البرتغالية في مضيق باب المندب

تبرز اهمية باب المندب تبعاً لموقعه الاستراتيجي الفريد من نوعه وهو المدخل الجنوبي للبحر الاحمر، الذي يربط البحار والخلجان ببعضها البعض، ونظراً لسيطرته على حركة المرور فيه مما جعله محط انظار الدول الاوربية الكبرى الطامعة من اجل السيطرة عليه والتحكم به من خلال السيطرة على الطرق التجارية البحرية في العالم.

وما ان سقطت الدولة الاسلامية في الاندلس (1492م) بدأت المحاولات الاستعمارية الاولى من اجل السيطرة على البحار الشرقية، فكان البرتغاليين هم اول الدول الاوربية التي اتجهت انظارها صوب الشرق ما بين سنة (1495م - 1521م)، وبعد وصولها الهند بعد اكتشافهم رأس الرجاء الصالح؛ سعت من اجل السيطرة على البحر الاحمر وخصوصاً الجزء الجنوبي منه وهو مضيق باب المندب، وفي سنة وصولهم البحر الاحمر بدءوا يسيطرون على اجزاء مهمة منه بالرغم من وجود الطاهريين في اليمن والمماليك في مصر، الا ان هاتين

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الدولتين لا تمتلكان اسطولاً بحرياً يمكنهم مواجهة هذا الغزو⁽¹⁾. فقد ارسل الملك يوحنا الثاني قائده العسكري كوفهام على رأس حملة عسكرية وصلت الى مصر ومن ثم البحر الاحمر وباب المندب وعبر الى القرن الافريقي⁽²⁾. مهدت هذه الحملة الطريق امام المستكشف البرتغالي فاسكو دي كاما الذي اكتشف رأس الرجاء الصالح في سنة 1497م⁽³⁾، فقد بدأ فاسكو دي كاما رحلته من ميناء دسطينوا في لشبونة 1497م بعدد من السفن بلغ عددها من 4-5 سفن، وبعد ان دار حول رأس الرجاء الصالح ومن خلال مروره بالموانئ الواقعة على ساحل الشرق الافريقي وصل فاسكو دي كاما بمساعدة الملاح العربي احمد بن ماجد ومرافقته الى مدينة كاليكوت الهندية على ساحل ملبار في سنة 1498م⁽⁴⁾. وفي هذه السنة وصل فاسكو دي كاما الى السواحل الجنوبية من الجزيرة العربية، فقام بالاستيلاء على احد السفن التجارية وأمر بإغراقها بمن فيها من الركاب.

وكان من اهم نتائج استكشافات فاسكو دي كاما هو ظهور ما يعرف بالثورات التجارية في اوربا، وبروز اهمية البرتغال على الساحة السياسية الاوربية، وأصبح ملوكها يلقبون بـ (اسياد الفتوحات والملاحة والتجارة في الهند والحبشة وبلاد العرب وفارس)⁽⁵⁾، وفي سنة 1502م قام فاسكو دي كاما برحلته الثانية⁽⁶⁾، بأمر من ملك البرتغال، وان الذي حفز هذا الملك على الاستمرار في ارسال حملات اخرى لا تقتصر على كشف المجهول فحسب وانما السيطرة المصحوبة بوحشية كبيرة⁽⁷⁾، كذلك من اجل منع اي سفينة عربية من دخول البحر الاحمر فقام بتكليف احد قادته بإقامة على رأس خمس سفن حربية عند مدخل البحر الاحمر والسيطرة

(1) العتاي، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، ص208.

(2) الزبيدي، كريم مطر حمزة، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية، جامعة مولاي الطاهر سعيدة، مجلة متون، المجلد 11، العدد 3، 2020، ص154.

(3) الموعد، امن الممرات المائية، ص38.

(4) الخادم، حسام، ابن ماجد دوره في اكتشاف طريق الهند البحري ومظاهر التفكير العلمي في كتاباته، مجلة الوثيقة، مركز الوثائق التاريخية، البحرين، العدد 12، 1988، ص33.

(5) داود، محمود علي، العلاقات البرتغالية مع الخليج العربي 1507-1650، مجلة كلية الاداب، جامعة بغداد، العدد 2، 1960، ص234.

(6) مذكرات دوارتي بربروسا 1518م، وجون هيو فان لينختون 1598م، ومقالة تشارلز بوكسر في المنافسة الانجلو برتغالية في الخليج 1615-1635م، الموسوعة البرتغالية تاريخ البرتغاليين في الخليج العربي، ترجمة عيسى امين مؤسسة الايام للصحافة والطباعة والنشر والتوزيع، المنامة البحرين، 1996، ص10.

(7) باوزير، خالد سالم، سيطرة البرتغاليين على موانئ عمان والبحرين، مجلة جامعة القران الكريم والعلوم الاسلامية، العدد 19، 2009، ص333.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

على هذا الطريق الحيوي ومن ثم السيطرة على التجارة عبره، وفي سنة 1503م قام هذا القائد بإغراق سبعة سفن عربية، بعد ان استولى عليها فقام بقتل بعض ركابها وأسر البعض الآخر ولم يقف عند هذا الحد بل قام بمحاصرة الشواطئ العربية الجنوبية ومنع السفن العربية المتجه للتجارة مع الهند، ثم ارسل ملك البرتغال في سنة 1506م اسطولاً جديداً الى الشرق لتعزيز القوات البرتغالية في السواحل الهندية، وكان من ضمن قادة الاسطول الفونسو بوكيرك الذي كلف بسد منافذ التجارة التي يستخدمها المسلمون في البحر الاحمر والخليج العربي ثم قاموا بالسيطرة على جزر استراتيجية متحكمة بمضيق باب المندب منها جزيرة سقطرة، التي احتلت في سنة 1507م من قبل البرتغاليين فقاموا بتحصينها، واتخاذها قلعة وقاعدة بحرية لقطع الطرق وضرب السفن التجارية العربية المتجهة الى خليج عدن، وبذلك فقد ضيقوا الخناق على مدخل البحر الاحمر⁽¹⁾، وكان الاحتلال البرتغالي لجزيرة سقطرى بداية لدخول البرتغالي لمنطقة الخليج العربي، وتطبيقاً عملياً للخطة الموضوعة لاحتلال سقطرة ومن ثم الاتجاه نحو الساحل الحضرمي مثل ميناء الشحر الذي حاول البرتغاليين احتلاله⁽²⁾ الا انهم فشلوا في ذلك بسبب مقاومة اهل الشحر لتلك القوات الغازية⁽³⁾، وكانت الخطة التي وضعها الفونسو بوكيرك تهدف الى القضاء على الوجود الاسلامي في البحار الشرقية وكسر احتكار العرب التجاري لها وإغلاق المنافذ التي تمر عبرها هذه التجارة وخصوصا البحر الاحمر والخليج العربي، كذلك الاستيلاء على اهم المراكز الرئيسية في الخليج العربي وتعزيز الوجود البرتغالي في الاراضي العربية وعدن وعلى مياه سواحل الجزيرة العربية والبحرين وغيرها⁽⁴⁾، وكان اكبر مكسب حققه البرتغاليين هو انتصارهم على المماليك بقيادة لورنز الميدا في معركة (ديوا) في الثامن من اشباط سنة 1509م، فاحقق هذا الانتصار للبرتغاليين التحكم بشكل كبير في مضيق باب المندب، وعلى جميع الطرق البحرية في البحر الاحمر⁽⁵⁾.

(1) مركز هردو، باب المندب خطر الحرب الاقليمية، ص9.

(2) الصاعدي، ام الخير عبدالله، سيطرة البرتغاليين على سواحل عمان والبحرين في القرن السادس عشر، مجلة كيرالا، جامعة كيرالا، العدد18، 2021، 216.

(3) ناومكين، فيتالي، سقطرى جزيرة الاساطير، ترجمة خيري جعفر الضامن، ابو ظبي، دار الكتب الوطنية، 2015، ص169.

(4) الحمداني، طارق نافع حميد، دور عرب عمان في اقصاء البرتغاليين عن الخليج العربي خلال النصف الاول من القرن السابع عشر، مجلة معهد البحوث والدراسات العربية، المنطقة العربية للتربية والثقافة والعلوم معهد البحوث والدراسات العربية، العدد 13، 1984، ص270.

(5) الزبيدي، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، ص 155.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وفي 24 اذار سنة 1513م حاول البرتغاليون السيطرة على مضيق باب المندب من خلال سيطرتهم على عدن، الا ان محاولتهم منيت بالفشل، وعلى الرغم من ذلك انهم استطاعوا المرور الى مضيق باب المندب وسيطروا على اهم الجزر التي تتحكم في مضيق باب المندب وهي جزيرة بريم (ميون)، فأطلق عليها القائد البرتغالي الفونسو (اسم جزيرة الصليب فيرا)، ثم وصلوا الى جزيرة كمران هي الاخرى تعد من اهم الجزر في المضيق الا انهم غادروا هذه الجزيرة فيما بعد (1).

ضعفت سيطرة البرتغاليين بعد فشلهم في السيطرة على عدن، وقد اتخذ المماليك مقرأ لهم في سنة 1515م ثم فشلت محاولتهم الاخرى لاختضاع المماليك في سنة 1517م. وفي سنة 1530م عقد البرتغاليون معاهدة مع حاكم عدن يعترف بموجبها بالسيادة على عدن وبالمقابل يعترف البرتغال لسكان عدن بالملاحة في المنطقة، وبدأ النفوذ البرتغالي بالتراجع خصوصاً بعد الانتصار الذي حققه السلطان احمد بن ابراهيم على البرتغاليين في الساحل الارتييري سنة 1542م (2)، ثم بدأ نفوذ البرتغال يتقلص وضعف مركزها عندما اصبحت البرتغال جزءاً من اسبانيا من سنة 1580م الى 1640م، ثم ضعفت اكثر خصوصاً بعد تحالف شاه ايران مع الابطريطانيين، ثم اندثر وجودهم نهائياً في البحر الاحمر والخليج العربي بعد المعركة التي دارت بين البرتغاليين من جهة وبين البريطانيين والإيرانيين من جهة اخرى في سنة 1642م (3).

ثانياً: الاطماع العثمانية في مضيق باب المندب

ينقسم الوجود العثماني في منطقة باب المندب الى فترتين الاولى 1517م-1635م، فبعد معركة مرج دابق عام 1517م ورث العثمانيون الدولة المملوكية، وحملوا لواء الحرب ضد البرتغاليين، فوقع على عاتق السلطان سليمان القانوني التصدي للوجود البرتغالي في البحر الاحمر، ورأى العثمانيون ان سيطرتهم على اليمن ستحقق اهدافهم في الوقوف بوجه البرتغاليين

(1) اباطة، فاروق عثمان، عدن والسياسة البريطانية في البحر الاحمر 1839-1918، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1987م، ص41.

(2) مركز هردو، باب المندب خطر الحرب الاقليمية، ص10.

(3) الموعد، امن الممرات المائية العربية، ص39.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

(1)، نظراً لموقعها المتميز في غرب الجزيرة العربية، بالإضافة الى اشرافها على مضيق باب المندب يجعلها بكل قوة ان تدافع عن الحدود الجنوبية للدولة العثمانية ايضا سيطرتهم على البحر الاحمر والخليج العربي (2)، وبهذا استطاع العثمانيون من السيطرة على عدن في الثامن من اب سنة 1538م نتيجة ضعف البرتغاليين بشكل عام، وبهذا بسط العثمانيون نفوذهم على مضيق باب المندب ومنعوا مرور السفن البرتغالية، وقبل ان ينقضي النصف الاول من القرن السادس عشر حتى استطاع العثمانيون من طرد البرتغاليين من البحر الاحمر والسيطرة على موانئ مهمة في الساحل الافريقي، وبهذا فقد جعل العثمانيون البحر الاحمر منطقة نفوذ عثماني (3)، ولكن بسبب تدهور الاوضاع السياسية داخل الامبراطورية العثمانية اضطرتهم للانسحاب من اليمن ومن باب المندب سنة 1635م.

اما الفترة الثانية فتمتد من 1840م- 1918م، فقد عاد العثمانيون من الجديد لبسط نفوذهم على باب المندب في سنة 1849م، وبعد افتتاح قناة السويس في سنة 1869م، ازدادت اهمية البحر الاحمر لهم، ثم قاموا في سنة 1872م بالسيطرة على اجزاء من اليمن، الى سنة 1918م، عندما اضطر العثمانيون للانسحاب من البحر الاحمر وبشكل نهائي (4).

ثالثاً: الاطماع الهولندية في مضيق باب المندب

شهدت الفترة الثانية التي سيطر فيها العثمانيون على البحر الاحمر ظهور قوة اوربية استعمارية منافسة منهم الهولنديين، وظهرت اطماع هؤلاء في السيطرة على مضيق باب المندب بسياسة جديدة، فبدءوا بالتجارة اولاً ثم استخدموا القوة الحربية لحماية مصالحهم التجارية، وقاموا بتأسيس شركات احتكارية في منطقة المحيط الهندي وبهذا تم تأسيس شركة الهند الهولندية في سنة 1594م، ثم حصلت على تنازلات من الحكومات لها عن حق اعلان الحرب (5).

وفي سنة 1614م ارسلت الشركة الهولندية اسطول بحريا الى البحر الاحمر بقيادة بيتريدين بروك من اجل الحصول على معلومات تمكنها من القيام بعدة أنشطة تجارية في عدن،

(1) اباطة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الاحمر 1839- 1918، ص41.

(2) العتاي، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، ص208.

(3) الزبيدي، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، ص 155.

(4) مركز هردو، باب المندب خطر الحرب الاقليمية، ص10.

(5) الموعد، امن الممرات المائية العربية، ص39.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الا ان الحاكم العثماني لم يسمح لهم بذلك، ثم اتجهوا الى ميناء المخا في سنة 1620م فمنعهم حاكمها من الاقامة هناك، الا انهم استطاعوا من اقامة علاقات تجارية مع السواحل المطلية على البحر الاحمر، واستمرت هذه العلاقات الى سنة 1763م عندما خرج الهولنديين من البحر الاحمر⁽¹⁾. ومع حلول هزيمة العثمانيون في الحرب العالمية الاولى امام الحلفاء وامام الضغوط البريطانية والفرنسية يتخلى العثمانيون عن المناطق التابعة لهم في اسيا وافريقيا باتفاقية فيرساي 1919م، وعلى اثرها وجدت بريطانيا وفرنسا الفرصة سانحة لتقاسم السلطة في السواحل ومضيق باب المندب.

رابعاً: الاطماع البريطانية في مضيق باب المندب

مما لا شك فيه ان بريطانيا هي صاحبة اليد العليا في القوة البحرية بين الدول الاوربية ولا ينافسها احد في ذلك، وبدأ التوجه البريطاني نحو الشرق بعد تأسيس شركة الهند الشرقية البريطانية في سنة 1600م، وبدأت تطلعات بريطانيا بشكل كبير نحو البحر الاحمر ومضيق باب المندب من اجل السيطرة وإخضاعهم لنفوذها تبعاً لأهميتها الكبيرة لموقعهم الاستراتيجي الفريد من نوعه؛ فالمندب هو باب الشرق ويأتي بعد قناة السويس من حيث الاهمية، وتقل اهمية البحر الاحمر اذا ما حوصر هذا المضيق او منع العبور من خلاله⁽²⁾. اتبع البريطانيون سياسة الهولنديين وهي اقامة وكالات تجارية اولا ومن ثم استخدام القوة من اجل حمايتها، فقد منحت الملكة اليزابيث لشركة الهند الشرقية البريطانية في سنة 1600م بالسماح لها بإقامة مشروعات تجارية في البحر الاحمر وعدن، وبعد ثلاث حملات فاشلة تمكن القائد البريطاني وليم كلينج اقامة مركز للنشاط التجاري في مدينة ادھر اليمنية في سنة 1612م⁽³⁾، وفي سنة 1618م انشأت ابريطانية وكالة للإشراف على مصالحها التجارية في البحر الاحمر، وقامت شركة الهند الشرقية البريطانية في سنة 1777م وما بعدها بارسال عدة رحلات استكشافية لشواطئ البحر الاحمر، ثم شهد هذا النشاط تزايداً بعد حملة نابليون على مصر سنة 1797م، ولاتساع نفوذ بريطانيا باليمن قامت باحتلال جزيرة بريم (ميون) في مدخل البحر

(1) الموعد، امن الممرات المائية العربية، ص40.

(2) مركز هردو، باب المندب خطر الحرب الاقليمية، ص11.

(3) الموعد، امن الممرات المائية العربية، ص41.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الاحمر في سنة 1799م، حتى تهيمن على الملاحة في باب المندب من جهة وحتى تحمي مصالحها الاستراتيجية في الهند من جهة ثانية، ثم انسحبت منها بعد فترة الى عدن لاسباب منها: لعدم ملائمة مناخها وضحالة مياهها⁽¹⁾. ثم اتجهت انظار البريطانيين نحو جزيرة سقطرة فاحتلتها في سنة 1834م بوصفها جزء من سياسته الاستعمارية الرامية للاستيلاء على الجزر اليمنية، وكان سبب احتلال هذه الجزيرة باعتبارها اكبر الجزر اليمنية واهم جزيرة في المحيط الهندي، كذلك تمتعها بموقع استراتيجي مميز، اذ يحيط بها من الجهة الغربية خمس جزر صغيرة هي (عبد الكوري، سمحة، درسة، فرعون صايل، وكراويل)⁽²⁾، وإشراف هذه الجزيرة على الممر الملاحي المار من امام سواحل اليمن المطل على المحيط الهندي والخليج العربي واستراليا والشرق الاقصى لآسيا، فضلاً عن اشرافها على الممر الملاحي المار من امام رأس جورد فوري على ساحل الصومال في شرق افريقيا جنوباً وخليج عدن والبحر الاحمر شمالاً، كذلك تعد نقطة اسناد قوية لظهير باب المندب من الناحية الجنوبية⁽³⁾.

ثم عادت بريطانيا تفكر من جديد باحتلال جزيرة بريم مرة ثانية خصوصاً بعد ان ارسل العقيد كوجلان من عدن رسالة الى الحكومة البريطانية في سنة 1856م مفادها: (اذا ما تم شق قناة السويس فان احتلال جزيرة بريم (ميون) سوف يزيد الثقل البريطاني في تلك المنطقة)⁽⁴⁾، كما اشار ايضا الى التوجه الفرنسي في البحر الاحمر وهم يطمعون بالاستيلاء على الجزيرة، فقامت بريطانيا باحتلال الجزيرة في سنة 1857م بعد ادراكها بالاهمية الاستراتيجية وتحكمها بالملاحة الدولية⁽⁵⁾. ويتبين ان احتلال بريطانيا لجزر البحر الاحمر جزيرة بريم وسقطرة وكمران في سنة 1911م هدفه السيطرة على المدخل الجنوبي للبحر الاحمر وهو

(1) عباس، شهاب محسن، الجزر اليمنية، مركز عبادي للدراسات والنشر، 1996، ص70.

(2) الخفاف، عبد علي حسن، استراتيجيات القوى الاقليمية والدولية تجاه جزيرة سقطرة، كلية الاداب جامعة الكوفة، ص60.

(3) اباطة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الاحمر 1839-1918م، ص132.

(4) الاسمر، خالد احمد، جيوسياسة المضائق البحرية واثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسة الاقتصادية، برلين المانيا، 2019، ص107.

(5) السيد، عاطف، البحر الاحمر والعالم المعاصر، دراسة تاريخية سياسية واستراتيجية، مصر، 1983، ص30.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

مضيق باب المندب (1). وفي سنة 1876م عقدت بريطانيا اتفاقية مع سلطان سقطرة يتعهد بموجبها الاخير بعدم البيع او التنازل لأي دولة اخرى غير بريطانيا (2).

اما بخصوص ميناء عدن فإن حاكم الهند روبرت غرانت قد كتب رسالة الى مدير شركة الهند الشرقية وضح فيها اهمية هذا الميناء بقوله: (اهمية ميناء عدن لبريطانيا لا تقدر بثمن، إذ يمكن استخدامه مخزن ومحطة لتموين السفن التجارية طوال فصول السنة باعتباره مركز التقاء السفن، وقاعدة عسكرية قوية يمكن ان تحمي البحر الاحمر. فهناك امتان كبيرتان تتأمران علينا وتودان القضاء على جبروتنا في الشرق، اولهما روسيا وهي قادمة لنا من بلاد فارس والأخرى فرنسا وهي اتية من مصر، وحتى نقف في وجه هذه التهديدات يتحتم علينا ان نقيم مراكز دفاعية متقدمة خلف حدودنا الدولية)) (3). وعلى هذا الاساس قامت بريطانيا باحتلال عدن والسيطرة عليها في التاسع عشر من كانون الثاني سنة 1839م، ومع مرور الوقت اخذت بريطانيا بالسيطرة على باقي المدن المجاورة لعدن، وحتى عام سنة 1937م سيطرت بريطانيا على المحميات الشرقية مع وأصبحت تحت السيطرة البريطانية (4).

ثم بلغ الصراع الذروة بعد فتح قناة السويس في سنة 1869م، فتنافس كل من بريطانيا وفرنسا وإيطاليا من اجل فرض السيطرة على البحر الاحمر ومضيق باب المندب، حتى عقدت معاهدة في سنة 1908م بين الدول الثلاث لتحديد مصالحهما هناك، ومن اجل توسيع الاستراتيجية البريطانية في البحر الاحمر ومضيق باب المندب قامت الاخيرة باحتلال مصر 1882م، ثم احتلت زيلع وبربرة في سنة 1884م، وإخلاء السواحل الافريقية المطلة على خليج عدن والمحيط الهندي من مضيق باب المندب الى رأس حافون، وقاموا بتأسيس مستعمرة الصومال البريطاني (5).

(1) المكصوصي، شيماء طالب عبدالله، السياسة البريطانية تجاه دول البحر الاحمر 1939-1956م، اطروحة دكتوراه، كلية التربية، ابن رشد، جامعة بغداد، 2002، ص3.

(2) الخفاف، استراتيجيات القوى الاقليمية والدولية تجاه جزيرة سقطرة، ص65.

(3) كارل براون، السياسة الدولية والشرق الاوسط، قواعد قديمة لعبة خطر، ترجمة عبد الهادي حسين، بغداد، 1987، ص124.

(4) الزبيدي، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، ص159.

(5) العتاي، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، ص209.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ومع نهاية القرن التاسع عشر ومطلع القرن العشرين أصبحت بريطانيا صاحبة النفوذ في البحر الأحمر ومضيق باب المندب خصوصاً بعد احتلالها لعدن سنة 1839م ومصر سنة 1882م وزيلع وبربرة سنة 1884م، واحتلال السودان 1899م⁽¹⁾.
ومع اندلاع الحرب العالمية الأولى ازدادت أهمية عدن الاستراتيجية فأصبحت قاعدة جوية لمراقبة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر من أي تدخل أوروبي، وبهذا استمر الوجود والهيمنة البريطانية على طرق المرور في مضيق باب المندب من خلال عدن وجزيرة بريم إلى وقت الانسحاب البريطاني في سنة 1967م⁽²⁾. شهدت اليمن خلال هذه الفترة مقاومة عنيفة للاحتلال البريطاني استمرت ما يقارب أكثر من 127 سنة امتدت من سنة 1839م إلى سنة 1967م.

خامساً: الإطماع الفرنسية في مضيق باب المندب

لم تكن فرنسا بعيدة عن هذه الأحداث، بل كان حالها حال هذه الدول الأوروبية الطامعة في البحر الأحمر ومضيق باب المندب، وبدأت بالاتجاه نحو البحر الأحمر منذ سنة 1709م عندما قامت بعثة فرنسية بقيادة (دي ميرفيل) فوصلت هذه البعثة إلى عدن في 3 شباط سنة 1709م وتمكنت من عقد معاهدة مع حاكم منطقة (مخا) اليمنية القريبة من مضيق باب المندب⁽³⁾، وجاء في هذه المعاهدة السماح لهم بالمتاجرة في الميناء اليمني في النهار والانسحاب في الليل، والسماح لهم برفع علمهم فوق وكالتهم، وتحديد الضرائب على البضائع المباعة بنسبة 3%، والسماح لهم بمزاولة طقوسهم الدينية اثنا تواجدهم في اليمن.
شجعت هذه النتائج على إرسال بعثة أخرى فارسلوا بعثة في سنة 1711م إلى البحر واستطاعت هذه البعثة الوصول إلى نقطة أبعد، فوصلت إلى جزيرة بريم، ومن ثم احتلال هذه

(1) محمد، أمال إبراهيم، الصراع الدولي حول البحر الأحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر، مركز الدراسات والبحوث اليمني، صنعاء، 1993، ص208.

(2) حسن، إبراهيم محمد، البحر الأحمر خلال الحرب العالمية الأولى 1914-1918، الدراسات والبحوث الإنسانية والاجتماعية، القاهرة، 1998م، ص208.

(3) الزبيدي، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، ص 159.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الجزيرة في سنة 1738م، ثم طمعوا بجزيرة سقطرة في سنة 1747م الا ان الرفض البريطاني حال دون ذلك (1).

وتظهر اهمية البحر الاحمر الاستراتيجية بالنسبة للمصالح الفرنسية من خلال ما ادلى به القنصل الفرنسي (مالجون) في القاهرة في حزيران 1795م قال: (انه اذا اصبح الفرنسيين سادة البحر الاحمر فإنهم يستطيعون ان يهددوا المصالح البريطانية وان يطردوهم من الهند))، فمن خلال طريق قناة السويس وخلال مدة قصيرة يمكن ارسال اعداد من القوات الفرنسية الى الهند بأقل عدد ممكن من البواخر ولا يحتاج وصول الجنود سوى شهرين، اما الوقت الذي يحتاجه طريق رأس الرجاء الصالح مدة ستة اشهر، ويمكن ان تكون نسبة الخسائر للجنود الفرنسيين 10%، بينما تكون الخسائر عبر رأس الرجاء الصالح 10%، ومدة وصول الجنود الى الهند لا يستغرق اكثر من 45 يوم فقط (2).

ارسلت فرنسا عدة بعثات ما بين سنة 1838-1841م، وقد اكدت هذه البعثات ان سبب تمكن بريطانيا في البحر الاحمر هو سيطرتهم على عدن، فقرر الفرنسيين التحرك اتجاه عدن، فقدمت فرنسا في سنة 1858م طلب الى الاستانة لشراء جزيرة سقطرة الا انها جوبهت بالرفض القاطع، وفي سنة 1859م قرر الامبراطور الفرنسي نابليون الثالث ان تقوم فرنسا بنشاط توسعي في الشاطئ الافريقي للبحر الاحمر لاسيما الحبشى والصومال، فحصلت فرنسا على امتياز لاستغلال ميناء ابوك في جيبوتي مقابل باب المندب، وقد استولت فرنسا على ميناء جيبوتي في سنة 1882م، كما وقعت اتفاقية مع سلطان تاجورة في سنة 1884م حصلت فرنسا بموجبها على امتياز باستغلال جزء كبير من الساحل الارثيري على البحر الاحمر (3).

وبهذا فقد قامت فرنسا بترسيخ اقدامها على الساحل الافريقي بالقرب من مضيق باب المندب من خلال احتلالها ميناء أبوك وتاجورا وجيبوتي، فاستخدمها الفرنسيون منطقة امداد لسفنهم المارة عبر مضيق باب المندب (4)، وقد استمر التنافس البريطاني الفرنسي في الساحل الافريقي الغربي للبحر الاحمر الى سنة 1888م، عندما اتفق الطرفين على اقتسام الساحل

(1) اباطة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الاحمر 1839-1918، ص71.

(2) اباطة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الاحمر 1839-1918م، ص323.

(3) الموعد، امن الممرات المائية العربية، ص43.

(4) العتاي، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، 209.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الصومالي فتركت بريطانيا جيبوتي لفرنسا، واستمر الوجود الفرنسي في جيبوتي الى سنة 1977م، وقد نالت جيبوتي استقلالها في 27 حزيران 1977م⁽¹⁾.

سادساً: الاطماع الإيطالية في مضيق باب المندب

كانت إيطاليا هي الدولة الأخرى التي لم تخفي اطماعها وتسعى في الحصول على موطن قدم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر (مضيق باب المندب)، لاسيما في الساحل الغربي المتمثل بالجانب الأفريقي من المضيق، فبدأ الإيطاليون نشاطهم في منطقة باب المندب سنة 1861م، عندما تقدمت شخصيات في الحكومة الإيطالية بمشروع لاحتلال الشاطئ الأفريقي للبحر الأحمر لمنافسة البريطانيين والفرنسيين⁽²⁾، وفي نيسان سنة 1871م اقامت إيطاليا أول مستعمرة لها في المنطقة في ميناء عصب الى الغرب من باب المندب، بعد ان وصل لها المبشر سابيتو والاميرال اكترون فقاما بالاتصال مع الزعماء المحليين وأغروهم بالمال الوفير لبيع الاراضي في ساحل خليج عصب، وتم اول اتفاق مع شيخ قبيلة (اد علي) في الخامس عشر من تشرين الثاني سنة 1869م السلطان حسن بن احمد والسلطان ابراهيم بن احمد، وتم بموجب هذا الاتفاق شراء منطقة على ساحل البحر الأحمر الغربي⁽³⁾، كذلك نجح الإيطاليون من الحصول على جزيرة (ام البقر ورأس الرمل ومجموعة الجزر المسماة دراماكيا) عن طرق شركة روباتينو، وتم رفع العلم الإيطالي في الثالث عشر من اذار 1870م⁽⁴⁾، الا ان الإيطاليون لم يكتفوا بالحصول على هذه الاراضي بل طمعوا ايضاً بالمناطق القريبة من مضيق باب المندب لتعزيز نفوذهم، فطلبوا من الجانب البريطاني في سنة 1871م السماح لهم بشراء جزيرة سقطرة الا ان طلبهم قد تم رفضه⁽⁵⁾.

ثم بدأ الإيطاليون بتسيخ اقدمهم في الساحل الأفريقي لمضيق باب المندب، فقامت الحكومة الإيطالية في الخامس من حزيران سنة 1882م بشراء ميناء عصب من شركة

(1) الزبيدي، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، ص 166.

(2) المشايخي، علي خضير عباس، السياسة البريطانية في البحر الأحمر 1798-1882، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الاداب، جامعة بغداد، 1997م، ص 261.

(3) الاسعد، رشيد جبر، اضواء على القضية الارتيرية، دار النذير للطباعة والنشر، بغداد، 1969، ص 27.

(4) الجمل، شوقي، الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الأحمر، القاهرة، 1958، ص 106.

(5) اباطة، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر 1839-1918م، ص 414.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

روباتينو وتنازلهم عنها، وبهذا تم تحويلها الى اول مستعمرة ايطالية على الساحل الافريقي المطل على البحر الاحمر المقابل لمضيق باب المندب (1).

لم يكن ميناء عصب هي اخر ما تطلع له الايطاليون بل امتدت اطماعهم الى ميناء (مصوع) المتميز بموقعه باعتباره منفذاً طبيعياً لكل الاقاليم الشمالية في الحبشة على البحر الاحمر، فتقدمت السفينتين الحربيتين (جور تاردو) و (امريجوفوتشي) بالتحرك لاحتلال ميناء مصوع في الخامس من شباط 1885م (2)، ثم توغلت القوات الايطالية في الاراضي واستولت على (زولا) وتقدمت اكثر حتى وصلت جنوب شرق (سواكن) وبهذا التمدد اصبحت المناطق الجنوبية الايطالية متاخمة للممتلكات الفرنسية في اوبوك ومقابلة لباب المندب (3)، وفي سنة 1890م استطاعت القوات الايطالية ان تسيطر على الساحل الارتريري (4).

وبعد ان اعتلى الفاشيين سدة الحكم في الربع الاول من القرن العشرين ايطاليا بزعامه بنيتو موسوليني سنة 1922م دعا الاخير الى اعادة امجاد الامبراطورية الرومانية وإعادة بناء ايطاليا كدولة عظمة في العالم، فكان اول هدف استراتيجي للتوجه الايطالي الجديد هو الجزء الجنوبي للبحر الاحمر (مضيق باب المندب)، فأرسلت الحكومة الايطالية السناتور غاسبريني الى صنعاء لتوثيق العلاقات بين الجانبين، فنجح غاسبريني في عقد اتفاقية مع الامام يحيى في سنة 1926، حصلت بموجبها الحكومة الايطالية على امتيازات سياسية وتجارية كبيرة (5). الا ان هذا التقارب لم يرضي الحكومة البريطانية التي تدهورت علاقتها مع اليمن، فعقدت بريطانيا معاهدة مع الحكومة اليمنية في سنة 1934م اعادت هذه المعاهدة العلاقة بين الجانبين، وعلى اثر هذه المعاهدة عقدت ايطاليا معاهدة مع الجانب اليمني في سنة 1935م، ثم قامت ايطاليا باجتياح الحبشة في نفس السنة من اجل تعزيز نفوذها في الساحل الافريقي المقابل لمضيق باب المندب، وبقي الوجود الايطالي في هذه السواحل الى سنة 1943م بعد

(1) سبي، عثمان صالح، الصراع في البحر الاحمر عبر التاريخ، بيروت، د.ت، ص71.

(2) الالوسي، زينب نايف احمد، النفوذ الايطالي في القرن الافريقي 1936-1941، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية البنات جامعة بغداد، 2002، ص12.

(3) الجمل، شوقي، الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الاحمر، ص512.

(4) الموعد، امن الممرات المائية العربية، ص43.

(5) الزبيدي، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، ص168.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

خسارتها في الحرب العالمية الثانية⁽¹⁾، وقامت إيطاليا أيضاً باحتلال أثيوبيا في سنة 1941م
(2).

سابعاً: اطماع الولايات المتحدة الأمريكية في مضيق باب المندب

تعود بدايات الوجود الأمريكي في منطقة مضيق باب المندب والجزر اليمنية الى
نهايات القرن الثامن عشر لاسيما في الجاني الشرقي من اليمن، الا ان هذا الوجود اقتصر
على العمل التجاري للحصول على شحنات البن. ثم اصبحت الولايات المتحدة الأمريكية في
القرن العشرين في مصاف الدول العظيمة، وبدأ طموحها كغيرها من الدول للتوسع وفرض
هيمنتها في البحر الاحمر ومنطقة مضيق باب المندب وخصوصاً عندما دخلت طرفاً في
الحرب العالمية الاولى، وظهرت استراتيجية الولايات المتحدة الأمريكية بخصوص الاستثمارات
النفطية في المنطقة باعتبارها جزر استراتيجية ممتدة بين شرق البحر المتوسط وغرب المحيط
الهندي حتى الخليج العربي، ويمثل البحر الاحمر اقصر طرق النقل التجارية والعسكرية⁽³⁾.

واتجهت انظار الولايات المتحدة الأمريكية صوب اثيوبيا المكان المناسب للهيمنة
الأمريكية، بحكم موقعها المطل على مضيق باب المندب، وبدأت أمريكا بدعم اثيوبيا ضد
ارتيريا، فحصلت الولايات المتحدة الأمريكية في سنة 1953م على انشاء قاعدة عسكرية في
ارتيريا قاعدة (كاغيتو) اكبر قاعدة أمريكية التي مكنت أمريكا من خلالها تعزيز موقعها ومراقبة
المحيط الهندي، ومقابل استخدام هذه القاعدة من قبل القوات الأمريكية فإنهم يقدمون مساعدات
اقتصادية وعسكرية لاثيوبيا⁽⁴⁾.

كان سبب التوجه الأمريكي نحو اثيوبيا لأسباب عديدة منها: انه اذا ما قطعت
المساعدات الأمريكية عن اثيوبيا فسوف يؤدي هذا الامر الى استقلال ارتيريا وانضمامها الى
جامعة الدول العربية وبالنتيجة فإن الجانب العربي هو الذي يتحكم بمضيق باب المندب وسوف

(1) الشتيوي، واد خضير حسين و الامارة ابراهيم فنجان، التنافس البريطاني الايطالي على اليمن حتى الحرب العالمية الثانية،
مجلة الخليج العربي، المجلد الخامس والثلاثون، العدد 3،4، جامعة البصرة، 2007، 23.

(2) العتايي، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، ص 209.

(3) الخفاف، استراتيجيات القوى الاقليمية والدولية تجاه جزيرة سقطرى، ص 67.

(4) عبيد، منى حسن، العلاقات الأمريكية الاثيوبية 1974-2001، مجلة كلية التربية للبنات، مجلد 24، جامعة بغداد، 2013،
ص 467.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

يؤدي الى منع وصول الكيان الصهيوني الى المحيط الهندي، كذلك بسبب الوجود السوفيتي في الصومال يفرض على الولايات المتحدة الامريكية ان تقدم مساعدات لاثيوبيا من اجل مقاومة الوجود السوفيتي في المنطقة (1).

اما بخصوص العلاقات الامريكية السوفيتية فقد زادت حالت التنافس بين الدولتين بعد الحرب العالمية الثانية فكل طرف يسعى للحصول على اكبر مكسب هناك، وكانت استراتيجية الدولتين تقوم على الاقتراب المباشر والغير مباشر من المضائق والجزر المهمة وخصوصاً جزيرة سقطرة المتحكمة في الملاحة عبر البحر الاحمر، ثم الحصول فيها على قواعد عسكرية وتسهيلات بحرية لخدمة نفوذها السياسي والاقتصادي، وتعزيز مصالحها الاستراتيجية في الجزيرة (2)، وهكذا قامت استراتيجية الولايات المتحدة الامريكية الى منع انتشار اي دولة هناك حتى وان كانت اقليمية لتوفير سلامة الملاحة في البحر الاحمر وجزيرة سقطرة، وبهذا فقد حاولت جاهدة، بأن تعزز الوجود الاسرائيلي ومنع روسيا من الوصول الى البحر الاحمر من اجل الهيمنة والانفراد بالسلطة (3). وتكمن اهمية هذه الجزيرة بالنسبة للولايات المتحدة الامريكية بانها ذات موقع استراتيجي مهم (4) في الاستراتيجية الدولية وهي مضاهية لاهمية باب المندب؛ لانها احد الممرات التي توصل بين المصالح التجارية والعسكرية بين اوربا واسيا والمحيط الهندي وان مسألة حماية الملاحة الامريكية والوصول الى الاسواق الاقليمية هي من الاولويات الامريكية طالما بقيت الولايات المتحدة الامريكية دولة بحرية وتجارية (5).

ثامناً: الاطماع الروسية في اليمن ومضيق باب المندب

تعود العلاقات الروسية اليمنية الى زمن الاتحاد السوفيتي، الذي حاول التقرب من اليمن وتحسين العلاقات معه لأسباب معروفة خصوصاً في الحرب الباردة، لذلك سعى الاتحاد

(1) عبيد، العلاقات الامريكية الاثيوبية 1974-2001، ص 468.

(2) محمد، محمود توفيق، البحر الاحمر في الاستراتيجية الدولية، مجلة السياسة الدولية، العدد، 57، 1979، ص 40

(3) حسين، عبد الرزاق، التوجه العسكري للكيان الصهيوني نحو البحر الاحمر، بغداد، 1987، ص 78.

(4) الربيعي، سعد عبيد جوده، بعض خصائص واحوال سكان سقطرة اليمنية، مجلة كلية التربية، الجامعة المستنصرية، العدد السادس، 2005، ص 633.

(5) ظلال، جواد كاظم، الاهمية الاستراتيجية لجزيرة سقطرة / اليمن (دراسة في الجغرافية السياسية)، اطروحة دكتوراه، جامعة الكوفة، 2012، ص 137.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

السوفيتي للحد من التواجد الأمريكي في الشرق الاوسط وتقاسم النفوذ معه⁽¹⁾. وكانت اليمن اعتمادها شبه كلي على التسليح الروسي، وبعد انهيار الاتحاد السوفيتي عاشت روسيا بعزلة سياسية⁽²⁾. وبسبب الازمات الاقتصادية الروسية لم تعطي روسيا اهتمام كافيا لمنطقة الشرق الاوسط، وبهذا فقد خسرت روسيا عدد كبير من حلفائها ومصالحها هناك، ثم بدأت الاستراتيجية الروسية منبثقة من خلال توجهها السياسي الخارجي ما بعد 2001م حيث جعلت الشرق الاوسط من اولوياتها المتقدمة للأولويات الاقليمية الروسية، وعلى رأس هذه الاولويات هو اليمن ذات الموقع الاستراتيجي على الجناح الجنوبي من شبه الجزيرة العربية بالقرب من ممرات النقل البحري في الخليج الفارسي والمحيط الهندي والبحر الاحمر⁽³⁾، وقد صرح امين المجلس الامن القومي الروسي نيكولاي باتروشييف ان لليمن موقع جغرافي متميز ولها حق الوصول الى البحر الاحمر وخليج عدن والسيطرة على مضيق باب المندب، اذ يمر خلال هذا المضيق ما يقارب 21000 سفينة سنويا وهو اكثر الممرات ازدحاماً، ويربط نيكولاي بين مصالح بلاده والحرص على دور الشريك في النظام الاقتصادي العالمي من خلال اليمن، وقال: (بمحاذاة السواحل اليمنية هناك الطرق الرئيسية لنقل الامدادات النفطية لذا فإن السيطرة على اليمن تسمح بالهيمنة على التجارة والطرق العسكرية في المحيط الهندي))، ولم تبرز اهمية مضيق باب المندي حتى فتح قناة السويس سنة 1869م، فجعل مضيق باب المندب طريقاً رئيسياً للتجارة بين اوربا واسيا، ويكاد ان يكون الطريق الوحيد بين روسيا والدول المطلة على البحر الاسود الى غرب افريقيا وشرق وجنوب شرق اسيا⁽⁴⁾، بالإضافة الى وجود جزيرة سقطرة التي كان للاتحاد السوفيتي حضور عسكري فيها خلال الحرب الباردة، ثم عادت الاطماع الروسية لهذه الجزيرة وتحديداً في سنة 2009م عندما دخل الروس في مفاوضات مع الجانب اليمني من اجل انشاء قاعدة بحرية في جزيرة سقطرة، وفي كانون الثاني 2010م عقد اجتماع بين الجنرال ديفد بترايوس قائد القيادة المركزية الامريكية والرئيس اليمني علي عبدالله صالح، واعقب هذا الاجتماع بأسبوع اصدر بيان من قبل البحرية الروسية ان روسيا لم تتنازل عن اهدافها في امتلاك قواعد لسفنها في جزيرة سقطرة⁽⁵⁾. يتضح مما تقدم ان التدخلات الروسية

(1) حبيب فارس عبدالله و ماجد مطر عبدالكريم، استراتيجية الولايات المتحدة الامريكية في البحر الاحمر، مجلة كلية التربية للبنات، المجلد 20، العدد 2، 2009، ص 491.

(2) شحيل، احمد حسين، العوامل المؤثرة في العلاقات الروسية اليمنية بعد عام 2011، مجلة العلوم السياسية، ص 298.

(3) مقلد، اسماعيل صبري، الاستراتيجية والسياسة الدولية، مؤسسة الابحاث العربية، بيروت، 1985، ص 289.

(4) القصلي، عبد سيف، اليمن الأهمية الإستراتيجية والأطماع الدولية والإقليمية، 2010 / 7/14، الرابط:

<http://www.nashwannews.com/news.php?action=view&id=-6333>

(5) سقطرة وصراع الكبار روسيا وامريكا، وكالة المصير للانباء، 2015 / 11/3، على الرابط:

<http://www.almseernews.com/2015/11/03>

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

هدفها تحقيق توازن القوى في المحيط الهندي وتأمين حركة السفن الروسية عبر مضيق باب المندب.

تاسعاً: الاطماع الاسرائيلية في مضيق باب المندب

أدركت القوى الاقليمية الغير عربية في وقت مبكراً الاهمية الاستراتيجية للبحر الاحمر ومضيق باب المندب، والدور الذي يقوم به هذا المضيق ايام الحرب والسلام، فاتجهت هذه القوى الى البحث عن مراكز لها على سواحل المظلة على مضيق باب المندب، او الجزر التي تقع بالقرب منه. فقامت اسرائيل باحتلال بلدة ام الرشاش في سنة 1947م في الاردن وبنيت عليها ميناء ايلات الحالي⁽¹⁾، وبهذا كانت اسرائيل في مقدمة الدول الغير عربية التي سعت جاهدة في الحصول على مكان لها في البحر الاحمر ومضيق باب المندب. وقد ذكر وزير الخارجية الاسرائيلي أبا ايبان قال: (ان موطن قدم لاسرائيل على البحر الاحمر يعوضها عن الحصار الاقليمي المفروض عليها، وعن طريق ربط الشرقية والغربية عبر قطاع ضيق من الارض يمكن اسرائيل ان تصبح الجسر الذي تعبره تجارة الشعوب في القارات جميعها وبذلك يمكن تحرير شعوب اسيا وافريقيا من الاعتماد على قناة السويس))⁽²⁾.

وقد قال كانستون قائد البحرية الاسرائيلية الاسبق في سنة 1954م: (نحن نملك اسطولاً بحرياً ضخماً يعمل في كافة موانئ العالم، ولهذا علينا ان نعد العدة في المستقبل كي نستطيع اساطيلنا البحرية والحربية ان تحطم الحصار العربي المفروض علينا وان نفرض الحصار بدورنا على الدول العربية عن طريق تحويل البحر الاحمر الى بحيرة يهودية))⁽³⁾.

اما بخصوص العلاقات مع ارتيريا فقد بدأت هذه المساعي بالاتفاق مع ارتيريا لاستئجار اربخيل جزر دهلك، وأنشأت اول قاعدة عسكرية لها خارج حدودها في هذه الجزر⁽⁴⁾، كذلك قامت اسرائيل بتطوير علاقتها مع اثيوبيا بعد حرب تشرين سنة 1973م، وكان سبب قيام العلاقات الاسرائيلية مع ارتيريا واثيوبيا هو مخاوف اسرائيل من قيام دولة عربية بالقرب من مضيق باب المندب، لذلك سعت اسرائيل وبكل الطرق من اجل ابعاد ارتيريا من

(1) العتايي، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، ص 209.

(2) الموعد، امن الممرات المائية العربية، ص 44.

(3) الموعد، امن الممرات المائية العربية، ص 45.

(4) الاسمر، جيوسياسية المضائق البحرية، ص 136.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

محيطها العربي، وتحقيق الهدف الصهيوني في مد كيانه الى الجزء الجنوبي من البحر الاحمر، وتوثيق العلاقات مع ارتيريا حتى وصلت الى مرحلة عقد تحالف ثلاثي يضم كل من اسرائيل وارتيريا واثيوبيا، لتحقيق اهدافها المستقبلية في البحر الاحمر وحوض النيل والقرن الافريقي (1).

وبعد استقلال ارتيريا سنة 1991م وتخلصها من الاحتلال الاثيوبي، قامت الحكومة الارتيرية بتقوية علاقتها مع اسرائيل. وفي نهاية سنة 1992م ورد في صحيفة (الواشنطن بوست) الامريكية بان التعاون الاسرائيلي الارتيري لن يقتصر على المجال الزراعي فقط وانما يشمل المجال العسكري ايضا (2).

ثم بدأت بوادر الخطر على الملاحة الاسرائيلية من ناحية باب المندب، عندما تعرضت ناقلة بترول لهجوم وكانت ترفع علم ارتيريا في الحادي عشر من حزيران سنة 1971م (3)، ولمواجهة هذا الخطر قام رئيس اركان الحرب الاسرائيلي حاييم بارليف بزيارة اثيوبيا للتباحث معها حول مواجهة هذا الخطر وتأمين مدخل البحر الاحمر للبلدين، وتقوم اسرائيل بتقديم الدعم العسكري للبحرية الاثيوبية مقابل ان تسمح اثيوبيا للضباط ولجنود البحرية الاسرائيلية عند المدخل الجنوبي للبحر الاحمر (4). الا ان اثيوبيا نفت هذه المباحثات والاتفاقية التي كشفت فيما بعد وقد اغضبت هذه المباحثات الجانب العربي، وعلى رأسه حكومة مصر بدعم جامعة الدول العربية، وتحرك الجميع لمواجهة هذا الخطر في جنوب البحر الاحمر (5).

(1) جلو، اياد كاظم هادي، التغلغل الاسرائيلي في ارتيريا بعد الاستقلال، جامعة الكوفة، كلية القانون، ص207.

(2) جلو، التغلغل الاسرائيلي في ارتيريا، ص208.

(3) رضا، عادل، محاولة لفهم الثورة اليمنية، المكتب المصري الحديث، القاهرة، 1974، ص371.

(4) رضوان، يحيى عبد غالب، السياسة الصهيونية اتجاه البحر الاحمر ومضيق باب المندب، رسالة ماجستير غير منشورة كلية الاداب جامعة بغداد، 2003، ص139.

(5) الشاذلي، امل، الاطماع الاسرائيلية في القرن الأفريقي مجلة السياسة الدولية، العدد 54، القاهرة تشرين الثاني، 1978، ص53.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الاستنتاجات:

- 1- كان لمضيق باب المندب أهمية استراتيجية كبيرة فهو يتحكم بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر، وبرزت هذه الأهمية خصوصاً بعد افتتاح قناة السويس، فأخذت الدول الكبرى بالتنافس من أجل الحصول على موطئ قدم في المنطقة.
- 2- يعد مضيق باب المندب من أهم الممرات المائية في العالم؛ بسبب موقعه الاستراتيجي، فهو البوابة الجنوبية للبحر الأحمر وهو همزة الوصل بين البحر الأحمر والمحيط الهندي عبر بحر العرب، والقرن الأفريقي وبحر عمان، وهو أيضاً حلقة الوصل بين البحر الأحمر والخليج العربي ومنه إلى البحر المتوسط.
- 3- كان لمضيق باب المندب دور كبير في ربط شعوب البلدان المطلة على البحر الأحمر، وقد تم بواسطة مضيق باب المندب وعبر البحر الأحمر الاتصال بالعالم الخارجي، فقام سكان البحر الأحمر بدور الوسيط التجاري والحضاري بين مختلف شعوب العالم.
- 4- استمدت جزيرة سقطرة أهمية موقعها الاستراتيجي من التراكم الجيوبوليتيكي الذي يشكل الخصائص الموقع الفلكي والموقع بالنسبة للبحار والمحيطات وتبرز هذه القيمة بسيطرة الجزيرة على الممر الدولي البحري، فكان موقعها الجزري المفتوح بين البحر العربي وخليج عدن والمحيط الهندي، وهي تسيطر على منابع النفط الخليجي وتسيطر على المضائق البحرية والتجارة العالمية وهي أكبر الجزر البحرية في الوطن العربي.
- 5- اغرى موقع اليمن الاستراتيجي جميع الدول الاوربية، فكان لهذه الدول اطماع بالبحر الأحمر ومضيق باب المندب وعدن وكل اراضي اليمن.
- 6- انطلق الاهتمام الاوربي لجزيرة سقطرة من ادراكهم لموقعها الجغرافي الاستراتيجي، ومما زاد من أهمية هذه الجزيرة تفوقها على الجزر اليمنية بمساحتها وعدد سكانها، بالإضافة إلى الأهمية الحيوية لحركة الملاحة والتجارة الدولية في البحر العربي والمحيط الهندي.
- 7- كانت اسرائيل المؤثر الاقليمي الاكبر في منطقة مضيق باب المندب والبحر الأحمر، واستخدمت كل الطرق من أجل تعزيز نفوذها هناك.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

قائمة المصادر والمراجع

1. اباطة, فاروق عثمان, عدن والسياسة البريطانية في البحر الاحمر 1839-1918, الهيئة المصرية العامة للكتاب, 1987م.
2. الاسعد, رشيد جبر, اضواء على القضية الارتيرية, دار النذير للطباعة والنشر, بغداد, 1969م.
3. الاسمر, خالد احمد, جيوسياسة المضائق البحرية واثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسة الاقتصادية, برلين المانيا, 2019م.
4. الالوسي, زينب نايف احمد, النفوذ الايطالي في القرن الافريقي 1936-1941, رسالة ماجستير غير منشورة, كلية البنات جامعة بغداد, 2002م.
5. باوزير, خالد سالم, سيطرة البرتغاليين على موانئ عمان والبحرين, مجلة جامعة القران الكريم والعلوم الاسلامية, العدد 19, 2009م.
6. جلو, اياد كاظم هادي, التغلغل الاسرائيلي في ارتيريا بعد الاستقلال, جامعة الكوفة, كلية القانون, 2012م.
7. الجمل, شوقي, الوثائق التاريخية لسياسة مصر في البحر الاحمر, القاهرة, 1958م.
8. حبيب فارس عبدالله و ماجد مطر عبدالكريم, استراتيجية الولايات المتحدة الامريكية في البحر 9- الاحمر, مجلة كلية التربية للبنات, بغداد, المجلد 20, العدد 2, 2009م.
9. حسن, ابراهيم محمد, البحر الاحمر خلال الحرب العالمية الاولى 1914-1918, الدراسات والبحوث الانسانية والاجتماعية, القاهرة, 1998م.
10. حسين, عبد الرزاق, التوجه العسكري للكيان الصهيوني نحو البحر الاحمر, بغداد, 1987م.
11. الحمداني, طارق نافع حميد, دور عرب عمان في اقضاء البرتغاليين عن الخليج العربي خلال النصف الاول من القرن السابع عشر, مجلة معهد البحوث والدراسات العربية, المنطقة العربية للتربية والثقافة والعلوم معهد البحوث والدراسات العربية, العدد 13, 1984م.
12. الخادم, حسام, ابن ماجد دوره في اكتشاف طريق الهند البحري ومظاهر التفكير العلمي في كتاباته, مجلة الوثيقة, مركز الوثائق التاريخية, البحرين, العدد 12, 1988م.
13. الخفاف, عبد علي حسن, استراتيجيات القوى الاقليمية والدولية تجاه جزيرة سقطرة, كلية الاداب جامعة الكوفة, 2012م.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

14. ابن خلدون، ابو زيد عبد الرحمن بن محمد (ت: 808هـ/1405م)، ديوان المبتدأ والخبر في تاريخ العرب والبربر ومن عاصرهم من ذوي الشأن الأكبر، تحقيق: خليل شحادة، دار الفكر، بيروت، 1988م.
15. داود، محمود علي، العلاقات البرتغالية مع الخليج العربي 1507-1650، مجلة كلية الاداب، جامعة بغداد، العدد 2، 1960م.
16. الديب، صفوت صادق، الجغرافيا السياسية للبحر الاحمر، مجلة الدراسات السياسية والاقتصادية، كلية السياسية والاقتصاد جامعة السويس، العدد الرابع، 2022م.
17. الربيعي، سعد عبيد جوده، بعض خصائص واحوال سكان سقطرة اليمنية، مجلة كلية التربية، الجامعة المستنصرية، العدد السادس، 2005م.
18. رضا، عادل، محاولة لفهم الثورة اليمنية، المكتب المصري الحديث، القاهرة، 1974م.
19. رضوان، يحيى عبد غالب، السياسة الصهيونية اتجاه البحر الاحمر ومضيق باب المندب، رسالة ماجستير غير منشورة كلية الاداب جامعة بغداد، 2003م.
20. الزبيدي، كريم مطر حمزة، مضيق باب المندب في الصراعات الدولية، كلية العلوم الاجتماعية والانسانية، جامعة مولاي الطاهر سعيدة، مجلة متون، المجلد 11، العدد 3، 2020م.
21. سبي، عثمان صالح، الصراع في البحر الاحمر عبر التاريخ، بيروت، د. ت.
22. سقطرة وصراع الكبار روسيا وامريكا، وكالة المصير للانباء، 2015 / 11/3، على الرابط: <http://www.almseernews.com/2015/11/03>
23. السيد، عاطف، البحر الاحمر والعالم المعاصر، دراسة تاريخية سياسية واستراتيجية، مصر، 1983م.
24. الشاذلي، امل، الاطماع الاسرائيلية في القرن الأفريقي مجلة السياسة الدولية، العدد 54، القاهرة تشرين الثاني، 1978م.
25. الشتيوي، وداد خضير حسين و الامارة ابراهيم فنجان، التنافس البريطاني الايطالي على اليمن حتى الحرب العالمية الثانية، مجلة الخليج العربي، المجلد الخامس والثلاثون، العدد 3، 4، جامعة البصرة، 2007م.
26. شحيل، احمد حسين، العوامل المؤثرة في العلاقات الروسية اليمنية بعد عام 2011، مجلة العلوم السياسية.
27. الصاعدي، ام الخير عبدالله، سيطرة البرتغاليين على سواحل عمان والبحرين في القرن السادس عشر، مجلة كيرالا، جامعة كيرالا، العدد 18، 2021م.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

28. ظلال , جواد كاظم, الاهمية الاستراتيجية لجزيرة سقطرة / اليمن (دراسة في الجغرافية السياسية), اطروحة دكتوراه, جامعة الكوفة, 2012م.
29. عباس, شهاب محسن, الجزر اليمنية, مركز عبادي للدراسات والنشر, 1996م.
30. عبيد, منى حسن, العلاقات الامريكية الاثيوبية 1974 - 2001, مجلة كلية التربية للبنات, مجلد 24, جامعة بغداد, 2013م.
31. العتابي, عبد الزهرة شلش, الجغرافية السياسية لمضيق باب المندب, مجلة كلية التربية الاساسية الجامعة المستنصرية, العدد الثاني والخمسون, 2008م.
32. القصاب, عبد الوهاب عبد الستار, المحيط الهندي وتأثيره في السياسات الدولية والاقليمية, بغداد, بيت الحكمة, 2000م.
33. القصلي, عبد سيف, اليمن الأهمية الإستراتيجية والأطماع الدولية والإقليمية, 2010 / 7/14, الرابط: <http://www.nashwannews.com/news.php?action=view&id=:6333>
34. كارل براون, السياسة الدولية والشرق الاوسط, قواعد قديمة لعبة خطر, ترجمة عبد الهادي حسين , بغداد, 1987م.
35. محمد, امال ابراهيم, الصراع الدولي حول البحر الاحمر في النصف الثاني من القرن التاسع عشر, مركز الدراسات والبحوث اليمني, صنعاء, 1993م.
36. محمد, محمود توفيق, البحر الاحمر في الاستراتيجية الدولية, مجلة السياسة الدولية, العدد, 57, 1979م.
37. مذكرات دوارتي بربروسا 1518م, وجون هيو فان لينختون 1598م, ومقالة تشارلز بوكسر في المنافسة الانجلو برتغالية في الخليج 1615-1635م, الموسوعة البرتغالية تاريخ البرتغاليين في الخليج العربي, ترجمة عيسى امين مؤسسة الايام للصحافة والطباعة والنشر والتوزيع , المنامة البحرين, 1996م.
38. ابن المرزبان, عبد الله بن جعفر بن محمد بن درستويه (ت: 347هـ/958م), تصحيح الفصيح وشرحه, تحقيق: محمد بدوي المختون, المجلس الأعلى للشئون الإسلامية القاهرة, 1998م.
39. مركز هردو للتعبير الرقمي, باب المندب خطر الحرب الاقليمية وحق مصر في الدفاع عن مصالحها الإستراتيجية, , القاهرة, 2015, ص7. 41- المشايخي, علي خضير عباس, السياسة البريطانية في البحر الاحمر 1798-1882, اطروحة دكتوراه غير منشورة, كلية الاداب, جامعة بغداد, 1997م.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

40. مقلد, اسماعيل صبري, الاستراتيجية والسياسة الدولية, مؤسسة الابحاث العربية, بيروت, 1985م.
41. المكصوصي, شيماء طالب عبدالله, السياسة البريطانية تجاه دول البحر الاحمر 1939-1956م, اطروحة دكتوراه, كلية التربية, ابن رشد, جامعة بغداد, 2002م.
42. الموعد, حميد سعيد, أمن الممرات المائية العربية, منشورات اتحاد كتاب العرب, 1999م.
43. ناومكين, فيتالي, سقطرى جزيرة الاساطير, ترجمة خيرى جعفر الضامن, ابو ظبي, دار الكتب الوطنية, 2015م.
44. نوار, جليل هاشم, الممرات المائية وامن الطاقة العالمي دراسة في الجغرافية, دار الكتب العلمية, 2011م.

الأهمية الإستراتيجية والعسكرية لجزيرة سقطرى

The strategic and military importance of Socotra Island

محمد عبدالعزيز علي الشعري: كلية القانون جامعة إب، اليمن
أحمد علي سفيان محمد: كلية القانون جامعة إب، اليمن

الملخص:

يهدف هذا البحث إلى معرفة الأهمية الإستراتيجية والعسكرية لجزيرة سقطرى اليمنية، واستخدام الباحثان المنهج الوصفي التحليلي للدراسات والمصادر العلمية التي تناولت مجال البحث، والوصول لاستقراء الأهمية الإستراتيجية والعسكرية للجزيرة، وتحديد الأهمية الإستراتيجية والعسكرية لجزيرة سقطرى وآثار تلك الأهمية على المستوى الداخلي والإقليمي والدولي، وتوصل الباحثان لعدد من الاستنتاجات من أهمها: تعد جزيرة سقطرى أكبر جزيرة في الوطن العربي من حيث المساحة البالغة (٣٥٦٠) كيلو متر مربع، تعد جزيرة سقطرى حلقة وصل لأهم الممرات المائية في البحر الأحمر والبحر العربي والمحيط الهندي وخليج عدن، تشرف جزيرة سقطرى على مناطق القرن الإفريقي وطرق التجارة العالمية، تحتل جزيرة سقطرى اهتمام وأطماع الدول الكبرى المتنافسة للسيطرة عليها، وتتنافسها لإنشاء قواعد عسكرية فيها تمكنها من السيطرة والتحكم على حركة الملاحة البحرية والتجارة العالميتين، كما توصل الباحثان إلى عدد من التوصيات. الكلمات المفتاحية: جزيرة سقطرى- الممرات المائية - الإستراتيجية.

Abstract: This research aims to clarify the strategic and military importance of Socotra, Yemen, which is the largest island in the Arab world with an area of (3560) square kilometers. The Arab Sea, the Indian Ocean, and the Gulf of Aden, and for its supervision of the areas of the Horn of Africa and global trade routes, and given that it became the subject of the interests and ambitions of the major countries and was competed to try to establish a military base in it and control and control the movement of maritime navigation and global trade, and in this research we will talk about the strategic and military importance of Socotra Island The effects of that importance at the internal, regional and international levels, and the possibility of a regional conflict over the island and international intervention in exploiting waterways and concluded the research with a number of results and some and recommendations.

Keywords: Al -Jazeera - Socotra - Water Corridors -The strategy.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:-

تُعد جزيرة سقطرى إحدى أهم وأكبر الجزر في اليمن والوطن العربي إذ تبلغ مساحتها (3594) كم²، وتقع في موقع جغرافي متميز بين البحر العربي وخليج عدن والمحيط الهندي وتشرف على مناطق القرن الإفريقي وعلى طرق التجارة العالمية وطرق نقل البترول، وبحسب موقعها فإنها تتمتع بأهمية استراتيجية عسكرية اقتصادية جعلتها محل إهتمام وأطماع الدول الكبرى، ونظراً لموقعها الجغرافي المتميز فقد تم إستخدامها في الحرب العالمية الثانية كقاعدة عسكرية، ولتمركزها وقربها من الساحل الآسيوي وخليج عدن وباب المندب فإن معظم الدول الكبرى لا زالت حتى اليوم تحاول السيطرة عليها، إذ انه بالسيطرة على جزيرة سقطرى سيكون من السهل السيطرة على مياه خليج عدن والسيطرة على مضيق باب المندب ومن ثم السيطرة على حركة الملاحة البحرية،

وتتلخص مشكلة البحث بمحاولة الإجابة على تساؤل رئيس، يتمثل بالآتي: ما الأهمية الإستراتيجية والعسكرية لجزيرة سقطرى وما أثارها على المستوى الإقليمي والدولي؟

أهداف البحث:

تتمثل أهداف هذا البحث في ما يأتي:-

- تحديد الأهمية الإستراتيجية للجزيرة
 - تحديد الأهمية العسكرية للجزيرة
 - التعرف على آثار تلك الأهمية
 - الوصول إلى نتائج وتوصيات مهمة في بيان أهمية الجزيرة.
- وفي هذا البحث يتم تناول الأهمية الإستراتيجية في المبحث الأول ثم التحدث عن الأهمية العسكرية في المبحث الثاني ويختتم هذا البحث بالاستنتاجات والتوصيات.

المبحث الأول :- الأهمية الإستراتيجية للجزيرة :-

يُعد الموقع الجغرافي لجزيرة سقطرى موقعاً ذو أهمية إستراتيجية كبيرة؛ لما له من دوراً رئيساً في سياسية الدولة وبناء قوتها الذاتية، فالأحداث الدولية الذي تقع على مقربة من الموقع الجغرافي للدولة أو على

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

حدودها تؤثر بصورة كبيرة في تحديد موقعها السياسي من الأحداث الدولية وسياساتها الداخلية والخارجية (رياض، ١٩٧٤م، ص ١١٨)

وبالنظر الى موقع جزيرة سقطرى بالنسبة للعالم تجد ان موقع الجزيرة بالنسبة للوطن العربي والعالم موقع في غاية الأهمية ويفضل الموقع اصح للجزيرة مكانة مهمة في العالم من الناحية السياسية والناحية العسكرية، وموقع الجزيرة المتوسط بين طرق الملاحة البحرية الدولية وأشرفها على طرق نقل التجارة العالمية والنفط وإمكان إنشاء قاعدة عسكرية فيها فقد تعرضت الجزيرة للغزو الأوروبي في القرن السادس عشر وحتى اليوم وهي محل أطماع الدول، ويتضح أن الجزيرة لما لها من أهمية استراتيجية كبيرة فهي مفتاح السيطرة على البحار المجاورة لها،

وقد جاء في نظرية بيسابكمان ان سقطرى تقع ضمن الإطار الأرضي (Rim Land) ذي الأهمية الإستراتيجية الذي يشكل هلالاً يحيط بالقلب السوفيتي الذي أعطاهم العالم ماكندر أهميتها وتتأ به منذ ١٩٠٤م (القصاب وآخرون، ب. ت، ص ١٥٠-١٥٢)

وبحسب نظرية القوة الجوية مفتاح البقاء لسفرسكي تقع جزيرة سقطرى ضمن منطقة المصير (Area of Decision)، وهي أهم المناطق من الناحية الإستراتيجية التي تعني السيطرة عليها السيطرة على الأجزاء الأخرى من العالم، ومما يزيد الأهمية الإستراتيجية لهذه الجزيرة أنها تتبع عدد من الجزر الصغيرة المجاورة لها وهي :-

- ١- جزيرة عبدالكوري الذي تبعد عن الجزيرة (٦٨) كم ومساحتها ٩٥ كم
 - ٢- جزيرة سمحة الذي تبعد عن جزيرة سقطرى ٤٥ كم ومساحتها ١٨ كم
 - ٣- جزيرة درسة والذي تبعد عن جزيرة سقطرى ٥٠ كم ومساحتها ٨ كم
 - ٤- جزيرة كراويل فرعون وصيال والذي تبعد عن جزيرة سقطرى ١٨ كم
- ولاتصال الجزيرة بالبحر الأحمر والبحر العربي والمحيط الهندي أصبحت ملتقى التجارة بين كلاً من قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا.

وتبرز هذه الأهمية للجزيرة في حالة السلم والحرب على حد سواء ففي حالة السلم يبرز دورها في التحكم بالتجارة البحرية، كما تبرز تلك الأهمية في حالة الحرب من خلال استخدامها كحصون دفاعية لصد

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

هجمات العدو، وقد سبق وان تم استخدامها من قبل قوات الدفاع اليمنية والمصرية لغلق باب المندب أمام القوات العسكرية في حرب ١٩٦٧م،

ومما سبق يتضح أن الأهمية الإستراتيجية تتعلق بجملة من العوامل الإستراتيجية على المستوى الوطني (الداخلي) وعلى المستوى الإقليمي وعلى المستوى الدولي يمكن عرضها على النحو الآتي:- (جواد كاظم طلال، ٢٠١٢م، ص ٢٧)

1 - العوامل الاستراتيجية على المستوى الوطني (الداخلي) :-

أ :- عامل موقع الجزيرة :-

ان موقع الجزيرة أهم العوامل الإستراتيجية فمن خلاله تشرف الجزيرة على غرب آسيا وشرق أفريقيا وتتصل باهم الممرات المائية البحرية خليج عدن والبحر الأحمر والمحيط الهندي والبحر العربي، وتسيطر على حركة الملاحة البحرية والتجارة العالمية وهذا الموقع جعل لها كل هذه السيادة والاهمية الإستراتيجية.

ب :- العامل الأمني :-

من خلال جزيرة سقطرى تستطيع اليمن تامين امنها الوطني وحمائته وتكوين قوة بحرية متطورة إلا ان عدم الاهتمام بها جعل منها نقطة ضعف تحاول الدول غزوها من حين لآخر.

ج :- العامل الإقتصادي :-

جاءت القيمة الاقتصادية لجزيرة سقطرى لأنه تمتلك ساحلاً طوله ٣٠٠ كم ويقع في الساحل أهم المدن التجارية، ولجزيرة سقطرى دور بارز في التنمية الاقتصادية من خلال الصيد والزراعة واللبن والبخور والمعادن وغيرها.

د :- عامل الانتماء والإستقرار :-

جزيرة سقطرى جزء لا يتجزأ من الجمهورية اليمنية ولا يجوز التنازل عنها او على إي جزء منها وفقاً لمبدأ السيادة والإستقلال، وتزول عنها العزل الجغرافية من خلال إهتمام الدولة والمحافظة على سلامة أراضيها وحماية نظامها السياسي ويعد واستقرارها وسلامة اراضيها العامل الأساسي الذي يحفظ لليمن سيادتها على جزرها وموارد مياهها الأخرى.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ويمكن القول بأن العوامل الإستراتيجية على المستوى الداخلي لجزيرة سقطرى يمكن أن تؤدي إلى حماية السيادة اليمنية عن طريق حماية الجزر والمياه الإقليمية لها بما يتلاءم ويتوافق مع مصالحها الوطنية.

2 - العوامل الإستراتيجية على المستوى الإقليمي :-

ان موقع جزيرة سقطرى في المحيط الهندي جعلها على الحدود الجنوبية للعالم العربي والإسلامي ويرتبط مصير الجزيرة بمصير الجمهورية اليمنية والأحداث الحاصلة في الساحة اليمنية وتؤثر سلباً وإيجاباً على الجزيرة لأنها جزء لا يتجزأ من اليمن وتأثرها بالأحداث اليمنية يؤثر على المنطقة العربية والإسلامية وعليه فان التهديدات الحاصلة للجزيرة من شأنه أن تؤثر على الأمن القومي والعربي لان في السيطرة على الجزيرة يمكن السيطرة على الممرات البحرية الأخرى ليصل اثار ذلك إلى دول الخليج والوطن العربي. (جواد كاظم طلال، ٢٠١٢م، ص ٣٠).

3 - العوامل الإستراتيجية على المستوى الدولي :-

تحتفظ اليمن في حقها في السيادة على الجزيرة لأنه جزء لا يتجزأ منها وهي جزء من الوطن العربي، وبما حظيت به الجزيرة من أهمية إستراتيجية فقد حظيت باهتمام دولي وتنافس في السيطرة عليها من قبل الدول لحماية مصالحها في المنطقة مما أدى ذلك إلى منع وقوع الجزيرة تحت سيطرة الدول المعادية ومنع السيطرة على خطوط النقل البحرية وتم استخدامه كمرر للقوات الدولية البحرية، ولعدم استطاعت اليمن والدول المجاورة لها في استغلال ثروات الجزيرة فقد تم استغلال ثرواتها الاقتصادية، وترعى الجمهورية اليمنية الملاحة البحرية ولكنها ترفض التدخل في الشؤون الداخلية للجزيرة لأن ذلك يعد انتهاكا للسيادة اليمنية على الجزيرة، وتأذن اليمن بمرور السفن التجارية والحربية في مياهها الإقليمية بشرط عدم مخالفة قواعد القوانين البحرية اليمنية. (احمد الاصبحي، ١٩٩٦، ص ١٣٢)

الآثار الإستراتيجية للجزيرة :-

أولاً:- الآثار الإستراتيجية للجزيرة بالنسبة لإسرائيل:-

تهتم إسرائيل بالجزر اليمنية وفي مقدمتها جزيرة سقطرى لمحاولة السيطرة عليها إذ انه بالسيطرة على جزيرة سقطرى يمكن السيطرة على باب المندب ثم التحكم بالملاحة البحرية في المنطقة وقد حاولو السيطرة عليها من خلال وضع نقاط مراقبة فيها وإنشاء قواعد عسكرية وإن كانت بواسطة حليفها الولايات المتحدة

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الأمريكية، وقد سعت الحكومة البريطانية في إقامة دولة إسرائيل في جزيرة سقطرى (القصاب وآخرون، ب. ت، ص ١٥٣-١٥٨) لكنهم رفضوا، ورفضوا ان تكون أوغندا دولة لهم لأنهم يعلمون بان قيام دولتهم في هذه الأماكن لا يعطيهم البعد التاريخي الذي بنوا عليه فكرتهم والدليل على ذلك وعد بلفور ١٩١٧م ولو استوطنوا في سقطرى او اوغندا لن تتألب عليهم قلوب البشر لان فلسطين مهبط الكثير من الديانات وبقاء اليهود على قمة هرمها يشعر بقية الاديان بالغبن وعليه فانه قد تأسست في كلمة سبقت في ام الكتاب بأن تكون فلسطين ارض محشرهم. (مشار إليه ببحث طلال، ٢٠١٢، هامش ٢ ص ٣٤)

ثانياً: - الآثار الاستراتيجية للجزيرة بالنسبة لمضيق باب المندب :-

جزيرة سقطرى تبعد عن مضيق باب المندب بحوالي ٣٢٠ ميلاً بحرياً وتقع في المدخل الجنوبي لمضيق باب المندب، ونظراً لأهمية مضيق باب المندب وكونه رابطة وصل بين كلاً من آسيا وأفريقيا وكونه وسيلة اتصال دولية للملاحة البحرية ونقطة العبور للسفن التي تحمل البضائع والنفط الى اوروبا ولذلك تحرص أمريكا والدول الأوروبية إلى وجود قواعد عسكرية لها قريبة من المضيق لحماية أمن الملاحة البحرية ومكافحة الإرهاب (طلال، ٢٠١٢م، ص ٣٣)

ثالثاً: - الآثار الاستراتيجية للجزيرة بالنسبة لمنطقة القرن الإفريقي :-

منطقة القرن الإفريقي تشرف على ممرين مائيين في غاية الأهمية هم المحيط الهندي والمدخل الجنوبي من البحر الأحمر الذي تتحرك عبره اساطيل القوى الدولية باستمرار، وتمثل دول القرن الإفريقي نقاط ارتكاز بحرية على هذه الممرات المائية بالإضافة إلى ما تمتلكه هذه الدول من موارد طبيعية مختلفة، وقد سعت اليمن الى اقامة علاقات مع دول القرن الإفريقي إلا أن عدم الاستقرار في دول القرن الإفريقي ادى الى الإضرار باليمن فقد حصل نزاع بين الجمهورية اليمنية ودولة ارتيريا على جزيرة حنيش، حين رغبت في عقد مفاوضات بعد استقلال ارتيريا عام ١٩٩٣م بتحديد الحدود البحرية الا ان الجانب الإرتيري اعترض على ذلك مدعياً ان الجزيرة ارضاً ارتيرياً وقد استغل الجانب الإرتيري في ذلك الوقت الضعف العسكري بعد خروجها من الحرب ونقلت صراعها الداخلي إلى صراع خارجي وقد كانت إسرائيل هي الداعم الرئيسي لارتيريا ثم انتهى الأمر بأن شهدت هيئة التحكيم بأن جزيرة حنيش تابعة لليمن عام ١٩٩٨م. (الاشعل، ١٩٩٩م، ص ٣٥٤)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

موقف بعض الدول من جزيرة سقطرى :-

1 - الموقف الأوروبي من جزيرة سقطرى :-

بحكم موقع الجزيرة في حظيت باهتمام كبير من قبل الدول الأوروبية ولذلك تسعى الدول الأوروبية إلى إثبات تواجدها في المنطقة لتأمين مصالحها الاقتصادية والدفاع عنها وضمان عدم انفراد الولايات المتحدة الأمريكية في السيطرة على الجزيرة، ونظراً لذلك كانت ولا تزال هدفاً للاستعمار البريطاني منذ عام 1834م قبل احتلال عدن بخمس سنوات وقد حاولوا شراء الجزيرة من سلطان قبائل المهرة الا انه رفض المساومة البريطانية مما دفعهم الى إرسال قواتهم وامتلاك الجزيرة عام 1834م (فاروق عثمان اباطة، 1970، ص123)

2 - الموقف الروسي من جزيرة سقطرى :-

سعى الإتحاد السوفيتي لإقامة علاقات دبلوماسية وعسكرية مع دول منطقة البحر الأحمر بهدف خلق حالة من التوازن مع التواجد الأمريكي، وأسهم الروس في دعم وتحقيق مطالب واحتياجات بعض الدول العربية (مصر، اليمن شمالاً وجنوباً، أثيوبيا) من أجل الحصول على تسهيلات وتحركات للأسطول الروسي وحماية مصالحهم الإستراتيجية وأهدافهم في المنطقة والمتمثلة في :- (احمد الاصبجي، 1996، ص86)

(1)- محاربة النفوذ الأمريكي في المنطقة.

(2)- إيجاد موطئ قدم لأساطيلهم البحرية في أهم المناطق البحرية في العالم، وتهديد للمصالح الغربية.

(3)- الإستفادة من الثروات البحرية في سقطرى والسواحل الجنوبية اليمنية.

(4)- إبقاء مضيق باب المندب ممراً دولياً مفتوحاً أمام أساطيلهم العسكرية والتجارية.

وبعد أنهيار الاتحاد السوفيتي في العام 1990 م وخروجهم من المنطقة.

وبعد تمكن الرئيس الروسي بوتين من إعادة مكانة روسيا كقوة عظمى في العالم، ويحاول العودة للتأثير

في الوضع الدولي مجدداً لتعميق قدرتها على تحقيق مصالحها في العالم.

وتقوم روسيا اليوم بتحديد اتجاهاتها وفقاً للآتي:

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

1- إعادة الاعتبار لنفوذها واستعادة نفوذها في الدول التي كانت تحت هيمنتها قبل تفكك الاتحاد السوفيتي.

2- إيجاد تحالف ونمط من العلاقات الإستراتيجية مع الإتحاد الأوروبي.

3- توثيق تحالفها الاستراتيجي مع الصين ليشكلا قوة دولية قادرة على منافسة الولايات المتحدة، وتعميق فكرة تعدد الأقطاب.

4- تعزيز علاقاتها مع الهند والبرازيل وغيرها من الدول الصاعدة بقوتها الاقتصادية والسياسية والعسكرية في العالم.

5- تحقيق اختراق وتحالف استراتيجي في منطقة الشرق الأوسط التي تعد الأهم تأثيرا في الإقتصاد الدولي بسبب موارد الطاقة (نفط، غاز) وإيجاد دور كبير لها مع إيران وتركيا وسوريا من خلال رؤية تقوم على تعميق قدرات دول محورية في هذا الإقليم والارتباط معها بمصالح قوية.

كما تخطط روسيا لإنشاء قواعد عسكرية لها في (طرطوس السورية، سقطرى اليمنية، طرابلس الليبية) (محمد غالب احمد، ب ت، ص ٣)

3- موقف الولايات المتحدة الأمريكية من الجزيره :-

تستند الإستراتيجية الأمريكية إلى منع أي دولة وإن كانت إقليمية من الانتشار في المنطقة والعمل على تأمين الملاحة البحرية في البحرين الأحمر والعربي لضمان تدفق النفط دون أي عراقيل. كما تهدف الولايات المتحدة لتعزيز الوجود الإسرائيلي في المنطقة وعدم سيطرة أية قوة خارجية معادية لها على تلك الممرات البحرية.

لهذا تسعى الولايات المتحدة لتوسيع تواجدها في اليمن وتوسيع حجم قواتها العسكرية في سقطرى والجزر المحيطة بها نظرا لموقعها المثالي المتحكم في خطوط النقل البحري حول العالم تقريبا (جواد كاظم طلال، ٢٠١٢م، ص - ص ٤٨)

والولايات المتحدة لديها رؤية في إعادة تشكيل الشرق الأوسط من دول ضعيفة ومفككة خاضعة للهيمنة الغربية.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

ومن أجل تحقيق أهدافها تلك قامت بدعم ثورات الربيع العربي وإشعال الصراعات فيها و تدخلت بشكل مباشر أو غير مباشر عبر عملائها في المنطقة خاصة (النظام السعودي، والإماراتي، والقطري) وقدمت الأموال والأسلحة لإحداث الفوضى والخراب وتدمير القوات المسلحة النظامية وكل مقدرات تلك الدول الاقتصادية والخدمية وبالأخص (العراق، سوريا، ليبيا، اليمن). (المرجع السابق)

وأصبحت تلك الدول ضعيفة خاضعة للوصاية الدولية والإقليمية لم تعد تملك أي سيادة أو قدرة لمنع التدخلات الخارجية في شؤونها الداخلية.

ولم تعد تلك الدول قادرة على بسط سيطرتها ونفوذها على كامل ترابها الوطني (المرجع السابق)

المبحث الثاني:- الأهمية العسكرية لجزيرة سقطرى :-

حظيت جزيرة سقطرى باهتمام بالغ عبر مختلف العصور والأزمان وذلك لان اهميتها الإستراتيجية والعسكرية لم تكون في يوم من الايام محل شك، فأشرافها وتواجدها في ممرات مائية مهمه تمكن الدولة من التحكم في حركة الملاحة البحرية، ولأهميته فإن الدول الكبرى تسعى الى تحقيق اطماعها في السيطرة على الجزيرة خاصة وان اليمن لا تستطيع مقاومة الدول الكبرى، وبما ان الجزيرة في موقع إستراتيجي تشرف من خلاله على كلاً من قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا وفي ممرات مائية يمكن من خلاله التحكم بحركة الملاحة البحرية، فقد تنافست الدول في إنشاء قواعد عسكرية فيها ومحاوله السيطرة عليها الامر الذي يجعلنا نتنبأ باحتمالية الصراع الإقليمي على الجزيرة وإحتمالية التدخل الدولي في إستغلال الممرات المائية للجزيرة وسنقوم بدراسة هذين الاحتمالين تبعاً (جواد كاظم طلال، ٢٠١٢م، ص ٥٤)

1 - إحتتمالية الصراع الإقليمي على الجزيرة:-

ظلت دول مجلس التعاون الخليجي تنتظر الى اليمن بانها مصدر تهديد امنها او منافساً له على الزعامة العربية والإقليمية، ومن ثم تمحورت سياسيات دول الخليج الي احتواء اليمن حتى لا تتبني سياسات معادله لدول مجلس التعاون الخليجي، ولذا اضطرت دول الخليج الى تحقيق هذا الهدف بطرقتين هما:- (سؤدد كاظم مهدي، ٢٠٠٤م، ص ١-٣)

١- دعم القوى القبلية من أجل أضعاف سيطرة الحكومة على المناطق المائية وجزرها وافساح المجال للهجرة غير المشروعة وتهريب الأسلحة والمخدرات

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

٢- المساعدات والمنح الاقتصادية الذي قدمتها دول الخليج لليمن لم تكن على سبيل تعزيز العلاقات وتقويتها بين هذه الدول واليمن وإنما كنوع من سياسية الاحتواء.

ويمكن القول بإمكانية انشاء قاعدة عسكرية في جزيرة سقطرى لدعم القوات العسكرية في دول الخليج، ولذلك أصبحت سقطرى محل تنافس وتجادب الاطراف الدولية، وربما تتفق القوات العسكرية في المنطقة على إبقاء سقطرى منطقة دولية مشتركة لحماية الناتو بشرط ان يؤسس فيها مركز دولي مشترك لمكافحة القرصنة وحماية الملاحة الدولية.

2 - إحتمالية التدخل الدولي في إستغلال الممرات المائية :-

لوقوع الجزيرة في المحيط الهندي واشرافها على منطقة القرن الإفريقي والبحر الاحمر وخليج عدن يمكن استخدامها كقاعدة عسكرية لتقديم التسهيلات والاشراف على حركة السفن الحربية والتجارية، ولان الجزيرة تقع في اهم الممرات المائية واعتبرها همزة وصل بينهم وطرق لنقل التجارة العالمية، وقد وضعت الولايات المتحدة الأمريكية عينها على جزيرة سقطرى لان موقعها يسمح في استغلاله في بناء نظام معلوماتي إستخبارتي، وتستمد الجزيرة اهميته العسكرية من حيث موقعها الجغرافي الإستراتيجي على البحر العربي والمحيط الهندي وتماسها الحدودي البري والبحري مع بلدنا دول الخليج العربي، (جواد كاظم طلال، ٢٠١٢م، ص ٥٥)

وترى دول الاتحاد الأوروبي أهمية استقرار اليمن ووحدته من خلال ان اليمن وموقعها الجغرافي واشرافها علي اهم طرق نقل النفط الى أوروبا المدخل الجنوبي للبحر الاحمر، واذ لم تستقر اليمن قد يؤدي ذلك الى عدم استقرار المنطقتين البرية والبحرية المجاورة لليمن ثم تتوقف عملية انتاج النفط وخطوط امداداتها الى أوروبا، واما روسيا فإنها تهدف الى اقامة قاعدة عسكرية في سقطرى لحماية المصالح الروسية وضمان إبحار السفن الروسية في بحر العرب وخليج عدن،

ويعد هذا التنافس الدولي لإنشاء قاعدة عسكرية بحرية في سقطرى لأهمية موقعها الإستراتيجي والجيوبولتيكي حيث تقع في ملتقى الطرق البحرية من باب المندب والبحر الأحمر غرباً وتطل جنوباً على فضاء مفتوح للمحيط الهندي وامتداداته في المحيط الهادي ثم ميناء عدن الذي يكتسب أهمية كبيرة في ميدان التجارة الدولية وعنصر جذب المصالح الدولية لإداء دور سياسي واقتصادي وعسكري (محمد غالب، ب ت، ص 5)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

وتهتم الصين بمنطقة القرن الإفريقي، الى جانب اهتمامها بالموقع الجغرافي المطل على البحر الأحمر الذي تمر عبره معظم صادراتها و وارداتها وهي تطمح الى إختراق اسواق المنطقة وتأمين مناطق المرور لاقتصادها المتسارع في النمو وتدفق النفط والمواد الخام (سميرة إبراهيم، 2010، ص52_54)

وقد أدركت الصين أهمية خليج عدن ومضيق باب المندب وتوسعي الي وضع نقاط ارتكاز بحرية لها في المحيط الهندي امتداداً الي خليج عدن، الا ان الولايات المتحدة الأمريكية تدخلت لقطع الطريق امام التحرك الصيني واحكام السيطرة على الممرات البحرية لنقل النفط بحيث يسهل قطعها في حال حدوث تصادم بين القوى الغربية والصين،

ووصف الإهتمام الأمريكي باليمن بانه مقدمة لوضع اليمن تحت الوصاية الدولية وتهديد سيادته وسلامة ارضيه، وحثهم بمطالبة اليمن في سياق هذا الاهتمام منحها التسهيلات لإقامة القواعد العسكرية في بعض جزرها لاسيما جزيرة سقطرى، وهو ما يثير حالة من التوتر الداخلي، خاصة اذا ما تم التجاوب مع هذه المطالب بحكم ازعاج اليمنيين في الوجود الأجنبي على أرضيهم مما قد يفسح المجال للمزيد من التدخلات الخارجية في الشؤون اليمنية، واذا ما حصلت الولايات المتحدة الأمريكية على القواعد العسكرية في جزيرة سقطرى فإنها ستكثف وجودها في الساحة اليمنية لتكون على مقربة من مجريات الأحداث وتطوراتها ولاسيما اذا ما تزايد نشاط القاعدة والقرصنة في الاراضي اليمنية (عايش عواس، 2011، ص1_3)

ومن هنا تتضح القيمة العسكرية للجزيرة حيث تمثل سياجاً امنياً لدول شبه الجزيرة العربية، فضلاً على امكانية إنشاء قاعدة عسكرية استخباراتية يمكن استخدامها في دعم القوات العسكرية الاخرى في منطقة الخليج العربي والمحيط الهندي، ولوقوعها بجوار الخليج العربي الذي هو من اهم مناطق انتاج النفط على المستوى الدولي وتصديره وتشرف على مضيق باب المندب والبحر الأحمر اهم خطوط امتدادات النفط الي الولايات المتحدة الأمريكية والدول الغربية.

الخاتمة:-

بالنظر الي ما ورد في هذا البحث من أهمية إستراتيجية وعسكرية لجزيرة سقطرى فقد تم التوصل الى عدد من الاستنتاجات والتوصيات، وهي :-

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

أولاً استنتاجات البحث:-

- 1 - تُعد جزيرة سقطرى أحد أهم وأكبر الجزر في اليمن والوطن العربي إذ تبلغ مساحتها ٢٣٥٩٤ كم^٢ وتقع في موقع جغرافي متميز بين البحر العربي وخليج عدن والمحيط الهندي وتشرف على مناطق القرن الإفريقي وعلى طرق التجارة العالمية وطرق نقل البترول.
- 2 - تعمل الدول الكبرى على محاولة السيطرة عليها وإنشاء قواعد عسكرية فيها.
- 3 - تعمل الولايات المتحدة الأمريكية على منع أي دولة وإن كانت إقليمية من الانتشار في المنطقة والعمل على تأمين الملاحة البحرية في البحرين الأحمر والعربي لضمان تدفق النفط إليه دون أي عراقيل.
- 4 - تستطيع اليمن تأمين أمنها الوطني وحمايته وتكوين قوة بحرية متطورة في جزيرة سقطرى
- 5 - تأثير التهديدات للسيطرة على الجزيرة على الأمن القومي والعربي، وامتداد التأثير ليصل إلى دول الخليج والوطن العربي.
- 6 - سعي بعض دول الخليج لإنشاء قاعدة عسكرية في جزيرة سقطرى لدعم قواتها العسكرية،

ثانياً:- التوصيات:-

- 1 - ينبغي على الدول العربية المحيطة تعزيز الاتجاهاتها الاستراتيجية، لتكون الجزيرة تحت السيطرة اليمنية العربية فعلاً وفق متطلبات المصلحة القومية العربية العليا.
- 2 - يجب الوقوف الى جانب اليمن وتساويه النزعات الداخلية، حتى لا تتضرر الموانئ والجزر اليمنية من الاختلافات السياسية.
- 3 - على دول مجلس التعاون الخليجي تعزيز علاقاتهم بالجمهورية اليمنية، بدلاً عن محاولة السيطرة على جزر الجمهورية اليمنية حتى لا يفتح المجال امام القوى الأجنبية للتدخل في الشؤون العربية.
- 4 - على الحكومة اليمنية استثمار جزيرة سقطرى كونها اهم جزيرة عربية، والعمل على الحد من إستغلال موارد جزيرة سقطرى من الغير، والإستفادة من الثروات البحرية في سقطرى والسواحل اليمنية.
- 5 - حث الحكومة اليمنية الى إنشاء قوى عسكرية بحرية في الجزيرة لمواجهة القوى الأجنبية الذي تطمع بالسيطرة على الجزيرة.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

قائمة المصادر والمراجع:-

- ١-اباظة، فاروق عثمان، ١٩٧٥م، عدن والسياسية البريطانية في البحر الاحمر، القاهرة.
- ٢-احمد، محمد غالب، قاعدة عسكرية امريكية في جزيرة سقطرى، موقع شبكة المعلومات الدولية، على الرابط (www.iraq.amsl-ovg/news.php)
- ٣- توفيق، محمود، ١٩٨٣م، المدخل الحيوي للبحر الأحمر، الرياض.
- ٤-رياض، محمد، ١٩٧٤م، الاصول العلمية في الجغرافية السياسية والجيوبوليتكا مع دراسة تطبيقية على الشرق الاوسط، ط١، دارالنهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت.
- ٥-سعيد، عبدالله محمد، ٢٠٠٨م، جزيرة سقطرى، أهميتها الجيوبوليتكية، رسالة ماستر، كلية الآداب، جامعة عدن.
- ٦-الاشعل، عبدالله، ١٩٩٩م، الدلالات القانونية والسياسية لحكم التحكيم بين اليمن وارتيريا
- ٧-الاصبحي، احمد، ١٩٩٦م، اطلالة على البحر الاحمر والنزاع اليمني الإرتيري، دار البشير، عمان.
- ٨- طلال، جواد كاظم، ٢٠١٢م الأهمية الإستراتيجية لجزيرة سقطرى اليمن، اطروحة دكتوراه، كلية الآداب، جامعة الكوفة.
- ٩-عبدالرحمن، سميرة إبراهيم، ٢٠١٠م، الصين القوة الناهضة، مركز الدراسات الدولية، جامعة بغداد، بغداد.
- ١٠-عواس، عياش علي، ٢٠١٠م، ماسر الزيارة المفاجأة لوزيرة الخارجية الأمريكية الي اليمن، تحليلات سياسية، مركز سبأ للدراسات الإستراتيجية، صنعاء، اليمن،
- ١١- عيسى، السيد عيسى، ٢٠٢١م، التحليل الجيوبوليتكي لموقع جزيرة سقطرى اليمنية، مجلة كلية الآداب، جامعة بور سعيد.
- ١٢-الأغبيري، اكرم عبدالملك، ١٩٩٩م، أهمية البحر الأحمر وعلاقات اليمن بدول مجلس التعاون الخليجي، صنعاء، اليمن.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- ١٣- قاسم، وليد عبدالباري، ٢٠٢٠م، الصراع الجيوسياسي والأهمية الإستراتيجية لجزيرة سقطرى مند فجر التاريخ حتى القرن ٢١م، مجلة دراسات تاريخية، العدد الخامس، ديسمبر.
- ١٤- القصاب، نافع واخروان، بدون تاريخ، الجغرافية السياسية، جامعة الموصل.
- ١٥- مهدي، سؤدد كاظم، ٢٠٠٤م، مشكلة الحدود اليمنية-السعودية الخلفية التاريخية والتطور السياسي، مجلة العرب والمستقبل، مركز دراسات وبحوثات الوطن العربي.
- ١٦- ناومكين، فيتالي، ٢٠١٥م، سقطرى جزيرة الأساطير، ترجمة خيرى جعفر، ط١، هيئة ابوظبي للسياحة والثقافة، دار الكتب الوطنية، ابوظبي.

الأهمية الاقتصادية للسواحل والجزر اليمنية

The economic importance of the Yemeni coasts and islands

أ. م. د/ محمد علي عوض الحراري - أستاذ الاقتصاد والمالية العامة المشارك

كلية الشرطة - أكاديمية الشرطة - hraz786@gmail. com

المخلص:

تهدف هذه الدراسة الموجزة إلى استعراض تاريخي موجز لأهم الاطماع لتي تعرضت لها اليمن قديماً وحديثاً، نتيجة لموقعها الاستراتيجي، وتحديد أهم عناصر الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر والسواحل والجزر اليمنية، والخلوص إلى بعض التوصيات من خلال الدراس، من أهمها: يمثل موقع اليمن المطل على البحر الأحمر والبحر العربي، أهمية استراتيجية كبرى ليس لليمن فحسب بل لدول العالم حيث يمثلان لها شريان اقتصادي لم تستطع الاستغناء عنهما على مر الزمان. وقد تضاعفت أهمية هذا الموقع بشق قناة السويس التي ربطت الشرق والغرب بممر مائي، وفر الزمن والجهد ورشد التكاليف، ولم تفقد القناة أهميتها بالرغم من اكتشاف رأس الرجاء الصالح. وعلى مر التاريخ لم تستقد اليمن من هذا الموقع الاستراتيجي لظروف وأسباب متعددة، ونتيجة لمؤثرات مختلفة، بل أنه نتيجة لأطماع القوى الكبرى والإقليمية، تعرضت لمشاكل جمة واستعمار ومحاولة للسيطرة على أهم مناطقها وجزرها المطلة على البحر، مروراً بالحملات الرومانية والبرتغالية والإنجليزية وحتى الإسرائيلية، ولم يمثل العدوان الذي يستهدف اليمن حالياً آخر حلقات هذا الاطماع، فقد أثر هذا العدوان بشكل مباشر وغير مباشر على الأمن الاقتصادي للشعب اليمنية نتيجة للحصار المفروض على سمائه وأرضه وبحره خاصة البحر الأحمر.

Abstract : This research aims to provide a brief historical review of the most important ambitions to which Yemen has been subjected, in the past and in the present, as a result of its strategic location, and to identify the most important elements of the economic importance of the Red Sea and the Yemeni coasts and islands, and to arrive at some recommendations through the study. Yemen's location overlooking the Red Sea and the Arabian Sea represents great strategic importance not only for Yemen but also for the countries of the world, as they represent an economic artery that it has been unable to do without over time. The importance of this site was doubled by the construction of the Suez Canal, which connected the East and West with a waterway, which saved time, effort, and rationalized costs. The canal did not lose its importance despite the discovery of the Cape of Good Hope. Throughout history, Yemen has not benefited from this strategic location for various circumstances and reasons, and as a result of various influences. Rather, as a result of the ambitions of major and regional powers, it has been exposed to many problems, colonization, and attempts to control its most important regions and islands overlooking the sea, through Roman, Portuguese, English, and even Israeli campaigns. The aggression currently targeting Yemen is the latest episode of this ambition. This aggression has directly and indirectly affected the economic security of the Yemeni people as a result of the blockade imposed on their skies, land and sea, especially the Red Sea.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:

يتمتع الموقع الاستراتيجي لليمن بشكل عام والجزر والسواحل اليمنية بشكل خاص بأهمية كبيرة لإطلالها على بحرين؛ البحر الأحمر من جهة الغرب والبحر العربي وعلى مضيق باب المندب وخليج عدن من جهة الجنوب الغربي، مما يمكنها في التأثير على طرق التجارة العالمي التي تربط الشرق بالغرب، كما تتمتع السواحل والجزر اليمنية المطلّة على البحر الأحمر بثروات طبيعية وزراعية وحيوانية ومعديّة جعل اليمن على مر التاريخ محل أطماع القوى الدوليّة والإقليمية للسيطرة على هذا الموقع الجغرافي المميز ونهب ثرواته.

مشكلة الدراسة:

إن مشكلة البحث تتلخص في محاولة الإجابة عن تساؤل رئيس يتلخص في: ما هي الأهمية الاقتصادية التي يتمتع بها الأحمر والسواحل والجزر اليمنية المطلّة عليه؟ ويتفرع عن هذا التساؤل بعض التساؤلات الفرعية التي يمكن حصر أهمها فيما يلي:

- 1- ما هي أهم أطماع القوى الدوليّة والإقليمية التي تعرضت لها اليمن عبر التاريخ بسبب موقعها الهام المطل على البحر الأحمر والبحر العربي؟
- 2- ما الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر؟
- 3- ما أهم السواحل والجزر اليمنية المطلّة على البحر الأحمر، وما هي الأهمية الاقتصادية لها؟

وكل تساؤل من هذه التساؤلات يحتاج منفرداً إلى دراسة أو دراسات متعددة للإجابة عنه، ولكن لتربط عناصر هذه التساؤلات مجتمعة، وأهميتها في خدمة مشكلة الدراسة، سنحاول الإجابة عنها بشكل موجز، مع إمكانية تخصيص أبحاث مستقبلية لدراستها بشكل موسع.

أهمية الدراسة:

يمكن استخلاص أهمية هذه الدراسة من خلال الموضوعات التي سنتناولها والمتمثلة في تحديد أهم عناصر الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر والسواحل والجزر اليمنية المطلّة عليه.

منهج الدراسة:

أعتمد في إعداد هذه الدراسة على المنهج الوصفي، للوصول إلى تشخيص للمشكلة بشكل مناسب.

أهداف الدراسة:

تتمثل أهداف هذه الدراسة في محاولة تسليط الضوء على أسباب الأزمات والمشاكل التي تعرضت لها اليمن عبر التاريخ من قبل القوى الدوليّة والإقليمية، وتحديد عناصر الأهمية الاستراتيجية والاقتصادية للبحر الأحمر والسواحل والجزر اليمنية المطلّة عليه.

خطة الدراسة:

سنحاول العمل على إبراز الجوانب المختلفة لهذه الدراسة، وذلك من خلال الخطة الآتية:

المبحث الأول: أهم الاطماع التي تعرضت لها اليمن قديماً وحديثاً.

المبحث الثاني: الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر.

المبحث الثالث: الأهمية الاقتصادية لبعض السواحل والجزر اليمنية في البحر الأحمر.

الخاتمة: تتضمن أهم النتائج والتوصيات التي تم التوصل إليها.

المبحث الأول

أهم الاطماع التي تعرضت لها اليمن قديماً وحديثاً

على مر التاريخ لم تجن اليمن من موقعها الجغرافي المتميز سوى أطماع الغزاة والمحتلين ومؤامرات العملاء والانتهازيين. فاليمن التي تقع في جنوب شبه الجزيرة العربية والمطلّة على البحرين الأحمر والعربي وخليج عدن والخليج العربي والمحيط الهندي، المتحكمة في مضيق باب المندب وخطوط الملاحة البحرية بين الشرق والغرب، الغنية بجزرها وسواحلها، المتنوعة في ثرواتها الطبيعية، الغنية بعراقة تاريخها وحضارة شعبها، كانت ولم تزل مطمعاً للسيطرة على موقعها الاستراتيجي، ونهب ثرواتها الطبيعية، بل يمكن القول بأن معظم المشاكل التي تعرضت لها اليمن منذ القدم وحتى عصرنا الراهن يرجع إلى موقعها المتميز والخطير في جغرافية العالم.

وقد عمد الغزاة والطامعين لاختلاق ذرائع ومبررات شتى لمحاولة إخفاء مقاصدهم الحقيقية، فقدموا أنفسهم تارة كمحررين وحامين للدين والشرعية، وتارة كمصلحين لإنهاء الخلافات والنزاعات المتوالية التي عصفت بالشعب اليمني، إلا أن تلك الذرائع والمبررات لم تلبث أن كشفت لأبناء اليمن الذين وقفوا أمام تلك الأطماع، وجعلوا من اليمن مقبرة للغزاة والمحتلين.

وترجع أهم أسباب تعرض اليمن للغزو الخارجي إلى حالات الضعف والوهن والتشظي والانقسامات والصراعات والخلافات المحلية، حيث يسوق التاريخ أمثلة متعددة لذلك منها على سبيل المثال (1):

(1) مقالة بعنوان: كيف كسرت المقاومة اليمنية تفوق الغزاة على مدى التاريخ، منشورة في موقع الخبر اليمني على شبكة

المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط: <https://alkhabaryemeni.net/2019/10/27/65315>

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- حاول الرومان السيطرة على اليمن في حملة (أليوس جالوس) سنة 224 قبل الميلاد، لبسط سيطرتهم على طريق اللبان البري الأهم لديهم (1)، واستغلوا في ذلك احتدام الخلافات بين الريدانيين الحميريين والسبئيين والحضارم.
- استحضر الأحباش عند غزوهم لليمن أصولهم اليمنية، وأنهم امتداد للحضارات اليمنية القديمة، واستغلوا استمرار الخلاف بين الدويلات والقبائل اليمنية وحالة الضعف والانقسامات المحلية، قبل أن تتكشف أهدافهم الحقيقية، ويطردوا إلى غير رجعة.
- حاول الفرس تمثيل دور المساعد الحريص، حتى تحكوا بالقرار اليمني واحتكروا ثرواته بعد أن كانت الخلافات بين اليمنيين قد وصلت درجة اغتيال الملك، فثار عليهم الشعب اليمني وطردهم من أرضه.
- حاول الأتراك تغليف أطماعهم عند احتلال اليمن بالترويج بأن هدفهم حماية الأماكن المقدسة في الحجاز الشريفين، وتكشفت بعد ذلك أهدافهم الحقيقية المتمثلة في السيطرة على اليمن لموقعها الاستراتيجي المتميز في الجنوب الغربي للجزيرة العربية، مما يمكنهم من التحكم في البحرين الأحمر والعربي، والحصول على موطئ قدم للوثوب على البحرية البرتغالية في البحار الشرقية، وكذا تحقيق طموحاتهم في مد سيطرتهم باتجاه الشرق إلى أقصى حدود العالم الإسلامي، وإن تم تغليف ذلك الطموح بالترويج لهدف حماية الأماكن المقدسة في الحجاز (2)، قبل أن يطردوا أكثر من مرة، وأصبحت قصص ما نالوه على أيدي الشعب اليمني من تنكيل مضرب الأمثال.
- برر المماليك تحركهم للسيطرة على اليمن بالتصدي للبرتغاليين، مستغلين خلافات الطاهريين مع قبائل تهامة والأمام شرف الدين، وما لبثوا أن عاثوا في اليمن الفساد والنهب والقتل والتعذيب، قبل أن يغادروا اليمن مجبرين.
- لم يكن الأيوبيين استثناء ممن سبقوهم، حيث برروا غزوهم لليمن بحماية البلدان الإسلامية من مخاطر الصليبيين، قبل أن يستخدموا الصراع المذهبي أداة لنشر الفرقة بين أبناء الشعب اليمني، الذي تنبه لذلك ويتصدى لهم.
- رفع السعوديون شعار محاربة البدع والضلالة ونشر الإسلام الحقيقي (الوهابية)، كمبرر لتوسعهم الأول واحتلالهم أجزاء واسعة من أرض اليمني، فدمروا البيوت وأحرقوا العشب ونهبوا المسافرين وصادروا الأموال واعتدوا على المحرمات، بل وتعرض الحجاج اليمنيين للقتل

(1) منتدى تاريخ الوطن العربي، دراسة منشورة في شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:

<http://www.stop55.com/vb/85943.htm>

(2) د. فارق عثمان أباطة: الحكم العثماني في اليمن 1872 - 1918م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، طبعة 1986م، ص 21، 248.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- والتمثل في مذبحه (تنومة) التي قتل فيها (2,900) حاج يمني في منطقة تنومة بوادي سدوان بعسير في 17 ذي القعدة 1341هـ الموافق 1 يوليو 1923م.
- تذرعت بريطانيا بحادثة السفينة المنهوبة لاحتلال عدن في عام 1839م بهدف استغلال موقعها المتميز في جوانب متعددة، منها استخدام مينائها كمحطة ترانزيت لأساطيله الحربية وغيرها من السفن التجارية المتقلة بين القارة الأوروبية والمستعمرات الإنجليزية في آسيا وبخاصة في الهند وهونج كونج، وتذرعوها في ذلك بأنهم أتو للتحالف والمساعدة والحماية.
 - يتذرع الأمريكيون في عصرنا الراهن بمكافحة الإرهاب للسيطرة على المنافذ والممرات البحرية الحيوية والمواقع الجيوستراتيجية، ونهب ثروات الشعوب، واستمرارهم كقوة عظمى وقطب وحيد يحكم العالم.
 - تذرعت دول العدوان على اليمن في هذه المرحلة بأن تدخلها العسكري في اليمن وحصارها على موانئها ومنافذها، جاء بهدف إعادة الشرعية إلى اليمن، وحمايتها من التدخل الإيراني، وأثبتت مجريات الأحداث أن أطماعها في ثروات ومناطق اليمن، وتنفيذها لأجندات الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، هي السبب الرئيس وراء ذلك العدوان الذي للأسف ساعدتها فيه صراعات بين القوى اليمنية المختلفة، ومعاونة عملاء ومرتبزة كانت مصالحهم الضيقة فوق مصلحة اليمن ووحدته.

المبحث الثاني

الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر

كان للبحر الأحمر ولم يزل منذ القدم وحتر عصرنا الراهن أهمية بالغة دولياً وإقليمياً، حيث تتشابك فيه المصالح الاقتصادية والأهداف السياسية للدول الكبرى والإقليمية، لتوجيه مسار المنطقة لتحقيق أهداف ومصالح كل طرف، ورسم خارطة لأوضاعها الأمنية والسياسية والاقتصادية بما يخدم تطلعاتها المستقبلية (1).

ويحتل البحر الأحمر موقعاً جغرافياً مميزاً يربط قارات العالم آسيا وأفريقيا وأوروبا والبحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي والخليج العربي، ويمثل أحد أهم الممرات المائية الرئيسية للملاحة والتجارة الدولية، حيث تمر به المواد الخام لأوروبا والولايات المتحدة والغرب والصين واليابان وغيرها من دول العالم، ويتم عبره تصدير المنتجات الصناعية إلى آسيا وأفريقيا وأستراليا، ولذلك أصبح البحر الأحمر

(1) د. كرم مطهر الزبيدي: البحر الأحمر والصراعات الدولية، مؤسسة نائل العصامي، بغداد، 2020م، ص 11.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الممر الذي تتلاقى فيه مصالح وأهداف مجموعة كبيرة من الدول المحلية والإقليمية والعالمية ذات القدرات الاقتصادية والعسكرية والسياسية المتنوعة.

كما يشكل البحر الأحمر قناة تربط بين المحيطات والبحار، فهو يمثل الطريق الرئيس الذي ينقل عبره نفط الخليج العربي وإيران إلى الأسواق العالمية في أوروبا التي تحتاج إلى نقل حوالي 60% من احتياجاتها من الطاقة عبر هذا البحر، كما ينقل عبر البحر الأحمر كذلك 25% من احتياجات النفط للولايات المتحدة و 40% من احتياجات الصين أي ما يقدر ب 3,5 مليون برميل من النفط يومياً (1).

وبعد افتتاح قناة السويس عام 1869م أصبح البحر الأحمر أقرب وأسرع ممر بحري بن الشرق والغرب، وقد تضمنت تقارير لمنظمة التجارة العالمية وصندوق النقد الدولي الإشارة إلى أن البحر الأحمر يُعد من أكثر الممرات المائية المستخدمة لنقل البضائع، ويلعب دور كبير في التجارة الدولية بن قارتي أوروبا وآسيا، حيث تقدر عدد السفن التجارية العابرة فيه سنوياً بأكثر من 20 ألف سفينة، ويبلغ حجم التجارة التي تمر عبره أكثر من 2,4 تريليون دولار سنوياً (2).

ونظراً لموقع البحر الأحمر على مفترق طرق أوروبا وآسيا وأفريقيا، كان له أهمية استراتيجية على نطاق عالمي عبر التاريخ، حيث تربط قناة السويس البحر الأبيض المتوسط ببحر العرب التي تعد أكثر الممرات المائية تسييراً في العالم، فهي توفر للسفن طريق شحن أقصر من البديل المتمثل في رأس الرجاء الصالح في جنوب إفريقيا، ويعد البحر الأحمر عاملاً أساسياً في تسهيل تدفق البضائع إلى الأسواق الدولية، فقد عبرت أكثر من (1,32) مليار طن من البضائع باب المندب عبر قناة السويس في عام 2021-2022م، كما أنه شريان حيوي لشحنات النفط والغاز، حيث يمثل 7-10% من النفط الخام في العالم و 8% من الغاز الطبيعي المسال، كما أن له أهمية خاصة في التجارة الزراعية، حيث تمر فيه أكثر من (45) مليون طن من المنتجات الزراعية سنوياً (3).

وقد أعادت التطورات الدولية مؤخراً خاصة بعد حرب روسيا على أوكرانيا توجيه الاهتمام نحو منطقة البحر الأحمر التي تضاعفت أهميتها الاستراتيجية، كونها تمثل نقطة التقاء ثلاث قارات ووصلة بين ثلاث مناطق إقليمية هي: الشرق الأوسط والقرن الأفريقي والخليج، كما تطل علي البحر الأحمر (8) دول منها (6) دول عربية هي السعودية ومصر والسودان والأردن واليمن وجيبوتي.

(1) د. صبري فارس الهيتي: المكانة الجيوستراتيجية للبحر الأحمر والأطماع الدولية، دار أرثيريا للنشر والتوزيع، الخرطوم، الطبعة الأولى، 2022م، ص6.

(2) نفس المرجع السابق، ص6.

(3) مقالة بعنوان: إمكانات وفرص التحول إلى الاقتصاد الأزرق في مصر، منشورة في موقع المنتدى الاستراتيجي للسياسات العامة ودراسات المستقبل (دراسة)، على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:

<https://tinyurl.com/jc5pvzww>

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

كما تتمثل الأهمية الاقتصادية للبحر الأحمر في التجارة والملاحة الدوليتين، وكذلك أهميته في الثروة السمكية حيث يوجد فيه ٣٠٠ نوع من الأسماك، ويحتوي على ثروات اقتصادية، فهو من أغنى مناطق الثروة المعدنية البحرية في العالم، مياهه على نسبة مركزة من الأملاح المعدنية الضرورية لكثير من المعادن الثقيلة كالحديد والذهب والفضة والنحاس والرصاص والمغنسيوم والكالسيوم (1).

وتتألف مجموعة دول منطقة البحر الأحمر من دول تحيط بأحد أكثر الطرق التجارية أهمية على مستوى العالم، وتتمتع بإمكانات اقتصادية هائلة قادرة على جلب الرخاء لشعوبها وجعل المنطقة مركزاً للسياحة والتجارة العالمية، كما يتميز البحر الأحمر على أنه ملاذ مناخي للشعاب المرجانية نظراً لزيادة سرعة تكيّف المرجان فيه مقارنةً بأجزاء أخرى من العالم، إذ يدعم النظام البيئي للبحر الأحمر وخليج عدن التنوع البيولوجي مع نسبة عالية من الأنواع المستوطنة هناك، ويوفر الصيد مصدراً رئيسياً للغذاء والدخل للكثير من المجتمعات الساحلية في المنطقة، غير أن تدهور المواطن الطبيعية الساحلية والصيد الجائر قد أديا إلى انخفاض جميع النشاطات الاقتصادية (2).

ويمكن القول بناءً على ما سبق بأن عناصر أهمية البحر الأحمر الاقتصادية تتلخص أهمها في الآتي:

1- التجارة الدولية: حيث يُعد البحر الأحمر ممراً مائياً مهماً للتجارة الدولية بسبب موقعه الحيوي والتواجد الاستراتيجي للموانئ المهمة.

2- الصيد: توجد في مياه البحر الأحمر أنواع متنوعة من الأسماك التي تعد مصدراً مهماً لصناعة الأغذية.

3- السياحة: تعد السياحة من أهم القطاعات الاقتصادية التي تعتمد على البحر الأحمر، حيث تجذب كثير من مناطق السياح من جميع أنحاء العالم للاستمتاع بالشواطئ الجميلة والحياة البحرية المتنوعة والحضارات القديمة التي تضم مواقع أثرية تستحق الزيارة والتعرف عليها.

كم خلا ما سبق يمكن القول بأنه يندرج ضمن عناصر الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية للبحر الأحمر العناصر الآتية:

(1) مقالة بعنوان: الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر وأطماع القوى الكبرى للسيطرة عليه، منشورة في موقع عرب JOURNAL، على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:

<https://arab-j.net/index.php/agenda/11238-2023-01-09-17-13-50>

(2) د. ثامر محمود العاني: مقالة بعنوان: البحر الأحمر... الموقع الجاذب ومنجم الثروات، منشورة في موقع صحيفة الشرق الأوسط السعودية، على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:

<https://aawsat.com/node/3942591>

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- 1- الأمن الدولي: يُعد البحر الأحمر ذو أهمية استراتيجية كبيرة لأنه يربط بين منطقتي الشرق الأوسط وشمال إفريقيا.
- 2- الطاقة: حيث تمر أنابيب النفط والغاز الطبيعي عبر البحر الأحمر وتنتشر مصافي نפט هامة على ضفافه.
- 3- الأمن الغذائي: تلعب الصيد الساحلي دورًا هامًا في الحفاظ على الأمن الغذائي للمنطقة، حيث تتوفر مختلف أنواع الأسماك وهذا يؤدي إلى احتياج محدود لاستيراد الأسماك للمنطقة.
- 4- الاستثمار السياحي: حيث تمتلك معظم دول منطقة البحر الأحمر شواطئ وجزر غنية بالأماكن السياحية التي يمكن الاستثمار في مجال السياحي فيها.
- 5- كما سبقت لذلك الإشارة تحتوي سواحل وجزر البحر الأحمر على مناطق غنية بالثروات المعدنية، التي لو تم الاستفاد منها لأسهمت في توفير موارد هائلة لدول البحر الأحمر.

المبحث الثالث

الأهمية الاقتصادية لبعض السواحل والجزر اليمنية في البحر الأحمر

تتمتع اليمن بموقع استراتيجي مهم، حيث تهيمن على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر من خلال مضيق باب المندب المتصل بخليج عدن، وتطل على ثلاث مسطحات مائية؛ البحر الأحمر من الغرب بساحل يبلغ 442 كم، وخليج عدن والبحر العربي من الجنوب، والمحيط الهندي عن طريق ميناء عدن (1).

وتعد اليمن إحدى أهم الدول المطلة على البحر الأحمر فإنها كما سبقت لذلك الإشارة تتميز بموقعها البحري المميز والاستراتيجي، الذي يتكون من جهتين بحريتين تمتد على مسافة قدرها (2,500) كيلومتراً، حيث تطل على بحر العرب وخليج عدن من الجنوب والبحر الأحمر من الغرب، وتشرف من خلال جزر بريم (ميون) على مضيق باب المندب أحد أهم المضائق المائية في العالم، باعتباره عنق الزجاجة بالنسبة للبحر الأحمر الذي يتحكم بالطرق التجارية بين الشرق والغرب.

وتتملك اليمن أكثر من (186) جزيرة في البحر الأحمر وخليج عدن وبحر الأحمر، تصدرها جزيرة سقطرى وجزيرة بريم (ميون)، وهذا العدد الهائل من الجزر التي ظلت مهمة لعقود من الزمن، جعل بعض

(1) د. كريم مطهر الزبيدي: البحر الأحمر والصراعات الدولية، مرجع سابق، ص40.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الدول تطمع في الاستيلاء عليها، من ضمن ذلك محاولات العدو الإسرائيلي في الستينات الاستيلاء على جزيرة زقر وغيرها، ومحاولة وأرتيريا ادعاء ملكية جزر حنيش، إضافة إلى جزر أخرى (1).

وتمثل السواحل والجزر اليمنية البوابة الأهم التي تربط التجارة العالمية ببعضها حيث تشكل البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، وفي نفس الوقت تشكل المدخل الرئيس للبحر الأحمر من جهة الشمال الشرقي من خلال بحر العرب وخليج عدن وباب المندب، إضافة أن موقع الجزر البحرية اليمنية في جزيرة سقطرى، عبد الكوري، بريم (ميون)، حنيش الكبرى وسيول حنيش، جزر الزبير، زقر وذو حراب تشكل في مجملها أحد الأسس لتحقيق أمن التجارة البحرية العالمية وأمن إمداد الطاقة العالمي (2).

ولذلك تتمتع الجزر والسواحل اليمنية الموجودة في البحر الأحمر بأهمية اقتصادية كبيرة منذ القدم وقد تضاعفت تلك الأهمية بإنشاء قناة السويس، كما تظهر أيضاً الأهمية الاقتصادية للجزر والسواحل اليمنية بوجود ثروات بحرية متعددة منها الثروة السمكية إذ يوجد فيها أكثر من (120) نوع من الأسماك مختلفة الأشكال والألوان وتوجد به ثروات معدنية مختلفة كالبتترول والغاز واللؤلؤ والشعب المرجانية المختلفة (3).

ولارتباط الأهمية الاقتصادية للجزر والسواحل اليمنية بأهمية البحر الأحمر وشعوراً من اليمن بأهمية حماية الجزر والسواحل اليمنية خاصة وحماية البحر الأحمر وجزره وسواحله المختلفة، وحرية الملاحة البحرية عامة فقد دعت اليمن في عهد الرئيس/ إبراهيم الحمدي لعقد اجتماعات للدول المطلة على البحر الأحمر في سبعينات القرن العشرين بهدف إنشاء كيان مشترك لحماية البحر الأحمر بجزره وسواحله المختلفة وحرية الملاحة البحرية الذي من شأنه تحقيق الاستقرار الاقتصادي العالمي (4).

ويمكن الإشارة إلى بعض عناصر الأهمية الاقتصادية للسواحل والجزر اليمنية على البحر الأحمر في النقاط الآتية:

(1) مقالة بعنوان: اليمن: 186 جزيرة بثروات هائلة، منشورة في موقع حلم أخضر، على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:

https://holmakhdar.org/nature_reserves/498

(2) محمد على احمد حمران: مقالة بعنوان: الأهمية الجيوستراتيجية للبحار والجزر اليمنية في الامن القومي اليمني والعربي، منشورة في موقع المركز

الديمقراطي العربي، على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط: <https://democraticac.de/?p=80244>

(3) د. عبدالكريم علي العزيم: أهمية الجزر والسواحل اليمنية في البحر الأحمر عبر التاريخ، ورقة عمل مقدمة في المؤتمر الثاني لجامعة الحديدة، اليمن، المنعقد في مايو 2023م، ص14.

(4) مقالة بعنوان: القصة الكاملة لمشروع "البحر الأحمر" الذي اغتيل لأجله الزعيم إبراهيم الحمدي، منشورة في موقع الخبر اليمني على شبكة

المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط: <https://alkhabarayemini.net/2019/04/30/50046>

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الأهمية الاقتصادية لميناء الحديد:

يعتبر ميناء الحديد ثاني أهم ميناء يمني بعد ميناء عدن، وأحد أكبر الموانئ على البحر الأحمر. يقع في منتصف الخط الساحلي اليمني تقريباً، ويتصل بمناطق انتظار السفن من خلال قناة ملاحية يبلغ طولها 11 ميلاً بحرياً وعرضها 200 متراً. يمكن أن تستقبل سفناً تصل حمولتها إلى 31,000 طن، وغاطس يبلغ 9,75 متراً، وطول 200 متر (1)، ويمر عبره حالياً أكثر من 70% من واردات الغذاء والمساعدات الإنسانية (2).

تبلغ المساحة الداخلية للميناء حوالي ثلاثة ملايين متر مربع، وتضم ثمانية أرصفة بطول إجمالي 1461 متراً، و 10 أمتار في حالة الجزر، بالإضافة إلى رصيفين آخرين في حوض الميناء بطول 250 متراً، تفرغ فيهما شحنات ناقلات النفط وغيرها، ويتبع الميناء أيضاً عددًا من الساحات الكبيرة الأخرى الواقعة بجوار مرفقه الرئيس (3).

ويتمتع الميناء بعدد من المزايا من أهمها (4):

- قربه من الخطوط الملاحية العالمية.
- عدم تعرضه للرياح الموسمية.
- تمتعه بالحماية من الظواهر الطبيعية (أمواج، رياح، وتيارات مائية).

يوفر هذه الحماية سائر طبيعى يعد امتداداً لأرضية الميناء، يسمى "لسان الكتيب"، الذي يلتف حول الجانب الغربي للميناء في شكل نصف قوس باتجاه الشمال، ويبلغ طوله 6 أميال ومتوسط اتساعه 400 ياردة، وينتهي اللسان بنقطة تسمى "رأس الكتيب"، ويقع بين هذا الرأس والبر الرئيس في الناحية الأخرى، خور الكتيب، الذي يشكّل نظاماً مختلطاً من البحيرات والشعاب المرجانية، كما يوجد في نهايته الشمالية حاجز ومرسى غير محمي، يتراوح عمقه بين أربع إلى خمس قامات (5)، وقد تعرض ميناء الحديد وهذا المرسى لعدد من هجمات طيران التحالف العربي منذ بداية الحرب في مارس 2015م، نجم عنها أضرار كثيرة في الوسائل والمعدات.

(1) موقع مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:

<http://yrspc.net/index.php/ports-foundation/hodeidahport/about-us>

(2) موقع وكالة رويترز على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:

<http://ara.reuters.com/article/topNews/idARAKBN1722OT?sp=true>

(3) موقع مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:

<http://yrspc.net/index.php/ports-foundation/hodeidahport/about-us>

(4) نفس المرجع السابق، ص 6.

(5) موقع خرائط العالم على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:

<https://www.mapsofworld.com/yemen/cities>

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الأهمية الاقتصادية لجزيرة كمران:

تقع محمية جزيرة كمران على الساحل الغربي لجزيرة الصليف وتتبع إداريا محافظة الحديدة على بعد 6 كيلومترات من منطقة الصليف، وفقاً لبيانات هيئة حماية البيئة، تبلغ مساحة محمية جزيرة كمران حوالي 52,57 كيلومتر مربع، وهي بمثابة حزام أمني لموانئ الصليف والحديدة، وتبلغ مساحة المسطحات المائية لجزيرة كمران حوالي 18,49 كم مربع، جزيرة كمران تعد من حيث الأهمية الاستراتيجية ثالث أهم جزيرة في اليمن بعد جزيرتي ميون (بريم) وسقطرى، وتقع جزيرة كمران على بعد 200 ميل شمال جزيرة ميون ومضيق باب المندب، و 15 ميلاً جنوبي منطقة اللحية، ووفقاً للتعداد السكاني لعام 2004م للجمهورية اليمنية، يبلغ عدد سكان الجزيرة حوالي 2,465 ألف نسمة، وتتبع الأهمية الاستراتيجية للجزيرة من أنها تشرف على طرق الملاحة الدولية في جهة الغربية من البحر الأحمر (1).

الأهمية الاقتصادية لمضيق باب المندب:

يعد مضيق باب المندب من أهم المضائق البحرية في العصر الحديث، إن لم يكن أهمها على الإطلاق لدوره الذي كان وما زال في ربط شرق العالم بغربه رغم محاولات القوى البحرية القديمة الاستعاضة عنه بالدوران حول القارة الأفريقية عبر رأس الرجاء الصالح الذي تناقست أهميته بعد إنشاء قناة السويس وأواخر القرن التاسع عشر، ويعتبر هذا المضيق ممراً لمعظم منتجات الطاقة والسلع التي تنتج في قارات العالم القديم الثالث آسيا وأفريقيا وأوروبا الذي يشكل مفتاحاً لنفوذ الدول الدولية والإقليمية لسيطرتها نفوذها وتأثيرها في مجريات الاقتصاد والعلاقات الاستراتيجية الدولية (2).

ما زاد في الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية لمضيق باب المندب هو أنها يمر ما نسبته 4% من الطلب العالمي على النفط، وما يعادل نسبته أيضاً 10% من الشحنات التجارية العالمية، وهو الأمر الذي جعل منه ساحة صراع محلي وإقليمي ودولي كونه يجعل من الجهة المسيطرة عليه متحكم رئيس في المنطقة والعالم، ويمنحها القدرة على التحكم بمدخل أحد أهم المعابر المائية العالمية، ومن ثم فإن السيطرة على هذا الموقع الجغرافي، والتحكم بمضيق باب المندب يعد حاجة من الاستراتيجيات التي تنتهجها من أم الدول العظمى كالولايات المتحدة الأمريكية والصين وروسيا، إضافة إلى القوى الإقليمية المتنافسة والراغبة في توسيع نفوذها الإقليمي لضمان أمنها الإقليمي والاستراتيجي، حيث توجد قواعد عسكرية من دول مختلفة في المنطقة بهدف حماية مصالحها الاستراتيجية اقتصادياً وعسكرياً وسياسياً، إلى جانب انتشار واضح لأساطيل الدول العظمى والإقليمية والقوى الكبرى لمراقبة خليج عدن وحماية الممر المائي من عمليات القرصنة، فضلاً عن تطورات الحرب في اليمن الذي يواجه صراعاً وحرباً تدور رحاها بين

(1) موقع ويكيبيديا الموسوعة الحرة على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:

<https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%83%D9%85%D8%B1%D8%A7%D9%86>

(2) محمود عبيد: تاريخ ومستقبل باب المندب، مقالة منشورة في موقع ثمانية على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:

<https://thmanyah.com>

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

قوى محلية مدعومة بأخرى إقليمية ودولية. وبسبب هذا الموقع المهم فقد تمركزت في باب المندب قواعد فرنسية وأميركية وقطع بحرية غربية وروسية وصينية لضمان أمن المضيق وتأمين سلامة العبور فيه وللتدخل في أي مسرح مجاور قد يتهدد أمن المضيق والبحر الأحمر (1).

ويستنتج أحد الباحثين بأن التواجد الدولي والإقليمي الكبير في منطقة مضيق باب المندب والقرن الأفريقي يتخفى بحجج غير التي يعلنها، حيث تغل هذه الدول تواجدها برفع شعارات مكافحة القرصنة والتخريب والإرهاب والإمداد اللوجستي، لكنها في الواقع تخفي أهدافها الحقيقية من التواجد في هذه المنطقة والتي تكمن في الهيمنة ومد النفوذ الأغراض سياسية بالدرجة الأولى (2).

الأهمية الاقتصادية لجزيرة ميون أو جزيرة بريم:

هي جزيرة يمنية بركانية في مدخل مضيق باب المندب، وتبلغ مساحتها 13 كم مربع، وإدارياً تعتبر إحدى العزل التابعة لمديرية ذباب بمحافظة تعز ويبلغ تعداد سكانها 221 نسمة حسب التعداد السكاني في اليمن، وتعد الجزيرة من أهم الجزر اليمنية وحظيت عبر التاريخ باهتمام كبير من قبل الدول اليمنية والقوى الإقليمية والدولية نظراً لموقعها الاستراتيجي المميز الذي لا يضاهيه في الأهمية أي جزيرة أخرى كونها الوحيدة في مضيق باب المندب، ولقربها وأشرفها على أهم ممر مائي تمر منه معظم السفن التجارية والعسكرية القادمة من آسيا إلى أوروبا والعكس لأنها تتحكم بمضيق باب المندب البوابة الرئيسية الجنوبية الشرقية للبحر الأحمر، ومن يسيطر عليها يضمن السيطرة على الدخول إلى البحر الأحمر، حيث تعد من أهم نقاط التحكم في هذا المضيق، كما تحتل جزيرة ميون أهمية استراتيجية من الناحية العسكرية والاقتصادية فهي الجزيرة التي تقع في قلب مضيق باب المندب (3)، ولعل موقعها الاستراتيجي المميز هو السبب الرئيس للمحاولات الإقليمية والدولية الكبيرة الحالية للسيطرة عليها، وقد يعد ذلك من أهم أسباب العدوان الأخير والمستمر على اليمن.

هناك العديد من الفرص الاستثمارية والسياحية التي تمتلكها جزيرة ميون في كثير من المجالات كالاستثمار في المجال السمكي، والتزود بالوقود، والمنتجات الشاطئية وسياحة الغوص، ورياضة الركوب على الأمواج، والسياحة البيئية، وغيرها. . وتوصي دراسة أعدتها هيئة الجزر اليمنية ضرورة تنفيذ عدد من المشروعات الهامة التي تساعد على استقرار السكان في الجزيرة، وإعادتها إلى الدور الذي كانت تلعبه سابقاً، وجعلها مكاناً سياحياً متميزاً على البحر الأحمر (4).

- (1) مبارك عامر بن حاجب: ملامح التنافس الدولي والإقليمي من منظور جنوبي، مركز سوث 24 للأخبار والدراسات، باريس، 2022م، ص 34.
- (2) نجيب محمد مطهر: أهمية الموقع الاستراتيجي لليمن، والأطماع الخارجية على البحر الأحمر، مجلة القارم للدراسات السياسية والقانونية، العدد التاسع، ديسمبر 2021، الصادرة عن مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر وجامعة بليدة، الخرطوم، ص 65، 66.
- (3) خالد أحمد الأسمر: جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، المركز الديمقراطي العربي، برلين، الطبعة الأولى، 2019م، ص 107 - 115.
- (4) رياض مطهر الكبسي: مقالة بعنوان: جزيرة ميون، وجهة سياحية مبهرة، وبيئة استثمارية واعدة، صحيفة الثورة اليمنية، صنعاء، العدد 18035، الصادر في 1 يناير 2015م، ص 12.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الخاتمة:

يمكن القول في نهاية هذا الدراسة الموجزة أن النتائج والتوصيات التي خلصت إليها هذه الدراسة تتلخص في الآتي:

أولاً: الاستنتاجات:

خلصت الدراسة إلى عدد من الاستنتاجات من أهمها:

- 1- كانت اليمن منذ القدم وحتى عصرنا الراهن محل أطماع الدول الإقليمية والدولية للسيطرة على سواحلها وجزرها المختلفة وذلك بسبب الموقع الاستراتيجي الذي تتميز به.
- 1- إن من أهم عدم استعادة اليمن من موقعها المتميز في الخريطة العالمية، في تطوير اليمن وازدهارها، هو النزاعات المستمرة بين أبنائها، والاستهداف المستمر لها من القوى الدولية والإقليمية.
- 2- لم تنتهج الحكومات اليمنية المتعاقبة استراتيجيات وسياسات مستقرة واضحة للاهتمام بالسواحل والجزر اليمنية المتعددة، مما تسبب في عدم الاستفادة من هذه السواحل والجزر في استراتيجيا واقتصاديا.
- 3- إن هناك بعض دول الإقليم التي تحاول السيطرة على أهم السواحل والجزر اليمنية من خلال هلال ممارسات متعددة تحقق لها أهداف استراتيجية واقتصادية بعيدة المدى، قد تؤدي إلى الإضرار باليمن ووحدته واقتصاده على المستوى القريب والبعيد.
- 4- إن هناك فرص استثمارية واقتصادية كبيرة للسواحل اليمنية في كثير من الجوانب التي يمكن أن تسهم بشكل كبير في اقتصاد الجمهورية اليمنية.

ثانياً: التوصيات:

توصي الدراسة بالآتي:

- 1- ضرورة الاستفادة من الدراسات والبحوث المرتبطة بالسواحل والجزر اليمنية.
- 2- مبادرة الحكومة اليمنية إلى وضع استراتيجيات وسياسات واضحة للارتقاء بواقع السواحل والجزر اليمنية في المجالات الاقتصادية والخدمية وغيرها.
- 3- العمل على كشف ممارسات بعض القوى الدولية والإقليمية للسيطرة على السواحل والجزر اليمنية لأهداف استراتيجية واقتصادية.
- 4- وضع آلية معينة لتعزيز الثقافة الوطنية لدى قيادات الدولة والشعب اليمني بأهمية السواحل والجزر اليمنية.

قائمة المراجع

أولاً: الكتب والمقالات المتخصصة:

- 1- د. كريم مطهر الزبيدي: البحر الأحمر والصراعات الدولية، مؤسسة تائر العصامي، بغداد، 2020م.
- 2- د. عبدالكريم علي العزيز: أهمية الجزر والسواحل اليمنية في البحر الأحمر عبر التاريخ، ورقة عمل مقدمة في المؤتمر الثاني لجامعة الحديدة، اليمن، المنعقد في مايو 2023م.
- 3- مبارك عامر بن حاجب: ملامح التنافس الدولي والإقليمي من منظور جنوبي، مركز سووث 24 للأخبار والدراسات، باريس، 2022م.
- 4- نجيبة محمد مطهر: أهمية الموقع الاستراتيجي لليمن، والأطماع الخارجية على البحر الأحمر، مجلة القلزم للدراسات السياسية والقانونية، العدد التاسع، ديسمبر 2021، الصادرة عن مركز بحوث ودراسات دول حوض البحر الأحمر وجامعة بليدة، الخرطوم.
- 5- صبري فارس الهيتي: المكانة الجيوستراتيجية للبحر الأحمر والأطماع الدولية، دار أثيريا للنشر والتوزيع، الخرطوم، الطبعة الأولى، 2022م.
- 6- فارق عثمان أباطة: الحكم العثماني في اليمن 1872 - 1918م، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، طبعة 1986م.
- 7- رياض مطهر الكبسي: مقالة بعنوان: جزيرة ميون، وجهة سياحية مبهرة، وبيئة استثمارية واعدة، صحيفة الثورة اليمنية، صنعاء، العدد 18035، الصادر في 1 يناير 2015م.
- 8- خالد أحمد الأسمر: جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، المركز الديمقراطي الغربي، برلين، الطبعة الأولى، 2019م.

ثانياً: المقالات والبيانات من مواقع الشبكة العنكبوتية (الإنترنت):

- 1- مقالة بعنوان: كيف كسرت المقاومة اليمنية تفوق الغزاة على مدى التاريخ، منشورة في موقع الخبر اليمني على شبكة المعلومات الدولية "الإنترنت"، الارتباط:
<https://alkhabarayemeni.net/2019/10/27/65315>
 - 2- منتدى تاريخ الوطن العربي، دراسة منشورة في شبكة المعلومات الدولية "الإنترنت"، الارتباط:
<http://www.stop55.com/vb/85943.htm>
- مقالة بعنوان: إمكانات وفرص التحول إلى الاقتصاد الأزرق في مصر، منشورة في موقع المنتدى الاستراتيجي للسياسات العامة ودراسات المستقبل (دراسة)، على شبكة المعلومات الدولية "الإنترنت"، الارتباط:
<https://tinyurl.com/yc5pvzww>

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- 3- مقالة بعنوان: الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر وأطماع القوى الكبرى للسيطرة عليه، منشورة في موقع عرب JOURNAL، على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:
<https://arab-j.net/index.php/agenda/11238-2023-01-09-17-13-50>
- 4- د. ثامر محمود العاني: مقالة بعنوان: البحر الأحمر. . . الموقع الجاذب ومنجم الثروات، منشورة في موقع صحيفة الشرق الأوسط السعودية، على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:
<https://aawsat.com/node/3942591>
- 5- مقالة بعنوان: اليمن: 186 جزيرة بثروات هائلة، منشورة في موقع حلم أخضر، على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:
https://holmakhdar.org/nature_reserves/498
- 6- محمد على احمد حمران: مقالة بعنوان: الأهمية الجواستراتيجية للبحار والجزر اليمنية في الامن القومي اليمني والعربي، منشورة في موقع المركز الديمقراطي العربي، على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:
<https://democraticac.de/?p=80244>
- 7- مقالة بعنوان: القصة الكاملة لمشروع "البحر الأحمر" الذي اغتيل لأجله الزعيم إبراهيم الحمدي، منشورة في موقع الخبر اليمني على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:
<https://alkhabaralyemeni.net/2019/04/30/50046>
- 8- موقع مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:
<http://yrspc.net/index.php/ports-foundation/hodeidahport/about-us>
- 9- موقع وكالة رويترز على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:
<http://ara.reuters.com/article/topNews/idARAKBN1722QT?sp=true>
- 10- موقع خرائط العالم على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:
<https://www.mapsofworld.com/yemen/cities>
- 11- موقع ويكيبيديا الموسوعة الحرة على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:
<https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%83%D9%85%D8%B1%D8%A7%D9%86>
- 12- محمود عبيدي: تاريخ ومستقبل باب المندب، مقالة منشورة في موقع ثمانية على شبكة المعلومات الدولية "الانترنت"، الارتباط:
<https://thmanyah.com>

أثر التهديدات على مضيق باب المندب والجزر اليمنية على مستقبل السياحة اليمنية

The impact of threats to the Bab al-Mandab Strait and the Yemeni islands on the future of Yemeni tourism

أ/ غانم علي عوسج - مدير مكتب السياحة - محافظة إب

الباحث: ماهر عبده علي النظاري - باحث أكاديمي - مدير مركز نبراس للدراسات والبحوث

Email:mhran_ibb@yahoo. com

ملخص الدراسة:

هدفت الدراسة الى التعرف على أثر التهديدات على مضيق باب المندب والجزر اليمنية على مستقبل السياحة اليمنية، وتم تطبيق المنهج الوصفي الاستقرائي، مع الاستعانة بالمنهج الاستنباطي والتاريخي، لبيان الأهمية السياحية للمضيق والجزر اليمنية وبيان اليات تطوير الحركة السياحية فيها، وبيان اثر التهديدات الامنية على مضيق باب المندب والجزر اليمنية على حركة السياحة، وتوصل البحث الى نتائج اهمها: بلغ عدد الجزر اليمنية (186) جزيرة، التي تطل عليها ست محافظات يمنية و (15) مديرية، تُعد مرتكزا هاما للتنمية الاقتصادية والسياحية، بما تمتلكه من فرص استثمارية يعول عليها تحقيق نمو اقتصادي. منذ بدء العدوان، أضحت بعض الجزر اليمنية تحت الاستهداف الصاروخي المباشر لتتحالف العدوان، الذي لم يستثن أبناء الجزر والصيادين ومراكز الإنزال السمكي، فيما يبرز البعض الآخر من الجزر تحت السيطرة والاحتلال والأعمال العنيفة التي تنتهك السيادة الوطنية".

الكلمات المفتاحية: التهديدات الامنية - مضيق باب المندب- الجزر اليمنية - السياحة.

Abstract: The study aimed to identify the impact of the threats to the Bab al-Mandab Strait and the Yemeni islands on the future of Yemeni tourism. The descriptive and inductive approach was applied, with the use of the deductive and historical approach, to demonstrate the tourism importance of the Strait and the Yemeni islands, explain the mechanisms for developing tourism movement in them, and demonstrate the impact of the security threats on the Bab Strait. Al-Mandab and the Yemeni islands on tourism movement, and the research reached results, the most important of which are: The number of Yemeni islands reached (186) islands, which are overlooked by six Yemeni governorates and (15) districts. They are considered an important focus for economic and tourism development, with the investment opportunities they possess that can be relied upon to achieve growth. economic. Since the start of the aggression, some Yemeni islands have become under direct missile targeting by the aggression coalition, which did not exclude the islanders, fishermen, and fish landing centers, while others of the islands are under control, occupation, and absurd acts that violate national sovereignty.

Keywords: security threats - Bab al-Mandab Strait - Yemeni islands - tourism.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المقدمة:

تعد اتفاقيات التجارة البحرية والحدود الدولية، والاتفاقيات الدولية من المرجعيات المهمة التي أشارت إلى أحقية اليمن في استغلال أراضيها ومياهاها، منها اتفاقية جاميكا 1982، والتي دخلت حيز التنفيذ عام 1994، حيث تناولت أنه بإمكان الدول الساحلية استغلال أراضيها ومياهاها وفقاً لقواعد الاتفاقية. وأوضحت أن المياه الداخلية هي تلك الأجزاء من البحر التي تنتمي إلى إقليم الدولة، أما المياه الإقليمية فبحسب بنود الاتفاقية يمكن لكل دولة أن تحدد عرض بحرهما الإقليمي بمسافة لا تتجاوز (12) ميل بحري، وبالنسبة للمنطقة الاقتصادية الخالصة فتتمدد إلى مسافة (200) ميل بحري،- بنص حكم المحكمة الدولية. (حسن، 2008، 89)

حيث تحتل اليمن موقعاً استراتيجياً بوقوعها علي معبر مائي يربط بين المحيط الهندي والبحر الأحمر والمتوسط من خلال خليج عدن وباب المندب المؤدي إلي قناة السويس. لذا تلعب اليمن دوراً مهماً في الإسهام في تأمين الخطوط الملاحية العابرة من تلك المنطقة التي شكل عصب الاقتصاد العالمي. حيث يمر 30% من النفط والغاز المستخرج من الخليج العربي إلي الأسواق العالمية، عبر منطقة باب المندب ومضيق عدن، كما يعد مضيق باب المندب من أهم المضائق العالمية، وتزداد أهميته بفعل ارتباطه بقناة السويس وممر مضيق هرمز؛ حيث تمر من خلاله الصادرات الخليجية والمنتجات الواردة من شرق آسيا، ناهيك عن حاملات النفط، كما لم تتبع أهميته فقط من خلال التنافس الدولي بين الشرق والغرب (العتابي، 2008، 56)

ومن هذا فإن المناطق التي يزداد فيها ضغط الياابس على مياه البحر غالباً ما تمثل مكانه بارزة في مجال الإستراتيجية البحرية حيث تعرف هذه المناطق بأسم نقاط الإختناق (Choke Pits). والبحث عن صفة الإختناق في الجزء الجنوبي من البحر الأحمر سيجعل الذهن ينصرف مباشرة إلى باب المندب باعتباره مضيقاً تنطبق عليه تماماً صفة الإختناق (توفيق، 1979، 24-41).

وهو ما يعني أن مضيق باب المندب من الممرات الملاحية الدولية الهامة، وأحد شرابين التحكم في العديد من مجريات الأحداث الداخلية والإقليمية والدولية، وأن النزاع عليه سيؤدي بطبيعة الحال إلى تهديد أمن المنطقة العربية الإقليمية، ولليمن بحكم موقعه الجغرافي، أفضلية استراتيجية في السيطرة على الممر لامتلاكه جزيرة بريم، بيد أنه خسر بعضاً من نفوذه في المضيق بسبب الحرب الأهلية المستعرة. كما أن

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

القوى الكبرى عملت أيضا على إقامة قواعد عسكرية قربته وحوله، وذلك لأهميته العالمية في التجارة والنقل (الاسمر، 2018، 67)

ومن الملاحظ: تزايد مؤشرات الصراع الإقليمي، حيث يُسمع الكثير من الاحداث والصراعات حول باب المندب باعتباره من اهم المضائق والممرات الدولية التي تربط قارتي افريقيا بأسيا، ومنفذ عبور للأساطيل والسفن التجارية والوفود والاساطيل السياحية، وبالتالي فإن تلك الصراعات والتهديدات والمخاطر العسكرية تؤدي الى آثار سلبية على استقرار الامن في المضيق والجزر اليمنية، وبالتالي تنعكس تلك الاثار سلباً على الحركة السياحية في اليمن والمنطقة، وينبغي ان يتم دراسة تلك التهديدات والمخاطر وبيان واستتباط اثارها على حركة السياحة في اليمن عموماً وفي الجزر اليمنية بشكللاً خاص.

مشكلة البحث:

نظراً للصراعات والحروب في المنطقة العربية منذ عقود، ولأهمية موقع مضيق باب المندب والجزر اليمنية؛ اتجه الصراع نحو تلك المواقع، واصبحت الدول تتسابق للسيطرة عليها بشكل او بأخر، مما جعل تلك المناطق تدخل ضمن المناطق غير الآمنة، وبالتالي فإنه من البديهي ان السياحة تتأثر بغياب الامن وبوجود الصراعات؛ كونها قطاع حساس وهو ما ينعكس سلباً على حركة الاستثمارات السياحية او الاقبال السياحي على تلك الجزر والمواقع، حتى لو امتلكت مقومات سياحية فريدة؛ فإن السائح يخشى المخاطرة بحياته وروحه، ويختار وجهة سياحية اخرى قد تكون اقل جاذبية، وهو ما يتم تناوله في هذا البحث، من خلال الاشارة الى اهمية مضيق باب المندب والجزر اليمنية ودورها في الجذب السياحي لليمن سواءً للسياحة البحرية والساحلية وسياحة الجزر او لباقي انواع السياحة الأخرى، على اعتبار ان السائح القادم الى اليمن قد يزور مناطق اخرى اثرية وتراثية وترفيهية كجزء من برنامجه السياحي المتكامل.

مشكلة الدراسة:

ويمكن تلخيص مشكلة الدراسة في التساؤلات الآتية:

1. ما اهمية مضيق باب المندب والجزر اليمنية في تحسين وتطوير ودعم السياحة اليمنية؟
2. ما دور مضيق باب المندب والجزر اليمنية في تحسين الحركة السياحية لليمن؟
3. ما أثر التهديدات الامنية على مضيق باب المندب والجزر اليمنية في الحركة السياحية لليمن ؟

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

اهداف الدراسة:

تسعى الدراسة الى تحقيق الاهداف الاتية:

1. التعرف بمضيق باب المندب وخصائصه، وبيان أهمية موقعة الجغرافي في تحسين ودعم الحركة السياحية في اليمن والخليج.
2. التعرف على دور مضيق باب المندب والجزر اليمنية في تحسين الحركة السياحية لليمن.
3. تحديد أثر التهديدات الامنية على مضيق باب المندب والجزر اليمنية في الحركة السياحية لليمن.

أهمية الدراسة:

تطلق الاهمية العلمية والعملية للدراسة فيما يلي:

الأهمية العلمية:

1. أهمية موضوع الدراسة وحدثه فهناك قلة في الدراسات الاقتصادية السياحية في اليمن مما جعله جديراً بالدراسة والبحث.
2. أهمية مضيق باب المندب كون اقتصاديات كثير من البلدان في العالم تعتمد على المنافذ كمصادر لزيادة الإيرادات وتحقيق العائدات التي تسهم في دعم حركة التنمية الاقتصادية ومنها التنمية السياحية في البلد وبالتالي فإنه يحتل موقعاً استراتيجياً هاماً ومستوى تحكمه بالتجارة العالمية وارتباطه بالمضايق والخوانق الأخرى.
3. أهمية الجزر اليمنية ومواقعها الجغرافية الهامة على خارطة السياحة العربية والعالمية واهمها جزيرة ميون وكمران وسقطرى، ومن الضروري تسليط الضوء على ما تتعرض له الجزر من عبث ممنهج بمقدراتها ومواردها الطبيعية والسياحية ومعالمها التاريخية، كما يتجلى في أرخبيل سقطرى الواقعة تحت الاحتلال الإماراتي.

ب. الأهمية العملية.

1. التأكيد على أهمية دور السلطات اليمنية في التخفيف من تأثيرات التصرفات الدولية السلبية بشأن تطوير واستغلال السياحة في باب المندب والجزر اليمنية وحمايتها من الأطماع الخارجية.
2. أهمية التعرف بأسماء واعداد الجزر اليمنية ومواقع المناطق الأثرية والسياحية فيها، وكيفية تطويرها واستغلالها سياحياً واقتصادياً والترويج لها محلياً وعربياً ودولياً. تدعيم المكتبة اليمنية بورقة علمية

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

متواضعة متخصصة في دراسة أثر التهديدات على مضيق باب المندب والجزر اليمنية على مستقبل السياحة اليمنية.

3. لفت نظر القائمين على إدارة الموانئ والمنافذ والمضايق اليمنية وخاصة مضيق باب المندب وتعريفهم بأثر التهديدات على مضيق باب المندب والجزر اليمنية على مستقبل السياحة اليمنية.

منهج الدراسة:

لتحقيق أهداف البحث، تم اعتماد المنهج الوصفي الاستقرائي في هذا البحث، لبيان أثر التهديدات الامنية على حركة السياحة اليمنية.

التعريفات الاجرائية لمصطلحات الدراسة:

- **التهديدات:** هي تلك الاحداث والعوامل والاسباب العسكرية والامنية والسياسية والاقتصادية والبيئية والبشرية التي قد تؤثر في تغيير طبيعة الموقع (باب المندب) وانشطته وديناميكية الحركة التجارية فيه.
- **الامنية:** هي تلك الاحداث الامنية والعسكرية التي قد تؤثر على سير العمليات والاعمال في المضيق وتؤدي الى وقوع اضرار مادية ملموسة او معنوية في صورة قرارات وتهديدات من الاطراف المعتدية.
- **مضيق باب المندب:** هو واحد من أهم المضايق التي تطل اليمن على جزء منه بالقرب من خليج عدن ويربط البحر الاحمر بالبحر العربي، وهو منفذ بحري رئيسي في الشرق الاوسط ونقطة عبور رئيسية الى قناة السويس وله اهمية جيوسياسية كبيرة ومحط انظار كثير من الدول، يتم العمل فيه بموجب قانون الملاحة الدولية.
- **الجزر اليمنية:** هي مجموع الجزر الكبرى والصغرى الواقعة على الخارطة اليمنية والذي تمتلك مقومات سياحية وطبيعية تميزها وتجعلها قبلة ومقصد سياحي هام للاستثمار السياحي والزيارات.
- **السياحة:** هي عملية انتقال الافراد من مكان اقامتهم الى بلدان واماكن اخرى بغرض الترفيه وممارسة الانشطة السياحية في بلدان القصد السياحي، وفي هذه الدراسة القصد بها وفود افراد ومجاميع سياحية من أي بلد تمر عبر مضيق باب المندب قاصدة اليمن لغرض السياحة.

المبحث الأول

مضيق باب المندب (المفهوم والاهمية والتكوين).

المطلب الاول: تعريف مضيق باب المندب:

الفرع الاول: تعريف المضيق:

تعريف المضيق في اللغة: يعرف المضيق لغة بأنه "كل ما ضاق من الاماكن والامور". (ابن منظور، 1997، 201)

تعريف المضيق اصطلاحاً : فكلمة المضيق كان يطلقها العرب على مكان في الطبيعة يتصف بالمضيق حتى ولو كان محققاً أو بري، والمضيق في اصله هو "الضنك" وهو "الضيق في كل شيء"، ثم اضيف من بعد انه "القطعة الضيقة من البحر التي تفصل بين ارضين"، وقال البعض بان المضيق يقابل كلمة برزخ والبرزخ هو "الحاجز بين شيئين"، وهو ايضاً "قطعة ضيقة من الماء محصورة بين بحرين موصلة برأً ببر، او شبه جزيرة ببر"، وقد استعمل العرب كلمة "مضيق" كاسم لجزء من اليابسة قبل ان يشيع مؤخراً كجزء من البحر (مناصرية، 2015، 12).

تعريف المضيق من الناحية الجغرافية: عبارة عن ممر مائي يفصل بين اقليمين ويصل بين بحرين، وعليه (العكلة، 2011، 2)، كما يعرف المضيق بأنه: "تقلص في البحر بين ارضين ذي عرض محدود ويربط بحرين ولولاه لفصلتهما الارض في ذلك المكان"، وكما يعرف بأنه: "ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضاً معيناً، ويوصل بين جزئين من المجالات البحرية (الحاج، 2008، 161)

تعريف المضيق من الناحية الغائية: هو "مياه تفصل اقليمين وتصل بحرين، وان الممر المائي لا يكون مضيقاً في القانون الدولي، اذا توافرت له الاوصاف الجغرافية فحسب، بل يجب الى جانب ذلك ان يكون الممر مستعمل للمواصلات الدولية الغير متجهة الى موانئ على شواطئ ذلك المضيق"، كما أن المضيق له صفة جوهرية هي انه "يصل بين جزأين من اعالي البحار وان يكون مستعمل للملحة الدولية (العكلة، 2009، 3).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الفرع الثاني: تعريف مضيق باب المندب:

باب المندب هو ممر مائي يربط بين البحر الأحمر والمحيط الهندي عبر خليج عدن، ويقع بين قارتي آسيا وأفريقيا حيث نشأ نتيجة تباعد القارتين في أواخر الحقبة الجيولوجية الثالثة في عصري الميوسين والبليوسين (فترة زمنية تتراوح بين 23 و2,5 مليون عام مضت)، وتبلغ المسافة الفاصلة بين ضفتيه حوالي 30 كم (من رأس منهالي في اليمن إلى رأس سيان في جيبوتي) (عامر، 2000، 163)

ويعد مضيق باب المندب موقعاً إستراتيجياً فريداً هو الممر المائي الذي يوصل بين المحيطين الهادي والهندي والبحر المتوسط عن طريق المدخل الجنوبي للبحر الأحمر عبر قناة السويس فالمحيط الأطلسي. وتكون بهذا قد ارتبطت كل البحار والخلجان العربية ببعضها وتلاقت مع البحار والمحيطات الصالحة للملاحة في كل الكرة الأرضية. ومما زاد من أهمية مضيق باب المندب تحكمه بطرق التجارة العالمية لمرور ناقلات النفط من خلاله مما أكسب المنطقة أهمية حيوية واستراتيجية واقتصادية على مر العصور. وإذا غادرنا البحر والمضيق إلى البر المجاور لهما نجد على جانبيهما الكثير من الدول المتشاطئة والتي تكتنفها الكثير من المشكلات الداخلية والخارجية وبالتحديد مشاكل الحدود والذي جعلتها تتباين على مستوى التعاون والتنسيق والشراكة الإستراتيجية في البحر الأحمر ومدخله الجنوبي (العتابي، 2008، 4).

الفرع الثالث: تعريف الجزر اليمنية:

الجزيرة هي قطعة من الأرض تحيط بها المياه من جميع الجهات، وقد تكون محاطة بالمحيطات أو البحار أو الأنهار، الجزر هي أماكن فريدة ومتنوعة في الطبيعة، وقد تكون مأهولة بالسكان أو غير مأهولة، كما يمكن أن تكون مواقع سياحية شهيرة ووجهات سياحية جميلة، تتميز الجزر بتنوع المناظر الطبيعية، مثل الشواطئ الرملية والمنحدرات الصخرية والمستنقعات والغابات الكثيفة، كما قد تحتضن الجزر ثقافات وتقاليد فريدة، وتوفر فرصاً لممارسة الأنشطة الرياضية المائية والاسترخاء والاستمتاع بالطبيعة (العكلة، 2011، 5).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المطلب الثاني: الأهمية السياحية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية:

الفرع الأول: الأهمية السياحية لمضيق باب المندب:

باب المندب هو مضيق يقع بين اليمن وجيبوتي في البحر الأحمر. يعتبر باب المندب ممر مائي هام، حيث يُستخدم كممر تجاري للشحن البحري بين البحر الأحمر والمحيط الهندي، أيضًا، يمتاز باب المندب بجماله الطبيعي الخلاب ويعتبر منطقة سياحية شهيرة (صلاح الدين، 2000، 172) وتجذب منطقة باب المندب العديد من السياح بفضل شواطئها الرملية البيضاء الجميلة ومياهها الزرقاء الصافية، تحظى بالشهرة بين عشاق الغطس والغوص بسبب تنوع حياتها البحرية الغنية والشعاب المرجانية الرائعة، كما يمكن للسياح الاستمتاع بالرحلات البحرية وركوب الأمواج والصيد بالقرب من باب المندب.

ومن الناحية السياحية، يعتبر باب المندب وجهة جذابة للعديد من السياح، فهو يتمتع بجمال طبيعي فريد، حيث يمكن المشاهدة والتمتع بمناظر خلابة للمياه الزرقاء الصافية والجزر والشواطئ الرملية البيضاء (حسن، 2008، 122)

كما يعد باب المندب أيضًا مكانًا مثاليًا لممارسة الأنشطة المائية، مثل الغوص وركوب الزوارق ورياضة الصيد، وذلك بفضل تواجده في منطقة غنية بالحياة البحرية المتنوعة بالإضافة إلى ذلك، يمكن زيارة بعض الجزر والمدن المطلة على باب المندب، مثل جزر المكلا وجزيرة فرسان ومدينة عدن في اليمن ومدينة بورتسودان في السودان، والتمتع بالثقافة المحلية والمعالم السياحية الأخرى التي تتوفر في تلك المناطق بالإجمال، يعد باب المندب وجهة سياحية متنوعة ومثيرة، حيث يجمع بين جمال الطبيعة والمناظر الخلابة والأنشطة المائية، ويوفر فرصة لاستكشاف الثقافة المحلية في المناطق المحيطة به.

ومن حيث السياحة والتنمية السياحية فإن باب المندب يوفر فرصًا سياحية مميزة، يمكن للزوار الاستمتاع بمناظر طبيعية خلابة وجمال البحر الأحمر والبحر العربي، يمكنهم أيضًا زيارة الجزر القريبة والمواقع الأثرية والثقافية في اليمن وجيبوتي، وبالتالي، يمكن أن يساهم باب المندب في تنمية السياحة وتعزيز الاقتصاد المحلي.

توجد أيضًا عدة مناطق سياحية مثيرة للاهتمام في الجانب اليمني والجانب الجيبوتي من باب المندب. يمكنك اكتشاف المدن التاريخية والأطلال القديمة وزيارة الأسواق المحلية وتجربة الثقافة المحلية في تلك

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المناطق بشكل عام، يمكن القول إن باب المندب يلعب دورًا حيويًا في الاقتصاد والتنمية السياحية لليمن وجيبوتي، وهو يوفر فرص استثمارية وتجارية قيمة.

الفرع الثاني: الأهمية السياحية للجزر اليمنية:

تُعد الجزر اليمنية وجهات سياحية رائعة تجمع بين الجمال الطبيعي والتنوع البيولوجي والثقافة الفريدة، وتعتبر وجهات سياحية مميزة وجميلة، حيث تتميز بمناظر طبيعية خلابة وشواطئ رملية بيضاء ومياه صافية، ويمكن استعراض بعض الجزر اليمنية الرئيسية وأهميتها السياحية (توفيق، 2019، 23):-

السياحة البحرية في اليمن تعتبر واحدة من الأنشطة الشهيرة والمحبة للسياح. اليمن يحتضن سواحل طويلة على البحر الأحمر وخليج عدن، وتتميز بالمناظر الطبيعية الخلابة والشعاب المرجانية الغنية بالأحياء البحرية المتنوعة، ويمكن توضيح بعض أنشطة السياحة البحرية في اليمن:

1. الغوص: تعتبر اليمن وجهة رائعة لمحبي الغوص. ويمكنك استكشاف الشعاب المرجانية البديعة والنوازل الغريبة في جزر سقطرى وعدن ومكلا وجزيرة بزآن.
2. صيد الأسماك: يعد صيد الأسماك من النشاطات الشهيرة في اليمن. يمكنك الاستمتاع برحلات صيد الأسماك في البحر الأحمر، حيث يتوفر العديد من أنواع الأسماك الكبيرة والمتنوعة.
3. رحلات القوارب: يمكنك الاستمتاع برحلات القوارب في البحر الأحمر وخليج عدن، حيث يمكنك رؤية المناظر الطبيعية الخلابة والجزر الجميلة والشواطئ الرملية.
4. رياضات مائية: يمكنك ممارسة مختلف الرياضات المائية مثل التزلج على الماء والركوب على الأمواج والتجديف في المياه الهادئة.

ويعد الأداء البحري في اليمن جذابًا لأنه يتيح لك استكشاف الجزر الجميلة والاستمتاع بالمناظر الطبيعية المدهشة والأنشطة المائية المتنوعة، كما يجب التأكد من الالتزام بالسلامة واتباع التوجيهات المحلية أثناء الاستمتاع بالأنشطة البحرية.

وفيما يلي أهم الجزر السياحية اليمنية: (توفيق، 2019، 23)

1. جزيرة سقطرى: تعد سقطرى واحدة من أجمل الجزر اليمنية، وتمتاز بتضاريسها الفريدة وتنوع النباتات والحيوانات التي توجد فيها. تُعتبر سقطرى موطنًا لعدد من النباتات والحيوانات النادرة، بالإضافة إلى

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- شواطئها الرائعة ومياهها الزرقاء الصافية. وتُعتبر جزيرة سقطرى من أبرز وجهات السياحة في اليمن. تُشتهر بتضاريسها الفريدة وتنوع الحياة البحرية. يُعتبر الجزء الجنوبي من الجزيرة حديقة طبيعية محمية، حيث يمكن للزوار استكشاف الشواطئ الرملية الجميلة والغابات المورقة والمستنقعات والبرك المائية والحياة البرية والبحرية المتنوعة.
- جزر المكلا: تقع في خليج عدن شرق مدينة المكلا، وتتميز بشواطئها الجميلة والمناظر الطبيعية الخلابة، يمكن للسياح الاستمتاع بأنشطة الغوص وركوب الزوارق والاستمتاع بالمناظر الخلابة للسواحل والشعاب المرجانية.
- جزيرة كمران: تقع في مضيق باب المندب وتعتبر منطقة سمكية غنية، مما يجعلها مكانًا مثاليًا لمحبي رياضة الصيد. بجانب ذلك، يمكن للزوار الاستمتاع بالشواطئ الجميلة والمشي على الأمواج. تُعتبر كمران من الوجهات السياحية الجميلة والرائعة، حيث يمكن للزوار الاستمتاع بالشواطئ الجميلة والاستكشاف الغوص ومشاهدة الشعاب المرجانية والأسماك الملونة.
- جزر حنيش: تقع قبالة ساحل محافظة لحج وتتميز بجمال مناظرها الطبيعية وصخورها الحمراء المدهشة وشواطئها الساحرة. يمكن للسياح الاستمتاع بأنشطة المشي لمسافات طويلة والتجديف والغوص.
- جزيرة عدن: تعد عدن من المدن الساحلية الجميلة في اليمن وتضم بعض الجزر الرائعة. تعتبر جزيرة صيرة وجزيرة النكلة وجزيرة الميسان وجزيرة المندب من أبرز جزر عدن السياحية. تتميز بشواطئها الجميلة والرملية البيضاء ومياهها الزرقاء الصافية.

الفرع الثالث: آلية تطوير واستغلال السياحة في باب المندب والجزر اليمنية:

- توجد عدة طرق تمكن السياحة في الجمهورية اليمنية من تفعيل الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية وحمايتها من الأطماع الخارجية اليك بعض النقاط (حمران، 2023)
1. توفير الأمن والاستقرار في المنطقة: يعتبر الأمن والاستقرار عاملاً أساسياً في جذب السياح إلى المنطقة، لذا يجب على السلطات المركزية اليمنية تعزيز الأمن ومكافحة الجريمة والإرهاب لضمان سلامة الزوار.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

2. تطوير البنية التحتية والخدمات السياحية: يجب على الحكومة اليمنية استثمار في تطوير البنية التحتية للسياحة في المنطقة، بما في ذلك تحسين الطرق والمواصلات وتوفير الخدمات السياحية مثل الفنادق والمطاعم والمتاحف والمعالم السياحية هذا سيساهم في توفير سهولة الوصول وتأمين الخدمات الأساسية للسياح.

3. التعاون مع الجهات المحلية: يجب على السلطات المركزية اليمنية التعاون مع الجهات المحلية في منطقة باب المندب والجزر اليمنية للترويج للمنطقة وتشجيع التنمية السياحية المستدامة، بما في ذلك توفير التدريب والدعم لأصحاب الأعمال السياحية المحليين، كما يمكن تنظيم برامج شراكة لتطوير المشاريع وتنفيذ المبادرات المشتركة.

4. الحفاظ على الثقافة والتراث: يجب أن تكون السلطات المركزية اليمنية ملتزمة بالحفاظ على التراث الثقافي والتاريخي في المنطقة، والعمل على حماية المعالم الأثرية وتعزيز السياحة الثقافية في المنطقة. بشكل عام، يلعب الدور السلطات المركزية اليمنية العديد من الأدوار في تطوير واستغلال السياحة في باب المندب والجزر اليمنية، من خلال توفير الأمن والاستقرار، وتطوير البنية التحتية والخدمات السياحية، والترويج والتسويق السياحي، والتعاون مع الجهات المحلية، والحفاظ على الثقافة والتراث.

5. توفير الخدمات السياحية: من خلال توفير الدعم المالي والتقني للمشاريع السياحية في المضيق والجزر اليمنية: مثل إنشاء فنادق ومنتجعات سياحية وتطوير المواقع السياحية الهامة. يمكن تشجيع المستثمرين على الاستثمار في السياحة في المنطقة وتوفير فرص عمل للسكان المحليين ووسائل النقل العام والخدمات الصحية والأمان.

6. التنوع السياحي: توفير تشكيلة متنوعة من الأنشطة والوجهات السياحية في المناطق الساحلية. يمكن تنظيم رحلات بحرية، أنشطة غطس، رياضات مائية، وجولات في الأماكن الطبيعية المحيطة.

7. الحفاظ على البيئة الساحلية: يجب أن يكون التطوير السياحي مستدامًا ومحفوظًا للبيئة الساحلية. يتعين حماية الشواطئ والمرجان والأحياء المائية الأخرى والترويج لسلوك البيئي المسؤول.

الليات على المستوى الاعلامي والترويجي: (اليوسفي، 2023)

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

يمكن تعزيز الحماية التاريخية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية ونشر الوعي بأهميتها الثقافية والاقتصادية والاستراتيجية على مستوى العالم، من خلال القيام بالأنشطة والبرامج الترويجية الآتية:

1. **الترويج والتسويق السياحي:** يجب على السلطات المركزية اليمنية القيام بحملات ترويجية وتسويقية لجذب السياح إلى المنطقة، بما في ذلك المشاركة في المعارض والفعاليات السياحية الدولية واستخدام وسائل التواصل الاجتماعي للترويج للمواقع السياحية في المنطقة، وتعزيز مناطق السياحة الساحلية على المستوى المحلي والدولي من خلال حملات ترويجية والتسويق الجيد. يمكن استخدام وسائل التواصل الاجتماعي وإنشاء مواقع ويب وتنظيم فعاليات سياحية لجذب المسافرين.
2. إعطاء الاهتمام للتراث الثقافي والتاريخي للمضيق والجزر اليمنية في وسائل الإعلام المختلفة، مثل التلفزيون والإذاعة والصحف والمجلات. يمكن إعداد برامج تلفزيونية وإذاعية خاصة تسلط الضوء على التاريخ والثقافة والتراث المتنوع للمنطقة.
3. تنظيم معارض ومعارض فنية لعرض الفنون التشكيلية والتراثية المرتبطة بالمضيق والجزر اليمنية. يمكن عرض الصور واللوحات الفنية والمقتنيات التاريخية المتعلقة بالمنطقة للجمهور.
4. تنظيم رحلات سياحية للزوار للاستكشاف والاستمتاع بجماليات المضيق والجزر اليمنية والتعرف على تاريخها وثقافتها. يمكن تنظيم رحلات بحرية وزيارات للمواقع التاريخية والثقافية المهمة.
5. الاستفادة من وسائل التواصل الاجتماعي للترويج للمضيق والجزر اليمنية، من خلال إنشاء صفحات وحسابات تعرض الجاليات والتاريخ والثقافة المتعلقة بالمنطقة. يمكن استخدام الصور والفيديوهات والمقالات للتعريف بتاريخ المضيق والجزر اليمنية.
6. تنظيم فعاليات ثقافية وفنية تعكس التراث الثقافي للمضيق والجزر اليمنية. يمكن تنظيم عروض موسيقية ورقصات تقليدية وعروض للفنون الشعبية لجذب الزوار وإبراز التراث الثقافي للمنطقة.
7. توفير الدعم المالي والتقني للمشاريع السياحية في المضيق والجزر اليمنية، مثل إنشاء فنادق ومنتجعات سياحية وتطوير المواقع السياحية الهامة. يمكن تشجيع المستثمرين على الاستثمار في السياحة في المنطقة وتوفير فرص عمل للسكان المحليين.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

المبحث الثاني

التحديات الامنية على الجزر اليمنية ومضيق باب المندب

المطلب الاول: التهديدات والمخاطر الأمنية على مضيق باب المندب:

الامن في اللغة مصدران بمعنى الطمأنينة وعدم الخوف، قال ابن منظور في لسان العرب: "الأمان والأمانة بمعنى، وقد أمنت فأنا أمين وأمنت غيري من الأمان الأمان، والأمن ضد الخوف، والأمانة ضد الخيانة، وفي التنزيل العزيز: ﴿وَهَذَا الْبَلَدِ الْأَمِينِ﴾[التين: 3].

وفي الاصطلاح لم يحظَ مصطلح الأمن قديماً بتعريف محدد من قبل الفقهاء القدامى، والتعريفات القديمة أقرب للمعنى اللغوي منها إلى الاصطلاح ومن ذلك: عرفه (القونوي، 1406، 189) بقوله: عدم توقع مكروه في الزمن الآتي، وعرفت دائرة المعارف البريطانية الأمن بأنه حماية أمن خطر القهر على يد قوة أجنبية، بينما نلاحظ أن مفهوم الأمن لدى هنري كسينجر وزير الخارجية الأمريكي الأسبق يعني أي تصرفات يسعى المجتمع عن طريقها إلى حفظ حقه في البقاء وفي هذا الإطار فإن مضيق باب المندب يعتبر في الوقت الحالي من ضمن أكثر الممرات البحرية تعرضاً لعدة تهديدات أمنية مختلفة سواء تعلق الأمر بعمليات القرصنة البحرية، أو تلك المتعلقة بالنزاعات والحروب الدائرة بالمنطقة، اليمني من المضيق، ثم الاتجاه بحوالي 160 كلم باتجاه عدن بعد حملة من القصف الجوي السعودي المصري استهدفت بدرجة كبرى تأمين الممر ومحيط البحر الأحمر (الهلي، 2019، 78)

ومن جهة أخرى و بالإضافة إلى التهديدات الأمنية بمضيق باب المندب النابعة من الصراع اليمني الحالي، فإنه و حسب الباحث Douglas de Quadros Rocha وآخرون في دراسة موسومة بـ "militarization of International straits and maritime choke points" فإن عدم توقيع عدّة دولة محيطة بالمضيق لاتفاقيات ضبط الملاحة الدولية فيه ساهم بشكل كبير في بقاء واستمرار المضيق في حالة من الاهتزاز وعدم الاستقرار الأمني لفترات عديدة وذلك بالمقارنة بالوضع القانوني لعدة مضائق و ممرات بحرية دولية أخرى.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

الجدول رقم (1) يبيّن طبيعة التوافق الدولي على اتفاقيات الملاحة واستغلال المضائق في مضيق باب المندب مقارنة بمضيق ملكا وسنغافورة.

مضيق ملكا وسنغافورة			مضيق باب المندب		
مصادقة	1986	اندونيسيا	مصادقة	1987	اليمن
مصادقة	1994	سنغافورة	مصادقة	1991	جيبوتي
مصادقة	1996	ماليزيا	غير مصادقة	-	أرتيريا

Source: Douglas de quadros rocha; gabriela freitas dos santos; et all, "militarization of International straits and maritime choke points". UFRGS model united nations: v. 4, 2016. P 316

فحالة عدم التوافق التي تميز العلاقة بين الدول المطلّة على مضيق باب المندب هو عامل ساهم أيضاً في تجدد الصراعات بالمنطقة من جهة، وتساعد حدة التهديدات الأمنية أيضاً بشتى أنواعها. (Douglas de quadros rocha,2016,316)

المطلب الثاني: أثر التهديدات الامنية في مضيق باب المندب والجزر اليمنية على حركة السياحة اليمنية.

قد تؤثر تهديدات مضيق باب المندب والجزر اليمنية بشكل كبير على مستقبل السياحة اليمنية. إليك بعض الأثر المحتمل لهذه التهديدات: (الهلي، 2019، 7)

1. انخفاض السياحة البحرية: قد تؤدي التهديدات المتعلقة بأمن وسلامة المسافرين في المنطقة إلى انخفاض السياحة البحرية، العديد من السياح يفضلون استكشاف الجزر اليمنية والاستمتاع بالمياه الفيروزية، ولكن التهديدات الأمنية قد تشيهم عن هذه الخطة.
2. تأثير على السياحة العائلية: قد يتردد الكثيرون في زيارة اليمن بسبب التهديدات الأمنية المحتملة، قد يفضل العديد من العائلات البحث عن وجهات أخرى أكثر أماناً لقضاء العطلات مع أطفالهم.
3. انخفاض العائد المالي: يعتمد الاقتصاد اليمني بشكل كبير على السياحة كمصدر رئيسي للعائد المالي، إذا تراجعت الحركة السياحية بسبب التهديدات، فإن ذلك سيؤثر سلباً على الاقتصاد المحلي وسيزيد من البطالة والفقر.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

4. تأثير على السياحة الثقافية: اليمن لديه تاريخ وثقافة غنية، والعديد من السياح يأتون للاستمتاع بزيارة المواقع التاريخية والأثرية، ومع ذلك، قد تكون التهديدات الأمنية سبباً لتراجع الاهتمام بالثقافة اليمنية والتاريخية.

5. اضطراب في البنية السياحية: قد يؤثر التهديد الأمني على البنية التحتية للسياحة في اليمن، قد يتراجع الاستثمار في مجال الضيافة والفنادق والمطاعم، مما يؤثر على الخدمات المقدمة للسياح ويقلل من رغبتهم في زيارة اليمن.

ومع ذلك، يجب ملاحظة؛ أنه مع استعادة الاستقرار والأمن في المنطقة، هناك إمكانية لتعافي السياحة في باب المندب واستعادة رونقها السابق كوجهة سياحية مميزة، ويعتبر من الضروري العمل على تعزيز الأمن وتطوير البنية التحتية السياحية لجذب المزيد من الزوار إلى المنطقة، وعلى الرغم من هذه التحديات، إلا أن اليمن لا يزال يحتفظ بجماله الطبيعي وثقافته الفريدة التي تجذب العديد من السياح، إذا تمكنت الحكومة اليمنية من تحسين الأمن في المنطقة وتقديم حماية للسياح، فإنه يمكن استعادة جاذبية السياحة في المستقبل (الهلي، 2019، 8)

الخاتمة:

بالنظر إلى ما تطرقت إليه الورقة البحثية فيما يخص الأهمية الإستراتيجية لمضيق باب المندب وطبيعة التهديدات الأمنية المستجدة به، فقد توصلت الورقة إلى عدّة استنتاجات منها ما يأتي:

الاستنتاجات:

1. بلغ عدد الجزر اليمنية (186) جزيرة، التي تطل عليها ست محافظات يمنية و(15) مديرية، تُعد مرتكزا هاما للتنمية الاقتصادية والسياحية، بما تمتلكه من فرص استثمارية يعول عليها تحقيق نمو اقتصادي.
2. منذ بدء العدوان، أضحت بعض الجزر اليمنية تحت الاستهداف الصاروخي المباشر لتحالف العدوان، الذي لم يستثنِ أبناء الجزر والصيادين ومراكز الإنزال السمكي، فيما يزرع البعض الآخر من الجزر تحت السيطرة والاحتلال والأعمال العنيفة التي تنتهك السيادة الوطنية".
3. الحروب التي تسببت في تدهور الأوضاع الأمنية في منطقة باب المندب لها تأثير كبير على السياحة اليمنية، وخاصة في المناطق القريبة من المضيق، ومن بعض التأثيرات الرئيسية، ما يأتي:

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

- أ. انخفاض السياحة الوافدة: تأثرت السياحة الوافدة بشكل كبير، حيث يعتبر باب المندب ممراً بحرياً استراتيجياً يربط بين البحر الأحمر ومحيط الهند، نتيجة للحروب والاضطرابات، تقلصت عدد الزوار الذين يختارون اليمن كوجهة سياحية.
- ب. تراجع الاستثمارات السياحية: تأثرت الاستثمارات السياحية في المناطق المحيطة باباب المندب بشكل كبير، فقد تم إلغاء وتأجيل عدد من مشاريع الفنادق والمنتجعات والمرافق السياحية المختلفة بسبب عدم الاستقرار الأمني.
- ج. تأثر السكان المحليين الذين يعتاشون على السياحة: تعتبر السياحة في المناطق المحيطة باباب المندب من مصادر الدخل الرئيسية للسكان المحليين، بفقدان السياحة، انخفضت فرص العمل وتراجعت الدخل للعديد من العائلات المعتمدة على هذا القطاع.
- د. تأثير على البنية التحتية السياحية: حالة عدم الاستقرار الأمني والحروب أدت أيضاً إلى تهديم البنية التحتية السياحية الموجودة في المناطق المحيطة باباب المندب، تضررت الفنادق والمنتجعات والمطاعم والمواقع السياحية الأخرى نتيجة للتدمير والإهمال.

التوصيات:

- بناءً على الاستنتاجات السابقة يتم تقديم التوصيات الآتية:
1. اتخاذ الإجراءات الكفيلة بوقف الأعمال العنيفة والتدميرية في الجزر اليمنية، وبحث سبل تنميتها كون ذلك يأتي ضمن تحقيق خطط وبرامج الرؤية الوطنية.
 2. مناشدة المنظمات الدولية وعلى رأسها الأمم المتحدة لإيقاف الاعتداءات على الجزر اليمنية وما تتعرض له من عبث بمكوناتها الطبيعية ومعالمها التاريخية، إلى جانب مناشدة منظمة اليونسكو لإرسال لجنة لتقصي الحقائق ومعرفة الاستحداثات والتجريف في سقطرى وإخراج الثكنات العسكرية من الجزر اليمنية.
 3. على المنظمات الدولية وفي مقدمتها الأمم المتحدة واليونسكو اتخاذ تدابير لإيقاف الاعتداءات والأعمال العنيفة بالجزر اليمنية، وإرسال لجنة لتقصي الحقائق وإزالة أي استحداثات عسكرية في أرخبيل سقطرى وميدي وعبد الكوري وميون وغيرها.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

4. دعوة المختصين والباحثين للاهتمام برصد وتوثيق جرائم العدوان على الجزر اليمنية، واستكمال إنشاء المجلس الأعلى لدعم وتعزيز الجزر اليمنية، وكذا إنشاء صندوق لدعم مجتمعات الجزر اليمنية، فضلا عن إعداد استراتيجية تنموية طويلة ومتوسطة المدى للاهتمام بتنمية الجزر اليمنية.
5. إعداد رؤية لإعادة إنشاء الهيئة العامة لتنمية وتطوير الجزر اليمنية ورفعها لمجلس الوزراء، وكذا تسمية بعض الشوارع والمدارس والمنتجات الصناعية بأسماء الجزر اليمنية لنشر ثقافة سياحية في اوساط المجتمع اليمني.
6. يجب على الحكومة اليمنية تطوير استراتيجيات تسويق فعالة للترويج للوجهات السياحية في البلاد وجذب المزيد من السياح من مختلف أنحاء العالم لليمن كوجهة سياحية آمنة ومثيرة وذات تراث غني وتنوع طبيعي.
7. عمل استراتيجية سياحية متكاملة وجهود حكومية جادة، يمكن لليمن استعادة جاذبيتها كوجهة سياحية رائعة وتحقيق فوائد اقتصادية هامة من صناعة السياحة.

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

قائمة المصادر والمراجع:

المراجع باللغة العربية:

1) القرآن الكريم.

1. ابن منظور، معجم لسان العرب، 1997، ج 1، دار الصادر، بيروت لبنان.
2. ابو زيد، اسامة (2018) مضيق هرمز والتهديدات الايرانية: التهويل والتهوين، مجلة اراء حول الخليج، جدة، العدد127، يناير / كانون الثاني.
3. البرصان، احمد سليم (2018) التأثير العسكري العربي في البحر الاحمر ثانوي ويحتاج الى ترتيب العلاقات العربية، مجلة اراء حول الخليج، العدد - (127) جدة السعودية، يناير / كانون الثاني. : ص 63.
4. حمود، محمد الحاج (2008)، القانون الدولي للبحار، دار الثقافة والنشر والتوزيع، ط1، عمان الاردن
5. خالد احمد الاسمر، جيوسياسية المضائق البحرية واثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي دراسة حالة مستقبل امدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب 2003-2018. الطبعة الأولى.
6. زهرة، مناصرية (2015) حق المرور عبر المضائق والقنوات الدولية، مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون العام، جامعة قسنطينة، الجزائر، ص12.
7. صالح علي باصرة، البحر الأحمر، التاريخ والأفاق المستقبلية لأمنه وإستقراره، مجلة سبأ، العدد6.
8. عامر، صلاح الدين (2000) القانون الدولي للبحار دراسة لاهم احكام اتفاقية الامم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، دار النهضة العربية، ط2، القاهرة - مصر.
9. عبد الزهرة شلش العتابي، الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب، الجامعة المستنصرية- كلية التربية الأساسية، مجلة كلية التربية الأساسية ملحق العدد 52، 2008، ص1-7
10. عبد القادر الهلي، مضيق باب المندب بين الأهمية الاستراتيجية وتساعد حدة التهديدات الأمنية، جامعة أحمد دارية أدرار، مجلة آفاق علمية،المجلد: 11 العدد: 03 السنة 2019، العدد 20، 2019، ص6-12
11. العتيبي، منصور حسن (2008) السياسة الايرانية تجاه دول مجلس التعاون الخليجي، 1979 - 2000، مركز الخليج للأبحاث، ط 1.
12. العقباوي، شهباز، 2018، البحر الاحمر تزايد صراع المصالح وتراجع ثقافة المنافع، مجلة اراء حول الخليج، العدد (127)،جدة السعودية، يناير / كانون -الثاني. : ص 83).

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب والجزر اليمنية

13. العكلة، وسام الدين (2011) النظام القانوني للمضيق الدولي دراسة تطبيقية على مضيق هرمز في ضوء احكام القانون الدولي، مجلة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد (27) (العدد4)
14. محمود توفيق، البحر الأحمر في الإستراتيجية الدولية، مجلة السياسة الدولية، العدد 57، القاهرة، يوليو 2009، ص 24 . 41.
15. الموعد، احمد سعيد (1999)، أمن الممرات المائية العربية، دراسة منشورات اتحاد الكتاب العرب، دمشق، سوريا.
16. ناصر، علي ناصر (2013) مضيق هرمز والصراع الامريكي الايراني، دار الفارابي، ط 3، بيروت لبنان.

المواقع الالكترونية

- http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Siasia2/karn-Afric/sec15.doc_cvt.htm

المراجع الاجنبية:

- " The Strategic Importance of the Bab El-Mandeb Strait, Middle East",
- Policy, The Economic Impact of Tourism in the Yemen'
- UNWTO, Yemen's Islands Tourism Potential "Tourism, Peace, and Sustainable "Development in Yemen

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المنذب والجزر اليمنية



المركز الديمقراطي العربي
للدراسات الاستراتيجية، الاقتصادية والسياسية
Democratic Arab Center
for Strategic, Political & Economic Studies

المؤتمر الدولي العلمي:

الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المنذب والجزر اليمنية: الأصالة والرؤى المستقبلية

أ.عمار شرعان، رئيس المركز الديمقراطي العربي، برلين، ألمانيا

التنسيق والنشر: د.حنان طرشان

رقم تسجيل الكتاب

VR.3383-6824. B

أغسطس / أوت 2023