

الجغرافيا السياسية لمضيق باب المندب

د. عبد الزهرة شلش العتابي
الجامعة المستنصرية-كلية التربية الأساسية

المقدمة

تُعرف المناطق التي يضغط فيها اليابس على مياه البحر بشدة بأسم المضائق (Straits) التي هي في النهاية عبارة عن إنكماش (Contraction) لمياه البحر المحصور بين جزئين من اليابس. وبصيغة أخرى فإن المضيق عبارة عن ممر بحري يفصل بين جزئين من اليابسة ويصل بين مسطحين من المياه (1). ومن هنا فإن المناطق التي يزداد فيها ضغط اليابس على مياه البحر غالباً ما تمثل مكانه بارزة في مجال الإستراتيجية البحرية حيث تعرف هذه المناطق بأسم نقاط الإختناق (Choke Poits) (2). والبحث عن صفة الإختناق في الجزء الجنوبي من البحر الأحمر سيجعل الذهن ينصرف مباشرة إلى باب المندب بإعتباره مضيقاً تنطبق عليه تماماً صفة الإختناق. ويعد مضيق باب المندب موقعاً إستراتيجياً فريداً فهو البوابة الجنوبية للبحر الأحمر وعنق الزجاجة التي تربطه بخليج عدن ومنه إلى البحر العربي فالمحيط الهندي ثم إلى جنوب شرق وشرق اسيا على المحيط الهادي كما أنه الممر المائي الذي يوصل بين المحيطين الهادي والهندي والبحر المتوسط عن طريق المدخل الجنوبي للبحر الأحمر عبر قناة السويس فالمحيط الأطلسي. وتكون بهذا قد أرتبطت 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 لممر ناقلات النفط من خلاله مما أكسب المنطقة أهمية حيوية وإستراتيجية وإقتصادية 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 لذا فأسلوب البحث في مجال الجغرافيا السياسية يحتاج إلى جهد كبير من أجل الإلمام بكثير من فروع العلم والمعرفة وذلك بالقدر الذي لا يفقد الباحث سيطرته على موضوع بحثه والإحتفاظ بشخصيته كجغرافي يعالج ظاهرة طبيعية وسياسية

وإقتصادية ولكل الإعتبارات السالفة الذكر يعد مضيق باب المندب ظاهرة جغرافية تستحق الدراسة والبحث .

أهداف البحث :

يهدف البحث إلى التعرف على مدى تأثير هذا الإختناق البحري كظاهرة جغرافية طبيعية على تشكيل نمط الإستخدام السياسي لليابس الذي يدخل في حوزة الجغرافي. ولا تتوقف الدراسة في هذا البحث عند حد اليابس مباشرة بالمدخل الجنوبي وإنما يتجاوز ذلك إلى العناية بدراسة تأثير هذا الإختناق البحري على الوحدات السياسية البعيدة الواقعة خارج هذه الجغرافيا وبيان مدى تأثيره على قوة الدول التي تنتظم في الإطار العام للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر إضافة إلى التعرف على مشكلات الدولة المتشاطئة على البحر الأحمر والمضيق .

مشكلة البحث :

أن مشكلة البحث تتطوي على مجموعة من الأسئلة تتم الإجابة عليها من خلال سير البحث في محاور الأربعة ومن هذه الأسئلة : -

1- ما هي الخصائص والمميزات التي يتصف بها مضيق باب المندب والتي تجعله يختلف عن بقية الإختناقات الأخرى.

2- هل يمكن للمضايق والإختناقات الأخرى التي تصل بين أطراف العالم المختلفة تعمل بإنسيابيه وسهولة دون حاجة إلى مضيق باب المندب .

3- هي يمكن للدول المتشاطئة على البحر الأحمر ومضيق باب المندب أن ترتقي إلى قدر معين من التنسيق والتعاون الشراكة الإستراتيجية وهي تعاني من مشكلات عديدة. أهمية البحث :

تبدو أهمية البحث بشكل واضح لكون مضيق باب المندب يعد حلقة وصل بين البحر الأحمر والبحر العربي والمحيط الهندي وجنوب شرق وشرق أسيا على المحيط الهادي والعكس صحيح من المناطق أعلاه عبر مضيق باب المندب لتتجه شمالاً صوب قناة السويس (المدخل الشمالي للبحر الأحمر) ومضيق جبل طارق والمضايق الأخرى لدول المحيط الأطلسي ومستوى تحكمه بالتجارة العالمية وإرتباطه بالمضايق والخوانق الأخرى .

منهجية البحث :

تم إستخدام العديد من مناهج البحث العالمي في الجغرافية السياسية منها المنهج التاريخي والمنهج الوصفي والمورفولوجي والتحليلي بغية تحقيق أهداف البحث وبيان أهميته .

هيكلية البحث :

تناول البحث أربعة محاور رئيسية إضافة لمقدمة .

المحور الأول : - التطور التاريخي لمضيق باب المندب .

المحور الثاني : الوصف الجغرافي لمضيق باب المندب .

المحور الثالث : - مضيق باب المندب دراسة مقارنة مع المضائق الأخرى .

المحور الرابع : - تقويم جيوبولتيكي للدول المتشاطئة على البحر الأحمر ومضيق باب المندب وأنتهى البحث بخاتمة .

ولا يفوتني أن أذكر الصعوبات المتعلقة بمنطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر (مضيق باب المندب) والتي تكمن بالدرجة الأولى في نقص المادة العلمية اللازمة لدراسة ظاهرة يفترض فيها التميز والشمولية والتركيب ولكن عوضها الباحث بزيارة ميدانية إلى مضيق باب المندب شملت اليابس والماء والجزر الواقعة فيه وألنقط الباحث عدة صور بعدسته الخاصة كما يظهر ذلك في الصفحات اللاحقة من البحث .

المحور الأول : التطور التاريخي لمضيق باب المندب

وينقسم هذا المحور إلى موضوعين على النحو التالي : -

أولاً: الخلفية التاريخية للهيمنة والنفوذ الخارجي للبحر الاحمر ومضيق باب المندب

بدأت أهمية البحر الأحمر تظهر منذ أن أستغله قدماء المصريين لبلوغ بلاد البونت (الصومال حالياً) (3) منذ عشرين قرناً قبل الميلاد . ونهجت البطالمة السياسية الفرعونية في البحر الأحمر بعد الغزو الأفريقي لمصر وأبحرت سفنهم حتى عدن عبر مضيق باب المندب ومنها إلى الهند وأنشأوا موانئ جديدة في الساحل الغربي مثل ميناء (برينس) جنوب مصوع (وليوكسوس ليمون) عند بوغاز باب المندب. ثم أستولت الدولة الرومانية على دولة البطالمة في عام 30 ق.م (4) وحاولت كسر احتكار اليمنيين للتجارة وتحويل مسارها إلى الموانئ المصرية وحين فشلت في ذلك توجهت إلى ميناء عدن فأحكمت سيطرتها على البحر الاحمر ن خلاله . وقامت بيزنطة على أنقاض الدولة

الرومانية ودخلت في صراع مرير مع الدولة الفارسية الساسانية. كما تعرضت اليمن لغزو الأحباش بقيادة أبرهة الأشرم عام 525 م (5) . وأصبحت مصر المملوكية مركز الثقل السياسي والإقتصادي للدولة الإسلامية بعد سقوط الدولة العباسية عام 1258 م وتلخصت السياسة المصرية نحو البحر الأحمر بثلاثة أبعاد متداخلة البعد الديني فقد حرم المماليك دخول البحر الأحمر لغير المسلمين إلا بأذنهم والبعد السياسي وهو بخضوع ميناء جدة واليمن لسلطة المماليك إضافة إلى البعد الإقتصادي وبهذا أتجهوا المماليك بسير التجارة الشرقية عبر البحر الأحمر وأحكموا قبضتهم عليها . أما موضوع التطلعات الإستعمارية الأوربية لغزو البحر الأحمر والمحيط الهندي ، فقد نجح البرتغاليون في الوصول بحراً إلى الهند بعد إكتشافهم لراس الرجاء الصالح في أواخر القرن الخامس عشر وأبدت اليمن ومصر إهتماماً شديداً بالغزو البرتغالي إلا أن الدولتان كانتا لا تمتلكان أسطولاً حربياً لمواجهة ذلك الغزو . وورث العثمانيون الدولة المملوكية عام 1517 م وحملوا لواء الحرب ضد البرتغاليون وقد رأى العثمانيون أن سيطرتهم على اليمن ستحقق أهدافهم بحكم إشرافها على مضيق باب المندب في السيطرة على البحر الأحمر والخليج العربي. وفي عام 1612 م وصل الكابتن (ورجون) إلى ميناء (المخا) وتوالت رحلات السفن البريطانية إلى الموانئ اليمنية ثم عاد العثمانيون إلى اليمن عام 1872 م دون أن يتمكنوا من إحتلال عدن التي سبق وأن أحتلها البريطانيون عام 1838م (6) أما الفرنسيون وأهتماماتهم بالبحر الأحمر فبدأت بوصول سفينتان بقيادة (دي ميرفيل) إلى (المخا) في يناير 1709 م وعقدوا معاهدة مع الإمام المهدي تعطي الحق للفرنسيين القيام بالتجارة أثناء النهار وغادر الفرنسيون والهولنديون وكالاتهم في اليمن عام 1762م وأنفرد الإنجليز بتجارة التصدير منها . وتصاعد التنافس بين الفرنسيين والبريطانيين على البحر الأحمر ومضيق باب المندب في القرن الثامن عشر عندما أخذت كل من الدولتين تهدد مصالح الأخرى. ثم اشتد قلق البريطانيون بعد إستيلاء محمد علي على عدن فسارعوا بإحتلال عدن عام 1839 م لتنفيذ سياساتهم في منطقة البحر الأحمر وباب المندب. واشتد صراع القوى الإستعمارية في المنطقة بعد فتح قناة السويس عام 1869م حيث سعت كل من بريطانيا وفرنسا وإيطاليا إلى تثبيت أقدامهما في البحر الأحمر ومضيق باب المندب بعد أن تضاعفت الأهمية الإستراتيجية لهما. ثم عقد إتفاق بين الدول الثلاثة عام 1908 م لتحديد مصالحهما في البحر الأحمر وإستخدمت بريطانيا عدن لتوسيع إستراتيجيتها فيه

فأحتلت مصر عام 1882 م ثم (زيلع وبريدة) عام 1884 م والسودان 1899 م (7) وقامت فرنسا بترسيخ أقدامها على الساحل الأفريقي بالقرب من باب المندب من خلال أحتلالها مينائي (أوبوك وتاجورا وجيبوتي) التي أستخدمها الفرنسيون كمنطقة أمداد لسفنهم المارة عبر مضيق باب المندب وحاولت إيطاليا عدة مرات إحتلال أثيوبيا ولكنها فشلت ولم يتم لها ذلك إلا في عام 1941م. وأحتلت (إسرائيل) قرية أم الرشاش عام 1947 في الأردن وبنيت عليها ميناء (إيلات) الحالي. وفي عام 1967 م طلبت إسرائيل من بريطانيا الإبقاء على قوات عسكرية في جزيرة بريم الإستراتيجية بهدف أبقاء السيطرة على مضيق باب المندب ثم حاولت إسرائيل التوغل في بعض الدول الأفريقية من خلال أغمارها بالمساعدة وفي مقدمتها أثيوبيا التي تم الإتفاق معها على وضع قوات عسكرية في جزر (دهلك) وغيرها وتم بناء المطارات ومحطات . الرادار وفي حرب أكتوبر 1973 م تم إعلان مضيق باب المندب في وجه الملاحة الإسرائيلية بالتنسيق بين الحكومتين اليمنية والمصرية واستطاع الأمريكيون الحصول على قواعد عسكرية في المحيط الهندي واستأجروا جزيرتي (دهلك وستيان) القريبتين من باب المندب في أثيوبيا . (8) .

ووقع الإتحاد السوفيتي السابق معاهدة صداقة مع الصومال عام 1974 م وحصل بموجبها على تسهيلات بحرية في مينائي (بربرة ومقديشو) ، وفي اليمن حصلت على تسهيلات بحرية كبيرة في سوقطرة وعدن وبعد إعلان الإشتراكية في أثيوبيا عام 1974 م حصل الإتحاد السوفيتي السابق على تسهيلات بحرية في (عصب ومصوع) وبهذا تكون البحرية السوفيتية وقد وطدت أركان وجودها في الجزء الإستراتيجي الجنوبي للبحر الأحمر . ثم تراجع النفوذ السوفيتي عام 1985 م وتراجعت معه الأيديولوجية الشيوعية مما شجع النظم المناوئة للماركسية من الإنقضااض على الأنظمة في الصومال وأثيوبيا وجنوب اليمن . وبهذا يكون قد انفتح المجال أمام القوى الدولية الأخرى لتعدد النفوذ بالبحر الأحمر والمحيط الهندي على حد سواء .

ثانياً : الجغرافية السياسية (التاريخية) لمضيق باب المندب :
لقد لعب مضيق باب المندب أدواراً مختلفة في تأريخ الشعوب المطلة عليه وكذلك في التأريخ السياسي العالمي وهذه الأدوار المختلفة تعود إلى تميز البحر الأحمر بين بحار العالم بموقعه الفريد فهو يقع عند التقاء قارات العالم الثلاث (آسيا . أفريقيا . وأروبا كما أنه يشكل حلقة الإتصال بين البحار الشرقية والبحار الغربية ويعتبر الشريان الحيوي الهام للمواصلات بين أوربا وبلاد الشرق بوجه عام (9) ومضيق باب المندب يوفر طريقاً مختصراً لحركة التجارة العالمية فالإبحار من لندن إلى عبادان عبر رأس الرجاء الصالح يحتاج إلى قطع 21 ألف كم في حين تصبح المسافة عبر البحر الأحمر 12 ألف كم ،وهنا يمكن تحديد ملامح الأدوار التي لعبها مضيق باب المندب في تأريخ الشعوب المطلة عليه (10) ومن هذا المنطق فإن دراسة البعد التاريخي أو ما يعرف بالجغرافيا السياسية (التأريخيه) كانت ضرورية للتعرف على المظهر القائم الآن في منطقة باب المندب . بإعتباره ظاهرة نامية ومتطورة حاضرها إستمراراً لماضيها وإشارة لمستقبلها .ويمكن القول أن منطقة باب المندب قد مرت بثلاث مراحل هي :-

- المرحلة الأولى:- كان فيها المدخل منفذاً وحيداً للبحر داخلي شبه مغلق ولذا فإن شخصية هذا المدخل لم تكن واضحة المعالم .

- المرحلة الثانية:- فيرتبط أحدثها بحدوث تطور في إستخدام الحاجز البري الذي يغلق البحر الأحمر من ناحية الشمال ، الأمر الذي أدى إلى تحول هذا الحاجز من عقبة إلى عتبة يمكن القفز منها إلى حوض البحر المتوسط شمالاً فأصبح طريق البحر الأحمر همزة وصل بين البحار الشرقية والغربية . أما منطقة باب المندب أصبحت تحتل موقعاً متوسطاً من الطريق البحري الممتد من الهند إلى مصر بصفة رئيسية مما أعطى لهذه المنطقة الفرصة لكي تلعب دور محطة تموين رئيسيه للسفن المتحركة ما بين الهند ومصر . وبعد اكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الصالح أصبحت منطقة باب المندب ميداناً لشد الحبل وتنافس القوى الأجنبية .

- المرحلة الثالثة:- فهي المرحلة التي ترتبط بشق قناة عبر برزخ السويس وتحقيق الاتصال المائي البحت بين البحار الشرقية والغربية وهنا تزداد أهمية باب المندب حيث تختنق الشريان البحري مما يزيد من فرصة التحكم في الحركة الملاحية . (11)

ويمكن تحديد ملامح الأدوار الرئيسية التي لعبها ولا زال يلعبها مضيق باب المندب في تأريخ العالم وتأريخ الشعوب المطلة عليه بوجه خاص في النقاط التالية (12):-

1- قام مضيق باب المندب بدور فعال في ربط شعوب البلدان المطلة على البحر الأحمر ببعضها البعض وهذا الدور أوجد أشكالاً عديدة من التأثير المتبادل بين شعوب هذا الممر المائي في مختلف جوانب الحياة .

2- ساعد باب المندب عبر البحر الأحمر سهولة الإتصال بالعالم الخارجي. حيث قام سكان البحر الأحمر بدور الوسيط التجاري والحضاري بين شعوب بلدان العالم . وهذا الدور أوجد حالة من الإنتعاش الإقتصادي والثقافي في سواحل البحر الأحمر في بعض الفترات التاريخية .

3- يعتبر مضيق باب المندب في كل مراحل التأريخ من المناطق الساخنة في السياسة الدولية ، وفي مختلف مراحل الصراع الدولي وذلك كهدف لذاته أو كوسيلة لتحقيق أهداف إستراتيجية في مناطق أخرى من العالم القديم وهذا الأمر جعل شعوب البحر الأحمر هدفاً مستمراً للغزو و التدخل الخارجي .

4- لعبت مصر واليمن دوراً أساسياً في تأريخ البحر الأحمر بحكم سيطرتها على مدخله ومخرجه ترابط وتكامل الدور المصري اليمني في البحر الأحمر (13).

هذا بإيجاز عن كل ما يتعلق بالوضع التايخي للبحر الأحمر ومضيق باب المندب والذي يؤشر بوضوح أهمية المنطقة في الماضي والحاضر .

المحور الثاني : الوصف الجغرافي لمضيق باب المندب

يستمد المدخل الجنوبي أهمية من موضعه كنقطة أختناق يكتنف الشريان البحري العالمي. ومن موقعه في نهاية الطرف الجنوبي للبحر الأحمر الذي يعد أقصر وأسرع طريق بحري يربط بين الشرق والغرب بحكم خصائصه الجغرافية المتميزة لذا فإن أهميته ترجع إلى تحكمه في التجارة العالمية بشكل عام وبين الشرق والغرب بشكل خاص كما ذكرنا في مقدمة الموضوع يلاحظ الخريطة رقم (1). ويكون مضيق باب المندب المياه الإقليمية لثلاث دول حيث تطل الجمهورية اليمنية على ساحله الشرقي وتطل أرتيريا وجيبوتي على الساحل الغربي. وتسميته (المندب أو المندم) يطلقها الجغرافيون على الجزء من المضيق الصالح للملاحة الدولية (14). ويبلغ أتساع مضيق باب المندب نحو 23.2 كم فيما بين رأس باب المندب شرقاً ورأس سيعان SiAne غرباً (15) وتقوم 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. وجزيرة بريم (ميون) هي الموقع الأكثر أهمية إستراتيجية 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 Seba وعددها 6 جزر في داخل المضيق الكبير وعلى مقربة من الساحل الغربي وإذا وضعنا ف الاعتبار هذه الجزر الصغيرة فإن أوسع المضيق الكبير لن يزيد عن 17.7 كم. أما الشعاب المرجانية فهي أيضاً تشغل جزءاً 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 تميز بقوة غير عادية (16). 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 سيعان (17) وقاع مضيق باب المندب غير منتظم تتخلله أخاديد صدعية ثانوية، كما تغطي بعض أجزاء القاع 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 متر (18). 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 إرتفاعاً 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 إرتفاع 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 و 23 درجة مئوية في الجنوب، أما درجة الحرارة للمياه السطحية تختلف كلما أتجهنا شمالاً فهي تتراوح في الشتاء بين 23 درجة مئوية و 32 درجة مئوية في الجنوب وفي الصيف تتراوح بين 39.5 شمالاً و 43 درجة مئوية جنوباً (19). وعلى الرغم من أهمية مضيق باب المنذب في السياسة الدولية إلا أن تركيبته الجغرافية تحول دون تواجد قوة بحرية بسبب الصخور المرجانية التي تعوق الملاحة ووجود قناة واحدة للمرور في وسطه تتطلب مهارة عالية في قيادة السفن كما يلاحظ في الصورة رقم (1) ومنها خصائص هذا المضيق أيضاً وقوعه عند قرية الأشعري في رأس مضيق باب المنذب (جبل الشيخ سعيد) الذي يقع على إرتفاع 18 متر الذي يوفر الحماية الطبيعية للمضيق كما يلاحظ في الصورة رقم (2) وإلى الشرق من المضيق تقع شبه جزيرة باب المنذب وعرضها حوالي من 64 ميل وساحلها ملئ بالإعشاب المرجانية (20) كما يلاحظ في الصورة رقم (3). ومن خلال النظر إلى هذه الأعشاب المرجانية التي وفرتها المقومات الطبيعية فأنها تلعب دوراً بارزاً في تنمية وتطور السياحة ولا سيما في منطقة الأهوار إذ تتميز هذه المنطقة بمميزات جغرافية تختلف عن بقية مناطق اليمن الأخرى حيث هيأت هذه البيئة المائية للأهوار الظروف المناسبة لوجود ثروة سمكية أكسبت المنطقة قوة جاذبية لأنواع عديدة من الطيور والأحياء البحرية الأخرى وأصبحت مصدراً هاماً لجذب السياح كما يلاحظ في الصورة رقم (4). ومن الجدير بالذكر أن مياه المضيق تختزن ثروات كامنة ومنتوعة حيث توجد فيه أكثر من 300 نوع من الأسماك وتوجد به كميات هائلة من (الجمبري) وخاصة في سواحله اليمينية كما توجد ثروات معدنية وبتروولية تقدر بعدت مليارات من الدولارات والتي يجب أستغلالها بواسطة الدول العربية المطلية على البحر الأحمر. ومن خلال التنسيق الذي يحقق المصلحة خاصة للدول الشاطئية والذي لا يتعارض مع المصلحة العامة للجماعة الدولية. وإذا غادرنا مضيق باب المنذب شمالاً أوجنوباً فأن ودرجة الإختناق تقل تدريجياً حيث يأخذ اليابس القابض على المياه في الأنفراج التدريجي الأمر الذي يعني أن درجة تحكم اليابس في المياه تقل أيضاً بصورة تدريجية.

مستويات التحكم والإرتباط للمضيق:

يمكن التمييز بين مستويين من مستويات التحكم والإرتباط :

المستوى الأول: ويتمثل في المنقطة التي تتحكم وترتبط بصورة رئيسية ومباشرة بمضيق باب المندب أو نقطة الأختناق الأساسية وأهم ما يميز هذه المنطقة أن اليابس يبدأ فيه عملية التحول من حالة الانفراج إلى حالة الإقتراب والضغط بقوة على مياه البحر إلى حد الإختناق المتمثل في مضيق باب المندب ويمكن أن نصطلح على تسمية هذه المنقطة بأسم (المنطقة اللامة) والتي تتمثل شمالاً في ذلك الجزء الممتد من مضيق باب المندب إلى خط عرض 13 - 14 شمالاً وهو الخط الذي يمثل الحد الشمالي لمجموعة الجزر التي تقع في الطرف الجنوبي للبحر الأحمر وهذه الجزر تكاد تتوسط المجرى الملاحي له. يلاحظ الخريطة رقم (2).

وعلى ذلك يمكن القول بأنه من يسيطر على هذه المجموعة من الجزر سيتاح له أن يسيطر على المنقطة اللامة الشمالية ومن يسيطر على المنطقة اللامة الشمالية يستطع أن يسيطر على مضيق باب المندب. أما المنطقة اللامة جنوباً فهي تمتد تقريباً بين الخط الواصل بين عدن وجيبوتي شرقاً ومضيق باب المندب غرباً. ويتدرج الإتساع في هذه المنطقة بين 180 كم بين عدن وجيبوتي ونحو 23.2 كم وهي المسافة التي تمثل إتساع مضيق باب المندب أي أن الإتساع في المنقطة للامة الجنوبية يضيق بالتدرج بمعدل 2.06 كم لكل كيلو متر واحد (21) .

والخلاصة: أنه يمكن القول بأن من يسيطر على عدن بالدرجة الأولى وجيبوتي بالدرجة الثانية يسيطر على مضيق باب المندب يلاحظ الخريطة رقم (3).

المستوى الثاني: وهي منطقة الارتباط الثانوية فهي ترتبط بالموقع أكثر من ارتباطها بالموضع كما هو الحال بالنسبة لمنطقة التحكم الرئيسية فالموقع الحاكم له أهمية خاصة في مجال الجغرافية السياسية فهو يتيح لمن يسيطر عليه أن يبسط سيطرته ونفوذه على مساحات شاسعة وقد تكون بعيدة دون الحاجة إلى الإمكانيات الهائلة التي تتطلبها السيطرة المباشرة فالموقع الحاكم هنا يحقق أختلالاً في السيطرة وهو ما يمكن أن نسميه بالسيطرة الإستراتيجية تميزاً عن السيطرة الجغرافية وصفة الموقع الحاكم تتوفر شمال المضيق في مجموعة من الجزر التي يمكن أن نطلق عليها أسم (البوابات) وهي تقع على بعد 265 كم شمال المضيق وتنتشر بكثافة عالية نسبياً في القطاع البحري الممتد من جيزان على الساحل السعودي ومصوع على الساحل الأريتيري وهي تتمثل بصفة أساسية في كل من جزر (فرسان . دهلك . الطير . قمران . الزبير) .ويمكننا القول أن هذه الجزر تمثل البوابة

الشمالية لمضيق باب المندب وبالتالي فإنه من يسيطر على هذه البوابة فإنه يستطيع أن يتحكم في مضيق باب المندب ويسطر عليه وخلاصة ذلك يمكننا تحديد هذه المنطقة من خلال تصور نظري هندسي يقوم أساساً على العلاقة بين اليابس والماء في هذا الجزء من العالم والمقصود بالماء هنا الممر البحري الهام المتمثل في مضيق باب المندب (22) .

المحور الثالث : مضيق باب المندب دراسة مقارنة مع المضائق الأخرى
كما أسلفنا القول من قبل فإن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر . على وجه التحديد (مضيق باب المندب). عبارة عن نقطة إنقطاع حاد لليابس بواسطة مياه البحر نتج عنها اختناق الشريان البحري في نهاية الطرف الجنوبي للبحر الأحمر وهذا البحر هو في النهاية جزء من الطريق البحري الداخلي الذي يربط بين الشرق والغرب. والطريق البحري الداخلي التقليدي يبدأ من ناحية الغرب بأوروبا الغربية إلى جبل طارق فالبحر المتوسط فقناة السويس فالبحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندي إلى جزر الهند الشرقية فالصين ثم اليابان كما تتفرع مئة عدة فروع ثانوية إلى الخليج العربي والبحر الأسود وأستراليا وشرق أفريقيا . ومنذ الثلاثينات من هذا القرن طرأ تغير جوهري على مسار هذا الخط الملاحي ، هذا التغير ارتبط بتدفق البترول في المنطقة الخليج العربي والذي أدى إلى أن يصبح هذا الخط الملاحي شرياناً نفطياً بالدرجة الأولى ، ولذا يمكن القول بأن ظهور البترول ، في منطقة الخليج أدى إلى (كسر) الخط الملاحي بين الشرق والغرب عند منطقتي الخليج وجذب الأطراف المنكسرة شمالاً نحو حقول البترول، وأصبح كل طرف منها بداية جديدة للطريق المتجه ما بين الشرق والغرب فظهرت هذه السلعة الإستراتيجية جعل منطقة الخليج بمثابة المركز الجديد للحركة الملاحية بين الشرق والغرب (23). ومن هنا فإن الطريق البحري الداخلي . من موقع منطقة الدراسة. يعني ذلك الطريق الذي يربط بالدرجة الأولى بين الخليج العربي شرقاً وأوروبا غرباً عبر قناة السويس ، ويبلغ هذا الطريق حوالي 200 14 كيلومتراً ، وذلك فيما بين ستوكهولم على البحر البطلق وعبدان على الخليج العربي . ويزيد هذا الطول إلى 17200 كيلومتر إذا أضفنا المسافة إلى البتة على البحر الأسود . ويكتنف هذا الشريان (البحر العالمي) ما يقرب من ثمان نقاط اختناق رئيسية بعضها مصطنع وأكثرها طبيعي هذه (المخائق) و ((المحابس)) تقيد حركة الملاحة وتضيقها على طول الطريق ، الذي يعد من أقصر وأسرع الطرق بين الشرق والغرب ، ودور هذه المخائق يمتد أيضاً ليشمل تشكيل نمط النقل البحري وتحدي مواصفاته خاصة فيما يتعلق

بتأثيرها المباشر على نظام اتجاهات بناء السفن من حيث الحجم والغطاس اللذان تتوقف عليهما في النهاية طاقة أستيعاب السفن وحمولتها (24). وغالباً ما يؤدي ضيق السطح المائي عبر هذه المحابس إلى إرتفاع نسبي في كثافة حركة القطع البحري عبر هذا الجزء من البحر ، الأمر الذي يترتب عليه سهولة مراقبة حركة السفن بل ومهاجمتها إذا أقتضى الأمر ، ولا يسرى ذلك فقط على الملاحة السطحية بل يشمل أيضاً ملاحاة الأعماق ، خاصة مع التطور الملموس الذي طرأ على وسائل الرصد والاستكشاف. والسيطرة على أحد هذه المخانق الثمانية يعني بالضرورة إمكانية التحكم والسيطرة في أجزاء أو بعض الأجزاء من الشريان البحري وهو ما أطلقنا عليه أسم السيطرة الإستراتيجية وكلما جنح الإختناق بموقعة نحو التوسط على الطريق كلما زادت قيمته الإستراتيجية وكلما أوسعت دائرة نفوذه وتحكمه في الطريق . وفيما يلي عرض موجز للخصائص العامة لكل من هذه المخانق الرئيسية وذلك إذا تتبعناها من الشمال الغربي إلى الجنوب الشرقي:-

1- إختناق كييل :

يربط هذا الإختناق من الناحية القانونية بين بحار عامة ، فهو يربط بحر البطليق وبحر الشمال، أما من الناحية الجغرافية فهو يعد بمثابة المنفذ الرئيسي لبحر داخلي. وإختناق كييل عبارة عن إختناق إصطناعي عبر الأراضي الألمانية وجاء اصطناعه بغرض توفير ما يقرب من 960 كم، هي جملة المسافة التي يستغرقها الدوران حول شبة جزيرة الدانمرك عبر مضيق سوند.

ويبلغ طول هذه القناة حوالي 102.2 كم، بينما يبلغ العرض في المتوسط نحو 45.4 متراً. أما العمق فهو لا يزيد عن 11.2 متراً . أما الغاطس المسموح به فيبلغ 9 أمتار فقط ، وعلى الرغم من أن العرض المسموح به لا يتجاوز 39.7 متراً والطول 313.2 متراً وبالرغم من كل القيود الملاحية إلا أن قناة كييل تعتبر من القنوات الملاحية التي تتميز بكثافة الحركة نسبياً ، وعلى سبيل المثال فقد بلغ عدد السفن التجارية التي مرت بقناة كييل عام 1913 م حوالي 55.382 سفينة ، زادت إلى 62.402 سفينة عام 1950 م وبصفة عامة فإن معدل تصريف قناة كييل يقدر بمعدل يتراوح بين 2000 إلى 2200 طن/24 ساعة (25).

2- إختناق دوفر :

يربط بين البحار العامة لبحر الشمال والمحيط الأطلنطي وهو يعد من أهم مداخل المحيط الأطلنطي الأوربية من الجهة الإقتصادية ويقع هذا الإختناق بين الساحل الجنوبي الشرقي

لإنجلترا والساحل الشمالي لفرنسا . ويبلغ طول هذا الإختناق حوالي 40 كيلو متر بينما يتراوح العرض ما بين 44 كم بين رأس كريس دونجتر وحوالي 33.6 كيلومتر بين دوفر وكالية . أما العمق فيبلغ في المتوسط نحو 27.8 متراً والقاع يتسم بصفة عامة بالانتظام حيث يتراوح بين 36 متراً و19.6 متراً. وقد أكدت الدراسات الجيولوجية والجيومورفولوجية أن منطقة مضيق دوفر، وكذا النصف الجنوبي من بحر الشمال كانت معبراً أرضياً حتى أوائل البلاستوسين، ثم عمل ذوبان الجليد وأختلاف منسوب سطح البحر على تشكيل مظهرها العام القائم ولذا فإن سواحل هذا الإختناق من النوع الغارق المنبسط الذي يتميز بعدم إنتظامها وكثرة تعرجها ومضيق دوفر من الممرات المائية الهامة من حيث كثافة حركة المرور، حيث يتراوح معدل تصريفه ما بين 3700 إلى 4626 طن / 24 ساعة) (26 .

3- إختناق جبل طارق:

يربط بين مياه البحر المتوسط والمحيط الأطلنطي العالية ، وهو يعد المدخل الغربي لحوض البحر المتوسط ولكنه يكاد يكون المنفذ الرئيسي وأحياناً الوحيد للبحر المتوسط خاصة في تلك الفترات التي تتعرض فيها قناة السويس للإغلاق ويبلغ طول جبل طارق حوالي 63.3 كيلو متر تقريباً بينما يتراوح عرضه بين 46 كيلو متر (فيما بين الطرف الأغر شمالاً ورأس سبارتل جنوباً) وحوالي 14.40 كيلو متر (غرب سبته). وقاع هذه المضيق البحري يتميز بالانتظام على طول خط الوسط تقريباً ولكنه يصبح أقل إنتظاماً وأكثر وعورة بعيداً عن خط الوسط وبالقرب من الشواطئ. ويتراوح العمق ما بين 45 إلى 180 متر فقط . وهو بهذا يتفق تماماً مع طبيعة اصل مضيق جبل طارق، فقد كان أحد المعابر الأرضية الذي تربط أوروبا وأفريقيا عبر مياه البحر المتوسط ثم أختفى على أثر الحركات الأرضية الذي تعرض لها حوض البحر المتوسط خلال البلايستوسين، وكان أغلب هذه الحركات من النوع الرأسي. ولا شك بأن عدم إنتظام القاع وكثرة النتوءات الصخرية بالقرب من الساحل يجعل مضيق جبل طارق ميدان صالح لعمل الغواصات حيث يمكنها أن تمر تحت غطاء ممتاز توفره لها النتوءات القاعية الصخرية. هذا بالإضافة إلى وجود حطام كثير من السفن الغارقة في القاع وإختناق جبل طارق يعد ضحلاً إذا قيس بالأعماق الممترامية على جانبيه والتي تزيد عن 400 متر (27). ومن هنا فإن قاع هذا الإختناق يشكل عقبة بين البحر المتوسط والمحيط الأطلنطي ويجعل لكل منهما خصائصه المميزة . فمياه البحر المتوسط تعتبر من

الناحية الأوقيانوغرافية مياهاً حوضية فهي تتميز بإرتفاع درجة الحرارة وزيادة نسبة الملحوة بها .ويظهر الإختلاف واضحاً في كتل المياه السفلية. ومضيق جبل طارق من الممرات المائية الأكثر أهمية في العالم بإعتباره المنفذ الرئيسي لحوض البحر المتوسط، وتتراوح طاقة تصريف هذا المضيق ما بين 5000.4000 طن/24 ساعة (28).

4- إختناق صقلية :

ويقع بين جزيرة صقلية وتونس . وهو يربط بين مياه الحوض الشرقي والحوض الغربي للبحر المتوسط ، لذا فإن إختناق صقلية يبدو كخاصرة للبحر المتوسط تتحكم في الحركة بين الحوضين بحيث أن إغلاق هذه الإختناق يعني أحتباس السفن في أي من الحوضين وقطع خطوط الإتصال بينهما ، وإختناق صقلية شأنه في ذلك شأن إختناق جبل طارق يبلغ إتساعه في اضيق مسافة 128 كيلومتر ولذا فالشقة المائية واسعة بحيث يصعب على قوى البر غلقها، بينما يتراوح العمق بين 10 أمتار و 360 متراً.

ولا شك أن مضيق صقلية أهم خط تقسيم في البحر المتوسط جعل حركة السفن المارة خلاله تتميز بكثافة عالية خاصة وأن البحر المتوسط يتميز بصفة عامة بكثافة حركة السفن المارة فيه. ويقدر هذا العدد يومياً بنحو 2500 سفينة تجارية تزيد حمولتها عن 1000 طن وحوالي 5000 سفينة صيد . ويتراوح معدل تصريف إختناق صقلية ما بين 2400 . 3000 طن / 24 ساعة (29) .

5- إختناق الدرنيل والبوسفور:

الأول يربط بين مياه البحر المتوسط وبحر مرمرة أما الثاني فيربط بين مياه بحر مرمرة والبحر الأسود وكلاهما . بالإشتراك مع بحر مرمرة . يربطان بين مياه البحر الأسود والبحر المتوسط ، وهم أيضاً من الضيق بحيث يمكن إجتيازهما بكباري عائمة. وإختناق الدردنيل الذي يربط بين البحر المتوسط وبحر مرمرة يبلغ طوله 57 كم بينما العرض يتراوح ما بين كيلو متر و 6 كيلومترات. أما قاعه فمنظمة وعميقه إذ يتراوح إتساعها ما بين 3 كيلو مترات في الجنوب وأقل من كيلو متر (681) متر بالقرب من أستانبول ، ثم يعود العرض للإتساع عند المدخل الشمالي ويربط بين المضيقين بحر مرمرة الذي يبلغ طوله 240 كم .

وبالرغم من أن الدردنيل والبوسفور يربطان بين رقتين من البحار العامة إلا أنهما من المضايق التي جرى تنظيمها باتفاقيات خاصة . وقد أقرت معاهدة مونترو يوليو عام 1936 م مبدأ حرية الملاحة في المضايق التركية بالنسبة للسفن التجارية تحت أي علم أو

بأي حمولة. أما بالنسبة للسفن الحربية فيشترط لمرورها إخطار مسبق ومن حق تركيا منع مرورها إذا كانت لدولة محاربة أو مهددة بالحرب . وأهمية المضائق التركية بالنسبة للإتحاد الروسي وجمهوريات آسيا الوسطى تنحصر أساساً في كونها المخرج الرئيسي لهما نحو المياه الدفيئة ، خاصة ، أن هذه المضائق تقوم بخدمة واحدة من أهم المناطق الصناعية والزراعية وهذه المنطقة هي جمهورية أوكرانيا التي تعد من أهم أقاليم إنتاج القمح كما تنتج هذه المنقطة نحو 50 % من الحديد الزهر و 40% من الحديد الصلب و 35% من المنجنيز و 33% من الفحم . وعلى الرغم من المضائق التركية تقوم بخدمة تركيا جزءياً والإتحاد الروسي كلياً إلا أن هذه المضائق تتميز بكثافة الحركة الملاحية وتتراوح طاقتها تصريف هذه المضائق بين 1800 و 2250 طن/24 ساعة (30) .

6- إختناق السويس:

وهو إختناق أصطناعي يربط بين جزئين من البحار المفتوحة وهما البحرين المتوسط والأحمر ، وقبل شق هذه القناة كان كل من البحر المتوسط والبحر الأحمر عبارة عن بحر شبه مغلق يحيطه اليابس ولا يرتبط بالبحار والمحيطات إلا عن طريق ممر ملاحى طبيعى . فهو بمثابة مفتاح للحركة بين البحار الشرقية والغربية ويبلغ طل إختناق السويس حوالي 186 كم وذلك فيما بين بور سعيد وبين بور توفيق بما في ذلك البحيرات المرة وبحيرة التمساح (40كم). أما العرض فيتراوح عند السطح ما بين (180 . 200 متر) ويقل هذا العرض عند العمق 11 متر نحو 90 متر أما قاع القناة فهو رملي منبسط ومنتظم ويبلغ العمق نحو 14.61 متراً أما الغاطس المسموح به لمرور السفن فلا يزيد عن 11.58 متراً (31) ولقد ظلت قناة السويس لفترة طويلة تتحكم في حركة النقل البحري العالمية تحكماً يكاد يكون كاملاً حتى أن ملاك السفن ظلوا . نحو قرن من الزمان تقريباً . يحجمون عن بناء السفن بغاطس يتجاوز حدود عمق مياه القناة وهذا تشير بنوع خاص إلى حركة نقل النفط عبر قناة السويس فالمسافة بين لندن والكويت عن طريق جنوب أفريقيا تبلغ 13437 ميلاً تنقص إلى 7488 ميلاً إذا أستعمل طريق قناة السويس منها مجال للنافسة بين الطريقتين . وقناة السويس تنقل 14% من تجارة العالم البحرية عبر البحر الأحمر فمضيق باب المندب . وقد عمقت ووسعت القناة بحيث تسمح بعبور أضخم ناقلات البترول في العالم بحموله تصل إلى أكثر من 400 ألف طن .(32).

7- إختناق باب المندب :

يمكن مراجعة المحور الثاني (الوصف الجغرافي لمضيق باب المندب).

8- إختناق هرمز :

يربط بين مياه عامة تتمثل في كل من خليج عمان والخليج العربي ويقع هذا الإختناق بين إيران في الشمال الشرقي وسلطنة عمان في الجنوب الغربي بين الجانب الشمالي الغربي لشبة جزيرة مسندم من ناحية والجانب الشرقي لجزيرة قشم وجزيرتي هينجام من ناحية الشمال . ويبلغ طول إختناق هرمز حوالي 26 كم ، وذلك فيما بين الخط الممتد بين جزيرة سلامة وبناتها وجزيرة لا راك من ناحية الشرق والخط الواصل بين رأس مسندم والساحل الشرقي لجزيرة قشم من ناحية الغرب اما الإتساع فيتراوح بين 33.6 كم بين لارك وصخرة القيوين الكبرى وحوالي 44.8 كم فيما بين رأس مسندم وجزيرة هينجام . يعني هذا أن مضيق هرمز يسمح بمرور الناقلات العملاقة في كل الإتجاهين وضمن قوافل يمكن أن يصل طولها إلى أكثر من 20 كم .

أما عن الأعماق فهي تتراوح بصفة عامة بين 55 _ 90 متراً ، وأكثر الأجزاء عمقاً تلك التي تقع بين الطرف الشمالي لجزيرة مسندم وصخرتي القيوين الصغرى والكبرى ولذا فإن المجرى الملاحي الرئيسي يقع عبر هذه الجزء من المضيق. و يقل العمق بصورة تدريجية كلما بعدنا شمالاً عن صخرتي القيوين . ولكن مع ذلك فإن العمق يظل لمدة كيلومترات يسمح بمرور الناقلات العملاقة بحمولتها الكاملة بسهولة وبسر (33). ومضيق هرمز يتشابه مع باب المندب فيما يتعلق بإنتشار الشعاب المرجانية حيث أن مياه هرمز تعتبر بيئة صالحة لنمو حيوان المرجان نظراً لإرتفاع حرارتها التي يبلغ متوسطها صيفاً 90 ف شتاءً . والشعاب المرجانية لا يبدو تأثيرها واضحاً على حركة الملاحة في هرمز بالدرجة التي نجدها في باب المندب ويرجع هذا إلى إتساع مضيق هرمز النسبي وعمق مياهه . ويتشابه مضيق هرمز مع باب المندب من حيث إنتشار الجزر ودورها بالنسبة لحركة الملاحة وأبرز هذه الجزر تلك التي تقع في المدخل الشمالي للمضيق، وهي جزر أبو موسى وطنب الكبرى وطنب الصغرى وسيراً وفرور . وهذه الجزر تتحكم في الممرات الصالحة للملاحة فيما بين مضيق هرمز والخليج العربي ويقدر يومياً الحمولة المارة بمضيق هرمز بما يتراوح ما بين 19 . 20 مليون برميل من النفط تحمله ما يقرب من 100 ناقلة يومياً . وبصفة عامة يتراوح معدل تصريف مضيق هرمز ما بين 4000 . 5000 طن/24 ساعة (34). وبصورة عامة يمكن القول بأن الطريق البحري الداخلي

يتميز بصفة عامة بإرتفاع كثافة نقط الإختناق التي تتخله والتي من بينها إختناق باب المندب ، ويبلغ معدل التباعد بين نقط الإختناق على الطريق الرئيسي . بدون البحر الأسود حوالي 2028 كم ، وهذا يتفق مع الطبيعة الداخلية للطريق ، الذي يخترق كتلة اليابس التي تشكل قارات العالم القديم الثلاث أوربا وآسيا وأفريقيا وبصفة عامة يمكننا أن نميز بين ثلاث مجموعات من نقاط الإختناق على النحو التالي:-

المجموعة الأولى : نقاط الإختناق الأصلية :

وهي تمتد أصليتها من موقعها في منتصف الطريق البحري تقريباً وهي تتمثل في كل من قناة السويس ومضيق صقلية فالمسافة من قناة السويس (بور توفيق) إلى عبدان على الخليج العربي تبلغ نحو 6158 كم في حين تبلغ المسافة بين مضيق صقلية وستوكهولم نحو 5700 كم ولذا يمكن إعتبار المنطقة الفاصلة بين مضيق صقلية وقناة السويس والتي تبلغ 2200 كم ن بمثابة خط تقسيم للحركة بين الشرق والغرب ، لأن قناة السويس أقل اتساعاً (180.200 م) وعمقاً (14.61) من مضيق صقلية (لاتساع 132 كم والعمق 360 م) فإن تأثيرها بالضرورة سيكون أكثر وضوحاً على نمط حركة النقل البحري عبر هذا الطريق (35)

المجموعة الثانية : نقاط الإختناق التابعة :

وهي تستمد تبعيتها من قربها من مجال تأثير نقط الإختناق الأصلية. وتتمثل بالدرجة الأولى في كل من باب المندب وجبل طارق، وبالدرجة الثانية في المضائق التركية. ولذا فإن أي تغيير يمكن أن يطرأ على إختناق السويس وصقلية لا بد أن ينعكس أثره بدرجة أو بأخرى على المخائق التابعة . فغلق قناة السويس أو مضيق صقلية يعني بالضرورة تحول كل من البحر المتوسط والبحر الأحمر إلى مجرد بحر داخلي شبة مغلق وله منفذ بحري واحد يتمثل في باب المندب وجبل طارق أما المضائق التركية فيها تظل محتفظة بصفاتها الدائمة كمنفذ وحيد لبحر شبة مغلق وهو البحر الأسود .على تحقيق الإتصال بالبحار المفتوحة . أما غلق مضيق صقلية الذي يبعد عن باب المندب ينمو 2542 كم فسيضيف إلى المسطح الذي يخدمة باب المندب كلاً من الحوض الشرقي للبحر المتوسط (430080 كم2) والبحر الأسود (43008 كم2) ولذا فإن تبعية باب المندب لمضيق صقلية ليست وثيقة كعلاقته بقناة السويس (36).

المجموعة الثالثة : نقاط الإختناق الحرة:

وهي تستمد حريرتها من موقعها الهامشي بعيداً عن نفوذ وتحكم نقاط الإختناق الأصلية التي تتحكم في الطريق البحري الداخلي وهذه المجموعة تتمثل في كل من هرمز ودوفر وكييل. ووقوع هذه المخانق بعيداً عن نفوذ نقط الإختناق الأصلية جعل هذه المخانق حرة الإختبار في تعاملها وإرتباطها بالطريق البحري الداخلي أو الطريق المحيطي المكشوف. فمضيق هرمز يبعد عن قناة السويس نحو 4170 كم وعن باب المندب حوالي 1970 كم . أما مضيق دوفر فيبعد عن مضيق صقلية بنحو 4000 كم وعن تابعه جبل طارق بنحو 2300 كم. أما قناة كييل فهي تبعد بنحو 4700 كم عن مضيق صقلية وحوالي 3100 كم عن جبل طارق.

ولا شك أن العامل الرئيسي الذي يحكم إختيار هذه المخانق للطريق هو عامل الوفرة الإقتصادية ولعل أهم ما في ذلك تحقيق التوازن بين عامل المسافة القصيرة وعامل الحجم الكبير للسفينة فعامل المسافة يحقق اختصاراً في زمن الرحلة ووفراً في تكاليف النقل وعدد الرحلات التي تقوم بها السفينة أما عامل الحجم فيرتبط به في العادة زيادة الطاقة الإستيعابية للسفن وخفض تكاليف رأس المال والتشغيل وتكاليف الرحلة (37). كما نلاحظ في الخريطة رقم (3).

المحور الرابع : تقويم جيوبولتيكي للدول المتشاطئة على البحر الأحمر
ومضيق باب المندب

تكتنف الدول المتشاطئة العديد من التحديات الداخلية والخارجية تمثلت في الصراعات الحدودية بينهما أو مع بقية دول الجوار الجغرافي. وكل ذلك أنعكس على طبيعة أهدافها ومواقعها وقدراتها أزاء التعاون والتنسيق والشراكة الإستراتيجية في هذه المنطقة البحرية المهمة الذي تمثل الشريان الرئيسي للملاحة البحرية العالمية ولذلك يتضمن هذا المحور نقطتين الأولى : مشكلات الدول المتشاطئة والصراعات الناتجة عنها في الماضي والحاضر. والنقطة الثانية الأثار السلبية التي تركتها هذه الصراعات على الدول المتشاطئة وإنعكاس ذلك على تفاوت إمكاناتها وقدراتها على مستوى التنسيق والتعاون الإقليمي والشراكة الإستراتيجية .

أولاً : المشكلات :

عانت الدول المتشاطئة على البحر الأحمر ومدخله الجنوبي (مضيق باب المندب) ومنطقة القرن الأفريقي من مشكلات داخلية وخارجية سواء كانت بينها ومع دول الجوار ا لجيران الأخرى والمقصود بالقرن الأفريقي هو ذلك الرأس الناتئ من اليابسة الناطح في

البحر على شكل قرن يشق الماء إلى شطرين الشمالي منه ويشكل البحر الأحمر والجنوبي يمثل المحيط الهندي. وعليه فإن القرن الأفريقي من الناحية الجغرافية يشمل أثيوبيا وأرتيريا والصومال وجيوبوتي وأيضاً كينيا والسودان وهي تمثل أهمية كبيرة في علاقاتها بأمن البحر الأحمر إضافة إلى اليمن و السعودية ومصر والأردن. يلاحظ الخريطة رقم (5) وقد شهدت المنطقة ولا تزال صراعات مريرة وصلت إلى حد الحروب والعدايات المسلحة لمدة قاربت العقدين وخصوصاً في منقطة القرن الأفريقي . وبرز واضحاً في هذا الصراع تفاعل كل من المؤثرات المحلية والداخلية والمؤثرات التي تطرحها قوى فاعله خارجية تنطلق من مصالحها الذاتية . أثرت على طبيعة المنطقة وأضعفت التنسيق والتعاون فيها وتتمثل هذه الصراعات بالآتي:-

1- الصراع الصومالي الأثيوبي:

ملخص الصراع هو نتيجة لظهور أثيوبيا الإمبراطورية ووصفها في المنطقة كدولة كبرى قامت بتوسيع ممتلكاتها فقد أستطاعت بالوسائل السلمية أن تضيف المزيد إلى حدود الإمبراطورية بأجزاء من الصومال الفرنسي عام م 1954 م ثم أرتيريا والسيطرة على الأوغادين ونتيجة للتكالب الإستعماري على أفريقيا وتقسيمها بين القوى الإستعمارية الكبرى في أواخر القرن التاسع عشر، تم تقسيم أرض الصومال إلى خمسة أجزاء وتوزيعها على ثلاث إمبراطوريات هي: بريطانيا وفرنسا وإيطاليا إضافة على الإمبراطورية الأثيوبية التي أنحاز لها الإتحاد السوفيتي السابق في حرب الأوغادين. وأستمرت هذه المشاكل لعشرات السنوات إلى أن أنتهت حالة الحرب بين أثيوبيا والصومال بتوقيع إتفاقية بين البلدين وعودة العلاقة الدبلوماسية بينهما ولكن لا يزال الصومال يعاني من مشاكل داخلية ناجمة من عدم إستقرار السلطة فيه إضافة إلى المشاكل الحدودية مع جيرانه نتيجة لتركة الماضي القريب فيه .

2- الصراع الاريتيري الأثيوبي:

وهو أطول الصراعات الإقليمية المسلحة في تاريخ أفريقيا الحديثة . وترتبط القضية الأرتيرية بإعتبارها قضية دولية أرتباطاً وثيقاً بمشكلات القرن الأفريقي بشكل عام والتي تتضمن أثيوبيا والصومال وجيوبوتي والسودان إضافة إلى دور القوى ولأطراف الدولية الأخرى والبعد الأكثر أهمية في هذا الصراع يتعلق بمدى أهمية السواحل الإرتيرية لبقية الأراضي الأثيوبية . فأرتيريا منذ فجر التاريخ تساهم في الإشراف على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر (38) أما أثيوبيا منها لا تمتلك أي منافذ بحرية سوى مينائي (عصب

(ومصوغ) الأرتيرييين ويمكن القول أن جوهر الصراع الأرتيري والأثيوبي يدور أساساً حول هوية ارتيريا. فأثيوبيا تدعي أن أرتيريا جزء لا يتجزأ من الناحية التاريخية منهما على إعتبارها (أي أرتيريا) كانت جزءاً من إمبراطورية (أكسوم) وأن إيطاليا هي التي فصلت أرتيريا عن أثيوبيا عام 1885 م ولم يكن لارتيريا وجود مستقل قبل ذلك التاريخ وبالتالي فإن أرتيريا من وجهة النظر الأثيوبية ترتبط ارتباطاً وثيقاً بمصالح الأمن القومي الأثيوبي لكونها تشكل منفذاً لها على البحر الأحمر من خلال مينائي (عصب . ومصوغ) ومن ثم فإن إستقلالها يجعل أثيوبيا دولة حبيسة . إضافة إلى الخطر الذي يداهمه بتحويل البحر الأحمر إلى بحر عربي (39). أما وجهة النظر الأرتيرية ترى أن المشكلة هي أساساً مشكلة إستعمارية وليس مسألة انفصال وإستقلال عن أثيوبيا علماً أن الأخيرة طول فترة الإحتلال الإيطالي ظلت صامتة ولم تطالب قط بأي أراضي لها في أرتيريا (40) . وبعد التغييرات السياسية التي حدثت في أثيوبيا نتج عنها اتفاقية أغسطس عام 1991 م التي اعترفت بحق الشعب الأرتيري في تقرير مصيره من خلال إستفتاء شعبي . كما نصت الإتفاقية على إبقاء ميناء عصب الأرتيري منطقة حرة مفتوحة تستطيع أثيوبيا إستخدامها كمنفذ إلى البحر الأحمر وجرى إستفتاء في ارتيريا عام 1993 م وبموجبه نالت كامل إستقلالها من أثيوبيا بعد صدام دام أكثر من 30 عام (41) .

3- الحروب الأهلية في السودان :

من ضمن الأهمية الجيوبولتيكية للسودان أن أطرافاً خارجية تمارس دوراً فاعلاً في تطور مشكلاته الداخلية وبخاصة الحروب الأهلية ودعم الحركات الانفصالية بالسلاح والمعدات والخبرات والتدريب . وفي مطلع عام 2005 م تم الإتفاق بين الجيش الشعبي السوداني والحكومة السودانية لحل أزمة الجنوب الذي أستمرت عشرات السنوات خسرت السودان فيها 70 ألف قتيل . ونأمل خيراً في إستمرار هذه الحلول وصولاً على حل مشكلة دار فور والمشاكل الأخرى بما يضمن وحدة الشعب السوداني وتحقيق الأمن والاستقرار في ربوع بلاده .

4- الخلافات الحدودية البحرية بين اليمن وأرتيريا :

ويتمثل بإحتلال أرتيريا لأرخبيل (حنيش) الواقع في البحر الأحمر في عام 1995م . ونشأ خلاف يماني أرتيري وصل إلى حد الصراع المسلح مما دعى اليمن أن يقدم طلباً إلى مجلس الأمن الدولي لغرض التحكيم الدولي في هذه القضية وقد أيدت أرتيريا هذا الطب

وأنفقت على مبدأ التحكيم والذي أنهى الحكم بعائدية جزر حنيش للجمهورية اليمنية في 15 / 10 / 1998 م (42) .

ثانياً: أثر المشكلات على أهداف وقدرات الدول المتشاطئة :
(أ) جمهورية مصر العربية :

- 1- إن موقعها على البحر الأحمر وسيادتها على قناة السويس وخليج السويس وخليج العقبة زاد من أهمية موقعها الجغرافي المتميز في قلب الوطن العربي.
- 2- يمثل مضيق باب المندب والبحر الأحمر أهمية خاصة لأمن مصر وذلك لوجود الجزء الأكبر من السواحل المصرية عليه . كما أنه المدخل الرئيسي إلى قناة السويس أحد المصادر الرئيسية للدخل القومي لمصر .
- 3- تهدف السياسة المصرية في هذه المنطقة إلى حماية سواحل وعمق مواني مصر ومناجم البترول في خليج السويس وإستمرار الملاحة في قناة السويس وعدم تهديد منابع النيل في الهضبة الاثيوبية وأن يصبح البحر الأحمر بحيرة سلام بإنهاء التوترات الإقليمية وتقليل هذه الصراعات في البحر الأحمر ومضيق باب المندب للمحافظة على المصالح المصرية (43) .

(ب) السودان :

- 1- يشكل السودان عمقاً إستراتيجياً لمصر كما أن سواحلها على البحر الأحمر والتي يبلغ طولها 800 كم تعد إمتداداً طبيعياً للسواحل المصرية على البحر الأحمر .
- 2- على الرغم من طول السواحل السودانية على البحر الأحمر إلا أن السودان منشغل في مشاكل الأمن الداخلي ومشاكل الحدود مع الجوار لذا يجرى اهتمامه من ناحية توظيف قدراته وشراكته الإستراتيجية بمشكلات البحر الأحمر في أسبقية تالية .

(ج) ارتيريا :

- 1- تطل أرتيريا على البحر الأحمر من ناحية الغرب بسواحل يصل طولها إلى 800 كم تقع عليه مينائي (عصب ومصوع) اللتان كانتا منفذين وحيدين لأثيوبيا قبل نيل أرتيريا الإستقلال عام 1993 م (44).

2- ارتيريا لديها مشاكل داخلية وأخرى إقتصادية ومشاكل مع دول الجوار سواء كانت البرية مع اثيوبيا أو البحرية مع اليمن حول جزر حنيش كما ذكرنا . وكل ذلك يجعل دروها محدود في التعاون والتنسيق بين دول المنقطة وبالذات في مضيق باب المندب .

(د) جيوبوتي:

- 1- تمثل جيوبوتي موقعاً فريداً على المشارف الجنوبية للبحر الأحمر ويبلغ طول سواحلها عليه حوالي 300 كم وتسيطر على الممر الغربي لمضيق باب المندب.
- 2- على الرغم من إنضمام جيوبوتي إلى جامعة الدول العربية عام 1977 م الذي جاء تطلعاً إلى المساعدات الاقتصادية العربية إليها إلا أنه ولضعف قدرات الدولة وإرتباطاتها الخارجية يبقى دورها محدود في التنسيق والدعم حول مشكلات البحر الأحمر وتعزيز التعاون الإستراتيجي فيه.

(هـ) الصومال:

- 1- يشكل موقع الصومال الجغرافي أهمية إستراتيجية في منطقة البحر الأحمر لقربه من المدخل الجنوبي للبحر الأحمر وطول سواحلها عليه والتي تبلغ 3200 كم وهي أطول سواحل لدولة من تلك المطلة عليه ويدخل الصومال في نطاق وحزام التنسيق والشراكة الإستراتيجية للدول المطلة على البحر الأحمر .
- 2- يسعى الصومال إلى تعاون الدول العربية معه في تأمين مداخل البحر الجنوبية ودعم إستقراره السياسي لما سيعود عليه من فائدة تتمثل في العون الإقتصادي وضمان تأييدها له في مواجهة مشاكله الداخليه ومشاكل الحدود مع جيرانه .

(و) المملكة الأردنية الهاشمية:

- 1- يطل الأردن على الطرف الشمالي الشرقي لخليج العقبة على ساحل محدود الطول . ويقع المنفذ الوحيد للأردن على البحر الأحمر من خلال ميناء العقبة والذي يمثل أهمية بالغة له.

- 2- ونظراً لموقع الأردن الجغرافي وجواره الجغرافي لإسرائيل وإرتباطاته الخارجية وقدراته البحرية المحدودة كل ذلك يجعل دورة محدود في منطقة البحر الأحمر .

(ز) المملكة العربية السعودية:

- 1- تمتلك المملكة العربية السعودية أطول السواحل الشرقية لدولة من دول الساحل الشرقي حيث يبلغ طولها 1800 كم تقريباً والذي يتميز بندرة السكان وعليه يقع ميانئي (جدة . وينبع) السعوديين .
- 2- أزداد إهتمام السعودية بالمنطقة بعد إرتفاع أسعار البترول ووجود مشروع خط أنابيب (ينبع) الذي يمتد لنقل البترول من حقول (أبقيق) إلى ميناء (ينبع)

- على البحر الأحمر والذي يقلل إعمادها في تصدير بترولها على الخليج العربي والإعتماد بشكل أكبر على البحر الأحمر .
- 3- تصدر السعودية دعوة التنسيق والشراكة الإستراتيجية بين الدول المطلة على البحر الأحمر منذ عام 1972 م حيث بدأ إهتمامها به منذ إنعقاد المؤتمر الأول للبحر الأحمر في 15 يوليو عام 1972 م .
- 4- تتنادي السعودية بجعل البحر الأحمر منقطة أمن وسلام وأبعاده عن مناطق الصراع بما فيه المضائق والخلجان المرتبطة به .
- ح) الجمهورية اليمنية:
- 1- تحتل اليمن موقعا إستراتيجيا مسيطرا على المشارف الجنوبية للبحر الأحمر وكذلك الطرف الشمالي والشرقي والغربي على المضيق والجزر المتحكمة فيه وهذا يمكنه من السيطرة على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ويتيح له فرصة السيطرة على خليج عدن وأجزاء كبيرة من البحر العربي عن طريق جزيرة سوقطرة اليمنية .
- 2- ونظرا لأهمية المضيق في الملاحة الدولية فإن اليمن لم يرفض الملاحة فيه لأي دولة على الرغم من أن الممر المفضل للملاحة لمضيق باب المندب يقع بكامله ضمن مياهه الإقليمية .
- 3- تتفق اليمن مع العربية السعودية في الرأي القائل بجعل البحر الأحمر منقطة أمن وسلام بعيدا عن الصراعات الدولية والإقليمية وكانت اليمن أول الدول المشاركة في الإجراءات الكفيلة بالحفاظ على ذلك والإلتزام بمبدأ حرية الملاحة في باب المندب وعدم السماح لأي دولة خارجية من الإقتراب للمضيق عن طريق الجزر المحيطة به (45) .
- 4- دعت اليمن الدول العربية المطلة على البحر الأحمر ومدخله الجنوبي لتفعيل الشراكة الإستراتيجية وتنظيم وتنسيق الملاحة والتعاون بينهما وعقد المؤتمرات والاجتماعات التي تحقق ذلك ابتداءً من المؤتمر الأول فيها عام 1977 م في محافظة تعز اليمنية وصولاً إلى إنبثاق (تجمع صنعااء لأقليم جنوب البحر الأحمر والقرن الأفريقي) عام 2003 م واجتماعاته وفعالياته المختلفة .
- من خلال ماتقدم يتضح أن الدول العربية المتشاطئة على البحر الأحمر والذي يتحكم مضيق باب المندب في مدخله الجنوبي وقناة السويس في مدخله الشمالي على الرغم من

تفاوت إمكاناتها العسكرية والاقتصادية وقدراتها السكانية واختلاف اطوال سواحلها ومشاكلها الداخلية والحدودية والخارجية مع دول الجوار كلها تؤمن بجعل أقليم البحر الأحمر والقرن الأفريقي منقطة أمن وسلام وإلتزام بقوانين المرور في المضيق الدولية وتنفيذ القوانين الصادرة من الهيئات العالمية الخاصة بالبحار والمحيطات وإتاحة الفرصة للناقلات والبواخر (بالمرور البريء) الذي يعد غير ضار بسلامة ونظام أن الدول الشاطئية وحق المرور في المضائق والسماح ايضاً لهذه الناقلات (بالمرور العابر) الذي لا يختلف عن المرور البريء سوى إلتزام السفن بالمرور بسرعة دون تأخير وإمتناعها من إستخدام القوة أو التهديد ضد سلامة واستقلال الدول المطلة على المضيق وأن تلتزم بماتحدده الدول الشاطئية من ممرات العبور (46) .

الخاتمة

لكل ما تقدم يتلخص الأمر الأول بأهمية هذا المضيق الحيوي الذي يربط بين الشرق والغرب والذي أكسب المنطقة الواقع فيها أهمية جيوسراتيجية متميزة على المستوى الإقليمي والعالمي ولأنه همزة والوصل البحرية والتجارية والنفطية على وجه الخصوص كما مر بنا ولكون الناقلات والسفن التجارية تمر فيه سواء كانت قادمة من المحيط الأطلسي عبر مضيق جبل طارق لتدخل البحر الأبيض المتوسط مخترقة قناة السويس لتدخل في البحر الأحمر تم تحترق مضيق باب المندب وصولاً إلى خليج عدن والبحر العربي والخليج العربي أو المحيط الهندي والدول المطلة عليه أو لتتجه صوب ميناء سنغافورة التي تلقب (ببوابة المحيط الهادي) عند الطرف الجنوبي لشبة جزيرة الملايو وصولاً إلى دول جنوب شرق وشرق آسيا والعكس صحيح بمرور الناقلات والسفن من تلك المناطق عبر مضيق باب المندب وصولاً للمحيط الأطلسي ودول أوربا أو عبوراً إلى قناة بنما بأمريكا الوسطى حتى المحيط الهادي . وتصب في هذا الخط الرئيسي شبكة ضخمة من الطرق الملاحية عبر كل محيطات العالم كما مرينا أما الأمر الثاني سيظل البحر الأحمر ومضيق باب المندب كما كان في الماضي محور الاهتمامات الإقليمية والدولية نتيجة للأهمية الإستراتيجية التي يتمتع بها على مر العصور . فقد كان منطقة عبور ونقطة لقاء لتجارة الشرق والغرب في العصور القديمة ونقطة صراع بين القوى الاستعمارية منذ القرن الرابع عشر حتى العقد الأول في النصف الثاني للقرن العشرين ومنذ نهاية الحرب العالمية الثانية وبداية الحرب الباردة بين القطبين سابقاً .ومما زاد من أهميتها الجيوبولتيكية أنه ممراً مائياً رئيسياً لمرور ناقلات النفط من منطقة الخليج العربي الذي

يعد بتكوينه الجيولوجي يطفو فوق بحيرة من النفط ويمثل 60% من الاحتياط العالمي . ويمر عبر مياه مضيق باب المندب أكثر من نصف نفط الخليج العربي إلى أوروبا واليابان والولايات المتحدة .

أما الأمر الثالث: أن المنطقة ولأهميتها كانت عرضة للتهديد بحروب شاملة وهذا ما حصل أثناء حرب أكتوبر عام 1973 م أو بحروب إقليمية محدودة مثل التي نشبت بين أثيوبيا والصومال والحرب الأرتيرية الأثيوبية والحروب المحدودة التي حدثت في اليمن قبل إعادة اللحمة الواحدة أو بحملات عسكرية محسوبة ومحدودة الهدف والغاية وقد سبب البحر الأحمر ومدخله الجنوبي جلب المتاعب والمشاكل للدول المطلة على سواحله فبينما يمثل المضيق شريان الحياة التجارية والثراء للآخرين فإنه لعب دور درب الآلام للدول التي تتحكم في مداخله مثل اليمن وتحكمها في مدخله الجنوبي الإستراتيجي الهام ، باب المندب أو مصر التي تتحكم في قناة السويس وخليج العقبة عند مدخله الشمالي أما الأمر الرابع ومن أجل جعل البحر الأحمر ومضيقه وقناته منطقة استقرار وسلام وضمن حرية الملاحة البحرية بعيداً عن سجل ويلات الماضي وباعتبار الدولتين (اليمن ومصر) جناحي البحر الأحمر يحتم عليها صياغة رؤية مستقبلية تحدد آفاق التعاون وتعزز مبادئ الشراكة الإستراتيجية لهما ولكل الدول المتشاطئة بما يضمن حرية المرور البريء أو المرور الحر فيه انسجاماً مع القانون الدولي للملاحة في البحار والمحيطات وحل المنازعات والخلافات بين الدول المتشاطئة بالطرق السلمية وتعزيز اللقاءات والاجتماعات والمبادرات التي يتربع فوقها (تجمع صنعاء) المنبثق عام 2003م كخطوة على هذا الطريق الذي يخدم المنقطة و دول العالم بشكل عام والذي يهدف إلى إيجاد آلية للتعاون الإقليمي والدولي في مجال الملاحة بالبحر الأحمر ومضيق باب المندب.

الهوامش والمصادر

Whiteman M . Digest Of Intennation Law, Voi.4, 1965 . P.41 -1

- 2- محمود توفيق ، البحر الأحمر في الإستراتيجية الدولية ، مجلة السياسة الدولية، العدد 57 ، القاهرة ، يوليو 1979 ، ص 24 . 41 .
- 3- د. عبد الله عبد المحسن سلطان ، البحر الأحمر والصراع العربي الإسرائيلي، التنافس بين إستراتيجيتين ، الطبعة الأولى ، مركز الدراسات الوحدة العربية، بيروت ، بدون سنة طبع ، ص 39 .
- 4- يوسف فضل حسن ، الصراع حول البحر الأحمر منذ أقدم العصور حتى القرن الثامن عشر ، مجلة حائل ، 1979 م ، ص 24 .
- 5- المصدر نفسه ، ص 109 .
- 6- فاروق عثمان أباطة ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر ، الهيئة المصرية العامة للكتاب ، 1987 ، ص 53 .
- 7- المصدر نفسه ، ص 109 .
- 8- د. جاد طه ، سياسة بريطانيا في جنوب الجزيرة العربية ، الطبعة الأولى، دار الفكر العربي ، مصر ، ص 122 .
- 9- فاروق عثمان ، أباطة ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر، الطبعة الأولى ، القاهرة ، 1976 ، ص 18 .
- 10- صالح علي باصرة ، البحر الأحمر ، التأريخ والأفاق المستقبلية لأمنه وإستقراره، مجلة سبأ، العدد 6 ، 1992 م ، جامعة عدن ، ص 93 .
- 11- محمود توفيق محمود ، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، دراسة في الجغرافية السياسية والجيوبولتكس ، الطبعة الأولى ، دار المريخ للنشر، الرياض ، 1983 م ، ص 79 . 81 .
- 12- أحمد فخري، اليمن ماضيها، العدد الأول، بيروت، للبنان، 1988م، ص 106.
- 13- المصدر نفسه ، ص 94 .

- 14- حمزة علي لقمان ، تأريخ الجزر اليمنية ، مطبعة يوسف ، وفيليب الجميل ، بيروت ، 1972 ، ص 19.
- 15- Encyclopaedia Britonca, 1976. Macrpoaedia, Vol.19.p. 1079
- 16- محمود توفيق محمود، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، مصدر سابق، 12.
- 17- صالح عبد ربه ، جزيرة حنيش وأبعاد العدوان الإرتيري ، الطبعة الأولى، دار المعرفة للطباعة والنشر ، صنعاء ، 1997 م ، ص 22 .
- 18- Doberct, L. Review Of stracraral Geology of th the Red Sea and Sarroanding areas Philo Trans . Soc .lodon .A.267.9-20,1970
- 19- أكرم عبد الملك الأغبري ، أهمية البحر الأحمر في علاقة الجمهورية اليمنية بدول مجلس التعاون الخليجي ، مجلة الثوابت ، العدد 11 ، الطبعة الأولى ، صنعاء ، اليمن ، 1998 م ، ص 12 .
- 20- حسين علي الحبيشي، اليمن والبحر الأحمر (الموضع والموقع)، الطبعة الأولى ، دار الفكر المعاصر ، بيروت ، لبنان . 1992 م ، ص 196.
- 21- محمود توفيق محمود، المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، مصدر سابق، ص18.
- 22- حمدي الطاهري ، جيبوتي ، أمن البحر الأحمر ، المطبعة العربية الحديثة، القاهرة . 1977 م ، ص 11 .
- 23- حسين علي الحبيشي ، اليمن و البحر الأحمر ، (الموضع، والموقع)، مصدر سابق ، ص196.
- 24- فاروق عثمان أباطة ، عدن والسياسة البريطانية في البحر الأحمر، مصدر سابق ، ص 129 .
- 25- Encyclopaedi Britanice 1968, Vol.13, P.373

- 26 - World Atlas - Oxford University Press, 1973 , P.119
- 27 - د. حسن أبو العينين ، الأفيانوغرافيا الطبيعية ، دار المعارف ، القاهرة، 1996 ، ص 387 .
- 28 - المصدر نفسه ، ص 388 .
- 29 - محمد صفي الدين ، توازن القوى في منطقة البحر المتوسط ، جامعة الدول العربية ، محاضرات الموسم الثقافي الأول . الجزء الأول ، القاهرة، 1977 م ، ص 55 . 75 .
- 30 - محمود الحافظ ، مبادئ القانون الدولي العام ، دار النهضة ، القاهرة، 1964 ، ص 143 .
- 31 - هيئة قناة السويس ، النشرة السنوية ، 1978 ، ص 14 .
- 32 - د. إبراهيم صقر ، نقل البترول عبر قناة السويس ، مجلة الأكاديمية العربية للنقل البحري، المجلد 9، العدد 17 يوليو، القاهرة، 1983م، ص 194.
- 33 - محمود ربيع ، جغرافية النقل البحري ، (مترجم)، الأكاديمية العربية للنقل البحري الأسكندرية ، 1978 م ، ص 61 .
- 34 - هيئة قناة السويس ، المصدر السابق ، ص 121 .
- 35 - محمد التونجي ، المعجم الذهبي ، دار العلم للملايين ، بيروت، 1969 م . ص 602 .
- 36 - Persian Gulf pit - Tenthed - 1955 . charts 753 p. 748
- 37 - محمود ربيع جغرافية النقل البحري ، مصدر سابق ، ص 58 .
- 38 - حمدي عبد الرحمن حسن ، الصراع في القرن الأفريقي وإنعكاسه على الأمن القومي العربي ، المستقبل العربي ، العدد 157 ، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، 1979 م ، ص 77 .

- 39- د. محمد إبراهيم حسن ، دراسات في جغرافية مصر العربية وحوض البحر الأحمر ، مركز الإسكندرية للكتاب ، مصر ، 1998 م ، ص 39 .
- 40- د. السيد رجب ، الأصول التاريخية للمشكلة الأرتيرية ، معهد البحوث والدرسات العربية ، القاهرة ، مصر ، 1977 ، ص 51 - 57 .
- 41- عبد الله إدريس ، إرتيريا ومسؤولية ما بعد الإستقلال رؤية مستقبلية، الطبعة الأولى ، بيروت ، 993 م ، ص 55 .
- 42- د. محمد أحمد العبادي ، الحدود السياسية للجمهورية اليمنية، النشرة الدورية للجغرافي ، الجمعية الجغرافية اليمنية، العدد السادس، أكتوبر 2003 م ، ص 23 .
- 43- صلاح الدين حافظ ، القوى العظمى حول القرن الأفريقي ، الطبعة الأولى، الكويت ، 1982 م ، ص 84 .
- 44- عبد الله إدريس، إرتيريا ومسؤولية ما بعد الإستقلال، مصدر سابق، ص 25.
- 45- صبري فارس الهيتي ، الأهمية الجغرافية لمضيق باب المندب في الملاحة العربية والمواصلات في الوطن العربي، مركز دراسات الوحدة العربية ، بيروت ، 1982 م ، ص 14 .
- 46- د. علي أحمد هارون ، أسس الجغرافية السياسية ، دار الفكر العربي، القاهرة ، 1998 ، ص 122 - 129 .