Security Policy Papers
أوراق السياسات الأمنية
https://spp.nauss.edu.sa/index.php/spp
ورقة تحليل سياسات أمنية

البحر الأحمر: التحديات والمخاطر التي تواجه أمن الطاقة

The Red Sea: Challenges and Risks Facing Energy Security

المخرجات الرئيسة:

- يُعتبر البحر الأحمر ممرًا استراتيجيًا لنقل الطاقة، يواجه تهديدات أمنية مثل القرصنة والإرهاب، إضافة إلى التوترات الجيوسياسية التي تهدد أمن إمدادات الطاقة العالمية.
- الهجمات الأمنية الأخيرة على السفن التجارية في البحر الأحمر كشفت عن ضعف نظم النقل، مما أثر على تكاليف الشحن والتأمين ومدة النقل. ورغم عدم ارتفاع أسعار الطاقة بشكل كبير، فإن هذه الحوادث تسلط الضوء على ضرورة تعزيز الأمن البحري لضمان استمرارية تدفق الطاقة بأمان.
- تقترح الورقة عدة توصيات لتعزيز التعاون الإقليمي وتحسين قدرات الأمن البحري ووضع استراتيجيات لإدارة الأزمات المتعلقة بهذا النوع من التهديدات.

المستخلص

للجغرافيا السياسية تأثير مهم في أمن الطاقة، هذا التأثير لا يرتبط بالضرورة بارتفاع أسعار مصادر الطاقة، ولكنه يرتبط أكثر بنقاط الضعف في منظومة أمن الطاقة، وهي منظومة متكاملة تبدأ بالتنقيب والإنتاج، وصولًا إلى الأنظمة القانونية والتنظيمية، بحيث إن تأثُّر جانب محدد فيها من شأنه التأثير في الجوانب الأخرى. وفي ضوء الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر في أمن الطاقة العالمي، فقد تطرَّقت هذه الورقة إلى تأثير هجمات الحوثيين الأخيرة بالبحر الأحمر في أمن الطاقة، حيث كشفت الورقة عن أن أمن الطاقة لا يزال أكثر هشاشة. وتزداد تلك الهشاشة في مواجهة التهديدات الأمنية المعقدة أو ذات الارتباطات السياسية،

Abstract

Geopolitics has an important impact on energy security; this impact is not necessarily related to the high prices of energy sources but is more related to the weaknesses of the energy security system. It is an integrated system that starts with exploration and production and establishes legal and regulatory systems. If a specific aspect of the system is impacted, other elements will consequently be affected. In light of the strategic importance of the Red Sea in global energy security, the paper explored the impact of the recent Houthi attacks in the Red Sea on energy security. It revealed that energy security is still more fragile. Its vulnerability increases when confronted with complex or politically linked security

1658-8886© 2025. SPP. This is an open access article, distributed under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial License.

بحيث لا تكون الحلول الأمنية فاعلة في تحقيق الأهداف. كما أن الإجراءات العالمية المتبعة في مجال حماية الأمن البحري ما زالت غير كافية. وقد اقترحت الورقة عدة مسارات فيما يتعلق بحماية أمن الطاقة بالبحر الأحمر، تمثلت في: إعطاء الأولوية للحلول الإقليمية بالتركيز على إحياء المبادرة السعودية لأمن البحر الأحمر التي طُرحت في عام 2018، وكذلك أهمية وجود إستراتيجية متكاملة للأمن البحري، مع التركيز على الاستفادة من التطور التكنولوجي والتقنيات المتقدمة في تعزيز الحماية البحرية، والتركيز على الحلول طويلة الأمد، وكذلك أهمية أن تكون الاستجابة الدولية مُنسقة ومتكاملة. وفيما يتعلق بالبحر الأحمر، فمن المهم أن تعمل الدول الإقليمية على احتواء التهديدات الأمنية بالبحر الأحمر وتحويله إلى مركز إستراتيجي للطاقة.

threats to the extent that security solutions are ineffective in achieving pertaining goals. The global measures adopted to protect maritime security are also still insufficient. Thus, the paper proposed a set of tracks regarding the protection of energy security in the Red Sea, such as prioritizing regional solutions by focusing on reviving the Saudi initiative for the security of the Red Sea launched in 2018. It also highlighted the significance of having an integrated maritime security strategy focusing on leveraging technological development to bolster maritime protection. Long-term solutions should be adopted, and it is important to have a coordinated and integrated international response. Concerning the Red Sea, regional states must work to contain security threats in the area and turn it into a strategic energy hub.

المقدمة

ارتكز المفهوم التقليدي لأمن الطاقة على توافر الإنتاج الكافي بأسعار في متناول الجميع، حيث ارتبط أمن الطاقة بأمن العرض (Security of Supply)، لكن الاتجاهات الحديثة وسَّعت من جوانب المفهوم لتشمل منظومة أمن الطاقة بجميع أبعادها. وارتبط أحد تلك الأبعاد بتأمين نقل الطاقة من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك.

ويُشكِّل تأمين نقل الطاقة أحد الأبعاد المحورية لأمن الطاقة في الوقت الراهن، في ظل كثير من التحديات المؤُثرة في مسارات نقل الطاقة، المرتبطة بتأمين الطرق البحرية لنقل الطاقة؛ إذ يعتمد نقل الطاقة اعتمادًا رئيسًا على الطرق البحرية، مع وجود تهديدات عدة تؤثر في الطرق البحرية الرئيسة لنقل الطاقة.

ويُعدُّ البحر الأحمر أحد أهم الممرات الإستراتيجية لنقل مصادر الطاقة، سواء أكانت تقليدية أم حتى تلك المرتبطة بمستلزمات إنتاج الطاقة النظيفة؛ الأهمية الاستراتيجية للبحر الأحمر في حركة التجارة العالمية، ومن بينها أمن الطاقة، جعلته ساحة للمنافسة، وعرضته لمحاولات مستمرة للتهديد بغية تحقيق مجموعة من المكاسب، سواء ارتبطت تلك التهديدات بحوادث إرهابية أو عمليات قرصنة أو هجمات على السفن لدوافع وأسباب مختلفة، مع تدخلات إقليمية ودولية متزايدة في البحر الأحمر. وهو ما كان له تأثيره المتفاوت في أمن الطاقة العالمي.

وقد أعادت الحوادثُ الأخيرة، المرتبطة بهجمات الحوثيين على السفن التجارية في البحر الأحمر، الحديثَ عن «جغرافية النقل» وارتباطها بأمن الطاقة، فعلى الرغم من أن تلك الحوادث لم تقُد إلى ارتفاع، كما كان متوقَّعًا، في أسعار مصادر الطاقة، فإنها أثَّرت في جوانب عدَّة لأمن الطاقة، سواء تلك المرتبطة بتكلفة

الشحن والتأمين والتوقيت أو غير ذلك، وهو ما يثير النقاش بشأن جدوى الحلول الأمنية في مواجهة هذا النوع من الأزمات، وبخاصَّةٍ إذا ارتبطت الأزمات الأمنية بجوانب سياسية.

وتسعى ورقة السياسات هذه إلى مُناقشة تأثير التهديدات الأمنية بالبحر الأحمر في أمن الطاقة العالمي بالتركيز على هجمات الحوثيين الأخيرة، حيث تنقسم الورقة إلى ثلاثة أقسام، يُناقش القسم الأول منها الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر عمومًا وأهميته لأمن الطاقة العالمي تحديدًا، ويتطرق القسم الثاني إلى التحديات المؤثرة في أمن البحر الأحمر بالتركيز على هجمات الحوثيين، ويُناقش القسم الثالث تأثير تلك التحديات في أمن الطاقة العالمي، وتُختتم الورقة بمناقشة مسارات التحرُّك المقترحة.

1. الأهمية الإستراتيجية للبحر الأحمر

يُعدُّ البحر الأحمر أحد أهم الممرات البحرية في العالم، وهو ممر للتجارة بين دول شرقي آسيا، وتحديدًا الصين واليابان وكوريا الجنوبية من ناحية، والدول الأوروبية من ناحية أخرى. وتمتد المنطقة المُطلة عليه بين قارتَي أفريقيا وآسيا، وتعد محورًا لتلاقي المصالح الإستراتيجية لقوى دولية وإقليمية. وتتميز المنطقة بتنوع جيواقتصادي واسع.

وتُعدُّ البيئة البحرية للبحر الأحمر من بين العوامل التي تمنحه تفوقًا إستراتيجيًّا؛ حيث يتميز بمياهه العميقة التي تسمح بمرور السفن العملاقة دون عوائق، ممَّا يعزز من كفاءته بوصفه ممرًّا مائيًّا عالميًّا، كما أن موقعه القريب من المناطق الغنية بالطاقة، مثل الخليج العربي، يمنحه ميزة إضافية بوصفه طريقًا رئيسًا لنقل النفط والغاز. والبحر الأحمر من النقاط المهمة من الناحيتين الجيوسياسية والجيواقتصادية، ويمر سنويًّا عبر البحر الأحمر بضائع قيمتها تريليون دولار أمريكي (Johnson, 2024).

ويوجد بالبحر الأحمر كثير من الجُزر شديدة الأهمية، بعضها يتحكم في الملاحة بين البحر الأحمر والبحر المتوسط، ومنها: جزيرتا «شدوان» و«الأخوين» (مسارات، 2018). كما توجد جنوب البحر الأحمر جُزر لها أهميتها العسكرية، منها: جزيرة «دميرا»، وهي الأقرب إلى باب المندب، ويمكن من خلالها اعتراض الخطوط الملاحية الدولية للأساطيل التجارية والعسكرية (مسارات، 2018)، كذلك جزيرة «فرسان» التي يمكن استخدامها لمراقبة التحركات العسكرية في المنطقة. ويبلغ إجمالي عدد الجزر في البحر الأحمر 375 جزيرة، كما يبلغ طول ساحل الدول الثماني المطلة على البحر الأحمر 2855 ميلًا بحريًّا.

ويضم البحر الأحمر كثيرًا من الخلجان، منها: خليج العقبة وخليج السويس، والأخير توجد فيه أغلب آبار النفط المصرية، أما خليج العقبة فهو المنفذ الوحيد لكل من فلسطين المحتلة و الأردن على البحر الأحمر. كما يوجد بالبحر الأحمر كثيرٌ من الموانى المهمة، ومن بينها: ميناء جدة السعودي، وميناء بورتسودان السوداني، وعدد من الموانى المصرية، مثل موانى سفاجا والسويس ورأس غارب، وكل من ميناءي الحديدة والمخا

باليمن، ومن الأردن ميناء العقبة، إضافة إلى ميناءي مصوع وعصب بإريتريا، وكذا ميناء جيبوتي. وتتسم مواني البحر الأحمر بعمق مياهها، ممَّا يجعلها صالحة لرسو السفن. وبذلك يتزايد الدور الإستراتيجي للبحر الأحمر بوصفه مركزًا عالميًّا للنقل واللوجيستيات.

وهناك ثماني دول لها شواطئ على البحر الأحمر، هي: السعودية، ومصر، وإريتريا، والسودان، واليمن، والأردن، وجيبوتي، وفلسطين المحتلة. وتُعدُّ المملكة العربية السعودية كبرى الدول من حيث طول شاطئها على البحر الأحمر، الذي يبلغ 930 ميلًا بحريًّا، كما تمتلك أكبر عدد جزر (144 جزيرة)، تليها مصر بطول ساحل يبلغ 750 ميلًا بحريًّا، ثم إريتريا بطول ساحل يبلغ 435 ميلًا بحريًّا، وهي الثانية بعد السعودية من حيث عدد الجزر التابعة لها في البحر الأحمر، ويبلغ عددها 126 جزيرة. أما أقل الدول من حيث الساحل فهي فلسطين، حيث يبلغ طول ساحلها 4 أميال بحرية (رستم، 2013).

وفيما يتعلق بأهمية البحر الأحمر لأمن الطاقة العالمي، فهي ترتبط بأهميته بوصفه طريق عبور مصادر الطاقة من الدول المنتجة إلى الدول المستهلكة، حيث يمر عبر البحر الأحمر حوالي 12% من تجارة النفط المنقولة بحرًا، و8% من الغاز الطبيعي المسال، وبذلك يُشكل أي اضطراب في تلك المنطقة تأثيرًا كبيرًا في أمن الطاقة عالميًّا (Red Sea Tensions Forcing Business to Re-think Energy Strategy, 2024).

من ناحية أخرى، ترتبط أهمية البحر الأحمر في أمن الطاقة العالمي بحجم إنتاج الدول المطلة عليه من النفط والغاز الطبيعي، فقد بلغ إنتاج الدول المطلة على البحر الأحمر من النفط نحو 13.2 مليون برميل يوميًّا، من بينها 12.4 مليون برميل يوميًّا نصيب المملكة العربية السعودية. وهو ما مثَّل نحو 16% من الإنتاج العالمي (Worldome-ter, 2024).

وبذلك، فحرية الملاحة لها أهمية بالغة في الحفاظ على أمن أسواق الطاقة العالمية وكفاءتها، وبخاصَّةٍ أن 40% من التجارة البحرية تتكوَّن من النفط أو الفحم أو الغاز الطبيعي أو المنتجات البتروكيماوية (Tobin & Webster, 2024).

ومن بين سبع نقاط اختناق عالميَّة ذات أهمية إستراتيجية، ترتبط اثنتان منها بالبحر الأحمر، هما: قناة السويس ومضيق باب المندب. ويمتد مضيق باب المندب ضمن المياه الإقليمية لثلاث دول، هي: اليمن وجيبوتي وإريتريا. ويُعدّ باب المندب أقصر طريق تجاري بين البحر المتوسط والمحيط الهندي وشرق آسيا (AlJamra, 2019). كما يُقلل قربه من المحيط الهندي والخليج العربي من مسافات الشحن، ممَّا يُسهِّل التجارة. يُضاف إلى ذلك أهمية مضيق باب المندب لوجود الكابلات البحرية التي تربط بين أوروبا وشبه القارة الهندية، وكذلك بين الجزيرة العربية وشرق أفريقيا، وهو نقطة اختناق بالغة الأهمية في التجارة البحرية العالمية، وبخاصَّةٍ لشحنات النفط والغاز، ويخضع الوضع القانوني للمضيق لاتفاقية الأمم

المتحدة لقانون البحار. ويُعدّ مضيق باب المندب من أكثر نقاط عبور النفط ازدحامًا في العالم؛ فهو طريق عبور تجاري مهم تاريخيًّا؛ فهناك 33 ألف سفينة تمر عبر المضيق كل عام (Şeker, 2024).

2. هجمات الحوثيين وأمن الملاحة في البحر الأحمر

انعكسَ تهديدُ أمن البحر الأحمر سلبًا على الدول المطلّة عليه بوصفه إقليمًا أمنيًّا فرعيًّا، ولم تقتصر انعكاساتُه السلبيّة على تلك الدول فحسب، بل امتدَّ أثرُها ليشمل الأمن العالمي. ومن العوامل التي أثَّرت في أمن البحر الأحمر: النزاعات والصراعات بين الدول المطلة عليه وداخلها، ومن بينها: النزاع الإثيوبي - الإريتري، والنزاع الإريتري - الجيبوتي (Omar, 2019). كما تُعاني بعض الدول المطلة على البحر الأحمر نزاعات داخلية طويلة الأمد، مثل: الحرب في اليمن، والصراع في السودان، وعدم الاستقرار السياسي والأمني في الصومال، حيث ينشط كثير من الفاعلين من غير الدول، ممَّا يؤدي إلى حالة من الفوضى الأمنية في المنطقة. ويتيح ذلك للجماعات المسلحة والميليشيات تنفيذ عمليات تهدِّد الملاحة البحرية.

هذه التحديات الأمنية ترافقت مع كثير من التحديات التنموية، من حيث انتشار الفقر وغياب التنمية في كثير من دول الإقليم، ممَّا شكَّل بيئة خصبة لنمو الإرهاب والتطرف، وشكَّل فرصة ملائمة للتصارع بين كثير من القوى الإقليمية والدولية لإيجاد موطئ قدم في المنطقة؛ ما حال دون تحسن الأوضاع التنموية والسياسية، فمن بين أعلى عشر دول ضمن مؤشر الدول الهشة لعام 2024، هناك اثنتان من الدول المطلة على البحر الأحمر، هما: السودان (الترتيب الثاني عالميًّا)، واليمن (الترتيب السادس عالميًّا) (Fragile State Index, 2024).

وتُعدُّ الهجمات الأخيرة للحوثيين على السفن التجارية في البحر الأحمر مثالًا على التهديدات التي يواجهها أمن البحر الأحمر؛ فخلال المدة من يناير 2024 إلى أبريل 2025، سُجِّل 191 هجومًا على السفن التجارية في البحر الأحمر (Red Sea Attacks Dash-board, 2025). وقد أظهرت البيانات أن الحوثيين يُمارسون استهدافًا انتقائيًّا للسفن؛ إذ لم تُستهدف سوى نسبة ضئيلة من السفن التي تعبر باب المندب شهريًّا، ما يدل على وجود معايير للاستهداف، وهو ما أربك شركات الشحن والتأمين.

وتطوَّرت الهجمات الحوثية على السفن تكتيكيًّا منذ أكتوبر 2023، من عمليات فردية بسيطة إلى هجمات معقدة متعددة الأسلحة، شملت صواريخ «كروز» وطائرات مسيّرة وقوارب مفخخة (USVs)، كما برز أيضًا تكتيك «قطيع الذئاب»، حيث تستهدف مجموعات قوارب متتالية السفينة نفسها لإرهاقها وتعطيلها (Knights, 2024).

كما تطوَّر نمط الاستهداف؛ ففي البداية كانت هناك هجمات بصواريخ وطائرات مسيَّرة بعيدة المدى وغير فعالة نسبيًّا واعتُرِض معظمها. وبعد منتصف نوفمبر 2023، بدأ الحوثيون في استهداف السفن المرتبطة بالكيان الإسرائيلي، قرب جنوب البحر الأحمر. ومنذ 9 ديسمبر 2023، اتجه الحوثيون إلى استهداف جميع السفن المتجهة إلى الموانئ الإسرائيلية، ممَّا زاد

من حدة التصعيد، حيث استُخدِمت صواريخ باليستية مضادة للسفن وطائرات مسيَّرة.

وأثَّرت الهجمات في الملاحة الدولية في باب المندب، حيث انخفضت حركة السفن بنسبة تصل إلى 57% في بعض الأوقات، كما واجهت القوات البحرية الدولية صعوبات في تغطية المساحات الواسعة للعمليات، وتحديد التهديدات وسط تكتيكات تمويه، مثل استخدام القوارب التجارية (Knights, 2024). وقد أدت الهجمات إلى حدوث انخفاض في حركة الملاحة في خليج عدن، من 4.83 مليون برميل طن في ديسمبر 2023 إلى 2.13 مليون طن في فبراير 2024، أي: بنسبة 71%، وكان قطاع الحاويات هو الأكثر تضررًا. وفيما يتعلق بقناة السويس، فقد انخفض حجم المرور خلال المدة ذاتها، من 4.4 مليون طن إلى 2.27 مليون طن، بنسبة 62%، وكان الانخفاض الحاد في كلٍّ من: الحاويات والغاز المُسال. على الجانب الآخر، شهدت التجارة عبر طريق رأس الرجاء الصالح زيادة بنسبة 74% خلال المدة ذاتها. وفي فبراير 2024، توقفت بالكامل حركة نقل الغاز المُسال في خليج عدن وقناة السويس (Rodriguez-Diaz, Alcaide, Garcia-Li-ave, 2024). وخلال الشهرين الأولين من عام 2024، انخفض حجم التجارة التي تمر عبر قناة السويس بنحو 50% مقارنةً بالعام السابق (Helwa & Al-Rif-fai, 2025).

وفي 16 ديسمبر 2023، أطلقت الولايات المتحدة مع تسع دول أخرى عملية «حارس الازدهار» لحماية الملاحة في البحر الأحمر والمحيط الهندي. وفي 12 يناير 2024، بدأت الولايات المتحدة وبريطانيا في تنفيذ ضربات جوية ضد أهداف حوثية، واستمرت الضربات لمدة 40 يومًا.

وقد شملت الحملة العسكرية عدة مسارات تمثَّلت في توجيه ضربات للبنية التحتية الخاصة بالصواريخ والطائرات المسيَّرة، واستهداف قواعد إطلاق الصواريخ في جبال أبين وتعز، وقصف الدفاعات الجوية للحوثيين، وتدمير أسطول الزوارق المفخخة (دُمِّر 16 قاربًا)، مع استهداف شبه يومي لوحدات الإطلاق الحوثية (Knights, 2024).

وقد أسهمت تلك التحركات في انخفاض وتيرة هجمات الحوثيين، حيث تراجع متوسط عدد الهجمات شهريًّا بين 3.8 هجوم يوميًّا إلى 1.8 هجوم يوميًّا ما بين مارس وأبريل 2024، كما انخفض معدل استخدام الصواريخ الباليستية إلى 0.3 يوميًّا (Knights, 2024).

3. أمن الطاقة العالمي والحوادث الأمنية في البحر الأحمر

انعكست كثير من الحوادث والتهديدات الأمنية بالبحر الأحمر على أمن الطاقة عالميًّا، مع اختلاف طبيعة هذا التأثير فيما يخص أبعاد مفهوم أمن الطاقة ودور تلك التهديدات في خلق أزمة طاقة. وقد ارتكز النهج التقليدي لتعريف أمن الطاقة على أمن العرض؛ بالتركيز على توافر الإنتاج الكافي من مصادر الطاقة بأسعار في متناول الجميع؛ فجوهر أمن الطاقة لأي دولة يتحقق في حالة توافر موارد آمنة وكافية للطاقة، وبذلك ارتكز هذا النهج على تجنُّب أزمات الطاقة (Energy Crisis)، التي ترتبط بنقص كبير في

توافر مصادر الطاقة، ممَّا يؤثر في اقتصاد البلاد وأمنها القومي (Global Energy Crisis, 2022).

غير أنَّ سلسلة من الأزمات التي شهدتها سوق الطاقة العالمية أكدت محدودية هذا النهج في تفسير أزمات الطاقة، حيث أصبح أمن الطاقة أكثر تعقيدًا من أن يُقصَر على أمن العرض. ومن خلال تبني نهج أوسع لأمن الطاقة، فهناك من يرى أن أمن الطاقة لا يتوقف على أمن العرض فحسب، فأمن الطاقة يكون من خلال تأمين سلسلة عرض الطاقة على مستويات ثلاثة، بداية من التنقيب والإنتاج، ثم تأمين خطوط نقل النفط والغاز، وصولًا إلى ضمان التوزيع الآمن لموارد الطاقة، إضافةً إلى الاستثمار وصيانة محطات التكرير وشبكات النقل والتوزيع وإمكانات التخزين (Isbell, 2008).

إذا كانت أسعار الطاقة تمثّل أحد الأركان الأساسية لمفهوم أمن الطاقة، فإن تقدير السعر المناسب يختلف تبعًا لوجهة نظر كلٍّ من الدول المنتِجة والدول المستهلكة؛ فالدول المنتجة تسعى إلى سعر مرتفع يضمن إيرادات كافية لاستدامة الإنتاج، فيما ترغب الدول المستهلكة بسعر منخفض أو مستقر لتجنب التأثير السلبي في نموها الاقتصادي. وفي هذا السياق، تلفت دراسة (Hill & Telhami, 2002) إلى ضرورة التمييز بين المدى القصير والمدى الطويل عند مناقشة تأثير الأسعار على أمن الطاقة؛ إذ تشير الدراسة إلى أن التقلّبات قصيرة الأجل في أسعار الطاقة غالبًا ما تكون ناتجة عن عوامل سياسية أو نفسية، مثل المضاربات أو التوترات الجيوسياسية المفاجئة، في حين ترتبط اتجاهات الأسعار على المدى الطويل بعوامل اقتصادية جوهرية مثل تكاليف الإنتاج، والتغيرات التكنولوجية، والتوازن بين العرض والطلب.

ويعزّز هذا الاستنتاجَ وقائعُ تاريخية عديدة، حيث شهدت أسعار النفط ارتفاعات ملحوظة حتى قبل اندلاع أزمات فعلية، مدفوعة بمخاوف نفسية من انقطاع محتمل للإمدادات أكثر من ارتباطها بنقصٍ مادي حقيقي في المعروض. وهو ما يعني أن الأسواق كثيرًا ما تدفع «زيادة مخاطرة» إضافية على الأسعار، الأمر الذي يفسّر ارتفاع أسعار النفط بشكل مفاجئ، كما حصل قبيل الأزمة العراقية في عام 2003.

وفي ضوء ما يُمثِّله البحر الأحمر من أهمية، فيما يتعلق بجغرافية النقل لمصادر الطاقة، فقد أثرت كثير من الحوادث الأمنية التي شهدها البحر الأحمر خلال السنوات الأخيرة في الأبعاد المختلفة لأمن الطاقة، وفي مقدمتها الأسعار، سواء كانت أسعار مصادر الطاقة أم أسعار النقل والتأمين.

وبالتركيز على الهجمات الحوثية الأخيرة على السفن في البحر الأحمر، فقد انعكست على كثير من جوانب أمن الطاقة العالمي. فيما يتعلق بالأسعار، لم يكُن لتلك الأحداث، على الرغم من أهمية المنطقة عمومًا في منظومة أمن الطاقة العالمي، تأثير في أسعار النفط. فعلى الرغم من هذه الحوادث فقد انخفضت أسعار النفط؛ ففي تقرير لشركة «Deloitte»، وُصف عام 2024 بأنه أحد أكثر الأعوام استقرارًا في ربع القرن الأخير، حيث تراوحت أسعار خام برنت بين 74 و90 دولارًا للبرميل. (Rodriguez-Diaz, Alcaide, Garcia-Liave, 2024). تجدر الإشارة إلى أن التوقعات في بداية الأزمة كانت تُشير إلى أن تلك التوترات سيكون لها تأثير في أسعار النفط عالميًّا؛ فقد كان من المتوقَّع أن ترتفع أسعار النفط بنسبة 30% بحلول مارس 2024

(Cohen, 2024).

ويعود هذا الاستقرار النسبي في أسعار الطاقة خلال عام 2024، جزئيًا، إلى عدم وجود اضطرابات كبيرة في الإمدادات النفطية رغم ارتفاع حدة المخاطر الجيوسياسية، إلا أن السبب الأكثر أهمية يكمن في السياسات الإنتاجية التي اتخذتها الدول المصدّرة، وفي مقدمتها المملكة العربية السعودية. فقد حافظت السعودية، بالتنسيق مع شركائها في «أوبك+»، على طاقة إنتاجية فائضة تبلغ حوالي 5 ملايين برميل يوميًا من إجمالي 5.4 ملايين برميل يوميًا متاحة لدى «أوبك»، مما جعلها قادرة على امتصاص أية صدمات مفاجئة أو أزمات طارئة في الأسواق (Rodriguez-Diaz et al., 2024; Johnson, 2024).

فما حدث يوضّح أن السوق أصبحت محمية أكثر ومحصَّنة ضد الأزمات، وذلك بسبب ما يملكه العالم من قدرة فائضة، فحتى خلال الأزمة الروسية - الأوكرانية، بدلًا من ارتفاع الأسعار، شهد العالم إنتاجًا قياسيًّا من النفط من دول مثل الولايات المتحدة والبرازيل وكندا وغويانا وإيران، ممَّا أضاف نحو نصف مليون برميل للإنتاج العالمي (Johnson, 2024).

وعلى الرغم من أن هذه الحوادث لم تؤثر بشكل مباشر على أسعار مصادر الطاقة، إلا أنها انعكست بشكل واضح في زيادة مدة الشحن البحري، وهو ما ترتّب عليه ارتفاع ملموس في تكلفة النقل البحري والتأمين. فعلى سبيل المثال، أصبحت ناقلة النفط التي تغادر الخليج العربي متجهة إلى ميناء لندن بحاجة إلى 24 يومًا بدلًا من 14 يومًا، نتيجة اضطرار الناقلات للالتفاف حول رأس الرجاء الصالح بدلًا من المرور عبر البحر الأحمر وقناة السويس. وتكمن خطورة هذه الزيادة في الوقت والتكلفة في أن حوالي 20 ألف سفينة تمر سنويًا عبر قناة السويس، كما أن ما بين 12% إلى 15% من التجارة العالمية تمر عبر حوض البحر الأحمر. هذا بالإضافة إلى أن ثلاثة من المراكز النفطية (الممرات البحرية الضيقة لنقل الطاقة) السبعة الرئيسة عالميًا ترتبط ارتباطًا وثيقًا بمنطقة الشرق الأوسط والبحر الأحمر (Şeker, 2024).

وبالإضافة إلى زيادة مدة الشحن، أدى ارتفاع تكاليف التأمين في المناطق عالية الخطورة إلى تغييرات ملحوظة في مسارات النقل البحري. ففي الأشهر الثمانية الأولى من عام 2024، تراجعت تدفقات النفط الخام والمنتجات النفطية عبر البحر الأحمر بنسبة تزيد على 50% (U.S. Energy Information Administration, 2024)، حيث انخفض متوسط التدفق عبر مضيق باب المندب من 8.7 مليون برميل يوميًا في عام 2023 إلى 4 ملايين برميل يوميًا فقط في عام 2024. في المقابل، ارتفع حجم النفط الذي يعبر حول رأس الرجاء الصالح من 6 ملايين برميل يوميًا في عام 2023 إلى 9.2 مليون برميل يوميًا خلال الفترة ذاتها في عام 2024 (U.S. Energy Information Administration, 202).

أحد المؤشرات التي يمكن الاستناد إليها في توضيح هذه التغييرات هو مؤشر شنغهاي للشحن بالحاويات (SCFI)، الذي سجّل ارتفاعًا ملحوظًا خلال هذه الفترة. هذا الارتفاع يشير إلى زيادة تكاليف الشحن ومحدودية توافر الحاويات، مما يعكس وجود اضطرابات في ممرات الشحن المعتادة (Rodriguez-Diaz, Alcaide, Garcia-Liave, 2024). إذ إن تحوّل مسار الشحنات القادمة بين آسيا وأوروبا إلى طريق رأس الرجاء الصالح يضيف حوالي 3200 ميل بحري للرحلة، ما يؤدي إلى تأخيرٍ قدره نحو 9 أيام،

وبالتالي يرفع التكلفة بحوالي 2300 دولار لكل حاوية (Hudisteanu, 2024). وعلى العكس من ذلك، فإن استخدام المسار التقليدي الأقصر عبر قناة السويس يقلل من زمن الرحلة، ويخفض تكاليف الشحن والتأمين مقارنة بالمسار الأطول حول رأس الرجاء الصالح.

على الجانب الآخر، وفيما يتعلق بالطاقة النظيفة، فقد تأثرت بالتهديدات الأمنية في البحر الأحمر، فكثيرٌ من المدخلات الخاصة بالطاقة النظيفة تتأثر بسلاسل التوريد؛ فعلى سبيل المثال: يُستخرَج الكوبالت من الكونغو الديمقراطية ويُكرَّر في فنلندا، ثم تُجمع البطاريات في اليابان، ثم تُشحن إلى مصانع السيارات في الولايات المتحدة الأمريكية (Tobin & Webster, 2024). وبذلك، فارتفاع تكاليف الشحن وأسعار التأمين من شأنه التأثير في خطط التوسع في استخدام الطاقة النظيفة، وهو ما سيؤثر في طموحات الوصول إلى صفر انبعاثات بحلول 2050.

وعلى الرغم من التأثيرات السلبية الواضحة لهذه الأحداث على حركة النقل البحري، والتكاليف المرتبطة بزمن الشحن والتأمين، فإن عدم انعكاس هذه الاضطرابات بشكل مباشر وكبير على أسعار النفط العالمية، مقارنةً بأزمات سابقة، يشير وفقًا لبعض التحليلات إلى أن سوق الطاقة العالمي أصبح أكثر مرونة في مواجهة انقطاعات الإمداد والتحديات الجيوسياسية، أو على الأقل أقل تأثرًا مما كان عليه الوضع في الماضي (Nakhle, 2024). ولكن هذه المرونة الظاهرية في الأسواق لا تُلغي حقيقة أن أمن الطاقة عالميًا ما يزال يعاني من هشاشة نسبية، إذ بات بإمكان الفاعلين من غير الدول، مثل الحوثيين في الحالة الراهنة، التأثير بصورة واضحة في أمن الطاقة والتجارة الدولية، وبالتالي الاقتصاد العالمي.

فإن عدم حدوث تأثيرٍ مباشر في أسعار النفط لا يعني التقليل من أهمية المخاطر الجيوسياسية وتأثيراتها المحتملة في أمن الطاقة العالمي؛ حيث تكشف هذه الأحداث وجود علاقة وثيقة بين الاستقرار الإقليمي وحركة الملاحة البحرية، وأن الاضطرابات الإقليمية غالبًا ما تترك أثرًا أعمق على نقاط الضعف المتعلقة بأمن الطاقة تحديدًا، وليس بالضرورة على كافة أبعاد المفهوم الأخرى. وفي هذا الإطار، ورغم التحرك الأمريكي من خلال تشكيل تحالف بحري محدود تحت اسم عملية «حارس الازدهار» لمواجهة تهديدات الحوثيين، فإن هذا الحل الأمني لم يكن فعّالًا بشكل كافٍ، مقارنة بالإجراءات التي سبق اتباعها في مواجهة القرصنة في منطقة البحر الأحمر، كما غابت الحلول الإقليمية المتكاملة للتعامل مع الأزمة الحالية.

مسارات التحرُّك المُقترَحة

كشفت أزمة الحوثيين الأخيرة، فيما يتعلق بتداعياتها على أمن الطاقة العالمي، عدَّة جوانب، في مقدمتها: صعوبة التنبؤ بتأثير الأزمات السياسية والأمنية في أسعار مصادر الطاقة. ومن ناحية ثانية، وعلى الرغم من وجود إدراك عالمي لأهمية النقل البحري، فإن الإجراءات العالمية المتبعة في مجال حماية الأمن البحري ما زالت غير كافية، ويؤكد ذلك كثير من الحوادث التي يشهدها العالم. ومن ناحية ثالثة، تختلف التهديدات الأمنية عن تلك المرتبطة بالأزمات السياسية، حيث تكون الأخيرة أصعب في المواجهة. يُضاف إلى ذلك عدم قدرة القوى الإقليمية المعنية حتى الآن على فرض تصور متكامل لأمن البحر الأحمر. كما أن الإستراتيجيات التي طُرحت ركَّزت على جوانب

محددة، مع حالة من الاستقطاب الإقليمي والدولي ومزيدٍ من العسكرة في البحر الأحمر.

وعلى هذا الأساس، تقترح الورقة ما يلي:

الأولوية للحلول الإقليمية: أهمية إحياء المبادرة السعودية لأمن البحر الأحمر؛ فقد أعلنت السعودية، في ديسمبر 2018، عن إقامة تحالف مكوَّن من سبع دول عربية متاخمة للبحر الأحمر، هي، إضافة إلى السعودية: مصر، وجيبوتي، والأردن، والسودان، واليمن، والصومال؛ وذلك بهدف تحقيق المصلحة الأمنية والسياسية والاستثمارية، إضافة إلى تأمين حركة الملاحة البحرية العالمية. وقد عُقد الاجتماع الأول في الرياض على مستوى وزراء الخارجية، وجرى الاتفاق على عقد اجتماع فني تالٍ عُقد في القاهرة في فبراير 2019 في إطار المشاورات السياسية بين الدول المطلة على البحر الأحمر. وفي أبريل 2019، استضافت الرياض مرة أخرى اجتماعًا لكبار مسؤولي الدول العربية والأفريقية المطلة على البحر الأحمر، حيث ناقش الاجتماع ميثاق تأسيس الكيان المقترح تمهيدًا لإقراره وتقديمه للاجتماع الوزاري للدول المعنية. كما سبق ذلك اجتماع عُقد في القاهرة في ديسمبر 2017 شاركت فيه الدول العربية والأفريقية المطلة على البحر الأحمر، حيث نُوقِشت أهمية إيجاد منظومة أمنية للبحر الأحمر وخليج عدن.

وخلال اجتماع الرياض الأول، دار الحديث حول دور الكيان المقترح في تعزيز الأمن والاستقرار، وكذا التجارة والاستثمار في المنطقة، كما جرت الإشارة إلى أهميته في حماية حركة التجارة العالمية وحركة الملاحة الدولية، مع تأكيد أهمية إيجاد التناغم في التنمية بين الدول المطلة على البحر الأحمر (الحربي، 2019). كما أكد الاجتماع أهمية التنسيق بين الدول المعنية بأمن البحر الأحمر، بحيث يمثل الكيان الجديد منصة للتشاور بين الدول الأعضاء بهدف إيجاد حلول للتوترات والمشكلات التي تُعانيها المنطقة والتوصل إلى صيغ لضبط التفاعلات الأمنية في المنطقة والتوصل إلى ترتيبات لتحقيق الأمن والاستقرار في منطقة البحر الأحمر (مبروك، 2019).

وفي ظل الأزمات المتكررة بالبحر الأحمر، فهناك حاجة إلى إعادة إحياء المبادرة لتعزيز أمن البحر الأحمر وارتباط ذلك بالأمن الإقليمي.

إستراتيجية دولية متكاملة للأمن البحري: هناك حاجة لوضع استراتيجية دولية متكاملة للأمن البحري تُعنى بحماية ممرات نقل الطاقة على المستوى العالمي، مع تحديد واضح لأدوار كافة الجهات الفاعلة الدولية والإقليمية والوطنية، لضمان تكامل الجهود وتجنّب التداخل في المسؤوليات. ويمكن لهذه الاستراتيجية أن تجمع بين الوجود الأمني المباشر (مثل الدوريات البحرية المنتظمة والقواعد الأمنية المتقدمة)، وبين توظيف التكنولوجيا الحديثة لتعزيز المراقبة والتدخل السريع، إضافة إلى الفصل الواضح بين الإجراءات الموجهة ضد الأعمال الإرهابية والتخريبية، مثل القرصنة البحرية، وتلك المتعلقة بأهداف جيوسياسية. وفي إطار هذه الاستراتيجية الدولية، يمكن التفكير في تشكيل قوة مهام بحرية دولية متخصصة، على غرار «القوة البحرية المشتركة 151»، لتأمين ممرات الشحن في البحر الأحمر وباب المندب وقناة السويس، على أن يتم التنسيق الوثيق مع المبادرات الإقليمية والوطنية القائمة حاليًا لتفادي الازدواجية وضمان الاستفادة من التجارب السابقة (Rodriguez-Diaz, Alcaide, Garcia-Liave, 2024).

حلول طويلة الأمد: ارتكزت الجهود السابقة في معالجة المشكلات المرتبطة بالأمن البحري في البحر

الأحمر بالحلول قصيرة الأمد، وهناك حاجة إلى حلول أمنية طويلة الأمد لمعالجة الأسباب الجذرية لعدم الاستقرار (Red Sea Region: Balancing Geopolitics, Security, and Global Trade, 2024). وتتمثل صعوبة هذا البديل فيما يرتبط بذلك من متطلبات ذات صلة بكثيرٍ من النزاعات القائمة والأطراف المتداخلة في منظومة أمن البحر الأحمر.

استجابة دولية مُنسقة ومتكاملة: اتسمت استجابة الدول المطلة على البحر الأحمر بالصراع والتركيز على الجهود الدبلوماسية، ممَّا يشير إلى تعقيدات البيئة الأمنية في البحر الأحمر (Şeker, 2024). على الجانب الآخر، لجأت الولايات المتحدة إلى حشد تحالف بحري محدود تحت اسم عملية حارس الرخاء لمهاجمة أهداف الحوثيين، ولم يكُن لتلك التحركات الأثر المطلوب، حيث إن الوضع الأمني المعقد وتداعياته على حركة التجارة وأمن الطاقة العالمي تتطلب استجابة دولية منسقة لتأمين تدفقات الطاقة العالمية وحماية البيئة الأساسية الحيوية، كما أن هناك حاجة إلى حلول شاملة تمتد من مبادرات إنفاذ القانون المحلية إلى الجهود البحرية التعاونية الدولية في ظل التحديات المعقدة، مع ضرورة دمج الجوانب القانونية والتشغيلية والتكنولوجية في إستراتيجيات الأمن البحري؛ لذا، فمن المهم تحسين بروتوكولات التعاون الدولي، وبخاصَّةٍ فيما يتعلق بتبادل المعلومات. وتكشف تجربة مكافحة القرصنة في البحر الأحمر عن أهمية التعاون الدولي في مواجهة التحديات الأمنية؛ فقد قاد التعاون الدولي إلى تقليل حوادث القرصنة.

استقرار البحر الأحمر وتحوُّله إلى مركز للطاقة: من خلال التركيز على احتواء التهديدات الأمنية وتشجيع الدول المشاطئة على تحويل البحر الأحمر إلى مركز إستراتيجي لتخزين وتكرير النفط والغاز، بما يشمله ذلك من إنشاء موانٍ متخصصة ومحطات تكرير عائمة، ممَّا يعزز أمن الإمدادات العالمية. كما ستُسهِم مشاريع الربط الكهربائي بين الدول الأفريقية والخليجية في استقرار سوق الطاقة الإقليمية. وبذلك تُشكل المشروعات التنموية مدخلًا مهمًّا لتعزيز المصالح الإقليمية وحماية الاستقرار الإقليمي.

تعزيز التعاون الاقتصادي بين الدول المطلة على البحر الأحمر: من شأن تعزيز التعاون الاقتصادي بين الدول المطلة على البحر الأحمر، التغلب على التحديات الأمنية وإيجاد مسارات للتنمية وتنسيق أكبر فيما بينها في مجالات التجارة والنقل، وتبادل المعلومات وغيرها. ويتمثل التعاون في تطوير الموانى والقطاعات اللوجيستية أحد المجالات التي يمكن تحقيق تعاون كبير بشأنها، كما أن تطوير تجربة السياحة البحرية بين الدول المطلة البحر الأحمر قد يكون أحد مجالات التعاون بين الدول المشاطئة، بما سيكون له من مردود اقتصادي مهم.

توظيف التكنولوجيا لتعزيز أمن البحر الأحمر: في ظل التهديدات الأمنية وانعكاساتها على حركة الملاحة في البحر الأحمر، من المهم توظيف التكنولوجيا الحديثة لتعزيز أمن البحر الأحمر، من خلال تطوير أنظمة متكاملة للمراقبة اعتمادًا على صور الأقمار الصناعية؛ وذلك لاستكشاف الهجمات قبل حدوثها، مع إمكانية توظيف الذكاء الاصطناعي لتحليل حركة الملاحة عبر البحر الأحمر، وبالتالي تحديد المخاطر المحتملة لتسهيل منظومة اتخاذ القرارات بشأن مسارات التحرك، وكذلك تعزيز قدرة السفن فيما يخص الاستجابة للمواقف الطارئة لتقليل المخاطر المحتملة.

المراجع

المراجع العربية

أمن منطقة البحر الأحمر (2018). مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية، مسارات، (38).

الحربي، محمد صالح (2019). كيان دول البحر الأحمر وخليج عدن.. الرؤية المستقبلية بين الحلم والإنجاز، صحيفة مكة.

رستم، جمال عبد الرحمن ياسين (2013). أمن البحر الأحمر في بيئة إقليمية ودولية متغيرة، جامعة أفريقيا الدولية، مجلة دراسات أفريقية، 29 (50).

مبروك، شريف (2019). مستقبل الترتيبات الأمنية العربية في البحر الأحمر، شؤون عربية، العد (177).

المراجع الأجنبية

AlJamra, H. (2019). Bab El-Mandeb, Gateway to the Red Sea: The World›s most Dangerous Strait. Inside Arabia. https://insidearabia.com/bab-el-mandeb-gateway-to-the-red-sea-the-worlds-most-dangerous-strait/

Cohen, A. (2024). Houthis & Red Sea Crisis Threaten Global Energy Markets. Forbes. https://www.forbes.com/sites/arielcohen/2024/01/17/houthis--red-sea-crisis-threatens-global-energy-markets/

Fragile State Index. (2024). The Fund for Peace. https://fragilestatesindex.org/global-data/

Global Energy Crisis. (2022). International Energy Agency. https://www.iea.org/topics/global-energy-crisis

Helwa, R. & Al-Riffai, P. (2025). A lifeline under threat: Why the Suez Canal's security matters for the world. Atlantic Council. https://www.atlanticcouncil.org/in-depth-research-reports/issue-brief/a-lifeline-under-threat-why-the-suez-canals-security-matters-for-the-world/

Houthi Attacks and their Impact on Red Sea and Suez Canal's Security. (2024). Draya Egypt. https://draya-eg.org/en/2024/05/09/houthi-attacks-and-their-impact-on-the-security-of-the-red-sea-and-the-suez-canal/

Isbell, P. (2008). The Riddle of Energy Security. Real Instituto Elcano, International Economy & Trade.

Johnson, K. (2024). Why the Red Sea Crisis Hasn't Hit Energy—Yet. Foreign Policy. https://foreignpolicy.com/2024/01/18/red-sea-crisis-energy-oil-houthi-attacks-shipping/#fn:2

Knights, M. (2024). A Draw Is a Win: The Houthis After One Year of War. Combating Terrorism Center. https://ctc.westpoint.edu/a-draw-is-a-win-the-houthis-after-one-year-of-war/

Knights, M. (2024). Assessing the Houthi War Effort Since October 2023. Combating Terrorism Center. https://ctc.westpoint.edu/assessing-the-houthi-war-effort-since-october-2023/

Liangxiang, J. (2024). US in the Red Sea: Security Concerns or Power Play? Middle East Council on Global Affairs. https://mecouncil.org/blog_posts/u-s-motives-in-the-red-sea-go-beyond-bringing-stability/

Nakhle, C. (2024). Energy security: Perceptions versus realities. https://www.gisreportsonline.com/r/energy-security-reality/

Oil Production by Country. Worldometer. https://www.worldometers.info/oil/oil-production-by-country/

Omar, Y. (2019). New Geopolitical Dynamics are at play in the Red Sea Area. Middle East Monitor. https://www.middleeastmonitor.com/20190827-new-geopolitical-dynamics-are-at-play-in-the-red-sea-area/

Red Sea Attacks Dashboard. Acled. https://acleddata.com/yemen-conflict-observatory/red-sea-attacks-dashboard/#1707908374225-329692ad-51d5

Red Sea Region: Balancing Geopolitics, Security, and Global Trade. (2024). Tactical Report. https://www.tacticalreport.com/landing/topic/red-sea-region-balancing-geopolitics-security-and-global-trade

Red Sea Tensions Forcing Business to Rethink Energy Strategy. (2024). Northern Gas and Power, The Atlantic Council. https://www.linkedin.com/pulse/red-sea-tensions-forcing-business-rethink-energy-strategy-yrbdc/

Rodriguez-Diaz, E, Alcaide, J. & Carcia-Liave, R. (2024). Challenges and Security Risks in the Red Sea: Impact of Houthi Attacks on Maritime Traffic. Journal of Marine Science and Engineering, 12, 1900. https://doi.org/10.3390/jmse12111900

Telhami, S. & Hill, F (2002). Does Saudi Arabia Still matter? Differing Perspectives on the Kingdom and its Oil. Foreign Affairs, 81(6).

Tobin, W. & Webster, J. (2024). Houthi attacks in the Red Sea hurt global trade and slow the energy transition. The Atlantic Council. https://www.atlanticcouncil.org/blogs/new-atlanticist/houthi-attacks-in-the-red-sea-hurt-global-trade-and-slow-the-energy-transition/

U.S. Energy Information Administration. (2024). Fewer tankers transit the Red Sea in 2024, In-brief analysis. https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=63446

Şeker, B. (2024). Don't Forget About the Red Sea. The Cairo Review of Global Affairs, the American University in Cairo. https://www.thecairoreview.com/essays/dont-forget-about-the-red-sea/

Received 10 March 2025; accepted 23 April 2025; available online 10 July 2025

Security Research Center
Naif Arab University for Security Sciences
Riyadh, Saudi Arabia

مركز البحوث الأمنية
جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية
الرياض، المملكة العربية السعودية

Keywords: Red Sea, energy security, maritime security, energy transport.

الكلمات المفتاحية: البحر الأحمر، أمن الطاقة، الأمن البحري، التهديدات الأمنية، نقل الطاقة

Production and hosting by NAUSS

* Corresponding Author: Security Research Center
Email: srcenter@nauss.edu.sa
doi: 10.26735/QKQW5741