

## تحديات الأمن البحري في منطقة الشرق الأوسط

### Maritime Security Challenges in the Middle East



#### المخرجات الرئيسية

- إنشاء آلية عربية مشتركة للأمن البحري والإنذار المبكر، تتولى تطوير الوعي العربي بالبحر، ورصد وتحليل التهديدات البحرية، وتيسير تبادل المعلومات والإنذار المبكر بين الجهات الوطنية المختصة.
- صياغة استراتيجية عربية موحدة للأمن البحري تقوم على تنوع الشراكات الدولية.
- تبنى مقاربة أمنية/ تنموية تجاه منطقة البحر الأحمر والقرن الإفريقي، تجمع بين دعم بناء المؤسسات الأمنية، والاستثمار في المجتمعات الساحلية

#### Abstract

This paper addresses maritime security challenges in the Middle East. It begins by defining the concept of maritime security and reviewing its various dimensions, then discusses the characteristics of the security environment in the region's maritime areas, where geopolitical and security dimensions overlap and regional conflicts and border disputes are escalating. The paper also focuses on the most prominent traditional and non-traditional maritime threats, including international and regional competition in the region, growing cyber threats, and the impact of climate change on maritime security.

Finally, the paper offers a number of recommendations to ensure maritime

#### المستخلص

تناول هذه الورقة تحديات الأمن البحري في منطقة الشرق الأوسط، حيث تقدّم تعريفًا لمفهوم الأمن البحري، مستعرضة أبعاده المختلفة، ثم تناقش ملامح البيئة الأمنية للساحات البحرية في المنطقة، حيث تتداخل الأبعاد الجيوسياسية مع الأمنية، وتتصاعد الصراعات الإقليمية والنزاعات الحدودية، كما تركز الورقة على أبرز التهديدات البحرية التقليدية وغير التقليدية، بما في ذلك التنافس الدولي والإقليمي في المنطقة، وتنامي التهديدات السيبرانية، فضلًا عن آثار التغيرات المناخية في الأمن البحري.

وأخيرًا، تقدّم الورقة عددًا من التوصيات من أجل ضمان استقرار الأمن البحري في منطقة الشرق الأوسط

security stability in the Middle East, including: strengthening maritime capabilities through investment in the development of naval weapon systems, adopting a proactive and comprehensive approach to maritime cybersecurity, and developing ports and coastal infrastructure to make them resilient to the challenges associated with climate change.

بشكل عام، والمنطقة العربية بشكل خاص من ضمنها: تطوير عقيدة دفاع بحري متعددة المجالات، تعتمد على دمج الدفاعات البحرية والجوية والسيبرانية، بالإضافة إلى تطوير منظومة عربية للأمن السيبراني تشمل معايير موحدة لحماية الموانئ، وإنشاء فرق استجابة للطوارئ السيبرانية البحرية، بجانب دمج إدارة المخاطر المناخية في التخطيط البحري، من خلال تحديث معايير تصميم الموانئ، وإنشاء أنظمة إنذار مبكر للكوارث البحرية.

## المقدمة

وفي ظل الحساسية التي تتسم بها البيئة الأمنية البحرية في المنطقة، وما تشهده الممرات البحرية الاستراتيجية من تطورات متسارعة، يمكن أن تمتد تداعياتها إلى أمن الدول الساحلية وحركة التجارة وسلاسل الإمداد الدولية. تتزايد الحاجة إلى تحليلات استراتيجية تستند إلى رصد مستمر للتهديدات والمتغيرات المؤثرة في الأمن البحري، بما يوفر لصانع القرار تقديرات أكثر دقة لطبيعة التهديدات واتجاهاتها، ويسهم في دعم بناء السياسات والخيارات الأمنية الملائمة. وفي هذا الإطار، يأتي إنشاء التحالف البحري الدفاعي متعدد الجنسيات بوصفه أحد التطورات الحديثة في ترتيبات التعاون البحري، حيث يستهدف تعزيز الأمن البحري وحماية الممرات البحرية وتأمين حرية الملاحة، إلى جانب دعم التنسيق والاستجابة المشتركة للتهديدات التي تواجه حركة الملاحة والتجارة الدولية. (Reuters, 2026; The National, 2026). ويعكس هذا التطور تنامي أهمية العمل البحري المشترك في التعامل مع بيئة أمنية تتسم بتعدد مصادر التهديد وتشابكها، ولا سيما في المناطق ذات الأهمية الاستراتيجية مثل: البحر الأحمر، والخليج العربي، وخليج عدن، وباب المندب. وتعتمد الورقة على منهج تحليلي وصفي لدراسة بيئة الأمن البحري في منطقة الشرق الأوسط، من خلال

تتصاعد أهمية الأمن البحري في منطقة الشرق الأوسط (تمتد من شرق البحر المتوسط إلى الخليج العربي، وتشمل دول الخليج العربي، ودول المشرق العربي، بجانب مصر، وتركيا، وإيران) نظرًا لموقعها الجغرافي الحيوي الذي يقع في قلب طرق التجارة العالمية ويحتوي على عدد من الساحات البحرية الرئيسة، كالبحر الأحمر، والبحر الأبيض المتوسط، والخليج العربي، وارتباطها بممرات بحرية استراتيجية، مثل: مضيق هرمز وباب المندب وقناة السويس، واتصالها الجيوسياسي بمنطقة القرن الإفريقي.

وفي الآونة الأخيرة، انعكست اضطرابات المنطقة على الأمن البحري؛ إذ تصاعدت التحديات التقليدية كنشاط الفواعل العنيفة من غير الدول، والنزاعات الحدودية، والتنافس الإقليمي والدولي، إلى جانب التحديات غير التقليدية المتمثلة في التهديدات السيبرانية وتداعيات التغير المناخي. وقد أثرت هذه العوامل المتشابكة سلبيًا على استقرار الأمن البحري في المنطقة، وحملت تأثيرات واسعة على أمن الملاحة وحرية التجارة العالمية، مما يستوجب تحليل هذه التحديات وأبعادها، وتقديم توصيات استراتيجية للتعامل معها.

ولقد حدد تقرير الأمين العام للأمم المتحدة لعام 2008، حول المحيطات وقانون البحار، سبع تهديدات للأمن البحري، هي:

- القرصنة والسطو المسلح.
- الأعمال الإرهابية.
- الاتجار غير المشروع بالأسلحة وأسلحة الدمار الشامل.
- الاتجار غير المشروع بالمخدرات.
- تهريب الأشخاص والاتجار بهم عن طريق البحر.
- الصيد غير القانوني وغير المبلغ عنه وغير المنظم.
- الإضرار المتعمد وغير القانوني بالبيئة البحرية (United Nations, 2008)

في حين أن الاتحاد الأوروبي وسَّع قائمة التهديدات السبعة من خلال تضمين «النزاعات البحرية الإقليمية وأعمال العدوان والصراع المسلح بين الدول»، بالإضافة إلى «الآثار المحتملة للكوارث الطبيعية والأحداث المتطرفة وتغير المناخ في نظام النقل البحري، وبخاصة في البنية التحتية البحرية» و«الظروف في البحر وفي المنطقة الساحلية التي تضعف إمكانات النمو والوظائف في البحار» (European Union, 2014). كما تشير إستراتيجية الأمن البحري للمملكة المتحدة لعام 2014 إلى «مخاطر الأمن البحري»، وتصف تلك المخاطر بأنها «تعطيل طرق التجارة البحرية الحيوية نتيجة للحرب، أو الجريمة، أو القرصنة، أو التغييرات في المعايير الدولية، كما أضافت الإستراتيجية «الهجمات الإلكترونية ضد الشحن أو البنية التحتية البحرية» (UK Government, 2014).

ومن ثم، تعكس تلك المحددات والأطر اقتراباً أوسع للتعامل مع الأمن البحري، بحيث يضم

تحليل أبرز الممرات والساحات البحرية الاستراتيجية، ورصد أنماط التهديدات التقليدية وغير التقليدية المؤثرة فيها، مع الاستناد إلى التقارير الرسمية والدراسات الأكاديمية والبيانات الصادرة عن المؤسسات البحرية الدولية والوطنية. كما تعتمد الورقة مصفوفة لتحديد أولويات التهديدات استناداً إلى بعدين رئيسيين هما: حجم التأثير المحتمل في أمن الملاحة والمصالح الاقتصادية والأمنية، وسرعة الحاجة إلى الاستجابة، بما يسمح بالتمييز بين التهديدات الفورية والتهديدات المتوسطة والبنوية طويلة الأمد.

## مفهوم الأمن البحري

يعد مفهوم الأمن البحري من المفاهيم الحديثة نسبياً في حقل الدراسات الأمنية؛ إذ سُلِّط عليه الضوء منذ منتصف التسعينيات، فقد دعا «جيفري تيل» (المؤرخ البحري البريطاني والأستاذ الفخري للدراسات البحرية) إلى ضرورة توضيح المتطلبات الرئيسة لضمان استقرار الأمن البحري في المستقبل، لكنه في الوقت ذاته أقر بصعوبة وضع تعريف محدد للمفهوم؛ وذلك لتعدد أبعاده ومحدداته (Keshk, 2022, pp. 22-24). وقد اكتسب مفهوم الأمن البحري أهمية أولية بعد هجمات 11 سبتمبر 2001، حيث تنامت المخاوف المرتبطة بالإرهاب البحري. وفي مرحلة لاحقة، اكتسب المفهوم زخماً واسعاً مع ظهور عمليات القرصنة قبالة سواحل الصومال بين عامي 2008 و2011، حيث ألقت ظاهرة القرصنة الضوء على المخاطر المحتملة التي يمكن أن تواجه التجارة الدولية، وبالتالي أصبح التُّعد البحري للأمن ضمن أولويات الأجندات السياسية (Bueger, 2015).



تعدد القوى الفاعلة كدولة الصومال، أو تعاني التدهور الاقتصادي وغياب البنية الأساسية، كإريتريا وجنوب السودان (عادل، 2023، ص ص. 18-28). وبالتالي، يمكن القول إن كثيرًا من التهديدات البحرية في المنطقة تنشأ من تنامي التحديات الداخلية داخل الدول الساحلية، بما يؤكد أن حماية الأمن البحري لا يمكن فصله عن استقرار اليابسة، وعلى الرغم من تعدد المبادرات والترتيبات العربية والإقليمية المعنية بالأمن البحري، فإن التحولات التي طرأت على طبيعة التهديدات، ولا سيما تنامي التهديدات غير المتماثلة والهجمات على الملاحية التجارية، تفرض تطوير مستويات التكامل المؤسسي وتبادل المعلومات والإنذار المبكر، بما يعزز قدرة الدول العربية على الاستجابة الجماعية للمخاطر البحرية المتغيرة.

كذا، تشهد منطقة البحر الأحمر تصاعد نشاط الفواعل العنيفة من دون الدول، حيث مثّلت هجمات «الحوثيين» على السفن تهديدًا نوعيًا لأحد أهم الممرات الملاحية، وحملت تداعيات اقتصادية واسعة، نتيجة لتقييدها حرية الملاحة في البحر الأحمر، وتسببت في انخفاض الشحنات عبر البحر الأحمر بنسبة 70%، طبقًا لتقديرات مجلة «الإيكونوميست» (The Econ-omist, January 2025).

كما استعادت حركة «الشباب» الصومالية السيطرة على مناطق رئيسة في وسط الصومال، محققة تقدمًا عمليًا أتاح لها الربط بين مناطق نشاطها في وسط الصومال وجنوبه لأول مرة منذ عام 2022، فضلًا عن سعي تلك الفواعل في تدشين شبكة تحالفات براجماتية تمثّل أحد أبعادها في التنسيق بين كلّ من تنظيم «القاعدة في اليمن» وحركة «الشباب» و«الحوثي»، الأمر الذي يمكن أن يحمل

الجوانب العسكرية، والاقتصادية، والبيئة، فضلًا عن البعد السيبراني على خلفية تنامي الهجمات الإلكترونية. ومن ثمّ، يتطلب التعامل مع الأمن البحري اتباع نهج متعدد الأبعاد نتيجة لتعدد التهديدات وتنامي المخاطر.

## ملامح البيئة الأمنية للساحات البحرية في منطقة الشرق الأوسط

تشهد البيئة الأمنية للساحات البحرية في منطقة الشرق الأوسط تنامي التهديدات المركبة على خلفية تداخل الأبعاد الجيوسياسية مع الأبعاد الأمنية، فضلًا عن تصاعد الصراعات الإقليمية وتنامي النزاعات الحدودية، ما ينصرف إلى تصاعد حدة الاضطراب في المنطقة، ويمكن استعراض أبرز ملامح البيئة الأمنية للساحات البحرية بالتركيز على البحر الأحمر، والخليج العربي، وشرق البحر المتوسط.

### البحر الأحمر

يُعتبر البحر الأحمر أحد أهم الممرات التجارية في العالم؛ نظرًا لاتصاله بمضيق باب المندب وقناة السويس، فضلًا عن تمتعه بأهمية جيو-إستراتيجية؛ لأنه يربط بين ثلاث قارات: آسيا، وأفريقيا، وأوروبا. كما يمر عبره حوالي 12% من تجارة النفط المنقولة بحرًا و8% من الغاز الطبيعي المسال (مركز البحوث الأمنية، 2025). وعلى الرغم من هذه الأهمية البالغة، فإن أهم ملامح البيئة الأمنية في منطقة البحر الأحمر تتمثل في ضعف الاستقرار الأمني والسياسي لمعظم الدول المحيطة به، من ناحية تعرّض بعضها لحالة نزاع مسلح واقتتال داخلي، كما في الحالة اليمنية، أو تنامي التوترات السياسية والاجتماعية على خلفية

ويمثل هذا التطور اتجاهاً نحو توسيع نطاق التعاون البحري في المنطقة، ولا سيما في ظل تزايد المخاطر التي تواجه الملاحة التجارية في البحر الأحمر وباب المندب. ورغم ذلك، تظل هذه المبادرة بحاجة إلى استكمال أطرها المؤسسية والعملياتية، وتحديد آليات القيادة وتبادل المعلومات، وتوزيع الأدوار بين الدول المشاركة. ومن ثم، فإن تقييم أثرها على منظومة الأمن البحري الإقليمي يظل مرتبطاً بمدى قدرتها على الانتقال من إطار التنسيق السياسي إلى ترتيبات تشغيلية مستدامة وقابلة للتكامل مع الآليات البحرية القائمة.

### الخليج العربي

تتمتع منطقة الخليج العربي بأهمية إستراتيجية فيما يتعلق بتداول النفط، حيث يُعد مضيق هرمز، الواقع في الطرف الجنوبي الشرقي للخليج، أحد أهم الممرات المائية في العالم لنقل النفط، فيمر عبره حوالي 30% من النفط الخام في العالم يومياً (U.S. Energy Information Administration [EIA], 2025). وعلى مدار العقود الماضية، شهدت المنطقة أزمات عدة انعكست على استقرارها وامتدت تداعياتها إلى الأمن البحري، آخرها التصعيد الإسرائيلي - الإيراني والذي مر بجولات متعددة (إبريل 2024، أكتوبر 2025، يونيو 2025، فبراير 2026) وحملت تلك المواجهات تأثيرات واسعة في البيئة الأمنية لمنطقة الخليج العربي ومضيق هرمز.

فقد أفادت هيئة عمليات التجارة البحرية البريطانية في بيان لها بأن «مستوى التهديد البحري في مضيق هرمز ومياه الخليج يرتفع، مع احتمالية تأثر البنية التحتية والشحن إذا زادت التوترات الإقليمية».

ارتدادات واسعة على أمن البحر الأحمر. ناهيك عن عودة عمليات القرصنة إلى الظهور في خليج عدن، في خضم الهجمات الحوثية على السفن التجارية. وبالتالي ينعكس نشاط هؤلاء على تفاقم التهديدات الأمنية في المنطقة المضطربة بالفعل (Horton, 2024).

هذا فضلاً عن تعدد النزاعات الحدودية في منطقة القرن الإفريقي، التي ترتبط ارتباطاً وثيقاً بالبيئة الأمنية لمنطقة البحر الأحمر، ومن أبرز تلك النزاعات: النزاع بين السودان وإثيوبيا على منطقة «الفشقة»، والنزاع بين إثيوبيا وإريتريا على منطقة مثلث «بادمي»، بجانب النزاع بين جيبوتي وإريتريا على مناطق جبل «دميرة» وجزيرة «دميرة»، فضلاً عن النزاع بين السودان وجنوب السودان حول منطقة «أبيي»، وتلقي هذه النزاعات بظلالها على تصاعد حالة من عدم الاستقرار، على خلفية تراجع الترتيبات الأمنية المشتركة بين الدول التي تشهد خلافات ونزاعات حدودية (عاشور، محمد، يوليو 2024).

وفي سياق الاستجابة المتنامية للتهديدات التي تواجه أمن الملاحة في البحر الأحمر، برزت خلال عام 2026 مبادرات جديدة لتطوير التعاون البحري متعدد الأطراف. ومن أبرزها المبادرة التي طرحتها المملكة العربية السعودية لإنشاء تحالف دفاع بحري متعدد الجنسيات يركز على حماية الممرات البحرية الدولية في البحر الأحمر وباب المندب وخليج عدن، ومواجهة التهديدات التي تستهدف الملاحة والتجارة الدولية. وفي 30 يوليو 2026، استضافت الرياض اجتماعاً بمشاركة ممثلين عن 43 دولة والاتحاد الأوروبي لمناقشة المبادرة، فيما أصدرت 14 دولة بياناً مشتركاً مؤيداً لها، مع بحث الهيكل التنظيمي وآليات القيادة والتعاون العملياتي وتبادل المعلومات والتدريب المشترك (Reuters, 2026; The National, 2026).



وإضافة: «اعتبارًا من 17 يونيو 2025، يُصنف مستوى التهديد الإقليمي بأنه (كبير)؛ نظرًا للهجمات المستمرة من إيران وإسرائيل، وتشمل مناطق القلق الرئيسة: الخليج العربي ومضيق هرمز وشمال بحر العرب» (الشرق الأوسط، 2025).

وقد تفاقم هذا الوضع مع تجدد المواجهات المباشرة بين إيران وإسرائيل في فبراير 2026، وما ترتب عليها من إعلان طهران في مارس 2026 إغلاق مضيق هرمز أمام الملاحة الدولية، وشرعت في مهاجمة السفن التي تحاول عبوره، حيث تظهر التطورات الأخيرة في البحر الأحمر ومضيق هرمز كيف يمكن للصراعات البرية أن تمتد ارتداداتها إلى المجال البحري.

فقد خلقت التهديدات التي تواجه الملاحة الدولية، والمصاحبة لإغلاق مضيق هرمز حالة من الاضطراب في حركة التجارة الدولية وسلاسل الإمداد العالمية، في ظل ارتفاع تكاليف التأمين والشحن البحري. كما انعكست تلك التداعيات بشكل مباشر على أسواق الطاقة العالمية وتفاقم المخاوف من حدوث أزمة طاقة دولية.

(Congressional Research Service, 2026). وبصفة عامة، يعد السلوك الإيراني أحد أبرز التهديدات الأمنية في منطقة الخليج العربي، حيث تعددت مؤشرات تهديد طهران لأمن الملاحة في الخليج العربي، ومن أبرزها: الهجمات المعقدة التي تعرضت لها السفن وناقلات النفط في بحر العرب وخليج عُمان بين عامي 2019 و2021؛ إذ اتهمت الولايات المتحدة الحرس الثوري الإيراني باستهداف أربع سفن تجارية في مايو 2019 داخل المياه الإقليمية لدولة الإمارات العربية المتحدة، كما قامت زوارق تابعة للحرس الثوري الإيراني باستهداف ناقلتي نفط في خليج عمان في يونيو 2019، ما يؤكد تورط إيران في تهديد أمن

عمان (آر تي عربي، 2021). ويفاقم من حجم الاضطراب في البيئة الأمنية لمنطقة الخليج، الخلافات المتعلقة بالحدود المشتركة بين دول الخليج وإيران، وأبرز النزاعات الحدودية بينهما: النزاع حول الجزر الإماراتية التي تحتلها إيران منذ 1991، فضلاً عن الخلاف بين الكويت وإيران حول حقل الدرة النفطي البحري الواقع في الخليج والمتنازع عليه بين الطرفين منذ 40 عامًا (العازمي، 2024). وقد اندلعت أزمة حقل الدرة النفطي بين الكويت وإيران عدة مرات، آخرها في أغسطس 2023، حينما وقعت الكويت والسعودية، اللتان تتشاركان موارد الغاز والنفط البحرية في المنطقة الواقعة بينهما، اتفاقية في مارس 2023 لتطوير الحقل بشكل مشترك، في حين اعترضت إيران على الاتفاقية، واصفةً إياها بـ«غير القانونية»، وأعلنت أنها ستطلق خططها الخاصة لتطوير الحقل (Al Jazeera, 2023).

### شرق البحر المتوسط

أصبحت منطقة شرق البحر المتوسط بؤرة للتوترات الجيوسياسية والنزاعات القانونية والفرص الاقتصادية، ولا سيّما بعد اكتشاف احتياطات كبيرة من الغاز الطبيعي، حيث تتأثر ديناميكيات المنطقة المعقدة بالإرث التاريخي والأبعاد الاستراتيجية والمصالح الاقتصادية، وتتسم البيئة الأمنية المحيطة بمنطقة شرق المتوسط بجملة من الخصائص، أبرزها: تنامي

ومن المرجح أن يعود التوتر الإقليمي لمنطقة شرق البحر المتوسط من جديد، ولا سيّما مع توقيع المؤسسة الليبية الوطنية للنفط، في يونيو 2025، مذكرة تفاهم مع مؤسسة البترول التركية لإجراء دراسة جيولوجية وجيوفيزيائية لأربع مناطق بحرية، الأمر الذي رفضته اليونان رفضاً قاطعاً، حيث وصفت مذكرة التفاهم بأنها «غير مقبولة وغير قانونية».

ورغم هذه التحديات التي تواجه الأمن البحري في منطقة الشرق الأوسط، وفي ظل تعدد أطر التعاون والتنسيق العربي والإقليمي في مجال الأمن البحري، لا تزال هناك حاجة إلى تعزيز تكامل هذه الترتيبات، ولا سيما في مجالات الوعي المشترك بالمجال البحري، والإنذار المبكر، وتبادل المعلومات المتعلقة بالتهديدات البحرية العابرة للحدود. ومن شأن تطوير آليات أكثر انتظاماً للربط بين الجهات البحرية الوطنية وتبادل المعلومات ذات الصلة أن يعزز القدرة على رصد التهديدات في مراحل مبكرة، ويدعم سرعة الاستجابة لها.

## تحديات الأمن البحري في منطقة الشرق الأوسط

يواجه الأمن البحري في منطقة الشرق الأوسط جملة من التحديات التقليدية وغير التقليدية، وهو ما يمكن استعراضه على النحو التالي.

### التنافس الدولي والإقليمي

تشهد الساحات البحرية الرئيسة في منطقة الشرق الأوسط تنافساً دولياً وإقليمياً على خلفية تنامي الأهمية الإستراتيجية لها، حيث تعددت وتوعدت أدوات التنافس بين القوى الفاعلة في محاولة لتعزيز

حدة الاضطراب نتيجة لتداعيات الصراعات الإقليمية المحيطة بالمنطقة، ولا سيّما في الساحة الليبية؛ إذ تحمل الأزمة الليبية تداعيات ممتدة على عدم استقرار منطقة شرق المتوسط، وذلك على خلفية تعدد الأطراف الإقليمية والدولية المتداخلة في المشهد الليبي، ناهيك عن تنامي دور الفواعل العنيفة من دون الدول، وتساعد نشاط التنظيمات الإرهابية في النطاق الجغرافي المحيط بالمنطقة.

على صعيد آخر، ثمة نزاعات حدودية بحرية قائمة في المنطقة، يوفرها تداخل الحدود البحرية بين الدول المشتركة في اكتشافات الغاز في شرق المتوسط، وعلى الرغم من توقيع كثير من الاتفاقيات المتعلقة بترسيم الحدود، مثل: الاتفاق الذي وُقّع بين قبرص ولبنان لتعيين حدود المنطقة الاقتصادية عام 2007، والاتفاق بين قبرص وإسرائيل في ديسمبر 2010 لرسم حدودهما البحرية، واتفاق ترسيم الحدود بين اليونان وإيطاليا في يونيو 2020، ثم اتفاق ترسيم الحدود بين اليونان ومصر في أغسطس 2020 (محمود، 2021، 74 - 79)، فإن تلك الاتفاقيات ما زالت غير كافية أو ضامنة لمنع الصراعات، وبخاصة مع وجود خلافات سُكّنت مؤقتاً عبر اتفاقات هشة كالنزاع الحدودي البحري بين إسرائيل ولبنان في ضوء الاتفاق الذي وُقّع بوساطة أمريكية في 27 أكتوبر 2022، فضلاً عن نزاعات تركيا البحرية طويلة الأمد مع اليونان وقبرص، التي تمثلت أحد تجلياتها في توقيع تركيا على مذكرة تفاهم بحرية مع حكومة الوفاق الوطني الليبية في نوفمبر 2019، ومن خلال إنشاء حدود بحرية مع ليبيا، تهدف تركيا إلى تحدي جهود اليونان وقبرص لترسيم مناطقهما البحرية وإنشاء موطئ قدم في ديناميكيات الطاقة في المنطقة (Isachenko & Kaymak, 2024).



وتأمين حركة التجارة الدولية. غير أن هذا النمط من الانخراط يُثير في الوقت ذاته تحديات تتعلق باحتمال تحول بعض الموانئ ذات الاستخدام التجاري إلى أصول ذات قيمة استراتيجية يمكن توظيفها مستقبلاً في دعم النفوذ العسكري والسياسي.

وبالتالي ينعكس هذا التنافس الدولي بصورة مباشرة على خيارات الدول العربية المتعلقة بالأمن البحري، إذ يفرض عليها بيئة أمنية أكثر تعقيداً تتداخل فيها الاعتبارات العسكرية والاقتصادية والجيوستراتيجية، بما يجعل خيارات الدول العربية في مجال الأمن البحري محكومة بإدارة التنافس بين القوى الكبرى، الأمر الذي يدفعها نحو تبني سياسات مرنة تقوم على تنويع الشراكات الدولية، وتعزيز القدرات البحرية الوطنية، وتفعيل آليات التعاون العربي والإقليمي، بما يعزز القدرة على حماية المصالح البحرية العربية في بيئة استراتيجية تتسم بتزايد حدة المنافسة الدولية.

ولا يمكن إغفال تنامي التهديد الذي تمثله هجمات ميلشيا الحوثي على البيئة الأمنية للبحر الأحمر، ولا سيما من خلال الهجمات التي استهدفت السفن التجارية منذ أواخر عام 2023، والتي مثلت تحولاً نوعياً في طبيعة التهديدات التي تواجه الملاحة في المنطقة. وقد ارتبطت هذه الهجمات باستخدام وسائل هجومية بعيدة المدى، بما أتاح استهداف أهداف بحرية من مسافات بعيدة والتأثير في حركة الملاحة دون الحاجة إلى السيطرة المباشرة على المجال البحري. ووفقاً للمعهد الدولي للدراسات الاستراتيجية، فقد بلغ عدد الهجمات التي استهدفت السفن في منطقة البحر الأحمر أكثر من 300 هجوم، خلال الفترة الممتدة من نوفمبر 2023 إلى ديسمبر 2024، الأمر الذي يعكس اتساع نطاق التهديد الذي تمثله هذه الهجمات على

نفوذها السياسي والعسكري؛ إذ يشكل البحر الأحمر أحد ميادين هذا التنافس باعتباره من أهم الممرات البحرية الإستراتيجية في العالم.

فقد عززت الولايات المتحدة من وجودها في أفريقيا لا سيما منطقة القرن الإفريقي، بدعوى مكافحة الإرهاب والقرصنة، ولا سيما بعد تعرّض مصالحها لهجمات إرهابية في أواخر تسعينيات القرن الماضي، وبالتالي دشنت وجوداً عسكرياً في المنطقة منذ عام 2002، على خلفية امتلاكها قاعدة عسكرية في جيبوتي، بينما أسست المركز المتقدم لقيادة القوات الأمريكية الأفريقية، المعروفة باسم قوات «أفريكوم»، عام 2007، تحت إشراف وزارة الدفاع الأمريكية، الذي يعد المسؤول عن العلاقات العسكرية والعمليات في عدد كبير من الدول الأفريقية.

في المقابل، برز الطموح الروسي للحصول على قاعدة عسكرية على ساحل البحر الأحمر منذ عام 2008، حيث حاولت موسكو إبرام اتفاقيات أو مذكرات تفاهم مع عدد من الدول الساحلية في المنطقة، تمهيداً لإقامة قاعدة بحرية أو الحصول على تسهيلات لوجيستية (عسكر، 2023)..

وفي إطار التنافس الإستراتيجي في المنطقة، اتبعت الصين نهجاً مختلفاً قائماً على تنمية الموانئ في ضوء ما يُعرف بـ«دبلوماسية الموانئ»؛ إذ أصبحت شركات الشحن والخدمات اللوجيستية الصينية ذات دور فعّال في تمويل وتطوير البنى التحتية البحرية القائمة في عدد من الدول المطلة على البحر الأحمر والقرن الإفريقي (Jacopo, 2023). وفي هذا السياق، يمكن القول إن النهج الصيني أعاد صياغة مفهوم الأمن البحري من منظور اقتصادي وتنموي، حيث ارتبط تطوير الموانئ والبنية التحتية بتعزيز سلاسل الإمداد

المتحدة في منطقة شرق المتوسط في الحفاظ على استثمار شركات الطاقة الأمريكية، فضلاً عن الاعتماد على غاز شرق المتوسط بوصفه أحد بدائل تنويع مصادر الطاقة لحلفائها الأوروبيين لتقليل الاعتماد على الغاز الروسي، وهو ما انعكس في الوجود العسكري الأمريكي في المنطقة في بعض دول منطقة الشرق الأوسط، بجانب سعي واشنطن إلى تعزيز وجودها العسكري في اليونان في إطار اتفاقية التعاون الدفاعي المشترك بين البلدين (علو، عماد، 2022). ومع تصاعد التوترات في الشرق الأوسط، ولا سيّما مع التصعيد الناتج عن الحرب في غزة وما تبعها من تفاعلات إقليمية، زادت الولايات المتحدة من استخدامها للمرافق العسكرية الرئيسية في اليونان، بما في ذلك خليج «سودا» الذي يتمتع بموقع إستراتيجي، وميناء «ألكسندروبولي» الشمالي (Nedos, V, 2025).

من ناحية أخرى، تبرز منطقة شرق المتوسط باعتبارها ذات أهمية بالغة لموسكو؛ نظرًا لقربها الجغرافي من البحر الأسود، وأهميتها في حماية حدودها الجنوبية، فضلاً عن دورها في زيادة النفوذ الروسي على خطوط نقل الطاقة. وقد بدأت روسيا في تعزيز حضورها العسكري في منطقة شرق المتوسط منذ عام 2015؛ إذ تمتلك موسكو نقطتين إستراتيجيتين، هما: قاعدة حميميم الجوية، وقاعدة طرطوس البحرية، اللتان أصبحتا تمثّلان ركيزة أساسية للوجود العسكري الروسي في البحر المتوسط (كورتونوف، 2025).

كذا، لا يمكن غض الطرف عن الطموحات التركية في شرق المتوسط في إطار إستراتيجية «الوطن الأزرق» التي تؤكد أهمية حماية مصالح أنقرة في البحرين المتوسط والأسود، وبحر إيجة، وكذلك مناطق النفوذ السابقة للدولة العثمانية، باعتبار عقيدة «الوطن الأزرق» نهجاً

أمن الملاحة الدولية (International Institute for Strategic Studies [IISS], 2025).

ويمثل هذا النمط من التهديد تحولاً عن أنماط القرصنة والسطو المسلح التقليدية، إذ يعتمد على استخدام وسائل هجومية بعيدة المدى، بما في ذلك الصواريخ والطائرات غير المأهولة، لاستهداف السفن وتعطيل حركة الملاحة. ومن ثم، فإن خطورة هذه التهديدات لا ترتبط فقط بطبيعة الوسائل المستخدمة، وإنما بقدرتها على رفع تكاليف الملاحة والتأمين، ودفع شركات النقل إلى إعادة توجيه مساراتها، بما يفرض تطوير آليات الإنذار المبكر وحماية الملاحة وتعزيز التنسيق البحري الإقليمي والدولي.

وتؤكد هذه المعطيات أن إيران تعتبر تهديد الممرات البحرية في منطقة الشرق الأوسط أوراق تفاوض، في حال تعرضها لضغوط خارجية، وهو الأمر الذي يمتد من البحر الأحمر إلى الخليج العربي، ويتجلى ذلك في التهديدات المتكررة بإغلاق مضيق هرمز خلال السنوات السابقة، وصولاً إلى اتخاذها خطوات فعلية بإغلاق المضيق في مارس 2026، في أعقاب المواجهات المباشرة مع الولايات المتحدة وإسرائيل.

وفي هذا السياق تجدر الإشارة إلى أن أهمية «الحوثي» تنبع من دوره الاستراتيجي ضمن منظومة ضغط إقليمية تقودها إيران، وتسعى من خلالها إلى خلق حالة من «ترابط المضايق»، عبر الجمع بين مضيقي هرمز وباب المندب في معادلة ضغط واحدة، تسمح بتوسيع نطاق التهديدات البحرية.

كذلك تشهد منطقة شرق البحر المتوسط تنامي التنافس الدولي والإقليمي، وذلك على خلفية تعدد المصالح الاقتصادية والاستراتيجية، ولا سيّما في ملف الطاقة، فعلى سبيل المثال: تتمثل مصالح الولايات



شاملاً يضمن الحفاظ على مصالح تركيا (فايد، 2024). ومن ثم، لا يمكن فصل التحركات التركية في ليبيا عن الأهداف الاقتصادية والجيوسياسية المرتبطة بملف الطاقة، وتحديدًا الغاز الطبيعي في شرق البحر المتوسط.

### التحديات السيبرانية

أضحى الأمن السيبراني قضية بالغة الأهمية على الصعيدين الوطني والدولي، ويرجع ذلك إلى تنامي التهديدات السيبرانية التي تستهدف أمن الدول والمجتمعات، وقد امتدت تلك التهديدات إلى قطاع الأمن البحري، حيث وقعت كثير من الهجمات السيبرانية التي ترتبت عليها خسائر مالية وإضرار بالأصول الحيوية، فعلى سبيل المثال: أثر هجوم الفدية (NotPetya) عام 2018 بشدة في شركة «Maersk» (إحدى كبريات شركات الشحن في العالم) متسبباً في خسائر تجاوزت 300 مليون دولار (Mba, 2024).

وتتصاعد التحديات الأمنية السيبرانية التي يواجهها قطاع النقل البحري على خلفية تعدد أنشطته وتنوع مكوناته؛ إذ يشمل أنشطة الشحن والموانئ، بالإضافة إلى الشركات البحرية متعددة الجنسيات، كما ترتبط الموانئ بكثير من الموردين الذين قد يعملون في مواقع الموانئ أو ضمن سلسلة التوريد العالمية، وتعتمد السفن والموانئ وسلاسل التوريد اعتماداً متزايداً على التقنيات والعمليات الرقمية التي تُدار من خلال برمجيات وشبكات اتصالات مترابطة، وأنظمة تكنولوجيا المعلومات.

وتتنوع أنماط الهجمات السيبرانية؛ حيث تتخذ أشكالاً عدة، يمكن استعراض بعضها فيما يلي على سبيل المثال وليس الحصر:

- هجمات التصيد الاحتيالي التي تتضمن إرسال

رسائل احتيالية تبدو حقيقية، وذلك للوصول

غير المصرح به إلى معلومات وأنظمة حساسة.

- هجمات برامج الفدية التي تشفر بيانات الأنظمة المستهدفة وتطلب فدية مالية مقابل فك التشفير، ممّا يؤدي إلى خسائر مالية فادحة.
- هجمات الحرمان من الخدمة الموزعة التي تستهدف زيادة التحميل على أنظمة الاتصالات البحرية، ممّا يجعل هذه الأنظمة غير قابلة للتشغيل.

- هجمات انتحال نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) واستهداف السفن بالتشويش، التي يمكنها التلاعب بإشارات نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) للسفينة، ممّا قد يؤدي إلى حوادث ملاحية (Sedna, 2024).

وقد تعرّض الأمن البحري في منطقة الشرق الأوسط إلى بعض الهجمات السيبرانية، فعلى سبيل المثال: استهدفت محطة البصرة متعددة الأغراض في العراق من قبل جماعة ميداس لبرامج الفدية (Midas ransomware) عام 2022، حيث أدى الهجوم إلى تعطيل أنشطة الموانئ، كما واجه ميناء صحر والمنطقة الحرة في عُمان هجوماً ببرنامج فدية من LockBit 2.0 في عام 2022، أسفر عن تعطيل عمليات البناء، وأثر في الأنشطة التجارية، كذلك تعرضت شركة سوبرلاين لوجيستكس (Superline Logistics LLC)، وهي شركة لوجيستية مقرها الإمارات العربية المتحدة، لهجوم من قبل مجموعة مونتي لبرامج الفدية الخبيثة (Monti ransomware) عام 2023.

كما استهدفت مجموعة برامج الفدية كلوب (The Clop) شركة سفن سيز جروب (Seven Seas Group)، وهي شركة شحن مقرها الإمارات العربية المتحدة، عام

الإلكترونية المشبوهة أو تحليل البيانات الضخمة أو التنبؤ بالهجمات قبل وقوعها (DNV, 2023).

### التغيرات المناخية

تعاني منطقة الشرق الأوسط ظاهرة التغير المناخي التي تفاقم من التحديات البيئية والأمنية؛ إذ تؤثر التغيرات المناخية في أنماط هطول الأمطار، ودرجات الحرارة، وما يترتب عليها من ذوبان الجليد وارتفاع منسوب مياه البحار والمحيطات. وتشير تقديرات الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ (IPCC)، التابعة للأمم المتحدة، إلى احتمال ارتفاع مستوى سطح البحر بين 0.29 و1.10 متر بحلول عام 2100، في أسوأ توقعات على الإطلاق (Moore, 2019).

وبالتالي تؤثر التغيرات المناخية تأثيرًا مباشرًا في الأمن البحري في منطقة الشرق الأوسط؛ إذ تحمل تهديدات مباشرة للمدن الساحلية التي تمتد على سواحل البحرين الأحمر والمتوسط والخليج العربي وبحر العرب، كما أن تأثيراتها السلبية تمتد إلى البنى التحتية وقطاعات حيوية مثل الإسكان والزراعة. وتُعد الموانئ أكثر عرضة لتأثيرات تغير المناخ، كارتفاع مستوى سطح البحر، والعواصف، وتآكل السواحل، مما يهدد استقرارها وبنيتها التحتية وكفاءتها التشغيلية. وتكمن أهمية الموانئ في اعتبارها روابط إستراتيجية في شبكات سلسلة التوريد العالمية، ويؤدي تعطيلها إلى اضطرابات واسعة النطاق، وارتفاع في التكاليف (Burden et al, 2020).

كما تتأثر قنوات الشحن البحري بالظروف الجوية القاسية؛ إذ يمكن أن تتسبب العواصف في تأخير انتقال البضائع، أو تُغير مسارات السفن وتبطئ سرعتها، مما يؤدي إلى خسائر اقتصادية فادحة.

2023، حيث أثر الهجوم في عمليات الشحن (MCAD Maritime Cyber Attack Database).

ومع تصاعد التوترات الإقليمية في منطقة الشرق الأوسط، أصبحت السفن التجارية العاملة في المنطقة تواجه مخاطر ملاحية متزايدة بسبب التداخل الإلكتروني الواسع النطاق، وبخاصة التشويش على نظام تحديد المواقع العالمي (GPS)، فقد أكد مركز المعلومات البحرية المشترك (JMIC) أن السفن تعاني اضطرابات شديدة في نظام تحديد المواقع العالمي (GPS)، حيث أفادت السلطات البحرية بارتفاع حاد في إشارات تحديد المواقع الخاطئة التي تؤثر في السفن في الخليج العربي وشرق البحر الأبيض المتوسط (Soon, 2024)، كذلك تلقت هيئة عمليات التجارة البحرية في المملكة المتحدة تقارير مؤكدة في 10 مارس 2025 عن أن السفن تعاني تداخل نظام تحديد المواقع العالمي (GPS) في مضيق هرمز (Shipping Telegraph, 2024).

وتكمن خطورة هذه الهجمات في انخفاض تكلفتها مقارنةً بالأسلحة التقليدية، فضلاً عن فاعليتها العالية التي تتسبب في إلحاق أضرار بالغة دون الحاجة إلى مواجهة عسكرية مباشرة، وما يضاعف من هذا التهديد في المنطقة العربية أن العديد من دول المنطقة تواجه مجموعة من التحديات البنيوية التي تحد قدراتها على مواجهة التحديات السيبرانية على رأسها وجود فجوة تكنولوجية في مجال الأمن البحري، وتتمثل في تفاوت مستويات التحول الرقمي بين الموانئ والمنشآت البحرية، واستمرار اعتماد بعض المرافق على أنظمة تشغيل وتقنيات قديمة لا تتوافق مع متطلبات الأمن السيبراني الحديثة، هذا فضلاً عن نقص الكوادر المتخصصة في أمن الأنظمة البحرية، بجانب محدودية توظيف الذكاء الاصطناعي في الأمن البحري، سواء في رصد الأنشطة



### التهديدات العاجلة ذات الأولوية القصوى

تمثل هذه التهديدات المخاطر الأكثر إلحاحًا، نظرًا لقدرتها على تعطيل الملاحة الدولية وبصورة مباشرة، وإحداث آثار اقتصادية وأمنية فورية، وتشمل كل من: تهديد الممرات البحرية الاستراتيجية (باب المندب ومضيق هرمز)، وهجمات الفواعل العنيفة من دون الدول لا سيما «الحوثي»، والتهديدات السيبرانية ضد الموانئ والبنية التحتية البحرية، والتشويش الإلكتروني على أنظمة الملاحة، وتتطلب استجابة فورية عاجلة.

### التهديدات متوسطة المدى

وهي التهديدات التي تحدث بالضرورة أزمة فورية، لكنها تعيد تشكيل البيئة الأمنية، وقد تصبح تهديدات مباشرة إذ تركت بدون احتواء، وتشمل كل من: التنافس الدولي على النفوذ في الساحات البحرية (الولايات المتحدة، الصين، روسيا)، واستمرار النزاعات البحرية والحدودية، والتحالفات بين التنظيمات الإرهابية والمليشيات المسلحة، ويتجلى نمط التعاطي معها في الاحتواء ومعالجة الاختلالات.

### التهديدات البنيوية طويلة الأمد

تمثل هذه التهديدات عوامل هيكلية تؤثر في الأمن البحري على مدى سنوات، وتشمل كل من: التغيرات المناخية وارتفاع مستوى سطح البحر، التحديات الأمنية والسياسية التي تواجه الدول الساحلية في البحر الأحمر والقرن الإفريقي، إلى جانب الحاجة إلى تعزيز التكامل العربي في مجال الأمن البحري. وتتطلب مواجهة هذه التهديدات إصلاحات مؤسسية وتنمية طويلة الأمد، تتجاوز الاستجابات العسكرية والأمنية

فعلى سبيل المثال: دُمّر إعصار كاترينا عام 2005 كثيرًا من الموانئ على طول خليج المكسيك، وأثر في سلسلة التوريد العالمية، كما كان لإعصار هايان عام 2013 تأثير مدمر في قطاع النقل البحري في منطقة جنوب شرقي آسيا، وأدى إلى خسائر مالية فادحة، ما يدل على حجم التأثير الكارثي للتقلبات المناخية في الأمن البحري (Ali et al., 2024).

كذلك، يُشكّل تغير المناخ تهديدًا لأمن الطاقة البحري، حيث تتعرض منصات النفط والغاز ومزارع الرياح لأضرار مباشرة نتيجة العواصف وارتفاع درجات الحرارة، ممّا يحمل تأثيرات سلبية في كفاءتها التشغيلية، وينعكس على انتظام إمدادات موارد الطاقة (Burkett, 2011).

ويمكن القول أنه لاتزال خطط تطوير بعض الموانئ العربية والمنشآت الساحلية تركز على الجوانب التشغيلية والاقتصادية، دون دمج كاف لمتطلبات المرونة أمام التغيرات المناخية أو الهجمات السيبرانية، وهو ما يضاعف من هشاشة البنية التحتية الحيوية.

### مصفوفة الأولويات الاستراتيجية

يمكن ترتيب التهديدات سالف الذكر، وفق مصفوفة الأولويات الاستراتيجية للأمن البحري للدول العربية، وذلك بالتمييز بين التهديدات العاجلة ذات الأولوية القصوى، والتهديدات متوسطة المدى، والتهديدات البنيوية طويلة الأمد. ويستند هذا التصنيف على معيارين أساسيين وهم: مستوى التأثير على الأمن البحري العربي، ومستوى الاستجابة الزمنية التي يفرضها التهديد، ويمكن تقسيمها على النحو التالي:

## شكل 1

مصفوفة تصنيف تهديدات الأمن البحري وفق درجة الأولوية وطبيعة الاستجابة



المصدر: من إعداد الباحث

الساحلية، مع ضمان قابلية التكامل والتنسيق مع المبادرات والتحالفات البحرية الإقليمية والدولية القائمة أو التي يجري تطويرها.

- الجهة المسؤولة: مجلس وزراء الدفاع العرب بالتنسيق مع جامعة الدول العربية.
- الإطار الزمني المقترح: قصير المدى.
- الأثر المتوقع: رفع سرعة الاستجابة للتهديدات البحرية، وتحسين الوعي بالمجال البحري، وتقليل فجوات الاستجابة العملية.

### التوصية الثانية

صياغة استراتيجية عربية مشتركة للأمن البحري، تحدد الأولويات والمخاطر البحرية ذات الاهتمام العربي، وتضع إطاراً للتنسيق بين الدول العربية وتطوير القدرات الوطنية والجماعية، مع تنويع الشراكات الإقليمية والدولية وتوجيهها بما يدعم الأولويات العربية في حماية الملاحة والموانئ والبنية التحتية البحرية، وبما يعزز التكامل بين المبادرات العربية والترتيبات البحرية الإقليمية والدولية.

- الجهة المسؤولة: مجلس وزراء الدفاع العرب بالتنسيق مع جامعة الدول العربية.
- الإطار الزمني المقترح: متوسط المدى.
- الأثر المتوقع: تعظيم المكاسب من الشراكات الدولية، وتقليل مخاطر التحول إلى ساحات تنافس بين القوى الدولية.

### التوصية الثالثة

تطوير منظومة عربية للأمن السيبراني تشمل معايير موحدة لحماية الموانئ، وإنشاء فرق استجابة للطوارئ

الآتية، وتستهدف تعزيز قدرة الدول والمنظومات الإقليمية على التكيف مع المخاطر المتغيرة والحد من مسبباتها.

وفي ضوء ما تقدم، يمكن القول إن التهديدات البحرية تختلف من حيث طبيعتها وأولويات التعامل معها؛ في حين تفرض بعض التهديدات، مثل هجمات ميلشيا «الحوثي» والتصعيد في المضائق البحرية، استجابات أمنية عاجلة لاحتواء تداعيتها المباشرة، فإن ثمة تحديات بنيوية أكثر عمقاً، مثل الحاجة إلى تعزيز التكامل العربي، والتحديات الداخلية في الدول الساحلية، تضعف قدرة المنظومة البحرية العربية على مواجهة الأزمات بصورة مستدامة. وبالتالي، فإن تعزيز الأمن البحري العربي يتطلب تبنى مقاربة شاملة تجمع بين الاحتواء الفوري للتهديدات العاجلة، ومعالجة العوامل الهيكلية التي قد تسهم في استمرار بعض التهديدات أو زيادة قابلية البيئة البحرية للتأثر بها على المدى الطويل.

## التوصيات

في ضوء ما تقدم، تبرز جملة من التوصيات لتعزيز الأمن البحري في منطقة الشرق الأوسط بصفة عامة والمنطقة العربية على وجه الخصوص، ويمكن تناولها على النحو التالي:

### التوصية الأولى

تعزيز منظومة عربية للوعي بالمجال البحري والإنذار المبكر، من خلال تطوير آلية عربية مشتركة لرصد التهديدات البحرية وتبادل المعلومات والإنذار المبكر، بما يعزز قدرة الدول العربية على الاستجابة للمخاطر التي تستهدف الملاحة والموانئ والبنية التحتية

- الأثر المتوقع: تعزيز مرونة البنية التحتية البحرية، وتقليل الخسائر الاقتصادية الناجمة عن الظواهر المناخية المتطرفة.

### التوصية السادسة

تطوير عقيدة دفاع بحري متعددة المجالات، تعتمد على دمج الدفاعات البحرية والجوية والسيبرانية، والاستثمار في أنظمة مكافحة الطائرات المسيّرة والصواريخ، وزيادة المناورات البحرية المشتركة لمواجهة التهديدات غير المتماثلة.

- الجهة المسؤولة: وزارات الدفاع.
- الإطار الزمني المقترح: متوسط المدى.
- الأثر المتوقع: رفع جاهزية القوات البحرية للتعامل مع أنماط التهديدات الحديثة بما يعزز قدرة الردع.

## المراجع

### المراجع العربية

- آر تي عربي. (2021، سبتمبر). إيران تكشف عن مدن صاروخية تحت الأرض تمتد 70 كم على سواحل الخليج. <https://rb.gy/7qi6bc>
- الغازمي، استقلال. (2024). خلافت الحدود البحرية بين الكويت وإيران: أزمة الجرف القاري وحقل الدرة. مجلة العلوم الاجتماعية، 52(3)، 273-310. <https://doi.org/10.34120/jss.v52i3.43>
- عادل، مهذب. (2023، يونيو). متغير الأمن البحري في السياسة العسكرية الإسرائيلية تجاه حوض البحر الأحمر وشرق المتوسط. الملف المصري، 106(1)، 18-28. <https://acpss.ahram.org.eg/Esdarat/>

السيبرانية البحرية، وإجراء تدريبات ومحاكاة دورية للهجمات الإلكترونية.

- الجهة المسؤولة: هيئات الأمن السيبراني الوطنية.
- الإطار الزمني المقترح: قصير المدى.
- الأثر المتوقع: رفع قدرة الموانئ على الصمود أمام الهجمات الإلكترونية، وتقليل احتمالات تعطيل سلاسل الإمداد والتجارة.

### التوصية الرابعة

تبنى مقاربة أمنية/ تنموية تجاه منطقة البحر الأحمر والقرن الإفريقي، تجمع بين دعم بناء المؤسسات الأمنية، والاستثمار في المجتمعات الساحلية، ومكافحة الاقتصاد غير المشروع بجانب تعزيز التعاون مع الدول الإفريقية المطلة على البحر الأحمر.

- الجهة المسؤولة: مجلس الدول العربية والإفريقية المطلة على البحر الأحمر وخليج عدن.
- الإطار الزمني المقترح: من متوسط إلى طويل المدى.
- الأثر المتوقع: معالجة المحفزات الأساسية للإرهاب والقرصنة في منطقة البحر الأحمر، بما يعزز الاستقرار في أحد أهم الممرات البحرية العالمية.

### التوصية الخامسة

دمج إدارة المخاطر المناخية في التخطيط البحري، من خلال تحديث معايير تصميم الموانئ، وإنشاء أنظمة إنذار مبكر للكوارث البحرية، ووضع خطط لاستمرارية التشغيل في حالات الطوارئ المناخية.

- الجهة المسؤولة: هيئات الموانئ.
- الإطار الزمني المقترح: متوسط المدى.



الشرق الأوسط. (2025، يونيو). هيئة بحرية بريطانية: مستوى التهديد البحري في مضيق هرمز يرتفع. <https://aawsat.com/%D8%A7%D9%84%D8%A7%D9%82%D8%AA%D8%B5%D8%A7%D8%AF/5155420-%D9%87%D9%8A%D8%A6%D8%A9-%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A%D8%A9-%D8%A8%D8%B1%D9%8A%D8%B7%D8%A7%D9%86%D9%8A%D8%A9-%D9%85%D8%B3%D8%AA%D9%88%D9%89-%D8%A7%D9%84%D8%AA%D9%87%D8%AF%D9%8A%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%AD%D8%B1%D9%8A-%D9%81%D9%8A-%D9%85%D8%B6%D9%8A%D9%82-%D9%87%D8%B1%D9%85%D8%B2-%D9%8A%D8%B1%D8%AA%D9%81%D8%B9>

### المراجع الأجنبية

Ali,R et al.(2024). Impact of Climate Change on Maritime Security. International Journal of Humanity Studies. Available at: <https://ijhs.com.pk/index.php/IJHS/article/view/747/518>

Aljazeera. ( August 2023). What is the Kuwaiti-Iranian dispute over the Dorra/Arash gas field?. Available at: <https://www.aljazeera.com/>

MalafMasry/106/files/downloads/Mallf-106-June-2023-Final.pdf

عسكر، أحمد. (2023، يناير). دوافع ومكاسب الحضور الروسي في إريتريا. مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية. <https://acpss.ahram.org.eg/News/17745.aspx>

علو، عماد. (2022). الأمن البحري في شرق المتوسط: تحالفات الضرورة وتوازنات هشّة. في أمن الممرات الملاحية في الشرق الأوسط (ص ص. 14-29). المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية.

فايد، آمنة. (2024، أغسطس). هل تعيد عقيدة «الوطن الأزرق» التوترات إلى الساحة التركية؟ مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية. <https://acpss.ahram.org.eg/News/21241.aspx>

كورتونوف، أندريه. (2025). نفوذ روسيا في منطقة المتوسط بعد سقوط الأسد. مجلس الشرق الأوسط للشؤون الدولية. <https://shorturl.at/4Mkq9>

محمود، دلال. (2021، يناير). الترتيبات الاستراتيجية والأمنية لمنطقة شرق المتوسط. السياسة الدولية، (223)، 74-79.

مركز البحوث الأمنية. (2025). البحر الأحمر: التحديات والمخاطر التي تواجه أمن الطاقة. أوراق السياسات الأمنية. <https://spp.nauss.edu.sa/index.php/spp/article/view/154>

منصور، شادي، وصلاح، علي. (2019). كيف تتعامل الدول مع التهديدات المتصاعدة للأمن البحري؟ تقرير المستقبل، (30). مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة. [https://futureuae.com/media/Information\\_079c57ee-e5a4-46cb-8b04-5933c5106c7d.pdf](https://futureuae.com/media/Information_079c57ee-e5a4-46cb-8b04-5933c5106c7d.pdf)

- EIA. (June 2025). World Oil Transit Chokepoints. Available at: [https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World\\_Oil\\_Transit\\_Chokepoints](https://www.eia.gov/international/analysis/special-topics/World_Oil_Transit_Chokepoints)
- European Union. (2014). European Union maritime security strategy. Council of the European Union Doc. 11205/14. Available at: <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST%2011205%202014%20INIT/EN/pdf>
- Horton, M. (2024). Looking West: The Houthis' expanding footprint in the Horn of Africa. CTC Sentinel, 17(11), 15–22. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgiclfndmkaj/[https://ctc.westpoint.edu/wp-content/uploads/2024/12/CTC-SENTINEL-112024\\_article-3.pdf](https://ctc.westpoint.edu/wp-content/uploads/2024/12/CTC-SENTINEL-112024_article-3.pdf).
- International Institute for Strategic Studies. (2025, January 15). Navigating troubled waters: The Houthi campaign in the Red Sea and the Gulf of Aden. <https://www.iiss.org/events/2025/01/navigating-troubled-waters--the-houthi-campaign-in-the-red-sea-and-the-gulf-of-aden/>
- Isachenko, D & Kaymak, E. (2024). Turkey's Strategic Autonomy in the Black Sea and the Eastern Mediterranean. Stiftung Wissenschaft und Politik. Available at: <https://www.swp-berlin.de/news/2023/8/4/what-is-the-kuwaiti-iranian-dispute-over-the-dorra-arash-gas>
- Bueger, C. (2015). What is maritime security?, Marine Policy, 159–164. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X14003327>
- Burden, A, et al. (2020). Impacts of Climate Change on Coastal Habitats, Relevant to the Coastal and Marine Environment around the UK. Marine Climate change Impacts Partnership. Available at: <https://doi.org/10.14465/2020.arc11.chb>
- Burkett, V. (2011). Global Climate Change Implications for Coastal and Offshore Oil and Gas Development. Energy Policy, 7719–25. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2011.09.016>
- Congressional Research Service. (March 2026). Iran Conflict and the Strait of Hormuz: Impacts on Oil, Gas, and Other Commodities. Available at: <https://www.congress.gov/crs-product/R45281>
- DNV. (2023). Maritime Cyber Priority 2023: Staying secure in an era of connectivity. Available at: <https://www.dnv.com/cyber/insights/publications/maritime-cyber-priority-2023/>



- Nedos,V.(2025). US expands military footprint in Greece as priorities evolve, Ekathimerini. Available at:<https://www.ekathimerini.com/politics/foreign-policy/1274543/us-expands-military-footprint-in-greece-as-priorities-evolve/>
- Reuters. (2026, July 30). Saudi Arabia seeks international coalition to protect Red Sea shipping from Houthis. <https://theprint.in/world/saudi-arabia-seeks-international-coalition-to-protect-red-sea-shipping-from-houthis-sources-say/3000631/>
- Sedna. (2024). Top maritime cyber threats to watch out for in 2024 .Available at:<https://sedna.com/resources/top-maritime-cyber-threats-to-watch-out-for-in-2024>
- Shipping Telegraph. (2024) .Ship Captains report GPS interference in Strait of Hormuz .Available at: <https://shippingtelegraph.com/shipping-news/ship-captains-report-gps-interference-in-strait-of-hormuz>
- Soon,W.(2024).Ships' Signals Jammed as Israel-Iran Strikes Affect Persian Gulf. Bloomberg. Available at: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2025-06-16/ship-signal-jamming-in-persian-gulf-worsens-as-conflict-widens>
- org/publikation/turkeys-strategic-autonomy-in-the-black-sea-and-the-eastern-mediterranean
- Jacopo,I. (July 2023). China's Dual Strategy in the Red Sea: Balancing Economic Expansion and Military Presence, Gulf International Forum. Available at:<https://gulfif.org/chinas-dual-strategy-in-the-red-sea-balancing-economic-expansion-and-military-presence/>
- Keshk,A (2022). Maritime Security of the Arab Gulf States. Springer, 22-24, Available at:<https://link.springer.com/book/10.1007/978-981-19-4246-4>
- Mba, U. (2024). Maritime Cybersecurity: Protecting Critical Infrastructure in the Digital Age. International Journal of Computer Applications Technology and Research. 65 – 75 .Available at: <https://ijcat.com/archieve/volume13/issue9/ijcatr13091006.pdf>
- MCAD Maritime Cyber Attack Database. Available at: <https://maritimecybersecurity.nl/>
- Moore,R, (2019). IPCC Report: Sea Level Rise Is a Present and Future Danger. NRDC. Available at: <https://www.nrdc.org/bio/rob-moore/ipcc-report-sea-level-rise-present-and-future-danger>

- UK Government. (2014). National strategy for maritime security. Available at: [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7ec876ed915d74e62266e4/National\\_Strategy\\_for\\_Maritime\\_Security\\_2014.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7ec876ed915d74e62266e4/National_Strategy_for_Maritime_Security_2014.pdf)
- United Nations,(2008).Oceans and the law of the sea. Report of the Secretary General, UN General Assembly Document A/ 63/63, Available at: <https://docs.un.org/en/A/63/63>
- The Economist. (2025). Houthi Inc: the pirateswho weaponised globalization. Available at: <https://www.economist.com/leaders/2025/01/16/houthi-inc-the-pirates-who-weaponised-globalisation>
- The National. (2026, July 30). Saudi Arabia proposes 43-nation 'maritime defence coalition' in Red Sea. <https://www.thenationalnews.com/news/mena/2026/07/30/saudi-arabia-proposes-43-nation-maritime-defence-coalition-in-red-sea>

September 2026

سبتمبر 2026

## 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:** security studies, maritime security, security threats, Red Sea, Arabian Gulf

**الكلمات المفتاحية:** الدراسات الأمنية، الأمن البحري، التهديدات الأمنية، البحر الأحمر، الخليج العربي



Production and hosting by NAUSS



Email: [SRCenter@nauss.edu.sa](mailto:SRCenter@nauss.edu.sa)

doi: [10.26735/BQCA8134](https://doi.org/10.26735/BQCA8134)



