العسكرة البحرية

تسليح البضائع والأصول للاستجابة لمخاطر الأمن الملاحي

أحمد عليبه

رئيس برنامج الدراسات الأمنية، المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة

شاع استخدام اصطلاح "سلاح الطاقة" في العلاقات الدولية بعد حرب أكتوبر 1973. وبالمثل، تم تداول مصطلح "سلاح الغذاء" بكثرة مع ظهور المجاعات في قارة إفريقيا في بداية عقد التسعينيات وارتفاع أسعار المحاصيل الزراعية بعد اندلاع الحرب الروسية الأوكرانية في فبراير 2022. لكن مؤخراً بدأت تتشكل ظاهرة معاكسة وهي استدعاء الجيوش والتسليح النوعي من أجل تأمين حركة نقل الغذاء والسلع الاستراتيجية والنفط والغاز في الممرات البحرية، على غرار تشكيل "تحالف الازدهار" في البحر الأحمر وباب المندب على خلفية تهديد المليشيا الحوثية في اليمن للملاحة البحرية.

كانت هناك إرهاصات لهذه الظاهرة على نطاق أقل في البحر الأسود، في ظل الإجراءات الدفاعية التي اتخذتها كل من روسيا وأوكرانيا لإعادة تشغيل وتأمين خطوط تصدير الحبوب والزيوت في البحر الأسود بعد انهيار "اتفاق الحبوب"، وفي ظل استمرار الحرب بين البلدين من المتصور أن ديناميكيات تأمين البيئة البحرية باتت أكثر تعقيداً، إذ إن الأصول الموجودة في أعماق البحار كخطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي وكابلات الإنترنت بحاجة ماسة إلى قوة وقدرات تأمين نوعية لحمايتها من عمليات التخريب، على نحو ما يقوم به حلف شمال الأطلسي حالياً لتأمين البنية التحتية في بحر البلطيق بعد وقوع حوادث أدت إلى تضرر كابلات نقل الطاقة والاتصالات في الفترة الأخيرة.

تجدد الظاهرة

قبل شيوع ظواهر تهديد الأصول البحرية، كانت هناك تدابير دفاعية لمواجهة أنماط مختلفة من المخاطر، مثل: عمليات القرصنة، وتهريب السلاح والنفط والسلع، والهجرة غير الشرعية عبر البحار في مناطق الاضطرابات، هذا إضافة إلى الخلافات حول ترسيم الحدود البحرية مع ظهور الثروات في البحار وتنامي الأنشطة البحرية الاقتصادية. وفرضت كل هذه التحديات الأمنية -التي لا تزال قائمة- على الدول اتخاذ إجراءات للحد من تداعياتها، على سبيل المثال، ينشر الاتحاد الأوروبي العملية "إيريني" بقيادة إيطاليا قبالة السواحل الليبية، والعملية "أتلانتا" في منطقة القرن الإفريقي[1].

يدعم تعزيز قدرات الدفاع البحرية تأمين البحار والمحيطات، ولاسيما مع سرعة الاستجابة في حالات الطوارئ الأمنية، لكن يتعين الأخذ في الاعتبار أمرين مهمين: الأمر الأول، هو أن تكلفة تأمين البحار -ولاسيما في حالات الطوارئ- ليست مجانية بطبيعة الحال، إذ يفرض تزايد الطلب على العتاد العسكري البحري، والانتشار العسكري المكثف في أعالي البحار نمواً قوياً في حجم الاستثمارات البحرية العسكرية مقارنة بوحدات الجيش الأخرى[2].

يوصي الخبراء العسكريون دائماً بضرورة إضافة أسلحة نوعية للقوات البحرية باستمرار لتعزيز وتطوير قدرات الأخيرة. كمثال، باتت أنظمة الدفاع الجوي ركناً أساسياً لحماية الأصول البحرية ضد التهديدات والأخطار البحرية الطارئة[3]. وفي الأخير، سيتم نقل أعباء الإنفاق العسكري البحري للمستهلكين النهائيين، إما من خلال تحميلهم تكاليف زيادة الموازنات العسكرية، أو من خلال زيادة أسعار شحن السلع بفعل التوترات في مسارات الملاحة البحرية الرئيسية.

الأمر الثاني، هو أن الانتشار العسكري البحري لا يعكس هدفاً أوحد وهو تأمين الملاحة البحرية، ورغم ما تعلنه الجيوش من أن انتشارها العسكري هدفه تعزيز الأمن البحري ضد التهديدات الطارئة والتقليدية، فإن هناك دوافع أخرى للعسكرة البحرية مثل: الهيمنة وفرض النفوذ وردع المنافسين، والسيطرة على الموارد البحرية، ما يكشف في الوقت ذاته عن تعارض المصالح والأهداف الجيوسياسية بين القوى الدولية.

مفهوم تسليح الأصول البحرية

ربما لا يوجد مفهوم تسليح البضائع والأصول البحرية في العلاقات الدولية بشكل مباشر، بقدر ما يُذكر عرضاً ضمن ظاهرة "العسكرة البحرية"[4]، وفي هذا السياق يمكن النظر إلى عدد من الإشكاليات والمقاربات على النحو التالي، منها:

1- النظرية والممارسات: بشكل عام، منذ أن عرف الإنسان النشاط البحري، كانت هناك حاجة إلى تأمين حركة التجارة المنقولة بحراً. ونظرياً، يكشف المؤرخ والمفكر البحري الأمريكي ألفريد ماهان[5] عن نظرية "القوة والحواف" التي تذهب إلى أن هناك علاقة ثلاثية ما بين "البحار" و"القوة البحرية" (العسكرية) و"الأنشطة الاقتصادية البحرية". ورغم أن نظرية ماهان تعود إلى العقد الأخير من القرن التاسع عشر، فإنها لا تزال تلقى قبولاً واسعاً بين الأكاديميين وقابلة للتطبيق في عصرنا الحديث. وقد أجاد السياسي الأمريكي جورج كينان استخدام نظرية "ماهان" لاحتواء خطر الاتحاد السوفيتي خلال حقبة الحرب الباردة منذ ستينيات القرن الماضي. إذ كانت الولايات المتحدة بحاجة في تلك الفترة وما بعدها إلى التعاون العسكري البحري مع كل من بريطانيا واليابان لزيادة نفوذها الجيوسياسي والتفوق بحرياً على الاتحاد السوفيتي[6].

تؤكد نظرية "ماهان" أيضاً أهمية الأمن البحري لحماية المصالح الاقتصادية، فالتجارة البحرية تخلق حاجة دائمة للانتشار وتعزيز القوة العسكرية البحرية. كمثال، تؤمّن البحار والمحيطات مكاسب للاقتصاد الأمريكي تقدر بأكثر من 5.4 تريليون دولار سنوياً فضلاً عن تأمين 31 ألف وظيفة[7]. بالتالي سيكون هناك حاجة لانتشار عسكري هائل ودفاع عن مصالح ضخمة في البحار.

2- إشكالية تأطير الاصطلاح: هناك إشكالية في تأطير مصطلح "تسليح السلع والأصول الاستراتيجية البحرية". فالدافع لاستدعاء الجيوش والتسليح البحري لتأمين حركة النقل والبنية التحتية البحرية هو الاستجابة لمهددات ومخاطر طارئة في بعض الممرات البحرية، وبما أن حالة الاستجابة للطوارئ هي حالة استثنائية بطبيعة الحال، فبالتبعية عملية التسليح لتأمين السلع والأصول البحرية هي أيضاً حالة استثنائية وطارئة تنقضي بمجرد زوال الخطر أو التهديد. في المقابل، لا يمكن تجاهل أن عملية التسليح تحولت إلى ظاهرة متكررة وليست نادرة الحدوث في ظل اتساع نطاق التوترات بالبيئة البحرية العالمية بما في ذلك (البحر المتوسط، البحر الأحمر، بحر البلطيق، بحر الصين الجنوبي، بحر اليابان). في كل هذه المواقع يتم نشر قوات بحرية حالية لتأمين حركة النقل والبنية التحتية ولم تعد مجرد استجابة لحالة طوارئ تنتهي سريعاً.

3- مقاربة العسكرة البحرية: تضمنت أول استراتيجية وضعها الاتحاد الأوروبي للأمن البحري في عام 2014 سبعة محاور تعكس حالة تعبئة عسكرية نوعية؛ إذ تتضمن تلك الاستراتيجية قيام دول الاتحاد بنشر قطع عسكرية بحرية من سفن متخصصة وغواصات للقيام بدور المراقبة البحرية، وزيادة المناورات البحرية المشتركة والتعاون مع "الناتو" بهدف تأمين حركة التجارة البحرية والدفاع عن الأصول والموارد الاستراتيجية في المياة الاقتصادية والبحار[8]. فيما بعد، وخلال السنوات الأخيرة، كان هناك تتابع بإطلاق

الاستراتيجيات البحرية للقوى الدولية الكبرى كالاستراتيجية البحرية الأمريكية والصينية والروسية، والعديد من القوى المتوسطة العالمية مثل: الهند واليابان[9]. لكن لا تكشف مراجعة نصوص هذه الوثائق عن إشارات مباشرة للعسكرة، لكن القاسم المشترك بينها جميعاً هو الإشارة الواضحة إلى عمليات الانتشار والردع والدفاع عن المصالح الاستراتيجية، وبالتالي تعكس جميعها حالة عسكرة بحرية متنامية تحولت إلى حالة دائمة لا يمكن إنكارها.

4- التشابك بين العسكرة والتسلح: يمكن القول إن حالة العسكرة البحرية تمثل الإطار الأشمل أو الثابت بينما عملية تسليح البضائع والموارد والأصول هي ظاهرة جديدة أو متغير نشأ كتطور للبيئات البحرية عالية المخاطر. وهناك علاقة طردية بين المتغيرين، ولاسيما مع تصاعد التنافس الجيوسياسي في الساحة الدولية، فعندما تتزايد حالة العسكرة تتزايد بالتعبية حالة التسليح، دلالة ذلك ما تكشف عنه الاستراتيجية البحرية الأمريكية من أن الانتشار العسكري للبحرية الأمريكية، وإقامة تحالفات مثل "أوكوس" في منطقة المحيط الهندي- الهادئ "الإندو-باسيفيك"، هو انعكاس لرؤية الولايات المتحدة بضرورة تعزيز نفوذها الجيوسياسي وحماية مصالحها الاقتصادية وحلفائها، بعد تصاعد عسكرة الصين لبحر الصين الجنوبي[10].

5- التعاون الاقتصادي والتعاون الدفاعي: يبدو من المثال المذكور آنفاً أن عامل التنافس الجيوسياسي مع الصين يحل كأولوية في ذهن صانع القرار الأمريكي عند وضع الاستراتيجية البحرية الأمريكية. بالأساس، تتبنى الاستراتيجية البحرية الأمريكية ركيزة رئيسية وهي أهمية التعاون الدفاعي في البحار من أجل حماية المصالح المشتركة ودعم التكامل الاقتصادي مع حلفائها. لكن هذه الاستراتيجية لا تخفي واقعاً ودوافع أخرى، وهي أن الانتشار الأمريكي البحري في منطقة "الإندو-باسيفيك" مثلاً يهدف من ناحية أخرى إلى الضغط على مسار مبادرة "الحزام والطريق" الصينية من آسيا إلى الشرق الأوسط. وربما تتعاطى بكين مع هذا التوجه، وتنظر لعسكرة بحر الصين الجنوبي كأولوية جيوسياسية يليها هدف تعميق المصالح الاقتصادية[11].

مظاهر التسليح في البحار

يبدو الواقع الراهن أكثر تعبيراً عن ظاهرة تسليح البضائع والأصول البحرية، وهو ما يمكن التدليل عليه من خلال تناول العديد من الحالات التي تشير إلى كيفية تطور الظاهرة وذلك على النحو التالي:

1- "سلاح الغذاء" و"تسليح الغذاء": لعل النموذج الأكثر تداولاً في الوقت الحاضر بالنسبة لاستخدام "سلاح الغذاء" هو الاتهام الذي وُجه لروسيا، بعد اندلاع الحرب الروسية الأوكرانية، بأنها تستخدم "الغذاء" كسلاح ضد خصومها. وما جرى أنه بعد فبراير 2022 تم إطلاق "مبادرة البحر الأسود لنقل الحبوب"، بمساعدة من الأمم المتحدة وأطراف دولية أخرى، لتجنب مجريات الحرب على سلاسل إمداد الحبوب، على اعتبار أن روسيا وأوكرانيا من كبار منتجي الحبوب والمحاصيل الزراعية في العالم.

ومع تهديد موسكو المتكرر-وقتها- بالانسحاب من المبادرة، وجهت المنظمات الأممية والدول الغربية لها اتهاماً باستخدام الغذاء كسلاح ضغط ضد خصومها والعالم، إذ إن تعطيل مسار نقل الحبوب سيترتب عليه ارتفاع قياسي لأسعار الغذاء، بالإضافة إلى ما يحمله ذلك من تأثير سلبي في عمليات الإغاثة الأممية والدولية، ولاسيما في مناطق الصراعات في الشرق الأوسط وإفريقيا[12].

بينما ينطبق مصطلح "تسليح الغذاء" في هذا السياق على قيام موسكو وكييف بشكل منفصل، بعد انهيار اتفاق الحبوب، باتخاذ إجراءات الطوارئ لإقامة مسارات آمنة للتجارة في البحر الأسود لنقل الصادرات الزراعية إلى العالم الخارجي، إذ صُوحبت سفن الشحن التجارية بقطع عسكرية بحرية، مع نشر منظومات دفاع لاعتراض أي هجمات صاروخية أو طائرات مسيرة محتملة ضد السفن التجارية[13]. نتيجة ذلك، عاد نشاط الحركة الملاحية بالبحر الأسود بشكل آمن تدريجياً، وهذا المثال قد يكون دالاً من وجهة نظر أخرى على أهمية النقل البحري، رغم التهديدات التي تعترضه دوماً.

2- النزاعات في المياه الاقتصادية: كمثال بارز في هذا الصدد، أدى تسارع اكتشافات موارد النفط والغاز الطبيعي في منطقة شرق حوض البحر المتوسط إلى تعاون معظم الدول المشاطئة لترسيم حدودها المشتركة. مع ذلك، برزت خلافات على ترسيم الحدود بين بعض الدول في الفترة بين عامي 2019 و2022، مما تسبب في تصاعد التوتر بالمنطقة، وعلى إثره حل الدفاع والتسليح وتحقيق عامل الردع في المياه الاقتصادية كأولية لدى معظم دول المنطقة في تلك الفترة وما بعدها[14].

3- تسليح الأعماق البحرية: لا تقتصر المصالح البحرية على الحركة فوق سطح البحار، فثمة أصول بحرية أخرى توجد في أعماق البحار مثل: أنابيب النفط والغاز، وكابلات الإنترنت والكهرباء، وتتعرض هي الأخرى لمهددات ومخاطر الأمن البحري الراهنة. ففي بداية الحرب الروسية الأوكرانية تم تفجير خطي أنابيب السيل الشمالي "نورد ستريم 1" و"نورد ستريم 2"، واللذين ينقلان الغاز الروسي لأوروبا، في غضون عام 2022، مما مثل واحدة من أكبر الضربات التي تعرضت لها مسارات إمدادات الطاقة في العالم في العقد الأخير[15].

كحالة مفسرة أخرى، في أكتوبر 2023 أعلنت السويد عن تضرر كابلات الاتصالات البحرية التي تربط بينها وبين إستونيا نتيجة عمل تخريبي، وكشفت إستونيا أيضاً عن تضرر كوابل الاتصالات والإنترنت من جانب آخر بينها وبين فنلندا، لكنها رجحت أن يكون الضرر ناجماً عن تداعيات انفجار شبكة نقل الغاز[16]. في هذا السياق المضطرب، ظهرت استراتيجيات وأنشطة عسكرية لحلف "الناتو" للتعامل مع "حروب القاع" التي تشكل تهديداً للبنية التحتية البحرية ذات الطابع الاستراتيجي[17].

4- التحالفات العسكرية: شكلت نحو 22 دولة بقيادة الولايات المتحدة الأمريكية عملية "حارس الازدهار" تحت "قيادة قوة العمل البحرية المشتركة" (CTF-153)، وهي قوة دولية مسؤولة عن تأمين البحر الأحمر وباب المندب وخليج عدن، كرد فعل على التهديدات الحوثية للملاحة البحرية في بحر العرب والبحر الأحمر[18].

وهنـاك آليـة للاسـتجابة والتنسـيق المـشترك بين سـفن الشـحن التجاريـة وعمليـة "حـارس الازدهـار". ووفـق تقاريـر القيـادة الأمريكيـة الوسـطى، تلقـت المدمـرة البحريـة الأمريكيـة "يو أس أس كارنـي" في البحـر الأحمـر نـداءات اسـتغاثة مـن سـفن تجاريـة وتمكنـت الأولى مـن تقديـم الدعـم لهـا[19].

وتقـتصر المهـام التـي تقـوم بهـا القـوة الدوليـة البحريـة على عمليـة تأمين سـفنها، مـن دون الانخـراط في المعركـة الجاريـة مـا بين التحالـف الرباعـي الـذي تـم تشـكيله بقيـادة الولايـات المتحـدة بالإضافـة إلى بريطانيـا وهولنـدا والبحريـن لمواجهـة المليشـيات الحوثيـة في اليمـن[20]. مـن اللافـت للنظـر ظهـور أنمـاط أخـرى للتحالفـات العسـكرية لحمايـة أمـن البحـر الأحمر على الرغـم مـن وحـدة الهـدف. بالإضافـة إلى عمليـة "حـارس الازدهـار"، أعلـن الاتحـاد الأوروبـي عـن تشـكيل قـوة خاصـة بـه للانتشـار في البحـر الأحمـر بدايـة مـن 19 فبرايـر 2024[21].

5- التحـركات العسـكرية المنفـردة: بـخلاف التحالفـات البحريـة العسـكرية المشتركـة، هنـاك قـوى دوليـة أخـرى تقـوم بحراسـة سـفنها في البحـار المهـددة بشـكل مسـتقل، فـعلى سـبيل المثـال، نشرت الهنـد 12 سـفينة حربيـة شرق البحـر الأحمـر لتـأمين سـفنها التجاريـة في بحـر العـرب والبحـر الأحمـر[22].

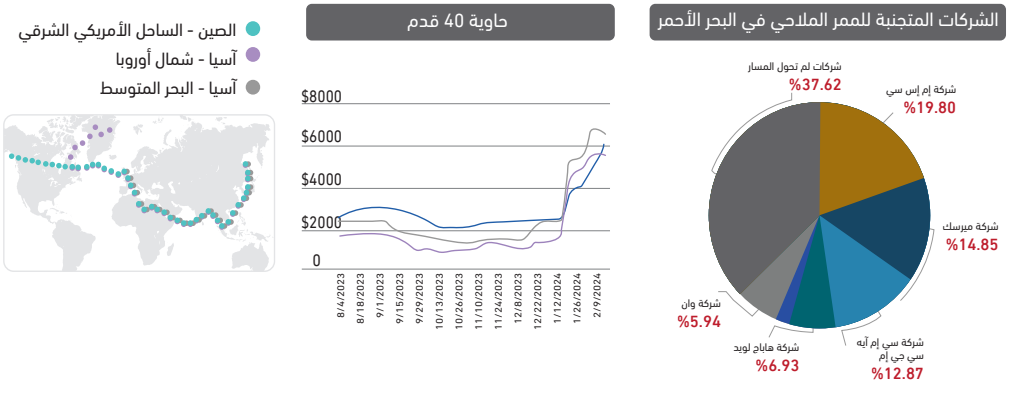
البدائل والتكاليف الإجمالية

مع تهديد مسارات الملاحة البحرية الرئيسية في العالم، بحثت الحكومات والتجار والمصنعون عن مصادر النقل البديلة. ففي بداية انهيار "اتفاق الحبوب"، بحث الاتحاد الأوروبي اعتماد ما يسمى "ممرات التضامن الأوروبية" التي تهدف لنقل الحبوب الأوكرانية عبر الطرق البرية أو النهرية أو السكك الحديدية في أوروبا[23]. في سياق آخر، دفعت أزمة البحر الأحمر، ضمن عوامل أخرى، لزيادة الطلب على الشحن الجوي والذي حقق نمواً قياسياً قدره 10.8% في ختام عام 2023 مقارنة بمستويات العام السابق عليه 2022، ولكن يُعد النقل الجوي أكثر تكلفة من النقل البحري، مما يزيد من تكاليف نقل البضائع وتحميلها للمستهلكين النهائيين[24].

رغم أهمية مصادر النقل البديلة أوقات الطوارئ، فإن النقل البحري يظل ذا أهمية كبيرة للتجارة العالمية ولا يمكن الاستعاضة عنه أو إيجاد بدائل له بسهولة، وهو يشارك بحصة كبيرة بنسبة تتراوح ما بين 85 إلى 90% من إجمالي حركة النقل العالمي[25].

وعلى سبيل المثال، عادت أوكرانيا مرة أخرى لاستخدام الممرات البحرية عبر البحر الأسود لنقل الحبوب رغم مخاطر الحرب، ولذا عملت على التنسيق مع دول الجوار الأوروبي لحماية نقل السلع المنقولة عبر البحر الأسود. وهنا، شكلت كل من تركيا وبلغاريا ورومانيا قوة مشتركة لإزالة الألغام البحرية في مسارات انتقال السلع عبر البحر الأسود[26].

شكل (1): تداعيات توترات البحر الأحمر على صناعة الشحن العالمية



آسيا - البحر المتوسط	
الزيادة في أسعار الشحن منذ أكتوبر	%412
السعر الحالي	$4.697
متوسط مدة الرحلة	45

آسيا - شمال أوروبا	
الزيادة في أسعار الشحن منذ أكتوبر	%286
السعر الحالي	$5.758
متوسط مدة الرحلة	44

الصين - الساحل الأمريكي الشرقي	
الزيادة في أسعار الشحن منذ أكتوبر	%193
السعر الحالي	$6.589
متوسط مدة الرحلة	37

المصدر: موقع freightos. البيانات حتى 15 فبراير 2024

بصفــة عامــة، يــؤدي تدهور بيئــة الأمن البحــري في العالــم إلى تحمــل الاقتصاد العالمــي تكاليف وخســائر لا تتعلــق فقــط بارتفاع تكاليف الشــحن والتأمين على الســفن فقــط، وإنما أيضــاً التكاليف الأمنيــة الأخــرى المرتبطة بتســليح الســلع المنقولة بحــراً أو الأصــول البحرية، والتــي تتحملها الدول أو الشركات. وقــد لجــأت شركات عالميــة مثــل "إينــي" الإيطالية للتعاقد مــع وزارة الدفــاع الإيطالية لحمايــة البنية التحتيــة للطاقة[27].

ارتــكازاً على مبــدأ "التكاليف والعائــد"، يمكن النظــر إلى أن التكاليف الإضافية لعمليات التســليح البحــري، لهــا مــرود اقتصادي إيجابــي بنهاية المطــاف. فمع بداية توتــرات البحر الأحمــر في نوفمبر 2023، علقــت كــثير مــن شركات الشــحن الــكبرى مثــل: "ميرســك" الدنماركيــة، و"هاباج لويــد" الألمانيــة، و"سي أم أيــه سي جــي أم" الفرنســية وشركــة شــحن البحــر الأبيــض المتوســط الإيطالية -تمثــل معــاً 53% مــن تجــارة الحاويــات العالميــة- المــرور عبر البحر الأحمــر، لكن يمكــن أن تدفع عمليــة عســكرية مثل "حــارس الازدهار" بعضاً مــن تلــك الشركات إلى إعادة تقييم الوضــع والعودة للمــرور عبر البحــر الأحمر[28].

يمكــن القــول إنــه لا يــزال مــن المبكــر تصــور أن المعــارك البحريــة في البحــر الأحمــر يمكن أن تتوقــف خاصــة مع تهديــد المليشــيا الحوثية بالاســتمرار في التصعيــد[29]. وبالتبعية يرجح اســتمرار الإجــراءات الدفاعيــة لتــأمين حركة البضائــع والســلع عبر البحر الأحمــر. ولا يختلف الأمــر في البحر الأســود، ومــن ثــم فمن المتوقــع أن يتــم التكيف مــع تلــك الأنماط مــن التهديــدات بتبنــي المزيد من الإجــراءات الأمنية.

المصادر:

1- Operation Atalanta, The European Union Naval Force For Somalia Takes Stock After 13 Years Operating, **European External Action Service,** Sepetmber 9,2021, accessible at: http://tinyurl.com/ycytdudc

2- Warship and naval vessels global market report2024 , **thebusinessresearchcompany**, 2024, accessible at: http://tinyurl.com/mupn94xu

3- Leo von Breithen Thurn, Red Sea Crisis Exposes a Weak Point of Global Maritime Trade, **geopolitical monitor**, January 9, 2024, accessible at: http://tinyurl.com/53juyrdy

4- Christian Bueger and Jan Stockbruegger, "Maritime security and the Western Indian Ocean's militarisation dilemma", **African Security Review**, Volume 31, 2022 - Issue 2, (Apr 04, 2022), Pp. 195-210, accessible at: http://tinyurl.com/3vahfnxp

5- Robert C. Rubel, Navies and Economic Prosperity –the New Logic of Sea Power, Corbett Paper No 11, The Corbett Centre for Maritime Policy Studies, **King's College London**, October 2012, accessible at: http://tinyurl.com/36buz2wb

6- Gal Luft, Silk Road 2.0:US Strategy toward China's Belt and Road Initiative, **Atlantic council**, Strategy Paper No. 11, October 2017, accessible at: http://tinyurl.com/3x5sc5fy

7- Benjamin H. Friedman, Bad Idea: Assuming Trade Depends on the Navy, **defense360**, January 7, 2022 , accessible at: http://tinyurl.com/kctx6tnm

8- Directorate-General for Maritime Affairs and Fisheries, Maritime security strategy, **European Commission**, accessible at: http://tinyurl.com/j6ky253z

9- Jennifer Rice and Erik Robb, China Maritime Report No. 13: The Origins of “Near Seas Defense and Far Seas Protection”, U**.S. Naval War College**, Febraury 2021, accessible at: http://tinyurl.com/4n6js6nf , Naval Strategies: How Japan Maritime Self-Defense Force Operates To Fight Maritime Crimes, **maritimescrimes**, May 19, 2023, accessible at: http://tinyurl.com/ymeyjuuv , Allah Nawaz, India’s Evolving Maritime Strategy, **southasianvoices**, May 31, 2023, accessible at: http://tinyurl.com/ju5hrukx, Daniel Rakov, Russia’s New Naval Doctrine: A ‘Pivot to Asia’?, **thediplomat**, August 19, 2022, accessible at: http://tinyurl.com/38d7ah2h

10- U.S.-China Strategic Competition in South and East China Seas: Background and Issues for Congress, **Congressional Research Service**, February 5, 2024. AT: https://sgp.fas.org/crs/row/R42784.pdf

11- Wu Shicun and Jayanath Colombage, Indo-Pacific Strategy and China’s Response, **Institute for China-America Studies**, October 2019, accessible at: http://tinyurl.com/5ea9yr62

12- Russian Federation Attacks On Ukrainian Ports Risk Far-Reaching Impacts for Food in Developing Countries, Under-Secretary-General Tells Security Council, **Meetings Coverage Security Council**, July 21,2023, accessible at: http://tinyurl.com/53supjws

13- Igor Delanoë, Russia’s Black Sea Fleet in the “Special Military Operation” in Ukraine, Foreign Policy, February, 2024. At: https://www.fpri.org/contributor/igor-delanoe/

14- Militarization of Mediterranean Rises With Exploration Disputes, **Institute of Energy of South East Europe**, accessible at: http://tinyurl.com/25wbae3k

15- Sean Monaghan, Five Steps NATO Should Take after the Nord Stream Pipeline Attack, **CSIS**, October 6, 2022, accessible at: http://tinyurl.com/5y4rzmyy

16- Russia-Ukraine war: undersea telecoms cable between Sweden and Estonia damaged by ‘external force’ – as it happened, **the guardian**, 23 Oct 2023, accessible at: http://tinyurl.com/uyncut2k

17- Sophia Besch, The First Job for NATO’s New Baltic Bloc, **foreign policy**, July 13, 2023, accessible at: http://tinyurl.com/344f4vf8

18- Sam Lagrone, ‘Operation Prosperity Guardian’ Set to Protect Ships in The Red Sea, Carrier Ike in Gulf of Aden, Usni News, **U.S. Naval Institute**, December 18, 2023, accessible at: http://tinyurl.com/2zkvmnvz

19- US announces security operation to counter challenges in Red Sea after Houthi attacks on commercial shipping. **The economic times**, Dec 19, 2023, accessible at: http://tinyurl.com/dvpwh9ps

20- James Crisp, France refused to support British and US airstrikes on Houthis, **the telegraph**, January 12 2024, accessible at: http://tinyurl.com/3p9rsktu

21- By Laura Kayali, Eu’s Red Sea Mission Set to Launch in Mid-February, Officials Confirm, **Politico**, January 31 2024, accessible at: http://tinyurl.com/3fcnj3ap

22- Krishn Kaushik, India Deploys Unprecedented Naval Might Near Red Sea to Rein in Piracy, **us news**, Jan. 31, 2024, accessible at: http://tinyurl.com/4ckknut2

23- ”ممرات التضامن“.. خيار أوروبا لنقل صادرات الحبوب الأوكرانية، **الشرق للأخبار**، 26 يوليو 2023، متاح على الرابط التالي: http:// tinyurl.com/4dan9cne

24- Air Cargo Demand Surges 10.8% in December, Closing 2023 Near 2022 Level, **IATA,** January 31, 2024, accessible at: http://tinyurl.com/jvy4rysr

25- Review of Maritime Transport 2023, **UNCTAD**, accessible at: http://tinyurl.com/jcna6scb

26- Tony Wesolowsky & Georgi A. Angelov, the Battle to Clear the Black Sea of Mines, **Radio Free Europe/ Radio Liberty**, January 14, 2024, accessible at: http://tinyurl.com/5n89ka3v

27- Eni signs deal with Italy’s defence ministry on security, **Reuters**, December 4, 2023, accessible at: http:// tinyurl.com/26nbsfy5

28- Maersk Considers Resumption of Red Sea Operations, **transportandlogisticsme**, Decmber 25, 2023, accessible at: http://tinyurl.com/4p2z6h59

29- علي ربيع، الحوثيون يتبنون هجمات جديدة ضد سفن شحن رغم الضربات الغربية، **صحيفة الشرق الأوسط ”اللندنية“**، 6 فبراير 2024. متاح على الرابط التالي: http://tinyurl.com/3w64p7nh