

التوجه نحو أفريقيا

الصراع حول القرن الأفريقي



مركز دبي لبحوث السياسات العامة
Dubai Public Policy Research Centre

الموانئ البحرية في منطقة
القرن الأفريقي

مظاهر التنافس القرن الأفريقي

صراع القوى الدولية العسكرية
في منطقة القرن الأفريقي

صراع القوى الإقليمية العسكرية
في منطقة القرن الأفريقي



التوجه نحو أفريقيا: الصراع حول القرن الأفريقي

مقدمة

بين كل القوى الخارجية الطامعة في البحر الأحمر والشرق الأفريقي ككل.

شكلت منطقة القرن الأفريقي محور اهتمام العديد من القوى الإقليمية والدولية، لاعتبارات جيوسياسية واستراتيجية، بحيث تعد المعبر والشریان الرئيس للتجارة الدولية نتيجة امتداد معايرها المائية من باب المنذب وصولا للبحر الأحمر، كما تعتبر البوابة المركزية لناقلات النفط الخليجية، وممرًا للتحركات العسكرية لبعض القوى الكبرى المتجهة لمنطقة الشرق الأوسط والخليج العربي. كل ذلك ساهم في اشتداد التنافس الدولي والاقليمي للحصول على موقع نفوذ بالمنطقة. وما يعقد المشهد العام في العقود الأخيرة هو مساهمة التحولات الجيوسراتيجية بالعالم في ترقية منطقة القرن الأفريقي كساحة لإعادة ترتيب ميزان القوة بين هذه القوى، لتعزيز النفوذ وتثبيت وجودها بآليات عسكرية واقتصادية.

يدور في الوقت الراهن صراع بين القوى الإقليمية والدولية لبسط النفوذ عليه وذلك لأهميته الاستراتيجية والجيوسياسية، كما سنرى. تعد الممرات البحرية من أهم عناصر القوة والنفوذ للذي يتمكن من السيطرة عليها وذلك لدورها الاستراتيجي في حفظ أمن النظام الدولي والاقليمي، فهي تعتبر بمثابة المرتكز الأساسي لحسم الصراعات والتحكم الاقليمي والدولي. من هذا المنطلق تكتسب منطقة القرن الأفريقي أهمية بالغة لأنها تمثل أهم الممرات البحرية على الصعيدين الاقليمي والدولي. كما تمثل منطقة القرن الأفريقي أهم عوامل التوازن والاستقرار الاقليمي، لما لها من موقع جغرافي مميز وأهمية استراتيجية وعسكرية وسياسية واقتصادية كبيرة بحكم اطلالها على البحر الأحمر والمحيط الهندي. وتأتي أهمية المنطقة استراتيجياً بحكم قربها من مضيق باب المنذب المتحكم في البحر الأحمر من ناحية الجنوب، لذا كانت منطقة تنافس

الموانئ البحرية في منطقة القرن الأفريقي

يعرف القرن الأفريقي بأنه هو تلك المنطقة التي تمتد مساحتها لتشمل إريتريا والصومال ونصف مساحة جيبوتي وخمس مساحة اثيوبيا، وتبلغ مساحته حوالي 450 ألف ميل مربع.

تتوزع منطقة شرق أفريقيا بعدد كبير من الموانئ البحرية على طول ساحل البحر الأحمر والمحيط الهندي، فهناك أكثر من ثمانية موانئ بحرية متطورة في القرن الأفريقي في إريتريا وجيبوتي والصومال والسودان وكينيا على البحر الأحمر، يتمثل أبرزها في الآتي:

1. ميناء عصب الإريتري: يقع الميناء في أقصى جنوب البلاد، ويتمتع بموقع استراتيجي مهم، لقربه الجغرافي من مضيق باب المندب عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر الذي يبعد عنه بمقدار 20 ميلاً بحرياً. كما يقترب من الحدود اليمنية، وبعض الموانئ اليمنية مثل ميناء المخا الذي يبعد عنه بحوالي 40 ميلاً بحرياً فقط.

2. ميناء مصوع الإريتري: يعد الميناء الرئيس في إريتريا، وهو الأكبر مساحة والأكثر نشاطاً مقارنة بميناء عصب. ويتوسط الساحل البحري الإريتري، وتتزايد أهميته الاستراتيجية بسبب موقعه القريب من مضيق باب المندب، وكذلك اليمن ومنطقة الخليج العربي.

3. ميناء جيبوتي: يقع عند مدخل البحر الأحمر الجنوبي وهو أحد موانئ التصدير الرئيسية في شرق أفريقيا. كما يعد حلقة وصل وبوابة مهمة لأسواق بلدان شرق ووسط أفريقيا ومركزاً إقليمياً لنقل البضائع. ويطل على مضيق باب المندب الذي يتمتع بأهمية جيوسياسية كبيرة، وتعتمد عليه كمين بوصفه أحد الموانئ الرئيسية في شرق أفريقيا ضمن مبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها في عام 2013.

4. ميناء بربرة: يقع في إقليم أرض الصومال، وهو من أقدم الموانئ الصومالية، وتجري بعض التوسعات في الميناء لاستيعاب المزيد من الحاويات والبضائع. ويوصف هذا الميناء بأنه مفتاح البحر الأحمر. ويمثل عامل الاستقرار الأمني لأرض الصومال حافزاً قوياً للاعتماد على الميناء مستقبلاً، تجارياً وعسكرياً، كما ينظر إليه كبديل مستقبلي محتمل لميناء جيبوتي في المنطقة.



5. ميناء مقديشو: يعد أكبر الموانئ في الصومال، ويمكنه التعامل مع مختلف أحجام السفن التجارية. ويتمتع بأهمية استراتيجية كونه يطل على ساحل المحيط الهندي، كما أنه يقع ضمن الحزام الاستراتيجي لمبادرة الحزام والطريق الصينية.

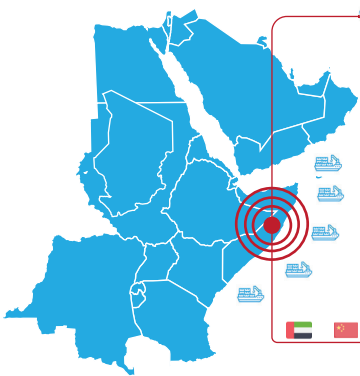
6. ميناء بوصاصو: هو ثاني أكبر ميناء في الصومال بعد مقديشو، ويطل على خليج عدن. ويتميز بالقرب من مدخل مضيق باب المندب، وفي مواجهة الساحل البحري اليمني، وتحديدًا ميناء المكلا.

7. ميناء هوبيو: يقع في شمال شرق الصومال بالقرب من خليج عدن ومضيق باب المندب، ويمثل حلقة وصل بين شمال الصومال وجنوبه. ويمكن أن يمثل بوابة عبور للصادرات النفطية من اقليم أوقادين في إثيوبيا إلى العالم الخارجي.

مظاهر التنافس القرن الأفريقي

اتخذ التنافس الدولي والاقليمي المتصاعد على منطقة القرن الأفريقي أشكالًا وصورًا متعددة، تتمحور أهمها في الاستثمار في الموانئ التجارية، و إبرام اتفاقيات التعاون الاقتصادي، وإقامة القواعد والمنشآت العسكرية، وضمان تأمين نقاط الاختناق الاستراتيجية (مضيق باب المندب)، والاستثمار بكثافة في البنى التحتية، والمناطق التجارية الحرة. وهذه هي أهم الدول التي تتنافس على منطقة القرن:

1. الصين: تظل الصين الفاعل والشريك الرئيس لمعظم موانئ المنطقة خلال السنوات الأخيرة، في إطار الدور المحوري الذي تقوم به في تطوير وتنمية تلك الموانئ كجزء من استكمال مبادرة الحزام والطريق البحري التي تعد منطقة البحر الأحمر جزءًا رئيسيًا منها. فقد مولت الصين العديد من المشروعات الخاصة بالبنية التحتية والتطوير في المنطقة، مثل خط السكك الحديدية الذي يربط بين إثيوبيا وميناء جيبوتي بطول 750 كيلومتر، بقيمة 4 مليارات دولار. وهناك مشروع لإنشاء خط بحري يربط بين الصين وآبار النفط في منطقة أوقادين بشرق إثيوبيا عبر ميناء هوبيو الصومالي.



السعودية تعلن إطلاق خط ملاحي جديد

تواصل تركيا تعزيز حضورها بالسيطرة على ميناء مقديشو

تنشط شركة موانئ دبي العالمية في القرن الأفريقي بشكل ملحوظ

الصين هي الفاعل والشريك الرئيس لمعظم موانئ المنطقة خلال السنوات الأخيرة



2. دولة الامارات: وتنشط شركة موانئ دبي العالمية في القرن الأفريقي بشكل ملحوظ، حيث تنفذ عددا من المشروعات في بعض الموانئ مثل إدارة ميناء بوصاصو في الصومال، ومينائي مصوع وعصب الليرييين، وتوسيع ميناء بربرة في أرض الصومال لرفع قدرته للتعامل مع أكثر من 500 ألف حاوية سنويا، ومن المقرر أن تكتمل المرحلة الأولى من عملية التطوير بحلول الربع الأول من عام 2021. ويعد هذا المشروع بمثابة بوابة لوجستية لوسط وشرق القارة، ومركزاً لحركة الحاويات على الطرق التجارية بين آسيا والشرق الأوسط وأوروبا، مما يعزز من مكانة ميناء بربرة كمرفأ تجاري إقليمي رئيس يخدم منطقة القرن الأفريقي.

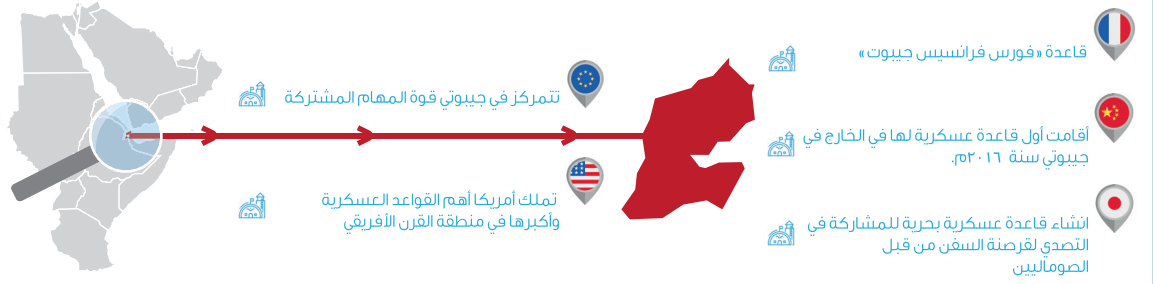
3. المملكة السعودية: ومن جهتها، أعلنت المملكة العربية السعودية عن إطلاق خط ملاحى جديد في مارس 2020 يربط بين مينائي الملك فهد وجدة السعوديين مع موانئ الصومال، بهدف زيادة التبادل التجاري، وربط الموانئ السعودية بموانئ شرق أفريقيا.

4. تركيا: وفي الصومال، تواصل تركيا تعزيز حضورها بالسيطرة على ميناء مقديشو، حيث وقعت شركة البيرق التركية، التي تدير الميناء منذ عام 2014، اتفاق امتياز جديد لمدة 14 عاماً مع الحكومة الصومالية في أكتوبر 2020 لإدارة وتشغيل الميناء، بعد التفاوض على إعادة تقاسم العوائد بينهما. وفي مؤشر لتعزيز نفوذها في القرن الأفريقي، أعلنت تركيا عن تدشين خط ملاحى يربط أنقرة بحريا بالصومال وجيبوتي، بحيث يقلص فترة تسليم البضائع من 35-55 يوماً إلى 9-10 أيام، مما يعزز التبادل التجاري بين تركيا ودول المنطقة.

صراع القوى الدولية العسكري في منطقة القرن الأفريقي

هنالك العديد من القوى الدولية التي تتصارع حول بسط نفوذها في منطقة القرن الأفريقي وبالتالي تمتلك، أو تسعى حثيثاً لامتلاك، قواعد عسكرية في منطقة القرن الأفريقي لحماية مصالحها التجارية والسياسية. وهذه هي أهم تلك الدول:

الولايات المتحدة الأمريكية: تملك أمريكا أهم القواعد العسكرية وأكبرها في منطقة القرن الأفريقي وهي تتمركز في دولة جيبوتي، حيث يتواجد بها أكثر من أربعة آلاف فرد ما بين عسكري ومدني، وكانت قد أنشأتها واشنطن بعد هجمات 11 سبتمبر. كما تملك أميركا عدة قواعد عسكرية سرية في دول القرن الأفريقي. فتوجد لأمريكا في كينيا قاعدة مومباسا ونايلوك البحريتان، وتوجد لها في إثيوبيا قاعدة أربا-مينش الجوية للطائرات بدون طيار منذ عام 2011م، ومهمتها الاستطلاع والتجسس في شرق أفريقيا. إلا أن القاعدة الأميركية بجيبوتي هي الوحيدة المعلن عنها من قبل واشنطن، وقد تم تمديد بقاء هذه القاعدة الأميركية إلى سنة 2025م بكلفة تناهز 60 مليون دولار سنوياً.



فرنسا: احتلت فرنسا جيبوتي منذ عام 1850م وما زالت تحتفظ بأقدم قاعدة عسكرية لها في جيبوتي وهي قاعدة «فورس فرانسيس جيبوت» بالقرب من طريق «دودا» المتفرع من شارع مطار «أمبولي»، حيث يتمركز نحو 900 جندي، مقابل عقد إيجار بقيمة 34 مليون دولار سنوياً. وبرغم استقلال جيبوتي عنها، إلا أنها لا زالت تسيطر على هذه القاعدة التي تعد أهم قاعدة عسكرية فرنسية في القارة الأفريقية والتي تتركز مهامها في الآتي: تأمين حركة التجارة عبر مضيق باب المندب، وحماية جيبوتي من أي اعتداء خارجي أو داخلي، كالقضاء على التمرد الذي حدث في عام 2001م.

الصين: أقامت أول قاعدة عسكرية لها في الخارج في جيبوتي سنة 2016م، في موقع يحتل مكانة استراتيجية كبرى، لإعادة تزويد السفن البحرية المشاركة في مهام حفظ السلام والمهام الانسانية بالوقود، خاصة قبالة سواحل اليمن والصومال. ويضمن اتفاق إقامة القاعدة وجودها العسكري حتى سنة 2026م، بقوة عسكرية تصل إلى 10 آلاف جندي. ومن أهم مهام القاعدة المراقبة، وحفظ السلام، وتقديم المساعدات الانسانية في أفريقيا وغرب آسيا، والتعاون العسكري والتدريبات المشتركة واجلاء وحماية الصينيين في الخارج، وعمليات الانقاذ الطارئة وتأمين الممرات البحرية الاستراتيجية.

اليابان: تعود علاقتها مع جيبوتي إلى سبعينات القرن الماضي، لكنها لم تتواجد عسكرياً في جيبوتي إلا سنة 2009م من خلال انشاء قاعدة عسكرية بحرية للمشاركة في التصدي لقرصنة السفن من قبل الصوماليين. وتحتوي القاعدة على ميناء دائم ومطار لإقلاع وهبوط طائرات الاستطلاع اليابانية، وتضم 600 عسكري، وينفق عليها 30 مليون دولار كعقد إيجار سنوياً.

الاتحاد الأوروبي: تتمركز في جيبوتي قوة المهام المشتركة، التي شكلها الاتحاد الأوروبي، والمعروفة بالعملية الأوروبية لمكافحة القرصنة (أتلانتا)، بمشاركة ثماني دول هي: ألمانيا، بلجيكا، إسبانيا، فرنسا، اليونان، هولندا، بريطانيا، السويد، بهدف تطويق جرائم القرصنة في مضيق باب المندب، ومراقبة حركة الملاحة.

صراع القوى الاقليمية العسكري في منطقة القرن الأفريقي:

تشهد منطقة القرن الأفريقي كذلك صراعا بين أكبر الدول الاقليمية لبسط نفوذها في هذه المنطقة الاستراتيجية، وبالتالي تمتلك قواعد عسكرية في دولها. وأهم تلك الدول هي:

دولة الامارات: قامت الدولة بتفكيك قاعدتها العسكرية التي بنيت عام 2015 في اريتريا، والتي تعرف بقاعدة عصب، في الفترة من 28 ديسمبر 2020 إلى الثاني من مارس 2021. استخدمت الدولة المنشأة كقاعدة لنقل القوات السودانية والأسلحة الثقيلة الى اليمن أثناء قتالها إلى جانب قوات التحالف ضد الحوثيين المدعومين من إيران. كما قامت بنقل منشأتها وألياتها العسكرية إلى جزيرة ميون اليمنية، وإلى قاعدة سيدي براني العسكرية المصرية، التي تقع على مقربة من الحدود مع ليبيا. كما قامت الدولة ببناء مدرجا للطائرات في جزيرة ميون بطول 1800 متر، ونقلت طائرات مسيرة من ميناء عصب الاريتري للجزيرة اليمنية.

السعودية: أعلنت اعتزامها إنشاء قاعدة عسكرية في جيبوتي في ظل مساعيها للقيام بدور أكبر في أمن المنطقة، حيث إنها تستشعر الخطر من الوجود والتغلغل الإيراني في المنطقة.

تركيا: سعت تركيا لتعزيز وجودها عبر الصومال حيث كثفت من تدخلها الاقتصادي والانساني، وعززت وجودها عام 2017م بافتتاح أكبر قاعدة عسكرية لها خارج حدودها جنوب العاصمة مقديشو لتدريب عشرة آلاف جندي حكومي صومالي، كما حصلت على امتياز تطوير جزيرة سواكن السودانية على البحر الأحمر مما سيعزز من وجودها ونفوذها في القرن الأفريقي، ويساعد في التقدم في مجال تسويق.

7



يحمل التنافس الدولي على الموانئ البحرية في منطقة القرن الأفريقي بعض الآثار المترتبة عليه، والتي تشمل طبيعة العلاقة بين الموانئ وبعضها البعض، اذ يتصاعد التنافس بينها، كما هو الحال بين موانئ جيبوتي والصومال، بهدف نيل لقب أكبر ميناء في أفريقيا والتحول لنقاط لوجستية مهمة للنقل والتجارة والاتصال مع العالم الخارجي، وتتنافس موانئ جيبوتي وبربرة الصومالي على البحر الأحمر بخصوص التجارة الخارجية لإثيوبيا.

من شأن تطوير ميناء بربرة بأرض الصومال أن ينهي احتكار ميناء جيبوتي في المنطقة، إذ تشير التقديرات الى أنه مع الانتهاء من تطوير ميناء بربرة بتمويل اماراتي بريطاني، سيتم تخفيض حصة ميناء جيبوتي من البضائع الاثيوبية إلى 30%، وسيصبح بربرة مركزاً اقليمياً للتجارة والنقل في القرن الأفريقي، ومن المحتمل أن يكون وجهة لقاعدة عسكرية أمريكية في ضوء المخاوف من تنامي النفوذ الصيني في جيبوتي. ومن ثم، يبدو هذا التنافس ايجابياً في ضوء القدرة على جذب المزيد من الاستثمارات الأجنبية، وما تنطوي عليه من تدفق للأموال الأجنبية ستتنشط اقتصادات المنطقة.

ويمكن الجزم بأن الاندفاع نحو الموانئ البحرية في المنطقة قد ولد حالة تنافس شديدة بين القوى الاقليمية والدولية لم ترق بعد الى علاقات صراعية أو صدامية، وهو ما تمثل في التنافس الصيني-الأمريكي، خاصة بعد اقامة بكين قاعدة عسكرية لها في جيبوتي وتنامي نفوذها البحري في البحر الأحمر، والتحركات الروسية لبناء نفوذ بحري في البحر الأحمر، وهو أمر أثار قلقاً أمريكياً وغريباً. كما برزت بعض المحاولات التركية القطرية للسيطرة على بعض الموانئ الصومالية، في محاولة لتقويض أو مزاحمة الأدوار العربية الأخرى في المنطقة.

ومع أن البعض قد ينظر الى هذا التنافس باعتباره عاملاً سلبياً يؤثر على أمن واستقرار القرن الأفريقي، خاصة في حال استخدام الموانئ البحرية لأهداف عسكرية، إلا أنه في نفس الوقت قد يمثل حالة ايجابية بإتاحته لدول القرن الأفريقي الاستفادة من الاهتمام الدولي المتجدد بالمنطقة، خاصة على الصعيد الاقتصادي المتمثل في زيادة الاستثمارات وتعزيز نشاط التجارة، وتحسين البنية التحتية اللوجستية، وابرار صفقات جيدة بخصوص تأجير القواعد العسكرية، وبالتالي إنعاش الحركة الاقتصادية لدول المنطقة.

ومن الناحية الاستراتيجية، من شأن وجود القواعد العسكرية أن يضيف نوعاً من الاستقرار الأمني بالنسبة للدول المضيفة مثل جيبوتي، كما يقدم صورة ايجابية لزعماء المنطقة بشأن علاقاتهم مع القوى الدولية وأقوى الجيوش في العالم. وهناك بعض الدول مثل اريتريا التي يمكنها استغلال الاهتمام الدولي بموانئها في تحقيق الانفتاح على المجتمع الدولي، وتعزيز حضورها اقليمياً ودولياً بعد سنوات من العقوبات الدولية. كما يستطيع اقليم أرض الصومال أن يستغل تلك الفرصة في توسيع دائرة علاقاته الدولية سعياً الى نزع الاعتراف به من المجتمع الدولي.

وفي منظور التكامل الاقليمي، باتت الموانئ البحرية تشكل أساسا للشرابات الاقليمية في منطقة القرن الأفريقي، ومن الجلي أن لإثيوبيا مصلحة استراتيجية في الوصول الى كافة الموانئ في القرن الأفريقي والمحيط الهندي في اطار استراتيجية رئيسة يرتكز عليها مشروع أبي أحمد الاقليمي القائم على ضمان التقدم الاقتصادي لأديس أبابا، والتغلب على الجغرافيا السياسية التي جعلت منها دولة من غير منافذ بحرية، وهو ما عزز المساعي الاثيوبية لامتلاك حصص في موانئ المنطقة مثل دوراليه في جيبوتي وبربرة في أرض الصومال، كما تنخرط بقوة في بعض المشاريع الاقليمية التكاملية.

يعتبر الخاسر الأكبر من كل هذا التداعي والتنافس والسيطرة على دول المنطقة هو الدول العربية في شقيها الأفريقي والآسيوي، فدول مثل أمريكا وايران واسرائيل لا تخفي أطماعها في دول المنطقة، عبر حصارها والتغلغل في اطار مساحات أمنها القومي المتمثل في البحر الأحمر عبر القرن الأفريقي، ومع ذلك فان حجم الاهتمام والتعاون والتواجد العربي في المنطقة لا يرتقي الى مستوى التحديات، فدول مثل مصر والسودان لا وجود لها إلا قليلا على المستوى الاقتصادي والمشاركة في قوات حفظ السلام، وحجم التواجد السعودي مع محاولات تفعيله الا أنه ما زال ضعيفا، و يثار الكثير من الشكوك حول وجود الإمارات لمحاولتها السيطرة لبسط نفوذها على دول المنطقة.

يتضح من مواقف الدول العربية تجاه منطقة القرن الأفريقي أنها لا تهتم بها كثيرا الا حين تتعرض للأزمات، كما حدث في الحرب الدائرة رحاها الآن بين قوات التحالف العربي والحوثيين، أو المشكلة بين مصر والسودان واثيوبيا بخصوص سد النهضة، بينما بقيت هذه المنطقة مهملة ومنسية لسنوات، برغم ما تمثله للأمن العربي والخليجي من أهمية قصوى.



يشهد القرن الأفريقي حالة من سباق القوة فيما يتعلق بالموانئ البحرية، تواصل جيبوتي مساعيها لكسب المزيد من الثقل الاقليمي كمركز رئيس للتجارة والأمن، حيث لم تواجه جيبوتي خلال السنوات الأخيرة سوى منافسة اقليمية ضئيلة في ظل انغلاق اريتريا على العالم الخارجي بفعل العقوبات الدولية، ومعاناة الصومال الأمنية بفعل تهديدات حركة الشباب المجاهدين وعمليات القرصنة التي تتعرض لها سواحلها. إلا أن ثمة حالة من التنافس الجديد على الموانئ الاستراتيجية تظهر بشكل جلي في ضوء الاهتمام المتزايد بميناء بربرة بأرض الصومال، الذي قد يتحول لبوابة لوجستية لشرق أفريقيا.

ومع هذا التكالب والتنافس الدولي والحشود العسكرية لكثير من دول العالم في المنطقة والمناطق القريبة ينذر ذلك كله بوقوع صراع مستقبلي في هذه المنطقة ومناطق مجاورة، مما سيكون له أكبر الأثر على هذه الدول التي لن يتحمل اقتصادها المتهالك مثل هذه الصراعات.

بحوث هو مركز مستقل لبحوث السياسات العامة تأسس في دبي، الإمارات العربية المتحدة في عام 2002، ويركز على الشؤون الدولية، والشؤون الجغرافية الاستراتيجية، ودراسات السياسة العامة وبحوث الرأي العام. نحن نجمع الخبراء في كل هذه المجالات للعمل معنا، والتعلم من بعضنا البعض وتعزيز التفكير الإبداعي.

ويقوم علماءنا ومحللونا بوضع توصيات عملية في مجال السياسات وتقديمها إلى واضعي السياسات وأصحاب المصلحة من أجل التحسين السياسي والاجتماعي في الوقت الذي نسعى فيه دائماً إلى تقديم «معارف قابلة للتنفيذ».

وفي كثير من الأحيان، يشارك بهوث في تنفيذ هذه التوصية. يؤمن بـ «بارث» في تبادل المعرفة من أجل النهوض بمجتمعاتنا، سواء في المنطقة العربية أو على الصعيد العالمي، ونحن نهدف في تحليل السياسات العامة وتوصياتنا إلى المساعدة على توسيع الفرص المتاحة للجميع وتعزيز فعالية الجمهور السياسات.