



تقارير

التنافس على الموانئ الاستراتيجية وصراع النفوذ الاقتصادي والعسكري

محمود محمد حسن*

10 مايو/أيار 2018



ميناء بربرة بإقليم أرض الصومال الذي وقعت شركة موانئ دبي اتفاقية لاستغلاله دون علم الحكومة المركزية في مقديشو (رويترز)

مقدمة

تزداد أهمية حركة النقل البحري لدى الدول بازدياد حجم اقتصادها، ويتناسب طرْدًا مع مكانتها السياسية بين نظيراتها في العالم إن كانت من الدول العظمى، ودورها الإقليمي الذي تطمح إليه إن كانت قدراتها لا تؤهلها للعب دور مباشر في الساحة الدولية، وقد يكون من السهل معرفة اللاعبين الأساسيين في صناعة النقل البحري، وما يترافق معه من مشاريع كتطوير الموانئ والاستثمار في إدارتها وحجم الصادرات البحرية المتعلقة بكل دولة وحجم وارداتها؛ إذ بالنظر للأرقام المعلنة حول تلك الأنشطة يصبح بيسرًا تتبع مستقبل تلك الصناعة وما يحمله من آثار اقتصادية وسياسية ضمن بقعة استراتيجية ما.

إذ تنصدر الصين، حسب تقديرات سنة 2017، الترتيب العالمي للدول المصدرة للبضائع بالحاويات(1)، تليها الولايات المتحدة الأمريكية، وتتفوق جزيرة تايوان في ترتيبها الثامن على كل من الهند والبرازيل اللتين حلّتا في المركزين التاسع والحادي عشر على التوالي، في حين تتفوق المملكة العربية السعودية الثالثة عشر عالميًا في الترتيب على كل من تركيا وأستراليا اللتين حلّتا في المركزين الخامس عشر والعشرين على التوالي عالميًا.

أما على صعيد الاستيراد في السنة نفسها، فتتقدم الولايات المتحدة الأمريكية تليها الصين، في حين تحل أستراليا في المركز الثامن وتحل كل من الهند والبرازيل في المركزين الحادي عشر والرابع عشر على التوالي، وتحل كل من الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية في المركزين الخامس عشر والثامن عشر على التوالي.

القواعد العسكرية في غرب المحيط الهندي

في حين تنتشر القواعد العسكرية البحرية على امتداد منطقة غرب المحيط الهندي وصولاً إلى البحر المتوسط، وتتصدر الولايات المتحدة الأمريكية في هذا الشأن؛ إذ تمتلك قواعد ومحطات عسكرية بحرية في كل من الكويت والبحرين وقطر

والإمارات والمملكة العربية السعودية وسلطنة عمان وجمهورية مصر العربية، كما تقوم قاعدة "كامب لومير" في "جيبوتي" بمهام أساسية في الأعمال العسكرية الأميركية في القرن الإفريقي. ومع حصول الصينيين على قاعدة عسكرية في هذه الدولة -جيبوتي- ذات الموقع الاستراتيجي، ارتفعت وتيرة التنافس الأميركي-الصيني في منطقة البحر الأحمر. وفي الوقت الذي أعاد الروس تثبيت أقدامهم في "قاعدة طرطوس" السورية بشرق البحر المتوسط، يبدو جلياً بروز توجه روسي لمد نفوذه في لبنان عبر صفقات مستقبلية للاستثمار في قطاع الموانئ(2). كما أن الحضور التركي تصاعد عبر الاستثمار في ميناء ومطار مقديشو، وما تلاه من إنشاء قاعدة عسكرية تركية في قطر، والاستثمار في الساحل الغربي للبحر الأحمر ممثلاً في مشروع تطوير جزيرة "سواكن" السودانية.

نشاط وتنافس في الخليج وبحر العرب

تثبتت إمارة دبي موقعها مركزاً تجارياً ومحطة لا غنى عنها في التجارة البحرية، وليكون ميناء جبل علي نموذجاً لذلك المركز المتقدم؛ إذ بلغت نسبة نموه سنة 2017 ما يناهز 136%،(3) وتتصاعد قدرته الاستيعابية السنوية إلى أكثر من 22 مليون حاوية شاغلاً المركز التاسع دولياً، في حين تتصاعد أهمية إقليم بلوشستان على جانبي الحدود الباكستانية-الإيرانية، في ظل التنافس الصيني-الهندي الاقتصادي(4)، والصراع الهندي-الباكستاني المستمر؛ إذ يجعل العملاق الصيني نصب عينيه تطوير موانئ تخدم مشروعه الاقتصادي "الحزام والطريق" وفي سياق الاستفادة من الساحل الباكستاني عبر ميناء "غادر"، والسعي لتجنب إشكالات بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقة، مع تعذر إنشاء قناة "كرا" في تايلاند(5)، وليكون جزءاً من خطة "الممر الصيني-الباكستاني الاقتصادي" لينتهي بالميناء الذي سيكون المحطة البحرية الرئيسية غرب المحيط الهندي على بحر العرب المفتوح(6). ودون أن تخفي جمهورية باكستان الإسلامية إدراكها لمقدار المخاوف التي يثيرها توجهها للتعاون مع الصين وموقف محيطها الإقليمي من هذا الأمر كاليمن، وإيران، والإمارات-(7) فإنها تسعى بإصرار للعب دور أكبر في الحركة التجارية لدول أواسط آسيا المحرومة من الموانئ، وهو ذات الهدف الذي تسعى إليه الجمهورية الإسلامية الإيرانية باتفاقها مع الهند لتطوير ميناء "تشهابار" المجاور لميناء "غادر"(8)، في حين تعمل سلطنة عُمان على تطوير موانئها على بحر العرب، عبر تطوير موانئ صحار(9) والدقم وصلالة، خاصة مع تصاعد أهمية دورها نتيجة للأوضاع في اليمن المجاور، والمستجدات في القرن الإفريقي، والاستفادة من افتتاح خطوط ملاحية جديدة متجهة إلى ميناء "حمد" في قطر. كما تشهد منطقة الخليج توجهًا متسارعًا لتطوير الموانئ، مع افتتاح ميناء "حمد" في دولة قطر خالقاً مركزاً جديداً للأعمال التجارية في المنطقة وتحقيقاً استقلالية لأعمال الاستيراد والتصدير تتجاوز الاعتماد على موانئ دول الجوار(10)، في حين أن المساعي العراقية لتطوير ميناء "أم قصر" منذ سنة 2016 قد تسهم في استعادة العراق لدوره التاريخي في التجارة العالمية(11) كحلقة وصل بين البحار الدافئة وآسيا الصغرى والقوقاز(12).

الأوضاع في خليج عدن والبحر الأحمر

تكمن أهمية خليج عدن في كونه المدخل إلى البحر الأحمر المؤدي إلى قناة السويس، تتشارك ضفتيه مجموعة من الدول التي في مجملها تمر بظروف استثنائية، فتشغل معظم ضفتي خليج عدن جمهوريتا اليمن والصومال واللذان تعدان نموذجين للاضطراب ليس في المنطقة فحسب بل على مستوى دولي أيضاً، فتفكك الدولة اليمنية في ظل الحرب الأهلية والعمليات العسكرية التي تقودها المملكة العربية السعودية، أدى إلى تعطل معظم موانئ اليمن الرئيسية، سوى بعض الموانئ الصغيرة كمينائي المخا والمكلا، إلا أن جهود اليمن في سبيل تفعيل ميناء عدن -الأهم في البلاد- واجهت عقبات جمة، بعيد توقيع اتفاقية تطوير الميناء مع شركة صينية سنة 2013(13)، في العام التالي لإلغاء الاتفاقية الموقعة مع دبي العالمية للموانئ

لإدارة الميناء(14)، نظرًا للوضع الأمني المتردي من جهة، وتصادد نفوذ قوى محسوبة على التحالف في العاصمة المؤقتة للبلاد، في ظل ضعف الحكومة المركزية المقيمة في المنفى.

وعلى مجمل الضفة الأخرى لخليج عدن تمتد السواحل الصومالية، بطول قريب من 900 كيلومتر، من أصل أكثر من 3000 كم، وهو مجمل امتداد السواحل الصومالية، مع إمكانيات اقتصادية هائلة من حيث المصايد البحرية والعمل كمنافذ تجارية أساسية تخدم أكثر من 150 مليون نسمة، في كل من إثيوبيا وجنوب السودان والدول الحبيسة في منطقة البحيرات العظمى، وتسيطر على أكثر من 700 كيلومتر منها جمهورية صوماليلاند التي أعلنت استقلالها سنة 1991 من طرف واحد، دون اعتراف دولي، في حين تقع بقية الساحل تحت سلطة ولاية "بونتلاند" الفيدرالية، ويقع عدد من الموانئ على طولها وأهمها ميناء بوماسو وبربرة، إضافة إلى موانئ تاريخية كـ "لاسقري" و "زيلع" و "بلحار". وقد تكون الاتفاقيات التي تم توقيعها من قبل الجمهورية - غير المعترف بها - والولاية الفيدرالية مع شركة دبي العالمية للموانئ وإحدى شركاتها الفرعية، مثار اهتمام دولي كبير، نظرًا لموقف الحكومة الفيدرالية الصومالية في مقديشو الرافض لتلك الاتفاقيات، واعتبارها انتهاكًا صريحًا لسيادة الجمهورية ووحدتها، نتيجة لتعمد الشركة إتمام التعاقدات دون إخطار الحكومة الفيدرالية، لتُقاوم تصريحات مسؤول رفيع المستوى في شركة دبي العالمية من تعقيد الأمور، حين اعتبر اعتراضات الحكومة غير ذات قيمة تُذكر، بخصوص اتفاقية ميناء الحاويات الرئيسي على خليج عدن في "بربرة"؛ ما دفع الحكومة لتقديم مشروع قانون يتم بموجبه منع عمل شركة دبي العالمية للموانئ على التراب الوطني الصومالي، وهو ما صوّت عليه البرلمان الصومالي بأغلبية ساحقة، ما قوض آمال الأطراف الإماراتية في استكمال مشروعها ببسط نفوذها على بقية الموانئ الصومالية كميناء "كيسمايو"، في صورة تعكس مفارقة فاقعة لما تتمتع به شركة "بيرك" التركية في إدارتها لميناء "مقديشو".

التنافس الدولي والإقليمي

من خلال رصد الاقتصادات المحركة لصناعة الشحن البحري، تبرز عوامل سياسية رديفة تحدد توجهات الدول المتنافسة في السوق العالمي ولعبة النفوذ، فليس بالضرورة أن تكون دولة "ما" لاعبًا مهمًا في صناعة النقل البحري، حتى يكون لها دور مهم في التنافس المحموم على مواطني الأقدام الاستراتيجية في تلك الصناعة؛ إذ لا يعني امتلاك دولة كـ "اليونان" لأكبر أسطول تجاري في العالم أنها لاعب يُحسب حسابه في هذا المجال، في حين أن دولاً ليست من الدول الصناعية الكبرى كدولة الإمارات العربية المتحدة، يتصاعد نشاطها في مجال الاستثمار في الموانئ والخدمات، بسبب اعتبارها المجال بحد ذاته فرصة استثمارية بحتة تضمن لها مداخيل جزيلة، كما تحقيق هدفها الرامي إلى احتفاظ موانئها بمركز الصدارة وإن على حساب الموانئ غرب المحيط الهندي بكل السبل الممكنة(15).

ومع تفاوت أحجام وأهداف الكيانات المتنافسة في المنطقة، تتفاوت مقارباتها لتحقيق أهدافها عبر نسج علاقات يمكن أن تضمن نجاح مشاريعها، تعبيرًا عن مواردها وإمكانياتها التي يمكنها تسخيرها لخدمة تلك المشاريع، فبين النهج الصيني المعتمد على مشاريع خادمة بشكل مباشر لمشروعها "الحزام-الطريق" العابر للقارات، والنهج الروسي الذي يسخر قدراته العسكرية والسياسية لضمان استمرار النظم والكيانات التي تدور في فلكه(16)، يسعى النهج التركي إلى بناء علاقات تعتمد على الاحترام المتبادل والندية، وضمان الاستقرار عبر عدم التدخل في السياسة الداخلية وما يحدث ضمنها من تنافس وتدافع في بعض المناطق، وفي المقابل يأتي النهج المعتمد لدى إحدى الدول الأصغر حجمًا والأقل قدرة بشرية معتمدة على تفوقها المالي لعقد صفقات مشبوهة(17) مع جهات مشكوك في شرعيتها، مما يجعلها تُقَابَل بمقاومة متصاعدة، مسببة المزيد من الاضطراب في المناطق المضطربة أصلًا والتي تهوى العمل فيها.

يتوازي عدد من تيارات النفوذ الدولي والإقليمي ويتقاطع في هذه المنطقة الحساسة من العالم، ليتمثل في مسارات ثلاث رئيسية، فعلى صعيد تيار النفوذ الأميركي، يحاول عدد من الكيانات الإقليمية كالهند ودولة الإمارات العربية المتحدة تدعيم مركزيهما المهددين بمنافسين أكثر قوة، وأقدر على الاستمرارية، في حين يمثل تيار النفوذ الصيني حالة قائمة بحد ذاتها، تمتلك مواردها الخاصة الخادمة لمشروع نفوذها ذي الأبعاد الكونية، مبني على الأهداف الاقتصادية المعلنة لاقتصادها الذي سيأخذ مكانة الصدارة العالمية قريباً، في حين يبرز بجانب التيارين الرئيسيين السابقين، تيار نفوذ إقليمي تركي "ناشئ" معتمد على بناء شراكات ثنائية طويلة الأمد مع دول في القارات الإفريقية والآسيوية والأوروبية من جهة، والاستفادة بصورة دقيقة من الظروف الإقليمية وما تنتجه أخطاء المنافسين من فرص تدعيم تلك الاختراقات الهادئة(18).

إذ في ظل التمدد الصيني داخل القارتين الآسيوية والإفريقية عبر مشاريع البنية التحتية العملاقة، وانكفاء الإدارة الأميركية بقيادة دونالد ترامب نحو خطاب سياسي شعبي انغلاق، غير عابئ بالقلق المتصاعد لدى خبراء السياسة الخارجية الأميركيين، فإن أطرافاً تتشارك مع أولئك الخبراء المخاوف كالهند ودولة الإمارات العربية المتحدة من نجاح الجانب الصيني في تجاوز النفوذ الأميركي من جهة، وإطباق نوع من الحصار المعوق لاستمرار ونمو النفوذ السياسي والاقتصادي لكل منها، فإن ما ستواجهه تلك الدول الأضعف سياسياً واقتصادياً وعسكرياً، والدائرة في الفلك الأميركي، يشير إلى إمكانية تعرضها لمصاعب قد تستنزف مواردها، لحين تعديل سفينة الإدارة الأميركية دفة موقفها من العلاقة مع العالم، وهو ظرف ضاغط قد يكون تجاوزه في متناول دولتين كبيرتين كالولايات المتحدة الأميركية والهند، إلا أن حظوظ كيان صغير كدولة الإمارات العربية المتحدة تبدو أقل في النجاة من ذلك الامتحان الذي قد يطول أو يقصر(19)، تبعاً لاستمرار الإدارة الأميركية الحالية في السلطة.

عامل آخر يضاف إلى الصورة المستقبلية لمراكز النفوذ الإقليمي في المنطقة، وهو المزاج الشعبي في الشرق الأوسط والقرن الإفريقي، والمواقف السياسية الشعبية الحاضرة منذ أحداث "سيدا بوزيد" في تونس، وما تلاها مما سمي بـ"الربيع العربي"، والتغيرات في الخطاب الفكري الرسمي المفروضة من قبل الغرب على المنطقة، وبروز تفاوت كبير في نجاح أطراف إقليمية في تسويق صورتها أمام شعوب المنطقة(20)، وحدث مواجهة علنية بين تيارين رئيسيين تقود أحدهما تركيا، في حين تنشط دولة الإمارات العربية على الجانب الآخر. ومع استمرار نجاح الجانب التركي في استثمار أخطاء الطرف المقابل، كما في مسألة حصار "دولة قطر"، يزداد حرج الموقف؛ إذ مع انطلاق أيادي الجانب التركي في المنطقة، خاصة مع استمرار إنهاء التعاقدات مع شركة دبي العالمية للموانئ في المنطقة منذ سنة 2013 في عدن، وسنة 2017 في جيبوتي، ومنع الشركة من العمل في الأراضي الصومالية في 2018، والتبرم الشعبي من الوجود الإماراتي وتجاوزه في إريتريا والمعتمد على نظام الرئيس أسياق أفورقي الذي تتصاعد المعارضة تجاهه رغم تفرقها(21) في حين تبدو حالته الصحية تتراجع بصورة ملحوظة(22)، تزداد قتامة مستقبل التقدم الإماراتي الذي تحقق بجهود طوال عقود، على الأقل في منطقة خليج عدن والبحر الأحمر على المدى المنظور، خاصة مع تطورات الأحداث الأخيرة في جزيرة "سقطرى" اليمنية(23).

* محمود محمد حسن، مدير مركز هرجيسا للدراسات والبحوث

- 1 :World Container Traffic Data 2017", IAPH, (Visited on 29 April 2018)"
http://www.iaphworldports.org/iaph/wp-content/uploads/WorldPortTraffic-Data_for_IAPH_using_LL_data_2017_Final.pdf
- 2 :Peck, Michael, "Lebanon: Russia's New Outpost in the Middle East?", The National Interest, 18 February 2018, (Visited on 30 March 2018)
<https://bit.ly/2HXOby7>
- 3 :World Container Traffic Data 2017", op, cit"
- 4 :Singh, PK, "China's Strategic Gateway to the Indian Ocean", 24 May 2017, (Visited on 21 April 2018)
<https://bit.ly/2rqd8SQ>
- 5 :Haikal Mohd Isa, Mohd, "Proposed Kra Canal Not Current Government Priority – Thailand", Malaysian News Agency, 11 February 2018, (Visited on 01 May 2018)
<https://bit.ly/2rpBVHu>
- 6 :Eleanor, Albert, "Competition in the Indian Ocean", on.cfr.org, 19 May 2016, (Visited on 01 May 2018)
<https://on.cfr.org/2yak2AR>
- 7 :AL-shammari, Tariq, "Dubai and Gwadar: the silent economic war in the Gulf of Oman", open Democracy, 14 August 2017, (Visited on 01 May 2018)
<https://bit.ly/2uEeM7M>
- 8 :Why developing the Chabahar port in Iran is important for India: 10 points", Times of India, 16 February 2018, (Visited on 02 May 2018)
<https://bit.ly/2o604kw>
- 9 :Sohar is now one of the world's fastest growing ports. Here's why", Times of Oman, 2 December 2017, (Visited on 02 May 2018)
<https://bit.ly/2rrIDM9>
- 10 :Kumar, Sachin, "Hamad Port to turn Qatar into regional trade and logistics hub", The Peninsula, 26 November 2017, (Visited on 02 May 2018)
<https://bit.ly/2wjEcsL>
- 11 - جمعة المالكي، زهير، "حرب الموانئ العالمية وأثرها على العراق"، مركز البينان للدراسات والتخطيط، (تاريخ الدخول: 29 أبريل/نيسان 2018)
<https://bit.ly/2rrqijp>
- 12 - شركة فلسطينية تستثمر 130 مليون دولار في تطوير وتوسيع ميناء أم قصر العراقي"، القدس العربي، (تاريخ الدخول: 29 أبريل/نيسان 2018)
<https://bit.ly/2jG87Ss>
- 13 :Yemen, China Ink Aden Port Development Deal", Dredging Today, 15 November 2013, (Visited on 02 May 2018)
<https://bit.ly/2lotrtM>
- 14 :Yemen's Aden port to cancel DP World deal –official", Reuters, 26 August 2012, (Visited on 02 May 2018)
<https://reut.rs/2rs3L5f>
- 15 - "اليمن يلغي اتفاقية تأجير ميناء عدن"، الجزيرة نت، 25 أغسطس/آب 2012 (تاريخ الدخول: 29 أبريل/نيسان 2018)
<https://bit.ly/2I0TCHB>
- 16 :Delman, Edward, "The Link Between Putin's Military Campaigns in Syria and Ukraine", theatlantic, 2 October 2015, (Visited on 02 May 2018)
<https://theatlantic.com/2CfWwk0>
- 17 - عدي، محمود محمد حسن، "مسار اتفاقية القاعدة الإماراتية في بربرة"، المركز الديمقراطي العربي، 11 مارس/آذار 2017، (تاريخ الدخول: 1 مايو/أيار 2018)
<https://bit.ly/2wihCAAs>
- 18 - السعيد، محمد، "لعبة التحرير والاستعمار.. صراع الديكة بين تركيا والإمارات بالصومال"، ميدان-الجزيرة نت، 5 أكتوبر/تشرين الأول 2017، (تاريخ الدخول: 1 مايو/أيار 2018)
<https://bit.ly/2FSNGL4>
- 19 - ثارور، إيشان، "ثلاثة أمور تستحق بها الإمارات أن تصبح 'إمبرطة' الشرق"، نون بوست، 17 نوفمبر/تشرين الثاني 2014، (تاريخ الدخول: 1 مايو/أيار 2018)
<https://bit.ly/2JZJUSj>
- 20 - هذيد، محمد، "الثورة المضادة تآكل أبناءها"، الجزيرة نت، 21 فبراير/شباط 2018، (تاريخ الدخول: 1 مايو/أيار 2018)
<https://bit.ly/2HCY2Qt>
- 21 :UAE Air Force Kills an Eritrean Fisherman and Wounds Six", 9 May 2017, (Visited on 02 May 2018)
<https://bit.ly/2q1SoBA>
- 22 :Eritrea's President Isaias Afwerki on Reports of poor health", Diplomat News Network, 19 November 2015, (Visited on 02 May 2018)
<https://bit.ly/2FUOY86>
- 23 - همامي، نادر، "الحكومة اليمنية تصدر بياناً توضح فيه بالتفصيل التطورات الأخيرة في جزيرة سقطرى، موقع قناة RT Arabic"، 6 مايو/أيار 2018، (تاريخ الدخول: 8 مايو/أيار 2018)
<https://bit.ly/2rsuVIX>

انتهى