

# تقارير

موانئ القرن الإفريقي:

ساحة جديدة للتنافس الدولي

سمية عبد القادر شيخ محمود شولي\*

21 نوفمبر/تشرين الثاني 2016





ميناء جيبوتي وهو أحد أكبر موانئ البحر الأحمر [Getty]

## ملخص

تبحث هذه الورقة التنافس على موانئ القرن الإفريقي الواقعة على مدخل البحر الأحمر الجنوبي، وتسعى كذلك لتقديم تفسير لهذا التنافس وأسبابه، ولاسيما بعد حصول دولة الإمارات على حق الانتفاع بمعظم موانئ القرن الإفريقي في الصومال وجيبوتي وإريتريا. وأصبحت هذه الموانئ قواعد لانطلاق العمليات العسكرية الجوية العربية في الحرب بين التحالف العربي والانقلابيين في اليمن. وستلقي الورقة الضوء على هذه القضية بتوضيح أهمية القرن الإفريقي والتنافس بين القوى الاستعمارية على التحكم به وكيف أضحت محل استقطاب بين القوتين العظميين خلال سنوات الحرب الباردة، مروراً بعسكرة البحر الأحمر وتدفق البوارج الحربية العالمية عليه أثناء الحرب على الإرهاب، وتصاعد ظاهرة القرصنة التي تسببت بأزمة لحركة الملاحة، ليتحول إلى ساحة دولية مفتوحة بعد أن كان مشروع بحيرة عربية تسيطر على معظم مجراه أقطار عربية لمحاصرة الكيان الصهيوني. وتستعرض الورقة كذلك الوضع الراهن لموانئ القرن الإفريقي الواقعة قبالة البحر الأحمر وخليج عدن، والتنافس الاقتصادي والعسكري بين الإمارات -وهي الجهة العربية الوحيدة- وبين تركيا وإسرائيل وإيران وحتى الصين التي افتتحت قاعدة عسكرية لها في جيبوتي، ومدى شرعية العقود المبرمة مع هذه الأطراف، وتُختتم الورقة بتوصيات للمستثمرين.

## مقدمة

تشهد منطقة القرن الإفريقي الواقعة على مدخل البحر الأحمر الجنوبي حالة تنافس اقتصادي وأمني محتدم إقليمياً ودولياً، وتحول البحر الأحمر من بحيرة عربية إلى ساحة دولية مفتوحة لكل راغب في إيجاد موطئ قدم له فيها، ويعود ذلك لأسباب عديدة لعل من أهمها القرصنة التي شكّلت تهديداً لحركة الملاحة الجوية، وكذلك رغبة دول القرن الإفريقي الفقيرة باستثمار موانئها المطلّة على مضيق باب المندب وخليج عدن، وقد أتاح وجود حكومات هشة، أو غير مستندة لآليات شرعية، الفرصة لمن يقدّم عروضاً أفضل وغياب المنافسة الحقيقية بين الراغبين في الاستثمار.

## القرن الإفريقي: الأهمية الاستراتيجية والتنافس الدولي

يحمل مصطلح القرن الإفريقي تعريفات عديدة، كما ذكرت الباحثة إجلال رأفت، فعلماء الأنثروبولوجيا يطلقونه على أراضي الصوماليين في كل من الصومال، وجيبوتي، وأوغادين بإثيوبيا، ومحافظات أقصى شمال كينيا. ويعرّف الجغرافيون القرن الإفريقي على أنه ذلك الامتداد على اليابسة والذي يتخذ شكل القرن، والواقع شرق البحر الأحمر وخليج عدن، أي إن المصطلح يتسع ليشمل إريتريا وإثيوبيا وكينيا. بينما يضيف له السياسيون والاقتصاديون السودان وجنوب السودان وأوغندا تحت اسم القرن الإفريقي الكبير (1). ومن التعريف أعلاه؛ يُعتبر القرن الإفريقي إذن: المنطقة الشرقية من إفريقيا والمتحكمة بمناخ النيل ومدخل البحر الأحمر الجنوبي وخليج عدن وباب المندب. ومن هنا تأتي أهميته الاستراتيجية والاقتصادية للوطن العربي عموماً ولأسيما الدول التي يمر نبطها في هذه المنافذ البحرية.

وقد لعب موقع القرن الإفريقي الاستراتيجي دوراً في عملية تقسيم القوى الإمبريالية للقارة الإفريقية بعد مؤتمر برلين 1885. فبريطانيا فرضت حمايتها على شمال الصومال لأن بربرة كانت تزود عدن باللحوم والأطعمة، وتقع على مدخل خليج عدن الجنوبي. كما سارعت لتأمين وضع يدها في كينيا لإبعاد فرنسا عن منابع النيل ومصالح بريطانيا في السودان ومصر، وحين تسلّلت فرنسا واحتلت جيبوتي ووجدت لنفسها منفذاً على البحر الأحمر، بادرت بريطانيا وأوغندا لإيطاليا باحتلال إريتريا لقطع الطريق أمام تمدد فرنسا.

كما شهدت المنطقة تنافساً بين الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي في حقبة الحرب الباردة، وأسهمت القوات العظيمة في سباق تسلح لكل من الصومال وإثيوبيا، وحظي الاتحاد السوفيتي بقاعدة عسكرية على ميناء بربرة، ثم طرد منه ليستلمه الأميركان بعد ذلك.

وفي فترة التسعينات، جرت تغييرات كبرى في القرن الإفريقي؛ فقد أصبح للسودان نظام إسلامي بعد ثورة 1989، وسقطت حكومة مينغستو وأصبحت إثيوبيا دولة غير ساحلية بعد استقلال إريتريا، وظهرت جمهورية صومالي لاند التي أعلنت انفصلاً أحادي الجانب ولم تنل اعتراف أية منظمة أو حكومة حتى الآن، وسقط باقي الصومال في الفوضى والحرب الأهلية، وكان لهذه التغييرات الكبرى تأثيرها في إذكاء المطامع الإقليمية والدولية (2). ومع طول فترة الصراعات الداخلية في دول القرن الإفريقي، أو سيطرة حكومات تتسم بالهشاشة على مقاليد الحكم، تصاعدت ظاهرة استثمار الموانئ والسواحل فيها، فقد سمحت أطراف صومالية لجهات أجنبية بأن تحوّل سواحل الجنوب الصومالي إلى مكب للنفايات، وعانى الصيادون من الاعتداء المتكرر عليهم من قبل سفن الصيد غير الشرعية، وبرزت مشكلة القرصنة التي تسببت بأزمة عالمية، ومنحت القوى العالمية ذريعة لعسكرة البحر الأحمر ومدخله الجنوبية في القرن الإفريقي، بدعوى حماية الملاحة البحرية الدولية من القرصنة، وخرجها فعلياً من أيدي الدول العربية المشاطئة له.

ومن الملاحظ في السنوات الأخيرة سعي الجمهورية الإسلامية الإيرانية للتمدد نحو اليمن -بوابة الجزيرة العربية- من خلال دعم الحوثيين، بالإضافة إلى نشاط في العلاقات الإسرائيلية-الإفريقية من خلال زيارة رئيس وزراء الكيان الصهيوني، بنيامين نتنياهو، لبعض دول شرق إفريقيا مثل أوغندا وإثيوبيا -وكلتا الدولتين تمتلكان نفوذاً عسكرياً في الصومال لوجود قواتهما ضمن قوات حفظ السلام الإفريقية "الأميصوم"-(3).

## الوضع الراهن لموانئ القرن الإفريقي

ذكرنا آنفاً تعريفاً للقرن الإفريقي يضم عددًا من الدول، غير أن الموانئ التي تشملها الورقة في هذه الفقرة هي الشواطئ المطلة على مداخل البحر الأحمر وخليج عدن والمشاطئة لمضيق باب المندب، ومعظمها دول تعاني من الفقر، وعدم الاستقرار السياسي، أو من هشاشة الحكومات، ومن قلة الموارد؛ وفيما يلي استعراض للوضع الراهن لتلك الموانئ:

### الصومال:

يتمتع الصومال بأطول ساحل في القارة الإفريقية بطول يُقدَّر بأكثر من ثلاثة آلاف كم. ويطل أغلبه على المحيط الهندي، بينما تقع سواحله الشمالية على خليج عدن، وسواحله الشرقية على مضيق باب المندب. وقد شهدت السواحل الصومالية في مرحلة الفراغ في السُّلطة مشكلات، منها: رمي النفايات، والصيد الجائر، والاعتداء على الصيادين الصوماليين من قِبل سفن الصيد الأجنبية. وقد أدت الاعتداءات المتكررة إلى ظهور ظاهرة القرصنة التي هدّدت فعلياً حركة الملاحة البحرية العالمية. ويمتلك الصومال أربعة موانئ رئيسية، ولكن لا ميناء منها يقع تحت إدارة الحكومة الفيدرالية، فميناء مقديشو، وهو أكبر الموانئ، توقف عن العمل بعد سقوط نظام محمد سياد بري، وأُعيد افتتاحه من قِبل قوات حفظ السلام الأممية ليُغلق مرة أخرى بعد انسحابها من البلاد. وبعد عشرة أعوام أُعيد فتحه عقب سيطرة ما كان يسمى باتحاد المحاكم الإسلامية(4). أما الآن فتديره شركة البيرق التركية، بعد أن منحتها الحكومة حق تشغيل الميناء لعشرين عامًا على أن تعطي 55% من عائداته السنوية لخزانة الحكومة الصومالية، ولم تصرِّح الأطراف المتعاقدة بتفاصيل العقد المبرم بينهما(5).

أما ميناء بربرة في الشمال، وهو من أقدم موانئ الصومال، ولكنه بُني في شكله الحالي في عام 1968، وكان يُستخدم لتصدير المواشي إلى الشرق الأوسط ودول الخليج، ولإستيراد الوقود والبضائع الأخرى المختلفة(5). ويقع في جمهورية صومالي لاند التي أعلنت الاستقلال عن الصومال منذ 1991. وقد سبق لحكومة جيبوتي أن طالبت بتصدير المواشي الصومالية عبر موانئها إلى السعودية ومصر وغيرها من الدول المستوردة للمواشي الصومالية، بدعوى أنها دولة معترف بها على عكس صومالي لاند نتيجة لخشيتهما من منافسة ميناء بربرة لميناء جيبوتي(6). وفي 2015، منحت حكومة صومالي لاند عقد ارتفاع لمدة ثلاثين عامًا لهيئة موانئ دبي، وتواجه عملية تسليمه وإنفاذ الاتفاقية مشكلات أهمها المعارضة الشعبية لأهالي بربرة(7). ويرى البعض أن مسارعة الإمارات للاستحواذ على ميناء بربرة ما هي إلا خطوة استباقية لإعلان تركيا عن نيتها إقامة قاعدة عسكرية على خليج عدن(8).

ميناء بوصاصو في الشرق، أنشئ في الثمانينات كجزء من صفقة المصالحة بين الجبهة الصومالية الديمقراطية للإنقاذ-أولى حركات التمرد المسلحة- وبين نظام سياد بري، برعاية وتمويل إيطاليين. يقع تحت إدارة حكومة ولاية بونت لاند، وقد شهد انتعاشًا منذ سقوط نظام سياد بري، ويعتبر الميناء المطل على خليج عدن عصب الحياة في بونت لاند. وقد تحصّلت هيئة موانئ دبي على عقد مع بونت لاند لتوسيع وتأهيل الميناء، في عام 2013، ولم يتضح حتى الآن ما إذا كانت الهيئة ستتولى إدارته أم لا.

وأخيرًا؛ ميناء كسامبو، الواقع على المحيط الهندي، وهو غني بالثروات الطبيعية، ويتبع لحكومة ولاية جوبا لاند، وقد تأسس في عام 1966، وكان الهدف الرئيسي من تأسيسه تصدير الموز والمنتجات المحلية، وإستيراد المعدات الزراعية، لأن مدينة كسامبو قريبة من المدن الزراعية وقريبة من المناطق التي تزود البلاد بالمنتجات الزراعية. ولم يشهد هذا الميناء أية عمليات ترميم أو تصليح لمدة تربو على العشرين عامًا، وأكثر من 80% من مرافقه معطلة(10). وقد شكّلت مذكرة التفاهم بين حكومة شيخ شريف شيخ أحمد مع كينيا، حول الاستفادة من الثروات الكامنة في ساحل كسامبو المحاذية لكينيا، نزاعًا وصل إلى

أروقة محكمة العدل الدولية بلاهاي، أما أتعاب هيئة الترافع عن الطرف الصومالي، فتدفعه دولة الإمارات العربية المتحدة كما صرَّح وزير الخارجية بذلك مؤخرًا.

جيبوتي:

استقلت جمهورية جيبوتي المعروفة سابقاً بالصومال الفرنسي في 1977، ولديها ميناء رئيسي هو ميناء جيبوتي، ويُعرف محلياً بميناء دوراله، ويقع على مدخل البحر الأحمر الجنوبي ويعتبر الميناء الوحيد الذي يعتمد مواصفات "القانون الدولي لأمن السفن والموانئ" الأميركي في شرق إفريقيا. واحتل الميناء مكانة إقليمية عالية، بعد النزاع الحدودي بين إريتريا وإثيوبيا ما بين 1998-2000، وإغلاق منافذ إريتريا البحرية أمام إثيوبيا -الدولة غير الساحلية والأكثر اكتظاظاً بالسكان في القرن الإفريقي-. وفي سنة 2000، منحت الحكومة الجيبوتية عقد تشغيل وإدارة الميناء لمجموعة موانئ دبي العالمية، ويمتد لعشرين عامًا (6).

السودان:

كان طول سواحل السودان قبل تقسيمه يصل إلى 800 كم، وتطل على البحر الأحمر، ويُعد ميناء بورتسودان الميناء الرئيسي لجمهورية السودان، وتديره هيئة الموانئ البحرية التابعة لوزارة النقل الاتحادية، ويتكون من عدة موانئ مختلفة الاختصاصات، ومنها الميناء الشمالي والميناء الجنوبي، والميناء الأخضر، وميناء الخير، وميناء سواكن المخصص لنقل الركاب (7). وذكر السيد جلال الدين محمد أحمد شلية -مدير عام هيئة الموانئ البحرية- أن ثمة شراكات بين الهيئة وبين شركات بحرينية وجزائرية، وعددًا من التفاهات مع الإمارات وشركات صينية (8).

إريتريا:

لإريتريا ميناءان، هما: مصوع وعصب، ويفتقران للتسهيلات المناسبة، واستأجرت مجموعة موانئ دبي ميناء عصب ومطار عصب المجاور له في عام 2015 لثلاثين عامًا مقابل أن تحصل إريتريا على 30% من عائدات الميناء الذي سيبدأ تشغيله في 2018 (9). برزت أهمية موانئ إريتريا في عملية عاصفة الحزم التي أطلقها التحالف العربي بقيادة السعودية لدعم الشرعية في اليمن، بعد طرد الجنود السعوديين والإماراتيين من قاعدة عسكرية جيبوتية، فحلت إريتريا محل منافستها وجارتها جيبوتي.

## شرعية العقود المبرمة مع جهات إقليمية

تتسم العقود التي أبرمتها جهات صومالية مع أطراف عربية أو إقليمية بالغموض والسرية وعدم الشرعية؛ فالحكومة الصومالية في عهد الرئيس الانتقالي، شيخ شريف شيخ أحمد، وقَّعت مذكرة تفاهم مثيرة للجدل مع كينيا وبدون الرجوع للجهات التشريعية في البلاد، وبدون أن يعرف الصوماليون تفاصيلها جيدًا، ولكن الأمم المتحدة اعتبرت المذكرة غير قابلة للتنفيذ بعد رفض البرلمان لها، ما تسبب بنزاع مع كينيا وأحيلت القضية للتحكيم الدولي، ولم يبت في القضية حتى الآن (10). كما أن الحكومة الفيدرالية الحالية منحت شركة البيروق عقداً طويل الأجل لتشغيل ميناء مقديشو من غير أن يمر بالإجراءات الرسمية، ولم تُعلن بنوده، كما جعلت عائدات الميناء سرية غير معروفة لأي طرف صومالي سوى الجهة المشغلة والجهة التي تعاقدت معها. الأمر ذاته ينطبق على حكومة صومالي لاند بمحنتها عقد انتفاع لهيئة موانئ دبي، فهي وإن أعلنت انفصالها عن الصومال وتعمل على هذا الأساس، لا تُعتبر دولة ذات استقلال، وعليه؛ يعتبر تسليم الميناء لموانئ دبي تجاوزاً للحكومة الفيدرالية التي تدعمها دولة الإمارات. لا يبدو الوضع نفسه مختلفاً في جيبوتي وإريتريا والسودان، لأن جميع حكومات هذه البلدان تحتفظ بينود الاتفاقيات سرية، ولا توجد منافسة فعلية في المناقصات التي تحوزها دولة الإمارات، وتمنح العقود

لصاحب العرض الأفضل، وما يجدر ذكره هنا هو أن جيبوتي حين تلقت عرضاً من جهة صينية حاولت إلغاء عقد الانتماع مع موانئ دبي بعد 14 عامًا من تاريخ توقيع العقد، وأتهم الوسيط الجيبوتي بمحاباة موانئ دبي وبالتالي اعتبار العقد لاغياً وباطلاً، وبعد عامين من التقاضي، قضت المحكمة التجارية البريطانية برفض مزاعم حكومة جيبوتي، خاصة أن برلمان جيبوتي صادق على هذه الاتفاقية ما منحها شرعية لم تستطع طموحات حكومة جيبوتي دحضها، واستأنفت موانئ دبي أعمالها في ميناء دوراليه في مارس/آذار 2016(11). يبدو من هذه الحادثة أن الامتيازات الممنوحة لأي طرف في الصومال ليس لديها الشرعية اللازمة لصمودها، خاصة مع تغييب دور البرلمان، والتكتم على عائدات الموانئ وأين تذهب أموال خزانة الحكومة الفيدرالية، وبالتالي يمكن نقضها بسهولة؛ ما يؤدي إلى خسارة المستثمرين.

## خاتمة

إن الوضع الراهن لموانئ القرن الإفريقي المطلة على مداخل البحر الأحمر الجنوبية وخليج عدن يُظهر أن الأقطار العربية زاهدة فيها، ولا تتذكرها إلا حين تتعرض للآزمات كما حدث في الحرب الدائرة رحاها الآن بين قوات التحالف العربي والحوثيين، بينما بقيت هذه المنطقة مهملة ومنسية لسنوات، على ما تعنيه للأمن العربي والخليجي على وجه الخصوص، وأن الدولة الوحيدة التي استشعرت الحاجة لبسط نفوذها في منطقة القرن حتى الآن هي دولة الإمارات العربية المتحدة. وعلى ضوء ما ذكر، ينبغي على الدول العربية المشاطئة لدول القرن الإفريقي صياغة سياسة خارجية واضحة لتحديد مصالحها الأمنية والاستراتيجية تجاه القرن الإفريقي، بدل الاكتفاء بعلاقات سطحية تتلخص في الأعمال الإغاثية أو دعم بعض التيارات السياسية في تلك الدول في فترات انتقال السلطة، ولاسيما في ظل سعي إيران لتمديد نفوذها نحو اليمن، وتعزيز إسرائيل علاقاتها مع دول شرق إفريقيا عمومًا والقرن الإفريقي خصوصًا، لما لتلك المساعي الإيرانية والإسرائيلية من مخاطر على الأمن القومي العربي.

---

\*سمية عبد القادر شيخ محمود شولي: باحثة في قضايا القرن الإفريقي.

## الإحالات:

(1) إجلال رأفت، تقاطع المصالح القومية للدول العربية المطلة على البحر الأحمر ودول القرن الإفريقي، العرب والقرن الإفريقي جدلية الجوار والانتماء، (المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، 2013)، ط 1، ص 209.

(2) بيتر وودوارد، المنافسة الدولية في دول القرن الإفريقي، العرب والقرن الإفريقي: جدلية الجوار والانتماء، (المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، 2013)، ط 1، ص 192-193.

(3) "ماذا يفعل ننتياهو في إفريقيا؟"، الجزيرة نت، (تاريخ الدخول: 7 أكتوبر/تشرين الأول 2016):

<http://www.aljazeera.net/news/presstour/2016/7/9>

(4) محمد طه البشير، "إعادة افتتاح ميناء مقديشو بعد سنوات من الحرب الأهلية"، الجزيرة نت، (تاريخ الدخول: 7 أكتوبر/تشرين الأول 2016):

<http://www.aljazeera.net/news/ebusiness/2006/8/24>

(5) "شركة تركية تدير ميناء مقديشو الدولي 20 عامًا"، ترك برس، (تاريخ الدخول: 7 أكتوبر/تشرين الأول 2016):

<http://www.turkpress.co/node/1997>

(6) "ميناء جيبوتي يتحول إلى أكبر مرفأ في شرق إفريقيا بفضل استثمارات الإمارات، البيان الإماراتية، النسخة الإلكترونية"، (تاريخ الدخول: 8 أكتوبر/تشرين الأول 2016):

<http://www.albayan.ae/economy/1162996454283-2006-11-19-1.876801>

(7) الموقع الرسمي لهيئة الموانئ البحرية، (تاريخ الدخول: 8 أكتوبر/تشرين الأول 2016):

<http://sudanports.gov.sd/web/ar>

(8) "مدير الموانئ: هيئة الموانئ البحرية هي حكومة مصغرة وكل أنشطة الدولة موجودة بها"، موقع النيلين، (تاريخ الدخول: 8 أكتوبر/تشرين الأول 2016):

<http://journals.hil.unb.ca/index.php/jcs/article/view/217/375#a30>

(9) "الإمارات وإريتريا توقعان اتفاقية لاستئجار ميناء ومطار عصب لمدة 30 عامًا"، فرجت نت، (تاريخ الدخول: 8 أكتوبر/تشرين الأول 2016):

<http://www.farajat.net/ar/34915>

(10) "الصومال وكينيا: النفط يجدد النزاع الحدودي، البديل"، (تاريخ الدخول: 8 أكتوبر/تشرين الأول 2016):

<http://elbadil.com/20164/09/2>

(11) "محكمة بريطانية تبرئ موانئ دبي من مزاعم حكومة جيبوتي، البيان الإماراتية"، (تاريخ الدخول: 8 أكتوبر/تشرين الأول 2016):

<http://www.albayan.ae/economy/local-market/2016-03-02-1.2586022>

انتهى