تحديات الأمن في القرن الإفريقي والبحر الأحمر: المسؤولية الدولية ودور روسيا

(أراء حول الخليج، جدة، مارس 2024)

د. نـورهان الشيـخ

كان القرن الأفريقى دوماً بدوله الأربعة، الصومال وإريتريا وإثيوبيا وجيبوتي، ساحة للتنافس الدولى والإقليمى مع اختلاف القوى الكبرى والإقليمية المؤثرة، نظراً لأهميته الاستراتيجية كونه يتحكم فى واحد من أهم ممرات التجارة العالمية التى تربط آسيا بأوروبا عبر الشرق الأوسط وذلك منذ افتتاح قناة السويس فى ستينيات القرن التاسع عشر وربط البحر المتوسط بالبحر الأحمر، مما ضاعف من أهمية مضيق باب المندب كمنفذ جنوبى وحيد للأخير من الناحيتين العسكرية والتجارية، حيث يمر عبره ما يزيد عن 10% من الشحنات والبضائع البحرية العالمية، و60% من احتياجات أوروبا من الطاقة ونحو 25% من احتياجات النفط للولايات المتحدة. ويوجد بمنطقة القرن الأفريقى 6 موانئ بحرية من أكبر وأهم الموانئ الأفريقية وهى عصب ومصوع بإريتريا، وميناء جيبوتي، وموانئ بربرة وبوصاصو وهوبيو فى الصومال، وتتمتع جميعها بموقع استراتيجي هام، لقربها الجغرافي من مضيق باب المندب، وكونها حلقة وصل وبوابة مهمة لأسواق بلدان شرق ووسط إفريقيا ومراكز إقليمية لنقل النفط والبضائع. كما يضم المجال البحري للقرن الإفريقي احتياطيات كبيرة من النفط والغاز تقدر بحوالي 110 مليار برميل من احتياطيات النفط و440 تريليون قدم من الغاز البحري للصومال وحده.

رغم هذه الامكانات الضخمة فإن دول القرن الأفريقى مازالت تصارع من أجل الاستقرار والتنمية وذلك بالنظر إلى التحديات الأمنية التى تواجهها والتى تفاقمت فى الأونة الأخيرة وامتدت تداعياتها إلى العالم بأسره باختلاف درجات التأثير والتأثر. يأتى فى مقدمتها من حيث الأهمية والإلحاح الهجمات التى تشنها جماعة أنصار الله فى اليمن على السفن بالبحر الأحمر مما أدى إلى تداعيات اقتصادية واستراتيجية متصاعدة الحدة والخطورة، من أهمها تلك المتعلقة بإضطراب حركة التجارة العالمية نتيجة انخفاض حركة الشحن بنسبة 30%، وفق تقديرات صندوق النقد الدولي فى 31 يناير، وانخفاض حركة عبور السفن في قناة السويس بنسبة 37% حيث علقت بعض الشركات رحلاتها تماماً، مثل التايوانية "إيفرجرين" و"أورينت أوفرسيز كونتينر لاين" بهونج كونج، فى حين أعلنت 18 من شركات الشحن العالمية الكبرى، حتى مطلع يناير، تغيير مسارها

وتجنب المرور من البحر الأحمر، منها شركة ميرسك الدانماركية العملاقة للشحن البحري التى تتولى أكثر من 20% من التجارة العالمية وتتعامل مع أكثر من 12 مليون حاوية سنوياً، حسب بيانات موقع "ستاتيستا"، وشركة "بريتيش بتروليوم" البريطانية النفطية وشركة النفط والغاز النرويجية "إكوينور"ونظيرتها "فرونت لاين" لناقلات النفط و"لينيوس فيلهلمسن"، وشركة شحن الحاويات الألمانية "هاباج لويد"، والكورية الجنوبية "إتش إم إم"، و"إن واي كيه" اليابانية و"يانج مينج" التايوانية. يؤدى هذا إلى تعطيل وانكماش حركة التجارة العالمية بما يعادل حوالي 9.6 مليارات دولار يوميا وفق إحدى التقديرات حيث ستضطر هذه الشركات إلى المرور عبر طريق رأس الرجاء الصالح في أقصى جنوب القارة الأفريقية، بما يطيل الرحلات بين 19 إلى 31 يوما.

يؤثر ذلك على سلاسل التوريد العالمية واستدامة حركة التجارة وإمداد الدول بالواردات من المنتجات النهائية والمواد الخام للقطاعات الصناعية، مما سيؤدى حتماً إلى ارتفاع أسعار هذه المواد نتيجة زيادة تكلفة الشحن والتأمين على الحاويات حيث قامت بعض شركات التأمين برفع تكاليف الشحن بنسبة تصل إلى 200%. الأمر الذى سيزيد حدة أزمة التضخم التى تجتاح العالم منذ الأزمة الأوكرانية 2022. يعمق من الأزمة تزامن الصعوبات فى قناتا السويس وبنما، وهو أمر غير مسبوق حيث تراجعت حركة عبور السفن من قناة بنما هي الأخرى بنسبة 33% بسبب انخفاض منسوب المياه بها حيث تشهد جفافا تاريخياً يجبر السفن على الانتظار لمدة تصل إلى شهر للعبور، مما أدى إلى رفع تكاليف الشحن لبضائع مثل القمح وفول الصويا وخام الحديد والفحم والأسمدة بشكل حاد في أواخر عام 2023.

أما على الصعيد الاستراتيجى، فقد أعادت الأزمة منطقة القرن الأفريقى إلى قلب حلبة الصراع الدولى، وزادت من كثافة التواجد العسكرى الأجنبى فى المنطقة المكتظة أصلاً بالقواعد العسكرية الأجنبية نظراً لتسابق القوى الدولية والإقليمية لتعزيز نفوذها فى المنطقة والاحتفاظ بنقاط تموضع تمكنها من حماية مصالحها وفرض هيمنتها. فهناك 9 قواعد فى جيبوتي واحدة لكل من الولايات المتحدة، وألمانيا، والصين، واليابان، وإيطاليا، وإسبانيا، و3 فرنسية. وفى الصومال 5 قواعد لتركيا، والولايات المتحدة وبريطانيا، و2 للإمارات، وفي إريتريا قاعدتان إسرائيلية، وإماراتية. ورغم أن للولايات المتحدة ثلاث قواعد فى منطقة القرن الأفريقى، وهى قاعدة "ليمونير" في جيبوتي المسؤولة عن العمليات والعلاقات العسكرية مع الدول الإفريقية، ومقر قوات "أفريكوم" في المنطقة، وقاعدة "باليدوجل" الجوية فى الصومال، وقاعدة "أربا مينش" الجوية للطائرات بدون طيار فى إثيوبيا ومهمتها الاستطلاع والتجسس في شرق إفريقي، كما أن باب المندب يقع ضمن منطقة عمل بعثة الرقابة الأوروبية على مضيق هرمز التي تشكلت عام

2020 من ثمانية دول أوروبية، إلا إن التطورات فى مضيق باب المندب أتاحت لواشنطن فرصة توسيع نطاق حضورها العسكرى بتكوين تحالف "حارس الأزدهار" كقوة حماية بحرية متعددة الجنسيات لتأمين الملاحة بالبحر الأحمر، وتوجيه ضربات إلى جماعة أنصار الله لإضعافهم وتقويض قدراتهم. فى المقابل أعلنت إيران عن "قوة باسيج بحرية" قوامها 55 ألف عنصر و33 ألف قطعة بحرية تتواجد في مياه الخليج خلال المرحلة الأولى من نشاطها، فى تصعيد واضح يرفع درجة التوتر بالمنطقة ككل ويجعل الصدام والإنزلاق إلى مواجهة عسكرية أمر محتمل.

فى ذات السياق، قامت أثيوبيا بتوقيع مذكرة تفاهم مع أرض الصومال، مطلع يناير، لتأجير قطعة أرض بطول 20 كيلومترا على طول ساحلها لمدة 50 عاماً من أجل إقامة قاعدة بحرية وميناء تجارى، مقابل اعتراف إثيوبيا بإقليم أرض الصومال كدولة مستقلة وحصولها على أسهم في الخطوط الجوية الإثيوبية. وكانت إثيوبيا قد تحولت إلى دولة حبيسة بعيدة عن المياه المفتوحة بعد استقلال إريتريا عام 1993، إذ فقدت منفذا بحريا مستداما وسياديا على البحر الأحمر عبر ميناءي عصب ومصوع واعتمدت منذ ذلك الحين في تجارتها الدولية على جيبوتي، حيث يمر أكثر من 95% من وارداتها وصادراتها عبر ممر "أديس أبابا – جيبوتي"، مقابل 1.5 مليار دولار سنوياً. وستؤدى الخطوة الأثيوبية إلى زيادة نفوذ أثيوبيا ودعم قدراتها الاقتصادية والعسكرية، على النحو الذى يُحدث تغيرات هامة فى موازين القوى ليس فقط فى القرن الأفريقى ولكن فى منطقة البحر الأحمر. كما إنه يفتح جبهة أخرى للصراع فى المنطقة ويضيف بعداً جديداً من أبعاد التوتر والتصعيد بها نتيجة موقف الصومال الرافض للاتفاق ودعوتها مصر لمساندتها فى مواجهة أديس أبابا، فى وقت تزداد العلاقات بين الأخيرة والقاهرة توتراً عقب فشل المفاوضات بينهما واتجاه أثيوبيا نحو الملئ الخامس لسد النهضة دون التنسيق المسبق مع مصر والسودان.

يفاقم من تداعيات التهديدات الأمنية السابقة كونها تأتى فى سياق دولى شديد التوتر والاستقطاب على خلفية الأزمة الأوكرانية، والتمدد الواضح لنفوذ الصين وروسيا فى القارة الأفريقية بصفة عامة والقرن الأفريقى خاصة على حساب انكماش النفوذ الغربى. الأمر الذى يطرح التساؤل حول دور روسيا فى دعم دول القرن الأفريقى فى مواجهة التهديدات الأمنية والتحديات الاقتصادية التى تواجهها، والمدى الذى يمكن أن يصل إليه هذا الدعم وحدوده، وتأثير ذلك على أمن واستقرار المنطقة.

يمكن بلورة التحرك الروسى ومحدداته بالمنطقة فى أربعة محاور أساسية، أولها، بناء الشراكات الاستراتيجية والتنموية مع دول القرن الأفريقى لاسيما أريتريا وأثيوبيا والصومال فيما بات يُعرف بالهلال الروسي في القرن الأفريقي، نظراً للتعاون المتنامى فى مختلف المجالات بين موسكو والدول الثلاث. فقد دعمت موسكو أثيوبيا خلال عمليتها فى ولاية تيجراي، وفى يوليو 2021 وقعت إثيوبيا وروسيا اتفاقية للتعاون العسكري تهدف إلى تحديث قدرة الجيش الإثيوبي في المعدات والمهارات والتكنولوجيا، حصلت أديس أبابا بمقتضاها علي 6 طائرات من مقاتلات الجيل الخامس روسية الصنع من طراز "سو-30"، بهدف تعزيز قدراتها في القتال الجوي والهجوم الأرضي، وتأمين المجال الجوي وردع أي اعتداءات محتملة. ودخلت هذه الطائرات الخدمة خلال حفل أقيم في يناير الماضى. ويذكر أن الجيش الإثيوبي يحتل رقم 15 في ترتيب الدول التي تحصل علي المقاتلات الروسية، وتعتبر أديس أبابا الدولة الإفريقية الرابعة التي تحصل علي هذه المقاتلات الروسية بعد الجزائر وأنجولا وأوغندا. وفى أكتوبر 2023، عرضت إثيوبيا أسلحتها وأنظمتها الدفاعية الحديثة خلال عرض عسكري لقوات الدفاع الوطني الإثيوبية، وكشفت عن إضافة جديدة إلي ترسانتها وهو نظام الحرب الإلكترونية Krasukha-4 (EW) من أصل روسي، ويعد هذا النظام من قدرات الحرب الإلكترونية المتقدمة ويتمتع بالقدرة علي تعطيل إلكترونيات العدو وأنظمة الرادار.

كما تتطور العلاقات الروسية الأريترية بشكل ملحوظ. وفى الوقت الذى تشهد العلاقات الإريترية-الأمريكية توترًا متصاعدًا خلال السنوات الأخيرة، خاصة بعدما فرضت واشنطن عدد من العقوبات على أربعة كيانات حكومية إريترية في نوفمبر 2021 على خلفية مشاركة القوات الإريترية في حرب تيجراي شمالي إثيوبيا، وعدم دعوة الإدارة الأمريكية للحكومة الإريترية للمشاركة في أعمال قمة واشنطن-أفريقيا التي انعقدت في منتصف ديسمبر 2022، ينمو التعاون الروسى الأريترى ويزداد قوة ومتانة. فقد قام الرئيس الإريتري أسياس أفورقي بزيارة موسكو مرتين في عام 2023، بحث خلالها التعاون الأمني والعسكري والاستعانة بالخبرات الروسية في إعادة تأهيل وتحديث المؤسسة العسكرية الإريترية. وخلال اجتماعه مع الرئيس الروسي فلاديمير بوتين، حث روسيا على "قيادة المسيرة" لوضع ما أسماه "النظام العالمي الجديد." وكانت إريتريا الدولة الإفريقية الوحيدة التي صوتت ضد القرار الأممي الذى يدين العملية العسكرية الروسية فى أوكرانيا عام 2022. وفي 10 يناير 2023، وقعت إريتريا مذكرة تفاهم مع روسيا تنص على ربط مدينة مصوع الإريترية الساحلية مع مدينة سيفاستوبول حيث قاعدة البحر الأسود البحرية الروسية، ويتيح هذا الاتفاق لموسكو استغلال ميناء مصوع الإريتري تمهيدًا لإقامة قاعدة عسكرية روسية جديدة في البحر الأحمر بالقرب من مضيق باب المندب.

كذلك تزداد العلاقات الروسية الصومالية دفئاً منذ استئنافها عام 2016 بعد قطيعة دامت حوالى أربعة عقود، ويتطور التعاون بين البلدين على نحو ملحوظ. وفى هذا الاطار، تم تعيين ميخائيل جولوفانوف سفيراً مفوضاً وفوق العادة لروسيا لدى كل من الصومال وجيبوتي في أبريل 2019. وزار الرئيس الصومالى محمد عبد الله (فرماجو) موسكو للمشاركة في قمة روسيا–أفريقيا التي استضافتها مدينة سوتشي الروسية في أكتوبر 2019، والتقى الرئيس بوتين على هامش أعمال القمة. كما ألتقى وزير الدفاع الصومالي السابق حسن علي محمد، ونائب وزير الدفاع الروسي ألكسندر فومين، الذى أكد استعداد موسكو لاستئناف التعاون العسكرى مع الصومال. وكان وزير الخارجية الروسى، سيرجى لافروف، قد دعا المجتمع الدولي في عام 2018 إلى تعزيز القوات الصومالية ودعم قدراتها لتمكينها من القضاء على حركة الشباب المجاهدين، وشدد على ضرورة بناء القوات المسلحة الصومالية كمتطلب ضرورى لذلك. وسبق وأن طلب الصومال من موسكو المشاركة في إعادة بناء القوات المسلحة الصومالية. ومن جانبها أكدت موسكو دعمها للقيادة الصومالية في بناء الدولة وتعزيز وحدتها واستقرار الوضع الداخلي ومكافحة الإرهاب، وامتنعت في نوفمبر 2022 عن التصويت في مجلس الأمن الدولي للإبقاء على قرار حظر الأسلحة على الصومال دعماً للحكومة الصومالية، في الوقت الذي أيدت فيه كل من الولايات المتحدة وبريطانيا الإبقاء على الحظر.

كما رحبت الحكومة الروسية بعودة كلا من الحكومة الفيدرالية الصومالية وإدارة إقليم أرض الصومال إلى المفاوضات عام 2020 تمهيداً لحل الخلافات القائمة بين الجانبين والتوصل إلى تسوية شاملة ونهائية. وكانت هذه المرة هي الأولى التي تنخرط فيها روسيا في المحادثات بين مقديشو وهرجيسا، وإن كانت لم تؤت ثمارها كغيرها من الوساطات في هذا التوقيت. كما دعمت روسيا اللقاء التشاوري الذى عُقد بين الجانبين بالعاصمة الجيبوتية فى ديسمبر 2023 تحت رعاية رئيس جمهورية جيبوتي إسماعيل عمر غيلي، بهدف إجراء مزيد من المناقشات وتعزيز التعاون الثنائي بين الطرفين. وعلى صعيد التعاون الاقتصادى، تعتبر روسيا ثاني أكبر الدائنين للصومال، وقامت بإعفاء الصومال مما يزيد عن 684 مليون دولار في اتفاق جرى التوصل إليه على هامش القمة الروسية الإفريقية في سانت بطرسبرج 2023، وتم بحث إمكانية إنشاء منصات تجارية بين الصومال وروسيا، تسمح بتفاعل الشركات التجارية من البلدين، وتعزيز فرص التعاون التجاري بينهما؛ وذلك في الوقت الذي أعربت فيه موسكو عن تطلع المستثمرين الروس إلى الاستثمار في الصومال، وبخاصة في مجال الطاقة والتعدين وغيرها من المجالات.

ثانيها، موقف روسى معارض للتمدد العسكرى الأمريكى والغربى فى المنطقة وتكثيف وجوده وتوسيع نطاق عملياته، إنطلاقاً من كونه يزاحم الحضور الروسى وسيكون حتماً على حسابه ومعرقل لأى فرص لتطوير التعاون بين روسيا ودول المنطقة. فى هذا السياق، انتقدت روسيا تشكيل واشنطن لتحالف "حارس الإزدهار"، وأدانت الضربات العسكرية التي شنتها الولايات المتحدة وبريطانيا في البحر الأحمر ضد الحوثيين، وحذرت من تداعياتها وما يمكن أن تؤدى إليه من توسيع نطاق الحرب. وأكد السفير الروسي لدى الأمم المتحدة، فاسيلي نيبينزيا، خلال اجتماع لمجلس الأمن حول الموضوع، في 13 يناير، إن المهاجمين يسهمون "بشكل شخصي" في امتداد حرب غزة بين إسرائيل وحركة حماس إلى المنطقة بأكملها، وإن تصرفات الغرب عدوان مسلح مباشر وانتهاك صارخ لميثاق الأمم المتحدة. كما سبق وأن عارضت روسيا تكوين البحرية الأمريكية تحالف دائم يضم قوات متعددة الجنسيات من 34 دولة من حلفائها تحت اسم قوة المهام المشتركة(CTF-153) التابعة للقوات البحرية المشتركة(CMF) ، فى أبريل 2022، لمكافحة الأنشطة غير المشروعة وأعمال القرصنة المهددة للملاحة الدولية فى البحر الأحمر ومحاولة تثبيت استقرار الملاحة وتأمين خط التجارة الدولي عبر مضيق باب المندب والبحر الأحمر وخليج عدن. وقد شككت روسيا فى هذه الأهداف المعلنة من جانب واشنطن ورأت إن الهدف الحقيقى هو الهيمنة وإحكام نفوذها على المنطقة وعرقلة أى آفاق للتعاون مع قوى دولية أخرى.

ثالثها، مراقبة تداعيات التصعيد فى باب المندب على أسعار النفط لضبط الأسعار وتعظيم المكاسب. فقد أدى الإضطراب فى حركة الشحن وسلال التوريد الناجمة عن الأزمة فى باب المندب إلى ارتفاع أسعار النفط، وإن كان بمستوى أقل من المتوقع نتيجة تداخل عوامل أخرى مؤثرة. ويأتى رصد وتحليل ما يجرى فى أسواق النفط على قمة الأولويات الروسية، ففى الأول من فبراير أشار نائب رئيس الوزراء الروسي لشؤون الطاقة، الكسندر نوفاك، إن روسيا "تراقب باستمرار" تداعيات هجمات الحوثيين على السفن التجارية قبالة سواحل اليمن على أسواق الطاقة العالمية لتكييف إجراءاتنا المشتركة الرامية الى ضبط السوق وإعادة التوازن اليها.

ومن المعروف أن روسيا لم تتضرر بشكل مباشر من هذه الهجمات، وواصلت الناقلات التي تحمل النفط الروسي الإبحار عبر البحر الأحمر من دون انقطاع إلى حد كبير رغم هجمات الحوثيين على السفن الغربية، وتواجه مخاطر أقل من المنافسين، وفقا لمسؤولين تنفيذيين في قطاع الشحن وبيانات الرحلات. وقد أصبحت روسيا أكثر اعتمادا على التجارة عبر قناة السويس والبحر الأحمر منذ الأزمة الأوكرانية، وفرض أوروبا عقوبات على الواردات الروسية وأجبار

موسكو على تصدير معظم نفطها الخام إلى الصين والهند. كما ساهمت العقوبات التي فرضتها مجموعة السبع على تجارة النفط الروسية وشركات الشحن والتأمين المتعاونة مع موسكو إلى النمو السريع لأسطول الظل من السفن التي تنقل النفط الخام والوقود الخاضع للعقوبات، ويتم استئجار هذه السفن من قبل شركات مسجلة عادة خارج الدول التي فرضت عقوبات على روسيا، كما أنها تستعين بالخدمات البحرية وعقود التأمين من الدول التي لا تفرض عقوبات، وفي غياب الروابط الواضحة مع الشركات الغربية، لم تكن تلك السفن هدفا للحوثيين واستطاعت مواصلة عملها.

رابعها، تفعيل الطريق البحري الشمالي الروسى الذي يربط بين المحيطين الأطلسي والهادئ، ويبلغ طوله أكثر من ثلاثة آلاف ميل بحري (5556 كيلومترا)، من بحر بارنتس إلى مضيق بيرينج، ويعد أقصر طريق بين أوروبا وآسيا، وأقصر طريق بحري بين الشرق الأقصى والجزء الأوروبي من روسيا. ويزداد الاهتمام في آسيا بالطريق البحري الشمالي في ظل الصراع الدائر في منطقة الشرق الأوسط، نظراً لكونه يضمن الملاحة الآمنة للسفن التجارية التي تخشى عبور البحر الأحمر، ويقلل التكلفة فى ذات الوقت حيث ينخفض زمن الرحلة من آسيا إلى أوروبا بمقدار النصف عبر الممر الشمالي.

ومن المتوقع أن يصبح الممر البحري الشمالي طريقا تجاريا رئيسيا بين أوروبا وآسيا حيث تعمل روسيا بخطى حثيثة على تطويره، وتواصل تصنيع عدد إضافي من كاسحات الجليد لمرافقة السفن التجارية، وإلحاقها بأسطولها الأكبر عالميا من الكاسحات. وفي شهر نوفمبر 2023، صرح نائب رئيس الوزراء الروسي، ألكسندر نوفاك، بأنه سيكون بالإمكان إبحار السفن على مدار العام على طول ممر الملاحة الشمالي اعتبارا من عام 2024، وكان الممر يواجه صعوبات فى استدامة الملاحة التى كانت تتوقف تقريباً شهرين أو ثلاثة نتيجة كثافة الثلوج. يفسر هذا إقبال العديد من الدول على المشاركة باستثمارات فى تنمية الممر الشمالى. ففى 20 أكتوبر 2023 أسست روسيا شركة International Container Logistics بالتعاون مع "دي بي ورلد (DP World) الإماراتية برأس مال يبلغ 960 مليون روبل (نحو 10.33 مليون دولار)، لتطوير ممر الملاحة الشمالي. وتمتلك "روساتوم كارجو"، التابعة لـ"روساتوم" 51% من أسهم الشركة، أما 49% الباقية فهي مملوكة لشركة "دي بي ورلد" (موانئ دبي العالمية). كما أعلن وزير الموانئ والشحن والممرات المائية الهندي، ساربانداندا سونوال، فى 13 سبتمبر 2023، أن بلاده تسعى إلى الشراكة مع روسيا في تطوير طريق بحر الشمال عقب

اجتماع جمعه في مدينة فلاديفوستوك الروسية مع وزير تنمية الشرق الأقصى والقطب الشمالي الروسي، أليكسي تشيكونكوف.

من رحم الأزمات تخرج الإنجازات، هكذا السياسة الروسية عامة وفى القرن الأفريقى خاصة، لقد استطاعت روسيا أن تتلمس مكاسب عدة استراتيجية واقتصادية مما تموج به المنطقة من تهديدات أمنية وأزمات، وتفتح مسار بديل باتجاه الاستقرار والتنمية.