المركز الإستشاري للدراسات والتوثيق
The Consultative Center for Studies and Documentation

سلسلة غير دورية تبحث في سياق توثيقي موضوعات محددة

سلسلة البحث الراجع

العدد الرابع والثلاثون

استراتيجية الإمارات البحرية في القرن الأفريقي والساحل اليمني

آذار 2019

استراتيجية الإمارات البحرية
في القرن الإفريقي
والساحل اليمني

آذار 2019

المركز الإستشاري للدراسات والتوثيق
The Consultative Center for Studies and Documentation

مؤسسة علميّة تُعنى بحقلي الأبحاث والمعلومات

سلسلة البحث الراجع: سلسلة غير دورية تبحث في سياق توثيقي موضوعات محددة، دون التدخل فيها بالتحليل أو بالمناقشة.
العنوان: استراتيجية الإمارات البحرية، في القرن الأفريقي والساحل اليمني
إعداد: مديرية الدراسات الاستراتيجية
الناشر: المركز الاستشاري للدراسات والتوثيق
تاريخ النشر: آذار 2019 م الموافق رجب 1440 هـ
رقم العدد: الرابع والثلاثون
القياس: 21 × 29 سم
الطبعة: الأولى

حقوق الطبع محفوظ للمركز

العنوان: بئر حسن- جادة الأسد- خلف الفانتزي وورلد- بناية الورود- الطابق الأول
هاتف: 01/836610
فاكس: 01/836611
خليوي: 03/833438
Postal Code: 10172010
P.o.Box:24/47
Beirut- Lebanon
E.mail: dirasat@dirasat.net
http//www.dirasat.net

ثبت المحتويات

مقدّمة 7

1. القرن الأفريقي 11

1.1 المقاربة الخليجية 11

1.2التواجد الإماراتي 13

أ- إرتيريا: ميناء ومطار عصب 14

ب- الصومال - مدينة بربرة 16

ج- جيبوتي - (مرفأ دوراليه) 20

د- السودان 23

2. التواجد الإماراتي في السواحل اليمنية 24

أ- الجوهرة "سُقطرى" 24

ب- جزيرة ميون "بريم" 26

ج- "ذوباب" و"المُخا" 27

خاتمة 29

ملحق 1: الأهمية الجيوستراتيجية للقرن الأفريقي 33

ملحق 2: البحر الأحمر: مسرح ناشئ للمنافسة بين القوى العظمى 35

محلق 3: "إسرائيل" والناتو العربي 37

ملحق 4: أهمية جنوب اليمن 39

مقدّمة*

تلعب الحسابات الجيوسياسية دورًا هامًا في تحديد ملامح السياسة الخارجية للإمارات العربية المتحدة. ويسهم نموذج الاقتصاد الحرّ الذي تتبناه الإمارات، والقائم على الاستفادة من تاريخها كساحل تجاري (لا سيما ميناء جبل علي)[1]، في رسم هذه السياسة إلى حد كبير. ومن خلال هذا النموذج المستند إلى حريّة التجارة البحرية، تسعى الإمارات إلى تعزيز دورها كمركز إقليمي ومقر لوجيستي في حركة الملاحة الدولية. ولا يقتصر هذا الجهد البحري على الإمارات بل يشمل أيضًا أغلب الدول الخليجية لأسباب اقتصادية وجيوسياسية[2].

تتمدد أذرع الإمارات الجيوسياسية في محاولة لتثبيت موقعها كلاعب إقليمي في إحدى أهم الممرات المائية في العالم. ومن خلال محاولاتها إيجاد موطئ قدم في مضيق باب المندب، ومضيق هرمز، سعت الإمارات إلى توسيع طموحتها التجارية واللوجستية للسيطرة على المعبرين المائيين الأهم لحركة سفن الشحن وناقلات النفط في المنطقة.

خلال السنوات الأخيرة، لعبت التطورات التي شهدتها المنطقة دورًا بارزًا في تغيّر التعاطي الدولي مع البلدان الواقعة على هذين الممرين الدوليين.

---

* إعداد مودّة إسكندر – كاتبة في الشؤون الخليجية.

[1] يُعدّ ميناء جبل علي في دُبي المرفق البحري الرئيس للإمارات والعصب المحوري في اقتصادها. يشكل الميناء أحد المنشآت الرائدة في محفظة موانئ دبي التي تضمّ أكثر من 65 ميناء ومحطة بحرية حول العالم، ويصنف كتاسع أكبر ميناء للحاويات في العالم. وتعد المنطقة التي تضم الميناء من أكبر المناطق الاقتصادية في الشرق الأوسط لدورها الحيوي في خدمة الأسواق العالمية. يخضع المرفق البحري الرئيسي لدولة الإمارات بشدة لمضيق هرمز.

[2] في السعودية، يجري العمل لمضاعفة قدرة ميناءي الملك عبد الله وجدة في البحر الأحمر، ضمن مخطط يهدف إلى إعطاء المملكة ميزة تنافسية، عبر ربط الميناءين بمدينة الدمام من خلال خطوط أنابيب نقل وشبكات سكك حديدية من شأنها أن تقطع طرق التجارة بشكل كبير. وتسعى سلطنة عُمان إلى الاستفادة من موقعها الاستراتيجي على المحيط الهندي، ما يسمح لها بتخطي مضيق هرمز من خلال تطوير موانئها في صحار وصلالة والدقم. وعلى الضفة المقابلة للخليج تسعى إيران لجذب الاستثمارات الصينية والهندية لتطوير مينائها في شابهار الذي سيكون مرتبطًا بآسيا الوسطى عبر السكك الحديدية. وتسعى قطر لتجاوز آثار المقاطعة عليها وإعادة توجيه مساراتها التجارية الناتجة عن الحصار، عبر افتتاح ميناء حمد الذي يمثّل بديلًا موثوقًا به لجبل علي الإماراتي.

بالنسبة للإمارات، ساهمت محاولات الحدّ مما تسمّيه "النفوذ الإيراني" المتنامي في المنطقة، وعمليات القرصنة التي تنطلق من الصومال، وإعلان التحالف السعودي حربًا على اليمن، يضاف إليها الأزمة الخليجية وإعلان القطيعة مع قطر، في تعميق نظرة أبو ظبي إلى دول ساحل البحر الأحمر بوصفها أكثر من مجرد شركاء تجاريين، وتحوّل هذه الدول إلى هدف محوري استراتيجي في سياسة الإمارات.

سعت الإمارات لتقديم نفسها على أنها حامية للناقلات النفطية على طول ممر البحر الأحمر، من خلال إحكام السيطرة على الموانئ وتحويلها مسرحًا لطموحاتها التجارية والعسكرية. كما سعت لتأمين موطئ قدم استراتيجي لها شرق أفريقيا، عبر شركة "موانئ دبي العالمية" التي تملك الحكومة الحصة الأكبر منها[3].

منذ بدء التحالف السعودي حربًا على اليمن، عملت الإمارات على تعزيز حضورها في السواحل الأفريقية المجاورة. في إريتريا، تمكنت أبو ظبي من السيطرة على ميناء ومطار مدينة عصب مستخدمة إياهما كمرفق عسكري ومركز دعم لوجيستي لحملتها العسكرية على اليمن. وفي إثيوبيا، استخدمت الإمارات ميناء بربرة التجاري في إقليم أرض الصومال الانفصالي كمهبط لطائراتها الحربية، كما استخدمته كمركز استثماري لكسر احتكار ميناء جيبوتي الاستراتيجي. أما في اليمن، فقد سيطرت الإمارات على جزيرة سُقطرى، بهدف الاستيلاء على الملاذ الأهم بين البحر الأحمر والمحيط المتوسط. جنوبًا، سعت أبو ظبي لتأمين نفوذها السياسي والعسكري في عدد من المحافظات اليمنية، وفي مقدمتها محافظتا عدن والمُكلّا اللتان تحتويان على موانئ تجارية هامّة[4].

---

[3] تذكر مجلة "ذي إيكونوميست" أن شركة "موانئ دبي العالمية"، التي تعد إحدى أكبر شركات إدارة وتشغيل الموانئ على مستوى العالم، شرعت منذ تسعينيات القرن الماضي في ضخ استثمارات ضخمة في منطقة القرن الأفريقي.

The UAE is scrambling to control ports in Africa, July 19th 2018.
https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2018/07/19/the-uae-is-scrambling-to-control-ports-in-africa

[4] Brennan, Andrew, The UAE weaves a regional 'string of pearls', May 26th 2018
https://www.asiatimes.com/2018/05/opinion/the-uae-weaves-a-regional-string-of-pearls/?_=7371991

وفي ضوء محاولات الإمارات إبراز قوتها العسكرية خارج حدودها، اصطدمت سياساتها التوسعية بمنافسة دول أخرى على التمدد أفريقيا. ووجدت أبو ظبي نفسها أمام محور متصارع على النفوذ في منطقة تتحكم بجزء كبير من التجارية العالمية. وفي حين تحتدم المنافسة بين الإمارات من جهة

وقطر وحليفتها تركيا من جهة أخرى على مراكز النفوذ في السودان، تتنافس قطر مع السعودية في جيبوتي حيث تسعي الرياض لإقامة قاعدة عسكرية فيها. فيما يبرز لاعب دولي وهو الصين كمركز ثقل في المعادلة، إذ تجد دول الخليج نفسها في منافسة مع بكين التي تسعى لتدشين منطقة تجارة حرّة في جيبوتي.

1. القرن الأفريقي

تُعَدُّ منطقة القرن الأفريقي من أهم المناطق الاستراتيجية في القارة الأفريقية وجنوب غرب الجزيرة العربية، وذلك لاعتبارات عديدةٍ يأتي في مقدمتها الارتباط الوثيق بين هذه المنطقة وما يدور فيها ومدى استقرارها والبحر الأحمر والبحر العربي والدول المطلة عليهما، لا سيّما مصر، والمملكة العربية السعودية، وبلدان الخليج، وقد ازدادت أهمية المنطقة مع اكتشاف النفط في الخليج وإيران والعراق وشبه الجزيرة العربية، الأمر الذي جعل الجزء الجنوبي من البحر الأحمر والقرن الأفريقي موضوعًا للتنافس أو الصرع الدولي، ومحلَّ اهتمامٍ دائمٍ من القوى الدولية[5] (ملحق: الأهمية الجيوستراتيجية لمنطقة القرن الأفريقي).

1.1 المقاربة الخليجية

تُعتبر الممرات البحرية من أهم المعادلات الجديدة في أمن النظام الإقليمي العربي، فهي مفاتيح التحكم الإقليمي والدولي، ومنطقة القرن الأفريقي ذات أهمية بالغة في ملفات جيوسياسية واقتصادية وعسكرية متشابكة. ولطالما لعب الموقع الجغرافي الرابط الأبرز في حركة التجارة بين العالم العربي وأفريقيا، انطلاقًا من مضيق باب المندب وخليج عدن. لكن مع إعلان التحالف السعودي حملة عسكرية على اليمن أواخر آذار/مارس 2015 تجاوزت هذه المنطقة روابط التبادل في مجالات الغاز الطبيعي والموانئ والأمن الغذائي، لتتحول إلى نقطة عسكرية اتخذتها قوى العدوان للتمدد في القرن الأفريقي بعد الساحل اليمني.

يمكن استخلاص أهم الملامح التي تحدد طبيعة العلاقات الخليجية بدول القرن الأفريقي بما يلي:

أولًا: الاستثمار الخليجي في القرن الأفريقي: لعبت الاستثمارات الخليجية في دول القرن الأفريقي دورًا بارزًا في اقتصاد هذه البلدان الفقيرة.

وتختلف علاقات دول الخليج مع دول القرن الأفريقي باختلاف الرؤية السياسية لكل دولة، فالسعودية والإمارات هما الأوفر حظًا في مجال الاستثمار، والاتفاقيات الاقتصادية، وإبرام التعاون الأمني والاستخباراتي العسكري، تأتي بعد ذلك قطر والكويت في تطوير البنى التحتية لدول القرن الأفريقي ودعم التنمية المجتمعية، بالإضافة إلى الاستثمارات في القطاعات العقارية والسياحية، أما البحرين فيتمثل نشاطها في دعم التعليم والصحة

[5] صبحي عسيلة، "اليمن: دوافع التوجه نحو القرن الأفريقي"، في السياسة الدولية، العدد 137، القاهرة، مركز الأهرام للدراسات السياسية، 1999م، ص 18.

ومكافحة الفقر، وتطوير المؤسسات المالية والمصرفية وأما سلطنة عُمان فهي الأقل حضورًا اقتصاديًا رغم ما تمتلكه من تاريخ مُتجذر في تلك الدول[6].

ثانيًا: الاهتمام السياسي والعسكري الخليجي بالقرن الأفريقي: تختلف الرؤى السياسية بين دول مجلس التعاون الخليجي إلا أن ما تراه هذه الدول من تهديدات دفعها إلى التعاون لحماية أمنها الذي ترى أنه بات على المحك نتيجة "الخطر الإيراني" والدعم المقدم لحركة "أنصار اللّه" في اليمن. ولا يخفي هذا التعاون حجم التنافس الخليجي -- الخليجي بين هذه الدول نفسها التي يحاول كل منها الاستئثار بحصة الأسد فيما يخص النفوذ العسكري في هذه المنطقة. ويبدو هذا الصراع واضحًا بين السعودية والإمارات، حيث تسارع أبو ظبي إلى إنشاء مناطق نفوذ لها ردًا على التواجد الاقتصادي والثقافي والديني للسعودية في هذه المنطقة.

يرى المبعوث الخاص للاتحاد الأوروبي في القرن الأفريقي الكسندر روندوس أن "دول العالم الإسلامي التي تتنافس في ما بينها على النفوذ قررت تأمين مصالحها في تلك المنطقة، حيث تناوب العديد من المسؤولين والزعماء من بلدان الشرق الأوسط على زيارة منطقة القرن الأفريقي ما يعدّ مؤشرًا لافتًا على وجود تحوّل كبير في معركة تعود لقرون بين القوى الأجنبية المتصارعة على النفوذ، والتجارة، والموارد، والوجود العسكري في منطقة حساسة استراتيجيًا على مستوى العالم"[7].

ثالثًا: شكّلت الأزمة الخليجية الراهنة وانعكاساتها امتحانًا لسياسات دول القرن الأفريقي. وقد تباينت المواقف من الأزمة سواء في منطقة القرن الأفريقي أو في أفريقيا جنوب الصحراء، وكان لهذه الأزمة تأثيرات على سياسات واقتصاد تلك الدول، بحسب مواقفها من حصار قطر[8]. مع اندلاع الأزمة الخليجية، تباينت مواقف الدول الأفريقية، ففيما رضخت جيبوتي للضغوط الخليجية وأعلنت مقاطعتها لقطر وتبعها في ذلك حكومة جزر القمر، اختار السودان والصومال وإثيوبيا الحياد، بينما شهد الموقف الإريتري تناقضا بين وزارة الخارجية التي أعلنت الحياد ووزارة الإعلام التي حشدت لسياسات الإمارات والسعودية.

---

[6] أمينة العريمي، الحسابات الخليجية في القرن الأفريقي، مركز مقديشو للبحوث والدراسات، 22 آذار/مارس، 2017.

https://bit.ly/2I3uhIV

[7] Jason Burke, "Middle East's leaders cross the Red Sea to woo east Africa", September 12th 2016.
https://www.theguardian.com/world/2016/sep/12/middle-east-scramble-power-east-africa-sudan-kenya-ethiopia

[8] حصار قطر: سياقات الأزمة الخليجية وتداعياتها، 21 تشرين الثاني/نوفمبر 2017، مركز الجزيرة للدراسات.
https://bit.ly/2Z8X3AQ

أدى الاضـــطراب في الخليج إلى تصـــعيد حاد في العســـكرة الخطيرة الجارية أصـــلًا في المنطقة، حيث يتم الضغط على الحكومات لتأييد إمّا السعودية والإمارات العربية المتحدة أو قطر (وبشكل غير مباشر تركيا أيضًا)، وقد أدى ذلك إلى زعزعة الاستقرار بشكل عميق، وزرع الانقســـامات الإقليمية الجديدة، وأيقظ العداوات النائمة. ولعل أكثر ما يبعث على القلق هو أن أزمـة الخليج قـد تضـــع إثيوبيـا وإريتريـا وجيبوتي على طريق المواجهـة المسلحة، مما قد يحيي أخطر نزاع إقليمي ثلاثي في القرن الأفريقي[9].

1.2 التواجد الإماراتي

الناظر إلى خريطة الملاحة والموانئ في الشرق الأوسط والقرن الأفريقي سيلاحظ امتدادًا جيو ستراتيجيًا إماراتيًا توزع ما بين اليمن والقرن الأفريقي ومصر على استحياء، بعيدًا عن مناطق نفوذ الســعودية التي تركت لها الإمارات "قيادة" الخليج والعالم الإســلامي، لتخلق لنفســها دورًا أشـــد أهمية وتأثيرًا خارج محيطها الإقليمي الخليجي المليء بالنزاعات ومحاولات الســيطرة[10]. فبعد أن أقامت الإمارات "موانئ دبي" إدراكًا منها لأهمية الموانئ البحرية في الاقتصـــاد العالمي بدأت في التوســـع خارج حدودها موقعة على العديد من عقود استئجار موانئ ومطارات في المنطقة.

[9] The Crisis Group, "The United Arab Emirates in the Horn of Africa", November 6th 2018. https://www.crisisgroup.org/middle-east-north-africa/gulf-and-arabian-peninsula/united-arab-emirates/b65-united-arab-emirates-horn-africa.

[10] DW عربية، "سيطرة الإمارات على موانئ القرن الأفريقي.. طموح اقتصادي أم مشروع سياسي؟" 6 أيلول/سبتمبر 2017.

https://bit.ly/2OMm1EF

أ- إرتيريا: ميناء ومطار عصب

وقّعت الإمارات اتفاقًا مع إريتريا عام 2015 تستخدم بموجبه ميناء ومطار عصب المطلّ على البحر الأحمر لمدة 30 عامًا، حصلت من خلاله الإمارات على مطار يحتوي على مدرج بطول 3500 متر استخدمته كمركز لطائراتها المشاركة في العدوان على اليمن، وكمقر تدريب للقوات الموالية لها والمنخرطة في التحالف. وتولّت شركة "موانئ دُبَي"، الذراع الاقتصادية للدبلوماسية البحرية الإماراتية، تطوير البنى التحتية في مدينة عصب، من ضمنها مطار عصب وميناء العصب المجاور الذي حاولت دول عدة الظفر به مرارًا.

كما ينص الاتفاق على أن تدفع مؤسسة الموانئ والجمارك والمنطقة الحرة في دبي مقابلًا سنويًا للسلطات الإريترية، إضافة إلى 30٪ من دخل الموانئ بعد تشغيلها.

استنادًا إلى صور للأقمار الصناعية تم الكشف عن عدم وجود نشاط تجاري بموانئ إريتريا، التي حّولتها الإمارات إلى ثكنات عسكرية جوية وبحرية، كما كشفت الصور عن وجود سجن سري يضم غرفًا تحت الأرض ضمن النطاق المستأجر بواسطة الإمارات في إريتريا[11]. وتظهر صور فوتوغرافية جوية قام موقع "جينز 360" المتخصص بتحليلها وجود أعمال إنشاءات أرضية لاستقبال طائرات ميراج 2000 الفرنسية الصنع، والطائرات من دون طيَّار على طول 3500 متر، وأسطول من طائرات الهليكوبتر والناقلات الجوية للمدرعات الإماراتية، ولوحظ انتشار كبير للسفن العسكرية والزوارق السريعة والدوريات البحرية الإماراتية على طول الشريط الساحلي[12].

يرى خبراء مؤسسة ستراتفور الأميركية المتخصصة في التحليل الاستخباراتي أن هذا الميناء يُعدّ من أفضل الأماكن لإرساء سفن الإنزال، فضلًا عن سهولة التنقل بينه وبين الموانئ اليمنية والسيطرة على باب المندب حيث تمر 3.3 ملايين برميل نفط يوميًا و21 ألف قطعة بحرية سنويًا[13]. ويشير هؤلاء الخبراء إلى أن هذا الانتشار لا يبدو في إطار الدعم المؤقت للعمليات في اليمن بل يدل على استخدام طويل الأمد ومتطور للقدرات الإماراتية العسكرية الموجودة في المنطقة.

---

[11] الجزيرة نت، "حرب الموانئ.. الجزيرة تكشف خفايا صراع النفوذ بالقرن الأفريقي، المسافة صفر"، 17 آذار/مارس 2019.

https://bit.ly/2TTlv8u

[12] Binnie, Jeremy, "UAE deploys Wing Loong II UAV to Eritrea", August 15th 2018.

https://www.janes.com/article/82382/uae-deploys-wing-loong-ii-uav-to-eritrea

[13] Stratfor, "Ethiopia-Eritrea Reconciliation Offers Glimpse Into Growing UAE Regional Influence", July 26th 2018.

https://worldview.stratfor.com/article/ethiopia-eritrea-reconciliation-offers-glimpse-growing-uae-regional-influence

بعد قطع العلاقات الدبلوماسية بين الإمارات وجيبوتي، وإجلاء الأخيرة القوات الخليجية التي كانت على أراضيها، توجهت الإمارات نحو الجارة اللدودة إريتريا لتعويض خسارتها وتحقيق طموحاتها الاقتصادية والسياسية في القرن الأفريقي. ولتحقيق أهدافها اشترت أبو ظبي ولاء البلد الأفريقي الفقير عبر منحه حزمة مساعدات اقتصادية تضمنت التعهّد بتحديث مطار أسمرة الدولي وإنشاء بنيةٍ تحتية جديدة، وزيادة إمدادات الوقود إلى إريتريا.

تعد قاعدة عصب أول قاعدة عسكرية خارجية للإمارات، وتمثّل بإحدى أهم خطوات أبو ظبي لإحكام قبضتها حول باب المندب. ويتمتع ميناء عصب بعمق مائي كبير، كما أن الميناء الملحق به مطار يبلغ طول مهبطه 3500 متر وهو قابل لاستيعاب ناقلات عسكرية جوية ضخمة[14].

تقع القاعدة في شمال غربي مضيق باب المندب على بُعد 106 كيلومترات شمال باب المندب، وتشكّل مع ميناء المُخا اليمني طرفي المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، أي بعد اجتياز المضيق نحو الشمال مباشرة لتشكيل الميناء، حيث تم حفر 60 ألف متر مربع من الساحل الإريتري وإقامة منطقة أمنية حول المطار والميناء، وقد تطلب الأمر تعديل مسار الطريق السريع الساحلي بين مدينتي عصب ومصوع[15].

ومنذ تاريخ توقيع الاتفاقية بين الطرفين أصبح ميناء عصب شريانًا للحياة البحرية وقاعدة جوية هامة للإمارات في مضيق باب المندب، فقد تحوّل المكان من صحراء خالية إلى قاعدة جوية حديثة، وميناء على المياه العميقة، ومنشأة للتدريب العسكري، وبفضل هذه الاتفاقية تحركت سفن الإنزال الإماراتية والسفن التجارية المستأجرة بين قاعدة الإمارات البحرية الجديدة في الفجيرة وميناء عصب البدائي[16].

بالإضافة إلى العتاد الجوي الذي ركزته الإمارات في قاعدة عصب، هناك أيضًا وحدة برية كبيرة تضم على الأقل كتيبة مدرعة مجهزة بدبابات لوكلير القتالية فرنسية الصنع. ومع ذلك فإن الأصول الجوية هي الأسرع في الانتشار فطائرات ميراج 2000 الفرنسية المنشأ والمتمركزة في القاعدة لا تعطي أبوظبي القدرة على إجراء عملياتها في اليمن بكل

---

[14] عربي بوست، "التنافس الخليجي يصل إلى القرن الأفريقي.. قواعد عسكرية إماراتية وسعودية في القارة السمراء"، 30 آذار /مارس 2018.

https://bit.ly/2GjsIbD

[15] Stratfor, "The UAE Joins an Exclusive Club", December 8th 2016.

https://worldview.stratfor.com/article/uae-joins-exclusive-club

[16] عائد عميرة، "ما الذي تريده الإمارات من إريتريا؟"، نون بوست، 4 كانون الثاني/يناير 2018.

https://www.noonpost.com/content/21479

سهولة فحسب بل تمنحها أيضًا القدرة على إبراز قوتها في أماكن أخرى حول البحر الأحمر وخليج عدن[17].

وتمتلك الإمارات هناك قاعدة عسكرية تخدم كمنطقة دعم لوجستي ومركز قتالي يسع لواءً إماراتيًا مدرعًا، وتتألف هذه القوات من سربين من دبابات القتال الرئيسية من نوع ليكليرك، وكتيبة من عربات القتال، وبطاريات من مدافع الهاوتزر G6، ومجموعة طائرات قيادة العمليات الخاصة من طراز شينوك، بلاك هوك، وطائرات الهليكوبتر بيل سيفن، وطائرات مقاتلة من طراز ميراج 2000[18].

ب- الصومال - مدينة بربرة

منذ العام 1991، وإعلان إقليم "أرض الصومال" انفصاله عن الحكومة المركزية في الصومال إثر انهيار الحكومة المركزية، سعى الإقليم إلى نيل الاعتراف الرسمي به دوليًا. استفادت الإمارات من هذه الثغرة مقدمة للإقليم عرضًا مغريًا يقضي بالاستثمار في ميناء بربرة الذي لطالما وُصف بأنه مفتاح السيطرة على البحر الأحمر[19]. وسرعان ما تُرجم هذا إلى اتفاقات متعددة الجوانب وحيدة الهدف، إذ وقّعت شركة موانئ دبي العالمية اتفاقًا بقيمة 442 مليون دولار يقضي بالاستغلال الحصري لميناء بربرة أكبر موانئ البلاد وأهمها.

تسلّمت موانئ دبي العالمية إدارة ميناء بربرة في جمهورية أرض الصومال الواقع على ممر بحري هو الأكثر استخدامًا عالميًا، والقريب من إثيوبيا التي لا تحظى بأي منفذ بحري. وقد تضمّن العقد إيذانًا ببدء تطبيق عقد امتياز طويل الأجل لإدارة وتطوير الميناء في منطقة غير معترف بها دوليًا.

لم تفلح محاولات الإمارات في السيطرة على مراكز نفوذ القرار السياسي في الصومال، نظرًا للتواجد القوي لكل من المنافستين قطر وتركيا في المشهد الصومالي. فالدولتان

---

[17] ستراتفور، مصدر سابق.

[18] عائد عميرة، مصدر سابق.

[19] تقع بربرة، في جمهورية أرض الصومال الانفصالية (صوماليلاند)، على ممر شحن ضيق يؤدي إلى قناة السويس وعلى بعد 260 ميلًا بحريًا من اليمن. وصفها المسافرون من الحقبة الاستعمارية بأنها "مفتاح البحر الأحمر"، وأصبح الميناء معقلًا عثمانيًا، وبعد ذلك موقعًا استعماريًا بريطانيًا.
Africa Intelligence, "Emirati intelligence exposes Iranian networks in Somalia", December 21st 2018.
https://www.africaintelligence.com/ion/corridors-of-power/2018/12/21/emirati-intelligence-exposes-iranian-networks-in-somalia,108337465-eve

اللتان تتصف العلاقات بينهما وبين الإمارات بالتوتر نجحتا بالاعتماد على دعامة الدين في إيجاد موطئ قدم في الدولة التي تعصف بها الحرب الأهلية منذ 1991.

ومع فشلها في اختراق هذا التحالف، عملت أبو ظبي على فرض وجودها في المنطقة عبر تمويل جماعات المعارضة الصومالية التي تتمركز في مناطق بعيدة عن العاصمة مقديشو. وبهذه الطريقة تمكن الإماراتيون في صيف 2017 من الحصول على عقد استغلال ميناء براوة الواقع في منطقة شبيلي السفلى، إضافة إلى إقليم بونت لاند (أرض البنط) الانفصالي، وميناء بوصاصو التي تعد من كبرى المدن الصومالية[20].

ساهمت العقود التي أبرمتها الإمارات مع الإقليم غير المعترف به دوليًا في توسيع انتشارها على أرض الصومال. واستغلت أبو ظبي الخلافات بين حكومة الصومال المركزية وأرض الصومال معززة حالة الانقسام القائمة لتأمين مصالحها عبر اتفاقيات مع الإقليم الانفصالي شملت استئجار مطار وميناء بربرة[21] ويعلق الباحث الفرنسي جيرار برينيي، المتخصص في شؤون القرن الأفريقي على العلاقات بين أبو ظبي وإقليم أرض الصومال بالقول: "إن آلة الدعاية الإماراتية أوهمت المسؤولين المحليين في أرض الصومال بأنها ستقدم لهم الاعتراف الدولي باستقلالهم، وهي عملية احتيال وتنطوي على خطورة كبيرة، إذ أن إثيوبيا المجاورة تشعر بالقلق ولم تستبعد خيار التدخل العسكري في بربرة".

لطمأنة قلق الجارة الأثيوبية وكسب رضا الحكومة فيها عمدت شركة موانئ دبي العالمية في آذار/مارس 2018 إلى فتح الباب أمام الشراكة في استغلال هذا الميناء التجاري. هذه الخطوة أثارت غضب الحكومة الصومالية التي لجأت إلى منظمة الأمم المتحدة للتنديد بالسيطرة العسكرية على ميناء بربرة باعتبارها خرقًا للقانون الدولي[22]. بعدها بشهر، في 15 نيسان/ أبريل أنهت الإمارات برنامج تدريب عسكري في الصومال ردًا على مصادرة ملايين الدولارات، واحتجاز قوات الأمن الصومالية طائرة إماراتية. وفي الوقت نفسه داهم جنود صوماليون مطار العاصمة وقاموا بمصادرة حوالي 10 ملايين دولار نقدًا كانت على

---

[20] لويس إمبرت، "كيف ترسم الإمارات حدود إمبراطورية بحرية جديدة؟" نون بوست، 3 حزيران/ يونيو 2018.

https://www.noonpost.com/content/23555

[21] التحركات الإماراتية، اعتبرتها الحكومة المركزية تدخلًا في الشأن الصومالي، إذ وجه برلمانيون صوماليون تحذيرات للإمارات من التدخل في شأن بلدهم الداخلي، وأثارت غضب الشارع الصومالي وأدت إلى وقفات احتجاجية رفضًا لممارسات الإمارات في بلادهم.

[22] عهد الكلاس، "رئيس "أرض الصومال" يدافع عن التعاون العسكري مع دولة الإمارات"، 4 نيسان/ أبريل 2018.

https://arabic.euronews.com/2018/04/04/http-arabic-euronews-com-2018-04-04-top-4121071

متن طائرة مدنية إماراتية صـــغيرة. وكرد فعل على هذه الخطوة، عمدت أبو ظبي إلى إغلاق مستشفى الشيخ زايد الذي كانت تديره في العاصمة[23].

استراتيجيًا، سعت الإمارات إلى دعم تحوّل جمهورية أرض الصومال عبر ميناء بربرة إلى ممر لوجســـتي بديل يصـــلها بإثيوبيا لتفادي ميناء جيبوتي الذي شـــكّل معضـــلة نفوذ لســـياســـات أبو ظبي التوســـعية في المنطقة. وقد اعتبر تقرير لموقع دورية "أفريكا إنتليجنس" الاستخباراتية الفرنسية أنّ أبوظبي تعمل على تحويل ميناء بربرة إلى مركز إقليمي لمواجهة قطر في منطقة القرن الأفريقي، إذ تؤمن لها السيطرة على الميناء سلطة على توريد السلع والخدمات للسوق الإثيوبية[24].

اقتصاديًا، علقت أرض الصومال آمالًا عريضة على الاتفاق المبرم مع شركة موانئ دبي العالمية، إذ لا يؤمّن العقد الموقّع منفعة مادية تقدَّر بمليارات الدولارات فحسب بل يمهّد لتحويل ميناء بربرة إلى مركز تجاري إقليمي ومرفأ محوري في القرن الأفريقي يؤمّن لها الاعتراف الدولي الرسمي بالسيادة على المنطقة التي تتمتع بـــ 850 كلم من السواحل البحرية.

وبإبرام العقود التي تبلغ قيمتها ما يقارب 442 مليون دولار، بدأ العمل على زيادة قدرة الميناء التي كانت تنقل 40 ألف حاوية ســنويًا إلى دول الخليج مقارنة مع 900 ألف حاوية تمر عبر مرفأ جيبوتي المجاور. وتطمح أرض الصومال لأن تصبح نقطة دخول إلى إثيوبيا وتفادي ميناء جيبوتي المكتظ لاســـيما بعد توقيع حكومة الدولة اتفاقًا مع الحكومة في أديس أبابا في آذار/مارس 2016 ينص على أن 30 بالمئة من سفن الشحن المتجهة إلى إثيوبيا ستمر من الآن وصاعدا عبر بربرة[25].

عســـكريًا، لم يقف ســـعي الإمارات في الســـيطرة على ميناء بربرة عند حدود تحويله إلى مهبط للطائرات يدعم عدوانها على اليمن ويعزز من نفوذها الإقليمي في المنطقة، إذ كانت أبو ظبي بصـدد إعادة تهيئة القاعدة العسـكرية في الميناء، في إطار خطة لتوسـيع

---

[23] شيخ عبدي، وعمر فيصل، سرقة أسلحة من مركز تدريب إماراتي بالصومال وعرضها للبيع بمقديشو"، رويترز، 25 نيسان/ أبريل 2018.

https://ara.reuters.com/article/topNews/idARAKBN1HW2PS

[24] Africa Intelligence, "How Qatar is taking control of Mogadishu", 28 September 2018.

https://www.africaintelligence.com/ion/corridors-of-power/2018/09/28/how-qatar-is-taking-control-of-mogadishu,108325683-eve

[25] العربي الجديد، "أرض الصومال تسعى لبناء ميناء استراتيجي بمساعدة دبي"، 2 حزيران/ يونيو 2016.
https://bit.ly/2uZhaDJ

الانتشـار العسـكري في مضـيق هرمز وسـاحل اليمن وباب المندب وحتى سـواحل القرن الأفريقي، بعد أن ضمنت بسط نفوذها في إريتريا.

وأكد موقع "تاكتيكال ريبورت" أن هناك اتصالًا دائمًا بين أبوظبي ووزارة الدفاع الأميركية وذلك لتوسعة وتعزيز دور البحرية الإماراتية في هذه المنطقة، مضيفًا أن النفوذ الإماراتي في القرن الأفريقي يعتمد على اسـتراتيجية شـراء واسـتئجار وإدارة موانئ ومطارات ذات أهمية عسكرية واقتصادية متنوعة كما في حالتي عدن وجيبوتي، إضافة إلى بناء القواعد العسكرية كما في بربرة شمال غرب الصومال[26].

وعوضًا عن الأموال التي ستتدفق على الإقليم الفقير، كان الإماراتيون يجرون مفاوضاتهم مع "صومالي لاند" مباشرةً، غير عابئين بالاعتراضات الصومالية والأثيوبية، الأمر الذي كان يعني لصـومالي لاند أكثر من مجرد صـفقة تجارية، فها هو أخيرًا اعتراف دولي بسـيادة الإقليم وحكومته[27]. وما هي إلا أسـابيع قليلة حتى كشـف السـتار عن الأوجه الأخطر من الصـفقة حين وافق برلمان الإقليم بشـبه إجماع على إنشـاء قاعدة عسـكرية إماراتية — بحرية وجوية — قريبة من الميناء، ووفق ما تسرب من بنود الاتفاق فإن القوات الإماراتية لها أن تسـتخدم تلك القواعد ذات الموقع الاسـتراتيجي المتميز دون أية قيود على مهامها[28].

وبحسـب وكالة بلومبرج فإن الإمارات سـتبدأ في بناء قاعدة عسـكرية تابعة لها في جمهورية أرض الصـومال بحلول حزيران/يونيو 2019، وسـتسـتخدم في القاعدة نظام مراقبة الساحل لحماية السفن في ميناء بربرة الذي تديره موانئ دبي العالمية[29].

وتطمح الإمارات إلى أن تكون تلك القاعدة داعمًا في منطقة القرن الأفريقي المرشحة لأن تكون ساحة مواجهات في المدى المنظور، عدا عن توفيرها منصة جديدة لمواجهة اليمن،

---

[26] الشرق القطرية، "الإمارات تنتهك القرارات الأممية بحظر الأسلحة في الصومال"، 11 تشرين الثاني/نوفمبر 2017.

https://bit.ly/2Kw8foc

[27] **ساسة بوست،** "قواعد الإمارات العسكرية.. كيف يمكن لدولة صغيرة أن تتصرف كإمبراطورية عُظمى؟"، 2 آب/ أغسطس 2017.

https://www.sasapost.com/military-bases-of-uae/

[28] The Economist, "The ambitious United Arab Emirates", April 6th 2017.

https://www.economist.com/middle-east-and-africa/2017/04/06/the-ambitious-united-arab-emirates

[29] Nizar Manek, "U.A.E. Military Base in Breakaway Somaliland to Open by June", November 6th 2018.

https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-11-06/u-a-e-military-base-in-breakaway-somaliland-seen-open-by-june

لا سيما مع انتشار قوات عسكرية من الولايات المتحدة واليابان وفرنسا وإيطاليا والصين وإسبانيا في جيبوتي المجاورة في إطار مكافحة الإرهاب أو القرصنة[30]. ويذكر تحقيق نشره موقع إنترناشونال أفريكا أن مئات المرتزقة المسلحين من دول مثل النيبال وكولومبيا يتمركزون في قاعدة ميناء بربرة الإماراتية لتقديم دعم عملياتي لأبو ظبي في هجماتها الجوية وغير الجوية التي تنفذها انطلاقًا من أراضي صومالي لاند، إلى جانب التواجد الاستخباراتي المكثف للأجهزة الاستخباراتية الإماراتية[31].

دشّنت أبو ظبي باتفاق مع جمهورية أرض الصومال قاعدة بربرة العسكرية دون موافقة الدولة الاتحادية. ونص الاتفاق الذي وُقّع في آذار عام 2017 على أن تتولى الإمارات إدارة ميناء بربرة، وإقامة مشاريع لتطوير ميناء بربرة وإنشاء منطقة تجارة حرّة هناك. وتضمن لاتفاق العمل على تجديد القاعدة العسكرية القديمة بالإضافة إلى ميناء صغير قريب للاستخدام العسكري لمدة 25 عامًا.

من خلال دعم إقليم أرض الصومال الانفصالي أرست شركة موانئ دبي العالمية أحد أهم عقودها بإبرام اتفاق مع ميناء بربرة التجاري، رغم المنافسة مع شركة بولوري الفرنسية العملاقة للنقل البحري. وفي شباط/فبراير 2017 عدّلت أبو ظبي العقد عبر توسيع حقوق الاستغلال الإماراتية لتشمل قاعدة عسكرية بمدينة بربرة شمالي غربي البلاد بعدما حصلت على موافقة برلمان أرض الصومال.

ج- جيبوتي - (مرفأ دوراليه)

تتميز جيبوتي بأهمية موقعها على الشاطئ الغربي لمضيق باب المندب. فهي تطل شرقًا على البحر الأحمر وخليج عدن، كما تطل على شبه الجزيرة العربية عبر اليمن الذي لا يبعد عن سواحلها أكثر من 20 كلم، فيما تحيط بها إريتريا من الشمال، وإثيوبيا من الغرب والجنوب، والصومال من الجنوب الشرقي. ويعدّ ميناء جيبوتي أهم ميناء يصل المياه الدافئة بقلب أفريقيا، ويوجد بالقرب منه ميناء دوراليه الذي يؤمّن عبور 30 في المئة من تجارة النفط العالمية، مما دفع جميع القوى الكبرى إلى استئجار قواعد عسكرية في منطقة أصبحت مسرحًا متعاظمًا للصراع على النفوذ في بحر العرب، والساحل الأفريقي

---

[30] Abdi Latif Dahir, "There's a New Player in the Horn of Africa", April, 12th 2017.
https://www.defenseone.com/news/2017/04/theres-new-player-horn-africa/136962/

[31] مرآة العرب، "تحقيق لموقع عالمي: غضب واسع بسبب قواعد الإمارات في (صومالي لاند)"، 30 كانون الأول/ ديسمبر 2017.
https://bit.ly/2DdTYGC

الشـــرقي، والمحيط الهندي، نظرًا لأهمية دور الممرات والمضـــائق البحرية في جغرافيا السياسة الدولية، والتي أصبحت وسيلة وهدفًا في سياسات الدول الخارجية والعسكرية[32].

في كانون الثاني عام 2005، وقّعت الإمارات اتفاقية تعاون مع جيبوتي على أن تتولى جمارك دبي إدارة وتطوير الأنظمة والإجراءات الإدارية والمالية لجمارك جيبوتي لمدة 21 عامًا[33]، إلا أن الاتفاق توقف بسبب تعطيل الإمارات للميناء لضمان الفوز بعقد امتياز إدارة محطة وميناء دوراليه للنفط، ليعاد العمل به من جديد بعد قطيعة ديبلوماســية ودعاوى تحكيم دولية. وفي العام 2006 وقعت شــركة موانئ دبي عقد امتياز مع ميناء دوراليه التجاري في جيبوتي، بحيث تمتلك موانئ دبي (33٪) منها و(67٪) لجيبوتي، ويصل طول الرصـيف إلى 1050 مترًا ويضـمّ 3 مراسٍ، وتبلغ طاقته الاسـتيعابية السـنوية 1.2 مليون حاوية نمطية.

تُعدّ محطة "دوراليه للحاويات" التي قامت موانئ دبي العالمية بتصميمها وبنائها وتشغيلها الأكثر حداثة على الساحل الشرقي لأفريقيا حيث تُتيح دخول وخروج البضائع من جيبوتي وقد ساهمت المحطة بـــ(12٪) في الناتج المحلي الإجمالي للبلد، ورفعت أحجام بضائع المنشأ والمقصد بنسبة (380٪) خلال الـ14 سنة الماضية، وبلغت نسبة الإشغال بها (70٪) العام الماضي، وكان من المتوقّع أن تصل إلى (80٪) خلال 2018[34].

ومن خلال الســيطرة على الميناء الذي يبعد 250 كيلومترًا غربي بربرة، ويمثل العصـــب الاقتصــادي لإثيوبيا المجاورة، خططت أبو ظبي لمشــروع اقتصــادي يضــمن لها بســط وتوسيع النفوذ على مداخل البحر عبر بناء جسر بين جيبوتي واليمن يمتد على مسافة 29 كيلومترًا. ومن الناحية العســكرية، هدفت الإمارات من توســيع امبراطوريتها المائية إلى مواجهة ما تراه تهديدًا إيرانية قادمًا من البحر حيث تسـعى أبو ظبي إلى الحفاظ على دور استراتيجي فعّال في المنطقة، من بوابة التجارة العالمية.

هذه المطامع سـرعان ما تلاشـت مع توتر العلاقات بين البلدين، على إثر انتهاك الإمارات لسيادة جيبوتي ومخالفتها لقواعد الاتفاق المبرم بين الجانبين. بداية الخلافات ظهرت إلى الواجهة في العام 2014 مع نزاع قانوني بشـأن عقدٍ لاسـتغلال محطة حاويات "دوراليه"، أكبر ميناء للحاويات في أفريقيا كانت تديره شـــركة "موانئ دبي العالمية"، عقب اتهامات

---

[32] حسن مصدق، "أهمية القرن الأفريقي في حماية الأمن العربي"، العربية، 4 كانون الثاني/ يناير 2017.
https://bit.ly/2KwdB2K

[33] وكالة أنباء الإمارات، " جمارك دبي تتولى إدارة وتطوير جمارك جيبوتي"، 11 كانون الثاني 2005.
http://wam.ae/ar/details/1395233850093

[34] محمد عبد الرحمن عريف، "الفشل الإماراتي في استغلال ساحل القرن الأفريقي"، الميادين، 17 أيلول/سبتمبر 2018.

https://bit.ly/2URkW0E

وجهها الرئيس الجيبوتي إسماعيل عمر غيله إلى الشركة الإماراتية بتسهيل الصفقة عن طريق رشاوى مالية مما دفعه لإلغاء العقد من جانب واحد عام 2014.

وسرعان ما تدحرجت كرة الخلافات بين الدولتين بعد هبوط مقاتلة إماراتية في مطار جيبوتي الدولي دون إذن مسبق من السلطات، حدثت إثره مشادة كلامية بين مسؤولين من الطرفين وتحولت إلى عراك بالأيدي، مما دفع السلطات الجيبوتية إلى طرد القوات الإماراتية من منشأة عسكرية، فأغلقت أبو ظبي قنصليتها في جيبوتي ومنعت مواطني جيبوتي من دخول أراضيها قبل أن تعيد فتح قنصليتها مطلع عام 2016. في أيلول/سبتمبر 2018 قرّرت جمهورية جيبوتي التأميم مع السرَيان الفوري لجميع الأسهم والحقوق الاجتماعية لميناء جيبوتي في شركة مرفأ دوراليه للحاويات لحماية المصالح الأساسية للبلاد، والمصالح المشروعة لشركائها.

تعدّ الحرب على اليمن أحد أهم أسباب التأزم في العلاقات، إذ كانت جيبوتي قد رفضت طلبًا إماراتيًا بإنشاء قاعدة عسكرية لمتابعة تطورات الأوضاع الأمنية في عدن، واكتفت بمنح القوات السعودية والإماراتية حق استخدام منشأة عسكرية صغيرة في منطقة "هاراموس"، بالقرب من معسكر ليمونيه الذي تشغله القوات الأميركية[35].

وكنتيجة لهذا التوتر اتخذت سلطات جيبوتي قرارًا تصعيديًا تمثّل بإجلاء القوات الإماراتية والسعودية التي تتخذ من منطقة "هاراموس" منطلقًا عسكريًا قريبًا لعمليات التحالف في اليمن.

وبعد هذا القرار، تحوّلت محطة حاويات دوراليه لتكون تحت سلطة الحكومة الجيبوتية بشكل كامل، ما اعتُبر خسارة مدوّية للإمارات التي تسعى لبسط نفوذها في البحر الأحمر، إلى جانب دول مثل الولايات المتحدة والصين واليابان وفرنسا والتي تملك جميعها قواعد عسكرية في المنطقة[36].

---

[35] رويترز، "الحكومة تؤمم حصة ميناء جيبوتي في مرفأ دوراليه للحاويات"، 10 أيلول/سبتمبر 2018.
https://ara.reuters.com/article/businessNews/idARAKCN1LQ1NP?sp=true

[36] نون بوست، "جيبوتي تستعيد ميناءها فعليًا من الإمارات وتؤمم أسهم "موانئ دبي"، 11 أيلول/سبتمبر 2018.

http://www.noonpost.com/content/24780

د- السودان

يتمتع ميناء بورتسودان الذي يقع على بعد 680 كيلومترًا شمال شرق العاصمة السودانية الخرطوم بميزاتٍ تجعله يتفوق على الموانئ الأخرى الموجودة على سواحل البحر الأحمر، فهو أكبر الموانئ في المنطقة من الحدود المصرية إلى باب المندب في اليمن، ويشكّل معبرًا للانفتاح على الصين ودول آسيا وبوابة لأوروبا.

عام 2008، تقدّمت شركة موانئ دبي بعرض لتشغيل ميناء بورتسودان، ثم عادت وجدّدت إمارة دبي طلبها لهيئة الموانئ البحرية السودانية عام 2017. وتضمّن العرض إدارة الميناء بالكامل لمدة 50 عامًا، إلا أنّ الهيئة رفضت ذلك واقترحت عليها مناصفة الإدارة مع الشركة الفلبينية التي تدير الميناء منذ عام 2013. لكن موانئ دبي رفضت العرض مطالبةً بتسليم الميناء كاملًا وخاليًا من العمالة السودانية، لذلك جاءت ردة فعل الأمين العام لجبهة شرق السودان محمد بري قوية وأعلن رفض الجبهة تشريد أي من العمال الـ 3000 الذين يعملون في الميناء. جاء المقترح الإماراتي ضمن عروض كثيرة بلغت 20 عرضًا حسب جهات رسمية سودانية، وذكرت صحيفة "السودان اليوم" في سبتمبر/أيلول عام 2017 أنّ وفد شركة

موانئ دبي العالمية اضطر لمغادرة ميناء بورتسودان الجنوبي وذلك عقب اعتراض عمال على وجوده والتعبير عن رفضهم لمقترح تسليم إدارة الميناء لشركة أجنبية[37].

توالت خسارة الإمارات بعد معركة شركة موانئ دبي للسيطرة على ميناء بورتسودان رغم كل محاولات الإماراتيين لوضع يدهم على الميناء الاستراتيجي. ثم كان رفض عمال الموانئ السودانية خصخصة ميناء بورتسودان بمنزلة إغلاق نهائي لذلك الباب. وكانت قطر قد دخلت على خط الاستثمار في موانئ السودان لمزاحمة خصمها الإمارات. ففي 26 آذار/مارس عام 2018 وقّعت قطر مع السودان اتفاقًا تجاريًا لتطوير ميناء سواكن على ساحل البحر الأحمر بقيمة 4 مليارات دولار، بالإضافة إلى إعلان الدوحة تعهّدها بتطوير ميناء بورتسودان[38].

2. التواجد الإماراتي في السواحل اليمنية

أ - الجوهرة "سُقطرى"

تسيطر الإمارات على موانئ جنوب اليمن، من المُكلّا شرقًا وحتى عدن غربًا، إلى الموانئ الغربية للبلاد، فيما تستمر المساعي للسيطرة على مينائي المُخا والحُديدة.

تعود محاولات السيطرة الإماراتية على أرخبيل سُقطرى اليمني إلى العام 2016. هذه الجزيرة اليمنية التي تعدّ محمية طبيعية بحسب تصنيف اليونيسكو، نجحت السلطات الإماراتية في وضع قدم فيها، عبر ما قيل إنه عقد وقّعه رئيس وزراء حكومة هادي الأسبق خالد بحّاح مع الجانب الإماراتي يقضي بتأجير الجزيرة إلى الإمارات لمدة 99 عامًا. الاتفاق الذي قُرئ على أنه إعلان لاحتلال الإمارات للجزيرة اليمنية أمّن لأبو ظبي الاستيلاء على الملاذ الأهم على طول الطريق بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي، سواء في خليج عدن ومضيق باب المندب، أو فيما وراءه إلى قناة السويس المصرية[39].

---

[37] نون بوست، "ميناء بورتسودان والأزمة الخليجية.. هل تختار الخرطوم قطر؟"، 06 كانون الأول/ديسمبر 2017.

https://www.noonpost.com/content/21036

[38] العربي الجديد، "السودان وقطر يوقعان رسميًا على اتفاق تطوير ميناء سواكن بـ 4 مليارات دولار"، 26 آذار/مارس 2018.

https://bit.ly/2DVR46S

[39] مركز الجزيرة للدراسات، "الخلافات بين الإمارات وحكومة هادي: الأسباب والتداعيات"، 4 تشرين الثاني/نوفمبر 2018.

http://studies.aljazeera.net/ar/reports/2018/11/181104121604586.html

ومع امتلاكها مدرجًا يبلغ طوله 3 آلاف متر، تُعتبر سُـــقطرى قاعدة مثالية لقيادة الهيمنة الحركية على الممرات الملاحية للطاقة، والساحل الجنوبي لمنطقة الشرق الأوسط والقرن الأفريقي. وبهذا تعزز أبو ظبي نفوذها في القرن الأفريقي وخليج عدن لتوســـيع وجودها البحري باستخدام ميناء عصب في إريتريا والمكلا في اليمن، بالإضافة إلى جيبوتي وميناء بربرة في أرض الصومال وبوصاصو في بونتلاند، جنبًا إلى جنب مع بورتسودان. وتمتد كل هذه الموانئ من البحر الأحمر إلى المحيط الهندي في محاولة لبناء "سلسلة من اللآلئ" لإمبراطورية إماراتية تجارية وتكنولوجية لردع إيران، والجوهرة في هذه الســـلســـلة هي جزيرة سُقطرى[40].

رســـخت الإمارات نفوذها في سُـــقطرى من خلال ضـــباطها الذين كثفوا تحركاتهم بغية السيطرة على كافة مناحي الحياة في الجزيرة. ومع تلاشي الدور الحكومي وغياب أي دور فعال للســـلطات المحلية، أمســـكت أبو ظبي بزمام الملفات الأمنية والســـياســـية، وباتت سُقطرى أشبه بمقاطعة إماراتية خارج الحدود. في سياق الملف الأمني، استحدثت الإمارات نقاط تفتيش خاصة، وأنشأت قوات عسكرية موالية لها. ومن الناحية الإدارية، عمل فريقها على إحكام الســـيطرة على الإدارات والمطار والجمارك، وباتت ســـفن إماراتية تصـــل إلى الجزيرة وتفرغ حاوياتها لتعود وتغادر مجددًا محمّلة بحاويات بعيدًا عن أي رقابة من السلطات المحلية[41].

وعلى الخط نفسه، عملت الإمارات على التحكم بمناحي الحياة الاقتصادية والسياحية في الجزيرة، وفي مقدمتها شراء ذمم وولاءات المسؤولين، والسيطرة على الأراضي وسرقة الموارد الطبيعية في الجزيرة، إضافة إلى تحويل المناطق الأثرية إلى قصور شخصية.

تعتبر الإمارات أن باب المندب امتداد طبيعي لأمنها القومي عبر موانئ دبي العالمية التي طورتها على حســـاب إضـــعاف هذا الممر وممرات أخرى في الإقليم. ويســـعى ولي عهد أبوظبي محمد بن زايد إلى لاحتفاظ بالجزيرة مهما كان الثمن، فالجزيرة الاستراتيجية تملك العديد من المقومات التي ترى أبوظبي أنها ســـتحقق طموحها كقوة إقليمية في المنطقة حتى لو أثار ذلك جيرانها الخليجيين والحكومة اليمنية[42].

---

[40] Andrew Brennan, "The UAE weaves a regional 'string of pearls'", May 26th 2018. https://www.asiatimes.com/2018/05/opinion/the-uae-weaves-a-regional-string-of-pearls/?=7371991

[41] العربي الجديد، "القصة الكاملة لسيطرة الإمارات على جزيرة سقطرى اليمنية"، 27 تشرين الثاني/نوفمبر 2017.

https://bit.ly/2i6C9ll

[42] Intelligence Online, "Socotra island: The Emirates hold the wild card in Yemeni conflict", December, 27th 2017.

وفي هذا السياق، عمل ابن زايد على إنشاء قاعدة عسكرية في الجزيرة تضم مقاتلين يمنيين يبلغ عددهم 5000 مقاتل. وهذه القاعدة العسكرية ستكون بمثابة "دييغو غارسيا إماراتية" (جزيرة طردت بريطانيا وأميركا سكانها الأصليين وحولتها إلى قاعدة عسكرية وتقع في المحيط الهندي)، وفي الحقيقة فإن سُقطرى ذات موقع استراتيجي عال -أكبر من دييغو غارسيا، حيث تسيطر على مدخل خليج عدن من جانب المحيط الهندي؛ وهو المدخل المؤثر على 23٪ من إمدادات العالم من النفط والطاقة[43].

كانت صحيفة الإندبندنت البريطانية قد أشارت إلى أن الإمارات تسعى لاحتلال الجزيرة وتحويلها إلى قاعدة عسكرية دائمة ومنتجع سياحي والاستيلاء على تراثها، وأجرت تعدادًا للنفوس، وأعدت لاستفتاء مماثل لما جرى في شبه جزيرة القرم بين أوكرانيا وروسيا، وتزامن ذلك مع احتمال تشكيل جنوب جديد في اليمن أو "الإمارة الثامنة"[44].

ب - جزيرة ميون "بريم"

تُعدّ القاعدة العسكرية الواقعة في جزيرة "بريم" إحدى أخطر قواعد الإمارات في البحر الأحمر، فالجزيرة التي هجّرت القوات الإماراتية مواطنيها ومنحت الجنسية الإماراتية لـ (86 عائلة) فيها، تحوي قاعدة أكبر وأوسع للإمارات في فوهة مضيق باب المندب[45].

وفي تموز عام 2017 كشف موقع "جاينز" البريطاني المتخصص في الشؤون العسكرية عن أن الإمارات قطعت شوطًا كبيرًا في بناء قاعدة عسكرية لها في جزيرة "ميون" الواقعة بين اليمن وجيبوتي، والقريبة من مضيق باب المندب. وذكر الموقع أن صور الأقمار الاصطناعية تشير إلى أن الإمارات تنشئ مَدرجًا كبيرًا على الجزيرة الواقعة بين اليمن وجيبوتي، مشيرًا إلى أن أبوظبي تبني قاعدة لدعم عملياتها العسكرية في جنوب اليمن ولتعزيز سيطرتها على مضيق باب المندب ذي الأهمية الاستراتيجية[46].

---

https://www.intelligenceonline.com/grey-areas/2017/12/27/socotra-island-the-emirates-hold-the-wild-card-in-yemeni-conflict,108287456-art

[43] المصدر السابق.

[44] Bethan McKernan, "Towers, Lucy, Socotra island: The Unesco-protected 'Jewel of Arabia' vanishing amid Yemen's civil war", May, 2nd 2018.
https://www.independent.co.uk/news/world/middle-east/socotra-island-yemen-civil-war-uae-military-base-unesco-protected-indian-ocean-a8331946.html

[45] نون بوست، "القواعد العسكرية الإماراتية تحكم الخناق على باب المندب"، 17 تموز/ يوليو 2017.
https://www.noonpost.com/content/18911

[46] الأمن والدفاع العربي، "كافة تفاصيل إنشاء دولة الإمارات قاعدة عسكرية قرب باب المندب"، 8 تموز/يوليو 2017.

https://bit.ly/2G6amJG

وبحسب تقارير إسرائيلية فإن تل أبيب تدفع الإمارات إلى إنشاء قواعد عسكرية لتعزيز طموحات الكيان الإسرائيلي في السيطرة على هذه المنطقة الاستراتيجية التي يقع فيها واحد من أهم الممرات المائية في العالم، وتؤكد أن النظام الإماراتي تعهد بتكاليف بناء هذه القواعد التي ينتظر أن يديرها خبراء إسرائيليون من الباطن وإظهارها باعتبارها قواعد عسكرية إماراتية لدعم العمليات العسكرية التي يقودها تحالف العدوان السعودي في اليمن[47].

ج - "ذوباب" و"المُخا"

في 23 كانون الثاني عام 2017 سيطرت قوات تحالف السعودية والإمارات على مديرية المُخا الساحلية على شواطئ البحر الاحمر. كان ميناء المخا، الذي يبعد عن مضيق باب المندب ستة كيلومترات، مرفأ تجاريًا هامًا لتصدير منتجات يمنية نوعية، إلا أنه مع بداية العدوان على اليمن اتخذت الإمارات من الحرب منطلقًا لسيطرتها على المنطقة، وتقييد حركة سكانها البالغ عددهم 11 ألف نسمة.

وعلى مدى عام من سيطرة قوات التحالف السعودي الإماراتي على المديرية هجّرت أبو ظبي جميع سكان المخا وذوباب إلى خيام في منطقة صحراوية وفي ظروف قاسية، بعدما حوّلت مساكنهم إلى ثكنات عسكرية أحيطت بالجنود لمنع اليمنيين من الاقتراب منها. بالإضافة إلى ذلك منعت القوات الإماراتية صيد الأسماك الذي يعتبر مصدر رزق معظم السكان على طول الشريط الساحلي من باب المندب وحتى ميناء المخا[48].

وأحاطت الإمارات الميناء بسور ضخم، وبنت فيه قرابة 66 وحدة سكنية لإيواء ما لا يقل عن خمسمئة جندي ليشكلوا قواتٍ محلية تضم مئات من سكان الساحل الغربي من الموالين لهم بشكل كامل. ولم يتم إدراج هذه القوات أو اعتمادها في ميليشيات عبد ربه منصور هادي، وهم يشكّلون - إلى جانب آخرين في جنوب اليمن - "الحزام الأمني" الذي تشرف عليه الإمارات[49].

---

[47] Zvi Bar'el, "Analysis Yemen's War Is a Mercenary Heaven. Are Israelis Reaping the Profits", February 17th 2019.
https://www.haaretz.com/.premium-yemen-s-war-is-a-mercenary-heaven-are-israelis-reaping-the-profits-1.6938348

[48] الجزيرة نت، " الإمارات تُحوّل ميناء المخا اليمني لثكنة عسكرية"، 24 تشرين الأول/أكتوبر 2017.
https://bit.ly/2G1tJUq

[49] الجزيرة نت، "أجندة الإمارات في اليمن.. قصة الصيد المحرم وصراع الموانئ"، 3 آذار/مارس 2019.
https://bit.ly/2uWvCwj

وبذريعة حماية الملاحة البحرية الدولية حوّل التحالف السـعودي الإماراتي مدارس العمري العسكرية الواقعة قرب باب المندب إلى قاعدة عسكرية وغرفة عمليات يشرف عليها ضباط سـعوديون بمشـاركة مسـتشـارين عسـكريين أميركيين، فالهدف الحقيقي من وراء هذه الإجراءات هو إحكام السـيطرة على مضـيق باب المندب، وانطلاق القوات التي تقودها الإمارات من هناك شـمالًا لمحاولة الوصـول إلى الحُديدة والسـيطرة عليها في ما عُرِف بمعركة الساحل الغربي.

بدأ التخطيط عمليًا لإحكام السـيطرة على باب المندب انطلاقًا من المعسـكر الواقع شـرق مدينة ذوباب، والذي يبعد 10 كيلومترات عن مركز مديرية باب المندب، ويُعدّ ثاني قاعدة عسـكرية بعد معسـكر خالد بن الوليد الواقع في مديرية موزع غرب تعز. ويقع معسـكر العمري في منطقة تربط بين أربع مديريات تابعة لمحافظة تعز، هي: باب المندب وذوباب والوازعية والمُخا، وهو محاطٌ بمرتفعات جبلية من اتجاهات الشمال والجنوب والشرق[50].

ولأن السـيطرة على المدخل الجنوبي لباب المندب تعني السـيطرة على البحر الأحمر والبحر العربي، إلى جانب ما تؤمنه السيطرة على جزيرة سُقطرى من سيطرة على المحيط الهندي وبالتالي التحكم بمسـار التجارة العالمية، فقد سـعت الولايات المتحدة وحلفاؤها الخليجيون للسيطرة على بحار ومضائق الشرق الأوسط لحماية "إسرائيل" ومصالحها. هذه التحركات تأتي ضـمن مشـروع تدويل لموانئ الدول المتشـاطئة ومضـائقها حتى يضـمن الكيان الإسرائيلي التحرك بسهولة، انطلاقًا من قاعدة عسكرية في منطقة العمري مماثلة لقاعدة "دييغو غارسيا" التي تعُتبر أمّ القواعد العسكرية الأميركية وسط المحيط الهندي[51].

[50] رشيد الحداد، "في الطريق إلى باب المندب: قاعدة سعودية أميركية غرب تعز"، صحيفة الأخبار، 28 أيار/مايو 2018.

https://al-akhbar.com/Yemen/250892

[51] المصدر ذاته.

خاتمة

الأطماع الإماراتية في القرن الأفريقي تعود جذورها إلى سنوات خلت، بهدف ترسيخ مقعد دائم لها في هذه المنطقة، معتمدة سياسة السيطرة على الموانئ.

وعلى مدى الأعوام الماضية عمل المال الإماراتي على شراء الذمم والولاءات لتأمين عقود تسهل لأبو ظبي السيطرة على مناطق القرن الأفريقي.

وقد اتخذت أبو ظبي من الأزمات التي تعصف ببلدان هذه المنطقة، إلى جانب حاجات بعضها الاقتصادية، وحاجات بعضها الآخر السياسية، سبيلًا للخرق وتحصيل مكاسب واسعة تُرجمت بسلسلة من الموانئ البحرية التي أمّنتها أبو ظبي.

ولطالما عبّر ولي عهد أبو ظبي عن هذه الأطماع أمام قادته العسكريين الذين شكّلوا وفودًا منتدبين ضمن خطة استراتيجية لتوسيع الانتشار العسكري في مضيق هرمز وساحل اليمن وباب المندب وحتى سواحل القرن الأفريقي.

ومن خلال استئجار قواعد عسكرية في كل من إريتريا وجيبوتي والصومال وجزيرة سُقطرى اليمنية والعديد من الموانئ سيطرت أبو ظبي على الملاحة البحرية والحركة التجارية، فضلًا عن تأمينها تواجدًا عسكريًا أساسيًا لمواجهة الجيش اليمني وحركة أنصار الله في اليمن.

ورغم هذه المساعي المستمرة إلا أنّ عوائق عدة تقف بوجه المطامع الإماراتية منها الجارة السعودية التي تسعى بدورها إلى تأمين نفوذ لها في دول القرن الأفريقي، ومنها الثنائي القطري - التركي اللذان يقفان حجر عثرة أمام التمدد الإماراتي في أكثر من منطقة ومنها أيضًا عدم القدرة على حسم الحرب في اليمن.

الملاحق

ملحق 1: الأهمية الجيوستراتيجية للقرن الأفريقي

القرن الأفريقي أو شـــبه الجزيرة الصـــومالية هو شـــبه جزيرة تقع في شـــرق أفريقيا في المنطقة الواقعة على رأس مضـــيق باب المندب من الســـاحل الأفريقي، يحدّها المحيط الهندي جنوبًا، والبحر الأحمر شـمالًا، واليمن والسـعودية شـرقًا، وتقع بمنطقة القرن سـت دول، من بينها ثلاث دول عربية (الصـومال والسـودان وجيبوتي)، بالإضـافة إلى (إريتريا وكينيا وإثيوبيا). تُعتبر منطقة القرن الأفريقي منطقة اســـتراتيجية، لأنها تطل على خليج عدن، وتشرف على باب المندب، وهي مقابلة لآبار النفط في شبه الجزيرة العربية ومنطقة الخليج، وملاصـــقة لإقليم البحيرات العظمى في وســـط أفريقيا الذي يتميز بغنى موارده المائية، والنفطية والمعدنية؛ ولهذا كانت المنطقة محلًا للتنافس الاســـتعماري الذي عمل على تأجيج الصراعات بداخلها[52].

تطل منطقة القرن الأفريقي على البحر الأحمر وخليج عدن وبحر العرب والمحيط الهندي، وتقع قريبًا من الخليج بضفتيه العربية والإيرانية، ومن ثمَّ فهي ملتقى الطرق البحرية التي تربط بين شرق أفريقيا والجزيرة العربية وإيران والهند وجنوب شرق آسيا، وجميعها مناطق تجارية نشطة وغنية بمصادر الطاقة وبالموارد الطبيعية المهمة[53].

اســـتمد القرن الأفريقي أهمية كبيرة من موقعه الجغرافي المطل بدوله على المحيط الهندي، ما جعل هذه الدول تتحكم بالممرات الاقتصـــادية العالمية، وفي مقدمتها البوابة الجنوبية لباب المندب. وقد اكتســـبت كل من الســـودان وإثيوبيا والصـــومال أهمية نظرًا لمواردها الطبيعية.

عســـكريًا، شـــكلت بعض جزره في البحر الأحمر مكانًا مناســـبًا للتواجد العســـكري، مثل جزر حنيش الواقعة بين اليمن وإريتريا، والتي لطالما كانت محط أطماع الغزاة، إذ تشـــكل الســـيطرة عليها منطلقًا للعمليات باتجاه الســـاحل الغربي لليمن وخاصـــة الحديدة والخوخة وميناء المُخاء.

وفي أرخبيـل دهلـك بـالقرب من مصـــوع الإريتريّـة جنوب البحر الأحمر، يتخـذ الكيـان الإسرائيلي مركزًا لمراقبة السعودية واليمن والسودان، ومرصدًا لحركة ناقلات النفط، كما أنها تعد أيضًا محطة لتشغيل الغواصات الإسرائيلية المزودة بالصواريخ النووية التي تقوم بمراقبة حركة الملاحة عند مضيق باب المندب.

---

[52] محمود جمال، "القرن الأفريقي والملعب المفتوح.. من يحكم؟"، المعهد المصري للدراسات، 17 أيار/مايو 2017.

[53] إجلال رأفت، "تقاطع المصالح القومية للدول العربية المُطلة على البحر الأحمر ودول القرن الأفريقي"، العرب والقرن الأفريقي جدلية الجوار والانتماء، بيروت: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2013.

ومن ناحية التحكم بالممرات العالمية، تتميز هذه المنطقة بأنها تُشْــرِف على موقعين اســتراتيجيين مهمين يؤثران في المصــالح الدولية تأثيرًا كبيرًا؛ مضــيق باب المندب الذي يمثل المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، ومضـيق هرمز الذي يمثل بوابة الخليج. وينحصـر باب المندب بين جيبوتي وجنوب غرب اليمن، ويصـــل عرضـــه في هذه المنطقة إلى نحو 18 ميلًا، بينما يصـل أقصـى اتسـاع له 190 ميلًا بين ميناءي مُصـوع في إريتريا وجيزان في السـعودية. ويُعتبر مضـيق باب المندب والجزر الكثيرة المنتشـرة شـمالًا ميزة دفاعية للدول المطلة عليه، ويشـــكل البحر الأحمر المنفذ إلى البحر المتوســـط، وذلك من خلال قناة السويس في مصر، كما أنه يُعتبر الشريان الرئيسي للتجارة الدولية ونقل النفط من الشرق الأوسط إلى الدول الغربية في أوروبا وأميركا[54].

[54] طارق عبد اللّه الحروي، "مستقبل السياسة الإثيوبية في منطقة القرن الأفريقي"، القاهرة: صوت القلم العربي، 2009.

ملحق 2: البحر الأحمر: مسرح ناشئ للمنافسة بين القوى العظمى

زادت منافسةٌ جديدة بين القوى العظمى من تعقيد اللعبة الحامية في البحر الأحمر. فمع قاعدة الصين العسكرية في جيبوتي، وصل عدد الجيوش الأجنبية في الدولة المدينة الصغيرة إلى خمسة. وتتموضع الصين وفرنسا وإيطاليا واليابان والولايات المتحدة جميعها الآن في هذه النقطة المحورية في البحر الأحمر. وقد أعربت الهند والسعودية أيضًا عن اهتمامهما بإنشاء قواعد في جيبوتي، فيما باشرت روسيا بمحادثات مع إريتريا حول وجودها الاستراتيجي في البحر الأحمر[55].

تدعم قطر وتركيا وهما أقرب إلى إيران نموذجًا مختلفًا للإسلام السياسي منافسًا للسعودية، في الصومال والسودان. وتمتلك الصين قاعدة عسكرية وميناء حاويات في جيبوتي، وتقوم باستكشاف مواقع في الصومال. في الوقت نفسه تقوم الولايات المتحدة بعمليات في أفريقيا، وتوجه طائرات بدون طيار في الخليج من معسكر ليمونير في جيبوتي أكبر قاعدة أميركية في القارة[56].

تعدّ الصين بائع أسلحة رئيسي لجيوش الخليج وتتضمن المبيعات طائرات بدون طيار وأنظمة جوية. وتوضح الشراكة والتحالف مع دول الخليج قدرة بكين على تجاوز روسيا في الوجود البحري، حيث لدى بكين مصلحة في التأكد من أن الطرق البحرية، لا سيما عبر الصومال واليمن وباب المندب وخليج عدن وبحر عُمان، لا تزال خالية من التهديد. ويتنامى الوجود البحري الصيني بشكل واضح عبر القوس الشمالي للمحيط الهندي بسرعة في موانئ مثل "جوادار" و "شابهار" و "الدقم" و"جيبوتي"، والآن مع عدن حيث تُنشئ قوة مختلفة شرق أفريقيا[57].

وإلى جانب الوجود الصيني في المنطقة، يبرز اللاعب التركي الذي يتواجد حيث تفشل الإمارات. ودائمًا ما تظهر برامج التدريب العسكري والديبلوماسية لدى أنقرة في مقابل سياسات أبو ظبي التوسعية من بوابة الموانئ والاقتصاد. وتمثّل الصومال المثال الأبرز على هذا التنافس، وتظهر نجاح الاستراتيجية التركية في كسب الملعب الصومالي لصالحها، معتمدة على التغلغل في الجمعيات الخيرية والترويج لنموذج الخدمات الاجتماعية

---

[55] Zach Vertin, "Red Sea Rivalries - The Gulf States Are Playing a Dangerous Game in the Horn of Africa", January 15th 2019.
https://www.foreignaffairs.com/articles/east-africa/2019-01-15/red-sea-rivalries

[56] Matina Stevis-Gridneff, "Middle East Power Struggle Plays Out on New Stage", June 1st 2018.
https://www.wsj.com/articles/global-powers-race-for-position-in-horn-of-africa-1527861768

[57] إمارات ليكس، "مخاطر استراتيجية الوجود العسكري الإماراتي في القرن الأفريقي"، 23 آذار/مارس 2018.
https://emiratesleaks.com/%D8%A7%D9%84%D8%A5%D9%85%D8%A7%D8%B1%D8%A7%D8%AA-29

المباشرة، مما أكسبها ولاء المجتمع الصومالي. في المقابل يظهر فشل أبو ظبي في هذه المنطقة، حيث كان تركيزها على المساعدة الأمنية وتطوير الموانئ.

قطر لاعب آخر، حليف لتركيا يبرز في المنطقة، مخترقًا سلسلة النفوذ الإماراتي. إذ تقوم قطر بالتمدد في أفريقيا في مواجهة للجارتين السعودية والإماراتية، مستندة في ذلك إلى المساعدة التركية. ووفقا لدراسة صادرة عن معهد "الدراسات الأمنية الأفريقية"، تسعى قطر من خلال تغلغلها في منطقة القرن الأفريقي تحديدًا لبسط السيطرة على أحد أهم المناطق التي تؤثر على الملاحة البحرية في المنطقة، الأمر الذي جعلها تتدخل في صراعات بين كل من "السودان وإريتريا"، و "الصومال وإثيوبيا"، و "إريتريا وجيبوتي".

وكنتيجة لهذا التنافس، تهافتت الدول الخليجية الثرية منذ العام 2015 على العقارات والأراضي على ساحل البحر الأحمر. فانتشرت الموانئ البحرية والمواقع العسكرية الجديدة مع استيلاء هذه الدول على مراكز استراتيجية في جيبوتي وإريتريا والصومال والسودان وحتّى اليمن. وقد سعت هذه الدول الخليجية بشراسة للحصول على هذه المواقع كجزء من جهودها الأوسع لإعادة تحديد النظام الإقليمي وترسيخ وجودها كجهات مشاركة على الساحة العالمية[58].

[58] Vertin، مصدر سابق.

ملحق 3: "إسرائيل" والناتو العربي

خلال عدوانها على اليمن، عملت السعودية وتحالفها على تحقيق مكاسب في هذه الحرب من خلال إجبار دول الساحل الأحمر على قطع علاقاتها الديبلوماسية بحكومة صنعاء. وتمكن التحالف السعودي من خلال نفوذه في هذه الدول من إقامة القواعد والموانئ العسكرية التي شكلت منطلقًا لهجماته العسكرية على الأراضي اليمنية.

من جهة أخرى، أمّنت سيطرة السعودية على جزيرتي تيران و صنافير ورقة هامّة في لعبة الصراع على النفوذ في المنطقة. ومع هذه السيطرة بدأت السعودية مرحلة جيوستراتيجية جديدة تقوم على تعزيز التواجد العسكري في البحر الأحمر للسيطرة على الموافق الأساسية فيه بدءًا من قناة السويس في الشمال حتى باب المندب جنوبًا.

يذهب البعض للربط بين التحرك المصري والتنسيق بين القواعد العسكرية السعودية والإماراتية في كل من جيبوتي وأرتيريا وأرض الصومال كخطوة نحو بناء تحالف إقليمي عسكري عربي برعاية أميركية، وهذا ما كشفت عنه "وول ستريت جورنال"، التي أشارت إلى وجود مباحثات تدور بين إدارة الرئيس دونالد ترامب وإدارات عدد من الدول العربية، ومع الكيان الصهيوني لحشد حلف عسكري مضاد لإيران، وتم الربط بين هذه التقارير والزيارة المقررة لترامب لكل من السعودية والكيان الصهيوني[59].

بالإضافة إلى الاهتمام العربي والغربي بمنطقة القرن الأفريقي كان الكيان الإسرائيلي حاضرًا بقوة خاصة في هذه المنطقة. ظهر ذلك مع زيارة رئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتنياهو لدول المنطقة وعلى رأسها إثيوبيا وجنوب السودان وما شهدته جولته من توقيع اتفاقيات اقتصادية وعسكرية.

الواقع أن الكيان الإسرائيلي يعتبر أن البحر الأحمر له وضع استراتيجي بشكل خاص لأنه يُعتبر منفذه التجاري مع دول آسيا، وفيه أكبر قاعدة بحرية للكيان خارج حدوده في جزر أرخبيل دهلك الإريترية.

ويتخذ الكيان الإسرائيلي من الجزيرة مركزًا لها للرصد والمراقبة في البحر الأحمر لمراقبة السعودية واليمن والسودان وحركة ناقلات النفط، كما أنها تعد أيضًا محطة لتشغيل الغواصات الإسرائيلية المزودة بالصواريخ النووية التي تقوم بمراقبة حركة الملاحة عند مضيق باب المندب جنوب البحر الأحمر[60].

---

[59] محمود جمال، مصدر سابق، ص 8، 9.

[60] Stratfor, "Eritrea: Another Venue for the Iran-Israel Rivalry", December 11th 2012. https://worldview.stratfor.com/article/eritrea-another-venue-iran-israel-rivalry

ويفضّـل الكيان الإسـرائيلي أن يبقى البحر الأحمر تحت تأثير ما يسـمّيه "التحالف السـني" الذي تقوده السـعودية ومصـر، مقابل التهديدات الناتجة عن السـيطرة الإيرانية عليه. والواقع إن هناك مصالح مشتركة بين "إسرائيل" و "التحالف السني" في عدد من المواضيع الاستراتيجية، ومنها منع السيطرة الإيرانية على البحر الأحمر مع ذلك يرى بعضهم أن على "إسرائيل" تجهيز نفسها لسيناريوهات أخرى كالتي تنتج عن توتر العلاقات بين السعودية وإحدى شـريكاتها وما يترتب على ذلك من وضـع جيوسـتراتيجي جديد. وبناء على هذه الحسابات الإسرائيلية يصبح البحر الأحمر كرة لهب تلتهم الدول المتشاطئة للبحر[61].

[61] Shaul Shay, "Campaign for the Red Sea", Israel Against Terror, October, 2nd 2017. http://israelagainstterror.blogspot.com/2017/10/campaign-for-red-sea-dr-shaul-shay.html

ملحق 4: أهمية جنوب اليمن

عملت الإمارات جاهدة على مخطط تقسيم اليمن بهدف تأمين مصالحها الاستعمارية في البلد الأفقر في منطقة الشرق الوسط. ومن خلال دعمها للجماعات الإرهابية والجماعات المطالبة بالانفصال جنوب اليمن أسست أبو ظبي للسيطرة على مفاصل القرار السياسي والعسكري في عدد من المحافظات اليمنية، في جنوب وشرق اليمن، من عدن إلى محافظة حضرموت. وعملت أبو ظبي على دعم وتدريب جماعات مسلحة تابعة لها، وعمدت إلى نشرهم في مراكز النفوذ الأساسية، وبالأخص في الموانئ التي تكتسب أهمية كبرى بالنسبة للإمارات، مثل ميناء المُخا على البحر الأحمر إلى المُكلّا في الشرق.

بالإضافة إلى الموانئ، أمّنت أبو ظبي سيطرتها على عدد من الموارد الطبيعية الأساسية في اليمن، وعمدت إلى إنشاء نظام للربط بين المدن الأساسية الواقعة تحت سيطرتها. وهكذا، فيما استضافت كل من عدن والمكلا والمخا ومنطقة بير مراكز تدريب واحتجاز تضم طائرات هليكوبتر إماراتية ومجموعة من القوات الخاصة الأميركية، باتت حقول النفط والغاز ومحطات التصدير في بلحاف والمسيلة ومنطقة الشحر بحكم الواقع تحت السيطرة الإماراتية. وبالتالي، استغلت أبو ظبي المساعي الانفصالية جنوب اليمن لتأمين سيطرتها على المحافظات الغنية بالموارد الطبيعية، والتي تضم أهم الموانئ في البحر الأحمر، وتشكل امتدادًا للآلئ أبو ظبي البحرية.

تؤمّن السيطرة الإماراتية على جنوب اليمن لأبو ظبي ما يلي[62]:

أولًا: إن السيطرة على الموانئ في جنوب اليمن يمكن أن تدعم جهود الإمارات لتصميم ممرات شحن جديدة واكتساب حصص سوقية جديدة في التجارة البحرية. وتشجع الإمارات طرق الشحن البديلة والتكميلية على طرقها الرئيسية من ميناء جبل علي في دُبي، في حال تعرقلت أو تعطلت عمليات الشحن عبر مضيق هرمز.

هذا أيضًا يوازن "انتفاضة الموانئ" التي تلوح في الأفق في شمال الخليج حيث يوجد خطر من الطاقة المفرطة للموانئ الرئيسية الحالية (والتي تشمل الدمام، الشويخ، الشعيبة، مبارك الكبير، خليفة بن سلمان، ميناء حمد، ميناء خليفة، الإمام الخميني ميناء بوشهر وشهيد رجائي والتوسع المخطط لمرافق الدقم وصلالة في سلطنة عمان).

ثانيًا: بسبب مصالحها التجارية والعسكرية المشتركة في القرن الأفريقي، تحتاج الإمارات إلى منع تزايد هجمات القرصنة في خليج عدن وعلى طول الساحل الصومالي. وبالتالي

---

[62] The Daily Star, "The UAE's anti-extremist security-economic nexus in Yemen", July 21st 2018. http://www.dailystar.com.lb/Opinion/Commentary/2018/Jul-21/457317-the-uaes-anti-extremist-security-economic-nexus-in-yemen.ashx

فإن التأثير على جنوب اليمن يمنح الإمارات اليد العليا على إيران وتركيا وقطر والسعودية في منافسة على النفوذ في غرب المحيط الهندي.

ثالثًا: تُعدّ المناطق اليمنية الجنوبية أفضل منصة للإمارات لتعزيز سياسة "محورها نحو الشرق"، كما رأينا في الشراكة الشاملة التي وقعتها مع الهند في كانون الثاني/يناير 2017 لزيادة التعاون المالي والطاقة. على سبيل المثال، قبل 2015، قامت محطة بلحاف للغاز الطبيعي المسال بتصدير معظم الغاز إلى آسيا، وتعتبر الصين واحدة من أكبر الدول المستوردة للنفط اليمني.

وضمن سعيها إلى جعل نفسها عنصرًا رئيسيًا في مبادرة "الحزام والطريق"، تعتبر الإمارات الخليج والمحيط الهندي من محطاتها الاستراتيجية، لا سيما مع محاولات دول الخليج تنويع اقتصاداتها، حيث تمثل الاستثمارات الآسيوية ومكانتها في طرق التجارة العالمية فرصًا هامة لاقتصاد الإمارات في مرحلة ما بعد النفط[63].

[63] رصيف 22، "معركة الموانئ.. إمبراطورية الإمارات "البحرية" من الخليج إلى القرن الأفريقي"، 10 آب/أغسطس 2018.

https://bit.ly/2Z9iWA0

الأعداد السابقة:

العدد 1	الشيعة في البحرين	تموز 2011
العدد2	المسلمون في فرنسا	أيلول 2011
العدد 3	الحركات السلفية في الدول العربية	تشرين الثاني 2011
العدد 4	الاقباط	تشرين الثاني 2011
العدد 5	الانتخابات النيابية في تونس	كانون الأول 2011
العدد 6	الحزب الشعبي الجمهوري التركي	كانون الأول 2011
العدد 7	حركة النهضة الإسلامية في تونس	تشرين الثاني 2012
العدد 8	الأحزاب الإسلامية في تركيا	كانون الأول 2012
العدد 9	الأزهر	كانون الأول 2012
العدد 10	أهم القوى السياسية في ليبيا بعد الثورة	كانون الثاني 2013
العدد 11	الحركات الإسلامية في الأردن	آذار 2013
العدد 12	أبرز العشائر السورية	نيسان 2013
العدد 13	المجموعات القتالية في سوريا	أيار 2013
العدد 14	مواقف المعارضة السورية من حزب اللّه	آب 2013
العدد 15	تظاهرات ساحة تقسيم – إسطنبول	أيلول 2013
العدد 16	حركة تمرّد المصرية	تشرين الأول 2013
العدد 17 - عدد خاص	مجازر الوهابية عبر التاريخ	تشرين الأول 2014
العدد 18	جمهورية القرم	أيار 2014
العدد 19	الأقليات في تركيا	أيلول 2014
عدد خاص	داعش	أيلول 2015
العدد 20 - عدد خاص	خطوط النفط	شباط 2016
العدد 21	جماعة فتح اللّه غولن	تشرين الأول 2016
العدد 22	خطاب الرئيس الأميركي المنتخب دونالد ترامب حول السياسة الخارجية الأميركية	تشرين الثاني 2016
العدد 23	إدارة دونالد ترامب: مجلس الأمن القومي وأبرز المستشارين	نيسان 2017
العدد 24	رؤية المعارضة لتجربة المجالس المحلية	تشرين الأول 2017
العدد 25	القضية الفلسطينية وحل الدولتين	تشرين الأول 2017
العدد 26	مأساة مسلمي الروهينغا في ميانمار	كانون الأول 2017
العدد 27	الشيعة في باكستان	كانون الأول 2017

العدد 28	مسح شامل للعقوبات الأميركية على حزب الله	تموز 2018
العدد 29	الأزمة الخليجية في عامها الأول	تموز 2018
العدد 30	جماعة الخوذ البيضاء في سوريا	تشرين الأول 2018
العدد 31	أبرز وقائع التعامل المعلن بين الكيان الإسرائيلي وفصائل من المعارضة السورية 2011 - 2018	تشرين الثاني 2018
العدد 32	المكونات السياسية في جنوب اليمن	كانون الأول 2018
العدد 33	قراءة في نتائج انتخابات الكونغرس النصفية لعام 2018	شباط 2019

المركز الإستشاري للدراسات والتوثيق
The Consultative Center for Studies and Documentation

مؤسسة علمية متخصّصة تُعنى بحقلي الأبحاث والمعلومات، وتهتم بالقضايا الاقتصادية والاجتماعية وتواكب المسائل الاستراتيجية والتحوّلات العالمية المؤثّرة.

هاتف 01/836610
فاكس 01/836611
خليوي 03/833438

Email: dirasat@dirasat.net
www.dirasat.net

الرمز البريدي
Baabda 10172010
P.O.Box: 27/47
Beirut – Lebanon