

التواجد الصيني في شرق إفريقيا: الدوافع، الفرص والتحديات

The Chinese Presence in East Africa: Motivations, Opportunities and Challenges

د/ شريفة كلاع *

كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر 3، (الجزائر)

cherifaklaa@gmail.com

تاريخ النشر: 2021/10/01

تاريخ القبول للنشر: 2021/09/22

تاريخ الاستلام: 2021/07/20

ملخص:

تعتبر منطقة شرق إفريقيا ذات أهمية كبيرة بالنسبة للدول الكبرى على غرار الصين التي تسعى بشكل حثيث للتواجد بها، على اعتبار أنها تمثل امتداد استراتيجيا لها في محيطها الخارجي، لذلك سيتم في هذا البحث تبيان الأبعاد والمرتكزات الصينية للاهتمام بهذه المنطقة ومختلف الفرص والتحديات التي يخلقها التواجد الصيني بها، ليخلص إلى نتيجة مفادها أن الصين تسعى إلى التواجد في المناطق ذات الأهمية الجيوستراتيجية التي تفيدها في صعودها السلمي في هرمية النظام الدولي على غرار منطقة شرق إفريقيا.

الكلمات المفتاحية: التواجد؛ الصيني؛ شرق إفريقيا؛ الدوافع؛ الفرص؛ التحديات.

Abstract:

The East Africa region is of great geostrategic importance to major countries such as China, its strategic presence is actively manifested there. The article proves that China's intense attendance is deeply linked to its peaceful rise in the hierarchy of the international system, similar to the East African region.

key words: *The presence; Chinese; East of Africa; motives; opportunities; challenges.*

* المؤلف المراسل

مقدمة:

لقد أدى نمو الاقتصاد الصيني المتسارع وعلى وجه التحديد منذ بدايات القرن الواحد والعشرين، إلى البحث عن أسواق خارجية لتسويق المنتوجات الصينية وكذا الاستثمار في الأموال التي تجنيها إضافة إلى البحث عن إمدادات الطاقة التي أصبحت السوق الصينية الداخلية تستهلكها بكثر نتيجة ارتفاع نموها الداخلي، والذي أفضى إلى الاهتمام بمناطق أخرى خارج مجالها الحيوي، لتكون مرتكزات لها نتيجة لأهميتها الجيوسياسية وفق المنظور الصيني، فاتجهت أنظار القادة الصينيين صوب منطقة شرق إفريقيا ذات الأهمية الجيوسياسية والجغرافية التي جعلتها تتوسط منافذ الممرات إضافة إلى سواحلها الممتدة وموانئها الهامة، حيث ازداد التواجد الصيني في هذه المنطقة وخاصة في ظل المبادرة الاقتصادية الصينية "الحزام والطريق"، والتي عملت من خلالها الصين على إلحاق المنطقة باستراتيجية "عقد اللؤلؤ" وإقامة شركات استراتيجية مع دولها، مما زاد من تعاظم تواجدها، الأمر الذي خلق لها تحديات من قبل القوى الدولية المنافسة لها وخاصة الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا إضافة إلى دول أخرى إقليمية دخلت باب المنافسة في المنطقة على غرار "إسرائيل" وتركيا، مما أوجب أن على الصين ضرورة استغلال الفرص والأخذ بها خاصة في ظل الصراع الدولي على الموانئ البحرية في منطقة شرق إفريقيا.

أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى تقديم دراسة تحليلية تحاول الإلمام بمدى أهمية منطقة شرق إفريقيا في الاستراتيجيات الصينية، وذلك من خلال تبيان المرتكزات الصينية في منطقة شرق إفريقيا، كما تستعرض ملامح ومؤشرات تصاعد نفوذها فيها، وكذا التعرف على تحديات الدور الصيني في هذه المنطقة، وهو ما يستدعي تقديم رؤية لمستقبل الدور الصيني في هذه المنطقة في ظل الصراع الدولي على الموانئ البحرية.

إشكالية البحث:

تكمن أهمية هذا البحث في الإجابة على مجموعة التساؤلات المتعلقة أساسا بموضوع "التواجد الصيني في شرق إفريقيا: الدوافع، الفرص والتحديات"، وذلك من خلال طرح الإشكالية الرئيسية والمتمثلة فيما يلي: إلى أي مدى تكمن أهمية منطقة شرق إفريقيا في المنظور والرؤية الصينية الاستراتيجية؟

فرضية البحث: تعتبر منطقة شرق إفريقيا ذات أهمية جيوسياسية كبيرة بالنسبة للصين، الأمر الذي جعلها وفق المنظور والرؤية الاستراتيجية الصينية أحد أهم المجالات الحيوية في محيطها الخارجي.

منهج البحث: تم الاعتماد في هذا البحث على توليفة من المناهج والمداخل، كالمناهج التاريخي وكذا الإحصائي، والمدخلين الاقتصادي والجيوبوليتيكي، والتي تخدم موضوع البحث وتساعد على الإجابة على إشكالية الموضوع المطروحة.

عناصر البحث: سيتم معالجة موضوع: "التواجد الصيني في شرق إفريقيا: الدوافع، الفرص والتحديات"، من خلال تناول النقاط التالية:

- 1- المرتكزات الصينية في منطقة شرق إفريقيا وأبعاد الاهتمام.
- 2- التواجد الصيني في منطقة شرق إفريقيا: مبادرة الحزام والطريق والشركات الاستراتيجية.
- 3- فرص وتحديات التواجد الصيني في منطقة شرق إفريقيا في ظل الصراع الدولي على الموانئ البحرية.

المبحث الأول:

المرتكزات الصينية في منطقة شرق إفريقيا وأبعاد الاهتمام

تسعى الصين في عهد الرئيس الحالي "شي جين بينغ" (Xi Jinping) منذ تسلمه سدة الحكم في مارس 2013، إلى اعتماد سياسة خارجية وأمنية متوازنة وبشكل خاص من الناحية الجغرافية الاستراتيجية⁽¹⁾، ففي الكتاب الأبيض لسنة 2015 قام "شي جين بينغ" بتعزيز نظرية الرئيس الصيني السابق "هو جينتاو" (Hu Jintao) مع الحفاظ على التسلسل الهرمي للأهداف الاستراتيجية الواردة في الكتب البيضاء السابقة منذ سنة 1995، إذ سلط الضوء على مفهوم الأمن الشامل ومفهوم الأمن المشترك والأمن القائم على التعاون، حيث ترتبط "الثقة المتبادلة (Huxin) والمنفعة المتبادلة (Huli) والمساواة (Ping-deng) والتعاون (Xiezu) ... بتدخلات عسكرية أخرى غير الحرب ... لمواجهة التحديات والتهديدات الأمنية من قبل القوى المعادية ... ويكون التدخل بالخارج لحماية وإتقاذ المركبات البحرية التجارية الصينية، وإجلاء الرعايا وحماية مصالح الجمهورية الشعبية في الخارج"، وتجدر الإشارة إلى أنه في الكتب البيضاء لأعوام 2008 و2013 و2015؛ قد تم تحديد أهداف السياسة الدفاعية الصينية كالتالي: "صيانة الأمن والوحدة القومية، ضمان تنمية البلاد، ضمان التحديث الشامل

والمنسق والمستدام للجهاز العسكري، تعزيز مهارات القوات المسلحة من خلال تطوير الإعلام الآلي، إقامة دفاع نشط، تعزيز استراتيجية التسلح النووي للدفاع عن البلد، تعزيز بيئة أمنية تساعد على التنمية السلمية للصين... احتواء القوى الانفصالية، وصيانة الحدود والمجال الجوي الساحلي والإقليمي، حماية الحقوق والمصالح البحرية والمصالح القومية على الأراضي وفي المجال الإلكتروني، وحماية الصين في الخارج"، وانطلاقاً من ذلك؛ يعمل الجيوسياسيون الصينيون على تحقيق التوازن بين استراتيجيتهم للانفتاح الاقتصادي العالمي، ومصالحهم الاستراتيجية وعلى وجه الخصوص في المناطق ذات الأهمية⁽²⁾، حيث أدرك القادة الصينيون أن ظاهرة الاعتماد المتبادل في المجتمع الدولي لا تسمح بسياسة العزلة التي انتهجتها الصين زمن "ماوتسي تونغ"، وأن اندماج الاقتصاد الصيني في الاقتصاد العالمي أمر لا مفر منه⁽³⁾، وبما أن عصب الاقتصاد والتجارة الدولية قائم على المناطق الجيوستراتيجية وعلى الموانئ، فإن الصين ترى أنه لا بد لها من حماية حقوقها ومصالحها البحرية في الخارج، خاصة في ظل تنامي احتياطاتها النقدية، والتي أصبحت تبحث لها عن استثمارات بها خارج الصين، لذلك ارتكزت على استراتيجيات السيطرة على الموانئ البحرية.

كما قامت بمزاوجة ذلك مع سياستها الجديدة القائمة على ثلاثة أسس؛ وهي المعارضة للهيمنة، وتطوير العلاقات مع الدول كلها انطلاقاً من مبادئ التعايش السلمي، وتقوية التعاون مع العالم الثالث⁽⁴⁾، وخاصة دول القارة الإفريقية باعتبارها سوقاً استهلاكياً واسعاً للسلع والاستثمارات الصينية، إذ تعد منطقة شرق إفريقيا منطقة ذات أهمية هامة في المنظور الاستراتيجي الصيني، نظراً لموقعها وموانئها ومكثف لما سبق ذكره.

إذ تتعدد الموانئ البحرية المطلة على البحر الأحمر على الساحل الشرقي الإفريقي، والتي أسهمت في تعاظم أهمية منطقة شرق إفريقيا، وخلقت حالة من التنافس الدولي والإقليمي عليها، وتمثل خريطة أبرز موانئ منطقة القرن الإفريقي في:

1 - ميناء بورتسودان: يعد الميناء الرئيسي في دولة السودان الشمالي، ويتكون من عدة موانئ منها الميناء الشمالي، والميناء الجنوبي، والميناء الأخضر، وميناء الخير، وميناء سواكن، إذ تقوم قطر بعملية تطوير هذا الأخير باستثمارات بلغت نحو 4 مليار دولار، في ضوء الاتفاق مع نظام الرئيس السوداني السابق "عمر البشير" في ديسمبر 2017.

2 - ميناء جيبوتي: يعد الميناء الرئيسي في دولة جيبوتي، ويعرف محلياً بميناء "دوراليه"، ويقع عند المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، ويعد الميناء الوحيد الذي يعتمد مواصفات القانون الدولي

لأمن السفن والموانئ الأمريكي في شرق إفريقيا، ويتضمن "محطة حاويات دوراليه" التي تم افتتاحها سنة 2009، وهي المحطة الوحيدة في القرن الإفريقي القادرة على التعامل مع سفن الحاويات، وقد قامت شركة "مخازن موانئ تجار الصين" سنة 2013 بشراء حصة قدرها 23.5% من مالك معظم "محطة حاويات دوراليه" في ميناء جيبوتي، كما أسهم بنك الصين للاستيراد والتصدير في تمويل خط سكك الحديد الذي يربط بين ميناء جيبوتي وإثيوبيا بمسافة 470 ميلا، بتكلفة 4 مليار دولار⁽⁵⁾، ويعد ميناء جيبوتي بمنزلة همزة الوصل بين الموانئ في المنطقة، فهو قريب من "ميناء عدن" اليمني بنحو 133 ميلا، و"ميناء مصوع" الإريتيري بنحو 413 ميلا، و"ميناء بورتسودان" السوداني بنحو 640 ميلا، و"ميناء جدة" السعودي بنحو 688 ميلا، و"ميناء بورسعيد" المصري بنحو 1398 ميلا وعن الميناء السريلانكي "كولومبو" بنحو 2218 ميلا، كما أنه يعد من أهم المراكز التجارية في المنطقة والعالم⁽⁶⁾، وتجدر الإشارة إلى أن الصين تملك قاعدة عسكرية بحرية في جيبوتي وهي أول قاعدة لها في الخارج، وتوظفها لحماية حركتها التجارية و وارداتها النفطية التي تمر بالضرورة من مضيق باب المندب الاستراتيجي وخليج عدن وقناة السويس، ومن ثم فإن الصين تنافس دول الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية على ممرات التجارة العالمية والتنقيب عن الموارد الطبيعية وكذا السوق الاستثمارية الإفريقية الواحدة⁽⁷⁾، وبذلك تكمن أهمية "ميناء جيبوتي" في المنظور الجيوسياسي الصيني.

3 - ميناء عصب ومصوع: وهما يعدان من أهم الموانئ الإريتيرية، وقد استأجرت "شركة موانئ دبي" كلاً من "ميناء ومطار عصب" المتجاوران سنة 2015 لمدة 30 سنة، مقابل 30% من عوائده للحكومة الإريتيرية، ومن المتوقع أن تسهم المصالحة الإثيوبية - الإريتيرية في الانفتاح الاقتصادي من قبل القوى الدولية والإقليمية على إريتيريا وهو ما سينعكس على حركة تشغيل موانئها البحرية بشكل جيد خلال الفترة المقبلة.

4 - ميناء بريرة: يعد من أقدم وأوسع الموانئ البحرية في الصومال، وأنشئ سنة 1969 بهيئته الحالية، ويمثل العمود الفقري للاقتصاد الصومال، وتستخدمه إثيوبيا لأغراض تجارية بعد اتفاق ثنائي في شهر جانفي 2015، كما يعد الميناء أحد أهم المنافسين لميناء جيبوتي، وقد تم منح "شركة موانئ دبي العالمية" حق الانتفاع بالميناء لمدة 30 سنة.

5 - ميناء هويبو: يقع على الساحل الشمالي الشرقي للصومال بالقرب من خليج عدن، ويعد أحد أقدم الموانئ الصومالية وأكثرها استراتيجية، كونه يربط بين الشمال والجنوب الصومالي، وقد أصبحت مدينة "هويبو" خلال السنوات الماضية أحد أهم معاقل القراصنة ونقطة تجمع رئيسية لهم، كما حصلت قطر في شهر أوت 2019 على امتياز تطوير الميناء بموجب اتفاق مع الحكومة الفيدرالية.

6 - ميناء مقديشيو: يعد من أهم الموانئ الصومالية، وتديره شركة "البيرق" التركية لمدة عشرين سنة مقابل 55% من عائداته السنوية.

7 - ميناء بوصاصو: يقع في مدينة "بونت لاند" شرق الصومال، ويطل على خليج عدن وقد تحصلت "شركة موانئ دبي العالمية" على عقد لتوسيع وتأهيل الميناء في عام 2013.

8 - ميناء كسامبو: يقع في ولاية "جوبا لاند" عند الساحل المحاذي لدولة كينيا، ويطل على المحيط الهندي.

9 - ميناء مركا وبراو: في ولاية جنوب غرب الصومال، وقد تم الاتفاق مع شركة من جيبوتي من أجل بناء المرفأين وإعادة تشغيلهما.

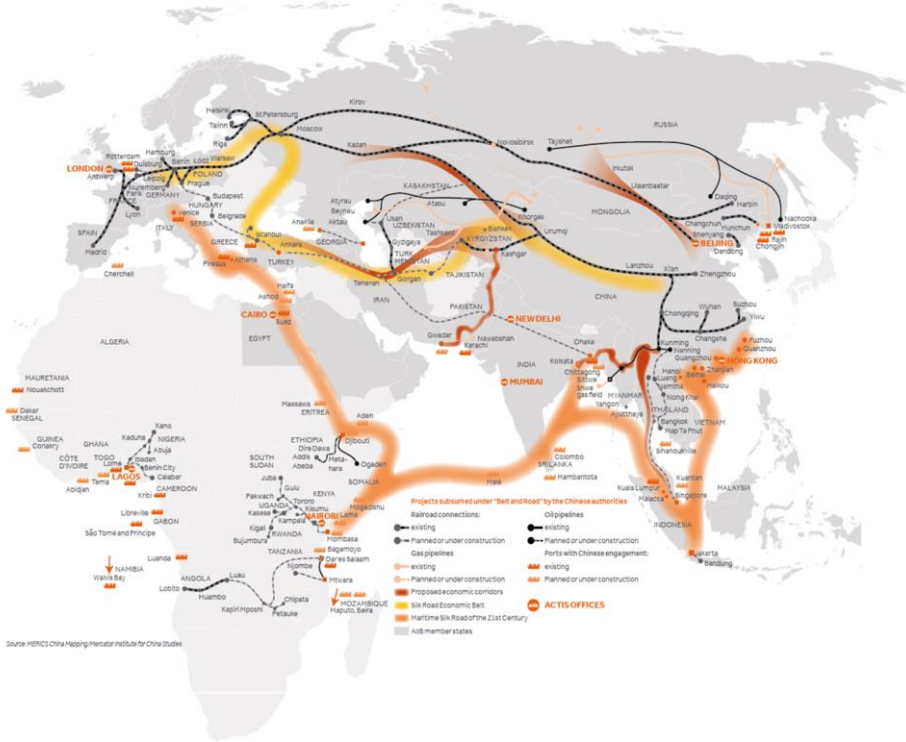
10 - ميناء زيلع: يعد من أقدم الموانئ في الجزء الشمالي من دولة الصومال، ويقع على مسافة 35 ميلا من الحدود مع جيبوتي، وهو أقرب النقاط إلى شبه الجزيرة العربية وعدن، إلا أنه بسبب تعرضه لحركتي المد والجزر، فقد تراكت الرمال في مدخل الميناء مما أدى إلى غلقه وانهيار نشاطه، مما أدى إلى هجرة معظم السكان إلى مينائي "جيبوتي" و"بريرة".

11 - ميناء ممباسا: ويقع في مدينة "ممباسا" الكينية، ويعد من أبرز الموانئ البحرية على الساحل الشرقي لإفريقيا.

12 - ميناء لاما: يقع في كينيا بالقرب من دولة الصومال، ويدخل الميناء ضمن خطط صينية تستهدف تصدير نطق جنوب السودان من خلاله، بدلا من ميناء "بورتسودان" في السودان الشمالي.

13 - ميناء باجامبو: يقع على بعد 75 ميلا شمالي "دار السلام" العاصمة الاقتصادية لتنزانيا، وتجري أعمال تطويره بتكلفة 10 مليار دولار بدعم من الصين وسلطنة عُمان، ويستهدف بناؤه وتطويره تحويل تنزانيا إلى مركز إقليمي للتجارة والنقل في شرق إفريقيا⁽⁸⁾. (أنظر الخريطة رقم (01))

خريطة رقم (01): ارتباط موانئ شرق إفريقيا بالمبادرة الاقتصادية الصينية "طريق واحد - حزام واحد" (One Belt - One Road)



المصدر: <https://bit.ly/2XzFP0C>, "One Belt One Road", see the link:

ومن ثم تتعدد الموانئ الرئيسية التي تعتمد عليها المبادر الاقتصادية الصينية "الحزام والطريق" في منطقة شرق إفريقيا، والمتمثلة في: ميناء جيبوتي، ميناء مباسا الكيني، ميناء "باجامويو" التنزاني، بالإضافة إلى ميناء مصوع الإريتيري، الأمر الذي يرفع من أهمية جيوسياسية هذه المنطقة في المنظور الصيني.

ونظرا للمواقع الجيو- استراتيجية لهذه الموانئ فإنها تحظى بأهمية كبيرة بالنسبة للصين، على اعتبار أنها تمثل خطوط توزيع للتجارة الخارجية الصينية خارج مجالها الحيوي الأول - آسيا - إذ تظهر منطقة دول شرق إفريقيا كبديل استراتيجي للنفوذ الصيني وامتدادا له، وتوسعا لاقتصاده القوي خارج نطاقها التقليدي⁽⁹⁾ - شرق آسيا تحديدا - بمزاوجة بين السياسات الاقتصادية والثقافية والخيارات العسكرية والأمنية.

إن المكانة الجغرافية الفريدة لمنطقة شرق إفريقيا قد دفعت العديد من القوى الإقليمية والدولية ومنها الصين، للسعي نحو إيجاد موطن قدم لها في هذه المنطقة، الأمر الذي جعلها ساحة للتنافس الدولي والإقليمي عسكريا وتجاريا، وفي هذا السياق يمكن إجمال أبعاد الاهتمام والمصالح الصينية في المنطقة وفق ما يلي:

1 - تعد المنطقة بمنزلة المدخل الأساسي للصين إلى القارة الإفريقية، فالصين الشريك التجاري الأول لإفريقيا، حيث يبلغ النشاط الاقتصادي للصين في إفريقيا نحو 300 مليار دولار سنويا بين استثمارات ومشروعات بنية تحتية وغيرها، إذ تدخل بعض دول شرق إفريقيا ضمن الاقتصادات الأسرع نموا في القارة الإفريقية، كمثل إثيوبيا، جيبوتي ورواندا، ووفقا لتقديرات سنة 2018، كما أن هناك أسواق غير مستغلة نسبيا في المنطقة في حاجة إلى استثمارات في البنية التحتية، وهو ما يجعلها محط أنظار واهتمامات العديد من الشركات الكبرى الراغبة في الاستفادة من تلك الفرص، وفي مقدمتها الشركات الصينية الاقتصادية الكبرى في العالم.

2 - تسعى الصين في تحسين صورتها الدولية، وتعزيز نفوذها السياسي العالمي، وتوسيع علاقاتها وتحالفاتها الإقليمية والدولية، سواء فيما يخص قضية تايوان، أو فيما يخص دعم الصين في المحافل الدولية والمنظمات العالمية ككل.

3 - الإسهام في تعزيز أمن البحر الأحمر لارتباطه الوثيق بتأمين طريق الحرير الصيني، وتأمين التجارة الصينية العالمية، والحيلولة دون سيطرة تنظيمات إرهابية على الملاحة البحرية.

4 - تأمين خطوط إمدادات النفط في شرق إفريقيا لحماية المصالح والصناعات الصينية، خاصة وأن الصين تستورد نحو 5% من وارداتها النفطية من دولة جنوب السودان، ويتوقع أن يمثل النفط الإفريقي نحو 25% من وارداتها النفطية خلال السنوات الست القادمة (حوالي سنة 2025)، وبذلك تتبع أهمية التحركات الصينية لتأمين وارداتها النفطية من القارة.

5 - هناك موجة جديدة من الاكتشافات النفطية الجديدة في بعض دول المنطقة مثل إثيوبيا، الصومال، كينيا، وأوغندا وتنزانيا، والتي تقوم بها كبرى شركات النفط في العالم، ففي إثيوبيا أعلنت الحكومة الفدرالية استكشاف نحو 1.6 تريليون قدم مكعب من الغاز الطبيعي في الإقليمي الصومالي في البلاد، حيث تشارك الشركات الصينية في التنقيب عن النفط والغاز في المنطقة.

6 - الحصول على موطن قدم عسكرية، مثلما تحقق مع افتتاح قاعدة عسكرية صينية في جيبوتي سنة 2017، حيث تعتبر منشأة لوجيستية مُدعّمة، الأمر الذي من شأنه دعم

الاستقرار الإقليمي في القرن الإفريقي، وحماية مصالح الصين الاستراتيجية والاقتصادية هناك، إذ تحتاج الصين بأن إنشاء قاعدتها العسكرية في جيبوتي هو لحماية المضيق الاستراتيجي وطرق التجارة وحماية سفنها من القرصنة، كما أن هذه القاعدة تعمل على إظهارها بمظهر القوة الدولية المسؤولة داخل القارة الإفريقية ومنطقة شرق إفريقيا تحديدا، وفي هذا السياق تشارك القوات الصينية في سبع مهمات أممية لحفظ السلام، في إطار جهود الصين لحفظ السلام في قارة إفريقيا تحت مظلة الأمم المتحدة، حيث يبلغ عدد جنودها نحو 1800 جندي صيني.

7 - مكافحة عمليات القرصنة في البحر الأحمر من أجل تأمين وحماية الأسطول البحري الصيني، والسفن التجارية المارة عبر مضيق باب المندب، البحر الأحمر وخليج عدن، وتجدر الإشارة إلى أن القوات البحرية الصينية تشارك في هذه العمليات منذ سنة 2008.

8 - تمثل دول منطقة شرق إفريقيا سوقا واسعة في مجال بيع السلاح الصيني، خاصة لكل من إريتريا وإثيوبيا، قبل إتمام المصالحة الإقليمية في شهر جويلية 2018، كما تشهد المنطقة نزاعات وصراعات مستمرة، مثل الصراع في جنوب السودان الذي اندلع في شهر ديسمبر 2013، فضلا عن التنافس الإقليمي على الرعامة في المنطقة⁽¹⁰⁾، وتجدر الإشارة هنا إلى أن نشاط الصين العسكري في هذه المنطقة لم يقتصر على مبيعات الأسلحة، بل تعدتها إلى إنشاء مصانع للأسلحة الخفيفة في أوغندا والسودان، واللتين ساعدتها الصين على بناء ثلاثة مصانع تنتج الأسلحة الخفيفة، وراجبات الصواريخ والأسلحة المضادة للدبابات⁽¹¹⁾.

9 - تعتمد الصين على استقرار الاقتصاد العالمي وتدفق منتجات الطاقة والمواد الخام في ممرات ملاحية آمنة، ولذلك يتجلى سعي الصين للربط البنوي والاقتصادي والتجاري بين آسيا وأوروبا وإفريقيا في المنظور والرؤية الاقتصادية - الاستراتيجية وفق المبادرة الاقتصادية "طريق واحد - حزام واحد" (One Belt - One Road)، بغرض إقامة استثمارات واسعة في منشآت الموانئ⁽¹²⁾، وبذلك تكمن أهمية منطقة ساحل شرق إفريقيا ذات الأهمية بالنسبة للصين والتي تسعى من خلالها إلى السيطرة على الاقتصاد العالمي، وربطها باستراتيجية "عقد اللؤلؤ" الصينية في المحيط الهندي.

المبحث الثاني:

التواجد الصيني في منطقة شرق إفريقيا: مبادرة الحزام والطريق والشراكات الاستراتيجية

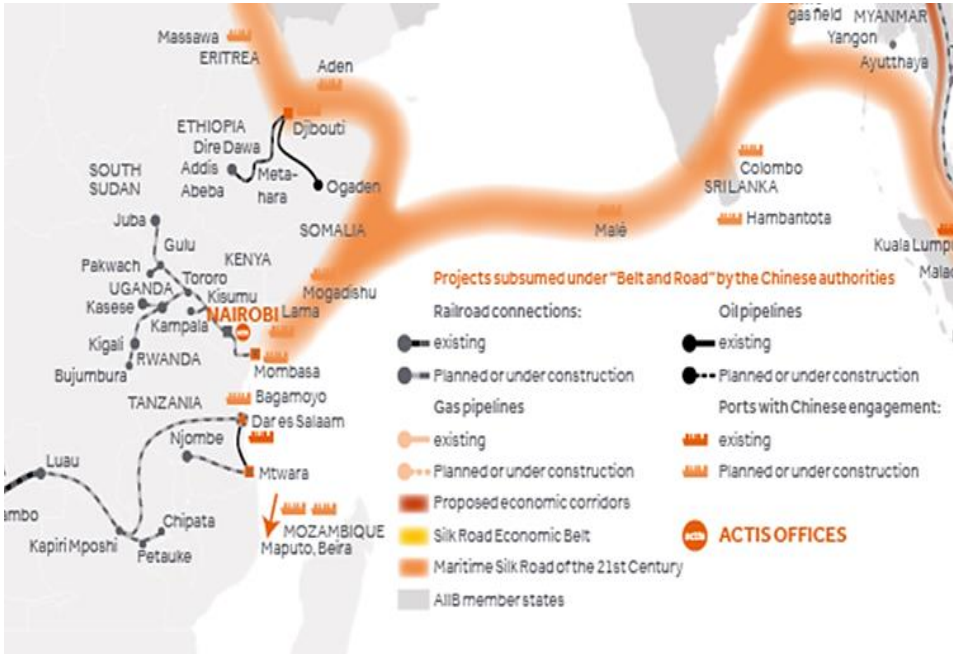
حرصت الصين على التواجد في دول منطقة شرق إفريقيا، وذلك من خلال زيادة مستويات تعاونها الاقتصادي ومعاملات التبادل التجاري مع دول هذه المنطقة، وذلك منذ إنشاء "منتدى التعاون الصيني - الإفريقي" سنة 2010، عبر مشاريع تنمية ومساعدات غذائية بدولتي جيبوتي والصومال، كما توسعت الاستثمارات الصينية إلى مجالات البنية التحتية والتنقيب على النفط، والمجال الكهربائي والاتصالات وغيرها من المجالات⁽¹³⁾، حيث بدت الصين من خلال ما قدمته من نموذج جديد في التعامل مع دول القارة الإفريقية ككل؛ شريكا مقبولا لدى الحكومات الإفريقية، لعدة أسباب منها: كون الصين لا تحاول التدخل في الشؤون الداخلية للدول ولا تربط مساعداتها بشروط سياسية أو اقتصادية أو أخلاقية، ومن ناحية أخرى فإن التعامل الصيني الذي لا يرتبط نشاطه الاقتصادي بإجراءات صندوق النقد الدولي أو الدفع باتجاه الشروط السياسية وما يتعلق منها بضرورة التحول الديمقراطي ومكافحة الفساد أو قضايا حقوق الإنسان، وغير ذلك من القضايا التي تعدها كثيرا من تلك الدول تدخلا مباشرا في صميم شؤونها الداخلية، ولعل زيارات المسؤولين الصينيين كمثل جولة رئيس الوزراء الصيني "ليكه تشيانغ" في إفريقيا التي تعتبر عن مدى التواجد الصيني ودوره في المنطقة، تبرهن على أهميتها في المنظور الصيني، حيث ذكر خلال مؤتمر صحفي مع نظيره الإثيوبي "هيلامريم ديسالين"، أن "إثيوبيا هي المحطة الأولى؛ لأنه توجد صداقة عميقة بين البلدين، وإثيوبيا دولة محورية في إفريقيا، وهي مقر الاتحاد الإفريقي"⁽¹⁴⁾، ولذلك تسعى الصين إلى إقامة مشاريع لربط جيبوتي بإثيوبيا - الحبيسة عن البحر - هذه الأخيرة التي توليها الصين اهتماما كبيرا، عبر ربط كل من جيبوتي وإثيوبيا بسكك حديدية وأنايب ماء وغاز طبيعي⁽¹⁵⁾.

ويؤكد "تقرير آفاق الاقتصاد الإفريقي 2010" (The African Economic Outlook 2010) على أن الصين حاضرة في مجموعة واسعة من الدول الإفريقية، وخاصة تلك التي عادة ما تجتذب القليل من الموارد المالية الخارجية مثل دول شرق إفريقيا، فعلى سبيل المثال؛ تعتبر إثيوبيا الوجهة الثانية للاستثمار الأجنبي الصيني المباشر في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في إفريقيا، وواحدة من أكبر المتلقين للاستثمار الأجنبي الصيني المباشر في القارة بقيمة 283 مليار دولار في سنة 2009، الأمر الذي يرجع سببه إلى كون أن أسواق دول منطقة شرق إفريقيا هو أسهل في الاختراق، وتجدر الإشارة إلى أن "الكتاب الأبيض للتعاون

الاقتصادي والتجاري الصيني" (*The China Economic and Trade Cooperation White Paper*) لعام 2013 قد قدم توزيعاً قطاعياً للاستثمار الصيني في إفريقيا، حيث أن استغلال الطاقة والموارد المعدنية لا يزال يمثل الجزء الأكبر من الاستثمار الصيني في المنطقة، ومع ذلك يشدد هذا الكتاب (التقرير) على أن الشركات الصينية قد ساعدت في إنشاء سلسلة صناعية متكاملة في المنع والمصب في العديد من الدول الإفريقية ومنها منطقة شرق إفريقيا، وبالتالي تحويل مزايا الموارد إلى فرص للنمو الاقتصادي⁽¹⁶⁾.

فمن المنظور الصيني، هناك فرصة كبيرة للشركات الصينية للعمل مع الدول الإفريقية مقارنة بالتركيبة السكانية الصينية المتقدمة، ومن المتوقع أن تضم إفريقيا 50% من السكان العاملين المضافين حديثاً في العالم بحلول سنة 2050، وهذا يتوافق جيداً مع احتياجات الصناعات الصينية التي تتطلع إلى تصدير المعرفة التصنيعية والمهارات الإدارية وخاصة التمويل الذي ستحتاجه إفريقيا الصناعية، ومنطقة شرق إفريقيا كما سبق ذكره من أسهل الأسواق اختراقاً في إفريقيا من قبل الصين، وهي منطقة من أهم المستفيدين من مبادرة "الحزام والطريق" الصينية، إذ تعد كل من إثيوبيا وكينيا جزءاً لا يتجزأ من هذه المبادرة، ويرجع ذلك أساساً إلى البنية التحتية للموانئ القائمة في جيبوتي، والقدرة التصنيعية المتاحة في إثيوبيا والاتصال الإقليمي عبر الطرق والسكك الحديدية والطاقة داخل كينيا (أنظر الخريطة رقم 2)، حيث بلغ متوسط الواردات الصينية إلى منطقة شرق إفريقيا عبر جيبوتي معدل نمو يقدر بـ 33% من سنة 2009 إلى سنة 2017، حيث ارتفعت من بضع مئات من ملايين الدولارات إلى 2.2 مليار دولار سنة 2018، موجهة لخدمة المناطق النائية في شرق إفريقيا، وتجدد الإشارة إلى أن الأمر لا يتعلق باستخراج المعادن والطاقة فقط، فالشبكات التي يتم تشكيلها توفر منفذاً للسلع الصينية⁽¹⁷⁾.

خريطة رقم (02): مراكز مبادرة الحزام والطريق في منطقة شرق إفريقيا



المصدر:

Max Lin, Michael Turner, Stuart Jackson, "One Belt One Road and East Africa", *Macro-Forum Insights and Perspectives*, (June 2018), p.16.

تتركز الاستثمارات الرئيسية الصينية في منطقة شرق إفريقيا في المعاملات داخل النقل والبنية التحتية، ففي جيوتي؛ قد اشتملت الاستثمارات الصينية على أربعة مشاريع لتطوير الموانئ وخط سكة الحديد بطول 752 كم مع إثيوبيا، مما سيزيد بشكل كبير من وصول إثيوبيا إلى التجارة البحرية بما أنه دولة حبيسة، حيث أقامت مشروعاً بقيمة 4 مليار دولار مع شركة "بتروتشاينا" لتطوير احتياطات الغاز الطبيعي لديها، كما قامت بإنشاء خط سكة الحديد الذي يبلغ طوله 472 كم في كينيا والذي اكتمل إنشاؤه في عام 2017، إذ يربط العاصمة الكينية بمدينتها الساحلية "مومباسا" على المحيط الهندي بتكلفة 3.8 مليار دولار أمريكي، حيث تم تمويله بنسبة 90% من بنك "Exim" الصيني والباقي من الحكومة الكينية⁽¹⁸⁾، وبالتالي فإن خطوط السكك الحديدية التي تبنيها الصين تشكل تدريجياً شبكة متشابكة ومتراصة في جميع أنحاء شرق إفريقيا، ففي جيوتي؛ ساهمت الصين في تمويل بناء "ميناء دوراليه" وعملت على اتصاله بالسكك الحديدية مع الجار المهم والشريك التجاري إثيوبيا - وهي دولة غير ساحلية - كما تم

بناء خط أنابيب تتصل بين كل من "ميناء دوراليه" وخط سكة الحديد الذي يبلغ طولها 730 كم والمتجه إلى العاصمة الإثيوبية "أديس أبابا" والذي بدأ في العمل سنة 2017، كما أن هناك خطوط أخرى تسعى الصين من خلالها لربط "أديس أبابا" بالموانئ الكينية، كما أنه من شأن ذلك أن يجعل النقل بالسكك الحديدية إلى جنوب السودان وأوغندا ورواندا وبوروندي ممكناً⁽¹⁹⁾، علاوة على ذلك؛ تريد الصين إعادة تنشيط خط سكة حديد "تنزانيا - زامبيا" الذي يبلغ طوله 1900 كم، والذي تم بناؤه بمساعدة صينية في سبعينيات القرن العشرين، كما عملت على نقل النحاس الزامبي إلى "ميناء دار السلام" التنزاني في المستقبل، كما سيتم ربط خط سكة الحديد هذا بخط سكة حديد "Lobito-Luau"، والذي بدأ تشغيله في عام 2015 ويربط الساحل الأنغولي بحدود جمهورية الكونغو الديمقراطية، وبالتالي سيتم ربط سواحل المحيطين الهندي والأطلسي عن طريق السكك الحديدية، بالإضافة إلى ذلك؛ يجري بناء خط سكة حديد من زامبيا عبر الساحلية عبر ملاوي إلى الموزمبيق، إذ تشير مذكرات التفاهم بين حكومة تشاد والشركات الصينية التي تم توقيعها سنة 2016 إلى أن تشاد قد تصبح أيضاً رابطة مهمة بين الشرق والغرب⁽²⁰⁾.

وتجدر الإشارة إلى أن خط سكة الحديد يستخدم الخبرة الصينية والمعدات الصينية وإدارة المشاريع والتشغيل باليد العاملة الصينية، فمن خلال إنشاء البنية التحتية وشبكات النقل، تحاول الصين فتح إفريقيا أمام استثماراتها، فمن بين 54 دولة في إفريقيا، هناك 15 دولة غير ساحلية ويتم نقل 90% من التجارة العالمية عن طريق الشحن، ومن ثم فإن أهمية التكامل الإقليمي في شرق إفريقيا وباقي مناطق إفريقيا، يمنح جميع الدول إمكانية الوصول إلى المناطق التجارية، الأمر الذي يعد محورياً في الشركات الاستراتيجية الصينية مع دول المنطقة، إذ تحسنت قدرة كينيا على توفير طرق الاستيراد والتصدير إلى كل من أوغندا، رواندا، وبوروندي وجمهورية الكونغو الديمقراطية نتيجة للسكك الحديدية الرابطة بين "نيروبي - مومباسا"، وتجدر الإشارة هنا إلى أنها ليست شبكات نقل فقط، حيث يمكن رؤية مثال على الاستفادة الصينية من الإمكانيات التصنيعية لإثيوبيا في "المنطقة الصناعية الشرقية" الواقعة على بعد ساعة بالسيارة من "أديس أبابا" الإثيوبية، حيث أقامت شركات في صناعات الصلب والمنسوجات متجراً هناك، تجديها في ذلك الحوافز الضريبية من قبل الحكومة الإثيوبية لجذب الاستثمار

الأجنبي المباشر، حيث يعمل أكثر من 15000 شخص في تلك المنطقة لأكثر من 30 شركة صينية⁽²¹⁾.

فمن خلال الاستفادة من إمكانات توزيع الموانئ على الساحل الشرقي لإفريقيا، تستمر صادرات الصين من الهواتف الذكية في التوسع، ففي عام 2017 تفوقت شركة "Transsion Holdings"؛ الشركة المصنعة للهواتف الذكية الصينية على شركة "سامسونج" باعتبارها أول هاتف ذكي من حيث المبيعات في إفريقيا، حيث باعت أكثر من 50 مليون هاتف في النصف الأول من سنة 2017، وقد انتقل هذا التصنيع إلى نفس المنطقة الصناعية كما ذكر أعلاه في إثيوبيا، كما تمت عقود التصميم الهندسي والمشتريات والبناء الصينية بشكل كبير في إفريقيا، كما كانت شركة "Kipeto Energy Wind Farm" واحدة من أكبر الاستثمارات الأجنبية المباشرة للولايات المتحدة الأمريكية في كينيا، حيث وفرت 102 ميجاوات من الطاقة لاستثمار 323 مليون دولار أمريكي، إذ تقدم "CMEC" الشركة الصينية لهندسة الماكينات وكذا شركة "EPC" المسؤولة عن تصميم وبناء وتركيب وتنفيذ المنشأة التابعة للشركة الأمريكية السابقة الذكر بقيمة عقد بلغت قيمتها 221 مليون دولار أمريكي، كما قامت واحدة من أكبر شركات "EPC" الصينية حيث كانت شركتها "Sinohydro" المسؤولة عن بناء مركز التسوق "Garden City" الممول من بنك "Actis" في نيروبي، كما قامت الصين أيضا باستثمارات كبيرة في الملابس في إثيوبيا، أبرزها استثمار بقيمة 250 مليون دولار أمريكي لتطوير مجمع "هاواسا" الصناعي الذي يهدف إلى توظيف 20.000 إثيوبي بحلول عام 2019، وأصبحت شركة "Twyford Ceramic Company"، وهي شركة صينية خاصة أكبر شركة لتصنيع السيراميك في شرق إفريقيا، حيث تنتج 30.000 مترا مربعا من بلاط الأرضيات يوميا، ومن المتوقع أن تتضاعف الطاقة الإنتاجية في السنوات القادمة، ومع تأكيد الحكومة الصينية بشكل متزايد على مبادرتها "طريق الحرير الجديد للقرن الواحد والعشرين" المعروفة باسم (الحزام والطريق) في قلب أجندة سياستها الخارجية؛ يمكن أن يكون هذا مكسبا لكل من إفريقيا والصين، وهو عبارة عن تشبيك المصالح البنينة، حيث أن العجز في البنية التحتية والتنمية الصناعية في إفريقيا يسد بدقة من خلال الاستثمار الصيني، مما يزود الصين بمحور جيوسياسي حاسم، ويمكنها من الوصول إلى الأسواق الإفريقية والموارد الطبيعية والروابط مع الأسواق الغربية⁽²²⁾، القريبة من دول المنطقة، وفي ما يلي جدول يبين قيمة الاستثمارات الصينية المباشرة في منطقة دول شرق إفريقيا لسنة 2018:

جدول رقم (01): قيمة الاستثمارات الصينية المباشرة في دول شرق إفريقيا سنة 2018 بقيمة
المليون دولار

الدولة	حجم الاستثمارات الصينية المباشرة إلى غاية سنة 2018 / مليون دولار أمريكي
الصومال	معلومات غير متاحة
إريتريا	223,94
جيبوتي	178,49
إثيوبيا	2568,16
كينيا	1755,88
تنزانيا	1302,75
السودان	1325,07
جنوب السودان	35,69
أوغندا	798,17
رواندا	146,82

المصدر:

"data: Chinese investment in Africa 2003 – 2018", (22/05/2021), see the link: <http://www.sais-cari.org/chinese-investment-in-africa>

حسب الجدول رقم (01) أعلاه تتبين أهمية منطقة دول شرق إفريقيا من خلال حجم الاستثمارات الصينية المباشرة إلى غاية سنة 2018، إذ تحتل إثيوبيا المرتبة الأولى من حجم الاستثمارات بقيمة 2568,16 مليون دولار، تليها كينيا ثم السودان، تنزانيا، أوغندا، إريتريا، جيبوتي، رواندا، ثم جنوب السودان، أما الصومال فلم تكن المعلومات متاحة عنها حتى يتم مقارنتها ببقية الدول.

وترحب معظم دول منطقة شرق إفريقيا بمشاركة الصين في مبادرة "الحزام والطريق"، كما أنها تشيد بمعاملة الصين للأفارقة وبأنهم متساوون، وبالتزامها بالبنية التحتية للتنمية مثل: خطوط السكك الحديدية ومحطات الطاقة والموانئ والسدود، إذ أشاد الرئيس الكيني "أوهورو كينياتا" بأن المشاركة في المبادرة الصينية تسمح للقارة الإفريقية بالانتقال إلى منصة جديدة، سيتمكن من خلالها الأفارقة من الابتكار وزيادة الرخاء الاقتصادي، مرفوقة برغبة لدى بعض

دول شرق إفريقيا في تنويع حلفائها وشركائها، والتحرك ولو بشكل جزئي بعيدا عن المظلة الأمريكية، والتحرر من الاعتماد على دعمها، وكذا التخفيف من ضغوطها على الأنظمة السياسية والتوجه نحو الصين، التي يطغى الجانب الاقتصادي على علاقتها مع دول إفريقيا بشكل عام بعيدا عن طبيعة تلك الأنظمة وحالة حقوق الإنسان والديمقراطية فيها، وهو الأمر الذي يضيف إلى رصيدها لدى القادة الأفارقة بما انعكس على تطور العلاقات الصينية – الإفريقية في السنوات الأخيرة⁽²³⁾، وخاصة في العشرية الثانية من القرن الواحد والعشرين وتحديدا منذ إعلان مبادرة "الحزام والطريق".

وتجدر الإشارة إلى أن بعض الدراسات التابعة للجنة الاقتصادية لإفريقيا للأمم المتحدة، ترى أن صادرات دول شرق إفريقيا يمكن أن تزيد بمقدار 192 مليون دولار سنويا، إذا استخدمت مشروعات مبادرة "الحزام والطريق" بشكل جيد وأكثر ربحية، إذ تعد منطقة شرق إفريقيا هي النقطة المركزية لطريق الحرير البحري، فهي متصلة بالموانئ البحرية وخطوط الأنابيب والسكك الحديدية ومحطات الطاقة، ويعد خط سكك الحديد الذي يربط بين مدينتي "مباسا" و"نيروبي" مشروعا مهما لطريق الحرير في شرق إفريقيا، إضافة إلى خط السكك الحديدية الكهربائي الذي يربط بين العاصمة الإثيوبية "أديس أبابا" و"جيبوتي"⁽²⁴⁾.

وتحدد السلطات الصينية أهدافا واسعة وطموحة، تريد بها ربط البنية التحتية للدول المشاركة في مبادرة "الحزام والطريق"، حيث تعمل على تشجيع دول منطقة شرق إفريقيا على فتح أسواقها للصين وتسهيل التجارة البينية، لربط أسواقها المالية بالصين، خاصة منذ إعلان الرئيس الصيني "شي جين بينغ" لأول مرة عن خطته لـ "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" و"طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" سنة 2013، وبذلك تدور هذه المبادرة حول ما هو أكثر بكثير من مجرد الوصول إلى الأسواق والأسهم، وتأمين طرق التجارة وإمدادات الطاقة، فضلا عن تصدير القدرات الصناعية الفائضة الصينية إلى مشاريع البناء البعيدة، إذ تعد هذه المبادرة جزءا رئيسيا من تصميم السياسة الخارجية الكبرى وفق رؤية القيادة الصينية الحالية برئاسة "شي جين بينغ" لزيادة نفوذ الصين في جوارها الإقليمي وما وراءه من مجالات حيوية في الخارج، لا تقتصر فيه على تحقيق الأهداف الاقتصادية فقط، بل لكونها تحتوي أيضا على مكون أمني واستراتيجي تسعى الصين إلى أن يكون له نطاق عالمي⁽²⁵⁾.

المبحث الثالث:

فرص وتحديات التواجد الصيني في منطقة شرق إفريقيا في ظل الصراع الدولي على الموانئ البحرية

تشهد العديد من أقاليم العالم تصاعدا في التهديدات الموجهة للأمن البحري، والتي تتنوع ما بين محاولات الدول الكبرى لفرض سيطرتها على مناطق واسعة من البحار، وتقييد حرية الملاحة بها⁽²⁶⁾، على غرار منطقة شرق إفريقيا ذات الموانئ الهامة والتي تترابط مع موانئ المحيط الهندي، والتي تجوب منطقتها البحرية الآلاف من السفن التجارية من جميع أنحاء العالم. وتجدر الإشارة إلى أن هناك مخاطر ناجمة عن أعمال القرصنة على أنشطة الملاحة البحرية، ومن هذه المخاطر ما يصيب ناقلات النفط والغاز الطبيعي، ومنها ما يطال سفن الحاويات، ومنها ما يستهدف المال أو البشر، كما أن هناك أضرارا جانبية لهذه الأعمال، عادة ما تتسبب في زيادة تكلفة أنشطة النقل البحري، كما تعيق انتظام حركة التجارة الدولية، ويوضح الجدول رقم (02) هذه الأضرار بالتفصيل، وهو يعتمد على دراسة أجرتها منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية على الآثار الاقتصادية للمخاطر الأمنية التي تتعرض لها أنشطة النقل البحري⁽²⁷⁾:

الجدول رقم 02: التكلفة الاقتصادية والبشرية لأعمال القرصنة البحرية عالميا في عام 2017

عدد السفن (سفينة)	الحسائر البشرية (شخص)	التكلفة الاقتصادية (مليون دولار)	
54	79	1.400	سواحل شرق إفريقيا
71	22	9.487	سواحل الكرايبي وأمريكا اللاتينية
97	509	8.181	غرب إفريقيا
99	223	31.9	سواحل شرق آسيا
321	833	3.198.7	الإجمال

المصدر: شادي عبد الوهاب منصور وعلي صلاح، "كيف تتعامل الدول الكبرى مع التهديدات المتصاعدة للأمن البحري"، مجلة اتجاهات الأحداث، تقرير المستقبل ملحق مع المجلة، ع. 30، (ربيع 2019)، ص. 16.

وتعتبر الموانئ البحرية من أهم النقاط والبؤر الجغرافية ذات الأهمية الكبرى بالنسبة للاقتصاد العالمي، لما لها من دور حيوي في تنظيم حركة الملاحة البحرية لمختلف الأغراض التجارية⁽²⁸⁾، لذلك حرصت الصين على التواجد بشكل متمركز في الموانئ البحرية الهامة وخاصة

تلك الواقعة في ساحل شرق إفريقيا، وربطها بعقد اللؤلؤ، وهو الممثل في الموانئ المرتبطة ببعضها في المناطق الحيوية التي أقامتها الصين، من أجل ربطها وتشبيكها ببعضها، الأمر الذي خلق تحدي لتأمين التجارة الصينية في أعالي البحار.

لقد شكل اتجاه الصين إلى بناء قواعد عسكرية خارجها أحد مظاهر الصعود الصيني، والذي أخذ طبيعة مختلفة منذ تولي الرئيس "شي جين بينغ" الحكم، فالصين التي دائما ما ارتبط صعودها بتحقيق معدلات نمو اقتصادية كبيرة في القرن الواحد والعشرين، أصبحت تسعى وراء امتلاك النفوذ والتوسع والتمدد في مناطق مختلفة من العالم، بما ينعكس مستقبلا على وضعها كقوة تطمح إلى التحول لدول عظمى وإن لم تصرح بذلك علانية، إذ أن إدراكها بأن استمرارها في تعظيم قوتها الاقتصادية بحاجة إلى تأمين تدفق الموارد الطبيعية وخاصة منها مواد الطاقة التي تحصل عليها من الخارج - على وجه الخصوص من منطقة الشرق الأوسط ومن دول القارة الإفريقية الغنية بها - وذلك عبر تأمين طرق التجارة الدولية، فهي تحتاج إلى تأمين خطوط النقل البرية والبحرية التي تقع ضمن مشروعها الاقتصادي "الحزام والطريق"⁽²⁹⁾، وبحكم موقع منطقة شرق إفريقيا وخاصة دول القرن الإفريقي الهام في استراتيجية "الحزام" أو ما يعرف بـ "الطريق البحري"، فهي تحتاج إلى ضمان أمن الطاقة وأمن الممرات المائية التي تنتقل عبرها السفن الصينية المحملة بالمنتجات الطاقوية التي تشتريها من دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا ومعها السودان وبقية الدول الإفريقية الطاقوية في شرق إفريقيا.

وفي هذا الإطار افتتحت الصين رسميا في جيبوتي أول قاعدة عسكرية خارج حدودها يوم 1 أوت 2017، وقد وقع الاختيار على هذه القاعدة بالنظر إلى عدة اعتبارات تصب كلها في حماية المصالح الصينية، فجيپوتي تعد نقطة استقطاب للقوى العظمى والكبرى، مثل الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا وغيرها لإقامة قواعد عسكرية فيها نظرا لموقعها الجغرافي، وانضمام الصين لهذه الدول يجعلها قادرة على حماية مصالحها في هذه المنطقة التي يكثر فيها الوجود العسكري، وعلى أن تكون قريبة جدا من أحد ممرات التجارة العالمية المهمة، وقريبة كذلك من استثماراتها الكبيرة في دول شرق إفريقيا وإفريقيا بشكل عام، فضلا عن موقع جيپوتي على خريطة الموانئ التي قامت الصين بالاستثمار فيها، والذي يبدو مركزيا إلى حد كبير، ونظرا لهذه المركزية قامت الصين بإجراء تدريبات مشتركة على الحرب البحرية والبرية كما حدث خلال شهر نوفمبر 2018، حينما أجرى الجيش الصيني تمارينات بالذخيرة الحية استخدمت فيها المدفعية الثقيلة والقوات البرية والمدركات القتالية في جيپوتي، وقيام مروحيات تابعة للجيش الصيني

بمناورات تدريبية تحاكي عملية إخلاء الضحايا من فرقاطة صاروخية موجهة قبالة سواحل جيبوتي، الأمر الذي يدل على قدرات الصين الجوية والبرية المتطورة في منطقة شرق إفريقيا⁽³⁰⁾.

وبما أن منطقة شرق إفريقيا أصبحت تعد بمنزلة ساحة تدافع إليها القوى الإقليمية والدولية المختلفة، من أجل النفوذ والهيمنة التي تسمح لها بحماية مصالحها، والاستفادة من الموارد التي تزخر بها دول المنطقة، فإن بيئة التفاعلات فيها بما تتضمنه من متغيرات وتحولات نوعية، وتحالفات وسياسات مختلفة لقوى إقليمية ودولية تسعى بشكل حثيث نحو توطيد نفوذها في هذه المنطقة؛ تفرض مسارات معينة بالنسبة للتوجهات الصينية في المنطقة، مع تزايد أهمية الشريط البحري الممتد من قناة السويس إلى سواحل تنزانيا، وإيلائه اهتماما ملحوظا من قبل القوى الكبرى لأمر عدة، وبحسبانته جزءا رئيسيا من مبادرة "الحزام والطريق" الصينية⁽³¹⁾.

ففي الوقت الذي يشكل فيه تراحم القوى الدولية والإقليمية في منطقة شرق إفريقيا عاملا ضاغطا على التحركات الصينية في هذه المنطقة، خاصة في ظل التنافس السياسي، الاقتصادي والعسكري، إذ يثير التواجد الصيني حفيظة الولايات المتحدة الأمريكية وفرنسا، والذي يبدو في المنظور القريب أن يؤدي إلى احتمالية تصعيد أمريكي- صيني تضاف إلى مجالات ومناطق الحرب التجارية بينهما، والتي أدخلتها في حرب باردة جديدة، وإلى حدوث صراع وتنازع محتمل بين الطرفين على النفوذ والمواد في شرق إفريقيا، خاصة وأن الاستراتيجية الأمريكية التي أقربتها إدارة الرئيس السابق "دونالد ترامب" (Donald Trump) في شهر ديسمبر 2018؛ تركز بالأساس على مواجهة النفوذ الصيني المتصاعد في إفريقيا في ظل التمدد الصيني داخل القارة الإفريقية، من خلال المشاريع الاقتصادية والاستثمارات في جميع المجالات لا سيما البنية التحتية، ولذلك لا تتوانى الولايات المتحدة الأمريكية في مختلف الاجتماعات، القمم والمناسبات الدولية عن توجيه التحذيرات إلى دول المنطقة من خطورة التعامل مع الجانب الصيني، وهو ما اتضح أيضا من خلال جولات المسؤولين الأمريكيين في السنوات الأخيرة خاصة سنتي 2018 و2019 إلى بعض دول المنطقة كإثيوبيا وإريتريا، مثل زيارة "ريكس تيلرسون" وزير الخارجية الأمريكي السابق، ونائب وزير الخارجية "دونالد ياماموتو" في شهر مارس وأفريل ونوفمبر 2018، وهي محاولة أمريكية لمعالجة تداعيات تصريح الرئيس الأمريكي السابق "دونالد ترامب" في اجتماع مع أعضاء الكونغرس من الحزبين الجمهوري والديمقراطي،

حيث وصف الدول الإفريقية ودولا أخرى بـ "الحثالة"، بالإضافة إلى قيامه بتخفيض المساعدات الاقتصادية بنسبة 35% للدول الإفريقية، مما يمنح الصين قوة إضافية ترسخ من خلالها مصالحها وأقدامها بشكل متواز في القارة⁽³²⁾.

وسعيًا لتحقيق تحجيم تصاعد نفوذ الصين في منطقة شرق إفريقيا، تحرك "ريكس تيلرسون" في اتجاهين: الأول إنساني والثاني سياسي؛ وقد ظهر الجانب الأول في إعلانه مساعدة إنسانية أمريكية تزيد عن 530 مليون دولار أمريكي لمكافحة الجوع وغياب الأمن الغذائي في دول القرن الإفريقي خاصة، كما أرسل رسالة مفادها أن "إفريقيا هي المستقبل"، وأنه يعرف القارة الإفريقية جيدًا بصفته رئيسًا سابقًا لمجلس إدارة مجموعة "إكسون - موبيل" النفطية، وأما الجانب السياسي فقد اتضح في مقارنته بين جهود الولايات المتحدة الأمريكية تجاه القارة الإفريقية وتلك التي تقوم بها الصين، حيث أوضح أن المساعي الأمريكية تهدف إلى الترويج "للنمو المستدام" بينما تشجع الاستثمارات الصينية في القارة على "الاعتماد على الغير"، قائلاً: "إن الاستثمارات الصينية لديها إمكانات معالجة الفجوة في البنية التحتية بإفريقيا، لكن نهجها أدى إلى زيادة الديون وإلى قلة الوظائف السياسية إن وجدت في معظم البلدان"، وفي خطوة أخرى تجاه القارة الإفريقية، أعلن مستشار الأمن القومي الأمريكي السابق "جون بولتون" (John Bolton) في 14 ديسمبر 2018 عن استراتيجية أمريكية تجاه القارة تحت عنوان "من أجل إفريقيا مزدهرة" والتي تهدف إلى تعزيز التبادل التجاري مع القارة والاستثمارات الأمريكية فيها، ومواجهة الإرهاب وتهدة الصراعات، ومتابعة تقديم المساعدات الأمريكية، وهو ما يعكس تغير كبير في الدبلوماسية الأمريكية، وتتضمن الاستراتيجية التي أعلنتها "جون بولتون" من خلال خطاب في "مؤسسة هيريتدج للأبحاث مجموعة من المحاور، ولعل أبرزها؛ عدم السماح باختلال موازين القوى في القارة الإفريقية لصالح دول أخرى مثل الصين من خلال قوله: "يجب ألا نسمح باختلال موازين القوى لمصلحة الصين في القرن الإفريقي، الذي يعتبر ذا أهمية استراتيجية بالنسبة إلى أمريكا"⁽³³⁾، فمثل هذه التأكيدات تثبت أهمية موانئ ساحل شرق إفريقيا وبخاصة دول القرن الإفريقي في الصراع الدولي.

تدرك الولايات المتحدة الأمريكية أنها لا تستطيع أن تضاهي حجم الاستثمارات الصينية في المنطقة، لذلك قامت بتشجيع الشركات الأمريكية على الاستثمار أكثر من أي وقت مضى في شرق إفريقيا، ويبدو هذا الاتجاه جليًا بالفعل في إثيوبيا فقد أصبح المسؤولين في وزارة التجارة يحضون بتشجيع وحضور رجال الأعمال الأمريكيين، حدث ذلك حين ترأس وزير

التجارة الأمريكية السابق "ويلبس روس" وفدا من المجلس الاستشاري الأمريكي للأعمال التجارية في إفريقيا في مهمة لتقصي الحقائق في إثيوبيا وكينيا، حيث توفر هذه الزيارات فرصة لإلقاء نظرة متفحصة على فرص السوق والتحديات التي تواجهها الشركات الأمريكية في هذه الاقتصادات سريعة النمو، ونتيجة لهذه التوجهات الأمريكية قامت الصين بافتتاح المنطقة الحرة الجديدة في جيبوتي، وهي جزء من المشروع الصيني "الحزام والطريق"، وعملت على إقراض جيبوتي أكثر مما تستطيع تسديده، ونظرا للوجود الاقتصادي والعسكري الثقيل للصين في جيبوتي، تحولت المصالح الأمريكية إلى إيريتريا، التي يمكنها - في المستقبل - استضافة قاعدة عسكرية أمريكية جديدة، وأن تزود الولايات المتحدة الأمريكية بالوصول إلى موانئها، لذا تسعى الصين لبناء قواعد عسكرية وخلق مناطق جديدة من المصالح الأمنية المتداخلة والمتضاربة المحتملة مع الولايات المتحدة الأمريكية⁽³⁴⁾، الأمر الذي يخلق تساؤلا مفادها؛ هل ستكون جيبوتي منطقة تجاذب مصالح ومعركة صفرية "رابح - خاسر" بين كل من الصين والولايات المتحدة الأمريكية؟

وما يمكن الإشارة إليه في هذا الصدد، بأن تكثيف التواجد الصيني في دول المنطقة لا يثير أي قلق بالنسبة للحكومات الإفريقية، نظرا لاحتياجاتها للمشروعات التنموية وتطوير البنية التحتية الرئيسية، حيث ترحب دول منطقة شرق إفريقيا، وبعض القوى غير الإفريقية بالتواجد الصيني، نظرا للاستفادة الاقتصادية التي تنعكس على اقتصادات تلك الدول من المشروعات الاقتصادية والاستثمارات الصينية فيها، فضلا عن الرغبة في أن تكون تلك الدول جزءاً من مبادرة "الحزام والطريق" لتعظيم المصالح الاقتصادية لها، ففي هذا الإطار دعت بعض المراكز البحثية الحكومة الإسرائيلية إلى التحرك سريعا للتعاون مع الصين، والتأكد من عدم تعارض المصالح بينهما فيما يتعلق بالملاحة في البحر الأحمر، أو الوجود العسكري في دول القرن الإفريقي تحديدا، كما تسعى بعض الشركات الدولية إلى التعاون مع الصين في إطار مبادرة هذه الأخيرة الاقتصادية، مثل "شركة موانئ دبي العالمية" من أجل تعزيز المصالح الاقتصادية للطرفين، ومن ثم لا تنظر تلك القوى إلى الصين بحسبانها منافسا لها بقدر ما تعد شريكا اقتصاديا قادرا من خلال شركاته واستثماراته على تعظيم المصالح المشتركة، وتحقيق أكبر ربح واستفادة اقتصاديا⁽³⁵⁾، الأمر الذي يعد فرصا للصين لزيادة تشبيك مجالات تعاونها وزيادة ضم دول

أخرى لمبادرتها الاقتصادية "الحزام والطريق"، ولا يتوقف الأمر عند ذلك وحسب بل بزيادة وضم أموال غير صينية كاستثمارات في البنوك الصينية الممولة لتلك المبادرة.

وفي سبيل ذلك؛ سوف تعمل الصين خلال السنوات القادمة على استمرار ضخ المزيد من الاستثمارات، وتنفيذ المشروعات الاقتصادية في مجالات مختلفة في العديد من الدول الإفريقية لا سيما في منطقة شرق إفريقيا، والدخول في شركات اقتصادية ومحاولة ربط معظم دول المنطقة بمبادرة "الحزام والطريق"، الأمر الذي يمكنها من الاستحواذ والسيطرة على معظم موانئ المنطقة، بما يجعل لها اليد الطولى في الساحل الشرقي الإفريقي، وفي خضم تلك التفاعلات، يبدو أن شرق إفريقيا مقبل على صراع محتدم على الموانئ البحرية، تُغذيه الرغبة في الهيمنة والسيطرة على المنطقة، تحركها الدوافع الاقتصادية والحصول على الموارد والثروات الإفريقية، لاسيما النفط من قبل القوى الدولية والإقليمية، إذ يزيد من اشتعاله؛ تصاعد التنافس العسكري في المنطقة من خلال إقامة القواعد العسكرية⁽³⁶⁾ في الموانئ البحرية للساحل الشرقي لإفريقيا وبخاصة دول القرن الإفريقية ذات الأهمية الجيو- استراتجية، وما يمكن الإشارة إليه هو أن الصين أمامها فرص كثيرة يمكن من خلالها أن تعزز وجودها في القارة الإفريقية وفي منطقة شرق إفريقيا بالتحديد - بما أنها منطقة ساحلها كله له من الأهمية الجيوستراتيجية بسبب موانئه البحرية - هذه الفرص نذكر منها:

1 - أن منطقة شرق إفريقيا أصبحت سوقا واعدة للمنتجات والسلع الصينية، بسبب نسب النمو المسجل في دول المنطقة، وهو ما يجعلها أكثر طلبا للسلع الصينية، في مقابل أنها ستصبح أكثر جذبا للشركات الصينية.

2 - تخفيف الديون عن دول المنطقة بما يخلق ثقتها في الاستثمارات الصينية.

3 - القيام بالمزيد من المشاريع والاستثمارات في البنى التحتية وخاصة فيما تعلق ببناء وإنشاء الطرق والسكك الحديدية، وكذا الاهتمام بالاستثمار في قطاع الزراعة، في دول منطقة شرق إفريقيا، والأهم من ذلك توظيف أكثر ليد العاملة الإفريقية التي تعاني من البطالة - وهذا عيب الاستثمارات الصينية في إفريقيا ككل تستثمر ولكنها تستثمر بعمال صينيين - كما أنه من شأن قيامها بتدريب أعداد كبيرة من الموظفين والفنيين والمهندسين في هذه الدول، أن يساهم في اندماج العمال الأفارقة في تلك الاستثمارات، كما من شأنه أن يعمل ذلك التدريب على جعل هؤلاء الموظفين والكوادر الإفريقية أكثر تعلقا وتمسكا بالتواجد الصيني وبذلك تضمن مزيدا من

كسب الثقة داخل دول المنطقة، الأمر الذي يخلق ولاء لها وكسرا للمحاولات الأمريكية والفرنسية في التفرد بالاستثمارات في المنطقة.

4 - إن مستقبل التواجد الصيني في منطقة شرق إفريقيا يتوقف على مدى قدرة الصين على تكييف نفسها من الواقع الإفريقي ومشاكله، في الوقت الذي تسعى فيه إلى زيادة فرص حضورها بشكل أقوى، فإن على دول المنطقة أن تكون لديهم الرغبة في تحقيق التنمية والاستفادة بصفة أكبر من المشاريع الاقتصادية والاستثمارات الصينية، الأمر الذي سيزيد من توثيق المصالح الصينية في المنطقة وربطها بمشاريعها ومصالحها في مناطق عقد اللؤلؤ، بما يعزز مستقبل دورها وتواجدها في القارة الإفريقية ككل.

الخلاصة:

تعتبر منطقة شرق إفريقيا مجالا حيويا ذا اهتمام كبير في المنظور الصيني، حيث أولتها اهتماما كبيرا من خلال مبادرة الاقتصادية "الحزام والطريق" وعملت على ربطها بشركات استراتيجية معها، في ظل تزايد الأهمية الجيو- استراتيجية لهذه المنطقة، وبالأخص مجالها الحيوي "القرن الإفريقي" وبقية سواحل شرق إفريقيا، والذي جعل منها نطاقا جغرافيا للتنافس الدولي، وسوف سياسية للمساومة والتفاوض على تقاسم النفوذ، قبل أن تكون سوقا اقتصادية، مما خلق تحديات للتواجد الصيني في المنطقة خاصة في ظل الصراع الدولي على الموانئ والممرات البحرية، وكذا التنافس في الحصول على الموارد والثروات الإفريقية لا سيما الموارد الطاقوية، الأمر الذي أفضى بدوره إلى تصاعد التنافس والحضور العسكري في المنطقة، ولذلك تعمل الصين أن تكييف نفسها مع تلك التحديات وأن تستفيد من الفرص الكثيرة التي يمكن من خلالها أن تعزز وجودها في القارة الإفريقية وفي منطقة شرق إفريقيا بالتحديد، وبالتالي يتم الخروج بنتيجة حتمية في هذا البحث مفادها؛ أن منطقة شرق إفريقيا لا تعتبر كبديل استراتيجي للصين في محيطها الخارجي، بل تمثل امتدادا له، وتوسيعا لاقتصادها القوي خارج نطاقها التقليدي - شرق إفريقيا - من خلال اعتمادها على استراتيجيات اقتصادية، سياسية، أمنية وعسكرية لحماية مصالحها وفق رؤيتها الخاصة.

الهوامش:

- (1) - أندرو سكوبيل وعلي رضا نادر، الصين في الشرق الأوسط: التنين الحذر، (كاليفورنيا: منشورات مؤسسة راند، 2016)، ص. 73.
- (2) - عبد العزيز جراد، الجيوسياسة: مفاهيم، معالم ورهانات، (الجزائر: منشورات دار الشهاب، السداسي الأول 2018)، ص. 119.
- (3) - وليد سليم عبد الحلي، المكانة المستقبلية للصين في النظام الدولي 1978-2010، (أبو ظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2010)، ص. 62.
- (4) - علي سيد النقر، السياسة الخارجية للصين وعلاقتها بالولايات المتحدة الأمريكية، (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 2009)، ص. 78.
- (5) - أحمد عسكر، "سياسات الصين في القرن الإفريقي .. الصراع على الموانئ البحرية"، مجلة السياسة الدولية، م. 54، ع. 218، (أكتوبر 2019)، ص. 169.
- (6) - الشافعي ابتدون، "الصين وجيوتي محددات العلاقات ومسار التجاذبات"، سلسلة تقارير، مركز الجزيرة للدراسات، 17 أكتوبر 2016، ص. 3.
- (7) - سهام الدريسي، "صراع النفوذ في شرق إفريقيا"، أوراق استراتيجية، مركز الفكر الاستراتيجي للدراسات، 10 ماي 2018، ص. 13، متاح للتحميل على الرابط التالي: <https://bit.ly/2XswKX9>
- (8) - أحمد عسكر، مرجع سابق، ص. 169.
- (9) - سهام الدريسي، مرجع سابق، ص. 13.
- (10) - أحمد عسكر، مرجع سابق، ص. 170.
- (11) - ابتسام محمد العامري، "الدور الصيني في إفريقيا: دراسة في دبلوماسية القوة الناعمة"، مجلة المستقبل العربي، ع. 466، (ديسمبر 2017)، ص. 136.
- (12) - الشافعي ابتدون، مرجع سابق، ص. 4.
- (13) - سهام الدريسي، مرجع سابق، ص. 13.
- (14) - كمال الدين شيخ العرب، "أبعاد الإهتمام الصيني بشرق إفريقيا: الفرص والعقبات"، سلسلة تقارير، مركز الجزيرة للأبحاث والدراسات، 11 جانفي 2017، ص. 3.
- (15) - نفس المرجع، ص. 8.
- (16) - Myriam Dahman-Saïdi, "Chinese investment in Africa (part 1)", 19 novembre 2013, BSI Economics, (16/06/2021), see the link: <https://bit.ly/31nCjat>
- (17) - Max Lin, Michael Turner, Stuart Jackson, "One Belt One Road and East Africa", Macro-Forum Insights and Perspectives, (June 2018), p.14.
- (18) - *Ibid*, p. 14.

- (19) - Katja Dombrowski, "Silk road across the Indian Ocean", 13/09/2017, D+C development and cooperation, (07/06/2021), see the link: <https://bit.ly/2XFkBOP>
- (20) - Katja Dombrowski, *Op. cit.*
- (21) - Max Lin, Michael Turner, Stuart Jackson, *Op. cit.*, p. 14.
- (22) - Max Lin, Michael Turner, Stuart Jackson, *Op. cit.*, pp. 14 – 15.
- (23) - أحمد عسكر، مرجع سابق، ص. 172.
- (24) - نفس المرجع والمكان.
- (25) - "Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand", Mercator Institute for China Studies, Jun 07, 2018, (09/06/2021), see the link: <https://bit.ly/33GooDJ>
- (26) - شادي عبد الوهاب منصور وعلي صلاح، "كيف تتعامل الدول الكبرى مع التهديدات المتصاعدة للأمن البحري"، مجلة اتجاهات الأحداث، تقرير المستقبل ملحق مع المجلة، ع. 30، (ربيع 2019)، ص 2.
- (27) - نفس المرجع، ص. 16.
- (28) - نفس المرجع والمكان.
- (29) - خالد حسين، "تحول الصين إلى سياسات أكثر واقعية على الساحة الدولية"، مجلة اتجاهات الأحداث، ع. 30، (ربيع 2019)، ص. 13.
- (30) - نفس المرجع، ص. 13.
- (31) - أحمد عسكر، مرجع سابق، ص ص. 172 - 173.
- (32) - نفس المرجع، ص ص. 173 - 174.
- (33) - خالد حسين، مرجع سابق، ص ص. 19 - 20.
- (34) - سالي محمد فريد، "فرص النمو الإفريقي في مواجهة مخاطر التنافس الأمريكي الصيني"، مجلة السياسة الدولية، م. 54، ع. 218، (أكتوبر 2019)، ص. 108.
- (35) - أحمد عسكر، مرجع سابق، ص. 174.
- (36) - نفس المرجع.