

أمن مصر والقرن الأفريقى

القرن الأفريقى من ناحية الأمن يعتبر عمقا لمصر والسودان ، ومنفذاً للملاحة فى البحر الأحمر ، وبالتالي قناة السويس . فأمنه يعتبر أمنا لنا ، واستقراره وحيدته يعدان استقراراً لمنطقتنا ، باختصار يمكن القول إن منطقة القرن الأفريقى هى مصدر الأمن والخطر معا .

ولم تكن مصر يوما بمعزل عن شعوب القرن الأفريقى ، فالعلاقات بيننا موغلة فى القدم منذ عصر الفراعنة ، حيث امتدت تجارتهم وبعثاتهم إلى بلاد بونت (الصومال) ، وظل الترابط بين مصر وساحل القرن الأفريقى حيا وقويا ، وكم من مرة دافعت مصر عن الساحل وشعوبه حتى سقط فريسة للاستعمار .

لم يشهد التاريخ الحديث منطقة عبث بها الاستعمار ومزقها مثلما فعل فى القرن الأفريقى ، قطع الأوصال والأرحام ، ووضع حدودا سياسية جائرة كانت النصال التى بترت وحدته ومزقت شعوبه وفصلت ماضيه عن حاضره غير عابثة بوحدة شعوبه ولا بالأوضاع الإثنية والقبلية فى المنطقة .

فى أواخر القرن ١٤ غدا البحر الأحمر الطريق الرئيس للتجارة الدولية ، حيث تفرغ السفن القادمة من الشرق حمولتها على الشواطئ المصرية على البحر الأحمر ثم تنقل إلى ميناء الإسكندرية ودمياط ، ثم إلى أوروبا .

وفى القرن ١٦ وصلت طلائع الغزو الأوروبى للمنطقة بوصول الأساطيل البرتغالية والإسبانية إلى الشواطئ العربية فى منطقة القرن الأفريقى . وأصبح هدف البرتغاليين المسيطرين فى المحيط الهندى احتكار التجارة الشرقية وتحويلها إلى طريق رأس الرجاء الصالح ، وكان عليها من أجل تنفيذ هذا الهدف إغلاق الطريقين المنافسين وهما : طريق البحر الأحمر وطريق الخليج العربى .

أدرك السلطان قنصوة الغورى أحد حكام الممالك فى مصر خطر ذلك ، وقرر استخدام القوة ، وأعد حملة بحرية كبيرة أرسلها إلى المحيط الهندى للقضاء على وجود القواعد البرتغالية هناك ، ولكن انتهت حملته بالفشل .

وعلى الجانب الآخر كانت السيادة العثمانية قد نجحت فى إحكام السيطرة على البحر الأحمر ، وفرضوا سيطرتهم على سواحل السودان وأريتريا والصومال ، وأدركوا أن سلامة هذه المنطقة فى استئصال الخطر البرتغالى فى ساحل البحر الأحمر والمحيط الهندى ، وهم وإن كانوا لم يستطيعوا القضاء على الغزو البرتغالى فإنهم استطاعوا أن يوقفوا نفوذه فى هذه المنطقة .

هذه الأهمية والإحساس بالخطر الذى كان يستشعره المصريون فى السابق من تهديد أمن منطقة القرن الأفريقى لم ينعكس صداه وأمن المنطقة مهدد الآن ، وكان أول رد مصرى على تهديد القراصنة الصوماليين هذا العام متحفظا ، مع العلم أن مصر ستكون أكثر الدول تضررا إذا تجنبت شركات النقل البحرى قناة السويس وحولت مسارات أساطيله إلى رأس الرجاء الصالح ، أو إذا تدخلت الدول الكبرى لتدويل المنطقة ؛ لأن أعمال القرصنة فى مياه خليج عدن تقدم الذرائع للتدخل فى شئونها .

وكل ما فعلته مصر أن أعلنت عدم قبولها انفراد دولة بتأمين خليج عدن ، وعن استعدادها للمشاركة فى قوة دولية لتأمين الملاحة فى تلك المنطقة ، ودعت إلى عقد مؤتمر حضرته الدول العربية المطلة على البحر الأحمر للاتفاق على الإجراءات التى تواجه هذا الخطر . إلا أنه لم تتخذ أى خطوات عملية ، فلم يعلن

عن قوات خصصت لمواجهة هذا الخطر ، بالرغم من الإعلان عن استعدادنا للمشاركة فى أى قوة دولية لتأمين الملاحة . إن تشكيل قوة مصرية ووجودها فى منطقة الخطر لمواجهة التهديد أمر واجب التنفيذ كخطوة أولى للمشاركة فى أعمال قوات دولية لتأمين الملاحة . وإذا كانت القرصنة تمثل أزمة عالمية تهدد التجارة العالمية ؛ فهى أزمة مصرية تهدد أمننا الخلفى فى خليج عدن ، وتؤثر بالقطع على الملاحة فى البحر الأحمر وقناة السويس .

إن الخطر زاحف على الصومال لا محالة ، فهناك اتفاقية وقعتها الحكومة الصومالية فى نوفمبر ٢٠٠٥ مع شركة (توب كات مارين سيكيوريتى) للأمن البحرى الأمريكى ومقرها نيويورك لحماية السواحل الصومالية ، جاء فى الاتفاقية أن هذه الشركة تقوم بإنشاء خمس قواعد للأمن البحرى لحماية ومراقبة السواحل الصومالية ، وتزود هذه المحطات بمعدات اتصالات حديثة وقوارب سريعة وعدد من المروحيات للقيام بطلعات استكشافية مستمرة فوق مياه الصومال ، تصل تكلفة هذا الاتفاق إلى ٥٠ مليون دولار تدفعها الحكومة الصومالية مقابل حماية سواحلها لمدة عامين قابلة للتجديد .

ويذكر أن هذا الاتفاق تم عقب صدور تحذيرات متكررة من هيئة الملاحة الدولية (ومقرها لندن) التى اعتبرت السواحل الصومالية الأخطر فى العالم ، ودعت الولايات المتحدة وحلف الأطلسى (الناتو) إلى إرسال سفن حربية إلى المياه الصومالية للبقاء بصفة دائمة فى إطار التحالف الدولى لمكافحة الإرهاب .

وتكشف هذه الاتفاقية عن وجود أمريكى عبر شركات أمنه ، وهذه الشركات لم تقم بما اتفق عليه وقامت بعكسه كما أثبتت الأحداث ، بينما تتعالى الأصوات والدعوات إلى جعل المنطقة بديلاً لشركات الأمن الخاصة التى بات العراق مكاناً غير آمن لها حالياً لتتحول إلى الصومال تحت مظلة تأمين مزعومة إلى حقيقة واقعة وهى تهديد الأمن القومى لدول المنطقة وفى مقدمتها مصر .

ولا ننسى أن إسرائيل تعد طرفاً رئيساً متربصاً بما يجرى ، فقد تحولت منذ حرب مصر فى ١٩٧٣ وبعد إغلاق مصر باب المندب أثناء الحرب إلى الاهتمام

بأمن البحر الأحمر، فأصبح أمن البحر الأحمر يرتبط ارتباطاً عضوياً بأمن إسرائيل. وإستراتيجية إسرائيل تعمل على تحقيق موطن قدم عند مدخل البحر الأحمر ليكون منفذاً رئيساً لصادراتها المتجهه إلى أفريقيا واليابان وجنوب شرق آسيا وإيلات، وتموين إسرائيل بالبتروول دون اللجوء إلى المرور عبر قناة السويس. فالإستراتيجية الإسرائيلية تقوم على منع العرب من السيطرة على البحر الأحمر، أى إخضاع البحر الأحمر للهيمنة الإسرائيلية ونزع صفته العربية، وهذا ما أكدته دراسة أعدها بنحاس منير الباحث فى جامعة تل أبيب، حيث ذكر أن إسرائيل لا يمكنها تحت أى ظرف من الظروف السماح بأن يتحول البحر الأحمر إلى بحيرة عربية، وعليها أن تتخذ كل الإجراءات الكفيلة بمواجهة أى تدخل يعيق الملاحة الإسرائيلية فى هذا البحر، فإسرائيل تعتبر البحر الأحمر أحد أهم الممرات البحرية التى توصلها بالعالم^(١).

إن تواجد القوات الأمريكية غير المعلن فى ميناء سفاجا والغردقة المطلين على البحر الأحمر، إضافة إلى تواجد القوات الأمريكية المعلن فى جيوتى المطلة على باب المندب ستسعى الولايات المتحدة بمساعدة مصر وإسرائيل إلى استغلاله لنقل ملف البحر الأحمر من حالة الإقليمية إلى حالة التدويل، وذلك لوجود تحالف دولى يتيح للولايات المتحدة وبقية حلفائها السيطرة على كامل البحر الأحمر، وهذا سيتيح لإسرائيل الانخراط فى الترتيبات الأمنية للبحر الأحمر جنباً إلى جنب مع السعودية ومصر واليمن والسودان وجيوتى على أساس أن إسرائيل مطلة على البحر الأحمر عن طريق ميناء إيلات (أم الرشراش المصرية).

إننا مقبلون على حرب فى مياه البحر الأحمر، حرب دولية برعاية الأمم المتحدة، ونحن لا ندرى إن كان القراصنة قرصنة حقاً أم هم جزء من معارك القرن الأفريقى تختبئ الدول فيه خلف واجهات متمردة أو قرصنة. وحرب

(١) فى دراسة للمنتدى الدولى الأول لقناة السويس قال الدكتور عبد التواب حجاج المستشار الاقتصادى لهيئة قناة السويس إن مقارنة تكاليف عبور قناة السويس مع التكاليف المتوقعة للخط الإسرائيلى إشيكون- إيلات الذى توقف عام ١٩٧٣ نتيجة الحرب مع مصر توضح أن قناة السويس يمكن أن تلقى منافسة جدية من هذا الخط، وإن إسرائيل تفكر فى إعادته إلى العمل.

البحر الأحمر ضد القراصنة قد تطول وتصبح أكثر تعقيداً مما يتطلب أن يكون لدول الساحل حضور فيما سيحدث بالقرب من أراضيها لو اتفقت القوى الكبرى على أن حرية الملاحة تستحق القتال الدولي .

إن تدويل أمن جنوب البحر الأحمر يحمل فى طياته تداعيات كارثية على الأمن القومى العربى أقلها حرمان الدول العربية من السيطرة على حركة الملاحة فى الممر الذى تعد غالبية الدول المطلة عليه دولاً عربية . بل قد تكتسب أطراف دولية حقوقاً فى المنطقة استناداً لقرارات مجلس الأمن التى خولتها استخدام القوة لمواجهة القرصنة ، والتى قد تستخدم للضغط على الدول العربية فى حالة تضارب المصالح مع تلك الأطراف الدولية .

* * *