



## السياسة الدولية للبنية التحتية والحياة اليومية<sup>1</sup>

ملاحظة: تم إجراء مناقشة حول هذا الموضوع في يوم ٢٨ سبتمبر ٢٠٢٢. يمكن مشاهدة الفيديو [هنا](#).<sup>2</sup>

تعدّ البنى التحتية مؤشراً على الحداثة، كما أنها توفر الأرضية اللازمة لتداول السلع والخدمات والموارد، وتسهل اتصال الأشخاص والمجتمعات في جميع أنحاء العالم، وتعمل على تهيئة الظروف التي تساهم في تطور الحياة اليومية. ومن خلال البنية التحتية قامت القوى الإمبريالية بدمج "دول الجنوب" في فعاليات الاقتصاد العالمي، فغالباً ما تم تفعيل العلاقات الدولية والتجارة والحرب بواسطة استثمارات البنى التحتية، والتي تعتبر عاملاً حاسماً في رسم الهيمنة الجغرافية والاقتصادية المعاصرة في دول الجنوب. كما قام علماء الفلسفة والعلوم والتكنولوجيا والأنثروبولوجيا وعلم الاجتماع والجغرافيا بدراسة مدى تداخل البنى التحتية في العلاقات الاجتماعية، وبالتالي في السياسة والاقتصاد، حيث نتج عن هذه الدراسات تساؤلات مهمة حول الجهات الفاعلة ومراكز القوى العالمية في هذه المجالات، والوعود التي تنطوي عليها مشاريع البنى التحتية والمخاطر التي تُنذر بها.

يبحث مشروع [البنية التحتية للموانئ والسياسة الدولية والحياة اليومية في القرن الأفريقي](#)، الممول من قبل مؤسسة كارنيغي-نيويورك العلاقات الإقليمية بين منطقتي الخليج العربي والقرن الأفريقي من خلال منظور البنى التحتية للموانئ وممرات النقل في البحر الأحمر وخليج عدن. ويستكشف عمل شركة موانئ دبي العالمية (دي بي ورلد - الإمارات)، التي تعتبر واحدة من أكبر مشغلي الموانئ والخدمات اللوجستية في العالم، واستثماراتها في تحديث البنية التحتية للموانئ في القرن الأفريقي، وهي جهود تجري في سياق التحولات السياسية المضطربة في المنطقة. كما يركّز هذا المشروع على الطريقة التي تتجسد بها التنافسات السياسية في استثمارات البنى التحتية للموانئ، ويستكشف كيف تقوم هذه الصراعات والمنافسات بتشكيل السياسات المحلية والوطنية والإقليمية. ويدرس تأثير تطورات البنية التحتية على حياة الناس اليومية في ثلاث مدن مرفئية في القرن الأفريقي - جيبوتي وبربرة (جمهورية أرض الصومال) وبوصاصو (بونتلاند).

أدى اندلاع وطول أمد الحرب في اليمن، إضافة إلى خطر الهجمات الإرهابية، إلى زيادة تكاليف استخدام ميناء ومنشآت التخزين في عدن. على إثر ذلك، قامت موانئ دبي العالمية بتحويل وجهاتها وعملياتها إلى شرق أفريقيا كمركز بديل في شبكة محطات موانئها المنتشرة حول العالم، ما سمح

<sup>1</sup> مي درويش: أستاذة مشاركة في العلاقات الدولية للشرق الأوسط بجامعة برمنغهام.

<sup>2</sup> تعبر وجهات النظر الواردة في هذا النص عن آراء القائمين على هذا المشروع ولا تمثل بالضرورة وجهات نظر الشبكة العربية للعلوم السياسية.

للتجارة من آسيا إلى أوروبا بتجنب تحويل المسارات المكلف عبر ميناء جبل علي في دبي. وبالتالي قامت الشركة الإماراتية بتوسيع المنطقة الحرة في جيوتي واستثمرت في تطوير محطة الحاويات في ميناء دوراليه. ومع ذلك، انتهى هذا المشروع المشترك في عام 2018 عندما ألغت حكومة جيوتي من جانب واحد عقد الامتياز الممنوح لشركة موانئ دبي العالمية. وبالتالي أدت هذه التوترات الحاصلة بين الجانبين، إلى تنامي اهتمام موانئ دبي العالمية بكل من ميناء بربرة في جمهورية أرض الصومال (صوماليلاند) وبوصاصو في بونتلاندي على حساب ميناء جيوتي.

في عام 2017، تم توقيع اتفاقية امتياز بين موانئ دبي العالمية وحكومة جمهورية أرض الصومال (صوماليلاند) لإعادة بناء وتحديث ميناء بربرة. فتم الانتهاء من المرحلة الأولى من توسيع الميناء. وفي العام نفسه، وقعت موانئ دبي العالمية، من خلال شركة موانئ بي أند أو التابعة لها، اتفاقية امتياز مع بونتلاندي لإعادة بناء وتحديث الميناء. ثم توقفت عملية التحديث بسبب معارضة رجال الأعمال المحليين لعقد الامتياز، إضافة إلى الخلافات بين سلطة بونتلاندي وشركة موانئ بي أند أو، واغتيال رئيس عمليات الشركة في عام 2019.

تحمل البنى التحتية وعودًا بالتنمية وتبعث الآمال بمستقبل أفضل. ومن هذا المنطلق، فإن اعتماد تطوير الموانئ في منطقة القرن الأفريقي على النموذج الحديث للبنى التحتية يحمل معه وعودًا وآمالًا وتطلعات تعد بتحقيق التنمية الاقتصادية وتحقيق الآمال في تحسين الظروف المعيشية وأنماط حياة المواطنين الذين يعيشون في هذه المدن المرفئية. ومع ذلك، فإن نجاح مشاريع البنية التحتية هذه يتطلب أن تفتح إثيوبيا سوقها على هذه الموانئ مما يترك تحقيق هذه الأحلام والتطلعات مرهونًا تمامًا بقرار من إثيوبيا، الدولة التي يبلغ عدد سكانها أكثر من 100 مليون نسمة، وتعتبر واحدة من أسرع الاقتصادات نموًا في أفريقيا، وواحدة من القوى الرئيسية المحركة للتطورات في القرن الأفريقي. علما بأن إثيوبيا، الغير الساحلية، تعتمد في تجارتها الخارجية منذ حصول إريتريا على استقلالها في عام 1993، على ميناء جيوتي وموانئ في البلدان المجاورة في القرن الأفريقي. فقد أدى الوباء والحرب على حد سواء إلى تباطؤ النمو الاقتصادي لإثيوبيا، وزعزعة استقرار البلاد، إضافة إلى بلوغ عدد النازحين منها رقماً قياسياً جديداً وصل إلى 5.1 مليون حالة نزوح في عام 2012 وحده. بينما تعمل استراتيجية موانئ دبي العالمية للسيطرة على الموانئ على امتداد ساحل البحر الأحمر وخليج عدن، على تغيير الجغرافيا السياسية للقرن الأفريقي، ونجاحها في تحقيق هذه الاستراتيجية يتوقف إلى حد كبير على إثيوبيا كما هو الحال بالنسبة لتطلعات وآمال جيرانها الساحليين.