

adf

AFRICA DEFENSE FORUM

تأمين البحار

تعاون بين الدول لدحر التهديدات
وتعزيز الاقتصاد الأزرق

المسيّرات البحرية بين المزايا والمخاطر
الموانئ الصينية خطرٌ على السيادة الوطنية

وتقرأون أيضاً

حوار مع السيد رامبرساد سوروجبالي، مفوض شرطة موريشيوس

تفضلوا بزيارتنا على ADF-MAGAZINE.COM

المحتويات

- 8 «نهج مبسّط»
المحللون يؤكدون على أهمية التعاون
الإقليمي لمكافحة الصيد غير القانوني
- 14 «تحديات شتى»
حوار مع السيد رامبرساد سوروجبالي
مفوض شرطة موريشيوس
- 18 روبوتات تَمْحُرُ عُباب البحر
المسيرات البحرية تقدم إمكانيات جبارة
للقوات البحرية، ولكن يمكن أن يستخدمها
المتطردون لتحقيق أفضلية غير متناظرة
- 24 التكنولوجيا تقدم علاجاً
لظاهرة «العمى البحري»
طوفان الأدوات ميسورة التكلفة يرسم لرجال
الأمن صورة أوضح عن المجال البحري
- 32 موانئ النفوذ
الشركات الصينية حاضرة في أكثر من
ثلث الموانئ الإفريقية، وهذا قد يشكل
خطراً على السيادة والأمن القومي
- 38 أمواج الإرهاب
المتطردون الحوثيون المدعومون
من إيران في اليمن يهددون الملاحة
العالمية والأمن الإقليمي
- 44 القوة في الكثرة
البلدان تتعاون لمراقبة سواحل
القارة الشاسعة
- 50 تشكيل شراكات أمنية
الحكومات الإفريقية تتعاون مع
القطاع الخاص لتحقيق أفضل
النتائج في تأمين سواحلها

24



الأقسام

30

- 4 وجهة نظر
- 5 رؤية أفريقية
- 6 أفريقيا اليوم
- 30 نبض أفريقيا
- 56 العدة والعتاد
- 58 قوة المستقبل
- 60 الدفاع والأمن
- 62 حفظ السلام
- 64 التكتاف
- 66 نظرة للوراء
- 67 أين أنا؟

مجلة منبر الدفاع الأفريقي
متوفرة الآن على الإنترنت
تفضلوا بزيارتنا على adf-magazine.com



موضوع الغلاف

دول القارة تُقبل على التكنولوجيا والتعاون
الإقليمي لحماية الموارد البحرية وإطلاق
العنان لإمكانات الاقتصاد الأزرق.

أسرة منبر الدفاع الإفريقي





التحديات البحرية

المجلد 18، العدد 3

القيادة العسكرية الأمريكية لقارة أفريقيا



للاتصال بنا

U.S. AFRICA COMMAND

Attn: J3/Africa Defense Forum
Unit 29951
APO-AE 09751 USA

ADF.Editor@ADF-Magazine.com

HEADQUARTERS
U.S. AFRICA COMMAND

Attn: J3/Africa Defense Forum
Geb 3315, Zimmer 53
Plieninger Strasse 289
70567 Stuttgart, Germany

منبر الدفاع الإفريقي هو مجلة ربع سنوية عسكرية مهنية تقوم بنشرها القيادة الأمريكية لقارة أفريقيا لتوفر منتدى دولياً للعسكريين الأفريقيين. إن الآراء المعروضة في المجلة لا تمثل بالضرورة السياسات أو وجهات النظر الخاصة بالقيادة الأمريكية أو أي وكالة أخرى تابعة لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية. كما أن اختيار المقالات يتم كتابتها من قِبل أسرة منبر الدفاع الإفريقي، حسب الحاجة. وكان وزير الدفاع قد قرر أن نشر مثل هذه المجلة هو أمر ضروري لمواصلة الأعمال المتعلقة بالشؤون العامة وفقاً لمتطلبات القانون الخاص بوزارة الدفاع الأمريكية.

ما أكثر ما يُهمش الأمن البحري في ظل المخاوف البرية، وما أسهل أن تظل المشكلات التي تُعكر صفو البحار الشاسعة بعيدة عن الأنظار وعن البال.

تُدرِك الكثير من البلدان الإفريقية أنها ما عادت قادرة على تحمل هذا الوضع، فالإقتصاد الأزرق من مقومات النمو، فهو مسؤول عن تجارة بقيمة 300 مليار دولار وتقوم عليه 50 مليون فرصة عمل. ولا غنى للأمن الغذائي عن البحار والمحيطات، إذ يعتمد 200 مليون إفريقي على البحريات في طعامهم.

إلا أن هذا المورد لا يسلم من الخطر، إذ تستغل سفن الصين الأجنبية المناطق التي تعاني من ضعف إنفاذ القانون لاستنزاف ثروتها السمكية، وبات خليج غينيا من بؤر الصيد غير القانوني، إذ تُخالف سفن عملاقة، وأكثرها صينية، القوانين وتكبد المنطقة خسائر تصل إلى 9.4 مليار دولار سنوياً. وتستشري جرائم أخرى، مثل الاتجار بالمخدرات، والتخلص من النفايات الخطرة، والقرصنة، والتهريب، في المناطق التي لا يخشى المجرمون أن توقفهم فيها زوارق إنفاذ القانون.

وفي ظل هذه التحديات، تلجأ القوات البحرية ذات الموازنات المحدودة إلى الأساليب المبتكرة، إذ تساعد التقنيات الجديدة وتعزيز الشراكات على تقاسم الأعباء عبر الحدود وتعظيم الاستفادة من الموارد. وتستخدم بلدان أدوات منخفضة التكلفة للوعي بالمجال البحري، مثل منصة «سي فيجن»، لاكتشاف السفن المشبوهة وبؤر النشاط غير القانوني. وتُسَهِّل الأطر الإقليمية، مثل مدونة جيبوتي لقواعد السلوك ومدونة ياوندي لقواعد السلوك، تبادل المعلومات الفوري، والتنبيهات الإقليمية، والعمل المشترك. وتخفف أدوات مثل المسيرات الجوية والبحرية عن كاهل القوات البحرية المنهكة، ويساعد الذكاء الاصطناعي المسؤولين على تحليل المعلومات التي ترد إليهم والتصرف بناءً عليها. إن الإقتصاد الأزرق مرهونٌ بتحسين الأمن البحري، وبينما يتطلع رجال الأمن إلى بناء مستقبل ينعم بالاستقرار والازدهار، فإنهم يدركون ضرورة حماية مصايد القارة وشواطئها وموانئها وطرق التجارة فيها.

وأُمسِت القدرة على القيام بذلك في متناول اليد. فها هي العزيمة موجودة، وهاهي الشراكات مبرمة، وها هي الأدوات متوفرة. وإذا استطاعت القوات البحرية في جنات إفريقيا أن تواصل العمل معاً والاستفادة من هذا الزخم البحري، فستكون عوناً على إطلاق العنان للإمكانات الاقتصادية الزاخرة في البحار والمحيطات وحماية الموارد الثمينة للأجيال القادمة.

أعضاء القيادة الأمريكية لقارة أفريقيا



سفن تابعة للبحرية النيجيرية
تبحر في تشكيل مع دورية
تقوم بها البحرية الإسبانية
في خليج غينيا أثناء تمرين
«أوينغامي إكسبريس»
البحرية الإسبانية

تمرين بحري يجسد «روح التضامن»

اللواء بحري أنطونيو دوارتي مونتيرو، رئيس أركان القوات المسلحة لدولة الرأس الأخضر، كلمة في برايا يوم 5 أيار/مايو 2025، أثناء حفل افتتاح النسخة الـ 14 من تمرين «أوبنغامي إكسبريس»، وهو تمرين بحري متعدد الجنسيات تشارك فيه البلدان المطلة على خليج غينيا، وكانت هذه أول مرة يُقام التمرين في الرأس الأخضر. اضطررنا إلى تحرير كلمة مونتيرو حفاظاً على المساحة والوضوح.



مدرب من القوات البحرية الخاصة السنغالية يقود تدريباً للسيطرة على الأفراد في إطار تمرين «أوبنغامي إكسبريس» لعام 2025 في داكار بالسنغال.
رقيب بحري أول جون بيرل/البحرية الأمريكية

أثرت مساهمات

الدول الشريكة والمنظمات

الدولية سلسلة تمرين

«أوبنغامي إكسبريس»،

فأتاح الفرصة لرفع مستوى

التوافق العملياتي، وتبادل

الممارسات المثلى، وتطوير القدرات بين الدول

المشاركة، فصارت قادرة على مواجهة التحديات

الملحة في القطاع البحري، ولا سيما في منطقتنا.

وتمرين «أوبنغامي إكسبريس» لعام 2025

الذي يُقام في خليج غينيا ليس مجرد استعراض

للقدرات العسكرية، ولا مجرد تبادل للمعرفة.

بل يجسد روح التضامن، وتضافر الجهود، بل

وشاهد صادق على قوة الوحدة بين البلدان في

سعيها لتحقيق هدف مشترك، وهو المشاركة في

نشر السلام والازدهار لاستغلال الموارد الحيوية

وغير الحيوية استغلالاً مستداماً ومتوازناً.

وعلى الصعيد الأمني، فإننا نعيش في عالم

تطراً عليه تغيرات مستمرة، تستفحل فيه التحديات

والتهديدات التي تواجه الأمن البحري وتستشري.

وعلاوة على ذلك، فمن المعروف أن الجرائم

البحرية ومرتكبها لا يعترفون بالحدود الجغرافية

والسياسية ولا يراعون حُرمتها.

وهذا يجعل هذه الظواهر العابرة للحدود

الوطنية أدهى وأمر، إذ قد تنبع هذه التهديدات

من الساحل، أو في دولة قاصية، أو تكون في صورة

أُمسّت التحديات

الأمنية التي تواجهها

منطقة خليج غينيا

ومنطقة وسط المحيط

الأطلسي متعددة الجوانب ومترابطة أكثر فأكثر،

وذلك على الرغم من التقدم المُحرز في السنوات

الأخيرة، فبالإضافة إلى التهديدات المعروفة،

كالقرصنة، والاتجار بالمخدرات والأسلحة والبشر،

والصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم،

هناك مخاطر جديدة مثل الجرائم السيبرانية

البحرية، وسرقة النفط، والاستغلال غير القانوني

للموارد تحت الماء، والاستكثار من الميسيرات

في أغراض غير مشروعة. وكثيراً ما تدير هذه

التهديدات شبكات متطورة عابرة للحدود

الوطنية، وتستوجب منا ردّاً قوياً ومنظماً يقوم

على التعاون الأمني، وهذا يتطلب التنسيق بين

عدة بلدان ومنظمات دولية.

ففي السياق الإقليمي وعبر الأطلسي، تواجه

جمهورية الرأس الأخضر تحديات أمنية جسيمة

بسبب موقعها الجيوستراتيجي في وسط المحيط

الأطلسي، عند مفترق طرق بحرية دولية رئيسية،

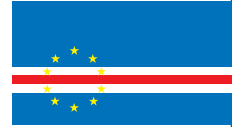
وبسبب اتساع منطقتها الاقتصادية الخالصة، فنظرت

إلى هذه التهديدات نظرة شاملة ومتكاملة، ونظمت

إطارها الأمني الوطني، وقد جعلها ذلك تتعاون

تعاوناً وثيقاً مع شركائها الإقليميين والدوليين

لحماية واستقرار بحارنا.



جرائم ترتكبها دولة أخرى، أو تحت قيادة دولة

ثالثة، أو يرتكبها مواطنون من جنسيات أخرى.

فلا غنى إذن عن التعاون الإقليمي والدولي

لتعزيز الأمن البحري، وهو أيضاً السلاح المحمود

لمواجهة التهديدات العابرة للحدود الوطنية. ولا

تزال مدونة ياوندي لقواعد السلوك مثلاً ساطعاً

على توحيد الصف بين دول منطقتنا، بالتعاون

والتنسيق مع شركائنا الدوليين، وعزمها على مكافحة

الجرائم البحرية.

وإنني على قناعة بأننا إذا حرصنا على التعاون

الإقليمي والدولي الجاد، فسوف ننجح في نشر

الأمن في مجالنا البحري، وهو ركيزة من ركائز

التنمية في بلداننا ومناطقنا الفرعية وقارتنا، ومن ثم

يعود بالنفع على أمن العالم واستقراره.

فلا بدّ إذن من النهوض بقدرات القوات البحرية

الإفريقية، وتعزيز الوعي بالأوضاع البحرية في

مياهانا الإقليمية، ورفع مستوى التوافق العملياتي

والقدرة على الصمود والاستعداد العملياتي استناداً

إلى مبادئ التعاون وتبادل المعرفة والتدريب

المشترك لضمان الأمن البحري بمعناه الأوسع.



تمرين «أوبنغامي إكسبريس» يرفع الجاهزية البحرية ويعزز سيادة القانون

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

عناصر من قوات المفاويز السنغالية يتدربون على تأمين الشواطئ في تمرين «أوبنغامي إكسبريس» لعام 2025 في داكار. رقيب بحري أول جون بيرل/البحرية الأمريكية

لا

غنى عن التواصل الفعال لنجاح فعاليات التدريب العسكري، مثل تمرين «أوبنغامي إكسبريس» الذي يرسى أسس التعاون لمكافحة الجرائم البحرية، مثل الصيد غير القانوني والقرصنة والاتجار غير المشروع.

استمرت فعاليات التمرين أسبوعين، وشارك فيها ما يقرب من 20 دولة إفريقية، من الرأس الأخضر إلى ناميبيا، وانتهى أكبر تمرين بحري متعدد الجنسيات في غرب ووسط إفريقيا يوم 16 أيار/مايو 2025. وتضمنت التدريبات حق الزيارة والصعود والتفتيش والمصادرة في السنغال، وتدريب المشاركون على تكتيكات اقتحام السفن، وتعلموا إجراءات البحث عن الأدلة والتعامل معها. وصُرح رقيب بحري أول ماس جالو من البحرية الغامبية بأن التمرين كان عظيم النفع لفريقه.

فقال جالو: «نأتي من بلدان مختلفة، وخلفياتنا التدريبية مختلفة، وإن تبادل التقنيات والخبرات يمنحنا أفكاراً أقوى نستفيد منها في أوطاننا». استضافت الرأس الأخضر التمرين، وجرت الفعاليات في خمس مناطق بحرية، من السنغال شمالاً إلى أنغولا جنوباً، وكان بقيادة الأسطول الأمريكي السادس، وبرعاية القيادة العسكرية الأمريكية لقارة إفريقيا.

شارك في التمرين أكثر من 30 سفينة، وعدة طائرات، و21 مركزاً للعمليات البحرية. ويدعم مدونة باوندي لقواعد السلوك، وهذه المدونة تساهم في الإلمام بالأوضاع على الأرض ومكافحة الجريمة البحرية في خليج غينيا، وهو من بؤر القرصنة والصيد غير القانوني والاتجار بالمخدرات وسائر الجرائم البحرية على مستوى العالم.

كما تدرب المشاركون على استخدام نظام «سي فيجَن»، وهو أداة تسمح لمستخدميها بتعقب السفن التجارية على مستوى العالم باستخدام البيانات التي ترد من أجهزة الإرسال والاستقبال بأنظمة التعريف الآلي. ويساعد البلدان على تبادل المعلومات والاستخبارات البحرية، وتعزيز القدرات العملية، ورصد السفن التي لا ترسل إشارة من جهاز الإرسال والاستقبال؛ وهذا كثيراً ما يدل على انخراطها في نشاط غير قانوني.

كما تخللت فعاليات التمرين تدريباً على سيادة القانون على مدار ستة أيام، يهدف إلى رفع مستوى التوافق العملي عند ارتقاء السفن، وجمع الأدلة، وتجهيز القضايا، والمحاكمة. وقدمت كل دولة من الدول المشاركة ممثلاً قانونياً وعناصر من القوات البحرية. وتضمن عدة تمارين نظرية ومحاكمة صورية، أدلى فيها عناصر البحرية بشهاداتهم عن النتائج التي توصلوا إليها.

فقال العقيد بحري فرانسيسكو موريرا، مدير العمليات في خفر سواحل الرأس الأخضر، في بيان صحفي: «نتحدث عن الهجرة غير الشرعية، والصيد غير القانوني، والصيد دون إبلاغ، وكذلك الاتجار بالمخدرات، وكلها خطر على مياها؛ كما دعت الرأس الأخضر كافة الأجهزة الوطنية التي تتعاون في هذه العمليات، وأعتقد أننا من اليوم سنكون أكثر استعداداً لمهاجمتها».

ليبيريا تُطلق «عملية الحارس الأمين» لتعزيز أمن الحدود والمناطق الساحلية

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

أعلنت القوات المسلحة الليبيرية في آذار/مارس 2025 عن إطلاق «عملية الحارس الأمين» في غرب البلاد بهدف «استعادة ثقة المواطنين، وتعزيز الأمن الوطني، وضمان سلامة واستقرار حدود ليبيريا ومناطقها الساحلية». بدأت العملية بدوريات في المنطقة الغربية، التي تشمل محافظات غراند كيب ماونت، وبومي، وغباربولو. وستستمر الدوريات إلى أجل غير مسمى، وستُنشئ قواعد عمليات أمامية في كل محافظة، وسترکز قوات الأمن على بؤر الجريمة والتهديدات الأمنية الأخرى.

وأفاد موقع «ليبيريان إنفستيجاتور» بأن السيد إدواردو نيانتي جيبى، نائب رئيس الشؤون العامة في القوات المسلحة الليبيرية، قال في مركز باركلي للتدريب في مونروفيا: «تُجرى هذه العملية في وقت حرج تواجه فيه ليبيريا تهديدات أمنية معقدة، لا سيما في المنطقة الغربية التي تتزايد فيها الجرائم العابرة للحدود الوطنية». ومضى يقول: «تسبب غياب الوجود الأمني المتسق في إحداث فراغ تستغله الشبكات الإجرامية، ونحن عازمون على تغيير هذا الوضع».

صرّحت مصادر إنفاذ القانون والاستخبارات الليبيرية بأنها رصدت ارتفاع مستوى الاتجار بالأسلحة والمخدرات والبشر عبر الحدود، كما كثرت الجرائم البحرية في ليبيريا، مثل الصيد غير القانوني والقرصنة.

ستتولى القوات المسلحة تسيير دوريات لتعزيز أمن الحدود، وتحسين المراقبة البحرية، وردع الجريمة بالتعاون مع المجتمعات المحلية وأجهزة إنفاذ القانون فيها.

وأعلنت القوات المسلحة الليبيرية عن خطة لتسيير دوريات ماثلة كل ثلاثة أشهر في محافظات ليبيرية أخرى.



القوات المسلحة الليبيرية



تمرين «كوتلاس إكسبريس» يهتم بالتعاون والعمليات البرية

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

**عناصرٌ من القوات الخاصة
السيشيلية يتدربون على حق
الزيارة والصعود والتفتيش
والمصادرة أثناء تمرين
«كوتلاس إكسبريس» في
بورت لويس بموريشيوس يوم
17 شباط/فبراير 2025.**

رفيق بحري من الدرجة الثانية جاكوب
فان أمبورغ/البحرية الأمريكية

كان شبح الإرهاب والقرصنة والتهريب يلوح في الأفق إذ كان أكثر من 1,000 مشارك من 20 دولة يتدربون على تنفيذ عمليات متعددة الجنسيات لفرض الأمن البحري في غرب المحيط الهندي في النسخة الـ 15 من تمرين «كوتلاس إكسبريس». يُقام هذا التمرين في شرق إفريقيا، وكان برعاية القيادة العسكرية الأمريكية لقارة إفريقيا، وبتيسير من الأسطول الأمريكي السادس، وذلك في الفترة من 10 إلى 21 شباط/فبراير 2025، في كلٍ من موريشيوس وسيشيل وتزانيا.

وصرّح اللواء إبراهيم مهونا، مدير التدريب والاستعداد القتالي بقوات الدفاع الشعبي التنزانية، بأن التمرين أكد على ضرورة التعاون الإقليمي والقاري والدولي.

وقال في الحفل الختامي: «حينما نتحدث عن الإرهاب والاتجار بالبشر والجرائم السيبرانية، فكلها قضايا عالمية، ولما كنا مبتلين بنفس التحديات، فواجب علينا أن نتصدى لها معاً، ولكن لا سبيل لتحقيق التكاتف الذي يُرجى نفعه إلا إذا تدريبنا معاً، فالتوافق العملياتي ركيزة من ركائز استعدادنا». كانت كلٌّ من جزر القمر وجيبوتي وكينيا ومدغشقر وملاوي والمغرب وموزمبيق والسنغال والصومال وتونس من بين البلدان الإفريقية الأخرى المشاركة.

وشارك مركزان وطنيان للعمليات البحرية في تنزانيا في تمارين للتعاون في سيناريوهات مثل التدريب على حق الزيارة والصعود والتفتيش والمصادرة في تنجا.

وحضر المشاركون دورة على مدار اسبوع عن سيادة القانون في سيشيل ساعدتهم على استعراض وتحسين التكتيكات التي تُتبع في عمليات الاعتراض ومحاسبة مرتكبي الجرائم البحرية.

وحدث تنسيق بين تمرين «كوتلاس إكسبريس» لعام 2025 وبين تمرين «الوفاق المبرر»، الذي أُجري أيضاً في تنزانيا، لتحسين مستوى التنسيق بين العمليات البرية والبحرية.

وقال مهونا: «كان هذا التمرين مهماً لتعزيز التعاون بهدف التصدي للتحديات الأمنية العالمية، وصُمم لإشراك عدة دول لأن التحديات التي نواجهها في إفريقيا لا تختلف عن التي نواجهها في بقاع أخرى من العالم». وأعرب جندي أول كيني فيدوت، من قوات دفاع سيشيل، عن بالغ سعادته بالتمرين، وقد كان من المدربين في تدريبات حق الزيارة والصعود والتفتيش والمصادرة في تنزانيا. وذكر أن 12 من زملائه السيشيليين شاركوا في نفس التمرين في موريشيوس.

وقال: «تدرب لدعم عمليات الأمن البحري التعاونية في المنطقة، وهذا التمرين مهمٌ لنا للنهوض بالقدرات البحرية وتعزيز التعاون الإقليمي في المحيط الهندي».



«نهرج مبيسط»

المحللون يؤكدون على
أهمية التعاون الإقليمي
لمكافحة الصيد غير القانوني

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

تخسر إفريقيا ما يُقدَّر بنحو 11.2 مليار دولار أمريكي
من عائداتها السنوية جرّاء الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون
تنظيم، ويتفاقم هذا التحدي بشدة في غرب إفريقيا إذ تخسر ما
يصل إلى 9.4 مليار دولار بسبب هذا البلاء.

صياد حُر في السنغال
يستخدم خيطاً يدوياً بالقرب
من سفينتي صيد صينيّتين.
وكالة الأنباء الفرنسية/صور غيتي



مات تراكينغ»، وهي مؤسسة غير ربحية تُقدّم معلومات استخباراتية عن المصايد للبلدان والمؤسسات، ويؤمن بوجود التعاون والتنسيق الإقليمي لمكافحة الصيد غير القانوني.

وقال لمنبر الدفاع الإفريقي: «وما هذا إلا نهجٌ مبسّطٌ لتوحيد الصف، يقوم

على البدء في تبادل المعلومات، والبدء في تشارك الموارد. فيزيد الاهتمام بالمشكلة، ويزيد مستوى الشفافية، بحيث تطلع على قائمة التراخيص [للصيد في بلدك]، حتى إذا أوقفت سفينة، عرفنا ما إذا كان لها ترخيص قانوني أم لا. فالحرص على التكايف الإقليمي من البديهيّات».

يحدث الصيد غير القانوني بواسطة سفن الصيد الصناعي وشبه الصناعي الأجنبية، ولا سيما تلك القادمة من الصين، ويتسبب في انعدام الأمن الغذائي، وتهديد فرص العمل لأكثر من 10 ملايين رجل وامرأة يعملون في المصايد الحرفية في إفريقيا.

يدرك رجال الأمن هذا التهديد، وقد رأى العقيد رولاند باي ميرفي، قائد اللواء 23 مشاة بالقوات المسلحة الليبيرية، بأعينه ويلات الصيد غير القانوني على الصيادين الحرفيين في بلاده، إذ تخسر ليبيريا 75 مليون دولار سنوياً بسبب الصيد غير القانوني.



أحد رجال البحرية الإيفوارية يحرس سفينتي صيد صينيتين محتجرتين بتهمة الصيد غير القانوني. وكالة الأنباء الفرنسية/صور غيتي

تُتخذ خطواتٌ في هذا الاتجاه، ففي عام 2022، وقّعت لجنة مصايد الأسماك في غرب وسط خليج غينيا واللجنة دون الإقليمية لمصايد الأسماك مذكرة تفاهم مع المجموعة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا (الإيكواس)، أرست إطاراً للتعاون والشراكة.

ومن خلال هذا الإطار، يعمل المركز الإقليمي للرصد والمراقبة والإشراف في تيمبا بغانا في إطار جهود مكافحة الصيد غير القانوني، وتحسين الرقابة على إنفاذ قوانين الصيد والمصايد، ورفع مستوى تبادل المعلومات، وخفض التكاليف على الدول الأعضاء. وتساعد مؤسسة «تريغ مات تراكينغ» على تحديد سفن الصيد غير القانوني، وتتبع أنشطتها، وتحليل صلاتها بجرائم أخرى.

قضية السفينة «نونا زيلانديا»

أثبت المسؤولون في تيمبا جودو النجاح في تبادل المعلومات الاستخباراتية والتعاون عبر الحدود في آذار/مارس 2023، وذلك حينما دخلت الميناء السفينة «نونا زيلانديا» التي تملكها شركة هولندية. فلم يظهر على الفور ما يدل على أنها كانت تعمل بطرق غير قانونية، ولكن أُجري تقييم للرصد والتحكم والمراقبة في أنشطتها السابقة، كشف عن ثغرات في استخدامها لنظام التعريف الآلي بها، وهو ما يُعرف بالتخفي.

وقال لمنبر الدفاع الإفريقي أثناء انعقاد «قمة القوات البرية الإفريقية» في العاصمة الغانية أكرا في نيسان/أبريل 2025: «الصيد غير القانوني خطير؛ لأن معظم سكاننا الذين يعيشون على سواحلنا يعملون صيادين حرفيين، ولذا حينما تأتي سفن الصيد هذه من بلدان آسيوية وبعض البلدان الأوروبية وتسرف في الصيد في مياها بطرق غير قانونية، فإنها تحرم أهاليها من الصيادين الحرفيين من أرزاقهم».

يعمل نحو 37,000 مواطن في ليبيريا بدوام كامل أو جزئي في قطاع الصيد، ويعتمد 80% من سكانها على الأسماك باعتبارها مصدراً للبروتين. بيد أن سفن الصيد الصناعي العملاقة تُعرّض معيشتهم للخطر، وتُهجّر الصيادين الحرفيين، وتُدمّر النظام البيئي في المحيط.

ويقول ميرفي: «توجد سفن الصيد الكبيرة تلك، بعضها يستخدم شباكاً يبلغ طولها ميلاً، وتجرها على قيعان البحار، بل بلغ من إضرارها بالشعاب المرجانية أن بدأت الأمواج تجرفها إلى شواطئ ليبيريا».

أطلقت عدة بلدان في خليج غينيا مبادرات شتى لمكافحة الصيد غير القانوني، لكنها كثيراً ما لا تُنفذ ولا يُعمل بها بسبب ضعف الإدارة، وقلة موارد إنفاذ القانون، والفساد.

يشغل السيد غارث جونستون منصب المدير التنفيذي لمؤسسة «تريغ

أساليب الصين الهدامة

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

الصيد التي يستخدمها الصيادون المحليون وتقلب زوارقهم، فيموت بعضهم في بعض الأحيان. وفي نيسان/أبريل 2025، علّقت وزارة الثروة السمكية والاستزراع السمكي ولجنة مصايد الأسماك الغانية تراخيص أربع سفن صيد صينية لمدة 12 شهراً لانخراطها في ممارسات «السايكو»، والتخلص من الأسماك غير المرغوب فيها، والصيد في المناطق المحظورة، وصيد الأسماك الصغيرة؛ إذ يكلفها الصيد غير القانوني ما يتراوح من 14.4 إلى 23.7 مليون دولار سنوياً.

وقال السيد ستيف ترنت، المدير التنفيذي لمؤسسة العدالة البيئية، في تقرير صادر عن منظمة «ديالوغ إيرث»: «يُعجّل السايكو بانهيار الثروة السمكية التي تشكل قوام الحياة في غانا، ويُعجّل بإفقار شعبها وتجويعهم، إذ تجني سفن الصيد الصينية ملايين الدولارات من تجارة غير مشروعة تنهب أكثر من نصف الأسماك التي تصطادها الزوارق الصناعية في غانا.»

وأفاد موقع «غانا بزنس نيوز» أن السفن «منغ شين 10»، و«فلورنس 2»، و«لونغ شيانغ 607»، و«لونغ شيانغ 608»، جميعها ترفع علم غانا، إلا أن ثلاث شركات صينية هي المالك المتنفذ منها.

وتؤوّل ملكية أسطول «منغ شين» إلى شركة «داليان منغ شين أو شن فيشيرز»، وله علاقة باختفاء إيمانويل إيسيان، وهو مراقب مصايد غاني، في عام 2019. إذ اختفى من السفينة «منغ شين 15» بعد أن قام بتصوير أفراد طاقمها وهم يخالفون القانون بالتخلص من الأسماك في البحر، ثم رفع تقرير إلى لجنة المصايد الغانية، ولم يُعثر عليه قط.

سفن صيد راسية في ميناء تشوشان الصيني؛ تمتلك الصين أكبر أسطول في العالم للصيد في أعالي البحار. روبرت

يفيد مؤشر مخاطر الصيد غير القانوني أن الصين تمتلك أكبر أسطول في العالم للصيد في أعالي البحار، وأنها أسوأ دولة في العالم تنخرط في ممارسات الصيد غير القانوني. وثمانية شركات من أكبر 10 شركات في العالم المنخرطة في أنشطة الصيد غير القانوني هي من الصين. إذ تستطيع سفن بكين أن تصطاد في يوم واحد خمسة أضعاف ما يستطيع أسطول قرية صغيرة صيده في عام كامل.

تشتهر سفن الصيد الصينية بممارسة «رفع العلم المحلي» للبلدان الإفريقية؛ أي إنها تستخدم القواعد المحلية وتنتهكها لتشغيل سفينة صيد تملكها وتشغلها شركة أجنبية داخل سجل إفريقي للصيد في المياه المحلية؛ ويعتبر رفع العلم المحلي من أبرز الشواهد التي تدل على انخراط السفن في ممارسات الصيد غير القانوني. ويُعد الصيد بشباك الجر القاعية من أشنع أساليب الصيد غير القانوني التي يمارسها الأسطول الصيني وأشدّها تدميراً. وكشفت مؤسسة العدالة البيئية أن الأسطول الصيني للصيد بشباك الجر القاعية في ربوع إفريقيا يصطاد ما يُقدَّر بنحو 2.35 مليون طن من الأسماك سنوياً تتجاوز قيمتها 5 مليارات دولار أمريكي. وعلوّة على حرمان القارة من الغذاء والدخل، فإن الصيد بشباك الجر القاعية يدمر النظم البيئية التي لا غنى عنها لحياة الأسماك ويصطاد جميع أنواع الأحياء البحرية بعشوائية.

ومن الأساليب غير القانونية الأخرى التي تتبعها سفن الصيد الصينية الصيد بالمتفجرات، والصيد بالأضواء القوية ليلاً، والصيد في المناطق المحظورة مثل المناطق الاقتصادية الخالصة للدول، والانخراط في ممارسات «السايكو»؛ ويُقصّد بها النقل العابر غير القانوني للأسماك في عرض البحر، بحيث يُنقل المصيد السمكي من سفينة صيد إلى زورق كبير يحمل كمية كبيرة من الأسماك تفوق ما يحمله زورق الصيد الحرفي بنحو 450 ضعفاً. ومن المعروف أيضاً أن سفن الصيد الصينية تدمر معدات



المستقبل، إذ تثبت أن حُسن تنفيذ اتفاقية تدابير دولة الميناء وإنفاذ القانون في ضوء المعلومات الاستخبارية يمكن أن يقضي على شبكات الصيد غير القانوني.

حماية مياه الجنوب الإفريقي

يُنظر إلى مدغشقر في إطار مجموعة السادك على أنها من البلدان راعية الشفافية والتعاون الإقليمي في جهود مكافحة الجرائم البحرية وتعزيز الاقتصاد الأزرق. إذ يساعد المركز الإقليمي لدمج المعلومات البحرية في مدغشقر على اكتشاف السفن المشبوهة، وتساعد المراقبة المستمرة التي تجريها غرفة المراقبة بالمركز على تحذير أجهزة إنفاذ القانون البحري الإقليمية من التهديدات في الوقت المناسب.

ويتبادل مركز مدغشقر المعلومات مع نظيره، أي المركز الإقليمي لتنسيق العمليات بسيشيل، ومع أي دولة تواجه خطراً بحرياً؛ ويختص مركز سيشيل بإجراءات إنفاذ قانون المشتركة في البحر.

وقد أوصى محللون بانضمام دول المنطقة كافة إلى برنامج الأمن البحري حتى تتلقى المعلومات من المراكز الإقليمية. ويشارك في البرنامج في الوقت الراهن كلٌّ من جزر القمر وجيبوتي وفرنسا (ممثلة لجزيرة ريونيون) وكينيا ومدغشقر وموريشيوس وسيشيل وتنزانيا.

وكثيراً ما تلجأ السفن إلى ذلك لإخفاء الممارسات غير القانونية.

وكشف تحقيق أنها كانت تعمل مع سفن ممانحة ترفع علم الكاميرون لنقل الأسماك بطرق غير قانونية في عرض البحر، والكاميرون من دول العالم التي يفرض الاتحاد الأوروبي عقوبات عليها بسبب انتهاكات الصيد. وبعد المراجعة، اتصلت غانا بأنغولا من مركز تنسيق الرصد والتحكم والمراقبة التابع لمجموعة تنمية الجنوب الإفريقي (السادك)، وأكدت أن السفينة خالفت أيضاً القانون بنقل الأسماك في عرض البحر، وهذا ما يُعرف بممارسة «السايكو»، مع الأربع سفن الأخرى. كما أن وثائق السفينة «نوبا زيلانديا» كانت مزورة.

وطوال فترة التحقيق، رتبت منصة الاتصالات الإقليمية التابعة لقوة مهام غرب إفريقيا تعاوناً ألياً مع كلٍّ من أنغولا وبنين وساحل العاج وغانا، إذ أبحرت السفينة في مياه هذه البلدان كافة. وأدى ذلك إلى أن رفعت أنغولا دعوى قضائية على السفينة «نوبا زيلانديا» والسفن الأخرى المنخرطة في ممارسات «السايكو». وصدر قرار في عام 2024 بحرمان السفينة «نوبا زيلانديا» من العمل في مياه أنغولا، وفرضت الكاميرون غرامة على كل صاحب سفينة لعدم امتثاله لقوانين المصايد الوطنية.

ويقول جونستون في تقرير صادر عن مؤسسة «تريغ مات تراكينغ»: «أُمسّت قضية السفينة «نوبا زيلانديا» نموذجاً لجهود إنفاذ القانون بين عدة مناطق في



رجل يعمل في سوق
للأسماك في كوناكري
بغينيا. صور غيتي



بالأرقام

يسلب الصيد غير القانوني القارة من عائداتها، ويهدد أرزاق ملايين العمال، ويتسبب في انعدام الأمن الغذائي منذ عشرات السنين. توضح هذه الأرقام حجم المشكلة:

القارة تخسر **11.2 مليار دولار** سنوياً جرّاء الصيد غير القانوني.

منطقة غرب إفريقيا وحدها **تخسر 9.4 مليار دولار** جرّاء الصيد غير القانوني.

40% من سفن الصيد غير القانوني في العالم تصطاد في غرب إفريقيا.

7 ملايين نسمة في غرب إفريقيا يعتمدون على الأسماك في غذائهم ودخلهم.

إجمالي حجم الصيد السنوي في ساحل العاج **انخفض بنسبة تقارب 40%** بين عامي 2003 و2020، والصيد غير القانوني من أكبر أسباب ذلك.

الحد الأقصى من الصيد السمكي في ساحل العاج وغانا ونيجيريا يمكن أن **ينخفض بنحو 50%** بحلول منتصف القرن.

إجمالي ما يخرج من البحر من أسماك السطح الصغيرة، وهي من أهم ما يؤكل في غانا، **قلّ بنسبة 59%** بين عامي 1993 و2019.

8 من أكبر 10 شركات منخرطة في أنشطة الصيد غير القانوني في العالم من الصين.

الأسطول الصيني للصيد بشباك الجر القاعية يصطاد ما يُقدّر بنحو **2.35 مليون طن** من الأسماك سنوياً في ربوع القارة تتجاوز قيمتها **5 مليارات دولار**.

صيادون جريفيون في غانا يصلحون إحدى شباك الصيد.

وكالة الأنباء الفرنسية / صور غيتي

وأجريت في نيسان/أبريل 2025 ورشة على مدار أربعة أيام، غايتها إنشاء سجل إقليمي لسفن الصيد، شارك فيها كلّ من مركز تنسيق الرصد والتحكم والمراقبة التابع للسداك، ومركز مدغشقر، ومنظمة «أوقفوا الصيد غير القانوني»، ومؤسسة «تريغ مات تراكينغ»، والصندوق العالمي للحياة البرية، ومنظمة «فيتسينجو»، وهي مرصد محلي للصيد غير القانوني. فعرفوا مفتشي المصايد في ستة موانئ في مدغشقر على الأدوات والمنهجية التي يروج لها مركز السداك لتقييم مخاطر سفن الصيد وتعزيز عمليات اتخاذ القرار للتعامل مع الأنشطة المشبوهة.

وفي آب/أغسطس 2024، كشفت مدغشقر عن خطة خمسية لتطبيق حصص الصيد، وإنشاء مناطق بحرية محمية، وتنويع مصادر الدخل لمجتمعات الصيد.

وقال السيد بوبرت مهتاني، وزير الثروة السمكية والاقتصاد الأزرق في مدغشقر، لموقع «سي فود سورس»: «نعمل على بناء قدرات الصيادين بالتدريب والتثقيف، وغايتنا من ذلك أن يظل الصيد مجدياً ومستداماً للأجيال القادمة من صغار الصيادين.» □



رسم توضيحي لأيه دي إف

تحيات شتى

حوار مع
السيد رامبرساد سوروجبالي
مفوض شرطة موريشيوس

السيد رامبرساد سوروجبالي واحد من رجال الشرطة المحنكين في موريشيوس، إذ التحق بقوات الشرطة في عام 1971. وقبل أن يتولى رئاستها يوم 15 تشرين الثاني/نوفمبر 2024، كان من أبرز المشاركين في إعادة هيكلة وحدة مكافحة المخدرات والتهريب التابعة لها. كما تولى تشكيل وقيادة وحدة مكافحة الإرهاب في البلاد، وهذه الوحدة تختص بجمع المعلومات الاستخباراتية وتحليلها قبل إرسالها إلى أجهزة إنفاذ القانون. اضطررنا إلى تحرير هذه الكلمة حفاظاً على المساحة والوضوح.

على رصد الأنشطة البحرية وتحليلها حتى تستند العمليات إلى المعلومات الاستخباراتية. وعلى صعيد التعاون، يحرص خفر السواحل على التعاون مع أجهزة ومؤسسات الأمن البحري المحلية والإقليمية والدولية لتبادل المعلومات وتنسيق الجهود. فيحرص على الصعيد الوطني على التعاون الوثيق مع وحدات تابعة لشرطة موريشيوس، مثل وحدة مكافحة المخدرات والتهريب، ومكتب الجوازات والهجرة، بالإضافة إلى مؤسسات خارجية مثل قسم مكافحة المخدرات في الجمارك، ووزارة الثروة السمكية، وهيئة السياحة، وهيئة الشحن والموانئ. ويحرص على التعاون مع القوات البحرية في البلدان ذات الفكر المماثل، وكذلك مع المنظمات متعددة الأطراف، لاكتشاف الأنشطة البحرية غير المشروعة وإحباطها.



منبر الدفاع الإفريقي: تتولى موريشيوس، على صغر مساحتها، تأمين منطقة اقتصادية خالصة تبلغ مساحتها 2.3 مليون كيلومتر مربع، أي ما يقرب من مساحة الجزائر، أكبر دولة في إفريقيا؛ فهل لك أن تشرح لنا الاستراتيجية العامة المتبعة في موريشيوس لتعظيم الاستفادة من مواردها لمراقبة هذه المنطقة وتأمينها؟

سوروجبالي: كما تفضلت، تمتلك موريشيوس منطقة اقتصادية خالصة مترامية الأطراف، تبلغ مساحتها نحو 1,200 ضعف مساحة أراضيها، ولا تسلم من تحديات شتى. وتقع على عاتق خفر السواحل الوطني، وهو الذراع البحري لشرطة موريشيوس، مسؤولية تأمين هذه المناطق البحرية، ويركز على عدة مجالات رئيسية، مثل قدرات جمع المعلومات الاستخباراتية، وتعزيز أواصر التعاون، والنهوض بالقدرات. وقد ارتقينا بقدرتنا

كما تهتم الحكومة بالاستثمار في التكنولوجيا والمعدات الحديثة التي يحتاجها خفر السواحل. فقد حصلنا على مر السنين على سفن وطائرات وزوارق عالية السرعة وأنظمة مراقبة وبرامج جديدة، عززت قدرتنا على المراقبة وتنفيذ العمليات بكفاءة وفعالية. كما نعمل على تحديث العديد من هذه الأنظمة التكنولوجية سريعة التطور، مثل نظام المراقبة بالرادار الساحلي.

منبر الدفاع الإفريقي: كيف تنفعكم هذه الأنظمة التكنولوجية في حماية مياهمكم؟

سوروجبالي: لها دورٌ عظيم الأثر في مراقبة منطقتنا الاقتصادية الخالصة مترامية الأطراف، وتعزيز وعينا بالمجال البحري، إذ يستخدم خفر السواحل عدداً من الأدوات والبرامج لتتقي أثر السفن التجارية وسفن الصيد وغيرها من السفن المثيرة للاهتمام ومراقبتها في منطقتنا البحرية. ويعمل بنهج مراقبة متعدد الطبقات، يشمل نظام رادار لمراقبة السواحل، ونظام التعريف الآلي، وطائرات مراقبة، وسفن، وآليات لتبادل المعلومات لمراقبة تحركات السفن لحظة بلحظة.



أفراد من شرطة موريشيوس يمشون المشية العسكرية أثناء احتفالات البلاد بالعيد الوطني الـ 57 في مضمار سباق شان دو مارس، في بورت لويس بموريشيوس يوم 12 آذار/مارس 2025. رويترز

ونحن بصدد إنشاء مركز وطني لتبادل المعلومات البحرية، لرفع مستوى الاستفادة من التكنولوجيا وتبسيط تدفق المعلومات بين مختلف الجهات المعنية الداخلية والخارجية، وذلك بهدف النهوض بقدرتنا على مراقبة مناطقنا البحرية. فنحن حريصون على الانتفاع بالتكنولوجيا، ولا نكف عن حيازة هذه الأدوات والاستفادة منها لتعزيز قدراتنا على المراقبة والتدخل.

منبر الدفاع الإفريقي: تتفشى الجريمة المنظمة، مثل الاتجار بالمخدرات والأسلحة والبشر، في المحيط الهندي وقناة موزمبيق؛ فهل لك أن تخبرنا بأنواع الأنشطة البحرية غير القانونية التي تتعامل معها قواتك؟

سوروجبالي: نواجه تحديات جسام، كالأنشطة البحرية غير المشروعة التي تهدد أمننا واقتصادنا وبيئتنا، ومنها الاتجار بالمخدرات الذي لا يزال من أبرز بواعث القلق في بلادنا. فمخاطره لا تقتصر على تأثيره المباشر، بل تسهم في ظهور عصابات تؤثر على خير المجتمع. ولا تزال المحيطات معبراً لتهريب المخدرات، وقد دأبنا على اتخاذ تدابير صارمة لمواجهة هذا البلاء.

ويُعد الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم من أبرز التهديدات التي تواجهنا، ففي منطقة المحيط الهندي بعضٌ من أهم المصايد في العالم، تقوم عليها أرزاق الملايين من الناس، وتمثل ركيزة من ركائز الأمن الغذائي العالمي. ويمكن أن يؤدي الصيد الجائر وغير المنظم إلى إفساد النظم البيئية البحرية، واستنزاف الثروة السمكية، وإحداث اختلالات بيئية طويلة الأمد. وهذا من أولوياتنا، ولا نألو جهداً لحماية مواردنا البحرية وتعزيز الممارسات المستدامة. وهناك أنشطة بحرية غير قانونية أخرى، مثل الاتجار بالبشر والهجرة غير المصرح بها، وكلها من التحديات الجسام. فهذه الأنشطة لا تنتهك القوانين الوطنية والدولية فحسب، بل وتعرض حياة البشر للخطر وتهدم أركان الاستقرار الإقليمي. وقد أسست البيئة من أبرز قضايانا بسبب السياحة، فنحن بحاجة إلى من يزورون موريشيوس، ولا شك في ذلك. ونحن ننسق مع الحكومة ونساعدها في تجنب الكوارث البيئية.

منبر الدفاع الإفريقي: هل لك أن تصف لنا علاقة موريشيوس بالهند على صعيد الأمن البحري، وكيف ازدادت أهمية هذه الشراكة في السنوات الأخيرة؟

سوروجبالي: علاقتنا راسخة، وتقوم على روابط ثقافية وتاريخية ولغوية ودبلوماسية متينة، مما ساهم في تعزيز الشراكة على صعيد الأمن البحري بين البلدين. فالاهتمام المشترك بنشر الأمن والأمان والاستقرار في منطقة المحيط الهندي وطد أركان تعاوننا وعلاقتنا على مر السنين. وتتوافق مبادرات الهند مع مصالح موريشيوس، مثل مبادرتي «الأمن والنمو للجميع في المنطقة» و«التقدم المتبادل والشامل للأمن والنمو للجميع في المنطقة»، إذ تعززان الأمن التعاوني والتنمية البحرية المستدامة، ونرجو أن نعزز هذا التعاون أكثر حتى ينعم المحيط الهندي بالأمن والاستقرار.

منبر الدفاع الإفريقي: ما مدى قلقكم بشأن الخسائر المالية السنوية التي تُقدر بملايين الدولارات جرّاء الصيد غير القانوني، وما مدى تأثيره على اقتصاد موريشيوس؟

سوروجبالي: بات الصيد غير القانوني تهديداً جسيماً لموريشيوس، فهو يستنزف الثروة السمكية، فيؤثر على قدرة الصيادين القانونيين على صيد الأسماك وبيعها. كما يُفسد أسعار السوق، ويهدد أرزاق الناس، ويُفوّض الأمن الغذائي. يوفر قطاع المصايد فرص عمل لأكثر من 20,000 مواطن، ويعمل في صناعة التونة وحدها أكثر من 7,000. واستنزاف الموارد السمكية جرّاء الصيد غير القانوني يُعرض تصدير البحريرات للخطر، ويُفوّض النمو الاقتصادي. وقد حرصت موريشيوس على مواجهة ذلك باتخاذ إجراءات صارمة، منها التصديق على اتفاقية تدابير دولة الميناء حتى نحرم أسماك الصيد غير القانوني من دخول موانئنا. كما نعمل على تعزيز قدراتنا الرقابية وتعزيز التعاون الإقليمي للتصدي للصيد غير القانوني. فقد بات الاقتصاد الأزرق ركيزة أساسية لازدهارنا الاقتصادي وتنمية بلادنا، فلا بدّ لنا من التصدي لقضية الصيد غير القانوني حرصاً على ازدهار اقتصاد موريشيوس على المدى الطويل.

منبر الدفاع الإفريقي: ما التدابير الواجب اتخاذها لاكتشاف سفن الصيد غير القانوني وإيقافها؟ وما أفضل الاستراتيجيات في مكافحة الصيد غير القانوني وسائر الجرائم البحرية في مياه شرق إفريقيا؟



أفراد من خفر السواحل الوطني في موريشيوس يُجرون تدريباً على حق الزيارة والصعود والتفتيش والمصادرة أثناء إجراء تمرين «كوتلاس إكسبريس» في بورت لويس، يوم 20 شاط/فبراير 2025. (قبت بحاء، من الدوحة الناشئة ناتاليا كاه/البحرية الأمريكية)

استفحلت التهديدات البحرية، اشتدت أهمية هذه الجهود المنسقة والقائمة على المعلومات الاستخبارية لضمان الأمن والاستقرار الجماعيين في غرب المحيط الهندي.

منبر الدفاع الإفريقي: استضافت موريشيوس لفيفاً من كبار القادة في «قمة القوات البحرية الإفريقية» في حزيران/يونيو 2025؛ فما أهمية مثل هذه المحافل والملتقيات؟

سوروجبالي: كلنا نبتغي أن يسود الأمن والاستقرار في بيئتنا البحرية، ومن هنا تشتد أهمية المحافل والملتقيات مثل «قمة القوات البحرية الإفريقية» و«ندوة قادة مشاة البحرية الإفريقية» لتوطيد أواصر التعاون وتبادل الممارسات المثلى وتعزيز الأمن البحري الإقليمي، إذ تجمع هذه الفعاليات كبار القادة ومتخذي القرار والخبراء، وتوفر منبراً لمناقشة التهديدات البحرية الناشئة التي تؤثر على بلدان كثيرة، كالقرصنة والصيد غير القانوني والاتجار. وما أروع ما يحدث فيها من تبادل الأفكار حول التقنيات والاستراتيجيات والأطر العملية الجديدة. وفي ظل هذا الحوار الصادق والصريح، نمد جسور الثقة، ونرفع مستوى التنسيق بين القوات البحرية الإفريقية، ونرتقي بفعالية استجاباتنا لتهديدات الأمن البحري. □

سوروجبالي: على صعيد مكافحة الصيد غير القانوني، ينسق الحرس الوطني مع وزارة الثروة السمكية لمراقبة مياهنا، وتُجري عمليات مراقبة جوية وبحرية مكثفة، فضلاً عن الدوريات الساحلية، للحد من الصيد غير القانوني في المنطقة. كما أدت جهود الحرس الوطني إلى الكشف عن أنشطة الصيد غير القانوني ومنعها في المناطق الساحلية، وأسفرت عن مصادرة شبك صيد غير قانونية يبلغ طولها ما يقرب من 6 كيلومترات. وقد كان لهذه الإجراءات عظيم النفع في حماية مواردنا البحرية واستدامة مصايدنا. ولا ريب أن تعزيز التعاون الإقليمي مع سائر بلدان المنطقة التي تتأثر أيضاً بمثل هذه المشكلات يزيد من فعالية جهود مكافحة الصيد غير القانوني. وقد أتت اتفاقية تدابير دولة الميناء بشمارها في حرمان أسماك الصيد غير القانوني من دخول الموانئ.

منبر الدفاع الإفريقي: كيف استفدتم في موريشيوس من المنظمات الإقليمية، مثل المركز الإقليمي لتنسيق العمليات في سيشيل والمركز الإقليمي لدمج المعلومات البحرية في مدغشقر؟ وكيف تريدون لهذه الشراكات أن تتطور وتتوسع؟

سوروجبالي: لقد كان لها أثرٌ جليٌّ في تحقيق التعاون مع دول المنطقة في مكافحة الأنشطة البحرية غير القانونية، فقد تمكنت من توفير المعلومات الاستخبارية، وتعزيز الوعي بالأوضاع، وتشكيل استجابات إقليمية منسقة للتعامل مع تهديدات مثل الصيد غير القانوني والاتجار غير المشروع. وترتقي هذه الشراكات بقدرتنا الجماعية على مراقبة مناطقنا البحرية الشاسعة وحمايتها. وإننا لنؤمن بأهمية الحفاظ على هذا التعاون في قابل الأيام والسنين، وذلك بالاستئثار من تبادل المعلومات وإشراك المزيد من الشركاء الإقليميين. فكلما

روبوتات تُمخّر عُباب البحر



المسيّرات البحرية تقدم إمكانيات جبارة
لل قوات البحرية، ولكن يمكن أن يستخدمها
المتوردون لتحقيق أفضلية غير متناظرة

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

زورق مسيّر من طراز «الثعلب العربي ماست-13» تابع للبحرية الأمريكية يُجري عمليات مراقبة في الخليج العربي.

وقيب ماريتا شواب/الجيش الأمريكي

عند

الحديث عن المسيّرات العسكرية، يغلب على معظم الناس النظر إلى السماء، إذ باتت المسيّرات الهجومية ومسيّرات المراقبة ركناً من أركان الصراع المسلح، ولكن يقول خبراء إن الموجة التالية من المسيّرات ستَمُخِّرُ عُبَابَ البحر. تستثمر القوات البحرية في الزوارق والغواصات المسيّرة، وإذا استمر ذلك، فسيكون لدى أكثر من 40 دولة زوارق مسيّرة بحلول عام 2034، وستنمو سوقها العالمية من 1.1 إلى 2.5 مليار دولار أمريكي، وفقاً لشركة «غلوبال ديتا» البحثية. يمكن التحكم في هذه المسيّرات البحرية عن طريق كوادر بشرية على الشاطئ أو يمكنها الإبحار بطريقة شبه ذاتية، بأن تتبع مساراً مُبرمجاً وتستخدم مجموعة من أجهزة الاستشعار للملاحة. يقول المدافعون عنها إنها تساعد القوات البحرية على توفير المال والوقت والأرواح بإبعاد رجالها عن الخطر أثناء المهام الطويلة والخطيرة.

ومزاياها واضحة للجميع، وقد أثار القطاع الخاص هذا الطريق، إذ يشيع استخدام الزوارق المسيّرة بالفعل لتفقد وحماية منصات النفط والكابلات البحرية وغيرها من البنى التحتية. ويعتقد المحللون أنه قد آن الأوان لإفريقيا للاستثمار في هذه التكنولوجيا؛ ذلك لأن القوات البحرية الإفريقية كثيراً ما تمتلك أساطيل صغيرة وقديمة تقوم بدوريات بحرية في مياه إقليمية مترامية الأطراف. قال السيد ماثيو راتسي، من شركة «زيريو يو إس في» لصحيفة «إنجنيرينغ نيوز» الجنوب إفريقية: «جعلت هذه التطورات من الزوارق المسيّرة وسيلة حقيقة لتعزيز القوة؛ إذ تُوَسِّعُ سلطان القوات البحرية، فتتمكن من تنفيذ مهام على مساحات أكبر دون الحاجة إلى موانئ ومنصات طاقة بحرية وكابلات بحرية، فتراقب المسطحات المائية على مدار الساعة وتكتشف التهديدات فور ظهورها».



شركة «جيوديتيك أوفشور سيرفيسز ليميتد» النيجيرية تستخدم زورقاً مأسيّر لإجراء مسوحات بحرية، ويستخدم الزورق بطارية ومولداً كهربائياً، ويعمل لمدة تصل إلى 72 ساعة متواصلة. هيدروسيرف

تاريخ عريق

يعود استخدام الزوارق المسيّرة إلى زمن الحرب العالمية الأولى حينما نشرت البحرية الملكية البريطانية «زوارق تعمل بالتحكم فيها عن بُعد»، مزوّدة بطوربيدات وتُسيّرُها طائرات قريبة منها. وتوسّع استخدامهما في العقود اللاحقة لتقوم بمهام مثل كسح الألغام والمراقبة والتدريب على الرماية، وتحولت إلى زوارق انتحارية محملة بالمتفجرات. لكنها ظلت مع مطلع القرن الحادي والعشرين أداةً مقتصرة على العلماء لرصد قاع البحار ومراقبة أحوالها. يُعد الزورق المسيّر «سي هنتر»، وهو زورق ثلاثي البدن (تريماران) بطول 40 متراً، من أوائل الزوارق المسيّرة من فئة الأسطول تدخل في الخدمة في القوات البحرية، وقد حصلت عليه البحرية الأمريكية في عام 2016 وتختبره حالياً في مهام شتى.

إنها أداة مفيدة وتكلفتها لا تكاد تُقارن بالأدوات التقليدية، ولكن يتوقف الأمر كثيراً على الدولة التي تستخدمها...

~ السيد دينيس ريفاء، خبير الأمن البحري بمعهد الدراسات الأمنية

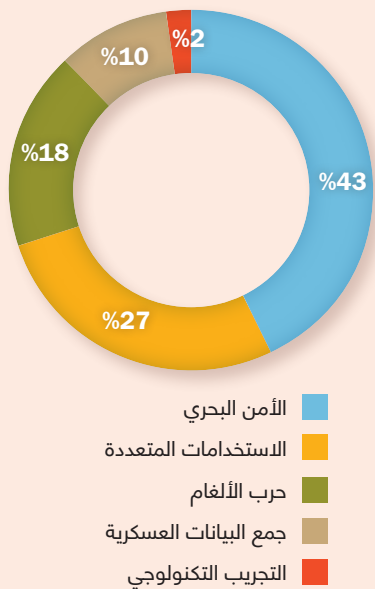
زورق أمريكي مسير من طراز «سيلدرون إكسبلورر» يعمل في الخليج العربي. رقيب براندون ميرفي/الجيش الأمريكي



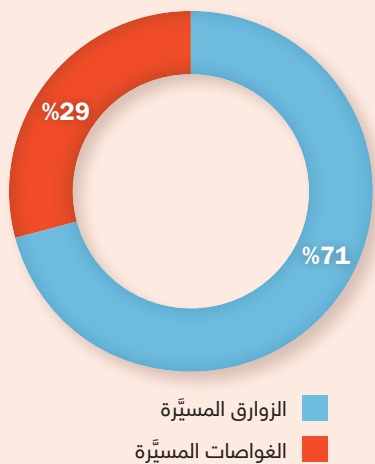
مهام شتى

انتهت مراجعة بيانات أجرتها مبادرة «ميليترى بالانس+» للمسيّرات البحرية إلى أن العدد الأكبر منها يُستخدم لأغراض الأمن البحري، ويشمل ذلك مهام الدوريات والاعتراض. كما توصلت إلى أن عدد الزوارق المسيّرة يفوق عدد الغواصات المسيّرة بنسبة تزيد على 2 إلى 1.

نسبة المسيّرات البحرية حسب المهام



نسبة المسيّرات البحرية حسب النوع



المصادر: ميليترى بالانس+، ميليترى بالانس 2023



تتكالب القوات البحرية اليوم للحصول على الزوارق والغواصات المسيّرة، ولكن يقول السيد جوناثان بنتام، من المعهد الدولي للدراسات الأمنية، إنها لا تزال في مرحلة التجريب العملي لاستخدامها. فقد تبين أن نحو 75% من المسيّرات التي قيّمها المعهد الدولي لا تزال تجريبية. ويقول المعهد إن هذه المسيّرات تنقسم إلى أربعة أنواع رئيسية:

- الأمن البحري: تُصمم وتُستخدم لمهام الدوريات أو الاعتراض.
- جمع البيانات العسكرية: تُستخدم لجمع المعلومات عن البيئة البحرية، كالمسوحات الهيدروغرافية أو الأوقيانوغرافية.
- حرب الألغام: تُستخدم لاكتشاف الألغام البحرية أو التخلص منها.
- التجريب التكنولوجي: مسيّرات تتمتع بقدرات عسكرية ودور عملياتي واضح، لكنها مصممة لعرض قدراتها وتطويرها لا لتنفيذ مهام معينة على الجبهات.

ويقول بنتام إن هذه التكنولوجيا تتطور بين عشية وضحاها. فيقول في مقال للمعهد: «تستخدم القوات البحرية في بقاع شتى من العالم هذه التكنولوجيا في مهام شتى، وتبدو [الزوارق المسيّرة] مختلفة تمام الاختلاف عن نظيراتها من السفن التقليدية، ولكن يكثر استخدام الاثنين جنباً إلى جنب، ولا تزال العديد من استخدامات [الزوارق المسيّرة] قيد التجريب، إلا أن هذه التكنولوجيا، بشكل أو بآخر، إنما ظهرت للبقاء».

حدّر السيد دينيس ريفا، خبير الأمن البحري في معهد الدراسات الأمنية، من أن الزوارق المسيّرة ليست حلاً شاملاً لجميع المشكلات، وقد لا تكون الخيار الأمثل للبلدان التي تعاني من ضعف قدرتها على تأمين منطقتها الاقتصادية الخالصة والتعامل مع التهديدات.

وقال لمنبر الدفاع الإفريقي: «إنها أداة مفيدة وتكلفتها لا تكاد تُقارن بالأدوات التقليدية، ولكن يتوقف الأمر كثيراً على الدولة التي تستخدمها، فبعض البلدان لا تعاني من مشكلات تُحل برفع قدرتها على اكتشاف التهديدات، بل يكمن التحدي في سبل التصدي لها».

إحدى الشركات تعرض زورقاً مسيّراً انتحارياً أثناء معرض دفاعي في لندن. تستخدم القوات البحرية والإرهابيون الزوارق المسيّرة لاكتساب أفضلية تكتيكية على الأعداء الذين يتفوقون عليهم حجماً وتجهيزاً.

وكالة الأنباء الفرنسية / صور غيتي

مكونات الزورق المسيّر

الاتصال

- تنقل هذه الأنظمة بيانات الملاحة وقرارات أجهزة الاستشعار إلى محطة تحكم لحظة بلحظة، مما يسمح بالمراقبة عن بُعد والتدخل.
- يمكن أن يعتمد الاتصال على أدوات شتى، كالأقمار الصناعية، والترددات اللاسلكية، والشبكات الصوتية تحت الماء، والشبكات الهاتفية.

الملاحة

- تستطيع المسيّرات البحرية بفضل الخوارزميات المتقدمة وبيانات أجهزة الاستشعار أن تسير دون تدخل بشري، وتتجنب العوائق، وتتعامل مع التغيرات البيئية.

أجهزة الاستشعار

- تستطيع الزوارق المسيّرة تحديد العوائق وتجنبها بفضل أجهزة الاستشعار، مثل الكاميرات، والسونار، وأجهزة الكشف الضوئي وتحديد المدى.
- يمكن تجهيز الزوارق المسيّرة بأجهزة استشعار لمراقبة جودة المياه، ودرجة الحرارة، وغيرها من البيانات البيئية.

البدن

- من المعهود أن يُصنع بدن الزوارق المسيّرة من مواد مركبة قوية أو من الألومنيوم لتتحمل قسوة الظروف الجوية.
- تُصنع بعض الزوارق المسيّرة بمكونات موحدة وأماكن مخصصة للحمولة حتى يسهل دمج أجهزة الاستشعار والمعدات.

مصدر الطاقة

- **البطاريات:** يشيع استخدامها لتشغيل الزوارق المسيّرة، فتمتاز بمرونتها وسهولة نقلها.
- **خلايا الوقود:** تستخدمها بعض الزوارق المسيّرة للعمل فترات أطول.
- **الشحن والتزود بالوقود:** تتطلب الزوارق المسيّرة أنظمة شحن وتزويد بالوقود للحفاظ على مستويات الطاقة.

أنظمة الدفع

- كثيراً ما تستخدم الزوارق المسيّرة دافعات مزودة بمحركات تيار مستمر بدون فرشاة مغمورة بالكامل لسهولة المناورة والتحكم في السرعة.
- وبعضها يستخدم أنظمة عديمة الدقة، مثل أنظمة الدفع الرباعي.

المصدر: أوشن إنجنيرينغ

الزوارق المسيّرة، كالزورقين الظاهرين في الصورة، تستخدم في مهام شتى، وتتسابق القوات البحرية في العالم لضمها إلى أساطيلها. وكالة الأنباء الفرنسية/صور غيتي





أوكرانيا تنير الطريق

ندر استخدام الزوارق المسيّرة، على تاريخها العريق، في الحروب البحرية، ولكن تغير ذلك مع غزو روسيا لأوكرانيا في عام 2022، إذ أصبح البحر الأسود ساحة قتالٍ حامي الوطيس، وصدت أوكرانيا، التي لا تمتلك أي بوارج، البحرية الروسية بالمسيّرات البحرية.

إذ تنشر زورقاً محلي الصنع يُعرف باسم «ماغورا في 5» للقيام بمهام المراقبة والاستطلاع وحرب الألغام والهجمات الانتحارية.

وقال السيد فيكتور ليستوبادوف، المدير الإقليمي لشركة «سبيتس تكنو

إكسبورت» الأوكرانية، لموقع «ديفنس ويب» إن الزوارق المسيّرة غيّرت قواعد

الصراع الحديث، وأن بلاده تمكنت من تدمير أكثر من 20 قطعة بحرية روسية بقيمة ملياري دولار أمريكي بزوارق مسيّرة لا يُقارن ثمنها بذلك المبلغ، وأضاف أن زورقاً مسيراً أوكرانياً تمكن في عام 2024 من إسقاط مروحية روسية من طراز «مي-8»، ويُعتقد أن هذه أول حالة تنجح فيها مسيّرة بحرية في إسقاط طائرة غير مسيّرة.

ووصف الفريق أول الأمريكي المتقاعد ديفيد بترابوس ما تقوم به أوكرانيا من استخدام المسيّرات البحرية وغيرها من التقنيات بأنه «عبقريّة محضة». وقال في مقابلة مع صحيفة «كييف بوست»: «إن نجاح أوكرانيا في إغراق أكثر من ثلث أسطول روسيا في البحر الأسود وإجباره على الانسحاب من سيفاستوبول وغرب البحر الأسود دون أي أصول بحرية كبيرة لهو تكريم عرّ نظيره لكل من قطاع التكنولوجيا الأوكراني والعسكريين الذين يشغلون هذه الأنظمة».

تتابع القوات البحرية في أرجاء العالم ما يحدث باعتباره استراتيجية هجومية ناجحة تعزز الحاجة إلى استراتيجيات دفاعية جديدة.

يقول المحلل إتش آي ساتون في مقال للمعهد الملكي للخدمات المتحدة: «لا ريب أن القوات البحرية والمخططين سيتابعون الحرب عن كثب، إذ ترسم من جديد صورة التهديدات للقوات البحرية الأكبر حجماً التي تتطلع إلى الاستعداد للعمليات المستقبلية، وأما البلدان التي تواجه تهديدات مماثلة، ففي المسيّرات مزايا كبيرة، فقد بدأ عصر حرب المسيّرات البحرية».

في المسيّرات أفضليّة للمتمردين

ليست المسيّرات ولا النجاح في استخدامها حكراً على القوات البحرية الوطنية، بل يستخدمها المتمرّدون، وعلى البلدان أن تعي خطورة ذلك.

ولا تزال العديد من استخدامات الزوارق المسيّرة قيد التجريب، إلا أن هذه التكنولوجيا، بشكل أو بآخر، إنما ظهرت للبقاء..»

~ السيد جوناثان بنثام، المعهد الدولي للدراسات الأمنية



جنود أوكرانيون يستعرضون مسيّرة بحرية. وقد استعانت
أوكرانيا بالمسيّرات لإغراق البوارج الروسية والتصدي
لزعحف البحرية الروسية في البحر الأسود. صور غيتي



أول زورق مسير مصري محلي
الصنع من طراز «بي 5 هيدرا»
مصمم للدوريات وتأمين السواحل.
سورملي



ترسانة «ليفاسي مارين» الجنوب إفريقية
تقوم بتصنيع زورق «براولر»، وهو أول
زورق مسير للبحث والإنقاذ في البلاد.
ليفاسي مارين



نيجيريا حصلت على زورق مسير من
طراز «إس 3 سويت سي ستوك» شبيه
بالزورق الذي صور وهو يقوم بدوريات
في دلتا النيجر أو بحيرة تشاد.
سويت شيبس

فقد استخدم المتمردون الحوثيون المستقوون بإيران مسيرات بحرية محملة بالمتفجرات لمهاجمة السفن وتعطيل حركة التجارة في البحر الأحمر، وشنوا هجوماً بارزاً يوم 18 شباط/فبراير 2024 استخدموا فيه، ولأول مرة، غواصة مسيرة.

يقول مراقبون إن أجهزة السونار التقليدية، وقدرات اكتشاف الألغام، وغيرها من الأدوات المستخدمة في الحرب المضادة للغواصات قد تكون ضرورية للوقاية من هذا الخطر. وذكر السيد سكوت سافيتز، المحلل في مؤسسة راند البحثية، أن هجمات البحر الأحمر ما هي إلا باكورة ما يشبه لعبة القط والفأر. فكلما تحسنت قدرات القوات البحرية على اكتشاف الميسيرات البحرية وتدميرها، حسّن خصومها قدرتهم على إخفائها. وكتب قائلاً: "وها هو عصر الزوارق المسيرة المتفجرة قد بدأ للتو، ويمكن للبحرية التي تحسن استخدام هذه الأنظمة أن تتمتع بأفضلية كبيرة على خصومها، ومن المحتمل أن تبدأ دورة معتمدة من التدابير والتدابير المضادة."

وتنبأ أن تنشر الأساطيل البحرية مسيرات مزودة بأجهزة استشعار لاكتشاف الزوارق المسيرة وتدميرها، ويمكنها استخدام ألياف متشابكة مع المراوح لإيقاف تقدم الزوارق المسيرة، ولكن من المحتمل ألا تدوم هذه المزايا طويلاً في ظل تكييف الخصوم.

فيقول: "يغض النظر عن التدابير النوعية التي يستخدمها كلا الجانبين، يمكن أن تصبح الزوارق المسيرة المتفجرة ركيزة من ركائز الحرب البحرية في العقود القادمة، وقد لا تلقي القوات البحرية بالاً لذلك وتعرض نفسها للخطر."

البلدان الإفريقية تدخل الميدان

يبلغ طول سواحل إفريقيا 30,500 كيلومتر، وفيها مساحات شاسعة من البحار والمحيطات، ودلتاوات وأنهار وبحيرات لا حصر لها، وهكذا يقع على عاتق القوات البحرية الإفريقية مسؤوليات جسيمة. وتعمل بعض البلدان على رفع قدراتها بالاستثمار في الطائرات والزوارق والغواصات المسيرة. وفيما يلي بعض الأمثلة:

- أعلنت مصر عن أول زورق مسير محلي الصنع، مصمم للدوريات وأمن السواحل، في عام 2024. يُسمى «بي 5 هيدرا»، وصنعه شركة «أمستون» ويبلغ طوله 2.1 متر، وتبلغ حمولته 600 كيلوغرام، ويمكن أن تبلغ سرعته 85 عقدة، وهو مسلح بمدفع رشاش عيار 12.7 ملم يتم التحكم فيه عن بُعد، ومزود بطائرة مسيرة صغيرة يمكن إطلاقها لعمليات الاستطلاع، وصُنِع بالتعاون مع شركة «سورملي» القبرصية وشركة «ليوناردو» الإيطالية.
- تقوم ترسانة «ليفاسي مارين» بجنوب إفريقيا ببناء زورق بطول 9.5 متر يستخدم الذكاء الاصطناعي والروبوتات للملاحة، ويُعتقد أنه أول زورق مسير يُصنع بالكامل في جنوب إفريقيا ويُختبر فيها.
- حصلت البحرية النيجيرية على زورقين مسيرين من طراز «سويت سي ستوك» من ترسانة «سويت شيب» الأمريكية، يبلغ مداها 400 ميل بحري وسرعته 45 عقدة، ومن المتوقع استخدامها في دلتا النيجر وبحيرة تشاد وغيرها من الممرات المائية التي يصعب مراقبتها.

يعتقد المراقبون أن هذه ما هي إلا البداية، إذ تبحث الجيوش عن سبل للارتقاء بقدراتها البحرية بتكاليف أقل. كما يتعين على قوات الأمن التنبؤ بالخطوات التالية التي يمكن أن تخطوها الجهات غير التابعة للدولة.

قال ريفا، من معهد الدراسات الأمنية، لمنبر الدفاع الإفريقي: "آن الأوان للبلدان الإفريقية للتفكير في تبعات استخدام هذه التقنيات، ذلك لأن أسعار التكنولوجيا تقل، وهذا ما يغير الظروف، فهذه الأدوات موجودة، وحتى لو لم يتيسر للجماعات استخدامها الآن، فلا علم لنا بما سيحدث غداً." □

التكنولوجيا تقدم علاجاً لظاهرة

«العمى البحري»

طوفان الأدوات ميسورة التكلفة
يرسم لرجال الأمن صورة أوضح عن المجال البحري

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

قارب صيد يبحر في خليج الجزائر. رويترز

”لزاماً على إفريقيا أن تُعجل بالاستثمار في مراقبة السواحل، ومراكز دمج الاستخبارات البحرية، وقدرات القيادة البحرية.“

~ عبد السيد علي، رئيس منتدى لومي للسلام والأمن

تعاين

تعاين عدة بلدان من مشكلة تُعرف شعبياً بمصطلح «العمى البحري»، يصف عدم الاكتراث العام بقضايا الأمن البحري، والعجز عن رصد ما يحدث على الماء. فما حجم النشاط الذي يجري في هذه المساحات غير المرئية؟ فقد توصل باحثون في تقرير نُشر في مجلة «نيتشر» إلى أن نحو 76% من سفن الصيد الصناعي كانت «متخفية» في وقت ما، أي إنها لم تكن ترسل مواقعها أو أن أنظمة المراقبة العامة عجزت عن تقفي أثرها. وخلص التقرير إلى أن مواقع ما يقرب من 30% من حركة سفن الطاقة والنقل لم تكن معروفة. وتداعيات ذلك وخيمة، إذ يعتقد المحللون أن السفن الضالعة في أعمال غير مشروعة كالاتجار والقرصنة والإرهاب لا تُكتشف أيضاً.

يقول السيد ويكيسا لوكاس، وهو باحث كيني في علوم البيانات: ”لا تزال البيئة البحرية مسرحاً صامتاً للأنشطة شديدة الخطر؛ فالتهديدات البحرية، كالصيد غير القانوني أو التهريب أو المراقبة الأجنبية، تتصف بأنها أهدأ وأسرع وأخفى من التهديدات البرية، لكنها لا تقل عنها في خطورتها.“ تسلك 90% من التجارة الإفريقية الطرق البحرية، ولكن يقول القادة إن المخاوف الأمنية لا تزال منصرفة إلى البر، ففي مقال افتتاحي في صحيفة «إيست أفريكان»، حثَّ عبد السيد علي، رئيس منتدى لومي للسلام والأمن، البلدان على تغيير هذا النهج باستثمار الوقت والموارد في الأمن البحري. ويقول إننا ما عدنا نتساءل ونقول: ”هل للبحار أهمية؟“ بل نقول: ”هل نسيطر على بعض من أكثر الممرات التي تتصف بأهميتها الاستراتيجية“ في العالم؟ ويقول: ”لزاماً على إفريقيا أن تُعجل بالاستثمار في مراقبة السواحل، ومراكز دمج الاستخبارات البحرية، وقدرات القيادة البحرية؛ فالأمن البحري لا يقتصر على حماية المياه، بل ويشمل السيطرة على تدفق السلع والبيانات والطاقة والنفوذ، فالسيطرة في هذا المجال ذات طابع استراتيجي.“

تبدأ القدرة على ضبط الأمن البحري بالوعي بالمجال البحري، وقد صار في متناول جميع البلدان ويمكنها تحقيقه بفضل الثورة التكنولوجية في الآونة الأخيرة، وبفضل إنشاء أطر لتبادل البيانات عبر الحدود.

تحسين المراقبة

من أهم أدوات تتبع السفن مجانية ومتاحة للجميع، إذ يُشترط على السفن التي تزيد حمولتها عن أطنان معينة تشغيل نظام التعريف الآلي الذي يرسل موقعها عدة مرات في الدقيقة، ويمكن الاطلاع على البيانات الواردة من أجهزة الإرسال والاستقبال هذه عن طريق أدوات إلكترونية لتقفي أثر السفينة، كما يُشترط على سفن الصيد التجارية تركيب أنظمة مراقبة السفن، التي ترسل موقع السفينة إلى

قمر صناعي، فيرسله إلى محطة مراقبة برية.

غير أن هذه المصادر التي تجمع البيانات ليست مضمونة، فمن الشائع أن تطفئ السفن هذه الأنظمة حتى لا تتمكن السلطات والأعداء من اكتشافها، فقد توصل تقرير نُشر في مجلة «ساينس» في عام 2022 إلى أن 6% من إجمالي أعمال الصيد في العالم، أي ما يُعادل ملايين الساعات سنوياً، تحدث حينما تكون السفن «متخفية» أي حين تطفئ ما بها من أنظمة مراقبة. واكتشف الباحثون علاقة بين السفن المتخفية وجرائم مثل الشحن العابر (أي نقل الأسماك من سفينة لأخرى في عرض البحر)، والصيد بدون تصريح، أو الصيد بمعدات غير قانونية. وقد ترسل بعض السفن التي تعمل بطرق غير قانونية مواقع زائفة أو مُضللة لإرباك النظام.



مشاركون في تمرين «أوبنغامي إكسبريس» العسكري يتابعون صورة عمليات مباشرة من مركز العمليات البحرية في لاغوس بنيجيريا. البحرية الأمريكية

تقول الدكتورة هيدر ويلش، الباحثة في جامعة كاليفورنيا - سانتا كروز، في مقالها لموقع «كونفرشين»: ”مثلما يستطيع اللصوص أن يطفئوا خاصية تتبع الموقع في هواتفهم، تستطيع السفن إطفاء أجهزة الإرسال والاستقبال بنظام التعريف الآلي، فتتوارى عن الأنظار.“ تتجه البلدان إلى الرادار والأقمار الصناعية لسد هذه الثغرات في المعلومات، ومن الابتكارات الجديدة رادار الفتحة التركيبية (سار)، وهو نظام قائم على الأقمار الصناعية يرسل النبضات الرادارية إلى الأرض، ويجمع أصداءها، ثم يفسر هذه البيانات لرسم صورة لها.



اللواء شعبان ماني، قائد القوات الجوية التنزانية، ينظر بمنظار أثناء جولته على متن القاعدة البحرية الاستكشافية الأمريكية «هيرشل ودي ويليامز» الراسية في دار السلام. القوات الجوية الأمريكية

تكنولوجيا جديدة تقدم حلولاً

تجمع أدوات الوعي بالمدى البحري كميات هائلة من البيانات لا تقوى الكوادر البشرية على تحليلها، ولهذا يستعين رجال الأمن بالذكاء الاصطناعي لاكتشاف الإبرة في كومة القش، كما يقول المثل الشعبي، وسط تلك البيانات وتحديد أولويات الاستجابة. فأنظمة الذكاء الاصطناعي قادرة على تعزيز الوعي بالمدى البحري بتحليل الأنماط لتحديد سلوك السفن المريب الذي ربما ينبئ بجرائم معينة، كما يمكنها تحديد الثغرات التي يجب سدها في البيانات، والمساعدة في جمع المعلومات من مصادر شتى.

يقول الدكتور أوسي بونسو ديكسون، الباحث الأول في معهد خليج غينيا البحري: "يمكن للذكاء الاصطناعي أن يحدث ثورة في مفهوم الوعي بالمدى البحري، وذلك بفضل قدرته على تحليل كميات ضخمة من البيانات لتحديد الأنماط المتعلقة بالأنشطة غير القانونية. ويمكن لخوارزميات التعلم الآلي، على سبيل المثال، التنبؤ بالمسارات التي يسلكها المهربون أو مراقبة أنشطة الصيد لاكتشاف ما يحدث من انتهاكات للقوانين البحرية."

يُسرق 400,000 برميل نفط يومياً في منطقة دلتا النيجر بنيجيريا، وتستخدم السلطات التحليلات التنبؤية القائمة على الذكاء الاصطناعي لاكتشاف سرقة النفط بدقة والأماكن المحتملة لحدوثها، ويزامن التعلم الآلي البيانات المجمعة لاكتشاف سرقة النفط سريعاً.

ومن الأدوات المتطورة الأخرى مجموعة مقياس الإشعاع المرئي للتصوير بالأشعة تحت الحمراء (فيرز)، وهو جهاز استشعار قائم على الأقمار الصناعية يكشف الضوء المنبعث من السفن لتقفي أثرها.

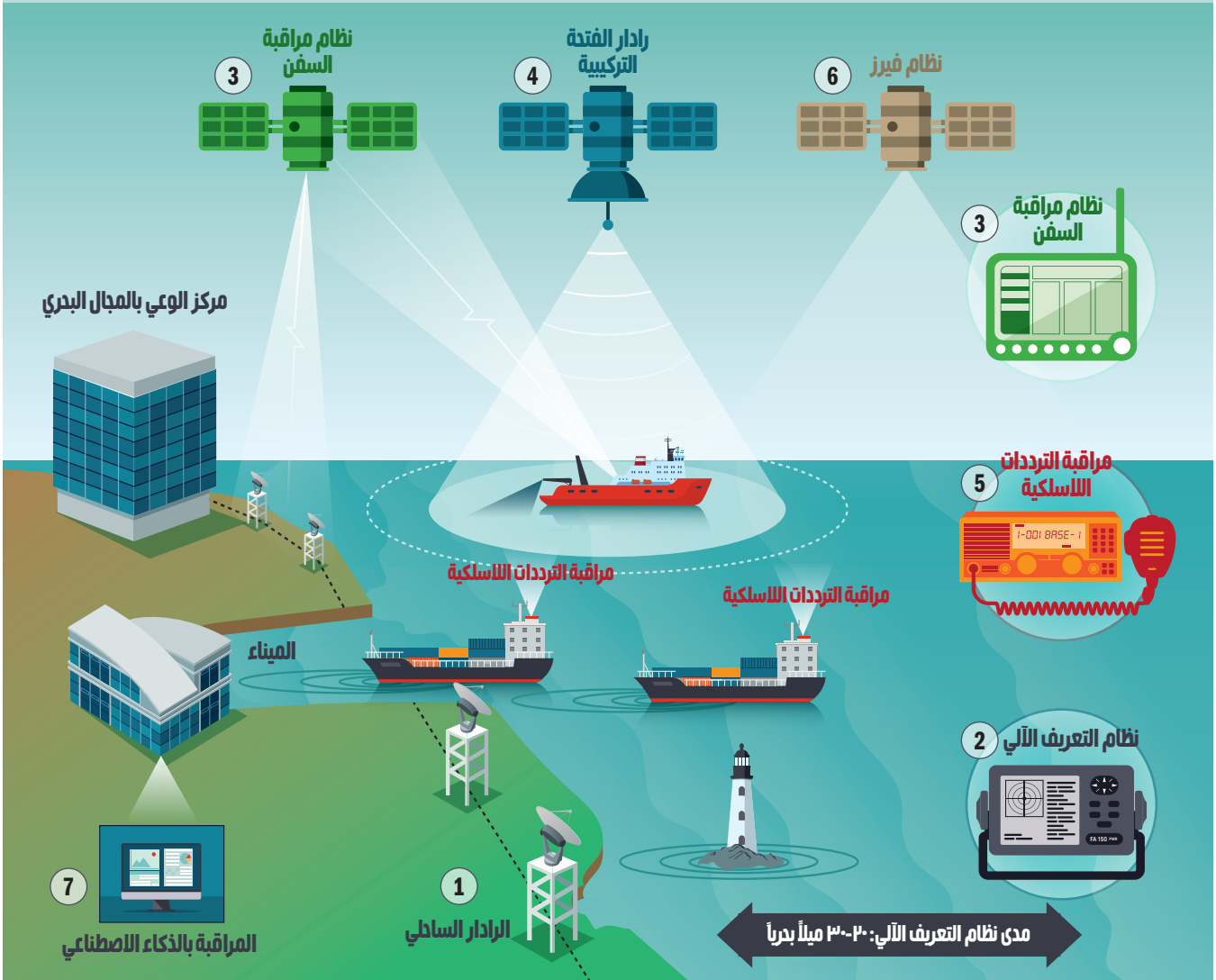
والبيانات التي يجمعها كلا النظامين متاحة للجميع، ويمكن للسلطات استخدامها لتتبع السفن المتخفية. وكلما زادت البيانات المُجمعة، زادت قدرة السلطات على رصد الاتجاهات وتحديد البؤر التي يمكن أن تُرتكب فيها الجرائم. قالت الدكتورة إفسيناتشي أوكافور ياروود، من كلية الجغرافيا والتنمية المستدامة بجامعة سانت أندروز، لمنبر الدفاع الإفريقي: "إن دمج هذه المصادر يجعل القوات البحرية وأجهزة إنفاذ القانون المعنية قادرة على رسم صورة أكثر شمولاً وديناميكية للأنشطة البحرية؛ فالرادار يكشف ما يحدث بالقرب من الشواطئ لحظة حدوثه، بينما توفر الأقمار الصناعية تغطية واسعة النطاق، ويمكنها تحديد السفن التي لا ترسل إشارة من نظام التعريف الآلي."

ومن الأنظمة المستخدمة للتوفيق بين هذه المعلومات هو نظام «سي فيجن»، وهو أداة إلكترونية للوعي بالمدى البحري، تجمع بيانات أنظمة التعريف الآلي وأنظمة مراقبة السفن ورادار سار ونظام فيرز. وقد أنشأتها الولايات المتحدة في عام 2012، ويستخدم الآن مجاناً في أكثر من 100 دولة. فيتيح لمستخدميه الاطلاع على كم هائل من بيانات الوعي بالمدى البحري الآتية، بتكلفة منخفضة وأدوات قليلة واتصال بالإنترنت.

يقول الدكتور ديفيد بروستر، الباحث الأول في كلية الأمن القومي بالجامعة الوطنية الأسترالية، في مقاله بموقع «ذا ستراتيغيست»: "تحدث ثورة تكنولوجية متعددة الجوانب، تجعل الوعي بالمدى البحري في متناول كافة البلدان حتى أصغرها، فتضع بين يديها الأدوات اللازمة لفهم مجالاتها البحرية وإدارتها بتكلفة ميسورة."

مصادر البيانات للوعي بالمجال البحري

تُتاح لمسؤولي الأمن مصادر شتى من البيانات لرسم صورة للمجال البحري، ويمكن لهذه المصادر أن تتكامل، مما يسمح للسلطات بالمراقبة وجمع المعلومات حتى في الظروف الجوية السيئة أو حينما تحاول السفن أن تتواري عن الأنظار.



1. الرادار الساحلي: تُصدر هذه الأنظمة الأرضية نبضات من الموجات الدقيقة وتحلل الإشارات المنعكسة إليها فترسم صورة لما يظهر على سطح البحر.

2. نظام التعرف الآلي: يجب تثبيت هذا النظام وتشغيله على معظم السفن الكبيرة، وهو جهاز إرسال واستقبال يعمل في نطاق الترددات البحرية العالية جداً، ويُبلغ السفن الأخرى بموقعه.

3. نظام مراقبة السفن: وهو نظام مراقبة قائم على الأقمار الصناعية يُستخدم في المقام الأول لتتبع أثر سفن الصيد.

4. رادار الفتحة التركيبية (سار): يستخدم موجات الرادار لرسم صور عالية الدقة لسطح الأرض. وهو على النقيض من أجهزة الاستشعار البصرية يستطيع اختراق الغيوم، وفعال في الظلام.

5. مراقبة الترددات اللاسلكية: تكتشف الإشارات اللاسلكية الصادرة من السفن وتحللها، ومنها إشارات الاتصالات والملاحة، لتحديد مواقعها وتحركاتها.

6. مجموعة مقياس الإشعاع المرئي للتصوير بالأشعة تحت الحمراء (فيزر): وهو جهاز استشعار قائم على الأقمار الصناعية يراقب سطح الأرض والغلاف الجوي والمحيطات في الضوء المرئي والأشعة تحت الحمراء، وهو شديد الحساسية، ويمكنه اكتشاف مصادر الضوء الخافتة، ومنها أضواء السفن ليلاً.

7. المراقبة بالذكاء الاصطناعي: تستخدم أنظمة الحاسوب خوارزميات لمقارنة البيانات من مصادر متعددة، والبحث عن أي نشاط مشبوه أو خارج عن المألوف لمزيد من الدراسة والتحقيق، وهذا يُساعد قوات الأمن على تركيز جهودها.

//
أرى تحسناً في قدرة الدول
على تبادل هذه المعلومات،
تبادلها فيما بينها، ومع الشركاء الدوليين
والمنظمات الدولية مثل الإنتربول.

//

~ السيد دينيس ريفا، خبير الأمن البحري بمعهد الدراسات الأمنية





عناصر من القوات البحرية يشاركون في تمرين «قرش الثور» في خليج عدن بالقرب من جيبوتي. البحرية الأمريكية

السلوك «نظام المعلومات الإقليمي لمنظومة ياوندي». وهذا النظام يربط 27 مركزاً بحرياً لتبادل البيانات عن الأحداث في نطاق 6,000 كيلومتر من سواحل غرب إفريقيا، وقد بدأ العمل به منذ عام 2020، وأسفر عن عمليات اعتراض بارزة لسفن مختطفة، سمحت بتشكيل استجابة منسقة بين عدة بلدان. كما يُشيد قادة القوات البحرية بالتمارين البحرية السنوية، مثل تمرين «أوبنغامي إكسبريس» في غرب إفريقيا وتمرين «كوتلاس إكسبريس» في المحيط الهندي، لما تقوم به من مد جسور الثقة وتعزيز تبادل المعلومات. ففي تمرين «أوبنغامي إكسبريس»، تُرسل المعلومات من مراكز العمليات البحرية الوطنية، مروراً بالمراكز متعددة الجنسيات، والمراكز الإقليمية، وصولاً إلى مركز التنسيق الأقليمي في ياوندي بالكاميرون.

قال العقيد بحري إيمانويل بيل بيل، رئيس قسم إدارة المعلومات والاتصالات في مركز التنسيق الأقليمي: «تتيح التمارين، مثل «أوبنغامي إكسبريس»، فرصة لاختبار بعض ركائز استراتيجية الأمن والسلامة البحرية الإقليمية لخليج غينيا، ولا سيما تبادل المعلومات، وتوحيد الإجراءات العملية، وتعزيز التعاون بين شركاء القطاع البحري».

وجملة القول أن الخبراء يرون أن دول القارة صارت تحطم الحواجز وتبدي استعداداً أكبر للتعاون.

قال السيد دينيس ريفا، خبير الأمن البحري بمعهد الدراسات الأمنية، لمنبر الدفاع الإفريقي: «أرى تحسناً في قدرة الدول على تبادل هذه المعلومات، تبادلها فيما بينها، ومع الشركاء الدوليين والمنظمات الدولية مثل الإنتربول. فقد تحسنت القدرة، وزادت الإرادة السياسية في البلدان الإفريقية لتبادل المعلومات والتفاعل فيما بينها.» □

يقول السيد أفولابي رضوان بيلو وزملاؤه في مقال لهم في مجلة «آي آر إي جورنالز»: «الذكاء الاصطناعي قادرٌ على تحليل بيانات تدفق خطوط الأنابيب وتحديد الاختلالات التي توحى بالسرقة. فعلى النقيض من أجهزة استشعار الضغط التقليدية، تستطيع خوارزميات الذكاء الاصطناعي الكشف حتى عن التسريبات الضئيلة أو محاولات الشفط البطيئة.» ومن الابتكارات الأخرى التي لا تزال في باكورتها استخدام شبكات الاستشعار المستقلة، إذ تتكون هذه الأنظمة من أجهزة استشعار متصلة، وتقوم على مجموعة من المنصات، تشمل العوامات والمحطات الأرضية والطائرات والزوارق والغواصات المسيّرة. ويمكن أن تكون هذه الشبكات عظيمة النفع في تنبيه السلطات إلى نشاط الغواصات المسيّرة.

تطعيم الدواجر لتبادل المعلومات

تعمل البلدان الإفريقية على التغلب على حواجز انعدام الثقة التاريخية بينها لتحقيق أقصى استفادة من البيانات التي تجمعها. فهذه الحواجز قائمة بين البلدان، وبين الشركات الخاصة والسلطات الوطنية، وتضطر البلدان بسبب انعدام الثقة إلى الإحجام عن تبادل المعلومات الحيوية عن السفن التي تعبر حدودها. كتب المحلل تيموثي ووكر، من معهد الدراسات الأمنية في بريتوريا، يقول: «إن السعي وراء الوعي بالمجال البحري وتشغيل [مراكز تبادل المعلومات] معرّض للخطر ما دامت «ثقافة السرية» سائدة. فكثيراً ما تحجم البلدان ومؤسسات الملاحة وشركات الشحن عن إتاحة المعلومات بحرية وعلنية، إذ يخشى الكثير أن يؤدي ذلك إلى التعارض مع مبدأ حرية الملاحة والإخلال به.»

ومن التطورات المبشرة بالخير إنشاء مراكز تنسيق للإنقاذ البحري، تتبادل البيانات للمساعدة في عمليات البحث والإنقاذ، ويوجد منها الآن خمسة مراكز إقليمية و26 مركزاً فرعياً تغطي كامل سواحل القارة. وتبلورت مبادرات أخرى لتبادل البيانات بمساعدة المجموعات الاقتصادية الإقليمية. ففي غرب إفريقيا، أنشأت الدول الموقعة على مدونة ياوندي لقواعد

موريشيوس تتدرب لحماية المجال البحري

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

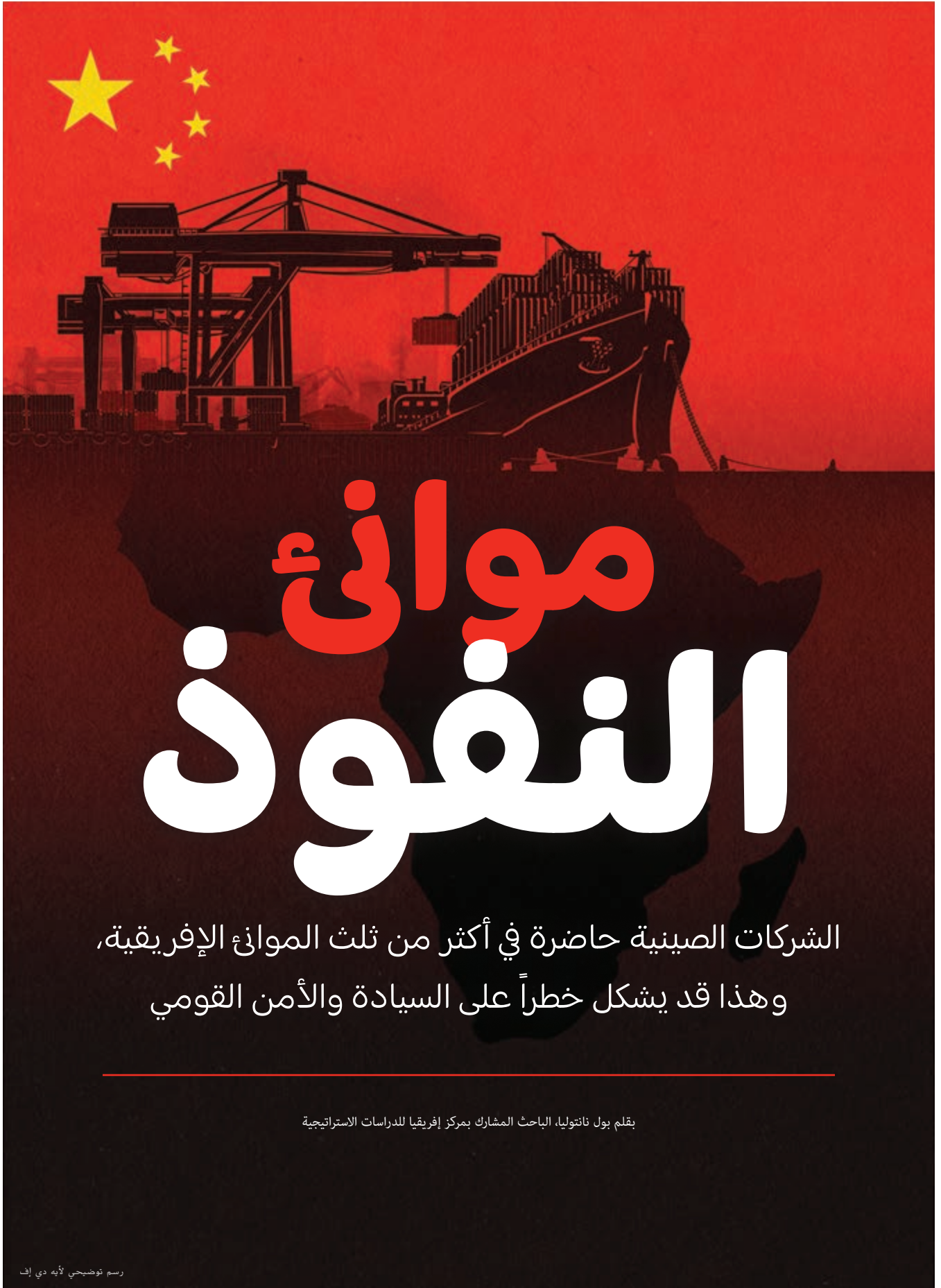
تبادل المعلومات والتنسيق بين تسعة مراكز عمليات بحرية في أرجاء المنطقة. وموريشيوس عبارة عن جزيرة صغيرة في المحيط الهندي، وليس لديها قوة برية أو بحرية، وإنما لديها خفر السواحل الوطني، وهو فرعٌ متخصصٌ من قوات الشرطة، مكلفٌ بتأمين المنطقة الاقتصادية الخالصة للبلاد، التي تبلغ مساحتها 1.8 مليون كيلومتر مربع، وهي مهمة شاقة لدولة صغيرة كهذه، ولكن لا غنى عنها لحماية مصالحها الاقتصادية، مثل حقوق الصيد والمعادن، والتصدي لنقل الهيروين القادم من جنوب آسيا من سفينة لأخرى في عرض البحر.

يرتقي الرقيب توماس شين، من قوات الشرطة وخفر السواحل الوطني بموريشيوس، سلماً للتدرب على حق الزيارة والصعود والتفتيش والمصادرة أثناء انعقاد تمرين «كوتلاس إكسبريس» في بورت لويس بموريشيوس يوم 12 شباط/فبراير 2025؛ وهو واحد من ثلاثة تمارين إقليمية ضمن سلسلة «إكسبريس» برعاية القيادة العسكرية الأمريكية لقارة إفريقيا، توفر فرصاً تعاونية لقوات الأمن بالبلدان الإفريقية والشركاء الدوليين للتصدي لمخاوف الأمن البحري. وقد ركز تمرين «كوتلاس إكسبريس» على التدريب في موريشيوس وسيشيل وتنزانيا، ولكن جرى



رسومات منبر الدفاع الإفريقي





موانئ النفوذ

الشركات الصينية حاضرة في أكثر من ثلث الموانئ الإفريقية، وهذا قد يشكل خطراً على السيادة والأمن القومي

بقلم بول نانتوليا، الباحث المشارك بمركز إفريقيا للدراسات الاستراتيجية

رسم توضيحي لأيه دي إف

للشركات

الصينية المملوكة للدولة
حصص ملكية فيما يصل إلى

78 من أصل 231 ميناءً في إفريقيا، وهذا يثير بواحث القلق بشأن السيادة الوطنية وتخطيط الصين لتوسيع وجودها العسكري.

تتركز مشاريع الصين لتطوير الموانئ في 32 دولة إفريقية، ففي غرب إفريقيا 35 ميناءً، وفي شرقها 17، وفي جنوبها 15، وفي شمالها 11. أما أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، فلا يوجد بها سوى 10 موانئ أنشأتها الصين أو تشغيلها، وفي الدول الآسيوية 24 ميناءً.

يثير التوسع الصيني في موانئ إفريقيا بواحث القلق بشأن إمكانية استغلال الموانئ التجارية لأغراض عسكرية، وذلك في ظل العلاقات الوثيقة بين شركات إنشاء الموانئ الصينية وجيش التحرير الشعبي الصيني. فبعد أن انتهت الصين من تطوير ميناء دوراليه في جيبوتي، ولطالما سوقت له على أنه مشروع تجاري بحت، أخذ يتوسع في عام 2017 ليضم منشأة بحرية، وأصبح أول قاعدة عسكرية خارجية معروفة للصين بعد افتتاح الميناء الرئيسي بشهرين. وتشيع التكهنات بأنها يمكن أن تعمم هذا النموذج في اتفاقيات إنشاء قواعد عسكرية في بقاع أخرى من القارة في قابل الأيام والسنين. وهذا يثير بواحث القلق إزاء الأهداف الجيوستراتيجية الأوسع للصين بمشاريع تطوير الموانئ التي تشارك فيها، ويزيد من نفور الأفارقة المعروف عنهم من الانجرار إلى التنافسات الجيوستراتيجية. كما يتنامى الاحتراز من إنشاء المزيد من القواعد الأجنبية في إفريقيا، وهذا يؤكد الاهتمام المتزايد بالتمتع في دراسة سيناريوهات مشاريع الصين في تطوير الموانئ وإنشاء القواعد العسكرية ذات الاستخدام المزدوج.

ففي بعض المواقع، تستحوذ الشركات الصينية على حصة من الملكية وتهيمن على مشاريع تطوير الموانئ بأكملها تمويلًا وإنشاءً وتشغيلًا. وترسو على تكتلات كبيرة، مثل «الشركة الصينية للاتصالات والإعمار»، عقود المقاول الرئيسي، ثم تبرم عقودًا من الباطن مع شركات تابعة لها مثل «شركة الصين لهندسة الموانئ». وهذا ما حدث في واحد من أرحم موانئ غرب إفريقيا، وهو ميناء ليكي العميق في نيجيريا، فقد تولت «شركة الصين لهندسة الموانئ» أعمال البناء والهندسة، وحصلت على قرض تمويل من بنك التنمية الصيني، واستحوذت على حصة ملكية قدرها 54% في الميناء، وتشغله بموجب عقد إيجار سار لمدة 16 عامًا، غير أن شركة «سي إم إيه سي جي إم» الفرنسية تتولى تشغيل محطة الميناء.

وتجني الصين ما يصل إلى 13 دولارًا من عائدات التجارة مقابل كل دولار تستثمره في الموانئ، والشركة التي تمتلك عقد إيجار أو اتفاقية امتياز للتشغيل لا تجني الفوائد المالية لجميع التجارة التي تمر من هذا الميناء فحسب، بل يمكنها أيضاً أن تتحكم فيمن يدخله، فالمُشغل يخصص الأرصفة، ويقبل السفن الراغبة في دخول الميناء أو يرفضها، ويمكنه تخفيض الأسعار والخدمات لسفن بلاده وبضاعتها. وتثير سيطرة جهة خارجية على تشغيل

الموانئ مخاوف واضحة تتعلق بالسيادة والأمن. ولهذا السبب تمنع بعض البلدان مشغلي الموانئ الأجانب من العمل فيها لأسباب تتعلق بالأمن القومي. وللشركات الصينية امتيازات تشغيل في 10 موانئ إفريقية، والسائد الآن هو خصخصة تشغيل الموانئ للارتقاء بكفاءتها، على ما في ذلك من مخاطر فقدان السيطرة عليها، إذ تشير التقديرات إلى أن التأخير وسوء إدارة الموانئ الإفريقية سيرفعان تكاليف المناولة بنسبة 50% عن المعدلات العالمية. إلا أن معظم الامتيازات وعقود التشغيل الممنوحة في إفريقيا وبقاع أخرى تشترط حق التصرف المطلق فيها، وبذلك لا يمنح المشغلون حقوقاً خاصة للمصالح الوطنية.



عناصرٌ من البحرية الصينية يصعدون على متن بارجة في ميناء أبابا في لاغوس بنيجيريا في تموز/يوليو 2023. يُعتقد أن الصين تسعى لإنشاء قاعدة بحرية في غرب إفريقيا. وكالة الأنباء الفرنسية/صور غيتي

الخطة وراء استراتيجية الصين في مشاريع الموانئ

تنص خطط الصين الخمسية على أولوياتها الاستراتيجية المتعلقة بالموانئ الأجنبية، إذ تنص الخطة الخمسية 2021-2025 على «إطار ربط يضم ستة ممرات، وستة طرق، وبلدان وموانئ شتى» وذلك لدفع عجلة مشاريع الإنشاء في مبادرة الحزام والطريق. والجدير بالذكر أن ثلاثة من هذه الممرات الستة تمر بإفريقيا، وذلك في شرق إفريقيا (كينيا وتنزانيا)، ومصر ومنطقة السويس، وتونس. وهذا إنما يُعزز دور القارة المحوري في طموحات الصين العالمية، إذ تعبر الخطة عن رؤية لبناء الصين حتى تصبح «دولة بحرية قوية»؛ وهذا جزءٌ من طموحها لأن تغدو قوة عظمى.

وقد سهّلت استراتيجية «الخروج» تركيز الصين على تطوير الموانئ الإفريقية؛ وهذه الاستراتيجية عبارة عن مبادرة حكومية لتوفير الدعم الحكومي، كإعانات المالية الضخمة، للشركات المملوكة للدولة لغزو أسواق جديدة، ولا سيما في العالم النامي. ومبادرة الحزام والطريق عبارة عن جهد

الفعاليات العسكرية

كما أن تنامي نفوذ الصين في الموانئ الإفريقية إنما يعزز أهدافها العسكرية، إذ تعمل الشركات الصينية في 78 ميناءً، يمكن أن ترسو سفنٌ تابعة لبحرية جيش التحرير الشعبي في بعضها، وبعضها يمكن أن يستقبل سفناً تابعة لبحرية جيش التحرير في إطار زيارة الموانئ.

وقد استُخدمت بعض هذه الموانئ لاستضافة تمارين عسكرية لجيش التحرير الشعبي، ومنها موانئ دار السلام (تنزانيا)، ولاغوس (نيجيريا)، وديربان (جنوب إفريقيا)، ودوراليه (جيبوتي). كما استخدمت القوات الصينية منشآت بحرية وبرية في بعض التدريبات التي أجرتها، مثل قاعدة كيغامبوني البحرية، ومركز ماينغا للتدريب العسكري الشامل، وقاعدة نغيرينغيري الجوية في تنزانيا، وكلها شيدتها شركات صينية. وقد أدت مدرسة أوأش أربا الفنية الحربية غرضاً مماثلاً في إثيوبيا، مثلما حدث في قواعد في بلدان أخرى. وفي المجمل، أجرى جيش التحرير الشعبي 55 زيارة للموانئ و19 تمريناً عسكرياً ثنائياً ومتعدد الأطراف في إفريقيا منذ عام 2000.

وفضلاً عن الفعاليات العسكرية المباشرة، تتولى الشركات الصينية سبل الإمداد والتموين العسكرية في العديد من الموانئ الإفريقية. ومثال ذلك أن شركة «هاتشيسون بورتس» الصينية المملوكة للدولة حصلت على امتياز لمدة 38 عاماً من البحرية المصرية لتشغيل محطة في قاعدة أبو قير البحرية. وقد كثرت التكهّنات والنقاشات حول أي من هذه الموانئ قد يتحول إلى قواعد عسكرية صينية أخرى إلى جانب دوراليه. ويتصف الوضع بقلّة البيانات المتاحة

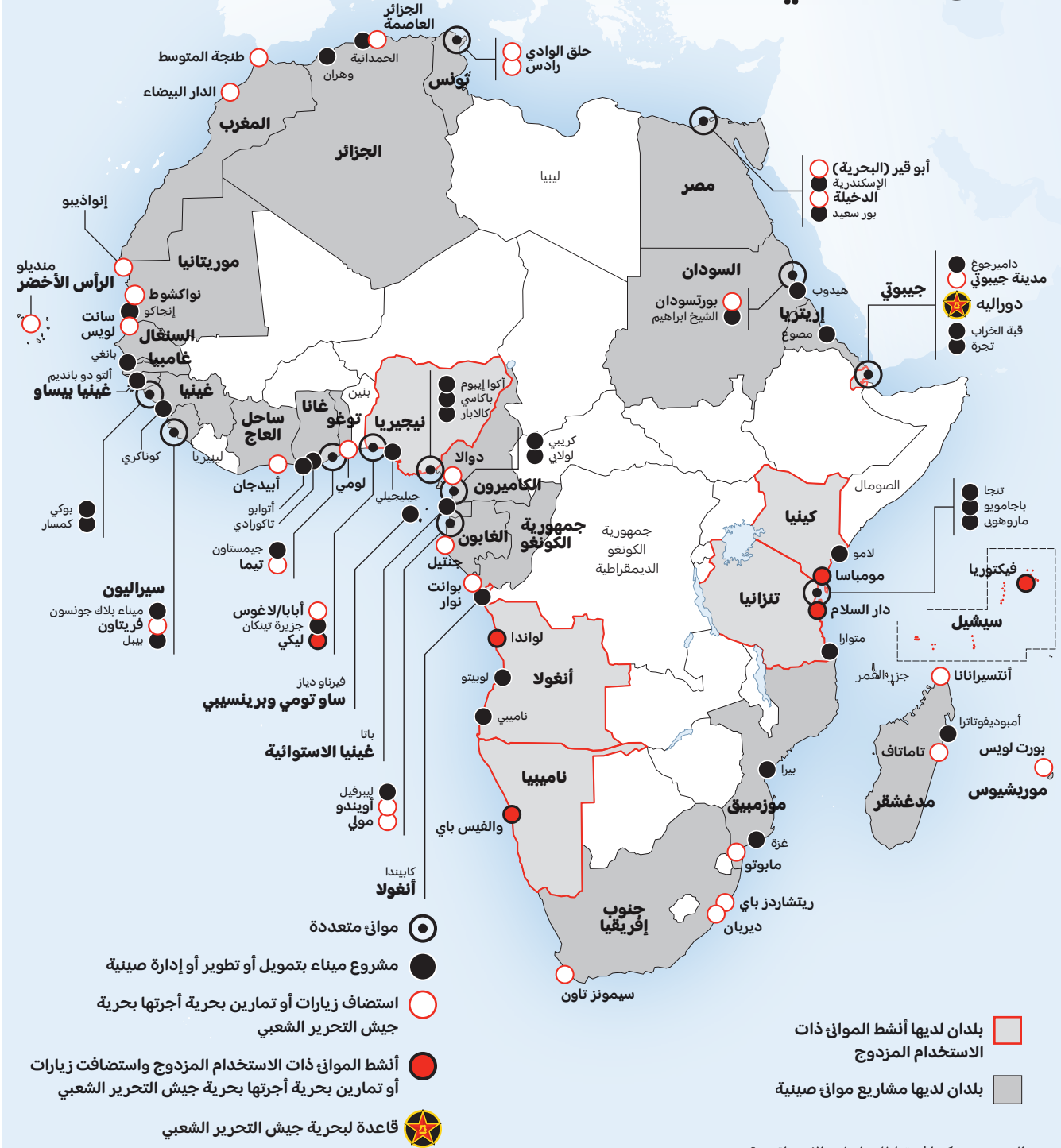
صيني عالمي لربط ممرات تجارية جديدة باقتصادها، وهي ثمرة من ثمار استراتيجية «الخروج» التي تُعرف أحياناً باستراتيجية «الانفتاح على العالم». وأُمسّت إفريقيا ركيزة من ركائز استراتيجية «الخروج»، إذ كانت البنية التحتية للموانئ من أكبر العوائق أمام توسيع التجارة بين إفريقيا والصين، وتشجعت شركات الشحن وشركات إنشاء الموانئ الصينية على البحث عن موطئ قدم في القارة بفضل الإعانات الضخمة التي تقدمها الحكومة الصينية وبفضل ما تلقاه من مؤازرة سياسية. واستفادت من قوة العلاقات الحكومية والحزبية التي أقامتها الصين على تتابع الأيام والسنين. وباتت إفريقيا محط أنظار الشركات الصينية المملوكة للدولة، على الرغم من مختلف المخاطر التي تحيق بالعمل والتجارة في القارة.

كما ساهمت استراتيجية الصين لتطوير الموانئ في ربط البلدان الإفريقية الحبيسة (غير الساحلية)، وعددها 16 دولة، ببنية تحتية من النقل الداخلي أنشأتها شركات صينية، تشارك في إيصال السلع والموارد إلى الأسواق، والعكس صحيح. كما استفادت الشركات الصينية من فرص تصدير تقنياتها وخبراتها، وأُمسّت من أكبر بناء البنية التحتية للتصدير الذين تُكثر البلدان الإفريقية من التعويل عليهم في التجارة الخارجية. وحقق ذلك مكاسب سياسية غير متوقعة للصين، فكما قال دبلوماسي رفيع المستوى في الاتحاد الإفريقي: «إن اعتماد إفريقيا على البنية التحتية للتصدير الصينية يجعل البلدان الإفريقية سهلة الانقياد في دعم المصالح الصينية العالمية، وأبعد عن الوقوف في وجهها أو تأييد العقوبات المفروضة عليها».

فنيون صينيون وإيفواريون يعملون في محطة حاويات بميناء أبيدجان في
آذار/مارس 2019. وقد بدأ تحديث الميناء في عام 2012 بقيادة مهندسين
وعمال صينيين. وكالة الأنباء الفرنسية/صور غيتي



توسع الصين في موانئ إفريقيا



وتمثل الفعاليات السابقة التي قام بها جيش التحرير الشعبي عاملاً آخر، ففي إفريقيا 78 ميناء يُعرف أن الصين حاضرة فيها، 36 منها استضافت زيارات أو تمارين عسكرية لجيش التحرير الشعبي. وإن دل ذلك على شيء، فإنما يدل على أن هذه الموانئ تتمتع بمواصفات تصميمية تجعلها تستقبل الأساطيل البحرية الصينية، مما يجعلها خياراً مناسباً لإنشاء قواعد بحرية لجيش التحرير الشعبي. ولكن لا تتمتع كل هذه الموانئ بالمواصفات المادية المثبتة لاستقبال

وعدم الإلمام بمعايير اتخاذ القرار، إلا أن بعض التدابير المتخذة تنبئ بما يحدث. فكما يتضح من تطوير ميناء دوراليه، الذي امتلكت الشركات الصينية 23% فيه، فإن حجم الأسهم الصينية وحده لا يُعد عاملاً كافياً لفصل القول في ذلك، ولكن تجدر الإشارة إلى أن الشركات الصينية تمتلك حصص ملكية بنسبة 50% أو أكثر في هذه الموانئ الواقعة في غرب إفريقيا: ميناء ليكي في نيجيريا (54%)، وميناء لومي في توغو (50%).



السيطرة الصينية تُخرج الخيرات وتُدخل الآهات

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

الصيد، وقطع الأخشاب، وتجارة الحياة البرية، وعمليات التعدين. وقال رالبي: "لقد احتكرت قدرتها على استخراج الموارد من القارة الإفريقية ونقل ما استخرجته منها على الطرق التي بنتها، إلى ميناء شيدته وتديره، إلى سفن تملكها وتديرها، وإرسالها إلى الصين لتحقيق غايتها، وهو النهوض بالصين."

ولعلنا نغتر باعتبار الموانئ الحديثة والمتطورة خيراً للدول المضيفة، إلا أن تدخل الصين على الأصعدة كافة، ولا سيما التشغيل والإدارة، يجعل هذه الموانئ أعظم نفعاً للصين ممن سواها. ومثال ذلك أن الموانئ الإفريقية يغلب عليها أنها صغيرة نسبياً، فتقف أمامها طواوير انتظار تصل إلى 30 سفينة في بعض الأحيان. وإذا كانت هنالك شركة صينية تمتلك الميناء أو تديره، فيمكنها السماح للسفن الصينية بتخطي قائمة الانتظار، فتففيدها إفادة غير عادلة على حساب سائر السفن المحلية أو الأجنبية.

ومن أبرز المخاوف الأخرى هو تداعيات إنشاء الصين قاعدة بحرية أخرى في القارة، ولا سيما على سواحل غرب إفريقيا. ويتحدث رالبي عن أمرٍ واحدٍ يبدو مؤكداً، وهو أن البلدان الإفريقية لا ينبغي لها أن تنتظر أي نفعٍ أمني مباشر من تعزيز الوجود العسكري الصيني. فللصين قاعدة في دوراليه بجيبوتي، إلا أن قواتها البحرية "لم تزد على أي حادث" في البحر الأحمر الذي يعيث فيه المتمردون الحوثيون فساداً.

وأوضح أن الأدلة المتوفرة تظهر أن البحرية الصينية لا تتحلى بالكفاءة ولا تمتلك الرغبة في مساعدة الدول الشريكة في أوقات الخطر.

وقال إن ما يمكن للبلدان الإفريقية أن تتوقعه من الصين هو "توفير الأمن لسلاسل الإمداد الخاصة بها" بينما تستنزف موارد نفيسة من القارة، فتنهض وتتقدم و "تحمي نفسها من الجهود المحلية الرامية إلى فرض سيادة القانون."

لا يقتصر التدخل الصيني في الموانئ الإفريقية على المخاوف السياسية والعسكرية، فالسيطرة التي تمارسها الصين في كل مرحلة من مراحل التطوير والتشغيل يمكن أن تضر بحياة المواطنين في أرجاء القارة. يبدأ ذلك بما يسميه الخبير البحري إيان رالبي "السيطرة على النخبة"، وتسعى الصين بذلك إلى استقطاب كبار المسؤولين، فيفترطون في الأمانة والواجبات الحكومية الموكلة إليهم لخدمة مصالحهم ومآربهم. وما إن تنتهي من هدم "هياكل الحكم في الدولة، يُفتح أمامها الباب لكل ما دونه."

وقال رالبي، الرئيس التنفيذي لشركة «آي آر كونسيليوم» العالمية لاستشارات الشؤون والموارد البحرية، لمنبر الدفاع الإفريقي إن الصين ما إن تسيطر على الموانئ، يمكنها التحكم فيما يدخل القارة وما يخرج منها؛ وكل ذلك لخدمة مصلحتها دون سواها. وأضاف: "وهنا علينا أن نتحرى الوضوح، فالاستثمار الصيني في الخارج ليس إيثاراً أبداً، وما هو من أجل تنمية ونفع البلدان التي يعملون فيها أبداً، بل من أجل تنمية الصين نفسها وخدمة مصلحتها وتقدمها."

تُسلب البلدان سيادتها أولاً بصفقات قروض محدفة لتمويل مشاريع البنية التحتية كالموانئ، وما إن تُبرم صفقات الموانئ، تأتي الصين بعمالها وشركاتها لتشغيلهم على حساب أهل تلك البلاد، وبعض هؤلاء العمال سجناء سياسيون. وبعد الانتهاء من إنشاء الموانئ، يمكن أن تصبح المناطق المحيطة بها قبلة للمكاري، مثل الدعارة والمفترسات التجارية. والصين لا تفعل شيئاً للتخفيف من ذلك. وبعد أن تتم لها السيطرة، يمكنها أن تفتح أبواب تلك البلدان أمام التجارة غير المشروعة في المخدرات والأسلحة، بل وحتى البشر. وليت الأمر يقتصر على ما تُدخله الصين، بل إنها تستغل السيطرة على الموانئ لإخراج أشياء منها، كالمعادن الثمينة وموارد الحياة البرية. وينطوي تأثير الصين على القارة على نهجٍ واسع النطاق لموارد

عناصرٌ من جيش التحرير الشعبي يحضرون حفل افتتاح القاعدة العسكرية الصينية في جيبوتي في عام 2017، وهي أول قاعدة عسكرية للصين في الخارج. وكالة الأنباء الفرنسية/صور غيتي



التزايد على كاهل إفريقيا، إلا أن هذه النقاشات نادراً ما تجاهر بالحدث عن قضايا السيادة أو الأمن، أو دور الموانئ التجارية في سيناريوهات إنشاء القواعد الصينية.

إن تسارع وتيرة التدريبات العسكرية الصينية وزياراتها البحرية للموانئ الإفريقية في السنوات الأخيرة لفت انتباه وسائل الإعلام الإفريقية والمراكز الفكرية والنقاشات السياسية إلى هذه القضايا. وما يشوب سياسة الصين في إفريقيا من تزايد الجانب العسكري فيها يثير بواعث القلق بشأن تداعيات زيادة عدد القواعد الأجنبية في إفريقيا. ويخشى البعض أن تفضي سيناريوهات إقامة القواعد الصينية، دون قصد، إلى جر البلدان الإفريقية إلى التنافسات الجيوسياسية الصينية، فيهدم التزام القارة المعلن بعدم الانحياز. إن الحرص على ألا تتعارض استثمارات الصين في الموانئ مع المصالح الإفريقية يقتضي من الحكومات الإفريقية وخبراء الأمن القومي وقادة المجتمع المدني التعامل مع التداعيات السياسية لهذه الخيارات، فهذه البلدان ترغب في توسيع البنية التحتية للتصدير، ولكن هناك قضايا ملموسة تتعلق بالحفاظ على الحكمة المالية، وحماية السيادة الوطنية، وتفادي التحالفات الجيوسياسية، وتعزيز مصالحها الاستراتيجية. □

نبذة عن المؤلف: يعمل السيد بول نانغوليا باحثاً مشاركاً في مركز إفريقيا للدراسات الاستراتيجية، وله باع في السياسة الخارجية الصينية، والعلاقات بين الصين وإفريقيا، والشراكات الإفريقية مع دول جنوب شرق آسيا، وعمليات الوساطة والسلام، ومنطقة البحيرات العظمى، وشرق إفريقيا وجنوبها. نشر المركز النسخة الأصلية من هذا المقال بعنوان «الصين ومشاريع الموانئ الاستراتيجية في إفريقيا». يمكن الاطلاع عليه على هذا الرابط: <https://africacenter.org/spotlight/china-port-development-africa/>

سفن جيش التحرير الشعبي، ومنها عدد الأرصفة، وطولها وحجمها، وقدرات التزويد بالوقود، وتموين السفن، وسائر سبل الإمداد والتموين. غير أن الاعتبارات السياسية أهم من المواصفات المادية ذاتها، مثل الموقع الاستراتيجي، وقوة العلاقات الحزبية بين الحكومات والصين، وترتيبها ضمن أولويات الشراكة الصينية، وعضويتها في شبكة مبادرة الحزام والطريق الصينية، ومستويات الاستثمار الأجنبي المباشر الصيني، والأصول الصينية الثمينة. أما ما لا يلتفت إليه عادةً، وإن لم يكن أقل منها أهمية، فهو قوة الرأي العام وقدرته على تشكيل القرارات الوطنية.

مصالح مَن أولى؟

نوهَ المقدم بحري وو شنغلي، وهو من رجال بحرية جيش التحرير الشعبي سابقاً، إلى أن موانئ "المعاقل الاستراتيجية الخارجية" لطالما كان يُنظر إليها على أنها أرضية لبناء وجود صيني متكامل. أي إن الصين تحررت أعلى درجات الفكر الاستراتيجي في تطوير الموانئ الإفريقية وإدارتها لتعزيز مصالحها في إطار طموحاتها الجيوسياسية. وإذا نظرنا إلى المستقبل، يمكننا أن نتوقع أن تتوسع الصين في إنشاء موانئ إفريقية لزيادة ملكيتها فيها وتحكمها في تشغيلها لتحقيق مآربها التجارية والاقتصادية والعسكرية.

يغلب على النقاشات الإفريقية حول البنية التحتية للموانئ التي تبنيها الصين أو تديرها أنها تركز على تأثير هذه الموانئ على الارتقاء بالناتج الاقتصادي الإفريقي برفع مستوى الكفاءة، وخفض تكاليف التجارة، وفتح الأسواق. وهناك مخاوف بشأن تداعيات هذه المشاريع على عبء الديون



أمواج الإرهاب

المتوردون الحوثيون المدعومون من إيران في
اليمن يهددون الملاحة العالمية والأمن الإقليمي

أُشْرِقَتْ

شمس الصباح على ظهر حاملة المركبات «غالاكسي ليدر» الأبيض، وهي تمخر عُباب البحر الأحمر غرب ميناء الحديدة اليمني، على بُعد 80 كيلومتراً تقريباً منه، يوم 19 تشرين الثاني/نوفمبر 2023. ولا شك أن طاقم السفينة الدولي المكون من 25 فرداً كان في حالة توتر، إذ كان المتمردون الحوثيون قبل ذلك ببضعة أسابيع قد شرعوا في هجومهم الخارج عن القانون على حركة الملاحة الدولية، وتحقق أخشى ما كان يخشاه أفراد الطاقم حينما حُلقت مروحية من طراز «مي-17 إس إتش» فوق السفينة التي يبلغ طولها 189 متراً، وأُنزلت عدداً من المسلحين الملتزمين على ظهرها، فهرعوا إلى قمرة القيادة دون أن يعترض سبيلهم أحد، وأمروهم بأن يجثوا على الأرض، ثم أتت عدة زوارق حوثية صغيرة وحاصرت سفينة الشحن التي تؤوّل ملكيتها لشركة بريطانية وتشغلها شركة يابانية، وأجبرتها على دخول ميناء الحديدة الواقع في قبضة الحوثيين.

كان عدد هؤلاء الرهائن 25 رهينة، وكانوا من بلغاريا والمكسيك والفلبين ورومانيا وأوكرانيا، وكانوا لا يعرفون مصيرهم حتى أطلق الحوثيون سراحهم وسلموهم إلى سلطنة عُمان بعد شهرين من المناوشات الدبلوماسية المكثفة. وما قصة «غالاكسي ليدر» إلا واحدة من أشهر الأمثلة على مصير السفن التجارية التي لا تزال تتن من هجمات المتمردين الحوثيين المدعومين من إيران، فمنذ أواخر عام 2023 والحوثيون يطلقون صواريخ ومسيّرات مسلحة على سفن الحاويات وناقلات البضائع السائبة وناقلات النفط والكيماويات.

بعضها أصاب أهدافها، وبعضها لم يُصب، وأغرق هؤلاء المتمرّدون ناقلتي بضائع سائبة في عام 2024، وهما السفينة «روبمار» يوم 18 شباط/فبراير، والسفينة «تيوتر» بعد الهجوم عليها يوم 12 حزيران/يونيو. وقد شنّ الحوثيون إجمالاً أكثر من 100 هجوم، وقتلوا أربعة بحارة في الفترة من تشرين الثاني/نوفمبر 2023 وحتى كانون الثاني/يناير 2025. كتب الدكتور فرانسوا فري والدكتور مارك بلين مقالاً بعنوان «الهجمات التي تُشن في البحر الأحمر وغرب المحيط الهندي تكشف مواطن الضعف البحرية في إفريقيا» نشره مركز إفريقيا للدراسات الاستراتيجية، يقولان فيه: «تسببت هذه الهجمات في تعطيل حركة الشحن من البحر الأحمر إلى خليج عدن ثم إلى غرب المحيط الهندي؛ وهذا الممر الملاحي يمر به 25 بالمئة من حركة الملاحة العالمية.» ويقولان: «وكان لذلك تداعيات واضحة على الفور، فقد ابتعدت شركات الشحن العالمية عن البحر الأحمر، فتغيرت تدفقات الشحن بين الأسواق العالمية الضخمة في آسيا وأوروبا. وارتفعت أقساط التأمين على الشحن بشدة، فارتفعت أسعار السلع على المستهلكين في إفريقيا وفي العالم أجمع. وتحويل مسار الشحن حول جنوب إفريقيا يمكن أن يتسبب في إضافة ما يصل إلى أسبوعين و6,000 ميل بحري إضافي إلى رحلة السفينة.» كما ينوّه مراقبون إلى اشتداد التعاون بين الحوثيين وحركة الشباب الإرهابية المتمركزة في الصومال، وحركة الشباب تهدد السفن المارة قبالة سواحل إفريقيا منذ سنوات.

لقطة من مقطع فيديو تُظهر مروحية تقترب من السفينة «غالاكسي ليدر» على بُعد 80 كيلومتراً تقريباً من ميناء الحديدة اليمني على البحر الأحمر. صور غيني



مروحية تقلع عن ظهر سفينة الشحن
التجارية «غالاكسي ليدر» بعد أن أزيلت
عددًا من المسلحين الحوثيين الذين
سيطروا عليها سريعاً. صور غبتي



لقطة من مقطع فيديو للحوثيين تُظهر مسلحين
يقتحمون قمرة قيادة السفينة «غالاكسي ليدر»
يوم 19 تشرين الثاني/نوفمبر 2023. صور غبتي



زوارقٌ سيطر عليها الحوثيون تُجبر
السفينة «غالاكسي ليدر» على التوجه
إلى ميناء الحديدية اليمني بعد أن
سيطر عليها مسلحون. صور غيتي



بلدٌ إقليمي وعالمي

يُعد البحر الأحمر بالفعل من الممرات الملاحية التي يسهل تعطيل الملاحة فيها، وفي شماله وجنوبه ممران ضيقان، إذ يضيق البحر بشدة في الشمال عند عبور السفن قناة السويس، ويجب أن تعبر السفن مضيق باب المندب جنوباً للوصول إلى خليج عدن ثم المحيط الهندي الأوسع. وأي تهديد لهذا الممر الملاحي المحفوف بالمخاطر أصلاً يمكن أن يكون وبالاً على العالم أجمع.

يمر من المضيق 15% من التجارة البحرية العالمية، وكشفت إدارة معلومات الطاقة الأمريكية أن شحنات النفط الخام والمنتجات ذات الصلة انخفضت بنسبة 50% في الثمانية أشهر الأولى من عام 2024، إذ بلغت 4 ملايين برميل يومياً، بعد أن بلغت 8.7 مليون برميل يومياً في عام 2023.

وقد تعطلت حركة الملاحة البحرية فور شروع الحوثيين في الهجوم على السفينة «غالاكسي ليدر» في تشرين الثاني/نوفمبر 2023، وكان من الحلول المتبعة هو تجنب مضيق باب المندب، واتباع مسار شديد الالتواء تسير فيه السفن حول رأس الرجاء الصالح عند الطرف الجنوبي لإفريقيا، فزاد الوقت وطالت المسافة، فارتفعت تكاليف وقود الشحن والتأمين، وتأخر تسليم السلع الأساسية للموانئ في أرجاء العالم.

ولهذه الهجمات تأثيرٌ مباشرٌ على البلدان الإفريقية، ومثال ذلك أن من دأب مصر أنها تعتمد على عائدات سنوية تقارب 10 مليارات دولار من رسوم قناة السويس، وتُحرم من هذه الرسوم حينما تتجنب السفن البحر الأحمر للوصول إلى أوروبا أو شمال إفريقيا. قال الدكتور إيان رالبي، الرئيس التنفيذي لشركة «آي آر كونسيليوم»، وهي شركة استشارات عالمية في مجال الموارد البحرية والأمن، لمنبر الدفاع الإفريقي: «الأثر الاقتصادي الإجمالي لمصر من قناة السويس بلغ

نحو 56 مليار دولار قبل هجمات الحوثيين؛ وقد قل ذلك بنحو الثلثين، وهذا الأثر الاقتصادي هائل».

وستكون تداعيات ذلك جسيمة.

فيقول رالبي: «إذا انهار الاقتصاد المصري عن آخره، فستكون لذلك تداعيات جسيمة في كل صوب وحذب، تؤثر على الشرق الأوسط وعلى إفريقيا وأوروبا». ولعجز السفن عن الإبحار بأمان في البحر الأحمر تداعيات على السودان، فيقول إن الحرب الأهلية الدائرة فيه فاقمت انعدام الأمن الغذائي، وإذا لم تتمكن السفن من الوصول إلى بورتسودان، فسيكون المدنيون أقرب إلى المجاعة والحرمان من اللوازم الطبية. كما أن تأخر شحنات السلع الأساسية قد يُضر بإثيوبيا والصومال، وهما من البلدان المتبلة بالصراع منذ سنوات.

من أولئك الحوثيون؟

يبدو أن الحوثيين حديثو العهد نسبياً في المشهد الإخباري العالمي، إلا أن جذورهم تعود إلى تسعينيات القرن العشرين، حينما ظهروا تحت اسم «أنصار الله». ويُسمون نسبة إلى المدعو حسين الحوثي، مؤسسهم الراحل، ويقودهم من بعده شقيقه عبد الملك الحوثي. ويمثلون الزيديين، وهم طائفة من الأقلية الشيعية في اليمن، ويعلمون أنهم ركن من أركان «محور المقاومة» الإيراني. وكانوا بحلول العقد الأول من القرن الحادي والعشرين يقاتلون علي عبد الله صالح، رئيس اليمن آنذاك، من أجل مزيد من الحكم الذاتي في وطنهم شمال البلاد. وبحلول عام 2011، سَلَّم صالح مقاليد الحكم إلى عبد ربه منصور هادي، وما لبث الحوثيون أن استولوا على العاصمة اليمنية صنعاء. وتمادوا في السيطرة على مناطق جديدة، فلاذ هادي بالفرار، وخشيت السعودية أن يجعل الحوثيون

التحديات البحرية في المحيط الهندي

- حوادث مرتبطة بالقرصنة
- حوادث مرتبطة بالحوثيين

(من تشرين الثاني/نوفمبر 2023
وحتى آذار/مارس 2024)



المصدر: مركز إفريقيا
للدراستات الاستراتيجية

روتردام

قناة
السويس

البحر
الأحمر

مروراً بالبحر الأحمر:
8,500 ميل بحري
(26 يوماً)

سنغافورة

بعيداً عن البحر الأحمر:
11,800 ميل بحري
(36 يوماً)

المحيط
الهندي

طرق الملاحة تطول
عند تجنب البحر الأحمر

المحيط
الأطلسي



لوبيومير تشانيف، قبطان سفينة الشحن «غلاكسي ليدر»، يلتقي بأبنائه وذويه بعد أن أطلق الحوثيون سلاحه. وكالة الأنباء الفرنسية/صور غيتي

كيف يمكن لإفريقيا أن ترد

أكد فري وبلين في بحثهما المنشور في مركز إفريقيا على ضرورة رفع مستوى الوعي بالمجال البحري لإرساء النظام في البحر قبالة سواحل إفريقيا. وتمتلك إفريقيا بالفعل أدوات جاهزة لترسيخ هذا الوعي. فقد باشر مركزان عملهما في عام 2022، إذ يعمل المركز الإقليمي لدمج المعلومات البحرية في مدغشقر على مراقبة السفن المشبوهة في المنطقة وتبادل المعلومات عنها. ويستخدم المركز الإقليمي لتنسيق العمليات في سيشيل البيانات التي يتلقاها منه لتنسيق الاستجابات الأمنية في غرب المحيط الهندي.

وثمة خمسة مراكز دون إقليمية لتنسيق الإنقاذ البحري و26 مركزاً فرعياً يغطي سواحل القارة قاطبة لتنسيق عمليات البحث والإنقاذ. وقد استجابت التحالفات البحرية الغربية والبحرية الهندية أثناء أزمة الحوثيين، ولكن يرى فري وبلين أن القوات البحرية الإفريقية قادرة على بذل المزيد. فيقولان: "وحتى مصر، وفيها ما فيها من أسطول بحري ذو قدرات عالية ومن المحتمل أن تتكبد خسائر اقتصادية كبيرة بسبب الأزمة، لم تنشر سفينة واحدة".

وعلى الرغم من ذلك، ذكر رالبي أن البلدان الإفريقية قدمت دعماً حاسماً لجهود التصدي لخطر الحوثيين على حركة الملاحة. ومثال ذلك أن دولة سيشيل، وهي جزيرة صغيرة، كانت من بين أول 10 بلدان (والدولة الإفريقية الوحيدة) التي شاركت في «عملية حارس الازدهار»، وهي مهمة بحرية متعددة الجنسيات بقيادة الولايات المتحدة لتبادل المعلومات والتواجد البحري للتصدي لهذا الخطر.

وذكر أن المعلومات والاستخبارات والدعم العملي من المركز الإقليمي لتنسيق العمليات في سيشيل والمركز الإقليمي لدمج المعلومات البحرية في مدغشقر ساعد البحرية الهندية والعمليات البحرية متعددة الجنسيات على كبح جماح القراصنة، إذ خشي الكثيرون من تصاعد أنشطتهم في ظل أنشطة الحوثيين. وبينما تسببت هجمات الحوثيين في البحر الأحمر في تحويل مسار السفن، نجحت الدول الساحلية الإفريقية، في توفير الموارد، مثل الوقود، وإدارتها بينما زادت حركة الملاحة حول رأس الرجاء الصالح بنسبة 135%. وأضاف رالبي: "نعم، وقعت بعض الحوادث التي كان من الطبيعي أن تحدث عند زيادة حركة الملاحة في منطقة لا تسلم من التقلبات الجوية التي لا يمكن التنبؤ بها، ولكن أحسنت إفريقيا إجمالاً في التعامل مع الوضع." □

اليمن تابعاً لإيران، وفقاً لما ذكرته هيئة الإذاعة البريطانية. ومع أن دولاً عربية تدخلت في الحرب، فقد تسببت في فرار أكثر من 4 ملايين يمني، وسُفكت فيها دماء ما يزيد على 160,000 آخرين.

يُجمع الخبراء على أن الحوثيين وكلاء مدعومون من إيران، يُعارضون السعودية والإمارات، ومع أنهم على مسرح الأحداث منذ عشرات السنين، فلم يكتسبوا شهرة عالمية حقيقية إلا بعد أن شرعوا في مهاجمة السفن التجارية في البحر الأحمر. ويتعذرون بروايات زائفة لمهاجمة السفن، ولكن يتفق الخبراء على أن غايتهم الحقيقية إنما هي سعيهم وراء حشد دعم محلي في دولة تعهما الفوضى.

قال السيد غريغوري جونسون، الزميل في معهد دول الخليج العربية في واشنطن العاصمة، وقد درس في اليمن وعاش فيه عدة سنوات، على منصة «إكس»: "على الصعيد السياسي، يحتاج الحوثيون إلى الالتفاف حول رايتهم لتهذئة السخط الداخلي المتزايد، وعلى الصعيد الاقتصادي، يسعون إلى توسيع نطاق الحرب في اليمن، لأنهم في نهاية المطاف سيحتاجون إلى السيطرة على مأرب أو شبوة (حيث حقول النفط والغاز اليمنية) من أجل بناء قاعدة اقتصادية تضمن لهم طول البقاء في اليمن".

ويقول إن الحوثيين عبارة عن ميليشيا سيطرت على دولة لا يستطيعون حكمها، فإذا وضعت الحرب في الداخل أوزارها صاروا "عرضة للمنافسة المحلية".

تعاون بين الإرهابيين على ضفتي البحر

لا يقتصر خطر الحوثيين على حدود الممرات الملاحية بين خليج عدن وقناة السويس، فمن المعروف أنهم وجدوا بينهم وبين حركة الشباب الإرهابية الصومالية قواسم مشتركة، فقد نوه تقرير صادر عن الأمم المتحدة في شباط/فبراير 2025 إلى أن الجماعتين أقامت علاقة "نفعية أو انتهازية". والتقى أفراد من الجماعتين مرتين على الأقل في الصومال، وذلك في تموز/يوليو وأيلول/سبتمبر 2024. فأما حركة الشباب، فتريد الأسلحة المتطورة وتدريب مقاتليها، وأما الحوثيون، فيريدون تكثيف عمليات القرصنة طمعاً في الفدية ضد سفن الشحن في خليج عدن وقبالة سواحل الصومال. وجاء في التقرير الأممي: "وورد أن حركة الشباب في هذه الفترة حصلت على بعض الأسلحة الصغيرة والخفيفة والخبرة الفنية من الحوثيين." وذكر مركز إفريقيا أن سلطات مختلفة تمكنت من ضبط أو تدمير أسلحة عابرة بين اليمن والصومال فيما لا يقل عن 13 حالة بين شهري تشرين الأول/أكتوبر 2023 ونيسان/أبريل 2025.

وأوضح رالبي أن شطراً من هذا التعاون قائم في منطقة شهدت انتقال الأموال والفكر المتطرف والأفراد والأسلحة والمخدرات ذهاباً وإياباً بين شرق إفريقيا والجزيرة العربية طيلة عقود من الزمان. ويعود تاريخ هذه الشبكات إلى أيام اختباء أسامة بن لادن في السودان، والأيام التي كانت تقوم فيها حركة الشباب بتمويل الإرهاب عن طريق بيع الفحم إلى الشرق الأوسط. وقال رالبي: "الحوثيون إنما هم نتاج عوامل مختلفة. لكنهم موجودون منذ تسعينيات القرن العشرين، فلم يظهروا اليوم، لكنهم ظاهرة جديدة لكثير من الناس، وإن دُل ذلك على شيء، فإنما يدل على أنهم يقيمون علاقات منذ أمد طويل."

القوة في الكثرة

البلدان تتعاون لمراقبة
سواحل القارة الشاسعة

أسرة منبر الدفاع الإفريقي



عناصر من البحرية السنغالية على متن زورق الدوريات «والو» يُجرون إحدى عمليات البحث البحري.

روينرز

“بينما تسعى البلدان الإفريقية والمصالح الأجنبية إلى إطلاق العنان للاقتصاد البحري وكل ما فيه من إمكانيات، فإنها لا تسلم من المجرمين الذين يتنافسون مثلها على هذه المساحة البحرية الجيوستراتيجية.”

~ السيدة كارينا بروير، معهد الدراسات الأمنية

الأجنبية إلى إطلاق العنان للاقتصاد البحري وكل ما فيه من إمكانيات، فإنها لا تسلم من المجرمين الذين يتنافسون مثلها على هذه المساحة البحرية الجيوستراتيجية؛ ويستفيدون مثلها من تزايد التجارة البحرية والتطورات التكنولوجية التي تجعل السفن أكبر وأسرع وقادرة على قطع مسافات أطول. وقالت لمنبر الدفاع الإفريقي إن ضعف الحكومات وارتفاع مستويات الفساد والرشوة في إفريقيا يفسدان عليها ثرواتها البحرية ويؤججان مشكلة نقص أصول الأمن البحري.

ومن أمثلة ذلك، كما تقول، هو تصاعد القرصنة الصومالية في منطقة القرن الإفريقي، إذ صارت تقض مضاجع العالم في نحو عام 2011. ومن بين الأسباب

حبا

الله إفريقيا سواحل شاسعة وغنية بالموارد، وفيها 37 دولة ساحلية، تكابد العناء لتوفير الموارد اللازمة لحراستها وحمايتها.

يبلغ طول سواحلها 40,000 كيلومتر، وتمثل أكثر من 11% من إجمالي سواحل العالم. وتطل على المحيط الأطلسي، وخليج غينيا، وغرب المحيط الهندي، والبحر الأحمر، وكلها غنية بالموارد الطبيعية، وفيها ممرات حيوية لحركة الملاحة العالمية. لكنها تُهبة لكل طامع فيها بسبب اتساعها، فصارت مشكلة أمنية لا بد من حلها. إذ تسبب أعمال السطو والاختطاف والقرصنة في تعطيل الممرات الملاحية وتهديد التجارة العالمية. ويُدمر الصيد غير القانوني اقتصادات المناطق الساحلية، ويستنزف الثروة السمكية، بل ويُدمر قاع البحار والمحيطات. ويتسبب تهريب المخدرات والأسلحة والبشر والاتجار بهم في تقويض أمن الأفراد والأوطان والشركات.

بل وتُمثل الجريمة البحرية مشكلة للبلدان التي تمتلك أساطيل كبيرة، مثل عدة بلدان في شمال إفريقيا. وفي بقاع أخرى من إفريقيا، تواجه القوى الاقتصادية الكبرى، مثل جنوب إفريقيا ونيجيريا، لتوفير التمويل الكافي للقوات البحرية وخفر السواحل الوطني.

ويقول الباحثون إن الكثير من البلدان الإفريقية، في سياق بناء موازنتها العسكرية على مر السنين، اضطرت إلى تخصيص معظم مواردها لجيوشها على حساب قواتها البحرية وخفر سواحلها.

تقول السيدة كارينا بروير، الباحثة الأولى في معهد الدراسات الأمنية في بريتوريا بجنوب إفريقيا، في مقال لها: “بينما تسعى البلدان الإفريقية والمصالح

”فقد تعترض تجار مخدرات في مياهك الإقليمية، ولكن حينما تكتشف سفينة يشتبه في قيامها بالقرصنة على بُعد 200 ميل بحري من الساحل، فما أصعب إثبات قيامها بذلك في الواقع.“

~ السيدة كارينا بروير، معهد الدراسات الأمنية



قوات خاصة نيجيرية تتحرك لاعتراض قراصنة أثناء تدريب بحري مشترك تشارك فيه نيجيريا والمغرب في إطار تمرين «أوبنغامي إكسبريس» لعام 2025. يؤكد الخبراء على وجوب التعاون بين القوات البحرية الإفريقية في تسيير الدوريات. وكالة الأنباء الفرنسية/صور غيتي

بحارة سنغاليون يتولون مهام الحراسة على متن زورق الدوريات «الو».

رويتز



التي توصل إليها الباحثون هو تصدع المشهد الأمني إذ لم تتعاون البلدان أو تبادل المعلومات المتعلقة بالمجال البحري. وقد أجبر ذلك القوات البحرية والمؤسسات الأخرى على التكاتف فيما وصفه الكثيرون بأنه استجابة غير مسبقة لحماية طرق الشحن في بلدانهم. وأسفر ذلك عن القضاء شبه التام على القرصنة حيناً من الدهر.

وقد استقر عدد الحوادث نسبياً في السنوات الأخيرة، إذ نوّه مركز الإبلاغ عن القرصنة بالمكتب البحري الدولي إلى أن القرصنة العالمية انخفضت بنسبة 3% في عام 2024 عن عام 2023. إلا أن التقارير الواردة عن القرصنة الصومالية، ولأول مرة منذ عام 2017، أخذت تثير بواش القلق مرة أخرى.

وذكرت بروير أن ضعف الاستجابات الأولية من بلدان المنطقة للقرصنة كشفت عن أوجه القصور في مواردها وإجراءاتها.

وقالت: ”إن تجريم القرصنة خطوة من الخطوات، ولكنك تحتاج بعدها إلى القدرة على القبض عليهم، ثم تحتاج إلى التحلي بالقدرة على النجاح في محاسبتهم. فقد تعترض تجار مخدرات في مياهك الإقليمية، ولكن حينما تكتشف سفينة يشتبه في قيامها بالقرصنة على بُعد 200 ميل بحري من الساحل، فما أصعب إثبات قيامها بذلك في الواقع.“

وأوضحت أن العديد من القوات البحرية وخفر السواحل في إفريقيا باتت منهكة أشد الإنهاك.

فانقص الموارد الأمنية من السمات الشائعة في الدول الساحلية كافة، وتجلى ذلك بوضوح في منتصف أيار/مايو 2025، وذلك حينما هاجم إرهابيون سفينة أبحاث بحرية قبالة سواحل محافظة كابو ديلجادو الواقعة في شمال موزمبيق. فالبحرية الموزمبيقية مُكلّفة بحماية سواحل يبلغ طولها 2,500 كيلومتر، تمتد على طول المحيط الهندي، من تنزانيا شمالاً إلى جنوب إفريقيا جنوباً، وتشير التقديرات إلى أنها تمتلك 20 زورق دوريات أو أقل في الخدمة. وكشف مركز النزاهة العامة أن تلك السفينة كانت تُجري أبحاثاً حول موارد المصايد في موزمبيق حينما تعرّضت لذلك الهجوم الإرهابي. وانسحب طاقمها إلى أعالي

مدونة ياوندي لقواعد السلوك، وقد وقَّعتها 25 دولة من غرب ووسط إفريقيا في عام 2013. وتؤكد المنظمة البحرية الدولية أن المدونة إنما تهدف إلى إدارة وتقليل الأضرار "الناجمة عن القرصنة والسطو المسلح على السفن وسائر الأنشطة البحرية غير المشروعة، مثل الصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم". وتؤكد المدونة على التعاون بين دول خليج غينيا، وتهتم بالأمن البحري وخطط الطوارئ الوطنية.

ويقول مركز إفريقيا للدراسات الاستراتيجية إن مدونة ياوندي أمست "نموذجاً يُحتذى به في التعاون البحري على الصعيد الإقليمي".

وقال في عام 2023: "تتعاون دول خليج غينيا على مواجهة تحدياتها المشتركة، وتسود بينها «ثقافة التكاتف والتأزر»". وأضاف: "ويُعد مد جسور الثقة بين المشاركين أعظم إنجاز حققته المدونة، ومن الدروس المهمة الأخرى أن مجموعة صغيرة من الممارسين المتحمسين يمكن أن يكون لها أثرٌ طيبٌ". ونوّه إلى أن المدونة لا تزال قيد التطوير، قائلاً: "تعمل منظومة ياوندي، ولكن ليس على النحو الأمثل، أو بنفس المستوى في جميع المناطق". وتحديث

البحار حينما اقترب زورقان سريعان منها وشرعا في إطلاق النار عليهم. وقال أحد شهود العيان لموقع «كلوب أوف موزمبيق» الإخباري إنهم اتصلوا على الفور بالبحرية الموزمبيقية لطلب النجدة، "ولكن لم تصل تلك النجدة". فقرر المهاجمون في نهاية المطاف أن ينسحبوا بسبب الأمواج العاتية وابتعدوا. ومنذ ذلك الحين، أكد الباحثون أنه لا يوجد أي عذر لتقصير المسؤولين في الاستجابة لطلبات النجدة التي تردهم. وصرَّح مسؤولون موزمبيقيون بعد أسابيع من الشكاوى بأنهم ما زالوا يحققون في الحادث.

حشد الموارد

يتحدث الباحثون عن سبل لتشارك الموارد لحل القضايا العابرة للحدود، وإن كان على نطاق محدود. ومن الأساليب المجدية من حيث التكلفة لتشارك الموارد تجميع المعلومات والاستخبارات، وإجراء العمليات والدوريات المشتركة، وتكامل الأطر القانونية وإجراءات العمل القياسية. وتوجد بعض المؤسسات والأدوات الموجودة بالفعل لتقديم يد العون والمساعدة.

الدول الساحلية



عن مشكلات لا تزال تواجهها في التنسيق وتبادل المعلومات، وأن الدول الأعضاء لم تضع كلها استراتيجيات بحرية وطنية أو توفر التمويل الكافي لها.

تشكلت **مدونة جيبوتي لقواعد السلوك** في عام 2009، وتركز على مكافحة القرصنة والسطو المسلح، ولا سيما في غرب المحيط الهندي وخليج عدن، وتشجع على تبادل المعلومات الاستخبارية وتسيير الدوريات المشتركة وبناء القدرات، وتضم 20 دولة عضواً، منها المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة، وذكرت المنظمة البحرية الدولية أن الدول الأعضاء وافقت على ما يلي:

- **التحقيق مع "من يدعو منطق العقل إلى الاشتباه"** في ارتكابهم أعمال قرصنة وسطو مسلح ضد السفن، ومن يحرضون على مثل الهجمات أو يخططون لها، وإلقاء القبض عليهم ومحاكمتهم.
- **اعتراض السفن المشبوهة والممتلكات الموجودة على متنها وضبطها.**
- **إنقاذ السفن والأفراد والممتلكات المعرضة للقرصنة والسطو المسلح،** وتقديم الرعاية والمعاملة اللائقة للضحايا، كالصيادين وغيرهم من الركاب والعاملين على متن السفن.
- **إجراء عمليات مشتركة بين الدول الأعضاء أو مع القوات البحرية لبلدان من خارج المنطقة.**

وفي عام 2017، أضاف المسؤولون تعديل جدة، فصارت المدونة تشمل الاتجار بالبشر وسائر الأنشطة البحرية غير القانونية في غرب المحيط الهندي ومنطقة خليج عدن. وتشمل الاتجار بالبشر وتهريبهم، والصيد غير القانوني دون إبلاغ ودون تنظيم، والاتجار بالمخدرات والمؤثرات العقلية، والاتجار بالأسلحة، والتجارة غير المشروعة في الحياة البرية، وسرقة النفط الخام، والتخلص غير المشروع من النفايات السامة بإلقائها في البحر.

تُعد القوات البحرية المشتركة أكبر شراكة بحرية متعددة الجنسيات في العالم، وتضم 46 دولة عضواً، ومنها جيبوتي ومصر وكينيا وسيشيل. وتؤكد هذه الشراكة على التزامها "بدعم النظام الدولي القائم على القواعد في البحر، وتعزيز الأمن والاستقرار والازدهار" في مياه دولية تبلغ مساحتها 8.3 مليون كيلومتر مربع، فيها بعض من أهم الممرات الملاحية في العالم. وينصب اهتمام القوات البحرية المشتركة على دحر الإرهاب، ومنع القرصنة، وتشجيع التعاون الإقليمي، ونشر الأمن والأمان في البيئة البحرية.

وتختبر الميسيرات البحرية لتجعل منها وسيلة مجدية من حيث التكلفة لتأمين البحار، وقد نشرت أربعة زوارق ميسيرة (أو ميسيرات بحرية) في دورية مستمرة في البحر الأحمر أكثر من 50 يوماً في عام 2025، وهي سابقة لهذه القوات. وقامت هذه الميسيرات بين شهري شباط/فبراير ونيسان/أبريل بدوريات في منطقة عمليات تبلغ مساحتها 219,000 كيلومتر مربع، أي ما يقرب من نصف مساحة البحر الأحمر، للبحث عن أي شيء يدل على نشاط غير مشروع. والبحرية الأمريكية

أحد رجال البحرية النيجيرية يشارك في نسخة سابقة من تمرين «أوبنغامي إكسبريس» قبالة سواحل لاغوس.

وكالة الأنباء الفرنسية/صور غيتي



وغيرها من الجرائم البحرية، كتهريب المخدرات والهجرة غير الشرعية والصيد غير القانوني. وتساعد المراقبة المستمرة التي تجريها غرفة المراقبة بالمركز على الإسراع بتحذير أجهزة إنفاذ القانون البحري من التهديدات.

استجابة موحدة

تحدثت بروير وآخرون عن مفسدات التعاون، ومنها غياب الإرادة السياسية، ومشكلات التنسيق بين القوات البحرية المتعددة والعراقيل البيروقراطية. وهنالك قضايا تتعلق بتداخل الاختصاص القضائي، وضعف النظم القانونية، وغياب التفاعل السليم بين الأجهزة والمؤسسات.

وتحدث مركز إفريقيا ومؤسسات أخرى عن ضرورة تحقيق التوازن بين السيادة الوطنية والتعاون الإقليمي، وهذا يتطلب توحيد القوانين ومد جسور الثقة. ولا تكتمل سلسلة المحاكمة، من القبض على المجرمين إلى إدانتهم، في بلدان كثيرة.



عناصر من البحرية الكينية يقومون بعرض عسكري في حدائق أوهورو بنيروبي. رويترز

ويقول الباحثون إن الدول الساحلية الإفريقية يجب أن تولي الأولوية لحيازة زوارق الدوريات ومعدات المراقبة وصيانتها. وعليها التركيز على تدريب أفراد القوات البحرية وأجهزة إنفاذ القانون وإبقائهم في الخدمة، وعليهم النهوض بالبنية التحتية لقطاعهم البحري، مثل شبكات الاتصالات. ولكن تبقى المشكلة الصارخة المتمثلة في المساحات الشاسعة التي لا بد من تأمينها وحمايتها، مع شح الموارد اللازمة لذلك.

فتقول بروير: "نعلم أننا كثيراً ما نردّد الحديث عن التعاون، والكل حريص على التعاون، بيد أن القدرة على ذلك محدودة للغاية، فما أروع أن نقول إننا سنساعد جارتنا في مكافحة الجريمة البحرية، ولكن يصعب تخصيص الموارد اللازمة لتسيير الدوريات فعلياً."

وأوضحت أن كل دولة تحتاج إلى إدارة حكومية "تتصدر بجديّة" لقضايا الأمن البحري حتى يكون من الأولويات "ومن ثم يُخصّص له التمويل الكافي". وأضافت أن تبادل القدرات والمعلومات للتعاون على حماية شواطئ إفريقيا

□ "من المسلّمات."

هي التي وفرت هذه الزوارق الأربعة، فوفرت مراقبة مستمرة في جميع الأحوال الجوية، وأرسلت لقطات الفيديو والرادار لحظة بلحظة إلى المشغلين في مقر القوات البحرية المشتركة.

قال العقيد بحري خورخه مافي، من البحرية الملكية الأسترالية: "ناهيك عن أنها وفرت لقوة المهام رؤية آنية للأنشطة البحرية، فقد كانت عظمة النفع في رصد حركة الملاحة البحرية، وكان من السهل مشاركة ذلك مع الشركاء الإقليميين، ولا شيء يعلو على مراقبة حركة الملاحة البحرية."

وذكر مافي، قائد فرقة المهام المسؤولة عن المهمة، أن العناصر الإجرامية وسائر العناصر غير التابعة للدولة "يستغلون أي ثغرة يجدونها."

وأفادت القوات البحرية المشتركة أنه قال: "إن أعالي البحار عبارة عن مساحة مشتركة لتحقيق الرخاء المشترك لجميع الشعوب، ولكن إذا غابت المراقبة، فإننا نعلم أن المهربين سينقلون المخدرات والأسلحة، والصيادون غير القانونيين سينهبون المحيطات، والقراصنة سينهبون السفن أو يختطفونها، وإن دلت هذه العملية على شيء، فإنها تدل على أهمية

تكثيف المراقبة البحرية، وتساعدنا على معرفة المواقع المناسبة لمركز البوارج لمصادرة الممنوعات وحماية البحارة الأبرياء."

يركز المركز الإقليمي لتنسيق العمليات في سيشيل والمركز الإقليمي لدمج المعلومات البحرية في مدغشقر على تبادل المعلومات البحرية. وقد أنشئ المركزان في عام 2018 للإشراف على تبادل المعلومات وتشاركها، وتسيير العمليات البحرية المشتركة. ووقّعت سبعة بلدان اتفاقيات الشراكة الأصلية، وهي جزر القمر وجيبوتي وفرنسا وكينيا ومدغشقر وموريشيوس وسيشيل.

يتعاون المركز الإقليمي لتنسيق العمليات مع شقيقه لتنسيق العمليات الإقليمية لمكافحة الأنشطة البحرية غير القانونية، بدعم من الأصول التي تُقدّمها الدول الشريكة. وتقول البحرية الأمريكية إن المركز الإقليمي لدمج المعلومات البحرية "يهتم بتعميق الوعي البحري

وتسهيل تبادل المعلومات البحرية مع المراكز الوطنية ومراكز دمج المعلومات الدولية، بينما يستعين المركز الإقليمي لتنسيق العمليات بالمعلومات الواردة من مركز الدمج لتسيير العمليات البحرية وتنسيقها."

استعرضت السلطات هذا التنسيق في كانون الثاني/يناير 2023، وذلك حينما ضبطت 3,000 بندقية ومئات الأعيرة النارية وصواريخ مضادة للدبابات على متن سفينة صيد في خليج عُمان. وكانت تلك الأسلحة الإيرانية في طريقها إلى مليشيا الحوثي في اليمن. ونجح المسؤولون في اعتراض 2,000 قطعة سلاح إيراني متنوعة متجهة إلى اليمن على متن سفينة صيد قبل ذلك بأيام قلائل.

ولولا المعلومات التي وفرها المركز الإقليمي لدمج المعلومات البحرية للسلطات المحلية عن السفينة، فلربما وصلت بعض الأسلحة إلى الصومال وبيعت للجماعات الإرهابية أمثال حركة الشباب وتنظيم الدولة الإسلامية في الصومال؛ ويتصدى المركز للاتجار بالأسلحة بتبادل معلومات الأمن البحري حول السفن المشتبه في ارتكابها جرائم بحرية.

ويساعد في التعرف على السفن المشتبه في قيامها بالاتجار بالأسلحة

تشكيل شر اكات أمنية

عناصر من جيش الرأس
الأخضر يتدربون في سواكوبي
بفانا في إطار برنامج سنوي
لمكافحة الإرهاب.

رويترز



الحكومات الإفريقية تتعاون مع القطاع الخاص لتحقيق أفضل النتائج في تأمين سواحلها

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

فالدول الساحلية الإفريقية تعاني من الإرهاب، ولا تسلم من تهديدات مثل القرصنة، وإلقاء النفايات السامة في البحر، والصيد غير القانوني، والصيد الجائر، والتخريب، والاتجار بالبشر والمخدرات والأسلحة. ولا يواجه الإرهابيون سوى أقل القليل من سفن الدوريات في المياه الشاسعة على طول سواحل إفريقيا.

يقول الدكتور فرانسوا فري والدكتور مارك بلين في بحث لهما نشره مركز إفريقيا للدراسات الاستراتيجية: "الأمن البحري شريان حياة للقارة الإفريقية التي تُعرف أحياناً بأنها أكبر جزيرة في العالم، وقد أدى تصعيد الهجمات على حين غرة إلى تجدد التهديدات ... وكشف عن تهلل الأمن

التهجمات التي شنتها ميليشيا الحوثي اليمنية في البحر الأحمر في تعطيل حركة التجارة العالمية على نطاق واسع، إذ انتهك هؤلاء الإرهابيون حُرمة الممرات البحرية من خليج عدن إلى المحيط الهندي، وأجبروا السفن على تغيير مساراتها، فطالت مسارات الشحن بما يصل إلى أسبوعين وآلاف الأميال البحرية. وقد استهدف الحوثيون ما يزيد على 100 سفينة في البحر الأحمر وخليج عدن وبحر العرب، وكشفت هجماتهم عن المشكلات التي تواجهها 37 دولة ساحلية إفريقية في نشر الأمن على طول سواحلها الشاسعة وفي مناطقها الاقتصادية البحرية.

تسببت





قوات شرطة بونتلاند
البحرية تقوم بدوريات على
طول سواحل بومباسو في
كانون الثاني/يناير 2025.

روبرتز

جراً السياسة والتأخيرات البيروقراطية، وأن هذا يتسبب في عدم نشر الموارد العسكرية اللازمة في الوقت المناسب في مناطق الأزمات، حسبما ذكره موقع «ديفنس ويب». وشدد متحدثون آخرون في المؤتمر على ضرورة الشراكات بين القطاعين العام والخاص في «إحلال السلام» وإعادة الإعمار بعد انتهاء الصراع. ويقول مركز سياسة الطاقة العالمية إن هذه الشراكات «أمتت من أبرز الاستراتيجيات المتبعة لحل العراقيل المالية لمشاريع البنية التحتية». وأوضح أن أداء هذه الشراكات في أرجاء إفريقيا لا يزال يتسم بالتباين، فبعضها أخفق في التحضير، وبعضها في المشتريات، وبعضها في إدارة المخاطر، وبعضها في الشفافية.

تنسيق الاستجابة

فري أستاذ متقاعد للعلوم العسكرية في جامعة ستيلينبوش بجنوب إفريقيا، وله كتابات ومحاضرات مستفيضة في موضوع الشراكات بين القطاعين العام والخاص، ويقول إن مختلف التهديدات البحرية التي تواجهها إفريقيا إنما تتطلب استجابة «منسقة».

وقال في مقابلة أجراها معه موقع «ديفنس ويب» في عام 2025: «لا يمكن أن تُلزم الحكومات باتخاذ الإجراءات اللازمة، بل عليها أن تقيم شراكات مع القطاع الخاص في مجالات شتى للتعامل مع تعقيدات هذه الأنواع من مخاطر وثغرات الأمن البحري غير التقليدية».

وأوضح أن الحروب والنزاعات والاتجاهات الجيوسياسية في بقاع أخرى من

البحري الإفريقي، ولا تقتصر تداعيات ذلك على البحر الأحمر، بل تشمل القارة بأكملها».

أخذت الحكومات تدرك أن قوات الأمن البحري التابعة لها لا يكفيها التمويل اللازم للمهام الموكلة إليها، فقد اعتادت البلدان الإفريقية على تخصيص معظم تمويلها الأمني لجيوشها، وأهملت القوات البحرية وخفر السواحل، فلم توفر لها ما يكفيها من أساطيل الدوريات ولا الأفراد.

ومن البدائل المتاحة للأمن البحري التقليدي بتمويل الحكومات هو إشراك شركاء من القطاع الخاص لتقاسم المسؤوليات. وتستعين الشراكات بين القطاعين العام والخاص بالأكاديميين وخبرات واستثمارات القطاع الخاص لتخفيف العبء المالي الملقى على كاهل الحكومات في مشاريع شتى، مثل توليد الطاقة وصيانة البنية التحتية. ويقول الباحثون إن البلدان الإفريقية يمكنها الاستفادة من هذه الشراكات للارتقاء بمستوى الأمن البحري.

يري السيد فاسو غوندن، مؤسس المركز الإفريقي للتسوية البناءة للنزاعات، أن الاستراتيجيات العسكرية تُدبر عن الطرق التقليدية لحفظ السلام وتُقبل على طرق فرض السلام. وأفاد موقع «ديفنس ويب» أنه قال في ثانيا الكلمة التي ألقاها أثناء انعقاد مؤتمر عن الشراكات بين القطاعين العام والخاص في جنوب إفريقيا في آذار/مارس 2025 إن هذه الشراكات أمتت «آلية حاسمة لتسليح وتحديث قوات الدفاع لحسن التعامل مع حرب المدن ومكافحة التمرد والإرهاب». وفي نفس المؤتمر أيضاً، أوضح السيد ديريك مغويبي، وهو جنرال جنوب إفريقي متقاعد، أن التعاون الإقليمي في بقاع من إفريقيا لا يزال غير متسق

ويقول فري إن مدونة جيبوتي لقواعد السلوك ومدونة ياوندي لقواعد السلوك يُعدان من الأمثلة على نجاح الشراكات الدولية بين القطاعين العام والخاص، إذ يتضمنان شراكات بين البلدان والشركات الخاصة والمنظمات الدولية. وقد ورد في تقرير صادر عن صحيفة «نورث أفريكا بوست» في عام 2025 أن بعض البلدان الإفريقية باتت بفضل حكوماتها ومناخ الأعمال فيها أفضل من غيرها لإقامة شراكات بين القطاعين العام والخاص. وذكر أن خمسة بلدان جعلت من نفسها «بلدان رائدة على مستوى القارة، بينما لا تسلم بلدان أخرى من تحديات جسام في استقطاب وإدارة الاستثمار الخاص في البنية التحتية العامة». وذكرت الصحيفة أن كلاً من مصر وغانا والمغرب ونيجيريا وجنوب إفريقيا تتولى زمام المبادرة في ذلك، تليها ساحل العاج ورواندا. ومن مواطن قوة هذه البلدان وضع «بنود تعاقدية مبتكرة»، ونمو قطاعي الطرق السريعة والاتصالات، وإقامة «شراكات شفافة».

انقطاع كابل اتصالات بحري

انقطع أحد كابلات الاتصالات البحرية في شرق المحيط الأطلسي في وادي الكونغو في عام 2023، وكشفت تلك الواقعة عن إمكانيات التعاون بين القطاعين العام والخاص، وأظهرت ضرورة ذلك التعاون. فقد كشف تحقيق أن الطين

العالم تجبر البلدان على العودة إلى المخاوف الأمنية «العويصة» التي تنطوي على تهديدات تقليدية، لكنه نُوّه إلى أن مشكلات إفريقيا مختلفة. وقال للموقع: «أظن أنه في حالة إفريقيا، لا يزال التوازن الأكبر بين المخاطر والثغرات الأمنية في كفة الأمن البحري غير التقليدي، وهو ما استأثر بشطر كبير من وقت إفريقيا ومتخذي القرار والشركاء الأفارقة على مدى الـ 10 أو 15 سنة الماضية. كما أميل إلى القول إنه لا يزال في مجال مخاطر وتهديدات الأمن البحري غير التقليدي ومواطن الضعف التي تستحق من متخذي القرار الأفارقة وهيئاتهم والدول الساحلية أن يهتموا بها في موارد، وبناء قدراتهم، وتشكيل مجتمعات الممارسين؛ ذلك لأن إفريقيا نوعاً ما تقف على الهامش قليلاً من حيث المواجهات الكبرى بين الكيانات الكبرى ذات القوات البحرية الضخمة».

يقول مركز سياسات الطاقة إن الشراكات بين القطاعين العام والخاص تتطلب عنصري التنظيم والنزاهة، فإقامتها يتطلب تخطيطاً مسبقاً دقيقاً، يشمل دراسات الجدوى والتوقعات وتحليلات التكلفة والعائد، وإذا تطلب الأمر تقديم عروض في مناقصات عامة، فيجب أن تتصف بالشفافية والتنافسية. وأضاف في تقرير صادر في أيار/مايو 2025 أن هذه الشراكات تتطلب «مؤسسات تتسم بالكفاءة، وتنسيقاً مبسطاً بين المؤسسات، ودعمًا سياسياً متسقاً» لحسن التنفيذ.

عمال يسحبون جزءاً من كابل ألياف
ضوئية إلى شاطئ مدينة مومباسا
الساحلية بكينيا. حماية هذه الأنظمة
البحرية وإصلاحها يتطلبان إقامة شراكات
بين القطاعين العام والخاص.

وكالة الأنباء الفرنسية/صور غيتي





في الأعلى: ميناء الدار البيضاء في المغرب من أنشط المراكز الاقتصادية الإقليمية. تدرس دول إفريقيا سبل الارتقاء بمستوى أمن الموانئ.

وكالة الأنباء الفرنسية/نور فونو

على اليسار: ميناء الجزائر في الجزائر يستقبل شحنة من السنغال. يشوب الكثير من الموانئ الإفريقية طول فترات الانتظار، مما يجعل السفن عرضة للهجمات.

وكالة الأنباء الفرنسية/نور فونو



الحكومية، وإلى توقف الخدمات الطبية والتعليمية عبر الإنترنت.“ ويقولان: “ويمكن أن تثير مثل هذه الحوادث ردود فعل عسكرية، فتزيد احتمالية نشوب صراعات ونزاعات دولية.“ وضرباً مثلاً بحادثة وقعت في آذار/مارس 2024، حينما انقطعت ثلاثة كابلات بحرية في البحر الأحمر، “مما أثر على 25% من تدفق البيانات بين آسيا وأوروبا.“ وحدث ذلك أثناء هجمات إرهابية شنها الحوثيون على حركة الملاحة الدولية في البحر الأحمر، “وترتب على ذلك تشكيل لجان تحقيق لتحديد ما إذا كان الحادث عن عمد أو غير عمد، وإمكانية ارتباطه بالأعمال الإرهابية التي يقوم بها الحوثيون.“

وذكرت مجلة «ديتا سنتر داينامكس» أن خبراء الإصلاح رجحوا بعد ذلك أن الكابلات تضررت بسبب جر مرساة سفينة الشحن «روبيمار» بعد قصفها بصواريخ الحوثيين.

من المعهود أن ملكية هذه الكابلات البحرية تؤول لشركات، ولكن لا غنى عنها للحكومات الحديثة، وعادةً ما تُجري شركات أخرى هذه الإصلاحات، وتدل على أن الحكومات لا بد لها من إقامة علاقات متينة وراسخة مع متخصصين في

والانهيارات الصخرية تحت سطح البحر تسببت في الانقطاع، وتضررت أربعة أنظمة، وهي نظام كابل غرب إفريقيا، وجنوب الأطلسي 3، وساحل إفريقيا إلى أوروبا، ووصلة أنغولية. وكانت سفينة «أورانج مارين»، وهي سفينة مخصصة لإصلاح الكابلات قبالة سواحل إفريقيا، في كينيا آنذاك، لكنها أبحرت جنوباً لإصلاح الخطوط.

تضرر الكابل جزأً أسباب طبيعية، لكنه كان بمثابة جرس إنذار للمسؤولين الحكوميين بشأن حماية البنية التحتية تحت سطح البحر، بما فيه حمايتها من التدخل البشري. فقد ذكرت دراسة نشرتها مؤسسة «تريندز للأبحاث والاستشارات» في عام 2024 أن انقطاع الإنترنت تحت سطح البحر يمكن أن يُشكل تهديداً خطيراً لأمن العالم الرقمي واستقراره. وحذرت الدراسة من أن الهجمات الإرهابية على الكابلات البحرية يمكن أن تؤدي إلى “شلل تام للخدمات الرقمية على نطاق عالمي، فتسبب فوضى اقتصادية واجتماعية عارمة.“

وقال السيد علي أبو فرحة وحمد الحوسني، اللذين أعدا تلك الدراسة، محذرين: “ويمكن أن يفضي ذلك إلى تعطل البنوك والشركات والمؤسسات



عرضة للقرصنة وغيرها من الجرائم.“
ويشدد الباحثون على ضرورة الالتزام التام بالشراكة الأمنية بين القطاعين العام والخاص، حتى لو اقتضى ذلك إضافة مستويات جديدة من البيروقراطية. فقد نقل موقع «ديفنس ويب» عن فري قوله: “لا ريب أن العمل باستراتيجية للأمن البحري يُعد خطوة إرشادية رائعة للتعرف على أنواع الشراكات التي ينبغي إقامتها بين القطاعين العام والخاص؛ وهذا ليس بالعمل الهين، إذ لا بدّ من وجود هيئات تنسيق رفيعة المستوى بين القطاعين العام والخاص لتذليل العقبات البيروقراطية، وانعدام الثقة بين الأطراف المعنية في القطاعين العام والخاص، وعدم كفاية السياسات.”
وأكد على ضرورة إيلاء الحكومات أولوية للشراكات، وذلك بتحديد “جهة مخصصة لإدارة هذه الشراكات”، بدلاً من أن تكون ركناً من أركان استراتيجية أمنية أوسع، أو مجرد “محور من محاور أجندة أوسع بكثير.”
فيقول: “لا بدّ من وجود جهة محددة تتولى إصدار التقارير العالمية وتسهم في الإسراع بوضع استراتيجية للأمن البحري.” □

القطاع الخاص، حتى ولن لم تُبرم اتفاقيات شراكة رسمية بين القطاعين العام والخاص. وتزداد هذه العلاقات تعقيداً لأن أنظمة الكابلات كثيراً ما تمتد في ولايات قضائية وطنية ودولية متعددة.

فيقول فري: “تتسم القدرة على تحديد التهديدات ومواطن الضعف في شبكات كابلات البيانات البحرية بأنها متقدمة نسبياً؛ وهي مقسمة إلى ثلاث فئات: طبيعية وعرضية ومنهجية. وكلها تفتح الباب أمام إصلاحها بأساليب معروفة، يتصدّر لها القطاع الخاص في أغلب الأحيان.”

«جهة مخصصة»

لا تكاد توجد دولة قادرة على التعامل مع قضايا الأمن البحري، على تشابكها واتساعها، بمفردها. فيقول فري وبلين في دراستهما المنشورة في عام 2024: “لا توجد في الوقت الراهن أي قوة بحرية في شرق إفريقيا قادرة على شن عمليات لمكافحة القرصنة في مياهها. “كما كشفت هجمات الحوثيين” تراخي بعض الموانئ الإفريقية، فتضطر السفن إلى الانتظار طويلاً خارج الميناء، فتصبح أشد



المغرب ينشر مروحيات «إيه إتش-64 إي أباتشي» الجديدة

مروحية أباتشي تهبط في المغرب أثناء تمرين عسكري في عام 2024. أفري شنيدر/الجيش الأمريكي



أسرة منبر الدفاع الإفريقي

نشر المغرب أولى مروحياته الجديدة من طراز «إيه إتش-64 إي أباتشي» أثناء تمرين تدريبي عسكري مع الولايات المتحدة.

خرجت المروحيات للأجواء لأول مرة في تمرين «الأسد الإفريقي» في أيار/مايو 2025. وأفادت مجلة «أفريكا ريبورت» أن المغرب اشترى هذه المروحيات المتطورة من الولايات المتحدة في إطار صفقة لشراء 24 مروحية منها، ست منها جاهزة للتخليق حالياً. وتدريب 24 عسكرياً مغربياً في إطار برنامج تقدمه وكالة التعاون الأمني الدفاعي الأمريكية.

تعمل «بوينغ» على تصنيع مروحيات الأباتشي المغربية الجديدة بموجب عقد مع الجيش الأمريكي في إطار برنامج المبيعات العسكرية الأجنبية التابع للحكومة الأمريكية. وتتميز مروحيات «إيه إتش-64 إي» بنظام حديث مطور لتحديد الأهداف، يوفر معلومات عن الأهداف ليلاً ونهاراً وفي جميع الأحوال الجوية، وقدرة ملاحية على الرؤية ليلاً. ويستطيع رادار التحكم في إطلاق النار تصنيف الأهداف الأرضية والجوية، وحدته الشركة ليعمل في بيئة بحرية. وكان المغرب قد طلب في حزيران/يونيو 2020 توريد 24 مروحية «إيه إتش-64 إي» في صفقة بقيمة 440 مليون دولار أمريكي بعد أن رغب في شرائها في أواخر عام 2019، وتجزئ الصفقة للمغرب أن يشتري 12 مروحية أخرى من

تصنيع «بوينغ». وذكر تقرير صادر عن المنتدى العسكري المغربي أن المروحية معروفة بفعاليتها القتالية ومجهزة «بتقنيات عسكرية متطورة». وكشف موقع «ديفنس بوست» أن الصفقة تنص أيضاً على شراء 551 صاروخ جو-أرض من طراز «هيلي فاير»، و200 صاروخ جو-جو من طراز «إيم-92 إتش»، و558 مجموعة صواريخ موجهة بدقة من نظام أسلحة القتل الدقيق المتقدم. أما صاروخ «هيلي فاير»، فهو صاروخ تكتيكي موجه بالليزر، ينطلق بسرعة دون سرعة الصوت، ويستخدم لاستهداف المركبات المدرعة، كالدبابات، والمخابئ وأنظمة الرادار والهوائيات وأجهزة الاتصالات والأهداف الناعمة والمروحيات المحلقة. ويوجد منه 12 نوعاً، نقلاً عن «ديفنس بوست». وهو مصمم في الأصل للمروحيات، ويمكن أن يُطلق الآن من أسلحة جوية وبحرية وبرية.

تفاهمٌ بين مصر وكوريا الجنوبية على صفقة طائرات



القوات المسلحة لجمهورية كوريا

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

وأفادت «أديت» أن مصر قد تبدأ بطلب دفعة أولى تضم 36 طائرة تبلغ قيمتها نحو مليار دولار أمريكي قبل شراء المزيد منها، وإذا قررت شراء الـ 100 الطائرة كلها، فمن المقرر تصنيع نحو 70 منها في حلوان بمصر.

وطائرة «إف-إيه-50» عبارة عن نسخة قتالية خفيفة من طائرة «تي-50 العُقاب الذهبي»، وهي طائرة تدريب نفائثة متقدمة أسرع من الصوت وطائرة هجوم خفيف. وبدأ تصنيع طائرة «إف-إيه-50» المقاتلة في تشرين الأول/أكتوبر 1997، نقلا عن موقع «إيرفورس تكنولوجي».

وذكر موقع «بيزنس كوريا» أن توافقها مع طائرات «إف-16» أمرٌ بالغ الأهمية لأنه يقلل من تحديات الإمداد والتمويل والتكاليف المرتبطة بدمج الطائرات الجديدة في العمليات الحالية في مصر. ويبلغ طول طائرة «إف-إيه-50» 13 متراً وعرضها 9.5 متراً، وتتسع قمرة القيادة لطاقم مكون من فردين، ومجهزة بشاشة عرض بمستوى الرأس لمجال الرؤية. وذكر «بيزنس كوريا» أن الطلب العالمي على الطائرات العسكرية مثل «إف-إيه-50» يتزايد، وتتلقى شركة «كاي» طلبات من بلدان مثل ماليزيا وبيرو والفلبين وسلوفاكيا والولايات المتحدة لشراء طائرات تدريب متقدمة.

تناقلت وسائل الإعلام أن مصر بصدد إبرام صفقة مع كوريا الجنوبية لشراء ما يصل إلى 100 مقاتلة خفيفة من طراز «إف-إيه-50»، ويمكن أن تشمل الصفقة أيضاً نقلاً هاماً للتكنولوجيا. وأفادت شركة «غروب أديت» للاستخبارات بأن مسؤولاً من شركة «كوريا لصناعات الفضاء» (كاي) المصنعة للطائرة صرّح بأن هذه الصفقة من شأنها «الارتقاء بصناعة الطيران المصرية وتعزيز الشراكات الاستراتيجية في إفريقيا والشرق الأوسط...» تتشابه هذه المقاتلة بنسبة 70% مع مقاتلة «إف-16» الكلاسيكية التي تصنعها شركة «لوكهيد مارتن»، ومن المحتمل أن تحل محل طائرات «ألفا جيت» وطائرات التدريب «كيه-8 إي» القديمة.

القوات الجوية الموزمبيقية توسّع أسطول النقل لديها

أسرة منبر الدفاع الإفريقي



تغدو طائرة «سي-295» من طائرات النقل المفضلة في أرجاء إفريقيا، فقد تسلمت أنغولا أول طائرة من أصل ثلاث طائرات جديدة منها، وستُجهز اثنتان منها للقيام بمهام المراقبة البحرية بنظام مهام تكتيكية متكامل من تصنيع «إيرباص». ويشمل رادار بحث، وأجهزة استشعار كهروضوئية، وكاشف شذوذ مغناطيسي، وغيرها من إلكترونيات الطيران. ويمكن أن تشمل أسلحتها طوربيدات، وصواريخ، وألغام، وقنابل أعماق.

وطائرة «إيرباص سي-295» عبارة عن طائرة نقل تكتيكية مصممة لمهام مثل نقل القوات والعتاد، والدوريات البحرية، والإنذار الجوي، والمراقبة والاستطلاع، والإسناد الجوي المسلح القريب، والإجلاء الطبي، ومكافحة الحرائق. وتقول «إيرباص» إنها قادرة على حمل ما يصل إلى 8 أطنان أو ما يصل إلى 70 جندياً بسرعة طيران قصوى تبلغ 260 عقدة، ويمكن تجهيزها لتزويد الطائرات والمروحيات بالوقود جواً. وقد حصلت مصر على 26 طائرة منها، والجزائر على ست، وذكرته الشركة أن غينيا الاستوائية طلبت اثنتان منها، ومالي اثنتان، وغانا ثلاث، وطلب كل من بوركينا فاسو وساحل العاج والغابون طائرة واحدة. ولدى السنغال واحدة منها وتنتظر واحدة أخرى. وفي إفريقيا إجمالاً 10 بلدان على الأقل تمتلك بالفعل أو طلبت 44 طائرة، وسجلت هذه الطائرات مجتمعة أكثر من 100,000 ساعة طيران منذ عام 2005.

تسلّمت القوات الجوية الموزمبيقية طائرة من طراز «إيرباص سي-295» دبليو» في إطار سعيها الحثيث لتوسيع أسطول النقل لديها. وتسلّمت طائرة «كازا» متوسطة المدى من طراز «سي-إن-235 إم» وطائرة توربينية قصيرة المدى من طراز «ليت-410» مجدّتين من «مجموعة باراماونت» الجنوب إفريقية في أواخر عام 2022. وصرّح مسؤولون في القوات الجوية عند التسليم بأن الطائرتين ستُستخدمان لنقل الحمولات والقوات ونشر القوات الخاصة والمظليين. وقُدّمت باراماونت الطائرتين وكذلك خدمات التدريب والصيانة، حسبما ذكره موقع «ديفينس ويب».

كما سلّمت الشركة موزمبيق عدة مروحيات مُجدّدة وثلاث طائرات متعددة المهام من طراز «مواري». وتُستخدم هذه الطائرات في شمال موزمبيق منذ كانون الأول/ديسمبر 2022 لمكافحة إحدى الحركات الإرهابية المتمردة.

وقال موقع «ميليتري أفريكا»: «تُعد طائرة «سي-295 دبليو» نقلة نوعية لموزمبيق، فقدرتها على العمل في بيئات قاسية والتكيف مع مهام متعددة، مثل نقل القوات والمهام الإنسانية، ستنهض بقدرة القوات الجوية على الاستجابة للأزمات، سواء في مكافحة التمرد أو تقديم المساعدات في أعقاب الكوارث الطبيعية. وسوف تستفيد موزمبيق أشد الاستفادة من هذه الإضافة الاستراتيجية نظراً لطول سواحلها التي تتجاوز 2,500 كيلومتر وتاريخها الحافل بالتحديات الأمنية وتحديات الإمداد والتموين».

نيجيريا تميط اللثام عن مسيرة هجومية

محلية الصنع

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

مثل بوكو حرام وولاية تنظيم الدولة الإسلامية في غرب إفريقيا تستخدم مسيرات تجارية متوفرة للجميع في مهام الاستطلاع والهجوم. وقال: "تستخدم هذه المسيرات لتقفي أثر قواتنا ومهاجمتها، وتستخدم لتنسيق الكمائن وتنفيذ ضربات جوية بدائية. وقد وهبنا أنفسنا لتصنيع مسيرات مراقبة وهجومية جيدة، مُصممة للتصدي للتحديات الفريدة التي تواجهها بلادنا." وتحدث السيد كاليب موتفوانغ، حاكم ولاية بلاتو، الذي حضر حفل الإطلاق، عن حاجة البلاد إلى أسلحة وتقنيات جديدة كهذه المسيرة لمكافحة التكتيكات غير المتناظرة التي تستخدمها الجماعات المتمردة. وقال: "أخطأت الدولة في السماح للجهات غير التابعة لها باكتساب قدرات تكاد تضاهي قدرات أجهزتها، وقد آن الأوان لتصحيح هذا الخلل."



شركة «بريش يو إيه إس» النيجيرية للتكنولوجيا تطلق أول مسيرة هجومية محلية الصنع في نيجيريا أثناء استعراضها في مقرها في أبوجا. بريش يو إيه إس

أماط الجيش النيجيري اللثام عن أول مسيرة هجومية محلية الصنع، وصفها بأنها إنجاز كبير لقدرة القارة على تصنيع تقنياتها الدفاعية وتطويرها. صنعت المسيرة بالتعاون مع شركة «بريش يو إيه إس» النيجيرية للتكنولوجيا، وعُرضت في مقرها في أبوجا في نيسان/أبريل 2025. ولم يكشف عن مواصفاتها الفنية، ولكن أكد الفريق أول كريستوفر موسى، رئيس أركان الجيش، أنها ستستخدم في جهود نيجيريا لمكافحة الإرهابيين، وستوفر لها سلاحاً محلياً باتت في أشد الحاجة إليه.

وقال: "تعمل نيجيريا بتصنيع هذه المسيرات محلياً على التقليل من اعتمادها على الموارد الأجنبية، وتضمن سرعة الحصول عليها، وتُعزز قدرتها على سرعة التعامل مع التهديدات الأمنية؛ ولا شك عندي في أننا بما نملك من عقول فذة، ولا سيما الشباب، قادرون على إنتاج شيء شديد التميز."

كشف موقع «ديفنس بوست» أن هذه المسيرة عبارة عن طائرة انتحارية مُصممة لحمل المتفجرات، ويمكن توجيهها للانفجار عند الاصطدام بالهدف. ومن المتوقع أن تُضيف عنصراً جديداً إلى عمليات مكافحة التمرد في نيجيريا، إذ تشمل بالفعل مسيرات مراقبة، ومسيرات مُسلّحة، وطائرات هجومية غير مُسيّرة. وصرّح السيد برايت إيشيفو، رئيس شركة «بريش»، بأن الجماعات الإرهابية



وكالة الفضاء

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

بعد قرابة ثلاثة عقود على إطلاق مصر أول قمر صناعي لها، فتحت وكالة الفضاء الإفريقية أبوابها في القاهرة، وغايتها الارتقاء بحضور القارة خارج الأرض.

قال المهندس ميشاك كينيوا، مسؤول التدريب على تطبيقات الفضاء في الاتحاد الإفريقي: "كانت أنشطة الفضاء في أرجاء القارة متفرقة ومجزأة، وتضع [الوكالة] أعضاء الاتحاد الإفريقي كافة على قدم المساواة في الاطلاع على البيانات المُجمعة بناءً على احتياجاتهم".

لدى 21 دولة إفريقية على الأقل برامج فضائية، بدأ معظمها في الـ 25 سنة الماضية على إثر انخفاض تكلفة تصنيع الأقمار الصناعية وإطلاقها، ومنذ أن أطلقت مصر «نايل سات-1» في عام 1998، أعقبتها 19 دولة إفريقية، أطلقت 67 قمراً، نقلاً عن «سييس هَبز أفريقيا». وأمست بوتسوانا أحدث دولة في القارة الإفريقية تغزو الفضاء حين أطلقت «بوتسات-1» يوم 15 آذار/مارس 2025.

تقوم مهمة وكالة الفضاء الإفريقية على أربعة ركائز أساسية: تحسين مستوى رصد الأرض، ودعم الاتصالات والملاحة وتحديد المواقع عبر الأقمار الصناعية، وتعزيز علم الفلك، والارتقاء بعلم الفضاء.

وقال كينيوا في مقطع فيديو نشره الاتحاد الإفريقي: "لا يزال برنامج الفضاء الإفريقي في باكورته، وغايتنا أن تمتلك الدول الأعضاء القدرات اللازمة من حيث البنية التحتية وتنمية رأس المال البشري".

تتوقع البلدان الإفريقية أن يتضاعف عدد الأقمار الصناعية ثلاثة أضعاف على مدار السنوات القليلة المقبلة. ويرى أنصار غزو الفضاء أن دور إفريقيا المتنامي في مجال الفضاء أمر حيوي للمستقبل، وذلك للانتفاع بتكنولوجيا الأقمار الصناعية في التنبؤ بالطقس، أو تأمين الاتصالات، أو تتبع التحركات عبر حدود القارة.

وكالة الفضاء الإفريقية حديثة الإنشاء ستولى التنسيق

بين أكثر من 20 برنامجاً فضائياً وطنياً بهدف

تحسين مستوى رصد الأرض والاتصالات

الأرضية. وكالة الفضاء الإفريقية



خبراء أفارقة يحذرون من التهديدات السيبرانية

القائمة على الذكاء الاصطناعي

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

تلجأ الشركات في شرق إفريقيا إلى الذكاء الاصطناعي رغبةً في السرعة والكفاءة وبحثاً عن فرص جديدة.

ولكن يحذر السيد براين كيبلغات، رئيس قسم الأمن السيبراني في شركة «إن تي تي ديتا شرق إفريقيا»، من أن الذكاء الاصطناعي يتسبب كذلك في تأجيج الهجمات. وأفاد موقع «سي آي أو أفريقيا» أنه قال في اجتماع نقاشي لرواد القطاع في نيروبي: "تكثر الهجمات السيبرانية إذ يُستخدم الذكاء الاصطناعي لاكتشاف الثغرات الأمنية واستغلالها بسرعة غير مسبوقة، وتتبع مؤسسات كثيرة ضوابط قوية في مواقعها، لكنها تعاني من صعوبات الرؤية والإدارة في بيئات العمل السحابية وعن بُعد، فتكشف ثغرات خطيرة يستكثر المهاجمون من استهدافها".

يمكن لمجرمي الإنترنت أن يستغلوا الذكاء الاصطناعي لسرقة كلمات المرور وإنشاء رسائل تصيد إلكتروني مقنعة لخداع المستخدمين. ويستخدم المخترقون برامج خبيثة مدعومة بالذكاء الاصطناعي لتجاوز البرامج التقليدية المضادة للفيروسات.

وقال السيد كيلفن موغامي، مهندس الحلول التقنية في شركة «سيسكو» لإفريقيا جنوب الصحراء الكبرى: "يفتح الذكاء الاصطناعي أبواباً مذهلة، لكنه يغير أيضاً مشهد التهديدات، فقد صرنا نتعامل مع برامج خبيثة يُنتجها الذكاء الاصطناعي، وعمليات احتيال بتقنية التزييف العميق (ديب فيك)، وأنظمة ذاتية قابلة للاختراق؛ وهذا يتطلب تحولاً جذرياً في مناهجنا في حماية البنية التحتية الرقمية، ويجب أن نمتلك أنظمة قادرة على التفكير والتصرف، لا أن نكتفي برد الفعل".

وذلك لأن 4% فقط من مؤسسات العالم تُعتبر "ناضجة" من حيث جاهزية الأمن السيبراني، بينما تُعَرِّض 86% منها لحوادث أمنية متعلقة بالذكاء الاصطناعي في العام الماضي، كما أكد رواد القطاع أن القارة تشكو نقصاً في كوادر الأمن السيبراني.

ففي مقاله على موقع «إي بي دوت نت»، قال السيد بولاند ليثيبي، مسؤول الأمن في شركة «أكستشر» بجنوب إفريقيا، إن الشركات والحكومات لا بد أن تستعين بالذكاء الاصطناعي في دفاعاتها. ونوّه إلى أن البنوك تستخدم الذكاء الاصطناعي لاكتشاف المعاملات الاحتيالية عند إجرائها، وأن منصات اكتشاف التهديدات المدعومة بالذكاء الاصطناعي يمكن أن تساعد في أتمتة الاستجابة للهجمات السيبرانية، وتحسين زمن الاستجابة، وتقليل الأضرار.

ويقول: "وكما أن الذكاء الاصطناعي بات من وسائل تمكين مجرمي الإنترنت، فإنه يُعزز دفاعاتهم كذلك، فأظمة اكتشاف التهديدات المدعومة بالذكاء الاصطناعي يمكنها تحليل الأنماط، وتحديد الحالات الشاذة، والتنبيه بالهجمات قبل وقوعها. وفي دولة مثل جنوب إفريقيا، التي تعاني من قلة مهارات الأمن السيبراني، يمكن أن يضطلع الذكاء الاصطناعي بدور حاسم في سد هذه الفجوة".

السنگال

تشن عملية للتصدي لقطع الأشجار غير القانوني

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

تعمل

القوات المسلحة السنغالية على التصدي لقطع الأشجار والاتجار غير القانوني للحد من سرقة خيراتها الطبيعية. فأعلنت في أيار/مايو 2025 أن «عملية فاكساس» في المنطقة العسكرية (6) تمكنت من ضبط 344 جذعاً من الأشجار المقطوعة بطرق غير قانونية من غابتي باتا وغيمارا، واسم هذه العملية معناه «السرقعة» بلغة الولوف. وقال موقع «داكاراكتو» الإخباري: «يبرهن الجيش أنه عازمٌ على الحد من هذا الاتجار، الذي يُوْجِّع تجارة مربحة عبر الحدود، كثيراً ما تُديرها شبكات جيدة التنظيم تنشط بين السنغال وغامبيا؛ وإن «عملية فاكساس»، فضلاً عن آثارها المباشرة، إنما ترسل رسالة واضحة، مفادها أن الغابات لن تُترك بعد اليوم نُهباً للطامعين».

إن سرقة الأخشاب غير القانونية تحرم البلدان الإفريقية من عائدات تُقدَّر بنحو 17 مليار دولار أمريكي سنوياً. ويُعد خشب الورد من أغلى أنواع الأخشاب وأندرهما، ويُستخدم في الصين لصنع الأثاث الفاخر. وتوصلت دراسة أجرتها وكالة التحقيقات البيئية إلى أن أكثر من 3 ملايين طن من خشب الورد، تُقدَّر قيمتها

بملياري دولار أو يزيد، تُنهب سنوياً من غرب إفريقيا وتُرسل إلى الصين. وقد فرضت الحكومة الغامبية حظراً في عام 2022 على جميع صادرات الأخشاب، ولكن لا تزال غامبيا من أبرز

مصادر خشب الورد التي تُشحن إلى الصين كل عام. وينقل المهربون الأخشاب التي تُقطع في منطقة كازامانس بالسنغال، ويشحنونها من الميناء في بانجول، عاصمة غامبيا، بمساعدة المتواطئين من مسؤولي الموانئ والشرطة.

تعتقد السنغال أن «عملية فاكساس» وسائر الجهود المبذولة لحماية الموارد الطبيعية ستردع هؤلاء التجار والمهربين. ويقول موقع «داكاراكتو»: «ترجو القوات المسلحة بتكثيف هذه العمليات أن تحمي البيئة، وتستعيد هيبة الدولة في هذه المناطق التي كثيراً ما يصعب الوصول إليها، ولطالما كانت نُهباً للاستغلال غير القانوني».

جندي سنغالي يشارك في «عملية فاكساس» يصادر أشجاراً مقطوعة بطرق غير قانونية بالقرب من الحدود مع غامبيا.

القوات المسلحة السنغالية / مديرية المعلومات والعلاقات العامة



ليبيا

تعدم «مخلفات حرب» تسفك دماء الليبيين

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

أقام

جهاز المباحث الجنائية الليبي عرضاً محملاً بدلالة رمزية بالغة الأهمية، إذ أعدم طينين من الذخائر والمتفجرات وغيرها من مخلفات الحرب جُمعت من منطقة الهيرة.

وكان ذلك في إطار جهود استعادة الأمن في البلاد بعد صراع دام سنوات. فقد قام مقاتلون، ومنهم مرتزقة فاغنر الروسية الشهيرة بجرائمها النكراء، بزرع ألغام أرضية وعبوات ناسفة محلية الصنع في مناطق مدنية احتلوها.

وتسببت هذه المتفجرات في مقتل ما لا يقل عن 125 ليبيا وإصابة أكثر من 300 آخرين بين عامي 2020 و2025. وقالت السيدة فاطمة زريق، رئيسة برنامج مكافحة الألغام في بعثة الأمم المتحدة للدعم في ليبيا: "لكل حادثة تداعيات إنسانية ونفسية جسيمة".

تم التخلص في عام 2024 من 8,300 من المتفجرات من مخلفات الحرب

في البلاد، وعاد السكان تدريجياً إلى منازلهم في المناطق التي زُرعت فيها الألغام، مثل ضواحي طرابلس الجنوبية التي احتلتها قوات فاغنر. ولكن لا تزال المشكلة تحتاج عملاً كبيراً لرفع هذا البلاء. فقد توصل تقريرٌ صادرٌ عن بعثة الأمم المتحدة للدعم في ليبيا في عام 2023 أن 15 مليون متر مربع من الأراضي لا تزال مبتلاة بذخائر متفجرة. وقالت الأمم المتحدة: "إن العشوائية في استخدام الأسلحة في المناطق المدنية أثناء النزاعات الأخيرة تدل على أن المناطق الحضرية نفسها تعج بالمتفجرات من مخلفات الحرب". وأضافت: "وهذه المخلفات تحول دون الشعور بالأمان في التعليم والرعاية الصحية والتنمية، وتظل طويلاً تصيب الناس أو تقتلهم بعد توقف القتال، وتظل خطراً يهدد حياتهم وأرزاقهم كل يوم".

عمالّ يجمعون ذخائر ومعدات عسكرية ومتفجرات أخرى للتخلص منها في ليبيا. إيسون فونتن/الأمم المتحدة

مهندسون نيجيريون يعيدون طائرة إلى الأجواء بعد توقفها 23 عاماً

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

نجح

مهندسون عسكريون نيجيريون في إعادة طائرة توربينية من طراز «دورنير دو-228» ثنائية المحرك إلى الأجواء بعد أن ظلت 23 عاماً خارج الخدمة.

أشاد الفريق طيار حسن أبو بكر، رئيس أركان القوات الجوية النيجيرية، بجهود خمسة مهندسين و40 فنياً ظلوا أربعة أشهر عاكفين على هذا المشروع. وقال: "فهذا ليس مكسب عملياتي فحسب، بل دليل على التزام القوات الجوية النيجيرية بالاعتماد على الذات وتعظيم الاستفادة من الموارد".

كانت وزارة الثروة المعدنية تشغل الطائرة، وظلت غير مستخدمة في منشأة في كادونا منذ عام 2001، وتعززت القوات الجوية استخدامها في مهام النقل الجوي التكتيكي؛ وقد حدث ذلك بعد توجيه رئاسي بنقل الطائرات الخارجة عن الخدمة إلى القوات الجوية النيجيرية لتقييم حالتها بهدف إعادتها إلى الخدمة وتقليل الاعتماد على الطائرات المستوردة.

تجهدت القوات الجوية لزيادة حجم أسطولها، فأضافت 14 طائرة متطورة في عام 2024، في إطار خطة ثلاثية لإضافة 64 طائرة. وأفاد موقع «ديفنس ويب» أن نيجيريا عملت على إعادة الطائرات الخارجة عن الخدمة إلى الأجواء، فارتفعت نسبة صلاحية طائراتها للخدمة من نحو 34% في عام 2015 إلى نحو 84% في عام 2020.

وفي الوقت ذاته، قطعت القوات الجوية شوطاً كبيراً في إجراء عمليات فحص محلية لطائراتها حرصاً على تشغيلها بأمان. وأجرت في عام 2024 أول عملية فحص محلية لطائرة من طراز «دورنير دو-228» استمرت 4,800 ساعة. قال السيد أولوسولا أكينويوا، مدير العلاقات العامة في القوات الجوية النيجيرية: "إن دلت كل هذه الإنجازات على شيء، فإنما تدل على تنامي قدرة القوات الجوية على إجراء صيانة متقدمة للطائرات، وتمهد لمشاريع مستقبلية غايتها تحقيق الاستقلالية الفنية".



فنيون في القوات الجوية النيجيرية يعملون على طائرة من طراز «دورنير دو-228»؛ وقد أولى الجيش الأولوية لإعادة الطائرات المتوقفة أو المتعطلة إلى الخدمة. القوات الجوية النيجيرية

الإيكواس

تحتفل بمرور 50 عاماً على تأسيسها

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

احتفلت

المجموعة الاقتصادية لدول غرب إفريقيا (الإيكواس)

بمرور 50 عاماً على تأسيسها، ولقد أثبتت أنها

واحدة من أنجح التكتلات الاقتصادية في القارة، وقوة لا يُستهان بها في التعاون الإقليمي وحفظ السلام.

وقد احتفلت بهذه المناسبة في منتصف عام 2025، وكانت 16 دولة عضو قد أجمعوا رأيهم على تأسيسها في عام 1975.

وفي غضون ثلاث سنوات من تأسيسها، توسعت صلاحياتها لتشمل أهدافاً سياسية وأمنية، وكان لا بدّ من ذلك في ظل تكثيف دول غرب إفريقيا مع التحديات الاجتماعية والاقتصادية والأمنية المتغيرة التي طرأ عليها تهديدات الإرهاب.

نقلت وكالة أنباء «رويترز» عن السيد عمر عليو توراي، رئيس مفوضية الإيكواس، قوله: «أسسنا أمام أعنى التحديات التي نواجهها اليوم، وهي الإرهاب، وتغير المناخ، والتغيير غير الدستوري للحكومات، والفقر، والفوارق الاقتصادية.» لكنه أعرب عن ثقته في التغلب عليها.

أفضت الانقلابات العسكرية إلى انسحاب بوركينا فاسو ومالي والنيجر من الإيكواس في عام 2024، وشكلت معاً تحالف دول الساحل، ومنذ ذلك الحين والإيكواس تمد يدها لها للعودة إلى رحابها. وأفاد موقع «بيزنس إنسايدر أفريكا» أن ممثلين عن الإيكواس التقوا في غانا في منتصف عام 2025 وبدأوا التخطيط لنقل العديد من المؤسسات الرئيسية الموجودة في دول التحالف الثلاث، وأعرب

مسؤولو الإيكواس عن مخاوفهم بشأن حرية انتقال الأفراد والسلع والخدمات داخل التحالف.

يتمثل الهدف المعلن للإيكواس في تحقيق «الاكتفاء الذاتي الجماعي» لدولها الأعضاء في إطار تكتل تجاري كبير وموحد. ويشمل اهتمامها بحفظ السلام قضايا المساواة والتعاقد بين الدول الأعضاء، والتضامن، وعدم الاعتداء، ونشر حقوق الإنسان، والعدالة الاقتصادية والاجتماعية، والحكم الديمقراطي. ومن أبرز نجاحاتها «بروتوكول حرية انتقال الأفراد والإقامة والاستقرار»، وهو بروتوكول يمنح المواطنين الحق في دخول أراضي أي دولة من الدول الأعضاء والعيش فيها. وهناك بروتوكول آخر يهدف إلى تطوير وتكامل قطاع السياحة في كل دولة من الدول الأعضاء.

وبما أنها من قوى حفظ سلام في المنطقة، أرسلت الدول الأعضاء قوات عسكرية مشتركة للتدخل في دول التكتل في الأوقات التي عانت فيها من الاضطرابات وعدم الاستقرار السياسي. وحدث أول تدخل على إثر الحرب الأهلية في ليبيريا في عام 1990، وقد تألفت تلك الوحدة الأولى من 3,000 جندي من كل من غامبيا وغانا وغينيا ونيجيريا وسيراليون، ناهيك عن قوات إضافية ساهمت بها مالي.

وقد تدخلت الإيكواس أيضاً منذ ذلك الحين في كل من ساحل العاج وغامبيا وغينيا بيساو ومالي وسيراليون.



زعماء دول غرب إفريقيا
يحضرون احتفال الإيكواس
بمرور 50 عاماً على
تأسيسها في غانا في
نيسان/أبريل 2025.

أسوشيتد برس

الاتحاد الإفريقي يعزز «أجندة 2063»

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

أوصى

مجلس الاتحاد الإفريقي عقب اجتماعه في تنزانيا بتحسين العلاقات مع المجموعات الاقتصادية الإقليمية، وتعزيز آليات الوقاية، وصقل أدوات الوساطة. وركز على الاهتمام بالقيم المشتركة للاتحاد الإفريقي والدفاع عنها، ووضع آليات لنشر الأمن والسلام والاستقرار في ربوع القارة. وقد جرت فعاليات الاجتماع في أروشا على مدار ثلاثة أيام، وتخللها توجيهٌ للأعضاء الجدد في مجلس السلم والأمن.

أكد السفير النيجيري بانكولي أديوي، مفوض الاتحاد الإفريقي للشؤون السياسية والسلام والأمن، على فلسفة «الحلول الإفريقية للمشكلات الإفريقية»، وشدد أن للمجلس دورٌ عظيم الأثر في النهوض بأجندة السلام التي ينشدها الاتحاد.

كما ناقش المجلس أجندة 2063، الساعية إلى تحقيق «التطلعات السبعة» التي ستُقرَّب إفريقيا من تحقيق رؤيتها لعام 2063، وتشمل:

- إفريقيا تنعم بالرخاء والازدهار القائم على النمو الشامل والتنمية المستدامة.
- قارة تنسم بالتكامل والوحدة السياسية تقوم على مُثل الوحدة الإفريقية ورؤية «نهضة إفريقيا».
- إفريقيا يسودها الحكم الرشيد والديمقراطية واحترام حقوق الإنسان والعدالة وسيادة القانون.
- إفريقيا تنعم بالسلام والأمن.
- إفريقيا ذات هوية ثقافية راسخة، وتراث مشترك، وقيم وأخلاق مشتركة.
- إفريقيا تقوم تنميتها على أهلها، معتمدةً على إمكانات الشعوب الإفريقية، ولا سيما نساؤها وشبابها، ورعاية أطفالها.
- إفريقيا التي تغدو من القوى والشركاء العالميين الذين يتصفون بالقوة والوحدة والصمود والقدرة على التأثير.

أكد المسؤولون أن التطلعات السبعة إنما تنم عن رغبة الاتحاد الإفريقي في تحقيق الازدهار والنماء المشترك، والوحدة والتكامل، وأن ينعم المواطنون بالحرية وتتسع آفاق المستقبل.

وأكد السيد إينوسنت شيو، سفير تنزانيا، للمجلس أن بلاده «لطالما ناصرت السلام والأمن» في إفريقيا.

وقال: «لا نتراجع عن مساندتنا لعمل مجلس السلم والأمن التابع للاتحاد الإفريقي». وأضاف أن المجلس يستطيع بسلام التعاون و «الإرادة السياسية الراسخة» أن ينهض نهضة جماعية بأجندة الاتحاد الإفريقي للسلم والأمن.



رجلٌ يستخدم جهاز واقع افتراضي يعرض ما يقوم به حفظة السلام الأمميون في جنوب السودان في إطار فعالية في مقر الأمم المتحدة في نيويورك.

أسوشيتد بريس

الواقع الافتراضي يقدم رؤية جديدة للعمل الأممي

الأمم المتحدة

جرب أعضاء مجلس الأمن الدولي أجهزة الواقع الافتراضي في دراسة جهود إنقاذ الأرواح التي تقوم بها قوات حفظ السلام في جنوب السودان. فقد أقام المسؤولون عرض الواقع الافتراضي ليعطي أعضاء المجلس علماً بالعمليات التي تنفذها بعثة الأمم المتحدة في جنوب السودان (اليونيميس)، فقد استخدم المندوبون أجهزة الواقع الافتراضي في اجتماع المجلس، وشاهدوا المناطق المتضررة من الفيضانات في بانتيو، والدوريات البرية والنهرية على طول نهر النيل، ومبادرات إحلال السلام التي تنفذها البعثة داخل المجتمعات المتضررة من الصراع. ووصف أحد الممثلين جلسة الواقع الافتراضي بأنها «زيارة ميدانية» لبعثة حفظ السلام.

يمتاز الواقع الافتراضي بأنه يجعل المستخدمين يشعرون وكأنهم في مكان أو زمان مختلفين، وذلك بفضل الرسومات المؤلفة بالكمبيوتر أو لقطات الفيديو الواقعية بزاوية 360 درجة. ويستخدمه المشاركون في جهود حل النزاعات والمصالحة داخل أروقة الأمم المتحدة لتبادل الآراء وتعزيز التفاهم المتبادل.

ووصف أحد مسؤولي المجلس هذه التجربة بأنها «عظيمة النفع لإحاطتنا بالوضع في جنوب السودان وعمليات بعثات حفظ السلام، لأنها تجعلنا نلامس الظروف بأنفسنا».

وقال السيد نيكولاس هايسوم، الممثل الخاص للأمين العام ورئيس بعثة اليونيميس: «تمنحنا هذه التجربة إحساساً ملموساً بالمسؤوليات الواقعة على عاتق حفظة السلام». وأضاف: «فقد زاد الفهم والتعاطف لجهود حفظ السلام بشدة عما كان عليه من قبل».

تتوفر تجربة الواقع الافتراضي للزوار الذين يقومون بجولة إرشادية في مقر الأمم المتحدة في نيويورك، فتعطيهم نبذة شاملة عما يقوم به حفظة السلام في بقاع شتى من العالم.

وجدير بالذكر أن جولة الواقع الافتراضي لبعثة اليونيميس ليست الأولى من نوعها للأمم المتحدة، إذ تستكثر من الواقع الافتراضي لسرد قصص غامرة لإطلاع متخذي القرار على الشؤون الدولية. ودعت في كانون الأول/ديسمبر 2022 دبلوماسيين لتجربة الواقع الافتراضي على عمل بعثة الأمم المتحدة للتحقق في كولومبيا.

تمرين للطيران الحي يتصدر «ندوة قادة القوات الجوية الإفريقية» القادمة

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

من

الفريق أوسكار نيوني، من القوات الجوية الزامبية (يمين الصورة)، يلقي كلمة أثناء حفل افتتاح «ندوة قادة القوات الجوية الإفريقية» لعام 2025 في لوساكا بزامبيا.

طيار أول سيلينا محمد علي/القوات الجوية الأمريكية

الأهداف التي يروجها في النهوض بالقدرات والإمكانات والتوافق العملياتي لكل دولة من الدول الأعضاء. وتضمنت الندوة أيضاً حلقة نقاشية مشتركة بين كبار المجندين والقادة، ناقش فيها ممثلو كبار المجندين الأفارقة وقادة القوات الجوية التطوير المهني لأفرادهم المجندين. وهذا الاتحاد عبارة عن مؤسسة تطوعية غير سياسية، تهتم بالعمل التعاوني لتعزيز حلول القوة الجوية بقيادة إفريقيا بين 29 دولة إفريقية عضو بصحة القوات الجوية الأمريكية.

المقرر أن تتضمن «ندوة قادة القوات الجوية الإفريقية» لعام 2026 تمريناً للطيران الحي، وهي أول مرة تُجري فيها هذه الندوة القارية مثل هذا التمرين.

اقتصرت الندوة في السنوات الماضية على التدريبات «النظرية» داخل قاعات النقاش. أما تمرين الطيران الحي، فهو فعالية تدريبية ميدانية متكاملة، غايتها عمل محاكاة للسيناريوهات القتالية ورفع جاهزية أطقم الطيران. وتتضمن هذه التمارين قيادة طائرات في ظروف واقعية، وكثيراً ما تشارك فيها عدة بلدان، وتُحاكي تحديات عملياتية شتى.

اتخذ قادة القوات الجوية الإفريقية هذا القرار أثناء اجتماعهم في الندوة التي أُقيمت في زامبيا في عام 2025، واستضافتها القوات الجوية الزامبية بالتعاون مع القوات الجوية الأمريكية في أوروبا - القوات الجوية في إفريقيا، وحضرها أكثر من 240 مشاركاً من 38 دولة، منهم قادة للقوات الجوية وضباط اتصال وممثلون عن كبار المجندين. وكانت تحت عنوان: «التعاون الاستراتيجي والتميز العملياتي: النهوض باتحاد القوات الجوية الإفريقية».

قال الفريق أوسكار نيوني، قائد القوات الجوية الزامبية، ورئيس دورة الاتحاد لعام 2025: «اتضح جلياً أثناء انعقاد «ندوة قادة القوات الجوية الإفريقية» لعام 2024 في تونس أن اتحاد القوات الجوية الإفريقية لا بد أن يهتم بتعزيز التعاون متعدد الأطراف ورفع مستوى التوافق العملياتي لمواجهة هذه التحديات المشتركة بفعالية. فالقوات الجوية في أرجاء إفريقيا تمتلك قدرة فريدة على القيام بمهام لا تقتصر على حماية أجوائنا؛ فنحن قادرون بما لدينا من أصول جوية متنوعة وكوادر ماهرة على تقديم الإسناد الحيوي للبلدان المنكوبة». وأثناء انعقاد الندوة في عام 2025، أجرى قادة القوات الجوية تمريناً نظرياً ركز على سيناريوهات تقديم المساعدات الإنسانية والاستجابة للكوارث. وكان من ركائز الارتقاء بسلسلة تمارين الاتحاد، وهي الوسيلة التكتيكية التي سينال بها



نيوني يداعب طفلاً في دار أيتام محلية أثناء انعقاد «ندوة قادة القوات الجوية الإفريقية» لعام 2025 في لوساكا بزامبيا.

طيار أول سيلينا محمد علي/القوات الجوية الأمريكية

شراكة بين موزمبيق وإيطاليا من أجل الأمن البحري

ديفنس ويب

اتفقت إيطاليا وموزمبيق على التعاون لحماية الشحن التجاري على طول المحيط الهندي بعد زيارة إلى ميناء مابوتو استغرقت أربعة أيام.

فقد وقّعت إيطاليا وموزمبيق اتفاقية للتعاون العسكري أثناء زيارة الفرقاطة «لويجي ريزو» التابعة للبحرية الإيطالية. وتتزامن هذه الاتفاقية مع مرور 50 عاماً على إقامة العلاقات الدبلوماسية بين البلدين، وتنص على التدريب المشترك وبناء القدرات وإمكانية شمول قطاعات أخرى من القوات المسلحة. وغايتها النهوض بقدرة موزمبيق على مواجهة التهديدات البحرية، مثل القرصنة والاتجار غير المشروع. وكانت البحرية الإيطالية قد أحبطت هجوماً للقراصنة قبالة منطقة القرن الإفريقي قبيل توقيعها.

أجرت السفينة «لويجي ريزو» أثناء زيارتها لموزمبيق محاكاة مشتركة مع البحرية الموزمبيقية، عرضت فيها طرق الاعتراض البحري التي لا غنى عنها لحماية طرق التجارة والصيد المحليين. كما ذكر موقع «سي فورسز» أن بعثة الاتحاد الأوروبي للمساعدة العسكرية في موزمبيق استغلت هذه الزيارة لتعزيز العلاقات مع نظيراتها البحرية.

يستمر التكليف الحالي للبعثة حتى حزيران/يونيو 2026، ويتمثل هدفها في مؤازرة قوات الدفاع المسلحة الموزمبيقية في حماية المدنيين واستعادة الأمن والأمان في محافظة كابو ديلجادو.

والسفينة «لويجي ريزو» هي سفينة القيادة في البعثة البحرية الأوروبية، وأجرت قبل وصولها إلى موزمبيق عملية مشتركة مع سفينة دوريات تابعة للبحرية الكينية قبالة ميناء مومباسا بكينيا.

الفرقاطة «لويجي ريزو» التابعة للبحرية الإيطالية

مارك هاركن



جنوب إفريقيا تستضيف الهند في تدريب على الغواصات

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

الغواصة «شارلوت

ماشكي» التابعة

لبحرية جنوب

إفريقيا تطنو بالقرب

من فرقاطة أثناء

تمرين بحري.

كارولين ديبيز /

وزارة الدفاع البريطانية

استضافت

قاعدة سيمونز تاون أول تدريب

بحري مشترك للغواصات مع الهند؛ وتُعد هذه القاعدة الميناء

الرئيسي لوحدة الغواصات التابعة للبحرية الجنوب إفريقية.

كشف موقع «ديفنس ويب» أن فعاليات التدريب

استمرت على مدار أسبوعين، تعاون فيها البلدان على وضع

ما أسماه الرقيب بحري أول الجنوب إفريقي نكولوليكو زولو

«برنامج تدريبي شامل»، مصمّم لاختبار وتقييم الجاهزية

العملياتية للغواصات العاملة لدى البحريتين.

وأفاد موقع «ديفنس ويب» أن اللواء بحري سرينيفاس مادولا قال لرجال

البحرية بعد اختتام التدريب: «لقد أحرز التكاتف بين البحرية الهندية والجنوب

إفريقية في مجال تدريب السفن والغواصات تقدماً هائلاً في العامين الماضيين؛ وما

تحلى به أفراد الطواقم من حماس وعزيمة واستعداد للتكيف كان جديراً بالثناء، فلم

ننجح في فترة التدريب هذه في تعزيز مهاراتهم العملياتية فحسب، بل ونجحنا في

نشر ثقافة العمل والروح الجماعية بين بحريتنا».

تُعد جنوب إفريقيا من البلدان القليلة في القارة التي تمتلك أسطولاً من

الغواصات، ولكن ورد أن غواصاتها الثلاث خارج الخدمة للصيانة.

أُجري تدريب الغواصات البحري بعد أن وقّعت الهند وجنوب إفريقيا اتفاقية في

عام 2024 بشأن التعاون في مجال إنقاذ الغواصات، وافقت الهند بموجبها على نشر

مركبة إنقاذ عميقة الغوص من الاثنين اللتين لديها لمساعدة بحرية جنوب إفريقيا

في أوقات الأزمات. تمنح هذه الاتفاقية بحرية جنوب إفريقيا قدرة إنقاذ في المياه

العميقة لم تكن لديها من قبل، إذ لا يتوفر في غواصتها منفذ للهروب سوى من برج

الهروب، المصمم والمُصنّع في جنوب إفريقيا.

ونظام برج الهروب يسمح لاثنتين فقط من طاقم الغواصة بالصعود إلى برج

القيادة فيها، وينتظران حتى يُغمر البرج بالماء، ثم يصعدان إلى السطح. ثم يُملأ البرج

بالهواء مرة أخرى ليهرب اثنان آخران، وهكذا دواليك. وقد اختُبر النظام الحالي لأول

مرة في عام 2019 على عمق 20 متراً، حسبما ذكره موقع «نيفال نيوز».

للهند وجنوب إفريقيا تاريخٌ حافلٌ بالزيارات العسكرية رفيعة المستوى،

والتدريبات المتبادلة، والتمارين العسكرية، وتبادل الممارسات المُثلى. وتحرص

سفن البحرية الهندية على زيارة جنوب إفريقيا، وشاركت البحرية الهندية في

تمرين «إيسمار» في تشرين الأول/أكتوبر 2024 قبالة سواحل سالدانها مع جنوب

إفريقيا والبرازيل.



الإمبراطورية القرطاجية

أسرة منبر الدفاع الإفريقي

كان

من المحتمل أن ينشئ
المستوطنون الفينيقيون مركزاً

تجارياً منذ 2,200 سنة أو يزيد في مدينة تونس
الساحلية حالياً.

وسموا قرطاج، أي «المدينة الجديدة»، وتقع
في الجزء الأوسط من البحر المتوسط، وصارت
عظيمة النفع لطرق التجارة بفضل وصولها إلى
الموانئ الواقعة على طول السواحل الأوروبية
والإفريقية، وظلت بسبب ذلك مئات السنين في
تنافس مرير مع روما.

تمعن الفينيقيون، أهل لبنان حالياً، في اختيار
مستعمراتهم البحرية، فكانوا يهتمون بجودة موانئها
وسبل حمايتها من الهجمات، واكتشفوا أن قرطاج
موقعٌ مثاليٌ لهم، إذ كانت تقع على شبه جزيرة مثلثة
الشكل، تكسوها الروابي.

وتعلم الفينيقيون كيف يستغلون مهاراتهم التي
يشتهرون بها في التجارة وركوب البحر خير استغلال
في موقعهم في شمال إفريقيا، فنمت تلك المدينة
التي صارت دولة حتى أمست إمبراطورية مترامية
الأطراف في البحر المتوسط، هيمنت على تجارة
النسيج والمعادن النفيسة.

إلا أن سلطان الفينيقيين لم يدم عليها طويلاً،
إذ بدأت قرطاج بحلول القرن السابع قبل الميلاد في
تأكيد استقلالها، بينما كانت فينيقيا لا تسلم من خطر
البابليين الذين لم يكفوا عن حصارها، وعظمت ثروة
قرطاج واشتدت قوتها، وكان قوامها التجارة البحرية

والزراعة والموارد المعدنية.

ووسعت نفوذها بحلول القرن الرابع قبل الميلاد
في غرب المتوسط، وأصبحت القوة المهيمنة في
المنطقة، وشملت الإمبراطورية القرطاجية المناطق
الساحلية من شمال إفريقيا من المغرب إلى غرب
ليبيا، وسردينيا وجزر البليار، والنصف الغربي من
صقلية، وأجزاء من شبه الجزيرة الأيبيرية.

قامت الإمبراطورية القرطاجية، أو الإمبراطورية
البونيقية، بفضل نفوذها المالي والسياسي، لا بفضل
قوتها العسكرية. ووضّع القضاة البونيون أيديهم على

بعض الأراضي، وسيطرت قرطاج على مناطق أخرى
بالمعاهدات أو التحالفات أو علاقات التبعية، وكلما
توسعت، تأثرت ثقافتها بالحضارات المحيطة بها،
كالفينيقية، والإفريقية، واليونانية، ثم الرومانية.
وكان الحرفيون فيها من أفضل الحرفيين في
العالم، وكانت الأسرة والسائد والمراتب البونيقية
من متاع الحياة في أوروبا، وقلد الحرفيون الأثاث
البونريقي في أرجاء أوروبا.

وبلغ عدد سكانها في أوج ازدهارها ما يقرب من
500,000 نسمة، وكان من بنيتها التحتية الضخمة
ميناءً ترسو به 220 سفينة.

إلا أن قوة قرطاج وتوسعها أفضى إلى نشوب
صراع بينها وبين الجمهورية الرومانية الناشئة، وأسفر
هذا التنافر عن اندلاع الحروب البونيقية، وهي
سلسلة من ثلاثة صراعات دموية حددت معالم ذلك
العصر وكتب مصير غرب المتوسط.

رسم توضيحي منقوش للقائد الروماني شيبون
الإفريقي بعد هزيمة قرطاج في الحرب
البونيقية الثالثة في عام 146 قبل الميلاد.

خاضت قرطاج الحرب البونيقية الأولى، من عام
264 إلى عام 241 قبل الميلاد، للسيطرة على صقلية،
وانتصرت فيها روما بفضل قوتها البحرية الناشئة.
واشتهرت الحرب البونيقية الثانية، من عام 218 إلى
عام 201 قبل الميلاد، بما قام به هانيبال من عبور
جبال الألب وانتصاراته الساحقة الأولى على روما،
لكنه خسر في النهاية حرب استنزاف، وتنازلت قرطاج
عن أراضيها الخارجية لروما.

وشهدت الحرب البونيقية الثالثة تدمير
الإمبراطورية القرطاجية، إذ قاد شيبون الإفريقي
جيوش روما في حملة استمرت ثلاث سنوات، انتهت
في عام 146 قبل الميلاد بانتصار روما وتدمير قرطاج،
ولم تكد تقوم لها قائمة بعدها.

ولكن لم يندثر إرث المدينة، فقد أسس
يوليوس قيصر مستعمرة رومانية على أنقاضها في
عام 44 قبل الميلاد، وصارت واحدة من أهم مدن
الإمبراطورية الرومانية.

يُمثل التنافر بين قرطاج وروما فصلاً رئيسياً من
تاريخ إفريقيا وأوروبا، ورسم معالم المشهد السياسي
للعالم مئات السنين. ولا تزال كتب التاريخ تذكر
الإمبراطورية بالحروب البونيقية الثلاث، لكنها كانت
تشتهر بتجاريتها البحرية وزراعتها واستكشافاتها، فكان
لها فضلٌ في وصول المنطقة إلى ما هي عليه اليوم.

مفاتيح الحل

- 1 تُعتبر هذه المنطقة معقل مملكة كوش.
- 2 الموقع زاحز بالأهرامات والمعابد والقصور والمناطق الصناعية.
- 3 تتم عمارتها عن تأثيرها بحضارات البحر المتوسط والشرق الأوسط وإفريقيا جنوب الصحراء الكبرى من خلال واحد من أبرز الممرات التجارية قديماً.
- 4 وهي ليست جزيرة، إلا أن اسمها مشتق من قربها من ملتقى أنهار عطبرة والنيل الأزرق والنيل الأبيض.



البرشادات الخاصة بالمؤلفين لتقديم مقالاتهم إلى مجلة منبر الدفاع الأفريقي

شروط النشر

- يفضل أن تكون المقالات في حدود 1500 كلمة تقريباً.
- يمكن أن يُعدّل المقال من حيث الأسلوب والمساحة، ولكن مجلة أيه دي إف سوف تتعاون مع المؤلف بشأن التعديلات النهائية.
- أرفق سيرة ذاتية قصيرة عن نفسك ومعلومات بشأن كيفية الاتصال بك.
- إذا أمكن، أرفق صورة فوتوغرافية عالية الدقة لنفسك وأي صور تتعلق بمقالتك مع شرح لها وتوفير معلومات عن مصدر تلك الصور.

الحقوق

يحتفظ المؤلفون بجميع الحقوق لمؤلفاتهم الأصلية. ولكننا نحتفظ بالحق في تحرير المقالات حتى تتوافق مع معايير وفضاء الأسوشييتد برس. إن تقديم المقالات لا يضمن النشر. إنك توافق على هذه الشروط من خلال المساهمة في مجلة أيه دي إف.

تقديم المقالات

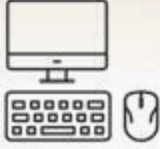
أرسل كل أفكار المقالة، ومحتواها وأي تساؤلات إلى أسرة تحرير أيه دي إف على الموقع ADF.EDITOR@ADF-Magazine.com. أو بالبريد العادي إلى العنوان التالي:

Headquarters, U.S. Africa Command
ATTN: J3/Africa Defense Forum Staff
Kelley Kaserne
Geb 3315, Zimmer 53
Plieninger Strasse 289
70567 Stuttgart, Germany

Headquarters, U.S. Africa Command
ATTN: J3/Africa Defense Forum Staff
Unit 29951
APO AE 09751 USA

ألا تطيق الانتظار حتى صدور العدد التالي؟

نقدم لك على موقع مجلة منبر الدفاع الإفريقي ADF-Magazine.com تغطية متعمقة للقضايا الراهنة التي تؤثر على السلام والاستقرار أسبوعياً؛ تصفح موقعنا الإلكتروني لمطالعة نفس الأخبار الأمنية الموثوقة والدقيقة التي ننقلها أسبوعياً من ربوع القارة.



شاركوا بما لديكم من معلومات

تريد أن تنشر مقالاً؟

إن منبر الدفاع الأفريقي، أو (أيه دي أف) مجلة عسكرية مهنية تعمل كمنتدى للعسكريين ورجال الأمن المتخصصين في أفريقيا.

والمجلة ربع سنوية تنشرها القيادة الأمريكية العسكرية لقارة أفريقيا وتتناول موضوعات مثل: استراتيجيات مكافحة الإرهاب، وعمليات الأمن والدفاع، والجرائم العابرة للدول وقضايا تؤثر على السلام، والاستقرار، والحكم الرشيد والرخاء.

ويسمح المنبر بإجراء مناقشات وتبادل للأفكار على نحو عميق. ونريد أن نسمع من الناس في الدول الأفريقية الشريكة الذين يدركون المصالح والتحديات الملحة التي تواجه القارة. قدم مقالتك لنشرها في مجلة أيه دي إف واجعل صوتك مسموعاً.



داوم على التواصل

إذا أردت التواصل معنا على وسائل الإعلام الاجتماعي، فتابع مجلة منبر الدفاع الإفريقي على فيسبوك وتويتر وإنستغرام ولينكد إن، أو يمكنك الانضمام إلى قائمة البريد الإلكتروني لدينا عن طريق التسجيل على موقعنا الإلكتروني: ADF-Magazine.com أو مراسلتنا عبر البريد الإلكتروني: News@ADF-Magazine.com