

المساعي الاثيوبية للحصول على منفذ بحري في البحر الأحمر وتداعياتها الاقليمية

Ethiopian Efforts to Obtain Maritime Access to the Red Sea and Their Regional Implications.ملاح نصيرة¹، ساعو حورية²¹ جامعة بومرداس، na.mellah@univ-boumerdes.dz² جامعة الشلف، h.saou@univ-chlef.dz

تاريخ الاستلام: 2026/05/17

تاريخ القبول: 2026/07/12

تاريخ النشر: 2026/10/15

ملخص:

تتطلع إثيوبيا منذ تولي رئيس الوزراء "آبي أحمد" السلطة سنة 2018 الى تعزيز نفوذ بلاده الجيوسياسي والإقليمي في منطقة القرن الإفريقي بدءا بتجسيد طموحها التاريخي وهو الوصول للبحر الأحمر عبر مجموعة من الآليات ما يثبت خلفية مساعيها هو التموضع الاستراتيجي تجسيدا لجملة من المصالح في بيئة إقليمية تتميز بعدة إختلالات وتضارب في التوازنات الاقليمية. ومن مؤشرات هذا الطموح الخطابات الرسمية لآبي أحمد " أمام البرلمان الإثيوبي التي أخذت السمة الرمزية والتاريخية واعتبارها مسألة وجودية تتحقق إما بالدبلوماسية أو القوة، والوثيقة الصادرة عن وزارة الشؤون الخارجية الإثيوبية 2023، كذلك توقيعها لمذكرة تفاهم مع أرض الصومال، سنة 2024 الأمر الذي يعكس مدى ارتباط هذا الطموح بالأمن القومي والتوجه الخارجي الإثيوبي.

كلمات مفتاحية: منفذ بحري، القرن الإفريقي، البحر الأحمر، النفوذ الإقليمي، إثيوبيا.

Abstract:

Since assuming power in 2018, Ethiopian Prime Minister Abiy Ahmed has sought to strengthen Ethiopia's geopolitical and regional influence in the Horn of Africa by pursuing the country's long-standing ambition of gaining access to the Red Sea. These efforts reflect Ethiopia's attempt to secure a strategic position capable of safeguarding its interests within a regional environment characterized by power imbalances and competing interests. One of the clearest indicators of this orientation is Abiy Ahmed's official speeches before the Ethiopian

تصدر عن مخبر أثر الإجتهد القضائي على حركة التشريع ————— جامعة بسكرة

Parliament, in which he described access to the Red Sea as an existential issue with historical and symbolic dimensions, achievable through diplomacy or the use of power. This trend is further reflected in the Ethiopian Ministry of Foreign Affairs' 2023 document and in the 2024 Memorandum of Understanding signed with Somaliland, highlighting the close link between this ambition, Ethiopia's national security considerations, and its broader geopolitical orientation.

Keywords: Maritime access; Horn of Africa; Red Sea; regional influence; Ethiopia

المؤلف المرسل: ملاح نصيرة، na.mellah@univ-boumerdes.dz

مقدمة:

شهدت منطقة القرن الإفريقي خلال السنوات الأخيرة تصاعدًا في التنافس الجيوسياسي نتيجة تزايد أهمية البحر الأحمر بوصفه أحد أهم الممرات البحرية العالمية، وما يرتبط به من اعتبارات أمنية واقتصادية واستراتيجية. وفي هذا السياق برزت إثيوبيا كفاعل إقليمي يسعى إلى إعادة تشكيل موقعه الجيوسراتيجي وإعادة صياغة التوازنات الإقليمية بما يخدم مصالحها الوطنية، ولا سيما بعد أن أصبحت دولة حبيسة إثر استقلال إريتريا سنة 1993، الأمر الذي دفعها إلى تبني سياسات متعددة تهدف إلى تأمين منفذ بحري يضمن انسيابية تجارتها الخارجية ويعزز مكانتها الإقليمية.

وبندرج الطموح الإثيوبي نحو البحر الأحمر ضمن مقاربة مركبة تتداخل فيها الإعتبارات الجيوسياسية والإقتصادية والإستراتيجية؛ فمن جهة تسعى أديس أبابا إلى تقليص إعتماها على ميناء جيبوتي والحد من تكاليف النقل والتجارة الخارجية، ومن جهة أخرى، توظف هذا التوجه لتعزيز مكانتها باعتبارها قوة إقليمية فاعلة سياسيًا واقتصاديًا وأمنيًا في القرن الإفريقي. وفي سبيل إضفاء الشرعية على هذا المسعى، تستند إثيوبيا إلى الإرث التاريخي لتبرير أحقيتها في امتلاك منفذ بحري.

وقد تجسّد هذا الطموح في سلسلة من المبادرات والتحركات الدبلوماسية، كان أبرزها توقيع مذكرة التفاهم مع أرض الصومال -إلى جانب تطوير علاقاتها مع جيبوتي- وهي خطوة فُهمت على نطاق واسع باعتبارها تمهيدًا للاعتراف الضمني بإستقلال أرض الصومال مقابل منح إثيوبيا منفذًا بحريًا. وقد أثارت هذه الخطوة ردود فعل إقليمية حادة، ورفعت من مستوى التوتر بين إثيوبيا وكل من الصومال ومصر

وإريتريا، وكادت أن تدفع المنطقة نحو مزيد من التصعيد لولا الوساطة التركية التي أسهمت في احتواء الأزمة.

ويكتسب هذا الطموح مزيداً من التعقيد بالنظر إلى تداخله مع ملفات نزاع تاريخية وإقليمية أخرى، من بينها الخلافات الحدودية بين إثيوبيا والسودان حول منطقة "الفشقة"، والنزاع التاريخي مع الصومال، فضلاً عن الخلاف السياسي الممتد مع مصر بشأن مياه نهر النيل، والذي ازداد حدة عقب تدشين سد النهضة. وقد دفع ذلك بعض دول الإقليم، وفي مقدمتها مصر، إلى بناء إصطفافات وتحالفات جديدة مع عدد من دول الجوار لموازنة النفوذ الإثيوبي والحد من تمدده نحو البحر الأحمر.

وفي المقابل، أثار هذا التوجه الإثيوبي هواجس أمنية متزايدة لدى الدول الساحلية في القرن الإفريقي، في ظل احتمالات إعادة تشكيل خرائط النفوذ الإقليمي بما قد يمس بسيادتها البحرية في مقدمتها إريتريا. وقد تعززت هذه المخاوف مع توقيع مذكرة التفاهم مع أرض الصومال، وما أثير بشأن انخراط إثيوبيا في بعض الملفات الإقليمية، ومنها اتهامات بدعم قوات الدعم السريع في السودان، وهي تحركات يُنظر إليها في إطار إستراتيجية أوسع لإعادة تشكيل البيئة الإقليمية بما يخدم الأهداف الإثيوبية أولاً. ويزداد أثر هذه التحركات في ظل ما تعانيه بعض دول الإقليم من هشاشة سياسية وأمنية وإقتصادية، الأمر الذي قد يسهم في إعادة إنتاج أنماط جديدة من الصراع وعدم الاستقرار في القرن الإفريقي.

وتأسيساً على ما سبق، تتناول هذه الدراسة الطموحات البحرية الإثيوبية، من خلال تحليل دوافعها وآليات تجسيدها، واستكشاف انعكاساتها على الأمن والاستقرار الإقليميين في منطقة القرن الإفريقي، وذلك انطلاقاً من الإشكالية الرئيسة الآتية:

إلى أي مدى أسهم المسعى الإثيوبي للحصول على منفذ بحري في البحر الأحمر في إعادة إنتاج أنماط الصراع والتنافس في القرن الإفريقي في ظل هشاشة البنى السياسية والأمنية لدول الإقليم؟
وللإجابة عن هذه الإشكالية، تنطلق الدراسة من الفرضيتين الآتيتين:

- يسهم المسعى الإثيوبي لتأمين منفذ بحري في إعادة تشكيل موازين القوى الإقليمية، بما يخلق تنافساً جيوسياسياً ينعكس بصورة مباشرة على استقرار منطقة القرن الإفريقي.
- يدفع الطموح الإثيوبي نحو البحر الأحمر إلى بلورة ديناميات جديدة للتفاعل بين الدول الساحلية وغير الساحلية وفقاً لمصالحها السيادية، بما يؤدي إلى تباين مستويات التعاون والتصعيد بين دول الإقليم.

ويهدف هذا البحث إلى تحليل محددات السلوك الخارجي الإثيوبي تجاه البحر الأحمر، والكشف عن دوافعه وخلفياته، ورصد مظاهر تجسده وانعكاساته على العلاقات الإقليمية واستقرار منطقة القرن الإفريقي، مع إبراز التحديات التي تفرضها استمرارية هذا المسعى واستناده إلى دعم فواعل خارجية. وتحقيقاً لذلك، اعتمدت الدراسة على المنهج التاريخي لتفسير الجذور التاريخية للطموح البحري الإثيوبي، إلى جانب المنهج الوصفي لاستقراء وتحليل تجليات هذا المسعى وتداعياته.

أولاً: محددات التوجه الاثيوبي نحو البحر الاحمر

1. الخلفية التاريخية للطموح البحري الإثيوبي:

ترى أديس بابا وفق وثيقة "معهد الشؤون الخارجية الإثيوبي (IFA) أنّ البحر الأحمر ونهر النيل يحددان ميزان القوة في شمال شرق إفريقيا وتُشدّد على وجود شعور تاريخي بحصار جيرانها العرب والمسلمين؛ وبالتالي قضية المنفذ البحري تلعب دوراً مهماً في وجود الدولة الإثيوبية وسيادتها وضمان أمنها و وصولها إلى الأسواق العالمية وتنفيذ خططها التنموية، ولتحقيق ذلك تدعو الوثيقة إلى خطوات عملية لفرض أمر واقع تم شرعنته لاحقاً بذرائع قانونية؛ ومن أمثلته الاعتراف بأرض الصومال في جانفي 2024 مقابل الحصول على قاعدة عسكرية بحرية، وهو نفس النهج الذي إعتمدته بنجاح في ملف سد النهضة¹، ومن جملة العواقب السلبية التي خلفها انفصال إريتريا عن إثيوبيا أن تتحول الأخيرة إلى دولة حبيسة أدّى إلى إتهام القوة البحرية الإثيوبية خاصة بعد تجدد الحرب مرة أخرى ما بين 1998 - 2000 .

الطرح الإثيوبي للحصول على منفذ بحري هو جزء من ملامح المكسب التاريخي المستوحى من إرث التاريخ الإثيوبي مثل الامبراطور "هيلاسيلاسي" الذي قاد في أربعينيات القرن الماضي حملة واسعة لضم إريتريا لبلاده، وتم ضمها في سنة 1952 بقرار أممي، وكانت سياسته في جوهرها رغبة إثيوبية في الوصول إلى البحر². هذه المعطيات جعلت السلوك الخارجي الإثيوبي يخضع لاعتبارات جيوسياسية وقراءات الجغرافية والسياسية باعتبارها دولة حبيسة و السعي للعب دور إقليمي مهيمن في منطقة القرن الإفريقي، هذا السلوك يتغذى من المكاسب الجيوسياسية لإثيوبيا القديمة في محيطها الإقليمي وهي كالاتي:

- "مملكة أكسوم" التي ازدهرت منذ القرن الثامن الميلادي، تمثل المرحلة الأقوى في السيادة البحرية لإثيوبيا التي كانت تقع آنذاك في المرتفعات الشمالية لإثيوبيا وإريتريا الحاليتين، مارست هذه المملكة سيطرة مباشرة على الموانئ الساحلية الرئيسية؛ ومن أبرزها "أدوليس" في القرن 12 م، و "زيلع" في القرن 13، هذه الموانئ

كانت بمثابة قنوات التجارة بين العالم اليوناني والروماني وشبه الجزيرة العربية ووادي النيل التي هيمنت عليها كذلك، لذا سجلت هذه الفترة السيادة البحرية القوية لمملكة أكسوم في العالم القديم.³

ومع مجيء الإسلام في القرن السابع الميلادي أعاد رسم الجغرافية السياسية لمملكة أكسوم خاصة مع الفتوحات الإسلامية أعاد المسلمون السيطرة على شبه الجزيرة العربية بما فيها طرق التجارة، كما أنّ المسيحية الإثيوبية تبنت نوعاً من "الإنعزال المقدس" بهدف حماية الهوية الدينية والوصول إلى البحر لم يكن أولوية آنذاك، أدّت لتبلور فكرة المملكة المسيحية المحصنة.⁴

لاحقاً طلبت إثيوبيا من ملوك أوروبا وبالأخص البرتغال في القرن 15م التعاون معها لتحويل مسار نهر النيل وحجزه عن مصر بهدف إضعافها والسيطرة على البحر الأحمر، كما تعاونت إثيوبيا في عهد الأسرة السليمانية في القرن السادس عشر مع البرتغال وإسبانيا في مواجهة تحالف العثمانيين مع سلطنات الصومال بهدف إنتزاع ميناء عصب من الصوماليين، كما سعى الإمبراطور "تيودروس" في القرن 19 لتكوين تحالف مع بريطانيا وفرنسا في مواجهة العثمانيين والمصريين بهدف السيطرة على موانئ القرن الإفريقي، لكن مساعيه لم تنجح بسبب دعم لندن للدولة العثمانية آنذاك في حرب القرم (1856-1853) في مواجهة القيصريّة الروسية.⁵

وعليه منذ القرن السادس عشر دخلت إثيوبيا مرحلة طويلة من الإقصاء البحري بعد أن فرضت القوى الدولية آنذاك هيمنتها على البحر الأحمر 1557 إلى 1846، تليها مرحلة الإدارة المصرية والتوحيد الإستعماري الإيطالي للموانئ الإريتريّة، حيث فرضت هذه القوى على إثيوبيا قيوداً منهجية حالت دون وصولها إلى البحر.⁶

في القرن العشرين تمتعت إثيوبيا بعلاقة خاصة مع إسرائيل بعد تبنيها إستراتيجية تحالف الأطراف، منذ خمسينيات القرن الماضي، أين عمدت إسرائيل إلى بناء تحالفات مع دول إفريقية في محيطها الإقليمي ومنها أديس بابا (ودول أخرى منها تركيا، إيران قبل الثورة) نظراً للتطويق الجغرافي المفروض عليها من جيرانها العرب، وتحوّلها من النفوذ الإقليمي للرئيس المصري السابق "جمال عبد الناصر"⁷، وقبل نهاية القرن العشرين شنت إثيوبيا حروباً على إريتريا كي لا تفقد موانئ البحر الأحمر، وعندما اضطرت للموافقة على استقلالها عام 1991 كان هناك إتفاق أن تستمر في إستخدام ميناء عصب الإريتري ضمن تفاهات إقتصادية وأمنية بين البلدين، وأدّى الخلاف حول بعض الجوانب في قضايا أخرى إلى نشوب الحرب مرة

أخرى بين الطرفين بين عامي 1998-2000؛ لتفقد إثيوبيا حق استخدام ميناء عصب ومصوع إلى اليوم رغم المصالحة بينهما في جويلية 2018⁸. لذا فإن إريتريا ترى في إثيوبيا خطرا وجوديا خاصة في ظل تصاعد نبرة "آبي أحمد" في الحصول على منفذ بحري، وكذلك إدعاء إثيوبيا أنّ الأراضي المأهولة في إقليم "العفر" في إريتريا يجب أن تتبع إثيوبيا فقط على اعتبار أنّ غالبية العفرين يعيشون في إثيوبيا⁹

2. دوافع الطموح الإثيوبي في البحر الأحمر:

أصبحت إثيوبيا من أكبر الدول الإفريقية الحبيسة منذ 1993 بعد إستقلال إريتريا لثحول الطريق نحو جيبوتي لتجارتها الخاصة على طول الطرق البرية وخط السكة الحديدية، لذا سعت قيادة إثيوبيا بكل الطرق لإخراجها من السجن الجغرافي الذي حرمها من منافذ بحرية؛ ما جعل الخطاب الإثيوبي في كل مناسبة يؤكد على أحقية إثيوبيا في الوصول للبحر سلميا أو بالقوة إذا لزم الأمر، ولعل من أبرز ملامح هذا التوجه ميدانيا بناء سدّ النهضة الإثيوبي الذي أثار خلافا عميقا مع مصر، إضافة إلى طموح الحصول على موانئ في البحر الأحمر، هذا الطموح له ما يبرره من دوافع جيوسياسية واقتصادية ودوافع جيواستراتيجية وهي كالآتي:

- دوافع جيوسياسية:

منذ وصول "آبي أحمد" إلى السلطة سنة 2018 شهدت إثيوبيا حراكا سياسيا مكثفا في سبيل تحقيق طموح المنفذ البحري، حتى أنّ الحديث المتلفز له في أكتوبر 2023 استشهد بالحقوق التاريخية أثناء حقبة "مملكة أكسوم"، ولجأ إلى خرائط قديمة تعود إلى المملكة في القرن الثالث الميلادي، لذا فالطموح البحري لإثيوبيا منبعث من سرديات تاريخية مفادها أنّ سقوط مملكة "أكسوم" وبعدها السلالة الملكية "Zagwe- dynansty" والأباطرة السليمانيين كانت بسبب فقدانهم ميزة الوصول إلى البحر وضعف قواتهم البحرية وسيطرة العثمانيين وأسرّة محمد علي في مصر (1805-1952) على مناطق البحر الأحمر مثلت تهديدا مباشرا لإثيوبيا وعلى أمنها القومي.¹⁰

تبنى رئيس الوزراء الحالي آبي أحمد مقاربة إقليمية جديدة تقوم على ما يمكن تسميته بـ"دبلوماسية الموانئ" للخروج من مأزق الدولة الحبيسة منذ أن فقدت ميناء "عصب ومصوع" بإريتريا بالعمل بشتى الطرق لإعادة الأسطول البحري لدعم القوة الإثيوبية في البحر الأحمر وخليج عدن، وعلى أساسه قامت إثيوبيا بشركات سياسية واقتصادية مع مختلف دول القرن الإفريقي وفق مبدأ تصفير المشكلات مع جيرانها لتأسيس حقبة جديدة تصبح فيها مركز الثقل الإقليمي وتفرض مفاهيمها فيما يتعلق بإستقرار القرن

الإفريقي وأمنه¹¹، لذا تهدف إثيوبيا من وراء البحث عن منفذ بحري ممارسة القيادة الإقليمية تكون فيه محور التكامل في القرن الإفريقي، فوضعها غير الساحلي يحدّ من قدرتها على تحقيق هذه الطموحات بشكل كامل، فالقيادة الإقليمية في إفريقيا تعتمد على إدارة الاقتصاد الإقليمي والذي يتطلب العمل كمركز تجاري ودعم البنية التحتية عبر الحدود وتسهيل حركة البضائع والأشخاص رغم أنّ إثيوبيا قامت ببناء سد النهضة الكبير والسكة الحديدية العابرة للحدود الوطنية والطرق السريعة، ومع ذلك فهدم وجود ميناء سيادي لإثيوبيا يقيد طموح القيادة الإقليمية¹².

فإثيوبيا لديها نزعة إمبريالية في سلوكها الخارجي تجاه دول الجوار أكثر من سلوك تعاوني للخروج من عقدة الهضبة الحبشية والسيطرة على جانبي البحر الأحمر والمعضلة الجغرافية خلقت لها ثغرات أمنية وأصبحت أكثر عرضة للتوترات الإقليمية المتزايدة؛ خاصة بعد تورطها بشكل مباشر أو غير مباشر في الأزمات الإقليمية باستثناء دولة كينيا. كما إنّ إثيوبيا تعتمد بشكل كبير على ميناء جيبوتي في جميع وارداتها وفي أوقات الصراع أو الانهيار الدبلوماسي تفتقر إثيوبيا إلى إمكانية الوصول إلى الموانئ وقد تعرض أمنها القومي للخطر أو مساومات أمنية خاصة بعد الحرب على إقليم "تيغراي" الأخير في 2022¹³. وعليه زيادة الاعتماد الإثيوبي يشكل مظهر للضعف الإستراتيجي والأمني، ما يجعلها عرضة للتلاعب والتفتيش المحتمل، التأخير، الضغوطات الخارجية والتحكم في تدفق الواردات الإستراتيجية بما في ذلك واردات الدفاع، وكلها ضمن ضريبة على الأمن القومي والإفتقار إلى سواحل سيادية ما يجعلها في حالة تبعية وبحاجة إلى المرونة الاستراتيجية¹⁴. وعلى المستوى المحلي هناك نمو ديموغرافي ونمو اقتصادي ما أضاف الحاجة إلى خدمات بحرية فعالة، وزاد الطلب الاستهلاكي الداخلي للسكان، بالمقابل تضخم التكاليف اللوجيستية، والجدول التالي يوضح مقارنة بين دول القرن الإفريقي من حيث المساحة والسكان وإجمالي الناتج المحلي.

الجدول رقم 01: مقارنة بين دول القرن الإفريقي: المساحة، السكان، الناتج المحلي الإجمالي:

الدولة	المساحة	عدد السكان	الناتج المحلي الإجمالي
اثيوبيا	112.000 كلم	132 مليون نسمة	118 مليار دولار
جيبوتي	23.000 كلم	1.1 مليون نسمة	4 مليار دولار
اريتيريا	117.600 كلم	3.5 مليون نسمة	2.4 مليار دولار
الصومال	637.657 كلم	19 مليون نسمة	10.4 مليار دولار
السودان	1.886.000 كلم	50 مليون نسمة	36.7 مليار دولار
جنوب السودان	644.329 كلم	12 مليون نسمة	4.6 مليار دولار
كينيا	582.646 كلم	56 مليون نسمة	113.4 مليار دولار

المصدر: - قدرتي احمد هشام، التمرد على الجغرافيا: طموحات إثيوبيا وتداعياتها على استقرار القرن

الإفريقي، المركز العربي للبحوث والدراسات، جانفي، 2025.

معطيات الجدول توحى أنّ إثيوبيا هي التي تسجل ارتفاعا ملاحظا في عدد السكان في حدود 132 مليون نسمة حسب إحصائيات 2024، وفي نفس الوقت بها أعلى معدل للناتج المحلي الإجمالي المقدّر بـ 118 مليار دولار، وهو الأعلى في منطقة القرن الإفريقي؛ ما يعني أنّ إثيوبيا لها ميزات نسبية لتكون فاعل إقليمي مؤثر في القرن الإفريقي.

- دوافع اقتصادية:

تعتمد إثيوبيا حاليا بشكل رئيسي على ميناء جيبوتي بنسبة 95% من وارداتها وصادراتها، بالمقابل تدفع أديس بابا أكثر من مليار دولار في السنة من رسوم، وهي تكاليف لا تستطيع الدولة المثقلة بالديون تحملها، وهو ما حتم على إثيوبيا التنويع إلى بدائل أخرى¹⁵، خاصة بعد الأزمة التي أعقبت الحرب على "إقليم تيغراي" وتداعياتها الجيوسياسية وإقليم "أمهرة" و منطقة "أورميا"؛ ما يعني خسائر اقتصادية ملموسة . بالنسبة لإثيوبيا اقتصادها مازال يعتمد بشكل كبير على الصادرات الزراعية والمداخيل الصناعية والمستوردة في ظل غياب موانئ، يعني تخفيض القدرة التنافسية وتشويه الحوافز السوقية كما ان هناك

تحديات اقتصادية أخرى تؤدي لانخفاض الإنتاجية المحلية والتي سجلت انخفاضا مثل الصناعات الموجهة للتصدير مثل: القهوة، الجلود، الزيوت.

الاقتصاد الإثيوبي من أسرع الدول الإفريقية نموا في القرن الإفريقي في سنة 2024، وصل معدل النمو نحو 6.7% حسب بنك التنمية الإفريقي، وتشكل كل من إثيوبيا والسودان نحو 89% من الناتج المحلي لمنطقة القرن الإفريقي، وأدّى هذا الارتفاع إلى زيادة الطلب الاستهلاكي وزيادة الطلب على الواردات¹⁶، ما يؤكد أهمية المنفذ البحري للاقتصاد الإثيوبي، لاستدامة نموه الاقتصادي والجدول التالي يوضح أنّ عدد الموانئ قريبة نوعا ما من الحدود الإثيوبية.

الجدول رقم 02: المسافة بين أديس بابا وأقرب الحدود الإثيوبية (الوحدة بالكيلومتر):

	Assab	Zeilo	Berbera	Djibouti	Lamu	Mogadi chu
Total distance from Addis ababa	880	814	920	867	1.669	1.588
Distance from the nearest ethiopian border	74.1	193	179	163	990	372
Percentage of distance in side ethiopia	91.6	82.9	80.7	81.2	40.7	.76

Source: Mebratu atewe berhan ; Mohamed kheir Omer, Issues of geography and demography related to access to the sea in the horn of Africa, in : Eritrean sovereignty and Ethiopia's quest for sea, March (2025); P 32.

هذا من جهة من جانب اخر مثل هذا الطرح يبدو مضللا الى حد ما لأن أطول المسافات بين أديس بابا والموانئ الإقليمية (كما هو موضح في الجدول) تقع داخل إثيوبيا نفسها، فأربع موانئ (عصب، جيبوتي زيبلا، بربرة) فإن 84% من تكاليف النقل يتم تكبدها داخل إثيوبيا، ويعد المركز السكاني الوحيد الأقرب إلى الحدود والمحيط هو "ديري داو" مع بروز مدينة "جيجيغا" كمركز ناشئ، مع العلم أنّ معظم

المناطق ذات الكثافة السكانية والمراكز الاقتصادية في أقاليم "أروميا" و "أمهرة" وجنوب إثيوبيا¹⁷، وعليه أغلب تكاليف النقل تكون داخل إثيوبيا حتى لو استخدمت أقرب الموانئ (عصب، جيبوتي، بربرة، زيل)، لأن لأغلب المناطق الاقتصادية موجودة في الداخل وعليه الخلل داخلي وليس بالضرورة خارجي، وهذا ما يضعف الحجة التقليدية التي تبرر أحقية إثيوبيا في البحر بل إنّ الطموح يحمل أبعادا إستراتيجية أكثر.

- دوافع جيواستراتيجية:

ترى إثيوبيا أنّ إعادة بناء قواتها البحرية من خلال الحصول على منفذ بحري يعدّ وسيلة لحماية سفنها التجارية والدفاع عن أصولها البحرية في المنطقة، إضافة إلى ذلك بناء قوات بحرية تساعد في حماية الحقول النفطية التي تم الكشف عنها في سواحل الصومال وكينيا، فضلا عن رغبة إثيوبيا في تعزيز وجودها العسكري في مضيق باب المندب والالتحاق بالقيادة الدولية المعنية بمحاربة القرصنة¹⁸، التي تتمركز في البحر الأحمر، ما يعني تعزيز الدور الإقليمي لإثيوبيا في المعادلة الأمنية للبحر الأحمر، وتقديم نفسها كحليف مهم لأمن وإستقرار القرن الإفريقي.

وفي خطوة وُصفت بأنها تحوّل بارز شهدت أديس بابا في سبتمبر 2025 تخريج دفعة من شرطة خفر السواحل في حفل أقامته الشرطة الفيدرالية بالتعاون مع هيئة الشحن والخدمات اللوجيستية الإثيوبية، يذكر أنّ البحرية الإثيوبية بعد فقدانها لموانئ إريتريا "عصب" و "مصوغ" واصلت القيام بدورياتها في البحر الأحمر الى أن قامت اليمن بطرد هذه السفن من موانئه عام 1993، ومع فشل أديس بابا في انتزاع عقد إبحار من جيبوتي؛ اضطرت إلى حل قواتها البحرية بالكامل منتصف التسعينيات. لذا فمسألة إعادة بناء القوات البحرية الإثيوبية اكتست أهمية خاصة في عهد "آبي أحمد"، بعد أن بدأ إصلاحات عسكرية شاملة منها إعادة البناء وكل الترتيبات جاهزة لتمرکز القوات البحرية الإثيوبية في جيبوتي، ويبدو أنّ الدافع وراء ذلك هما عاملان أساسيان: طموح إثيوبيا للهيمنة الإقليمية وهو أمر أساسي لهويتها ورمز للفخر الوطني، والثاني هو تأمين مصالحها الاستراتيجية والأمنية.¹⁹

من جهة أخرى؛ يبدو أنّ الأمن القومي لجيبوتي يتجه نحو العسكرية بسبب وجود قواعد أجنبية على أراضيها ما يعرّض الأمن القومي الإثيوبي للضعف أكثر في الوقت الذي مازالت تعتمد فيه على موانئ جيبوتي، ما يعني أنّ إثيوبيا في موقف ضعف وعرضة لاحتمالية الحصار والتخريب الاقتصادي ما يعيق قدرتها على تعبئة العمليات العسكرية أو الحفاظ عليها، وكلها تعني تقويض أمن إثيوبيا وقدرتها استراتيجيا على البقاء والدفاع على المدى البعيد.²⁰

ثانيا: مظاهر الطموح البحري لإثيوبيا

1. رؤية "آبي أحمد" رئيس الوزراء الإثيوبي:

لعلّ خطاب "آبي أحمد" في نوفمبر 2023 كان واضحا جدا بعد أن اعتبر الإطالة على البحر تحدّي وجودي لبلاده التي يصل عدد سكانها نحو 150 مليون نسمة، ولا يمكن أن تبقى في السجن الجغرافي بالرغم من أنه تعهّد بعدم استخدام القوة العسكرية ضد جيرانه، إلا أنّ خطابه أثار موجة من الجدل والتوجس في المحيط الإقليمي، كذلك خطابه أمام البرلمان الإثيوبي في 28 أكتوبر 2025 قال: "نحن لا ننوي غزو إريتريا من أجل الوصول إلى البحر، هدفنا التفاوض ولا نلجأ إلى الصراع.

الرؤية السياسية لآبي أحمد تقوم على أن إثيوبيا ذات أهمية إستراتيجية في القرن الإفريقي، وعليها أن تتولي زمام القيادة الإقليمية أكثر من أي دولة أخرى بسبب:

- مقر الاتحاد الإفريقي في إثيوبيا؛

- عضو مؤسس في الهيئة الحكومية الدولية المعنية بالتنمية

(IGAD) Intergovernment Authority on Development)

- العضوية في بريكس.

- دورها في بعثات السلام التابعة للاتحاد الإفريقي في الصومال AMISOM بنحو 4000 جندي مقارنة بمصر التي ساهمت فيها بنحو 3000 جندي.

يبقى أنّ الدوافع الشخصية المتعلقة برفع شعبية "آبي أحمد" أهم عامل وراء ذلك في ظل الاقتصاد المضطرب، فعندما وقّع "آبي أحمد" إتفاق السلام مع إريتريا سنة 2018 لحل النزاع الحدودي؛ إزدادت شعبيته على أساس أنّ الاتفاق سيفتح عصر السلام والإزدهار، والعكس تأكلت شعبيته بعد الصراعات الداخلية خاصة الحرب ضد شعب تيغري، التي تركت إثيوبيا على باب الإفلاس المالي وظروف التضخم.

لذا فالنهج الذي طرحه "آبي أحمد" منذ وصوله للسلطة هو مزيج من إعتبارات جيواستراتيجية طويلة المدى مرتبطة بالأمن القومي والاقتصادي الإثيوبي وإعتبارات هادفة إلى تعزيز شعبيته، فكل خطابهات تُقدم بحماس الوجدان القومي الإثيوبي بخلفيات تاريخية لصرف الإنتباه عن الأزمات الداخلية.

-مذكرة التفاهم مع أرض الصومال جانفي 2024:

في 01 جانفي 2024 أبرمت إثيوبيا إتفاقا مبدئيا مع إقليم أرض الصومال تتمتع بموجبه بإمكانية الوصول إلى البحر تمهيدا لإقامة قاعدة بحرية تجارية إثيوبية بالقرب من ميناء بربرة على مساحة 20 كلم

لمدة 50 عاما مقابل إقرار الحكومة الإثيوبية بها كدولة مستقلة عن الصومال، وحصول أرض الصومال على حصة 20% من الخطوط الجوية الإثيوبية، بعدها جاء إعلان الخارجية الإثيوبية بأن وصول أديس بابا للبحر الأحمر أمر إستراتيجي، ولن يعرقله أي طرف عن تحقيقه، وبالرغم من عدم الكشف عن المحتويات الكاملة للاتفاقية لكنها أكدت ثلاث قضايا أساسية: - إستئجار قاعدة بحرية لإثيوبيا، - تطوير الموانئ لتحقيق المنفعة المتبادلة؛ - الإقرار بأرض الصومال كدولة مستقلة.

مع العلم أن أرض الصومال أعلنت إستقلالها أول مرة سنة 1991، لكنها لم تحظ بالاعتراف الدولي، ويبدو أنّ مذكرة التفاهم مع إثيوبيا بالرغم من أن الشروط المحددة لها لا تزال سرية، من جهة أخرى لم يتم الإعلان عن العديد من الاتفاقيات التي وقعتها أرض الصومال سابقا مع دول أخرى هي علاقات دبلوماسية غير رسمية لكنها تتعلق بالتنمية والبنية الأساسية واستخراج الموارد الطبيعية، كما أنّ لها علاقة قنصلية مع الولايات المتحدة الأمريكية، بريطانيا، فرنسا، ألمانيا، تركيا، السعودية، كينيا، وإسرائيل لكن هذا لا يعني اعترافهم بها كدولة مستقلة.

مذكرة التفاهم بين إثيوبيا وأرض الصومال مشروع لم ير النور بعد بسبب الرفض القاطع للحكومة الصومالية المدعومة من تركيا أحد أهم الحلفاء الاستراتيجيين لها بالموازاة مع ضغوط مصرية نابذة أساسا من التوجس المصري بتمدد النفوذ الإسرائيلي -الإثيوبي نحو البحر الأحمر والتأثير على خطوط الملاحة البحرية، ومنه موقع قناة السويس، لذلك هذه الخطوة خلفت اصطفافا جديدا من محورين أساسيين:

- الأول: محور إثيوبي، إماراتي، أرض الصومال.

- الثاني: محور صومالي، تركي، بالإضافة إلى إريتريا التي يتوسع هامش التناقض بينها وبين إثيوبيا.

وفي 10 أكتوبر 2024 عقدت الدول الثلاث المعارضة لمذكرة التفاهم: مصر، الصومال وإريتريا اجتماعا تم التوصل بعدها إلى اتفاقيات بشأن الأمن الإقليمي والتعاون واحترام القانون الدولي، وتلجأ هذه الدول إلى اللقاءات الدبلوماسية والمناورات السياسية والاستراتيجية بالوكالة عن الصومال لوضع حدّ لطموح إثيوبيا، وذلك من خلال الاستراتيجيات التالية:

- زعزعة الاستقرار الداخلي في إثيوبيا من خلال رعاية الفصائل المسلحة والمشاركة في الصراعات، وأكد رئيس الوزراء الصومالي استعداد بلاده لذلك؛

- التطويق الدبلوماسي الإقليمي لإثيوبيا، وتشارك الصومال ومصر وإريتريا في التعاون الدبلوماسي والأمن البحري أفصى تعاونهم إلى خلق تقارب ثلاثي: مصر، الصومال وإريتريا.

مع العلم أنّ مصر والصومال وقعتا على اتفاقية تعاون دفاعي عسكري، ثنائي في أوت 2024 كذلك إتفاقية الأمن المصرية في جانفي 2024، كذلك منذ منتصف 2024 شهدت العلاقات بين مصر وجيبوتي تكثيف التنسيق فيما يتعلق بالأمن الإقليمي للبحر الأحمر.

وفي ديسمبر 2024 جاء إعلان أنقرة بشأن التوتر الدبلوماسي الذي حدث بين الصومال وإثيوبيا بعد التوقيع على مذكرة التفاهم بين إثيوبيا وأرض الصومال، والإعلان هو عبارة عن مبادرة دبلوماسية تركية تؤكد على التضامن مع مطالب الصومال الإقليمية ومسعى إثيوبيا للوصول للبحر، لكن قراءة متأنية في الإعلان فتح المجال لوضع الصيغ النهائية للترتيبات التجارية ذات المنفعة المتبادلة، وعليه إعلان أنقرة جعل التطلعات البحرية الإثيوبية أمرا ممكنا، وتطوّرت من الرّفْض المطلق إلى إمكانية التفاوض وجعلها ركيزة أساسية للدبلوماسية الرسمية. كما أنّ إعلان أنقرة أدى لتجميد العمل بالمذكرة وجمد باب الاتصال والحوار بين إثيوبيا وأرض الصومال.

الأكيد أن لتركيا مصالح استثمارية وتجارية مع كل من الصومال وإثيوبيا، وأي صراع مباشر يهدد مصالحها بالمنطقة؛ لذا في إعلان أنقرة عزز مكانة تركيا كوسيط دولي ناجح وهي الوساطة التي أشادت بها كل من هيئة الأمم المتحدة، كما ان دورها ضمينا هو تقويض للمسعى الدبلوماسي المصري الذي يبحث عن حشد توازن إقليمي في القرن الإفريقي ضد الطموح الإثيوبي البحري.

منذ 2026/01/12 أوضح مجلس وزراء الصومال أنه قرر إنهاء "جميع الاتفاقيات مع حكومة دولة الإمارات، بما في ذلك الوكالات الحكومية والكيانات ذات الصلة والإدارات الإقليمية داخل جمهورية الصومال الفيدرالية"، مشيرا الى أن هذا القرار يسري على جميع الاتفاقيات والتعاون في موانئ "بربرة" و"بوصاصو" و"كسمايو". كما تم أيضا إلغاء جميع الاتفاقيات القائمة بين حكومة الصومال الفيدرالية وحكومة دولة الإمارات، بما في ذلك اتفاقيات التعاون الأمني والدفاعي الثنائية.

فالإمارات تأخذ مكانة الحليف لأرض الصومال وساهمت في رسم مسار انفصالها عن حكومة الصومال، ما يعني أنّ الصومال لم يكتف بإعادة التفاوض على الشروط؛ بل اتخذ خيار القطيعة الكاملة مع الامارات العربية.

-التقارب الإماراتي- الإثيوبي:

بداية التعاون الإثيوبي-الإماراتي منذ 2015 بعد أن حصلت شركة موانئ دبي العالمية 2016 على عقد تطوير ميناء بربرة في أرض الصومال وهنا بدأ الربط العملي بين طموح إثيوبيا البحري وموانئ البحر الأحمر بدعم إماراتي وبالذات ميناء بربرة في أرض الصومال.

في سبتمبر 2016 وافقت حكومة أرض الصومال على عقد امتياز مدته 30 عاما مع شركة دبي للموانئ العالمية، المشغل الإماراتي للموانئ لتطوير إدارة ميناء بربرة، ويتضمن هذا العقد استثمارا بقيمة 440 مليون دولار أمريكي لتحديث البنية التحتية للميناء وإنشاء رصيف بطول 400 متر ومساحات للحاويات، إضافة إلى مشاريع طرق ومحاور لربط الميناء بالداخل الإفريقي ، كما رافق التوسع الاقتصادي للإمارات في أرض الصومال إقامة قاعدة عسكرية في أرض الصومال في ميناء بربرة سنة 2017، وبحسب مراقبين فإن الغرض من حشر إثيوبيا من قبل الطرف الإماراتي في هذه الاتفاقية يهدف إلى إحراج جيبوتي بعد أن أعلن رئيسها "عمر إسماعيل جيله" عن سحب امتيازات شركة موانئ دبي لتشغيل محطة "دوراليه" للحاويات وكذلك، رشوة إثيوبيا بعد أن أبدت السلطات الإثيوبية رفضها للمشروع الإماراتي لإنشاء قاعدة عسكرية في ميناء بربرة من أجل إخضاع الحكومة الفدرالية في الصومال على قبول الاتفاقية الثلاثية، في حين التزمت إثيوبيا الصمت.

كذلك من مظاهر التنسيق بين الإمارات وإثيوبيا؛ الدعم العسكري للإمارات نحو إثيوبيا بعد انقلاب الكفة العسكرية لصالح إقليم تيغراي عام 2021، بحيث تم رصد جسر جوي لدعم الحكومة الإثيوبية قام بأكثر من 90 رحلة بين البلدين في الفترة الممتدة بين سبتمبر ونوفمبر 2021، ويعد موقف الإمارات الداعم للحكومة الفدرالية امتدادا لإستراتيجياتها الرامية إلى بناء منظومة سياسية أمنية عابرة للبحر الأحمر والتي تعرف اندفاع أبو ظبي نحو القرن الإفريقي بشدة. في عام 2021 وافقت إثيوبيا والإمارات وشركة موانئ دبي العالمية مشروعاً بقيمة مليار دولار لتطوير البنية التحتية والمرافق اللوجيستية (كالموانئ اللوجيستية الجافة) لربط أديس بابا نحو بربرة عن طريق البر ، الهدف الأساسي هو الربط بين إثيوبيا والبحر الأحمر بواسطة الاستثمارات الإماراتية.

لذا؛ فالتعاون الإماراتي الإثيوبي يدور في عدة محاور منها: الوصول إلى البحر الأحمر والموانئ، الاستثمارات الاقتصادية، التعاون الأمني والعسكري، إضافة لمصالح جيوسياسية تهم الطرفين انطلاقاً من رؤيتهم المشتركة نحو توازنات منطقة القرن الإفريقي.

2. الخيارات المتاحة أمام إثيوبيا للحصول على منفذ بحري:

يحظى البحر الأحمر بموقع استراتيجي متميز، ما يجعله عاملا مهما في رسم السياسات الخارجية للدول المطلة عليه وغير المطلة عليه، وفي هذا السياق تمنح إثيوبيا مياه النيل والبحر الأحمر موقعا محوريا في أمنها وسيادتها وباعتبار إثيوبيا دولة حبيسة، إتفاقية الأمم المتحدة وبصفتها الإطار الرئيسي لإدارة المجال البحري العالمي تتحدث عن حقوق الدولة الحبيسة حسب المواد التالية:

* بموجب المادة 125 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 يتيح للدول غير ساحلية حرية العبور، ويجب الاتفاق على الشروط مع دول العبور من خلال إتفاقيات ثنائية أو الدول الإقليمية، وهناك مواد تفصيلية في هذا الشأن.

* المادة 131: التمتع بمعاملة متساوية في استخدام الموانئ البحرية لدول العبور مع التأكيد على أنّ السفن التي ترفع علم الدولة غير الساحلية لا بد ألا تواجه التمييز.

* المادة 90: تُمنح للدول غير الساحلية تشغيل السفن التي تحمل علمها الوطني حتى وإن لم يكن لها خط ساحلي ويحق لها الإبحار في أعالي البحار.²¹ بالرغم من أنّ القانون الدولي للبحار يهتم بحقوق الدول الحبيسة؛ ما يفتح المجال لتعدد الخيارات غير أنّ الطموح الإثيوبي لا يأخذ طابع قانوني بقدر ما يأخذ الطابع الجيوسياسي والحيواستراتيجي.

كان الخيار الأول لإثيوبيا هو جيبوتي بدأ التعاون الرسمي بين الطرفين في عام 2002 عبر إتفاقية رسمية موقعة بين الطرفين تخص إستخدام ميناء جيبوتي وممرات العبور، ويعتبر ميناء جيبوتي الآن الأقرب إلى العاصمة الإثيوبية، حيث يبعد حوالي 780 كلم، ويجتمع فريق وزاري كل ستة أشهر لتسوية أي صعوبات ودخل الإتفاق حيّز النفاذ بعد تصديق البرلمان عليه في جويلية 2002. لكن البلدين دخلا في خلافات متكررة حول رسوم العبور والضرائب.

في جانفي 2017؛ تم تدشين خط السكة الحديدية بين إثيوبيا وجيبوتي، وبدأ التشغيل في 2018 ويشكل النقل البري عبر السكة أساس نشاط المنفذ البحري، وهو يستخدم بكثافة، تم بناؤه من طرف شركتين صينيتين، السكة الحديدية الكهربائية بين إثيوبيا وجيبوتي بطول 750 كلم؛ مما خفض تكاليف ووقت الرحلة بالطريق البري إلى أديس بابا من ثلاثة أيام إلى 12 ساعة.²²

* فتح المعبر الحدودي الجديد بين البلدين بالقرب من مدينة بالهو "Balho" "Balho border post".

* ممر التجارة الإقليمي "Dessu border post" منذ فيفري 2026 كمر بين جيبوتي وإثيوبيا وجنوب السودان لتسهيل التجارة العابرة للحدود.

أما الخيار الثاني فهو التوقيع على مذكرة التفاهم مع أرض الصومال جانفي 2024؛ بموجبها يتم منح إثيوبيا حق استخدام نحو 20 كلم من الساحل البحري لخليج عدن لمدة 50 عاما بمقابل، تعهد إثيوبيا بالاعتراف باستقلال أرض الصومال، غير أنّ هذا الاتفاق لم يجسد ميدانيا بسبب رفض الحكومة الفدرالية في الصومال وحالة التوتر بين الطرفين، كما إنّ الاتفاق مجرد مذكرة تفاهم وليس إتفاقية دولية مكتملة، كما أنّ توافق الطرفين (الصومال، إثيوبيا) بعد إعلان أنقرة ديسمبر 2024 جمد الاتصالات بين إثيوبيا وأرض الصومال.

أما الخيار الثالث فهو مجموعة من الاتفاقيات:

- مشروع Lapsset: وهو مشروع إقليمي يضم إثيوبيا، نوب السودان، هدفه ربط إثيوبيا بميناء "لامو" عبر طرق سريعة سكك حديدية وأنابيب نفط لا تزال قيد التطوير بخطى محدودة، ويشكل هذا الممر البديل العقلاني، وبالإمكان ربط إثيوبيا بالساحل الكيني، وبالفعل بدأت إثيوبيا في تحويل بعض شحنات الأسمدة إلى ميناء "لامو"²³، ومنذ 2023 زار العديد من الممثلين الإثيوبيين ميناء "لامو" حول إمكانية التوقيع على إتفاقية بين البلدين.

- الاتفاق الإثيوبي- السوداني في ماي 2018 تهدف من خلاله أديس بابا الوصول إلى ميناء "بورتسودان" في البحر الأحمر، والذي يخدم بشكل أساسي منطقة الشمال الإثيوبي²⁴، لكن سقوط نظام "عمر البشير" 2019 أدخل الاتفاق في غموض خاصة مع تزايد النزاعات الحدودية في منطقة "الفشقة" والدعم الإثيوبي لقوات الدعم السريع بالسودان.

بالرغم من هذه الاتفاقيات الإقليمية لكن تبقى غير ملزمة ومنها ما تأثر بالتطورات السياسية الميدانية، لكن بقيت إثيوبيا في المعضلة الجغرافية كدولة حبيسة، وهو الاعتماد الكلي على موانئ جيبوتي لتبقى كل السبل التي اتبعها "آبي أحمد" غير كافية للتموقع بقوة في البحر الأحمر، وعليه يتعين عليها الانخراط في المنفعة المتبادلة مع دور الجوار الجغرافي وتحقيق الأمن والاستقرار معها بدل تغذية النزاعات وتفعيل أدوات الهشاشة الأمنية في القرن الافريقي.

ثالثا: التحديات التي تواجه طموح إثيوبيا للحصول على منفذ بحري

في ظل الاستراتيجية الرئيسية لإثيوبيا للجسمين المائتين حوض النيل والبحر الأحمر التي تقول أن الحكومات الإثيوبية المتعاقبة خاضت مسيرة نضالية للحصول على منفذ بحري والوصول إلى ساحل البحر الأحمر، كان محورها ينطلق من موقف لإثيوبيا بصفتها ملكية قديمة وإطالة على البحر الأحمر، وهي صاحبة الحقوق الكاملة والحيازة التامة، وأن الحدود والطبيعة لإثيوبيا هي البحر الأحمر والمحيط الهندي هذا الطرح الذي لطالما تغذت به خطابات الرسمية يواجه عدة تحديات ميدانية وهي:

- الحكومة الفدرالية الإثيوبية تمر منذ 2022 بمرحلة سياسية هشة، ويشكل التمرد الذي شنته مجموعات عرقية انفصالية من أجل تقرير المصير في أقاليم: "تيغراي وأروميا و أمهرة" يشكل تهديدا كبيرا للحكومة وشعبية "آبي احمد" بعد الانتهاكات الواسعة لحقوق الإنسان التي حصلت في الإقليم بين عامي 2020-2022؛ انتهت بفرض عقوبات أمريكية على الحكومة الإثيوبية، وكانت هذه العقوبات خسارة حليف تقليدي من قبل الولايات المتحدة الأمريكية²⁵، لذا فإنشاء ميناء جديد أو قاعدة بحرية يتطلب إستثمارات ضخمة ، وقد لا يكون الامر مجديا على المدى القريب، إضافة إلى تكاليف البناء والتشغيل.

- الاستراتيجية الإثيوبية للجسمين المائتين هي محاولة لإضفاء الطابع التوسعي في المنطقة بصفة مؤسسية تتعارض مع دول الحوار الجغرافي بما فيها حوض النيل وهي تعبر عن إختراق إثيوبي للاتفاقيات الدولية.²⁶

- خلف الطموح الإثيوبي صراع جيوسياسي مفتوح حول النفوذ الإقليمي بين دول الجوار خاصة مصر - إثيوبيا على خلفيات سد النهضة والاعتراف بأرض الصومال، لكن منذ مجيء "آبي أحمد" من 2018-2026 لم تحقق مكاسب جديدة في سبيل تحقيق طموح المنفذ البحري، فقد بقيت إثيوبيا رهينة الاعتماد على الموانئ في جيبوتي، كما أن السرديات الإثيوبية تُروج أن إثيوبيا عدم امتلاكها لمنفذ بحري يشكل تهديدا لأمنها القومي، لكن هذا الطرح لا أساس له على أرض الواقع؛ العكس إثيوبيا من وراء طموح السيادة الإقليمية خلفت توترات مستدامة مع السودان، إريتريا، مصر، الصومال، سواء عبر التحركات العسكرية المباشرة و دعم الجماعات المحلية الانفصالية أو مشاريع البنى التحتية (سد النهضة) أثرت على استقرار القرن الإفريقي لكن يبقى أنها ليست السبب الوحيد في الفوضى الأمنية في منطقة القرن الافريقي.

- تم تأسيس مجلس البحر الأحمر في 2020 من قبل الدول المطلة على البحر الأحمر "مصر، الأردن، اليمن، الصومال، جيبوتي، إريتريا والسعودية، ويقع مقره في الرياض، ونقطة الخلاف الأساسية هي تقييد

العضوية فيه التي تقتصر على الدول الساحلية فقط، ما أدى إلى استبعاد إثيوبيا، ويفسره المحللون أنه يعكس الحسابات الاستراتيجية المصرية؛ خاصة في سياق التوترات المستمرة في حول تداعيات مشروع سد النهضة²⁷، لذا فإن إثيوبيا تشكك في فعاليته لمعالجة الأمن الإقليمي وعزز تصورها أن الدول العربية والإسلامية هي مصدر تهديد لها.

- سعت مصر لبناء توازنات لمواجهة التحديات الإثيوبية ومنها:

* إتفاقات الدفاع المشترك مع إريتريا سبتمبر 2025.

* إتفاقات مع الصومال جانفي 2024.

* إتفاقات تعاون استراتيجي مع الصومال وإريتريا في أكتوبر 2024.

* دعم وحدة دولة الصومال وسيادته.

* دعم إريتريا وسلامة أراضيها ومواصلة التشاور على إستقرار السودان.²⁸

كما أن مصر هي أحد الفواعل الإقليمية المهمة بالمنطقة تبدي معارضة شرسة لمشروع سد النهضة الإثيوبي الذي أثار المزيد من التوتر والتعقيد، حتى في المستقبل القريب على المنطقة، وبالنسبة لمذكرة التفاهم بين إثيوبيا - أرض الصومال أكدت أنها لن تسمح بأي تمدد عسكري إثيوبي بالمنطقة، وقال وزير الخارجية المصري أن إثيوبيا أصبحت أكبر مصدر لعدم الاستقرار في المنطقة.²⁹

- الطموح الإثيوبي انعكس من جهة أخرى على علاقتها مع إريتريا التي سجلت تصعيدا مقلقا مع تأكيد رئيس الأركان قوات الدفاع الوطني الإثيوبي "برهانو جولا" في 25 أكتوبر 2025: "أن بلاده أصبحت في وضع استراتيجي يمكنها من ضمان حقها المشروع في الحصول على منفذ بحري"، ما يحمل دلالات على المستوى الوطني والإقليمي مدى جاهزية قوات الدفاع الإثيوبية لسيناريو الحرب في حالة اندلاعها لكن ليس قبل استنفاد كل الأوراق الدبلوماسية.

- أما علاقة إثيوبيا بالصومال تتسم باللايقين و اللاتقة بعد الاتفاق على إعلان أنقرة في ديسمبر 2024، ما يعني احتمالية عودة العلاقات إلى واجهة التوتر، كما أنّ أرض الصومال (الإقليم الانفصالي) يواجه تحديات بمنطقة "سول" التي تعتمد إداريا على أرض الصومال والحكومة الفدرالية معا، هناك معارضة من السكان المحليين لإقليم "أودال" حول الاتفاق الموقع بين إثيوبيا وأرض الصومال، ما يعني أنّ مذكرة التفاهم هي فتيل دخان لتشتيت الرأي العام الإثيوبي عن الوضع الاقتصادي والمالي للبلاد أكثر منه مكسب بحري حقيقي.

خاتمة:

الطموح الإثيوبي للوصول إلى البحر الأحمر شكل أبرز المحددات الاستراتيجية للسلوك الخارجي الإثيوبي منذ مجيء رئيس الوزراء "آبي أحمد" سنة 2018، وترسخت هذه العقيدة أكثر بعد فقدانها لسواحلها بعد استقلال إريتريا سنة 1993، ما كرس حالة الانحباس الجغرافي، جعل إثيوبيا تعتمد بشكل كلي على جيبوتي، والتي تشكل الشريان الاقتصادي للواردات الإثيوبية، وفي هذا السياق يتجاوز الطموح الإثيوبي البحري كونه مجرد حاجة اقتصادية تتعلق بتقليص تكاليف النقل والتجارة، ليأخذ أبعادا جيواستراتيجية وأمنية أعمق ترتبط بالسعي إلى الاستقلالية الاستراتيجية وتنوع منافذ التصدير، وأخذت المطالبة الإثيوبية التي ميّزت خطابات "آبي أحمد" إضفاءها للسرديات التاريخية، ومنها مملكة "أكسوم" التي حققت سيادة بحرية على البحر الأحمر والجزيرة العربية وأنها ذات ملكية بحرية قديمة، ما يعطيها الحقوق الكاملة في إعادة حيابة حدودها الطبيعية والتاريخية.

جاءت التحركات الإثيوبية في سبيل الطموح البحري مندفعة ولم تراع التوازنات الإقليمية الحاصلة بينها وبين ودول الجوار الجغرافي، عملت إثيوبيا على الاعتراف بأرض الصومال في خطوة سريعة للظفر بمنفذ بحري وقاعدة عسكرية فيها، غير هذا التحرك بنوده لاتزال قيد التجميد ولم تسجل أي تفعيل لبنود المذكرة بالنظر لحالة التوتر الخانق الذي أثارته المذكرة.

في الوقت الذي تسجل العلاقات الإقليمية بين إثيوبيا والسودان، الصومال، مصر، إريتريا أقصى مستويات التوتر بسبب المسعى الحثيث للوصول للبحر، من جهة أخرى الدول المجاورة مثل كينيا وجيبوتي لم تتأخر في التوقيع على اتفاقيات جزئية للتعاون مع إثيوبيا في مسألة التجارة الخارجية، لكن تبقى أنها غير كافية، وعليه؛ خلصت الدراسة إلى جملة من النتائج وهي:

* الطموح الإثيوبي للحصول على منفذ بحري يتغذى أولا من تاريخ إثيوبيا القديم الذي يعود الى القرن الثالث الميلادي، كمرحلة تنقطع عن المراحل اللاحقة تميزت بمكاسب بحرية لإثيوبيا وثانيا يتغذى من البحث عن شعبية جارفة لرئيس الوزراء "آبي أحمد".

* تبرر إثيوبيا طموحها أن له مبررات جيوسياسية، اقتصادية وجيواستراتيجية، غير أن طموح ممارسة السيادة الإقليمية وإدارة التوازنات الإقليمية في القرن الإفريقي هي أهمها.

* تؤكد إثيوبيا أن وضعها كدولة حبيسة يجعلها محل تهديد وترصد من طرف الدول الساحلية، وأنه تهديد لأمنها القومي، وهذا الطرح لا يمكن الجزم به، لأن الأوضاع الداخلية وصراع الأقاليم الانفصالية والوضع الاقتصادي هو أكبر تهديد لاستقرارها وبالإمكان أن يهدد مستقبل واستقرار إثيوبيا، حتى الممالك الإثيوبية القديمة لم تنهر بسبب عدم امتلاكها للبحر بل تعددت العوامل.

* تسعى اليوم إثيوبيا إلى تخفيف الاعتماد على جيبوتي بحكم ارتفاع تكاليف النقل والتجارة غير أن هذه التكاليف المرتفعة نحو 84% منها تكون داخل إثيوبيا وحدها وليس عبر حدودها مع جيبوتي باعتبار أن المناطق الاقتصادية الأساسية بعيدة جدا عن العاصمة أديس بابا.

* مذكرة التفاهم التي وقعتها إثيوبيا مع أرض الصومال كجزء من إستراتيجية الوصول للبحر أثارت موجة من التوترات الإقليمية وإصطفافات دبلوماسية ضد إثيوبيا للحد من طموحها البحري في مقدمتها مصر، وقصد تهدئة الوضع توسطت تركيا وتم التوقيع على "إعلان أنقرة" وهو يعكس مصالح الدور التركي أكثر مما يعالج جذور التوتر الإثيوبي-الصومالي.

* إثيوبيا إذا أرادت فعلا الوصول إلى منافذ بحرية عليها أن تعيد قراءة وممارسة سلوكها الخارجي تجاه جوارها الجغرافي لا بد من سلوك يقوم على التعاون والتنسيق بدل الإمبريالية والتعويل على الشركاء الأجانب بل بناء سياسة خارجية أساسها الاعتماد على الفواعل الإقليمية وفق رؤية تخدم استقرار القرن الإفريقي، بما فيها مراجعة السلوك العدواني لإثيوبيا الذي أدى إلى أزمات سياسية معقدة مع دول الجوار "مصر (سد النهضة)، إريتريا، الصومال، السودان.

الهوامش:

¹ - مآلات دولية، العدد 54، سبتمبر 2024، ص 7 شوهذ: 2026/02/22 انظر:

<https://www.asbab.com/wp-content/uploads/2024/09/pdf54.pdf> مآلات-دولية-العدد-54.pdf

² - عبد القادر محمد علي، "المطالبة الاثيوبية بميناء على البحر الأحمر الدوافع: الخلفيات والتداعيات"، مركز الجزيرة للدراسات، ديسمبر (2023)، ص 05.

³ -GizachewAsrat ; "GashawAyferamEndaylalu:Ethiopia's Quest forSovereign Sea Access: Historical and GeopoliticalContexts "; Journal middle eastern studies,vol, 17,N 01; (2025) ;p 155

⁴ -Klaus Koschorke ,A Short History of Christianity beyond the West; Third Edition;Brill, (Boston USA, 2025), p 89.

⁵ - مآلات دولية، مرجع سابق، ص 05.

⁶ -GizachewAsrat،opcit, p 158.

⁷ -Zisser Eyal,Israel and the Arab World : " Renewal of the Alliance of the Periphery",Athens Journal of Mediterranean Studies,Vol 5, N 4(2019),pp, 226-227.

- ⁸ - دفع الله خالد موسى، "سباق التركز الأمني والنفوذ على شواطئ البحر الأحمر"، أبعاد للدراسات الاستراتيجية، أكتوبر (2021)، ص 07.
- ⁹ - عبد القادر محمد علي، "تصاعد التوتر الإثيوبي الإريتري: المواقع الخطرة واحتمالات الحرب"، مركز الجزيرة للدراسات، (2025) ص 05.
- ربيع محمد محمود ، السيادة وطموحات إثيوبيا البحرية، قراءة في المنظور الإريتري ، قراءات افريقية، شوهده: 2026/02/20، انظر:
- <https://qiraatafrican.com/28418/>
- ¹¹ - مرعي نجلاء، مصر وإريتريا ومواجهة الطموح الإثيوبي للحصول على منفذ على البحر الأحمر"، تقرير، أبعاد للدراسات الاستراتيجية، ديسمبر، 2025 ص 4
- ¹² -ShimellisHailu, Hussein Jemma, Yonas Ashine, "Ethiopia's Quest for Sea Access: Strategic Imperatives, Responses and Geopolitical Repercussions", E.R.J.S.S.H; Vol 12,N 02,(2025),p 119
- ¹³ - قدري احمد هشام، التفرّد على الجغرافيا: طموحات إثيوبيا وتداعياتها على استقرار القرن الإفريقي، المركز العربي للبحوث والدراسات، جانفي 2025، انظر <http://www.acrseg.org/44382>
- ¹⁴ -Shimellis Hailu,op, cit, p 118.
- ¹⁵ - ريدي بريكنيب، إثيوبيا تسعى لإيجاد منفذ بحري: هل يهدد مسعاها لاستقرار الإقليمي، مجلس الشرق الأوسط للشؤون الدولية، سبتمبر (2024).شوهده <https://mecouncil.org/ar/publication/> انظر 2026/02/10
- ¹⁶ -Shimellis Hailu,op, cit,p 117.
- ¹⁷ -Mebratu ateweberhanop,cit; p 32.
- ¹⁸ - قدري محمد هشام ، مرجع سابق.
- ¹⁹ -Lisa Otto,The Rights," Interests, and Strategic Approaches of Landlocked States in the Maritime Domain: The Case of Ethiopia, Strategic Review for Southern Africa", Vol 47 No.01(2025) , p 45.
- ²⁰ -ShimellisHailu,op, cit,p 118.
- ²¹ -Lisa Otto,Op ;Cit , p 40.
- ²² - مآلات دولية، مرجع سابق، ص 04.
- ²³ - قدري محمد هشام، مرجع سابق.
- ²⁴ - ربيع محمد محمود، السيادة وطموحات استونيا البحرية، قراءة في المنظور الإريتري، قراءات افريقية، شوهده 2026/02/10: انظر <https://qiraatafrican.com/28418/> الرابط
- ²⁵ -Blanca placian de Inza,O,citp,pp 3-4.
- ²⁶ - ربيع محمد محمود، تحليل إستراتيجي لوثيقة معهد الشؤون الخارجية الإثيوبي: إدارة نهر النيل والبحر الأحمر في السياسة الإثيوبية، قراءات إفريقية، 9 سبتمبر 2024، شوهده: 2026/02/10، انظر الرابط . <https://qiraatafrican.com/22822/>
- ²⁷ -Mohamed Seid Mohamed، the redseacouncil (RSC): "opportunities and threats for Ethiopia's national security in the redseadialogue, Institute of Foreign Affairs, Ethopia", (2024)series II, p 47.
- ²⁸ - نجلاء مرعي، مرجع سابق، ص 05.
- ²⁹ -Blanca placian de Inza,Op,cit p 13.