

الموانئ البحرية في جيبوتي (دراسة تاريخية تحليلية)

محاضر - قسم التاريخ - كلية الآداب
جامعة الزاوية - ليبيا

د. اخويره رمضان عمر عيسى

مستخلص :

ميناء جيبوتي إحدى الموانئ البحرية في شرق أفريقيا، كما يعد إحدى حلقات الوصل وبوابة مهمة في الأسواق، وبلدان شرق أفريقيا، ومركزا إقليميا لنقل البضائع الصادرة والواردة، ويطل الميناء على مضيق باب المندب، الذي يتمتع بأهمية استراتيجية كبيرة في أفريقيا، ولم يقتصر وحده على هذه الأهمية، بل هناك موانئ أخرى، ومن بينها ميناء تاجوراء الذي يحتل المركز الثاني، وهو يقع على المحيط الهندي، الذي يشتهر بكثرة الأسماك، بينما ميناء أوبك يحتل المركز الثالث، ونقطة بداية انشاء المحمية الفرنسية عام 1862، بالإضافة إلى الموانئ الداخلية التي أقل حجما، وأهمية اقتصادية .

Ports only sea in Djibouti (analytical historical study)

Dr.Ekhwiera Ramadan Omar Essa

Abstract:

The port of jibouti is one of the seaports in East Africa. It is also an important link and gateway to the markets and countries of East Africa. It is a regional center for the transport of incoming and outgoing goods. The port overlooks the Bab al-Mandab Strait, which has great strategic importance in Africa. This importance, but there are other ports, including the port of Tajoura, which occupies the second place, and it is located on the Indian Ocean, which is famous for its abundance of fish, while the port of OPEC occupies the third place, and the starting point for the establishment of the French protectorate in 1862, in addition to the internal ports that are smaller in size. , and economic importance.

المقدمة:

تكتسي الموانئ في جيبوتي أهمية إستراتيجية لدولة جيبوتي بشكل خاص ولمنطقة شرق أفريقيا بشكل عام وتلك الموانئ كانت أحد أهم الأسباب التي دعت القوي الاستعمارية إلى التنافس

حولها وحول سواحل البحر الأحمر بشكل عام ومحاولة السيطرة عليها حتي يتمكنوا من إيجاد موطئ قدم لهم علي سواحل البحر الأحمر، مما أدى في نهاية المطاف إلي تقسيم البلاد بين عدة قوي أوروبية مثل بريطانيا وفرنسا وبريطانيا، وتعززت أهميتها في إرتباط تلك الموانئ وعلاقتها بخطوط السكة الحديدية داخل البلاد مثل ميناء جيبوتي وميناء ابوك وميناء تاجورة وميناء دوراليه وهذه الموانئ لها أهميتها التجارية والاقتصادية .

الموقع الجغرافي لجيبوتي :

في البداية وقبل الحديث عن الموانئ يجب الإشارة إلي الموقع الجغرافي لجيبوتي أو الصومال الفرنسي - كما كان يطلق عليها في بعض المراحل التاريخية- فهي تقع في الجزء الشمال الشرقي من القرن الافريقي وتحديدًا عند إلتقاء البحر الأحمر بخليج عدن حيث تشرف على مضيق باب المنذب الذي يعتبر ممرا مائيا وعلي قدر كبير من الأهمية فهو همزة الوصل بين البحر الابيض المتوسط والمحيط الهندي ويمثل هذا الشريط الحيوي شريان الحياة بين الشرق والغرب أما بالنسبة للحدود البرية فتحدها دولة ارتيريا من الشمال وتأتي اثيوبيا علي الحدود الغربية في حين تقع الصومال علي الحد الجنوبي ويبلغ طول شواطئها 370 كيلومتر، وهذه الشواطئ تنخفض عند خليج تاجورة الضيق كما يطل الشاطئ الشمالي الواقع علي مقربة من ارتيريا على مضيق باب المنذب الذي يمثل في هذه المنطقة الرأس الجنوبي الغربي لليمن.⁽¹⁾

إن هذا الموقع الجغرافي المتميز كان من بين أبرز عوامل الجذب للمستثمرين الاجانب والاستعمار علي حد سواء كما أصبحت موانئ جيبوتي بوابة إلى أسواق شرق ووسط افريقيا ونقطة جذب العمال الأجانب وتوفير فرص الاستثمار في العقارات كما تميزت بوفرة الايدي العاملة المدربة ذات الخبرة علاوة علي وجود أنظمة اتصالات حديثة وتوفير وسائل حديثة متطورة لدعم الخدمات المختلفة، وهذه العوامل ساعدت على توجه اقتصاد جيبوتي نحو السوق الحر في الوقت الراهن. جيبوتي هي دولة عربية من ضمن دول منطقة القرن الافريقي كما أنها عضو في جامعة الدول العربية والاتحاد الافريقي، تبلغ مساحتها 23.000 كيلومتر مربع وهذه المساحة الجغرافية رغم محدوديتها إلا أن موقعها الاستراتيجي كان مطمح الاستعمار الأوروبي خاصة الفرنسيين ، ويبلغ عدد السكان فيها 800.000 نسمة. ويتكون السكان في جيبوتي من قبائل العفر الدناكل تعود إلي أصول اثيوبية إلي جانب قبائل العيسى من الصومال علاوة علي العرب وإلي جانبهم مجموعة من الطوائف الاجنبية المختلفة الأصول، دخل الإسلام البلاد سنة 825م مع هجرة أصحاب الرسول عليه السلام وتعزز بقدم التجار العرب من شبه الجزيرة العربية وسيطر هؤلاء على البلاد حتي مطلع العصور الحديثة، أما اللغة الرسمية في جيبوتي فهي اللغتان العربية والفرنسية إلي جانب بعض اللغات المحلية الأخرى منها علي سبيل المثال لا الحصر لغة العفر والصومال، والملاحظ أن اللغة الفرنسية هي اللغة المعتمدة رسميا وتستعمل في الدوائر الرسمية الحكومية .

يرتبط تاريخ جيبوتي بتاريخ الصومال بشكل كبير نظراً للترابط والتداخل التاريخي بين البلدين ولأنه لم يكن لجيبوتي دور مستقل في التاريخ القديم او الوسيط بل نجدها قجزاً لا يتجزأ

من السهول الصومالية من الناحيتين الجغرافية والتاريخية وبالتالي من الصعب فصل تاريخ جيبوتي عن تاريخ الصومال ومررت جيبوتي بكل المراحل التاريخية التي مرت بها الصومال وتكتفي هذه الدراسة بالإشارة ، الاطماع الاستعمارية في المنطقة ففي القرن العاشر والثاني عشر الميلادي سيطر المصريون والعثمانيون على شواطئ البحر الأحمر ثم بدأت مرحلة التنافس الاستعمار الأوروبي على جيبوتي بحكم موقعها الاستراتيجي وخاصةً بعد فتح قناة السويس المصرية عام 1869م أصبحت هذه السواحل نقطة صراع بين الدول الأوروبية. ⁽²⁾ وخاصة بريطانيا بعد أن ظهرت كقوة بحركة كبيرة عام 1815م فبدأت بتدعيم المواقع والنوافذ البحرية التي تتحكم في البحر الأحمر وطريق الهند ففي عام 1839م احتلت بريطانيا عدن ثم أسرعت بشراء جزيرة في مدخل منطقة تاجورة وبعد احتلال بريطانيا لمصر احتلت مينائي بريه وزيلع في الصومال وذلك عام 1884م. ⁽³⁾ وارسلت فرنسا أيضاً بعثة لشراء ميناء على ساحل افريقيا الشرقي وتمكنت من شراء أراضي أوبوك عام 1862م بعد إقناع زعماء القبائل وخاصة قبيلة العفر (الداكل) في جيبوتي مقابل مبلغ خمسين ألف فرنك ، بينما تشير بعض المصادر التاريخية إلي أن قبائل العفر تنازلت للفرنسيين عن ميناء اوبوك ⁽⁴⁾ وكان ما قامت به فرنسا من أجل عدم الدخول في صدام مسلح مع قوات بريطانيا المرابطة في ميناء عدن والساحل الشمالي الصومالي (شمال جيبوتي) .

أما ميناء تاجورة فلم تقم الحكومة الفرنسية باستغلال هذا الميناء رغم المعاهدة التي وقعت بين سلطان تاجورة والقوات الفرنسية عام 1884م بعد انسحاب الإدارة المصرية من الأراضي الصومالية وخلال فترة الانسحاب قامت القوات الفرنسية بضم هذه الأملاك وقد دعمها القانون الفرنسي عام 1885م من أجل تأسيس مستعمرة على الساحل البحر الأحمر . وهكذا استطاع الفرنسيون أن يجدوا لأنفسهم موطن قدم في جنوب البحر الأحمر في (جيبوتي حالياً) ولترسيخ حقوقهم في هذه المنطقة قامت فرنسا بالإجراءات الدبلوماسية اللازمة في منتصف القرن الثامن عشر والتاسع عشر الميلادي من أجل الحصول على الاعترافات الدولية بوجودها في جيبوتي من خلال مفاوضة الدول المستعمرة للمناطق المجاورة وهي بريطانيا جنوباً في الصومال البريطاني وإيطاليا شمالاً في ارتيريا إلي جانب الحبشة غرباً. ⁽⁵⁾

بعد احتلال بريطانيا لمصر تم تقسيم املاكها في افريقيا بين كل من بريطانيا وفرنسا وإيطاليا وإثيوبيا فتوسع الفرنسيون بالاستلاء على ميناء تاجورة وبقية الأراضي التي تشكل جمهورية جيبوتي الآن. ⁽⁶⁾ وفي عام 1892م اتخذ الحاكم الفرنسي للمستعمرة قراراً بالبدا في تشيد مدينة جيبوتي التي أصبحت مقراً للإدارة الاستعمارية الفرنسية وقد أصبحت المستعمرة تعرف باسم الصومال الفرنسي منذ عام 1896م كما بقى يعرف باسم اقليم العفار والعيسى. ⁽⁷⁾

وظلت فرنسا تعتبره احد اقليم الاتحاد الفرنسي في منطقة ما وراء البحار ويطلق عليه الشاطئ الفرنسي للصومال (جيبوتي) لذلك كانت فرنسا تخشى الخطر الذي تنطوي عليه الدعوة الصومالية التي تزعمتها بريطانيا لإنشاء اتحاد يتكون من الشعوب الصومالية داخل الصومال الكبير لأنها لا تريد التخلي عن هذا الاقليم . ⁽⁸⁾ وأرادت فرنسا أن تجعل من جيبوتي حارسا علي

مصالحتها السياسية والإقتصادية في داخل جيبوتي نفسها وفي البحر الأحمر والتجارة بالإضافة إلى الحفاظ علي تجارتها مع الحبشة على الرغم من فقر هذه المستعمرة واعتماد أهلها على الرعي اعتماداً كاملاً في حياتهم العامة وفي تأمين مواردهم الإقتصادية.

كانت التجارة مع الحبشة مصدر الدخل الرئيسي للأهالي وقد رأت الحكومة الفرنسية أن الدعم الحقيقي لوجودها ومصالحها يتمثل في تأسيس دور تجاري فاعل مع الحبشة يقوم على وسيلة النقل العصرية ومن هنا جاءت فكرة خط سكة الحديد بين جيبوتي واديس ابابا عاصة إثيوبيا وقد قدمت الحكومة الفرنسية دعماً كبيراً للمشروع خوفاً من تأثيره على مصالحها إلى أن توصلت الدول الاستعمارية الثلاث في المنطقة إلى تفاهم مشترك في عام 1906 م .

تم تقسيم مناطق النفوذ في الحبشة بحيث كان لفرنسا منطقة نفوذ مابين جيبوتي واديس ابابا وبريطانيا على الحدود مع السودان في مناطق منابع النيل وإيطاليا المناطق المتاخمة لأرتيريا حتى بحيرة تانا،⁽⁹⁾ وبعد هذا التفاهم تم استكمال العمل في مشروع سكة حديد جيبوتي - اديس ابابا الذي نجح في جذب تجارة جنوب الحبشة وشرقها إلى جيبوتي كما ادى هذا المشروع إلى تطوير ميناء جيبوتي وزيادة قدرته على التصدير والاستيراد وزيادة الخدمات في هذا الميناء الذي كان يعرف بميناء مرسيليا الصغير وبعد احداث تطورات حديثة أصبح الميناء منفذاً تمر منه الصادرات والواردات من جميع انحاء العالم وخاصة الدول التي تقع على الموانئ البحر الأحمر حيث أصبح هذا الميناء من أهم الموانئ البحرية وقد تنافس عليه القوات الأمريكية والروسية ونجح الاتحاد السوفيتي في الحصول على قاعدة عسكرية في جيبوتي . وفي عام 1990م حدثت تغييرات في القرن الأفريقي كان لها الاثر الكبير على الدول الأوروبية وكذلك علي المطامع الإقليمية والدولية وبسبب طول فترة الصراعات الداخلية في القرن الأفريقي سمحت بعض الأطراف الصومالية لبعض الجهات الاجنبية بإستثمار موانئ السواحل وتحولت هذه السواحل إلى مكب نفايات وعانى الكثير من الصيادين من الاعتداءات المتكررة عليهم من قبل صيادين غير شرعيين وكان هذا ذريعة اتخذتها القوة العالمية ذريعة للتدخل العسكري على سواحل البحر الأحمر ومدخله الجنوبي في القرن الأفريقي بدعوة حماية الموانئ وخاصة ميناء جيبوتي.

ميناء جيبوتي:

يعد من أهم مرافق الاقتصاد القومي في جيبوتي وهو يشكل مصدراً من أهم مصادر إيرادات الدولة ويعد ميناء جيبوتي من أهم موانئ شرق أفريقيا وأحدثها من حيث التجهيز بالوسائل والخدمات المتطورة ويعد مركزاً ملاحياً مهماً وملتقى العديد من الطرق الملاحية العالمية ومن مميزات هذا الميناء عدم فرضه ضرائب على بضائع لترانزيت بل تفرض عليها حسب رسوم نظير الخدمات المقدمة إليها وتأثرت أهمية الميناء في الاقتصاد الجيبوتي بالأوضاع السياسية في المنطقة والنمو الاقتصادي للدول المجاورة وبصفة خاصة أثيوبيا حيث بدأ إنشاء الميناء والخط الحديدي في وقت واحد بعد إصدار حاكم الفرنسي (لاجارد) قراراً بربط الميناء مع الخط الحديدي وذلك لسهولة الوصول إلى الهضبة الأثيوبية ،كما تأثر الميناء عام 1967م بإغلاق قناة السويس مما نتج عنه انخفاض ملحوظ في الحركة التجارية بنسبة 75% .⁽¹⁰⁾

لقد ازدادت أهمية الميناء بعد قيام مصر بتوسيع قناة السويس وهو الأمر الذي سمح بمرور الناقلات ذات الحجم الكبير التي ترسو في الميناء ومن هذه السفن حاملات الطائرات التي تشكل حوالي 10 % من إجمالي السفن المارة بالميناء وعند ما قامت الحرب بين أثيوبيا والصومال 1998م⁽¹¹⁾ بشأن منطقة اوجادين و كانت لهذه الحرب أثر إيجابي على وضع الميناء بالنسبة لجيبوتي . وهكذا ارتبط انشاء ميناء جيبوتي بالسكة الحديدية وصارت المنشأتان منذ البداية كوسيلتين متكاملتين لاستغلال وتشجيع التجارة مع أثيوبيا وبعد انشاءه أصبح هذا الميناء ذا أهمية كبيرة في الاقليم والذي تتركز فيه معظم الحركة البحرية التجارية الدولية .

موقع الميناء:

يقع ميناء جيبوتي في أقصى شمال الجانب الجنوبي لخليج تاجورة وعلى مسافة 240 كيلومتر من عدن في اليمن وبربره في الصومال وعلى مسافة 45 كيلومتر من زيلع وعلى مسافة 8 كيلومترات من عصب في إرتريا وعلى مسافة 650 كيلومتر من مصوع في إرتريا ونظراً لوجود مرسى يقع بين جيبوتي وشواطئ كبيرة بالإضافة لوجود جزر مثل جزيرة موشى (Ascia) ويمتاز هذا الميناء بسهولة الوصول إليه إلي جانب توفر كل الامكانيات الحديثة فيه وقد اطلق عليه ميناء مرسيليا الصغرى⁽¹²⁾ تم بناء هذا الميناء على ثلاث مراحل ويوجد به ثلاث مراسي ، يطلق علي المرسي الاول مرسي رصيف الحكومة الذي يغلق الميناء من الجنوب وهو المرسي الرئيسي وهذا المرسي يقوم بعملية الشحن وتفريغ السفن وطول هذا المرسي ألف متر ويمتد حتى طريق السكة الحديدية أما المرسي الثاني يبلغ طوله 900 متر والعرض 40 متر وفي داخل هذا المرسي يوجد حوضان كبيران أحدهما للتموين والثاني للبواخر الكبيرة وتوجد به محلات تجارية كثيرة متنوعة ومختلفة البضائع (الترانزيت)، في حين يبلغ طول المرسي الثالث 200 متر واتساعه ما بين 40 , 50 متر وهو ما يسمح بوقوف ثلاث بواخر من الوزن المتوسط في وقت واحد، بالإضافة إلى بواخر للإمداد بالنفط .⁽¹³⁾ وبجانب كل تلك الخدمات التي يقوم بها الميناء حرصت جيبوتي على التخفيض في قيمة الرسوم المفروضة على الخدمات المختلفة وبالفعل تم تخفيض الضرائب المفروضة على كل من البضائع المارة بالميناء من 10 دولارات إلى دولار واحد في عام 1998م⁽¹⁴⁾، وذلك لتشجيع السفن المارة بالميناء وجعله أكثر قدرة على المنافسة مع غيره من الموانئ . وقد لعب الميناء دوراً مهماً في توفير فرص العمل لعدد كبير من العاملين المقيمين في مدينة جيبوتي كذلك يؤدي الميناء بجانب خط السكة الحديدية دوراً ملموساً في ازدهار التجارة حيث قامت المحلات عليه والتي تتاجر في السلع المستوردة كذلك انشأت عدة بنوك في مجال العملات الحرة والتي تمتعت بحرية كاملة في نشاطها التجاري في تحويل العملات في داخل أو خارج جيبوتي ،⁽¹⁵⁾ وكان من أهم عملاء هذه المحلات في ميناء جيبوتي من فرنسا _ بريطانيا _ ايطاليا _ امريكا _ ألمانيا _ اليونان _ اليابان _ إسرائيل _ هولندا _ بلجيكا .

كما اعتمدت اثيوبيا على ميناء جيبوتي والخط الحديدي بين جيبوتي واديس ابابا في جزء من تجارتها الخارجية بنسبة 25% ، اما باقي تجارتها كانت 75% من ميناء عصب في إرتريا .

وبعد اندلاع الحرب بين اريتريا واثيوبيا 1998م تم تحويل كل تجارة اثيوبيا إلى ميناء جيوتي وبهذا أصبح نقل البضائع بما مجموعه 250 إلى 300 عربة نقل اثيوبية⁽¹⁶⁾ يومياً في ميناء جيوتي لنقل البضائع من اثيوبيا وإليها وذلك بجانب الخط الحديدي. وقد أدى هذا الرواج إلى تحويل جزء من مساحة المنطقة الحرة إلى مخزن البضائع المتجهة إلى اثيوبيا وكذلك تم تحويل مساحة 100 ألف متر مربع كانت مخصصة لبناء المبنى الإداري الجديد بالميناء إلى ساحة انتظار للسيارات المتجهة إلى اثيوبيا. ومن ناحية أخرى بلغت كمية السلع والبضائع الاثيوبية المارة بميناء جيوتي خلال عام 1999م حوالي 1,2 مليون طن وهو ما يساوي اجمالي واردات اثيوبيا وصادراتها المارة بالميناء. (17)

اما بالنسبة لوصف المبنى يتمتع الميناء بسهولة الوصول إليه وذلك لوجود انارة التي اقيمت على النقاط البارزة لإرشاد السفن. (18) فيوجد في مدخل خليج جيوتي يطلق عليه أيا بيلبة (Ayabele) وامبولي اللذان تم تشييدها في عام 1898م في جنوب جيوتي وتقدر تكاليف هذه الانارة مائة ألف فرنك. وفي عام 1975م كان ميناء جيوتي التجاري يتكون من 2700 متر من الأرصفة التي يتراوح عمقها ما بين 9 ، 12 متر ، 26 ألف متر من مستودعات التخزين الخاصة و70 ألف متر مربع من المناطق المكشوفة للتخزين . وفي عام 1927م تم انشاء انارة يصل مداها إلى مسافة 20 ميلاً ويبلغ ارتفاعه خمسين متر عن مستوى البحر وفي نفس العام تم تزويد المصابيح الانارة لإرشاد السفن على أطراف جزيرة موشي في جيوتي تبلغ ارتفاعها على سطح البحر ويبلغ تكاليف هذه الانارة 80 ألف فرنك . وفي عام 1955م قامت الحكومة الفرنسية لترميم السفن في جيوتي بناء على طلب السيناتور حسن جولييد وقام لوبران كيري (Le Brun Keris) بمناقشة الوضع في مجلس الاتحاد الفرنسي نظراً لما يترتب على ذلك من فائدة متمثلة في الارتباط البحري للاتحاد الفرنسي وقد قام مستشار الاتحاد الفرنسي يدعى (Dede) بياناً على اقتراح لوبران كيري أوضح فيه مميزات هذا الانجاز على الصعيد المحلي والقومي والدولي.⁽¹⁹⁾ وكانت التطورات الرئيسية عام 1973م وهي استكمال الطريق الذي يربط الميناء مباشرة بالقطاع التجاري للمنطقة المصفاة من الضرائب والبدء في بناء مرافق اضافية لرسو السفن في المرفأ الجنوبي اعتماداً على منحة من الصندوق الأوروبي للتنمية 88 مليون فرنك . وفي عام 1975م كان ميناء جيوتي يتكون من 2700 متراً من الأرصفة ويتراوح ما بين 9 و 12 متر و 26 ألف متر مربع من مستودعات التخزين ومنطقة حره تبلغ مساحة 14 هكتار الجانب الخط الحديدي الذي يربط الارصفة والمستودعات ومناطق التخزين اما ارصفت البضائع مجهزة بمنشآت لإعادة التزويد بالوقود والمياه والميناء الذي يملك الصفة من مواصفات القانون الدولي من السفن والدول الأوروبية.⁽²⁰⁾

كما أن هذا الميناء لعب دوراً كبيراً في التجارة العالمية حيث ساهمت إيرادات نقل البضائع بدون رسوم في تعزيز اقتصاد الدولة وقد قررت الحكومة الفرنسية في ذلك الوقت أن يصبح ميناء حراً مستقلاً كما هو الحال بالنسبة لميناء عدن على الضفة المثابله من ساحل البحر الأحمر وبذلك تستطيع جيوتي مقاومة التنافس الدولي على الميناء وقد قررت الحكومة الفرنسية الإبقاء على الضرائب التي كانت تتحصل عليها من البضائع من دولة الحبشة عند دخولها ميناء

جيبوتي والسبب في ذلك الوقت أن هذه الضرائب كانت تغطي بعض النفقات في الميزانية التي تبلغ اثني عشر مليون فرنك يأتي نصف هذه الرسوم الجمركية من ضرائب الميناء. (21) وهذا يوضح الصعوبة في تحقيق توازن هذه الميزانية كما اقترحت الغرفة التجارية لجيبوتي تخفيض المرتبات للموظفين الفرنسيين وتوظيف عمال آخرين كما قررت الحكومة الفرنسية دفع أمانة سنوية للموظفين باعتبار جيبوتي نقطة الالتقاء خطوط المواصلات الفرنسية بالإضافة أن جيبوتي تتمتع بموقع استراتيجي على درجة كبيرة من الأهمية وزيادة أن الميناء يقع على البحر الأحمر.⁽²²⁾ ومن الناحية الاقتصادية يعتمد الميناء على حركة مرور تجارة الحبشة من خلاله والتي ازدهرت في تلك الفترة من حيث الصادرات والواردات من جميع أنحاء العالم ويعتبر خط سكة الحديد الذي يربط بين جيبوتي واديس ابابا من أهم القطاعات الاقتصادية في جيبوتي التي دعمت حركة التجارة في الميناء فهو إلى جانب ما يوفره من إيرادات للدولة فإنه يخلق فرص عمل لجزء كبير من القوى العاملة كما أنه يمنح إثيوبيا منفذاً على البحر الأحمر ، كما ان استغلال هذا الخط تعمل بطريقة منظمة ومفيدة للغاية لذلك رأت السلطات الفرنسية ضرورة حماية هذه المنطقة حيث اقترحت تأسيس غرفة تجارية في باريس لإقامة منطقة حره للميناء في جيبوتي وقد شاهدت جيبوتي نشاطاً ملحوظاً ومتزايداً في التجارة بالإضافة إلى تطوير الميناء.⁽²³⁾

عندما أصبح هناك تزايد في حركة التجارة من الواردات والصادرات عبر ميناء جيبوتي قررت الحكومة الفرنسية أن تتقاضى رسوماً إضافية على الانتفاع بالمرافق التزويد بالوقود على الرسوم أن تكون بنسبة 30 %.⁽²⁴⁾

أما الشركات التي كان لها مؤسسات ومراكز في جيبوتي هي شركات النفط كما توجد لهذه الشركات مخازن للتخزين كانت سعتها 195 ألف طن من النفط وهذه الشركات حظيت بمساحات خصصت لها علي الميناء لتفريغ والتسليم البضائع على الأرصفة وهي شل اويل كومباني (Shell Oil Company). والشركة الثانية هي (British petroleum pony com) بريتش بتروليوم كومباني وكذلك شركة اكسوت كوربوريش (Exxon corporation) ، وفي جانب آخر من النشاط الاقتصادي للميناء فإن الحركة الملاحية فيه كانت تصل إلي 200 باخرة تجارية في اليوم من جميع أنحاء العالم، اما فرنسا فقد كان لها إمتياز خاص بها ألا وهو خط مباشر للسفن من فرنسا إلى جيبوتي .(25)، ونظراً لنشاط الميناء فإن حركة التجارة كانت في ازدياد حيث ترسوا على الميناء 238 سفينة تبلغ حمولتها حوالي 212 ، 874 طناً بالإضافة إلى 831 شراعاً وأيضاً 150 سفينة تقدر حمولتها 721980 طناً و 529 قارب لنقل البضائع .⁽²⁶⁾ وفي عام 1953م كان حجم التجارة في إثيوبيا آنذاك ما يقرب من 250 ألف طن منها 159 ألف طن واردات و141 ألف طن صادرات هذه السفن المارة عن طريق ميناء جيبوتي ، ويمنح هذا الميناء دولة إثيوبيا مرافق للعبور التجارية حيث أنه نهاية خط السكة الحديدية جيبوتي اديس ابابا والميناء مزود بمعدات للتبريد والتجميد وحفظ الصادرات من إثيوبيا من اللحوم .⁽²⁷⁾ وهكذا فإن حركة الميناء مصدرها هاماً للدخل في جيبوتي . وفي عام 1967م أصيب ميناء جيبوتي بخاره كبيرة نتيجة إغلاق قناة السويس بسبب الحرب العربية الإسرائيلية

حيث كانت تمر به 85% ألف طن من التجارة من جميع انحاء العالم مقارنة بعام 1960م 257 ألف طن.⁽²⁸⁾ وعقب الحرب تأثرت عملية مرور السفن وتغير معدل المرور بنسبة 33% عما كان عليه وإنخفض حجم تبادل البضائع التي يتم إنزالها في الميناء بدرجة كبيرة وكانت قيمة الصادرات في عام 1968م 3,8 مليون دولار بمقارنة 29,6 مليون 1967م وعند إعادة فتح القناة قاموا بتحسين مرافق الميناء بعدما واجه منافسة من موانئ عصب ومصوع في ارتيريا وكذلك ميناء عدن وخاصة بعد اغلاق ميناء السويس وأدى فتح قناة السويس 1975م إلى عودة الحركة التجارية وانتعاش الاقتصاد في ميناء جيبوتي وأصبح أكبر ميناء فرنسي بعد ميناء مرسيليا وقد اكتسبت التجارة مع اثيوبيا أهمية كبيرة وتنافست جيبوتي مع ميناء عصب بشأن واردات وصادرات اثيوبيا وتدهورت صادرات ميناء جيبوتي خاصة بين عامي 1969 و 1972م وفيما يتعلق بحجم صادرات اثيوبيا عن طريق ميناء جيبوتي فقد ارتفعت من 92,100 طن في عام 1972م لتصل إلى 97,041م طن.⁽²⁹⁾ ومن المشروعات الجديدة أيضاً في ميناء جيبوتي مشروع إقامة رصيف لتخزين الحبوب والغلغل وإمكانية التخزين حوالي 70 ألف طن. كما ان الوكالة الفرنسية للتنمية : (AFD) L'Agence Francaise de (developpement) أرادت إقامة مسطح متعدد المهام يمكن أن تستخدم مخزناً للمنتجات الصناعية المعاد تصديرها كما تعتزم هذه الوكالة إقامة منطقتين تجاريتين حرتين في كل ميناء يتبع الجيبوتي .⁽³⁰⁾ بعد إعداد دراسات الجدوى اللازمة . ورحبت جيبوتي بإقامة مشروعات تحديث الميناء من أجل الرفع من قدرته وزيادة كفاءته عن طريق الاستثمارات الأجنبية بنظام ((BOT) Build ,OWN) and Transfer) . وقد ذكرت تقارير الأمم المتحدة أن ميناء جيبوتي قد أستفاد من إعادة فتح قناة السويس غير أن حركة المرور لم تبلغ المستوى الذي كانت عليه في عام 1966م في حين أنها كانت قبل فتح قناة السويس علي سبيل المثال لا الحصر يصل متوسط عدد السفن التي تدخل الميناء عام 1975م في الشهر الواحد ما عددها 135 سفينة علي العكس من عام 1966م الذي كان عدد السفن فيه يصل إلى 260 سفينة . بينما انخفض عدد السفن في ميناء جيبوتي عام 1976م ووصل عددها إلي 143 سفينة كل شهر من شهور السنة . والجدير بالذكر أنه حتي عام 1966م كانت نصف الموارد تأتي من تزويد السفن المارة بالوقود وقد وفرت جيبوتي الوقود الذي وصل إلي 1,8 مليون طن وبهذه الكميات تأتي جيبوتي في المرتبة الثانية بعد ميناء عدن في اليمن .⁽³¹⁾ وجاءت هذه البيانات بشكل رسمي من قبل مدير ميناء جيبوتي الذي صرح قائلاً أن حركة المرور السفن تزداد ببطء تبعاً لحركة مرور السفن في قناة السويس ولكن لم يبلغ حجم المرور حتي عام 1976م المستوى المتوقع في جهود الميناء على المدى القصير مشيراً إلي إمكانية النمو الاقتصادي علي المدى بعيد. (32)

ميناء تاجورة:

يأتي ميناء تاجورة في المركز الثاني بعد ميناء جيبوتي وهو من الموانئ الداخلية وترسو فيه البواخر القادمة إلى جيبوتي .⁽³³⁾ أما بالنسبة لموقعه الجغرافي فهو يقع على المحيط الهندي مطلاً على جنوب مضيق باب المندوب وعند مدخل البحر الأحمر .⁽³⁴⁾

ويوجد بهذا الميناء الكثير من مصايد الأسماك وأسماك الشعاب المرجانية الكثيفة وكذلك اللؤلؤ كما أن معظم الشريط الساحلي منه يقع ضمن أراضي جيبوتي بينما يقع جزء منه في الأراضي الصومالية. (35) وتوجد به عدة جزر من بين أهم تلك الجزر هي التي يطلق عليها جزيرة موشي وتتمتع بشهرة تاريخية حيث كانت القوى الاستعمارية مثل فرنسا وإيطاليا وبريطانيا تستخدمها في نقل تجارتها. (36)

ميناء اوبوك:

يعتبر ميناء اوبوك ثالث ميناء في جيبوتي ويعد هو نقطة بداية انشاء المحمية الفرنسية عندما قامت فرنسا بشراء أراضي حول اوبوك سنة 1862 غير أنها لم تهتم به بشكل كبير ولم تسعى بتطويره آنذاك حتي حلول في عام 1892م عندما أعلنت فرنسا الحماية علي جيبوتي بعد اعتراف كل من بريطانيا وايطاليا بحق فرنسا بالحماية على الجانب الغربي والشرقي للميناء وفقا لمصالح كل طرف على طول خط التقسيم الذي قاموا به في المنطقة في منح حرية التجارة وتنازلت فرنسا عن تعيين وكيل خاص لها بزليغ. (37)

كما وافقت كل من بريطانيا وفرنسا على ابعاد القنصل الانجليزي والفرنسي وقامت فرنسا بعد ذلك بتحويل قاعدتها من اوبوك إلى جيبوتي ذلك الميناء الهام والكبير ذو الموقع الحساس على خليج عدن مما دعي الفرنسيين إلى إعلان الحماية الفرنسية وتحويل تجارة منطقة هرر إلى ميناء جيبوتي الجديد غير ان هرر تعتبر مركزا حيويًا لتجارة شوا في إثيوبيا.

ويتضح أن تحويل التجارة إلى ميناء جيبوتي جاء للقضاء على النفوذ الايطالي في الحبشة وكانت فرنسا تخشى التصادم مع ايطاليا وخاصة بعد معاهدة اوتشالي التي عقدت مع الحبشة وكان الصراع دائم بين هذه الدول الثلاث ومع ذلك فرضت فرنسا وجودها بحدودها التي تمكنت من الاستحواذ عليها في جيبوتي، (38) أما بالنسبة لوصف الميناء والخدمات التي قامت بها فرنسا في فيه فهي قيامها بتقسيم الميناء إلى قسمين القسم الأول هو الميناء الشمالي الشرقي والقسم الثاني هو الميناء الجنوبي، (39) وهناك أربع إشارات ضوئية أحدهما في نهاية شط الاكلوكتر (Laclocheterie)، أما وضع باقي الإشارات فكانت على الساحل الشرقي وكان يطلق عليها بيوتت (Butet) وفيما يتعلق بالميناء الشمالي الشرقي فقد كان ذو أهمية أكبر بالمقارنة مع غيره من الأقسام الأخرى حيث اشتمل علي مساحة لتوقف السفن الصغيرة المحلية. (40)

ميناء درواليه:

يعتبر امتداد لميناء جيبوتي ويقع على بعد 5 كيلومتر غرب مدينة جيبوتي ويستعمل هذا الميناء لعدة أغراض ويمكن الإشارة إلي أهم تلك الاستخدامات وهي المتعلقة بمحطات تداول النفط والبضائع والحاويات التي تأتي من دبي بشكل خاص بإعتبار أن دبي تمتلك جزء من هذا الميناء إثر إبرامها اتفاقية مع جيبوتي لمدة 20 عام الهدف الرئيسي لها كان إستغلال الميناء لصالح دبي. (41) وأصبح ميناء درواليه من أشهر الموانئ في ساحل أفريقيا الشرقي حيث يتميز هذا الميناء بوجود محطة نفط وكذلك توجد به سفن التخزين وتبلغ قدرة التخزين به حوالي 37,000 متر

مكعب أما رصيفه فيبلغ طوله 1050 متر في حين أن عمقه 18 متر، ويوجد به رافعات للحاويات وهو قريب من محطة ابوك (42)، التي تعد أكبر مصدر إقتصادي للدخل في البلاد. وقد وصفت محطة الدروالية بأنها أكثر المحطات لوجود الحاويات تقدماً من الناحية التكنولوجية في القارة الأفريقية. (43)

أهم الموانئ الداخلية:

بالإضافة إلى الموانئ الرئيسية سألفة الذكر في جيبوتي تمتعت البلاد بوجود موانئ أخرى أقل حجماً وقيمة إقتصادية لأنها كانت تستخدم داخلياً لأغراض محلية ومن هذه الموانئ: موانئ لصيد الأسماك: إقتصرت هذه الموانئ علي عملية صيد الأسماك التي يزاولها الصيادين وإثر إنتهائهم من عملية الصيد فإنهم يقومون بتسويق الأسماك داخل الميناء نفسه لأنه يحتوي علي معامل خاصة بالأسماك وظيفتها تتمثل في حفظ الأسماك وتعليبها وهذا النشاط مشابه لما هو موجود في بعض الدول العربية في ذات المنطقة الجغرافية المحيطة بجيبوتي.

موانئ للنزهة:

كان يوجد في جيبوتي ميناء للنزهة حيث يستقبل ذلك الميناء السفن المعدة للتخزين وبعض السفن ذات التجهيزات العسكرية وهذا الميناء يستعمل في بعض الأحيان للجوء السفن في بعض الظروف الطارئة علي سبيل المثال عند هبوب العواصف في البحر درءاً لخطر التعرض لتدميرها.

الموانئ التجارية:

تختص هذه الموانئ بحركة التجارة من شحن حمولات السفن وتفريغ البضائع والأرصفة والمراسي لغرض التعامل مع الحمولة وعادة تكون بعيدة عن الموانئ الكبيرة وفي بعض الاحيان تكون تابعة لها ولكنها جزء مستقل بذاته وهذه الموانئ مختصة بأنواع محددة من التجارة مثل تجارة النفط والفحم والمعادن. (44)

الأهمية الاقتصادية لموانئ جيبوتي البحرية:

تعتبر الموانئ من أهم منابع الاقتصاد القومي لجيبوتي لأنها تحقق إيرادات في العملات الأجنبية لصالح خزينة الدولة كما أنها تؤدي إلي تحسين المدفوعات، ويساعد على دعم الجانبين الاقتصادي والسياسي للدولة وخفض تكاليف البضائع المستوردة والسلع المستهلكة ومواد الخام وتعتبر الأخيرة من مواد التصدير للحصول على العملة الصعبة لأزمة التحويل ببرنامج التنمية، أما مجال التجارة والتي تتمثل في الصادرات والواردات هي أهم موارد الدولة وتعتبر الرسوم الجمركية وفوائد الأجور هي الرافد الرئيسي لها.

الجدير بالملاحظة أن الاقتصاد في جيبوتي يقوم أساساً علي الأنشطة المرتبطة بموقع جيبوتي الاستراتيجي ويقصد به الواردات والصادرات علي النحو التالي.

الواردات:

تقوم الواردات أساساً علي البضائع التي تصل إلى السوق المحلية المتمثلة في المواد الغذائية كالبن والسكر والدقيق والنبيد علاوة علي المنسوجات وغيرها من البضائع الاستهلاكية المصنعة ومواد البناء، وفي عام 1907م كانت الواردات الفرنسية إلى جيبوتي تقدر بحوالي ما قيمته 3.950.218 فرنك ويلاحظ الزيادة في قيمة الواردات لهذه السنة عن السنة السابقة لها وذلك بسبب زيادة استيراد الاسلحة النارية والذخائر حيث كانت القيمة الإجمالية للواردات في سنة 1906 ما قيمته 2.474.095 فرنك وتأتي الغالبية العظمي من تلك الواردات من كل من عدن و انجلترا و المانيا .⁽⁴⁵⁾

الصادرات:

مثلما اعتمدت جيبوتي علي الواردات في تنشيط اقتصادها كان لصادراتها دورا كبير في ذلك وساعدها الموانئ التي تتمتع بها والتي كان لها الدور الأكبر في تنمية الإقتصاد المحلي، ففي مطلع القرن العشرين كانت السفن الفرنسية هي التي تتولي مهمة نقل وشحن البضائع من موانئ جيبوتي إلي باقي دول العالم فعلي سبيل المثال لا الحصر في عام 1907م كانت هناك باخرة فرنسية تصل حمولتها إلي 200 طن تقريباً تتحرك ما بين عدن وجيبوتي حيث تقوم برحلة كل أسبوع حاملة إلى عدن الجلود الخام المدبوغة والبن، وعندما تعود فإنها تكون محملة بالاقمشة الاوروبية والملابس البيضاء ومواد الصباغة والبلح والارز والتوابل والذرة إلى جيبوتي والحبشة من كل أسبوع وتقدر قيمة تجارة جيبوتي مع عدن بحوالي 102711874 روبية عام وهي القيمة الكلية للتجارة المسجلة في سنتي 1907 _ 1908م .⁽⁴⁶⁾

أما بالنسبة لصادرات جيبوتي إلي مرسيليا وأوروبا فإنها تماثل ربع قيمة المبلغ المذكور آنفاً في تجارتها مع عدن مضافاً إليه قيمة البضائع والاقمشة الاوروبية وتقدر قيمة تجارة جيبوتي بما يعادل 15 مليون روبية بما فيها تجارة الاسلحة التي تمثل عصب الحياة بالنسبة لجيبوتي بإعتبارها ميناء يباع فيه سلع لا تتوفر لدي بعض الدول المجاورة لها مثل المملكة العربية السعودية أو الحبشة أو الصومال البريطاني أو الصومال الإيطالي وفي سنة 1908م لم تكن ك جيبوتي مركزاً تجارياً بحجم عدن بل كانت أقل قيمة ورغم ذلك كان لها دورها في عمليات التبادل التجاري. والملاحظ أن سنة 1908م شهدت حركة تجارية متنوعة وكثري في جيبوتي بسبب وجود الموانئ التي أتاحت الفرصة للعديد من الشركات للعمل في السلع ذات الرواج عبر موانئ جيبوتي حيث وجدت ثلاث شركات فرنسية في جيبوتي كانت تتاجر في الاسلحة وهذه الشركات كانت تحصل على الاسلحة والذخيرة من فرنسا بدون أي صعوبات تذكر ثم تقوم ببيعها للتجار الذين بدورهم ينقلونها في قوارب إلى ميناء اوبوك لبيعها هناك⁽⁴⁸⁾، وهكذا فإن السلطات الفرنسية في جيبوتي تستفيد عملياً من مرور الاسلحة كما يستفيد من ذلك مستوردو الاسلحة الذين يحققون أرباحاً طائلة من وراء ذلك ، وبالطبع تحصل جيبوتي على جزء كبير من عوائد الجمارك من الضرائب التي تفرض على

استيراد الاسلحة النارية . ولم تقتصر تجارة الأسلحة علي تلك القادمة من فرنسا بل إنها في بعض الأحيان كانت تأتي من جيپوتي أو مسقط المطلة علي المحيط الهندي وبكميات كبيرة من الاسلحة والذخيرة التي تنزلها المراكب الخاصة بالسكان المحليين على الشاطئ الجيپوتي فالقوارب التي تغادر جيپوتي تتوجه إلى ميناء ابوك للحصول على شهادات بالتخليص على حمولاتهم من الاسلحة ثم بعد ذلك عن طريق التسلل إلى ساحل الدناكل أو تتجه إلى الساحل العربي أو الخليج الفارسي حيث يتم تنزيل شحناتهم من الاسلحة بدون أي صعوبة كبيرة.⁽⁴⁹⁾

الهوامش

- (1) راشد البراوى، الحبشة بين العصر الوسيط والحديث مطبعة السعادة ، القاهرة، 1961م ، ص59.
- (2) عبدالمالك عودة، جيبوتي دراسة مسحية شاملة ، معهد البحوث والدراسات العربية ، القاهرة، 2000م . ص45 .
- (3) Augustine , oyowe The struggle , op Cit , p29 .
- (4) جلال يحيى، مشكلة القرن الإفريقي و قضية الشعب الصومالي دار المعارف ، القاهرة ، 1981م . ص34 _ 39.
- (5) راشد البراوى، مرجع سابق ، ص 5 .
- (6) عبدالمالك، مرجع سابق ، ص 41 .
- (7) جلال يحيى، مرجع سابق ، ص 5 .
- (8) محمد عبدالمنعم يونس، الصومال وطناً وشعباً تقديم عبدالعزيز كامل ، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1963م ، ص 27 .
- (9) عبدالعزيز الرفاعي، الصراع الدولي في القرن الأفريقي ، مكتبة جامعة عين شمس ، القاهرة ، 1980م ، ص 5 .
- (10) Jun Afrigue , Chemin , dofer Djibouti Ethiopian ,P, 119 . 10 /
- (11) The Europa world yearbook ,OP city ,p11o8 .11 /
- (12) M , peterman Remise , epcot p117 . 12 /
- (13) حمدي الطاهري، جيبوتي امن البحر الأحمر ، دار المعارف، القاهرة، 1977م، ص133 .
- (14) إبراهيم عبدالمجيد، دراسات في تاريخ افريقيا المعاصر، دار النهضة المصرية، 2005م ، ص13.
- (15) حمدي الطاهري، مرجع سابق ، ص140 .
- (16) عراقي عبدالعزيز الشربيني، السياسات الاقتصادية في عهد الاستقلال ، معهد البحوث والدراسات العربية القاهرة ، 1996م ، ص254 _ 275 .
- (17) على اسماعيل محمد، الصومال والاطماع الدولية في القرن الأفريقي، دار المعارف ، القاهرة ، 1996م ، ص133 .
- (18) على اسماعيل، الصراع الدولي والاقليمي في القرن الافريقي ، دار المعارف ، القاهرة (د.ت) ، ص209 .
- (19) برنامج الأمم المتحدة الاثني ، تقرير التنمية البشرية لعامي 1994 _ 1997 ، بنيويورك برنامج الأمم المتحدة ، ص179 .
- (20) حمدي السيد سالم، الصومال قديماً وحديثاً، ج 2 ، وزارة الاستعلامات، الجمهورية الصومالية 1965م ص62.
- (21) حمدي السيد سالم ، المرجع نفسه، ص 67 .
- (22) حمدي الطاهري، مرجع سابق ، ص 139 .

- (23) روبية هي عملة نقدية تستعمل في الهند وباكستان وسير لا نكاد وبعض الدول في آسيا .
- (24) جلال يحيى، التنافس الدولي على الصومال وشرق افريقيا، دار الانجلو المصرية، مصر، 1984م، ص 11 .
- (25) السيد رجب حراز ، افريقيا الشرقية والاستعمار الاوروبي وتأسيس مستعمرة أرتيريا والصومال، دار المعارف ، القاهرة ، 1962م ، ص 501 .
- (26) أحمد برخت ماج، وثائق عن الصومال _ الحبشة _ ارتيريا ، مكتبة الطويجي للطباعة والنشر 1978م ، ص 15.
- (27) سميرة محمد طه، مصر والصومال في البحر الأحمر ، النهضة المصرية للطباعة والنشر، القاهرة، 1980م ، ص 619 .
- (28) عبيد يوسف فارح، التنفس الدولي على الصومال (1925 _ 1960م) رسالة ماجستير غير منشورة ، معهد البحوث والدراسات الأفريقية ، القاهرة ، 2006م ، ص 5 .
- (29) السيد رجب حراز ، التوسع الإيطالي في شرق افريقيا وتأسيس مستعمرة أرتيريا والصومال مطبعة جامعة القاهرة ، 1960م ، ص 126 .
- (30) شوقي الجمل، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف من القرن التاسع عشر الهيئة المصرية العامة للكتاب ، القاهرة ، 1974م ، ص 30 .
- (31) عبدالوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية، ج 2، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ط2، 1992م، ص 127.
- (32) عبدالوهاب الكيالي ، المرجع نفسه ، ص 129 .
- (33) السيد حمدي سام، المرجع السابق ، ص 15 .
- (34) عبدالرحمن اسماعيل الصالحين، التدخل الاجنبي في القرن الافريقي، معهد البحوث والدراسات الافريقية ، المطبعة الجامعية القاهرة ، 1970م ، ص 20 .
- (35) عبدالملك عودة، المرجع السابق ، ص 330 .
- (36) إبراهيم عبدالمجيد، تاريخ افريقيا الحديث والمعاصر، ص 300 .
- (37) شوقي الجمل، المرجع السابق ، ص 45؛ زاهر رياض، إستعمار أفريقية ، معهد البحوث والدراسات الأفريقية، القاهرة ، 1965م ، ص 165.
- (38) عبدالرحمن عبد الغني، البحر الأحمر والاطماع الدولية، دار النشر والطباعة ، القاهرة ، 1985م، ص 220 .
- (39) زاهر رياض، إستعمار أفريقية ، ص 90.

المصادر و المراجع

— أولاً العربية :

- (1) إبراهيم عبدالمجيد محمد، دراسات في التاريخ الحديث المعاصر ، القاهرة ، 2005م .
- (2) أحمد برخت ماح، وثائق عن الصومال _ الحبشة _ ارتيريا ، مكتبة الطوبجى للطباعة والنشر 1978م .
- (3) السيد حمدي سالم، الصومال قديماً وحديثاً، ج 2، وزارة الاستعلامات، الجمهورية الصومالية، 1965م .
- (4) السيد رجب حراز، افريقيا الشرقية والاستعمار الاوروي وتأسيس مستعمرة ارتيريا و الصومال، دار المعارف ، القاهرة ، 1962م .
- (5) السيد رجب حراز، التوسع الإيطالي في شرق افريقيا، معهد البحوث والدراسات الإفريقية، القاهرة ، 1981م .
- (6) الهام محمد على ذهني، تاريخ افريقيا الحديث ، كلية الدراسات الانسانية ، جامعة الازهر ، القاهرة ، 1420 هـ _ 1999م.
- (7) برنامج الأمم المتحدة الانمائي ، تقرير التنمية البشرية لعامي 1994 _ 1997 بنيويورك.
- (8) جلال يحي، مشكلة القرن الإفريقي و قضية الشعب الصومالي، دار المعارف ، القاهرة ، 1981م .
- (9) جلال يحي، التنافس الدولي على الصومال وشرق افريقيا، دار الانجلو المصرية، مصر، 1984م .
- (10) حمدي الطاهري، جيبوتي أمن البحر الأحمر ، دار المعارف، القاهرة ، 1977م .
- (11) راشد البراوى ، الحبشة بين العصر الوسيط والحديث، مطبعة السعادة ، القاهرة ، 1961 .
- (12) شوقي الجمل، سياسة مصر في البحر الأحمر في النصف من القرن التاسع عشر، الهيئة المصرية العامة للكتاب ،
- (13) سميرة محمد طه، مصر والصومال في البحر الأحمر، النهضة المصرية للطباعة والنشر، القاهرة، 1980م . القاهرة ، 1974م .
- (14) عبدالمملك عودة، جيبوتي دراسة مسحية شاملة ، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة ، 2000م .
- (15) عبدالعزيز الرفاعي، الصراع الدولي في القرن الأفريقي، مكتبة جامعة عين شمس، القاهرة، 1980م .
- (16) عبدالرحمن اسماعيل الصالحين، التدخل الاجنبي في القرن الافريقي، معهد البحوث والدراسات الافريقية، القاهرة ، 1970م .
- (17) عبدالرحمن عبدالغني ، البحر الاحمر والاطماع الدولية، دار النشر للطباعة ، القاهرة ، 1985م .
- (18) عبدالوهاب الكيالي، الموسوعة السياسية، ج 2، المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ط2، 1992م .
- (19) عبيد يوسف فارح، التنفس الدولي على الصومال (1925 _ 1960 م) (رسالة ماجستير غير منشورة) ، معهد البحوث والدراسات الأفريقية ، القاهرة ، 2006م .

(20) عراقي عبدالعزيز الشرييني، السياسات الاقتصادية في عهد الاستقلال ، معهد البحوث والدراسات العربية، القاهرة ، 2002م .

(21) على اسماعيل محمد، الصومال والاطماع الدولية في القرن الأفريقي، دار المعارف ، القاهرة ، 1996م .

(22) زاهر رياض ، إستعمار افريقية ، معهد البحوث والدراسات الافريقية ، القاهرة ، 1965م .

(23) روبية هي عملة نقدية تستعمل في الهند وباكستان وسير لا نكاد وبعض الدول في آسيا .

(24) محمد عبدالمنعم يونس، الصومال وطناً وشعباً ، تقديم عبدالعزيز كامل ، دار النهضة العربية، القاهرة ، 1963م .

ثانياً المصادر الأجنبية :

- (1) Augustine ,The struggle , for Greaterself , Rlionce , Thcurrier , N , 95January,February,1986,Brassers, Bellgiunm, Dieter, frish1986.
- (2) June , Afrigue ,chemindefer ,Djibuoti Ebiopin , Jeane , Afrigue ,N, 2002.
- (3) The Europa world , year book , Djibuouti , introductory ,survey London Europa publications Limited1999,v.ol .
- (4) Perelman ,M, Rmiseafлот June Afrigue N2002 ,25,31 ,Male, 1999.