



الأبعاد الاقتصادية والسياسية لخط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي (دراسة جغرافية)

أ.م.د/ أبو بكر موسى سعد أبو خشيم

أستاذ مساعد الجغرافيا السياسية

كلية الآداب، جامعة المختار، ليبيا

أ.م.د/ أبو عبيدة عبدالقادر حويل

أستاذ مساعد

كلية الآداب، جامعة المختار، ليبيا

doi 10.21608/jfpsu.2024.324693.1391

تاريخ الإرسال : ٢٠٢٤/٩/٢٩ تاريخ القبول : ٢٠٢٤/١١/٣

تاريخ النشر : ٢٠٢٥/١/٣

This is an open access article licensed under the terms of the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0). <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



الأبعاد الاقتصادية والسياسية لخط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي (دراسة جغرافية)

مستخلص

دراسة الأبعاد الاقتصادية والسياسية لخط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي (دراسة جغرافية) ذات أهمية كبرى لما له من نجاحات تنموية على المستويين الاقتصادي والسياسي لكلتا الدولتين .

وخط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي ليس وليد اليوم ، فهو يمتد في أعماق التاريخ لمدة طويلة ، حيث بدأت الأعمال التمهيدية لإنشاء هذا الخط بين الدولتين عام ١٨٩٧م ، واستغرق بناؤه ٢٠ عام ، حيث اكتمل البناء وتم الإفتتاح رسمياً في ٦ يونيو ١٩١٧م ، وهذا الخط توقف عام ٢٠٠٦.

تم الشروع في بناء الخط الجديد بين عامي ٢٠١١ و ٢٠١٦ و بدأ التشغيل التجريبي للخط في شهر أكتوبر عام ٢٠١٦ ، وتم افتتاح القسم الإثيوبي في ٥ أكتوبر ٢٠١٦ ، وأعلن عن اكتمال الخط الحديدي في ١٠ يناير ٢٠١٧ ، وأقيم الاحتفال في محطة ناغاد للسكك الحديدية في القسم الجيبوتي ، ويطلق عليه الخط الكهربائي .

ويلعب خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي دوراً مهماً في حركة نقل الركاب والبضائع ، وخاصة حركة الصادرات والواردات الإثيوبية ، وهذا الخط يعتبر المنفذ البحري الوحيد لإثيوبيا الآن .

الكلمات المفتاحية: سكك حديد، أديس أبابا، جيبوتي، الأبعاد السياسية، الأبعاد الاقتصادية.

Economic and Political Dimensions of the Addis Ababa-Djibouti Railway Line (A Geographical Study)

Abstract

Studying the economic and political dimensions of the Addis Ababa-Djibouti railway line (geographical study) is of great importance because of its development successes at the economic and political levels for both countries.

The Addis Ababa-Djibouti railway line is not new today, as it extends deep into history for a long time, as the preliminary work for establishing this line between the two countries began in 1897, and its construction took 20 years, when construction was completed and it was officially opened on June 6, 1917, and this line stopped. 2006.

Construction of the new line began between 2011 and 2016, and trial operation of the line began in October 2016. The Ethiopian section was opened on October 5, 2016, and the completion of the railway was announced on January 10, 2017. The celebration was held at the Nagada railway station on the section. Djibouti, and it is called the electric line.

The Addis Ababa-Djibouti railway line plays an important role in the movement of passengers and goods, especially the movement of Ethiopian exports and imports, and this line is considered the only sea port for Ethiopia now.

Keywords: Railways, Addis Ababa-Djibouti, political dimensions, economic dimensions.

مقدمة :

السكك الحديدية تستخدم في نقل الركاب والبضائع بواسطة قطارات وعربات مصممة خصيصا للسير على قضبان من الحديد ، فالسكك الحديدية تربط المدن بعضها البعض في الدولة الواحد ، كما تربط بين الدول ، وتتشابك شبكات دولة ما مع شبكات جيرانها، وغالبا ما نجد قارة بأكملها مرتبطة بشبكة عظيمة من السكك الحديدية .

جميع أنواع قطارات السكك الحديدية تسير على عجلات حديدية ذات حافة تثبت سيرها على قضيبين حديديين ، يمد القضيبان على عوارض سميكة من الخشب أو الأسمنت أو الحديد مثبتة على الأرض فتحافظ على بقاء القضيبين الحديديين متوازيين وثابتين .

وتصمم السكك الحديدية بحيث تستطيع تحمل ثقل الجرارات والعربات ، وطوّرت السكك الحديدية في العقود الماضية فزادت سرعاتها، وأصبحت تسير بالكهرباء ووصلت سرعاتها إلى ما يفوق ٣٠٠ كيلومتر في الساعة.

عندما أصبح المحرك البخاري عاملا ثابتا يمد المصانع ومختلف الأعمال بمصدر جديد من القوة، وفي الوقت نفسه لم تعد الطرقات والترع، تتسع لنقل الكميات المتزايدة من البضائع المنتجة، فجاءت السكك الحديدية والقطارات البخارية، في وقت كانت الحاجة إليها ضرورية.

لذا بدأ التخطيط في انشاء سكك حديدية تربط المدن والموانئ بعضها ببعض، في طول الدول وعرضها، وبات من البديهي أن تصبح السكك الحديدية الجديدة كالشرايين في الجسم، تجري بوساطتها السلع المنتجة من المصانع إلى الأسواق وإلى الموانئ ومنها إلى الخارج.

المجال المكاني :

المجال المكاني لهذه الدراسة هو خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي ، والذي يمتد في دولتي إثيوبيا وجيبوتي ، و يمتد لمسافة ٧٨٤ كم ، ويبدأ من دائرة عرض ٥٨ ° ٣٠ ٩ ° : ٢٢ ٤٩ ° ١١ ش و خط طول ٢٠ ° ٥٤ ٣٩ ° : ٤٧ ° ٣١ ٤٢ ° ق .

المشكلة البحثية :

تدور المشكلة البحثية حول دور خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي في تسهيل حركة الأفراد والبضائع بين إثيوبيا وجيبوتي ، وخاصة تسهيل حركة البضائع الإثيوبية الى العالم الخارجى عبر الموانى البحرية الجيبوتية ، لأن إثيوبيا دولة حبيسة لا تطل على مسطحات مائية .

والتزاحم والضغط الشديد على هذا الخط من الجانبين وخاصة إثيوبيا ، جعل خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي لا يفي بمتطلبات الحركة المتزايدة بين الدولتين مما يتطلب التفكير فى انشاء خط اخر لتسهيل حركة مرور الأفراد والبضائع .

أسباب اختيار الموضوع :

يرجع اسباب اختيار موضوع البحث المعنون بـ الأبعاد الاقتصادية والسياسية لخط سكة

حديد أديس أبابا - جيبوتي (دراسة جغرافية) إلى عدة أسباب هي كالاتي:

- ١ - رغبة الباحث فى معرفة التأثير الاقتصادى والسياسى لهذا الخط .
- ٢ - الدور الحيوى الذى يقوم به الخط فى الربط بين إثيوبيا وجيبوتي .
- ٣ - عدم تطرق الدراسات الجغرافية لمثل هذا الموضوع بالشكل الكافى .
- ٤ - الحركة المتزايدة على خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي المستمرة .

الدراسات السابقة :

لم توجد دراسة جغرافية مستقلة تناولت الأبعاد الاقتصادية والسياسية لخط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي (دراسة جغرافية) ، ولكن توجد بعض الدراسات الجغرافية وغير الجغرافية التى تناولت موضوعات مشابهة فى اماكن مختلفة نذكر منها على سبيل المثال لا الحصر الدراسات الاتية :

١ - دراسة زينب عبدالعال سيد رمضان بعنوان **موقع إثيوبيا واثره على سلوكها السياسى تجاه دول الجوار - دراسة فى الجغرافيا السياسية -** المجلة الجغرافية العربية ، الجمعية الجغرافية المصرية ، العدد ١٦٩ ، الجزء الاول ، القاهرة ، ٢٠٢٢ .

٢-دراسة احمد رمزى ابراهيم عن **التجارة الخارجية لجمهورية إثيوبيا وأثارها على التنمية الاقتصادية** ، رسالة ماجستير غير منشورة - معهد البحوث والدراسات الافريقية - جامعة

القاهرة ، ٢٠١٦ .

٣ - دراسة حسن ابراهيم سعد حسين بعنوان **السياسة الخارجية الإثيوبية تجاه دول القرن الأفريقي منذ عام ١٩٩١** ، رسالة ماجستير غير منشورة ، معهد البحوث والدراسات الأفريقية - جامعة القاهرة ، ٢٠٠١ .

أهداف الدراسة : تهدف الدراسة الى تحقيق مجموعة من الاهداف كالاتى :

١- إبراز الدور الإيجابي الذي يقوم به خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي فى الربط بين إثيوبيا وجيبوتي .

٢ - إلقاء الضوء على مراحل إنشاء خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي ، وكذا القدرات اللوجستية للخط وآليات تشغيله .

٣ - التعرف على حجم الحركة بالخط وأهم خصائصها ، ومدى ارتباطها بالمناطق الأخرى وتصنيفها .

٤ - اظهار حجم حركة البضائع على خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي

٥ - تحديد الآثار الاقتصادية والسياسية لخط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي .

منهج الدراسة وأساليبها:

تعتمد الدراسة على المنهج الاقليمي والمنهج الوصفي، كما تم استخدمت عدة مداخل منها المدخل الموضوعي، إضافة الى المدخلين الاصولي والتاريخي عن تتبع الظاهرة المدروسة وتطورها، واستعانت الدراسة بعدة أساليب هي كالتالى:

١- الأسلوب الكارتوجرافى فى تفسير الظاهرة المدراسة.

٢- الأسلوب الكمي الحصائى لمعالجة البيانات الجغرافية.

٣- أسلوب التحليل المكاني لدراسة وتفسير الظاهرة فى المكان.

خطة البحث: جاء البحث فى ٦ نقاط تسبقها مقدمة وتنتهى بخاتمة كالاتى :

أولاً: نشأة وتطور خط سكك حديد أديس أبابا-جيبوتي. ثانياً: وصف الخط (المحطات).

ثالثاً: حركة الركاب. رابعاً: حركة البضائع.

خامساً: الآثار الاقتصادية لخط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي.

سادساً: الآثار السياسية لخط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي.

أولاً : نشأة وتطور خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي:

يعتبر خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي المنفذ الوحيد لدولة إثيوبيا للوصول إلى البحر الأحمر ، لأن إثيوبيا دولة حبيسة (أى لا تطل على مسطحات مائية) يوصف هذا الخط بشريان الحياة نحو المستقبل ، وأكثر من ٩٠٪ من واردات وصادرات إثيوبيا تمر بميناء جيبوتي . وإنشاء خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي مر بمرحلتين هما :

١ - المرحلة الأولى (الخط القديم) :

خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي القديم عبارة عن خط حديدي بمسار واحد يربط أديس أبابا العاصمة الإثيوبية بجمهورية جيبوتي بطول يبلغ ٧٨٤ كم ، وبدأت الأعمال التمهيدية لإنشاء هذا الخط بين الدولتين عام ١٨٩٧م ، واستغرق بناؤه ٢٠ عام ، حيث إكتمل البناء وتم الإفتتاح رسميا في ٦ يونيو ١٩١٧م ، وسميت عند تأسيسها بسكة حديد فرنسا - إثيوبيا (CFE) ثم تغيرت التسمية عام ١٩٨١م إلى سكة حديد جيبوتي - إثيوبيا (CDE) وتوقفت عن العمل نهائيا ٢٠٠٦م ، وتم انشاء الخط القديم كالاتى .

أ - فكرة الإنشاء :

ترجع فكرة الانشاء الى عام ١٨٦٩ حيث خرجت هذه الفكرة من رحم الصراعات الدولية التي كانت تحدث في إثيوبيا وتعتبرها مجالا طيبا للنشاط ، حيث الوفرة في مواد الخام الزراعية والمعدنية وغيرها ، وكانت إيطاليا أول من حاول الوصول إلى إثيوبيا والإستيلاء عليها، إلا أن الدولة الفرنسية اعترضت على ذلك ، وأفسدت الأمر على الإيطاليين (١).

حيث ارسلت أسلحة ودخيرة إلى ملك إثيوبيا منليك الثاني الذي تمكن من إلحاق هزيمة تاريخية بالقوات الإيطالية ، عند موقعة عداواه عام ١٨٦٩ م فجعل ذلك ملك إثيوبيا يعزز علاقاته مع الفرنسيين ولا يعارض إنشاء خط سكة حديد من جيبوتي إلى منطقة هرار الإثيوبية .

على الرغم من ان الشركات البريطانية قد شرعت من جانبها في وقت سابق القيام بأعمال تمهيدية، لمد الخط الحديد من عدة مدن ساحلية كمدينة بربرة، ومدينة زيلع في الصومال البريطاني إلى مدينة هرار الإثيوبي، إلا أن النتائج كانت قد خيبت آمالها لوجود

عراقيل جيولوجية جعلتها تتوقف وتلغي أبحاثها، مما جعل الشركات الفرنسية تفوز وحدها بإمتياز حق الوصول إلى إثيوبيا .

ب - رفض المشروع :

أعلنت قبيلة العيسى رفضها لإقامة هذا المشروع ، وأعربت عن تخوفها من تأثير المشروع على المناطق التي يمتد فيها نفوذها، وانعكاسه سلبا على وفرة الكلاً، وتحدث أعيان القبيلة عن تأثير الرجل الأبيض على البيئة الطبيعية، وعن الشكوك التي تساورهم بوجود علاقة ما بين قديم المستعمرين وظهور الأمراض ونفوق الماشية ، كما إنزعج من إقامة المشروع أصحاب القوافل التجارية من نفس هذه القبيلة الذين كانوا يملكون القوافل المكونة من الإبل الناقلة للبضائع بين زيلع وهرار نظرا لما يمثله هذا المشروع من تهديد مباشر على أهم رافد من روافد الإقتصاد المحلي .

واشتد الرفض والتنديد بصورة خاصة عندما لقي هذا الرفض تشجيعا من الإيطاليين والبريطانيين المناوئين لهذا المشروع مما جعل شركة فيروفير (ferroviaire) الفرنسية تتمهل وتتوقف عن مباشرة أعمالها حتى تتضح الأمور .

ج - الشروع في البناء :

في عام ١٨٩٦م تحولت شركة فيروفير (ferroviaire) الفرنسية من شركة حكومية إلى شركة مملوكة للقطاع الخاص ، وبدأت تدخل سوق العمل بإسم الشركة الإمبرالية لسكك الحديد الفرنسي-الإثيوبي برأس مال قدره ٢ مليون فرنك. وأبدت استعدادها لمباشرة العمل ومد الخط من ميناء جيبوتي إلى قرية دانولي (Danwale) عند حدود مستعمرة ساحل الصومال الفرنسي مع الأراضي الإثيوبية.

قامت فرنسا بإجراء مفاوضات مع قبيلة العيسى لإقناعها وتبديد مخاوفها من إقامة المشروع على أرضها، ولم يتنازل أعيان القبيلة عن التمسك بالرفض إلا عندما اضطر المفاوض الفرنسي شرح الأمر بالقول: ” إن سكك الحديد لن تشغل من أرضكم الواسعة إلا مقدار عرض خطوة رجل منكم ” واستمرت المفاوضات والمباحثات شهرا كاملا، قطع فيها الجانب الفرنسي وعودا منها النقل المجاني للركاب من أبناء القبيلة، وعدم استقدام عمالة أجنبية، وصرف أجور ومكافئات مجزية للعمال في بناء الخط .

واستغل الفرنسيون تخوفات القبيلة من استقدام " الأيدي العاملة الأجنبية" على الرغم أن الفرنسيين في الأساس لم يكونوا في استطاعتهم استقدام عمال أجنب في أعمال الحفر والبناء، نتيجة الأجور المرتفعة التي كانوا سيحتاجونها، والجو الحار والأمراض التي تصيبهم نتيجة الحرارة.

وسرعان ما خالفت الشركة الفرنسية الوعد برعاية حقوق العمال وتوفير الوسائل المناسبة لأعمال الحفر والبناء، حيث بدأت تكره العمال على العمل في ظروف قاسية معتمدين في الحفر على أيديهم وعلى الفأس والجاروف فقط ، كما أن لائحة الشركة لأجور العمال، ووسائل الطعام، وإعداد ماء الشرب، ومواعيد دفع الأجور، قد حددت أن لا يزيد أجر العامل في اليوم مبلغ فرنك واحد مهما تكن قوة العامل من ناحية البنية الجسمانية. ومهما يكن من أمر فإن الشركة بدأت مد الخط من ميناء جيبوتي في أكتوبر ١٨٩٧ م. وتمكنت من دفع القطار على سكة الحديد من ميناء جيبوتي حتى الحدود الإثيوبية (١٠٨ كم) بحيث احتفل الفرنسيون بحركة عربات القطار في ١٤ يوليو ١٩٠٠ .

د - تجدد العقبات والعراقيل :

توقف العمال في أكتوبر ١٩٠٠ م عن أعمال شق الطريق لدى رؤيتهم قبر الجد الأكبر لإحدى بطون قبيلة عيسى، مواجه طريق القطار. وطالبوا المهندسين بتعديل الطريق احتراماً لصاحب هذا القبر، الأمر الذي استخف به المهندسون ورأوه مضيعة للجهد والمال ، فأثار ذلك حفيظة الكثير من أبناء القبيلة وجعلها تنظم غارة على إدارة الشركة أسفرت عن مقتل تسعة فرنسيين بينهم مهندسون وحراس ، وكرد فعل لهذا الهجوم المباغت قام حرس الشركة بشن هجوم واسع على مضارب القبيلة لسفك الدماء والإستيلاء على أعداد كبيرة من قطعان الماشية.

وبدلاً من أن يتدخل حاكم المستعمرة لحل المشكلة ، وإنهاء الأعمال العدائية ، سارع إلى إصدار خمس قرارات تتضمن شتى أنواع العقوبات ، تسمح للشركة الإمساك عن صرف الأجور ومستحقات العمال المادية ، التوثيق بالحبال، الضرب بالعصى، اغتصاب النساء، القتل ، واستمر سفك الدماء في كلا الجانبين، و جاءت العقوبات الغليظة بنتائج عكسية وتعرضت نقاط العمل على طول السكة الحديدية لأعمال تخريبية واضطرت

الشركة وقف العمل نتيجة الظروف الأمنية ونقص الأيدي العاملة لمدة سنة كاملة.

هـ - الإلزمة المالية :

واجهت الشركة المسؤولة عن مد الخط لعجزا ماليا دفعها تقديم الدعوة إلى الشركات البريطانية المملوكة للإخوة أو شيس (Oches) للمساهمة في تمويل المشروع ، وكان ذلك بعد أن كادت الفوائد الربوية ، والمناورات المالية المعقدة أن تدفع الشركة إلى حافة الإفلاس. فالتأمينات المالية لم تنتقل إلى حساباتها في البنوك، بينما أضحت الديون المرهقة منذ فترة طويلة موردها الوحيد لتغطية نفقاتها المالية .

ومن اجل إبعاد الشركات البريطانية، والمحافظة على الهوية الفرنسية للخط الحديدي، قدم المستثمر الفرنسي بنهور (Bonhoure-Chefneux) للشركة مساعدات مالية سنوية بهدف طرد الشركات البريطانية من المشروع ، فتعافت الشركة بذلك من متاعبها المالية ، ولإيجاد حل لبعض الصعوبات التي تستلزم زيادة التكاليف، كصعوبة العمل على أرض رميلة مليئة بالأخاديد، وطول المسافة التي زادت من ٢٢٥ كم بحسب الدراسات السابقة كي تصبح ٣١٠ كم ، عند تنفيذ العمل على أرض الواقع، تنازلت الشركة عن الكثير من موصفات الجودة للتخفف من العبء المالي وبدأت تعتمد على بعض الحلول الهندسية كإنشاء رصيف لكسر الأمواج بدلا من إقامة الجسور العلوية ، وتمكنت بذلك من إنجاز العمل، و مد الخط الحديد إلى مدينة دريداوه الإثيوبية في ديسمبر ١٩٠٣ م .

و - بناء الجزء الثاني :

عندما نجحت فرنسا في إبعاد الشركات البريطانية عن المشروع نهائيا وتمكنت شركة فيروفير (ferroviaire) الفرنسية من مد الخط الى مدينة دريداوه معتمدة على جهودها الذاتية، ساورت المخاوف الملك منليك الثاني ، ودفعته بريطانيا إلى معارضة المشروع باعتبار أن المشروع بات مشروعا سياسيا فرنسيا يهدف إلى إمتلاك إثيوبيا وضرب الممتلكات البريطانية في المنطقة ، وظهر ذلك في برقية أرسلها قنصل بريطانيا في عدن إلى الملك منليك يحذر فيها القنصل الملك من عواقب تأييده للمشروع والسير وراء الفرنسيين .

واستغل القنصل تخوفات الملك من استقدام فرنسا ایدی عاملة فرنسية إلى مدينة دريداوه

تتحول مع الوقت نتيجة إلتحاق أهاليهم بهم إلى مستعمرة فرنسية داخل الأراضي الإثيوبية ، مما جعل الملك منليك يعلن عدم موافقته لأن تمضي الشركة قدما في بناء الخط ، ولجأت فرنسا من جانبها لتمرير مخططاتها إلى إتفاقية ٣ ديسمبر ١٩٠٦م التي تعتبر إثيوبيا مجالا لنفوذ كل من فرنسا وإيطاليا والمملكة المتحدة.

ونجح المبعوث الفرنسي أنتوني كلايكوسكي (Antony Klobukowski) انتزاع الموافقة من الملك في ١٠ يناير ١٩٠٠م للتوقيع على إتفاقية صداقة تقضي أن تتمتع الجاليات الأوروبية في إثيوبيا بالإستقلال في التشريع والقضاء والإدارة ، ومنح الفرنسي جوزيف فيتاليا (Joseph Vitalien) طبيب الملك منليك احتكار حق الإمتياز في بناء الجزء الثاني من السكة ومد الخط الحديدي من دريداوة إلى أديس أبابا ، واعتبار الطبيب الممثل الوحيد لشركة قيد الإنشاء تكون مكلفة بتشغيل القطارات على الأجزاء من السكة التي صارت صالحة للعمل.

أما شركة فيروفير (ferroviaire) الفرنسية فإنها اكتفت من العمل وقدمت حسابها الختامي في ٣ يونيو ١٩٠٧م معلنة أن التكلفة الإجمالية لبناء السكة كانت ٤٧,٨ مليون فرنك منها ١٠ إجمالي رسوم تمويل ومبلغ ٤ مليون فرنك مستحقات مالية للمهندس السويسري الفريد (Alfred) الذي كان يشغل منصب وزير خارجية إثيوبيا، ومبلغ ٣٢,٥ مليون فرنك إجمالي تكاليف بناء مستحقة للمستثمر الفرنسي بنهور شيفنيه (Bonhour-Chefneux) .

تأسست شركة سكة حديد فرنسا - إثيوبيا ١٩٠٨م من عدة بنوك فرنسية ، يسوقها بنك الأندوسويس الفرنسي، ودخلت هذه الشركة فور تأسيسها عدة إتفاقيات منظمة لعلاقة الشركة مع الدولة الفرنسية كي تضمن لنفسها ولادة أمنة، وانطلقت في أول رحلة عمل لها في يناير ١٩١٠م لإستئناف أشغال البناء ومد الخط من دريداواه إلى أديس أبابا.

في مايو ١٩١١م صارت ٦٦ كم من السكة سالكة أمام عجلات القطار، وفي أغسطس ١٩١٢م دفعت الشركة القطار حتى ١٠٠ كم من دريداوه ، و ٢٣٥ كم أخرى في فبراير ١٩١٤م ، واستمرت الشركة في العمل حتى اكتمل البناء، وأصبح الخط ممتدا، وصارت عربات القطار تنهب الطريق نحو أديس أبابا في ٧مايو ١٩١٧م ، على الرغم

من أن محطة القطار في أديس أبابا تأخر إفتتاحها إلى ١٩٢٩م.

وتولى الفرنسي شارلي ميشيل (Charles Michel) رئاسة شركة سكك حديد فرنسا - إثيوبيا عام ١٩٠٩م بتوكيل من الحكومة الفرنسية التي أصبحت تحتكر إدارة الشركة ، وتمارس عليها رقابة مالية مشددة، الأمر الذي صار دافعا للشك بوجود نوايا غير سلمية من وراء ذلك، نظرا للوضع السياسي الذي كان قائما في المنطقة في ذلك الوقت.

طلب الملك منليك من البريطانيين تولي إدارة الجزء الخاص بإثيوبيا من السكة للإطمئنان على مصالح بلاده في المشروع ، ولكن هذا الأمر لم ينجح إلا في المدة من ١٩٤١ - ١٩٤٦م نتيجة قيام الحرب العالمية الثانية ووقوع فرنسا تحت الإحتلال النازي بحيث صارت السلطات العسكرية البريطانية التي كانت في ذلك الوقت تحتل أجزاء واسعة من إثيوبيا تتولى إدارة السكة وتمارس عليها رقابة مالية بدلا من الفرنسيين .

وتغيرت شروط تشغيل السكك الحديدية في إثيوبيا كثيرا بعدة إتفاقيات بين فرنسا والحكومة الإثيوبية. ففي ٣١ مارس ١٩٢٢م وقعت الحكومة الفرنسية على إتفاقية لإنهاء الخلافات الفرنسية الإثيوبية الخاصة ببناء محطة القطار في أديس أبابا، وإلغاء مصلحة الجمارك في مدينة دريداواة .

وفي ١٢ أغسطس ١٩٢٩م وقعت فرنسا إتفاقية أخرى تحدد فترة ٩٩ سنة لرخصة عمل الشركة في الأراضي الإثيوبية على أن تكون بداية تلك الفترة في يناير ١٩١٨م ولنقل الشؤون الإدارية لمدينة دريداواة إلى السلطات الإثيوبية، وقعت فرنسا إتفاقية منظمة لذلك في ٢٠ مارس ١٩٢٦م، على الرغم من أن ذلك لم يتم إلا في ١٩٣١م .

وعلى الرغم من أن إعتقاد التجار على الشركة قد زاد بعد اجتياح إيطاليا الأراضي الإثيوبية ١٩٣٦م إلا أن الشركة لم تتمكن من الإستجابة لطلب إيطاليا بزيادة شحنات نقل البضائع، الأمر الذي دفع السلطات العسكرية الإيطالية إلى تخريب السكة، وإتلاف بعض أجزاء المسار بغية إنشاء طريق بري يربط إثيوبيا بميناء عصب، ويفسح الطريق أمام نمو التجارة بين إيطاليا والأسواق الإثيوبية الناشئة .

ونتج من توحيد الإدارة بين إريتريا وإثيوبيا لاحقا تعبيد هذا الطريق وفتحه كطريق مرصوف عام ١٩٣٧م لمنافسة شركة سكة حديد الفرنسي - الإثيوبي ، خاصة بعد أن

تمكن الإيطالي أنتون بيسي (Antonin Besse) من تكوين شركة للنقل من ميناء عصب إلى أديس أبابا معتمدا على النقل بالشاحنات.

وتوقفت السكة الحديدية عن العمل في الفترة ١٩٣٨-١٩٤٢م نتيجة تضرر منشآتها من إعتداءات إيطاليا، وقيام الحرب العالمية الثانية ، وجرى إتفاق دبلوماسي بين فرنسا وإثيوبيا لتأليف قلوب الإثيوبيين في ١٢نوفمبر ١٩٥٩م أدخل تعديلات جوهرية تؤسس لعهد جديد وتقسم ملكية الشركة بين البلدين بالتساوي. وانتقل مقر الشركة تبعا لذلك إلى أديس أبابا، بينما بقيت الإدارة العامة، والإدارة الفنية للشركة في عهده الفرنسيين، وذلك حتى ١٩٧٥م .

ل - التوقف النهائي عام ٢٠٠٦ م :

عندما استقلت جمهورية جيبوتي ١٩٧٧م ، وقيام الثورة الإثيوبية ١٩٧٤م ، قررت فرنسا في ظروف غامضة التخلي عن الشركة ، فاقسمت جيبوتي وإثيوبيا تركة الرجل الأبيض بإتفاق جرى بينهما في ٢١ مارس ١٩٨١م يقضي أن تقتصر ملكية جيبوتي من الشركة على ١٠٪ وأن تحصل إثيوبيا على نسبة ٩٠٪ من ملكية الشركة وأن يتغير اسم الشركة إلى شركة سكة الحديد الجيبوتي- الإثيوبي .

واستمر البلدان في جمع الأرباح الطائلة وجني المنافع الخدمية والإقتصادية من عمل هذه الشركة ، حتى أصبحت معدات تشغيل السكة عام ٢٠٠٠م مهالكة، بفعل مرور الزمن، وتعرض الخط الحديدي للكثير من التلف، بسبب نقص أعمال الصيانة الدورية، فضعفت قدرة الشركة لنقل البضائع، وصارت خدماتها سيئة، وشهدت ارتفاع كبيرا في حوادث القطارات ، ولم يعد القطار الوسيلة الملائمة عند التجار وأصحاب البضائع بعد أن رفعت الشركة تعريفة نقل الطن الواحد إلى ٥٥ دولار مقابل ٣٠ دولار عند النقل بالشاحنات، كما أن معدل سرعة تسليم البضائع قد اختلف كثيرا، فبينما تطوي الشاحنات المسافة ما بين ميناء جيبوتي وأديس أبابا في ثلاثة أيام فقط، فإن رحلة عربات القطار تستمر في ذلك إلى عشرة أيام ، مما جعل الإتجاه الى إعادة تأهيل السكة أمرا ضروريا.

وتوقفت الشركة في عام ٢٠٠٦م عن تشغيل السكة الحديدية، وأصبح القطار عاطلا عن العمل باستثناء الجزء الواقع ما بين دريداوه والحدود الجيبوتية-الإثيوبية حيث لا تزال

السكة تعمل بقطارات وعربات سيئة، وتعمل ببطء شديد لنقل الركاب رغم تعرض السكة للكثير من التلف والتصدع والإهتراء بفعل مرور الزمن.

٢ - المرحلة الثانية (الخط الجديد) :

أ - إعادة تأهيل الخط القديم :

لإعادة تأهيل خط السكك الحديدية القديم تقدمت جيبوتي في عام ٢٠٠٢م بطلب إلى الوكالة الفرنسية للتنمية (FAD) غير أن الوكالة اشترطت قبولها لتمويل المشروع خصخصة الشركة، أو عرضها للإيجار. وتعللت الوكالة في ذلك بأن أنظمتها لمنح الديون قد تغيرت بصورة لا يمكنها تقديم ديون سيادية للدول الأقل نموا بينما تسمح نفس هذه الأنظمة بتقديم ديون غير سيادية. وهو ما يتطلب تأجير الشركة للمستثمرين ، الأمر الذي رفضته كل من جيبوتي وإثيوبيا على حد سواء .

وعلى الرغم من أن تكاليف النقل بالشاحنات قد شكل أحد الأسباب الرئيسية لإرتفاع أسعار السلع في إثيوبيا بمعدل ١٣,٨٤٪ بحسب تقرير الأمم المتحدة للتجارة والتنمية عام ٢٠٠٠م إلا ان الحكومة الإثيوبية تقاعست تماما عن أداء دور فعال لإعادة إعمار الخط القديم .

وتفاقت الأضرار الاقتصادية التي كان يمكن تجنبها نتيجة التقاعس عن إعادة إعمار الخط القديم ، فالطاقة الإستيعابية لميناء جيبوتي الدولي انخفضت كثيرا بسبب تكديس البضائع الإثيوبية التي تمكث وقتا أطول في انتظار الشاحنات بينما بلغت الخسائر الإثيوبية ٣٥ مليون دولار سنويا بسبب تأخر البضائع، وضعف كفاءة نقلها من ميناء جيبوتي.

وكان الغموض هو المسيطر على تعثر مشروع إعادة تأهيل الخط القديم ، فعلى الرغم من توفر الرغبة السياسية في البلدين وحيوية المشروع ، وجذبه الكثير من الممولين إلا أنه قد تمت إعاقة عدة مرات في ظروف غامضة ، ولوقوف في تفاصيل هذه القضية نجد أن البلدين كانا قد إتفقا على طرح مناقصة عام ٢٠٠٤م لإستغلال الخط القديم وإعادة تأهيله من جديد، ولكن ما أن رست المناقصة مبدئيا على مجموعة كومازار (Comazar) حتى سارعت إثيوبيا إلى إفشال الأمر وأعاقت إجراءات إتمام العقد .

ودخلت كل من جيبوتي وإثيوبيا في مفاوضات مع شركة الغانم الكويتية دون أن تسفر على نتائج بسبب عجز الحكومتان على توحيد الرؤية وتسوية خلافاتهما قبل الدخول في إتفاقيات مع أطراف دولية ، ورفضت جيبوتي تحسين مرافق ميناء دورالي الدولي وإيصال السكة الحديدية إليه ما لم يتم أولاً إعادة تأهيل الخط القديم كله، بينما أمسكت إثيوبيا مساعدات الإتحاد الأوروبي لإجراء أعمال ترميم على أجزاء من السكة (١١٤ كم) ولم تصرف منها شيئاً على أعمال الصيانة .

ومهما يكن من أمر فإن تعنت الحكومة الإثيوبية وتخوفها من طرح مشاريع لإعادة إعمار الخط القديم لم يكن يرجع في الأساس إلى تعقيدات الملكية المشتركة لشركة سكة حديد جيبوتي - إثيوبيا ، وإنما كان ذلك لوجود معارضة قوية قامت بها الشركات الإثيوبية التي تحتكر مجال النقل البري والشحن البحري ، مستخدمة نفوذها وتأثيرها على الحكومة الإثيوبية لمنعها من الدخول في أي اتفاق مع حكومة جيبوتي والمضي قدماً في طرح المناقصات على الشركات الأجنبية .

وعندما بدأ فصل جديد من الشراكة الاقتصادية بين الصين وإثيوبيا أعلن بنك إكسبم الصيني (Exim Bank) رغبته في استثمار سكة الحديد وعرض مبلغ ٦٠٠ مليون دولار لتمويل مشروع إعادة إعمار الخط القديم فسارعت الحكومة الإثيوبية الى الموافقة عام ٢٠١٣م حيث فازت شركة الصين للإنشاءات الهندسية (CCECC) بعقد إنشاء الخط الجديد . ويتضمن العمل بناء السكك الحديدية بأكملها من جديد وهي المحطات وكل توابعها، القطارات، الرصد، أجهزة الإتصالات والحواشيب، وغيرها من المستلزمات اللوجستية.

ب - بناء الخط الجديد :

تم بناء الخط الجديد بين عامي ٢٠١١ و ٢٠١٦ من قبل مجموعة سكة حديد الصين وشركة البناء والهندسة المدنية الصينية ، وتم توفير تمويل الخط الحديدي من قبل ثلاثة أطراف مالية صينية هي: بنك الاستيراد والتصدير الصيني، وبنك الصين للتنمية، والبنك الصناعي والتجاري الصيني، وقد استثمرت الأطراف الثلاثة ٤ مليارات دولار. بدأ التشغيل التجريبي للخط في شهر أكتوبر عام ٢٠١٦، وتم افتتاح القسم الإثيوبي في ٥

أكتوبر ٢٠١٦، وأعلن عن اكتمال الخط الحديدي في ١٠ يناير ٢٠١٧، وأقيم الاحتفال في محطة ناغاد للسكك الحديدية في القسم الجبوتي .

والخط الجديد يقلل من الوقت الذي يستغرقه السفر بين العاصمتين بنسبة ٨٥٪، وهو ما يمثل تقليص المدة من ٣ أيام عن طريق البر إلى أقل من ١٢ ساعة عن طريق خط السكة الحديدية ، والخط الجديد يعمل على تقليل تكلفة النقل حيث تسير إثيوبيا ٣ آلاف شاحنة يومياً لنقل البضائع إلى جبوتي باعتبارها المنفذ البحري الوحيد .

وأعلن البنك الدولي وفق ما نقلته وكالة الأنباء الإثيوبية (فانا) أن المشروع الحاصل على منحة من المؤسسة الدولية للتنمية (IDA) يهدف إلى تطوير الممر التجاري بين أديس أبابا - جبوتي وزيادة فاعلية الخدمات اللوجيستية على طول الطريق الذي يربط بين البلدين، وتعتبر من خلاله ٩٥ في المئة من التجارة الخارجية (الصادرات والواردات) لإثيوبيا.

وأشادت تقارير بحوية المشروع فضلاً عن دلالاته على عمق العلاقات بين البلدين، إذ يساعد الخط الجديد في نقل بضائع تزن ٣٥٠٠ طن في الرحلة الواحدة ضمن اعتماد إثيوبيا الرئيس والفعلي على القطار السريع ، إلى جانب قطار الركاب الذي يخدم ٣ آلاف مسافر .

ويمثل الخط الجديد إحياء لمشروع السكك الحديدية بين البلدين الذي يبلغ من العمر ١١٩ سنة كأقدم خط يربط بين دولتين أفريقيتين، ويهدف إلى تحسين الطريق المؤدي إلى جبوتي وتقليل وقت النقل وتعزيز السلامة على الطرق وتوفير الوقود وتكلفة الصيانة، فضلاً عن تقليل التلوث.

ونقلت شركة بناء السكك الحديدية الصينية (CRCC) رسمياً المسؤولية الإدارية لسكة حديد إثيوبيا- جبوتي إلى حكومتي إثيوبيا وجبوتي في حفل أقيم يوم ١٠ مايو ٢٠٢٤ بمدينة أديس أبابا.

وقطارات الخط الجديد تعمل بالكهرباء فقط ، ويربط الخط الجديد بين العاصمة الإثيوبية أديس أبابا وميناء جبوتي على البحر الأحمر، ويمتد لمسافة تزيد عن ٧٥٠ كيلو متر ، وتبلغ سرعة القطار ١٢٠ كم/ ساعة.

ثانياً : وصف الخط (المحطات) :

يبلغ طول خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي ٧٨٤ كم ، وعدد المحطات به ٢١ محطة ، مخصص منها (١٥ محطة لنقل الركاب) حيث تمر سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي بمحاذاة أغلب أجزاء خط سكة حديد جيبوتي - إثيوبيا القديمة ، وعلى الرغم من ذلك فقد تم بناء السكة الحديدية ذات المقياس المعياري بناء على حق المرور الجديد الذي يسمح بسرعة فائقة .

بنيت المحطات الجديدة خارج مراكز المدينة، وتم إيقاف تشغيل محطات السكة الحديدية القديمة ، ويوجد ٦٨ جسر ومعبر على طول الخط يشغلان حوالي ٣٪ من إجمالي الخط ولا يوجد أنفاق .

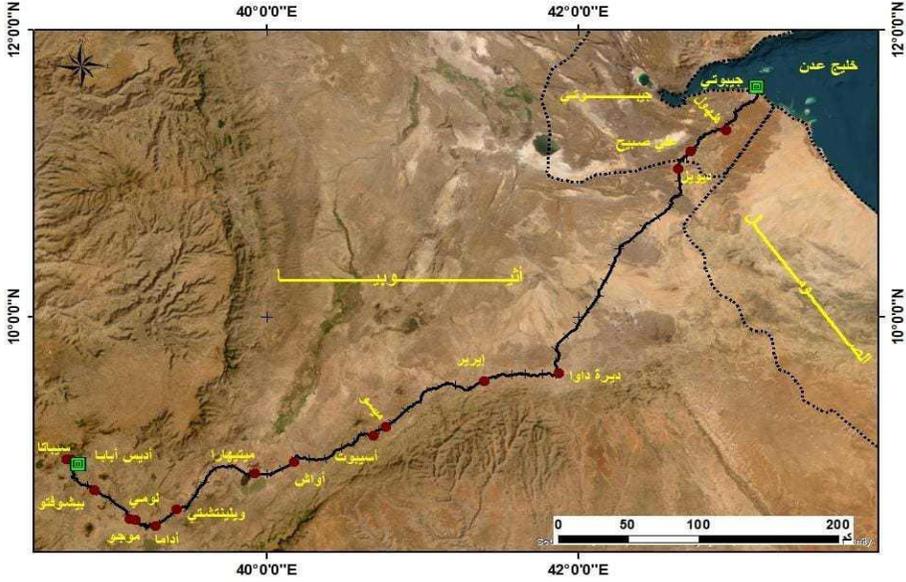
يجري ٧٥٤ كم من الخط بين محطي سبته (إثيوبيا) وميناء دوراليه (جيبوتي) ، أما الكيلومترات المتبقية فمخصصة لعمليات التحويل ، ويقع حوالي ٦٦٦ كم من خط السكة الحديدية في إثيوبيا ويقع ٩٣ كم في جيبوتي ، ويعتبر الجزء البالغ ١١٥ كم والواقع بين سبته وأداما هو الجزء الوحيد المزدوج في الخط ، أما المتبقي من الخط فهو مفرد، مع وجود حلقات موزعة على طول الخط .

تبدأ السكة الحديد في سبته، خارج عاصمة إثيوبيا أديس أبابا. وتخدم المدينة محطتان في ضواحيها الجنوبية هما (محطة فور- لبو) ومحطة قطار إنودو ، ويسير الخط من الجنوب الشرقي حتى مودجو وأداما، وكلاهما مدينتين يقعان في قرية الصدع الكبير الإثيوبية ، و في موجو يوجد تقاطع سكة حديد من أجل سكة حديد مودجو-هاوسا المقرر إنشائها، بالإضافة لذلك تتصل مودجو بميناء مودجو الجاف، وهو من أهم موانئ إثيوبيا الجافة ، المركز الرئيسي لإثيوبيا لخدمات الشحن المحلية والدولية.

في أداما يتجه الخط نحو الشمال الشرقي باتجاه ديرا داوا. وفي أوأش هناك اتصال بسكة حديد أوأش-هارا، وهي تحت الإنشاء منذ عام ٢٠١٨، و بعد محطة أوأش يسير الخط فوق مساحة ٦٠ متر فوق أخدود نهر أوأش على جسر يبلغ ارتفاعه ١٥٥ متر، وهو الجسر الأساسي للخط .

ثم يتجه الخط بعد ذلك إلى ديري داوا، حيث يتجه مباشرة إلى جيبوتي. مخترقاً

الحدود الإثيوبية الجيبوتي بين دوليه وعلي صبيح، وصولاً لمحطة ركاب جيبوتي في محطة قطارات نجد، بالقرب من مطار جيبوتي الدولي. وتمتد بعد ذلك قطارات البضائع لأخر ١٢ كم لميناء دوراليه بواسطة قوة الديزل شكل (١) .



شكل (١) محطات خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي

ثالثاً : حركة الركاب :

السكك الحديدية من أهم وسائل النقل في العالم، حيث تبرز أهميتها من خلال قدرتها الكبيرة على نقل الركاب، والبضائع ثقيلة الوزن، وكبيرة الحجم لمسافات طويلة، وبسرعة تفوق كثير من وسائل النقل البري، كما تبرز أهميتها كذلك في التأثير المباشر على توزيع السكان، والتجمعات العمرانية الحضرية الكبيرة؛ نتيجة لمرور شبكة السكك الحديدية فيها (٢) .

١ - الحركة السنوية :

الربط الأقليمي هو العصب الحقيقي لمختلف منجزات التكامل، فمهما تكن عناصر هذا التكامل، ومقومات التقارب بين الشعوب، فإن صعوبة الاتصال تحد من قوة هذه العناصر، وتقلل من فاعلية تلك المقومات بينما يمثل النجاح في تحقيق سهولة المواصلات

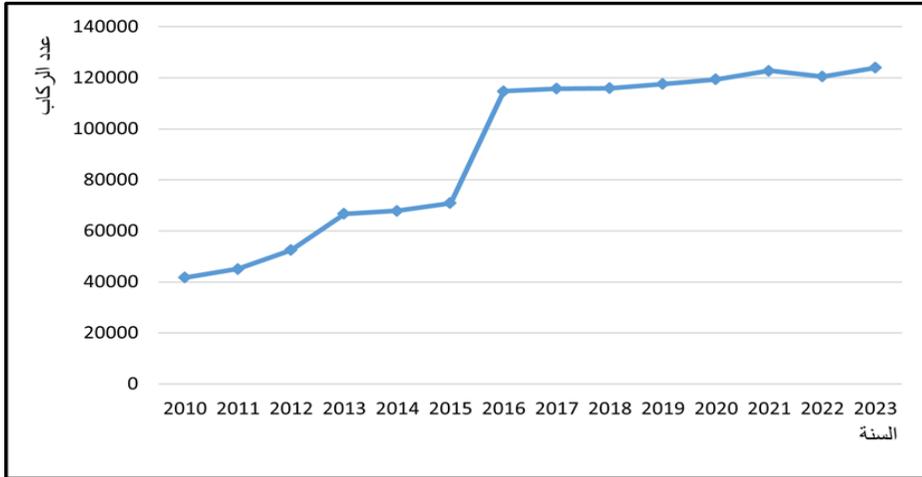
(٣) . وكون جيبوتي المنفذ البحري الوحيد لدولة إثيوبيا ، فالحركة بينهما فى تزايد مستمر ، والجدول (١) يبين تطور حركة الركاب على خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي .
جدول (١) تطور حركة الركاب على خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي
فى المدة من ٢٠١٠ : ٢٠٢٣ (*)

السنة	عدد الركاب	النسبة %	السنة	عدد الركاب	النسبة %
٢٠١٠	٤١٧٥٠	٣,٢	٢٠١٧	١١٥٧١٠	٨,٩
٢٠١١	٤٥٠٨٠	٣,٥	٢٠١٨	١١٥٨٩٠	٨,٩
٢٠١٢	٥٢٤٣٠	٤,١	٢٠١٩	١١٧٥٥٠	٩,١
٢٠١٣	٦٦٧٢٠	٥,٢	٢٠٢٠	١١٩٣٦٠	٩,٢
٢٠١٤	٦٧٩٠٠	٥,٢	٢٠٢١	١٢٢٧٥٠	٩,٥
٢٠١٥	٧٠٨٥٠	٥,٥	٢٠٢٢	١٢٠٥٠٠	٩,٣
٢٠١٦	١١٤٧٦٥	٨,٨	٢٠٢٣	١٢٤٠٠٠	٩,٦
الجملة			١٢٩٥٢٥٥		٪١٠٠

(*) المصدر : هيئة السكك الحديدية الإثيوبية : (ERC) بيانات متاحة على موقع

<http://www.theworldfolio.com/company/ethiopian-railways>

بتاريخ ١٥ / ٣ / ٢٠٢٤ والنسب من حساب الباحث .



شكل (٢) تطور عدد الركاب خلال المدة الزمنية (٢٠١٠ - ٢٠٢٣) م

من خلال تحليل أرقام الجدول (١) والشكل (٢) تبين الآتي :

- بلغ إجمالي حركة الركاب على خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي في المدة من ٢٠١٠ - ٢٠٢٣ حوالى ١٢٩٥٢٥٥ راكب .

- يعتبر عام ٢٠١٦ حد فاصل بين الحركة الضعيفة لنقل الركاب والحركة المتزايدة وذلك يرجع الى تشغيل الخط الجديد .
- جاءت اعوام ٢٠٢٣ - ٢٠٢١ - ٢٠٢٢ - ٢٠٢٠ - ٢٠١٩ فى المرتبة الأولى بنسبة (٩.٦ - ٩.٥ - ٩.٣ - ٩.٢ - ٩.١ %) على الترتيب ، وبذلك بلغ إجمالى السنوات السابقة ٤٦.٧% من جملة الركاب أي ما يقرب من نصف الحركة خلال خمس سنوات فقط .
- وفى المرتبة الثانية جاءت أعوام ٢٠١٨ - ٢٠١٧ - ٢٠١٦ بنسبة (٨.٩ - ٨.٨ - ٨.٩ %) على الترتيب بإجمالى ٢٦.٦% أي ما يزيد عن ربع الحركة.
- اما اعوام ٢٠١٥ - ٢٠١٤ - ٢٠١٣ جاءت فى المرتبة الثالثة بنسبة (٥.٥ - ٥.٢ - ٥.٢ %) على الترتيب بإجمالى ١٥.٩% .
- وفى المرتبة الرابعة والأخيرة جاءت اعوام ٢٠١٢ - ٢٠١١ - ٢٠١٠ بنسبة (٤.١ - ٣.٥ - ٣.٢ %) بإجمالى ١٠.٨% من اجمالى الحركة .
- ٢ - الحركة الشهرية :

تختلف حركة الركاب على خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي صعوداً وهبوطاً من شهر لآخر حسب المتغيرات الاقتصادية والسياسية بين الدولتين ، والجدول (٢) بين حركة الركاب الشهرية عام ٢٠٢٣ .

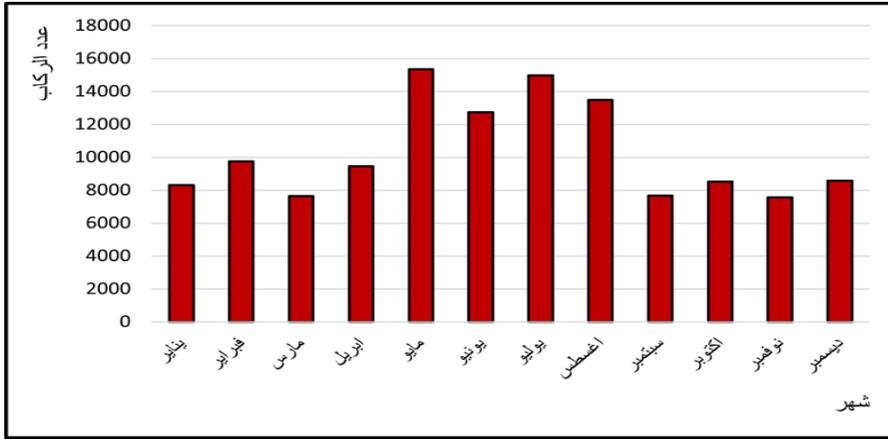
جدول (٢) حركة الركاب الشهرية على خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي
عام ٢٠٢٣ (*)

الشهر	عدد الركاب	النسبة %	الشهر	عدد الركاب	النسبة %
يناير	٨٣٢٠	٦,٧	يوليو	١٤٩٦٥	١٢,١
فبراير	٩٧٤٥	٧,٩	أغسطس	١٣٤٨٢	١٠,٩
مارس	٧٦٣٨	٦,٢	سبتمبر	٧٦٦٠	٦,٢
أبريل	٩٤٥٠	٧,٦	أكتوبر	٨٥٣٠	٦,٨
مايو	١٥٣٥٠	١٢,٣	نوفمبر	٧٥٥٠	٦,١
يونيو	١٢٧٤٠	١٠,٣	ديسمبر	٨٥٧٠	٦,٩
الجملة				١٢٤٠٠٠	١٠٠%

(*) المصدر : هيئة السكك الحديدية الإثيوبية : (ERC) بيانات متاحة على موقع

<http://www.theworldfolio.com/company/ethiopian-railways>

بتاريخ ١٥ / ٣ / ٢٠٢٤ والنسب من حساب الباحث .



شكل (٣) تطور عدد الركاب خلال شهور السنة بالمدة الزمنية (٢٠١٠ - ٢٠٢٣) م

من تحليل بيانات الجدول (٢) والشكل (٣) يتضح الآتي :

- بلغ إجمالي حركة الركاب على خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي ١٢٤٠٠٠ راكب عام ٢٠٢٣ موزعة على شهور السنة بنسب مختلفة .

- جاءت شهور مايو - يوليو - أغسطس - يونيو في المرتبة الأولى بنسبة (١٢.٣ - ١٢.١ - ١٠.٩ - ١٠.٣ %) على الترتيب من إجمالي حركة الركاب خلال عام ٢٠٢٣ .

- وفي المرتبة الثانية جاءت شهور فبراير - أبريل بنسب متوسطة بلغت (٧.٦ - ٧.٩ %) على الترتيب .

- أما شهور ديسمبر - أكتوبر - يناير - سبتمبر - مارس - نوفمبر جاءت في المرتبة الثالثة والأخيرة بنسب (٦.٩ - ٦.٨ - ٦.٧ - ٦.٢ - ٦.٢ - ٦.١ %) على الترتيب .

رابعاً : حركة بالبضائع :

السكك الحديدية لها أهميتها في مرحلتي الإنتاج والتوزيع ، فتوفر فرص لنقل المواد الخام ، والسلع الوسيطة ، وكذلك نقل الإنتاج ، إلى مناطق التخزين ومناطق الاستهلاك (٤). ويلعب خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي دوراً محورياً في خدمة نقل البضائع الإثيوبية منها وإليها ، حيث يعتبر هذا الخط الشريان الرئيسي الوحيد لوصول إثيوبيا إلى البحار لإجراء عمليتي الاستيراد والتصدير .

١ - الحركة السنوية :

يرتبط حجم حركة البضائع بين الدول وبعضها على أساس وجود فائض في سلعة ما يسمح بتصديرها وفي نفس الوقت وجود عجز أو نقص لنفس السلعة في دولة أخرى، ودائماً تقوم حركة التجارة وتبادل السلع على توفر وسائل النقل باختلاف أنواعها وبأسعار مناسبة (٥) . ويبين الجدول (٣) تطور حجم البضائع المنقولة بواسطة خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي في المدة من ٢٠١٠: ٢٠٢٣ .

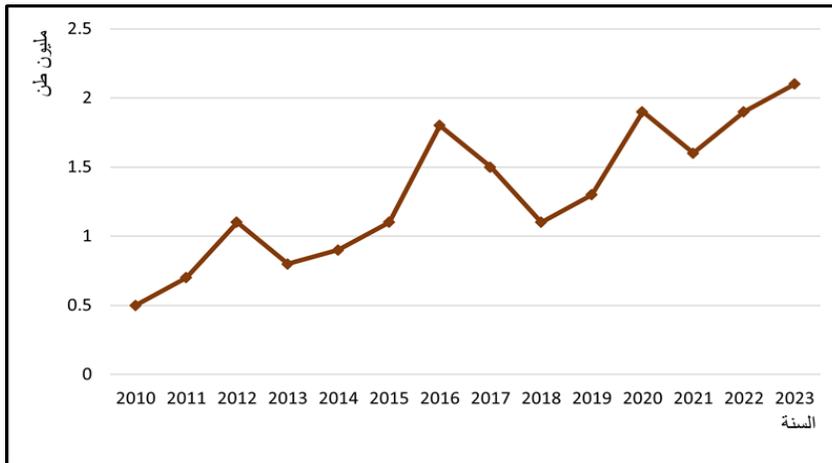
جدول (٣) تطور كمية البضائع المنقولة بواسطة خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي في المدة من ٢٠١٠: ٢٠٢٣ (* مليون طن).

السنة	كمية البضائع / مليون طن	النسبة %	السنة	كمية البضائع / مليون طن	النسبة %
٢٠١٠	٠,٥	٢,٧	٢٠١٧	١,٥	٨,٢
٢٠١١	٠,٧	٣,٨	٢٠١٨	١,١	٦
٢٠١٢	١,١	٦	٢٠١٩	١,٣	٧,١
٢٠١٣	٠,٨	٤,٤	٢٠٢٠	١,٩	١٠,٤
٢٠١٤	٠,٩	٤,٩	٢٠٢١	١,٦	٨,٧
٢٠١٥	١,١	٦	٢٠٢٢	١,٩	١٠,٤
٢٠١٦	١,٨	٩,٨	٢٠٢٣	٢,١	١١,٥
الجملة				١٨,٣	١٠٠%

(* المصدر : هيئة السكك الحديدية الإثيوبية : (ERC) بيانات متاحة على موقع

<http://www.theworldfolio.com/company/ethiopian-railways>

بتاريخ ١٥ / ٣ / ٢٠٢٤ والنسب من حساب الباحث .



شكل (٤) تطور كمية البضائع خلال المدة الزمنية (٢٠١٠ - ٢٠٢٣) م

- من خلال تحليل بيانات الجدول (٣) والشكل (٤) تبين الآتي :
- بلغ اجمالي البضائع المنقولة خلال المدة من (٢٠١٠ - ٢٠٢٣) حوالي ١٨.٣ مليون طن بواسطة خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي .
 - جاءت أعوام ٢٠٢٣ - ٢٠٢٢ - ٢٠٢٠ في المرتبة الاولى بنسب (١١.٥ - ١٠.٤ - ١٠.٤ %) على الترتيب ، وبذلك تستأثر الاعوام الثلاثة السابقة بنسبة ٣٢.٣% اي ثلث كمية البضائع المنقولة .
 - اما اعوام ٢٠١٦ - ٢٠٢١ - ٢٠١٧ - ٢٠١٩ جاءت في المرتبة الثانية من حيث كمية البضائع المنقولة بواسطة خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي بنسب (٩.٨ - ٨.٧ - ٨.٢ - ٧.١ %) على الترتيب باجمالي حركة بضائع ٣٣.٨ % .
 - وفي المرتبة الثالثة جاءت اعوام ٢٠١٢ - ٢٠١٥ - ٢٠١٨ بنسبة ٦ % لكل عام باجمالي ١٨ % فقط .
 - وجاءت في المرتبة الرابعة والاخيرة اعوام ٢٠١٤ - ٢٠١٣ - ٢٠١١ - ٢٠١٠ بنسب (٤.٩ - ٤.٤ - ٣.٨ - ٢.٧ %) على الترتيب باجمالي ١٥.٨ % من جملة الحركة .
- ٢ - الحركة الشهرية :
- ترتفع حركة البضائع على خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي في بعض الشهور وتتنخفض في شهور اخرى حسب حجم الصادرات والواردات بين الدولتين او الصادرات إلى الخارج ، والجدول (٤) يبين حركة البضائع الشهرية عام ٢٠٢٣ .

جدول (٤) حركة البضائع الشهرية على خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي

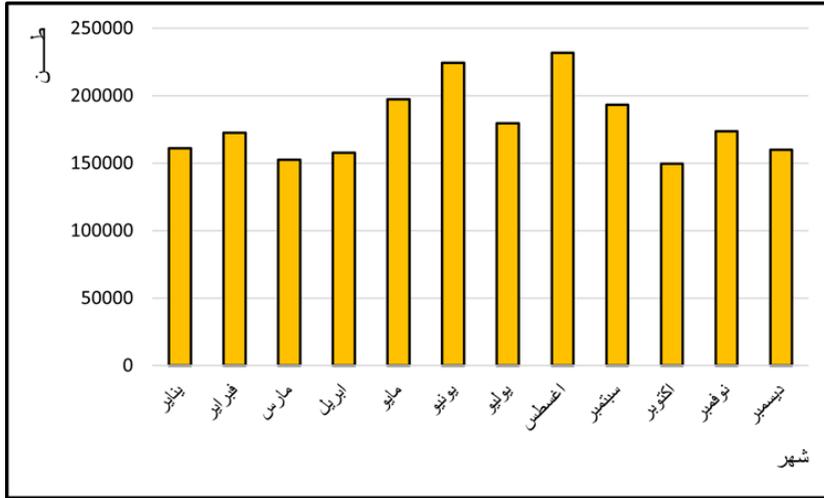
عام ٢٠٢٣ (*)

الشهر	كمية البضائع / طن	النسبة %	الشهر	كمية البضائع / طن	النسبة %
يناير	١٦١٣٠٠	٧,٥	يوليو	١٧٩٥٠٠	٨,٣
فبراير	١٧٢٤٥٠	٨,٠	أغسطس	٢٣١٧٤٠	١٠,٨
مارس	١٥٢٧٨٠	٧,١	سبتمبر	١٩٣٢٤٥	٩,٠
أبريل	١٥٧٩٥٥	٧,٣	أكتوبر	١٤٩٦٥٥	٦,٩
مايو	١٩٧٣٣٥	٩,٢	نوفمبر	١٧٣٥٥٠	٨,١
يونيو	٢٢٤٦٣٠	١٠,٤	ديسمبر	١٥٩٨٦٠	٧,٤
الجملة	٢١٥٤٠٠٠	٪١٠٠			

(*) المصدر : هيئة السكك الحديدية الإثيوبية : (ERC) بيانات متاحة على موقع

<http://www.theworldfolio.com/company/ethiopian-railways>

بتاريخ ٢١ / ٤ / ٢٠٢٤ والنسب من حساب الباحث .



شكل (٥) تطور كمية البضائع خلال شهور السنة بالمدة الزمنية (٢٠١٠ - ٢٠٢٣) م

تبين من الجدول (٤) والشكل (٥) ان اجمالى البضائع المنقولة بواسطة خط سكك

أديس أبابا - جيبوتي إلى ٢.١ مليون طن خلال شهور عام ٢٠٢٣ تتوزع كالاتى :

- جاء فى المرتبة الاولى شهور اغسطس - يونيو - مايو - سبتمبر بنسب (١٠.٨ - ٩.٢ - ٩.٠ %) على الترتيب بإجمالى ٣٠.٤ % .
- وجاءت شهور يوليو - نوفمبر - فبراير فى المرتبة الثانية بنسبة (٨.٣ - ٨.١

- ٨.٠ %) على الترتيب باجمالي ٢٤.٤ % من جملة البضائع المنقولة خلال شهر عام ٢٠٢٣ .
- وفى المرتبة الثالثة والاخيرة جاءت شهر يناير - ديسمبر - ابريل - مارس - اكتوبر بنسب (٧.٥ - ٧.٤ - ٧.٣ - ٧.١ - ٦.٩ %) باجمالي ٣٦.٤ % .
- ٣ - تصنيف البضائع المنقولة :

خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي دليل على عمق العلاقات بين إثيوبيا وجيبوتي ، إذ يساعد في نقل بضائع تزن ٣٥٠٠ طن في الرحلة الواحدة ، وهذا الخط سيعمل على نقل حاجات إثيوبيا من البضائع وغيرها الى جانب تقليل تكلفة النقل" إذ تسير إثيوبيا ٣ آلاف شاحنة يومياً لنقل البضائع من جيبوتي، باعتبارها المنفذ البحري الوحيد لإثيوبيا .

واحيانا تتوقف عمليات قطارات الشحن على هذا الخط بصورة مستمرة بسبب العجز في عربات السكك الحديدية، ومشكلات السلامة، ونقص إمدادات الكهرباء ، وبمجرد حل هذه المشكلات سوف يدعم هذا الخط حوالي ٥٠ % من إجمالي حركة التجارة بين البلدين. والجدول (٥) يبين انواع البضائع المنقولة بواسطة خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي.

جدول (٥) تصنيف البضائع المنقولة بواسطة خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي

عام ٢٠٢٣ (*)

النسبة %	الكمية / طن	نوع البضائع
٢٥,٦	٥٥٢٣١٠	المنتجات الزراعية
١٣,٣	٢٨٥٧٨٠	الحيوانات الحية
٧,٩	١٧٠٣٤٠	المواد الغذائية
٢١,٩	٤٧١٧٦٥	المعادن
٩,٩	٢١٤٣٣٥	الالات
٢,٩	٦١٧٦٠	مصادر الطاقة
٤,٩	١٠٥٤٧٠	المركبات
٩,١	١٩٥٤٥٥	الاسمدة
٤,٥	٩٦٧٨٥	اخرى
%١٠٠	٢١٥٤٠٠٠	الجملة

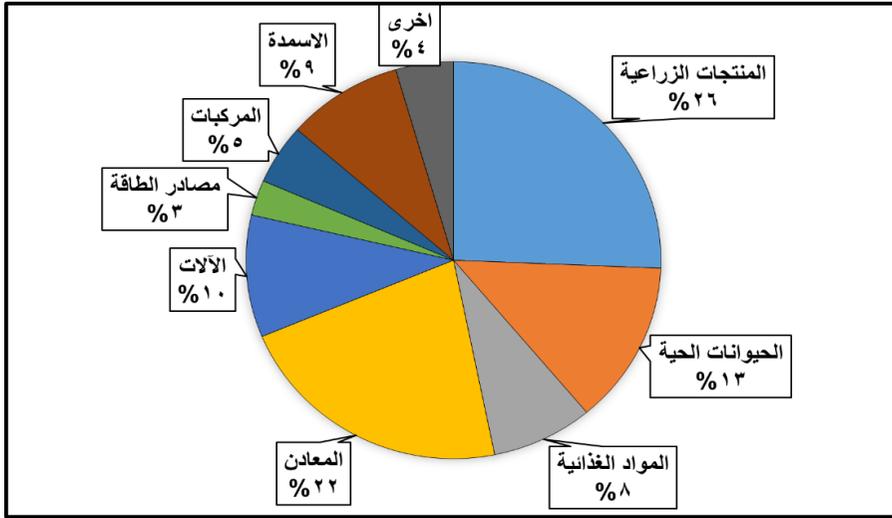
(*) المصدر: هيئة السكك الحديدية الإثيوبية: (ERC) بيانات متاحة على موقع

<http://www.theworldfolio.com/company/ethiopian-railways>

بتاريخ ٢١ / ٤ / ٢٠٢٤ والنسب من حساب الباحث .

من الجدول (٥) والشكل (٦) تبين أن إجمالي البضائع التي تنقل بواسطة خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي ٩ أنواع عام ٢٠٢٣ بأجمالى ٢١٥٤٠٠٠ طن ، وهى اما ان تكون مصدرة من إثيوبيا الى باقى دول العالم او مستوردة اليها ، ومصدرة او مستوردة من والى جيبوتي كالاتى :

١ - **المنتجات الزراعية** : جاءت المنتجات الزراعية فى المرتبة الاولى بنسبة ٢٥.٦ % من جملة المنقول ومن اهم المحاصيل الزراعية (البن - البقوليات - قصب السكر - البطاطس - الذرة - القمح - السورغم - الفاكهة - الخضروات وغيرها ، وتعتبر الزراعة أكبر مكون في الاقتصاد الإثيوبي، حيث تمثل ٤٠% من اجمالى الناتج المحلى ، و ٨٠% من الصادرات، ويعمل بها حوالي ٧٥% من القوى العاملة في البلاد.



شكل (٦) أنواع البضائع التجارية ونسبتها خلال المدة الزمنية (٢٠١٠ - ٢٠٢٣) م

٢ - **المعادن** : جاءت المعادن فى المرتبة الثانية بنسبة ٢١.٩% اى ما يقرب من ربع جملة البضائع المنقولة مثل الذهب - الفضة - الرخام - الجرانيت التنتالوم - الياقوت - الكوارتز - امازونيت - الزمرد - الاوبال - الحديد والصلب ، والثروات المعدنية التي تكمن في باطن أراضي إثيوبيا بما فيها الأحجار الكريمة لم تستغل بعد مقارنة مع المخزونات الضخمة التي تؤكد الدراسات الجيولوجية بوجودها مما يؤدي الى انتعاش

الاقتصاد الاثيوبي .

٣ - **الحيوانات الحية** : فى المرتبة الثالثة جاءت الحيوانات الحية بنسبة ١٣.٣ % من المنقولة بواسطة خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي ومن اهمها الابقار والتي تمتلك أكبر عدد من الماشية فى أفريقيا وخامس أكبر عدد من الماشية على مستوى العالم ، هذا بالإضافة الى الاغنام والماعز والابل .

٤ - **الآلات** : جاءت الآلات فى المرتبة الرابعة بنسبة ٩.٩ % من جملة البضائع المنقولة مثل الآلات الزراعية على اختلاف انواعها ، وخاصة الات الحرث والحصاد والاجهزة الكهربائية والادوات المنزلية والآت البناء والحفر والردم ولعب الاطفال واجهزت ومعدات الاتصال .

٥ - **الاسمدة** : حركة الاسمدة التي تنقل بواسطة خط سكة حديد دايس أبابا - جيبوتي جاءت فى المرتبة الخامسة بنسبة ٩.١ % من جملة البضائع المنقولة من اهمها الاسمدة الفوسفاتية والازوتية والنيتروجينية والماغنسيوم والبوتاسيوم .

٦ - **المواد الغذائية** : احتلت المواد الغذائية المرتبة السادسة بنسبة ٧.٩% وهى كثيرة ومتنوعة ومن اهمها الحمص - الذرة الصفراء - الفاصوليا - اللوبيا - الفول الصويا - العدس - البازلاء - الترمس - السمسم - الارز - الزنجبيل - الكزبرة - القرطم - البهارات - الشعير - الشوفان - عباد الشمس - والمواد الغذائية المعبئة والمغلقة والمجمدة وغيرها .

٧ - **المركبات** : جاءت المركبات فى المرتبة السابعة بنسبة ٤.٩% فقط وهى متنوعة ما بين السيارات والدرجات البخارية والدرجات النارية والتوكتوك وقطع غيار جميع وسائل النقل .

٨ - **بضائع اخرى** : احتلت المرتبة قبل الاخيرة فى المرتبة الثامنة بنسبة ٤.٥% وهى كثيرة ومتنوعة مثل الادوية - المجوهرات - ادوات التجميل - العطور - الملابس - الادوات الكتابية - الورق - المصنوعات الجلدية - المصنوعات الخشبية .

٩ - **مصادر الطاقة** : جاءت فى المرتبة التاسعة والاخيرة بنسبة ٢.٩% مثل البترول - الفحم - الغاز الطبيعى - الهيدروكربونات السائلة والصلبة .

خامساً : الآثار الاقتصادية لخط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي :

يعتبر خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي من اقدم الخطوط التي تربط بين دولتين افريقيتين والذي يبلغ من العمر ١١٩ سنة ، وهو يهدف الى تحسين الطريق والربط بين إثيوبيا وجيبوتي الى جانب تقليل وقت النقل وتعزيز السلامة على الطرق وتوفير الوقود وتكلفة الصيانة ، بالإضافة الى تقليل التلوث ، ويساعد في تحقيق التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدولتين وخاصة في المناطق التي يمر بها ، ومن المأمول ان يكون شرياناً كبيراً لتحقيق التنمية في شرق افريقيا في المستقبل القريب . ومن اهم الآثار الاقتصادية الناتجة عن مد خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي ما يأتي :

١ - تنشيط التجارة الخارجية :

للتجارة الخارجية ادوار عديدة تلعبها في الوزن الاقتصادي للدول ، حيث تعمل على توسيع القاعدة الاقتصادية ، ولها دور في تخفيف اثر التقلبات الاقتصادية الدولية على الاقتصاد القومي ، كما تعمل على تحقيق التوازن في ميزان المدفوعات ، وتدعيم مركزالعملة المحلية بين العملات الاجنبية ، وكما انها وسيلة لتصريف الفائض من الانتاج (٦) . والتجارة الخارجية تتكون من الصادرات والواردات .

أ - الصادرات : تمثل العامل الاكبر في نمو الاقتصاد الاثيوبي والجيبوتي على حد سواء ، وذلك لقدرتها على تمويل برامج التنمية الشاملة ، في شكل توفير حد ادنى مرتفع من الاستثمارات لتحقيق اهداف التنمية الاقتصادية ، وتتمثل اهمية الصادرات بالفوائد التي تعود على الدولتين من خلال خفض العجز في الميزان التجاري ، وتوفير العملات الاجنبية اللازمة لمواجهة التنمية الاقتصادية والاجتماعية ، كما تؤدي الى حسن استغلال الموارد الطبيعية والبشرية ، وكذلك تزيد من حجم التنمية الاقتصادية وجذب الاستثمارات الاجنبية وتوفير فرص العمل وتحقيق نتائج ايجابية لعدد من المؤشرات الاقتصادية والمالية بما في ذلك تحقيق فائض في ميزان المدفوعات واستقرار اسعار الصرف .

وإذا كانت جيبوتي لها وجهه بحرية تستخدمها في خدمة تجارتها الخارجية عبر المياه ، فإن إثيوبيا ليس لديها منفذ بحري سوى جيبوتي عن طريق خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي ، الذي يلعب دوراً مهماً في حركة الصادرات والواردات .

ب - الواردات : مجموعة من السلع التي يتم الحصول عليها من البلاد الأجنبية نظير مقابل مادي ، بهدف تحقيق مجموعة من الأغراض ، منها تغطية احتياجات المستهلكين من تلك السلع نظراً لعدم إنتاجها ، أي تحقيق اشباع حاجات المجتمع من السلع التي لا تنتج محلياً أو لا يكفي ما ينتج منها لسد هذه الحاجات .

وتعتبر زيادة الواردات ظاهرة عامة في الاقتصاديات النامية ، تتحقق مع تسارع عمليات التنمية ، وذلك للحاجة الماسة الى استيراد السلع والمعدات الرأسمالية والتكنولوجية التي يفتقر إليها الاقتصاد الاثيوبي والجيبوتي . وترجع الزيادة في قيمة الواردات نتيجة تحرير قطاع التجارة الخارجية والطلب المتزايد على الاستيراد نتيجة لقوة النمو الاقتصادي والنشاط الاستثماري ، وايضا نتيجة لارتفاع الاسعار العالمية من منتجات النفط والمنتجات البترولية . (٧) .

وتظهر اهمية الدور الذي تمارسه التجارة الخارجية في التنمية الاقتصادية ، من خلال عوائد الصادرات في بنية الاقتصاد واستعادة التوازن الخارجي وبالتالي مكن الوصول بميزان المدفوعات الى وضع قابل للاستقرار . وتعكس تطورات القطاع الخارجي الى البنية الانتاجية للاقتصاد الوطني ومستوى التشغيل ووسائل الدخل ، وآثار السياسات الاقتصادية ، واذا كانت علاقة قطاع التجارة الخارجية بفروع الاقتصاد القومي تتبع من طبيعة دور هذا القطاع ووظائفه في خدمة القطاعات الاقتصادية الاخرى ، على اختلاف مهامها ومسؤولياتها والاهداف التي يقتضى عليها النهوض بها ، فإن اهمية تلك العلاقة تبدو على حقيقتها من خلال ارتباط النمو الاقتصادي ارتباطاً وثيقاً بالقدرة على الاستيراد وبمقدار النقد الاجنبي المتاح لتلك الغاية من الصادرات (٨).

٢ - الربط بين الدولتين :

تكلفة انشاء القطارات فائقة السرعة او المكهربة مثل خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي عالية جداً ، حيث انها تتطلب بنية تحتية قوية ، ومن ثم تتطلب استثمارات عالية في تلك البنية ، ويجب ان يوضع في الاعتبار كيفية انتقال تلك التكلفة الى المستخدمين وكذلك الدولة .

وقرارات الاستثمار الكبيرة التي هي بمثل هذا الحجم من اكثرالقرارات صعوبة ، خاصة

إذا كان يتعلق بالاستثمار في مجال النقل ، لذا يجب التحقق من العديد من العناصر قبل البدء في استثمارات بهذا الحجم .

ويستخدم خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي في نقل الركاب والبضائع بواسطة قطارات وعربات مصممة خصيصا للسير على قضبان من الحديد ، فالسكك الحديد تربط المدن ببعضها البعض في الدولة الواحدة وتضمها شبكة سكك حديدية ، كما تربط بين الدول وتتشابك شبكات دولة ما مع شبكات جيرانها كما بين إثيوبيا وجيبوتي ، وغالبا ما نجد قارة بأكملها مرتبطة بشبكة من السكك الحديدية . ومن المعلوم أن النقل بالسكك الحديدية أرخص أنواع النقل بما يمتاز به من مزايا كحمل كميات كبيرة من السلع والبضائع والمنتجات بأسعار قليلة مما يخفض تكلفة انتاج السلعة التصديرية لأقل مستوى ممكن (٩)

٣ - توفير فرص العمل :

أدى خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي الى توفير الالاف من فرص العمل لسكان الدولتين ، على الرغم من اختلاف عدد فرص العمل بين إثيوبيا وجيبوتي على اساس طول مسافة الخط في كل دولة ، و تتمثل فرص العمل في توفير فرص عمل كثيرة عند انشاء ومد الخط لأول مرة وكذلك توفير فرص عمل للصيانة الدورية للخط ، هذا وفي الوقت نفسه وجود العديد من فرص العمل بورش صناعة العربات والجرارات والفلنكات والقضبان

هذا الى جانب توفير فرص عمل ادارية كثيرة بالمحطات وموظفو قطع التذاكر والكمسرية والسائقين وصيانة القطارات وعمال المزلقانات والاشارات وغيرها ، وذلك يؤكد الدور المهم الذي يؤديه خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي في توفير العديد من فرص العمل .

٤ - تحقيق التنمية الاقتصادية :

يساعد التكامل الاقليمي على سرعة وتيرة التنمية الاقتصادية وخاصة المناطق التي يمر بها خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي ، وفي الوقت نفسه يساعد التكامل الاقتصادي الاقليمي في تقليص الفقر ، وعلى وجه التحديد تبين ان التكامل بوجه عام وابعاد التجارة والاستثمار والمال والتمويل والتكامل المؤسسى والاجتماعى من العوامل

القوية والمهمة في تقليص الفقر بالدولتين، وتحقيق اثر ايجابي اكثر وضوحا على البلدان منخفضة الدخل مثل إثيوبيا وجيبوتي ، ويمكن ان يعزز التكامل التنوع الاقتصادي والقدرة التنافسية للبلدان ، وزيادة التجارة الاقليمية .

نظرا لموقع جيبوتي الاستراتيجي على طريق التجارة العالمي الذي يربط بين قارات العالم ، والذي يؤدي قطاع النقل دور بالغ الاهمية في اقتصاد جيبوتي ، بوصفه اقتصاد يقوم على ربط الطرق البرية بخطوط التجارة البحرية العالمية ، ويشكل خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي ، جزءا من الموقع الاستراتيجي لجيبوتي بوصفها دول تقدم الخدمات اللوجستية لإثيوبيا .

وقد نشر البنك الدولي عام ٢٠١٩ ان ميناء جيبوتي يمثل ما بين ٢٠ : ٢٥ من إيرادات الدولة ، وفي الوقت نفسه يدعم ٦٥٠٠ وظيفة مباشرة (أي ما يعادل حوالي 25% من وظائف القطاع الخاص في جيبوتي البالغ عددها 30 ألف وظيفة) ، و ٦٠٠٠ وظيفة غير مباشرة.

ويؤدي خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي الى التكامل الإقليمي والربط الدولي من خلال الممرات الاقتصادية واللوجستية دورا أساسيا في الحد من العزلة وتدعيم التنوع الاقتصادي ، حيث يتم حاليا تداول حوالي ٩٥ % من الواردات والصادرات الإثيوبية ، أما التحسن الذي حدث مؤخرا في البنية التحتية للموانئ والسكك الحديدية في ممر جيبوتي - أديس أبابا، جعله الممر الأكثر جاذبية للتجار الإثيوبيين. ومن المرجح أن يواجه قطاع الموانئ والخدمات اللوجستية في جيبوتي منافسة إضافية من بلدان الجوار في السنوات العشر القادمة.

وجيبوتي دولة يقوم اقتصادها على خدمات النقل العابر، وتعتمد اعتمادا كبيرا على تدفق التجارة مع إثيوبيا، وتتمثل مصلحة إثيوبيا في تنوع شركائها، وهو السبب الذي يجعل جيبوتي بحاجة إلى تعزيز المزايا التي تتمتع بها فيما يتعلق بهذه النوعية من الخدمات

من خلال تحسين جودة خدمات ممر النقل العابر .

وتم انشاء العديد من المشروعات الاقتصادية عاى جانبي خط سكك حديد أديس أبابا -

جيبوتي في الدولتين مثل اقامة المصانع على اختلاف انواعها ، هذا بالاضافة الى اقامة المشروعات السياحية ، والتوسع في زراعة مساحات كبيرة من المحاصيل الزراعية مثل القمح والبن وغيرها .

وخط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي ممر اقتصادي لشبكة البنية التحتية الإقليمية لمنطقة القرن الأفريقي ، ويعطي هذا الممر أهمية لتحويل ممرات النقل واللوجستيات إلى ممرات اقتصادية بتيسير وتسهيل نقل السلع والبضائع والأشخاص وتقديم الحوافز لأصحاب المصلحة للقيام بأنشطة التجارة والمشاركة في أنشطة اقتصادية مختلفة .

تعمل أنظمة النقل ذات الكفاءة العالية من الناحية الاقتصادية على تحسين الإنتاج ، لأنها تساعد في توزيع مخرجات العمل بطريقة فعالة ، و تبين أن خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي يزيد من إتاحة حجم سوق العمل، وهذا لكونه يزيد من المسافة التي يستطيع أن ينتقل إليها الأشخاص للعمل ومن ثم يتيح لهم البحث عن وظائف من خلال أسواق عمل كانت تبدو لهم بعيدة، كل ذلك ساعد في القضاء على الانتقال إلى الإقامة في أماكن جديدة للحصول على الفرص الاقتصادية الجديدة مما يوفر تكاليف اجتماعية ومالية كبيرة خاصة في عصر التوظيف الذاتي والعقود والعمل بدوام جزئي .

لهذا نجد أن العلاقة بين النقل والتطوير الاقتصادي واضحة إلى حد ما في الدول النامية، أما في الدول المتقدمة نجد أن تلك العلاقة تكون غير واضحة ، حيث إنهم يرون استثمارات النقل لها تأثير بسيط على إمكانية التنقل لوجهات مختلفة والربط بين الأماكن، كما أنها تؤدي إلى تغيير في أنماط العمل وليس في النمو الاقتصادي في النقل على شبكة عالية الجودة فقط ، انما يتوقف على عوامل أخرى يجب أن تكون متوفرة حتى يمكن للنقل أن يؤدي إلى النمو الاقتصادي كالعوامل الاقتصادية والعوامل السياسية (١٠) .

إتاحة القوة العاملة المتميزة ذات الخبرة العالية واقتصاديات سوق العمل الجيدة بالإضافة إلى اقتصاد محلي جيد من الشروط الضرورية لتحقيق التنمية خاصة إذا كانت إيجابية، فاستثمارات النقل الجيدة بالتوازي مع تلك الشروط الواجب توفرها لها تأثير اقتصادي كبير .

٥ - تحسين سلامة النقل :

تولي الحكومات اهتماماً كبيراً عند دراسة وتصميم السكك الحديدية ، عن طريق اعتماد أفضل المواصفات الفنية التي تكفل تنفيذ ذلك باستخدام أفضل المواد والمعدات الحديثة مستوفية شروط السلامة والأمان، إلى جانب التصميم المناسب ، الذي يؤدي إلى توفير كافة عوامل السلامة ، كما تتم متابعة السكك الحديدية القائمة وتحسين عوامل السلامة عليها أولاً بأول .

يتعرض عمال السكة الحديدية إلى القطارات المتحركة. وتشمل الاستراتيجيات الموصى بها لإدارة ذلك الأمر ما يلي:

- تدريب العمال على تدابير سلامة المسار الشخصي .
- منع مرور القطارات على الخطوط التي يتم صيانتها (منطقة عمل خضراء) أو استخدام نظام تحذير تلقائي ، إذا لم يكن منع مرور القطارات على الخط الذي يتم صيانتها مجدداً، أو يمكن الاستعانة بأبراج مراقبة بشرية كحلٍ أخير.
- تصميم خطوط السكة الحديد مع مراعاة الخلوص المناسب للعمال .
- فصل ورش صيانة القطارات عن أماكن سيرها وأماكن وقوفها .

ومن أهم قضايا السلامة التي تؤثر على كل من الطاقم والركاب هو احتمال تعرضهم للإصابات الخطيرة أو احتمال أن يفقدوا حياتهم بسبب تصادم القطارات بعضها مع بعض أو مع المركبات على الطريق ، بالإضافة إلى احتمال خروج القطار عن الخط أو غيرها من الأسباب التي لها علاقة بالتشغيل. وتشمل إجراءات السلامة على ما يلي :

- تنفيذ إجراءات السلامة التشغيلية للسكك الحديدية بهدف الإقلال من تصادمات القطارات المحتمل حدوثها، وذلك مثل نظام التحكم الإيجابي في القطار. وإذا لم يكن تركيب نظام التحكم الإيجابي في القطار عملياً، فيمكن تركيب معدات آلية لتحويل اتجاه السكة الحديد، أو يتم التسجيل - عند الاحتفاظ بأدوات التحويل اليدوية - عندما يتغير محوّل يعمل يدوياً في منطقة بدون إشارات من السكة الرئيسية إلى سكة جانبية، تم إعادته للوضع العادي للحركة على السكة الرئيسية. ويجب توصيل هذه المعلومات لكل أفراد الطاقم ومرشدي القطارات .

- التفقيش والصيانة بصورة دورية لخطوط السكة الحديد ومرافقها للتأكد من ثبات السكة وتكاملها وفقاً للمعايير الدولية والوطنية لسلامة السكة الحديد (١١) .
- تنفيذ برنامج إدارة السلامة الكلية والذي يماثل برامج سلامة السكك الحديدية المعترف بها دولياً.

تمثل معابر السكك الحديدية أماكن ذات نسبة مخاطر عالية لكونها عرضة لحوادث السكة الحديد ، ويمكن الاستعانة بعامل إشارة على السكك الحديدية التي ليس بها كثافة مرورية عالية بغرض إيقاف المرور وإخلاء المسار قبل اقتراب القطار. ويشجع استخدام الأضواء والأجراس التحذيرية الأوتوماتيكية أو البوابات الآلية التي تمنع العبور على طريق السكك الحديدية ، والغرض من هذه البوابات الآلية أن تكون بمثابة حواجز تامة لمنع قطع السكك الحديدية بأي حركة مرور. وتمثل معابر السكك الحديدية غير المزودة ببوابات خطرًا كبيرًا قائمًا. وتتضمن التدابير الموصى بها لمنع المخاطر القائمة على معابر السكك الحديدية والحد منها والسيطرة عليها الآتي :

- استخدام الكباري أو الأنفاق عند معابر السكك الحديدية وقد يُحسّن إزالة المعابر التي على السكة الحديد من كفاءة القطارات نظرًا لوجود حد أدنى للسرعة عند هذه المعابر بغرض الحد من المخاطر القائمة .
- تركيب بوابات آلية عند كل معابر السكك الحديدية، ونظام تفقيش/صيانة دوري لضمان كفاءة عالية عند التشغيل .

يتعرض المتسللون لخطوط السكك الحديدية لمخاطر عدة من جراء القطارات المتحركة، والخطوط والمعدات الكهربائية، والمواد الخطرة وغيرها ، وتتضمن إجراءات الحد من المتسللين ومنعهم والسيطرة عليهم ما يأتي :

- وضع مجموعة إشارات واضحة وظاهرة في النقاط المتوقع أن يستغلها المتسللون للدخول إلى أماكن المسارات ، على سبيل المثال المحطات ومعابر السكك الحديدية .
- وضع حواجز عند نهايات المحطات أو أى مواقع أخرى لمنع من ليس لهم حق الوصول للمسارات من الوصول إليها.
- توعية الجمهور، وخاصة صغار السن، فيما يتعلق بمخاطر التسلل لمسارات السكك

الحديدية.

- يجب عند تصميم المحطات مراعاة أن يكون الطريق المصرح بالمرور به آمناً ومشاراً إليه بوضوح ويسهل استخدامه.
- استخدام دائرة تلفزيونية مغلقة لمراقبة محطات القطارات وأية مناطق أخرى يتكرر فيها ظهور المتسللين، مع تزويدها بنظام إنذار صوتي يطلق عند ظهور أي متسلل .
- ومن المعروف ان السكك الحديدية اقل فى الحوادث عن التى تحدث على الطرق المرصوفة او التى تحدث بين السيارات ، وذلك لالتزامها بخطوط سير محددة وسرعة ثابتة ، بعكس الطرق المرصوفة التى تكثر بها التقاطعات والحفر والمطبات التى تسبب العديد من الحوات ، ويكون نتيجتها العديد من الضحايا والاصابات .

٦ - الحفاظ على البيئة :

تشمل القضايا البيئية المتعلقة بإنشاء البنية الأساسية للسكك الحديدية وصيانتها بالإضافة إلى تشغيل القطارات وعربات السكة الحديد ما يأتي :

أ - **تغير الخصائص البيئية** : تؤثر السكك الحديدية على الحياة البرية تأثيراً سلبياً، ويتوقف ذلك على خصائص الكساء النباتي القائم، والخصائص الطبوغرافية، والمجاري المائية.

ب - **تلوث الهواء** : تؤدي محركات القطارات بصورة كبيرة الى تلوث الهواء في المناطق التى يمر بها وخاصة في الأماكن المجاورة لساحات تخزين السكة الحديد. ويعتمد ٦٠٪ من قطارات الركاب و ٨٠٪ من قطارات البضائع على مستوى العالم في تشغيلها على قاطرات الديزل والتي تحدث انبعاثات من نواتج عمليات الاحتراق . وقد ينتج عن نقل المواد الحبيبية مثل المعادن والحبوب انبعاثات الغبار، وكذلك انبعاثات ناتجة عن نقل أنواع الوقود أو المواد الكيميائية المتطايرة .

ج - **المياه المستعملة** : ينتج عن تشغيل السكة الحديد مياه الصرف الصحي التي تصدر عن محطات الركاب وخدمات ركاب السكك الحديدية ، كما تشمل عمليات صيانة وتجديد عربات القطار في العادة عملية غسل العربات بمياه الضغط العالي والتي قد تحتوي على بقايا من المواد التي يتم نقلها أو دهانات أو زيوت أو شحوم وغيرها من الملوثات. ويتم

استخدام المواد الكاوية في الغالب لإزالة الشحم من محاور العجل والأجزاء المعدنية الأخرى. وقد تستخدم المواد الكاوية والأحماض كذلك لإزالة الصدأ. وتقوم عادةً سوائل التبريد التي تستخدم للقطارات على الماء مضافاً إليها مانع للتآكل. وقد ينتج عن قطارات الركاب مياه مستعملة داخلية، والتي يتم تفريغها في بعض الأحيان مباشرةً على سطح الأرض .

د - النفايات: ينتج عن محطات القطار الخاصة بالركاب والقطارات بقايا أغذية صلبة وغير خطرة ناجمة عن المنشآت التي تقدم الأطعمة وهذا حسب عدد الركاب الذين يترددون على المحطات وحسب الخدمات المقدمة ، وهذا بالإضافة إلى مواد التغليف الناتجة عن مرافق البيع والأوراق والجرائد وكم المخلفات من صناديق الأطعمة التي لا يُحتفظ بها والتي يتم التخلص منها من القطارات وأماكن تجمع الركاب المعتادة. وقد ينتج عن صيانة البنية الأساسية للسكك الحديدية وتطويرها نفايات خطرة وأخرى غير خطرة بما فيها مواد التشحيم التي تنتج عن معدات الصيانة الميدانية وبقايا من الخشب والحديد .

هـ - الضوضاء : تُحدث السكك الحديدية ضوضاء من مختلف المصادر والتي تسهم كلٍ منها بدورها في الضوضاء العامة ، وتشتمل مصادر الضوضاء على الضوضاء الناتجة عن سير عجلات القطارات من جراء الاحتكاك بين العجل والقضبان أثناء الحركة المعتادة أو شد المكابح وضوضاء أخرى ديناميكية هوائية تنتج عن ضغط الهواء في القطار ، وعلى الأخص في القطارات فائقة السرعة ، والضوضاء الناتجة عن الاحتكاك الالتصاقي والتي يصدرها المحرك ومراوح التبريد.

سادساً : الآثار السياسية لخط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي :

تلعب إثيوبيا بطرق مختلفة من الوسائل الدبلوماسية والعسكرية والإقتصادية لتحقيق هدفها الإستراتيجي والعسكري بالوصول إلي البحر وفك عزلتها الجغرافية ، وبالتالي يمكنها إن لم يجد جديد في المستقبل أن تفعل قيادتها البحرية التي أوجدتها بالرغم من عدم إطلالها علي بحر ،

وعلى مدار سنوات طويلة كانت إثيوبيا شريكاً رئيسياً للجهات الفاعلة الخارجية، ليس فقط بسبب موقعها الإستراتيجي في القرن الإفريقي والذي يُمكنها من لعب أدوار مختلفة بل

أيضاً لكونها جسراً بين العالمين العربي الإسلامي وباقي القارة الإفريقية .
وعلى مدى السنوات العشرين الماضية، كانت إثيوبيا واحدة من البلدان التي تتمتع بأعلى معدلات النمو الاقتصادي في العالم، وقد زاد إنتاجها المحلي الإجمالي أكثر من ستة عشر ضعفاً خلال تلك الفترة. كما تمتلك إثيوبيا الآن أكبر قوة عسكرية في منطقة جنوب الصحراء الكبرى في إفريقيا، بعد أن زادت شكل كبير من إنفاقها الدفاعي في أعقاب الحرب الأهلية (١٢) .

و تتعارض إمكانات البلاد وتطلعاتها بشكل واضح مع هشاشتها ، ووفقاً لإستراتيجية السياسة الخارجية والأمنية للحكومة في ذلك الوقت، فقد شكّل العجز الاقتصادي والديمقراطي (وفقاً لرؤيتها) في إثيوبيا الخطر الأمني الأكبر، ولهذا السبب كان من الضروري تكريس الأولوية القصوى لضمان تحقيق المزيد من الحراك التنموي (١٣).
وتسعى إثيوبيا بكل السبل للحصول على منفذ بحري وتوفير ميناء سيادي لها على البحر الأحمر ، لذا قامت أديس أبابا بتوقيع مذكرة تفاهم للتعاون في مجالي الدفاع والأمن مع جيبوتي، تقضي بالتنسيق العسكري والدفاع المشترك في حالات التعرض لأي خطر ، يأتي هذا التطور في ظل ظروف معقدة تشهدها منطقة القرن الأفريقي .

يرتبط السلوك السياسي للدول تجاه جيرانها وكذلك قوتها ووزنها السياسي بموقعها ، وتبرز تلك الصلة في حالة الدول الحبيسة ، التي لا تمتلك الوصول المباشر الى البحر كدولة إثيوبيا ، فالدولة الحبيسة تعتمد على جيرانها اعتماداً كلياً ، فهي تابعة لجاراتها من الدول الساحلية ، خاصة وان بعدها عن البحر يمثل عائقاً اقتصادياً بالغ الخطورة ، لانه يجعلها غير ملائمة نسبياً للأنشطة الاقتصادية ، بسبب ارتفاع تكاليف النقل ، الامر الذي يؤثر سلباً على على تحقيق التنمية الاقتصادية المطلوبة (١٤) .

تتسم العلاقات بين إثيوبيا وجيبوتي منذ استقلال الاخيرة في ٢٧ يونيو ١٩٧٧ بأنها علاقات ودية ، واستثنائية ايضا نظراً لحالة الصراع التي تسود منطقة القرن الافريقي ، حيث أن استقلال جيبوتي كان مكفوفاً من جانب كل من إثيوبيا التي يرتبط سكانها (العفاربيون) بروابط قوية مع العفاربيين في جيبوتي (١٥) .

وارتبط التأييد الاثيوبي لاستقلال جيبوتي بعدم اضرارها بمصالح إثيوبيا ، لذا

انحازت حكومة هيلاسيلاسى الى جانب فرنسا فى رفضها انتهاء استعمار جيبوتي ، خوفاً من ان تخضع جيبوتي المسلمة لضغوط الدول الاسلامية الاخرى المتنازعة مع إثيوبيا ، ما يجرمها من منفذ لها الى البحر ، ولكن تغير هذا الموقف الاثيوبى عقب الاطاحة بنظام هيلاسيلاسى، ودعمت اثيوبيا استقلال جيبوتي مع تعهد الاخيرة بالحفاظ على المصالح الإثيوبية فيها (١٦) .

ولدولة جيبوتي منفذين على البحر الاحمر هما : ميناء جيبوتي وخط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي ، وقد مثل اعتماد جيبوتي اقتصادياً على إثيوبيا وتشابك المصالح بينهما ، ان احدث ذلك توازناً فى مقابل الارتباط الثقافى والحضارى لسكان الدولتين ، ودائماً كانت جيبوتي تحافظ على علاقات طيبة مع جيرانها وخاصة إثيوبيا .

بدأت العلاقات الإثيوبية الجيبوتية فى عام ١٩٨٤ بعد استقلال الاخيرة فى عام ١٩٧٧ ، ثم نشطت عقب الحرب الاثيوبية الارترية ، وتمحورت حول القضايا الاقتصادية قبل ان تتجه نحو الشأن السياسى ، وادت الحرب الإثيوبية الارترية الى تحويل اثيوبيا لتجارها الخارجية من ميناء عصب الاريتري الذى كان يستقبل نحو ٨٠٪ من تجارة اثيوبيا الخارجية نحو ميناء جيبوتي ، الذى اصبح يستحوذ على ٩٠٪ من تجارة إثيوبيا (١٧) .

تظل إثيوبيا هى العميل الرئيسى لميناء جيبوتي فى القرن الافريقى ، فموانئ جيبوتي تعد بمثابة قناة لتجارة إثيوبيا ومنصة لشحن البضائع الإثيوبية ، وقد حاولت إثيوبيا الحصول على اسهم لترسيخ حضورها بالميناء ، وتحاول توفير الطاقة الكهرومائية لجيبوتي وربطها بشبكة الكهرباء الإثيوبية ، وتعتمد جيبوتي بشكل كبير على إثيوبيا سياسياً واقتصادياً ، وهى تحقق منافع عديدة لإثيوبيا على الأصعدة السياسية والاقتصادية والأمنية (١٨) .

لم يقتصر التعاون بين إثيوبيا وجيبوتي على القضايا الاقتصادية والبنية التحتية ، رغم انها كانت محوره ، وانما امتد ليشمل مجالات أخرى، مثل النقل والاتصالات والتجارة والاستثمار وقضايا السلام والأمن والطاقة الكهربائية ومياة .

فى عام ٢٠١٣ وقعت جيبوتي وإثيوبيا اتفاقية للتعاون العسكرى ، تضمنت بنودها تبادل المعلومات السكرية والتدريب والعسكرى، والتعاون فى السيطرة على أنشطة المهربين

والإرهابيين والمتاجرين بالبشر وكافة مظاهر الأنشطة غير الشرعية التي قد تظهر في المناطق الحدودية (١٩) .

الخاتمة

أ - النتائج :

- ١ - يبلغ طول خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي ٧٨٤ كم ، وبه ٢١ محطة منها ١٥ محطة للركاب .
- ٢ - ترجع فكرة انشاء خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي الى عام ١٨٦٩ .
- ٣ - تم تشغيل خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي القديم عام ١٩١٦ .
- ٤ - توقف خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي القديم نهائيا عام ٢٠٠٦ .
- ٥ - تم بناء خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي الجديد (الكهربائي) فى المدة من ٢٠١١ : ٢٠١٦ .
- ٦ - يبلغ اجمالى حركة الركاب على خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي عام ٢٠٢٣ حوالى ١٢٤٠٠٠ .
- ٧ - يبلغ حجم حركة البضائع على خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي عام ٢٠٢٣ حوالى ٢.١ مليون طن .
- ٨ - من الاثار الاقتصادية لخط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي تنشيط حركة التجارة بين الدولتين - الربط بين إثيوبيا و جيبوتي - توفير فرص العمل - تحقيق التنمية الاقتصادية - تحسن سلامة النقل - الحفاظ على البيئة .
- ٩ - خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي حقق مكاسب سياسية كبيرة لكلا من إثيوبيا وجيبوتي .
- ١٠ - خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي مفرد فى جميع اجزائه ماعدا مسافات قصيرة مزدوجة .

ب - التوصيات :

- ١ - العمل على ازدواج خط سكة حديد أديس أبابا - جيبوتي فى كل اجزائه لتسهيل

حركة نقل الركاب والبضائع .

- ٢ - السعى نحو إنشاء خط سكك حديد اخر بين الدولتين لزيادة حجم الحركة .
- ٣ - العمل على تطوير جميع محطات خط سكك حديد أديس أبابا - جيبوتي .
- ٤ - التوجه نحو تحقيق التكامل الاقتصادي والسياسى بين الدولتين .

المراجع

- ١ - حسام صادق عبدالنواب صادق (٢٠٢١) شبكات النقل فى دولة إثيوبيا - دراسة فى جغرافية النقل - مجلة كلية الآداب بقنا - جامعة جنوب الوادى - العدد ٥٢ - الجزء الثالث .
- ٢ - محمد صبحي إبراهيم (٢٠٠٨) دور النقل فى التنمية، دراسة تطبيقية على مركز السنبلوين، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب، جامعة بنها .
- ٣ - عمر عبدا لهادى غنيم (١٩٩٤) حركة النقل على جسر الملك فهد بين السعودية والبحرين- دراسة جغرافية ، نشرة دورية محكمة، جامعة المنيا، المجلد الثامن، العدد ١١ .
- 4 - Blumenfeld, M., Wemaker, W., Azzouz, L., & Roberts, c. (2019). Developing a new Technical Strategy for rail infrastructure in low-income countries in sub-saharan Africa and south Asia.
- ٥ - عبدالسلام عبدالستار اسماعيل (٢٠١٤) المعابر البرية بين مصر وقطاع غزة ، المجلة الجغرافية العربية ، الجمعية الجغرافية المصرية ، العدد ٦٣ ، الجزء الأول ، القاهرة.
- ٦ - قدرى الشرقاوى (١٩٩١) التجارة الخارجية - استيراداً وتصديراً - مكتبة التجارة والتعاون ، القاهرة .
- 7 - Ministry of Foreign Affairs of The Federal Democratic of Ethiopia ,(2007) Foreign Trade Promotion Manual For Ethiopia Democratic Missions, Addis Ababa, November .
- ٨- محمد عبدالعزيز عجيبة ، محمد على الليثى (١٩٩٦) ، التنمية الاقتصادية مفهومها نظرياتها وسياساتها ، مؤسسة شباب الجامعة ، الإسكندرية .
- ٩ - مجلة السكك الحديدية - العدد/٤٤/ تموز /١٩٩٤/ الاتحاد العربي لسكك الحديدية

حلب .

10 - Banister, D. and Berechman, J.(2000) Transport investment and economic Development, UCL Press, UK and USA, ISBN Number .-

١١ - وزارة النقل الأمريكية (١٩٩٨) الإدارة الفيدرالية للسكة الحديدية معايير سلامة المسار، القاعدة الأخيرة رقم ٤٩ .

١٢ - المعهد الدولي للدراسات الاستراتيجية (IISS) (٢٠٢٣) ، التوازن العسكري ، لندن.

١٣ - وزارة الإعلام الإثيوبية (نوفمبر ٢٠٢٢) الشؤون الخارجية وسياسة واستراتيجية الأمن القومي لجمهورية إثيوبيا الديمقراطية الاتحادية، أديس أبابا .

14 – Iiidio do Amaral (1986):The Geographical Factor in the Formation of Modern States, Finisterra:Revista Portuguesa de Geografia, vol. 21,N ,41 .

15 – Mulatu Wubneh and Yohannis Abate(1988):Ethiopia, Transition and Developmentin the Horn of Africa, Westview press, London. .

16 – Tafesse Oliko (2018): Djibouti's Foreign Policy Change from Survival Strategy to an Important Regional – power player, Implications for Ethio-Djibouti Relations, Ethiopian Journal of the Social Sciences and Humanities (EJOSSAH). Vol.14, no. 2 .

17 – World Bank Group (2015): Horn of Africa Initiative Berbera Corridor Program.Background Note.p.2 .

١٨ - أماني الطويل (أكتوبر ٢٠١٩) امن البحر الأحمر ، التطورات الراهنة والخيارات المصرية ، بدائل ، عدد ١٦ .

19- Joanna Mormul (2016): Ethio-Djibouti Relations in the 21st Century – T0wards New African Cooperation, politeja, vol. 13,no.3,pp.277-278 .