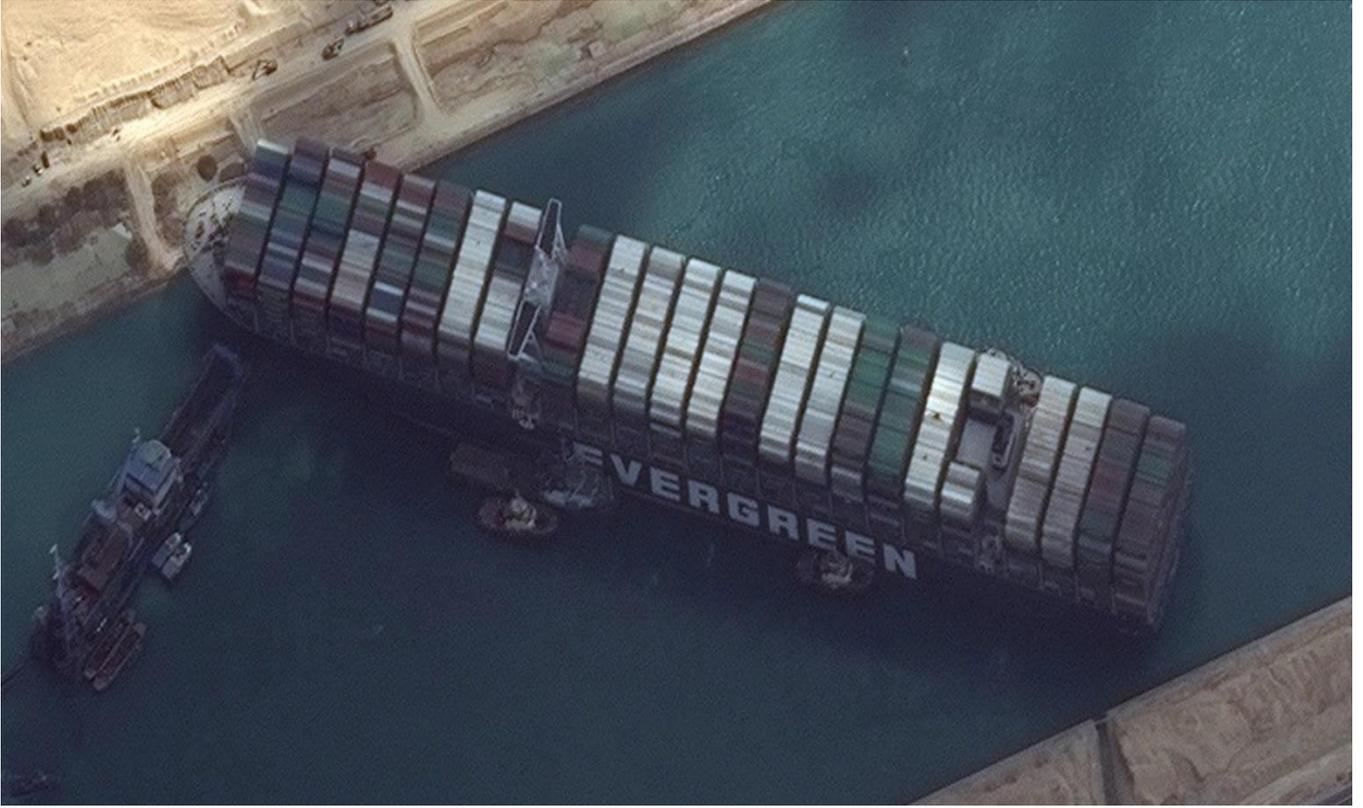


تقدير موقف

أزمة قناة السويس: ممر استراتيجي مهّد بالمنافسين

مركز الجزيرة للدراسات*

6 ابريل / نيسان 2021



سفينة جانحة تخنق قناة السويس (رويترز)

مقدمة

في ساعة مبكرة من يوم الثلاثاء، 23 مارس/آذار 2021، جنحت السفينة إيفرغرين، التي تملكها شركة يابانية، وتُشغّلها أخرى تاوانية، في القاطع الجنوبي من قناة السويس، أحد أهم الممرات البحرية في العالم، ورمز الوطنية المصرية منذ أكثر من قرن ونصف القرن. لم يكن جنوح إيفرغرين حادثاً عابراً، فالسفينة البالغ طولها 400 متر، بحمولة 220 ألف طن، انتهت إلى التوغل في الجانب الطيني، متخذة موضعاً مائلاً في عرض القناة؛ مما أدى إلى توقف كامل للحركة في الممر المائي. وقد عملت هيئة قناة السويس، الوكالة المصرية الرسمية المشغّلة للقناة، طوال الأيام الست التالية لإعادة تعويم السفينة وجرها خارج القاطع الجنوبي، دون أن تحقق نجاحاً ملموساً. بل إن عجز الهيئة عن التعامل مع السفينة الجانحة دفع الرئيس المصري، عبد الفتاح السيسي، إلى إصدار أمر لمسؤولي الهيئة بالاستعداد للخيار الأصعب: تخفيف حمولة السفينة، الذي كان يمكن أن يفضي إلى استمرار إغلاق القناة لعدة أسابيع، وتحيط به اعتبارات عديدة من تعقيدات عملية النقل، وسلامة البضائع والتأمين عليها.

ولم تنجح جهود إعادة السفينة إلى منتصف ممر القناة العميق إلا بعد تدخل سفينة الجر APL Guard، التابعة لشركة SMIT الهولندية، صباح الاثنين 29 مارس/آذار. بعد ذلك، تحركت السفينة إلى البحيرات المرّة، الواقعة في منتصف ممر القناة، حيث أجريت عملية الفحص الميكانيكي لمعداتنا. وبدأ تحقيق هيئة قناة السويس حول سبب الحادثة والمسؤولية عنها. والمؤكد أن نجاح عملية الإنقاذ وإعادة تشغيل القناة ما كان ليتحقق دون حالة المد البحري التي شهدتها القناة صباح ذلك اليوم. وقد شجّع تجاهل السلطات الرسمية المصرية، ممثلة في الرئيس السيسي، الدور

الحيوي الذي لعبته شركة الإنقاذ البحري الهولندية في التعامل مع الحادثة، على إطلاق حملة إعلامية هائلة للاحتفال بالكفاءات الوطنية وقدرات هيئة قناة السويس. ولكن العالم خارج مصر كان يعرف حقيقة ما حدث. الأهم، أن أيام إغلاق القناة الست كشفت مجدداً أهمية هذا الممر البحري الاستراتيجي وهشاشته، في الوقت نفسه، ودرجة اعتماد قطاع كبير من الاقتصاد العالمي على خطوط الإمداد. كما كشفت عن محدودية مشروع توسيع القناة، الذي أنجزه نظام السيسي في 2014-2015.

كان طبيعياً أن تطلق حادثة إغلاق القناة جملة من التوقعات بضرورة البحث عن طرق أخرى للمرور بين جنوب وشرق الكرة الأرضية، من جهة، وشمالها وغربها، من الجهة الأخرى. فأى موقع تحتله قناة السويس في التجارة الدولية وفي استراتيجيات العالم، مقارنة بالممرات البحرية الحرجة الأخرى، وفي ميزان الاقتصاد والثقل الجيوستراتيجي المصري؟ وهل يوجد بالفعل مشروع عملي وجاد يمكن أن يهدد دور وموقع القناة؟

تاريخ ثقيل الوطأة

تعود فكرة حفر قناة تربط بين البحرين الأحمر والمتوسط إلى لحظة الصعود الرأسمالي وازدياد الاهتمام بالتجارة بين الشرق والغرب في نهاية القرن الثامن عشر. ولكن انطلاق المشروع فعلياً لم يبدأ إلا عندما استطاع نائب القنصل الفرنسي بمصر، فرديناند ديليبس، إقناع صديقه، حاكم مصر آنذاك، الخديوي سعيد بالفكرة. وفي العام 1859، مُنح ديليبس امتياز حفر القناة وتشغيلها لتسع وتسعين سنة. بذلك، أسست شركة قناة السويس على أساس حصول مصر على جزء من أسهم الشركة، وعلى 15 بالمئة من أرباحها السنوية، على أن تتعهد مصر بتوفير العمالة الضرورية لحفر القناة. وفي السنوات العشرة التالية، التي استهلكتها عملية الحفر، قدمت مصر ما يزيد عن مليون من عمال الحفر، الذين اشتغلوا في ظروف أقرب إلى السخرة، تحت إشراف مهندسين فرنسيين. ويقدر عدد العمال المصريين الذين توفوا، سواء بفعل الأوبئة وغياب أدنى مستويات الرعاية، أو بسبب ظروف العمل غير الإنسانية، بمئة وعشرين ألفاً من الضحايا، عندما كان تعداد سكان مصر لا يزيد عن الخمسة ملايين.

افتتحت القناة للملاحة في نهاية 1869 في عصر الخديوي إسماعيل، وفي احتفال ضخم وباهظ التكاليف، دُعي إليه عدد كبير من الحكام الأوروبيين. ولكن وقوع مصر تحت طائلة الديون بفعل إسراف إسماعيل وسياساته التوسعية أدى إلى بيع مصر حصتها من أسهم شركة قناة السويس لبريطانيا، في 1875. وعندما لم تنجح الصفقة في تحرير مصر من أعباء ديونها، سارعت إلى بيع حصتها من أرباح الشركة، أيضاً. وبذلك، أصبحت القناة، التي حُفرت على أرض مصر وبأيدٍ مصرية، تحت سيطرة أجنبية كاملة، فرنسية-بريطانية بصورة خاصة. وبمرور السنوات، سيما بفعل زيادة معدلات التجارة الدولية، أو النظام الإمبريالي والحروب ذات الطابع العالمي، اكتسبت القناة أهمية أكبر بكثير مما كانت عليه في منتصف القرن التاسع عشر، وباتت مصدر أرباح متعاظمة لمالكي أسهم شركتها. ولأن سلامة القناة وحرية الملاحة فيها كانتا من أهم أسباب الاحتلال البريطاني لمصر، في 1882، أصبحت القناة تجسيدا لإهانة مصر ودافعا لحركتها الوطنية. وفي يوليو/تموز 1956، قررت الجمهورية المصرية بقيادة جمال عبد الناصر تأميم شركة قناة السويس ووضعها تحت السيطرة الوطنية المصرية، مدفوعة آنذاك برفض القوى الغربية المساعدة في تمويل بناء السد العالي. كان قرار تأميم القناة السبب الرئيس خلف الخطة البريطانية-الفرنسية-الإسرائيلية في خريف 1956 لاحتلال منطقة

قناة السويس بكاملها وفرض السيطرة الأنغلو-فرنسية على القناة من جديد. ولكن المعارضة الأميركية والسوفيتية للعدوان الثلاثي أدت إلى فشل المخطط الأنغلو-فرنسي، وانسحاب القوات المعتدية. ومن ثم انطلقت مفاوضات بين مصر ومالكي شركة قناة السويس لتعويض الأخيرين عن السنوات العشرة المتبقية من امتياز الشركة، الذي كان يفترض أن ينتهي في العام 1969.

خلال ما يزيد عن القرن ونصف القرن من وجودها، تعرضت القناة للإغلاق أكثر من مرة، لأسابيع أحياناً، وشهور أو سنوات في أحيان أخرى. وتعتبر حادثة إيفرغيفن التاسعة في سلسلة تعطيلات الملاحة في القناة، التي كان أشهرها وأطولها الإغلاق المستمر منذ حرب الأيام الستة في 1967 إلى أن سمحت اتفاقيات فصل القوات المصرية-الإسرائيلية بعد حرب 1973 بإعادة فتح القناة في 1975. بيد أن حادثة الإغلاق الأخيرة كانت أكثر وقعاً وأثراً. أولاً: لأن حجم التجارة الدولية ازداد بصورة كبيرة في العقود الأربع أو الخمس الماضية، وأن ما يقارب 12 بالمئة من التبادل التجاري الدولي يمر عبر قناة السويس. وثانياً: لأن طرق الإمداد أصبحت أكثر تعقيداً، ليس فقط على مستوى المواد الخام ومصادر الطاقة والمنتجات الصناعية، ولكن أيضاً، وهذا هو الأهم، لأن عدداً هائلاً من المنتجات الغربية، الأوروبية والأميركية، يُصنع في دول آسيوية، والصين على وجه الخصوص، وأن عناصر حيوية في تكوين هذه المنتجات لا يتوافر أصلاً في أماكن صناعتها.

الأهمية الفائقة لقناة السويس

ليست قناة السويس الممر البحري الاستراتيجي الوحيد في العالم. فإلى جانب مضيق الدانمارك، تعتمد طرق الملاحة على سلامة وأمن عدة ممرات أخرى، مثل: مضيق ملقا، ومضيق هرمز، ومضيق باب المندب، ومضيق الدردنيل والبوسفور، ومضيق جبل طارق، وقناة بنما. وباستثناء قناتي السويس وبنما، اللتين أنجزتا بجهد بشري، فإن الممرات الأخرى كلها طبيعية. وكما أي جهد بشري، تعتبر هاتان القناتان أكثر هشاشة وعرضة للعطب من الممرات الطبيعية، وإن بفارق نسبي. ويمكن رؤية هذه الهشاشة النسبية بملاحظة الفارق بين وضعي قناة السويس وباب المندب. فأمن وفعالية قناة السويس يرتبطان بصورة عضوية بأحوال مضيق باب المندب، ولكن حركة الملاحة عبر الأخير، وإن كانت عرضة للتهديد كذلك، فهي أكثر أمناً من الملاحة عبر قناة السويس، سواء لأن عرض باب المندب أكبر بصورة ملموسة، أو لأن مياهه أكثر عمقاً.

بيد أن قناة السويس تحتل موقعاً أكثر أهمية في حسابات التجارة الدولية والموازن الاستراتيجية من أي من الممرات البحرية الحرجة الأخرى. ولا شك أن تعطيل أي من المضائق الطبيعية المعروفة، مثل: جبل طارق ومالقا وهرمز وباب المندب والدردنيل والبوسفور، سيكون له تأثير ضار على حركة التجارة وطرق الإمداد، ولكن هذا التأثير ذو طابع إقليمي وليس دولياً. فإذا أغلق مضيق هرمز، مثلاً، ستتوقف إمدادات الطاقة من العراق ودول الخليج، ولكن لن تتوقف كافة إمدادات النفط والغاز، لا على المستوى الدولي ولا حتى من دول الخليج ذاتها. ولكن تعطيل الملاحة عبر قناة السويس، يمكن أن يؤدي إلى التأثير على جزء كبير من التجارة الدولية، وعلى معظم قطاعات هذه التجارة. وليس ثمة شك في أن الدور المتعاظم الذي باتت تلعبه دول شرق وجنوب شرق آسيا في التجارة الدولية أضاف أهمية مضاعفة إلى قناة السويس.

ما يخفف من التهديد الذي يمكن أن يمثله تعطيل الملاحة في القناة للتجارة الدولية أن ثمة طريقاً بحرياً بديلاً، طبيعياً ومعروفاً منذ قرون، يصل بين الشرق والغرب، وهو طريق الإبحار حول رأس الرجاء الصالح. وفي كل حادثة إغلاق سابقة للقناة، منذ نهاية القرن التاسع عشر، دفع تعطيل الملاحة إلى تحول طرق التجارة بين الشرق والغرب من قناة السويس إلى الطريق حول القارة الإفريقية. ولكن هذا التحول أدى دائماً إلى اضطراب كبير في منظومة التجارة الدولية وإمدادات الطاقة وحركة الأساطيل والقوات العسكرية، سيما أن الطريق حول رأس الرجاء الصالح، يتطلب نحو 15 يوماً إضافية من الإبحار، ويفرض تكاليف إبحار أعلى على السفن وشركات التجارة.

ولا تقل أهمية قناة السويس لمصر عنها لحركة التجارة الدولية. فمنذ قامت مصر بتأميم شركة قناة السويس، أصبحت القناة مصدراً مضموناً للنقد الأجنبي، يسهم إسهاماً مباشراً في ميزان تجارة ومدفوعات ميزانية الدولة. يضاف إلى ذلك أن القناة، بغض النظر عن النظام الحاكم في القاهرة، وبغض النظر عن تحولات موازين القوى في العالم، منحت مصر، ولا تزال، موقعاً مقدراً على المسرح الدولي. إلى جانب ذلك، ثمة دوائر في الدولة المصرية ترى أن القناة تمثل حاجزاً استراتيجياً أمام أية مخاطر محتملة تهدد مصر من الشرق.

في 2014، أطلق الرئيس المصري مشروعاً طموحاً لتوسيع القناة، ذكر عندها أنه سيجعل الإبحار عبر القناة أكثر سلاسة وسرعة، وسيسمح بعبور سفن أكبر من تلك التي كان يسمح بها عمق واتساع القناة، وسيزيد من حجم العائدات المالية للدولة. وقد افتتحت التوسعة الجديدة، فعلاً في صيف العام التالي وسط أجواء احتفالية وتصعيد في اللغة والروح الوطنية المصرية. ولكن حادثة الإغلاق الأخيرة أعادت مشروع التوسعة، الذي شكّل عبئاً هائلاً على ميزانية الدولة، إلى الجدول، وكشفت عن المبالغات التي أحاطت به من قبل نظام السيسي. فالحقيقة أن توسعة 2014 - 2015 لم تكن توسعة للقناة ككل، بل لـ72 كيلومتراً من مجموع طول القناة الذي يبلغ 193 كيلومتراً. وهي توسعة جزئية في المنطقة الوسطى من القناة وحسب. بمعنى آخر، لم تمس التوسعة الجزء الجنوبي الضيق من القناة، الذي يمتد من خليج السويس إلى منطقة البحيرات في منتصف القناة، وهو الجزء الذي شهد حادثة الإغلاق الأخيرة. الأكثر من ذلك، أن عائدات القناة السنوية، التي تراوحت بين 4.9 و5.9 مليارات دولار سنوياً خلال العقد الأخير، لم تزد بأية صورة ملموسة بعد التوسعة.

وهذا ما يدفع إلى الاستنتاج بأن المحافظة على أهمية قناة السويس وحصتها التنافسية في التجارة الدولية بين الشرق والغرب يتطلب جهداً أكبر من الدولة المصرية. جهداً واعياً بما يمكن أن توفره القناة للعالم في القرن الحادي والعشرين، وبالتحديد الذي تطرحه المشاريع المنافسة قيد البحث أو التنفيذ.

مشاريع منافسة

طوال عقود، سيما بعد الإغلاق الطويل في الفترة بين 1967-1975، عملت أطراف متعددة، دولية وإقليمية، على إيجاد بديل للقناة. ولأن قناة السويس إنجاز بشري صناعي، دارت المشاريع البديلة في أغلبها حول أفكار ترتكز إلى منتج بشري صناعي آخر. أحد هذه المشاريع استلهم طريق التجارة القديم عبر العراق وسوريا؛ حيث يمكن استغلال ممر نهر الفرات، ومن ثم إقامة خط نقل بري أو من السكة الحديدية لإكمال الاتصال بين الفرات والبحر المتوسط. ولا تختلف

فكرة النقل البري أو السكة الحديدية بين الخليج وبحر قزوين، عبر إيران، كثيراً عن مشروع العراق-سوريا. في كلتا الحالتين ثمة عقبات تتعلق بأمن واستقرار دول الممر، وبالتعقيدات المحيطة بفكرة الانتقال من البحر إلى البر، ومن ثم إلى البحر مرة أخرى. إضافة إلى ذلك، ليس ممكناً أن تستوعب مثل هذه الوسائل نقل كافة البضائع والمواد التي يجري نقلها وتبادلها الآن عبر قناة السويس أو حول رأس الرجاء الصالح. ولا تقل فكرة استخدام الممر الشمالي-الشرقي، الذي يسير بموازاة ساحل سيبيريا الروسية ويربط بين المحيطين، الهادي والأطلسي، هشاشة. فهذا الممر يخضع كلية لهيمنة أمنية روسية، ولا يمكن استخدامه سوى لشهرين كل عام، ولا يعتبر ذا فائدة كبيرة إلا للنقل من الصين واليابان إلى دول شمال وشمال غرب أوروبا.

الأخطر على الإطلاق، من حيث القدرة على منافسة قناة السويس، هي تلك الأفكار التي تركز إلى موقع دولة إسرائيل وإمكانية إقامة طريق قصير وآمن، يربط بين خليج العقبة وساحل المتوسط. وتشمل هذه الأفكار ثلاثة مشاريع محددة:

1. خط أنابيب لنقل النفط، يربط بين إيلات وعسقلان، وقد أقيم بالفعل منذ سنوات، ويحتاج إلى زيادة طاقته الاستيعابية إن اتجهت دول الخليج العربية المنتجة للنفط إلى استخدامه، سواء بناقلات تفرغ حمولتها في بداية الخط بإيلات، أو عبر شبكة من خطوط الأنابيب تمتد في عرض وطول الجزيرة العربية. وهناك مؤشرات متزايدة على أن هذا الخط قد يصبح خياراً مفضلاً لدول عربية نفطية قامت مؤخراً بتطبيع علاقاتها مع إسرائيل، أو تخطط للتطبيع في المدى القريب.
2. قناة تربط بين البحر الأحمر والبحر الميت وتكون صالحة للملاحة، ومن ثم ربط البحرين، الميت والمتوسط، إما بقناة بحرية أخرى أو بخط من السكك الحديدية. وربما تسعى قوى خارجية من أجل إنجاز هذا المشروع للضغط على الملك الأردني بطرق عديدة للتحكم الكامل في قرار الأردن.
3. خط سكة حديدية يربط بين إيلات وميناء حيفا على ساحل المتوسط، وهو خط أنشئ جزء كبير منه منذ سنوات. ولا يُستبعد أن تكون اتفاقية الاستثمار الضخمة التي وقَّعتها الإمارات مؤخراً مع دولة إسرائيل ذات علاقة مباشرة بهذا المشروع.

خاتمة

صحيح أن نتائج التحقيق في حادثة السفينة إيفرغيفن لم تُنشر بعد، ولكن الحادثة طرحت أسئلة عن كفاءة وتفاني مرشدي هيئة قناة السويس في عملهم، وهم الذين يقومون بتوجيه السفن طوال مرورها عبر القناة.

عموماً، ومهما كانت واقعية وفعالية المشاريع البديلة، فإن حادثة الإغلاق بيَّنت للمصريين أن قناة السويس ليست هبة دائمة من الله، سبحانه وتعالى، وأن الدور التي تقوم به في تجارة العالم واستراتيجياته ليس قَدراً. المنافسون، من الأصدقاء والخصوم، على السواء، كثير، والمشاريع البديلة للقناة متعددة. وبدون أن يعمل المصريون للمحافظة على القناة وجعلها أكثر جاذبية، ستجد المشاريع المنافسة فرصتها للتحقق.

انتهى