

حرب الناقلات في ضوء حادثة قناة السويس

*capomaher2016@gmail.
com

ماهر لطيف *

باحث من تونس

ملخص :

يسلط هذا البحث الضوء على حادثة جنوح السفينة ايفرغيفن التي وقعت في قناة السويس وتحديدا في 23 مارس 2021، إذ شغلت هذه الحادثة الرأي العام العالمي نظرا لمكانة قناة السويس كممر رئيسي من ممرات الملاحة الدولية. وقد قمنا باستعراض وتحليل الأسباب التي أدت إلى جنوح السفينة، ومن ثم طرحنا مجموعة من البدائل في حال توقف الملاحة في قناة السويس مستقبلا (كالبدل الروسي والبدل الإيراني والبدل التركي والبدل الإماراتي - الإسرائيلي)، وكشفنا في الآن نفسه عن علاقة هذه الحادثة بالحروب الدائرة حول اقتصادات الموانئ والناقلات.

ونسعى في هذا البحث أيضا إلى إثارة جملة من الإشكاليات التي سيستدعيها موضوع بحثنا نظريا وعمليا، وبناء عليه سنثير الأسئلة الإشكالية التالية:

كيف حصلت الحادثة؟ هل هي صدفة أم متعمدة؟ ولماذا هذا التوقيت بالذات؟ هل هذا التوقيت مرتبط بأشياء أخرى؟ ومن الأطراف المستفيدة من هذه الحادثة؟ وماهي علاقة حادثة قناة السويس بحرب الناقلات؟ وماهي البدائل المطروحة عوضا عن قناة السويس مستقبلا؟

وحتى تكتسب المعالجة البحثية جدواها جمعنا بين أطوار منهجية ثلاثة، طور وصفي يهتم باستعراض مجموعة من الأفكار، وآخر تحليلي يتفهم خلفياتها ورهاناتها وما شابها من سجلات، ثم طور نقدي يبين خطأ بعض الأقاويل والسيناريوهات، ويرصد مفارقتها النظرية والعملية

Abstract

This research sheds light on the accident of stranding of the Evrevgen ship that occurred in the Suez Canal, specifically on March 23, 2021, as this incident preoccupied the world public opinion due to the status of the Suez Canal as a major international shipping lane.

We have reviewed and analyzed the causes that led to the ship's stranding, and then put forward a set of alternatives in the event that navigation in the Suez Canal stops in the future (such as the Russian

alternative, the Iranian alternative, the Turkish alternative, and the Emirati-Israeli alternative), At the same time, we revealed the relationship of this incident to the wars related to the economies of ports and tankers.

In this research we will also seek to raise a number of problems that the topic of our research will evoke theoretically and practically, and accordingly we will raise the following problematic questions:

How did the accident happen? Is it a coincidence or intentional? Why is this timing in particular? Is this timing related to other things? Who are the parties benefiting from this incident? What is the relationship between the Suez Canal incident and the tanker war? What are the alternatives in place of the Suez Canal in the future?

In order for the research treatment to gain its feasibility, we combined three methodological phases, one developed my description concerned with reviewing a set of ideas, and an analytical one that understands their backgrounds, stakes and similar debates, then developed a critical point that demonstrates the error of some of the sayings and scenarios, and monitors their theoretical and practical paradoxes.

مُقدِّمة:

تُعدّ قناة السويس من أكثر الممرّات المائية التجارية ازدحاما في العالم، 7 أيام متلاحقة جعلتها في صدارة الأخبار، حالة ترقب وقلق رافقت سفينة شغلت العالم واسمها ايفرغيفن التي شقت طريقها انطلاقا من الصين نحو ميناء روتردام في هولندا، في رحلة تعبر فيها مياه 5 دول لتصل قناة السويس في 23 مارس 2021، وبسبب رياح عاصفة تجنح في المدخل الجنوبي للقناة.

وقد استنفر الوضع هيئة قناة السويس التي سارعت بتحويل مسار الإبحار إلى المجرى القديم للقناة والتي يعبرها حوالي 12 بالمئة من حجم التجارة العالمية، وفي الوقت نفسه، بدأ تعويم السفينة بمشاركة 8 قاطرات عملاقة مع الحفر حول مُقدِّمة السفينة، فيما تتفاعل أسعار النفط ارتفاعا في نيويورك بخمسة في المئة، وهو أمر مُتوقع نظرا لأن مليوني برميل من النفط تعبر قناة السويس بشكل يومي، وأي توقف في حركة الملاحة البحرية سيشعل أسعار النفط والمواد الأخرى.

في اليوم الثالث لجنوح السفينة ساهم انخفاض المد البحري ليلا في ابطاء جهود

تعويمها، فتعلّق هيئة قناة السويس حركة الملاحة مؤقتاً قائلة: «إن 13 سفينة وصلت من بورسعيد لكنها تنتظر في البحيرات لحين تعويم السفينة»، وتصف الشركة المالكة لايفرغيفن الوضع بالصعب وتأسف للإزعاج الذي سببته الحادثة.

ولكن ذلك لم يكن مجرد إزعاج. فقد توقّف نبض واحد من أهم الممرات التجارية في العالم، مسبباً ازدحاماً غير مسبوق وتأخيراً للشحن البحري في العالم، وقد تمّ الحديث إزاء هذه التطورات عن تكدّس نحو 200 سفينة شمال القناة وجنوبها وفي منطقة البحيرات.

أمّا في اليوم الرابع (26 مارس) فقد أعلنت هيئة قناة السويس اكتمال 87 بالمئة من عمليات التجريف عند مقدمة السفينة الجانحة، لتعلن الشركة المشغلة للسفينة لاحقاً فشل جهود إعادة تعويمها.

في اليوم الخامس، قالت هيئة قناة السويس: «أنّ أعمال الحفر أسفل إيفرغيفن انتهت وإن محاولة جديدة لتعويمها ستبدأ بمساعدة 9 قاطرات عملاقة».

وفي اليوم السادس ظهرت بارقة أمل مع الحديث عن نجاح في تحريك محدود لمُقدّمة السفينة ثم رفع 27 ألف متر مكعب من الرمال بعمق 18 متراً، وحلّ اليوم السابع وتمّ الإعلان عن نجاح في تعديل مسار السفينة بنسبة 80 بالمئة وفق رئيس هيئة قناة السويس، إذ بدأت المناورة لسحبها وتعويمها باستخدام 10 قاطرات عملاقة تقوم بالعمل من 4 اتجاهات مختلفة.

وأخيراً تحرّكت السفينة باستخدام مُحركاتها إلى منطقة البحيرات لتعلن هيئة قناة السويس استئناف الملاحة في القناة بعد إعادة تعويم السفينة الجانحة.

وسأحاول في هذا البحث أن أتحدث بشكل موضوعي عن الحثيات التي تتعلّق بحادثة جنوح السفينة، وسأتناول الواقعة من عدة جوانب أولها الملابس كيف حصلت الحادثة؟ هل هي صدفة أم متعمدة؟ ولماذا هذا التوقيت بالذات؟ هل هذا التوقيت مرتبط بأشياء أخرى؟ ومن الأطراف المستفيدة من هذه الحادثة؟ ومن ثمة سنذكر البدائل المطروحة عوضاً عن قناة السويس، وعلاقة جنوح السفينة إيفرغيفن بحرب الناقلات واقتصاد الموانئ، وذلك عبر منهج تحليلي وصفي مقارني.

1- معلومات مُهمّة عن قناة السويس:

- قناة السويس هي ممرّ مائي اصطناعي بمستوى البحر، ازدواحي المرور، يبلغ طولها 193 كلم، وتسمح بعبور السفن ضمن مسارين في الوقت نفسه بين قارتي أوروبا وآسيا.

- بلغ عدد السفن العابرة للقناة من مسار الشمال هذا العام 37 سفينة بحمولات

صافية تُقدر بحوالي 3 ملايين طن، فيما بلغ عدد السفن العابرة من مسار الجنوب بالمجرى الملاحي الجديد للقناة - دون انتظار- 35 سفينة بإجمالي حمولات صافية يبلغ 2.5 مليون طن.⁽¹⁾

- تُعد قناة السويس أسرع ممر بحري بين القارتين أوروبا وآسيا، وتُوفّر 15 يوما في المتوسط من وقت الرحلة عبر طريق رأس الرجاء الصالح.

- تفصل بين قارتي آسيا وإفريقيا، وتُعدّ أقصر الطرق البحرية بين أوروبا والبلدان الواقعة حول المحيط الهندي وغرب المحيط الهادي، وهي أكثر القنوات الملاحية كثافة من حيث الاستخدام.

- وصل غاطس السفن المسموح لها بعبور القناة سنة 2010 إلى 66 قدما، ليستوعب جميع سفن الحاويات حتى حمولة 17.000 حاوية تقريبا، فضلا عن عبور السفن الناقلة للسلع الأولية من جميع أنحاء العالم، وأصبحت القناة بذلك قادرة على استقبال السفن المُحمّلة تحميلا بوزن 240 ألف طن، كما أصبح بإمكانها استيعاب 61.2 بالمئة من إجمالي حمولات الأسطول العالمي لناقلات النفط، و92.7 بالمئة من إجمالي حمولات الأسطول العالمي لسفن البضائع، و100/100 من إجمالي حمولات الأسطول العالمي لسفن الحاويات وحاملات السيارات وسفن البضائع العامة.

- سجّلت حركة الملاحة بالقناة هذا العام رقما قياسيا جديدا بعبور 72 سفينة بالاتجاهين دون انتظار بإجمالي حمولات صافية قدرها 5.300 مليون ألف طن وهي خامس أعلى حمولة صافية يومية في تاريخ القناة.⁽²⁾

2- أسباب جنوح السفينة والسيناريوهات المُحتملة:

«قيل أنّ سبب الحادثة يتمثل في هبوب رياح قوية هبّت فجأة وجرفت الناقلة ودفعتها لتغيير مسارها، وقيل لنا أيضا أنّ عطلا كهربائيا وقع في الناقلة العملاقة.»⁽³⁾ أولا، ولمن لا يعلم أنّ الناقلة «إيفرغيفن» من أضخم الناقلات في العالم حيث يبلغ طولها 400 متر وعرضها 59، وحمولتها تصل إلى 224 ألف طن، أما سرعة الرياح التي تمّ ذكرها في تقارير الملاحة البحرية فلا تتجاوز 40 عقدة، وهذا في حدّ ذاته سبب سخيّف بل ومُضحك، فكيف لرياح ضعيفة لا تقدر حتّى على تحويل مسار شاحنة صغيرة أن تُحوّل مسار ناقلة بهذا الحجم الضخم.

و«أوضح رئيس هيئة قناة السويس الفريق أسامة ربيع أنّ سرعة الرياح ليست وحدها المسؤولة عن جنوح السفينة لأنّه من المُعتاد إبحار السفن في ظلّ رياح سرعتها أكبر من سرعة الرياح الحالية حيث عبرت 12 سفينة قبل السفينة الجانحة»⁽⁴⁾

(1) وردت هذه المعلومات ضمن تقرير نشرته قناة الجزيرة الإخبارية، بتاريخ 25 مارس 2021، <https://www.youtube.com/watch?v=eN-kqSzT-4Vo>

(2) - المصدر نفسه

(3) bbc عربي، «قناة السويس: تعليق الملاحة في الممر المائي والشركة المالكة للسفينة الجانحة تعتذر بسبب تعطل حركة التجارة»، 25 مارس 2021، www.bbc.com

(4) صحيفة dw، «السفينة الجانحة: عملاق من العمولة وسط مشهد ريفي بالسويس»، 29 مارس 2021.

وأما بخصوص مسألة العطل الكهربائي، فيعلم الجميع أنّ في هذه الناقلة طاقم بحّارة وربّان وفنيين، كما يوجد في قناة السويس أيضا طاقم إرشاد وإدارة الأزمات الطارئة التي من الممكن أن تقع في أي لحظة، ومن المفروض أن يكون هنالك تواصل دائم بين غرفة قيادة الناقلة وإدارة القناة لحين خروجها من القناة واستلام مسارها في البحر، فأين التسجيل الذي أبلغت فيه الناقلة الجانحة إدارة قناة السويس عن وجود عطل كهربائي؟ خصوصا وأنّ التحذير في مثل هذه العمليات ضروري ومطلوب لتحذير الصفّ الطويل من القاطرات الراسية خلفها؟

«والنتيجة الحاصلة أنه لا يوجد تسجيل ولا حتى إثبات على وجود عطل»⁽⁵⁾، ولا يوجد أيضا إثبات منطقي أو عقلي يقول أنّ هناك رياح سرعتها 40 عقدة تحوّل مسار ناقلة حاويات بهذا الحجم، ولو أقرنا جزافا بذلك فلماذا لم تتغيّر الرياح مسار الحاويات المصطفّة خلف إيفر غيفن؟ ثم أين طاقم الإرشاد الذي يُبحر وراء كل حاوية وأمامها وعلى جانبيها؟

هذا كلّ ما لدينا بخصوص مُلابسات الواقعة التي حدثت في قناة السويس، وبناء عليه فإنّ هذه الواقعة ليست طبيعية وأنّ ورائها أهداف أخرى، تقف خلفها أطراف مستفيدة من تعطيل هذه القناة.

3- المستفيدون من تعطيل قناة السويس:

فعلا صدق مثل «مصائب قوم عند قوم فوائد»، فقد انتهت أزمة قناة السويس بتعويم السفينة العملاقة إيفرغيفن التي سدّت المجرى الملاحي لحوالي 6 أيام (29/23 مارس)، لكن لم تنته دول عديدة في أن تُروّج لبدايل عن قناة السويس.

لعلّ مُحاولاة البحث عن بدائل لقناة السويس هي مسألة قديمة تقريبا منذ إتمام حفر القناة وبدأ الملاحة فيها سنة 1869، إذ كان هناك بديل واحد جاد عن قناة السويس وهو «رأس الرجاء الصالح» يعني الطريق البحري التقليدي المعروف، حيث تأتي السفن من آسيا وتعبّر حول إفريقيا في المحيط الهندي وصولا إلى البحر المتوسط عن طريق جبل طارق، أو أن تُكمل السفر نحو أمريكا عبر المحيط الأطلنطي، ولكن هذا البديل متعب للسفن حيث يزيد المسافة بحوالي 10 أيام مُقارنة بمُدّة الإبحار في قناة السويس.

أ- البديل الروسي:

يقولون أنّ هناك بدائل أخرى كثيرة - وتم استعمال لفظ بدائل لأنها محدودة الأثر-، أهمّ هذه البدائل هي البديل الروسي وهو بديل يربط آسيا بأوروبا أيضا، ولكن ليس عبر قناة السويس بل عن طريق القطب الشمالي، «ويسعى القائمون من

(5) عربي 21، «إيفر غيفن تتجاهل مطالب مصر للتحقيق: هل يتم التحفظ عليها؟»، 31 مارس 2021، www.arabi21.com

خلاله على ربط المحيط الهادي بالمحيط الأطلنطي انطلاقاً من السواحل الروسية الواقعة في المحيط القطبي، وبالتالي سيخلق في هذه المنطقة أقصر طريق لربط آسيا بأوروبا (وهو أقصر بحوالي 30 أو 40 بالمئة من حيث المسافة مقارنةً بطريق قناة السويس)⁽⁶⁾.

(6) the moscow times "russia floats artic shipping route as «viable» suz canal alternative". 25 march 2021. www.the-moscow-times.com

طريق المحيط القطبي موجود منذ القدم منذ القرن 16، وأول سفرة من المحيط الهادي إلى المحيط الأطلنطي تمت من حوالي 90 سنة تقريباً (1930)، ولسائل أن يسأل لماذا عاد الاهتمام بهذا الطريق اليوم؟

هناك أمران يجعلان من هذا الطريق أكثر جاذبية اليوم:

1- التطور التكنولوجي الذي سهّل التعامل مع هذا الطريق الصعب والوعر، وتمثل صعوبته في كمية الثلوج التي تغطي هذا الممر الملاحي معظم شهور السنة، والتطور التكنولوجي الذي نقصده هنا يتمثل في ظهور كاسحات الجليد العملاقة. تدعّم هذا الأمر بطموحات دولتان كبيرتان، الدولة الأولى وهي صاحبة هذا الممر روسيا، والدولة الثانية هي الصين المهتمة بهذا الطريق نظراً لكونه أقرباً لأوروبا لها، ولأنها أيضاً مهتمة بكل البدائل (للصين شغف واهتمام كبير بالبحث عن الطرق التجارية البديلة في ظلّ مشروعها العملاق حزام الطريق).

2- العامل الثاني هو التغير المناخي الذي أدى إلى ذوبان الجليد بشكل متزايد في هذه المنطقة القطبية، لذلك تُريد روسيا اليوم تطوير وتحديث هذا الطريق ليصبح الممر المائي الأهم في العالم، «وقد أوردت شركة الطاقة النووية الحكومية الروسية «روساتوم» صاحبة مشروع تطوير الممر الروسي البديل في تغريدة لها على موقع تويتر، أسباب اختيار الطريق الروسي كبديل قابل للتطبيق، تتمثل في وجود كاسحات جليد عملاقة لكسر الجليد الزائد متى اقتضى الأمر ذلك، وتم أيضاً تجهيز الممر الروسي بأحدث البيانات حول فعاليات الطقس والتيارات الهوائية وحركة الجليد وغيرها من المعلومات المهمة»⁽⁷⁾.

(7) المصدر نفسه

ويسمح هذا الطريق بمرور 40 مليون طن في السنة، ومعظم شحناته من الغاز الطبيعي الروسي، والسؤال البديهي هنا هل هذا الممر البحري قادر على منافسة قناة السويس التي يعبر منها أكثر من مليار طن سنوياً؟

ربما لا وجه للمقارنة بينهما إطلاقاً الآن ولكن هذا البديل الروسي قابل لأن يكون منافساً على المدى البعيد قليلاً، أي سنة 2049 تاريخ سرعة ذوبان الثلوج لتصبح المياه صالحة للملاحة في هذا الممر لفترة أطول، ومن ثم سيصبح حينها ممراً جاداً لينافس قناة السويس باعتبار أن الدول الواقعة شرق تايلند (الصين /اليابان/ كوريا

الجنوبية) ترى من مصلحتها عبور هذا الممر، لأنه الأقرب والأرخص.

ب- البديل الإيراني:

إيران ثاني دولة تروج لبديل طموح جدا عن قناة السويس، وقد بدأت القصة من حوالي 20 سنة وكان ورائها الروس أيضا، أيام كانت التجارة نشطة بين الموانئ الهندية والموانئ الروسية، والتي تمرّ عبر المياه الإيرانية.

وتقول إيران أنّ هذا الطريق يستطيع أن يُوفّر 40 بالمئة من المسافة و30 بالمائة من التكلفة مقارنة بقناة السويس، وتروج إيران لهذا المشروع مدعومة من الهند وطبعا روسيا راعية المشروع، ولها طموح كبير في أن تشاركها دول أخرى من آسيا الوسطى إضافة إلى تركيا وبلغاريا. وتعتقد أنّ هذا الممر البحري يمكن أن يتشعب ويتوسّع ليصبح بديلا جاد لقناة السويس.

**وهو شبكة مُتعدّدة الأنماط
من طرق بحرية وسكك
حديدية تربط المحيط
الهندي بالخليج الفارسي عبر
إيران وروسيا وشمال أوروبا**

سيعمل هذا الخط على ربط ممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب (INSTC)، وهو شبكة مُتعدّدة الأنماط من طرق بحرية وسكك حديدية تربط المحيط الهندي بالخليج الفارسي عبر إيران وروسيا وشمال أوروبا، وبحسب وسائل إعلام إيرانية وروسية، فإنّ الخط يبدأ من الهند وصولا إلى ميناء «جابهار» الواقع جنوب إيران على المحيط الهندي، ثم شحن البضائع برّا وصولا إلى ميناء «بندر إيزلي» شمال إيران على ساحل بحر قزوين. يتبع ذلك، نقل السلع

بحرا إلى أستراليا غرب روسيا، ومنها إلى شمال روسيا أو إلى دول أوروبا عبر خطوط السكك الحديدية⁽⁸⁾

وتتأتّى أهميّة هذا المشروع من مبادرة الحزام والطريق الصينية التي تبلغ كلفتها عدّة تريليونات من الدولارات وتمرّ بشكل أساسي عبر الأراضي الإيرانية.

تُغازل نيودلهي طهران كثيرا نظرا للأهمية القصوى التي تُوليها للطريق، وبمجرد أن يشتغل الممرّ ستعمل الهند على إرسال بضائعها من بومباي إلى الموانئ الإيرانية وخاصة ميناء بندر عباس، ومنها إلى بحر قزوين عن طريق البرّ، وبعد ذلك يتم شحنها إلى أستراليا في روسيا ومنها إلى أوروبا عن طريق السكك الحديدية.

نظريا إنجاز هذا المشروع مُمكن على الورق، لكن يصعب تحقيقه على أرض الواقع بسبب تكلفته الضخمة والمسارات السياسية الطويلة جدا التي من الممكن أن يستغرقها، يضاف إلى ذلك الوقت الطويل الذي تطلّبه عملية تهيئة الموانئ الهندية، «زد على ذلك الضغوط الاقتصادية الأمريكية على إيران والعقوبات الأمريكية على روسيا وتخوّف دول الخليج من أن تصبح إيران في قلب التجارة العالمية وأهم دولة

(8) وكالة الأناضول، «سفير إيران يقترح تفعيل خط ملاحي بديل لقناة السويس»، 28 مارس 2021، tr.com.aa.www

في الشرق الأوسط جغرافياً»⁽⁹⁾.

عموما هذا المشروع جيّد وواعد ولكنّه لايزال في بداياته، ومن المُبكر جدّا أن ينافس قناة السويس في الوقت الحاضر، فضلا عن كونه مرتبط هو الآخر بتهيئة وتطوير الممر الملاحي الروسي الذي كنا نتحدث عنه.

ج - البديل التركي:

قناة إسطنبول المائية هو أحد أكبر المشاريع من نوعه في العالم شقها في الجانب الأوروبي من المدينة، وقد أملت ضرورة الاستراتيجية بعد أن تحوّل مضيق البوسفور إلى أحد أكثر المضائق البحرية حساسية بالنسبة لسفن شحن البضائع، نتيجة الازدحام فيه.

يهدف المشروع إلى انشاء ممر مائي غرب مطار إسطنبول الجديد بموازاة مضيق البوسفور، ويربط بحر مرمرة جنوبا والبحر الأسود شمالا. وتُقسّم القناة الجزء الأوروبي من إسطنبول إلى قسمين وتجعل من الجزء الشرقي من القسم الأوروبي جزيرة وسط قارتي آسيا وأوروبا.

و«ستكون قناة إسطنبول المائية بطول 45 كلم وبعرض 150 مترا وبعمق يتراوح بين 20 و25 مترا، وأيضا ستقام فوق القناة 8 جسور لربط الجزأين المُقسّمين ببعضهما، تسمح هذه الأبعاد بمرور أكبر السفن والغواصات، ويعتبر قادة السياسة التركية ذلك المشروع أكثر أهمية مستقبلا من قناة السويس وقناة بنما. وتهدف لتقليل حركة الملاحة في الممر القديم والحدّ من المخاطر البيئية خاصة مرور ناقلات النفط، حيث تمر سنويا عبر مضيق إسطنبول 56 ألف سفينة من بينها 10 آلاف ناقلة تحمل 145 مليون طن من النفط الخام. وستبلغ قيمة المشروع ما يقارب 25 مليار دولار»⁽¹⁰⁾

كما يؤكد الرئيس التركي رجب طيب أردوغان على إسهام المشروع الجديد في زيادة جمال إسطنبول وإزالة المخاطر البيئية من مضيق البوسفور، وضرب على وتر الوطنية لدى شعبه حين ذكرهم ب«اتفاقية مونترو» الجائرة التي لا تعترف بحق تركيا في المضائق، وأنّ السفن تعبر كما تريد ولا يمكن للأتراك القيام بأي شيء حيال ذلك. في مقابل أن تنفيذ مشروع القناة الجديدة يُتيح لتركيا امتلاك حقوق مماثلة للدول التي تمتلك قنوات مثل قناة السويس في مصر. إضافة إلى أنّ الدراسات التي أجرتها وزارة النقل والبنى التحتية التركية ما بين عامي 2011 و2019 تؤكد إيجابية تقييم الأثر البيئي للمشروع، مع إقرار 57 منظمة ومؤسسة تركية بذلك.

إذن «فإن الأهمية الاقتصادية الأولى لقناة إسطنبول تتمثّل في الرسوم التي ستُحصلها الدولة التركية والتي ستدرّ عليها مداخيل جديدة لم تقدر على تحصيلها

(9) International north-south transport ; india, iran and russia push alternative to sues canal, 2 nov 2018, www.freshplaza.com

(10) ترك برس، «أردوغان يكشف تفاصيل حول قناة إسطنبول المائية»، 7 أبريل 2021، www.com.turkpress

من مضيق البوسفور، أما الفائدة الثانية فتتمثل في زيادة فرص الاستثمار وجلب المشاريع التي ستكون على ضفاف قناة إسطنبول (الأبنية، المولات، المطاعم والمقاهي والفنادق). ويقول خبراء حزب العدالة والتنمية التركي الحاكم إن حركة المرور عبر القناة ستوفر لتركيا عشرات المليارات من الدولارات سنوياً، إضافة إلى عشرات الآلاف من وظائف التصنيع والخدمات الجديدة في الشركات الناشئة على طول القناة»⁽¹¹⁾

رفض المعارضة التركية:

يُعرف الرئيس التركي رجب طيب أردوغان بشغفه الكبير بمشاريع البناء الضخمة (كمطار جديد وأكبر مسجد في تركيا ومدينة طبية أو نفق يمر تحت البوسفور)، وقد حقق هذه المشاريع في وقت وجيز، لكن تلك المشاريع رفيعة المستوى لا تساوي شيئاً أمام مشروع بنائه الجديد قناة إسطنبول.

يواجه هذا المشروع الضخم صعوبات عدّة فميزان القوى في مدينة البوسفور إسطنبول تغير في حزيران 2020، بتولي الاشتراكي الديمقراطي عضو حزب الشعب الجمهوري المعارض «أكرم إمام أوغلو» منصب رئيس بلدية إسطنبول، بعد أن هزم السياسي المخضرم «بن علي يلدرم» وهو أول رئيس بلدية منذ 25 عاماً لا ينتمي لحزب أردوغان (العدالة والتنمية)، وهو يعارض البناء المرتقب باعتباره المُتَحَكِّم في صندوق المدينة.

وصف إمام أوغلو المشروع بأنه «خيانة لإسطنبول» لأنه سيؤدي لخسارة إسطنبول التاريخية كما سيؤثر بشكل سلبي على البحيرات والأحواض المائية والمناطق الزراعية ونظام النقل في المدينة، فضلاً عن تشكيل جزيرة جديدة بين مضيق البسفور والقناة الجديدة مما يُعرّض 8 ملايين نسمة لخطر الزلازل.

كما هاجم زعيم المعارضة التركية ورئيس حزب الشعب الجمهوري «كمال كليجدار أوغلو» الحكومة التركية، مُوجهاً دفة الانتباه إلى حلّ جميع مشاكل المدينة التاريخية ووقف الإساءة إليها.

«ورغم أن حزبي «الشعب الجمهوري» و«الشعوب الديمقراطي» المؤيد للأكراد، وهما ثاني وثالث أكبر حزبين مُعارضين لأردوغان، يرفضان مشروع القناة المائية إلا أنّ الرئيس التركي أردوغان يتجاوز انتقاداتهما ويستمرّ في التخطيط لمشروعه الضخم. كما أنّه لم يولِ أي أهمية لبيان العشرات من ضباط البحرية التركية المتقاعدین الذين يخشون انسحاب بلادهم من اتفاقية مونترو الدولية»⁽¹²⁾.

(11) ماهر لطيف، «مشروع قناة إسطنبول المائية بين إصرار أردوغان ورفض المعارضة»، صحيفة رأي اليوم، 19 أبريل 2021، com.railyoum.www

(12) جوان سوز، «لماذا تتحفظ موسكو على شق قناة إسطنبول؟»، العربية نت، 14 أبريل 2021، alarabiya.www.net

ونستطيع أن نتفهّم موقف المعارضة باعتبار أنّ وظيفتها الطبيعية والدائمة هي البحث عن النقاط السلبية وزعزعة ثقة الناس بالمشاريع التي تنجزها الحكومة، إذ أنّ مثل هذه المشاريع ستزيد من شعبية أردوغان، وستؤوّر له دعم شعبي كبير قبل الانتخابات القادمة.

قلق دبي وموسكو:

تبلورت معالم التنافس الشرس بين تركيا والإمارات لتوسيع نفوذهما وتعميقه عبر الموانئ في الشرق الأوسط وإفريقيا، بعد أن أخذت كل دولة مسارا واضحا لتحقيق ذلك سياسيا وعسكريا واقتصاديا، لكنّ مشروع قناة إسطنبول الجديدة سيُضيف شكلا مختلفا للصراع، إذ أنّ المنافسة الحقيقية هنا ستكون عمليا بين قناة إسطنبول وموانئ الإمارات لأنّ الممر الجديد يستهدف نقل التجارة بين الصين وأوروبا من المحور الجنوبي، حيث النفوذ الإماراتي على موانئ عدن وبربرة وعصب في باب المندب إلى محور الشمال والبحر الأسود حيث تركيا.

مشروع ضخّم يزيد من قدرة تركيا على المنافسة الاقتصادية والاستقطاب التجاري خصوصا مع الانتهاء من مشروع طريق الحرير، وهو ما يعني فعليا تحويل مدينة إسطنبول إلى مركز عالمي للتجارة الدولية مقابل أفول نجم دبي كمركز مالي إقليمي، هذا يعني أن الصراع بين الدولتين سيتعاطم إلى درجات بالغة في ظلّ توترات قائمة بالفعل، خاصة وأنّ المشروع أصبح مشروعا قوميا للأمة التركية وله أبعاد قديمة.

وليست الإمارات وحدها المتخوفة من هذا المشروع بل روسيا أيضا، فالقلق الروسي من قناة إسطنبول الجديدة يكمن في أنه قد يساهم في منح أنقرة الفرصة للانسحاب والالتفاف على اتفاقية مونترو (1936) ولو على المدى البعيد. وتتمسك موسكو بهذه الاتفاقية لكونها تحدّ من وجود قوات حلف شمال الأطلسي (الناتو) في البحر الأسود.

«وسيوّدي انسحاب أنقرة من هذه الاتفاقية إلى تسريع دخول أوكرانيا وجورجيا إلى حلف الناتو وفي هذه الحالة، سيتحول البحر الأسود إلى بحيرة تابعة لحلف الناتو، وهو ما ترفضه موسكو وتعتبره أمرا غير مقبول»⁽¹³⁾.

باختصار، إنّ مشروع قناة إسطنبول، الذي يتبناه الرئيس التركي «رجب طيب أردوغان» هو سبيل تركيا لترويض أوروبا وروسيا وأمريكا في آن واحد.

وقد ظلّ الاتحاد الأوروبي يناقش لأكثر من 6 أشهر كيفية الردّ على تنقيب تركيا عن النفط والغاز في مياه البحر المتوسط التي تدعي اليونان ملكيتها، لكن التحذيرات والتهديدات ذهبت سدى - رغم تنصيب رئيس أمريكي جديد يدعم مطالب أوروبا-

(13) صحيفة الخليج الجديد،
«قناة إسطنبول: مشروع أردوغان
لترويض أوروبا وروسيا وأمريكا»،
18 أبريل 2021، [the-wwww](http://the-wwww.news.newkhalij)
news.newkhalij

بسبب الخشية من أن يرد «أردوغان» على أي عقوبات عبر إغراق أوروبا باللاجئين. ومن شأن إتمام مشروع قناة إسطنبول أن يُعزّز نفوذ تركيا في البحر المتوسط ويدعم مكانتها في مجال النقل والشحن البحري، الأمر الذي يُقوّي موقفها إزاء المعارضة الأوروبية.

كما تحتاج تركيا أيضا إلى ورقة ضغط إضافية في علاقاتها مع روسيا، بخلاف احتضانها لأوكرانيا، وهنا يأتي دور قناة إسطنبول، التي تربط البحر الأسود ببحر مرمرة.

«وبينما يُعد هذا التطور ظاهرياً أخباراً جيدة للولايات المتحدة، إذ ستكون قادرة، مقابل السعر المناسب، على إرسال سفنها الحربية إلى البحر الأسود في صورة اندلاع حرب مع روسيا، إلا أنها ليست أخباراً جيدة في المطلق، إذ ستضطر واشنطن في المقابل إلى تقديم تنازلات كبيرة لتركيا، مثل التخلي عن حملتها ضد استحواد أنقرة على أنظمة «إس-400» المضادة للطائرات من موسكو».⁽¹⁴⁾

(14) المصدر نفسه

كما هو معلوم سيكون لتركيا وزن ونفوذ كبيرين مع إتمام مشروع قناة إسطنبول الجديدة، وستناطح بذلك الدول الكبيرة، وكلّ ما زاد النفوذ التركي زاد القلق الإسرائيلي والإماراتي واليوناني والروسي والغربي الذين لن يسمحوا بنفوذ تركي يوازي أو يقترب من نفوذهم خاصة وإن كانت الدولة تتمتع بموقع استراتيجي هام.

د البديل الإماراتي - الإسرائيلي:

البديل الرابع والأخطر من كلّ البدائل الأخرى هو البديل الإسرائيلي، لأنه بديل يُشكّل خطراً على قناة السويس على المدى القريب جداً، طبعاً الإسرائيليون لهم قصة طويلة مع قناة السويس وذلك منذ قيام الكيان الصهيوني، وقد نشرت صحيفة نيويورك تايمز في عددها الصادر في 11 أوت 1956 وثيقة تحدّثت فيها عن رغبة إسرائيلية أمريكية في حفر قناة بديلة عقب عملية تأمين قناة السويس، تصل خليج العقبة بالبحر الأبيض المتوسط عبر صحراء النقب.

تدعم هذا الخبر بوثيقة أخرى سرّ بها الأمريكان سنة 1996 مفادها أنّ هيئات أمريكية في ستينيات القرن الماضي رغبت في حفر قناة ليس بالطريقة التقليدية المكلفة جداً بل عبر استعمال قنابل نووية، وبلغ عدد القنابل النووية المطلوبة 520 قنبلة نووية، ويتمثل المشروع باختصار في إنشاء قناة على مستوى البحر بطول يبلغ 160 ميلاً من إسرائيل وتربط البحر الأبيض المتوسط بخليج العقبة وبالتالي البحر الأحمر والمحيط الهندي، «وستكون هذه القناة بديلاً استراتيجياً ذا قيمة

لقناة السويس الحالية، ومن المحتمل أن تُساهم بشكل كبير في التنمية الاقتصادية للمنطقة المحيطة بها، ويمكن أيضا استخدام الفرق في الارتفاع بين مستوى سطح البحر والبحر الميت (على بعد 30 ميلا وبعمق 1286 قدما تحت مستوى سطح البحر لتوليد الطاقة الكهربائية)⁽¹⁵⁾.

«وكما نعلم أن التنقيب بالطرق التقليدية باهض التكلفة، وفي هذه الحالة يعدّ استخدام المتفجرات النووية مربحا جدا»⁽¹⁶⁾، ولكن لم تتحقق هذه العملية لاعتبارات عديدة منها اعتبارات بيئية واقتصادية وسياسية مع رفض عربي كبير كان له تأثير في ذلك الوقت.

تحدث رئيس الوزراء الإسرائيلي نيتياهو قبل 8 سنوات في اجتماع وزاري وبالتفصيل عن نية إسرائيل انشاء قناة بن غريون، وهي قناة السويس الإسرائيلية (من ايلات إلى أسدود مباشرة) وهي أعمق وأكبر من قناة السويس بطول يتجاوز 320 كلم قابلة للتطوير أكثر، مع انجاز مشاريع استثمارية ضخمة على ضفتي القناة. ولكن المشروع لم ينجز بسبب التكلفة الضخمة.

فاختارت إسرائيل أن تنتهي أولا من عقد اتفاقات التطبيع مع دول الخليج بشكل كامل ثم تنجز القناة، «وقد سهّل النظام المصري العملية بالتنازل عن جزيرتيه «تيران وصنافر» للسعودية، فأمن بذلك لإسرائيل وحلفائها الخليجيين الطريق البحري والمياه الدولية ولن يوقفهم بعد ذلك شيء، الخطير في هذا الأمر لا يتوقف فقط عند مميزات قناة «بن غريون» المزمع إنجازها (التطور/ السعة/ العمق) بل أن تكلفة المرور منها ستكون أقل بكثير من تكلفة المرور من قناة السويس»⁽¹⁷⁾.

دخلت الإمارات بعد اتفاق التطبيع في شراكة مع إسرائيل، وهي مُستعدة لفعل ما لا تتخيلونه مع نظام السيسي لتدمير قناة السويس، حتى وإن لزم الأمر أن تدفع ربع دخلها من أجل ذلك، وسيتساءل البعض لماذا؟

الأمر بمنتهى البساطة، لو قامت الدولة المصرية بإنجاز مشروع استثماري ضخم على قناة السويس كحال ميناء جبل علي في الإمارات، فسيختنق أهم شرايينها الحيوية وسيضعف دور مينائها في المنطقة والعالم بأكمله، وسيراجع بذلك نفوذها الاستراتيجي، ذلك الميناء الذي يسع لحوالي 22 مليون حاوية والذي تحوّل مع الزمن إلى مدينة صناعية كبيرة ومنطقة تبادل حرة جعلت من الإمارات إمارات اليوم، وهي حتما لن تسمح بإنشاء ميناء ينافس مينائها.

قام عبد الفتاح السيسي بإنشاء مزارع سمك لتعطيل قيام مشروع كبير على قناة السويس، وخرج للرأي العام مُتغنياً بالإنجازات الوهمية التي حققها والمتمثلة في

(15) Marianne guenot, "Us had a plan in the 1960s to blast an alternativesuez canal though Israel using 520 nuclear bombs", busines insider, 25 mar 2021, www.businessinsider.co.za.

(16) Dr maccabee " use of nuclear explosives for excavation of a sea - level canal across the negev desert in Israel, connecting the Mediterranean with the gulf of Aqaba", 1/7/1965, www.osti.gov

(17) Vanand Meliksetian, "UAE and Israel look to forge energy tiesthough new pipeline", oil price, 9mar 2021, www.oilprice.com

انشاء أكبر مزارع سمك في العالم عوضاً عن توسعة وتعميق القناة. «فما الذي تحقق وبما استفادت مصر من كل ذلك؟ لا شيء سوى مزيد من النفقات والديون التي عوضاً أن تصرف في مكانها ذهبت لمشاريع لا تغن ولا تسمن الشعب المصري من جوع، في وقت تملك فيه الدولة المصرية 3500 كلم شواطئ يمكن لها أن تستخدمها كلها في صيد السمك أو على الأقل كان بالإمكان أن تُنشأ مزارع سمكية أمام تلك الشواطئ دون تكلفة أو ديون تثقل كاهل الخزينة المتعبة أصلاً»⁽¹⁸⁾.

(18) إيرو نيوز عربي، "مصر تفتتح أكبر مشروع للأسماك في الوطن العربي"، 23 جانفي 2021، com.euronews.arabic.www

ولسائل أن يسأل لماذا حدث جنوح السفينة في هذا الوقت بالذات؟ باختصار شديد لأنّ الإمارات بدأت بتنفيذ ما أُنْفِق عليه مع الكيان الصهيوني بمقتضى اتفاق التطبيع، والذي بناء عليه تُسيطر الإمارات على موانئ اليمن والقرن الإفريقي بغية تأمين طريق الملاحة بينها وبين إسرائيل من خلال خليج العقبة، وهذا المشروع لم يكن له أن يرى النور قبل تقديم نظام السيسي جزيرتي «تيران وصنافير» للسعودية، وقد فتحت الخطوة التي قام بها السيسي مجرى ملاحى دولي، وهي أولى الخطوات ضمن مشروع متكامل يقوم على إضعاف دور قناة السويس.

وتشعر الإمارات بقلق دائم يقظ مضاجع حكامها، فلو سقط نظام السيسي وظهرت حكومة وطنية مصرية تريد تنمية مصر، وتجعل تنمية محور قناة السويس وبناء منطقة حرة صناعية تجارية حولها من أوكد أولوياتها، حينها سيُهْمَش دور الإمارات، وستفقد أحد أهم عوامل قوتها ألا وهو ميناء جبل علي، وسيسقط المشروع الذي تعمل عليه منذ القديم، والذي كان من ضمنه احتلال اليمن والتوسع في القارة الإفريقية، لأنها تعلم كما يعلم غيرها أنّ من يُسيطر على المضائق والقنوات المائية اليوم سيتحكم في العالم غداً.

وبالتزامن مع ذلك أعلن آفي سمحون رئيس المجلس الاقتصادي في ديوان رئيس الحكومة الإسرائيلي بنيامين نتنياهو أنّ خطّ السكة الحديدية الذي تدرس تل أبيب وأبو ظبي تدشينه يُفترض أن يمرّ عبر الأردن والسعودية، «وفي مقابلة مع صحيفة معاريف نشرها موقعها السبت الماضي أوضح سمحون أن ما يعزز فرص تنفيذ المشروع حقيقة أن معظم هذا الخط قائم حالياً وينقصه فقط تدشين 200-300 كلم في الأردن، مُشدداً على أن انجاز هذا المشروع سيسمح بنقل البضائع من إسرائيل إلى الإمارات في غضون يوم أو يومين، وذلك يُخفّف النقل عبر الحاويات الذي يستغرق 12 يوماً في العادة»⁽¹⁹⁾.

(19) محمد مهدي "مسؤول إسرائيلي يكشف النقاب عن إقامة خط سكة حديدية تربط الإمارات بميناء حيفا مروراً بالأردن والسعودية"، القدس اليومية، 21 مارس 2021.

قديمًا كانت السفن تُبحر من الصين وتعبّر قناة السويس، وكانت البضائع ومخزونات البترول والغاز تُشحن من دول الخليج وتمرّ عبر مضيق هرمز لتعبّر قناة

السويس نحو البحر الأبيض المتوسط، أما اليوم فيوجد مشروعان بديلان عن كل ذلك:

- «المشروع الأول ينطلق من الإمارات إلى السعودية مروراً بميناء العقبة، مع خط أنابيب آخر قديم من إيلات إلى عسقلان.

- المشروع الثاني فيتمثل في إنشاء خط غاز ينطلق من الإمارات مروراً بالسعودية ويصل مباشرة إلى ميناء حيفا».⁽²⁰⁾

4- حروب الناقلات واقتصاد الموانئ: أ- اقتصاد الموانئ:

ذكرت صحيفة dw الألمانية في مقال لها سنة 2017 أن دولة الإمارات بدأت قبل عدة سنوات مشروعاً سياسياً استراتيجياً تجاوز حدود الطموح الاقتصادي بكثير وإن كان الاقتصاد جزءاً لا يتجزأ منه، حيث تعلم الإمارات علم اليقين أن مخزونها من النفط والغاز الطبيعي لن يستمر إلى الأبد، ولا بُدَّ من أعمدة أخرى قوية يرتكز عليها الاقتصاد الإماراتي مستقبلاً.

وأدركت الإمارات أهمية الموانئ البحرية في الاقتصاد العالمي، فأقامت شركة «موانئ دبي»، وبعد أن أصبحت رقماً صعباً في محيطها الإقليمي بدأت بالتوسع خارج حدودها.

و«الناظر إلى خريطة الملاحة والموانئ في الشرق الأوسط والقرن الإفريقي سيلاحظ امتداداً جيو- استراتيجياً إماراتياً توزع ما بين اليمن والقرن الإفريقي ومصر على استحياء بعيداً عن مناطق نفوذ السعودية، التي تركت لها الإمارات قيادة الخليج والعالم الإسلامي لتخلق لنفسها دوراً أشد أهمية وتأثيراً خارج محيطها الإقليمي الخليجي المليء بالنزاعات ومُحاولات السيطرة».⁽²¹⁾

(20) Paul wallace, " UAE an Israel open talks on once-secret crude oil pipeline", world oil, 21/10/2020, www.worldoil.com

(21) محمد مهدي، المصدر نفسه

منح الرئيس اليمني السابق علي عبد الله صالح شركة موانئ دبي العالمية عام 2008 حق إدارة ميناء عدن، فضلاً عن موانئ يمنية أخرى لمئة عام قادمة، لكن بعد سقوط النظام اليمني وقيام الثورة قرّر مجلس مؤسسة خليج عدن الغاء الاتفاقية باعتبارها مُجحفة راعت المصالح السياسية الضيقة للنظام على حساب المصالح الاقتصادية للشعب اليمني، ولكن الإمارات لم تقبل ذلك فعادت تحت غطاء إعادة الشرعية وها هي اليوم تُسيطر عبر وكلائها على موانئ جنوب اليمن، من المُكلاً شرقاً حتى عدن غرباً وصولاً إلى الموانئ الغربية للبلاد فيما تستمرّ مساعيها وبخطى حثيثة للسيطرة على مينائي «المُخا» و «الحديدة».

«وعملت الإمارات على السيطرة على ميناء جيبوتي بتوقيع اتفاقية تستمر 11 عاماً،

لكنّ الرئيس الجيوتي إسماعيل عمر فسخ التعاقد من جانب واحد، كما تسلّمت موانئ دبي العالمية إدارة ميناء «بربرة» الصومالي الذي يقع على ممر بحري هو الأكثر استخداماً عالمياً ويربط بين قناة السويس والمحيط الهندي، وهو قريب من أثيوبيا التي لا تملك منفذاً بحرياً.⁽²²⁾

وتتمتع الإمارات بعلاقات جيّدة جداً مع النظام المصري، إذ أنّها الدولة الوحيدة التي لم تقطع علاقتها مع مصر بعد توقيع «اتفاقية كامب ديفد»، ومكّنتها هذه العلاقات من الفوز بمشروع «العين السخنة» في عهد الرئيس الأسبق حسني مبارك، قبل أن يُسحب منها عند قيام الثورة المصرية بتهمة وجود فساد في بنوده، لتتأزم بعد ذلك علاقتها مع نظام محمد مرسي، وسرعان ما عادت العلاقات أقوى مما كانت عليه وتصبح الإمارات أكبر الحلفاء الاستراتيجيين لنظام عبد الفتاح السيسي.

كما وقعت الإمارات اتفاقاً مع إريتريا تستخدم بموجبه ميناء ومطار «عصب» على البحر الأحمر لمدة 30 عاماً، «وينصّ الاتفاق على أن تدفع مؤسسة الموانئ والجمارك والمنطقة الحرة في دبي مقابلاً سنوياً للسلطات الإرتيرية، فضلاً عن 30 بالمئة من دخل الموانئ بعد تشغيلها، ومع الميناء حصلت الإمارات على مطار يحتوي على مدرج بطول 3500 متر، يمكن لطائرات النقل الكبيرة استخدامه في الإقلاع والهبوط، وقد استغلت الإمارات والسعودية ميناء وقاعدة عصب بشكل فعال للغاية في عملية السهم الذهبي عام 2015».⁽²³⁾

وتسعى الإمارات من خلال التمدّد لتحجيم دور الموانئ التي تسيطر عليها

وتسعى الإمارات من خلال التمدّد لتحجيم دور الموانئ التي تسيطر عليها ولإبقاء ميناء دبي في الصدارة بعيداً عن منافستهم كمركز أساسي ودائم للتجارة وإدارة الأعمال، وهي تريد أيضاً توفير حصانة سياسية بمشروعات عملاقة ونفوذ مالي واقتصادي كبير ومؤثر في العالم. وهذه ليست سياسة إماراتية فقط إنما هي سياسة تتبعها الدول النفطية الأخرى كالسعودية وقطر وغيرهما.

كلّ التصريحات التي ذكرناها كانت يوم 20 مارس 2021، وقد حصل جنوح السفينة ايفر غيفن في قناة السويس يوم الثلاثاء الذي يليه مباشرة والموافق ليوم 23 مارس 2021، وذلك لإيصال رسالة للرأي العام العالمي مفادها أن طريق الملاحة في قناة السويس غير آمن، وأنّ هذا الجنوح قد يحصل في أي وقت، وأنّ البديل جاهز (خط سكة حديدية وخط أنابيب قديم رابط بين إيلات وعسقلان)

«وقد تم تجهيز طريق ملاحي ثاني غير طريق السويس، وهنا وصلنا مباشرة للمستفيد من اغلاق قناة السويس بهذا الشكل وهما الإمارات وإسرائيل، لأنهما

(22) صحيفة dw الألمانية، «سيطرة الإمارات على موانئ القرن الإفريقي: طموح اقتصادي أم مشروع سياسي؟»، 6 سبتمبر 2017. com.dw.www

(23) - المصدر نفسه

أصحاب المشروع البديل ولا يوجد وضوح أكثر من هذا، والرسالة التي وصلت للعالم كله أن القناة غير مؤهلة وغير آمنة لأن تكون المعبر الأوحى والرئيس لطريق التجارة والملاحة الدولية»⁽²⁴⁾.

(24) المصدر نفسه

صفوة القول لا تكمن أهمية قناة السويس في عائداتها المالية (5 مليارات مداخل القناة كل سنة) بل إن أهمية قناة السويس استراتيجية بحتة، أهمية تُعلي من قيمة مصر ومن مكانتها في العالم، تُوسّع القاهرة من خلالها مجال نفوذها وتأثيرها على القارة الإفريقية وعلى الأمة العربية، ولا يمكن لإسرائيل والإمارات أن تتغاضى عن الدور المصري المتزايد أو أن تسمح لها بإحداث مشاريع تنمية عملاقة أو بتطوير موانئها ومطاراتها، وخاصة قناة السويس، لأن ذلك يمثل تهديدا مباشرا لهما.

ولقد بدأت تتوضح أهداف التطبيع الإماراتي - الإسرائيلي شيئا فشيئا، والأشغال على قدم وساق لكسر العزلة عن إسرائيل وتهيئتها لتسلم القيادة في الشرق الأوسط، عبر تفعيل موانئها ومطاراتها وضخ المليارات في اقتصادها الذي يعاني من ركود، وتهيئة بنيتها التحتية بجعل مدن كعسقلان وإيلات وحيفا مراكز تجارية عالمية تستقطب الاستثمارات الضخمة، ففي 20 أكتوبر 2020، «وقعت شركة خطوط الأنابيب الأوروبية الآسيوية المملوكة للدولة الإسرائيلية (EAPC) وشركة MED-RED Land Bridge ومقرها الإمارات العربية المتحدة اتفاقية تاريخية. تنوي الشركتان استخدام خط أنابيب إيلات - عسقلان لنقل النفط من البحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط، على الرغم من أن القاهرة تتمتع بعلاقات جيدة مع إسرائيل والإمارات العربية المتحدة، إلا أن الاتفاقية قد تحرمها من رسوم عبور قناة السويس»⁽²⁵⁾.

(25) Andrew Jose, "the case for an Israeli suez canal alternative", the times of israel, 6/11/2020, www.blogs.timesofisrael.com

يمكن لخطوط الأنابيب أن تنقل 400 ألف برميل يوميا إلى إيلات، و1.2 مليون برميل في الاتجاه الآخر إلى عسقلان. «كما تبلغ سعة تخزين محطات النفط على الجانبين 3.7 مليون متر مكعب. علاوة على ذلك، يمكن للأنابيب الصغيرة نقل النفط نحو مصفاتي التكرير الرئيسيتين في البلاد في أسدود وحيفا»⁽²⁶⁾ وبالمناسبة يجري الآن إنشاء ميناء كبير في عسقلان ليستوعب السفن وناقلات الحاويات الضخمة، والتي ستبحر عبر البحر الأبيض المتوسط دون أن تتأثر بتعطيل قناة أو جنوح سفينة، ومن ثم انتقال الأهمية الاستراتيجية في الشرق الأوسط من مصر إلى إسرائيل.

(26) Vanand melikse-tian, "UAE and Israel look to forge energy ties though new pipeline", mar 2021, www.oilprice.com

ب - حرب الناقلات:

يمكن لنا أن نضع حادثة جنوح السفينة ايفر غيفن في قناة السويس ضمن حرب

الناقلات والموانئ والمضائق البحرية نظرا إلى الملابس الغامضة التي تحفّ بهذه المسألة، والتي تثير فينا كثيرا من الشك والريبة.

ويعود مُصطلح حرب الناقلات إلى أيام الحرب العراقية- الإيرانية عندما استهدفت كلّ من العراق وإيران الناقلات في مياه الخليج، «فخلال الحرب العراقية- الإيرانية في ثمانينات القرن الماضي حاول الرئيس صدام حسين منع إيران من تصدير النفط عن طريق قيام قواته الجوية بضرب الموانئ والسفن الإيرانية في الخليج، بدورها ردّت إيران بضرب سفن خليجية على أساس أن دول الخليج تدعم صدام حسين ضدّ طهران»⁽²⁷⁾

(27) صحيفة dw الألمانية،
«حرب الناقلات»، بتاريخ
2019/08/19.

عادت حرب الناقلات إلى الواجهة مع الحرب اليمنية وزيادة التوتر بين إيران والولايات المتحدة الأمريكية، بعد تعرّض العديد من السفن وناقلات النفط التي تمرّ من الخليج إلى عمليات تخريبية مع تفاقم التوتر في المنطقة، إذ اعترض التحالف الخليجي سفنا إيرانية كانت تمّد الحوثيين بالأسلحة وردّت إيران عبر وكلائها بتخريب ميناء الفُجيرة الإماراتي.

وسجّلت المنطقة حوادث إضافية مُرتبطة بهذه المواجهات نذكر منها:

- «احتجاز سفينة «سي شارك» الإماراتية في مصر عام 2018، ونزع العلم عنها عندما كانت تنقل النفط من إيران باتجاه سوريا.

- جُنوح السفينة الإيرانية «تور 2» في يناير 2019 لأسباب مجهولة عندما كانت تفرغ حمولتها في ميناء اللاذقية

- تعرّض خطوط أنابيب النفط السورية تحت الماء لأعمال تخريبية في يونيو 2019.

- احتجاز بريطانيا الناقلة «غريس 1» في جبل طارق في يوليو 2019.

- شنّ هجمات الكترونية على مرفق بندر عباس في أيار 2020، ويُنظر لتلك الهجمات على أنّها ردّ إسرائيلي على الهجمات الإلكترونية الإيرانية على شبكات المياه الإسرائيلية»⁽²⁸⁾.

(28) فروين نديمي، «حرب إيران وإسرائيل غير المعلنة في البحر (الجزء 2): احتمال التصعيد العسكري»، معهد واشنطن لدراسة السياسات، بتاريخ 16 أبريل 2021.

وتصاعدت حدة هذه الهجمات المتبادلة بين إيران وإسرائيل في المُدّة الأخيرة من خلال ضرب السفينة الإيرانية «سافيز» الراسية في مياه البحر الأحمر قبالة السواحل اليمنية، ويعد الهجوم على سفينة «سافيز» أحدث صراع مُحتدم في المنطقة الرمادية بين إسرائيل وإيران، وتعرف المنطقة الرمادية بأنّها حالة ما بين الحرب والسلام، وتحوّل في بعض الأحيان إلى حرب دون استخدام أسلحة، حيث تقوم الجهات الفاعلة - من أجل تعزيز مصالح الأمن على حساب المنافس - بأنشطة كجمع

المعلومات دون الحاجة إلى نشاط عسكري مكثف أو مستدام.

ويعدّ نهج المنطقة الرمادية عنصراً أساسياً في استراتيجية الأمن القومي الإيراني، وتوفر هذه الأنواع من العمليات مزايا ومستوى أمان لا تُوفّرهُ المواجهات القتالية المباشرة، خاصة بعد تزايد العقوبات الاقتصادية الأمريكية على النظام الإيراني، ومحاولة إيران البحث عن مسارات تمويل جديدة تخفف عليها وطأة هذه العقوبات، من خلال زيادة تهريب النفط الإيراني الغير مشروع، بهدف تمويل حزب الله اللبناني، وتسهيل العمليات الخارجية لفيلق القدس التابع للحرس الثوري الإسلامي الإيراني، ودعم نظام الأسد في سوريا، و«بالطبع استخدمت إيران السفن لإرسال أسلحة وذخيرة إلى جماعات مثل مليشيا الحوثي وحزب الله وحماس والجهاد الإسلامي».

واختارت إيران التمويل على المسالك البحرية بعد أن نفذت القوات الجوية الإسرائيلية أكثر من 1000 غارة جوية ما بين 2017 و2020، مستهدفة شبكات نقل الأسلحة والأموال المتجهة من طهران إلى عناصر حزب الله ونظام الأسد⁽²⁹⁾.

أما عن استخدام المنطقة الرمادية من جانب إسرائيل، فذكرت صحيفة وول ستريت جورنال أن إسرائيل استهدفت ما لا يقل عن 12 سفينة متجهة إلى سوريا في أواخر 2019، - معظمها تنقل النفط الإيراني - بالغام وأسلحة أخرى.

على أية حال، الردع ليس هدفاً سهلاً تحقيقه في منطقة خليج عمان وإسرائيل لا تمتلك القدرات الكافية لإبراز قوتها هناك مع تعاظم النفوذ الإيراني، «ولا يمكن لإسرائيل أن تضع جنودها على متن سفينة مدنية إسرائيلية في الخليج العربي، حيث يمكن أن يتم أسرهم من قبل إيران بسهولة، لذلك فإن أكثر السبل المناسبة لإسرائيل هو السعي للحصول على نوع من الضمانات الأمنية من قبل الولايات المتحدة ودول الخليج العربي لحماية الشحن الإسرائيلي، وبالفعل جاء قرار البنتاجون في يناير الماضي بضمّ إسرائيل إلى قيادتها المركزية ممّا يُسهّل على إسرائيل العمل بشكل وثيق مع الأسطول الخامس الأمريكي وشركائها العرب»⁽³⁰⁾.

وسيزداد التواجد الإسرائيلي بشكل كبير في منطقة البحر الأحمر بعد ازدهار العلاقات التجارية مع دول الخليج وخاصة بعد توقيع اتفاق التطبيع إبراهيم، وستعمل إسرائيل على نقل مركز نشاطها إليه كبديل عن البحر الأبيض المتوسط.

بقي النزاع البحري الإسرائيلي حتى الآن عند مستوى منخفض الكثافة للمنطقة الرمادية، بدرجة أدنى من عتبة الأعمال العدائية المُعلنة، حيث يسعى كلا الجانبين إلى تجنب التصعيد الذي قد يُعطّل ممرات الشحن والاقتصادات الخاصة بها.

(29) ماثيو ليفيت، "حرب إيران وإسرائيل غير المعلنة في البحر (الجزء الأول)، مخططات لتمويل الحرس الثوري الإيراني وحزب الله" معهد واشنطن للدراسات، 7 أبريل 2021.

(30) ياسمين عبد اللطيف، "بعد الهجوم على سفينة سافيز الإيرانية: كيف تعزز إسرائيل قدراتها أمام إيران في البحر الأحمر؟"، صحيفة الشروق، 16 أبريل 2021، www.shourouknews.com

«ومع ذلك، يتمتع كلا البلدين بقدرات وخبرات حربية بحرية مميزة، لذلك من غير المرجح أن يقبل أي منهما بأقل من التفوق البحري. وقد زادت وتيرة هجماتها بالفعل ويمكن توقع تسارعها بصورة أكبر، مع توسع المنطقة الجغرافية، وربما سيتم استخدام أنظمة وتكتيكات إضافية (على سبيل المثال، الغواصات، السفن الأم المستخدمة كمراكز إطلاق، طائرات بدون طيار طويلة المدى، وسفن الهجوم السريع)». (31)

(31) فرزين نديمي، مصدر سابق.

خاتمة:

كما هو معلوم لن يكون لمصر أي وزن أو نفوذ دون قناة السويس، وستصبح مثل أي دولة افريقية أخرى، وكلما زاد النفوذ المصري زاد القلق الإسرائيلي الذي لن يسمح بنفوذ عربي يوازي أو يقترب من نفوذه خاصة وإن كانت الدولة على حدودها المباشرة.

وتقوم الصراعات الدولية على 3 أشياء، مصادر المياه ومصادر الطاقة (الموارد) وطرق التجارة الدولية، ومصر تمتلكها الثلاثة، إذ أنها تمتلك - موارد مياه متمثلة في النيل - ولكن للأسف الشديد بعد اتفاقية 2015 صار النيل مهددا من أثيوبيا وتمتلك موارد كثيرة (ذهب، معادن، وكل الموارد الطبيعية موجودة فيها) يتم هدرها هنا وهناك، وتمتلك طرق التجارة وقناة السويس أهم معبر دولي في العالم كله.

الخطر الذي يواجه قناة السويس لا يتأتى من الإمارات وإسرائيل فقط، بل الخطر يتأتى أيضا من روسيا التي تطرح طريق الممر الشمالي كبديل عن قناة السويس ويتأتى من إيران والصين وتركيا أيضا. وإن لم تسارع مصر بتطوير قناة السويس وبناء منطقة تبادل تجاري حولها فإنها مهددة بأن تفقد أهميتها الاستراتيجية التي تتفوق بها على جيرانها وخصومها، خصوصا وأن الحرب القادمة لن تكون من أجل النفط أو الغاز بل من أجل السيطرة على المضائق والقنوات والممرات البحرية، ومن يسيطر عليها يسيطر على العالم بأكمله.

إن مستقبل قناة السويس مرتبط بالمشاريع العالمية الأخرى في المناطق المحيطة، بعضها سيكون لصالح الملاحة في القناة وبعضها مصمم لمنافسة القناة، والبعض قد يكون فقاعة إعلامية أو للاستهلاك السياسي الداخلي، والبعض الآخر سيكون في شكل تحديات أمنية ومناخية، ويتوجب على إدارة القناة أن تقوي تعاملاتها وشبكة علاقاتها العالمية، وتدخل في شراكات مع دول كهلندا والنرويج وفنلندا والسويد، إضافة إلى جيرانها لجذب مزيد من خطوط التجارة البحرية المارة بها، مع ضرورة العمل في الآن ذاته على توسعة وتطوير القناة وإنجاز مشاريع ضخمة

على ضفافها، حتى يتسنى لها زيادة طرق التجارة العالمية، وإلا فستجد نفسها تغرد وحيدة خارج السرب.

قائمة المصادر والمراجع:

• مراجع باللغة العربية:

1- جوان سوز، «لماذا تتحفظ موسكو على شق قناة إسطنبول؟»، العربية نت، 14 أبريل 2021، www.alarabiya.net

2- فروين نديمي، «حرب إيران وإسرائيل غير المعلنة في البحر (الجزء 2): احتمال التصعيد العسكري»، معهد واشنطن لدراسة السياسات، بتاريخ 16 أبريل 2021.

3- ماثيو ليفيت، «حرب إيران وإسرائيل غير المعلنة في البحر (الجزء الأول)، مخططات لتمويل الحرس الثوري الإيراني وحزب الله» معهد واشنطن للدراسات، 7 أبريل 2021

4- ماهر لطيف، «مشروع قناة إسطنبول المائية بين إصرار أردوغان ورفض المعارضة»، صحيفة رأي اليوم، 19 أبريل 2021، www.railyoum.com

5- مهدي محمد «مسؤول إسرائيلي يكشف النقاب عن إقامة خط سكة حديدية تربط الإمارات بميناء حيفا مروراً بالأردن والسعودية»، القدس اليومية، 21 مارس 2021، www.Qudsai-lynews.com

6- ياسمين عبد اللطيف، «بعد الهجوم على سفينة سافيز الإيرانية: كيف تعزز إسرائيل قدراتها أمام إيران في البحر الأحمر؟»، صحيفة الشروق، 16 أبريل 2021، www.shourouknews.com

7- صحيفة dw الألمانية: «سيطرة الإمارات على موانئ القرن الإفريقي: طموح اقتصادي أم مشروع سياسي؟»، 6 سبتمبر 2017 www.dw.com

8- صحيفة dw، «السفينة الجانحة: عملاق من العولمة وسط مشهد ريفي بالسويس»، 29 مارس 2021.

9- صحيفة dw الألمانية، «حرب الناقلات»، بتاريخ 2019/08/19.

10- Bbc عربي، «قناة السويس: تعليق الملاحة في الممر المائي والشركة المالكة للسفينة الجانحة تعتذر بسبب تعطيل حركة التجارة»، 25 مارس 2021، www.bbc.com

11- عربي 21، «إيفر غيفن تتجاهل مطالب مصر للتحقيق: هل يتم التحفظ عليها؟»، 31 مارس

www.arabi21.com، 2021

12- صحيفة الخليج الجديد، «قناة إسطنبول: مشروع أردوغان لترويض أوروبا وروسيا وأمريكا»، 18 أبريل 2021، www.thenewkhalij.news

13- ايرونيوز عربي، «مصر تفتتح أكبر مشروع للأسماك في الوطن العربي»، 23 جانفي 2021، www.arabic.euronews.com

14- ترك برس، «أردوغان يكشف تفاصيل حول قناة إسطنبول المائية»، 7 أبريل 2021، www.turkpress.com

15- وكالة الأناضول، «سفير إيران يقترح تفعيل خط ملاحي بديل لقناة السويس»، 28 مارس 2021، www.aa.com.tr

• مراجع بلغات أجنبية:

- 1- Andrew Jose, ‘‘ the case for an Israeli suez canal alternative«، the times of israel, 6/11/2020, www.blogs.timesofisrael.com
- 2- Karin kloosterman, « secret oil pipeline deal revealed between Israel and the Emirates, posted on 21 october2020, in Energy www.greenprophet.com
- 3- Marianne guenot, ‘‘Us had a plan in the 1960s to blast an alternativesuez canal though Israel using 520 nuclear bombs ‘‘ , busines insider, 25 mar 2021, www.businessinsider.co.za
- 4- Dr maccabee « use of nuclear explosives for excavation of a sea – level canal across the negev desert in Israel, connecting the Mediterranean with the gulf of Aqaba, 1/7/1965, www.osti.gov
- 5- Paul wallace, ‘‘ UAE an Israel open talks on once-secret crude oil pipeline’’, world oil, 21/10/2020, www.worldoil.com
- 6- Vanand meliksetian, « UAE and Israel look to forge energy ties though new pipeline, 9 mar 2021 , www.oilprice.com
- 7- International north- south transport ; india, iran and russia push alternative to suez canal,2 nov 2018, www.freshplaza.com

- 8- the moscow times »russia floats artic shipping route as « via-ble » suez canal altternative “. 25 march 2021 .[www. the moscowtimes.com](http://www.themoscowtimes.com)