

إيرادات قناة السويس تتحدى القرصنة

كتبت : د. فاطمة سيد احمد

جاء فى بيان مجلس الوزراء الأسبوع الماضى أن إيرادات قناة السويس ارتفعت بنسبة ٢١% خلال الربع الأول من العام ٢٠٠٨ - ٢٠٠٩، والذي يشمل شهور «يولية- أغسطس- سبتمبر»، وقال المتحدث الرسمى لقناة السويس لـ «روزاليوسف» أن الهيئة تمكنت من تحقيق إيرادات قياسية جديدة كالتالى: «٤٦٠ مليون دولار فى يولية، ٥٠٠ مليون دولار فى أغسطس، وهو أعلى إيراد فى تاريخ الهيئة، ٤٦٥ مليون دولار فى سبتمبر، ٤٦٩ مليون دولار فى أكتوبر ٢٠٠٨ بزيادة نسبتها ١٧% عن أكتوبر من العام الماضى، وبذلك يتضح أن إيرادات قناة السويس لم تتراجع بسبب عمليات القرصنة فى البحر الأحمر، بل بالعكس حققت زيادة تعد طفرة فى تاريخ الهيئة، وأيضاً لم تشهد

الشهور الماضية أى نتائج سلبية على إيرادات القناة مع أنها شهور أعقبت تداعيات الأزمة المالية العالمية.

ومع ذلك نجد أن الشركة النرويجية «أودفيل إس آى» للشحن البحرى أعلت يوم الأربعاء الماضى، أنها ستغير مسار سفنها من قناة السويس إلى طريق رأس الرجاء الصالح حتى لا تتعرض للقرصنة فى خليج عدن، كما حدث لحاملة النفط السعودية «سيرىوس ستار» يوم السبت الماضى، حيث اختطفها القراصنة على الرغم من ضخامتها حيث يصل طولها لـ ٣٣٠ متراً، وتحمل مليونى برميل من النفط الخام، وقد تم السطو عليها وسط المحيط الهندى على مسافة ٨٠٠ كيلو متر جنوب شرق مدينة «مومباسا» بكينيا فى عملية غير مسبوقه- حسب رأى الخبراء البحريين- حتى وضعوها قبالة ميناء «هرارديرى» على مسافة ٣٠٠ كيلو متر شمال مقديشيو، وهى أحد الموانئ التى

يسيطر عليها القراصنة ويقتادون السفن التي يختطفونها إليها. وبخصوص تصريح الشركة النرويجية عن تخوفها من المرور بقناة السويس، وأنها سوف تغير مسار سفنها لرأس الرجاء الصالح، قال المتحدث الرسمي لهيئة قناة السويس المهندس محمود عبدالوهاب لـ «روزاليوسف»: إن تصريح الشركة النرويجية جاء يوم الأربعاء بعد أن تم الكشف عن أن السفينة السعودية كانت متوجهة إلى الولايات المتحدة الأمريكية عبر طريق رأس الرجاء الصالح مارة بالمحيط الهندي، وأنه لا دخل لقناة السويس من قريب أو بعيد بما حدث لحاملة النفط السعودية، وأضاف عبدالوهاب أن ما تقوله الشركة النرويجية لا يعطى المعنى الصحيح والحقيقى لما يحدث فى قناة السويس من ثلاثة أيام، حيث حجم مرور السفن فى تزايد مستمر، وبدأت الثلاثاء الماضى بمرور ٦٤ سفينة، والأربعاء والخميس ٧٠ سفينة فما فوق، فى حين كان عدد السفن المارة من قبل لا يتجاوز الـ

٦٠ في اليوم، وذكر عبدالوهاب أن السفن التي تم مرورها من قناة السويس كلها ذات حمولات كبيرة تتراوح ما بين ٢،٢٥ و ٣ ملايين طن.. فكيف تأثرت إذن قناة السويس؟ وأكد عبدالوهاب بأن هذه الشركة النرويجية لم تخطر القناة بأي طلب يفيد أنها لن تمر من قناة السويس لأنها متعاقدة مع الشركة الخاصة للحاويات والتي تسمى أيضاً قناة السويس بشرق التفرعة، ويضيف بأنه خلال الـ ٦ سنوات الماضية ارتفعت نسبة الملاحة العالمية في قناة السويس من ٦% إلى ١٠% على الرغم من انتشار ظاهرة القرصنة مع بداية عام ٢٠٠٦ في البحر الأحمر، ومع ذلك زاد المرور من القناة ولم يقل.

وقد استفسرنا من المستشار الاقتصادي لهيئة قناة السويس د. عبدالنواب حجاج عن أن ما يمر من التجارة العالمية بقناة السويس ١٠% فقط من حجم الملاحة، فقال لنا حجاج: إن الـ ٩٠% التي لا تمر من

القناة هي عبارة عن تجارة «بينية» بمعنى أن ما يمر من قناة السويس من حجم التجارة العالمية يعتبر كبيراً جداً، ولا كن التجارة البينية هي التي تكون بين أوروبا وآسيا، وأمريكا وآسيا. وأضاف عبدالتواب أن المرور من طريق رأس الرجاء الصالح كبديل لقناة السويس يزيد من عدد الأيام اللازمة لمرور السفن، وخاصة التي تأتي من شرق آسيا لغرب ووسط أوروبا، حيث تتراوح زيادة الأيام من ١٥ : ٢٢ يوماً، ومنها أيضاً تزيد التكلفة اليومية، ففي اليوم الواحد ترتفع تكلفة السفينة ما بين ٢٥ : ٣٠ ألف دولار زيادة على تكلفة قناة السويس، التي توفر من ٢٢ : ٨٨ %، وأنه على سبيل المثال السفن التي تأتي من جدة إلى البحر المتوسط توفر لها القناة ٨٨ % من التكلفة، والسفن التي تأتي من استراليا لشمال غرب أوروبا توفر لها القناة ٢٢ % لأن التكلفة حسب المسافة المقطوعة، فهناك سفينة توفر عشرة آلاف ميل وأخرى ثلاثة آلاف ميل فقط، ومعها يختصر عدد الأيام والوقود والتشغيل وكل التوابع، والمعنى

أنها إذا وفرت عشرة آلاف دولار يومياً يمكننا أن نحسب كيف ستتخفض التكاليف في عشرة أيام تم توفيرها من المرور في قناة السويس.. إذن المسألة متوقفة على الطريق، ويذكر «حجاج» أن هيئة القناة تعطي تخفيضات للسفن ذات الخطوط الطويلة وهي التي يكون مسارها من استراليا لغرب أوروبا، حتى تقدم هذه السفن طلباً للهيئة ونقوم بدورنا بدراسة الطلب وإعطاء التخفيض المناسب، وبالتالي فكل هذه المزايا تحصل عليها السفن من المرور بقناة السويس. ويضيف «حجاج» أنه بالنسبة لسفن الصب الجاف، أي البضائع غير السائلة والتي حمولتها في الغالب تصل إلى ٦٠ ألف طن، والتي تعرف بطراز «بنامكس» فإنها على سبيل المثال تتكلف ٨٠ ألف دولار يومياً، ما يعنى أن البديل عن الـ مرور في قناة السويس مكلف للغاية من كل الجوانب، وأن من يتخذ قرار عدم المرور عليه أن يفكر ألف مرة، وليس الموضوع مجرد تصريح غير معلوم النوايا. من جانبها قالت «عزة شفيق» مدير العلاقات الحكومية بشركة قناة

السويس التى تملك محطات تداول حاويات
إن أرصفة الشركة يأتى عليها أكبر عدد
من خطوط الشحن عبر قناة السويس، وأن
واحدةً من الشركات التى تتعامل معنا ومنها
الشركة النرويجية «أودفيل إس آى» لم
تتقدم بطلب عدم المواصلات أو إنهاء تعاقدتها
معنا، وأضافت: إن هيئة قناة السويس لا
تتعامل مع شركات ولكن مع توكيلات
ملاحية لتمنح سفن الشركات المتعاقدة مع
التوكيلات تصاريح للمرور بعد معرفة
ما تحمله السفينة. ويقول الخبير البحرى
اللواء محفوظ طه بوزارة النقل أن خط
مرور رأس الرجاء الصالح غير مؤمن
وليس حلاً، كما أن ٣٦% من أحجام السفن
التي تمر بقناة السويس لا تصلح للمرور
من رأس الرجاء الصالح «لأنها صغيرة
الحجم» ويصعب اتخاذ مثل هذا القرار،
وأنه لا بديل عن إيجاد جهد إقليمي للدول
المتشاطئة على البحر الأحمر والتي يعتبر
معظمها عربياً «مصر - السعودية -
اليمن» ودول أخرى «إسرائيل وإريتريا»،
ويضيف محفوظ: إن موضوع القرصنة

كانت له سابقة فى التسعينيات حيث انتشر فى جنوب شرق آسيا، وتحديدا «إندونيسيا - وبنجلاديش»، وتم إنهاء هذه القرصنة بجهد إقليمي ودولى فى هذه المناطق عام ، ٢٠٠٣ ويذكر محفوظ أ نه ربما تكون للقرصنة نتائج سلبية على قناة السويس، ولكن فى إطار إضافة تكاليف لشركات التأمين على السفن فقط لا غير.

ويصف «محفوظ» عمليات القرصنة بالبحر الأحمر بأنها مخططة حيث يتم اصطيد السفن التى تحمل بضائع استراتيجية «سلاح - نفط - قمح - حديد - أسمنت»، لذا فإنها قرصنة يتم التخطيط لها بواسطة آخرين أصحاب مصلحة، وإلا بماذا نفسر احتجاز سفينة أوكرانية تحمل دبابات من أواخر سبتمبر وحتى الآن، وهناك إحصائية للمكتب الدولى البحرى تفيد بأن ٩٢ سفينة تعرضت منذ بداية عام ٢٠٠٨ لهجمات القراصنة، منها ١١ هجوما فى الفترة من ١٠: ١٦ نوفمبر فى المحيط الهندى وخليج

عدن، وأن عدد السفن التي اختطفت ضعف ما تم اختطافها في عام ٢٠٠٧ ويوجد لدى القراصنة حوالي ١٤ سفينة على متنها ٢٦٨ بحارا.؟؟ وكان مجلس الأمن قد أصدر قرارا في يونيو الماضي يتيح لسفن حربية مطاردة قراصنة في المياه الصومالية التي تعتبر الأخطر في العالم، كما وافق الاتحاد الأوروبي في نوفمبر الحالي على أول عملية بحرية في تاريخه لمكافحة القرصنة في هذه المنطقة، وهو ما جعل رئيس الوزراء الصومالي «نور حسن» يقول إن الاتحاد ودولا أخرى أخذت قرارا بإرسال سفن حربية للمنطقة، لكننا نرى أن السفن الحربية لن تكفى، وأن الأزمة تحتاج لتسوية سياسية في الصومال، وحسب قول «نور»: «إن على الصومال أن تقوم بدورها في مراقبة سواحلها ومواجهة القرصنة التي تفوق التوقعات، وأن هذا لن يتأتى إلا بتضافر الجهود الدولية لبسط الأمن والاستقرار في الصومال لتشكيل حكومة تحظى بقبول جميع الصوماليين، وأن ذلك يمكنهم من

مُحَارِبَةُ الْقِرْصَنَةِ.
وعلى جانب آخر يذكر بعض المراقبين البحريين أن عمليات القرصنة قبالة القرن الأفريقي، وبخاصة في خليج عدن، ومساحتها حوالى مليون ميل بحرى «الميل ٨٥،١ كيلو متر مربع» تمثل ثلث عمليات القرصنة في العالم بأسره. وتقوم الدول العربية المشاطئة للبحر الأد مر بوضع استراتيجية عربية للتصدى للقرصنة التى تهدد مصالحها وأمنها القومى، ويقترح البعض تشكيل قوة بحرية عربية مشتركة، حيث أكدت الآراء العربية أن السد فن الحربية سواء الأسطول الخامس الأمريكى وقاعدته فى البحرين، أو القطع الحربية الخاصة بحلف شمال الأطلسى والموجودة فى البحر الأحمر، لا يبذلون جهودا كافية لمحاربة القرصنة فى المنطقة، ولا يبقى إلا الاعتماد على الدول ذات المصلحة، وهى «مصر - السعودية - الأردن - السودان - الصومال - وجيبوتى» وبدعم عربى شامل متمثل فى جامعة الدول العربية.