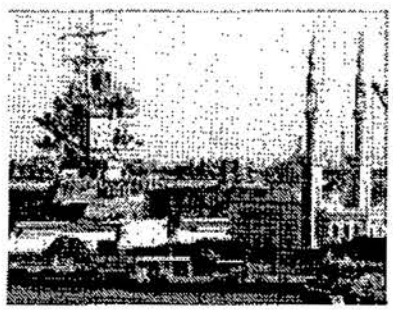
المصدر: المصريون
التاريخ : ٢١ديسمبر ٢٠٠٨

مصر: القرصنة الصومالية وتأثيرها على مستقبل قناة السويس

كتب همام سرحان – القاهرة



حذّر خبراء مصريون متخصّصون في الإستراتيجية والأمن القو مي والاقتصاد والتجارة الدولية من خطورة التهوين والتقليل من التأثيرات السلبية لعمليات القرصنة التي تحدث بالبحر الأحمر، على إيرادات ومكانة ومستقبل قناة السويس، أهم مجرى مائي عالمي، مطالبين السلطات المصرية بسرعة التحرك والمشاركة في مكافحة عمليات القرصنة وتأمين حركة الملاحة التجارية في البحر الأحمر.

وأوضح الخبراء أن أول خطوات العلاج تتلخّص في توحيد الجهود العربية لتحقيق الاستقرار في الصومال، لأن القرصنة البحرية نابعة من عدم الاستقرار في البلاد، ولم يستبعد البعض منهم وجود "دور خفي" للولايات المتحدة في إشعال نار الحرب في الصومال وتشجيع عمليات القرصنة في البحر الأحمر، في خطوة تستهدف تدويل القضية، مؤكّدين أن "عمليات القرصنة، التي تقع في خليج عدن تخصم من الهيبة العسكرية والمكانة الإستراتيجية لمصر".

وكان المهندس محمود عبد الوهاب، مدير الرئاسة بهيئة قناة السويس قد نفى في تصريحات نشرتها صحيفة الأهرام الحكومية، أن تكون للقرصنة التي تجرى على سواحل الصومال أي تأثير على حركة الملاحة بالقناة، وأضاف: "الدليل على ذلك، أن السفينة السعودية المخطوفة أمام سواحل الصومال كانت وِجْهتها الملاحية إلى أمريكا عن طريق رأس الرجاء الصالح، وليس عن طريق قناة السويس"، مشيرًا إلى أن إيراد قناة السويس حقق خلال العشرة أشهر الأولى لعام ٢٠٠٨ زيادة قدرها ٢٠% عن العشرة أشهر الأولى لعام ٢٠٠٧.

وكانت صحيفة "ذي غارديان" البريطانية قد حذرت من قبل من تأثير تصاعُد أعمال القرصنة في خل يج عدن وأنها قد تشل حركة التجارة الدولية عبر قناة السويس، ودعا تقرير لمؤسسة شاثام هاوس، المختصة في السياسة الخارجية، إلى تعزيز وجود القوات البحرية الدولية في المنطقة من أجل التصدّي لهؤلاء القراصنة، ومعظمهم صوماليون. في المقابل، صرح رئيس شركة (فرانتلاين) النرويجية، أحد أكبر ملاّك ناقلات النفط في العالم، إن الشركة (تدرس تجنب توجيه أسطولها نحو خليج عدن وقناة السويس، بسبب عمليات القرصنة).

وفي محاولة للوقوف على حقيقة الأمر وتقدير حجم الخسائر الاقتصادية والإستراتيجية ا لتي تتهدّد قناة السويس، أهم مجرى مائي عالمي، التقت سويس إنفو كُلاّ من: الخبير والمحلل الاستراتيجي اللّواء أركان حرب دكتور جمال مظلوم، مستشار مركز الخليج للدراسات الإستراتيجية والمدير الأسبق لمركز الدراسات الإستراتيجية بالقوات المسلحة المصرية، والخبير الاستراتيجي اللّواء أركان حرب دكتور زكريا حسين، المدير الأسبق لأكاديمية ناصر العسكرية العليا وأستاذ العلوم الإستراتيجية بجامعة الإسكندرية، وا لدكتور حس ين عمران، وكيل أول وزارة التجارة والصناعة ورئيس نقطة التجارة الدولية، والخبير الاقتصادي الدكتور حس ين شحاتة، الأستاذ بكلية التجارة بجامعة الأزهر، والمحلل الاقتصادي أحمد السيد النجار، الخبير بمركز الدراسات

www.ethraadl.com
إثراء المعارف الرقمية

السياسية والإستراتيجية بالأهرام.

القرصنة.. وهَـيبة مصر.. ودور أمريكي "خفي"؟
ومن جهته، أوضح الخبير الاستراتيجي اللواء أركان حرب دكتور جمال مظلوم أن عمليات القرصنة التي تقع في البحر الأحمر، سيكون لها تأثير اقتصادي سلبي، رغم نفي المسؤولين. فهي ضربة كبيرة للملاحة في ق ناة السويس، والمفروض أن يكون لمصر دور أكبر في مكافحة عمليات القرصنة في هذا المجرى المائي الملاحي الحيوي، مطالبًا مصر بأن لا تترك الأمر للإتحاد الأوروبي وأن تبادر بلعب دور كبير، معتبرًا أن "التهديدات الموجودة على البرّ في الصومال انتقلت إلى البحر".

وقال اللواء أركان حرب دكتور جمال مظلوم، المدير الأسبق لمركز الدراسات الإستراتيجية بالقوات المسلحة المصرية: "المشكلة تتلخّص في أن التحرك العربي دائما يأتي متأخرًا، غير أنه قد آن الأوان لأن تقوم ا لدول العربية بدورها الذي تُمليه مصالحها الاقتصادية وهيبتها الإستراتيجية المهدّدة"، مشيرًا إلى أن "أكثر من ٥٠ % من مساحة الدول العربية تطُل على البحر الأحمر، وهناك علاقات عسكرية بين مصر والسعودية، ومناورات عسكرية تجري بالمشاركة بينهما مرة سنويًا".

وأضاف اللواء مظلوم: "لا شك أنٍ عمليات القرصنة التي تقع في خليج عدن تخصم من الهيبة العسكر ية والمكانة الإستراتيجية لمصر، مذكـرًا بأن مصر أغلقت مضيق باب المندب خلال حرب أكتوبر عام ١٩٧٣، ومنعت الدول من المرور منه"، معتبرًا أن "الأمور الآن هادئة وليس هناك حروب، ومن المفترض أن تستثمر مصر الفرصة، لأنها كأكبر دولة موجودة في المنطقة، أن يكون لها دور بارز وقوي، لأن هذه الأزمة تؤثر على المراكب التجارية، خاصة وأن مصر لها تطلّعات في منطقة الكوميسا، ولو انقطع خطّ الملاحة، سيقع عليها خطر مُحدِق".

وفي السياق نفسه، دعا مظلوم إلى "تحرّك عسكري عاجل واستثمار اللّبنة الأساسية التي وضعها الاتحاد الأوروبي، عندما أعلن استعداده للتعاون مع أي دولة عربية لمكافحة هذه الظاهرة، في الوقت نفسه، يجب التحرك السريع لتحقيق الاستقرار على الأرض في الصومال، لأن القرصنة على السواحل الصومالية نابعة من عدم الاستقرار"، ولم يستبعد وجود دور خفي للولايات المتحدة في إذكاء عمليات القرصنة في البحر الأحمر "في محاولة لتدويل القضية، ومن ثمّ السيطرة على المنطقة البكر بتروليًا"، على حد قوله.

وذهب لواء جمال مظلوم إلى أن "الولايات المتحدة تريد ان تؤمّن البترول وخطوط الملاحة، فتسبب مشكلة في البحر الأحمر فيتم تدويل القضية، فتستغل هي الظروف وتفرض سيطرتها عليه"، متعجّبًا من أنه "منذ الإعلان عن عمليات القرصنة في البحر الأحمر، لم تتعرض مركبة واحدة أمريكية أو إسرائيلية للإختطاف!! أليس هذا مثيرًا للدهشة؟!

وبيّن اللواء مظلوم أن "إسرائيل تريد أن تشارك الولايات المتحدة في فرض سيطرتها على البحر الأحمر، حتى لا يقال عنه بحر العرب، وأن لها قواعد عسكرية فى إريتريا، وهناك معلومات لم تتأكّد بعدُ عن تواجُد

www.ethraadl.com
إثراء المعارف الرقمية

إسرائيلي في الصومال"، مؤكدًا أن "وصول الإسلاميين إلى السلطة في الصومال، أزعج الولايات المتحدة وربيبتها في المنطقة، إسرائيل".

ويتّفق اللواء أركان حرب دكتور زكريا حسين، المدير الأسبق لأكاديمية ناصر العسكرية العليا مع اللواء جمال مظلوم فيما ذهب إليه، ويكشف عن أن "أمريكا قرّرت في فبراير ٢٠٠٧، إنشاء قيادة أمريكية لقيادة إفريقيا (أفريكوم)، وهي تشكّل حاليًا، والمكان المحتمل لها هو جيبوتي أو إثيوبيا، وسيكون بها سيطرة عسكرية كاملة بهدف محاربة الحركات الإسلامية في المنطقة عن طريق تمديد إستراتيجيتها التي أطلقتها تحت عنوان الـ حرب على الإرهاب".

وقال دكتور زكريا حسين، أستاذ العلوم الإستراتيجية والأمن القومي في تصريح خاص لسويس إنفو: "الهدف الثاني في المخطط الأمريكي للسيطرة على البحر الأحمر، هو وضع اليد على أماكن منتظرة للنفط الواعد في السودان وفي أماكن أخرى بالمنطقة، بعدما تردّدت دراسات وأبحاث عن أن النفط الخليجي سينقرض بعد عقدين فقط، وهو ما جعلها تفكر في النفط السوداني كبديل استراتيجي".

وطالب اللواء زكريا بدورٍ مصري وعربي عاجل لإنقاذ الصومال من قبضة الاحتلال ولإفساد المخطط الأمريكي للسيطرة على المنطقة، موضحًا أن "الصومال كانت مشروعًا ديمقراطيًا محترمًا وبداية طيبة وطموحة لدولة عربية مستقرة، عندما وصلت المحاكم الإسلامية للسلطة بطريقة ديمقراطية عن طريق الانتخابات الحرّة النزيهة، لكن أمريكا دفعت إثيوبيا لإثارة القلاقل بالتدخّل في الصومال بعد أقل من ٦ شهور، بدعوى أن هناك فصيل صومالي استنجد بها، ووقفت أمريكا تدعم إثيوبيا وتهيِّج العالم كله على الصومال وترهبهم من الإرهاب القادم من الصومال والذي سيدمر العالم أجمع، ثم بدأت التنكيل بالصومال بواسطة القوات الإثيوبية"!

واختتم اللواء زكريا حديثه قائلا: "قناعتي أنه لن يتمّ حلّ شيء في الشرق الأوسط أو في منطقة القرن الإفريقي، ما لم يدفعه حكام هذه المنطقة وشعوبها، فنحن لا ننتظر معجزات تتمّ على يد الرئيس الأمريكي القادم باراك أوباما، لأن المنطق يقول إنه لابد على الشعوب أن تضغط على حكامها، مطالبة بالتغيير والإصلاح، ومن ثمّ ينضم لها حكامها في المطالبة بالتغيير العالمي، فيمثل هذه كله ضغط قوي على الإدارة الأمريكية الجديدة الـ تي لن تجد أمامها آنذاك إلا الانصياع لموجة الإصلاح".

من جهته، أوضح الدكتور حسين عمران، وكيل أول وزارة التجارة والصناعة أن "عمليات القرصنة موجودة في خليج عدن وأي سفينة ستمر في قناة السويس، لابد وأن تمرّ بخليج عدن، وبالتالي، فإن هناك قرارات من بعض الشركات المتخصصة في النقل البحري التي تنقل بضائع من شرق آسيا، تطالب بتغيير مسارها لتمرّ برأس الرجاء الصالح، وهو أمر لا شك سيؤثّر على الاقتصاد المصري والعربي، بل والعالمي من عدّة أوجه".

وقال د. حسين عمران، رئيس نقطة التجارة الدولية بوزارة التجارة والصناعة المصرية في تصريح خاص لسويس إنفو: "تحويل خطوط الملاحة من قناة السويس سيؤثّر عالميًا بزيادة التكلفة ومضاعفة فترة التبا حر

www.ethraadl.com
إثراء المعارف الرقمية

أو الدق إلى ٣ مرّات، نتيجة المرور برأس الرجاء الصالح، إضافة إلى زيادة تكلفة الوقـود ا للاّزم للسُّـفن، والحاجة إلى تغيير نوعية السفن المستخدمة، لاحتياجها إلى أن تستخدم سفنًا ذات غاطس أعمق"، مؤكدًا علـى أن "مصر ستتأثر اقتصاديًا من خلال انخفاض عائدات وإيرادات قناة السويس، التي تعتبر أحـد أهـم مـدخلات ميزان المدفوعات الخدمي في مصر".

وأضاف د. عمران أن "تعريفة المرور في قناة السويس تتحدّد وِفقًا لوزن السفينة المارة وعمق الغاطس الـذي تستخدمه، فكلما ثقل وزن السفينة، فإن الغاطس ينزل لعمق أكبر حتى يصل إلى حوالي ١٧٥ مترًا، وعليه، فإن كل الدول المطلّـة على البحر الأحمر، وليست مصر فقط، ستتأثر إيراداتها وموانيها بعمليات القرصنة"، مشيرًا إلى أن "قناة السويس تحكمها اتفاقية دولية مودعة في الأمم المتحدة، ونحن في مصر جهة تحصيل رسوم عبور متفق عليها دوليًا، ولا نستطيع منع أي دولة من المرور، وذلك بموجب نصوص اتفاقية القسطنطينية التي تنظم الملاحة في قناة السويس والموقعة عام ١٨٨٨".

ويشير الدكتور حسين عمران، وكيل أول وزارة التجارة والصناعة ورئيس نقطة التجارة الدولية، إلـى أن "أي شيء له تعامل مع العالم الخارجي سيتأثر بالقرصنة، والمشكلة، ما هو الهيكل النسبي لما سيتأثر؟ فعندما تتأثر قناة السويس جرّاء عمليات القرصنة، سيتأثر قطاع السياحة، لكن بنسبة ما"، مؤكِّـدًا أن "الأزمة المالية العالمية هي أزمة منفصلة عن عمليات القرصنة ولا توجد أي دلالة لمسألة التزامن بينهما، كما أن توابع الأزمة المالية العالمية ليست لها علاقة بعملية القرصنة".

« الحديث عن تحويل مسار السُّـفن من قناة السويس إلي طريق رأس الرجاء الصالح، أمر عبثي وغير وارد »

أحمد السيد النجار، خبير اقتصادي القرصنة ومصالح مصر الاقتصادية!
من جهته يضيف المحلل الاقتصادي أحمد السيد النجار، الخبير بمركـز الدراسـات السياسـية والإسـتراتيجية بالأهرام، أن "إيرادات قناة السويس تشكل حوالي ٣% من إجمالي الناتج المحلي المصري، ولهذا فإنها ستتأثر سلبيًا باستمرار عمليات القرصنة الصومالية في خليج عدن والبحر العربي"، مشيرًا إلى أن "أهم ما يميِّـز قنـاة السويس قـصَـر زمن الرحلة البحرية عن طريق رأس الرجاء الصالح بنحو ثلاثة أسابيع، وهـو مـا يعنـي انخفاض التكاليف وسرعة وصول السَّـفن لمقاصدها".

ويقول أحمد النجار، في تصريح خاص لسويس إنفو: "الحديث عن تحويل مسار السُّـفن من قناة السويس إ لي طريق رأس الرجاء الصالح، أمر عبثي وغير وارد، لأن التجارة النفطية وغير النفطية الخارجـة مـن منطقـة

www.ethraadl.com
إثراء المعارف الرقمية

الخليج العربي وبعض بلدان جنوب آسيا والمتجهة غربا صوب الأمريكتين وإفريقيا وأوروبا، سواء عبر قناة السويس أو عبر طريق رأس الرجاء الصالح، لابد أن تمر في منطقة بحر العرب أو خليج عدن، وبالتالي، فإن القرصنة ستوجد في كليهما".

ويوضح النجار أن "جزءً مهمًا من التجارة العابرة لقناة السويس، يتعلق بالتجارة بين بعض بلدان جنوب شرق آسيا وجنوب آسيا وبين الموانيء الشرقية في الأمريكتين، وهذه التجارة هي التي يمكن أن تتأثر فعليا، سواء عبر التحوّل لمسارات بعيدة عن اليابسة وعن البحر العربي أو خليج عدن من خلال الاتجاه عبر المحيط الهندي باتجاه طريق رأس الرجاء الصالح أو تركيز حركة التجارة مع الموانئ الغربية للأمريكتين عبر المحيط الهادئ"، مشيرًا إلى أن "التحول مرتفع التكاليف ولا يخلو من المخاطر الإضافية المتعلقة بالطقس وبعد محطات التموين والصيانة، وحتى بعمليات القرصنة أيضًا".

ويختتم الخبير الاقتصادي حديثه مؤكّدًا على أنه، وفي الأجل القصير، يجب "مواجهة هذه القرصنة بتدمير الموانئ الخاصة بالقراصنة، وتسيير دوريات بحرية مشتركة يتم التعاون في تسييرها وتمويلها بين مصر والسعودية واليمن، لفرض الأمن في خليج عدن والبحر العربي والقضاء على كل أشكال القرصنة"، موضحًا أن مواجهة القرصنة في الأجل البعيد تتطلّب جهدا فعّالا من الدول العربية، وبالذات من مصر والسعودية، لمساعدة الصومال على استعادة دولته ووحدته وسيادته وانتشال أبنائه من هوّة الفقر المريعة، حتى يتِم إنهاء الوضع الرّاهن لهذا البلد العربي كمرتع آمن للقراصنة ولكل المتطرفين والخارجين على القانون.

www.ethraadl.com
إثراء المعارف الرقمية