

التحديات الأمنية بمضيق باب المندب وتأثيرها الاقتصادي على قناة السويس والمنطقة الاقتصادية

الأستاذ/ أشرف علي عبده قردهش

باحث دكتوراه ومدير تجاري أول، شركة عدن لتطوير الموانئ، اليمن

تحت إشراف

الدكتور/ أحمد إسماعيل أحمد حافظ

مسئول بيانات التقييم والبحث، إدارة البحوث المؤسسية نيابة التطوير المؤسسي والرقمنة الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

الدكتور/ أحمد محمود موسي

دكتوراه تكنولوجيا النقل البحري - الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

المستخلص:

تتمتع الممرات والمضايق المائية بأهمية اقتصادية وتجارية كبيرة، إذ تمثل المنفذ الوحيد للطرق البحرية والتي تساعد علي تيسير حركة التنقلات من مكان لآخر، بالإضافة لتوفيرها للوقت والجهد والمال. ويعتبر مضيق باب المندب رابع أهم ممر مائي في العالم، وقد اكتسب هذه الأهمية الدولية بعد افتتاح قناة السويس عام 1869، حيث كان يعتبر في السابق أقل أهمية قبل شق القناة، أما بعد شق قناة السويس فلقد اخذ بعداً سياسياً مهماً كونه اخذ يمثل أقصر خط ملاحي بحري يربط شمال الكرة الأرضية بطرفها الجنوبي.

يواجه مضيق باب المندب، الذي يربط البحر الأحمر بالبحر العربي، تحديات أمنية بسبب الصراع المستمر في اليمن والتوترات الإقليمية، حيث ان الاضطرابات الامنية والسياسية في الجمهورية اليمنية المحادة جنوب شرق مضيق باب المندب أصبحت تشكل تحديات امام سير وسلامة خطوط الملاحة الدولية. لذلك انصب البحث للتعرف على التحديات بمضيق باب المندب وأثرها على نسبة إيرادات قناة السويس حيث تبين

أن غالبية السفن العابرة لمضيق باب المندب تعبر قناة السويس في رحلات نحو الغرب (West Bound Services). هدفت الدراسة الى تحليل أثر التهديدات الأمنية بمضيق باب المندب وأثر هذه التهديدات أمنياً واقتصادياً على قناة السويس وعلى المنطقة الاقتصادية بقناة السويس وذلك خلال الفترة من 2014 وحتى 2023. طبقاً لهدف الدراسة فإنه تم استخدام المنهج الوصفي لتحليل أثر التهديدات الأمنية بمضيق باب المندب وأثر هذه التهديدات أمنياً واقتصادياً على قناة السويس وعلى المنطقة الاقتصادية بقناة السويس.

الكلمات الدالة: التهديدات الأمنية، مضيق باب المندب، قناة السويس، جمهورية مصر العربية.

Security Threats in The Bab Al-Mandab Strait and Their Economic Impact On the Suez Canal and The Economic Zone

Dr. Ashraf Ali Abdo Qardash

Senior Commercial Manager, Aden Ports Development Company, Yemen

Dr. Ahmed Ismail Ahmed Hafez.

Institutional Research Department, Arab Academy for Science, Technology & Maritime Transport.

Dr. Ahmed Mahmoud Mousa

PhD in Maritime Transport Technology - Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport.

Abstract:

Waterways and straits hold significant economic and commercial importance, serving as the sole passage for maritime routes that facilitate the movement of goods and people from one place to

another. Additionally, they save time, effort, and money. The Bab el Mandeb Strait is considered the fourth most important maritime passage globally. Its international significance grew after the opening of the Suez Canal in 1869, transforming it from a relatively less important route into a politically vital one. It now represents the shortest maritime route connecting the northern and southern ends of the Earth.

The Bab el Mandeb Strait, linking the Red Sea to the Arabian Sea, faces security challenges due to the ongoing conflict in Yemen and regional tensions. The security and political disturbances in the Yemeni Republic, situated southeast of the Bab el Mandeb Strait, pose challenges to the safe navigation of international shipping routes. As a result, research has focused on understanding the threats in the Bab el Mandeb Strait and their impact on the revenue of the Suez Canal. It has been found that the majority of ships passing through the Bab el Mandeb Strait transit the Suez Canal in journeys heading west (West Bound Services). The study aims to analyze the impact of security threats in the Bab el Mandeb Strait, both in terms of security and economy, on the Suez Canal and the economic region surrounding it from 2014 to 2023. According to the study's objectives, a descriptive methodology was employed to analyze the security threats in the Bab el Mandeb Strait and their security and economic implications on the Suez Canal and its economic zone.

Keywords: Security threats, Bab al-Mandab, Suez Canal, Egypt.

المقدمة:

تعتبر المضائق البحرية من أهم النقاط المحورية والحساسة في تمرير التجارة المنقولة بحراً وكذلك النفط الخام والغاز المسال من مراكز الإنتاج إلى مواقع الاستهلاك، وفي حالة تعثر المرور أو إغلاق الممرات المائية فإن الأسواق ستصاب بأزمة إمدادات. وبسبب الأهمية الاستراتيجية للمضايق البحرية اهتمت معظم دول العالم بالمضايق لما لها من دور حاسم في حركة التجارة والتواصل الدولي وكأداة تحكم اقتصادي خصوصاً في فترات الحروب والنزاعات منذ العصور القديمة إلى يومنا هذا، كما أن السياسات الدولية تتحرك نحو المضائق ذات البعد الجغرافي المهم في الحركة الاقتصادية الدولية لتحافظ على الاستقرار في عمليات الإنتاج والتوزيع (آدم، 2005؛ دردور، 2016).

يتمتع مضيق باب المندب بأهمية استراتيجية وازدادت أهميته لاحقاً بعد اكتشاف النفط وزيادة حرية التجارة الدولية، كون الدول العربية ولاسيما الخليجية منها حيث أصبحت من أكبر مصدري الطاقة على المستوى العالمي، وكذلك من أكبر الأسواق المستهلكة للسلع والمنتجات، ولعل أهم هذه الممرات على الإطلاق هو مضيق باب المندب الذي تشرف عليه كلاً من اليمن وجيبوتي، لذا بقيت المضائق العربية تشكل أهمية سياسية وعسكرية واقتصادية ليس للدول العربية وحسب بل وللعالم اجمع (هاشم، 1999).

تعد عرقلة هذا الطريق الحيوي الذي يربط البحر الأبيض المتوسط ببحر العرب والمحيط الهندي مؤثر على الملاحة البحرية، ويؤخر وصول إمدادات الطاقة من النفط والغاز والمشتقات البترولية إلى السوق الأوروبي، حيث ستضطّر الناقلات إلى الإبحار عن طريق رأس الرجاء الصالح (جنوب أفريقيا) للوصول إلى السوق الأوروبية مما سيطيل المسافة كثيراً وسوف تستهلك الناقلات وقوداً أكثر وبالتالي تكلفة أكبر، مما يؤثر على مستقبل المنطقة الاقتصادية بقناة السويس والتي تعتبر منصة جديدة تقدمها الدولة المصرية لخدمة حركة التجارة العالمية بتقديم خدمات

صناعية ولوجستية متكاملة علاوة على دور المشروع التنموي في خلق حياة في محيط القناة وتوفير فرص عمل للشباب. ولقد أكدت الوقائع التاريخية أن التهديدات الأمنية على الممرات المائية كانت مجرد مقدمة لتهديدات أخرى أكبر وأشمل على الوطن العربي. وبشكل دوري ومتكرر يحدث هجوم من ميليشيات الحوثي على ناقلات النفط وعلى السفن التي تعبر مضيق باب المندوب.

ركز البحث على تحليل آثار التهديدات الأمنية بمضييق باب المندوب على حركة التجارة وعلى المنطقة الاقتصادية قيد الإنشاء بقناة السويس. كما يأخذ في الاعتبار التوسع بقناة السويس كجزء من النمو الاقتصادي الذي تقوده استراتيجيات طويلة المدى. كما يقوم البحث بتحليل أثر الصراعات للسيطرة على مضيق باب المندوب في ضوء التطورات الأخيرة في السياسات الدولية. ومن هنا جاء الاهتمام بالناحية الأمنية لمضييق باب المندوب وتأثيره على المنطقة الاقتصادية بقناة السويس، حيث تهدف المنطقة الاقتصادية لقناة السويس الي تحويل جمهورية مصر العربية لمركز اقتصادي عالمي صناعي وتجاري مؤثر في التجارة العالمية من خلال خلق كيانات صناعية جديدة بالمنطقة الاقتصادية، حيث ستعتمد على انشطه القيمة المضافة والصناعات التكميلية واعاده التصدير للداخل والخارج وذلك من خلال مناطق توزيع لوجستية جارى تجهيزها لهذا الغرض.

2. أهمية البحث:

هناك نوعان أساسيان لأهمية البحث وهما الأهمية العلمية والأهمية العملية وسيتم عرضهما كما يلي:

الأهمية العلمية: ترتبط الأهمية العلمية بأهمية موضوع الدراسة قيد البحث، حيث استحوذت المضائق الدولية على اهتمام الدول عبر العصور والأزمان، وكانت ولا تزال للمضائق أهمية استراتيجية لا تخفى على أحد، كما أن بعض المضائق يعود الحديث عن محاولة السيطرة عليها محور نزاع بين الدول، وتزداد الأهمية في الوقت الحالي للمضائق البحرية حيث أنها السبيل الأسير لنقل النفط والغاز المسال من

مراكز الإنتاج إلى مواقع الاستهلاك حيث بلغ نسبة النفط المنقول عن طريق المضائق البحرية ما يزيد على 62 % من كميات النفط المنقولة عالمياً.

الأهمية العملية: تتعلق الأهمية العملية برغبة الباحث في إثراء البحث العلمي.

3. مشكلة البحث:

تتعرض قناة السويس لمجموعة من التهديدات التي تؤثر على أمان واستمرارية حركة المرور البحري والنشاط الاقتصادي في المنطقة، حيث يشمل ذلك التهديدات مثل القرصنة البحرية، والتوترات السياسية والصراعات الإقليمية، والإرهاب البحري، وحوادث السفن وتسرب المواد الضارة. يثير تزايد هذه التهديدات قلقاً بالغاً حيال سلامة وأمان الملاحة في القناة، مما يتطلب تكثيف الجهود الدولية لتعزيز التعاون الأمني وتحسين التقنيات والإجراءات الأمنية المتبعة في المنطقة. إدارة وتفادي هذه التهديدات تظل ذات أهمية قصوى للمحافظة على دور القناة كممر بحري فعال وآمن يربط بين البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط. تأثير التهديدات الأمنية على قناة السويس والمنطقة الاقتصادية المحيطة بها يتجلى في مجموعة من الآثار الاقتصادية والتشغيلية التي تستدعي اهتماماً خاصاً. أحد أهم هذه التأثيرات يتمثل في تأخيرات حركة المرور البحري، حيث يؤدي وجود تهديدات أمنية إلى إلحاق أذى بالجدول الزمنية لعمليات الشحن والنقل البحري. هذا التأخير يتسبب في تكاليف إضافية للشركات والتجار، مما يؤثر على ربحيتهم وكفاءة اللوجستيات. علاوة على ذلك، يزيد التهديد الأمني من التكاليف الأمنية للشركات والسفن التجارية، حيث يتعين تكثيف إجراءات الأمان والتأمين للتصدي للتحديات الأمنية المتنوعة. هذا التزايد في التكاليف يعكسه المستخدمون النهائيون من خلال ارتفاع تكلفة البضائع والخدمات. وهناك أيضاً تأثير آخر مهم يتعلق بفقدان الثقة الدولية في قناة السويس كممر بحري آمن. إذا استمرت التهديدات الأمنية، قد يتجه الشحن الدولي إلى البحث عن بدائل، مما يترتب على المنطقة فقدان الإيرادات والفرص الاقتصادية. بالإضافة إلى ذلك، قد يؤثر ذلك

سلبًا على جاذبية المنطقة للاستثمارات الأجنبية المباشرة، مما يقلل من فرص التنمية الاقتصادية.

4. الدراسات السابقة:

جذب مضيق باب المندب أنظار الشرق والغرب لموقعه الاستراتيجي، حيث يعد مضيق باب المندب ممر حيوي مهم للصادرات النفطية لأوروبا حيث يمر عبره 4.8 مليون برميل يوميًا، وفي حالة حدوث اضطرابات في أمن المضيق ستضطّر السفن لاستخدام طريق رأس الرجاء الصالح مما سيؤثر ذلك سلباً على الأسعار الدولية للسلع وكذلك أسعار البترول، حيث تبين أن حوالي 98% من السفن العابرة لمضيق باب المندب تمر بقناة السويس (الخوادة، 2015).

يعتبر مضيق باب المندب البوابة الجنوبية للبحر الأحمر، فقد اكتسب تبعاً لذلك تلك الأهمية السياسية الكبيرة للتجارة العالمية، وفي حالة إغلاقه أو عرقلة الملاحة فيه فإن السفن التجارية وناقلات النفط والغاز المتجهة من الخليج باتجاه الدول الأوروبية أو المتخذة للمسار المعاكس ستضطّر للإبحار حول القارة الإفريقية في جزئها الجنوبي والغربي، وصولاً إلى مضيق جبل طارق ثم الدخول إلى البحر المتوسط لاستكمال رحلتها باتجاه الموانئ الأوروبية المطلّة على البحر المتوسط، ولنا أن نتخيل مقدار الوقت اللازم لقطع مثل هذه الرحلة ومقدار الزيادة في أجور الشحن وفروقات سندات التأمين على مثل هذه الرحلة التي قد تتعرض لخطر القرصنة قبالة السواحل الصومالية، هذا فضلاً عن التغيرات المناخية ضمن مسار الرحلة وحركة التيارات المائية وما إلى غير ذلك من المشاكل الملاحية التي يدركها ملاحو السفن والناقلات البحرية (بلمادي، 2015؛ العجولين، 2019).

يملك مضيق باب المندب أهمية استراتيجية بسبب موقعه الجغرافي، كما هو موضح بالشكل التالي رقم (1)، وازادت أهمية مضيق باب المندب مع الاكتشافات النفطية في منطقة الخليج العربي إضافة إلى كونه ممراً مائياً تجارياً هاماً على صعيد سرعة النقل البحري والتبادل التجاري بين أوروبا وآسيا. وبلغ عدد القطع البحرية التي تعبره

سنوياً يقدر بحوالي 25 ألف قطعة، أي بمعدل 75 قطعة يومياً تمثل 7% من الملاحة العالمية. ويعتبر المضيق شريان رئيسي للحركة الاقتصادية والتجارية العالمية، وبوابة لإمدادات الطاقة من النفط والغاز والمشتقات البترولية للسوق الأوروبي وحوض البحر الأبيض المتوسط. ويعد رابع أكبر الممرات المائية من حيث عدد براميل النفط التي تمر به يومياً.



الشكل رقم (1) مضيق باب المندب.

المصدر: Google, 2023.

توجد مقالات عديدة اهتمت بمضيق باب المندب وأثره على التجارة العالمية وتلاحظ محدودية الدراسات والأبحاث حول أثر التهديدات الأمنية بمضيق باب المندب على المنطقة الاقتصادية لقناة السويس، وفيما يلي عرض بعض الدراسات السابقة التي تناولت هذه المشكلة.

تناولت دراسة (آدم، 2005) منطقة القرن الإفريقي، وموقعها الجغرافي، وأهميتها الاستراتيجية، والتكوين الجغرافي والتاريخي والسكاني، والصراعات الدولية بين دول المنطقة، والبحر الأحمر وموقعه الاستراتيجي، والأهمية الاقتصادية له، واستراتيجيات الدول الكبرى والصراع الإقليمي في المنطقة، والعلاقات الأمريكية الإريتريّة والإسرائيلية، والوجود الإسرائيلي في منطقة القرن الإفريقي، والنزاع الإريتري اليمني. هدفت الدراسة لرصد الدور الإسرائيلي في منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر، وعلاقتها بإريتريا، وأثر ذلك في دول المنطقة. وتوصلت الدراسة إلى أن منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر محط أنظار الأطماع الخارجية، الأمر الذي يؤدي إلى المزيد من الصراعات في المنطقة.

بلمادي (2015) قام بتحليل أهمية مضيق ملكا محاولا الوصول إلى نتائج واحتمالات ظهور أزمات أو تهديد يعيق السير العادي للمضيق، والنظر في إمكانية وجود بدائل وحلول استراتيجية قد تقي أو تحد من أي آثار سلبية محتملة من المنظور الاستراتيجي الصيني. بينما تناولت دراسة (الخالدة، 2015) أثر تطورات الثورات العربية الراهنة على السلوك الإسرائيلي على المستوى السياسي والإعلامي والأمني، حيث دارت محاورها حول السؤال الرئيسي الذي جسد المشكلة البحثية، ومقتضى أهدافها والمتمثل بمدى الأثر الذي طرحته الثورات العربية على السلوك السياسي والأمني الإسرائيلي؟ وخلصت الدراسة إلى عدة استنتاجات وتوصيات، يتمثل أبرزها، بأن الإدراك السلبي الإسرائيلي لهذه الثورات، وذعرها من تحولات الإقليم لغير صالحها، الأمر الذي يلح عربياً على بناء استراتيجية اختراق وتطويق مضادة متعددة الأوجه والمستويات. ويتضح من العرض السابق للدراسات السابقة التي قامت بدراسة أثر التهديدات الأمنية على المضائق أنه توجد دراسات محدودة جداً قامت بدراسة أهمية تأثير التهديدات الأمنية على الإيرادات الخاصة بقناة السويس وأيضاً لا توجد أي دراسة سابقة خاصة بتحليل تأثير التهديدات الأمنية على المنطقة الاقتصادية بقناة السويس.

4. قناة السويس وأهميتها العالمية:

قناة السويس هي ممر مائي صناعي بمستوى البحر يمتد في مصر من الشمال إلى الجنوب عبر برزخ السويس ليصل البحر المتوسط بالبحر الأحمر ، وهي تفصل بين قارتي آسيا وأفريقيا وتعد أقصر الطرق البحرية بين أوروبا والبلدان الواقعة حول المحيط الهندي وغرب المحيط الهادي وهي أكثر القنوات الملاحية كثافة من حيث الاستخدام. وتستخدمها السفن الحديثة بكثرة عديدة كبيرة لأنها الأسرع والأقصر للمرور من المحيط الأطلنطي إلى المحيط الهندي ، وتمثل الرسوم التي تدفعها السفن نظير عبور القناة مصدراً هاماً للدخل في مصر. تجرى قناة السويس بين ميناء بورسعيد وخليج السويس وفي أرض تختلف طبيعتها من منطقة إلى أخرى فطبقات الأرض في بورسعيد والمنطقة المحيطة بها عبارة عن تربة رسوبية ناتجة عن تراكم طمي النيل القادم من فرع دمياط وتمتد التربة بهذه الطبيعة حتى القنطرة أي إلي مسافة أربعين كيلومتراً جنوب بورسعيد وبعدها يختلط الطمي بالرمل الناعم حيث تتكون المنطقة الوسطى من القناة ما بين القنطرة وكبريت ومعظم أجزاء هذه المنطقة من الرمال أما المنطقة الجنوبية فترتبتها متماسكة تتخللها عروق صخرية في بعض الأماكن بعضها من صخور رملية هشة وبعضها من أحجار الكالسيوم وتختلف الميول الجانبية للقطاع المائي للقناة طبقاً لطبيعة التربة فهي 4: 1 في القطاع الشمالي 3: 1 في القطاع الجنوبي.

عند افتتاح القناة للملاحة في السابع عشر من نوفمبر عام 1869، كان طولها 164 كيلو متراً، وعرضها عند مستوى سطح المياه 52 متراً وعمقها 7 أمتار ونصف متر... وكان غاطس السفن المسموح به للعبور لا يزيد عن 22,5 قدماً أي (6.8 متر) وكانت الملاحة لا تتم في القناة إلا نهائياً فقط. واستمرت الملاحة نهائياً في قناة السويس طوال 18 عاماً متصلة... حتى أدخلت شركة القناة نظام الملاحة الليلية في اليوم الأول من مارس 1887. وطوال الفترة ما بين فتح القناة الأولى وقيام مصر بتأميمها في عام 1956 قامت شركة القناة المؤممة بتنفيذ العديد من برامج تحسين وتطوير قناة السويس... وكان من نتائج هذه المشروعات... زيادة عمق القناة إلى 13

مترا ونصف المتر... وزيادة عرضها عند القاع من 22 مترا إلى 42 مترا... وزيادة القطاع المائي من 304 أمتار مربعة إلى 1250 مترا مربعا والغطاس المسموح به من قديمين وربع إلى 35 قدما... وبلغت جملة تكاليف هذه التحسينات 20 مليون و500 ألف جنيه مصري .

ومع استمرار تطور صناعة السفن وبناء سفن أكبر في الحجم والحمولة ، ظهر الاحتياج إلى تطوير قناة السويس ، وقد تم ذلك بمعرفة الشركة العالمية لقناة السويس البحرية حتى وصل غاطس السفن إلى 35 قدما، ومساحة القطاع المائي للقناة إلى 1200 متر مربع قبل تأميم القناة في 26 يوليو 1956. وتواصل تطوير القناة، حيث زاد الغاطس إلى 38 قدما ومساحة القطاع المائي للقناة إلى 1800 متر مربع، وانتهت هذه المرحلة في مايو 1962. ثم أعلنت إدارة القناة في يونيو 1966 عن خطة طموحة لتطوير القناة على مرحلتين لتصل بالغطاس إلى 48 ثم 58 قدما على التوالي. ثم توقف التطوير بالقناة نتيجة لحرب يونيو 1967 وأعيد فتح القناة للملاحة الدولية في يونيو 1975 بعد تطهيرها من مخلفات الحروب ورفع السفن الغارقة بين حربى 1967 و 1973 ولتظل القناة بنفس العمق والقطاع المائي لها قبل الإغلاق.

واستمرت الإدارة المصرية بعد ذلك في مشروعات التطوير حتى بلغت حمولة السفينة المسموح بعبورها 210 ألف طن بكامل حمولتها، ووصل الغاطس إلى 62 قدما ومساحة القطاع المائي إلى 4800 متر مربع وطول القناة إلى 191.80 كم في عام 2001. وتم أيضا في هذا المشروع إعادة تصميم المسارات المنحنية في القناة ليصل نصف قطر كل منها إلى 5000 متر على الأقل. كما تم حفر تفرعة جديدة تبدأ من الكم 17 جنوب بورسعيد شمالا حتى البحر الأبيض المتوسط شرق مدينة بور فؤاد لتسمح للسفن المحملة والمتجهة شمالا للوصول إلى البحر بدون الدخول إلى ميناء بورسعيد. ووصل غاطس السفن المسموح لها عبور القناة إلى 66 قدما في عام 2010، ليستوعب جميع سفن الحاويات حتى حمولة 17000 حاوية تقريبا فضلا عن عبور جميع سفن الصب من جميع أنحاء العالم.

تتميز قناة السويس بأنها ذات مستوى واحد ويختلف ارتفاع متوسط منسوب المياه في حدود ضيقة واقصى ارتفاع للمد في الشمال حوالي 65سم وفي الجنوب حوالي 1.90 متر. وتقوم بحماية ضفاف القناة من الانهيار نتيجة التيارات والأمواج الناجمة عن مرور السفن تكسيان حجرية وستائر حديدية يختلف تصميمها حسب طبيعة التربة في كل منطقة وعلى جانبي القناة توجد شمعات للرباط على مسافات متساوية كل 125 مترا لربط السفن في حالات الطوارئ وكذا علامات كيلو مترية، ويمتد موازيا للقناة من جهة الغرب خط للسكك الحديدية وترعة للمياه العذبة. ويحدد الطريق الملاحي علامات للإرشاد (شمندورات) منها المضئنة والعاكسة التي تحدد طريق السفن أثناء الليل.

يوجد على الضفة الغربية للقناة 15 محطة إرشاد تقع على مسافات متساوية تقريبا (حوالي 10 كم) وذلك لمتابعة حركة السفن بالقناة وتقديم خدمات في حالات الطوارئ ، كما يوجد في كل من بور سعيد والسويس والإسماعيلية مكاتب حركة تعمل على تنظيم حركة الملاحة في القناة وترتبط مكاتب الحركة بعضها ببعض وبالمحطات البحرية وكذلك بالسفن العابرة من خلال شبكة اتصالات سلكية ولاسلكية يجرى تطويرها بأحدث شبكات الاتصال باستخدام كوابل الألياف الضوئية كما تم تطوير وسائل الاتصالات بالسفن عن طريق وحدة اتصال عبر الأقمار الصناعية وكذلك استكمال التغطية الرادارية لتشمل منطقة قناة السويس وهذا يساعد على التعرف على السفن أوتوماتيكيا بمجرد دخولها منطقة الرادار على مسافة 35 كم من بور سعيد والسويس وكذلك متابعة السفن أثناء عبورها مع إمكانية تسجيل واسترجاع صور وتوقيات عبور السفن. تعتبر قناة السويس أقصر طريق يربط بين الشرق والغرب وذلك بسبب موقعها الجغرافي الفريد وهي قناة ملاحية عالمية هامة تصل بين البحر المتوسط عند بورسعيد والبحر الأحمر عند السويس ويصبغ عليها هذا الموقع الفريد طابعا من الأهمية الخاصة للعالم ولمصر كذلك. تتعاظم أهمية القناة بقدر تطور و تنامي النقل البحري و التجارة العالمية؛ حيث يعد النقل البحري أرخص وسائل النقل

ولذلك يتم نقل ما يزيد عن 80% من حجم التجارة العالمية عبر الطرق والقنوات البحرية (التجارة المنقولة بحرا). يمثل توفير الوقت والمسافة هو ما تحققه القناة وبالتالي وفر في تكاليف تشغيل السفن العابرة لها يؤكد ما لهذه القناة من أهمية (المصدر: www.suezcanal.gov.eg).

كما أن الموقع الجغرافي لقناة السويس يجعلها أقصر طريق بين الشرق والغرب بالمقارنة مع رأس الرجاء الصالح. طريق القناة يحقق وفورات في المسافة بين موانئ الشمال والجنوب من القناة ، الأمر الذي يترجم كوفر في الوقت واستهلاك الوقود وتكاليف تشغيل السفينة كما هو مبين في الجدول التالي رقم (1):

الجدول رقم (1) المسافة من الموانئ الي قناة السويس والي طريق رأس الرجاء الصالح.

من	إلى	المسافة (ميل بحرى)		الوفر	
		قناة السويس	رأس الرجاء	ميل بحرى	%
رأس تنورا	كونستانزا	4144	12094	7950	66
	لافيرا	4684	10783	6099	57
	روتردام	6436	11169	4733	42
	نيويورك	8281	11794	3513	30
جدة	بيرايوس	1316	11207	9891	88
	روتردام	3997	10797	6800	63
طوكيو	روتردام	11192	14507	3315	23
سنغافورة	روتردام	8288	11755	3467	29

المصدر:

<https://www.suezcanal.gov.eg/Arabic/About/Pages/WhySuezCanal.aspx>

تتميز قناة السويس بأنها أطول قناة ملاحية في العالم بدون أهوسة، نسبة الحوادث فيها تكاد تكون معدومة بمقارنتها بالقنوات الأخرى. تتم حركة الملاحة فيها ليلاً ونهاراً.

كما أنها مهياة لعمليات التوسيع والتعميق كلما لزم الأمر لمجابهة ما يحدث من تطوير في أحجام وحمولات السفن. بالإضافة الي أنها مزودة بنظام إدارة حركة السفن (VTMS) ، وهو نظام يقوم على استخدام أحدث شبكات الرادار والكمبيوتر ، ليكشف ويتابع حركة السفن على طول القناة ، ويتيح بذلك إمكانية التدخل في أوقات الطوارئ. وتستوعب القناة عبور السفن بحمولة مخففة ، لحاملات النفط الخام الكبيرة جداً (VLCCs) والضخمة (ULCCs) ، وكل السفن الفارغة مهما كانت حمولتها. مرت قناة السويس بمراحل تطوير عديدة خلال السنوات السابقة وفيما يلي مراحل تطوير قناة السويس حتي عام 2015، وتتمثل في الجدول التالي رقم (2):

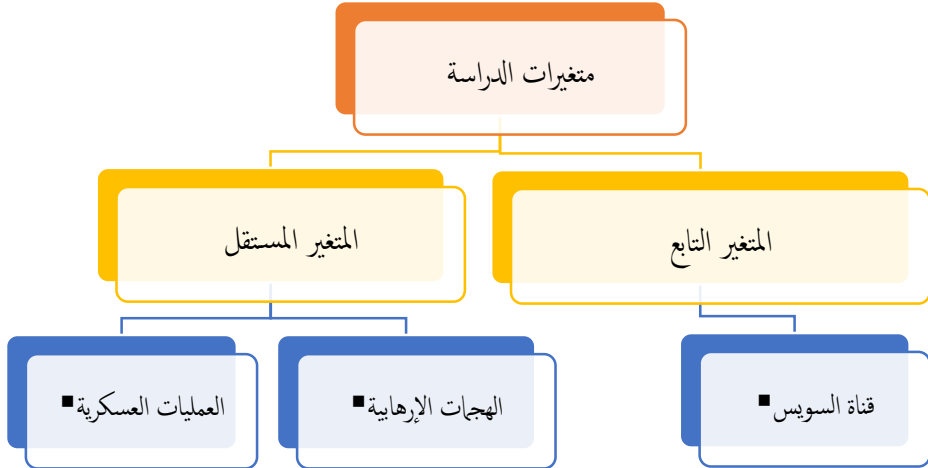
الجدول رقم (2) مراحل تطوير قناة السويس حتي العام 2016.

البند	وحدة	1869	1956	1962	1980	1994	1996	2001	2010	2015
الطول الكلي	كم	164	175	175	189.80	189.80	189.80	191.80	193.30	193.30
المسارات المزدوجة	كم	--	27.7	27.7	77	77	77	79	80.5	113.3
العرض عند 11 م عمق	م	--	60	89	160/175	170/190	180/200	195/215	205/225	205/225
عمق القناة	م	7.5	13.5	15.5	19.5	20.5	21	22.5	24	24
أقصى غاطس للسفن	قدم	22.5	35	38	53	56	58	62	66	66
مساحة القطاع المائي	م ²	304	1200	1800	3250/3600	3600/4000	3850/4300	4350/4800	4800/5200	4800/5200
أقصى حمولة ساكنة	طن	5000	30000	60000	150000	170000	185000	210000	240000	240000

المصدر:

<https://www.suezcanal.gov.eg/english/about/suezcanal/pages/canalcharacteristics.aspx>

7. متغيرات الدراسة:



الشكل رقم (2) متغيرات الدراسة.

المصدر: عن طريق الباحثين.

8. الدراسة التحليلية

تكمن أهمية مضيق باب المندب الذي أعلنت السعودية بعد هجوم الميليشيات الحوثية الإيرانية تعليق جميع شحنات النفط الخام التي تمر عبره إلى أن يصبح آمناً للملاحة، في أنه أحد أهم الممرات المائية في العالم، حيث يمر عبره سنوياً نحو 25 ألف سفينة. وأكد هجوم ميليشيات الحوثي الأخير على ناقلتي نفط في البحر الأحمر، الخطر الذي تمثله إيران وميليشياتها الإرهابية على أمن المنطقة، وأهمية كبح جماحها، لاسيما في اليمن عبر تحرير ميناء الحديدة الذي يتخذة الحوثيون قاعدة لتهديد الملاحة الدولية عبر مضيق باب المندب. وظلت أهمية باب المندب محدودة حتى افتتاح قناة السويس 1869، وربط المحيط الهندي بالبحر المتوسط، عبر البحر الأحمر، فتحول إلى واحد من أهم الممرات البحرية. ويفصل المضيق البحر الأحمر عن خليج عدن والمحيط

الهندي، وقارتي أفريقيا وآسيا، وتحده من الجانب الأفريقي جيبوتي ومن الجانب الآسيوي اليمن.

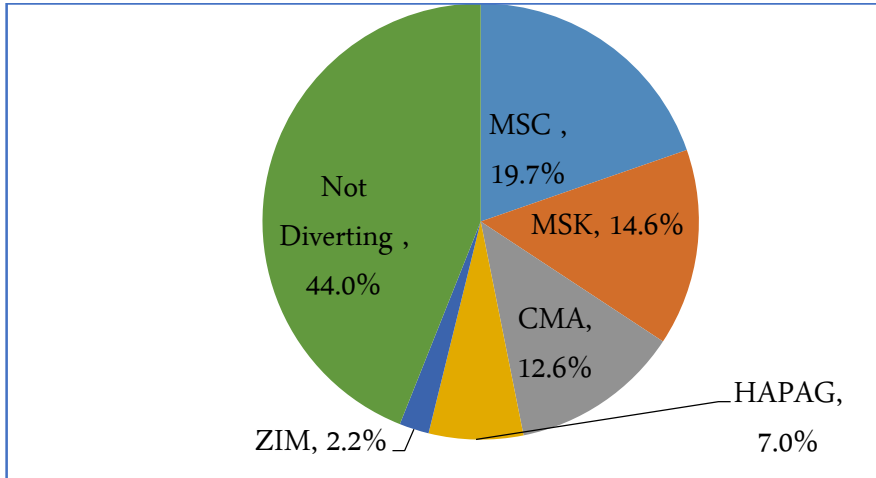
منذ بداية تمرد جماعة الحوثي في اليمن وسيطرتهم على الساحل الغربي لليمن، تصاعدت التهديدات للملاحة البحرية في البحر الأحمر، خصوصاً بعد سيطرتهم على كل من ميناء الحديدة، الذي يعد أكبر ميناء يماني على الساحل الغربي، وكذلك إثر سيطرتهم على مضيق باب المندب، وتحول البحر الأحمر إلى ساحة منافسة بل وحتى إلى حلبة صراع سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي، ونظراً للأهمية التي ذكرناها سابقاً، فإن البحر الأحمر ومحيط مضيق باب المندب شهد تنافساً حاداً في إنشاء القواعد العسكرية على الجزر ذات الأهمية الاستراتيجية في مسار الملاحة سواء في داخل البحر الأحمر أو في ممرات المضيق نفسه، في ظاهرة يمكننا أن نطلق عليها وصف (عسكرة البحر الأحمر ومضيق باب المندب)، فبالإضافة إلى الولايات المتحدة الأمريكية وبعض الدول الأوروبية دخلت دول أخرى على ساحة إنشاء القواعد العسكرية في جزر البحر الأحمر ومضيق باب المندب منها الصين، إيران، إسرائيل، تركيا، روسيا، ودولة الإمارات العربية المتحدة، واليابان.

أبرز الهجمات الإرهابية للحوثيين 10 أكتوبر 2016: تعرضت البارجة الأميركية "يو أس ماسون" لمحاولة هجوم صاروخي فاشلة قبالة ميناء المخا، 12 أكتوبر 2016: محاولة لاستهداف (ماسون)، 15 أكتوبر 2016: عدة صواريخ أطلقت باتجاه 3 مدمرات أميركية. قام الحوثيون بتصعيد الأمر وتهديد الملاحة العالمية التجارية المارة عبر مضيق باب المندب، ففي مساء 21 يناير 2017 وجهت القوات البحرية والدفاع الساحلي التابعة للحوثيين والمخلوع صالح تهديدات باستهداف ممر الملاحة الدولي في حال استمر التحالف العربي بشن عملياته داخل الأراضي اليمنية.

30 أكتوبر 2017: استهدفت الهجمات الإرهابية 3 قوارب فرقاطة سعودية، 30 يوليو 2017: استهدف زورق مفخخ بالمتفجرات، 8 يناير 2018: هدد رئيس ما يسمى المجلس السياسي الأعلى بإمكانية قطع طريق الملاحة في البحر الأحمر، 23 مارس

2018: دمرت مقاتلات التحالف العربي زورقين مفخخين لميليشيات الحوثي الإيرانية في الساحل الغربي لليمن، 3 أبريل 2018: تعرضت ناقلة نفط سعودية لهجوم، 25 يوليو 2018: استهدفت ناقلة نفط سعوديتين غربي ميناء الحديدة، ولقي الهجوم تنديداً واسعاً، 18 نوفمبر 2019 استهداف القاطرة البحرية (رابغ-3). وبدأ تأثير التهديدات على الاقتصاد المصري في تراجع السفن المارة بالقناة للقلق من انخفاض نسبة إيرادات القناة بسبب الصراعات وتأثر بشكل كبير في عدم توفير المزيد من العملة الصعبة بخزانة الدولة بسبب انخفاض أعداد السفن العابرة بالقناة، بعد الهجمات مباشرة. والتهديدات لا تقتصر في الهجمات فقط ولكن توجد قواعد عسكرية متعددة لبعض الدول في مضيق باب المندب التي تهدد قناة السويس بشكل غير مباشر بسبب التحكم بمن يعبر ومن لا يعبر مما يؤثر على الاقتصاد المصري بشكل جزري وبالتالي سيؤثر على مستقبل المنطقة الاقتصادية قيد الإنشاء.

تشير تقديرات كلية الدراسات البحرية الأمريكية العليا في مونتري أن غلق الممرات البحرية مثل مضيق باب المندب، سيؤدي إلى الازدحام في الممرات البحرية الأخرى، وارتفاع تكلفة التأمين البحري. وأن تكلفة النقل الإضافية العالمية جراء غلق باب المندب ستبلغ نحو 45.6 مليون دولار يومياً. والشكل التالي رقم (3) يوضح الشركات الناقلة التي أوقفت خدماتها عبر البحر الأحمر جراء التهديدات الحوثية على السفن المارة حيث تشكل هذه الشركات الناقلة ما نسبته 56% من إجمالي حجم نشاط الشركات الناقلة للحاويات عالمياً.



الشكل رقم (3) الشركات الناقلة التي أوقفت خدماتها عبر البحر الأحمر.

المصدر: موقع Alphaliner

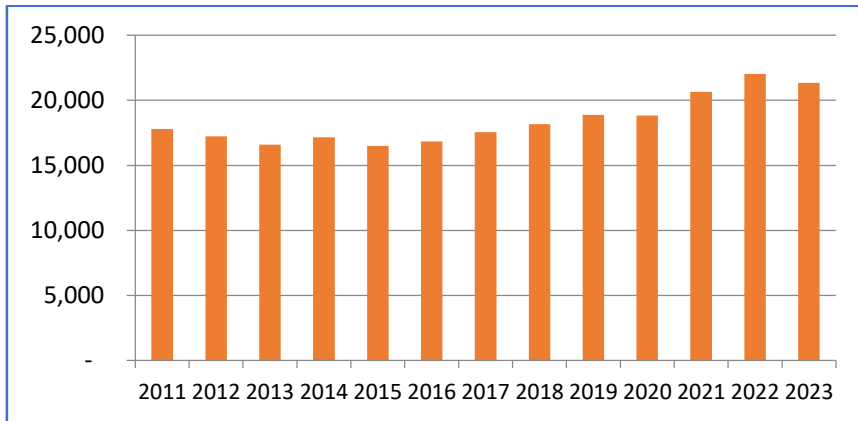
وعليه فإن ما نسبته 17% من تجارة الحاويات المنقولة عالمياً سيتم تجنبها المرور عبر مضيق باب المندب والبحر الأحمر، أي أن المسافة ما بين 2300 - 3500 ميل متري ستضاف تبعاً لزمّن الرحلة البحرية لنقل الحاويات أي ما يعني مدة زمنية ما بين 10 - 14 يوم إضافية ستستغرق لوصول السفن إلى مقصدها كبديل لعبورها البحر الأحمر. (Levine, 2023)

وبالتالي فإن تحويل مسارات السفن ناهيك كونه يشكل أعباء تشغيلية إضافية على الشركات الناقلة والذي بدوره سينعكس تبعاً على أسعار الشحن البحري إلا أنه في الوقت ذاته يشكل خسارة مالية على إيرادات قناة السويس، الجدول التالي رقم (3) يوضح الإيرادات الخاصة بقناة السويس في الفترة من العام 2014 وحتى العام 2022:

الجدول رقم (3) الإيرادات الخاصة بقناة السويس في الفترة من العام 2014 وحتى العام 2022.

إيرادات قناة السويس	العام
5.5 (مليار دولار)	2014
5.2 (مليار دولار)	2015
5 (مليار دولار)	2016
5.3 (مليار دولار)	2017
5.7 (مليار دولار)	2018
5.8 (مليار دولار)	2019
5.9 (مليار دولار)	2020
7 (مليار دولار)	2021
9.4 (مليار دولار)	2022

(المصدر: www.suezcanal.gov.eg).



الشكل رقم (4) عدد السفن العابرة لقناة السويس حتى العام 2023.

المصدر: <https://www.statista.com/statistics/1252568/number-of-transits-in->
(the-suez-cana-annually/)

ويوضح الجدول ادناه كشف بارقام اعداد السفن العابرة لقناة السويس خلال الفترة من 2011 حتى 2023م.

الجدول رقم (4) عدد السفن العابرة لقناة السويس وحمولاتها حتى العام 2023.

Year	No (Vessels)	Net Ton (Ton)	Cargo Ton (Ton)
2011	17,800	929	691.8
2012	17,224	928	739.9
2013	16,596	915	754.5
2014	17,148	962	822.3
2015	16,483	998	822.9
2016	16,833	974	819.2
2017	17,550	1041	908.6
2018	18,174	1139	983.4
2019	18,880	1207	1031.2
2020	18,830	1100	915.23
2021	20,649	1206	1013.04
2022	22,032	1278	1073.52
2023	21,341 (Forecast)	1199 (Forecast)	995.17 (Forecast)

المصدر: [https://www.statista.com/statistics/1252568/number-of-transits-\(in-the-suez-cana-annually/](https://www.statista.com/statistics/1252568/number-of-transits-(in-the-suez-cana-annually/)

من الجدول اعلاه فان تأثر عدم استقرار مضيق باب المندوب وجنوب البحر الاحمر عمل على التأثير المباشر في اعداد السفن العابرة لقناة السويس سيما وكون القناة محكومة بالمنفذ الجنوبي للبحر الاحمر وهو مضيق باب المندب وبالتالي فان عدد السفن التي غيرت اتجاهها لتتجنب العبور في القناة بين 19 نوفمبر (تشرين الثاني)

الماضي و20 ديسمبر (كانون الأول) بلغت 113 سفينة بحسب تصريح رئيس هيئة قناة السويس (Mid-East, 2023).

9. النتائج والتوصيات

للتحديات الأمنية بمضيق باب المندب أثر قوي ومباشر على قناة السويس وعلى نسبة إيراداتها، كذلك سيكون لها تأثير سلبي على المنطقة الاقتصادية الجديدة بقناة السويس قيد الإنشاء والتطوير. ومن أهم توصيات الورقة البحثية العمل على مقترح لإنشاء كيان دولي إقليمي يجمع الدول العربية والإفريقية المشاطئة للبحر الأحمر وخليج عدن لحماية التجارة العالمية والملاحة الدولية ولحماية تجارتها ولتعزيز الأمن والاستقرار بمضيق باب المندب. يوصى الباحثين لعمل أبحاث مستقبلية أخرى، بضرورة تحليل أثر التحديات الأمنية بمضيق باب المندب على الميناء المحوري بشرق بورسعيد. كما يوصوا باستخدام تحليل (SWOT) للتعرف على أوجه القصور ونقاط الضعف بالمضيق والتي من الممكن أن تؤثر سلباً على التجارة الدولية بمضيق باب المندب مما ينعكس بدوره السلبي على تدفق التجارة الدولية وبالتالي على الدخل القومي لجمهورية مصر العربية. انصب اهتمام هذا البحث على مضيق باب المندب فقط حيث هدف البحث الى تحليل أثر التحديات الأمنية بمضيق باب المندب ومحاولة معرفة أثره الاقتصادي على قناة السويس وعلى المنطقة الاقتصادية بقناة السويس.

10. المراجع:

أحمد، درويش (2016) "محاضرة بالمؤتمر العالمي الأول لهيئة قناة السويس الأول بعنوان الفرص والتحديات".

آدم، الأمين عبد الرازق (2005) "دور إريتريا في استقرار منطقة القرن الإفريقي والبحر الأحمر في الفترة (1991-2002)".

الموعد، حمد سعيد (1999) "أمن الممرات المائية العربية". اتحاد الكتاب العرب.

الخالدة، عبد السلام (2015) " أثر تطورات الثورات العربية على السلوك السياسي والأمني الإسرائيلي: 2011-2015".

العجولين، خالد احمد الأسمر (2019) "جيوستراتيجية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي دراسة حالة مستقبل امدادات الطاقة في مضيق هرمز وباب المندب 2003-2018".

بلمادي، سفيان (2015) "جيوستراتيجية المضائق البحرية الاستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة مضيق ملكا وأثره على أمن الطاقة الصيني".

حسن، نسرين نور الدين (2019). "قناة السويس في مصر ... بين الواقع والمأمول".

دردور، محمد (2016) أمن الطاقة والصراعات في الشرق الأوسط: قراءة في الازمة السورية، الملتقى الدولي حول الامن الطاقوي بين التحديات والرهانات، جامعة 8 ماي 1945 قالمة، الجزائر.

هاشم، محمد الأمين، (1999) "الصراع الدولي والإقليمي على المدخل الجنوبي للبحر- الأحمر وأثره على دول الجوار الإفريقي دراسة جيوبوليتيكية. "مجلة دراسات إفريقية، جامعة إفريقيا العالمية، القاهرة :العدد الثاني والعشرون".

Saunders, M., Lewis, P. and Thornhill, A. (2009) "Research Methods for Business Students", 5th ed. London: Pearson Education, Limited.