جلوبز: مصر قد تكون ضحية كبيرة لهجمات الحوثيين على إسرائيل

سلط تقرير نشرته صحيفة جلوبز تداعيات هجوم الحوثيين على سفن الشحن الإسرائيلية على الاقتصاد المصري.

وقالت الصحيفة العبرية إن هجمات الحوثيين، التي تصاعدت يوم الأحد، أثارت القلق في صناعة الشحن الإسرائيلية. وقامت شركة زيم انتجريتيد شيبينج سيرفيسز بإعادة توجيه السفن المتجهة إلى إسرائيل حول إفريقيا،

ونفذت شركة الشحن الدنماركية العملاقة ميرسك إجراءً مماثلًا مع السفينتين اللتين تستأجرهما من مجموعة إكس تي جروب ومقرها حيفا.

تداعيات على الاقتصاد المصري

لكن في حين أن القلق الرئيس في إسرائيل هو التأخير في سلسلة التوريد وارتفاع الأسعار، فإن مصر تشعر بالقلق من العواقب لأنه إذا تجنبت سفن الشحن البحر الأحمر، فإنها ستتجاوز قناة السويس، وفقًا للصحيفة.

ويمر ما يقدر بنحو 12% من التجارة العالمية عبر قناة السويس، بما في ذلك 5% من النفط الخام، و8% من الغاز الطبيعي المسال، و10% من المنتجات البترولية. وتمر عبر قناة السويس يوميًا 50 سفينة بما يمثل 30% من حركة الحاويات في العالم.

وخلال العام الماضي، جمعت مصر 9.4 مليار دولار من إيرادات قناة السويس، مقارنة بـ 8 مليارات دولار في العام السابق. وفي الفترة بين يوليو وديسمبر 2022، مثّل الدخل من قناة السويس 2% من الناتج المحلي الإجمالي المصري.

مخاوف من حرب إقليمية

وتنقل الصحيفة عن كبير الباحثين والمحاضرين في قسم الشؤون العربية والشرق أوسطية بجامعة تل أبيب، معهد دراسات الأمن القومي، الدكتور أوفير وينتر، الخبير في شؤون مصر، قوله إن «أحد الشواغل الرئيسة لمصر هو أن الحرب بين إن إسرائيل وحماس قد تتسع إلى حرب إقليمية، وتهز الاستقرار في الشرق الأوسط وتؤثر سلبًا على وضعه الأمني والاقتصادي».

وأضاف: «من الناحية الاقتصادية، تضاف الحرب في غزة إلى الصدمات الخارجية التي تعرضت لها مصر في السنوات الأخيرة بسبب جائحة كوفيد والغزو الروسي لأوكرانيا. ويركز الضرر الواضح على ثلاثة من المصادر الرئيسة لدخل العملة الأجنبية في البلاد: الطاقة والسياحة وقناة السويس. وكانت القناة نقطة مضيئة اقتصاديًا لمصر في العام المالي 2023–2022. ويرتبط تعزيز جاذبية مسار القناة لحركة المرور البحرية العالمية، من بين أمور أخرى، بالزيادة المسجلة في أسعار النفط والوقود».

وبسبب هذا الاعتماد المتزايد على قناة السويس، تستثمر إدارة السيسي حوالي 4% من إجمالي استثمارات الدولة فيها. ونمت الاستثمارات في النصف الأول من العام الماضي بنسبة 25% إلى نحو 390 مليون دولار.

ومع ذلك، فإن مصر بلد مثقل بالديون. وبينما زادت الاستثمارات في القناة، تقدمت القاهرة بطلب إلى صندوق النقد الدولي للحصول على قرض بقيمة 12 مليار دولار، لكنها لم تتمكن من تلبية الشروط. وكان الحل الذي جرى التوصل إليه في أكتوبر من العام الماضي هو قرض بقيمة 3 مليارات دولار موزعة على 46 شهرًا».

وتبلغ حاليًا ديون مصر لصندوق النقد الدولي 12 مليار دولار، وهي ثاني أعلى ديون في العالم، وذلك بعد أن سددت مؤخرًا 418 مليون دولار فقط. وعلى سبيل المقارنة، فإن أوكرانيا، التي تواجه حرباً على نطاق تاريخي من جانبها، مدينة لصندوق النقد الدولي بنحو 8.7 مليار دولار.

لذلك عانت مصر أيضًا من الهجوم المفاجئ الذي شنته حماس على إسرائيل في 7 أكتوبر. أوّلا خفضت إسرائيل إمداداتها من الغاز إلى مصر بسبب إغلاق حقل غاز تمار في الشهر الأول من الحرب. وتقوم مصر بتسييل الغاز الذي تتلقاه من إسرائيل وتصدره إلى جميع أنحاء العالم. وبينما استؤنفت إمدادات الغاز الآن، خسرت مصر شهرًا ونصف من عائدات الغاز الطبيعي المسال.

ومما زاد من تفاقم مشاكل مصر، شن الحوثيون بعد ذلك سلسلة من الهجمات على السفن. في البداية، جرى اختطاف سفينة جالاكسي ليدر، في البحر الأحمر. ثم وقع هجوم في شمال المحيط الهندي بطائرة انتحارية إيرانية الصنع على سفينة مملوكة لشركة إيدان عوفر للشحن في شرق المحيط الهادئ.

أما الهجوم الثالث، على بعد 54 ميلًا من سواحل الصومال، فكان اختطاف سفينة الحاويات سنترال بارك المملوكة لشركة إيال عوفر زودياك للشحن. وبحسب البنتاجون، فإن المهاجمين كانوا صوماليين. وبعد إنقاذ السفينة، جرى إطلاق صاروخين باليستيين من منطقة يسيطر عليها الحوثيون، على يو إس إس ماسون وسنترال بارك. وسقطت الصواريخ في البحر قبالة ساحل عدن.

ثم يوم الأحد، كان هناك أقوى هجوم على الإطلاق. وباستخدام صواريخ وطائرات مسيرة إيرانية الصنع، هاجم الحوثيون السفينة يو إس إس كارني وثلاث سفن تجارية لها روابط مع 14 دولة. وإحدى هذه السفن كانت سفينة يونيتي إكسبلورار، التي أبحرت إلى سنغافورة، والمملوكة لشركة يونيتي مارتايم ومقرها المملكة المتحدة والمملوكة للإسرائيلي داني أونغار.

ولفتت الصحيفة إلى أن هذه الهجمات المتكررة ستؤثر سلبًا على مرور السفن عبر قناة السويس وبالتالي على إيرادات القناة.

وسيتوجه المواطنون المصريون يوم الأحد القادم إلى صناديق الاقتراع. ومن غير المتوقع أن يتغير موقف الرئيس عبد الفتاح السيسي، لكنه يحتاج إلى دخل قناة السويس. وبدونها، سوف تتفاقم أزمة الديون في مصر.

وتكمن خطورة هذه الهجمات في رفع تصنيف المخاطر لطريق الشحن في البحر الأحمر، الذي ليس قريبًا من اليمن فحسب، بل هو أيضًا الطريق الوحيد للوصول إلى قناة السويس. وبدلًا من ذلك، يمكن للسفن القادمة من الغرب أن تبحر حول الطرف الجنوبي لأفريقيا وشرقًا عبر المحيط الهندي