

هل تدفع "قناة السويس" ثمن التطبيع بين الصهاينة والخليج؟



الجمعة 18 سبتمبر 2020 07:09 م

أثار ما أعلنه موقع "غلوبس" المختص بالاقتصاد الإسرائيلي، الأربعاء، بأن مسؤولين صهاينة أجروا خلال الأيام الماضية مباحثات في الإمارات، لإقامة خط أنابيب نفط ومشتقات، يمتد من السعودية إلى ميناء أم الرشراش المحتل (إيلات) على البحر الأحمر، تساؤلات حول مدى تأثر قناة السويس المصرية بتداعيات التطبيع بين المحتل الصهيوني وبعض دول الخليج.

وتتسارع التطورات والعلاقات الاقتصادية بين الاحتلال الصهيوني والإمارات على وجه الخصوص، بعد إعلان تطبيع العلاقات بينهما منذ 13 أغسطس الماضي، وإعلان شركات من البلدين توقيع اتفاقيات تفاهم.

وبطمع المحتل الصهيوني، إلى دخول دول خلессية أخرى لنادي التطبيع، بحثاً عن مكاسب أمنية وسياسية، وليس أقل منها اقتصادية، بحسب الاهتمامات التي تبرزها وسائل إعلام البلدين.

ومن أم الرشراش المحتلة (إيلات) حتى عسقلان على البحر المتوسط، يملأ الاحتلال الصهيوني خط أنابيب نفطياً، قال موقع "غلوبس" إنه سيكون ملائماً لنقل الخام نحو الأسواق في أوروبا على وجه الخصوص.

تمر ناقلات النفط الخليجية حالياً والمتجهة إلى الغرب، من خلال مضيق هرمز بالخليج ومنها إلى مضيق باب المندب جنوب البحر الأحمر، وصولاً إلى قناة السويس ومنها لأسواق أوروبا والأمريكيتين.

بذلك، ستكون قناة السويس في هذه الحالة، أمام تحديات وجود منافس بري أقل كلفة، بطله الأكبر الاحتلال الصهيوني، وذلك بعد 5 سنوات من إنشاها مبلغ 8 مليارات دولار على إنشاء تفريعة تزيد فعالية القناة.

"سيساعد تصدير النفط إلى أوروبا عبر خط أنابيب بري يربط الاحتلال الصهيوني بدول الخليج، على تجاوز الطرق الملاحية الخطيرة والمكلفة لمضيق هرمز وقناة السويس"، حسب قول الصحيفة العبرية.

ليس فقط خط الأنابيب المقترن، سيكون عقبة أمام زيادة وهج قناة السويس تجاريًا، بل إن شركات أعلنت عنها خلال وقت سابق الأسبوع الجاري، بطلها مجموعة موانئ دبي العالمية.

الثلاثاء الماضي، وقعت "موانئ دبي العالمية"، عدداً من مذكرات التفاهم مع شركة "دوفرتاوار" الصهيونية، بشأن تعزيز الحركة التجارية في المنطقة.

تخطي مذكرات التفاهم مجالات تعاون، تشمل قيام "موانئ دبي العالمية" بتقديم تطوير الموانئ المحتلة، وكذلك تطوير مناطق حرة، وإمكانية إنشاء خط ملاحي مباشر بين ميناء أم الرشراش المحتل (إيلات) وميناء جبل علي.

تقول "غلوبس": "تقدير مصادر الصناعة أنه كجزء من مذكرات التفاهم، من المتوقع أيضاً أن تقدم الشركاتان قريباً بشكل مشترك في مناقصة خاصة ميناء حيفا على البحر المتوسط".

يعني ذلك، أن بديل قناة السويس المصرية سيكون متوفراً على بعد كيلومترات قليلة باتجاه الشمال الشرقي، في غضون سنوات قليلة، حال استمرار سيناريو العلاقات الصاعدة بين الاحتلال الصهيوني ودول خلессية.

وتواصل إيرادات قناة السويس الخسارة حيث بلغت 5.72 مليارات دولار في العام العالمي 2019-2020 المنتهي في يونيو الماضي، مقارنة

مع 5.75 مليار دولار في السنة المالية السابقة

وقنوات السويسي التي تعتبر من أهم القنوات والمطائق حول العالم، هي أقصر طرق الشحن بين أوروبا وآسيا، وتعد من المصادر الرئيسية للعملة الصعبة لمصر