

"مضيق باب المندب" ثلاث كلمات تعني عن الكثير من آراء الخبراء الاستراتيجيين والمحليين السياسيين والاقتصاديين في ما يتعلق بالأحداث الجارية في اليمن وانعكاساتها على المنطقة والعالم. ثلاث كلمات تكفي لكي نفهم حجم العناسة التي نعيشها جميعاً بمجرد البحث عن أصل الكلمات ومعانيها...

باب المندب... لبنان ليس بعيداً جداً



بلغت كمية النفط التي عبرت يومياً مضيق باب المندب قرابة 3,8 ملايين برميل

تعقيدات وصعوبات كبيرة نتيجة الحروب الدائرة هناك، توجهت الصادرات بحراً نحو الخليج. وعلى الرغم من أن الاقتصاد اللبناني لا يزال يمانى عن الأحداث الجارية في اليمن نظراً إلى ضعف العلاقات الاقتصادية بين البلدين، فإن أي تأزم في الوضع العسكري في اليمن والخليج بما قد يؤدي إلى عرقلة حركة الملاحة في باب المندب، سيجعل لبنان جزيرة معزولة عن محيطها بكل ما للكلمة من معنى بحسب الخبير الاقتصادي الدكتور إيلى يشوعي.

ويرى يشوعي أن التصدير في هذه الحالة سيكون أكثر تعقيداً وصعوبة من الاستيراد، ففيما يبقى بإمكان لبنان الاستيراد من أوروبا وأفريقيا وأسيا عبر خطوط بحرية أخرى، إلا أنه سيجد صعوبة في استبدال زبائنه في الخليج بزبائن آخرين. فمن السهل أن تكون زبوناً، ولكن من الصعب أن تجد زبوناً.

لذلك يدعو يشوعي إلى ابتكار سياسات داخلية للاقتصاد اللبناني لا تعتمد على التصدير، بل على تحريك العجلة الاقتصادية محلياً عبر تطبيق قانون الشراكة بين القطاعين العام والخاص، وتخلي الدولة من دون بيع عن كل الخدمات العامة وتحرير البنك المركزي لبضعة مليارات من الدولارات التي الأموال يعقمها في صناديقه للاستمرار بتثبيت سعر صرف الليرة.

أما عميد الصناعيين جاك صراف، وعلى العكس من يشوعي، فرأى أن المشكلة الأكبر ستكون على الواردات لا على الصادرات ما سيؤدي إلى ارتفاع الكلفة.

وفي ما يتعلق بالامدادات النفطية وتأثيرها في لبنان في حال تعرقل مرور ناقلات النفط عبر مضيق باب المندب أكد كل من يشوعي وصراف أنه ما من خوف في هذا المجال، نظراً لإمكانية جلب النفط من مصادر أخرى، وخاصة أن السوق استورد كثيراً من إيطاليا في السنة الماضية، حيث يجري تكرير النفط وإرساله إليها.

ختاماً، وبالعودة إلى المعاني اللغوية، نرجو أن يكون باب المندب جسراً "عبراً وانتقالاً" نحو السلام والرفاهية والاستقرار للمنطقة بدل أن يكون مصدر نذب.

سلع أخرى في حال تواصل الأعمال العسكرية والاضطرابات الأمنية. النفط يتربح في حال وصول شظايا الحرب إلى مضيق باب المندب، فمن المتوقع أن تشهد أسعار النفط ارتفاعاً ملحوظاً بسبب الخوف من تراجع الإنتاج وعرقلة نقله إلى الأسواق العالمية.

أما دول الخليج التي تعتمد اقتصاداتها على نحو رئيسي على عائدات النفط، وينسب تراوح بين 60 إلى 95%، فإن ارتفاع أسعار النفط لن يكون نعمة لهذه الدول، وخاصة في حال تطور مجريات الأحداث وتعرض حقول ومنشآت نفطية سعودية لاعتداءات. فاقتمادات دول الخليج لن تكون يمانى عن هذه التطورات، وخصوصاً إذا أخذنا في عين الاعتبار ارتفاع تكاليف العمليات العسكرية، وعزوف السياح والمستثمرين عن التوجه إلى هذه الدول.

التأثيرات في لبنان

بعدما اعترضت الصادرات البرية للمنتجات اللبنانية عبر سوريا

مصادر الطاقة تعد محدودة جداً، إذ يقدر إنتاجه الحالي من النفط بنحو 130 ألف برميل يومياً مقارنة بـ 9,5 ملايين برميل تنتجها السعودية كل يوم، إلا أنه يبقى المتأثر والمتضرر الأكبر من استمرار الحرب فيه بما

سيزيد من مشاكل الفقر المزمنة التي يعانيها أصلاً، وغياب فرص التنمية إضافة إلى حرمانه المزيد من عائداته النفطية التي تراجعت من 2,7 مليار دولار في عام 2013، إلى 1,7 مليار دولار في عام 2014 بسبب التراجع المستمر في الإنتاج والتصدير.

وتقدر الخسائر التي سيتكبدها اليمن بحدود 5 مليارات دولار من عائدات تصدير النفط وتجارة



الرجاء الصالح، في رحلة قد تستغرق أسابيع، وما يستتبع ذلك من ارتفاع كبير في تكاليف الشحن والتأمين وبالتالي على أسعار البضائع.

زحمة بلدان واقتصاد

ونظراً إلى الأهمية البالغة لباب المندب فإن تحقيق الاستقرار في المناطق المحيطة به يعد أمراً جوهرياً بالنسبة إلى الدول الواقعة على البحر الأحمر، وعلى نحو أكبر للدول الكبرى. وتنتشر في مضيق باب المندب العديد من الأساطيل والبوارج الحربية التابعة لدول أقليمية ودول كبرى، إضافة إلى احتضان جيبوتي لأكثر قاعدتين في أفريقيا للولايات المتحدة الأميركية وفرنسا والمطلة على باب المندب، أما إيران وإسرائيل، فلها مصلحة شديدة بالانتشار في هذه المنطقة، وبحسب تقرير صدر عن مركز "ستراتفور" للدراسات الأمنية والاستراتيجية عام 2012 فإن لكل من الدولتين حضوراً عسكرياً في إريتريا. فالإسرائيل وحدات بحرية صغيرة في أرخبيل دهلك وميناء مصوع، ومركز للتحصنات في جبال أمبا سويرا.

من جهتها، وقعت طهران استناداً إلى التقرير، اتفاقاً مع إريتريا تحتفظ بموجبه إيران بقوة عسكرية في أساب، والسبب الرسمي هو حماية المصافي التي توجد في تلك المنطقة. من ناحية أخرى، دخلت تركيا على خط التنافس في هذه المنطقة، ولا سيما في الصومال، من بوابة النشاط الاقتصادي والإنساني والإغاثي، وهذا ما يفسر الزيارات المتكررة للرئيس التركي رجب طيب أردوغان إلى الصومال أكان في أغسطس عام 2011 حين كان رئيساً للوزراء، أو في كانون الثاني/يناير الماضي. وقد تمكنت شركة تركية من الفوز في أيلول/سبتمبر 2014 بعقد لإدارة ميناء مقديشو لعشرين عاماً، ما يرسخ ويعزز النفوذ التركي في هذه المنطقة.

وفي أواخر عام 2014، عقدت دولة الإمارات العربية المتحدة اتفاقية عسكرية مع الصومال بهدف تعزيز التعاون الثنائي في الشؤون العسكرية بين البلدين.

اليمن الخاسر الأكبر

على الرغم من أن ثروة اليمن من

رضا صوابا

يرجع البعض أصل التسمية التاريخية لمضيق باب المندب إلى اللغة السبئية الحميرية، بما يعني "العبر والانتقال". وهناك رأي يقول إنه سمي "باب المندب"، من "ندب الموتى" ويربطه بعبور الأحباش إلى اليمن. أو بحسب رواية أخرى لأن العرب قديماً كانوا إذا غزوا الأفارقة وسبوا بناتهم واستعبدوا أولادهم، ينقلونهم إلى الجزيرة العربية عبر هذا المضيق، فكانت أمهات السبأ يبكين ويندبن على فقدان أولادهن هناك.

كما أن هناك أسطورة أخرى تقول إن سبب التسمية يعود إلى الذين غرقوا في البحر بسبب هزة أرضية فصلت بين قارتي آسيا وأفريقيا. أما المضيق، فاسم مكان من ضائق، يعني إضافة إلى مجرى ماء ضيق بين قطعتين من الأرض، ما ضاق واشتد من الأمور.

بعيداً عن الشروحات اللغوية وربطاً بالأحداث الدائرة حالياً في تلك المنطقة من العالم، يبدو استناداً إلى هذه المعاني أنه كلما "ضاق" الأمر في اليمن كان هناك "عبور وانتقال" إلى مرحلة جديدة، وأن الهزة التي فصلت في ما مضى بين أفريقيا وآسيا ما زالت ارتداداتها مستمرة حتى اليوم.

أهمية استراتيجية

تكم أهمية "مضيق باب المندب" في أنه أحد أهم الممرات المائية في العالم وأكثرها احتضناً للسفن، وهو يصل البحر الأحمر بخليج عدن، فاصلاً بين جيبوتي في أفريقيا واليمن في آسيا، وتتحكم فيه كل من اليمن وجيبوتي وإريتريا.

ويقدر عدد السفن التي تمر منه كل عام بحوالي 21 ألف سفينة، تمثل حوالي 70% من حجم الملاحة العالمية. ويرتبط وجود باب المندب ارتباطاً وثيقاً بقناة السويس ومضيق هرمز. وكانت أهمية باب المندب محدودة حتى افتتاح قناة السويس وربط البحر الأحمر وما يليه بالبحر الأبيض المتوسط وعالمه، فتحول بالتالي إلى أحد أهم ممرات النقل البحري بين بلدان أوروبا والبحر المتوسط، ودول المحيط الهندي وشرقي أفريقيا.

ويمثل المضيق نعمة بالنسبة إلى قناة السويس، وخاصة أن حجم التجارة العالمية المارة بقناة السويس عبر مضيق باب المندب، سواء الآتية من دول الشمال للجنوب أو من دول الجنوب للشمال تمثل تقريباً ما بين 96 إلى 98% من حجم التجارة المارة بالقناة، ما يدر على مصر أكثر من 5 مليارات دولار سنوياً.

وبحسب تقديرات إدارة معلومات الطاقة الأميركية في عام 2013، بلغت كمية النفط التي عبرت يومياً مضيق باب المندب قرابة 3,8 ملايين برميل من النفط، ما يساوي 6% من تجارة النفط العالمية. ما جعله يحتل المرتبة الثالثة عالمياً بعد مضيق هرمز ومضيق ملقا، من حيث كمية النفط التي تعبره يومياً. أما الشحنات التجارية التي تمر عبر المضيق، فتعادل عشرة بالمئة من الشحنات التجارية العالمية.

وبعد المضيق شرياناً حيوياً للتجارة بالنسبة إلى الدول المطلة على البحر الأحمر بدءاً باليمن، وانتهاءً بمصر مروراً بجيبوتي وإريتريا والسودان والسعودية والأردن وإسرائيل. وبالتالي فإن أي تهديد للملاحة في باب المندب أو قناة السويس ومضيق هرمز كفيل بتحويل السفن إلى رأس