

أنبوب "إيلات - عسقلان" الإماراتي الإسرائيلي.. ضربة مؤلمة لقناة السويس

كتبه فريق التحرير | 1 نوفمبر، 2020



تسير "إسرائيل" نحو تحقيق حلمها المنشود في أن تصبح مركزاً إقليمياً للطاقة بخطوات دقيقة وصفعات مدوية على مؤخرة المشروع القومي العربي الذي ينفرط جيشه واحدة تلو الأخرى في ظل حالة من الركوع والرضوخ للتطبيع لم تشهدها المنطقة منذ زرع السرطان الصهيوني في جسد الأمة قبل أكثر من 70 عاماً.

الحلم الإسرائيلي الذي من المفترض أن يقوم على حقوق مصر وتركيا في المنطقة يتحقق بفضل حالة السيلان الواضحة في الاتفاقيات الإماراتية الإسرائيلية للتعاون في مجال الطاقة الذي تعزز بصورة واضحة بعد توقيع اتفاق السلام بينهما في 15 من سبتمبر/أيلول الماضي في العاصمة واشنطن.

وفي خضم الاتفاقيات الاقتصادية الموقعة بين البلدين رغم مضي شهر ونصف فقط على توقيع اتفاق واشنطن، خرجت للنور مسودة التعاون الأبرز والأكثر خطورة الخاصة بـ"تطوير إستراتيجية مشتركة" في قطاع الطاقة، التي من بين تفاصيلها إنشاء أنبوب لنقل الغاز الإماراتي والخليجي إلى أوروبا عبر "إسرائيل"، بعيداً عن الممر التقليدي وهو قناة السويس.

الحديث عن بديل للممر المائي المصري الذي يمثل أحد أكبر الموارد الاقتصادية في البلاد لم يكن وليد اليوم، لكن الأمور تتسارع بشكل كبير منذ توقيع الاتفاق الإماراتي الإسرائيلي لطرح هذا الملف على الطاولة مرة أخرى، لكن هذه المرة بخطوات عملية تضع المشروع برمتها تحت مجهر الدراسة

والتحطيط، الأمر الذي ربما يؤثر على قناة السويس ويهدد مستقبلها وعائداتها المتوقعة، هذا في الوقت الذي تحيا فيه العلاقات المصرية الإماراتية حالة من الوئام والتناغم منذ قيام الرئيس عبد الفتاح السيسي إلى الحكم 2014.

أنبوب إيلات - عسقلان

بعد 9 أيام فقط من توقيع الاتفاق، وتحديداً في 24 من سبتمبر/أيلول الماضي التقى وزيرا الطاقة الإماراتي سهيل المزروعي والإسرائيلي يوفال شتاينر، في لقاء افتراضي عبر منصات الإنترن特، بحثا خلاله العلاقات الثنائية بين البلدين وسبل تعزيزها في مجال الطاقة وبنيتها التحتية.

وفي الأول في أكتوبر/تشرين الثاني الحالي تم الإعلان عن اتفاق ثلاثي بين "إسرائيل" والإمارات ومعهما الولايات المتحدة بهدف تطوير إستراتيجية مشتركة في مجال الطاقة تشمل تطوير بنية تحتية لنقل الغاز والنفط من آسيا والشرق الأوسط إلى أوروبا.

وكان من بين تلك الإستراتيجية المتعلقة بتطوير البنية التحتية إقامة أنبوب "إيلات" جنوي "إسرائيل" على البحر الأحمر، و"عسقلان" على البحر المتوسط، الذي يهدف إلى تحويل خط سير نقل نفط دول الخليج إلى أسواق الاستهلاك في أوروبا من قناة السويس إلى الأراضي المحتلة.

ويشمل هذا الأنابيب خطين، أحدهما للنفط والآخر للغاز، ويصل طول المتعلق بنقل الغاز 254 كيلومتراً وقطره 42 بوصة، يوازيه خط آخر لنقل النفط بقطر 16 بوصة وتصل طاقته التصديرية إلى 1.2 مليون برميل يومياً، كما تم تجريبه بمضخات عكسية تسمح بنقل النفط بين ميناء إيلات وعسقلان في الاتجاهين.

يدرك أن ميناء عسقلان يضم خزانات للنفط بسعة 2.3 مليون برميل، كما يستقبل حاويات خام بحجم 300 ألف طن، الأمر الذي يفوق قدرة قناة السويس الاستيعابية التي لا تسع لهذه النوعية من الناقلات الضخمة، ما يضفي على الممر الجديد أهمية إستراتيجية.



تتويج لتعاون مسبق

بات من الواضح أن "إسرائيل" تبحث عما هو أبعد من مجرد أنبوب لنقل الغاز والنفط إلى أوروبا، إذ إنها تنظر إلى لعب دور أكبر في تجارة الطاقة وأن تكون لاعباً محورياً في تشكيل سياسة البترول بالمنطقة، وعليه فإن الاتفاق البرم مع الإمارات جاء بمثابة بوابة العبور نحو تحقيق ما ترزو إليه.

تشير التقديرات إلى أن خط الأنابيب المزمع إنشاؤه حالياً قد بني سراً بين "إسرائيل" وإيران في ستينيات القرن الماضي، لكن ما كان يمكن للإسرائيлиين الإعلان عنه قبل توقيع اتفاق السلام مع الإمارات، وعليه يتوقع الخبراء أن تشهد المرحلة القادمة موجات متتالية من المشروعات في هذا المجال الحيوي.

وتروج اللبنة الأولى التي وضعتها تل أبيب في بناء تحولها لمركز إقليمي للطاقة إلى العقد الأول من القرن الحالي، حيث بدأت مسيرتها نحو استكشاف حدود الثروة في قاع شرق المتوسط، وقد آلت تلك المسيرة إلى اكتشاف حقل تمار وليفياتان للغاز، لتضع "إسرائيل" أولى أقدامها في تحقيق حلمها.

وخلال الأعوام الماضية قطعت الشركات الإماراتية والإسرائيلية خطوات كبيرة في تحقيق التناغم والتعاون الاقتصادي في مجال الطاقة، وعليه يمكن القول إن أنبوب إيلات - عسقلان هو تتويج لتاريخ من التعاون والمشروعات والاتفاقيات البرمة بين الجانبين، التي لم يسلط الضوء عليها بصورة كافية لأبعاد سياسية وأمنية.

وبالفعل أثمرت تلك المباحثات عن توقيع عدد من الاتفاقيات بشأن مشاركة شركات إماراتية في

تمويل مشروعات في قطاع الطاقة الإسرائيلي، كذلك المشاركة في خط أنابيب الغاز البحري الذي اقترحت "إسرائيل" إقامته من شرق المتوسط إلى أوروبا عبر كريت وإيطاليا.

وفي 2018 كشف وزير الطاقة الإسرائيلي يوفال شتاينتز عن موافقة أبو ظبي على المشاركة في تمويل الخط بقيمة 100 مليون دولار، واليوم وبعد توقيع الاتفاق فإن مثل هذا المر أصبح يمثل الحلقة المركزية في مخطط "إسرائيل" لإحكام سيطرتها على مسار الطاقة في المنطقة، هذا المسار الذي يمتد من الخليج إلى شرق المتوسط ومنه إلى أوروبا والعالم.

ويتضمن هذا المخطط الاستيطاني الجديد ربط شبكات الكهرباء لدول المنطقة، وتصدير فائض الإنتاج إلى أوروبا، عبر كابل كهربائي بحري يمتد من "إسرائيل" إلى اليونان، ومن هناك يرتبط بالشبكة الأوروبية الموحدة، كذلك إنشاء خطوط لنقل الغاز عبر "إسرائيل" إلى أوروبا من خلال خط أنابيب شرق المتوسط البحري عبر كريت إلى إيطاليا، ومنها يرتبط مع الشبكة الأوروبية الموحدة.

ولعل التطورات التي شهدتها منتدى شرق المتوسط للغاز EMGF الذي يتخذ من القاهرة مقراً له وتحوילه كمنصة جديدة للتعاون الإقليمي آخر حلقات هذا المخطط، حيث جاء انضمام "إسرائيل" إليها ليقضي تماماً على الطابع (العربي) لترتيبات التعاون الإقليمي في المنطقة.

وبات المنتدى الذي يضم حالياً كلّاً من "إسرائيل" والأردن ومصر وإيطاليا واليونان وقبرص والسلطة الفلسطينية، مع احتمالية انضمام الإمارات بعد توجيه وزير الطاقة الإسرائيلي دعوة لها، في ظل تجاهل تركيا، لغزاً سياسياً كبيراً يحتاج إلى فك طلاسمه في ظل ما يثار بشأن دوافع إنشائه وأهدافه غير المعلنة التي تتناغم والأجندة الإسرائيلية في المنطقة.

ضربة لقناة السويس

بدأت الشركة الخولة بتشغيل هذا الخط المزمع وهي شركة "خطوط أنابيب آسيا - أوروبا EAPC" في التواصل مع بيوت تجارة النفط في أوروبا وآسيا وشركات التكرير في بعض الدول مثل هولندا وسنغافورة والهند والصين وكوريا الجنوبية واليابان، لعقد اتفاقيات لتصدير النفط الخام والمشتقات النفطية عبر "إسرائيل".

ومن المتوقع وفق التقديرات الأولية أن تقتني تلك الشركة (قامت في الأساس على أنقاض شركة إسرائيلية - إيرانية مشتركة، تم إنشاؤها عام 1968 وأعلنت "إسرائيل" تأميمها بعد قيام الثورة الإيرانية) نحو 15% من تدفقات النفط عبر قناة السويس، من خلال تحويل مسارات ناقلات النفط إلى طريق إيلات - عسقلان، فيما يذهب آخرون إلى أن حركة التجارة الإجمالية في القناة مرشحة للتناقص بأكثر من 17%， مع بداية تشغيل الأنابيب الجديدة.

وتعد قناة السويس التي تم افتتاحها عام 1869 ويبلغ طولها 193 كيلومتراً أحد أبرز مصادر الدخل القومي المصري، إذ تدر سنوياً ما يزيد على 5 مليارات دولار، فهي ثاني أكبر مصدر للعملة الأجنبية لصر

بعد السياحة، وقد تم تطويرها في عهد السيسى بإنشاء تفريعة موازية بطول 72 كيلومترًا بهدف تقليص فترة انتظار السفن والسماح بمرورها في الاتجاهين طوال الوقت، الأمر الذى من الممكن أن يزيد من عائدات القناة وهو ما لم يحدث لأسباب تتعلق بحركة التجارة العالمية.

ورغم أن إقامة هذا المرمى زال قيد الدراسة والبحث، هذا بجانب ضرورة الحصول على الموافقة السعودية أولاً على مد خط الأنابيب عبر أراضيها، فإن تجميع النفط الخليجى عبر خط أنابيب برى رئيسى إلى شرق البحر المتوسط سيكون بمثابة ضربة مؤللة للعديد من المرات الملائية الإستراتيجية في المنطقة، على رأسها مضيق هرمز وخليج عمان وباب المندب والبحر الأحمر.

الأمر حال الشروع فيه سيفتح الباب أمام مشروعات أخرى موازية له، كإقامة طرق إقليمية سريعة للشاحنات، بجانب خط سكة حديد لنقل البضائع والحملات الجافة من الخليج وآسيا إلى أوروبا، وهذا يعني المنافسة الشرسة لمشروع طريق الحرير الصيني، فضلاً عما يمثله من خسارة فادحة لخط (سوميد) الذي تشارك فيه مصر وال سعودية والإمارات والكويت وقطر.

كل هذا سينعكس بالسلب على إيرادات مصر من رسوم العبور والتخزين وخدمات الشحن والتغليف من العين السخنة إلى سيدى كرير غرب الإسكندرية، وبدلًا من اقتراب مصر من حلم الاستحواذ على ما يقرب من 10% من النفط المنقول بحراً حول العالم من خلال قناة السويس وموانئ الإسكندرية إذ بها تفقد حصتها الحالية ومن ثم تراجع إيراداتها في الوقت الذي تهرب فيه لإنشاع خزائنهما بعائدات إضافية لواجهة العجز الذى تعانى منه بسبب السياسات الاقتصادية واللامالية التي يتبعها النظام الحالى.

لم يصدر عن القاهرة أي رد فعل أو تعليق رسمي بشأن هذا المشروع الإمارati الإسرائيلي رغم ما يحمله من تهديد واضح و مباشر لمستقبل حركة النقل في قناة السويس، ربما هناك اتصالات سرية غير معروفة بحكم الحميمية التي تخيم على العلاقات بين البلدان الثلاث، لكن الأيام القليلة من المتوقع ان تشهد توترات وصدامات بين الرفقاء بسبب تعارض المصالح حتى إن سعوا إلى تجميدها مؤقتاً.

رابط المقال : <https://www.noonpost.com/38759>