

قراءة علمية في بانوراما من 4 مشاهد عن غاز المتوسط



مع الحرب في سورية التي سماها الإعلام الغربي «أولى حروب الغاز في الشرق الأوسط»، والخلاف اللبناني - الإسرائيلي على تخطيط حدود حقول الغاز بينهما. وحاضراً، ثمة تركيز على إمدادات الغاز وأنابيبه في المشهد الدولي لغاز المتوسط، بفوق حتى مسألة حدود الحقول وملكيّتها. في ما يلي عرض لأربعة مشاهد تُكثف المشهد الإقليمي والدولي المتصل بغاز المتوسط

نائل الشافعي nshafei@marefa.org
أكاديمي مصري مقيم في نيويورك

□ في العام ٢٠١٢ اندفع إلى النقاش العام في المنطقة موضوع حقل غاز دمياط، وهو حقل ضخم تراكم تاريخياً باثراً من جبل غارق قبالة ساحل الإسكندرية (انظر «الحياة» في ٥ حزيران/يونيو ٢٠١٢)، مع ملاحظة سكوت نظام حياض من المطالبين بحق مصر فيه. وحينها، تحرك الموضوع في الإعلام المصري بقوة، لكن استمر نظام مرسي في نفي وجود هذا الحقل الذي يمثل ثروة وطنية مصرية. ولقّنت الأحداث في المتوسط الأناظر إلى مسألة حقول الغاز في هذا البحر، خصوصاً

أوروبا وأميركا تراقبها بعدسة الأنابيب والكهرباء

الحدود البحرية بين مصر واليونان

المحاذبة لتركيّا، إضافة إلى وجود مشكلة هندسية هائلة تتمثل في إنشاء أنبوب لاستخراج الغاز على عمق مائي يتراوح بين ٦-٤ آلاف متر!

تنازل عن مياه مصرية

في نهاية ٢٠١٢، أدرجت «المفوضية الأوروبية»، مشاريع لنقل غاز شرق المتوسط، تشمل مشاريع لخطوط تمر عبر قبرص وإسرائيل، ومن قبرص إلى جزيرة كريت ومنها إلى أوروبا، وتحويل جزء كبير من غاز المتوسط إلى طاقة كهربائية في قبرص، وإنشاء كابل كهربائي (لتصدير الكهرباء المولدة من الغاز في قبرص) إلى كريت ثم اليونان في إيطاليا، وربط كهربائي بين كريت ومصر لتصدير الكهرباء إلى مصر. كما تضم أجددة المفوضية عشرة مشاريع أخرى لتخزين الغاز القبرصي والإسرائيلي في اليونان، وربط اليونان ببقية أوروبا عبر أنابيب تصدير غاز وكابلات ربط كهربائي.

■ في العودة إلى الجغرافيا، يتبين أن أقصر مسافة بين مصر وتركيا هي الخط الواصل بين شاطئ «بلطيم» المصري وأرخيل «ساوايش كوي»، وتساوي ٢٧٤ ميلاً بحرياً (٥٠٧,٥ كيلومتراً)، وهي أقل من أقصر مسافة بين قبرص واليونان بقرابة ٣٢ ميلاً بحرياً (٥٩,٣ كيلومتراً).

في خريف ٢٠١٣، اتفقت مصر واليونان على تشكيل لجنة ثنائية لترسيم الحدود البحرية، على رغم توقع اعتراض محتمل من تركيا التي يعرف عنها معارضتها أن ترسيم اليونان بشكل أحادي منطقتها الاقتصادية الخالصة في بحر المتوسط.

ثمة مفارقة في موقف مصر. ففي شرق الدلتا، تمّ الشاحنات التركية بطريقة شبيهة مجانية من دون مبرر مع ضياع بليون دولار على قناة السويس سنوياً. وفي غرب الدلتا، تسعى مصر لترسيم حدودها مع اليونان نكابة بتركيّا، حتى لو تضمن ذلك تفریط بمياه وثروات نفطية مصرية.

وفي الحديث عن حقل غاز شرق دمياط، تجدر الإشارة إلى أن حفر إسرائيل حقل «لفيانان» و«أفرويت»، يعني أن الصراع انتقل إلى تأمين مسارات تصدير الغاز.

كما أن إنشاء أنبوب لتصدير الغاز عبر قبرص واليونان يحتاج مُصادرة المياه البحرية المصرية

ربما يجب أيضاً دفع هذه المسألة إلى النقاش العام في مصر، لأنها تتعلق بمطالب تاريخية لمصر تجاه اليونان، خصوصاً جزيرة كريت، هناك وثائق لدى «الجمعية المصرية للدراسات التاريخية»، عن فترة الحكم المصري لكريت بين عامي ١٨٢٠ و١٨٨٢، وفي أرشيف البحرية المصرية، إضافة إلى وثائق أخرى، تفيد في هذا الموضوع.

شاحنات تركية مربية

التركي، اثنتان من هذه الشركات. وبحساب بسيط، يتبين أن مرور العبّارات التركية برأى في مصر لقاء رسوم زهيدة، يحرم قناة السويس من قرابة بليون دولار سنوياً. المفارقة أن الحكومة المصرية تحرص على تذليل المساع أمام الشاحنات التركية برأى، على رغم خلاف سياسي ضخم مع انقرة. ما الذي أتى بتلك الآلاف من الشاحنات التركية إلى مصر؟ منذ متى تمّ؟ من سمح لها؟ كم تستفيد من مصر؟ ما علاقة وقف سورية مرور تلك الشاحنات عبر أراضيها بقضية غاز شرق المتوسط؟

وتحمل الشاحنات صادرات تقدر بقرابة ٢٠ بليون دولار، مع الإشارة إلى أن حجم أسطول الشاحنات التركية التي تعمل على خط مصر-الخليج يفوق مئة ألف شاحنة، وتدفع الشاحنة رسوم ترانزيت عند عبورها مصر، قرابة ١٥٠ دولاراً، ما يعني أن العبّارة التي تحمل ١٠٠ شاحنة، تدفع قرابة ١٥ ألف دولار. وبالمقارنة، تدفع العبّارة عينها في حال عبورها قناة السويس ذهاباً وعودة، قرابة ٦٠٠ ألف دولار. وهناك ثلاث شركات تركية للعبّارات تعمل على الخطوط بين تركيا ومصر بما لا يقل عن ٦ رحلات أسبوعياً، ويمكّك احمد براق أردوغان، ابن رئيس الوزراء

■ في صيف العام ٢٠١٣، تكسّست ٣٥٠ شاحنة ضخمة لنقل الحاويات في الموانئ التركية، إضافة إلى أعداد مماثلة منها في موانئ مصر والخليج، انتظارا لتحميلها في عبّارات من نوع «رو-رو». وبعد سنة كابوسية من حكم «الإخوان» الذي أّسم بالسعي لمسارب فتوية على حساب الوطن وأمنه القومي، شار الشعب المصري وأطاح بذلك النظام. وبعد أسبوع من إطاحة محمد مرسي، برزت أزمة الشاحنات التركية المتكدسة في الموانئ التركية بانتظار تحميلها لمصر أو أن تتابع عبرها إلى الخليج العربي.

بريطانيا سبقت الانترنت في نشر الكابلات

سيناء وبرزخ السويس



■ مع بزوغ شرق المتوسط كاحد مراكز إنتاج الغاز الكبرى بعد ٢٠٠٥، كثر الكلام عن محور قناة السويس بدوره المرتقب في النهوض بالاقتصاديين الإقليمي والمصري.

وعمد جمال مبارك إلى تاجير مدخلي القناة لكبر شركتين في إدارة الموانئ، هما «بي أند أو» البريطانية و«ميرسك» الدنماركية. وحاضراً، هناك ٤ عناصر رئيسية في مشروع «محور القناة»، كما تحددها الحكومة: ١- المدخل الجنوبي. جرى تاجير مينائه الرئيسي، «ميناء السخنة»، لمدة ٤٩ سنة بداية من ٢٠٠٨ لشركة «بي أند أو» التي غيرت إسمها إلى «دبي العالمية للموانئ».

٢- المدخل الشمالي. جرى تاجير مينائه الرئيسي، «ميناء شرق النفيحة»، لمدة ٤٩ سنة بدءاً من ٢٠٠٩، لشركة «ميرسك» الدنماركية، بسمرة قفريّة.

٣- منطقة شمال غربي خليج السويس. ولدت هذه المنطقة ميتة بسبب منح مصر قطاعات كبيرة منها لشركات صينية لا تبدو مهتمة، ربما لتوازنات استراتيجية، في الانخراط في مشاريع في المنطقة الخاصة، على رغم اهتمامها الكبير بالموقع. لا مصر تستطيع أن تستحب هذه الأراضي ولا الصين ستفعل شيئاً فيها. وأما الأراضي الهامشية في المشروع فوُقت في قبضة حظفي لجنة سياسات جمال مبارك، ولا يبدو أنهم قادرون على النهوض بمهمة إحياء هذا المشروع.

٤- وديان التكنولوجيا. أصبح هذا المصطلح مرادفاً للإفلاس الفكري، خصوصاً بعد أن أعيد طرحه أكثر من عشرين مرات بدءاً من العام ١٩٨٥، من دون خطوات جادة. لذا، يصدر التجاربان الطويلة المدى ما يشبه حكم الإعدام على هذه المنطقة المعطلة، كما لن تلوح في أفق أخرى أمام مخططي هذا المحور، طالما ظلوا حبيسي تركة «الفكر الجديد» الذي روجه جمال مبارك. هناك من يتعامل مع قناة السويس بتقديس يشبه



غاز مستورد من إسرائيل؟

■ في العام ٢٠٠٥، كان هناك فائض كبير في إنتاج مصر من الغاز الطبيعي. وإضافة إلى الغاز الذي كانت تصدره مصر من دون إسالة إلى إسرائيل والأردن، افتتحت مصر في ذلك العام محطتين لإسالة الغاز الطبيعي بهدف تصديره. كانت الأولى هي «المصرية الإسرائيلية للغاز»، في دمياط بتكلفة ١,٣ بليون دولار، والثانية هي «الشركة المصرية لإسالة وتصدير الغاز»، في «إكو»، بتكلفة بليون دولار. وفي نهاية ٢٠٠٥، تبوّأت مصر المركز الثالث عشر بين أكبر منتجي الغاز المسال عالمياً، مع احتياطي مؤكد قدرته وزارة البترول بـ ١٩٣١ بليون متر مكعب.

في المقابل، أكد خبير النفط الدكتور إبراهيم زهران أن معمل الإسالة أنشئنا على رغم غياب أي فائض من إنتاج مصر من الغاز، واضطرت وزارة البترول في العام ٢٠٠٦، إلى تخفيض نسبة استهلاك محطات الكهرباء من الغاز من ٩٨ في المئة إلى ٣٨ في المئة، كي توفر الغاز لمعمل الإسالة.

ووفق إحصائية للاحتياطي المؤكد من الغاز الطبيعي في مصر نشرتتها وزارة البترول في ٢٠١٠، وهي موثقة من بيت الخبرة العالمي «وود ماكنزي»، كان الاحتياطي المؤكد في ٢٠٠٨ قرابة ٢١٥٢ بليون متر مكعب. ووفق إحصائية من الوزارة نفسها، كان معدل استهلاك مصر من الغاز الطبيعي ٥٦ بليون متر مكعب في ٢٠٠٨. ووفق تصريحات وزراء البترول المتعاقبين، لم يتغير هذا الاستهلاك تقريباً وصولاً إلى العام ٢٠١٣.

وإذا كان الاحتياطي المؤكد كفيلاً بتلبية حاجات مصر لنحو ٣٠ سنة، فلماذا بدأت مصر «تنسول» الغاز منذ ٢٠١٢؟ لا توجد إجابة عن هذا السؤال. لكن هذا الاحتياطي المؤكد لم يكن مؤكداً، بل كان نسبياً، فهل يجب رفع قضية دولية على بيت الخبرة «وود ماكنزي» بتهمة التضييل؟

وتوجد سابقة في هذا الأمر، إذ قاضت الحكومة الأميركية بيت الخبرة الأكبر عالمياً، وهو «ارثر اندرسن»، بسبب تصديقه على أرقام مضللة في موازات شركة «إترون» الفلسفة، ما أجبره على التوقف عن العمل في ٢٠٠٢. وفي خريف العام ٢٠١٣ أيضاً، أعلن وزير الطاقة الإسرائيلي أن مصر طلبت استيراد الغاز من إسرائيل، إلا أن المهندس طاهر عبد الرحيم، رئيس «الشركة القابضة للغازات» («إيفاس») نفى

وبين عامي ١٨٢٠ و١٨٥٧، ساد إجماع على أن شق برزخ السويس لا يكون بقناة مائية (هي قناة السويس) وحدها، بل يجب التنبيه إلى أن النقل البري له دور مهم أيضاً، ويؤثر في حركة الملاحة في الممر البحري. كما بحثت تلك المفوضية الدولية الحاجة لعبور كابلات التلغراف البحرية (التي بدأت في الظهور في ١٨٤٢) عبر برزخ السويس. ثم انغرفت إكتلرا بشق برزخ مصر عبر سسك حديد مصر (١٨٥٤) و«البوستة الخديوية»، حتى قبل حصول المفوضية على موافقة حكام مصر، وبمجرد احتلالها مصر، مدت بريطانيا في ١٨٨٣ كابلاً بحرياً لاتصالات التلغراف من الإسكندرية إلى العين السخنة.

وفي القرن التاسع عشر، انصبّ الاهتمام على طُوق تذليل المواصلات بين البحرين المتوسط والأحمر عبر برزخ السويس. فسافر بروسبير إنفانتان مع عشرين من أتباعه من جماعة الـ «سان سيمونيين»، وعدد كبير من المهندسين لمقابلة محمد علي باشا الذي توجّس خيفة من مبادئ إنفانتان الاشتراكية الطوباوية، وطلب منه أن يسّهر إسلامه. لكن إنفانتان نجح في إقناع القنصل الفرنسي فردينان دلسيس، بفكرة شق قناة بحرية في السويس، واقنع المُلحق العسكري البريطاني وكهوبرن بفكرة مد سكة حديد في المنطقة عينها.

وانشأ إنفانتان «جمعية دراسة برزخ السويس» في ١٨٤٥، ثم «المفوضية الدولية لشق برزخ السويس» (١٨٥٤-١٨٥٧) التي شاركت فيها ثمانى دول أوروبية بعسكريها ومهندسيها ومصرفيها.

في الوقت نفسه نرى إجراءات حكومية مصرية تضع بلبنوات الدولارات سنوياً على قناة السويس، على غرار سماحها للعبّارات التركية بأن تتحايل على المرور في قناة السويس بأن تُنزل شاحناتها في دمياط ويورسعيه ثم تأخذها شاحنات تركية من السويس إلى الخليج العربي. وتشتمل هذه الإجراءات تمرير كابلات الاتصالات الدولية بصورة شبيهة مجانية عبر مصر، ما يحرم هذا البلد من بلبنوات الدولارات سنوياً. ويزيد في القلق وجود مشاريع منافسة لقناة السويس بالطريق البحري الشمالي الذي افتتحته روسيا منذ ثلاث سنوات في القطب الشمالي، لكنه يعمل في فصل الصيف مبدئياً، ومشروع سكة حديد إيلات-عسقلان، ومشروع قناة طابا-العريش.

هناك مشهد خامس مؤلم، هو قوارب الموت للهجرة غير الشرعية التي تسري ضمن الشراكة الأوروبية وسوية وعملية برشلونة والحوار المتوسطي مع حلف الـ «ناتو»، ربما فمة مشهد سادس، لكنه مشهد غيباب، بمعنى اختفاء العلم المصري مرفرفاً على سفن تجارية مصرية. إذ انقرض الأسطول التجاري المصري. واستتبع ذلك مصاعب وكوارث في نقل المُعتمدين والعمال، وارتفاع تكاليف تجارة مصر الدولية تصديراً واستيراداً، ولتلك المشاهد حديث آخر.

