

## FP: تطبيع الإمارات ينعش مشروعا سوريا بين تل أبيب وطهران



الاثنين 7 سبتمبر 2020 03:09 م

تناول مقال نشرته مجلة "فورين بوليسي" للكاتب جوناثان فيريزجر استفادة مشروع سري بين "تل أبيب" وطهران من اتفاق التطبيع الإماراتي الإسرائيلي □

ويقول الكاتب إن "خط الأنابيب الصحراوي الذي كانت إسرائيل تعمل به في السابق كمشروع مشترك سري مع إيران أحد المستفيدين الرئيسيين من اتفاق السلام الإماراتي الإسرائيلي".

ويؤدي الاتفاق الإماراتي إلى إنهاء ثمانية عقود من المقاطعة العربية لـ"إسرائيل"، ومع إمكانية أن تحذو دول خليجية حذو أبو ظبي في التطبيع، فإن "إسرائيل" توشك على لعب دور كبير في تجارة الطاقة وسياسات البترول والأعمال الضخمة واستثمارات النفط في المنطقة".

ويقول المديرون الإسرائيليون لشركة خط أنابيب أوروبا آسيا إن القناة التي يبلغ طولها 158 ميلا من البحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط توفر بديلا أرخص من قناة السويس المصرية وخيارا للاتصال بشبكة خط أنابيب العرب التي تنقل النفط والغاز ليس فقط إلى المنطقة، ولكن إلى الموانئ البحرية التي تزود العالم بمصدر الطاقة هذا □

ويربط خط الأنابيب ميناء إيلات جنوب "إسرائيل" بمحطة ناقلات نفط في عسقلان على ساحل البحر الأبيض المتوسط، وحسب تصريح إيزيك ليفي، الرئيس التنفيذي لشركة أنابيب أوروبا آسيا، فإنه يمكن للخط أن يخفض حصة كبيرة من شحنات النفط التي تتدفق الآن عبر قناة السويس بمصر □

وكان خط أنابيب إيلات-عسقلان عندما بُني قبل 60 عاما بمثابة مشروع ضخم يهدف إلى ضمان إمدادات الطاقة لإسرائيل وأوروبا في أعقاب أزمة (إقفال) قناة السويس سنة 1956.

ويقول الكاتب: "كان معظم النفط يتدفق عبر خط الأنابيب من إيران، التي كانت تربطها علاقات وثيقة وإن كانت سرية مع إسرائيل لعقود في عهد الشاه محمد رضا بهلوي (قبل الثورة الإيرانية). وفي سنة 1968، سجلت الحكومتان الإسرائيلية والإيرانية ما كانت تسمى آنذاك شركة خط أنابيب إيلات عسقلان كمشروع مشترك بالنصف لإدارة تصدير النفط الخام الإيراني عبر الأراضي الإسرائيلية وما بعدها عن طريق الناقلات إلى أوروبا".

والميزة التي يتمتع بها خط الأنابيب مقارنة بقناة السويس تتلخص في "قدرة المحطات النهائية في عسقلان وإيلات على استيعاب الناقلات العملاقة التي تهيم على شحن النفط اليوم، ولكنها أضخم من أن تستوعبها القناة □

ويوضح الكاتب أنه "يمكن للسفن المعروفة في مجال النفط الخام باسم ناقلات نفط، أو ناقلات النفط الخام الكبيرة جدا، نقل ما يصل إلى مليوني برميل من النفط".

ومن ناحية أخرى، فإن قناة السويس التي يبلغ عمرها 150 سنة، ليست عميقة وواسعة بما يكفي للتعامل مع ما يسمى بسفن سويس ماكس، حيث لا تتجاوز سعة هذه القناة نصف سعة ناقلة النفط العملاقة □ وبالتالي، فإنه يتعين على تجار النفط استئجار سفينتين عبر القناة مقابل كل سفينة يرسلونها عبر إسرائيل □

ويقول ليفي إنه مع وصول رسوم الرحلة أحادية الاتجاه عبر السويس إلى 300-400 ألف دولار، فإن خط الأنابيب يسمح لـ"إسرائيل" بتقديم خصم كبير □

ومع تزايد احتمالية اكتشاف تل أبيب لمخزونات من الغاز الطبيعي قبالة البحر المتوسط، فإن جذب المستثمرين الخليجين والاتصال بشبكة خطوط أنابيب الغاز في الشرق الأوسط "سيفتح أفقا جديداً آخر في مجال الطاقة الإسرائيلية الناشئة"، وفقاً للكاتب.

ويختم الكاتب بأنه "مع ظهور خط أنابيب إيلات عسقلان من سرية المدروسة، تقدم اتفاقية السلام الإماراتية لإسرائيل بوابة إلى نادي تجارة النفط للكبار حيث كان إخفاء علمها هو ثمن القبول حتى الآن".