عماد عنان | نشر في ١٥ يونيو ٢٠١٧,

بعد التفريط في تيران وصنافير: هل تمنح القاهرة تل أبيب قبلة الحياة لبناء قناة مائية "إسرائيلية"؟

هل سمع أحد منكم عن مشروع "قناة السويس الإسرائيلية"؟ وهل لها علاقة بقناة السويس المصرية؟ وما الأهداف التي تسعى تل أبيب لتحقيقها من وراء تبني هذا المشروع؟ وكيف ومتى سيتم البدء في تدشينها؟ وهل ستؤثر على الأمن القومي المصري؟ خمسة أسئلة طفت على السطح بعد لحظات من موافقة البرلمان المصري على اتفاقية ترسيم الحدود بين مصر والسعودية والتي بموجبها يتم التنازل عن سيادة جزيرتي تيران وصنافير للرياض.

يبدو أن حلم "دولة الاحتلال" في توسيع نفوذها الإقليمي والدولي عبر مشروعها القومي الذي سعت لتحقيقه منذ عام 1948 والذي بموجبه ستكون نقطة التقاء وربط بين آسيا وأوروبا وإفريقيا، قد اقترب من الخروج للنور بعد جهود مضنية دامت عقودًا طويلة من أجل هذه اللحظة التاريخية الفارقة في مسيرة "الكيان الصهيوني".

صفارات الإنذار التي أطلقها البعض عقب الموافقة على الاتفاقية بشأن تهديدها للأمن القومي المصري والعربي كونها تتجاوز مسألة النزاع ما بين القاهرة والرياض، وتمهيد الطريق أمام "إسرائيل" لتنفيذ حلمها التوسعي، دفعنا لطرح هذا السؤال في محاولة للفهم: ما علاقة اتفاقية تيران وصنافير بالمشروع "الإسرائيلي" المزعوم؟

"قناة السويس الإسرائيلية".. ما قصتها؟

منذ نشأة "الكيان الصهيوني" فوق أرض فلسطين المحتلة، وهو يدرك أن عليه التوغل في المنطقة بما يضمن له البقاء وسط كيانات تنظر إليه – سابقًا – بصفته عدو محتل يجب مقاومته، ومن ثم عملت تل أبيب طيلة العقود الماضية على ترجمة هذا التوغل على أرض الواقع من خلال عدد من المشروعات بمثابة القوة الناعمة التي تساعدها في تحقيق أهدافها، يأتي على رأسها مشروعها المسمى بـ"قناة السويس الإسرائيلية".

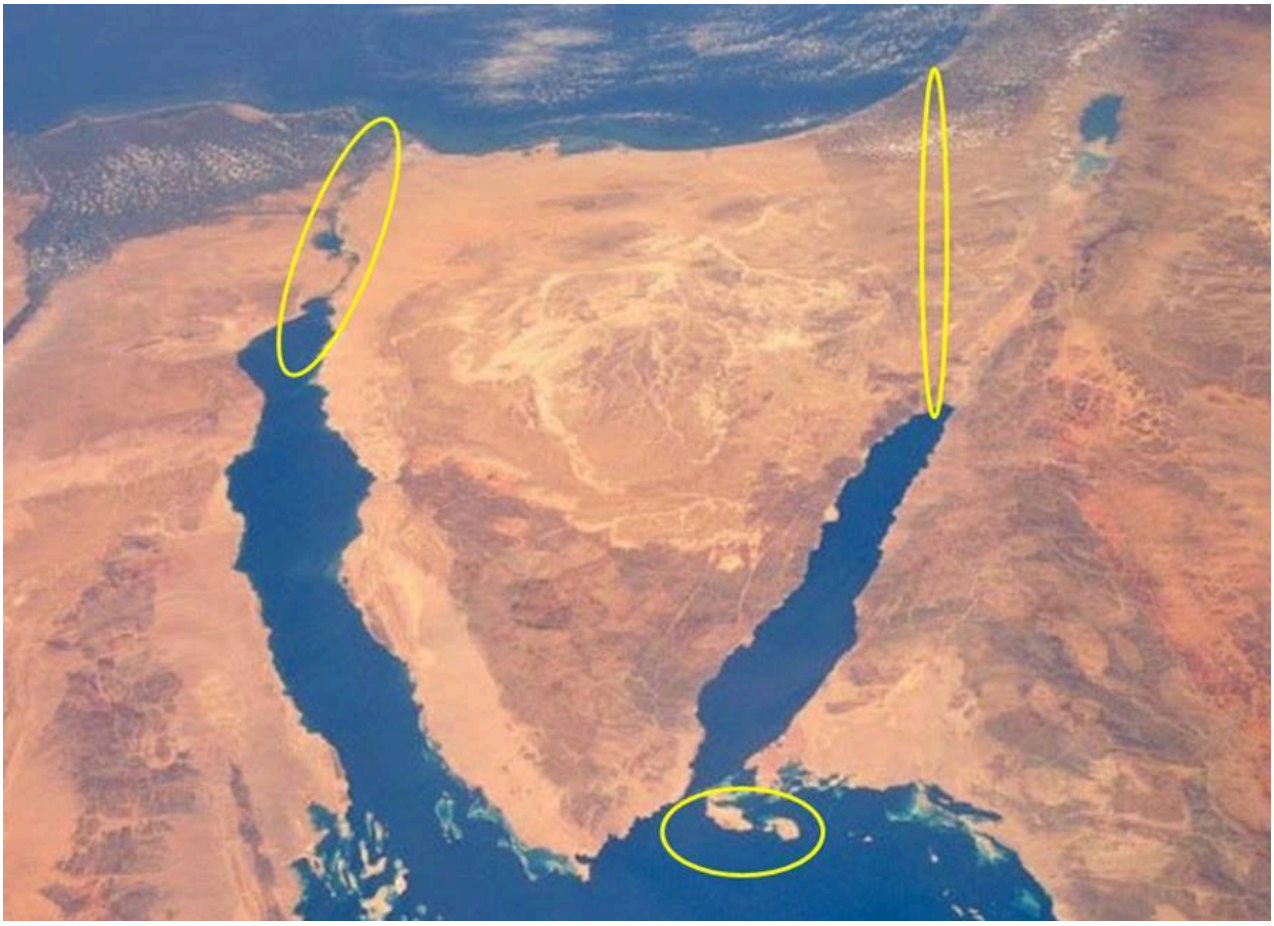
في نظرة سريعة على خريطة "دولة الاحتلال" نجد أن لها ميناءين، الأول: ميناء إيلات ويقع في الجنوب على البحر الأحمر، وهو الميناء البعيد نسبيًا عن الكثافة السكانية وإن كان في منطقة سياحية، الثاني: ميناء أشدود، ويقع في الشمال على البحر المتوسط، ومن ثم كان الحلم هنا بناء خط سكة حديد

موازٍ لقناة السويس يربط بين إيلات على البحر الأحمر بأشدود على البحر الأبيض المتوسط.

المشروع المزمع المسمّى "Red – Med" نسبةً إلى البحرين المتوسط والأحمر، من المقرر له أن يمتد عبر مسافة تبلغ 350 كيلومترًا، يربط المدن المركزية الإسرائيلية ببعضها البعض مثل بئر السبع وديمونة بصحراء النقب، ويشمل إقامة نحو 63 جسرًا وخمسة أنفاق.

التكلفة التي تم رصدها للمشروع بحسب ما نشرته صحيفة "هآرتس" الإسرائيلية في تقرير لها عام 2012، قاربت ملياري دولار على أن يدخل حيز التنفيذ خلال خمس سنوات، وقد تباينت الآراء بشأن افتتاح المشروع بصورة رسمية، فهناك من يشير إلى عام 2018 بينما يذهب آخرون إلى 2020.

كان الحلم هنا بناء خط سكة حديد موازٍ لقناة السويس يربط بين إيلات على البحر الأحمر بأشدود على البحر الأبيض المتوسط



مساعٍ إسرائيلية لربط ميناء إيلات الجنوبي بميناء أشدود الشمالي

كيف تعمل هذه القناة؟

حسب التقارير الواردة فإن هذا المشروع يعمل في اتجاهين متوازيين:

الاتجاه الأول.. نقل المحتويات والبضائع عبر السفن البحرية، حيث يتم تفريغ حمولة السفن القادمة من آسيا وإفريقيا عبر البحر الأحمر في ميناء إيلات، ثم يتم شحنها في حاويات نقل كبيرة إلى خط السكة الحديد المزمع إقامته، ثم ينقل القطار تلك الحمولة من إيلات في الجنوب إلى ميناء أشدود في الشمال على البحر المتوسط، ومنها إلى دور أوروبا.

الاتجاه الثاني.. نقل الركاب عبر خط السكك الحديدية، فكما ذكرنا سابقًا فإن الخط المزمع سيربط بعض

المدن "الإسرائيلية" ببعضها البعض ومن ثم من الممكن استخدامه كوسيلة مواصلات تربط جنوب "دولة الاحتلال" بشمالها، وفي إحصائية أولية يقدر عدد مستخدمي المشروع حال تدشينه 3.5 مليون راكب.

ما أوجه استفادة تل أبيب من هذا المشروع؟

هناك العديد من المكاسب التي تسعى "إسرائيل" لتحقيقها من وراء هذا المشروع، لكنها تتمحور في ثلاثة أبعاد:

الأول: التنمية الداخلية.. حيث تحقق دولة الاحتلال من خلال هذا المشروع بعض النقاط التنموية في داخلها بصفة عامة، كأن يتم تعمير المنطقة الجنوبية الملاصقة لميناء إيلات خاصة أنها تعاني من فقر سكاني، ومن الممكن أن تتحول إلى منطقة جذب سياحية هائلة حال تنفيذ هذا المشروع.

كذلك سيتم ربط الشمال "الإسرائيلي" بالجنوب، مما يعني سهولة عملية حركة البضائع من وإلى الميناءين، إيلات وأشدود، وهو ما يمكن من إنشاء منطقة صناعية في الجنوب يتم تغذيتها بالموارد الأساسية التي يمكن نقلها من الشمال، إضافة إلى يسر عملية نقل الغاز المكتشف حديثًا من سواحل المتوسط إلى الأحمر.

هذا المشروع يضع تل أبيب تحت مجهر الاهتمام العالمي لما يمثله من قيمة محورية ونقلة كبيرة في الربط بين القارات الثلاثة في نفس الوقت، آسيا أوروبا وإفريقيا.

الثاني: تقوية علاقاتها الدولية.. من الفوائد الناجمة عن هذا المشروع الشراكات التي من الممكن إبرامها مع بعض الدول الكبرى كالصين والهند، خاصة أن بكين الممول الرئيسي لهذا المشروع، إذ تعتبره فرصتها نحو التوغل أوروبيًا وإفريقيًا.

كما أن هذا المشروع يضع تل أبيب تحت مجهر الاهتمام العالمي لما يمثله من قيمة محورية ونقلة كبيرة في الربط بين القارات الثلاثة في نفس الوقت، آسيا وأوروبا وإفريقيا.

الثالث: البُعد العسكري.. هذا المشروع يفتح الطريق أمام "الكيان الصهيوني" لمرونة حركة نقل قواته العسكرية من الشمال إلى الجنوب والعكس، كذلك إمكانية بناء نقاط عسكرية تؤمن حدوده من الناحيتين، وهو ما كان يمثل عقبة في السابق نظرًا لعدم وجود شبكة مواصلات قادرة على تيسير عملية النقل.

هل يقتصر المشروع على خط سكة حديد فقط؟

من الواضح أن حلم "إسرائيل" في بناء قناة لها تربط بين البحر الأحمر والبحر المتوسط لم يقتصر فقط على تدشين خطة سكة حديد وفقط، وهو ما يتضح من خلال الجذور التاريخية لهذا الحلم.

العصب الأساسي للحلم الإسرائيلي يتمثل في إقامة ممر مائي موازٍ لقناة السويس المصرية، يربط بين الميناءين، إيلات وأشدود، ومن ثم حاولت تل أبيب خلال السنوات الماضية الاقتراب من هذا العصب خطوة تلو الأخرى، حيث نجحت في الاتفاق على إقامة أول مرحلة منه عبر اتفاقها مع المملكة الأردنية على إنشاء مشروع الخط المائي الذي يربط بين البحر الأحمر والبحر الميت.

وظلت المرحلة الثانية المتمثلة في تدشين قناة مائية منافسة لقناة السويس قيد البحث والدراسة والتخطيط منذ 1948 وحتى الآن، وذلك لوجود العديد من العراقيل لعل أبرزها خضوع مضيق تيران تحت السيادة المصرية وهو ما حال دون تحقيق "دولة الاحتلال" لحلمها.

ومضيق تيران عبارة عن ممر مائي يربط بين خليج العقبة وبقية البحر الأحمر، طوله يبلغ 16 كيلومترًا وعرضه 8 كيلومترات، له ثلاث ممرات ملاحية من خليج العقبة وإليه، الأول منها يقع بين ساحل سيناء

وجزيرة تيران، ولكنه أقرب إلى ساحل سيناء، وهو الأصلح للملاحة ويبلغ عمقه 290 مترًا، ويسمى بممر "إنتربرايز"، وهو نفس المنطقة التي يقع بها الممر الثاني، لكنه أقرب إلى الجزيرة، ويسمى بممر "جرافتون"، ويبلغ عمقه 73 مترًا، ويفصل بينهما سلسلة من صخور التشكيلات المرجانية، والممران هما الطريق الوحيد لملاحة السفن الكبيرة المتجهة لميناء إيلات الإسرائيلي وميناء العقبة الأردني، بينما يقع الممر الثالث بين ساحل جزيرة تيران الشرقي وشبه الجزيرة العربية، ويبلغ عمقه 16 مترًا فقط، وهو غير مناسب للملاحة.

وتسبب هذا الموقع الاستراتيجي المتميز لمضيق تيران في نشوب العديد من الصراعات والحروب في المنطقة، لعل أبرزها العدوان الثلاثي على مصر في 1956 وحرب 1967، ومن ثم لطالما سعت تل أبيب إلى فرض سيطرتها على هذا الممر الملاحي الحيوي، أو على أقل تقدير خروجه من السيادة المصرية ليصبح ممرًا دوليًا ومن ثم يتسنى لها تنفيذ مشروعها القومي في بناء ممر مائي موازٍ لقناة السويس.

العصب الأساسي للحلم "الإسرائيلي" يتمثل في إقامة ممر مائي موازٍ لقناة السويس المصرية، يربط بين إيلات وأشدود، ومن ثم حاولت تل أبيب خلال السنوات الماضية الاقتراب من هذا العصب خطوة تلو الأخرى

تنازل مصر عن تيران وصنافير للسعودية يمهد الطريق أمام حلم تل أبيب

اتفاقية تيران وصنافير

بعد ماراثون دام ما يقرب من 413 يومًا – منذ توقيع اتفاقية ترسيم الحدود بين مصر والسعودية في 8 من أبريل 2015 – داخل أروقة المحاكم وساحات القضاء ما بين الشد والجذب عن مصير جزيرتي تيران وصنافير، وهل هما سعوديتان فعلًا كما تقول الحكومة المصرية وأذرعها الإعلامية والموالون لها من الخبراء والقانونيين، أم مصريتان كما يقول المعارضون من المصريين، ها هو الستار يسدل على هذا الجدل عقب إقرار البرلمان المصري بالموافقة على الاتفاقية أمس الأربعاء ومن ثم باتت الجزيرتان سعوديتين.

تنازل مصر عن سيادتها على الجزيرتين بما فيهما مضيق تيران كان صدمة للشعب المصري الذي ما كان يدور بمخيلته أن يتنازل حاكم ذو خلفية عسكرية عن جزء من تراب الوطن عامة فضلاً عن منطقة طالما

امتزجت رمالها بدماء الجنود المصريين، إلا أنه وفي المقابل جاء هدية على طبق من ذهب لدولة "الكيان الصهيوني" إذ أعاد لها حلمها من جديد في بناء مشروعها القومي الذي طالما سعت لأجل تحقيقه.

نقل السيادة على مضيق تيران للسعودية يخرجها من القبضة المصرية لتصبح ممرًا دوليًا مسموح للجميع أن يستخدمه بالشكل الذي يريد ضمن المسموح به في القانون البحري واستخدام الممرات الملاحية العالمية التي لا تقع تحت السيطرة الكاملة لدولة بعينها، وهنا برزت بعض التخوفات عن تهديد الأمن القومي المصري، ولكن كيف؟

هل بات الأمن القومي المصري مهددًا؟

بحسب مجريات الأحداث فإن تمرير اتفاقية ترسيم الحدود والتنازل عن الجزيرتين لصالح السعودية وما يستتبعها من تخويل تل أبيب بمزيد من المرونة في استخدام مضيق تيران، يضع الأمن القومي المصري في مأزق من زاويتين:

الأولى: تهديد الاقتصاد المصري عبر التأثير على أكبر مواردها الاقتصادية من العملات الأجنبية، حيث تصل الإيرادات المحققة لقناة السويس شهريًا ما يقارب 423.9 مليون دولار بحسب تصريحات الفريق مهاب مميش، رئيس هيئة قناة السويس، ومن ثم فإنه في حالة بناء قناة إسرائيلية موازية فإن تأثيرها سيكون كارثيًا على قناة السويس، خاصة أن المنظومة الاقتصادية المصرية قابعة في غرفة الإنعاش منذ عدة سنوات ولا تتحمل صدمة جديدة ربما تدخلها في غيبوبة أشبه بالموت الفعلي.

معروف أن نسبة ما يمرّ من قناة السويس تتراوح بين 8 إلى 12% من إجمالي حجم التجارة العالميّة، وتغطي هذه النسبة ما نسبته 52% تقريبًا من حجم البضائع المتداولة في العالم، إلا أن هذه الأرقام ربما تتغير مع مشارف 2020 على أقصى تقدير حين تنتهي تل أبيب من مشروع إنشاء قناة موازية خاصة بعد إزالة العقبة الرئيسية التي حالت دون تنفيذه كما ذكرنا في موضع سابق، ورغم تأكيدات البعض عدم تأثر القناة المصرية بهذا المشروع إلا أن آخرين يرون عكس ذلك.

التنازل عن الجزيرتين لصالح السعودية وما يستتبعها من تخويل تل أبيب بمزيد من المرونة في استخدام مضيق تيران، يضع الأمن القومي المصري في مأزق

الثاني: تهديد الأمن المصري من خلال إمكانية إنشاء "دولة الاحتلال" أو غيرها من القوى الدولية الأخرى كالولايات المتحدة قواعد عسكرية لها في هذه المنطقة – تيران وصنافير – خاصة في ظل العلاقات والتنسيق القوي بين واشنطن والرياض وهو ما قد يدفع الأخيرة إلى عدم الممانعة في إنشاء مثل هذه القواعد، علمًا بأن هناك أنباء تتردد عن مساعٍ لنقل قاعدة العديد الأمريكية في قطر لدولة أخرى دون أن تسمى هذه الدولة حتى الآن.

اتفاقية ترسيم الحدود جزء من "صفقة القرن" بحسب البعض

ماذا عن واشنطن؟

هناك تساؤل طرحه البعض عقب إعلان البرلمان المصري موافقته على نقل السيادة على تيران وصنافير من القاهرة إلى الرياض: لماذا تم تمرير مثل هذه الاتفاقية الحساسة بهذه السرعة دون إعطاء الوقت الكافي لمناقشتها مما يعني أن هناك تصميم وإرادة في تمريرها بأي طريقة؟

الإجابة على هذا السؤال تصبح أكثر حرجًا حين نعرف أنه بعد ساعات قليلة من تصويت البرلمان على الاتفاقية فاجأتنا هيئة مفوضي المحكمة الدستورية العليا – أكبر محكمة في مصر – بالتوصية بعدم قبول منازعتي التنفيذ المقامتين من هيئة قضايا الدولة، نائبة عن الحكومة، لوقف تنفيذ حكم محكمة القضاء الإداري الصادر ببطلان اتفاقية ترسيم الحدود البحرية بين مصر والسعودية، واستمرار تبعية جزيرتي تيران وصنافير للسيادة المصرية، وهو ما دفع البعض إلى الريبة والشك في نوايا الحكومة والنظام الحالي، إذًا يبقى السؤال: هل هناك ضغوط مورست على النظام المصري لتمرير الاتفاقية؟

هناك رأي يقول إن تمرير الاتفاقية جزء من الاتفاق غير الرسمي المبرم بين القاهرة والرياض وواشنطن بخصوص بناء تحالف عربي إسلامي أمريكي لمكافحة الإرهاب، والذي يعد أحد محاور "صفقة القرن" التي ترعاها إدارة البيت الأبيض الجديدة.

قضية تيران وصنافير أكبر من كونها مسألة نزاع بين السعودية ومصر على السيادة، إذ إنها تأتي في إطار صفقة إقليمية قد تعيد رسم خارطة المنطقة من جديد

هذا الرأي ذهب إلى أن السيسي طالما استخدم قضية تيران وصنافير كورقة ضغط ضد السعودية لتحقيق بعض المكاسب الاقتصادية، وقد مرت العلاقة بين القاهرة والرياض بالعديد من محطات التوتر بسبب هذه القضية، إلا أنه ومع قدوم الرئيس ترامب ولقائه بالرئيس المصري وولي ولي العهد السعودي محمد بن سلمان في واشنطن كل على حدة، ثم زيارته التي قام بها للسعودية الشهر الماضي، كل هذا كان له مفعول السحر في إذابة الجليد في العلاقات بين مصر والسعودية.

التحالف الذي ينتوي ترامب تدشينه في الشرق الأوسط تحتل فيه القاهرة والرياض مكان الصدارة لما

لهما من ثقل مادي وعسكري في المنطقة، ومن ثم مارس الرئيس الأمريكي ضغوطه على الطرفين لتحسين العلاقات وتخفيف حدة التوتر وحلحلة الملفات العالقة مهما كان الثمن، وهو ما يفسر استعادة ضخ شركة أرامكو السعودية لشحنات النفط للقاهرة عقب زيارة ابن سلمان للولايات المتحدة بعد توقف دام ما يقرب من ثلاثة أشهر بسبب ما قيل إنه اعتراض على تأييد الخارجية المصرية للقرار الروسي في مجلس الأمن حيال الملف السوري.

ومن ثم يتضح أن قضية تيران وصنافير أكبر من كونها مسألة نزاع بين السعودية ومصر على السيادة، إذ إنها تأتي في إطار صفقة إقليمية قد تعيد رسم خارطة المنطقة من جديد، ومع ذلك فإن مكاسب القاهرة من وراء تحالفها مع ترامب وتسوية خلافاتها مع الرياض لا شك أنها ستسهم بشكل أو بآخر في دعم توجهات النظام الحالي لا سيما فيما يتعلق بمواجهته مع التيارات الإسلامية وغيرها من قوى المعارضة سواء داخليًا أو خارجيًا، لكن يبقى السؤال الذي يظل يبحث عن إجابة: هل يكون ذلك على حساب الأمن القومي المصري لصالح "إسرائيل"؟

رابط المقال: https://www.noonpost.com/18450/