مترجم

تاريخ الغاز والنفط في الشرق الاوسط

المصدر: مركز الإتحاد للأبحاث والتطوير

تاريخ الإصدار: 11 حزيران / يونيو 2022

مترجم:

تاريخ الغاز والنفط في الشرق الاوسط

(موقع مفاتيح الشرق الأوسط)

11 حزيران 2022

مقدمة:

يعرض الموقع البحثي "مفاتيح الشرق الأوسط"، مسحا تاريخيا لاهم المراحل التاريخية التي مرّت بها الطاقة (غاز ونفط) في الشرق الأوسط، نشر على حلقات في 26 مايو 2022، وتم تحديثه بتاريخ 2 حزيران 2022، استعرض الباحث "ايميل بوفييه" في هذه الحلقات، اهم التفاصيل المرتبطة بإنشاء خطوط انابيب الغاز وتداعيات ذلك على العلاقات الدولية.

تستعرض هذه الورقة أربعة أجزاء:

الجزء الأول: تاريخ خطوط أنابيب الغاز والنفط في الشرق الأوسط: خطوط الأنابيب، المحركات الحقيقية للتقارب الدبلوماسي (4/1). خطوط الأنابيب العابرة للحدود من العراق والمملكة العربية السعودية.

الجزء الثاني: تاريخ خطوط أنابيب الغاز والنفط في الشرق الأوسط: خطوط الأنابيب، المحركات الحقيقية للتقارب الدبلوماسي (4/2). خطوط الأنابيب عبر البحر الأبيض المتوسط.

الجزء الثالث: تاريخ خطوط أنابيب الغاز والنفط في الشرق الأوسط: خطوط الأنابيب، المحركات الحقيقية للتقارب الدبلوماسي (4/3). خطوط الأنابيب في الشرق الأوسط.

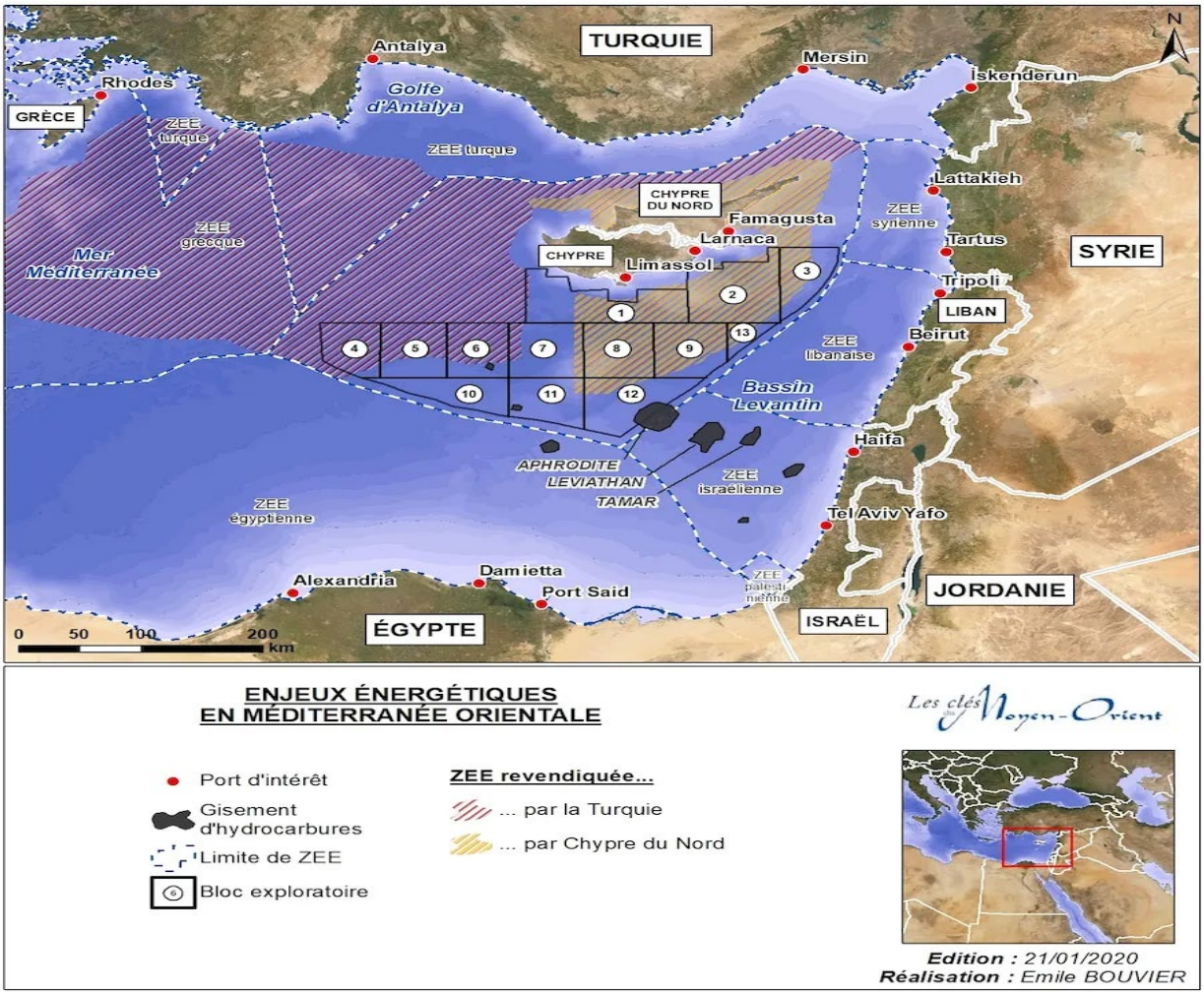
الجزء الرابع: تاريخ خطوط أنابيب الغاز والنفط في الشرق الأوسط: خطوط الأنابيب، المحركات الحقيقية للتقارب الدبلوماسي (4/4). خط أنابيب دولفين.

في أقل من قرن من الزمان ، أثبتت خطوط الأنابيب نفسها كمكون اقتصادي رئيسي ورمزي للشرق الأوسط، وقد أصبحت خطوط أنابيب الغاز والنفط اليوم أحد مكونات الهوية الرئيسية للمنطقة، وتجسيدا حقيقيا لأهم الإشكاليات والقضايا الجيوسياسية الرئيسية التي تحرّكها. تحمل هذه البنى التحتية، في الواقع، اثنين من أكثر الموارد الطبيعية ربحًا في العالم، والتي تشكّل أساس الثروة في الشرق الأوسط، وهي الغاز والنفط. وهكذا ظلت خطوط الأنابيب دائمًا، منذ تعميمها خلال النصف الثاني من القرن العشرين، قضية جيوسياسية حتمية وحساسة، كما ظهر ذلك أثناء هجمات الحوثيين على أنابيب ومنشآت النفط السعودية في عام 2020، 2021 أو حتى 2022.

إن قضايا الطاقة، والتي تمتد عبر البلدان وفي بعض الأحيان القارات، كما خطوط الأنابيب هي نتيجة للتعاون الإقليمي الضروري، هذا التعاون الذي غالبًا ما يكون مدفوعًا بالتنمية الاقتصادية والمزايا المالية والطاقة. غالبًا ما يُساء فهم تاريخ خطوط الأنابيب في الشرق الأوسط والمغرب العربي، مع ذلك، هناك تمازج بين تاريخ القضايا الجيوسياسية التي كانت وراء بنائها، وتطورها، وفي بعض الأحيان إغلاقها بالكامل.

إذا كان هناك الآن أكثر من مائة خط أنابيب عبر المنطقة ، فيمكن الاحتفاظ بأربعة محاور رئيسية من تاريخهم: تطوير خطوط الأنابيب العراقية والسعودية العابرة للحدود، وأول خطوط أنابيب النفط في التاريخ (**الجزء الأول**)، خطوط الأنابيب عبر البحر الأبيض المتوسط، والاتجاهات الرئيسية لتطوير أنابيب النفط والغاز في شمال إفريقيا (**الجزء الثاني**) خطوط الأنابيب في الشرق الأوسط، والمناقشات السلمية والتقارب بين الجهات المعادية سياسيًا (**الجزء الثالث**) وأخيراً ، مشروع دولفين ، خط الأنابيب الوحيد العابر للحدود في الخليج الفارسي والمبادر في العديد من مشاريع التعاون الإقليمي (**الجزء الرابع**). من خلال عرض تاريخ خطوط الأنابيب عبر شمال إفريقيا والشرق الأوسط، ستسعى هذه المقالة إلى إظهار أهمية هذه الخطوط من حيث التقارب الدبلوماسي والتعاون الإقليمي، وعند تسوية النزاعات الإقليمية.

الجزء الأول: تاريخ خطوط أنابيب الغاز والنفط في الشرق الأوسط: خطوط الأنابيب، المحركات الحقيقية للتقارب الدبلوماسي (4/1). خطوط الأنابيب العابرة للحدود من العراق والمملكة العربية السعودية



1. انابيب العراق الرائدة والعابرة للحدود

يعود تاريخ مشروع خط الأنابيب الأول في الشرق الأوسط إلى فترة الانتداب، عندما تم اكتشاف النفط لأول مرة في العراق في عام 1927، حيث عثرت شركة النفط العراقية البريطانية بالفعل على النفط في بابا كركور بالقرب من كركوك، التي تعد منطقتها غنية بشكل خاص بالمواد الهيدروكربونية، وخاصة في النفط. من أجل نقل الذهب الأسود إلى الأسواق الغربية، تم طرح فكرة خط الأنابيب بسرعة وبدأ بناؤه في عام 1937. اعتبر المسار المختار جريئًا للغاية نظرًا للوضع الجيوسياسي في ذلك الوقت: بدءًا من كركوك، حيث كان من المقرر أن يمتد خط الأنابيب إلى الجنوب الغربي من حديثة في العراق، ثم ينخفض غربًا إلى عمان في الأردن، وينتهي في حيفا. ستتزامن نهاية بناء خط الأنابيب مع قيام الدولة اليهودية عام 1948، وسيتدفق النفط فقط عبر خط الأنابيب لبضعة أيام قبل اندلاع الحرب العربية الإسرائيلية الأولى. في السنوات التالية، تم إنشاء خطوط أنابيب من العراق وصولا الى البحر الأبيض المتوسط في بانياس (شمال طرطوس) وعبر سوريا إلى طرابلس في لبنان. تم الانتهاء من إنشاء خط أنابيب لخدمة ميناء سيهان في تركيا، ويمرّ من كركوك في

العراق، في عام 1977. بسبب العلاقات المتدهورة بين السلطات السورية والنظام البعثي في العراق، توقف الأخير عن استخدام خطوط الأنابيب السورية بمجرد اكتمال خط الأنابيب التركي، واعتمد عليه فقط والعديد من محطات النفط التي تم بناؤها حديثًا في الخليج الفارسي. في أوائل الثمانينيات، كان للعراق ثلاث محطات نفطية في الخليج: ميناء البكر وخور العمية، وخور الزبير. لكن بسبب الأضرار التي لحقت بهم خلال الحرب العراقية الإيرانية، سارعت بغداد إلى بناء خط أنابيب جديد في عام 1985 والذي يبدأ من المملكة العربية السعودية وينشط الى ميناء نويبع في البحر الأحمر. في ديسمبر 1996، أعيد فتح خط الأنابيب العراقي التركي - بعد إغلاقه في عام 1990 بموجب العقوبات التي فرضتها الأمم المتحدة على العراق - بفضل برنامج "النفط مقابل الغذاء" الذي فرض على نظام صدام حسين بعد غزو الكويت عام 1990، والذي سمح للسلطات العراقية ببيع نفطها تحت إشراف الأمم المتحدة من أجل الحصول على المواد الغذائية بالمقابل.

2. خطوط الأنابيب العراقية في القرن الحادي والعشرين

منذ غزو العراق من قبل الولايات المتحدة في عام 2003، أصبحت خطوط الأنابيب العراقية هدفاً للعديد من أعمال التخريب. من جانبها، استثنت الولايات المتحدة سوريا من إمكانية الاستفادة من تصدير النفط العراقي بسبب انتهاك الأخيرة للعقوبات المختلفة المفروضة على العراق، وعلى نطاق أوسع، بسبب التدهور الشديد للعلاقات الدبلوماسية بين واشنطن ودمشق.

تدفق خط أنابيب كركوك - سيهان، المصمم عادة لضمان تدفق 1.6 مليون برميل في اليوم، انخفض إلى 30 ألف برميل في عام 2003 بسبب الصراع. على الرغم من الزيادات العرضية في النشاط، ظل خط الأنابيب غير مستغل بشكل كبير حتى عام 2008، عندما جعلت القوات الأمريكية حماية خط الأنابيب أولوية إستراتيجية في العراق. ثم عاد التدفق بعد ذلك إلى متوسط 355 ألف برميل في اليوم.

3. خط الأنابيب العابر للعرب

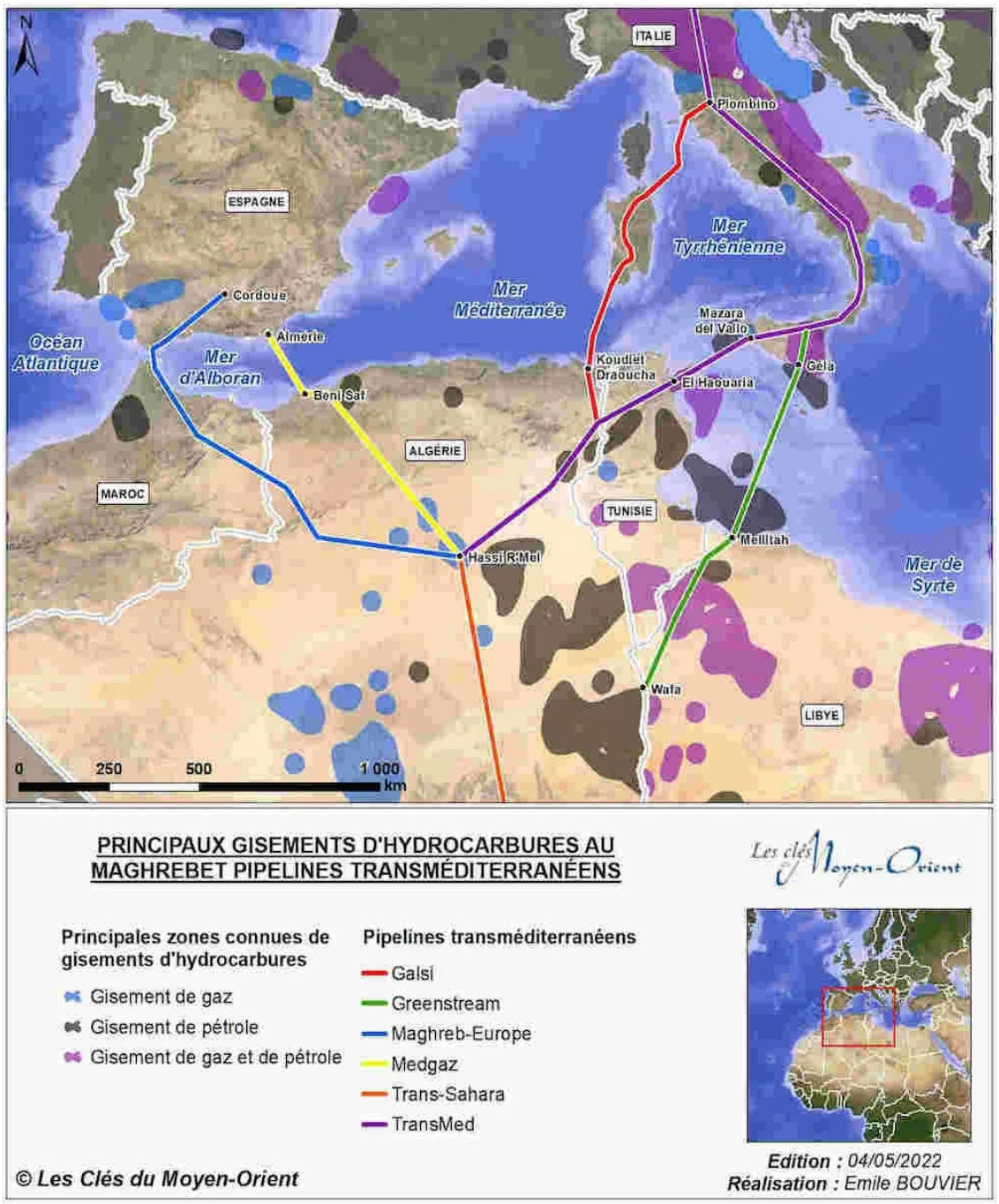
سيشكل خط أنابيب Transarabe، المسمى أيضًا Tapline لشركة Trans-Arabian Pipeline Company ، صفحة مركزية أخرى في تاريخ خطوط الأنابيب في الشرق الأوسط. بناه البريطانيون في الأربعينيات من القرن الماضي، وبدأ من القيصومة، بالقرب من حفر الباطن في السعودية، وتوقف في صيدا بلبنان عبر سوريا والأردن. ومع حرب الأيام الستة عام 1967 تم التدمير البطيء لخط الأنابيب، الذي تعرض للأضرار والتخريب - حيث تعرض للهجوم في عام 1969 من قبل كوماندوز من الجبهة الشعبية لتحرير فلسطين – إضافة الى ، التوترات الإقليمية الشديدة بشكل خاص.

تم إغلاق القسم الشمالي من الأردن في عام 1976 ،واستمر الجزء الذي يربط المملكة العربية السعودية بالأردن في نقل كميات متواضعة من النفط حتى عام 1990، عندما توقف السعوديون عن استخدام خط الأنابيب ردًا على الدعم الأردني للعراق خلال حرب الخليج الاولى. اليوم، لا يزال خط الأنابيب غير مستخدم وعلى أي حال لم يعد يلبي المعايير الدولية الجديدة. حاولت العديد من المشاريع خلال الثمانينيات والتسعينيات إعادة تنشيط Tapline، ولكن دون جدوى. ستنظر المملكة العربية السعودية في تحديث خط الأنابيب لتجاوز مضيق هرمز، وهو شديد التأثر بالتقلبات الجيوسياسية في المنطقة، ولكن سيتم أيضًا التخلي عن هذا المشروع بسبب تعقيد إعادة تأهيل خط الأنابيب.

الجزء الثاني: تاريخ خطوط أنابيب الغاز والنفط في الشرق الأوسط: خطوط الأنابيب، المحركات الحقيقية للتقارب الدبلوماسي (4/2). خطوط الأنابيب عبر البحر الأبيض المتوسط.

1. عبر المتوسط

تعود فكرة إنشاء أول خط أنابيب عبر البحر الأبيض المتوسط إلى أوائل الستينيات، عندما بدأ الطلب على الغاز الطبيعي في أوروبا يتزايد. في وقت مبكر من عام 1963، عرضت الشركات الفرنسية، بدعم من باريس، بناء خطوط أنابيب غاز لنقل الغاز الجزائري إلى إسبانيا ثم إلى فرنسا. في وقت بنائه من 1978 إلى 1983، كان خط أنابيب Transmed هو أعمق خط أنابيب في العالم: فهو يمر عبر البحر الأبيض المتوسط على عمق يزيد عن 150 متراً. بدءاً من الجزائر وصولاً إلى إيطاليا، ويمر خط الأنابيب عبر تونس ومياه البحر الأبيض المتوسط الدولية. يمثل هذا العبور عبر الأراضي التونسية



من الأراضي الجزائرية تحديًا سياسيًا حقيقيًا بسبب التوتر الشديد الذي كان يترأس العلاقات بين الجزائر وتونس بسبب الحياد الظاهر لتونس أثناء الصراع بين الجزائر والمغرب حول الصحراء الغربية. (من 30 أكتوبر 1975 إلى 6 سبتمبر 1991).

أصرت تونس على التفاوض الثنائي مع عملاق الطاقة الإيطالي Ente Nazionale Idrocarburi (ENI) بدلاً من الاشتراك مع الجزائر، والحصول في نفس الوقت على رسوم عبور سنوية قدرها 25 مليون دولار. يبدو أن إنشاء خط الأنابيب هذا قد تم بدافع قوي للتقارب بين الجارتين في شمال إفريقيا مما أدى إلى توقيع "معاهدة الأخوة والوفاق" بين البلدين في 18 مارس 1983. وتزامن توقيع هذا الأخير أيضًا مع افتتاح ترانسميد.

2. "المغرب العربي - أوروبا"

سيمهد الانتهاء من ترانسميد الطريق لمشاريع أخرى واسعة النطاق في شمال إفريقيا. وهكذا، سيتم إنشاء خط أنابيب نفط آخر يربط حاسي الرمل في الجزائر بقرطبة بإسبانيا عبر المغرب ومضيق جبل طارق من 1993 إلى 1996: هذا هو خط أنابيب "المغرب العربي - أوروبا". ومع ذلك، فإن العلاقات بين المغرب والجزائر، والتي هي أسوأ بشكل ملحوظ من تلك التي توحد تونس بالجزائر، ستؤدي أيضًا إلى تعقيد تحقيق المشروع.

أدى استقلال الجزائر عام 1962 بالفعل إلى نزاع حدودي على منطقتي بشار وتندوف، مما أدى إلى اندلاع "حرب الرمال" (25 سبتمبر 1963 - 20 فبراير 1964) في العام التالي. زادت قضية الصحراء الغربية الشائكة من تسميم العلاقات بين البلدين. ومع ذلك، فإن المصالح الاقتصادية المتبادلة سوف تتغلب على هذا العداء وتساعد على إعادة الجزائر والمغرب إلى طاولة المفاوضات: وقد أثبتت آفاق خط الأنابيب، في هذا الصدد، أنها قوة دافعة في تحسين العلاقات بين الرباط والجزائر. إذا اندلعت أزمات جديدة مرة أخرى - سيتهم المغرب الجزائر، على سبيل المثال، بأنها راعية للهجوم على فندق أطلس أسني في مراكش في 24 أغسطس 1994 - وستؤدي إلى إغلاق الحدود بين البلدين. ومع ذلك، فإن تدهور العلاقات الدبلوماسية على مر السنين سيسود: لن تجدد الجزائر عقد تشغيل خط الأنابيب الذي انتهى في 31 أكتوبر 2021 وستختار بدلاً من ذلك تزويد إسبانيا بالغاز عبر خط أنابيب الغاز ميدغاز ، الذي يعمل منذ2011 ويربط الأراضي الجزائرية والإسبانية بشكل مباشر دون المرور بالمغرب.

3. غرين ستريم

يبدأ خط الأنابيب الرئيسي الثالث في شمال إفريقيا من ليبيا: وهو "غرين ستريم"، وهو أطول خط أنابيب للغاز تحت الماء يعبر البحر الأبيض المتوسط، ومن بين أعمق خط أنابيب في العالم بعمق يصل إلى 1127 مترًا ، ويربط مدينة مليته في طرابلس بصقلية. بدأ المشروع في عام 2003 بعد رفع العقوبات التي كانت خضعت لها ليبيا منذ عام 1992 وينقل حوالي 10 مليارات متر مكعب من الغاز سنويًا.

ومع ذلك، واجه المشروع عقبات خطيرة هددت تحقيقه: حيث تأثرت العلاقات بين إيطاليا وليبيا بتجربة الاستعمار، واتسمت منذ فترة طويلة بعدم الثقة، وحتى الانتقام. بعد وصول معمر القذافي إلى السلطة في عام 1969، تم بالفعل طرد أكثر من 20000 إيطالي ولدوا في ليبيا، على سبيل المثال.

تزامن حفل تدشين خط الأنابيب في 7 أكتوبر 2004 - في نفس اليوم والشهر الذي بدأ فيه غزو ليبيا عام 1911 - مع إعلان السلطات الليبية لفتة من المصالحة تمنح الإيطاليين من أصل ليبي حق العودة. سيعلن معمر القذافي على وجه

الخصوص أننا "نريد الآن أن نجعله يومًا للصداقة والتعاون بين ليبيا وإيطاليا، وهو تعاون عززه مشروع الغاز الذي نفتتحه اليوم". وسيسلط رئيس الوزراء الإيطالي سيلفيو برلسكوني الضوء على التقارب الذي بدأ بين البلدين من خلال خط الأنابيب هذا، معلناً "أن حقبة جديدة من التعاون تبدأ بين شعبينا بفضل هذا المشروع الذي سيوفر لإيطاليا 10٪ من احتياجاتها من الطاقة".

4. MedGaz و Galsi

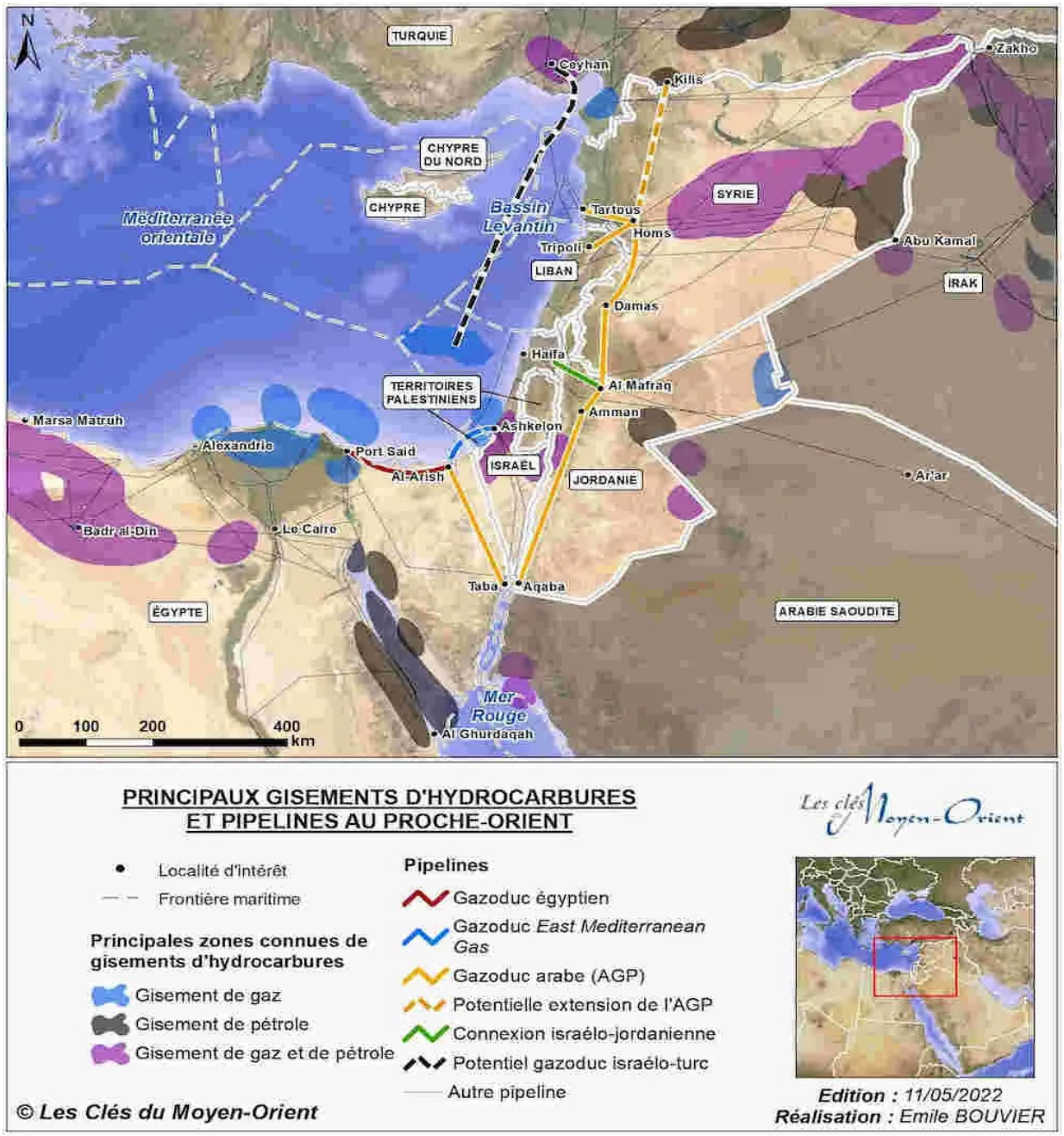
كما عمل مشروع جرين ستريم كنموذج وناقل لمشاريع مماثلة ساهمت في تحسين العلاقات بين الدول العربية والأوروبية. نفس الشي بالنسبة لخط أنابيب الغاز البحري ميدغاز، الذي يربط بني ساف في الجزائر بالميريا في إسبانيا: اكتمل في ديسمبر 2008 ، ويمد خط أنابيب الغاز هذا 10.5 مليار متر مكعب سنويًا.

كان خط أنابيب الغاز -في عمق البحر- "غالسي" (لشركة غازي الجزائر / ساردينيا - إيطاليا)، الذي بدأ في عام 2010 والذي كان من المقرر تشغيله في عام 2014 ، هو ربط منشآت كوديبيت دراوش الجزائرية ببلدة بيومبينو ، إيطاليا. سردينيا. إلا أن تدهور الوضع الاقتصادي في الجزائر والمنافسة من جانب شركة غازبروم الروسية العملاقة ستؤخر المشروع لعدة سنوات، وهو معلّق حاليا. كما يتضح من الاهتمام المستمر بمثل هذه المشاريع ، تلعب خطوط الأنابيب دورًا مهمًا في تعزيز العلاقات الدولية ، سواء داخل المنطقة المغاربية نفسها أو بين دول شمال إفريقيا ودول أوروبا.

الجزء الثالث: تاريخ خطوط أنابيب الغاز والنفط في الشرق الأوسط: خطوط الأنابيب، المحركات الحقيقية للتقارب الدبلوماسي (4/3). خطوط الأنابيب في الشرق الأوسط:

1. خط الأنابيب المصري الإسرائيلي

على الرغم من احتياطياتها المتواضعة من الوقود الأحفوري، أصبحت مصر منذ بداية القرن الحادي والعشرين شركة بناء رئيسية لخطوط الأنابيب ومورداً أساسيًا للغاز لجيرانها، ولا سيما إسرائيل. تشير التقديرات إلى أنه إذا كان لدى مصر 3.6 مليار برميل من النفط فقط في أراضيها، فستمتلك من ناحية أخرى 75.5 تريليون قدم مكعب من الغاز. هذه الثروة من الغاز هي ثروة حقيقية تستغلها الحكومة المصرية قدر الإمكان. في عام 2021، على سبيل المثال، تضاعفت صادرات الغاز الطبيعي المسال أربع مرات مقارنة بعام 2020، بإجمالي 6.80 مليون طن. في هذا السياق، تعود الرغبة - إن لم تكن الحاجة - لبناء خط أنابيب غاز من أجل استغلال حقول الغاز المصرية على أفضل وجه إلى عام 2001. في البداية، كان المشروع يهدف فقط إلى إمداد الأردن بالغاز. وتطورت الرغبة في البحث عن شركاء آخرين أكثر إثارة للاهتمام: وأثبتت إسرائي، لأسباب اقتصادية وجغرافية على حد سواء ، أنها خيار طبيعي في هذا الصدد. في عام 2005، تفاوضت مصر وإسرائيل على اتفاقية تبيع بموجبها الحكومة المصرية 1.7 مليار متر مكعب من الغاز سنويًا لإسرائيل، لمدة خمسة عشر عامًا.



يتم ضخ الغاز عبر خط أنابيب تحت البحر بطول 100 كيلومتر يربط ميناء العريش المصري على البحر المتوسط بمدينة عسقلان. ويباع الغاز إلى شركة غاز شرق المتوسط (EMG)، وهي ائتلاف من الهيئة المصرية العامة للبترول، ومجموعة مرحاف الإسرائيلية، ورجل الأعمال المصري حسين سالم، التي ستطلق اسمها على خط الأنابيب. وافقت مصر على بيع الغاز بسعر متغير بين 2.5 و2.65 دولار لكل مليون وحدة حرارية بريطانية، بأقل من أسعار السوق.

على الرغم من مخاطره الاقتصادية الكبيرة ، فإن هذا المشروع سيحظى طواعية بتغطية إعلامية قليلة بسبب الحساسية المحيطة في ذلك الوقت - والتي لا تزال محيطة اليوم ، في كثير من النواحي - مثل هذا التعاون المثمر بين دولة عربية

وإسرائيل: معاهدة سلام انهت الحرب بين تل أبيب والقاهرة وقعت في 26 مارس 1979 تبلغ عشرين عامًا فقط، ولم تقبل الدول العربية الأخرى السلام إلا مؤخرًا، على غرار الأردن في عام 1994.

بعد التدخل العسكري الإسرائيلي في قطاع غزة عام 2009، ازدادت الضغوط على مصر لإعادة النظر في الصفقة. وردت الحكومة المصرية بأنها كانت تبيع الغاز ببساطة إلى شركة خاصة قامت بدورها ببيعه إلى لجنة من الفاعلين من اختيارها ومن بينهم إسرائيل. منذ بدء تشغيل خط أنابيب الغاز في مايو 2008، وخرجت للعلن جملة من الخلافات داخل البرلمان المصري حول خط الأنابيب، وتم رفع دعاوى قضائية ضد الاتفاقية: ودعا قرار المحكمة الصادر في نوفمبر 2008 إلى وقف تصدير الغاز إلى إسرائيل بحجة أن الحكومة لم تستشر النواب المصريين بشكل كافٍ قبل توقيع الاتفاقية. ومع ذلك، تم إلغاء هذا القرار في فبراير 2009 من قبل محكمة أعلى. أشار وزير الدولة للشؤون القانونية والبرلمانية، مفيد شهاب ، إلى أن لإسرائيل الحق في تقديم عروض لشراء الغاز بموجب معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية لعام 1979 ، ورد أحد المشرعين المعارضين بأن الحكومة كانت قد انتهكت المادة 151 من الدستور الذي ينص على وجوب مناقشة الاتفاقيات الإستراتيجية في البرلمان أولاً. بعد الثورة المصرية، بدأت إجراءات قانونية جديدة ضد عشرات المسؤولين عن الاتفاقية، وأسفرت هذه المرة عن أحكام بالسجن في يونيو 2012.

على الرغم من هذه التحديات القانونية والسياسية، ظل خط الأنابيب قيد التشغيل حتى عام 2012، مما يدل على أن الاستثمارات الرئيسية في البنية التحتية لخط الأنابيب هذا - 400 مليون دولار، حيث أثبتت أنها آليات تعاون طويلة الأمد، حتى في سياق الأزمات الكبرى مثل الحرب في غزة أو الهجمات المتكررة من قبل المعارضين لتصدير الغاز المصري إلى إسرائيل، تم إغلاق خط الأنابيب مؤقتًا في عام 2012 بسبب حاجة مصر لتلبية الطلب المحلي على الغاز؛ منذ ذلك الحين ، أدى اكتشاف إسرائيل لحقول الغاز الرئيسية داخل منطقتها الاقتصادية الخالصة إلى جعل الدولة اليهودية مُصدِّرًا رئيسيًا للغاز ، وأدى إلى إعادة تشغيل خط الأنابيب في عام 2020 لتصدير الغاز الإسرائيلي إلى مصر.

2. نحو خط أنابيب تركي ـ إسرائيلي؟

بالتزامن مع الغاز المصري، وقبل اكتشاف حقول الغاز في مياهها الإقليمية في عام 2009، درست إسرائيل شراكات محتملة أخرى. في فبراير 2007، أكد وزير البنية التحتية الوطنية الإسرائيلي السابق بنيامين بن اليعازر في مقابلة أن إسرائيل وتركيا تناقشان إنشاء خط أنابيب تحت البحر بطول 610 كيلومترات بين ميناء سيهان التركي وعسقلان، والذي كان يجب أن يكتمل. بحلول عام 2011، سادت حالة من عدم اليقين السياسي، أولاً وقبل كل شيء التدهور في العلاقات بين تل أبيب وأنقرة في أعقاب حادثة سفينة مرمرة في 31 مايو 2010. اليوم تعيش هذه العلاقات مرحلة جديدة وإعادة ترميم في ضوء الحرب في أوكرانيا.

في الواقع، إن فكرة خط الأنابيب الذي يربط تركيا بحقول الغاز الإسرائيلية قد تم التفكير فيه جديا منذ الهجوم الروسي على أوكرانيا في فبراير 2022 من أجل ايجاد مصدر بديل لإمدادات الغاز إلى أوروبا، التي تعتمد حاليًا على موارد الطاقة الروسية. إن احتمالية وجود مثل هذا الخط، والفوائد الاقتصادية المحيطة به، تتجاوز الخلافات السياسية مرة أخرى، وكان المسؤولون الإسرائيليون والأتراك متحمسين حتى الآن بشأن المشروع.

3. التفاوض مع لبنان حول ملف الطاقة

يظهر هنا أن أمن الطاقة يمكن أن يفرض نفسه كقوة دافعة حقيقية للتعاون وتجاوز الخلافات والأزمات السياسية الكبرى. مرة أخرى في تشرين الأول / أكتوبر 2020، عندما اشتدت ازمة كورونا في العالم، اجتمعت شخصيات بارزة من لبنان وإسرائيل-على الرغم من أنها لا تزال رسميًا في حالة حرب وعداء في معظم القضايا الإقليمية- في مقر اليونيفيل (قوات الأمم المتحدة المؤقتة في لبنان) في الناقورة، في جنوب لبنان من أجل التوصل إلى اتفاق حول الخلاف على الحدود البحرية اللبنانية - الإسرائيلية، في مركز مكامن النفط والغاز الرئيسية ومسار عدة خطوط أنابيب.

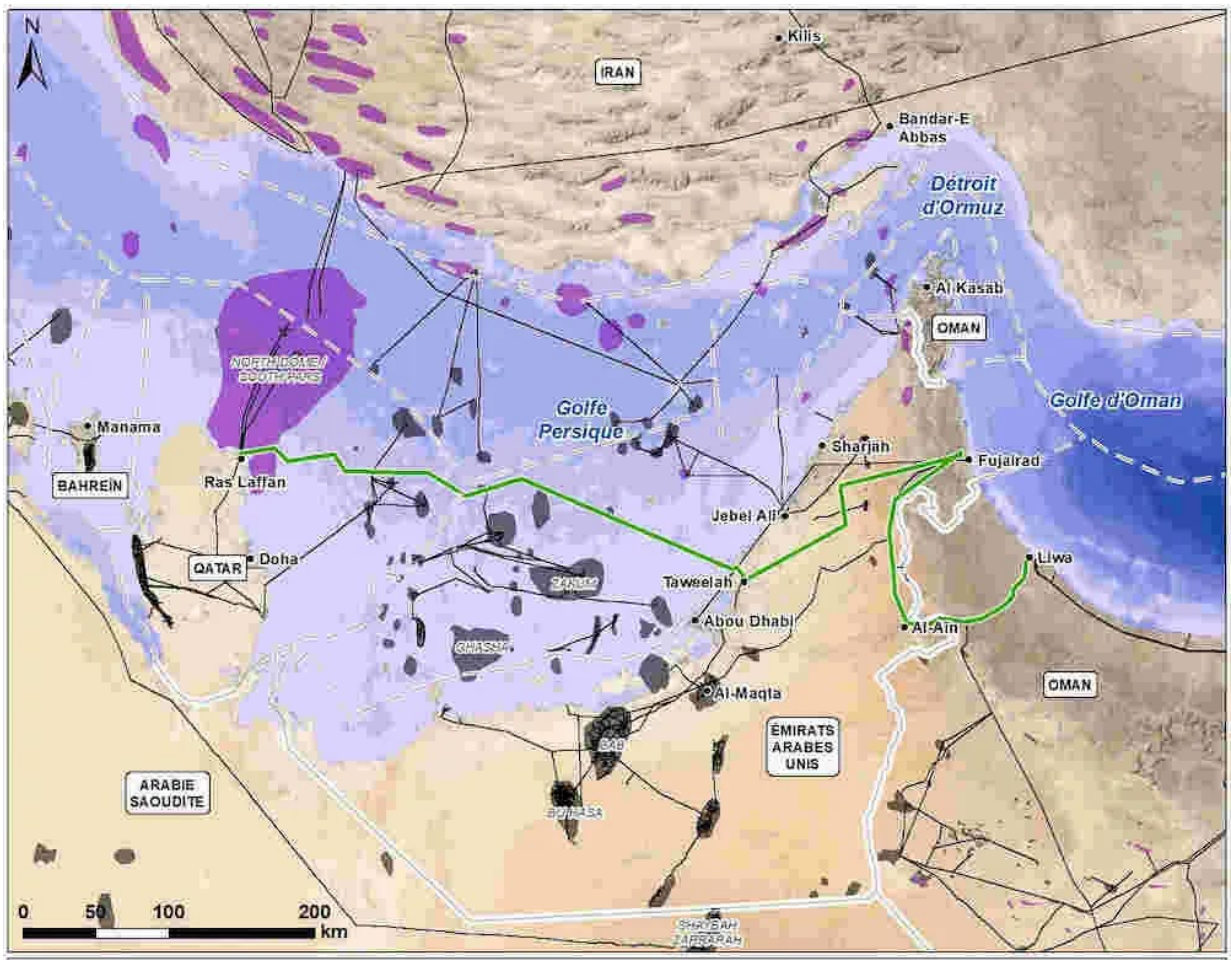
المفاوضات، التي ستشهد دورات جديدة كما في مايو 2021 على سبيل المثال، لا تزال مستمرة حتى اليوم. في حين يؤكد حزب الله أن هذه المحادثات "لم تكن مفاوضات سلام"، يثبت هذا التبادل غير المسبوق مرة أخرى كيف أن قضايا الطاقة والتداعيات الاقتصادية الرئيسية المحتملة التي تصاحبها يمكن ان تتجاوز الخلافات السياسية، والعداء أحيانا لأجل تحقيق المصلحة المشتركة.

الجزء الرابع: تاريخ خطوط أنابيب الغاز والنفط في الشرق الأوسط: خطوط الأنابيب، المحركات الحقيقية للتقارب الدبلوماسي (4/4). خط أنابيب دولفين

1. خط أنابيب دولفين

أبرز مشروع هو مشروع خط أنابيب الغاز البحري "دولفين" الذي يهدف إلى إمداد الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان بالغاز القطري. بدأ خط الأنابيب بالعمل في عام 1998 من قبل الإماراتيين، وكان يهدف إلى السماح لأبو ظبي بتنويع مصادر إمدادها، وقبل كل شيء، لتعزيز روابطها مع دول الخليج الصغيرة الأخرى من أجل موازنة النفوذ السعودي في شبه الجزيرة.

في الواقع، قبل أن تصبح القوة الاقتصادية الكبرى التي أصبحت عليها اليوم، كان على الإمارات العربية المتحدة أن تستسلم لضغوط السعوديين وتوقع معاهدة جدة في 21 أغسطس 1974، والتي بموجبها تخلت المملكة العربية السعودية عن مطالباتها تجاه منطقة البريمي - الأرض الإماراتية الموحدة - التي وافقت الإمارات مقابلها على التنازل عن شريط يبلغ طوله 25 كيلومترًا يربطها بقطر، وبالتالي التنازل عن ما يقرب من 80٪ من موارد حقل نفط الشيبة-زرارة (انظر الخريطة). وفي هذا السياق، قررت الدوحة وأبو ظبي في يناير 1998 إبرام اتفاقية تهدف إلى زيادة تعاونهما في شؤون الطاقة وتطوير العلاقات التجارية بينهما، وقررت في العام التالي البدء في إنشاء خط أنابيب غاز. وكان المشروع محل معارضة شديدة من المملكة العربية السعودية، التي ادّعت في عام 2006 أن خط الأنابيب يمر عبر مياهها الإقليمية وهو اتهام دحضته دولة الإمارات العربية المتحدة وقطر. في العام السابق، تمكنت الرياض من منع إنشاء خط أنابيب الغاز تحت البحر لربط قطر بالكويت، بحجة أن خط الأنابيب يمر عبر المياه الإقليمية السعودية.



LE PIPELINE *DOLPHIN*

Les clés du Moyen-Orient

- Localité d'intérêt
- Frontière maritime
- *UMM SHAIF* Champ gazier/ pétrolier

Principales zones connues de gisements d'hydrocarbures

- Gisement de gaz
- Gisement de pétrole

Pipeline *Dolphin* et ses connexions

- Dolphin
- Autre pipeline

© Les Clés du Moyen-Orient

Edition : *11/05/2022*
Réalisation : *Emile BOUVIER*

سيؤدي هذا المشروع العابر للحدود، إلى تقريب البلدان المعنية من خلال تسوية نزاعاتها الإقليمية على وجه الخصوص ولذلك وقعت سلطنة عمان ودولة الإمارات العربية المتحدة عدة اتفاقيات اعتبارًا من 1 مايو 1999 (اتفاقية صحار لتسوية الخلاف على أم زمل حيث تلتقي الحدود السعودية والعمانية والإماراتية)، والتي تُوجت باتفاق مسقط في 21 تموز / يوليو 2008، اتفق من خلاله الجيران الخليجيان على تخطيط كامل لحدودهما.

تم إطلاق مشروع Dolphin رسميًا في عام 2004 تحت رعاية شركة تم إنشاؤها خصيصًا تسمى Dolphin Energy ، وتضم ثلاثة مساهمين: شركة مبادلة للتنمية (مملوكة لأبو ظبي) بنسبة 51 ٪ من الأسهم ، وشركة توتال الفرنسية العملاقة وشركة أوكسيدنتال الأمريكية بنسبة 24.5٪ لكل منهما.

تزود قطر الغاز - يوفر خط الأنابيب ما يصل إلى ملياري قدم مكعب قياسي يوميًا من الغاز الطبيعي - وتتمتع باستقلالية كاملة لإدارة الجزء الموجود في الدوحة من خط الأنابيب. يأتي الغاز من حقل غاز جنوب فارس (المعروف أيضًا باسم "القبة الشمالية") ، وهو أكبر احتياطي غاز مستقل في العالم ، مشترك بين إيران وقطر ؛ الهيكل القانوني الأساسي لقانون الملكية العامة ، الذي يسمح بمثل هذه المشاركة ، هو في حد ذاته مثال على التعاون، بما في ذلك في علاقة معقدة مثل العلاقة بين إيران وقطر، وفي الخلاف السياسي والدبلوماسي حول مجموعة من الموضوعات.

مثل الأمثلة التاريخية الأخرى الواردة أدناه حول التعاون في مجال الطاقة الذي يتجاوز الخلافات السياسية، فإن خط أنابيب دولفين سيصمد أمام الأزمات المختلفة التي تعاني منها المنطقة، بما في ذلك "أزمة الخليج" الكبيرة (5 يونيو 2017 - 5 يناير 2021) التي انطلقت منها قطر والتي تم نبذها من قبل المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وعدد كبير من الدول الإسلامية الأخرى. وبالفعل أكدت الدوحة عزمها على مواصلة إيصال الغاز إلى دولة الإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان وفق الاتفاقية الموقعة بين الدول الثلاث رغم الحصار الدبلوماسي والاقتصادي المفروض عليها. في الواقع، بقي خط الأنابيب قيد التشغيل طوال الأزمة.

2. القوة الموجهة للتعاون متعدد القطاعات

إذا كانت الاعتبارات الاقتصادية والطاقة الواضحة قد سمحت لمشروع دولفين أن يرى النور، فإن الدوافع السياسية القوية كانت أيضًا قوى دافعة في إنشاء خط أنابيب الغاز هذا وفي تجسيد التعاون الدولي.

إن سياسة التعريفة المطبقة على مستخدمي خط الأنابيب هي في الواقع بليغة تمامًا في هذا الصدد: الحكومة القطرية ، التي تواجه طلبًا قويًا للغاية على الغاز وبالتالي لا تفتقر إلى العملاء بسبب الاحتياطيات الهائلة من الغاز التي جعلت البلاد ، في عام 2022 ، أكبر مصدر للغاز الطبيعي في العالم قبل الولايات المتحدة، على الالتزام بمشروع دولفين من خلال تطبيق نظام أسعار أقل من نظيره لدى المنافسين الآخرين، مما يدل على نفس البعد السياسي البارز. في عام 2008، على سبيل المثال ، دفعت قطر فقط 1.25 دولارًا لكل مليون وحدة حرارية بريطانية من الغاز مقارنة بالمتوسط الإقليمي البالغ 5 دولارات والمتوسط العالمي 12 دولارًا.

تعاون يؤدي إلى تعاون آخر، وهو مشروع Dolphin الذي جعل من الممكن تطوير مجالات التعاون في قطاعات غير متوقعة، مثل البيئة، على سبيل المثال. وهكذا شاركت دولفين للطاقة في مشاريع تجديد المرجان في الخليج بالتعاون مع السلطات القطرية والإماراتية. برنامج مدته سنتان تم إطلاقه في عام 2006، بعد عام من افتتاح خط الأنابيب، قدم أول دراسة شاملة للنظم البيئية المرجانية في المنطقة، بالشراكة مع المنظمة البيئية غير الحكومية WWF (الصندوق العالمي للحياة البرية).

بعد الزخم الناتج عن خط أنابيب دولفين، خط أنابيب الغاز الوحيد العابر للحدود في المنطقة، ستشهد مشاريع التعاون في مجال الطاقة الأخرى الضوء عبر شبه الجزيرة العربية: سيوافق مجلس التعاون الخليجي في 31 ديسمبر 2001 على إنشاء منطقة الخليج، لهيئة الربط الكهربائي لدول مجلس التعاون لدول الخليج العربية (GCCIA) والتي كان الغرض منها الإشراف على إنشاء نظام لربط الطاقة الكهربائية، بدأ العمل به في عام 2011. ربط المملكة العربية السعودية بالكويت والبحرين وقطر والإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان، أي ربط الموارد الكهربائية بين دول مجلس التعاون الخليجي وتقليل تكاليف الإمداد بالكهرباء مع ضمان استقرار معين للشبكة، وتوفير بديل لنقل النفط عبر الحدود عبر خطوط الأنابيب، وتحويله مباشرة إلى كهرباء قابلة للتصدير.

إن نجاح مشروع دولفين، من خلال تحفيز التعاون الإقليمي، يوضح هنا مرة أخرى الدور الذي لا يمكن إنكاره الذي يمكن أن تلعبه خطوط الأنابيب في تسوية النزاعات الإقليمية وإلى أي مدى يمكن أن تعزز - أحيانًا من باب البراغماتية المطلقة - تعاون حقيقي بين الدول التي لا تزال تعيش صراعات ونزاعات متعددة.