

خط أنابيب الموصل – حيفا: الأسطورة والواقع

سعد الله الفتحي*

كثر الحديث، في أعقاب الغزو الأميركي – البريطاني للعراق واحتلاله، عن أن خط الأنابيب الممتد بين الموصل في العراق وحيفا سيعاد فتحه لتزويد إسرائيل بالنفط الخام.

وقد جاءت هذه الأقوال في معظمها من مصادر إسرائيلية وأميركية، تناقلتها وعلقت عليها مصادر أخرى، بما فيها كثير من أجهزة الأخبار. وهذا المقال لا يسعى للتعقيب على عدم دقة هذه الأقوال فحسب، بل أيضاً على المنطق الأعوج الذي يقف خلف نشر مثل هذه المخططات.

خلفية تاريخية

بعد بدء إنتاج النفط على مستوى تجاري من الحقول الشمالية في كركوك سنة 1927، أراد الفرنسيون أن يمر خط أنابيب التصدير من العراق عبر سورية إلى مرفأ على ساحل البحر الأبيض المتوسط في طرابلس بלבnan، إذ كانت سورية خاضعة للانتداب الفرنسي آنذاك. غير أن البريطانيين فضلوا أن يكون المرفأ في حيفا بفلسطين، التي كانت خاضعة للانتداب البريطاني، وكذلك الأردن الواقع على الطريق. لذلك كان قرار الطريق الذي يسلكه خط الأنابيب مرتبطاً منذ البداية بالسياسات الاستعمارية في المنطقة، وبالتنافس بين القوى المستعمرة. وجاءت التسوية بعد ذلك بإنشاء خطين، إذ من الواضح أن فرنسا وبريطانيا أرادتاً حلاً توفيقياً فيما بينهما. لذلك تم في سنة 1934 الانتهاء من إنشاء خط أنابيب قطره 12 إنشاً من حقول كركوك إلى الحديثة على نهر الفرات، ومن هناك تفرع إلى فرعين: خط يتوجه إلى طرابلس عبر سورية، وخط إلى حيفا عبر الأردن.

ارتفع إنتاج النفط العراقي من 2000 برميل/يوم في سنة 1927 إلى 100.000 برميل/يوم في سنة 1945، وصار من الضروري توسيع شبكة التصدير للوفاء بمتطلبات الإنتاج الجديد والمتوقع في المستقبل. لذلك تم تركيب خط أنابيب مواز قطره 16 إنشاً بعد الحرب العالمية الثانية، وأصبح جاهزاً للتشغيل في سنة 1948 تقريباً،

* مستشار سابق في وزارة النفط، العراق.

عندما اندلعت الحرب العربية - الإسرائيلية. وكان من المنتظر أن يرفع طاقة المنظومة في حيفا إلى 100.000 برميل/يوم. وقد استغل القسم المار بسورية بعد اكتماله، لكن الخط المار عبر الأردن وفلسطين لم يكتمل كلياً، ثم بقي متوقفاً عن العمل بهد الهدنة لأن الحكومة العراقية رفضت السماح باستخدام الخط. بل ربما أزال الجيش العراقي بعض أجزائه للتأكد من تعطيله. غير أن شركات النفط واصلت الضغط على الحكومة العراقية للسماح بإعادة فتح الخط. وقد تعرض العراق لأزمة مالية في شباط/فبراير 1949 بعد هبوط إنتاجه إلى 79.000 برميل/يوم في سنة 1948، و91.000 برميل/يوم في سنة 1949. وفشلت المفاوضات مع شركات النفط في بغداد لزيادة الإنتاج والأسعار بسبب رفض الحكومة العراقية السماح بضخ النفط عبر خط حيفا، وزعمت الشركات أنها خسرت نصف صادراتها وبالتالي لا يمكنها أن تحسّن عائدات الحكومة العراقية. وتكرر الفشل نفسه في مفاوضات لاحقة عقدت في لندن في حزيران/يونيو 1949، وأيضاً في حزيران/يونيو 1950، إذ حافظت الحكومة العراقية في كلا المناسبتين على قرارها بعدم السماح بتصدير النفط عبر إسرائيل أياً تكن الظروف. ورفض الوزير الراحل ضياء جعفر، وزير الاقتصاد والمسؤول عن المفاوضات في ذلك الوقت، البحث في القضية على أساس أنها قضية سياسية اتخذت فيها الحكومة العراقية قراراً فعلاً. (هناك كثير من الإشارات إلى الموقف العراقي وإلى الوثائق ذات الصلة في كتاب عماد عبد السلام رؤوف، "ضياء جعفر: سيرة ومذكرات"، بغداد 2001).

تخلت شركات النفط عن فكرة إقناع العراق بالسماح بإعادة خط حيفا، وأخذت تزيد الإنتاج من حقول النفط في البصرة بدلاً من ذلك. غير أنه كان من المتوقع أن تطرأ زيادة حادة على إنتاج النفط في كركوك، وكان على شركات النفط أن تفكر في حلول واقعية جديدة. وارتفعت الصادرات عند اكتمال خطي أنابيب (28/30 إنشاً و32/30 إنشاً) من حقول كركوك إلى الحديثة (K-3) ومحطة الضخ T-1 داخل الأراضي العراقية، إلى ميناء بانياس في سورية وإلى ميناء طرابلس في لبنان. وعن طريق هذا النظام وإنتاج النفط من البصرة، ارتفع الإنتاج العراقي إلى 389.000 برميل/يوم في سنة 1952. ورفعت طاقة النظام إلى 1.1 - 1.2 مليون برميل/يوم في أوائل الستينات بتحديث الخطوط وتركيب توربينات غازية لتشغيل مجموعات الضخ من خلال تحويل الخط القديم بقطر 16 إنشاً لنقل الغاز.

يتضح مما سبق أن خطي الأنابيب إلى حيفا ما عدا يُعتبران خياراً ممكناً لتصدير النفط العراقي الخام منذ سنة 1950، وقد تُركا يتدهوران في مكانهما. ورفّع بعض الأجزاء لاحقاً واستعمل في خدمات ثانوية كنقل المياه. وجرت محاولة في أوائل السبعينات من الجانب العراقي لاستخدام بعض الخطوط في مكانها لضخ المياه من نهر الفرات إلى الغرب، لكن تبين بعد الكشف أن الخطوط عديمة النفع. وأزيل في الأردن

أيضاً أجزاء كثيرة واستعملت في مكان آخر لنقل المياه.

التصريحات الحديثة

أفادت صحيفة "هآرتس" بأن وزير البنى التحتية الإسرائيلي، يوسف باريتسكي، ذكر في 31 آذار/مارس 2003، حتى قبل أن تنتهي الحرب من وجهة النظر الأميركية، أنه أوعز إلى شركة البنية التحتية للطاقة والنفط (تاشان)، التي تملكها الدولة، بفحص أوضاع خط أنابيب النفط الممتد من الموصل إلى حيفا. وقد تكررت الإشارة إلى الموصل في تصريحات ومقالات أخرى، الأمر الذي يوحي بأن من أدلوا بها جاهلون بالجغرافيا فضلاً عن السياسة واقتصاد النفط. ويبدو أن احتمال حدوث تغيير في بغداد أطلق شرارة الاهتمام الإسرائيلي باستيراد النفط الخام العراقي من كركوك لتكريهه في مصفاة حيفا. وعلمت نشرة "ميس" (7 نيسان/أبريل 2003) من مراجع دبلوماسية أميركية رفيعة المستوى بأن الإدارة الأميركية تخطط لتجعل تدفق صادرات النفط بحرية في أعقاب رفع الحظر مشروطاً بالتزام العراق إعادة بناء خط أنابيب كركوك - حيفا. وأوردت صحيفة "الأوبزرفر" اللندنية، في 20 نيسان/أبريل 2003، أنه "يجري بين واشنطن وتل أبيب وشخصيات محتملة في الحكومة المقبلة في بغداد، البحث في خطط لبناء خط أنابيب لسحب النفط من العراق المحتل حديثاً إلى إسرائيل". ومضت تقول إن "بعث (خط أنابيب حيفا) سيحول القوة الاقتصادية في المنطقة، فيجلب العوائد إلى العراق الجديد الذي تهيمن عليه أميركا، ويقصي سورية، ويحل أزمة الطاقة في إسرائيل، بضربة واحدة". ولم توضح "الأوبزرفر" كيف ولماذا ستحدث هذه الأمور، وسقطت في أنواع التقارير المثيرة على غرار وسائل الإعلام الأخرى الأقل جدية. وقد استشهدت بقول باريتسكي إن "خط الأنابيب سيخفض فاتورة الطاقة في إسرائيل تخفيضاً جذرياً - ربما بأكثر من 25 في المئة - لأن البلد يعتمد إلى حد كبير على واردات النفط الروسي المكلفة". ولن يجد حتى المبتدئون في اقتصاد النفط وآليات السوق النفطية أي صعوبة تذكر في دحض أساس مثل هذه المزاعم. فالأسعار المتعددة للنفط الخام تلحق بعضها بعضاً في السوق، وبالتالي ليس من الواضح لماذا "سيوفر" النفط العراقي 25 في المئة من فاتورة إسرائيل. لقد قفز وزير المالية الإسرائيلي، بنيامين نتنياهو، إلى العربية عندما بلغ مجموعة من المستثمرين البريطانيين، بحسب ما أفادت صحيفة "هآرتس" في 20 حزيران/يونيو 2003، أنه "لن يطول الوقت حتى تروا النفط العراقي يتدفق إلى حيفا". ومع أنه امتنع من إعطاء جدول زمني، مضى يقول: "إنها مسألة وقت فقط إلى أن يعاد بناء خط الأنابيب ويتدفق النفط العراقي إلى البحر الأبيض المتوسط". وبلغ نتنياهو وكالة "رويترز"، في وقت لاحق، أن الحكومة في المراحل الأولى من النظر في إمكان إعادة فتح خط الأنابيب، الذي كان ينقل النفط في

إبان الانتداب البريطاني من الموصل إلى حيفا عبر الأردن. وأضاف قائلاً: "إنه ليس خط أحلام." لقد اعترف نتنياهو على الأقل بأن خط الأنابيب بحاجة إلى "إعادة بناء"، أيًا يكن معنى ذلك.

ولتأكيد المعنى السياسي لهذه التصريحات، أوردت "ميس"، في 7 تموز/يوليو 2003، أن وفداً نفطياً إسرائيلياً يجري محادثات سرية مع قادة أكراد في شمال العراق، ويبحث في الاحتمال الفني لإعادة تنشيط خط أنابيب كركوك - حيفا لتمكين النفط العراقي من الوصول إلى إسرائيل. كما أن ناجي أبي عاد، وهو محلل في الشؤون النفطية، قال مؤخراً ("ميس"، 11 آب/أغسطس 2003)، إن "الشائعات توحى بإعادة فتح (إعادة بناء من الصفر في الواقع) الخط الممتد من كركوك إلى حيفا في إسرائيل." ومضى يقول: "يبدو أن الهدف من الشائعة هو جزء من الضغط على سورية ولبنان اللذين يأملان بأن يعيد العراق استخدام منظومة خطي أنابيبه التصديرية التي تنتهي في بانياس وطرابلس."

وعلى الرغم من أن تصريحات المسؤولين الأميركيين في هذا السياق لم تكن صريحة، فقد أشار موقع مجلة "جينز" على الإنترنت إلى أن "الجهود الأميركية لإيصال النفط العراقي إلى إسرائيل ليست مفاجئة. فبموجب مذكرة التفاهم في سنة 1975، تضمن الولايات المتحدة كل حاجات إسرائيل النفطية في حال حدوث أزمة. كما أن مذكرة التفاهم، التي تجددت بهدوء كل خمسة أعوام، تلزم الولايات المتحدة بإنشاء وتخزين احتياطي استراتيجي إضافي لإسرائيل تعادل قيمة 3 مليارات دولار في سنة 2002. وقد أقر تشريع خاص لإعفاء إسرائيل من القيود المفروضة على صادرات النفط من الولايات المتحدة. كما أن الولايات المتحدة وافقت على تحويل النفط من سوقها المحلية، حتى لو كان ذلك ينطوي على حدوث نقص محلي، وضمنت تسليم النفط الموعود بناقلاتها الخاصة إذا لم ترغب الناقلات التجارية في حمل النفط الخام إلى إسرائيل، أو لم تكن متوفرة. ويشير كل ذلك إلى التزام مالي ضخم محتمل." وعلى غرار ذلك، تستشهد المقالة المذكورة أعلاه في صحيفة "الأوبزرفر" بجيمس أكنز (James Akins)، وهو سفير أميركي سابق في المنطقة، عندما علّق على خط أنابيب حيفا إذ قال: "إن ذلك في النهاية نظام عالمي جديد. وهذا ما ستبدو عليه الأمور بالضبط، وخصوصاً إذا ما مسحنا سورية. وهو يظهر أن الأمر كله متعلق بالنفط بالنسبة إلى أميركا وحليفتها."

وذكر عميرام كوهين ("هآرتس"، 25 آب/أغسطس 2003)، بهذا المعنى، أن "الولايات المتحدة طلبت من إسرائيل أن تفحص إمكان ضخ النفط من العراق إلى المصافي في حيفا. وقد جاء الطلب في برقية في الأسبوع الماضي من مسؤول رفيع المستوى في البنتاغون إلى مسؤول رفيع المستوى أيضاً في وزارة الخارجية في

القدس. "وتابع يقول: "إن ديوان رئيس الحكومة، الذي ينظر إلى خط الأنابيب إلى حيفا بمثابة مكافأة يمكن أن تمنحها الولايات المتحدة لإسرائيل في مقابل دعمها الذي لا لبس فيه للحملة التي تقودها أميركا في العراق، طلب من الأميركيين توجيه البرقية رسمياً."

غير أن "ميس" ذكرت في 1 أيلول/سبتمبر 2003 أن الولايات المتحدة "نفث وجود أي خطة لتصدير النفط الخام العراقي عبر خط أنابيب كركوك - حيفا الميت." واقتبست تقريراً لصحيفة "هآرتس" الصادرة في 27 آب/أغسطس جاء فيه: "قال مصدر رفيع المستوى في وزارة الخارجية (الأميركية) إن ليس ثمة خطة كهذه فحسب، بل أيضاً ليس ثمة نية أو إمكان لمثل هذا السيناريو"، مضيفاً أنه لن يكون هناك مثل هذا النقاش في السنتين التاليتين. وتعتقد الولايات المتحدة أن ليس من الممكن أن توافق أي حكومة جديدة تتألف في العراق مباشرة على تحويل النفط إلى إسرائيل. ولعلنا نشاهد هنا الخلافات ذاتها بين البنتاغون ووزارة الخارجية الأميركية، أو توزيع الأدوار بينهما، كما هو الحال في كل شيء يتعلق بغزو العراق، أو لعله مجرد تطفل إسرائيلي. لقد تجاهل العراق كثيراً التصريحات والتعليقات أعلاه إلى أن جاءت ردة فعل وزير النفط العراقي، إبراهيم بحر العلوم، عندما قال لصحيفة "الحياة" الصادرة في 28 أيلول/سبتمبر 2003: "لا أتوقع أن هذه القضية [تصدير النفط العراقي عبر حيفا] ممكن أن تكون مقبولة ما دامت للعراق خيارات متعددة فليس من صالح العراق التفكير في ذلك." وأضاف: "بالنسبة إلى أنبوب حيفا فهذا الموضوع لن نتطرق إليه ولم نتطرق إليه ولم يبحث لا فنياً ولا إدارياً."

منافذ العراق التصديرية

دعونا الآن نترك السياسة لحظة ونلقي نظرة على الوقائع. لماذا يمكن أن يحتاج العراق إلى مرفأ للتصدير في إسرائيل؟ لقد أفيد عن أن قدرة العراق المستدامة على الإنتاج تبلغ نحو 2.8 - 3.0 ملايين برميل/يوم في بداية سنة 2003. ويبدو أن العراق يمتلك طاقة تصديرية كافية لبعض الوقت، حتى لو تحققت رغبته في رفع طاقته الإنتاجية إلى 6.0 ملايين برميل/يوم. فمرفأه في الخليج العربي (بطاقة 1.6 مليون برميل لكل منهما)، ونظام التصدير إلى تركيا (1.6 مليون برميل/يوم)، ونظام خط الأنابيب إلى السعودية (1.6 مليون برميل/يوم)، و0.25 مليون برميل عبر خطوط الأنابيب إلى سورية، هي أكثر من كافية لتوفير المرونة والطاقة التصديرية المطلوبة، وخصوصاً في ضوء برامج إعادة التأهيل والتحديث واستعادة ورفع الطاقة التخزينية التي يرجح أن ينتهجها العراق في وقت قريب. وحتى لو كان هناك رغبة في بعض التوسع في المستقبل، فسيكون من الأسهل والأوفر جداً توسيع هذه النظم بدلاً من إعادة

إحياء طريق مثير النزاع ومشكوك فيه تماماً. كما أن من غير المرجح أن يفتح العراق مرافقاً جديداً ينافس المرافئ في تركيا وسورية، إذ لا يزال يسعى لاستخدام طاقتها القصوى لأسباب اقتصادية وسياسية في آن واحد. فالاتفاقية مع تركيا على وجه الخصوص تنص على عائد سنوي أدنى لتركيا، سواء استخدم الخط بطاقته الكاملة أو لا. لذلك، من الأجدى للعراق استخدام ذلك الطريق بالمستوى الأمثل بسبب اعتبارات الاتفاقية مع تركيا. وفي المقابل، استخدمت سورية الكثير من طاقة شبكتها لإنتاجها الخاص، ولذلك لا يمكنها إلا نقل كمية محدودة من الصادرات العراقية تصل إلى 250.000 برميل/يوم فقط. وتنص مذكرة التفاهم التي وقعت في آب/أغسطس 2001 على بناء خط جديد بين البلدين للاستفادة من رفع طاقة الإنتاج العراقية في المستقبل والحلول محل الخطوط الحالية القديمة جداً.

الاعتبارات الاقتصادية

تبلغ طاقة التكرير في إسرائيل 280.000 برميل/يوم، وهي لا تبرر بحد ذاتها بناء مثل هذا المشروع من العراق إلى البحر الأبيض المتوسط، حتى لو أضفنا مصفاة الزرقاء (100.000 برميل/يوم) على الطريق. فالخط يجب أن يكون قطره 28 أو 30 إنشاً على الأقل، وربما يكلف 600 – 700 مليون دولار، من الحديثة إلى حيفا، باستثناء تكاليف حقوق المرور. وقد تصل تكلفة مرور البرميل عبر الحياة الاقتصادية للخط إلى نحو 0.50 – 0.70 دولار للبرميل، باستثناء رسوم العبور، الأمر الذي يجعل شحن النفط الخام بالناقلات من المرافئ القائمة حالياً على البحر الأبيض المتوسط إلى إسرائيل أقل تكلفة. وإذا ما جعل الخط أكبر لرفع الصادرات من شرق البحر الأبيض المتوسط، فستكون التكاليف الرأسمالية أعلى جداً وستكون مزايا ذلك محدودة أو معدومة نظراً إلى توفر خطوط أنابيب ومرافئ قائمة للنفط العراقي في المنطقة.

وتوحي السوق النفطية الدولية بأن من المرجح أن يكون نمو الطلب العالمي على النفط في آسيا أكبر كثيراً من أي منطقة أخرى في العالم. ومن غير المرجح أن ينمو الطلب على النفط في أوروبا أكثر من 10 في المئة بين سنة 2000 وسنة 2020، أو من 15.1 إلى 16.6 مليون برميل/يوم. وعلى غرار ذلك، ربما يزداد طلب أميركا الشمالية على النفط بنحو 15 في المئة في الفترة نفسها، أو من 24 إلى 27.6 مليون برميل/يوم. وهاتان المنطقتان تضمان الزبائن الرئيسيين لصادرات النفط الخام المتوسطة التي من المرجح أن تشهد تدفقاً للنفط الروسي و النفط بحر قزوين في الأعوام القليلة المقبلة. وربما يرتفع إنتاج النفط الروسي من 6.5 إلى 9.5 ملايين برميل/يوم، و النفط بحر قزوين من 1.4 إلى 4.2 ملايين برميل/يوم بين سنة 2000 وسنة 2020. ومن المرجح أن تسوق أغلبية هذه الزيادة، وخصوصاً القزوينية، في منطقة حوض المتوسط.

لذلك فإن وجود مرفأ إضافي للنفط العراقي في تلك المنطقة سيزيد في المنافسة ويدفع الأسعار إلى الهبوط، الأمر الذي يلحق الضرر بالعراق وبالمنتجين الآخرين. غير أن من المرجح أن يزداد الطلب على النفط في آسيا 10.3 ملايين برميل/يوم في سنة 2000 إلى 24 مليون برميل/يوم في سنة 2020. وسيرتفع في الصين وحدها من 4.7 إلى 11.4 مليون برميل/يوم في تلك الفترة. وسيزداد اعتماد آسيا على نفط الخليج العربي بسبب محدودية الموارد في آسيا نفسها وركود إنتاج النفط أو تراجعها هناك. وذلك يعني أن الأهم بالنسبة إلى العراق هو التركيز على تطوير مرافئه في الخليج استعداداً لهذا الحدث المتوقع. أخيراً، ثمة مجال للنفط العراقي في أميركا الشمالية وأميركا اللاتينية وجنوب إفريقيا. غير أن كل هذه المقاصد كانت تُخدم دائماً بشكل أفضل وبتجدي اقتصادية أعلى من المرافئ التي في الخليج أو البحر الأحمر، وما من سبب يدعو إلى تغيير ذلك في المستقبل. بل هناك توقعات أكثر تفاؤلاً بشأن الطلب على النفط مما ورد أعلاه، ومع ذلك تعمدنا انتقاء توقعات أوبك الطويلة الأمد لسنة 2002، وهي أكثر حذراً وتبصراً، لإيضاح اتجاه السوق النفطية.

لكن ربما يتساءل البعض عن السبب الذي دعا الأردن إلى اقتراح خط مماثل قائم بذاته إلى الزرقاء. والإجابة عن هذا السؤال هي أن الأردن كان قلقاً بشأن تكلفة النقل البري بالصهاريج والتأثير البيئي لهذه العمليات. كما أنه كان يريد المحافظة في المدى الطويل على المعاملة التفضيلية التي حظي بها من العراق في السنوات العشرين الأخيرة أو نحو ذلك. وقد تغير ذلك الوضع تغيراً جذرياً. فالأردن لم يعد في إمكانه الاعتماد على معاملة عراقية مماثلة بسبب الأعباء المالية الضخمة المترتبة على العراق في الأعوام المقبلة. لذلك من الأوفر كثيراً بالنسبة إلى الأردن استيراد النفط الخام عبر العقبة، حتى لو كان بتكلفة النقل البري، إلى أن يتم بناء خط الأنابيب. ومن الأفضل جداً للأردن، من الناحية الاقتصادية، بناء خط أنابيب إلى الزرقاء من النقطة الأقرب على الشبكة السورية بالاتفاق بين العراق وسورية والأردن، أو بين سورية والأردن فقط.

الاعتبارات السياسية

إن التصريحات التي صدرت في أعقاب غزو العراق واحتلاله بشأن إعادة فتح خطي أنابيب حيفا إلى إسرائيل، لا يمكن أخذها على محمل الجد فيما يتعلق بالنفط كما حاجبنا أعلاه. فنظراً إلى عدم وجود خط أصلاً، صدرت التصريحات لأغراض سياسية أخرى لدى من أطلقها، ولابتزاز العراقيين للإدلاء ببيانات أو اتخاذ قرارات قبل أوانها بشأن سياساتهم المستقبلية وعلاقتهم في المنطقة. ويمكن أيضاً أن تفسر التصريحات بأنها ضغط موجه نحو سورية، وتركيا بوجه خاص، وهما الخاسران في

النهاية إذا ما جرى المضي قدماً في هذا المخطط.

ومن الممكن فعلاً أن يهدف ترويج مشروع خط الأنابيب بين العراق وإسرائيل إلى إظهار التجاهل التام بالحساسيات السياسية في العالم العربي عامة، وفي العراق خاصة. وحتى لو كان يمكن تصور إمكان الإنهاء الفوري لأكثر من 50 عاماً من العداء بين العراق وإسرائيل، ولا سيما في الظروف الراهنة للصراع العربي - الإسرائيلي، فإن أمام العراق مشكلات أكثر إلحاحاً. ومن المهم هنا أن نذكر أن مصر لا تزال غير راغبة في اتخاذ خطوات علنية نحو التعاون مع إسرائيل، بعد 25 عاماً على توقيع اتفاقية سلام معها، باستثناء بيعها كمية محدودة من النفط. بل إن خط أنابيب الغاز المصري إلى الأردن لم يمر عبر إسرائيل، أو يرتبط بشبكته. لذا لن يكون في وسع إسرائيل أن تطالب، بمثل هذه السرعة، بحصتها من غنائم الحرب العراقية - خلافاً للتصريحات الأخيرة.

كثير الحديث في السنوات الاثنتي عشرة الأخيرة عن بنية تحتية شرق أوسطية للطاقة تضم إسرائيل. على سبيل المثال، جرى البحث في مشاريع، مثل تصدير الغاز من قطر إلى إسرائيل، أو من مصر إلى إسرائيل، و"حلقة الغاز المتوسطية" وغيرها، وامتدت النقاشات إلى ما لانهاية من دون أي نتائج. وما لم يتحقق السلام الحقيقي في المنطقة وتستعاد حقوق الشعب الفلسطيني كافة، فإن التصريحات بشأن المخططات الطنانة لأنظمة الطاقة، بما في ذلك خطوط الأنابيب إلى حيفا، ستبقى مجرد أنبوب أحلام. ■

مجلة الدراسات الفلسطينية، جميع حقوق النشر وإعادة التوزيع محفوظة لمجلة الدراسات الفلسطينية، ولا يمكن نشرها أو توزيعها إلكترونياً إلا بإذن من رئيس تحرير المجلة وذلك عبر الكتابة إلى العنوان البريدي التالي: majallat@palestine-studies.org
يمكن تحميل هذه المقالة أو طبعها للاستخدام الفردي وعند الاستخدام يرجى ذكر المصدر:
<http://www.palestine-studies.org/ar/mdf>