

قضية

أيّا كانت سبب انفجار مرفأبيروت، فإنه يأتي في وقت تبلورت فيه رؤية غربية وعربية لتغيير مسارات التجارة الشرق متوسطة، بحيث تتحول المرافئ السورية واللبنانية إلى مجرد مرافئ محلية لا مكات لها على خريطة التجارة الإقليمية والدولية

مرفأ طرطوس وبيروت وسكة بغداد: تجارة شرق المتوسط إلى حضن إسرائيل؟

قبل الحرب

مقابل المساعي الإسرائيلية، المدعومة غربياً وعربياً، كانت دمشق تحاول قبل حربها المدمرة تعزيز حضورها على خريطة تجارة الترانزيت الإقليمية، من خلال العمل على عدة مشروعات استراتيجية، أبرزها مشروع للربط السككي مع كل من العراق وإيران، كان من شأنه أن يرفع من حجم البضائع الإيرانية والعراقية المستوردة عبر مرفأ طرطوس. كان المشروع قاب قوسين أو أدنى من الإنجاز لولا بعض الصعوبات التي واجهته، ثم اندلاع الحرب السورية، إذ لم يكن قد تبقى سوى جزء صغير بحاجة إلى استكمال في كل من سوريا والعراق. ففي سوريا باتت شبكة الخطوط الحديدية جاهزة حتى منطقة خنيفس، التي لا تبعد عن الحدود مع العراق سوى قرابة 120 كلم، أما في العراق فإن المسافة الفاصلة بين العكاشات والتنف السورية لا تتجاوز 80 كلم، وتالياً فإن المسافة التي تحتاج إلى استكمال في كلا البلدين لا تتجاوز 200 كلم، خاصة أن طهران كانت أنجزت بالكامل القسم المتعلق بها. ولم تكتف دمشق بذلك، فقد سعت قبل الحرب إلى طرح مشروع لشق طريقين دوليين بمواصفات دولية ببريطان شمال سوريا بجنوبها، وشرقها مع غربها، ويُقدّان وفق نظام الـ B.O.T، بغية تحديث البنية التحتية لاستقبال المزيد من السيارات والشاحنة المحملة بالبضائع القادمة من مرفأ طرطوس أو من تركيا ولبنان والمتجهة نحو دول المنطقة شرقاً وجنوباً. ووفق البيانات الرسمية السورية، فإن عدد السيارات والشاحنة التركية العابرة للأراضي السورية كترانزيت، وصل قبل الحرب لأكثر من 54 ألف شاحنة سنوياً، فيما لم يكن يتجاوز عدد السيارات الشاحنة السورية المتجهة إلى أوروبا عبر الأراضي التركية سوى ما يقرب من 1200 شاحنة سنوياً.

تقرير

تفجير «خط الغاز العربي»: سوريا تغرق في العتمة

الاعتداء عليه الوزارة المعنّنة تعاونت مع فرق الإطفاء والدفاع المدني لاحتواء الحريق وعزل المنطقة المتضررة تمهيداً لإيصال الغاز إلى المحطات المتوقفة، قبل أن يتأشر وحدات الصيانة العمل على إعادة تفعيل الخطّ الأساسي الذي تُعزّض للتفجير، نظراً إلى أهميته في تأمين التغذية لكل سوريا. ووفقاً لمصادر معنّنة تحدّثت إلى «الأخبار»، فإن «فترة الصيانة قد تنتهي خلال أقل من 24 ساعة، وذلك بعد إطفاء كل النيران بفعل التدخل السريع الذي أسهم في منع امتداد النيران باتجاه المزارع والغرى المجاورة». وتعليقاً على الحدث، قال زير النفط والثروة المعدنية، علي غانم، في حديث إلى «الأخبار»، إن «الوزارة استطاعت فصل الصمامات المقطعية الخاصة بمكان الضّرر، وتالياً عزل الموقع المعطل، ويجري العمل لإعادتها إلى محطة الناصرية بالغاز لإعادتها إلى الخدمة، وبعدها محطة جندر، لتحقيق استقرار نسبي في الكهرباء، بينما تكثّف من الغاز بصورة يومية، لتغذية محطات توليد الكهرباء في تشرينين ودبر على والناصرية ولاحقاً جندر، للكشف عن مدى الضرر الفعلي». بدوره، رجّح المبعوث الأميركي الخاص

إلى سوريا، جيمس جيفري، وقوف تنظيم «داعش» خلف الاعتداء، الذي قال إن بلاده لا تزال في طور تحليhle. وفيما لم تعلقّ السلطات السورية على كلام جيفري، مكتفية بوصف ما حصل بأنه «عمل إرهابي»، أوضح مصدر أمّني مطلع لـ«الأخبار» أن «ما حدث ليس شيئاً عادياً، بل هو أمر مدروس، ولا سيما أن المفجّر كان يعلم حساسية الخط وقدرته على إغراق سوريا في العتمة». وفي دلائل الحادث، اعتبر رئيس الوزراء حسين عرنوس، في تصريح إلى وسائل إعلام محلية، أن «العصابات المجرمة اعطت رسالة للمحادثات الدستورية (التي انعقدت أمس في جنيف)»، مضيفاً أن «الإرهابيين أرادوا أن يوجهوا رسالة واضحة في تمام الساعة الثالثة والنصف فجراً، ما أسفر عن تعميم كامل في سوريا بفعل خروج 1100 ميغا عن



ينقل الخط سبعة ملايين متر مكعب من الغاز يوميا (ف.ب)

الخدمة، وهو رقم كبير، أدى إلى اختلال عمل الشبكة». وليست هذه المرة الأولى التي يستهدف فيها مسلّحون خطوط نقل الغاز والنقط. وقد كان أول استهداف من هذا النوع قرب تللكخ في ريف حمص في تموز/ يوليو عام 2011، تبعه آخر في

حى بابا عمرو في حمص في الثامن من كانون الأول/ ديسمبر من العام نفسه، ثم سيطرة المسلّحين على حقول جزل وحيان وشاعر شرق حمص، وصولاً إلى السيطرة المستمرة لـ«قسد» على مناطق الشرق السوري. وكانت وزارة النفط أعلنت، في مطلع العام الجاري، استهداف مسلّحين للمرابط البحرية المغذية للطاقة عبر عبوات ناسفة قبالة شواطئ طرطوس.

وُتمثّل استهداف الإنتاج النفطي والغازي جزءاً من أدوات الحرب المستمرة منذ تسع سنوات، وقد بدا ذلك واضحاً في استماتة تنظيم «داعش» للسيطرة على حقول تدمر، في معارك كز وفر استمرت لعامين، قبل أن تُحكم الجيش السوري سيطرته على الأبار التي أسهمت نسبيا في تحسين وضع الطاقة في سوريا. غير أن النقط اليوم يتركّز في أمار المناطق الشرقية التي كان يسيطر عليها «داعش»، قبل أن تصبح في عهدة المسلّحين الأكراد الذين استمروا في استخراج نفطها وبيعها. وتمثّل آخر تحلّيات هذا الواقع في الاتفاق الموقع بين «قسد» وشركة أميركية في نهاية الشهر الفائت، تحت عنوان: «تحديث حقول النفط».

1200 كلم، وما يتخلله من ضخ استثمارات كبيرة، ومعارضة القوى الوطنية العراقية لأي شكل من أشكال التطبيع مع إسرائيل، حالا دون السير في هذا المشروع، الذي أعيد طرحه بشكل غير رسمي في العام 2015، وهو ما جعل وفداً من وزارة النقل السورية يطير إلى بغداد للوقوف على رأي الحكومة العراقية، والذي جاء رافضاً لأي مشروع من هذا القبيل (راجع «الأخبار» 27 شباط 2015).

في ظلّ الحرب

مع بدء الحرب السورية، وما شهدته من خروج للمعايير الحدودية عن سيطرة الحكومة وفرض الغرب عقوبات اقتصادية على مرفأي طرطوس واللاذقية، تعرّض المشروع السوري للربط السككي والتجاري مع دول المنطقة لانتكاسة كبيرة، تجلّت في التوقف شبه التام لحركة الترانزيت القادمة من تركيا ولبنان أو عبر مرفأ طرطوس، وحتى عندما عادت الحكومة لتسيير على معبري نصب مع الأردن والقائم مع العراق، فإن حركة الشاحنات القادمة والمغادرة بقيت محدودة جداً مقارنة بالفترة التي سبقت سيطرة المجموعات المسلحة عليها، بسبب الإجراءات الأميركية التي تحركت باتجاهات عديدة لضمان استمرار عزل دمشق، فوجود القوات الأميركية في منطقة التنف مثلا لم يكن أكثر من محاولة لقطع الطريق أمام أي محاولة لإحياء مشروع الربط السككي بين إيران والعراق وسوريا.

وقد قام تنظيم «داعش» في العراق بتخريب السكة الحديدية الممتدة من بغداد حتى منطقة العكاشات، كما أن الضغوط التي مارستها واشنطن على الحكومة الأردنية للحيلولة دون السماح لدمشق باستثمار إعادة سيطرتها على معبر نصب الحدودي، تعزّز من فرضية الجهد الغربي لإعادة تمكين خريطة التجارة المتوسطة عبر أرحاجات مرفأي طرطوس وبيروت من الشحنات المرحلة القادمة، أو على الأقل تحجيم دور كل منهما. و هذا ربما ما شجّع حيفا فالحدود العراقية على الدول في العاصمة بغداد، وهذا سيكون كفيلاً لاستثمار مرفأ طرطوس، بغية محاولة إخراجها من دائرة العقوبات وتذليل الصعوبات التي تحول دون استعادة دوره في استقبال البضائع



وجود القوات الأميركية في منطقة التنف لم يكن أكثر من محاولة لقطع الطريق أمام أي محاولة لإحياء مشروع الربط السككي (ف.ب)

نحو 11 عاماً للحصول على موافقة البلدين لإدراج مشروع يهدف إلى إنشاء خط للسكك الحديدية يربط مرفأ حيفا بالأردن، على اعتبار أن الأردن ودول الخليج العربي، لكن مع بداية النصف الثاني من العقد الماضي، بدأت تظهر ملامح مشروع إيراثيلي، قوامه إدخال مرفأ حيفا على خط التجارة الإقليمية لتخديم كل من الأردن والعراق ودول الخليج العربي، مستفيداً في ذلك من عاملين اثنين: بوضوح في الطلب الذي تقدّم به وزير النقل الأردني في اجتماع ضمّه إلى وزير النقل السوري والسعودي، ما دفع بمؤيدي المشروع داخل الأردن إلى التفكير في خيارات أخرى، مع العلم أن الربط

ونقلها باتجاه دول الجوار. وفيما كان مرفأ حيفا ينتظر تطبيع مزيد من الدول العربية مع إسرائيل، كان مرفأ مرسين يستثمر تطورات الحرب السورية وتأثيراتها الجيوسياسية، ويستثمر حتى التفجير الأخير الذي تعرّض له مرفأ بيروت، ليرفع من حجم البضائع التي يستقبلها لصالح دول عديدة، أبرزها إيران والعراق وسوريا، بأسواقها الخاضعة لسيطرة الحكومة أو المجموعات المسلحة، فضلاً عن نشاطه المتزايد في إعادة تصدير بضائع مختلفة نحو مرفأي طرابلس في لبنان، وحيفا عبر الأراضي التركية والسورية، حيث لم يكن عدد السيارات الشاحنة المحملة بالبضائع، والمتجهة من لبنان إلى الأردن عبر الأراضي السورية، يتجاوز آنذاك 700 شاحنة سنوياً. لكن مع خروج معبر باب الهوى من الخدمة، وتوقف حركة الترانزيت البرية بين دمشق وأنقرة، نشطت التجارة المتوسطة عبر مرفأ بيروت، وهذا ما تظهره البيانات الإحصائية التي تؤكّد أن عدد السيارات الشاحنة القادمة من لبنان باتجاه الأردن في العام 2015 وصل إلى حوالي 18 ألف شاحنة، ويضيف الخبر أن «زيادة حجم التجارة الواردة عبر مرفأ بيروت سوف يعكس إيجاباً أيضاً على سوريا من خلال ارتفاع حصيلة الإيرادات المتحققة من جراء عبور شاحنات الترانزيت، ولهذا جاء القرار الأخير بإعفاء السيارات الشاحنة اللبنانية، والتي يكون مقصدها الأخير سوريا، من أي رسوم تشجيعاً للتجارة الثنائية بين البلدين».

أسهم غياب التنسيق والتعاون الاقتصادي السوري - اللبناني في إضعاف موقف مرافئ البلدين

من مرفأ مرسين إلى مرفأ طرابلس ومنه تدخل إلى الأراضي السورية، وهذا ما دفع بوزارة النقل السورية إلى أن تطلب من الحكومة الموافقة على شراء سفينتي «ورو»، لتسد جزءاً من حاجة المرفأي السورية في هذا المجال داخل الإقليم، وذلك عبر نقلها جزءاً من البضائع بين مرفأي كل من تركيا ولبنان ومصر وقبرص وروسيا واليمن ومين مرفأي طرطوس واللاذقية.

غياب التعاون

أسهم غياب التنسيق والتعاون الاقتصادي السوري - اللبناني في إضعاف موقف مرفأي البلدين في هذه المعركة، التي تتضح ملامحها بجلاء اليوم مع ما تعرّض له مرفأ بيروت وتشهد المرفأي السورية من عقوبات أميركية وغربية تستهدفها بالاسم، ليكون البديل الوحيد المتاح أمام التجارة المتوسطة بنظر الغرب، هو إما مرفأ مرسين بالنسبة إلى العراق

وإيران والدول المحيطة بهما، أو مرفأ حيفا بالنسبة إلى الأردن ودول الخليج العربي، وهو خيار يتعرّض اليوم مع خطوات التطبيع المتسارعة بين بعض دول الخليج وإسرائيل. وعلى خلاف ما رُوج في الأونة الأخيرة، فإن ازدهار مرفأ بيروت خلال السنوات القليلة الماضية حمل معه أيضاً فائدة اقتصادية لسوريا، إذ إن المرفأ، بحسب خبير اقتصادي، «لم يكن له قبل الحرب السورية ذلك الحضور المؤثر في التجارة المتوسطة في ظل طرق الترانزيت البرية النشطة بين أوروبا والمنطقة عبر الأراضي التركية والسورية، حيث لم يكن عدد السيارات الشاحنة القادمة من لبنان باتجاه الأردن في العام 2015 وصل إلى حوالي 18 ألف شاحنة، ويضيف الخبر أن «زيادة حجم التجارة الواردة عبر مرفأ بيروت سوف يعكس إيجاباً أيضاً على سوريا من خلال ارتفاع حصيلة الإيرادات المتحققة من جراء عبور شاحنات الترانزيت، ولهذا جاء القرار الأخير بإعفاء السيارات الشاحنة اللبنانية، والتي يكون مقصدها الأخير سوريا، من أي رسوم تشجيعاً للتجارة الثنائية بين البلدين».

أسهم غياب التنسيق والتعاون الاقتصادي السوري - اللبناني في إضعاف موقف مرافئ البلدين

من مرفأ مرسين إلى مرفأ طرابلس ومنه تدخل إلى الأراضي السورية، وهذا ما دفع بوزارة النقل السورية إلى أن تطلب من الحكومة الموافقة على شراء سفينتي «ورو»، لتسد جزءاً من حاجة المرفأي السورية في هذا المجال داخل الإقليم، وذلك عبر نقلها جزءاً من البضائع بين مرفأي كل من تركيا ولبنان ومصر وقبرص وروسيا واليمن ومين مرفأي طرطوس واللاذقية.

غياب التعاون

أسهم غياب التنسيق والتعاون الاقتصادي السوري - اللبناني في إضعاف موقف مرفأي البلدين في هذه المعركة، التي تتضح ملامحها بجلاء اليوم مع ما تعرّض له مرفأ بيروت وتشهد المرفأي السورية من عقوبات أميركية وغربية تستهدفها بالاسم، ليكون البديل الوحيد المتاح أمام التجارة المتوسطة بنظر الغرب، هو إما مرفأ مرسين بالنسبة إلى العراق

قمةٌ مصرية - أردنية - عراقية في عمان



نوه مصادر الكاظمي إن الهدف من القمة اقتصادي بالدرجة الأولى (ف.ب)

تعتقد اليوم، في عمان، قمةٌ ثلاثية تجمع الملك الأردني عبد الله الثاني، ورئيس الوزراء العراقي مصطفى الكاظمي، والرئيس المصري عبد الفتاح السيسي، وذلك وسط إجراءات استثنائية فرضتها إصابة وزير الاتصالات العراقي، أركان الشيباني، بفيروس كورونا، علماً بأنه كان وصل في وقت سابق إلى العاصمة الأردنية من أجل الإعداد للقمة. ووفقاً للمتحدث الرسمي باسم رئيس الوزراء العراقي، أحمد ملاً طلال، فإن «القمة ستعقد الثلاثاء، لكن حجم الوفود ومواعيد الاجتماعات ستكون محدودة كإجراء احترازي».

وتُعدّ هذه القمة الثالثة من نوعها؛ إذ عُقدت الأولى في العاصمة المصرية القاهرة في آذار/ مارس من العام الماضي، وتبعتها أخرى في مدينة نيويورك الأميركية في أيلول/ سبتمبر من العام ذاته، وعليه، يمكن القول إن الكاظمي يستكمل حراك سلفه عادل عبد المهدي في هذا الإطار، علماً بأنه كان له دور بعيد عن الأضواء في عهد

المهدي، ترك بصمته في التقارب بين البلدان الثلاثة، وأشار الكاظمي، قبيل انطلاق القمة، إلى أن «الزيارة تتضمّن

تقرير