

المشروع المائي لقناة الشرق الاوسط الإسرائيلية وانعكاساتها

الجيوپوليتكية على الامن المائي العربي

أ.م.د. فارس مظلوم مكّي

جامعة الانبار - كلية الآداب

المستخلص

اتفقت الأردن وإسرائيلي عن قيام مشروع ملاحي مائي يربط بحر الاحمر والبحر الابيض المتوسط وقد تضمنت الاتفاقية على ضوء الاتفاقية السلام بينهما عام ١٩٩٤ وكذلك المشروع هو التعاون الاقتصادي الأكبر بين الكيان الصهيوني والأردن منذ عقود عن مشروع ضخم يتمثل في إنشاء رابط مائي يصل طوله مائتي كيلو متر ما بين البحر المتوسط والبحر الأحمر والبحر الميت أدنى نقطة على سطح الأرض، ووقعتا اتفاقية رسمية بالفعل، تكلفة مشروع قد تصل لأحد عشر ملياراً من الدولارات مع وجود واضح ومؤثر للبنك الدولي والولايات المتحدة كراعين للاتفاق ومانحين من ضمن الدول الممولة للمشروع، وأعطت إسرائيل حافزاً للأردن للتوقيع تمثل في خمسين مليون متر مياه مكعب سنوية تقدمها تل أبيب لعمان من بحيرة طبرية.

الكلمات المفتاحية: المشروع المائي ، قناة الشرق الاوسط الإسرائيلية ، الامن المائي العربي

The water project of the Israeli Middle East channel and its geopolitical repercussions on Arab water security

Prof.DR Faris Mazloun Makki

University of Anbar - College of Arts

art.fmm_1995@uoanbar.edu.iq

Abstract

Jordan and Israel agreed to establish a water navigation project linking the Red Sea and the Mediterranean Sea. The agreement stipulated a peace agreement between them in 1994 and the project is the largest economic cooperation between the Zionist entity and Jordan for decades, on a huge project represented in establishing a water link with a length of two hundred kilometers. Between the Mediterranean, Red Sea and Dead Sea, the lowest point on the surface of the earth, and they signed a formal agreement, the cost of a project that could reach eleven billion dollars with a clear and influential presence of the World



Bank and the United States as sponsors of the agreement and donors from among the countries financing the project, and gave my Israelis An incentive for Jordan to sign represent fifty million cubic meters water annually provided by Tel Aviv to Amman from Lake Tiberias additional share of water.

Key words: water project, Israeli Middle East channel, Arab water security

المقدمة:

ان مشروع قناة البحرين الملاحي لربط بين البحر الميت والبحر الأحمر عن طريق خليج العقبة فقد كان ضمن الخطط الإسرائيلية منذ عشرينات السنين، وهو بالأساس فكرة بريطانية في عهد الاستعمار البريطاني في القرن التاسع عشر لإيجاد بديل عن قناة السويس الفرنسية حينها، وكان الإسرائيليون على وشك تنفيذ المشروع خلال فترة الثمانينيات من القرن العشرين لولا توقف تل أبيب عن تنفيذه وذلك لرفض الملك حسين كما أشيع حينها، بعدها عاد ليظهر للمرة الأولى عالمياً في مؤتمر الأرض في جوهانسبرج بجنوب أفريقيا في الثامن والعشرين من عام ٢٠٠٢ على أساس أنه إنقاذ بيئي للبحر الميت الذي ينخفض منسوب مياهه مترًا واحدًا كل عام، ومن المتوقع جفافه بالكامل في عام ٢٠٥٠ بينما تؤكد بعض الدراسات العلمية زيفها حينها رفضت المجموعة العربية المشروع بشدة باعتباره يخالف كل الثوابت التي تمنع التعاون مع إسرائيل، ففي مؤتمر المياه بكيوتو اليابانية والذي كان في عام ٢٠٠٣ إعادة فكرة تنفيذ المشروع على أنه إنقاذ للأردن وذلك لوجود عجز مائي في الأردن وهو يحتاج بحصة مائية سنوية للفرد تبلغ مائة وستين مترًا مكعبًا مقابل ستة آلاف متر مكعب عالميًا، وزيادة الحصص المائية للطرفين الفلسطيني والإسرائيلي من المياه المحلاة، ثم طرح ثالثًا كمشروع اقتصادي. وقد أكدت الأردن مرارًا على أن المشروع سيكون أردنيًا خالصًا، وأن تنفيذ وإدارة المشروع في مراحله الأولى سيكون أردنيًا أيضًا بلا شريك أوضح الإسرائيليون في هذا الوقت أن المشروع سيكون عبارة عن قناتين، واحدة تربط البحر الأحمر بالبحر الميت عن طريق خليج العقبة، ثم أخرى تصبح منفذًا من البحر الميت للمتوسط، بالتالي إقامة شبكة إبحار مائية كاملة وجديدة في حينها قللت مصر عن أهمية هذا المشروع.

مشكلة البحث :- تكمن مشكلة البحث في..:

1-هل اقامة المشروع له اثار سلبية على الدول العربية المشاركة في انشاءه ؟



2- هل يؤثر مشروع على الامن العربي اقتصاديا وسياسيا وعسكريا

3- ما هو حجم تأثير المشروع على قناة السويس

فرضية البحث:- مشكلة الدراسة يؤثر المشروع المائي تأثيراً على الأمن المائي

العربي الفرضية الاتية.:

هدف البحث: من خلال الدارسة عرفنا ان هنالك اهداف استراتيجية اقتصادياً وسياسياً

وعسكرياً من قبل الكيان الصهيوني كذلك يؤثر المشروع على الامن المائي العربي.

المبحث الأول: نشأة وفكرة اقامة المشروع لقناة البحرين ألملاحية

بدأت فكرة مشروع قناة البحرين حين طرحها الضباط البريطانيون لأول مرة عام 1850، يفكرون في كيفية الالتفاف حول قناة السويس، ثم جرت لاحقاً محاولة تنفيذها إبان رئاسة ميناحيم بيغن، تحديداً عام ١٩٨١، إلا وبعد سنواتٍ مما نشره هرتزل، وقبل قيام دولة إسرائيل في فلسطين، وضع عدد من المهندسين البريطانيين والألمان مخططات مشروعات لمد قناة من البحر المتوسط إلى البحر الميت، بغرض توليد الكهرباء، وتمت مناقشة هذه المشروعات في المؤتمرات في خمسينيات القرن العشرين، قام الأكاديمي الإسرائيلي البروفيسور والتر لودرميلك، وهو خبيرٌ في التربة الزراعية، بتقديم اقتراح لإنشاء مسار ثانٍ مختلف على البحر المتوسط يصل ما بين حيفا والبحر الميت، وفي عام ١٩٧٧ قامت الحكومة الإسرائيلية بتشكيل لجنة تخطيط لدراسة ثلاثة اقتراحات لربط البحرين الميت والمتوسط. واقتراح آخر يربط البحر الأحمر بالبحر الميت كانت النتيجة النهائية لتوصيات هذه اللجنة تأكيد أفضلية مشروع توصيل البحر الميت بغزة التي كانت تحت الاحتلال الإسرائيلي في ذلك الوقت، باعتبارها الأكثر جدوى اقتصادياً، أما اقتراح توصيل البحر الميت بإيلات، فقد اعتبرته اللجنة الأسوأ والأقل من حيث الجدوى الاقتصادية من بين هذه المقترحات جميعاً وفي الثمانينيات تولت شركة هارزا الأمريكية، بتمويل من البنك الدولي للإنشاء والتعمير، بدراسة المشروع بمختلف مقترحاته، واستمرت هذه الشركة في إجراء دراساتها^(١).

-أهداف المشروع الاستراتيجية للكيان الصهيوني

ويهدف المشروع بدائل لتوليد الطاقة الكهربائية لتوليد الطاقة لإسرائيل وفي عام

١٩٩٦، تم تغيير اتجاه المشروع برمته؛ حيث استبدلت قناة تربط البحر الميت بالبحر الأحمر

بقناة لربط البحر الميت بالبحر المتوسط، كما تم تغيير الهدف من المشروع ليتحول إلى



استهداف تحلية مياه البحر بواسطة الطاقة الكهربائية المنتجة من المشروعات وكان لتوقيع منظمة التحرير الفلسطينية والحكومة الأردنية اتفاقيات أوسلو ووادي عربة مع إسرائيل دور في هذا التحويل الكبير للمشروع، كما كان لانطلاق عملية كوينهاغن في ذلك الحين، والتي وضعت ٣٥ مشروعاً لتحسين مستوى العلاقات ما بين الفلسطينيين والأردنيين من جهة وبين الصهاينة من جهة أخرى، ويتم تنفيذها من خلال لجنة اقتصادية تشارك في عضويتها الولايات المتحدة والأردن وإسرائيل والسلطة الفلسطينية؟

إسرائيل تتعامل مع فكرة المشروع

نشطت جهود الخبراء في تقديم عدة اقتراحات عن حفر سبع قنوات لربط البحر الميت بالبحر المتوسط في الفترة ما بين ١٩٥٠ - ١٩٥٥. ثم جاءت خطوة الرئيس جمال عبد الناصر في تأميم قناة السويس ومنع سفن إسرائيل من المرور فيها لتزيد من نشاط حكومات إسرائيل لإيجاد بديل عن القناة من خلال ربط البحر الميت بالبحار المفتوحة المجاورة. وقد لعب شمعون بيريس أثناء ترأسه لوزارة التعاون الإقليمي عام ٢٠٠٠ دوراً بارزاً في نقل الفكرة إلى حيز التنفيذ. وهنا لابد من التنويه لدور الحكومة التي ترأسها مناحيم بيغن، لأنها أخرجت فكرة المشروع من وحدانية التفكير والتنفيذ إلى دعوة الأردن للمشاركة في تنفيذ المشروع الإسرائيلي لربط البحر الميت بالبحر المتوسط، الذي طرح في ذلك الوقت. لكن الحكومة الأردنية والعديد من المنظمات الدولية تعاملت بتلك الفترة مع المشاريع المقترحة بنقد واضح، لما يحمله التنفيذ من العديد من الأضرار البيئية والجيولوجية للمنطقة. لم يتأخر الموقف الأردني طويلاً. فقد طرحت الحكومة الأردنية مشروعاً بديلاً يربط الميت بالبحر الأحمر. رفضت حكومة إسرائيل المشروع الأردني. وقام مناحيم بيغن بدعوة الأردن الى المشاركة في تنفيذ مشروع حكومته. وجد المشروع فرصة جديدة للظهور بعد مؤتمر مدريد للسلام وانعكاساته على الموقف الأردني حيث بدأ بحث المشروع بشكل جدي في ٢٥ يوليو ١٩٩٤ بعد اتفاق وادي عربة، حيث شكلت لجنتان: واحدة لترسيم الحدود، والأخرى لبحث قضايا المياه، وقد أعلنت الأخيرة في أغسطس ١٩٩٤ عن التوصل الى اتفاق حول إنشاء قناة البحرين والواردة أساساً في ملحقات الاتفاق الثنائي بين الدولتين ولكن ظل تنفيذ المشروع معطلاً بسبب تعثر المفاوضات على المسارات الأخرى واندلاع الانتفاضة ومعارضة مصر للمشروع الذي يهدد مصالحها في قناة السويس^(٢).



وعلى إثر اللقاءات المتعددة التي تمت بين حكومتي الأردن وإسرائيل، تم التوافق على أن يطرح خلال قمة الأرض (القمة العالمية للتنمية المستدامة) في جوهانسبرج في سبتمبر ٢٠٠٢ شكل جديد لتنفيذ الفكرة: خط أنابيب وليس حفر قناة من أجل تقليص المعارضة العربية وخفض التكلفة. طرحت الفكرة في إطار مؤتمر دولي للبيئة، من أجل إضفاء أبعاد بيئية تصرف النظر عن الحقائق السياسية والاقتصادية التي يتضمنها المشروع. وقد أكد شمعون بيريز أنهم اضطروا إلى تغيير المصطلحات من قناة إلى خط أنابيب تجاوباً مع المستجدات الدولية والإقليمية في قمة الأرض، ومن أجل تخفيف المعارضة ضد المشروع، وخاصة من الدول العربية. في المقابل وجدت سلطة الحكم الإداري الذاتي في رام الله المحتلة نفسها أمام موقف صعب فرضته التفاهات بين الجانبين كما في مؤتمر جوهانسبرج وقد برز التفاهم الثلاثي حول الفكرة المشروع، خلال المنتدى الاقتصادي الدولي الذي عقد في الأردن في عام ٢٠٠٣. وقد تضمنت عدد من المراحل لتنفيذ المشروع وهي على النحو الآتي .

مراحل تنفيذ المشروع: القناة بمراحل ثلاث تبدأ من عام ١٩٨١ وتنتهي في عام

١٩٩٠ وهي :

أ- المرحلة الأولى: وهي عملية التنقيب ورسم الخرائط وتستغرق ستة شهور (وقد انتهت بنهاية عام ١٩٨١).

ب- المرحلة الثانية: وهي مرحلة التخطيط الفعلي للمشروع وتُدوم بين ٢.٥ و ٣ سنوات وقد بدأت في مطلع عام ١٩٨٢. وتكاليف هذه المرحلة بين ٦٠ و ٧٠ مليون دولار

ج المرحلة الثالثة: وهي مرحلة التنفيذ العملي للمشروع وتستغرق بين ٤ و ٦ سنوات ويقدر لها أن تنتهي عام ١٩٩٠ وتكلف ما يزيد على ٦٠٠ أو ٧٠٠ مليون دولار

وكذلك هنالك عدد من الأبعاد والمحددات في أهداف المشروع التي تسعى له الكيان

الصهيوني

في تنفيذ هذا المشروع إلى تحقيق عدد من الأهداف وهي على النحو الآتي .

أولاً:- محددات اقتصادية للدول

ان الهدف المباشر لمشروع قناة البحرين هو توليد الطاقة الكهربائية. وبموجب المخططات المعلنة سينتج المشروع ٦٠٠ ميغاواط من الكهرباء. وتعاود هذه الكمية المنتجة نحو ٢٥-٣٠% من استهلاك (إسرائيل) الحالي من الكهرباء وتبلغ قيمتها نحو ٣٠٠ مليون



دولار بأسعار عام ١٩٨٠ بالإضافة إلى توفير ٨٠٠ مليون دولار هي قيمة المحروقات التي ستستخدمه لإنتاج هذا الحجم من الطاقة. ومن المتوقع أن يغطي المشروع كلفته خلال عشرين عاماً من تاريخ تشغيله وستزيد كمية الكهرباء المنتجة عند الانتهاء من تنفيذ المشاريع الملحقة بالقناة بمقدار خمسة أضعاف عما تنتجه المحطة الكهربائية الخامسة لأنه سيتم إنتاج ١.٥٠٠ ميغاواط بالطاقة الشمسية ضمن الخطة القاضية بتحويل البحر الميت إلى بركة شمسية وإنتاج ٩٠٠ ميغاواط أخرى من المحطة النووية المزمع إنشاؤها في النقب. وبذلك يبلغ مجموع القوة الكهربائية المنتجة من المشروع بشكل مباشر أو غير مباشر نحو ٣.٠٠٠ ميغاواط. أي بزيادة ٤٠٠ ميغاواط عن مجموع الاستهلاك الحالي للكهرباء في (إسرائيل)، وقرابة ٥٠% من كمية الكهرباء المقدر استهلاكها في (إسرائيل) حتى نهاية القرن الحالي وتوفير المياه اللازمة لتبريد محطات القوة النووية في النقب، ولتبريد خطة القوة الكهربائية التي ستدار بأحواض الزيت الحجري في شرقي النقب وإقامة محطات لتحلية مياه البحر الجارية في القناة للاستفادة منها في ري أراضي النقب الشمالي وتطوير الزراعة وتحسين المراعي في هذه البقعة .

فضلاً عن تأسيس المستعمرات والمدن الصهيونية على طول القناة لممارسة وظائفها الزراعية والصناعية والتجارية مع إنشاء ك، وإقامة مجمعات ومرافق سياحية على شواطئ تلك البرك وعلى امتداد القناة كذلك تغذية البحر الميت بالمياه لتعويضه عن مياه نهر الأردن التي ينوي الكيان الصهيوني تحويل معظمها من وراء السد المزمع إنشاؤه شمال بحيرة طبرية ونقلها إلى الجليل والسهل الساحلي والنقب لري الأراضي الزراعية في هذه الإقليم وتحسين مناخ النقب الشمالي وتلطيف درجات الحرارة وزيادة كميات الأمطار السنوية الهائلة على المنطقة وتهيئة الفرصة لزراعة المحاصيل وزيادة الإنتاج الزراعي .

ثانياً : محددات المشروع العسكرية للدول

إقامة حاجز مائي طبيعي في جنوب فلسطين لحماية المناطق الوسطى المعمورة والمأهولة بالسكان من هجوم مصري متوقع في المستقبل واستخدام هذا الحاجز المائي ضد أي هجوم عربي قد يحدث من الجبهة الشرقية، إذ يمكن أن يفتح وقت الحاجة لإغراق وادي الأردن بمياه البحر لمنع أي تقدم للجيش العربي من الشرق إضافة إلى إقامة المفاعلات النووية والمصانع الحربية على امتداد القناة لتوفير المياه اللازمة في عمليات تبريد المفاعلات



ثالثاً :- محددات المشروع السياسية

ان شق القناة وتغيير معالم الأرض الفلسطينية يكرسان بالإضافة إلى مخالفتها القانون الدولي، واقعاً سياسياً جديداً ويدعمان سيادة الكيان الصهيوني على أرض فلسطين ترويج دعاية في الأوساط العالية والمحافل الدولية على أساس قدرة الكيان الصهيوني على استغلال المصادر الطبيعية في فلسطين، فهو بالتالي أحق بالسيادة على التراب الفلسطيني ومحاولة الكيان الصهيوني ربط بعض الحكومات والشركات الكبرى الغربية بهذا المشروع ليخلق لها مصالح تحتم عليها دعم الكيان الصهيوني وتأييده سياسياً ودعم بقاء الاستعمار الصهيوني الاستيطاني في فلسطين يجذب المهاجرين اليهود من الخارج للاستيطان في منطقة القناة .

ج- الاتفاقات الاسرائيلية حول المشروع

الاتفاق المعلن حول المشروع كما نقلته صحيفة ידיعوت أحرونوت الإسرائيلية يشير إلى ضخ حوالي ٢٠٠ مليون متر مكعب في السنة من خلال أنبوب يبلغ طوله ١٨٠ كم ، نحو ٨٠ مليون متر مكعب من المياه تتم تحليلتها في منشأة تقام في العقبة، تحصل حكومة العدو منها على ما بين ٣٠ و ٥٠ مليون متر مكعب لصالح مدينة ايلات والعربة. ويحصل الجانب الأردني على ٣٠ مليون متر مكعب لاحتياجاتهم في الجنوب، و ٥٠ مليون متر مكعب صالح من بحيرة طبريا، وتباع المياه لهم بسعر المياه المكررة. وبحسب الصحيفة ، فقد طلب الفلسطينيون أن يحصلوا في اطار الخطة على موطئ في شمال البحر الميت، في منطقة عين فشخة، لكن طلبهم جوبه بالرفض. وبحسب الاتفاق، فإنهم سيحصلون على ٣٠ مليون متر مكعب من مياه بحيرة طبريا مياه محلاة أو مكررة بسعر الانتاج - إنهم يبيعونها مياهنا، ليحسنوا بذلك توريد المياه لسكان الضفة. كما أن هنالك مشروعات ستنفذ عند مدخل ومخرج الأنبوب على خليج العقبة والبحر الميت من أجل إنشاء بحيرتين سياحيتين. وكانت قد اشارت عدة مصادر صحفية داخل إسرائيل على أهمية وجود أنبوب نقل المياه داخل الجانب الأردني من الحدود، الأمر الذي تتجاوز فيه اعتراضات أنصار البيئة في داخل إسرائيل. كما أن تغطية تكلفة مد الأنبوب البالغة ما بين ٢٥٠ و ٤٠٠ مليون دولار ستتم من تبرعات دول مانحة، في حين أبدى البنك الدولي استعداده لتقديم قرض.



خطوات مشروع قناة البحرين .

يؤكد المراقبون أن المشروع المطروح حالياً لربط البحر الميت بالبحر الأحمر مازال برمته قيد الدراسة والتفاوض ،وأنه بالرغم من تسويق أفكار محددة عن طبيعة المشروع ومراحله إلا أن هذه التصورات التي جاءت للتقريب بين وجهتي النظر الأردنية والإسرائيلية مازالت بعيدة عن اتفاق الأطراف المشاركة أو الممولة للمشروع.

ولا شك أن المشروع لن يتم تنفيذه خلال فترة قصيرة، فبحث تأثيرات المشروع ووضع تصور شامل عن طبيعته و ملحقاته، وكيفية التنفيذ سيحتاج إلى وقت طويل وبخاصة في ظل الظروف السياسية المتقلبة في المنطقة. لكن ما يمكن تأكيده أن الخطوات العملية للمشروع قد بدأت بالفعل، فقد تناقلت الصحف العربية التي قامت بتغطية أعمال المنتدى الاقتصادي الدولي الأخير الذي عقد على شاطئ البحر الميت أن ممثلي الأردن وإسرائيل والسلطة الوطنية الفلسطينية اتفقوا على هامشه علي ضرورة البدء الفوري في تنفيذ مشروع قناة لربط البحر الميت بالبحر الأحمر وعدم تسييس الموضوع أو ربطه بالوضع المتأزم في الشرق الأوسط.

بدأت الأردن وفلسطين وإسرائيل منذ عام ٢٠٠٧ في اعداد دراسة جدوى نهائية للمشروع بتمويل من بعض المانحة حوالى ١٥ مليون دولار تم جمع ٨ ملايين دولار منها. وبعد الانتهاء من دراسة الجدوى المقدر لها عامين، سيتم الوقوف على الآثار الايجابية والسلبية للمشروع ثم بعد ذلك اتخاذ القرار بالاستمرار وتنفيذ المشروع.

وزير البنى التحتية والمياه الإسرائيلي سيلقان شالوم (يسار)، وحازم الناصر وزير الزراعة والري الأردني، وشداد العتيلي رئيس سلطة المياه الفلسطيني، بعد توقيع اتفاقية مشروع قناة البحرين، واشنطن، ٩ عام 2013. وفي ٤ عام ٢٠١٢، في اجتماع عقد بين ممثلي البنك الدولي ووزير البنى التحتية والمياه، سلقان شالوم، اتفق على مباشرة تنفيذ خطة ربط البحر الأحمر بالبحر الميت لضمان رفع مستوى المياه في الأخير والذي بات على وشك الجفاف. وقد أبلغ ممثلو البنك الدولي الإسرائيليين أن الأطراف الدولية، التي كانت تعترض على هذا المشروع، تراجعت عن اعتراضها وبات هناك توافق مشترك لانطلاق المشروع. وكانت الأردن والسلطة الفلسطينية قد عارضت فكرة المشروع لكنها، وفق الاسرائيليين، عادت وتراجعت عن معارضتها.

في عام 2013 وافقت إسرائيل والأردن والسلطة الوطنية الفلسطينية على خطة طموحة لبدء إعادة تعبئة البحيرة القديمة بالمياه المالحة التي سيتم ضخها من البحر الأحمر، وتخفيف نقص المحلية من المياه العذبة في الوقت نفسه. تم التوقيع على الاتفاقية في واشنطن بحضور ممثلين عن وزارة الخارجية الأمريكية والبنك الدولي، وحسب تصريحات مسؤولين إسرائيليين، أردنيين وفلسطينيين في ٢٨ فبراير 2015 ، وقعت الحكومة الأردنية والإسرائيلية اتفاقية للبدء في تنفيذ قناة البحرين للربط بين البحر الميت والبحر الأحمر. ينظر خريطة (٢)

خريطة (٢) خطوات المشروع الإسرائيلي



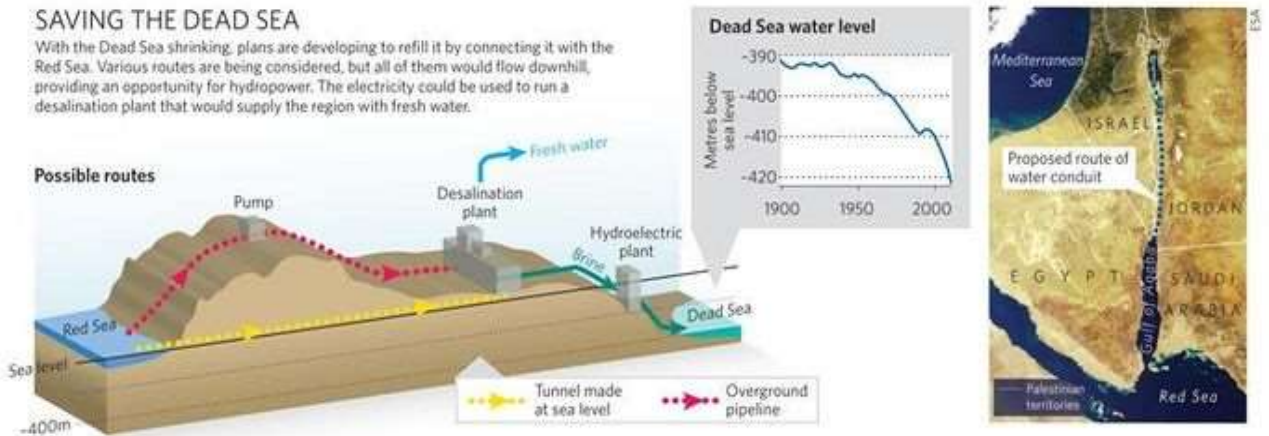
المصدر: internationalpeaceandconflict.org.

ويهدف المشروع إلى نقل المياه من البحر الأحمر إلى البحر الميت عن طريق أنابيب]] يصل إجمالي طولها إلى ١٩٢ كم، وذلك على مرحلتين؛ الأولى منهما ستشكل المرحلة الأساسية وهي إنشاء قناة تربط بين البحر الأحمر والبحر الميت على أن تنفذ عبر خطوتين: **الخطوة الأولى:** تتضمن قناة بطول ١٢ كيلومترا من شاطئ العقبة باتجاه الشمال، بسعة تدفق تصل إلى ٦٠ مترا مكعبا في الثانية، لتصل بعد ذلك إلى محطة رفع تضخ المياه بواسطة الأنابيب إلى ارتفاع ١٢٦ مترا فوق سطح البحر، لتصب في أنابيب أخرى قطرها ٤ أمتار تنقل المياه وبطول ١٨٠٠ كلم إلى الشاطئ الجنوبي للبحر الميت، وبواسطة الانسياب الطبيعي، ولتصل إلى نقطة ترتفع عن سطح البحر الميت بحوالي ١٠٧ أمتار لتتساب إلى مستوى ٤٠٠ متر تحت سطح البحر، وبالتالي الاستفادة من فرق المنسوب المقدّر بـ ٥٠٧ أمتار لتوليد الطاقة الكهربائية.

الخطوة الثانية: بناء محطات لتوليد الطاقة الكهربائية للاستفادة من الارتفاع الشاهق لسقوط المياه.

وبعد الانتهاء من إنشاء القناة سيتم طرح عطاء عالمي للشركات المتخصصة لإنشاء محطة تحلية ونقل المياه إلى الأردن وإسرائيل وفلسطين علي أساس نظام بناء وتشغيل ونقل الملكية وبكلفة تقديرية تصل إلي ثلاثة مليارات دولار، وهو ما يشكل المرحلة الثانية.

مقطع طولي للمسارين المقترحين في نوفمبر ٢٠١٣ لمشروع أنبوب وقناة البحرين.



المصدر : internationalpeaceandconflict.org.



المبحث الثاني: اهمية المشروع للكيان الصهيوني

هناك مجموعة من الابعاد إسرائيل إلى الاهتمام بهذا المشروع، والعمل على الدفع لإنجازه، ومن بينها ابعاد اقتصادية وأخرى سياسية وعسكرية .

أولاً: البعد الاقتصادي للمشروع

المشروع ذات ابعاد اقتصادية ليس من خلال الدراسات وحسب التصريحات الرسمية والمتوقع فإن المشروع سيسحب ما يقارب ال ٣٠٠ مليون متر مكعب من مياه البحر الأحمر سنوياً على أن تضخ باتجاه البحر الميت عن طريق خط الأنابيب الذي سيبدأ من مدينة العقبة الأردنية، ثم في المراحل المستقبلية ستصل كمية المياه المسحوبة من البحر الأحمر لملياري متر مكعب سنوياً أيضاً سيتم إنشاء محطات تحلية مياه على أن تكون الطاقة الإنتاجية لأول محطة هي ٨٥٥٦٥ مليون متر مكعب سنوياً، ومع تطويرها سيتم أيضاً إنشاء محطات توليد كهرباء للاستفادة من فرق المنسوب بين سطح البحر الأحمر و سطح البحر الميت والبالغ ٦٠٠ متر ارتفاعاً تبعاً لكون البحر الميت هو النقطة الأكثر انخفاضاً في العالم.

الجانب الأردني ستزوده تل أبيب ب ٥٠٠ مليون متر مكعب إضافية من مياه بحيرة طبرية لسد العجز المائي لديه مقابل توقيعه على الاتفاق، أما الجانب الفلسطيني - الذي غاب عن التوقيع - فمن المفترض أن تصل حصته من المشروع ثلاثين مليون متر مكعب من المياه المحلاة المروج عن المشروع هو هذه الفوائد، من تحلية مياه البحر لسد احتياجات الأردن وفلسطين والكيان المحتل في منطقة تتخفف فيها حصة الفرد المائية باستمرار. وتدل الدراسات على دخولها في أزمة مائية قريبة وفي نطاق الشح المائي، ومن ناحية أخرى الاستفادة من انخفاض المنسوب الكبير واستغلال اندفاع المياه من أعلى لأسفل وصولاً للبحر الميت لتوليد الكهرباء، ومن ناحية ثالثة إنقاذ البحر الميت وهو هدف بيئي من أهم الأهداف الترويجية للمشروع^(٥) .

وتهدف إسرائيل من وراء مشروع قناة البحرين هذا إلى اهداف اقتصادية ومنها فوائد إعادة ارتفاع منسوب المياه في البحر الميت إلى المستوى الذي كانت عليه في بداية القرن العشرين، في غضون ٢٠ عاماً من بدء تشغيل قناة البحرين وتدخل إسرائيل عن طريق المشروع الجديد إلى مجال صناعة تحلية مياه البحر المالحة، ومع معاناة الأردن مع شح



مصادر المياه المتاحة، كواحدةٍ من أسوأ بلدان العالم في مجال الفقر المائي، فإن إسرائيل سوف تضمن عن طريق استثماراته في هذا المجال، ووجود عميل دائم له - الأردن ومناطق السلطة الفلسطينية في الضفة الغربية المحتلة أيضًا - يعتمد عليه في الحصول على احتياجاته من مياه البحر المحلاة، في مقابل الحصول على مياه أنهار الأردن واليرموك ومياه الضفة الغربية العذبة. مما يضمن المزيد من التأثير السياسي لإسرائيل، بالإضافة إلى المزيد من الموارد المالية نتيجة هذا العمل من خلال إنقاذ البحر الميت من الجفاف، ومع انخفاض منسوبه ارتفعت نسبة الملوحة فيه إلى مستوياتٍ قياسيةٍ تفوق نسبة الملوحة في المحيطات؛ وذلك بسبب جفاف مصادر المياه العذبة التي كانت تصبُّ فيه؛ حيث حوَّلت إسرائيل ٢٩% من المياه التي كانت تذهب إليه من الأنهار لاستخداماتها الزراعية، خاصةً نهر الأردن، استغلال فارق الارتفاع بين البحر الأحمر والبحر المتوسط؛ لتوليد الكهرباء وزيادة قدرة إسرائيل على إنتاج الكهرباء بحوالي ٢٥% من قدرتها حاليًا على ذلك، مع توفير كميةٍ من المياه المحلاة تساوي ٥٧% من استهلاك إسرائيل من المياه .

ثانيًا :- البعد السياسي والعسكرية للمشروع

هنالك جانب عسكري وسياسي واقتصادي مع الجيران العرب، ومن بين هذه الأهداف هناك حزمةٌ من الأهداف السياسية والعسكرية التي تغطيها إسرائيل وكذلك التعاون المستمر مع الدول العربية ويعتبر البحر الميت أحد أهم مصادر إسرائيل في الحصول على نوعيات معينةٍ من الأملاح والمعادن النفيسة والنُّظائر النادرة، مثل البوتاس و"المغنيسيوم والفوسفات الغني بشوائب اليورانيوم الطبيعي ٢٣٨٨، وكلها مواد يستخدمها إسرائيل في "تموين" مصانعه العسكرية العاملة في مجال إنتاج الأسلحة الكيماوية والنووية، بمثل هذه المواد الشديدة الندرة في الأسواق العالمية ، سوف تحصل إسرائيل من خلال المشروع على نوعيةٍ معينةٍ من المياه اللازمة لتبريد المفاعلات النووية، وتُعرف بالمياه الثقيلة، التي لا توجد إلا في أعماق بعيدة في البحرين الأحمر والمتوسط، وسوف تحصل عليها إسرائيل مجانًا⁽³⁾

وهو أمر شديد الأهمية بالنسبة لإسرائيل التي تتوي إقامة عددٍ من المفاعلات النووية في صحراء النقب، لاستبداله بمفاعل ديمونة الذي بلغ عمره الافتراضي منذ عقود، فديمونة الفرنسي الأصل عمره الافتراضي هو ٢٠ عامًا فقط، بينما بدأ تشغيله في العام ١٩٦٣م، وطيلة العقود الماضية، وقعت فيه تشققات وتسربات إشعاعية أصابت أكثر من ١٢٠ عاملاً



في المفاعل بأمراض خطيرة إلى مضاعفة حجم الوقود النووي الذي عمل عليه إسرائيل، سواءً أكان "يورانيوم-٢٣٥" المخصب بنسبة تزيد على ٩٠% أو "بلوتونيوم-٢٣٩"، وكلاهما يستخدم في إنتاج الأسلحة النووية. كما أن ذلك سوف يزيد من حجم النفايات النووية لدى إسرائيل، والتي تُدفن الآن في الأراضي الفلسطينية المحتلة في العام ١٩٦٧، وخصوصاً في مناطق جبال الخليل، وسوف يزيد تلوث البيئة بطبيعة الحال في إقليم البحر الأحمر كلها. وإقامة حزمة من المشروعات الزراعية والسياحية ذات الأهمية السياسية، و الاقتصادية فحسب؛ إذ سوف تدعم من مشروعات التطبيع الإسرائيلي -من جهةٍ أخرى و يرتبط المشروع الخاص بقناة البحرين بحزمة من الأهداف والمشروعات الأخرى غير المعلن عنها، ومن بينها مشروع إنشاء خط سكة حديد يمتد من إسرائيل إلى العراق والخليج العربي، وإنشاء منظومة للنقل الإقليمي يكون محورها الأساسي إسرائيل، ويتضمن هذا المشروع جوانب متعلقة بالنقل البحري؛ حيث سيتم تحويل ميناءي حيفا وأشدود إلى بوابة رئيسية للعبور التجاري والسياحي ونقل الأفراد إلى مناطق الشرق الأوسط^(٤) وبالفعل تم البدء في تطوير الميناءين المذكورين، وإنشاء خط سكة حديد أكثر تطوراً بين حيفا والعفولة وبيسان؛ تمهيداً لربطه بشبكة الخطوط الحديدية الأردنية من عند نقطة تقع عند معبر الشيخ حسن، ومن هناك إلى العراق ودول الخليج العربية، ويتضمن الأمر أيضاً كما أن هناك مشروعاً إسرائيلياً آخر لنقل نفط غرب سيبيريا الروسي عبر إسرائيل إلى شرق آسيا؛ وذلك باستخدام "تاپ لاين" الإسرائيلي القديم، والذي سُمي بهذا الاسم توازياً مع اسم خط الأنابيب السعودي القديم الذي كان يذهب إلى لبنان، وكان يُسمّى "بتاپ لاين ينظر الى خريطة (1)

خريطة (١) مسارات مشروع قناة الشرق الأوسط الإسرائيلي



المصدر: - internationalpeaceandconflict.org

ثالثاً : الابعاد الاستراتيجية والمخاطر للمشروع

هنالك ابعاد وهدف استراتيجي للمشروع ويهدف المشروع إلى نقل المياه من البحر الأحمر إلى البحر الميت عن طريق أنابيب]] يصل إجمالي طولها إلى ١٩٢ كم، وذلك على مرحلتين؛ الأولى حفر قناة بطول ١٢ كم، من شاطئ العقبة شمالاً، بسعة تدفق تصل إلى ٦٠ م^٣/ث، لتصل إلى محطة رفع تضخ المياه بواسطة الأنابيب إلى ارتفاع ١٢٦ م فوق سطح البحر، لتصب في أنابيب أخرى قطرها ٤ متر تنقل المياه وبطول ١٨٠ كم إلى الشاطئ الجنوبي للبحر الميت. المرحلة الثاني هي بناء محطات لتوليد الطاقة الكهربائية للاستفادة من



الارتفاع الشاهق لسقوط المياه وتحقق توازن في مستوى الماء في البحر الميت وتولد الطاقة الكهربائية لدعم احتياجات الطاقة الخاصة بالمشروع. المشروع المقترح سوف يلعب دوراً هاماً في التعاون الاقتصادي بين الإسرائيليين والأردنيين والفلسطينيين في البحر الميت، من خلال خطة وادي السلام (6) يبدو المشروع على هذا القدر من الأمان قطعاً، فالتغيير العنيف والمتسارع على هذا المستوى البيئي الكبير سيصاحبه جانب من خطر غير محدود! من ناحية، فإن من أخطار القناة تغيير المنسوب المائي والإخلال به بين البحر الأحمر والمحيط الهندي نتيجة سحب المياه المتوالي سنوياً، ثم الأهم وهو رفع مستوى مياه البحر الميت مما سينتج عنه بحسب خبراء إغراق أراضي أردنية متاخمة للبحر والصناعات المتاخمة لشواطئ البحر الميت بمساحة تقترب من الكيلومتر المربع؛ مما يُنتج تهجيراً قسرياً للسكان هناك. ومن ناحية أخرى فإن البحر الميت هو منطقة زلزالية نشطة، مع حجم المياه المتدفق من البحر الأحمر وارتفاع منسوب البحر الميت سيزيد الضغط على القاع مما سيؤدي احتمالاً إلى نشاط زلزالي مرتفع في منطقة البحر الأكثر ملوحة والأردن عمومًا. ومن ناحية ثالثة فإن نسبة التركيز الملحي في البحر الأكثر ملوحة في العالم ستقل بكل تأكيد تبعاً لكميات المياه المتدفقة عليه، مما يضر بصناعات البوتاسيوم الأردنية شديدة الأهمية للزراعة ومن الجدير بالذكر أن الأردن التي تنادي دائماً بإنقاذ بحر الميت هي أكثر من يدرك ومعها العرب أن سبب جفاف البحر الميت الأساسي هو تحويل إسرائيل لمجرى مياه النهر الأردني - الرافد الأساسي للبحر - واستيلائها على مياهه العذبة عن طريق سد دغانيا الذي يسحب المياه المتوجهة إلى البحر الميت ويرسلها لإسرائيل، مما سيتسبب أيضاً في جفاف بحيرة طبرية نفسها (أهم مورد مائي لإسرائيل تبدو الحاجة الملحة للمياه مع الضغط الأمريكي على الحكومة الأردنية دافعين قوين للمضي قدماً بهذا المشروع. لكن الأهم هو تذكر أن إسرائيل لا تفعل أي شيء إلا لو كان في صالحها، ولا تعطي هباتٍ وتعاوناً بهذه السهولة، فهذا يخالف كل سياساتها المعلنة وغير المعلنة، وخصوصاً مع أعدائها التاريخيين والأوائل العرب وقناة البحرين، أو قناة البحر الأحمر-البحر الميت، هي مقترح لإنشاء قناة (أنابيب وقناة ماء مالح) من البحر الأحمر إلى البحر الميت. ستمد القناة المياه الصالحة للشرب للأردن، إسرائيل والأراضي الفلسطينية، هنالك مكاسب وفوائد عديدة للمشروع⁽⁷⁾ .



1- تعزيز القدرات النووية الإسرائيلية؛ فتل أبيب والتي تضع في برنامجها النووي إنشاء أربعة مفاعلات أخرى - لاستخدامات متعددة لا تقتصر على الطاقة السلمية - تبدو في حاجة لرافد ضخ من المياه لتبريد هذه المفاعلات بدون الحاجة لإطالة عملية النقل. لذلك، في النية الإسرائيلية أن تكون المفاعلات على طول القناة مع استخدام المياه المستجلبه من البحر الأحمر في تبريدها.

2- الكهرباء المنتجة بحسب النائب الأردني رائد حجازين سوف توفر على إسرائيل ستمائة وخمسين مليون دولار سنوياً مع سد احتياجات إسرائيل من الكهرباء، فضلاً عن توسيع الرقعة الزراعية التي ستروى بالمياه المحلاة مما يساهم في زراعة أراضي النقب، مما سيؤدي تلقائياً لتوسيع رقعة الاستيطان الإسرائيلي فيها ورفع معدلات الهجرة إليها مع إقامة مستعمرات صهيونية ضخمة جديدة وتحقيق الهدف الإسرائيلي الأهم (تكثيف الاستيطان)⁽⁸⁾

3- مع تعزيز مصادر الطاقة الإسرائيلية بهذا الشكل ينتج لدينا اقتصاداً إسرائيلي قوياً للغاية أضعاف ما هو عليه الآن، مع توسع تام في الصناعات الإستراتيجية وتقليل الاعتماد على مصادر الطاقة التقليدية، مما يؤدي لتثبيت الجذور الإسرائيلية في المنطقة ككيان يحاول الحفاظ على صلابته وزيادتها باستمرار.

4- إعادة ترسيم الحدود بين فلسطين (ممثلة في مناطق السلطة) والأردن، حيث ستشكل أنابيب نقل المياه خطوطاً فاصلة بعمق ١٠٠ متر فضلاً عن أنها كلها ستكون في الجانب الأردني، مع إمكانية تشريع حماية إسرائيلية مفهومة في سياق مشروع ضخ كهذا ونشر نقاط أمنية صهيونية، والأهم هو وضع عائق بالغ الضخامة أمام أي مشروع مستقبلي لإقامة دولة فلسطينية.

5- جغرافياً فإن القناة فيما بعد ستشكل حاجزاً مهماً للغاية يمنع أي هجوم مستقبلي عربي على إسرائيل من الشرق، وهو أمر قد يبدو مستبعداً تبعاً للعلاقات العربية الإسرائيلية الحالية لكنه لا يبدو بهذه الغرابة بالنسبة لإسرائيل التي تضع كل سيناريوهات الأمن القومي أمامها وتتعامل معها بمنتهى الجدية.

6- دخول التعاون المؤسساتي العربي الإسرائيلي لمرحلة جديدة كجزء من الخطط الإسرائيلية، حيث تلقائياً ستنشأ شبكة اقتصادية قوية ما بين شركات إسرائيل المختصة في مجال الزراعة والري والصناعات الهندسية والكهرباء وما بين الشركات الأردنية والمجتمع

الأردني عمومًا، مع تغلغل في بنية الدولة الأردنية وبعض المفاصل الاقتصادية المهمة فيها عن طريق الاقتصاد الإسرائيلي انظر صورة . (1, 2)
صورة (١- ٢) توضح انخفاض مستوى المياه في البحر الميت من ١٩٧٢ حتى . 2011



المصدر :- internationalpeaceandconflict.org.



أن مستوى المياه في البحر الميت يقل بمعدل متر واحد سنوياً، وتقلصت مساحة السطح بحوالي ٣٠% في العشرين عام الأخيرة. يرجع هذا بشكل كبير إلى تحويل حوالي ٩٠% من حجم المياه إلى البحر الميت. في أوائل الستينيات، نقل النهر ١.٥ بليون متر مكعب من المياه كل سنة من بحيرة طبرية إلى البحر الميت. لكن الخزانات، القنوات ومحطات الضخ التي بنتها إسرائيل، الأردن وسوريا التي تنقل المياه لأغراض الزراعة والشرب قللت من التدفق إلى حوالي ١٠٠ مليون متر مكعب سنوياً (خاصة الماء المسوس والصرف الصحي). تناقص مستوى البحر الميت يخلق مشكلات بيئية خطيرة في: تكوين مجاري تهدد المنشآت، المزارع والطرق؛ انحسار شواطئ البحر وتكوين سهول طميية مزعجة؛ وتأثيرات أخرى على البيئة والحياة النباتية والحيوانية في المنطقة. قدرت دراسة للبنك الدولي الفوائد غير الملموسة لحل المشكلات البيئية المرتبطة بتناقص مستوى سطح البحر بحوالي ٣١ مليون دولار أمريكي.

المسارات الأخرى للقناة (القناة والنفق) والتي تحقق نفس أهداف قناة البحر الأحمر - البحر الميت، قناة البحر المتوسط - البحر الميت، وهو مقترح طرحته إسرائيل في الثمانينيات لكن تم تجاهله بسبب تكاليف الاستثمار الباهظة وتركز هدفه حول الطاقة. مؤخراً تم إحياء الفكرة من جديد. مسار آخر (خط الأنابيب، النفق والقناة) اقترح انشاؤه من البحر المتوسط إلى البحر الميت عن طريق بيسان ووادي الأردن. البدائل الأخرى لمعالجة مشكلات نهر الأردن والبحر الميت اقترحت فيما بينها تجديد تدفق المياه في نهر الأردن عن طريق استخدام تحلية المياه وتغيير سياسات المياه على ضفتي نهر الأردن.

وأصبح المشروع جزءاً من عملية الدار البيضاء التي انطلقت في أعقاب التوقيع على اتفاقيات أوسلو، واعتمدت على أساس عقد مؤتمر سنوي للتعاون الاقتصادي ما بين العرب وإسرائيل تحضره الدول المانحة؛ لتحسين مستوى التطبيع الاقتصادي العربي-الإسرائيلي.^(١٠)

وتتدرج خطة مشروع قناة البحرين ضمن مشروع أكبر، وهو مشروع أو خطة تطوير وادي الأردن، وفي عام ٢٠٠٢، أعلن رسمياً إعادة إحياء هذا المشروع في القمة العالمية للتنمية المستدامة التي عقدت في جنوب أفريقيا في ذلك العام^(١١).

وشهدت مرحلة السبعينات من القرن الماضي، حالة واسعة من النقاش في الدوائر السياسية والأكاديمية، محلياً وإقليمياً ودولياً، حول فكرة ربط البحر الميت بأحد البحار



المفتوحة، لكن بدايات الفكرة، ظهرت في مراحل التنافس الاستعماري بين بريطانيا وفرنسا في منتصف القرن التاسع عشر ، على التحكم بالطرق المؤدية للمستعمرات في الشرق، خاصة، مع تبلور فكرة حفر قناة السويس لدى الفرنسيين، مما دفع بالبريطانيين للبحث عن ممر بحري دون المرور بالقناة. وقد طرح المهندس البريطاني وليام آلن عام ١٨٥٠م فكرة ربط البحر الميت بالبحر المتوسط عبر قناة تبدأ من خليج حيفا إلى وادي الأردن، بحيث يمكن رفع منسوب المياه في البحر الميت وخليج العقبة إلى درجة تمكن من إبحار السفن من البحر المتوسط إلى البحر الأحمر عبر البحر الميت، وعرض هذه الأفكار في كتاب له بعنوان “البحر الميت – طريق جديد للهند”^(١٢).

لم يمنع احتلال بريطانيا لمصر وسيطرتها على قناة السويس من التفكير في تطوير الفكرة، فأرسلت حاكم السودان البريطاني، الجنرال تشارلز غوردون، إلى فلسطين لدراسة فكرة “وليام آلن”. وبالفعل، قدم غوردون أفكاراً جديدة، ساهمت بإدخال بعض التعديلات عليها. لكن الحماس البريطاني للفكرة تراجع ، مما دفع ببعض العلماء والمنظرين السياسيين الصهاينة لالتقاط الفكرة والعمل على تطويرها. قام المهندس السويسري ماكس بوركارت الذي اعتنق اليهودية واتخذ له اسم ابراهام بن ابراهام، بتعديل وتطوير ما طرحه “آلن وغوردون” ليتلاءم مع الحلم الصهيوني في فلسطين، الذي كان يراود أبرز دعاة الغزو اليهودي/الإسرائيلي في أواخر القرن التاسع عشر، والذي كانت ترجمته العملية:الاستيلاء على الأرض والمياه و إنتاج الطاقة. وفي عام ١٨٩٩، أرسل بوركارت إلى تيودر هيرتزل نتائج أبحاثه التي تضمنت مخططاً موجزاً للمشروع، اقترح فيه شق قناة من خليج حيفا إلى غور بيسان، ومن ثم السير بمحاذاة نهر الأردن، وصولاً إلى البحر الميت. بهدف استغلال فارق الارتفاع ٤٠٠م ما بين سطح البحر المتوسط والبحر الميت لتوليد الطاقة. و قد قام تيودور هيرتزل بعرض هذا المشروع في كتابه ” الأرض القديمة – الجديدة ” الذي صدر عام ١٩٠٢، حيث أشار فيه إلى التصاميم المتعلقة بمشروع قناة البحار الذي أرسلها إليه بوركات .

تتابعت جهود العديد من المهندسين من أجل تطوير الفكرة (النرويجي ” يورث ” عام ١٩١٩، والفرنسي “بيير جنادريون” عام ١٩٢٥، والأمريكي “والتر لاودر ميلك” عام ١٩٤٤) وربطها بزيادة عدد الغزاة اليهود، الذين يتطلب استعمارهم للأرض_ خاصة في النقب_ المزيد من المياه. من أجل ذلك قامت الحركة الصهيونية بتشكيل “لجنة استقصاء الحقائق في



فلسطين" بهدف دراسة ومعرفة إمكانيات استيعاب المستوطنين اليهود في فلسطين بناء على استغلال أقصى للأراضي والمياه الفلسطينية. ونشرت اللجنة أول تقرير لها في عام ١٩٤٣ يتضمن عدة اقتراحات ، منها :تحويل مياه نهر الأردن لأغراض الري، وتعويض انخفاض مستوى البحر الميت الناتج عن ذلك بنقل مياه البحر المتوسط عبر قناة إلى البحر الميت، إضافة إلى استغلال ذلك في توليد الطاقة (١٣).

الأهداف الإسرائيلية في قناة البحر الميت

وقعت الأردن وإسرائيل عام ٢٠١٣ اتفاقاً لتنفيذ المرحلة الأولى من مشروع بناء قناة تربط البحر الأحمر بالبحر الميت الذي قد تجف مياهه بحلول عام 2050 .

وفي عام ٢٠١٤ وقعت السلطة الفلسطينية والأردن وإسرائيل في مقر البنك الدولي في واشنطن، اتفاقاً لتقاسم موارد المياه وبناء محطة تحلية على خليج العقبة ودراسة مد خط أنابيب يربط البحر الميت بالأحمر .. وقال وزير المياه والري الأردني حازم الناصر إن "الأردن سيبدأ خلال الأسابيع المقبلة تحضير وثائق عطاء مشروع ناقل البحر الأحمر - البحر الميت تمهيدا لطرحة للتنفيذ خلال العام الحالي".

وبحسب الناصر فإنه سيتم سحب ٣٠٠ مليون متر مكعب سنوياً من مياه البحر الأحمر في المرحلة الأولى لتصل إلى ٢ مليار متر مكعب سنوياً بعد استكمال المراحل المستقبلية للمشروع الذي سيوفر للجانب الفلسطيني ٣٠ مليون متر مكعب من المياه المحلاة الصالحة للشرب سنوياً كما سيجري "تنفيذ خط ناقل لتزويد العقبة (٣٢٥ كم جنوب عمان) بطول ٢٢ كلم وخط آخر إلى الجانب الإسرائيلي بطول ٤ كلم مع بناء محطتي رفع لضخ المياه الناتجة" إلى البحر. وتم إعلان حكومة الأردن في آب/أغسطس ٢٠١٣ أنه سيمضي قدماً في تنفيذ المشروع بهدف منع جفاف البحر الميت، البحيرة الطبيعية الأكثر ملوحة على سطح الأرض والأكثر انخفاضاً في العالم، إضافة إلى تأمين مياه محلاة للمملكة التي تعد من أكثر عشر دول في العالم افتقاراً للمياه مع تجدد الحديث مؤخراً عن مشروع قناة البحرين في إسرائيل، والتي تربط البحر الأحمر بالبحر الميت، وذلك عقب موافقة البنك الدولي على تمويل هذا المشروع، وما أعلنه وزير المواصلات الإسرائيلي في فبراير الماضي عن اتفاق مع الأردن على مشروع مشترك لإنشاء خط سكة حديد يمتد من إسرائيل إلى العراق ودول الخليج عبر الأردن. مع تجدد الحديث حول هذا المشروع تبرز عدة تهديدات أمنية واقتصادية تضر الدولة



بالأمن العربي مستوييه القومي والقطري، ينبغي التنبيه لمخاطرها والتحسب جيدا لمواجهتها مبكر لا يدرك الكثيرون أن هذا المشروع كان أحد أحلام . أو نبؤات الزعيم الصهيوني تيودور هرتزل التي طرحها وإن كان بشكل مختلف في كتابه "الأرض الموعودة" ونشره عام ١٩٠٢، حين تحدث عن قناة لوصول البحر المتوسط (من هاديرا) بالبحر الميت، حين قال: فعلا سيكون هذا مشهدا رائعا رائعا للغاية، مع انسياب المياه بوفرة إلى أسفل على التروس البرونزية العملاقة للتوربينات التي تتحرك بسرعة فائقة وصاخبة ومنها تخرج قوة الطبيعة الهمجية التي تم وقفها والسيطرة عليها لتنتقل إلى مولدات التيار الكهربائي ومن ثم وبسرعة إلى الأسلاك الممدودة في كل أنحاء البلاد . البلاد الجديدة . العتيقة التي أحيتها هذه القوة وغمرتها حتى أضحت حديقة كبيرة ووطناً لهؤلاء الناس الذين كانوا من قبل فقراء وضعفاء ويائسين ومنبوذين" (أرييل شنيال معاريف ٢٠٠٤/٣/٥١) وبعد ذلك بسنوات وضع عدد من المهندسين البريطانيين والألمان مشروعات لمد نفس القناة من البحر المتوسط إلى البحر الميت ولكن بغرض توليد الكهرباء، كما نوقش في المؤتمرات الصهيونية التي عقدت بعد ذلك وفي الخمسينيات من القرن الماضي، وبعد قيام إسرائيل عام ١٩٤٨، قام د. والتر لودرميلك . الخبير في التربة ويطلق اسمه حاليا على كلية الهندسة الزراعية في معهد التخنيون الإسرائيلي . بتقديم اقتراح لإنشاء مسار ثان مختلف على البحر المتوسط يصل ما بين حيفا والبحر الميت وفي عام ١٩٧٧ قامت الحكومة الإسرائيلية بتشكيل لجنة تخطيط لدراسة ثلاثة اقتراحات لربط بين البحرين الميت والمتوسط، وعرض آخر بربط البحر الأحمر بالبحر الميت عند ايلات، وكانت النتيجة النهائية لتوصيات هذه اللجنة التأكيد على أفضلية مشروع توصيل البحر الميت بغزة، باعتبارها الأكثر جدوى اقتصاديا أما اقتراح توصيل البحر الميت بإيلات فقد اعتبرته اللجنة هو الأسوأ والأقل من حيث الجدوى الاقتصادية. وينبغي أن نضع في الاعتبار أن غزة في هذه الفترة من السبعينيات كانت تحت الاحتلال الإسرائيلي منذ حرب 1967 . وفي الثمانينيات وعن طريق البنك الدولي قامت شركة "هارزا" للهندسة . وهي شركة أمريكية مقرها في شيكاغو . بعمل دراسة للمشروع كان يتوقف من حين لآخر، حتى عام ١٩٩٦، وهو تاريخ آخر دراسة أجرتها هذه الشركة لمشاريع كان معظمها يهدف إلى توليد الطاقة لإسرائيل. لكن في دراسة عام ١٩٩٦ تم تغيير جوهر المشروع وهدفه، حيث استبدل بقناة ربط البحر الميت بالبحر المتوسط، قناة أخرى تربط البحر الميت بالبحر الأحمر، كما تم



تغيير الهدف من المشروع ليتحول إلى استهداف تحلية مياه البحر بواسطة الطاقة الكهربائية المنتجة من المشروع. ويرتبط هذا التغيير الحاد في جوهر المشروع وهدفه باتفاقية السلام التي وقعت آنذاك بين الأردن وإسرائيل، والتي يوصي بذلك البند العشرون منها . ولاسيما شجعت عليه أيضاً خطة عمل كوبنهاجن التي تضمنت ٣٥ مشروعاً كان أكبرها مشروع "خطة تطوير وادي الأردن"، من خلال اللجنة الاقتصادية الثلاثية والتي تضم الولايات المتحدة والأردن وإسرائيل وذلك في عام ١٩٩٣ وفي عام 1994 أقرت المجموعة الخامسة . والمسماة مجموعة العمل الإقليمية للتنمية الاقتصادية في اجتماعها بالرباط هذا المشروع. ثم أعلن رسمياً إحياء هذا المشروع في القمة العالمية للتنمية المستدامة التي عقدت في جنوب أفريقيا في عام 2002.

وفي جلسات مؤتمر المنتدى الاقتصادي العالمي الذي عقد في الاردن في عام ٢٠٠٣ وفي مايو ٢٠٠٥ عقدت عدة اجتماعات ضمت وزير البيئة التحتية الإسرائيلي يوسف بارتيسكي، ود. أفيشي بريرمان رئيس جامعة بن جوريون بالنقب، ووزير الري الأردني، وقد استهدفت الاجتماعات مناقشة ثلاث نقاط رئيسية هي:

أولاً: هل المشروع ممكن تنفيذه من الناحية التقنية .

ثانياً: ما التكلفة المالية للمشروع؟

ثالثاً: ما الجوانب السلبية للمشروع وبالطبع لم يكن الجانب الإسرائيلي بحاجة إلى هذه الدراسات، فقد جري دراسات كثيرة معمقة حول المشروع؟ طوال السنوات الماضية، ولكنه كان بحاجة إلى تسويق الفكرة القديمة .

فكرة المشروع وأهدافه من وجهة النظر الإسرائيلية

يعد البحر الميت من اسمه بحيرة لا قيمة لها ويشكل جزءاً من الحدود بين إسرائيل والأردن، شديدة الملوحة، إذ تبلغ نسبة الملوحة بها تسعة أضعاف ملوحة المحيط، ولذلك تنعدم فيها وحولها مظاهر الحياة. وتتزايد الملوحة بها باستمرار رغم أن نهر الأردن يصب بها بعض مياهه العذبة، وكذلك جداول مائية أخرى. ويمتد البحر الميت بطول حوالي ٨٥ كم فاصلاً الأردن عن إسرائيل، وبعرض ٨ كم في المتوسط. كما يقع مستواه تحت سطح البحر بحوالي ٩٩٣ متراً، ولذلك يعتبر أكثر الأماكن انخفاضاً في العالم .



وتتحكم الحقائق العلمية والجغرافية في هذا المشروع، فوادي عربة ارتفاعه يتراوح بين ١٠٠ و ٢٠٠ متر عن سطح البحر ولذا فإن أي مشروع يستلزم ان يتم حفر قناة تسير من ايلات على خط الحدود الإسرائيلي . الأردني بطول عشرة كيلو مترات ثم ترتفع المياه بواسطة طلمبات عملاقة إلى أعلي لتتحور في مواسير أو إنفاق داخل الجبال، من خلال ترعة صناعية، وذلك بطول إجمالي للقناة التي ستربط البحرين الأحمر والميت يبلغ ٣٢٠ كم، وعبر هذه القناة سيتدفق ٢ مليار متر مكعب بشدة من مياه البحر الأحمر إلى البحر الميت شديد الانخفاض، أو قد تنفذ خطة إسرائيلية أخرى تقترح أن يمد المشروع داخل أراضيها، ثم تمر المياه عبر طلمبات إلى الجانب الأردني حتى تصل إلى البحر الميت.

وتسعي إسرائيل إلى الإسراع في بدء تنفيذ هذا المشروع لخدمة عدة أهداف، منها ما هو معلن ومنها ما هو خفي، أما المعلن منها فيتمثل في الآتي :

١- إنقاذ البحر الميت من الجفاف بعد أن جفت مصادر المياه العذبة التي كانت تصب فيه، حيث حولت إسرائيل ٢٩% من المياه التي كانت تذهب من الأنهار إلى البحر الميت لصالح استخداماتها الزراعية، خاصة نهر الأردن، وبحيث يعود منسوب المياه الذي كان عليه بداية القرن في غضون ٢٠ عاما من بدء تشغيل المشروع .

٢- أن تضمن إسرائيل صناعة تحلية المياه ووجود عميل دائم يعتمد عليها في الحصول على احتياجاته من مياه البحر المحلاة. ففي المخطط الإسرائيلي أن تقنع إسرائيل كلا من الاردن والسلطة الفلسطينية بإنشاء مصانع تحلية مياه تعتمد على الخبرة الإسرائيلية . وهي محدودة . في هذا المجال لتنفيذ هذا المشروع باهظ التكاليف، وبالتالي يقوم الطرفان الأردني والفلسطيني بتسديد قروض المشروع لأجل غير مسمى .

٣ - استغلال فارق الارتفاع بين البحرين في توليد الكهرباء وزيادة قدرة إسرائيل على انتاجها بحوالي ٢٥% مع توفير كمية من المياه المحلاة تساوي ٥٧% من استهلاك المياه في إسرائيل من خلال منشآت تحلية المياه التي سيتم أنشاؤها على امتداد القناة

أما الأهداف غير المعلنة لهذا المشروع فتتمثل في الآتي :

١. أن تحصل إسرائيل مجانا بموجب هذا المشروع على مياه لتبريد مفاعلاتها النووية الجديدة التي تنوي اقامتها في النقب، حيث تنوي إسرائيل إقامة مفاعل في هذه المنطقة بعد أن بلغ مفاعل ديمونة سن "الشيخوخة" وتعدي العمر الافتراضي (٢٠ سنة) ليصل إلى ٣٤ سنة.



فقد بدأ تشغيله في عام ١٩٣٦، وحدثت به تشققات وتسرب أشعاعي أصاب أكثر من ١٢٠ عاملا في المفاعل بأمراض سرطانية، وأعلنت القناة الثانية في التلفزيون الإسرائيلي أنهم رفعوا دعاوي قضائية ضد حكومة إسرائيل مطالبين بتعويضات .

٢. السيطرة على مزيد من مياه انهار الأردن واليرموك ومياه الضفة الغربية العذبة، بينما تزود الاردن والفلسطينيين بمياه بحر محلاة، وذلك عبر خمس محطات تحلية مياه، توجد دراسات لبنائها، ثلاث منها داخل إسرائيل، وواحدة في شمال الأردن، وواحدة في غزة، وهذا سيوفر لإسرائيل المياه العذبة التي تحتاجها لإقامة مجتمعات عمرانية جديدة تجذب ٢ . ١ مليون مهاجر جدد، وتساعد على إعادة توزيع السكان المكثسين في المنطقة الساحلية ووسط إسرائيل، وبما يقلل المخاطر الأمنية التي قد يتعرضون لها من قصف الصواريخ العربية والإيرانية . هذا إلى جانب مشاريع زراعية وصناعية، يتم تصدير انتاجها إلى الخارج بدءاً بالدول العربية والإيرانية . هذا إلى جانب مشاريع زراعية وصناعية يتم تصدير انتاجها إلى الخارج بدءاً بالدول العربية المجاورة في إطار عمليات التطبيع المستمرة في العلاقات .

٣. خلق صناعات إسرائيلية جديدة كصناعة تحلية المياه وضمان عميل دائم يعتمد على إسرائيل في استمرارها ويشترى قطع الغيار وغيرها، حيث ستبيع للأردنيين والفلسطينيين المياه المحلاة بنسبة الثلثين إلى الأردن والثلث للفلسطينيين بسعر دولار و ٣٠ سنتا، بينما تبلغ تكلفة ما تحصل عليه إسرائيل من مياه تحلية ٥٢ سنتا للمتر المكعب، لذا تتعجل إسرائيل في تعليم متخصصين، وتبني شركات لها أسماء كبيرة (عائلة برونجمان) استعدادا لتلك الخطوة من خلال مشروع تحلية المياه في عسقلون، على الرغم من ان إسرائيل ليس لها تاريخ يذكر في هذا المجال.

حقيقة الأهداف الإسرائيلية

رغم الواجهة البراقة لهذا المشروع فإن تجاهل إسرائيل حقائق علمية واضحة تطلق علامات استفهام كبيرة حول تمسكها بمشروع نقل مياه البحر الأحمر إلى البحر الميت، بدلا من نقل مياه البحر المتوسط إليه، حيث تؤكد هذه الحقائق العلمية أن نقل مياه البحر المتوسط أكثر جدوي وأوفر اقتصاديا، وتتمثل هذه الحقائق في الآتي



إن متوسط درجة الملوحة في البحر المتوسط ٢٥ جراما في اللتر، بينما تبلغ ملوحة مياه البحر الأحمر ٤٢ جراما في اللتر. أي أن ملوحة البحر الأحمر تزيد ٧٢% على ملوحة البحر المتوسط، فلماذا تصر إسرائيل على تحلية المياه الأكثر ملوحة إذا كان الهدف هو تخفيض درجة ملوحة البحر الميت (١٦).

المبحث الثالث: مشروع قناة الشرق الاوسط وانعكاساتها على الامن المائي العربي.

تبدو اعتبارات عديدة للأمن القومي العربي وخاصة الجانب المصري مهددة من وراء هذا المشروع وفيه عدد من جوانب القوة التي سوف يضيفها هذا المشروع لعوامل القوة الشاملة الإسرائيلي، والتي هي بالتالي خصم من معادلة القوة العربية، فإن هناك مجموعة من المخاطر التي تتهدد الأمن القومي العربي، والمصري على وجه الخصوص من جرّاء هذا المشروع.

فبالنسبة للأردن وفلسطين أولاً، فبجانب مخاطر ربطها وربط مواردها المائية بإسرائيل ومصالحه، فإن المشروع - اقتصادياً - يقوم على أساس الاعتماد على التمويل الأجنبي لاستثمارات كثيفة وذات عائدات بعيدة المدى، وبعض هذه العائدات، غير ربحية، بما يجعل لها بعداً اجتماعياً، وبالتالي المزيد من التأثير الأجنبي على الأردن والأراضي الفلسطينية. كما أن بعض الخبراء الأردنيين يقولون إن تمويل المشروع عن طريق القروض، سوف يضخم من مشكلة المديونية العامة، وهو ما سيؤدي إلى إضافة المزيد من الأعباء على الميزانية العامة الأردنية، ككلفة خدمة هذه القروض.

وما يتعلق بدور الشركات الكورية في مشروع قناة البحرين. هو التمويل اذ في عام 2012 أبلغ ممثلي البنك الدولي المسؤولين الحكوميين الإسرائيليين عن تراجع الأطراف التي كانت تعترض على مشروع قناة البحرين. واعتبرت إسرائيل هذا التوافق تقدماً كبيراً سيساهم في استكمال الاجراءات الضرورية وحث الدول التي ساعدت في تمويل بحث المشروع بالاستمرار في دعم مراحل تنفيذ المشروع. ووصف شالوم الاتفاق حول تنفيذ المشروع بـ "رمز التعاون الاقليمي" قائلاً: "منذ عشرين سنة ونحن نبذل الجهود لانجاز هذا المشروع واذا ما تم تنفيذه وفق ما خطط له فسيكون رائداً، على رغم ما يتضمنه من تعقيدات وتكلفة كبيرة". وكانت بعض دول غربية والأردن السلطة الفلسطينية قد عارضت فكرة المشروع لكنها، وفق الإسرائيليين، عادت وتراجعت عن معارضتها.



في عام 2013 أعلن البنك الدولي عن إمكانية إنشاء قناة ربط البحر الأحمر بالبحر الميت ومحطة لتحلية المياه للمساعدة في وقف فقدان المياه المالحة الداخلية. قال البنك الدولي في تقريره المنشور على موقعه الإلكتروني، أن تكلفة المشروع ستبلغ ١٠٠ بليون دولار وستشمل مد خط أنابيب بطول ١٧٧ كم وأن أكبر المخاطر هو التسرب المحتمل لمياه البحر تحت الأرض. يظهر أوطى مكان على الأرض على بعد ثلثي مساحة سطح البحر الميت بسبب الجفاف، والجرف الزراعي والضخ لاستخراج الأملاح المعدنية للأسمدة. (١٧)

وصف علماء البيئة تقرير البنك الدولي بأنه "غير مسؤول بتجاهله المخاطر البيئية والتكلفة الاقتصادية العالية لإنشاء القناة". في ١٨ ديسمبر 2013 نفى مسؤول في البنك الدولي أن تكون لدى البنك نية لتمويل مشروع قناة البحرين، والذي تصل تكلفته ٤٠٠ مليون دولار. وكان سلفان شالوم وزير البنى التحتية والمياه الإسرائيلية قد أعلن في بداية ديسمبر ٢٠١٣ عن الوصول لاتفاق بشأن مباشرة مشروع قناة البحرين، وأن البنك الدولي قد وافق على منح قرض لتنفيذ المشروع. [9]

وحسب البنك الدولي أن بين الدول الثلاث التي وقعت على الاتفاق، إسرائيل والأردن والسلطة الفلسطينية، فقط الأردن يستحق الحصول على قرض بموجب أنظمة البنك، لكن وضعه لا يسمح له بالحصول على قرض كهذا، ولذلك كان واضحاً أن هذه الإمكانية ليست قائمة.

وكانت تقارير صحفية إسرائيلية ذكرت أن البنك الدولي سيمول المشروع الذي وصفته بأنه قناة البحرين من أجل إنقاذ البحر الميت رغم أن المشروع ليس بهذا الحجم وإنما هو أصغر بكثير ولا يتعدى مد أنابيب مياه بين البحرين (١٨).

ومن هنا تبرز خطورة منافسة المشروع لقناة السويس؛ حيث دأب المسؤولون الأردنيون والإسرائيليون على القول إن المشروع مجرد أنبوب وأنه ليس مخصصاً للنقل البحري، وخلافه، ولكن الحقيقة غير ذلك، فارتباطات المشروع بمشروعات أخرى من هذا النوع، يجعل منه تهديداً حقيقياً لقناة السويس كناقل دولي مهم لحركة التجارة والنفط العالمية.

بالإضافة إلى ذلك يتهدد المشروع المصالح الاقتصادية المصرية في مجال النقل الجوي والبحري، خصوصاً فيما يختص بمشروعات الموانئ الكبرى على البحرين المتوسط والأحمر، مثل ميناء العين السخنة وغرب القرية، ومطارات سيناء وغرب القناة (١٩).



بجانب ذلك فإن المشروعات السياحية التي سوف تقام حول نقاط بدء وانتهاء فرعي القناة، والتي سوف تتوازي مع إنشاء مناطق حرة أردنية وفلسطينية، من شأنها تهديد أعمدة تنمية الاقتصاد المصري الرئيسية. وبشكل عام، فإن شق قناة مائية تربط البحر الأحمر بالبحر الميت، وتوليد الكهرباء منها، وما يستتبع ذلك من إقامة مجتمعات عمرانية وخلافه، وجذب مزيد من المهاجرين والسكان في منطقة النقب سيزيد من قدرات إسرائيل الجيوسياسية، وكذلك ستعالج الكثير من عوامل الضعف الديموغرافي التي يعاني منها، وكل ذلك بالتبعية يعني المزيد من التهديد للأمن القومي المصري.

وتدرس هيئة قناة السويس جميع المشروعات التي يمكن أن تؤثر على القناة، وقال ان المشروع لو تم على هيئة قناة ملاحية فلن يستطيع أن يؤثر على الملاحة بقناة السويس، اما اذا كان على هيئة أنبوب ينقل المياه فهذا أمر آخر (٢٠)

أولاً: الآثار البيئية لمشروع قناة البحرين على الدول العربية

على المستوى البيئي، يعتبر تدفق حوالي ٢ مليار متر مكعب سنوياً من مياه البحر الأحمر إلى البحر الميت، سيحدث تأثيرات عميقة على البيئة البحرية للبحر الأحمر، بما في ذلك المناطق التي توجد فيها ثروات مصر الطبيعية وأماكن جذبها السياحي الرئيسية، في جنوب سيناء وحتى سواحل الغردقة. آثار المشروع الضارة بالعرب: إذا كان مشروع قناة البحرين يحقق للكيان الصهيوني الأهداف الاقتصادية والعسكرية والسياسية فإنه في الوقت نفسه يلحق أضراراً كبيرة بالعرب لما له من لآثار سلبية متعددة الجوانب (٢١).

أهم الآثار الجيوليتكية للمشروع

يؤدي تنفيذ مشروع القناة إلى تغيير المعالم الجغرافية لفلسطين. ولا يجيز القانون الدولي لسلطة الاحتلال إجراء أي تغيير في هذه المعالم الجغرافية لأنه يحقق مصلحة المحتل على حساب مصلحة أصحاب البلاد الشرعيين. والمشروع يعمل على مصادرة الأراضي العربية التي تمر منها القناة. كما انه يؤثر في البحر الميت وما تحويه مياهه من كنوز معدنية ثمينة ويؤدي إلى التأثير في التركيب الكيماوي والبيولوجي لمياهه. فالمعروف أن نسبة الأملاح والمركبات في مياه البحر المتوسط لا تزيد عن ٥% في حين ترتفع هذه النسبة في مياه البحر الميت إلى ٢٨% على السطح و٣٢% في الأعماق. وهذا يعني أن خلط مياه البحر المتوسط بمياه البحر الميت بواسطة القناة المقترحة سيؤدي إلى هبوط كمية الأملاح



والمركزات في مياه البحر الميت بنسبة ١٥% حسب تقديرات شركة البوتاس العربية، مما يؤثر مباشرة على الاستثمارات العربية لمياه البحر الميت. وقد يحدث من جهة أخرى تكلس في قعر البحر الميت لأن نسبة الكلس في مياه البحر المتوسط التي ستصب في البحر الميت عن طريق القناة مرتفعة (٢٢).

ولا شك أن من شأن ارتفاع منسوب مياه البحر الميت أن يعرض بعض المواقع الأثرية على شواطئه وضفاف نهر الأردن الأدنى لغمرها بالمياه. ولبعض هذه المواقع صفة مقدسة لدى الطوائف المسيحية، مثل منطقة المغطس في المجرى الأدنى لنهر الأردن. كما أن ازدياد حجم مياه البحر الميت يؤدي إلى ازدياد الضغط العمودي على قاعه وبالتالي إلى تخلخل ديناميكي قد يولد حركات بنائية تتمثل في حدوث الصدوع والهزات الأرضية والبراكين، علماً بأن البحر الميت قابع في أكثر مناطق القشرة الأرضية ضعفاً من الناحية البنيوية. وإذا استطاع الكيان الصهيوني أن يقيم المفاعلات النووية والمصانع الكثيرة في منطقة القناة فإن هذا العمل سيعرض المنطقة بأكملها لأخطار تسرب الإشعاعات النووية وتلوث الهواء بفعل أدخنة المصانع، الأمر الذي يجعل مناخ النقب الشمالي غير صحي. وقد يتعرض سكان الضفة الغربية لوصول الرياح الملوثة إليهم.

1- الآثار الاقتصادية:

للأردن ثلاثة أرباع شواطئ ومياه البحر الميت. ولا يسمح القانون الدولي بإجراء تغييرات في مساحته وحجم مياهه وخواصها الكيماوية ما لم يوافق الأردن على هذه التغييرات. وتشير التقارير إلى أن شق القناة سيؤدي إلى ارتفاع مستوى منسوب مياه البحر الميت بمعدل ٨٠ سم سنوياً أي ما يعادل ١٦ م خلال عشرين سنة. وهذا الارتفاع في منسوب مياه البحر الميت سيعرض منشآت شركة البوتاس العربية لأخطار الغرق بدءاً بمضخات سحب المياه وقناة التصريف وأحواض الملاحات الجامعة للمياه وانتهاءً بالسد الموازي لخط الهدنة والقائم في البحر الميت منذ عام ١٩٤٩ فاصلاً المياه المغتصبة عن سائر مياه البحر الميت. وسيأتي الضرر أيضاً من اختلاط مياه البحر المتوسط بالبحر الميت، إذ ستخفض كثافة المياه ونسبة المركبات التي تستخرج من البحر الميت كالبوتاس والملح الصناعي وملح المائدة. (٢٣)



وستلحق الأضرار أيضاً بالمنشآت السياحية والمواقع الأثرية والمقدسة فيتراجع النشاط السياحي في منطقة البحر الميت تراجعاً كبيراً. وسيؤدي ارتفاع مياه البحر الميت إلى جانب ذلك كله إلى غمر مساحات من الأراضي الزراعية حول هذا البحر. ولا سيما أراضي الأغوار الجنوبية كغور الصافي وغور المزرعة وغور الحديثة. وستعرض الأراضي الزراعية الغربية إلى أخطار التملح بفعل رذاذ مياه البحر الذي تنقله الرياح نتيجة التبخر. وسيخسر كذلك بعض مزارعي قطاع غزة جزءاً من أراضيهم الزراعية التي تمر القناة فيها أو بالقرب منها.

٢- الآثار الاجتماعية:

ينتج عن اغراق بعض الأراضي الزراعية في الأغوار الملاصقة للبحر الميت اضطراب المزارعين إلى هجر أراضيهم وقراهم بحثاً عن العمل في قرى أخرى قريبة، أو في المدن، الأمر الذي ينعكس على حياتهم الاجتماعية الجديدة. وسوف تصبح القناة بعد حفرها حاجزاً طبيعياً يحول دون تجوال بدو النقب في المنطقة وهجرتهم الصيفية مع جيرانهم إلى المناطق الواقعة شمالي القناة. وإذا علم أن من وسائل سلطة الاحتلال الصهيوني لإجبار البدو على الرحيل إلى الأردن عزلهم في تجمعات محددة فوق أقر أراضي النقب اتضح مدى الخسائر الاقتصادية والاجتماعية التي ستصيبهم، ومن الآثار الاجتماعية^(٢٤) التأثير الزلزالي كما أن خبراء يؤكدون أن البيئة المحيطة بالبحر الأحمر غير متماسكة وغير مستقرة جيولوجياً، بما يعرضها للمزيد من عدم الاستقرار إذا ما تم حفر قناة "البحر الأحمر - البحر الميت"؛ مما قد يؤدي إلى حدوث المزيد من الزلازل والهزات الأرضية في المنطقة ومنها مفاعل ديمونة الذري في صحراء النقب. وحسب اتفاقية البحار تلتزم الدول المشاطئة بعدم إقامة أي مشاريع ضخمة دون مراجعة الآثار البيئية لها وأن البنك الدولي لو وجد أن المشروع ستكون له مخاطر بيئية أو يتسبب في أحداث زلازل فلن يموله^(٢٥).

3- الآثار السياسية:

لحفر قناة البحرين آثار سلبية وخطيرة على فلسطين لأنها تركز الاحتلال الصهيوني وتحوله إلى واقع معترف به. كما أن اختيار الكيان الصهيوني قطاع غزة لتبدأ من شواطئه قناة البحرين يدل على تمسك هذا الكيان المغتصب بالأراضي المحتلة منذ عام ١٩٦٧. وإن إقامة المفاعلات النووية على امتداد القناة وامتلاك الأسلحة النووية يؤثران على الوزن السياسي للكيان الصهيوني في الأحداث السياسية وبضاعفان بلا شك من أخطار

سياسته العدوانية التوسعية في المنطقة ويمكنانه من الهيمنة وفرض ارادته السياسية على الأقطار العربية المجاورة ينظر خريطة (٣) (٢٦)

خريطة (٣) مراحل لربط البحر المتوسط والبحر الاحمر



المصدر nationalpeaceandconflict.org

قناة البحرين بمشروعات استراتيجية إسرائيلية

أما ما تزعمه إسرائيل من أن إنقاذ البحر الميت ليكون مصدرا للسياحة فإن الخبراء ينفون ذلك لأنه في حالة نقل مياه البحر الأحمر الأكثر ملوحة إليه سيتحول لون مياه البحر الميت إلى اللون الأبيض ثم الأحمر الدامي نتيجة تفاعل بكتيريا الحديد، وهو ما ينفي الحديث عن تشجيع السياحة، خصوصا أن منطقة البحر الميت شديدة القسوة والحرارة المرتفعة معظم



شهور السنة، ولا توجد أحياء مائية تذكر في البحر الميت إن حفر قناة من أشدود على البحر المتوسط إلى البحر الميت لن يزيد طولها على ٠.٨ كم وسيكون الحفر سهلا في أراضي مستوية تمر بالقرب من مدينتي بيت جبرين والخليل. هذا في حين أن حفر قناة من ايلات على البحر الأحمر وعبر وادي عربية إلى مدينة سدوم على البحر الميت ستكون مسافتها ٣٢٠ كم وعبر أرض بها صخور نارية يصل ارتفاعها في بعض المناطق إلى أكثر من ٢٠٠ متر، وهو ما سيزيد تكاليف شق القناة إلى أكثر من ٥٠ مليار دولار، لذلك فإن تسديد قروضها لن يكفيه عائدها بالكامل لعشرات السنين، فلماذا إذن تصر إسرائيل على شق قناة من البحر الأحمر إلى البحر الميت بطول ٣٢٠ كم وعبر أراض صعبة وبتكلفة أعلى، في حين ترفض شق قناة من البحر المتوسط إلى البحر الميت بطول ٨٠ كم وعبر أراض سهلة وبتكلفة أقل. (27).

المخاطر أمنية وبيئية على مصر

مما لا شك فيه أن شق قناة مائية تربط البحر الأحمر بالبحر الميت، وتوليد الكهرباء منها وما يستتبع ذلك من إقامة مجتمعات عمرانية، وجذب مزيد من المهاجرين والسكان في منطقة النقب سيزيد من قدرات إسرائيل الجيوبوليتيكية ومعالجة عناصر الضعف التي تعاني منها بالنسبة لقلة السكان ومحدودية الأراضي الصالحة للزراعة والصناعة والعمران، خصوصا انه من المخطط أن تستوعب إسرائيل حوالي مليون مهاجر إضافيين حتى عام ٥١٠٢. وما يستتبع ذلك بالضرورة من بناء هياكل عسكرية إضافية للدفاع عن هذه المجتمعات العمرانية الجديدة .

إن إقامة مفاعلين نوويين إضافيين في منطقة النقب يتم تبريدهما بمياه القناة المقترحة، سيؤدي إلى مضاعفة حجم الوقود النووي الذي تحصل عليه إسرائيل عدة مرات، سواء كان يورانيوم ٢٣٥ مخصب بنسبة تزيد على ٩٠% أو بلوتونيوم ٢٣٩. فإذا كان مفاعل ديمونة الحالي بعد أن زادت طاقته من ٦ ٢ ميجاوات إلى ٧٠ ميجاوات ثم بعد ذلك إلى ١٥٠ ميجاوات ينتج حاليا ٤٥ كيلو جراما بلوتونيوم سنويا، فلنا أن نتصور حجم ما يمكن أن ينتجه مفاعل نوويان يعمل كل منهما بطاقة ١٠٠٠ ميجاوات في المستقبل، وإذا كان السلاح النووي الواحد ذو قدرة ٢٠ كيلو طن يحتاج إلى ٨.٦ كيلو جرامات بلوتونيوم ٢٣٩، أو ٢٥ كيلو جراما يورانيوم ٢٣٥ مخصبا بنسبة ٩٠% فأعلى، فإن إسرائيل في حالة بنائها المفاعلين



النوويين الجديدين في النقب سيكون لديها من الوقود النووي الصالح لبناء أسلحة نووية ما يمكنها من بناء مئات من القنابل ورعوس الصواريخ النووية، ناهيك عما سيترتب على ذلك من زيادة حجم النفايات النووية الناتجة عن هذه المفاعلات، والتي ستزيد من تلوث البيئة في منطقة البحر الأحمر كلها، حيث تقوم إسرائيل بدفنها في النقب ومنطقة جبال الخليل

لا يمكن استبعاد استكمال المرحلة الأولى من المشروع ، وهي قناة تربط البحر الأحمر بالميت، بمرحلة ثانية للمشروع توصل البحر الميت بالبحر المتوسط، وبما يشكل منافسة خطيرة لقناة السويس التي تعتبر أحد الموارد الرئيسية للعملة الحرة بالنسبة للاقتصاد المصري، وسوف تمكن التقنيات الحديثة في مجال حفر القنوات في الأراضي الصعبة وتعميق مجري ملاحى في البحر الميت من التغلب على الصعوبات التي سيواجهها مثل هذا المشروع، وبما يسلب مصر أحد مصادر قوتها الاقتصادية. ان اعتماد الأردن والفلسطينيين على مياه تحلية مياه البحر التي تبيعها لهما إسرائيل بأسعار مرتفعة، سيجعل إسرائيل تضع يدها على مصدر رئيسي للحياة وهي المياه العذبة الصالحة للشرب والزراعة، وبتحكم إسرائيل في هذا المصدر الحيوي للحياة، سوف تشكل عامل ضغط شديد على الشعبين الأردني والفلسطيني (28) .

الاحالات

- ١-آرائيل شنيال . قناة البحرين كنموذج ، مختارات إسرائيلية . بحوث ودراسات . سنة ٢٠٠٤، ص ٢١
- ٢-حنان البدي . دراسة الجدوى الإسرائيلية للمشروع قناة البحرين الاستراتيجية صحيفة الأهرام (العدد ١٢٤١)، سنة ، ص ٢٠٠٢ .
- ٣- محمد صالح. مؤامرات البحر الميت . صحيفة الأهرام سنة ٢٠٠٣ ، ص ٧
- ٤- محمد مجاهد الزياد . مشروع إسرائيل للالتفاف على قناة السويس . صحيفة الأهرام سنة ٢٠٠٧ (العدد ١٧٦٥)، ص ١٢ .
- ٥- مروه أديب جبر . مؤامرات مشروع البحر الميت والبحر المتوسط ، القاهرة ، مجلة شؤون عربية ، العدد ٢٣٢ سنة ١٩٨١ ، ص ١١ .
- ٦- سمير جبور . السياسة المائية الإسرائيلية ، بيروت سنة ١٩٨٠ . ص ٢٦ ، بحث منشور .
- ٧- صبحي كحالة . المخططات الإسرائيلية الاقتصادية . مؤتمر دولي بيروت ، سنة ١٩٨١ ،
- ٨- رشاد السيد. قناة البحرين الإسرائيلية ، عمان صحيفة الحياة اللبنانية، العدد ٣١١ ، ص ٩ .
- ٩- أمال شحادة . مشروع قناة مائية لربط البحر الميت بالبحر الأحمر . صحيفة دار الحياة العدد ٢١١٩ بيروت سنة ٢٠١٢، ص ٣ .

- ١٠- جريدة الحياة اللبنانية . مد انابيب بين البحر الميت والبحر الاحمر سنة ٢٠١٣ ، ص ٨ .
- ١١- مجلة العربي . قلق مصر ازاء المشروع قناة البحرين . مصر ، القاهرة ، العدد ١٢٨٧ ، سنة ٢٠١٠ ، ص ٢١ .
- ١٢- صلاح الدين بحيري . أرض الأردن وفلسطين استعمالها وطبيعتها ، معهد البحوث والدراسات العربية ، جامعة الدول العربية ، مصر القاهرة . سنة ١٩٧٤ ، ص ١٧ .
- ١٣- محمد السيد غلاب . جغرافية تاريخية لأقليم النقب ، محاضرة ، مؤتمر الموسم ثقافي، الجمعية المصرية الجغرافية ، سنة ١٩٩٦ .
- ١٤- علي محمد علي . نهر الاردن والمؤامرة الصهيونية ، كتاب ثقافي ، ط ٢ ، الدار القومية للطباعة والنشر ، القاهرة ، سنة ١٩٩٤ ، ص ٢١٦ .
- ١٥- الموسوعة الثقافية الفلسطينية . اطماع اسرائيل في المياه العربية ، القسم العام المجلد الاول ، دمشق ، سنة ١٩٨٤ . ص ٢٣١ .
- ١٦- ماجد ملحم . مشروع قناة البحرين بين الحلم والتنفيذ ، المجلة الاقتصادية ، العدد ٦٣ ، بيروت ، سنة ٢٠١٥ ، ص ١٢ .
- ١٧- حنان البدرى . مشروع قناة مائية البحر الميت ، مركز الدراسات السياسية الاستراتيجية ، مجلة الاهرام العدد ١٧ ، القاهرة ، سنة ١٩٩٧ ، ص ١٣ .
- ١٨- باسل نشأت الاسمر . نظرة علمية لقيام الاردن المشروع المائي لقناة البحرين ، القاهرة ، صحيفة الشرق الاوسط العدد ١٦٥٤ لسنة ٢٠٠١ ، ص ١٣ .
- ١٩- حازم الناصر . لماذا قامت الاردن مشروع قناة المياه بالتعاون مع اسرائيل ، مقال ، القاهرة ، صحيفة الشرق الاوسط ، العدد ١٢٤٠ لسنة ٢٠٠٥ ، ص ١٣ .
- ٢٠- رضا عبد الودود . قناة البحرين المائية قناة بديلة، جريدة افاق عربية، العدد ١١٥ سنة ٢٠٠٣ ، ص ٣ .
- ٢١- محمد النحال . قناة البحرين مشروع الطاقة الاسرائيلي المستقبلي ، منشورات فلسطينية ، مطابع الكرمل ط ١ ، سنة ١٩٨٢ ، العدد ١٩ ، ص ٥ .
- ٢٢- أحمد التهامي ، قناة البحرين الابعاد الاقتصادية والبيئية والاستراتيجية ، مجلة الأهرام ، القاهرة سنة ١٩٩٩ العدد ٢٨ ، ص ٥ .
- ٢٣- يحيى غانم . مشروع البحر الميت ، صحيفة الاهرام ، القاهرة ، سنة ٢٠٠١ العدد ٢١٣١٧ ، ص ١٢ .
- ٢٤- صحيفة البيان . قناة البحرين مشروع عدواني جديد . بيروت العدد ١٢٣٦ سنة ٢٠٠٢ ، ص ٦ .

[25] Article from Ynet on the approval of the Two Seas Canal by Israel government]



-
- [26] Article from NRG on the approval of the Two Seas Canal by Israel government]
- [27] World Bank promotes Dead-Red Sea canal – Rory Kress, July 25, 2007 The Jerusalem Post
- [28] Enviromentalists slam World Bank over Red-Dead canal – Rory Kress, August 12, 2007 The Jerusalem Post