



مركز بروكنجز الدوحة
BROOKINGS DOHA CENTER

دراسة تحليلية صادرة عن مركز بروكنجز الدوحة
رقم 2، يوليو (تموز) 2010

تنشيط السلام:
دور خطوط أنابيب الغاز و البترول في
التعاون الإقليمي

سليم علي

ISBN 978-081570487-4

5 0995 >



9 780815 704874



at BROOKINGS



مركز بروكنجز الدوحة
BROOKINGS DOHA CENTER

دراسة تحليلية صادرة عن مركز بروكنجز الدوحة
رقم 2، يوليو (تموز) 2010

تنشيط السلام:
دور خطوط أنابيب الغاز و البترول
في التعاون الإقليمي

سليم علي



at BROOKINGS

لمحة عن بروكنجز

مؤسسة بروكنجز هي منظمة خاصة غير هادفة للربح تركز جهودها للبحث والتعليم والنشر حول القضايا الهامة للسياسة الداخلية والخارجية. وأهم ما تسعى إليه المؤسسة من ذلك هو إجراء أبحاث وتحليلات على أعلى مستوى من الجودة وتتناول المشاكل الراهنة والمستجدة في مجال السياسات. تقع مسؤولية التفسيرات أو الاستنتاجات في منشورات بروكنجز على المؤلفين وحدهم.

حقوق النشر محفوظة © 2010

مؤسسة بروكنجز

1775 ماساتشوستس أفينيو، إن ديليو واشنطن، دي سي 20036، الولايات المتحدة الأمريكية

www.brookings.edu

تقرير صادر عن مركز بروكنجز الدوحة

www.brookings.edu/doha

الرقم الدولي الموحد للكتاب:

ISBN - 978-0-8157-6487-4

قائمة المحتويات

1	الملخص التنفيذي
4	نبذة عن المؤلف
5	مقدمة: هل من الممكن أن يكون لخطوط الأنابيب دور في تحقيق السلام؟
7	المنطق الاستراتيجي لخطوط الأنابيب: نحو "إقليمية عقلانية"
9	خطوط الأنابيب الحالية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
14	الأساس المنطقي السياسي والاقتصادي لمشاريع الغاز في جنوب آسيا
16	أسباب التباطؤ في مشروعات خطوط الأنابيب
19	احتمالات إحياء المشاريع
22	نحو نظام إقليمي لخطوط الأنابيب؟
24	التوصيات والخاتمة

بين الجزائر والمغرب وكذلك ليبيا وإيطاليا. أما في منطقة الخليج، فقد ساهم "مشروع دولفين" - الذي يمر من قطر إلى دولة الإمارات العربية المتحدة - في حل النزاع القائم على الحدود بين الإمارات وسلطنة عُمان، وبين قطر والمملكة العربية السعودية. ومن المثير للاهتمام أن مصر أصبحت ذات مكانة مهمة في بناء خطوط الأنابيب وتوريد الغاز إلى جيرانها، بما فيهم إسرائيل.

من المحتمل أن تسهم الطرق الآسيوية المقترحة، بما فيها مشروعات إيران-باكستان-الهند وتركمانستان-أفغانستان-باكستان، في الحث على التعاون في المناطق الهامة والتي تحدث فيها الصراعات. الأهم من ذلك، من الممكن أيضاً أن توفر خطوط الأنابيب داخل البلدان العمالة والأرباح التي تشتد الحاجة إليهما، الأمر الذي يسهم في تهدئة الامتصاص الداخلي الذي يغذي التطرف، إلا أن التناقض الذي تتعامل به الولايات المتحدة والقوى الأخرى مع الموارد الطبيعية في وسط آسيا قد أحدث اختلالاً في آفاق تطوير خطوط الأنابيب.

ومع الإرادة السياسية الكافية، وفهم أكثر استنارة للقوة الملزمة لخطوط الأنابيب، من الممكن للولايات المتحدة والدول الأوروبية والهيئات الدولية البدء في استغلال إنشاء خطوط الأنابيب كمحرك للتعاون وأداة دبلوماسية على حدٍ سواء. إن ما تشتد الحاجة إليه هو رؤية سياسية طويلة الأجل يكون من شأنها دمج عبور الطاقة وانتقالها كجزء من إطار أوسع للتعاون الاقتصادي والأمني. وفي هذا السياق، يقدم هذا البحث عدداً من التوصيات المتعلقة بالسياسة العامة للمجتمع الدولي والدول المشتركة بصورة مباشرة في مصادر خطوط الأنابيب وعبورها ونقطة الطلب عليها.

توصيات للمجتمع الدولي

بدءاً من الاستخراج ومروراً بالنقل ووصولاً إلى الاستهلاك، يشمل قطاع النفط والغاز مصالِح استراتيجية حكومية فضلاً عن مشاركة القطاع الخاص. ويُعد قطاع النفط والغاز من القطاعات التي يعطى إليها أهمية قصوى في تحقيق الأمن الإقليمي نظراً لاعتماد جميع دول العالم تقريباً عليه. لذا فإن المجتمع الدولي له مصلحة أكيدة في الحفاظ على تشغيله

كثيراً ما يُنظر للموارد الطبيعية مثل النفط والغاز على أنهما أداتان من أدوات الصراع. ويرجع السبب في ذلك إلى أنه غالباً ما ينظر الأفراد والجماعات العرقية والحكومات إلى السيطرة على الموارد الشحيحة على أنها لعبة محصلتها صفر، فهم يتنافسون فيما بينهم على الملكية، لكن يمكن أن تمتد المنافسة بسهولة لتتحول إلى صراع، ولهذا السبب قد يبدو من الغريب أن نتساءل عما إذا كان يمكن لخطوط الأنابيب أن تسهم في حل النزاعات القائمة بين الدول. ويقول هذا البحث بأن ذلك من المحتمل أن يحدث في ظل الظروف المناسبة؛ حيث أن وجود حاجة مشتركة لتجارة الموارد يمكن أن تكون وسيلة لتعزيز التعاون بين الدول.

وفي حين أن الموارد المائية كثيراً ما أُخذت بعين الاعتبار فيما يتعلق بالتعاون، إلا أن السياسة قد أولت القليل من الاهتمام لدور البنية الأساسية لخطوط الأنابيب العابرة الحدود في تعزيز العلاقات بين الدول. ونظراً لاستمرارية البنية الأساسية لخطوط الأنابيب، فإن من المرجح أن يكون لها تأثيراً كبيراً وأكثر استدامة، وأن تخلق حوافز أكبر للتعاون مع مرور الوقت. وفي حين أنها لا تخلو من العيوب، لا تزال خطوط الأنابيب وسيلة النقل الأكثر فعالية واقتصاداً، ومن المحتمل أن ينمو دورها على نحو سريع في السنوات المقبلة.

وتعتبر البلدان الغنية بالغاز مثل إيران وباكستان وقطر والمملكة العربية السعودية مهياً بشكل جيد لتأدية دور أكبر في نقل الطاقة، ومع ذلك فهناك عقبة رئيسية، وهي إقناع المستثمرين لدعم مشاريع خطوط الأنابيب في المناطق التي تعاني عدم الاستقرار السياسي والأمني. بيد أنه يمكن لخطوط الأنابيب في تلك المناطق تحديداً أن تلعب دوراً إيجابياً في تخفيف حدة التوتر وتعزيز التعاون بين الدول. وبما أن الطلب العالمي على الغاز ينمو بوتيرة أسرع من العرض، فإن خطوط الأنابيب من الممكن أن تؤدي دوراً متزايد الأهمية في تعزيز الأمن الإقليمي في المنطقة بدءاً من المغرب ووصولاً إلى أفغانستان.

ويستعرض هذا البحث أداء الطرق الحالية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا لاستخلاص الدروس المستفادة من أجل خطوط الأنابيب المقترح إنشاؤها في جنوب غرب آسيا. فلقد ساهمت خطوط الأنابيب في تحسين العلاقات

- وتحسين فعاليته. مع وضع هذا في الحسبان، ينبغي للمجتمع الدولي، لاسيما القوى العظمى كالولايات المتحدة، النظر في التوصيات التالية لتحقيق التعاون المحتمل بشأن خطوط الأنابيب:
- ينبغي للبلدان المانحة أن تعطي الأولوية لمشاريع البنية التحتية التي لديها القدرة على حث التعاون، لاسيما في قطاع الغاز.
- ينبغي دعم الجهود المبذولة من قبل أمانة ميثاق الطاقة لتطوير النظام القانوني الدولي المطبق على خطوط الأنابيب، والمعروف باسم بروتوكول العبور. وعلى وجه الخصوص، ينبغي تطوير آلية تسوية المنازعات المنصوص عليها في ميثاق الطاقة بغية تيسير توجيه خطوط الأنابيب التي تنشأ بشأنها الخلافات حول الرسوم والتخطيط اللوجستي.
- ينبغي أن تنظر المنظمات الإنمائية الإقليمية، مثل رابطة أمم جنوب شرق آسيا (آسيان) ومجلس التعاون الخليجي، في مشاريع خطوط الأنابيب كأداة للتيسير ترمي إلى تحقيق أهدافها في التعاون الإقليمي وتشكيل مجموعات عمل لتطوير تلك المشاريع.

لقد كان لخطوط الأنابيب دور مهم في تضييق هوة الخلافات في العديد من الحالات بين عدد من الدول. ومع ذلك، هناك المزيد يمكن القيام به. وسوف تثبت القيادة السليمة من جانب المجتمع الدولي والجمع بين الحوافز الاقتصادية والسياسية فعاليتها في ضمان أن تصبح خطوط الأنابيب قنوات لبناء السلام.

توصيات للبلدان المنتجة للغاز

نظراً لأن التوزيع العالمي من الغاز يتركز في عدد قليل من البلدان، سوف تكون الخيارات التي ستتخذها هذه البلدان ذات أهمية عالمية كبيرة. وفي هذا السياق، ينبغي للبلدان المنتجة للغاز النظر في التوصيات التالية:

- إدراج الغاز في حافظات طويلة الأجل، ولاسيما في قطاع النقل، وكذلك من أجل توليد الطاقة الأساسية. وفي كثير من الأحيان، يتم تطوير البنية الأساسية اللازمة لإنتاج الطاقة وتوزيعها واستخدامها وتطويرها على مدى عقود لا سنوات، لذلك ينبغي إضفاء الطابع المؤسسي على الالتزام بتطوير خطوط الأنابيب على مستوى عالٍ لضمانمتانة السياسات.

نبذة عن المؤلف

سليم علي يعمل أستاذاً في قسم التخطيط البيئي والدراسات الأسيوية بجامعة فيرمونت. من أحدث مؤلفاته كتاب كوز الأرض: الحاجة والطمع ومستقبل مستدام (مطبوعات جامعة بيل، 2009). وأقد أجرى أبحاثاً من أجل هذه الورقة التحليلية بينما كان في منحة زمالة زائرة في مركز بروكنجز الدوحة في ربيع عام 2009.

يدين المؤلف بعميق التقدير والعرفان لمركز بروكنجز الدوحة على إتاحتها الفرصة لإجراء أبحاثه أثناء منحة الزمالة الزائرة التي استمرت ثلاثة أشهر بدولة قطر، ولكل من هادي عمرو، مدير مركز بروكنجز الدوحة ومدير الأبحاث شادي حميد. كما كان للبحث والتنقيح وتقصي الحقائق والدعم اللوجيستي الذي وفره العاملون بمركز بروكنجز الدوحة عظيم الفضل في نجاح هذا المشروع؛ ونخص بالذكر منهم نهى أبو الذهب ونادين مصري وأريج نور وألكسندرا رافاييل وقيس شريف وطارق زيدان وهبة زينو. كما قام كل من تيمور خان وهادي هالوش من شركة شل وفهد فتوحي من شركة بيريتش بتروليوم بتوفير الإرشاد القيم فيما يتعلق بالنواحي الفنية بهذا التقرير. كما كان لراحل ياسين، وهو صحفي قام بتغطية القومية البلوشية بصداقة خالصة، دور كبير في تقديم أفكار قيمة واقتباسات استفاد منها التقرير أيما استفادة. كما أمد التقرير محمد سقيب، الذي يقطن مدينة لاهور بباكستان، بمساعدات في البحث الميداني في جنوب آسيا. كما يخص بالشكر جميع الشركات والمنظمات غير الهادفة للربح والممثلين الحكوميين الذين منحوا التصريح لإجراء الأبحاث وأدلو لنا ببعض الأحاديث التي أشير إليها في هذا التقرير.

مقدمة: هل من الممكن أن يكون لخطوط الأنابيب دور في تحقيق السلام؟

وتُعد البيانات المستخلصة من النماذج التي أجراها معهد بيكر في جامعة رايس وثيقة الصلة بمنطقة الخليج، حيث تشير إلى أنه "من الممكن أن تصبح الدول الغنية بالغاز الطبيعي مثل قطر وإيران والمملكة العربية السعودية أطرافاً فاعلة و رئيسية. ومع ذلك، سيكون أمهم عائق، ذلك أنهم يتحملون تكلفة ثابتة لدخول السوق نظراً لعدم وجود بنية تحتية في الوقت الراهن"³. كما أن ثمة عقبة أخرى تتمثل في إقناع المستثمرين لإبلاء اهتمام أكبر لمنطقة الشرق الأوسط وجنوب غرب آسيا في ضوء عدم الاستقرار السياسي والمخاطر الأمنية في المنطقة. ومع ذلك، ففي تلك المناطق تحديداً، يمكن لخطوط الأنابيب أن تؤدي دوراً بناءً في تخفيف حدة التوتر وتعزيز المزيد من التعاون بين الدول. وبالنظر إلى أن الطلب العالمي على الغاز ينمو بوتيرة أسرع من العرض، من الممكن أن تعمل خطوط الأنابيب على تسهيل السبيل إلى تحقيق الأمن الإقليمي، مما يساعد في منع النزاعات الناجمة عن ندرة الموارد.

وفي الوقت ذاته، بقدر ما ينبغي تشجيع التعاون في مجال الطاقة، إلا أن ذلك لا يتجاوز كونه عاملاً واحداً بين عوامل عدة، ولا يُعد دواءً لكل داء، وخاصة عندما تبقى الخلافات السياسية القائمة منذ زمن طويل دون حل. على سبيل المثال، خلال حفل افتتاح محطة سخالين 2 للتصدير في روسيا، علق رئيس الوزراء الياباني تارو أسو للرئيس الروسي ديمتري ميدفيديف قائلاً: "بغض النظر عن زيادة التعاون المتبادل بين الجارتين الهامتين، اليابان وروسيا، إلا أنه لا يزال هناك وضع غير طبيعي، حيث لم يتم توقيع أي معاهدة سلام بسبب النزاع الإقليمي"⁴. ويرغم ذلك، فلأن خطوط الأنابيب أصبحت حقائق راسخة على أرض الواقع، فمن المرجح أن يكون لها تأثير إيجابي على العلاقات بين الحكومات مع مرور الزمن. وقد أبرز هذه الإمكانية بالاجي سدافيسان، نائب رئيس الوزراء

لقد تفاقمت الصراعات في الآونة الأخيرة في الشرق الوسط جراء التنافس على الموارد الطبيعية. وفي حين أن هناك تأكيد متزايد من الحزبين السائدين داخل الولايات المتحدة الأمريكية لتقليل الاعتماد على النفط الأجنبي، إلا أن الكثيرين لم يلتفتوا إلى خطوط أنابيب الغاز والنفط الممتدة عبر الحدود كوسيلة لمنع الصراع بدلاً من كونها مصدراً له. ويبين هذا البحث التحليلي كيف أن البنية الأساسية الثابتة لخطوط الأنابيب من شأنها تعزيز التعاون الاقتصادي بين الدول فضلاً عن تعزيز استقرار الأمن الداخلي. ويُعد خط أنابيب باكو-تبيليسي-جيهان وأيضاً الخط الواصل بين وتشاد والكاميرون أمثلة واقعية تبرهن كيف يمكن لخطوط الأنابيب أن تساهم في جلب العديد من الفوائد التي تتجاوز العائد المادي للبلاد المضيفة؛ كما إنها من الممكن أن تسهم في تخفيف حدة الصراعات الداخلية بل والقضاء عليها.¹

ثمة أدلة مقنعة تشير إلى أن خطوط الأنابيب من الممكن أن تشجع على التعاون إذا كانت هناك تدخلات سياسية واضحة لدمج وتطوير البنية الأساسية للطاقة في إطار أمني واقتصادي أوسع. وسوف يستعرض هذا البحث أداء خطوط الأنابيب الموجودة حالياً في الشرق الأوسط لاستخلاص الدروس للمشاريع المقترحة في جنوب غرب آسيا. وتُعد الطرق المقترحة من إيران إلى الهند ومن تركمانستان إلى باكستان من بين الحالات التي تتطوي على إمكانيات لتشجيع تعاون كبير بين الأطراف المعنية.

لم ترتق الكتابات الحالية حول نقل النفط والغاز إلى مكاسب السلام التي يتم تحقيقها من خطوط الأنابيب. فحيثما نُطرت القضية، كما هو الحال مع خطوط الأنابيب في آسيا الوسطى، غالباً ما كان ينظر إليها على أنها مصدر للصراع، حيث وضع بعض المحللين الخلاف بين روسيا وجورجيا في هذا السياق.²

1 انظر لافايل كانديوتي، خطوط الأنابيب: سياسة تدفق النفط والغاز (لندن: أي بي تورييس، 2008)؛ سكوت بيج، "هل يمكن للتدخل السياسي التغلب على لعنة المصادر؟ أدلة من مشروع خط الأنابيب تشاد-الكاميرون"، الشؤون الأفريقية 105، رقم 418 (1 يناير، 2006): 1-25

2 دانيال فريفيلد، "أوبرا خطوط الأنابيب الكبرى"، السياسة الخارجية، 24 أغسطس 2008.

3 مارك هايز، "الغاز الجزائري إلى أوروبا: خط أنابيب ترانسيميد والمشروعات الأسيانية لاستيراد الغاز"، سلسلة أبحاث رقم 27، منتدى الطاقة بمعهد بيكر، مايو 2004.

السنغافوري عندما علق قائلاً: "خطوط الأنابيب لديها فرصة حقيقية لتعزيز السلام والأمن في المنطقة: فهي تربط البلدان معاً من خلال جعل التكاليف المشتركة للصراع مرتفعة بشكل غير مقبول".⁵ وبعبارة أخرى، تزيد خطوط الأنابيب من تكاليف الصراع وبالتالي فإنها تزيد حوافز التعاون. ومع ذلك، فإن خطوط الأنابيب في حد ذاتها ليست كافية، فما نحتاجه هو تحول في المواقف، إذ إن تشتت الحاجة إلى رؤية سياسية طويلة الأجل تنتظر إلى خطوط الأنابيب على أنها وسيلة لتعزيز التعاون الثنائي والإقليمي بشأن القضايا الاقتصادية والأمنية.

في دراستهم لخط أنابيب الغاز عبر دول الآسيان، وضع توبي وكارول وبنيامين سوفاكول إطاراً لما أطلقوا عليه اسم "الإقليمية المتنازع عليها"، مما يوحي بأن البلدان في المنطقة الجغرافية ذات الموارد الشحيحة يتسابقون للحصول على نفوذ إقليمي أكبر، الأمر الذي ينتج عنه مزيد من الصراع بدلاً من التعاون.⁶ وفقاً لذلك، لا تُعد الهيئات الجماعية مثل الآسيان "كيانات مجردة، ولكن [بالأحرى] نتاج علاقات بين قوى معنية".⁷ وبعبارة أخرى، فالإقليمية، بحسب التصور الحالي لها، هي قوة واعدة أقل بكثير من أن ترتقي لذلك النوع من التكامل الذي يقول السياسيون بأنهم يسعون إليه. ويستند التحليل المقدم هنا على هذه الأطر الناشئة، ولكن بدلاً من تسليط الضوء على حالات الفشل في تحقيق أهداف تعاونية، يقدم هذا البحث التوجيه السياسي حول كيفية إعادة صياغة سياسة الطاقة للتشجيع على المزيد من التنسيق والتعاون.

4 رومان كوبيتشينسكي، "الغاز الطبيعي المسال: نذب في ثوب حمل؟" بحث سياسي رقم 2، المعهد العالمي للسياسات العامة، 2009.
5 بنيامين سوفاكول، "سياسة الطاقة والتعاون في جنوب شرق آسيا: تاريخ خط أنابيب الغاز عبر دول الآسيان وتحدياته وآثاره، شبكة (خط أنابيب الغاز عبر دول الآسيان)"، سياسة الطاقة 37، رقم 6 (يونيو 2009): 2362.
6 توبي كارول وبنيامين سوفاكول، "الإقليمية المتنازع عليها في جنوب شرق آسيا: سياسات مشروع"، خط أنابيب الغاز عبر دول الآسيان، ورقة عمل رقم 2، مركز آسيا والعولمة، جامعة سنغافورة الوطنية، سبتمبر 2008، ص 15.
7 نفس المرجع السابق، 6.

المنطق الاستراتيجي لخطوط الأنابيب: نحو «إقليمية عقلانية»

وسائل النقل

ثمة جدل دائم حول أنجح الوسائل لنقل النفط والغاز، كما أن هناك عدد من المقايضات ينبغي أن تؤخذ بعين الاعتبار عند المقارنة بين خطوط الأنابيب وناقلات النفط البرية والبحرية. حيث عادةً ما يجري النفط على طول خطوط الأنابيب بسرعة تقارب 7 كم في الساعة، مع وجود محطات للضخ في كل 60 إلى 100 كيلو متر، والتي توفر ما يلزم من الضغط لإبقاء خطوط الأنابيب مشغلة. وتميل الأخطار البيئية الناجمة عن نقل خط أنابيب إلى كونها أقل من تلك الناتجة عن الناقلات البرية والبحرية، ذلك أن التسريبات يمكن احتواؤها ببساطة عن طريق إغلاق الصمامات. وعلى الرغم من أن تخريب خطوط الأنابيب لا يزال يمثل مشكلة، إلا أن النقل عن طريق ناقلات النفط تتزايد أيضاً خطورته بسبب القرصنة، لاسيما في المحيط الهندي.

هناك نسبة تُقدر بـ 93 بالمائة من الغاز حول العالم يتم توريدها من خلال خطوط الأنابيب، وذلك بالمقارنة مع النفط الذي غالباً ما يتم نقله في جميع أنحاء العالم عن طريق أسطول مكون من أكثر من 38000 ناقلة بحرية. وهناك ما يزيد عن 60 بلداً تملك خطوط أنابيب يبلغ متوسط طولها 2000 كيلومتر لنقل الغاز داخل حدودها، وحوالي 10000 كيلومترا من خطوط الأنابيب الجديدة التي من المخطط إنشاؤها خلال هذا العقد، والتي سوف يمر معظمها عبر مناطق وعرة ومياه بحرية عميقة⁹. ومع ذلك، فخطوط الأنابيب لها منافس جديد يتمثل في عمليات الغاز الطبيعي المسال، التي يتم إدخالها في عدد متزايد من الأسواق. والغاز الطبيعي المسال هو غاز مبرد إلى سالب 161 درجة مئوية، وعند هذه النقطة يُسال الغاز ويشغل حجماً يعادل 1/600 فقط من حجمه الأصلي، مما يجعله ملائماً للشحن. وفي حين أن الغاز الطبيعي أكثر تكلفة

لا يزال النفط والغاز يمثلان نوعي الوقود الأكثر تعدداً في استعملاتهما؛ فهما يسهلان النمو الاقتصادي وتنقل الأفراد. ومع زيادة الطلب العالمي على الغاز بسرعة ملحوظة - وفقاً لوكالة الطاقة الدولية- فإن هناك حاجة لإنفاق ما يقدر بـ 105 مليار دولار سنوياً في استثمار البنية التحتية لزيادة الإنتاج. وتظل خطوط الأنابيب - بالرغم من عيوبها- الوسيلة الأكثر فعالية وتوفيراً لنقل النفط والغاز.

لذلك فإن تطوير البنية الأساسية لخطوط أنابيب أمر لا غنى عنه لضمان تأمين الطاقة، بل إنه قد يحقق أهدافاً أخرى أيضاً إذا ما اتخذت قرارات سياسية صحيحة تراعى عن كثب الاندماج الفعال للأولويات الاقتصادية والأمنية. وفي الوقت ذاته، غالباً ما يُنظر إلى عملية بناء خطوط الأنابيب على أنها اقتحام لمساحات شخصية أو عامة أو وطنية، فتصبح بذلك موضع جدل بالنسبة للمواطنين العاديين والناشطين وممثلي المجتمعات المحلية. ويعتبر خط أنابيب باكو-تبيليسي-جيهان، الذي تم انجازه في عام 2006 ليربط بين أذربيجان وتركيا عبر جورجيا، تجسيداً لمثل هذه التحديات، حيث اعترض ناشطون أثناء عملية البناء على الآثار السلبية المحتملة له بالرغم من التقييمات المفصلة التي أجراها البنك الدولي ومستثمرون من القطاع الخاص للآثار البيئية والاجتماعية لخط الأنابيب هذا⁸. الجدير بالذكر أنه كان يمكن لخط الأنابيب أن يكون أكثر كفاءة إذا تم توجيه مساره من خلال أرمينيا، ولكن المخاطر الأمنية والمصالح الجغرافية السياسية كانت موضع اعتبار، لذلك قد تم العثور على مسار جانبي يتجه مباشرة من جورجيا إلى أذربيجان. ورغم ذلك، فإذا كان توجيه المسار قد اعتُبر ضمن إطار أوسع للتعاون الإقليمي -وربما كبند للمساومة- لكان في الإمكان استخدام خط الأنابيب بوصفه أداة لحل الصراع بين أرمينيا وأذربيجان وتركيا.

8 يرجى مراجعة موقع مركز معلومات البنك الدولي الخاص بمشروع خط أنابيب BTC للإطلاع على المواضيع المكتوبة عن هذه الصراعات المحلية، <<http://www.bicusa.org/en/Project.3.aspx>>.

9 تيودور بولوس، تيودور إي، النفط والغاز والبتروكيماويات، الدوحة: مطبوعات دولة قطر، 2009. بيانات عن خطوط الأنابيب في كل بلد من مجلة البترول والغاز، فبراير 2005.
من مجلة البترول والغاز، فبراير 2005.

إلى حد كبير نظراً لأن البنية الأساسية اللازمة للتبريد تحتاج إلى رؤوس أموال ضخمة، فإن ما يميز شحنات الغاز الطبيعي المسال هو إمكانية الوصول إلى أسواق بعيدة، والتي أصبحت غير اقتصادية نسبياً بالنقل عن طريق خطوط الأنابيب.

الغاز الطبيعي المسال مقابل خطوط الأنابيب

لا زالت آفاق للغاز الطبيعي المسال كحل طويل الأجل لنقل الغاز تسترعي اهتمام عدد كبير بين الباحثين. وكما ورد في دراسة أجراها المعهد العالمي للسياسات العامة مؤخرًا:

"لا يزال هناك اعتراض على الغاز الطبيعي المسال كوسيلة قد تيسر احتكار سعر الغاز ورفعته إلى مستويات غير مبررة. كما يذم النقاد الغاز الطبيعي المسال باعتباره سلاحاً محتملاً للدمار الشامل في أيدي الإرهابيين العازمين على التسبب في أضرار كارثية في المدن المكتظة بالسكان حيث ترسو ناقلات الغاز الطبيعي المسال. والنقطة الأخيرة والأكثر أهمية تتمثل في أن الغاز الطبيعي المسال قد تم تصويره على أنه سلاح جيوسياسي قوي، وهو عامل مقدر له أن يصبح أكثر أهمية في العقد المقبل."¹⁰

وفي حين أن بعض منتجي الغاز - مثل قطر - اختاروا التركيز على الغاز الطبيعي المسال باعتباره طريقتهم الرئيسية للتصدير، إلا أن خطوط الأنابيب لا تزال تشكل قوة حيوية في هذا القطاع. حتى وإن زاد الاعتماد على الغاز الطبيعي المسال، يظل من المستحسن تنويع آليات تصدير الغاز الطبيعي المسال لأن التسعير - والذي عادةً ما يتم عن طريق التفاوض وفقاً لشروط مختلفة عن تلك الخاصة بخطوط الأنابيب - قد يكون أكثر عرضة لتقلبات السوق والضغط التضخمي. على سبيل المثال، ارتفعت تكاليف الغاز الطبيعي المسال من عام 2004 إلى عام 2008 أسرع مرتين من تكاليف بناء خطوط الأنابيب.¹¹

ونظراً للمسافة من المصدر إلى السوق والمخاوف المتعلقة بالتكلفة، فإن قضية تفضيل خطوط الأنابيب في كثير من دول جنوب آسيا تُعد قوية (أنظر ملحق ١). وقد كشف تحليل يقارن بين خطوط أنابيب بالغاز الطبيعي المسال والفحم والكبريت وزيت الوقود عالي الكبريت أن الغاز المنقول عن طريق خطوط الأنابيب هو الأقل تكلفة بعد الفحم. حتى مع

الارتفاع النسبي لأسعار الغاز التي توفره إيران إلى باكستان عن طريق خطوط الأنابيب، من الممكن أن توفر الأخيرة ما بين 652 مليون دولار و 1.17 مليار دولار سنوياً بالمقارنة مع أرباحها الحالية من الطاقة (تبعاً لتراوح أسعار النفط من 50 دولاراً إلى 100 دولار للبرميل الواحد من خام برنت). ويمكن لمجموع المدخرات التي ستحققها باكستان على مدى العمر الاحتياطي مع عوامل خصم قيمتها 10 بالمائة أن تصل إلى 11 مليار دولار.¹²

نحو "إقليمية عقلانية"

على الرغم من الفوائد الاقتصادية لخطوط الأنابيب، لا يتم دائماً منحها أولوية باعتبارها الوسيلة المفضلة للنقل، وهذا يرجع إلى عوامل مختلفة من بينها المصدر والطلب وبلدان العبور. وتخشى البلدان على وجه الخصوص البنية التحتية الدائمة لخطوط الأنابيب، الأمر الذي سوف يخلق حالة من التبعية في مجال الطاقة، وعلى هذا النحو، لم تتحقق بعد إمكانات التعاون بشأن خطوط الأنابيب. ومع ذلك، قد يكون من الممكن الابتعاد عن "الإقليمية المتنازع عليها" التي يُنظر من خلالها لخطوط الأنابيب حالياً إلى إقليمية أكثر "رشدًا" إذا ما كان هناك تأييد سياسي من واضعي السياسات مع التزامهم بالمساءلة والشفافية. و"الإقليمية العقلانية" تعني ضمناً أن تراعي البلدان الفائدة النسبية باعتبارها الوحدة الأساسية للتحليل. ومن الممكن أن تتحول اللعبة التي محصلتها صفر إلى نظام تجاري تكاملي إذا تم وضعها في هذا الإطار. وفي الوقت الحالي، بدأت الآليات المتبعة لتحريك واضعي السياسات في هذا الاتجاه تكتسب زخماً في المؤسسات الاقتصادية والسياسية في الشرق الأوسط وجنوب آسيا.

10 كوييتشيسكي، "الغاز الطبيعي المسال: ذئب في ثوب حمل؟".

11 دراسة زمالة جنسين، 2008، استشهد بها في مؤتمر قطر للغاز، مارس 2009.

12 أنظمة الغاز بين الدول، مراسلة بالبريد الإلكتروني مع الكاتب، 14 مايو 2009.

خطوط الأنابيب الحالية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

المحطات قد تضررت خلال الحرب العراقية الإيرانية، قامت العراق ببناء خط أنابيب جديد في عام 1985 الذي كان يصب في المملكة العربية السعودية وينتهي عند ميناء ينبع على البحر الأحمر. وفي ديسمبر من عام 1996، أُعيد فتح خط الأنابيب بين العراق وتركيا في إطار برنامج النفط مقابل الغذاء.

بعد بدء الحرب على العراق في عام 2003، تعرضت خطوط الأنابيب العراقية للعديد من الأعمال التخريبية من قبل المتمردين. وفي الوقت ذاته، قامت الولايات المتحدة بوقف تدفق النفط عبر سوريا.¹³ كما انخفض معدل تدفق خط الأنابيب الأكثر نشاطاً والممتد إلى تركيا، والذي بلغت طاقته الاستيعابية 1.6 مليون برميل يومياً، إلى 30000 برميل في عام 2003. وعلى الرغم من تصاعد موجات عرضية من النشاط، ظلت الطاقة الاستيعابية لخط الأنابيب منخفضة إلى حد كبير حتى عام 2008، عندما ازداد تدفق إلى 355000 برميل بعد أن بدأ الجيش الأمريكي في حماية أنابيب النفط باعتباره هدفاً تشغيلياً.¹⁴

تعتمد خطط إعادة إحياء خط أنابيب حيفا وخط الأنابيب العابر للبلدان العربية (الذي بناه البريطانيون في الأربعينات من القرن الماضي، يمر الخط الأخير من المملكة العربية السعودية إلى لبنان عبر سوريا) على استعداد الأردن لدعم المشاريع، إلا أنه لا توجد حتى الآن سوى مؤشرات قليلة تشير على ذلك. ويرجع تاريخ تأييد إحياء خط الأنابيب العابر للبلدان العربية إلى عام 1975، عندما قام وزير الخارجية السابق هنري كيسنجر بالتوقيع على مذكرة تفاهم تنص على أن الولايات المتحدة ستضمن إمدادات الطاقة إلى إسرائيل في الأزمات. وفي منتصف الثمانينيات من القرن الماضي، قامت شركة كيسنجر للاستشارات، كيسنجر وشركاه، بوضع خطط، عندما كان صدام حسين من أهم حلفاء أميركا، لتشغيل خط الأنابيب من العراق إلى العقبة في الأردن بالقرب من ميناء إيلات الإسرائيلي، حيث أحد أهداف تلك الخطط يتمثل في جعل الحاجة إلى ذلك الاحتياطي أقل أهمية. بيد أن هذه

قبل تقييم خطوط الأنابيب كوسيلة لتعزيز التعاون، يجدر النظر في تاريخ المشاريع القائمة وأثرها - إن وجدت - على العلاقات بين الدول. هل كان السلام شرطاً أساسياً لخطوط الأنابيب أم أن خطوط قد أسهمت في حل النزاعات القائمة؟

خطوط الأنابيب العابرة للحدود العراقية

ربما يرجع تاريخ أقدم مشروع لخطوط الأنابيب في الشرق الأوسط إلى الفترة الاستعمارية التي اكتُشف فيها النفط لأول مرة في دولة العراق المعاصرة. ففي عام 1927، عثرت شركة بترول العراق على حقل للنفط في مدينة بابا كركر بالقرب من مدينة كركوك. واقتُرِح بناء خط أنابيب لنقل النفط إلى الأسواق الغربية، وبدأ البناء في عام 1937. وقد كانت الجغرافيا السياسية للمنطقة موضع اعتبار على نحو غير عادي في توجيه خط الأنابيب هذا. حيث توجه خط أنابيب من كركوك باتجاه الجنوب الغربي إلى مدينة "حديثة" ثم غرباً باتجاه مدينة عمان ومنها إلى حيفا (أنظر ملحق 2). وتزامن انتهاء الخط مع قيام دولة إسرائيل؛ فتدفق النفط لبضعة أيام فقط قبل اندلاع الحرب.

بعد ذلك بفترة قصيرة، تم بناء خطوط أنابيب تصل إلى البحر المتوسط في مدينة بانياس في سوريا وعبر سوريا إلى طرابلس في لبنان. وفي عام 1977، اكتمل بناء خط أنابيب ضخم يصل إلى مدينة جيهان التركية الساحلية التي تقع على البحر المتوسط. ونظراً لتوتر العلاقات بين البعثيين السوريين والعراقيين، فما أن اكتمل الخط التركي الأول، توقفت العراق عن استخدام خطوط الأنابيب السورية واعتمدت في المقام الأول على المنفذ الذي يمر عبر تركيا وعلى محطات جديدة في الخليج العربي. وبحلول أوائل العقد الثامن من القرن الماضي، كان للعراق ثلاث محطات في الخليج، وهم ميناء البكر وخور العمية وخور الزبير. وبالرغم من ذلك، فنظراً لأن جميع تلك

13 "الولايات المتحدة تسد خط أنابيب سوريا"، بي بي سي نيوز، 15 أبريل 2003، <http://news.bbc.co.uk/2/hi/middle-east/2951327.stm>.

14 مقابلة أجراها المؤلف مع ماثيو أميترانو، أبريل 2009.

الخطط لم تؤتي ثمارها قط بسبب هجوم صدام على الكويت والذي أسفر فيما بعد عن حرب الخليج.¹⁵ وسواءً أكان من الممكن إحياء خط أنابيب حيفا مجدداً أو تم بناء فرع العقبة الجديد من خط الأنابيب الأصلي العابر للبلدان العربية، فالأمر مرهون إلى حد كبير بقدرة الولايات المتحدة والحكومات في منطقة الشرق الأوسط واستعدادها لربط هذه المشاريع بجهود بناء السلام في المنطقة.

خط أنابيب ترانسמיד

تعود خطط إنشاء خط أنابيب عبر البحر المتوسط إلى أوائل الستينيات عندما كان الطلب على الغاز الطبيعي في أوروبا على الازدياد. وفي أوائل عام 1963، اقترحت شركات فرنسية - بدعم من الحكومة الفرنسية - بناء خطوط أنابيب لجلب الغاز الجزائري إلى أسبانيا ومنها إلى فرنسا.

كان خط أنابيب ترانسמיד هو الأعمق في وقت بنائه في عام 1970، حيث بلغ عمقه ما يزيد عن 150 متر. ولقد كان بناء الخط في مضمونه عبارة عن جهد عابر للحدود، لا تقتصر على بلد المصدر والطلب فحسب، لكنه يشمل أيضاً بلد العبور، وهي تونس، وكذلك على المياه الدولية. وكان عبور خط الأنابيب خلال تونس من الجزائر يمثل تحدياً كبيراً نظراً لتوتر العلاقات السياسية بين البلدين. حيث قام الرئيس التونسي الأول، حبيب بورقيبة، في البداية بمساندة المتمردين الجزائريين في كفاحهم ضد الاستعمار الفرنسي، لكنه سرعان ما انحاز ضد الجزائر المستقلة في نزاعاتها الإقليمية مع المغرب. وأصرت تونس على التفاوض الثنائي مع الوكالة الإيطالية العملاقة للطاقة، وهي الوكالة الوطنية للهيدروكربونات (إيني)، بدلا من التفاوض بشكل جماعي مع الجزائر واستطاعت تأمين رسوم عبور سنوية قدرها 25 مليون دولار.¹⁶ وعلى الرغم من هذه التوترات، يبدو أن إنشاء خط أنابيب كان دافعا هاما لتوقيع "معاهدة الأخوة والوفاق" بين البلدين في عام 1983. وتزامن تحسن العلاقات بين الجانبين مع تطوير خط الأنابيب، حتى أن المعاهدة وافتتاح خط الأنابيب وقعا في العام نفسه.¹⁷ وبالإضافة إلى ذلك، مهد خط الأنابيب الطريق لعدة مشاريع أخرى عبر البحر المتوسط (أنظر ملحق 3).

وبالمثل، فقد تطلب خط الأنابيب بين الجزائر وأسبانيا والذي يتجه غرباً ثم شمالاً (خط الأنابيب الأوروبي المغاربي) المرور

من خلال المغرب. ومع ذلك فالعلاقات بين المغرب والجزائر كانت أسوأ بكثير من العلاقات بين تونس والجزائر. حيث أدى استقلال الجزائر في عام 1962 إلى نزاع حدودي على منطقتي بشار وتندوف والذي أشعل فتيل "حرب الزمال" الشائنة في العام التالي. ومن القضايا المثيرة للقلق أيضاً قضية الصحراء الغربية، حيث قادت القبيلة الصحراوية في عام 1962 حركة استقلال بسبب سعي المغرب والجزائر وموريتانيا جميعاً لتأكيد سيطرتهم على المنطقة. ومما أثار استياء المغرب أن الحكومة الجزائرية قد دعمت تقرير المصير للقبيلة الصحراوية. وبالرغم من العداء القائم بينهما، فإن المصالح الاقتصادية قد ساعدت الجزائر والمغرب على العودة إلى طاولة المفاوضات. وقد كانت إمكانية إنشاء خط أنابيب أحد العناصر الهامة في تحسين العلاقات بين الخصمين. حيث قرر كل من البلدين إعادة فتح العلاقات الدبلوماسية في عام 1988 وهو تقريبا نفس الوقت الذي بدأت تتبلور فيه خطط خط أنابيب المغرب العربي وأوروبا.

وإبان ذلك، توترت العلاقات الهشة بين أسبانيا والمغرب جراء النزاعات الإقليمية القائمة بينهما منذ وقت طويل. وبالرغم من أن وضع منطقتي كيوتا وميليليا لا يزال دون حل فإن العلاقات الثنائية بين البلدين قد تحسنت بشكل ملحوظ منذ بدأ الاتحاد الأوروبي في تادية دور أكثر نشاطاً في تضييق هوة الخلافات الإقليمية. ويمكن القول بأن خط الأنابيب الأوروبي المغاربي والذي تم افتتاحه في عام 1997 بين المغرب وأسبانيا قد كان له دور هام في هذا الصدد أيضاً. وليس من المستغرب أن التعاون في مجال الطاقة يُنظر إليه من قبل الاتحاد الأوروبي باعتباره أداة رئيسية لتعزيز التعاون. فعلى سبيل المثال، تنص خطة العمل للشراكة الأوروبية المتوسطية مع المغرب والتي بدأها الاتحاد الأوروبي في عام 2005 على "تطوير قطاع الطاقة - بما في ذلك الوصلات البينية والبنية التحتية في إطار الحد الأمثل من شروط السلامة والتنافسية والجودة" يعتبر منطقة أولوية للتعاون.¹⁸ وفي أكتوبر من عام 2008 أصبحت المغرب أول بلد في جنوب البحر المتوسط يكون في "الوضع المتقدم"، الأمر الذي يُعد تأكيداً آخر على استعداد الاتحاد الأوروبي لتعميق العلاقات الاقتصادية والسياسية مع الشركاء الإقليميين الرئيسيين كجزء من "سياسة الجوار".

وقد عمل مشروع "غرين ستريم" أيضاً بين إيطاليا وليبيا كحافز لتحسين العلاقات بين الدول العربية والأوروبية. وقد

15 إد فويلامي، "إسرائيل تسعى لخط أنابيب من أجل النفط العراقي"، ذا أوبسرفر، 20 أبريل 2003.

16 مارك هاينز، "الغاز الجزائري إلى أوروبا"، 16.

17 لإجراء استعراض جيد للعلاقات بين البلدان المغاربية انظر يحيى زبير وهيثم أميرة فرنانديز، محرران، شمال أفريقيا: السياسة والدين

وحدود التحول (لندن: روتلدج، 2008).

مصر وإسرائيل: التعاون وسط الصراعات

على الرغم من تواضع احتياطي الوقود الحفري في مصر فإنها تعتبر عنصراً هاماً لإنشاء خطوط الأنابيب وتوريد الغاز إلى جيرانها، وبالأخص إسرائيل. وتشير التقديرات إلى أن مصر تمتلك 67 تريليون قدم مكعب من احتياطات الغاز الطبيعي المؤكدة وما يقرب من ضعف ذلك من الاحتياطات المحتملة. وبحلول نهاية عام 2004 بلغ إنتاجها من الغاز التراكمي 1.5 تريليون قدم مكعب. وتهدف الحكومة إلى مضاعفة الصادرات خلال خمس سنوات من المستوى الحالي البالغ 17 مليار قدم مكعب إلى 35 مليار قدم مكعب في السنة.²⁰

في عام 2001، بدأ إنشاء خط الأنابيب من حقول الغاز في مصر. وفي البداية كان الهدف الوحيد من المشروع هو توريد الغاز إلى الأردن، ولكن سرعان ما اقترحت وفورات الحجم وجود شركاء آخرين لجعل المشروع أكثر جذباً، وقد كانت إسرائيل خياراً طبيعياً سواء من الناحية الجغرافية أو الاقتصادية لمثل هذا الجهد. وفي عام 2005، توصلت مصر وإسرائيل إلى اتفاق تقوم بموجبه الحكومة المصرية ببيع 1.7 مليار متر مكعب من الغاز سنوياً إلى إسرائيل، حيث يُضخ الغاز عبر خط أنابيب تحت البحر بطول 100 كيلومتر ويمتد من ميناء العريش المصري الواقع على البحر المتوسط إلى مدينة عسقلان الإسرائيلية (أنظر ملحق 2). ويبيع الغاز لشركة غاز شرق البحر المتوسط وهي عبارة اتحاد شركات مؤلف من الهيئة المصرية العامة للبترول ومجموعة ميرهاف الإسرائيلية ورجل الأعمال المصري حسين سالم الذي يدعي أنه باع أسهمه لمستثمرين أميركيين وتايلانديين.²¹ وقد وافقت مصر على بيع الغاز بسعر متغير يتراوح بين 2.5 إلى 2.65 دولار لكل مليون وحدة حرارية بريطانية.²² وقد ظل هذا المشروع في طي الكتمان نظراً للحساسية السياسية تجاه أي تعاون بين البلدين اللذين ظلا محافظين على السلام البارد منذ إقامة العلاقات الدبلوماسية في عام 1979.

وقد تصاعدت الضغوط على مصر بعد حرب يناير 2009 في غزة لإعادة النظر في الصفقة. وقالت الحكومة أنها ببساطة تبيع الغاز إلى شركة خاصة والتي بدورها تقوم ببيعه وفقاً

بدأ هذا المشروع في عام 2003 بعد نجاح إيطاليا في إقناع الاتحاد الأوروبي بتخفيف العقوبات المفروضة على ليبيا، وهو يحمل نحو 10 مليارات متر مكعب من الغاز سنوياً من مليحة الواقعة على الساحل الليبي الغربي إلى جزيرة صقلية ومن ثم إلى جنوب أوروبا (أي يغطي حوالي 10 في المائة من احتياجات الاستهلاك السنوي لإيطاليا). ويعتبر خط الأنابيب الذي تكلف نحو 6.6 مليار دولار وعائداته المتوقعة والتي تقدر بـ 20 مليار دولار على مدى 20 عاماً أحد أعمق خطوط الأنابيب في العالم تحت الماء وأطولها في البحر الأبيض المتوسط.

وقد تبلورت العلاقات بين إيطاليا وليبيا إلى حد كبير من خلال تجربة الاستعمار. فبعد أن تولى معمر القذافي السلطة في عام 1969، قام بطرد أكثر من 20000 من الإيطاليين الذين ولدوا في ليبيا. وقد تم الربط بشكل مباشر بين حفل افتتاح خط الأنابيب في عام 2004 وبادرة صلح لمنح الإيطاليين المولودين في ليبيا الحق في العودة. فقد أقيم حفل الافتتاح في يوم 7 أكتوبر وهو تاريخ بدأ الغزو الإيطالي في عام 1911. وقد قال القذافي في تصريحات له خلال الحفل: "نريد الآن أن نجعل من هذا اليوم يوماً للصداقة والتعاون بين ليبيا وإيطاليا، ذلك التعاون الذي تم تعزيزه من خلال مشروع الغاز الذي نفتحه اليوم". وقد أجاب رئيس الوزراء الإيطالي سيلفيو برلسكوني بقوله: "اليوم تبدأ مرحلة جديدة من التقارب والتعاون بين شعبينا وذلك بفضل هذا المشروع الذي سيمد إيطاليا بنسبة 10 بالمائة من احتياجاتها من الطاقة".¹⁹

وفي الآونة الأخيرة، تم الانتهاء من خط الأنابيب المباشر تحت البحر من الجزائر إلى ألبانيا وإسبانيا، والمعروف باسم مشروع "ميدغاز" في ديسمبر من عام 2008، في حين أن مشروع خط أنابيب "جالسي" والذي سينقل الغاز الجزائري إلى إيطاليا عبر سردينيا لا يزال في المراحل الأولى من التطوير. وكما يتضح من استمرار الاهتمام بمثل هذه المشاريع فقد لعبت خطوط الأنابيب دوراً هاماً في تعزيز وتدعيم العلاقات في المغرب العربي وكذلك بين شمال أفريقيا والبلدان الأوروبية.

18 العلاقات الخارجية للاتحاد الأوروبي، <<http://ec.europa.eu/external-relations/morocco/index-en.htm>>.

19 "افتتاح خط أنابيب نفط جديد يربط بين ليبيا وإيطاليا" اتصالات ألكسندر للنفط، 8 أكتوبر 2004، <<http://www.gasandoil.com/>>، <<http://www.goc/news/nte44584.htm>>.

20 وليد خليل راسروماني، "التقدم ببطء نحو أوروبا"، مصر ديلي نيوز، 18 أبريل 2006.

21 يتم دعم شركة غاز شرق البحر المتوسط أيضاً من قبل صناديق الاستثمار التي يديرها ضابط المخابرات الإسرائيلي السابق يوسي مايمان. محمد عبد الله وجوناثان رايت "تقول محكمة القاهرة أن تصدير الغاز المصري إلى إسرائيل يمكن أن يستمر"، رويترز، 2 فبراير 2009.

حاجة أبو ظبي للغاز هي الدافع وراء قيام مشروع الدولفين، كما يُطلق عليه. وجاء هذا المشروع كجزء من جهد سياسي واسع النطاق من جانب دولة الإمارات لتعزيز العلاقات مع سائر دول الخليج الأصغر حجماً وذلك لتحقيق التوازن بين المملكة العربية السعودية وهي القوة المهيمنة في الخليج والتي شاركت في عدة نزاعات إقليمية مع كل من الإمارات وقطر.

قبيل أن تصبح دولة الإمارات قوة اقتصادية كبرى، فقد أذعنت لضغوط من السعودية لتوقيع اتفاقية في عام 1974، والتي تخلت بموجبها المملكة العربية السعودية عن المطالبات الخاصة بمنطقة البريمي في حين تخلت الإمارات عن شريط من الأرض بطول 25 كيلومتر والذي يربطها بقطر وتخلت عن نحو 80 بالمائة من موارد حقل الشبية النفطي.

في خضم هذه الأحداث، وقعت قطر والإمارات العربية المتحدة اتفاقية في عام 1998 لتطوير أوامر تجارة الغاز بين البلدين، وظهر ذلك جلياً في إنشاء خط أنابيب في العام التالي. وقد حرصت الدولتان على تجنب استخدام المياه الإقليمية السعودية، على الرغم من ترحيبهما بالتعاون مع المملكة العربية السعودية في تسوية التوترات على الحدود القريبة. وبعد التوقيع على مذكرة تفاهم مشتركة، كانت هناك جهود متضافرة لحل النزاعات الحدودية - وهو مؤشر واضح على قوة خطوط الأنابيب في تسهيل تسوية النزاعات. وفي مايو من عام 1999، وقعت عمان والإمارات العربية المتحدة على اتفاقية لتعيين الحدود فيما بينهما ببلدة أم زومول، وهي نقطة التقاء حدود المملكة العربية السعودية وعمان والإمارات العربية المتحدة. وبعد شهر من توقيع هذه الاتفاقية، وافقت قطر والمملكة العربية السعودية على تعيين حدودهما المشتركة البالغ طولها 60 كم في اتفاقية تم التوقيع عليها في مارس من عام 2001، وقد تلا ذلك اتفاقية بين عمان والإمارات العربية المتحدة في عام 2003 بغية تسوية الأمور المتعلقة الإقليمية القائمة منذ عصر الاستعمار.²⁵

بدأ مشروع دولفين في عام 2004 تحت رعاية شركة منشأة حديثاً تُدعى شركة دولفين للطاقة، وتكونت هذه الشركة

لشروطها. ومنذ بدأ تشغيل خط الأنابيب في مايو 2008، كانت هناك مناقشات ساخنة في البرلمان المصري ودعاوى قضائية ضد هذه الاتفاقية. ففي نوفمبر من عام 2008 تم إصدار حكم قضائي يقضي بوقف تصدير الغاز إلى إسرائيل بسبب فشل الحكومة في التشاور بشكل ملائم مع المشرعين. ومع ذلك فقد تم إلغاء الحكم في فبراير من عام 2009 من قبل محكمة أعلى. وأشار وزير الدولة للشؤون القانونية والبرلمانية، مفيد شهاب، أنه بموجب معاهدة السلام المصرية الإسرائيلية لعام 1979، فإن إسرائيل لها الحق في تقديم عطاءات لشراء الغاز. ورد أحد أعضاء المعارضة في البرلمان بأن الحكومة قد انتهكت المادة 151 من الدستور والتي تنص على أنه ينبغي مناقشة الاتفاقات الاستراتيجية في البرلمان أولاً. وعلى الرغم من هذه التحديات القانونية والسياسية التي عانى منها خط الأنابيب كثيراً، فإن الاستثمارات في البنية الأساسية الرئيسية في النقل عن طريق خطوط الأنابيب - وهي في هذه الحالة تساوي 400 مليون دولار - من المحتمل أن تكون آليات للتعاون الدائم حتى في ظل الأزمات الكبرى مثل الحرب في غزة.²³

وبالإضافة إلى حصولها على الغاز من مصر، تدرس إسرائيل دخول شراكات أخرى، حيث أكد وزير البنية الأساسية الوطنية الإسرائيلي السابق، بنيامين بن اليعازر، في مقابلة أجريت معه أن إسرائيل وتركيا تبحثان بناء خط أنابيب تحت البحر بطول 610 كيلومتر من ميناء جيهان التركي إلى عسقلان، والذي يمكن أن يكتمل في وقت مبكر من عام 2011.²⁴ ويشير احتمال إقامة خط أنابيب بين إسرائيل واثنين من دول الشرق الأوسط التي تربطها بهما علاقات متوترة إلى أن أمن الطاقة يمكن أن يكون عنصراً ملزماً في المواقف التي لا تؤدي إلى التعاون.

مشروع الدولفين

يمثل أهم مشروع داخل مجلس التعاون الخليجي في خط أنابيب بحري ينقل الغاز من قطر إلى الإمارات. وقد كانت

22 أصبح سعر الغاز قضية سياسية كبرى في مصر لأن هذا المبلغ أقل بكثير من سعر السوق الحالي. ويُعتقد أن مصر تخسر 9 ملايين دولار يومياً بسبب هذا "الخصم". وتدرس الحكومة وسائل لرفع السعر كجزء من صفقة متجددة تشتمل على خط أنابيب ثان على هذا الطريق.

انظر آفي بار ايلي، "مصر: يمكن أن ترتفع أسعار الغاز الإسرائيلي بنسبة 70٪"، هارتس، 2 مارس 2009، <http://www.haaretz.co.il/hasen/pages/1067579.html>.

23 جمال عصام الدين، "استراتيجيات المبيعات": الحكومة تنشن دفاعاً جريئاً عن موقفها حول صادرات الغاز إلى إسرائيل "الأهرام الأسبوعي، 26 فبراير 2009.

24 "إسرائيل تضع عينيها على الغاز الروسي" أب ستيرم أون لاين، 8 فبراير 2007، <http://www.upstreamonline.com/live/article127529.ece>.

25 جبريل العاص، وستاسي إر وكوهي هاشيموتو، "الغاز الطبيعي المُسال من قطر: المشروع القطري"، في طبعة الغاز الطبيعي والسياسة الجغرافية. ديفد فيكتور وإمي جافي ومارك هايز (نيويورك: مطبوعات جامعة كامبريدج، 2006).

الأساس المنطقي السياسي و الإقتصادي لمشاريع الغاز في جنوب آسيا

في عام 1993، وقعت الهند على مذكرة تفاهم مع إيران، في الوقت الذي واصلت فيه السعي لاكتشاف خيارات أخرى لخطوط الأنابيب. وتم التوقيع على اتفاقية لمد خط أنابيب يمر تحت الماء من عمان في عام 1994، لكن سرعان ما انهار هذا المشروع وسط الصعوبات المالية والتقنية، إلا أنه عاد في الأونة الأخيرة يحمل أملاً جديداً في إعادة إنشائه مرة أخرى بعد أن عرضت شركة هندية تدعى "إس أي جي إي" دراسة جدوى حول المشروع في مؤتمر الدوحة للغاز الطبيعي في مارس 2009.

توقفت المناقشات بين الهند وإيران بعد أن أبدت باكستان رفضها السماح بتنفيذ دراسة الجدوى في منطقتها الاقتصادية. وفي عام 1997، منح رئيس الوزراء الباكستاني، نواز شريف، دعمه لمقترح مشروع خط أنابيب تركمانستان - أفغانستان - باكستان كبدل لخط أنابيب إيران - باكستان - الهند (أنظر ملحق ١). كما كان هناك توقعاً بمد مشروع خط أنابيب تركمانستان - أفغانستان - باكستان إلى الهند (وبالتالي إعادة تسمية الخط ليصبح تركمانستان - أفغانستان - باكستان - الهند).

بدايةً، من المتوقع أن يبدأ مشروع خط أنابيب تركمانستان - أفغانستان - باكستان بـ 2.83 تريليون متر مكعب من احتياطي الغاز الطبيعي بحقل دوليتاب - دونمز الضخم بتركمانستان وتوريده عبر أفغانستان إلى باكستان والهند. ومن المقدر أن يحمل خط الأنابيب ما يقارب 20 مليار متر مكعب من الغاز سنوياً، محققاً بذلك أرباح تتراوح ما بين 100 إلى 300 مليون دولار سنوياً لأفغانستان كرسوم لنقل الغاز فضلاً عن توفير آلاف من فرص العمل.²⁹

سيتم بعد ذلك مد خط أنابيب تركمانستان - أفغانستان - باكستان إلى بلدة فازيلكا على الحدود الباكستانية الهندية بتكلفة إضافية قدرها 500 مليون دولار لتوريد الغاز إلى الهند؛ كما يمكن مد المشروع ليربط بين الحقول الواقعة في

يتمتع العالم العربي ودولة إيران المعاصرة بعلاقات تجارية قوية مع جنوب آسيا منذ آلاف السنين. وهناك فرصة كبيرة لتوسيع هذه العلاقات لتشمل قطاع الطاقة بطرق حديثة. ومن الناحية التاريخية، حث اكتشاف احتياطي الغاز في سوي بإقليم بالوشستان في الخمسينات الحكومة الباكستانية للنظر إلى الغاز باعتباره وسيلة أساسية لتأمين الطاقة. حيث يساهم الغاز الآن بنسبة تزيد عن 50% من إجمالي توليد الطاقة للدولة. وفي غضون ذلك، بدأت الهند في الاستثمار الجدي في البنية الأساسية للغاز بعد عام 1987. ولا يساهم الغاز سوى بنسبة 8% فقط من توليد الكهرباء بالدولة، ولكن هناك مؤشرات لزيادة هذه النسبة لتصل إلى 18% بحلول عام 2025.²⁹

تم تسليط الضوء في عام 1998 على أهمية الغاز الطبيعي المضغوط في الهند عندما أصدرت المحكمة العليا قراراً بتحويل المركبات التجارية بنودلهي لتعمل بالغاز الطبيعي بحلول عام 2001 جراء المخاوف من التلوث؛ وعلى الجانب الآخر يوجد في باكستان بالفعل مليون سيارة تسير بالغاز الطبيعي المضغوط مما يجعلها تحتل المرتبة الثالثة عالمياً بعد البرازيل والأرجنتين.

ونظراً لعدم كفاية المصادر المحلية لتلبية المتطلبات المتزايدة في كلا البلدين، فقد كان من الحتمي تطوير خط الأنابيب لضمان تأمين للطاقة على المدى البعيد. ويمثل أول مقترح رسمي لمد خط أنابيب أرضي من إيران يمر عبر الأراضي الباكستانية في الفكرة التي طرحها علي شمس أردكاني في عام 1989، بصفته نائب وزير الخارجية الإيراني. بدأت هذه الفكرة المعروفة باسم مشروع إيران - باكستان - الهند تدخل حيز التنفيذ. وتم أخذ العديد من المسارات المختلفة بعين الاعتبار مع أربعة شركات أساسية عبرت عن اهتمامها ورغبتها في إنشاء خط الأنابيب وهي: شركة بي إتش بي بيليتون من أستراليا، الشركة الوطنية الإيرانية للغاز، وشركة بيترونس من ماليزيا وشركة فرنش توتال.

29 تقديرات حول زيادة الطلب على الطاقة من مايك جاكسون، "مستقبل الغاز الطبيعي في الهند: دراسة للقطاعات الرئيسية المستهلكة"، ورقة عمل رقم 67، برنامج جامعة ستانفورد للطاقة والتنمية المستدامة، 2007، ص7.

30 جون شرودر، "التنمية والنواحي العملية في أفغانستان: تجديد دولة منهار"، جيوجورنال 70، رقم 3-2 (أكتوبر 2007): 107-91.

كانت إيران قلقة إزاء قبول العروض من روسيا التي - كونها المنافس الأكبر لإيران - قد تحاول الحصول على نفوذ من خلال موردي الغاز المنافسين. وبالنظر إلى الذكريات الأذلية للحرب الروسية الأفغانية، فقد كانت باكستان هي الأخرى مرتابة إزاء المشاركة الروسية. وبالفعل قامت إيران بإنشاء جزء كبير من خط الأنابيب على نفقتها لتوريد الغاز إلى سوقها المحلية.³⁵ ومع احتمالية تأمين الاستثمار الخليجي للجزء الباكستاني، والاستثمار الحكومي للجزء الهندي، فمن غير المحتمل أن تشكل القضايا المالية مشكلة رئيسية لهذا المشروع.

أيدت الجهات المانحة بينك التنمية والحكومة الأميركية اهتمامهم بتمويل مشروع خط أنابيب تركمانستان - أفغانستان - باكستان، وعلى الرغم من التوقعات الإيجابية، إلا أن مشروعي خطوط أنابيب تركمانستان - أفغانستان - باكستان و إيران - باكستان - الهند قد واجها العديد من الصعوبات نتيجة مجموعة العوامل التي ينبغي فهمها في سياق التاريخ الجيوسياسي للمنطقة.

وسط آسيا مع جوادر في باكستان، محولاً الميناء إلى واحد من أهم موانئ الطاقة في العالم. ومن وجهة نظر تهدف إلى تأمين الطاقة، فيمكن لخط أنابيب تركمانستان - أفغانستان - باكستان تزويد باكستان بـ 3350 مليون قدم مكعب يومياً من الغاز، وهو معدل يزيد بـ 2230 مليون قدم مكعب يومياً من الغاز عن المعدل المتوقع من خط أنابيب إيران - باكستان - الهند. ويقول جال لوفت بأنه لا ينبغي أن تنتج أية عواقب التحول "من الناحية الاقتصادية" من خط أنابيب إيران - باكستان - الهند إلى تركمانستان - أفغانستان - الهند. وسيتم أيضاً تحصيل الإيرادات المحتملة لخط أنابيب إيران - باكستان - الهند، والذي يشتمل على 700 مليون دولار كرسوم للعبور فقط، إذا تم مد خط أنابيب تركمانستان - أفغانستان - باكستان ليصل إل الهند.³¹

في أبريل 2009، تلقى مشروع خط أنابيب تركمانستان - أفغانستان - باكستان دعماً عندما قدمت تركمانستان اعتماداً رسمياً باحتياطي الغاز من حقل ياسارك، الذي يبلغ احتياطيه المحتمل من 4 إلى 14 ترليون قدم مكعب من الغاز. تم اقتراح مسار جديد لا يشتمل سوى على جزء صغير من الإقليم الأفغاني ويصل إلى إقليم بالوشستان بالقرب من جوادر لتجنب النزاع الدائر في جنوب غرب أفغانستان. وفي حقيقة الأمر، إن هذا المسار الجديد سيجمع ما بين مشروعي خطوط أنابيب تركمانستان - أفغانستان - باكستان و إيران - باكستان الهند داخل باكستان. وستوفر تركمانستان 3.2 مليار قدم مكعب من الغاز لكل من أفغانستان وباكستان والهند؛ وستحصل أفغانستان على دولار واحد عن كل مليون وحدة حرارية بريطانية كرسوم لنقل الغاز بموجب العرض الجديد.³²

بحث العديد من الأطراف أمر تمويل خطوط الأنابيب، حيث عبرت شركة الاستثمارات البترولية الدولية التي مقرها أبو ظبي عن رغبتها القوية في تمويل حصة باكستان من خط أنابيب إيران - باكستان - الهند.³³ في الوقت الذي تلقت فيه إيران عروض بالمساعدة المالية الروسية، وجاء ذلك في تصريح الرئيس الروسي فلاديمير بوتين، حيث يقول في هذا السياق: "إن إيران وباكستان والهند ترغب في هذا المشروع، وشركة جاز بروم مستعدة للمساعدة".³⁴ وعلى أية حال، فقد

31 غال لوفت، "خط أنابيب إيران-باكستان-الهند: رؤية من واشنطن" أمن الطاقة، 15 يونيو 2007، <<http://www.iags.org/n0507071.htm>>.

32 خالد مصطفى، "تركمانستان بصدد توريد الغاز من حقل يارساك"، ذا نيوز إنترناشيونال، 29 أبريل 2009.

33 مقابلة أجراها المؤلف مع محمد العظيم، كبير المستشارين في شركة الاستثمارات البترولية الدولية في أبو ظبي، 10 مارس 2009.

34 جازبروم الروسية على استعداد للمشاركة في خطط لبناء خط أنابيب الغاز الطبيعي من إيران إلى الهند عبر باكستان: الرئيس الروسي فلاديمير بوتين، "إنديا ديلي"، 17 يونيو 2006.

35 فارس نيوز طهران. مقابلة مع حجة الله غانمي فرد، أذيعت في 26 أبريل 2009، <<http://english.farsnews.com>>.

أسباب التباطؤ في مشروعات خطوط الأنابيب

ومن الممكن أن يؤدي المجتمع الدولي بصفة عامة، والولايات المتحدة بصفة خاصة، دوراً جوهرياً في توجيه جهود الدول نحو التعاون بشأن تأمين الطاقة. وعلى أية حال، فحقيقة الأمر أن السياسة الأميركية اتصفت بالتناقض وليس الوضوح، ومن الأمثلة على هذه المواقف مناقشة أحمد راشد حول الأعمال الأميركية إبّان ظهور حركة طالبان.³⁷ فعلى سبيل المثال، عندما استولت طالبان على كابول في سبتمبر من عام 1996، قال كريس تاجرت - وهو مسؤول في شركة البترول الأميركية ينوكال - بأن مشروع الذي طال انتظاره من تركمانستان إلى باكستان سيصبح تنفيذه أسهل الآن، إلا أن شركة ينوكال قد واجهت انتقادات بشأن رغبتها في التفاوض مع الطالبان وسرعان ما تراجعت عن بيانها. حتى إن المتحدث الرسمي باسم وزارة الخارجية الأميركية جلين دايفنيس ذكر في البداية أن الولايات المتحدة لا تجد ما تعترض عليه في المراحل التي تتبعها حركة الطالبان لتطبيق الشريعة الإسلامية، واصفاً إياها بأنها مناهضة للحدثة وليس مناهضة للغرب.³⁸ إلا أن السفارة الأميركية في إسلام آباد - التي كان أكثر دراية بحركة الطالبان إلى حد كبير- اتصلت بواشنطن لتسجيل اعتراضها على تلك البيانات الصادرة.

وفي غضون ذلك، استمرت حركة الطالبان في مواصلة المناقشات حول خط أنابيب تركمانستان مع شركة ينوكال وبريداس - وبريداس، الشركة الأرجنتينية التي حاولت في البداية الحصول على الغاز التركماني. ثم قام وفدان منفصلان من الطالبان بتشكيل زيارة للأرجنتين والولايات المتحدة في فبراير من عام 1997، ولم تقم بتقديم أية التزامات خاصة خلال زيارتهما اللتين كانتا استكشافيتين بطبيعتهما.

ولكن، إن وزارة الخارجية الأميركية كان يساورها قلق متزايد إزاء حكم طالبان المتشدد، تلا ذلك تقارير متعددة لإساءة التعامل إزاء حقوق الإنسان؛ ثم جاءت النكبة الأخيرة للمشروع في أغسطس 1998 عندما ارتبط اسم القاعدة بقصف السفارات الأميركية بالقنابل في كينيا وتنزانيا. عقب

لم تكن السمات الاقتصادية والسياسية الجذابة لخطي الأنابيب كافية لتأصيل "الإقليمية العقلانية" سواءً لمشروع إيران - باكستان - الهند أو تركمانستان - أفغانستان - باكستان - الهند. وفي هذه المرحلة الحاسمة، فما نحتاجه هو توافر الإرادة السياسية الضرورية لدى الأطراف المشاركة، وهناك أسباب قوية - عندما ينظر إليها معاً - لمواصلة العمل بالمشروع. تتزايد آراء محللو الأمن حول وجهة النظر التي تقول بأن خطوط الأنابيب من الممكن أن تكون اقتصادية وفعالة إلى حد كبير حتى في المناطق التي تشهد صراعات.³⁶ وتوجد الآن التقنيات المناسبة التي تضمن توفير الأمن الثابت و - حتى في حالة مهاجمة خطوط الأنابيب - تمكن إصلاح الأعطال على نحو سريع نسبياً. وتعتبر أيضاً خطوط الأنابيب التي تمر تحت المياه - حتى وإن كانت أكثر كلفة في إصلاحها - أقل عرضة للتخريب. ويمكن للمجتمع الدولي أن يلعب دوراً مهماً في ضمان تأمين خطوط الأنابيب. على سبيل المثال، تم تصميم مشروع خط أنابيب باكو - تبليسي - سيهان - الذي يمر عبر 176 نوعاً مختلفاً من الأقاليم البيئية كما يمر عبر منطقة جبال القوقاز غير المستقرة - بحيث يتصدى للهجمات الإرهابية. وقد قامت القوات الأميركية الخاصة بتدريب عدد يتراوح بين 1500 إلى 2000 جندي جورجيا في العمليات المناهضة للإرهاب كجزء من برنامج قيمته 64 مليون دولار يهدف إلى التصدي للأعمال الإرهابية.

وبوضع هذه الجهود جانباً، من المهم أن ندرك الأخطار المحتملة الكامنة في تطوير خطوط الأنابيب، والتمثلة فيما يلي: أولاً، المفاوضات الدائرة حول تحديد السعر والمساومات الشديدة في ظل غياب اتفاقية واضحة حول إستراتيجية تسعير يمكن استخدامها في المناقشات. على سبيل المثال، في حالة خط الأنابيب من إيران إلى باكستان، طالب الإيرانيون بنفس السعر الذي يدفعونه لتركيا إلا أنهم فشلوا في نقل فكرة واضحة للمفاوضين الباكستانيين عن ماهية السعر. وبدلاً من ذلك، فإن المعطيات المعروضة على الحكومة الباكستانية عادةً ما تقدم على أنها نسبة مئوية من سعر البترول.

36 توفيق صديقي، "الهند وباكستان: أضغاث أحلام أم خط أنابيب للسلام؟"، مجلة جورج تاون للشؤون الدولية، شتاء/ربيع 2004.

37 أحمد رشيد، حركة طالبان: الإسلام المتشدد والنفط والأصولية في آسيا الوسطى (نيو هافن: مطبوعات جامعة ييل، 2001).

38 نفس المرجع السابق / 166.

ذلك، شنت إدارة كلينتون هجماتها الجوية في أفغانستان وهبطت عزيمة شركة ينوكال عن القيام بأية ارتباطات إضافية مع الطالبان.

تجددت الآمال المتوقعة من خط أنابيب تركمانستان - أفغانستان - باكستان بعد فترة وجيزة من تولي إدارة بوش السلطة في عام 2000؛ فالجمهوريون بصفة عامة أكثر تعاطفاً مع المصالح التجارية وكان لأسرة بوش بصفة خاصة اتصالات جيدة بقطاع البترول. وحسب وصف الصحفيين الفرنسيين جيان كارلس بريسارد وجوليوم داسكويث، فإن إدارة بوش بدأت في جذب طالبان في عام 2000 وأوائل عام 2001. وقد تم توفير الأموال لبرامج التخلص من الأفيون في الوقت الذي تواصلت فيه المناقشات حول مشروع تركمانستان - أفغانستان - باكستان - الهند. وفشلت المناقشات في النهاية في أغسطس 2001، ويرجع ذلك جزئياً إلى إجماع طالبان عن المساومة على مقايضة مستقبل أسامة بن لادن بالتعاون الاقتصادي.³⁹ وقد وصف مارتي ميلر - نائب رئيس شركة ينوكال - هذا العمل بالكامل بأنه "النقطة السوداء" في حياته المهنية. وعلى الرغم من الجهود الضخمة المبذولة، إلا أنه لم يتم التوصل إلى اتفاق.⁴⁰

تشير ردود الفعل بين إدارة بوش وطالبان في الثمانية أشهر الأولى من عام 2001 إلى كيف يمكن أن تؤدي المصالح في الموارد الطبيعية إلى التعاون على المستويين الإقليمي والدولي. كما أن رغبة حكومتين تجمع بينهما وجهات نظر دولية متباينة النقاء حول المصالح الاقتصادية الصعبة، حتى وإن كان بشكل موجز، توفر دعم فكرة "الإقليمية العقلانية". وفي الوقت ذاته، يوجد جانب أكثر غموضاً يشوب هذا التعاون يتمثل في التعاون حول جدول أعمال التأمين من قبل متطرفو النفعية الاقتصادية. وينتقد نشطاء حقوق الإنسان الدعم الأمريكي والأوروبي لدول مثل الصين والمملكة العربية السعودية التي يتم التفاوض عن انتهائاتها المنظمة لحقوق الإنسان وهيكلها السياسي الفاشستي على حساب استقرار الطاقة والمصالح الاقتصادية. وعلى الجانب الآخر، فإن استراتيجيات العزلة الاقتصادية - بما في ذلك إيقاف التعاون في مجال الطاقة -

لا تبدو ذات تأثير مرغوب كما يتضح في حالتي كوبا وإيران.

وباختصاراً، فإن النهج المهيمنة لانعدام الشرطة والشرطة السلبية تبدو وكأنها تحدد الأفكار أو الاهتمامات أو كلاهما. الأمر الذي يتضمن ضرورة استكشاف إستراتيجيات بديلة تتمثل في "الشرطة الإيجابية"، واستخدام عدد من المحفزات الاقتصادية وارتباطه البنية الأساسية - خاصة مع خطوط الأنابيب - كأداة للمساومة. وتبعاً لذلك، فلن يتقدم الاستثمار الغربي إلا بعد أن تستوفي الدول المعنية في مسألة الوفاء بالالتزامات بشأن عدد من القضايا بما فيها قضايا الأمن الإقليمي وحقوق الإنسان.

ومن المهم الإشارة إلى أن الجهات المانحة الدولية والحكومات الغربية تفقد أي تأثير قد يكون لديها بعد إتمام إنشاء خطوط الأنابيب. فعلى سبيل المثال، قام البنك الدولي بالتفاوض بشأن خط أنابيب تشاد - الكاميرون لضمان أن الحكومة التشادية لن تسيء استخدام عائدات المشروع في شراء الأسلحة. ورغم ذلك لم يتوقع البنك في الاستثمار التالي من دول مثل الصين، التي كان لها القليل من الاهتمام إزاء ما فعلته تشاد بعائدها. وبعد خمسة سنوات من الجهود، انسحب البنك من اتفاقية 2008 بعدما رفضت تشاد الالتزام بالشروط الأصلية. وحالما تم الانتهاء من أعمال بناء البنية التحتية، فقد البنك الدولي القدرة على مراقبة الالتزام التشادي، خاصةً أن حصلت تشاد على المساعدة التشغيلية من مصادر أخرى.⁴¹

من بين الأمثلة الأخرى الهامة التي تستحق الاعتبار السياسة الأميركية تجاه إيران والتي كانت متمسكة نسبياً في عهد إدارتي كلينتون وبوش. وفي تعليق له على مشروع خط أنابيب إيران - باكستان - الهند، قال عضو الكونجرس توم لانتوس - وهو رئيس لجنة الشؤون الأجنبية بالبيت الأبيض - بأن "الهند (سوف) تدفع ثمناً كبيراً للغاية لقاء تغاضيها الكامل عن المخاوف الأميركية إزاء إيران".⁴² وأشارت مراكز الدراسات المحافظة مثل مؤسسة هيرتاج إلى أن المشروع يؤدي إلى "المخاطر غير المقبولة للأمن الإقليمي".⁴³ ويتمثل الأساس القانوني للمعارضة الأميركية لأي استثمار عن

39 للاطلاع على تفاصيل هذا الحساب من مقابلة أجرتها نينا بيرلي مع جين تشارلز بيسارد وغويلوم داسكوي، انظر بيرلي، "بوش والنقط وحرية طالبان"، 8، Salon.com، فبراير 2002، <http://www.salon.com/news/politics/feature/2002/02/08/> <forbidden/index.html>

40 ستيف ليفين، النفط والمجد: السعي للإمبراطورية والثروة على بحر قزوين (نيويورك: راندوم هاوس، 2007)، 310.

41 انظر بيج، "هل من الممكن للتدخل السياسي التغلب على لعنة الموارد؟".

42 ديفيد تمبل، "خط أنابيب إيران-باكستان-الهند: تلاقي الطاقة والسياسة"، ورقة البحث، معهد دراسات السلام والصراع، أبريل 2007، ص 36.

43 أرييل كوهين ووليزا كورتيس وأوين غراهام، "خط أنابيب الغاز المقترح الغاز بين إيران وباكستان والهند: مخاطر غير مقبولة على الأمن الإقليمي"، بحث تحليلي رقم 2139، مؤسسة هيرتيدج، 30 مايو 2008.

طريق إيران في قانون العقوبات الإيراني الليبي الذي يهدد بفرض عقوبات أميركية على أي كيان يستثمر ما يزيد عن 20 مليون دولار في إيران في عام واحد. وبناءً على ذلك، تقلص الاستثمار في قطاع الطاقة الإيراني بشكل ملحوظ. ووفقاً لتقدير أجري في عام 2007، تصدر إيران 2.34 مليون برميل من البترول يومياً، وحوالي 300.000 برميل أقل من حصتها في منظمة الأوبك.⁴⁴

ونظراً لأن هذه القيود ليست دائمة، فإيران تواصل عرض مقترح لخط أنابيب بطول 140 كم، يتم من خلاله ضخ 1 مليون قدم مكعب سنوياً من الغاز الإيراني - من المحتمل أن تصل الكمية إلى 5 مليون متر مكعب سنوياً - إلى أرمينيا المجاورة، وهي الخصم الصريح لتركيا في الإقليم. فهل يمكن لهذا الأمر أن يتيح لإيران الفرصة لتؤدي دور الوسيط بين أرمينيا وتركيا؟ لسوء الحظ، وكما هو الحال مع إيران فإن قوة الروابط الإيجابية للطاقة قد غابت عن صناع السياسات.

يمكن لذلك أن يتغير، وسيبدأ بالتغير، إذا ما نظر الأطراف المشاركون إلى خطوط الأنابيب على أنها وسائل وليست غايات، على أنها آليات بدلاً من مكافئات للتعاون. والمؤسسات الدولية - مثل وكالة ضمان الاستثمار متعدد الأطراف ومجموعة البنك الدولي والمؤسسات الإقليمية - قادرة على توفير الحماية والضمانات المالية للمستثمرين والتي يتم معها تحقيق الأهداف الخارجية للتعاون الإقليمي. وفضلاً عن ذلك، فإن منظمات المجتمع المدني مثل معهد ريفينيو ووتش من الممكن أن يوفر اليقظة والشفافية من خلال أعمال المراجعة التي يقوم بها طرف ثالث والمراقبة المستمرة للتدفقات النقدية. وفي هذه الآونة، هناك زخماً متزايداً للدول لمزاولة بعض المساعي مثل مبادرة الشفافية في مجال الصناعات الاستخراجية، التي بدأتها الحكومة البريطانية ومقرها في النرويج، والتي تتطلب من الدول التحقق من عائدات قطاع النفط والغاز ونشرها.⁴⁵

44 لوفت، خط أنابيب إيران-باكستان-الهند".

45 لمزيد من المعلومات حول "مبادرة شفافية الصناعات الاستخراجية"، انظر "HYPERLINK "http://eitransparency.org/eiti" انظر "http://eitransparency.org/eiti".

احتمالات إحياء المشاريع

عقوبات إيران وليبيا لكلمة "الاستثمار" صراحةً أنه عمليات الشراء طويلة المدى للنفط أو الغاز، أو إنشاء طرق جديدة لنقل الطاقة من أو عبر إيران تُعد من الانتهاكات. كما تُعد تعريفات القانون غامضة عن قصد، حيث تقر بأن مشروعات البنية التحتية سيتم اعتبارها من الأمور المخالفة في حالة "مساهمتها بشكل مباشر وفعال في تعزيز قدرة إيران على تطوير مخزون النفط لديها".⁴⁸

على الرغم من عدم إمكانية تطبيق قانون العقوبات الخاص بإيران على خط أنابيب إيران - باكستان - الهند، أصبحت الولايات المتحدة تفضل الآن مشروع خط أنابيب تركمانستان-أفغانستان-باكستان-الهند، وذلك نظراً لأنه يساهم في تطور الأفغان ويقلل من الهيمنة الروسية على قطاع نقل الغاز. وكما أوضح ريتشارد بوش، وهو مساعد الدولة الأمريكي السابق لشؤون جنوب ووسط آسيا، في سبتمبر من عام 2007: "إن أحد أهدافنا يتمثل في تحقيق الاستقرار بأفغانستان كي تصبح قناة ومحوراً بين جنوب ووسط آسيا بحيث يمكن أن تتدفق الطاقة إلى الجنوب...وبحسب لا تصبح دول وسط آسيا منحصرة بين قوتين عظميتين هما الصين وروسيا، وبدلاً من ذلك، يصبح لديها منافذ على الجنوب والشمال والشرق والغرب أيضاً".⁴⁹

من ناحية أخرى، تم اعتبار تأمين الإمداد من العوائق الرئيسية لمشروعات خط الأنابيب. فبعد زيادة حدة نشاط حرب العصابات في أفغانستان في عامي 2007 و2008، أصبحت عملية تأمين الإمداد من الاهتمامات البارزة لمشروع خط أنابيب تركمانستان-أفغانستان-باكستان-الهند. ومع ذلك، لا تزال التنبؤات باستمرارية المشروع قائمة. إن مشروع

هل من الممكن إعادة إحياء "إقليمية عقلانية" في ظل المناخ الجغرافي السياسي الحالي؟ إن التغيير الذي طرأ على حكومة الولايات المتحدة يشير إلى إمكانية إعادة إحياء مشروع خطوط أنابيب إيران - باكستان - الهند، وهذا على الرغم من وجود آمال مماثلة لها في أثناء فترة تولي بوش للرئاسة. ففي إحدى الزيارات النادرة لإسلام آباد في عام 2006، علق الرئيس جورج دبليو بوش قائلاً: "إن خلافنا مع إيران لا يتمثل في خط الأنابيب... بل يتمثل في رغبتهم في تطوير أسلحة نووية"، كما أشار إلى أنه "يتفهم الحاجة إلى وجود الغاز الطبيعي بالمنطقة، وهذا أمر جيد".⁴⁶ وعلى الرغم من تدهور العلاقات بين إيران والولايات المتحدة في عام 2010، فإن الحتمية الاقتصادية للعمل على خطوط الأنابيب لا تزال فعالة. وقد أنهت باكستان بشكل مستقل خطط البدء في إنشاء خط الأنابيب في مارس من عام 2010، وذلك بعد أن تم توقيع الاتفاق النهائي على بدء المشروع في اسطنبول. كما صرحت الصين بأنها سوف تضع في اعتبارها الحصول على الغاز من إيران من خلال ربط نفسها بخط أنابيب إيران - باكستان - الهند.⁴⁷

في الواقع، من الممكن أن يكون هناك مجال لضمان تطوير خط الأنابيب في الجهود الأميركية المبذولة للضغط على إيران فيما يتعلق بالأسلحة النووية. وقد قامت إدارة كلينتون بوضع وثيقة "المصلحة القومية" (القسم 9(ج) من قانون عقوبات إيران وليبيا)، وهي التي تم استخدامها لتتيح لكل من فرنسا بأكملها وجازبروم بروسيا وبيتروناس بماليزيا التوقيع على عقد تبلغ قيمته 2 بليون دولار مع إيران في عام 1998. ومنذ ذلك الوقت، تم استثمار 11.5 بليون دولار أخرى في إيران دون أن تفعل الولايات المتحدة شيئاً حيالها. لم يذكر تعريف قانون

46 "منعطف بوش حول خطوط الأنابيب الإيرانية"، بي بي سي نيوز، 4 مارس 2006

HYPERLINK "http://news-bbc.co.uk/2/hi/south—asia/4774312.stm" http://news-bbc.co.uk/2/hi/south—asia/4774312.stm

47 ستيفن بلانك، "الصين تشترك في خط أنابيب إيران - باكستان"، آسيا تايمز، 10 مارس 2010، وتوم رايت، "صفقة خط أنابيب إيران - باكستان"، جريدة وول ستريت، 17 مارس 2010

48 مجلس النواب بالولايات المتحدة، قانون العقوبات على إيران - ليبيا لعام 1996، الجزء رقم 5، إتش آر 3107

49 جون فوستر، "خط أنابيب يمر عبر أرض بها مشكلات: أفغانستان وكندا ولعبة الطاقة الكبرى الجديدة"، المركز الكندي للبدائل السياسية، رقم 1، 19 يونيو 2008، ص 2

خط أنابيب تركمانستان-أفغانستان-باكستان-الهند كان من النقاط الأساسية المطروحة للمناقشة في الاجتماع الذي عقد في 18 و19 نوفمبر من عام 2006 بنيو دلهي. وقد أقر البيان النهائي للمؤتمر بما يلي:

"سوف تساعد الدول والمؤسسات أفغانستان على أن تصبح جسر لمرور الطاقة في المنطقة، وعلى أن تطور التجارة الإقليمية من خلال دعم المبادرات في مشروعات الطاقة الثنائية/ المتعددة عبر الحدود.... كما سيتم التعجيل بالعمل في خط أنابيب الغاز تركمانستان-أفغانستان-باكستان-الهند للعمل على تأسيس مشروع حيوي من الناحية الفنية والتجارية."⁵⁰

إذا بدأ العمل في إنشاء خط الأنابيب، فمن الممكن أن يصبح من أكبر مشروعات التطوير في أفغانستان. فطبقاً لاستراتيجية التطوير القومي المؤقتة لأفغانستان لعام 2005، من الممكن أن يصل عائد النقل إلى ما يقارب من نصف العائد المحلي لحكومة أفغانستان.

ومن الأمور المشجعة هنا أن الهند قد شاركت بشكل رسمي في جمعية خطوط أنابيب تركمانستان-أفغانستان-باكستان-الهند في عام 2008. وقد عبر بنك التنمية الآسيوي عن اهتمامه الشديد بدعم عملية إنشاء خط الأنابيب إذا ما تم الاتفاق على الترتيبات الأمنية والاقتصادية من قبل هذه الجمعية.⁵¹

بالنسبة لخط أنابيب تركمانستان-أفغانستان-باكستان-الهند وخط أنابيب إيران-باكستان-الهند، لا تزال هناك بعض المخاوف التي تثير القلق؛ ومن ضمنها احتمالية استخدام باكستان لجزء النقل الخاص بها من خط الأنابيب كوسيلة لابتزاز الهند. بيد أن هذه الخطورة قلت من خلال قدرة الهند على إقناع الدول الرئيسية بقيامهم بالدفع مقابل الغاز الذي تتسلمه الهند وليس الذي تقوم بضخه. وقد ناقش آر كي باشوري، وهو أحد الأنصار الأوائل لمشروع خطوط الأنابيب السالف ذكرهما، وجود وسائل أخرى مبنكرة لضمان الإمداد بالغاز قائلاً: "من الممكن أن يتم تأمين عقد خط أنابيب الغاز بشكل أكبر بالنسبة للهند عن طريق وضع أحكام شاملة لإمداد باكستان بمنتجات النفط والطاقة. بعبارة أخرى، من الممكن أن يتم تنظيم العقد بطريقة تجعل أي إخلال في الإمداد مكلفاً و غير قابلاً للتطبيق بشكل استراتيجي على باكستان."⁵²

وسوف تجني باكستان مئات الملايين من الدولارات من رسوم النقل، ومن ثم سيصبح لها حوافز قوية للمحافظة على تدفق الغاز.

من العقبات الأخرى التي تواجه مشروع خط أنابيب تركمانستان-أفغانستان-باكستان-الهند وخط أنابيب إيران-باكستان-الهند تلك التي تتمثل في معارضة قادة البلوش لهما، فهم يخشون أن يؤدي وجود خط الأنابيب إلى زيادة عملية التسليح في المنطقة. كذلك، يرتبط السياسيون الهنود، خاصة أولئك الذين ينتمون لحزب بهاراتيا جاناتا، بروابط قوية بقيادة البلوش الانفصاليين، لذا تجدهم يحاولون تضخيم مخاوف هؤلاء القادة. في الوقت نفسه، ثبت بشكل كبير أن البلوش على استعداد لطرح موضوع خط الأنابيب للمناقشة في مقابل زيادة نصيبهم من عائدات الغاز وتلبية بعض متطلباتهم الأخرى الطويلة المدى. ففي عام 2006 مثلاً، قام المجلس البلوشي بأكمله بعمل ثورة للمطالبة بالعائدات الخاصة بخط أنابيب إيران - باكستان - الهند، ويمكن على طاولة الحوار، و100 في المائة من العمالة المحلية والغاز المجاني للمجتمعات المجاورة. وعلى الرغم من عدم وجود احتمال للموافقة على هذه الشروط من قبل الحكومة الباكستانية، فإن الظروف المحيطة تشير إلى وجود ملامح صفة لتلبية مطالب قادة البلوش.⁵³

إن الحقيقة المتمثلة في تمرد القادة البلوش من الممكن أن تكون من الدوافع غير العادية لمشاركة باكستان في خطوط الأنابيب. فكما قال ديفيد تيمبل، أحد محلي الطاقة، "إن شك باكستان في تحريض الهند وإيران للقادة البلوش يزيد من اهتمام باكستان بالمشاركة في خط أنابيب إيران-باكستان-الهند، وذلك نظراً لأن خط الأنابيب من الممكن أن يمنح كل من الهند وإيران نصيباً في استقرار البلوش."⁵⁴ هناك بالفعل أمثلة على المشاركة الإيرانية الباكستانية في المخاوف من ناحية البلوش، مثل الوقت الذي قبضت فيه باكستان على المقاتل البلوشي الإيراني عبد الحميد ريجي وسلمته إلى إيران في يونيو من عام 2008. وقد أشار كريس زامبيلس، أحد محلي الإرهاب، إلى أن "سياسات خطوط أنابيب الطاقة سوف تساعد على تعزيز التعاون الأقرب بين إيران وباكستان في ردع القومية البلوشية."⁵⁴ بإيجاز شديد، من الممكن أن يساعد التفاعل العريض

50 المرجع نفسه، 6

51 جنيفر لوبريستو، سكرتير ثانٍ، السفارة الأمريكية بعشق آباد، تركمانستان، رد على رسالة بريد إلكتروني، 7 أبريل 2009. امتنع بنك التنمية الآسيوي عن تقديم أي تعليق على هذا المشروع، موضحاً أنه لا يزال قيد الدراسة.

52 آر كي باشوري، "ليس كل الهواء الساخن: السلام الهندي الباكستاني في خط الأنابيب"، جريدة تايمز الهندية، 5 فبراير 2004

53 راهيل ياسين، رد على رسالة بريد إلكتروني، 29 يوليو 2009

54 تيمبل، "خط أنابيب إيران-باكستان-الهند"، 4

بين الاهتمامات بالطاقة والتأمين في تحريك الحكومات والمستثمرين تجاه النظر برؤية أوسع لدور خطوط الأنابيب في تعزيز التعاون وحل النزاعات الإقليمية أيضاً. كما أن مشاركة القضايا البيئية في إطار العمل السالف ذكره من الممكن أن يضيف بعداً آخر مهماً، على الرغم من تجاهله، إلى عملية إنشاء وتوجيه خط الأنابيب. وقد أشار روبرت جودلاند، وهو الرئيس السابق للبنك الدولي، إلى ضرورة الوضع في الاعتبار "توجيه خط الأنابيب عبر دولة صديقة، بدلاً من اختيار مسار أقصر وذو تأثير أقل عبر دولة أقل صداقة".⁵⁶ لمزيد من التوضيح، ركز جودلاند هنا على أن اتباع المسار للظروف الجغرافية السياسية من الممكن أن يأتي بتأثير بيئي سلبي. ومن ثم، من الممكن أن يعد اختيار مسارات قصيرة لخط الأنابيب، حتى وإن كانت تتطلب المزيد من المفاوضات الصعبة، أمراً يستحق العناء.

بناءً على ذلك، من الممكن أن ينتج عن تناسق المعايير البيئية عبر المناطق جعل تحديد مسارات خط الأنابيب أكثر كفاءة، وذلك من خلال مروره عبر دول معادية وفرض تعاونهم مع بعضهم البعض.

55 كريس زامبيلس، "القادة البلوشيين يزدون من حدة العنف والتمرد في إيران"، مراقبة الإرهاب، رقم 7، رقم 3، 9 فبراير 2009
56 روبرت جودلاند، "خطوط أنابيب النفط والغاز: تقييم التأثيرات الاجتماعية والبيئية"، مستند تم تقديمه في الاتحاد الدولي لتقييم التأثيرات، فارجو، إن دي، 2007، ص 160

نحو نظام دولي لخطوط الأنابيب؟

فبالنظر إلى التوزيع العالمي لمصادر الطاقة والتقنيات والتنبؤات الحالية، يجب أن تركز أولويات صناع السياسات على كيفية إدارة هذا الترابط والإمداد بالطاقة على النحو الأكثر كفاءة، هذا بالإضافة إلى تأسيس أطر عمل متوازنة دولياً يمكنها أن تخفف من حدة المخاطر المرتبطة بها.⁵⁷

إن ميثاق الطاقة يعمل الآن على تطوير بروتوكول النقل، وهو الذي سيمثل أول نظام دولي قانوني من نوعه ينطبق على خطوط الأنابيب.

إن أحدث الخطوط الإرشادية التي تمت إضافتها إلى الميثاق أشارت إلى ما يلي: "طبقاً للمعاهدة، يجب أن يتم تطبيق معايير التسهيل من عملية النقل دون أي تفرقة من حيث الأصل أو المسافة أو ملكية الطاقة أو تمييز في التسعير، ودون وجود أي تأخير أو قيود أو تغييرات لا سبب لها. يعني ذلك أن الدول لا يمكن أن ترفض النقل أو ترفض الموافقة على إنشاء خط أنابيب جديد أو شبكة جديدة، وهذا بالاعتماد على الأصل أو المسافة أو ملكية الطاقة."⁵⁸

بالإضافة إلى ميثاق الطاقة، شكلت الدول المصدرة للغاز منتدىً خاصاً بها- وهو الذي عرف باسم منتدى الدول المصدرة للغاز (GECF)، وذلك لزيادة مستوى المشاركة والتعاون بينها. وقد عقدت تلك الدول اجتماعها الوزاري الأول في طهران عام 2001، وقد تم اعتباره في البداية نظيراً لمنظمة الأوبك (منظمة الدول العربية المصدرة للنفط).⁵⁹ ولكن على النقيض من منظمة الأوبك، يبدي هذا المنتدى اهتمامه بدعوة الدول المستهلكة للاهتمام بأمور النقل والاستفادة الفعالة من مصادر الطاقة.

يعد بحر قزوين مثلاً جيداً على كيفية تطبيق القانون الدولي في سياق التعاون في مشروعات النفط والغاز وكيفية تطوير

لا يوجد في الوقت الحالي أي نظام دولي لتخطيط الطاقة. وتعد الاتفاقيات الدولية للطاقة النووية والمؤسسات التي تراقب معايير الأمن والسلامة للطاقة النووية؛ مثل الوكالة الدولية للطاقة الذرية، أقرب ما يكون للنظام المنظم للطاقة. على الرغم من ذلك، تم بذل جهود تجاه تأسيس برنامج متكامل للتحكم في الطاقة العالمية في ظل ميثاق الطاقة، وهي اتفاقية قامت بالتوقيع عليها 51 دولة وتختص ببعض الأمور المتعلقة بهذا المجال بدءاً من الضرائب وحتى التنسيق الفني للمشروعات التي تقام عبر الحدود.

إن هذه الاتفاقية، والتي تعود أصولها إلى انقسام الاتحاد السوفياتي والحاجة إلى تخطيط الطاقة عبر دول أوروبا وآسيا، توضح هيكل التسعير المتعلقة بنقل الطاقة. كما تعد اتفاقيات تسعير خطوط الأنابيب من الأمور التي تستحق أن يوضع لها صيغة واضحة بحيث تصبح هذه الاتفاقيات أكثر فعالية. على سبيل المثال لا الحصر، تدفع جورجيا في الوقت الحالي ضعف، لكل كيلو متر، ما تدفعه جيرانها أذربيجان وتركيا، وهذا بالاعتماد على مفاوضات خط الأنابيب باكو وتبيليسي وجيهان (BTC). وعلى الرغم من كون هذا الأمر مناسباً كحافز للتطوير، فإن وجود الخطوط الإرشادية الواضحة لميثاق الطاقة، والتي يتم دفع رسوم نقل أعلى طبقاً لها، من الممكن أن يساعد في وضع إطار للمفاوضات المستقبلية والتيسير من إجراءاتها.

إن خطوط الأنابيب تعد من الأمور المهمة بالنسبة لميثاق الطاقة. ففي اجتماع تم عقده في عشق آباد بتركمانستان في أبريل من عام 2009، أشار أندر ميرنير، وهو السكرتير العام لسكرتارية ميثاق الطاقة، إلى ما يلي:

إن الأهمية المتزايدة لنقل الطاقة تعتمد على الترابط المتزايد للطاقة في سياق رفع الضغط عن الإمدادات العالمية للطاقة.

57 أندريه مينير، الخطبة في 24 أبريل 2009 <www.energycharter.org>.

58 جوناثون إلكايند، "الأثار الاقتصادية لخط أنابيب باكو وتبيليسي وجيهان"، في خط أنابيب باكو وتبيليسي وجيهان: نافذة النفط على الغرب.

سفانتي إي كورنيل وإس فريدريك ستار (واشنطن: معهد آسيا الوسطى والقوقاز & برنامج الدراسات 2005)، 49-60

59 من الدول الأعضاء في منظمة الأوبك الجزائر ونيجيريا وليبيا ومصر وترينيداد وتوباغو وفنزويلا وروسيا وإيران وقطر وعمان والإمارات

العربية المتحدة وبروني وماليزيا وإندونيسيا والنرويج

إذا ما وضعنا في اعتبارنا ما سبق ، فمن الضروري أن ننظر دور خطوط الأنابيب التي تمر عبر الحدود في جلوس الدول على طاولة المفاوضات لوضع الاتفاقيات حول استراتيجيات الحكم الجيد. وطبقاً لمبادرة الشفافية في مجال الصناعات الاستخراجية، أصبحت أذربيجان الدولة الأولى الحاصلة على الشهادة في عام 2009. ومع وجود المزيد من الدول التي ستحصل على الشهادة في الأعوام القادمة، تصبح نظم الطاقة الإقليمية والدولية واقعية أكثر، مما يوفر مجموعة إضافية من الدوافع التي تشجع على التعاون المشترك في الإمداد بالطاقة وتأمينها.

نظم التحكم بها. لمزيد من التوضيح، تشير اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار (UNCLOS) إلى أن الدولة من الممكن أن تطالب بملكية 12 ميلاً بحرياً من البحر الإقليمي و200 ميل بحري من المنطقة الاقتصادية الخالصة. وبما أن بحر قزوين ليس كبيراً بالقدر الذي يكفي لوجود 200 ميل بحري من المنطقة الاقتصادية الخالصة للدول الموجودة على شاطئيه، ظهر عدد من الأسئلة القانونية في هذا الصدد. إذا كان بحر قزوين مصنفاً "كبحر"، فسوف تنطبق عليه اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار. ولكن إذا ما تم تصنيفه كبحيرة، فلن تنطبق عليه هذه الاتفاقية، ومن ثم يتم استثنائه من القوانين الدولية التي تحكم المحيطات. وقد كان الموقف المبدئي لروسيا، والتي صوتت في السكرتارية العامة للأمم المتحدة في عام 1994، متمثلاً في عدم إمكانية تطبيق قانون المحيطات الدولي نظراً لأن بحر قزوين محاط بالأراضي ولا مخرج له للمناطق الملاحية. يشير ذلك الأمر إلى عدم إمكانية وجود مطالبات أحادية لمناطق بحر قزوين وأن المنطقة بأكملها عبارة عن مناطق مشروعات مشتركة.

هذا يعني أن أي نشاط يستخدم قاع البحر في دولة ما يمثل تعدياً على مصالح الدول المجاورة. وقد عدلت روسيا من موقفها في عام 1996 من خلال تقديم اقتراح بجعل المنطقة الاقتصادية الخالصة تبلغ 45 ميلاً بحرياً لجميع الدول الساحلية التي تزيد ملكيتها المشتركة عن الحد البالغ 45 ميلاً بحرياً. بيد أن أذربيجان اعترضت على ما اقترحه روسيا مدعية بأن بحر قزوين يقع تحت اختصاص اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار حيث تم وضع خط متوسط من السواحل مع إعطاء الدول الساحلية السيادة الكاملة على القطاعات المتتالية الخاصة بها. وقد شاركت كازاخستان أذربيجان في مبدأ تحديد الخط المتوسط. وقد أقتنعت روسيا في تطبيق هذا المبدأ في عام 2001. وفي عرض مميز من التعاون، وافقت الدول الثلاث على تقسيم قاع البحر إلى مناطق بين الجيران والدول الموجودة على الجانب الآخر.

وقد وافقت تركمانستان على هذا الأمر ولكن ليس على طريقة تطبيقه، وقد ادعت هنا أن تطبيق وضع الخط المتوسط لا يضع في اعتباره خصوصيات الخط الساحلي. في الوقت نفسه، اقترحت إيران تقسيم بحر قزوين إلى خمس مناطق متساوية مع هيمنة كل دولة على ما يزيد عن 20 في المائة من مصادر ومياه البحر.⁶⁰ ومع تزايد معدل سرعة تطور الغاز في المنطقة، تحتاج حقوق الاحتفاظ بالغاز والتحكم في خطوط الأنابيب إلى المزيد من التعديلات.

60 فيليب دي رابينويتز وغيره، "الجيولوجيا والنفط والغاز، خطوط الأنابيب والظروف الجغرافية السياسية لمنطقة بحر قزوين"، تطوير المحيطات والقانون الدولي، يناير 2004، ص 35

التوصيات والخاتمة

فيما يلي التوصيات السياسية للمجتمع الدولي وكذلك الدول المنتجة للغاز.

توصيات للمجتمع الدولي

بدءاً من الاستخراج ومروراً بالنقل ووصولاً إلى الاستهلاك، يشمل قطاع النفط والغاز مصالح استراتيجية حكومية فضلاً عن مشاركة القطاع الخاص. وبالاعتماد العالمي للدول على النفط والغاز لتلبية احتياجاتها من الطاقة، كان للمجتمع الدولي اهتمام استراتيجي في النظرة السياسية التي تتكامل مع نقل الطاقة، وخاصة إنشاء خطوط الأنابيب، كجزء من إطار العمل للتعاون الاقتصادي والأمني. يشير ذلك الأمر إلى وجود فرص ناجحة من أجل الدول، فيما يتعلق بالإمداد والطلب، لضمانة وجود تأثيرات إيجابية لنظام توزيع النفط والغاز في تحقيق الأمن الإقليمي وتعزيز التعاون. إن خطوط الأنابيب تعتبر قناة مهمة لمثل تلك النتائج. لذا، يجب على المجتمع الدولي؛ وخاصة القوى العظمى مثل الولايات المتحدة، أن يضع في اعتباره التوصيات التالية لتحقيق الإمكانية المشتركة لخطوط الأنابيب:

• يجب على الجهات المانحة الدولية أن تعطي الأولوية لمشروعات ومسارات خطوط الأنابيب التي يمكن أن تدعم التعاون المشجع - خاصة في قطاع الغاز. ونظراً لأن أجندة التطوير عادة ما تكون معتمدة بشكل متزايد على تأسيس السلام الإقليمي، كما هو الحال في أفغانستان والعراق، فإنه من الضروري أن يتم الاهتمام بالروابط المحتملة بين البنية التحتية للطاقة وتأسيس السلام.

• يجب أن يتم دعم الجهود المبذولة من قبل سكرتارية ميثاق الطاقة لتأسيس نظام قانوني دولي ينطبق على خطوط الأنابيب، والذي يعرف باسم بروتوكول النقل. وعلى الأخص، يجب أن يتم تطوير آلية فض النزاعات المدرجة تحت ميثاق الطاقة للتيسير من توجيه خطوط الأنابيب التي يكون عليها نزاع بشأن الرسوم وآليات التخطيط. على أية حال، يوفر ميثاق الطاقة - وهو أقرب ما يكون بنظام تحكم عالمي في الطاقة - مكاناً مهماً للتحكم في جهود تطوير خطوط الأنابيب نحو التعاون

الاقتصادي والأمني وتأسيس السلام.

• يجب أن تضع منظمات التطوير الإقليمية؛ مثل رابطة أمم جنوب شرق آسيا (ASEAN) ومنظمة دول الخليج العربية (GCC)، في اعتبارها أن مشروعات خطوط الأنابيب عبارة عن أداة تساعد على التيسير من تلبية أهداف التعاون الإقليمي وإعداد مجموعات العمل لتطوير مثل تلك المشروعات على مدار آفاق التخطيط طويلة المدى على مدار فترة تتراوح بين 10 و20 عاماً.

على الرغم من ذلك، من الممكن أن يتم فعل المزيد حيال تسخير القوة الكاملة لنقل الطاقة. هناك حاجة لوجود تطور سنوي في كيفية نظر المجتمع الدولي لخطوط الأنابيب - ليس فقط فيما يخص بوسائل النقل الفنية، بل أيضاً فيما يخص بالبنية الأساسية للتعاون بين الدول وحتى كدافع للتطوير في المناطق التي تحتاجها أكثر. وسوف تثبت القيادة الجيدة من قبل المجتمع الدولي وحشد المبادرات الاقتصادية والسياسية فعاليتها في ضمان أن تصبح خطوط الأنابيب من القنوات الخاصة بتأسيس السلام.

توصيات للدول المنتجة للغاز

نظراً لأن التوزيع العالمي من الغاز يتركز في عدد قليل من البلدان، سوف تكون الخيارات التي ستتخذها هذه البلدان ذات أهمية عالمية كبيرة. وفي هذا السياق، ينبغي للبلدان المنتجة للغاز النظر في التوصيات التالية:

• إدراج الغاز في حافظات طويلة الأجل، ولا سيما في قطاع النقل، وكذلك من أجل توليد الطاقة الأساسية. وفي كثير من الأحيان، يتم تطوير البنية الأساسية اللازمة لإنتاج الطاقة وتوزيعها واستخدامها وتطويرها على مدى عقود لا سنوات، لذلك ينبغي إضفاء الطابع المؤسسي على الالتزام بتطوير خطوط الأنابيب على مستوى عالٍ لضمان استمرارية السياسة.

• تنويع نقل الغاز. ونظراً لعدم اليقين الجغرافي السياسي، ينبغي للبلدان تنويع آليات النقل لتوصيل الغاز من أجل

استيعاب المخاطر.

عنده مشروعات خطوط المياه المارة عبر الحدود، والتي ظل تأثيرها المشترك محدوداً لسوء الحظ. وعلى الرغم من أن مثل تلك المشروعات؛ مثل مشروع خطوط مياه الهند - باكستان، من الممكن أن تساعد في منع النزاعات الكبرى وتوفير صمام أمان للمشاركات السياسية، فإنها لا تؤدي بشكل عام إلى المزيد من التقارب الموضوعي نظراً لعدم استعدادها لتضمين تأمين المياه داخل إطار عمل تأمين الحدود.⁶¹ بالمثل، إذا لم يتم تحقيق الروابط في حالة خطوط الأنابيب، فسوف تذهب إمكانية التعاون المحتملة أدراج الرياح.

إن الجهود السياسية لا تزال ناقصة حتى الآن. وغالباً ما يتم رفض بعض المبادرات مثل مشروعات خطوط أنابيب إيران-باكستان-الهند وتركمانستان-أفغانستان-باكستان-الهند من قبل المؤسسة العسكرية باعتبارها جهوداً للمسار الثاني، وذلك بدلاً من النظر إليها باعتبارها مكونات أساسية من الأمن القومي. إن مثل هذه الجهود الخاصة بالمسار الثاني، والتي تقودها مجموعة بالوزا، تحاول الاستفادة من عملية التفاوض على خطوط أنابيب إيران-باكستان-الهند كواحد من مشروعاتها النموذجية الأساسية للتعاون الهندي الباكستاني.⁶² على الرغم من جهودها لإعادة صياغة مشروع خط الأنابيب باعتباره من إحدى المزايا الإستراتيجية المشتركة، نظرت الدول لمثل تلك الجهود بعين الشك. ومثلما أوضح المشاركون في إنشاء مجموعة بالوزا قائلاً: "كما أن هناك قادة في دولة ما يرحبون غالباً بإمكانية إنشاء خطوط الأنابيب، هناك قادة يعارضون هذا الأمر." على أية حال، غالباً ما يتم النظر لخط الأنابيب باعتباره صفقة قابلة للربح والخسارة وليس صفقة ناجحة فقط.⁶³ وإلى أن يبدأ صناع السياسات في تحقيق التكامل بين نقل الطاقة والبنية الأساسية في الجهود الأمنية الإقليمية، من الممكن أن يكون لإنشاء خطوط الأنابيب تأثيراً محدوداً على حل النزاعات.

لقد حان الوقت لإتباع نهج متكامل لنقل الطاقة والأمن الإقليمي، لا سيما وقد قارب عدد من مشروعات أنابيب النفط المتنازع عليها على الانتهاء. وقد يكون خط الأنابيب بين إيران وباكستان والهند أول المشروعات التي تؤدي ثمارها. أقامت الوحدة الهندسية التابعة للحرس الثوري الإيراني الإسلامي،

• التركيز على البنية الأساسية الثابتة. حيث أن للبنية الأساسية "الدائمة" لخطوط الأنابيب تأثيرات إيجابية وغير مباشرة، وهي بذلك تخلق حوافز دائمة للتعاون في نطاق أوسع من المخاوف الاقتصادية والأمنية.

• استكشاف وتأسيس شراكات مع بنوك التنمية الدولية بهدف التمويل. على سبيل المثال لا الحصر، تم تصميم الوكالة الدولية لضمان الاستثمار الخاصة بالبنك الدولي من أجل ضمان المشروعات عالية الخطورة. وقد أبدت أقسام النفط والغاز والتعدين والكيماويات الموجودة في كل من القطاع العام والخاص للبنك التزاماً قوياً بدعم مشروعات التطوير المتكاملة.

• الانتباه إلى التأثيرات البيئية عند تحديد التكلفة الفعلية لأحد المشروعات، يجب أن يتم عقد تقييم للتأثير البيئي، نظراً لأن تكاليف التأثير البيئي من الممكن أن يكون أكثر أهمية لخطوط الأنابيب بالمقارنة بخيارات النقل الأخرى. إن الإضرار بالبيئة من الممكن أن يؤدي إلى نزاعات مركزية تحتاج إلى أن يتم التعامل معها قبل أن يتم تطبيق المشروع. كذلك، توفر النظم البيئية المحيطة وظائف اجتماعية مهمة يجب أن يتم وضعها في الاعتبار في أي تحليل للتكلفة، وذلك لضمان النجاح الدائم.

تشير هذه التوصيات السياسية إلى أن الدول المنتجة للغاز يجب أن تكون أكثر تكاملاً في عملية اتخاذ القرارات الخاصة بها، وذلك بأن تنظر إلى بعض العوامل مثل التأثيرات التجارية الدولية والاهتمامات البيئية والأمنية أيضاً.

خارج المسار الثاني

مثلما يضع صناع السياسات في اعتبارهم دور خطوط الأنابيب في حل النزاعات، سيصبح هناك ميل نحو إقصاء خطوط الأنابيب من معايير تأسيس الثقة بين الدول. فمن الممكن أن تنتهي خطوط الأنابيب في الموقف نفسه الذي انتهت

61 انظر سالم علي، "سياسات المياه في جنوب آسيا: الانتقال من التعاون التكنوقراطي إلى الأمن الدائم"، صحيفة الشؤون الدولية 61، رقم 2، 2008

62 قامت شيرين طاهر خلي بتأسيس مجموعة بالوزا في عام 1995، وهي أستاذة بجامعة جونز هوبكنز عملت في عدد من المناصب الحكومية الكبيرة في الإدارتين الأولى والثانية للرئيس جورج دبليو بوش. كما يعمل أخوها، توفيق صديقي، كخبير بيئي وخبير للطاقة في هاواي. وقد تم دعم هذا المشروع من قبل برنامج التطوير الخاص بالأمم المتحدة ومؤسسة روكفيلير. وقد نشأ اسم هذه المجموعة من اثنين من القرى الحدودية المجاورة في الجانبين الهندي والباكستاني من مقاطعات كل منها بولاية البنجاب. مقابلة من قبل الكاتب مع شيرين طاهر خلي وتوفيق صديقي، 16 أبريل 2009.

63 صديقي، "الهند وباكستان: حلم الأنابيب أم خط أنابيب السلام"، 38

خاتم الأنبياء، بالفعل رباط إيجات 7، وهو الذي ينقل الغاز من الصالحية إلى إيران شهر، وهو الذي سيمتد بعد ذلك إلى باكستان. هذا الجزء من خط الأنابيب من المرجح أن يساعد في تحسين العلاقات بين إيران وباكستان. وعندما يعمل، قد يمنح الفرصة لتحسين العلاقات الأميركية الإيرانية. وعندما سئل عن احتمال دعم الولايات المتحدة لمثل هذه المشروعات، أشار أحمد رشيد، الذي كان أول من لفت أنظار العالم لموضوع الجغرافيا السياسية لخطوط الأنابيب في آسيا الوسطى في كتابه الشهير حركة المطالبين، إلى أن "نقص الطاقة هي واحدة من الأزمات التي تحفز طالبان وأن هناك حاجة ملحة لدعم الولايات المتحدة لسياسة الطاقة واسعة النطاق التي تشمل خطوط الأنابيب في المنطقة بأسرها، بما في ذلك إيران".⁶⁴

في خطاب ألقاه عام 1997، ذكر ستروب تالبوت، الذي كان آنذاك نائب وزير الخارجية الأميركية والرئيس الحالي لمؤسسة بروكنجز، أنه على الرغم من أنه "كان من المعتاد أن يتم الإعلان عن أو على الأقل التنبؤ بإعادة اللعبة الكبرى في القوقاز وآسيا الوسطى... فإن هدفنا هو تجنب - والعمل بنشاط على تثبيط - تلك النتيجة الرجعية. وكانت اللعبة الكبرى، الذي لعبها شخصية كيم في كتاب روديارد كيبليغ وشخصية فلاشمان في كتاب جورج فريزر، جزءاً كبيراً من مجموعة ألعاب محصلتها الصفر. إن ما نريد تحقيقه هنا هو العكس تماماً، ونحن نريد أن نرى جميع اللاعبين المسؤولين في منطقة القوقاز وآسيا الوسطى فائزين".⁶⁵

يعكس بيان تالبوت الذي ألقاه مما يقارب عشر سنوات مضت هذا النوع من "الإقليمية الرشيدة" التي ندافع عنها هنا. وفي حين أنها لم تلعب دوراً، إلا إنه من الواضح أنها قادرة على ذلك في جنوب ووسط آسيا، هذا بجانب أن دور خطوط الأنابيب كمحرك للتعاون وحل النزاعات لا يزال واعداً ويتطلب المزيد من الاهتمام من الباحثين في العلاقات الدولية وصناع القرار على حد سواء. كما أشارت العديد من الحالات المبينة هنا، فإن خطوط الأنابيب قد لعبت دوراً مهماً، بكل معنى الكلمة، في تضييق هوة الخلافات بين الدول. ومع ذلك، كانت عاملاً كافياً في حد ذاتها لتحفيز التعاون للدرجة التي ساعدت على حل بعض الصراعات الأكثر تعقيداً بين الدول. إن الإرادة السياسية والقيادة - إلى جانب الدوافع الاقتصادية والسياسية من المجتمع الدولي - ستكون من الأمور المهمة في توسيع إمكانيات التعاون التي ألمح إليها إنشاء خطوط الأنابيب حتى الآن.

64 مقابلة من قبل الكاتب مع أحمد رشيد، 27 أبريل 2009

65 ستروب تالبوت، كلمة في كلية الدراسات الدولية المتقدمة، جامعة جونز هوبكنز، واشنطن العاصمة، يوليو 1997

نبذة عن مركز بروكنجز الدوحة

يقوم مركز بروكنجز الدوحة بالأبحاث السياسية المستقلة المتعلقة بالشؤون الاجتماعية والاقتصادية والجيوسياسية التي تواجه الدول والمجتمعات ذات الأغلبية المسلمة، بما في ذلك العلاقات مع الولايات المتحدة الأمريكية. تأسس مركز بروكنجز الدوحة بفضل رؤية ودعم حضرة صاحب السمو الشيخ حمد بن خليفة آل ثاني، أمير دولة قطر، وهو يعكس التزام مؤسسة بروكنجز بأن تتحول إلى مركز أبحاث عالمي.

تمّ إطلاق المركز باتفاقية تعود إلى الأول من يناير 2007، وتمّ افتتاحه رسمياً من قبل معالي الشيخ حمد بن جاسم بن جبر آل ثاني، رئيس الوزراء ووزير خارجية دولة قطر في 17 فبراير 2008، بحضور كارلوس باسكوال، الذي كان آنذاك نائب رئيس مؤسسة بروكنجز لدراسات السياسة الخارجية، ومارتن إنديك، المدير المؤسس لمركز سابان في بروكنجز و نائب رئيس المؤسسة لدراسات السياسة الخارجية، وهادي عمرو، مدير مركز بروكنجز الدوحة.

ولتحقيق رسالته، يقوم مركز بروكنجز الدوحة بالأبحاث والبرامج التي تشمل مشاركة شخصيات بارزة من الحكومات والمجتمع المدني وعالم الأعمال ووسائل الإعلام والأكاديميين على حدّ سواء، في قضايا السياسات العامة الهامة المتعلقة بالمجالات المحورية الثلاث التالية: 1- قضايا الحكم كتحليل الدساتير وقوانين الإعلام والمجتمع؛ 2- قضايا التنمية البشرية والإقتصادية كتحليل السياسات في مجال التربية والصحة والبيئة والأعمال والطاقة و الإقتصاد؛ 3- قضايا الشؤون الدولية كتحليل أطر الأمن والصراعات السياسية والعسكرية وقضايا معاصرة أخرى.

يتلقى المركز النصح والإرشاد في ما يتعلق بالأبحاث والبرامج من مجلس المستشارين الدولي برئاسة الشيخ حمد بن جاسم بن جبر آل ثاني والرئيس المشارك ستروب تالبوت، رئيس مؤسسة بروكنجز، وعضوية كل من: مادلين أولبرايت، سامويل برغر، زيغنيو بريجنسكي، إدوارد دجرجيان، وجهات حبيب الله، موسى هتام، برويز هودبوي، ريماء خلف هنيدي، نمير قيردار، رامي خوري، عطاء الرحمن، إسماعيل سراج الدين، وفريد زكريا. أما هادي عمرو، وهو باحث في مركز سابان وخبير في التنمية البشرية في العالم العربي والدبلوماسية العامة الأمريكية، فهو المدير المؤسس لمركز بروكنجز الدوحة. و يشغل شادي حميد منصب مدير أبحاث المركز. وسلمان شيخ هو باحث غير مقيم في مركز بروكنجز الدوحة.

يعتبر مركز بروكنجز الدوحة منبر أبحاث مؤسسة بروكنجز في المنطقة، وهو منفتح على وجهات النظر كافة. وتشمل أجنحة المركز جهوداً أساسية مترابطة تضم الدعوة إلى عقد حوارات حول السياسات العامة مع قادة سياسيين ورجال أعمال وقادة فكر من المنطقة ومن الولايات المتحدة الأمريكية؛ استضافة باحثين زائرين يشغرون مراكز مرموقة في المجتمعات الأكاديمية والسياسات العامة لكتابة الأبحاث التحليلية؛ ودعوة وسائل الإعلام لنشر تحاليل بروكنجز.

و يساهم مركز بروكنجز الدوحة، بالتعاون مع وزارة الخارجية القطرية ومشروع مركز سابان في بروكنجز حول العلاقات الأمريكية بالعالم الإسلامي، في تصميم وتنظيم منتدى أميركا والعالم الإسلامي السنوي، الذي يجمع قادة بارزين في مجالات السياسة والأعمال والإعلام والعالم الأكاديمي والمجتمع المدني، لإجراء الحوار والنقاش الضروريين. وفي تحقيق رسالته، يحافظ مركز بروكنجز الدوحة على قيم مؤسسة بروكنجز الأساسية، ألا وهي النوعية والاستقلالية والتأثير.

نبذة عن مركز سابان لسياسات الشرق الأوسط في بروكنجز

تأسس مركز سابان لسياسات الشرق الأوسط في 13 مايو 2002 بخطاب افتتاحي للعاهل الأردني الملك عبد الله الثاني. عكس تأسيس المركز التزام مؤسسة بروكنجز بتوسيع بحثها وتحليلها لقضايا سياسة الشرق الأوسط بشكلٍ جذري، في وقت طغت فيه المنطقة على أجندة السياسة الخارجية لأميركا. يزود مركز سابان صنّاع سياسات واشنطن بأبحاثٍ وتحليلٍ سياسية متوازنة وموضوعية ومعقدة، من قبل باحثين متمرسين ومطلعين يأتون بوجهات نظرٍ جديدة لتكون وثيقة الاتصال بالمشاكل الأساسية في الشرق الأوسط. يحافظ المركز على تقليد مؤسسة بروكنجز بالانفتاح على وجهات النظر كافة. ويهدف مركز سابان بشكلٍ أساسي إلى فهم التطورات في الشرق الأوسط عبر الأبحاث والمناقشات الوثيقة الصلة بالسياسة.

تأسس المركز بهبة مادية سخية من حاييم وشيريل سابان من لوس أنجلوس. يرأس المركز السفير مارتن س. إنديك، نائب رئيس دراسات السياسة الخارجية في بروكنجز والمدير المؤسس لمركز سابان. أما كينيث م. بولاك فهو مدير المركز. ويضم مركز سابان مجموعة بارزة من خبراء الشرق الأوسط الذين يقومون بأبحاثٍ مبتكرة ويطورون برامج جديدة لتعزيز فهم أفضل لخيارات السياسة التي تواجه صنّاع القرار الأميركيين. ومنهم بروس ريدل، وهو خبير في مكافحة الإرهاب عمل كمستشارٍ أعلى لأربع رؤساء في مجال الشرق الأوسط وجنوب آسيا في مجلس الأمن القومي خلال مهنة استمرت 29 سنة في وكالة الاستخبارات المركزية؛ و سوزان مالوني، التي عملت سابقاً مستشارة عليا في وزارة الخارجية كخبيرة في إيران والتنمية الاقتصادية؛ ستيفن ر.غراند باحث ومدير مشروع العلاقات الأميركية بالعالم الإسلامي؛ هادي عمرو، باحث ومدير مركز بروكنجز الدوحة؛ شادي حميد، باحث ونائب مدير مركز بروكنجز الدوحة؛ شبلي تلحمي، أستاذ في مركز أنور السادات للسلام والتنمية بجامعة ميرلاند؛ ودانيال بايمان الخبير في الإرهاب في الشرق الأوسط من جامعة جورجيتاون. يقع المركز في مقرّ برنامج دراسات السياسة الخارجية في بروكنجز.

يقوم مركز سابان ببحثٍ رائد في خمسة مجالات: تداعيات تغيير النظام في العراق، بما في ذلك بناء الأمة ما بعد الحرب، وأمن الخليج؛ وديناميكيات سياسات إيران الداخلية والتهديد النووي؛ آليات حل الدولتين ومتطلباته بالنسبة إلى الصراع الإسرائيلي الفلسطيني؛ سياسة الحرب على الإرهاب، بما في ذلك التحدي المتواصل المتمثل برعاية الدولة للإرهاب؛ والتغيير السياسي والاقتصادي في العالم العربي، والطرق المطلوبة لتعزيز التحول الديمقراطي.

نبذة عن مؤسسة بروكنجز

مؤسسة بروكنجز هي مؤسسة خاصة لا تتوخى الربح، متخصصة بالبحث المستقل وحلول السياسة المبتكرة. خلال أكثر من 90 عاماً، حلّت بروكنجز مسائل متداولة وجديدة وابتكرت أفكاراً جديدة تهّم الأمة والعالم.

مقر بروكنجز هو في واشنطن ورسالتها القيام بأبحاثٍ مميّزة ومستقلة، وتقديم توصيات مبتكرة وعملية انطلاقاً من تلك الأبحاث التي تصب في ثلاثة أهداف رئيسية: تعزيز الديمقراطية الأميركية، تشجيع الرفاهية الاقتصادية والاجتماعية، والأمن والفرص للأميركيين كافة، وتأمين نظامٍ دولي أكثر انفتاحاً وأمناً وازدهاراً وتعاوناً.

تنطلق أجندة بحث خبراء بروكنجز وتوصياتهم من التحقيق المنفتح، ويمثّل باحثونا مختلف وجهات النظر. حيث يقوم أكثر من 200 باحث مقيم وغير مقيم بإجراء الأبحاث حول قضايا الساعة، وتألّف الكتب والأبحاث والمقالات، ويشهدون أمام لجان الكونغرس ويشاركون في عشرات المناسبات العامة سنوياً. ويشرف رئيس المؤسسة ستروب تالبوت على وضع السياسات التي تحافظ على سمعة بروكنجز القائمة على النوعية والإستقلالية والتأثير.

لطالما لعبت مؤسسة بروكنجز دوراً فاعلاً في إغناء النقاش العام لخيارات السياسة بالخبرة والتوازن والنقاش المطّلع. وعلى مرّ السنوات، كانت بروكنجز المنبر لقادة وطنيين وعالميين. وكان لقدرتنا الفريدة على جمعهم أن جذبت مختلف الأصوات من عدة مناطق حساسة، الأمر الذي ساعد على توضيح الاختلافات وإيجاد أرضية مشتركة بينهم.

تعود بدايات بروكنجز إلى العام 1916، عندما أسست مجموعة من الإصلاحيين الرائدین مؤسسة الأبحاث الحكومية، المنظمة الخاصة الأولى من نوعها المتخصصة بتحليل قضايا السياسة العامة على المستوى الوطني. في عام 1922 و1924، أسّس أحد مناصري المؤسسة روبرت سومرز بروكنجز (1850-1932)، منظمين شقيقتين داعمتين: مؤسسة الإقتصاد وجامعة تحمل اسمه. عام 1927، اندمجت المجموعات الثلاث لتشكل مؤسسة بروكنجز.

خلال التسعين سنة الماضية، ساهمت بروكنجز في إنجازاتٍ أساسية في السياسة العامة، بما في ذلك تنظيم الأمم المتحدة ووضع خطة مارشال، وإنشاء مكتب الموازنة بالكونغرس، والإعفاء من الأنظمة، والإصلاح الضريبي على نطاقٍ واسع، وإصلاح الإنعاش الاجتماعي، وتصميم برامج المساعدة الخارجية. كما اعتبرت المنبر للقادة العالميين، واستخدمت قدرتها على جمعهم لإغناء النقاش العام. وكجزء من مهمتها العامة، تدير المؤسسة مركز بروكنجز - تسينغوا في بكين ومركز بروكنجز الدوحة في قطر.

يتم تمويل بروكنجز عن طريق المنح ودعم مؤسسات إنسانية وشركات وأفراد. ويحترم أصدقاء المؤسسة حرية خبائنا بطرح الأسئلة والبحث عن أجوبة لها وعرض اكتشافاتهم بالطريقة التي يرونها مناسبة. يتألف مجلس أمنائنا من مدراء أعمال مميّزين وأكاديميين ومسؤولين حكوميين سابقين وقادة من المجتمع. وتتألف اللجنة الاستشارية الدولية من قادة من القطاعين العام والخاص من خمسة عشر بلداً.

منشورات مركز بروكنجز الدوحة

2010

تنشيط السلام: دور خطوط أنابيب الغاز و البترول في التعاون الإقليمي، دراسة تحليلية، سليم ح. علي

2009

مواجهة نمو الشبكات الإرهابية في المغرب العربي: تحويل التهديدات إلى فرص، موجز السياسة، أنور بوخرص

فرصة عصر أوباما: هل يمكن للمجتمع المدني المساعدة في ردم الهوة بين أميركا و العالم الإسلامي؟ دراسة تحليلية، هادي عمرو

المدارس الدينية الباكستانية: الحاجة إلى الإصلاح الداخلي و دور المساعدات الدولية موجز السياسة، سليم علي

APPENDIX 1

THE SOUTH ASIAN PIPELINE
PROJECTS

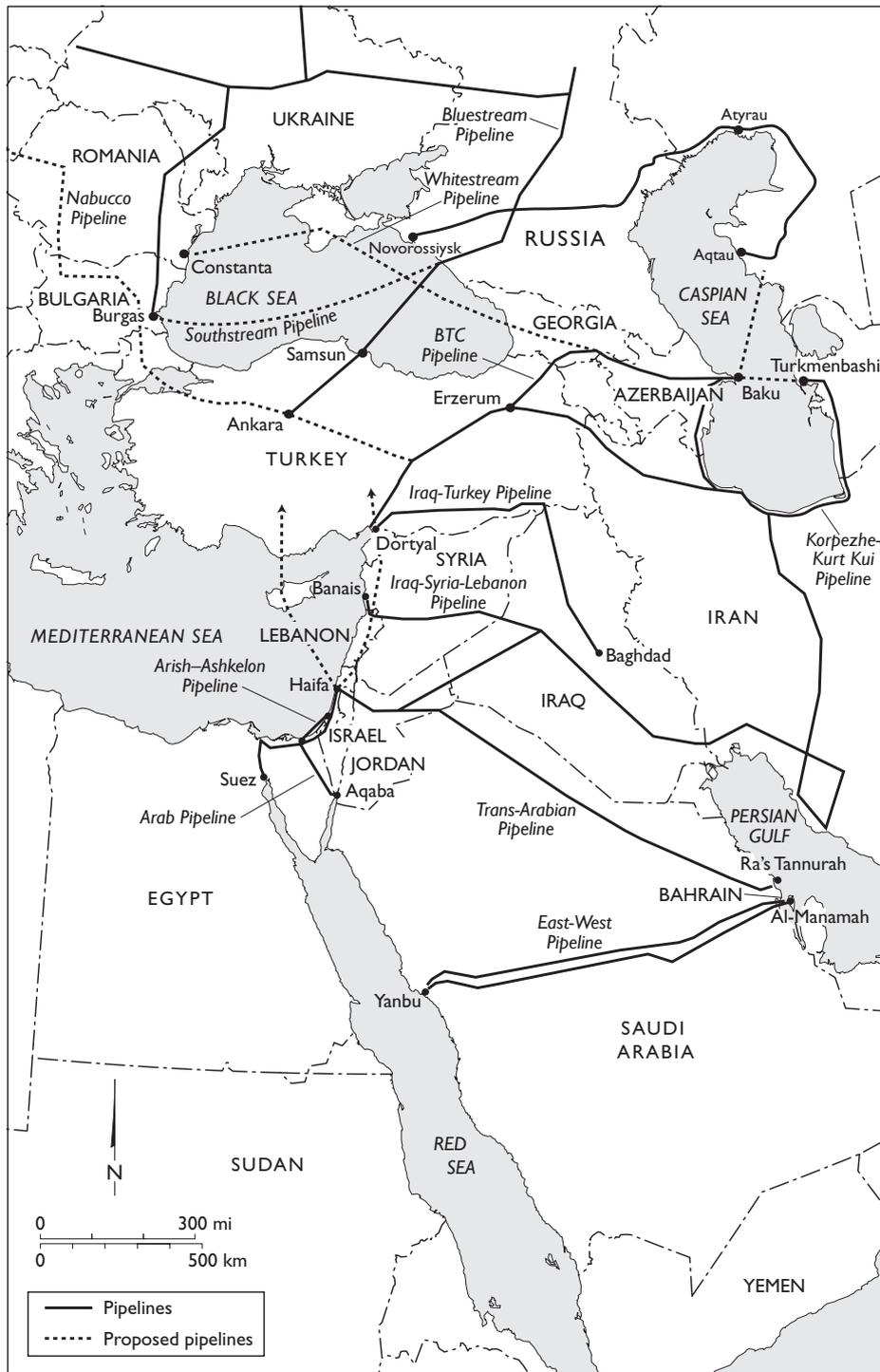
ملحق ١
مشاريع خطوط أنابيب جنوب
آسيا



APPENDIX 2

ARABIAN & ANATOLIAN
PIPELINES

ملحق ٢
خطوط الأنابيب العربية و
الأناضولية



APPENDIX 3

PIPELINE PROJECT FROM AFRICA TO EUROPE

ملحق ٣

مشاريع خطوط الأنابيب من أفريقيا إلى أوروبا

