RASAIL 2/7/2013 7/5/13 12:03 AM Page 1

الجسر البري المصري - السعودي.. حلم العبور إلى الخليج

القاهرة: محمد مدين

بعد أن وافقت الحكومة المصرية على إنشاء مدينة «زويل» العلمية التي تهدف الى دراسة أحدث أساليب البحث العلمي واستقطاب علماء مصر في الخارج للاستفادة بخبراتهم العلمية والتعليمية في النهوض بمصر بعد ثورة ٢٥ يناير، طرحت مشروعات تنموية ضخمة على الحكومة المصرية، وعلى سبيل المثال «ممر التنمية» للعالم المصري فاروق الباز وأيضًا «تعمير سيناء» وكلها مشاريع وقف النظام السابق لها بالمرصاد.. وقد أعيد فتح هذه المشاريع العملاقة والقيام ببحثها وإعطاء الضوء الأخضر في تنفيذها وهذا ما شدد عليه د. عصام شرف رئيس الحكومة السابقة خلال ندوة حضرها في الإسكندرية لبحث مشروع تنمية محور «قناة السويس» وطرحه مرة أخرى لمشروع «الجسر البري بين مصر والسعودية»، وهذا «الجسر» يعتبر من أهم المشاريع القومية المهمة التي يمكن الاستفادة منها اقتصاديا، أعلنت إسرائيل عن تخوفها من إقدام مصر والسعودية على بناء هذا الجسر الذي سيربط القارة الإفريقية بالقارة الآسيوية عن طريق بناء جسر بري يربط بينهما من شرم الشيخ مرورًا بجزيرة تيران الى رأس حميد في مدينة تبوك السعودية في شمال الأراضي السعودية.

وبحسب التقديرات الاقتصادية لهذا «الجسر» فسوف تستطيع مصر الاستفادة منه في نقل الحجاج والمعتمرين إلى «الأراضي المقدسة» في أقل من عشرين دقيقة وربط دول السعودية والأردن والعراق وسوريا ودول الخليج العربي، وبين دول شمال إفريقيا «مصر وليبيا وتونس والجزائر والمغرب» بريًا وتسهيل حركة التجارة العربية بين الدول العربية وأوروبا الى جانب أنه لن يكلف بناؤه سوى ٣ مليارات دولار يمكن تحصيلها بنظام الـ ش ء د، كما تتلخص تفاصيل استرداد الكلفة في رسوم عبور الحجاج والمعتمرين والسياح والعاملين في دول الخليج. وبحسب الخبراء الاقتصاديين فإن أهم الموارد لهذا المشروع يمكن أن تأتي من تصدير النفط السعودي الى الأسواق الأوروبية ففي دراسة أعدتها «مجموعة بكتل الأمريكية» حول هذا الجسر جاء فيها أنه يمكن استخدامه في عبور خط أنابيب بترول من السعودية محملا على جسره إلى داخل سيناء عابرا قناة السويس ليتصل بخط الأنابيب المصري «سوميد» ومن ثم يتم تصديره إلى الأسواق الأوروبية من ميناء سيدي كرير غرب الإسكندرية. وجاء بالدراسة الأمريكية أن المصدر يوميا من البترول السعودي الى جنوب أوروبا لا يقل عن مليون ونصف المليون برميل وأنه لو تم تصديره عبر هذا المشروع فسيتم توفير مليون ونصف المليون دولار يوميا أي نحو مليون دولار شهريا مما يمكن من سداد تكاليف المشروع في مدة من ٨ إلى ١٠ سنوات.

وبحسب الدراسة فإن هذا الخط يمر فوق الجسر عبر خط «سوميد» المصري ليصدر من غرب الإسكندرية ويتم تحصيل رسوم عليه ولا تفقد مصر بذلك الرسوم المستحقة لو مر عبر قناة السويس، كما أن الناقلات العملاقة التي تزيد حمولتها على ١٥٠ ألف طن لا يمكن عبورها قناة السويس بسبب عمق الغاطس.

ويؤكد الخبراء في هذا الإطار أن مسألة مد جسر بين شرق السعودية مرورا بمضيق تيران إلى أن يصل إلى شرم الشيخ، مشروع أقليمي عملاق يؤدي إلى اتصال بري مباشر بين مصر والسعودية، وليس مجرد مشروع لتسهيل الانتقال بين البلدين، أو لتشجيع التجارة، وإنما له أبعاد اقتصادية وسياسية واستراتيجية ستغير من موازين القوى العربية في منطقة الشرق الأوسط.

رفض مبارك

فكرة تصميم هذا الجسر ليست بجديدة ولكن تم طرحها أكثر من مرة من قبل ويتم تجاهلها إلا أنه في شهر أكتوبر عام ٢٠٠٤ صرح د.عصام شرف وزير النقل في هذا الوقت عن وجود رغبة سعودية مصرية قوية مشتركة لبناء جسر بري يربط بين البلدين بطول ٥٠ كم وتقدمت سبع شركات عالمية من الكويت والإمارات وكندا وبلجيكا وفرنسا وأمريكا لتنفيذ وتمويل المشروع. ولكن تم رفض هذا المشروع الاستراتيجي من جانب النظام المصري السابق ومن دون عرض أي أسباب لهذا الرفض سوى أن الرئيس السابق في يوم ١٤/ ٥/ ٢٠٠٠ نفى صحة ما تردد عن عزم الحكومة المصرية إنشاء هذا الجسر ردًا عن الإعلان من قبل أن العاهل السعودي «الملك عبدالله بن عبدالعزيز» سوف يقوم بوضع حجر الأساس لهذا الجسر وقد برر هذا الرفض بأنه يخاف على السياحة داخل مدينة شرم الشيخ ولن يسمح ببناء هذا المشروع الذي قد يضر بالفنادق والمنشآت السياحية داخل «مدينته» مما يجعل السياح يهربون من المدينة بسبب فساد الطبيعة التي يتمتعون بها هناك الى جانب أن بعض الإرهابيين قد يستخدموه في نقل أسلحتهم مما يشكل تهديدًا للأمن القومي المصري ويساعد على تنفيذ هجمات إرهابية في سيناء.

قلق أسرائيلي

وأفادت تقارير إعلامية إسرائيلية بأن تنفيذ مشروع جسر يربط بين مصر والسعودية ستكون له عواقب وخيمة على الوضع الاقتصادي والاستراتيجي والعسكري والجيولوجي لإسرائيل، وأنه رغم ذلك فإن المسؤولين العسكريين والسياسيين الإسرائيليين ليس لديهم أي معلومات بشأنه وأن الحكومة الإسرائيلية لم يردها إخطار من قبل مصر أو السعودية حول هذا الجسر، وأوضحت التقارير عددا من «النتائج المخيفة» لهذا المشروع على أمن إسرائيل ومنها التقليل من الأهمية الاقتصادية لميناء «إيلات» الإسرائيلي على خليج العقبة في نقل النفط، مشيرة إلى أن شبكة أنابيب نفطية ستقام تحت الجسر الجديد، ستكون بديلا متميزًا للعديد من الدول إضافة إلى تأثير الجسر على أنبوب النفط الممتد من مدينة «عسقلان» إلى إيلات الذي يعتبر الركيزة الوحيدة لتجارة النفط الإسرائيلي. وأيضًا ستتحول مدينة شرم الشيخ إلى نقطة اتصال بين إفريقيا وشبه الجزيرة العربية فتصبح بذلك «ماربيلا» أخرى في الوقت الذي سيخفت فيه دور ميناء «إيلات» الذي يفصل جغرافيا بين المشرق والمغرب العربيين منذ قيام إسرائيل عام ١٩٤٨.

فضلا عن عواقب ذلك المشروع على الحركة البحرية للسفن الإسرائيلية من وإلى إيلات.. وقد لفت التقارير الأنظار الى ما سيترتب على وجود ذلك الجسر من مكانة تجارية وسياسية ستتبوأها المنطقة العربية بعد تنفيذ المشروع فيما يتعلق بتسهيل الانتقال لرجال الأعمال والمواطنين والحجاج العرب بين العالم العربي بأقل التكاليف فيما سيتضاءل حجم «إيلات» على خريطة السياحة العالمية.

إلى جانب مخاوف الاستخبارات الإسرائيلية من أن يؤدي المشروع إلى نقل سريع لوحدات عسكرية سعودية لشبه جزيرة سيناء وتمركزها على امتداد الحدود الجنوبية الاسرائيلية وإغلاق مضيق «تيران» أمام حركة السفن الحربية الإسرائيلية وشاحنات النفط القادمة الى ميناء إيلات، كما ألمحت الى إمكانية انفجار صراع مسلح على خلفية هذا المشروع الضخم، وأن إسرائيل أعلنت الحرب عام ١٩٦٧ على مصر عندما أغلق الزعيم الراحل «جمال عبدالناصر» مضيق تيران أمام حركة السفن «الإسرائيلية» بواسطة وضع مواريس مدفعية في منطقة شرم الشيخ.

مخاوف إسرائيلية أخرى أوردتها التقارير تتلخص في أن قوات عسكرية ستتواجد عند هذه المشروعات عبر وضع وحدات مدرعات وقوات جوية سعودية ترابط في تبوك من ناحية وقوات مدرعات وأسطول يرابط في شرم الشيخ من ناحية أخرى.

تنفيذ المشروع

وعلق «نبيه الوحش» المحامي بأن هذا الجسر من الناحية القانونية يتطلب موافقة مصر والسعودية فقط ولا يحتاج الى شرعية دولية طالما التزمت الدولتان بالقوانين والمعاهدات الدولية وأنه بالنسبة الى العدو الصهيوني - بحسب وصفه - فإن إسرائيل ليس من حقها التدخل في هذا المشروع ولا حتى يتسنى لها الاعتراض لأنهم لا يحترمون معاهداتهم مع العرب والدليل اتفاقية السلام لم ينفذ الجانب الإسرائيلي منها التعهدات التي تعهد بها للجانب المصري في كامب ديفيد وأيضًا لا يوجد نص في هذه الاتفاقية يمنع من إقامة أي مشروع مثل هذا؛ لأن هذا «الجسر» سوف يمر بالحدود الإقليمية الدولية لمصر والسعودية ولا يوجد به مانع دولي وبدليل عروض من شركات عالمية لتنفيذ وتمويل هذا المشروع الاستراتيجي الذي سيعزز العلاقات المصرية العربية من جديد وسيعيد لمصر مكانتها الاستراتيجية في الشرق الأوسط و«إسرائيل» دائمًا تقف ضد هذا والسبب أن النظام السابق كان حليفًا قويا لهم؛ لأنهم أثناء بداية الثورة كانوا يتابعون الأحداث عن كثب وأيضا صرحوا بعد تخلي مبارك عن السلطة بأنهم فقدوا أهم حلفائهم في المنطقة العربية بسقوط نظام «حسني مبارك» الذي لم يكن يتردد في تلبية مطالبهم منذ توليه حكم مصر.

ومن جانب آخر أكد د. عبدالله الأشعل مساعد وزير الخارجية المصري الأسبق بأن مبارك كان سببًا رئيسيًا لرفض أي مشروع تنموي أو قومي أو اقتصادي يخدم مصر؛ وأنه شخصيا لا يستبعد أن يكون د.عصام شرف قد ترك وزارة النقل بسبب هذا المشروع بعد أن تحمس له وقت ما كان وزيرًا للنقل لأنه مشروع ممتاز سيفتح أمام مصر أسواق عربية جديدة ستعزز من علاقتنا وتعاوننا مع عدة دول عربية وسوف تهاجم إسرائيل هذا المشروع بكل إمكانياتها بعد أن فشلت في تدخلها إفريقيا وتسببها في مشاكل مع مصر ودول حوض النيل بسبب المياه وبعد إتمام القاهرة اتفاق المصالحة بين حركتي فتح وحماس وتوحيدهم في خدمة القضية الفلسطينية لا بد أن يحاكم مبارك بتهمة الخيانة العظمى؛ لأنه لم يكن مؤتمن على مستقبل بلاده بعد أن رفض مثل هذه المشاريع العملاقة واصفًا هذا الجسر بالرد القوي السياسي عن القناة التي كانت إسرائيل فتحتها في «البحر الميت بالأردن» وكانت تهدف من ورائها الى استهداف قناة السويس.

وقال د. ممدوح حمزة إن إقامة الجسر البري بين مصر والسعودية يعزز في زيادة حجم التبادل التجاري بين مصر ودول الخليج وأنه من الناحية الاستشارية الهندسية أقامت عدة رسومات جاهزة لتقديمها للحكومة المصرية لو صممت فعلا على إقامة هذا الجسر الذي من الممكن أن يتم إنشاؤه بالتزامن مع تعمير محور قناة السويس وجميع الرسومات الهندسية تؤكد أن منطقة تيران هي الأفضل للربط بين البلدين حيث إنها جزيرة صخرية تتحمل أقامة المشروع عليها لتكون بدايته من مدينة «تبوك» الى «تيران» وصولا الى «شرم الشيخ» وقد اهتمت السعودية بذلك المشروع وأعلنت عن استعدادها لتحمل تكاليفه التي قد تصل الى ٣ مليارات دولار.

جسور عملاقة

وقد أمكن إنشاء كوبري معلق في اليابان طوله ٢ كيلو متر وأيضًا إنشاء كوبري معلق بين صقلية وإيطاليا بطول ٣٣٠٠ متر وتم أيضًا تنفيذ الكوبري العلوي الملجم والذي تم إنشاؤه عبر قناة السويس في منطقة القنطرة (كوبري مبارك السلام)، الذي يعد أكبر كوبري من نوعه في منطقة الشرق الأوسط وتم إنشاء الكوبري المعلق عبر خليج مسينا بين إيطاليا وجزيرة صقلية بفتحة بعرض ٣,٣ كم تعد أكبر فتحة كوبري في العالم. والجدير بالذكر أنه قد أفتتح جسر الملك فهد الذي ربط السعودية بالبحرين، في ٢٥ نوفمبر ١٩٨٦، ويسافر عبره ٣٥ ألف فرد يوميًا وتمر من خلاله ستة آلاف سيارة يوميًا، وساعد على انتشار حركة التجارة بين البلدين وبالتالي وجود نهضة اقتصادية.

خدمة (وكالة الصحافة العربية)