«أزمة الخليج»: أمورٌ خفيّة

عامر محسن

حين تراوح التحليلات التي تبحث عن «السبب الحقيقي» خلف الخلاف الخليجي، وما جعله ينفجر فجأةً بهذا الشكل العنيف، بين من يقول إنها بسبب الموقف من ايران و«الاخوان»، ومن يقول إن المسألة تتعلّق بالغاز، وبين نظرية الفدية التي يُقال إنها دُفعت لأطراف عراقيّة، فهذا يعني ببساطة أنّ لا أحد يعرف ما هو «السبب الحقيقي» للخلاف، وما هي الخطّة التي تسير عليها الحملة ضدّ قطر.

وأنّ «الثورة» الخليجية ضدّها لا علاقة لها بدعم الزرقاوي في العيضيف الى تعقيد المسألة أنّ أطراف الحملة ليسوا «صادقين» بالكامل في تعداد حججهم ومطالبهم، فيقولون ما يعتبرون إنّه سيلقى رواجاً في الغرب وصدىً لدى حكوماته ولوبياته (من قبيل دعم «الارهاب» وتنظيم «القاعدة»)، ولا يعبّرون عن مشكلتهم الحقيقية مع الدّوحة. على سبيل المثال، «قائمة

الارهاب» الخليجيّة التي تمّ نشرها مؤخراً تستنسخ فعلياً اللوائح التي تروّج لها، منذ سنوات، مؤسسات مثل «معهد الدفاع عن الديمقراطيات» في واشنطن، وتحاول عبرها اقناع السياسيين الأميركيين بعلاقاتٍ بين الدّوحة و«القاعدة» وتوثّق تاريخها (مضافاً اليها أسماء لمعارضين من مصر والبحرين، مقيمين في قطر وقد صدرت ضدّهم أحكام قضائية في بلادهم). ولكنّ الكلّ يعرف أنّ هذه اللوائح هي لـ«إحراج» الدّوحة أمام الغرب،راق أيام الاحتلال الأميركي أو باسترداد وجدي غنيم.

في الوقت ذاته، فإنّ كلّ التحليلات تظلّ ناقصةً ومحدودة القيمة حتّى نفهم الموقف والدّور الأميركي، وهل يوجد أصلاً دورٌ أميركي في القضية؟ هنا الميدان الأساسي للتنافس الخليجي، وهنا الموقف المحوريّ الذي يقرّر كلّ شيء. فلنكن واقعيين، على عكس ما تروّج له وسائل الإعلام السعودية التي تزعم بأنّ قطر تستجدي حماية تركيا وايران، فإنّ واشنطن هي الوحيدة التي تحمي قطر ونظامها اليوم، ولو تغيّر الموقف الأميركي من النّظام فلن تحميه ايران ولا تركيا، ولا حتّى الصّين. لأجل هذا سبّبت «تغريدة» لدونالد ترامب على «تويتر» نقاشاً واهتماماً وهلعاً في الخليج أكثر من كلّ ما قيل وفُعل خلال الحملة. (ولهذا ايضاً، لا يهمّ الموقف الذي تأخذه ـــــ ايّها العربي ـــــ من الأزمة، وكلّ ما نراه حولنا من اصطفاف اعلاميين ونشطاء ما هو الّا عملية إثبات ولاء، لن يقدّم ولن يؤخّر). البعض يقول إنّ هذه الأزمة تقسم الصفّ الخليجي ومنظومة «مجلس التعاون»، ولكنّ لا شيء جديداً هنا، فالمجلس ـــــ لو تفحّصت تاريخه ـــــ لم يكن يوماً منظومةً موحّدة، والعلاقات بين حكومات الخليج لم تكن يوماً صافية. ولولا الدّور الأميركي الذي يجمع هذه الحكومات في مواقف أساسيّة، ويضع سقفاً للسياسة الاقليمية، لكانت هذه السّلالات لا تزال تتحارب وتتبادل الغزو، كما كان الحال قبل قرنٍ من الزمن، وأبناء العمومة يقتلون بعضهم البعض في صراعات الخلافة.

نظريات مؤامرة

بغضّ النّظر عن التأويلات، فإنّ مقاطعة عدّة دولٍ خليجيّة لقطر تُظهر احتمالاتٍ لمكاسب معيّنة قد تكون في ذهن خصوم الدّوحة، وتعكس عناصر التنافس الخليجي، وإن لم تظهر في واجهة الأحداث. شروط المقاطعة كانت استثنائية في قسوتها وغير متوقّعة، كمثال حظر المجال الجوّي لعدّة دولٍ على الطيران التجاري القطري. هذا لا يحصل حتّى في حالات العداء المفتوح؛ والدّول تسمح لطائرات خصومها المدنية بالعبور في أجوائها حتّى حين تُقطع العلاقات ويُمنع التبادل بين البلدين ـــــ وهذا عرفٌ عقلانيّ لأنّه يخدم مصلحة الجميع

ويبقي هذه الحاجات الأساسية للناس والتجارة خارج حلبة السياسة. في عزّ أيّام الحرب الباردة، كانت شركات الطيران الغربية تستخدم أجواء الاتّحاد السوفياتي للعبور الى آسيا واليابان (وكانت تدفع رسوماً للحكومة ولـ«ايرفلوت»). حتّى في عزّ الحرب السورية والحملة الخليجية ضدّ دمشق، ظلّت أجواء هذه الدول مفتوحة لعبور الطيران السوري، بل وقامت شركات سوريّة برحلاتٍ الى الامارات ومطار الشارقة.

هناك نظريّة هنا، لا يمكن استبعادها، عن أنّ الحظر يمثّل ـــــ من بين أهدافه السياسية ـــــ ضربةً للخطوط الجوية القطرية، وخدمةً لخطوط «الامارات» تحديداً. لا يجب التقليل من حدّة المنافسة بين الشركات الخليجية «العالمية» للطيران، وهي ثلاث: واحدة في قطر واثنتان في الامارات، وأنّ التناطح الأساسي هو بين «الامارات» و«القطرية» اللتين تعتمدان نموذجاً مشابهاً وتتنافسان على الخطوط الدولية نفسها تقريباً. من أسباب انخفاض أرباح «الامارات» في السنوات الماضية، على الرغم من انخفاض أسعار النفط وانتعاش صناعة الطيران عالمياً، كان منافسة «القطرية» ـــــ وإخراجها من السّوق أو اضعاف نموّها سيمثّل خدمةً حقيقيّة لـ«الامارات». «القطرية» هي الخاسر الاكبر: تضطرّ رحلاتها الآن الى الالتفاف فوق ايران وأخذ طرقٍ طويلةٍ مكلفة، رحلاتها الى افريقيا تحديداً ستواجه مشاكل كبيرة وقد تصبح غير اقتصاديّة، وهذا يعني تأثيراً مضاعفاً لأنّ «القطرية» (كأ«الامارات») تعتمد على «قنوات التغذية» كشبكتها الكبيرة في افريقيا، لملء باقي رحلاتها الدولية. بنفس المعنى، خسرت «القطرية» كامل السّوق السعودي المهمّ وورثته غريمتها، فأكثر السعوديين في السنوات الأخيرة لا يستخدمون شركتهم الوطنية للرحلات البعيدة، بل يختارون بين «القطرية» و«الامارات». بل إنّ خطّ دبي ـــــ الدّوحة، الذي أُقفل، كان يُعتبر من الخطوط الكثيفة في العالم رغم مداه القصير، و«القطرية» كانت تجري أكثر من 19 رحلة يوميّة عليه وحده، وهذه كلّها طائراتٌ أضحت فائضة وعليك أن تجد لها مكاناً بديلاً. الوضع المالي لـ«القطرية» أصلاً لم يكن في أفضل أحواله. هذه العوائق الجديدة قد لا تؤدّي الى إفلاسها ولكنّها، على الأقلّ، ستحدّ من وتيرة نموّها وتقلّص سوقها وربحيتها.

بالمعنى نفسه، من الجانب السعودي، هناك «نظريّة مؤامرة» أخرى عن طمع الرياض بغاز قطر لا يجب، ايضاً، صرف النظر عنها. السّعودية تواجه مصاعب مالية ومستقبلاً شائكاً، وطموحات محمد بن سلمان أكبر من موارده، وقد بدأ يفهم بأنه ليس وسعك أن تنفّذ تقشّفاً اقتصادياً، وتبني جيشاً عرمرماً، وامبراطورية اقليمية في وقتٍ واحد. السّعوديّة، الى ذلك، تحتاج الى الغاز الطبيعي بصورةٍ ماسّة ولأسباب متعددة: لزيادة انتاج النفط في حقولها عبر حقن الغاز فيها، لانتاج الكهرباء (والتوقّف عن حرق السوائل عالية الثمن لتغطية الطلب المحلي الهائل)، ولصناعة البتروكيمياويات والمعادن ـــــ والبلد لا ينتج

غازاً يكفي لتغطية كلّ هذه الحاجات، بينما قطر تملك ثالث أكبر احتياطٍ في العالم. الاستفادة من ثروة الغاز القطري (سواء عبر ضمّ البلد أو عبر تنصيب نظامٍ «صديق») ستعطي دفعةً قوية للاقتصاد السعودي وتُنعش طموحات بن سلمان. غزا صدّام حسين الكويت عام 1990 لأنّه اعتبر أنّ الاستحواذ عليها سيقدّم، دفعةً واحدة، حلّاً لكلّ مشاكله وأزماته. وأكثر زعماء الخليج، وإن لم يقدروا ـــــ لأسباب موضوعية ـــــ على استنساخ حروب صدّام وجيشه و«ملاحمه»، إلّا أن عقليتهم لا تختلف عنه بشكلٍ جذري.