

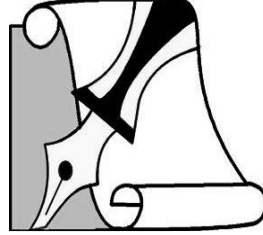


مركز البحوث الفلسطينية والاستراتيجية

# التقدير نمف الشهرى

تحليل للتطورات السياسية  
والأمنية في «إسرائيل»

www.bahethcenter.net  
Email: baheth@bahethcenter.net  
bahethcenter@hotmail.com



**مركز الدراسات  
الفلسطينية والاستراتيجية**

## **تحليل نصف شهري للتطورات السياسية والأمنية في «إسرائيل»**

---

### **أهداف المركز الرئيسية:**

- 1 إعادة فلسطين إلى موقعها الحقيقي كقضية مركزية للأمم.
- 2 الترويج للقيم الجهادية والنضالية في إطار استراتيجية تحرير فلسطين.
- 3 بناء علاقة متينة مع النخب والشخصيات المعنية بالقضية الفلسطينية.
- 4 إصدار دراسات وأبحاث وتقارير ذات بعد استراتيجي وتحليلي.

## "ممر بايدن" في قمة العشرين في نيودلهي والدور الإسرائيلي

### 1 - مدخل:

انعقدت القمة الثامنة عشرة لمجموعة العشرين للعام 2023 في نيودلهي بالهند، في الفترة ما بين 9 إلى 10 سبتمبر/أيلول، تحت عنوان "أرض واحدة، وعائلة واحدة، ومستقبل واحد". وفي السياق، تُعدّ مجموعة العشرين من التجمّعات الاقتصادية المهمة على مستوى العالم، حيث تضم في عضويتها كلاً من: الولايات المتحدة الأمريكية، والأرجنتين، والبرازيل، وأستراليا، وكندا، والمكسيك، وتركيا، وإندونيسيا، وكوريا الجنوبية، واليابان، والصين، وألمانيا، وبريطانيا، والهند، والمملكة العربية السعودية، وجنوب أفريقيا، وإيطاليا، وفرنسا، وروسيا، بالإضافة إلى الاتحاد الأوروبي. كما تُعدّ قمة المجموعة تنويجاً لجميع عمليات مجموعة العشرين واجتماعاتها التي تم عقدها على مدار العام بين الوزراء وكبار المسؤولين والمجتمعات المدنية. وفي ختام القمة تم اعتماد إعلان قادة المجموعة، والذي ينص على التزام القادة بالأولويات التي تمّت مناقشتها والاتفاق عليها خلال الاجتماعات الوزارية واجتماعات مجموعات العمل المعنية. وتتمثّل أهمية مجموعة العشرين في كونها تضم نحو 65% من سكّان العالم، وتمثّل 84% من الناتج المحلي الإجمالي للاقتصاد العالمي، و79% من حجم التجارة العالمية؛ ودول المجموعة مسؤولة عن نحو 79% من الانبعاثات الكربونية العالمية. كما تضم المجموعة في عضويتها 5 دول كأعضاء دائمين في مجلس الأمن الدولي، فضلاً عن جميع أعضاء مجموعة الدول السبع (G7)، بالإضافة إلى أعضاء مجموعة دول البريكس. وتأمّل أميركا من هذا المشروع تحويل الهند إلى مصنع العالم للسلع الرخيصة بدلاً من الصين، وذلك في سعيها منذ فترة لمحاورة الصين اقتصادياً واستراتيجياً، وذلك من خلال فصل أوروبا عنها اقتصادياً، ومنع تمددها خارج إقليمها، ومحاصرتها في منطقة شرق وجنوب آسيا.

### 2 - حرب الممرّات:

تُشكّل خطط شقّ الممرّات البريّة والخطوط البحرية، إحدى أدوات الصراع الإقليمي والدولي؛ إذ ظهر، في السنوات الأخيرة، العديد من المشاريع التي يمكن وضعها في إطار «حرب الممرّات»، وأهمّها مبادرة «الحزام والطريق»

الصينية - والتي هي عبارة عن طريق بري يُفترض أن يمتد من الصين إلى أوروبا عبر آسيا الوسطى وتركيا -، وآخرها خط الهند - الخليج - إسرائيل فأوروبا. وما بين هذا وذاك، خطوط اقترحت ولم تجد بعد طريقها إلى التنفيذ، مثل خط أنابيب «إيست ميد» للغاز والنفط من شرق المتوسط إلى قبرص واليونان وإيطاليا فأوروبا، والذي جُمِد في مطلع عام 2022؛ وكذلك الأمر بالنسبة إلى «طريق التنمية» الذي ينطلق من مدينة البصرة في الجنوب العراقي، ويبلغ طوله 1200 كيلومتر، على أن يُخصَّص لمرور البضائع من الخليج وإيران إلى تركيا فأوروبا وبالعكس. وتقدّر كلفته بـ18 مليار دولار. إلا أن الخط الذي أُنقِ على شقّه من جانب مجموعة من الدول المشاركة في «قمة العشرين» التي انعقدت قبل فترة في نيودلهي الهندية، شكّل مفاجأة لكثيرين، وخصوصاً أن حجمه الكبير وطبيعته سيّره والدول الموقعة عليه، كان كلّه طيّ الكتمان. والأطراف الموقعون على الوثيقة الإنشائية للخط الذي سيُعرف باسم "آيميك" هم: الولايات المتحدة الأميركية، الهند، السعودية، الإمارات، فرنسا، ألمانيا، إيطاليا، الاتحاد الأوروبي، الأردن، إسرائيل، قبرص اليونانية واليونان. والمفارقة أن طرفين من الموقعين - وهما السعودية والإمارات - انضمّا حديثاً إلى مجموعة «بريكس» التي عقّدت قمّتها في 22 آب الماضي، في البرازيل، فيما رأس المشروع، أي الهند، عضو رئيس في المجموعة إلى جانب الصين، التي قيل إن الخطّ يستهدف أولاً وأخيراً دورها على مستوى العالم. وتقدّر كلفة الممرّ الذي وصّفه الرئيس الأميركي، جو بايدن، بأنه «ممرّ اقتصادي تاريخي»، بحوالي 500 مليار دولار؛ وهو يلحظ خطاً بحرياً من الهند إلى الإمارات والسعودية؛ ومن هناك خط سكة حديد بدأ العمل فيه منذ عام 2018 بكلفة 250 مليار دولار، وأنابيب نفط إلى الأردن فميناء حيفا، ومنه خطّ بحري إلى مدينة بيرى اليونانية، ومنها براً إلى ألمانيا وأوروبا.

وقد اعتبر العديد من المراقبين الممر على أنه «الردّ الغربي على مبادرة الحزام والطريق الصينية»، بحيث أن مشاركة السعودية والإمارات والأردن و«إسرائيل»، فيه، من شأنها أن «تعزّز الاندماج بين دول الشرق الأوسط»، بحسب رأيهم. ولوحظ أنه على الرغم من العلاقات الهندية - الإيرانية الجيدة، فإن الضغوط الأميركية والإسرائيلية والسعودية أدّت دوراً في استبعاد إيران من قائمة دول «الخطّ الهندي». كما أن استبعاد تركيا من «طريق البهارات» الجديد قد أثار قلقها، لأن «الخطّ سيغيّر قواعد اللعبة جذرياً» في المنطقة، من حيث أنه يهدف إلى استبعاد روسيا والصين وإيران عن التأثير في مسار الاقتصاد العالمي أولاً؛ كما يشكّل رسالة إلى آخرين ثانياً، ومنهم تركيا، بأن عليهم أن يختاروا بصورة حاسمة ما بين الغرب أو روسيا، وما بين خطّ الحرير الصيني، أو

خطّ الهند - أوروبا، في وقتٍ يسعى الرئيس الأميركي جو بايدن لترسيخ زعامته العالمية والدور الرائد سياسياً وعسكرياً لحلف شمال الأطلسي، من أجل تطويق روسيا والصين وعزل المعسكر الأوراسي. وما من شك بأن الخاسرين الكبيرين من الخطّ الهندي، هما تركيا ومصر؛ "فتركيا كانت تمضي قدماً في إنجاز مشاريع مرتبطة بخطّ الحرير الصيني، وترى أنها استبعدت عن الخطّ الهندي لأسباب لها علاقة بسياساتها الخارجية. أما مصر، فقلقة من تأثير الممر على عائدات المرور الخاصة بها من قناة السويس.

### 3 - هزة جيوسراتيجية:

في غياب الرئيسين الروسي والصيني، أطلقت قمة العشرين في نيودلهي طلقة أولى في مواجهة عالمية تتجاوز الاقتصاد إلى الجيوستراتيغيا: إنه مشروع يُحوّل السعودية إلى جسرٍ بين آسيا وأوروبا. ويأتي الإعلان المفاجئ بعد أيام من توقيع اتفاق ثلاثي ("إسرائيل"، قبرص، اليونان) يستبعد مصر من ترتيبات مهمة لنقل غاز شرق المتوسط إلى أوروبا. وأهم ما في مشروع القمة أنه ينضم إلى قائمة مشروعاتٍ ستشكّل انتقاصاً من رصيد قناة السويس ودور مصر التاريخي في الأجل المنظور. وفي السياق وقّع الرئيس الأميركي جو بايدن مع زعماء الهند والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة والاتحاد الأوروبي، مذكرة تفاهم تحدّد معالم المشروع الجديد. ويقول البيت الأبيض، في بيان، إن هذا "الممر التاريخي" سيدخل الدول القائمة عليه "في عصر جديد من الاتصال والتواصل من خلال السكك الحديدية، المرتبطة عبر الموانئ التي تربط أوروبا والشرق الأوسط وآسيا. فالولايات المتحدة وشركاؤها مُصرّون على ربط القارتين الآسيوية والأوروبية بمراكز تجارية، لأن هذا شرط أساسي لتسهيل تطوير وتصدير الطاقة النظيفة، ومد كابلات تحت البحر، وربط شبكات الطاقة وخطوط الاتصالات لتوسيع نطاق الوصول الموثوق إلى الكهرباء. كما أن من شأن هذا الممر أن يدعم ابتكارات تكنولوجيا الطاقة النظيفة المتقدمة، وربط المجتمعات بالإنترنت الآمن والمستقر. وعبر الممر "ستنتعش التجارة والتصنيع الحاليين، ويتعزّز الأمن الغذائي وسلاسل التوريد. وسيُطلق العنان لاستثمارات جديدة"، وفق ما يقول بيان البيت الأبيض. ويتكوّن المشروع من طريقين منفصلين؛ ممر شرقي يربط الهند بدول الخليج العربية، وممر شمالي يربط دول الخليج بأوروبا. وتريد الولايات المتحدة، من خلال هذه الخطة الطموحة، أن تُظهر أن بإمكانها الاعتماد على حلفائها في الشرق الأوسط في جهودها لاحتواء صعود الصين. وكان بايدن المتحمّس الأوّل

للمشروع، خاصة أنه سينفذ مع حلفاء مثل السعودية التي توترت علاقته معها منذ توليه الرئاسة، وقبل أن يزور المملكة لتلطيف الأجواء، والإمارات التي تحافظ على توازن حذر في العلاقة الاقتصادية بين العملاقين، أميركا والصين. والسعودية تجد نفسها أيضاً في شراكات اقتصادية مع أقوى دول العالم، وهذا بحد ذاته يشكل تحدياً للمملكة التي تسعى، بقيادة ولي العهد، محمد بن سلمان، إلى احتلال مكانة مرموقة في خارطة الاقتصاد العالمي. وما يُظهر حماسة بايدن لدور الحلفاء التقليديين، أنه قال لرئيس الإمارات العربية المتحدة، محمد بن زايد: "شكراً لك. لا أعتقد أننا سنكون هنا بدونك." وكشف بايدن عن إصلاحات واستثمارات جديدة في البنك الدولي، بإمكانها أن تضحّ مئات المليارات من الدولارات في هيئة منح وقروض للدول النامية. والمُتاح عن المشروع من معلوماتٍ لا يتجاوز ما أُعلن في بيان تشيئته؛ لكن لغة إطلاق المشروع تعكس طموحاً كبيراً، فهو "ممر اقتصادي يربط الهند وأوروبا والشرق الأوسط؛ ووصفه الرئيس الأميركي بأنه اتفاق "تاريخي" و"سيُغيّر قواعد اللعبة!"

على المستوى الجيوستراتيجي، قال الرئيس الأميركي إن الاتفاق يُوّدي إلى "شرق أوسط أكثر استقراراً وازدهاراً وتكاملاً"، ويضم المخطّط دولا عدة، ويشمل مشروعات سكك حديدية وربط موانئ بحرية وخطوطاً لنقل الكهرباء والهيدروجين، وكابلات لنقل البيانات. ولا تشمل الأطراف الموقّعة على الاتفاق (أميركا، السعودية، الإمارات، الاتحاد الأوروبي، فرنسا، ألمانيا، إيطاليا) مصر، في وقتٍ يرتفع سقف طموح المخطّط ليشمل سككاً حديدية جديدة، من أنغولا إلى زامبيا والمحيط الهندي.

يتمثّل المشروع بممرّين منفصلين، "شرقي وشمالي"؛ يبدأ الأول من الهند بحراً حتى يصل إلى الخليج العربي، ليبدأ رحلة أخرى نحو الشمال وصولاً إلى الأراضي الفلسطينية المحتلة، ومن هناك إلى أوروبا عبر البحر الأبيض المتوسط. وينطلق الطريق الذي يحاكي ممر التوابل القديم، من ميناء "جواهر لال نهرو" في مومباي بالهند بحراً حتى يصل إلى ميناء دبي بالإمارات؛ ومن هناك يبدأ المسار البري عبر سكك الحديد إلى منطقة الغويفات الإماراتية. ومن المقرر أن تمتد سكك الحديد عبر السعودية لتصل إلى جنوب الأردن، ثم مدينة حيفا المحتلة، ليعود الطريق بحراً عبر المتوسط إلى ميناء بيرايوس اليوناني، الذي سيكون نقطة توزيع البضائع في أوروبا. ويختصر هذا المسار في حال تنفيذه طريق التجارة بين الهند وأوروبا بنسبة 40 بالمئة.

قبل هذا المشروع، الذي كُثِفَ عنه فجأة، وخلال سنوات قليلة، شهدت خريطة العالم الجيوستراتيجية عدّة مشروعات للربط بين الشرق والغرب، تمثل بدائل لقناة السويس. روسيا تحرّكت في اتجاهين: ممر شمالي قطبي يعمل حاليًا عدة أشهر، وخلال أعوام قليلة سيكون ممرًا بين أقصى شرق آسيا وغرب أوروبا بكلفة أقلّ وخلال زمن أقصر؛ وفي اتجاه الجنوب تُخطّط روسيا لربط الهند وإيران بممر "شمال - جنوب" الذي ينقل البضائع بين عدة دول، أهمها الهند، من دون المرور في قناة السويس. وأبرمت الإمارات اتفاقًا للنقل مع إيران وتركيا (ممرّ الشارقة - مرسين) لنقل البضائع إلى أوروبا من دون المرور بالقناة. أما العراق، فجمع عدّة دول في مشروع مشترك للنقل الدولي يُسمّى "طريق التنمية"، ويبدأ من ميناء "الفاو الكبير" عبر خط سكك حديد فائق السرعة لنقل ملايين الحاويات بين شمال الخليج العربي والموانئ التركية. وإذا تحقّق ما تتحدّث عنه "إسرائيل" من وجود مخطّط لربطها بالسعودية عبر شبكة سكك حديد وخطوط أنابيب، فإن التغييرات الطارئة على طريق التواصل التاريخي بين الشرق والغرب، الذي كان أحد أهم العوامل المؤثّرة في تاريخ مصر الوسيط والحديث، بل كان باب عواصف سياسية وعسكرية ليس آخرها حرب السويس (1956)، والإعلان المفاجئ عن تدشين المشروع الجديد في "قمة العشرين"، إنما تحمل دلالات كثيرة ومهمة جدًّا.

لقد وُلِدَ المشروع الجديد تحت سقف صراعٍ دوليّ ضارٍ بين الغرب والصين. ويمثّل مشروع "الحزام والطريق" الصيني أحد أهم أدوات هذا الصراع على الإطلاق. وبعد تردّد غربي، يدخل الحلفاء الغربيون في مواجهة مباشرة بمشروع من النوع نفسه، يمكن، كما عبّر الرئيس الأميركي، أن "يغيّر قواعد اللعبة". وبتوقيع الاتفاق، تكون "عصا البلياردو الغربية" قد ضربت عدّة كرات، أوّلها تقديم حافزٍ كافٍ للهند لتحسم "تأرجحها" بين الغرب وروسيا، وهي في أشدّ الحاجة إلى ما يدعمها في تنافسها مع الصين. وفي الوقت نفسه، يحقّق المشروع توازنًا لا غنى للمصالح الغربية عنه بين علاقات دول الخليج المتنامية مع الصين، وعلاقتها التاريخية مع الغرب. ومن باب الاقتصاد وإعادة هيكلة حركة السلع التقليدية والرقمية، يعيد الغرب تحديد "الأوزان النسبية" لبعض دول المنطقة، بعد سنوات ميوعة سياسية شهدت مخاطر حقيقية (لعلّ أكثرها وضوحًا سنوات حصار قطر). وخليجيًا، يُحرّر الممر الجديد دول شبه الجزيرة من قيود جغرافية كبّلتها لعقود طويلة، وهو سيحوّلها من "مهدّدة" بوضع جغرافي محفوف بالمخاطر، إلى مرتكز لأحد أهم ممرّات التجارة في العالم. والجدير بالذكر أن وضع الممرّ الجديد قيد

التففيذ، وما سبقه من مشروعات، يهدّد الدور التاريخي لقناة السويس؛ لكنها جميعًا لا تعني طيّ صفحة من تاريخ العالم الحديث اسمها "قناة السويس".

#### 4 - أهداف أميركا الاستراتيجية:

1 - تثبيت النفوذ الأميركي في المنطقة، وقطع الطريق على مساعي الصين لاستقطاب دول الخليج العربي، عبر تقديم بديل اقتصادي ينافس مشروع الحزام والطريق. وكان تسبّب التنامي المطرد في العلاقات بين الصين ودول الخليج العربية (السعودية والإمارات تحديدًا) قلقًا كبيرًا في واشنطن، خاصة بعد أن أخذ التعاون بين الطرفين يتجاوز حدود العلاقات التجارية إلى التعاون في مجالات الدفاع والأمن، جزئيًا بسبب التعقيدات التشريعية والإجرائية الأميركية في هذا المجال، وعدم وجود شروط صينية مرتبطة بمبيعات الأسلحة، خاصة منها تلك المتعلقة بحقوق الإنسان؛ فضلًا عن توجّه دول الخليج العربية نحو تنويع شراكاتها الدولية بسبب اتساع فجوة الثقة بالتزام الولايات المتحدة بأمن المنطقة، انطلاقًا من تصوّر تقول واشنطن إنه غير دقيق بشأن تراجع اهتمامها ومصالحها فيها.

2 - تأكيد التزام واشنطن بالشراكة الاستراتيجية مع حلفائها، ومحاولة ردم فجوة الثقة التي تعمّقت في المنطقة تجاهها، بعد أن اعتبره بعض حلفائها تحليًا عن حليفها الرئيس المصري محمد حسني مبارك عام 2011، والهجمات التي تعرّضت لها ناقلات ومنشآت نفطية خليجية بعد الانسحاب الأميركي من الاتفاق النووي مع إيران، وخلال الحرب في اليمن، من دون أن تُقدّم لها واشنطن حماية تُذكر. وبرعايتها لمشروع الممر الاقتصادي، أرادت إدارة بايدن القول إن الولايات المتحدة "لن تنسحب وتترك فراغًا تملؤه الصين أو روسيا أو إيران"، وإنها لن تترك منطقة الشرق الأوسط، لأهميتها الكبيرة فيما يخص ممراتها المائية الضرورية للتجارة العالمية وسلاسل التوريد وموارد الطاقة.

3 - دمج "إسرائيل" في المنطقة، وهو أمر تسعى إدارة بايدن إلى تحقيقه بشغف كبير؛ فبعد توقيع "اتفاقات أبراهام" بين إسرائيل وكلّ من الإمارات والبحرين والمغرب والسودان، انصرف التركيز الأميركي خلال عام 2023 إلى محاولة تطبيع العلاقات بين السعودية و"إسرائيل". ويُعدّ الممر الاقتصادي الجديد خطوة كبيرة في هذا الاتجاه، رحّب بها رئيس الوزراء الإسرائيلي، بنيامين نتنياهو، ووصفه بأنه "أكبر مشروع تعاون في تاريخنا" من



شأنه أن "يغيّر وجه الشرق الأوسط وإسرائيل وأوروبا، وسيؤثّر في العالم أجمع". وأبدى الأمير محمد بن سلمان حماسة كبيرة تجاه المشروع وقدرته على تحقيق المصالح المشتركة وتعزيز الترابط الاقتصادي، وبما ينعكس إيجابياً على الدول المشاركة، والاقتصاد العالمي بعامّة، مُثنيًا على الدور الذي تضطلع به الولايات المتحدة في دعم التفاوض وتسهيله، لتأسيس المشروع وتنفيذه ليشمل الدول المعنية بممرات العبور الخضراء.

4 - عزل إيران، من خلال تعزيز الشراكة بين الهند ودول الخليج و"إسرائيل"؛ فمن خلال إنشاء تحالف اقتصادي بين هذه الأطراف، تعتمد الولايات المتحدة إلى قطع الطريق على أي محاولات إيرانية للتقارب مع الهند، بما في ذلك إبعاد الأخيرة عن الاستثمار في ميناء تشابهار الإيراني على بحر العرب، والذي يمثل محورًا رئيسًا في مشروع إيران الطموح إلى إنشاء ممر جنوب-شمال بين الهند وأوروبا. والواقع أن ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا يعني عمليًا القضاء على فكرة المشروع الإيراني، الذي كانت تطمح من خلاله طهران إلى التحوّل إلى نقطة عبور رئيسة على خط التجارة العالمية بين آسيا وأوروبا.

5 - زيادة قدرة الهند على المنافسة مع الصين؛ ذلك أن وجود بنية تحتية للنقل بهذا الحجم سيعزّز كثيرًا قدرتها التنافسية على المستوى العالمي. فالاستثمار في المشروع التحويلي سيعزّز الأنشطة الاقتصادية للهند إلى حدّ بعيد، ويخلق فرص عمل. والأهم من ذلك أن الممر المقترح سيجعل سلسلة التوريد العالمية أكثر مرونة أمام السلع والبضائع الهندية وقدرتها على المنافسة؛ فالمشروع يخفّض، في حال تنفيذه، تكاليف النقل بين الهند وأوروبا، ويجعل حركة التجارة بينهما أسرع بنسبة 40 في المئة؛ ويُسهّم بذلك في صعود الهند الاقتصادي العالمي لتشكّل قوّة موازية للصين، وفي مرحلة ما متفوّقة عليها. ويعزّز المشروع كذلك العلاقات التجارية بين شركاء الولايات المتحدة في الخليج مع الهند، بدلاً من الصين، في ظل تنامي العلاقات التجارية مع دول الخليج العربية.

6 - يمثّل المشروع تأكيدًا للقيادة العالمية للولايات المتحدة، إذ قال بايدن: "لقد كانت هذه لحظة مهمة بالنسبة إلى الولايات المتحدة لإظهار قيادتنا العالمية والتزامنا بحلّ التحديات التي تهم الناس في جميع أنحاء العالم". وتروّج الولايات المتحدة للمشروع، من خلال التأكيد على أنها لا تحاول فرض شيء على أي طرف، في إشارة إلى أن المشروع يقف على النقيض من مبادرة الحزام والطريق الصينية، والتي تتعرض لانتقادات واسعة، لكونها تنقّر إلى الشفافية، وتدفع الدول المشاركة إلى الوقوع في فخ الديون.

## 5 - النهضة الإسرائيلية:

برز الكثير من الحماسة في صفوف القيادة الإسرائيلية بعد أن أعلن في قمة مجموعة العشرين في نيودلهي أن الهند والمملكة السعودية والولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي ودول أخرى ستُنشئ ممراً طموحاً للسكك الحديدية والشحن يربط شبه القارة الهندية بالشرق الأوسط وأوروبا. وتعليقاً على ما حصل، قال رئيس وزراء العدو، بنيامين نتنياهو، إن إسرائيل هي في قلب مشروع دولي غير مسبوق سيربط البنية التحتية بين آسيا وأوروبا. وأضاف أن هذا الارتباط سيحقق رؤية طويلة الأمد ستُغيّر وجه الشرق الأوسط ووجه إسرائيل. وتابع: "أودّ أن أشكر الرئيس الأمريكي جو بايدن وإدارته على الجهد الكبير الذي أوصلنا إلى إعلان هذا اليوم التاريخي.. فقبل بضعة أشهر اتصلت بنا الولايات المتحدة بشأن اغتنام هذه الفرصة التاريخية. ومنذ ذلك الحين أجرت اتصالات دبلوماسية نشطة لتحقيق الإنجاز الذي تحقّق اليوم". وأشاد نتنياهو بالمشروع، ووصفه بأنه ليس أقل من "مشروع تعاون هو الأعظم في تاريخنا"؛ وقال: "ستكون بلادنا إسرائيل تقاطعاً مركزياً في هذا الممر الاقتصادي، وستفتح سككنا الحديدية وموانئنا بؤابة جديدة من الهند عبر الشرق الأوسط إلى أوروبا، ذهاباً وإياباً؛ وهو مشروع "يقودنا نحو عصر جديد من الاندماج والتعاون الإقليمي والعالمي، الفريد من نوعه وغير المسبوق." ووعده بأن إسرائيل "ستُسخّر كل ما أوتي لها من قدرات، وكل خبراتها بكامل زخمها والتزامها... من أجل تحقيق هذا الحلم". وفي كلمة خلال اجتماع لمجلس الوزراء الإسرائيلي، ذكر نتنياهو أن الحكومات تحت قيادته عملت على تحقيق رؤية "انضمام إسرائيل إلى العالم" منذ عقد من الزمن، وذلك من خلال بناء خط السكة الحديدية من حيفا إلى بيت شان (بيسان) بالقرب من جسر نهر الأردن، "لتحقيق هدف واضح: ليس فقط لخدمة سكان الجليل وبيت شان، ولكن أيضاً لإقامة رابط مستقبلي بين سكان الجليل وبيت شان وخليج حيفا وشبه الجزيرة العربية." وأضاف أن هذه الرؤية لربط دول شبه الجزيرة العربية عبر الأردن إلى خليج حيفا، تُمكن من ربط وسائل النقل عبر شبه الجزيرة العربية بأوروبا، مشيراً إلى أن هذه الفكرة حظيت بزخم إضافي في اتفاقيات إبراهيم، "لكننا الآن نربطه برؤية أكبر." وبحسب نتنياهو، فإن "هذه الرؤية، التي يطرحها الرئيس بايدن مع دول أوروبا والإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية وغيرها، لممر نقل من السكك الحديدية والروابط البحرية وكابلات الألياف الضوئية وخطوط الكهرباء، بما في ذلك الغاز الطبيعي والهيدروجين (طاقة المستقبل) الذي سيمر من الهند، أي من آسيا، عبر شبه الجزيرة العربية مروراً بإسرائيل إلى أوروبا"، تمثل "تغييراً هائلاً"؛ وشدّد على أن هذه المبادرة

التي جدد شكره للرئيس بايدن عليها، "تغيّر وضعنا العالمي والتاريخي". وأوضح قائلاً: "لقد كانت أرض إسرائيل دائماً نقطة عبور للإمبراطوريات التي داستنا في حملات الغزو في كل اتجاه؛ والآن أصبحت إسرائيل دولة عبور من نوع مختلف. لقد أصبحت ملتقى الطرق الرئيس في الاقتصاد العالمي، وجسر السلام الذي يغيرنا". وتابع: "حولنا إسرائيل بالفعل إلى رابطة عالمية في مجالات الإنترنت والمياه والغاز الطبيعي، ونقوم الآن بذلك في مجالات النقل والطاقة والاتصالات العالمية"، معتبراً أن "هذه نعمة كبيرة".

وفي السياق نفسه، ربط بعض الباحثين ما يحصل في قطاع غزة من جرائم واعتداءات إثر عملية "طوفان الأقصى" بمشروع بايدن، خاصة في حال نجاح خطة تهجير السكان من القطاع إلى سيناء وتحويل غزة إلى محمية طبيعية، مما سيسهل على إسرائيل "إقامة قناة بن غوريون، التي تشكّل بديلاً أسرع وأقصر من قناة السويس؛ وبذلك سيتم القضاء على الأخيرة، بموجب مشروع بايدن. وهنا سيقوم مشروعان بديلان هما: الأول قناة بن غوريون التي تمر من رفح باتجاه المتوسط، والثاني سكة الحديد التي تبدأ بالهند وتمر عبر إسرائيل في مرفأ حيفا، وصولاً إلى أوروبا. كما أن العمل على تهجير مليوني فلسطيني من القطاع إلى سيناء سيعني تصفية القضية الفلسطينية بصورة نهائية مع تهديد الأمن القومي المصري.

من ناحية أخرى، قال وزير الخارجية الإسرائيلي، إيلي كوهين، إن مكتبه "يواصل جهوده لربط دول اتفاقيات إبراهيم وإسرائيل، الأمر الذي سيختصر بشكل غير مسبوق الوقت الذي يستغرقه نقل البضائع عبر دول الخليج إلى إسرائيل، ومن هناك إلى أوروبا؛ وسوف يقلل بشكل كبير من تكاليف الشحن." وأضاف: "هذا جزء من رؤية السلام الإقليمي، ونتيجة أخرى لاتفاقيات إبراهيم التي تم التوقيع عليها قبل ثلاث سنوات، والتي تغيّر وجه الشرق الأوسط وتشجّع الاستقرار والازدهار لشعوب المنطقة وتخفّض تكاليف المعيشة للإسرائيليين". ووصف مستشار الأمن القومي الإسرائيلي، تساحي هنغبي، الخطة بأنها "أكبر دليل" على أن التطبيع السعودي-الإسرائيلي يتقدم من "طلقة في الظلام" إلى فرصة واقعية ذات أهداف ملموسة. ولكن المبادرة، التي من شأنها أن تنافس خطة "الحزام والطريق" الصينية، إذا حدثت أصلاً، لا علاقة لها بالتطبيع - أو بإسرائيل - بقدر ما تدّعيه تل أبيب. وقال الوزير الإسرائيلي، إسحق كاتس، في مقال بصحيفة "إسرائيل اليوم": "في عالم مُفعم بالتعقيدات والنزاعات كعالمنا، توجد لحظات تطلّ فيها أفكار ذات رؤية، بها وعدٌ لتغيير مناطق كاملة؛ وعلى مدى السنين عملت على تنمية حلم بدا غير قابل للتحقق تقريباً، أطلق عليه اسم قطار السلام، الذي يجسر

مسافات بعيدة، ويربط بين إسرائيل وجيرانها، حتى الهند". وأضاف: "اليوم لدي إحساس عميق بالإنجاز، وأثبتنا أننا جمهور قادر على تصميم مصيره. إقامة مشروع سكة السلام الإقليمي كان خطوة ثورية اتفقت فيها مع رئيس الوزراء بنيامين نتنياهو، قبيل تنمية رابط اقتصادي، ودفع التطبيع في المنطقة قُدماً، حين تخيلت شبكة قطارات تنشر الاقتصاد والسياسة والأمن". وزعم الوزير أنه واصل "الدفع قُدماً بالمبادرة كوزير سابق للخارجية والمالية، وعمل على دمجها في اتفاقات إبراهيم (التطبيع مع البحرين والإمارات)، وحديث بايدن شهد على أن الرؤية تصبح واقعاً". وتابع: "منذ الأزل، آمنت بالعلاقة بين القوة الاقتصادية والسلام الحقيقي. وفي أثناء ولايتي كوزير للخارجية، انطلقت في مهمة لجعل سفارتنا في العالم أدرعاً اقتصادية في ظل الدفع قُدماً بالأعمال التجارية من إسرائيل؛ هذه رؤية كانت مشتركة، ودعمها كثيرون، بمن فيهم زعماء مهمون في العالم العربي، وفي أوساط جيراننا، ممن اعترفوا بالإمكانية الكامنة للمشروع". وتوقع كاتس أن يجعل المشروع من دولة الاحتلال "جسراً برياً للدول العربية، ويعدها بمخرج سريع إلى البحر المتوسط، حيث كان لاتفاقات إبراهيم دور حاسم، حين أبدت الإمارات اهتماماً عظيماً في تحقيق، بل وتمويل أجزاء من المشروع".

وبيّن أن "مشروع سكة الحديد للسلام الإقليمي يقف كدليل على سعي لا يتوقف من جانب تل أبيب من أجل التطبيع والاندماج الاقتصادي. وشبكة القطارات هذه تضمن ربط إسرائيل بالبحر المتوسط، ولاحقاً أوروبا، والسعودية، ودول الخليج والعراق. وفضلاً عن ذلك، تحقيق دفعة هائلة للاقتصاد الإسرائيلي، ولباقي اقتصادات المنطقة، وتفتح فرصاً غير مسبوقة للتجارة في ظل تطوير العلاقات في المنطقة"، مُعرباً عن "أمله في رؤية الشرق أوسط جديد، تكون إسرائيل مركزه".

وفي السياق أيضاً، يقول يوثيل غوجانسكي، وهو باحث كبير في معهد دراسات الأمن القومي بتل أبيب، "أعتقد أن [المبادرة] مهمة، ولكن ليس للأسباب التي قد يظنها الإسرائيليون". وقال إنه ينبغي فهم المشروع باعتباره علامة على تطلعات واشنطن في المنطقة، بعد أن بدا أنها تتنازل عن بعض من نفوذها في الشرق الأوسط لصالح الصين. ويؤكد العديد من الخبراء الإقليميين أن المشروع هو نتيجة مباشرة للتنافس المتزايد بين الولايات المتحدة والصين. وفي هذا المجال، قال رئيس معهد القدس للاستراتيجية والأمن، إفرايم عنبار، إن المشروع هو "جزء من جهود الرئيس بايدن لجلب الهنود إلى معسكر الولايات المتحدة. وشرح قائلاً إن "الصورة الأكبر هي الإشارة من الولايات المتحدة بأنها عائدة إلى المحيط الهندي وإلى الشرق الأوسط، أو أنها لم تتركهما مطلقاً"،

مضيفاً أن الإعلان عن المشروع يهدف "إلى مواجهة الصين. هذه اللعبة. أعتقد أن شيئاً ما حدث في شهر مارس/آذار عندما رعى الصينيون الاتفاق السعودي-الإيراني".

في ذلك الشهر، فاجأت الرياض وطهران واشنطن، عندما أعلنتا عن إعادة العلاقات الدبلوماسية بينهما في العاصمة الصينية، فيما اعتُبر فوزاً دبلوماسياً كبيراً لبكين. وفي هذا الصدد، رأى غوجانسكي أن ما حدث كان بمثابة "نداء صحوة في البيت الأبيض. منذ ذلك الحين، نرى محاولات لنفض الغبار عن أنواع مختلفة من المبادرات والبرامج المتعلقة بالتطبيع مع إسرائيل وكل أنواع الأمور المتعلقة بإيران والسعودية." والشبكة المقترحة لا تخدم المصالح الأمريكية فقط، بل أنها تجيب على بعض المخاوف الهندية الملحة، إذ يأتي أحد أكبر التحديات التي تواجه الهند من جارتها الصين، التي تستثمر بكثافة في سلسلة من الطرق والسكك الحديدية والموانئ البحرية في جميع أنحاء العالم كجزء من مبادرة "الحزام والطريق" الخاصة بها، والتي تهدف إلى منح بكين المزيد من السيطرة على التجارة المتدفقة عبر إفريقيا والشرق الأوسط وآسيا الوسطى وأوروبا. وقد سعت نيودلهي، التي ترى في مخطط طريق الحرير الصيني الجديد عائقاً أمام نموّها وتجارته الدولية، إلى تجنب تطويقها، وقامت بإنشاء الممر الخاص بها يربط مومباي مع موسكو من خلال آسيا الوسطى وإيران. ومع التوقيع على "اتفاقيات إبراهيم" في عام 2020، أتحت للهند فرص جديدة لتحدي المخططات الصينية في التجارة الإقليمية والعالمية. وستسمح شبكة السكك الحديدية المقترحة بين إسرائيل والإمارات العربية المتحدة للهند بشحن بضائع إلى الإمارات، والتي سيتم بعد ذلك نقلها بالقطار إلى السعودية والأردن قبل العبور إلى إسرائيل في بيت شان، والتوجه إلى مدينة حيفا الساحلية؛ ومن هناك، سيتم شحن البضائع إلى ميناء بيربوس في اليونان، وهو أحد أكبر الموانئ في أوروبا، مما سيمنح الهند وصولاً إلى القارة بأكملها.

وفي هذا المجال، تقول أوشريت بيرفادكر، وهي زميلة أقدم في معهد القدس للاستراتيجية والأمن، إن الممر الاقتصادي هو جزء لا يتجزأ من إعادة تسمية العلامة التجارية الوطنية التي تسعى إليها إدارة ناريندرا مودي، والتي يُظهر جزء منها أن الهند قادرة على التنافس مع الصينيين في التصنيع. وأوضحت أن "الطريق الغربي للممر سيختصر وقت وصول البضائع إلى أوروبا، بل وسيخفف أسعارها". وسيستفيد هذا المسار من مجمع الموانئ الضخم في موندرا، على بحر العرب، والذي وصفته بأنه من بين أكثر الموانئ تقدماً في العالم. ويشكّل هذا الاتصال الجديد نقلة نوعية استراتيجية ذات تبعات جيوسياسية هائلة .

## 6 - الحلقات الإسرائيلية المفقودة:

في عام 2021، أعلنت وزارة المواصلات الإسرائيلية أنها أعطت الضوء الأخضر لتوسيع خط سكة حديد يربط حيفا ببيت شان شرقاً بعدة كيلومترات إلى الحدود الأردنية، حيث سيتم أيضاً بناء مستودع بضائع جديد. ومع ذلك، فإن حلقة الوصل هذه لم تحقق بعد أي تقدّم؛ ولا يزال يتعيّن بناء 300 كيلومتر من السكك الحديدية في الأردن والسعودية. وقد تمّ الحديث عن خطط ربط السكك الحديدية الإقليمية، وهي فكرة تعود إلى العصر العثماني، لسنوات؛ وقد سلّط ننتياهو الضوء عليها مرة أخرى في يوليو/تموز الماضي، ولكن ليس هناك ما يضمن تحقيق الإرادة السياسية والتمويل. وعلى الرغم من التحسن في العلاقات مؤخراً، لا يزال الأردن يُبدي حذراً شديداً من التعاون الوثيق مع إسرائيل في المشاريع العامة، ولا يزال السعوديون لا يعترفون رسمياً بإسرائيل. كما أن شبكة السكك الحديدية القائمة في الأردن في وضع يُرثى له، وفي مقياس مختلف عن خطوط السكك الحديدية في السعودية وإسرائيل. وفي هذه الناحية، أوضح الباحث في معهد دراسات الأمن القومي الإسرائيلي، غوجانسكي، أن "خطوط السكك الحديدية التي يتم بناؤها بين دول الخليج تُعاني من الكثير من المشاكل، ولم يتم الانتهاء منها بعد مرور سنوات عديدة. وهناك عقبات سياسية وشخصية وقبلية وغيرها في طريقها... ولن يكون الأمر سهلاً." وقال: "أعتقد أن الأمر سيستغرق وقتاً حتى نرى شيئاً ما يتحقق. لست متأكداً من الجهة التي ستموّل المشروع، ومن سيعطي المال لبناء هذه البنية التحتية." وستكون الصين، الرائدة عالمياً في تمويل وتنفيذ مشاريع البنية التحتية الضخمة، خياراً طبيعياً؛ لكن من غير المرجح أن تتعاون بكين مع مبادرة تدعمها الولايات المتحدة تهدف إلى تقويض أولوياتها. وقال غوجانسكي: "من الصعب بالنسبة لي رؤية ذلك يتحقق. أعتقد أن الأمر هو بمثابة تصريح أو نية بأن الولايات المتحدة تستثمر في الهند. قد ترغب القدس في أن يكون المشروع إشارة قوية إلى أن التطبيع مع السعودية وشيك؛ لكن المشروع لا يتوقف على هذه الصفة. سترتبط خطوط السكك الحديدية السعودية بالأردن، وليس بإسرائيل. وقد نغذت الرياض اتفاقيات نقل أخرى تؤثر على إسرائيل، مع التوضيح بأن لا علاقة لذلك بالاعتراف بالدولة اليهودية. وقال: "ربما يعني ذلك تجارة أفضل مع شبه الجزيرة العربية إذا كان هناك خط للسكك الحديدية. إن التواصل مع الخليج مهم لجميع أنواع المنتجات التي ستصل إلى حيفا." وأضاف: "على الرغم من أننا نحن الإسرائيليون نعتقد دائماً أننا مركز العالم، إلا أننا لسنا كذلك". ورأى غوجانسكي أنّ الوضع السياسي في إسرائيل سيؤثر على مستقبل خطة ممر بايدن الجديد، وسوف

يتطلب من رئيس الوزراء بنيامين نتنياهو الحصول على موافقة واسعة النطاق من الائتلاف، بل وربما حتى من المعارضة. وأوضح أنّ نتنياهو قد يجد نفسه عالقاً بين شركائه، مثل الوزيرين بتسلئيل سموتريتش وإيتامار بن غير، والمعارضة التي تسعى إلى منعه من تحقيق إنجاز سياسي قد يُحسن موقفه. وشدد على أنّ أكبر المستفيدين من المشروع هو ميناء حيفا، حيث من المتوقع أن يمر ممر النقل الجديد عبر الميناء، والذي من المتوقع أن يتم اختياره فقط بسبب موقعه. وأشار إلى أنّه قبل تسعة أشهر، قامت مجموعة (أداني) الهندية بشراء ميناء حيفا مقابل 4.1 مليار شيكل، حيث تسيطر الشركة ذاتها على 13 ميناءً مختلفاً في الهند. لذا، فإنّ مثل هذا المشروع يمكن أن يفيد (أداني)، وشركات أخرى مثل (سيبغ) الصينية المالكة لأحد الموانئ الخليجية. وعلاوة على ذلك، رأى الخبير الإسرائيلي أنّ مصر، التي تسيطر على قناة السويس، التي يمر عبرها 10 بالمائة من إجمالي التجارة العالمية، وحوالي 7 بالمائة من حركة النفط، ستكون أولاً وقبل كل شيء أكبر الخاسرين من هذا المشروع. والضحيّتان الأخريان من المبادرة هما روسيا وإيران، حيث قام هذان البلدان ببناء ممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب للتحايل على العقوبات وتعزيز الإيرادات.

إلى ذلك، جدير بالذكر أنّ الحديث عن ضمّ الكيان الإسرائيلي للمشروع يثير علامات استفهام حول ما يستوجبه ذلك الأمر من تغييرات سياسية بإقليم الشرق الأوسط، وخاصة من تطبيع لازم تدفع نحوه واشنطن، خاصة بين تل أبيب والرياض كونهما شريكين رئيسيين بالمشروع. إذ أنّه من المقرّر أنّ تأتي جميع البضائع من الشرق إلى ميناء حيفا، ومن حيفا ستُبحر لأوروبا، وفق تقرير لصحيفة (يديعوت أchronوت)، التي قالت إنّ المشروع سيجعل إسرائيل "في قلب تقاطع مركزي لهذا الممر الاقتصادي"، على حدّ وصفها. وتحدّثت الصحيفة أيضاً عن مدّ كابلات الاتصالات الضوئية، ومدّ خطوط الكهرباء، وغيرها من البنى التحتية، موضحة أنّ دولة الاحتلال ستُسخّر جميع قدراتها، وكل خبراتها بكلّ زخم، لتحقيق مشروع تعاون هو الأكبر في تاريخ المنطقة؛ وفي وقتٍ بدأت السعودية التخطيط لتعزيز بُنيته التحتية الوطنية كجزء من خطط بترليونات الدولارات لتحويل اقتصادها بعيداً عن النفط. وتقول الصحيفة إنّ من شأن ممر العبور الجديد أن يعزّز أيضاً العلاقات بين واشنطن والرياض، التي توتّرت بسبب قضايا تشمل: حقوق الإنسان، وسياسة النفط، والدعم السعودي المتصوّر لروسيا في حربها ضد أوكرانيا.

من ناحية أخرى، حذرت صحيفة "هآرتس" العبرية، من "الأغام" كبيرة تعترض مشروع القطار الذي طرحه الرئيس الأمريكي جو بايدن في مؤتمر مجموعة العشرين G20؛ ونوّهت الصحيفة، في مقال نشرته للكاتب تسفي برئيل، بأن "الرؤية الخاصة بهذا المشروع، برعاية ودعم الولايات المتحدة، مثيرة للإعجاب من حيث حجمها؛ وهي تنافس مشروع "الحزام والطريق" الصيني، فيما يبدو على الأقل في نظر من يسوّقون حلم أمريكا باعتباره العملية الاستراتيجية الأكثر ثورية في النصف الأول من القرن 21. وبالنسبة لإسرائيل، يمكن أن يكون البشري السياسية والاقتصادية الأكثر أهمية التي ستدمجها بشكل كامل في الشرق الأوسط وآسيا." ونوّهت بأنه "قبل بدء انطلاق الخيال في وصف قوافل القطارات التي ستخرج من أبوظبي والرياض نحو الأردن، ومن هناك إلى إسرائيل، من الجدير أخذ نَفَس عميق، وفحص حقول الأغام التي تنتظر هذا الحلم؛ من أجل أن تكون إسرائيل شريكة، مطلوب تطبيع كامل مع السعودية؛ وفي مؤتمر "G20"، لم يتم قول أي شيء عن تقدم أو انعطافة ستؤدّي لهذا التطبيع".

ونبّهت الصحيفة بأن مستشار الأمن القومي الأمريكي، جيك سوليفان، أوضح أن "هذا المشروع لا يبشّر بالتطبيع مع السعودية"؛ واكتفى بقوله: "هذا الممر على أساس جغرافي، سيعمل بصورة ممتازة إذا كانت إسرائيل في داخله وليس في خارجه؛ والدول المشاركة تعتبر ذلك أفضلية." وأضاف: "في هذه الأثناء، هذا التطبيع يتعلق بقدرة واستعداد رئيس الحكومة بنيامين نتنياهو لإعطاء ردود مقنعة، بما فيه الكفاية، على طلبات الفلسطينيين، والتغلب على السور المفخّخ الذي وضعه أصدقاؤه في الحكومة أمام تقديم أي تنازلات." وزعمت "هآرتس" أن "هذا المشروع غير مرتبط بالتطبيع بين إسرائيل والسعودية، وهو لن ينهار في ظل غيابها. والمشروع الأمريكي استهدف إقامة منظومة دفاع اقتصادية واستراتيجية ضد النفوذ الأمني والاقتصادي للصين في المنطقة. لكن أيضاً أمام مثل هذا الطموح تقف عدة عوائق عالية، حيث توجد للصين شبكة علاقات متشعبة مع السعودية والإمارات وإيران التي وقّعت مع الصين على اتفاق استثمارات بمبلغ 400 مليار دولار في غضون 25 عاماً." ً

وبيّنت الصحيفة أن "شبكة العلاقات المتشعبة للهند تستند إلى الاستراتيجية التي صاغها قبل ثلاث سنوات وزير الخارجية الهندي سوبرامانيان جايشانكار، والتي -بحسبها- لن تكون الهند في أي يوم من الأيام جزءاً من أسلوب الكتل؛ أي أن الهند سنُدِير سياسة خارجية مستقلة، حيث لا يتم إملاء هذه السياسة عليها من قبل انتماء "للكتل"، الشرق أو الغرب، روسيا، الصين أو الولايات المتحدة؛ علاقات الهند مع الصين توجد بشكل دائم على شفا



الأزمة بسبب النزاعات على الحدود في شمال الهند، والرئيس الصيني غاب عن مؤتمر "G20". ولفتت "هآرتس" إلى أن "السعودية والإمارات انسحبتا في السابق من التحالف المناوئ لإيران؛ ومصر من شأنها أن تستأنف علاقاتها مع طهران. وبالنسبة لهذه الدول ولواشنطن، إيران لم تعد تمثل كل شيء. من هنا؛ مشاركة إسرائيل في مشاريع استراتيجية إقليمية لا تُعتبر أساساً حيويًا لا يمكن العمل من دونه. وعلى هذه الخلفية، يبدو أن سؤال التطبيع مع السعودية أيضاً، الذي أهميته الاستراتيجية بالنسبة لإسرائيل كبيرة، أصبح سؤالاً ثانوياً أمام هدف الولايات المتحدة الأساسي، وهو محاربة الصين. "وذكرت الصحيفة أن "إسرائيل التي تدّعي بدرجة معيّنة من الصحة، أن القضية الفلسطينية لا تُفشل علاقاتها مع دول المنطقة، يمكنها أن تُترك في هذه المرة بأن رام الله (السلطة) تُلقي بظلال كبيرة على عضويتها الاستراتيجية في خطوات إقليمية مصيرية."

#### 7 - رابع خاسر:

يُنافس ممر بايدن الجديد مبادرة الصين المسماة "الطريق والحزام" التي طرحتها بكين عام 2013، والطامحة لزيادة تجارة بكين مع آسيا الوسطى وأوروبا والشرق الأوسط وأفريقيا وأمريكا اللاتينية. وقد اشتركت في المبادرة الصينية أكثر من 150 دولة ومنظمة دولية، وتهدف إلى وصول البضائع الصينية إلى جميع أنحاء العالم، ما يعزّز حضور الصين اقتصادياً في منطقة جغرافية تغطّي ثلثي سكان العالم. وفي المقابل، جاءت ردود الفعل الغاضبة الأبرز من المشروع من قبل الدول المستثناة، مثل تركيا والعراق ومصر، فضلاً عن منافسته للمبادرة الصينية وممرات أخرى للتجارة العالمية، في ظل صراع جيوسياسي اقتصادي محتدم يشهده العالم.

وقد أعلن الرئيس التركي، رجب طيب أردوغان، رفضه لمشروع الممر الجديد، قائلاً: "لن يكون هناك ممر بدون تركيا"، مُبيناً أن "بلاده هي الخط الأكثر ملاءمة لحركة المرور من الشرق إلى الغرب في مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا". وأكد مهاب مميش، مستشار رئيس النظام المصري والرئيس السابق لهيئة قناة السويس، أنه "لا بديل عن قناة السويس، كأسرع طريق للنقل البحري؛ ولا مجال للمقارنة بين مشروع متعدد الوسائط ومجرى قناة السويس، أسرع طريق ملاحى في العالم". أما العراق، فقد ذكر رئيس وزرائه محمد شياع السوداني، أن "خرائط مشروع الممر الكبير لا تمر بالعراق، الذي أوجد طريقاً أقصر وأفضل وأقل تكلفة في مشروع طريق التنمية؛ وهذا ما سيدفع هذه الدول إلى الجلوس مع بغداد". وعزا السوداني عدم إشراك

العراق في مشروع دول العشرين، وقبله مشروع الحزام والطريق الصيني، إلى عدم إنجاز ميناء الفاو في البصرة. وفي لبنان، ألقى نائب رئيس الوزراء السابق، غسان حاصباني، اللوم على "من عزل لبنان عن العالم وأفسح المجال أمام الآخرين ليكونوا مدخل شرق المتوسط"، في إشارة إلى الميناء الإسرائيلي في المشروع.

بالنسبة لإسرائيل، أشارت صحيفة "غلوبس" الاقتصادية الإسرائيلية إلى أن المشروع سيقتنع الكثير من الدول وشركات النقل باعتماده بدلاً من قناة السويس. ولفتت الصحيفة إلى أنه على الرغم من أنه لا يُتوقع أن يؤثر المشروع على دور قناة السويس كمرر لنقل النفط، إلا أنه سيهدّد مكانتها كمرر لنقل البضائع، لأن استخدامه سيقلّص الفترة الزمنية التي يستغرقها نقل البضائع من آسيا إلى أوروبا والعكس مقارنة بقناة السويس. ونقلت الصحيفة عن مختصين قولهم إن النقل عبر الممر العتيد سيقلّص كلفة النقل بنسبة 30% مقارنة بكلفة النقل عبر قناة السويس، فضلاً عن أنه سيقلّص الوقت بنسبة 40%. وضربت الصحيفة مثلاً للتدليل على "أفضلية" الممر العتيد على قناة السويس، حيث أشارت إلى أن نقل البضائع من تركيا عبر قناة السويس إلى البحر الأحمر ومضيق باب المندب والخليج، ووصولاً إلى المحيط الهندي ومنطقة شرق آسيا، سيستغرق وقتاً أطول بكثير من نقل هذه البضائع عبر موانئ إسرائيل التي ستكون مرتبطة بالأردن عبر خطوط سكك حديدية؛ ومن هناك إلى السعودية والإمارات، ومن هناك إلى شرق آسيا. وتوقّعت الصحيفة أن يُفضي تنفيذ المشروع إلى تعزيز التعاون الاقتصادي بين إسرائيل والسعودية. وأعدت الصحيفة إلى الأذهان أن رئيس الوزراء الإسرائيلي، نتنياهو، تحدّث قبل شهر صراحة عن مشروع لربط كيانه والسعودية عبر خطوط سكك حديدية؛ ولفتت إلى أن هذا المشروع سيربط بين مشروع مدينة "نيوم" السعودية ومشروع السكك الحديدية الضخم الذي قرّرت إسرائيل تشييده، والذي يُفترض أن يربط بين أقصى شمال الكيان وميناء "إيلات" في أقصى الجنوب. وبحسب الصحيفة، فإن مدّة السفر من إيلات إلى نيوم عبر ميناء العقبة الأردني، بواسطة خطة السكة الحديدية، لا تتجاوز ساعتين ونصف، لافتة إلى أن المشروع سيسمح بنقل السياح ورجال الأعمال والتقنيات الإسرائيلية إلى "نيوم".

من ناحية أخرى، توقع رئيس مجلس الأمن القومي في الكيان الغاصب، تساحي هانغبي، أن يعزّز مشروع الربط البري بين آسيا وأوروبا عبر الخليج الفارسي والأردن وإسرائيل، مكانة ميناء حيفا، الذي سيصبح مركز حركة النقل التجاري من آسيا إلى أوروبا والعكس، على حدّ تعبيره. وفي مقابلة أجرتها معه إذاعة "أف أم 103"، قال هانغبي: "نحن لم نكن لنحلم أن مثل هذا المشروع يمكن أن يُطرح. هذا المشروع سيُفضي إلى زيادة أنشطة ميناء

حيفا بشكل كبير، ويمكن أن تزداد فاعلية الموانئ {الإسرائيلية} الأخرى؛ وإسرائيل ستحوّل إلى مركز منظومة علاقات دولية جديدة، تحديداً في كل ما يتعلق بدول الخليج. " وأشار هانغبي إلى أن هذا المشروع طُرح منذ سنوات، وظلّ ينتظر موافقة من الدول التي تملك موانئ، تجعل من تحقيق هذا المشروع ممكناً. وأضاف: "إن فكرة المشروع الأساسية استندت إلى تدشين ربط بريّ لأول مرّة، وغير مسبق، من خلال شق طريق ينطلق من الإمارات ويتّجه إلى السعودية، الأردن، وانتهاءً بميناء حيفا، وبعد ذلك إلى أوروبا، بحيث يربط في النهاية شرق آسيا بأوروبا من خلال نقل البضائع عبر البحار من الهند إلى الإمارات. واعتبر أن البضائع ستفد إلى الهند من كل أرجاء شرق آسيا، ومن هناك يتم شحنها إلى الإمارات، حيث يتم نقلها براً عبر خط سكة الحديد إلى السعودية، الأردن، إسرائيل فأوروبا، والعكس.

وشدّد على أن عدداً كبيراً من الوزارات الإسرائيلية ستكون مُخرطة في التخطيط وإنجاز المشروع. وأكد أن المشروع سيُسهم في ربط إسرائيل بالاقتصاد العالمي، على اعتبار أنه بدونها لن يكون المشروع ممكناً.

## 8 - خاتمة :

كانت الإدارة الأمريكية قد شرعت منذ فترة طويلة بالترويج لاتفاق إقليمي يربط آسيا وأوروبا، مروراً بما يسمّى الشرق الأوسط الجديد، بهدف استعادة مكانتها، ومواجهة النفوذ المتزايد للصين، من خلال إقامة منظومة دفاع اقتصادية واستراتيجية شرق أوسطية وتعزيز علاقات دول الخليج وإسرائيل. ويمثّل مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا ذروة الأفكار والجهود الأميركية، لتحديّ الصين، ووقف تمددها في منطقة حيوية للمصالح الأميركية. وتسعى الولايات المتحدة من خلاله إلى تحقيق جملة من الأهداف، أبرزها الحفاظ على مناطق نفوذها أمام التمدد الصيني، وتقديم نفسها شريكاً ومستثمراً بديلاً للدول النامية من خلال مجموعة العشرين. كما تسعى إلى إعطاء جهود التطبيع بين السعودية وإسرائيل دفعة، على الرغم من أن جيك سوليفان، مستشار الأمن القومي الأميركي، نفى وجود صلة خاصة بين المشروع ومحادثات التطبيع الجارية بين إسرائيل والسعودية. لكن الرهان، بحسب قوله، "أن جميع المشاركين والجهات الراعية قادرون على العمل لتحقيق التكامل الإقليمي". وتحاول الولايات المتحدة انتزاع الهند من مجموعة البريكس وتزيد من تناقضاتها مع الصين؛ حيث أعلنت واشنطن عن بدء بناء الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، والذي بات يُطلق عليه "ممر بايدن"؛ وهو ما

من شأنه أن يوقف مبادرة "حزام واحد، طريق واحد" الصينية . وتُعتبر هذه ضربة قوية لوحدة الجنوب العالمي، ومحاولة للحفاظ على الهيمنة الاقتصادية للولايات المتحدة والغرب الجماعي.

وبرغم الحماسة الإسرائيلية التي رافقت إطلاق المشروع، فإن شكوكًا تحيط به؛ إذ لا توجد حتى الآن تفاصيل كثيرة عن التمويل أو الإطار الزمني، مع أنه جرى التأكيد على أن المسؤولين في البلدان المعنية سيضعون خطة عمل وجدولًا زمنيًا لتنفيذ المشاريع، بما فيها ربط شبكات الطاقة، ومدّ الكابلات البحرية والبرية، وتوفير المزيد من الاتصالات الرقمية. ونشر موقع "ستار غراد"، الروسي، تقريرًا قال فيه، "إن واشنطن اعتمدت سياسة "فرق تسد" لجذب الهند إلى مجال نفوذها والانفصال عن مجموعة البريكس؛ حيث لعبت الولايات المتحدة بحذر على التنافس بين الصين والهند." وأضاف، أنه "على هامش قمة مجموعة العشرين في نيودلهي، وقّعت الهند والولايات المتحدة والسعودية والاتحاد الأوروبي مذكرة تفاهم بشأن إنشاء ممر نقل واقتصادي يربط الهند بدول الشرق الأوسط وأوروبا. ويتضمّن المشروع بناء شبكة للسكك الحديدية وتطوير البنية التحتية للموانئ. ونتيجة لذلك، يعترّم المشاركون في المشروع زيادة قدرة الطرق لنقل بضائع التصدير والعبور." وأوضح الموقع أنه "تم خلال قمة مجموعة العشرين إطلاق مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (اختصارًا أي إم إي سي) (IMEC)، الذي يوسّع تفاعل الهند الاستراتيجي مع شبه الجزيرة العربية وأوروبا." وأشار الموقع "إلى أن مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا يُعدّ واحدًا من الهجمات الأمريكية العديدة والمتنوعة في الحرب الاقتصادية ليس فقط ضد الصين، ولكن أيضًا ضد دول البريكس؛ فهو نوع من الضربة الماهرة التي تصيب عدة أهداف في الوقت نفسه." ويرى التقرير "أن الهند لا يمكنها رفض العرض المغربي الذي قدّمته الولايات المتحدة لمواجهة الصين، والذي يهدف إلى إنشاء ممر نقل اقتصادي بمشاركة الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي والدول الأوروبية ذات الوزن الثقيل." وأقرّ الموقع بأن الضربة الانتقامية الأمريكية ضد البريكس بإنشاء "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" يمكن أن تؤدّي إلى تعقيد كبير لآفاق وحدة الجنوب العالمي في الحرب ضد الهيمنة الأمريكية.. واختتم الموقع التقرير بالقول إن المشروع يقدّم مكافآت للهند، ويمكن اعتباره رشوة ضخمة قدّمها أمريكا مقابل انسحاب الهند رسمياً من "بريكس".