

تقدير موقف



مشروع الممر الهندي الأوروبي: النشأة والتطور والدور الإسرائيلي

إعداد: ربيع محمد يحيى
تشرين الأول / أكتوبر 2023
dimensioncenter.net



مركز تفكير يُعنى بدراسة شؤون منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ويُقدّم للقارئ العربي رؤية موضوعية لشؤون المنطقة السياسية والاقتصادية والاجتماعية. ويسعى المركز إلى تقديم محتوى يخاطب المختصين والمهتمين، بلغة بعيدة عن لغة الخبراء والفنيين والأكاديميين، وبتكثيف يتناسب مع متطلبات العصر الحديث، وما يستلزمه من إيجاز يُلبي احتياجات الباحثين والقراء.

www.dimensionscenter.net

جميع حقوق الطبع والنشر محفوظة لمركز أبعاد للدراسات الاستراتيجية – © 2023
info@dimensionscenter.net

تمهيد

أثار إعلان الرئيس الأمريكي، جو بايدن Joe Biden، خلال قمة مجموعة العشرين (G20) في العاصمة الهندية نيودلهي، في 9 أيلول/ سبتمبر 2023، بشأن مشروع إنشاء ممر يشمل خطوطاً للسكك الحديدية سيربط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، تساؤلات بشأن الملبسات المحيطة والخطوات التي أفرزت هذا المشروع العملاق، سواء من زاوية النشأة والأهداف وكيفية التنفيذ ومصادر التمويل، إضافة إلى الدور الإسرائيلي الأساسي؛ الذي يبقى مُحاطاً بشيء من الغموض؛ إذ يُفترض أن ينتهي الخط البري المزمع عند موانئها البحرية، ومن هناك ستنتقل البضائع وغيرها إلى أوروبا عبر البحر المتوسط، كما أنه سيكون على البضائع والسلع الواردة من وإلى الخليج العربي المرور من خلال حيفا الإسرائيلية.

ويضمّ المشروع دولاً - هي: الهند والإمارات والسعودية والأردن وإسرائيل والاتحاد الأوروبي، كجزء من مبادرة أسماها بايدن "الشراكة من أجل الاستثمار في البنية التحتية العالمية"، الأمر الذي سيُسهم -على حدّ قوله- في تعزيز التجارة، ونقل موارد الطاقة النظيفة، وتطوير الاتصال الرقمي، وسيُعَدّ بمثابة شبكة عبور فعّالة وموثوقة، تبدأ من الهند مروراً ببحر العرب، ثم برّاً مروراً بالإمارات والسعودية والأردن، لتنتهي في إسرائيل، ولتبدأ مرة أخرى بحرّاً إلى أوروبا.

ووقعت الدول المشار إليها مذكرة تفاهم، حددت الالتزامات السياسية التي تقع على كاهلها، دون أن تخلق تلك المذكرة وضعاً قانونياً مُلزمًا، لكنها نصّت على قيام الدول الموقعة ببدء التعاون من أجل إنشاء ممر اقتصادي يربط الهند بالشرق الأوسط وأوروبا تحت مسمى (IMEC) عبر مسارين منفصلين، الممر الشرقي الذي يربط الهند بدول الخليج العربي، والممر الشمالي الذي يربط الخليج العربي بأوروبا مروراً بإسرائيل⁽¹⁾.

(1) محمد وليد يوسف، "الممر الهندي - الأوروبي وآثاره الإستراتيجية على الجوار"، مجلة الشراع (بيروت، لبنان)، 12 أيلول/ سبتمبر 2023، على الرابط

وسوف يُستخدم هذا الممر في نقل السلع من جانب، إضافة إلى مشروعات منها خطوط الكابلات للربط الكهربائي ونقل البيانات فائقة السرعة، ومد خط أنابيب لتصدير الهيدروجين النظيف، وكل ذلك يُفترض أن يُعزز الشراكات الاقتصادية بين الدول الموقعة، ويخلق المزيد من فرص العمل، ويقلل انبعاثات غازات الاحتباس الحراري، وغير ذلك من الميزات، كما يتردد⁽²⁾.

ويعد هذا المشروع امتداداً لمبادرة إسرائيلية طُرحت عقب توقيعها على "الاتفاقيات الإبراهيمية" مع الإمارات والبحرين، في 15 أيلول/ سبتمبر 2020، وأحد مخرجاتها، أُطلق عليه في حينه "محور دبي-حيفا"، أو "قطار السلام"، كما يُلحظ أن إمارة اللثام عنه تزامنت مع قرب الاحتفال بمرور 3 سنوات على توقيع الاتفاقيات، إلا أن الفارق في الإعلان الجديد هو أنه أضاف الهند إلى المشروع كمحطة أساسية، ليضفي عليه طابعاً يتجاوز العلاقات الإقليمية وليطال ملف التنافس الأمريكي الصيني، وليفتح المجال أيضاً أمام حديث منطقي عن مسيرة تطبيع محتملة بين الرياض وبين تل أبيب، لا يكف المسؤولون الإسرائيليون ووسائل الإعلام العبرية عن الحديث عنها، على الرغم من أن المشروع الجديد لم يضع توقيع اتفاق تطبيع سعودي إسرائيلي شرطاً، ولم يتطرق أيضاً لإمكانية بدء حقبة من التطبيع الاقتصادي في هذه المرحلة، إلا أنه بموجب الأمر الواقع سيخلق مساراً برياً بين السعودية وإسرائيل، يوفر قاعدة لما يمكن وصفها بالمصلحة الواحدة أو المشتركة.

الكلمات المفتاحية:

الممر الهندي الأوروبي، إسرائيل، أمريكا، الهند، الخليج العربي، السعودية، الإمارات، الاتفاقيات الإبراهيمية

(2) "ممر اقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا... تحدّ للصين؟"، موقع دويتشه فيله (بون، ألمانيا)، 17 أيلول/ سبتمبر 2023، على الرابط

أولاً: دلالات الموقف الإسرائيلي الرسمي:

تترك تصريحات المسؤولين والساسة الإسرائيليين، تعقيبًا على إمادة اللثام عن مشروع الممر الهندي الأوروبي، انطباعات واضحة بشأن المكتسبات الاقتصادية والسياسية والميزات الإستراتيجية التي ستربحها إسرائيل جزاء ارتباطها بشبكة دولية لنقل السلع والخدمات، تضعها للمرة الأولى في تاريخها كمحطة أساسية للربط الاقتصادي بين الهند وأوروبا؛ وتحوّلها إلى محور عالمي للتجارة، الأمر الذي يُفترض أن يمنح اقتصادها، الذي يعتمد بشكل أساسي على الابتكار والتكنولوجيا الفائقة والصادرات العسكرية، زخمًا إضافيًا. وبمعنى آخر، تُعوّل تل أبيب على المشروع، الذي كان حتى وقت كشف النقاب عنه أقرب إلى الخيال، لتصبح اسمًا حاضرًا في معادلة التجارة العالمية من الهند إلى أوروبا والعكس.

وينظر رئيس الوزراء الإسرائيلي، بنيامين نتنياهو Benjamin Netanyahu، إلى إعلان الرئيس الأمريكي وضع بلاده في بؤرة مشروع دولي تاريخي على أنه غير مسبوق؛ إذ سيربط البنى التحتية الآسيوية والأوروبية، بما يحقق رؤية تل أبيب الرامية إلى تغيير وجه الشرق الأوسط ووجه إسرائيل. ويمتلك قناعات بأن مشروعاً بهذه الضخامة سيؤثر بشكل إيجابي على جميع أنحاء العالم، ولذلك ثمن الإعلان الأمريكي، وأثنى على الدول الموقعة على مذكرة التفاهم⁽³⁾.

أمّا عن النتائج المباشرة لو نُفذ المشروع، حسبما أشار نتنياهو، فتتمثل في طفرة اقتصادية ستحوّل إسرائيل إلى محور رئيسي للتجارة والاقتصاد العالمي، وبوابة جديدة للهند على أوروبا والعكس، وسيعني انفتاحًا كبيرًا على الإمارات والسعودية والأردن، هذا بخلاف أنه سيزيد الطاقة التشغيلية للموانئ البحرية الإسرائيلية، وسيفتح بابًا جديدًا زاخرًا بفرص العمل بما ينعكس على مستوى معيشة الإسرائيليين، الذين يعانون بدورهم ارتفاع الأسعار.

(3) "نتنياهو متحدثاً عن المبادرة الأمريكية: إسرائيل تقف في بؤرة مشروع دولي غير مسبوق"، صحيفة ماکور ريشون (بالعبرية)، 10 أيلول/ سبتمبر 2023، على الرابط

ويكشف نتنياهو في تصريحاته التي تناقلها الإعلام العبري، أن الرئيس الأمريكي كان قد تواصل معه بشأن المشروع قبل بضعة أشهر، وأن الاتصالات الدبلوماسية من أجل انطلاقة المشروع لم تتوقف طوال الشهور الأخيرة؛ سعيًا من الطرفين لإعادة تشكيل منطقة الشرق الأوسط⁽⁴⁾.

وسوف تضع إسرائيل مواردها كافة، بحسب نتنياهو، من أجل تحويل المشروع إلى واقع، على أن تُكَلَّف جميع الوزارات والهيئات المعنية بالعمل في هذا الصدد. كما عهد نتنياهو إلى هيئة الأمن القومي التابعة لمكتبه مسألة التنسيق بشكل كامل مع الولايات المتحدة والدول الأخرى. ونشر وزير الخارجية الإسرائيلي، إيلي كوهين Eli Cohen، بيانًا أثنى خلاله على الرئيس الأمريكي، وذكر أن الوزارة ستواصل العمل من أجل إتمام الربط مع دول الاتفاقيات الإبراهيمية، وأن الممر الجديد سيختصر المسافات بشكل جذري ويُقلص وقت نقل البضائع من وإلى دول الخليج، وسيُخفِّض الكلفة الخاصة بالشحن. الوزير الإسرائيلي الذي ربط بين المشروع وبين الاتفاقيات الإبراهيمية، رأى أنه جاء كثمرة من ثمار السلام الإقليمي والاتفاقيات الموقعة قبل 3 سنوات، وبينَ أنه سيجلب المزيد من الاستقرار للمنطقة، وسيسهم في تراجع أسعار السلع وتخفيف الأعباء عن الإسرائيليين⁽⁵⁾.

وتحمل تلك التصريحات دلالات مهمة في هذه المرحلة، على الرغم من أن أسئلة كثيرة عالقة بشأن تحوُّل المشروع إلى حقيقة، يمكن الإشارة إلى أبرز الدلالات وَفَّق ما يلي:

- يحرص المسؤولون الإسرائيليون والإعلام العبري على عدم تسويق المشروع على أنه إسرائيلي بالأساس، أو حتى إسرائيلي أمريكي مشترك، وكان من الواضح أن المعلومات في هذا الصدد ليست العنوان الرئيسي لغالبية التغطيات الإعلامية بالعبرية؛ إذ طُرح المشروع إعلاميًا على أنه أمريكي في المقام الأول.
- على الرغم من ذلك، عمَدَ رئيس الوزراء الإسرائيلي، ووسائل الإعلام العبرية الداعمة له، إلى الترويج للمشروع من زاوية أخرى، وهي أنه يُعَدُّ واحدًا من إنجازاته على صعيد السياسة الخارجية، ومؤشراً على متانة علاقاته مع واشنطن وقدرته على كسر عزلة إسرائيل إقليمياً ودولياً.

(4) "نتنياهو يعلق على مشروع ربط الشرق الأوسط: يشكل طفرة ستغير وجه الشرق الأوسط"، موقع والا الإخباري (بالعبرية)، 9 أيلول / سبتمبر 2023، على الرابط

(5) "هل سنسافر قريباً من تل أبيب إلى الهند بالقطار؟ المشروع العملاق الذي تدشنه إدارة بايدن"، موقع كيكار هاشابات (بالعبرية)، 10 أيلول / سبتمبر 2023، على الرابط

- على النقيض، لا تعد تلك الأنباء جيدة بالنسبة لمعارضى نتنياهو وحكومته اليمينية في إسرائيل؛ إذ يواجه معارضة داخلية لأسباب ذات صلة بالإصلاحات القضائية المزمعة، والتوجهات الأيديولوجية لرؤساء أحزاب، يتولون حقائق وزارية في حكومته، لكن تبقى مسألة التطبيع مع دول عربية من بين الملفات التي تجد لها داعمين، بما في ذلك من المعارضة ذاتها.
 - تجاهل نتنياهو التطرق بتوسع للمشكلات المحيطة بالمشروع من زاوية جاهزية البنية التحتية لبلاده، ولم يوفر إجابات على أسئلة طرحها مراقبون تتعلق بغياب الموازنات المخصصة لتأهيل شبكات الطرق وخطوط السكك الحديدية، المقدرة بقرابة 25 مليار شيكل، والتي لم تُدرج في بنود الموازنة العامة الأخيرة.
 - تؤشر النقطة السابقة على رغبة رئيس الحكومة الإسرائيلية في توظيف الإعلان الأمريكي كإنجاز سياسي سريع في هذه الأثناء، ويُفضّل تأجيل القضايا الإشكالية ولا سيما الطرح الخاص بمصادر تمويل مشروعات تأهيل البنية التحتية، واكتفى نتنياهو بالحديث عن مصادر تمويل عبّر "اتفاقيات دولية" دون أن يفسر ذلك.
 - في حال أسهم المشروع في تقارب إسرائيلى سعودي، أو أبعد من ذلك الوصف، سيُنسب الأمر لنتنياهو كإنجاز استثنائي في تاريخ الدولة العبرية، وسيترك الأمر أصداءً كبيرة على مستوى العالم تضعه في بؤرة الاهتمام الدولي.
- سيضع المشروع إسرائيل، التي جمّدت مشاركات الصين كافة في مناقصات على صلة بمشروعات البنية التحتية قبل 3 أعوام⁽⁶⁾، كطرف غير مباشر في التنافس الدائر بين واشنطن وبكين.

(6) أنظر:

Galia Lavi, "China and National Infrastructure in Israel: Past the Peak", Strategic Assessment, Volume 25, No. 2, (Tel-Aviv: The Institute for National Security Studies, July 2022), p 118.

ثانياً: "قطار السلام" ومخرجات مبادرة إسرائيل الأصلية:

يتعين هنا العودة إلى الاتفاقيات الإبراهيمية بين إسرائيل والإمارات والبحرين، تلك هي القاعدة الأساسية التي يستند إليها مشروع الربط البري-البحري بين الهند وأوروبا، والذي كشف عنه الرئيس الأمريكي النقيب في العاصمة الهندية نيودلهي؛ وتلك الاتفاقية أيضاً هي الأساس الذي عوّلت عليه إسرائيل منذ تطبيع العلاقات مع البلدين الخليجين بالتحديد، ومن ثم أعدت بالفعل مبادرة للربط البري عبر خط للسكك الحديدية، تحت مسمى "قطار السلام". هذا المشروع لم يكن حبيس الأدراج، بل دارت بشأنه نقاشات عديدة بين تل أبيب وواشنطن، إلا أن تفاصيله وصلت وسائل الإعلام العبرية في الشهور الأخيرة فقط، ومن ذلك على سبيل المثال، التسريب الخاص بصحيفة "يديعوت أحرونوت" في 13 آذار/ مارس 2023، والذي نسب تلك المبادرة إلى رئيس الوزراء نتنياهو، ووزيرة المواصلات والسلامة على الطرق، ميري ريجيف Miri Regev، والأخيرة أعدت مكتبها مسودة لمشروع تدشين خط للسكك الحديدية بين إسرائيل والإمارات، يُفترض أن يلتحم بعد ذلك بشبكة قطارات فائقة السرعة، ستربط بين مدينتي "بيت شان" شمالاً، و"إيلات" جنوباً، كما سيربط بين محطات أخرى وسط البلاد بمحطة قطارات فائقة السرعة تقود إلى "حيفا" في النهاية⁽⁷⁾. وتجدر الإشارة إلى أن الصحيفة ذاتها نشرت في 7 تموز/ يوليو 2023 متابعة للملف، أرفقت معها خريطة توضح مسار "محور دبي-حيفا"، كما يظهر في (الشكل 1-3).

(7) "هل تُنفذ الوعود؟ هذا هو مسار خط السكك الحديدية المخطط له من بيت شان إلى إيلات"، صحيفة يديعوت أحرونوت (بالعبرية)، 13 آذار/ مارس 2023، على [الرابط](#)

شكل رقم (1): خريطة توضح مسار "محور دبي-حيفا" البري المقترح ضمن المشروع الإسرائيلي الأصلي



المصدر: نُشرت هذه الخريطة في الموقع الإلكتروني لصحيفة "يديעות أحرونوت الإسرائيلية"⁽⁸⁾

وعوّلت إسرائيل على المشروع الذي سيمنحها ميزات إستراتيجية كثيرة جرّاء الربط البري مع الخليج، وكذلك الميزات المتعلقة بالتغلب على البيروقراطية، ومن ذلك تمكين الشاحنات من نقل البضائع في زمن وجيز، وتقليل كلفة النقل بقرابة 20% مقارنة بما هو حاصل اليوم. ويمكن النظر إلى المخرجات التي كانت تل أبيب تنتظر تحقيقها في النقاط التالية:

محور دبي-حيفا: هدَفَ المشروع الإسرائيلي الأساسي إلى إنشاء مسار بري (سكك حديدية ونقل بالشاحنات) يربط بين الإمارات وإسرائيل عبر السعودية والأردن، ينتهي عند ميناء حيفا شمالي إسرائيل، ومن ثمّ أطلق عليه اصطلاحًا (محور دبي-حيفا).

التغلب على البيروقراطية: وصول الشاحنات المحملة بالبضائع اليوم من الإمارات إلى ميناء حيفا، من خلال "معبر الملك حسين" بالأردن، يمر بمراحل معقدة ويواجه صعوبات وبيروقراطية، وتضطر تلك الشاحنات لتغيير اللوحات وتبديل السائقين والانتظار لفترات طويلة. ومن ثمّ سعت إسرائيل إلى تغيير هذا الواقع، بحيث تخرج شاحنة من دبي لتصل مباشرة إلى الميناء الواقع شمالي إسرائيل.

(8) . "خارطة نشرتها صحيفة يديעות أحرونوت (بالعبرية)، في 7 تموز / يوليو 2023، على الرابط

واشنطن طورت المبادرة: سلّمت إسرائيل نسخة من المشروع إلى المبعوث الخاص للرئيس الأمريكي عاموس هوكستين Amos Hochstein، وأبدى الأمريكيون حماسة منقطعة النظير، ومنذ ذلك الحين عكفت الإدارة الأمريكية على صياغته من جديد، ليخرج الإعلان الأخير شاملاً الهند⁽⁹⁾.

التطبيع مع السعودية: سرّبت وسائل الإعلام العبرية الموضوع من زاوية كونه يتعلق بمحادثات سرية، وحاولت العثور على أسانيد بأن مرور المسار البري بالأراضي السعودية يعني حتماً التطبيع بين البلدين، ومن ثمّ بدأت الحديث عن الربط بين السعودية وإسرائيل برّاً سواء توصل الطرفان إلى اتفاق للتطبيع أو لم يتوصلا، على أمل أن يتسبب المشروع في تقريب وجهات النظر.

انضمام دول خليجية أخرى: في 7 تموز/ يوليو 2023، ذكرت صحيفة "يديعوت أحرونوت" العبرية أن هدف إسرائيل وأمريكا هو تنفيذ المشروع بأسرع ما يمكن، وسط حديث عن توسعته ليشمل البحرين وسلطنة عمان، وأن السرعة تلك تستند إلى حقيقة أن جزءاً كبيراً من المسارات المتوقعة يعتمد على بنية تحتية وشبكة مواصلات قائمة بالفعل⁽¹⁰⁾.

وقد واجهت المبادرة الإسرائيلية صعوبات، على رأسها قضية المسار الذي ينبغي أن يشمل الأراضي السعودية، في ظلّ غموض الموقف بشأن التطبيع بين الرياض وتل أبيب، وكذلك صعوبة نجاح الدبلوماسية الإسرائيلية بمفردها بشأن هذا الملف، هذا بخلاف كيفية تمويل مشروع بتلك الضخامة، ومن ثمّ دخلت إسرائيل في حوار مكثف مع الولايات المتحدة، ومنذ ذلك الحين تبنت واشنطن الفكرة وبدأت في تطويرها، ليُطرح الملف كمبادرة أمريكية تهدف إلى الربط بين الإمارات وإسرائيل مروراً بالسعودية والأردن في البداية، بهدف تدشين مسار بري لنقل البضائع من الخليج إلى موانئ إسرائيل البحرية، ومن ثمّ تحويل إسرائيل إلى مُنطلق لتصدير البضائع من الشرق الأوسط إلى أوروبا، فضلاً عن تنشيط حركة السياحة، قبل أن تتسع المبادرة وتخرج بصورتها التي أعلنها بايدن من نيودلهي⁽¹¹⁾.

(9) "خطوة كبرى لخط القطر من السعودية إلى إسرائيل، بايدين يعلن عن مشروع عالمي عملاق"، صحيفة يديعوت أحرونوت (بالعبرية)، 9 أيلول/ سبتمبر 2023، على [الرابط](#)

(10) "المحور الذي سيربط السعودية بإسرائيل"، صحيفة يديعوت أحرونوت (بالعبرية)، 7 تموز/ يوليو 2023، على [الرابط](#)

(11) "خطوة كبرى لخط القطر من السعودية إلى إسرائيل، بايدين يعلن عن مشروع عالمي عملاق"، صحيفة يديعوت أحرونوت (بالعبرية)، 9 أيلول/ سبتمبر 2023، على [الرابط](#)

ثالثاً: إسرائيل وتأهيل بنيتها التحتية:

من زاوية إسرائيل، يتطلب مشروع الممر الهندي الأوروبي امتلاكها بنية تحتية قوية للمواصلات وشبكات الإنترنت ونقل البيانات فائقة السرعة وغير ذلك، بحيث يمكنها تحقيق استجابة لمتطلبات المشروع الذي سيحولها إلى محور مهم في معادلة التجارة العالمية، كما تأمل. وتُقدَّر كلفة شبكة خطوط السكك الحديدية التي تطمح إسرائيل إلى تنفيذها قرابة 25 مليار دولار، بناءً على تقارير إعلامية إسرائيلية، في 13 آذار/ مارس 2023، ذكرت أيضاً أن وزارة المواصلات والسلامة على الطرق تعكف على تنفيذ مشروعات عملاقة لشبكات قطارات فائقة السرعة، من شأنها تلبية متطلبات التطورات الجديدة الناجمة عن احتمال الربط مع المسارات القادمة من الخليج وصولاً إليها، وذلك التاريخ بالطبع قبل أن تظهر الهند كطرف أساسي⁽¹²⁾.

وقد كان من المقدر أن يلتحم المسار القادم من الخليج مع شبكة الطرق الإسرائيلية من خلال "معبر الملك حسين" الحدودي مع الأردن، ليدخل إسرائيل وصولاً إلى خط مدينة العفولة (شمالاً)، فيما عكفت وزارة المواصلات الإسرائيلية على وضع المخططات الأولية لخط قطارات "الجليل" فائق السرعة، والذي يُفترض أن يربط بين مدينتي "العفولة" و"كريات شمونه"، ومن هناك سيرتبط الخط الناشئ بخطي "ميناشيه" الشمالي والجنوبي بحلول عام 2026، وجميع تلك الخطوط سترتبط بخط آخر قادم من بئر سبع (جنوباً). أمّا هذا الخط والذي يُنفذ في الوقت الراهن، فيُفترض أن يسير بمحاذاة الحدود المصرية وسيُنهي العمل فيه عام 2025، بكلفة تصل إلى 35 مليون شيكل، وسيقود هذا الخط إلى ميناء إيلات، ويتضمن أربعة أنفاق تحت الأرض كلفة الواحد منها 25 مليون شيكل. وخلال آذار/ مارس 2023 طُرح موضوع مشروع خط السكك الحديدية، والذي سيربط في النهاية بين مدينة بيت شان (شمالاً) على بُعد 83 كيلومتراً شمال شرق القدس، وبين مدينة إيلات (جنوباً)، عبّر العديد من الخطوط الفرعية المشار إليها، وهو مشروع عملاق كان ننتيا هو قد تعهد بتدشينه ضمن الاتفاقات الائتلافية إبان تشكيله الحكومة، دون تخصيص موازنة له.

(12) "هل تُنفذ الوعود؟ هذا هو مسار خط السكك الحديدية المخطط له من بيت شان إلى إيلات"، صحيفة يديعوت أحرونوت (بالعبرية).

13 آذار/ مارس 2023، على [الرابط](#)

إلا أنه أكد وقتها أن التمويل الإجمالي لمشروعات البنية التحتية الخاصة بشبكة القطارات وبالبالغ قرابة 25 مليار شيكل، سيأتي من خلال ارتباطات واتفاقيات دولية؛ لأن هذه الشبكة سترتبط بالمسار المخصص لخط "قطار السلام" القادم من الإمارات⁽¹³⁾. ويمكن تحديد عدد من النقاط الرئيسية فيما يتعلق بشبكة خطوط السكك الحديدية المزمعة في إسرائيل، والتي جاءت لتلبية متطلبات المرحلة القادمة، سواء فيما يتعلق بمبادرة "قطار السلام" في البداية، أو بالتحديث الأمريكي "مشروع الممر الهندي الأوروبي":

- تباشر تنفيذ جميع مشروعات البنية التحتية للمواصلات وشبكات القطارات فائقة السرعة التي يُفترض أن ترتبط في النهاية بالممر الهندي الأوروبي شركات إسرائيلية محلية، وليست شركات أجنبية عملاقة لديها قدرة تنافسية كبيرة⁽¹⁴⁾.
- يبقى خط قطارات "الجليل" في طور التخطيط، وهو مشروع يهدف إلى ربط مدينتي "العفولة" و"كريات شمونه" بشبكة قطارات فائقة السرعة (250 كيلومتر/ ساعة)، وسوف تتولى "الشركة الوطنية للبنية التحتية والمواصلات" وهي شركة حكومية إسرائيلية، تنفيذه.
- أمّا خط حيفا فيُفترض أن يُستكمل في العام المقبل 2024، وتباشر العمل فيه "شركة قطارات إسرائيل"، ويهدف إلى تشغيل شبكة قطارات فائقة السرعة تبلغ (250 كيلومترا/ ساعة) أيضًا.
- الخطوط المخصصة لربط الجنوب بالشمال تستهدف في إحدى مراحلها شبكة خطوط سكك حديدية من إيلات إلى مدينة بئر سبع، ثم ربط محور (بئر سبع-ديمونة) بمحطات عند تخوم مدينة اللد، وصولاً إلى مشروع ازدواج خطوط السكك الحديدية للطريق الساحلية، والتي تقود في النهاية إلى حيفا.
- تبلغ كلفة مشروعات البنية التحتية الإسرائيلية التي يمكنها أن تلي متطلبات المشروع الذي أعلن عنه بايدن، قرابة 25 مليار شيكل، كما ورد آنفاً، دون أن تُدرج هذه المبالغ الضخمة في الموازنة العامة الإسرائيلية، وأعلن نتنياهو أن التمويل سيأتي من خلال تفاهات واتفاقيات دولية⁽¹⁵⁾.

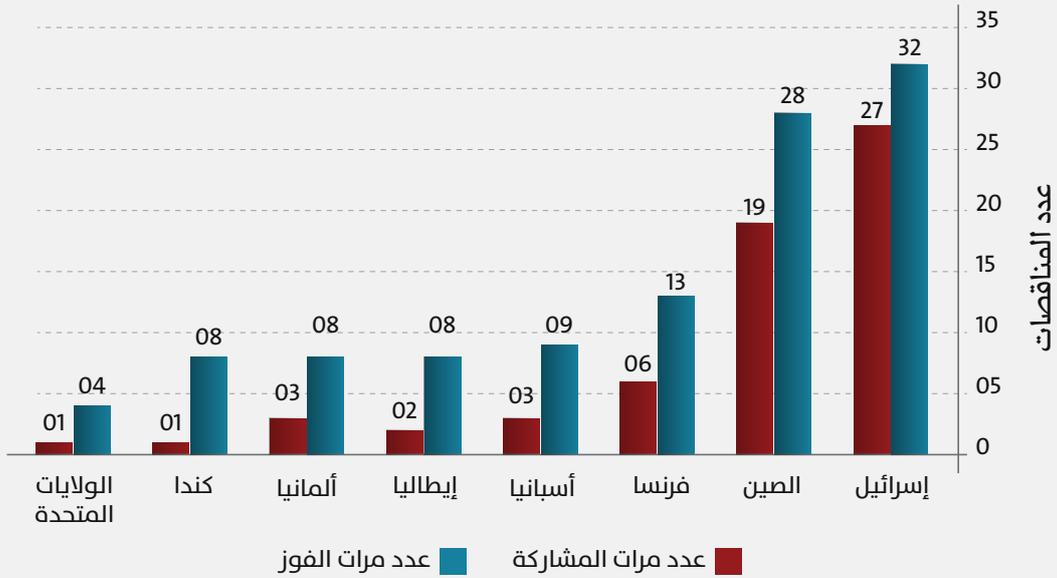
(13) هل تُنفذ الوعود؟ هذا هو مسار خط السكك الحديدية المخطط له من بيت شان إلى إيلات"، صحيفة ידיעות أchronوت (بالعبرية)، 13 آذار/ مارس 2023، على [الرابط](#)

(14) يظهر "الإنفوجرافيك" المنشور في المصدر السابق، أن تنفيذ مشروعات خطوط السكك الحديدية الجديدة في إسرائيل يقتصر على شركتين حكوميتين فقط هما: "الشركة الوطنية للبنية التحتية والمواصلات"، و"شركة قطارات إسرائيل".

(15) "هذا هو مسار القطار المزمع من بيت شان إلى إيلات"، بوابة السلطات المحلية الإسرائيلية (بالعبرية)، 15 آذار/ مارس 2023، على [الرابط](#)

● إحدى المشكلات التي تواجهها إسرائيل تكمن في حقيقة أن شركات صينية كانت حتى بداية عام 2020 تستحوذ على المشروعات ذات الصلة بالبنية التحتية، ولا سيما المواصلات والطرق، إلا أن الضغوط الأمريكية على إسرائيل تسببت في توقف الشركات الصينية -وهي حكومية في الغالب- عن المشاركة في المناقصات التي تطرحها الحكومة الإسرائيلية، في وقت كانت تلك الشركات تتسم بقدرة تنافسية كبيرة سواء فيما يتعلق بالكلفة أو سرعة التنفيذ (انظر الشكل 2-3) ⁽¹⁶⁾.

شكل رقم (2): جميع المناقصات ذات الصلة بالبنية التحتية الإسرائيلية منذ تأسيسها (حتى كانون الثاني/يناير 2020)



المصدر: أُعد الشكل بناءً على معلومات وردت في دراسة (Galia Lavi, 2022) صفحة 108

(16) أنظر:

Galia Lavi, "China and National Infrastructure in Israel: Past the Peak", Strategic Assessment, Volume 25, No. 2, (Tel-Aviv: The Institute for National Security Studies, July 2022), p 118.

رابعًا: "الممر الهندي الأوروبي" مشروع إسرائيلي تبنته واشنطن:

لم يُشر إعلان الرئيس الأمريكي في العاصمة نيودلهي إلى حقيقة أن المشروع هو النسخة المُحدّثة من المبادرة الإسرائيلية المُشار إليها (انظر الشكل 3-3)، بل تحدث عن خطط لبناء ممر للسكك الحديدية والشحن يربط الهند بالشرق الأوسط وأوروبا، كمشروع طموح يهدف إلى تعزيز النمو الاقتصادي والتعاون السياسي، ويسهم في تعزيز التجارة ونقل موارد الطاقة، وبالتالي ربط مساحة واسعة من العالم ماديًا، وتحسين الاتصال الرقمي وتمكين المزيد من التجارة بين البلدان، بما في ذلك منتجات الطاقة مثل الهيدروجين النظيف، كما لم يشر إلى الجداول الزمنية لاستكمالها، أو تفاصيل بشأن مصادر تمويله. ومع ذلك أشارت تقارير إعلامية إلى أنه خلال 60 يومًا من الإعلان ستقوم مجموعات عمل مشتركة بوضع خطة أشمل وتحدد الجداول الزمنية، وأن المرحلة الأولى ستتضمن تحديد المجالات التي تحتاج إلى الاستثمار وكيفية ربط البنية التحتية المادية بين البلدان، حيث سيتمكن بعد ذلك، خلال عام 2024 الانتقال إلى مرحلة الإعداد المالي والبناء. وتجدر الإشارة إلى أن شهر كانون الثاني/يناير الماضي شهد محادثات مكثفة أجراها البيت الأبيض مع أطراف المشروع، وبحلول شهر نيسان/إبريل بدأت عمليات رسم الخرائط ووضع التقييمات المكتوبة للبنية التحتية الحالية للسكك الحديدية في الشرق الأوسط. وفي 8 أيار/مايو سافر مستشار الأمن القومي الأمريكي جاك سوليفان Jake Sullivan، وكبار مساعديه في البيت الأبيض إلى الرياض وأبو ظبي، للاتفاق على اللامسات الأخيرة⁽¹⁷⁾. ويحقق إعلان الرئيس الأمريكي عددًا من المكاسب السياسية والإستراتيجية لإدارته، على صعيد السياسة الخارجية، ففي الوقت الذي سيمر فيه المشروع عبر السعودية والأردن وإسرائيل، فسيُعني ذلك اعترافًا صامتًا بالعلاقات السعودية الإسرائيلية، ويُقرّب احتمال التطبيع، وهو الهدف الذي كان يعمل على تحقيقه.

(17) أنظر:

AAMER MADHANI and JOSH BOAK, "Biden unveils US-backed transport corridor to link India to EU via Mideast, Israel", The Times of Israel (Tel-Aviv) September 9, 2023: [Link](#)

كما يُعدّ خطوة عملية لتصدي الإدارة الأمريكية لمبادرة الحزام والطريق الصينية، من خلال وضع حلفاء الولايات المتحدة في آسيا والشرق الأوسط وأوروبا تحت مظلة واحدة وتحالف تجاري واحد بقيادتها.

كما يعني هذا الإعلان تحويل إسرائيل إلى مفترق طرق الشرق الأوسط من الهند إلى أوروبا سواء في التجارة أو نقل البيانات والخدمات، وكل ذلك يُفترض أن يُفسّر- أمريكيًا على أنه إنجاز سياسي وإستراتيجي مهم على صعيد السياسات الخارجية للإدارة الأمريكية⁽¹⁸⁾.

لكن على الرغم من ذلك، ثمة خبراء في إسرائيل ذاتها، قللوا من حجم المكاسب التي ستعود على بلادهم جراء هذا المشروع، ورأوا أنه يبقى بمثابة إعلان نوايا لا أكثر، يتطلب تنفيذه التغلب على تحديات عديدة، هذا بخلاف الموازنات العملاقة المطلوبة لاستكمالها، ومن ذلك الباحث في مركز بحوث الأمن القومي الإسرائيلي، يوئيل جوزانسكي Yoel Guzansky، والذي رأى أن المشروع، وإن كان سيعمل بالفعل مكاسب إستراتيجية مهمة، لكن ليس بالصورة التي تروج لها الحكومة الإسرائيلية؛ إذ يندرج تحت المنافسة الأمريكية الصينية في المقام الأول، ويعد خطوة هدفها جلب الهند إلى المعسكر الأمريكي⁽¹⁹⁾.

ويعتقد الخبير ذاته أنه يتعين فهم هذا المشروع على أنه علامة على طموحات واشنطن في المنطقة، ومؤشر على إمكانية عودتها للانخراط بقوة في منطقتي المحيط الهندي والشرق الأوسط. ولا يستبعد أن يكون الإعلان الأمريكي جاء ردًا على الرعاية الصينية للاتفاق بين السعودية وإيران في 10 آذار/ مارس 2023. ومع ذلك يرى أنه يمنح الهند لا إسرائيل، ميزات إستراتيجية كبيرة، ويُعدّ نقلة نوعية ذات آثار جيوسياسية هائلة، سيمكنها من إعادة تشكيل دور نيودلهي في النظام الاقتصادي الأوراسي، ويوفر لها استجابة تمنحها القدرة على منافسة الصين، والتغلب على عوائق تقف أمام نموها وازدهار تجارتها الدولية⁽²⁰⁾.

(18) أنظر:

VAS SHENOY, "G20 in Delhi: Israel, India, US, Italy are the big winners - opinion", The Jerusalem Post (Jerusalem), SEPTEMBER 13, 2023: [Link](#)

(19) "لازار بيرمان"، رغم الحماس الإسرائيلي، قطار السلام مجرد أداة أمريكية في الصراع مع الصين"، موقع زمان (بالعبرية)، 14 أيلول/ سبتمبر 2023، على [الرابط](#)

(20) المصدر السابق ذاته.



شكل رقم (3-3): مسارات الممر الهندي الأوروبي بحسب الإعلان الأمريكي



المصدر: نُشرت هذه الخريطة في مجلة (Rau's IAS Compass) في 12 أيلول / سبتمبر 2023، على الرابط

خاتمة

يُعَدّ مشروع "الممر الهندي الأوروبي" الأمريكي امتداداً لمبادرة "محور دبي-حيفا"، أو "قطار السلام"، والتي جاءت بدورها كواحدة من مخرجات الاتفاقيات الإبراهيمية الموقعة في 15 أيلول/سبتمبر 2020 بين الإمارات والبحرين وإسرائيل، برعاية الولايات المتحدة الأمريكية؛ إذ تسلمت واشنطن مسودة هذه المبادرة التي تُنسب لرئيس الوزراء الإسرائيلي نتنياهو، وأُعدّها مختصون بمكتب وزيرة المواصلات والسلامة على الطرق، وعمدت إلى توسيعها لتشمل الهند، ومن ثمّ أصبحت جزءاً لا يتجزأ من صراع الهيمنة بينها وبين بكين. وفي الوقت الذي يفترض أن يعيد فيه هذا المشروع صياغة ملامح منطقة الشرق الأوسط، ويعزز الشراكات الاقتصادية والسياسية بين الدول الموقعة، هناك عديد من النقاط التي ينبغي الإشارة إليها:

1- تستطيع الإدارة الأمريكية الديمقراطية تسويق مشروع الممر الهندي الأوروبي على أنه إنجاز ضخم على صعيد سياساتها الخارجية، وملف الشرق الأوسط على وجه التحديد؛ كما يمكنها اعتباره مؤشراً قوياً على متانة العلاقات الأمريكية الإسرائيلية واستمرار الدعم والرعاية الأمريكية لإسرائيل، على الرغم من الخلافات الناجمة عن قضايا داخلية وعن السياسات الإسرائيلية إزاء الملف الفلسطيني.

2- يوفر الطرح الخاص بهذا المشروع فرصة قوية لرئيس الوزراء الإسرائيلي للحديث عن نجاح سياساته الخارجية أيضاً، ولا سيما تلك الرامية لتطبيع العلاقات مع دول عربية وضم المزيد من الدول للاتفاقيات الإبراهيمية، بما يكسر عزلة إسرائيل الإقليمية والدولية، ويحقق لها الكثير من المكاسب الاقتصادية والإستراتيجية ويعزز مكانتها الجيوستراتيجية.

3- لا توجد جداول زمنية واضحة لاستكمال البنية التحتية للمشروع، ولم يُجِب الإعلان الأمريكي عن أسئلة بشأن مصادر التمويل التي يُفترض أن تتجاوز عشرات المليارات من الدولارات أو الجدوى الاقتصادية والعوائد المتوقعة، هذا بخلاف الاعتبارات اللوجستية، ومدى قدرتها على الاستجابة لعمليات النقل والشحن المتعددة التي يُفترض أن تتضمن عمليات شحن ثم تفريغ مراراً وتكراراً للحمولات، التي قد تشمل سلعاً وبضائع.

- تغافل الإعلان مسألة مستقبل الشركات التي تمتلك أساطيل من السفن والناقلات وكذلك منظومة الشحن البحري بوجه عام، والتي تستخدم مسارات أخرى منها قناة السويس المصرية، وإذا ما كان الممر الهندي الأوروبي سيغير معادلة النقل في هذه المنطقة، ليزيد من الدور الذي تقوم بها شبكات القطارات وخطوط السكك الحديدية ويقلص دور مالكي السفن والناقلات فضلًا عن قناة السويس ذاتها.

5- تتحدث إسرائيل عن اختصار الوقت والكلفة فيما يتعلق بشحن السلع والبضائع، والتغلب على عقبات البيروقراطية والصعوبات التي تواجهها الشاحنات التي تقلّ البضائع من الخليج إلى إسرائيل أو العكس، إلا أن المسافة التي يُفترض أن تقطعها القطارات والشاحنات من الإمارات إلى إسرائيل، أو تلك التي ستقطعها السفن من الهند إلى الإمارات ومن إسرائيل إلى أوروبا، تتطلب دراسة الكلفة الحقيقية والوقت الفعلي الذي ستستغرقه عمليات الشحن والتفريغ ثم الشحن مجددًا، إضافة إلى كيفية تحصيل الرسوم الجمركية وإجراءات الأمن والسلامة الخاصة بفحص الشاحنات وغير ذلك.

6- تُعدّ الأراضي السعودية ممرًا أساسيًا هو الأطول ضمن هذا المشروع لوصول البضائع والسلع وكذلك الخدمات من الهند أو على العكس من أوروبا، ومن ثمّ تحمل تلك النقطة احتمالين، أولهما أن يفرض المشروع الأمريكي ما يمكن وصفه بـ "سلام الأمر الواقع"، القائم على المصالح الاقتصادية، أو أن يجد أطراف المنظومة أرضية مشتركة وتوقيتاً مناسباً لإعلان انضمام الرياض للاتفاقيات الإبراهيمية.

7- من المحتمل أن يبقى هذا المشروع مجرد طموح أمريكي إسرائيلي، وأن تقف الكلفة الضخمة عائقًا أمام تنفيذه، هذا بخلاف احتمال فقدان الحماسة بعد ظهور نتائج دراسات الجدوى، وغير ذلك من العوامل الفنية والتقنية التي قد تحوّل دون استكمالها.

- يمكن أن تتسبب ظروف سياسية محددة، تتعلق بملف الصراع الفلسطيني الإسرائيلي، أو تطوّرات أمنية حادة في تقويض التقدم في مشروع من هذا النوع؛ وفي سيناريو كهذا، قد تُضطر دول محددة تُعدّ جزءاً من المشروع للتراجع أو التسوية من أجل رفع الحرج عنها داخليًا، وبخاصة لو أقدمت إسرائيل على تنفيذ سياسات في غاية الحدة إزاء الضفة الغربية أو مدينة القدس، على سبيل المثال، مثل العودة إلى خطة ضمّ أجزاء من الضفة وغير ذلك.

- يتسم مسار المشروع بأنه أشبه بحلقات مترابطة بشدة لا يمكن فصل إحداها عن الأخرى، وسيعني ظهور صعوبات في بلد من بلدان الممر الهندي الأوروبي تأثر المنظومة بالكامل، إذ لا توجد ضمانات واضحة لعدم ظهور تطورات، بما في ذلك على صعيد تغيّرات المناخ، تؤثر على مسارات المشروع، ومثال على ذلك: حدوث عواصف قوية تضرب ميناء حيفا الإسرائيلي وتعطله أو تصيبه بالشلل، أو اندلاع مواجهات جديدة بين إسرائيل وبين منظمة "حزب الله" اللبنانية، وغلق ميناء حيفا أو تعرضه لضربات صاروخية، وغير ذلك من السيناريوهات.

١٥- إسرائيل التي تُعَوّل على المشروع للتحويل إلى محور جديد للتجارة بين الهند وأوروبا لم تضع بعد موازنات لتأهيل شبكة خطوط السكك الحديدية الخاصة بها، وهناك مشروعات يُفترض أن تُستكمل في حدود عام 2027 وأخرى قيد التخطيط، وهناك علامات استفهام عديدة بشأن قدرتها على إرساء مثل هذه البنية التحتية التي يتعين أن تكون بطاقة استيعابية كبيرة وبشكل متدفق، وهو الأمر الذي إما سيستغرق سنوات عديدة، أو ربما لن تتمكن من تنفيذه على الوجه الذي يُلبّي متطلبات مسار اقتصادي عالمي من هذا النوع.



أبعاد

للدراسات الإستراتيجية

 \DimensionsCTR

 \DimensionsCTR

 \dimensionscenter

 \dimensionscenter

info@dimensionscenter.net