أحمد سلطان | نشر في ٩ أكتوبر ٢٠٢٠,

منها نيوم والشام الجديد.. مشاريع محتملة لدمج الاحتلال في الجغرافيا الاقتصادية العربية

يعج الأرشيف السياسي والحربي لـ"إسرائيل" بعدد ضخم من المشاريع المستقبلية التي تهدف إلى إعادة رسم خرائط المنطقة والعالم، بما يتلاءم مع نبوءات دينية قديمة أو نوازع استعمارية عامة لتحييد الخصوم والسيطرة على ثرواتهم.

تتسم هذه المشاريع بالمرونة والكثرة وغير المنطقية في أحيان كثيرة، فكثير من هذه الأفكار لم يتحقق في موعده، وكثير منها لن يتحقق أبدًا، إذا قوبلت هذه النبوءات التوراتية بأخرى من القرآن، إلا أن لهذه المشروعات خطًا عامًا، هو الدأب الحقيقي في تنفيذها داخل بعض الدوائر الإسرائيلية، مع مراعاة الخصائص الديموغرافية والسياسية في المنطقة، إذ تدير "إسرائيل" مشاريعها بمشرط جراح، حتى تنجح في الاستحواذ على ثروات جيرانها العرب، دون أن تقع في فخ الاندماج الحقيقي المنصوب بفعل عزلتها الدينية واللغوية وسط بحر العرب والإسلام الهادر.

عادت إلى الواجهة كثير من المشاريع العملاقة التي تهدف، ظاهرًا، إلى إعادة صياغة خريطة الوطن العربي والشرق الأوسط بشكل يوثق الروابط العربية الإسرائيلية، عبر بوابة الجغرافيا السياسية والاقتصادية بعد إعلان الإمارات والبحرين تطبيع علاقاتهما مع الاحتلال، مما طرح كثيرًا من الأسئلة عن مشروعية الانخراط في مشاريع مدرجة في الأجندة الصهيونية أساسًا للاستحواذ على المقدرات العربية، خاصة في ظل ما تحمله من ضرر لأطراف عربية وإقليمية أخرى.

نستعرض في هذا التقرير أهم المشروعات التي تخطط "إسرائيل" لطرحها على الدول العربية، وبالأخص منطقة الخليج، بما يعود عليها بالنفع الاقتصادي ويفرض على الإقليم اعترافًا إجباريًا بها، بالخلاف للثوابت

التاريخية والقيمية التي طالما اشترطت إنهاء الاحتلال قبل عرض وبحث مثل هذه المشروعات.

1. نيوم

طرح ولي العهد السعودي محمد بن سلمان، هذا المشروع رسميًا لأول مرة أكتوبر/تشرين الأول عام 2017، باعتباره قطعةً من الجنة انتزعت إلى الأرض، ضمن خطة "السعودية 2030" التي تهدف بشكل رئيس لإعادة تعريف المملكة العربية السعودية في حلة براقة معاصرة والتعافي من إدمان النفط والاعتماد عليه مصدرًا وحيدًا للدخل القومي.

يقع المشروع العابر للقارات على مساحة 26.500 شمال غرب المملكة، ونحو 1000كيلومتر مربع داخل الأراضي المصرية، جنوب سيناء، ويعد عالمًا جديدًا منفصلًا عن باقي المملكة كليًا، ومستقلًا بموارده المالية والإعاشية من الطاقة والماء والغذاء، المولدة جميعًا من مصادر ذاتية ومستدامة، بالإضافة إلى أشكال غير مسبوقة من الترفيه والتكنولوجيا.

أثيرت علاقة "إسرائيل" بهذا المشروع قبل طرحه، عندما تنازل الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي للسعودية عن جزيرتي تيران وصنافير، صغيرتي المساحة كبيرتي الأهمية، وتحويلهما لمنطقة مضايق مائية دولية، لتدخل المملكة بشكل غير مباشر في ترتيبات السلام مع "إسرائيل".

وبعد طرحه، رصد بعض الباحثين، تطابقًا فريدًا بين تفاصيل المشروع وتصورات الرئيس الإسرائيلي السابق شمعون بيريز عن مستقبل التعاون الإقليمي في كتابه "الشرق الأوسط الجديد" عام 1993.

تزايدت المكانة الدينية للأرض الواقع عليها المشروع بالنسبة لـ"إسرائيل" كثيرًا منذ النصف الثاني من القرن العشرين، حيث تشير تقديرات باحثيهم إلى أن هذه المنطقة هي أرض مدين القديمة، موطن قوم سيدنا شعيب، وهي التي هرب إليها اليهود من مصر مع سيدنا موسى، بل وهي التي شهدت معظم الأحداث الفاصلة مثل تجلي الله إلى سيدنا موسى وانفجار الماء والعجل المعبود، لا سيناء المصرية كما كانوا يعتقدون.

وبحسب أندريه كوريدكو الباحث الأمريكي في أورينتال ريفيو، فإن هناك علاقةً عضويةً بين "إسرائيل" و"نيوم"، وأن هذا المشروع الذي يتكلف 500 مليار دولار سيكون بوابةً لتطبيع العلاقات بين البلدين، وابن سلمان اختار هذه المنطقة القريبة من "إسرائيل" لتكون مقرًا جديدًا لحكمه الممتد، كما يشير آخرون إلى أن "نيوم" لا تعني كما اختار أصحاب التسمية (المستقبل الجديد)، وإنما تعني "مدين"، مقلوبةً، مع إبدال الدال، بالواو، وهو الصوت الذي بدأ به سفر الخروج في العهد القديم.

2- قطار السلام

طرح هذا المشروع قبل عام، بهدف إحياء فرع خط سكك حديد الحجاز الذي أنشأته الدولة العثمانية لتسهيل نقل الحجاج، مطلع القرن العشرين، وظل قائمًا حتى حرب عام 1948، حينما فجرته العصابات اليهودية، خوفًا من تدفق المقاتلين من سوريا إلى فلسطين عبر الخط.

الصيغة التي طرح بها المشروع مؤخرًا كانت زيادة المسافة المقطوعة ذهابًا وإيابًا، ليبدأ الخط في جنين بالضفة الغربية، بدلًا من حيفا شمالًا على البحر المتوسط، وينتهي في المملكة العربية السعودية بطول 1590 كيلومترًا، بالدمام، قابلة للزيادة نحو ألف كيلو متر إلى الإمارات.

رفض مسؤلو تنسيق المشروعات المدنية بالسلطة الفلسطينية العرض الإسرائيلي بشمول بعض مناطق الضفة الغربية داخل القطار الجديد، ولم يرد القادة الخليجيون رسميًا على الطرح الإسرائيلي الذي قدمه يسرائيل كاتس وزير الخارجية والنقل اليهودي حينها خلال مؤتمر النقل الدولي بعمان، لكن الصحف العبرية تحدثت عن اعتماد ميزانية مبدئية (15 مليون شيكل) لإعداد المخططات الهندسية الأولية، بما

يوحي أن هناك موافقة ضمنية على العرض.

وتستند "إسرائيل" في عرضها المقدم إلى دول الخليج على نجاح تجربة مد الخط القديم جزئيًا إلى مرج بني عامر، شمال غور الأردن، عند جسر الشيخ، انتهاءً بإربد، بطول 60 كيلومترًا، وسرعة 160 كيلومترًا، عام 2016، بالإضافة إلى الدعم الدولي المقدم من الأقطاب الثلاث الكبرى، حيث "ينتظر أن تكون الولايات المتحدة قائدة القطار، والصين التي تمتلك خططًا للوصول إلى المتوسط أحد الركاب، وسوف تمثل ألمانيا الاتحاد الأوروبي" على حد قول كاتس، ومن المتوقع أن تصل التكلفة الإجمالية للمشروع ملياري شيكل، تتضمن حفر أنفاق ومد جسور ومسارات مزدوجة.

3. الشام الجديد

أحدث هذه المشروعات وأكثرها جدية حتى الآن، حيث طرح هذا المشروع في الـ26 من أغسطس/آب الماضي، أي بعد نحو أسبوعين من إعلان الولايات المتحدة موافقة الإمارات على التطبيع مع الاحتلال، وقبل ثلاثة أسابيع من توقيع الاتفاقية في البيت الأبيض.

طرح هذا المشروع الرئيس المصري عبد الفتاح السيسي والعاهل الأردني الملك عبد الله ورئيس الوزراء العراقي مصطفى الكاظمي في مطار الملكة علياء بالأردن، في البيان الختامي للقمة الثالثة التي تعقد على ضوء آلية التعاون الثلاثي، بعد عرض الكاظمي المشروع على الولايات المتحدة وتلقيه ضوءًا أخضر خلال زيارته لواشنطن.

جوهر المشروع أن تحصل القاهرة على احتياجاتها النفطية من بغداد، عبر أنبوب نفطي قادم من ميناء البصرة، جنوب العراق، مرورًا بمحافظة الأنبار إلى ميناء العقبة الأردني، وصولًا إلى الموانئ المصرية بسعر تنافسي يصل إلى 16 دولارًا في البرميل، مقابل حصول العراق على الطاقة الكهربائية من مصر التي تمتلك فوائض كبيرة من هذا المورد، بحيث يستفاد من قوة مصر البشرية، وقوة العراق النفطية، والأردن مركزًا لوجيستيًا.

تطورت آلية التعاون الثلاثي بمرور الوقت، وحملت أسماء كثيرة دالة على الخطوط السياسية لكل مرحلة ورغبة القادة التاريخيين في توظيف إمكانات الجغرافيا سياسيًا واقتصاديًا، حيث تبناها الرئيس العراقي الراحل صدام حسين عام 1989 بين مصر والأردن والعراق، مضافًا لهم اليمن الشمالي تحت مظلة مجلس التعاون العربي، وقدمها البنك الدولي لتشمل مع الدول الثلاثة الأساسية، سوريا ولبنان وفلسطين وتركيا عام 2014.

لم يقل القادة الثلاث إن المشروع سيتضمن "إسرائيل" صراحةً بعد، لكن عددًا من الباحثين والكتاب استشفوا وجودها ضمن المشروع، استنادًا إلى الخرائط الأولية المنشورة، وطرح وزارة الخارجية "الإسرائيلية" تصورًا عن المشروع، يونيو/ حزيران من العام الماضي، يتحدث عن "تغطية تكاليف المشروع خلال 10 أعوام، وإنعاش اقتصادات المنطقة بما فيها العراق، وارتفاع حجم التجارة "الإسرائيلية" بنسبة 400%، وتغيير خريطة المنطقة ودفع السلام خطوات إلى الأمام".

ويدخل المشروع ضمن الأجندة الإسرائيلية من السلام مع الخليج، من خلال احتمال انضمام الدول النفطية لهذا المشروع، بما يقلل الاعتماد على مضيق هرمز الذي يهدد الإيرانيون دومًا بتعطيله عبر هذا المسار البديل، بالإضافة إلى تقليل حاجة العراق إلى إيران في مورد حيوي مثل الكهرباء، مع تكبيد تركيا بعض الخسائر الاقتصادية، نتيجة اتجاه العراق إلى تصدير النفط إلى أوروبا عبر مسار مصري إسرائيلي، بدلًا من ميناء جيهان التركي.

4. الموصل حيفا

نقل النفط العربي، من العراق إلى "إسرائيل" عبر الأردن، لتلبية احتياجات الطاقة المحلية، وتكريره

وتصديره إلى أوروبا، هدف إستراتيجي قديم، لذلك يرجح الخبراء أنه في حال فشل مشروع الشام الجديد، لأسباب تمويلية أو سياسية، فإن دولة الاحتلال ستعيد فتح ملف أنبوب "الموصل/حيفا"، مع أحاديث عن الفائدة الاقتصادية المنتظرة للعراق من المشروع، كما حدث في بلاد عربية أخرى.

أنشأت شركة نفط العراق هذا الأنبوب عام 1932، بطول 904 كيلومترات، وقطر 30 سنتيمترًا، إبان الانتداب البريطاني، كي يصل النفط الخام إلى ميناء حيفا الفلسطيني آنذاك خلال 10 أيام، لتغطية احتياجاتها العسكرية على البحر المتوسط، وقد زادت أهميته خلال الحرب العالمية الثانية، لكن توقف المشروع عن العمل بضغوط عراقية، بسبب حرب فلسطين عام 1948 التي شارك فيها الجيش العراقي مع الجيوش العربية، ولم يعد المشروع إلى العمل منذ هذا التوقيت.

تضغط الحكومة "الإسرائيلية" على العراق والأردن، منذ احتلال العراق عام 2003 لإعادة تشغيل الأنبوب وضخ النفط إلى حيفا، مع ترويج أن هناك مبادرة واتصالات عربية بدولة الاحتلال، كي يستفيد الثلاثي من نفط كركوك الواقع بالشمال العراقي، حيث رجح وزير البنى التحتية الإسرائيلي الأسبق أن يوفر المشروع 25% من نفقات استخدام مسارات أخرى.

ومع انفتاح الدول العربية، ومنها الأردن، على التعاون مع "إسرائيل" بشكل واسع في مجال الطاقة، فإن بعض الخبراء يرجحون أن يكون هذا المشروع مطروحًا على طاولة المفاوضات على التطبيع بين العراق و"إسرائيل"، خاصة أن بنيامين نتنياهو تحدث مرارًا عن أهمية المشروع في سياقات كثيرة حتى قبل ثورات الربيع العربي.

يمكن القول إن محاولات "إسرائيل" السطو على الثروات العربية، بدأت جديًا مع اعتقاد الأنظمة القديمة، التي تجددت شكلا بعد إخفاق ثورات الربيع العربي، بحتمية دمج الاحتلال في الجسد العربي

بديل القناة

لن تنفذ "إسرائيل" كل مشاريع نقل النفط العربي إلى البحر المتوسط لتصديره إلى أوروبا بالطبع، لأن بعض المشاريع متشابهة، وبعضها يواجه عراقيل سياسية وتاريخية ومالية؛ لكن أحد المشاريع المرشحة بقوة للإنجاز هو خط الأنابيب البرية، الذي سيحل بديلًا لخط الأنابيب المصرية "سوميد" وقناة السويس.

فكرة نقل النفط العربي من الخليج إلى شمال فلسطين المحتلة قديمة جدًا، لكن هذا المشروع حديث نسبيًا، وجرت له الترتيبات، بحسب صحيفة فوريان بوليسي، خلال الأعوام القليلة السابقة، عبر أسماء وهويات وشركات عربية (إماراتية) مزدوجة، للتهرب من شراك المقاطعة العربية ودعوات محاربة التطبيع، وقد ضمنت مبادئه في وثيقة التطبيع بنص يقول إن:"الأطراف ستعزز وتطور التعاون في المشاريع في مجال الطاقة، بما في ذلك قطاع النفط الإقليمي، بهدف زيادة أمن الطاقة".

ومن المتوقع أن يؤثر المشروع سلبًا على عائدات قناة السويس المصرية، التي تهاوت عائداتها خلال العام الحاليّ بفعل أزمة كورونا، بسبب انخفاض أعداد السفن المحملة بالوقود المارة من قناة السويس، حيث سيوفر المشروع مئات الملايين من الشواكل، كما قالت صحيفة "غلوبس" العبرية، جراء ضخ النفط والغاز ونواتج التقطير في الأنبوب من الخليج مرورًا بإيلات وعسقلان إلى أوروبا وأمريكا، وهو ما سيخفض عائدات القناة بما لا يقل عن 20%.

وبحسب وكالات أنباء معارضة، فقد أبدت القاهرة استسلامًا وقلة حيلة أمام هذا المشروع الخطير، بعد تعليق تليفزيوني لقائد القوات البحرية المصرية والرجل الذي ذاع اسمه على فترات مرشحًا لشغل منصب نائب الرئيس في مصر، الفريق أحمد خالد، قال فيه ما معناه إن مصر تعول على قيم العروبة لعدم الإضرار بعوائد القناة.

فضلًا عن الخسائر القيمية والتاريخية وتجاوز حقوق الشعب الفلسطيني، فإن مصر تعتبر أكبر الخاسرين

من هذه المشاريع التي تصبو إلى خلق علاقة عضوية بين الاحتلال والعالم العربي

الخلاصة

بشكل عام، يمكن القول إن محاولات "إسرائيل" السطو على الثروات العربية، بدأت جديًا مع اعتقاد الأنظمة القديمة، التي تجددت شكلا بعد إخفاق ثورات الربيع العربي، بحتمية دمج الاحتلال في الجسد العربي، كما حدث في الإصرار على إتمام صفقتي شراء الغاز (الفلسطيني) من الاحتلال، من مصر والأردن، بنحو 30 مليار دولار، رغم عدم الحاجة الماسة إلى هذا الغاز، وسعي الاحتلال نفسه إلى تخريب مساعي الدول العربية للاستفادة من فوائض الغاز المحلية، كما يفعل مع مصر في مشروع (EastMid) الذي يهدف إلى تضييع فرصة مصر في تسييل الغاز وتصديره إلى أوروبا.

هناك مساع جدية من الاحتلال لإدماج الأردن في مشروعاته لضرورة جغرافية، وهناك مساع مقابلة وقديمة لإدخال العراق ضمن دائرة نفوذه الاقتصادي، رغم الانسحاب الأمريكي الكبير من العراق إبان ولاية أوباما، عبر بوابة الدعم العربي الخليجي، وتحت تبريرات الخروج من ربقة الوصاية الإيرانية والتركية، ولعل في توسع ضربات الاحتلال ضد الأهداف الإيرانية في الإقليم، إلى العراق، إنذارًا مبكرًا للتحذير من هذه المساعي.

فضلًا عن الخسائر القيمية والتاريخية وتجاوز حقوق الشعب الفلسطيني، فإن مصر تعتبر أكبر الخاسرين من هذه المشاريع التي تصبو إلى خلق علاقة عضوية بين الاحتلال والعالم العربي، حيث بدأت هذه الخسائر بالتفريط في الجزيرتين، تيران وصنافير، وصولًا إلى احتمالية تقليص عائدات واحدة من أهم مصادر الدخل القومي للبلاد، التي دفع المصريون أكثر من 60 مليار جنيه لتوسعتها منذ 6 أعوام فقط، قناة السويس، ومن الغريب أن القيادة المصرية تبارك مشاريع التطبيع وتدعمها.

الانفكاك عن سياسة المحاور مطلب إستراتيجي، لكن استبدال المحاور الكبرى، بعدو تاريخي، يعني أننا ندور في نفس الفلك، من حيث القابلية للهيمنة، كما يرجح احتمال التصادم مع المحاور الأخرى، وهو مطلب "إسرائيلي"، لن يقوله الاحتلال صراحةً، لكنه يخدم سياساته الرامية إلى تفكيك الدول الكبرى في الإقليم، بأقل كلفة ممكنة، ومن المثير أن بعضًا من الدول العربية مستعدة، نفسيًا على الأقل، لتحمل تكلفة الصدام مع تركيا وإيران، لإبقاء مصالحها مع "إسرائيل"، دون تجربة خيارات أخرى، كأن تركز على التكامل العربي نفسه، بعيدًا عن هذا أو ذاك، مع بقاء سياسات متوازنة مع الجميع.

رابط المقال: https://www.noonpost.com/38541/