

مركز البيان للدراسات والتخطيط
Al-Bayan Center for Studies and Planning



إسرائيل والممر الهندي - الأوروبي مكاسب استراتيجية وتحليل الأبعاد الجيوسياسية

علي نجات





إسرائيل والممر الهندي - الأوروبي: مكاسب استراتيجية وتحليل الأبعاد الجيوسياسية
سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط / قسم الأبحاث
/ الدراسات السياسية
الإصدار / ورقة بحثية
الموضوع / شؤون إقليمية ودولية
علي نجات/ باحث أكاديمي وطالب دكتوراه دراسات الشرق الأوسط في جامعة طهران

عن المركز

مركز البيان للدراسات والتخطيط مركز مستقل، غير ربحي، مقره الرئيس في بغداد، مهمته الرئيسية -فضلاً عن قضايا أخرى- تقديم وجهة نظر ذات مصداقية حول قضايا السياسات العامة والخارجية التي تخص العراق بنحو خاص، ومنطقة الشرق الأوسط بنحو عام. ويسعى المركز إلى إجراء تحليل مستقل، وإيجاد حلول عملية جليّة لقضايا معقدة تهتمّ الحقلين السياسي والأكاديمي.

ملحوظة:

لا تعبّر الآراء الواردة في المقال بالضرورة عن اتجاهات يتبناها المركز، وإنما تعبّر عن رأي كاتبها.

حقوق النشر محفوظة © 2025

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org

Since 2014

الملخص

يُعتبر مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا من أبرز المبادرات الاستراتيجية التي تهدف إلى إنشاء شبكة نقل متعددة الوسائط تربط جنوب آسيا بأوروبا عبر منطقة الشرق الأوسط، متضمّنة الموانئ، السكك الحديدية، والخدمات الرقمية والطاقة. في هذا السياق، تبرز إسرائيل كنقطة وصل حيوية تمثل المعبر النهائي للبضائع والطاقة المتجهة إلى أوروبا عبر البحر الأبيض المتوسط، مما يعزز مكانتها الاستراتيجية والجيوسياسية والاقتصادية بشكل ملحوظ. يفتح هذا المشروع أمام إسرائيل آفاقاً جديدة لتعزيز علاقاتها الإقليمية والدولية، خاصة مع الدول الخليجية التي تشارك بفاعلية في الممر، ما يرسّخ دور إسرائيل كفاعل محوري في شبكة التجارة الإقليمية والعالمية.

يُعَدّ الممر الهندي-الأوروبي نقطة تحول جوهرية في الدور الإقليمي لإسرائيل، حيث يتحول من وضع دولة طرفية محاصرة إلى محور لوجستي دولي متكامل. وتوفّر البنية الجغرافية والتكنولوجية لإسرائيل فرصاً هائلة لتصبح لاعباً رئيسياً في سلاسل الإمداد العالمية، مما يفتح أمامها آفاقاً استراتيجية واقتصادية واسعة. مع ذلك، يحمل هذا التحول تحديات وتهديدات غير مباشرة للأطراف المنافسة، وعلى رأسها إيران وتركيا ومصر، بالإضافة إلى مشروع طريق التنمية الذي يمثل بديلاً تنافسياً. وبالتالي، فإن المشروع لا يغيّر فقط خريطة النقل والتجارة، بل يعيد تشكيل موازين القوى الإقليمية، ويطرح تحولات جيوسياسية معقدة تستوجب دراسة معمقة لفهم تأثيراته متعددة الأبعاد على المنطقة.



المقدمة

في ضوء التحولات الدولية الديناميكية التي تؤثر على مكانة القوى في النظام الدولي وفي القطبية الإقليمية، يعتقد العديد من المنظرين والباحثين أن مفهوم القوة وأدواتها قد تغير، حيث لم يعد يُقاس فقط بالمعايير التقليدية، بل بمكونات وعوامل جديدة مثل موقع الدول في الممرات الناشئة وخصائصها الجيوسياسية فيما يتعلق بخارطة التجارة العالمية.

تسعى الدول إلى تعزيز قوتها ورفع مكانتها الدولية من خلال استغلال الفرص الجيوسياسية، حيث تلعب الممرات دوراً محورياً في هذا السياق. تُعدّ الممرات إحدى الساحات المهمة للتحولات في النظام العالمي للقوة، وهي تؤثر بشكل مباشر على المصالح والأمن القومي للدول. وقد أدى ذلك إلى تضاعف أهمية الممرات كعنصر قوة للفاعلين الإقليميين والدوليين. وفي سياق العولمة الاقتصادية والتنافس الجيوسياسي، برزت الممرات الاقتصادية كأدوات استراتيجية تستعملها الدول لتعزيز التجارة، وضمان أمن الطاقة، وتوسيع النفوذ السياسي. وتُعرف الممرات الاقتصادية بأنها شبكات من البنية التحتية (موانئ، سكك حديد، طرق، أنابيب طاقة) تُستخدم لتسهيل حركة السلع والخدمات بين مناطق متعددة، مع ما يصاحب ذلك من استثمارات ضخمة وشراكات إقليمية.

يشهد العالم في السنوات الأخيرة تسارعاً في المبادرات الاقتصادية العابرة للحدود، خاصة في منطقة الشرق الأوسط، حيث تتقاطع مصالح القوى الإقليمية والدولية. من بين أبرز هذه المبادرات يبرز الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، الذي طُرح خلال قمة مجموعة العشرين عام 2023. ومن بين الدول المشاركة في الممر الهندي-الأوروبي، تُعدّ إسرائيل الفاعل الذي سيحقق أكبر قدر من المنافع، إذ سيحوّل هذا الممر إسرائيل إلى جسر ربط بين الهند من جهة وأوروبا من جهة أخرى. ووصف بنيامين نتنياهو، رئيس الوزراء الإسرائيلي، إطلاق هذا الممر بأنه أحد أهم الأحداث بالنسبة لإسرائيل، لأنه يضع تل أبيب في قلب هذا المشروع العالمي ويغيّر وجه الشرق الأوسط.

يهدف مشروع الممر الهندي-الأوروبي إلى إنشاء شبكة نقل متعددة الوسائط (تشمل الموانئ، السكك الحديدية، والخدمات الرقمية والطاقة) لربط جنوب آسيا بأوروبا عبر منطقة الشرق الأوسط. في هذا الإطار، تبرز إسرائيل بوصفها نقطة وصل حيوية في هذا الممر، حيث تمثل معبراً نهائياً للبضائع والطاقة نحو أوروبا عبر البحر المتوسط.



ومما لا شك فيه أنّ إدماج إسرائيل في هذا المشروع يفتح أمامها آفاقاً واسعة لتعزيز موقعها الاستراتيجي والاقتصادي، ويمنحها أبعاداً جديدة في علاقاتها الإقليمية والدولية، لا سيما مع الدول الخليجية التي تنخرط بدورها في الممر.

من هنا تأتي أهمية هذه الدراسة التي تسعى إلى تحليل دور الممر الهندي-الأوروبي في تعزيز الموقع الجيوسياسي والاقتصادي لإسرائيل، من خلال استعراض محددات المشروع وبنيته، وتقييم المكاسب المتوقعة لإسرائيل على الصعد الاقتصادية والأمنية والسياسية، فضلاً عن تحليل انعكاسات ذلك على محيطها العربي والإسلامي.

المبحث الأول: الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا

في قمة مجموعة العشرين (G20) التي عُقدت في نيودلهي في أيلول/سبتمبر 2023، تم الإعلان عن مبادرة استراتيجية حملت اسم «الممر الاقتصادي الهند - الشرق الأوسط - أوروبا». جاءت هذه المبادرة في سياق المنافسة العالمية على ربط الأسواق الكبرى، وتهدف إلى إنشاء مسار تجاري بديل لمبادرة «الحزام والطريق» الصينية، وتعزيز الروابط الاقتصادية بين الهند وأوروبا مروراً بدول الشرق الأوسط. ويهدف المشروع الأميركي أيضاً إلى تثبيت منطقة الشرق الأوسط منطقة نفوذ أميركية في مقابل محاولات الصين اختراقها، وكذلك دمج إسرائيل في المنطقة العربية، وتعزيز موقع الهند في مواجهة الصين.¹

ومنذ كانون الثاني/يناير 2023، بدأت الولايات المتحدة بإجراء محادثات مع الهند والسعودية والإمارات وإسرائيل؛ حيث وضعت إدارة بايدن رؤية لتطوير ممرات اقتصادية من خلال طرح استراتيجية للاستثمار عبر قطاعات متعددة، للاستفادة من التأثيرات الأوسع لتعزيز التنمية الاقتصادية وتأمين سلاسل التوريد العالمي وتعزيز التواصل الإقليمي. وقد جاء الإعلان عن المشروع، على ما يبدو، حصيلة لهذه المحادثات التي جرت خلف أبواب مغلقة.

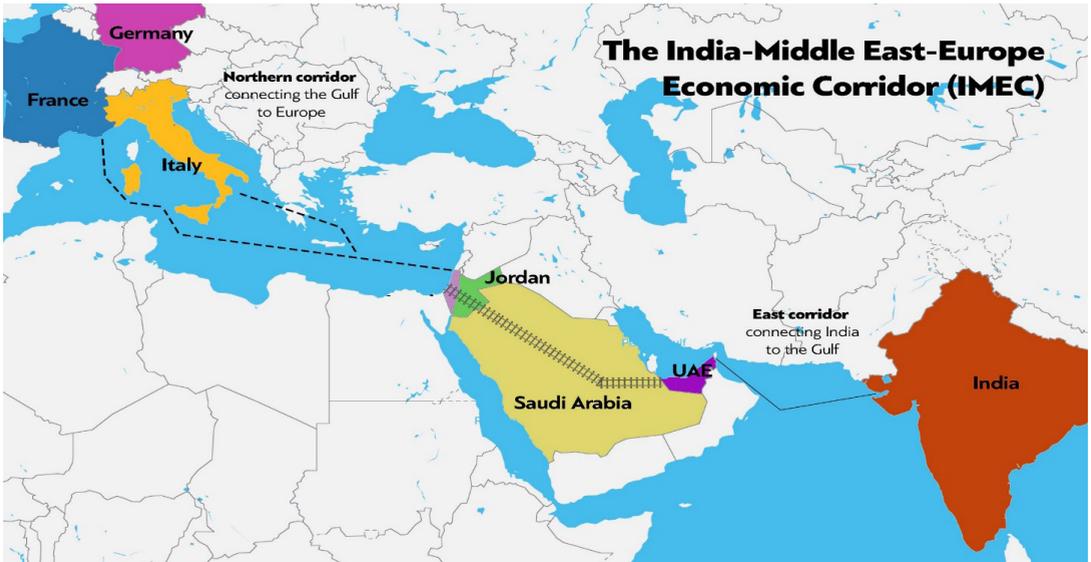
وتعدّ هذه المحادثات امتداداً لاتفاقيات الرباعية التي جرى التوصل إليها عام 2022 في إطار صيغة مجموعة I2U2، التي ضمّت، إلى جانب الولايات المتحدة، الهند وإسرائيل والإمارات. وعقد بايدن، أثناء زيارته لإسرائيل في تموز/يوليو 2022، اجتماعاً افتراضياً ضمّ إليه قادة الدول الثلاث. ورغم أن البيان المشترك الذي صدر عن الاجتماع أكد أن الهدف من إنشاء المجموعة هو التركيز، على نحو خاص، على الاستثمارات المشتركة والمبادرات

1. وحدة الدراسات السياسية، «ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا: مشروع أميركي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل»، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 14 سبتمبر 2023، ص 2.



الجديدة في مجالات المياه والطاقة والنقل والفضاء والصحة والأمن الغذائي، فإنه كان واضحاً وجود أهداف استراتيجية وراء تأسيس المجموعة التي صارت تُعرف باسم I2U2. وأشار الناطق باسم الخارجية الأميركية، نيد برايس، إلى أن النقاشات بين الأطراف الأربعة تناولت تعميق التعاون الاقتصادي والسياسي في الشرق الأوسط وآسيا، بما في ذلك التجارة وتغير المناخ والطاقة والأمن البحري.²

ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا هو ممر نقل متعدد الأوجه يربط السواحل الغربية للهند عبر خطوط بحرية بميناء الفجيرة في الإمارات العربية المتحدة، ومن هناك عبر خطوط السكك الحديدية في المملكة العربية السعودية إلى الأردن، وأخيراً إلى ميناء حيفا في إسرائيل. ومن المقرر أن تُنقل البضائع من ميناء حيفا إلى ميناء بيرايوس في اليونان، ومن هناك عبر خطوط السكك الحديدية والطرق البرية والبحرية إلى دول أوروبية أخرى. في الواقع، يتكوّن هذا المشروع من مسارين: المسار الشرقي الذي يربط الهند بالدول الخليجية، والمسار الشمالي الذي يربط الدول الخليجية عبر الأردن وإسرائيل بأوروبا، حيث تُعدّ إسرائيل الحلقة الرابطة بين هذين المسارين.



الخريطة 1: الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا

2 . وحدة الدراسات السياسية، «الرباعية الأميركية - الإسرائيلية - الهندية - الإماراتية: خلفيات التحالف وأهدافه»، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 19 يوليو 2022، ص 1.

يبدأ المسار البحري لهذا الممر الاقتصادي من الهند، التي تتمتع بساحل طويل على المحيط الهندي وبحر العرب، وتحديدًا من موانئ مومباي، ويمر عبر بحر العرب ليصل إلى موانئ دبي في الإمارات. ثم يبدأ مسار السكك الحديدية من منطقة الغويفات في الإمارات العربية المتحدة، ويمر عبر أراضي المملكة العربية السعودية باتجاه جنوب الأردن حتى يصل إلى مدينة حيفا الساحلية في إسرائيل. ثم يبدأ المسار البحري مجدداً من حيفا، ويمر عبر البحر الأبيض المتوسط إلى ميناء بيرايوس في اليونان، وهو أكبر ميناء في المنطقة وبوابة للوصول إلى الأسواق الأوروبية. ثم يبدأ المسار البري مجدداً من اليونان ويمتد إلى داخل أوروبا.

المسافة الإجمالية لممر الاقتصادي، بما في ذلك المسارات البرية والبحرية، تبلغ حوالي 4830 كيلومتراً.³ ويبلغ طول المسار السككي حوالي 2300 كيلومتر، ويمتد من ميناء الفجيرة في الإمارات إلى ميناء حيفا في إسرائيل. يشمل مشروع السكك الحديدية في الإمارات بناء خط سكة حديد بطول 605 كيلومترات يربط ميناء الفجيرة بالغويفات على الحدود مع المملكة العربية السعودية. ويجري حالياً استكمال المرحلة الثانية من هذا المشروع بطول 145 كيلومتراً. يمتد المسار السككي شمال-جنوب في المملكة العربية السعودية لمسافة 1400 كيلومتر تقريباً من حرض في جنوب شرق المملكة عبر الخرج، الرياض، بريدة، إلى الحديثة على الحدود الأردنية. ويتطلب المشروع إنشاء مسار مباشر بين الغويفات في الإمارات وحرض في السعودية، وهو ما ينقصه حالياً الربط السككي.⁴ يبلغ طول خط السكة الحديد من الحديثة إلى ميناء حيفا عبر الأراضي الأردنية حوالي 300 كيلومتر. حالياً، يعمل 60 كيلومتراً فقط من خط حيفا إلى بيسان بالقرب من الحدود الأردنية-الإسرائيلية، ويحتاج هذا الخط إلى التطوير والتوسع نحو الشرق حتى الحدود الأردنية. كما يحتاج خط السكة الحديدية في الأردن إلى تجديد شامل بسبب التآكل.⁵ وقد صرح عبد الخالق عبد الله، الكاتب وأستاذ الجامعة في الإمارات، أن «ما يقرب من 90% من البنية التحتية السككية في الإمارات جاهزة». كما التزمت المملكة العربية السعودية باستثمار 20 مليار دولار في الممر، حيث سيُخصص جزء كبير منه لإنشاء شبكة سكك حديدية داخلية.⁶

3 . سلمى حداد، «بعد حرب غزة ما مصير ممر التجارة الأكبر بين الشرق والغرب؟»، الخليج أونلاين، 24 يناير 2024.

4 . وحدة الدراسات الآسيوية، «التنافس التكاملي: ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا ومبادرة الحزام والطريق»، مركز الإمارات للسياسات، 4 أكتوبر 2023.

5 . Arhama Siddiq, "Corridor Politics: IMEC vs. BRI: Another Geopolitical Face-off in U.S.-China Rivalry", Corridor Politics, Vol. 14, No. 2, July to December, 2023.

6 . Anchal Vohra, "The uncertain future of the India-Middle East-Europe Corridor", December 28, At: <https://www.politico.eu/article/the-uncertain-future-of-the-india-middle-east-europe-corridor/>



بشكل عام، يهدف مشروع الممر الاقتصادي الطموح إلى تطوير البنية التحتية والتجهيزات اللوجستية في المجالات الحيوية التي تُعدّ من أولويات العالم اليوم، مثل مصادر الطاقة التقليدية، والطاقت المتجددة، والتكنولوجيا والتحول الرقمي، ونقل البيانات بسرعة، وتجارة البضائع من خلال استخدام كابلات نقل الكهرباء والبيانات وبناء السكك الحديدية لنقل البضائع. ويُقدّر المؤيدون لهذا المشروع أن الممر سيقلل من الوقت اللازم لنقل البضائع من الهند إلى أوروبا بنسبة 40 %، والتكاليف بنسبة 30 %⁷.

يتمتع الممر الاقتصادي بدعم دولي، ومزايا جغرافية، وأهداف اقتصادية مشتركة، وقدرة على المنافسة مع المشاريع الأخرى، مما يمنحه إمكانيات عالية للنجاح. ويحظى هذا الممر بدعم مباشر من الولايات المتحدة وبعض الدول الأوروبية التي تسعى إلى تعزيز موقعها في الشرق الأوسط ومنع نفوذ الصين. ويمكن أن يؤدي هذا الدعم إلى توفير التمويل والاستثمارات اللازمة لتطوير البنية التحتية.

تسعى الهند، كأحد الفاعلين الرئيسيين في هذا الممر، إلى تعزيز دورها في النظامين الاقتصادي والسياسي العالميين. ويمكن لهذا المسار الجديد أن يوفر للهند وصولاً أفضل وأسرع إلى أسواق الشرق الأوسط وأوروبا. وفي هذا السياق، تعتمد قدرة الهند على الاندماج في ممر من الهند إلى أوروبا بشكل أساسي على كيفية إدارة دلهي لمجموعة شركائها الخارجيين للمشاركة في سلاسل القيمة للصناعات التحويلية.

تتم هذه الشراكات الاقتصادية في إطار ثلاثة محاور: ممر الزراعة والأمن الغذائي، وممر الابتكار الذي يشمل الطاقة الخضراء والتكنولوجيا المبتكرة، وممر الصناعات التحويلية البتروكيماوية. وفي هذا المشروع الضخم، توفر الهند المنتجات الزراعية، وتوفر الإمارات العربية المتحدة رأس المال، بينما توفر إسرائيل التكنولوجيا اللازمة⁸.

يعتقد بعض الخبراء في العلاقات الدولية، مثل مايكل تانشوم، أن هذا الممر سيؤثر في قطاع الزراعة وتأمين الأمن الغذائي في المنطقة. تُعدّ الهند ثاني أكبر دولة في العالم من حيث قيمة إنتاج الأغذية، وأكبر منتج للأغذية ذات المحتوى الحراري، ورابع أكبر منتج من حيث القيمة الإجمالية للإنتاج الزراعي. ومن ناحية أخرى، تُعدّ الدول المشاركة الأخرى في الممر، مثل الإمارات، والمملكة العربية السعودية، واليونان، وإسرائيل، قادة إقليميين أو

7 . علاء المنشاوي، «الممر الاقتصادي. طموحات كبيرة ومشروع سيغير الشرق الأوسط»، العربية. نت، 11 سبتمبر 2023.

8 . محسن شادي، «اعتبارات سياسية: دوافع وتحديات مشروع الهند - الشرق الأوسط - أوروبا»، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، 20 سبتمبر 2023.



عالميين في تطوير الطاقة الشمسية. وبالتالي، فإن التعاون بين الهند وإسرائيل يعزز تطوير تكنولوجيا الطاقة الشمسية للدول الواقعة على طول الممر.⁹

بشكل عام، تم تقديم دوافع تصميم وتنفيذ مشروع الممر الاقتصادي لتحقيق أهداف اقتصادية وسياسية واستراتيجية متعددة. يهدف هذا المشروع إلى ربط الهند بأوروبا وتسهيل تطوير وتصدير الطاقة. تشمل أهداف الممر في المجالات التجارية والإنتاجية زيادة الأمن الغذائي وسلسلة التوريد، وربط شبكات الطاقة وخطوط الاتصال عبر الكابلات البحرية لضمان الوصول إلى الطاقة، وتعزيز الابتكارات المتقدمة في تكنولوجيا الطاقة النظيفة، وربط المجتمعات بالإنترنت المستدام.¹⁰ ومع ذلك، فإن الممر الاقتصادي ليس مجرد مشروع اقتصادي، بل هو أيضاً مشروع سياسي وأمني يهدف إلى تحقيق أهداف متعددة.

المبحث الثاني: إسرائيل ودورها في مشروع الممر الاقتصادي

بعد الإعلان عن الممر الهندي - الأوروبي، لم يُخف بنيامين نتنياهو، رئيس الوزراء الإسرائيلي، حماسه وسعادته، ووصف الممر الجديد بأنه إنجاز تاريخي لإسرائيل. وقال نتنياهو إن إسرائيل ستكون نقطة ربط مهمة في المشروع الاقتصادي الجديد الذي سيربط الهند والشرق الأوسط وأوروبا. وأكد نتنياهو أن إسرائيل ستقدم كل مهاراتها ومعرفتها وتفانيها لتحقيق أكبر جهد اقتصادي تعاوني في تاريخها، وأضاف أن إشارة وُجّهت إلى جميع الوزارات الحكومية للتعاون من أجل تحقيق هذا المشروع.¹¹

9 . Michaël Tanchum, "India's Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe", Institute of South Asian Studies, National University of Singapore, Issue No. 14, August 2021.

10 . مجموعة باحثين، «الممر التجاري العالمي الهندي-الشرق أوسطي-الأوروبي.. الفرص والتحديات»، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، 5 أكتوبر 2023.

11 . Sankranti, Shashwat, "India-Middle East-Europe Economic Corridor to Change the Face (21) of the Middle East: Israel PM, WION, 13 September 2023. P.38.





تتمتع إسرائيل بموقع جغرافي استراتيجي بالغ الأهمية يجعلها حلقة وصل طبيعية بين قارات آسيا وأوروبا، حيث تقع على الساحل الشرقي للبحر الأبيض المتوسط وتطل على ممرات بحرية حيوية، أبرزها البحر الأحمر عبر خليج العقبة. ومع انطلاق مشروع الممر الهندي - الأوروبي، أصبحت إسرائيل المحطة النهائية في السلسلة البرية التي تربط شبه الجزيرة الهندية بالبحر المتوسط، مما يمنحها دوراً محورياً في عمليات النقل والشحن والتوزيع الإقليمي والدولي.

تلعب إسرائيل دوراً رئيساً في المشروع عبر عدة محاور، أهمها موقعها الجغرافي الفريد، حيث تشكل الجسر البري بين الشرق الأوسط وأوروبا من خلال ميناء حيفا على البحر الأبيض المتوسط، وهو أحد أكبر الموانئ في المنطقة ويُعدّ المحور الرئيس في نهاية الخط البري للممر. كما تضمّ إسرائيل موانئ استراتيجية أخرى مثل ميناء أشدود، الذي يستقبل السفن الضخمة، وميناء إيلات على البحر الأحمر، الذي يُعدّ نقطة عبور حيوية، خصوصاً مع خطط ربطه بشبكة السكك الحديدية.

دور إسرائيل الرئيس في مشروع الممر الهندي-الأوروبي

المجال	التفاصيل
الموقع الجغرافي	تشكل إسرائيل الجسر البري بين الشرق الأوسط وأوروبا عبر ميناء حيفا على البحر المتوسط
البنية التحتية	تعمل على تحديث وربط شبكة سكك حديدية (خطوط حيفا-بيسان)
العلاقات الدبلوماسية	الاستفادة من اتفاقات أبراهام لتأمين شراكات مع الإمارات والبحرين
الأمن والنقل	توفر إمكانات لوجستية متقدمة، وخبرة في تأمين الممرات التجارية وتكنولوجيا الحدود الذكية
الموانئ	ميناء حيفا، الذي اشترت جزءاً منه شركة أداني الهندية سيكون محوراً رئيسياً في نهاية الخط البري

تعمل إسرائيل على تحديث وربط شبكة سكك حديدية استراتيجية تمتد من الدول الخليجية مروراً بالأردن وصولاً إلى موانئها على البحر الأبيض المتوسط، مع تقدم جزئي في خط حيفا - بيسان القريب من الحدود الأردنية. كما تستفيد من اتفاقات أبراهام لتعزيز شراكاتها مع دول الإمارات والبحرين، ما يعزز التعاون الدبلوماسي والاقتصادي في المنطقة.

تمتلك إسرائيل إمكانات لوجستية متقدمة، وخبرة كبيرة في تأمين الممرات التجارية وتطوير تكنولوجيا الحدود الذكية، ما يعزز قدرتها على إدارة هذا المشروع الحيوي بكفاءة عالية. ويمتد الممر من الموانئ الغربية في الهند، عبر الإمارات، مروراً بالسعودية والأردن، وصولاً إلى إسرائيل، حيث تُنقل البضائع إلى موانئ حيفا وأشدود وإيلات على البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر، ومنها إلى أوروبا عبر اليونان وإيطاليا. ويجعل هذا المسار إسرائيل نقطة عبور استراتيجية لا يمكن الاستغناء عنها في سلسلة الإمداد الجديدة، ما يعزز نفوذها الاقتصادي والسياسي في المنطقة.



على صعيد البنية التحتية، استثمرت إسرائيل بكثافة في تطوير شبكة السكك الحديدية التي تربط ميناء حيفا بالأردن، مع مقترحات مستقبلية لإنشاء خطوط سريعة تربط بين ميناء إيلات على البحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط، مما يسهل الربط بين الدول الخليجية وأوروبا عبر الأراضي الإسرائيلية. كما تتمتع إسرائيل ببنية تحتية رقمية وتكنولوجية متقدمة تؤهلها للعب دور محوري في نقل البيانات والطاقة ضمن إطار المشروع، الذي يتجاوز مجرد نقل البضائع ليشمل شتى أشكال التعاون الاقتصادي.

سياسياً، يمثل مشروع الممر الهندي - الأوروبي فرصة ذهبية لإسرائيل لتعزيز مكانتها الإقليمية وتحقيق أهداف عقيدة «بن غوريون»، التي تأسست على إقامة تحالفات استراتيجية مع دول غير عربية، وعقيدة عدّلت لاحقاً بدعم أمريكي لتعزيز دور إسرائيل في المنطقة وتهميش بعض الدول العربية. وفي هذا السياق، عبّر رئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتنياهو عن حماسه الكبير تجاه المشروع. وفي خطاب أمام الأمم المتحدة في أيلول/سبتمبر 2024، وصف نتنياهو الممر بأنه «بركة ونعمة في الشرق الأوسط»، فيما انتقد إيران وحلفاءها واصفاً إياهم بـ «قوى الشر والكرهية» في المنطقة، مما يعكس الرؤية الإسرائيلية التي تربط بين تعزيز التعاون الاقتصادي وإعادة رسم الخريطة الجيوسياسية الإقليمية.¹²



12 . Lazar Berman, "Netanyahu holds up maps illustrating the 'blessing' and 'curse' facing Mideast", The Times of Israel, 2024, at: https://www.timesofisrael.com/liveblog_entry/netanyahu-holds-up-maps-illustrating-the-blessing-and-curse-facing-mideast.

ومن جانبه، أكد وزير الطاقة الإسرائيلي، إيلي كوهين، أن التحديات الأمنية الأخيرة لم تضعف إسرائيل، بل عززت مكانتها الإقليمية وسرّعت من عمليات التطبيع مع دول المنطقة، وأدت إلى دمج إسرائيل في مشاريع استراتيجية عابرة للحدود مثل مشروع الممر الاقتصادي من الهند إلى أوروبا. وأوضح كوهين أن عودة ترامب إلى الرئاسة الأمريكية، واتفاقات أبراهام، والربط الطاقوي مع أوروبا، فتحت آفاقاً جديدة لتعزيز الاستقرار الإقليمي والازدهار الاقتصادي، مشيراً إلى أن إسرائيل لطالما كانت نقطة محورية في طرق التجارة العالمية وجسراً بين الشرق والغرب، والآن تتيح لها التطورات الأخيرة استعادة هذا الدور بشكل أوسع وأكثر تأثيراً.¹³

المبحث الثالث: المكاسب الاستراتيجية لإسرائيل من المشاركة في الممر الاقتصادي

من بين الفاعلين المشاركين في الممر الهندي - الأوروبي، تُعدّ إسرائيل الفاعل الذي سيجني أكبر قدر من الفرص والمزايا من تفعيله. ومن منظور جيوسياسي، يتماشى هذا الممر مع أهداف عقيدة بن غوريون المحيطية التي طُرحت في أواخر خمسينيات القرن العشرين بناءً على التحالف مع الدول غير العربية. وتم تعديل هذه العقيدة لاحقاً من قبل الولايات المتحدة بهدف تهميش الدول العربية والإسلامية، ومنح إسرائيل دوراً مركزياً في منطقة الشرق الأوسط.

تهدف إسرائيل من مشاركتها في مشروع الممر الهندي - الأوروبي إلى تحقيق مجموعة من الأهداف الاستراتيجية التي تعزز مكانتها الجيوسياسية والاقتصادية في المنطقة والعالم. أولاً، تسعى إسرائيل إلى تحسين موقعها كدولة محورية في التجارة العالمية من خلال أن تصبح نقطة وصل رئيسية تربط بين آسيا وأوروبا، مما يوسع نفوذها الاقتصادي والسياسي. ثانياً، تهدف إلى تقليل اعتمادها على قناة السويس لصادراتها و وارداتها، وذلك عبر تطوير ممر بري - بحري بديل يمر عبر أراضيها، مما يزيد من مرونتها التجارية ويقلل المخاطر المرتبطة بالممرات التقليدية. ثالثاً، تسعى إسرائيل لتعميق علاقاتها الاقتصادية مع الدول الخليجية والهند والاتحاد الأوروبي من خلال تعزيز الشراكات والتبادل التجاري ضمن إطار المشروع. رابعاً، تدعم إسرائيل جهود التطبيع الإقليمي عبر إطلاق مشاريع اقتصادية ملموسة تساهم في بناء الثقة وتعزيز التعاون مع جيرانها، خصوصاً في ظل اتفاقات أبراهام. وأخيراً، تهدف إسرائيل إلى تقوية اقتصاد شمال البلاد، ولا سيما في

13 . «وزير إسرائيلي: الممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا عبر «إسرائيل» السبب في الحرب»، عربي21،



مناطق الجليل وحيفا، من خلال تطوير البنية التحتية وزيادة حجم الأنشطة الاقتصادية واللوجستية في هذه المناطق الحيوية، مما ينعكس إيجابياً على التنمية المحلية ويعزز التكامل الاقتصادي الوطني.

تسهيل تطبيع العلاقات واندماج إسرائيل في المنطقة

أحد الأهداف الاستراتيجية لمشروع الممر الهندي - الأوروبي هو تسريع تطبيع العلاقات بين الدول العربية وتل أبيب واندماج إسرائيل في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا. فبعد توقيع اتفاقيات أبراهام وتطبيع العلاقات الدبلوماسية بين أبو ظبي والمنامة وتل أبيب، ركزت السلطات السياسية الأمريكية في عام 2023 على بذل جهود لتطبيع العلاقات بين المملكة العربية السعودية وإسرائيل. كان مشروع الممر الهندي - الأوروبي خطوة كبيرة في هذا الاتجاه، حيث لقي ترحيباً من بنيامين نتنياهو، رئيس الوزراء الإسرائيلي، ومحمد بن سلمان، ولي العهد السعودي. ومن ثم، يمكن القول إن إحدى أهم ميزات تفعيل الممر بالنسبة لإسرائيل هي تسهيل مشروع التطبيع في المنطقة. سيعمل هذا الممر الناشئ كمحفز لتسريع تطبيع العلاقات بين إسرائيل والدول العربية. ونظراً لتوسع العلاقات بين الإمارات العربية المتحدة وإسرائيل ووجود المملكة العربية السعودية في الممر الهندي - الأوروبي، فإن هذا التعاون سيؤدي إلى تطوير العلاقات الاقتصادية بينهما، ولا سيما أن إسرائيل ستكون نقطة الربط بين المملكة العربية السعودية ودول البحر الأبيض المتوسط. ويمكن أن تساهم التعاونات الاقتصادية بدورها في تقليل مستوى الخلافات وزيادة التفاعلات السياسية.

وبشكل عام، يمكن أن يكون تفعيل الممر خطوة جديدة في مراحل اندماج إسرائيل في الهيكلية الاقتصادية والتجارية والأمنية للشرق الأوسط، من خلال إبرام أنواع مختلفة من الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف مع دول المنطقة، مما سيشكل نمطاً غير مسبوق في علاقات إسرائيل مع دول المنطقة العربية. وبشكل عام، إن انخراط إسرائيل في مشروع متعدد الجنسيات بمشاركة دول عربية مثل السعودية والإمارات يرسخ تطبيعها الإقليمي ويمنحها شرعية وظيفية في النظام الاقتصادي العربي، بغض النظر عن حل الصراع الفلسطيني.



تقليل العزلة الجيوسياسية الترانزيتي

كانت العزلة الجيوسياسية لإسرائيل خلال العقود الماضية قضية معقدة ومتعددة الأبعاد. فمنذ بداية الستينيات، حاولت إسرائيل، بناءً على عقيدة التحالف المحيطي، الخروج من العزلة وإقامة علاقات مع دول مختلفة. شملت هذه العقيدة التعاون مع دول البحر الأبيض المتوسط، وشمال إفريقيا، والقوقاز، وآسيا الوسطى، لكن النتائج لم تكن ناجحة بالكامل، ولم تُنشأ شراكات مستدامة في هذه المناطق.

ومع ذلك، يمكن أن يؤدي تفعيل ومشاركة تل أبيب النشطة في الممر الهندي - الأوروبي إلى الخروج من العزلة الجيوسياسية. ويمكن أن يساعد هذا المشروع في إخراج تل أبيب من العزلة الجيوسياسية والجيواقتصادية، ويمكن لإسرائيل أن تلعب دوراً مهماً كحلقة وصل رئيسية في هذا الممر ضمن سلسلة التوريد العالمية ومسار التجارة والنقل العالمي الجديد. يتيح تفعيل الممر لإسرائيل أن تعمل كمركز ترانزيت وتجاري في المنطقة وكمحور آمن ومركز ثقل عالمي، ويعزز علاقاتها الاقتصادية مع الهند، والدول العربية، ودول أوروبا.

ومن خلال الممر، ستكون إسرائيل في مفترق طرق مهم مع الدول العربية في المنطقة. ومع ربط ميناء حيفا بالمسارات التجارية الجديدة، يمكن لإسرائيل أن تعمل كمركز للتبادلات الاقتصادية بين آسيا وأوروبا. ويسمح تفعيل هذا الممر الناشئ لإسرائيل بتقليل اعتمادها على المسارات البحرية التقليدية وخلق تنوع أكبر في مسارات الاستيراد والتصدير، مما يمكن أن يقلل من نقاط الضعف الموجودة في النقل البحري. ويسمح ذلك لإسرائيل بأن يكون لها تأثير أكبر على التجارة العالمية، ويساعد في تقليل نقاط الضعف الجيوسياسية لها.¹⁴

تقليل المخاطر الأمنية الناتجة عن التجارة البحرية

تزايدت مخاطر التجارة البحرية بالنسبة لإسرائيل في السنوات الأخيرة، خاصة بسبب تصاعد التوترات الإقليمية والتهديدات الأمنية. فقد هددت قوات أنصار الله في اليمن بشكل مستمر باستهداف السفن المتجهة إلى إسرائيل، وقد ازدادت هذه التهديدات حدة بعد حرب غزة عام 2023، مما جعل السفن الإسرائيلية غير قادرة على العبور بأمان عبر

14. علي نجات، «الممر الاقتصادي أم طريق التنمية: أيهما تعتبره إيران تهديداً؟»، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 1 يوليو 2025، ص 23



مضيق باب المندب والبحر الأحمر، وزاد بذلك وقت وتكلفة النقل بشكل كبير بالنسبة لإسرائيل.

وتواجه السفن الإسرائيلية أيضاً مخاطر في مياه البحر الأحمر ومضيق هرمز. فعلى سبيل المثال، تم احتجاز سفينة إسرائيلية تُدعى «إم إس سي آريس» في مضيق هرمز من قبل الحرس الثوري الإيراني، مما يدل على ضعف التجارة البحرية الإسرائيلية أمام العمليات العسكرية. علاوة على ذلك، أثرت حركة الملاحة في قناة السويس وزيادة التكاليف الناتجة عنها سلباً على اقتصاد إسرائيل.

من وجهة نظر تل أبيب، سيتشكل النظام الجديد على أساس إخراج إسرائيل من الوضع المسدود وإنهاء عزلتها عن مسارات التجارة والنقل العالمية. فالسبب في رغبة إسرائيل في المشاركة النشطة وتفعيل الممر هو خلق تنوع في مسارات الاستيراد وتقليل الضعف المتأصل لإسرائيل بسبب موقع تل أبيب الخاص واعتمادها الشديد على النقل البحري لتلبية احتياجاتها. فمع تفعيل هذا الممر، يمكن لإسرائيل أن تؤثر على مسار التجارة العالمية بشكل أكبر وتخلق اعتماداً للهند والدول العربية، مما يدفعهم إلى مزيد من التعاون في الأعمال السياسية.

علاوة على ذلك، يقلل الممر الهندي - الأوروبي من الأهمية الاستراتيجية للنقاط الحيوية التقليدية مثل باب المندب، مضيق هرمز، خليج عدن، البحر الأحمر، وقناة السويس، ويخفف من ضعف إسرائيل الناتج عن الاعتماد على النقل البحري. ويحمي الممر الناشئ، من خلال تجاوز النقاط المتوترة مثل البحر الأحمر وقناة السويس، مسار نقل البضائع إلى إسرائيل والغرب من التهديدات والمخاطر الناتجة عن انعدام الأمن في المناطق المتضررة، مما يزيد من أمن نقل البضائع. كما أن تعزيز التعاون الأمني بين الدول المشاركة في الممر الهندي - الأوروبي يمكن أن يساعد إسرائيل على التعامل بفعالية أكبر مع التهديدات المشتركة، حيث يمكن أن توفر التعاونات الاقتصادية حافزاً للتعاون السياسي والأمني بين الدول الأعضاء.

النفوذ السياسي الجديد لإسرائيل

مع تحول إسرائيل إلى محطة محورية في سلاسل الإمداد العالمية من خلال مشروع الممر الهندي - الأوروبي، تكتسب الدولة أدوات نفوذ سياسية واقتصادية جديدة تمكنها من تعزيز مكانتها الإقليمية والدولية. إذ يمكن لإسرائيل استغلال موقعها الاستراتيجي للضغط على جيرانها وتوجيه السياسات المتعلقة بمرور البضائع، وتحديد الرسوم الجمركية، وشروط الأمن على الحدود. هذا النفوذ الجديد يمنحها قدرة أكبر على فرض شروط اقتصادية وسياسية تخدم مصالحها الوطنية، كما يعزز قدرتها على التفاوض في الملفات الإقليمية والدولية، ويحولها إلى لاعب رئيس لا يمكن تجاوزه في معادلات القوة والقرار في الشرق الأوسط. وفي هذا السياق، يصبح الممر الهندي - الأوروبي ليس فقط مشروعاً اقتصادياً، بل أداة استراتيجية لتعزيز الهيمنة الإسرائيلية في المنطقة.

تعزيز الاعتماد الاقتصادي لدول المنطقة على إسرائيل

تعززت التجارة والعلاقات الاقتصادية لإسرائيل مع دول المنطقة بشكل كبير في السنوات الأخيرة. وبدأ هذا الاتجاه بشكل خاص بعد توقيع اتفاقيات أبراهام في عام 2020، مما أدى إلى زيادة الاعتماد الاقتصادي لبعض الدول العربية على إسرائيل. في هذا السياق، يساعد تفعيل الممر الهندي - الأوروبي إسرائيل على زيادة الاعتماد الاقتصادي للدول العربية، وخاصة الإمارات والبحرين، عليها، مما يمكن أن يُستخدم كأداة للضغط السياسي والمساومة في العلاقات.

ومع زيادة التعاون الاقتصادي والتجاري، تتجه الدول العربية نحو التعاون السياسي مع إسرائيل، حيث يمكن أن تعمل المصالح الاقتصادية كمحفز لتطبيع العلاقات. وقد يتيح النفوذ الدبلوماسي لتل أبيب تعزيز مصالحها بشكل أفضل واتخاذ موقف أقوى في مواجهة التحديات الأمنية والسياسية. كما يوفر الممر فرصة لتصدير التقنيات المتقدمة الإسرائيلية إلى الدول الشريكة، مما قد يؤدي إلى اعتماد هذه الدول عليها. وبشكل عام، يُعد الممر الهندي - الأوروبي بالنسبة لإسرائيل ليس فقط فرصة اقتصادية لخلق الاعتماد في دول المنطقة، بل أيضاً أداة لتعزيز نفوذها في المنطقة.



تحقيق المصالح الاقتصادية وتطوير البنية التحتية

من الفرص الأخرى لتفعيل الممر الهندي - الأوروبي بالنسبة لإسرائيل المزايا والمصالح الاقتصادية المتعددة. يمكن أن يساهم المشروع، كمشروع بنية تحتية كبير، بشكل كبير في اقتصاد إسرائيل. ويسمح الممر، من خلال تقليل وقت نقل البضائع من مومباي إلى ميناء بيرايوس في اليونان بنسبة 40%، لإسرائيل بأن تُعرف كمركز تجاري مهم في المسارات العالمية. ويمكن أن يؤدي هذا التقليل في الوقت إلى خفض تكاليف النقل وتسهيل التجارة الدولية.

ومع تطوير البنية التحتية لميناء حيفا وتحويله إلى أحد المراكز الترانزيتية المهمة، يمكن لإسرائيل أن تلعب دوراً رئيسياً في التجارة الإقليمية. كما يمكن أن تساهم الاستثمارات الأجنبية، خاصة من الهند والإمارات العربية المتحدة والصين، في نمو اقتصاد هذا الميناء. وستشمل المشاريع المرتبطة بالممر تطوير البنية التحتية للنقل والطاقة والاتصالات، مما يمكن أن يساعد في تحسين الظروف الاقتصادية لإسرائيل ويوفر أرضية لجذب الاستثمارات الأجنبية. سيصبح ميناء حيفا، بفضل استثمارات شركة أداني الهندية، أحد المراكز الترانزيتية والبحرية المهمة. ومن ناحية أخرى، يمكن أن يساعد الممر الهندي - الأوروبي في خفض تكاليف النقل وتسهيل التجارة، وهو أمر حيوي للغاية بالنسبة لاقتصاد إسرائيل.¹⁵

تجاوز تركيا وإيران

يمثل مشروع الممر الهندي - الأوروبي تحولاً استراتيجياً مهماً في خطوط التجارة البرية بين آسيا وأوروبا، حيث يعمل على تجاوز تركيا وإيران، اللتين يهيمنان تقليدياً على طرق النقل البري في المنطقة. فمن خلال إنشاء ممر تجاري بري يربط الدول الخليجية مباشرة بإسرائيل عبر الأردن، يُستبعد دور تركيا وإيران كممرين رئيسيين للبضائع، مما يقلص نفوذهما الاقتصادي والسياسي في هذه الشبكة الحيوية.

ويخدم هذا التوجه المصلحة الجيوسياسية الإسرائيلية التي تسعى إلى تقليص تأثير خصومها الإقليميين، خاصة في ظل التوترات والصراعات القائمة في الشرق الأوسط. كما أن استبعاد تركيا وإيران من هذه الخطوط يساهم في إعادة تشكيل موازين القوى

15. أزداد عيسى، «ما آثار استحواذ ملياردير هندي على ميناء حيفا على الفلسطينيين والشرق الأوسط؟»، نون بوست، 1 مارس 2023



التجارية ويعزز موقع إسرائيل كمركز لوجستي استراتيجي قادر على التحكم في تدفقات البضائع بين الشرق والغرب، مما يفتح أمامها فرصاً جديدة لتعزيز تحالفاتها الاقتصادية والسياسية.

منافسة طريق التنمية العراقي

تتنافس العديد من دول المنطقة على أن تصبح مراكز ترازيت وممرات إقليمية ودولية هامة، إلا أن هناك عوامل عدة تعيق تقدم مشاريع الممرات الاقتصادية، خصوصاً في منطقة الشرق الأوسط. ويواجه طريق التنمية العراقي منافسة متزايدة من مشروع الممر الهندي - الأوروبي، الذي يسعى لأن يكون الخيار الأكثر كفاءة وربطاً بين آسيا وأوروبا عبر الشرق الأوسط. تستفيد إسرائيل من بنيتها التحتية المتطورة وشبكات النقل المتقدمة لجذب استثمارات من الإمارات ودول خليجية أخرى، إضافة إلى دول أوروبية كبرى. وبالمنافسة، يطمح العراق لاستعادة دوره التاريخي كمركز لوجستي وتجاري يربط الشرق والغرب عبر طريق التنمية، الذي يعتمد على شبكة برية تمر عبر أراضيها لربط الدول الخليجية بتركيا وأوروبا.

المنافسة بين المشروعين لا تقتصر على البعد الاقتصادي فحسب، بل تحمل أبعاداً جيوسياسية واضحة، إذ تحاول إسرائيل من خلال بناء تحالفات استراتيجية مع دول عربية غنية وأوروبية تهميش النفوذ العراقي والتركي في سلاسل الإمداد الإقليمية والدولية. كما تستغل إسرائيل اتفاقات التطبيع الأخيرة لتعزيز موقعها التنافسي وجذب المزيد من الدعم السياسي والاقتصادي، مما يحد من قدرة العراق على جذب الاستثمارات وتنمية طريقه التجاري ويُعقد فرصه في استعادة مكانته كلاعب رئيسي في التجارة الإقليمية.¹⁶

منافسة قناة السويس

يُعد مشروع الممر الهندي - الأوروبي منافساً مباشراً لقناة السويس، التي لطالما كانت الممر البحري الأهم الذي يربط بين الشرق والغرب، خاصة بين آسيا وأوروبا. إذا تمكن الممر الهندي - الأوروبي الجديد من تحقيق تقليص كبير في الزمن والتكلفة المصاحبة لشحن البضائع، فقد يؤدي ذلك إلى تحويل جزء كبير من حركة التجارة العالمية من قناة السويس إلى هذا الممر الجديد الذي يمر عبر الأراضي الإسرائيلية.

16. علي نجات، «الممر الاقتصادي وطريق التنمية: التحديات والتنافسات»، مركز البيان للدراسات والتخطيط،



ويمنح هذا التحول إسرائيل نفوذاً اقتصادياً استراتيجياً، ويقلل من أهمية قناة السويس كممر تجاري رئيس، ما قد يؤثر على الاقتصاد المصري ويعيد ترتيب الأولويات اللوجستية في المنطقة. من الناحية الجيوسياسية، يعزز هذا النجاح مكانة إسرائيل ويجعلها لاعباً رئيسياً في التجارة البحرية العالمية، مما يتيح لها فرصاً أوسع للتفاوض على تحالفات اقتصادية وسياسية جديدة، ويمنحها دوراً فاعلاً في صياغة مستقبل التجارة الإقليمية والدولية.

كما يمكن أن يقلل هذا التحول من أهمية قناة السويس ويؤثر سلباً على الاقتصاد المصري الذي يعتمد بشكل كبير على رسوم العبور والتجارة المرتبطة بالقناة. ويعيد ترتيب الأولويات اللوجستية في المنطقة، ويعزز مكانة إسرائيل كلاعب رئيسي في التجارة البحرية العالمية. من الناحية الجيوسياسية، يُعد نجاح الممر الهندي - الأوروبي تهديداً لموقع مصر الإقليمي، ويزيد من تنافسية الشرق الأوسط على ممرات التجارة الدولية، مما قد يخلق توترات جديدة بين الدول المجاورة حول السيطرة على هذه الممرات الحيوية.

الخاتمة

يمثل الممر الهندي - الأوروبي فرصة استراتيجية لإسرائيل لتعزيز مكانتها الاقتصادية والسياسية في الشرق الأوسط، حيث يمكنها من فرض نفوذ جديد عبر السيطرة على شبكة لوجستية حيوية تربط بين آسيا وأوروبا. ومن خلال هذا المشروع، تكتسب إسرائيل مزايا كبيرة تشمل تعزيز اقتصادها، تطوير بنيتها التحتية، وزيادة تأثيرها السياسي عبر تحالفات إقليمية جديدة، لا سيما مع الدول الخليجية والأردن. كما يفتح الممر آفاقاً لتوسيع الاعتماد الاقتصادي للدول المجاورة عليها، مما يعزز من موقعها كقوة إقليمية لا يمكن تجاهلها.

ومع ذلك، يشكل نجاح هذا الممر تهديداً واضحاً لقناة السويس ومشروع طريق التنمية العراقي، وتهديداً لدول مثل إيران وتركيا، اللتين يتقلص نفوذهما الاقتصادي والسياسي في المنطقة نتيجة استبعادهما من خطوط التجارة الجديدة. كما أن الفلسطينيين يعدّون من بين الأطراف الأكثر تضرراً من هذا المشروع، حيث يعزز الممر استراتيجيات الإقصاء الجيوسياسي التي تفرضها إسرائيل، مما يفاقم حالة العزلة والاعتماد الاقتصادي المحدود لفلسطين. إذ تُكرّس إسرائيل عبر هذه الشبكة سيطرتها على البنية التحتية الحيوية، مما يصعب على الفلسطينيين إقامة دولة مستقلة وذات سيادة.



في الواقع، يمثل مشروع الممر الهندي - الأوروبي أكثر من مجرد ربط لوجستي بين آسيا وأوروبا، فهو إعادة صياغة لنظام العلاقات الإقليمية، وتحول استراتيجي في موقع إسرائيل ضمن بنية الشرق الأوسط. وبينما يحمل هذا المشروع مكاسب واعدة لبعض الأطراف، فإنه يُهدد بإعادة إنتاج الإقصاء الجيوسياسي للقضية الفلسطينية، ويُعيد هندسة ميزان القوى لصالح إسرائيل وحلفائها.

وعلى الصعيد المستقبلي، يواجه المشروع تحديات جسيمة تتطلب الاستقرار الأمني والسياسي في المنطقة، وتطويراً مستمراً للبنية التحتية العابرة للحدود، إضافة إلى ضرورة توسيع دائرة التطبيع والعلاقات الدبلوماسية مع دول محورية مثل السعودية والأردن. كما يجب التعامل بحذر مع التدخلات الإقليمية والدولية، لا سيما في ظل المنافسة بين القوى الكبرى وتوترات الشرق الأوسط، حيث يمكن أن يؤدي الصراع على النفوذ إلى تهديد أمن المشروع واستمراره.

باختصار، يظل الممر الهندي - الأوروبي نموذجاً لتحول استراتيجي في بنية المنطقة، يعزز نفوذ إسرائيل، لكنه في الوقت نفسه يُعيد إنتاج التوترات والصراعات الإقليمية، ويُعمق الانقسامات التي تواجه القضية الفلسطينية، مما يجعل مستقبل المشروع مرتبطاً بمدى قدرة الأطراف الإقليمية والدولية على إدارة هذه التحديات بطريقة تحقق استقراراً حقيقياً وتنمية مستدامة للجميع.



المصادر

- آزاد عيسى، «ما آثار استحواذ ملياردير هندي على ميناء حيفا على الفلسطينيين والشرق الأوسط؟»، نون بوست، 1 مارس 2023.
- سلمى حداد، «بعد حرب غزة ما مصير ممر التجارة الأكبر بين الشرق والغرب؟»، الخليج أونلاين، 24 يناير 2024.
- شادي محسن، «اعتبارات سياسية: دوافع وتحديات مشروع الهند - الشرق الأوسط - أوروبا»، المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، 20 سبتمبر 2023.
- علي نجات «الممر الاقتصادي أم طريق التنمية: أيهما تعتبره إيران تهديداً؟»، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 1 يوليو 2025.
- علي نجات، «الممر الاقتصادي وطريق التنمية: التحديات والتنافسات»، مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2 ديسمبر 2024.
- علاء المنشاوي، «الممر الاقتصادي.. طموحات كبيره ومشروع سيغير الشرق الأوسط»، العربية. نت، 11 سبتمبر 2023.
- محمد عبد الله، «هل يغير الممر الجديد «الهند نحو الشرق الأوسط وأوروبا» وضع قناة السويس؟»، الجزيرة. نت، 18 فبراير 2025.
- مجموعة باحثين، «الممر التجاري العالمي الهندي-الشرق أوسطي-الأوروبي.. الفرص والتحديات»، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، 5 أكتوبر 2023.
- وحدة الدراسات السياسية، «ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا: مشروع أميركي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل»، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 14 سبتمبر 2023.
- وحدة الدراسات السياسية، «الرباعية الأميركية - الإسرائيلية - الهندية - الإماراتية: خلفيات التحالف وأهدافه»، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 19 يوليو 2022.
- وحدة الدراسات الآسيوية، «التنافس التكاملي: ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا ومبادرة الحزام والطريق»، مركز الإمارات للسياسات، 4 أكتوبر 2023.
- «وزير إسرائيلي: الممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا عبر «إسرائيل» السبب في الحرب»، عربي21، 28 مارس 2025.



- Anchal Vohra, “The uncertain future of the India-Middle East-Europe Corridor”, December 28, At: <https://www.politico.eu/article/the-uncertain-future-of-the-india-middle-east-europe-corridor>
- Arha Kaush, “IMEC at One Year: India-Middle East Leads, Europe Needs to Recommit”, September 10, 2024, At: <https://nationalinterest.org/feature/imec-one-year-india-middle-east->
- Arhama Siddiqa, “Corridor Politics: IMEC vs. BRI: Another Geopolitical Face-off in U.S.-China Rivalry”, Corridor Politics, Vol. 14, No. 2, July to December, 2023.
- Michaël Tanchum, “The India-Middle East Food Corridor: How the UAE, Israel, and India are forging a new inter-regional supply chain”, July 27, 2022, At: <https://www.mei.edu/publications/india-middle-east-food-corridor-how-uae-israel-and-india-are-forging-new-inter>
- Michaël Tanchum, “India’s Arab-Mediterranean Corridor: A Paradigm Shift in Strategic Connectivity to Europe”, Institute of South Asian Studies, National University of Singapore, Issue No. 14, August 2021.
- Sankranti, Shashwat, “India-Middle East-Europe Economic Corridor to Change the Face (21) of the Middle East: Israel PM, WION, 13 September 2023.
- Lazar Berman, “Netanyahu holds up maps illustrating the ‘blessing’ and ‘curse’ facing Mideast”, The Times of Israel, 2024, at: https://www.timesofisrael.com/liveblog_entry/netanyahu-holds-up-maps-illustrating-the-blessing-and-curse-facing-mideast.





إِدْوَلِيَّة فاعِلِيَّة وَمَجْتَمَع مُشَارِك

www.bayancenter.org

info@bayancenter.org
