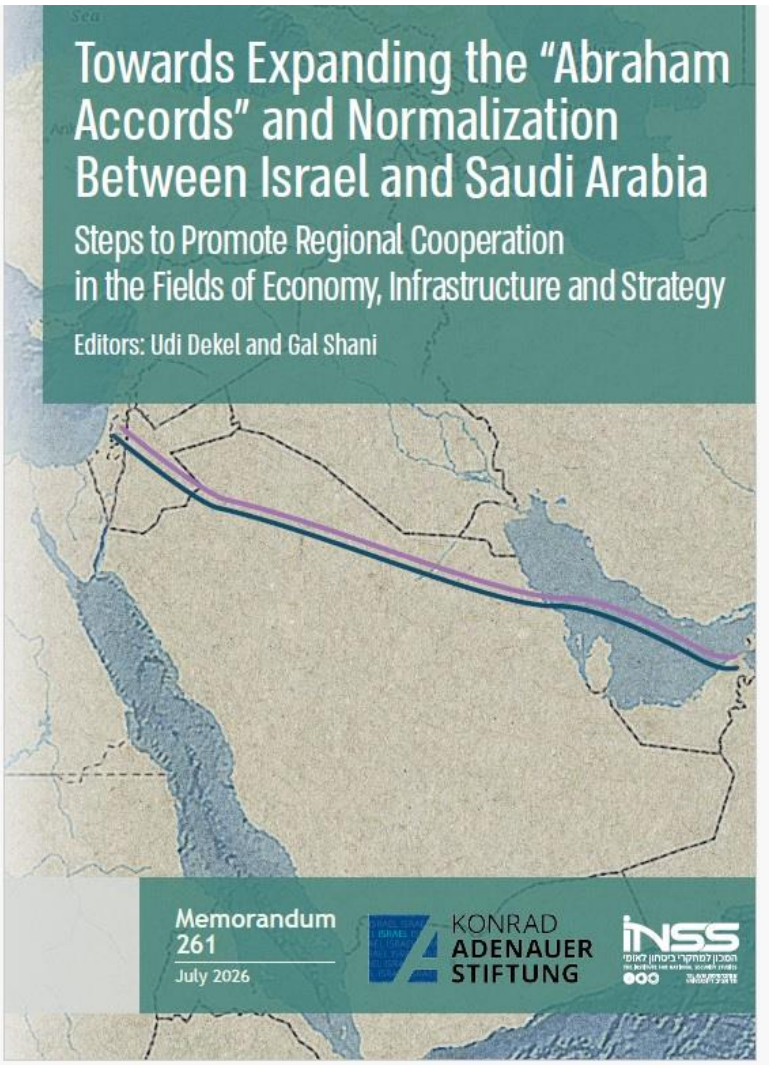
نحو توسيع نطاق "الاتفاقيات الإبراهيمية"

والتطبيع بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية

خطوات لتعزيز التعاون الإقليمي في مجالات الاقتصاد والبنية التحتية والاستراتيجية



نحو توسيع نطاق "الاتفاقيات الإبراهيمية"
والتطبيع بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية
خطوات لتعزيز التعاون الإقليمي في مجالات الاقتصاد والبنية التحتية والاستراتيجية[1]

بحث وإعداد

المحررون: أودي ديكل وجال شاني

معهد دراسات الأمن القومي (INSS)

تل أبيب – يوليو 2026

المذكرة رقم 261

ترجمة خالد غنام

مركز الانطلاقة للدراسات

نوفمبر 2026

[1] - https://www.inss.org.il/publication/expanding-abraham-accords/

الفهرس

قراءة نقدية بقلم خالد غنام 4
عرض موجز للبحث 11
المقدمة 13
الفصل الأول: العلاقات بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية من منظور تاريخي 14
الفصل الثاني: الإمكانات الاقتصادية للتطبيع مع المملكة العربية السعودية 24
الفصل الثالث: إمكانات الربط في البنية التحتية بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية: استعراض الفرص في البنية التحتية للنقل البري والبحري والجوي 32
الخلاصة: التطبيع الإسرائيلي-السعودي كجزء من نظام إقليمي جديد 63

قراءة نقدية بقلم خالد غنام

أثار اهتمامي البحث الذي نشره معهد دراسات الأمن القومي الإسرائيلي (INSS) بعنوان "نحو توسيع الاتفاقيات الإبراهيمية والتطبيع مع السعودية"، لما يتضمنه من تصورات حول مستقبل العلاقات الإسرائيلية الخليجية، والدور الذي يمكن أن تؤديه المملكة العربية السعودية في إعادة تشكيل المنطقة اقتصادياً وأمنياً وسياسياً. فالورقة لا تكتفي بمناقشة فرص التطبيع مع السعودية، بل تحاول رسم ملامح مرحلة إقليمية جديدة ترى فيها إسرائيل نفسها طرفاً مركزياً في شبكة من المصالح الاقتصادية والتجارية والأمنية التي تمتد من الهند إلى الشرق الأوسط وأوروبا.

لكن قراءة البحث من زاوية المصالح السعودية والفلسطينية تفتح المجال أمام مجموعة من الأسئلة النقدية، خصوصاً فيما يتعلق بطبيعة الشراكة المقترحة، وحقيقة القيمة التي يمكن أن تقدمها إسرائيل للسعودية، ومدى واقعية المشاريع المطروحة، فضلاً عن الاختلاف الجوهري بين التصور الإسرائيلي لمستقبل المنطقة والموقف السعودي من القضية الفلسطينية.

أولاً: طموحات الباحثين الإسرائيليين والفجوة مع الواقع السياسي

من المهم بداية التمييز بين التوصيات التي يقدمها الباحثون والمختصون في معهد دراسات الأمن القومي، وبين السياسة الرسمية للحكومة الإسرائيلية. فالبحث يعرض مجموعة من الأفكار والتوصيات التي تهدف إلى دفع صناع القرار نحو تبني رؤية أوسع للتطبيع والتعاون الإقليمي، لكنه لا يمثل بالضرورة برنامجاً حكومياً معتمداً أو سياسة تنفذها حكومة بنيامين نتنياهو.

وتظهر هذه الفجوة في دعوة الباحثين إلى إنشاء هيئة حكومية تتولى تنسيق التعاون الإقليمي، وتأسيس وحدة متخصصة لتطوير الممرات الاقتصادية، ووضع استراتيجية إسرائيلية شاملة للممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا .(IMEC) كما يتحدث البحث عن غياب التنسيق الوطني المطلوب، وعدم كفاية التخطيط الاستراتيجي والبنية التحتية اللازمة للاندماج في الممرات الإقليمية والدولية.

وهنا يبرز سؤال أساسي: إذا كانت إسرائيل ترى في هذه المشاريع فرصة استراتيجية لإعادة تموضعها اقتصادياً وسياسياً في المنطقة، فلماذا لا نشهد استعداداً حكومياً واضحاً لبناء البنية التحتية والمؤسسات اللازمة لتحقيق هذه الطموحات؟ ولماذا يبدو أن جزءاً من التصورات المطروحة يعتمد على الاستفادة من البنية التحتية القائمة، بدلاً من الاستثمار في إنشاء منظومة إقليمية متكاملة؟

إن ما يطرحه الباحثون يعكس طموحاً إسرائيلياً للاستفادة من التحولات الاقتصادية في المنطقة، لكنه يكشف في الوقت نفسه عن فجوة بين حجم الطموحات المطروحة وبين الاستعدادات الفعلية لتحقيقها. وربما يكون أحد أهداف البحث هو التأثير في صناع القرار الإسرائيلي ودفعهم إلى تبني هذه الرؤية، في ظل عدم وجود تصور حكومي متكامل حتى الآن.

ثانياً: طبيعة الشراكة الاقتصادية والتكنولوجية مع السعودية

يعرض البحث إسرائيل باعتبارها دولة تمتلك التكنولوجيا المتقدمة والخبرة العلمية والابتكار، في حين يصور دول الخليج، والسعودية بصورة خاصة، باعتبارها تمتلك رؤوس الأموال والموارد الطبيعية والأسواق الواسعة والقدرة على تمويل المشاريع الكبرى. ومن خلال هذا التقسيم للأدوار، تبدو إسرائيل وكأنها الطرف الذي يقدم المعرفة والحلول التقنية، بينما توفر السعودية التمويل والاستثمارات والفرص الاقتصادية.

ويشير البحث إلى خمسة مجالات رئيسية يمكن أن تستفيد منها إسرائيل في حال تطبيع العلاقات مع السعودية، وهي: التجارة البرية، واستيراد النفط والتعاون في الطاقة المتجددة، والاستثمارات السعودية المباشرة في إسرائيل، وتصدير المنتجات والخدمات التكنولوجية الإسرائيلية إلى السوق السعودية، إضافة إلى الصادرات الدفاعية الإسرائيلية. وهذا التعداد يكشف بوضوح عن حجم المكاسب الاقتصادية التي يتوقع الباحثون أن تحققها إسرائيل من التطبيع.

لكن هذا التصور يثير تساؤلاً حول مدى توازن الشراكة المقترحة. فالسعودية ليست دولة تفتقر إلى الخيارات التكنولوجية أو تنتظر إسرائيل لتوفير احتياجاتها في مجالات الذكاء الاصطناعي والبرمجيات المتقدمة والأمن السيبراني والتقنيات الرقمية. فهي تتعامل مع كبرى الشركات العالمية في الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا واليابان والصين والهند وغيرها، وتستطيع بناء شراكات تقنية واستثمارية مع أطراف دولية متعددة.

وبالتالي، فإن ما يمكن أن تقدمه إسرائيل من تقنيات وبرمجيات وحلول متقدمة متوفر، بدرجات متفاوتة، من مصادر دولية أخرى. وهذا لا ينفي امتلاك الشركات الإسرائيلية قدرات تقنية متقدمة أو وجود مجالات يمكن أن تقدم فيها قيمة مضافة، لكنه يضعف فكرة أن إسرائيل تمثل شريكاً تكنولوجياً لا غنى عنه بالنسبة للسعودية.

والسؤال الذي ينبغي طرحه هنا هو: ما الذي تستطيع إسرائيل تقديمه للسعودية ولا تستطيع الحصول عليه من شركاء آخرين؟ وما القيمة المضافة التي تبرر الامتيازات الاقتصادية والسياسية التي تطمح إسرائيل إلى تحقيقها من التطبيع؟

من جهة أخرى، لا ينبغي النظر إلى الشراكة الاقتصادية باعتبارها مجرد تبادل للسلع والخدمات، بل يجب الانتباه إلى طبيعة توزيع المعرفة والاستثمار والقدرة الإنتاجية. فهل ستؤدي هذه الشراكة إلى تطوير القدرات السعودية ونقل المعرفة وبناء صناعة تقنية مشتركة، أم ستقتصر على فتح السوق السعودية أمام الشركات الإسرائيلية، وجذب الاستثمارات الخليجية إليها، وتوسيع نطاق أعمالها في المنطقة؟

إن تعدد الخيارات الدولية المتاحة أمام السعودية يمنحها قدرة أكبر على التفاوض والمفاضلة بين الشركاء، ويجعل من الضروري إعادة النظر في التصور الذي يضع إسرائيل في موقع المورد الأساسي للتكنولوجيا المتقدمة في المنطقة.

ثالثاً: إيران والتعاون الأمني والصادرات العسكرية

يحتل العامل الإيراني مساحة مهمة في التصور الإسرائيلي للتقارب مع دول الخليج. فالعداء المشترك لإيران، والمخاوف من نفوذها الإقليمي وبرنامجها العسكري، يمثلان أحد المداخل التي يحاول الباحثون من خلالها تبرير أهمية التعاون الأمني بين إسرائيل والسعودية.

ويشير البحث إلى أن الحملة العسكرية الإسرائيلية الأمريكية ضد إيران، التي أطلق عليها اسم "الأسد الصاعد"، أظهرت أهمية التهديد الإيراني المشترك، لكنها أبرزت أيضاً الدور المحوري للولايات المتحدة في حماية السعودية ودول الخليج، وأكدت استمرار اعتماد هذه الدول على واشنطن في مجال الأمن والدفاع.

وفي هذا السياق، يتحدث البحث عن إمكانية توسيع الصادرات الدفاعية الإسرائيلية إلى السعودية مستقبلاً، إلى جانب التعاون في التقنيات العسكرية والأمنية. لكن من الضروري التمييز بين بيع الأسلحة والتقنيات الدفاعية من جهة، وبين إقامة تحالف عسكري حقيقي يقوم على تنسيق الأهداف والاستراتيجيات والالتزامات الدفاعية المتبادلة من جهة أخرى.

فالبحث لا يقدم تصوراً واضحاً لالتزام إسرائيلي بالدفاع عن السعودية أو المشاركة في حماية أراضيها ومصالحها في حال تعرضها لتهديد عسكري. كما لا يعرض إطاراً متكاملاً لتنسيق عسكري متبادل يحدد طبيعة المسؤوليات والالتزامات بين الطرفين.

ومن هنا يمكن طرح تساؤل حول طبيعة الدور الذي تطمح إسرائيل إلى أدائه: هل تسعى إلى بناء شراكة أمنية متكافئة مع السعودية، أم إلى التحول إلى مورد للسلاح والتقنيات الدفاعية، مستفيدة من القدرة الشرائية السعودية ومن حاجة المنطقة إلى تطوير منظوماتها العسكرية؟

كما أن وجود مصالح أمنية مشتركة لا يعني بالضرورة تطابق الأهداف الاستراتيجية. فالسعودية لديها حساباتها الخاصة في علاقاتها مع إيران واليمن ودول الخليج، ولديها أولويات تتعلق بأمن أراضيها واستقرارها، بينما تنطلق إسرائيل من أولوياتها الأمنية والعسكرية الخاصة، وفي مقدمتها مواجهة خصومها الإقليميين.

وبالتالي، فإن مجرد وجود تهديد مشترك لا يكفي للحديث عن تحالف استراتيجي أو ضمانات أمنية متبادلة. ومن المهم ألا تتحول العلاقة إلى معادلة تحصل فيها إسرائيل على سوق جديدة لصناعاتها العسكرية، بينما تبقى مسؤولية حماية السعودية مرتبطة أساساً بالضمانات الأمريكية.

رابعاً: الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا وموقع إسرائيل

يولي البحث أهمية كبيرة للممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC)، ويعتبره فرصة استراتيجية لإسرائيل كي تتحول إلى حلقة وصل تجارية بين آسيا وأوروبا، مستفيدة من موقعها الجغرافي وموانئها وشبكة النقل التي يمكن أن تربطها بدول الخليج.

لكن هذا التصور يحتاج إلى قراءة جغرافية واقتصادية أوسع. فالممر في تصوره الأصلي يعتمد بصورة أساسية على وصوله إلى منطقة الخليج عبر السعودية، ثم انتقال البضائع شمالاً باتجاه الأردن وإسرائيل وصولاً إلى البحر المتوسط وأوروبا. وهذا يعني أن السعودية تمثل حلقة جغرافية وسياسية أساسية في المشروع، في حين أن وجود إسرائيل في المسار يرتبط بالتصميم السياسي والاقتصادي الذي ستتفق عليه الدول المشاركة.

فالممر لا يمكن أن يتحقق بصيغته الأصلية من دون مشاركة السعودية وموافقتها، بينما لا يعني ذلك أن إسرائيل هي الخيار الوحيد الممكن لربط شبه الجزيرة العربية بأوروبا. فهناك مسارات أخرى يمكن تطويرها عبر الأردن وسوريا وتركيا، أو عبر مصر والبحر المتوسط، بما يتيح بناء شبكة نقل إقليمية متعددة المسارات.

وفي هذا الإطار، تعمل السعودية على تطوير شبكة من الطرق والسكك الحديدية والروابط اللوجستية التي تتجاوز فكرة الاعتماد على ممر واحد. فهناك توجهات للربط شمالاً باتجاه الأردن والعراق وسوريا وتركيا، إلى جانب مشاريع الربط جنوباً باتجاه اليمن، فضلاً عن تطوير طرق النقل البحري والبري التي يمكن أن تصل السعودية بدول القرن الأفريقي ومصر والسودان وغيرها.

وتكتسب مشاريع الربط بين السعودية وتركيا عبر الأردن وسوريا أهمية خاصة في هذا السياق، لأنها تفتح المجال أمام اتصال بري وسككي (سكك الحديد) متواصل بين الخليج وشرق المتوسط وأوروبا، وتوفر خيارات إضافية لا تتطلب المرور عبر إسرائيل.

ولا يعني ذلك أن السعودية تخلت عن مشروع IMEC أو أنها قررت استبعاد إسرائيل بصورة نهائية، كما لا ينبغي الخلط بين المشاريع القائمة والمشاريع قيد الدراسة ومذكرات التفاهم والتصورات المستقبلية. لكن تعدد المسارات المطروحة يوضح أن إسرائيل ليست بالضرورة الخيار الوحيد أمام السعودية في بناء شبكة النقل والتجارة الإقليمية.

وهنا تكمن نقطة مهمة في قراءة البحث: فبينما ينظر الباحثون الإسرائيليون إلى السعودية باعتبارها مدخلاً أساسياً لربط إسرائيل بالأسواق الآسيوية والخليجية، يمكن النظر إلى السياسة السعودية باعتبارها تسعى إلى بناء مركز لوجستي إقليمي مستقل، تتعدد فيه طرق النقل والربط التجاري، بحيث لا يصبح اقتصادها أو تجارتها معتمداً على دولة أو معبر واحد.

ومن هذا المنطلق، فإن أهمية إسرائيل في هذه المشاريع ليست حقيقة جغرافية مطلقة، بل تتوقف على التفاهمات السياسية والاقتصادية بين الدول المعنية، وعلى قدرة الأطراف المختلفة على تقديم مسارات أكثر جدوى واستقراراً.

خامساً: المبادرات السعودية للسلام والقضية الفلسطينية

ربما تكون هذه النقطة من أهم المسائل التي تحتاج إلى مراجعة نقدية في البحث، لأنها تتعلق بقراءة الباحثين الإسرائيليين لطبيعة الموقف السعودي من القضية الفلسطينية، ومدى اهتمام المملكة بالتوصل إلى تسوية سياسية للصراع.

يقدم البحث تفسيراً لمبادرتي الأمير فهد بن عبد العزيز والأمير عبدالله بن عبد العزيز يركز على اعتبارات تتعلق بتحسين صورة السعودية أمام الولايات المتحدة الأمريكية والمجتمع الدولي، وتعزيز مكانتها الإقليمية. ففيما يتعلق بمبادرة الأمير فهد عام 1981، يربط البحث توقيتها برغبة المملكة في تحسين علاقاتها مع واشنطن، خصوصاً في سياق سعيها للحصول على طائرات مقاتلة من طراز F-15 وطائرات الإنذار المبكر أواكس. أما مبادرة الأمير عبدالله عام 2002، فيربط توقيتها بمحاولة تحسين صورة المملكة بعد هجمات 11 سبتمبر 2001.

ولا يمكن إنكار أن المبادرات السياسية قد تكون لها دوافع متعددة، وأن تحسين العلاقات الدولية وتعزيز المكانة الإقليمية يدخلان ضمن حسابات أي دولة. لكن اختزال المبادرات السعودية في هذه الاعتبارات يقلل من أهمية مضمونها السياسي والسياق الذي ظهرت فيه، ويتجاهل استمرارية الموقف السعودي الذي ربط السلام الإقليمي بحل القضية الفلسطينية.

فمبادرة الأمير فهد عام 1981 جاءت في سياق تصاعد العدوان الإسرائيلي على لبنان، ولا سيما الغارة الإسرائيلية على بيروت في يوليو من ذلك العام، وما رافقها من تصعيد عسكري وتهديد لحياة المدنيين. وقد تضمنت المبادرة ثمانية مبادئ، من بينها الانسحاب الإسرائيلي من الأراضي العربية المحتلة عام 1967، وإزالة المستوطنات، وضمان حق الفلسطينيين في العودة، وإقامة دولة فلسطينية مستقلة عاصمتها القدس، مقابل حق دول المنطقة في العيش بسلام.

ومن الضروري هنا التمييز تاريخياً بين المبادرة السعودية التي طرحها الأمير فهد عام 1981، والاجتياح الإسرائيلي الواسع للبنان عام 1982، ثم إقرار قمة فاس العربية للمبادئ التي عرفت بخطة فهد. فالمبادرة الأصلية سبقت اجتياح بيروت عام 1982، لكنها جاءت في سياق الاعتداءات الإسرائيلية المتصاعدة على لبنان.

أما مبادرة الأمير عبدالله عام 2002، فقد جاءت في ظل استمرار الانتفاضة الفلسطينية الثانية وتصاعد المواجهة الإسرائيلية الفلسطينية، وفي وقت كان فيه الرئيس الفلسطيني الراحل ياسر عرفات محاصراً في مقره برام الله. وقد طرح الأمير عبدالله مبادرته باعتبارها إطاراً لتحقيق السلام الشامل، ثم تبنتها القمة العربية في بيروت يوم 28 مارس 2002.

وقد ربطت المبادرة بوضوح بين إقامة علاقات طبيعية بين الدول العربية وإسرائيل وبين انسحاب إسرائيل من الأراضي العربية المحتلة عام 1967، وقبول إقامة دولة فلسطينية مستقلة ذات سيادة وعاصمتها القدس الشرقية، والتوصل إلى حل عادل ومتفق عليه لقضية اللاجئين الفلسطينيين وفق القرار 194.

إن قراءة المبادرتين في سياقهما التاريخي والسياسي توضح أن السعودية لم تتعامل مع القضية الفلسطينية باعتبارها ملفاً يمكن تجاوزه أو تأجيله مقابل تحسين العلاقات مع الولايات المتحدة أو تحقيق مكاسب

اقتصادية. بل كانت المبادرات السعودية تطرح حلولاً سياسية عندما تتفاقم الأزمات الإقليمية، وتسعى إلى وضع إطار عربي ودولي للتسوية يقوم على إنهاء الاحتلال وإقامة الدولة الفلسطينية.

وهنا يظهر الاختلاف الجوهري بين المبادرة العربية للسلام والاتفاقيات الإبراهيمية. فالاتفاقيات الإبراهيمية أقامت علاقات تطبيع بين إسرائيل وبعض الدول العربية من دون اشتراط إقامة الدولة الفلسطينية أو إنهاء الاحتلال، بينما جعلت المبادرة العربية السلام الشامل والتطبيع العربي مرتبطين بالتوصل إلى تسوية سياسية للقضية الفلسطينية.

وبالتالي، فإن تصوير الموقف السعودي وكأنه غير معني بالملف الفلسطيني، أو أن اهتمامه به مجرد وسيلة لتحسين صورته الدولية، لا يعكس وحده واقع السياسة السعودية ولا مضمون المبادرات التي تبنتها المملكة على مدى عقود.

فالسعودية، وفق المبادرة العربية للسلام، تريد أن تكون الدولة الفلسطينية جزءاً من مستقبل الشرق الأوسط، وأن تدخل في مشاريع التعاون الاقتصادي والتجاري والربط الإقليمي، لا أن يتم بناء مستقبل المنطقة على حساب الشعب الفلسطيني أو من خلال تجاوز حقوقه الوطنية.

وهذا يطرح سؤالاً جوهرياً أمام التصور الإسرائيلي: كيف يمكن الحديث عن سلام إقليمي مستدام، وعن شبكة اقتصادية تربط آسيا وأوروبا والشرق الأوسط، في الوقت الذي تبقى فيه القضية الفلسطينية من دون حل، ويستمر الاحتلال والاستيطان وحرمان الشعب الفلسطيني من حقه في إقامة دولته المستقلة؟

خاتمة

تكشف قراءة هذا البحث أن الباحثين الإسرائيليين ينظرون إلى التطبيع مع السعودية باعتباره فرصة استراتيجية تتجاوز إقامة العلاقات الدبلوماسية، لتشمل فتح الأسواق، وجذب الاستثمارات، وتوسيع الصادرات التكنولوجية والدفاعية، والاستفادة من الموقع الجغرافي السعودي في مشاريع النقل والتجارة الدولية.

لكن هذه الطموحات تثير أسئلة تتعلق بمدى واقعية المشاريع المطروحة، وطبيعة الشراكة الاقتصادية والأمنية التي تريد إسرائيل بناءها، وحقيقة القيمة التي يمكن أن تقدمها للسعودية في ظل تعدد الخيارات الدولية المتاحة أمامها.

فالسعودية ليست مجرد مصدر للتمويل أو سوقاً استهلاكية أو ممراً جغرافياً يخدم المصالح الإسرائيلية، بل هي دولة تمتلك مصالحها الاستراتيجية ورؤيتها الخاصة لمستقبل المنطقة، وتعمل على تنويع علاقاتها الدولية وتطوير قدراتها الاقتصادية والتكنولوجية وشبكات النقل والربط الإقليمي.

كما أن القضية الفلسطينية ليست تفصيلاً يمكن تجاوزه في حسابات السلام الإقليمي. فالمبادرات السعودية المتعاقبة، وصولاً إلى المبادرة العربية للسلام، وضعت إقامة الدولة الفلسطينية ضمن الأساس السياسي لأي تسوية شاملة مع إسرائيل.

ومن هنا، فإن الاختلاف لا يتعلق فقط بشروط التطبيع أو حجم المكاسب الاقتصادية التي يمكن أن تحققها الأطراف المختلفة، بل يتعلق أيضاً بتصور مستقبل الشرق الأوسط: هل هو شرق أوسط يقوم على إدماج

إسرائيل اقتصادياً وسياسياً من دون معالجة القضية الفلسطينية، أم نظام إقليمي جديد تكون فيه الدولة الفلسطينية المستقلة جزءاً من بنيته السياسية والاقتصادية؟

إن الإجابة عن هذا السؤال تظل أساسية لفهم حدود التقارب السعودي الإسرائيلي، ولتقييم مدى واقعية الرؤية التي يطرحها الباحثون الإسرائيليون في هذا البحث.

معهد دراسات الأمن القومي

تتمثل رسالة معهد دراسات الأمن القومي (INSS) في دعم صنّاع السياسات والقرارات في إسرائيل — سواء كانوا من المسؤولين المهنيين أو المنتخبين— في صياغة سياسات تضمن مستقبل إسرائيل كدولة آمنة ومزدهرة، يهودية وديمقراطية، تتمتع بأغلبية يهودية راسخة وبحدود معترف بها وقابلة للدفاع عنها.

يضم المعهد فريقاً متنوعاً من الباحثين ذوي الخبرة في المؤسسة الأمنية، والمؤسسات الحكومية، والأوساط الأكاديمية، والذين يعملون على تحليل القضايا الاستراتيجية التي تواجهها إسرائيل بشكل منهجي ومستمر.

تهدف النتائج والرؤى التي يستخلصها المعهد من أبحاثه، إلى جانب مبادراته الأخرى —التي تشمل عقد المؤتمرات، وإجراء حوارات استراتيجية مع مؤسسات وحكومات مماثلة حول العالم، وتقديم برامج تدريبية، والتواصل مع الجمهور— إلى صياغة توصيات عملية للسياسات. ومن شأن تنفيذ هذه التوصيات تعزيز الأمن القومي لإسرائيل ومكانتها على الساحة الدولية، فضلاً عن إثراء النقاش —سواء على المستوى الداخلي أو الدولي— حول إسرائيل، وذلك بين المتخصصين وعموم الجمهور على حد سواء.

نود أن نعرب عن امتناننا وتقديرنا لكل من ساهم في إعداد هذا المبحث. فقد اعتمدت عملية البحث والكتابة على تعاون مثمر بين عدد كبير من الباحثين والخبراء والمتخصصين، الذين قدموا وقتهم وخبراتهم ومعارفهم.

نتوجه بشكر خاص إلى غاليت كوهين على تنسيقها للمشروع البحثي، وعلى مساهمتها الكبيرة في دفعه قدماً خلال جميع مراحله.

كما نتوجه بالشكر إلى مؤسسة "كونراد أديناور (Konrad Adenauer Stiftung) "في إسرائيل على دعمها للمشروع، وعلى تعاونها المستمر والمثمر طوال مراحل البحث والكتابة.

ونخص بالشكر أيضاً باحثي "معهد دراسات الأمن القومي" (INSS)، ولا سيما الدكتورة غاليا ليندنشتراوس والدكتور أوفير وينتر، اللذين قدما خبراتهما المهنية ورؤاهما التي أُدرجت في هذه الوثيقة. ونعرب عن تقديرنا الخاص للدكتورة عنات كورتز على دعمها المتواصل في جميع مراحل البحث والكتابة، وعلى توجيهاتها المهنية والشخصية التي كان لها أثر كبير في إنجاز هذا المشروع وإتمامه. وأخيراً، نشكر ستيفان كوهين وفريق مركز البيانات (Data Center) على تطوير الخريطة التفاعلية للبنية التحتية في الشرق الأوسط.

عرض موجز للبحث

تشهد المملكة العربية السعودية ثورة اقتصادية غير مسبوقة، تسعى من خلالها إلى ترسيخ مكانتها كقوة إقليمية في المجالات الاقتصادية والتكنولوجية. وفي الوقت ذاته، يمر الشرق الأوسط بأسره بعملية تحول على مستوى موازين القوى والترتيبات الإقليمية؛ وهي عملية تشارك فيها دول تسعى إلى إرساء نظام إقليمي يتسم بالتعاون والاستقرار، ويضم هذا التوجه كلاً من الولايات المتحدة الأمريكية والدول السنية ذات النهج البراغماتي، وهي: الأردن، ومصر، والإمارات العربية المتحدة، والبحرين، والمملكة العربية السعودية.

لم تخرج مسألة التطبيع مع إسرائيل تماماً من أجندة القيادة السعودية، رغم أن حرب السيوف الحديدية (Swords of Iron) أوقفت التقدم في هذا المسار —الذي كان قد بلغ مرحلة متقدمة عشية هجوم السابع من أكتوبر— وأدت أيضاً إلى تشدد في الموقف العلني للرياض تجاه إسرائيل في أعقاب اندلاع الحرب. وفي الوقت ذاته، ساهمت الحملة المشتركة التي شنتها إسرائيل والولايات المتحدة الأمريكية ضد إيران، والتي عُرفت باسم عملية الأسد الصاعد (Rising Lion)، في تسليط الضوء على التهديد المشترك الذي تشكله إيران لدول الخليج وإسرائيل، وأكدت على ضرورة التعاون الأمني والاقتصادي على المستوى الإقليمي، بما في ذلك في مجالات البنية التحتية، وممرات التجارة، وإمدادات الطاقة. وفي هذا السياق، كشفت العملية أيضاً عن الدور المحوري الذي تلعبه الولايات المتحدة الأمريكية في الدفاع عن المملكة العربية السعودية ودول الخليج، وعززت من اعتماد هذه الدول على واشنطن؛ وهو واقع يمنح الولايات المتحدة الأمريكية نفوذاً كبيراً للدفع نحو تسوية إقليمية تتضمن التطبيع مع إسرائيل.

في ظل هذه الظروف، تجد إسرائيل نفسها أمام فرصة استراتيجية لتوسيع نطاق "الاتفاقيات الابراهيمية"، والاندماج في مشاريع اقتصادية وبنية تحتية إقليمية، بل وتعميق التكامل مع تلك الدول المعتدلة المشار إليها آنفاً، والتي تتطلع إلى تحقيق الاستقرار الأمني والازدهار الاقتصادي على المستوى الإقليمي.

تبحث هذه المجموعة من المقالات في الفرص والتحديات -على الأصعدة الاقتصادية والبنية التحتية والسياسية- المرتبطة بتطبيع العلاقات بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية، وتطرح مسارات عمل نحو إرساء شراكة إقليمية مستدامة؛ وهو أمرٌ جوهري لدمج دولة إسرائيل في منطقة الشرق الأوسط، ولتوسيع "الاتفاقيات الإبراهيمة" وتعميقها. وتخلص المقالات إلى أن بناء العلاقات -حتى في غياب إطار سياسي شامل- من شأنه أن يبرز مزايا إقامة علاقات رسمية وتوسيع نطاق التعاون، وما يترتب على ذلك من منافع متبادلة؛ مما يعزز دافعية كل من إسرائيل والمملكة العربية السعودية ودول أخرى في المنطقة لتجاوز العقبات التي تعترض طريق تحقيق هذا التطبيع.

الإمكانات الاقتصادية والاستراتيجية

ينطوي تطبيع العلاقات مع المملكة العربية السعودية على إمكانات اقتصادية كبيرة بالنسبة لإسرائيل. فخلال العقد الماضي، شهد الاقتصاد السعودي تحولاً جذرياً في إطار "رؤية 2030"؛ وهي خطة وطنية طموحة تهدف إلى تقليل اعتماد الدولة على النفط، وتنويع هيكل الاقتصاد، وتطوير قطاعات مدنية قائمة على الابتكار والصناعة والتكنولوجيا. وفي هذا السياق، تضخ المملكة العربية السعودية استثمارات ضخمة وغير

مسبوقة في مجالات تتمتع فيها إسرائيل بمزايا تكنولوجية رائدة، مثل التكنولوجيا المتقدمة (high-tech)، والذكاء الاصطناعي، والأمن السيبراني، والتكنولوجيا المرتبطة بالقطاع الأمني.

في هذا السياق، أشار البعض إلى إمكانية وصول قيمة الصادرات الإسرائيلية إلى المملكة العربية السعودية إلى مليارات الدولارات سنوياً، إلى جانب فتح قنوات للاستثمارات المباشرة والمشاريع المشتركة. ولغرض المقارنة، فبينما نما حجم التبادل التجاري بين إسرائيل ودولة الإمارات العربية المتحدة بأكثر من عشرة أضعاف خلال خمس سنوات من توقيع "الاتفاقيات الابراهيمية"، متجاوزاً ثلاثة مليارات دولار، فإن حجم الاقتصاد السعودي يشير إلى إمكانية تحقيق تبادل تجاري أكبر بكثير؛ نظراً لأن ناتجه المحلي الإجمالي وحده يفوق مجموع الناتج المحلي الإجمالي للدول الأربع التي وقّعت تلك الاتفاقيات.

يمكن تحقيق هذه الإمكانات من خلال توسيع نطاق التجارة والاستثمارات المتبادلة، وفتح ممرات برية جديدة تربط منطقة الخليج العربي بالبحر الأبيض المتوسط، وتعزيز التعاون في مجالات التقنيات المتقدمة، والذكاء الاصطناعي، والابتكار، والأمن. وتشمل القطاعات المهمة الأخرى كلاً من الطاقة، والمناخ، والأمن السيبراني، والزراعة في المناطق الصحراوية، والمياه، والأمن الغذائي، والسياحة - لا سيما السياحة الدينية. وفي الوقت الذي تضخ فيه المملكة العربية السعودية استثمارات ضخمة وغير مسبوقة في هذه القطاعات، يمكن لإسرائيل تقديم حلول تقنية مُثبتة وذات صلة بهذه المجالات.

إلى جانب الإمكانات الاقتصادية المباشرة، سيتيح التطبيع لإسرائيل الاندماج في مبادرات البنية التحتية الإقليمية الناشئة، مثل مشروع "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" (IMEC)؛ وهو مسار للبنية التحتية يربط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، ويشمل قطاعات النقل والطاقة والاتصالات. وتُعد المملكة العربية السعودية طرفاً محورياً في هذا المسار، وبإمكان إسرائيل -التي تتمتع بمزايا تكنولوجية وجغرافية واضحة- أن تندمج فيه، سواء كحلقة وصل لوجستية أو كشريك تكنولوجي. مع ذلك، ففي غياب استجابة لمطالب "المعسكر العربي المعتدل" -الذي يدعم الاستقرار والازدهار الاقتصادي في المنطقة من خلال التعاون، ويشترط على إسرائيل المضي قدماً في تسويات سياسية للصراع الإسرائيلي الفلسطيني- قد تجد إسرائيل نفسها خارج هذا المسار.

توصيات رئيسية بشأن استراتيجيات توسيع وتعميق "الاتفاقيات الإبراهيمية"، بما في ذلك تعزيز التطبيع مع المملكة العربية السعودية

- تأسيس هيئة حكومية تتولى التنسيق بين الوزارات الحكومية، والهيئات المدنية، والشركات المعنية من القطاع الخاص، بهدف تعزيز التعاون الإقليمي والربط في مجالات البنية التحتية (النقل، والطاقة، والاتصالات) بين إسرائيل وجيرانها، على أن يحظى هذا التوجه بدعم حكومي صريح وميزانية مخصصة.
- تعزيز وتشجيع القطاع الخاص نحو تعاون ثلاثي بين شركات إسرائيلية وأمريكية في مشاريع داخل المملكة العربية السعودية – بما يتماشى مع احتياجات "رؤية 2030" – وذلك كركيزة لخلق مصالح اقتصادية مشتركة تدعم مسار التطبيع وتُعززه بمرور الوقت.
- التركيز على القطاعات التي تتمتع فيها إسرائيل بميزة نسبية.

- صياغة استراتيجية إسرائيلية شاملة تتعلق بالممرات الإقليمية والممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC)، وذلك على المستويين البنيوي (البنية التحتية) والسياسي العام.
- تعزيز "الاتفاقيات الإبراهيمية"؛ وتحقيق وضع تفضيلي لإسرائيل في المجالات التكنولوجية الجوهرية، مع الحفاظ في الوقت ذاته على "التفوق العسكري النوعي" (QME) في علاقتها مع الولايات المتحدة الأمريكية.
- الاستعداد للدفع بعملية سياسية في الساحة الفلسطينية باعتبارها "تذكرة دخول" إلى النظام الإقليمي الجديد.
- الاستثمار في الدبلوماسية العامة وبناء جسر ثقافي مع المجتمع السعودي المحافظ، بهدف ترسيخ الشرعية للتطبيع مع إسرائيل بشكل تدريجي.

المقدمة

بقلم د. مايكل ريميل، من مؤسسة كونراد أديناور في إسرائيل (Konrad-Adenauer-Stiftung)

لقد رسمت إمكانية توسيع "الاتفاقيات الإبراهيمية" وتعميقها - لا سيما من خلال إقامة علاقات طبيعية بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية - آفاقاً سياسية واقتصادية واستراتيجية بالغة الأهمية في السنوات الأخيرة، وذلك فيما يتعلق بمستقبل دولة إسرائيل وإعادة تشكيل منطقة الشرق الأوسط. وفي ظل التحولات الإقليمية والعالمية التي شهدتها السنوات الأخيرة، بما في ذلك التحديات الأمنية والاقتصادية المشتركة التي تواجهها دول المنطقة، تبلور إدراك متزايد بأن التعاون في المجالات المدنية والاقتصادية يمكن أن يشكل محركاً رئيسياً لتعزيز الاستقرار والازدهار والثقة المتبادلة.

تسعى هذه المجموعة من المقالات إلى توسيع نطاق النقاش ليتجاوز الأبعاد السياسية والأمنية التقليدية، مع التركيز على الإمكانات الاقتصادية والتجارية وتلك المتعلقة بالبنية التحتية، والتي تنطوي عليها عمليات تعميق التطبيع. وتتناول المقالات كيفية صياغة شراكات طويلة الأمد -تستند إلى المصالح المشتركة، والابتكار، والاستثمارات، والترابط الإقليمي، والمنافع المتبادلة- بطريقة تسهم في بناء الثقة بين الدول والمجتمعات، وتعزيز الاستقرار الإقليمي.

تستند هذه المقالات إلى تحليلات تاريخية وسياسية واقتصادية وبنية تحتية، وتطرح نهجاً عملياً وواقعياً لصياغة سياسات من شأنها تمكين الاستفادة من الفرص الكامنة في توسيع نطاق "الاتفاقيات الإبراهيمية". وقد كُتبت هذه المقالات انطلاقاً من إدراك مفاده أنه حتى بعد الهجمات الإرهابية التي وقعت في 7 أكتوبر 2023، وما تلاها من أحداث في إطار حرب "السيوف الحديدية"، لا تزال المصالح الإقليمية المشتركة قائمة، مما يشكل أساساً لتعزيز التعاون بين إسرائيل ودول المنطقة، بما في ذلك المملكة العربية السعودية.

وبهذا المعنى، لا يُنظر إلى التطبيع بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية كهدف في حد ذاته فحسب، بل كجزء من رؤية أوسع للتكامل الإقليمي، ترتكز على التعاون الاقتصادي، وتطوير البنية التحتية، وتعزيز الروابط بين المجتمعات والاقتصادات. ويتطلب تحقيق هذه الرؤية دراسة جادة لخطوات عملية يمكن تنفيذها على المدى القريب، بالتوازي مع إعداد استراتيجي طويل الأمد ومستمر.

تهدف هذه المجموعة إلى تزويد صنّاع القرار والباحثين والجمهور المهتم بقاعدة معرفية مهنية وتطبيقية، تركز على الجوانب الاقتصادية والبنية التحتية لعمليات التطبيع. وهي تسعى، من خلال ذلك، إلى استكشاف الإمكانات الاقتصادية الكامنة في التقارب بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية، وتحديد السبل الممكنة لتحقيق هذه الإمكانات عبر تعاون يعزز المصالح المشتركة ويخلق قيمة لجميع الأطراف المعنية. فعلى سبيل المثال، يمكن للتعاون في مجالات الربط الإقليمي والبنية التحتية أن يشكّل رافعةً مهمةً لدمج إسرائيل في مبادرات إقليمية واسعة النطاق، مما يسهم بدوره في تعميق "الاتفاقيات الإبراهيمية" وتوسيع نطاقها.

تضم هذه المجموعة ثلاثة فصول تقدم رؤى متكاملة حول مسألة التطبيع بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية. يستعرض الفصل الأول تاريخ العلاقات بين الطرفين، موفراً بذلك سياقاً مهماً لفهم التطورات الراهنة. ويركز الفصل الثاني على البعد الاقتصادي، باحثاً في الفرص والتحديات المرتبطة ببناء شراكة تجارية ومدنية بين الدولتين. أما الفصل الثالث فيتناول جوانب الربط والبنية التحتية، مستكشفاً مسارات التعاون الإقليمي الممكنة والعقبات التي تحول دون تحقيقها. ويخلص الفصل الأخير إلى تجميع التوصيات السياساتية المستخلصة من الفصول السابقة، ويقترح مسارات للعمل في المستقبل.

تولي مؤسسة كونراد أديناور أهمية بالغة لتعزيز الأبحاث والنقاش العام حول القضايا ذات التداعيات الاستراتيجية على مستقبل إسرائيل واستقرار الشرق الأوسط. ونأمل أن تسهم هذه المجموعة في تعميق فهم الفرص والتحديات التي تواجه عمليات التطبيع الإقليمية، وأن تساعد في صياغة سياسات مدروسة لدفع هذه العمليات قدماً.

قام بتحرير هذه المجموعة كل من العميد (احتياط) أودي ديكل وغال شاني، وتُنشر في إطار البرنامج البحثي لمعهد دراسات الأمن القومي (INSS) بعنوان "من الصراع إلى الاتفاقات". ونعرب لهما عن تقديرنا لعملهما المفصل والشامل ولتعاونهما المثمر. كما نتوجه بالشكر إلى غاليت كوهين على تنسيقها للمشروع البحثي، وعلى مساهمتها في دفع النقاش حول التطبيع العملي بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية.

الفصل الأول: العلاقات بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية من منظور تاريخي

بقلم يوئيل غوزانسكي[2]

تطورت العلاقات بين إسرائيل ودول الخليج ببطء وبشكل سري في الغالب على مر السنين، ويبدو أنها ظلت هامشية بالنسبة لإسرائيل حتى تسعينيات القرن العشرين، حين افتتحت إسرائيل بعثتين دبلوماسيتين في كل من مسقط (عُمان) والدوحة (قطر). وتعود أسباب هذا الطابع الهامشي للعلاقات -من بين عوامل أخرى- إلى حقيقة أن بعض دول الخليج لم تنل استقلالها إلا في مطلع سبعينيات القرن العشرين، كما أن وفرة النفط لديها لم تبدأ في تعزيز مكانتها وثقلها السياسي إلا في السنوات التي تلت ذلك. وبالإضافة إلى ذلك، وعلى عكس الدول العربية المجاورة لإسرائيل ـــسوريا ومصر والأردنـــ لم تُعتبر دول الخليج البعيدة تهديداً عسكرياً ملموساً يستدعي التوصل إلى ترتيبات معها.

[2] - د. يوئيل غوزانسكي هو باحث أول في معهد دراسات الأمن القومي، ورئيس برنامج الخليج في المعهد ذاته. كما يشغل منصب باحث زائر في معهد الشرق الأوسط في واشنطن بالولايات المتحدة.

علاوة على ذلك، لم تضع دول الخليج -حتى تسعينيات القرن العشرين- سياسةً تختلف عن سياسة الدول العربية الأخرى تجاه إسرائيل؛ إذ تبنت النهج القومي العربي المعادي، مع إجراء بعض التعديلات الخاصة بكل دولة على حدة. في هذا السياق، أبدت المملكة العربية السعودية -وهي أكبر دول الخليج وأهمها- عداءً صريحاً تجاه إسرائيل على مر السنين. ورغم أنها لم تخض مواجهة مباشرة ضدها، إلا أنها أرسلت قواتٍ صغيرة وأسراباً عسكرية لدعم الجيوش العربية الأخرى خلال حروبها مع إسرائيل، وهي: حرب الاستقلال (حرب نكبة عام)1948، وحرب الأيام الستة (حرب نكسة 1967)، وحرب يوم الغفران (حرب أكتوبر 1973).

على الصعيد العلني، استمرت حالة العداء القومي العربي تجاه إسرائيل في دول الخليج العربي، رغم أن إسرائيل كانت قد بدأت بالفعل، وبشكل سري، في التعاون مع سلطنة عُمان منذ أوائل سبعينيات القرن العشرين. وقد تجلى هذا العداء بوضوح حين فرضت الدول الأعضاء في منظمة الدول المصدرة للنفط (أوبك) - بقيادة المملكة العربية السعودية - حظراً على صادرات النفط إلى الغرب في أعقاب حرب "يوم الغفران" (حرب أكتوبر). ولأول مرة، استخدمت هذه الدول النفط كسلاح؛ إذ لم تكتفِ بتقييد صادراته - لا سيما إلى الولايات المتحدة الأمريكية بسبب تحالفها مع إسرائيل - بل سعت أيضاً إلى رفع أسعاره (من نحو 4 دولارات للبرميل قبل الحرب إلى حوالي 40 دولاراً للبرميل بحلول نهاية السبعينيات). وكان الهدف من ذلك هو دفع الولايات المتحدة الأمريكية لممارسة ضغوط على إسرائيل للتوصل إلى تسوية تكون مقبولة لدى العرب.

مبادرة السلام للأمير فهد -1981

عارضت المملكة العربية السعودية اتفاقيات كامب ديفيد (عام 1978) -التي تضمنت معاهدة سلام بين مصر وإسرائيل- وذلك لاعتبارات تتعلق في المقام الأول بالعلاقات بين الدول العربية في المنطقة. ويرى مايكل كاهانوف أن هذه المعارضة نبعت أيضاً من حقيقة أن مبادرة السلام التي قادها الرئيس المصري أنور السادات قد تسببت في انقسام العالم العربي؛ إذ لم تكن المملكة العربية السعودية ترغب في الاصطفاف إلى جانب أي طرف، خشيةً من العناصر المتطرفة في العالم العربي. وعليه، ورغم الرعاية الأمريكية لتلك الاتفاقيات، انضمت المملكة إلى الأغلبية العربية التي عارضت مصر[3].

سُجّلت محطةٌ بارزة في العلاقات بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية في أغسطس 1981، أي بعد أشهر قليلة من تأسيس مجلس التعاون الخليجي. ففي ذلك الوقت، طرح ولي العهد السعودي آنذاك، الأمير فهد بن عبد العزيز -الذي أصبح لاحقاً ملكاً للمملكة العربية السعودية، وكان معروفاً بتبنيه نهجاً مؤيداً للولايات المتحدة الأمريكية بشكل واضح- إطاراً لحل الصراع العربي الإسرائيلي. وللمرة الأولى، قدّمت المملكة مبادرة سلام خاصة بها تضمنت اعترافاً ضمنياً بوجود إسرائيل؛ إذ ورد هذا الاعتراف في أحد بنود المبادرة الثمانية، والذي نص على: "التأكيد على حق جميع دول المنطقة في العيش بسلام".

هذا المقترح، الذي كان يهدف إلى كسب نقاط للمملكة في واشنطن وتعزيز مكانتها الإقليمية مقارنةً بمصر، قوبل برفض قاطع من جانب إسرائيل.

---

[3] - مايكل كاهانوف، المملكة العربية السعودية والصراع في فلسطين، دار كرمل، القدس، 2012، ص 285. (Michael Kahanov, "Saudi Arabia and the Conflict in Palestine," Carmel, Jerusalem, 2012, p. 285.)

طُرِحت مبادرة السلام للأمير فهد في ظل طريق مسدود وصلت إليه المفاوضات بين إسرائيل ومصر حول مسألة الحكم الذاتي للفلسطينيين، وجاءت في المقام الأول بدافع الرغبة في تحسين علاقات المملكة مع الولايات المتحدة، التي سعت المملكة العربية السعودية منها إلى شراء طائرات مقاتلة من طراز "إف-15" وطائرات الإنذار والتحكم المبكر المحمولة جواً (أواكس - AWACS). وقد انتهجت المملكة حينها مساراً يختلف عن ذلك الذي تبنته في الماضي، وعن ذلك الذي نادت به دول عربية متشددة -مثل سوريا في عهد حافظ الأسد- التي كانت شرعيتها الداخلية والإقليمية تعتمد، إلى حد كبير، على معاداة إسرائيل.

ربما كان الهدف من مبادرة السلام للأمير فهد، قبل أي شيء آخر، هو توجيه إشارة إلى واشنطن بأن المملكة شريك موثوق في الجهود الرامية إلى تحقيق السلام؛ وأنها مستعدة وقادرة على الإسهام في الاستقرار الإقليمي في السياق الأوسع للحرب الباردة؛ وأنها طرف إقليمي فاعل ورئيسي ينبغي أخذه في الحسبان. غير أن المملكة العربية السعودية، وتحت وطأة الضغوط والمخاوف من العناصر المتطرفة في العالم العربي -وعلى رأسها سوريا ومنظمة التحرير الفلسطينية- قامت بتعديل المبادرة قبل طرحها في قمة جامعة الدول العربية التي عُقدت في مدينة فاس بالمغرب عام 1982.

في النسخة النهائية، تقرر أن تتولى منظمة التحرير الفلسطينية قيادة الدولة الفلسطينية، وأن تتولى الأمم المتحدة -بدلاً من الدول العربية ذاتها- ضمان حق "دول المنطقة في العيش بسلام". وبهذا، أُزيلت مسألة الاعتراف بإسرائيل -حتى وإن كان اعترافاً ضمنياً- من على طاولة البحث، مما سهّل على إسرائيل رفض المبادرة؛ إذ رفضتها كل من الحكومة والمعارضة الإسرائيلية، بل إن الكنيست وصفها بأنها "تشكل تهديداً لوجود إسرائيل"، مؤكداً في الوقت ذاته أن اتفاقيات كامب ديفيد هي الأساس لأي ترتيب إقليمي ولحل قضية السكان العرب في يهودا والسامرة (الضفة الغربية) وقطاع غزة[4].

لم تتبنَّ الولايات المتحدة الأمريكية -التي كانت منشغلة بقضايا أخرى- هذه المبادرة؛ ونتيجة لذلك، لم تكتسب المبادرة ذلك الزخم الإقليمي الذي كان من شأنه أن يضع المملكة العربية السعودية في موقع قيادي لنظام إقليمي جديد، وهو ما كانت تأمله المملكة. علاوة على ذلك، لم تدفع المملكة العربية السعودية بالمقترح قُدماً؛ إذ كانت لديها أولويات أخرى في ذلك الوقت، فقد كان يشغل بالها -بشكل رئيسي- أن العراق لم يحقق في حربه مع إيران ذلك النصر السريع الذي كانت تتوقعه هي ودول الخليج الأخرى التي دعمت تلك الحرب.

على أية حال، جاء اغتيال الرئيس المصري السادات عام 1981 ليُذكِّر بأن التقارب مع إسرائيل قد يترتب عليه ثمنٌ يُدفع من استقرار الأنظمة العربية. كما أن حرب لبنان الأولى عام 1982 -التي أثارت مشاعر مناهضة لإسرائيل في العالم العربي- واندلاع الانتفاضة الأولى بعد ذلك بخمس سنوات، أعادا دول الخليج إلى دائرة العداء العربي الراسخ تجاه إسرائيل.

ساهم الغزو العراقي للكويت واندلاع حرب الخليج الأولى عام 1991، بشكل عام، في تبني دول الخليج سياسة أكثر براغماتية -وإن كانت مؤقتة- تجاه إسرائيل، وذلك لسببين: أولهما دعم ياسر عرفات لصدام حسين، مما أثار عليه غضب دول الخليج؛ إذ قامت الكويت والمملكة العربية السعودية بطرد العديد من الفلسطينيين من أراضيهما تعبيراً عن احتجاجهما.

---

[4] - إيلي بوديه، "من عشيقة إلى زوجة بحكم الأمر الواقع: علاقات إسرائيل السرية مع دول وأقليات في الشرق الأوسط، 1948-2020"، دار "عام عوفيد"، تل أبيب، ص 542) Eli Podeh, “From Mistress to Common-Law Wife: Israel’s Covert Relations with States and Minorities in the Middle East, 1948-2020,” Am Oved, Tel Aviv, p. 542)

أما السبب الثاني فهو ضبط النفس الذي أبدته إسرائيل إزاء إطلاق الصواريخ من العراق نحو التجمعات السكانية داخل إسرائيل؛ فقد أتاح هذا الموقف الحفاظ على تماسك التحالف العربي-الغربي ضد عراق صدام حسين. وقد أشار جوزيف كوستينر إلى أن الخطوات العملية التي اتخذتها دول الخليج في أعقاب الحرب كانت دليلاً على مساعيها لتعزيز علاقاتها مع إسرائيل.

وفي إطار هذا التوجه، فُتحت في عام 1991 قناة للحوار بين ممثلين عن المنظمات اليهودية البارزة في الولايات المتحدة الأمريكية والسفير السعودي في واشنطن، الأمير بندر بن سلطان. وقد مثلت هذه القناة نهجاً جديداً من جانب المملكة العربية السعودية، نبع من تصورات جديدة تبلورت في منطقة الخليج عقب الغزو العراقي للكويت.[5]

وفي يناير 1992، زار وفد من القادة اليهود الأمريكيين المملكة، والتقوا بوزير الخارجية السعودي آنذاك، الأمير سعود الفيصل، وبأمير الرياض في ذلك الوقت -الذي أصبح لاحقاً ملكاً للمملكة العربية السعودية- الأمير سلمان بن عبد العزيز.

ساهم مؤتمر مدريد، الذي عُقد في أكتوبر 1991، في حدوث تقاربٍ ما بين دول الخليج وإسرائيل؛ وقد تجلى ذلك بوضوح في تشكيل خمس مجموعات عمل عقب المؤتمر، تناولت قضايا تهم المنطقة، وشكّلت ركيزةً مهمةً في تعزيز فكرة التطبيع بين إسرائيل والدول العربية. ركّزت هذه المجموعات على قضايا المياه، وحماية البيئة، والتعاون الاقتصادي، واللاجئين، والحد من التسلح، واستمر عملها بانتظامٍ نسبيٍ حتى عام 1998.

وقد شاركت في هذه المجموعات دولٌ لم تكن تربطها بإسرائيل علاقاتٌ دبلوماسيةٌ رسمية، وهي: قطر والكويت والمملكة العربية السعودية. غير أن التقدم المحدود الذي شهدته عملية السلام في أعقاب مؤتمر مدريد أدى إلى عودة الفتور إلى هذه العلاقات.

دعمت المملكة العربية السعودية ودول الخليج الأخرى رسميًا اتفاقيات أوسلو بين إسرائيل ومنظمة التحرير الفلسطينية، التي وُقِّعت في سبتمبر 1993، ومع ذلك لم تُغيِّر هذه الدول نهجها الأساسي تجاه إسرائيل، والمتمثل في الرفض التام لإقامة علاقات دبلوماسية معها.

يعود ذلك إلى رغبتهم في تجنب الخروج عن الإجماع العربي العام الذي كان يرفض إقامة علاقات مع إسرائيل قبل تسوية جميع القضايا الإقليمية، ولا سيما تجنب اتخاذ موقف مخالف لموقف سوريا، التي كانت تسعى لاستعادة الجولان، وعارضت إعطاء الأولوية للمسار الإسرائيلي-الفلسطيني في إطار اتفاقيات أوسلو.

لكن حتى فيما يتعلق بهذه القضية، لم تتحد دول الخليج في جبهة واحدة. ففي عام 1994، وفي ظل تزايد الاستعداد في العالمين العربي والإسلامي لإقامة اتصالات مع إسرائيل عقب اتفاقيات أوسلو، قام رئيس الوزراء إسحاق رابين بزيارة سرية إلى سلطنة عُمان، حيث التقى بسلطان عُمان آنذاك، قابوس بن سعيد.

وقد ذكر شبتاي شافيت، رئيس جهاز "الموساد" في ذلك الوقت -والذي رافق رابين في الزيارة- أن السلطان قابوس ألمح إلى أن دول الخليج تدرك الفوائد المحتملة لإقامة علاقات مع إسرائيل، باعتبارها قوة قادرة على

---

[5] - جوزيف كوستينر، "السلام الهامشي: علاقات دول الخليج العربية تجاه إسرائيل وعملية السلام"، مركز تامي شتاينميتز لأبحاث السلام، جامعة تل أبيب، 2008، ص 9؛ 30-31. (Joseph Kostiner, "The Marginal Peace: The Relations of the Arab Gulf States toward Israel and toward the Peace Process," Tami Steinmetz Center for Peace Research, Tel Aviv University, 2008, p. 9; 30-31.)

التصدي لإيران. وقد خلص رابين، في تقييمه لهذا اللقاء التاريخي، إلى أن وجود موطئ قدم لإسرائيل في منطقة الخليج يُعد أمراً مهماً وضرورياً[6].

لقد كان عام 1994 عاماً مهماً في مسار العلاقات بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية؛ ليس لأنه شهد تقارباً سياسياً أو اقتصادياً كبيراً بينهما، بل بسبب التقدم الذي أُحرز فيه على الصعيد الشرعي (الديني-القانوني). فلكي تمضي المملكة العربية السعودية -بصفتها دولة محافظة- نحو التطبيع مع إسرائيل، كان لزاماً عليها الحصول على غطاء شرعي من مؤسستها الدينية.

بناءً على ذلك، وفي أعقاب اتفاقيات أوسلو، منح مفتي عام المملكة (الذي يحمل رتبة وزير)، عبد العزيز بن باز، نوعاً من الشرعية الدينية للعلاقات مع إسرائيل. فقد بدأ في توفير دعم شرعي لتحقيق السلام مع إسرائيل، مبرراً ذلك بأنه يعود بالنفع على المسلمين، مع التأكيد على أن سلطة توقيع الاتفاق تقع على عاتق الحاكم، أو الملك في هذه الحالة. ووفقاً لابن باز، يجوز للعرب توقيع اتفاق سلام مع اليهود، شريطة أن يخدم هذا الاتفاق المصالح العربية والإسلامية، وبشرط ألا تتخذ العلاقات طابعاً ودياً وألا تُفسَّر على أنها استسلام[7].

تكمن أهمية الجدل الديني-القانوني في إضفاء الشرعية على العلاقات مع إسرائيل في الثقل الكبير الذي يتمتع به الإسلام داخل مجتمع يتسم بطابع تقليدي كالمجتمع السعودي، حيث يُعدّ الإسلام المرجع الأساسي لمنح الشرعية الدينية لقرارات الحكومة وإجراءاتها. وقد كان الهدف من تقديم مبررات إسلامية ـــ وإن كانت محدودة ـــ لإرساء السلام مع إسرائيل هو تخفيف حدة "التنافر المعرفي" الناجم عن الانتقال من حالة صراع استمرت لسنوات طويلة ـــ واتسمت بتوترات ذات طابع ديني ـــ إلى مرحلة إقامة علاقات علنية.

شهدت السنوات التي تلت اتفاقيات أوسلو تزايداً في اللقاءات بين كبار المسؤولين الإسرائيليين ونظرائهم من دول الخليج. وكانت إحدى أوائل الزيارات الرسمية التي أجراها مسؤولون إسرائيليون إلى منطقة الخليج هي زيارة يوسي ساريد، الذي شغل آنذاك منصب وزير جودة البيئة في حكومة إسحاق رابين. فقد زار ساريد البحرين بصفته عضواً في مجموعات العمل المعنية بالتعاون البيئي، وهي مبادرة وُضعت موضع التنفيذ في أعقاب مؤتمر مدريد.

أفاد ساريد أمام الكنيست بأن وزير الخارجية البحريني حرص على إيصال رسالة مفادها أن البحرين ترغب في نجاح عملية السلام، وأنها مهتمة -في هذا السياق- باستكشاف آفاق التعاون الاقتصادي مع إسرائيل. وقد وصف ساريد مجموعات العمل هذه، وزيارته للبحرين بشكل عام، بأنها تمثل مرحلة أولى في مسار التقارب بين الدولتين، على أن تليها مراحل أخرى[8].

وفي عام 1996، وبالتزامن مع زيارة وزير الخارجية شمعون بيريز إلى كل من عُمان وقطر، أُسس "مركز أبحاث تحلية المياه في الشرق الأوسط" (MEDRC) في سلطنة عُمان -كثمرة أخرى من ثمار

---

[6] - شبتاي شافيت، "هكذا تم ترتيب زيارة رابين السرية"، موقع "واينت"، 10 مارس/آذار 2018. (Shabtai Shavit, “This Is How Rabin's Secret Visit Was Arranged,” Ynet, March 10, 2018)

[7] - يوئيل غوزانسكي، "الطريق إلى التطبيع: العلاقات بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية"، معهد دراسات الأمن القومي، 10 يوليو 2023. (Yoel Guzansky, “The Road to Normalization: Israel-Saudi Arabia Relations,” Institute for National Security Studies, July 10, 2023.)

[8] - الجلسة رقم 280 للكنيست الثالث عشر، الاثنين، 2 تيفيت 5755، 5 ديسمبر 1994، أرشيف الكنيست ("The 280th Sitting of the 13th Knesset, Monday, 2 Tevet 5755, December 5, 1994,” Knesset Archive)

مؤتمر مدريد- حيث أصبحت إسرائيل عضواً في مجلس إدارته. وبدا لفترة وجيزة أن عملية أوسلو قد فتحت نافذة نحو أفق إقليمي جديد أمام إسرائيل.

تحقق تطور نوعي في العلاقات بين إسرائيل ودول الخليج في عام 1996. ففي ذلك العام، وكما ذُكر سابقاً، افتتحت إسرائيل مكتبين تجاريين لتعزيز مصالحها في كل من مسقط، عاصمة سلطنة عُمان، والدوحة، عاصمة قطر؛ وقد عمل هذان المكتبان -من الناحية العملية- بمثابة سفارتين. لقد كان الموطئ الدبلوماسي الذي منحته دولتا الخليج هاتان لإسرائيل رمزياً، لكنه كان مهماً في الوقت ذاته.

ومع ذلك، فإنه عقب اندلاع الانتفاضة الثانية -التي أدت مجدداً إلى تصاعد التشدد في الرأي العام العربي تجاه إسرائيل- قامت عُمان وقطر بإغلاق الممثلين الإسرائيليتين. ورغم ذلك، واصلت الدولتان الحفاظ على علاقات غير رسمية مع إسرائيل، بما في ذلك السماح لإسرائيليين بدخول أراضيهما.

مبادرة السلام العربية

طرح الأمير عبد الله بن عبد العزيز آل سعود، حين كان ولياً للعهد في المملكة العربية السعودية، مبادرةً خاصة به لتسوية الصراع العربي الإسرائيلي. وفي مقالٍ نشره توماس فريدمان في صحيفة "نيويورك تايمز" بتاريخ 17 فبراير 2002، استعرض الكاتب النقاط الرئيسية لحوارٍ أجراه مع الأمير في قصره. وقد أوضح الأمير عبد الله، خلال المقابلة، أن مبادرته تقوم على انسحاب إسرائيل من جميع الأراضي التي احتلتها -بما في ذلك القدس الشرقية- وفقاً لقرارات الأمم المتحدة، وذلك مقابل تطبيعٍ كاملٍ للعلاقات بين إسرائيل والعالم العربي؛ دون الخوض في تفاصيل إضافية.

كما ذكر الأمير عبد الله في المقابلة ذاتها أنه سيعمل على حشد الدعم العربي لهذه الخطوة، مشيراً إلى أنه قد أعدّ بالفعل خطاباً حول هذا الموضوع. وبذلك، كان الجانب السعودي هو من صاغ تفاصيل المبادرة، ونشرها، وأضفى عليها شرعيةً عربيةً وغربيةً[9]، رغم ادعائهم بأن كلاً من الأردن والمغرب كانا أيضاً على وفاقٍ معهم بشأنها.

غير أن مبادرة الأمير عبد الله هذه، على غرار خطة السلام للأمير فهد، لم تعكس رغبة سعودية في إظهار انخراط مباشر في الصراع الإسرائيلي الفلسطيني. وقد جادل جوزيف كوستينر بأن توقيت المبادرة السعودية للسلام -تماماً كما كان الحال مع مبادرة السلام للأمير فهد - كان مرتبطاً بسياق عالمي؛ إذ سعت المملكة في المقام الأول إلى تحسين صورتها أمام الإدارة الأمريكية والمجتمع الدولي ككل، وذلك في أعقاب هجمات 11 سبتمبر 2001 على الولايات المتحدة الأمريكية.

ففي أعقاب تلك الهجمات، نظر الكثيرون إلى المملكة باعتبارها "حاضنة للتطرف الجهادي"، لا سيما وأن معظم منفذي الهجمات كانوا نتاجاً لنظام التعليم السعودي وتقاليد الدراسات الدينية فيه[10]. وقد خشيت المملكة

---

[9] - جوزيف كوستينر، "جذور مبادرة السلام العربية وتقلباتها: تذبذبات في سياسة المملكة العربية السعودية تجاه التنسيق الإقليمي". في: إفرايم لافي (محرر)، إسرائيل ومبادرة السلام العربية، جامعة تل أبيب، 2010، ص 101. (Joseph Kostiner, "The Roots of the Arab Peace s Policy of Regional Coordination." In: Efraim ׳ Initiative and Its Vicissitudes: Fluctuations in Saudi Arabia (.Lavie (ed.), Israel and the Arab Peace Initiative, Tel Aviv University, 2010, p. 101

[10] - التقرير النهائي للجنة الوطنية المعنية بالهجمات الإرهابية على الولايات المتحدة الأمريكية (تقرير لجنة 11 سبتمبر) ، واشنطن العاصمة، مكتب الطباعة التابع لحكومة الولايات المتحدة، 2004. (" Final Report of the National Commission on Terrorist attacks Upon

العربية السعودية أن تؤدي هذه الصورة -التي ترسخت في الولايات المتحدة- إلى تدهور العلاقات بين الدولتين، وإلى توقف الدعم الأمني الأمريكي. لذا، كان من المهم بالنسبة للسعوديين إثبات أنهم لا يكتفون بعدم دعم الإرهاب، بل يساهمون أيضاً في جهود تحقيق السلام.

ومن بين المخاوف الأخرى التي دفعت إلى طرح هذه المبادرة، خشيةُ أن تؤدي أعمال العنف في الانتفاضة الفلسطينية إلى إثارة الاضطرابات داخل المملكة نفسها وفي العالم العربي بأسره. لذا، سعت الرياض إلى إثبات -للفلسطينيين وللرأي العام العربي- أنها تبذل جهوداً لإحياء العملية السياسية، والعمل على إقامة دولة فلسطينية مستقلة. وقد جاء هذا القلق ليُضاف إلى الانشغال السعودي الدائم بالنفوذ الإيراني المتنامي والواضح في المنطقة. ومما يذكر أن العداء الذي أظهرته إيران تجاه المملكة ودول الخليج كافة، شكّل -بعد سنوات- عاملاً إضافياً ساهم في الحفاظ على علاقة هذه الدول بإسرائيل.

على غرار الاتصالات التي أجرتها إبان طرح "مبادرة السلام للأمير فهد"، حرصت المملكة العربية السعودية هذه المرة أيضاً -سعياً منها لكسب تأييد جميع الدول العربية والإسلامية- على تعديل "مبادرة الأمير عبد الله" وصياغتها في قالبٍ يحظى بقبول كافة الدول العربية.

فعلى سبيل المثال، أُدرج بندٌ يتعلق باللاجئين الفلسطينيين استجابةً لضغوطٍ من القيادة الفلسطينية وسوريا، كما تضمن الطرحُ مطالبةً بانسحاب إسرائيل من هضبة الجولان ومن أراضٍ في جنوب لبنان (حيث كانت إسرائيل تحتفظ آنذاك بما سُمي "بالمنطقة الأمنية"). وقد أولت المملكة العربية السعودية أهميةً بالغةً لمكانتها على المستوى الإقليمي، بقدر اهتمامها في الوقت ذاته بعلاقاتها مع الولايات المتحدة، وعملت على إدارة تحركاتها في ظل حالة التوتر الناشئة بين هذين القطبين.

في مارس 2002، وفي ختام قمة جامعة الدول العربية في بيروت، صَدَر "إعلان بيروت"؛ وهو خطة لإرساء السلام في الشرق الأوسط، عُرفت لاحقاً باسم "مبادرة السلام العربية". تضمن الإعلان المبادئ الجوهرية لمبادرة الملك عبد الله، ورسم قواعد لتسوية سياسية بين إسرائيل وجميع الدول العربية. وقد نصّ على مطالبة إسرائيل بالانسحاب من كافة أراضي الضفة الغربية وقطاع غزة، ليُقام على هذه الأراضي دولة فلسطينية ذات سيادة عاصمتها القدس الشرقية.

كما طالبت المبادرة إسرائيل بإعادة هضبة الجولان إلى سوريا، ومنطقة مزارع شبعا وتلال كفر شوبا إلى لبنان. كذلك نصّ الإعلان على حلّ قضية اللاجئين الفلسطينيين حلاً "عادلاً ومتفقاً عليه"، وفقاً لقرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 194 (مع التأكيد في الوقت ذاته على رفض الدول العربية المضيفة للاجئين الفلسطينيين توطينهم لديها).

ووفقاً للإعلان، فإنه بعد انسحاب إسرائيل من جميع الأراضي المحتلة (خلافاً لقرار مجلس الأمن رقم 242 الذي دعا إلى الانسحاب "من أراضٍ")، وبعد قيام الدولة الفلسطينية، ستقيم الدول العربية "علاقات طبيعية" مع إسرائيل؛ وهو طرح يختلف عن مفهوم "التطبيع الكامل" الذي ورد في مبادرة الملك عبد الله. وفي المقابل، تتبنى الدول العربية مبدأ إنهاء الصراع نهائياً، وتعمل على توجيه جميع الدول الإسلامية نحو إرساء السلام مع إسرائيل.

---

the United States (The 9/11 commission report)," Washington D.C, U.S. Government printing office, (.2004

اتفاقيات الابراهيمية والتطبيع الزاحف

منذ عام 2015، ومع صعود مكانة الأمير محمد بن سلمان -ولي العهد السعودي والحاكم الفعلي للمملكة- طرأ تغيير ملموس على موقف المملكة تجاه إسرائيل. فقد عكست تصريحات ولي العهد (لا سيما تلك التي أدلى بها أمام جمهور دولي وباللغة الإنجليزية) المؤيدة لإقامة علاقات مع إسرائيل، وجود تقارب بطيء وتدريجي من جانب المملكة العربية السعودية.

وتعود جذور هذا التقارب إلى التحولات العديدة التي شهدتها المملكة في أعقاب هجمات 11 سبتمبر 2001 الإرهابية. كما اعتُبر التهديد الذي تشكله إيران ووكلاؤها عاملاً جوهرياً في هذا التحول في الرؤية الإقليمية السعودية. وفي هذا السياق،نُظِر إلى حرب لبنان الثانية التي اندلعت عام 2006 على أنها حرب دارت رحاها بين إسرائيل ووكلاء إيران، وهو ما ساهم في بلورة المصالح المشتركة بين الرياض وتل أبيب.

ومع ذلك، سبقت دولة الإمارات العربية المتحدة المملكة العربية السعودية؛ إذ أعلنت -في خطوة فاجأت الكثيرين- عن إقامة علاقات رسمية مع إسرائيل. وفي 13 أغسطس 2020، صدر بيان مشترك عن الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل ودولة الإمارات العربية المتحدة، أُعلن فيه عن إطلاق مسار سياسي نحو التطبيع الكامل للعلاقات بين إسرائيل والإمارات، وهو مسار انضمت إليه مملكة البحرين أيضاً. وقد توطدت العلاقات بين الدولتين تدريجياً، حتى دخلت حيز التنفيذ -في الأول من أبريل 2023- اتفاقيةٌ لإنشاء منطقة تجارة حرة بين إسرائيل ودولة الإمارات العربية المتحدة؛ وهي الاتفاقية الأولى من نوعها بين إسرائيل وأي دولة عربية.

شكّل توقيع "الاتفاقيات الإبراهيمية" اختراقاً في مسار دمج إسرائيل في المنطقة. ومع ذلك، فإن منظومة العلاقات بين إسرائيل ودول الخليج العربية لم تبدأ بهذا التوقيع، ولم تبلغ ذروتها فيه. ولا تزال هناك تحديات قائمة على طريق تحقيق هذه العلاقات بشكل كامل؛ ومن بين هذه التحديات تلك الناجمة عن تداعيات حرب "السيوف الحديدية"، وفي مقدمتها التدهور الملحوظ في موقف الشارع العربي تجاه إسرائيل، وهو ما بدأ في أعقاب الهجوم المباغت والدموي الذي شنته حركة "حماس" ضد إسرائيل في السابع من أكتوبر 2023.

حتى وقت كتابة هذه السطور، ظلت "الاتفاقيات الإبراهيمية" صامدة في وجه هذه الحرب الممتدة -التي تدور رحاها منذ ذلك الهجوم- بما في ذلك جولات عدة من المواجهات القصيرة بين إسرائيل والفلسطينيين، وسلسلة من الحملات المكثفة بين إيران وإسرائيل، كان آخرها تلك التي وقعت في شهري مارس وأبريل من عام 2026.

سلطت الحرب الدائرة بين الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل من جهة، وإيران من جهة أخرى، الضوء على المزايا التي تتمتع بها إسرائيل في مجالات الدفاع الصاروخي، وأنظمة الإنذار المبكر، والدفاع السيبراني؛ وهي أمور ستثير بلا شك اهتماماً كبيراً لدى دول الخليج، وستشكل أساساً لتعزيز التعاون الأمني الهادئ.

ومع ذلك، من المتوقع أن يظل التعاون العلني مع إسرائيل مسألة حساسة بالنسبة لهذه الدول، لا سيما في ظل الخلافات حول القضية الفلسطينية، وبالأخص حالة الجمود في قطاع غزة. وعليه، فمن المرجح أن تظل القضايا التي ألقت بظلالها على العلاقات قبل الحرب قائمة حتى بعد انتهائها. كما قد تتعزز الرواية التي

تزعم أن إسرائيل هي من دفعت نحو الحرب مع إيران، وبالتالي فهي تتحمل أيضاً مسؤولية الضرر الذي لحق بدول الخليج نتيجة للرد الإيراني[11].

ستتحدد العلاقات المستقبلية بين دول الخليج وإسرائيل بناءً على كيفية انتهاء الحرب، وكذلك على ضوء تطورات في مجالات أخرى غير مرتبطة جغرافياً بشكل مباشر، وفي مقدمتها القضية الفلسطينية. فاستمرار العمل بالاتفاقيات لا يعني أن الأحداث الجارية بين إسرائيل والفلسطينيين لا تؤثر على العلاقات مع دول الخليج؛ بل على العكس تماماً، إذ تُظهر نتائج الحرب في غزة أن ما يحدث على الساحة الفلسطينية يؤثر بشكل مباشر على استمرارية العلاقات بين إسرائيل ودول الخليج ونجاحها.

في الوقت الراهن، وعلى عكس الإمارات العربية المتحدة والبحرين، تضع المملكة العربية السعودية سقفاً عالياً لإبرام اتفاق رسمي مع إسرائيل؛ إذ يتمثل مطلبها الرئيسي في إحراز تقدم حقيقي لا رجعة فيه نحو إقامة دولة فلسطينية. ويظهر هذا الشرط بصيغ متنوعة -ربما بشكل متعمد- لمنح المملكة مساحة للمناورة فيما يتعلق بالتفاصيل الدقيقة[12].

في الواقع، ثمة شعور متزايد بالاشمئزاز في أوساط القيادة السعودية تجاه سلوك السلطة الفلسطينية؛ ومع ذلك، ترى المملكة في تسوية هذه القضية مفتاحاً لاكتساب الشرعية -سواء على الصعيد الداخلي أو الخارجي- للمضي قدماً نحو توقيع اتفاق من هذا القبيل.

بناءً عليه، فمن المنطقي افتراض أن الرياض ستتطلع إلى رؤية خطوات ملموسة من جانب إسرائيل باتجاه تسوية الصراع الإسرائيلي-الفلسطيني، تشمل: وقف توجهات الضم، والحد من بناء المستوطنات، وتقديم بادرات تجاه الفلسطينيين، وتعزيز السلطة الفلسطينية، والحفاظ على الوضع الراهن في الحرم القدسي الشريف، والالتزام بمواصلة الحوار السياسي.

على الرغم من الموقف العلني الصارم الذي اتخذته المملكة العربية السعودية في السنوات الأخيرة، فقد تسربت تفاصيل حول اتصالات سرية تجري بين المملكة وإسرائيل على أعلى المستويات. ويعكس هذا السلوك المزدوج من جانب المملكة السياسة المتوازنة التي تحرص على اتباعها؛ فهي من جهة تتجنب إقامة علاقات علنية مع إسرائيل -وذلك لتفادي استفزاز العناصر المتطرفة- ومن جهة أخرى، تعمل على ترسيخ علاقاتها مع أطراف إقليمية فاعلة، مثل إسرائيل، طالما أن هذه العلاقات تخدم أمن المملكة وتحقق مصالحها[13].

يمكن اعتبار هذه الخطوات تقدماً بطيئاً وتعبيراً عن نهج يتجنب المخاطرة؛ إذ يتيح ذلك للسعوديين فحص ردود فعل الرأي العام والمؤسسة الدينية -بشكل مستمر وحذر- تجاه احتمالية إقامة مثل هذه العلاقات.

---

[11] - سمر سعيد، "عُمان تقول إنها لن تدعم حرباً تعتبرها غير مشروعة"، صحيفة "وول ستريت جورنال"، 12 مارس 2026. (Summer Said, "Oman Says It Won't Support War It Considered Illegitimate," The Wall Street Journal, March 12, 2026).

[12] - ولي العهد السعودي محمد بن سلمان: "المملكة العربية السعودية لن تعترف بإسرائيل دون قيام دولة فلسطينية"، قناة العربية، 18 سبتمبر 2024. (Saudi Crown Prince Mohammed bin Salman: "Saudi Arabia will not recognize Israel without Palestinian state," Al-Arabiya, September 18, 2024).

[13] - إيتامار آيخنر وإيتاي بلومنتال، "نتنياهو سافر إلى المملكة العربية السعودية والتقى سراً بولي العهد بن سلمان"، موقع "واي نت"، 23 نوفمبر/تشرين الثاني 2020 (Itamar Eichner and Itay Blumental, "Netanyahu Flew to Saudi Arabia and Secretly Met with Crown Prince Bin Salman," Ynet, November 23, 2020)

ونظراً لأن الشارع السعودي لا يزال، في معظمه، متحفظاً تجاه إسرائيل، فإن المملكة تتوخى الحذر من أي تحركات قد تقوض شرعيتها من الداخل.

تُعدّ شخصية ولي العهد السعودي، الأمير محمد بن سلمان، عنصراً محورياً في عملية التطبيع؛ فهو يسعى إلى إظهار أن المملكة العربية السعودية تتبنى نهجاً عصرياً وأكثر انفتاحاً مقارنةً بما كانت عليه في الماضي. وقد تتضمن هذه الرؤية إقامة علاقات علنية مع إسرائيل، ولكن بشرط -وفقاً لتصوره- ألا يترتب على هذه العلاقات ثمن باهظ. وفي الواقع، يمثل الرأي العام في المملكة عاملاً مقيداً؛ إذ تشير استطلاعات الرأي المستمرة التي تُجرى داخل المملكة العربية السعودية إلى وجود معارضة شعبية واسعة النطاق للتطبيع مع إسرائيل[14].

تؤكد المملكة أن إحراز تقدم نحو حل الدولتين يُعد شرطاً مسبقاً للتطبيع مع إسرائيل، وتشير إلى أن هذا التقدم جزء لا يتجزأ من رؤيتها الاستراتيجية "رؤية 2030". ومن وجهة نظرها، فإن الهدف من وضع هذا الشرط لا يقتصر على تعزيز الاستقرار الإقليمي فحسب، بل يمتد ليشمل تحسين صورة المملكة العربية السعودية في العالمين العربي والإسلامي، وإيصال رسالة مفادها أنها تظل ملتزمة بالقضية الفلسطينية. وبهذه الطريقة، تسعى الرياض إلى درء الانتقادات -سواء من الداخل أو من العالم العربي- التي قد تعتبر إقامة علاقات مع إسرائيل خيانة للفلسطينيين.

يُعدُّ إقامة علاقات دبلوماسية بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية هدفاً مهماً ينبغي السعي لتحقيقه؛ إذ ستسهم هذه العلاقات في تعزيز مكانة إسرائيل الدولية، وتدعم قدرتها على الاندماج في المنطقة وفي العالم الإسلامي بشكل عام. ومع ذلك، فإن اتفاقاً كهذا سيكون بمثابة "سلام بين القيادات" -على غرار اتفاقيات السلام التي أبرمتها إسرائيل مع دول عربية أخرى- وليس سلاماً بين الشعوب؛ نظراً لأن قطاعاً عريضاً من الجمهور السعودي لا ينظر إلى إسرائيل كشريك في اتفاق سلام.

علاوة على ذلك، شهدت إسرائيل في السنوات الأخيرة نقاشاً واسع النطاق حول هذه المسألة، في ظل غياب معرفة دقيقة ومعمقة بالرؤية العالمية للمملكة وثقافتها. كما يُنظر أحياناً -بشكل خاطئ- إلى التطبيع مع المملكة العربية السعودية باعتباره حلاً سحرياً لجميع مشكلات إسرائيل. لذا، لا بد من وضع الأمور في نصابها الصحيح؛ فإقامة علاقات دبلوماسية مع المملكة لن تُحدث تغييراً جوهرياً في الواقع الأمني لإسرائيل في الشرق الأوسط، ولن تزيل التهديدات الرئيسية القائمة على الساحات الفلسطينية والإيرانية واللبنانية.

لا تسعى المملكة العربية السعودية في الوقت الراهن إلى إبرام اتفاق؛ إذ يتطلب الأمر وقتاً حتى يهدأ الغضب في الشارع السعودي، وحتى يتسنى مراجعة العلاقات مع إيران وتقييم ما تقدمه الولايات المتحدة الأمريكية فعلياً للمملكة. فالمحرك الرئيسي وراء رغبة السعودية في تحسين علاقاتها مع إسرائيل يكمن في المزايا التي يمكن أن تحصل عليها من الولايات المتحدة الأمريكية. وبمجرد الحصول على هذه المزايا، ستتمكن المملكة من التأكيد على أنها لم تتخلَّ عن المضي قدماً نحو حل القضية الفلسطينية، وأنها باتت مستعدة للمضي قدماً في مسار تحقيق التطبيع.

---

[14] - كاثرين كليفلاند، "الرأي العام السعودي في شرق أوسط متغير"، مذكرة سياسات رقم 160، معهد واشنطن لسياسة الشرق الأدنى، 13 أغسطس 2025. (Chaterine Cleveland, “Saudi public opinion in a Changing Middle East,” Policy Note 160, Washington Institute for Near East Policy, August 13, 2025.)

هذه هي لغة الدبلوماسية السعودية؛ فهي تتسم بغياب الحماس وبالقدر الكبير من الحذر. وأي محاولة لاستعجال المملكة أو ممارسة الضغوط عليها لن تؤدي إلا إلى الإضرار بالعملية برمتها. ويُعدُّ التطبيع مع المملكة العربية السعودية هدفاً منشوداً بالنسبة لإسرائيل، نظراً لمكانة المملكة كدولة عربية رائدة تمتلك أكبر اقتصاد في الشرق الأوسط، فضلاً عن دورها المهم -في نظر العالم الإسلامي- بصفتها "خادمة للحرمين الشريفين".

شهدت السنوات الأخيرة بروز توجهٍ بطيءٍ ولكنه واضح نحو التقارب بين المملكة العربية السعودية وإسرائيل؛ وهو ما يتجلى في تصريحات قيادتها، وفي خطواتٍ متنوعة ـــمن بينها السماح للطائرات الإسرائيلية بالعبور عبر أجوائها—، وفي استعداد المملكة للمضي قدماً نحو علاقات رسمية، وإن كان ذلك مشروطاً بضوابط معينة. ومع ذلك، يبدو في الوقت الراهن أن التطبيع مع إسرائيل لا يتصدر قائمة أولويات المملكة؛ إذ تنظر إليه بدلاً من ذلك كأداة سياسية لتحقيق أهدافها في علاقتها مع الولايات المتحدة الأمريكية، وكذلك فيما يتعلق بمكانتها على المستوى الإقليمي.

على الرغم من إمكانية حدوث اختراق سياسي بين المملكة العربية السعودية وإسرائيل، إلا أن ذلك يتطلب موازنة مصالح وظروف معقدة. وطالما لم يطرأ تغيير جوهري على مواقف الأطراف، لا سيما فيما يتعلق بالقضية الفلسطينية، فإن حدوث مثل هذا الاختراق يظل أمراً مستبعداً. وقد يشكل التطبيع الجزئي والتدريجي - مع التركيز على التعاون الأمني والاقتصادي - أساساً لاتفاق سياسي شامل في المستقبل، وذلك في حال توفر النضج السياسي الملائم لدى الأطراف المعنية.

إذا ما أمكن التوصل إلى صيغة تحقق مكاسب تبدو مقبولة للطرفين - وبخاصة إذا تضمنت مزايا جوهرية فيما يخص القضية الفلسطينية - فإن فرص التوصل إلى ترتيبات تطبيعية ستزداد. وفي هذه الحالة، قد يختلف الاتفاق عن نموذج "الاتفاقيات الابراهيمية"؛ إذ سيتم تكييفه بما يتناسب مع الحساسيات الاجتماعية والدينية للمملكة، ومع مكانتها الخاصة في العالمين العربي والإسلامي.

الفصل الثاني: الإمكانات الاقتصادية للتطبيع مع المملكة العربية السعودية

بقلم تومر فادلون وإستيبان كلور[15]

يصاحب توقعاتِ مسارِ تطبيع العلاقات بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية أملٌ في إرساء دعائم "شرق أوسط جديد" يقوم على التعاون بين الدولتين، مع تركيز الاهتمام في المقام الأول على المنافع الاقتصادية التي سيجلبها هذا التعاون للأطراف المعنية.

انطلاقاً من التقدير بأن التطبيع سيُسهم في الاقتصاد الإسرائيلي بشكل مباشر وغير مباشر، نستعرض هنا الإمكانات الاقتصادية الكامنة في توسيع نطاق "الاتفاقيات الإبراهيمية" -التي وُقِّعت في سبتمبر 2020- سواء بالنسبة لإسرائيل أو المملكة العربية السعودية. ومن شأن التعاون في هذا المجال مع اقتصاد ضخم كالاقتصاد السعودي أن يعزز خمسة جوانب رئيسية، وهي:

---

[15] - د. تومر فادلُون، باحث في معهد دراسات الأمن القومي؛ بروفيسور إستيبان كلور، باحث أول في معهد دراسات الأمن القومي. (Dr. Tomer Fadlon. Research Fellow at the Institute for National Security Studies (INSS; Prof. Esteban Klor. Senior Researcher at the Institute for National Security Studies (INSS))

(أ) التجارة البرية بين الدول، مما سيُسهم أيضاً في تحقيق السلام الإقليمي؛

(ب) استيراد النفط من المملكة العربية السعودية والتعاون في مجال الطاقة المتجددة؛

(ج) الاستثمارات المباشرة من المملكة العربية السعودية في إسرائيل؛

(د) تصدير المنتجات والخدمات التكنولوجية المتقدمة (high-tech) من إسرائيل إلى المملكة العربية السعودية؛

(هـ) الصادرات الدفاعية الإسرائيلية.

علاوة على ذلك، وعلى المدى الطويل، لن يقتصر دور التطبيع على تعزيز التعاون المباشر بين الدول فحسب، بل سيُضفي أيضاً مشروعيةً على الروابط الاقتصادية مع أسواق أخرى، مع التركيز بشكل خاص على العالم السني الذي تنتمي إليه المملكة العربية السعودية.

الخصائص الجوهرية للاقتصاد السعودي

تمتلك المملكة العربية السعودية وإسرائيل أقوى اقتصادين في منطقة الشرق الأوسط من حيث الناتج المحلي الإجمالي؛ ومع ذلك، فإن اقتصاد المملكة العربية السعودية أكبر بكثير من اقتصاد إسرائيل. ووفقاً لصندوق النقد الدولي، يبلغ الناتج المحلي الإجمالي للمملكة العربية السعودية 1.08 تريليون دولار، في حين يبلغ الناتج المحلي الإجمالي لإسرائيل 583 مليار دولار.

أما فيما يتعلق بنصيب الفرد من الناتج المحلي، فتأتي المملكة العربية السعودية في المرتبة الرابعة في الشرق الأوسط بنصيب يبلغ 30,500 دولار للفرد، بينما تحتل إسرائيل المرتبة الثانية بعد قطر بنصيب يبلغ 58,000 دولار للفرد. ومن الجدير بالذكر أن هذا الترتيب يتغير عند احتساب نصيب الفرد من الناتج المحلي وفقاً لمعيار تعادل القوة الشرائية؛ فبناءً على هذا الحساب، يصل نصيب الفرد في المملكة العربية السعودية إلى نحو 77,500 دولار، مقارنة بـ 55,800 دولار في إسرائيل.

يشهد الاقتصاد السعودي تغيرات جوهرية في السنوات الأخيرة. فقد كان يعتمد تقليديًا بشكل كبير على إيرادات النفط، التي كانت تشكل -في ذروتها- نحو 80 في المئة من إجمالي الناتج المحلي للمملكة. وفي السنوات الماضية، سعت الدولة إلى تقليل اعتمادها الاقتصادي على النفط، نظرًا للصعوبات المرتبطة بتحقيق توازن في الميزانية من خلال الإيرادات المستمدة من هذا السوق.

تتمثل نقطة التحول الرئيسية في البرنامج الطموح "رؤية المملكة العربية السعودية 2030"، الذي طرحه ولي العهد الأمير محمد بن سلمان في أبريل 2016. وتنبثق عن هذه الرؤية ثلاثة أهداف جوهرية، هي: مجتمع حيوي، واقتصاد مزدهر، ووطن طموح. وتتمحور الفكرة الأساسية للرؤية حول استغلال إيرادات النفط لتنويع مصادر الدخل المستقبلية للمملكة، وذلك من خلال تطوير روافد دخل تتسم بقدر أقل من التقلبات مقارنة بتلك المرتبطة بسوق النفط العالمية.

هذا يعني أن النفط لا يزال يؤدي دوراً محورياً في الاقتصاد، إلا أن التصور الجديد يقتضي أن يقوم اقتصاد السوق العالمي على آفاق تجارية إضافية. ومنذ إطلاق البرنامج وحتى يومنا هذا، أصبحت المملكة العربية

السعودية طرفاً أكثر أهمية في الاقتصاد العالمي؛ ففي حين لا تزال صادرات النفط تشكل جزءاً كبيراً للغاية من إيرادات المملكة، فقد جرى أيضاً تطوير قطاعات أخرى.

طرحت المملكة العربية السعودية خمسة بالمئة من أسهم شركتها الوطنية للنفط "أرامكو" -وهي أكبر شركة نفط في العالم- للاكتتاب، كما عملت على زيادة حصتها من الاستثمارات الأجنبية المباشرة وضخّت مليارات الدولارات في مشاريع ضخمة، مثل إنشاء مدينة "نيوم".

بالإضافة إلى ذلك، فتحت المملكة سوقها أمام الاستثمارات الأجنبية المباشرة، وعززت استثماراتها المحلية في قطاعات متنوعة -من بينها الرياضة والسياحة- بهدف زيادة جاذبية الدولة ورفع إيراداتها من هذه المجالات. ويُعد الاستثمار في التكنولوجيا ركيزةً جوهريةً أخرى ضمن هذا البرنامج.

تستثمر المملكة العربية السعودية في البنية التحتية التكنولوجية، في مسعى منها لتحويل مختلف الخدمات إلى خدمات رقمية، ولتصبح مركزاً إقليمياً -بل وعالمياً- للذكاء الاصطناعي. وقد بلغت هذه العملية ذروتها مع زيارة الرئيس دونالد ترامب إلى الرياض في مايو 2025؛ حيث رافقه وفد من كبار الشخصيات في "وادي السيليكون"، الذين تعهدوا بضخ استثمارات في المملكة وإنشاء مجمّعات خوادم (server farms) فيها.

كما تقوم شركات عملاقة، مثل "مايكروسوفت" و"جوجل"، بالاستثمار في المملكة من خلال إقامة مراكز بيانات على أراضيها. وبذلك، توظف المملكة العربية السعودية إيرادات "الاقتصاد القديم" (النفط) لدفع عجلة "الاقتصاد الجديد" (الذي يشمل السياحة، والتحول الرقمي، والذكاء الاصطناعي، وغيرها).

التعلم من التجارب السابقة: الاتفاقيات الإبراهيمية

خمس سنوات من التطبيع بين إسرائيل والإمارات العربية المتحدة والبحرين والمغرب والسودان تُشير إلى التوجهات المحتملة للتعاون مع المملكة العربية السعودية. ونظرًا لحجم اقتصاد الإمارات، سنتخذها مرجعًا أساسيًا. نما حجم التبادل التجاري بين إسرائيل والإمارات من حوالي 200 مليون دولار في عام 2020 إلى حوالي 3.2 مليار دولار في عام 2024، واستمر هذا النمو رغم الحرب التي اندلعت في 7 أكتوبر 2023. وتُشكل الماس والأحجار الكريمة غالبية هذه التجارة.

بالإضافة إلى ذلك، تُصدّر إسرائيل إلى الإمارات معدات بصرية وعلمية وطبية، وآلات كهربائية وميكانيكية، بينما تستورد منها مواد خام ومعادن أساسية وإلكترونيات ومعدات كهربائية (تتمثل غالباً في منتجات نهائية، مثل الهواتف وأجزاء أجهزة الحاسوب).

علاوة على ذلك، سرعان ما أصبحت الإمارات ودول أخرى من الموقّعين على "الاتفاقيات الابراهيمية" وجهةً رئيسيةً للصادرات الدفاعية الإسرائيلية؛ إذ بلغت قيمة هذه الصادرات في عام 2022 نحو 12.5 مليار دولار، خُصِّص ربعها تقريباً (3 مليارات دولار) لدول "الاتفاقيات الابراهيمية". وإلى جانب السلع، تُصدّر إسرائيل إلى الإمارات خدمات في مجالات الأمن السيبراني والبرمجيات، والتكنولوجيا المالية، بالإضافة إلى خدمات في قطاعات الطاقة والمياه والبيئة.

تُعد خدمات الطيران إحدى الواردات المهمة من الإمارات العربية المتحدة إلى إسرائيل، وهي تستدعي اهتماماً خاصاً. فعلى سبيل المثال، خلال فترة الحرب التي امتدت لأكثر من عامين -والتي أحجمت فيها

العديد من شركات الطيران الأجنبية عن تسيير رحلاتها إلى إسرائيل، مما تسبب في نقص حاد في هذه الخدمات- واصلت شركات الطيران الإماراتية تسيير رحلاتها دون انقطاع تقريباً.

في عام 2024، جاءت دبي في المرتبة الرابعة ضمن أكثر الوجهات التي قصدها المسافرون الإسرائيليون، حيث بلغ عددهم 753 ألف مسافر. ومع ذلك، تجدر الإشارة إلى أن الكثير من هؤلاء المسافرين لا يبقون في دبي؛ إذ يهدفون من استخدام خدمات الطيران الإماراتية إلى خفض تكاليف السفر بشكل كبير نحو وجهات في شرق آسيا، مثل الهند وتايلاند. وحتى قبل اندلاع الحرب، وتحديداً في عام 2022، سافر ما يقرب من مليون إسرائيلي إلى دبي؛ وهو مؤشر يبرز بوضوح مدى أهمية خدمات الطيران الإماراتية بالنسبة لإسرائيل، حتى في أوقات السلم.

إمكانية التعاون مع المملكة العربية السعودية

في حين قفز حجم التبادل التجاري مع الإمارات بأكثر من عشرة أضعاف خلال خمس سنوات، متجاوزاً حاجز الثلاثة مليارات دولار، فإن إمكانات التبادل التجاري مع المملكة العربية السعودية تبدو أكبر بكثير؛ إذ يتجاوز الناتج المحلي الإجمالي للمملكة تريليون دولار، وهو ما يعادل مجموع الناتج المحلي الإجمالي للدول الأربع التي وقّعت على "الاتفاقيات الابراهيمية". وعليه، فإن العوائد الاقتصادية المحتملة من التجارة مع المملكة العربية السعودية كبيرة، وفي حال تفعيل هذا التبادل التجاري، فإنه سيتركز في المجالات التالية:

1. <u>التجارة البرية و مشروع "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" (IMEC)</u>

تُعد التجارة الدولية ركيزةً مهمةً للاقتصاد الإسرائيلي، إذ تشكل نحو 60 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي. ومن شأن تطبيع العلاقات مع المملكة العربية السعودية أن يعزز التجارة البرية الدولية لإسرائيل، التي لا تزال محدودةً نسبياً مقارنةً بحجم تجارتها عبر البحر والجو. ورغم تعدد الحدود البرية لإسرائيل، فقد اعتمدت تجارتها الدولية -منذ تأسيس الدولة- بشكلٍ ساحقٍ على النقل البحري، وبنسبةٍ ضئيلةٍ على النقل الجوي، بينما اقتصر نصيب النقل البري على جزءٍ هامشيٍ للغاية.

في الواقع، تشبه مسارات التجارة الإسرائيلية تلك الخاصة بـ "دولةٍ جزرية"؛ إذ تتركز تجارة إسرائيل بشكلٍ رئيسٍ مع دولٍ تقع عبر البحار، بينما تفشل تقريباً في استغلال المزايا النسبية الكامنة في التبادل التجاري مع جيرانها. وإلى جانب هذا المسار التجاري المحتمل، يمكن لإسرائيل أيضاً الاستفادة من تطبيع العلاقات مع المملكة العربية السعودية من خلال استقدام عمالةٍ رخيصةٍ عبر المنافذ البرية.

قد يؤدي تطبيع العلاقات مع المملكة العربية السعودية أيضاً إلى زيادة التجارة البرية عبر إسرائيل، لا سيما وأن ذلك يرتبط ببرنامج أمريكي طموح وأوسع نطاقاً. ففي سبتمبر 2023، أعلن الرئيس جو بايدن عن إطلاق "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" (IMEC)، وهو مسار للنقل يهدف إلى ربط شرق آسيا بالشرق الأوسط، ومن ثم بأوروبا، لتسهيل حركة البضائع بين دول هذه المناطق. ولا يُعد هذا المسار بديلاً عن الطرق البحرية، لكن يُتوقع أن يكون مفيداً في نقل المنتجات ذات الصلاحية المحدودة (إذ يُنتظر أن يقلص زمن وصول البضائع من الهند إلى أوروبا بنسبة 40%)، أو في حالات حدوث اضطرابات في المسارات البحرية.

يُنظر إلى هذا البرنامج الأمريكي باعتباره بديلاً غربياً لطرق التجارة التي تروج لها الصين في إطار مبادرة "الحزام والطريق". كما أبدى الرئيس الحالي، دونالد ترامب، دعمه لهذا البرنامج، معتبراً إياه هدفاً محورياً في السياق الإقليمي. وتؤدي المملكة العربية السعودية، بقيادة الأمير محمد بن سلمان، دوراً مهماً في هذا البرنامج، حيث تعهدت باستثمار مليارات الدولارات لتحقيقه.

يُعدّ تقدّم مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC) أمراً بالغ الأهمية، سواء على صعيد السلام الإقليمي أو على صعيد تطبيع العلاقات بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية. وعلاوة على ذلك، يساهم هذا المشروع في توسيع قدرات إسرائيل في مجالي الاستيراد والتصدير؛ إذ سيُنشئ ممراً برياً يربط إسرائيل بدول الخليج العربي، مما يتيح نقل البضائع من آسيا براً بتكلفة منخفضة نسبياً.

من شأن تنفيذ هذا البرنامج أن يساعد إسرائيل في خفض تكاليف المعيشة وتعزيز التبادل التجاري مع دولة الإمارات العربية المتحدة، لا سيما وأن نقل البضائع حالياً من الإمارات إلى إسرائيل يتطلب بالضرورة المرور عبر الأراضي السعودية. وسيُستخدم هذا المسار لأغراض النقل والرقمنة والطاقة، مما سيجعل من إسرائيل نقطة عبور محورية للبضائع المتجهة من آسيا إلى أوروبا؛ وهو ما سيفتح أمام إسرائيل آفاقاً اقتصادية هامة.

2. واردات النفط والتعاون في مجال الطاقة المتجددة

تُعد المملكة العربية السعودية، بعد فنزويلا، الدولة التي تمتلك أكبر احتياطيات نفطية في العالم. ولطالما لعبت المملكة دوراً محورياً في سوق النفط العالمية، حيث بلغ إنتاجها في السنوات الأخيرة أكثر من 10 ملايين برميل يومياً. وفي الوقت الراهن، تستهلك إسرائيل نحو 220 ألف برميل من النفط يومياً، يأتي معظمها من أذربيجان وكازاخستان. ومن شأن تطبيع العلاقات مع المملكة العربية السعودية أن يتيح لإسرائيل تنويع مصادر نفطها؛ وهي مسألة برزت أهميتها بوضوح خلال العامين الماضيين في ظل حرب "السيوف الحديدية"، حين هددت تركيا مراراً بمنع وصول النفط القادم من أذربيجان وكازاخستان إلى إسرائيل عبر أراضيها.

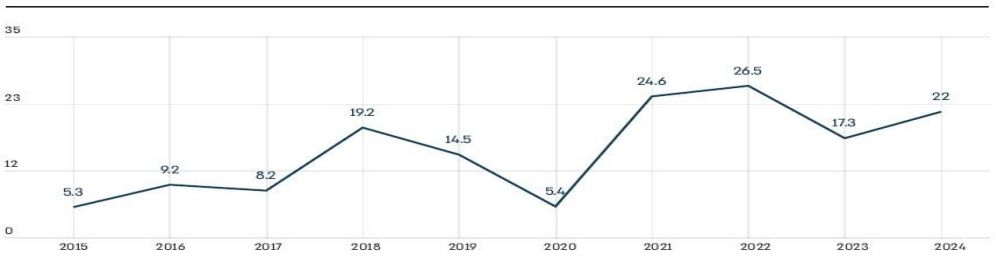
إلى جانب تجارة النفط، يمكن للمملكة العربية السعودية وإسرائيل الاستفادة من التعاون في مجال الطاقة المتجددة؛ إذ يتضمن برنامج "رؤية 2030" تحولاً تدريجياً نحو هذا النوع من الطاقة. ومن شأن التعاون بين الدولتين في مجالات الطاقة الشمسية، وتخزين الكهرباء، وإنتاج الهيدروجين الأخضر، وتحلية المياه، أن يثمر عن مشاريع اقتصادية ضخمة تعود بالنفع على كلا الطرفين. وبالنسبة لإسرائيل، فإن ذلك سيوفر لها وصولاً مستقراً وأقل تكلفة إلى الطاقة، مع دمجها في الوقت ذاته ضمن ممرات الطاقة الإقليمية.

3. الاستثمارات الأجنبية المباشرة

يُعدّ جذب الاستثمارات الأجنبية إلى المملكة العربية السعودية ركيزةً أساسيةً في "رؤية 2030". وفي الوقت ذاته، دفعت الحاجة إلى تنويع الاقتصاد المحلي بالمملكة نحو زيادةٍ ملموسةٍ في استثماراتها المباشرة حول العالم. وكما يوضح الشكل (1) أدناه، كانت الاستثمارات السعودية في الخارج تبلغ نحو 5 مليارات دولار سنوياً قبل إطلاق هذه الرؤية؛ أما اليوم، فقد تضاعفت هذه الاستثمارات أربع مرات لتتجاوز 20 مليار دولار.

تُدار هذه الاستثمارات من خلال الصندوق الاستثماري الحكومي، الذي يتولى إدارة نحو تريليون دولار من أصول الصندوق السيادي السعودي (وهو ثالث أكبر صندوق سيادي في العالم). ولا تقتصر الاستثمارات السعودية على قطاع النفط فحسب، بل تمتد لتشمل البنية التحتية والتكنولوجيا. وبناءً عليه، تلوح في الأفق إمكانية تدفق رؤوس أموال سعودية ضخمة نحو إسرائيل، لا سيما في مجالات التكنولوجيا الخضراء، والطاقة المتجددة، والبنية التحتية، والنقل.

يُضاف إلى ذلك احتمالية الاستثمار في شركات التكنولوجيا الإسرائيلية المتقدمة، على غرار الاستثمارات التي قامت بها دولة الإمارات العربية المتحدة في شركات إسرائيلية مماثلة عقب توقيع "الاتفاقيات الإبراهيمية". وعلاوة على ذلك، لن تقتصر فوائد هذه الاستثمارات على ضخ السيولة المالية فحسب، بل ستسهم أيضاً في تنويع قاعدة المستثمرين في قطاع التكنولوجيا الإسرائيلي، الذي يقتصر حالياً في معظمه على مستثمرين من الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا الغربية.

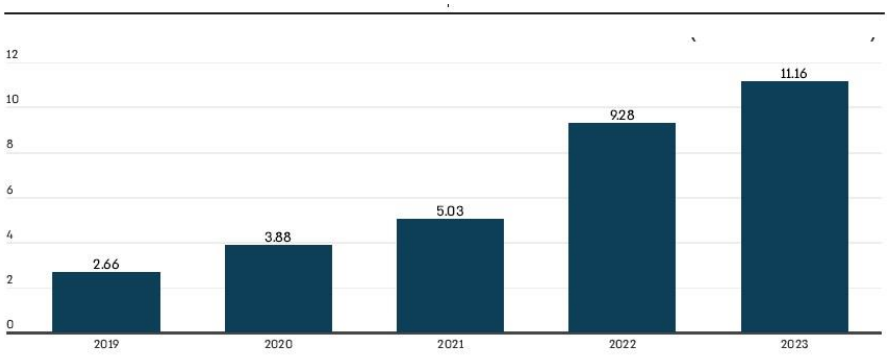


الشكل 1. الاستثمار الأجنبي المباشر للمملكة العربية السعودية حول العالم، 2015–2024 (بمليارات الدولارات)

4. تصدير المنتجات والخدمات عالية التقنية من إسرائيل إلى المملكة العربية السعودية

أصبحت المملكة العربية السعودية سوقاً بالغة الأهمية لاستيراد السلع والخدمات ذات التقنية العالية. وفي إطار "رؤية 2030"، استثمرت المملكة عشرات المليارات من الدولارات خلال السنوات الأخيرة في رقمنة العديد من الخدمات. وكما يوضح الشكل 2 (أدناه)، قفزت الاستثمارات الحكومية في قطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات من 2.66 مليار دولار في عام 2019 إلى 11.16 مليار دولار في عام 2023. وبالمثل، ووفقاً لقاعدة بيانات الأمم المتحدة لتجارة السلع (COMTRADE)، استوردت المملكة العربية السعودية في عام 2024 منتجات إلكترونية متطورة بقيمة 26 مليار دولار، إلى جانب استيراد خدمات تقنية متقدمة بقيمٍ مماثلة.

في عام 2024، بلغت قيمة صادرات السلع والخدمات في قطاع التكنولوجيا المتقدمة نحو 78 مليار دولار، وهو ما يمثل أكثر من نصف إجمالي الصادرات الإسرائيلية. ومن شأن تطبيع العلاقات مع المملكة العربية السعودية أن يؤدي إلى زيادة كبيرة في هذه النسبة؛ إذ سيفتح الباب أمام وصول شركات التكنولوجيا المتقدمة الإسرائيلية إلى سوق سعودية ضخمة ومتنامية، تشمل مجالات مثل الأمن السيبراني، والتكنولوجيا المالية، والصحة الرقمية، والزراعة في المناطق الصحراوية، والذكاء الاصطناعي. كما أن انفتاح السوق السعودية سيوفر فرصاً لتوسيع نطاق الأسواق التي تنشط فيها إسرائيل حالياً، بالتزامن مع زيادة عدد العاملين في قطاع التكنولوجيا المتقدمة داخل إسرائيل.



الشكل 2. استثمارات المملكة العربية السعودية في قطاع المعلومات والاتصالات والتكنولوجيا (ICT) (بمليارات الدولارات)

5. صادرات وزارة الدفاع الإسرائيلية

تضاعفت صادرات إسرائيل الدفاعية خلال العقد الماضي، لتصل قيمتها في عام 2024 إلى 15 مليار دولار. ويعود هذا الارتفاع بشكل رئيسي إلى سباق التسلح الذي أعقب الغزو الروسي لأوكرانيا، وزيادة حجم الإنتاج في الصناعات الدفاعية الإسرائيلية خلال حرب "سيوف حديدية". كما ساهمت الصادرات الدفاعية الموجهة إلى الدول الموقعة على "الاتفاقيات الإبراهيمية" في تعزيز إجمالي صادرات إسرائيل الدفاعية بشكل ملحوظ.

من شأن فتح السوق السعودية أمام الصناعات الدفاعية الإسرائيلية مستقبلاً أن يوفر فرصة كبيرة لتوسيع حصتها السوقية، فضلاً عن تعميق علاقات الثقة بين المملكة العربية السعودية وإسرائيل. وفي السنوات الأخيرة، شهدت ميزانية الدفاع السعودية ارتفاعاً كبيراً، حيث يُتوقع أن تصل في عام 2025 إلى نحو 78 مليار دولار، مدفوعةً بالتهديدات التي تواجهها المملكة من أطراف مختلفة، مثل إيران واليمن.

ورغم خطط المملكة لتعزيز الإنتاج الدفاعي المحلي، لا يزال جيشها يعتمد في معظمه على معدات أجنبية. ونظراً لأن التهديدات ذاتها تستهدف كلاً من إسرائيل والمملكة العربية السعودية، فقد يفتح مجال الإنتاج الدفاعي آفاقاً أمام إسرائيل، سواء من حيث بيع الأسلحة أو تعزيز التعاون الأمني.

6. الفوائد غير المباشرة للتطبيع مع المملكة العربية السعودية

إلى جانب التداعيات المباشرة للتطبيع مع المملكة العربية السعودية، ونظراً لمكانة المملكة كزعيمة بلا منازع للعالم السني، فقد يفتح ذلك أمام إسرائيل أبواباً للوصول إلى دول سنية أخرى، مثل إندونيسيا وبنغلاديش.

تمتلك هاتان الدولتان - اللتان تشكلان معاً سوقاً يضم قرابة نصف مليار نسمة - إمكانات اقتصادية هائلة؛ فإندونيسيا، العضو في مجموعة العشرين (G20)، أظهرت استقراراً في مؤشراتها الاقتصادية الكلية خلال السنوات الأخيرة، وتتوقع المنظمات الاقتصادية الدولية أن تصبح واحدة من أكبر عشرة اقتصادات في العالم بحلول عام 2030. كما يشهد اقتصاد بنغلاديش أيضاً نمواً سريعاً، حيث بلغ متوسط معدل نموه السنوي نحو 6.5% خلال العقد الماضي.

على عكس المملكة العربية السعودية، يوجد في كل من إندونيسيا وبنغلاديش قطاع خاص كبير وديناميكي. وقد سعت إسرائيل في الماضي إلى إقامة علاقات دبلوماسية واقتصادية مع هاتين الدولتين، لكن جهودها في هذا الصدد لم تكلل بالنجاح.

أما الآن، فقد يشكل التوصل إلى اتفاق مع المملكة العربية السعودية أساساً استراتيجياً لتحقيق هذا الهدف؛ نظراً لرغبة تلك الدول في تبني تقنيات متقدمة، وهو ما قد يولد طلباً كبيراً على التعاون والشراكات التجارية في مجالات التكنولوجيا المتقدمة، والتمويل، والأمن السيبراني، والزراعة.

ملخص

قد يشكل تطبيع العلاقات بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية قفزة نوعية للاقتصاد الإسرائيلي؛ إذ ستتجلى فوائده في مجالات متنوعة، تشمل زيادة حجم التجارة والاستثمارات، وفتح ممرات برية جديدة تربط منطقة الخليج بالبحر الأبيض المتوسط، والتعاون في تطوير وتنفيذ مشاريع الطاقة المتجددة وقطاعات المياه، بالإضافة إلى توسيع نطاق الأنشطة في مجالي التكنولوجيا المتقدمة والأمن. وعلاوة على ذلك، فإن التعاون مع الاقتصاد الأكبر والأكثر تأثيراً في الشرق الأوسط قد يعمل كركيزة لتذليل العقبات أمام بناء علاقات مع دول إسلامية أخرى، مما يتيح لإسرائيل توسيع نشاطها الاقتصادي نحو أسواق ضخمة في جنوب شرق آسيا.

في الوقت ذاته، ينبغي الإقرار بالتحديات الاقتصادية التي ستواجه إسرائيل، وبالقيود التي سيتعين عليها تجاوزها خلال عملية التطبيع وبعد اكتمالها؛ فبيئة الأعمال في المملكة العربية السعودية تتسم بقدر من التعقيد، كما أن المخاوف السياسية والأمنية ستظل قائمة حتى بعد إتمام التطبيع.

علاوة على ذلك، ليس من المؤكد على الإطلاق أن القيادة السعودية ستشجع الانفتاح تجاه إسرائيل (على عكس نهج القيادة الإماراتية)، فضلاً عن وجود فجوات ثقافية وتنظيمية بين الدولتين. إن اجتماع هذه المخاطر مع الفرص المشار إليها يفرض على صناع القرار في إسرائيل -في حال التوصل إلى اتفاق تطبيع ودخوله حيز التنفيذ- صياغة استراتيجية متوازنة؛ تهدف من جهة إلى تحديد المزايا الاقتصادية الكامنة في مثل هذا الاتفاق والاستفادة منها، وتعمل من جهة أخرى على الاستعداد للعقبات التي قد تنشأ عنه.

لا يُعدُّ التطبيع مع المملكة العربية السعودية هدفاً سياسياً فحسب، بل هو أيضاً خطوة تنطوي على إمكانات اقتصادية هائلة. ويتطلب تحقيق هذا الهدف بحكمة استثماراً مبكراً في البنية التحتية، وتعاوناً استراتيجياً،

وتنسيقاً وثيقاً بين الحكومة والمؤسسة الأمنية وقطاع الأعمال. وإذا ما توافرت هذه الشروط، فقد تحظى إسرائيل بمزايا اقتصادية طويلة الأمد من شأنها تعزيز مكانتها على المستويين الإقليمي والدولي.

الفصل الثالث: إمكانات الربط في البنية التحتية بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية: استعراض الفرص في البنية التحتية للنقل البري والبحري والجوي

بقلم آيريس هان وغال شاني[16]

يتطلب التعاون الاقتصادي الإقليمي الفعال بنية تحتية كفؤة وقوية، توفر الأساس المادي والرقمي لهذا التعاون. إذ يعتمد أي اقتصاد مستقر ينمو باطراد على منظومة من البنى التحتية المتطورة التي تتيح حركة السلع والأفراد والمعلومات، وهو شرط أساسي للإنتاج والتجارة والابتكار. ولا تقتصر أهمية هذه البنى التحتية على كونها محركات للنمو الاقتصادي فحسب، بل تُعد أيضاً ركيزة جوهرية لبناء علاقات قائمة على الثقة والتعاون بين الدول.

في سبتمبر 2023، أعلنت كل من الولايات المتحدة الأمريكية والهند والاتحاد الأوروبي والمملكة العربية السعودية عن مبادرة "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" (IMEC) خلال قمة مجموعة العشرين. وتتضمن هذه المبادرة مشروعاً للربط في مجالات النقل والطاقة والاتصالات الرقمية بين الشرق والغرب، مما يبرز الفرص التي تتيحها البنية التحتية في المنطقة. وتأتي هذه المبادرة في سياق توجه أوسع نحو ضخ استثمارات ضخمة في البنية التحتية لقطاع النقل في دول الخليج - بقيادة المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة - وتعكس رؤية استراتيجية تعتبر البنية التحتية أداةً جوهرية لتحقيق الازدهار والأمن المشترك في هذه الدول.

لقد كشفت عملية "الأسد الصاعد" (Rising Lion) وما صاحبها من تصعيد إقليمي واسع النطاق عن مدى هشاشة طرق التجارة العالمية الرئيسية، لا سيما المسارات البحرية في الخليج العربي ومضيق هرمز. وفي ظل هذا الواقع، أدركت الدول ضرورة تطوير ممرات برية بديلة تضمن استمرارية سلاسل التوريد العالمية وقدرتها على الصمود.

بناءً على ذلك، تزايدت الأهمية الاستراتيجية لمبادرات مثل "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" (IMEC)؛ إذ لم تعد تُنظر إليها كمشاريع اقتصادية طويلة الأمد فحسب، بل كأدوات لمواجهة التهديدات الأمنية التي تستهدف البنية التحتية للتجارة والطاقة. وفي هذا السياق، يتعين على إسرائيل استيعاب دلالات النقاش المتنامي حول هذا الممر، وصياغة سياسة استباقية تضمن انخراطها في هذه المسارات الناشئة.

يركز هذا الفصل على تحديد التفاوتات في تخطيط وتنفيذ روابط البنية التحتية في مجالات الطاقة والاتصالات والنقل والتجارة، وهي أمور قد تتيح فرصاً لدمج إسرائيل في الشبكة الإقليمية، ولا سيما تعزيز علاقاتها الاقتصادية مع المملكة العربية السعودية. كما يسلط الضوء على المتطلبات التي تقع ضمن نطاق

[16] - المحامية آيريس هان، خبيرة في مجالات التخطيط والقانون والسياسة البيئية؛ غال شاني، باحث مساعد ومحلل في معهد دراسات الأمن القومي.

اختصاص إسرائيل وحدها، ويُعد جزءاً من دراسة أوسع تتضمن: مسحاً للبنية التحتية القائمة في إسرائيل، وفحصاً للعقبات والتحديات التي تعيق تطويرها، وتحديداً للأطراف المعنية الرئيسية، وصياغة توصيات لتعزيز روابط بنية تحتية فعالة في المنطقة.

الفروق الرئيسية

1. غياب هيئة تنسيق وطنية وافتقار ممرات البنية التحتية إلى التخطيط الاستراتيجي

لا توجد في إسرائيل هيئة حكومية مشتركة بين الوزارات تتولى إدارة البنية التحتية لقطاعات النقل والطاقة والاتصالات ككل، كما يغيب التخطيط الاستراتيجي اللازم للاندماج في ممرات البنية التحتية الدولية، مثل ممر "الهند-الشرق الأوسط-أوروبا الاقتصادي" (IMEC). لذا، ثمة حاجة إلى اتخاذ قرار حكومي بإنشاء وزارة تتولى التنسيق بين هذه القطاعات، أو تأسيس هيئة إدارية متخصصة تُحدد أدوارها وصلاحياتها بشكل صريح. ومن أمثلة أوجه القصور الراهنة ما يلي:

- في مجال البنية التحتية للطرق، لا توجد أي إشارة إلى الربط العابر للحدود في الخطة الوطنية للطرق لعام 2030[17].
- في مجال الطاقة، لا تعد الإشارات إلى إنشاء شبكات إقليمية سوى إشارات جزئية.
- فيما يتعلق بمسارات السكك الحديدية، يلزم اتخاذ تدابير لردم الفجوة بين المعايير الإسرائيلية ومعايير دول الخليج في مجالي التنظيم والتشغيل، وصياغة اتفاقيات بشأن مسائل العبور والفحص الأمني للبضائع.

من خلال التخطيط والتنسيق عبر مختلف المجالات، يمكن إنشاء مسارات تجمع بين أنواع متعددة من البنية التحتية ضمن ممر واحد. وينطوي هذا النوع من التخطيط والتنسيق على مزايا واضحة، منها: تكوين رؤية شاملة ومثلى لجميع مرافق البنية التحتية، وتحقيق أقصى استفادة من الموارد الأرضية، وتوحيد الجهود والموارد -من وقتٍ وجُهدٍ ومالٍ- لضمان تخطيطٍ مهنيٍّ وفعّال، وتعزيز العلاقات مع الدول المجاورة لإرساء روابط مثلى بين ممرات البنية التحتية المؤدية إلى الدول المقصودة، بالإضافة إلى إعطاء الأولوية لممراتٍ بعينها دون غيرها.

2. <u>ممر سكة حديد نهر الأردن – حيفا</u>

لقد وُضع بالفعل مخطط لمسار "سكة حديد نهر الأردن - حيفا"، لكنه لم يكتمل بعد. ورغم إنجاز معظم البنية التحتية المقررة قانوناً، إلا أن استكمال المشروع يتطلب توفير الميزانية وتنفيذ الجزء المفقود الذي يربط بين "بيت شيعان" (بيسان) ومعبر نهر الأردن الحدودي. كما يتطلب الأمر إجراء تعديلات على الجزء القائم حالياً بين حيفا و"بيت شيعان"، تشمل إنشاء محطة للشحن، وإضافة محطات جديدة، ومضاعفة مسار

[17] - الخطة الاستراتيجية الوطنية لشبكة الطرق الوطنية 2050، وزارة النقل والسلامة على الطرق، حكومة إسرائيل، مايو 2022 (" National Strategic Plan for the National Road Network 2050," Ministry of Transport and Road Safety, Government (of Israel, May 2022

السكة الحديدية، وتأسيس مستودع تشغيلي. لا يتطلب ميناء حيفا سوى تغييرات طفيفة نسبياً ليتمكن من التعامل مع حجم الشحنات المتوقع، ولتحقيق أهداف ممر التجارة (IMEC).

3. معبر نهر الأردن: القدرة التشغيلية والتشغيل

تقتصر القدرة الاستيعابية الحالية لمعبر نهر الأردن على 250 شاحنة يومياً، وذلك بسبب جملة من العقبات، منها: غياب مسارات مخصصة لحركة الشاحنات في كلا الاتجاهين، وضيق الطريق، ونقص مرافق التفتيش. كما يتطلب الأمر تجهيز مساحة إضافية تبلغ 50 دونماً داخل منطقة المعبر، وإنشاء جسر آخر (لتوفير ثلاثة مسارات لدخول الشاحنات)، وذلك بهدف الوصول إلى قدرة استيعابية تبلغ 500 شاحنة يومياً.

4. الكهرباء

تعمل دولة إسرائيل كـ "جزيرة" طاقية، إذ تفتقر إلى سياسة أو برنامج للارتباط بشبكة كهربائية إقليمية. ومن المهم التأكيد على وجود فجوات تنظيمية بين قطاعات الكهرباء في الدول المختلفة، ويُعدّ ردم هذه الفجوات تحدياً لا بد من معالجته. وفي الوقت ذاته، يجري في إسرائيل دفع برنامج (المخطط الهيكلي الوطني c/1310) الذي سيتيح مدّ كابل كهربائي بحري يعمل بنظام التيار المستمر عالي الجهد (HVDC: الربط الكهربائي عالي الجهد)، بهدف ربط الشبكات الكهربائية لكل من اليونان وإسرائيل وقبرص. ويخضع المشروع حالياً لتقييم الأثر البيئي (اعتباراً من نوفمبر 2025).

5. الاتصالات الدولية

تمتلك إسرائيل إمكانية أن تكون حلقة وصل في شبكات الاتصالات بين الشرق والغرب؛ إذ تحظى بميزة كبيرة في هذا المجال، لا سيما بكونها نقطة عبور برية آمنة لكابلات الاتصالات الدولية، وهو ما قد يشكل بديلاً للمسار البحري الحالي عبر مضيق باب المندب وقناة السويس، اللذين يمثلان حالياً عنق زجاجة. وفيما يتعلق بمد كابلات الاتصالات بحراً من قبل القطاع الخاص، تشير "إدارة التخطيط" إلى أن هذه الخطوة يجب أن تندرج ضمن خطة وطنية شاملة؛ غير أنه لا توجد جهة حكومية تتولى قيادة مثل هذه الخطة. علاوة على ذلك، يغيب الدعم السياسي الدولي اللازم لتنفيذ خطة كهذه في التعامل مع الدول المجاورة، كما تفتقر مسارات الكابلات إلى ترتيبات أمنية منظمة لحمايتها.

6. الغاز الطبيعي

تتضمن الخطة الوطنية التي تنظم نقل الغاز الطبيعي (المخطط الهيكلي الوطني رقم 37) تحديد مسارات الربط نحو الشرق والغرب والجنوب. ومع ذلك، لم تتم دراسة إمكانية زيادة السعة بشكل كبير بما يسمح بإجراء ربط دولي، أو دمج هذه المبادرة ضمن شبكة إقليمية تضم عدة دول.

التحديات الجيوسياسية في مؤتمر IMEC

منذ الإعلان عن تأسيس الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط (IMEC)[18] -وهو مشروع يهدف إلى فتح ممر اقتصادي يربط الهند بالشرق الأوسط- لم يُسجَّل أي تقدم ملموس نحو تحقيقه، باستثناء الرابط بين

[18] - الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا

الهند والإمارات العربية المتحدة الذي يشهد استخداماً فعالاً. وقد تراجع الاهتمام بمشروع (IMEC) نتيجة لحالة عدم الاستقرار الإقليمي التي نشأت في أعقاب حرب "السيوف الحديدية".

كما يواجه المشروع تأخيراً بسبب نقص التمويل، وصعوبة جذب مستثمرين من القطاع الخاص، ووجود فجوات في المعايير والحصص بين الدول، والأهم من ذلك، غياب الثقة بين هذه الدول؛ وهو ما يتطلب جهداً واسع النطاق على الأصعدة الدبلوماسية والسياسية والأمنية. ومع ذلك، فقد تجدد الاهتمام بهذا الملف في الأشهر الأخيرة، وذلك في أعقاب الاجتماع الذي عُقد في الهند (في مطلع أغسطس 2025) لممثلي الدول الموقعة، وزيارة ولي العهد السعودي الأمير محمد بن سلمان إلى واشنطن (في نوفمبر 2025).

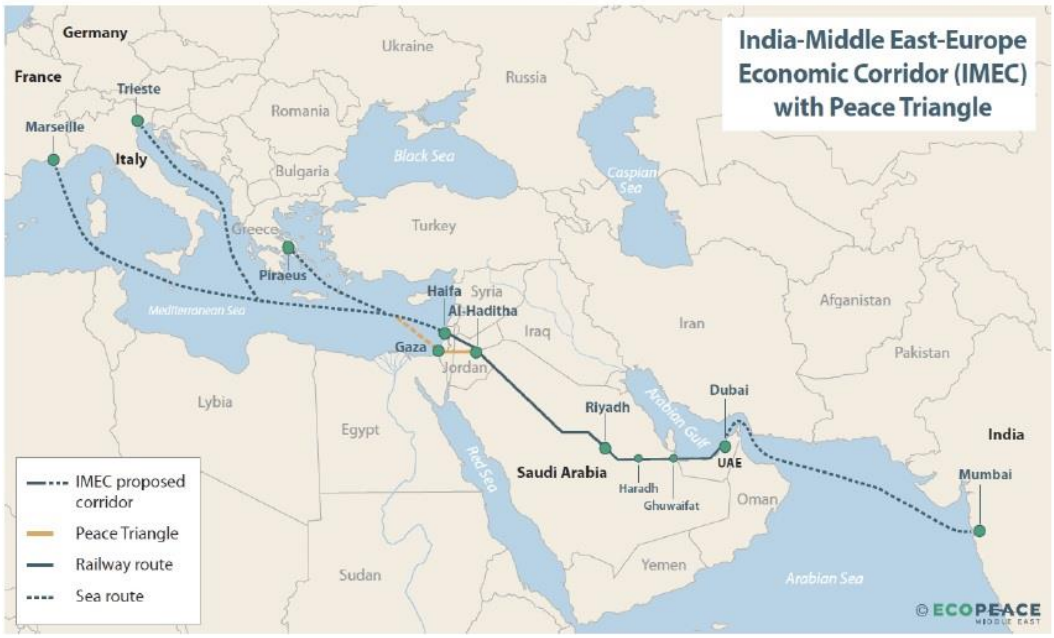
غير أن الدول الواقعة على طول المسار تضع المشروع في مراتب أولوية متفاوتة، وذلك وفقاً لمصالحها الاقتصادية والوطنية الخاصة، مما يجعل المضي قدماً فيه أمراً صعباً. وإلى جانب الطرح الاقتصادي-التجاري، يُناقش مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC) أيضاً من منظور سياسي يتعلق بالنسيج الإقليمي الجديد الذي بدأ يتشكل بين دول تتبنى نهجاً براغماتياً (وهي الإمارات العربية المتحدة، والمملكة العربية السعودية، ومصر، والأردن)؛ إذ تسعى هذه الدول إلى تحقيق الاستقرار في المنطقة -تحت مظلة الولايات المتحدة- كما يُنظر إلى المشروع كبديل استراتيجي لمبادرة "الحزام والطريق" الصينية.

وفقاً لتصور هذه الدول، فإن مشاركة إسرائيل في المشروع مشروطة بمساهمتها في تحقيق الاستقرار في المنطقة، بما في ذلك فتح أفق سياسي للتوصل إلى تسوية مع الفلسطينيين. وفي الواقع، لم توقع إسرائيل رسمياً على الاتفاقية، لكن يُنظر إليها كشريك محتمل. ورغم تفوق إسرائيل التكنولوجي الحالي في المجالات اللازمة لإنشاء سلاسل التوريد، إلا أن دول "المعسكر المعتدل" -وعلى رأسها المملكة العربية السعودية- تؤكد مراراً وتكراراً أنه يمكن تجاوز إسرائيل عند تنفيذ هذه الممرات.

أدت حملة "الأسد الصاعد" (Rising Lion) إلى تكثيف الجهود الرامية لدفع مشروع ممر "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" (IMEC) قدماً، وذلك انطلاقاً من إدراك أن هشاشة طرق التجارة البحرية تستوجب تطوير بدائل برية. وقد تحولت هذه المبادرة من مشروع مستقبلي كان يتقدم ببطء، إلى استجابة لتهديد أمني واقتصادي داهم. ومع ذلك، لا يقتصر هذا التوجه على تعزيز مسار واحد فحسب؛ فإلى جانب مبادرة IMEC الأصلية -التي تربط الخليج العربي بالبحر الأبيض المتوسط عبر الأردن وإسرائيل- تتزايد النقاشات حول مسارات بديلة، لا سيما ذلك المسار الذي يربط الهند ودول الخليج بتركيا - عبر العراق أو الأردن أو سوريا- ومن ثم إلى أوروبا.

جادل الرئيس التركي، رجب طيب أردوغان، بحدة بأن مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC) يؤدي إلى عزل تركيا. وفي الأسبوع التالي مباشرة للإعلان عن تأسيس هذا الممر، صرّح أردوغان بأنه "لا يمكن إنشاء ممر دون تركيا"، مؤكداً أن "المسار الأكثر ملاءمة لحركة التجارة من

الشرق إلى الغرب يجب أن يمر عبر تركيا". كما طرح مشروع "طريق التنمية" كمسار تجاري بديل يمر عبر العراق وصولاً إلى تركيا[19].



الشكل 1. الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC) و"مثلث السلام": استراتيجية «إيكو بيس» (EcoPeace) لتحقيق السلام الشامل والازدهار والقدرة على الصمود في الشرق الأوسط

في حين توقف العمل في مشروع (IMEC) بسبب حرب "سيوف حديدية"، خطت خطة "طريق التنمية" خطوات نحو التنفيذ؛ إذ وقّعت كل من تركيا وقطر والإمارات العربية المتحدة مذكرة تفاهم (في أبريل 2025) التزمت بموجبها بتمويل المشروع.

كما أن تركيا والعراق تناقشا حالياً إمكانية أن يتضمن مشروع "طريق التنمية" مساراً لإمدادات الطاقة، بما في ذلك تصدير النفط العراقي عبر تركيا وإلى تركيا ذاتها.

عقب سقوط نظام الأسد في نهاية عام 2024، كثفت تركيا جهودها لإنشاء ممرات تجارية تمتد من منطقة الخليج إلى أوروبا، مروراً بالأردن وسوريا. وفي سبتمبر 2025، وقّعت كل من تركيا والأردن وسوريا مذكرة تفاهم تتولى بموجبها تركيا تمويل إعادة تأهيل جزء من سكة حديد الحجاز داخل الأراضي السورية، بطول 30 كيلومتراً، لتسهيل حركة البضائع والركاب.

يُذكر أن هذا المسار جزء من سكة حديد الحجاز التاريخية، التي كانت تربط في الماضي بين المدينة المنورة في المملكة العربية السعودية ودمشق. وفي أكتوبر 2025، أعلن وزير التجارة التركي عن شروع بلاده في تجديد ممر النقل البري الذي يمر عبر سوريا والأردن وصولاً إلى المملكة العربية السعودية ودول الخليج؛

[19] - راغب صويلو، "رجب طيب أردوغان: 'نقول إنه لا يوجد ممرّ دون تركيا'"، ميدل إيست آي، 11 سبتمبر 2023. (Ragip Soylu, "Recep Tayyip Erdoğan: 'We say that there is no corridor without Turkey'", Middle East Eye, September 11, 2023).

وهو ممر كان قد توقف استخدامه لأسباب أمنية خلال الحرب الأهلية في سوريا (حيث تحولت حركة النقل حينها عبر مسارات بديلة شملت إسرائيل).

وأضاف الوزير أن الممر سيصل إلى طاقته التشغيلية الكاملة بحلول عام 2026. وفي أبريل 2026، وقّعت الأردن وتركيا وسوريا مذكرة تفاهم لتعزيز الربط في قطاع النقل لنقل الركاب والبضائع. كما أشار وزير النقل التركي إلى أن وفوداً ستتوجه إلى المملكة العربية السعودية لمناقشة توسيع شبكة السكك الحديدية -التي تربط تركيا وسوريا والأردن- لتصل إلى المملكة العربية السعودية وصولاً إلى سلطنة عُمان، مما سيخلق رابطاً متواصلاً يربط بين بحر العرب والبحر الأبيض المتوسط وأوروبا.

قد تؤدي المساعي التركية إلى إخراج إسرائيل من مشاريع تهدف إلى تحقيق التكامل الإقليمي، وذلك من خلال تقليص الحاجة الاقتصادية إلى ميناء حيفا باعتباره نقطة الربط الإسرائيلية بالممر الاقتصادي المؤدي إلى أوروبا. ويأتي هذا على الرغم من أن إسرائيل، وإلى جانب تجارة السلع، تتمتع بمزايا فريدة في مجالات الطاقة والابتكار والتكنولوجيا.

لم تنضم الأردن رسميًا إلى مبادرة الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC)، لكنها أبدت اهتمامًا بالاندماج فيها؛ وذلك للاستفادة من موقعها الجغرافي كمسار عبور حيوي ومركز تجاري استراتيجي. وقد أشار الملك عبد الله إلى ذلك صراحةً في كلمة ألقاها خلال افتتاح "منتدى الأعمال الأردني-الهندي" (ديسمبر 2025)، حيث وصف الانضمام إلى هذا الممر بأنه "فرصة مهمة"[20].

تطمح الأردن، من خلال هذه المبادرة، إلى تعزيز مكانتها الجيوسياسية وتوسيع علاقاتها الاقتصادية مع كل من الهند، والولايات المتحدة، ودول الخليج، والاتحاد الأوروبي[21]. ويمكن أن يشكل هذا الممر دافعًا للنمو الاقتصادي من خلال إنشاء مراكز لوجستية، وتطوير خطوط السكك الحديدية، وربط البنى التحتية للطاقة، وتوفير فرص العمل، وجذب الاستثمارات الخارجية[22].

وفي الوقت ذاته، ومن منظور أردني، ثمة تحديان رئيسيان يواجهان تنفيذ هذا المشروع: يتمثل الأول في الحاجة إلى تأمين تمويل خارجي لإنشاء البنية التحتية اللازمة للنقل، بينما يتمثل الثاني في توقع أن تُبدي قطاعات مؤثرة من الجمهور الأردني معارضتها واحتجاجها؛ وذلك بسبب توثيق الروابط الاقتصادية مع إسرائيل، وهو ما ينظرون إليه باعتباره "تطبيعاً غير مقبول"[23].

إن الواقع المتفجر في الساحة الفلسطينية عموماً، وفي قطاع غزة على وجه الخصوص، إلى جانب العلاقات الهشة مع الحكومة الإسرائيلية الحالية، يزيد من حدة الصعوبات ويعزز احتمالات ظهور معارضة داخلية في الأردن ضد إنشاء ممر تجاري مشترك بين الأردن وإسرائيل. وبناءً عليه، فإن قدرة النظام الأردني على المضي قدماً في هذا المشروع مرهونة -من بين أمور أخرى- باستقرار الساحة الفلسطينية، وتحسن

---

[20] - "الملك ورئيس وزراء الهند يحضران الجلسة الافتتاحية لمنتدى الأعمال الأردني-الهندي"، الموقع الإلكتروني للملك عبد الله الثاني ابن الحسين، 16 ديسمبر 2025. (" King, India PM attend opening session of India-Jordan Business Forum", King Abdullah II ibn Al Hussein website, December 16, 2025).

[21] - د. مالك القصاص، "مشروع الممر الاقتصادي: فرصة ذهبية للأردن"، عمون نيوز، 10 ديسمبر 2024. (Dr. Malek Al-Qassas, "The Economic Corridor Project: A Golden Opportunity for Jordan," Ammon News, December 10, 2024.)

[22] - "مشروع القرن: الأردن في قلب الممر الاقتصادي الجديد بين الهند وأوروبا"، جسور نيوز. (" Project of the Century: Jordan at the Heart of the New Economic Corridor Between India and Europe," Jusoor News.)

[23] - جيسي ماركس، "التنويع دون التخلي عن الطابع الأمريكي: الأردن وممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا الاقتصادي (IMEC)"، ضمن سلسلة "قهوة في الصحراء"، 19 يونيو 2024 (Jesse Marks, "Diversification without De-Americanization: Jordan and the IMEC Corridor," Coffee in the Desert, June 19, 2024)

العلاقات الثنائية بين الحكومتين الأردنية والإسرائيلية، وحدوث تغييرات إقليمية أوسع، كتسجيل اختراق في مسار التطبيع بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية.

يتسم موقف مصر تجاه "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" (IMEC) بنوع من الازدواجية؛ إذ رأت القاهرة في هذا المشروع -بشكله الأصلي- تهديداً لحجم حركة المرور عبر قناة السويس، وبالتالي للإيرادات المحصلة من رسوم العبور، ولدور مصر كمركز عالمي للتجارة[24].

وترى مصادر مصرية أن اختيار مسار تجاري يمر عبر إسرائيل ينطلق من منطق سياسي لا اقتصادي، ويهدف إلى ترسيخ هيمنة إسرائيلية-أمريكية[25]. وقد أدت حرب "السيوف الحديدية" إلى تضرر صورة إسرائيل كشريان تجاري مستقر يربط بين الهند وأوروبا؛ وهو ما اعتبرته مصر فرصةً للدفع -بالتنسيق مع دول أخرى- نحو إيجاد ممر بديل يمر عبر الأراضي المصرية بدلاً من إسرائيل، أو على الأقل يتيح شبكة مرنة من الممرات التي يمكن استخدامها بالتوازي.

على مدار عام 2025، سعت مصر إلى تسويق المسار المصري (E-IMEC) كبديل للمسار الأصلي. وخلال زيارته للهند في أكتوبر 2025، أوضح وزير الخارجية، بدر عبد العاطي، أن الحرب أثبتت أن أي تصعيد أمني في المنطقة من شأنه أن يعطل الأداء السليم للممر الاقتصادي؛ ومع ذلك، ألمح إلى استعداد مصر للمشاركة في هذا المشروع وتقديم حلول تسهم في تحقيقه[26].

وفي ديسمبر 2025، استعرض كامل الوزير، نائب رئيس مجلس الوزراء ووزير النقل والصناعة المصري، جهود مصر الرامية إلى إنشاء خطوط سكك حديدية تربط بين موانئها على البحرين الأحمر والمتوسط، وذلك بهدف الاندماج في مسار الممر الاقتصادي (IMEC) عبر ثلاثة محاور: طابا - العريش، والعين السخنة - الإسكندرية، وسفاجا - الإسكندرية[27].

ووفقاً لما ذكره، فإن انضمام مصر إلى هذا الممر يفتح آفاقاً جديدة للتكامل الاقتصادي بين آسيا وأوروبا، مع الاستفادة في الوقت ذاته من مكانة قناة السويس كشريان حيوي للتجارة العالمية؛ وهو ما يصب في مصلحة الممر الاقتصادي (IMEC) ولا يهدف بأي حال إلى منافسته.

أوضح "المركز المصري للدراسات الاقتصادية" (ECES)، في ورقة موقف، أن المسار المصري ضمن الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC) يتمتع بسلسلة من المزايا مقارنة بالمسار

---

[24] - شون ماثيوز، وراغب صويلو، وآزاد عيسى، "ممر الهند-الشرق الأوسط: طريق حرير جديد أم دبلوماسية عبر عروض 'باوربوينت'؟"، ميدل إيست آي، 23 سبتمبر 2023. (Sean Mathews, Ragip Soylu and Azad Essa, "The India-Middle East Corridor: A new Silk Route or diplomacy by PowerPoint?", Middle East Eye, September 23, 2023.)

[25] - عادل صبري، "كيف عرقلت جرائم إسرائيل في المنطقة مشروع ممر الهند-الغرب؟... محللون يجيبون"، "العربي الجديد"، 4 نوفمبر 2025؛ حيدر قنديل، "ممرات إسرائيل تهدد التجارة المصرية... ما القصة؟"، "مينا برس" (MENA Press)، 30 يناير 2025. (Adel Sabri, "How have Israel's crimes in the region disrupted the Western India Corridor project?... Analysts respond", The New Arab, November 4, 2025; Haider Qandil, "Israeli corridors threaten Egyptian trade... What's the story?", MENA Press, January 30, 2025.)

[26] - {مصر: حل القضية الفلسطينية هو "المفتاح" لمشروع ممر النقل بين الهند وأوروبا}، روسيا اليوم (RT) بالعربية، 17 أكتوبر 2025 (Egypt: Resolving the Palestinian issue is the "key" to the India-Europe transit corridor project," RT (Arabic, October 17, 2025)

[27] - المركز المصري للدراسات الاقتصادية (ECES)، مقطع فيديو لكلمة على منصة "لينكد إن"، ديسمبر 2025. (The Egyptian Center for Economic Studies (ECES), Speech video on LinkedIn, December 2025.)

الأصلي الذي يمر عبر إسرائيل؛ إذ يُعد ميناء الإسكندرية أكثر استقراراً من ميناء حيفا، لكونه أقل عرضة للمخاطر الجيوسياسية وأحداث التصعيد الأمني في المنطقة.

كما يعتمد المسار المصري على بنية تحتية قائمة ومستمرة للنقل، تخلو من الاختناقات الكبيرة، مما يتيح نقل البضائع ضمن سلسلة لوجستية متصلة أو بأقل قدر من عمليات الانتقال؛ وهو ما يقلل من عدد مرات الشحن والتفريغ، ويعزز الوصول إلى الأسواق في أفريقيا وإلى قناة السويس. وأخيراً، تتيح التجارة عبر مصر النفاذ إلى السوق الأمريكية من خلال اتفاقية المناطق الصناعية المؤهلة (QIZ)[28].

توجد أيضاً تضاربات في المصالح بين إسرائيل ومصر في سياقات تجارية أخرى. فمصر تعمل، بالتعاون مع المملكة العربية السعودية، على تعزيز مبادرات بنية تحتية متنوعة في منطقة البحر الأحمر، مثل مشروع "جسر القرن" (الجسر الرابط بين السعودية ومصر)، الذي يهدف إلى الربط بين البلدين عبر البحر الأحمر.

وفي الوقت ذاته، تسعى مصر لترسيخ مكانتها كمركز إقليمي للطاقة، وتطرح رؤيةً تجعل منها جسراً يربط بين الشرق والغرب من خلال نقل وتصدير الغاز الطبيعي، والهيدروجين، والكهرباء الخضراء، والغاز الطبيعي المسال. وفيما يتعلق بالغاز، تُعد مصر حالياً الدولة الوحيدة في المنطقة التي تمتلك القدرة على تصديره، وهو ما يضع إسرائيل في موقف استراتيجي غير مواتٍ.

ومع ذلك، تجدر الإشارة إلى أن المسار المصري لا يشكل بالضرورة منافساً لمسارات أخرى؛ إذ يمكن لممر "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" (IMEC) أن يتطور مستقبلاً ليشمل فروعاً ومنافذ متعددة، مما يتيح الجمع بين مسارات جيواقتصادية متوازية.

إلى جانب التحديات السياسية، يواجه مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC) سلسلة من التحديات الجوهرية؛ يأتي في مقدمتها اعتماده في مرحلته الراهنة على مذكرة تفاهم ذات طابع إعلاني، تفتقر إلى خطة منظمة وملزمة للتنفيذ. فالمشروع يفتقر حالياً إلى إطار مالي يلزم الدول الشريكة، وجدول زمني متفق عليه، وإطار تنظيمي موحد، وآلية تنسيق فعالة تتجاوز النطاق الوطني.

فوق كل ذلك -وبالنسبة لإسرائيل تحديداً- يبرز التحدي الأمني؛ إذ يتطلب ربط البنية التحتية العابرة للحدود مستوىً عالياً من الأمن، سواء للبنية التحتية المادية أو الرقمية. وفي هذا السياق، تمتلك إسرائيل ميزة نسبية في مجال الدفاع -لا سيما في الدفاع السيبراني والتقنيات الذكية لتأمين البنية التحتية- وهي ميزة يمكن أن تشكل رافعة استراتيجية لتعزيز مكانتها داخل المشروع. ومع ذلك، فإن حالة عدم اليقين السياسي والأمني في المنطقة تجعل من الصعب على القطاع الخاص الالتزام باستثمارات، وهو ما يمثل عقبة كبيرة أمام المضي قدماً في تحقيق هذه الفكرة على أرض الواقع.

مسح أنظمة البنية التحتية

---

[28] - نيلانجان غوش، أمريتا نارليكار، ديبوسميتا ساركار، كبير تانيجا، عبلة عبد اللطيف، شيرين النجار، رشا سيف الدين، "إعادة التفكير في طرق التجارة بين الهند وأوروبا في عصر جديد من الاتصال"، المركز المصري للدراسات الاقتصادية (ECES)، يونيو 2025. (Nilanjan Ghosh, Amrita Narlikar, Debosmita Sarkar, Kabir Taneja, Abla Abdel-Latif, Sherine El-Naggar, Racha Seif El-Dine, "Rethinking India-Europe trade routes in a new era of connectivity," The Egyptian Center for Economic Studies (ECES), June 2025.)

1. مواصلات:-

تتضمن منظومة البنية التحتية للنقل القائمة في إسرائيل -والتي تشكل أساساً للربط البنيوي مع المملكة العربية السعودية والمنطقة بأكملها- كلاً من الطرق، وخطوط السكك الحديدية، والمعابر الحدودية البرية، والموانئ البحرية، والمطارات. وتجدر الإشارة إلى أن البنى التحتية للنقل، عند النظر إليها كركيزة للربط مع دول المنطقة، لا تعمل كعناصر منفصلة، بل كأجزاء ضمن محاور نقل متكاملة. وفيما يلي استعراض لمحاور النقل الرئيسية التي تربط -أو يمكن أن تربط- المملكة العربية السعودية وإسرائيل، سواء باعتبارهما نقطتي انطلاق أو وصول، أو كجزء من محور يربط شرق آسيا بأوروبا.

1.1 محاور النقل الرئيسية التي قد تُستخدم للربط بين المملكة العربية السعودية وإسرائيل

1. جسر الشيخ حسين – ميناء حيفا

يكتسب هذا المحور أهميته بشكل رئيسي كجزء من تنفيذ الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC)؛ حيث تُعد كل من المملكة العربية السعودية وإسرائيل حلقتين في هذا المحور الذي يربط الهند والشرق الأقصى بأوروبا، في حين تُعتبر الدولتان في الوقت ذاته مصدرين تجاريين بحد ذاتهما.

إلى جانب الإمكانات الكامنة في المسار التجاري على امتداده بالكامل، فإنه ينطوي على المزايا المحتملة المهمة التالية للمملكة العربية السعودية بحد ذاته[29]:

- النقل من منطقة التعدين الواقعة في شمال شرق المملكة، بالقرب من الحدود الأردنية: يتطلب المسار عبر ميناء حيفا 800 كيلومتر من النقل بالسكك الحديدية، مقارنةً بالبديل القائم الذي يشمل 1400 كيلومتر من النقل البحري عبر قناة السويس إلى جدة، بالإضافة إلى 1500 كيلومتر أخرى من النقل البري عبر السكك الحديدية من منطقة التعدين إلى جدة. كما أن النقل عبر ميناء حيفا سيؤدي إلى تقليص مدة الرحلة بمقدار أربعة أيام.
- شحن البضائع إلى المناطق الوسطى في المملكة: سيقطع النقل عبر السكك الحديدية على خط "حيفا-الرياض" مسافة 1600 كيلومتر، مقارنةً بالمسار البحري الحالي الذي يمتد لمسافة 1400 كيلومتر من السويس إلى جدة، يضاف إليها 1000 كيلومتر أخرى عبر السكك الحديدية. ومن شأن النقل عبر خط "حيفا-الرياض" أن يوفر نحو أربعة أيام من زمن الرحلة.

نقل البضائع من المناطق الصناعية الكبرى على الساحل الشرقي للمملكة العربية السعودية باتجاه الغرب: يتطلب النقل البحري عبر قناة السويس -انطلاقاً من موانئ الدمام أو الجبيل أو رأس الخير- مسافة 6500 كيلومتر، في حين يبلغ طول المسار عبر السكك الحديدية إلى ميناء حيفا 2000 كيلومتر، مما يوفر حوالي 15 يوماً.

وبالمثل، فإن النقل البحري من السويس إلى جدة، ومن ثم عبر السكك الحديدية إلى الدمام أو الجبيل، يغطي مسافة تقارب 1400 كيلومتر؛ بينما يؤدي النقل عبر السكك الحديدية إلى ميناء حيفا إلى تقصير الرحلة بما

---

[29] - إسحاق غال، "مبادرة الجسر البري الإقليمي: الاندماج في منظومة النقل والتجارة الإقليمية – إطار اقتصادي وتخطيطي واستراتيجي"، شركة "واي غال" للاستشارات، 18 نوفمبر 2017. (Yitzhak Gal, “The Regional Land Bridge Initiative: Integration into the Regional Transportation and Trade System – An Economic, Planning, and Strategic Framework,” YGAL Consulting, November 18, 2017.)

لا يقل عن أربعة أيام. وتتمثل البنية التحتية للنقل على محور "نهر الأردن - ميناء حيفا" في: معبر نهر الأردن (جسر الشيخ حسين)؛ وشبكة الطرق (71، 60، 66، 70) الممتدة من معبر نهر الأردن إلى ميناء حيفا؛ ومسار السكك الحديدية من نهر الأردن إلى ميناء حيفا، بالإضافة إلى منطقة ميناء حيفا ذاتها.

2. رابط بحري مباشر بين المملكة العربية السعودية وإسرائيل

من شأن وجود رابط بحري مباشر بين الموانئ السعودية والإسرائيلية أن يتيح قيام علاقات تجارية مباشرة بين الدولتين. ففي العقود الأخيرة، شهد الساحل الغربي للمملكة العربية السعودية عملية تنمية متسارعة نسبياً، تضمنت إنشاء مدينتين اقتصاديتين والعديد من الموانئ الجديدة. وتشمل موانئ الساحل الغربي للمملكة العربية السعودية ما يلي:

(1) ميناء جدة: وهو أكبر ميناء للحاويات في المملكة، ويُستخدم أيضاً لمناولة البضائع العامة والبضائع الترانزيت؛

(2) ميناء الملك عبد الله: وهو ميناء قيد الإنشاء ضمن المدينة الاقتصادية التي تحمل اسم الملك عبد الله، ويقع على بعد 120 كيلومتراً شمال جدة؛

(3) ميناء ينبع: وهو أقدم موانئ المملكة على ساحلها الغربي، ويُعد الميناء الرئيسي لتصدير النفط الخام والمنتجات المكررة، حيث يرتبط بخط أنابيب نفط قادم من الخليج العربي، مما يجعله مسار إمداد بديلاً لمضيق هرمز؛

(4) ميناء جازان: وهو ميناء تجاري محوري يقع في الجنوب الغربي من المملكة[30]؛

(5) ميناء ضباء: ويقع في الشمال الغربي بالقرب من الحدود مع الأردن، ويُستخدم لنقل الركاب والبضائع العامة والمركبات (عبر سفن الدحرجة: رورو "RORO")، وهو الميناء الأقرب إلى إسرائيل وإلى البحر الأبيض المتوسط[31].

وإلى جانب هذه الموانئ، يجري التخطيط لإنشاء ميناء آخر كجزء من مشروع مدينة "نيوم" المبتكرة.

تتمثل البنى التحتية للنقل على هذا المحور البحري في: ميناء إيلات؛ ومسار أو طريق يمتد من ميناء إيلات إلى شاحاروت؛ وشبكة الطرق الممتدة من ميناء إيلات باتجاه الشمال (الطريق 90، وطريق إيلات الالتفافي).

3. الرابط البحري بين موانئ المملكة العربية السعودية وميناء حيفا عبر قناة السويس

إن إنشاء محور بحري يربط موانئ المملكة العربية السعودية بميناء حيفا، عبر قناة السويس، من شأنه أن يتيح إجراء تبادل تجاري مباشر بين الدولتين، فضلاً عن كونه جزءاً من الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC). ورغم أن هذا المسار يبدو طويلاً وغير مباشر، إلا أنه يتمتع بميزة جوهرية، وهي التوافر الفعلي للبنية التحتية على طول امتداده؛ إذ تمتلك المملكة العربية السعودية موانئ قائمة وأخرى قيد التطوير، بينما يتمتع ميناء حيفا بالقدرة على العمل بطاقة استيعابية عالية. علاوة على ذلك، فإن مسار الممر الاقتصادي (IMEC) -حتى في حال تنفيذه بالكامل- لن يحل محل قناة السويس، بل

[30] - اتحاد الموانئ البحرية – ميناء جازان

[31] - اتحاد الموانئ البحرية العربية – ميناء ضباء

سيكون محوراً مكملاً لها. ومما يعزز جدوى اعتماد هذا المسار أيضاً وجود خط ملاحي نشط بالفعل يربط بين جدة وأسدود[32].

يُعدّ ميناء حيفا جزءاً من البنية التحتية للنقل القائمة بالفعل على هذا المحور.

4. الطيران – من مطارات إسرائيل إلى مطارات المملكة العربية السعودية

يُعد المسار الجوي الذي سيربط إسرائيل بالمملكة العربية السعودية أبسط خيارات النقل الممكنة؛ إذ لا يتطلب تحقيقه سوى التوصل إلى اتفاقيات وتفاهمات، دون الحاجة إلى إنشاء أي بنية تحتية مادية، باستثناء المطارات ذاتها. وتتمثل البنية التحتية للنقل في هذا المسار في كل من مطار بن غوريون ومطار رامون.

5. رابط بري جنوبي بين المملكة العربية السعودية وإسرائيل

الشكل 2. المسارات البحرية والنقل والرحلات الجوية المحتملة بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية

ـــــ سكة حديدية قائمة، - - - - سكة حديدية مخططة لها، ـــــ مسار جوي، - - - - مسارات بحرية



المصدر: معهد دراسات الأمن القومي (INSS). يتم تحديث هذه الخريطة من وقت لآخر. وللاطلاع على مكوناتها المختلفة، ومجموعة الطبقات الكاملة، ومقياس الرسم -حسب الحاجة- يمكنكم الوصول إليها عبر الرابط التالي:
https://experience.arcgis.com/experience/9a475ca3f5914a1ea5fcab6a41fa501c/page/Page?views=Map-Layers

من شأن وجود رابط بري جنوبي بين المملكة العربية السعودية وإسرائيل أن يتيح تنقل الأفراد والبضائع بين الدولتين؛ وفي إطار "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" (IMEC)، قد يمر هذا المسار عبر الأردن ومعبر إسحاق رابين (معبر العربة) وصولاً إلى إسرائيل. ومع ذلك، يُعد هذا المسار -

[32] - استناداً إلى ملاحظات طُرحت خلال حلقة نقاشية حول هذا الموضوع، عُقِدت في معهد دراسات الأمن القومي (INSS) في 30 يوليو 2025.

ضمن سيناريو IMEC- أقل كفاءة مقارنة بالبدائل الأخرى؛ وذلك نظراً لبعده النسبي عن الموانئ البحرية الإسرائيلية الواقعة إلى الغرب (مينائي أسدود وحيفا)، وافتقاره إلى البنية التحتية اللازمة، فضلاً عن التكلفة البيئية الباهظة التي قد تترتب على إنشاء خط سكة حديدية يصل إلى إيلات. أما الميزة المحتملة لهذا المسار من منظور إسرائيل، فتكمن في كونه قد يشكل دافعاً للنمو الاقتصادي في كل من إيلات ومنطقة وادي العربة.

تتمثل البنى التحتية للنقل على هذا المسار في معبر إسحاق رابين، وشبكة الطرق (وخاصة الطريق رقم 90) المتجهة شمالاً، ومسار سكة حديدية قادم من إيلات.

من بين مسارات النقل المقترحة، يتمتع المسار الذي يربط نهر الأردن بميناء حيفا بأفضلية واضحة؛ إذ تُعد البنية التحتية على طول هذا المسار هي الأقرب إلى مرحلة التنفيذ الفعلي؛ فالبنية التحتية للسكك الحديدية موجودة في معظم أجزائها، أما الأجزاء المتبقية فقد وُضعت لها خطط وهي جاهزة للتنفيذ. وإلى جانب الجوانب العملية، يعتمد هذا المسار على البنية التحتية للسكك الحديدية في الأردن، ومن شأن استخدامه أن يعزز الروابط بين الطرفين، وهو أمر يحمل أهمية في حد ذاته.

وفي المقابل، تُعدّ المسارات الجنوبية أقل كفاءة في سياق الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC)، وذلك للأسباب التالية: المسافة النسبية عن الموانئ البحرية في الغرب (مينائي أشدود وحيفا)؛ والثغرات التخطيطية في البنى التحتية للنقل؛ والتكلفة البيئية الباهظة لإنشاء خط سكة حديد إلى إيلات؛ وضعف الأداء التشغيلي الحالي لميناء إيلات؛ بالإضافة إلى التكلفة البيئية المرتفعة لتطوير ميناء حاويات بحري في مياه خليج إيلات، وهو ميناء تظل جدواه محدودة نظراً لصغر طاقته الاستيعابية القصوى.

1.2 البنى التحتية للنقل

1.2.1 مسارات السكك الحديدية

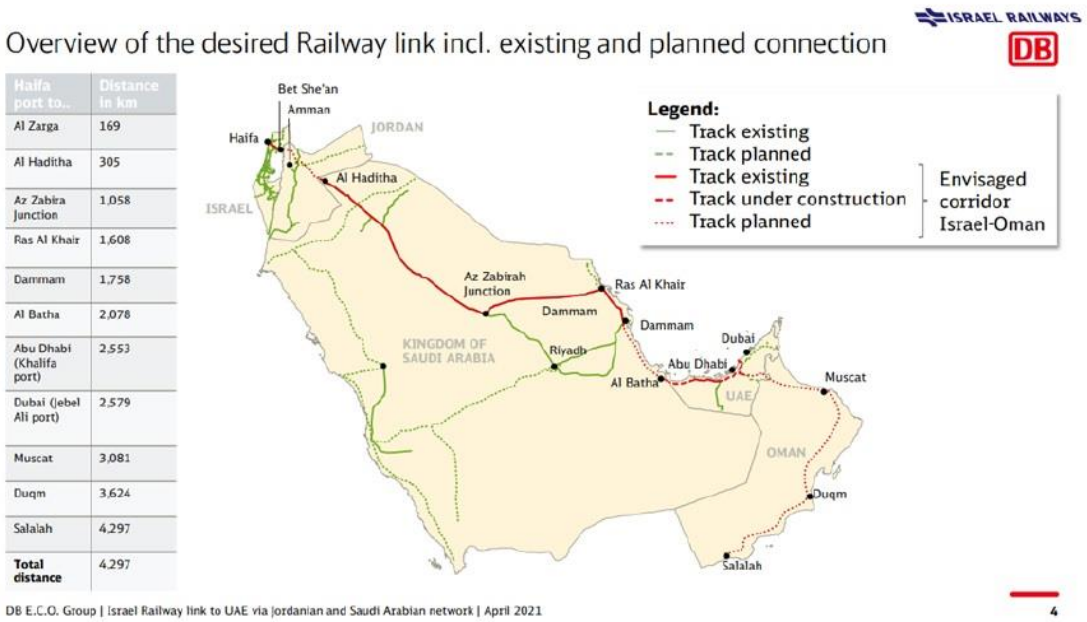
أجرت شركة سكك حديد إسرائيل وشركة موانئ إسرائيل دراسات استراتيجية لبحث جدوى برنامج "مسارات السلام"، الذي بموجبه سيتم ربط المملكة العربية السعودية ودول الخليج العربي بميناء حيفا عبر خطوط سكك حديدية، والتي ستُدمج لاحقًا في شبكة السكك الحديدية الإسرائيلية (IMEC). وفيما يتعلق بالبنية التحتية للسكك الحديدية على محور نهر الأردن - ميناء حيفا، فقد تم إنجاز معظم البنية التحتية القانونية، ولم يتبق سوى وضع الميزانية والتنفيذ للجزء الواقع بين بيت شان ومعبر نهر الأردن الحدودي.

يضع البرنامج التفصيلي إطاراً تخطيطياً لإنشاء مسارات سكك حديدية مخصصة لنقل الركاب والبضائع بين "بيت شيعان" (بيسان) ومعبر نهر الأردن؛ ويشمل ذلك إنشاء محطة لصعود ونزول الركاب، ومحطة منفصلة للبضائع، بالإضافة إلى إقامة معبر حدودي وتوفير كافة المتطلبات اللازمة لتشغيله، بما في ذلك البنى التحتية للطرق.

بإمكان ميناء حيفا أيضاً التعامل مع حجم الشحنات المتوقع في إطار تنفيذ المسار التجاري للممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC)، وذلك من خلال إجراء تغييرات طفيفة نسبياً.

يمكن لبرنامج "مسارات من أجل السلام" (Tracks for Peace) أن يوفر بديلاً للنقل البحري عبر قناة السويس، مما يتيح تلبية الطلب المتزايد على طول سلاسل التوريد المتعددة. وقد أظهرت الدراسات التي أُجريت أنه، من منظور اقتصادي - فيما يتعلق بالتكاليف الخارجية وطول الممر الإقليمي - يُعد النقل بالسكك الحديدية خياراً أفضل من النقل البري (عبر الطرق) لشحن البضائع. واستناداً إلى توقعات الطلب لعامي 2030 و2050، يبدو من المجدِي اقتصادياً تشغيل خط يجمع بين قطارات الشحن وقطارات الركاب على طول هذا الممر، وذلك عبر مسارين (سكتين حديديتين).

الشكل 3. نظام السكك الحديدية المنشود



المصدر: السكك الحديدية الإسرائيلية وشركة "دي بي للهندسة والاستشارات" (DB Engineering & Consulting). من تقرير: "ربط السكك الحديدية الإسرائيلية بدولة الإمارات العربية المتحدة عبر شبكتي الأردن والمملكة العربية السعودية"، أبريل 2021.

يُظهر فحصُ منظومة التجارة الإسرائيلية أن أكبر إمكانات تطويرها تكمن في السوق الأوروبية، التي تتسم بمعدلات استيراد مرتفعة. وفي إطار هذا المسار التجاري، تُعد المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة الركيزتين الأساسيتين كنقاط انطلاق ووجهات، بينما يقتصر دور كل من سلطنة عُمان والأردن على نطاق أضيق. كما يمكن دمج التبادل التجاري بين إسرائيل من جهة، والهند والصين من جهة أخرى، ضمن هذا المحور؛ مع الإشارة إلى أن حجم واردات الحاويات يفوق حجم الصادرات بشكل ملحوظ.

في السيناريو الأقصى، يتضمن ذلك حركة شحن بحجم 4.3 مليون طن في عام 2030، و7 ملايين طن في عام 2050، مع تراوح عدد القطارات يومياً بين 3.95 و15.05 قطاراً (حيث يعود هذا التفاوت إلى البدائل التي جرى فحصها).

تُظهر نتائج الدراسات أن البنية التحتية للسكك الحديدية ضمن برنامج "مسارات من أجل السلام" موجودة بالفعل في معظمها، وأن شبكات السكك الحديدية في كل من إسرائيل والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وسلطنة عُمان تتوافق -كلياً أو جزئياً- مع متطلبات تنفيذ هذا المخطط. وتتمثل العقبة الرئيسية على طول هذا المسار في غياب الربط السككي داخل الأردن، بالإضافة إلى ندرة الفرص الاستثمارية هناك؛ وهو ما يشكل فجوة جوهرية من الناحيتين التقنية والتشغيلية.

في الوقت الراهن، لا يعمل في الأردن سوى قطار مخصص للشحن يمر عبر جنوب البلاد، ويربط بين مناجم الفوسفات وميناء العقبة. وبفضل موقعه الجغرافي، يُعد الأردن مركزاً طبيعياً لمرور السكك الحديدية الإقليمية على محور الشرق والغرب؛ لذا تهدف الخطة الوطنية الشاملة للسكك الحديدية إلى تعظيم هذه الميزة من خلال إنشاء محور رئيسي يمتد من الشمال إلى الجنوب، مع خطط مستقبلية للربط مع المملكة العربية السعودية والعراق.

ومع ذلك، لا تتضمن الخطة أي ربط مع إسرائيل، رغم أن غياب منفذ مباشر على البحر الأبيض المتوسط -وهو ما يستلزم المرور عبر الأراضي الإسرائيلية- يقلل بشكل كبير من الجدوى الاقتصادية للمشروع. ومن شأن الربط مع ميناء حيفا أن يعزز الاقتصاد الأردني بشكل ملموس، إذ سيحول المملكة إلى مركز محوري للنقل في منطقة الشرق الأوسط. أما الشبكة المخطط لها حالياً، فهي مخصصة في المقام الأول لنقل النفط والوقود والفوسفات والأسمنت؛ وهي سلع لا تتطلب بالضرورة شبكة سكك حديدية واسعة النطاق.

وفي الوقت ذاته، تعمل المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة على تعزيز تطوير نظام السكك الحديدية الإقليمي، مع التركيز على إنشاء شبكة عابرة للحدود، إلا أنهما تواجهان صعوبات في تمويل بعض أجزاء هذا المشروع.

أما بالنسبة لإسرائيل، فتتمثل الصعوبات الرئيسية التي تواجهها في اختلاف معداتها ومعاييرها التقنية عن تلك المعتمدة في دول الخليج؛ إذ يستند المعيار الإسرائيلي (UIC) إلى المعيار الأوروبي، وهو مخصص للقطارات الخفيفة [بوزن 22.5 طنًا لكل محور، وطول قطار يبلغ نحو 750 مترًا]، في حين تعتمد دول الخليج معايير مجلس التعاون الخليجي المستمدة من المعيار الأمريكي، والمصممة للقطارات الثقيلة والطويلة [بوزن 32.4 طنًا لكل محور، وطول قطار يصل إلى نحو 2000 متر]. وتؤدي هذه الاختلافات إلى تباينات جوهرية بين هذه الدول فيما يتعلق بعرض السكك الحديدية، وارتفاع نقاط العبور، والحد الأقصى لوزن الشحنات، وإمكانية نقل البضائع دوليًا، فضلاً عن غياب اتفاقيات تنظم عمليات النقل هذه.

يتطلب تحقيق الربط الكامل إنجاز البنى التحتية المادية التالية على محور نهر الأردن - ميناء حيفا:

- ربط المسار بمجمع ميناء حيفا (وفقاً للمخطط الهيكلي القطري رقم 172).
- إكمال المسار من بيت شيعان (بيسان) إلى الحدود الأردنية، وإنشاء محطة نهر الأردن.
- مضاعفة المسار، وإضافة محطات، وإنشاء مستودع تشغيلي.

تُقدَّر التكلفة الإجمالية لهذه الاستثمارات بما يتراوح بين 6.6 و9.9 مليار شيكل إسرائيلي، حيث يمثل استكمال الجزء الممتد من "بيت شيعان" (بيسان) وحتى الحدود الجزء الأكبر من هذه التكلفة. وتُظهر دراسة

الجدوى الاقتصادية أن التكييف الكامل للمشروع وفقاً لمعايير دول مجلس التعاون الخليجي (GCC) سيؤدي إلى زيادة تكلفته بنسبة 73 في المئة، وهو أمر لا يوجد له أي مبرر اقتصادي.

1.2.2 المعابر الحدودية

معبر نهر الأردن

يمر عبر معبر نهر الأردن ما يصل إلى 250 شاحنة يومياً، تحمل معظمها بضائع قادمة من الأردن. ويُستخدم هذا المعبر، المخصص لنقل الركاب والبضائع، كحلقة وصل بين العقبة وحيفا، وكذلك بين البحرين ودبي وميناء حيفا. وعلى عكس إسرائيل التي تسمح بدخول الحاويات القادمة من الأردن، لا يطبق الجانب الأردني مبدأ المعاملة بالمثل، باستثناء ما يتعلق بالفواكه والخضروات القادمة من أوروبا. وإلى جانب حركة البضائع من الأردن، تشهد نقطة العبور هذه أيضاً حركة نقل قادمة من دول الخليج باتجاه إسرائيل؛ غير أن تكاليف النقل وطبيعة الإجراءات المتبعة تجعل التجارة عبر هذا المسار مجدية فقط بالنسبة للسلع ذات القيمة المرتفعة نسبياً.

تخضع جميع الشاحنات القادمة من الأردن لعمليات تفتيش، حيث يتم تفريغ حمولتها على الأرض في محطة الشحن، ثم إعادة تحميلها على شاحنات إسرائيلية (وهو أسلوب يُعرف بـ "من شاحنة إلى شاحنة" أو "back to back"). ويضم المعبر، من كلا الجانبين الإسرائيلي والأردني، مجمعاً جمركياً جديداً، ومرفقاً حديثاً للمسح الضوئي يتيح فحص نحو 20 شاحنة في الساعة، بالإضافة إلى مرفق للحجر الصحي وآخر للتعامل مع المواد الخطرة. كما يشتمل المعبر على جسرين: أحدهما مخصص للشاحنات، والآخر مخصص لأنواع أخرى من حركة المرور، كالحافلات والمركبات الخاصة.

هناك خطط جاهزة للتنفيذ تتيح مضاعفة القدرة الاستيعابية الحالية للمعبر لتصل إلى نحو 500 شاحنة يومياً، غير أن تحقيق زيادة ملموسة في حجم النشاط يتطلب:

- توسيع طريق الوصول والقدرة الاستيعابية للفحص.
- إلى حين تجهيز خطوط السكك الحديدية، سيتم إجراء تحسينات على شبكة الطرق، وتحديداً الطريقين 71 و66 (من مفرق مجيدو إلى مفرق تيشبي).
- تجهيز 50 دونماً إضافية من منطقة المحطة لتلبية الاحتياجات التشغيلية.
- إضافة جسر: يجري حالياً طرح خطة، بالتعاون مع الشركة الوطنية للطرق في إسرائيل، لتوسيع الجسر ليصبح مكوناً من خمسة مسارات (أي إضافة مسارين)، بحيث يتم تخصيص ثلاثة مسارات للشاحنات القادمة.

إلى جانب تهيئة البنى التحتية التشغيلية المادية، فإن أي زيادة في حجم الركاب والبضائع ستتطلب تعزيز المعدات والقوى العاملة، وذلك من أجل إعادة تنظيم سلسلة النقل.

كما ذُكر أعلاه، توجد بنية تحتية قانونية معتمدة لاستكمال مسارات الوصول إلى المعبر الحدودي، إلا أن تكلفتها العالية (المقدّرة بنحو 3.5 إلى 4 مليارات شيكل) تجعل تنفيذها أمراً صعباً. وتعود هذه الصعوبة في المقام الأول إلى فارق الارتفاع الذي يبلغ حوالي 100 متر بين "بيت شيعان" (بيسان) والمعبر الحدودي.

يخضع تحسين المعبر البري بين إسرائيل والأردن حالياً لحالة من عدم اليقين، ويعود ذلك جزئياً إلى حساسيات جيوسياسية وأمنية تحد من كونه مساراً مستقراً وموثوقاً للنقل. ومن شأن أي زيادة كبيرة في الطلب أن تضع ضغوطاً على المعبر، سواء من الناحية التشغيلية أو الأمنية، ما لم يتم تركيب أنظمة فحص متطورة.

معابر حدودية برية إضافية

معبر اللنبي: يُستخدم لنقل البضائع إلى السلطة الفلسطينية (وليس إلى الأراضي الإسرائيلية)، وكذلك لعبور الحجاج المتجهين إلى مكة المكرمة.

معبر وادي عربة: معبر صغير نسبياً، غير مجهز لاستقبال البضائع على نطاق واسع، ويُستخدم بشكل رئيسي لتنقل الأفراد. وأي برنامج يهدف إلى توسيع نطاق العمل في هذا المعبر سيتطلب تخطيطاً وتوسعاً كبيرين، فضلاً عن تنظيم سبل الوصول إليه عبر وسائل النقل.

عند مقارنة جميع المعابر الحدودية البرية، يتمتع معبر نهر الأردن بمزايا هامة، وهي:

1. وجود محطة عاملة وبنية تحتية قائمة مخصصة لعبور البضائع والشحنات والأفراد.
2. وجود مسار ربط معتمد قانوناً على طول امتداده بالكامل، وهو قائم فعلياً في معظمه.

1.2.3 المنافذ البحرية (المرافئ)

ميناء حيفا

يعمل ميناء حيفا بالفعل اليوم كمنفذ بحري للأردن، ومن المتوقع أن يشكل حلقة وصل مهمة ضمن الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC).

أُعِدَّ المخطط الاستراتيجي الشامل لشركة الموانئ الإسرائيلية لعام 2048 (والذي نُشر عام 2020) برؤية بعيدة المدى، مع استشراف تطورات التجارة المستقبلية في المنطقة ـــ وهي تطورات ستتسارع وتيرتها بفضل تنامي خطوط التجارة بين الشرق الأقصى والولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا ـــ مع الأخذ في الحسبان أيضاً حركة البضائع الخاصة بالاقتصاد الفلسطيني.

وتتوقع الخطة، وفقاً لأقصى السيناريوهات، أن يصل حجم البضائع إلى 11.1 مليون حاوية مكافئة (TEU) بحلول عام 2048 (علماً بأن هذا الحجم بلغ 2.95 مليون حاوية في عام 2018)، بل وربما قبل ذلك إذا ما تحققت مبادرة الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC).

في أعقاب النمو المتوقع في حركة التجارة، تم توجيه استثمارات ضخمة لتمويل إنشاء موانئ وأرصفة جديدة في إسرائيل، مع زيادة ملحوظة في عدد الأرصفة المخصصة للحاويات. وفيما يتعلق بالربط السككي بمنطقة ميناء حيفا، فإن معظم المحطات ترتبط بالفعل بشبكة السكك الحديدية، إلا أنه لا يوجد ربط مباشر بين "خط الوادي" (Valley track) ومنطقة الميناء.

ومع ذلك، يجري حالياً الدفع نحو إنشاء هذا الربط في إطار "المخطط الهيكلي الوطني رقم 172"، علماً بأن المشروع لا يزال في مراحله الأولية. وبالإضافة إلى ذلك، تكتسب مسألة الحفاظ على ما يُعرف بـ "وصلة دشانيم" (Deshanim Railway Spur) -وهي امتداد للسكك الحديدية نحو ميناء حيفا، والمدرجة ضمن "المخطط الهيكلي الوطني رقم 75" (بوابة الخليج)- أهميةً بالغة لضمان استمرارية الربط السككي؛ رغم أن المخططات التفصيلية التي يجري إعدادها حالياً توصي بإلغاء هذا الامتداد.

التحديات الرئيسية أمام تنفيذ ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا الاقتصادي (IMEC) في ميناء حيفا:

- تطوير وتوسيع النطاق الخلفي للميناء وفقاً لـ "المخطط الهيكلي الوطني الجزئي لموانئ حيفا" (المخطط الهيكلي الوطني 13/ب/1)، الذي صادقت عليه الحكومة (في 31 أغسطس 2023)، وتوسيع المساحات المخصصة لـ "شركة موانئ إسرائيل" (IPC)، بهدف زيادة النطاق اللوجستي الخلفي للميناء.
- ربط مباشر من مسار "الوادي" (Valley track) إلى منطقة الميناء (يجري تعزيزه في إطار المخطط الهيكلي الوطني رقم 172).
- يُعد الحفاظ على مسار "ديشانيم سبور" (Deshanim Spur) أمراً جوهرياً.

أظهرت دراسة أجرتها شركة "سكك حديدية إسرائيل" (انظر القسم 1.أ أعلاه) أن ميناء حيفا قادر، في ظل بنيته التحتية الحالية -ومع إجراء تغييرات طفيفة نسبياً- على التعامل مع حجم البضائع الموضح في هذه الخطة. وستتيح هذه البنية التحتية، إلى جانب الإضافات المخطط لها، للميناء استيعاب حجم أكبر من البضائع المتوقع بحلول عام 2050. ومع ذلك، فمن المتوقع أن تؤدي زيادة تجارة الحبوب عبر الميناء إلى الحاجة لمضاعفة البنية التحتية المطلوبة.

<u>ميناء إيلات</u>

في سيناريو التجارة البحرية المباشرة بين المملكة العربية السعودية وإسرائيل، يبرز ميناء إيلات كأكثر الموانئ صلةً بهذا الأمر، لا سيما في ظل الاستثمارات السعودية الواسعة في منطقة البحر الأحمر (وخاصة من خلال مشروع "نيوم")، وهو ما قد يعزز الجدوى الاقتصادية لهذه التجارة. ومع ذلك، تفتقر إسرائيل إلى خطة تنظيمية محددة لتنفيذ هذا النوع من التبادل التجاري، كما أنه يظل متأخراً بشكل ملحوظ مقارنة بأنماط التجارة الأخرى من حيث البنية التحتية والاعتبارات البيئية.

علاوة على ذلك، تُعد التجارة البحرية المباشرة أقل كفاءة مقارنة بمسارات التجارة الأخرى؛ نظراً لمحدودية طاقتها الاستيعابية، وافتقارها إلى روابط نقل فعالة باتجاه الشمال. ورغم ذلك، ووفقاً لرؤية شركة الموانئ الإسرائيلية (IPC)، فإن هناك إمكانية لتطوير هذا المسار بشكل مدروس.

نظراً لمحدودية القدرة الاستيعابية لميناء إيلات، فإن تسيير التجارة البحرية عبره يتطلب تطويره بما يتيح استقبال الحاويات، مع الأخذ في الاعتبار الحساسية البيئية العالية لخليج إيلات. وبناءً على ذلك، تدرس شركة تطوير الموانئ الإسرائيلية (IPC) جدوى توسعة الميناء من خلال إنشاء رصيف عائم - دون الحاجة إلى أعمال حفر أو بناء حواجز أمواج - بهدف الوصول إلى قدرة استيعابية مخططة تصل إلى مليون حاوية نمطية (TEU) سنوياً.

وفيما يتعلق بغياب رابط نقل فعّال نحو الشمال، تعمل شركة ميناء إيلات (IPC) وهيئة السكك الحديدية الإسرائيلية على تعزيز هذا الربط من خلال إنشاء خط سكة حديدية تحت الأرض يمتد من ميناء إيلات وصولاً إلى "شاحاروت"، بالإضافة إلى إقامة مركز لوجستي في تلك المنطقة. وإلى جانب ذلك، تدرس الجهتان بدائل نقل مكملة، مثل إنشاء طريق التفافي من إيلات إلى "شاحاروت"، مع التخطيط لدمج حلول مبتكرة مستقبلاً، بما في ذلك استخدام الشاحنات ذاتية القيادة في عمليات النقل.

1.2.4 الطرق

إذا تحقق سيناريو عدم إنشاء خط السكة الحديدية بين بيت شان ومعبر نهر الأردن، ونُقلت البضائع بالشاحنات، فإن الطرق الرئيسية على هذا المحور ستكون: الطريق 71 - من هذا المعبر إلى العفولة؛ الطريق 65 - من العفولة باتجاه مفترق مجدو؛ والطريق 66 - من مفترق مجدو إلى الطريق 70 ثم إلى الطريق 6 وصولاً إلى حيفا.

في الواقع، هذا هو الطريق المستخدم حاليًا. مع ذلك، وخلافًا للخطة الاستراتيجية لسكك حديد إسرائيل لعام 2040، التي تتضمن خطوطًا جيوسياسية للربط مع الدول المجاورة، فإن خطة تطوير الطرق لشبكة 2030 لا تتضمن مثل هذه الخطوط[33].

يُعد الطريق 71 -الذي لا يندرج ضمن الخطة الاستراتيجية- عائقاً أمام حركة نقل البضائع عبر معبر نهر الأردن في وضعه الحالي. ومع ذلك، فإن توسيع هذا الطريق قد يثير توترات على المستوى المحلي، نظراً لما قد يلحقه من أضرار بالأراضي الزراعية، وما قد يصاحب زيادة حركة الشاحنات من إزعاجات.

من ناحية أخرى، قد تساهم جوانب أخرى من خطة شبكة الطرق الوطنية -الواردة في هذه الخطة- في تقليل حركة الشاحنات على الطرق؛ إذ توصي الخطة بتطوير السكك الحديدية لتكون الوسيلة المفضلة لنقل البضائع والسلع عبر مسارات النقل المزدحمة.

2. الطاقة

تمتلك إسرائيل خطة للبنية التحتية للطاقة تتيح نقل الطاقة عبر حدودها، سواء إلى الداخل أو الخارج؛ وقد بدأ تنفيذ أجزاء من هذه الخطة بالفعل. فعلى سبيل المثال، توجد خطة لربط شبكة الكهرباء غرباً بقبرص عبر فرع من كابل بحري لا يزال في مرحلة التخطيط، بينما ترتبط شبكة الغاز حالياً بجهات عدة في الشرق والغرب والجنوب.

في عام 2017، وُقِّعت مذكرة تفاهم لمد خط أنابيب الغاز البحري "إيست ميد" (East Med) لتصدير الغاز الطبيعي من إسرائيل وقبرص إلى اليونان، لكن المشروع جُمِّد بعد انسحاب الولايات المتحدة الأمريكية منه نظراً لغياب الجدوى الاقتصادية. وكان المشروع قد خضع لمراحل تخطيط متقدمة (ما قبل

---

[33] - "الخطة الإستراتيجية الوطنية لشبكة الطرق الوطنية 2050"، وزارة المواصلات والسلامة على الطرق، حكومة إسرائيل، مايو 2022.
("National Strategic Plan for the National Road Network 2050," Ministry of Transport and Road Safety, Government of Israel, May 2022.)

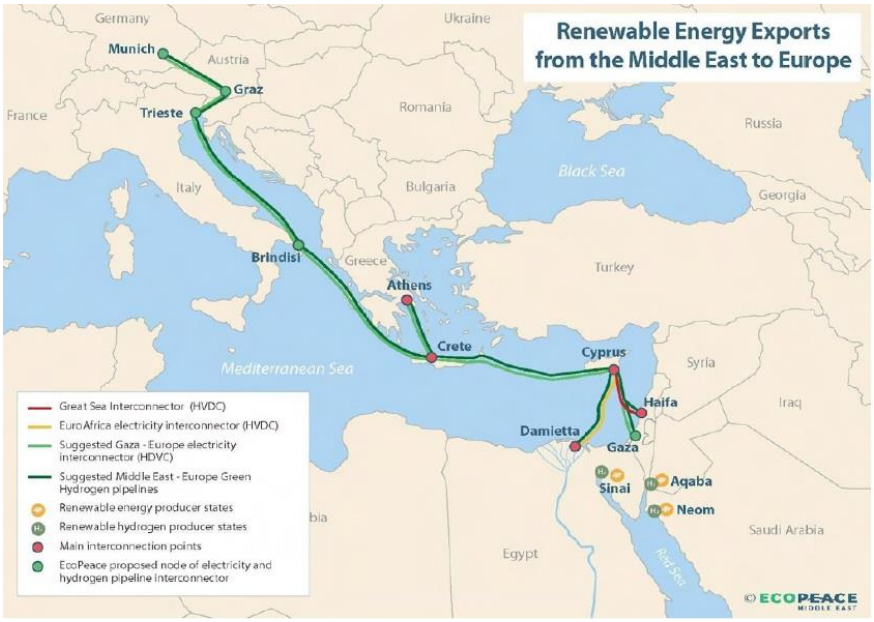
التصميم الهندسي الأولي - Pre-FEED) بتمويل من الاتحاد الأوروبي، بمشاركة شركة "خطوط الغاز الطبيعي" الإسرائيلية في تطويره.

رغم التحديات، يظل هذا المشروع خياراً استراتيجياً لتصدير الغاز، في حين يجري بالتوازي دراسة بدائل أخرى، مثل التصدير إلى مصر ومنها إلى أوروبا. أما فيما يتعلق بالهيدروجين، فلا تزال التوجهات الرامية لاستخدامه كوقود في المستقبل في مراحلها الأولية، ولا يوجد ما يضمن تحققها. ومن ناحية أخرى، تفتقر إسرائيل إلى تخطيط استراتيجي شامل لربط بنيتها التحتية للطاقة مع المملكة العربية السعودية. وإذا ما برزت رغبة في إنشاء شبكة إقليمية ذات سعة عالية في مجال الطاقة، فسيتطلب ذلك قدراً أكبر بكثير من التخطيط الاستراتيجي والتنظيمي.

يمكن للموقع الجغرافي لإسرائيل وبنيتها التحتية التنظيمية المتطورة أن يجعلا منها حلقة وصل محورية في محور الطاقة الرابط بين الشرق والغرب، ومركزاً للطاقة المتقدمة والابتكار. ولتحقيق هذه الإمكانات، ثمة حاجة إلى هيئة تنسيقية تعمل على دمج كافة البنى التحتية — من طاقة ونقل واتصالات — ضمن إطار ممرات وأنفاق مخصصة للبنية التحتية.

تتماشى مبادرة الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC) مع رؤية وزارة الطاقة الرامية إلى تعزيز الاستقرار وتنويع الاقتصاد؛ ومع ذلك، ينبغي إدراك أن هذا الأمر يتطلب تحولاً في المفهوم: الانتقال من إدارة قطاع الطاقة كـ "جزيرة" منعزلة، إلى إدارته ضمن إطار شبكة إقليمية، وذلك بهدف خلق فرص جديدة.

الشكل 4. مسارات التصدير المحتملة للطاقة المتجددة من الشرق الأوسط إلى أوروبا



تجدر الإشارة، مع ذلك، إلى أن هذه الشبكة الإقليمية -إلى جانب ما توفره من فرص- قد تعرّض إسرائيل أيضاً لمخاطر جديدة، بما في ذلك الهجمات السيبرانية والهجمات المادية على البنية التحتية.

تواجه إسرائيل تحدي تحقيق أهداف الطاقة المتجددة التي التزمت بها في إطار اتفاقيات دولية، وعلى رأسها هدف توليد 30% من الكهرباء من مصادر متجددة بحلول عام 2030. وقد يشكل الربط مع دول تتمتع بمساحات شاسعة وظروف ملائمة للطاقة الشمسية حلاً لاستيراد الكهرباء الخضراء. ومع ذلك، لا تمتلك وزارة الطاقة حالياً خطة استراتيجية شاملة لربط شبكات الطاقة عبر الحدود، كما أن البنى التحتية القائمة محدودة من حيث قدرتها على النقل. وتتمثل أبرز المشاريع المتقدمة في الآتي:

- "الازدهار الأخضر" (Prosperity Green): اتفاقية تعاون مع الأردن تتضمن تزويد الأردن بالمياه من إسرائيل، وربط البنى التحتية للطاقة بقدرة تتراوح بين 400 و600 ميغاواط.
- ربط كابل كهربائي بحري بقبرص (موضح بالتفصيل أدناه).

على الرغم من أن هذه المشاريع تُعد صغيرة نسبياً، إلا أن أهميتها تكمن في الرسالة التي توجهها إلى رواد الأعمال وإلى الساحة الدولية فيما يتعلق بالاستقرار الاقتصادي لإسرائيل. وقد وضعت وزارة الطاقة نصب أعينها هدفاً يتمثل في إرساء بنية تحتية قانونية تتيح إنشاء ممرات بنية تحتية عابرة للحدود، وتفتح آفاقاً لتعاون دولي جديد.

2.1 الغاز الطبيعي

يستند نظام نقل الغاز الطبيعي في إسرائيل إلى تخطيط قانوني يندرج ضمن "المخطط الهيكلي القطري 37 H" (National Outline Plan 37H)، الذي تمت الموافقة عليه في عام 2011. ويحدد هذا المخطط مسارين بريين يتجهان شرقاً نحو الأردن:

- رابط فعّال مع شركة "البحر الميت" الأردنية - المخطط الهيكلي الوطني (A/2/5/37)
- وصلة مخصصة لتصدير الغاز إلى الأردن في شمال البلاد، بالقرب من نيفي أور.

في النطاق البحري، ووفقاً للمخطط، يتم توجيه نقل الغاز من المكامن البحرية إلى الشبكة الوطنية، كما يتضمن المخطط مساراً لأنابيب الغاز يتجه غرباً إلى ما بعد حدود الدولة. وينطبق هذا المخطط التوجيهي الوطني حتى حدود المياه الإقليمية لإسرائيل؛

الشكل 5. نظام نقل الغاز الطبيعي



المصدر: وزارة الطاقة والبنية التحتية

إذ لا يسري قانون التخطيط والبناء في المناطق الواقعة خارج هذه الحدود، وبالتالي لا يتطلب مد أنابيب الغاز فيها إعداد مخطط قانوني رسمي.

بالإضافة إلى ذلك، توجد خطة هيكلية وطنية (A/2/5/37) لربط نظام نقل الغاز الطبيعي، بدءاً من حدود المياه الإقليمية لإسرائيل وصولاً إلى المجمع البحري في منطقة عسقلان، ومن ثم مد أنابيب الغاز باتجاه مصر، وذلك كجزء من شبكة غاز إقليمية محتملة.

خلاصة القول، ثمة إطار قانوني لنقل الغاز إلى حدود إسرائيل وما وراءها: شرقاً باتجاه الأردن، وغرباً باتجاه احتياطيات الغاز، وجنوباً باتجاه مصر. ومع ذلك، لم تُدرس إمكانية التخطيط لتوسيع نطاق كميات الغاز المنقولة بشكلٍ ملموس.

2.2 الكهرباء

يتطلب الربط الكهربائي بين الدول تنسيقاً تنظيمياً وتشغيلياً وثيقاً فيما بينها؛ إذ تعمل أنظمة الكهرباء كشبكة واحدة في الوقت الفعلي، مما يستلزم مزامنة إدارة الإنتاج والنقل والطلب، فضلاً عن مواءمة قواعد السوق، وتوحيد المعايير، وتنسيق الرقابة بين الدول المرتبطة. ولهذا السبب -وغيره- لا توجد خطط لربط منظومة الكهرباء الإسرائيلية بنظيرتيها في الأردن أو المملكة العربية السعودية.

من شأن الربط العابر للحدود -إذا اتصل بشبكة الكهرباء في وسط البلاد- أن يوفر ميزة خاصة نظراً لارتفاع الطلب على الكهرباء في تلك المنطقة. ويختلف هذا عن ربط الشبكة بمناطق الإنتاج في جنوب البلاد وشمالها، وهو أمر يتطلب استثمارات في بنى تحتية مكلفة لنقل الطاقة، من شأنها أن تلحق أضراراً جسيمة بالبيئة (بما في ذلك الإضرار بالمناظر الطبيعية، والحياة الحيوانية، والنظم البيئية).

تعمل وزارة الطاقة على تعزيز مخطط هيكلي وطني مفصل (المخطط الهيكلي الوطني C/13/10) لمد كابل كهربائي بحري على طول ساحل إسرائيل، من عسقلان وصولاً إلى دور "حيفا". ويتضمن مسار هذا الكابل نقاط دخول متعددة إلى الشاطئ، كما يتيح إمكانية الربط الكهربائي بين إسرائيل وقبرص. واعتباراً من أغسطس 2025، وصلت الخطة إلى مرحلة إعداد بيان الأثر البيئي، الذي سيبحث في التأثيرات المحتملة للكابل على البيئة.

يمكن دمج الربط مع قبرص ضمن رؤية مستقبلية لإنشاء نظام نقل إقليمي بقدرة تصل إلى آلاف الميجاواط، يربط الشرق الأوسط بأوروبا. وعلى عكس نظام النقل القائم حالياً في إسرائيل، والذي يعتمد على التيار المتردد (AC)، قد يعتمد هذا النظام على نقل الطاقة بالتيار المستمر (DC)، مما يستلزم إنشاء محطات تحويل لربطه بالشبكة الكهربائية الإسرائيلية.

رغم أن هذه الرؤية لم تُطرح بعد على المستوى الرسمي للدولة، إلا أن تحقيقها ممكن من الناحية الهندسية. ومع ذلك، فإلى جانب مزايا الربط الإقليمي، فإن تنفيذه قد يعرض الاقتصاد الإسرائيلي لمخاطر أكبر، نظراً لتزايد الاعتماد على إنتاج الكهرباء خارج حدود الدولة؛ وهو أمر لوحظ في أنظمة كهربائية مترابطة أخرى حول العالم شهدت حالات انقطاع شامل للتيار الكهربائي.

2.3 الهيدروجين

في إطار استعدادات وزارة الطاقة للتحول نحو اقتصاد طاقة منخفض الكربون، ومع الأخذ في الاعتبار نضوب احتياطيات الغاز بحلول عام 2045 (وفقاً لبيانات أبريل 2019)[34]، يجري استكشاف الهيدروجين كمصدر بديل للطاقة.

ففي الوقت الراهن، تُخصص في بعض المنشآت الإنتاجية -مثل محطات إعادة التدوير المتكاملة- مساحات لخزانات الهيدروجين، مع الإبقاء على إمكانية استخدامه كوقود في تلك المواقع. ولا يطرح استهلاك الهيدروجين صعوبات جوهرية، ومن المعروف أن إنتاجه باستخدام الطاقة الشمسية (ما يُعرف بـ "الهيدروجين الأخضر") سيؤدي إلى خفض تكلفته ومنع انبعاثات الكربون.

مع ذلك، تظل جدوى الهيدروجين كوقود مستقبلي غير مؤكدة في المرحلة الراهنة؛ ويعود ذلك، من بين أسباب أخرى، إلى افتقارنا حتى الآن إلى تقنية تتسم بالكفاءة العالية والتكلفة المنخفضة، وتكون في الوقت ذاته صديقة للبيئة.

في إسرائيل، لا توجد حالياً لوائح سلامة تنظم إنتاج الهيدروجين واستخدامه، ولا تلوح في الأفق أي مؤشرات على وضع مثل هذه اللوائح. كما أن تنفيذ عمليات نقل الهيدروجين تحت ضغط عالٍ -سواء لأغراض النقل الدولي أو لاستخدامات أخرى- سيتطلب إجراء تقييم للمخاطر ووضع لوائح سلامة ملائمة.

2.4 مسار البنية التحتية المشتركة

تعمل وزارة الطاقة على تعزيز خطة لإنشاء مسار بنية تحتية مشترك (المخطط الهيكلي الوطني رقم 37، التعديل 3)، يتيح النقل المنسق للكهرباء والغاز والوقود والاتصالات والهيدروجين عبر ممر تحت الأرض يعمل بضغط منخفض. وتهدف هذه الخطة إلى رفع كفاءة استخدام الأراضي، وتوفير الوقت والجهد في إجراءات التخطيط، وتسريع وتيرة إنشاء البنى التحتية المستقبلية.

كان من المقرر أن يمتد هذا المسار من البحر الميت وصولاً إلى إيلات، إلا أنه -نتيجة لاعتبارات بيئية- ينتهي حالياً عند منطقة "شاحاروت" ولا يواصل طريقه إلى إيلات؛ مما يعني أن نقل الغاز أو الوقود إلى إيلات سيتطلب إعادة التخطيط. ومع ذلك، ونظراً لأن المسار يمر بمحاذاة الحدود الأردنية، فإنه ينطوي على إمكانات واعدة لتحقيق التكامل الإقليمي.

3. الاتصالات

على عكس البنى التحتية لقطاعي النقل والطاقة، يتميز مجال الاتصالات بديناميكية عالية ووتيرة تطور سريعة؛ إذ يشهد قفزات نوعية كل بضع سنوات، مدفوعاً بتزايد الطلب، وظهور تقنيات جديدة، والنمو السكاني. وتُسهم ثورة الذكاء الاصطناعي وأنظمة الحوسبة فائقة النطاق (Hyperscale) ـــمثل الخدمات السحابية التي تقدمها شركات "جوجل" و"أمازون" و"مايكروسوفت"ـــ في خلق حاجة ملحة لنقل كميات

[34] - "مسودة تقرير مطروحة للتعليق العام"، اللجنة الوزارية المشتركة المعنية بدراسة سياسة الغاز الطبيعي وتعزيز أمن الطاقة، وزارة الطاقة والبنية التحتية، أبريل 2025.

ضخمة من البيانات، وتطوير أنظمة الاتصالات بشكل مستمر. وهذا بدوره يدفع عجلة التطور في مجالات مراكز البيانات الضخمة، ومجمعات الخوادم، وشبكات الاتصالات الملائمة لها.

تُعد شبكات الاتصالات الدولية ضرورية لنقل المعلومات بين المناطق والقارات، ولتلبية اتجاهات الطلب الراهنة التي تشهد نمواً سريعاً. ويتم تحقيق الاتصال الشبكي عبر الألياف الضوئية في معظم أنحاء العالم (باستثناء المناطق النائية جداً التي تعتمد على الاتصالات عبر الأقمار الصناعية).

في الوقت الراهن، ترتبط إسرائيل بالعالم عبر ثلاثة كابلات بحرية ممدودة في البحر الأبيض المتوسط، تصل بين إسرائيل وأوروبا؛ وتُعد هذه الكابلات بمثابة شرايين الاتصالات التي تربط إسرائيل بمراكز الاتصالات الكبرى في أوروبا والعالم.

- جوناه (JONAH) – إسرائيل-إيطاليا، تأسست عام 2011.
- ميد نوتيلوس (MN) – إسرائيل-إيطاليا، تأسست عام 2001.
- تاماريس (Tamares) – إسرائيل-قبرص، تأسست عام 2011.

ومن المخطط أيضاً مد كابل بحري يربط إسرائيل بإيطاليا، وهو كابل "بلو ميد" (BlueMed) المملوك لشركة "تيليكوم إيطاليا" (Telecom Italia). ويُعد هذا الكابل جزءاً من مشروع "بلو-رامان" (Blue-Raman) الذي تقوده شركتا "جوجل" (Google) و"تيليكوم إيطاليا"، ويهدف إلى إنشاء بنية تحتية تربط الهند بأوروبا عبر منطقة الشرق الأوسط وإسرائيل.

وفي غضون ذلك، تم مد كابل "بلو ميد" (BlueMed) بين إيطاليا واليونان، ومن المقرر أن يصل عند اكتماله إلى محطة الإنزال في تل أبيب، علماً بأن هذا الإنجاز مرهون بالوضع الأمني في المنطقة. أما الجزء البري من الكابل، الذي يمتد من محطة الإنزال في تل أبيب وصولاً إلى معبر رابين الحدودي (عربا)، فيجري تمديده حالياً بالتوازي مع البنية التحتية لشركة "بيزك" (Bezeq)؛ ووفقاً للخطة، سيمتد المسار من هناك شرقاً عبر الأردن والمملكة العربية السعودية وصولاً إلى الخليج العربي والهند.

بالإضافة إلى ذلك، يجري استكشاف مبادرات أخرى لمد كابلات الاتصالات في البحر.

3.1 الحاجة إلى ممر اتصالات بري على المحور الشرقي-الغربي، كبديل للبحر الأحمر

تؤدي مسارات الربط بين الهند والصين -عبر دول الخليج- وصولاً إلى أوروبا، دوراً مهماً في منظومة الاتصالات الدولية. ومع ذلك، وكما يتضح من الخريطة أدناه، يمثل البحر الأحمر عنق زجاجة من شأنه أن يعيق عمل هذه المسارات بشكل كبير.

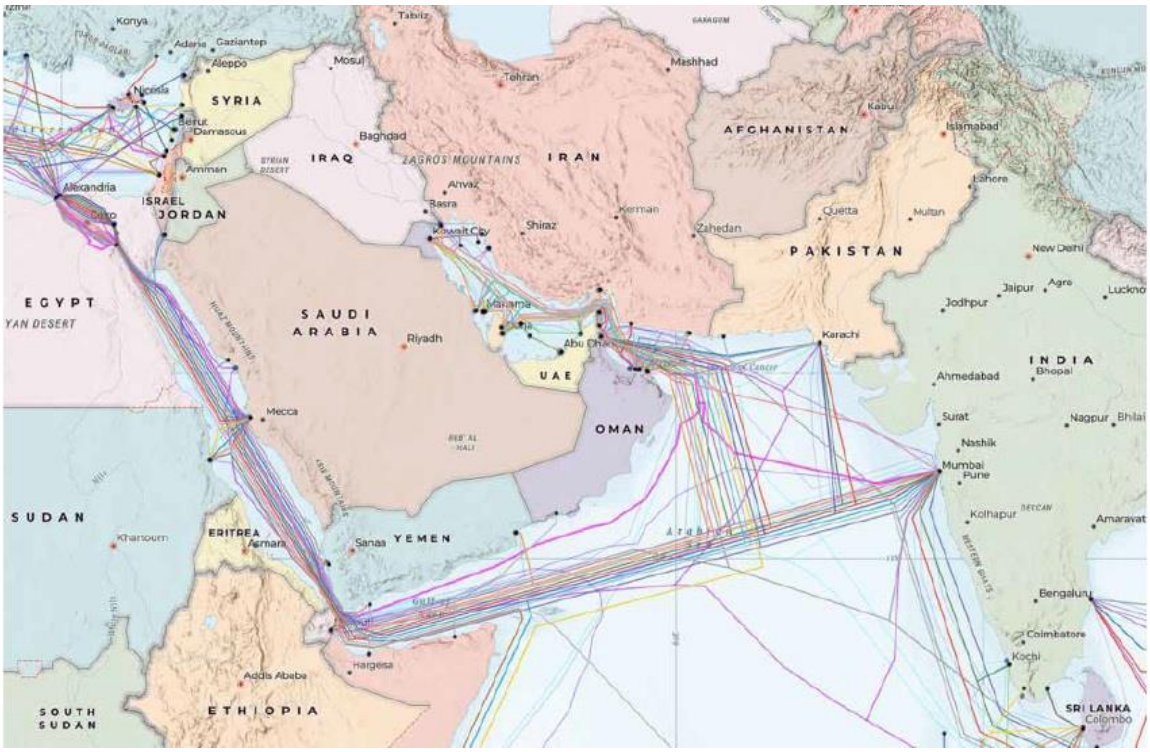
ينشأ عنق الزجاجة في البحر الأحمر نتيجة لعدة عوامل:

- الاعتماد على المرور عبر مصر وقناة السويس.
- ستؤدي حركة السفن البحرية المكثفة على طول البحر الأحمر وقناة السويس إلى زيادة مخاطر تعرض الكابلات البحرية للأضرار (نتيجة سحب المراسي أو وقوع حوادث)، مما قد يتسبب في تعطل الاتصالات على نطاق واسع.

- احتمالية قيام الحوثيين بتخريب كابلات الاتصالات في المنطقة المجاورة لليمن، وهو ما لا يؤدي فقط إلى إلحاق الضرر بالكابلات القائمة، بل يمنع أيضاً مدّ كابلات جديدة.

أدت هذه العوامل، إلى جانب النمو الهائل في الطلب والنمو المتوقع المدفوع بالذكاء الاصطناعي، إلى إدراك الحاجة إلى إنشاء ممر بري للاتصالات الدولية - مخصص لنقل كابلات الألياف الضوئية من الشرق إلى الغرب - ليكون بديلاً عن الممر البحري المزدحم والمعرّض للمخاطر عبر البحر الأحمر.

الشكل 6. خريطة مسارات الكابلات البحرية من الشرق إلى الغرب



المصدر: معهد دراسات الأمن القومي (INSS). يتم تحديث هذه الخريطة من حين لآخر. يمكن الاطلاع على التحديثات وكافة الطبقات بمقاييس رسم مختلفة عبر الرابط التالي: https://experience.arcgis.com/experience/9a475ca3f5914a1ea5fcab6a41fa501c/page/Page?views=Map-Layers

3.2 المملكة العربية السعودية كمركز إقليمي للاتصالات والميزة النسبية لإسرائيل

يُكسب الموقع الجغرافي للمملكة العربية السعودية أهميةً محوريةً كحلقة وصل في مسار كابلات الألياف الضوئية الممتد من الشرق إلى الغرب، لا سيما في ظل تزايد الاعتماد على المسارات البرية. وتنظر المملكة إلى هذا المشروع باعتباره ركيزةً استراتيجيةً للنمو، وتسعى لترسيخ مكانتها كمركز رقمي إقليمي. وفي هذا السياق، يأتي مشروع ممر الشرق إلى المتوسط (East to Med Corridor - EMC) الذي يتضمن ربط كابلات اتصالات برية وبحرية بين المملكة العربية السعودية وأوروبا عبر الأردن وإسرائيل- كجزءٍ من رؤية ولي العهد الأمير محمد بن سلمان.

يعتمد تنفيذ هذا المشروع على استكمال البنية التحتية للألياف الضوئية في المملكة -وهو ما يُتوقع إنجازه خلال عامين إلى ثلاثة أعوام- ودمجها ضمن استثماراتٍ واسعة النطاق تشمل مراكز البيانات، والذكاء الاصطناعي، والبنى التحتية الرقمية. ومن المتوقع أن يصبح خط ممر الشرق إلى المتوسط - الغربي "EMC West 1" جاهزاً للتشغيل بحلول نهاية عام 2027.

تُبيّن الخريطة أدناه مسار خط ممر الشرق إلى المتوسط - الغربي "EMC West 1" المُخطط له، والذي يربط المملكة العربية السعودية بأوروبا عبر إسرائيل والأردن. ومن المتوقع اكتمال هذا الخط بحلول نهاية عام 2027.

الشكل 7. خط ممر الشرق إلى المتوسط - الغربي EMC West-1 المخطط له



المصدر: المشاع الإبداعي (Creative Commons). الترخيص: CC BY-SA 4.0.

إلى جانب مشروعي "إي إم سي" (EMC) و"بلو-رامان" (Blue-Raman)، ثمة مبادرات أخرى تهدف إلى إنشاء ممرات اتصالات تضم كابلات بيانات لربط الشرق بالغرب، ومن المقرر أن تؤدي الأردن دوراً مهماً في تنفيذها. وبالفعل، توجد حالياً روابط اتصالات بين الأردن وإسرائيل، يمتد بعضها -عبر إسرائيل- ليصل إلى الشبكة الدولية؛ مما يعزز من مرونة أنظمة الاتصالات الأردنية.

وبالمثل، ففي مجال الاتصالات هذا، تُعدّ سواحل إسرائيل أيضاً بمثابة نقطة خروج بحرية للأردنيين.

تكتسي إقامة ممر اتصالات بري يربط بين الشرق والغرب أهمية بالغة، لما يوفره من فرص عديدة لإسرائيل؛ إذ يسهم في تعزيز الروابط بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية ودول أخرى في المنطقة، كما يتيح إنشاء بنية تحتية من شأنها تعزيز مرونة أنظمة الاتصالات في إسرائيل. وتمنح الجغرافيا التي تشغلها إسرائيل على طول هذا المسار البري ميزةً ازدادت أهميتها في السنوات الأخيرة، في ظل تصاعد المخاطر الأمنية عند نقاط الاختناق في البحر الأحمر ومضيق باب المندب.

3.3 التفاوتات في البنية التحتية والعوائق الجوهرية في مجال الاتصالات

على عكس البنى التحتية للطاقة والنقل، التي يتولى القطاع العام -من خلال الوزارات والشركات الحكومية- تخطيطها وإطلاقها وإدارتها، فإن هذه الأدوار في قطاع الاتصالات يقودها القطاع الخاص. ولتمكين هذا القطاع من العمل على النحو الأمثل في هذا المجال، ثمة حاجة إلى دعم من المستوى السياسي في إسرائيل، يتمثل في إرساء قنوات تواصل مع الجانب السعودي، ولا سيما مع صنّاع القرار هناك.

لتحقيق الإمكانات الكامنة في إنشاء شبكات اتصالات دولية بشكل كامل، من الضروري إرساء بنية تحتية قانونية تتيح للشركات الخاصة العمل في هذا المجال، على غرار الخطط الوطنية التي تروج لها وزارتا الطاقة والنقل في قطاعاتهما. وبالإضافة إلى ذلك، ينبغي على الدولة توفير الحماية الأمنية للكابلات، وضمان تمديدها على النحو السليم وعملها بكفاءة، تماماً كما هو الحال بالنسبة لخطوط الكهرباء أو الغاز.

إلى جانب التباينات المحددة التي تتسم بها البنى التحتية المختلفة، يبرز غياب هيئة حكومية تتولى تخطيط وتنسيق كافة مرافق البنية التحتية على المستوى الوطني كعاملٍ بالغ الأهمية. فمثل هذه الهيئة يمكنها وضع مساراتٍ تتيح دمج أنواعٍ متعددة من البنية التحتية ضمن ممرٍ واحد.

ينطوي هذا النوع من التخطيط والتنسيق على مزايا عديدة، منها: ضمان رؤية شاملة ومثلى لجميع مرافق البنية التحتية؛ والاستخدام الأمثل للموارد الأرضية؛ وتوحيد الجهود والموارد -من وقتٍ وجُهدٍ ومالٍ- لجعل عملية التخطيط مهنيةً وفعالة؛ وتحديد أولويات المسارات؛ وتنسيق التواصل مع الدول المجاورة، بما يضمن تحقيق الربط الأمثل لممرات البنية التحتية مع الدول المقصودة.

المتطلبات الجوهرية وعوائق تنفيذها

التطلعات المرجوة وفقاً لنوع البنية التحتية

مراعاة التباينات الرئيسية في أنواع البنية التحتية وما تفرضه من تحديات، وتحديد الأطراف المعنية الرئيسية ذات الصلة بسد هذه الفجوات

نوع البنية التحتية	التفاصيل	التحديات والفجوات الرئيسية	الأطراف المعنية الرئيسية	ملاحظات
عام	عام	الحاجة إلى هيئة تنسيق وطنية تضمن التطوير الفعال والمثالي للممرات، بما يتيح تكامل البنى التحتية المتعددة وتحديد الأولويات.	مكتب رئيس الوزراء. وزارة الخارجية. وزارة الطاقة. وزارة النقل. اللجان الوطنية للتخطيط.	

المواصلات	خطوط السكك الحديدية – استكمال خطة "مسارات من أجل السلام" الممتدة من نهر الأردن إلى ميناء حيفا	إنجاز المسار وصولاً إلى الحدود مع الأردن (للركاب والشحن) وإنشاء محطة نهر الأردن وفقاً للمخططات المعتمدة. ربط مباشر من مسار "الوادي" (Valley track) إلى أرصفة ميناء حيفا (المخطط الهيكلي القطري 172). مضاعفة المسار وإضافة محطات وفقاً للخطة القائمة. إنشاء مستودع تشغيلي. وثائق تخطيط مفصلة للعناصر المذكورة أعلاه. غياب البنية التحتية للسكك الحديدية في الأردن.	وزارة النقل. وزارة المالية. مؤسسة سكك حديد إسرائيل. IPC (شركة تطوير الموانئ الإسرائيلية). اللجنة الوطنية للبنية التحتية. شركات الشحن والخدمات اللوجستية (من بين شركات أخرى من دول الخليج). شركات أردنية وعربية مهتمة بالتصدير إلى أوروبا.	تم إنجاز معظم البنية التحتية التشريعية، وباتت هناك حاجة إلى التخطيط التفصيلي، ووضع الميزانيات، والتنفيذ.
	معبر نهر الأردن	الحاجة إلى هيئة تنسيق وطنية من أجل التطوير الفعّال والمثالي للممرات التي تتيح تكامل بنيات تحتية متعددة. توسيع القدرة الاستيعابية لتصل إلى 500 شاحنة يومياً.	هيئة المطارات. الشركة الوطنية للطرق في إسرائيل.	

		توسيع طريق الوصول والقدرة الاستيعابية للفحص. تطوير 50 دونماً من منطقة المحطة، وهي مساحة لم تُستغل بعد لأغراض تشغيلية. إتمام التخطيط والتنفيذ لإنشاء جسر إضافي، بحيث تتوفر ثلاثة مسارات للشاحنات القادمة. منطقة التوسع - خطة تحتاج إلى تطوير.		
	معبر "رابين" ("وادي عربة") الحدودي	التخطيط لتوسعة كبيرة في المحطة، وتنظيم الوصول إليها والمغادرة منها.	هيئة المطارات. الشركة الوطنية للطرق في إسرائيل.	لا يتمتع هذا المعبر الحدودي بأي ميزة نسبية في هذه المرحلة.
	الطرق البرية	التخطيط الاستراتيجي للطرق في إسرائيل من أجل التجارة المستقبلية مع الدول المجاورة، وكجزء من محور الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC)، بالتوازي مع البنية التحتية للسكك الحديدية وتكاملًا معها.	هيئة المطارات. الشركة الوطنية للطرق في إسرائيل.	

		تحديث جوهري للطرق الرئيسية على طول محاور التجارة (71، 66) في ظل غياب البنية التحتية للسكك الحديدية. توسيع الطريق 90 لإنشاء محور تجاري جنوبي، وهو بديل أقل كفاءة.		
	ميناء حيفا	تطوير المنطقة المحيطة بالميناء وفقاً للمخطط المعتمد، ودراسة توسعة المساحات اللازمة للمناطق اللوجستية. وصلة سكك حديدية مباشرة من خط الوادي إلى أرصفة ميناء حيفا (المخطط الهيكلي القطري 172). الحفاظ على "وصلة الأسمدة" (وهي امتداد للسكك الحديدية نحو ميناء حيفا)، والتي قد تُلغى في مرحلة التخطيط التفصيلي.	وزارة النقل. IPC (شركة تطوير الموانئ الإسرائيلية). لجان التخطيط. مؤسسة سكك حديد إسرائيل.	بإمكان ميناء حيفا التعامل مع حجم البضائع المتوقع في إطار تنفيذ محور التجارة "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" (IMEC)، وذلك من خلال إجراء تغييرات طفيفة نسبياً.
	ميناء إيلات	تخطيط وتطوير ميناء إيلات لاستيعاب الحاويات.	وزارة النقل لجنة التخطيط والبناء	نظراً لحساسية خليج إيلات، وتحديات التخطيط والتنفيذ، والنطاق المحدود نسبياً،

		رابط نقل من ميناء إيلات باتجاه الشمال.	IPC (شركة تطوير الموانئ الإسرائيلية). لجان التخطيط سكك حديد إسرائيل سلطة الطبيعة والمتنزهات وزارة حماية البيئة بلدية إيلات	يُعد هذا البديل أقل جاذبية مقارنةً ببديل "مسارات السلام".
	المطارات	اتفاقيات، لا توجد معوقات مادية.	وزارة النقل هيئة الطيران المدني وزارة الخارجية	
الطاقة	الكهرباء	وضع سياسة تتعلق بالربط بشبكة الكهرباء الإقليمية. سد الثغرات التنظيمية في اقتصادات الكهرباء على مستوى الدول. التخطيط الاستراتيجي لشبكة كهرباء عابرة للحدود. إتمام تخطيط الكابل الكهربائي المغمور تحت سطح البحر إلى قبرص. بدء التخطيط (وفقاً لتحديد السياسات) للربط باتجاه الشرق.	الحكومة وزارة الطاقة نوغا (Noga) شركة الكهرباء الإسرائيلية منتجو الكهرباء من القطاع الخاص (IPPs) وزارة الخارجية	
	الغاز الطبيعي	توجد بنية تحتية قائمة بموجب القانون لنقل الغاز	وزارة الطاقة	

		إلى حدود الدولة وخارجها - باتجاه الشرق والغرب والجنوب - إلا أنه يفتقر إلى تخطيط استراتيجي شامل لإنشاء شبكة نقل إقليمية تربط بين الدول.		
	هيدروجين	نقص المعرفة والتكنولوجيا اللازمة لإنتاج هيدروجين عالي الجودة ومنخفض التكلفة. مبدأ الريبة إطار تنظيمي؛ توحيد معايير التركيبات / تدابير السلامة / مسح المخاطر.	وزارة الطاقة	
	مسار البنية التحتية المشترك	تمديد المسار المشترك المخطط له لإنشاء البنى التحتية حتى نقطة الربط مع الأردن، بما يتيح إمكانية الربط مع المملكة العربية السعودية. التخطيط لمسارات بنية تحتية إضافية.	وزارة الطاقة سلطة أراضي إسرائيل (معارضة) شركات البنية التحتية مؤسسات التخطيط الوطنية	يجب استبعاد تدفقات الوقود والنفط من مسارات البنية التحتية.

الخلاصة: التطبيع الإسرائيلي-السعودي كجزء من نظام إقليمي جديد

بقلم أودي ديكل وغال شاني[35]

يمكن أن يشكل التطبيع بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية ركيزة أساسية لتوسيع "الاتفاقيات الإبراهيمية" وتعميقها، وإعادة تشكيل النظام الإقليمي في الشرق الأوسط. فقد أرسى الاتفاق الذي وُقِّع عام 2025 بين الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة العربية السعودية -بما يتضمنه من جوانب أمنية واقتصادية وتكنولوجية- إطاراً استراتيجياً جديداً. وفي سياق هذا الإطار، جرى الاتفاق على صفقات لشراء الأسلحة، وتعهدات باستثمارات سعودية واسعة النطاق في الولايات المتحدة، كما تم المضي قدماً في وضع إطار للتعاون المدني في المجال النووي[36].

إلى جانب ذلك، تم التوصل إلى تفاهمات في مجالات الذكاء الاصطناعي، وتقنيات الحوسبة السحابية، والتعاون بشأن سلاسل توريد المعادن الحيوية؛ وهي تفاهمات تهدف إلى منح المملكة العربية السعودية إمكانية الوصول إلى أنظمة متطورة، مع ضمان حماية الولايات المتحدة الأمريكية للتقنيات الحساسة. وبذلك، حصلت المملكة العربية السعودية من الولايات المتحدة الأمريكية على المكاسب الاستراتيجية الرئيسية التي كانت تسعى إليها، بما في ذلك تعزيز الأمن، والحصول على أسلحة متطورة، ونيل الدعم السياسي، وجذب الاستثمارات التكنولوجية.

أثبتت الحملة ضد إيران (الأسد الصاعد) -من الناحية العملية- الأهمية البالغة للوجود العسكري الأمريكي في منطقة الخليج العربي. وقد تعزز -ظاهرياً- الشعور بوجود تهديد مشترك مصدره إيران، مما يشكل أساساً محتملاً لتعاون إقليمي أوسع؛ غير أن قلق دول الخليج من إقامة تعاون أمني علني مع إسرائيل لا يزال قائماً.

تشير هذه التطورات إلى إسرائيل بأن التأخر في الاندماج ضمن العمليات والمشاريع الإقليمية قد يضعها خارج دوائر التعاون، ويؤثر سلبًا على شروط انخراطها في الفضاء الإقليمي الناشئ. لذا، يتعين عليها إثبات استعدادها للاندماج في هذه العمليات والمشاريع، وقدرتها على تقديم مساهمة فعلية فيها. وتتطلب مشاركة إسرائيل في هذا الإطار الاستراتيجي الجديد إقامة علاقات طبيعية مع المملكة العربية السعودية، غير أن الأخيرة تشترط تحقيق التطبيع بإحراز تقدم في المسار السياسي للصراع الإسرائيلي-الفلسطيني.

في ظل غياب أفق سياسي واقعي للصراع، وعدم وقف إجراءات ضم الأراضي في الضفة الغربية، وفشل تعزيز السلطة الفلسطينية أو إرساء نموذج حكم تكنوقراطي مستدام في قطاع غزة؛ لن يقتصر الأمر على تعثر مسار التطبيع أو تأجيله فحسب، بل تواجه إسرائيل أيضاً خطر استبعادها من منظومة إقليمية تشمل الاستثمارات، والبنية التحتية، والطاقة، والبيانات، والذكاء الاصطناعي.

من هذا المنطلق، تكتسب المبادرات الإقليمية للبنية التحتية -وعلى رأسها الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC)- أهمية مضاعفة؛ فهي لم تعد مجرد مشاريع اقتصادية، بل باتت بمثابة اختبار لمدى اندماج إسرائيل في النظام الإقليمي الجديد. وفي غياب استراتيجية واضحة لدمج إسرائيل في هذه المشاريع الإقليمية، ومع استمرار العقبات التخطيطية والبنيوية، يبرز خطر استبعاد إسرائيل من محاور

---

[35] - العميد (احتياط) أودي ديكل، مدير برنامج الأبحاث "من الصراع إلى الاتفاقيات"؛
غال شاني – مساعد باحث في برنامج "من الصراع إلى الاتفاقيات" ومحلل في معهد دراسات الأمن القومي

[36] - "صحيفة حقائق: الرئيس دونالد جيه. ترامب يضمن التزاماً استثمارياً تاريخياً بقيمة 600 مليار دولار في المملكة العربية السعودية"، البيت الأبيض، 13 مايو 2025.

التجارة الإقليمية، وسلاسل التوريد، وترتيبات الطاقة والبيانات؛ وهي مجالات تحمل في طياتها إمكانات كبيرة لتحقيق الازدهار والنمو في العقود المقبلة.

تلعب الولايات المتحدة الأمريكية دوراً محورياً في دمج إسرائيل ضمن المبادرات الاقتصادية والتكنولوجية الإقليمية. ويمكن ملاحظة نهج جديد تتبعه إدارة ترامب، حيث تحولت الولايات المتحدة الأمريكية من دور الوسيط في حالات محددة إلى دور المُشكِّل لإطار إقليمي واسع؛ وهو إطار يُتوقع من إسرائيل في ظله تكييف سياستها لتلبية متطلبات شركائها الإقليميين، وعلى رأسهم المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة.

يعكس هذا رؤيةً تعمل الولايات المتحدة الأمريكية من خلالها على تعزيز تطبيع علاقات إسرائيل، استناداً إلى تأسيس نظام إقليمي جديد وشامل يمتد إلى ما وراء حدود الشرق الأوسط، مع توقع أن تندمج إسرائيل فيه بطريقة بنّاءة. وبناءً عليه، فإن قدرة إسرائيل على الاندماج في هذا النظام الإقليمي الناشئ - ولا سيما فيما يتعلق بدفع مسار التطبيع مع المملكة العربية السعودية - لن تُقاس فقط بناءً على قوتها العسكرية، بل أيضاً وفقاً لقدرتها على تحويل ميزتها الاستراتيجية إلى عملية سياسية تدريجية.

التوصيات الرئيسية لإسرائيل: وضع استراتيجيات - لا سيما في الجانب الاقتصادي - بهدف تعزيز التطبيع مع المملكة العربية السعودية

1. **إنشاء هيئة تنسيق حكومية للتعاون الإقليمي والروابط البنية التحتية في مجالات النقل والطاقة والاتصالات.** تفتقر إسرائيل حالياً إلى هيئة تنسيقية وطنية ذات صلاحيات، تتولى مهام التخطيط وتحديد الأولويات وإنشاء ممرات تتيح دمج البنى التحتية (في مجالات النقل والطاقة والاتصالات)، بما يربط إسرائيل بجيرانها في المنطقة. لذا، يُوصى بإنشاء وحدة متخصصة تتولى مسؤولية تطوير هذه الممرات الإقليمية، ويشمل ذلك تخطيط المسارات، والمعابر البرية، ومشاريع الطاقة الخضراء، وشبكات نقل البيانات. ويُعد ممر "إسرائيل - الأردن - المملكة العربية السعودية - الإمارات العربية المتحدة" -الذي يمكن أن يضم مسارات متعددة- أساساً لهذا الربط. ولتأسيس هذه الهيئة الوطنية، يلزم صدور قرار حكومي يحدد بوضوح هويتها وصلاحياتها ومسؤولياتها، بحيث يمهد الطريق لإعداد المخططات التنظيمية الرسمية، وتخصيص الميزانيات، وتنسيق التعاون بين الوزارات المختلفة وعلى المستوى الدولي. إن إيجاد إطار تنظيمي وطني رسمي سيوفر مرجعية واضحة وموحدة، مما يتيح للقطاع الخاص العمل بسرعة وكفاءة.
2. **دفع عجلة التطبيع من خلال تعزيز القطاع الخاص، بهدف توطيد الروابط التجارية غير الرسمية وبناء بنية تحتية قائمة على المصالح المشتركة.** إلى جانب الدبلوماسية الرسمية، ينبغي لإسرائيل تشجيع الأنشطة الثلاثية التي تجمع بين الشركات الأمريكية والإسرائيلية، بحيث تعمل هذه الشركات معاً وبالتنسيق فيما بينها على تنفيذ مشاريع في المملكة العربية السعودية ودول عربية أخرى. وتشمل مجالات التعاون: الأمن السيبراني، والحوسبة السحابية والذكاء الاصطناعي، والزراعة في المناطق الصحراوية، والطاقة المتجددة، والمياه، والصحة؛ وذلك بما يتماشى مع أهداف "رؤية المملكة 2030". ومن شأن مشاركة القطاع الخاص أن تسهم في تعزيز المصالح المشتركة، وتشكيل لوبي اقتصادي يدعم التكامل الإقليمي؛ وهو أمرٌ من شأنه -في حال تحققه- أن يرفع التكلفة الاقتصادية المستقبلية لأي تراجع عن هذا المسار.

3. **التركيز على القطاعات التي تتمتع فيها إسرائيل بميزة نسبية وقيمة مضافة واضحة.** ينبغي لإسرائيل تحديد عدد محدود من القطاعات التي تتمتع فيها بميزة نسبية واضحة، والتي تتقاطع في الوقت ذاته مع احتياجات المملكة العربية السعودية. ويمكن أن تشمل هذه القطاعات: الأمن السيبراني، ومراكز البيانات، والذكاء الاصطناعي، والطاقة المتجددة، وتقنيات المياه وتحلية المياه، والزراعة، والصحة، والسياحة. ففي هذه المجالات، ثمة توافق وثيق بين المزايا التكنولوجية والتطبيقية التي تمتلكها إسرائيل وبين احتياجات المملكة العربية السعودية. ومن ثم، فإن الاستثمار المبكر في التخطيط، وتطوير المنتجات الملائمة، ووضع أطر للتمويل المشترك، من شأنه أن يسهم في تقديم منافع ملموسة للجانب السعودي، إلى جانب إرساء ما يمكن وصفه بـ "سلام رمزي".
4. **صياغة استراتيجية إسرائيلية شاملة لممرات مشروع IMEC والممرات الإقليمية.** يتعين على إسرائيل التحرك بسرعة لترسيخ مكانتها ضمن الأطر الاقتصادية والتكنولوجية التي تشكّل النظام الإقليمي الجديد، والتي تتصدرها ممرات إقليمية مثل "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" (IMEC). وسيحدد إنشاء هذه الممرات ما إذا كانت إسرائيل ستصبح حلقة وصل مركزية في هذا المشروع، أم أنها ستظل خارجه في حال تم اختيار مسارات بديلة تطرحها دول منافسة، وهي الأردن وسوريا وتركيا ومصر. وفي هذا السياق، ينبغي على إسرائيل تحويل تفوقها الأمني إلى سياسة إقليمية تكاملية، وتبني نهجٍ يقدّمها كشريكٍ يعزز الاستقرار والنمو والشراكة، مع إبراز قدراتها الدفاعية المثبتة في حماية المواقع والمسارات الاستراتيجية. وبالتوازي مع ذلك، يتوجب عليها العمل سريعاً على إزالة الاختناقات البنيوية الحرجة القائمة حالياً، وذلك من خلال استكمال توسعة معبر نهر الأردن، ومد خط السكك الحديدية من ذلك المعبر (بما في ذلك محطة نهر الأردن ومحطة الشحن) وصولاً إلى أرصفة ميناء حيفا. كما ينبغي على إسرائيل تخطيط الطرق والموانئ وفقاً للمعايير الإقليمية، مع تخصيص الموارد اللازمة لذلك والالتزام بالجداول الزمنية المحددة. وفي إطار التخطيط الشامل لإنشاء هذه الممرات، ينبغي المضي قدماً في تنفيذ مشاريع البنية التحتية التي يمكن إنجازها بشكل مستقل، دون الارتهان لاكتمال الإطار الإقليمي الأوسع. ونوصي هنا بتوضيح الجدوى الاقتصادية لكل مشروع على حدة؛ نظراً لأن حالة عدم اليقين -سواء على الصعيد السياسي أو الاقتصادي أو الأمني- التي قد تكتنف المشاريع الإقليمية واسعة النطاق، قد تؤدي إلى تأخير الاستثمارات أو حتى عرقلتها تماماً.
5. **ترسيخ تدريجي لمسار التطبيع مع المملكة العربية السعودية، ضمن اتفاق استراتيجي يجمع كلاً من إسرائيل والمملكة العربية السعودية والولايات المتحدة الأمريكية.** ينبغي لإسرائيل أن تسعى لإبرام اتفاق مشترك مع الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة العربية السعودية، يتضمن تطبيعاً كاملاً للعلاقات يتم تنفيذه على مراحل، إلى جانب دمج إسرائيل في البنية التحتية الإقليمية وممرات التجارة، وفي مجالات التعاون الأمني والتكنولوجي والاقتصادي. وفي مقابل هذا الاندماج، ستتخذ إسرائيل خطوات سياسية تدريجية تجاه الفلسطينيين. ونظراً لأن المملكة العربية السعودية تهتم في المقام الأول بالحصول على مكاسب من الولايات المتحدة الأمريكية (في مجالات الأمن، والطاقة النووية المدنية، والأسلحة والتكنولوجيا)، يتعين على إسرائيل أن تهيئ نفسها لإبرام "اتفاق استراتيجي" شامل، بدلاً من الاكتفاء باتفاق ذي طابع تقني بحت. وفي هذا السياق، ينبغي لإسرائيل ربط التطبيع بوعود محددة؛ إذ يتوجب على المملكة العربية السعودية منح إسرائيل وضعاً تفضيلياً في مجالات الذكاء الاصطناعي، والرقائق الإلكترونية، والأمن السيبراني، والحوسبة السحابية،

بينما تلتزم الولايات المتحدة بوضع آليات صارمة للرقابة والتحكم، بما يضمن الحفاظ على التفوق النوعي لإسرائيل، سواء على الصعيد العسكري أو التكنولوجي.

6. في ظل غياب أفق سياسي واقعي، من المتوقع أن تتعثر عملية التطبيع مع المملكة العربية السعودية، كما تواجه إسرائيل خطر استبعادها من ممرات البنية التحتية الإقليمية، بما في ذلك الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC) وغيره من المشاريع الإقليمية الضخمة. لذا، ينبغي على إسرائيل إعلان استعدادها لاتخاذ خطوات ملموسة وذات مصداقية تجاه الفلسطينيين، تشمل وقف إجراءات الضم الفعلي في الضفة الغربية، وتعزيز السلطة الفلسطينية، والدفع نحو نموذج حكم تكنوقراطي في قطاع غزة يرتبط بالسلطة الفلسطينية. ومن شأن هذه الخطوات أن تتيح للشركاء العرب تبرير مسار التطبيع أمام شعوبهم.
7. **الاستثمار في الدبلوماسية العامة وبناء جسر ثقافي مع المجتمع السعودي المحافظ؛** فالمجتمع السعودي أكثر تحفظاً من نظيره في الإمارات العربية المتحدة، كما أن مؤسسته الدينية أكثر تشدداً. لذا، ينبغي على إسرائيل تطوير برنامج طويل الأمد يشمل مبادرات تعليمية وأكاديمية، وحواراً بين الأديان، وأنشطة سياحية (بما في ذلك السياحة الدينية)، وذلك من خلال نهج يتسم بالتواضع والاحترام. ومن شأن ذلك أن يسهم في خفض الحواجز الشعبية، والحفاظ على الشرعية التي تعد أمراً مهماً للرياض عند إبرام أي اتفاق بين المملكة وإسرائيل.

إن توسيع "الاتفاقيات الإبراهيمية" وتعميقها، بما في ذلك تطبيع العلاقات بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية، لا يمثلان مجرد هدف سياسي، بل خطوة استراتيجية ذات تداعيات واسعة على المستقبل السياسي والاقتصادي والإقليمي لدولة إسرائيل. وفي ظل التحولات التي تشهدها المنطقة، ومع ظهور نافذة فرصة لتسوية إقليمية في أعقاب حرب "السيوف الحديدية"، تمتلك إسرائيل فرصة تاريخية لصياغة شراكة إقليمية جديدة ترتكز على المصالح المشتركة في مجالات الأمن والاقتصاد والبنية التحتية والتكنولوجيا. ورغم تعثر مسار التطبيع مع المملكة العربية السعودية وتفاقم التحديات السياسية - وعلى رأسها القضية الفلسطينية - منذ اندلاع الحرب، إلا أن إمكانية توسيع "الاتفاقيات الإبراهيمية" وإقامة علاقات رسمية مع المملكة العربية السعودية لا تزال مطروحة على جدول الأعمال.

تبحث هذه المذكرة في الفرص والتحديات المرتبطة بتطبيع العلاقات بين إسرائيل والمملكة العربية السعودية في مجالات التكنولوجيا المتقدمة والطاقة والأمن السيبراني، وكذلك في تطوير ممرات التجارة والنقل وتبادل البيانات. وتهدف المذكرة إلى تقديم توصيات سياساتية ومسارات عمل للحكومة الإسرائيلية، بهدف استثمار الفرصة الاستراتيجية لدمج دولة إسرائيل في منطقة الشرق الأوسط، وتوسيع وتعميق "الاتفاقيات الإبراهيمية"، وذلك كجزء من توجه طويل الأمد لتعزيز الاستقرار والازدهار والتكامل على المستوى الإقليمي.