

ما علاقة قناة بن غوريون بالحرب الإسرائيلية في غزة؟

يقول المؤرخ البريطاني ا. ج. ب تايلر في معرض تحليله لاسباب الحرب العالمية الثانية، ان الحروب لا تختلف كثيرا عن حوادث السير، اذ لها اسباب عميقة واخرى خاصة، وعادة اول ما تتفحص الشرطة الاسباب الخاصة كتصرف السائق وحالته النفسية وغيرها، من دون الانتباه الى الاسباب العميقة كالكشف عطل خفي في السيارة وما الى ذلك. هذه المقاربة ليست بالمقاربة السيئة للاخذ بعين الاعتبار لدى تحليل اسباب الحرب الاسرائيلية في غزة.

فهل تكون قناة بن غوريون سببا عميقا من اسباب حرب اسرائيل على ارض غزة؟ ماذا وراء اصرار اسرائيل على افراغ غزة من اهلها، والتدمير الوحشي والممنهج لبنيتها ومبانيها؟ وماذا خلف السكوت الغربي الغريب حيال الوحشية الاسرائيلية في غزة، ورفضهم القاطع لوقف اطلاق النار؟ وهل تسعى الولايات المتحدة من خلال شق قناة بن غوريون الى الحفاظ على دورها في المنطقة، وتقليص النفوذ الصيني الذي بدأ يتسلل اليها؟

منذ قديم الزمان، كانت الممرات المائية تشكل اهمية استراتيجية كبيرة بحيث تتحكم في طرق التجارة العالمية ومكانة الدول من الناحية الجيوسياسية. وقد ازدادت اهمية المضائق والممرات البحرية اليوم اكثر من اي وقت مضى، بسبب التهديدات المتصاعدة للملاحة عبرها، والتي نتجت من حالة الاحتقان والتأزم في العلاقات بين دول الاقليم من جهة، وبين بعض القوى الاقليمية والقوى العظمى من جهة ثانية، الامر الذي دفع القوى العظمى لاطلاق المبادرات، او ابرام الاتفاقيات مع الدول المطلة على المضائق والممرات البحرية.

فما بالكم اذا كان هذا الممر يقع في منطقة عربية تزخر بثروات هائلة من البترول والغاز الطبيعي؟ وماذا اذا كان هذا الممر ايضا يقع ضمن منطقة اوراسيا وفق نظرية البروفيسور الهولندي الاميري نيكولاس سبيكمان، ان من يسيطر على اوراسيا، يسيطر على العالم بأسره؟

وهذا هو الحال مع قناة بن غوريون وهي قناة مزعم اقامتها بالقرب من غزة، و تربط البحرين الابيض والاحمر. وفكرة بن غوريون ليست حديثة، ففي عام 1963، سعت الولايات المتحدة الى استحداث ممر اقتصادي من خليج العقبة حتى حيفا المحتلة، من خلال الاستفادة من قناة بن غوريون، الا انها لم تنجح في

بقلم
إيهان درنيقة الكحالي*

القيام بذلك، لصعوبات لوجستية تمثلت في الحاجة الى التعامل مع 380 كلم من التضاريس القاسية، الامر الذي كان سيرتب عليها استخدام القنابل النووية لتكسير الجبال، وسيؤدي الى صعوبات في التنفيذ، وتكاليف باهظة جدا، مما حدا بواشنطن الى وضع الفكرة على الرف، موقتا ربما، وتحين الفرص لاعادة شق هذه القناة في ما بعد.

مع الصعود الصيني الذي لم يعتبره الاميريون انه مجرد نهوض اقتصادي بريء من اي اطماع جيوسياسية، وخاصة بعد مبادرة الحزام والطريق، عاد اهتمام الولايات المتحدة يتوجه نحو قناة بن غوريون، التي اعتبرتها الاستراتيجية الاميركية العنصر الاساس لتقويض الصين وتخريب مبادرة الحزام والطريق، خاصة وان الصين تعتمد في هذه المبادرة على قناة السويس بشكل رئيسي، وقد اسست في ممر هذه القناة، منطقة صناعية تستضيف عددا كبيرا من المصانع والشركات الصينية، مستغلة موقع مصر الاستراتيجي كحلقة وصل بين جميع القارات. وزاد اصرار الولايات المتحدة بضرورة شق هذه القناة، بعد حادثة ناقلة الحاويات الضخمة "ايفر غيفن" عام 2021 في قناة السويس، الامر الذي ادى الى تعطيل حركة السفن العسكرية الاميركية.

وفي البحث عما يمكن ان يشكل السبب الاساسي لمبادرة الحزام والطريق، فلا بد من التطرق لمعضلة ملقا (Malka Dilemma) وسنغافورة. ومضيق ملقا هو ممر مائي ضيق يقع بين ماليزيا واندونيسيا ويربط بين المحيطين الهندي والهاديء، وبحر الصين الجنوبي. ولأن الصين دائمة التخوف من ان تتحكم الولايات المتحدة الاميركية بمضيق ملقا، بالخاص ان 60% من نفط بكين المستورد، و80% من التجارة الصينية مع اوربا تمر عبره، (مما يعني انه لو توقف هذا المضيق او اغلق، اختنقت الصين وتعرضت للشلل التام)، فقد سعت الصين الى التفتيش عن طرق بديلة. كانت بدايتها حفر قناة في نيكاراغوا، وقد مولت الصين بـ 50 مليار دولار هذا المشروع، لكنه تعطل حاليا بسبب الضغوط الاميركية على نيكاراغوا، كذلك بالنسبة لقناة باثما، وقناة كارا في تايلند. كما ضخت الصين استثمارات هائلة في البنية الاساسية في القطب الشمالي، لانه 25% من مخزون العالم الذي لم يكتشف بعد من النفط والغاز موجود في هذا القطب. في عام 2013، اطلقت

الصين مبادرة الحزام والطريق. في هذه المبادرة الذائعة الصيت، يشكل بحر عمان وخليج عدن والبحر الاحمر ممرا محوريا لطريق الحرير البحري وللتجارة الصينية نحو اوربا عبر قناة السويس. كما ابرمت الصين اتفاقية عام 2017 مع جيبوتي لبناء قاعدة لها في هذه الدولة ذات الموقع الاستراتيجي في جنوب البحر الاحمر والمطللة على مضيق باب المندب، واستثمرت في مضيق هرمز مليارات الدولارات في خطوط انابيب النفط، ومحطات التخزين على طول الخليج العربي، الامر الذي اثار مخاوف مسؤولي الامن القومي الاميري، وتعاضمت مخاوفهم بعد الاتفاق الايراني - الصيني، الذي وقع عام 2021، للتعاون التجاري والاستراتيجي.

وهكذا استطاعت الصين من خلال الحزام والطريق ان تكون صانعة للعولمة، لا مجرد مشاركة فيها، وان تتمدد ماليا واقتصاديا وجيوسياسيا في منطقة الشرق الاوسط من خلال الروابط القوية التي بدأت تنسجها بكين مع غالبية القوى الاقليمية. فكيف للولايات المتحدة ان تتلقف توسع الصين للتحكم بدفة العالم؟

كان لا بد لاميركا التي اربكتها هذه المبادرة، ان تفكر بمبادرة مضادة لسحب البساط من تحت ارجل الصين. وفي عام 2022، اعلنت مجموعة الدول السبع مشروع الشراكة العالمية في البنية التحتية والاستثمار

Global Partnership in Infrastructure and Investment الذي يهدف الى جمع 600 بليون دولار من التمويل العام والخاص للبنية التحتية في حلول العام 2027.

مشروع الشراكة العالمية في البنية التحتية والاستثمار هو عبارة عن مشاريع عدة، من بينها مشروع الممر الاقتصادي، وهو ممر يصل الهند ودول الخليج عبر اسرائيل باوروبا، وقد كشف النقاب عنه خلال قمة العشرين في مدينة نيودلهي في الهند.

وعلى الرغم من تكلفة شق القناة العالية (اذ من المرجح ان تقترض اسرائيل حوالي 14 مليارا بفائدة 1 في المئة لمدة 30 عاما من بنوك اميركية لتمويل بناء القناة، التي يتوقع ان يبلغ طولها اذا انشئت 292.9 كلم، (اي انها اطول بقرابة الثلث من قناة السويس (193.3 كلم)، فان اميركا ومعها اسرائيل مصممتان على تقصير المسافة من خلال اختراق قطاع غزة وتفريغها وجرفها بالكامل. ما يعني ان اسرائيل تحتاج الى نجاح مخططها في بناء قناة بن غوريون وتقليص مسافة عبور السفن وخفض كلفة بناء القناة، الى استخدام غزة للربط بين ايلات والبحر المتوسط، من دون الحاجة للدوران حول غزة لانشاء القناة.

اما تصميم الدول المعنية على المشاركة في مشروع قناة بن غوريون هو لأن لكل دولة مصالحها الجيواستراتيجية، والجيواقتصادية التي تقدمها على اي اعتبار آخر، حتى لو كان هذا الاعتبار ارواح الفلسطينيين الايرباء.

من ناحية الكيان الصهيوني، ان هدف اسرائيل الاساسي هو ايجاد



بديل عن قناة السويس، الممر الملاحي الاكثر اهمية في حركة التجارة العالمية والذي يستحوذ على حوالي 20% من السفن المارة في البحار، و10% من واردات النفط العالمية. وبالتالي، فان انشاء بديل عن قناة السويس سيخول اسرائيل السيطرة على خطوط الملاحة الاهم عالميا لتصبح الموانئ الاسرائيلية حلقة الوصل بين آسيا واوربا، وتصبح مصالح الدول المصدرة للنفط والغاز مرتبطة بالحفاظ على مصالح اسرائيل. وهكذا، فان الممر سيسمح لاسرائيل باندمج وسيطرة اكبر في منطقة الشرق الاوسط، من خلال اقتصادها، وخدماتها، ولوجيستياتها.

كما ان لدول الخليج مصلحة في الممر الاقتصادي، الذي سيزيد من اهميتها الجيواستراتيجية، ويضعها في صلب التجارة الدولية. وبالنسبة الى المملكة العربية السعودية التي هي طرف ايضا في الحزام والطريق، فانها تقف الى جانب الولايات المتحدة في هذا المشروع، حتى تحافظ على علاقة حيادية ومتوازنة مع كل من الصين والولايات المتحدة الاميركية، من دون ان تكون قد وضعت بيضا كله في السلة الاميركية او السلة الصينية.

اما بالنسبة الى الولايات المتحدة، وعلى الرغم من سياسة بايدن الخارجية التي تبدو اقل انخراطا في الشرق الاوسط وتعطي اولوية استراتيجية لمنطقة المحيطين الهندي والهاديء، فان التمدد المالي والاقتصادي للصين في منطقة الشرق الاوسط لا يروق لها، لذلك فهي تريد ان تقوض نفوذ الصين باي ثمن عن طريق دفع الهند لتحل محل الصين كمصنع العالم من ناحية، ودمج اسرائيل في المنطقة من ناحية ثانية، لتتفرغ الى هدفها الاسمي وهو محاربة الصين، في ما يتعلق بقضية تايوان.

لكن يتيم ذلك، لا بد لها من ان تصبح غزة اسرائيلية. لذا، فان ما يسمى مشروع الممر الاقتصادي لا يمكن ان يبصر النور، الا بعد احياء مشروع قناة بن غوريون لتكون البديل عن قناة السويس، مع ما يتطلبه ذلك من استكمال مسيرة التطبيع العربي مع اسرائيل.

وهنا تبرز اسئلة عدة: ما هي قدرة خصوم اميركا، وحلفاء بكين في الوقت عينه، على تأمين صمود غزة، وبالتالي توجيه ضربة سياسية اقتصادية الى واشنطن وتل ابيب؟

وما هو الموقف الصيني في حال نجحت اسرائيل، وخلفها اميركا، من السيطرة على غزة، والمباشرة بمشروع قناة بن غوريون؟ كيف سيكون شكل العالم في حال تحقيق اي من السيناريوين: الصيني او الاميري، مستقبلا؟

والاهم، هل اصبح الشرق الاوسط مجرد مسرح للصراع الصيني - الاميري؟

هل اضحت دماء الفلسطينيين رخيصة لهذه الدرجة لتكون الوسيلة التي من خلالها يتم فتح قناة بن غوريون؟