

الأبعاد الاستراتيجية والجيو اقتصادية للممر الهندي - الإسرائيلي وأثارها على الدول العربية

م.د. شفق نجم عبد الوهاب *

المقدمة

يشهد النظام الدولي المعاصر تحولات متسارعة في بنية العلاقات الجيوسياسية والجيو اقتصادية، حيث لم تعد المنافسة بين القوى الكبرى محصورة في الأبعاد العسكرية أو السياسية التقليدية، بل امتدت لتشمل السيطرة على الممرات التجارية، وسلاسل الإمداد، والبنى التحتية العابرة للحدود. وفي هذا السياق، برزت مبادرات ومشاريع استراتيجية جديدة تهدف إلى إعادة تشكيل خرائط التجارة العالمية وربط مناطق الإنتاج والاستهلاك عبر شبكات نقل أكثر كفاءة وأمناً. ومن بين هذه المشاريع، يبرز ما يُعرف بالممر الهندي - الإسرائيلي، الذي يمكن النظر إليه ضمن إطار أوسع من الترتيبات الإقليمية والدولية التي تسعى إلى ربط جنوب آسيا بالشرق الأوسط وصولاً إلى أوروبا، عبر مزيج من الموانئ والسكك الحديدية والممرات البحرية والبرية. ويعكس هذا المشروع تداخل مصالح قوى دولية

وأقليمية، في مقدمتها الولايات المتحدة وإسرائيل والهند، حيث تتقاطع الاعتبارات الاقتصادية مع الحسابات الاستراتيجية والأمنية في منطقة تُعد من أكثر مناطق العالم حساسية وتشابكاً. تأتي أهمية هذا البحث من كونه يحاول تحليل الأبعاد المتعددة لهذا الممر، ليس فقط بوصفه مشروعاً للبنية التحتية، بل كأداة لإعادة تشكيل التوازنات الجيوسياسية في الشرق الأوسط. إذ إن فهم الخلفية الاستراتيجية للمشروع، ودوافع الأطراف الفاعلة فيه، يتيح قراءة أعمق لطبيعة التحولات في النظام الإقليمي، خاصة في ظل التنافس الدولي على النفوذ في الممرات التجارية الحيوية. كما يسلط البحث الضوء على الجوانب الجيو اقتصادية للممر، ولا سيما ما يتعلق بالتجارة والطاقة وسلاسل الإمداد، إضافة إلى دراسة انعكاساته المحتملة على الدول العربية المشرقية، سواء من حيث الفرص الاقتصادية أو التحديات السياسية والاستراتيجية التي قد تنجم عن إعادة رسم

دراسة البعد الجيوبولتيكي للممر وأثره على إعادة توزيع النفوذ في الشرق الأوسط. توضيح المكونات التجارية والطاقوية للمشروع ودورها في تعزيز الترابط الاقتصادي بين آسيا والشرق الأوسط وأوروبا. تقييم الآثار السياسية المحتملة للممر على الدول العربية المشرقية.

تحليل الانعكاسات الاقتصادية المحتملة، سواء الإيجابية أو السلبية، على الاقتصادات العربية.

إشكالية البحث: تتمحور إشكالية البحث حول فهم طبيعة وأبعاد الممر الهندي – الإسرائيلي بوصفه مشروعاً جيو اقتصادياً ذا امتدادات استراتيجية، وتأثيره المحتمل على توازنات القوى في الشرق الأوسط، خصوصاً في الدول العربية المشرقية.

والسؤال الرئيسي: ما هي الأبعاد الاستراتيجية والجيو اقتصادية للممر الهندي – الإسرائيلي، وما هي انعكاساته على الدول العربية المشرقية؟ ومن الأسئلة الفرعية:

كيف يمكن قراءة الممر الهندي – الإسرائيلي من منظور الجيو استراتيجية الأمريكية – الإسرائيلية؟

ما هي الأبعاد الجيوبولتيكية التي يقوم عليها هذا الممر؟

ما طبيعة المكونات التجارية والطاقوية التي يستهدفها المشروع؟

خريطة الربط الإقليمي. وانطلاقاً من ذلك، يتناول البحث أربعة محاور رئيسية: الأول يعالج الجيو استراتيجية للشرق الأوسط من المنظور الأمريكي – الإسرائيلي، والثاني يناقش البعد الجيوبولتيكي للممر الهندي – الإسرائيلي، أما الثالث فيركز على المكون التجاري والطاقوي للمشروع، في حين يختتم المحور الرابع بتحليل الآثار السياسية والاقتصادية المحتملة على الدول العربية المشرقية.

أهمية البحث: تنبع أهمية هذا البحث من كونه يتناول واحداً من المشاريع الجيو اقتصادية والاستراتيجية الصاعدة في النظام الدولي المعاصر، والمتمثل في الممر الهندي – الإسرائيلي، الذي يعكس تحولات عميقة في أنماط التنافس الدولي على الممرات التجارية وسلاسل الإمداد. وتكمن أهمية الدراسة في أنها تحاول تفكيك أبعاد هذا الممر من منظور شامل يجمع بين الجيو سياسة والجيو اقتصاد، وليس فقط باعتباره مشروعاً بنوياً للنقل والتجارة. كما يكتسب البحث أهميته من حساسية منطقة الشرق الأوسط، التي تُعد مركزاً تقليدياً للتفاعلات الدولية، ومعبراً رئيسياً للطاقة والتجارة العالمية. وبالتالي فإن أي إعادة تشكيل لمسارات الربط الإقليمي فيها ستكون له انعكاسات مباشرة على التوازنات السياسية والاقتصادية للدول العربية، خاصة في المشرق العربي.

أهداف البحث:

تحليل الأبعاد الجيو استراتيجية للممر الهندي – الإسرائيلي في سياق التحولات الدولية.

المتحدة وإسرائيل إلى المنطقة باعتبارها فضاءً حيويًا تتداخل فيه اعتبارات الأمن والطاقة والتجارة، وليس مجرد إقليم جغرافي تقليدي. المطلب الأول: الرؤية الجيو استراتيجية الأمريكية للشرق الأوسط

تقوم الرؤية الأمريكية للشرق الأوسط على مبدأ أساسي يتمثل في ضمان استقرار المنطقة بالحد الأدنى الذي يسمح باستمرار تدفق الطاقة والتجارة العالمية دون انقطاع، مع منع بروز قوة إقليمية مهيمنة قد تهدد المصالح الأمريكية أو تعيد تشكيل النظام الإقليمي بشكل مستقل عن النفوذ الغربي. في هذا السياق، تعتمد الولايات المتحدة على استراتيجية «إدارة التوازنات» بدل السيطرة المباشرة، حيث تعمل على دعم حلفاء إقليميين، وتعزيز شبكة التحالفات الأمنية والاقتصادية، بما يضمن استمرار حضورها غير المباشر في المنطقة. كما تركز على حماية الممرات البحرية الحيوية مثل مضيق هرمز وقناة السويس وباب المندب، باعتبارها شرايين أساسية للتجارة العالمية.^(١) ومع التحولات الأخيرة في النظام الدولي، بدأت الرؤية الأمريكية تتجه بشكل أكبر نحو «إعادة هندسة الربط الإقليمي»، من خلال دعم مشاريع الممرات الاقتصادية البديلة التي تربط آسيا بالشرق الأوسط وأوروبا، بما في ذلك الممر الهندي - الشرق أوسطي - الأوروبي، الذي يُنظر إليه كأداة لتعزيز التكامل الاقتصادي وتقليل الاعتماد على المسارات التقليدية التي قد تتأثر بالتوترات الجيوسياسية.^(٢)

ما هي أبرز الآثار السياسية المحتملة على الدول العربية في المشرق؟

كيف يمكن أن تؤثر هذه المبادرة على الاقتصاد الإقليمي وسلاسل الإمداد في المنطقة؟

فرضية البحث: يفترض البحث أن الممر الهندي - الإسرائيلي يمثل أداة جيو اقتصادية - استراتيجية لإعادة تشكيل خريطة النفوذ في الشرق الأوسط، بحيث يعزز من أدوار بعض القوى الإقليمية والدولية، مقابل تقليص نسبي في الأدوار التقليدية لبعض الدول العربية، مما قد ينعكس على التوازنات السياسية والاقتصادية في المنطقة.

منهجية البحث: يعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي بوصفه الإطار الأساسي لدراسة الظاهرة، حيث يتم وصف مكونات الممر الهندي - الإسرائيلي وتحليل أبعاده المختلفة السياسية والاقتصادية والاستراتيجية.

المبحث الاول

جيو استراتيجية الشرق الأوسط من المنظور الأميركي - الإسرائيلي

تُعد منطقة الشرق الأوسط من أهم الأقاليم الجيو استراتيجية في النظام الدولي، نظراً لموقعها الجغرافي الرابط بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، واحتوائها على أهم مصادر الطاقة العالمية، إضافة إلى كونها ممرًا رئيسيًا للتجارة الدولية. ومن هذا المنطلق، ينظر كل من الولايات

مفتوحة أمام حركة التجارة والطاقة العالمية، خاصة مع تزايد الاعتماد الصناعي الغربي على نفط الخليج العربي خلال القرن العشرين.^(٥) وتحتل إسرائيل مكانة محورية في الرؤية الجيو استراتيجية الأمريكية. فالعلاقة بين الطرفين لا تقوم فقط على البعد السياسي أو الأيديولوجي، بل ترتبط أيضاً باعتبارات استراتيجية عميقة. إذ تنظر الولايات المتحدة إلى إسرائيل باعتبارها حليفاً ثابتاً يمكن الاعتماد عليه في منطقة تتسم بعدم الاستقرار. كما ترى فيها قاعدة متقدمة للمصالح الغربية في الشرق الأوسط، خاصة في مجالات التكنولوجيا والأمن والاستخبارات. ولهذا قدمت واشنطن دعماً سياسياً وعسكرياً واقتصادياً واسعاً لإسرائيل، بما يضمن الحفاظ على تفوقها النوعي في المنطقة^(٦). ومع نهاية الحرب الباردة وسقوط الاتحاد السوفيتي، انتقلت الاستراتيجية الأمريكية إلى مرحلة جديدة تقوم على تكريس الأحادية القطبية الأمريكية. ففي تسعينيات القرن العشرين برزت محاولات أمريكية لإعادة تشكيل الشرق الأوسط سياسياً واقتصادياً عبر مشاريع التسوية والسلام والانفتاح الاقتصادي. وكان الهدف يتمثل في بناء نظام إقليمي جديد تقوده الولايات المتحدة ويضمن حماية المصالح الغربية طويلة الأمد. إلا أن أحداث هجمات ١١ سبتمبر شكلت نقطة تحول كبيرة في الرؤية الأمريكية، حيث أصبحت مكافحة الإرهاب أولوية مركزية في السياسة الأمريكية تجاه المنطقة. في هذا السياق شنت الولايات المتحدة حروباً وتدخلات عسكرية واسعة في أفغانستان والعراق، تحت

كما تُوظف الولايات المتحدة البعد التكنولوجي والاقتصادي في استراتيجيتها، عبر دعم سلاسل الإمداد العالمية، والتحكم في مسارات الطاقة، وتعزيز التكامل بين الحلفاء الاقتصاديين، بما يرسخ نموذج "النفوذ عبر الاقتصاد" بدلاً من التدخل العسكري المباشر.^(٧)

تشكل الرؤية الجيو استراتيجية الأمريكية للشرق الأوسط أحد أهم المرتكزات الأساسية في السياسة الخارجية للولايات المتحدة منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، وذلك بسبب الموقع الجغرافي الحساس للمنطقة، واحتياطياتها الضخمة من الطاقة، وأهميتها في حركة التجارة العالمية، إضافة إلى ارتباطها المباشر بالأمن الدولي والتوازنات العالمية. ولم تكن السياسة الأمريكية تجاه الشرق الأوسط ثابتة عبر الزمن، بل تطورت وفق التحولات الدولية والإقليمية، إلا أن جوهر الرؤية الأمريكية ظل قائماً على هدف رئيسي يتمثل في ضمان الهيمنة الاستراتيجية على المنطقة ومنع ظهور قوى منافسة يمكن أن تهدد المصالح الأمريكية أو تعرقل نفوذها العالمي.^(٨)

منذ بدايات الاهتمام الأمريكي المكثف بالشرق الأوسط، أدركت الولايات المتحدة أن المنطقة تمثل عقدة جيوسياسية بالغة الأهمية تربط بين قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا، وتتحكم في أهم الممرات البحرية الدولية مثل قناة السويس ومضيق هرمز وباب المندب. ولذلك ارتبطت الاستراتيجية الأمريكية مبكراً بفكرة السيطرة غير المباشرة على هذه الممرات وضمان بقائها

من خلال مبادرة "الحزام والطريق"^(٩). كما أن الرؤية الأمريكية الحالية تقوم على تشجيع عمليات التطبيع والتكامل الإقليمي بين إسرائيل والدول العربية. فواشنطن ترى أن دمج إسرائيل اقتصادياً وأمنياً في المنطقة سيساهم في خلق نظام إقليمي جديد أكثر استقراراً من وجهة النظر الأمريكية، ويقلل من احتمالات الصراعات التقليدية. ولهذا دعمت الولايات المتحدة اتفاقيات التطبيع بين إسرائيل وبعض الدول العربية، باعتبارها خطوة نحو إعادة تشكيل الشرق الأوسط على أسس جديدة تقوم على المصالح الاقتصادية والأمنية المشتركة.^(١٠) لكن هذه الرؤية تواجه تحديات معقدة، أبرزها استمرار القضية الفلسطينية، وتزايد التوترات الطائفية والإثنية، ووجود قوى إقليمية منافسة، إضافة إلى تنامي الرفض الشعبي العربي لبعض السياسات الأمريكية. كما أن صعود الصين وعودة روسيا إلى الشرق الأوسط يحدان من قدرة الولايات المتحدة على الانفراد بقيادة المنطقة كما كان الحال بعد الحرب الباردة. فإن الرؤية الجيو استراتيجية الأمريكية للشرق الأوسط تقوم على مزيج من الأبعاد العسكرية والسياسية والاقتصادية، وتهدف إلى الحفاظ على الهيمنة الأمريكية وضمان أمن الطاقة وحماية إسرائيل ومنع صعود قوى منافسة. إلا أن التحولات الدولية الراهنة تدفع الولايات المتحدة إلى إعادة صياغة أدواتها واستراتيجياتها، بحيث يصبح الاقتصاد والتكنولوجيا والتحالفات الإقليمية عناصر أساسية في إدارة النفوذ الأمريكي داخل

شعار الحرب على الإرهاب ونشر الديمقراطية. غير أن هذه التدخلات كشفت لاحقاً عن أبعاد جيو استراتيجية أعمق، تتعلق بإعادة تشكيل التوازنات الإقليمية وضمان السيطرة على مناطق النفوذ والطاقة. وقد أدى الغزو الأمريكي للعراق عام ٢٠٠٣ إلى تغييرات كبرى في بنية النظام الإقليمي العربي، حيث ساهم في إضعاف الدولة العراقية وفتح المجال أمام صعود قوى إقليمية جديدة مثل إيران.^(١١) وتعتبر إيران أحد أهم التحديات في الرؤية الجيو استراتيجية الأمريكية المعاصرة للشرق الأوسط. فالولايات المتحدة ترى أن النفوذ الإيراني المتنامي في الخليج والعراق وسوريا ولبنان واليمن يشكل تهديداً مباشراً لحلفائها ولمصالحها الاستراتيجية، ولذلك عملت على فرض العقوبات الاقتصادية وتعزيز التحالفات الإقليمية لمواجهة هذا النفوذ. وفي المقابل، سعت واشنطن إلى بناء شبكات تعاون أمني وعسكري مع دول الخليج العربي، بما يضمن استمرار ميزان القوى الإقليمي لصالحها.^(١٢)

ويعكس هذا المشروع الرؤية الأمريكية الجديدة التي تقوم على استخدام الاقتصاد والبنية التحتية والتحالفات التجارية كأدوات للنفوذ السياسي والاستراتيجي. فالولايات المتحدة تدرك أن السيطرة في القرن الحادي والعشرين لا تعتمد فقط على القوة العسكرية، بل أيضاً على التحكم في شبكات النقل والطاقة والتكنولوجيا والبيانات. ولذلك تسعى إلى بناء تحالفات اقتصادية عابرة للحدود تعزز موقعها العالمي وتحد من النفوذ الصيني المتصاعد

والاقتصادية والأمنية التي تشكلت منذ قيام دولة إسرائيل عام ١٩٤٨، وتطورت مع التحولات الإقليمية والدولية اللاحقة. هذه الرؤية لا تنطلق فقط من اعتبارات الأمن العسكري التقليدي، بل تتجاوز ذلك إلى بناء منظومة نفوذ إقليمي تركز على التحكم بمسارات الاقتصاد والطاقة والتكنولوجيا وشبكات النقل والتجارة الدولية. وفي السنوات الأخيرة برز ما يعرف بالممر الهندي - الإسرائيلي - الأوروبي بوصفه أحد أهم المشاريع الجيو اقتصادية التي تعكس الطموح الإسرائيلي لإعادة تشكيل الجغرافيا السياسية للشرق الأوسط وربطه بمنظومة اقتصادية عالمية جديدة تمتد من الهند إلى أوروبا مروراً بالخليج العربي ثم إسرائيل^(١١)

إن فهم الرؤية الجيو استراتيجية الإسرائيلية يتطلب العودة إلى الأسس الفكرية التي قامت عليها السياسة الإسرائيلية منذ البداية. فقد أدركت النخب السياسية والعسكرية الإسرائيلية أن البيئة العربية المحيطة تشكل تحدياً دائماً لبقاء الدولة، لذلك تبنت إسرائيل مفهوم "التفوق الاستراتيجي" الذي يقوم على ضمان التفوق العسكري والتكنولوجي والاقتصادي على جميع دول المنطقة مجتمعة. هذا التصور لم يكن دفاعياً فقط، بل ارتبط أيضاً بفكرة تحويل إسرائيل إلى مركز إقليمي قادر على قيادة التفاعلات السياسية والاقتصادية في الشرق الأوسط. ومن هنا ظهرت مشاريع متعددة هدفت إلى دمج إسرائيل في المنطقة وإعادة تشكيل العلاقات العربية معها على أسس اقتصادية وأمنية جديدة. يمكن النظر إلى مشروع الممر

المنطقة. ومن هنا يبدو أن الشرق الأوسط سيظل ساحة مركزية للتنافس الدولي وإعادة تشكيل موازين القوى العالمية خلال العقود المقبلة. **المطلب الثاني: الرؤية الجيو استراتيجية الإسرائيلية للشرق الأوسط**

تنطلق الرؤية الإسرائيلية للشرق الأوسط من اعتبارات أمنية بالدرجة الأولى، حيث تُعد البيئة الإقليمية المحيطة بإسرائيل مجالاً حيوياً يجب إعادة تشكيله بما يضمن تفوقها الأمني والاستراتيجي. ومع تطور الأوضاع الإقليمية، توسعت هذه الرؤية لتشمل أبعاداً اقتصادية وجيو اقتصادية، خصوصاً في ظل سعي إسرائيل للاندماج في شبكات التجارة والطاقة الإقليمية والدولية. تركز الاستراتيجية الإسرائيلية على بناء علاقات تطبيع اقتصادي وأمني مع عدد من الدول العربية والإقليمية، بهدف تحويل إسرائيل من "دولة معزولة إقليمياً" إلى "مركز ربط اقتصادي" بين آسيا وأوروبا. ويُعد هذا التحول جزءاً من رؤية أوسع تقوم على دمج إسرائيل في منظومة الممرات التجارية العالمية، بما يعزز دورها كمحور لجسّتي وتقني في المنطقة. كما تعتمد إسرائيل على توظيف تفوقها التكنولوجي في مجالات مثل الأمن السيبراني، والذكاء الاصطناعي، وإدارة الموانئ والممرات الذكية، بما يجعلها فاعلاً رئيسياً في البنية التحتية الرقمية واللوجستية للممرات الاقتصادية الجديدة.^(١٢) تقوم الرؤية الجيو استراتيجية الإسرائيلية للشرق الأوسط على مجموعة من التصورات التاريخية والسياسية

كان أحد العناصر الأساسية في الفكر الجيو استراتيجي الإسرائيلي، إذ ترى النخب الإسرائيلية أن السيطرة على عقد المواصلات والطاقة تمنح الدولة نفوذاً طويلاً الأمد يتجاوز القوة العسكرية المباشرة. ولهذا ركزت إسرائيل على تطوير موانئها، خاصة ميناء حيفا، وربطها بمشاريع سكك الحديد والطرق العابرة للحدود. ويظهر هنا البعد الجيو اقتصادي بوضوح، حيث يتحول الاقتصاد إلى أداة للنفوذ السياسي وإعادة توزيع موازين القوة في المنطقة.^(١٥)

أما بالنسبة للدول العربية، فإن المشروع يحمل أبعاداً معقدة ومتباينة. فمن جهة، ترى بعض الدول الخليجية أن الانخراط في هذه المشاريع يوفر فرصاً اقتصادية واستثمارية مهمة، ويساعد على تنويع الاقتصاد بعيداً عن الاعتماد على النفط. كما أن التعاون مع إسرائيل في مجالات التكنولوجيا والطاقة والنقل قد يحقق مكاسب تنموية لهذه الدول. لكن من جهة أخرى، يثير المشروع مخاوف استراتيجية عميقة لدى عدد من الدول العربية، خاصة تلك التي تعتمد على الممرات التقليدية للتجارة العالمية.^(١٦)

وتعد مصر من أكثر الدول التي قد تتأثر بهذا المشروع، نظراً للأهمية الاقتصادية والاستراتيجية لقناة السويس. فالقناة تمثل أحد أهم مصادر الدخل القومي المصري، كما تشكل ركيزة مركزية في المكانة الجيو سياسية لمصر. وإذا نجح الممر الجديد في جذب جزء من حركة التجارة العالمية، فإن ذلك قد يؤدي إلى تقليص الأهمية النسبية لقناة السويس على

الهندي - الإسرائيلي بوصفه امتداداً عملياً لهذه الرؤية. فالمشروع يسعى إلى إنشاء شبكة نقل وتجارية تربط الموانئ الهندية بموانئ الخليج العربي ثم بالأراضي الإسرائيلية وصولاً إلى أوروبا عبر البحر المتوسط. وتكمن الأهمية الجيو استراتيجية لهذا المشروع في أنه يهدف إلى خلق بديل جزئي للممرات التقليدية، وخاصة قناة السويس، بما يعزز من موقع إسرائيل كمركز عبور تجاري عالمي. ومن خلال هذا الدور تسعى إسرائيل إلى تحقيق مكاسب اقتصادية ضخمة، إضافة إلى تعزيز أهميتها الاستراتيجية بالنسبة للقوى الكبرى مثل الولايات المتحدة والهند والاتحاد الأوروبي.^(١٧)

كما ترتبط الرؤية الإسرائيلية بمحاولة إعادة صياغة مفهوم الشرق الأوسط نفسه. ففي العقود الماضية كانت إسرائيل تُنظر إليها في الوعي العربي بوصفها كياناً معزولاً ومرفوضاً إقليمياً، إلا أن التحولات السياسية الأخيرة، خاصة بعد اتفاقيات التطبيع مع عدد من الدول العربية، فتحت المجال أمام إسرائيل للانتقال من حالة العزلة إلى حالة الاندماج الإقليمي. ومن هنا أصبح المشروع الاقتصادي وسيلة لإعادة تعريف العلاقات السياسية، حيث يجري تقديم إسرائيل باعتبارها شريكاً اقتصادياً وتكنولوجياً ضرورياً لدول المنطقة، وليس مجرد طرف في صراع سياسي.^(١٨)

وتسعى إسرائيل من خلال هذه الرؤية إلى استثمار موقعها الجغرافي الفريد بين آسيا وأوروبا وأفريقيا. فالموقع الجغرافي لطالما

الهندي - الإسرائيلي

يمثل البعد الجيوبولتيكي للممر الهندي - الإسرائيلي أحد أبرز التحولات الاستراتيجية التي يشهدها الشرق الأوسط في السنوات الأخيرة، لأنه لا يقتصر على كونه مشروعاً اقتصادياً أو تجارياً فحسب، بل يعكس إعادة تشكيل لموازين القوة والنفوذ في الإقليم والعالم. ويُقصد بالممر الهندي - الإسرائيلي ذلك المشروع الذي يربط الهند بدول الخليج العربي ثم بـ إسرائيل وأوروبا عبر شبكة من الموانئ والسكك الحديدية والبنية التحتية الرقمية والطاقة. وقد ظهر المشروع ضمن رؤية أوسع تسعى إلى خلق ممر اقتصادي واستراتيجي بديل يعزز الترابط بين آسيا والشرق الأوسط وأوروبا، ويعيد توزيع الأدوار الجيوسياسية في المنطقة.^(١٩)

تكمن الأهمية الجيوبولتيكية لهذا الممر في أنه يعيد تعريف الموقع الاستراتيجي للشرق الأوسط داخل النظام الدولي. فالمنطقة كانت تاريخياً مركزاً لعبور التجارة والطاقة بين الشرق والغرب، لكن المشروع الجديد يسعى إلى تحويل هذا الدور من مجرد ممر تقليدي يعتمد على النقل البحري إلى شبكة متكاملة من الطرق البرية والبحرية والرقمية. وهذا التحول يمنح الدول المشاركة في المشروع، وخاصة إسرائيل ودول الخليج، أهمية استراتيجية متزايدة باعتبارها عقداً رئيسية في حركة التجارة العالمية.^(٢٠) ويعكس المشروع أيضاً تحولاً في طبيعة الصراع الدولي من السيطرة العسكرية المباشرة إلى التنافس على البنية

المدى الطويل، حتى وإن كان من الصعب استبدالها بالكامل في الوقت الراهن. وبالتالي فإن المشروع لا يحمل فقط أبعاداً اقتصادية، بل يمتلك أيضاً انعكاسات مباشرة على موازين النفوذ الإقليمي.^(٢١) وتبرز أيضاً المنافسة الدولية كعنصر أساسي في فهم هذا المشروع. فالممر الهندي - الإسرائيلي لا يمكن فصله عن التنافس العالمي بين الولايات المتحدة والصين. إذ تنتظر واشنطن إلى المشروع بوصفه بديلاً استراتيجياً لمبادرة "الحزام والطريق" الصينية، ومحاولة لإعادة تشكيل طرق التجارة العالمية بما يخدم المصالح الغربية. وفي هذا الإطار تصبح إسرائيل شريكاً محورياً في الاستراتيجية الأمريكية الجديدة، نظراً لقدراتها التكنولوجية وموقعها الجغرافي وتحالفها الوثيق مع الغرب. وتعكس الرؤية الإسرائيلية انتقال مفهوم الأمن القومي من البعد العسكري الضيق إلى مفهوم شامل يجمع بين الاقتصاد والتكنولوجيا والطاقة والدبلوماسية. فإسرائيل تدرك أن الهيمنة في القرن الحادي والعشرين لا تتحقق فقط بالقوة العسكرية، بل أيضاً بالقدرة على التحكم في شبكات البيانات والتجارة والبنية التحتية العابرة للحدود. ولذلك فإن المشاريع الاقتصادية الكبرى أصبحت جزءاً من العقيدة الاستراتيجية الإسرائيلية، تماماً كما كانت القوة العسكرية في العقود السابقة.^(٢٢)

المبحث الثاني

البعد الجيوبولتيكي للممر

أكبر في معادلات الاقتصاد والطاقة والنقل.^(٢٣) كما أن الممر يحمل بعداً سياسياً مهماً يتعلق بعملية دمج إسرائيل في الشرق الأوسط. فالتعاون في مشاريع البنية التحتية والتجارة والطاقة يخلق نوعاً من الاعتماد المتبادل بين إسرائيل وبعض الدول العربية، ما يؤدي تدريجياً إلى إعادة صياغة العلاقات الإقليمية على أسس اقتصادية بدلاً من الصراع التقليدي. وبهذا المعنى يصبح المشروع أداة لإعادة تشكيل النظام الإقليمي وإدخال إسرائيل فيه باعتبارها شريكاً طبيعياً في التنمية الإقليمية.^(٢٤) ومن الزاوية الجيوبوليتيكية أيضاً، يؤثر المشروع في موازين القوى العربية. فالدول الخليجية المشاركة في الممر قد تعزز من مكانتها الاقتصادية والاستراتيجية نتيجة تحولها إلى مراكز عبور رئيسية للتجارة والطاقة. وفي المقابل، قد تواجه بعض الدول العربية تحديات تتعلق بتراجع أهميتها التقليدية. وتبرز هنا مصر بوصفها إحدى الدول الأكثر تأثراً بالمشروع، نظراً للدور الحيوي الذي تلعبه قناة السويس في التجارة العالمية. فنجاح الممر الجديد في جذب جزء من حركة التجارة قد يحد مستقبلاً من الأهمية النسبية للقناة، حتى وإن كان من الصعب أن يحل محلها بالكامل بسبب الفارق الكبير في القدرات الاستيعابية.^(٢٥) ويؤثر المشروع كذلك في الخريطة الجيوسياسية للبحر الأحمر وشرق المتوسط. فتعزيز الربط بين الخليج وإسرائيل عبر الموانئ والسكك الحديدية يمنح أهمية متزايدة للمناطق الساحلية والموانئ الاستراتيجية، ويجعل من البحر الأحمر

التحتية والممرات الاقتصادية. ففي العقود الماضية كان النفوذ الدولي في الشرق الأوسط يرتبط أساساً بالقواعد العسكرية والسيطرة على مصادر النفط، أما اليوم فإن الممرات التجارية وشبكات النقل والطاقة أصبحت أدوات رئيسية في تشكيل النفوذ العالمي. ومن هنا يمكن فهم اهتمام الولايات المتحدة بالمشروع، باعتباره جزءاً من استراتيجيتها لاحتواء النفوذ الصيني المتنامي عبر مبادرة "الحزام والطريق".^(٢٦) وتسعى واشنطن من خلال هذا الممر إلى بناء محور اقتصادي واستراتيجي يربط حلفاءها في آسيا والشرق الأوسط وأوروبا ضمن شبكة واحدة تخدم المصالح الغربية. ولذلك فإن المشروع لا ينفصل عن التنافس الأمريكي - الصيني على قيادة الاقتصاد العالمي. فبينما تعمل الصين على توسيع نفوذها عبر الموانئ والاستثمارات والبنية التحتية في آسيا وأفريقيا والشرق الأوسط، تحاول الولايات المتحدة تقديم بدائل استراتيجية تقلل من الاعتماد الدولي على المسارات التي تهيمن عليها الصين.^(٢٧) وفي هذا الإطار تحتل إسرائيل موقعاً محورياً داخل المشروع. فإسرائيل تسعى إلى استثمار موقعها الجغرافي المطل على البحر المتوسط لتحويل نفسها إلى مركز لوجستي وتجاري يربط الخليج وأوروبا. وهذا يعني أن إسرائيل لم تعد تنظر إلى نفسها فقط كقوة عسكرية أو أمنية، بل كقوة جيواقتصادية قادرة على التحكم بجزء من تدفقات التجارة العالمية. ومن هنا فإن المشروع يعزز المكانة الاستراتيجية لإسرائيل داخل النظام الإقليمي، ويمنحها دوراً

المطلب الأول: المكون التجاري في الممر الهندي – الإسرائيلي

يشكل المكون التجاري أحد أهم الركائز الأساسية في مشروع الممر الهندي – الإسرائيلي، إذ يقوم هذا المشروع بالدرجة الأولى على إعادة تنظيم حركة التجارة العالمية بين آسيا والشرق الأوسط وأوروبا عبر إنشاء شبكة مترابطة من الموانئ والسكك الحديدية والممرات البحرية والبنى التحتية اللوجستية. ويعكس هذا التوجه تحولاً عميقاً في طبيعة التنافس الدولي المعاصر، حيث أصبحت التجارة العالمية وسلاسل الإمداد وطرق النقل تمثل أدوات رئيسية للنفوذ السياسي والاقتصادي، إلى جانب القوة العسكرية التقليدية. ومن هنا فإن الممر الهندي – الإسرائيلي لا يمكن فهمه بوصفه مشروعاً اقتصادياً بسيطاً، بل باعتباره مشروعاً جيو اقتصادياً يسعى إلى إعادة رسم خريطة التجارة الدولية وتوزيع مراكز النفوذ في الشرق الأوسط.^(٢٨)

تبدأ أهمية المكون التجاري للممر من الموقع الجغرافي الذي يربط بين الهند ودول الخليج العربي ثم إسرائيل وأوروبا. فالهند تعد واحدة من أسرع الاقتصادات نمواً في العالم، وتسعى إلى توسيع حضورها التجاري العالمي وتعزيز صادراتها نحو الأسواق الأوروبية. وفي المقابل تحتاج أوروبا إلى ممرات تجارية أكثر تنوعاً واستقراراً بعد الأزمات الدولية المتلاحقة التي أثرت في حركة التجارة العالمية، خاصة أزمة سلاسل الإمداد العالمية والحرب

وشرق المتوسط ساحات أكثر ارتباطاً بالتنافس الدولي. وهذا يفسر تزايد الاهتمام العالمي بهذه المناطق، سواء من قبل الولايات المتحدة أو القوى الأوروبية أو حتى الصين وروسيا.^(٢٩)

يمكن القول إن البعد الجيوبولتيكي للممر الهندي – الإسرائيلي يعكس انتقال العالم نحو مرحلة جديدة من التنافس على "الجغرافيا الاقتصادية". فالقوة لم تعد تقاس فقط بحجم الجيوش، بل أيضاً بالقدرة على التحكم في طرق التجارة والطاقة والبيانات وسلاسل الإمداد العالمية. ولذلك أصبح الشرق الأوسط ساحة مركزية لهذا التنافس، بسبب موقعه الجغرافي الذي يربط بين أهم المراكز الاقتصادية في العالم^(٣٠). فإن الممر الهندي – الإسرائيلي يمثل مشروعاً ذا أبعاد جيوبولتيكية عميقة تتجاوز الجانب الاقتصادي المباشر. فهو يعكس محاولة لإعادة تشكيل موازين القوى الإقليمية والدولية، ودمج إسرائيل في النظام الإقليمي الجديد، وتعزيز النفوذ الأمريكي في مواجهة الصين، إلى جانب إعادة توزيع الأدوار الاستراتيجية للدول العربية. ومن هنا فإن فهم هذا المشروع يتطلب النظر إليه باعتباره جزءاً من عملية أوسع لإعادة رسم الخريطة الجيوسياسية للشرق الأوسط في القرن الحادي والعشرين.

المبحث الثالث

المكون التجاري والطاقي المستهدف من الممر الهندي- الإسرائيلي

بوصفه جزءاً من عملية أوسع لإعادة هيكلة التجارة العالمية وتعزيز مرونتها.^(٣٠) ويرتبط المكون التجاري أيضاً بالتحويلات الكبرى في الاقتصاد العالمي، خاصة التنافس بين الولايات المتحدة والصين. فالصين عملت خلال العقد الأخير على توسيع نفوذها التجاري عبر مبادرة "الحزام والطريق"، التي تهدف إلى ربط آسيا بأوروبا وأفريقيا من خلال شبكات ضخمة من الموانئ والطرق والبنية التحتية. وفي المقابل تسعى الولايات المتحدة إلى تقديم بدائل استراتيجية تقلل من النفوذ الصيني في التجارة العالمية، ولذلك جاء دعمها للممر الهندي - الإسرائيلي باعتباره مشروعاً يربط حلفاء واشنطن الاقتصاديين ضمن شبكة تجارية جديدة تخدم المصالح الغربية.^(٣١)

يساهم المشروع في تعزيز مفهوم "الجيو اقتصاد" الذي أصبح أحد المفاهيم الأساسية في العلاقات الدولية المعاصرة. فالدول لم تعد تعتمد فقط على القوة العسكرية لفرض نفوذها، بل أصبحت تستخدم التجارة والاستثمارات والبنية التحتية لتحقيق أهداف استراتيجية طويلة الأمد. ومن هنا فإن الممر الهندي - الإسرائيلي يمثل نموذجاً واضحاً لهذا التحول، لأنه يوظف الاقتصاد والتجارة لإعادة تشكيل موازين القوة والنفوذ في الشرق الأوسط. كما يحمل المكون التجاري للمشروع أبعاداً تتعلق بالتطبيع الاقتصادي بين إسرائيل وبعض الدول العربية. فالمشاريع التجارية الكبرى تخلق حالة من الاعتماد الاقتصادي المتبادل،

الروسية - الأوكرانية. لذلك جاء المشروع ليؤسس شبكة نقل متعددة الوسائط تعتمد على النقل البحري والسكك الحديدية والموانئ الحديثة، بما يساهم في تقليل زمن الشحن وكلف النقل مقارنة ببعض الطرق التقليدية.^(٣٢) ويبرز الدور الإسرائيلي بشكل واضح داخل هذا المكون التجاري، حيث تسعى إسرائيل إلى استثمار موقعها المطل على البحر المتوسط لتحويل نفسها إلى مركز تجاري إقليمي يربط بين الشرق والغرب. وقد عملت خلال السنوات الأخيرة على تطوير موانئها، خاصة ميناء حيفا، وربطها بشبكات النقل البرية والسكك الحديدية. وتطمح إسرائيل إلى أن تصبح حلقة الوصل الأساسية بين الخليج العربي وأوروبا، بما يمنحها أهمية اقتصادية واستراتيجية متزايدة. وهذا التحول يعكس رؤية إسرائيلية تقوم على استخدام الاقتصاد والتكنولوجيا كوسائل لتعزيز النفوذ الإقليمي والدولي. كما يمثل المشروع محاولة لإعادة تشكيل طرق التجارة العالمية بعيداً عن بعض الممرات التقليدية. فالتجارة العالمية اعتمدت لعقود طويلة على قناة السويس باعتبارها أحد أهم الممرات البحرية التي تربط آسيا بأوروبا. غير أن الأزمات التي شهدتها القناة في السنوات الأخيرة، مثل حادثة جنوح السفينة "إيفر غيفن"، كشفت هشاشة الاعتماد على ممر واحد. ولذلك ظهرت الحاجة إلى تنويع مسارات التجارة العالمية عبر إنشاء ممرات بديلة أو موازية تقلل من المخاطر المرتبطة بتعطيل الملاحة الدولية. وفي هذا السياق يُنظر إلى الممر الهندي - الإسرائيلي

ودولياً لإعادة تنظيم حركة الطاقة العالمية ومساراتها. ويأتي هذا البعد في ظل التحولات الكبرى التي يشهدها النظام الدولي في مجال الطاقة، خاصة بعد الأزمات الجيوسياسية العالمية، والحرب الروسية - الأوكرانية، والتوجه العالمي نحو تنويع مصادر الطاقة ومسارات نقلها. ولذلك تسعى القوى الداعمة للممر إلى ربط هذه الموارد الطاقوية بشبكات نقل حديثة تمتد من الخليج إلى إسرائيل ثم إلى أوروبا عبر البحر المتوسط. وبهذا يصبح المشروع وسيلة استراتيجية لنقل الطاقة بشكل أكثر تنوعاً ومرونة، بعيداً عن الاعتماد الكامل على المسارات البحرية التقليدية التي قد تتعرض للأزمات أو التهديدات الأمنية.^(٣٣)

ويحمل هذا التوجه أهمية خاصة بالنسبة إلى أوروبا، التي واجهت خلال السنوات الأخيرة تحديات كبيرة تتعلق بأمن الطاقة، خاصة بعد تراجع الاعتماد على الغاز الروسي نتيجة الحرب في أوكرانيا. وقد دفع ذلك الدول الأوروبية إلى البحث عن بدائل جديدة لتأمين احتياجاتها من الطاقة، سواء من خلال استيراد الغاز الطبيعي المسال من الخليج أو تطوير مشاريع خطوط الأنابيب والطاقة الكهربائية القادمة من الشرق الأوسط. ومن هنا يكتسب الممر الهندي - الإسرائيلي أهمية متزايدة باعتباره جزءاً من استراتيجية أوروبية - أمريكية لإعادة رسم خريطة الطاقة العالمية.^(٣٤) كما يرتبط المكون الطاقوي للمشروع باستغلال الموارد الغازية في شرق البحر المتوسط، حيث اكتشفت إسرائيل خلال السنوات الماضية

ما يؤدي تدريجياً إلى تعزيز العلاقات السياسية والأمنية. ولذلك فإن المشروع لا يقتصر على نقل البضائع فقط، بل يساهم أيضاً في إعادة صياغة العلاقات الإقليمية على أسس اقتصادية جديدة. وهذا ما تسعى إليه إسرائيل والولايات المتحدة، من خلال دمج إسرائيل في البنية الاقتصادية للشرق الأوسط وتحويلها إلى شريك رئيسي في التجارة الإقليمية.^(٣٥)

فإن المكون التجاري في الممر الهندي - الإسرائيلي يمثل القلب الأساسي للمشروع، لأنه يعكس محاولة لإعادة تشكيل حركة التجارة العالمية وتوزيع مراكز النفوذ الاقتصادي في القرن الحادي والعشرين. فالمشروع لا يتعلق فقط بتقليص زمن الشحن أو تطوير البنية التحتية، بل يرتبط برؤية جيو استراتيجية أوسع تهدف إلى تحويل الشرق الأوسط إلى محور اقتصادي عالمي جديد. ومن هنا فإن فهم هذا المكون التجاري يتطلب النظر إليه باعتباره جزءاً من التحولات الكبرى التي يشهدها النظام الدولي، حيث أصبحت التجارة والممرات الاقتصادية أدوات مركزية في الصراع على النفوذ والهيمنة العالمية.

المطلب الثاني: المكون الطاقوي في الممر الهندي - الإسرائيلي

يشكل المكون الطاقوي أحد الأعمدة الاستراتيجية الأساسية في مشروع الممر الهندي - الإسرائيلي، إذ لا يقتصر المشروع على كونه شبكة لنقل البضائع والتجارة بين آسيا وأوروبا، بل يتجاوز ذلك ليصبح إطاراً إقليمياً

النفط والغاز، بل يشمل أيضاً تطوير صناعات الطاقة والبنية التحتية المرتبطة بها.^(٣٦)

ويبرز كذلك البعد المتعلق بالطاقة النظيفة والهيدروجين الأخضر، وهو من الجوانب الجديدة التي بدأت تأخذ حيزاً مهماً في المشروع. فالعالم يشهد تحولاً تدريجياً نحو مصادر الطاقة المتجددة، وتسعى العديد من الدول إلى الاستثمار في إنتاج الهيدروجين الأخضر باعتباره وقود المستقبل. وفي هذا السياق، تمتلك بعض دول الخليج إمكانيات كبيرة في مجال الطاقة الشمسية، ما يجعلها قادرة على إنتاج كميات ضخمة من الهيدروجين الأخضر وتصديره إلى أوروبا والأسواق العالمية. ولذلك فإن الممر الهندي - الإسرائيلي قد يتحول مستقبلاً إلى ممر لنقل الطاقة النظيفة، وليس فقط النفط والغاز التقليديين.^(٣٧)

ويحمل المشروع أيضاً أبعاداً أمنية واضحة، لأن تأمين حركة الطاقة يتطلب استقراراً سياسياً وأمنياً في المناطق التي يمر بها. فخطوط الأنابيب ومحطات الغاز والموانئ الاستراتيجية تحتاج إلى حماية مستمرة من التهديدات الأمنية أو الهجمات السيبرانية أو الصراعات الإقليمية. ولذلك فإن المشروع قد يؤدي إلى تعزيز التعاون الأمني والعسكري بين الدول المشاركة، خاصة في مجالات حماية البنية التحتية الحيوية وأمن الممرات البحرية.^(٣٨)

وفي المقابل، يثير المشروع مخاوف لدى بعض القوى الإقليمية التي ترى فيه محاولة لإعادة تشكيل موازين القوى في الشرق الأوسط.

حقول غاز كبيرة عززت من طموحاتها للتحول إلى مصدر إقليمي للطاقة. وتسعى إسرائيل إلى توظيف هذه الموارد ضمن المشروع عبر ربطها بالأسواق الأوروبية والخليجية، بما يمنحها دوراً متنامياً في معادلات الطاقة الإقليمية. ومن هذا المنطلق، تعمل إسرائيل على تطوير بنيتها التحتية الطاقوية، سواء عبر خطوط الأنابيب أو محطات تصدير الغاز أو مشاريع الربط الكهربائي.^(٣٩)

ويعكس هذا التوجه تحولاً في الرؤية الإسرائيلية للأمن القومي، حيث لم تعد الطاقة مجرد مورد اقتصادي، بل أصبحت أداة استراتيجية لتعزيز النفوذ السياسي والإقليمي. فالدول التي تتحكم بمسارات الطاقة أو تمتلك القدرة على تصديرها تكتسب أهمية جيوسياسية كبيرة، خاصة في ظل التنافس الدولي المتصاعد على مصادر الطاقة وأسواقها. ولذلك فإن إسرائيل تسعى من خلال المشروع إلى ترسيخ مكانتها بوصفها عقدة مركزية في شبكة الطاقة الإقليمية، وليس مجرد دولة مستهلكة أو معزولة جغرافياً. يمثل الخليج العربي محوراً رئيسياً في المكون الطاقوي للممر. فالدول الخليجية، خاصة تلك المنتجة للنفط والغاز، تنظر إلى المشروع باعتباره فرصة لتنويع طرق تصدير الطاقة وتعزيز الشراكات الاقتصادية مع آسيا وأوروبا. كما أن المشروع ينسجم مع سياسات التنويع الاقتصادي التي تتبناها هذه الدول، والتي تهدف إلى تحويلها إلى مراكز عالمية للطاقة والخدمات اللوجستية والصناعات المرتبطة بالطاقة. وبالتالي فإن الممر لا يقتصر على نقل

التجاري بين الهند والخليج العربي وإسرائيل وأوروبا، ليصبح أداة لإعادة ترتيب موازين القوى والتحالفات الإقليمية داخل المنطقة. ومن هنا فإن الدول العربية المشرقية، مثل العراق والأردن وسوريا ولبنان، تعد من أكثر الدول تأثراً بالانعكاسات السياسية المحتملة لهذا المشروع، نظراً لموقعها الجغرافي وطبيعة ارتباطها بالتوازنات الإقليمية^(٤٠) تتمثل أولى الآثار السياسية للمشروع في إعادة تشكيل الخريطة الجيوسياسية للشرق الأوسط. فالممر يهدف إلى بناء شبكة من العلاقات الاقتصادية والاستراتيجية تربط الخليج العربي بإسرائيل وأوروبا، ما يؤدي إلى خلق محور إقليمي جديد يقوم على المصالح الاقتصادية والتعاون الأمني. وهذا التحول يعني انتقال المنطقة تدريجياً من مرحلة الصراعات التقليدية إلى مرحلة التحالفات القائمة على الاقتصاد والبنية التحتية والتكنولوجيا. وفي هذا السياق، قد تجد بعض الدول العربية المشرقية نفسها خارج مراكز النفوذ الجديدة إذا لم تتخبط في هذه التحولات أو تتكيف معها^(٤١).

كما يعزز المشروع من المكانة الإقليمية لإسرائيل، إذ يمنحها دوراً محورياً باعتبارها حلقة وصل بين آسيا وأوروبا. وهذا التطور يحمل أبعاداً سياسية عميقة، لأن إسرائيل تسعى منذ عقود إلى الخروج من حالة العزلة الإقليمية والتحول إلى فاعل طبيعي ومؤثر في الشرق الأوسط. ومن خلال الممر الهندي – الإسرائيلي، تصبح إسرائيل شريكاً أساسياً في مشاريع التجارة والطاقة والنقل، ما يرسخ

فتعزيز دور إسرائيل في قطاع الطاقة الإقليمي قد يؤدي إلى تغيرات في النفوذ الاقتصادي والسياسي داخل المنطقة، كما أن إعادة توجيه بعض مسارات الطاقة قد تؤثر على الأهمية الاستراتيجية لبعض الدول أو الممرات التقليدية. ولذلك فإن المشروع لا يخلو من أبعاد تنافسية وصراعات محتملة حول النفوذ والسيطرة على الموارد والمسارات الطاقوية. يتوقع أن يسهم المشروع في جذب استثمارات ضخمة في مجالات الطاقة والبنية التحتية، سواء في بناء خطوط الأنابيب أو محطات الغاز الطبيعي المسال أو شبكات الكهرباء والطاقة المتجددة. وهذا قد يخلق فرصاً اقتصادية جديدة للدول المشاركة ويعزز من تكاملها الاقتصادي، خاصة إذا تم ربط المشروع بخطط التنمية الصناعية والتكنولوجية^(٤٢).

المبحث الرابع

الآثار السياسية والاقتصادية المحتملة على الدول العربية المشرقية

المطلب الأول: الآثار السياسية للممر الهندي – الإسرائيلي على الدول العربية المشرقية

يمثل الممر الهندي – الإسرائيلي واحداً من أبرز المشاريع الجيو استراتيجية التي تسعى إلى إعادة تشكيل الشرق الأوسط في القرن الحادي والعشرين، ليس فقط من الناحية الاقتصادية، بل أيضاً من الناحية السياسية والأمنية. فالمشروع يتجاوز فكرة الربط

إقليمية أو دولية أخرى. قد يؤدي المشروع إلى تصاعد التنافس الإقليمي داخل الشرق الأوسط. فبعض الدول قد ترى في الممر تهديداً لمكانتها الاستراتيجية أو الاقتصادية، خاصة الدول التي تعتمد على أنوار تقليدية في التجارة والطاقة والنقل. كما أن استبعاد بعض الدول الشرقية من المسارات الرئيسية للمشروع قد يخلق حالة من القلق السياسي بشأن التهميش الإقليمي وفقدان الأهمية الجيوسياسية. ومن هنا يمكن أن تظهر تحالفات مضادة أو مشاريع بديلة تسعى إلى موازنة النفوذ الناتج عن الممر الجديد.^(٤٤)

ويعتقد العراق من الدول التي قد تتأثر سياسياً بالمشروع، لأنه يقع في موقع جغرافي مهم يربط الخليج بتركيا وأوروبا. ومع ذلك، فإن تجاوز العراق في بعض مسارات الممر قد يضعف من دوره التقليدي كمركز عبور استراتيجي. ولهذا تسعى بغداد إلى تطوير مشاريع بديلة مثل طريق التنمية العراقي بهدف الحفاظ على أهميتها الجيوسياسية والاقتصادية. كما أن العراق يواجه تحدياً يتمثل في التوازن بين علاقاته مع الولايات المتحدة وإيران، خاصة أن المشروع يرتبط بتحالفات إقليمية قد تُفسر على أنها جزء من استراتيجية احتواء النفوذ الإيراني.^(٤٥) أما الأردن، فإنه قد يستفيد سياسياً من موقعه الجغرافي كحلقة وصل بين الخليج وإسرائيل، لكنه في الوقت نفسه يواجه تحديات تتعلق بحساسية الرأي العام تجاه التطبيع مع إسرائيل. ولذلك فإن انخراط الأردن في مشاريع إقليمية مرتبطة بالممر قد يثير نقاشات داخلية حول التوازن بين المصالح الاقتصادية

حضورها السياسي والاستراتيجي داخل المنطقة. وهذا قد يؤدي إلى تغير تدريجي في طبيعة العلاقات العربية - الإسرائيلية، حيث تتراجع مركزية الصراع التقليدي لصالح المصالح الاقتصادية المشتركة.^(٤٦) ويؤثر هذا التحول بشكل مباشر على القضية الفلسطينية، التي تعد من أهم القضايا السياسية في الشرق الأوسط. فالمشروع يعكس توجهاً إقليمياً ودولياً نحو إعطاء الأولوية للتعاون الاقتصادي والتكامل الإقليمي على حساب الملفات السياسية العالقة. ومن هنا يخشى الفلسطينيون وبعض الدول العربية من أن يؤدي المشروع إلى تهميش القضية الفلسطينية وتقليص الضغوط السياسية على إسرائيل، خاصة إذا أصبحت الأخيرة شريكاً اقتصادياً لا غنى عنه في المنطقة. كما أن دمج إسرائيل في البنية الاقتصادية الإقليمية قد يمنحها شرعية سياسية أكبر، ما يضعف الموقف العربي التقليدي القائم على ربط التطبيع بحل القضية الفلسطينية.^(٤٧)

ومن الآثار السياسية المهمة أيضاً تعزيز النفوذ الأمريكي في الشرق الأوسط. فالمشروع يحظى بدعم واضح من الولايات المتحدة، التي تنظر إليه باعتباره جزءاً من استراتيجيتها لإعادة تشكيل المنطقة ومواجهة النفوذ الصيني والروسي المتصاعد. ولذلك فإن الممر لا يمثل فقط مشروعاً اقتصادياً، بل يشكل أيضاً أداة لتعزيز التحالفات الإقليمية المرتبطة بالمصالح الأمريكية. وهذا قد يؤدي إلى زيادة الارتباط السياسي والأمني بين بعض الدول العربية والولايات المتحدة، مقابل تراجع نفوذ قوى

الإقليمية والدولية في الشرق الأوسط. فالمشروع يعزز من مكانة إسرائيل والنفوذ الأمريكي، ويدفع نحو بناء تحالفات اقتصادية وأمنية جديدة، لكنه في الوقت نفسه يثير مخاوف تتعلق بتهميش بعض الدول العربية وتراجع مركزية القضية الفلسطينية. ومن هنا فإن التعامل مع هذه التحولات يتطلب رؤية استراتيجية عربية قادرة على فهم طبيعة التغيرات الجيوسياسية الجارية، والعمل على حماية المصالح الوطنية والقومية في ظل نظام إقليمي ودولي سريع التحول.

المطلب الثاني: الآثار الاقتصادية للممر الهندي – الإسرائيلي على الدول العربية المشرقية

يمثل الممر الهندي – الإسرائيلي مشروعاً اقتصادياً وجيو استراتيجياً ضخماً يسعى إلى إعادة تشكيل حركة التجارة والطاقة والبنية التحتية بين آسيا والشرق الأوسط وأوروبا، ولذلك فإن آثاره الاقتصادية المحتملة على الدول العربية المشرقية تعد من القضايا المهمة التي ترتبط بمستقبل التنمية والتوازنات الاقتصادية في المنطقة. فالدول العربية المشرقية، وعلى رأسها العراق والأردن وسوريا ولبنان، تقع ضمن فضاء جغرافي حيوي يربط الخليج العربي بتركيا وأوروبا، ما يجعلها تتأثر بشكل مباشر أو غير مباشر بأي تحولات في مسارات التجارة والطاقة الإقليمية. تتمثل أولى الآثار الاقتصادية للمشروع في إعادة توزيع الأهمية الاقتصادية للممرات التجارية داخل الشرق الأوسط. فالممر الجديد يهدف إلى ربط الهند بدول الخليج ثم بـ إسرائيل وأوروبا عبر شبكة

والاعتبارات السياسية والقومية. وبالنسبة إلى سوريا ولبنان، فإن المشروع قد يؤدي إلى مزيد من التهميش السياسي والاقتصادي في ظل الأزمات الداخلية والصراعات الإقليمية التي تعانين منها. فاستبعاد هاتين الدولتين من شبكات التجارة والطاقة الجديدة قد يقلل من أهميتهما الاستراتيجية، خاصة إذا تحولت الممرات الاقتصادية الجديدة إلى مركز الثقل الأساسي في المنطقة. كما يحمل المشروع أبعاداً أمنية تؤثر على البيئة السياسية للدول العربية المشرقية. فحماية الممرات التجارية والبنية التحتية المرتبطة بها ستتطلب تعاوناً أمنياً وعسكرياً متزايداً بين الدول المشاركة، وقد يؤدي ذلك إلى ظهور ترتيبات أمنية إقليمية جديدة تكون إسرائيل جزءاً أساسياً منها. وهذا التطور قد يغير طبيعة التحالفات التقليدية في الشرق الأوسط ويعيد تعريف مفهوم الأمن الإقليمي.^(٤٦) ويعكس المشروع تحولات أوسع في مفهوم القوة والنفوذ داخل النظام الدولي. فالقوة لم تعد تعتمد فقط على القدرات العسكرية، بل أصبحت ترتبط أيضاً بالقدرة على التحكم في شبكات التجارة والطاقة والبنية التحتية. ولذلك فإن الدول العربية المشرقية ستواجه تحدياً استراتيجياً يتمثل في كيفية التكيف مع هذه التحولات الجديدة، سواء عبر الانخراط في المشاريع الإقليمية الكبرى أو تطوير بدائل وطنية وإقليمية تحفظ مصالحها.^(٤٧)

فإن الآثار السياسية للممر الهندي – الإسرائيلي على الدول العربية المشرقية تنتسم بالتعقيد والتشابك، لأنها ترتبط بإعادة تشكيل التوازنات

الأردن، فقد يكون من الدول التي يمكن أن تستفيد اقتصادياً من المشروع بحكم موقعه الجغرافي القريب من الخليج وإسرائيل. إذ يمكن للأردن أن يتحول إلى مركز لوجستي أو محطة عبور للبضائع والطاقة، خاصة إذا تم ربطه بشبكات النقل الإقليمية الجديدة. كما أن المشروع قد يساهم في جذب استثمارات جديدة إلى قطاعات النقل والطاقة والبنية التحتية الأردنية، الأمر الذي قد ينعكس إيجاباً على النمو الاقتصادي وفرص العمل.^(٤٩) وتواجه سوريا ولبنان تحديات اقتصادية كبيرة في ظل المشروع. فالأزمات السياسية والاقتصادية التي تعاني منها هاتان الدولتان قد تؤدي إلى استبعادهما من شبكات التجارة والطاقة الجديدة، ما يعني تراجع أهميتهما الاقتصادية في الإقليم. كما أن استمرار عدم الاستقرار الأمني والسياسي يقلل من فرص استفادتهما من الاستثمارات الإقليمية المرتبطة بالمر.^(٥٠)

وتأثير المشروع على قطاع الموانئ والنقل البحري. فالمر يعتمد على تطوير موانئ الخليج العربي وربطها بالموانئ الإسرائيلية على البحر المتوسط، ما قد يؤدي إلى صعود مراكز تجارية جديدة في المنطقة. وهذا التحول قد يؤثر على الموانئ التقليدية في بعض الدول العربية الشرقية، خاصة إذا أصبحت حركة التجارة العالمية تتركز في الموانئ المرتبطة بالمشروع الجديد. كما يرتبط المشروع بإعادة تشكيل سلاسل الإمداد الإقليمية والدولية. فالعالم بعد جائحة كورونا والحرب الروسية - الأوكرانية أصبح أكثر اهتماماً بتنويع

متكاملة من الموانئ والسكك الحديدية والبنية التحتية الحديثة. وهذا يعني أن الدول الواقعة على مسار المشروع ستحتل بفرص اقتصادية كبيرة تتعلق بالنقل والخدمات اللوجستية والاستثمارات، في حين قد تواجه الدول غير المشاركة خطر التهميش الاقتصادي أو تراجع أهميتها الجيو اقتصادية.^(٤٨)

ومن هنا يبرز التحدي أمام الدول العربية الشرقية، خاصة تلك التي كانت تاريخياً تشكل ممرات طبيعية للتجارة بين الشرق والغرب. فالمشروع قد يؤدي إلى تحويل جزء من حركة التجارة الإقليمية والدولية نحو مسارات جديدة، ما يحد من الدور التقليدي لبعض الدول كمراكز عبور أو ترانزيت. ويظهر ذلك بشكل خاص في حالة العراق، الذي يمتلك موقعاً جغرافياً استراتيجياً يؤهله ليكون ممرراً رئيسياً للتجارة والطاقة بين الخليج وأوروبا. غير أن تجاوز العراق في بعض المسارات المرتبطة بالمر الهندي - الإسرائيلي قد يؤدي إلى تقليص دوره الاقتصادي الإقليمي إذا لم يتمكن من تطوير مشاريع منافسة أو بديلة تسعى الحكومة العراقية إلى تعزيز مشروع طريق التنمية العراقي، الذي يهدف إلى ربط الخليج بتركيا وأوروبا عبر الأراضي العراقية. ويعد هذا المشروع محاولة للحفاظ على الموقع الجيو اقتصادي للعراق ومواجهة التحولات التي قد تنتج عن الممر الهندي - الإسرائيلي. فإذا نجح العراق في تطوير بنيته التحتية للنقل والموانئ والسكك الحديدية، فقد يتمكن من استعادة دوره كمحور تجاري إقليمي مهم. أما

التكيف مع التحولات الإقليمية. إعادة توجيه طرق التجارة والطاقة قد يؤدي إلى تراجع إيرادات بعض القطاعات التقليدية، مثل النقل البري أو الخدمات المرتبطة بالمرات القديمة. كما أن التفاوت في مستويات التنمية والبنية التحتية بين الدول العربية قد يزيد من الفجوة الاقتصادية داخل المنطقة. ويؤثر المشروع أيضاً على مفهوم التكامل الاقتصادي العربي. فمن جهة، يمكن أن يشكل فرصة لتعزيز التعاون الإقليمي وربط الاقتصادات العربية بشبكات التجارة العالمية، لكن من جهة أخرى قد يؤدي إلى تكريس انقسامات اقتصادية جديدة بين الدول المشاركة وغير المشاركة. ولذلك فإن مستقبل الاستفادة العربية من المشروع يعتمد إلى حد كبير على قدرة الدول العربية على تنسيق سياساتها الاقتصادية وتطوير مشاريع تكاملية مشتركة.^(٥٣)

يعكس المشروع تحولات كبرى في الاقتصاد العالمي، حيث أصبحت الممرات الاقتصادية والبنية التحتية أدوات أساسية للصراع على النفوذ الدولي. فالقوى الكبرى، وعلى رأسها الولايات المتحدة والصين، تتنافس اليوم على السيطرة على شبكات التجارة والطاقة العالمية، والشرق الأوسط يمثل ساحة مركزية لهذا التنافس. ومن هنا فإن الدول العربية المشرقية تجد نفسها أمام تحدٍ استراتيجي يتمثل في كيفية الاستفادة من هذه التحولات دون الوقوع في دائرة التبعية أو التهميش الاقتصادي. فإن الآثار الاقتصادية للممر الهندي – الإسرائيلي على الدول العربية المشرقية تحمل أبعاداً متباينة تجمع

طرق التجارة وتقليل الاعتماد على الممرات التقليدية. ولذلك فإن الممر الهندي – الإسرائيلي قد يساهم في خلق شبكات جديدة لسلاسل الإمداد تمتد من آسيا إلى أوروبا عبر الشرق الأوسط. وهذا التطور قد يوفر فرصاً لبعض الدول العربية للدخول في مشاريع صناعية ولوجستية مرتبطة بالتجارة العالمية، لكنه في الوقت نفسه قد يضع ضغوطاً على الدول التي لا تمتلك بنية تحتية قادرة على المنافسة.^(٥٤)

ويبرز كذلك البعد الطاقوي ضمن الآثار الاقتصادية للمشروع، إذ تسعى الدول المشاركة إلى تطوير شبكات لنقل النفط والغاز والكهرباء والهيدروجين الأخضر بين الخليج وإسرائيل وأوروبا. وهذا قد يفتح المجال أمام استثمارات ضخمة في قطاع الطاقة والبنية التحتية المرتبطة به. كما أن المشروع قد يساهم في تعزيز صادرات الطاقة الخليجية نحو أوروبا، خاصة في ظل التوجه الأوروبي نحو تقليل الاعتماد على الطاقة الروسية، من المتوقع أن يجذب المشروع رؤوس أموال كبيرة نحو قطاعات النقل والخدمات اللوجستية والتكنولوجيا والطاقة. وهذا قد يؤدي إلى زيادة التنافس بين الدول العربية لجذب الاستثمارات الأجنبية وتطوير بنيتها التحتية. والدول التي ستتحقق في تحسين بيئتها الاقتصادية وتحديث شبكات النقل والموانئ ستكون أكثر قدرة على الاستفادة من التحولات الاقتصادية الجديدة.^(٥٥)

ويحمل المشروع مخاطر اقتصادية لبعض الدول العربية المشرقية إذا لم تتمكن من

وعلى المستوى الجيوبولتيكي، فإن الممر يعكس محاولة لإعادة هيكلة الشرق الأوسط ضمن شبكة أوسع من المصالح العابرة للحدود، الأمر الذي قد يؤدي إلى تغييرات في موازين القوى الإقليمية، ويضع الدول العربية المشرقية أمام تحديات تتعلق بمكانتها في منظومة النقل والتجارة الدولية، خصوصاً إذا لم يتم التعامل مع هذه التحولات بسياسات تكاملية واستراتيجية واضحة. أما من الناحية الاقتصادية، فإن المشروع يحمل في طياته فرصاً محتملة تتعلق بزيادة الترابط التجاري وتحسين البنى التحتية، لكنه في الوقت ذاته قد يفرض ضغوطاً تنافسية على بعض الاقتصادات العربية، ويعيد توجيه مسارات التجارة والطاقة بما قد يقلل من أهمية بعض الممرات التقليدية. وتوصلت لاهم الاستنتاجات والتوصيات وهي كالآتي :

أولاً: الاستنتاجات

يتبين أن الممر الهندي - الإسرائيلي يمثل مشروعاً جيواقتصادياً ذا أبعاد استراتيجية تتجاوز كونه مساراً تجارياً، إذ يعكس إعادة تشكيل في خرائط النفوذ الدولي.

يُظهر المشروع تداخلاً واضحاً بين المصالح الاقتصادية والأهداف السياسية والأمنية لكل من الهند وإسرائيل والولايات المتحدة.

يسهم الممر في تعزيز موقع بعض القوى الإقليمية والدولية على حساب إعادة توزيع الأدوار التقليدية في الشرق الأوسط.

يشير التحليل إلى أن الدول العربية المشرقية

بين الفرص والتحديات. فالمشروع قد يخلق فرصاً للاستثمار والتنمية والتكامل الاقتصادي لبعض الدول، لكنه في الوقت نفسه قد يؤدي إلى إعادة توزيع مراكز النفوذ الاقتصادي في المنطقة بطريقة قد تهمش دولاً أخرى. ولذلك فإن قدرة الدول العربية المشرقية على التكيف مع هذه التحولات ستعتمد على مدى نجاحها في تطوير بنيتها التحتية، وتعزيز التعاون الإقليمي، وبناء استراتيجيات اقتصادية قادرة على مواكبة التغيرات الجيو اقتصادية العالمية.^(٥٤)

الخاتمة

يُظهر تحليل الممر الهندي - الإسرائيلي أن هذا المشروع لا يمكن النظر إليه باعتباره مجرد مسار تجاري جديد أو بنية تحتية للنقل، بل هو في جوهره تعبير عن تحولات عميقة في بنية النظام الدولي، حيث تتداخل الجيوسياسية بالجيو اقتصاد في صياغة خرائط النفوذ الجديدة. فقد أصبح التحكم في الممرات التجارية وسلاسل الإمداد أحد أهم أدوات القوة الناعمة والصلبة في آن واحد، لما له من تأثير مباشر على تدفقات الطاقة والتجارة والاستثمار بين القارات. وقد بين البحث أن هذا الممر يقوم على رؤية استراتيجية تتقاطع فيها مصالح قوى دولية وإقليمية، وفي مقدمتها الولايات المتحدة وإسرائيل والهند، بهدف تعزيز الربط بين آسيا والشرق الأوسط وأوروبا، بما يحقق مكاسب اقتصادية ويعزز في الوقت نفسه من الأبعاد الأمنية والسياسية لهذه الأطراف. ومن خلال هذا الربط، يتم إعادة رسم خريطة التجارة العالمية بطريقة قد تعيد توزيع الأدوار التقليدية في المنطقة.

المصادر والمراجع

أولاً: المصادر بالعربية

إبراهيم عبد الله، الجغرافيا السياسية للشرق الأوسط المعاصر، بيروت: دار الفارابي، ٢٠٢٠

أبو زيد محمد، التحولات الجيو اقتصادية في النظام الدولي المعاصر، القاهرة: العربي للنشر والتوزيع، ٢٠٢٢

أبو عامر عدنان، إسرائيل والشرق الأوسط الجديد، بيروت: مركز الزيتونة للدراسات والاستشارات، ٢٠٢١

آزاد عيسى، «ما أثار استحواد ملياردير هندي على ميناء حيفا على الفلسطينيين والشرق الأوسط؟»، نون بوست، ١ مارس ٢٠٢٣

أمين شعبان، تطور العلاقات الإسرائيلية الهندية والأمن القومي العربي، القاهرة: مركز المحروسة للنشر، ٢٠١٠

بدوي طارق، السياسة الأمريكية في الشرق الأوسط، القاهرة: مكتبة مدبولي، ٢٠١٦

جابر فؤاد، الأمن الإقليمي في الشرق الأوسط، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ٢٠٢٠

حافظ عبد الفتاح، التحولات الجيو سياسية في الشرق الأوسط، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ٢٠١٨

حسن مازن، إسرائيل ومشاريع الشرق الأوسط الجديد، بيروت: المؤسسة العربية

قد تتأثر بشكل غير مباشر من خلال إعادة توجيه مسارات التجارة والطاقة العالمية.

يبرز أن السيطرة على الممرات التجارية أصبحت أداة رئيسية في التنافس الجيو سياسي المعاصر.

ثانياً: التوصيات

ضرورة تبني الدول العربية المشرقية استراتيجية إقليمية مشتركة للتعامل مع التحولات الجيو اقتصادية العالمية.

تعزيز الاستثمار في البنية التحتية والنقل واللوجستيات لضمان عدم تهميش الممرات العربية التقليدية.

تطوير سياسات تنويع اقتصادي تقلل من الاعتماد على مسارات تجارية محددة.

العمل على بناء شراكات إقليمية ودولية متوازنة تحفظ المصالح العربية ضمن شبكات التجارة العالمية الجديدة.

دعم مراكز البحث والدراسات الاستراتيجية العربية لتعميق فهم المشاريع الجيو اقتصادية الكبرى.

تعزيز التنسيق العربي في مجال الطاقة والتجارة بما يرفع من القدرة التفاوضية في مواجهة التكتلات الدولية.

متابعة التطورات المرتبطة بالممر الهندي - الإسرائيلي بشكل مستمر لتقييم الفرص والمخاطر المحتملة.

- للدراسات والنشر، ٢٠١٩
حمدان جمال، استراتيجية الاستعمار
والتهجير، القاهرة: عالم الكتب، ١٩٨٤
- أوروبا» المركز المصري للفكر والدراسات
الاستراتيجية، ٢٠ سبتمبر ٢٠٢٣
شكير خليل، الجيوسياسية والتحول
الاستراتيجية في الشرق الأوسط، عمان: دار
الخليج للنشر، ٢٠٢٠
- شليبي إبراهيم، إستراتيجيات الطاقة في الشرق
الأوسط، القاهرة: دار الفكر الجامعي، ٢٠١٨
- صالح حيدر جاسم، الجغرافيا الاقتصادية
للممرات التجارية الدولية، بغداد: بيت الحكمة،
٢٠٢١
- عابدين محمد يسري، الممرات البحرية
الدولية وأثرها في الصراع الدولي، القاهرة:
دار الفكر العربي، ٢٠١٦
- عبد الحميد أحمد، الجيواستراتيجية الأمريكية
في الشرق الأوسط، القاهرة: دار المعرفة
الجامعية، ٢٠١٨
- عبد السلام سامي، الاستراتيجية الإسرائيلية
في الشرق الأوسط. القاهرة: دار الفكر العربي،
٢٠٢١
- عبد السلام محمد، الجغرافيا السياسية للشرق
الأوسط، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية،
٢٠١٤
- عبد العاطي محمد السيد، أمن الطاقة
والصراعات الدولية في الشرق الأوسط.
القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٩
- عبد الغني محمد، الشرق الأوسط في
الاستراتيجية الأمريكية، القاهرة: مكتبة الأنجلو
- للدراسات والنشر، ٢٠١٩
حمدان جمال، استراتيجية الاستعمار
والتهجير، القاهرة: عالم الكتب، ١٩٨٤
- حمدان جمال، شخصية مصر: دراسة في
عبقريه المكان، القاهرة: عالم الكتب، ١٩٨١
- خالد الجبوري، الممرات الاقتصادية
الدولية وأثرها على الدول العربية، بغداد: دار
الرافدين، ٢٠٢٣
- راند الشامي، الموانئ والممرات الاستراتيجية
في الشرق الأوسط، عمان: دار البداية، ٢٠٢٢
- رزق محمود، الاقتصاد السياسي للطاقة
العالمية، القاهرة: دار الشروق، ٢٠٢٠.
- سعد الزبيدي، الأبعاد الجيو اقتصادية للصراع
الدولي. بغداد: دار الدكتور للعلوم، ٢٠٢٢.
- سلطان عبد الكريم، ورضوان محمود
المجالي، "الممر الاقتصادي الهندي وانعكاساته
على دول الممر في الشرق الأوسط." العلوم
التربوية، مج. ٣٣، ع. ١، ٢٠٢٥
- سلمى حداد، «بعد حرب غزة ما مصير ممر
التجارة الأكبر بين الشرق والغرب؟»، الخليج
أونلاين، ٢٤ يناير ٢٠٢٤
- سليمان أحمد علي، الأمن القومي العربي
والتحولات الدولية، بيروت: مركز دراسات
الوحدة العربية، ٢٠١٥
- شادي محسن، «اعتبارات سياسية: دوافع
وتحديات مشروع الهند - الشرق الأوسط -

- المصرية، ٢٠١٨
عبد القادر سامي، التنافس الدولي على الممرات التجارية العالمية، القاهرة: دار الفجر، ٢٠٢١
- عبد الكريم حسن، الممرات الاستراتيجية في التجارة العالمية، عمان: دار البداية، ٢٠٢٣
- عبد الله، محمد، النفوذ الأمريكي في الشرق الأوسط، بيروت: دار الساقى، ٢٠١٩
- عبد النبي محمد، العلاقات الهندية الإسرائيلية وأثرها على الأمن العربي، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٧
- علاء المنشاوي، «الممر الاقتصادي.. طموحات كبيره ومشروع سيغير الشرق الأوسط»، العربية. نت، ١١ سبتمبر ٢٠٢٣
- علوش أحمد يوسف، الاقتصاد السياسي للعلاقات الدولية، بيروت: دار النهضة العربية، ٢٠١٧
- علي نجات «الممر الاقتصادي أم طريق التنمية: أيهما تعتبره ايران تهديدا؟» مركز البيان للدراسات والتخطيط، ١ يوليو ٢٠٢٥
- علي نجات، «الممر الاقتصادي وطريق التنمية التحديات والتنافسات»، مركز البيان للدراسات والتخطيط، ٢ ديسمبر ٢٠٢٤
- عوض حسام، الاقتصاد العالمي وسلاسل الإمداد الدولية. القاهرة: الهيئة العامة للكتاب، ٢٠٢٢
- فيصل نصري، و طاهر محمد حسنين، وعلي أحمد إبراهيم. "أثر تطور التعاون العسكري الإسرائيلي الهندي على القضية الفلسطينية". مجلة بحوث الزقازيق الزراعية، مج. ٥١، ع. ٥، ٢٠٢٤
- كاظم حسن، التنافس الدولي على الممرات البحرية. بغداد: دار الحكمة، ٢٠٢١
- محمد السعيد، الممرات الدولية والتنافس الجيوسياسي العالمي، القاهرة: دار الفكر العربي، ٢٠٢١
- محمد الكيلاني، التحولات الاقتصادية العالمية والممرات الدولية. عمان: دار أمجد للنشر، ٢٠٢٣
- محمد حسنين، الإمبراطورية الأمريكية والإغارة على العراق، القاهرة: دار الشروق، ٢٠٠٣
- محمد عبد الله، «هل يغير الممر الجديد» الهند نحو الشرق الأوسط وأوروبا» وضع قناة السويس؟»، الجزيرة نت ١٨ فبراير ٢٠٢٥
- محمود عبد الرؤوف، الصراع الدولي في شرق المتوسط، الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث، ٢٠٢٠
- مراد سامي، الاقتصاد السياسي للطاقة العالمية، القاهرة: دار الفكر الجامعي، ٢٠٢١
- مصطفى أحمد، التحولات الجيوسياسية في آسيا والشرق الأوسط، بيروت: دار النهضة العربية، ٢٠٢٢
- منصور، عبد الكريم، الشرق الأوسط وإعادة

the Contemporary International System. Cairo: Al-Arabi Publishing and Distribution, ٢٠٢٢.

Abu Amer, Adnan. Israel and the New Middle East. Beirut: Al-Zaytouna Centre for Studies and Consultations, ٢٠٢١.

Azad, Isa. "What Are the Effects of an Indian Billionaire's Acquisition of Haifa Port on Palestinians and the Middle East?" Noon Post, March ٢٠٢٣, ١.

Amin, Shaaban. The Development of Israeli-Indian Relations and Arab National Security. Cairo: Al-Mahrousa Center for Publishing, ٢٠١٠.

Badawi, Tarek. American Policy in the Middle East. Cairo: Madbouly Library, ٢٠١٦.

Jaber, Fouad. Regional Security in the Middle East. Beirut: Center for Arab Unity Studies, ٢٠٢٠.

Hafez, Abdel Fattah. Geopolitical Transformations in the Middle East. Beirut: Center for Arab Unity Studies, ٢٠١٨.

Hassan, Mazen. Israel and the

تشكيل النظام الدولي، بيروت: دار الفارابي، ٢٠١٩

نصر علي، التكامل الاقتصادي الإقليمي في الشرق الأوسط، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ٢٠٢١

وحدة الدراسات الآسيوية، «التنافس التكاملي: ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا ومبادرة الحزام والطريق»، مركز الإمارات للسياسات، ٤ أكتوبر ٢٠٢٣.

وحدة الدراسات السياسية، «الرباعية الأميركية الإسرائيلية - الهندية - الإماراتية: خلفيات التحالف وأهدافه»، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ١٩ يوليو ٢٠٢٢.

وحدة الدراسات السياسية، «ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا: مشروع أميركي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل»، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات ١٤ سبتمبر ٢٠٢٣.

يوسف خالد، الصراع على الطاقة في الشرق الأوسط، القاهرة: دار الشروق، ٢٠١٩

ثانياً: المصادر بالأجنبية

Ibrahim, Abdullah. Political Geography of the Contemporary Middle East. Beirut: Al-Farabi Publishing House, ٢٠٢٠.

Abu Zaid, Muhammad. Geo-economic Transformations in

- Sciences, Vol. ٣٣, No. ٢٠٢٥, ١.
- Salma, Haddad. "After the Gaza War: What Is the Fate of the Largest Trade Corridor Between East and West?" Al-Khaleej Online, January ٢٠٢٤, ٢٤.
- Suleiman, Ahmed Ali. Arab National Security and International Transformations. Beirut: Center for Arab Unity Studies, ٢٠١٥.
- Shadi, Mohsen. "Political Considerations: Motivations and Challenges of the India–Middle East–Europe Project." Egyptian Center for Strategic Studies, September ٢٠٢٣, ٢٠.
- Shuqair, Khalil. Geopolitics and Strategic Transformations in the Middle East. Amman: Dar Al-Khaleej Publishing, ٢٠٢٠.
- Shalabi, Ibrahim. Energy Strategies in the Middle East. Cairo: Dar Al-Fikr Al-Jami'i, ٢٠١٨.
- Saleh, Haidar Jasim. Economic Geography of International Trade Corridors. Baghdad: Bayt Al-Hikma, ٢٠٢١.
- Abdeen, Mohamed Yousri. Projects of the New Middle East. Beirut: Arab Institute for Research and Publishing, ٢٠١٩.
- Hamdan, Gamal. Strategy of Colonization and Liberation. Cairo: Alam Al-Kutub, ١٩٨٤.
- Hamdan, Gamal. The Personality of Egypt: A Study in the Genius of Place. Cairo: Alam Al-Kutub, ١٩٨١.
- Al-Jubouri, Khalid. International Economic Corridors and Their Impact on Arab Countries. Baghdad: Dar Al-Rafidain, ٢٠٢٣.
- Al-Shami, Raed. Ports and Strategic Corridors in the Middle East. Amman: Dar Al-Bidaya, ٢٠٢٢.
- Rizk, Mahmoud. The Political Economy of Global Energy. Cairo: Dar Al-Shorouk, ٢٠٢٠.
- Al-Zubaidi, Saad. Geo-economic Dimensions of International Conflict. Baghdad: Dar Al-Doktor for Sciences, ٢٠٢٢.
- Sultan, Abdel Karim, and Radwan Mahmoud Al-Majali. "The Indian Economic Corridor and Its Implications for Middle Eastern Countries." Educational

- Influence in the Middle East. Beirut: Dar Al-Saqi, ٢٠١٩.
- Abdel Nabi, Muhammad. Indo-Israeli Relations and Their Impact on Arab Security. Cairo: Egyptian General Book Authority, ٢٠١٧.
- Al-Manshawi, Alaa. "The Economic Corridor: Major Ambitions and a Project That Will Change the Middle East." Al-Arabiya.net, September ٢٠٢٣, ١١.
- Alloush, Ahmed Youssef. The Political Economy of International Relations. Beirut: Arab Renaissance House, ٢٠١٧.
- Ali, Najat. "The Economic Corridor or the Development Road: Which Is Considered a Threat to Iran?" Al-Bayan Center for Studies and Planning, July ٢٠٢٥, ١.
- Ali, Najat. "The Economic Corridor and the Development Road: Challenges and Competition." Al-Bayan Center for Studies and Planning, December ٢٠٢٤, ٢.
- Awad, Hassam. Global Economy and International Supply Chains. Cairo: General Book Authority, ٢٠٢٢.
- International Maritime Routes and Their Impact on Global Conflict. Cairo: Dar Al-Fikr Al-Arabi, ٢٠١٦.
- Abdel Hamid, Ahmed. US Geo-strategy in the Middle East. Cairo: Dar Al-Ma'rifa Al-Jami'iya, ٢٠١٨.
- Abdel Salam, Sami. Israeli Strategy in the Middle East. Cairo: Dar Al-Fikr Al-Arabi, ٢٠٢١.
- Abdel Salam, Muhammad. Political Geography of the Middle East. Cairo: Anglo-Egyptian Library, ٢٠١٤.
- Abdel Ati, Muhammad El-Sayed. Energy Security and International Conflicts in the Middle East. Cairo: Egyptian General Book Authority, ٢٠١٩.
- Abdel Ghani, Muhammad. The Middle East in US Strategy. Cairo: Anglo-Egyptian Library, ٢٠١٨.
- Abdel Qader, Sami. International Competition over Global Trade Corridors. Cairo: Dar Al-Fajr, ٢٠٢١.
- Abdel Karim, Hassan. Strategic Corridors in Global Trade. Amman: Dar Al-Bidaya, ٢٠٢٣.
- Abdullah, Muhammad. US

- Mediterranean. Alexandria: Modern University Office, ٢٠٢٠.
- Murad, Sami. The Political Economy of Global Energy. Cairo: Dar Al-Fikr Al-Jami'i, ٢٠٢١.
- Mustafa, Ahmed. Geopolitical Transformations in Asia and the Middle East. Beirut: Dar Al-Nahda Al-Arabiyya, ٢٠٢٢.
- Mansour, Abdel Karim. The Middle East and the Reshaping of the International System. Beirut: Al-Farabi Publishing House, ٢٠١٩.
- Nasr, Ali. Regional Economic Integration in the Middle East. Beirut: Center for Arab Unity Studies, ٢٠٢١.
- Asian Studies Unit. "Integrative Competition: The India-Middle East-Europe Corridor and the Belt and Road Initiative." Emirates Policy Center, October ٢٠٢٣, ٤.
- Political Studies Unit. "The US-Israel-India-UAE Quad: Background and Objectives." Arab Center for Research and Policy Studies, July ٢٠٢٢, ١٩.
- Political Studies Unit. "India-Faisal Nasri, Taher Muhammad Hassanein, and Ali Ahmed Ibrahim. "The Impact of Israeli-Indian Military Cooperation on the Palestinian Cause." Zagazig Journal of Agricultural Research, Vol. ٥١, No. ٢٠٢٤, ٥.
- Kazem, Hassan. International Competition over Maritime Routes. Baghdad: Dar Al-Hikma, ٢٠٢١.
- Muhammad, Al-Saeed. International Corridors and Geopolitical Competition. Cairo: Dar Al-Fikr Al-Arabi, ٢٠٢١.
- Muhammad, Al-Kilani. Global Economic Transformations and International Corridors. Amman: Dar Amjad Publishing, ٢٠٢٣.
- Muhammad, Hosni. The American Empire and the Invasion of Iraq. Cairo: Dar Al-Shorouk, ٢٠٠٣.
- Muhammad, Abdullah. "Will the New India-Middle East-Europe Corridor Change the Status of the Suez Canal?" Al Jazeera Net, February ٢٠٢٥, ١٨.
- Mahmoud, Abdel Raouf. International Conflict in the Eastern

السياسية للشرق الأوسط، القاهرة: مكتبة
الأنجلو المصرية، ٢٠١٤، ص ٢٨٧

٦- حافظ عبد الفتاح، التحولات الجيوسياسية
في الشرق الأوسط، بيروت: مركز
دراسات الوحدة العربية، ٢٠١٨، ص ٢١٧

٧- عبد العاطي محمد السيد، أمن الطاقة
والصراعات الدولية في الشرق الأوسط. القاهرة:
الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٩، ص ٢٨٧

٨- حمدان جمال، استراتيجية الاستعمار
والتحريير، القاهرة: عالم الكتب، ١٩٨٤، ص ٦٤

٩- حمدان جمال، شخصية مصر:
دراسة في عبقرية المكان، القاهرة:
عالم الكتب، ١٩٨١، ص ١٥٤

١٠- عابدين محمد يسري، الممرات
البحرية الدولية وأثرها في الصراع الدولي،
القاهرة: دار الفكر العربي، ٢٠١٦، ص ٢٢٧

١١- أبو عامر عدنان، إسرائيل والشرق
الأوسط الجديد، بيروت: مركز الزيتونة
للدراسات والاستشارات، ٢٠٢١، ص ٢٧٦

١٢- شقير خليل، الجيوسياسية والتحولات
الاستراتيجية في الشرق الأوسط، عمان:
دار الخليج للنشر، ٢٠٢٠، ص ٢١٧

١٣- علوش أحمد يوسف، الاقتصاد
السياسي للعلاقات الدولية، بيروت:
دار النهضة العربية، ٢٠١٧، ص ١١٦

١٤- سعد الزبيدي، الأبعاد الجيو
اقتصادية للصراع الدولي. بغداد:

Middle East-Europe Corridor:
A US Project to Counter
China and Promote Arab-
Israeli Normalization.” Arab
Center for Research and Policy
Studies, September ٢٠٢٣, ١٤.

Youssef, Khaled. The Struggle
over Energy in the Middle East.
Cairo: Dar Al-Shorouk, ٢٠١٩.

الهوامش

١- سلطان عبد الكريم، ورضوان محمود
المجالي، ”الممر الاقتصادي الهندي
وانعكاساته على دول الممر في الشرق
الأوسط.“ العلوم التربوية، مج. ٣٣،
ع. ١، ٢٠٢٥، ص ص. ٤١٣-٤٣٧.

٢- فيصل نصري، وظاهر محمد حسنين، وعلي
أحمد إبراهيم، ”أثر تطور التعاون العسكري
الإسرائيلي الهندي على القضية الفلسطينية.“
مجلة بحوث الزقازيق الزراعية، مج. ٥١،
ع. ٥، ٢٠٢٤، ص ص. ١١٧٥-١١٨٣.

٣- أمين شعبان، تطور العلاقات الإسرائيلية
الهندية والأمن القومي العربي، القاهرة:
مركز المحروسة للنشر، ٢٠١٠، ص ٢٩٨

٤- محمد حسنين، الإمبراطورية
الأمريكية والإغارة على العراق، القاهرة:
دار الشروق، ٢٠٠٣، ص ١١٧

٥- عبد السلام محمد، الجغرافيا

- دار الدكتور للعلوم، ٢٠٢٢، ص ٢٨٧
- ١٥- عبد القادر سامي، التنافس الدولي على الممرات التجارية العالمية، القاهرة: دار الفجر، ٢٠٢١، ص ٢١٣
- ١٦- سليمان أحمد علي، الأمن القومي العربي والتحول الدولي، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ٢٠١٥، ص ٦٥
- ١٧- شلبي إبراهيم. إستراتيجيات الطاقة في الشرق الأوسط، القاهرة: دار الفكر الجامعي، ٢٠١٨، ص ٢٨
- ١٨- محمود عبد الرؤوف، الصراع الدولي في شرق المتوسط، الإسكندرية: المكتب الجامعي الحديث، ٢٠٢٠، ص ٢٢
- ١٩- عبد النبي محمد، العلاقات الهندية الإسرائيلية وأثرها على الأمن العربي، القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ٢٠١٧، ص ٢٩
- ٢٠- محمد الكيلاني، التحولات الاقتصادية العالمية والممرات الدولية. عمان: دار أمجد للنشر، ٢٠٢٣، ص ٢٢
- ٢١- بدوي طارق، السياسة الأمريكية في الشرق الأوسط، القاهرة: مكتبة مدبولي، ٢٠١٦، ص ٢٨٦
- ٢٢- صالح حيدر جاسم، الجغرافيا الاقتصادية للممرات التجارية الدولية، بغداد: بيت الحكمة، ٢٠٢١، ص ٣٨٠
- ٢٣- منصور، عبد الكريم، الشرق الأوسط وإعادة تشكيل النظام الدولي، بيروت: دار الفارابي، ٢٠١٩، ص ٣١
- ٢٤- رزق، محمود، الاقتصاد السياسي للطاقة العالمية، القاهرة: دار الشروق، ٢٠٢٠، ص ٤٣٢
- ٢٥- عبد الحميد أحمد، الجيوستراتيجية الأمريكية في الشرق الأوسط، القاهرة: دار المعرفة الجامعية، ٢٠١٨، ص ١٠١
- ٢٦- رائد الشامي، الموانئ والممرات الاستراتيجية في الشرق الأوسط، عمان: دار البداية، ٢٠٢٢، ص ١١٠
- ٢٧- نصر علي، التكامل الاقتصادي الإقليمي في الشرق الأوسط، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ٢٠٢١، ص ٢١٣
- ٢٨- () خالد الجبوري، الممرات الاقتصادية الدولية وأثرها على الدول العربية، بغداد: دار الرافين، ٢٠٢٣، ص ٣٤
- ٢٩- أبو زيد محمد، التحولات الجيو اقتصادية في النظام الدولي المعاصر، القاهرة: العربي للنشر والتوزيع، ٢٠٢٢، ص ١١٤
- ٣٠- حسن مازن، إسرائيل ومشاريع الشرق الأوسط الجديد، بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ٢٠١٩، ص ١٢٠
- ٣١- رائد الشامي، مصدر سبق ذكره، ص ٦٥
- ٣٢- محمد الكيلاني، مصدر سبق ذكره، ص ٣٤
- ٣٣- علي نجاة، «الممر الاقتصادي وطريق التنمية التحديات والتناقصات»، مركز البيان للدراسات والتخطيط،

- ٢ - ديسمبر ٢٠٢٤، ص ٢٢١.
- ٤١- وحدة الدراسات الآسيوية، «التنافس التكاملي: ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا ومبادرة الحزام والطريق»، مركز الإمارات للسياسات، ٤ أكتوبر ٢٠٢٣.
- ٤٢- وحدة الدراسات السياسية، «ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا: مشروع أميركي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل»، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات ١٤ سبتمبر ٢٠٢٣.
- ٤٣- إبراهيم عبد الله، الجغرافيا السياسية للشرق الأوسط المعاصر، بيروت: دار الفارابي، ٢٠٢٠، ص ١١٧.
- ٤٤- محمد السعيد، الممرات الدولية والتنافس الجيوسياسي العالمي، القاهرة: دار الفكر العربي، ٢٠٢١، ص ١٢١.
- ٤٥- عبد الغني محمد، الشرق الأوسط في الاستراتيجية الأمريكية، القاهرة: مكتبة الأنجلو المصرية، ٢٠١٨، ص ٢٣.
- ٤٦- مصطفى أحمد، التحولات الجيوسياسية في آسيا والشرق الأوسط، بيروت: دار النهضة العربية، ٢٠٢٢، ص ١١٦.
- ٤٧- يوسف خالد، الصراع على الطاقة في الشرق الأوسط، القاهرة: دار الشروق، ٢٠١٩، ص ١٨٧.
- ٤٨- عبد الله، محمد، النفوذ الأمريكي في الشرق الأوسط، بيروت: دار الساقى، ٢٠١٩، ص ١١.
- ٤٩- مراد سامي، الاقتصاد السياسي للطاقة العالمية، القاهرة:
- ٣٤- علاء المنشاوي، «الممر الاقتصادي.. طموحات كبيره ومشروع سيغير الشرق الأوسط»، العربية. نت، ١١ سبتمبر ٢٠٢٣، ص ١٢.
- ٣٥- محمد عبد الله، «هل يغير الممر الجديد «الهند نحو الشرق الأوسط وأوروبا» وضع قناة السويس؟»، الجزيرة نت ١٨ فبراير ٢٠٢٥، ص ١٥٤.
- ٣٦- شادي محسن، «اعتبارات سياسية: دوافع وتحديات مشروع الهند - الشرق الأوسط - أوروبا» المركز المصري للفكر والدراسات الاستراتيجية، ٢٠ سبتمبر ٢٠٢٣، ص ٢١.
- ٣٧- علي نجات «الممر الاقتصادي أم طريق التنمية: أيهما تعتبره ايران تهديدا؟» مركز البيان للدراسات والتخطيط، ١ يوليو ٢٠٢٥، ص ١٦.
- ٣٨- آزاد عيسى، «ما آثار استحواد ملياردير هندي على ميناء حيفا على الفلسطينيين والشرق الأوسط؟»، نون بوست، ١ مارس ٢٠٢٣، ص ٢٧٦.
- ٣٩- سلمى حداد، «بعد حرب غزة ما مصير ممر التجارة الأكبر بين الشرق والغرب؟»، الخليج أونلاين، ٢٤ يناير ٢٠٢٤، ص ١٨.
- ٤٠- وحدة الدراسات السياسية، «الرباعية الأميركية الإسرائيلية - الهندية - الإماراتية: خلفيات التحالف وأهدافه»، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ١٩ يوليو ٢٠٢٢.

إضافة إلى دراسة آثاره المحتملة على الدول العربية المشرقية. يعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي، مع توظيف مقاربات الجيوبولتيك والاقتصاد السياسي الدولي لفهم طبيعة هذا المشروع وتداعياته. وقد خلصت الدراسة إلى أن الممر الهندي - الإسرائيلي لا يُعد مجرد مشروع نقل، بل يمثل أداة استراتيجية لإعادة توزيع النفوذ في الشرق الأوسط وربط آسيا بأوروبا عبر مسارات بديلة، الأمر الذي قد يعيد تشكيل خريطة التجارة العالمية. كما تشير النتائج إلى أن هذا المشروع قد يحمل فرصاً اقتصادية تتعلق بتعزيز الترابط الإقليمي، إلا أنه في الوقت نفسه يطرح تحديات سياسية واقتصادية على الدول العربية، خصوصاً في المشرق العربي، من خلال احتمال تراجع دور بعض الممرات التقليدية وإعادة توجيه تدفقات التجارة والطاقة. ويوصي البحث بضرورة تبني مقاربات عربية أكثر تكاملاً واستراتيجية لمواكبة هذه التحولات الجيو اقتصادية المتسارعة.

الكلمات المفتاحية: الممر الهندي - الإسرائيلي، الجيو اقتصاد، الجيوبولتيك، الشرق الأوسط، سلاسل الإمداد، التجارة الدولية، الطاقة، التنافس الدولي، النظام الدولي، الدول العربية المشرقية، الاستراتيجية الإقليمية، البنية التحتية، التحولات الجيوسياسية.

Abstract

This research addresses the strategic and geo-economic dimensions of

دار الفكر الجامعي، ٢٠٢١، ص ٩

٥٠- عبد الكريم حسن، الممرات الاستراتيجية في التجارة العالمية، عمان: دار البداية، ٢٠٢٣، ص ٢١

٥١- عبد السلام سامي، الاستراتيجية الإسرائيلية في الشرق الأوسط. القاهرة: دار الفكر العربي، ٢٠٢١، ص ١١٨

٥٢- عوض حسام، الاقتصاد العالمي وسلاسل الإمداد الدولية. القاهرة: الهيئة العامة للكتاب، ٢٠٢٢، ص ١٢٦

٥٣- كاظم حسن، التنافس الدولي على الممرات البحرية. بغداد: دار الحكمة، ٢٠٢١، ص ١٢٩

٥٤- جابر فؤاد، الأمن الإقليمي في الشرق الأوسط، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ٢٠٢٠، ص ٧

المستخلص:

يتناول هذا البحث الأبعاد الاستراتيجية والجيواقتصادية للممر الهندي - الإسرائيلي، بوصفه أحد المشاريع الحديثة التي تعكس التحولات العميقة في بنية النظام الدولي، حيث تتداخل الاعتبارات الاقتصادية مع الحسابات الجيوسياسية في إعادة تشكيل مسارات التجارة والطاقة العالمية. يهدف البحث إلى تحليل هذا الممر من خلال أربعة محاور رئيسية تشمل الجيو استراتيجية للشرق الأوسط من المنظور الأمريكي - الإسرائيلي، والبعد الجيوبولتيكي للممر، والمكونات التجارية والطاقوية له،

indicate that this project may offer economic opportunities related to enhancing regional connectivity; however, it simultaneously poses political and economic challenges for Arab countries, particularly in the Levant, through the potential marginalization of traditional routes and the redirection of trade and energy flows. The study recommends adopting more integrated and strategic Arab approaches to keep pace with these accelerating geo-economic transformations.

Keywords: India–Israel corridor, geo-economy, geopolitics, Middle East, supply chains, international trade, energy, international competition, international system, Eastern Arab countries, regional strategy, infrastructure, geopolitical transformations.

the India–Israel corridor as one of the emerging projects that reflect profound transformations in the structure of the international system, where economic considerations increasingly intersect with geopolitical calculations in reshaping global trade and energy routes. The study aims to analyze this corridor through four main axes, including the geo-strategy of the Middle East from a US–Israeli perspective, the geopolitical dimension of the corridor, its commercial and energy components, and its potential impacts on Eastern Arab countries. The research adopts a descriptive-analytical approach, employing geopolitics and international political economy frameworks to better understand the nature of this project and its implications. The study concludes that the India–Israel corridor is not merely a transportation project, but rather a strategic instrument for redistributing influence in the Middle East and linking Asia to Europe through alternative routes, which may reshape the global trade map. The findings also