



مركز البحوث الفلسطينية والاستراتيجية

التقدير نمف الشهرى

تحليل للتطورات السياسية
والأمنية فى «إسرائيل»

www.bahethcenter.net
Email: baheth@bahethcenter.net
bahethcenter@hotmail.com



**مركز الدراسات
الفلسطينية والاستراتيجية**

تحليل نصف شهري للتطورات السياسية والأمنية في «إسرائيل»

أهداف المركز الرئيسية:

- 1 إعادة فلسطين إلى موقعها الحقيقي كقضية مركزية للأمم.
- 2 الترويج للقيم الجهادية والنضالية في إطار استراتيجية تحرير فلسطين.
- 3 بناء علاقة متينة مع النخب والشخصيات المعنية بالقضية الفلسطينية.
- 4 إصدار دراسات وأبحاث وتقارير ذات بعد استراتيجي وتحليلي.

قناة بن غوريون والحرب الإسرائيلية على غزة: ملايسات التخطيط والأهداف والتنفيذ

1 - مدخل:

تقدّم قناة بن غوريون على أنها منافس لقناة السويس المصرية، التي مرّت بمحطات وأزمات كثيرة، كمنع "إسرائيل" من الإبحار فيها وفي مضائق تيران وغلقها، في الأعوام 1956 و1957، وغلقها من عام 1967 إلى 1975، وتعطلها في عام 2021. وقد أعلنت "إسرائيل"، في مطلع شهر تشرين الثاني/نوفمبر 2022، عن بدء العمل في مشروع القناة التي تربط بين البحرين المتوسط والأحمر. ومعلوم أنه من دون قناة السويس، يتطلب وصول السفن من آسيا إلى أوروبا، الدوران حول القارة الأفريقية عبر رأس الرجاء الصالح. ولذلك، فإن قناة السويس تُعدّ الممر الملاحي الحيوي والأكثر أهمية للتجارة العالمية، حيث تستحوذ على حوالي 15 في المئة منها، وعلى حوالي 10 في المئة من واردات النفط العالمية. وبالتالي، فإن إنشاء بديل عن قناة السويس سيُحوّل "إسرائيل" السيطرة على خطوط الملاحة الأهم عالمياً، لتصبح الموانئ الإسرائيلية حلقة الوصل البديلة بين آسيا وأوروبا؛ وتصبح مصالح الدول المصدّرة والمستوردة للنفط والغاز مرتبطة بالحفاظ على مصالح "إسرائيل" الحيوية. إن الهدف الرئيس من بناء قناة بن غوريون (وفق رؤية المخطّطين الصهاينة والأمريكيين) هو أنها ستمنح "إسرائيل" على وجه الخصوص، فضلاً عن الدول الصديقة الأخرى، فرصة للتحرر مما يعتبرونه الابتزاز المصري الناتج عن ضرورة العبور عبر قناة السويس. وبما أن الدول العربية قد تستخدم البحر الأحمر كورقة للضغط على "إسرائيل" عند الضرورة، فقد قرّرت "تل أبيب" الردّ على ذلك، بمحاولة التوسع والمزيد من السيطرة على البحر الأحمر. زد على ذلك، أن إحدى أهم الفوائد العسكرية الرئيسة لـ"إسرائيل" من القناة، هي أنها ستوفّر لها المزيد من الخيارات الاستراتيجية، حيث إن قناة بن غوريون ستزِيل تماماً أهمية قناة السويس بالنسبة للجيش الأمريكي إذا لزم الأمر، عند مبادرته لمساعدة "إسرائيل"، كما يحصل الآن في حرب غزة. وعلاوة على ذلك، ثمة هدف إسرائيلي آخر، يتمثل بحشر مصر أكثر في الزاوية من خلال شطب قناة السويس عن القائمة كواحدة من أهم

ممرات التجارة والطاقة العالمية؛ وهذا سيحوّل قناة بن غوريون إلى مركز عالمي للوجستيات التجارة والطاقة العالمية، لا سيما أنها ستحظى بدعم قوي من الغرب. والواقع أن الكيان الغاصب منذ نشأته وضع العديد من المشاريع والمخططات السياسية والاقتصادية التوسعية؛ وهو نجح في بعضها وفشل في أخرى، مثل محاولة سرقة مياه الليطاني غداة اجتياح 1982، ولاحقاً محاولة وضع اليد على ثروات لبنان الغازية في السنوات الأخيرة؛ وكل ذلك كان بفضل قوة المقاومة في لبنان وصلابتها وثباتها. وهذا ما سيتحقق في غزة أيضاً.

2 - الابتزاز الإسرائيلي:

كانت الدول الكبرى والاستعمارية، ولما نزل، تنتظر لإسرائيل إما كحليف، أو كأداة تُستعمل للسيطرة على العرب وابتزاز مقدّراتهم، عند الحاجة، لفصل مشرقهم عن مغربهم بكيان عسكري-عنصري. وقد تكافلت وسائل الإعلام الإسرائيلية، على تنوعها، في الحملة المبرمجة والمنظمة في سبيل جعل هذا المشروع الاستراتيجي أمراً واقعاً غير قابل للنقاش أو الرفض، عربياً أو دولياً. وعلى ما يبدو، فإن الغرب يُشجّع على السير بهذا المشروع من ضمن ما يُسمّى "التعويض عن التنازلات الإسرائيلية المفترضة في أي تسوية سلمية قد تُعقد للصراع العربي - الإسرائيلي"، بحيث تصبح الدول العربية بين فكّي كمامة إسرائيلية في البحرين الأحمر والأبيض المتوسط، في عملية ابتزاز لمصر المنهكة، اقتصادياً واجتماعياً.

لقد ورد أول ذكر معروف للقناة الإسرائيلية في مذكرة أميركية سرية تعود إلى عام 1963، وتم رفع السرية عنها عام 1996. وتدرس المذكرة إمكانية استخدام التفجيرات النووية لشق القناة بطول 160 ميلاً، أو 260 كيلومتراً؛ أي أنها أطول من قناة السويس بنحو 70 كيلومتراً. وتقول الوثيقة إن التفجيرات النووية تحلّ مشكلة التكلفة المرتبطة بالحفر في التضاريس المتنوعة، ما بين أرض منخفضة وصحراء وجبال؛ لكنها تخلص إلى أن الجدوى الاقتصادية غير مؤكّدة، وكذلك الجدوى السياسية. وتُظهر خريطة القناة في تلك الوثيقة السرية أنها لا تمر في قطاع غزة، بل تمتد من إيلات على خليج العقبة إلى أسدود على البحر المتوسط، على بُعد كيلومترات قليلة إلى شمال قطاع غزة، الذي كان في ذلك الحين تحت سيطرة الجيش المصري، قبل نكسة 1967. وكانت "إسرائيل" في تلك الفترة تطرح مشاريع عديدة لتحويل صحراء النقب إلى جسر تجاري بري يربط البحرين الأحمر والمتوسط، لإيصال أوروبا بآسيا بعيداً عن قناة السويس. ومن تلك المشاريع خط أنابيب النفط بين إيلات وعسقلان، والذي

كان يحمل النفط الإيراني في عهد الشاه إلى أوروبا. وفي السبعينيات، سلّمت "إسرائيل" بصعوبة الفكرة وعدم جدواها، وغاب الحديث عنها تماماً بعد اتفاق كامب ديفيد للسلام بين مصر و"إسرائيل" عام 1978. ثم مرّت ستة عقود قبل أن تظهر الفكرة مجدّداً عام 2015 في مقال بالصحيفة الإسرائيلية جيروزاليم بوست. وقدّر المقال تكلفة حفر القناة بنحو 55 مليار دولار، وزعم أن عوائدها تكفي لاستردادها خلال عشر سنوات فقط؛ واقترح ألا يكون المشروع تحدياً لمصر، بل بالتعاون معها؛ بل اقترح منح القاهرة مقعداً في مجلس إدارة القناة المقترحة، لضمان تكاملها مع قناة السويس، وتوزيع الحركة التجارية العالمية بين القناتين. ومع اندلاع الحرب الأخيرة في غزة، ظهرت عشرات المقالات عن قناة بن غوريون، ذهب بعضها إلى الحديث عن ربط الخطة الإسرائيلية لتجهيز الفلسطينيين إلى سيناء بوجود مشروع لإنشاء ميناء بن غوريون في غزة. ودخلت الصحافة الإثيوبية على الخط، في ظل المناكفات مع مصر حول سد النهضة. فمثلاً، نشر موقع "نيو بيزنس إثيوبيا" في مارس/آذار 2023، تقريراً عن مساعٍ تقوم بها إثيوبيا لشراكة مع "إسرائيل" في القناة البديلة عن السويس. والجدير بالذكر أنه كانت توجد لدى "إسرائيل" أفكار دائمة منذ الخمسينيات لتوفير خط تجارة بري بدلاً من قناة السويس؛ وهذا المشروع لم يتوقف. ففي عام 2012، بدأ الحديث عن مفاوضات مع الصين لبناء خط سكك حديدية من إيلات إلى البحر المتوسط، من دون تقدّم فعلي للمشروع. لكن في يوليو/تموز 2023، أعلن رئيس الوزراء الإسرائيلي، بنيامين نتنياهو، رسمياً عن خطة بـ 27 مليار دولار لتحديث شبكة السكك الحديدية، وبناء خط جديد من إيلات إلى أسدود، بطول 350 كيلومتراً. وهذا الخط تطرحه "إسرائيل" بشكل صريح كخط بريّ بديل عن قناة السويس في التجارة الدولية، بحيث تصل البضائع إلى ميناء إيلات وتنتقل براً إلى ميناء أسدود، أو العكس. والأمر الوحيد الذي لا يختلف عليه الباحثون، هو أن "إسرائيل" ستسعى بكل قوّة للاستفادة من موقعها الجغرافي وعدم ترك الساحة لقناة السويس التي لا تبعد عنها سوى كيلومترات قليلة.

3 - الكل يريد محاصرة مصر:

بعدما قطع الإتحاد السوفياتي علاقاته الدبلوماسية مع "إسرائيل" نتيجة ضغط الرئيس المصري الراحل جمال عبد الناصر عقب حرب حزيران 1967، عادت روسيا مجدّداً، مع غورباتشوف، لإقامة العلاقات الدبلوماسية مع "إسرائيل" في أواخر الثمانينات. وبعد غورباتشوف، ذهب كل من بوريس يلتسين، وخلفه الرئيس الحالي فلاديمير

بوتين، لتوثيق أفضل العلاقات مع "إسرائيل". وقبل أشهر، عندما حاول مسلمون روس في داغستان في جنوب روسيا التظاهر ضد ركاب طائرة إسرائيلية قادمة من مطار بن غوريون، اعتراضاً على الحرب الاجرامية التدميرية ضد غزة، اعتقلت السلطات الروسية 60 شخصاً منهم ولم تنزل تلاحقهم، أمنياً وقضائياً. كما أن حوالي مئة آخرين، بعضهم متوارٍ عن الأنظار، كانوا قد ظهروا على كاميرات المراقبة، وذلك في سياق سياسة هزّ العصا ضد معارضي "إسرائيل" في روسيا. وهذا حصل ويحصل أيضاً برغم أن "إسرائيل" تصطف إلى جانب أوكرانيا (والولايات المتحدة) وتسلّحها في حربها (وحرب الغرب) ضد روسيا على الساحة الأوكرانية. وهكذا تتظهر رغبات الدول الغربية الرئيسية في تمكين "إسرائيل" من بناء قناة منافسة لقناة السويس بهدف دعمها مالياً واستراتيجياً، من جهة، وتقويض مصر اقتصادياً واستراتيجياً، من جهة أخرى، حتى لا تقوم لها قائمة مجدداً في أي مسعى لإعادة إنهاء وتوحيد العالم العربي. ولا ننسى في هذا السياق العدوان الثلاثي على مصر عبد الناصر من قبل بريطانيا وفرنسا و"إسرائيل"، في العام 1956؛ وتلتها لاحقاً الولايات المتحدة، في سياسات تطويق مصر وحصرها في زاويتها القطرية الميته. وقد جاء الإعلان عن بدء العمل بالقناة على الرغم من التقديرات العديدة التي تحدّثت عن العقبات الأساسية التي تحول دون القدرة على تنفيذه، مثل الجدوى الاقتصادية منه، والتكلفة الباهظة، والطبيعة الجيولوجية الصخرية لخليج العقبة، وكثافة التضاريس، وقلة عرض المدخل الذي تعترضه جزيرتا تيران وصنافير، الأمر الذي يجعل الملاحة فيه صعبة ومعقّدة.

وفي كل حال، تتبع الأهمية الاستراتيجية البحرية لهذا المشروع من كون 90% من التجارة الإسرائيلية مع العالم تجري عبر البحر، وأن 80% من المياه المستخدمة في البيوت والمصانع تأتي من مشاريع تحلية مياهه؛ بالإضافة إلى أنّ البحر المتوسط تحوّل بالنسبة للعدو إلى مصدرٍ لإنتاج الغاز بكميات تجارية. وقد عرقلت حرب غزة منذ 7 أكتوبر 2023 مساعي "إسرائيل" لأن تصبح مركزاً عالمياً للتجارة الدولية، بعدما كانت نشطت في السنوات الماضية في إقامة ممرات برية وشبكات سكك حديدية لتمهيد الطريق أمام التطبيع الشامل وما تُسمّيه "السلام الاقتصادي"، ولتصبح مركزاً تجارياً لأوروبا مع غرب آسيا. وكان من المتوقع أن يصل حجم الإنفاق الإسرائيلي على شبكات السكك الحديدية وإدخال قطارات عالية السرعة لربط المدن والمراكز الرئيسية إلى نحو 35 مليار دولار، بحسب الخطة الاستراتيجية لشركة السكك الحديدية الإسرائيلية للعام 2040. كما أعلن رئيس الوزراء الإسرائيلي، بنيامين نتنياهو، خلال افتتاح مشروع السكك الحديدية الخفيفة في تل أبيب، عن ثورة

في عالم النقل ستشهدها "إسرائيل" وخطط بقيمة 27 مليار دولار لربط مدينة كريات شمونة الشمالية بمنتجع إيلات على البحر الأحمر في أقصى الجنوب. ويأتي هذا كإحدى خطوات الترويج الذي بدأته "إسرائيل" أخيراً لاستئناف العمل في قناة بن غوريون، والمخطط لها، لربط ميناء إيلات على البحر الأحمر بميناء عسقلان على البحر المتوسط، والمتاخم للحدود الشمالية لقطاع غزة. كما أن هذه "القناة البديلة" قد تجد تفاعلاً إقليمياً من دول مثل الأردن، الذي يعيش أوضاعاً اقتصادية واجتماعية صعبة؛ وقد يجد في هذا المشروع متنفساً له ولأزماته التي فشل في الحصول على دعم عربي لتجاوزها. وليس مستبعداً أن يحوز المشروع الإسرائيلي أيضاً على رضا دول مثل السعودية، التي تبني مشروع "نيوم" على البحر الأحمر بخطط تهدف لتحويله إلى منطقة جذب سياحي. وقد يكون مشروع القناة على بُعد خطوات من المشروع الإسرائيلي المقترح. وتخطط تل أبيب لتحويل هذه القناة إلى مشروع متعدد الوجوه. فضلاً عن دورها التجاري كبديل لقناة السويس، فهي تهدف إلى إقامة مدن صغيرة وفنادق ومطاعم ونوادي سهر ليلية من حولها. هذا بالإضافة إلى مشروع رد ميد (Red Med) الذي يندرج ضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية لربط ميناء إيلات بمرافئ أشدود، عبر القطار و63 جسراً ونفقاً، بتكلفة تتراوح من 6.5 إلى 13 مليار دولار، بحسب وسائل إعلام إسرائيلية. وحول حقيقة منافسة قناة بن غوريون العتيقة وطرحها كبديل للممر الملاحي في السويس، فإن القناة الإسرائيلية هي لخدمة القادمين من الجنوب من خلال خليج العقبة، ثم المرور بإيلات، ثم حفر قناة من إيلات إلى حيفا وأشدود على البحر المتوسط، وذلك بمسافة تبلغ 522 كيلومتراً، ما يتسبب في تكلفة باهظة جداً؛ وهو ما رفضته وزارة المالية الإسرائيلية في السابق. وبالتالي فإن الجانب الإسرائيلي فكّر في إنشاء محطة حاويات في إيلات، ثم إنشاء سكك حديدية لنقل الحاويات من إيلات إلى حيفا وأشدود، مما يحتاج إلى وقت وتكلفة عالية، على عكس قناة السويس.

4 - نظرة على قناة السويس:

عندما افتتحت قناة السويس عام 1869، أحدثت ثورة في التجارة البحرية العالمية. ومن خلال ربط البحر الأبيض المتوسط والبحر الأحمر عبر مضيق السويس، تم ضمان عدم اضطراب السفن المسافرة بين أوروبا وآسيا للالتفاف حول القارة الأفريقية. وبالتالي قلّصت هذه القناة المسافة بين لندن ومومباي بأكثر من 41%. وفي العام المالي 2022-2023، مرّت نحو 26 ألف سفينة عبر قناة السويس، وهو ما يمثل نحو 13 في المائة

من الشحن العالمي. لكن هذه القناة لها مشاكلها الخاصة؛ أولاً، يبلغ طول قناة السويس 193 كيلومتراً، وعرضها 205 أمتار، وعمقها 24 متراً، وهي أكبر مضيق للملاحة في العالم. وعلى الرغم من توسعها وتعمقها على مرّ السنين، إلا أن القناة كانت دائماً مزدحمة، مع طوابير طويلة على طرفيها. وفي مارس/آذار 2021، علقّت سفينة الشحن ماموث إيفرجرين في القناة، مما أدى إلى عرقلة حركة المرور لأكثر من أسبوع. ومن ناحية أخرى، ظلّت سيطرة مصر على هذا الممر المائي مصدراً للصراع منذ ما يقرب من 70 عاماً. وفي عام 1956، بعد أن قرّر الرئيس المصري جمال عبد الناصر (1918-1970) تأميم القناة، حصل العدوان الثلاثي وغزت بريطانيا وفرنسا و"إسرائيل" مصر لاستعادة السيطرة عليها. وانتهت أزمة السويس بانتصار عسكري للمعتدين، لكنه كان انتصاراً سياسياً حاسماً لمصر التي احتفظت بالسيطرة على القناة، والتي ظلّت مغلقة منذ أكثر من ستة أشهر بسبب الصراع. وشكّلت هذه النتيجة لحظة حاسمة في الحرب الباردة مع التهديدات السوفيتية بالتدخل المباشر لوقف عدوان الحلفاء على مصر. وكانت قناة السويس محور الحربين العربيتين الإسرائيليتين في عامي 1967 و1973، وتم إغلاقها في الفترة من 1967 إلى 1975. وبطبيعة الحال، هذه القناة حيوية للاقتصاد المصري. وفي السنة المالية 2022-2023، حققت هيئة قناة السويس إيرادات قياسية بلغت 9.4 مليار دولار، أي ما يقرب من 2% من الناتج المحلي الإجمالي لمصر البالغ 476.8 مليار دولار، وذلك وفقاً لتقرير البنك الدولي. ولذلك، فبالنسبة للغرب، سيكون خط الشحن عبر "إسرائيل" مثالياً.

5 - طرح قديم وسيناريوهات جديدة:

يتكرّر سيناريو سد النهضة الإثيوبي السلبي بالنسبة لمصر، في عمل آخر وخطير يتمثل في قناة بن غوريون العتيقة، التي اعتبرها البعض بداية من الخرافات. لكن كل المعطيات تشير إلى ترجمة هذا المشروع عملياً في المستقبل. وفيما يلي بعض المعطيات الرئيسة بشأنه:

- أولاً، جرى طرح المشروع في الخمسينيات بالترافق مع إقامة سد النهضة. وجرى تقديم أولى الدراسات في بداية الستينيات، بحسب الوثائق الأمريكية التي جرى رفع السريّة عنها، والمشار إليها آنفاً.

- ثانياً، يأتي المشروع ضمن الصراع القائم حالياً بين عدد من القوى الكبرى، إذ يوجد رهان روسي - صيني على الخط البحري الذي يمر عبر القطب الشمالي نحو أوروبا والقارة الأمريكية، ويختصر الكثير من المسافة.

ويأتي مشروع القناة لجعل الهند دولة رئيسة في تزويد الغرب بالمنتجات بدلاً من الصين، وبديلاً من مشروع «طريق الحرير». وسيكون ميناء حيفا بالتالي ميناءً رئيساً مثله مثل خليج العقبة.

- ثالثاً، تكلفة المشروع تتراوح ما بين 16 مليار دولار إلى خمسين مليار دولار، وذلك ارتباطاً بالتقنية التي سيتم استعمالها، إذ إن استعمال القنابل النووية سيجعل التكلفة محدودة، ولن يتطلب تشييد القناة أكثر من خمس سنوات.

- رابعاً، بدء التسويق لفكرة أن قناة السويس لم تعد كافية لوحدها لتلبية متطلبات التجارة الدولية، ويجب بالضرورة إنشاء قناة مساعدة، وهي قناة بن غوريون، التي ستكون أوسع وأعمق منها، وتسمح بمرور السفن الكبرى وفي الاتجاهين، بدل التناوب على اتجاه واحد، مثل قناة السويس حالياً.

إن الحديث عن إيجاد طرق وممرات بديلة عن قناة السويس قديم وليس وليد اللحظة الراهنة، ويعود تاريخه إلى العام 1963؛ وقد أثاره معهد لورنس ليفرمور الأميركي، عندما طرح العالم اليكس ويلرشتاين، مؤرخ العلوم في معهد ستيفنيز للتكنولوجيا، الفكرة آنذاك بشق قناة داخل الأراضي الفلسطينية المحتلة، والتي رافقتها في حينه صعوبات كبيرة، من حيث طبيعة التربة في المنطقة ومستوى سطح البحر، وهما من الأمور التي أعاقت ظهور المشروع للنور. وبالنسبة لمدة بناء القناة الإسرائيلية، فستكون 5 سنوات، وسيعمل في المشروع 300 ألف مُستخدم، من مهندسين وفنيين في جميع المجالات، ليبقى في النهاية منهم عدد يتجاوز الـ 30 ألفاً لتشغيل القناة؛ وستكلف مبلغ 16 مليار دولار قابل للزيادة بحسب ظروف المشروع. أما بالنسبة لسيناريوهات حفر هذه القناة، فهي:

- السيناريو الأول: قناة تسير في خط مستقيم من (إيلات)، بامتداد وادي عربة شمال البحر الميت، وتتحرف غرباً لتتصل بميناء حيفا، وهي بطول 390 كيلومتر.

- السيناريو الثاني: قناة تمر من موقع قريب من قرية (أم الرشاش) المصرية في إيلات، وتتجه شمالاً، مستغلة وادي عربة ومخرقة صحراء النقب، وصولاً إلى وادي غزة على البحر، بطول 280 كيلومتر.

- السيناريو الثالث: قناة تقع إلى الشمال من الثانية، متصلة بالبحر الأبيض المتوسط عند ميناء (أشدود)، بطول 300 كيلومتراً.

ومما لا ريب فيه أن هذه المخططات الصهيونية التوسعية تتجاوز البحث عن قناة بديلة لقناة السويس؛ فهي تسعى لبسط سيطرتها على حوض البحر الأحمر، من مضيق باب المندب إلى مضيق تيران؛ فكانت "إسرائيل" أوّل من طرح فكرة تدويل باب المندب ومجموعة الجزر العربية المتحكمة بالمضيق. ثم اتجهت لتعزيز علاقاتها مع إثيوبيا وكينيا والصومال، فأقامت قواعدهما العسكرية في (عصب) و(مصوع) وجزر (دهلك وحالب وفاطمة)، ووسّعت علاقاتها مع أريتريا التي تمتلك شواطئ تزيد على (2000) كم على البحر الأحمر، وبالالاتجاه الذي يهدّد الأمن البحري اليمني والسوداني والمصري والسعودي؛ ناهيك عن اقترابها من مدخل مضيق هرمز من جهة خليج عُمان وبحر العرب.

6 - المعركة الجيو اقتصادية:

من المعروف أن التجارة بين الهند وأوروبا اعتمدت بشكل كبير على قناة السويس. لكن بعد الاستحواذ على ميناء حيفا، ثاني أكبر ميناء في "إسرائيل"، من قبل كونسورتيوم بقيادة "مجموعة أداني" الهندية، سيتم تحويله إلى منشأة عالمية المستوى، يمكن أن تكون طريقاً بديلاً، إلى جانب تحدي بصمة الصين المتنامية في المنطقة. وتعبيراً على ذلك، يقول رون مالكا، مبعوث "إسرائيل" السابق إلى الهند، والرئيس التنفيذي لشركة ميناء حيفا، إن "الهدف هو تطوير ميناء حيفا كبوابة حقيقية تربط الشرق بالغرب"؛ خاصة أن الدول الغربية تشتكي من زيادة رسوم العبور في قناة السويس لجميع أنواع السفن بنسبة 15 في المئة خلال عام 2023؛ وهي تخشى على الصعيد اللوجستي من تعطلّ القناة بسبب جنوح السفن وعوامل الطقس... وغيرها من الأسباب، ما يرفع كلفة الشحن ويلحق بالغ الأذى بالتجارة العالمية والشركات.

قمة مجموعة العشرين G20، التي عُقدت في نيودلهي في أيلول/سبتمبر العام الماضي، كشفت عن اتفاق "تاريخي"، برعاية أميركية، يقضي بوصول الهند بأوروبا مروراً بالشرق الأوسط، وعبر "إسرائيل" تحديداً. ويحوي هذا الممرّ طريقاً واسعاً للمركبات باتجاهين، وكلّ اتجاه يتجه لستة مسار، وسكك لقطارات الشحن والركاب، وخطوط غاز وبنفط وهيدروجين، وشبكة ألياف ضوئية لنظام المعلوماتية والإنترنت. ويُعتبر هذا الممرّ جزءاً من مشروع غربي أميركي كبير لمواجهة مبادرة الحزام والطريق الصينية، التي يعتقد الغرب أنّها تهدف للسيطرة على اقتصاد العالم، وتُسهم ببسط نفوذ الصين. وعليه، فإنّ الغرب يواجه هذه المبادرة بكلّ ما أوتي من قوّة ونفوذ.

ولإتمام هذا الممر فائق الأهمية، يجب إزالة كلِّ العوائق والأخطار، ومنها ما يمكن أن تمتلئه حركات المقاومة في غزة؛ خصوصاً أنّ الممر يمرّ من جنوب البحر الميت وعبر الأراضي المحتلة في العام 1948 إلى البحر المتوسط، في مسافة أبعد ما يكون عن غلاف غزة الحالي قرابة 25 كلم، الأمر الذي يستدعي أن يتمّ تأمين هذا الطريق. وعليه، فإنّه من بين الأسباب الحقيقية للحرب على غزة ونية إفراغها من سكّانها، وجود أهداف استراتيجية واقتصادية، ومنها لتأمين مشاريع مثل الممر الاقتصادي.

إن "إسرائيل"، كعادتها، ولغايات سياسية وجيو اقتصادية مبيتة، تسعى للترويج لفشل مصر بإدارة قناة السويس كمرر استراتيجي عالمي، وبالتالي لدعوة العالم للتفكير بإيجاد ممرّات بديلة، لتحطيم قدراتها المالية وحرمانها من استعادة مكانتها ودورها القومي والإقليمي، وإثبات عدم قدرتها على إدارة الملاحة الدولية في القناة بشكل طبيعي وآمن، بسبب ما يُنسب لإدارتها من إهمال وفساد يُعرّض التجارة العالمية للخطر، ومن العجز عن تلافّي أو علاج حادث جنوح أو انسداد المجرى الملاحي الدولي؛ مع التركيز الإعلامي على خسائر التجارة العالمية من جزاء ذلك؛ وبالتالي لا بدّ من البحث عن بدائل. وقد استثمرت "إسرائيل" أزمة جنوح إحدى السفن الضخمة في عرض القناة، بإعلانها بدء العمل بمشروع قناة بن غوريون البديلة، ما يزيد من الضغوط على القاهرة التي تعاملت مع تعثر السفينة على أنه أزمة مصيرية تختبر قدرة وجدارة النظام المصري بالكامل.

الجدير بالذكر أنه بخلاف قناة السويس التي تنظّم سير السفن في اتجاه واحد، مداورة ذهاباً وإياباً، فإن "إسرائيل" سنُقِّم على حفر قناتين مستقلتين؛ واحدة من البحر الأحمر إلى المتوسط، والثانية من المتوسط إلى البحر الأحمر، بحيث لا تهدر أي سفينة أي قدر من الوقت عند مرورها، في حين تمضي السفن في السويس أسبوعين كي تجتاز القناة؛ وهذا سيُشكّل ضربة إضافية لقناة السويس ذات الممر الواحد الذي يُستخدم بالتناوب. كما تُخطّط تل أبيب لأن تحوّل قناتها إلى مشروع متعدد الوجوه. فضلاً عن دورها التجاري كبديل لقناة السويس، تنوي "إسرائيل" إقامة مدن صغيرة وفنادق ومطاعم ونوادي سهر ليلية على طول القناة من أجل إحياء منطقة إيلات شبه الصحراوية. وفوق ذلك، ستكون القناة الإسرائيلية أكثر مرونة وتنظيماً وحادثة؛ فمثلاً، ستكون القناة بعمق 50 متراً، أي بزيادة 10 أمتار عن قناة السويس، وستستطيع استقبال سفينة بطول 300 متر وعرض 110 أمتار؛ وهي أكبر قياس للسفن في العالم. ومن أجل تأمين القناة، ستضع "إسرائيل" أجهزة تجسس في عمق القناة وأجهزة مراقبة في قلبها، وستقيم أكبر حاجز يكشف الأسلحة ويصوّر بطريقة الأشعة الليزرية كل سفينة

تقطع القناة. ومتابعة للضرر الواقع على مصر، تُسهم قناة السويس الآن بـ 9 مليارات دولار من المداخل؛ وعند تشغيل القناة الصهيونية، فإنها سوف تنخفض إلى 4 مليارات، حيث تتوقع "إسرائيل" أن يكون مدخول القناة الجديدة أكثر من 4 مليارات دولار في السنة.

7 - الأهداف الجيوستراتيجية:

ليست قناة "بن غوريون" المشروع الأول الذي تُخطّط له دولة الاحتلال لإيقاع الضرر بمصر؛ فكان قبلها الدعم غير المحدود لإثيوبيا في مشروع بناء "سد النهضة"، وهو أخطر المشروعات الجيوستراتيجية على مستقبل نهر النيل وسُبل الحياة في مصر والسودان. أما بالنسبة للقناة المذكورة، فثمة عدة أهداف من شقّها، وأهمها: الأول هو السيطرة على خطوط الملاحة الأهم عالمياً. والثاني هو خنق قناة السويس المصرية. والهدف الثالث هو أن تصبح هذه القناة، بالإضافة إلى الموانئ الإسرائيلية، حلقة الوصل بين آسيا وأوروبا، ولاسيما بعد أن وقّع الرئيس المصري، عبد الفتاح السيسي، اتفاقية نقل السيادة على جزيرتي تيران وصنافير إلى السعودية؛ بحيث أصبح ممر تيران ممراً دولياً بموجب هذه الاتفاقية، بعد أن كان خاضعاً للسيادة المصرية. وهذا الأمر، بطبيعة الحال، جائزة جيوستراتيجية كبرى لصالح "إسرائيل"؛ ذلك أن اتفاقية نقل السيادة على جزيرتي تيران وصنافير من مصر إلى السعودية ليست مجرد صفقة تجارية، تمّ من خلالها بيع أرض مصرية من أجل المال لضخّه في اقتصاد البلاد المتهالك؛ بل المسألة تتعلق بمشروع أوسع تمّ التخطيط له، وهو اليوم يُنفَّذ بعد أن أصبح الطرف مناسباً لتنفيذه. كما ستسعى "إسرائيل" إلى إقناع الأردن بجرّ مياه من هذه القناة إلى البحر الميت، الذي تتناقص مياهه سنوياً. وإذا وافق الأردن، فإن أنابيب ضخمة ستصبّ من قناة بن غوريون إلى البحر الميت، مقابل أن تُقدّم للأردن تسهيلات لإقامة فنادق ومنتجات أردنية على البحر الميت، بالإضافة إلى مشاريع سياحية "إسرائيلية" - أردنية مشتركة في المنطقة، تساعد في إرسال سياح إلى منطقة بتر؛ لأن الاقتصاد الأردني المصاب بتناقص سلبي، هو بأمس الحاجة إلى دعم مالي. وقد كان لمذكرة التفاهم التي وقّعت عام 2012 في (بكين)، بين وزير النقل الصهيوني، إسرائيل كاتس، ووزير النقل الصيني، لي شينغلن، الأثر الكبير في تفعيل مشروع الربط السككي بين البحرين؛ ومن المتوقع أن تتمدّد شبكة السكة الحديدية لتشمل ميناء العقبة الأردني لغايات مربية. وتكاد دولة الاحتلال لا تترك فحاً ولا مكيدة تؤثر بها سلبياً على دول الجوار إلاّ فعلتها. وعبر التاريخ حاولت

"إسرائيل" دائماً إنهاك مصر وإدخالها في دوّامات لا تنتهي من الضياع والاستنزاف. والأكثر أهمية في هذا المجال هو أنه من شأن هذه القناة الأقرب إلى الحدود المصرية، أن تعطي "إسرائيل" مزايا عسكرية لا مثيل لها، حيث ستكون بمثابة عائق مائي دفاعي عنها؛ فضلاً عن أنها ستمكّن الكيان من تحصين دفاعاته هناك؛ وبالتالي توفير منطقة عازلة ضد التهديدات المحتملة الآتية عليه من الجنوب. وتبعاً لذلك، فإن مثل هذه الميزة الاستراتيجية في منطقة مضطربة، يمكن أن تعيد تشكيل ميزان القوى لصالح الكيان الغاصب.

إن "إسرائيل"، ما بعد افتتاح "قناة بن غوريون"، ستكون المستفيدة الأكبر مادياً، والمتحكّمة جغرافياً، بحيث ستصبح مصلحة الأنظمة المُصدّرة للغاز والنفط، أو المستقبلة للبضاعة الأوروبية الاستهلاكية، وكذلك البضاعة الإسرائيلية، مرتبطة بالمحافظة على مصالح "إسرائيل" وقدرتها ووجودها الدائم في البحر، ولاسيما أن "تل أبيب" تنوي بناء مدن سياحية صغيرة عند القناة.

8- قناة بن غوريون والحرب العالمية على غزة:

مع اندلاع الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة، ظهرت عشرات المقالات عن قناة بن غوريون في مواقع معادية لإسرائيل. وذهب أحد المواقع إلى الحديث عن ربط الخطة الإسرائيلية لتهجير الفلسطينيين إلى سيناء بوجود مشروع لإنشاء ميناء بن غوريون في القطاع. وحتى قبل الحرب، دخلت الصحافة الإثيوبية على الخط في ظل المناكفات مع مصر حول سد النهضة. وفي أواخر سبتمبر/أيلول الماضي، قبل بضعة أيام فقط على "طوفان الأقصى"، ألقى رئيس وزراء "إسرائيل"، بنيامين نتنياهو، كلمة أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة، تحدّث فيها عن آفاق مسلسل التطبيع مع الدول العربية، وأثره في تغيير وجه الشرق الأوسط. وعرض الرجل أثناء خطابه، خارطة لمناطق مكسيّة باللون الأخضر الداكن للبلدان العربية التي تربطها اتفاقات "سلام" مع "إسرائيل"، أو هي في طور التفاوض لتطبيع العلاقات معها. وهذه البلدان المقصودة هي: مصر والسودان والإمارات والسعودية والبحرين والأردن؛ ولا نجد أدنى ذكر لدولة فلسطينية ما، إذ أفردت "إسرائيل" لنفسها بالخارطة، لونها أزرق يُغطّي أراضي الـ48، ثم الضفة الغربية، ثم قطاع غزة بالكامل. وفي أعقاب ضربة "طوفان الأقصى"، أعلن رئيس وزراء "إسرائيل" أن "رد إسرائيل على "حماس" سيغيّر شكل الشرق الأوسط ووجه المنطقة لعقود". والغرض من الحرب، على حدّ قوله، هو محو قطاع غزة، في ظل إقامة مشروع أميركي/إسرائيلي لربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط.

إن مشاريع الشرق الأوسط (الكبير أو الموسع أو الأوسع) ليست جديدة بالمرّة؛ ويكاد عمرها يكون من عمر الإدارات الأميركية المتعاقبة منذ تسعينات القرن الماضي. لكنها تهاوت وأجهضت في المهد لأسباب شتى. بيد أنّ "طوفان الأقصى" أحيّاها، وأعطّاها زخمًا كبيرًا، وفسح لها في المجال كي تتجسّد وتكون مكنن تقاطع بين المشاريع الأميركية في المنطقة، وما أعلن عنه نتياهو في الدورة 78 للجمعية العامة للأمم المتحدة. لقد أدركت الولايات المتحدة أنّ التساوق مع المشروع الإسرائيلي ورُحى الحرب دائرة، سيُمكنها من محاصرة مجموعة "البريكس"، ومن مواجهة المشروع الضخم، مشروع طريق الحرير، الذي باشرت الصين في إقامته. وسيُمكنها أيضًا من بناء محور منافس سيُضيق على الصين وحلفائها بالمنطقة وخارجها، وسيضمن لها الهيمنة على عالم ضاق بمنطق الأحادية القطبية. ولذلك، فإنّ دعم الولايات المتحدة المطلق لإسرائيل وتزويدها المكثف إيّاها بالسلاح والعتاد، وحثّها لتستمر في إحراق غزّة وسكّانها، لا يجد تفسيره فقط في التماهي العقائدي أو السياسي بين الحليفين، بل إنّ الباب السالك لتصريف المشروع الأميركي القائم على الوقوف في وجه مشاريع الصين العابرة للقارّات، والتي تصل إشعاعاتها إلى سوريا وتخوم البحر المتوسط. بالتالي، فإنّ الغرض من الحرب على غزّة ليس تدمير سلطة "حماس" أو استرجاع الرهائن وحسب، بل محو قطاع غزّة من الخارطة، في أفق ترجمة مشروع أميركي/إسرائيلي، يكون منطلقه إقامة قناة بن غوريون لربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط، عبر ميناء إيلات.

إنه ممّر بحري بامتياز، لكنه مسنود بخطوط سكك حديدية ستربط الهند بالشرق الأوسط وبأوروبا، وبخطوط شحن من وإلى السعودية والإمارات والأردن. وهو نفسه ذاك الخط الأحمر الذي رسمه نتياهو في خارطته باعتباره "ممّر السلام"، والذي سيُمكن من نقل البضائع والسلع بانسيابية كبيرة، وفي غضون يوم أو يومين، عوض الحاويات العابرة لقناة السويس، والتي يستغرق النقل عبرها أكثر من عشرة أيام.

إن وجه الشرق الأوسط الجديد يريد غزّة قطاعًا خاليًا من الفلسطينيين، مُطَهَّرًا إثنياً ومسوّى بالأرض. يريده رقعة جغرافية "نظيفة"، لأنّ المشروع لن يكون متمحورًا حول عملية ربط بحري مسنود بربط سككي فقط، بل سيتوسّع كي يضم مُدناً نموذجيةً جديدةً وفنادق وملاهي وأسواقًا تجارية ومراكز اصطياف، وما إلى ذلك. ومن هنا يتكشف السر في حماسة بعض دول المنطقة لتمويل المشروع. أما استدراج مصر للقبول بتوطين سكّان غزّة، نظير

بعض الإغراءات المالية، فسيكون تضحية مجانبة بدورها الإقليمي والقومي، وتفریطاً مباشراً من لدنها بمكانة قناة السويس ضمن مجاري الملاحة البحرية العالمية.

لقد تعددت التكهّنات والتحليلات بشأن ما يمكن أن يكون عليه مصير غزة بعد الحرب العالمية التي تُشنّ عليها. لكن قلة قليلة ممّن ذهبوا بعيداً في التفكير الجيو سياسي، ورأوا ما بات يطفو على السطح من المشاريع التجارية والسياسية والجغرافية في المنطقة، ما جعل من أزمة قطاع غزة نقطة في بحر التحولات الجيوستراتيجية الكبرى التي تُرسم من الفرات إلى النيل، والتي تتجسد في محاولة بناء (إسرائيل الكبرى وعظمى) تعمل لأجلها الصهيونية العالمية، من يهود وغير يهود، مهما كلف ذلك من تضحيات وخسائر بشرية ومادية. ومن يراقب الشروع في بناء قناة "بن غوريون"، التي تثير ذهول المصريين والأردنيين على السواء، والتي ستوفّر مدخولاً سنوياً لإسرائيل قدرّ بعشرة مليارات دولار؛ ومن يُراقب التسوية التي حصلت في قضية جزيرة تيران، حيث تنازلت عن ملكيتها مصر للمملكة العربية السعودية؛ ومن يُراقب استخراج الدولة العبرية النفط والغاز من اثني عشر بئراً بحرياً؛ ومن يُراقب تفاهات التطبيع الثنائية، فوق الطاولة وتحتها، مع العديد من الدول العربية؛ ومن يُراقب مسارعة "إسرائيل" إلى ترسيم الحدود البحرية مع لبنان؛ ومن يُراقب مد "إسرائيل" أنابيب الغاز إلى أوروبا بطول 1800 كلم؛ ومن يُراقب تألق مرفأ حيفا وجعله معبراً رئيساً على طريق الحرير بين الهند وأوروبا بعد تفجير مرفأ بيروت وتدميره، يُدرك جيداً أن كلّ ما تصبو إليه "إسرائيل" هو الإطاحة بكلّ (العوائق) الواردة في قاموسها الجيوستراتيجي، كقطاع غزة الذي تعتبره شوكة في خاصرتها، لأن قناة بن غوريون سوف يتم حفرها على حدوده. لكن في ظل مقاومة "حماس" و"الجهاد" وسائر الفصائل الفلسطينية، الشرسة، لا يمكن قيام قناة اقتصادية مزدهرة تمر عبرها ناقلات عملاقة بسلام وأمان، إلّا بعد إجراء تعديل على الجغرافيا السياسية وإحداث "ترانسفير" يتم من خلاله نقل الغزويين إلى سيناء والأردن وسوريا ولبنان.

وبالنسبة للدعم الأميركي والغربي المفتوح للعدوان الصهيوني على غزة، تحت عنوان "حق إسرائيل في الدفاع عن نفسها"، فإن هذا يرتبط بحقيقة الصراع بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين في منطقة منافسة مفتوحة وغير معن عنها، بين مبادرة الحزام والطريق واتفاقية ممر بايدين الأمريكية. وفتح قناة بن غوريون، من أم الرشراش إلى البحر الأبيض المتوسط بجانب قطاع غزة، تحديداً من شماله، إنما يشرح سبب تركيز العمليات العسكرية الهجومية للعدو الإسرائيلي على هذا القسم من القطاع، ويوضح الدعوات الموجهة للفلسطينيين للنزوح

إلى جنوب القطاع؛ وكذلك في محاولة الاستحواذ على مكانة مصر الإقليمية والدولية، وتحديداً في الشرق الأوسط. وقد تشكّل قناة بن غوريون العتيدة عموداً أساسياً من اتفاقيات أبراهام، وتطوير مبادرة الصين ومشاريعها مع روسيا وحلفائهما، ومن خلال تطبيق اتفاقية ممر بايدن من الهند إلى أوروبا عبر "إسرائيل". لكن ما كسر وعطلّ هذا المخطط، كما ذكرنا، هو عملية "طوفان الأقصى" المباركة التي شاهدها العالم بدهشة وذهول. وبالتالي لم يعد حلم (إسرائيل الكبرى)، بأن تتمدّد جغرافياً من النيل إلى الفرات، سهلاً، ولا ذا أولوية آتية؛ فهذه المساحة الشاسعة تحتاج إلى عدد وفير من اليهود لا مجال لدولة الاحتلال أن توفّره لأسباب عدّة، أبرزها معدّل الإنجاب المنخفض لدى يهود "إسرائيل" والعالم، في مقابل نمو كبير في أعداد الفلسطينيين والعرب، والرغبة في الهجرة الى خارج الكيان لدى اليهود الوافدين، الذين لم يجدوا الأمان النفسي والاجتماعي والاقتصادي المنشود، بعدما تم تصنيفهم إسرائيلياً بحسب البلدان الوافدين منها، وعمولوا عرقياً وعنصرياً وفق هذه التصنيفات، ما أشعرهم بأنفسهم كمواطنين من درجة أولى وثانية وثالثة.

لا يُسقط المتشدّدون اليهود القوميون الحلم الجغرافي لما يُسمّى "دولة إسرائيل الكبرى" وفق المنطق التلمودي. ومن هنا يأتي الحلم بالسيطرة الاقتصادية والمالية على دول المنطقة كافة، سواء بالتطبيع معها، أو الانفتاح بتشبيك اقتصاداتها بطريقة شرعية، قد تغيد الطرفين، ولو بنسبٍ مختلفة؛ أو أن يتم الدخول إلى هذه الدول عبر اختلاق الفتن والحروب والصراعات البينية. وقد أتى حصار لبنان وإفلاسه في هذا الإطار، خاصة بعد تفجير مرفأ بيروت المشبوه، الذي حوّل الأنظار إلى ميناء حيفا، والذي من المتوقع أن يؤدّي دوراً اقتصادياً محورياً في المنطقة بعد إنجاز تطويره من قبل شركات صينية دخلت على الخط.

9- خاتمة:

ما الذي نتوقّعه من الأشرار غير الشر والدمار وصناعة المنغصات وافتعال الأزمات. وليس أدلّ على هذا السلوك الشرير من نوايا "إسرائيل" الخبيثة لاجتثاث قطاع غزة، بشراً وحجراً، من جذوره، ولتدمير اقتصاد مصر، والهيمنة الاقتصادية والجيواستراتيجية على المنطقة العربية بأكملها، من طريق قيامها بأداء دور الناقل البحري الأرخص والأسرع والأكبر عبر إنشاء قناة أخرى، في إطار خطة شيطانية أعدتها في الخفاء، وستنفّذها بالتنسيق مع كبريات الشركات الصينية، لبناء منظومات متكاملة لخطوط السكك الحديدية، لربط ميناء إيلات بميناء حيفا

والمدن الأخرى بشبكة متكاملة، لاستلام بضائع السفن القادمة من البحر الأحمر، ونقلها براً بعربات القطار إلى شواطئ البحر الأبيض المتوسط، ومن ثم نقلها بحراً إلى الموانئ الأوروبية عن طريق الالتفاف على قناة السويس، بهدف تحييدها أو تعطيلها، أو التأثير السلبي عليها.

عبر التاريخ، حاولت الصهيونية العالمية دائماً إنهاك مصر وإدخالها في دوّامات كثيرة تضرّها، اقتصادياً وسياسياً واجتماعياً، وبالتأكيد عسكرياً، خاصة أن هناك مخططاً إسرائيلياً-أمريكياً يهدف إلى إضعاف مصر من دون موتها، لتكون للأعداء اليد العليا إقليمياً، وحتى لا يسقط الشرق الأوسط بأكمله في الفوضى. ولذلك هناك مساعٍ دائمة لإضعاف إيرادات مصر، بإطلاق مشروعات منافسة؛ وإذا ضعفت الإيرادات ضعفت الدولة. و"إسرائيل" تستطيع حفر قناة تنافس قناة السويس في حالة واحدة فقط، هي الاستيلاء على قطاع غزة بأكمله. وبذلك ستستطيع "إسرائيل" حفر قناة تربط بين إيلات والبحر الأبيض المتوسط، لأن أرض غزة فقط هي التي تسمح بحفر القناة، بخلاف أراضي المنطقة الصخرية. و"إسرائيل" تركّز حالياً على هدفين: أولاً، القضاء على مقاومة "حماس" نهائياً، وإضعاف الفلسطينيين وطردهم من أراضيهم؛ والهدف الثاني هو تنفيذ مشروع القناة. وبالتالي، طالما أن هناك مقاومة و"حماس"، وتمسك الفلسطينيين بأراضيهم، فلن يتم تنفيذ المشروع. ومن هنا كانت فكرة قتل الفلسطينيين أو تهجيرهم إلى مصر والأردن ولبنان، أو أي مكان آخر .

لقد هدفت "إسرائيل" على الدوام من وراء حروبها الدموية، إلى التوسع والسيطرة تحقيقاً لهلوساتها التوراتية أولاً، وثانياً للسطو على ثروات ومقدّرات الدول والأراضي التي اغتصبتها، مثل فلسطين والجولان، ومزارع شبعاء، من مياه ونفط وسهول زراعية، أو لتنفيذ مشاريع اقتصادية عملاقة ترفع من مكانة الكيان الجيوستراتيجية والجيواقتصادية، كقناة بن غوريون المائية. وقد أخرجت حرب الإبادة والتدمير الجارية في غزة، هذا المخطط الصهيوني القديم إلى العلن من جديد، حيث بدأ يتداوله العديد من الخبراء ومراكز الفكر الغربية، خاصة وأن إنجازها يتطلب إبادة وتهجير سكان غزة وتدميرها كلياً، وجعلها منطقة غير صالحة للعيش، تماماً كما تحاول أن تفعل "تل أبيب" في القطاع حالياً؛ ذلك أن وجود غزة، التي هي حلقة وصل أساسية للوصول إلى البحر الأبيض المتوسط، يشكّل عقبة رئيسة أمام نجاح مشروع القناة الإسرائيلية. وبالتالي فإن الكلمة الأخيرة ستكون للمقاومة الفلسطينية، التي سيقضي صمودها، ومن ثم انتصارها، على تطورات "تل أبيب"، وينسفها من أساسها، ويجعلها مجرد أحلام يقظة يُغدّي بها قادتها النازيون مخيلتهم المتعطّشة للدماء.