

# الدائرة الأولى

رصد دوري للتحويلات الاستراتيجية  
بمنطقة غرب آسيا واتجاهاتها الرئيسية

خط (دبي - حيفا) البري  
طوق نجاة اقتصادي للعدو  
وبداية مسار تطبيع مستدام

خط (دبي - حيفا) البري طوق نجاة اقتصادي للعدو  
وبداية مسار تطبيع مستدام

2024-02-05

**W.A.R.C**

West Asia Research Center

في البداية لا بد من التنويه بأن معركة "طوفان الأقصى" التي تعتبر معركة وجود للفلسطينيين وللصهاينة على السواء كشفت وجه النظام الرسمي العربي والإسلامي الذي أخذ معظمه جانب الحياد السلبي وأخذت بعض الدول موقف المؤيد علناً أو ضمناً للعدو وللسياسة الأمريكية في المنطقة.

ومن أكثر الدول المتورطة بما يمكن تسميته الدعم الحيوي لكيان العدو هو الأردن والامارات ومصر وتركيا اللافت في الدورين الأردني والتركي أنهما متناغمان ومن يطالع المواقف الأردنية والتركية تجاه الاتهامات التي توجه إليهما في الاعلام العربي والاجنبي يجد أن أجهزة دعاية الدولتين تنفذ ما يمكن تسميته بدعم إعلامي متقابل حيث تمتلئ وسائل الاعلام الأردنية والتركية بمحتوى دعائي ضخم يقوم بوظيفتين الأولى الدفاع عن النفس ونفي الاتهامات بمساعدة العدو والثانية تشاركية حيث تقوم وسائل الدعاية في تركيا بالدفاع عن الأردن وكذلك تقوم وسائل الدعاية الأردنية .

ما يهمنا هنا هو استقرار واستشراف الموقف الأردني رغم أنه يظهر لدينا من خلال تحليل مواقف واتجاهات كلا البلدين تطابقاً ملفتاً في عدد من المؤشرات المرتبطة التي تقود بالنهاية إلى نتيجة موحدة وهي أن أوضاع الدولتين متطابقة في كيفية التصرف مع معركة طوفان الأقصى ومن خلالها مع كيان العدو عليه فإن دراسة الساحة الأردنية وتفاعلها مع معركة طوفان الأقصى ستؤدي بنا حتماً إلى نفس الخلاصة مع تركيا.

يمكن اعتبار الأردن مجالاً نموذجياً لدراسة مواقف قوى أخرى في الإقليم كالإمارات ومصر اتخذت موقفاً يريح العدو وتجعله يتفرغ لمعركته مع المقاومة الفلسطينية كما تعمل بكل جهدها على تعطيل إي محاولة اسناد للمقاومة من محورها ويبدو أن نفس هذا الموقف يتطابق مع المطالب الأمريكية وهي جعل العدو متفرغاً فقط للتوحش على غزة ويمكن تحديد الموقف الأردني العام بالتالي:

- 1- نقمة شعبية كبيرة على العدوان الصهيوني على غزة
- 2- تأييد شعبي كبير للمقاومة
- 3- لا مبالاة الحكومة الاردنية بما يجري على الجانب الفلسطيني والانشغال بقضايا أمنية ذات طابع جرمي أو جنائي عن القضية الرئيسية بل محاولة تليفيق بعض العمليات التي تقوم بها أجهزة الأمن الأردنية بأنها عمليات لمكافحة المخدرات وتبين بعد أيام أنها كانت عمليات مكافحة لإمداد المقاومة في الضفة الغربية بالسلاح.
- 4- ضبابية وغموض في حقيقة موقف الملك عبد الله الثاني ملك الأردن خلافاً للموقف القطري الشبيه ولكنه يتخذ صفة الوساطة بين المقاومة وكيان العدو فيما لا تعكس مواقف شركاء قطر في الإقليم أي ردة فعل تجاه التطورات الخطيرة التي آلت إليها الحملة الصهيونية الوحشية على غزة.
- 5- التهرب من أي مساهمة دبلوماسية في مجلس الامن أو أي المجالس الأممية التي يمكن من خلالها الضغط السياسي على كيان العدو.

- 6- المساهمة في الضربات الجوية التي نفذها سلاح الجو الأمريكي والبريطاني ضد المقاومة العراقية والقوات الريدفة في سوريا (المشاركة في ضربات الميادين ودير الزور).
- 7- تسخير الرادارات وقدرات التعقب والكشف الالكتروني المتطورة التابعة للجيش الأردني في عملية حماية العدو من المسيرات والصواريخ التي تستهدفه من العراق وسوريا واليمن.
- 8- السماح للجيش الأمريكي باستخدام مطارات القواعد الامريكية في الأردن لتزويد كيان العدو بأسلحة ومنظومات وذخائر (معظمها فائقة وكاسرة) ساهمت في تعزيز قدرة التوحش الصهيوني الجوي والبري على غزة وشعبها.
- 9- مساهمة الأردن بدعم المجهود الاقتصادي والتجاري لكيان العدو مما يخفف عن الكيان الضغوط التي ينفذها محور المقاومة وعلى رأسها الإجراءات التي تقوم بها الدولة اليمنية في مضيق باب المندب ضد الملاحه البحرية الصهيونية. حيث أكدت معظم وسائل الاعلام العالمية (post- sky news bbc – euro newswashington) على أن خطأ برياً يبدأ من ميناء جبل علي في دبي ويمر عبر السعودية وعبر ثلاث معابر في الأردن وينتهي في ميناء حيفا في فلسطين المحتلة استعاض به العدو مؤقتاً عن الخط البحري الذي يمر من مضيق باب المندب إلى موانئ العدو (عسقلان – اشدود – حيفا).

### دور مشروع "بوابة الأردن" في فك الحصار البحري اليمني عن العدو

إن التسريع الهائل بعد العام 2021 في تنفيذ مشروع "بوابة الأردن" المعلق منذ العام 1994 الذي ضمنته ملحقات اتفاقية وادي عربة بين الأردن وكيان العدو يمكن للعدو الاستفادة من تسهيلات المناطق الحرة التي بنتها الامارات في الأردن وفلسطين المحتلة لتنظيم سلس لعملية الترانزيت والتبادل التجاري " الاماراتي - الأردني - الصهيوني " وقد بني لهذا الهدف جسر في شمال غور الأردن، فوق المنطقة الواقعة عند التقاء نهر الأردن ووادي شوباش، والذي يجري تطويره حيث من المتوقع أن يصل طوله إلى 352 مترا. وبدأت اعمال إقامة منطقة التجارة الحرة المشتركة للصناعة والأعمال على مساحة 700 دونم في الجانب الأردني قرب بلدة المشارع وتشمل المصانع والمخازن الضخمة.

وعلى مساحة 245 دوئما في الجانب "الإسرائيلي" في منطقة كيبوتس طيرات تسفي، حيث ستقام مكاتب الدعم اللوجيستي؛ ونقل البضائع، وجباية الضرائب، وغيرها. وتسمى المنطقة بمسمى "مقاطعة مشتركة" لأنها لن تكون تابعة لأي من الدولتين، ولن يحتاج الإسرائيليون والأردنيون إلى استخدام جوازات سفر لدخولها، ولكنها لن تشكل معبرا للانتقال بين البلدين. وتمول الامارات إسرائيل كل الأعمال والبنى التحتية، من بينها نحو 15 مليون دولار لبناء الجسر فقط، ويصل إجمالي الميزانية إلى أكثر من 50 مليون دولار. الملفت أن مدير المشروع في الجانب الأردني هو محامي من فلسطيني يتمتع بالجنسيتين "الإسرائيلية والاردنية" يدعى راني حاج يحيى.

وستشهد المنطقة تنقلا حرا لرجال الأعمال، والبضائع، والمواد الخام، وستمنح الكثير من المزايا والتسهيلات، وأهمها هو الإعفاء الضريبي، ومن جهة إسرائيل، فإن الأفضلية الأهم هي التكلفة المنخفضة لتشغيل العمال الأردنيين، إذ أن تكلفة تشغيلهم أقل ثمنا بكثير مقارنة بالعمال "الفلسطينيين".

ثمّة دور ووظيفة كبيرة لحساسية الجغرافيا الأردنية لاعتبارها أهم حلقة في مشروع الربط حيث يتم تزويد العدو بما يحتاجه من خلال أسطول ضخّم من شاحنات النقل الأردنية التي تقطع الطريق بين ميناء جبل علي في الامارات وبين ميناء حيفا بدون توقف أو محطات ومراكز التخزين الصهيونية في تل أبيب وغوش دان وعسقلان وغيرها. وتقع منطقة التجارة الحرة في المجلس الإقليمي عيمك همعايانوت وسط الطريق إلى ميناء حيفا، الذي يربط كيان العدو مع دول الخليج ومع دول أوروبا والغرب، وبين عمان، وهي قريبة من إربد أيضا، المدينة الثانية من حيث

كبرها في الأردن، مما سيجتنب نقل البضائع من الامارات والبحرين عبر الأردن إلى كيان العدو ومن كيان العدو إلى خليج العقبة وآسيا كلها.

## محطات مهمة في المشروع الجديد "الرديف"

في السادس من كانون أول 2023 وبعد تفاقم أزمة النقل البحري في كيان العدو وقعت شركة "تراكنت" الصهيوني اتفاقية مع شركة "بيورترانز" الإماراتية للخدمات اللوجستية ليبدأ تسيير الشاحنات المحملة بالبضائع من ميناء دبي مروراً بالأراضي السعودية ثم الأردنية وصولاً إلى ميناء حيفا في إسرائيل. وذكرت صحيفة "معاريف"، في عددها الصادر في نفس اليوم، أنه في ظل الحرب المستمرة على قطاع غزة، تم توقيع اتفاق مع شركة "بوريترانس" للخدمات اللوجستية التي تتخذ من دولة الإمارات مقراً لها، والتي تعمل بالتعاون مع موانئ دبي العالمية، يتم بموجبه تشغيل جسر بري لنقل البضائع على طريق يربط دبي والمملكة العربية السعودية والأردن بميناء حيفا والعكس. ومن المتوقع- تضيف الصحيفة العبرية- أن يوفر المعبر البري، الذي حصل على موافقة وزارة الدفاع والحكومة الإسرائيلية، 80% من الوقت على الطريق البحري، ويوفر بديلاً أسرع للمرور عبر قناة السويس، ويحقق حلاً للمشاكل الأمنية عن طريق البحر، بسعر منافس. وكجزء من الاتفاقية، سيتعاون الطرفان في مجال النقل البري للبضائع على طريق "الجسر البري" بحيث يمكن لوكلاء الشحن ومقدمي خدمات النقل استخدام منصة "Trucknet" لتبسيط النقل على الطريق، بحسب الصحيفة. ويهدف الجسر البري، وفقاً للصحيفة، "إلى تجاوز التهديد بقطع الممرات الملاحية في الطريق إلى إسرائيل".

بحسب التقرير الذي نشره موقع "واينت"، سيسمح الربط البري للشاحنات بنقل البضائع مع تقليل تكاليف النقل بشكل كبير وتقصير وقت نقل البضائع مقارنة بالوضع الحالي. ووفقاً لتقدير الموظفين في وزارة الخارجية والحكومة الأمريكية، فإن هذا يتعلق بتقصير الوقت من عدة أسابيع إلى يومين أو ثلاثة أيام وتوفير ما يصل إلى 20% في تكاليف الشحن.

## مسارات الطريق البديل

يمتد الطريق البديل عبر مسارين:

**المسار الأول:** بين ميناء جبل علي في دبي وميناء حيفا في إسرائيل، مروراً بمدينة الرياض في السعودية وعمان في الأردن. وتقطع الشاحنات عبر هذا المسار مسافة 2550 كيلومتراً على مدار 93 ساعة.

**والمسار الثاني:** بين مدينة المنامة في البحرين وميناء حيفا في الكيان الصهيوني، ويمر أيضاً عبر الأراضي السعودية والأردنية، وتقطع الشاحنات مسافة أقصر تقدر بحوالي 1700 كيلومتر والذي تستغرق الرحلة عليه 50 ساعة.

في الخامس عشر من كانون أول 2023 وصلت الدفعة الأولى من الشحنات التجارية المحملة بالمواد الغذائية الطازجة من دبي إلى كيان العدو، من خلال الخط البري الجديد البديل للبحر الأحمر، عبر موانئ دبي مروراً بالسعودية والأردن.

## يهنأ هنا التنويه إلى الملاحظات التالية:

- 1- خطورة هذا الطريق البري بين الامارات وكيان العدو أنه الطريق الوحيد حالياً الذي يغذي العدو بكافة أنواع البضائع والأغذية والمواد الأولية التي تستخدمها المصانع الصهيونية، وبالتالي هو الرئة الوحيدة التي يتنفس منها كيان العدو حالياً.
- 2- ان نجاح تطوير هذا الشريان الحيوي يضعف كثيراً المبادرة اليمنية بقطع امداد العدو البحري عبر البحر الأحمر ومضيق باب المنذب ويجعلها غير ذات جدوى.
- 3- إذا كانت الامارات لا تستحي من تقديم هذه الميزة لحليفها الصهيوني فإن السعودية والأردن كما تؤكد الميديل إيست مونيتور طلبتا عدم الإشارة نهائياً إلى دورهما في هذا الخط البري منعاً للإحراج وهما تنفيان حتى الآن أي تورط لهما في هذا الشريان البديل.
- 4- هذا المشروع يعتبر تطبيقاً موارباً لمشروع تطبيعي كبير وإن كان تحت عنوان التعويض عن الخط البحري الصهيوني المار بالبحر الأحمر بخط بري يمر عبر الامارات والسعودية والبحرين والأردن.
- 5- هذا المشروع سيستمر حتى لو توقفت الإجراءات الأمنية ضد العدو في البحر الأحمر.
- 6- هذا المشروع هو أساس لمشروع الخط الهندي البديل لمشروع الحزام والطريق.
- 7- شركة بيور ترانس "PURE Trans FZCO" الإماراتية، والطرف الثاني في الاتفاق، تتولى بالتعاون مع شركة موانئ دبي العالمية إدارة وتقديم الخدمات اللوجستية عبر الطرق البرية بين دول الخليج وموانئ العدو على البحر المتوسط.
- 8- يُظهر الموقع الإلكتروني للشركة الأولى الإماراتية أنها تأسست في المنطقة الحرة بميناء جبل علي في إمارة دبي الإماراتية.
- 9- موقع الشركة الإلكتروني مُسجل على الإنترنت لأول مرة يوم 12 ديسمبر الحالي، أي بعد سبعة أيام فقط من الإعلان عن تشغيل الطريق البري بين الإمارات والكيان.
- 10- الشركة تتبع شركة أخرى تسمى الفينكس جروب "Al Phoenix Group"، متخصصة في البرمجة وتقنيات المعلومات. أسسها مهندس يحمل الهوية "الإسرائيلية" يدعى عبده قاسم، بحسب حسابه على لينكدان، كما أن دومين شركة "بيور ترانس" المشاركة في الاتفاق مسجل باسم نفس الشخص.
- 11- تعمل "بيور ترانس" مع شركة موانئ دبي DP World المملوكة للحكومة الإماراتية، والتي تمتلك ميناء جبل علي، وتعدّ من أبرز مشغلي السفن التجارية حول العالم، ويبلغ رأسمالها أكثر من 10 مليار دولار، بحسب صحيفة معاريف.
- 12- قامت الإمارات وتستمر ببناء مراكز ومخازن لها على الأراضي الأردنية وبالقرب من الحدود وستعمل على نقل تلك البضائع إلى مناطق متعددة ودولا أخرى في العالم، وستقوم الإمارات باستئجار مناطق من أجل تخزين بضائعها بعد نقلها من ميناء حيفا.
- 13- مشروع بوابة الأردن للمنطقة الحرة يديره القطاع الخاص (الأردني - الصهيوني - الاماراتي)

1. نقترح التعامل مع هذا الطريق كخطوة إجهاضية لأحد مشاريع المساندة من محور المقاومة للمقاومة الفلسطينية.
2. ضرورة التعامل مع المشروع كأحد خطوات التطبيع الاقتصادي الإقليمي العربي مع العدو.
3. توضيح خطورة المشروع وأثره المستقبلي على مشروع الحزام والطريق.
4. توعية الجماهير الأردنية على خطر هذا المشروع على المستوى التطبيعي وعلى مستوى الضغط على المقاومة الفلسطينية في غزة في ظل الحصار الغذائي الهائل الذي يتعرض له أبناء غزة منذ بداية معركة طوفان الأقصى.
5. حث الجمهور الأردني للاعتراض الشعبي والحزبي على استخدام الأراضي الأردنية لإنعاش العدو واقتصاده من خلال خط دبي - حيفا البري الذي يمر في الأردن.