

وبامتدادها خارج حدود التقسيم بالقرار ١٨١ لعام ١٩٤٧، اسفيناُ عازلاً بين آسيا وأفريقيا. وهي تودّ لورتستطيع استثمار هذا الموقع الجغرافي الذي يمكن القول انه كان موقعاً «نقمة» بالنسبة الى اسرائيل وليس «نعمة»، حيث احاطت هذه الدولة حدود جغرافية - عسكرية واسعة في الوقت الذي خسرت اسرائيل، تماماً، امكان استخدام هذا الموقع لتجارة الترانزيت.

وقد أدركت اسرائيل الاختناق الجغرافي الذي اوقعتها فيه المقاطعة العربية وسنوات الصراع العسكري الطويلة، فحاولت ان تشرط أي مشروع للسلام في المنطقة بفتح تجارة الترانزيت، وبحقوق النقل البري والجوي عبرها، وربط ذلك بالمشاريع السياحية التي تود اسرائيل، عبرها، ان تسرق بريق لبنان السياحي، الذي عرفه هذا البلد قبل حرب العام ١٩٧٥.

وتبدو المشاريع الاسرائيلية بصدد المواصلات وكأنها تستند الى امكانات متوفرة فعلاً، في الوقت الذي لم تكن قد اتضحت اية اتجاهات صوب حل سلمي للصراع في المنطقة، خاصة اذا راجعنا مشروع التعاون الاقليمي في الشرق الاوسط في مجال المواصلات الذي قدمه وزير المواصلات في حكومة رابين، جاد يعقوبي، العام ١٩٧٥، حيث تصور امكان انشاء شبكة مواصلات جوية وبرية وبحرية تربط، بشكل رئيس، بين الاردن واسرائيل بانشاء منطقة مزدوجة القومية بينهما على غرار مطار بازل السويسري - الفرنسي، وكذلك بتطوير شبكة سكة حديد، حيث تربط الاردن بالبحر المتوسط، وصولاً الى السويس، فيبروت. ويمكن، أيضاً، مراجعة مشروع القناة المفترض شقّها بشكل مشترك مع العرب بين البحر الميت والبحر الاحمر لتجاوز مشكلة النقل الى ايلات^(١٧).

وبتصافر مشاريع للمواصلات، كتلك المفترضة، ستنتعش السياحة الاسرائيلية التي تشكل مدخلاً هاماً للسيولة النقدية من العملة الصعبة؛ كما ستستخدم هذه السياحة في العملية المستمرة منذ فترة طويلة لاعادة تكوين الذهنية الغربية اعلامياً وفق الصورة المراد تعميمها عن اسرائيل.

وتعتبر احدى الدراسات المقترحة بهذا الخصوص ان اسرائيل ستكون في مقدم الدول السياحية، لاعتبارات متعددة، أهمها:

- (أ) ان اسرائيل قد تحوّلت الى بلد سياحي عالمي.
- (ب) وجود طبيعة مساعدة على سواحل البحر الاحمر، والابيض المتوسط، والميت، وبحيرة طبريا، بالاضافة الى جبل الشيخ وصفد والجليل والكرمل.
- (ج) وجود الاماكن المقدسة لدى جميع الديانات في القدس والناصرة^(١٨)، الامر الذي سيجعل من السياحة الدينية والحج الديني للطوائف الدينية الثلاث مادة ثرية للاقتصاد الاسرائيلية.
- (د) وجود ما ليس متوفرأ غالباً في مناطق السياحة الاوروبية، أي السياحة الصيفية والشتوية بسبب المناخ ما فوق المداري.
- (هـ) توفر الخدمات المختلفة، كالمواصلات والكوادر السياحية.

وفي ضوء هذا النشاط السياحي المأمول، ستكون حركة مطار بن - غوريون أهم من أي حركة مطار جوي في الشرق الاوسط، وسيستطيع ان يتجاوز المطارات العربية الهامة ذات الحركة العالية المرتبة على الشكل التالي: القاهرة، بيروت، دمشق. كما انه سيتم تخصيص مئة باص، مع من ألف الى ثلاثة آلاف سيارة خاصة، يومياً، لنقل السياح على الطرق البرية التي تصل اسرائيل