

المشتركة. لكن كان على اسرائيل ان تخفض رسومها الجمركية على الواردات الصناعية من السوق لها: وفي كانون الثاني (يناير) ١٩٨١، كان التخفيض قد اصبح بنسبة ٣٠ بالمئة ثم ارتفع الى ٥٠ بالمئة بعد عامين. بعدها، كان على اسرائيل ان تواجه، في داخلها، منافسة اوروبية متصاعدة، بانتهاء اتفاقيتها مع السوق.

وتضارب اسرائيل، في الواقع، على ما ظهر في الحقبة النفطية وعرف باسم النزعة الاستهلاكية المتصاعدة لدى المواطن العربي؛ كما تضارب على اتساع السوق العربية التي تشمل اكثر من ١٨٠ مليوناً من المستهلكين. قد يقل متوسط دخل الفرد الواحد منهم، في بعض الدول العربية، عن متوسط دخل الفرد في اسرائيل ذاتها، غير ان السعة الهائلة للسوق العربية بالنسبة الى السوق الاسرائيلية كقيلة بازالة فروق الدخل. وتعتمد اسرائيل، في هذا الصدد، على ما يتم من عمليات نقل للذوق السائد في المجتمعات الاستهلاكية الى المجتمعات العربية، في ضوء تضاعف حجم الدخل العربي ثلاث مرات خلال خمس سنوات فقط، من العام ١٩٧٥ الى العام ١٩٨٠.

ويقدر الاقتصاديون الاسرائيليون امكان توجيه نحو ثلث تجارة اسرائيل الخارجية الى العالم العربي في ظل اوضاع السوق المشتركة للشرق الاوسط. والواقع، ان اسرائيل، وبحكم ما دلت عليه تجربة التطبيع مع مصر، تجد دائماً ما يمكن ان يشكل قوماً لتبادل تجاري مع العرب. ومعروف ان اسرائيل اقتطعت نحو ٣٥ بالمئة الى ٤٠ بالمئة من الانتاج المحلي للاردن باحتلال الضفة الغربية، ثم لم تلبث ان مارست التبادل مع الاردن عبر الجسور المفتوحة. ولدى اسرائيل، دائماً، حجم من المنتجات الصناعية، عدا بعض الفواكه والخضروات، صالح للتصدير الى اقطار عربية، مثل الاسمنت وبعض الخامات والمعدات الزراعية والمبيدات الحشرية والاسمدة والادوية والمعدات الكهربائية والالكترونية وبعض السلع الاستهلاكية.

(ب) تحويل اسرائيل الى مركز اقليمي للخدمات: فموقع اسرائيل الجغرافي يكسبها مركزاً خاصاً في التجارة العربية العابرة. فميناء حيفا واسدود منفذان الى البحر المتوسط بالنسبة الى الاردن. والاتصال الذي بين مصر والدول العربية الشرقية لا يمكن ان يتم الا عبر اسرائيل. ومن ثم، فان السيطرة على طرق المواصلات والتحكم فيها، سواء لتجارتها الدولية أو للتجارة العربية العابرة، التي كانت، دائماً، اهم مورد اقتصادي لبلدان الشرق العربي، وبخاصة لبنان، يجعل من اسرائيل مركزاً للتجارة العابرة، من والى العراق والاردن والسعودية ودول الخليج.

ولهذا ترمي اسرائيل الى نقل دور الموانئ المطلة على الطرق البرية التي تخدم التجارة العربية العابرة من مواقعها الحالية في بيروت واللاذقية وطرطوس، ناهيك عن الموانئ القابلة للتطوير مثل طرابلس وصيدا وبانياس، الى الموانئ الاسرائيلية وربط اسرائيل بشبكة كاملة من المواصلات الجيدة مع العالم العربي بأسره.

وكانت ورقة «الشرق الاوسط عام ٢٠٠٠» تضمنت مشروعاً للتعاون الاسرائيلي الاردني في الطرق، من خلال مطارين مشتركين، احدهما قرب القدس والثاني قرب ايلات. وتضمنت، أيضاً، مشروعاً لربط ميناء اسدود بالطرق البرية أو بالسكك الحديدية، واقامة ميناء عميق جنوب غزة، وادارة مشتركة لمينائى ايلات والعقبة، وتوحيد المطارين الاردني والاسرائيلي هناك في مطار واحد، وتطوير شبكة المواصلات الحديدية وربطها مع الاردن ومصر. وجاءت معاهدة