Προγραμματίζοντας την ομαλοποίηση: Υποδομές, εξόρυξη και το μέλλον της Γάζας

Το καλοκαίρι του 2025, ένα σχέδιο 38 σελίδων που κυκλοφορούσε εντός της κυβέρνησης Τραμπ διέρρευσε στον Τύπο: το GREAT (Gaza Reconstitution, Economic Acceleration and Transformation) Trust.

Με μια πρώτη ματιά, έμοιαζε με άπειρα άλλα σχέδια κερδοσκοπικής ανάπτυξης, απεικονίσεις πολυτελών θέρετρων, ζωνών ελεύθερου εμπορίου και έξυπνων πόλεων. Η Γάζα, όπως επέμενε το σχέδιο, θα μπορούσε να ανακατασκευαστεί ως μέρος ενός «αβρααμικού ιστού» και μιας νέας «φιλοαμερικανικής περιφερειακής αρχιτεκτονικής».

Η πρόταση δεν θεωρούσε τη Γάζα ως ένα έδαφος με λαό και πολιτικά δικαιώματα, αλλά ως έναν κόμβο logistics ενταγμένο στον Οικονομικό Διάδρομο Ινδία-Μέση Ανατολή-Ευρώπη (IMEC), τον άξονα μεταφορών, ενέργειας και δεδομένων που συνδέει τη Νότια Ασία, τον Κόλπο και την Ευρώπη, μέσω του Ισραήλ, ο οποίος ξεκίνησε το 2023. Στα διαγράμματα του σχεδίου, η Γάζα επρόκειτο να γίνει ένας κόμβος αυτής της εμπορικής αρτηρίας ανατολής-δύσης, με την ακτογραμμή και τη γη της να χωροθετούνται εκ νέου ως λιμάνια, αγωγοί και ψηφιακά καλώδια.

Το έγγραφο που διέρρευσε δεν ήταν τόσο ένα σχέδιο για την ανοικοδόμηση της Γάζας όσο ένα συμπλήρωμα των Συμφωνιών του Αβραάμ, των συμφωνιών ομαλοποίησης που μεσολάβησαν οι ΗΠΑ το 2020 μεταξύ του Ισραήλ, των ΗΑΕ και του Μπαχρέιν, και στις οποίες αργότερα προσχώρησαν το Μαρόκο και, σε διαφορετικό βαθμό, το Σουδάν. Έχοντας προωθηθεί ως διπλωματική τομή, οι Συμφωνίες προώθησαν την ιδέα της «οικονομικής ειρήνης», ότι δηλαδή το εμπόριο, οι επενδύσεις και οι υποδομές θα μπορούσαν να αντικαταστήσουν την πολιτική λύση. Στην πράξη, αυτό σήμαινε τη σύνδεση του Ισραήλ με τις εφοδιαστικές αλυσίδες του Κόλπου, παραγκωνίζοντας τα δικαιώματα και την κυριαρχία των Παλαιστινίων. Το IMEC προχωράει ακόμη περισσότερο αυτή τη λογική, μετατρέποντας τις υποσχέσεις των Συμφωνιών σε συγκεκριμένη πλέον μορφή: σιδηροδρόμους, αγωγούς και καλώδια δεδομένων που συνδέουν το Ισραήλ ακόμη πιο στενά με τις οικονομίες του Κόλπου και της Ευρώπης.

Το έγγραφο αναφέρει μάλιστα ονομαστικά τους ηγέτες του Κόλπου. Εκτός από τον εφοδιαστικό κόμβο «Abraham Gateway» στη Ράφα, προτείνει έναν αυτοκινητόδρομο «MBS Ring» (από το όνομα του πρίγκιπα Μοχάμεντ μπιν Σαλμάν της Σαουδικής Αραβίας) και έναν «MBZ Central Highway» (από το όνομα του προέδρου των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων Μοχάμεντ μπιν Ζαΐντ Αλ Ναχάν). Αυτή η

οπτική επιδιώκει να εντάξει τη Γάζα στα δίκτυα του Ισραήλ, της Αιγύπτου και του Κόλπου υπό την κηδεμονία των ΗΠΑ, συγχωνεύοντας το κεφάλαιο του Κόλπου και την ισραηλινή τεχνολογία, ενώ ταυτόχρονα υποβιβάζει τους Παλαιστινίους σε εμπόδια που πρέπει να εκτοπιστούν ή να παρακαμφθούν.

Το IMEC και η νέα περιφερειακή αρχιτεκτονική

Το IMEC ξεκίνησε με μεγάλη φανφάρα στη σύνοδο κορυφής της G20 στο Νέο Δελχί τον Σεπτέμβριο του 2023. Το μνημόνιο συνεργασίας, που υπογράφηκε από τις Ηνωμένες Πολιτείες, την Ινδία, την Ευρωπαϊκή Ένωση, τη Γαλλία, τη Γερμανία, την Ιταλία, τη Σαουδική Αραβία και τα ΗΑΕ, υποσχέθηκε τίποτα λιγότερο από μια νέα εμπορική και ενεργειακή αρτηρία. Το ανατολικό τμήμα της θα συνέδεε τα ινδικά λιμάνια με τον Κόλπο. Το βόρειο σκέλος του θα εκτεινόταν από τον Περσικό Κόλπο, μέσω της Αραβικής Χερσονήσου και του Ισραήλ, μέχρι την Ευρώπη. Σιδηρόδρομοι, αγωγοί υδρογόνου, διασυνδέσεις ηλεκτρικής ενέργειας και καλώδια δεδομένων θα δημιουργούσαν μια «πράσινη και ψηφιακή γέφυρα μεταξύ ηπείρων και πολιτισμών», σύμφωνα με τα λόγια της προέδρου της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, Ursula von der Leyen.

Απεικόνιση του IMEC και των συνδέσεών του, ευγενική προσφορά του ECFR. Πηγές: TeleGeography, Edison, RailFreight. ECFR.

Για την Ουάσιγκτον, το IMEC δεν ήταν ποτέ απλώς ένα έργο logistics. Ήταν ένας γεωπολιτικός άξονας σχεδιασμένος να αντισταθμίσει την πρωτοβουλία«Πρωτοβουλία μιας ζώνης και ενός δρόμου - Belt and Road Initiative» της Κίνας, διατηρώντας την Ινδία και τον Κόλπο προσδεδεμένους στο διατλαντικό στρατόπεδο.

Οι Ευρωπαίοι ηγέτες, εν τω μεταξύ, το εκμεταλλεύτηκαν ως μέσο για να μειώσουν τις δικές τους ευπάθειες, τόσο στις διαταραχές των Χούτι στην Ερυθρά Θάλασσα όσο και στο σημείο συμφόρησης της Διώρυγας του Σουέζ. Το παρουσίασαν ως μέρος της στρατηγικής Global Gateway — ενός σχεδίου ύψους 300 δισεκατομμυρίων ευρώ για τη χρηματοδότηση έργων υποδομής, ενέργειας και ψηφιακών έργων στο εξωτερικό — που ξεκίνησε το 2021 ως απάντηση της ΕΕ στο Belt and Road Initiative της Κίνας.

Για την Ινδία, το IMEC συνάδει με τις φιλοδοξίες του Δελχί να επανατοποθετηθεί ως παγκόσμιος κόμβος παραγωγής και μεταφορών, μεταφέροντας τα εμπορεύματά της προς τα δυτικά μέσω ταχύτερων και ασφαλέστερων διαδρομών. Για τις μοναρχίες του Κόλπου, ιδίως τα ΗΑΕ και τη Σαουδική Αραβία, ο διάδρομος συνάδει με τη μακροπρόθεσμη στρατηγική τους να μετατρέψουν τον πλούτο από το πετρέλαιο σε κεντρικό ρόλο στον τομέα της εφοδιαστικής, τοποθετώντας τον εαυτό τους ως απαραίτητους κόμβους για τις εξαγωγές ενέργειας, τη μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων και τις ψηφιακές ροές.

Από την αρχή, το Ισραήλ ήταν αναπόσπαστο μέρος του σχεδιασμού του IMEC. Η βόρεια διαδρομή του

διαδρόμου διέρχεται από τα μεσογειακά λιμάνια του, με τη Χάιφα —που ιδιωτικοποιήθηκε για 1,15 δισεκατομμύρια δολάρια και τώρα ανήκει κατά πλειοψηφία στην ινδική Adani Ports & SEZ — να αποτελεί την κύρια πύλη μεταξύ των τερματικών σταθμών του Κόλπου και της Ευρώπης. Ο ρόλος της Adani συνδέει το έργο και με την Ινδία: τα λιμάνια της στη δυτική ακτή της χώρας, συμπεριλαμβανομένου του Mundra, του μεγαλύτερου τερματικού σταθμού εμπορευματοκιβωτίων της Ινδίας, προορίζονται να λειτουργήσουν ως σημείο εισόδου του IMEC από τη Νότια Ασία. Με το δίκτυο λιμανιών της Adani να συνδέει τα δύο άκρα του διαδρόμου, το IMEC έχει σαφώς δομηθεί γύρω από μεγάλους εταιρικούς παίκτες, και όχι μόνο κρατικούς χορηγούς.

Η δυναμική του IMEC έχει επιβραδυνθεί από την έναρξή του, καθώς η γενοκτονία του Ισραήλ στη Γάζα ανάγκασε τις δημόσιες εορταστικές εκδηλώσεις για την ομαλοποίηση να σιγήσουν εν μέσω εκτεταμένων διαμαρτυριών, αλλά δεν έχει σταματήσει. Οι κυβερνήσεις της Ινδίας και της Ευρώπης έχουν ανανεώσει τις διαβουλεύσεις και τις μελέτες σκοπιμότητας για να το προωθήσουν, και η διαρροή της πρότασης GREAT Trust για τη Γάζα το επαναφέρει στο επίκεντρο των πολιτικών κύκλων των ΗΠΑ.

Επαναδρομολόγηση μέσω γενοκτονίας

Καθώς οι δημόσιες εκδηλώσεις για την ομαλοποίηση των σχέσεων ηρέμησαν, η υποκείμενη αρχιτεκτονική, οι επενδύσεις σε φυσικό αέριο, οι συμβάσεις όπλων, οι εμπορικές συμφωνίες και τα ψηφιακά καλώδια, ως επί το πλείστον, συνέχισαν να προχωρούν.

Οι διαταραχές στην Ερυθρά Θάλασσα στα τέλη του 2023 αποτέλεσαν σημείο καμπής. Καθώς οι επιθέσεις των Χούτι στη ναυτιλία ανάγκασαν τα πλοία να αποφύγουν το στενό Bab Al-Mandeb, η ισραηλινή startup Trucknet Enterprise προώθησε την ιδέα της «χερσαίας γέφυρας».

Η εταιρεία ανακοίνωσε συμφωνίες με εταιρείες όπως η Puretrans FZCO, στα ΗΑΕ, και η DP World για τη μεταφορά φορτίων από τα λιμάνια του Κόλπου μέσω της Σαουδικής Αραβίας και της Ιορδανίας στο Ισραήλ, παρουσιάζοντάς το ως έναν τρόπο παράκαμψης του θαλάσσιου σημείου συμφόρησης.

Ισραηλινοί αξιωματούχοι προώθησαν το πείραμα ως ταχύτερη διαδρομή, αλλά τα στοιχεία για τις πραγματικές αποστολές παραμένουν ασαφή. Φοβούμενη να φανεί συνένοχη στην ομαλοποίηση κατά τη διάρκεια του πολέμου στη Γάζα, η Ιορδανία αρνήθηκε δημοσίως ότι πραγματοποιούνταν αποστολές.

Η ευαίσθητη φύση του θέματος υπογραμμίστηκε τον Μάιο του 2024, όταν η Ιορδανή-Παλαιστίνια δημοσιογράφος Hiba Abu Taha συνελήφθη και αργότερα καταδικάστηκε σε ένα έτος φυλάκισης μετά από ρεπορτάζ της για χερσαίες μεταφορές μέσω της Ιορδανίας, με την κατηγορία της υποκίνησης και διάδοσης ψευδών ειδήσεων σύμφωνα με τον νέο νόμο της Ιορδανίας για τα εγκλήματα στον κυβερνοχώρο. Ωστόσο, οι επίσημες ανακοινώσεις Τύπου και οι ενημερώσεις των μέσων ενημέρωσης δεν έχουν διαψευσθεί με την ίδια σφοδρότητα από τα εμπλεκόμενα κράτη.

Όποια και αν είναι η κατάστασή της, η πρωτοβουλία προσφέρει μια σημαντική εικόνα των ειδών των

σχεδίων συνδεσιμότητας που οι περιφερειακές δυνάμεις ελπίζουν να προωθήσουν.Αν η χερσαία γέφυρα προεπισκόπησε το χερσαίο σκέλος του IMEC, το υποθαλάσσιο καλώδιο Blue-Raman (που συζητείται σε αυτό το τεύχος από τον Ned Ledbeater) απεικονίζει τον ψηφιακό του κορμό. Το σύστημα, που ξεκίνησε από την Google με την Sparkle (ιταλική εταιρεία τηλεπικοινωνιών) και την Omantel, στοχεύει να συνδέσει την Ινδία απευθείας με την Ευρώπη μέσω του Ισραήλ. Το καλώδιο Blue εκτείνεται από το Ισραήλ μέσω της Μεσογείου έως την Ιταλία. Το καλώδιο Raman εκτείνεται από την Ινδία μέσω του Ομάν, της Σαουδικής Αραβίας και της Ιορδανίας έως το Ισραήλ. Όταν τεθούν σε πλήρη λειτουργία, θα παρακάμψουν το μακροχρόνιο μονοπώλιο της Αιγύπτου στην ασιατικοευρωπαϊκή διαδικτυακή κίνηση μέσω του διαδρόμου του Σουέζ.Για την Ευρώπη, το καλώδιο έχει καταστεί το ναυαρχίδα της πρωτοβουλίας Global Gateway, υποσχόμενο τη διαφοροποίηση των ροών δεδομένων. Για το Ισραήλ, σηματοδοτεί ένα άλμα στην περιφερειακή ολοκλήρωση, όχι μόνο ως γέφυρα για τα εμπορεύματα, αλλά και ως σημείο αλλαγής στα ψηφιακά δίκτυα που συνδέουν την Ασία με την Ευρώπη. Αυτά τα έργα δείχνουν πώς η υπόσχεση της IMEC για συνδεσιμότητα προχωρά στην πράξη, παρά τις πολιτικές αρνήσεις.

Ο εκμεταλλευτικός πυρήνας της ομαλοποίησης

Αν το IMEC αποκρυσταλλώνει την ομαλοποίηση στη μορφή διαδρόμων και συνδεσιμότητας, η λογική τουδεν είναι καινούργια. Προηγούμενες συμφωνίες για το φυσικό αέριο και συμβάσεις για την ενέργεια ένωσαν το Ισραήλ με τα περιφερειακά δίκτυα πολύ πριν ανακοινωθεί ο διάδρομος.

Πολλά σχόλια για την ομαλοποίηση έχουν επικεντρωθεί στο ολοένα και πιο δημόσιο εμπόριο όπλων μεταξύ του Ισραήλ και των ΗΑΕ (το θέμα του άρθρου του Tariq Dana σε αυτό το τεύχος). Οι εξαγωγές αμυντικού υλικού του Ισραήλ έφτασαν το ρεκόρ των 14,79 δισεκατομμυρίων δολαρίων το 2024, με περίπου το 12% να πηγαίνει στους εταίρους της Συμφωνίας του Αβραάμ, τα ΗΑΕ, το Μπαχρέιν και το Μαρόκο.

Ωστόσο, αν τα όπλα συμβάλλουν στη σύνδεση των θεσμών ασφαλείας, η ενέργεια είναι που δένει πλέον ολόκληρες οικονομίες.

Η πιο ορατή κίνηση των ΗΑΕ έγινε τον Σεπτέμβριο του 2021, όταν η Mubadala Energy των ΗΑΕ (θυγατρική του κρατικού επενδυτικού ταμείου) απέκτησε 22% των μετοχών του υπεράκτιου κοιτάσματος Tamar του Ισραήλ από την Delek για λίγο πάνω από 1 δισεκατομμύριο δολάρια.

Το Tamar καλύπτει μεγάλο μέρος της εγχώριας ζήτησης του Ισραήλ και υποστηρίζει τις εξαγωγές προς την Ιορδανία και την Αίγυπτο. Η επένδυση αυτή σηματοδότησε την πρώτη φορά που κεφάλαια των ΗΑΕ επενδύθηκαν άμεσα στον τομέα της εξόρυξης φυσικού αερίου του Ισραήλ.Δύο χρόνια αργότερα, τον Μάρτιο του 2023, η ADNOC του Αμπού Ντάμπι συνεργάστηκε με την BP σε μια προσφορά 2 δισεκατομμυρίων δολαρίων για το 50% της NewMed Energy, της ισραηλινής εταιρείας που κατέχει το 45% του γιγαντιαίου κοιτάσματος Leviathan.

Η συμφωνία θα είχε δημιουργήσει μια κοινοπραξία που θα κάλυπτε τα ενεργειακά αποθέματα του Ισραήλ και της Αιγύπτου, τοποθετώντας την ADNOC στο επίκεντρο του εφοδιασμού της Ανατολικής

Μεσογείου. Αν και οι διαπραγματεύσεις διακόπηκαν στις αρχές του 2024 λόγω του πολέμου στη Γάζα και της αστάθειας στην περιοχή, η παύση ήταν τακτική και όχι οριστική.

Η Αίγυπτος και η Ιορδανία έχουν επίσης ενταχθεί στενότερα σε αυτή την αρχιτεκτονική. Και οι δύο υπέγραψαν συμβάσεις εισαγωγής ισραηλινού φυσικού αερίου αξίας πολλών δισεκατομμυρίων δολαρίων στα μέσα της δεκαετίας του 2010, και οι ροές αυτές έχουν μόνο ενταθεί, μια δυναμική που ο Hicham Safieddine καταγράφει σε αυτές τις σελίδες. Πράγματι, τον Αύγουστο του 2025, το Ισραήλ ανακοίνωσε τη μεγαλύτερη συμφωνία εξαγωγής που έχει συνάψει ποτέ, μια σύμβαση αξίας 35 δισεκατομμυρίων δολαρίων για την αποστολή 130 δισεκατομμυρίων κυβικών μέτρων φυσικού αερίου από το κοίτασμα φυσικού αερίου Λεβιάθαν (στα ανοικτά της Χάιφα) στην Αίγυπτο μεταξύ 2026 και 2040.

Το φυσικό αέριο θα τροφοδοτήσει τα εργοστάσια υγροποιημένου φυσικού αερίου Idku και Damietta της Αιγύπτου, τα οποία στη συνέχεια θα το επανεξάγουν στην Ευρώπη, καθιστώντας το Κάιρο εξαρτημένο από τον ισραηλινό εφοδιασμό, ακόμη και αν παρακάμπτεται από χερσαίους και ψηφιακούς διαδρόμους όπως το IMEC.

Η Ιορδανία, από την πλευρά της, βασίζεται στις εισαγωγές φυσικού αερίου από το Ισραήλ στο πλαίσιο μιας 15ετούς σύμβασης με την Noble Energy (τώρα Chevron). Η συμφωνία αυτή ήταν πολιτικά τοξική, προκαλώντας δημόσιες διαμαρτυρίες στο Αμμάν, ακόμη και όταν οι κυβερνήσεις την υπερασπίζονταν σταθερά ως αναπόφευκτη για την ενεργειακή ασφάλεια. Ωστόσο, όπως σημειώνει ο Majd Bargash στη συμβολή του σε αυτό το τεύχος, οι ισχυρισμοί αυτοί υπονομεύθηκαν το περασμένο καλοκαίρι, όταν το Ισραήλ διέκοψε την παροχή φυσικού αερίου κατά τη διάρκεια του πολέμου του με το Ιράν τον Ιούνιο, υπογραμμίζοντας τους κινδύνους της ενεργειακής εξάρτησης της Ιορδανίας.

Αυτές οι συμφωνίες δείχνουν πώς λειτουργεί η ομαλοποίηση μέσω των βασικών στοιχείων της εξόρυξης. Το κεφάλαιο των Ηνωμένων Αραβικών Εμιράτων βρίσκεται τώρα στα ορυχεία του Ισραήλ, τα εργοστάσια υγροποιημένου φυσικού αερίου της Αιγύπτου εξαρτώνται από ισραηλινές πρώτες ύλες, τα δίκτυα της Ιορδανίας τροφοδοτούνται από ισραηλινές εισαγωγές. Ακόμα και όταν οι ηγέτες της περιοχής καταγγέλλουν την κατοχή ή τη γενοκτονία, το φυσικό αέριο συνεχίζει να ρέει.

Πίσω από τους τίτλους των δημοσιευμάτων κρύβεται ένα πιο δυσάρεστο γεγονός: η άνθηση του υπεράκτιου φυσικού αερίου του Ισραήλ βασίζεται σε ανεπίλυτες διεκδικήσεις δικαιοδοσίας. Το κοίτασμα Gaza Marine, που ανακαλύφθηκε το 1999 σε ύδατα που έχουν παραχωρηθεί στους Παλαιστινίους βάσει της συμφωνίας του Όσλο, παραμένει απαγορευμένο για δεκαετίες, ακόμη και όταν το Ισραήλ προχωρά με την εξόρυξη σε γειτονικά τεμάχια. Μια έκθεση της UNCTAD του 2019 χαρακτήρισε αυτό το γεγονός ως συστηματική άρνηση των κυριαρχικών δικαιωμάτων των Παλαιστινίων επί των φυσικών πόρων τους.

Οι θαλάσσιες διαφορές του Λιβάνου με το Ισραήλ υπογραμμίζουν το ίδιο σημείο: μεγάλο μέρος του χάρτη φυσικού αερίου της Ανατολικής Μεσογείου παραμένει αδιευκρίνιστο. Η ομαλοποίηση, σε αυτό το πλαίσιο, εδραιώνει μια εκμεταλλευτική τάξη που επιτρέπει στο Ισραήλ να διεκδικεί

αμφισβητούμενους πόρους και να αποκλείει μελλοντικές εναλλακτικές λύσεις.Αυτή η πραγματικότητα υπονομεύει επίσης τη ρητορική της λεγόμενης πράσινης μετάβασης. Οι Ευρωπαίοι ηγέτες παρουσιάζουν το IMEC ως μελλοντικό διάδρομο για το υδρογόνο και τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, ενώ τα κράτη του Κόλπου προωθούν τον εαυτό τους ως πρωταθλητές της καθαρής ενέργειας. Από τη σύναψη των Συμφωνιών του Αβραάμ, το Ισραήλ και τα ΗΑΕ έχουν επισημάνει κοινά έργα για την ηλιακή ενέργεια, σχέδια αφαλάτωσης και καινοτομίες στον τομέα του κλίματος ως σημάδια ότι η ομαλοποίηση θα μπορούσε να οδηγήσει σε μια περιφερειακή πράσινη μετάβαση. Στην πράξη, ωστόσο, αυτές οι ανακοινώσεις παραμένουν δευτερεύουσες σε σχέση με τις σκληρές υποδομές των ορυκτών καυσίμων: δισεκατομμύρια επενδύονται σε υπεράκτια κοιτάσματα φυσικού αερίου, μακροπρόθεσμες συμβάσεις εξαγωγής και νέες διαδρομές υγροποιημένου φυσικού αερίου (LNG) προς την Ευρώπη.

Αντί να καταργήσει σταδιακά την εξόρυξη, η ομαλοποίηση την έχει εδραιώσει ακόμη περισσότερο, με τη ρητορική για τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας να λειτουργεί περισσότερο ως διπλωματική επιγραφή παρά ως δομική αλλαγή.

Η Γάζα στο περιφερειακό πλαίσιο

Καθώς η Ουάσιγκτον ενισχύει τη συμμαχία της με το Ισραήλ, ενώ οι Βρυξέλλες προωθούν την αναγνώριση ενός παλαιστινιακού κράτους, πολλά σχόλια τις τελευταίες εβδομάδες έχουν αντιπαραβάλει τις προσεγγίσεις των ΗΠΑ και της Ευρώπης για τη Γάζα. Ωστόσο, η διαφορά είναι περισσότερο θέμα βαθμού παρά κατεύθυνσης. Το σχέδιο της αμερικανικής κυβέρνησης που διέρρευσε κατέστησε σαφή την κατεύθυνση της Ουάσιγκτον: το μέλλον της Γάζας δεν θεωρείται από την άποψη της κυριαρχίας, αλλά ως εφοδιαστικός κόμβος εντός του IMEC, ενός έργου που αποσκοπεί στην εμβάθυνση των Συμφωνιών του Αβραάμ και στην ενσωμάτωση του Ισραήλ στις περιφερειακές ροές εμπορίου, ενέργειας και ψηφιακών δεδομένων.

Κινήσεις όπως η αναγνώριση της κρατικής υπόστασης επιτρέπουν στην Ευρώπη να τοποθετηθεί διαφορετικά.

Ωστόσο, έχει υπάρξει πρόθυμος εταίρος στην ίδια αμερικανική αρχιτεκτονική, εντάσσοντας το IMEC στη στρατηγική Global Gateway, ασκώντας πιέσεις για χρηματοδότηση από την ΕΕ και ανταγωνιζόμενη για το ποια ευρωπαϊκά λιμάνια θα αποτελέσουν τον πυρήνα του διαδρόμου. Οι συζητήσεις για την αναγνώριση μπορεί να διατηρούν την ψευδαίσθηση της δράσης, αλλά αυτό που έχει σημασία είναι τι χτίζεται, οι αγωγοί, τα λιμάνια και τα καλώδια που εδραιώνουν το status quo.

Η Σαουδική Αραβία συχνά παρουσιάζεται ως το μεγάλο εμπόδιο, εκείνη που είναι απρόθυμη να προχωρήσει σε ομαλοποίηση μέχρι να ικανοποιηθούν τα αιτήματα των Παλαιστινίων. Αλλά και εδώ, η διαφορά είναι περισσότερο ρητορική παρά πραγματική. Το Ριάντ υπέγραψε το μνημόνιο IMEC το 2023, τοποθετώντας τον εαυτό του στο επίκεντρο ενός έργου που βασίζεται στο Ισραήλ ως τον μεσογειακό του άξονα. Σαουδάραβες αξιωματούχοι έχουν επανειλημμένα προωθήσει τον διάδρομο ως μελλοντική διαδρομή για την εξαγωγή υδρογόνου στην Ευρώπη. Όπως και με τις συζητήσεις της

Ευρώπης για την αναγνώριση, αυτές οι κινήσεις συσκοτίζουν την βαθύτερη πραγματικότητα: η Σαουδική Αραβία ήδη χρηματοδοτεί τις υποδομές που ενσωματώνουν το Ισραήλ στην περιοχή.

Η Αίγυπτος και η Ιορδανία υπογραμμίζουν το ίδιο παράδοξο. Το Κάιρο εκφράζει ανησυχία για το γεγονός ότι παρακάμπτεται από τις χερσαίες και ψηφιακές διαδρομές του IMEC, αλλά τα εργοστάσια υγροποιημένου φυσικού αερίου του έχουν δεσμευτεί με μακροπρόθεσμες συμβάσεις για την επανεξαγωγή ισραηλινού αερίου στην Ευρώπη, συμπεριλαμβανομένης της πρόσφατης συμφωνίας Leviathan αξίας 35 δισεκατομμυρίων δολαρίων που ανακοινώθηκε το 2025. Στην Ιορδανία, παρά τις τοπικές διαμαρτυρίες, η σύμβαση προμήθειας αερίου απο το κοίτασμα Λεβιάθαν εξακολουθεί να δεσμεύει τα δίκτυα της Ιορδανίας με τα ισραηλινά πεδία. Τόσο η Αίγυπτος όσο και η Ιορδανία μπορεί να εκφράζουν δημόσια την αλληλεγγύη τους προς τους Παλαιστινίους, αλλά οι υποδομές τους λένε μια διαφορετική ιστορία.

Τίποτα από αυτά δεν καθιστά τη νέα «περιφερειακή αρχιτεκτονική» υπό την ηγεσία των ΗΠΑ απρόσκοπτη ή αναπόφευκτη. Το IMEC είναι γεμάτο αντιφάσεις. Η Ινδία έχει υποστηρίξει το έργο ως μέρος του οράματός της *Viksit Bharat* να γίνει παγκόσμιο κέντρο παραγωγής και logistics, αλλά οι σχέσεις με την Ουάσιγκτον είναι τεταμένες λόγω των πρόσφατων δασμών και των προστατευτικών πολιτικών του Τραμπ.

Ταυτόχρονα, τα κράτη του Κόλπου που έχουν υπογράψει το IMEC ως διάδρομο που υποστηρίζεται από τις ΗΠΑ παραμένουν βαθιά συνδεδεμένα με την Κίνα. Η Σαουδική Αραβία και τα ΗΑΕ στέλνουν μεγάλο μέρος του πετρελαίου τους προς τα ανατολικά, καθιστώντας την Κίνα τον μεγαλύτερο εμπορικό τους εταίρο. Και τα δύο έχουν πειραματιστεί με διακανονισμούς σε γιουάν για πετρέλαιο και φυσικό αέριο και συνεχίζουν να φιλοξενούν κινεζικές εταιρείες σε ζώνες ενέργειας και logistics, ακόμη και όταν τοποθετούνται ως βασικοί κόμβοι στον εναλλακτικό διάδρομο της Ουάσιγκτον.

Οι περιφερειακές δυνάμεις εκτός IMEC επισημαίνουν τις ίδιες αντιφάσεις. Για την Τουρκία, ο διάδρομος υπονομεύει τον μακροχρόνιο ρόλο της ως κύρια γέφυρα μεταξύ Ασίας και Ευρώπης. Η Άγκυρα έχει χτίσει την ταυτότητά της γύρω από το να είναι ο απαραίτητος κόμβος μεταφοράς, αλλά η διαδρομή από τον Κόλπο προς τη Χάιφα και την Ευρώπη παρακάμπτει αυτή τη θέση. Το ζήτημα για την Τουρκία είναι πώς να προσαρμοστεί – είτε βρίσκοντας τρόπους να συνδεθεί με τον διάδρομο είτε διπλασιάζοντας τις εναλλακτικές διαδρομές που διατηρούν τη σημασία της.

Για το Ιράν, το IMEC είναι ένα έργο που έχει σχεδιαστεί για να το αποκλείσει εντελώς, συνδέοντας πιο στενά τις μοναρχίες του Κόλπου με την Ουάσιγκτον και το Δελχί, ενώ παράλληλα περιορίζει την Τεχεράνη. Το συνολικό αποτέλεσμα είναι μια αρχιτεκτονική που εξακολουθεί να βρίσκεται σε εξέλιξη, η οποία επιδοκιμάζεται από τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ευρωπαϊκή Ένωση, αλλά είναι γεμάτη με ανεπίλυτες εντάσεις σχετικά με το αν οι βασικοί περιφερειακοί παράγοντες θα ενσωματωθούν ή θα παραγκωνιστούν εντελώς. Η ανίχνευση αυτών των υποδομών – και η αμφισβήτηση των οραμάτων που ενσωματώνουν – έχει σήμερα μεγαλύτερη σημασία από ποτέ.

Στα αναδυόμενα αμερικανικά σχέδια για σύνδεση και ευημερία, οι Παλαιστίνιοι παρουσιάζονται ως

εμπόδιο και όχι ως λαός με δικαιώματα, ενώ η απομάκρυνσή τους αντιμετωπίζεται ως τεχνικό πρόβλημα που πρέπει να επιλυθεί. Ωστόσο, οι Παλαιστίνιοι δεν έχουν αποδεχτεί αυτή την εξάλειψη. Συνεχίζουν να αντιστέκονται στα σχέδια της λεγόμενης οικονομικής ειρήνης που βασίζεται στον εκτοπισμό και την εθνοκάθαρση.

Υπό αυτή την έννοια, το έγγραφο που διέρρευσε απλώς καθιστά σαφές αυτό που ήδη δείχνει η υποδομή που αναπτύσσεται στην περιοχή: η ομαλοποίηση συναρμολογείται κομμάτι κομμάτι, μέσω μπετόν, συμβολαίων και καλωδίων. Πίσω από τη φανφάρα των σχεδίων και των ανακοινώσεων, είναι αυτοί οι υλικοί δεσμοί που αποκαλύπτουν πού διαμορφώνεται η νέα περιφερειακή τάξη. Η καταγραφή αυτών των υποδομών – και η αμφισβήτηση των οραμάτων που ενσωματώνουν – έχει σήμερα μεγαλύτερη σημασία από ποτέ.

Η πρόσφατη συμφωνία κατάπαυσης του πυρός, που επιτεύχθηκε με τη μεσολάβηση του σχεδίου 20 σημείων του Τραμπ, διατηρεί πολλά από τα στοιχεία του GREAT Trust. Συνδυάζει την αποχώρηση του ισραηλινού στρατού και την ανταλλαγή κρατουμένων σε μια ανακωχή, χωρίς να επιλύει το υποβόσκον πρόβλημα της συνεχιζόμενης στρατιωτικής κατοχής ή των δικαιωμάτων των Παλαιστινίων.

Στην πράξη, η πρώτη φάση της συμφωνίας επιβάλλει κατάπαυση του πυρός, σταδιακή αναδιάταξη των ισραηλινών δυνάμεων και ανταλλαγή κρατουμένων, αλλά αφήνει ανοιχτό το ζήτημα του ποιος θα κυβερνά τη Γάζα, ποιος θα επιβλέπει την ασφάλεια και ποιος θα ελέγχει την ανοικοδόμηση. Αν τέτοιες στιγμές θεωρηθούν ως συνέχεια της βίας σε άλλο επίπεδο, τότε το ερώτημα που προκύπτει είναι: Πώς θα εμβαθυνθούν οι υποδομές της ομαλοποίησης στο πλαίσιο αυτής της εκεχειρίας; Ποιοι φορείς θα ελέγχουν τα περάσματα, τα καλώδια, τους αγωγούς και τα κεφάλαια, και σε βάρος ποιου;

***Η Rafeef Ziadah** είναι λέκτορας Πολιτικής και Δημόσιας Πολιτικής στο King's College του Λονδίνου.

Το κείμενο αυτό δημοσιεύτηκε πρώτη φορά στα αγγλικά εδώ

Μετάφραση: **Αντώνης Φάρας**

Σημειώσεις

Δήλωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής 23/4420, «Δήλωση της Προέδρου von der Leyen στην εκδήλωση για την Παγκόσμια Εταιρική Σχέση για τις Υποδομές και τις Επενδύσεις στο πλαίσιο της Συνόδου Κορυφής της G20,» 9 Σεπτεμβρίου 2023. ↩

Elia El-Khazen, " Truck Drivers at a Crossroads: On the Relevance of Trucking Communities to Regional and Global Anti-Normalization Movements," in Disruptive Geographies and the War on Gaza: Infrastructure and Global Solidarity. Geopolitics, eds. Rafeef Ziadah, Christian Henderson, Omar Jabary Salamanca, Sharri Plonski, Charmaine Chua, Riya Al Sanah and Elia El Khazen, pp.1–39. ↩

Adam Hanieh, «Greening the Gulf? Renewables, Fossil Capitalism and the ‘East–East’Axis of World Energy,» *Development and Change*, 6 Αυγούστου 2025. ↩

*Στην κεντρική φωτογραφία της δημοσίευσης απεικονίζεται ο σταθμός παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας Cairo West κοντά στον ποταμό Νείλο, Κάιρο, Αίγυπτος, 2025. (Islam Safwat/Bloomberg μέσω Getty Images)