



TRENDS GLOBAL
تريندز جلوبال

رؤى ليفانتين

LEVANTINE INSIGHTS
Magazine

العدد 5
Issue No. 5



JORDAN VIRTUAL OFFICE
مكتب الأردن الافتراضي

المشرق يُعيد رسم خرائطه: هل تبدأ مرحلة جديدة من التحالفات الإقليمية؟



مقدمة:

بعد أكثر من عقد من الحروب والأزمات، تبدو بلاد الشام أمام مرحلة مختلفة في طبيعة علاقاتها الإقليمية؛ فالأزمات التي أعادت رسم المشهد السياسي والأمني في سوريا ولبنان والأردن وفلسطين لم تنته جميعها، كما أن مصادر التوتر ما تزال قائمة، لكن بالتوازي مع ذلك بدأت تظهر محاولة لإعادة بناء العلاقات على أساس المصالح المشتركة: التجارة، والطاقة، والنقل، وأمن الحدود، والاستثمار، وإعادة الإعمار.

ولا تعني هذه التحولات أن المنطقة تتجه إلى تحالف سياسي واحد، أو أن التنافس الإقليمي فقد أهميته. الأصح أن شكل العلاقات نفسه يتغير؛ فالدول التي كانت تتعامل مع بعضها البعض أساساً من زاوية أمنية باتت تبحث بصورة متزايدة عن آليات للتعاون الاقتصادي والمؤسسي، بينما أصبحت قضايا مثل المعابر والطاقة وسلاسل الإمداد جزءاً من النقاش حول الاستقرار السياسي.

وتبرز سوريا في قلب هذا التحول بحكم موقعها الجغرافي وحجم الدمار الذي خلفه الصراع. فقد قدر البنك الدولي كلفة إعادة إعمار الأصول المادية المتضررة في سوريا بنحو 216 مليار دولار، فيما بلغت

الأضرار المادية المباشرة نحو 108 مليارات دولار، كان نصيب البنية التحتية منها 52 مليار دولار، أي 48% من إجمالي الأضرار. كما انخفض الناتج المحلي الحقيقي السوري بنحو 53% بين 2010 و2022^[1].

هذه الأرقام تجعل إعادة بناء سوريا قضية تتجاوز حدودها الوطنية، لإعادة تشغيل الاقتصاد تحتاج إلى طرق ومعابر وكهرباء ومياه وموانئ وتمويل وتجارة، وهي جميعاً ملفات ترتبط مباشرة بالأردن ولبنان وتركيا والعراق ودول الخليج، وإن كانت آثارها الأساسية تقع داخل البيئة الشامية نفسها.

من إرث الصراع إلى منطق المصالح

أحد المؤشرات المهمة على هذا التحول هو إنشاء مجلس تعاون رفيع المستوى بين تركيا وسوريا والأردن ولبنان. فالبيان السياسي المشترك الذي أسس المجلس يتحدث عن شراكة استراتيجية طويلة الأمد، وتعزيز التكامل الاقتصادي، وتسهيل حركة السلع والأشخاص، وتوسيع التعاون في قطاعات تشمل التجارة والطاقة والنقل والجمارك والمياه والاستثمار^[2].

وتكمن أهمية هذه الخطوة بالنسبة إلى بلاد الشام في أن ثلاثاً من الدول الأربع تقع في قلب المجال الشامي أو ترتبط به مباشرة، فيما تمثل تركيا بوابة شمالية مهمة لسوريا ولبنان والأردن نحو أسواق أوسع. ومن ثم، فإن الإطار الجديد لا يمكن قراءته باعتباره ترتيباً سياسياً فقط، وإنما بوصفه محاولة لإعادة وصل أجزاء من المجال الجغرافي الذي فصلته الحرب والأزمات خلال السنوات الماضية.

واللافت أن التعاون المقترح لا يقتصر على وزارات الخارجية والدفاع، فعندما تصبح الجمارك والنقل والطاقة والمياه والاستثمار جزءاً من آلية التعاون السياسي، فإن مفهوم الأمن نفسه يتسع، فاستقرار الحدود يصبح مرتبطاً باستقرار التجارة، وأمن الطاقة يرتبط بقدرة الدول على التعاون، وحرية حركة السلع تصبح جزءاً من بناء الثقة بين الدول.

وهنا تظهر إحدى السمات الرئيسية للمرحلة الجديدة: التحالفات لا تختفي، لكنها تصبح أكثر مرونة، بينما تزايد أهمية شبكات المصالح.

سوريا: نقطة التحول الأساسية

إذا كانت هناك دولة تختار هذا التحول بصورة مباشرة، فهي سوريا. فحجم الاحتياجات الاقتصادية والبنية التحتية يجعل من الصعب فصل التعافي السوري عن البيئة المحيطة.

وقد أظهر البنك الدولي أن كلفة إعادة الإعمار المقدرة تعادل تقريبًا عشرة أضعاف الناتج المحلي السوري المتوقع لعام 2024^[3]. وهذا يعني أن إعادة البناء لن تكون مجرد برنامج داخلي تمويله الدولة السورية، وإنما عملية تحتاج إلى بيئة إقليمية تسمح بتدفق التجارة والاستثمار والخدمات والطاقة.

ومن هنا تكتسب علاقات سوريا مع الأردن ولبنان أهمية خاصة. فالأردن يمكن أن يشكل منفذًا جويًا للأسواق والشبكات الإقليمية، بينما يمثل لبنان امتدادًا طبيعيًا نحو شرق المتوسط، في حين تشكل تركيا بوابة شمالية. وبذلك تصبح الجغرافيا السورية نفسها عنصرًا في معادلة إعادة الإعمار.

لكن هذا الدور لا يمكن أن يتحقق بمجرد توافر الموقع الجغرافي. فالممرات الاقتصادية تحتاج إلى أمن مستدام، والمعايير تحتاج إلى بنية تشغيلية، والاستثمارات تحتاج إلى بيئة قانونية ومالية واضحة. ولهذا فإن إعادة بناء الدولة والمؤسسات ستظل مرتبطة بصورة مباشرة بقدرة سوريا على الاندماج مجددًا مع محيطها.

الأردن وسوريا: حين تعود الحدود إلى وظيفتها الاقتصادية

تقدم العلاقة الأردنية السورية أحد أوضح الأمثلة على هذا التحول.

فقد ارتفع حجم التبادل التجاري بين البلدين إلى 334 مليون دينار أردني خلال 2025، مقارنة بـ 116 مليون دينار في 2024، أي بزيادة تقارب ثلاثة أضعاف خلال عام واحد. وبلغت الصادرات الأردنية إلى سوريا 252 مليون دينار، مقابل واردات بلغت 82 مليون دينار^[4].

لكن الرقم التجاري لا يمثل وحده أهمية التطور؛ فالمعنى الأوسع يتمثل في عودة الحدود بين البلدين إلى أداء وظيفة اقتصادية بعد سنوات ظلّ فيها معبر جابر-نصيب مرتبطًا بدرجة كبيرة بالاعتبارات الأمنية.

وقد وصف رئيس غرفة تجارة عمّان خليل الحاج توفيق استقرار معبر جابر-نصيب بأنه عامل أساسي في انتعاش التجارة، مشيرًا إلى أن السوق السورية استعادت أهميتها كممر لوجستي للسلع الأردنية نحو أسواق أوسع^[5].

وهنا تبدأ أهمية الموقع الأردني بالظهور. فالأردن ليس مجرد سوق مجاور لسوريا؛ موقعه يجعله نقطة التقاء محتملة بين الخليج والعراق وبلاد الشام. وكلما تحسنت البيئة الأمنية والتجارية في سوريا، زادت قيمة هذا الموقع بالنسبة إلى حركة البضائع والتراخيص.

ولذلك فإن العلاقة الأردنية السورية يمكن أن تتحول من علاقة حدودية إلى شراكة في إدارة ممر اقتصادي.

من التجارة إلى البنية التحتية

لم تتوقف التطورات عند زيادة التجارة. ففي أبريل 2026، عقد مجلس التنسيق الأعلى الأردني السوري اجتماعه بمشاركة 30 وزيرًا من البلدين، وناقش ملفات التجارة والاستثمار والنقل والجمارك والمياه والطاقة، إلى جانب تطوير التعاون في مجالات أخرى. وأكد الاجتماع أهمية استئناف تجارة التراخيص، وتطوير استخدام الموانئ، وتعزيز التعاون في النقل البري والبحري والجوي والسككي، مع بحث استعادة النقل المباشر بين البلدين^[6].



ولهذا فإن أي حديث عن إعادة رسم خريطة العلاقات في بلاد الشام يظل ناقصًا إذا عالج سوريا والأردن ولبنان بمعزل عن فلسطين، فالأمن الإقليمي، وحركة التجارة، والطاقة، والمياه، وإعادة الإعمار، كلها ملفات تتقاطع مع القضية الفلسطينية بصورة مباشرة أو غير مباشرة. وفي هذا السياق، لا تبدو التحولات الجارية في العلاقات العربية الشامية منفصلة عن البيئة الإقليمية الأوسع، لكنها في الوقت نفسه لا تلغي خصوصية القضية الفلسطينية بوصفها أحد أكثر الملفات تأثيرًا في الاستقرار الإقليمي.

الأمن والاقتصاد: معادلة واحدة

تكشف التطورات في الدول الأربع أن الفصل التقليدي بين «الأمن» و«الاقتصاد» أصبح أقل قدرة على تفسير واقع المنطقة.

هذه التفاصيل مهمة لأنها تشير إلى انتقال العلاقة من تبادل السلع إلى بناء بنية تحتية للعلاقة الاقتصادية نفسها.

فالترانزيت يحتاج إلى طرق ومعايير وأنظمة جمركية، والنقل يحتاج إلى استثمارات، والاستثمار يحتاج إلى قوانين وضمانات، بينما تحتاج الطاقة إلى شبكات واتفاقيات طويلة الأمد. ولذلك فإن نجاح أحد هذه الملفات يمكن أن يدفع الملفات الأخرى إلى الأمام.

لبنان: استعادة موقعه داخل المجال الشامي

ولا يمكن أن تكتمل قراءة الخريطة الجديدة من دون لبنان، فالأزمة اللبنانية الاقتصادية والسياسية والأمنية جعلت البلاد خلال السنوات الماضية في موقع شديد الهشاشة، لكن إعادة تنشيط العلاقات مع سوريا والأردن يمكن أن تفتح مساحة مختلفة أمام الاقتصاد اللبناني.

وفي يوليو 2026، اتفقت سوريا ولبنان على توسيع التعاون الاقتصادي والتجاري، وتسهيل النشاط التجاري، وتعزيز الشراكات المؤسسية والمشاريع الاستثمارية^[7].

ولا تكمن أهمية هذا المسار في التجارة الثنائية فقط. فالبنان يمتلك موقعًا بحريًا على شرق المتوسط، وسوريا تمثل عمقًا جغرافيًا بين لبنان والأردن والعراق وتركيا. لذلك يمكن أن تصبح إعادة تنظيم العلاقات الاقتصادية بين البلدين جزءًا من عملية أوسع لإعادة بناء الترابط داخل بلاد الشام.

لكن الحالة اللبنانية تختلف عن الأردن؛ إذ يبقى الاستقرار الأمني والسياسي عاملاً حاسماً في قدرة الدولة على استثمار موقعها. وقد ظهر ذلك بوضوح في سبتمبر 2026 عندما اجتمع الرئيس اللبناني جوزيف عون مع الرئيس الفرنسي إيمانويل ماكرون والملك عبد الله الثاني في باريس لبحث الوضع الأمني في جنوب لبنان ومستقبل الوجود الدولي بعد انتهاء ولاية اليونيفيل^[8].

وبذلك يبقى لبنان مثالاً واضحاً على حقيقة أساسية: لا يمكن فصل إعادة تنشيط الاقتصاد الشامي عن معالجة البيئة الأمنية المحيطة به.

فلسطين: البعد الذي لا يمكن عزله عن الخريطة الشامية

أما فلسطين، فتظل مختلفة عن بقية دول بلاد الشام بسبب استمرار الصراع الإسرائيلي الفلسطيني وتأثيراته المباشرة في الأمن والاقتصاد وحركة السكان والبنية التحتية.



واحد، وهو ما يعكس تحولاً في طريقة تعريف المصالح الوطنية: الاستقرار الأمني أصبح شرطاً للاستثمار، والاستثمار أصبح جزءاً من استراتيجية الاستقرار.

أين تدخل الإمارات في هذه الخريطة؟

في هذا المشهد، يمكن قراءة الدور الإماراتي باعتباره أحد المكونات الخارجية المؤثرة في مسار التعافي السوري، وليس باعتباره محوراً للمادة.

ففي سبتمبر 2026، بحث الشيخ محمد بن زايد آل نهيان والرئيس السوري أحمد الشرع تعزيز العلاقات الثنائية، مع التركيز على التعاون الاقتصادي والتنموي، وأشار الجانبان إلى زيارة وفد اقتصادي إماراتي إلى سوريا بهدف دعم التعافي الاقتصادي وتطوير مشاريع استراتيجية من خلال الشراكات^[10].

واكتسبت هذه الخطوة أهمية بالنظر إلى حجم الاحتياجات السورية. وفي سبتمبر أيضاً، أعلنت شركة «أرادا» الإماراتية مشروعاً متعدد الاستخدامات في دمشق بقيمة معلنة تبلغ 7 مليارات دولار، يضم نحو 11 ألف وحدة سكنية وفنادق ومستشفى ومدارس وحديقة عامة، ضمن مشروع يمتد على أربعة ملايين متر مربع^[11].

ولا ينبغي قراءة هذه التطورات باعتبارها مجرد مشاريع عقارية. فإذا تطورت الاستثمارات إلى قطاعات تشمل البنية التحتية والطاقة والنقل والخدمات والتمويل، فإن رأس المال الخليجي يمكن أن يصبح جزءاً من عملية أوسع لإعادة ربط الاقتصاد السوري بالأسواق الإقليمية.

وهنا تكمن أهمية الحضور الإماراتي بالنسبة إلى «رؤى ليفانتين»: ليس في تقديم الإمارات بوصفها طرفاً في كل ملفات المشرق، وإنما في دراسة كيف يمكن للاستثمار والخبرة اللوجستية والتنموية الخليجية أن تتقاطع مع حاجات بلاد الشام في مرحلة التعافي.

هل نحن أمام تحالفات جديدة؟

رغم كل هذه التطورات، فإن الحديث عن «تحالف مشرقي جديد» يحتاج إلى قدر من الحذر.

فالتعاون الرباعي بين تركيا وسوريا والأردن ولبنان لا يعني قيام تكتل سياسي مغلق، كما أن تحسين العلاقات الثنائية لا يعني انتهاء الخلافات حول الملفات الأمنية والسياسية. وحتى داخل الإطار الواحد، قد تتوافق الدول في التجارة والطاقة وتختلف في ملفات أخرى.

فالحدود الآمنة تسهّل التجارة، لكن التجارة أيضاً تخلق مصالح في استمرار أمن الحدود. والطاقة تحتاج إلى حماية سياسية وأمنية، بينما يمكن لشبكات الطاقة المشتركة أن تخلق حوافز للتنسيق. أما النقل، فيحتاج إلى اتفاقات سياسية قبل أن يتحول إلى مشروع اقتصادي.

ولهذا أصبحت قضايا مثل التهريب والجريمة المنظمة وحركة الجماعات المسلحة جزءاً من النقاش حول الممرات الاقتصادية. ففي سبتمبر 2026، ناقش الأردن وسوريا تعزيز العلاقات الثنائية، إلى جانب الأمن الإقليمي والاستقرار في جنوب سوريا، والتحضير لمشاريع مشتركة في التجارة والاستثمار والنقل والجمارك والمياه والطاقة^[9].

واللافت أن هذه الملفات ظهرت في مسار تفاوضي





وهذا ما ظهر بوضوح في مؤتمر اقتصادي عقد في عمان في سبتمبر 2026. فقد أكد محافظ البنك المركزي الأردني عادل شرخس أن تعافي سوريا يمثل مصلحة اقتصادية مباشرة للأردن، لأنه يمكن أن يساهم في تنشيط التجارة والنقل والتراخيص وسلاسل الإمداد^[12].

وفي المقابل، شدد محافظ مصرف سوريا المركزي محمد رسلان على أن المرحلة المقبلة تحتاج إلى الانتقال من مناقشة الفرص إلى تطوير مشاريع فعلية، مع ضرورة تحسين الاستقرار النقدي والحوكمة والأنظمة المصرفية وبيئة الاستثمار^[13].

وهذه ربما تكون النقطة الأكثر أهمية في المرحلة المقبلة: المنطقة لا تحتاج إلى مزيد من الخطط فقط، بل إلى مؤسسات قادرة على تنفيذها.

خاتمة: من خريطة المحاور إلى خريطة المصالح

تشير التطورات التي تشهدها بلاد الشام إلى أن المنطقة تقف أمام إعادة ترتيب ترتيبية لعلاقاتها. لكن هذا الترتيب لا يبدو في صورة تحالف جديد يحل محل التحالفات السابقة، وإنما في صورة شبكة أكثر تعقيداً

لذلك يبدو أن التعبير الأدق هو شبكات تعاون متعددة المستويات.

الدولة نفسها يمكن أن تكون جزءاً من أكثر من شبكة: سوريا تتعاون مع الأردن في التجارة والطاقة، ومع لبنان في الاقتصاد، ومع تركيا في النقل والتجارة، وتتلقى اهتماماً استثمارياً من دول الخليج. والأردن يتحرك في الوقت نفسه ضمن علاقاته مع سوريا والعراق والخليج والدول الغربية. ولبنان يحاول إعادة بناء علاقاته العربية والدولية بالتوازي مع معالجة أزمته الداخلية.

هذه المرونة قد تكون أكثر واقعية من محاولة إنشاء تحالف إقليمي شامل؛ لأنها تسمح للدول بالتعاون، حيث تتقاطع المصالح، دون اشتراط تطابق المواقف السياسية في جميع القضايا.

التحدي الأكبر: تحويل الاتفاقات إلى واقع

لكن المسار الجديد يواجه اختباراً حقيقياً: هل تستطيع دول بلاد الشام تحويل الاتفاقات السياسية إلى مشاريع مستدامة؟

فاليانينات الرسمية واللقاءات الوزارية توفر الإطار السياسي، لكنها لا تكفي وحدها. المطلوب هو تطوير المعابر، وتوحيد الإجراءات الجمركية، وتوفير التمويل، وإعادة تأهيل شبكات النقل والطاقة، وبناء أنظمة دفع وتمويل قادرة على خدمة التجارة والاستثمار.



من العلاقات، تتداخل فيها التجارة والطاقة والنقل والاستثمار مع الأمن والسياسة.

وفي مركز هذه العملية تأتي سوريا بحجم احتياجاتها الهائل، بينما يمثل الأردن أحد أهم منافذها البرية نحو الجنوب والأسواق العربية، ويحتفظ لبنان بموقعه على شرق المتوسط، فيما تبقى فلسطين عاملاً أساسياً في معادلة الأمن والاستقرار الإقليمي. وفي الخلفية، تؤثر تركيا والعراق ودول الخليج في قدرة هذه الشبكة على الاتصال بالمجالات الإقليمية الأوسع.

أما الإمارات، فيمكن أن يكون حضورها جزءاً من البعد الاستثماري والتنموي لهذه المرحلة، خصوصاً مع تطور العلاقات الاقتصادية مع سوريا وظهور مشاريع استثمارية كبيرة، لكن من دون أن تتحول إلى عنوان يغطي على الطبيعة الشامية.

وفي النهاية، قد لا يكون التغيير الحقيقي في أن تتخلى دول بلاد الشام عن تحالفاتها السابقة، وإنما في أن تضيف إليها مصالح اقتصادية تجعل التعاون أكثر قيمة والاستقرار أكثر ضرورة.

فإذا تحولت المعابر إلى ممرات تجارية، والطاقة إلى شبكات مترابطة، والاستثمارات إلى مشاريع إنتاجية، وأصبحت العلاقات الاقتصادية أكثر عمقاً، فقد تبدأ المنطقة بالفعل في الانتقال من خريطة رسمتها الأزمات إلى خريطة تعيد رسمها المصالح المشتركة.

والاختبار الحقيقي لهذه المرحلة لن يكون في عدد الاتفاقات التي توقعها حكومات بلاد الشام، وإنما في عدد الطرق التي تفتتح، والشبكات التي تُعاد، والمشاريع التي تُنجز، وفرص العمل التي تُخلق، وحجم التجارة التي تتحرك عبر الحدود. عندها فقط يمكن القول إن إعادة رسم الخريطة السياسية والأمنية للمشرق بدأت تتحول من فكرة على الورق إلى واقع ملموس.

طاقة المشرق تعود إلى الطاولة: غاز وكهرباء وشبكات تعيد وصل المنطقة



مقدمة: عندما تتحول الطاقة من ملف وطني إلى قضية إقليمية

لم تعد أزمة الطاقة في بلاد الشام مجرد مشكلة مرتبطة بارتفاع أسعار الوقود أو نقص الكهرباء في دولة بعينها. خلال السنوات الماضية، أدى تراجع الإنتاج، وتضرر البنية التحتية، والأزمات المالية، والحروب، إلى جعل الطاقة واحدة من أكثر القضايا ارتباطًا بالاستقرار الاقتصادي والاجتماعي في سوريا ولبنان والأردن، واليوم، ومع عودة الحديث عن إعادة الإعمار وتوسيع التجارة بين دول المنطقة، تعود الطاقة إلى موقع مختلف: بوصفها بنية تحتية يمكن أن تعيد وصل اقتصادات بلاد الشام بعضها مع بعض.

وتبدو سوريا في قلب هذه المعادلة. فبعد سنوات من تراجع قطاع الطاقة، أعلنت وزارة الطاقة السورية في سبتمبر 2026 أن إنتاج الكهرباء ارتفع إلى نحو 3500 ميغاوات، مقارنة بـ 915 ميغاوات عند بداية المرحلة الانتقالية، وأن متوسط التغذية ارتفع في معظم المحافظات إلى 18-20 ساعة يوميًا، مقابل ساعة أو ساعتين سابقًا^[14].

هذا التحسن مهم، لكنه لا يعني أن أزمة الطاقة السورية انتهت. فالطلب على الكهرباء مرشح، وفق وزير

الطاقة محمد البشير، لأن يتضاعف بحلول 2030، فيما تحتاج البلاد إلى محطات توليد جديدة وتأهيل شبكات النقل والتوزيع^[15]. ومن هنا يصبح السؤال الاقتصادي أوسع من: «كيف تحصل سوريا على الكهرباء؟» ليصبح: كيف يمكن لبلاد الشام أن تبني نظامًا إقليميًا للطاقة يسمح بتبادل الغاز والكهرباء والاستثمار بدل أن تبقى كل دولة أسيرة نقصها الداخلي؟

سوريا: الطاقة شرط للتعافي الاقتصادي

يصعب فصل مستقبل الاقتصاد السوري عن مستقبل قطاع الطاقة. فالمصانع تحتاج إلى كهرباء منتظمة، والمستشفيات والمدارس والخدمات العامة تحتاج إلى الشبكة، كما أن عودة النشاط الصناعي والزراعي والتجاري تتطلب مصادر طاقة يمكن الاعتماد عليها.

ولهذا وضع البنك الدولي إعادة تأهيل قطاع الكهرباء ضمن الاستثمارات الأساسية التي يمكن أن تحسن ظروف معيشة السوريين، وتدعم عودة النازحين واللاجئين، وتساعد على استئناف الخدمات الأساسية وتحريك النشاط الاقتصادي^[16].

وفي يونيو 2025، وافق البنك الدولي على منحة بقيمة 146 مليون دولار لإعادة تأهيل قطاع الكهرباء السوري، في أول مشروع للبنك في سوريا منذ ما يقارب أربعة عقود^[17]. وهذه الخطوة تكشف أن الطاقة لم تعد تُعامل باعتبارها خدمة منفصلة عن الاقتصاد؛ بل أصبحت مدخلًا لإعادة بناء الاقتصاد نفسه.

فالاقتصاد الذي يعاني من انقطاع الكهرباء لا يواجه مشكلة في الإنارة المنزلية فقط. إنه يواجه ارتفاعًا في تكلفة الإنتاج، وتراجعًا في ساعات العمل، وصعوبة في حفظ الأغذية والأدوية، وتكاليف إضافية على الشركات التي تضطر إلى استخدام مولدات خاصة؛ ولذلك فإن تحسين التغذية الكهربائية يمكن أن ينعكس على الإنتاجية والاستثمار والعمالة في الوقت نفسه.

لكن رفع الإنتاج إلى 3500 ميغاوات لا يلغي تحديات القطاع. فوزير الطاقة السوري أشار إلى وجود 458 محطة تحويل و12 محطة توليد، مع وجود عدد كبير من المنشآت التي تحتاج إلى إعادة تأهيل^[18]. وهذا يعني أن المشكلة لا تتعلق بتوفير الوقود فقط، وإنما تمتد إلى الشبكة التي تنقل الكهرباء من محطات التوليد إلى المستهلكين.

الغاز الأردني: مشروع صغير في حجمه، كبير في دلالاته

في هذا السياق، اكتسب التعاون الأردني السوري في مجال الغاز أهمية تتجاوز قيمة الاتفاق نفسه.

ففي يناير 2026، وقّعت الأردن وسوريا اتفاقية لبيع وشراء الغاز الطبيعي، تنص على تزويد سوريا بنحو 4 ملايين متر مكعب من الغاز يوميًا، أي ما يقارب 140 مليون قدم مكعب يوميًا^[19].

وكان الأردن قد بدأ فعليًا ضخ الغاز إلى سوريا في الأول من يناير 2026 بكميات تراوحت بين 30 و90 مليون قدم مكعب يوميًا، وفق وزارة الطاقة الأردنية^[20].

المهم في هذا الاتفاق ليس حجمه فقط، وإنما طريقة عمله؛ فالغاز الطبيعي المسال يصل إلى الأردن عبر الأسواق العالمية، ثم تتم إعادة تغويزه في وحدة التخزين وإعادة التغويز العائمة في ميناء العقبة، قبل ضخه عبر خط الغاز العربي باتجاه سوريا.

وبذلك تتحول البنية التحتية الأردنية إلى جزء من منظومة الطاقة السورية.

وهذه نقطة اقتصادية مهمة؛ لأن الأردن لا يبيع سوريا موردًا محليًا فقط، بل يوفر لها إمكانية الوصول إلى الغاز العالمي عبر بنية تحتية موجودة أصلاً. وبمعنى آخر، يمكن للأردن أن يؤدي دور الوسيط اللوجستي للطاقة بين الأسواق العالمية وبلاد الشام.

خط الغاز العربي: بنية قديمة بفرص جديدة

هنا يعود إلى الواجهة خط الغاز العربي، الذي يمثل أحد أقدم مشاريع الربط الطاقوي في المنطقة.



يمتد خط الغاز العربي من مصر عبر الأردن وسوريا باتجاه لبنان، وتبلغ أطوال بعض مراحله داخل الأردن مئات الكيلومترات؛ فالجزء الأردني الممتد من العقبة إلى منطقة رحاب يبلغ نحو 393 كيلومترًا وبقطر 36 بوصة^[21].

والأهمية الحالية للخط تكمن في أن البنية التي أنشئت قبل سنوات لأهداف إقليمية واسعة يمكن أن تستعيد وظيفتها في مرحلة جديدة.

وهذا يعكس درسًا اقتصاديًا مهمًا: البنية التحتية الإقليمية لا تفقد قيمتها بالضرورة عندما تتوقف عن العمل؛ أحيانًا تكون قيمتها الاستراتيجية في إمكانية إعادة تشغيلها عندما تتغير الظروف السياسية والاقتصادية.

وإذا أمكن تأهيل أجزاء الخط التي تحتاج إلى صيانة، فإن قيمته قد تتجاوز تزويد سوريا بالغاز؛ فيمكن أن يصبح قناة لتبادل الطاقة بين مصر والأردن وسوريا ولبنان، ويمنح الدول الأربع قدرًا أكبر من المرونة في مواجهة نقص الإمدادات.

لبنان: الكهرباء تعيد فتح الطريق نحو سوريا والأردن

إذا كانت سوريا تحتاج إلى الغاز لتشغيل محطات التوليد، فإن لبنان يواجه مشكلة أكثر تعقيدًا تتعلق بضعف قدرته على إنتاج الكهرباء وتأمين الوقود.

وتشير مؤسسة كهرباء لبنان إلى أن متوسط التغذية الكهربائية بلغ في يونيو 2026 نحو أربع ساعات يوميًا فقط في معظم المناطق، مع تحذير المؤسسة من احتمال حدوث انقطاعات شاملة نتيجة عدم توافر قدرات إنتاجية تصل إلى 1000 ميغاوات على الشبكة^[22].

وهذا الرقم يوضح حجم الفجوة اللبنانية. فحتى مع التحسن النسبي في بعض الفترات، لا يزال قطاع الكهرباء غير قادر على توفير إمدادات مستقرة تكفي النشاط الاقتصادي.

ومن هنا جاءت أهمية الاتفاق الثلاثي بين الأردن وسوريا ولبنان لتزويد لبنان بالكهرباء الأردنية عبر الشبكة السورية. فقد وقعت الدول الثلاث اتفاقية عبور وعقدًا لتزويد لبنان بالكهرباء من الشبكة الأردنية مرورًا بسوريا.

[23]

وهنا تصبح سوريا مرة أخرى أكثر من دولة مستهلكة للطاقة؛ فهي تتحول إلى حلقة وصل بين الأردن ولبنان.



من دولة عبور إلى عقدة طاقة

هذا التطور يغير طبيعة المعادلة الأردنية السورية اللبنانية.

في النموذج التقليدي، كانت كل دولة تحاول حل مشكلة الطاقة داخل حدودها. أما في النموذج الجديد، فتتحول الشبكة نفسها إلى مورد اقتصادي: الأردن يمتلك بنية تحتية وموقعًا مهمًا في استقبال الغاز، سوريا تمتلك موقعًا جغرافيًا يسمح بمرور الغاز والكهرباء، ولبنان يمتلك حاجة كبيرة إلى إمدادات إضافية.

ولهذا عقد وزراء الطاقة في الدول الثلاث اجتماعات متكررة لتقييم البنية التحتية وإعادة تأهيل خطوط الكهرباء والغاز.

وفي مايو 2026، قال وزير الطاقة الأردني صالح الخرابشة إن فرقًا فنية قطعت مراحل متقدمة في دراسات الجدوى وتقييم الشبكات، وإن الدول تبحث توسيع مشاريع تبادل الغاز والاستفادة من البنية التحتية القائمة وتعزيز الربط الكهربائي^[24].

أما وزير الطاقة اللبناني جو الصدي، فأكد أن التعاون الثلاثي يمكن أن يسهم في إعادة بناء قطاع الطاقة اللبناني على أسس أكثر استدامة وكفاءة، بما يشمل توليد الكهرباء وتأمين مصادر طاقة أكثر موثوقية وأقل تكلفة^[25].

لكن هذه المشاريع لا تزال تواجه تحديًا أساسيًا: الشبكة الإقليمية لا تكون أقوى من أضعف جزء فيها.

فإذا كانت البنية التحتية السورية أو اللبنانية تحتاج إلى إعادة تأهيل، فإن تدفق الكهرباء والغاز لا يمكن أن يصبح مستقرًا بمجرد توقيع العقود. ولهذا فإن الجزء الأكبر من العمل المقبل سيكون تقنيًا وماليًا: تأهيل المحطات، إصلاح خطوط النقل، تقليل الفاقد، توفير التمويل، ووضع آليات واضحة للتسوية المالية بين الدول.

الأردن: من مستورد للطاقة إلى مركز إقليمي أكثر مرونة

المفارقة أن الأردن نفسه لا يتحرك في هذه المشاريع بوصفه دولة مكتفية بالطاقة، بل إن جزءًا مهمًا من استراتيجيته يقوم على تنويع مصادر الإمداد.

ففي مايو 2026 أقرت الحكومة الأردنية استراتيجية قطاع الطاقة 2025-2035، التي تستهدف رفع حصة مصادر الطاقة المتجددة إلى 40% من مزيج توليد الكهرباء بحلول 2035، وزيادة إنتاج حقل الريشة للغاز إلى 418 مليون قدم مكعب يوميًا بحلول 2029 و812

مليون قدم مكعب يوميًا بحلول 2035^[26].

كما تستهدف الاستراتيجية بدء الإنتاج التجاري للهيدروجين الأخضر في 2030، والوصول إلى 500 ألف طن سنويًا بحلول 2035.

هذه الأرقام تكشف أن الأردن لا يريد أن يكون مجرد طريق عبور للغاز والكهرباء، فهو يحاول في الوقت نفسه زيادة الإنتاج المحلي، وتوسيع الطاقة المتجددة، وتطوير التخزين، وتحسين كفاءة الشبكة.

ومن الناحية الإقليمية، يمكن لهذا التوجه أن يعزز دور الأردن كمركز للطاقة؛ فكلما زادت قدرته على تنويع مصادره، أصبح أكثر قدرة على إدارة التدفقات الإقليمية دون أن يتحول التعاون مع دول الجوار إلى عبء على أمنه الطاقوي الداخلي.

الريشة: مورد محلي يدخل المعادلة الإقليمية

يمثل حقل الريشة للغاز مثالاً آخر على التحول في الاستراتيجية الأردنية.

ففي يناير 2026، وقّعت الحكومة أول اتفاقية لشراء الغاز المنتج من حقل الريشة لصالح منظومة توليد الكهرباء، وبدأت الكمية المتفق عليها بنحو 2.5 مليون قدم مكعب يوميًا، مع خطة للارتفاع تدريجيًا إلى 20 مليون قدم مكعب يوميًا^[27].

وعندما يُربط هذا التطور بالاستراتيجية الجديدة التي تستهدف إنتاج مئات ملايين الأقدام المكعبة يوميًا مستقبلًا، تصبح الصورة أكبر من مجرد مشروع محلي. فزيادة إنتاج الريشة يمكن أن تخفف جزءًا من اعتماد الأردن على واردات الغاز، وتوفر مصدرًا محليًا لمحطات

الكهرباء، وفي المدى الأطول يمكن أن تمنح الأردن هامشًا أكبر في إدارة شبكة الطاقة الإقليمية.

لكن الوصول إلى هذه الأهداف يتطلب استثمارات كبيرة في الحفر والبنية التحتية وخطوط النقل، وهو ما يجعل تطوير الحقل مرتبطًا أيضًا بقدرة الأردن على جذب التمويل والخبرة التقنية.

لماذا تعود شبكات الكهرباء الآن؟

عودة الربط الكهربائي بين دول بلاد الشام ليست فكرة جديدة. فقد سبق أن وجدت شبكات الربط الإقليمية، لكن الحروب والأزمات الاقتصادية والسياسية أضعفت استخدامها.

الجديد اليوم هو أن الحاجة أصبحت متبادلة.

سوريا تحتاج إلى الطاقة من أجل إعادة تشغيل اقتصادها، ولبنان يحتاج إلى الكهرباء لتخفيف أزمة قطاعه، والأردن يستطيع الاستفادة اقتصاديًا من البنية التحتية الموجودة ومن موقعه الجغرافي، بينما يمكن لمصر ودول أخرى أن تدخل مستقبلًا في منظومة إمداد الغاز.

وهذا يخلق حافزًا مختلفًا عن الماضي: لم تعد الشبكات مجرد مشاريع تعاون حكومي، وإنما يمكن أن تصبح جزءًا من اقتصاد إقليمي يعتمد على بيع وشراء الطاقة بين الدول.

لكن الاعتماد المتبادل يحمل مخاطره

تجربة سوريا نفسها خلال 2026 تقدم مثالًا على الجانب الآخر من المعادلة.



أين يمكن أن يكون دور الخليج والإمارات؟

في ملف الطاقة تحديًا، يمكن أن يظهر الدور الخليجي والإماراتي بصورة مختلفة عن الاستثمار المباشر في قطاع الكهرباء السوري أو اللبناني.

فإعادة بناء شبكات الطاقة تحتاج إلى تمويل طويل الأجل، وتكنولوجيا، وخبرة في إدارة المشاريع والبنية التحتية. وهذه مجالات يمكن أن تتقاطع فيها احتياجات بلاد الشام مع الخبرات والاستثمارات الخليجية.

لكن الأهم هو أن الاستثمار الخليجي يمكن أن يساعد في الانتقال من مشاريع الإنقاذ إلى مشاريع البنية التحتية طويلة الأجل، إذا اتجه إلى محطات الطاقة والشبكات والتخزين والطاقة الشمسية ومشاريع كفاءة الطاقة.



ففي مارس، أعلنت وزارة الطاقة السورية انخفاض ساعات التغذية الكهربائية نتيجة تراجع إمدادات الغاز القادمة عبر الأردن، وقالت إن الضخ توقف أحيانًا بسبب التطورات الإقليمية^[28].

هذه الحادثة تقدم درسًا مهمًا: الربط الإقليمي يزيد المرونة، لكنه يمكن أن ينقل الصدمات أيضًا من دولة إلى أخرى.

فإذا كانت سوريا تعتمد على الغاز القادم عبر الأردن، فإن أي اضطراب في الإمدادات ينعكس على إنتاج الكهرباء داخل سوريا. وبالمثل، إذا اعتمد لبنان على الكهرباء القادمة عبر شبكة تمر بالأراضي السورية، فإن أي خلل فني أو أمني في مسار النقل يمكن أن يؤثر في المستهلك اللبناني.

لذلك لا يكفي أن تكون الشبكات مترابطة؛ يجب أن تكون مرنة وقادرة على تحمل الانقطاعات، عبر مصادر بديلة ومخزونات استراتيجية وربط متعدد المسارات.

وهنا تتقاطع مشاريع الغاز مع مشاريع الطاقة المتجددة والتخزين؛ فتنوع المصادر يمكن أن يكون وسيلة لتقليل المخاطر التي يخلقها الاعتماد المتبادل.

الطاقة المتجددة: الوجه الآخر للمشهد

لا يمكن أن تكون إعادة بناء قطاع الطاقة في بلاد الشام قائمة بالكامل على الغاز.

فالالاتجاه العالمي نفسه يتغير بسرعة. وفق الوكالة الدولية للطاقة، ارتفعت حصة مصادر الطاقة المتجددة في توليد الكهرباء عالميًا إلى 34% في 2025، مقابل 32% في 2024، فيما بلغت حصة الطاقة الشمسية والرياح معًا 17%^[29].

وبالنسبة إلى بلاد الشام، تملك دول المنطقة موارد شمسية ورياحًا مهمة، لكن التحدي يكمن في تحويل هذه الإمكانيات إلى قدرة إنتاجية مرتبطة بالشبكات.

الأردن قطع بالفعل شوطًا في هذا المجال. وتظهر بيانات شركة الكهرباء الأردنية أن أكثر من 40 ألف نظام طاقة متجددة كان مرتبطًا بشبكة التوزيع بنهاية 2025، بقدرة إجمالية تقارب 716.6 ميغاوات، فيما بلغت القدرة الإجمالية للأنظمة المرتبطة والموافق عليها نحو 1313 ميغاوات^[30].

وهذا يجعل الأردن مثالًا مهمًا داخل بلاد الشام على إمكانية الجمع بين الغاز والطاقة المتجددة بدل التعامل معهما باعتبارهما خيارين متناقضين.

وهنا تصبح المشاركة الإماراتية جزءًا من مشهود أوسع: ليس «من يزود سوريا بالكهرباء؟» فقط، بل من سيمول ويطور البنية التحتية التي تسمح لبلاد الشام بإنتاج وتبادل الطاقة على مدى عقود؟

وهذا سؤال اقتصادي أكثر أهمية من مجرد حجم المساعدات أو قيمة عقد منفرد، لأنه يتعلق بطبيعة النظام الطاقوي الذي ستبنيه المنطقة بعد سنوات الأزمة.

ما الذي يمكن أن تعنيه عودة الغاز والكهرباء للمشرق؟

إذا نجحت مشاريع الربط بين الأردن وسوريا ولبنان، فإن آثارها لن تقتصر على قطاع الطاقة.

الكهرباء المنتظمة تعني ساعات تشغيل أطول للمصانع، والمياه تحتاج إلى الكهرباء لتشغيل محطات الضخ والمعالجة، والاتصالات تحتاج إلى شبكات مستقرة، والمستشفيات تحتاج إلى طاقة مستمرة، بينما يحتاج الاستثمار الصناعي إلى قدرة على التنبؤ بالتكاليف.

وهذا يعني أن الطاقة يمكن أن تكون أحد مفاتيح إعادة إطلاق الاقتصاد الشامي.

في سوريا، يمكن أن تساعد زيادة الكهرباء على إعادة تشغيل المنشآت الإنتاجية. وفي لبنان، يمكن أن تخفف من تكلفة الاعتماد على المولدات الخاصة. وفي الأردن، يمكن أن تدعم استراتيجية التحول نحو مزيج أكثر تنوعًا من الغاز والطاقة المتجددة.

ومن هنا يصبح الربط الطاقوي جزءًا من إعادة بناء سلاسل القيمة، وليس مجرد تجارة بين شركات الكهرباء.

التحدي: التمويل والاستدامة قبل التوسع

مع ذلك، فإن أكبر تحديات مشاريع الطاقة الإقليمية قد لا تكون تقنية فقط.

فالخطوط تحتاج إلى صيانة، والمحطات إلى استثمارات، والغاز إلى عقود طويلة الأجل، والكهرباء إلى آليات تسعير ودفع، كما أن المستثمرين يحتاجون إلى ضمانات سياسية وقانونية.

وفي الدول التي تمر بأزمات مالية، تصبح مسألة من سيدفع تكلفة إعادة تأهيل الشبكات؟ سؤالاً أساسياً.

ولهذا فإن المرحلة المقبلة تحتاج إلى نموذج تمويل يجمع بين الحكومات والمؤسسات الدولية والاستثمارات الخاصة والصناديق العربية، بدل الاعتماد على مصدر واحد.

وتجربة البنك الدولي في سوريا، عبر منحة الكهرباء البالغة 146 مليون دولار، يمكن أن تكون بداية لمسار أكبر إذا ارتبطت مشاريع إعادة التأهيل ببرنامج أوسع لإعادة بناء القطاع^[31].

خاتمة: هل تصبح الطاقة جسراً جديداً بين دول بلاد الشام؟

تظهر التطورات الحالية أن الطاقة تعود تدريجياً إلى مركز العلاقات الاقتصادية في بلاد الشام، لكن وظيفتها تتغير. لم تعد القضية تأمين الوقود لكل دولة على حدة فقط؛ بل بدأت تظهر إمكانية بناء شبكة إقليمية تتبادل الغاز والكهرباء وتستفيد من البنية التحتية المشتركة.

سوريا هي الحلقة الأكثر احتياجاً إلى هذه الشبكة، لكنها في الوقت نفسه تمثل موقعاً جغرافياً ضرورياً لربط الأردن ولبنان. والأردن يمتلك بنية تحتية وموقعاً يؤهلانه للعب دور محوري في استقبال الغاز وإعادة تصديره عبر الشبكات الإقليمية، بينما يحتاج لبنان إلى مصادر أكثر استقراراً للكهرباء والغاز.

أما على المدى الأطول، فإن مستقبل هذه الشبكة لن يعتمد على الغاز وحده، فالتوسع في الطاقة الشمسية والرياح والتخزين يمكن أن يمنح بلاد الشام فرصة لبناء منظومة أكثر تنوعاً وأقل تعرضاً للصدمات الخارجية.

لكن تحقيق ذلك يتطلب الانتقال من اتفاقيات الطاقة إلى اقتصاد الطاقة: أي بناء شبكات قابلة للاستمرار، وتأمين التمويل، وإعادة تأهيل البنية التحتية، وتطوير أسواق إقليمية للكهرباء والغاز، وربط الاستثمار في الطاقة بأهداف إعادة الإعمار والنمو.

وقد تكون المفارقة أن الأزمة نفسها أعادت اكتشاف قيمة ما كان موجوداً أصلاً: خط الغاز العربي، وشبكات الربط الكهربائي، وموقع الأردن، وموارد سوريا، واحتياجات لبنان. وإذا أمكن إعادة تشغيل هذه العناصر ضمن منظومة أكثر كفاءة، فقد تتحول البنية التي صممت في مرحلة سابقة من التعاون العربي إلى قاعدة لشبكة طاقة جديدة في بلاد الشام.

ففي المشرق، قد لا تكون الطاقة مجرد نتيجة للاستقرار الاقتصادي؛ بل يمكن أن تصبح إحدى الأدوات التي تساعد على صناعته.

على خط الطريق: هل تصنع ممرات التجارة مدناً جديدة في المشرق؟



مقدمة:

لطالما كانت المدن في بلاد الشام مرتبطة بالطرق التي تمر عبرها. فدمشق نشأت تاريخياً عند تقاطع طرق التجارة بين الداخل الآسيوي والبحر المتوسط، وطلب ارتبطت بمسارات القوافل بين الأناضول والعراق وبلاد الشام، بينما حافظت طرابلس على صلة وثيقة بالموانئ والأسواق الداخلية، وارتبطت عمان تدريجياً بشبكات التجارة التي تصل الخليج بالعراق وسوريا وشرق المتوسط. لكن الحروب وتغير الحدود والأزمات الاقتصادية خلال العقود الأخيرة أضعفت جزءاً من هذه الوظيفة.

اليوم، ومع عودة الحديث عن الممرات البرية والسكك الحديدية والموانئ والربط اللوجستي، لا تعود القضية إلى السؤال الاقتصادي وحده: كم طناً من البضائع يمكن أن يمر عبر الطريق؟ وإنما إلى سؤال اجتماعي وعمراني أوسع: ماذا يحدث للمدن الواقعة على الطريق عندما تتحول الممرات التجارية من مجرد خطوط عبور إلى منظومات اقتصادية متكاملة؟

هذه المسألة مهمة لأن الممر الاقتصادي الحديث لا يتكون من طريق أو سكة حديد فقط؛ فالبنك الدولي يعرّف الخدمات اللوجستية باعتبارها منظومة تشمل النقل والتخزين والوساطة وغيرها من الخدمات، ويشير

إلى أن تحسينها يمكن أن يخفض التكاليف، ويوسع التجارة، ويدمج الشركات في سلاسل القيمة العالمية، كما يخلق فرصاً للعمل.

ومن هنا يمكن النظر إلى ممرات التجارة الجديدة في بلاد الشام باعتبارها أدوات محتملة لإعادة تشكيل المدن والمجتمعات المحيطة بها، لا مجرد بنية تحتية لنقل البضائع.

من ممر تجاري إلى منظومة حضرية

الفرق بين الطريق التقليدي والممر الاقتصادي أن الأول ينقل البضائع من نقطة إلى أخرى، بينما يحاول الثاني بناء اقتصاد حول حركة البضائع.

عندما تصل الشاحنات إلى مدينة ما، تحتاج إلى مستودعات، ومحطات صيانة، ومراكز تخليص جمركي، ومواقف، ومطاعم، وفنادق، ومكاتب تأمين وتمويل، وخدمات تقنية، وعمالة متخصصة. وإذا استمرت حركة التجارة في الارتفاع، يمكن أن تظهر مناطق صناعية ومراكز توزيع وأسواق جملة وخدمات مرتبطة بالنقل. وهكذا يبدأ الطريق في إنتاج اقتصاد محلي حوله.

وهذه الفكرة مهمة جداً بالنسبة إلى بلاد الشام؛ لأن عددًا من المدن والبلدات السورية والأردنية واللبنانية تقع أصلاً على طرق تاريخية، لكنها فقدت جزءاً من وظيفتها الاقتصادية خلال سنوات الحرب أو نتيجة تراجع التجارة الإقليمية.

والسؤال اليوم ليس ما إذا كانت هذه المدن ستعود إلى وظائفها القديمة حرفياً، بل إذا كانت قادرة على تطوير وظائف جديدة تتناسب مع الاقتصاد اللوجستي الحديث.

سوريا: هل تعود المدن الواقعة على الطريق؟

تمثل سوريا الحالة الأكثر وضوحاً لهذه المسألة.

فالبنك الدولي قدّر إجمالي احتياجات إعادة إعمار الأصول المادية في سوريا بنحو 216 مليار دولار، وكانت محافظات حلب وريف دمشق وحمص الأكثر تضرراً من حيث القيمة الإجمالية للأضرار^[32].

وهذه المحافظات الثلاث ليست مجرد مناطق متضررة؛ بل تقع أيضاً في قلب الجغرافيا الاقتصادية السورية.

حلب تمثل بوابة شمالية باتجاه تركيا، وحمص تقع عند عقدة تصل دمشق بالساحل والشمال، بينما يرتبط ريف دمشق بالعاصمة وبأكبر تجمع سكاني واقتصادي في البلاد.

وفي أبريل 2026، وقعت الأردن وسوريا وتركيا مذكرة تفاهم لتطوير منظومة نقل إقليمية متكاملة، تشمل النقل البري والبحري والسككي، وتسهيل حركة الشحن والركاب، وتبسيط الإجراءات الحدودية، وإنشاء إطار فني لمتابعة الربط السككي^[34].

وهنا يصبح السؤال الحضري مباشرًا: إذا أصبحت حلب محطة في ممر شمالي-جنوبي، فكيف ستتغير المدينة؟

حمص: المدينة التي يمكن أن تعود إلى قلب الشبكة

حمص مثال آخر على العلاقة بين الجغرافيا والتجارة.

موقع المدينة بين دمشق والساحل السوري والشمال يجعلها نقطة مهمة في أي شبكة نقل وطنية أو إقليمية. ومع إعادة تأهيل الطرق والسكك، يمكن أن تتطور حولها خدمات النقل والتخزين والصناعة التحويلية.

لكن هذا النوع من التحول لا يحدث تلقائيًا.

فالمدينة لا تصبح مراكز لوجستية بمجرد مرور الشاحنات فيها. فهي تحتاج إلى مناطق مخصصة للخدمات، وربط فعلي بالطرق الرئيسية، وتخطيط عمراني يمنع اختناق المناطق السكنية، واستثمارات في الكهرباء والمياه والاتصالات، وقوى عاملة تمتلك المهارات المناسبة.

وهنا تظهر أهمية التخطيط الحضري في مرحلة ما بعد الحرب. فإذا تمت إعادة بناء الطرق من دون إعادة تنظيم استعمالات الأراضي، يمكن أن تؤدي الحركة التجارية المتزايدة إلى ازدحام وضغط على الخدمات وارتفاع أسعار الأراضي بدل أن تتحول إلى فرصة تنمية.

ولهذا فإن إعادة تأهيل الطرق والسكك والمناطق الصناعية في هذه المحافظات يمكن أن يكون لها تأثير يتجاوز إعادة بناء البنية المادية؛ فقد تعيد توزيع النشاط الاقتصادي داخل البلاد.

إذا تحولت حلب مثلًا إلى مركز للتجارة والصناعة والخدمات اللوجستية مع تركيا، فلن يكون الأثر محصورًا داخل المدينة. فالمناطق المحيطة بها ستحتاج إلى خدمات تخزين ونقل وتصنيع وغذاء وسكن، ما يمكن أن يؤدي تدريجيًا إلى ظهور حزام اقتصادي جديد حول المدينة.

حلب: من المدينة التجارية إلى مركز لوجستي؟

تاريخ حلب يساعد على فهم الإمكانيات المستقبلية. فقد كانت المدينة قبل الحرب إحدى أهم المراكز الصناعية والتجارية في سوريا، وكان قريبا من الحدود التركية والأسواق الإقليمية عاملاً رئيسياً في نموها.

واليوم تعود مسألة الربط التركي السوري إلى الواجهة من خلال مشاريع النقل والتجارة. وفي فبراير 2026، استؤنفت حركة الشاحنات الأردنية عبر معبر باب الهوى - جيلوة غوزو بين سوريا وتركيا بعد توقف دام نحو 15 عامًا، في خطوة فتحت أمام الشاحنات الأردنية طريقًا بريًا نحو تركيا والأسواق الأوروبية^[33].

هذه الخطوة لا تعني أن حلب أصبحت بالفعل مركزًا لوجستيًا إقليميًا، لكنها تكشف الإمكانيات الجغرافية. فإذا زادت حركة الشاحنات بين الأردن وتركيا عبر الأراضي السورية، فإن المدن الواقعة على الطريق ستحتاج إلى خدمات جديدة. ويمكن أن تصبح المناطق الصناعية ومراكز التخزين والتخليص والنقل البري أكثر أهمية من السابق.



الأردن: مدن الطريق تستعيد أهميتها

في الجانب الأردني، تبدو العلاقة بين النقل والتنمية الحضرية أكثر وضوحًا.

فالأردن يمتلك شبكة طرق تتجاوز 8.600 كيلومتر، وثلاثة مطارات دولية، وبنية مينائية متطورة في العقبة، بحسب منصة «استثمر في الأردن»^[35]. كما ارتفعت صادرات خدمات النقل في المملكة بنسبة 91% بين 2021 و2025 لتصل إلى 1.82 مليار دولار في 2025، بينما بلغت صادرات خدمات النقل 443.3 مليون دولار في الربع الأول من 2026^[36].

هذه الأرقام تشير إلى أن النقل أصبح بالفعل قطاعًا اقتصاديًا وليس مجرد خدمة مساندة.

وفي الربع الثاني من 2026، بلغ حجم الشحن البري في

الأردن 12.4 مليون طن، بزيادة 18.5%، بينما وصل الشحن البحري إلى 6.5 ملايين طن، بزيادة 22%، وسجل نقل الركاب برًا 3.3 ملايين مسافر بزيادة 14.2%^[37].

ومع ذلك، فإن السؤال الاجتماعي الأهم هو: أين تتركز هذه القيمة الاقتصادية؟

إذا تركزت الخدمات اللوجستية في العقبة وعُمان فقط، فإن المدن الواقعة شمال المملكة لن تحصل بالضرورة على نصيب متناسب من الفرص. أما إذا نشأت مراكز توزيع وصيانة وتخزين في مدن أخرى، فقد تتحول الممرات إلى أداة لتنمية جغرافية أكثر توازنًا.

العقبة: الميناء الذي يعيد تشكيل ما حوله

تحتل العقبة موقعًا خاصًا في هذه المعادلة لأنها تمثل المنفذ البحري الرئيسي للأردن على البحر الأحمر، ويمكن أن ترتبط بالممرات البرية المتجهة شمالًا إلى سوريا وتركيا وشرقًا إلى العراق وجنوبًا إلى السعودية.

ولهذا ركز الاتفاق الأردني السوري التركي في أبريل 2026 على أهمية ميناء العقبة ضمن شبكة نقل أوسع تربط آسيا وأوروبا والخليج.

لكن تأثير الميناء لا يتوقف عند أرصفة السفن.

كل زيادة في حركة التجارة يمكن أن تعني طلبًا أكبر على التخزين والنقل والخدمات البحرية والتأمين والصيانة والتعبئة وإعادة التصدير. ومع الوقت، تتحول هذه الخدمات إلى وظائف ومؤسسات واستثمارات داخل المدينة.

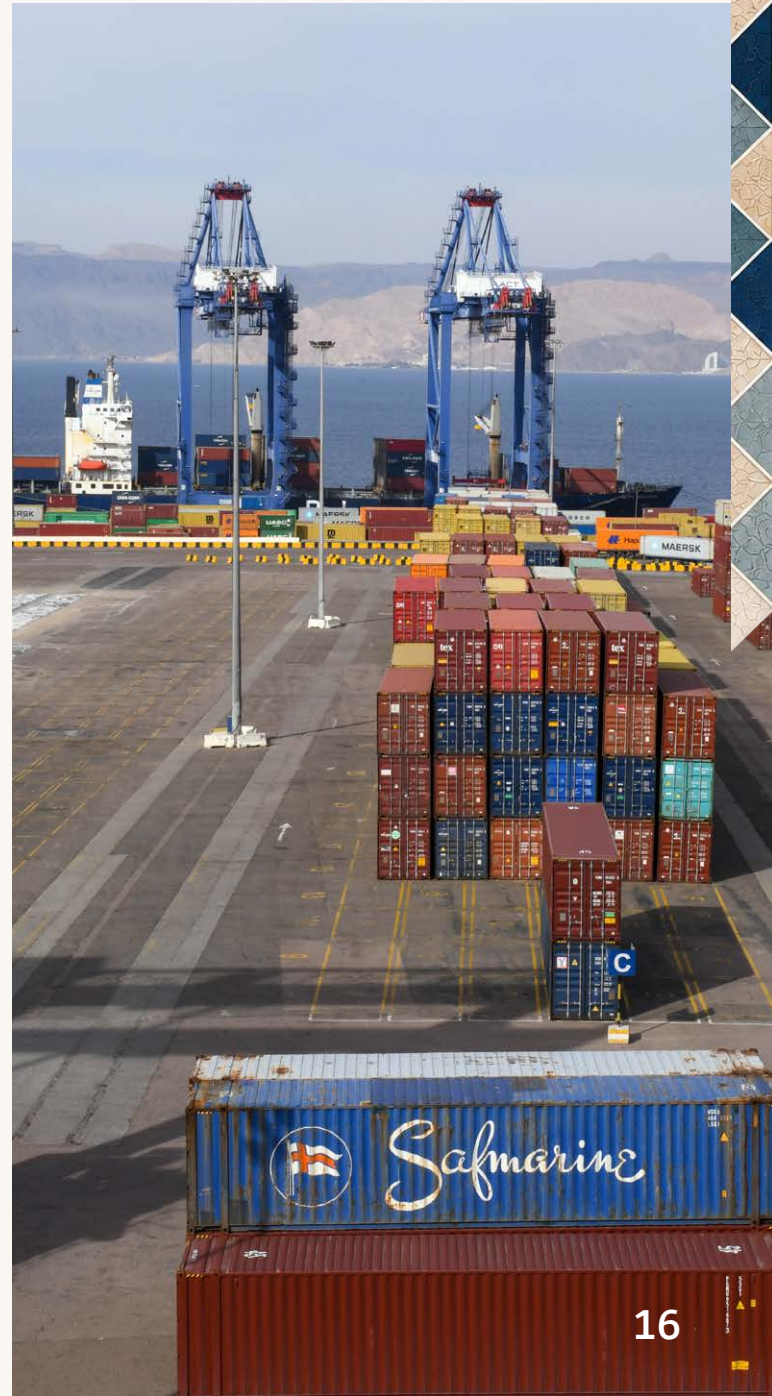
وهنا يمكن أن نرى كيف يمكن للميناء أن يغير المدينة نفسها: من مدينة حدودية إلى عقدة لوجستية.

من العقبة إلى الشمال: هل تظهر مدن لوجستية جديدة؟

في 23 سبتمبر 2026، ناقشت وزارة النقل الأردنية مع وفد من جمعية الناقلين الدوليين التركية تطوير التعاون في النقل البري والتراخيص، وأشارت إلى أهمية تطوير طرق بديلة وربط الأردن وتركيا وسوريا والسعودية ضمن مسارات لوجستية متكاملة^[38].

هذه التطورات تضع المدن الواقعة على هذه المسارات أمام فرصة مختلفة.

فإذا أصبح الطريق يعمل بصورة منتظمة، فقد تظهر مراكز تجمع للبضائع، ومناطق صناعية خفيفة، وخدمات صيانة، ومخازن تبريد، وشركات نقل، ومكاتب تخليص، وحتى خدمات سياحية موجهة إلى سائقي الشاحنات والمسافرين.



مباشرة إلى دولة أخرى من دون أن تُخزّن أو تُصنّع أو تُعالج مطلقاً، فإن القيمة المضافة التي تحصل عليها المدينة ستكون محدودة.

أما إذا نشأت حول الميناء مناطق صناعية وخدمية، فإن التأثير الحضري سيكون أكبر بكثير.

الطريق يصنع فرصاً... لكنه قد يصنع تفاوتاً أيضاً

ليس كل تأثير للممرات التجارية إيجابياً بالضرورة.

عندما تصبح مدينة ما نقطة لوجستية، قد ترتفع قيمة الأراضي فيها، ويزداد الطلب على السكن والخدمات. وإذا

لكن الاستفادة ليست مضمونة. فالممرات قد تمر عبر مدينة دون أن تستفيد منها إذا كان النشاط الاقتصادي متركزاً في مراكز أكبر.

لذلك، فإن التخطيط للممر يجب أن يتضمن تخطيطاً للمدن الواقعة عليه.

لبنان: طرابلس أمام فرصة مختلفة

في لبنان، ربما تكون مدينة طرابلس المثال الأكثر وضوحاً على العلاقة بين الميناء والممر البري.

ففي مايو 2026 أطلقت الحكومة اللبنانية إجراءات لإعادة تأهيل خط السكك الحديدية بين مرفأ طرابلس ومنطقة العبودية على الحدود السورية^[39].

وفي سبتمبر، ناقش مسؤولون سوريون ولبنانيون استعادة الربط السككي بين البلدين، مع بحث ربط مرفأ طرابلس بالشبكة السورية عبر محطة العبودية وصولاً إلى حمص، وبلغ طول الجزء اللبناني من الخط نحو 35 كيلومتراً^[40].

قد يبدو الرقم صغيراً، لكنه يحمل أهمية أكبر من طوله. فربط ميناء طرابلس بالشبكة السورية يعني أن الميناء يمكن أن يتحول من منشأة تخدم السوق اللبنانية إلى جزء من شبكة إقليمية تمتد نحو سوريا والأردن وربما الخليج.

وهذا يمكن أن يعيد تشكيل موقع طرابلس في الاقتصاد اللبناني.

طرابلس: هل يمكن أن تصبح مدينة لوجستية؟

إذا استُعيد خط طرابلس-العبودية وربط بالشبكة السورية، فإن الميناء سيحتاج إلى خدمات جديدة: التخزين، التخليص، النقل البري والسككي، الصيانة، التأمين، التعبئة، والخدمات الرقمية.

وهذه الخدمات يمكن أن تخلق وظائف لا تتطلب جميعها مهارات هندسية عالية؛ بعضها يتعلق بالإدارة والمحاسبة والنقل والخدمات، بينما يتطلب بعضها الآخر تخصصات في الهندسة والبرمجيات وإدارة سلاسل الإمداد.

وهذا مهم اجتماعياً، لأن الممر الاقتصادي يمكن أن يؤثر في نوعية الوظائف التي تظهر في المدينة، وليس عدد الوظائف فقط.

لكن هناك شرطاً أساسياً: ألا يتحول الميناء إلى نقطة عبور فقط. فإذا كانت البضائع تدخل الميناء ثم تنتقل



لم يواكب التخطيط هذا النمو، يمكن أن ترتفع تكاليف المعيشة على السكان المحليين.

كما يمكن أن تستفيد المدن الكبيرة أكثر من المدن الصغيرة؛ لأن الشركات تفضل عادة العمل في الأماكن التي تتوافر فيها العمالة والبنية التحتية والخدمات المالية.

ولهذا يحذر التفكير التنموي الحديث من النظر إلى الممرات باعتبارها مجرد خطوط على الخريطة. فالممر الناجح يحتاج إلى شبكة مدن قادرة على توزيع المنافع الاقتصادية على المناطق المحيطة.

فلسطين: حين يصبح الطريق قضية اقتصادية واجتماعية

تختلف الحالة الفلسطينية بصورة جوهرية بسبب القيود على الحركة والتجارة واستمرار الصراع.

لكنها تكشف بوضوح مدى تأثير الممرات على المدن.

فالضفة الغربية تضم تجمعات حضرية رئيسية مثل نابلس ورام الله وجنين وطولكرم وبيت لحم والخليل، بينما تعتمد حركة التجارة الفلسطينية على منافذ خارجية بسبب عدم وجود موانئ بحرية أو مطارات مخصصة للشحن الدولي^[41].

ويشير البنك الدولي إلى أن القيود على حركة التجارة في الضفة الغربية تؤثر في تكاليف النقل والوقت وكفاءة الشركات، بينما تضر القيود الشديدة وإغلاق المعابر في غزة بصورة أكبر بالنشاط التجاري وسلاسل الإمداد^[42].

وفي غزة تحديدًا، قدر البنك الدولي الأضرار المادية بنحو 30 مليار دولار حتى أكتوبر 2024، بينما قدرت الخسائر الاقتصادية بنحو 19 مليار دولار^[43].

هذه الأرقام توضح أن الطريق التجاري ليس مجرد قضية لوجستية؛ بالنسبة إلى المدن الفلسطينية، الوصول إلى الأسواق يمكن أن يعني استمرار المصنع أو إغلاقه، ووصول المواد الخام أو انقطاعها، وقدرة المنتج المحلي على المنافسة أو فقدانه للسوق.

من الطرق إلى فرص العمل

ربما يكون التأثير الاجتماعي هو الأهم للممرات في سوق العمل.

فالخدمات اللوجستية لا تحتاج إلى السائقين فقط. هناك طلب على موظفي التخليص الجمركي، ومديري المخازن، والمحاسبين، وخبراء الأمن والسلامة، ومهندسي الشبكات، ومبرمجي أنظمة التتبع، وموظفي شركات

التأمين، ومختصي سلاسل الإمداد.

ومع دخول الرقمنة إلى قطاع النقل، ستزداد أهمية البيانات أيضًا. فالشاحنة الحديثة يمكن تتبعها، والحمولة يمكن إدارتها رقميًا، والجمارك يمكن أن تنتقل إلى أنظمة إلكترونية، والمخازن يمكن أن تعمل بأنظمة آلية. وهذا يعني أن المدن التي تقع على الممرات لن تحتاج إلى طرق جديدة فقط، بل إلى مهارات جديدة. وهنا يصبح الاستثمار في التعليم والتدريب جزءًا من الاستثمار في الممر نفسه.

هل تصنع الممرات مدنًا جديدة فعلاً؟

الإجابة ليست بالضرورة "نعم".

فالممر التجاري يمكن أن يعزز مدينة موجودة أصلاً، كما يمكن أن يؤدي إلى ظهور مناطق صناعية جديدة حول عقد النقل، لكنه لا يضمن تلقائيًا نشوء مدينة جديدة.

التجارب الدولية تشير إلى أن نجاح الممرات يرتبط بتكاملها مع الاقتصاد المحلي. وإذا كان الطريق يمر عبر منطقة لا تمتلك قاعدة إنتاجية أو خدمات أو مؤسسات، فقد تبقى فائدته محصورة في رسوم العبور.

أما عندما يتقاطع الممر مع مدينة لديها قاعدة صناعية أو زراعية أو سياحية، فإن تأثيره يمكن أن يكون أكبر.

وهذا ما يجعل حلب وحمص وطرابلس والعقبة حالات تستحق المتابعة؛ لأنها لا تبدأ من الصفر، وإنما تمتلك أصلاً مقومات يمكن للممرات الجديدة أن تعيد تنشيطها.

ماذا عن الإمارات؟

يمكن أن يظهر الدور الإماراتي هنا بصورة غير مباشرة، من خلال الاستثمار في اللوجستيات والبنية التحتية والخدمات والموانئ، وهي قطاعات ترتبط بطبيعة الممرات أكثر من ارتباطها بالحدود السياسية وحدها. لكن أهمية المشاركة الخليجية لا ينبغي أن تُقاس بحجم الاستثمار فقط، وإنما بقدرتها على خلق قيمة محلية داخل المدن الشامية.

فإذا أدى الاستثمار إلى إنشاء مستودعات ومراكز توزيع فقط، سيكون أثره محدودًا. أما إذا ارتبط بمناطق صناعية، وتدريب للعمالة، وخدمات رقمية، وشركات محلية، وسلاسل توريد محلية، فإن الأثر الاجتماعي يمكن أن يصبح أعمق.

ومن ثم، فإن السؤال بالنسبة إلى بلاد الشام ليس «من

خاتمة: هل يصنع الطريق مدينة جديدة؟

تاريخ بلاد الشام يوضح أن المدن لم تنشأ بعيداً عن طرق التجارة، بل غالباً حولها. واليوم، مع عودة الحديث عن الربط السككي والطرق البرية والموانئ والممرات الإقليمية، تعود العلاقة بين الطريق والمدينة إلى الواجهة، لكن في صورة مختلفة.

فالممرات الحديثة لا تنقل البضائع فقط؛ إنها تنقل معها الاستثمارات والخدمات والمهارات وفرص العمل، ويمكن أن تعيد توزيع النشاط الاقتصادي بين المدن.

سوريا تمتلك فرصة لإعادة تنشيط مدن مثل حلب وحمص عبر إعادة ربطها بالأسواق الإقليمية. والأردن يستطيع تعزيز دور العقبة والمدن الواقعة على محاور التجارة. ولبنان يحاول إعادة طرابلس إلى خريطة النقل الإقليمي من خلال إعادة إحياء خطها الحديدي باتجاه سوريا. أما فلسطين، فتقدم المثال الأكثر وضوحاً على أن حرية الحركة والوصول إلى الأسواق ليست قضية لوجستية فحسب، بل قضية ترتبط مباشرة بقدرة المدن على الحفاظ على نشاطها الاقتصادي.

لكن الطريق وحده لا يصنع التنمية.

الممر التجاري يصبح قوة اجتماعية عندما يتحول من خط عبور إلى منظومة اقتصادية حولها مدينة قادرة على استيعاب التجارة والاستثمار والعمالة. ولذلك فإن نجاح الممرات في بلاد الشام لن يقاس فقط بعدد الشاحنات التي تعبرها، بل بعدد الشركات التي تنشأ حولها، والوظائف التي توفرها، والخدمات التي تطورها، والمدن التي تستعيد دورها الاقتصادي.

وربما يكون السؤال الأكثر أهمية في المرحلة المقبلة ليس: أي طريق سيصل الخليج بتركيا أو المتوسط؟ بل: أي مدن شامية ستستطيع تحويل هذا الطريق إلى فرصة تنمية لسكانها؟

سيمول الممر؟»، بل كيف يمكن تحويل الاستثمار في الممر إلى استثمار في المدن والسكان الذين يعيشون حوله؟

الممرات والبيئة الحضرية

هناك بعد آخر لا يقل أهمية: البيئة.

زيادة حركة الشاحنات تعني ارتفاع الانبعاثات والضغط والضغط على الطرق داخل المدن، وإذا لم يتم فصل حركة الشحن العابرة عن المناطق السكنية، فقد تتحول الفائدة الاقتصادية إلى تكلفة اجتماعية.

ولهذا تتجه مشاريع النقل الحديثة إلى مفهوم النقل متعدد الوسائط، الذي يجمع بين الطرق والسكك والموانئ، بحيث لا تعتمد التجارة بالكامل على الشاحنات. وقد أكدت مذكرة النقل الأردنية السورية التركية لعام 2026 أهمية تطوير النقل البري والبحري والسككي معاً، وتطبيق الحلول الرقمية وتحديث المعابر.

وهذا مهم جداً للمدن؛ لأن نقل جزء من البضائع عبر السكك يمكن أن يقلل الضغط على الطرق ويحد من الحاجة إلى توسعات ممرورية مستمرة داخل المناطق الحضرية.

الطريق لا يكفي: المدينة هي الحلقة الأهم

إذا نظرنا إلى الممرات من منظور اجتماعي، فإن أهم ما يتغير ليس الطريق نفسه، بل المدينة الواقعة حول الطريق.

فالممر الناجح يمكن أن يخلق منطقة اقتصادية جديدة، ويرفع الطلب على الخدمات، ويزيد فرص العمل، ويجذب السكان والاستثمارات. لكنه يمكن أن يزيد أسعار الأراضي والازدحام والضغط على المياه والكهرباء إذا لم تستعد المدن لهذا النمو.

ولهذا فإن إعادة بناء الممرات في بلاد الشام يجب أن تسير بالتوازي مع تخطيط عمراني جديد.

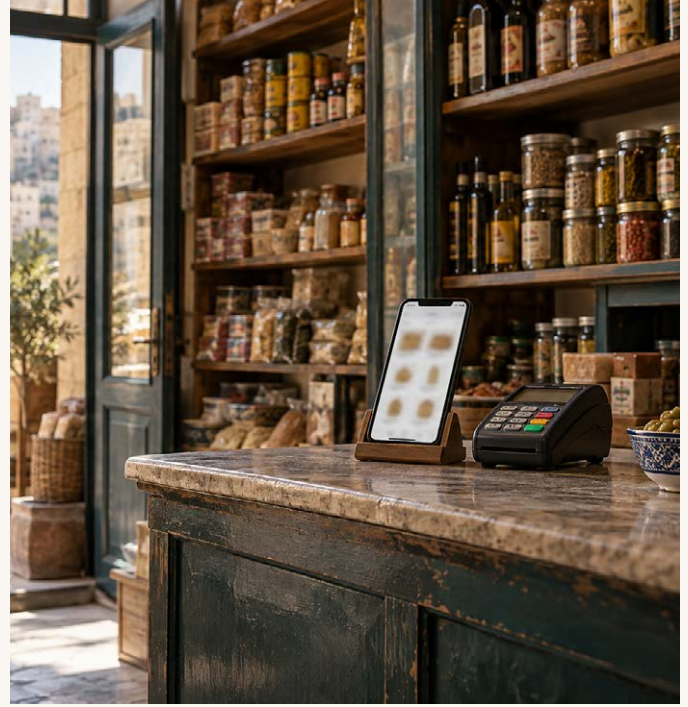
مدينة حلب تحتاج إلى تخطيط يربط المناطق الصناعية بالطرق الدولية. وحمص تحتاج إلى تنظيم المناطق اللوجستية حول محاور النقل. وطرابلس تحتاج إلى ربط الميناء بالمدينة والسكك والمناطق الاقتصادية. والعقبة تحتاج إلى إدارة توسعها بما يتناسب مع نمو النشاط اللوجستي.

أما المدن الفلسطينية، فتحتاج إلى حلول تعالج أصل المشكلة المتمثل في القيود على الحركة والوصول إلى الأسواق.





من الدكان إلى الخوارزمية: كيف تغيّر المستهلك الشامي بين جيلين؟



مقدمة

لم يعد التغير في سلوك المستهلك في بلاد الشام مرتبطًا بتغير مستوى الدخل أو توسع المدن أو ظهور مراكز التسوق الحديثة فقط. خلال العقد الأخير، دخل عامل جديد إلى المعادلة: المنصة الرقمية. فالمستهلك الذي كان يعتمد على زيارة المتجر، وسؤال البائع، ومقارنة الأسعار بين عدد محدود من المحال، أصبح قادرًا على اكتشاف المنتج عبر الهاتف، وقراءة تقييمات مستخدمين لم يلتق بهم، ومقارنة عشرات الخيارات خلال دقائق، ثم الدفع إلكترونيًا أو اختيار الدفع عند الاستلام. ومع دخول الذكاء الاصطناعي إلى التجارة، بدأ التحول يأخذ شكلًا مختلفًا. لم تعد المنصة الرقمية تعرض للمستهلك كل الخيارات بالضرورة، بل أصبحت قادرة على محاولة تحديد ما قد يهمه شخصيًا، اعتمادًا على عمليات البحث السابقة، وسلوكه على المنصة، واهتماماته، وأحيانًا موقعه وقدرته الشرائية المتوقعة. هذه النقلة لا تعني أن المتجر التقليدي اختفى، ولا أن الأجيال الجديدة تشتري بالطريقة نفسها في جميع أنحاء المشرق. فالواقع أكثر تعقيدًا؛ إذ ما تزال الثقة بالنقد، والعلاقات الشخصية، والسعر، وإمكانية معاينة

المنتج عوامل أساسية، خصوصًا في البيئات التي لم تكتمل فيها البنية الرقمية بعد.

لكن الأرقام تشير إلى اتجاه واضح: المستهلك الشامي أصبح أكثر اتصالًا وأقل اعتمادًا على المكان وحده في اتخاذ قرار الشراء؛ ويظهر ذلك بوضوح متفاوت بين الأردن ولبنان وفلسطين وسوريا.

من سؤال البائع إلى سؤال محرك البحث

في النموذج التقليدي، كان المتجر يمثل نقطة البداية والنهاية في عملية الشراء. يذهب المستهلك إلى السوق، يبحث عن المنتج، ويسأل البائع عن السعر والجودة والبدائل. وكانت معرفة البائع بالزبون عنصرًا مهمًا في تحديد ما يعرضه له.

أما اليوم، فقد انتقلت أجزاء من هذه الوظيفة إلى الهاتف.

فالمستهلك يستطيع أن يبحث عن اسم المنتج، ويشاهد مراجعات وتجارب الآخرين، ويقارن الأسعار، ويتابع الإعلان عن المنتج عبر منصات التواصل الاجتماعي، ثم يعود إلى المتجر الفعلي لاتخاذ القرار. وهذا يعني أن الحدود بين التسوق الإلكتروني والتسوق التقليدي أصبحت أقل وضوحًا.

وتظهر هذه الظاهرة في الأردن بصورة لافتة. فبحسب قاعدة بيانات الشمول المالي العالمية للبنك الدولي، اشترى نحو 31.2% من البالغين الذين شملهم المسح في الأردن عام 2024 سلعة عبر الهاتف أو الإنترنت ليتم توصيلها إليهم^[44]. ولا يعني الرقم أن ثلث المجتمع يتسوق إلكترونيًا بصورة منتظمة، لكنه يشير إلى أن الشراء الرقمي أصبح جزءًا من سلوك استهلاكي فعلي وليس مجرد ظاهرة هامشية.

وفي الوقت نفسه، توسعت المدفوعات الرقمية بسرعة. فقد أعلنت الشركة الأردنية لأنظمة الدفع والتقاص «جوباك» أن إجمالي العمليات التي عالجتها أنظمتها ارتفع إلى 363.84 مليون عملية خلال 2025، بزيادة 62% عن العام السابق، بينما وصل عدد مستخدمي المحافظ الإلكترونية إلى 2.81 مليون مستخدم، وبلغ عدد مستخدمي المدفوعات الفورية 3.93 مليون مستخدم^[45].

والأهم من حجم الأرقام أن متوسط قيمة العملية الرقمية انخفض بنسبة 28% في 2025، وهو مؤشر على أن المدفوعات الرقمية لم تعد مرتبطة بالتحويلات أو العمليات الكبيرة فقط، وإنما دخلت بصورة أكبر في المعاملات اليومية الصغيرة^[46].

بمعنى آخر، لا يتغير المستهلك لأنه اشترى عبر الإنترنت فقط؛ بل يتغير عندما يصبح الهاتف جزءًا من العملية الاستهلاكية بأكملها.

جيلان.. وطريقتان في الثقة

الفارق بين الأجيال لا يظهر بالضرورة في الرغبة بالشراء، وإنما في الطريقة التي يصل بها كل جيل إلى القرار. بالنسبة إلى جيل اعتاد شراء الملابس أو المواد الغذائية أو الأجهزة من المتجر مباشرة، كان مصدر الثقة الأساسي هو البائع أو سمعة المحل أو تجربة أحد الأقارب والأصدقاء. أما الأجيال الأصغر، فقد أصبحت مصادر الثقة أكثر تنوعًا: تقييمات المستخدمين، الفيديوهات القصيرة، المؤثرون، التعليقات، صور العملاء، وسياسات الإرجاع.

وهذا التحول مهم لأن الثقة نفسها أصبحت رقمية.

فالزبون لم يعد يسأل: «هل هذا المتجر موثوق به؟» فقط، وإنما يسأل أيضًا: هل الحساب حقيقي؟ هل التقييمات حقيقية؟ هل الصور مطابقة للمنتج؟ هل يمكنني استرداد أموالتي؟ هل بيانات بطاقتي آمنة؟ وهل الشخص الذي يروج للمنتج يستخدمه فعلاً؟ وتكشف بيانات البنك الدولي الخاصة بلبنان وفلسطين

أن الانتقال الرقمي لا يزال مختلطًا بالنمط التقليدي. ففي لبنان، أفاد 31.3% من المشاركين الذين سُئلوا عن الشراء الإلكتروني بأنهم اشترؤا شيئًا عبر الهاتف أو الإنترنت خلال الاثني عشر شهرًا السابقة للمسح، لكن الدفع عند الاستلام ظل أكثر شيوعًا من الدفع الإلكتروني بين هؤلاء المشترين^[47].

وفي الضفة الغربية وغزة، تبدو العلاقة أكثر تعقيدًا. فقد سجلت بيانات البنك الدولي لعام 2024 استخدامًا للمدفوعات الرقمية لدى 23.3% من البالغين في العينة، بينما ظل الدفع النقدي هو النمط السائد في عدد من المعاملات^[48].

وفي حالة الشراء عبر الإنترنت، قال 85.4% من المشاركين الذين أجابوا عن سؤال طريقة الدفع إنهم عادة يدفعون نقدًا عند التسليم، مقابل 5.3% يدفعون إلكترونيًا، و9.3% يستخدمون الطريقتين^[49].

هذه الأرقام تكشف أن الانتقال من الدكان إلى الخوارزمية ليس انتقالًا كاملًا. قد يبدأ القرار على إنستغرام أو في محرك البحث، لكنه قد ينتهي بالنقد في يد مندوب التوصيل.

وهنا تظهر خصوصية المستهلك الشامي: تبني التكنولوجيا لا يعني بالضرورة التخلي عن العادات القديمة، بل غالبًا ما ينتج نموذجًا هجينًا يجمع الاثنين.

الأردن: عندما يصبح الدفع الرقمي عادة يومية

الأردن يقدم نموذجًا واضحًا لهذه المرحلة الانتقالية.

ففي 2025، ارتفعت معاملات نظام «كليك» للدفع الفوري بنسبة تقارب 100% من حيث العدد، لتصل إلى 167.92 مليون عملية، بينما ارتفعت قيمة معاملاته إلى نحو 19.97 مليار دينار. كما ارتفعت معاملات «جوموبي» بنسبة 79.7% لتصل إلى 102.04 مليون عملية^[50].

هذه الأرقام لا تعني أن كل هذه العمليات مرتبطة بالتجارة الإلكترونية، لكنها تكشف تغيرًا أوسع في علاقة المستهلك بالمال: الهاتف أصبح أداة دفع، وليس مجرد وسيلة للتواصل والبحث.

ومع انتشار هذا السلوك، تتغير توقعات المستهلك تجاه المتجر نفسه. فالعميل الذي اعتاد الدفع الفوري عبر الهاتف قد يبدأ في توقع خدمة أسرع، وفاتورة إلكترونية، وخيارات دفع متعددة، وإمكانية متابعة الطلب، وربما خدمة عملاء رقمية.



فلسطين: عندما تفرض الأزمة شكلاً جديداً للاستهلاك

الحالة الفلسطينية تقدم مثالاً مختلفاً تماماً على العلاقة بين التكنولوجيا والسلوك الاستهلاكي.

ففي غزة، أدى نقص السيولة واضطراب الخدمات المصرفية إلى توسع استخدام الأدوات الرقمية للدفع. ووفق البنك الدولي، وصل عدد حسابات المحافظ الإلكترونية القائمة في الأراضي الفلسطينية إلى نحو 1.4 مليون حساب في يناير 2026، بقيمة إجمالية بلغت 150.8 مليون دولار، وكان نحو 76.5% منها في غزة^[53].

كما ارتفع استخدام المحافظ الإلكترونية في غزة بصورة كبيرة خلال 2025؛ إذ ارتفعت قيمة الاستخدام بين يناير ويونيو من نحو 40 مليون دولار إلى حوالي 115 مليون دولار، بينما تجاوز عدد المحافظ النشطة 790 ألفاً^[54].

لكن البنك الدولي يحذر من قراءة هذه الأرقام باعتبارها تحولاً طبيعياً ومستقراً نحو الاقتصاد الرقمي؛ إذ ارتبط جزء كبير من النمو في غزة باضطراب قنوات الدفع التقليدية ونقص النقد.

وهنا تظهر نقطة أساسية لفهم المستهلك الشامي: التكنولوجيا لا تتطور دائماً نتيجة الرفاهية أو الرغبة في الراحة؛ أحياناً تصبح وسيلة للتكيف مع الأزمات.

سوريا: مستهلك يدخل إلى المنظومة الرقمية من جديد

ربما تكون سوريا الحالة الأكثر وضوحاً في المشرق لجهة اختلاف نقطة البداية.

وهنا يصبح التحول الرقمي مسألة تتعلق أيضاً بالمنافسة بين المتاجر الصغيرة. فالمحل الذي كان ينافس بجودة المنتج والسعر والموقع الجغرافي أصبح ينافس أيضاً في سرعة الاستجابة، وجودة حضوره الرقمي، وسهولة الدفع، وتجربة ما بعد البيع.

لبنان: التجارة الرقمية تحت ضغط الاقتصاد

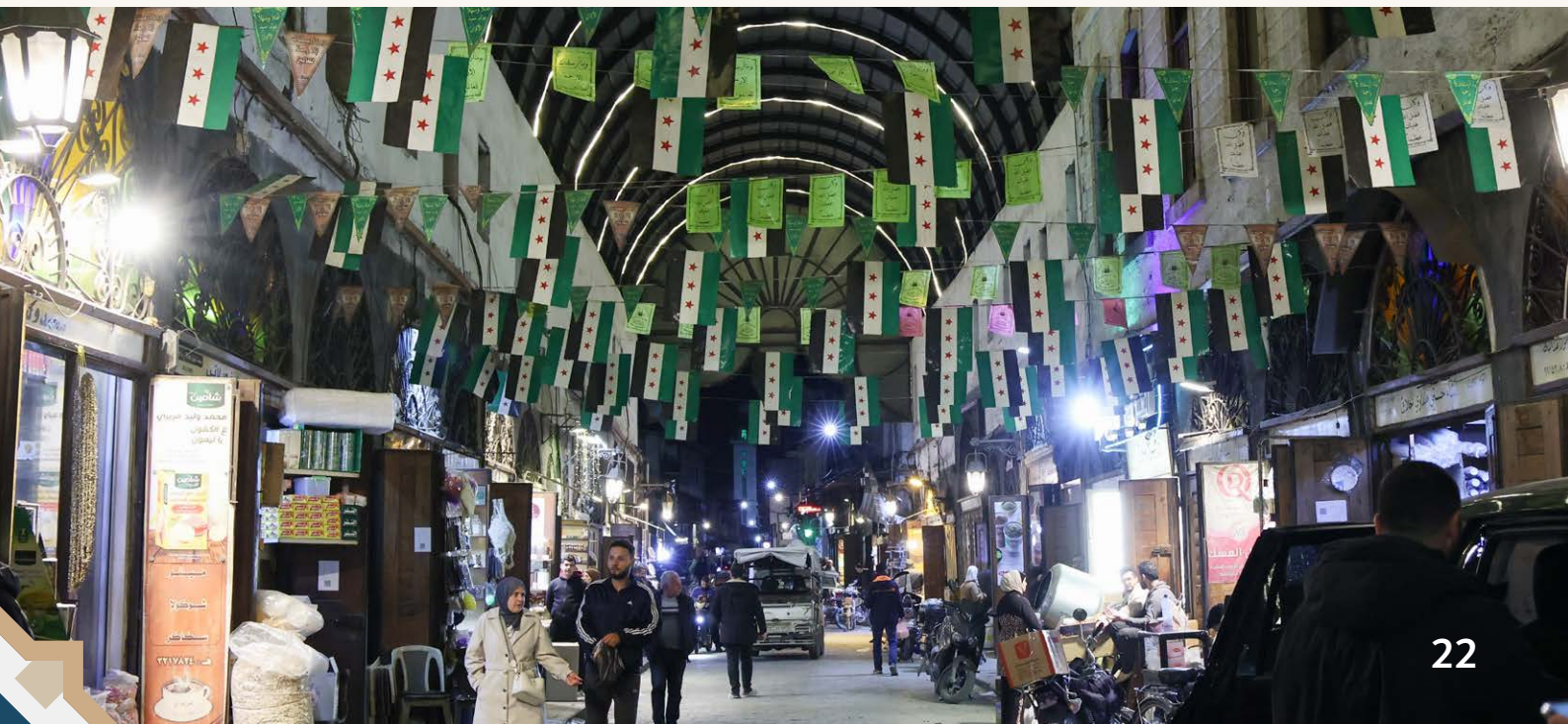
في لبنان، اتخذ التحول الرقمي مساراً مختلفاً بسبب الأزمة الاقتصادية والمالية التي أعادت تشكيل العلاقة بين المستهلك والنظام المصرفي.

وتظهر بيانات Global Findex لعام 2025 أن 21.8% من البالغين في لبنان أجروا أو تلقوا مدفوعات رقمية خلال 2024، بينما أفاد 31.3% من المشاركين الذين أجابوا عن السؤال بأنهم اشتروا شيئاً عبر الهاتف أو الإنترنت خلال العام السابق للمسح^[51].

لكن استخدام النقد لا يزال قوياً؛ ومن بين المشاركين الذين يستخدمون النقد في المدفوعات داخل المتاجر، أشار 61.5% إلى أن السبب هو الاعتماد على الدفع النقدي، فيما ذكر 22.4% أن بعض التجار لا يقبلون إلا النقد^[52].

هذه النتيجة مهمة لأنها تظهر أن التكنولوجيا وحدها لا تغير السلوك. فالتحول الرقمي يحتاج إلى ثقة، وبنية مالية، وتجار قادرين على قبول الدفع الإلكتروني، وقواعد واضحة لحماية المستهلك.

ومن ثم، فإن المستهلك اللبناني لا يتحرك ببساطة من نموذج قديم إلى نموذج جديد، بل يتنقل بين منظومتين وفقاً للظروف والسعر ووسيلة الدفع وثقته بالمؤسسة التي يتعامل معها.





ففي بداية 2025، كان لدى سوريا نحو 9.01 ملايين مستخدم للإنترنت، أي ما يعادل 35.8% من السكان، وفق بيانات Datar portal المبنية على مصادر من بينها ITU وGSMA ومصادر وطنية وشركات تقنية. وفي الوقت نفسه، بلغ عدد الاتصالات الخلوية نحو 19.5 مليون اتصال، أي ما يعادل 77.6% من السكان، مع الإشارة إلى أن عدد الاتصالات لا يساوي عدد المستخدمين^[55].
لكن التحول المالي الرقمي دخل مرحلة جديدة خلال 2026.

ففي مايو، أعلن مصرف سوريا المركزي السماح للبنوك وشركات الدفع الإلكتروني المرخصة بالتعامل مع شبكات عالمية مثل Visa وMastercard، في خطوة هدفت إلى تحديث البنية المالية وتوسيع استخدام المدفوعات الإلكترونية^[56].

وفي أغسطس 2026، اعتمدت سوريا نظامًا للدفع والتحول الإلكتروني ينظم مقدمي خدمات الدفع والأموال الإلكترونية ومشغلي أنظمة الدفع، مع إطار للرقابة وإدارة المخاطر والأمن السيبراني وحماية المستخدمين^[57].

كما شهدت دمشق في أغسطس انعقاد منتدى للتجارة الإلكترونية جمع جهات حكومية وغرف تجارة وشركات تكنولوجيا ومقدمي خدمات دفع وشركات لوجستية. لذلك، فإن المستهلك السوري يدخل الآن إلى التجارة الرقمية من مرحلة مختلفة عن الأردن ولبنان. المسألة ليست انتقالًا من التسوق التقليدي إلى الإلكتروني فقط، وإنما إعادة بناء منظومة مالية وتجارية رقمية كاملة.

وهذا يجعل السنوات المقبلة مهمة؛ لأن نجاح التجارة الإلكترونية في سوريا لن يتوقف على توافر التطبيقات فقط، بل على الإنترنت، والمدفوعات، والخدمات اللوجستية، وحماية المستهلك، والقدرة على بناء الثقة.

عندما تدخل الخوارزمية إلى قرار الشراء

التحول الأكبر لا يتعلق بالتجارة الإلكترونية وحدها، وإنما بالذكاء الاصطناعي.

في المرحلة الأولى، كان المستهلك يبحث عن المنتج، ثم تعرض له محركات البحث والمتاجر الرقمية النتائج. بعد ذلك بدأت المنصات باستخدام الخوارزميات لاقتراح المنتجات بناءً على سلوك المستخدم.

أما المرحلة الجديدة، فتتمثل في استخدام الذكاء الاصطناعي كمساعد في عملية الشراء نفسها.

يمكن للمستخدم أن يطلب من نظام ذكي مقارنة المنتجات، أو البحث عن أفضل خيار ضمن ميزانية محددة، أو تلخيص تقييمات مئات العملاء، أو اقتراح هدية، أو إعداد قائمة مشتريات.

وتصف PwC هذا الاتجاه بأنه انتقال نحو «التجارة الوكيلية»؛ أي أن وكلاء الذكاء الاصطناعي يمكنهم، في مراحل متقدمة، البحث والمقارنة وحتى بدء عملية الشراء نيابة عن المستخدم وفق أهدافه وقيوده^[58]. وهذا يغير مفهوم الإعلان نفسه.

في الماضي كان السؤال: كيف أجعل المستهلك يرى المنتج؟

أما في اقتصاد الذكاء الاصطناعي، فقد يصبح السؤال: كيف أجعل الخوارزمية تعتبر المنتج مناسباً للتوصية؟

وهذا تغيير جوهري بالنسبة إلى الشركات الصغيرة في بلاد الشام، لأن المنافسة لن تكون على الظهور في الشارع أو في إعلان على وسائل التواصل فقط، بل على جودة البيانات، ووصف المنتجات، والأسعار، والتقييمات، وسرعة الاستجابة، وقدرة المنصة على فهم المنتج.

من «السوشيال ميديا» إلى «السوشيال كومرس»

أصبحت منصات التواصل الاجتماعي جزءاً من رحلة الشراء، لا مجرد مساحة للإعلان.

والتجارب الإقليمية القريبة توضح اتجاهًا يمكن أن يمتد تدريجيًا إلى الأسواق الشامية. ففي دراسة Deloitte لعام 2025 على المستهلكين في الإمارات والسعودية، قال 73% من المشاركين إنهم أجروا عملية شراء عبر وسائل التواصل الاجتماعي خلال العام السابق، بينما قال 58% إنهم استخدموا أدوات الذكاء الاصطناعي التوليدي^[59].

هذه الأرقام تخص الإمارات والسعودية، ولا ينبغي إسقاطها مباشرة على الأردن أو لبنان أو سوريا أو فلسطين، لكنها تكشف اتجاهًا إقليميًا مهمًا: الفاصل بين المحتوى والتجارة يتراجع.

قد يرى المستخدم وصفة طعام ثم يشتري مكوناتها، أو يشاهد فيديو عن منتج تجميلي ثم ينتقل مباشرة إلى شرائه، أو يتابع مؤثرًا يشرح جهازًا إلكترونيًا ثم يبحث عنه في منصة تجارية.

وبذلك يصبح المحتوى نفسه جزءًا من السوق.

وهذا قد يمنح المشاريع الصغيرة في المشرق فرصة جديدة؛ فالمحل الصغير الذي لا يستطيع تحمل تكلفة

متجر كبير أو حملة إعلانية واسعة، يستطيع نظريًا، الوصول إلى جمهور أوسع من خلال المحتوى الرقمي. لكن هذا يتطلب مهارات جديدة: التصوير، وكتابة المحتوى، وإدارة المنصات، وتحليل البيانات، وخدمة العملاء، والتسويق الرقمي.

هل يعرف الذكاء الاصطناعي المستهلك أكثر مما يعرف نفسه؟

هنا تبدأ الأسئلة الأكثر تعقيدًا.

فالخوارزمية قادرة على ملاحظة أن المستخدم يبحث باستمرار عن نوع معين من المنتجات، أو يتوقف عند فئة معينة من الإعلانات، أو يشتري في أوقات محددة. وكلما زادت البيانات، أصبحت إمكانية التخصيص أكبر.

لكن التخصيص يحمل معه سؤالًا عن الخصوصية. ففي دراسة Deloitte الإقليمية، ذكر نحو ربع مستخدمي الذكاء الاصطناعي أن الخصوصية تمثل مصدر قلق رئيسي^[60]. وهذا القلق لن يكون بعيدًا عن المستهلك الشامي، خصوصًا مع توسع المدفوعات الإلكترونية والخدمات الرقمية.

فالمستهلك لا يمنح المنصة معلومات عن الذي اشتراه، بل قد يمنحها معلومات عن دخله التقريبي، وعاداته، ومكانه، وتفضيلاته، وأفراد أسرته، وما يبحث عنه، وربما ما يفكر في شرائه مستقبلًا.

ولهذا فإن بناء الاقتصاد الاستهلاكي الرقمي لا يحتاج إلى التكنولوجيا فقط، وإنما إلى قواعد واضحة للبيانات وحماية المستهلك.

كلما أصبح النظام أكثر قدرة على التنبؤ بسلوك الفرد، أصبح السؤال عن حدود استخدام هذه المعرفة أكثر أهمية.

هل يختفي الدكان؟

على الأرجح، لا ينبغي قراءة التحول الرقمي باعتباره نهاية المتجر التقليدي.

فالمتجر يمتلك مزايا يصعب على المنصة الرقمية استبدالها بالكامل: رؤية المنتج، لمسها، تجربته، الحصول عليه فورًا، والتحدث مباشرة مع البائع. كما أن الثقة الشخصية ما تزال عنصرًا مهمًا في المجتمعات الشامية.

لكن وظيفة المتجر تتغير.

قد يصبح المتجر نقطة تجربة، بينما تتم عملية الدفع أو

المشرق بين فجوة رقمية وفرصة جديدة

لكن التحول لا يحدث بالسرعة نفسها في المدن والفئات جميعها. فوفق الاتحاد الدولي للاتصالات، كان نحو ثلاثة أرباع سكان العالم متصلين بالإنترنت في 2025، لكن 2.2 مليار شخص ظلوا خارج الشبكة، مع استمرار فجوات تتعلق بالقدرة على تحمل التكلفة وجودة الاتصال والمهارات الرقمية^[63].

وفي المشرق، تظهر هذه الفجوات بصورة مختلفة من بلد إلى آخر. ففي سوريا، تشير بيانات 2025 إلى أن نحو 64% من السكان لم يكونوا يستخدمون الإنترنت وفق أحدث البيانات المتاحة آنذاك^[64]. وفي فلسطين، ما تزال المعاملات النقدية منتشرة بقوة في الضفة الغربية، بينما أدى الوضع الاستثنائي في غزة إلى توسع سريع في المحافظ الإلكترونية. وفي لبنان، تظل الثقة بالنقد وبنية قبول المدفوعات من العوامل المؤثرة في السلوك.

لذلك، فإن الحديث عن «المستهلك الرقمي الشامي» يجب ألا يعني أن هناك مستهلكًا واحدًا متجانسًا. هناك مستهلك شاب في عمّان يتعامل يوميًا مع الدفع الفوري، وآخر في بيروت يوازن بين خيارات رقمية ونقدية، ومستهلك في دمشق يدخل تدريجيًا إلى منظومة دفع إلكترونية جديدة، ومستهلك في غزة استخدم التكنولوجيا أحيانًا لأن الظروف فرضت عليه ذلك. التكنولوجيا واحدة، لكن أسباب استخدامها مختلفة.



إعادة الطلب عبر الهاتف. وقد يرى المستهلك المنتج في المتجر ثم يبحث عن سعره عبر الإنترنت. وقد يطلب المنتج إلكترونيًا ثم يذهب إلى الفرع لاستلامه.

وهذا هو نموذج التجارة متعددة القنوات: ليس السؤال «هل ستنتصر التجارة الإلكترونية على المتاجر؟» بل كيف ستتداخل القنوات؟

وتشير تحليلات PwC الحديثة إلى أن قطاع التجزئة يتجه نحو دمج التجربة الرقمية والفيزيائية، مع استخدام الذكاء الاصطناعي للتخصيص وتحسين المخزون والتنبؤ بالطلب^[61].

وهذا النموذج يمكن أن يكون مهمًا جدًا للمدن الشامية، حيث تنتشر الأسواق التقليدية والمحلات العائلية إلى جانب المراكز التجارية والمنصات الرقمية.

المستهلك الجديد يغيّر البائع أيضًا

إذا كان المستهلك قد تغير، فإن المتجر الذي يخدمه مضطر إلى التغيير معه. البائع التقليدي كان يحتاج أساسًا إلى معرفة المنتج والزبون. أما التاجر الرقمي فيحتاج إلى معرفة المنتج، والزبون، والمنصة، والبيانات.

ويحتاج صاحب المتجر الصغير إلى معرفة أسئلة جديدة:

من يزور صفحتي؟

ما المنتجات التي يبحث عنها العملاء؟

متى يزداد الطلب؟

ما الإعلان الذي يؤدي إلى عملية شراء فعلية؟

ما المنتجات التي يتم تصفحها ولا تُشترى؟

وهل العملاء يعودون للشراء مرة أخرى؟

وهنا يصبح الذكاء الاصطناعي أداة يمكن أن تساعد الشركات الصغيرة في تحليل الطلب، وإدارة المخزون، وكتابة المحتوى، والرد على العملاء، بدل أن يكون مجرد تقنية موجهة إلى الشركات الكبرى.

لكن الاستفادة منه تتطلب مهارات بشرية جديدة. وتشير بيانات PwC الخاصة بالأردن إلى أن الشركات الأردنية تبدي اهتمامًا متزايدًا بتحليل البيانات والذكاء الاصطناعي، فيما أفاد استطلاع للرؤساء التنفيذيين بأن 82% من الرؤساء التنفيذيين في الأردن قالوا إن شركاتهم دمجت الذكاء الاصطناعي التوليدي في أعمالها خلال الاثني عشر شهرًا السابقة للاستطلاع^[62].

وهذا يعني أن التحول في سلوك المستهلك سيقابله تحول في مهارات البائع نفسه.

الخاتمة

خلال جيل واحد، انتقل المستهلك الشامي من سوق تحدد فيه الجغرافيا ما يمكنه رؤيته وشرائه، إلى سوق تستطيع فيه الخوارزميات أن تحدد جزءًا مما يظهر أمامه.

لكن التحول لم يكن كاملاً ولا متساوياً.

فالنقد لا يزال حاضراً، والمتجر التقليدي ما يزال يحتفظ بدور مهم، والثقة الشخصية لا تزال مؤثرة، بينما بدأت المدفوعات الرقمية والتجارة الإلكترونية تعيد تشكيل العلاقة بين المستهلك والبائع.

وفي المرحلة المقبلة، سيكون الذكاء الاصطناعي عاملاً أكثر تأثيراً؛ ليس لأنه سيجعل المستهلك يشتري أكثر بالضرورة، وإنما لأنه قد يغير كيف يبحث، وكيف يقارن، وكيف يختار، ومن يقرر ما الذي يراه أصلاً؟

وهنا تكمن المسألة الأهم بالنسبة إلى مدن المشرق وأسواقه: التحول الرقمي لن يكون مجرد انتقال من الدكان إلى الهاتف، بل انتقالاً من اقتصاد يعتمد على الموقع والعلاقة الشخصية إلى اقتصاد يعتمد فيه المنافسة بصورة متزايدة على البيانات والثقة والسرعة والقدرة على التخصيص.

وبين جيل تربي على سؤال البائع، وجيل يسأل الخوارزمية، لا يختفي المستهلك الشامي القديم تمامًا؛ بل يتشكل أمامنا مستهلك جديد يجمع بين الاثنين: يريد التكنولوجيا، لكنه يريد الثقة؛ يبحث عن السعر، لكنه يريد الجودة؛ ويستخدم الهاتف، لكنه ما يزال يعرف طريقه إلى الدكان.

وهذه الثنائية قد تكون، في حد ذاتها، إحدى السمات الأكثر تميزاً للسوق الشامية في السنوات المقبلة.



قائمة المراجع

- [19] . وزارة الطاقة والثروة المعدنية الأردنية، الأردن يعزّز دعمه لقطاع الطاقة السوري باتفاقية تزويد دمشق بالغاز الطبيعي، 26 يناير 2026.
https://memr.gov.jo/AR/NewsDetails/2026012601?utm_source=chatgpt.com، المرجع السابق،
- [21] . وزارة الطاقة والثروة المعدنية الأردنية، The Arab Gas Pipeline
- [22] مؤسّسة كهرباء لبنان، بيان حول ساعات التغذية الكهربائية والتحديات التشغيلية، 13 يوليو 2026.
- [23] وزارة الطاقة والثروة المعدنية الأردنية، الأردن ولبنان وسوريا يوقعون اتفاقية العبور وعقد تزويد لبنان بالكهرباء من الشبكة الأردنية.
- [24] . وكالة الأنباء الأردنية "بترا"، Jordan expands role in regional gas supply, electricity interconnection efforts, 4 مايو 2026.
- [25] . وزارة الطاقة والمياه اللبنانية، عمان تحتضن لقاء أردني سوري لبناني لتعزيز الربط الكهربائي وتبادل الغاز بين البلدان، 4 مايو 2026.
- [26] . وزارة الطاقة والثروة المعدنية الأردنية، Cabinet Approves the 2025 Energy Sector Strategy 2035، 3 مايو 2026.
- [27] . وزارة الطاقة والثروة المعدنية الأردنية، Signing of Jordan's First Agreement to Sell and Supply Natural Gas from the Risha Field to the Electricity Generation System, 6 يناير 2026.
- [28] . وكالة الأنباء السورية "سانا"، Syria cuts electricity hours amid drop in gas imports due to regional tensions, 2 مارس 2026.
- [29] . الوكالة الدولية للطاقة (IEA)، Global Energy Review 2026 – Electricity Supply
- [30] . شركة الكهرباء الأردنية، بيانات الطاقة المتجددة والأنظمة المرتبطة بالشبكة حتى نهاية 2025.
- [31] https://www.worldbank.org/ext/en/country/syria?utm_source=chatgpt.com - المرجع السابق -
- [32] . البنك الدولي، Syria's Post-Conflict Reconstruction Costs Estimated at \$216 Billion, 21 أكتوبر 2025.
- [33] . وكالة الأنباء الأردنية "بترا"، Stakeholders: Reopened Syria-Turkey border crossing links Jordan with world land supply chains, 7 فبراير 2026.
- [34] . وكالة الأنباء الأردنية "بترا"، مذكرة تفاهم ثلاثية لتعزيز التكامل في قطاع النقل بين الأردن وسوريا وتركيا، 7 أبريل 2026.
- [35] . منصة "استثمر في الأردن"، Infrastructure & Transportation. (invest.jo)
- [36] . المرجع السابق.
- [37] . (invest.jo)
- [38] . وكالة الأنباء الأردنية "بترا"، Jordan, Türkiye Discuss Road
- [1] . البنك الدولي Syria's Post-Conflict Reconstruction Costs Estimated at \$216 Billion, 21 أكتوبر 2025.
- [2] . وزارة الخارجية التركية Joint Political Declaration on the Establishment of the High Level Cooperation Council among Turkey, Syria, Jordan and Lebanon
- [3] . البنك الدولي Syria's Post-Conflict Reconstruction Costs Estimated at \$216 Billion, 21 أكتوبر 2025. مرجع سابق
- [4] . "وكالة الأنباء الأردنية بترا"، Jordan-Syria Bilateral Trade Rebounds to JD 334 Million, 1 أبريل 2026.
- [5] . https://petra.gov.jo/index.php/en/news/jordan-syria-bilateral-trade-rebounds-to-jd-334-million?utm_source=chatgpt.com - مرجع سابق -
- [6] . "وكالة الأنباء الأردنية بترا"، Jordan, Syria issue statement on second session of Higher Coordination Council, 12 أبريل 2026.
- [7] . "وكالة الأنباء السورية سانا"، Syria, Lebanon move to deepen economic integration and boost investment, 15 يوليو 2026.
- [8] . Associated Press, France hosts Lebanon security talks to discuss post-UN mission plans, 17 سبتمبر 2026.
- [9] . وكالة الأنباء الأردنية "بترا"، Foreign Minister meets with Syrian President in Damascus, 9 سبتمبر 2026.
- [10] . الموقع الرسمي لرئيس دولة الإمارات، UAE and Syrian Presidents discuss strengthening bilateral ties, 15 سبتمبر 2026.
- [11] The National, Dubai to Damascus: Arada to build \$7bn 'UAE-style' mixed-use project in Syria سبتمبر 2026
- [12] . "وكالة الأنباء الأردنية بترا"، Arab Banking Conference Calls for Stronger Cooperation to Support Syria's Recovery, 21 سبتمبر 2026.
- [13] . المرجع السابق
- [14] . وكالة الأنباء السورية "سانا"، Energy minister says Syria boosts power generation to 3,500 MW, with new plants planned, 20 سبتمبر 2026.
- [15] . المرجع السابق https://sana.sy/en/syria/2344298/?utm_source=chatgpt.com
- [16] . البنك الدولي، Syria – World Bank Group، بيانات ومشاريع قطاع الكهرباء في سوريا.
- [17] . المرجع السابق.
- [18] . https://sana.sy/en/syria/2344298/?utm_source=chatgpt.com

[59] Deloitte Middle East ., Digital Consumer Trends 2025 دراسة شملت 2000 مستهلك في الإمارات والسعودية، سبتمبر 2025.

[60] . المرجع السابق

[61] PwC ., 29th Global CEO Survey – Consumer Markets findings, Middle East 2026 حول استخدام الذكاء الاصطناعي في التجزئة وتخصيص تجربة العميل.

[62] PwC Middle East ., نتائج استطلاع الرؤساء التنفيذيين في الأردن 2025، حول تبني الذكاء الاصطناعي وتحليل البيانات في الشركات الأردنية.

[63] . الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU)، Facts and Figures 2025، بيانات الاتصال العالمي والفجوات الرقمية.

[64] Digital 2025: Syria ., DataReportal، بيانات الإنترنت والاتصالات الخلوية في سوريا.

Transport, Transit Cooperation, 23 سبتمبر 2026.

[39] وكالة الأنباء السورية "سانا"، Lebanon: For the creation of a railway line linking the port of Tripoli to Syria مايو 2026.

[40] وكالة الأنباء السورية "سانا"، Syria, Lebanon discuss restoring rail link between two countries, 15 سبتمبر 2026.

[41] U.S. International Trade Administration, West Bank and Gaza – Distribution and Sales Channels. (trade.gov)

[42] البنك الدولي، Impacts of the Conflict in the Middle East on the Palestinian Economy, سبتمبر 2025.

[43] البنك الدولي، New Report Assesses Damages, Losses and Needs in Gaza and the West Bank, 18 فبراير 2025.

[44] البنك الدولي، Global Findex Database 2025: Connectivity and Financial Inclusion in the Digital Economy – Jordan 2024، مؤشر الشراء عبر الهاتف أو الإنترنت.

[45] الشركة الأردنية لأنظمة الدفع والتقاص (JoPACC)، تقرير أنظمة الدفع لعام 2025، 29 مارس 2026.

[46] . المرجع السابق.

[47] البنك الدولي، Global Findex Database 2025 – Lebanon، بيانات الشراء الإلكتروني لعام 2024.

[48] البنك الدولي، Global Findex Database 2025 – West Bank and Gaza، بيانات المدفوعات الرقمية لعام 2024.

[49] البنك الدولي، Global Findex Database 2025 – West Bank and Gaza، بيانات طريقة الدفع في المشتريات الإلكترونية.

[50] الشركة الأردنية لأنظمة الدفع والتقاص (JoPACC)، تقرير أنظمة الدفع لعام 2025، 29 مارس 2026.

[51] البنك الدولي، Global Findex Database 2025 – Lebanon، بيانات المدفوعات الرقمية والشراء الإلكتروني.

[52] البنك الدولي، Global Findex Database 2025 – Lebanon، أسباب الاعتماد على النقد في المدفوعات داخل المتاجر.

[53] البنك الدولي، Palestinian Economic Monitor، مايو 2026، بيانات المحافظ الإلكترونية ونظام iBuraq والمدفوعات الرقمية في الأراضي الفلسطينية.

[54] . المرجع السابق

[55] Digital 2025: Syria ., DataReportal، بيانات الإنترنت والاتصالات الخلوية في سوريا.

[56] وكالة الأنباء السورية (سانا)، مصرف سوريا المركزي يسمح بالتعامل مع شركات الدفع الإلكتروني العالمية، 4 مايو 2026.

[57] وكالة الأنباء السورية (سانا)، سوريا تعتمد نظام الدفع والتحول الإلكتروني، أغسطس 2026.

[58] PwC, The rise of agentic commerce on buying behavior , 27 أغسطس 2025.

انضم إلينا
JOIN US



By  TRENDS GROUP
مجموعة تريندز