

أخبار قصيرة



أفغانستان تبحث عن طرق جديدة للترانزيت لآتمر من باكستان

مع فرض باكستان قيوداً جديدة على التجارة الأفغان والترانزيت من هذا البلد، أعلن ذبيح الله مجاهد، المتحدث باسم طالبان: بدأت كابول العمل لإيجاد طرق ترانزيت بديلة وتحاول إيجاد طرق آمنة لنقل البضائع إلى أفغانستان. وأضاف مجاهد أن على باكستان الالتزام بالاتفاقية التجارية بين البلدين، مشيراً إلى أن كابول اتخذت إجراءات من خلال التجارة والقنوات الدبلوماسية، لكنها ما زالت تبحث عن طرق ترانزيت بديلة. فرضت إسلام آباد مؤخرًا دون تنسيق مع كابول، زيادة ثلاثة أضعاف في رسوم الترانزيت، وزادت من الوقت اللازم لإجراءات الجمارك بالنسبة لبعض البضائع العابرة من ٣ أيام إلى ١٠ أيام، كما منعت ترانزيت العديد من السلع من أفغانستان.



باكستان... مقتل إرهابيين وعنصري أمن

في إقليم بلوشستان الباكستاني، لقي جنديان من قوات الأمن حتفهم، وقتل إرهابيان في اشتباك مسلح مع عناصر إرهابية اليوم. وفقاً لبيان صحفي للجيش، فإن الاشتباك نشب عندما داهمت قوات الأمن مخابج تستخدمها الجماعات المسلحة في منطقة (أوران). وأضاف البيان أن عمليات التفتيش الأمنية مستمرة في المنطقة للبحث عن باقي العناصر الإرهابية. وأكد البيان على التزام قوات الأمن بالقضاء على خطر الإرهاب في البلاد، مشيراً إلى أن تضحيات شهداء الواجب تعزز من العزم على القضاء على الإرهاب.



غضب زيلينسكي من تراجع الإهتمام الغربي بأوكرانيا

ذكرت مجلة «تايم» في تحليل لها أن فولوديمير زيلينسكي، رئيس أوكرانيا، غاضب من نتائج رحلته الخريفية إلى واشنطن بسبب فقدان حلفائه الغربيين لاهتمامهم بالانخراط في أوكرانيا وبهذا البلد بشكل عام. وذكرت المقالة أن أحد مستشاري زيلينسكي أجاب عندما سئل عن مشاعر الرئيس خلال الرحلة بدون أي تردد: «غاضب». ووفقاً للمستشار، يرى زيلينسكي تماماً أن الاهتمام العالمي بأوكرانيا أخذ في الضعف، وأن مستوى الدعم الدولي لكيف انخفض أيضاً. وهو يشعر أن حلفاءه الغربيين خانوه. وذكرت المجلة أن زيارة زيلينسكي إلى واشنطن تلقت تغطية إعلامية «منخفضة للغاية» من وسائل الإعلام الأمريكية، في الوقت الذي شهد العديد من الأحداث الهامة الأخرى حول العالم، بما في ذلك في منطقة الشرق الأوسط.

الماضي، أعلن محمد بن سلمان ولي العهد السعودي في مقابلة مع فوكس نيوز عن تزايد وتيرة التطبيع بين السعودية والكيان الصهيوني. ومع ذلك، بعد اندلاع المواجهات، هاجمت السعودية أيضًا الكيان الصهيوني بالتزامن مع الرأي العام العربي، ووفقاً لتقارير مختلفة، أمر كبار المسؤولين السعوديين بوقف المحادثات الثلاثية بين المملكة والولايات المتحدة، و الكيان الصهيوني بشأن تطبيع العلاقات بين السعودية والكيان الصهيوني. وبالنظر إلى ما سبق، يمكن أن توقف حرب غزة عملية تطبيع العلاقات بين الكيان الصهيوني والسعودية، وبالتالي تجعل عملية بناء وتشغيل مشاريع مثل IMEC أكثر صعوبة بكثير من ذي قبل. أما التأثير الثاني لمعركة غزة فيتعلق بعدم أمن مسارات عبور هذا الممر العابر من الكيان الصهيوني. كما هو واضح، يؤثر الأمن تأثيراً كبيراً على زيادة الاستثمار وجذب رأس المال في العديد من المناطق المختلفة في العالم. إن اشتعال الحرب يؤدي إلى زيادة عدم الاستقرار في مسارات العبور وبالتالي انخفاض حركة النقل على تلك المسارات. يلعب ميناء حيفا في الكيان الصهيوني دوراً أساسياً في مشروع إيمك، ومن ناحية أخرى، سيمر هذا الممر عبر ممر ضيق بين الضفة الغربية وقطاع غزة ولن يبعد سوى ٢٥ كم كحد أقصى عن قطاع غزة. إن عمليات غزة وإلغاء الكثير من الرحلات الجوية وعمليات النقل في جميع أنحاء الأراضي المحتلة تسببت في شكوك العديد من شركات الاستثمار في جميع أنحاء العالم بشأن أمن هذا المسار. بعد اندلاع المواجهات، ارتفعت أسعار النفط في العالم، وارتفع الطلب العالمي على الذهب، وانخفضت أسهم العديد من الشركات المرموقة في العالم انخفاضاً غير مسبوق. على سبيل المثال، هبطت أسهم شركات السكك الحديدية والشحن الهندية بنسبة ٥-٦٪ بسبب المخاوف من تأثير الحرب على خطط الهند لبناء سكة حديد على طول ممر الهند - الشرق الأوسط. ومن ناحية أخرى، تراجعت أسهم أداني بورت التي تمتلك ميناء حيفا في الأراضي المحتلة وكذلك أسهم شركات الشحن في الكيان الصهيوني بنسبة ٥٪ تقريباً.

صعوبة التنفيذ

يبدو أنه بالرغم من الدعاية الواسعة لمزايا مشروع الممر الاقتصادي الهند - الشرق الأوسط - أوروبا، إلا أن هناك العديد من العقبات أمامه. الواقع هو أنه في الظروف الحالية، وبسبب المزايا العديدة، يتم نقل أكثر من ٨٠٪ من البضائع في جميع أنحاء العالم عن طريق النقل البحري. إن أهم مزايا الشحن بالسفن هو انخفاض التكلفة والقدرة على نقل كميات كبيرة من البضائع بها. وهذا هو ما يجعل استخدام مسارات برية وسكك حديدية مثل ممر IMEC أقل شيوعاً، باستثناء حالات قليلة. من ناحية أخرى، تجعل عوامل مثل تعدد الوسائط، وانعدام الأمن على طول مسارات هذا الممر، وتعدد الدول المشاركة في هذا المشروع وعدم القدرة على التنسيق بينها، والعديد من العوامل الأخرى هذا الممر أقل جاذبية للفصائل المقاومة الفلسطينية والكيان الصهيوني التي بدأت مع عملية طوفان الأقصى إلى وضع مشروع ممر IMEC الاقتصادي في مواجهة تهديدات خطيرة أو على الأقل إعاقة الجدول الزمني المخطط لتنفيذه، لأن الأدلة تشير إلى استمرار المواجهات لفترة طويلة. وباختصار، يمكن القول إنه بالإضافة إلى العقبات والتحديات السابقة، أدت أزمة غزة إلى جعل عملية بناء هذا الممر وتشغيله أكثر صعوبة بكثير مما كانت عليه من قبل.



في ظل التهديدات الأمنية وعدم الإستقرار

كيف سيقضى طوفان الأقصى على حلم الممر الإقتصادي IMEC؟



وباكستان، والتوترات طويلة الأمد بين العرب والكيان الصهيوني، ووجود مجموعات إرهابية مختلفة في المنطقة، ومنافسات بعض القوى الإقليمية وفوق الإقليمية في بيئة مضطربة في الشرق الأوسط، كل هذه عوامل تجعل أمن هذا المشروع يواجه تحديات خطيرة.

طوفان الأقصى يهدد مستقبل IMEC

بعد اندلاع المواجهات العسكرية بين حماس والكيان الصهيوني في ٧ أكتوبر الحالي، يبدو أن استكمال هذا المشروع وتشغيله سيكون أكثر صعوبة من أي وقت مضى. ووفقاً لباحثين في معهد المبادرات البحثية العالمية، قد تؤدي المواجهات الأخيرة بين حماس والكيان الصهيوني إلى تأخير أو توقف تنفيذ ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا. في حين تقتصر الآثار الفورية لهذه المعركة على الكيان الصهيوني وغزة، إلا أنه لا يمكن تجاهل بساطة الآثار طويلة المدى والواسعة النطاق على جميع أنحاء الشرق الأوسط. يمكن أن تطيل لهذا الممر من عملية التطبيع بين السعودية والكيان الصهيوني، وبالتالي تعاد محوريين في هذا الممر، ومواجهة تحديات خطيرة. من الجدير بالذكر أنه على الرغم من أن السعودية والكيان الصهيوني لم يكن لديهما أبداً أي علاقات دبلوماسية رسمية، إلا أنه ظهرت خلال السنوات الأخيرة دلائل على محاولات الجانبين لتحسين العلاقات الثنائية. وفي الشهر

توقعات لتحسين الاتصالات عن بُعد وربط البيانات من خلال نشر كابلات جديد تحت البحر يربط المنطقة بأكملها. ووفقاً لمسؤولين أمريكيين وأوروبيين، سيقال هذا الممر من الوقت اللازم للتجارة بين الهند وأوروبا بنسبة ٤٠٪.

تحديات كثيرة

منذ طرح هذا المشروع، اعتقد العديد من المحللين أنه سيواجه العديد من التحديات ليصبح واقعاً. فقد عارضت دول مختلفة مثل إيران ومصر وتركيا المشروع منذ البداية. ومن ناحية أخرى، يمكن أن تكون التنوعات الشديدة في الأنظمة السياسية للدول المشاركة في هذا المشروع مصدرًا لتحديات هائلة، لأن وجود أيديولوجيات وقيم سياسية مختلفة يمكن أن يعطل التنفيذ الفعال لهذا المشروع وربما يخلق شرخاً بين أصحاب المصلحة. بالإضافة إلى ذلك، فإن ضمان الأمن والاستقرار في جميع الدول المشاركة في هذا الممر يمثل تحدياً حاسماً. علاوة على ذلك، إن تعدد وسائل النقل لهذا الممر من عملية التطبيع عبر السفن ثم تفريغها في الموانئ ونقلها مرة أخرى عبر خطوط السكك الحديدية والبرية، كل هذه عوامل تجعل هذا الممر أقل جاذبية للتجار والمستثمرين. إن المنطقة التي يمر بها هذا الممر عرضة لأنواع مختلفة من التهديدات الأمنية بما في ذلك الإرهاب والتوترات وعدم الاستقرار السياسي. وتشمل هذه التوترات الصراع المستمر بين الهند

ضمان الأمن والاستقرار في جميع الدول المشاركة في هذا الممر يمثل تحدياً حاسماً

بالإضافة إلى العقبات والتحديات السابقة، أدت حرب غزة إلى جعل عملية بناء هذا الممر وتشغيله أكثر صعوبة بكثير مما كانت عليه من قبل

الإعلان في قمة مجموعة العشرين عن بدء المفاوضات لبناء وتشغيل المشروع. وقد رحب بهذا المشروع كبار المسؤولين في الكيان الصهيوني. ونقلت صحيفة «تايمز أوف إسرائيل» العبرية عن أحد كبار مساعدي الرئيس الأمريكي جو بايدن قوله إن اسم «إسرائيل» قد تم إدراجه في خطة ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا. ومنذ البداية، اعتقد العديد من المحللين أن هذا المشروع اقتربته الولايات المتحدة في المقام الأول كجزء من مواجهتها لمبادرة الحزام والطريق الصينية. بينما اعتبر آخرون مثل الدبلوماسي المصري السابق فوزي العشماوي أن الهدف من المشروع هو محاولة واشنطن وتل أبيب تسريع عملية تطبيع العلاقات بين الدول العربية وفي مقدمتها السعودية والكيان الصهيوني، خاصة بعد أن ترددت أنباء قبل أسابيع قليلة من إعلان المشروع عن توقيع اتفاق تطبيع بين الرياض وتل أبيب، حيث استضافت السعودية وفدًا من الكيان الصهيوني في تلك الفترة. ويهدف ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا الاقتصادي، والمعروف اختصاراً باسم «إيمك»، إلى إنشاء ممر تجاري متصل يربط بين الهند والإمارات والسعودية والأردن والكيان الصهيوني وأوروبا في نهاية المطاف. وهو عبارة عن ممر نقل متعدد الوسائط يربط السواحل الغربية للهند عبر خطوط الشحن البحرية إلى ميناء جبل علي في الإمارات، ثم من هناك عبر خطوط السكك الحديدية في شبه الجزيرة العربية إلى الأردن وفي نهاية المطاف إلى ميناء حيفا في الكيان الصهيوني. ومن المقرر نقل البضائع من ميناء حيفا إلى ميناء بيرايوس في اليونان ثم عبر خطوط السكك الحديدية والبرية والبحرية إلى باقي الدول الأوروبية. ووفقاً لأحد ممثلي المفوضية الأوروبية، يهدف هذا المشروع بالإضافة إلى تسريع نقل البضائع في هذه المناطق، إلى تعزيز البنية التحتية للطاقة وتسهيل إنتاج ونقل الهيدروجين الأخضر المتوافق مع البيئة إلى جميع الدول المشاركة. وكجزء من هذا المشروع، توجد

الوفاق/ في ظل التطورات الجديدة في الشرق الأوسط، يواجه مشروع الممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا الاقتصادي، والمعروف اختصاراً باسم IMEC، تحديات وعقبات كبيرة. هذا المشروع، الذي أعلن عنه في قمة مجموعة العشرين في الهند في سبتمبر الماضي، يهدف إلى إنشاء ممر تجاري متصل يربط بين الهند والإمارات والسعودية والأردن والكيان الصهيوني وأوروبا في نهاية المطاف. ولكن مع اندلاع المواجهات العسكرية بين حماس والكيان الصهيوني في ٧ أكتوبر الحالي، أصبح تنفيذ هذا المشروع أكثر صعوبة من أي وقت مضى. ونشر موقع «إيراس» مقالاً تحدث فيه عن المخاطر الحالية التي يواجهها هذا المشروع، حيث أثارت حرب غزة مخاوف بشأن أمن مسارات عبور هذا الممر، وانخفضت ثقة الشركات والمستثمرين في جدوى هذا المشروع، وكذلك العقبات السابقة التي رافقت الإعلان عنه كعارضة دول مختلفة مثل إيران ومصر وتركيا المشروع منذ البداية، بالإضافة إلى أنه كانت هناك تحفظات من بعض الدول العربية بشأن التطبيع مع الكيان الصهيوني، وبطبيعة الحال ومع الظروف الحالية وما يجري في غزة، فإن الأمور قد تعقدت بشكل أكبر. في اجتماع قمة مجموعة العشرين الذي عُقد في الهند في ٩ سبتمبر الحالي، أعلن الحاضرون عن خطة جديدة لممر عبري بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا. وكانت مناقشات سابقة قد جرت في الممر في إطار التعاون المشترك بين الولايات المتحدة والهند والكيان الصهيوني والإمارات العربية المتحدة. وكان الكيان الصهيوني الذي سعى لسنوات إلى تنفيذ مشروع سكك حديدية للربط مع الدول العربية، قد رحب ترحيباً كبيراً بهذا المشروع. وواصل البيت الأبيض بعد ذلك محاولاته لإقناع المملكة العربية السعودية بالانضمام إلى هذا المشروع، وفي نهاية المطاف وبعد الكثير من المرواغات، جاء