

أخبار قصيرة

إنتاج النفط الخام في إيران يزداد ٦٠٪

أكد المدير التنفيذي لشركة النفط الوطنية نمو إنتاج النفط بنسبة ٦٠ بالمئة في العامين الماضيين. وأوضح محسن خجسته مهر، في تصريح صحفي، أن إنتاج النفط وازدياد ١/٣ مليون برميل يومياً صعد إلى ٣/٤ مليون طن في العامين الفائتين. واستدرك: إن صادرات النفط الخام تضاعفت قياساً بما كان عليه عند استلام الحكومة الحالية مهامها (أغسطس/ آب ٢٠٢١). وأشار خجسته مهر إلى أنه خلال العامين الماضيين تم زيادة الإنتاج بنحو ١/٣ مليون برميل يومياً وتوقيع عقود بقيمة ١٤/٥ مليار دولار بقطاع النفط، فيما يتم إنتاج أكثر من مليار مترمكعب من الغاز، وتم تخزين نحو ٣ مليارات مترمكعب من الغاز في الشهور الثمانية الأولى من السنة المالية الجارية (فترة ٢١ مارس/ آذار حتى ٢١ نوفمبر/ تشرين الثاني ٢٠٢٣) بنمو ٣٦ بالمئة على أساس سنوي.



إطلاق مشروع قطار «طهران-كربلاء» المشترك

أعلن مساعد مدير شركة سكك الحديد لشؤون الركاب عن إطلاق مشروع قطار «طهران-كربلاء» المشترك بشكل مستمر ومرة واحدة في الأسبوع بموجب الاتفاقية المبرمة مع سكك الحديد العراقية. وصرح حسن موسوي: بأنه بناء على هذا المشروع سينطلق القطار بالركاب من طهران إلى شلمجة بالقطار يوم السبت من كل أسبوع؛ وبعد قطع مسافة ٣٠ كيلومتراً من شلمجة إلى البصرة، يعاود إنطلاقه من البصرة متجهاً إلى كربلاء المقدسة. وتابع: انه وفي صباح اليوم نفسه (السبت)، سينقل قطار آخر من كربلاء إلى البصرة، وبعد قطع مسافة ٣٠ كيلومتراً من البصرة إلى شلمجة الحدودية سيتوجه إلى طهران.



إستئناف الرحلات الجوية بين مشهد وكراتشي

أعلن مديرعام مطارات محافظة خراسان الرضوية (شمال شرق) إن أول رحلة جوية من مشهد إلى كراتشي في باكستان، تمت مساء الثلاثاء، بعد توقف دام عامين. وقال محمود أماني، مساء الثلاثاء، في مقابلة مع مراسل «إرنا»: إن الرحلات الجوية إلى كراتشي في باكستان كانت متوقفة طوال العامين الماضيين؛ لكن بعد المتابعة، استأنفت شركة طيران «تابان» الإيرانية الرحلات على هذا المسار. وأضاف: تم تنفيذ هذه الرحلة من مطار مشهد إلى مطار كراتشي بطائرة إيرباص ٣٢٠. وتابع: الوجهة الوحيدة لرحلات الركاب من مطار الشهيد هاشمي نجاد الدولي في مشهد إلى باكستان هي كراتشي، وتتم رحلة طيران «تابان» إلى كراتشي وبالعكس أسبوعياً أيام الثلاثاء.



وتوقعات بتوسّع الصراع

القوات اليمنية تُعمّق حرب الممرات ضد «إسرائيل»

الزيادة الطارئة في تكاليف تأمينها، كما أن هناك خسائر تقدر بملايين الدولارات نتيجة تردد شركات عاملة في مجال الشحن التجاري ورفض البعض الآخر التعامل التجاري مع «إسرائيل»، خشية استهداف سفنهم في البحر الأحمر، عدا عن التأثيرات الجسيمة التي ستطاول التجارة العالمية.

فشل مجلس الأمن الدولي

ويرجع خبراء إقرار القوات المسلحة اليمنية بمنع السفن العابرة إلى «إسرائيل» من كل الجنسيات إلى فشل مجلس الأمن الدولي، يوم الجمعة، في وقف الحرب بعد الفيتو الأميركي ضد مشروع القرار العربي الذي دعا إلى وقف الحرب بشكل فوري، إذ إن الفيتو الأميركي قد يفتح الباب للسلاح أكثر وتوسع الحرب والصراعات في الشرق الأوسط.

ولطالما استحوذت الممرات المائية الممتدة على البحر الأحمر شمال غربي اليمن وصولاً إلى البحر العربي وخليج عدن، على الاهتمام الإقليمي والدولي، إلا أنها وجدت زخماً أكبر بعدما تحولت إلى نقاط لاستهداف السفن الصهيونية رداً على عدوان الاحتلال المدمر على قطاع غزة.

وتمتد السواحل اليمنية لأكثر من ٢٠٠٠ كيلومتر، ويشرف البلد على مضيق باب المندب الحيوي، وهو ممر مائي ضيق بين اليمن وجيبوتي عند أقصى جنوب البحر الأحمر، واصلاً إياه بخليجي عدن وبحر العرب. ويفصل المضيق بين قارتي آسيا وأفريقيا، ويتوسط كذلك القارات الخمس.

ويعد المضيق أحد أكثر الممرات البحرية ازدحاماً في العالم، إذ يعبره نحو خمس الاستهلاك العالمي من النفط، كما تزايدت أهميته بسبب ارتباطه مع قناة السويس ومضيق هرمز في الخليج الفارسي. كذلك تمر عبر باب المندب ١٠٪ من خلال مرور نحو ٢١ ألف سفينة. كما تمر عبره ٦ ملايين برميل من النفط يومياً.

تمتد السواحل اليمنية لأكثر من ٢٠٠٠ كيلومتر، ويشرف البلد على مضيق باب المندب الحيوي، وهو ممر مائي ضيق بين اليمن وجيبوتي عند أقصى جنوب البحر الأحمر، واصلاً إياه بخليجي عدن وبحر العرب.

ووسط التصعيد الذي يستهدف خنق تجارة «إسرائيل» البحرية مع الجنوب، فإن بدائلها تتضاءل كثيراً، لاسيما أن حركة الشحن الجوية مقيدة في ظل استمرار ضربات المقاومة الفلسطينية الصاروخية، وهو ما يعني ارتفاع التكاليف بشكل أكبر، وهو ما سينعكس سلباً على تجارة «إسرائيل» الخارجية. ولا يزال الكيان الصهيوني يواجه صعوبة بالغة في إقناع شركات الطيران العالمية باستئناف رحلاتها إلى «إسرائيل»، حيث تتمسك الشركات بالحصول على ضمانات من الحكومة الإسرائيلية للتعويض عن أي أضرار قد تتعرض لها.

ووفق بيانات البنك الدولي، فإن التجارة السلعية للكيان الصهيوني مثلت ٣٤/٦٪ من ناتجها المحلي خلال العام الماضي ٢٠٢٢، والذي بلغ نحو ٥٢٢ مليار دولار. وبلغت قيمة الصادرات السلعية الصهيونية حوالي ٧٣/٨ مليار دولار، فيما وصلت الواردات إلى ١٠٧/٢ مليار دولار. أما دائرة الإحصاء المركزية في الكيان الصهيوني، فأشارت إلى أن موانئ الكيان في العام ٢٠٢٢ فرغت بضائع حمولتها ٤٠/٦ مليون طن، فيما حملت للخارج بضائع بلغت حمولتها ١٨/٢ مليون طن.

«إسرائيل» تستورد كل شيء»

وقال الخبير في الملاحاة البحرية اليميني مشتاق البرعي: إن «إسرائيل» تستورد كل شيء من الخارج حتى الخضروات والفاكهة، لافتاً إلى أن القرار الأخير للقوات اليمنية مباشر أيضاً للاتفاقيات التجارية التي وقعتها سلطات الاحتلال مع ٧ دول عربية التي طبعت علاقاتها مع «إسرائيل» خلال العام الماضي، مشيراً إلى أن تكاليف هذه الاتفاقيات تقدر بأكثر من ٦ مليارات دولار. وبحسب البرعي، فإن تجارة الكيان الصهيوني ستتعطل في ظل هذه التهديدات والأخطار المحدقة بالممرات المائية التي تمر منها بشكل يومي، إضافة إلى ارتفاع تكاليف نقل السلع للكيان بعد

يدفع بنك إسرائيل المركزي للإبقاء على أسعار الفائدة عند مستويات مرتفعة، ما يزيد من الأعباء المالية التي تتحملها مختلف الأنشطة الاقتصادية التي تتنمى من تصاعد تكاليفها وسط استمرار الحرب، وبالتالي أضحت هجمات القوات المسلحة اليمنية ضد تجارة الكيان الصهيوني بمثابة كرة لهب متدحرجة تحرق في طريقها ليس فقط «إسرائيل»، وإنما المتعاملين معها أيضاً.

وأشار خبراء اقتصاد ومحللون في قطاع الشحن البحري إلى أن التطورات المتلاحقة والقرار الأخير للقوات اليمنية في استهداف السفن المتجهة إلى الكيان الصهيوني أياً كانت جنسيتها، بمثابة استنزاف للتطورات الاقتصادية الصهيونية بالنظر إلى أهمية حركة الصادرات والواردات بين الكيان المحتل والدول الآسيوية، لاسيما كوريا الجنوبية واليابان والصين، كما يعتبر هذا القرار بمثابة نقلة نوعية كبيرة وتصعيد خطير قد لا يطاول البضائع وإنما ناقلات النفط كذلك.

وقال الباحث الاقتصادي اليمني مراد منصور: إن هناك تأثيرات كبيرة وتبعات واسعة على «إسرائيل» التي تعتمد في تجارتها الخارجية بدرجة رئيسية على آسيا ودول مثل الصين والهند واليابان والفلبين وكوريا الجنوبية واليابان، حيث يتجاوز حجم تبادلاتها التجارية مع هذه الدول وغيرها من الدول الآسيوية أكثر من ٥٠ مليار دولار سنوياً، لافتاً إلى أن التجارة العابرة في الاتجاهين بين الجانبين واردة وصادرات تحملها سفن لا ممر بحرياً لها سوى البحر الأحمر وباب المندب وقناة السويس.

ويقدر منصور خسائر «إسرائيل» من استهداف السفن حتى الآن بأكثر من ٣ مليارات دولار، بينما من المرجح أن يتضاعف الرقم إلى أكثر من ٦/٥ مليار دولار نتيجة القرار الجديد للقوات المسلحة اليمنية بمنع جميع السفن المتجهة إلى الموانئ الصهيونية.

منع مرور السفن المتجهة إلى الكيان الصهيوني من أي جنسية كانت، إذا لم يدخل لقطاع غزة حاجته من الغذاء والدواء وتصحيح (السفن) هدفاً مشروعاً لقواتنا".

الأحداث تتسارع

وتتسارع الأحداث في ممرات البحر الأحمر مع حلول ديسمبر/ كانون الأول الجاري، إذ شنت القوات اليمنية في الأول من هذا الشهر هجمات ضد سفن صهيونية أو مرتبطة بتعاملات تجارية مع دول الاحتلال في تسع ساعات فقط، بما يعادل تقريباً هجماتهم التي استهدفت المصالح الصهيونية العابرة للشريان التجاري الحيوي على مدار أكثر من أسبوعين سابقين. وفي ١٩ نوفمبر/ تشرين الثاني، استولت القوات اليمنية على سفينة محملة بالسيارات تحمل اسم «غلاكسي ليدر» في البحر الأحمر، ولم يجر تحريرها بعد. وفي ٢٤ من الشهر نفسه، تعرضت سفينة تجارية مملوكة لرجل أعمال صهيوني لهجوم في المحيط الهندي بطائرة مسيرة، وفق ما أفاد به مسؤول عسكري أمريكي حينها. وبعدها بيومين، أعلنت شركة «زودياك ماريتايم»، التابعة لمجموعة «زودياك» المملوكة للملياردير الصهيوني إيلان عوفر، تعرض سفينة محملة بالكيميائيات في المياه الإقليمية بين اليمن والصومال لهجوم، قبل أن يعلن بعدها بساعات مسؤول عسكري أمريكي أن السفينة أصبحت آمنة إثر تدخل من المدمرة الأمريكية «يوس إس ماسون» لتحريرها.

عزل «إسرائيل» تجارياً

وتدفع الهجمات المكثفة ضد السفن الصهيونية العابرة البحر الأحمر، شركات الشحن الصهيونية والعالمية أيضاً التي تنقل البضائع بين «إسرائيل» وآسيا إلى تغيير مسارات سفنها، فضلاً عن ارتفاع تكاليف التأمين على السفن، ما يرفع من كلف الشحن والبضائع ويزيد مستويات أسعار السلع، ما

الوفاق/وكالات

تتعمق حرب الممرات التي تشنها القوات المسلحة واللجان الشعبية اليمنية ضد الكيان الصهيوني، إذ لم تعد هجماتهم تقتصر على استهداف السفن التي تملكها أو تشغيلها شركات صهيونية، وإنما أصبحت جميع السفن من أي جنسية المتجهة إلى «إسرائيل» ممنوعة من المرور في البحر الأحمر إذا لم يدخل الغذاء والدواء إلى قطاع غزة الذي يواجه عدواناً وحشياً وحصاراً صهيونياً ممتداً.

وتحمل هذه التطورات مخاطر وخيمة للاقتصاد الصهيوني، إذ تقطع عنه سبل التجارة مع دول آسيا الأكثر أهمية بالنسبة له على صعيد الصادرات والواردات، ما يجعله شبه محاصر، حال منع اليمنيين مرور السفن المتجهة إلى «إسرائيل» من هذه الدول، لتتضاعف أوجاعه التي تحاول حكومة الاحتلال تسكينها بحقق من الدعم من قبل البنك المركزي وتعويض المتضررين من الحرب المستمرة منذ السابع من أكتوبر/ تشرين الماضي، والتي تشير تقديرات صهيونية إلى أنها قد تستمر شهرين إضافيين.

كما يندثر التصعيد من قبل القوات اليمنية في البحر الأحمر، بنشوب صراع أعمق وأشد ضراوة قد تتورط فيه الولايات المتحدة ودول أخرى، ما يضع التجارة العالمية أمام أخطار أكبر، إذ أعلن المتحدث باسم وزارة الدفاع الأمريكية باتريك رايدر، الثلاثاء الماضي، أن واشنطن تجري مباحثات من أجل تأسيس «قوة مهام بحرية» دولية تشكل من ٢٨ دولة ضد الهجمات اليمنية، فيما اعتبرت القوات المسلحة واللجان الشعبية اليمنية، الجمعة، أن هذا تهديد «لا قيمة له»، و«يهدد أمن واستقرار المنطقة».

وبعد يوم واحد، أعلن المتحدث العسكري للقوات اليمنية يحيى سريع، في بيان مساء السبت، أن «القوات المسلحة اليمنية تعلن