

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نباشد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Political

سیاسی

نویسنده: دمیتری نفیودوف (DMITRY NEFYODOV):

برگردان: ا. م. شیری

۱۴ دسمبر ۲۰۲۳

آبراه بن گوریون ادامه پروژهای امریکا در خاورمیانه



گذرگاه حمل و نقل بین بحیره سرخ و مدیترانه در مرکز توجه برخی محافل در خاورمیانه

خلاف افسانه ۱۱ سپتمبر ۲۰۰۱ – «ربودن هواپیماهای مسافری به واسطه تروریست‌های اسلامی» و کوبیدن آن‌ها به برج‌های مرکز تجارت جهانی و دیگر مراکز نیویورک و واشینگتن، از جمله پنتاگون، که کمی دیرتر افشا شد، افسانه رسانه‌های حماس به اسرائیل (طوفان الاقصی) در ۷ اکتوبر، خیلی زود روش شد و اهداف، علل و عوامل حمله امریکائی- اسرائیلی به فلسطین، به ویژه به باریکه غزه و ذینفعان آن (قاتلان فلسطینی‌ها)، از جمله، هند، کشورهای عربی حوزه خلیج فارس مانند عربستان سعودی، امارات متحده عربی، قطر، و همچنین، عمان، اردن و برخی کشورهای دیگر را به وضوح نشان داد.

مقاله تحقیقی پیش رو و همچنین، مجموع مقالات مستند «[طوفان الاقصی از پروژه تا واقعیت](#)»، دلایل اصلی و اساسی این توطئه امپریالیستی-صهیونیستی برای کشتار بی‌امان کودکان، زنان، مردان پیرو جوان فلسطین و اخراج دسته‌جمعی فلسطینی‌ها از سرزمین‌شان را فاش می‌کند...

عملیات نظامی ادامه‌دار ارتش اسرائیل در غزه با تخریب روشمند زیرساخت‌های غیرنظامی منطقه به رغم سانسور نظامی، به هیچ وجه مانع از آن نمی‌شود که اسرائیل پروژه طولانی مدت آبراه کشتی‌رانی در نزدیکی این بخش را به عنوان جایگزین کانال سوئز پیش بکشد. به گفته منابع منطقه‌ای، این یک گذرگاه حمل‌ونقل مهم بین بحیره سرخ و مدیترانه مورد نظر سلاطین نفت و گاز عربستان است. در یک عرصه گسترده‌تر، این پروژه ظاهراً بخش تفکیک‌ناپذیر

ابتکار اخیر بایدن برای احداث یک گذرگاه اقتصادی جامع جنوب آسیا - عربستان سعودی - اسرائیل - مدیترانه در مقابل پروژه مشهور «یک کمر بند - یک جاده» جمهوری خلق چین است که اساساً مورد تأیید اسرائیل و هند قرار گرفته است.



صحت از احداث آبراه کشتیرانی بین بندر ایلات (بحیره سرخ) و بندر اشدود (بحیره مدیترانه) به طول تقریبی ۳۰۰ کیلومتر در میان است. تل ابیب این پروژه را در سال ۱۹۶۸ و در دوره محاصره ترعه سوئز توسط اسرائیل که تا سال ۱۹۷۵ ادامه داشت، ارائه داد. به موازات آبراه پیشنهادی، خط لوله نفت ترانزیتی ایلات - اشکلون از اوایل دهه ۱۹۷۰ به طول ۲۵۰ کیلومتر که ایران نیز از آن استفاده می‌کرد (۱) و در اواخر دهه ۱۹۷۰ تا اواسط دهه ۱۹۸۰ تا حدی توسط اتحاد شوروی و رومانی استفاده می‌شد، می‌گذرد. امروزه امارات از این شریان برای انتقال نفت به اروپا استفاده می‌کند. تقریباً در همان زمان، انگلیس‌ها برای برقراری تماس‌هایی بین اسرائیل و عمان میانجی‌گری کردند که در قالب صادرات نفت از سلطان نشین به ایلات و سپس از طریق یک خط لوله نفتی به اشکلون در سواحل مدیترانه و در ادامه به اروپا، به ثمر نشست. پس از امضای قرارداد اسلو، مراکش و عمان جزو اولین کشورهای عربی بودند که روابط خود را با «رژیم صهیونیستی» عادی کردند (۲).

شایان ذکر است که منابع اسرائیلی با اشاره غیرمستقیم به استفاده متناوب عربستان سعودی از خط لوله ایلات-اشکلون، بر حمایت ریاض از ایده گذرگاه حمل‌ونقل گسترده از طریق اسرائیل تأکید می‌کنند. بر اساس نقشه اسرائیل، این گذرگاه از استان شرقی نفت و گاز پادشاهی سعودی آغاز می‌شود.



یکی از مروجان فعال جایگزین آبراه اسرائیلی برای سوئز، یوری ددوف-گلدمن، مهندس اقتصاددان، اهل اشکلون است. به عقیده وی، ساخت چنین تأسیساتی در اسرائیل آسان‌تر و ارزان‌تر از کانال سوئز خواهد بود. زیرا، ساخت آن عمدتاً از طریق زمین خشک انجام می‌گیرد.

گفته می‌شود که اشکلون (۳) از نظر جغرافیایی از پورت سعید، واقع در خروجی کانال سوئز در مدیترانه به سواحل اروپایی بحیره مدیترانه نزدیکتر است. کشتی‌ها می‌توانند در عرض ۱۰ تا ۱۴ ساعت بدون کاهش سرعت از خاک اسرائیل عبور کنند و جریان محموله‌های سالانه ممکن است حتی از ۲۰ درصد تجارت جهانی فراتر رود. اگر

ساخت‌وساز در چند نقطه به طور همزمان انجام گیرد، پروژه می‌تواند در مدت پنج سال به اتمام برسد. به گفتهٔ ددوف گلدمن، ایجاد شرایط مساعد برای جذب سرمایه‌گذاری، تنها کاری است که باید انجام گیرد.

«پاکسازی» غزه یک هدف ترانزیتی را دنبال می‌کند و هدف از آن خلاص کردن گذرگاه انرژی پیشنهادی از یک منطقهٔ دردرساز، حتی با وجود خودمختاری نمادین فلسطین در غزه است.

کارشناسان اسرائیلی ادعا می‌کنند که آبراه سوئز فقط دارای یک خط حرکت است که قادر به جابه‌جایی بیش از ۵۰ کشتی در روز نیست. کانال اسرائیلی به ویژه اگر بتواند تانکرهای با تناژ متوسط و بزرگ اساساً مشکل‌ساز در بحیره بزرگ تلخ (یعنی در بخش مرکزی مسیر سوئز) را در خود جای دهد، به یک مکمل ارزشمند برای سوئز تبدیل خواهد شد. جروزالم پست (اورشلیم پست) در فیروزی ۲۰۱۷ نوشت که «ابعاد کانال ما باید عبور بلامانع و سریع ناوگان‌های با ظرفیت بزرگ را تضمین کند. در این صورت، بیشترین بخش نفت از حوزهٔ خلیج فارس به اروپا و امریکا می‌تواند به طور منظم از این کانال عبور کند».

روشن است که تعدادی از کارشناسان، مؤثرترین و کم‌هزینه‌ترین گزینه برای پایان دادن به این کانال در سواحل غزه را در نظر دارند. زیرا، این امر مسیر آبی داخل اسرائیل را تا ۱۵ درصد کوتاه می‌کند. البته، غزه به یک بندر ترانزیت نفت و تأسیسات ذخیره‌سازی نیاز خواهد داشت که برای آن باید از شرایط مناسب نظامی-سیاسی و قومی-جمعیتی اطمینان حاصل شود. باید توجه داشت که برنامه‌های اسکان مجدد فلسطینیان در هر نقطه‌ای یک سرّ نهان نیست. بر اساس برخی گزارش‌ها، در اواخر دههٔ ۱۹۷۰ میلادی مصر و اسرائیل به صورت غیررسمی در مورد امکان احداث یک شاخه از کانال سوئز به اشدود یا غزه- از طریق شبه‌جزیره سینا مذاکره کردند. اما، پس از ترور السادات در سال ۱۹۸۱، این گزینه به دست فراموشی شد.

بنابراین، «پاکسازی» کامل باریکهٔ غزه شاید شرط کلیدی برای احداث یک پشتیبان اسرائیلی برای کانال سوئز باشد. این احتمال وجود دارد که ساخت چنین شریانی مطمئناً روابط مصر و اسرائیل را بدتر خواهد کرد. به رغم این، سازمان‌های مالی و اعتباری بین‌المللی ممکن است تسهیل شرایط پرداخت بدهی‌ها یا حتی لغو بخشی از آن‌ها را به قاهره پیشنهاد کنند.

The Ben Gurion Canal project
And the deal of the century
A project linking the Red Sea and the Mediterranean Sea.
Complementary to the India-Europe line project
A channel with a depth of 50 meters and a width of at least 200 metres
The construction period is five years, and the cost ranges from 16 to 55 billion dollars
With tourist facilities along the alleged canal line...The main reason of war is the economic gain for America, Europe, and Saudi Arabia...

Перевести пост



درک این نکته که همزمانی بازتولید گفتمان پیرامون آبراه سراسری اسرائیل با ابتکار فوق‌الذکر کاخ سفید به منظور «قرار دادن چوب لای چرخ» طرح کمربند و یک جادهٔ چین طراحی شده است، دشوار نیست. شایان ذکر است که در ۹ سپتامبر در دهلی نو، نمایندگان کمیسیون اروپا، امریکا، هند، عربستان سعودی و امارات در چارچوب مشارکت برای

زیرساخت و سرمایه‌گذاری گسترده با حمایت واشینگتن، تفاهم‌نامهٔ احداث گذرگاه اقتصادی هند-خاورمیانه-اروپا را امضا کردند (۴). مشارکت اسرائیل در این پروژهٔ فریبکارانه با هیچ اعتراض خاصی از سوی امضاکنندگان عرب سند مواجه نشد و «بی بی دیوانه»- نتانیاو آن را چنین ارزیابی کرد: «... اسرائیل در مرکز یک پروژهٔ بین‌المللی بی‌سابقه قرار گرفته که زیرساخت‌های آسیا و اروپا را به هم متصل می‌کند، چهرهٔ خاورمیانه و اسرائیل را تغییر می‌دهد، کل جهان را تحت تأثیر قرار می‌دهد. کشور ما به یک مرکز اصلی در این گذرگاه تبدیل خواهد شد... راه‌های آهن و بنادر بحری ما دروازه‌های جدیدی را از هند از طریق خاورمیانه به اروپا و همچنین از اروپا به هند باز خواهند کرد. چند ماه پیش، ایالات متحده برای تحقق این فرصت تاریخی به ما نزدیک شد و بشدت به تعامل برای دستیابی به موفقیت امروزی شروع کرد... این پروژه شامل ساخت راه‌آهن جدید، خط لولهٔ هیدروژن، ارتباطات فیبر نوری، خطوط برق‌رسانی و سایر ساختارها خواهد بود». منظور از «سایر ساختارهای دیگر»، احتمالاً طرح کانال ایلات- اشکلون - اشدود و بازسازی عملکرد منظم خط لولهٔ نفت فراعربی عربستان - اردن - سوریه - بندر صیدا (جنوب لبنان) است. همانطور که جو خواب‌آلو در آستانهٔ امضای این تفاهم‌نامه اعلام کرد، امریکا، اتحادیهٔ اروپا، عربستان سعودی، امارات متحدهٔ عربی، اسرائیل، هند و اردن «کار بر روی یک توافق تاریخی در مورد گذرگاه اقتصادی جدید «هند-خاورمیانه-اروپا» را تکمیل کرده‌اند. کارگروه‌های مشترک برای مشخص کردن پرتوفاشترین پروژه‌ها در چارچوب این طرح و ایجاد صندوق اعتباری و سرمایه‌گذاری مشترک تشکیل شده است. اولین پیشنهادها در مورد این موضوعات قرار است حداکثر تا دسامبر ۲۰۲۳ ارائه شود.



می‌توان فرض کرد که کانال بن گوریون ممکن است ادامهٔ یک برنامهٔ بلندپروازانهٔ کلان منطقه‌ای که توسط واشینگتن در مشارکت با اسرائیل، اتحادیهٔ اروپا و جذب شرکای موقعیتی در هند و تعدادی از پادشاهی‌های عرب حوزهٔ خلیج فارس تسریع شده، یک پروژهٔ ارتباطی «گل سرسبد» باشد.

پی‌نوشت‌های نویسنده:

۱- در آستانهٔ سقوط رژیم شاه در سال ۱۹۷۹ در ایران، صادرات اسرائیل به ایران از مرز ۱۰۰ میلیون دلار گذشت. ایران گاز و نفت، مواد معدنی مختلف، مواد غذایی و کالاهای مصرفی به اسرائیل صادر می‌کرد. علاوه بر خط لولهٔ نفت ایلات-اشکلون، برای اطمینان از تدارک عملیات نفتی بین دو کشور، یک مجتمع پالایش نفت در اشدود ساخته شد و بندر ایلات بازسازی شد.

۲- آلفر جی. یگانه کشور. جست و جوی مخفیانهٔ اسرائیل برای یافتن متحدان در منطقه. (تل ابیب: Matar، ۲۰۱۵)، به زبان عبری). ی. کوستنکو: ستراتیژی منطقه‌ای اسرائیل: جست و جوی متحدان در شرق. جوامع افریقایی-آسیایی: تاریخ و مدرنیته. ۲۰۱۷. شماره ۲.

۳- مانند برخی دیگر از مناطق جنوب اسرائیل، طبق قطعنامه‌های سازمان ملل متحد، قرار بود بخشی از کشور عربی فلسطین شود.

۴- روشن است که این مسیر اساساً با مسیر ارتباطی پیشنهاد شده توسط پرتغال در نیمه دوم دهه ۱۹۵۰ با منطقه گوا- دامن-دیو (نزدیک بمبئی) که در آن زمان تحت کنترل آن بود، مطابقت دارد.

برگرفته از: [بنیاد فرهنگ ستراتیژیک](#)

۲۲ آذر-قوس ۱۴۰۲