

## أثر عدم الاستقرار الجيوسياسي على طرق التجارة في الشرق الأوسط (أثر عملية طوفان الأقصى على ممر الهند- الشرق الأوسط - أوروبا)

عمران طه عبد الرحمن

### الملخص:

تشكل الممرات الاقتصادية (Economic Corridors) العابرة للحدود الوطنية جزءاً مهماً وبارزاً من الجغرافيا السياسية لعالم، في ظل تفاقم المنافسات الدولية وتقاطع المصالح بين القوى الكبرى الفاعلة. ومن بين هذه الممرات «الممر الاقتصادي الدولي الهند - الشرق الأوسط - أوروبا» (India-Middle East-Europe Economic Corridor) ويعرف اختصاراً بـ (IMEC) وهو بمثابة مبادرة تهدف إلى تعزيز التواصل والتكامل الاقتصادي عبر آسيا والشرق الأوسط وأوروبا، وخفض تكاليف التجارة وتسهيل الوصول إلى الأسواق، وتعزيز التعاون الإقليمي وتحسين شبكات النقل العالمية.

إلا أن هذه المبادرة تواجه معوقات عدة منها؛ الاختلافات التنظيمية، والفجوات في البنية التحتية، والتوترات الجيوسياسية. إذ يُعد الاستقرار الجيوسياسي ركيزة مهمة بالغة الأهمية لنجاحها. خاصة أن إسرائيل تمثل مرتكزاً رئيسياً لها، لا سيما أنها تعد حلقة اتصال بين آسيا وأوروبا والمنفذ الوحيد لكل الواردات من الهند والشرق الأوسط، وصولاً لإسرائيل ومنها إلى أوروبا.

وتتناول هذه الدراسة تأثير عملية «طوفان الأقصى» على ممر الهند- الشرق الأوسط - أوروبا، مُسلِّطة الضوء على المخاطر التي يُشكّلها عدم استقرار إسرائيل. وذلك بهدف تقييم وضعها في منطقة هذا الممر تقييماً نقدياً، مع التركيز على المخاطر والتداعيات الجيوسياسية التي قد يلحقها عدم الاستقرار في إسرائيل بهذا الممر.

وتُشكك هذه الدراسة في جدوى الاعتماد على حيفا كمركز عبور رئيسي، وتحتّ الجهات المعنية على دراسة وتطوير مسارات بديلة للتخفيف من هذه المخاطر. وبناءً على ذلك، تقترح استراتيجية شاملة لتقييم المخاطر من خلال دراسة مناهج بديلة مُحتملة أو خطط احتياطية للتعامل مع المخاطر التي يُشكّلها عدم استقرار إسرائيل على نجاح تنفيذ الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC).

الكلمات المفتاحية: عدم الاستقرار الجيوسياسي - الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC) طوفان الأقصى - طرق التجارة الاستراتيجية - الجغرافيا السياسية - الأمن الإقليمي - الجيوستراتيجية، الممرات الاقتصادية - التجارة الدولية - التكامل الاقتصادي.

## المقدمة:

تهدف المبادرة المعروفة باسم الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا إلى تطوير العلاقات التجارية بين ثلاث مناطق، وتحسين التواصل بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، بما يجعل التجارة الدولية أكثر انسيابية وفعالية.<sup>1</sup>

ويتمتع هذا الممر بالقدرة على تحفيز النمو الاقتصادي، والتنمية الإقليمية، والتعاون الدولي من خلال تقليل الوقت والتكاليف اللازمة لنقل السلع عبر مواقع مختلفة. كما تتجاوز أهميته البعد الاقتصادي إلى التأثير على الديناميكيات الاجتماعية والسياسية بين الدول الأعضاء. إضافة إلى أن تنوع الشركاء التجاريين المحتملين للممر، من الدول الغنية بالطاقة وتكنولوجيا المعلومات ومن شركات التصنيع العملاقة، سوف يوفر حماية قوية من التقلبات الاقتصادية. كما سيوسع قنوات التجارة، مما يقلل من الاعتماد على الطرق التقليدية، التي غالبًا ما تكون أطول.<sup>2</sup>

يُعدّ الحفاظ على السلام العالمي أمرًا بالغ الأهمية، حيث لا يُمكن لمثل هذه الممرات الاقتصادية الضخمة أن تنجح إلا في ظلّ استقرار سياسي. نظرًا لأن الصراعات والاضطرابات الاجتماعية والصعوبات الدبلوماسية تعد أمثلةً على عدم الاستقرار الجيوسياسي الذي يُؤثر على كفاءة طرق التجارة وسلامتها، مما يؤدي إلى خسائر مالية وتوتر العلاقات الدولية.<sup>3</sup> لذا يجب على إسرائيل الحفاظ على الاستقرار السياسي لضمان استمرارية الممر ونجاحه.<sup>4</sup>

وباعتبارها محورًا للجزء الشرقي من الممر الذي يربط الهند ودول الخليج، فإن إسرائيل تعد جزءًا مهمًا في هذا المشروع.<sup>5</sup> ومع ذلك، فإن عدم الاستقرار الجيوسياسي المستمر في إسرائيل يشكل تحديًا كبيرًا، بسبب كثرة صراعاتها المستمرة والتوترات الإقليمية التي غالبًا ما تكون جزء منها، أو سببًا لها.<sup>6</sup> ونظرًا لأن كفاءة وأمن هذا الممر يعتمد على استقرار نقاط العبور الخاصة به، فإن عدم استقرار إسرائيل يشكل تهديدًا لكليهما. وهناك مخاوف بشأن استمرار مشاركة إسرائيل في هذا المشروع متعدد الجنسيات في ضوء الصراع الحالي، كما يتضح من عملية طوفان الأقصى.<sup>7</sup>

ويتكسر الهدف الرئيسي لهذه الدراسة في تقييم وضع إسرائيل في منطقة IMEC تقييماً نقدياً، مع التركيز على المخاطر والتداعيات الجيوسياسية التي قد يلحقها عدم استقرار إسرائيل بهذا الممر. كما تُشكك هذه الدراسة في جدوى الاعتماد على حيفا كمركز عبور رئيسي. وتناقش أيضاً المناخ السياسي بإسرائيل، آخذةً في الاعتبار تأثيره على حركة التجارة والخدمات اللوجستية، إضافة إلى

علاقاتها الخارجية مع الجهات المهمة في الممر الاقتصادي IMEC

أولاً: مبادرة الممر الاقتصادي (IMEC):

تطورت فكرة الممر الاقتصادي الهند-الشرق الأوسط-أوروبا من خطط ربط وتجارة إقليمية سابقة،<sup>8</sup> وعُرضت خطة هذا الممر رسمياً خلال قمة مجموعة العشرين، في نيودلهي في 10 سبتمبر 2023،<sup>9</sup> ليكون أداة فعالة لتعزيز التنمية الاقتصادية بدعم من

قوى عالمية فاعلة، بما فيها الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي ودول بارزة في الشرق الأوسط مثل السعودية والإمارات.<sup>10</sup> ويهدف إلى توفير ثقل موازن لمبادرة الحزام والطريق الصينية من منظور جيوسياسي.

ويبدأ الممر الشرقي من ميناء «موندرا» على الساحل الغربي للهند، ويمتد حتى ميناء «الفجيرة» بالإمارات. ثم يمر بالقطار عبر السعودية والأردن حتى يصل لميناء «حيفا» الإسرائيلي.<sup>11</sup> بينما يبدأ الممر الغربي من «حيفا» ويمتد إلى موانئ فرنسا وإيطاليا واليونان.<sup>12</sup>

ويتمتع التصميم الاستراتيجي لـ IMEC بالقدرة على إعادة تشكيل التجارة الدولية، ويتيح لدول جنوب شرق آسيا، مثل فيتنام وتايلاند وميانمار وبنغلاديش، الوصول بسهولة إلى الأسواق الأوروبية في حال قبولها الانضمام إلى هذا المشروع.<sup>13</sup>

قد يُشكّل هذا الممر أساسًا لسلاسل توريد عالمية جديدة، مما يمنح التجارة الدولية مسارًا أكثر تنوعًا، كما يزيد من أهميته في التجارة الدولية من خلال جذب استثمارات أجنبية مباشرة إلى البنية التحتية والصناعة والتكنولوجيا عبر المناطق التي يربطها. علاوةً على أنه يُعدّ بالغ الأهمية بالنسبة للمصالح الأمريكية والأوروبية بتوفيره بديلاً للطرق التي تُهيمن عليها الصين في وقتٍ تتزايد فيه التوترات بين البلدين.<sup>14</sup> ويُعدّ مثلاً ملموساً على حملة «إعادة بناء عالم أفضل» التي سبق وأطلقتها الولايات المتحدة،<sup>15</sup> ضمن مساعيها إلى مواجهة نفوذ الصين المتزايد في الدول النامية من خلال توفير استثمارات مستدامة في البنية التحتية.<sup>16</sup>

#### ثانياً: إسرائيل والوضع الجيوسياسي:

تُعدّ إسرائيل محوراً أساسياً لـ IMEC نظراً لوقوعها على مفترق الطرق بين آسيا وأفريقيا وأوروبا<sup>17</sup> وتمتلك ميناء حيفا في مركز الممر الغربي أسواق الشرق الأوسط وأوروبا.<sup>18</sup> ولضمان النجاح الاقتصادي واللوجستي لـ IMEC، أصبحت إسرائيل أكثر من مجرد مشارك بل هي تقاطع حيوي<sup>19</sup> بما تمتلكه من خبرة تكنولوجية<sup>20</sup> خاصة أن صناعاتها التكنولوجية تمثل نموذجاً يمكن أن يُسهم في دمج أحدث الخدمات اللوجستية وشبكات الاتصالات وتكنولوجيا الموانئ الذكية<sup>21</sup>

يمكن أن تستفيد الأنظمة السيبرانية الواقعة على طول الممر من خبرة الشركات الإسرائيلية مثل (CyberArk) و(Check Point Software echnologies)<sup>22</sup> إضافة إلى أن لديها اتفاقيات تجارة حرة مع دول الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة، وهي الآن بمرحلة متقدمة من المفاوضات مع الهند.<sup>23</sup> سوف تنفيذ الدول المشاركة بمنطقة التجارة الحرة الدولية اقتصادياً، مما يجعل إسرائيل شريكاً تجارياً جذاباً.<sup>24</sup>

من المؤكد أن يكون لعملية طوفان الأقصى تداعيات بعيدة المدى على وضع IMEC بعد أن أشعلت الفصائل الفلسطينية المسلحة بقطاع غزة المواجهة العسكرية مع إسرائيل وتصاعدت بينهما مواجهات طويلة الأمد لم تنته حتى كتابة هذه السطور، الأمر الذي أدى إلى تهديد العديد من المدن والبنى التحتية الإسرائيلية؛<sup>25</sup>

وقد حظيت هذه العملية باهتمام عالمي كبير، وأحييت النقاشات حول هشاشة الوضع الجيوسياسي لإسرائيل. ومع ذلك، فإن ميناء حيفا وشبكة السكك الحديدية التي تربطه بالأردن والسعودية معرضة بشكل خاص للتعطيل؛ بسبب قرب الصراع من هاتين الدولتين.<sup>26</sup> بدليل أن التعليق المؤقت لجميع الأنشطة التجارية بميناء حيفا من بين تداعيات هذه المواجهات، التي تسببت بدورها في تأخير مشروع IMEC وفرضت عليه تكاليف إضافية.<sup>27</sup>

وحقيقية الأمر أن الصراع الإسرائيلي-الفلسطيني ليس سوى بعد واحد من الوضع الجيوسياسي المعقد لإسرائيل، الذي ينبع من نسيجها الاجتماعي الداخلي، وتحالفاتها الخارجية، وعلاقتها مع دول الشرق الأوسط الأخرى.<sup>28</sup> كما تمثل تفاعلاتها المتوترة مع إيران ولبنان تهديدًا خفيًا لنجاح الممر.<sup>29</sup> ناهيك عن أن سياستها الداخلية تضيف مستوى آخر من هذا التعقيد. لأن قانون الدولة القومية لعام ٢٠١٨م، لديه القدرة على تأجيج التوترات العرقية وزيادة الاضطرابات الداخلية.<sup>30</sup> ويقول مؤيدو القانون إنه سوف يساعد في ترسيخ مكانة إسرائيل كدولة قومية للشعب اليهودي. بينما يقول معارضوه إنه قد يُفوّض حقوق الأقلية العربية في إسرائيل.<sup>31</sup>

ومن المهم أيضًا مراعاة العوامل البيئية، حيث تعاني إسرائيل من نقص حاد في المياه؛ وبالتالي، فإن أي بناء رئيسي للبنية التحتية المتعلقة بـ IMEC يجب أن يأخذ قضايا الاستدامة على محمل الجد.<sup>32</sup>

إن كون إسرائيل مركزًا رئيسيًا لـ IMEC يُمثل نقطة قوة ونقطة ضعف في آن واحد. فبينما يجعل موقع إسرائيل الاستراتيجي وقدرتها التكنولوجية منها مركزًا مرغوبًا فيه، إلا أن تعقيدات البلاد الاجتماعية والسياسية تُشكل مخاطر وتداعيات وانعدام يقين.<sup>33</sup> لذا، ينبغي أن تتضمن الخطط طويلة الأجل، بما في ذلك IMEC، تقييمًا مفصلاً للمخاطر الناجمة عن السياق الجيوسياسي غير المستقر في إسرائيل.

### ثالثًا: أثر عملية طوفان الأقصى على فرص إسرائيل في (IMEC):

لم تكن عملية طوفان الأقصى سوى نموذج واحد لعدم الاستقرار الجيوسياسي في إسرائيل، الذي ينجم عنه تداعيات فورية على حركة التجارة والتكلفة الاقتصادية لمشروع IMEC فحتى التوقف المؤقت للأنشطة بميناء حيفا، أو بالمعابر الحدودية يمكن أن

يكون له عواقب وخيمة على سلسلة اللوجستيات بأكملها، وقد يؤدي توقف سفن الشحن والشاحنات وحتى القطارات بسبب تأخيرات التجارة إلى فرض غرامات تأخير.

ونظراً لدور ميناء حيفا بمنطقة التجارة الحرة الدولية (IMEC) فقد أظهرت الأحداث الأخيرة الحاجة الملحة إلى مسارات بديلة. ومن بين هذه البدائل المُحتملة الاستعادة من موانئ دول أخرى أكثر استقراراً سياسياً مثل مصر، عبر قناة السويس، أو سلطنة عُمان، عبر ميناء صلالة. حيث تُوفر هذه المسارات خيارات فعّالة لتجاوز التقلبات الجيوسياسية بإسرائيل. كما أن إنشاء مراكز عبور متعددة يُمكن أن يضمن الاستمرارية والمرونة في هذا الممر التجاري المحتمل.

خاصة أن تكاليف تأمين البضائع والسفن تضاعفت خلال تصاعد المواجهات.<sup>34</sup> مما اضطر شركات التأمين إلى إعادة تقييم مخاطرها. ويمكن أن يؤدي استمرار الوضع في إسرائيل على بقية محاور الممر، وارتفاع تكاليف تخزين البضائع. وإشعار المستهلكين بالدول المعتمدة على IMEC بآثار ارتفاع الأسعار التي سوف تنتقل إليهم حتماً.<sup>35</sup>

وبسبب صعوبة الوصول بإسرائيل كمركز تجاري، يجب إعادة توجيه التجارة، مما يؤدي عادةً إلى زيادة وقت السفر وتكاليفه. وتتعلّق أنظمة سلاسل التوريد "الآنية"، وهي حيوية في صناعات مثل صناعة السيارات والأدوية، بسبب إعادة توجيهه.<sup>36</sup> فحتى تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر قد تتأثر على المدى القصير، ومن المرجح أن يرى المستثمرون هذا الممر مغامرة خطيرة، مما قد يؤثر على قرارات تخصيص رأس المال.

ومن الآثار الأقل وضوحاً، لكنها لا تقل خطورة على المدى البعيد. إذا استمر الوضع في إسرائيل في التدهور، فقد يبدأ الناس في البحث عن سبل لتجنب المنطقة تماماً. حيث إن تغييراً بهذا الحجم قد يُخل بالتوازن الإقليمي، مما يعود بالنفع على دول وموانئ أكثر استقراراً. فقد تبرز موانئ أخرى في لبنان وعُمان والإمارات، مما يُغيّر المشهد الاقتصادي للمنطقة بأكملها.

وقد تُلغى أو تُؤجّل المشاريع الاستراتيجية طويلة الأجل المدرجة في مبادرة IMEC إذا استمرت إسرائيل في كونها مفترق طرق مضطرب. وكذلك ستتدرج خطوط القطارات وخطوط الأنابيب، وحتى الشبكات الافتراضية، ضمن هذه الفئة<sup>37</sup> كما يُهدّد الإحجام عن المشاركة في المشاريع الكبرى بإبطاء التنمية في جميع أنحاء الممر، مما قد يُؤثّر سلباً على النمو الاقتصادي ويعوق خلق فرص العمل في الدول المعنية.

إضافةً إلى مخاطر المشاريع طويلة الأجل، والتي لا تؤثر على إسرائيل فحسب، بل على الشراكة في IMEC أيضاً. إذا زاد عدم الاستقرار في إسرائيل من الشعور العام بالخطر المرتبط بالممر، فقد يصعب الحصول على تمويل لتطوير البنية التحتية

المستقبلية. ونتيجةً لذلك، قد تنخفض جدوى المشروع مع ارتفاع أسعار الفائدة على التمويل. كما يُشكّل عدم الاستقرار الجيوسياسي لإسرائيل تهديدات متعددة لـ IMEC، يستلزم استراتيجية شاملة لمواجهتها.

### الخاتمة:

سلطت هذه الدراسة الضوء على أهمية إسرائيل كنقطة محورية في ممر IMEC. وعلى الرغم من موقعها الاستراتيجي، إلا أن التقلبات الجيوسياسية التي تشارك فيها إسرائيل، أو تسببت فيها شكل عقبات جسيمة أمام جدوى مشروع هذا الممر. الذي تبين أنه مُعرّض لانقطاعاتٍ في حركة التجارة على مساره، وزيادة في النفقات الاقتصادية، واختلالاتٍ إقليميةٍ نتيجةً لاستمرار الأعمال العدوانية الناجمة عن طوفان الأقصى.

ولهذا يتعين على واضعي السياسات والباحثين مراعاة ضرورة دراسة البيئة الجيوسياسية لجميع الدول المشاركة في مثل هذه المشاريع الضخمة. كما يلزم إجراء المزيد من الدراسات لوضع نموذج تقييم جيوسياسي قابل للتعميم لـ IMEC والمشاريع ذات الصلة. كما يجب مراعاة الجوانب السياسية والاقتصادية والاجتماعية أيضا

لقد اعتقد كثيرون أن التحذير بشأن عدم الاستقرار الجيوسياسي في إسرائيل غير مبرر، مجادلين بأن الشركاء في IMEC في مأمن من الضرر بفضل الحلول التكنولوجية المتطورة وإجراءات إدارة المخاطر.<sup>38</sup> لكن التحديات أكبر من أن تتمكن التكنولوجيا من حلها بمفردها. إذ لا يمكن حل المخاطر المرتبطة ببناء طريق تجاري هام عبر منطقة معرضة لعدم استقرار مزمن بشكل جذري، من خلال استخدام إعادة التوجيه الآني والتعديلات اللوجستية. بالإضافة إلى أن التأمين قد يوفر بعض الحماية المالية، إلا أنه لا يقلل من احتمالية تضرر عمليات الشركة أو سمعتها.<sup>39</sup>

ويرون أن الفوائد الاقتصادية التي يُمكن أن تُقدّمها إسرائيل، بفضل بنيتها التحتية وأبحاثها وتطويرها المُتقدّم، تشكل خطّ دفاع آخر. ومع هذا، فإنّ هذه الفوائد تُقوّضها التعقيدات الجيوسياسية المُستمرّة بإسرائيل، والتي لا تتبع فقط من النزاعات المُسلّحة، بل من الرأي العام والعلاقات الدولية أيضًا<sup>40</sup> وبالتالي فإنّ التقلبات الجيوسياسية العالمية والمخاطر التي تُشكّلها على IMEC تتجاوز الفوائد المرجوة منه.

وعلى الرغم من ممر IMEC يعكس تطلعات الدول الأعضاء فيه لتحسين الربط بين اقتصادات آسيا والشرق الأوسط وأوروبا. إلا أنّ نجاح هذا الممر يعتمد على الاستقرار بالمناطق التي يمرّ بها. فقد أصبح الوضع الجيوسياسي في الشرق الأوسط أكثر تقلبًا مع تصاعد الصراع بين إسرائيل وفصائل المقاومة الفلسطينية، والذي أدى بدوره إلى اندلاع عمليات عسكرية واسعة النطاق بين إسرائيل من جهة، وإيران ومرتكزات محور

المقاومة التابع لها من جهة أخرى. على نحو أكد ضعف البيئة الجيوسياسية التي يمر عبرها ممر.

وفي هذا السياق، يتعين استكشاف وتطوير طرق بديلة، عن إسرائيل، إذ يمكن أن يوفر النظر في الموانئ المصرية أو العمانية كمراكز بديلة مزيداً من الاستقرار. إضافة إلى أن تحسين البنية التحتية في الأردن والسعودية لدعم زيادة أحجام النقل العابر من شأنه أن يوفر فائضاً ويخفف من المخاطر المرتبطة بعدم الاستقرار الجيوسياسي بإسرائيل. لأن إمكانات IMEC هائلة في التجارة الإقليمية والعالمية، ولكن تحقيق هذه الإمكانيات يتطلب نهجاً واقعياً للتغلب على الصعوبات الجيوسياسية في إسرائيل. ويمكن أن نوجز رؤيتنا بشأن مستقبل ممر IMEC في النقاط التالية:

1. توزيع مراكز النقل الرئيسية على مناطق أخرى أكثر أماناً للتخفيف من آثار انقطاع الكهرباء في إسرائيل.
2. الحفاظ على قنوات الاتصال مفتوحة مع كل الأطراف المعنية، بما في ذلك إسرائيل وفلسطين، لضمان إدارة أي تطورات جيوسياسية محتملة قد تؤثر على الممر.
3. دمج عمليات تقييم وإدارة المخاطر في IMEC في أنشطتها التحضيرية واليومية.
4. إعادة توجيه التجارة بشكل ديناميكي وفوري خلال فترات الأزمات؛ باستخدام تقنيات التتبع والخدمات اللوجستية. ونظراً للكلفة الباهظة المرتبطة بهذا، قد تُطرح وثائق تأمين متخصصة؛ لتغطية المخاطر الجيوسياسية التي قد تقع على طول الممر.
5. النظر في الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتخفيف الآثار الاقتصادية الشديدة لاضطرابات تدفق التجارة.<sup>41</sup> ويمكن أن تُشكّل هذه الشراكات ضماناً ضد الخسائر المالية الناجمة عن عدم اليقين الجيوسياسي، وللحفاظ على استمرارية الاستدامة الاقتصادية للممر في ظل المناخ الجيوسياسي المتقلب في إسرائيل

- <sup>1</sup> Gilani, I. (2023), 'India-Middle East-Europe Economic Corridor: A Passage of Possibilities', The Hindu, 5 October, <https://linksshortcut.com/pguUp>
- <sup>2</sup> Siddiqui, S. (2023), 'Impact of India-Mideast-Europe Corridor Extends Far beyond Countering China', Al-Monitor, 2 October, <https://linksshortcut.com/nrfuS>
- <sup>3</sup> Wang, K. H., Su, C. W. and Umar, M. (2021), 'Geopolitical Risk and Crude Oil Security: A Chinese Perspective', Energy 219, <https://doi.org/10.1016/j.energy.2020.119555>.
- <sup>4</sup> Dana, T. (2015), 'The Symbiosis between Palestinian "Fayyadism" and Israeli "Economic Peace": The Political Economy of Capitalist Peace in the Context of Colonisation', Conflict, Security & Development 15, no. 5: 455–477, <https://doi.org/10.1080/14678802.2015.1100013>.
- <sup>5</sup> Aboudouh, A. (2023), 'An India–Middle East–Europe Corridor is Unlikely to Boost Saudi–Israel Normalization', Chatham House, 15 September, <https://linksshortcut.com/sIBdx>
- <sup>6</sup> Del Sarto, R. A. (2021), 'Sectarian Securitization in the Middle East and the Case of Israel', International Affairs 97, no. 3: 759–778, <https://doi.org/10.1093/ia/iab011>.
- <sup>7</sup> Abu Aisha, N. (2023), "'Operation Al-Aqsa Flood" Proceeding According to Plan: Palestinian Group', Anadolu Ajansi, 7 October, <https://linksshortcut.com/ypXKc>
- <sup>8</sup> Samaan, J. (2023), 'The India-Middle East Corridor: A Biden Road Initiative?', Atlantic Council, 6 October, <https://linksshortcut.com/CcIvZ>
- <sup>9</sup> Inamdar, N. (2023), 'Can India-Europe Corridor Rival China's Belt and Road?', BBC, 1 October, <https://www.bbc.com/news/world-asia-india-66957019>.
- <sup>10</sup> Gonultas, B. (2023), '7 Countries, EU Sign Memorandum of Understanding for Trade Corridor Linking Europe, Middle East and India', Anadolu Ajansi, 10 September, <https://linksshortcut.com/PFUDr>
- <sup>11</sup> Siddiqui, S. (2023), Op.cit.
- <sup>12</sup> Krishnan, M. (2023), 'India-Middle East-Europe Economic Corridor to Counter China?', DW, 13 September, <https://linksshortcut.com/OLAvF>
- <sup>13</sup> Aboudouh, A. (2023), Op.cit.
- <sup>14</sup> عمران طه عبد الرحمن عمران، دلالات تصاعد التنافس الصيني الأمريكي في موانئ بنما، مجلة السياسة الدولية، 11 أغسطس 2025، <https://linksshortcut.com/mvgte>، على:
- <sup>15</sup> El Doh, M. (2023), 'The India-Middle East-Europe Corridor: Challenges Ahead', Geopolitical Monitor, 26 September, <https://linksshortcut.com/EQxBD>
- <sup>16</sup> Zreik, M., Iqbal, B. A. and Rahman, M. N. (2022), 'Outward FDI: Determinants and Flows in Emerging Economies: Evidence from China', China and WTO Review 8, no. 2: 385–402, <https://doi.org/10.14330/cwr.2022.8.2.07>.
- <sup>17</sup> Kamel, M. S. (2018), 'China's Belt and Road Initiative: Implications for the Middle East', Cambridge Review of International Affairs 31, no. 1: 76–95, <https://doi.org/10.1080/09557571.2018.1480592>.
- <sup>18</sup> Krishnan, M. (2023), Op.cit.
- <sup>19</sup> Samaan, J. (2023), Op.cit.
- <sup>20</sup> McKee, M. and Rajan, S. (2021), 'What Can We Learn from Israel's Rapid Roll out of COVID 19 Vaccination?', Israel Journal of Health Policy Research 10: 1–4, <https://doi.org/10.1186/s13584-021-00441-5>.
- <sup>21</sup> عمران طه عبد الرحمن عمران، المعضلة الأمريكية في التعاون الإسرائيلي الصيني، مجلة السياسة الدولية، 29 يناير 2025، على: <https://linksshortcut.com/YbNxZ>
- <sup>22</sup> Tabansky, L. (2020), 'Israel Defense Forces and National Cyber Defense', Connections 19, no. 1: 45–62, <https://doi.org/10.11610/Connections.19.1.05>.
- <sup>23</sup> Seshadri, V. S. (2023), Free Trade Agreements: India and the World (Oxford: Oxford University Press). <https://linksshortcut.com/jRwtM>
- <sup>24</sup> Gilani, I. (2023), Op.cit.
- <sup>25</sup> Abdel Razek, M. (2023), 'A Significant Advancement: "The Al-Aqsa Flood" Unveils Israeli Vulnerabilities', Ahram Online, 7 October, <https://english.ahram.org.eg/News/509763.aspx>.

- 
- <sup>26</sup> Soni, M. (2023), 'Al-Aqsa Flood "Horrrific" Plan: Israel Soldiers, Civilians Taken Captive by Hamas', *Hindustan Times*, 7 October, <https://linksshortcut.com/mBFyK>
- <sup>27</sup> Sen, S. (2023), 'There is Nothing Surprising about Hamas's Operation', *Al Jazeera*, 8 October, <https://linksshortcut.com/uwHWw>
- <sup>28</sup> Bell, A. and Wolf, D. (2023), 'Decoding Negotiation Systems in the Middle East and North Africa: A Framework for Analysis', *Negotiation Journal* 39, no. 1: 71–101, <https://doi.org/10.1111/nej.12420>.
- <sup>29</sup> Zreik, M. (2021), 'The Potential of a Sino-Lebanese Partnership through the Belt and Road Initiative (BRI)', *Contemporary Arab Affairs* 14, no. 3: 125–145, <https://doi.org/10.1525/caa.2021.14.3.125>.
- <sup>30</sup> Waxman, D. and Peleg, I. (2020), 'The Nation-State Law and the Weakening of Israeli Democracy', *Israel Studies* 25, no. 3: 185–200, <https://doi.org/10.2979/israelstudies.25.3.16>.
- <sup>31</sup> Pillay, A. M. (2022), 'The "Jews of Africa": Comparative Analysis of Scapegoat Politics in Relation to Three Case Studies, Asian Ugandans, South African Indians, and the Jewish People of Europe', *Critical Arts* 36, no. 5–6: 74–95, <https://doi.org/10.1080/02560046.2023.2178475>.
- <sup>32</sup> Bozorg-Haddad, O., Zolghadr-Asli, B., Sarzaeim, P., Aboutalebi, M., Chu, X. and Loáiciga, H. A. (2020), 'Evaluation of Water Shortage Crisis in the Middle East and Possible Remedies', *Journal of Water Supply: Research and Technology – AQUA* 69, no. 1: 85–98, <https://doi.org/10.2166/aqua.2019.049>.
- <sup>33</sup> Sen, S. (2023), *Op.cit.*
- <sup>34</sup> Yazir, D., Şahin, B., Yip, T. L. and Tseng, P. H. (2020), 'Effects of COVID-19 on Maritime Industry: A Review', *International Maritime Health* 71, no. 4: 253–264, <https://doi.org/10.5603/IMH.2020.0044>.
- <sup>35</sup> Abdel Razek, M. (2023), *Op.cit.*
- <sup>36</sup> Ufua, D. E., Ibidunni, A. S., Papadopoulos, T., Matthew, O. A., Khatoon, R. and Agboola, M. G. (2022), 'Implementing Just-in-Time Inventory Management to Address Contextual Operational Issues: A Case Study of a Commercial Livestock Farm in Southern Nigeria', *TQM Journal* 34, no. 6: 1752–1771, <https://doi.org/10.1108/TQM-09-2021-0268>.
- <sup>37</sup> Escobar, P. (2023), 'War of Economic Corridors: The India-Mideast-Europe Ploy', *The Cradle*, 25 September, <https://linksshortcut.com/CwWsk>
- <sup>38</sup> Samaan, J. (2023), *Op.cit.*
- <sup>39</sup> Sadgrove, K. (2016), *The Complete Guide to Business Risk Management* (Abingdon: Routledge). <https://linksshortcut.com/uGAVl>
- <sup>40</sup> Leep, M. and Pressman, J. (2019), 'Foreign Cues and Public Views on the Israeli–Palestinian Conflict', *British Journal of Politics and International Relations* 21, no. 1: 169–188, <https://doi.org/10.1177/1369148118809807>.
- <sup>41</sup> Kala, R. (2023), 'BL Explainer: How Does India Middle East Europe Economic Corridor Compare with Belt & Road Initiative', *The Hindu BusinessLine*, 12 September, <https://linksshortcut.com/gXIRn>