

التقارير

الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا.. الأهداف والدلالات

محمد فوزي حسن

مستشار إعلامي سابق بسفارة مصر بالكويت

الملخص

اعلن مشروع «الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا»، على هامش انعقاد قمة (مجموعة العشرين)، التي عُقدت بالعاصمة الهندية نيودلهي في 9 سبتمبر 2023، والذي يعد ممراً اقتصادياً جديداً يضم دول عدة ويهدف إلى تعزيز التنمية الاقتصادية من خلال تعزيز الاتصال والتكامل الاقتصادي بين آسيا والخليج العربي وأوروبا، والذي تدعمه الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، لربط الهند بأوروبا عبر الشرق الأوسط، بما يخفّض التكاليف اللوجستية للنقل، ويعزّز فرص التنمية في المنطقة التي يشملها.

ويمثل مشروع (الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا) لمواجهة نفوذ الصين عبر العالم، وفي منطقة الخليج والشرق الأوسط، وتسود توقعات في دوائر التحليل السياسي والخبراء بأن الممر الاقتصادي الجديد الذي أطلق عليه أيضاً (طريق التوابل الجديد) لديه القدرة ليس فقط على تجاوز مبادرة (الحزام والطريق) بما يمثله من تحد لها، ولكن أيضاً تجاوزها في المستقبل باعتبارها العمود الفقري الجديد للتجارة العالمية القائمة على سلاسل التوريد العالمية الجديد.

Abstract :

The project «Economic Corridor between India, Middle East and Europe» was announced on the sidelines of the «Twentieth Block» Summit of New Delhi, founded in the Indian capital of New Delhi on September 9, 2023, and is a new multi-state economic corridor aimed at promoting economic development through enhanced communication and economic integration between Asia. The Persian Gulf and Europe, with the support of the United States and the European Union, to connect India with Europe throughout the Middle East, reduce logistical costs of transportation and enhance development opportunities in the region covered by it.

The project (India-Middle East-Europe economic corridor) aims to counter China's influence around the world, in the Gulf region and the Middle East, in particular, and predicts in political analysis and experts that the new economic corridor, also called (The new spice route) has the ability not only to go beyond the initiative of (Belt and Road) with its challenge, but also beyond it in the future as the new backbone of global trade based on new global supply chains.

مقدمة :

شهدت قمة (مجموعة العشرين - G20) التي عُقدت بالعاصمة الهندية نيودلهي في 9 سبتمبر 2023، الإعلان عن اتفاق لإنشاء "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا"، (India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC)، والذي يعد ممرًا اقتصاديًا جديدًا يضم دول عدة ويهدف إلى تعزيز التنمية الاقتصادية من خلال تعزيز الاتصال والتكامل الاقتصادي بين آسيا والخليج العربي وأوروبا.

تم إطلاق الخطة على هامش قمة (مجموعة العشرين)، من خلال مذكرة تفاهم اتفق عليها القادة بمن فيهم الرئيس الأمريكي جو بايدن ورئيس الوزراء الهندي ناريندرا مودي وولي العهد السعودي الأمير محمد بن سلمان الذي أعلن عن المشروع، في إطار اتفاق إطار لمشروع ممر تجاري كبير يربط الهند بأوروبا مروراً بالشرق الأوسط أعلن عنه العام الماضي، وتشمل الأهداف الرئيسية للمشروع، تحقيق النمو الاقتصادي، وربط آسيا وأوروبا بالمراكز التجارية، وتصدير الطاقة النظيفة، ودعم التجارة والتصنيع، وتعزيز الأمن الغذائي.

أولاً: فكرة وأهداف الممر الاقتصادي الجديد:

بدأ المشروع في التشكل بعد زيارة الرئيس الأمريكي "بايدن" إلى جدة في يوليو 2022، حيث أكد على الحاجة إلى مزيد من التكامل الاقتصادي الإقليمي، وفقاً لوكالة "أسوشيتد برس".

ويأتي هذا المشروع في إطار "الشراكة من أجل البنية التحتية العالمية والاستثمار"، وهي الشراكة التي أعلنها الرئيس الأمريكي جو بايدن خلال قمة (مجموعة السبعة G7) والتي عُقدت في 26 يونيو 2022 في ألمانيا، وتهدف الشراكة إلى التعجيل بالاستثمارات في مشاريع البنية التحتية عالية الجودة وتطوير الممرات الاقتصادية في جميع أنحاء العالم من آسيا مروراً بإفريقيا إلى نصف الكرة الغربي.

وفي يناير 2023، بدأ البيت الأبيض في إجراء محادثات مع الشركاء الإقليميين بشأن فكرة المشروع، ثم بحلول الربيع، كان العمل جارياً لصياغة الخرائط والتقييمات المكتوبة للبنية التحتية الحالية للسكك الحديدية في الشرق الأوسط.

وبحسب "أسوشيتد برس"، توجه مستشار الأمن القومي الأمريكي جيك سوليفان وكبار مساعديه في البيت الأبيض، إلى السعودية في مايو 2023 للقاء نظرائهم (الهنود والسعوديين والإماراتيين)، حيث عملت جميع الأطراف منذ ذلك الحين على وضع اللمسات الأخيرة على تفاصيل الاتفاق، الذي تم الإعلان عنه خلال قمة العشرين الأخيرة في نيودلهي.

وتتمحور فكرة المشروع، الذي تدعمه الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، حول ربط الهند بأوروبا عبر الشرق الأوسط، بما يخفّض التكاليف اللوجستية للنقل، ويعزز فرص التنمية في المنطقة التي يشملها.

وهي الشراكة التي أعلنها الرئيس الأمريكي جو بايدن خلال قمة (مجموعة السبعة G7 والتي عُقدت في 26 يونيو 2022 في ألمانيا، وتهدف الشراكة إلى التعجيل بالاستثمارات في مشاريع البنية التحتية عالية الجودة وتطوير الممرات الاقتصادية في جميع أنحاء العالم من آسيا مروراً بإفريقيا إلى نصف الكرة الغربي).

وفي 10/9/2023، تم الكشف عن مذكرة التفاهم بشأن تدشين مشروع الممر الاقتصادي الجديد خلال قمة (مجموعة العشرين) في نيودلهي 2023، ووقع قادة حكومات دول (الولايات المتحدة - الهند - المملكة العربية السعودية - الإمارات العربية المتحدة - فرنسا - ألمانيا - إيطاليا - الاتحاد الأوروبي) على مذكرة تفاهم التزمت بموجبها العمل معاً للمضي قدماً بالمشروع، وذلك على هامش اجتماعهم في قمة (مجموعة العشرين).

وفي يناير 2023، بدأ البيت الأبيض في إجراء محادثات مع الشركاء الإقليميين بشأن فكرة المشروع، وبحلول الربيع كان العمل جارياً لصياغة الخرائط والتقييمات الخاصة بالبنية التحتية.

وأكدت الدول الموقعة على الالتزام بـ"تحفيز التنمية الاقتصادية من خلال تعزيز الاتصال والتكامل الاقتصادي عبر القارتين من أجل نمو اقتصادي مستدام وشامل".

ويتكوّن المشروع من ممرّين هما:

1- "القسم الشرقي"، ويربط الهند بدول الخليج العربي، وهو خط ملاحى بحري واصل بين الهند والإمارات، والقسم الشمالي المتضمن الشق البري الواصل بين دول الخليج وأوروبا، وتحديدًا من ميناء موندرا الهندي على الساحل الغربي بميناء الفجيرة ثم

يستخدم خط السكة الحديد عبر السعودية والأردن لنقل البضائع عبر حاويات موحدة إلى ميناء حيفا الإسرائيلي.

2 - "القسم الشمالي"، المتضمن الشق البري الذي يربط دول الخليج بأوروبا عبر الأردن وإسرائيل، وتحديداً من ميناء حيفا إلى موانئ مختلفة مثل مرسيليا في فرنسا وموانئ أخرى في إيطاليا واليونان.

ويتضمن الممر شبكة للسكك الحديدية توفر عند اكتمالها شبكة لدعم ممرات النقل البحري والبري القائمة حالياً، وبالتالي تمكين البضائع والخدمات من التنقل بين الهند والإمارات والسعودية والأردن وإسرائيل وأوروبا، كما يتضمن المشروع كابلاً للكهرباء، وخط أنابيب للهيدروجين النظيف، وكابلاً لنقل البيانات بسرعة فائقة.

وتتمثل أبرز الأهداف من تطوير الممر الاقتصادي الجديد:

- ربط الهند بأوروبا من خلال خطوط السكك الحديدية والموانئ البحرية القائمة عبر (الإمارات، والسعودية، والأردن، وإسرائيل).
- ربط القارتين (أوروبا، وآسيا) بالمراكز التجارية، والعمل على تعزيز التبادل التجاري وتسهيل مرور البضائع وتحفيز الاستثمارات الجديدة، وتوفير فرص العمل النوعية.
- تعزيز أمن الطاقة النظيفة وتصديرها، من خلال تيسير عملية نقل الكهرباء المتجددة والهيدروجين الأخضر النظيف عبر كابلات بحرية وخطوط أنابيب.
- تنمية الاقتصاد الرقمي عبر الربط والنقل الرقمي للبيانات، من خلال كابلات الألياف البصرية، ومن ثم ربط المجتمعات بالإنترنت الآمن والمستقر.

وتفصيلاً وإيضاحاً، فإن الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، هو طريق نقل تجاري متعدد الوسائط سيمتد على طول الحافة البحرية الجنوبية لأوراسيا، ويشمل نقاط اتصال بحرية رئيسية هي الهند والإمارات وإسرائيل، وستنقل البضائع بحريا من الهند إلى ميناء الفجيرة أو جبل علي في دبي في الإمارات، ثم برية عبر عن طريق خط سكك حديدية من الإمارات إلى السعودية والأردن، وصولاً إلى ميناء حيفا على ساحل المتوسط، حيث يعاد شحنها بحريا إلى ميناء بيرايوس في اليونان أو الموانئ الإيطالية الرئيسية من تارانتو إلى تريستا، ومن المتوقع أن يشمل المشروع بنية تحتية لإنتاج ونقل الهيدروجين الأخضر، وكابلاً بحريا لتعزيز الاتصالات ونقل البيانات.

وسيمتد الممر المقترح عبر بحر العرب من الهند إلى الإمارات العربية المتحدة، ثم يعبر المملكة العربية السعودية والأردن وإسرائيل قبل أن يصل إلى أوروبا، ويشمل المشروع أيضاً كابلاً بحرياً جديداً وبنية تحتية لنقل الطاقة، وفقاً لما ذكرته صحيفة "فايننشال تايمز".

وقد كشفت مذكرة التفاهم الخطوط العريضة الأساسية لشبكة النقل التي تتراوح من الشحن بالسفن وصولاً إلى السكك الحديدية، والتي ستُكْمَل طرقات النقل البحري والبري القائمة، وتشمل البنية التحتية المادية للمشروع خطوط السكك الحديدية التي تربط الإمارات العربية المتحدة بإسرائيل عن طريق السعودية والأردن، فضلاً عن الكابلات الكهربائية لتعزيز الاتصال الرقمي وأنايب تصدير الهيدروجين النظيف.

وسوف يتضمن الممر الاقتصادي، بحسب قادة العشرين، إنشاء خطوط للسكك الحديدية، فضلاً عن ربط الموانئ البحرية وجوانب أخرى، وتوقع الولايات المتحدة أن يساهم الممر سوف في تنشيط التنمية الاقتصادية من خلال تحسين الاتصال والتكامل الاقتصادي بين آسيا والخليج العربي وأوروبا.

كما يهدف الممر إلى ربط شبكات الطاقة وخطوط الاتصالات السلكية واللاسلكية من خلال الكابلات البحرية لتوسيع الوصول الموثوق إلى الكهرباء، وتمكين ابتكار تكنولوجيا الطاقة النظيفة المتقدمة، وربط المجتمعات بالإنترنت الآمن والمستقر، وتيسير عملية نقل الكهرباء المتجددة والهيدروجين النظيف عبر كابلات وخطوط أنايب، من أجل تعزيز أمن الطاقة، ودعم جهود تطوير الطاقة النظيفة، إضافة إلى تنمية الاقتصاد الرقمي عبر الربط والنقل الرقمي للبيانات من خلال كابلات الألياف البصرية.

يتضمّن الممر الاقتصادي الجديد مشاريع لربط دول خليجية وعربية بشبكة من السكك الحديدية التي ستربط أيضاً بالهند عبر الممرات الملاحية، إضافة إلى ضخ استثمارات في مشروعات البنية التحتية الاستراتيجية.

واعتبرت مذكرة التفاهم أن الأمر "لا يتعلق فقط بالموانئ والسكك الحديدية، بل هو مشروع يربط بين الحضارات والقارات حيث يتضمن الاستثمار في سلاسل الإمداد المحلية والطاقة النظيفة واليد العاملة".

ووفقاً لبيان صادر عن البيت الأبيض، يهدف الممر الاقتصادي الجديد إلى "ربط الهند بأوروبا، من خلال خط للسكك الحديدية والموانئ القائمة عبر الإمارات والسعودية والأردن وإسرائيل، وهو ما من شأنه أن يولد النمو الاقتصادي، ويحفز الاستثمارات الجديدة، وينشئ فرص عمل نوعية".

ويطمح الممر أيضاً إلى ربط القارتين (أوروبا وآسيا) بالمراكز التجارية، وتسهيل تطوير الطاقة النظيفة وتصديرها، إضافة إلى دعم التجارة والصناعة القائمة، وتعزيز الأمن الغذائي وسلاسل التوريد.

مراحل تنفيذ المشروع

بحسب تقرير لوكالة "أسوشيتد برس"، كان مقررا العمل من قبل مجموعات العمل خلال الـ60 يوماً التالية للإعلان عن وثيقة المشروع، بوضع خطة أكمل، وتحديد جداول زمنية لتنفيذ الممر.. وأشارت إلى أن المرحلة الأولى ستشتمل تحديد المجالات التي تحتاج إلى الاستثمار، وحيث يمكن ربط البنية التحتية المادية بين البلدان.

وقال كبير المستشارين لشؤون أمن الطاقة العالمي في إدارة "بايدن"، أموس هوكستين، إنه يمكن وضع الخطط موضع التنفيذ خلال العام المقبل حتى يتمكن المشروع من الانتقال إلى الإعداد المالي والبناء.

ثانياً: الدور الأمريكي في مشروع "الممر الاقتصادي الجديد"

يمثل مشروع (الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا) أحد أفكار وجهود الولايات المتحدة لتحدي الصين، ووقف تمددها في منطقة حيوية للمصالح الأمريكية، حيث تحاول إدارة الرئيس الأمريكي جو بايدن منذ عام 2021، طرح مقترحات لمشاريع بنية تحتية كبرى، لمواجهة نفوذ الصين عبر العالم، وفي منطقة الخليج والشرق الأوسط، خصوصاً.

وبحسب تقارير ومصادر إعلامية، فقد طرح "بايدن" خلال قمة الدول الصناعية السبع الكبرى في (كورونايل - بريطانيا) في يونيو 2021، مبادرة استراتيجية تحت اسم "إعادة بناء عالم أفضل"، تهدف إلى مساعدة دول العالم النامية، خصوصاً في تطوير بنيتها التحتية ومشاريعها التنموية، بحلول عام 2053 بقيمة 40 مليار دولار، لقطع الطريق على

الصين "الساعية إلى السيطرة" على هذه الدول من خلال مبادرة (الحزام والطريق). ووصف الرئيس الأمريكي جو بايدن الاتفاق بـ "التاريخي"، وقال: إنه "سيساهم في جعل الشرق الأوسط أكثر استقراراً وازدهاراً". وأضاف "بايدن": إن الممر سيوفر "فرصاً لا نهاية لها" للدول المعنية، "ما يجعل التجارة وتصدير الطاقة النظيفة أسهل بكثير"، و"مد الكابلات التي تربط المجتمعات".

أما البيت الأبيض، فشدد في بيان على أن الممر الاقتصادي الجديد سوف يعزز "حركة التجارة والتصنيع الحالية والأمن الغذائي وسلاسل التوريد، فضلاً عن إطلاق استثمارات جديدة من الشركاء بما في ذلك القطاع الخاص وتحفيز خلق فرص عمل نوعية".

وقدم جون فاينر، نائب مستشار الأمن القومي الأمريكي، 3 أسباب رئيسية لتطوير الممر، وقال خلال مؤتمر صحفي في البيت الأبيض: إنها تستهدف أولاً "زيادة الرخاء في البلدان المعنية من خلال زيادة تدفق الطاقة والاتصالات الرقمية"، وثانياً "المساعدة في التعامل مع نقص البنية التحتية اللازمة للنمو في الدول ذات الدخل المنخفض والمتوسط"، أما ثالثاً فتستهدف "إتاحة الفرصة للشرق الأوسط من أجل لعب دور رئيسي في التواصل العالمي".

ويأتي الممر الجديد في إطار "الشراكة من أجل البنية التحتية العالمية والاستثمار (PGI)"، وهي الشراكة التي أعلنتها الرئيس الأمريكي جو بايدن خلال قمة مجموعة السبع في يونيو 2022 في ألمانيا.. وتهدف الشراكة إلى "تسريع الاستثمارات لتوسيع نطاق مشاريع البنية التحتية عالية الجودة، وتطوير الممرات الاقتصادية"، بحسب ما ذكره بيان أمريكي - هندي.

وأكد البيان أنه "في جميع أنحاء العالم، من آسيا مروراً بإفريقيا إلى نصف الكرة الغربي، ستواصل الشراكة من أجل البنية التحتية العالمية والاستثمار، بناء وتعزيز تحالفات الشركاء، من حكومات وقطاع خاص وبنوك التنمية المتعددة الأطراف، لتطوير ممرات اقتصادية رئيسية ودفع الاستثمارات عالية الجودة".

ثالثاً: التحديات التي يمثلها تدشين الممر الاقتصادي بين آسيا والهند وأوروبا للصين:

بداية ترى دوائر المراقبين أن إنشاء الممر الاقتصادي بين آسيا والهند وأوروبا مروراً بالخليج يعد بمثابة تحدياً لمبادرة "الحزام والطريق" (BRI) التي أطلقتها الصين عام 2013 بهدف بناء شبكة اقتصادية وبنى تحتية تربط آسيا بأوروبا وأفريقيا لتعزيز النفوذ

العالمي للصين من شرق آسيا إلى أوروبا من خلال جعل الدول في جميع أنحاء العالم تعتمد بشكل متزايد على الصين.

ويبدو للوهلة الأولى أن الممر الاقتصادي الجديد يتشابه مع طريق (الحرير الصيني) خاصة من حيث الهدف الذي يتمثل في تعزيز الروابط بين الدول في مختلف القارات، لكن مبادرة "الحزام والطريق" الصينية تعد أكبر من حيث الحجم مقارنة بالممر الجديد.

ويرى خبراء أن الأهداف الجيوسياسية الرئيسية وراء تنفيذ الممر الاقتصادي الجديد لدى صانعي القرار في الولايات المتحدة وأوروبا تتمثل في الدخول في تنافس مع مبادرات البنية التحتية العالمية التي تقودها الصين بهدف الحد من نفوذها وتعزيز نفوذ واشنطن في الشرق الأوسط.

وهناك بعض الدول قد اتهمت الصين بالسعي من وراء تنفيذ (طريق الحرير) إلى زيادة نفوذها الاستراتيجي دون الأخذ في الاعتبار مصالحها، فضلاً عن تأثير المشاريع على البيئة.

واللافت أن بعض الدول الموقعة على الممر الاقتصادي الجديد هي ضمن دول مبادرة "الحزام والطريق" مثل السعودية والإمارات، في حين أن إيطاليا، البلد الوحيد داخل مجموعة "السبع" الذي انضم إلى مبادرة "الحزام والطريق"، قالت: إنها "سوف تسحب من المبادرة" وسط تصاعد التوتر بين الصين وتايوان وحرص الولايات المتحدة على اصطفا حلفائها الغربيين إلى جانبها مع اتخاذ موقف صارم ضد الصين.

وكانت الصين قد أعلنت في عام 2013 عن توقيعها اتفاقيات في إطار مبادرة الحزام والطريق مع أكثر من 150 دولة وأكثر من 30 منظمة دولية، فيما حشدت ما يقرب من تريليون دولار مع إنشاء أكثر من ثلاث آلاف مشروع، وتهدف الصين إلى الانتهاء من مشروع طريق الحرير بحلول عام 2049، فيما يرى مراقبون أن هناك بعض مؤشرات تشير إلى أن الصين تتباطأ في تنفيذ المبادرة بسبب ما يعانيه اقتصادها من مشاكل راهنة.

وتسود توقعات في دوائر التحليل السياسي والخبراء بأن الممر الاقتصادي الجديد الذي أطلق عليه أيضاً (طريق التوابل الجديد) لديه القدرة ليس فقط على تجاوز مبادرة (الحزام والطريق)، ولكن أيضاً تجاوزها في المستقبل باعتبارها العمود الفقري الجديد

للتجارة العالمية القائمة على سلاسل التوريد العالمية الجديد، فيما يرى دبلوماسيون أنه يعد "فكرة جيدة من الناحية الاقتصادية والاستراتيجية لأنه سوف يسهل حركة نقل البضائع بين الهند والخليج والشرق الأوسط وأوروبا بما يتجاوز المناطق المضطربة في باكستان وأفغانستان".

كما يؤكد "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" على شراكة أمريكا المزدهرة مع الهند، التي لا غنى عنها في المنافسة مع الصين، ويعيد تشكيل الجغرافيا السياسية جنوب أوراسيا، من خلال توفير طريق بديل لطريق الحرير الصيني، وتراهن واشنطن على تسريع سلاسل توريد البضائع الهندية إلى أوروبا كي تنافس البضائع الصينية، وتحد من نفوذ بكين دولياً.

بالتوازي فإن ثمة تقديرات مفادها أن الممر (الهندي العربي المتوسطي) سيعمل على إعادة تشكيل الجغرافيا السياسية جنوب أوراسيا، من خلال توفير طريق إلى أوروبا بديل لـ "طريق الحرير البحري"، وممر العبور الدولي بين الشمال والجنوب (INSTC) المتمركز في إيران.

وبالمقابل فإن رؤى دوائر بحثية آسيوية تؤكد أن الخطة الأمريكية للاندماج الاقتصادي الإقليمي لم تتمكن حتى الآن من تحقيق هدفها الأساسي المتمثل في التصدي للتأثير الصيني في الشرق الأوسط.

وتعتبر أنه رغم أن الولايات المتحدة تضغط لإنشاء الممر في إطار التصدي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، إلا أن الصين تمارس بالفعل تأثيراً ملحوظاً على طول الطريق المقترح للممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، وإحدى حلقات الربط المهمة في الممر هي ميناء بيرايوس اليوناني، وهو أكبر ميناء في شرق أوروبا، الذي ستصل إليه الحمولة من ميناء حيفا في إسرائيل، فشركة الشحن الصينية "كوسكو" هي صاحبة العصة الأكبر في الميناء منذ عام 2016، حين باعته الحكومة اليونانية ثلثي الحصص، بعبارة أخرى، تتمتع هذه الشركة الصينية بجميع الصلاحيات اللازمة لاتخاذ القرار بشأن مستقبل الميناء والسيطرة على الأرصفة والمحطات، في هذه المرحلة، ليس واضحاً إذا كانت الهند والولايات المتحدة تتفاوضان عن هذا المعطى الاستراتيجي المهم، أم إذا كانتا ستحاولان شراء حصص في ميناء بيرايوس وجعل ميزان القوى يميل لصالحهما على حساب شركة

"كوسكو" .. علاوةً على ذلك، تحدّ الروابط المالية العميقة بين الصين والخليج العربي من قدرة الممر الاقتصادي أو أي مشروع إنمائي مماثل على تحديّ تأثير بيكين في المنطقة.

رابعاً: ردود فعل قوى إقليمية ودولية

يُنظَرُ غالبية الشركاء الأوروبيين إلى مشروع "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" بوصفه فرصة كبرى لتعزيز العلاقات الاقتصادية، وخدمة مصالحهم الجيوسياسية، وسيؤدّي تنفيذ مشروع الممر الاقتصادي إلى زيادة نفوذ أوروبا إلى جانب نفوذ الصين.

ومن جانبها، وصفت رئيسة المفوضية الأوروبية أورسولا فون دير لاين خلال خطابها السنوي عن حالة الاتحاد الممر الاقتصادي بـ "المشروع التاريخي الذي سيشكل طريقة اتصال مباشرة" بين الدول المشاركة فيه، مشيرة إلى أن الممر "سيجعل وصول البضائع إلى المنطقة المستهدفة أسرع بمقدار 40% من الوضع الحالي مما سيسهم في تعزيز التجارة في قطاع الطاقة، على وجه الخصوص، بين آسيا والشرق الأوسط وأوروبا".

وثمة رؤى بحثية تفيد ترجح أنه إذا أمكن تنفيذ مشروع الممر الاقتصادي، فإن المصالح الاقتصادية الفعلية أو المحتملة للدول الأوروبية في الخليج سوف تتوسّع، وفي المقابل، سيُصبح الخليج أكثر أهمية باعتباره مركز ربط بين أوروبا والشرق الأوسط وآسيا.

وفي المشهد المتطوّر لدول مجلس التعاون الخليجي، ولا سيما السعودية والإمارات، تستغل قيادة الدولتين الطريق الجديد مادياً بعد "جائحة كوفيد19- " في السعي بقوة إلى تحقيق التنوع الاقتصادي، وتكمن الوعود المنتظرة من الممر الاقتصادي في قدرته على تحقيق أهدافهما في التنوع الاقتصادي بعيداً عن الاقتصادات التي تعتمد على النفط.

ويرى البعض الآخر أن الهند من المرجح أن تستفيد بشكل كبير من المشروع لأنه سوف يضعها في قلب حركة التجارية المارة من جنوب شرق آسيا إلى الشرق الأوسط وأوروبا، مما يمنحها مزايا استراتيجية واقتصادي، وسوف يعمل الممر على تأمين سلاسل التوريد وخلق فرص عمل جديدة وتعزيز التجارة.

ويقدّم الممر الاقتصادي مجموعة كبيرة من الفوائد الاقتصادية المحتملة على الصعيدين الإقليمي والدولي، ولا سيما من خلال خفض التكلفة وزيادة سرعة شحن الحمولة، ولكن

من أجل تحقيق هذه الأهداف، يجب معالجة التحديات السياسية المحتملة التي يواجهها المشروع، فقد وسّعت الصين بالفعل نفوذها في المنطقة، وليس واضحاً أن الولايات المتحدة ستتمكن من التصدي له.

البعض يرى أن مشروع الممر الاقتصادي الجديد يناقض مبادرة "الحزام والطريق" الصينية، لكن من المهم التنويه إلى أن حجم وإمكانات مبادرة (الحزام والطريق) أوسع وأكبر بكثير، وأنها تتفوق على مشروع الممر الاقتصادي، وعلاوةً على ذلك، فالمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وإسرائيل جزء من مبادرة الحزام والطريق الصينية، وترتبط هذه الدول تفاعلات اقتصادية وتقنية وثيقة مع بكين، لذلك، لا تتظر الرياض وأبوظبي وتل أبيب إلى الممر الاقتصادي الجديد، على أنه مشروع موجه ضد مبادرة (الحزام والطريق)، بل ينظرون إليه كفرصة لتعزيز الاتصال الإقليمي والتجاري الخاص بهم، وأن هذا الممر الجديد سيكون جزءاً من إستراتيجيتهم للتنوع الاقتصادي، مع تركيز أقل على المنافسة الجيوسياسية، لكن في الجانب الآخر، تتظر الولايات المتحدة إلى الممر الاقتصادي الجديد، على أنه المشروع، الذي يمكن من خلاله بسط نفوذها في الشرق الأوسط، في خضم تنامي المنافسة الجيوسياسية في المنطقة.

ويُنظر من زاوية أخرى إلى المشروع على أنه خطوة مفيدة للتوصل إلى إعادة توازن تدريجي في العلاقات التجارية والاقتصادية بين الاتحاد الأوروبي والصين، كما يوفر المشروع بديلاً لممرات الشرق - الغرب الأخرى، بما في ذلك الجسور البرية والبحرية التي تشكل جزءاً من "مبادرة الحزام والطريق" الصينية، ويهدف "الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" إلى إعادة تشكيل وتعزيز حركة تجارة البضائع والطاقة والخدمات بين الاتحاد الأوروبي والشرق الأوسط والهند.

وتمثل أحد الأهداف الرئيسية للممر الاقتصادي الجديد، في تقليل حمولة الشحن على الطرُق الحالية، وبالتالي تعزيز التجارة العالمية والإقليمية، وبلا شك، من الصعب على دولة واحدة التفوق على النفوذ الاقتصادي للصين، لكن يمكن لتحالف دولي يضم دولاً تتمتع بقدرات تقنية ومالية، أن يوفر بدائل ذات أهمية حيوية لسلاسل التوريد العالمية.

كما يقدم الممر الاقتصادي الجديد أيضاً مبادرة واعدة قادرة على إعادة تشكيل المشهد الاقتصادي الجغرافي، في الشرق الأوسط، ويتمشى الممر الاقتصادي الجديد مع إستراتيجية

واشنطن لمنع تحالف من الدول، بما في ذلك الصين وروسيا وإيران، من السيطرة على الترابط الإقليمي، ومع ذلك، تنظر المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة إلى الممر الاقتصادي الجديد كوسيلة لتعزيز قدرات بنيتها التحتية، وتعزيز عالم مُتعدّد الأقطاب، والانخراط بشكل وثيق مع شركائها وحلفائها داخل وخارج المنطقة، لتعزيز مكانتهم العالمية.

جدير بالذكر أن الرئيس التركي رجب طيب أردوغان انتقد المشروع لتجاوز تركيا، وتعهد بطريق بديل، وهو مشروع طريق تنمية العراق"، الذي من المتصور أن يربط الخليج العربي مع أوروبا من خلال السكك الحديدية والطرق السريعة عبر الموانئ في العراق، ويبدو أنه في الوقت الحالي، هناك رغبة محدودة أو معدومة لإشراك حكومة الرئيس التركي "أردوغان" في مشروع الممر الاقتصادي، ومن ثم فإن غياب أنقرة عن مشروع الممر الاقتصادي الجديد قد يدفعها إلى وضع العراقيل والمعوقات في طريق تنفيذه.

وختاماً، فإنه على الرغم مما يوفره الممر الاقتصادي الجديد من فرص كبيرة لتعزيز حجم التجارة العالمية والاستثمارات ومشروعات البنية التحتية، يبدو أنه فعلياً يمثل تقويضاً لمبادرة "الحزام والطريق" الصينية، ومن ثم فإنه من الأهمية الأخذ في الاعتبار المنافسة الاقتصادية المتوقع حدوثها من قبل الصين، حيث من المرجح أن تسعى بكين إلى تحويل التجارة والاستثمارات نحو ممراتها الخاصة، الأمر الذي قد يعيق تنفيذ المشروع، كما أن المنافسات التجارية بين كل من (بكين، وواشنطن) قد تؤدي إلى تضارب مصالحهما مما قد ينذر بحدود صراع على النفوذ بينهما، الأمر الذي ينعكس في مجمله سلباً على المشروع الأمريكي الطموح، واتساقاً وهذا السياق أفادت تقارير إعلامية أمريكية أن "الصين قد تتأجأت بمشروع الممر الاقتصادي الجديد الذي طرحته الولايات المتحدة واصفة المشروع بالتحدي التاريخي لمبادرة (الحزام والطريق) الصينية".

الخاتمة :

في حقيقة الأمر، فإن ثمة الكثير من التحليلات التي تعتبر أن مشروع الممر الاقتصادي من شأنه أن يعيد رسم خطوط التجارة الإقليمية، على أساس مصالح الأطراف التي أطلقت المشروع، ومن الواضح أن جميع الأطراف التي وقّعت الاتفاقية، بما فيها الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، تملك بالفعل اعتبارات جيوسياسية واقتصادية، تدفعها إلى دعم مشروع من هذا النوع. وهذا يفتح باب السؤال عن التحوّلات التي ستطرأ على المشهد الإقليمي، في حال نجاح المشروع على المدى البعيد.

لكن في المقابل، يبدو أن هناك العديد من الأطراف الإقليمية التي تتوجس من نتائج المشروع في المستقبل، مثل مصر والعراق وإيران وتركيا، وجميع هذه الأطراف، تملك مصالح ومشاريع إقليمية منافسة لتلك التي يحققها مشروع الممر الاقتصادي، أمّا الصين بالذات، فتبرز في الصورة بوصفها الطرف الأكثر تضرراً من هذا المشروع، لأسباب تتصل بطموحاتها الاقتصادية في منطقة الشرق الأوسط.