

**الممر الاقتصادي الهندي
وانعكاساته على دول الممر في الشرق الأوسط**

إعداد

أ/ سلطان عبد الكريم الفالح
باحث دكتوراه بقسم العلوم السياسية / كلية العلوم الاجتماعية
جامعة مؤتة، الكرك / الأردن

أ.د/ رضوان محمود المجالي
أستاذ قسم العلوم السياسية / كلية العلوم الاجتماعية
جامعة مؤتة، الكرك / الأردن

الممر الاقتصادي الهندي

وانعكاساته على دول الممر في الشرق الأوسط*

أ/ سلطان عبد الكريم الفالح وأ.د/ الأستاذ الدكتور رضوان محمود المجالي

ملخص الدراسة:

تهدف الدراسة إلى تعرف الممر الاقتصادي الهندي ومساراته، إضافة إلى تبيان الفرص والتحديات التي تؤثر على الممر والدول المشاركة فيه في منطقة الشرق الأوسط؛ لما يحمله الممر من أهمية جيوسياسية في ربط الموانئ العالمية ببعضها. ووظفت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي ومنهج النظم وتطبيقها في جميع مراحل الدراسة لتحقيق أهدافها العلمية والإجابة عن أسئلتها. وتتعلق الدراسة من فرضية مفادها بأنه يوجد علاقة طردية ما بين ربط موانئ دول الممر ببعضها ودمج إسرائيل ضمن منظومة دول الشرق الأوسط، وأن هذا الممر المقترح لا يعدو عن كونه استراتيجية أمريكية ترمي لعدة أهداف، من ضمنها دمج "إسرائيل" ضمن منظومة دول الممر العربية في الشرق الأوسط بشكل مبدئي، لتتخرب مع باقي دول المنطقة في وقت لاحق. وأوضحت الدراسة ماهية الممر الاقتصادي الهندي ومساراته، وكيف سيتم التعامل مع التحديات والفرص، وهل سيكون هناك انعكاسات على دول الممر في المنطقة. واستطاعت الدراسة أن تثبت صحة فرضيتها بأنه يوجد علاقة طردية ما بين ربط موانئ دول الممر ببعضها ودمج إسرائيل ضمن منظومة دول الشرق الأوسط. كما أنها وجدت أن حجم التحديات يفوق حجم الفرص، لأن العملية التي ستمر بها البضائع ستخضع لعدة مراحل بدءاً من التحميل والتنزيل، مما يعني ذلك هدراً للمال والوقت، ناهيك عن الانعكاسات الأخرى وبخاصة الأمنية منها.

الكلمات المفتاحية: الممر الاقتصادي الهندي، دول الممر، الشرق الأوسط.

* بحث مستل من إطروحة الدكتوراة بعنوان: جيوسياسية الممر الاقتصادي الدولي الهندي الجديد وانعكاساته على مستقبل منطقة الشرق الأوسط في ظل التنافس الأمريكي الصيني.

The Indian Economic Corridor and Its Implications for the Corridor Countries in the Middle East*

Prepared by: Researcher: Sultan Abdul Karim Al-Faleh

Supervised by: Professor: Dr. Radwan Mahmoud Al-Majali

Department of Political Science / Faculty of Social Sciences

Mutah University, Karak, Jordan

Abstract

The study investigates the Indian Economic Corridor, its routes, and the opportunities and challenges it poses for participating countries in the Middle East. Recognized for its geopolitical significance in connecting global ports, the corridor is analyzed using a descriptive-analytical approach and systems methodology to achieve the study's objectives and answer its questions.

The research hypothesizes a direct relationship between linking the ports of corridor countries and integrating Israel into the Middle Eastern framework. It views the corridor as a U.S. strategy aiming to preliminarily include Israel within the system of Arab corridor countries, ultimately facilitating broader regional engagement.

The study explores the corridor's nature, routes, and implications for the region, finding that challenges outweigh opportunities. While the corridor may enhance economic integration, the process of transporting goods involves multiple loading and unloading stages, leading to inefficiencies and wasted time. Additionally, the corridor's security implications are significant, especially given the ongoing instability and aggression in the region.

Ultimately, the study validates its hypothesis, emphasizing the corridor's potential role in reshaping geopolitical dynamics in the Middle East, while highlighting the substantial obstacles to its implementation.

Keywords: Indian Economic Corridor, Corridor Countries, Middle East

*Extracted from a Ph.D. Dissertation Titled: **The Geopolitics of the New Indian International Economic Corridor and Its Implications for the Future of the Middle East in Light of U.S.-China Rivalry.**

مقدمة:

تولد لدى بعض الدول العربية في السنوات الأخيرة الماضية شعف كبير في تطبيع علاقاتها مع "إسرائيل"، حيث مهدت بعض الاتفاقيات مثل "اتفاقيات أبراهام" والتحالف الهندي الإسرائيلي من ركوب "قطار السلام" بهدف تمكين بعض الدول العربية الاقتصادية مع عدوها الأزلي "إسرائيل" تحت ما يسمى بالسلام الاقتصادي. وحسبنا أن نشير لبعض هذه الدول كالإمارات، البحرين، المغرب، السودان. وآخر هذه التحالفات كان التوقيع على مذكرة تفاهم بخصوص إنشاء ممر اقتصادي هندي عابر للقارت يبدأ من الهند مروراً بالدول العربية و"إسرائيل" وصولاً إلى الموانئ الأوروبية، تجنباً للمرور بالممرات البحرية التقليدية كمضيق هرمز ومضيق باب المند، لما تشهده منطقة البحر الأحمر من تجاوزات وإعتداءات تعيق حرية الملاحة البحرية والتجارة الدولية، الأمر الذي يفضي إلى نقص حاد في سلاسل التوريد العالمية وإمداداتها الطاقوية. لذلك تم عرض هذا الممر كمشروع مقترح من أجل التخلص من هذه المعضلة الأمنية على شكل ممرات بحرية وبرية من خلال اقتراح مروره عبر دول يعتقد أنها آمنة وتخلو من بؤر التوتر والصراع، حيث ينطلق من الهند إلى الإمارات عبر السعودية والأردن وصولاً لميناء حيفا ومن ثم إلى الموانئ الأوروبية والعكس صحيح.

أهمية الدراسة:

تتلخص أهمية الدراسة العلمية في كونها تقدم رؤية علمية حول جيوسياسية الممر الهندي، وانعكاساته على دول الممر في منطقة الشرق الأوسط. أما الإهمية العملية؛ فتكمن في محاولة الدراسة مناقشة الفرص والتحديات التي قد تواجه هذا المشروع الاستراتيجي والدول المشاركة به.

مشكلة الدراسة وأسئلتها:

تدور مشكلة الدراسة حول الممر الهندي الاقتصادي الذي سينطلق من الهند، ويمر بأراض كل من: الإمارات والسعودية، الأردن وإسرائيل وصولاً إلى أوروبا، عبارة عن وسيلة لجأت إليها الولايات المتحدة الأمريكية لتحقيق غايتين، تمثلت الغاية الأولى بقطع الطريق على الصين وعدم توسيع استثماراتها في دول الممر الواقعة ضمن إقليم الشرق الأوسط، أما الغاية الثانية فتتمثل في دمج إسرائيل مع دول الممر العربية تحت مفهوم السلام الاقتصادي. وعليه فقد طرحت الدراسة بعض الأسئلة: ماهية الممر الاقتصادي الهندي ومساراته؟ وكيف سيكون شكل الفرص والتحديات التي ستواجهه؟ وهل سيكون لهذا الممر انعكاسات على الدول التي سيمر من خلالها ضمن إقليم الشرق الأوسط؟

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة وبشكل رئيس إلى تعرف الممر الاقتصادي الهندي ومساراته البرية والبحرية، كما وتهدف إلى تبيان أهم الفرص والتحديات التي سيوجهها الممر الاقتصادي الهندي، وتبيان انعكاسات الممر على الدول المشاركة فيه في منطقة الشرق الأوسط.

فرضية الدراسة:

ترى الدراسة أن هنالك علاقة سببية في متغيراتها وأن العلاقة بين الممر الاقتصادي الهندي كمتغير مستقل له انعكاسات على دول الممر في منطقة الشرق الأوسط كمتغير تابع، بحيث أن هذه الانعكاسات قد تؤثر سلباً أو إيجاباً على دول الممر. وعليه فقد انطلقت الدراسة من فرضية مفادها:

"بأنه يوجد علاقة ما بين ربط موانئ دول الممر ببعضها البعض ودمج إسرائيل ضمن منظومة دول الشرق الأوسط".

منهجية الدراسة:

عكفت الدراسة للجوء إلى منهج الوصفي التحليلي كمنهج رئيس ليتم تطبيقه في جميع مراحل الدراسة، لوصف ظاهرة الممر الهندي وتحليلها من أجل الحصول على نتائج علمية منطقية، وكذلك إلى تحليل النظام الدولي "مورتن كابلان عند الحديث عن طبيعة نمط التفاعلات داخل بيئة النظام الدولي ما بين الدول، وفهم ردود أفعالها حول هذا المشروع في ظل ما تشهده ساحة الشرق الأوسط من تنافس بين القوى الصاعدة مثل الهند والصين، أو بين الأخيرة والولايات المتحدة الأمريكية على مستوى النظام الدولي.

حدود الدراسة:

تشمل الدراسة ثلاث حدود وهي: الحد الزمني المتمثل في فترة الإعلان عن الممر الهندي عام ٢٠٢٣، الحد المكاني وهو منطقة الشرق الأوسط وتحديد المنطقة التي تضم الدول التي سيمر من خلالها الممر الهندي. أما الحد الموضوعي فيتمثل في محاولة الربط بين الممر الهندي كاستراتيجية أمريكية مع موانئ الدول التي يمر من خلالها الممر الهندي وهي كل من: الهند، الإمارات، السعودية، الأردن، إسرائيل.

مصطلحات الدراسة:

- الممر الاقتصادي الهندي الجديد:

"هو ما يعرف بالممر الهندي - الشرق الأوسطي الأوروبي وهو عبارة عن ممر اقتصادي يهدف إلى تعزيز الإتصال بين المناطق الثلاث. ويضم مسالك بحرية وممرات برية بهدف نقل البضائع التجارية، حيث ينطلق من الموانئ الهندية عبر البحر وصولاً إلى ميناء جبل علي -

الفجيرة- في دولة الإمارات العربية ويعتبر هذا مسلكا بحريا، ثم ينتقل من جديد عبر اراض المملكة العربية السعودية بواسطة السكك الحديدية وقطارات فائقة السرعة مرورا بالمملكة الأردنية الهاشمية وإسرائيل ويعتبر هذا ممرا برياً. ليعود من جديد من خلال ميناء حيفا وصولاً لميناء "بيرايوس" اليوناني أو الموانئ الأوروبية (واكيم، ٢٠٢٣: ١١٨).

التعريف الإجرائي للممر الاقتصادي الهندي الجديد:

هو عبارة "طريق نقل تجاري يشمل نقاط اتصال بحرية وبرية بوسائط مختلفة تمتد على طول حافة البحر الجنوبي لأوراسيا. فالنقاط البحرية الرئيسية هي كل من: الهند ودولة الإمارات، وإسرائيل، أما نقاط الإتصال البرية الرئيسية فهي كل المملكة العربية السعودية والمملكة الأردنية الهاشمية وصولاً لميناء حيفا".

ويقصد بدول الممر الاقتصادي الهندي "مجموعة الدول التي من سيمر الممر الاقتصادي الهندي المقترح ضمن أراضيها، وهي كل من دولة الإمارات العربية المتحدة، المملكة العربية السعودية، المملكة الأردنية الهاشمية، إسرائيل".

- الشرق الأوسط:

عرفت جامعة الدول العربية الشرق الأوسط على أنه: "الاقليم الخاضعة لسيادة أو سيطرة الدول الأعضاء في جامعة الدول العربية"، وجاء هذا التعريف عام ١٩٩٣ في سياق الدعوة إلى خلو المنطقة من أسلحة الدمار الشامل. ويذهب "شمعون بيرس" في تعريفه للشرق الأوسط من خلال كتابه الموسوم "إعادة هيكلية الشرق الأدنى" على أنه "المنطقة الممتدة من ليبيا حتى إيران شرقاً ومن سوريا شمالاً واليمن جنوباً بالإضافة إلى دول باكستان، ودول الخليج العربي ومصر ولبنان والعراق" (عبد الرزاق، ٢٠٢٢: ٢٦٣)

ويعرفه "زبينغيو برنيسكي" على أنه "عبارة عن تجمعات عرقية ودينية مختلفة تجتمع ضمن إطار إقليمي، وأن هذه المكونات العرقية والدينية المتعددة تقوم على أساس مبدأ التحول والانتقال من فكرة الأمة القومية إلى ما يسمى بدولة الأمة (خليد، ٢٠١٤: ٢٦).

التعريف الإجرائي لمفهوم الشرق الأوسط:

الشرق الأوسط "هو مفهوم جيوسياسي يضم مزيج من الدول ذوات الهويات المختلفة عن بعضها البعض من حيث الثقافة، الدين، العرق واللغة التي تتواجد في أكثر من قارة، وهي كل من: إيران، تركيا، إسرائيل، بالإضافة للدول العربية".

مبادرة الحزام والطريق:

هي عبارة عن مشروع اقتصادي يتكون من جزئين من الطرق وهي: ممرات برية اسمها حزام اقتصادي، وممرات بحرية اسمها طريق، حيث اقترحها الرئيس الصيني (شي جين بينغ)

أثناء زيارته لكازاخستان في سبتمبر عام ٢٠١٣ تحت اسم مبادرة الحزام والطريق، وهي مقترح لأكبر ممر اقتصادي في العالم، فقد دخل المشروع حيز التنفيذ رسمياً عام ٢٠١٦، ويتوقع إنجازه عام ٢٠٤٩، حيث بلغ عدد أعضائه حتى عام ٢٠١٩ نحو ١٠٦ دولة و ٢٩ منظمة دولية (قنائة، ٢٠١٩: ١٠٣-١٠٥)، فيما بلغ عدد الدول الموقعة على اتفاقيات بشأنها حتى عام ٢٠٢٣، أكثر من ١٥٠ دولة و ٣٠ منظمة دولية، وبإجمالي استثمارات تجاوزت تريليون دولار (شينخوا، ٢٠٢٣).

الإطار النظري وأدبيات الدراسة:

لجأت الدراسة إلى نظرية السلام الاقتصادي نظراً لانسجامها مع موضوع الدراسة، وكأداة دخول لدراسة دور السلام الاقتصادي على العلاقات السياسية بين دول الممر العربية وغيرها من الدول التي تسعى إلى تحقيق السلام الإقليمي كأسرائيل التي تحاول قدر جهدها ومن خلال الولايات المتحدة الأمريكية أن تندمج مع دول الممر الاقتصادي الهندي في منطقة الشرق الأوسط (الفاضي، ٢٠١٩: ١٨٠).

وتجدر الإشارة إلى أن مفهوم السلام الاقتصادي يقوم على فرضية مفادها؛ أن السلام لا يمكن أن يتحقق دون أن تجني الشعوب منافع ملموسة كالتي تتعلق بالاستقرار والتجارة والاستثمار، فالسلام لا يتحقق إلا إذا تجسد من خلال توطيد العلاقات بين الأفراد أو المجموعات، وهذا ما يدفع إلى توطيد العلاقات السلمية بين الدول من خلال تفعيل دور العلاقات الاقتصادية والتجارة البينية بينهم (الجبالي، ١٩٩٨: ٥).

الدراسات السابقة:

- دراسة جمال واكيم (٢٠٢٣). الممر الهندي ودوره في تعزيز مكانة "اسرائيل" في الشرق الأوسط، مجلة معرفة، العدد ٥٣٧، المجلد ٤٦، ١١٧-١٢٩.

هدفت الدراسة إلى توضيح ماهية هذا الممر الاقتصادي كاستراتيجية أمريكية تسعى من خلالها إلى كبح جماح الصين وتطويقها اقتصادياً. وتوصلت الدراسة إلى أن الممر الاقتصادي الهندي ليس ممراً تجارياً بحتاً بل أنها استراتيجية تحمل في طياتها أبعاداً جيوسياسية تهدف الولايات المتحدة الأمريكية من خلالها إلى احتواء الصين في منطقة آسيا كونه المنطقة التي تربط الصين بمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

- دراسة عماد قدورة (٢٠٢٠). الأهمية الجيوبولوتيكية للخليج في استراتيجية الهند، مجلة سياسات عربية، العدد ٤٤، ٢٠-٣٥.

هدفت الدراسة إلى تبيان الأهمية الجيوبولوتيكية والاقتصادية لدول مجلس التعاون وموقع الخليج في استراتيجية الهند. واستخدمت الدراسة منهج تحليل النظم والمنهج الوصفي التحليلي

لتوضيح العلاقة ما بين الفاعلين الإقليميين مثل الصين وباكستان وإيران. وتوصلت الدراسة إلى أنه ليس من مصلحة الهند أو الصين إثارة الفوضى في منطقة الخليج خاصة وفي المنطقة العربية بشكل عام، سيما وأن الهند والصين تعتمدان بشكل رئيس على الامدادات الطاقوية من منطقة الخليج. وأكدت الدراسة على أن الولايات المتحدة الأمريكية تعتبر اللاعب الحاسم في سياسة الإحتواء هذه، إذ تعتبر علاقتها بالهند علاقة متينة وكلاهما يلتقيان عند نفس الهدف وهو الخوف من تصاعد نفوذ الصين وقوتها على الصعيدين الدولي والإقليمي.

- دراسة خالد الأسمر (٢٠١٩). جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي "دراسة حالة مستقبل امدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب ٢٠٠٣-٢٠١٨، المركز الديمقراطي العربي، برلين.

هدفت الدراسة إلى معرفة الأهمية الجيوسياسية للمضائق البحرية وامن الامدادات الطاقوية من منطقة العربية، ومدى تأثير الصراعات الجيوسياسية والاقتصادية والطائفية والطاقوية على المنطقة العربية. واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي بالاضافة إلى المنهج القانوني. وخلصت الدراسة إلى أن الفترة الممتدة منذ عام ٢٠٠٣-٢٠١٨ شهدت هدوء بالنسبة للصراعات والتهديدات التي كانت تتعرض لها المنطقة، إلا أن وتيرة الصراعات تزايدت لما لهذه المضائق البحرية من أهمية في الاستراتيجية العالمية والإقليمية.

- دراسة سحر عبد الرحيم (٢٠٢٣). الهند: فرص وتحديات استراتيجية أداء الأدوار في الشر الأوسط.

هدفت الدراسة إلى معرفة استراتيجية الهند في منطقة الشرق الأوسط، وأهدافها التي تسعى إلى تحقيقها في المنطقة، فقد ركزت على نقاط ضعف وقوة الهند. واعتمدت الدراسة على منهج تحليل النظام الدولي، والمنهج التحليلي الوصفي. وخلصت الدراسة إلى أن الهند أصبحت أكثر تعطشا للإنتفاخ على دول الممر وعلى رأسهم دول الخليج وإسرائيل، بالتعاون مع الولايات المتحدة الأمريكية التي تسعى إلى ادماج إسرائيل مع دول منطقة الشرق الأوسط من خلال الممر الاقتصادي الهندي.

ما يميز الدراسة:

تتميز الدراسة بإنها تبحث في فرص وتحديات الممر الهندي في منطقة الشرق الأوسط، وأهم انعكاساته على الدول التي يمر من خلالها. وأن هدف واشنطن من خلال هذا الممر الاقتصادي الهندي يتركز على أمن "إسرائيل"، كمحالة لدمجها ضمن منظومة دول الشرق الأوسط.

المبحث الأول- ماهية الممر الاقتصادي الهندي:

نظرا لأهمية الممر الاقتصادي الهندي موضوع الدراسة فإنه يجدر بنا أولاً تعريف مفهوم الممر الاقتصادي الهندي، ثم ننتقل إلى التعرف على مسارات الممر والدول التي يمر من خلالها، ثم محاولة التعرف على أهداف الممر بشكل عام:

أولاً- تعريف الممر الاقتصادي الهندي:

وهو عبارة عن ممر يربط بين موانئ الهند المتاخمة للمحيط الهندي وما بين منطقة الشرق الأوسط وأوروبا، ويضم الممر فرعين سمي أحدهما بالممر الشرقي والذي يربط بين الهند ومنطقة الخليج العربي المتاخمة لبحر العرب، ويطلق على الثاني اسم الممر الشمالي والذي يربط بين منطقة الخليج العربي وأوروبا. فمنذ بداية الإعلان عنه عرف بإسم "IMEC"، وهذه الكلمة هي اختصاراً لجملة "India-Middle East-Europe Economic Corridor" أي الممر الاقتصادي الذي يربط بين الهند ومنطقة الشرق الأوسط وأوروبا (واكيم، ٢٠٢٣: ١١٨). ويعتبر اجتماع قمة دول العشرين الصناعية (G20) في العاصمة الهندية نيودلهي عام ٢٠٢٣ بداية الإعلان عن هذا الممر. فقد وقعت بالإضافة إلى الهند مجموعة الدول التي تتكون من الولايات المتحدة الأمريكية، فرنسا، ألمانيا، إسرائيل، السعودية، الإمارات. حيث أكدت رئيسة المفوضية الأوروبية "أورسولا فون" بأن هذا المشروع ليس كما يصفه البعض على أنه مجرد سكك حديدية أو كابل ألياف ضوئية، بل هو جسر يربط القارات وحضاراتها ببعضها البعض (حسن، ٢٠٢٤: ١١٠).

وتجدر الإشارة إلى أن الممر الهندي يعد جزء من طريق الحرير الصيني القديم، غير أن الهند تُصر على عدم الارتباط بهذا الإسم، كمحاولة للتخلص من عقدة الاستعمار المغولي والبريطاني، وعدم ارتباط بأي إسم له مدلولات يذكرها بالماضي غير المتعلق بحضارتها القديمة، نجد الرئيس الهندي "نارندا مودي" يضع كلمة "بهارات" أمامه كبطاقة تعريف عن الدولة الهندية في إشارة إلى عمق حضارة الهند وعدم ارتباطها بأي دولة أخرى، علماً أن معنى كلمة بهارات باللغة العربية، واللغة السنسكريتية "الأرض الواسعة (علي، ٢٠٢٣).

وترتبط كلمة "بهارات" في أدبيات الهند القديمة بشخصية الملك "بهاراتا" الذي يعد المؤسس للأمة الهندية، وهذا ما أكد عليه الرئيس الهندي السابق "جواهر لال نهرو" حول أصل الإسم وعودته للغة السنسكريتية قبل ١٥٠٠ سنة قبل الميلاد (نهرو، ١٩٨٠: ٧٤). ولا يفوتنا أن نشير بثقة إلى أن إسم بهارات يعد الإسم الثاني لجمهورية الهند بحسب المادة الأولى من دستورها (علي، ٢٠٢٣).

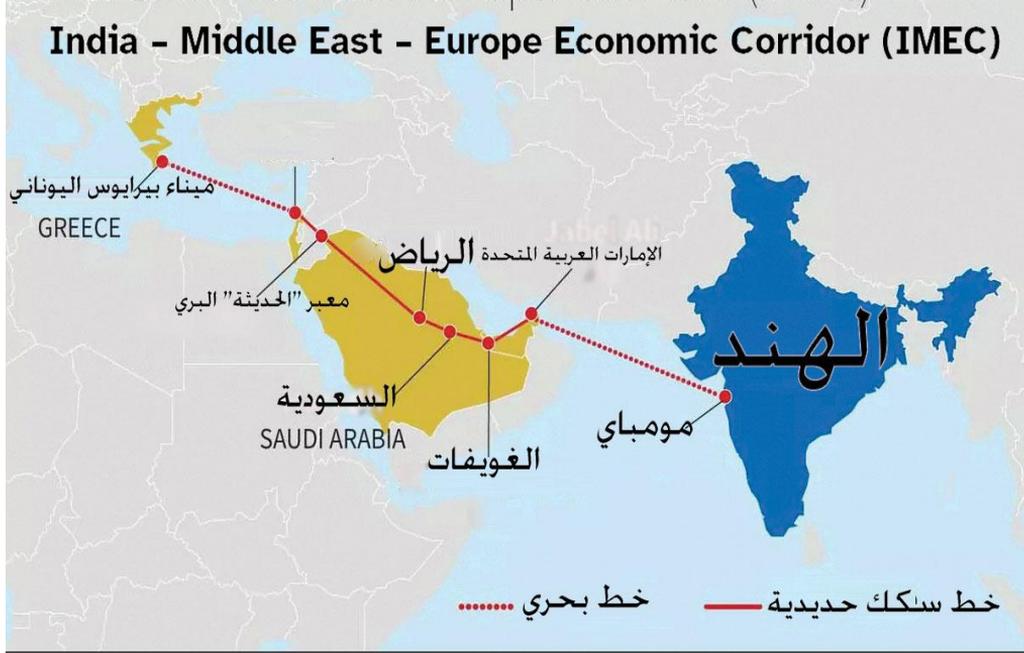
وينظر "لاتفاقات أبراهام" ٢٠٢٠ الموشحة بتوقيع امريكي بأنها من مهدت الطريق أمام الإعلان عن الممر الاقتصادي الهندي، حيث شكل كلاهما بداية الإعلان عن فصل جديد من فصول الشرق الأوسط. فهذه الاتفاقية التي قامت بموجبها الإمارات بتطبيع علاقاتها مع "إسرائيل"، أدت إلى فتح شهية كثير من الدول العربية للتطبيع علاقاتها مع "إسرائيل" أيضا كتطبيع المغرب، السودان، البحرين (عبدالرحيم، ٢٠٢٣: ٢٣٦)، وأخرها المحادثات التي كانت تجري بين السعودية و"إسرائيل" قبل بدء الهجوم على غزة والتي أطلق عليها إسم - ٧ أكتوبر- طوفان الإقصى (المركز العربي للأبحاث، ٢٠٢٣: ٤).

ويؤكد كثير من الباحثين على أن تحالف "رباعية كواد"* من أفسح المجال أمام الهند وبمباركة أمريكية من تمكين علاقاتها مع "إسرائيل"، علما بأن هذه الرباعية تضم كل من: الولايات المتحدة الأمريكية، الهند، استراليا، اليابان، وهذا ما ساعد بدوره من الوصول إلى اتفاقية التنسيق الأمني ٢٠٢٢ المعروفة بإسم "I2U2" والتي تضم كل من: الولايات المتحدة الأمريكية، الهند، إسرائيل، الإمارات. وتعد هذه الاتفاقية التي ركزت على القضايا الاقتصادية أكثر من القضايا الأخرى، بداية التحضير للإعلان عن الممر الاقتصادي الهندي الذي يجمع بين تآزر السوق الهندية والتكنولوجيا الإسرائيلية مع رأس المال الإماراتي، وهذا ما يدفع إلى تعديل السطح الجيوسياسي والجيواقتصادي في المنطقة (عبد الرحيم، ٢٠٢٣: ٢٣٧).

ثانياً- مسارات الممر الاقتصادي الهندي:

يتكون الممر الهندي من فرعين شرقي وشمالى أنظر الخريطة رقم (١). فالممر الشرقي هو عبارة عن ممر بحري فقط، حيث ينطلق من موانئ الهند الواقعة على سواحل المحيط الهندي، مثل ميناء مومباي الموجود في العاصمة الاقتصادية الهندية، وميناء موندرا الغربي والذي يعد أكبر ميناء للحاويات لينتقل عبر البحر وصولاً إلى الموانئ الإماراتية. أما الممر الشمالي. فينطلق عبر ممر بري من منطقة الغويفات الإماراتية باتجاه السعودية عبر قطارات فائقة السرعة، مروراً بالإردن كمحطة ترانزيت وصولاً إلى ميناء حيفا في - فلسطين المحتلة - إسرائيل، لتنتقل مرة أخرى عبر ممر بحري وصولاً ميناء بيرايوس اليوناني أو الموانئ الأوروبية (مجموعة باحثين، ٢٠٢٣: ٦).

خريطة رقم (١) خريطة توضح مسارات الممر الهندي الاقتصادي



المصدر: <https://www.egypt2.com>

ومن اللافت للنظر بأن هذه الممرات تعتمد إلى عدم المرور بمضيقي هرمز ومضيق باب المندب لما تعانيه هذه المناطق من توترات ومحولات اعتداء على الملاحة البحرية والتجارة الدولية، وهذا يحافظ بدوره على ضمان استمرار التدفقات التجارية والإمدادات الطاقوية وحماية سلاسل التوريد العالمية في ظل محاولات الأذرع الإيرانية التي تأخذ من هذه المضائق مركزا لها لتضييق الخناق على الملاحة البحرية، لا سيما تلك التي ترفع أعلام دول الإتحاد الأوروبي أو بريطانيا أو الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل.

ويتضمن الممر بالإضافة إلى كونه ممرًا بحريًا وبريًا لنقل البضائع، على مجموعة إضافية من خطوط الربط التي تخدم أغراضًا متعددة مثل: الخطوط التي من شأنها أن تنقل الهيدروجين النظيف وتخفف من حدة التغير المناخي، بالإضافة إلى مد كابلات الكهرباء والألياف الضوئية المعنية بالاتصال الرقمي التي تعزز العلاقات الاقتصادية والتجارية، وتسهم في تطوير البيئة الاستثمارية بين دول الممر، وعلى رأسها كل من السعودية والإمارات المتطلعتان إلى أن تصبحا من أكبر منتجي الهيدروجين الأخضر وتنويع مصادر دخلهما بحسب رؤيتهما الطموحة ٢٠٣٠ (مجموعة باحثين، ٢٠٢٣: ٨).

ثالثاً- أهداف الممر الاقتصادي الهندي:

ينصوي تحت توقيع الاتفاق على إنشاء الممر الاقتصادي الهندي جملة من الأهداف غير المعلنة، إلا أنه لا يمكن فهم الغاية من إنشاء هذا الممر من دون التركيز على قبول دول الممر العربية في الشرق الأوسط "إسرائيل" بأن تكون جزء من هذا الممر، في خضم ما تعرضت له فلسطين المحتلة من اغتصاب اراضيها بشكل عام، والإبادة التي يتعرض لها الشعب في قطاع غزة بشكل خاص. ومن هنا فإن أهداف الممر الاقتصادي الهندي المعلنة هي:

١. تعزيز روح التنمية والشراكة الاقتصادية بما يضمن تنمية التجارة الدولية. حيث يشير كثير من الباحثين بأن الممر سيساعد في زيادة سرعة وصول البضائع بنسبة ٤٠% مما هي عليه بالوضع الحالي. (مجموعة باحثين، ٢٠٢٣: ١٠). فقد بلغ حجم التجارة بين الهند ودول الخليج عادة توقيع الاتفاق الإبراهيمي نحو ١٨٤ مليار دولار أمريكي عن عامي ٢٠٢٢-٢٠٢٣ (الجنوبي، ٢٠٢٤)، مقارنة بحجم التجارة التي كانت بينهم في الأعوام ٢٠١٣-٢٠١٧ والتي بلغت حينها نحو ١٣٠ مليار دولار أمريكي (النداوي، ٢٠١٧: ٩٥). في حين بلغت تجارة الهند البينية مع إسرائيل وفقاً لبيانات سفارة الهند في إسرائيل نحو ١٠.١ مليار دولار عام ٢٠٢٢-٢٠٢٣ (موقع العربي، ٢٠٢٣). علماً أن هذه التجارة قد تركزت على التعاون في مجالات معينة كالعسكرية والتكنولوجية (أبو عامر، ٢٠٢٢: ٦). ولا يفوتنا أن نشير إلى حجم التجارة السعودية مع "إسرائيل" قد بلغت قيمتها نحو ٢١ مليار دولار جراء توقيع بعض الصفقات (عبدالصمد، ٢٠٢٤: ٥٧).

٢. الحفاظ على أمن التجارة الدولية والملاحة البحرية من الاعتداءات التي تهدد أمن الطاقة وتحول دون انسياب سلاسل التوريد العالمية وأمن الدول الغذائي، إذ شكل مضيقاً هرمز وباب المندب معضلة أمنية في الآونة الأخيرة (السلمي، ٢٠٢١: ٨)، مما أدى إلى نقص في سلاسل التوريد، وتراجع الكثير من مشغلي سفن الشحن عن المرور عبر هذه المضائق، واختاروا المرور عبر رأس الرجاء الصالح للحفاظ على سلامة هذه السفن دون أي اعتداءات كتلك التي تعرضت لها السفن الغربية عند باب المندب (سكاي نيوز، ٢٠٢٤).

٣. المساهمة في تحفيز الاستثمار وزيادة التجارة الدولية والإقليمية مما يساعد في زيادة نمو الناتج الاقتصادي العالمي (ياسين، ٢٠٢٣: ٦٣٣). حيث تسهم الهند وحدها بنحو ٧.٣% من ناتجها المحلي الإجمالي عالمياً و ٢.٥% من مجمل الصادرات العالمية. في حين تسهم السعودية بنحو ١.٣% من الناتج العالمي و ١.٤% من إجمالي الصادرات العالمية، بالإضافة إلى ما يزيد عن ١٤% من النفط العالمي. ومن هنا فإنه في حال تنفيذ الممر

المزعم إنشاؤه فإنه سيزيد حجم المساهمة الاقتصادية ونمو الناتج الاقتصادي العالمي. ناهيك عن كون الممر سيساهم في تعزيز مكانة دول الممر الخليجية من خلال ربط موانئها بالموانئ العالمية، مما يجعلها في صدارة الدول المحافظة على سلاسل الإمدادات الطاقوية في حال تعرض ممرات البحر التقليدية إلى أزمات جيوسياسية (مجموعة باحثين، ٢٠٢٣: ١٣).

٤. المساهمة في تحقيق التنمية المشتركة من شأنها تعزيز التكامل الاقتصادي، وتساعد في تحقيق السلام الإقليمي وزيادة الروابط الثقافية بين دول الممر، مما يساعد على الاستقرار والتخلص من بؤر التوتر وإحلال السلام، كحل القضية الفلسطينية والتوصل إلى حل يرضي جميع الأطراف (ياسين، ٢٠٢٣: ٦٣٤).

أما فيما يتعلق بأهداف الممر الاقتصادي غير المعلنة، فإنها تتمحور حول تعديل السطح الجيوسياسي، من خلال السماح للهند بإن تلعب دور محوري في منطقة الشرق الأوسط، للحد من تنامي قوة الصين في المنطقة وإنفرادها في استحواذ شركاتها على غالبية الاستثمارات، والتي باتت مصدر إزعاج لواشنطن، لا سيما تلك التي تتعلق بتقنية تطوير الجيل الخامس والسادس التي تفتقدها الولايات المتحدة الأمريكية (السلمي، ٢٠٢١: ١٠).

فبدخول دول الممر في تجارة بينية وبالتحديد مع "إسرائيل" فإن ذلك يعني التسليم سلفاً بقبولها في المنطقة على حساب الشعب الفلسطيني، وليس على حساب الوصول إلى اتفاق نهائي يرضي جميع الأطراف كالوصول إلى حل الدولتين، وهذا ما أكدت عليه السعودية والأردن بأنه لا اتفاق مالم تقوم دولة فلسطين بحسب وكالة "بولميرغ" الدولية (طارق، ٢٠٢٤).

كما وأن إبطاء انجذاب دول الخليج لغير الولايات المتحدة الأمريكية، يؤخر تقدم هؤلاء اللاعبين كالصين التي تسعى إلى أن يكون لها دورا على المستوى الدولي، وإيران التي تحاول قدر جهدها أن تجد لها مكانة تؤهلها لأن تصبح زعيما إقليميا لمنطقة الشرق الأوسط (واكيم، ٢٠٢٣: ١٢٠).

المبحث الثاني - فرص وتحديات الممر الاقتصادي الهندي:

أمام الممر الاقتصادي الهندي المزعم إنشاؤه الكثير من الفرص، كما أن أمامه الكثير من التحديات التي قد تفشلها، وبالتحديد الممر البري الذي يبدأ من منطقة الغويفات الإماراتية مرورا بالسعودية والأردن وصولا لميناء حيفا -فلسطين المحتلة- "إسرائيل". ومن فإن هذا المبحث يتضمن الحديث عن الفرص أولاً، ومن ثم سنوضح أهم التحديات التي ستواجه الممر الاقتصادي الهندي وهي:

أولاً- الفرص المتاحة أمام الممر الاقتصادي الهندي:

يشكل الممر الاقتصادي الهندي بداية انفراجة بالنسبة للهند لا سيما بعد توقيع كل من السعودية والإمارات على اتفاقية التفاهم حول إنشاءه. فالهند المتعطشة للطاقة تستطيع أن تصل من خلال ممرها إلى منابع النفط بكل يسر، كونها تعد ثاني أكبر شريك للسعودية في تجارتها البنينية، والتي بلغت نحو ٥٣ مليار دولار أمريكي عن الاعوام ٢٠٢٢-٢٠٢٣. وثالث أكبر شريك للإمارات؛ فقد بلغت حجم التجارة بين الطرفين قرابة ٨٥ مليار عن عامي ٢٠٢٢-٢٠٢٣ (مجموعة باحثين، ٢٠٢٣: ١٠). فانفاقية التجارة الحرة عام ٢٠٢٢ ساعدت في انماء العلاقات التجارية الإماراتية - الهندية، حيث شرعت هيئة أبو ظبي للاستثمار بإنشاء مكاتب لها في ولاية "غوڤارت" الهندية بقيمة ٨٥٠ مليار دولار أمريكي (ماتيزو، ٢٠٢٣).

كما واستطاعت الهند شراء ميناء حيفاء عام ٢٠٢٠ بمبلغ يقدر ١.١٢ مليار دولار أمريكي، حيث استحوذت على الحصة الأكبر التي بلغت نحو ٧٠% من المساهمة من خلال شركتها الرائدة "ADANI PORTS" (RT الروسية، ٢٠٢٢).

وتجدر الإشارة إلى الفرصة الأكبر أمام الهند التي تتيح لها أن تغتتم كل هذه الفرص، والمتمثلة بالمباركة الأمريكية؛ فهي الشريك الجديد لها في منطقة الشرق الأوسط في مواجهة الصين، شريطة عدم التوسع في شبكة علاقاتها مع إيران في المنطقة، فمن غير المنطق أن تضحي الهند في علاقتها مع الولايات المتحدة الأمريكية من أجل إيران (واكيم، ٢٠٢٣: ١٢٢). كما ويتيح الممر الاقتصادي الهندي إلى توطيد علاقة الهند مع دول الخليج من أجل ضمان استمرار عملاتها وتحويلاتهم المالية، وتجنب ما حصل لهم من ترحيل آبان الحرب العراقية - الكويتية عام ١٩٩٠، حيث بلغ عدد الهنود الذين تم إجلاؤهم من دول الخليج قرابة ٨ مليون هندي (بيثاغودا، ٢٠١٧: ١٦). علما أن العمالة الهندية حاليا في دول الخليج تبلغ زهاء ٦ مليون هندي (عبد الرحيم، ٢٠٢٣: ٢٤٥).

ومن هنا ومن خلال ما تقدم نستطيع القول أن الهند ومن خلال ممرها الاقتصادي المقترح، تحاول أن تزيد من حجم وجودها في المنطقة لتلعب دور أكبر، من أجل تحقيق أكبر قدر من الفرص التي يتركز جلها على توسيع شبكة علاقاتها التجارية والاستثمارية.

ثانياً- التحديات التي ستواجه الممر الاقتصادي الهندي:

رغم تسليمنا بأن الممر الاقتصادي الهندي قد تم الإعلان عنه من خلال الرئيس الأمريكي "جو بايدن" عام ٢٠٢٣، من أجل تطويق الصين وإحتواء مبادرتها "الحزام والطريق" في الشرق الأوسط، ومن أجل إبطاء انجذاب دول الخليج لها، بالإضافة إلى محاولة إدماج

"إسرائيل ضمن منظومة دول الشرق الأوسط، إلا أن الدعم الأمريكي هذا لن يقلص من حجم التحديات التي تواجه مشروع الممر الهندي الاقتصادي المقترح. ومن أهم هذه التحديات:

١. **تحديات جيوسياسية:** حيث إن غالبية دول الممر باستثناء الهند تعتبر جزء من مبادرة الحزام والطريق، غير أن هذه الدول ترى أنه ليس هناك ما يمنع من إنشاء الممر الاقتصادي الهندي، سيما وأن الممرات الاقتصادية من شأنها أن تسهم في تعزيز العلاقات التجارية والاستثمارية لا تقلصها. غير أن كثير من الخبراء يرى أن هذا الممر يتشابه تماما مع مبادرة الحزام والطريق الصينية العابرة للقارات، وهذا التشابه بالضرورة سيؤدي إلى التنافس بين القوى الكبرى على منطقة الشرق الأوسط (حسن، ٢٠٢٣: ١١٦).

كما وأن كثير من القوى التي ترى أنها متضررة من هذا الممر المقترح مثل إيران وتركيا، اتجهت إلى تبني مشاريع أخرى كمشروع "طريق التنمية" الذي اقترحه الحكومة العراقية عام ٢٠٢٣ والذي يعتبر إمتدادا لمبادرة الحزام والطريق (بخيت، ٢٠٢٣: ٢٣-٢٤).

وفي سياق الحديث عن مبادرة الحزام والطريق فإن الصين استطاعت من خلال مجموعة شنغهاي الدولية للموانئ عام ٢٠٢٢ أن تفتتح أكبر محطة حاويات في ميناء حيفا بسعة بلغت نحو ١٨ ألف حاوية، بعد أن فازت هذه الشركة الصينية بالحصول على عقد تشغيلي لإدارتها عام ٢٠١٥ ولمدة ٢٥ عاما. وهذا ما يؤكد حجم التحدي الجيوسياسي، فشركات كل من الهند والصين تتواجدان في ميناء حيفا (المركز الدولي للدراسات، ٢٠٢٣).

ولا يجوز أن نغفل عن جزئية بالغة من الأهمية، فمسافة الممر البري التي تبدأ من الموانئ الإماراتية حتى ميناء حيفا، تبلغ قرابة ٢٩١٥ كم، حيث أن جزءا كبيرا منها مفقود، ويحتاج إلى إعادة توصيل علما بأن إجمالي التوصيلات يبلغ قرابة ٢١١٥ كم. وهذه التوصيلات ذات تكلفة باهظة جدا، ناهيك عن طبيعة التضاريس المختلفة التي تشكل عائقا كبيرا أمام تنفيذها (واكيم، ٢٠٢٣: ١٢٧).

٢. **تحديات أمنية:** ما زال الوجود "الإسرائيلي" يشكل عقدة عند الشعوب العربية، ففي ظل الأحداث التي تتعرض لها فلسطين المحتلة من تنكيل وبالأخص حرب الإبادة الجماعية التي تمارس على الفلسطينيين في غزة، الأمر الذي يجعل من إنشاء هذا المشروع أمرا مستحيلا. فقد انتفض الشارع العربي نتيجة ما تعرضت له غزة من اعتداء عام ٢٠٢٣ حتى هذه اللحظة، كما وأن بؤر التوتر في المنطقة وما تحاول حركة حماس أن تقدمه في سبيل تحرير غزة بشكل خاص وفلسطين بشكل عام يحول دون إنشاء هذا المشروع (الجزيرة نت، ٢٠٢٣)، فحالة الفوضى هذه بالإضافة إلى ما تتعرض له سوريا من تنازع على وحدة أراضيها بعد سقوط النظام السوري في الثامن من كانون الثاني ٢٠٢٤ يشكل

مصدر قلق للجميع (CNN ARABIC، ٢٠٢٤)، ناهيك عن حالة النزاع في إقليم كردستان العراق ونشاط حزب العمال الكردستاني (مركز البيدر للدراسات، ٢٠٢٤: ٣).

فكل هذه الأحداث تشكل تحدياً أمنياً كبيراً أمام إنشاء هذا الممر الاقتصادي الهندي.

إن الهدف من إنشاء الممر الاقتصادي الهندي التخلص من التهديدات التي تحد من حرية الملاحة البحرية والتجارة الدولية عند مضيق هيرمز وباب المندب (واكيم، ٢٠٢٣: ١٢٨)، مما يعني أن الأساس الذي يقوم عليه هذا المشروع المقترح هو البحث عن مكان آمن ومستقر خال من بؤر التوتر من أجل الحفاظ على أمن الطاقة والتجارة الدولية وسلاسل التوريد العالمية. ومع ذلك في ظل الظروف الأمنية المتوترة في محيط دول الممر في الشرق الأوسط فيبدو من المستحيل إقامة هذا المشروع، إلا إذا كان الهدف بعيداً تماماً عن مجرد البحث عن طرق آمنة تخلو من بؤر التوتر. فحسب موقع "أيرس الهندي" بدأت الشركات الهندية تعيد حساباتها حول الاستثمار في هذا المشروع في ظل تسارع إيقاع الأوضاع الأمنية في المنطقة كالحرب في غزة وأحداث سوريا الأخيرة بعد سقوط الرئيس السابق بشار الأسد، ومعارضة كل من إيران ومصر وتركيا للمشروع (طارق، ٢٠٢٤).

٣. تحديات مالية ولوجستية: اكتفت مذكرة التفاهم بالتوقيع على الاتفاق كمجرد الإعلان عن النوايا، ولم يتم التطرق إلى أي التزامات مالية على أي أحد من دول الممر بشكل عام (بيبرس، ٢٠٢٣: ٦)، على الرغم من البيت الأبيض كان قد وضع توقعاً لإنهاء المشروع في عام ٢٠٣٠، غير أن عدم وضوح الرؤية في معرفة الكلفة الحقيقية له تجعل من المشروع موضع شك لا سيما فيما يتعلق بتوزيع التكاليف التي من شأنها أن تمول إنشاء هذا المشروع (سمعان، ٢٠٢٣).

ففي حالة الأردن مثلاً وفي ظل وضعها الاقتصادي الذي لا يمكنها من تمويل المشاريع المتعلقة بتطوير بنيته التحتية، فإن ذلك يدفعها لقراءة المشهد جيداً لا سيما وأن الأردن ستكون محطة ترانزيت فقط لنقل البضائع والخدمات، علماً بأنه لم يوقع على هذه الاتفاقية حتى هذه اللحظة إلى أن يصار إلى إيجاد حل نهائي يقضي إلى قيام دولة فلسطين (الجيني، ٢٠٢٣). أما لوجستياً؛ فيشير الخبراء إلى أن المراحل التي ستمر بها مناولة البضائع من السفن ونقلها إلى القطارات ووسائل النقل الأخرى برية ومن ثم العودة لتحميلها مرة أخرى على السفن في ميناء حيفا، يتطلب الكثير من الجهد ويكلف الكثير من الأعباء وهدراً للوقت الذي سببب نوعاً من الإرباك، وتأخير في وصول البضائع لمحطتها النهائية كونها ستمر بمحطات عدة، ناهيك عن القيود الكمية التي ستفرض من ضرائب ورسوم جمركية في ظل وجود وجود حكومات بيروقراطية (واكيم، ٢٠٢٣: ١٢٧).

المبحث الثالث - انعكاساته على دول الممر في الشرق الأوسط:

ينتج عن الممر الاقتصادي الهندي جملة من الانعكاسات على دول الممر في الشرق الأوسط التي ستكون عبارة عن همزة وصل بين آسيا وأوروبا من خلال كل من: الإمارات، السعودية، الأردن "إسرائيل". وسنحاول في هذا المبحث أن نقدم رؤية واضحة عن هذه الانعكاسات على كل دولة بشكل منفرد وهي:

أولاً - دولة الإمارات العربية المتحدة:

يمتد الممر الاقتصادي الهندي على شريط الحافة البحرية الأوراسية، حيث تعتبر الموانئ الإماراتية الواقعة غرب مضيق هرمز نقطة الإتصال المباشرة بالمحيط الهندي، مما يعني ذلك تشكيل خريطة جيواقتصادية جديدة بالنسبة للإمارات، الأمر الذي سيوفر لها توازناً استراتيجياً ولعب دور محوري في تدفق التجارة الدولية من خلال موانئها وشركاتها اللوجستية (واكيم، ٢٠٢٣: ١٢٤).

ويؤكد الكثير من الباحثين في هذا الشأن بأن الممر الاقتصادي الهندي الواصل إلى الموانئ الإماراتية، كان مفعلاً من قبل بداية الإعلان عنه، كون هذا الجزء من الممر البحري يعتمد على السفن ولا يحتاج إلى إنشاء من جديد، لا بل زادت قيمة الاستثمارات بين الطرفين بعد توقيع اتفاقية التجارة الحرة الثنائية البينية عام ٢٠٢٢ كما أشرنا سابقاً، فقد بلغت حجم تجارتهما البينية عام ٢٠٢٣ قرابة ٨٤ مليار دولار وبحجم استثمار بلغ ١٥ مليار دولار أمريكي (ماثيوز، ٢٠٢٣).

ومن المهم أن نعرف بأن الدبلوماسية الاقتصادية قد أحرزت تقدماً ملحوظاً بين الطرفين، فالإمارات تعتمد على الشركات الاستثمارية الهندية الرائدة في مجال تطوير الموانئ بشكل كبير بالإضافة إلى اعتمادها على العمالة الهندية المتواجدة في الإمارات والتي بلغت زهاء ٣.٥ مليون هندي (عبد الرحيم، ٢٠٢٣: ٢٤٥).

كما ويضيف التحالف الهندي الإبراهيمي أو كما تحب واشنطن أن تسميه بـ"رباعية غرب آسيا"، بعداً أمنياً وتوازناً جيوسياسياً بالنسبة للإمارات في المنطقة ضد التهديدات الإيرانية أو غيرها من الدول التي توصف على أنها ضمن دائرة دول الشر. وجدير بالذكر أن رباعية "غرب آسيا" نسجت على خطى رباعية كواد الأمنية التي من شأنها الحفاظ على أمن التجارة الدولية وحرية الملاحة البحرية (عيسى، ٢٠٢٢).

وجدير بالذكر أن التحالف الهندي الإبراهيمي يضم بالإضافة إلى الهند كل من: الولايات المتحدة الأمريكية، الإمارات "إسرائيل" (عبد الرحيم، ٢٠٢٣: ٢٣٧). ومن هنا نجد أن الإمارات

أحدى أكثر الدول استفادة من هذا المشروع وعلى كافة الصعد الأمنية منها والاقتصادية بالإضافة إلى السياسية التي قد تؤهلها في لعب دور محوري في منطقة الشرق الأوسط.

ثانياً - المملكة العربية السعودية:

يساعد دخول السعودية في تحالفات إقليمية من تعزيز استقرارها وتهدة الصراعات في سبيل تحقيق تميمتها الشاملة، إذ أن تزايد الطلب على الطاقة يجعل من السعودية لاعبا استراتيجيا مهما في الساحة الدولية، كما وأن جهد السعودية الواضح في تنويعها الاقتصادي وتركيزها على قطاعات أخرى جديدة كالقطاع السياحي، يجعل من الممر الاقتصادي الهندي يتوافق مع رؤيتها الطموحة ٢٠٣٠ في أن تصبح دولة رائدة بالمنطقة بمجال الرقمنة والتطور التكنولوجي (عبد الصمد، ٢٠٢٤: ٥٥-٥٦).

ويسهم الممر الاقتصادي الهندي في زيادة فرص الاستثمار في مجال الطاقة السعودية، مما يوفر لها القدرة في تنويع شركائها المتعاطشين للطاقة كالصين وغيرها من الدول الأوروبية. كما ويسهم هذا الممر في خفض التصعيد بين السعودية و"إسرائيل" في ظل وجود محادثات التطبيع برعاية أمريكية، الأمر الذي يفسح المجال أمام السعودية في أن تصبح زعيما إقليميا في المنطقة (واكيم، ٢٠٢٣: ١٢٣).

ففي ظل تنافس الشركات متعددة الجنسيات على اثبات وجودها للاستثمار في السعودية تزامنا مع عزم الأخيرة في مشروعها الريادي والأول في المنطقة "مدينة نيوم" الذي رصدت له مبلغ بقيمة ٥٠٠ مليار دولار لاتمامه، نجد أن الممر الاقتصادي سيوفر بنية تحتية متطورة تخدم السعودية في المقام الأول، وتخدم تسهيل حركة هذه الشركات التجارية ورؤوس أموالها بالإضافة إلى سهولة حركة أفرادها في المقام الثاني وهذا ما يجعلها مركز نقل إقليمي ودولي من خلال تحويل السعودية إلى مركز حيوي في مجال النقل والخدمات اللوجستية الدولية (العمودي، ٢٠٢٤: ١٠٣).

كما وأن الممر الاقتصادي الهندي يوفر طريق آمنة وبديلة عن مضيق باب المندب الذي يشكل معضلة أمنية بالنسبة للسعودية في التواجد الحوثي - ذراع إيران العسكري- بعد اتخاذهم جزيرة ميون منطقة عسكرية لهم، الأمر الذي يضعف الطلب على النفط السعودي في ظل تعرض الملاحة التجارية البحرية للاعتداءات من قبل هذه الجماعات المتطرفة (سكاي نيوز، ٢٠٢٤).

ثالثاً - المملكة الأردنية الهاشمية:

يعد الممر الاقتصادي الهندي المقترح بالنسبة للأردن نقطة تحول جديدة وتاريخية لها، في حال وافقت عمان على الانضمام لهذا المشروع والسماح له بالمرور ضمن اراضيها. حيث

سيعظم المشروع من وفرة الفرص الاستثمارية، وسيزيد من حجم تجارة دول الممر بشكل عام. ويقدر الخبراء بأن حجم التبادلات التجارية سيحقق زيادة ستصل نحو ٤٠% من التبادلات التجارية البينية حالياً (الجنبي، ٢٠٢٣).

وليس سرا في أن ما يعانيه الاقتصاد الأردني من ضعف وتردد معيشي وارتفاع في معدلات البطالة، يجعل من الممر الاقتصادي الهندي فرصه سانحة أمام صانع القرار للانضمام له. إذ أن استقطاب الشركات الاستثمارية من خلال هذا الممر المزمع إنشاؤه من شأنه أن يوفر فرصا عمل جديدة، ويطور من بنية الأردن التحتية، ناهيك عن الاستقرار الذي سيطلها نتيجة تواجد هذا الممر القاري الذي يتطلب من الجميع توفير بيئة مرور آمنة ومستقرة (صوالحة، ٢٠٢٤). ولا يخفى على أحد أن اتفاقية وادي عربة للسلام ١٩٩٤ (الراشد، ٢٠١٨: ١٤)، تجعل من عملية قبول الجانب "الإسرائيلي" سهلا في عملية التبادلات التجارية أو التكنولوجية، أو السماح باستخدام الممر كمحطة ترانزيت لجميع الأطراف، شريطة أن يتم التوصل إلى اتفاق نهائي يرضي جميع الأطراف فيما يتعلق بالأراضي الفلسطينية وهذا ما عبر عنه الجانب الأردني بحسب وكالة "بولمبرغ الدولية" (طارق، ٢٠٢٤).

فالحالة التي عبر عنها الشارع الأردني حيال سيل التطبيع العربي مع "إسرائيل" في ظل ما يتعرض له الشعب الفلسطيني في غزة، يضع الموقف الرسمي الأردني في حالة حرج وضغط شعبي كبير في حال تمت الموافقة على السماح لهذا الممر أن يستغل مجال الأردن الحيوي، وهذا ما قد يشكل أكبر معوق أمام صانع القرار الأردني في اتخاذ هذه الخطوة التي ستشكل معضله أمنية لدى الدولة الأردنية (مانيوز، ٢٠٢٣).

رابعاً - "إسرائيل":

تعتبر "إسرائيل" أكثر الدول استفادة من هذا المشروع المقترح، فقد عبر "نتنياهو" بأن هذا المشروع سيعيد تشكيل منظومة الشرق الأوسط. ويعتبر هذا المشروع امتدادا للمقترح الذي طرحته "إسرائيل" بعد توقيع "اتفاقات أبراهام" مع الإمارات والبحرين عام ٢٠٢٠، حيث أطلق عليه حينها إسم محور دبي يافا، قبل أن تدخل الهند كطرف في الاتفاق الهندي الإسرائيلي. ويبدو أن الإدارة الأمريكية كانت قد مهدت لذلك لتحقيق جملة من الأهداف، تصب كلها في مصلحة أمنها القومي، إذ أن هذا المشروع في حال نجاحه سيشكل ضربه قوية لمشروع الصين الجيوسياسي المتمثل في مبادرة "الحزام والطريق"، وإبطاء الانجذاب الخليجي نحو الصين وتهميش إيران، بالإضافة إلى التركيز على جعل "إسرائيل" جزء لا يتجزء من منظومة الشرق الأوسط الجديد (يحيى، ٢٠٢٣: ٣).

وعلى الرغم من الدعم الهندي لفلسطين، إلا أنها أصبحت شريكا أساسيا "إسرائيل" خاصة فيما يتعلق بمجال الأسلحة والتكنولوجيا "الإسرائيلية". فحسب رئيس الوزراء "الإسرائيلي نتنياهو"، فإنه سيضع كل الترتيبات اللازمة من أجل تذليل الصعوبات أمام هذا المشروع، نظرا لأهميته التي ستعكس في زيادة الطاقة التشغيلية لموانئ "إسرائيل" البحرية، والتي ستجعل منها مركزا عالميا رائدا يربط البنية التحتية الآسيوية بأوروبا (واكيم، ٢٠٢٣: ١٢٣).

ومن خلال ما تقدم نصل إلى نتيجة بأن الممر الاقتصادي الهندي له الكثير من الانعكاسات الإيجابية على دول الممر في منطقة الشرق الأوسط، التي تسهم في تعزيز الاتصال بين القارات من خلال تطوير بنى هذه الدول التحتية، وتعزيز العلاقات التجارية والاستثمارية التي من شأنها أن تدفع إلى خلق بيئة آمنة ومستقرة. أما فيما يتعلق بالانعكاسات السلبية فتكمن بعدم قدرة دول الممر في الشرق الأوسط على رفض الإرادة الأمريكية المفروضة عليها وهي قبول "إسرائيل" كشريك اقتصادي وتجاري وأمني في المنطقة من خلال الممر الاقتصادي الهندي.

الخاتمة:

سعت الدراسة إلى توضيح ماهية الممر الاقتصادي الهندي، ورصد وتحليل الفرص والتحديات التي قد تواجه هذا المشروع المقترح، وما هي الانعكاسات الإيجابية والسلبية التي ستترتب على دول الممر في حال تنفيذ هذا المشروع. وعليه فقد استطاعت الدراسة أن تثبت صحة فرضيتها المتمثلة في: "بأنه يوجد علاقة طردية ما بين ربط موانئ دول الممر ببعضها البعض ودمج إسرائيل ضمن منظومة دول الشرق الأوسط". إذا منطلق السلام الاقتصادي يعد العمود الفقري لإيجاد شرق أوسط جديد تابعا للولايات المتحدة الأمريكية خدمة لمصالحها لمواجهة الصين على المستوى الدولي والحفاظ على أمن إسرائيل على المستوى الإقليمي ودمجها مع دول الممر الاقتصادي الهندي ضمن إقليم منطقة الشرق الأوسط.

النتائج والتوصيات:

استطاعت الدراسة أن تجيب على أسئلتها التي طرحتها، حيث أجابت على سؤالها الأول المتضمن: ماهية الممر الاقتصادي الهندي؟ فقد أوضحت الدراسة بأنه عبارة عن "طريق نقل تجاري يشمل نقاط اتصال بحرية وبرية بوسائط مختلفة تمتد على طول حافة البحر الجنوبي لأوراسيا. فالنقاط البحرية الرئيسية هي كل من: الهند ودولة الإمارات، وإسرائيل، أما نقاط الإتصال البرية الرئيسية فهي كل المملكة العربية السعودية والمملكة الأردنية الهاشمية وصولا لميناء حيفا". ويحمل الممر في طياته جملة من الأهداف المعلنة التي ترمي جميعها إلى تعزيز الاتصال التجاري والاقتصادي والاستثماري والأمني والثقافي بين الدول الذي من شأنه تعزيز

مفهوم السلام الاقتصادي. أما فيما يتعلق بالسؤال الثاني المتعلق ب: كيف سيكون شكل الفرص والتحديات التي سيواجهها الممر الاقتصادي الهندي؟". فقد بينت الدراسة أن الفرص التي سينتجها هذا المشروع المقترح كثيرة جدا وأهمها ربط موانئ دول الممر ببعضها البعض، كما وبينت الدراسة حجم التحديات التي ستواجه المشروع في حال تنفيذه، وتلخصت كلها بالتمويل والضعف اللوجستي والبعد الأمني. كما وأوضحت الدراسة بأن هذا المشروع المقترح لا يتجاوز عن كونه استراتيجية أمريكية تهدف إلى دمج "إسرائيل" في المنطقة وقد ظهر ذلك جليا من خلال الحديث عن الاتفاق الهندي الإبراهيمي، وفيما يتعلق بالأردن تحديدا ونتيجة للمحدد الجيوسياسي والديمغرافي وبالرغم من الفرص التي يوفرها الممر إلا أنها رسميا وشعبيا لن تستطيع الانخراط في المشروع دون تسوية عادلة للقضية الفلسطينية. أما فيما يتعلق بالسؤال الأخير الذي كان يدور حول: هل سيكون لهذا الممر انعكاسات على الدول التي سيمر من خلالها ضمن إقليم الشرق الأوسط؟". فقد أوضحت الدراسة ومن خلال تبيان حجم التبادلات التجارية الخليجية مع الهند أنه قد زاد بحكم تمتين هذه الدول لعلاقاتها التجارية من خلال دبلوماسيتها الاقتصادية الاستثمارية، فلم يلعب الممر الاقتصادي الهندي أي دور حتى هذه اللحظة كونه من الناحية العملية كان معمولا به من قبل، أي قبل بداية الإعلان عنه بين الهند والإمارات، ناهيك عن أن الهند كانت وما زلت تعتبر أكبر ثاني شريك تجاري مع السعودية علما بأن الممر مع السعودية ما زال يعمل به من خلال الممرات التقليدية، فعدم إنشاء الممر الاقتصادي الهندي لن يوقف حجم التبادلات التجارية ولن يحول من بقاء أو استمرار الاستثمارات البيئية، رغم تسليمنا بزيادتها في حال تم إنشاؤه. وعليه فإن الممر الاقتصادي الهندي وسيلة من أجل تحقيق غاية باطلة، ولن يحقق مبتغاه ما لم يكون هناك تسوية عادلة للقضية الفلسطينية، والنظر بعين الحذر من جعل منطقة دول الممر العربية ساحة لتسوية التنافس أو الصراع الأمريكي الصيني.

قائمة المصادر والمراجع:

- أبو عامر، عدنان (٢٠٢٢). حصاد ثلاثين عاما من العلاقات الهندية-الإسرائيلية، مركز أبعاد للدراسات الاستراتيجية: لندن.
- الأسمر، خالد (٢٠١٩). جيوسياسية المضائق البحرية واثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي "دراسة حالة مستقبل امدادات الطاقة في مضيقي هرمز وباب المندب ٢٠٠٣-٢٠١٨"، ط١، المركز الديمقراطي العربي: برلين.
- بن قنانه، شناز (٢٠١٩). الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية: عن كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، مجموعة باحثين، المركز الديمقراطي العربي: برلين.
- خليد، حاكم (٢٠١٥). صراع القوى الكبرى في الشرق الأوسط من عام ٢٠٠١-٢٠١٥، جامعة مولاي طاهر سعيدة: الجزائر.
- رصانة، مجموعة باحثين (٢٠٢٣). الممر التجاري العالمي: الهندي-الشرق أوسطي-الأوروبي "الفرص والتحديات"، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية: الرياض.
- السلمي، محمد بن صقر (٢٠٢١). التنافس الأمريكي-الصيني وانعكاساته على منطقة الشرق الأوسط، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية "رصانة": الرياض.
- الفاضي، جمال (٢٠١٩) تداعيات مفهوم السلام الاقتصادي على مستقبل القضية الفلسطينية، مجموعة باحثين، المركز الديمقراطي العربي: برلين.
- المركز العربي للأبحاث والدراسات (٢٠٢٣). ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا "مشروع أمريكي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل، وحدة الدراسات السياسية: قطر.
- النداوي، مهدي (٢٠١٧). العلاقات الاقتصادية بين الهند ودول الخليج "الواقع والتحديات والفرص"، ط١، الدار العربية للعلوم ناشرون: لبنان.
- نهر، جواهر لال (٢٠١١). اكتشاف الهند، ترجمة: فاضل جكتر، ج١، الهيئة العامة السورية للكتاب وزارة الثقافة: دمشق.
- يحيى، ربيع محمد (٢٠٢٣). مشروع الممر الهندي الأوروبي: النشأة والتطور والدور الإسرائيلي، مركز أبعاد للدراسات الاستراتيجية: لندن.
- الجبالي، عبدالفتاح (١٩٩٨). المؤتمرات الاقتصادية الشرق أوسطية، الأهداف، الدلالات والنتائج، مجلة الدراسات الفلسطينية، ٣٠ (٨)، ٤٧-٤٨.

- حسن، محمد فوزي (٢٠٢٤). الممر الاقتصادي الهندي بين الهند والشرق والأوسط وأوروبا "الأهداف والدلالات"، مجلة آسيوية، العدد ١٤، مجلد ٨، ١٠٨-١٢١.
- دشر، ميثاق مناحي (٢٠١٦). قراءة في الفكر السياسي الأمريكي المعاصر، مجلة أهل البيت، العدد ١٩، ٥٥٣-٥٨٦.
- الراشد، باسل محمد (٢٠١٨). معاهدة السلام الأردنية - الإسرائيلية لعام ١٩٩٤ "دراسة في دوافعها ومضامينها الياسية والاقتصادية، رسالة ماجستير منشورة، جامعة الشرق الأوسط: الأردن.
- عبد الرزاق، بشير هادي (٢٠٢٢). الشرق الأوسط وأبعاده الإستراتيجية دراسة نظرية، مجلة العلوم السياسية، ٦٣، ٢٥٢-٢٨٨.
- عبد الصمد، خلدون (٢٠٢٤). تنامي النفوذ الصيني في الشرق الأوسط وتداعياته على العلاقات الأمريكية، المجلة العربية للعلوم ونشر الأبحاث، فلسطين، ٢ (١٠)، ٤٣-٦١.
- عبدالرحيم، سحر (٢٠٢٣). الهند: فرص وتحديات استراتيجية أداء الأدوار في منطقة الشرق الأوسط، مجلة آفاق آسيوية، العدد ١١، المجلد ٧، ٢٣٤-٢٦٠.
- العمودي، نعيمة عبدالرحمن (٢٠٢٤). التنافس الأمريكي - الصيني تجاه دول مجلس التعاون الخليجي "الفرص والتحديات"، مجلة جامعة حضرموت للعلوم الإنسانية، ١ (٢١)، ٩١-١٠٦.
- قدورة ، عماد (٢٠٢٠). الأهمية الجيوبولوتيكية للخليج في استراتيجية الهند، مجلة سياسات عربية، العدد ٧٧، ٢٠-٣٥.
- قدورة عماد (٢٠٢٢). تقييم سياسة الهند أثناء الأزمة الخليجية (٢٠١٧-٢٠٢١)، مجلة سياسات عربية، العدد ٥٦، المجلد ١١، ٦٩-٨٠.
- قسم التخطيط والسياسيات (٢٠٢٤). طريق التنمية العراقي "الآفاق والتحديات"، مركز البيدر للدراسات، ١٠ (١)، بغداد، ٨-١.
- واكيم، جمال (٢٠٢٣). الممر الهندي ودوره في تعزيز مكانة "اسرائيل" في الشرق الأوسط، مجلة المستقبل العربي، العدد ٥٣٧، المجلد ٤٦، ١١٧-١٢٩.
- ياسين، دعاء منعم (٢٠٢٤). التنافس الاقتصادي الصيني - الأمريكي في منطقة الشرق الأوسط، مجلة دراسات دولية، بغداد، العدد ٩٨ (١)، ٦٢٣-٦٤٦.
- CNN ARABIC (٢٠٢٤). لماذا تستمر القوى الأجنبية في استهداف سوريا بعد سقوط الأسد؟، نقلا عن الرابط:

<https://arabic.cnn.com/middle-east/article/2024/12/19>

الجزيرة نت، (٢٠٢٣) صراع إسرائيل وغزة تحد لممر اقتصادي تدعمه أمريكا، نقلا عن الرابط:

<https://www.aljazeera.net/ebusiness/2023/11/15>

الجنوبي، سعود (٢٠٢٤). الإمارات والهند شراكة استراتيجية ونموذج للعلاقات بين الدول، وكالة

أخبار الإمارات، نقلا عن الرابط: <https://www.wam.ae/ar/article/b17pc86>

سمعان، جان-لو (٢٠٢٣). ٥ تحديات رئيسية تواجه الممر الهندي في الشرق الأوسط

وموعد إنجازه غير محدد، مركز الخليج للأبحاث، نقلا عن الرابط:

https://araa.sa/index.php?option=com_content&view=article&id=6818&catid=4713&Itemid=172

شينخوا. وكالة إخبارية (٢٠٢٣). منتدى الحزام والطريق ٢٠٢٣ مبادرة الحزام والطريق تقود

التعاون عالي الجودة من أجل تحقيق الرخاء العالمي، نقلا عن الرابط:

<https://arabic.news.cn/20231021/589798d646a24b849097f8e44825f5e5/c.html>

صوالة، سيف الدين (٢٠٢٤). استقطاب الاستثمارات "طريق الأردن لتحقيق النمو الاقتصادي

وتوفير فرص العمل، وكالة الأنباء الأردنية بتر، نقلا عن الرابط:

<https://www.petra.gov.jo/Include/InnerPage.jsp?ID=297645&lang=ar&name=news>

طارق، نسرین، (٢٠٢٤). ماهو مصير الممر الاقتصادي الهندي بين الهند والخليج وأوروبا بعد

حرب غزة؟، بوابة الجمهورية الثانية، نقلا عن الرابط: <https://www.egypt2.com>

العربي نت (٢٠٢٣). دعم لا مشروط وقمع مظاهرات "كيف أصبحت الهند مؤيدة لإسرائيل؟،

موقع العربي نت، نقلا عن الرابط: <https://www.alaraby.com/news>

علي، سامية (٢٠٢٣). حكايات اسم "بهارات" في الهند نقلا عن الرابط:

<https://www.aljazeera.net/opinions/2023/9/18/>

عيسى، آزاد (٢٠٢٢). تحالف غرب آسيا يؤسس المزيد من المتاعب في المنطقة، موقع نون

بوست، نقلا عن الرابط: <https://www.noonpost.com/44655>

مانيوز، سين (٢٠٢٣). الممر بين الهند والشرق الأوسط: طريق حرير جديد أم دبلوماسية

مصطنعة؟، موقع نون بوست نقلا عن الرابط:

<https://www.noonpost.com/170343>

موقع سكاي نيوز، (٢٠٢٤). ٧.٢ مليار دولار إيرادات قناة السويس بالعام المالي

٢٠٢٣/٢٠٢٤، نقلا عن الرابط:

<https://www.skynewsarabia.com/business/1729818-72-20242023>