

ممرّ الهند - الشرق الأوسط - أوروبا (IMEEC): مشروع استراتيجي لـ "إسرائيل"



د. مريم مرتضى

مقدمة

يَزِدُّ العالمُ المُعاصِرُ تشابكاً، فيما تلعب الدبلوماسية المتعدّدة الأطراف أدواراً مهمّةً على صعيد التنسيق والتعاون والتخطيط لمشاريع مُشتركة، يستفيد من ثمارها عدد من الدول المُنخرطة. وانطلاقاً من تأكيد القول إن "الهيمنة الدولية تبدأ من طُرُق التجارة"، تُعبّر الشبكة الكبيرة من الممرّات على الخريطة العالمية عن تصاعد جِدّة التنافس الدولي بهدف تنويع سلاسل التوريد وتعزيز الموقع الجيوسياسي للدول. وقد تبلّورت خلال العقدَيْن الأخيرَيْن مشاريع خطوط تجارية عابرة للقارّات، أبرزها "طريق الحرير الجديد" المُتمثّل بمُبادرة "الحزام

والطريق "الصينية"، و"ممرّ العبور الدولي بين الشمال والجنوب" (INSTC)، و"طريق التنمية" بين العراق وتركيا، وغيرها.

على هامش قمة "مجموعة العشرين" في نيودلهي، بتاريخ 9 سبتمبر/أيلول 2023، أعلن الرئيس الأمريكي (الأسبق) "جو بايدن"، ورئيس وزراء الهند "ناريندرا مودي"، ووليّ العهد السعودي "محمد بن سلمان"، عن توقيع مُذَكِّرة تفاهم لإنشاء "الممرّ الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا" (IMEEC) بمشاركة قادة دولة الإمارات وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والاتحاد الأوروبي. وقد وصّف الرئيس الأمريكي المشروع بأنه "صفقة حقيقية كبيرة" و"استثمار يُغيّر قواعد اللعبة". واتّفقت الدول المعنية على التوصل إلى خطة عمل، وأن يلتزم جميع الموقّعين بالتمويل¹.

إن هذا الممرّ هو طريق نقل تجاري مُتعدّد الوسائط، سيُمثّد على طول الحافة البحرية الجنوبية لأوراسيا، ويشمل نقاط اتصال بحريّة رئيسيّة هي: الهند والإمارات و"إسرائيل". وتُنقّل البضائع بحرياً من الهند إلى ميناء "الفجيرة" أو "جبل علي" في "دبي"، ثم تنقل برياً عبر خط سكك حديدية من الإمارات إلى السعودية، وصولاً إلى الأردن، ومن الأردن إلى ميناء "حيفا" على ساحل البحر المتوسط، حيث يُعاد شحنها بحرياً إلى موانئ في أوروبا. تتضمن خطة المشروع إنشاء ممرّ جديد للسفن والسكك الحديدية، يربط الهند بالشرق الأوسط؛ وبعد ذلك بالبحر المتوسط، عابراً الإمارات والسعودية والأردن. وسيشمل أيضاً إنشاء كابل بحري جديد يربط الهند بأوروبا. وقد صرّحت رئيسة المفوضية الأوروبية "أورسولا فون دير لاين" بأن السكة الحديدية المقترحة ستقلّل من زمن الرحلة بين الهند وأوروبا بنسبة تصل إلى 40%؛ بينما أكّد ولي العهد السعودي "محمد بن سلمان" أن المشروع سيؤقّر وقت النقل بمقدار ثلاثة إلى ستة أيام².

من الأهداف المعلنة لمشروع الممرّ، السعي إلى تعزيز التواصل ورفع الكفاءة وتقليص الكلفة وتأمين طرق الإمداد الإقليمية، وتعزيز حركة التجارة والأعمال في إطار شكل جديد من الاندماج يضم دولاً على طول الخط من آسيا مروراً بالشرق الأوسط، ووصولاً إلى أوروبا، والتقليل من الاعتماد على الممرّات التقليدية. تُلحظ خطة الممرّ العمل لتبسيط طرق التجارة ورّفد مُتطلّباتها وتوفير الدعم اللوجستي والتدفّق الدائم للمنتجات والاعتماد على الطاقة المُتجدّدة وسيولة المعلومات، مع إنشاء مقرّات للتجهيز وشبكة طرق وموانئ تؤدّي مهمّتها في الدول المعنية الأساسيّة. كما يُخطّط للممرّ أن يُحقّق هدف رفع مستوى الطلب التجاري عبر المنطقة، ويُقلّص من كلفة المعاملات ويخلق فرص عمل وفيرة. كما يُخطّط أن يُسهّل الممرّ مشاريع النمو الصناعي ويُعزّز فرص الوصول إلى الأسواق البعيدة. كما يهدف إلى دعم قطاعي الطاقة والتكنولوجيا والكهرباء وأنابيب النفط والاتصالات والإنترنت والتحديث الرقّمي.

من جانب آخر، يتمّ الترويج لهذا المشروع على أنه يهدف إلى إرساء الاستقرار والسلام، عبر تعزيز الروابط الدبلوماسية وخلق بيئة أكثر استقراراً وأماناً في منطقة مُتوتّرة تاريخياً، وذلك عبر إعطاء الدفع لمسار التطبيع بين دول في الشرق الأوسط و"إسرائيل". كما يُروّج أنه يُعزّز التبادل الثقافي والسياسي عبر دعم التفاهم المتبادل وِردم الانقسامات الأيديولوجية والدينية وتعزيز السياحة وفرص التعليم.

¹ وكالة سوا الإخبارية، بتاريخ 9-9-2023.

² نوفل، بولا، "مشروع ممر الهند الى أوروبا: تحد للصين وفرصة للهند"، موقع سي أن أن الإقتصادية، تاريخ 21-9-2023.

مزايا الممرّ في الرؤية الهندية

تاريخياً، اجتاز "الممرّ الذهبي" أوراسيا منذ العام 250 قبل الميلاد، وصولاً إلى العام 1200 بعد الميلاد. هذا الممرّ التاريخي وقّر منطقة من النفوذ الممتد للهند؛ إلا أنّ الغزوات المنغولية في أوراسيا فيما بعد قلّصت من مركزية دور الهند، وفتحت المجال لطريق الحرير الذي اخترق المنطقة انطلاقاً من الصين، وصولاً إلى منطقة غرب آسيا.

وها هي الهند تعود اليوم، مع ازدهار شراكبتها مع الولايات المتحدة و"إسرائيل" وأوروبا، في وقتٍ تحتمد المنافسة الأمريكية - الصينية على طُرُق التجارة والطاقة، مع سعي "واشنطن" على تأكيد نفوذها في الشرق الأوسط. وفي كلّ الأحوال، إن أهمية الممرّ بالنسبة للهند تتعلّق بالبحث عن طُرُق تجارة بديلة عن "ممرّ العبور الدولي بين الشمال والجنوب"³.

كما أنّ هذا المشروع يُساهم في تعزيز الأمن البحري الهندي، ويُساعد على تقليل اعتماد الهند على الصين في مجالي التجارة والاستثمار، وخاصةً مع تزامن إعلان هذا المشروع مع تصاعد التوتّرات الحدودية بين الصين والهند. كما صمّم المشروع ليكون في مواجهة روسيا التي تنقل بضائعها براً إلى السعودية عبر إيران، ضمن "ممرّ العبور الدولي بين الشمال والجنوب" أيضاً.

يُنظر إلى الممرّ على أنه المُتصدّي والمنافس لمبادرة "الحزام والطريق" الصينية، بشقيها: الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البرّي، وطريق الحرير البحري و"قناة السويس". تتنظر البلدان المُشاركة بإيجابية إلى وعود الممرّ، مع توقّعات لتعزيز التنمية الاقتصادية والتواصل، واحتمال إعادة التوازن إلى العلاقات التجارية والاقتصادية بين الاتحاد الأوروبي والصين. نتناول في الفقرات الآتية أبرز ملامح هذا المشروع من جوانبه السياسية والاقتصادية، مع المرور على التحديات التي يُواجهها، وتفصيل أهميته بالنسبة للكيان الإسرائيلي.

الدور السياسي والاقتصادي

في الجانب السياسي، تنصّ خطة الممرّ على القيام بكلّ ما يلزم لربط الهند بمنطقة غرب آسيا وصولاً إلى شمال وغرب أوروبا. وتتجاهل الخطة ثلاث دول أوراسية محورية عضو في مجموعة "بريكس" وفي "منظمة شانغهاي للتعاون"، وهي: الصين وروسيا وإيران. وقد دَفَعَت إدارة الرئيس الأمريكي السابق "جوزف بايدن" لتحقيق اتفاقية إنشاء الممرّ كجزء من خطة أوسع لمُحاصرة النفوذ المُتّمد للصين وإيران في دوائر نفوذهما الإقليمية المُباشرة، وفي منطقة الشرق الأوسط⁴.

³ ممر مصمم لنقل البضائع لمسافة 7200 من موسكو عبر إيران وصولاً إلى "مومباي" وهو يختصر مدة النقل من روسيا إلى الهند إلى نحو 10 أيام بدل 30 إلى 40 يوماً عبر "قناة السويس".

⁴ في خطوة جريئة وغير مسبوقه رعت الصين إتفاقاً بين السعودية وإيران أعاد العلاقات الدبلوماسية بين البلدين في شهر آذار من العام 2023 بعد سنوات من القطيعة.

إن المَمَرَّ هو مشروع أمريكي جديد يهدف إلى مُزاحمة نفوذ الصين في المنطقة وتسجيل إنجاز في السياسة الخارجية، هو إذاً بمثابة ردٍّ مُتأخّر على مُبادرة "الحزام والطريق" الصينية التي انطلقت في العام 2013. يتواءم مشروع المَمَرَّ مع مجموعة من المُبادرات الدبلوماسية التي أطلقتها الولايات المتحدة في السنوات الأخيرة، والتي تُراهن على نجاح المَمَرَّ، كمسار "اتفاقيات أبراهام" لتطبيع العلاقات بين "إسرائيل" ودول الخليج ومجموعة (A2U2) التي تُروّج للتعاون الاقتصادي والتكنولوجي بين الهند و"إسرائيل" ودولة الإمارات و"الشراكة العالمية للبنية التحتية والاستثمار" (PGA) بقيادة الدول السبع، والتي تتصدّى للمُبادرة الصينية أيضاً. وتتوقّع بعض الكتابات أن يُعيد المَمَرَّ الهندي العربي المُتوسّطي تشكيل الجغرافيا السياسية جنوب أوراسيا، من خلال توفير طريق بديل لـ "طريق الحرير البحري" الذي يصل إلى أوروبا، و"مَمَرَّ العبور الدولي بين الشمال والجنوب" (INSTC) الذي يمرّ في إيران⁵.

تهدف الولايات المتحدة، بوصفها المُحرّك الأساسي من وراء المشروع، إلى إعادة رسم الخريطة الجيو-اقتصادية عبر إطلاق مشاريع التعاون والتنسيق المُتعدّدة، ومنها التي ذكرناها آنفاً. بفضل المَمَرَّ، يُتوقّع أن تُصبح التجارة بين الهند وأوروبا أسرع بنسبة 40٪، حيث ستصل البضائع الهندية التي تُغادر "مومباي" إلى البرّ الرئيسي الأوروبي في ميناء "بيرايس" في اليونان في أقلّ من عشرة أيام. وقد أعلنت الهند، في حزيران من العام 2024، انطلاق "المُبادرة الهندية- المُتوسّطية" التي تُهدف إلى مُواكبة مشروع المَمَرَّ. وخلال زيارة رئيس الوزراء الهندي "نارندرا مودي" الأولى إلى البيت الأبيض بعد انتخاب الرئيس الأمريكي "دونالد ترامب" لولايته الثانية، قال ترامب: "لقد اتفقنا أن نعمل سوياً للمُساعدة في بناء واحد من أكبر الطُرق التجارية في التاريخ. هو ينطلق من الهند إلى إسرائيل وصولاً إلى إيطاليا، ومن خلال ذلك إلى الولايات المتحدة؛ وهو يصل شركاءنا عبر الطُرق البريّة والبحريّة وعبر السكك الحديد والكابلات البحريّة"⁶.

وقد قدّم "جون فاينر"، نائب مستشار الأمن القومي الأمريكي، ثلاثة أسباب رئيسية لتطوير المَمَرَّ، وقال إنه يستهدف "زيادة الرخاء في البلدان المَعنيّة من خلال زيادة تدفّق الطاقة والاتصالات الرّقمية"، وثانياً "المُساعدة في التعامل مع نقص البنية التحتية اللازمة للنمو في الدول ذات الدّخل المُنخفض والمُتوسّط". أما ثالثاً، فيستهدف "إتاحة الفرصة للشرق الأوسط من أجل لعب دور رئيسي في التواصل العالمي"⁷. إلّا أنه هنا يُسجّل بعض المُراقبين ملاحظة حول الأداء الأمريكي في مشاريع مُشابهة، عندما اشترت الولايات المتحدة "الحصان قبل العرّبة" عندما أطلقت في الماضي "مشروع أنابيب نابوكو" الذي فشلت في استجرار الغاز من خلاله، رغم الجهود الجبّارة التي بذلتها⁸.

يرتكز المَمَرَّ على ما أُنجِزَ في "اتفاقيات أبراهام" من تطبيع للعلاقات بين دول عربية و"إسرائيل"، وما يُتوقّع أن يُنجِزَ في المرحلة اللاحقة في إطار هذه الاتفاقيات. ويُعتبر البعض أن المَمَرَّ تمثيل واضح لطريقة الغرب

⁵ "ممر الهند وأوروبا" و"ممر التنمية": كيف ستغير مشاريع النقل خريطة الشرق الأوسط؟، مجلة مآلات، العدد 44، أيلول 2023.

⁶ Saalio, Sheikh, "Take Aways from Modi-Trump Meeting", AP News, February 14 2025.

⁷ "اتفاق في قمة العشرين لربط الهند بأوروبا"، الجزيرة نت، تاريخ 2023-9-9

⁸ ديب، كمال، "لجنة قايين: حروب الغاز من روسيا وقطر الى سورية ولبنان"، ط2، دار الفارابي، بيروت، كانون الثاني 2019، ص:309.

في تقديم الإغراءات، تحضيراً لضمّ ناعم وسلّس لمجموعة السبعة والأعضاء الأحد عشر في مجموعة "بريكس" إلى أجنده⁹. وهدف الممر ليس فقط التقليل من قيمة المبادرة الصينية، بل هدفه أيضاً التقليل من قيمة "ممر للعبور الدولي بين الشمال والجنوب" للنقل، الذي تلعب فيه الهند دوراً كبيراً إلى جانب إيران وروسيا.

بشكل خاص، تؤمن الولايات المتحدة أن أهدافها الاستراتيجية من إقامة الممر لن تتحقق من دون إعطاء الدفع لأجندة الاتفاقيات الإبراهيمية للتطبيع، خاصة مسار تطبيع العلاقات بين "إسرائيل" والسعودية، الدولة الخليجية المركزية. ومن وجهة نظر أمريكية، إن الممر يُساعد على التخفيف من مخاوف دول الخليج ويُثبت موقع "واشنطن" في المنطقة. وانضمام السعودية إلى الممر يجعلها بحكم الواقع مُوافقة على الالتحاق بتجمّع (A2U2) الذي يشمل "إسرائيل". ويُعتبر بعض المُنتقدين للمشروع أنه يأتي استجابة للهوس النيوليبرالي بإسرائيل، والعمل بجهد لتحويل ميناء "حيفا" إلى ميناء حيوي ومركزي، يربط بين منطقة غرب آسيا وأوروبا، على أن تكون كلّ التحركات والإجراءات المُتخذة لإنجاز المشروع مُرتبطة بذلك¹⁰.

أما بالنسبة إلى "الرياض" و"أبوظبي"، فإن الممر يتوافق مع خطة مُوسّعة تعتمد على العاصمتان، وتعمل من أجل تحقيق التنوع الاقتصادي والانفتاح على مشاريع اقتصادية مُتعدّدة، وتدعيم موقعهما كمحطات وصل في المنطقة، وتوسيع رقعة تأثيرهما الجيوبوليتيكي عبر آسيا وأوروبا. كما أن الممر قد يكون أداة لتعزيز الاستفادة من مُفاوضات تفضيلية مع الشركاء الغربيين بالنسبة لهاتين الدولتين. كما تُنظر العاصمتان الخليجتان إلى الممر على أنه جزء من المُنافسة الاستراتيجية مع إيران أيضاً، وليس جهداً لإطلاق علاقات مع "إسرائيل" فحسب.

في المُحصّلة، يُعيد مشروع الممر رسم خريطة البنية التحتية عبر أوراسيا، وهو بالدرجة الأولى أداة دبلوماسية يبيد الولايات المتحدة لمُحاصرة نفوذ الصين في الشرق الأوسط. كما وأنه طريقة فضلى لمُساعدة "إسرائيل" والحدّ من الآثار السلبية عليها في حال اندلاع الحروب أو حصول الأزمات. لقد ظهر مشروع الممر في توقيت حسّاس من زمن إدارة "بايدن"، ونجح في جذب اهتمام العالم. فقد شهد نفوذ "بكين" نمواً ملحوظاً في منطقة الشرق الأدنى والأوسط منذ إطلاق مُبادرة "الحزام والطريق" في العام 2013. وسجّلت دول الخليج تفاعلاً مقبولاً مع مُبادرة الصين، وتوطّدت الروابط الماليّة بين السعودية والصين، وأصبحت السعودية عضواً مُحاوراً في "منظمة شانغهاي للتعاون" في شهر آذار من العام 2023.

كما وتطلّعت دول الخليج للحصول على الاستثمارات الصينية في مشاريع البنية التحتية في ميناء "أبو ظبي" وميناء قُطر ومدينة "الكويت"؛ وتطلّعت إلى التعاون مع الصين في مجال إنشاء الشبكات الرقمية، كما أظهرت عقود التعاون مع شركة "هواوي" الصينية الرائدة. وسبق ذلك أن أيدت دول "مجلس التعاون الخليجي" الست، في شهر كانون الأول من العام 2022، "مُبادرة التنمية الدولية" و"مُبادرة الأمن العالمي" اللتان طرّحتهما

⁹ Escobar, Pepe, "War of Economic Corridors: The India-Mideast-Europe Ploy", The Cradle, September 25 2023.

¹⁰ Ibid.

الصين كمشاريع للتعاون المشترك. ولا ننسى ذكر أن السعودية والإمارات وإيران ومصر أصبحوا أعضاء في مجموعة "بريكس" التي تُنافس "مجموعة السبعة" الغربية.

ولا بدّ من ذكر أنه في شهر آذار من العام 2023، رَعَت الصين مُصالحة بين السعودية وإيران أنهت قطيعة دبلوماسية دامت سبع سنوات. وفي الفترة نفسها، اختارت "إسرائيل" شركات صينيّة لمهمة إدارة ميناء "حيفا" الجديد؛ فقامت القوّات البحريّة الأمريكيّة بإيقاف زياراتها إلى المنطقة. ومن بعد ذلك، انطلقت مُفاوضات مع دولة الإمارات لبيع مُقاتلات (F35) لتبديد القلق الأمريكي من الوجود الأمني المُتنامي للصين في عاصمة دولة الإمارات.

وبسبب الأوضاع الأمنيّة غير المُستقرّة التي تلت انطلاق عملية "طوفان الأقصى" وإعلان الحرب الإسرائيليّة على قطاع غزة، تمّ تأجيل العمل في ورشات المشروع بسبب هذه الحرب وتداعياتها على الممرّات البحريّة، على الرغم من استخدام مقاطع بريّة وبحريّة من الممرّ لتسهيل وصول الإمداد من البضائع والدعم اللوجستي إلى "إسرائيل" بهدف تخطّي الحظر الذي يفرضه اليمن على الممرّات والمضائق في إطار حملة "إسناد غزة".

من الجانب الاقتصادي، يُرَوّج الممرّ لفكرة التعاون والتواصل الاقتصادي الإقليمي وتسهيل حركة التجارة وتحديث البنية التحتيّة للمواصلات واستحداث محطات التأهيل اللوجستي وتأمين سلاسل الإمداد وتحقيق إنجازات في مجال التنمية. كما ويعدّ الممرّ بتحقيق إنجازات لتعزيز الابتكار في مجالات التواصل الرقّمي والتكنولوجيا التي تلعب دوراً هاماً في تسريع عملية انتقال السلع والخدمات في عالم اليوم.

تتطلّع الدول المشاركة في الممرّ إلى إعادة رسم خريطة البنية التحتيّة عبر أوراسيا. ويعتبر المُتحمّسون لفكرة إنشائه أن بوسعه تغيير وجه التجارة العالمية وشبكة المواصلات العالمية؛ ذلك أنّ بإمكانه إنشاء الروابط الاقتصادية متينة استناداً إلى مشاريع المواصلات والطاقة القائمة بين الدول، وأن يعمل كجسر رقّمي بين القارّات.

إنّ الرؤية التي يركّز عليها الممرّ قائمة على العمل لتوفير الوقت على خط ترانزيت مُستحدّث يصل بين الشرق والغرب إلى نسبة 40% وتوفير في نفقات النقل حوالي 30% مقارنةً بقناة السويس. يتضمّن الممرّ إنشاء سكك حديد؛ إضافة إلى شبكة نقل بريّة وبحريّة مُتصلة ببعضها البعض. تمرّ الطرق البريّة عبر خطّين رئيسيين هما¹¹:

¹¹ Bashir, H., Vaid, A. B., Fayaz, A, Bhat, (2025). "India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC): Potential and Challenges for India and Middle-East", ISAR Journal of Arts, Humanities and Social Sciences, Volume 3, Issue 1, 2025, p:64.

-المَمَرّ الشرقي: يصل الجزء الغربي من الهند بالخليج العربي، ويمتد من ميناء "موندرا" في الساحل الغربي للهند مروراً بموانئ "الفجيرة" و"جبل علي" و"أبو ظبي" في دولة الإمارات، وصولاً إلى مرفئي "الدمام" و"رأس الخير" في السعودية. إضافة إلى مشروع إنشاء خط سكة حديد تصل ميناء "الفجيرة" بميناء "حيفا" مروراً بمدن سعودية، مثل "الغويفات" و"حرض" ومناطق في الأردن.

-المَمَرّ الغربي: يربط شبه الجزيرة العربية (السعودية والإمارات) بأوروبا (فرنسا وإيطاليا وصولاً إلى الولايات المتحدة) من خلال المرفأئ الأساسية، مثل ميناء "حيفا" في "إسرائيل" مروراً بميناء "بيراوس" في اليونان وميناء "ميسينا" في جنوب إيطاليا، وصولاً إلى ميناء "مرسيليا" الفرنسية.

من ناحية استعراض إمكانيات المَمَرّ الاقتصادية، نذكر أن المَمَرّ يربط دولاً يُقدّر ناتجها القومي الإجمالي بحوالي 47 تريليون دولار، ويرتكز على شبكة بنية تحتية وطُرق تجارية فعّالة وبنية رَقْمِيَّة واتصالياتٍ حديثة. وثمة إجماع أن المَمَرّ ليس بإمكانه أن يحلّ مكان "قناة السويس" كلياً، نظراً لميزات القناة ومركزيتها في لوجستيات الحركة البحرية العالمية. ففي حين أن "قناة السويس" والبحر الأحمر (يساهم البحر الأحمر بنسبة 11% من حركة التجارة الدولية حسب أرقام وورلد إيكونوميك فوروم 2024) هي طُرق بحرية حيوية يمرّ من خلالها حوالي 30% من حركة مرور المُستوعبات؛ فإيراداتها تُقدّر بمبلغ تريليون دولار سنوياً كحركة تجارية (بحسب أرقام وورلد إيكونوميك فوروم للعام 2024)، مع سرعة نقل بضائع تبلغ 120 كلم في الساعة. في حين يُقدّم مشروع المَمَرّ على أنه يؤمّن سرعة أكبر بحوالي 4 مرّات من سرعة السفن في المَمَرّات الأخرى، ويُمثّل بديلاً يُقلّص وقت الترانزيت، ويؤمّن حركة تجارة أسرع بنسبة 40% من قناة السويس¹².

عبر ربط آسيا بأوروبا، يهدف المَمَرّ إلى تعزيز التجارة بين القارّتين وتغيير ديناميّاتها الاقتصادية. كما يُقدّم فرصة لتحقيق النمو الاقتصادي للدول المُشاركة وتوسيع قنوات التجارة والحد من الاعتماد على الطرق التجارية التقليدية. يُمكن للمَمَرّ أن يُقدّم نموذجاً جاذباً للاستثمارات؛ ومُبادرات القطاع الخاص يُمكن أن تُعطيه مشروعية واسعة، لتخفيف الضغوط السياسية على بعض الدول العربية وتصويره تعاوناً تحت رعاية القطاع الخاص.

من المُتوقّع أن يرفع المَمَرّ نسبة التبادل التجاري بين الهند (الهند هي طريق ترانزيت لدول جنوب شرق آسيا) وأوروبا إلى نسبة 40%، وتنشيط عمل التجمّعات التجارية التي تُربط البلدان من الجانبين، مثل "منظمة التجارة الحرة الهندية - الأوروبية"، أو المعروفة اختصاراً باسم "إيفتا"¹³. وقد صرّح الرئيس الهندي أن "الطريق الجديد سيُشكّل القاعدة للتجارة العالمية لمئات السنوات في المستقبل"¹⁴.

من أجل جعل هذا المشروع حقيقة على أرض الواقع وجذب الاستثمارات الحكومية والخاصة إليه، فإنّ ذلك يقتضي القيام بخطوات ملموسة، مثل إبرام اتفاق مُتعدّد الأطراف وإنشاء هيكلية مؤسسية وفتح حوار تنسيقي

¹² Ibid. P:65.

¹³ Ibid. p:67.

¹⁴ Kundo, Rhik, "India-Middle East-Europe Economic Corridor: To become the Basis or world trade", September 24 2023. Find Link:

<https://www.livemint.com/news/india/indiamiddle-east-europe-economic-corridor-to-become-the-basis-of-world-trade-pm-modi-11695539865058.html>

بين الدول المشتركة. افتتحت الهند والولايات المتحدة والإمارات مسار التنسيق الرسمي، حيث تمت المصادقة في تاريخ 13 شباط من العام 2024 على اتفاق من أجل المضي بمشروع الممر وتطوير أجندة مشتركة.

يُقدّم مشروع الممر بوصفه "طريق التوابل الجديد" الذي يتطّلع إلى منافسة، أو ربما تجاوز الطريق الصيني. هو يؤسّس لسلسلة إمداد جديدة وبنية تحتية صناعية وتكنولوجية متطورة؛ وهو ذو أهمية عالية للمصالح التجارية الأوروبية والأمريكية على المستوى الدولي، كونه يُقدّم بديلاً للطرق التي تُسيطر عليها الصين في زمن تتصاعد فيه التوترات الجيوبوليتيكية بين الصين ومُنافسيها.

لقد صُمّم المشروع للتصدّي للنفوذ الاقتصادي للصين ولاعبين أساسيين آخرين في شبكة التجارة الدولية، خاصة بعد اتساع مروحة الدول المشاركة في مُبادرة "الحزام والطريق" ومجموعة "بريكس" و"منظمة شانغهاي للتعاون" واتساع شبكة المصالح بين دول الجنوب والصين.

الدور الجيوستراتيجي

تقوم فكرة الممر على أهداف استراتيجية مشتركة، من ضمنها تعزيز الأمن البحري والتواصل الإقليمي وتطوير البنية التحتية للمواصلات في ظل نظام عالمي مُتغيّر. ويروّج أصحاب المشروع للممر على أنه يرفع روح التفاعل الثقافي والتفاهم بين مختلف المناطق. وفي قمة "دهلي" في العام 2023، اعتبرت مُفوضة الاتحاد الأوروبي "أورسولا فوندرلاين" أن "الممر هو أكثر من سكة حديد أو كابلات، بل هو جسر رقمي عبر القارّات والثقافات"¹⁵. كما يُروّجون أنه يُوفّر فرصة اقتصادية وسياسية كبرى لنقل البلدان المشاركة إلى مكان أفضل جيوبوليتيكياً، مع فتح فرص للمستقبل وتوفير أرضية لتحقيق التعاون والتنسيق الدولي على أعلى مستوى، رغم بعض التهديدات الأمنية.

ففي حين يحمل الممر فرصاً واعدة، إلّا أن المضي بتنفيذه على أرض الواقع غير مضمون، لأنه يمرّ بمناطق لا تتمتع بالاستقرار السياسي والأمني المُستدام، مثل منطقة الشرق الأوسط. ومن المعروف أن الحرب الإسرائيلية على قطاع غزة قد عرقلت تقدّم المشروع وجمّدت مشاريع البنى التحتية، من سكك وموانئ في بعض الدول المشاركة، ووضعت العوائد الإيجابية المأمولة في مهبّ الريح¹⁶؛ لأن الحرب كشفت محدودية السيطرة الأمريكية على الممرّات البحرية في باب المندب والبحر العربي والبحر الأحمر، مع توالي الهجمات اليمنية على السفن المُتجهة إلى "إسرائيل". يَعدّ الممرّ الدول المشتركة بتمتين علاقاتها الجيوبوليتيكية مع بلدان أساسية في الشرق الأوسط وأوروبا وشمال أميركا؛ وفي الوقت نفسه التصديّ لنفوذ الصين في ميدان التجارة الدولية. ذلك أن الصين استثمرت في تطوير مشاريع البنية التحتية في المنطقة؛ ويُهدّد هذا المشروع بوقف مشاريعها، الأمر الذي يُمكن أن ينعكس سلباً على مركزها ويحدّ من تأثيرها.

¹⁵ Levitan, Nir, "IMEC: A Corridor for Peace and regional Stability", BESA Center Perspectives Paper. No2,344, May 13 2025. Find Link: <https://besacenter.org/imec-a-corridor-for-peace-and-regional-stability/>

¹⁶ Bashir, H., Vaid, A. B., Fayaz, A, Bhat, Op.cit, p:65.

من خلال الانخراط في المشروع، تتطّلع دول الخليج لموازنة علاقاتها مع أوروبا وأميركا الشمالية مع علاقاتها مع الصين ودول الشرق والجنوب. ففي حين تستمرّ السعودية والإمارات في مُساندة جهود الولايات المتحدة لمُحاصرة الصين ومُبادرتها، فإن هاتين الدولتين ستستعملان الممر كآداة استراتيجية لتقديم أراضيها جسراً أساسياً بين الشرق والغرب، بهدف تعزيز مواقعها الجيوبوليتيكية في عالم مُتعدّد الأقطاب.

في رأي المروّجين، وبالنظر إلى المُنافسة الجيوبوليتيكية المُحتدّمة بين الولايات المتحدة والصين، إن الممر ليس بديلاً مباشراً للمُبادرة الصينية، إلّا أنه بلا شك جزء من ردّ مُنافسي الصين الرئيسيين على التأثير الصيني المُتعاظم، ولتدعيم نفوذ الولايات المتحدة في الشرق الأوسط، وجذب الهند ودول مجلس التعاون الخليجي نحو الغرب أكثر. والممر، في رأي هؤلاء، وعلى العكس من المُبادرة الصينية التي تُركّز على تمويل مشاريع البنية التحتية واعتبارها أساساً لإطلاق المشاريع في الدول النامية، فإن من أولويّات الممر خلق خيار جذاب للبلدان التي تبحث عن بدائل لتجنّب "فخ الديون" الذي ارتبط بمشاريع "الحزام والطريق"¹⁷.

إذاً، يتطلّع المسؤولون في "واشنطن" والقادة في أوروبا إلى أن يعمل الممر على إعاقة الصعود الجيو-اقتصادي للصين في الشرق الأوسط. فالممر مُهم للمصالح التجارية الأوروبية والأمريكية على المستوى الدولي، كونه يُقدّم بديلاً للطُرق التي تُسيطر عليها الصين في زمن تتصاعد فيه التوتّرات الجيوبوليتيكية. وفي ظلّ التحوّلات الاقتصادية والسياسية البارزة في المنطقة، تُرعى الولايات المتحدة شقّ طُرق بحريّة وبريّة جديدة بهدف إحكام سيطرتها على طُرق التجارة الدولية ومُنافسة الطُرق التقليدية، خاصّة في منطقة غربي آسيا. ومن هذه الممرّات يأتي "طريق الحرير" الصيني ومضيق هرمز ومضيق باب المندب وبحر العرب و"قناة السويس" وخليج عدن. والمشروع الممر يركّز بشكل كبير على مشروع ربط ضخّم للسكك الحديدية بين الدول المُشاركة؛ وهذا ما يُعيد التذكير بما سُمّي سابقاً مشروع "خط سكك السلام الإقليمي" الذي تمّ اقتراحه في العام 2018 (المشروع هدَف إلى ربط "إسرائيل" والإمارات والأردن والسعودية عبر خط سكك سريع جداً).

خلال حرب غزة، شقّ خط إمداد "إسرائيل" طريقه مُروراً بدول الخليج والسعودية والأردن. وقد تمّ الاعتماد عليه بسبب الحصار المفروض من قبل اليمن على السفن المُتوجّهة إلى الكيان. وتَمكّن عدد من شركات الشحن المرور عبر الترانزيت من البحر الأحمر و"قناة السويس". وفي أحيان أخرى، تمّ نقل المُستوعبات من منطقة الخليج العربي عبر السعودية والأردن بدل المرور عبر القناة، الأمر الذي سرّع حركة المُستوعبات بين ميناء "حيفا" ومنطقة الخليج، وقُلص من زمن النقل إلى يومين أو ثلاثة.

الاتصالات وأمن الطاقة

إن مشروع الممر هو أكثر من مُجرّد طريق تجاري للسلع والخدمات يربط الهند بالشرق الأوسط وأوروبا بدعم من الولايات المتحدة؛ ذلك أن التنسيق مُرشح لأن يشمل مجال التجهيز والإمداد اللوجستي وقطاع الطاقة والاتصالات وقطاع الدفاع. كما أن الممر يُطرح فُرصاً لتعزيز الموقع التجاري للدول الغربية لناعية التزوّد

¹⁷ Ibid, p:67.

بالطاقة والاستثمار وإنشاء الروابط الاقتصادية والتعاون على صعيد التكنولوجيا والاتصالات والمواصلات مع الدول المشاركة، وخاصة مع الإمارات والسعودية. كما أن المشروع مُرَشَّح لأن يتصدى لمشكلات الأمن السيبراني.

تعتمد دول المَمَر شبكة (5G) في بنية اتصالاتها. وتُستبعد في هذا المشروع مشاركة الشركات الصينية الكبرى، مثل "شاينا يونيكوم" و"زونغ جينغ كومينيكيشن" وشركة (ZTE) وشركة "هواوي"¹⁸. يعتمد المَمَر على كابلات الاتصالات والروابط الكهربائية التي تركز على الشبكات القائمة حالياً، ويطرح مدّ مئتي ألف كيلومتر من نظام الكابلات من أوروبا إلى آسيا لتعزيز شبكة الاتصال بين القارّات في المستقبل، في وقتٍ يَمَر 95% من الاتصالات العالمية عبر الكابلات البحرية لتأمين انتقال الداتا¹⁹.

فيما يتعلّق بقطاع الطاقة، يلعب المَمَر دوراً جيوبوليتيكياً حسّاساً في تعزيز أمن قطاع الطاقة الأوروبي. كما يُمكنه أن يُسهّل نقل الطاقة من الشرق الأوسط إلى الهند. جذب المَمَر الأنظار عند طرحه موضوع خطوط نقل غاز الهيدروجين الصديق للبيئة، بهدف الحصول على الطاقة المُتجدّدة والاستفادة من الطاقة الشمسية وخطوط الكهرباء بعد أحداث التوتّر والقطيعة مع روسيا. ويُمكن للمَمَر في المدى المُتوسّط أن يندمج مع مَمَر الطاقة المُستحدّث الذي أَمّن نقل الغاز من "إسرائيل" وقبرص إلى إيطاليا واليونان. فمع دمج حوالي 2000 كلم من الخطوط في إطار المَمَر، ينتقل المشروع من كونه مُبادرة معزولة إلى جزء أساسي من مَمَر استراتيجي. هذا الاندماج يدفع إلى تعزيز البنية التحتية للمَمَر وإعطاء الدفع لدوره الجيوبوليتيكي بوصفه شريكاً أساسياً في استراتيجية تنويع مصادر الطاقة لأوروبا (المجلس الأوروبي للعلاقات الخارجية 2024)؛ وهذا ما يُحتمّ ضرورة إنشاء كابلات لنقل الطاقة تربط "إسرائيل" بالكابل الأوروبي.

المَمَر بالنسبة لإسرائيل

يُمثّل مَمَر الهند خطوة إضافية نحو دمج "إسرائيل" استراتيجياً في هيكل الشرق الأوسط الاقتصادي والتجاري والأمني. وقد اعتبر رئيس وزراء العدو، "بنيامين نتنياهو"، أن "إسرائيل" ستكون "مُفترق طرق مركزي"، وستُستخرّ كلّ الموارد لتحقيق المشروع²⁰. والمَمَر تجسيد لمفهوم "تحالف الأطراف" الذي دعا إليه "بن غوريون"، والذي يقوم على فكرة تحالف كيانه مع قوى غير عربية لتطويق البلدان العربية، لتحقيق المصلحة الصهيونية ومنع الدول العربية من تأدية أدوار فاعلة²¹.

طرح "نتنياهو" في خطابه أمام الجمعية العامة للأمم المتحدة، بتاريخ 27 من شهر أيلول من العام 2024، مُقارَبتين مُختلفتين لجهة الأمن والتهديدات لكيانه، مُستعرضاً "خريطة النعمة" و"خريطة اللعنة" على الحضور المُتواجد في القاعة. ضمّت الخريطة الأولى الدول العربية التي وصفها أنها "شريكة إسرائيل"، وتضم دول

¹⁸ Ibid , p: 66.

¹⁹ Ibid , p: 66.

²⁰ "ممر الهند أوروبا" و"ممر التنمية": كيف ستغير مشاريع النقل خريطة الشرق الأوسط؟"، مرجع سابق.

²¹ Eyal Zisser, "Israel and the Arab World: Renewal of the Alliance of the Periphery", Athens, Journal of Mediterranean Studies, vol. 5, no. 4 (2019), pp. 225-240.

الخليج العربي، إضافة إلى مصر والسودان والأردن. وتحدّث عنها أنها تُمثّل آمال التنمية ومشاريع الاتصالات والطاقة. في حين ضمّت الخريطة الثانية الدول التي تعتبرها "إسرائيل" مصدر تهديد للسلام (وصفّت هذه الدول أنها تُمثّل قوس الإرهاب الذي شكّله إيران) والتخلف الاقتصادي. يقع الممرّ في قلب "خريطة النعمة"؛ وقد اعتبر "نتنياهو" أن الممرّ يُحوّل "إسرائيل" إلى "جسر للسلام والتقدّم بين القارّات"، ويُساعد على خلق شرق أوسط جديد²². تتحمّس "إسرائيل" إذاً للانخراط الكامل في مشروع الممرّ الذي يُمكنها من توسيع شراكاتها الاقتصادية والمضي بمشاريع "السلام الإبراهيمي" والاستثمار الأمثل لموقعها كنقطة ربط بين الشرق والغرب.

يُعتبر المُتحمّسون للمشروع من الإسرائيليين أن "إسرائيل" هي المُستفيد الأول من مشروع الممرّ، وأنّ الأخير يُقدّم بديلاً لمَضيق باب المندب والبحر الأحمر اللذين يتهدّدهما "حلفاء إيران"، وأنه يُشكّل طريقاً بديلاً لقناة السويس التي تُسيطر عليها مصر.

يُوفّر الممرّ لإسرائيل فرصة استراتيجية لتقديم نفسها نقطة ترانزيت بين آسيا وأوروبا وتدعيم روابطها الإقليمية. كما أنه يُمثّل فرصة مهمة لتحديث بنيتها التحتية من مواصلات وإعداد لوجستي، ويُمكنها من توسيع دائرة شركائها الاقتصاديين وتقليص اعتمادها على أسواق محدودة. وكما تُصفّهُ دراسة لمعهد بيغن-السادات، إن الممرّ يُخرج "إسرائيل" من كونها تُمثّل "اقتصاد جزيرة" و"جزيرة طاقة" إلى آفاق واعدة²³.

على ضوء المُتغيّرات والأحداث العميقة في المنطقة التي تلت عملية "طوفان الأقصى"، تُعتبر "إسرائيل" أن الوقت مُناسب أكثر من أيّ وقتٍ مضى لإطلاق مُبادرات التعاون الإقليمي بينها وبين الدول العربية "المُعْتدلة" كطريقة وخطوة مهمّة لتمتين موقعها في المنطقة، خاصّة مع وجود إدارة أمريكية مُتحمّسة لمشاريع التطبيع الجديدة، وفي مُقدّمتها وأبرزها اتفاقية التطبيع بين "إسرائيل" والسعودية. وهذا ما أشار إليه مُستشار الأمن القومي الإسرائيلي، "تزاحي هانغبي"، في معرض حديثه عن الممرّ، إذ اعتبر أنه "الدليل الأكثر معنى" أن السعودية و"إسرائيل" تتحرّكان جدياً لتطبيع العلاقات بينهما²⁴.

يُوفّر الممرّ فرصاً لزيادة حجم التجارة الإسرائيلية مع أسواق جديدة في الهند والخليج العربي وأوروبا، والحد من اعتمادها على شركائها التجاريين التقليديين. إن الاستثمار في بعض الموانئ الناشطة، مثل ميناء "حيفا"، والاستغلال الأمثل للبنية التحتية على طول سكة الحديد (سكة حديد الوادي) يُمكن أن تجعل "إسرائيل" عقدة تجارية حيويّة بالنسبة للمنطقة، وفي نفس الوقت تُشجّع الاستثمارات الأجنبية، وتُحث على إنشاء مناطق التجارة الحرّة على طول الممرّ، خاصّة في مُحاذاة الحدود مع الأردن. إضافة إلى أن الاشتراك في المشروع يُمكن أن

²² Samaan, Jean-Loup, "The India-Middle East Corridor: a Biden Road Initiative?", Atlantic Council.

²³ Levitan, Nir, Op.cit.

²⁴ Aboudouh, Ahmed, "An India Middle East Europe corridor is unlikely to boost Saudi-Israel normalization", CHATHAM HOUSE. Find Link: <https://www.chathamhouse.org/2023/09/india-middle-east-europe-corridor-unlikely-boost-saudi-israel-normalization>

يفتح فُرصاً للتطوير في مجالات الدعم اللوجستي والتكنولوجيا، بما فيها الانخراط في أنشطة الذكاء الاصطناعي والأتمتة في مجال النقل²⁵. كما أن المشروع يفتح المجال أمام دول مثل الهند و"إسرائيل" للتعاون مع الدول في مجال الأمن السيبراني، ويُمكنها من تصدير معرفتها في مجال تكنولوجيا المعلومات و"السوفتوير" إلى أوروبا ومنطقة غرب آسيا.

إنَّ المَمَرَّ بالنسبة لإسرائيل أيضاً هو منصّة لتطوير قطاع الطاقة النظيفة والمُتَجَدِّدة، بما فيها التوصل إلى إنتاج الهيدروجين النظيف وبناء مشاريع بنية تحتية لتوليد الطاقة الشمسية، بهدف الاستغلال الأمثل للأراضي الصحراوية الشاسعة في دول الخليج التي يجتازها المَمَر. هذا الأمر يُمكن أن يجعل "إسرائيل" لاعباً كبيراً في مجال الطاقة المُتَجَدِّدة وتحلية المياه وإمدادات الطاقة إلى أوروبا والمنطقة (تتطلع حكومة الكيان إلى تحقيق أهدافها في مجال الطاقة المُتَجَدِّدة بنسبة 70% من إنتاج الكهرباء مع حلول العام 2050). كما وتطرح إمكانيّة القيام بتخزين الغاز في منشآت سبق أن تمّ تجربتها في "إسرائيل"؛ فالمشروع الطموح يحمل خطراً تتعلّق بتوريد الغاز من "إسرائيل" إلى أوروبا، وتوسيع وتطوير البنية التحتية الموجودة لترانزيت الطاقة ضمن وخارج الكيان²⁶.

إن عملية التواصل بين "إسرائيل" و"دول الاعتدال العربي" مُرَشَّحة لأن تصبح أكثر متانة من خلال المشروع. ففي العقد الماضي، وصلت البضائع الأوروبية إلى السعودية وبلدان عربية أخرى عبر ميناء "حيفا"، بعد أن قطعت المسافة عبر المعابر بين الحدود الأردنية مع الأراضي المحتلة، مع الحفاظ على سرية المرور عبرها²⁷.

ظَهَرَت أشكال التعاون الفعّال بين "إسرائيل" ودول "المَمَر الشرقي"، أي دول الخليج والسعودية والأردن خلال حرب غزة بشكل خاص، إذ نشطت رحلات نقل البضائع بين هذه البلدان وصولاً إلى "إسرائيل". ذلك أن التعاون الاقتصادي والمدني والأمني بين بعض هذه الدول مع الكيان كان يتم في السابق عبر طرف ثالث أحياناً، في حين طُبِّقت في السنوات الأخيرة سياسة "الأجواء المفتوحة" بين السعودية وعمان ودول الخليج مع الشركات الإسرائيلية في رحلاتها إلى آسيا. ومؤخراً، سَمَحَت الظروف في تظهير هذا التعاون في شقّه الأمني والعسكري والاستراتيجي بطريقة واضحة وصریحة. كما وظَّهر في صورة تفاعل هذه الدول مع الردّ الإيراني المُباشِر على "إسرائيل" خلال عمليات "الوعد الصادق"، وخلال الحرب الإسرائيلية على إيران التي دامت 12 يوماً.

²⁵ Levitan, Nir, Op.cit.

²⁶ Ibid.

²⁷ Ibid.

يُذكر أن "إسرائيل" كانت قد اقترحت مشروعاً أسمته مشروع "قناة بن غوريون"²⁸ لإنشاء ممر مائي يربط بين خليج العقبة (إيلات) على البحر الأحمر وميناء "أسدود" على البحر المتوسط، مروراً بصحراء النقب. ويهدف المشروع إلى إنشاء قناتين مُستقلّتين تسمحان بمرور السفن في كلا الاتجاهين دون تأخير، على عكس الحال في "قناة السويس" التي تعتمد على نظام المرور بالتناوب. ويشترك المشروعان في تحقيق أهداف مشتركة، أولها الالتفاف على "قناة السويس" والتقليل من أهميتها، وتأمين السيطرة على المناطق والدول التي يمرّان عبرها، حماية للمصالح الأمريكية والإسرائيلية. كما يُمكن تحقيق التكامل بين المشروعين من خلال تأمين ممر مائي يربط بين موانئ الكيان والممر ممّا يُعزّز من نقل البضائع والسيطرة الأمنية والعسكرية. كما يتمّ كلا المشروعين بدعم من الاتحاد الأوروبي؛ وقد يشمل الدعم مشاريع البنية التحتية المرتبطة بهما²⁹.

التحديات الجيوبوليتيكية لمشروع الممر: التركيز على "إسرائيل"

يُشدّد البعض على أن "إسرائيل" ليست مُجرّد مُشارك في مشروع الممر، بل هي مُرتكز أساسي وعُقدة مُواصلات حسّاسة³⁰. ومن المعروف أن "إسرائيل" مُلتزمة باتفاقيات تجارة حرة مع أوروبا وأميركا؛ وهي في مفاوضات تجارية متقدّمة مع الهند؛ وهذا ما يجعل "إسرائيل" في نظر الدول شريكاً تجارياً مغرباً.

يُشير أحد المُحلّلين إلى أن الصراع الإسرائيلي مع قطاع غزة هو أحد أوجه الوضع الجيوبوليتيكي المُعقّد لإسرائيل، وأنه مع تصاعد النزاع توقّف العمل في ميناء "حيفا" الذي تُعرّض مع شبكة القطارات التي تربط الأردن والسعودية للتهديد الأمني³¹. كما أن أحد التهديدات التي يُواجهها الممر هو العلاقات المُتوتّرة مع دول مُلاصقة جغرافياً مثل لبنان، أو تقع ضمن الإقليم مثل إيران. كما يُمكن أن يتأثّر مباشرة بالحلف بين الولايات المتحدة وبعض الدول الأوروبية، لأنه يضعهم في موقع عداء مع روسيا والصين.

وانطلاقاً ممّا سبق ذكره، يُمكن أن نستعرض تلخيصاً بالنقاط لأبرز التحديات المُرتبطة بالمضيّ في مشروع الممر، خاصّة المتعلّقة بإسرائيل:

1-الوضع الأمني:

تُجمع الدول المُنخرطة في مشروع الممر أنه يُواجه تحديات جيوبوليتيكية تتطلّب "التخطيط الاستراتيجي والتعاون الذكي". فممرٌ مُماثل لا ينجح إلّا بوجود استقرار سياسي وأمني، لأن عدم الاستقرار يقود إلى عرقلة خطوات المشروع وتكبّد خسائر ماديّة فادحة. وهذه المخاطر قد يكون مصدرها عدد من بلدان المنطقة التي تُعارض الخطة الأمريكية في إحكام السيطرة على الممرّات والطُرق البحريّة في المنطقة؛ بالإضافة إلى الظروف الأمنية الغير مُستقرّة التي تُحيط بوضع "إسرائيل". وفي سياق تحليل المخاطر التي يتعرّض لها الممر، يُطالب مراقبون "إسرائيل" بتأمين الاستقرار الضروري من أجل ضمان نجاح المشروع وضمان تَمَنّعه

²⁸ تمتد القناة من خليج العقبة مروراً بإيلات ثم وادي عربة وتتوجه الى البحر الميت ومن ثم تتوجه الى البحر المتوسط متفادية المرور في قطاع غزة. يبلغ طول القناة المقترحة 292.9 كلم وتقدر كلفتها بين 15 الى 55 مليار دولار مع توقعات بتحقيق إيرادات سنوية تصل الى 6 مليارات دولار.

²⁹ دايف، يحيي، "طريق الهند وقناة بن غوريون بين التحولات الجيوإقتصادية والجيوسياسية في طرق التجارة الدولية"، موقع ميديا بلس، 10 أيار 2025.

³⁰ Samaan, Jean-Loup, Op.cit.

³¹ Levitan, Nir, Op.cit.

بقابلية الحياة. ويُشير هؤلاء إلى أن الأخطار في الوقت الحالي تفوق الفوائد بسبب حالة التوتر الأمني العالية والأخطار المُحدقة بالسفن التي تجتاز الممرات البحرية والبرية؛ إضافة إلى الحاجة الماسة في تأمين خطوط أنابيب الطاقة. وتؤكد أوساط القائمين على المشروع أن وجود حالة عدم الاستقرار هذه تُحتم على المُخططين أن يرفعوا من مستوى التواصل الدبلوماسي وتفعيل آلية حل الخلافات لتأمين الممر. كما وتطرح فكرة تنويع محطات الترانزيت واستطلاع طرق بديلة تحد من الأخطار وتؤمن استمرارية عمل التجارة وتدقق السلع رغم الظروف الأمنية الحرجة التي يُمكن أن تطرأ³².

وبالنظر إلى الدور المحوري الذي يلعبه ميناء "حيفا"، وفي سياق تأمين البديل، يندفع التفكير بموانئ أكثر أماناً واستقراراً في بلدان مثل مصر عبر "قناة السويس"، أو عُمان عبر ميناء "صلالة". وقد شهد العالم على ظاهرة ارتفاع كلفة التأمين بشكل كبير خلال الأزمات والأجواء المتوترة. ويُلمح عدد من المُراقبين إلى أنه إذا استمر الوضع الأمني في "إسرائيل" والمنطقة على ما هو عليه من توتر، فإن الأطراف الأخرى ستبحث عن البديل الأكثر أماناً، وأن المشروع يُمكن أن يُعلق؛ وهذا الأمر يُمكن أن يَجَرَّ آثاراً سلبية على النمو الاقتصادي، ويضرب مصداقية ادعاء خلق "بيئة مُزدهرة" للأعمال وتوفير فرص عمل في الدول المُشاركة³³.

ولا بدّ من الإشارة أخيراً إلى أن مشروع بناء قاعدتين عسكريتين أمريكيتين في جزيرتي "تيران وصنافير" اللتان تنازلت عنهما مصر إلى السعودية، سيُمكن الولايات المتحدة من إحكام سيطرتها على ميناء "العقبة"؛ وبالتالي تأمين الحماية لمشروع ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا.

2- تمويل المشروع:

سيَتَوَقَّف نجاح الممر على مدى الالتزام والدعم السياسي والمالي الذي سَتَقَدِّمه الولايات وحلفاؤها (يَحْظَى مشروع الممر بدعم من الاتحاد الأوروبي). ومن المُتَوَقَّع أن يتم تمويل المشروع من خلال مزيج من الاستثمار العام والخاص. وهذا الشكل من الاستثمار المُشترك مُتَّبَع حالياً في الشراكات العالمية، حيث تتخرب البلدان في تعاون مع شركاء مُتَعَدِّدين في الوقت عينه. وهنا تبرز المُنافسة الصعبة مع مُبادرة "الحزام والطريق" الصينية. فالاستثمارات الكبرى التي تقوم بها المُبادرة عبر آسيا وأفريقيا وأوروبا تُهَدِّد جاذبية الممر بالنسبة للمُشاركين فيه.

إنّ هذا المشروع الضخم الذي يُلَحَظ مشاريع توسعة البنية التحتية الموجودة في غالبية الدول المُشاركة، بالإضافة إلى توسيع شبكات الاتصال والسكك الحديدية وبقية البنية التحتية الضرورية، يَتَطَلَّب استثمارات كبرى والتزاماً رسمياً على المدى الطويل من قِبل الدول المُشاركة بشكل خاص. مع العلم أن جزءاً من البنية التحتية لهذا الممر جاهز عملياً في العديد من الدول، إلّا أن جزءاً أكبر بحاجة إلى الإنشاء أو إعادة التأهيل والتوسعة استعداداً للدور الجديد (يَتَطَلَّب الممر بناء 1110 كلم من السكة الحديد بين "الفجيرة" في الإمارات إلى "حيفا"، وحوالي

³² Hooper, Vincent James, "IMEC and Israel: Corridor to Peace and Prosperity?", The Times of Israel, December 5 2024. Find Link: <https://blogs.timesofisrael.com/imec-and-israel-corridor-to-peace-and-prosperity/>

³³ Levitan, Nir, Op.cit.

745 كلم من السكّة من "جبل علي" في دبي إلى "حيفا"؛ إضافة إلى 630 كلم من السكة من "أبوظبي" إلى "حيفا"). وفي "إسرائيل" أيضاً، وعلى سبيل المثال، يتطلّب المضي بالمشروع تحديث وتوسعة وسائل ضخ الغاز إلى أوروبا ضمن وخارج "إسرائيل". ووجود هذه المشاريع الضخمة في الخطة يُحتمل المشروع في تحديد المسؤوليات والالتزامات المادية بوضوح؛ وهذا ما لم يتم إلى غاية اليوم.

تُقدّر تكلفة المرحلة الأولى من المشروع بحوالي 8 مليار دولار، وتتضمّن مشاريع لجذب استثمارات من القطاع الخاص. وعَدّت السعودية باستثمار مبلغ 20 مليار دولار في الممر، إلّا أن هذا المبلغ يبقى جزءاً صغيراً من مبلغ إجمالي مجموعه 700 مليار دولار يتعيّن على الدول السبع الكبرى (أعلن الاتحاد الأوروبي التزامه بإنفاق ما يُقارب 300 مليار دولار على استثمارات في البنية التحتية في الخارج بين عامي 2021 و2027 من خلال مشروع "البوابة العالمية" الذي تم إطلاقه لمنافسة مبادرة "الحزام والطريق" والدفاع عن المصالح الأوروبية) رصده للمشاريع التي يُتوقع أن تُنافس مشاريع المبادرة الصينية مع حلول العام 2027. إضافة إلى أن غالبية الدول الأعضاء لم تُحدّد قيمة التزاماتها المالية الرسمية المرصودة لمشروع الممر، ما يترك غالبية المشهد التمويلي غير واضح.³⁴

وهذا يتناقض مع ما تُعلنه الدول الكبرى القائمة على المشروع أنه يختلف عن مشاريع "الحزام والطريق" لناحية تأمين الشفافية المالية في عملية التمويل، وأنه يتجنّب إيقاع الدول المشاركة في "فخ الديون". إن إنجاز المشروع على أرض الواقع هو مهمة في غاية التعقيد، ويستدعي انخراط جهات متعدّدة للتخطيط للاستثمارات ووضع جداول الضرائب والجمارك ودراسة الخطة التجارية وتحديد الالتزامات المالية التي يتعيّن أن تتحمّلها كلّ حكومة بعينها، إضافة إلى تحديد المهل الزمنية.

يعتبر المُتحمّسون في "إسرائيل" لمشروع الممر أنّ على "إسرائيل" أن تستفيد من علاقاتها مع حلفائها الغربيين من أجل تأمين دعم دائم للمشروع، ذلك أن أي اضطراب، سواء كان بسبب عدم استقرار جيوبوليتيكي أو تنافس في المصالح من قبل الشركاء في الممر يُمكن أن ينعكس عليها بسبب دورها المحوري فيه. ويُلمح مراقبون على "إسرائيل" من أجل تأمين الاستقرار الأمني والسياسي لمكافحة التردّد ولتمهيد الأرضية لانطلاق المشروع وتأمين بيئة آمنة للاستثمار والالتزامات الطويلة الأمد.³⁵

ومن الأمثلة التي تُلقي الضوء على التراجع الذي يُمكن أن يُصيب المشاريع الكبرى بسبب تقلص الموارد المادية وتراجع النية السياسية هو مشروع (Build Back a Better World) أو "إعادة بناء عالم أفضل"؛ وهو خطة دولية مدعومة من جانب الولايات المتحدة، هدفها مُحاصرة النفوذ الصيني المُتمدّد في الدول النامية. رُصد لهذه الخطة مبلغ 40 تريليون دولار؛ إلّا أنه وبعد مضي عام، وخلال لقاء لمجموعة السبعة، قرّرت المجموعة تقليص المبلغ المرصود لهذه الخطة إلى 600 مليار دولار لتجديد البنية التحتية والاستثمار؛ ومن بعد ذلك لم يتمّ المُباشرة بعمل أيّ شيء.³⁶

³⁴ Ibid.

³⁵ Hooper, Vincent James, Op.cit.

³⁶ Escobar, Pepe, Op.cit.

3-تهديد مصالح الدول:

يواجه الممر تحدّيات تعكس درجة التعقيد الذي تتسم به المنطقة وديناميّاتها غير المُستقرّة. ومن وجهة نظر إسرائيلية، وبالنظر لمُحاوِلة إعادة التموضع الجيوبوليتيكي الذي تنتهجه "إسرائيل" بعد معركة "طوفان الأقصى"، تعتبر "إسرائيل" أن الممر من ناحية استراتيجية يخدم كُتْل مُعايد للنفوذ الإيراني في المنطقة. والقادة الإسرائيليون، بمن فيهم "نتنياهو"، دافعوا عنه لأنّه "يُخفّف من تأثير طهران في الإقليم". إن مُبادَرة إنشاء الممر تتوافق مع الطموحات الإسرائيلية لإعادة صياغة اصطفااف واسع في الجيوبوليتيك الشرق أوسطي. إضافة إلى أن الإسرائيليين مُقنّنون أن "القوة الناعمة الإسرائيلية" مُمكن أن تلعب دوراً قوياً في الدفع نحو إنشاء الممر، في جانب منه عبر تنشيط التبادل الثقافي والتعاون الأكاديمي والمُبادرات السياحية، حيث تبرز فُرصة إعادة تشكيل التصورات في العالم العربي وتكريس الجهود لصياغة سردية ناعمة عن التعاون الإقليمي وإنجاز التقدّم الجماعي.

انطلاقاً ممّا ذكرناه أعلاه، تتقدّم "إسرائيل"، مع شركائها الغربيين بشكل خاص، لإحداث تغييرات وضرب المصالح الاقتصادية لبعض دول المنطقة، والانخراط مُباشرة في الجهود المبذولة للالتفاف على المشاريع المُنافسة؛ وهذا الأمر في المشهد العام، يُمهّد الأجواء لوضع الولايات المتحدة والدول الأوروبية في مُواجهة مع روسيا والصين (الممر يساهم في تقليل اعتماد الهند على الصين في مجالي التجارة والاستثمار).

إن الممر يرفع من منسوب الفُلق الجيو-اقتصادي لدى بلدان مثل باكستان وإيران ومصر وتركيا، التي تُشعر أنها مُستبعدة ومُستهدفة، في حين تُعبّر دول أخرى عن استفادتها القصوى، كما هو حال الهند (تُذكر الهند أن الممر يُعزّز علاقتها بدول الخليج العربي، ولكن يؤدي علاقتها بمصر والصين) والسعودية. كما يُثير الممر الفُلق لدى بعض حلفاء الولايات المتحدة الذين يشعرون أنهم مُخَيّدون، كتركيا وعُمان وقطر. ونُشير إلى أنه في العام 2023 قام الرئيس التركي "رجب طيّب أردوغان" بتوجيه انتقاد لاذع للمشروع لأنه لا يُشرك تركيا، واقترح طريقاً بديلاً أسماه "مشروع طريق التطور العراقي"، الذي يهدف إلى وصل منطقة الخليج بأوروبا عبر سكك الحديد والطُرق السريعة والموانئ في الإمارات وقطر والعراق، بما فيها ميناء "الفاو" الكبير. كما وتُعارض مصر بشدّة هذا المشروع، لأن الممر يُنافس "قناة السويس" في مصر التي تُستعمل في نقل البضائع بين "مومباي" وأوروبا وتُغذّي مصر بالعوائد القومية الكبرى³⁷.

ونُشير إلى أن الممر يجد نفسه تحت رحمة الاختلافات بين بلدان الشرق الأوسط. فهناك مشاريع بنية تحتية مُشتركة في الخليج فشلت بسبب الخلافات القومية. فقامت قطر والبحرين بإلغاء إنشاء جسر بعد أن انضمت "المنامة" إلى قرار السعودية في فرض الحصار على الدوحة في العام 2017. وفي العام 2005، عارضت "الرياض" بناء جسر آخر بين الإمارات وقطر. كما أن الدولتين الخليجيتين الأساسيتين في مشروع الممر، السعودية والإمارات، تنشأ بينهما بعض الخلافات بين الفئتين والأخرى.

الخاتمة

³⁷Bashir, H., Vaid, A. B., Fayaz, A, Bhat,Op.cit,p:67.

إنَّ قيمة المشاريع الكبرى المُعاصرة تُظهر في وجود مُرتكز سياسي واقتصادي مُتماسك رافع للمشروع؛ إضافة إلى شمولها رقعة جغرافية كبيرة مُرحَّبة، وتضم عدداً كبيراً ومُتنوّعاً من الدول؛ إضافة إلى توفّر رصيد مالي الذي يكون بمثابة قوّة ثابتة تنقله إلى حيّز الواقع. فعلى سبيل المثال، بلغت الاستثمارات الكليّة في مُبادرة "الحزام والطريق" قيمة كبيرة جداً ناهزت تريليون دولار في شهر تمّوز من العام 2023. وقد سجّل انخراط أكثر من 150 بلداً شريكاً فيها، إضافة إلى امتلاكها الرؤية الشاملة والواضحة، ما جعلها تنتقل من الطابع الإقليمي إلى الطابع العالمي. وهنا نقول إن تصوّر الولايات المتحدة في أنّ مُهاجمة مُبادرة الصين، وتصوير هذه الأخيرة على أنها اقتصاد يُلتهِم الاقتصادات الأخرى، لم ينجح إلى غاية اليوم. ومشروع "ممرّ الهند-الشرق الأوسط-أوروبا" الذي يُعتبر تحدياً للمُبادرة الصينية، والذي أُسس على بناء رابطة جديدة تجمع الهند ودول الخليج و"إسرائيل" بشكل أساسي، لم تُترجم بُناه وآلياته على أرض الواقع كمشروع مُتكامل بعد؛ والأهم أنه لم تُحدّد آلياته التمويلية بوضوح، مع العلم أن بناء الممرّ قد يستغرق عقوداً. كما ويُفترَض من الممرّ تقديم صورة توحى بأنه خيار جَذاب للبلدان التي تبحث عن بدائل.

تَنظر "إسرائيل" إلى الممرّ على أنه فُرصة نادرة وقيمة لدعم موقعها الاقتصادي "القيادي" في المنطقة، وفُرصة لإعادة تشكيل الأحلاف الإقليمية بما يتناسب مع مصالحها الاقتصادية والسياسية والأمنية، ووسيلة لإنجاز التطبيع الكامل ومفتاح لاندماجها كلياً في كيان المنطقة؛ وبالتالي هي في موقع المُسهّل الطبيعي لقيامه. وفي الوقت الحاضر، تنبأه "إسرائيل" بتلاشي ما تُعتبره "طوق النار" الذي كان جزءاً من "الاستراتيجية الإيرانية" في السنوات الإسرائيلية للضغط عليها، وتُحدّد هدفاً لها أنها سننشط في المستقبل على خط الاستفادّة القصوى من الأجواء الإقليمية والدولية التي تبدو مؤاتية بالنسبة إليها.

إلاّ أنّه لا يجدر إغفال عامل التوتّر الدائم والخطير في البيئة الأمنيّة المُحيطة بالكيان، والذي يُهدّد موضوعاً الثقة اللازمة من أجل تحويل الممرّ من رؤية إلى حقيقة؛ ما يجعل من الصعب توقّع المآلات الجيوستراتيجية لهذا الممرّ المُتعدّد الأوجه الذي يطرح فُرصاً بالنسبة لإسرائيل وحلفائها ويواجه تحديات كبرى. يُسدي الغرب نصيحته بأن يُغلّب الشركاء في المشروع التقدّم والازدهار على السياسة، وتعمل آله الإعلامية على تصوير "إسرائيل" دولة ذات مُقدّرات كبرى موجودة في مُحيط مُعقّد، وتواجه تحديات خارجية تستدعي التدخّل الدائم لمُساعدتها.

إن التوتّرات الجيوبوليتيكية بين القوى العظمى تبرز في صورة السباق الدائر حالياً على مناطق النفوذ وأنابيب الطاقة وحرب الطُرق التجارية المُشتعلة، خاصّة مع رصد الظاهرة العالمية الأبرز المُتجلّية في بدء انزياح مركز الثقل الاقتصادي العالمي من الغرب إلى الشرق وصعود قوّة الكتلة الأوراسية. أكّدت الولايات المتحدة في السابق أنها لن تترك فراغاً تملؤه الصين وروسيا في المنطقة. والخطة الأمريكية تُترجم في الاندفاع الحالية للسيطرة الأحادية وإحكام الهيمنة على شرايين المنطقة التجارية المُتمثّلة بالطُرق والممرّات البريّة والبحريّة المُمتدّة من الهند إلى أوروبا، بعيداً عن الطُرق التقليدية التي لا تضمن الولايات المتحدة السيطرة الكاملة عليها؛ و"إسرائيل" تتموضع في قلب هذه الخطة على مختلف الأصعدة.

إنّ من أبرز التحدّيات التي تُواجه الدول والتجمّعات السياسية والاقتصادية والأمنية العالمية هو تحدّي صياغة الدور والنموذج. وتُحاول "إسرائيل" من خلال اندماجها في المشاريع تحت الرعاية الأمريكية أن تتخطى في إطار الدور والنموذج الذي تُطرحه الولايات المتحدة.