

ذا دبلومات: الجغرافيا السياسية لممر الهند والشرق الأوسط وأوروبا الجديد



نشرت مجلة ذا دبلومات تقريراً كتبه راجيسوارى بيلاي راجاغوبالان، مدير مركز الأمن والاستراتيجية والتكنولوجيا الهندي، حول ممر الهند الشرق الأوسط وأوروبا الجديد وما يمثله لمبادرة الحزام والطريق الصينية.

وقال الكاتب إن أحد الإنجازات التي تحققت على هامش قمة مجموعة العشرين في الهند هو المبادرة الجديدة لتطوير ممر للسكك الحديدية والشحن يربط الهند بأوروبا عبر الشرق الأوسط. ووقع قادة من الولايات المتحدة والهند والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والاتحاد الأوروبي مذكرة تفاهم يوافقون بموجبها على إنشاء الممر التجاري الجديد بين الشرق الأوسط وأوروبا.

وأوضح الكاتب أن كون بعض دول الشرق الأوسط الكبرى بما في ذلك السعودية وإسرائيل والإمارات والأردن جزءاً منها يجعلها جديرة بالملاحظة، خاصة من منظور جيوسياسي. عند الإعلان عن ذلك في اجتماع قادة مجموعة العشرين حول الشراكة من أجل البنية التحتية العالمية والاستثمار، أشار القادة إلى أن المبادرة الجديدة ستشمل الربط بالسكك الحديدية وخطوط الشحن وكابلات البيانات عالية السرعة وخطوط أنابيب الطاقة. وستكتمل هذه الشبكات البحرية والطرقية الحالية التي ستعزز حركة التجارة والخدمات «للعبور من وإلى وبين الهند والإمارات والسعودية والأردن وإسرائيل وأوروبا».

ووفقاً للكاتب، فمنذ أن أطلقت الصين مبادرة الحزام والطريق، بذلت الولايات المتحدة وشركاؤها جهوداً للتوصل إلى مقترحات بديلة فعالة. ويُعد الممر التجاري الجديد مبادرة بنية تحتية لتمويل مشاريع الربط في البلدان النامية.

إلى جانب المبادرة الجديدة، شهدت قمة مجموعة العشرين أيضاً إعلان الاتحاد الأوروبي عن خطته لـ «ممر عبر إفريقيا»، وهو شبكة نقل تربط أنجولا وزامبيا وجمهورية الكونغو الديمقراطية.

تعتبر مبادرة الممر التجاري مهمة من منظور البنية التحتية والربط وكذلك من زاوية جيوسياسية. ويتضمن المشروع ممرين منفصلين - الممر الشرقي، الذي يربط الهند بالخليج العربي، والممر الشمالي، الذي يربط الخليج العربي بأوروبا. وفقاً لمذكرة التفاهم، من المتوقع أن تحفز المبادرة التنمية الاقتصادية من خلال تعزيز الاتصال والتكامل الاقتصادي بين آسيا والخليج العربي وأوروبا.

أبعاد مهمة

ولفت الكاتب إلى أن للممر الجديد أبعاد مهمة أخرى، بما في ذلك سلاسل التوريد الإقليمية الموثوقة والأمنة، وتحسين إمكانية الوصول إلى التجارة، وتيسير التجارة. وتتطلع البلدان المشاركة إلى «زيادة الكفاءات، وخفض التكاليف، وتعزيز الوحدة الاقتصادية، وخلق فرص العمل، وخفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري - مما يؤدي إلى اندماج تحويلي في آسيا وأوروبا والشرق الأوسط».

وفي حين لا تزال التفاصيل منتظرة، ما هو معروف حالياً هو أن الممر الجديد يستكشف عديداً من الطرق المختلفة التي تربط الكثير من الموانئ على طول الطريق، بما في ذلك حيفا في إسرائيل، وبيرايوس في اليونان، وثلاثة موانئ على الساحل الغربي للهند: موندرا، وكاندلا، وجواهر لال ناهرو. هناك خمسة موانئ في الشرق الأوسط سترتبط بالموانئ الهندية وتشمل الفجيرة وجبل علي وأبو ظبي في الإمارات العربية المتحدة وكذلك موانئ الدمام ورأس الخير في المملكة العربية السعودية.

في مواجهة المبادرة الصينية

ومن الناحية الجيوسياسية، يوصف الممر التجاري بأنه مضاد لمبادرة الحزام والطريق الصينية، لكن حجم ونطاق مبادرة الحزام والطريق أكبر بكثير. منذ إنطلاقه قبل عقد من الزمان، وقع أكثر من 150 دولة وحوالي 30 منظمة دولية على مبادرة الحزام والطريق.

واعترضت الهند، منذ الأيام الأولى، على ذلك لأن الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني، وهو عنصر رئيس في مبادرة الحزام والطريق، يمر عبر الأراضي التي تطالب بها الهند. وعلى الرغم من أن عدداً كبيراً من البلدان قد أيدتها، إلا أن صورة مبادرة الحزام والطريق قد توترت بسبب مشاكل الديون في دول مثل سريلانكا. في الآونة الأخيرة، أعلنت إيطاليا عن قرار الانسحاب من مبادرة الحزام والطريق لأنها «لم تحقق النتائج المتوقعة».

من الصعب على بلد واحد الانخراط في نوع التواصل الاقتصادي والاستراتيجي الذي قامت به الصين من خلال مبادرات مثل مبادرة الحزام والطريق. ومع ذلك، يبدو أن الهند والولايات المتحدة وعدد من البلدان الأخرى ذات القدرة التكنولوجية والمالية يمكن أن تضعف بشكل جماعي جهود الصين من خلال تقديم بديل عملي للعالم النامي. ويبدو أن البلدان الشريكة في الممر لديها المكونات السليمة لإثارة بعض القلق في الصين.