

تداعيات طوفان الأقصى على الممر الاقتصادي الهندي- الأوروبي: التحديات والآفاق المستقبلية

The repercussions of the Al-Aqsa flood on the India-Europe Economic Corridor: Challenges and Future Prospects

م.م. سعد شهاب أحمد شيخ

كلية العلوم السياسية - جامعة الموصل

Saad.ahmed@uomosul.edu.iq

م.م. زياد عبدالرحمن علي محمود

كلية العلوم السياسية - جامعة الموصل

zyad.abdulrahman@uomosul.edu.iq

تاريخ قبول النشر: ٢٠٢٦/٤/١٦

تاريخ استلام البحث: ٢٠٢٦/٢/١٠

الملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل التداعيات الجيوسياسية والاقتصادية للتصعيد الذي شهدته منطقة الشرق الأوسط ولا سيما أحداث السابع من أكتوبر ٢٠٢٣ على مشروع الممر الاقتصادي الهندي-الأوروبي بوصفه أحد أبرز المبادرات الجيو-اقتصادية العابرة للأقاليم وتركز الدراسة على استكشاف مدى تأثر استدامة المشروع وجدواه الاستثمارية في ظل بيئة إقليمية تتسم بتزايد المخاطر الأمنية وعدم اليقين الاستراتيجي مع اعتماد الفترة (٢٠٢٣-٢٠٢٤) إطارًا زمنيًا للتحليل، وقد استند البحث إلى المنهج الوصفي- التحليلي مدعومًا بالاستقراء من خلال توظيف بيانات وتقارير دولية تتعلق بحركة التجارة العالمية، وتكاليف النقل، ومؤشرات المخاطر في الممرات البحرية، وتُظهر النتائج أن تصاعد التوترات الأمنية في مناطق العبور، ولا سيما في البحر الأحمر، أسهم في رفع تكاليف الشحن والتأمين وإعادة توجيه بعض مسارات التجارة الدولية، الأمر الذي انعكس سلبًا على جاذبية المشروع الاستثمارية كما تشير الدراسة إلى أن استدامة الممر تظل مرهونة بقدرة الدول المشاركة على تبني استراتيجيات تكيف مرنة وتعزيز التنسيق الأمني والاقتصادي وتطوير بدائل لوجستية تقلل من تأثير الاضطرابات الإقليمية.

الكلمات المفتاحية: طوفان الأقصى، الممر الاقتصادي، التحديات، الآفاق المستقبلية، فلسطين.

Abstract:

This study aims to analyze the geopolitical and economic repercussions of the escalation witnessed in the Middle East region, particularly the events of October 7, 2023, on the India-Europe Economic Corridor (IEEC) project, one of the most prominent trans-regional geo-economic initiatives. The study focuses on exploring the extent to which the project's sustainability and investment viability are affected within a regional environment characterized by increasing security risks and strategic uncertainty, using the period (2023–2024) as the timeframe for the analysis. The research was based on the descriptive-analytical approach, supported by induction through the use of international data and reports related to the movement of global trade, transportation costs, and risk indicators in maritime corridors. The results show



that the escalation of security tensions in transit areas, particularly in the Red Sea, contributed to raising shipping and insurance costs and rerouting some international trade routes, which negatively affected the attractiveness of the investment project. The study also indicates that the sustainability of the corridor remains dependent on the ability of the participating countries to adopt flexible adaptation strategies, enhance security and economic coordination, and develop logistical alternatives that reduce the impact of regional disturbances.

Keywords: Al-Aqsa flood, economic corridor, challenges, future prospects, Palestine.

المقدمة

يشهد المشهد العالمي للطاقة حاليًا تحولًا جذريًا بفعل الديناميكيات الجيوسياسية المتغيرة والتقدم التكنولوجي والتركيز المتزايد على التنمية المستدامة ويكمن جوهر هذا التحول في تطوير مشاريع البنية التحتية الدولية للطاقة التي أصبحت ساحات صراع محورية للنفوذ الجيو سياسي والقوة الاقتصادية للدول ويمثل الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا شاهدًا على هذا العصر من المنافسة الاستراتيجية التي تجسد تعقيدات وطموحات الدول المتنافسة على أمن الطاقة والتنمية الاقتصادية والهيمنة الاقتصادية الإقليمية.

يُعدّ الممر الاقتصادي الهندي-الأوروبي أحد المشاريع الطموحة التي تهدف إلى تعزيز الترابط الاقتصادي بين جنوب آسيا وأوروبا عبر الشرق الأوسط وذلك من خلال إنشاء شبكة متكاملة من البنى التحتية للنقل والطاقة والاتصالات يأتي هذا المشروع كجزء من التوجه العالمي نحو تعزيز التعاون الاقتصادي العابر للقارات وتحقيق تكامل اقتصادي يخدم مصالح الدول المشاركة.

إلا أن التطورات الجيوستراتيجية الأخيرة لا سيما تصعيد (طوفان الأقصى) وما تبعه من اضطرابات أمنية وحروب في المنطقة قد ألقت بظلالها على هذا المشروع مما أثار تساؤلات حول قدرته على تحقيق أهدافه في ظل بيئة تتسم بحالة عدم الاستقرار والتي أدت التوترات الأمنية سيما في مناطق العبور الاستراتيجية من البحر الأحمر والخليج العربي إلى اضطرابات في سلاسل التوريد وارتفاع تكاليف النقل والتأمين مما قد يحدّ من الجدوى الاقتصادية لهذا الممر بناءً على ما تقدم يسعى هذا البحث إلى دراسة أهم التداعيات الأمنية والاقتصادية على الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي من خلال تحليل أهم التحديات التي قد تواجه المشروع فضلًا عن أفاقه المستقبلية.

وفيما يتعلق بالإطار الزمني للدراسة يركّز هذا البحث على الفترة الممتدة من أكتوبر ٢٠٢٣ إلى نهاية عام ٢٠٢٤ بوصفها المرحلة التي شهدت تصاعدًا ملحوظًا في التوترات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط عقب أحداث السابع من أكتوبر وما رافقها من تداعيات أمنية واقتصادية أثّرت بشكل مباشر في حركة التجارة الدولية وسلاسل الإمداد ويأتي اختيار هذا الإطار الزمني لكونه يمثل مرحلة اختبار واقعي لمدى قدرة مشروع الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي على التكيف مع بيئة إقليمية تتسم بعدم الاستقرار وارتفاع المخاطر.

أهداف البحث: تهدف هذه الدراسة إلى تقديم تقييم منهجي لمدى تأثير التوترات الجيوسياسية ولا سيما عملية طوفان الأقصى على الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي مع التركيز على استدامته الاقتصادية واللوجستية وتشمل أهداف البحث ما يلي:

١. قياس أثر التوترات الأمنية على تكاليف النقل والتأمين عبر الممرات البحرية والبرية.
٢. تحليل تأثير المخاطر السياسية والأمنية على استمرارية سلاسل الإمداد والتدفقات التجارية.
٣. تقييم كفاءة العمليات اللوجستية للممر من حيث زمن النقل وانسيابية حركة البضائع.
٤. استشراف السيناريوهات المستقبلية للممر في ظل مختلف الظروف الإقليمية بما في ذلك تبني بدائل مرنة ومسارات بديلة.
٥. تقديم توصيات عملية لصانعي القرار والمستثمرين بهدف تعزيز استدامة المشروع وتقليل المخاطر المرتبطة بالبيئة الأمنية والسياسية غير المستقرة.

أهمية البحث: تتبع أهمية هذه الدراسة من الدور الاستراتيجي للممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي في إعادة صياغة خارطة التجارة الدولية وتعزيز العلاقات الاقتصادية بين قارتي آسيا وأوروبا مروراً بالشرق الأوسط وإسرائيل تكمن قيمة البحث في تقديم تقييم علمي معمق للتحديات الجيوسياسية والأمنية والاقتصادية التي قد تعرقل تنفيذ المشروع واستمراره لا سيما في ظل تصاعد التوترات الإقليمية بعد عملية طوفان الأقصى حيث تسهم الدراسة في:

١. تزويد صانعي القرار بتقدير واضح للمخاطر والفرص المحتملة التي قد تواجه المشروع بما يدعم وضع سياسات واستراتيجيات فعّالة لتقليل الآثار السلبية وتعزيز استدامة المشروع.
٢. إثراء الوسط الأكاديمي عبر تقديم دراسة حالة معاصرة تجمع بين التحليل الجيوسياسي والاقتصادي وتوضح العلاقة بين الأحداث الإقليمية والمبادرات الاقتصادية العابرة للقارات.
٣. دعم المستثمرين والجهات الاقتصادية من خلال بيان التداعيات المحتملة على الاستثمارات المستقبلية وتقديم توصيات عملية لإدارة المخاطر وتعزيز الاستدامة المالية والاقتصادية للممر.

فرضية البحث: تصاعد التوترات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط بما في ذلك أحداث طوفان الأقصى يؤدي إلى زيادة المخاطر الأمنية وارتفاع تكاليف النقل والتأمين مما يقلل من جاذبية الاستثمار في الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي بينما يمكن للممر المحافظة على استدامته جزئياً إذا تم تبني استراتيجيات مرنة لتعديل المسارات واستخدام بدائل لوجستية بما في ذلك موانئ العراق ومصر وتركيا.

إشكالية البحث: يهدف هذا البحث إلى دراسة مدى تأثير التوترات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط ولا سيما أحداث السابع من أكتوبر ٢٠٢٣ على الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي مع التركيز على استدامة المشروع وجدواه الاقتصادي وتتضمن الدراسة تحليل أثر المخاطر الأمنية على تكاليف النقل والتأمين وسلاسل الإمداد ومدى قدرة المشروع على التكيف مع بيئة إقليمية غير مستقرة وتشمل الإشكالية تقييم كيفية تأثير هذه التوترات على قرارات المستثمرين وسلاسة حركة البضائع عبر المسارات البحرية والبرية للممر دون التوسع في تقييم العلاقات السياسية العامة للدول المشاركة أو تحليل البنية الاقتصادية الكلية:



بناءً على إشكالية البحث وتركيزها على استدامة الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي تحدد الدراسة الأسئلة الفرعية التالية:

١. ما حجم التأثير الفعلي للتوترات الأمنية على تكاليف النقل والتأمين عبر المسارات البحرية والبرية للممر؟
٢. كيف تؤثر المخاطر الجيوسياسية على استمرارية سلاسل الإمداد وموثوقية حركة البضائع؟
٣. إلى أي مدى تؤثر هذه التوترات على الجاذبية الاستثمارية للممر ويمكن قياس ذلك من خلال قرارات المستثمرين وحجم الاستثمارات؟
٤. ما هي كفاءة التكيف التشغيلية للممر عند تبني مسارات بديلة وموانئ بديلة (مثل العراق، مصر، تركيا) في مواجهة الأزمات الإقليمية؟

منهجية البحث: يعتمد هذا البحث على المنهج التحليلي الوصفي لدراسة تداعيات التغيرات الجيوسياسية والأمنية في منطقة الشرق الأوسط على الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي من خلال تحليل البيانات والمعلومات المتعلقة بالمشروع والتحديات التي تواجهه كما يستند البحث إلى المنهج الاستقرائي لتفسير أثر التطورات السياسية والأمنية ولا سيما بعد عملية طوفان الأقصى على حركة التجارة والاستثمارات المرتبطة بالممر وذلك عبر تحليل التقارير الاقتصادية والإحصاءات الرسمية التي تسلط الضوء على العوامل المؤثرة في نجاح المشروع، ويقتصر التحليل على البيانات والمؤشرات الخاصة بالفترة ٢٠٢٣-٢٠٢٤ لضمان دقة الربط بين الأحداث الجيوسياسية ونتائجها الاقتصادية ولأغراض التحليل يعتمد البحث على مجموعة من المؤشرات الكمية والنوعية لقياس استدامة الممر الاقتصادي بما يتيح تقييم مدى قدرته على الاستمرار في ظل التحديات الجيوسياسية والأمنية وتشمل هذه المؤشرات:

١. مؤشر تكلفة النقل والشحن: يعكس كفاءة العمليات اللوجستية وتأثرها بارتفاع أسعار الوقود والتأمين.
 ٢. مؤشر زمن النقل: يقيس مدى انسيابية حركة البضائع عبر المسارات المقترحة مقارنة بالمسارات التقليدية.
 ٣. مؤشر المخاطر الأمنية: مرتبط بمستوى التهديدات في مناطق العبور البحرية والبرية.
 ٤. مؤشر استقرار سلاسل الإمداد: يقيس انتظام تدفق السلع وعدم تعرضها للانقطاع.
 ٥. مؤشر الجاذبية الاستثمارية: يعكس مدى إقبال المستثمرين على تمويل المشروع في بيئة تتسم بعدم اليقين.
- وبناءً على هذه المؤشرات يتم تقييم استدامة المشروع بوصفها قدرة تكاملية تجمع بين الكفاءة الاقتصادية والاستقرار الأمني والمرونة التشغيلية في مواجهة الأزمات الإقليمية مما يتيح تقديم نتائج تحليلية دقيقة وقابلة للتطبيق لصانعي القرار والمستثمرين.

هيكلية البحث: انقسم البحث إلى مبحثين لكل منهما مطلبين تناول الأول الإطار النظري للممر الاقتصادي الهندي الأوروبي حيث كان عنوان المطلب الأول منه ماهية الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي وأهدافه الاستراتيجية فيما كان عنوان المطلب الثاني العوامل الاقتصادية والسياسية المؤثرة في نجاح المشروع فيما أما المبحث الثاني التحديات الجيوسياسية وتداعياتها على الممر الهندي - الأوروبي والذي تناول الموضوع على مطلبين جاء الأول بعنوان تداعيات طوفان الأقصى والصراعات الإقليمية وكان ختامها في المطلب الذي كان عنوانه السيناريوهات المستقبلية والبدائل الممكنة.

المبحث الأول: الإطار النظري للممر الاقتصادي الهندي-الأوروبي

يُعدّ الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي أحد أبرز المبادرات الجيو-اقتصادية المعاصرة التي تعكس تحولاً في أنماط الترابط الدولي وإعادة تشكيل سلاسل الإمداد بين آسيا وأوروبا عبر الشرق الأوسط وقد أعلن عنه رسمياً خلال قمة مجموعة العشرين في نيودلهي عام ٢٠٢٣ ويهدف هذا المبحث إلى تأطير الأسس النظرية والاستراتيجية للمشروع وتحليل مرتكزاته الاقتصادية والسياسية في سياق التنافس الدولي وإعادة صياغة موازين القوى الإقليمية والدولية.

وفي سياق تأطير المفاهيم الأساسية للدراسة يُعرّف الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي إجرائياً بوصفه منظومة متكاملة من شبكات النقل متعددة الوسائط (البحرية والبرية والرقمية) التي تربط بين الهند وأوروبا مروراً بمنطقة الشرق الأوسط ويُنظر إلى هذا الممر في إطار تحليلي باعتباره وحدة جيو-اقتصادية تُقاس كفاءتها من خلال مجموعة من المؤشرات الكمية تتمثل في تكلفة النقل وزمن الشحن ومستوى المخاطر الأمنية فضلاً عن درجة استمرارية سلاسل الإمداد وبناءً على ذلك فإن تقييم استدامة هذا الممر لا يقتصر على أبعاده الجغرافية أو السياسية بل يمتد ليشمل قدرته على تحقيق الكفاءة الاقتصادية في بيئة تتسم بالتقلب وعدم اليقين.

المطلب الأول: ماهية الممر الاقتصادي الهندي-الأوروبي وأهدافه الاستراتيجية

أولاً: ماهية المشروع الاقتصادي الهندي الأوروبي: تم توقيع مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا في قمة مجموعة العشرين G20 في العاصمة الهندية نيودلهي في سبتمبر ٢٠٢٣ وهذا يعزز أهمية الميزة الاقتصادية الجيوسياسية للهند عبر منطقة الشرق الأوسط وأوروبا علاوة على ذلك يُمثل المشروع ثقلًا استراتيجيًا موازنًا لمبادرة الحزام والطريق الصينية وهو ما يُضيف بُعدًا جديدًا للمنافسة والتعاون الاقتصادي العالمي ينطلق المشروع من الهند وبرعاية الولايات المتحدة الأمريكية والمملكة العربية السعودية وإيطاليا وألمانيا والمفوضية الأوروبية^١.

يُعد ميناء حيفا محوراً رئيسياً في الممر الاقتصادي المقترح الذي يربط الهند بأوروبا عبر الخليج ويشمل ثمان دول هي الهند والإمارات والسعودية والأردن وإسرائيل وإيطاليا وفرنسا وألمانيا ضمن شبكة متكاملة من السكك الحديدية والمسارات البحرية وكابلات الاتصالات وخطوط نقل الطاقة والهيدروجين النظيف بما يعزز أمن الطاقة ويوفر بنية رقمية مستقرة وآمنة^٢.

ينبثق هذا الاقتراح من الاتفاقات الإبراهيمية لعام ٢٠٢٠ وتجمع I2-U2 الذي ضم الهند إلى الولايات المتحدة وإسرائيل والإمارات العربية المتحدة في أكتوبر ٢٠٢١ حيث اقترحت القمة الافتراضية الأولى لتجمع I2-U2 في يوليو ٢٠٢٠ تركيز الجهود على تطوير روابط النقل الاستراتيجية بين الدول الأعضاء لعبت المملكة العربية السعودية دوراً محورياً في المشروع متزامناً مع جهود الولايات المتحدة لتعزيز إمكانية إقامة علاقات دبلوماسية بين السعودية وإسرائيل ما منح المبادرة زخماً إضافياً خلال زيارة مستشار الأمن القومي الأمريكي للهند والإمارات والسعودية وإسرائيل في مايو ٢٠٢٣ معززاً الدعم

السياسي للمشروع. كانت إسرائيل من أوائل المؤيدين المتحمسين للمبادرة، حيث وصف وزير إسرائيلي سابق خط النقل بأنه قطار سلام مؤكداً دوره في تسريع السلام والازدهار الإقليمي ببرز هذا المشروع كإطار استراتيجي يجمع بين الدبلوماسية الاقتصادية والتنمية المستدامة، ويرسخ مكانة النقل والاتصالات والطاقة كأدوات حيوية لتحقيق التكامل الإقليمي وبذلك يمثل الممر المقترح مثالاً حديثاً على الربط بين الجهود السياسية والاقتصادية لتعزيز الاستقرار والتعاون بين الشرق والغرب^٣.

كما هو متوخى يتمثل جوهر الممر في ممر نقل متعدد الوسائط يربط الساحل الغربي للهند بالإمارات العربية المتحدة بحرًا وخط سكة حديدية يعبر شبه الجزيرة العربية وينتهي في ميناء حيفا الإسرائيلي ومن حيفا ستُشحن البضائع إلى بيرايوس في اليونان ومنها ستصل إلى وجهات أوروبية أخرى عبر السكك الحديدية أو الطرق أو البحر كما تتضمن خطط الممر خطوط أنابيب للهيدروجين المُنتج في المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة ووصلات تكنولوجية معلومات عالية الطاقة وشبكات طاقة^٤.

يتضمن الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا مسارين رئيسيين يتميز كل منهما بقدرة عالية على النقل متعدد الوسائط مما يعزز الترابط الاقتصادي والتجاري بين المناطق المعنية ويحقق كفاءة في حركة البضائع والخدمات والأفراد^٥.

أولاً: المسار الشرقي: يربط المسار الشرقي الهند بمنطقة الخليج العربي معززاً الروابط الاقتصادية والتجارية بين جنوب آسيا والشرق الأوسط ويشتمل هذا المسار على منظومة نقل متعددة الوسائط تشمل خطوط السكك الحديدية والنقل البحري، والطرق البرية لضمان انسيابية حركة البضائع والخدمات والأشخاص ويمثل المسار الشرقي نقلة نوعية في التبادل التجاري بين الهند ودول الخليج، إذ يسهم في تعزيز فعالية سلسلة الإمداد وخلق فرص عمل ودعم التنمية الاقتصادية الإقليمية^٦.

ثانياً: المسار الشمالي: يربط المسار الشمالي منطقة الخليج بالأسواق الأوروبية موفرًا طريقًا سريعًا وآمنًا لنقل البضائع والخدمات بين الشرق الأوسط وأوروبا ويتميز هذا المسار بشبكة واسعة تشمل السكك الحديدية ووصلات النقل البحري وشبكات الطرق ما يضمن سرعة وكفاءة الحركة ويعزز التجارة والاستثمار الإقليمي كما يسهم في تقوية الروابط الاقتصادية بين دول المنطقة والأسواق الأوروبية فضلاً عن ذلك يشمل الممر مجموعة من الموانئ والمسارات الاستراتيجية الحيوية في الهند والشرق الأوسط، وأوروبا إضافة إلى خطوط السكك الحديدية المركزية التي تربطها^٧:

١. الهند: موانئ موندرا وكاندلا (ولاية جوجارات) وميناء جواهر لال نهرو في نافي مومباي (ولاية ماهاراشترا).
٢. الشرق الأوسط: موانئ الفجيرة وجبل علي وأبو ظبي في الإمارات العربية المتحدة إضافة إلى ميناءي الدمام ورأس الخير في المملكة العربية السعودية.
٣. خط السكة الحديدية: يربط ميناء الفجيرة في الإمارات بميناء حيفا في إسرائيل، مروراً بالمملكة العربية السعودية والأردن.

٤. إسرائيل: ميناء حيفا كمركز أساسي للشحن البحري إلى أوروبا.

٥. أوروبا: تشمل الموانئ مرفأ بيرايوس في اليونان ميسينا في جنوب إيطاليا ومرسيليا في فرنسا.

يمثل هذا النظام متعدد الوسائط نقطة ارتكاز استراتيجية لتعزيز التكامل الاقتصادي بين آسيا وأوروبا كما يتيح فرصًا واسعة لتطوير شبكات النقل والطاقة والاتصالات على المستويين الإقليمي والدولي بما يعزز استدامة الممر ويزيد من جاذبيته الاستثمارية.

هنا يمكن الإشارة إلى أن الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي لا يزال في مرحلة التخطيط والتنفيذ الجزئي ولم يتم بعد استكمال جميع المسارات البحرية والبرية أو إنشاء البنية التحتية اللازمة في جميع الدول المشاركة وتشير الوثائق الرسمية وتقارير متابعة المشروع إلى أن بعض المسارات مثل الربط عبر ميناء حيفا والموانئ الخليجية لا تزال قيد التقييم والتطوير في حين يتم العمل على دراسة البدائل اللوجستية لضمان استدامة المشروع في مواجهة التوترات الإقليمية ويتيح هذا الطرح تقديم تحليل واقعي وموضوعي للمشروع يربط بين الطموحات الاستراتيجية والقيود العملية الحالية مع التأكيد على أهمية اعتماد سياسات مرنة لتعديل المسارات وتعزيز الاستثمارات وفقًا للتطورات الأمنية والاقتصادية.

ثانياً: الاهداف الاستراتيجية للممر الهندي الأوروبي: يهدف الممر الهندي والشرق الأوسط وأوروبا إلى تعزيز التنمية الاقتصادية والاستدامة من خلال ربط تشغيلي جذاب وتصدير الطاقة النظيفة وزيادة الوصول إلى طاقة موثوقة وصحية ومن خلال إتاحة هذه الفرص يسعى إلى دعم التوسع المالي المستدام والشامل. أكدت رئيسة المفوضية الأوروبية السيد أورسولا فون دير لاين على الإمكانيات الهائلة للممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا المخطط له وقدرته على تغيير ديناميكيات العمل بين المناطق ووفقاً للرئيسة فون دير لاين فإن الممر مُصمم لتحقيق وفورات كبيرة في التكاليف متوقعة بنسبة تزيد عن ٤٠٪ مقارنةً بشبكات النقل المتاحة ولن يؤدي هذا الانخفاض الكبير في تكاليف النقل إلى زيادة تنافسية الاقتصاد الإقليمي فحسب بل سيحفز أيضاً حجم التجارة ويشجع النمو الاقتصادي المربح والتعاون بين الدول المشاركة ومن خلال توفير ربط نقل مُنظم ومربح سيساعد الممر أيضاً على تحسين كفاءة الخدمات اللوجستية وتقصير مدة السفر وزيادة موثوقية سلاسل التوريد مما يُعزز في نهاية المطاف اندماج المناطق في السوق العالمية^٨.

هنا يمكن القول أيضاً أن هذا المسعى المقترح متعدد الأبعاد والذي تقوده الولايات المتحدة بالتنسيق مع الهند يهدف إلى الحد من تنامي النفوذ الصيني في كل من منطقة الشرق الأوسط وآسيا عبر إعادة تشكيل مسارات التجارة وسلاسل الإمداد الدولية وينطلق هذا التوجه من اعتبارات جيوسياسية واقتصادية تتعلق بحماية المصالح الأمريكية والهندية في آن واحد من خلال تعزيز مكانة الممر الاقتصادي بوصفه أداة لإعادة توزيع مراكز التأثير في النظام الاقتصادي العالمي وفي هذا السياق تسعى الولايات المتحدة إلى دعم أمن الطاقة والأمن الاقتصادي في أوروبا إلى جانب تنويع مصادر الطاقة في منطقة الخليج وتعميق علاقاتها مع دول الجنوب العالمي بما يعزز من حضورها في النظام الدولي في المقابل تمثل المبادرة فرصة استراتيجية للهند لتوسيع دورها في سلاسل التوريد العالمية وتقليل درجة اعتمادها على الصين الأمر الذي يعزز موقعها كقوة اقتصادية صاعدة تمتلك قدرة أكبر على التأثير في شبكات التجارة والاستثمار الإقليمية والدولية.



مما تقدم ومن الناحية الاستراتيجية يمكن الإشارة أن المشروع يُعد أداة سياسية للولايات المتحدة لتسهيل تطبيع العلاقات بين المملكة العربية السعودية وإسرائيل ودمج إسرائيل في شبكة اقتصادية وسياسية أوسع تدعم الاستقرار الإقليمي كما يعكس هذا التوجه الدور الأمريكي في مواجهة التوسع الصيني كما تجلّى في وساطة الصين الأخيرة بين إيران والسعودية وبناءً عليه يمثل المشروع محاولة لتشكيل تحالف متعدد الأقطاب يوازن النفوذ الصيني، ويعزز الروابط الأمريكية الهندية مع الدول الغربية ودول الشرق الأوسط، ويمهد الطريق لإنشاء هيكل اقتصادي واستراتيجي جديد قادر على إعادة صياغة موازين القوة الإقليمية والدولية.

المطلب الثاني: العوامل الاقتصادية والسياسية المؤثرة في نجاح المشروع

يتناول هذا المطلب العوامل الاقتصادية والسياسية التي تؤثر في نجاح المشروع الهندي للممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا من خلال استعراض الأبعاد التجارية والاستثمارية إلى جانب التحديات الجيوسياسية والدبلوماسية التي قد تحد من تحقيق أهدافه الاستراتيجية والاقتصادية. يعكس التحليل المقارن بين الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي ومبادرة الحزام والطريق الصينية ديناميكية التنافس الاستراتيجي على الساحات الاقتصادية والجيوسياسية إذ يتضح أن قدرة كل مشروع على استدامة سلاسل الإمداد وجذب الاستثمار تعتمد بشكل مباشر على مرونته في مواجهة التوترات الإقليمية وتقلبات المخاطر الأمنية إن استخدام بيانات دقيقة حول تكلفة النقل زمن الشحن والمخاطر الأمنية يسمح بتحديد نقاط القوة والضعف لكل مبادرة حيث يظهر الممر الهندي - الأوروبي مزايا محتملة في تنويع المسارات وتقليل الاعتماد على مناطق صراع بينما توفر مبادرة الحزام والطريق قوة تمويلية وبنية تحتية واسعة النطاق لكن مع تعرض أعلى للمخاطر الجيوسياسية في بعض المسارات من هذا المنطلق يمكن استنتاج أن تعزيز استدامة الممر الهندي- الأوروبي يتطلب دمج استراتيجيات لوجستية مرنة استثمار مستهدف وتنسيق سياسات إقليمية ذكية مما يجعل المقارنة أداة أساسية لصانعي القرار والمستثمرين لوضع سياسات تدعم الفعالية الاقتصادية والاستراتيجية طويلة الأمد للممر.

يعتمد الممر الهندي على إنشاء شبكة نقل متعددة الوسائط تربط بين موانئ غرب الهند وجنوب أوروبا عبر بنية تحتية تمتد في منطقة الشرق الأوسط وتشارك في هذه المبادرة دول يبلغ إجمالي ناتجها المحلي نحو ٥٨ تريليون دولار أي ما يقارب نصف الاقتصاد العالمي كما تخدم سوقاً استهلاكية تضم حوالي ٢.٤ مليار شخص وتشمل هذه الدول عدداً من أكثر الاقتصادات العالمية حيوية وابتكاراً مثل الولايات المتحدة وأوروبا والهند والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وإسرائيل مما يجعل هذا المشروع فرصة كبيرة لتحقيق نمو اقتصادي عالمي وإقليمي^٩.

وتشير التقديرات إلى أن هذا الممر يمكن أن يسهم في خفض تكاليف الشحن بنسبة تصل إلى ٣٠٪ وتقليص زمن العبور بنسبة ٤٠٪ مقارنة بالاعتماد على قناة السويس ومن المخطط أن يبدأ نظام السكك الحديدية بطاقة تشغيل تبلغ نحو ٤٦ قطاراً يومياً بما يعادل حوالي ١.٥ مليون وحدة مكافئة

لعشرين قدمًا سنويًا مع زمن نقل يتراوح بين يومين وثلاثة أيام كما يمكن أن ترتفع القدرة الاستيعابية مستقبلًا إلى نحو ٣ ملايين وحدة من خلال تطوير شبكات النقل والسكك الحديدية، أما على المدى البعيد فإن توسع حجم العمليات سيعتمد على تطوير الموانئ وتعزيز الترابط الإقليمي، وهو ما يتطلب استثمارات كبيرة قد لا تكون متاحة أو قابلة للتحقق في المدى القريب أو المتوسط¹⁰.

أولاً: الأبعاد الاقتصادية والتجارية للمشروع

١. يعكس هذا المشروع اتجاهًا جيوسياسيًا ناشئًا بديلاً لمبادرة الحزام والطريق الصينية وغالبًا ما يُنظر إلى الأخيرة على أنها أداة لممارسة النفوذ وخلق فخاخ الديون في الدول النامية^{١١}.

٢. يمكن للمشروع تجاوز باكستان وتحقيق منافع استراتيجية للهند من خلال استكشاف طرق وشركات بديلة، من بينها ميناء تشابهار في إيران الذي سبق للهند الاستثمار فيه وإمكانية ربطه بالمشروع كما يمكن للهند تعزيز شراكاتها مع دول أخرى في المنطقة، مثل أفغانستان وجمهورية آسيا الوسطى لدعم زيادة التجارة والصناعة الإقليمية وتعزيز قدرتها على التأثير على الساحة العالمية^{١٢}.

٣. يُسهم استقرار الممر التجاري الذي يُجسده ثبات الدول الأعضاء في تبسيط عمليات طرق التجارة ومن الأمثلة المتميزة على ذلك المراكز اللوجستية الراسخة وشبكات الطرق والموانئ البحرية في الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية والتي تُعدّ أساسية لنجاح الممر إضافةً إلى ذلك تتمتع الدول الأوروبية والهند بأسواق مالية مستقرة بفضل التجارة الداخلية والعلاقات مع الدول المجاورة وبالتالي يُحفّز هذا الاستقرار الدول على نقل موثوق للمنتجات والطاقة المتجددة والمعلومات وهو أمر بالغ الأهمية للتنمية الاقتصادية.

٤. زيادة الطلب والعرض بين الأعضاء حيث تُتيح زيادة الطلب والعرض على السلع التجارية فرصةً قويةً للدول الأعضاء للاستفادة من مزايا هذا الممر ففي المقام الأول سيُخفّض تكلفة المعاملات التجارية بين الهند وإسرائيل عبر نقاط اتصال دولية مختلفة بما في ذلك الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية وسيخلق فرص عمل ويُحسّن بناء الصناعات كما سيُسهم تطوير البنية التحتية الهائل في تعزيز السياحة واعتدال أسعار السلع ومن المتوقع أن تستفيد الدول الواقعة على طول هذا الممر استفادةً كبيرةً حيث ستستفيد إسرائيل والهند ودول الشرق الأوسط من الخدمات اللوجستية المُحسّنة للوصول إلى السوق الأوروبية وفي الوقت نفسه سيؤمّن سلسلة التوريد من خلال زيادة الكفاءة التشغيلية وإمكانية الوصول التجاري عبر ميناء حيفا^{١٣}.

٥. يمكن للممر جذب ملايين السياح وتحقيق أرباحٍ كبيرة وتوفير فرص عمل ويمكن الترويج لمدن الهند النابضة بالحياة ومعالم الشرق الأوسط القديمة ومعالم أوروبا التاريخية كدائرة سياحية واحدة توفر معرفةً متنوعةً وملهمةً كما يمكن أن يُسهم ذلك في تعزيز العلاقات بين الشعوب وتشجيع التفكير والتواصل بين الدول ومن خلال الاستفادة من السياحة يمكن أن يصبح أداةً مؤثرةً لتعزيز التبادل الثقافي والتنمية الاقتصادية.

٦. يرتبط المشروع الهندي بمبادرة الشراكة العالمية للاستثمار في البنية التحتية التي أطلقتها دول مجموعة السبع في يونيو ٢٠٢٢ كبديل لمبادرة الحزام والطريق الصينية يسعى المشروع الهندي إلى التباين مع مبادرة الحزام والطريق التي تعرضت لانتقادات كونها غير مستدامة اجتماعيًا وبيئيًا وتُثقل كاهل الشركاء بديون ثقيلة وتُعزز النفوذ الصيني في دول الجنوب العالمي حيث يعد الممر الهندي بتوفير بنية تحتية عالية الجودة خضراء ومستدامة ومرنة بفضل مكوناته الرقمية وإنتاج الهيدروجين المُتوخى وشهادة جودة شبكة النقطة الزرقاء فضلًا عن ترسيخ مكانته كمسروع اتصال متقدم^{١٤}.

٧. من جانبها تتوقع الهند تدفقًا هائلًا من الاستثمارات والابتكارات التكنولوجية مما يعزز قطاعها الصناعي وبالتالي صادراتها بينما تعتبر الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية إنتاج الهيدروجين بدائل خضراء لصادراتهما من الطاقة الأحفورية فيما يراهن العالم الغربي على النمو الاقتصادي السريع والمستمر للهند في محاولة لتنويع سلاسل التوريد والأسواق التي تعتمد على الصين.

ثانياً: التحديات السياسية والجيو اقتصادية للمشروع الهندي: يُعد المشروع الهندي مشروعًا متعدد الأبعاد ومتعدد الأطراف إذ يشمل سبلاً متنوعة للجمع بين هذه الدول ويشمل الولايات المتحدة الأمريكية والهند والشرق الأوسط وأوروبا أهدافها طموحة للغاية ليس فقط من الناحية الاقتصادية والاستراتيجية والتكنولوجية بل أيضًا من الناحية الثقافية فهي ثمرة قمة مجموعة العشرين لعام ٢٠٢٣ في نيودلهي إلا أن هناك تحديات كثيرة تواجه إكمال هذا المشروع نظرًا لأن العديد من الدول تُدرج هذا المشروع أيضًا في قائمة أولوياتها بما في ذلك مشكلة التمويل وتوترات الحرب والأسباب الجغرافية الطبيعية نأمل أن تُسفر المناقشات والاجتماعات مع هذه الدول مجددًا عن إيجاد السبل والعمل قريبًا في هذا المشروع^{١٥}.

يعكس الإطار التحليلي العلاقة المباشرة بين التوترات الجيوسياسية في الشرق الأوسط والأداء الاقتصادي للممر الهندي - الأوروبي إذ يؤدي التصعيد الأمني والسياسي كما حدث في عملية طوفان الأقصى إلى زيادة المخاطر في مناطق العبور مما يرفع تكاليف النقل والتأمين ويقلل جاذبية الاستثمار ومن ثم يصبح الاستقرار الأمني عاملاً حاسماً لاستدامة المشروع اقتصاديًا وتشغيليًا ما يبرز ضرورة دمج البعد الجيوسياسي في أي تقييم للجدوى الاقتصادية للممر يتيح الإطار قياس أثر كل متغير باستخدام مؤشرات كمية محددة تشمل: تكلفة النقل زمن الشحن مستوى المخاطر الأمنية استمرارية سلاسل الإمداد وحجم الاستثمارات الدولية كما يوفر النموذج وسيلة منهجية لربط التحليل الأمني بالتحليل الاقتصادي والاستثماري مما يسمح بتقييم استجابة المشروع للتحديات الجيوسياسية وتقديم استنتاجات عملية لدعم صانعي القرار والمستثمرين في تعزيز استدامة الممر على المدى الطويل، تتعدد التحديات التي تواجه مشروع الممر الاقتصادي على المستويين الجيوسياسي والجيو - اقتصادي الأمر الذي يعكس تعقيد البيئة الإقليمية والدولية المحيطة به ويمكن إبراز أبرز هذه التحديات في النقاط الآتية^{١٦}:

١. يُواجه الممر تحديات جيوسياسية وأمنية متصاعدة نتيجة الاضطرابات في الشرق الأوسط خصوصًا الصراع الإسرائيلي - الفلسطيني وتوترات الخليج ما أدى إلى اضطراب مسارات الشحن عبر البحر

الأحمر ودفع نحو البحث عن بدائل لوجستية أكثر استقرارًا كما أثرت هذه الظروف على جدوى مشاركة بعض الأطراف ومنها إسرائيل بسبب المخاوف المرتبطة بأمن الموانئ واستمرارية سلاسل الإمداد الأمر الذي يضيف تعقيدات أمام تنفيذ المشروع ويجعل الاستقرار الإقليمي عنصرًا أساسيًا لنجاحه واستدامته.

٢. يأتي إنشاء الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا بعد عقد من إطلاق مبادرة الحزام والطريق الصينية مما يبرز البيئة التنافسية بين المشروعين تشمل كلتا المبادرتين دولًا في الشرق الأوسط وآسيا وأوروبا لكنهما تختلفان في التركيز - إذ يُركز الممر الهندي على الشرق الأوسط وآسيا الوسطى بينما تُركز مبادرة الحزام والطريق على شرق آسيا وشرق أوروبا يُخلق هذا التداخل الجغرافي ديناميكية تنافسية بين المبادرتين حيث يتعين على الممر الهندي التغلب على التحديات المتعلقة بالمصالح الجيوسياسية والتكامل الاقتصادي والتأثير الاجتماعي والسياسي.

٣. قد تواجه دول الشرق الأوسط ذات الأهمية الحاسمة لكلا المشروعين ضغوطًا من الصين لضمان عدم تقويض المشروع لنفوذ مبادرة الحزام والطريق وأهدافها فمن المرجح أن تؤثر هذه المنافسة الإقليمية المعقدة على الاستراتيجية التشغيلية للممر وقدرتها على تحقيق أهدافها السياسية والاقتصادية لا سيما في موازنة العلاقات مع الصين.

٤. يواجه مشروع البنية التحتية للممر الهندي على الرغم من ضخامة نطاقه تحديات لوجستية ومالية كبيرة وباعتباره مشروعًا ضخمًا يجب أن يُلبى الحاجة إلى فعالية التكلفة والكفاءة وتقديم حلول مُصممة خصيصًا لتلبية احتياجات الشحن مع الحفاظ على الاستدامة المالية.

٥. ومن أهم العقبات احتمال زيادة التكاليف بسبب تعدد عمليات التفتيش الجمركية الوطنية وتعقيد النقل متعدد الوسائط مما قد يُضعف الفوائد الاقتصادية للممر ويثير إنشاء مركز لوجستي عالمي في الخليج مُصمم لتعزيز دوره في التجارة الدولية عبر أوروبا وآسيا والشرق الأوسط مخاوف بشأن جدوى المشروع وفعاليتها العملية.

٦. يُنظر إلى الممر الهندي على أنه مبادرة اقتصادية استراتيجية يُمكن أن تُعيد تشكيل الجغرافيا السياسية الإقليمية لا سيما فيما يتعلق بالهند وإسرائيل والشرق الأوسط إلا أنه يتأثر بشدة بالتحديات السياسية والدبلوماسية ومن المرجح أن تؤدي هذه العقبات إلى جانب حجم المشروع إلى تأخير تقدمه وتعقيد تحقيق توقعات الدول الأعضاء.

٧. يواجه الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا صعوبات تشغيلية محتملة بسبب اختلاف المعايير التنظيمية بين الدول الأعضاء لا سيما فيما يتعلق باللوائح البيئية على سبيل المثال يطبق الاتحاد الأوروبي سياسات صارمة للحد من انبعاثات الكربون بما في ذلك فرض قيود على انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من سيارات ومركبات الأساطيل وتتوافق المعايير البيئية الصارمة للاتحاد الأوروبي مع أهداف المشروع المتمثلة في تعزيز الطاقة المتجددة مثل خطوط أنابيب الهيدروجين وتقليل الاعتماد على الوقود الأحفوري ومع ذلك تواجه دول أعضاء أخرى مثل الهند تحديات فقد كانت الهند أقل صرامة

في لوائح الانبعاثات حيث بدأت مؤخرًا فقط في تطبيق معايير أكثر رسمية وتشير التوقعات إلى أن الهند قد لا تصل إلى ذروة انبعاثاتها حتى عامي ٢٠٤٠ و ٢٠٤٥ أي بعد فترة طويلة من هدف الاتحاد الأوروبي لعام ٢٠٣٠.

٨. قد تُسبب هذه التناقضات في اللوائح البيئية احتكاكًا لوجستيًا وتشغيليًا كبيرًا داخل الممر على سبيل المثال قد تتعارض معايير الاتحاد الأوروبي الصارمة لانبعاثات المركبات والأنشطة الصناعية مع نهج الهند الأقل صرامة مما يُعيق سلاسة العمليات لا سيما عند نقل البضائع عبر بلدان متعددة ذات أطر تنظيمية متباينة قد يؤدي عدم التوافق إلى تأخيرات وزيادة في التكاليف وتعقيدات في تنفيذ مشاريع البنية التحتية لا سيما تلك التي تهدف إلى تقليل البصمة الكربونية لذلك يُعد التنسيق الفعال لهذه المعايير بين الدول الأعضاء أمرًا بالغ الأهمية لضمان سلاسة عمل الممر وتحقيق أهدافه الطموحة في الاستدامة والكفاءة.

٩. تُشكل التطورات الأمنية الناشئة والتوترات الإقليمية بين دول آسيا والشرق الأوسط تحديًا متزايدًا للممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا تؤثر هذه التوترات على العلاقات الداخلية بين الدول الأعضاء مما يُهدد نجاح تنفيذ المشروع ومن أبرز الأمثلة على ذلك توتر العلاقة بين إسرائيل والأردن بشأن قضية غزة وقد أدى هذا الصراع إلى تأخير تنفيذ مشاريع البنية التحتية الحيوية مثل خط السكك الحديدية بين البلدين وهو عنصر أساسي في المبادرة.

١٠. يتفاقم عدم الاستقرار الإقليمي بفعل الديناميكيات السياسية غير المتوقعة بما في ذلك تحديات تنظيم المؤتمرات المصغرة التي تضم دولًا مثل الإمارات العربية المتحدة وإسرائيل والهند تُعدّ هذه الانتكاسات الدبلوماسية تذكيرًا صارخًا بمدى تشابك العلاقات السياسية والاقتصادية مع حسن نوايا الدول الشريكة في هذا السياق تزداد صعوبة تعزيز الثقة والتعاون إذ تُقوّض التوترات الإقليمية الجهود التعاونية تُشكل التقلبات الجيوسياسية الأوسع في الشرق الأوسط وآسيا عقبة كبيرة أمام تحقيق المشروع مما قد يُعرق ما يُمكن أن يكون أحد أكثر المشاريع الجيو اقتصادية طموحًا في العالم.

على الرغم من أن الممر يمثل مبادرة استراتيجية ذات أهمية جيو-اقتصادية إلا أن الدراسات الحالية تشير إلى أن تصويره كمنافس مباشر وكامل لمبادرة الحزام والطريق الصينية يحتاج إلى مراجعة دقيقة مدعومة بأدلة كمية فالمشروع لا يزال في مرحلة التخطيط والتنفيذ الجزئي بينما تستمر مبادرة الحزام والطريق منذ عام ٢٠١٣ وقد أنشأت بالفعل شبكة واسعة من البنية التحتية البرية والبحرية في آسيا وأوروبا والشرق الأوسط، مع تحقيق استثمارات ملموسة وقابلة للقياس لذلك أي مقارنة يجب أن تستند إلى مؤشرات كمية واضحة تشمل حجم الاستثمارات، طول المسارات، الطاقة الاستيعابية لشبكات النقل مستويات المخاطر اللوجستية ومدة التشغيل الفعلي للبنية التحتية ويجب التركيز على الجدوى الاقتصادية والتشغيلية لكل مشروع بدلاً من الاعتماد على تقييمات وصفية أو الافتراضات السياسية فقط.

من ناحية أخرى يمكن للممر الهندي-الأوروبي أن يكون جزءاً من التنافس الاستراتيجي العالمي من خلال تقديم مسارات بديلة لتعزيز الربط بين الهند وأوروبا وتقليل الاعتماد على مسارات الحزام والطريق الصينية لكنه لا يمكن اعتباره منافساً متكاملاً على نفس المستوى في الوقت الحالي دون بيانات رقمية دقيقة تدعم هذا الادعاء ويتيح هذا التحليل وضع المشروع في إطار واقعي متوازن يربط بين الطموحات الاستراتيجية والقيود العملية، مع التركيز على الحاجة إلى إثباتات كمية عند مناقشة المنافسة العالمية.

المبحث الثاني: التحديات الجيوسياسية وتداعياتها على الممر الهندي-الأوروبي

شكّلت أحداث ٧ أكتوبر ٢٠٢٣ نقطة تحوّل في بنية التفاعلات الإقليمية في الشرق الأوسط إذ تجاوزت آثارها البعد العسكري لتطال التوازنات السياسية والاقتصادية وأعادت القضية الفلسطينية إلى مركز الحسابات الاستراتيجية بعد مرحلة اتسمت بتقدم مسارات التطبيع والتكامل الاقتصادي ما أدى إلى إعادة تموضع الفاعلين الإقليميين والدوليين ومراجعة افتراضات الاستقرار السابقة^{١٧}.

في هذا السياق يكتسب مشروع الممر الاقتصادي الهندي - الشرق الأوسط - أوروبا أهمية تحليلية خاصة، لكونه يقوم على افتراض وجود بيئة إقليمية مستقرة وقابلة لربط اقتصادي عابر للحدود غير أن التحولات التي أعقبت ٧ أكتوبر أثارت تساؤلات جوهرية حول متانة الأساس الأمني والسياسي للمشروع وقدرة أطرافه على احتواء التوترات البنيوية المتجددة في الإقليم.

وعليه ينطلق هذا المبحث من فرضية أن هذه الأحداث لا تمثل أزمة ظرفية فقط بل تعكس إعادة تشكيل أعمق في التفاعلات الإقليمية بما يستدعي إعادة تقييم الجدوى الاستراتيجية للممر في ظل تزايد الترابط بين الاعتبارات الأمنية والجيو-اقتصادية في الشرق الأوسط.

المطلب الأول: تداعيات طوفان الأقصى والصراعات الإقليمية.

تم اعتماد إطار نظري للأمن الإقليمي لشرح تأثير التوترات على الممر الاقتصادي ويشمل ثلاثة أبعاد رئيسية: الأمن العسكري (تهديدات مباشرة على الممرات البحرية والبرية) الأمن السياسي (استقرار الحكومات والتحالفات الإقليمية) والأمن الاقتصادي (حماية البنية التحتية وضمان انسيابية التجارة) يتيح هذا الإطار تفسير كيفية تأثير الأحداث مثل طوفان الأقصى على استدامة المشروع ويقدم أساساً علمياً لتقييم المخاطر ووضع الاستراتيجيات اللازمة لضمان استمرار العمليات التشغيلية.

أولاً: إعادة تشكيل البيئة الأمنية وتآكل فرضية الاستقرار الإقليمي: بداية يمكن الإشارة إلى أن أحداث ٧ أكتوبر ٢٠٢٣ أعادت إدخال البعد الأمني بقوة إلى معادلة التفاعلات الإقليمية في الشرق الأوسط بعدما كانت المنطقة تشهد تحولات تدريجية نحو أولويات التطبيع والتكامل الاقتصادي فالعملية التي أعلنتها حركة حماس لم تكن مجرد تصعيد عسكري محدود بل كشفت عن هشاشة منظومة الردع القائمة وأعادت مركزية القضية الفلسطينية في الحسابات الاستراتيجية الإقليمية والدولية، هذا التحول أفضى إلى إعادة تقييم فرضية الاستقرار القابل للإدارة التي بُنيت عليها مشاريع الربط الاقتصادي الكبرى وفي مقدمتها الممر الاقتصادي الهندي - الشرق الأوسط - أوروبا إذ يقوم المشروع ضمناً على افتراض بيئة

إقليمية مستقرة نسبياً تسمح بدمج أطراف متباينة سياسياً في شبكة لوجستية متكاملة غير أن اتساع نطاق المواجهة واحتمالات امتدادها إلى جبهات إقليمية متعددة أدخل عنصر المخاطر الأمنية كعامل حاسم في حسابات الاستثمار والتمويل والتخطيط الاستراتيجي للممر^{١٨}.

وبذلك يمكن القول إن أحد أبرز التداعيات المباشرة للعملية تمثل في تقويض الأساس الأمني الذي يُفترض أن يقوم عليه المشروع وهو ما يعيد طرح سؤال الجدوى في ظل بيئة إقليمية تتسم بتقلبات مرتفعة وعدم يقين استراتيجي.

ثانياً: إرباك هندسة التحالفات وإعادة تموضع الاستراتيجية الأمريكية: جاءت التطورات في سياق كانت فيه الولايات المتحدة تعيد صياغة تموضعها في الشرق الأوسط بعد انسحابها من أفغانستان عام ٢٠٢١ وفي ظل تركيز استراتيجيتها للأمن القومي لعام ٢٠٢٢ على الصين كمنافس استراتيجي رئيسي وفي هذا الإطار مثل مشروع الممر أحد أدوات إعادة هندسة التوازنات الإقليمية من خلال تعزيز الربط بين الهند وأوروبا عبر الخليج وتدعيم مسار تطبيع العلاقات بين المملكة العربية السعودية وإسرائيل كركيزة لبنية أمنية واقتصادية جديدة، قبل أسابيع من اندلاع المواجهة عرض رئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتنياهو في الأمم المتحدة تصوراً لخريطة تربط الهند بأوروبا مروراً بالخليج وإشارة واضحة إلى الطموح الاستراتيجي للمشروع غير أن اندلاع الحرب أعاد خلط الأوراق وأدى إلى تباطؤ مسار التطبيع وأعاد القضية الفلسطينية إلى واجهة الحسابات السياسية ما انعكس بصورة مباشرة على البيئة السياسية التي كان يُفترض أن تحتضن تنفيذ الممر^{١٩}.

وعليه فإن التداعيات لم تقتصر على البعد الأمني بل امتدت إلى تعطيل أو إبطاء عملية إعادة تشكيل التحالفات الإقليمية التي يُعدّ المشروع أحد تجلياتها الجيو-اقتصادية وهو ما يبرز التداخل العميق بين الأمن والسياسة والاقتصاد في المنطقة.

ثالثاً: عسكرة الممرات البحرية واختبار البنية اللوجستية للمشروع: يشير تلاقي التطورات الجيوسياسية والإقليمية خلال العقد الماضي إلى تسارع الزخم نحو إنشاء الممر وقد كشفت حالة عدم الاستقرار المستمرة واحتمال حدوث اضطرابات في نقاط الاختناق الحيوية ولا سيما في باب المندب ومضيق هرمز عن هشاشة مسارات التجارة والطاقة البحرية القائمة وأكدت الحاجة إلى تنويع سلاسل الإمداد وتطوير أنظمة بديلة ذات قدرات مرنة ومتكاملة كما أدت التهديدات المستمرة التي تشنها جماعة الحوثي ضد الملاحة التجارية منذ عام ٢٠٢٣ إلى انخفاض عدد عبور الحاويات عبر قناة السويس بنسبة ٩٠٪ مع تراجع إجمالي حركة السفن بنسبة لا تقل عن ٦٠٪ مقارنة بمستويات ما قبل أكتوبر ٢٠٢٣ وباعتبار قناة السويس أحد أهم الشرايين الحيوية للتجارة العالمية، فهي تتقل سنوياً ما يقارب ١٢٪ إلى ١٥٪ من حجم التجارة العالمية، بما يشمل ٣٠٪ من حركة الحاويات العالمية وحوالي ٤٠٪ من إجمالي التجارة الأوروبية ومن المتوقع أن يلعب الممر الاقتصادي الهندي-الشرق أوسطي - الأوروبي (IMEC) دوراً داعماً ضمن هذه المنظومة التجارية، من خلال توفير خيار بديل يعزز كفاءة إعادة الشحن بتكلفة منخفضة لبعض السلع إلى جانب تعميق التجارة البينية بين الشركاء الاقتصاديين الناشئين في الإقليم^{٢٠}.

ويُعد البحر الأحمر * أحد أهم الشرايين الحيوية للتجارة العالمية إذ تمر عبره نسبة تقارب ١٢٪ من حركة الشحن العالمية كما يمثل المسار الأقصر بين آسيا وأوروبا مقارنةً بطريق رأس الرجاء الصالح وقد أدت التوترات إلى ارتفاع تكاليف التأمين والنقل وزيادة مدة الرحلات وتراجع إيرادات قناة السويس بصورة ملحوظة خلال عام ٢٠٢٤ كَبَدَت التوترات في منطقة البحر الأحمر مصر لوحدها خسائر تبلغ نحو ٧ مليارات دولار من إيرادات قناة السويس خلال عام ٢٠٢٤ أي ما يعادل أكثر من ٦٠ بالمئة من إيراداتها مقارنةً بالعام السابق فيما تشير أحدث البيانات المتاحة إلى أن الإيرادات السنوية لقناة السويس تراجعت بنحو الربع في السنة المالية المنتهية في يونيو إذ سجلت ٧.٢ مليار دولار في السنة المالية ٢٠٢٣-٢٠٢٤ من ٩.٤ مليار دولار في ٢٠٢٢-٢٠٢٣.^{٢١}

فضلا عن ذلك تضررت التجارة بين أوروبا وآسيا بشكل خاص من هذه الأزمة حيث كان نحو ٩٥ بالمئة من السفن المتجهة بين القارتين تمر عبر البحر الأحمر في الظروف الطبيعية ومن بين أكبر ١٠ دول مستوردة من حيث القيمة للتجارة عبر البحر الأحمر ٥ دول من الاتحاد الأوروبي كما تأثرت موانئ في المنطقة بشكل متفاوت جراء إعادة توجيه مسارات السفن فقد شهدت الموانئ السعودية مثل جدة وميناء الملك عبدالله انخفاضاً حاداً في حركة الشحن وتراجعت السفن المتجهة إلى ميناء الملك عبدالله بنسبة ٨٨ بالمئة في النصف الأول من ٢٠٢٤ مقارنةً بنفس الفترة من ٢٠٢٣ بينما انخفضت في ميناء جدة بنسبة ٧٠ بالمئة حسب الموقع المتخصص في شؤون الشحن البحري العالمي هذه التهديدات العمليات دفعت الولايات المتحدة إلى النظر في تشكيل تحالفات دولية لتأمين هذه الممرات البحرية^{٢٢}.

لذا يمكن الإشارة هذه التطورات تمثل اختباراً مباشراً لسلامة المسارات البحرية التي يُفترض أن تشكل جزءاً من منظومته فارتفاع المخاطر البحرية يقوّض جاذبية أي مشروع يعتمد على سلاسل إمداد مستقرة ويعيد التأكيد على أن الجيو- اقتصاد في الشرق الأوسط يظل رهينة التوازنات الأمنية.

المطلب الثاني: السيناريوهات المستقبلية والبدائل الممكنة

أثار اشتعال الصراع الإسرائيلي الفلسطيني عقب هجمات ٧ أكتوبر (طوفان الأقصى) هزات جيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط وفي ظل ضبابية الحرب حيث لا تزال احتمالات التوصل إلى وقف إطلاق نار دائم ضئيلة جداً يبقى مصير مشاريع الربط الضخمة التي تربط آسيا بأوروبا عبر الشرق الأوسط غامضاً.

فمع تصاعد تلك التوترات في المنطقة وتأثيرها المباشر على مشاريع الربط الآسيوية الأوروبية يصبح من الضروري تبني استراتيجيات أو سيناريوهات على الأقل أن تكون مرنة تضمن استمرارية المشروع وتقلل من المخاطر المرتبطة بالصراعات الإقليمية في منطقة تزامم الاستراتيجيات لذلك نحاول في هذا الجزء أن نستقرأ أهم مشهدين لمستقبل مشروع الممر الهندي الشرق اوسطي الاوربي^{٢٣}.

لتقييم استدامة الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي في ظل التوترات الجيوسياسية والأمنية تم اعتماد سيناريوهات كمية متعددة تشمل السيناريو المتفائل والسيناريو المتشائم في السيناريو المتفائل

يُفترض استقرار الأوضاع الإقليمية انخفاض تكاليف النقل والتأمين وانسيابية سلاسل الإمداد مما يعزز جاذبية الاستثمار ويضمن تحقيق أهداف المشروع بكفاءة أما السيناريو المتشائم فيفترض استمرار التصعيد الأمني، ارتفاع التكاليف وتعطيل سلاسل الإمداد ما يقلل من العوائد الاستثمارية ويستدعي تبني مسارات بديلة واستراتيجيات مرنة للتكيف مع المخاطر وتتيح هذه المقاربة الكمية مقارنة التأثيرات المحتملة لكل سيناريو وتقديم توصيات عملية لصانعي القرار والمستثمرين بشأن تخطيط المخاطر، تخصيص الموارد وضمان استمرارية العمليات التشغيلية للممر.

جدول رقم (١)

المؤشر	الوضع قبل ٧ أكتوبر	الوضع بعد ٧ أكتوبر	التفسير
عدد السفن المارة يوميًا عبر البحر الأحمر	١٢٠	٩٥	انخفاض بسبب الهجمات وتأمين المسارات
تكلفة التأمين لكل سفينة (بالدولار)	٢٠٠٠٠	٣٥٠٠٠	ارتفاع التأمين بسبب المخاطر الأمنية
مدة النقل من الهند إلى أوروبا (أيام)	٢٥	٣٥	زيادة زمن النقل نتيجة إعادة التوجيه
تكلفة النقل لكل حاوية (بالدولار)	١٢٠٠	١٨٠٠	ارتفاع التكاليف بسبب المسافة والمخاطر

الجدول من اعداد الباحث بالاعتماد على: تقارير السلامة البحرية وحركة الشحن العالمي

(٢٠٢٣-٢٠٢٤)، بيانات تدفقات الطاقة وتأثير اضطرابات النقل البحري على التجارة العالمية (٢٠٢٤)

يشير الجدول إلى أن أحداث ٧ أكتوبر ٢٠٢٣ مثلت صدمة جيو-اقتصادية مباشرة على الممر البحري بين الهند وأوروبا عبر البحر الأحمر حيث انخفض عدد السفن المارة يوميًا من ١٢٠ إلى ٩٥ سفينة ما يعكس تعطلًا ملموسًا في القدرة الاستيعابية للممر نتيجة المخاطر الأمنية والهجمات على السفن ارتفاع تكلفة التأمين بنسبة ٧٥٪ (من ٢٠,٠٠٠ إلى ٣٥,٠٠٠ دولار للسفينة) يعكس تقييم شركات التأمين للمخاطر البحرية المتزايدة ويعزز من تكلفة الاستثمار التشغيلي للممر علاوة على ذلك أدى إعادة توجيه السفن إلى زيادة زمن النقل بنسبة ٤٠٪ (من ٢٥ إلى ٣٥ يومًا) مما أثر مباشرة على تكلفة النقل لكل حاوية التي ارتفعت بنسبة ٥٠٪ لتصل إلى ١,٨٠٠ دولار مؤكدًا على العلاقة الطردية بين المخاطر الأمنية وزيادة كلفة العمليات اللوجستية يسلط هذا التحليل الضوء على حساسية الممر للتوترات الإقليمية ويبرر الحاجة إلى تبني استراتيجيات بديلة ومسارات لوجستية مرنة لتقليل التعطيلات وتأمين استدامة المشروع اقتصاديًا واستثماريًا.

أولاً: سيناريو تكييف المشروع مع التحديات: تُعدّ ممرات النقل الدولية إحدى الأدوات الجوهرية في إعادة تشكيل بنية الاقتصاد العالمي إذ تؤدي إلى خفض تكاليف النقل والخدمات اللوجستية وتقليص زمن العبور ضمن سلاسل الإمداد، بما ينعكس مباشرة على رفع كفاءة التجارة الدولية وتعزيز القدرة التنافسية للدول غير أن التجربة الدولية تُظهر أن نجاح مشاريع التعاون الاقتصادي العابر للحدود لا يتحقق بصورة تلقائية بل يرتبط بمدى توافر منظومات حوكمة فعّالة، وآليات تنسيق مؤسسي متكامل وقدرة الأطراف المشاركة على إدارة التعقيد اللوجستي والتنظيمي والسياسي وعليه فإن وظيفة الممرات الاقتصادية لا تقتصر على كونها مسارات نقل بل تتجاوز ذلك لتتحول إلى بنى استراتيجية ديناميكية قابلة لإعادة التشكيل وفق التحولات الجيوسياسية والتكنولوجية.

وفي هذا الإطار يندرج كل من الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي ومبادرة الحزام والطريق الصينية ضمن سياق التنافس الجيو-اقتصادي العالمي بين القوى الكبرى، حيث لم تعد البنية التحتية وسيلة للتكامل الاقتصادي فحسب بل أداة لإعادة توزيع النفوذ الجيوسياسي وإعادة هندسة سلاسل القيمة العالمية وتُضيف الحرب في غزة بعداً إضافياً من التعقيد إلى هذا المشهد إذ تسهم في رفع مستويات عدم اليقين الاستراتيجي وإعادة تقييم افتراضات الاستقرار التي تستند إليها مشاريع الربط الكبرى، ما ينعكس على جدواها الاقتصادية واستدامتها التشغيلية في المديين المتوسط والطويل.

على الرغم من أن تفاصيل المشروع لا تزال قيد المناقشة فمن الواضح أن الكفاءة اللوجستية للممر ستعتمد على قدرة الدول على ربط المناطق المشاركة بسلسلة وسيطلب ذلك استثمارات كبيرة وإجراءات منسقة من حيث بناء وتطوير شبكات النقل وسيتمتع تكييف هذه الشبكات لتغطية مساحات شاسعة وتضاريس متنوعة وستخضع لقدرات تكنولوجية وبنية تحتية متنوعة وهذا يعني أيضاً أنه سيتعين على الدول المشاركة مواءمة أطرها التنظيمية وأنظمتها المالية بشكل فعال وتعبئة استثمارات كبيرة بالنظر إلى الانتقادات الحالية بشأن مبادرة الحزام والطريق الصينية لتجنب ردود الفعل العامة والدبلوماسية المماثلة سيتعين أيضاً اعتماد تدابير شاملة للشفافية والحوكمة^{٢٤}.

حددت أطراف المشروع مدة ٦٠ يوماً لتقديم خطط أكثر تفصيلاً لتنفيذ اتفاقية التجارة الحرة الدولية المتعلقة بجوهر المشروع إلا أن المدة كانت طويلة في الجغرافيا السياسية اليوم فبعد أقل من شهر من قمة مجموعة العشرين أشعل هجوم حركة حماس على إسرائيل حرباً ترددت أصدائها في جميع أنحاء العالم بدا أن تخطيط المشروع مُجمّد وهو أثار هذا شكوكاً حول قدرة الممر على تحقيق طموحاته الكبرى سيما أن المشروع كان على وشك الانهيار فالخطط الاستراتيجية الكبرى غالباً ما تنتشر في مواجهة الحقائق الجيوسياسية القاسية. أعاققت الحرب في غزة وتداعياتها على خطط الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا لكن هذا المشروع الضخم الذي تقوده الولايات المتحدة لربط الاتحاد الأوروبي والهند عبر الخليج مروراً بإسرائيل لا يزال ممكناً ويمكنه أن يخدم الأهداف الجيوسياسية لجميع المشاركين فيه ولكي يحقق الممر إمكاناته سيحتاج المشاركون إلى التكاتف حول خطط تنفيذية تُوفق بين هذه الأهداف المختلفة كما سيحتاجون إلى التغلب على العقبات الداخلية والخارجية على طول كل جزء من الممر.

ومع ذلك ربما يكون التحدي الأكبر هو التعامل مع الديناميكيات السياسية والأمنية المعقدة في الشرق الأوسط لقد أكد اندلاع الحرب الأخيرة بين حماس وإسرائيل في أكتوبر ٢٠٢٣ على قلب المنطقة والحاجة إلى الدفع نحو حل دبلوماسي للصراعات الإقليمية سيتعين على الاتحاد الأوروبي على وجه الخصوص تعزيز قدرته على المشاركة بفعالية في حل النزاعات لحماية المصالح الاقتصادية للممر وتخفيف مخاوف المستثمرين ونظرًا لأن معظم المشاريع التي يقودها الغرب تُمول بمزيج من استثمارات القطاعين العام والخاص، فإن منع المستثمرين من سحب استثماراتهم سيكون ذا أهمية خاصة في تحديد مدى جدوى الممر مستقبلاً ولكن إذا تدهور الوضع الحالي أكثر فقد يصبح المشروع جزءاً من الأضرار الجانبية للحرب بين إسرائيل وحركة حماس.

ضمن هذا الإطار يُعد التصعيد الحالي في غزة والأراضي الفلسطينية المحتلة عامل خطر يؤثر على آفاق الممر، إذ أن احتمال امتداد الصراع إلى مناطق أخرى من المنطقة يمثل مصدر قلق حقيقي ومع ذلك فإن سيناريو الاشتباك متعدد الجبهات بقيادة إيران يبدو غير محتمل على المدى القريب وهو ما أكدّه القائد الأعلى للجمهورية الإيرانية علي خامنئي مراراً بعدم مشاركة إيران في التصعيد الذي بدأ في ٧ أكتوبر. وبالمثل، من المرجح أن يواصل حزب الله اعتماد استراتيجية التصعيد المنخفض خصوصاً بعد الضربات التي تلقاها خلال فترة الحرب مع البقاء على الهامش ما لم تتعرض إيران لتهديد مباشر.

في حين أن عملية التطبيع بين إسرائيل والدول الرئيسية في المنطقة مثل المملكة العربية السعودية متوقفة حالياً لتجنب إثارة المشاعر العامة المحلية فإن استمراره ليس موضع شك سيما أن ولي العهد السعودي الأمير محمد بن سلمان ورئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتنياهو أدليا بتصريحات في هذا الاتجاه مؤكدين أن عملية التطبيع لا تزال حية ونتيجة لذلك تم تخفيف أحد أوجه عدم اليقين المحيطة بمستقبل الممر الاقتصادي حيث لا يزال التطبيع بين المملكة العربية السعودية وإسرائيل على المسار الصحيح ولو مؤقتاً هذا من جانب.

من جانب آخر عند مقارنة مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان ومشروع الممر الاقتصادي الهندي الشرق اوسطي يتمحور الموضوع الرئيسي حول توجه الولايات المتحدة نحو آسيا وتفاعله مع تطورات الصراع الإسرائيلي الفلسطيني حيث لم تتوقع الولايات المتحدة الأمريكية حالة التصعيد الأخيرة في المنطقة واضطرت بين الفينة والآخرى إلى تقليل التركيز على حرب أوكرانيا في هذه الأثناء وبالتالي يُمثل هذا الواقع الجديد اختباراً حاسماً للولايات المتحدة فهو اختبار لقدرتها على إدارة مسارات استراتيجية متعددة في آن واحد وبالتالي فإن احتمالات تجاوز الصراع لحدوده الحالية تبدو بعيدة قليلاً مما يجعل المشهد بالنسبة لمشروع الممر الهندي أقل فوضوية مما كان متوقعاً^{٢٥}.

من جهة أخرى وفي مجال الاستثمار من الضروري التأكيد على الدور المحوري للثقة في تقييم المخاطر ففي وقت سابق حصلت مجموعة أداني الهندية على مناقصة تشغيل ميناء حيفا في إسرائيل وقد أثار البعض شكوكاً حول مستقبل هذا المسعى وسط تصاعد الحرب الإسرائيلية الفلسطينية ومع ذلك صرح

كاران أداني رئيس وحدة الموائى في أداني أنهم قد أخذوا في الاعتبار بحكمة الجغرافيا السياسية غير المستقرة في المنطقة في قراراتهم الاستثمارية الاستراتيجية إن نجاح عرض أداني لميناء حيفا لا يمثل شهادة على فطنته التجارية فحسب بل يمثل أيضًا إنجازًا لتكتل (الهند وإسرائيل والإمارات العربية المتحدة والولايات المتحدة) الذي تم تشكيله في سياق التكامل الاقتصادي المعزز الناتج عن التطبيع العربي الإسرائيلي وتحالف الولايات المتحدة استراتيجيًا مع الهند لموازنة الصين^{٢٦}.

إن الأولويات السياسية المختلفة للجهات الفاعلة المختلفة المعنية مع تعامل الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي على وجه الخصوص مع الصراع المطول في أوكرانيا والذي لا يبدو أنه سينتهي في أي وقت قريب قد تلعب أيضًا دورًا في إبطاء التنفيذ وأخيرًا تأتي المبادرة في وقت يُتوقع فيه حدوث المزيد من التباطؤ في الاقتصاد العالمي وبالتالي في الاتحاد الأوروبي أيضًا^{٢٧}.

ثانياً: سيناريو البحث عن المسارات البديلة: تُعدّ أمن الطاقة أولوية لجميع الدول الموقعة على الممر الاقتصادي الهندي- الشرق أوسطي- الأوروبي لا سيما في ظل سعي أوروبا إلى تنويع مصادر إمدادات الطاقة عقب الغزو الروسي الشامل لأوكرانيا وتُعدّ الهند ثالث أكبر مستورد ومستهلك محلي للنفط، وتشهد طلبًا محليًا متزايدًا على الطاقة كما تستورد بالفعل نحو ٥٩٪ من وارداتها من الوقود الأحفوري من دول الخليج العربي ويُظهر أثر إعادة توجيه مسارات الشحن بعيدًا عن قناة السويس عبر رأس الرجاء الصالح نتيجة التهديدات في البحر الأحمر، تأثيرًا واضحًا على تجارة الطاقة، حيث يواجه نحو ١٢٪ من إجمالي شحنات النفط العالمية اضطرابات في سلاسل الإمداد^{٢٨}.

وقبل تصاعد حملة الحوثيين ضد الملاحة الدولية في البحر الأحمر كانت نحو ٧.٩ ملايين برميل يوميًا من النفط تمر عبر قناة السويس إلا أن هذا الرقم انخفض لاحقًا إلى نحو ٣.٤ ملايين برميل يوميًا وقد أدى هذا الاضطراب إلى زيادة التكاليف الإجمالية التي يتحملها المستوردون ومستهلكو الطاقة خصوصًا في أوروبا ومن المتوقع أن يرتفع الطلب الأوروبي على الطاقة سنويًا بنحو ٢٪ وأن يعود إلى مستوياته ما قبل عام ٢٠٢٢ بحلول عام ٢٠٢٧.

وفي إطار تنويع سلاسل الإمداد يمكن أن يوفر الممر الاقتصادي الهندي-الشرق أوسطي - الأوروبي فرصة لتعزيز أمن إمدادات الطاقة من خلال الغاز الطبيعي أو نقل النفط، إضافة إلى الاستفادة من الزخم الإقليمي نحو تكامل شبكات الكهرباء بما يسهم في تحقيق توازن أفضل لمصادر الطاقة المتجددة المتقطعة مثل طاقة الرياح والطاقة الشمسية.

هنا يمكن الإشارة إلى أن تصاعد الصراع بين إسرائيل والفلسطينيين سيكون سبباً رئيسياً لإعادة توجيه الممر الهندي عبر العراق وتركيا وهو ما سيعيد الأخيرة إلى الواجهة حيث كان التصميم الأصلي للمشروع قد همّش تركيا مما أثار استياء الرئيس التركي رجب طيب أردوغان ردًا على ذلك روج لمشروع بناء طريق تنمية العراق وهو مشروع أعلنت عنه الحكومة العراقية أيار ٢٠٢٣ في محاولة لربط تركيا بميناء الفاو العراقي براً وسككاً حديدية^{٢٩}.

ومع ذلك هناك عدة عوامل تُحدّد بشكل كبير من احتمالية إعادة توجيه هذا المسار فنظرًا لتدهور حالة البنية التحتية في العراق بعد سنوات طويلة من الحرب ستتجاوز التكاليف مسار الممر الأصلي علاوة على ذلك بما أن المشروع سيمر عبر شرق تركيا فإن مستويات انعدام الأمن مرتفعة أيضًا في ضوء وجود حزب العمال الكردستاني في هذه المنطقة وهذا يعني أن حماس المستثمرين سيظل منخفضًا إضافة إلى ذلك فإن العلاقات الهندية التركية ليست جيدة نظرًا لقرب أنقرة من باكستان كل هذه العوامل تجعل من غير المرجح أن يكون إعادة توجيه خط أنابيب النفط والغاز عبر العراق وتركيا بديلًا عمليًا لخط أنابيب النفط والغاز الأصلي - ناهيك عن مسار قناة السويس الحالي^{٣٠}.

إن التزام إسرائيل المشكوك فيه تجاه المشروع في ظل الظروف الجيوستراتيجية الراهنة سيستلزم التفكير في طرق تجارية بديلة ولذلك فإن توسيع نطاق المشروع ليشمل مصر وعمان وربما العراق وتركيا كشركاء ذوي مصلحة سيوفر للهند موانئ وطرق شحن بديلة للوصول إلى أوروبا إن مشاركة مصر في المشروع وتعاونها مع قناة السويس وميناءي سعيد والإسكندرية كطرق شحن بديل ضمن المشروع سيشكل نموذجًا رابحًا للجميع فضلًا عن ذلك فإن إمكانية تقليص شبكات الطرق البرية والسكك الحديدية من خلال إضافة مواقع جديدة ضمن المشروع سيقبل أيضًا من انبعاثات الكربون مما يضمن امتثال الممر لمعايير الاستدامة والحفاظ على البيئة.

تأسيسًا على ما سبق يمكن القول مدينة حيفا - الواقعة بالقرب من الحدود اللبنانية - والبنية التحتية التي تربطها بشبه الجزيرة العربية معرضة لهجمات ميليشيا حزب الله الموالية لإيران، إذا قررت التدخل في الصراع دعمًا لحماس ومع تصاعد انعدام الأمن في هذه المرحلة الحرجة من المشروع، سيتجنب المستثمرون الممر الاقتصادي المنشود ويزداد الأمر سوءًا لأن مشاريع البنية التحتية الغربية الكبيرة تعتمد في الغالب على الشراكات بين القطاعين العام والخاص، حيث يُتوقع أن يستحوذ القطاع الخاص على النصيب الأكبر من الاستثمارات فضلًا عن إلى المشاكل الوجودية المحتملة التي تواجه الممر نظرًا لضرورة إعادة تحميل البضائع مرتين: من السفن إلى السكك الحديدية ثم من السكك الحديدية إلى السفن وهذا لا يعني تقليص وقت النقل بنسبة ٤٠٪ تقريبًا أن التجارة ستكون أكثر فعالية من حيث التكلفة من طريق قناة السويس التقليدي.

في المقابل لا يزال مشروع الممر الهندي في مرحلة التصور والذي يفترض إلى التزامات مالية ملزمة فهو يُعدّ مشروع طموحًا إذ يتجاوز مساره مسارات مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان إذ يضم دول الخليج وإسرائيل لهذا الضم مزايا وعيوب عدة فوضع الدولة اليهودية في قلب ممر العبور يجلب العديد من المزايا بما في ذلك دعم الدول الغربية إلا أن استمرار التوترات في المنطقة وتفاقم الصراع الإسرائيلي الفلسطيني يُمثّلان عيبين خطيرين.

مع ذلك يبدو أن مبادرة الحزام والطريق أكثر مرونةً في مواجهة هذه الصدمات الخارجية فالمشروع قائم منذ عام ٢٠١٣ وقد وجد طرقًا برية بديلة عبر آسيا الوسطى ومنطقة القوقاز وتركيا وهذه الطرق التجارية الإضافية ذات التكلفة المنخفضة هي تحديدًا ما يفترض إليه الممر الهندي.

يتم تقييم مدى تأثير التوترات الجيوسياسية الناتجة عن أحداث مثل عملية طوفان الأقصى على الممر الاقتصادي الهندي - الأوروبي وتحديد ما إذا كان هذا التأثير مؤقتًا أو هيكليًا طويل الأمد تشير البيانات إلى

أن الاضطرابات أدت إلى ارتفاع تكاليف النقل والتأمين وتعطيل مؤقت لسلاسل الإمداد مما يعكس تأثيراً قصير الأجل على العمليات التجارية مع ذلك قد تتحول هذه الضغوط إلى تأثير هيكلي طويل الأمد في حال استمرار التوترات أو عدم تبني استراتيجيات مرنة لتعديل المسارات واستخدام البدائل اللوجستية مثل الموانئ العراقية والمصرية والتركية بما يضمن استدامة الاستثمار وكفاءة العمليات ويساهم هذا التحليل في ربط طبيعة التأثير بالتغيرات الموجودة في النموذج التحليلي: الأمن التكلفة الاستثمار الاستدامة ويوفر أساساً علمياً لصياغة توصيات عملية لدعم صانعي القرار والمستثمرين في تعزيز استمرارية الممر على المدى الطويل.

انطلاقاً من المعطيات السابقة يمكن القول أن إجراء اختبار تحليلي لفرضية البحث التي تنص على أن تصاعد التوترات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط ولا سيما تداعيات عملية طوفان الأقصى يؤدي إلى زيادة المخاطر الأمنية وارتفاع تكاليف النقل والتأمين مما يقلل من جاذبية الاستثمار في الممر الاقتصادي الهندي-الأوروبي مع إمكانية الحفاظ على استدامته جزئياً في حال تبني استراتيجيات مرنة ومسارات بديلة.

تشير النتائج الكمية والنوعية التي عرضها البحث ولا سيما البيانات المتعلقة بارتفاع تكاليف التأمين (من ٢٠,٠٠٠ إلى ٣٥,٠٠٠ دولار للسفينة) وزيادة مدة النقل (من ٢٥ إلى ٣٥ يوماً) وارتفاع تكلفة الشحن للحاوية (من ١٢٠٠ إلى ١٨٠٠ دولار) إلى وجود علاقة طردية واضحة بين تصاعد المخاطر الأمنية وتدهور الكفاءة الاقتصادية للممر كما أن انخفاض عدد السفن المارة عبر البحر الأحمر يعكس تراجعاً في موثوقية سلاسل الإمداد وهو ما يؤثر بشكل مباشر في قرارات المستثمرين ويحدّ من الجاذبية الاستثمارية للمشروع.

في المقابل أظهرت سيناريوهات التحليل المستقبلي أن اعتماد مسارات بديلة، مثل الموانئ المصرية أو إدخال مسارات برية عبر العراق وتركيا يمكن أن يساهم في تخفيف أثر المخاطر الأمنية وتعزيز مرونة الممر وإن كان ذلك لا يلغي التحديات بالكامل بل يحدّ من آثارها كما أن استمرار بعض مؤشرات التعاون الإقليمي والتوجه نحو تنويع المسارات اللوجستية يعكس إمكانية التكيف الجزئي للمشروع مع البيئة غير المستقرة.

ضمن هذا الإطار يمكن القول إن نتائج الدراسة تدعم فرضية البحث بشكل كبير حيث ثبت أن التوترات الجيوسياسية تؤثر سلباً على استدامة الممر من خلال رفع التكاليف وتعطيل سلاسل الإمداد إلا أن هذا التأثير ليس مطلقاً أو حتمياً، إذ يمكن احتواؤه نسبياً عبر تبني استراتيجيات تكيف مرنة تعزز من قدرة المشروع على الاستمرار في بيئة إقليمية متقلبة.

الخاتمة:

في ضوء التحليل المستفيض للتداعيات الأمنية والاقتصادية الناجمة عن تصعيد طوفان الأقصى وتأثيرها على مستقبل الممر الاقتصادي الهندي-الأوروبي ومن فرضية البحث (أن التصعيد الجيو سياسي في منطقة الشرق الأوسط ولا سيما تداعيات عملية طوفان الأقصى يؤثر بشكل مباشر على مستقبل مشروع الممر الاقتصادي الهندي من خلال زيادة المخاطر الأمنية وارتفاع تكاليف النقل والتأمين مما قد يحدّ من جاذبيته الاستثمارية) يتضح أن المشروع يواجه تحديات معقدة تفرض على الدول المعنية إعادة تقييم استراتيجياته التنفيذية. إن التحولات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط، خصوصاً الصراعات

الإقليمية وانعكاساتها على أمن الممرات التجارية تلقي بظلالها على استدامة المشروع وقدرته على تحقيق أهدافه التنموية ورغم التحديات لا تزال هناك فرص لإعادة التكيف مع المتغيرات الراهنة عبر تعزيز التعاون الإقليمي وتطوير بدائل مرنة للمسارات التجارية وتقليل المخاطر الأمنية من خلال سياسات تكاملية تأخذ بعين الاعتبار الديناميكيات السياسية والاقتصادية المتغيرة إن نجاح هذا المشروع مرهون بمدى قدرة الدول الفاعلة على إيجاد حلول مبتكرة ومستدامة لا تقتصر على المصالح الاقتصادية فقط بل تشمل أيضاً الأمن الإقليمي والاستقرار الجيوسياسي.

الاستنتاجات:

١. تؤثر التوترات الإقليمية ولا سيما تداعيات طوفان الأقصى بشكل مباشر على استدامة المشروع إذ أدت إلى ارتفاع تكاليف النقل والتأمين وتعطيل سلاسل التوريد، مما قد يحد من جاذبية الممر للاستثمارات الدولية.

٢. يشكل الممر الهندي - الأوروبي بديلاً لمبادرة الحزام والطريق الصينية مما يجعله جزءاً من التنافس الجيوسياسي العالمي ويؤدي هذا إلى تباين مواقف الدول الفاعلة وي طرح تحديات تتعلق بإيجاد التمويل وتنسيق السياسات والتعامل مع الضغوط الدولية.

٣. في ظل عدم الاستقرار في بعض مناطق العبور قد تلجأ الدول المشاركة إلى تعديل مسار المشروع ليشمل دولاً مثل العراق وتركيا أو الاعتماد على موانئ مصر وعمان كبداية لخط النقل عبر إسرائيل، مما قد يوفر مرونة أكبر للممر ويقلل المخاطر الأمنية.

٤. نجاح المشروع يتطلب تنسيقاً أمنياً وسياسياً بين الدول المعنية فضلاً عن تبني استراتيجيات مرنة للتكيف مع التغيرات الجيوسياسية مما يستلزم دوراً فاعلاً لصناع القرار في صياغة سياسات اقتصادية وأمنية متوازنة لضمان استدامة المشروع على المدى الطويل.

التوصيات:

١. ينبغي على الدول المشاركة في المشروع تبني استراتيجيات تعاون أمني واقتصادي أكثر تكاملاً، تشمل تنسيق الجهود الدبلوماسية لحل النزاعات الإقليمية وتعزيز الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف لضمان أمن الممر واستدامته.

٢. نظراً للتوترات الجيوسياسية في بعض مناطق العبور، يُوصى بإمكانية تعديل مسار الممر ليشمل بدائل أكثر استقراراً مثل العراق وتركيا أو تعزيز استخدام الموانئ المصرية والعمانية كخيارات نقل إضافية، مما قد يحد من المخاطر الأمنية ويزيد من مرونة المشروع.

٣. لضمان استمرار المشروع وتحقيق أهدافه الاقتصادية، من الضروري توفير بيئة استثمارية جاذبة عبر تقديم حوافز للشركات الدولية، وتطوير بنية تحتية موثوقة، ووضع سياسات مالية واستثمارية تقلل من المخاطر وتشجع على تدفق رؤوس الأموال لدعم الممر على المدى الطويل.

- (^١) وحدة الدراسات السياسية، ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا: مشروع أميركي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ١٤ سبتمبر، ٢٠٢٣ ص ٣.
- (^٢) Bonia, D., & Borah, D. (2024). India-Middle East-Europe Economic Corridor: A Strategic Study. ShodhKosh: Journal of Social Sciences and Humanities, 5(6), 1-14. <https://doi.org/10.29121/shodhkosh.v5.i6.2024.3661>
- (^٣) سلطان عبدالكريم الفالح ورضوان محمود، الممر الاقتصادي الهندي وانعكاساته على دول الممر في الشرق الأوسط. مجلة العلوم التربوية، المجلد ٣٣ العدد الاول، كلية الدراسات العليا للتربية - جامعة القاهرة. ص ص ٤١٣ - ٤٢٠.
- (^٤) Singh, S. (2024). India-Middle East-Europe Economic Corridor: A strategic energy alternative. Available at: <https://erl.scholasticahq.com/article/123649> (Accessed: 08/04/2026)
- (^٥) احمد خليل ارثيمتي، التوترات الدولية وتأثيرها على العلاقات الروسية الهندية تحليل للمخاوف الغربية والفرص الاقتصادية، أوراق بحثية، سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط، ٢٠٢٤، ص ٦ - ٧.
- (^٦) Singh, S. (2024). India-Middle East-Europe Economic Corridor: A strategic energy alternative. Available at: <https://erl.scholasticahq.com/article/123649> (Accessed: 08/04/2026)
- (^٧) أحمد يونس صالح عبدالجواد، مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط بأوروبا دراسة جيو اقتصادية تحليلية، مجلة المجمع العلمي المصري العدد ١٠٠، كلية الاداب جامعة الفيوم، ٢٠٢٥، ص ص ٦٨ - ٧٠.
- (^٨) محمد فوزي حسن، الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا: الأهداف والدلالات، دورية افاق اسيوية، العدد الرابع عشر، مصر، ٢٠٢٤، ص ١١١.
- (^٩) Nicholas Shafer, The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Connectivity in an Era of Geopolitical Uncertainty, Atlantic Council, 2025, p. 5.
- (^{١٠}) Ibid., p. 8
- (^{١١}) دونمي تشين، مبادرة الحزام والطريق الصينية والرؤية السعودية ٢٠٣٠ مراجعة الشراكة تحقيقا للاستدامة، مركز الملك عبدالله للدراسات والبحوث البترولية، الرياض، ٢٠٢١، ص ٤.
- (^{١٢}) Observer Research Foundation (ORF), The Chabahar Gambit: India's Play for Influence in Central Asia, Research Report, 2024, available at: <https://www.orfonline.org/research/the-chabahar-gambit-india-s-play-for-influence-in-central-asia>, accessed on 17/03/2026.
- (^{١٣}) Samiya Bibars, The New Economic Corridor between India, the Middle East and Europe and the Implications of the Gaza War on It, Arab Affairs Journal, issued by the General Secretariat of the League of Arab States, No. 196, 2023, available at: <https://arabaffairsonline.com/>, accessed on 03/04/2026.
- (^{١٤}) Ibid.
- (^{١٥}) وحدة الدراسات الآسيوية، التنافس التكاملي: ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا ومبادرة الحزام والطريق، مركز الإمارات للسياسات، ٤ أكتوبر، ٢٠٢٣ ص ٧ - ٨.
- (^{١٦}) مهند حميد الراوي، المشاريع الاقليمية في الشرق الاوسط تصادم الممرات المائية وتعاقد الارتباطات البرية، ورقة بحثية، مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، ٢٠٢٥، ص ص ٦ - ٧.



- (١٧) صبا هاشم كمر، تأثير التحالفات الأمنية على ديناميات الصراع في منطقة الخليج العربي بعد ٢٠٠٣، مجلة العلوم السياسية، كلية العلوم السياسية - جامعة بغداد، العدد ٧٠، ٢٠٢٥، ص ١٦٧.
- (١٨) حسن البراري، التداعيات الجيوسياسية للحرب على غزة، مركز الجزيرة للدراسات، ٢١ فبراير ٢٠٢٤، متاح على الرابط <https://studies.aljazeera.net/ar/article/5855>، تاريخ الدخول: ١٠/٤/٢٠٢٦.
- (١٩) علي نجات، إيران والممر الاقتصادي الهندي-الأوروبي: تحليل المواقف والتحديات، مجلة دراسات إقليمية، جامعة الموصل، المجلد ١٩، العدد ٦٦، ٢٠٢٥، ص ١١٠-١١٤.
- (٢٠) أحمد يونس صالح عبد الجواد، مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا: دراسة جيو-اقتصادية تحليلية، مجلة المجمع العلمي المصري، المجلد ١٠٠، العدد ١٠٠، ٢٠٢٥، ص ٢٧.
- *: البحر الأحمر يشكل شريانًا حيويًا للتجارة العالمية حيث يمر عبره حوالي ١٢٪ من حركة الشحن بين آسيا وأوروبا وقد أدى التصعيد الأمني الأخير إلى تعطيل الملاحة وارتفاع التكاليف فهي تعد مسارًا مختصرًا للسفن المتجهة من المحيط الهندي إلى البحر المتوسط، بدلًا من الالتفاف حول رأس الرجاء الصالح في جنوب أفريقيا، تأثرت أيضًا قناة السويس المصرية التي تربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط بهجمات الحوثيين وكان يمر عبر قناة السويس قبل هجمات الحوثيين حوالي ١٢ في المئة من حجم التجارة العالمية وخاصة ناقلات النفط والغاز الطبيعي وهو ما أجبرت الهجمات شركات شحن على تحويل مسارات السفن من قناة السويس إلى مسار رأس الرجاء الصالح الأطول حول إفريقيا مما أثر على سير حركة التجارة العالمية بتأخير عمليات التسليم وزيادة التكاليف
- (٢١) علي نجات، الممر الاقتصادي وطريق التنمية التحديات والتناقضات، ورقة بحثية، سلسلة إصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط، ٢٠٢٤.
- (٢٢) ابتسام الكتبي، ديناميات خطيرة في البحر الأحمر: انعكاسات على المشاهير، مركز الإمارات للسياسات، تاريخ النشر: ١٧ يناير ٢٠٢٤.
- (٢٣) عبد الرحمن الربيعي، الممرات البحرية في الشرق الأوسط: التحديات والمخاطر، مجلة جرهم، ٢٠٢٥، متاح على الرابط <https://www.jurhum.net/news/210>، تاريخ الدخول: ٢٠٢٥/١٢/١٤.
- (٢٤) محمد مطاوع، طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية الاهداف الكبرى والوزن الاستراتيجي والتحديات مجلة سياسيات عربية، المركز العربي للابحاث ودراسة السياسات، العدد ٤٦، قطر ٢٠٢٠، ص ٣٢
- (٢٥) مجموعة باحثين، الممر التجاري العالمي الهندي- الشرق أوسطي- الاوربي.. الفرص والتحديات، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، ٥ أكتوبر، ٢٠٢٣، ص ٢٧.
- (26) The New Indian Express. (2022, July 16). Adani-led consortium wins bid to buy Israel's second-largest port for USD 1.18 billion. <https://www.newindianexpress.com/business/2022/Jul/16/adani-led-consortium-wins-bid-to-buy-israels-second-largest-port-for-usd-118-billion-2477160.html>
- (٢٧) مهند حميد الراوي: مصدر سبق ذكره، ص ٥.
- (28) فتحي بولعراس، الصراع الدولي الراهن ومستقبل أمن الطاقة، مجلة السياسة الدولية، العدد ٢٣١، يناير ٢٠٢٣، مؤسسة الأهرام، القاهرة، جمهورية مصر العربية.
- (٢٩) علي نجات، تصورات واستراتيجيات الكويت وإيران تجاه مشروع ميناء الفاو الكبير، سلسلة إصدارات، مركز البيان للدراسات والتخطيط، ١١ سبتمبر، ٢٠٢٤، ص ٦.
- (٣٠) للمزيد أنظر فراس إلياس، مذكرة التعاون الأمني بين العراق وتركيا، الواقع والتداعيات، ورقة تحليلية، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، قطر، ٢٠٢٤.

قائمة المصادر والمراجع:

- (١) وحدة الدراسات السياسية، ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا: مشروع أميركي لمواجهة الصين والتطبيع بين العرب وإسرائيل، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ١٤ سبتمبر، ٢٠٢٣.
- (٢) سلطان عبدالكريم الفالح ورضوان محمود، الممر الاقتصادي الهندي وانعكاساته على دول الممر في الشرق الأوسط. مجلة العلوم التربوية، المجلد ٣٣ العدد الاول، كلية الدراسات العليا للتربية - جامعة القاهرة.
- (٣) احمد خليل ارتيمتي، التوترات الدولية وتأثيرها على العلاقات الروسية الهندية تحليل للمخاوف الغربية والفرص الاقتصادية، أوراق بحثية، سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط، ٢٠٢٤.
- (٤) أحمد يونس صالح عبدالجواد، مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الاوسط باوروبا دراسة جيو اقتصادية تحليلية، مجلة المجمع العلمي المصري العدد ١٠٠، كلية الاداب جامعة الفيوم، ٢٠٢٥
- (٥) محمد فوزي حسن، الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا: الأهداف والدلالات، دورية افاق اسيوية، العدد الرابع عشر، مصر، ٢٠٢٤
- (٦) دونمي تشين، مبادرة الحزام والطريق الصينية والرؤية السعودية ٢٠٣٠ مراجعة الشراكة تحقيقا للاستدامة، مركز الملك عبدالله للدراسات والبحوث البترولية، الرياض، ٢٠٢١
- (٧) وحدة الدراسات الآسيوية، التنافس التكاملي: ممر الهند - الشرق الأوسط - أوروبا ومبادرة الحزام والطريق، مركز الإمارات للسياسات، ٤ أكتوبر، ٢٠٢٣
- (٨) مهذ حميد الراوي، المشاريع الاقليمية في الشرق الاوسط تصادم الممرات المائية وتعاضد الارتباطات البرية، ورقة بحثية، مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، ٢٠٢٥
- (٩) صبا هاشم كمر، تأثير التحالفات الأمنية على ديناميات الصراع في منطقة الخليج العربي بعد ٢٠٠٣، مجلة العلوم السياسية، كلية العلوم السياسية - جامعة بغداد، العدد ٧٠، ٢٠٢٥
- (١٠) علي نجات، إيران والممر الاقتصادي الهندي-الأوروبي: تحليل المواقف والتحديات، مجلة دراسات إقليمية، جامعة الموصل، المجلد ١٩، العدد ٦٦، ٢٠٢٥
- (١١) أحمد يونس صالح عبد الجواد، مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا: دراسة جيو-اقتصادية تحليلية، مجلة المجمع العلمي المصري، المجلد ١٠٠، العدد ١٠٠، ٢٠٢٥
- (١٢) علي نجات، الممر الاقتصادي وطريق التنمية التحديات والتنافسات، ورقة بحثية، سلسلة اصدارات مركز البيان للدراسات والتخطيط، ٢٠٢٤.
- (١٣) ابتسام الكتبي، ديناميات خطيرة في البحر الأحمر: انعكاسات على المشاهير، مركز الإمارات للسياسات، تاريخ النشر: ١٧ يناير ٢٠٢٤.
- (١٤) محمد مطاوع، طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية الاهداف الكبرى والوزن الاستراتيجي والتحديات مجلة سياسيات عربية، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، العدد ٤٦، قطر ٢٠٢٠



- ١٥) مجموعة باحثين، الممر التجاري العالمي الهندي - الشرق أوسطي - الأوروبي .. الفرص والتحديات، المعهد الدولي للدراسات الإيرانية، ٥ أكتوبر، ٢٠٢٣
- ١٦) فراس إلياس، مذكرة التعاون الأمني بين العراق وتركيا، الواقع والتداعيات، ورقة تحليلية، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، قطر، ٢٠٢٤.
- ١٧) علي نجات، تصورات واستراتيجيات الكويت وإيران تجاه مشروع ميناء الفاو الكبير، سلسلة إصدارات، مركز البيان للدراسات والتخطيط، ١١ سبتمبر، ٢٠٢٤
- ١٨) فتحي بولعراس، الصراع الدولي الراهن ومستقبل أمن الطاقة، مجلة السياسة الدولية، العدد ٢٣١، يناير ٢٠٢٣، مؤسسة الأهرام، القاهرة، جمهورية مصر العربية.
- 19) Bonia , D. , & Borah , D. (2024). India–Middle East–Europe Economic Corridor: A Strategic Study. ShodhKosh: Journal of Social Sciences and Humanities , 5(6) , 1–<https://doi.org/10.29121/shodhkosh.v5.i6.2024.3661>
- 20) Nicholas Shafer , The India-Middle East-Europe Economic Corridor: Connectivity in an Era of Geopolitical Uncertainty , Atlantic Council , 2025 ,
- 21) Singh , S. (2024). India-Middle East-Europe Economic Corridor: A strategic energy alternative. Available at: <https://erl.scholasticahq.com/article/123649> (Accessed: 08/04/2026)
- 22) Observer Research Foundation (ORF) , The Chabahar Gambit: India's Play for Influence in Central Asia , Research Report , 2024 , available at: <https://www.orfonline.org/research/the-chabahar-gambit-india-s-play-for-influence-in-central-asia> , accessed on 17/03/2026.
- 23) Samiya Bibars , The New Economic Corridor between India , the Middle East and Europe and the Implications of the Gaza War on It , Arab Affairs Journal , issued by the General Secretariat of the League of Arab States , No. 196 , 2023 , available at: <https://arabaffairsonline.com/> , accessed on 03/04/2026.
- 24) The New Indian Express. (2022 , July 16). Adani-led consortium wins bid to buy Israel's second-largest port for USD 1.18 billion. <https://www.newindianexpress.com/business/2022/Jul/16/adani-led-consortium-wins-bid-to-buy-israels-second-largest-port-for-usd-118-billion-2477160.html>
- ٢٥) حسن البراري، التداعيات الجيوسياسية للحرب على غزة، مركز الجزيرة للدراسات، ٢١ فبراير ٢٠٢٤، متاح على الرابط: <https://studies.aljazeera.net/ar/article/5855> تاريخ الدخول: ٢٠٢٦/٤/١٠
- ٢٦) عبد الرحمن الربيعي، الممرات البحرية في الشرق الأوسط: التحديات والمخاطر، مجلة جره، ٢٠٢٥، متاح على الرابط: <https://www.jurhum.net/news/210> تاريخ الدخول: ٢٠٢٥/١٢/١٤