

هل تعرقل حرب غزة الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا؟



أثارت دراسة بحثية التساؤلات بشأن مصير الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا في ضوء تداعيات الحرب الإسرائيلية المستمرة على قطاع غزة منذ تشرين الأو/أكتوبر الماضي.

ولفتت الدراسة الصادرة عن "معهد دول الخليج العربية في واشنطن" إلى أنه على هامش قمة مجموعة العشرين في نيودلهي في سبتمبر 2023، أعلن رئيس الوزراء الهندي ناريندرا مودي عن إطلاق حزام تجاري اقتصادي جديد، الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا.

ووقعت الهند والولايات المتحدة والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة والاتحاد الأوروبي وألمانيا وفرنسا وإيطاليا مذكرة تفاهم في القمة تلتزم بدعم المشروع. وعلى الرغم من أنها لم تكن طرفًا في الاتفاقية، إلا أنه كان من المتوقع دائمًا أن تكون إسرائيل مستفيدًا كبيرًا غير مباشر.

ومن المتصور أن يكون الممر بمثابة طريق تجاري بحري وسكك حديدية يربط الهند بالشرق الأوسط عبر دول

تشمل السعودية والأردن وإسرائيل بالإضافة إلى أجزاء مختلفة من أوروبا .

ويحمل المشروع آثار جيوسياسية كبيرة: فهو مبني على الجهود المستمرة التي تبذلها الهند لتعزيز العلاقات مع الدول العربية والأوروبية، ويحظى الممر بدعم الولايات المتحدة كبديل لمبادرة الحزام والطريق الصينية التي من شأنها تعزيز التكامل الإقليمي.

وفي حالة اكتماله، فإن الممر التجاري الذي يبلغ طوله أكثر من 3000 ميل سيشمل العديد من خطوط السكك الحديدية وطرق الشحن البحري، مما يسمح للهند بتوفير ملايين الدولارات من الصادرات باستخدام طريق أكثر مباشرة.

بالإضافة إلى ذلك، كان من المفترض أيضًا ربط جنوب آسيا والشرق الأوسط بأوروبا عبر إسرائيل، وخفض تكاليف النقل للدول الأوروبية بنحو 40% وتعزيز السلام بين إسرائيل والدول العربية. ومع ذلك، فإن ما كان بالفعل مهمة صعبة أصبح أكثر صعوبة في أعقاب حرب إسرائيل على غزة.

تداعيات حرب غزة:

وعلى الرغم من التفاؤل الذي تم التعبير عنه عند الإعلان عن المبادرة، تغيرت الظروف الجيوسياسية مع هجوم حماس على إسرائيل في 7 أكتوبر 2023، وحرب إسرائيل على حماس، مع عودة القضية الفلسطينية إلى واجهة سياسات الشرق الأوسط.

وهذا يثير تساؤلات بشأن مشاركة العديد من اللاعبين الرئيسيين في الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا. على سبيل المثال، أوقفت المملكة العربية السعودية المناقشات المتعلقة باتفاق التطبيع.

ونظرًا لرفض رئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتنياهو إقامة دولة فلسطينية، يبدو التوصل إلى اتفاق تطبيع غير مرجح، على الأقل في المدى القصير. وعلى نحو مماثل، انتقد الأردن بشدة تصرفات إسرائيل،

وكانت هناك احتجاجات متكررة ضد إسرائيل في الأردن.

ونظراً لأنه كان من المفترض أن يلعب الأردن دوراً حاسماً في نقل المواد إلى إسرائيل، فقد خلقت حرب غزة مشاكل كبيرة فيما يتعلق بمشاركته.

ومن بين العرب المشاركين في الممر، كانت الإمارات العربية المتحدة هي الوحيدة التي اتخذت أي خطوات إيجابية بشأن المشروع منذ اندلاع الحرب، بعد أن وقعت اتفاقية تتعلق بالممر مع الهند في فبراير/شباط الماضي، على الرغم من عدم الكشف عن تفاصيل محددة.

وبالنظر إلى أن الرأي العام في جميع أنحاء الشرق الأوسط يعارض بشدة في الوقت الحالي العلاقات مع إسرائيل، فمن المرجح أن تقاوم الشعوب العربية أي محاولات من جانب حكوماتها للمشاركة في المشاريع المتعلقة بالممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، وهو الموقف الذي سيشكل تهديداً حقيقياً. قد يخلق عقبات أمام المبادرة أو يبطئ التقدم.

وإن الرد الإسرائيلي غير المتناسب في أعقاب الهجوم الذي شنته حماس في 7 تشرين الأو/أكتوبر أدى إلى إعادة القضية الفلسطينية إلى مركز صنع القرار في السياسة الخارجية في المنطقة، الأمر الذي أثر على مبادرات التكامل الإقليمي مثل الممر من خلال تحويل الانتباه. ومن المحتمل أيضاً أن يزيد الصراع من صعوبة تنسيق جوانب المشروع حتى بعد انتهاء القتال الحالي.

وحتى خارج سياق الحرب، واجه الممر تحديات فيما يتعلق بالتنفيذ. على سبيل المثال، سيتطلب تنفيذ مشاريع البنية التحتية في مختلف البلدان المعنية توحيداً كبيراً للقوانين والتغلب على الروتين في كل بلد.

علاوة على ذلك، كان التمويل قضية رئيسية. وكانت المناقشات الأولية حول الدول والمؤسسات التي ستمول المبادرة غامضة للغاية، حيث لم تلتزم الولايات المتحدة بأي تمويل.

فضلاً عن ذلك فإن أوروبا، التي تواجه مجموعة من التحديات الاقتصادية، ليست في وضع يسمح لها بتمويل مشاريع البنية الأساسية الباهظة التكاليف.

وهذا يترك المجال، كما هو متوقع، للدول العربية الأكثر ثراءً، وكذلك الهند، لقيادة الطريق في

تمويل المشروع. وفي حين أنهم قد يمتلكون الموارد اللازمة للاستثمار في الممر، وقد التزمت المملكة العربية السعودية سابقًا باستثمار 20 مليار دولار، إلا أنه يبقى أن نرى ما إذا كانوا سيفعلون ذلك.

وكثيراً ما أخفقت مشاريع مماثلة متعددة الأطراف في الماضي على الرغم من الإعلان عنها بقدر كبير من الضجيج والتفاؤل. ومن الأمثلة على ذلك خط أنابيب الغاز الطبيعي بين تركمانستان وأفغانستان وباكستان والهند، والذي أُعلن عنه لأول مرة في عام 1995، ثم تأخر لسنوات.

إذا تباطأت المداولات بشأن الممر أكثر (خاصة إذا لم يكن هناك وقف لإطلاق النار في غزة أو إذا ثبت أن آثار الحرب سامة للغاية على المدى القصير)، فمن المرجح أن تنتظر الدول العربية حتى يتحسن الوضع قبل أن تستثمر في مشروع الممر.

وكانت علامات التباطؤ واضحة بالفعل عندما فشل الموقعون الثمانية على المشروع في عقد اجتماع في غضون 60 يوماً من إطلاق الممر لوضع خطة عمل، كما دعا إلى ذلك الإعلان الأولي. وإذا استمرت مثل هذه الهفوات، فمن المرجح أن يفقد المشروع زخمه وقد يخرج عن مساره في نهاية المطاف.

ويمكن أن تؤثر مثل هذه التأخيرات أيضاً بشكل كبير على شهية كبار المستثمرين والشركات الخاصة التي سيعتمد عليها المشروع. وعلى الرغم من أن الشركات الهندية، مثل لارسون وتوبرو، ومجموعة جي إم آر، ومجموعة أداني، كانت مستعدة لتقديم عطاءات لمشاريع تتعلق بالممر، إلا أنه يجب أيضاً أن يكون من المنطقي مالياً بالنسبة لها أن تبدأ الاستثمار.

المصدر الرئيسي الآخر للتمويل المحتمل للممر هو الشراكة من أجل البنية التحتية العالمية والاستثمار، وهي مبادرة من مجموعة السبع تم الإعلان عنها في عام 2022 بهدف جمع 600 مليار دولار من خلال الاستثمارات العامة والخاصة.

وقد وُصفت هذه المبادرة بأنها تتمتع بالقدر على تمويل المشاريع على طول الممر، ومع ذلك لم تكن هناك أخبار رئيسية بشأن مشاركتها منذ الإعلان عن الممر، ربما بسبب عدم الاستقرار الإقليمي.

فهم التوقعات للمضي قدماً:

في الأول من فبراير، قالت وزيرة المالية الهندية نيرمالا سيثارامان إن الهند تعتزم مواصلة العمل في الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا والتأكد من اكتماله.

ومع ذلك، فإن استكمال الممر سيعتمد على عدد من العوامل. أولاً، من المرجح أن تظل العمليات العسكرية الإسرائيلية في غزة عائقاً رئيسياً أمام التقدم.

علاوة على ذلك، من المقرر إجراء انتخابات على مستوى البلاد في عام 2024 في الدول المشاركة الرئيسية، بما في ذلك الهند والولايات المتحدة.

وفي حين أنه من المتوقع إلى حد كبير أن تبقى حكومة مودي في السلطة، فإنه ليس من المؤكد أن الرئيس جوزيف آر بايدن جونيور سيتم إعادة انتخابه نظراً للتساؤلات المتعلقة بفقدان الدعم من بعض الناخبين الغاضبين من دعمه لإسرائيل.

بالإضافة إلى ذلك، فإن الرئيس السابق دونالد جيه ترامب، الذي أعرب عن ميل انعزالية سابقاً كرئيس، أخذ في الارتفاع في استطلاعات الرأي. وبالتالي، فإن استمرار مشاركة الولايات المتحدة في إحدى مبادرات بايدن المميزة ليس مضموناً.

تم تصور الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا في البداية على أنه موطئ قدم للهند في الشرق الأوسط ورمز لطموحاتها المتزايدة كوسيط قوة على مستوى العالم. وقد حظيت بدعم كل من الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي بسبب قدرتها على مواجهة الصين.

ومع ذلك، فإن الديناميكيات المتغيرة في الشرق الأوسط تهدد بتقويض المشروع. من الممكن أنه حتى لو تم المضي قدماً في المشروع، فسيتم تأخيرته أو تقليصه. وستلعب قوة الإرادة السياسية، والانتخابات، وديناميكيات الشرق الأوسط، دوراً كبيراً في تحديد مستقبل المشروع.