



دراسات وتقارير

سلسلة غير دورية تعالج قضايا وإشكاليات هامة

شرايين القوة الجديدة

كيف تعيد الممرات الاقتصادية

رسم خريطة الجغرافيا السياسية العالمية

محمد حسن سويدان

شرايين القوة الجديدة

كيف تعيد الممرّات الاقتصادية رسم

خريطة الجغرافيا السياسية العالمية



المركز الإستشاري للدراسات والتوثيق
the Consultative Center for Studies and Documentation

دراسات وتقارير: سلسلة غير دورية تعالج قضايا وإشكاليات هامة

العنوان: شرايين القوة الجديدة: كيف تعيد الممرات الاقتصادية رسم خريطة الجغرافيا السياسية العالمية
صادر عن: المركز الاستشاري للدراسات والتوثيق
إعداد وتحرير: د. محمد حسن سويدان
فريق العمل: د. علي كرشت، زينب الزين، حسين شكرون
تاريخ النشر: أيار 2025
رقم العدد: الثاني والأربعون

حقوق الطبع محفوظة للمركز

جميع حقوق النشر محفوظة للمركز. وبالتالي غير مسموح نسخ أي جزء من أجزاء التقرير أو اختزاله في أي نظام لاختزان المعلومات واسترجاعها، أو نقله بأية وسيلة سواء أكانت عادية أو إلكترونية أو شرائط ممغنطة أو ميكانيكية أو أقراص مدمجة، استنساخاً أو تسجيلاً أو غير ذلك إلا في حالات الاقتباس المحدودة بغرض الدراسة والاستفادة العلمية مع وجوب ذكر المصدر.

العنوان: بئر حسن - جادة الأسد - خلف مطعم وايل - بناية الورود - الطابق الأول

هاتف: 01/836610

فاكس: 01/836611

خليوي: 03/833438

Postal Code: 10172010

P.o. Box: 24/47

Beirut- Lebanon

E.mail: dirasatccsd@gmail.com

<http://www.dirasat.net>

ثبت المحتويات

7	مقدمة.....
8	المنهجية.....
8	أولاً: الأهمية الجيوسياسية للممرّات الاقتصادية.....
10	1.1 العولمة والتكامل والأهمية المتزايدة للممرّات.....
12	2.1 التعددية القطبية والتنافس الاستراتيجي عبر الممرّات.....
14	3.1 تشكيل توازن القوى العالمي.....
17	ثانياً: الممرّ الاقتصادي الصيني- الباكستاني.....
18	1.2 لمحة عامة عن الممرّ الصيني- الباكستاني.....
20	2.2 التكامل الإقليمي على طول الممرّ الصيني- الباكستاني.....
21	3.2 أهمية الممرّ الصيني- الباكستاني.....
23	4.2 الدول المستفيدة والتعاون ضمن الممرّ الصيني- الباكستاني.....
24	1.4.2 التأثير السياسي والجيوسياسي للممرّ الصيني- الباكستاني.....
25	2.4.2 الأثر الكمي للممرّ الاقتصادي الصيني- الباكستاني.....
26	5.2 الفرص الرئيسية للممرّ.....
28	6.2 التحديات الرئيسية.....
31	7.2 التداعيات الجيوسياسية:.....
31	1.7.2 على الصين.....
32	2.7.2 على الهند.....
32	3.7.2 على الولايات المتحدة الأمريكية.....
33	4.7.2 على إيران وأفغانستان.....
34	استنتاج.....
35	ثالثاً: ممرّ شمال- جنوب الاقتصادي.....
36	1.3 لمحة عامة عن ممرّ شمال- جنوب.....
37	2.3 التكامل الإقليمي على طول ممرّ شمال- جنوب.....
39	1.2.3 تكامل ميناء تشابهار في إيران مع ممرّ شمال- جنوب.....
39	2.2.3 كازاخستان – تركمانستان – إيران.....
40	3.2.3 مشروع سكة حديد أرمينيا- إيران.....
41	4.2.3 افتتاح ميناء آستارا.....

41	3.3 أهمية ممرّ شمال-جنوب
42	1.3.3 أحجام التجارة والاستثمارات والسعة
43	4.3 مستقبل المشروع والتعاون والمنافسة
43	1.4.3 الصراع العالمي على النفوذ في وسط آسيا
44	2.4.3 الانعكاسات المحتملة للمنافسة الصينية-الهندية على الممرّ
46	5.3 الدول المستفيدة من ممرّ شمال-جنوب
47	6.3 التداعيات الجيوسياسية والإقليمية
49	7.3 الفرص والتحديات
51	استنتاج
52	رابعًا: ممرّ الخليج – البحر الأسود
54	1.4 البنية التحتية والمشاريع الجارية
57	2.4 أهميته ودوره السياسي لإيران والدول الآسيوية والأوروبية
58	1.2.4 الاعتبارات الاستراتيجية لكل جهة معنية
60	3.4 التحديات التي ستواجه الممرّ
61	استنتاج
62	خامسًا: الممرّ الأوسط
63	1.5 لمحة عامة عن الممرّ الأوسط
65	2.5 التكامل الإقليمي على طول الممرّ الأوسط
68	3.5 تطوير الممرّ الأوسط
71	4.5 أهمية الممرّ التجاري الأوسط
72	سادسًا: مستقبل الممرّات الأربعة
72	1.6 توقّعات الممرّ الاقتصادي الصيني- الباكستاني (CPEC)
73	2.6 ممرّ النقل الدولي بين الشمال والجنوب (INSTC)
74	3.6 ممرّ الخليج والبحر الأسود
75	4.6 الممرّ الأوسط (طريق القوقاز)
76	خاتمة
79	المراجع

لائحة الخرائط والجداول والرسوم البيانية

- خريطة رقم 1: الممرّ الاقتصادي الصيني الباكستاني 17
- خريطة رقم 2: ممرّ شمال – جنوب 36
- خريطة رقم 3: ممرّ الخليج – البحر الأسود 53
- خريطة رقم 4: الممرّات الثلاثة بين الصين وأوروبا 63
- خريطة رقم 5: ممرّ زنجزور 67
- جدول رقم 1: أبرز العقد التابعة للممرّ 39
- جدول رقم 2: المقارنة بين الممرّات الأربعة 77
- رسم بياني رقم 1: توزّع الاستثمارات في الممرّ الاقتصادي الصيني الباكستاني بحسب القطاعات 22
- رسم بياني رقم 2: الفرق بين المسار التقليدي وممرّ شمال جنوب 37

مقدمة

في عصر يشهد تزايداً في الترابط العالمي، اكتسبت الممرات الاقتصادية أهمية كأدوات للتأثير الجيوستراتيجي. تلعب هذه المشاريع الضخمة العابرة للحدود الوطنية للبنية التحتية - التي تشمل الطرق السريعة والسكك الحديدية والموانئ وخطوط الأنابيب - دوراً حيوياً متزايد الأهمية في تسهيل التكامل الإقليمي والعالمي. إلا أن أهميتها تتجاوز البعد الاقتصادي: إذ يُمكن لهذه الممرات إعادة تنظيم العلاقات السياسية، وربط الدول المشاركة في شراكات استراتيجية جديدة، حتى مع تمكينها القوى الكبرى من ممارسة نفوذها على طول طرق التجارة المحورية. على سبيل المثال، توضح مبادرة الحزام والطريق الصينية الطموحة كيف يُمثل الاستثمار في البنية التحتية استراتيجيةً جيوسياسيةً مزدوجة - فقد مكّنت ممراتها البرية والبحرية الجديدة بكين من توسيع نطاقها الاستراتيجي وتنمية مناطق نفوذها في جميع أنحاء آسيا وخارجها.

ومن خلال الاستثمار في الترابط، لا تسعى الدول إلى تحقيق مكاسب اقتصادية فحسب، بل تسعى أيضاً إلى كسب النفوذ في الشؤون الإقليمية - من خلال تشكيل التحالفات، وتغيير التبعيات التجارية، وفي نهاية المطاف تحويل ميزان القوى لصالحها. تُركّز هذه الدراسة على أربعة ممرات اقتصادية بارزة تُجسّد هذه الأهمية الجيوسياسية المتزايدة: الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني (CPEC)، وممر شمال جنوب بين الشمال والجنوب (INSTC)، وممر الخليج والبحر الأسود، و"الممر الأوسط" عبر بحر قزوين. تربط كلٌ من هذه المبادرات المناطق الرئيسية في أوراسيا، متجاوزةً عمداً نقاط الاختناق التقليدية في التجارة العالمية. على سبيل المثال، يربط الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني، وهو ممرٌ رئيسيٌّ في مبادرة الحزام والطريق، منطقة شينجيانغ غرب الصين بميناء غوادر الباكستاني على بحر العرب، مما يمنح بكين وصولاً مباشراً إلى المحيط الهندي، ويتفادى مضيق ملقا المُعرّض للخطر - وهو نقطة اختناق بحرية تمر عبرها حالياً نسبة كبيرة من تجارة الصين ووارداتها النفطية. ومن خلال تقليل اعتماد الصين المُفرط على طريق ملقا، يُوفّر الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني جسراً برياً آمناً استراتيجياً للتجارة الصينية، ويعزز دور باكستان كمركز إقليمي، ويُرسّخ الشراكة الاستراتيجية بين البلدين.

يستعرض هذا البحث البنية التحتية المادية لكلّ ممرٍ - من طرق وسكك حديدية وموانئ وعُقد لوجستية - ثم يُحلّل الأطر التعاونية والتحالفات التي تقف وراء تشييدها، مبرراً كيفية تقاطع أهداف التنمية مع الاعتبارات الإستراتيجية لكلّ دولةٍ مشاركة. كما يتناول التحديات الأمنية

والسياسيّة التي تُهدّد هذه المشاريع، من عدم الاستقرار المحليّ إلى تنافس القوى الكبرى، ويختتم بتقييم آفاق تطوّر هذه الممرّات الأربعة وقدرتها على إعادة تشكيل أنماط التكامل الإقليمي والتجارة العالميّة في السنوات المقبلة.

المنهجية

تعتمد هذه الدراسة على المنهج النوعي المقارن من خلال دراسة الحالة للممرّات الاقتصادية الأربعة. لكل ممرّ، نستعرض مشاريع البنية التحتية القائمة (السكك الحديدية، الطرق، الموانئ، خطوط الأنابيب) ونصف الاستثمارات الجارية. ثم نحلل الأطر الاستراتيجية والتحالفات التي تُحرك هذه الممرّات، مع تسليط الضوء على كيفية توافق أهداف التنمية الوطنية مع الأولويات الجيوسياسية. يدمج هذا المنهج الوصفي بيانات أحجام التجارة والمشاريع المخطط لها من منظور جيوسياسي: تقييم كيفية دعم الحكومات المشاركة لكل ممرّ ومدى تقاطعه مع مصالح القوى الكبرى. وتماشياً مع الأسلوب التحليلي للدراسة، تركّز المنهجية على تجميع المصادر الثانوية (التصريحات الرسمية، تقارير المشاريع، إحصاءات التجارة) وتعليقات الخبراء. والنتيجة هي تقييم مُفصّل ومتعدد الأبعاد لديناميكيات كل ممرّ، بدلاً من التحليل الإحصائي أو الاقتصادي القياسي. من خلال مقارنة هذه الحالات الأربع، يُسلّط هذا النهج الضوء على الأنماط المشتركة والعوامل الاستراتيجية المتميزة، مما يُتيح فهمًا شاملاً لكيفية عمل مبادرات البنية التحتية واسعة النطاق كأدوات لسياسة الدولة. وفي نهاية المطاف، تُولي المنهجية الاعتبار السياسية والأمنية الأولوية، إلى جانب البيانات الاقتصادية، مما يعكس تركيز الدراسة على الأهمية الجيوستراتيجية للممرّات.

يتمثل السؤال البحثي المحوري الذي يُوجّه هذا التحليل في: كيف سيُعيد تطوير وتكامل الممرّ الاقتصادي الصيني-الباكستاني، وممرّ النقل الدولي بين الشمال والجنوب، وممرّ الخليج والبحر الأسود، والممرّ الأوسط، تشكيل الترابط الإقليمي وتوزيع النفوذ الجيوسياسي عبر أوراسيا؟ يُركّز هذا السؤال على التأثيرات الاقتصادية والاستراتيجية المزدوجة للممرّات، بهدف رصد كيفية تأثير كل مشروع على شبكات التجارة والتحالفات وتوازنات القوى.

أولاً: الأهميّة الجيوسياسية للممرّات الاقتصادية

في زمن يزداد فيه ترابط العالم يوماً بعد يوم، صارت الممرّات الاقتصادية شرايين حقيقية تصل مناطق شاسعة بعضها ببعض، وترسم ملامح العلاقات بين الدول. والمقصود بهذه الممرّات هو شبكات النقل والبنى التحتية المتنوعة، من طرق وسكك حديدية وموانئ وأنابيب، التي تصل بين المراكز الاقتصادية داخل الدولة الواحدة أو بين أكثر من دولة. هذا الربط يُسهّل

حركة البضائع والطاقة والمعلومات والناس، فيدفع عجلة التنمية ويُعزّز اندماج الأقاليم في ما بينها.

قديمًا، كشف لنا طريق الحرير القديم عن قدرة مسارات التجارة على نقل السلع والثقافات والنفوذ عبر قارّات شتّى. واليوم تلعب الممرّات الاقتصادية الحديثة الدور ذاته، بل بات تأثيرها على التكامل الإقليمي والعالمي أكبر من أي وقت مضى. فإلى جانب فوائدها الاقتصادية الواضحة، تشكّل هذه الممرّات ورقة استراتيجية في لعبة الجغرافيا السياسية؛ إذ تستخدمها الدول، كبيرة كانت أو صغيرة، لتوسيع نفوذها، وتأمين خطوط إمدادها، وإعادة رسم موازين القوى في عالم سريع التغيّر.

الممرّات الاقتصادية ليست مجرد قنوات لوجستية، بل هي مشاريع جيوسراتيجية تمنح مَنْ يسيطر عليها مكاسب سياسية وأمنية. فهي بمثابة «الجهاز العصبي» الذي يُغذّي الاقتصاد العالمي، وغالبًا ما تكون حجر الزاوية في صراعات النفوذ بين الدول. وبالتالي، فإن بناء ممرّ يشبه إنشاء مجال نفوذ: غالبًا ما تكتسب القوة المستثمرة موطئ قدم طويل الأمد في المنطقة، مما يُشكّل أولويات التنمية المحلية ويؤاثرها مع مصالحها الاستراتيجية الخاصة. وعمليًا، يعني بناء ممرّ تجاري رئيسي أو السيطرة عليه تعزيز مكانة الدولة على الخريطة الجيوسياسية. ويمكن تلخيص أهم أبعاد القيمة الجيوسياسية لهذه الممرّات في النقاط الآتية:

- **توسيع النفوذ:** حين تتكفّل دولة ما بتمويل أو تطوير ممرّ اقتصادي فهي لا تبني طرقًا وجسورًا فحسب؛ بل تبني لنفسها مساحة أوسع للتأثير السياسي والعسكري في جوارها. مثلاً، استثمارات بكين الضخمة في البنية التحتية الباكستانية، عبر الممرّ الاقتصادي الصيني الباكستاني، تحوّلت سريعًا إلى ورقة دبلوماسية رابحة وعلاقة استراتيجية طويلة الأمد. أحيانًا يمتد هذا النفوذ إلى الجانب الأمني، كضمان حق الوصول إلى الموانئ أو ممرّات العبور التي تعزّز الانتشار العسكري للدولة المعنية.
- **تأمين خطوط الإمداد:** تُمكن الممرّات الاقتصادية الدول من تأمين طرق الإمداد الأساسية للطاقة والسلع والبضائع. ويُقلّل تنويع الممرّات البرية من الاعتماد على الممرّات البحرية الهشة أو نقاط الاختناق الوحيدة. وهذا أمر بالغ الأهمية في أوقات الأزمات، فإذا تعطلّ أحد هذه الممرّات تتوفر له بدائل. على سبيل المثال، تُوفّر الممرّات البرية عبر أوراسيا بدائل للطرق البحرية مثل قناة السويس أو مضيق ملقا، مما يُحسّن مرونة سلسلة التوريد الوطنية.

- **التكامل الاقتصادي والترابط:** من خلال ربط الأسواق، تعزّز الممرّات التكامل والنمو الاقتصادي الإقليمي. فهي تربط مراكز الإنتاج بأسواق المستهلكين، مما يُطلق العنان لإمكانات التجارة في المناطق النامية. ويمكن أن يُترجم هذا الترابط الاقتصادي إلى استقرار أو توافق سياسي، حيث تصبح الدول أطرافاً فاعلة في نجاح الممرّ. ومن الأمثلة التاريخية المعروفة دور طريق الحرير في ربط ثروات الحضارات البعيدة؛ وبالمثل، تربط ممرّات اليوم الدول بعضها ببعض من خلال التجارة المشتركة.
- **الوصول الاستراتيجي إلى الموارد والأسواق:** إن الوصول البري إلى مناطق جديدة من خلال الممرّات يمكن أن يضمن وصول الدولة إلى الموارد الحيوية أو الأسواق الناشئة. على سبيل المثال، يمكن لممرّ يربط دولة غير ساحلية في آسيا الوسطى بالموانئ البحرية أن يفتح المجال أمامها للوصول إلى التجارة العالمية، بينما يحصل راعي الممرّ على وصول تفضيلي إلى الموارد المعدنية أو فرص استثمارية جديدة على طول الطريق.
- **تعزيز الترابط والاستقرار الإقليميين:** غالباً ما تنطوي الممرّات على تعاون متعدد الأطراف، يجمع عدة دول في مشاريع مشتركة. وهذا يمكن أن يعزز التحالفات أو التكتلات الإقليمية من خلال دبلوماسية البنية التحتية. في بعض الحالات، تجد الدول المعزولة أو المتنافسة سابقاً مصلحة مشتركة في نجاح ممرّ ما، مما قد يخفف التوترات السياسية. كما يمكن أن يساعد تحسين الاتصال في استقرار المناطق الهشة من خلال خلق فرص عمل وأمل اقتصادي على طول مسار الممرّ.

1.1 العولمة والتكامل والأهمية المتزايدة للممرّات

مع تمدّد العولمة وتسارعها، صارت الممرّات الاقتصادية تحتلّ مكانة متزايدة الأهمية. فكّما تشابكت سلاسل التوريد عبر القارّات وتوسّعت التجارة العالمية خلال العقود الأخيرة، برزت الحاجة إلى طرق برّية موثوقة تنقل البضائع بسرعة وأمان - ولا سيّما لدى الاقتصادات الصاعدة التي تسعى لاقتحام الأسواق الدولية. وهكذا باتت مشروعات تطوير الطرق والسكك الحديدية والموانئ عنواً للتنمية والحدّاث، إذ تربط المناطق التي ظلّت على الهامش سابقاً بشبكات التجارة الكبرى وتدمجها في الاقتصاد العالمي. باختصار، لقد جعلتنا العولمة نرى هذه الممرّات بوضوح أكبر ونُدرك قيمتها الاستراتيجية، خصوصاً في آسيا وأفريقيا وأوراسيا.

وتبرز مجموعة من الاتجاهات التي تُفسّر هذا الصعود السريع للممرّات الاقتصادية في عالم اليوم:

1. **تجارة أسرع وكلفة أقل:** تبحث الشركات بلا توقف عن طرق توصيل توفر الوقت والمال معًا. هنا تبرز الممرات البرية كحل يختصر زمن الرحلة بين القارات مقارنة بالمسارات البحرية الطويلة. مثال واضح هو الممر الأوسط الذي يشق طريقه عبر بحر قزوين مرورًا بآسيا الوسطى وتركيا وصولًا إلى أوروبا؛ وهو مسار بديل يُقلل الاعتماد على خطوط الشحن التقليدية الأطول. قوة هذه الممرات أنها تستغل الاختصارات الجغرافية وتجمع بين النقل البري والسكك الحديدية وحتى البحر في منظومة واحدة، فتخلق تدفقًا تجاريًا أكثر سلاسة وكفاءة. ومع ارتفاع حجم التجارة العالمية، غدا الاستثمار في هذه الطرق خيارًا اقتصاديًا منطقيًا لتوسيع القدرة الاستيعابية وتعزيز شبكات الخدمات اللوجستية.

2. **مبادرات التنمية الإقليمية:** شجعت العولمة التكتلات الإقليمية (مثل رابطة دول جنوب شرق آسيا والاتحاد الأفريقي والاتحاد الأوروبي) على تحسين الاتصال الداخلي كخطوة نحو التكامل الاقتصادي. كانت الممرات الاقتصادية محورًا أساسيًا لخطط التنمية - على سبيل المثال، منطقة ميكونغ الكبرى في جنوب شرق آسيا أو شبكة النقل عبر أوروبا في أوروبا - التي تربط البنى التحتية للدول المجاورة معًا. إن تحسين الاتصال يؤدي إلى خفض الحواجز التجارية وتسريع النمو، مما يؤدي بدوره إلى زيادة الطلب على ممرات قوية.

3. **ظهور قوى اقتصادية جديدة:** مع بروز قوى اقتصادية جديدة خارج المعسكر الغربي التقليدي ازدهرت مشاريع الممرات العملاقة. تكفي الإشارة إلى مبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها الصين عام 2013؛ مظلة لاستثمارات تريليونية تمتد طرقها عبر آسيا وأوروبا وأفريقيا. على النهج نفسه، راحت اقتصادات ناشئة أخرى تشق ممرات خاصة تربط بعضها ببعض مباشرة، متجاوزة أنماط التجارة التي ورثتها عن الحقبة الاستعمارية. إن دول البريكس (البرازيل وروسيا والهند والصين وجنوب أفريقيا ومصر واثيوبيا وإندونيسيا وإيران والإمارات) تروج بقوة لهذه الممرات باعتبارها وسيلة لتعزيز روابط الجنوب-الجنوب وتقليص الاعتماد على خطوط تجارة يهيمن عليها الغرب. في نظر هذه الدول، يتماشى بناء تلك الشبكات مع هدف أوسع هو تخفيف القبضة الغربية على الاقتصاد العالمي والدفع نحو نظام متعدد الأقطاب. وهكذا نشهد تحولًا لافتًا، حيث تُقيم مراكز القوة الاقتصادية الصاعدة شبكات الاتصال الخاصة بها وتعيد رسم خريطة التجارة العالمية.

4. **العوامل التمكينية التكنولوجية والمالية:** ساهم التقدم في الهندسة وتوافر التمويل الدولي (من بنوك التنمية، والصناديق الحكومية، والشراكات بين القطاعين العام والخاص) في جعل مشاريع الممرّات الطموحة أكثر جدوى. لم تجلب العولمة التجارة فحسب، بل جلبت أيضاً تدفقات رأس المال. على سبيل المثال، نذكر بنوك السياسات الصينية التي تموّل السكك الحديدية الأفريقية، أو بنوك التنمية متعددة الأطراف التي تموّل ممرّات الطرق السريعة في آسيا الوسطى. وقد سمح هذا الدعم التمويلي حتى للدول النامية بالمشاركة في تطوير الممرّات، مما زاد من انتشارها في جميع أنحاء العالم.

2.1 التعددية القطبية والتنافس الاستراتيجي عبر الممرّات

غالبًا ما يُوصف النظام الدولي الحالي بأنه يتجه نحو التعددية القطبية، حيث لا تهيمن قوة عظمى واحدة، بل تتعايش عدة قوى عظمى وقوى إقليمية في نظام واحد. في هذا السياق، أصبحت الممرّات الاقتصادية بمثابة أحجار شطرنج جيوسياسية في منافسة استراتيجية بين اللاعبين الرئيسيين. فبدلاً من أن تكون مبادرة تعاونية بحتة، تتشابك العديد من مبادرات الممرّات مع التنافس، الذي يُطلق عليه أحياناً "حرب ممرّات" جديدة بين القوى. وتتجلى هذه المنافسة بشكل خاص بين الولايات المتحدة والصين وروسيا، إلا أن جهات فاعلة أخرى مثل الاتحاد الأوروبي والهند وتركيا وإيران مشاركة هي أيضاً بشكل كبير.

تُظهر مشاريع الممرّات المتداخلة والمتعددة التي أطلقتها قوى مختلفة هذه الديناميكية التنافسية كالتالي:

- **مبادرة الحزام والطريق الصينية مقابل البدائل:** تنظر القوى الغربية إلى مبادرة الحزام والطريق الصينية، التي تمتد عبر عشرات الدول، على أنها تحدٍ للوضع الراهن. ردّاً على ذلك، أعلنت مجموعات مثل مجموعة الدول السبع عن خطط مثل إعادة بناء عالم أفضل (B3W) وبوابة الاتحاد الأوروبي العالمية لتقديم تمويل بديل للبنية التحتية، بهدف تقديم خيارات أخرى للدول التي تتوحد إليها مبادرة الحزام والطريق. وبشكل أكثر تحديداً، كشف تحالف يضم الولايات المتحدة والهند وأعضاء الاتحاد الأوروبي في عام 2023 عن الممرّ الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC) كمثل موازن محتمل لممرّات الصين. وحقيقة أن الإعلان عن الممرّ الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا استبعد الصين بشكل واضح ووحد العديد من الدول الغربية والشريكة تُظهر كيف أصبحت الممرّات الآن أدوات للمنافسة القائمة على الكُتل.

- **روسيا والهند وإيران - الممر الشمالي الجنوبي:** مثال آخر هو الممر الدولي للنقل بين الشمال والجنوب (INSTC)، الذي تدعمه روسيا والهند وإيران. تم إطلاق هذا الممر الذي يربط المحيط الهندي (عبر إيران) بروسيا وأوروبا في أوائل العقد الأول من القرن الواحد والعشرين، واكتسب إلحاحًا متجددًا بعد عام 2022. وفي مواجهة العقوبات الغربية وانقطاع العديد من الروابط التجارية التقليدية، بادرت روسيا إلى تسريع العمل على الممر كوسيلة لتعزيز العلاقات التجارية الأوراسية خارج السيطرة الغربية. بالنسبة لإيران والهند، يوفر هذا الممر وصولًا استراتيجيًا إلى أسواق آسيا الوسطى وروسيا مع تجاوز الطرق التي تهيمن عليها القوى المتحالفة مع الغرب. يمثل تقدّم الممر، وإن كان أبطأ وأصغر حجمًا من مبادرة الحزام والطريق الصينية، رغبة هذه البلدان في بناء محور تجاري مستقل، مما يعكس محاذاة مصالح متعددة الأقطاب. في الواقع، تلاحظ العديد من الكتابات أن الممر أصبح الآن قناة حيوية يمكن أن تتحدى كلاً من مبادرة الحزام والطريق والمبادرات التجارية الغربية في المنطقة.
- **تركيا والممر الأوسط:** تستفيد القوى المتوسطة الإقليمية أيضًا من الممرات. رُوّجت تركيا، إلى جانب شركائها في آسيا الوسطى والقوقاز، للممر الأوسط (رسميًا طريق النقل الدولي عبر بحر قزوين) كطريق تجاري بين الشرق والغرب يعبر تركيا وبحر قزوين. وقد اكتسبت هذه المبادرة أهمية جيوسياسية جديدة في ضوء حرب روسيا في أوكرانيا. ومع تعطل الطرق البرية عبر روسيا، يوفر الممر الأوسط مسارًا بديلًا بين أوروبا والصين، وشهد بناءً على ذلك زيادة في الاستخدام (ارتفعت حركة الحاويات على هذا الطريق بأكثر من 30٪ بعد بدء الصراع في أوكرانيا). تتوافق قيادة تركيا في هذا الممر أيضًا مع رؤيتها لتصبح مركزًا للعبور في أوراسيا وتزيد من نفوذها بين دول آسيا الوسطى الناطقة بالتركية. في سياق متعدد الأقطاب، تنحت تركيا مكانها كحلقة وصل حاسمة بين آسيا وأوروبا، مما يرفع مكانتها الجيوسياسية.
- **ممر الخليج - البحر الأسود:** تسعى إيران وجيرانها إلى تحقيق خططهم الخاصة بالربط، مثل ممر يربط الخليج بالبحر الأسود عبر إيران وجنوب القوقاز. هذا المشروع، الذي يشمل إيران وأرمينيا وأذربيجان وجورجيا، وربما يربط بأوروبا عبر البحر الأسود، مدفوع بحسابات طهران الاستراتيجية. من خلال تطوير هذا الطريق، تسعى إيران إلى تعزيز التجارة مع المناطق المجاورة بطريقة "أقل عرضة للعقوبات والضغط الخارجية". بعبارة أخرى، تبني إيران ممرات للتخفيف من تأثير العقوبات الغربية وتقليل الاعتماد

على أي دولة عبور واحدة (مثل تركيا أو طريق قناة السويس) للوصول إلى الأسواق الأوروبية. توضح مثل هذه الجهود كيف تستخدم القوى من الدرجة الثانية الممرّات الاقتصادية لزيادة استقلاليتها وقوتها التفاوضية على الساحة العالمية.

توضح هذه الأمثلة نقطة أوسع: تتسابق القوى الكبرى والجهات الفاعلة الإقليمية على حد سواء لإنشاء أو دعم ممرّات تتماشى مع مصالحها الجيوسياسية. وهو ما أدّى إلى ما يُطلق عليه بعض المحللين "حروب الممرّات"، وهي منافسة محتدمة تتنافس فيها الدول على كسب الأصدقاء والنفوذ من خلال البنية التحتية. ويتمثل الجانب الإيجابي لهذه المنافسة في أن العديد من الدول النامية تستفيد من تحسين الاتصال والاستثمار في ظل تنافس القوى على شراكاتها. ومع ذلك، فإن المنافسة تنطوي أيضاً على مخاطر التوتر الجيوسياسي: فقد أصبح خطط الممرّات المتنافسة نقاط خلاف، وقد تشعر الدول بضغط للتوافق مع مشروع معسكر على حساب الآخر. على سبيل المثال، قد تؤدي المشاركة في مبادرة ممرّ واحدة إلى توتر علاقات دولة ما مع قوة منافسة ترعى مساراً مختلفاً. وهكذا، حوّلت التعددية القطبية الممرّات الاقتصادية إلى ساحات للتعاون والتنافس في آن واحد.

3.1 تشكيل توازن القوى العالمي

بحكم أهميتها الاستراتيجية، بات يُنظر إلى الممرّات الاقتصادية على أنها رافعات قادرة على قلب موازين القوى حول العالم. فمنذ زمن بعيد شكّلت السيطرة على طرق التجارة والنقل عنصراً حاسماً في لعبة السياسة الدولية؛ واليوم توسّع الممرّات الاقتصادية هذا المبدأ لتشمل إلى البرّ الفضاء الرقمي أيضاً. إذ يكفي أن تتحكّم دولة ما بمسار تدفق السلع لتغيّر خارطة النفوذ الاقتصادي والسياسي لصالحها.

وهكذا، تسهم هذه الممرّات في إعادة توزيع الثقل بين الدول عبر طرق عدّة، يمكن تلخيصها كالآتي:

- **تمكين مراكز وتحالفات جديدة:** يُمكن للممرّات أن تُحوّل دولاً معيّنة إلى مراكز عبور رئيسية، مما يزيد من أهميتها بشكل كبير. على سبيل المثال، مع تقاطع ممرّات متعددة مع أوراسيا، تُصبح دول مثل كازاخستان وأوزبكستان وأذربيجان، التي كانت في السابق هامشية في التجارة العالمية، عقداً مركزية تربط الأسواق الكبرى. ويُصبح تعاونها محلّ ترحيب كبير من القوى الكبرى، مما يزيد من النفوذ الاستراتيجي لهذه الدول الأصغر. وقد تتجمع تحالفات جديدة حول مشاريع الممرّات، مما يُغيّر التحالفات الدبلوماسية. فعلى سبيل المثال، يجمع ممرّ الخليج والبحر الأسود إيران ومختلف

الشركاء من القوقاز وأوروبا، مُشكّلاً أنماطاً جديدة من التعاون تتجاوز أصحاب النفوذ التقليديين. وتساهم مثل هذه الترتيبات الجديدة في توزيع النفوذ على القوى، حيث يتم تقاسم النفوذ عبر شبكات جديدة بدلاً من تركيزها في قوة مهيمنة أو منطقة واحدة.

- **تراجع هيمنة نقاط الاختناق التقليدية:** مع تطور الممرات البرية، باتت تشكّل بدائل لنقاط الاختناق البحرية الراسخة التي كانت تُسيطر عليها القوى البحرية الغربية تاريخياً (مثل قناة السويس، وقناة بنما، أو المضائق الرئيسية). إذا كان بإمكان جزء كبير من التجارة الأوراسية المرور براً عبر الممرات، فقد يتضاءل النفوذ الاستراتيجي الذي طالما امتلكته الدول المهيمنة على تلك النقاط. على سبيل المثال، يُوفّر وصول الصين إلى المحيط الهندي عبر مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان (الذي يصل إلى ميناء غوادر في باكستان) طريقاً يلتفّ حول مضيق ملقا الذي تُراقبه الولايات المتحدة. وبالمثل، يُقلل اهتمام أوروبا بالممر الأوسط من احتكار روسيا لخطوط السكك الحديدية بين أوروبا وآسيا. وبمرور الوقت، يعني تنويع طرق التجارة أنه لا يُمكن لأي قوة بمفردها أن "تخنق" التجارة العالمية بسهولة دون ظهور بدائل. هذا الانتشار لخيارات الطرق يُشكّل النفوذ بطبيعته ويجعل نظام التجارة العالمي أكثر تعددية من حيث المراكز.

- **إنشاء مجالات نفوذ اقتصادي:** يميل كل ممر رئيسي إلى أن يكون له نظامه البيئي الخاص من المؤسسات المالية والمعايير والقواعد، وغالباً ما تقوده الدولة أو التحالف الراعي. على سبيل المثال، تحظى مبادرة الحزام والطريق الصينية بدعم مؤسسات مثل البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB)، وتميل إلى استخدام الشركات والمعايير الصينية، مما يوسع النفوذ المعياري للصين. ومع تبلور الممرات المرتبطة بمبادرة الحزام والطريق، فإنها تجذب الدول بفعالية إلى مدار الصين الاقتصادي أو مجال نفوذها. وقد يؤدي هذا إلى قلب المعايير العالمية القائمة وإنشاء معايير جديدة تتماشى مع الراعي الرئيسي. وبالمثل، تهدف المشاريع المتنافسة مثل الممر الهندي الشرق أوسطي الأوروبي إلى توسيع نطاق مجموعة مختلفة من المعايير (مثل التركيز على الشفافية أو الاستدامة في البنية التحتية) كنموذج مضاد لمبادرة الحزام والطريق. والنتيجة هي مشهد عالمي أكثر تنافساً من حيث قواعد وتفضيلات الجهة التي توجّه التنمية. يتغير ميزان القوى مع انجذاب الدول نحو المدار الاقتصادي الذي يخدم

مصالحتها على أفضل وجه، مع ترجيح أكبر مدار (أو شبكة من الممرّات) نفوذها لصالح أبطالها.

- **التبعية والاستقلالية الاستراتيجية:** يمكن للممرّات إما أن تُخفف أو تُنشئ تبعيات، مما يؤثر بدوره على علاقات القوة. من ناحية، تكتسب الدول التي تشارك في طرق جديدة استقلالية استراتيجية. على سبيل المثال، يُقلل تأمين أوروبا لخطوط إمداد برية عبر آسيا الوسطى من اعتمادها على أي دولة عبور واحدة، مما يُحسن وضعها تجاه الموردّين. من ناحية أخرى، إذا أصبحت دولة ما مثقلة بالديون أو معتمدة على راعية ممرّ ما للصيانة والأمن، فقد تفقد بعض سيادتها في صنع القرار (وهذا مصدر قلق يُثار غالباً بشأن الدول الأصغر على مسارات مبادرة الحزام والطريق). وبالتالي، يمكن للممرّات أن تُعزز قوة الدولة وثقوّضها في آن واحد. يعتمد التأثير الصافي على توازن القوة العالمية وعلى كيفية تطور هذه التبعيات: إذا أصبحت بعض الدول مدينة لقوة عظمى جديدة، فإن نفوذ تلك القوة سينمو؛ وعلى العكس من ذلك، إذا استفادت الدول بذكاء من ممرّات متعددة، فإنها تستطيع موازنة التأثيرات الخارجية وتمكين نفسها. والأهم من ذلك، أن صعود الممرّات الاقتصادية يدلّ على أن الترابط الجغرافي الاقتصادي أصبح الآن مُحدّداً رئيسياً للقوة، إلى جانب العوامل العسكرية والأيديولوجية. تُقاس القوة في النظام الدولي بشكل متزايد من خلال دور الدولة في الشبكات العالمية، شبكات الطاقة وشبكات البيانات وشبكات التجارة. وتشمل الممرّات الاقتصادية جميع هذه الأبعاد، مما يجعلها أصولاً استراتيجية. يمكن للدولة التي تنظم شبكة من الممرّات أن تعيد توجيه التجارة العالمية، وتجذب الجيران إلى مجال جاذبيتها الاقتصادية، وتحظى بالولاء أو التعاون من خلال الترابط. ومن الدلالة بمكان أن القوى الكبرى في العالم تستثمر جميعاً بكثافة في مشاريع الممرّات أو الشراكات. ويمكن أن يشكّل نجاحها أو فشلها معالم نظام القرن الواحد والعشرين: على سبيل المثال، إذا ازدهرت ممرّات مبادرة الحزام والطريق الصينية، فقد تعزز مجالاً أوراسياً مركزياً صينياً مع بكين كحكم رئيسي، في حين أن البدائل القوية المدعومة من الآخرين قد تضمن توازناً أكثر تعددية. على أي حال، أصبحت الممرّات الاقتصادية أدوات على الخطوط الأمامية في ممارسة القوة العالمية - قادرة على تغيير التوازن من خلال إعادة رسم خريطة التجارة والنفوذ الدوليين.

ثانيًا: الممر الاقتصادي الصيني- الباكستاني

الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني مشروع اقتصادي ضخم يهدف إلى إنشاء طريق بري يربط بين مدينة كاشغر الصينية وميناء غوادر الباكستاني. وهو واحد من المشروعات الرئيسية لمبادرة الحزام والطريق، ويشتمل على شبكة طرق وسكك حديدية وخطوط أنابيب للنفط والغاز لمسافة ثلاثة آلاف كيلومتر، ويعدّ محورًا هامًا على طريق الحرير البحري للقرن الواحد والعشرين، ويلعب دورًا حيويًا في مبادرة "الحزام والطريق". وقد اقترح بناء هذا الممر للمرة الأولى رئيس مجلس الدولة الصيني لي كه تشيانغ أثناء زيارته لباكستان في أيار عام 2013، بهدف تعزيز التواصل والتنمية المشتركة بين البلدين¹.

خريطة رقم 1: الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني



¹ تشانغ هوي، الممر الاقتصادي الصيني- الباكستاني: نموذج لبناء "الحزام والطريق"، chinatoday، 2019،

http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/2018/zt/2019ydy/1/201904/t20190424_800165746.html

1.2 لمحة عامة عن الممر الصيني- الباكستاني

بُني الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني على تاريخ طويل من التعاون والارتباط الصيني الباكستاني في البنية التحتية الاستراتيجية، وإن كان على نطاق أوسع بكثير. يتضح هذا الارتباط من نقطتين رسّختا فكرة الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني كـ "ممر" يمتد من الحدود الصينية-الباكستانية إلى ميناء غوادر في المحيط الهندي. الأولى تمثلت في البنية التحتية عبر بناء طريق كاراكورام السريع في الستينيات والسبعينيات من القرن الماضي على يد مهندسين عسكريين صينيين وباكستانيين، وكان هذا العمل مدفوعاً بأسباب استراتيجية لدعم التحالف الناشئ بين البلدين ونقل المساعدات العسكرية الصينية إلى باكستان وتمكين سيطرة أفضل على المناطق الحدودية المضطربة. والنقطة الثانية هي تطوير غوادر، الذي بدأ في عام 2002 بمبادرة الرئيس الباكستاني آنذاك برويز مشرف لتقليل اعتماد بلاده على ميناء كراتشي القريب جداً من الحدود الهندية. في كلتا الحالتين، نقلت الصين خبرة رأس المال والبنية التحتية إلى باكستان على أمل تقوية حليفها.

تفسير الخلفية الاستراتيجية للممر: يشرح التقاء المصالح المماثلة أصول الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني. عند إعلان مبادرة الحزام والطريق عام 2013، وجدت باكستان نفسها غارقة في أزمة اقتصادية. فعلى مدى العقد السابق، ازداد اعتماد الدولة على التنمية والمساعدة العسكرية الأميركية مقابل مشاركتها في "الحرب على الإرهاب"، ثم تقلص هذا الدعم الأميركي بشكل كبير في خضمّ تقليص حملات مكافحة الإرهاب الإقليمية الأميركية، مما جعل إسلام آباد يائسة من إيجاد مخرج. وفي عام 2013، أبدت حكومة الرابطة الإسلامية الباكستانية المنتخبة حديثاً برئاسة رئيس الوزراء نواز شريف تصميماً متجدداً للتعاون في البنية التحتية لبكين، وذلك سعياً للاستفادة من رؤيتها الناشئة لمبادرة الحزام والطريق، وحصلت على التزام سريع من رئيس الوزراء لي. استغرقت التفاصيل الفعلية وقتاً طويلاً، ولكن تمت تسوية النقاط الرئيسية بحلول عام 2017 بموجب "الخطة طويلة الأجل" التي وضعتها وكالات التخطيط الاقتصادي رفيعة المستوى من كلا الجانبين.

وفقاً لهذه الخطة، يمتد تنفيذ الممر على ثلاث مراحل، مع التركيز الأول على الاحتياجات الأكثر إلحاحاً لتوليد الكهرباء. تمّت تغطية المرحلة الأولى بعشرات من محطات الطاقة الجديدة وتوفير وصلات طرق وسكك حديدية واتصالات متكاملة على طول محور شمال-جنوب يمتد من الحدود الصينية إلى غوادر. الميناء نفسه، الذي كان يدار بشكل متقطع من قبل هيئة ميناء سنغافورة، ستديره الصين مرة أخرى وتوسّعه بإضافة المزيد من مرافق الشحن. وتسعى المرحلة الثانية

إلى تعزيز التصنيع في 12 منطقة اقتصادية خاصة جديدة على طول الممر، مما يجذب المستثمرين ببنية تحتية جديدة وحوافز ضريبية وتعزيز الوصول إلى السوق الصينية. وتركز المرحلة الثالثة على القطاع الزراعي، من خلال تشجيع الشركات الصينية على حيازة الأراضي في باكستان ونقل المعرفة حول بذر المحاصيل والتسميد والحصاد الآلي. وقد قُدرت التكاليف الإجمالية للمشروع مبدئياً بحوالي 40 مليار دولار أميركي، مما جعل باكستان الوجهة الاستثمارية الأولى لمبادرة الحزام والطريق بهامش كبير؛ ومع إنفاق حوالي 35 مليار دولار أميركي اعتباراً من عام 2021، تمت مراجعة الإجمالي المتوقع للمشروع إلى أكثر من 60 مليار دولار أميركي².

ويتسم الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني بوتيرة عمل سريعة للغاية؛ فقد بدأ الصينيون سريعاً بتطوير البنية التحتية المطلوبة لباكستان وتعزيز اقتصادها من خلال بناء شبكات النقل الحديثة والعديد من مشاريع الطاقة. وطورت بكين شبكات الطرق السريعة والسكك الحديدية عبر طول البلاد وعرضها في باكستان في 13 تشرين الثاني 2016. دخل الممر حيز التشغيل الجزئي، إذ نُقلت البضائع الصينية برّاً إلى ميناء غوادر لتتابع طريقها عبر الشحن البحري إلى دول إفريقيا وغرب آسيا. وفي أواخر عام 2017 اتفقت بكين وإسلام آباد على عدد من المشاريع الكبرى للطاقة. وفي هذا الصدد، تعمل هذه الاتفاقات على تخفيف النقص المزمن في الطاقة في باكستان عبر تعزيز البنية التحتية للطاقة بأكثر من 33 مليار دولار تقدّمها اتحادات خاصة، ويُنشأ بموجب الممر شبكة من خطوط الأنابيب لنقل الغاز الطبيعي والنفط بين البلدين، وخصّصت ميزانية 2.5 مليار دولار لإنشاء خط أنابيب بين غوادر ونوابشاه بهدف نقل الغاز الطبيعي من إيران أيضاً.

وبحسب مجلة ذي دبلومات المتخصصة في الشؤون الآسيوية، يمر المشروع بثلاث مراحل تنتهي بحلول عام 2030، موزعة زمنياً على مدى قصير (2015-2020)، ومدى متوسط (2021-2025)، ومدى طويل (2026-2030). تضمنت المرحلة الأولى بناء طرق حيوية وخطوط سكك حديد وخدمات لوجستية وموانئ، في حين ركّزت المرحلة الثانية على الأطر التنظيمية (القواعد واللوائح والقوانين)، وصولاً إلى تعزيز الاستثمار الأجنبي المباشر في مختلف القطاعات. ويتمثل الهدف النهائي للمشروع، من وجهة النظر الباكستانية، في خلق

² قص د، تعقب الاستثمار الصيني العالمي، معهد أميركان إنتربرايز، 2019.

فرص نقل جماعي للبلدان غير الساحلية في المنطقة، عبر قيام الصين ببناء بنية تحتية لتصدير بضائعها للأسواق العالمية، مما يخلق سوق عبور لباكستان.

حققت المرحلة الأولى (2015-2020) من الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان تقدماً كبيراً، وثُفِّدَ معظم المشاريع المخطط لها في قطاعي البنية التحتية للنقل والطاقة بنجاح. بدأت المرحلة الثانية (2021-2025) التي ستركز على التصنيع والتحديث الزراعي والتنمية الاجتماعية والاقتصادية. وتأمل باكستان أن تتمكن من خلال تنفيذ هذه المرحلة من الاستفادة من إنجازات المرحلة الأولى، مثل سد العجز في قطاع الطاقة في البنية التحتية، وبالتالي خلق بيئة جيدة للاستثمار في القطاعات الأخرى.

2.2 التكامل الإقليمي على طول الممر الصيني-الباكستاني

في الوقت الحالي، هناك 11 منطقة اقتصادية خاصة قيد الإنشاء ضمن إطار الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني. إن هذه المناطق الاقتصادية الخاصة ستعزز تنمية التصنيع وستوفر فرصاً هائلة للمستثمرين من الصين ودول أخرى. بالإضافة إلى ذلك، ستعطي باكستان الأولوية لتطوير ثلاث مناطق اقتصادية خاصة هي: منطقة راساكا، ومدينة علامه إقبال الصناعية، ودابجي. إلى جانب ذلك، تم تأجيل بعض المشاريع الاستراتيجية إلى المرحلة الثانية – مثل محطة كوهالا للطاقة الكهرومائية وخط السكة الحديدية الرئيسي رقم 1 – وقد أحرز التخطيط لها تقدماً كبيراً. سيستخدم مشروع خط السكة الحديدية الرئيسي رقم 1 كأحد المشاريع الأساسية لتعزيز تطوير صناعة الخدمات اللوجستية في باكستان. وفي الوقت نفسه، سيقفد ويُعمَّق تدريجياً التعاون في المجالات الأخرى ضمن الخطة طويلة المدى للممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني. إن لهذا الممر آفاقاً مشرقة من شأنها تعزيز الرخاء الاقتصادي لباكستان وتغيير مصير المنطقة.

يلعب التكامل الاقتصادي الإقليمي دوراً هاماً في تحقيق الاستقرار الإقليمي. وفي بيئة مضطربة مثل جنوب آسيا، للتكامل الاقتصادي دور حيوي في الاستقرار الاقتصادي عبر تكثيف وتعزيز العلاقات الاقتصادية الثنائية. ومن ثم، فإن المشاريع الاقتصادية الثنائية بين إسلام آباد وبكين تجذب لاعبين إقليميين آخرين للاندماج في مشاريع وتكتلات اقتصادية إقليمية، مما يعزز الترابط الاقتصادي بين مختلف الأطراف الإقليمية.

لن يفيد الممر الصين وباكستان فحسب، بل سيكون له أيضاً تأثير إيجابي على إيران وأفغانستان وكل منطقة آسيا الوسطى. فإن تعزيز الروابط الجغرافية والتعاون بين الدول عبر تحسين نظام النقل البري والسكك الحديدية، وتعزيز التبادل الثقافي عبر الجامعات، وتشجيع

مزيد من تدفق التجارة والأعمال بين دول آسيا، والعمل في مجال إنتاج الطاقة ونقلها، ستؤدي مجتمعةً إلى منطقة مترابطة ومتكاملة بشكل جيد.

تطوير الممر الصيني-الباكستاني

في عام 2020، أكدت الصين وباكستان رسميًا توسيع الممر الاقتصادي بينهما ليشمل مجالي العلوم والتكنولوجيا والزراعة، مع إضافة مجموعات عمل مشتركة جديدة لهذين القطاعين. بحلول ذلك الوقت، ارتفع عدد مجموعات العمل المشتركة ضمن اللجنة المشتركة للممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني إلى 10، تغطي مجالات الطاقة والبنية التحتية والتعاون الصناعي وغيرها. وستعمل المشاريع الحالية والمستحدثة في مناطق مختلفة من باكستان على زيادة إنتاجية باكستان بشكل مستمر وتعزيز قدرتها التنافسية الاقتصادية في النهاية.

3.2 أهمية الممر الصيني-الباكستاني

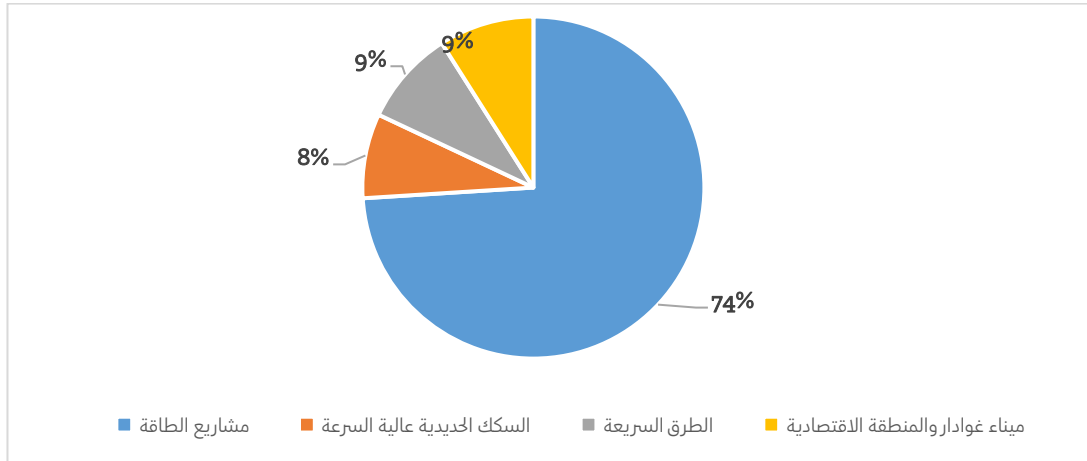
منذ إطلاق مشاريع الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني، حظي المشروع بدعم من جميع أوساط المجتمع الباكستاني. وقد أشار رئيس وزراء باكستان عمران خان في اجتماع داخلي عُقد في كانون الثاني عام 2019 إلى أن مشروعات الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني المكتملة كانت في صالح باكستان، وستتيح للشعب الباكستاني فرصًا كبيرة للتنمية الاجتماعية والاقتصادية. وأعرب عمران خان عن أمله في الإسراع ببناء الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني، وأصدر تعليمات بإنشاء لجنة استشارية لأعمال الممر لتزويد الحكومة بتوصيات سياسية لتشجيع بناء المجمع الصناعي ضمن الممر.

وقال قاسم سوري، رئيس لجنة حزب حركة الإنصاف الباكستانية ونائب رئيس البرلمان الباكستاني، في الاجتماع الأول لآلية التشاور المشترك للأحزاب السياسية في إطار الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني الذي عقد في 19 آذار عام 2019: إن بناء الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني لا يفيد شعبي الصين وباكستان فحسب، وإنما تعمُ فائدته المنطقة بأسرها. وعبر عن اعتقاده بأن هذا المشروع الضخم يمثل فرصة واعدة وتاريخية لتحقيق التنمية الكبرى في باكستان. وأضاف: بناء الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني لم يخلق الكثير من فرص العمل فحسب، وإنما أتاح لمواطنينا أيضًا فرصة عظيمة للحصول على المهارات. كما أشاد بوفاء الشركات الصينية بمسؤولياتها الاجتماعية بنشاط في باكستان، ومساعدتها في حل المشكلات المعيشية للسكان المحليين مثل توفير مياه الشرب لسكان غوادر. وأعرب عن أمله في تعزيز التعاون بين باكستان والصين في كافة المجالات ضمن مبادرة

"الحزام والطريق"، والاستفادة أكثر من تجربة الصين، وعلى سبيل المثال في مجال الحد من الفقر.

يؤدي الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني إلى تعزيز فرص العمل، وستفيد نتائجه التنمية القاعدة الشعبية في باكستان. وفقاً للتوقعات، ستخلق مشاريع البنية التحتية للطرق ضمن هذا الممر 51000 فرصة عمل سيتم توفير أكثر من 94٪ منها للسكان المحليين الباكستانيين. كما ستخلق جميع المشاريع المشتركة الصينية-الباكستانية 1.2 مليون فرصة عمل، سيكون أكثر من 33٪ منها متاحاً للباكستانيين فقط. من عام 2015 إلى عام 2030، سيخلق الممر ما مجموعه 2.3 مليون وظيفة وسيحقق نمواً سنوياً بنسبة 2.5٪ في الناتج المحلي الإجمالي لباكستان³.

رسم بياني رقم 1: توزع الاستثمارات في الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني بحسب القطاعات⁴



ويُعتبر ميناء غوادر جزءاً من مشروع "حزام واحد وطريق واحد" الذي أعلنت عنه الصين عام 2013 في سياق صعودها المستمر كقوة اقتصادية عظمى. وبرز بشكل كبير في خطة الممر

³ عاد مشروع الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني في إطار الحزام والطريق تشكيل الهيكل الاقتصادي الإقليمي، seetao، 2020/12/3.

<https://www.seetao.com/details/49704.html>

⁴ Rahman, S. U., & Shurong, Z. (2017). Analysis of Chinese economic and national security interests in China-Pakistan Economic Corridor (CPEC) under the framework of One Belt One Road (OBOR) initiative. *Arts and Social Sciences Journal*, 8(4). Retrieved from https://www.researchgate.net/figure/Sectoral-Distribution-of-initial-CPEC-investment-Source-Report-of-Indian-Council-of_fig2_320224732

الاقتصادي بين الصين وباكستان. المشروع عبارة عن مجموعة من الطرق البحرية والبرية العملاقة، سيتم إنشاؤها وفق خطة زمنية بالتعاون مع 68 دولة بهدف إيصال البضائع الصينية مباشرة إلى أنحاء العالم. وتكمن أهمية ميناء غوادر في قربها من الصين؛ إذ يعدّ أقرب ميناء لإقليم شينجيانغ الصناعي، إذا ما قورن بالموانئ الصينية الواقعة شرقها. لذلك ستعبر التجارة الصينية براً على طول باكستان عبر الطرق التي تم إنشاؤها حتى تصل إلى غوادر، ومن هناك تُنقل البضائع إلى دول الخليج والشرق الأوسط.

4.2 الدول المستفيدة والتعاون ضمن الممر الصيني-الباكستاني

الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني هو إطار عمل للتواصل الإقليمي؛ فهو لن يفيد الصين وباكستان فحسب، إنما سيكون له تأثير إيجابي على إيران وأفغانستان وجمهورية آسيا الوسطى أيضاً عبر تعزيز الروابط الجغرافية والثقافية من خلال تحسين نظام النقل البري والسكك الحديدية. وسيعمل على تنشيط تدفق التجارة والأعمال بين البلدان المحيطة بالممر.

في كانون الأول عام 2017، أعلنت خطة الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني طويلة المدى (2017-2030) التي وافقت عليها حكومتا الصين وباكستان. تربط هذه الخطة مبادرة "الحزام والطريق" بـ"رؤية باكستان 2025"، وتحدد المجالات الرئيسية للتعاون الثنائي بما في ذلك الاتصالات والطاقة والتجارة والمناطق الصناعية والزراعة وتخفيف حدة الفقر وتحسين معيشة الشعب والخدمات المصرفية. منذ بدء العمل في الممر، تم إنشاء آليات عديدة للتشاور والحوار المشترك لتسهيل التنسيق الثنائي في هذا المشروع الضخم، منها الحوار الاستراتيجي بين وزيري خارجية البلدين، وآلية التشاور المشترك للأحزاب السياسية في إطار الممر، ولجنة التعاون المشترك للممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني.

في 19 آذار 2019، عُقد في بكين الاجتماع الأول لآلية التشاور المشترك للأحزاب السياسية ضمن الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني. أشار سونغ تاو، رئيس دائرة الاتصال الدولي باللجنة المركزية للحزب الشيوعي الصيني، إلى أن هذه الآلية تمثل ابتكاراً لتعميق علاقات الأحزاب السياسية بين الصين وباكستان، ومنصة جديدة لتعزيز التعاون الصيني-الباكستاني في ظل مبادرة "الحزام والطريق". وأضاف: منذ إطلاق بناء الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني، هناك ما يقرب من 22 مشروعاً قيد الإنشاء، وقد تم إنجاز بعضها، باستثمارات إجمالية قدرها 19 مليار دولار أميركي. وبفضل ذلك تم توفير أكثر من سبعين ألف وظيفة للسكان المحليين في باكستان، وتعزيز نمو الاقتصاد الباكستاني إلى حد كبير.

في ما يتعلق بمسألة تمويل بناء الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني التي أثارت الكثير من الجدل عالمياً، قال وانغ يي إن الجانب الصيني استثمر مباشرة أو قدّم مساعدات مجانية لأكثر من 80٪ من مشاريع الممر الحالية، وفي أقل من 20٪ من المشاريع استخدم الجانب الباكستاني قروضاً من الصين. لم تؤدّ مشاريع الممر إلى زيادة عبء الديون على باكستان، بل على العكس، أسهمت في ضخ الحيوية في الاقتصاد الباكستاني المحلي.

في الاجتماع الأول لآلية التشاور المشترك للأحزاب السياسية ضمن الممر، أشار تشاي دونغ شنغ، المدير العام لمركز تعزيز بناء "الحزام والطريق" التابع للجنة الوطنية للتنمية والإصلاح الصينية، في كلمته إلى أنه بحلول نهاية عام 2018، تم تشغيل سبعة مشاريع طاقة بقدرة توليد كهرباء إجمالية 19.5 مليار كيلوواط/ساعة سنوياً، باستثمارات بلغت 5.1 مليارات دولار أميركي، ومن المتوقع أن تلبي الطلب على الكهرباء لنحو 8.6 ملايين أسرة باكستانية. وبحسب تشاي، هناك خمسة مشاريع أخرى لتوليد الطاقة قيد الإنشاء باستثمارات إجمالية تبلغ 8.2 مليارات دولار أميركي. أما في مجال النقل، فقد بدأ تنفيذ ثلاثة مشاريع باستثمار إجمالي قدره 5.8 مليارات دولار أميركي. كما أشار تشاي إلى اتفاق الطرفين على تعميق التعاون لتحسين معيشة السكان المحليين، بما في ذلك التعاون في مجالات الزراعة والتعليم والرعاية الصحية وإمدادات المياه وتخفيف حدة الفقر والتدريب المهني. ومن أجل تسريع عملية التصنيع في باكستان، عزز الجانبان التنمية الشاملة لغوادر وتسريع بناء المطار الدولي الجديد ومحطة تحلية مياه البحر ومستشفى الصداقة الصينية-الباكستانية ومدرسة مهنية وغيرها من المشاريع⁵.

1.4.2 التأثير السياسي والجيوستراتيجي للممر الصيني-الباكستاني

هناك عدة مكاسب استراتيجية لكل من الصين وباكستان في هذا المشروع الذي يُعتبر حلقة وصل بين أربع مناطق: الصين، وجنوب آسيا، وآسيا الوسطى، والشرق الأوسط. بالنسبة للصين، فإن الهدف الاستراتيجي هو التغلغل الاقتصادي. يأتي الممر الصيني-الباكستاني كجزء من مشروع صيني عملاق لإحياء طريق الحرير القديم، وقد سعت الصين إلى إحياء هذا الطريق منذ عام 2013 ضمن مبادرة "الحزام والطريق"، بهدف ربط الصين بالعالم عبر استثمار مليارات الدولارات في البنى التحتية على طول طريق الحرير الذي يربطها بأوروبا.

بالنسبة لباكستان، فإن المشروع يجعلها أكثر استقراراً وقوةً على الصعيدين الإقليمي والاقتصادي، كما يعزز موقفها أمام الهند منافستها التقليدية التي تحاول تحقيق حلمها القديم

⁵ تشانغ هوي، الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني: نموذج لبناء "الحزام والطريق"، مرجع سابق.

باستعادة نفوذها وهيمنتها على شبه القارة الهندية – الأمر الذي دفع المسلمين سابقاً للانفصال بدولتهم عن الهندوس.

قال محمد طلحة، مدير مشروع الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني، متحدّثاً عن الموقف الأميركي من المشروع، إن "المشروع لم ينل إعجاب واشنطن يوماً، ولن يعجبها في المستقبل أيضاً". فالممر من الناحية السياسية أصبح موضع شد وجذب بين أميركا وباكستان؛ ففي عام 2018 علّق البيت الأبيض ملياري دولار من المساعدات العسكرية لباكستان، بينما دعم في الوقت نفسه الهند عبر شراكات اقتصادية وعسكرية. وفي الوقت الذي أصبحت فيه الهند في أحضان أميركا الدافئة، تجد باكستان نفسها مرتبطة بحليفها الصيني. ويتفق العديد من المحللين والسياسة وضباط الجيش من الصين وباكستان على أن التحالف الأميركي-الهندي يسعى إلى تقويض المبادرة والممر، بما في ذلك دعم الاضطرابات في إقليم بلوشستان الباكستاني الذي يمر عبره الممر، وذلك عبر تمويل جماعات إرهابية متمركزة في بلوشستان مثل جيش تحرير بلوشستان.

لكن يبدو أن الإصرار الصيني-الباكستاني على المضي قدماً في هذا المشروع سيتجاوز التحديات الإقليمية والدولية التي تحاول عرقلة. كانت باكستان يوماً حليفة مقربة من الولايات المتحدة، لكنها اليوم تتمتع بعلاقات أوثق مع بكين المنافس الأشرس لواشنطن. وتراهن باكستان على أن انخراطها مع الصين تحت مظلة مبادرة الحزام والطريق سيحقق لها الرخاء والاستقرار.

2.4.2 الأثر الكمي للممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني

1. **الاستثمار:** حوالي 60-68 مليار دولار أميركي من التمويل الصيني (2005-2024).

وتمثل مشاريع الطاقة وحدها حوالي 21 مليار دولار أميركي من هذا المبلغ.

2. **الوظائف:** أفادت مصادر باكستانية رسمية أن مشروع الممر الاقتصادي بين الصين

وباكستان قد وفّر حوالي 236,000 وظيفة حتى الآن، منها حوالي 155,000 وظيفة

يشغلها مواطنون باكستانيون محليون. (توقع تقرير صدر عام 2020 حوالي 2.3 مليون

وظيفة بحلول عام 2030، لكن هذا لا يزال هدفاً بعيداً المنال). حالياً هناك حوالي

47,000 عامل يعملون بنشاط في مشاريع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان

(82.5% منهم باكستانيون؛ 17.5% صينيون).

3. **سعة الطاقة:** أضافت مشاريع الطاقة في مشروع الممرّ الاقتصادي بين الصين وباكستان حوالي 13 جيغاواط من سعة توليد الكهرباء إلى باكستان (معظمها محطات تعمل بالفحم). من بين هذه الطاقة البالغة حوالي 13 جيغاواط، يُنتج حوالي 8 جيغاواط من الفحم، وحوالي 1.4 جيغاواط فقط من طاقة الرياح/الطاقة الشمسية. (يُعدّ عدد من محطات الطاقة الكهرومائية والنووية جزءاً من ممرّ الصين الاقتصادي الباكستاني).
4. **البنية التحتية:** لا تزال العديد من مشاريع النقل الرئيسية قيد التنفيذ. تم توسيع ميناء غوادر البحري بأرصفة جديدة؛ وتم تحديث الطرق السريعة والمعابر الحدودية الباكستانية؛ ويجري إنشاء مطار دولي جديد في غوادر. ومع ذلك، لا تزال بعض المشاريع الرئيسية متأخرة: على سبيل المثال، قُدّرت تكلفة خط السكة الحديد ML-1 (بيشاور-كراتشي، بطول 1872 كيلومتراً) بنحو 6.7 مليار دولار أميركي، ولكن لم يُعتمد سوى 1.1 مليار دولار أميركي للمرحلة الأولى، مما أدى إلى تأخير اكتماله.
5. **المناطق الاقتصادية الخاصة:** اقترحت باكستان حوالي تسع مناطق اقتصادية خاصة ضمن مشروع الممرّ الصيني- الباكستاني الاقتصادي (مثل راشاكي، ودابيجي، وبستان، وعلامة إقبال، ومنطقة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، وغيرها). وتهدف هذه المناطق إلى تحفيز التصنيع والمجمّعات الصناعية على طول الممرّ. حتى الآن، لا تزال معظم المناطق الاقتصادية الخاصة في مراحل الجدوى أو التطوير المبكرة. ويؤكد قادة باكستان على ضرورة أن تقترن المناطق الاقتصادية الخاصة بسياسات مواتية (مثل المشاريع المشتركة، والإعفاءات الضريبية، والحوكمة) لجذب الاستثمار.

5.2 الفرص الرئيسية للممرّ

1. **النمو الاقتصادي والتصنيع:** يرى المؤيدون أن مشروع الممرّ الاقتصادي الصيني- الباكستاني يُمثّل حافزاً للتحوّل الاقتصادي في باكستان. ويقول خبراء صينيون وباكستانيون إن البنية التحتية تُرسي "أساساً متيناً" للنمو. وقد تدفقت استثمارات مباشرة تزيد على 25 مليار دولار أميركي إلى قطاعات الطاقة والطرق والموانئ (حتى عام 2025)، ويشير المحللون إلى أن مشروع الممرّ الاقتصادي الصيني- الباكستاني يُمكن أن يُساعد في تنويع القاعدة الصناعية الباكستانية وتعزيز الصادرات. على سبيل المثال، يُجادل هارون شريف، رئيس الاستثمار الباكستاني السابق، بأن مشروع الممرّ الاقتصادي الصيني- الباكستاني يجب أن تتبّعه استثمارات مدفوعة بالسوق ونمو في القطاع الخاص لتحديث الاقتصاد بشكل حقيقي. في غوادر وأماكن أخرى، شهدت

الشركات الصغيرة والمتوسطة (شركات النقل والموردين) بالفعل فرصًا تجارية جديدة من مشاريع الممر الاقتصادي الصيني- الباكستاني. ويتوقع المسؤولون أن التنفيذ الكامل لواردات الطاقة والصناعة القائمة على المناطق الاقتصادية الخاصة يُمكن أن يُضيف حوالي 2.5٪ إلى الناتج المحلي الإجمالي، وهو ما سيُمثل، في حال تحقيقه، دفعة قوية للاقتصاد الباكستاني المُتعثر.

2. **أمن الطاقة:** قبل مشروع الممر الاقتصادي الصيني- الباكستاني، عانت باكستان من نقص مُزمن في الطاقة. وقد زادت محطات الطاقة العديدة التابعة لمشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان (الفحم والطاقة الكهرومائية والطاقة الشمسية والنووية) من توليد الطاقة بشكل كبير. وتهدف المحطات الجديدة و"أنفاق الطاقة" المخطط لها للغاز الطبيعي المسال أو الكهرباء إلى ضمان استمرارية الإمداد. يقلل هذا من اعتماد باكستان على واردات الطاقة؛ على سبيل المثال، تهدف محطة غوادر الجديدة التي تعمل بالفحم بقدرة 300 ميغاوات إلى تحرير المدينة من الاعتماد على إيران المجاورة للحصول على الكهرباء. باختصار، سينهي الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان تقريبًا انقطاع التيار الكهربائي الذي استمر لعقد من الزمان في باكستان، مما أدى إلى تحسين الإنتاج الصناعي ومناخ الاستثمار المحلي نتيجة لذلك.

3. **الاتصال والتجارة الإقليميان:** يوفر الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان طريقًا تجاريًا استراتيجيًا يربط بين وسط/جنوب آسيا غير الساحلية وبحر العرب. غالبًا ما يوصف ميناء غوادر بأنه "المحور" للممر، حيث يوفر للصين منفذًا تجاريًا مباشرًا إلى الشرق الأوسط وأوروبا. من الناحية النظرية، يمكن للممر الاقتصادي بين الصين وباكستان دمج باكستان بشكل أعمق في الأسواق الإقليمية. وقد أعربت العديد من جمهوريات آسيا الوسطى وإيران عن اهتمامها بروابط عبور جديدة من خلال الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان. (على سبيل المثال، بموجب منظمة شنغهاي للتعاون واتفاقيات أخرى، تتوقع باكستان وجمهورية أفريقيا الوسطى عبورًا أكثر سلاسة للبضائع). ويشير المراقبون إلى أن البنية التحتية التي تم بناؤها في إطار مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان ستعزز التجارة بين باكستان وأفغانستان وحتى بين أفغانستان والصين إذا تحسّن الوضع الأمني. ويرى المعلقون الصينيون أيضًا امتدادًا محتملاً للممر باتجاه إيران، مكملًا طريق الحرير البحري الصيني في القرن الواحد

والعشرين عبر المحيط الهندي. ومع ذلك، فقد حدثت العقبات السياسية عملياً حتى الآن من التكامل الإقليمي الكامل.

4. **التوظيف وتنمية المهارات:** خلقت مشاريع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان عشرات الآلاف من الوظائف وتقوم بتدريب قوة عاملة جديدة. فعلى سبيل المثال، وقّعت وزارة التخطيط الباكستانية اتفاقية مركز الاتصالات الثقافية بين الصين وباكستان لتدريب 200000 شاب على المهارات الرقمية والتقنية في إطار المرحلة الثانية من مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان. وفي غوادر والمناطق الخاصة، يتم توظيف العمالة المحلية (88.5٪ في مشاريع غوادر) في مهام البناء والصناعة. وإذا أُديرَت هذه المبادرات جيداً، فيمكنها بناء رأس مال بشري للصناعات الباكستانية الناشئة.

5. **الشراكات الجيوسياسية:** يُعزز مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان العلاقات الاستراتيجية بين باكستان والصين، وله تداعيات جيوسياسية غير مباشرة. بالنسبة للصين، يُعدّ الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان "المشروع الرائد" لمبادرة الحزام والطريق (BRI) في جنوب آسيا، مما يُساعد بكين على تأمين الوصول إلى طرق النفط في بحر العرب. بالنسبة لباكستان، فإن التمويل الصيني قلل من اعتماد إسلام آباد التاريخي على المساعدات الغربية. ويرى الاقتصاديون أن هذا التنوع في الشركاء يمكن أن يكون نعمة، شريطة أن تظل باكستان قادرة على إدارة العلاقة وفقاً لشروطها الخاصة. من حيث المبدأ، تتطلع الصين وباكستان أيضاً إلى الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان الذي يركّز على الطاقة الخضراء والزراعة والصناعات الرقمية - وهي مجالات يرى بعض المحللين فرصاً جديدة فيها بعد إزالة العقبات الأولية المتعلقة بالبنية التحتية.

6.2 التحديات الرئيسية

1. **المخاطر السياسية والحوكمة:**⁶ أدى عدم الاستقرار السياسي المزمن ومشاكل الحوكمة في باكستان إلى إبطاء مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان بشكل متكرر. ورغم نجاح المشاريع إلى حد مقبول، سواءً في ظل الحكومات العسكرية أو المدنية، فغالباً ما تُراجع كل إدارة جديدة أو تُؤجل الاتفاقيات. ويشير الخبراء إلى عدم وجود

⁶ Alam, S.; Yin, Z.; Ali, A.; Ali, S.; Noor, A.; Jan, N. A comprehensive study of project risks in road transportation networks under CPEC. Int. J. Financ. Stud. 2019, 7, 41.

"إجماع محلي" في باكستان بشأن مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، إذ قد يتغير الدعم تبعاً للحزب الحاكم. علاوة على ذلك، فرضت الأزمة الاقتصادية واسعة النطاق (77٪ من الدين إلى الناتج المحلي الإجمالي، واحتياطات تقترب من الصفر) إجراءات تقشف ونقصاً في التمويل. في الفترة 2023-2024، احتاجت باكستان إلى عمليات إنقاذ من صندوق النقد الدولي، وأجلت سداد أكثر من 12 مليار دولار من الديون، حتى مع تردد الصين نفسها في تقديم المزيد من القروض لتمويل مشاريع البنية التحتية الضخمة. على سبيل المثال، تم تقليص مشروع خط السكة الحديد ML-1 المخطط له، والذي تبلغ تكلفته 6.7 مليار دولار، إلى 1.1 مليار دولار في المرحلة الأولى. كما تسبب الاضطرابات السياسية حالة من عدم اليقين التنظيمي: فقد تسببت إعادة التفاوض المتكررة على التعريفات مع شركات الطاقة الصينية، والتغييرات في قوانين المناطق الخاصة، في قلق المستثمرين.

2. **الأمن والتشدد**⁷: لا تزال التهديدات الإرهابية تشكل عقبة رئيسية. استهدفت الجماعات المتمردة في غرب باكستان - ولا سيما الانفصاليون البلوش (مثل جيش تحرير بلوشستان) والمتشددون الإسلاميون (مثل حركة طالبان باكستان وتنظيم الدولة الإسلامية- خراسان)- مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان بشكل مستمر وواضح. وكانت الهجمات على المواطنين الصينيين شديدة: فقد أسفر تفجير سيارة مفخخة في خيبر باختونخوا عام 2024 عن مقتل خمسة مهندسين صينيين في مشروع للطاقة الكهرومائية، كما أسفر انفجار آخر بالقرب من مطار كراتشي عام 2024 عن مقتل عاملين صينيين. في آب 2024، أسفرت هجمات متزامنة في بلوشستان عن مقتل أكثر من 70 شخصاً؛ وألقى رئيس الوزراء شهباز شريف باللوم على المتشددين لمحاولتهم "إيقاف مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان" ودق إسفين بين إسلام آباد وبكين. وقد أدت هذه الهجمات إلى تأخير المشاريع (تم تأجيل مطار بلوشستان الجديد لأسباب أمنية) وأثارت المطالب الصينية بمزيد من الحماية. وقد تعهدت باكستان بحماية العمال الصينيين، لكن العنف المستمر يشكل تحدياً مستمراً، لا سيما في الجنوب الغربي المضطرب (بلوشستان) والمناطق القبلية.

⁷ Razzaq, A.; Thaheem, M.J.; Maqsoom, A.; Gabriel, H.F. Critical external risks in international joint ventures for construction industry in Pakistan. *Int. J. Civ. Eng.* **2018**, *16*, 189–205

3. **القدرة على تحمّل الديون**⁸: تُشير الديون الثقيلة المتراكمة بموجب قروض الممرّ الاقتصادي الصيني الباكستاني شكوكاً حول الوضع المالي لباكستان. بحلول أوائل عام 2020، تجاوزت ديون باكستان للصين (العامة والتجارية) 18 مليار دولار، وهي حصة كبيرة من إجمالي ديونها الخارجية البالغة 72.7 مليار دولار. وتُحذر جهات إقراض دولية، مثل صندوق النقد الدولي، من أن تزايد الاقتراض الصيني لباكستان قد يُضر بالاستقرار المالي. إن التزامات خدمة ديون إسلام آباد مرتفعة، ويُشير المحللون إلى أن المشاكل الاقتصادية الباكستانية تُعزى إلى حد كبير إلى إخفاقات السياسات المحلية. عملياً، أجبر هذا الوضع باكستان على التفاوض على إعادة جدولة القروض وتقليص نطاق المشاريع. ويُحذّر الاقتصاديون من أن باكستان يجب أن تعتمد في نهاية المطاف على إصلاحات اقتصادية سليمة بدلاً من الاستمرار في الاقتراض لتجنب "فخ الديون".
4. **الأثر البيئي والاجتماعي**: تُثير العديد من مشاريع الممرّ الاقتصادي الصيني-الباكستاني (وخاصة محطات الطاقة التي تعمل بالفحم) مخاوف بيئية. تُهيمن محطات الطاقة التي تعمل بالفحم، والتي بُنيت بموجب الممرّ الاقتصادي الصيني الباكستاني، على الطاقة الجديدة (أكثر من نصف استثمارات قطاع الطاقة)، مما يتناقض مع الجهود العالمية للتخلص التدريجي من الفحم. ويُحذّر المنتقدون من أن هذا الأمر سيُسرع انبعاثات غازات الاحتباس الحراري ويُفاقم تلوث الهواء المحلي. كما تُرهق المشاريع الكبيرة موارد المياه والأراضي الشحيحة: فعلى سبيل المثال، تواجه غوادر وبلوشستان نقصاً حاداً في المياه (مما يتطلب مشاريع إمداد جديدة)، وتُخاطر مشاريع التعدين في المنطقة بتأجيل السخط المحلي. في الواقع، تُركّز بعض خطابات التمرد البلوشي على ما يُفترض أنه استغلال بيئي وتهميش للمجتمعات المحلية. وبالتالي، لا تزال الإدارة المستدامة لتأثير مشروع الممرّ الاقتصادي بين الصين وباكستان تُشكّل تحدياً لم يُحلّ بعد.

5. **عدم اليقين القانوني والتنظيمي**: قد يكون الإطار القانوني لمشاريع الممرّ الاقتصادي بين الصين وباكستان غامضاً. وغالباً ما لا تكون العقود معلنة بالكامل، وتُثير التحولات السياسية المتكررة قلق المستثمرين. حتى لوائح الدولة المُضيف (مثل حيّزة الأراضي، والأنظمة الضريبية، والحوكمة المحلية) قد تغيرت بمرور الوقت. وقد نشأت نزاعات

⁸ Ali, Y.; Sabir, M.; Bilal, M.; Ali, M.; Khan, A.A. Economic viability of foreign investment in railways: A case study of the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). *Eng. Econ.* **2020**, *65*, 158–175.

حول تقاسم الأرباح والتعريفات الجمركية؛ على سبيل المثال، أعادت باكستان التفاوض على العديد من اتفاقيات شراء الطاقة المستقلة (IPP)، مما تسبب في احتكاك مع الشركات الصينية. ويشير المحللون إلى أن قابلية مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان للاستمرار على المدى الطويل تعتمد على الحوكمة الشفافة والقواعد المستقرة؛ وإلا فإن المستثمرين الباكستانيين والصينيين على حد سواء يظلون حذرين.

7.2 التداعيات الجيوسياسية:

1.7.2 على الصين

يُعدّ الممر الاقتصادي الصيني- الباكستاني بوابة الصين الاستراتيجية إلى المحيط الهندي. ومن خلال اختصاره طريق النفط وتجلبه مضيق ملقا، يُعزّز هذا الممر رؤية بكين الأوسع لمبادرة الحزام والطريق. وفي الفكر الاستراتيجي الصيني، يُساعد ممر الصين الاقتصادي أيضًا على استقرار شينجيانغ (من خلال ربطه بالروابط الاقتصادية) ويمتد نفوذه إلى جنوب وغرب آسيا. اقتصاديًا، ترى الصين عوائد محتملة طويلة الأجل في أسواق جديدة والوصول إلى الموارد. سياسيًا، يُعيد ممر الصين الاقتصادي تأكيد تحالف بكين مع إسلام آباد؛ فكثيرًا ما تُروّج الصين لممر الصين الاقتصادي على أنه مشروع "يخدم الشعب" وتمنع التدقيق النقدي. ومع ذلك، أصبحت بكين حذرة بشأن تقديم المزيد من القروض لباكستان، وخاصةً للبنية التحتية الكبيرة؛ فهي تُحوّل تركيزها نحو استثمارات الشرق الأوسط وجنوب شرق آسيا. علاوة على ذلك، تُجبر الحوادث الأمنية التي تستهدف العمال الصينيين بكين على بذل المزيد من الجهود لتوفير الحماية الميدانية. باختصار، يُعزز ممر الصين الاقتصادي استراتيجية الصين في المحيط الهندي، ولكنه يُرهق أيضًا رأس مال كبيرًا ورأس مال سياسيًا لتحقيق مكاسب غير مؤكدة. بالنسبة لإسلام آباد، يحظى مشروع الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني بمكانة وطنية مرموقة كمشروع تاريخي، ويُنظر إليه على أنه حيوي للاستمرار الاقتصادي. وينسب إليه القادة الباكستانيون الفضل في إنهاء أزمة الكهرباء، ويعدون بتحويل الاقتصاد إلى اقتصاد صناعي. وقد ساعد ضخ الأموال والخبرات الصينية في تمويل الطرق السريعة والطاقة والموانئ اللازمة. ومع ذلك، أصبح الاعتماد على التمويل الصيني سلاحًا ذا حدين. فقد أثارت الأزمة المالية الباكستانية، وركود الصادرات، والاضطرابات السياسية، قلق بعض المسؤولين من أن تكاليف مشروع الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني تفوق فوائده. وتشهد السياسة الداخلية انقسامًا حادًا: فقد تبنت الحكومات المتعاقبة مشروع الممر الاقتصادي الصيني- الباكستاني علنًا، لكن المنتقدين (بمن فيهم رئيس الوزراء السابق عمران خان) اتهموا بعضهم بعضًا بالمزايدة على أولويات المشروع. ويعتقد كثير من الباكستانيين أنه ما لم تتحقق

المناطق الاقتصادية الخاصة والصناعات الموعودة فإن مشروع الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني سيُثقل كاهل باكستان بديون لا يمكن تحملها. كما أدى النمو الهائل في البنية التحتية إلى تأجيج المطالبات المحلية (خاصة في بلوشستان) بالتوزيع العادل للفوائد. لذلك، يجب على صناع القرار في باكستان موازنة أجندة الصين بالمساءلة العامة والإصلاحات الاقتصادية إذا أراد مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان أن يفي بوعده.

2.7.2 على الهند

تعارض الهند بشدة مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان لأنه يمر عبر كشمير الخاضعة للسيطرة الباكستانية (غليغيت-بلتستان). رسمياً، تعلن الهند أن ولاية جامو وكشمير بأكملها (بما في ذلك غليغيت-بلتستان) جزء من أراضيها، لذا فهي تعتبر مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان انتهاكاً لسيادتها. وقد صرّح المتحدث باسم وزارة الشؤون الخارجية الهندية علناً بأنه "لا يؤيد" مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، واصفاً إياه بأنه يتعارض مع وحدة أراضي الهند. عملياً، ترفض الهند أي مشاريع على تلك الأرض. وكقوة موازنة، طورت الهند ميناء تشابهار (في إيران) وممر شمال جنوب بين الشمال والجنوب (عبر إيران وأذربيجان وروسيا) للربط بآسيا الوسطى. كما يُشير المحللون الهنود إلى أن مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان قد يُعزز المجمع العسكري الصناعي الباكستاني، مما قد يخلّ بتوازن القوى في الهند. وهكذا، من الناحية الجيوسياسية، يُفاقم مشروع الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني التنافس الهندي-الباكستاني: فقد دفع الهند والولايات المتحدة إلى تسليط الضوء على الطبيعة المتنازع عليها للممر (حتى أن وزير الدفاع الأميركي أكد ادعاء الهند) والسعي إلى مشاريع ربط بديلة تتجاوز باكستان. وسيعتمد مستقبل العلاقات الهندية-الباكستانية جزئياً على كيفية تطور هذه المبادرات المتوازية بالتزامن مع مشروع الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني.

3.7.2 على الولايات المتحدة الأميركية

تنظر الولايات المتحدة إلى مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان من منظور التنافس الاستراتيجي بين الولايات المتحدة والصين. وتخشى واشنطن من ترسيخ الصين لموطئ قدمها في جنوب آسيا والمحيط الهندي. وقد ضغط كبار المسؤولين الأميركيين على باكستان لتجنب الوقوع في فخ الديون، مشيرين إلى أن سوء إدارة باكستان للمالية هو السبب الجذري للمشاكل. وتوصي مناقشات السياسة الأميركية بأن تقدّم واشنطن حوافز لباكستان (مثل المزيد من المساعدات أو الروابط التجارية) حتى يكون لدى إسلام آباد بدائل عن التمويل

الصيني. وفي الفترة 2022-2024، شهدت العلاقات الأميركية مع باكستان تحسناً ملحوظاً (مثل عودة الطائرات المقاتلة والمساعدات العسكرية)، ويعود ذلك جزئياً إلى تعويض النفوذ الصيني. ومن الناحية النظرية، تُصاغ مبادرات البنية التحتية العالمية الأميركية (مثل الشراكة من أجل البنية التحتية العالمية والاستثمار، PGII) كبداًئاً لمبادرة الحزام والطريق/الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان. وتدعو بعض مراكز الأبحاث الأميركية إلى تسليط الضوء على إخفاقات مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان (مثل قضايا الأمن والشفافية) كجزء من استراتيجية مضادة. الأهم من ذلك، أن مخاوف الولايات المتحدة بشأن الإرهاب وحقوق الإنسان دفعت بها إلى الضغط بهدوء على باكستان بشأن المسؤوليات، لا سيما الإشارة إلى أن مشاريع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان يجب أن تحترم المظالم المحلية (على سبيل المثال في بلوشستان). ومع ذلك، فإن الولايات المتحدة تمتنع عن الانضمام العلني إلى الممر، مفضلة عدم مواجهة الصين مباشرة بشأنه مع الاستمرار في تعميق العلاقات مع الهند كشريك استراتيجي.

4.7.2 على إيران وأفغانستان

على الرغم من أن إيران وأفغانستان ليستا مشاركتين رسميتين فهما تتأثران بشكل كبير بالممر الاقتصادي بين الصين وباكستان. بالنسبة لإيران، يُنظر إلى ميناءي غوادر وتشابهار على أنهما منافذ تكميلية أو متنافسة. في الماضي، أعربت طهران عن اهتمامها بوصلات الطرق إلى غوادر، لكن العقوبات الأميركية على إيران حدت من التعاون. صُممت مشاريع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان (مثل محطة غوادر للفحم) لجعل المدينة مكتفية ذاتياً في مجال الطاقة، مما يقلل من الاعتماد على الكهرباء أو الموارد من إيران. علاوة على ذلك، أدى صعود غوادر إلى تكثيف العلاقة بين الهند وإيران وأفغانستان: غالباً ما يُنظر إلى مشروع ميناء تشابهار الهندي على أنه رد نيودلهي على الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان. بالنسبة لأفغانستان، يقدم الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان كلاً من الوعد والإحباط. في ظل حكم طالبان، تعاملت الصين بحذر مع كابول بشأن التعدين والعلاقات المحتملة في البنية التحتية. ويشير المحللون إلى أنه إذا كان الأمن الأفغاني مستقرًا، فيمكن للممر الاقتصادي بين الصين وباكستان أن يحفز التجارة على الحدود الباكستانية الأفغانية ويوجه الاستثمارات الصينية إلى الاقتصاد الأفغاني (الذي يشهد بالفعل "انتعاشاً" في التعدين والتجارة). ولا تزال باكستان أكبر شريك تجاري لأفغانستان، ويمكن أن تعزز الطرق/الموانئ الأفضل الصادرات الأفغانية (على سبيل المثال إلى الشرق الأوسط). ومع ذلك، فإن عقوداً من الصراع وانعدام الثقة (بين كابول وإسلام آباد) تعني أن هذه الفرص بدأت للتو في الظهور. باختصار، ترى إيران

وأفغانستان الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان على أنه يغير قواعد اللعبة الإقليمية من الناحية النظرية، لكن الاحتكاكات الجيوسياسية (العقوبات وعدم استقرار النظام) حدّت حتى الآن من التكامل العميق في الممر.

استنتاج

ترجع أصول الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني إلى رؤية استراتيجية حول كيفية إعادة ترتيب الفضاءات السياسية عبر البنية التحتية؛ فقد سعت الصين – بوصفها مركزاً طموحاً – إلى ربط محيطها بشكل أوثق بها. واستطاعت إدخال باكستان في شراكة وثيقة يمكن وصفها بأنها علاقة تكافلية مع الصين. من منظور بكين، قدّم الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني العديد من الفوائد المنشودة، ومنها القدرة على تنفيذ رؤاها الاستراتيجية الكبرى ولا سيما مشروع مبادرة "الحزام والطريق"، والتوافق الدبلوماسي والاقتصادي الوثيق مع واحدة من أكبر جاراتها، والإطراء السياسي الخارجي، وتخفيض كلفة النقل إلى إفريقيا والشرق الأوسط.

مع ذلك، فهذه العلاقة ليست باتجاه واحد – إذ دخلت الصين أيضاً في تعقيدات المشهد السياسي الباكستاني، الذي يتسم أحياناً بالعدائية. وبينما تسعى الصين إلى إعادة تشكيل العالم عبر البنية التحتية، وجعلت مبادرة الحزام والطريق حجر الزاوية في سعيها لمكانة أكبر عالمياً، فإن المسارات التي تم إنشاؤها في هذا الإطار تمارس أيضاً ضغوطاً تحويلية على الصين نفسها وتقرّب إليها التهديدات الخارجية؛ حيث تسهم الانتكاسات في باكستان في نقاشات الصين حول مستقبل سياساتها الدبلوماسية والأمنية، والتي باتت تتجه نحو تدخّل أكبر. على المدى القصير، من المرجّح أن تركز مشاركة الصين في باكستان على جهود الأمن الداخلي مثل مكافحة الإرهاب والمراقبة وتبادل المعلومات الاستخباراتية. من جهتها، تمضي باكستان بالتعاون مع الصين في استراتيجيات التصدي للتهديدات والتحديات التي تواجهها، عبر تعزيز فكرة التنمية الإقليمية والاقتصاد المتكامل من خلال مشروع الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني.

أهمية مشروع الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني عالية جداً بالنسبة لباكستان والصين وبقية العالم. ومع ذلك، وبالنظر لطول مدة تنفيذه، فإنه يواجه العديد من التحديات والمخاطر. وتشمل هذه المخاطر: عدم اليقين، ونقص التخطيط السليم، والأمن، والعلاقات العامة، ومخاطر حماية البيئة، ومخاطر سلسلة التوريد، وغيرها. لا تزال الأنظمة السياسية في باكستان هشة وغير مستقرة كما يبيّن التاريخ. وفي مثل هذه السيناريوهات السياسية المتغيرة، تكون الاتفاقيات التي أبرمها النظام السابق عرضة للخطر. بسبب حالة عدم اليقين هذه، هناك ضعف

في بيئة الأعمال في باكستان. وتتضخم المخاطر عندما يتعلق الأمر بالعاملين الأجانب والاستثمارات. علاوة على ذلك، يُسهم النظام القانوني غير السليم للدولة المضيفة في مخاطر تتعلق بإجراءات بناء غير صحيحة، وعروض مناقصة غير قانونية، وتدخلات غير مشروعة، وعقود مخالفة، وتغييرات متكررة في القوانين.

ثالثاً: ممرّ شمال-جنوب الاقتصادي

ممرّ شمال-جنوب الاقتصادي هو ممرّ نقل دولي يربط بين الشمال والجنوب بهدف تسهيل التجارة بين روسيا والهند عبر إيران. يعدّ هذا الممرّ ذا جدوى اقتصادية عالية، لأنه سيقلّص تكاليف النقل بين الهند وروسيا بنحو 30٪، ووقت النقل بنحو 40٪ مقارنة بالطرق التقليدية⁹. ويمتد بطول 7200 كيلومتر¹⁰. كما يعتبر دور الممرّ محورياً بالنسبة لإيران نظراً لموقعها الجغرافي وطموحاتها الإقليمية، حيث تمثل إيران نقطة تقاطع بين الأقاليم المختلفة الواقعة على مسار المشروع. بالإضافة إلى ذلك، تستفيد الدول الواقعة في جنوب وغرب آسيا وشمال وغرب أوروبا وآسيا الوسطى من هذا الممرّ.

على الرغم من وجود بعض المشاكل التي أخرت تنفيذ هذا الممرّ العابر للبلدان وتأجيل تشغيله، فقد أزيلت العقبات في النهاية. بدأ العمل فعلياً في الممرّ عام 2018؛ وفقاً للمعلومات المنشورة من قبل شركة سكك الحديد الإيرانية، شهد عام 2018 وحده عبور أكثر من 253 ألف طن من البضائع عبر منطقة آستارا الحدودية من أو إلى أذربيجان، نُقلت بواسطة 4094 عربة قطار¹¹. وفي أعقاب الاتفاقات التي تمّ التوصل إليها خلال الزيارة الرسمية التي قام بها الرئيس الإيراني إبراهيم رئيسي إلى موسكو في كانون الثاني 2022 لمواصلة تطوير وتعميق العلاقات الثنائية، قررت الدولتان إحياء ممرّ النقل "شمال-جنوب" – المعروف اختصاراً باسم INSTC – بشكل مشترك. هذا المشروع يجتاز الأراضي الروسية والإيرانية ليصل إلى الأسواق الآسيوية،

⁹ محمد عابد، ممر "شمال-جنوب" بين الهند وروسيا.. لاعبٌ جديد على الساحة الدولية، حزيران 2016:

<https://www.aa.com.tr/ar/>

¹⁰ الممرّ الدولي للنقل بين الشمال والجنوب.. بديل آمن لقناة السويس، تموز 2022:

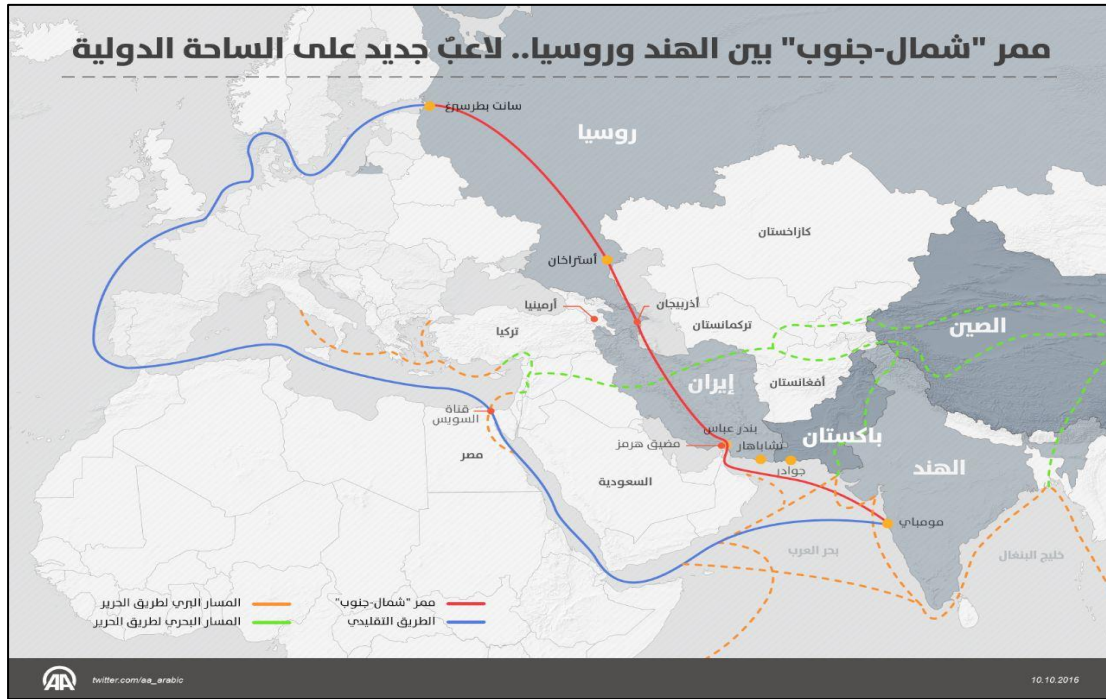
<https://ar.irma.ir/news/>

¹¹ فاهيد بورتاجريشي، الممرّ الدولي للنقل بين الشمال والجنوب: قوة إيران الجديدة، إيران، نيسان 2019

<https://www.noonpost.com/content/27533>

وربطه العديد من الخبراء برغبة إيرانية-روسية مشتركة لتجاوز نظام العقوبات الأميركية وإنشاء مسارات تجارية غير خاضعة للتهديد والابتزاز الغربي.

خريطة رقم 2: ممر شمال جنوب



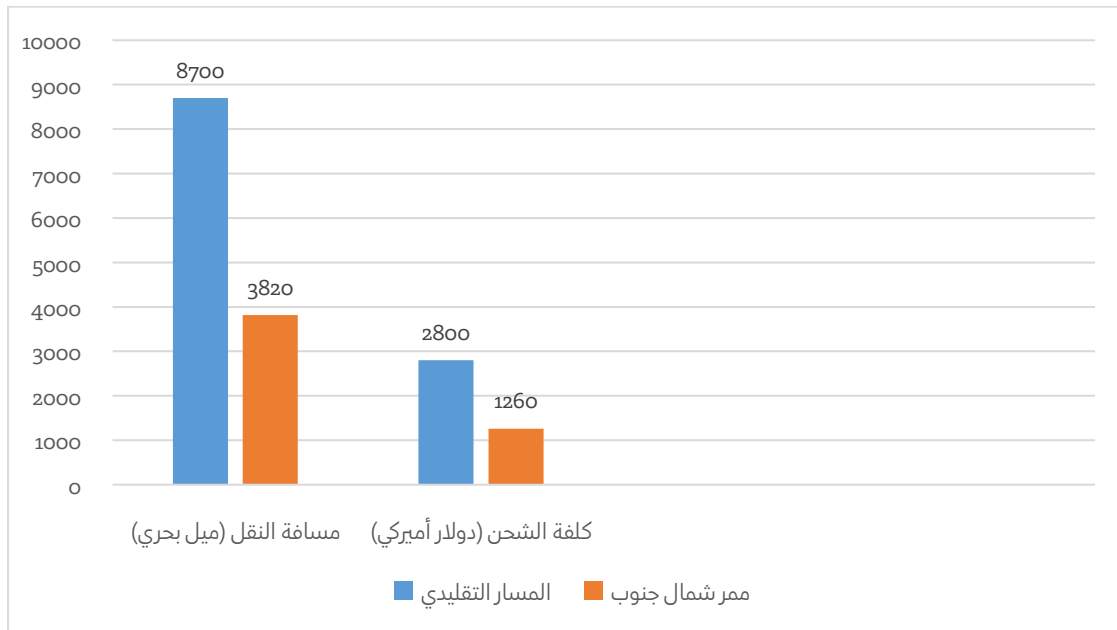
1.3 لمحة عامة عن ممرّ شمال-جنوب

تمّ التوقيع على الاتفاق الأولي لإنشاء هذا الممرّ في سانت بطرسبرغ بين إيران والهند وروسيا عام 2000. وتفيد الوثائق الرسمية الحالية بأن هذا الممرّ يصل بين بلدان جنوب آسيا وشمال أوروبا. وباستكمال الممرّ الدولي للنقل بين الشمال والجنوب ستربط الدول الشمالية مثل فنلندا ودول البلطيق بالهند، إضافة إلى ربط دول الخليج ودول المحيط الهندي بأوروبا؛ وهو ما يمثل ثورة في مجال النقل الدولي. وتكمن أهم مزايا هذا الممرّ في اختصار المسافة بين الدول المشاركة، فضلاً عن توفير الوقت وخفض التكاليف. وبالإضافة إلى الدول المذكورة، يضم هذا المشروع أذربيجان وأرمينيا وكازاخستان وقيرغيزستان وطاجيكستان وتركيا وأوكرانيا وبيلاروسيا وعمّان.

بالإضافة إلى الإطار القانوني المباشر المنظم لإنشاء هذا الممرّ والمتمثل في اتفاق عام 2000 المذكور أعلاه، هناك إطار قانوني آخر مكمل لهذا الاتفاق يتمثل في معاهدة عشق آباد؛ وهي

معاهدة دولية تهدف إلى إنشاء شبكة من الطرق العابرة للحدود لتسهيل التجارة بين إقليمي آسيا الوسطى والخليج بالاعتماد على الموانئ الإيرانية والعمانية. تم توقيع المعاهدة في نيسان 2011 بين كل من أوزبكستان وتركمانستان وإيران وعمان وقطر. وقد تضمنت إنشاء شبكة من خطوط السكك الحديدية بين كازاخستان وأوزبكستان وتركمانستان وإيران. أولت دول المعاهدة اهتماماً خاصاً لمشروع خط السكك الحديدية إيران-تركمانستان-كازاخستان، وهو الخط الذي تم تنفيذه وافتتاحه في كانون الأول 2014¹².

رسم بياني رقم 2: الفرق بين المسار التقليدي وممر شمال جنوب¹³



2.3 التكامل الإقليمي على طول ممر شمال-جنوب

تقوم الفكرة الأساسية لمشروع "ممر الشمال-الجنوب" على ربط جنوب وغرب آسيا بشمال وغرب أوروبا وآسيا الوسطى عبر إيران وبحر قزوين، أو عبر إيران والبحر الأسود، وذلك استناداً إلى دراسات وتحليلات تؤكد الوفورات المادية والزمنية التي يؤمنها هذا الطريق مقارنة

¹² محمد.فايز.فرحات، ممر الشمال-الجنوب حدود الدور والمراهنات الإيرانية، مجلة الدراسات الإيرانية، 2018، ص 64، على الموقع الإلكتروني:

<https://rasanah-iiis.org/wp-content/uploads/2018/11/>

¹³ Kundu, N. D. (2024, January 24). International North-South Transport Corridor: Enhancing India's regional connectivity. Valдай Discussion Club.

<https://valdaiclub.com/a/highlights/international-north-south-transport-corridor/>

بالطريق التقليدي. ويتضمن المشروع عددًا من المكوّنات البرية والبحرية، مما يترتب عليه وجود عدد من المسارات الفرعية.

- **المسار الأول (الغربي):** هو المسار التقليدي والأكثر قبولاً من الدول المشرفة على هذا الممرّ. يبدأ من ميناء مومباي الهندي وصولاً إلى ميناء بندر عباس على مضيق هرمز (بين خليج عُمان والخليج)، ثم المسار البري داخل إيران (طرق برية وسكك حديدية) وصولاً إلى معبر آستارا الإيراني. من هناك يبدأ مسار بري بمحاذاة بحر قزوين وصولاً إلى أسترخان الروسية ثم موسكو فشمال أوروبا، أو بدلاً من ذلك من معبر آستارا إلى أذربيجان فالبحر الأسود عبر جورجيا وصولاً إلى أوروبا الغربية¹⁴.
- **المسار الثاني:** يبدأ من ميناء مومباي الهندي على الساحل الغربي للهند، ومن ثم إلى ميناء بندر عباس الإيراني على مضيق هرمز. بعد ذلك يبدأ المكوّن البري للممرّ داخل إيران (طرق أو سكك حديدية) وصولاً إلى ميناء أمير آباد على بحر قزوين، ليبدأ بعد ذلك مكوّن بحري عبر بحر قزوين وصولاً إلى أسترخان الروسية، ومن ثم إلى موسكو فشمال أوروبا.
- **المسار الثالث (الشرقي):** يبدأ من مومباي إلى ميناء بندر عباس، ومن ثم المكوّن البري داخل إيران وصولاً إلى ميناء أمير آباد مروراً بشرق بحر قزوين وتركمانستان، وصولاً إلى روسيا ثم شمال أوروبا¹⁵.

¹⁴ «مختصون يحذرون: إيران تسعى لتهديد المصالح العربية بمشروع ممر الشمال-الجنوب»، مجلة المجلة، 13 تشرين الثاني 2016.

<http://cutt.us/StVeK>

¹⁵ «إيران تبني سكة حديد ستربط بين آسيا الوسطى والمحيط الهندي»، المنار، 29 كانون الأول 2017.

: <http://cutt.us/CcNZL>

جدول رقم 1: أبرز العقد التابعة للممرّ

العقدة الاستراتيجية	الموقع	الدور في ممر الشمال-الجنوب	الميزات والتحديات الرئيسية
بندر عباس	إيران - مضيق هرمز	المحور البحري الأساسي الذي تصل إليه حاليًا جميع شحنات الهند قبل متابعة رحلتها شمالًا.	يتعامل مع نحو 85٪ من التجارة البحرية الإيرانية؛ يتميز بقنوات عميقة تستوعب السفن الكبيرة؛ يعاني من ازدحام شديد وصعوبة التوسّع، ما يقيّد نموّه المستقبلي.
تشابهار	إيران - خليج عُمان	الميناء الذي تراهن عليه الهند ليصبح نقطة انطلاق «المسار الشرقي»؛ بوابة مباشرة إلى الهند وآسيا الوسطى متجاوزة المياه الباكستانية.	عقد تشغيل هندي لعشر سنوات (أيار 2024) لتطوير رصيف شهيد بهشتي؛ خطط لرفع الطاقة من نحو 2.5 إلى 12.5 مليون طن؛ مياحه أقل عمقًا من بندر عباس لكن يملك مساحة توسّع كبيرة؛ استثمار هندي يقارب 370 مليون دولار.
أستارا	أذربيجان/إيران - غرب بحر قزوين	عقدة ربط سككية-بحرية على «المسار الغربي» تصل روسيا وأذربيجان بإيران عبر بحر قزوين.	موانئ تؤمّن على الجانبين الأذري والإيراني؛ وظل سككي بين البلدين منذ 2017؛ خط رشت-أستارا المخطّط سيكّمل الربط مع شبكة إيران؛ محور أساسي لدخول البضائع إلى بحر قزوين وخروجها.
بندر أنزلي	إيران - بحر قزوين (محافظة جيلان)	محطة التحويل الرئيسية قطار/سفينة في الشمال، تُكّمل بوابة إيران القزوينية مع أستارا.	متصل بسكة رشت-قزوين-بندر عباس؛ سيستوعب معظم عمليات المناولة بين السكك والبحر؛ يعزّز انسياب الشحن عبر بحر قزوين.

1.2.3 تكامل ميناء تشابهار في إيران مع ممرّ شمال-جنوب

تم توقيع اتفاقية طويلة الأمد في عام 2002 بين الهند وإيران لتطوير ميناء تشابهار وتحويله إلى ميناء بحري متكامل. يمتلك ميناء تشابهار القدرة على مناولة سفن الشحن التي يزيد حجمها على 100,000 طن. أكد محللو الصناعة أن هناك خطأً طويلة الأجل لدمج ميناء تشابهار مع ممر شمال-جنوب؛ حيث تتطلع الهند أيضًا للتجارة مع أوروبا عبر ميناء تشابهار وممرّ شمال-جنوب بين الشمال والجنوب.

2.2.3 كازاخستان - تركمانستان - إيران

خط السكك الحديدية الذي يربط بين كازاخستان وتركمانستان وإيران (والمعروف أيضًا باسم الممرّ الشمالي-الجنوبي عبر الحدود الوطنية) تم استكماله وتشغيله في عام 2014. يبلغ طول

هذا الخط 677 كم (421 ميل) ويربط مدينة أوزن في كازاخستان بمدينة بيركت-إترك في تركمانستان، وينتهي في جرجان بمحافظة كلستان الإيرانية. في إيران، سيتم ربط هذا الخط بشبكة السكك الحديدية الوطنية التي تصل إلى موانئ الخليج. تُقدَّر تكلفة المشروع بـ 620 مليون دولار، ويتم تمويلها بشكل مشترك من حكومات كازاخستان وتركمانستان وإيران.

يهدف المشروع أيضًا إلى إنشاء نظام نقل متعدد الوسائط لتوفير اتصال سلس في المنطقة لحركة الركاب أيضًا. يمتد الممر العابر للحدود الوطنية إلى 137 كم داخل كازاخستان، و 470 كم في تركمانستان، و 70 كم في إيران. بدأ العمل في تركمانستان (في بيركت) في كانون الأول 2007 وفي كازاخستان في تموز 2009.

تم تمويل مقطع طوله 311 كم (193 ميل) بين بيركت وأوزن في تركمانستان من قبل بنك التنمية الآسيوي. كما تم توقيع مذكرة تفاهم بين بنك التنمية الآسيوي وحكومة تركمانستان في شباط 2010 للحصول على قرض بقيمة 350 مليون دولار كصندوق خاص للمساعدة الفنية. خُصص قرض المشروع لتكريب معدات الإشارات والاتصالات على خط السكة الحديد الجاري، ولشراء المعدات ومرافق الصيانة، وللاستشارات وإدارة ومراقبة البناء. حصل المشروع أيضًا على قرض بقيمة 371.2 مليون دولار من البنك الإسلامي للتنمية في تموز 2010. وفي شباط 2014، تم بناء مقطع طويل بطول 256 كم (159 ميلًا) بين بيركت وإترك. حاليًا، يتم بناء محطات السكك الحديدية على طول الخط الجديد.

تعتبر مدينة بيركت مفترق طرق استراتيجيًا مهمًا لخطوط السكك الحديدية عبر بحر قزوين (بحر قزوين وتركمانستان وأوزبكستان وشرق كازاخستان) وللسكك الحديدية بين الشمال والجنوب. يوجد في المدينة مستودع كبير لصيانة القاطرات ومحطة حديثة للركاب وشحن السكك الحديدية. في كانون الأول 2014 تم افتتاح خط السكة الحديدية رسميًا.

3.2.3 مشروع سكة حديد أرمينيا-إيران

لا يزال مشروع سكة الحديد أرمينيا-إيران، المعروف أيضًا بخط «جنوب أرمينيا» أو «ممر الشمال-الجنوب»، حبيس الأدراج منذ نيسان 2017 بسبب الشكوك في جدواه الاقتصادية، ومع ذلك تواصل أرمينيا البحث عن ممولين ومستثمرين لتأمين تمويله.

في 28 تموز 2012 منحت الحكومة الأرمينية امتيازًا لشركة Rasia FZE ومقرها دبي لإعداد دراسة الجدوى والتصميم، ثم تمويل وبناء وتشغيل الخط لمدة 30 سنة قابلة للتديد 20 سنة أخرى. هذا الخط هو الحلقة المفقودة في ممر شمال- جنوب بين البحر الأسود والخليج،

ويُفترض أن يمتدّ مسافة 316 كم من بلدة غافار (شرقي يريفان قرب بحيرة سيفان) إلى الحدود الإيرانية قرب مغري. في 24 كانون الثاني 2013 أعلن عن الاتفاقية، ووقّعت مذكرة تفاهم ثلاثية بين Rasia FZE وشركة السكك الحديدية الروسية (فرع جنوب القوقاز) وحكومة أرمينيا بشأن التعاون الفني والاستثماري. كما عُيِّنت شركة China Communications Construction Company شريكاً رئيسياً وبدأت إعداد دراسة الجدوى.

بحلول منتصف أيلول 2013 أبلغت Rasia FZE رئيس الوزراء الأرميني تيغران ساركسيان أنّ الدراسة جاءت «إيجابية للغاية»، وحدّدت مساراً مقترحاً بطول 305 كم يربط غاغارين بأغارك بتكلفة تقديرية 3.5 مليار دولار وطاقة سنوية مبدئية 25 مليون طن. يتطلّب المسار تشييد 84 جسراً بإجمالي 19.6 كم، و60 نفقاً يبلغ طولها الكلي 102.3 كم، أي نحو 40 ٪ من طول الخط.

عند إنجاز هذا الخط سيصبح أقصر طريق للبضائع بين موانئ البحر الأسود وموانئ الخليج، مع توقع نقل 18.3 مليون طن سنوياً. ومن شأنه خفض تكاليف النقل ووقته في المنطقة، وتنشيط التجارة والنمو الاقتصادي، وتخفيف الأعباء على الاقتصاد الأرميني الناجمة عن الحصار التركي-الأذري المرتبط بنزاع ناغورني قره باغ.

4.2.3 افتتاح ميناء آستارا

تم دمج ميناء آستارا مع ممرّ شمال-جنوب. في آذار 2013، افتتحت إيران ميناء آستارا الواقع جنوب غرب بحر قزوين. تم دمج هذا الميناء في ممرّ شمال-جنوب لتحسين الاتصال البحري عبر بحر قزوين. استثمرت إيران 22 مليون دولار في الميناء وتخطط لزيادة الاستثمار بنسبة 10 ٪ لتوسيع الميناء. تبلغ الطاقة الحالية 600 ألف طن، لكن هناك خطط لزيادتها إلى 3 ملايين طن. يُعتبر كومنولث الدول المستقلة المنتج الرئيسي للحبوب التي سيتم تصديرها إلى إفريقيا عبر ميناء بندر عباس الإيراني. سيسمح الميناء للسلع الروسية بالوصول إلى المقاطعات الداخلية في إيران بشكل أسرع وأرخص. يمكن إرسال المنتجات من روسيا وأذربيجان وكازاخستان وتركمانستان إلى الهند عبر ميناء بندر عباس الإيراني، وهو أسرع طريق للوصول إلى الهند.

3.3 أهمية ممرّ شمال-جنوب

في ظل العقوبات المفروضة على كل من روسيا وإيران، أصبحت أهمية هذا الممرّ الدولي لا تقتصر على التجارة فحسب، بل أخذت أبعاداً استراتيجية وحيوية لكسر الحصار الغربي وإفشال سياسة "الضغوط القصوى". يتميز ممرّ "شمال-جنوب" بقصر وقت النقل وقلّة التكلفة وتوافر

الأمّن، بما يحقق أكبر هامش ربح للأطراف التجارية، ويجعله جسراً للتجارة العالمية من المحيط الهندي ودول شرق آسيا مروراً بدول الخليج ثم القوقاز وأوراسيا وصولاً إلى أوروبا الشرقية.

ونظراً لأن دول آسيا الوسطى وبعض دول الخليج قد أعلنت أيضاً عن استعدادها للتعاون في هذا الممر الدولي، فإن عدد الدول والسكان التي يغطيها كبير ويتضمن سوقاً إنتاجياً واستهلاكياً واسعاً. وكلما ازداد عدد الحكومات المشاركة في هذا المشروع ازداد تأثيره على الاقتصاد العالمي. من ناحية أخرى، يمكن أن ينضم هذا الممر مستقبلاً إلى خطة الصين الرئيسية "حزام واحد وطريق واحد"، حيث إن إيران وروسيا ودول آسيا الوسطى هي أيضاً جزء من هذا المشروع الاقتصادي الكلي وتطوير البنية التحتية للسكك الحديدية في تلك البلدان.

1.3.3 أحجام التجارة والاستثمارات والسعة

لا تزال حركة النقل عبر الممر متواضعة، لكنها تشهد نمواً سريعاً. ووفقاً لهيئات السكك الحديدية الإيرانية والروسية، تجاوزت أحجام النقل 10 ملايين طن في عام 2022 (حوالي 9 ملايين طن عبر السكك الحديدية، وحوالي 5.2 مليون طن عبر الطرق). وبحلول أواخر عام 2023، أبلغت إيران عن أكثر من 10 ملايين طن، محققةً بذلك هدفها البالغ 12 مليون طن لعام 2023. وتقوم كل من السكك الحديدية الروسية (RZD) وإيران بتعديل أهدافهما سنوياً: فبعد تحقيق هدف 10 ملايين طن، حددتا عام 2023 عند 12 مليون طن. وقد بلغ إنتاج المسار الشرقي وحده 1.2 مليون طن في عام 2023. وتعكس هذه الأرقام، وإن كانت لا تزال صغيرة على المستوى العالمي، نمواً سريعاً مع تخفيف الازدحام في نقاط الاختناق.

وعليه من المفيد الإضاءة على بعض المعلومات الكمية المرتبطة بالممر:

1. **أحجام الشحن:** بلغ حجم الشحن بالسكك الحديدية عبر الممر حوالي 9 ملايين طن في عام 2022 (من أصل 14.2 مليون طن إجمالاً، بما في ذلك الشاحنات). ثقل حوالي 4 ملايين طن بالسكك الحديدية خلال الأشهر الخمسة الأولى من عام 2023 (بزيادة قدرها 42٪ مقارنة بعام 2022). (معظم هذه الشحنات من المتوقع أن تكون صادرات فحم إلى الهند عبر بندر عباس). تتجه معظم تدفقات التجارة الهندية شمالاً (لم تُصدّر الهند بعد صادرات كبيرة جنوباً عبر الممر؛ معظم الاستخدام هو لاستيراد البضائع الروسية/من بلدان رابطة الدول المستقلة).

2. **السعة والأهداف:** تُقدّر السعة المادية الحالية لجميع فروع الممر بحوالي 15 مليون طن سنوياً. تسعى روسيا إلى توسع كبير: قال نائب رئيس الوزراء الروسي خوسنولين

(2023) إن روسيا تخطط لمضاعفة حجم الممر إلى 30 مليون طن بحلول عام 2025 و35 مليون طن بحلول عام 2030 (155٪ فوق عام 2021). يتطلب تحقيق ذلك استثمارات كبيرة: تدعو خريطة الطريق الرسمية إلى 280 مليار روبل (≈ 3.5 مليار دولار) من 2022 إلى 2030 في روسيا، وتطوير الطرق السريعة والموانئ ونقاط التفتيش والتجريف. يرى تقييم مستقل (تحليل فالداي) أن الممر يمكن أن يتعامل مع 80-100 مليون طن سنوياً إذا تم إصلاح الاختناقات الرئيسية - ولكن هناك حاجة إلى حوالي 17.7 مليار دولار من الاستثمارات الإضافية لإزالة تلك الحواجز.

3. **استثمارات البنية التحتية:** بالإضافة إلى خطة التمويل الروسية، تستثمر الهند وإيران في الموانئ والروابط. ومن الأمثلة على ذلك قرض الهند البالغ 1.6 مليار دولار أميركي لخط راشيت-أستارا (الممول جزئياً من بنكها) وتعهدا بتقديم 370 مليون دولار أميركي لميناء تشابهار في إيران. وقد حشدت دول اتفاقية عشق آباد قروضاً من البنك الآسيوي للتنمية/البنك الإسلامي للتنمية لروابط آسيا الوسطى (على سبيل المثال، بلغت تكلفة خط سكة حديد كازاخستان-تركمانستان-إيران حوالي 620 مليون دولار أميركي).

4. **مكاسب الكفاءة:** تؤكد دراسات التشغيل التجريبي توفير التكلفة والوقت. فقد أظهرت تجربة أجريت عام 2014 من مومباي إلى باكو عبر الممر توفير 2500 دولار أميركي لكل 15 طناً من البضائع. وأشارت دراسة أجرتها شركات الشحن إلى أن الطريق "أرخص بنسبة 30٪ وأقصر بنسبة 40٪" من طريق السويس. وتدعم هذه المزايا اللوجستية الجدوى الاقتصادية للممر.

4.3 مستقبل المشروع والتعاون والمنافسة

على الرغم من تنفيذ العديد من مكونات مشروع "ممر الشمال-الجنوب"، لا تزال هناك بعض المكونات المهمة التي لم تُنفذ حتى الآن، إلى جانب مشروع الربط بين بحر قزوين والخليج والمحيط الهندي. في هذا السياق يمكن الإشارة إلى عدد من المتغيرات التي سيكون لها تأثير مهم على مستقبل المشروع.

1.4.3 الصراع العالمي على النفوذ في وسط آسيا

تعدّ منطقة وسط آسيا ممرًا ومكوّنًا مهمًا في إطار "محور الشمال-الجنوب"، الأمر الذي يجعل الصراع العالمي على النفوذ في هذه المنطقة الحيوية - خصوصاً بين الولايات المتحدة وروسيا والصين - عاملاً مهماً في تحديد مستقبل هذا الممر. وقد اتخذ الصراع بين القوى العالمية

أشكالاً عدة خلال السنوات الأخيرة، من بينها طرح العديد من مشاريع النقل البري والسكك الحديدية ومشاريع نقل النفط والغاز العابرة للحدود والأقاليم، والتي استهدفت تسهيل الوصول إلى الأسواق العالمية وإزالة العوائق التجارية – خصوصاً تكلفة النقل التي تشكّل نسبة مهمة من تكاليف التجارة – إضافة إلى تسهيل الوصول إلى أسواق الطاقة. وقد مثّلت دول وسط آسيا هدفاً رئيسياً في هذه المشاريع، سواء لموقعها الجغرافي كممرٍ مهم إلى روسيا وأوروبا، أو لما تمثله كسوق لصادرات العديد من دول شرق وجنوب آسيا، أو لما تمتلكه من احتياطات مهمة من موارد الطاقة ولا سيما الغاز.

في هذا الإطار، طُرِح المشروع الأميركي حول "طريق الحرير الجديد" الذي عرضته وزيرة الخارجية الأميركية السابقة هيلاري كلينتون أثناء زيارتها للهند في تموز 2011. ثم جاءت مبادرة "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" التي طرحها الرئيس الصيني شي جين بينغ في أيلول 2013 لتمثل أحد المشاريع الصينية الكبرى في هذا الإطار، وهي المكوّن البري فيما عُرف لاحقاً بمبادرة "الحزام والطريق". تستهدف هذه المبادرة – إلى جانب أهداف أخرى – تعميق التكامل بين الاقتصاد الصيني وعدد من الأقاليم المهمة، وتسهيل نفاذ الصادرات الصينية إلى تلك الأقاليم، وتسهيل تدفق الموارد الأولية ومصادر الطاقة إلى الاقتصاد الصيني، وكذلك تصدير فائض القدرات الإنتاجية الصينية (خاصة في قطاعات الحديد والصلب والإسمنت والبناء) إلى الخارج، كجزء من استراتيجية متكاملة لتنويع مصادر نمو الاقتصاد الصيني ومعالجة فجوة التنمية بين الأقاليم الصينية (الفجوة بين الأقاليم الساحلية الشرقية من جهة، وأقاليم الوسط والغرب من جهة أخرى، والفجوة بين الريف والحضر). وتحظى منطقة وسط آسيا باهتمام كبير من الحكومة الصينية ضمن المكوّن البري من هذه المبادرة. وليس من قبيل المصادفة أن يتم الإعلان عن هذا المكوّن البري للمبادرة في كازاخستان في خطاب للرئيس الصيني بجامعة نزارباييف في أيلول 2013.

2.4.3 الانعكاسات المحتملة للمنافسة الصينية-الهندية على الممرّ

على الرغم من وجود فرص كبيرة للتكامل بين مكوّنات "ممرّ الشمال-الجنوب" والمكوّنات البرية لمبادرة الحزام والطريق – خصوصاً "الممرّ الاقتصادي الصين-منغوليا-روسيا" و"الممرّ الاقتصادي الصين-آسيا الوسطى-غرب آسيا" – وعدم وجود موقف صيني معنٍ لممرّ الشمال-الجنوب حتى الآن، يرى البعض أن هذا الممرّ يتعارض مع المصالح الصينية من زاويتين أساسيتين:

الأولى، تتعلق بما يتيح اندماج الهند في هذا الممر من تنامي الدور الهندي في مشروعات البنية التحتية العابرة للأقاليم، وما يوفره ذلك من فرص كبيرة لنفاذ الهند إلى أسواق آسيا الوسطى، الأمر الذي يعظم فرص نقل التنافس الهندي-الصيني إلى هذه المنطقة. وتزايد هذه الفرص في حالة اكتمال مشروعات نقل الغاز من تركمانستان إلى الهند عبر مشروع خط أنابيب تركمانستان-أفغانستان-باكستان-الهند.

تجدر الإشارة هنا إلى أن أحد الأهداف الأساسية لمبادرة الحزام والطريق الصينية في منطقة آسيا الوسطى هو الوصول إلى الأسواق ومصادر الطاقة المهمة في تلك المنطقة، ضمن استراتيجية صينية لتخفيف الاعتمادية الكبيرة على الشرق الأوسط كمصدر رئيسي للطاقة، فضلاً عن سعي الصين إلى تجنب الممرات التقليدية التي تعاني من التسييس أو الاضطرابات الأمنية – وتحديدًا مضيق هرمز وملقا وتايوان التي تمر عبرها النسبة الأكبر من تجارتها ووارداتها النفطية. كما تجدر الإشارة في هذا السياق إلى أن الاهتمام الهندي بآسيا الوسطى هو جزء من سياسة هندية ممنهجة للانفتاح على أسواق وموارد تلك المنطقة، وقد عبرت الهند عن هذا التوجه بإعلان سياسة "الاتصال بآسيا الوسطى" (Connect Central Asia Policy) التي أعلنتها وزير الخارجية الهندي في حزيران 2012 خلال مشاركته في "حوار الهند وآسيا الوسطى" في مدينة بشكيك (قرغيزستان)، ثم نجاح الهند في حزيران 2017 في الانضمام إلى منظمة شنغهاي للتعاون كعضو كامل العضوية (تضم المنظمة بجانب روسيا والصين كلاً من: كازاخستان وقرغيزستان وطاجيكستان وأوزبكستان وباكستان كأعضاء كاملي العضوية، وأفغانستان وبيلاروسيا وإيران ومنغوليا كدول مراقبة، وأذربيجان وأرمينيا وكمبوديا ونيبال وتركيا وسريلانكا كشركاء تعاون)، بالإضافة إلى انضمام الهند إلى معاهدة عشق آباد رسمياً في 2018. هذه الروابط السياسية والقانونية تعمق الحضور الهندي في آسيا الوسطى، وهو ما قد يثير قلق الصين في مرحلة لاحقة.

الثانية، تتعلق بالثقل الذي سيمنحه هذا الممر للموانئ الإيرانية – ممثلة في ميناءي تشابهار وبندر عباس – كنقاط عبور للتجارة الدولية بين آسيا الوسطى وكل من غرب آسيا وجنوب آسيا وشرق إفريقيا. ومن شأن ذلك أن يخصص من نصيب ميناء غوادر الباكستاني في هذا المجال، والذي تراهن عليه الصين كمحور أساسي للتجارة الدولية بين غرب الصين وآسيا الوسطى وتلك الأقاليم ذاتها (غرب آسيا وجنوب آسيا وشرق إفريقيا). بمعنى آخر، فإن التنافس الصيني-الهندي على الوصول إلى الموانئ الحيوية (وخير مثالين هنا ميناء غوادر وتشابهار) قد ينعكس على مستقبل ممر الشمال-الجنوب.

5.3 الدول المستفيدة من ممر شمال-جنوب

الدول أو الاقتصادات المرتبطة بهذا الممر هي: أرمينيا، أذربيجان، بيلاروسيا، بلغاريا، الهند، إيران، كازاخستان، قرغيزستان، سلطنة عُمان، الاتحاد الروسي، سوريا، طاجيكستان، تركيا، أوكرانيا.

من خلال تحسين وسائل النقل بين روسيا وآسيا الوسطى وإيران والهند، سيزداد حجم التجارة الثنائية بين جميع هذه الدول. أبرزت سياسة التجارة الخارجية للهند 2015-2020 أهمية ممر شمال-جنوب في توسيع الروابط التجارية والاستثمارية بين الهند وآسيا الوسطى.

كما أن تفعيل الممر بنجاح سيساعد على ربط الهند بروسيا خلال 16-21 يوماً بأسعار شحن تنافسية، مما يطور التجارة عبر هذا الممر. في الوقت الحالي، يمكن استخدام ميناء روتردام أو الطريق البري عبر الصين للوصول إلى روسيا وآسيا الوسطى. بالإضافة إلى ذلك، من المتوقع أيضاً الاستغناء عن استخدام الحاويات المبردة لنقل السلع الزراعية والاستمرار في دعم الإمدادات لروسيا عبر هذا الممر. وقد وجدت دراسة أجراها اتحاد رابطات وكلاء الشحن في الهند أن هذا المسار "أرخص بنسبة 30٪ وأقصر بنسبة 40٪ من المسار التقليدي الحالي".

بالنسبة للهند، يمكنها الوصول إلى الأسواق المربحة في آسيا الوسطى عن طريق المرور عبر باكستان (ترانزيت). لذلك من المحتمل أن تكتسب الصادرات الهندية ميزة تنافسية بفضل التكلفة الأقل ووقت التسليم الأقصر. ويحظى ممر شمال-جنوب بأهمية اقتصادية واستراتيجية خاصة للهند بالنظر إلى الطموحات الإقليمية المتزايدة للصين عبر مبادرة "حزام واحد وطريق واحد". يمكن أن يساعد الممر التجاري المقترح للهند على تأمين مصالحها في آسيا الوسطى وخارجها. وعليه، يمكن القول إن فوائد هذا المسار متعددة إذا استطاعت الهند جذب جيرانها في جنوب شرق آسيا أيضاً. يستغرق مسار قناة السويس 45-60 يوماً، بينما يستغرق النقل عبر ممر شمال-جنوب حوالي 20-30 يوماً.

بالإضافة إلى ذلك، ومن أجل تسريع تطوير ممر شمال-جنوب بين الشمال والجنوب (INSTC) –ولا سيما قطاع السكك الحديدية عبر المسار الغربي – تم التوقيع على إعلان في باكو من قبل روسيا وأذربيجان وإيران يؤكد استعداد هذه الدول لتكثيف التعاون في تقييم وتحليل البنية التحتية وقدرات النقل لاستغلال الممر بالكامل. وأعربت هذه الأطراف عن نيتها النظر في تحقيق هدف نقل 30 مليون طن من الشحن البحري والبري عبر أراضي الدول الثلاث بحلول عام 2030.

بالنسبة لإيران، شمل التوجه الإيراني مناقشة مشاريع لبناء خطوط سكك حديدية لتعميق الارتباط بين الاقتصاد الإيراني واقتصادات آسيا الوسطى والصين. كان أبرزها مناقشة إيران وأفغانستان في كانون الثاني 2016 مشروع خط السكة الحديدية إيران-أفغانستان-طاجيكستان-قرغيزستان-الصين بطول نحو 2100 كيلومتر (منها 1148 كم داخل أفغانستان). كما طرح إنشاء خط لنقل الطاقة من طاجيكستان إلى إيران مروراً بأفغانستان (كولخوزاباد-قندوز-مزار شريف-هرات-مشهد). تم تجميد كلا المشروعين لأسباب تتعلق بعدم توفر الموارد المالية اللازمة. إضافةً إلى ذلك، هناك مشروع "ممر أوزبكستان-تركمانيستان-إيران-عمان" ضمن معاهدة عشق آباد¹⁶.

وبمعنى آخر، هناك سعي واضح لدى السلطات الإيرانية لتحويل إيران إلى مركز تقاطع لطرق المواصلات والتجارة الدولية بين أقاليم آسيا الوسطى وجنوبي آسيا وغربي آسيا (ممثلة في منطقة الخليج) إضافةً إلى شمال أوروبا ومنطقة القوقاز. وتسعى إيران في هذا السياق إلى استغلال مصالح الهند الدولية في الوصول إلى أسواق آسيا الوسطى ومصادر الطاقة بعيداً عن الاعتماد على المرور عبر الأراضي الباكستانية قدر الإمكان - وهو ما يفسر الانخراط الهندي في ممر الشمال-الجنوب ودور الهند في تطوير ميناء تشابهار الإيراني، ثم الانضمام إلى معاهدة عشق آباد. كما توجد مصالح لدول آسيا الوسطى في توسيع فرص الوصول إلى أسواق الطاقة، خصوصاً في جنوب آسيا، بما يضمن تقليل الاعتماد على المنافذ الروسية؛ وتوجد مصالح لدى روسيا في توسيع فرص الوصول إلى المياه الدافئة. إضافةً إلى المصلحة المشتركة بين هذه الأطراف في خفض العوائق المادية أمام التجارة.

يكتسب مشروع "ممر الشمال-الجنوب" أهمية خاصة لما يوفره من تعميق النفوذ الإيراني داخل العالم الإسلامي في آسيا الوسطى على حساب النفوذ السعودي والتركي، نظراً للروابط والمصالح المادية التي يوفرها المشروع لدول المنطقة اعتماداً على دور مركزي لإيران.

6.3 التداخات الجيوسياسية والإقليمية

لا يقتصر دور ممر الشمال-جنوب عبر الحدود (INSTC) على الجانب الاقتصادي فحسب، بل يحمل ثقلًا جيوسياسياً كبيراً لدى جميع الأطراف المشاركة فيه:

¹⁶ وزير الطرق الإيراني يلوح بإطلاق مشروع قطار ركاب من مشهد إلى طشقند، مهر للأنباء (الإيرانية)، 21 تشرين الأول

1. روسيا: بالنسبة لموسكو، أصبح ممرّ شمال- جنوب عبر الحدود أولوية استراتيجية بعد عام 2022. بعد انقطاعها عن الطرق الأوروبية بسبب العقوبات، تعتبر روسيا هذا الممرّ "بديلاً للطرق التي يسيطر عليها الغرب". ستستفيد فولغوغراد وأستراخان وداغستان (جنوب روسيا) من خلال التجارة مع إيران وآسيا الوسطى. وقد توقع نائب رئيس الوزراء خوسنولين مضاعفة حجم الشحنات إلى 30 مليون طن بحلول عام 2025. كما تعمل روسيا على دمج ممرّ شمال- جنوب عبر الحدود (INSTC) في استراتيجيتها الأوسع نطاقاً في أوراسيا.

في هذا السياق، يجب على روسيا موازنة ذلك بعلاقاتها المتنامية مع الصين ومبادرة الحزام والطريق. يشير محللون روس إلى أن موسكو تحاول الآن موازنة مشاركتها في مبادرة الحزام والطريق الصينية بمشاريع مثل ممرّ شمال- جنوب عبر الحدود لتجنب الاعتماد المفرط على أي شريك.

2. إيران: يوفر الممرّ لإيران راحةً ضرورية من العزلة. فمن خلال فتح طرق بديلة، يمكن لإيران توسيع صادراتها (مثل البتروكيماويات والمعادن) وتحقيق عائدات عبور (من المتوقع أن تصل إلى "عدة مليارات" من رسوم الممرّات). والتخفيف من وطأة العقوبات من خلال تنويع الأسواق. كما تستخدم إيران ممرّ شمال- جنوب للربط بآسيا الوسطى وأوروبا.

3. الهند: ممرّ شمال- جنوب هو محاولة الهند للربط بين أوراسيا متجاوزةً باكستان. إنه يتماشى مع سياسات الهند "ربط آسيا الوسطى" و "التحرك شرقاً". ترى الهند الممرّ كطريق إلى الأسواق في روسيا ورابطة الدول المستقلة وأوروبا، وكمنفذ لصادراتها الخاصة (المنسوجات والآلات والأدوية). وفقاً للمحللين، تعمل الهند كمركز جنوبي حيوي للممرّ. وقد أحييت المخاطر الأمنية المتزايدة (هجمات البحر الأحمر، ونقاط ضعف السويس) اهتمام نيودلهي. ومع ذلك، لا تزال تجارة الهند عبر الممرّ محدودة: لا يزال الشحن المحلي يفضل السويس. فالهند لم تقم ببناء البنية التحتية للممرّ بنشاط (مفضلة الممرّات البحرية). ويعكس هذا جزئياً محاذاة الهند الأوسع مع التجارة الغربية (والحذر بشأن العقوبات). ومع ذلك، فإن هدف الهند على المدى الطويل واضح: كسر الجمود الذي دام ما يقرب من 70 عاماً حيث تمنع باكستان الوصول البري إلى آسيا الوسطى.

4. آسيا الوسطى والقوقاز: بالنسبة للدول غير الساحلية في آسيا الوسطى، يعد الممرّ بالوصول إلى موانئ المياه الدافئة. يمكن لكازاخستان وتركمانستان (عبر الطريق

الشرقي) وأوزبكستان (إذا انضمت إلى عشق آباد) التصدير عبر إيران إلى الهند والخليج وما وراءها. تدعم حكومة كازاخستان صراحة هذه الروابط (ممر تركيا-أفغانستان-الصين قيد التنفيذ أيضاً، ولكن يُنظر إلى الممر كبديل). يدرج أعضاء عشق آباد (مثل أوزبكستان) رسمياً دول آسيا الوسطى في الشبكة: وقد دُعيت أوزبكستان من قِبَل رئيس الوزراء مودي عام 2015. وتعدّ أذربيجان (في القوقاز) تقاطعاً محورياً، إذ تأمل أن تُصبح مركزاً أوراسياً من خلال ربطها بخط سكة حديد باكو-تبليسي-كارس (المتصل بأوروبا)، وقد استثمرت بكثافة في السكك الحديدية/الطرق الأذربيجانية. ويشير رئيسها وخبرائها إلى أن خط سكة حديد أذربيجان الدولي يُفيد البلاد من خلال تسهيل الواردات من الصين/الهند وتعزيز الصادرات بتكاليف أقل.

5. الصين والجهات الفاعلة الأخرى: للصين أيضاً مصالح. يتداخل ممرّ شمال- جنوب بين الشرق والغرب مع مصالح الصين في آسيا الوسطى وجنوب آسيا. تدعم بكين الممرّ الأوسط (الطريق الكازاخستاني-التركي-الأذربيجاني) بنشاط من خلال مبادرة الحزام والطريق، بينما تدعم روسيا والهند ممرّ شمال- جنوب. في الواقع، يمكن للصين أن تكون متعاوناً ومنافساً في آن واحد: فكلما زاد النقل بين الشرق والغرب، كان ذلك أفضل للتجارة، لكن الممرّات تتنافس على جذب الاهتمام والاستثمار. تُعدّ تركيا من أبرز داعمي الممرّ الأوسط (بسبب رغبتها في الوصول إلى آسيا الوسطى)، ولكنها ستستفيد أيضاً إذا جلب ممرّ شمال- جنوب المزيد من البضائع إلى باكو. في غضون ذلك، تُقدّم تجمّعات جديدة، مثل ممرّ الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC)، وهي خطة مدعومة أميركياً (عبر إسرائيل والإمارات)، مساراً بديلاً غرباً للهند (عبر "إسرائيل" أو تركيا إلى أوروبا). قد يُضعف التوازن بين هذه الخيارات تركيز الهند على ممرّ الهند والشرق الأوسط وأوروبا.

7.3 الفرص والتحديات

يجلب إحياء ممرّ شمال- جنوب (وخاصةً بعد عام 2022) فرصاً كبيرة، ولكنه يطرح أيضاً تحديات كبيرة:

✓ الفرص: يُمكن لهذا الممرّ أن يُعزز التكامل الأوراسي بشكل كبير. فهو يُوفر للهند وآسيا الوسطى رابطاً مباشراً، مما يُقلل من اعتماد جنوب آسيا على الصين أو غرب آسيا عبر باكستان. أما بالنسبة لروسيا وإيران، فهو يُتيح تجاوز العقوبات ونقاط الاختناق البحرية. كما يُعزز تنوع النقل متعدد الوسائط من مرونة سلسلة التوريد. ومن الناحية الاقتصادية، يُمكن لممرّ النقل الدولي عبر الحدود أن يُساعد في تحقيق هدف التصدير الهندي (2)

تريليون دولار أميركي بحلول عام 2030) من خلال فتح أسواق جديدة. ويمكن أن تحقق رسوم العبور مليارات الدولارات للدول المشاركة (تتوقع إيران تحقيق مليارات الدولارات مع نمو حركة المرور). كما يتناسب الممر مع الأطر الإقليمية الأوسع: فهو يُعزز عشق آباد، ويتمشى مع طموحات الاتحاد الاقتصادي الأوراسي وتعاون شنغهاي لدمج الأسواق. وتعود الآثار التكنولوجية والبنية التحتية (كهربية السكك الحديدية، وتطوير الموانئ) بالنفع على الاقتصادات المضيفة، بما يتجاوز حركة المرور عبر ممر النقل الدولي عبر الحدود. وأخيراً، زادت مخاطر الهجمات (مثل هجمات الحوثيين في البحر الأحمر) بشكل غير مباشر من الاهتمام بالممر (كبديل غير مطلق على البحر الأحمر).

✓ التحديّات: ومع ذلك، لا تزال هناك العديد من العقبات:

1. فجوات البنية التحتية: إن الحلقة المفقودة الرئيسية هي خط سكة حديد رشت-أستارا (الحدود الأذربيجانية)، الذي لا يزال قيد الإنشاء. إن تغيير مقياس خط سكك الحديد في أستارا يعني أنه يجب نقل البضائع من خط إلى آخر أو بناء خط جديد. بعض قطاعات السكك الحديدية (على سبيل المثال في آسيا الوسطى وإيران) أحادية المسار أو غير مكهربة، مما يؤدي إلى إبطاء الخدمة.
2. الحواجز التنظيمية: الجمارك متعددة الحدود، والمعايير الفنية المختلفة (المقياس، وحدود الوزن) تعقد الشحنات. إن توحيد التعريفات والأوراق بين 13 دولة هو جهد مستمر.
3. المخاطر الجيوسياسية: العقوبات المفروضة على إيران (وإلى حد أقل على روسيا) تردع الاستثمار الخاص. الشركات تخاطر بفرض عقوبات على الشحن عبر إيران. التوترات الإقليمية (على سبيل المثال الخلافات بين أذربيجان وإيران، وعدم الاستقرار في أفغانستان) تسبب مشاكل أمنية محتملة بشكل دائم.
4. المنافسة: يوفر الممر الأوسط المدعوم من الصين وتركيا طرقاً بديلة إلى أوروبا، مما قد يؤدي إلى امتصاص حركة المرور. داخل ممر شمال-جنوب نفسه، يلاحظ تشتت في الاهتمام: تستثمر الهند أيضاً في ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا المدعوم من قبل الغرب، ولها علاقات سياسية مع الأسواق الغربية، بينما تستثمر روسيا أيضاً في طريق بحر الشمال/القطب الشمالي.

استنتاج

لا يعود ممرّ شمال- جنوب بين الشمال والجنوب بمكاسب اقتصادية فقط، بل يضمن مزايا جيوسياسية لكل من روسيا وإيران والهند – لا سيما في ظل إمكانية تحوّل روسيا وإيران إلى ممرّ بري وبحري رئيسي من آسيا إلى أوروبا في المستقبل القريب.

يقول الخبير الاقتصادي الإيراني حسن بهشتي بور إن الحرب الروسية في أوكرانيا أفضت إلى "تحوّلات أساسية" في العلاقات الإيرانية-الروسية، مؤكداً أن "روسيا منذ تعرّضها لعقوبات غربية واسعة تبدي رغبة أكبر من ذي قبل للتقارب مع إيران". كما يشير بهشتي بور إلى سعي روسيا لتفعيل مشاريع متوقفة منذ سنوات بين البلدين، مثل ممرّ شمال-جنوب الذي يربط روسيا بالمحيط الهندي عبر الأراضي الإيرانية، موضحاً أن اهتمام موسكو بهذا الممرّ الجيو-استراتيجي زاد بعد الحرب الأوكرانية، فيما لم تكن تبدي من قبل اهتماماً به. فقد أولت روسيا هذا العام اهتماماً خاصاً لمسألة التغلب على العقوبات وتطوير استراتيجية النقل الوطنية والطرق البديلة لممرّات النقل الدولية واستبدال الصادرات والواردات الغربية بأخرى من دول الشرق والجنوب.

يلفت الخبير الإيراني أيضاً إلى محدد جديد في تعزيز التقارب الإيراني-الروسي، وهو عامل العقوبات المشتركة على كلا البلدين، موضحاً أنها تشكّل دافعاً لهما للتعاون في مواجهة العقوبات الأميركية والأوروبية "الأحادية" والاستفادة من تجارب بعضهما في هذا المجال. برزت مؤخراً مؤشرات باتجاه تفعيل ممرّ "الشمال-الجنوب"، الذي يكتسب أهمية قصوى لإيران التي تخضع – مثل روسيا حالياً – لعقوبات أميركية شاملة ولا أفق واضحاً لرفعها في ظل تعثر إحياء الاتفاق النووي في المدى القريب. من تلك المؤشرات إعلان منظمة الملاحة البحرية الإيرانية تسجيل رقم قياسي للنقل عبر ممرّ "الشمال-الجنوب" خلال الفترة من 21 آذار إلى 21 تموز 2022 (الأشهر الأربعة الأولى من السنة الإيرانية الحالية)، كاشفةً أن السفن الإيرانية نقلت عبر هذا الممرّ 27 ألفاً و500 حاوية بوزن 337 ألف طن.

على الرغم من مرور عقدين على توقيع روسيا وإيران والهند اتفاقية تحدد رؤية لممرّ نقل بين الشمال والجنوب، فقد كثفت موسكو وطهران في السنوات الأخيرة جهود الترويج والتطوير لهذه الخطة. تواجه الدولتان عقوبات دولية وعزلة عالمية، ومع إغلاق أبواب التجارة الدولية أمامهما، اتخذتا خطوات مؤخراً لتفعيل مسار السفن والسكك الحديدية والطرق البرية بطول 7200 كيلومتر الذي يمر عبر الهند وإيران وأفغانستان وأذربيجان وروسيا وآسيا الوسطى وأوروبا. نتيجة لذلك، ستستفيد عشرات الدول من التجارة عبر هذه الشبكة.

رابعاً: ممر الخليج – البحر الأسود

في عام 2016، قدّمت إيران مبادرة إقليمية لتوسيع ممرّ النقل والعبور الدولي بين الخليج والبحر الأسود، والذي يشمل – بالإضافة إلى الجمهورية الإسلامية الإيرانية نفسها – أرمينيا وأذربيجان وجورجيا وبلغاريا واليونان. يبدأ هذا الممرّ متعدد الوسائط من جنوب إيران (موانئها على الخليج) ويتجه شمالاً عبر الأراضي الإيرانية، ثم يتجه إلى أرمينيا و/أو أذربيجان، ليصل إلى الموانئ الجورجية **بوتي وباتومي** على البحر الأسود. من هناك، تعبر سفن الدرجة-Roll (Roll-off/Roll-on) البحر الأسود إلى الموانئ البلغارية (بورغاس وفارنا)، وبعد ذلك تنتقل البضائع مرة أخرى براً إلى اليونان ثم إلى دول الاتحاد الأوروبي الأخرى¹⁷.

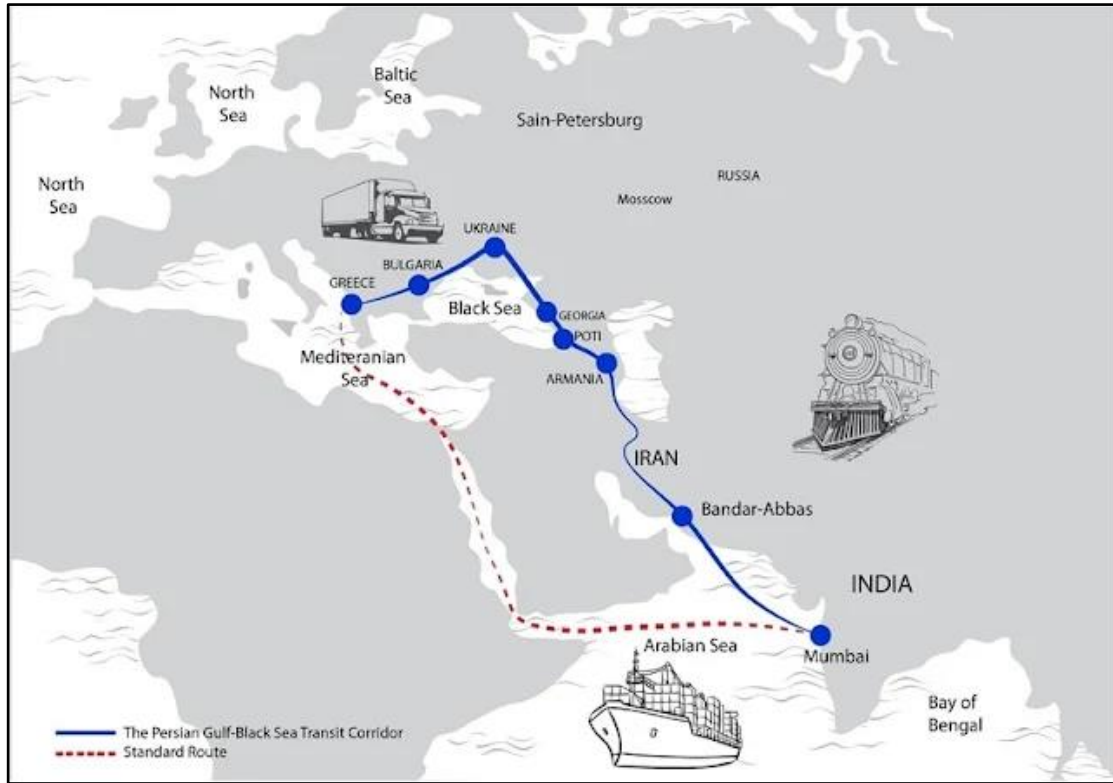
من مزايا هذا المشروع أنه سيعزز التعاون والأمن الإقليمي والعلاقات التجارية والاقتصادية في جنوب القوقاز والمناطق المجاورة. وعلاوة على ذلك، من المتوقع بفضل وظيفة النقل الدولي، أن يعزز الممرّ توحيد وتحسين إجراءات الإدارة والتخزين (اللوجستيات). كما سيكون له تأثير أساسي في تسهيل التغييرات المطلوبة في معايير السلامة على الطرق في جميع أنحاء المنطقة وزيادة الكفاءة¹⁸.

سيستخدم الممرّ وسائل نقل متعددة الوسائط (بحرية وسككية وبرية)؛ حيث تسعى إيران لربط موانئها على الخليج بموانئها على بحر قزوين عبر خطوط سكك حديدية عابرة للأقاليم، وبناء وصلات مع الموانئ على البحر الأسود عبر دول جنوب القوقاز، مع منفذ نهائي إلى البحر الأبيض المتوسط. ستلعب إيران دوراً رئيسياً في هذا الممرّ عبر ربط الأحواض البحرية الأربعة الكبيرة بعضها ببعض. وتمتلك إيران إمكانات هائلة لتصبح منافساً جاداً للمسار التركي في العبور إلى أوروبا.

¹⁷ Kaleji, V. (2021). Iran Drives Development of Persian Gulf–Black Sea International Transport and Transit Corridor. The James Town Foundation , 18(112). Retrieved Nov 28, 2022, from <https://jamestown.org/program/iran-drives-development-of-persian-gulf-black-sea-international-transport-and-transit-corridor/>

¹⁸ Babajanyan, M. (2021). Toward the implementation of “Persian Gulf-Black Sea” International Corridor: Opportunities and Obstacles. *Caucasus Watch*. Retrieved from <https://caucasuswatch.de/news/4468.html>

خريطة رقم 3: ممر الخليج – البحر الأسود



يتجاوز هذا المسار (الخط الأزرق على الخريطة) قناة السويس (الخط الأحمر) ومضيق البوسفور التركي، ويهدف إلى تقليل وقت العبور بحوالي 15 يوماً وتكاليفه بنسبة 25٪ تقريباً (من 40 إلى 25 يوماً، وفقاً لوزير الاقتصاد الأرمني). من حيث المبدأ، يمتد هذا الممر عبر أربعة بحار - الخليج، وبحر قزوين (عبر إيران)، والبحر الأسود، والبحر الأبيض المتوسط - مما يخلق شرياناً تجارياً مستمراً من جنوب آسيا والخليج إلى أوروبا. لا يزال المشروع حالياً مفاهيمياً إلى حد كبير، مع وجود فجوات كبيرة في البنية التحتية. على سبيل المثال، لا يوجد خط سكة حديد يربط إيران بأرمينيا (أو بأذربيجان) حتى الآن¹⁹.

تم الاتفاق على خط السكة الحديد المخطط له بين إيران وأذربيجان بطول 165 كم على ساحل بحر قزوين (رشت-أستارا) في عام 2023، لكن التوترات بين أذربيجان وأرمينيا تجعل الرابط

¹⁹ The Persian Gulf-Black Sea Transit Corridor: Developing a Transport Diplomacy. (2021, May 29).

Retrieved from Tarabaran:

<https://tarabaran.com/the-persian-gulf-black-sea-transit-corridor-developing-a-transport-diplomacy/>

الشمالي لأرمينيا غير مؤكد. وبالمثل، لا يوجد لدى أرمينيا خط سكة حديد مباشر إلى إيران - يعتمد النقل اليوم على الطرق المُحسَّنة. على جانب البحر الأسود، يوجد في موانئ بوتني وباتومي في جورجيا محطات حديثة (تتعامل مع حوالي 15.6 مليون طن في عام 2024) ولكنها ستحتاج إلى سعة موسعة إذا زادت حركة المرور بشكل كبير. في بلغاريا، تعامل ميناء فارنا مع حوالي 8.5 مليون طن في عام 2022 وميناء بورغاس حوالي 7.2 مليون طن في عام 2023، ويستثمر كلا الميناءين في التوسع. وفي اليونان، ينتهي الممر حاليًا عند الحدود التركية أو شبكات الطرق (مع النظر في الروابط المستقبلية مع ممرات البلقان).

1.4 البنية التحتية والمشاريع الجارية²⁰

1. إيران²¹: تعمل إيران على تطوير موانئها الجنوبية وسككها الحديدية. ويُعدّ ميناء تشابهار (خليج عُمان) وبندر عباس (الخليج) نقطتي دخول. وستُمنح محطة شهيد بهشتي في تشابهار عقد إيجار طويل الأجل، مع التزام الهند بتخصيص 370 مليون دولار أميركي للتوسع. كما طرحت إيران مشاريع سكك حديدية عالية السرعة (مثل طهران-تبريز)، ولكن لم يتصل أي منها مباشرة بأرمينيا حتى الآن. ومع ذلك، تعمل إيران على تحسين ممرها السريع بين الشمال والجنوب؛ فقد تم تطوير الحدود البرية بين إيران وأرمينيا (نوردوز)، ويسعى الجانب الإيراني إلى مواكبة هذا التطور. ومن المشاريع الرئيسية تحديث نقطة تفتيش ميغري الحدودية: تعاقدت أرمينيا على مشروع تطوير بتمويل من البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية بقيمة 18.5 مليون يورو (من المقرر اكتماله بحلول عام 2026)، يتضمن مباني جمركية جديدة، وأجهزة مسح بالأشعة السينية، وممرات موسعة للمركبات. بالإضافة إلى ذلك، اتفقت طهران وموسكو في عام 2023 على بناء خط سكة حديد رشت-أستارا على طول بحر قزوين (162 كم) - وهو ممر يربط الشمال بالجنوب - ولكن من الناحية الجيوسياسية، يمر هذا الخط عبر أذربيجان ويرتبط بروسيا، وليس مباشرة بطريق الخليج-البحر الأسود عبر أرمينيا.

²⁰ Ruta, M., Dappe, M. H., Zhang, C., & Churchill, E. (2019, December 13). Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. Retrieved from World Bank:

https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors?qterm_test=persian+gulf+black+sea

²¹ Iran Drives Development of Persian Gulf-Black Sea International Transport and Transit Corridor, 14.07.2021, <https://jamestown.org/program/iran-drives-development-of-persian-gulf-black-sea-international-transport-and-transit-corridor/>

2. أرمينيا²²: بصفتها الدولة الوحيدة في جنوب القوقاز التي تحد إيران، تُعدّ أرمينيا محورية. وقد أطلقت حكومتها مبادرة "مفترق طرق العالم" للنقل، بهدف جعل أرمينيا محوراً بين إيران والاتحاد الاقتصادي الأوراسي. وتخطط أرمينيا لمد خط سكة حديد من غوريس عبر ميغري إلى الحدود الإيرانية، ولكن هذا الخط (سيسيان-كاجاران) لم يُبنَ بعد. في غضون ذلك، تعمل أرمينيا على تطوير روابط الطرق. وفي نهاية البحر الأسود، تنتقل البضائع عبر أرمينيا إلى موانئ جورجيا. حتى أن يريفان افتتحت مركزاً تجارياً إيرانياً لتعزيز التجارة. وقد بدأت وزارة الاقتصاد الأرمينية بالتنسيق مع إيران بشأن الخدمات اللوجستية (مثل فتح مكتب اتصال أرميني في تشابهار) لتسريع عمليات الشحن عبر هذا الممر.

3. جورجيا²³: يُعدّ ميناء جورجيا على البحر الأسود (بوتي وباتومي) وخطوط سككها الحديدية عقداً حيوية. يشهد كلا الميناءين نمواً بالفعل (يبلغ إجمالهما حوالي 12-15 مليون طن سنوياً) ويرتبطان بخطوط سكك حديد جورجيا. تعمل جورجيا على تطوير طريقها السريع الواصل بين الشرق والغرب (الطريق السريع E60/متكفاري) وطرق الحدود بين أذربيجان وأرمينيا. على الرغم من أن الممر الأوسط الرئيسي يمر حالياً عبر أذربيجان وتركيا (باكوتبليس-كارس)، إلا أن جورجيا ستستفيد من أي تجارة متجهة شمالاً. تجدر الإشارة إلى أن شحنات الترانزيت لأوزبكستان عبر جورجيا ارتفعت بنسبة 72٪ في عام 2022 (إلى 864,000 طن)، مما يدل على تزايد استخدام آسيا الوسطى لبوتي/باتومي. وقد تعهدت جورجيا بتسهيل أي تدفقات برية، وتعمل مع بنوك التنمية (مثل البنك الدولي) لتعزيز البنية التحتية.

4. بلغاريا: تشكّل موانئ بلغاريا على البحر الأسود (فارنا شرق/غرب وبورغاس شرق/غرب) المحطة الغربية للممر. نقل ميناء فارنا حوالي 8.5 مليون طن في عام 2022 (وأكثر من 5 ملايين طن بحلول منتصف عام 2022)، بينما حقق ميناء بورغاس الخاص (BMF) (المحطتان الشرقية والغربية) رقماً قياسياً بلغ 7.2 مليون طن في عام 2023. ويتمتع كلا الميناءين بروابط بحرية قصيرة المدى (بورغاس - بوتي). وتستثمر بلغاريا في مجال

²² "Armenia is interested in the Persian Gulf-Black Sea transport corridor." Ararat Mirzoyan's speech. (2022, October 20). Radar.Am. <https://radar.am/en/news/politics-2532598718/>

²³ Baghirov, O. (2020, September 28). Persian Gulf and Black Sea transport corridor and its implications for the South Caucasus. Foreign Policy News. https://foreignpolicynews.org/2019/09/27/persian-gulf-and-black-sea-transport-corridor-and-its-implications-for-the-south-caucasus/?fbclid=IwAR1wrHoeQLoPo-oKOGfd_knfg6qEVgP-r2O4-pIRwn18qyWmpjg_YmtP3gs

الربط، فعلى سبيل المثال، حصل ميناء بورغاس على 10.7 مليون يورو (معظمها بتمويل من الاتحاد الأوروبي) لتحديث خطوط السكك الحديدية الجانبية وزيادة سعة العربات اليومية من 161 إلى 268 عربة. ويخطط ميناء فارنا لتوسيع محطات الحبوب والبضائع العامة. وتهدف هذه التحديثات - بدعم من الاتحاد الأوروبي والبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية - إلى استيعاب حركة مرور أكبر من القوقاز والشرق الأوسط.

5. اليونان/الاتحاد الأوروبي: تمتد الروابط البرية النهائية للممر عبر اليونان إلى الاتحاد الأوروبي. بينما يُروّج لميناء ألكسندروبوليس (تراقيا) الشمالي في اليونان كمركز متعدد الوسائط (بما في ذلك لحركة المرور عبر بحر قزوين والبحر الأسود)، ستستمر معظم الشحنات البرية من بلغاريا عبر الطرق السريعة/السكك الحديدية عبر اليونان إلى أسواق الاتحاد الأوروبي. وقد صنّف الاتحاد الأوروبي هذه المنطقة ضمن "ممر غرب البلقان - شرق البحر الأبيض المتوسط" الجديد (WBEM)، الذي يربط موانئ البحر الأدرياتيكي وبحر إيجه بأوروبا الوسطى. وقد تدفّق بعض التمويل من الاتحاد الأوروبي (مثل تطوير السكك الحديدية في بلغاريا)، ولكن لا يوجد مشروع أوروبي مخصص لمسار الخليج - البحر الأسود بأكمله - ويعود ذلك جزئياً إلى أن دور إيران يجعل مشاركة الاتحاد الأوروبي حساسة. ومع ذلك، فقد لفت مفهوم الممر الانتباه في المنتديات الاستراتيجية للاتحاد الأوروبي (حيث يُنظر إليه على أنه مُكمّل لمبادرات أخرى).

لا يزال ممر الخليج-البحر الأسود في بداياته، إلا أن بعض البيانات تشير إلى حجمه. فالتجارة الثنائية الحالية متواضعة، ولكنها في ازدياد. على سبيل المثال، بلغ حجم التجارة بين أرمينيا وإيران حوالي 700 مليون دولار فقط في عام 2023 (استوردت أرمينيا حوالي 600 مليون دولار من إيران، وصدّرت حوالي 100 مليون دولار)، مما يعكس اعتماد أرمينيا على إيران في الوقود والغاز. وقد حددت الحكومتان هدفاً يتمثل في تحقيق تجارة سنوية بقيمة 3 مليارات دولار، مدعومةً بالخدمات اللوجستية للممر. تعاملت موانئ جورجيا مع 15.6 مليون طن في عام 2024 (زيادة قدرها 6٪)، مما يُظهر قدرتها على مناولة شحنات إضافية. في عام 2022، أرسلت أوزبكستان - وهي دولة غير ساحلية أخرى - 0.864 مليون طن عبر بوتني/باتومي (زيادة قدرها 72٪)، مما يُشير إلى أن مُصدري آسيا الوسطى ينظرون إلى جورجيا كمنفذ حيوي على البحر الأسود. وبالمثل، تُظهر موانئ بلغاريا مجاًلاً للنمو: فقد نقل ميناء فارنا (شرقاً وغرباً) 5 ملايين طن بحلول آب 2022 (بزيادة 33٪ على أساس سنوي)، وبلغت شحنات ميناءي بورغاس/فارنا معاً حوالي 16 مليون طن في عام 2023 (8.5 مليون طن + 7.2 مليون طن).

باختصار، مع خطوط السكك الحديدية الكاملة وترقيات الموانئ، يمكن للممر أن ينقل 5-10 ملايين طن سنوياً في البداية (وأكثر مع تحسّن الاستقرار). وتسلّط دراسات البنك الدولي الضوء على أن كل ممرٍ يتطلب استثمارات متطابقة: حيث يؤدي عدم كفاية تنسيق مقياس السكك الحديدية والتأخيرات الحدودية حاليًا إلى إضعاف الطاقة الاستيعابية. لا تزال الأهداف الكمية أولية، لكن الحكومات تتوقع مرور آلاف الشاحنات والسفن سنوياً - مما يعزز التجارة الإقليمية بمليارات الدولارات.

2.4 أهميته ودوره السياسي لإيران والدول الآسيوية والأوروبية

يتشابك ممر الخليج-البحر الأسود بشكل وثيق مع الأحداث الجيوسياسية الرئيسية، لا سيما الحرب بين روسيا وأوكرانيا، والعلاقات بين الاتحاد الأوروبي وتركيا، ووضع العقوبات المفروضة على إيران.

1. الحرب بين روسيا وأوكرانيا والطرق البديلة: أدّت الحرب في أوكرانيا عام 2022 إلى تعطيل اللوجستيات الأوراسية، وخفض حاد في تجارة الاتحاد الأوروبي عبر روسيا. على سبيل المثال، انخفض شحن السكك الحديدية غرباً على الممر الشمالي (عبر روسيا/بيلاروسيا) بنسبة 51% على أساس سنوي في عام 2023. في الوقت نفسه، شهدت مسارات الممر الأوسط في تركيا وأذربيجان-جورجيا ارتفاعاً حاداً (ارتفع الممر الأوسط من 0.53 مليون طن إلى 2.3 مليون طن في الفترة 2021-2023). في هذا السياق، يُنظر إلى ممر الخليج-البحر الأسود كجزء من بحث أوسع عن خيارات نقل غير روسية. تعتبر إيران وشركاؤها الممر "شرياناً تجارياً بديلاً" وجديداً خارج نطاق نفوذ الناتو. ومع ذلك، فقد أدت الحرب أيضاً إلى عسكرة البحر الأسود (مواجهة بين الناتو وروسيا)، مما زاد من المخاطر الأمنية. وقد أظهر "ممر الحبوب في البحر الأسود" الخاص بأوكرانيا (الذي أُطلق في آب 2023) مدى أهمية الممرات البحرية الآمنة.

2. ديناميكيات العلاقات بين الاتحاد الأوروبي وتركيا: لطالما هيمنت تركيا على النقل بين القوقاز والبحر الأسود (عبر خطوط السكك الحديدية وأنابيب باكو-تبليسي-كارس). يتجاوز طريق الخليج-البحر الأسود تركيا بشكل واضح من خلال المرور عبر أرمينيا وبلغاريا. وهذا يخلق احتكاكاً: تتناقض علاقات تركيا المتنامية في الممر الأوسط مع أذربيجان (ومشاريع الطاقة مثل TANAP/TurkStream) مع طموحات إيران. وتشير التحليلات إلى أن إيران تأمل أن يتحدى هذا الممر هيمنة تركيا في نقل الطاقة ويحل محل هيمنة تركيا الراسخة منذ فترة طويلة على طرق النقل الرئيسية إلى أوروبا. عملياً، قد تضغط تركيا ضد تدخل

الاتحاد الأوروبي، إذ يُقوّض الممرّ دور أنقرة كمركز للغاز والتجارة في أوروبا. تتباين آراء دول الاتحاد الأوروبي، مثل بلغاريا واليونان، إذ تُرحّب بالبدائل لتقليل الاعتماد على تركيا، لكنّ دولاً أخرى تُقدّر حليفها في الناتو. والجدير بالذكر أن الاتحاد الأوروبي خصص أموالاً ضخمة (عبر برنامجه "البوابة العالمية") للممرّ العابر لبحر قزوين (الأوسط) - حوالي 10 مليارات يورو - لكنه لم يدعم رسمياً ممرّاً تقوده إيران. باختصار، تُؤيّد بروكسل بحذر أي طرق "مفتوحة للبحر الأسود"، لكن يجب عليها موازنة العلاقات مع أنقرة وسياسة العقوبات المفروضة على طهران.

3. عقوبات إيران والسياسة الدولية: ربما يُمثّل نظام العقوبات الإيراني طويل الأمد أكبر تحدٍّ خارجي للممرّ. وقد حدّت العقوبات الثانوية الأميركية، التي أُعيد فرضها بعد عام 2018، من التقدم المُحرز في المشروع بشكل كبير. ويخشى الشركاء الرئيسيون (بلغاريا واليونان وجورجيا) من العقوبات. فعلى سبيل المثال، حصلت الهند على إعفاءات لتطوير تشابهار، لكنها لا تزال تواجه ضغوطاً أميركية. ونتيجة لذلك، كان الكثير من تخطيط الممرّ عبارة عن حديث دبلوماسي بدلاً من البناء الملموس. حتى داخل أوروبا، تحدّ شركات الاتحاد الأوروبي من التعاملات مع إيران. إن سياق إيران معقد - لا تزال عقوبات الاتحاد الأوروبي سارية المفعول جزئياً، كما تؤثر عقوبات حرب أوكرانيا على روسيا بشكل غير مباشر على طرق إيران (عبر أذربيجان). باختصار، لا يزال نظام العقوبات يمثل العقبة الرئيسية أمام الممرّ، مما يتطلب إما تحقيق اختراقات دبلوماسية (مثل اتفاق نووي جديد) أو تمويل بديل (الائتمان الروسي / الصيني).

1.2.4 الاعتبارات الاستراتيجية لكل جهة معنية

1. إيران: تُدير طهران هذا المشروع كوسيلة لتنويع مسارات تصديرها والحدّ من عزلتها. من خلال استغلال القوقاز، تسعى إيران إلى أسواق جديدة في رابطة الدول المستقلة وأوروبا (بما في ذلك صادرات النفط والغاز المحتملة إلى الاتحاد الأوروبي). استراتيجياً، تهدف إيران إلى تقويض دور تركيا في مجال النقل العابر وتأكيد نفوذها على البحر الأسود. سيعزز نجاح هذا المشروع اقتصاد إيران ومكانتها الجيوسياسية. تشمل التحديات التي تواجه إيران التمويل (بسبب العقوبات) والتفاوض مع أرمينيا مقابل أذربيجان؛ إذ لا تثق إيران بأذربيجان (القريبة من "إسرائيل") وتفضل مسار أرمينيا. على الصعيد المحلي، استثمرت إيران بالفعل بكثافة في روابط ذات صلة (مثل مشاريع السكك الحديدية بين الشمال والجنوب).

2. أرمينيا: يُعدّ الممرّ شريان حياة لأرمينيا، وهي دولة غير ساحلية. مع إغلاق تركيا/أذربيجان للحدود، تسعى أرمينيا للاستفادة من شريكها الوحيد في مجال النقل العابر، إيران وجورجيا. فتعتبر يريفان نفسها "بوابة إلى الأسواق الأوراسية" ويعد المسؤولون بأن الممرّ سيسمح لأرمينيا بتنويع صادراتها وجذب الاستثمارات الأجنبية. كما تُرسّخ خطة أرمينيا "مفترق طرق العالم" مكانتها كمركز عبور للتجارة بين الهند والاتحاد الاقتصادي الأوراسي. اقتصادياً، تستفيد أرمينيا من السوق الإيرانية الكبيرة (حيث تُرَوّد إيران أرمينيا بحوالي 16٪ من احتياجاتها من الغاز)، وتأمل في توسيع نطاق تجارتها بشكل كبير.

3. جورجيا: من المتوقع أن تجني جورجيا مكاسب من رسوم العبور والنشاط الاقتصادي. جورجيا، مركز الشحن في القوقاز، تعاملت مع كميات قياسية (15.6 مليون طن في عام 2024)، وتستثمر في تطوير الموانئ والسكك الحديدية. تعمل السلطات الجورجية بنشاط على تعزيز جميع الممرّات الأوراسية عبر أراضيها. يُكَمّل طريق الخليج-البحر الأسود دور جورجيا في الممرّ الأوسط (عبر باكو) ومركز التجارة الدولي بين الدول (عبر أذربيجان وروسيا). تُعدّ مخاطر جورجيا منخفضة: فهي لا تواجه أي إغلاقات حدودية هنا، وتتمتع بعلاقات جيدة مع الغرب. يُشدد صانعو السياسات الجورجيون على مرونة سلسلة التوريد (لتجنب الاعتماد على تركيا أو روسيا) كحافز. باختصار، ترى جورجيا هذا المشروع قناة تصدير إضافية تُناسب هدفها المتمثل في أن تكون "جسراً" لوجستياً بين الشرق والغرب.

4. بلغاريا/اليونان (الاتحاد الأوروبي): بصفتها أقرب اقتصاديين للاتحاد الأوروبي على البحر الأسود، تُعدّ بلغاريا واليونان من المستفيدين المحتملين. تُحدّث بلغاريا موانئها وسككها الحديدية تحسباً لزيادة حركة المرور في البحر الأسود: على سبيل المثال، التحديثات المدعومة من الاتحاد الأوروبي في بورغاس وتخطط لتوسيع فارنا. تأمل اليونان (وخاصة ميناء ألكسندروبوليس وشبكة الطرق الشمالية) في جذب بعض حركة المرور. من الناحية الاستراتيجية، يُوفر الممرّ للاتحاد الأوروبي بديلاً برياً للطاقة والبضائع العابرة عبر تركيا أو أوكرانيا. ومع ذلك، فإن مشاركة الاتحاد الأوروبي حذرة: إذ يجب على بروكسل الالتزام بالعقوبات، وتتمتع بعلاقات استراتيجية مع تركيا. بشكل عام، يتسم موقف الاتحاد الأوروبي بالبراغماتية: إذ يُفضّل التنويع (كجزء من مبادرات مثل البوابة العالمية) مع مراعاة عدم الارتباط بممرّ تقوده إيران.

5. الهند: تُعدّ الهند مستخدماً رئيسياً محتملاً. تسعى نيودلهي إلى إيجاد طرق خالية من قناة السويس إلى أوروبا، جزئياً لتقليل الاعتماد على الشحن في الشرق الأوسط وتجنب باكستان (التي تُقيّد الطرق المؤدية إلى أفغانستان/آسيا الوسطى). بموجب هذا الممر، يُمكن للبضائع الهندية أن تُبحر إلى تشابهار، ثم براً عبر إيران وأرمينيا إلى البحر الأسود، لتصل إلى أوروبا بشكل أسرع. التحدي الذي تواجهه الهند جيوسياسي: إذ يجب عليها موازنة الضغوط الأميركية (العقوبات على إيران) مع تنافسها الاستراتيجي مع الصين/باكستان، ورغبتها في تنويع سلاسل التوريد. كما تُثمنّ الهند شراكتها المتنامية مع أرمينيا (بما في ذلك صفقات الدفاع)، مما قد يُسهّل استخدامها لهذا الممر.

3.4 التحديات التي ستواجه الممر

على الرغم من الأهمية الكبيرة لهذا المشروع، يبدو أن التحديات التي سيواجهها تفوق الفرص التي سيقدمها²⁴. تمثل الجغرافيا السياسية العقبة الرئيسية²⁵. تُخيم العقوبات الأميركية/الغربية على أي مشروع مُركّز على إيران، مما يُثني البنوك وشركات التأمين عن المشاركة في مثل هذه المشاريع. ويعني نزاع ناغورنو كاراباخ غير المُستقر أن طريق أرمينيا يعتمد على سلام هش: فأي تصعيد قد يُعطّل النقل. وتنظر تركيا (وأذربيجان) إلى هذا الممر على أنه خسارة استراتيجية، وقد تضغطان على الآخرين لعدم الانضمام. كما أن فجوات البنية التحتية حادة: لا توجد خطوط سكك حديدية في قطاعات رئيسية، لذا هناك حاجة إلى تمويل بمليارات الدولارات. التمويل غير مؤكد في غياب تخفيف العقوبات - ورأس المال الأوروبي أو الخاص حذر. البحر الأسود نفسه مُتنازع عليه (أوكرانيا/روسيا) ومعرّض للانقطاع بسبب الصراع. بالإضافة إلى ذلك، قد يُبطئ التعقيد البيروقراطي (ست دول، وأنظمة جمركية متعددة) عملية التنفيذ. وأخيراً، تُتيح المنافسة من الممر الأوسط، وممر شمال-جنوب، وممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا للشاحنين بدائل.

²⁴ James Jay Carafano & Silviu Nate, "The West Should Welcome the Middle Corridor," The national interest, (October 01, 2022):

<https://nationalinterest.org/feature/west-should-welcome-middle-corridor-205085>.

²⁵ Issues of signing agreement on establishment of Persian Gulf-Black Sea Transport Corridor discussed Ministry of Territorial Administration and Infrastructure of Armenia. (2022, October 14). First Channel News.

<https://www.1lurer.am/en/2022/10/14/Issues-of-signing-agreement-on-establishment-of-Persian-Gulf-Black-Sea-Transport-Corridor-discussed/814137>

وفي مؤتمر صحفي مشترك مع وزير الخارجية الإيراني حسين أمير عبداللهيان، أكد وزير الخارجية الأرمني أارات ميرزويان السعي لحل الخلاف بين أرمينيا وأذربيجان من أجل إكمال الاتفاق مع كافة الأطراف المعنية بالممر. وخلال إجابته عن الأسئلة، أكد توقيع الاتفاقية بين أرمينيا وإيران، كما أن بلغاريا أيضًا وقّعت عليها، وهم الآن في انتظار توقيع بقية الأطراف المعنية.

وفي الأول من تشرين الثاني (نوفمبر) 2022، عُقد اجتماع دوري للجنة المشتركة الأرمنية-البلغارية للجهات المعنية بقطاع النقل في وزارة الإدارة الإقليمية والبنية التحتية في أرمينيا لبحث توقيع الاتفاقية بين البلدين. وخلال الاجتماع نوقش توقيع اتفاقية إنشاء ممر شمال-جنوب بين الخليج والبحر الأسود.

وبحسب سفارة إيران في أرمينيا، من المتوقع الموافقة على هذه الاتفاقية في الاجتماع المقبل للدول المشاركة في صوفيا. وأشارت إلى أنه بالإضافة إلى الدول الثلاث المشاركة يمكن لدول أخرى – بما في ذلك الهند – المشاركة في المشروع، مما سيؤدي إلى توسيع النطاق الجغرافي لهذا الممر بشكل كبير.

بشأن انضمام الهند للمشروع، فقد قال سفير الهند لدى أرمينيا كيشان دان ديوال: "بالنسبة لممر الخليج – البحر الأسود، لم نتلق بعد اقتراحًا رسميًا من الجانب الأرمني، لكن المفاوضات جارية بالفعل. كما تعلمون، قمنا بتطوير ميناء تشابهار في إيران باستثمار هندي. يمكن أن يكون ميناء تشابهار ذا قيمة كبيرة لنقل البضائع الأرمنية عبر الأراضي الإيرانية إلى أرمينيا والبحر الأسود. لدينا نهج إيجابي تجاه هذه المسألة وسنناقشها مع الجانب الأرمني."

استنتاج

بسبب موقعه الجغرافي في ظل التوتر القائم بين روسيا وأوروبا، يمكن لممر الخليج-البحر الأسود أن يلعب دورًا أساسيًا في الاقتصاد العالمي – خاصة مع التهديد الروسي بقطع خطوط الإمدادات عن أوروبا، وفي ظل سعي الأخيرة لإيجاد طرق بديلة ومصادر أخرى للغاز المسال ولنقل البضائع بأقل تكلفة ممكنة. يوفر ممر الخليج-البحر الأسود هذه المقومات لأوروبا من جهة، كما يشكل أهمية استراتيجية للدول التي يمر بها من جهة أخرى، حيث يؤمن لها – بالإضافة إلى العائدات المالية – موقعًا استراتيجيًا يجعلها صلة الوصل بين الشرق والغرب. ورغم الصعوبات والعقبات الكبيرة – خاصة مع وجود العقوبات على إيران – يبقى تنفيذ الممر ممكنًا مع إجراء الإصلاحات اللازمة في البنى التحتية وإتمام الاتفاقات مع جميع الدول المعنية.

ويمكن أن يتوسع هذا الممر ليشمل الهند وغيرها من الدول أيضاً، ليصبح من أهم الممرات في منطقة الشرق الأوسط.

خامساً: الممر الأوسط

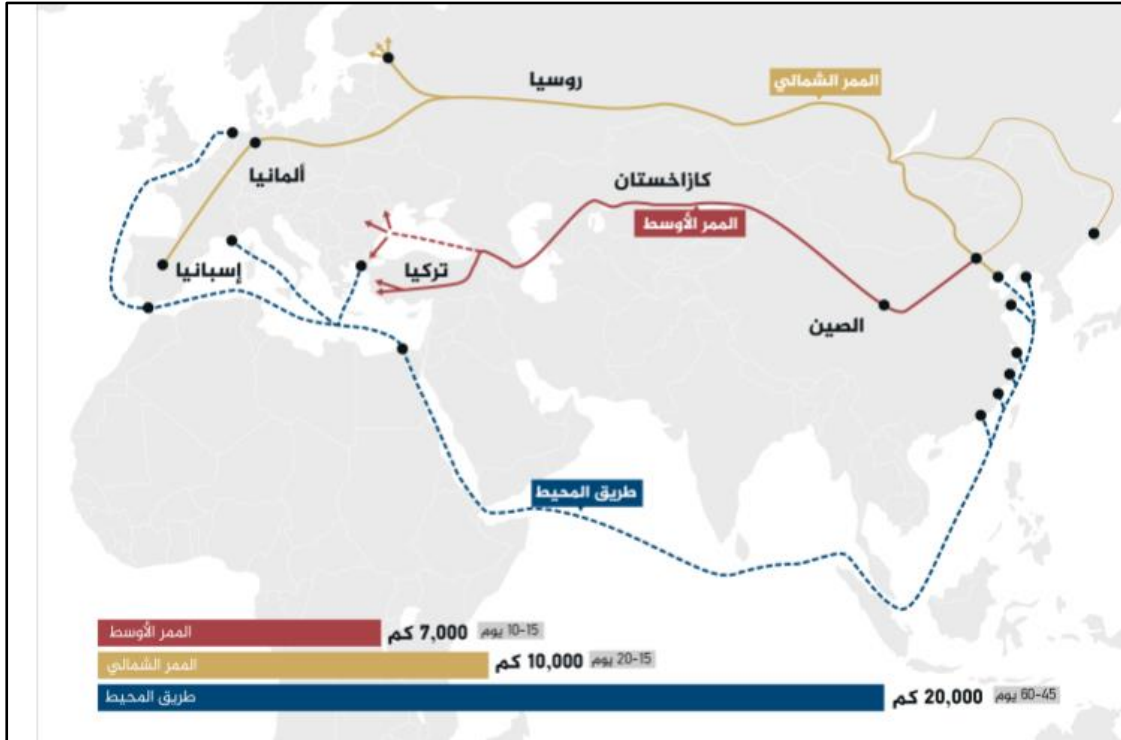
تمر حركة النقل والتجارة من آسيا إلى أوروبا عبر ثلاثة ممرات رئيسية هي: "الممر الشمالي" الذي يمر عبر روسيا، و "الممر الجنوبي" الذي يمر عبر إيران، و "الممر الأوسط" الذي يمر بالأراضي التركية. لهذه الممرات الثلاثة أهمية استراتيجية كبيرة للدول التي تمر بها؛ إلا أن العملية العسكرية الروسية في أوكرانيا التي انطلقت في 24 شباط (فبراير) 2022 فاقمت المشاكل الأمنية للممر الشمالي، كما أن العقوبات على إيران والنزاعات في الشرق الأوسط تجعل الممر الجنوبي عالي المخاطر. هذا الوضع عزز من أهمية وقيمة الممر الأوسط الذي يعبر الأراضي التركية إلى منطقة القوقاز، ومن هناك يعبر بحر قزوين إلى تركمانستان وكازاخستان وصولاً إلى الصين. يقع هذا الممر – الممتد من بكين إلى لندن – في مركز شبكة تجارة تبلغ قيمتها نحو 600 مليار دولار سنوياً. ويوضح الخبراء أن استخدام الممر الأوسط سيساهم في تنمية اقتصادات البلدان التي يمر بها والمنطقة ككل، إضافة إلى مساهمته في تنشيط التجارة العالمية.

كانت مبادرة الحزام والطريق الصينية (BRI) محركاً قوياً لتطوير خطوط السكك الحديدية الحالية والجديدة عبر أوراسيا. فقد بدأت شبكة من خطوط السكك الحديدية المتنافسة والمتكاملة تتشكل عبر القارة الأوراسية. أصبحت خدمة الشحن بالسكك الحديدية بين الصين وأوروبا سريعاً خياراً متوسطاً مغرياً – أرخص من النقل الجوي وأسرع من النقل البحري. ويمكن لطريق النقل الدولي العابر لبحر قزوين (TITR)، الذي أعيدت تسميته بـ "الممر الأوسط"، أن يظهر كشريان مهم متعدد الوسائط ضمن شبكة النقل التجارية المتطورة في أوراسيا.

من بين العديد من الآثار الجيوسياسية المهمة للحرب الروسية في أوكرانيا إعادة تنشيط الممر الأوسط كمجال اقتصادي إقليمي يضم آسيا الوسطى والقوقاز وتركيا، وكطريق بديل يصبح أكثر جاذبية يوماً بعد يوم بين أوروبا والصين. لقد عطلت الحرب الروسية الاتصال البري عبر الجسر البري الجديد لأوراسيا، المعروف أيضاً باسم الممر الشمالي، الذي يمر عبر الأراضي الروسية والبيلاروسية – وهو الآن يرزح تحت عقوبات شديدة. في حين أن الممر الأوسط لن يكون قادراً على استبدال الممر الشمالي بالكامل، فمن المرجح أن يؤدي التكامل الإقليمي على

طول طريق النقل الدولي عبر بحر قزوين إلى زيادة إمكاناته على حساب روسيا على المدى الطويل.

خريطة رقم 4: الممرات الثلاثة بين الصين وأوروبا



1.5 لمحة عامة عن الممر الأوسط

الممر الأوسط المعروف باسم "المسار الدولي العابري لبحر قزوين" أو اختصاراً (TITR) هو ممر شحن بالسكك الحديدية يربط جمهورية الصين الشعبية بالاتحاد الأوروبي عبر آسيا الوسطى والقوقاز وتركيا وأوروبا الشرقية. وهو واحد من ثلاثة ممرات أساسية للتجارة العالمية التي تربط آسيا بأوروبا:

- الأول: الممر الشمالي الذي يمر عبر روسيا.
- الثاني: الممر الجنوبي الذي يعبر إيران أو (بديلاً) عبر قناة السويس.

يبلغ طول الممر الأوسط حوالي 4,256 كم براً وسككاً حديدية، بالإضافة إلى ~508 كم عبر البحر. ينطلق هذا الممر من مدينة كاشغر الصينية، ثم يعبر قرغيزستان، ثم أوزبكستان، ثم يصل إلى ميناء تركمانباشي في تركمانستان؛ ومن هناك تُنقل البضائع بالحاويات عبر بحر

قزوين إلى أذربيجان ومنها إلى جورجيا، ثم إلى تركيا (محطة قارص للسكك الحديدية)، ومن إسطنبول أو الموانئ التركية إلى أوروبا وبقية دول العالم.

يقع الممر الأوسط عند تقاطع الاقتصاد والجغرافيا السياسية، مما يخلق فرصاً للبلدان غير الساحلية في المنطقة للتغلب على التحديات المزدوجين: البعد عن المنافذ البحرية، والاعتماد على مسارات محدودة. والأهم أنه يوفر لها إمكانية الوصول إلى الأسواق العالمية²⁶.

جاء الزخم لإنشاء الممر الأوسط مع توقيع اتفاقية في تشرين الأول 2013 بين أذربيجان وجورجيا وكازاخستان لإنشاء لجنة تنسيق لتطوير طريق ملاحي متعدد الوسائط عبر بحر قزوين²⁷. وكان الهدف:

- تسهيل تقليل العوائق الإدارية أمام معالجة الشحنات والحاويات؛
- المساعدة في إدخال تعريفات تنافسية وشفافة؛
- السعي لجذب بضائع التجارة الخارجية والترانزيت.

هناك إنجازان رئيسيان لمبادرة الممر الأوسط: خط السكك الحديدية العابرة لكازاخستان، الذي قطع مسافة 1000 كم من طرق النقل شرق-غرب عبر البلاد عند اكتماله عام 2014؛ وخط باكو - تبليسي - قارص (BTK) الذي بدأ تشغيله عام 2017. أعاد خط - BTK أو "طريق الحرير الحديدي" - وصل السكك الحديدية مباشرة بين منطقة القوقاز وتركيا بعد توقفها بسبب إغلاق الخط بين أرمينيا وتركيا إثر نزاع أرمينيا وأذربيجان في أوائل التسعينيات. لم يقتصر افتتاح نقل البضائع بين أذربيجان وتركيا على إكمال أقصر ممر سككي بين الصين وأوروبا، بل عزز أيضاً الاتصال بين تركيا ودول آسيا الوسطى وجنوب القوقاز. بتمويل جزئي من الوكالة اليابانية للتعاون الدولي (JICA) وبنك الاستثمار الأوروبي، أصبح نفق مرمراري في إسطنبول أول خط سكة حديد تحت الماء في العالم يربط بكين بلندن عبر مضيق البوسفور.

يتكوّن الممر الأوسط، المستقل عن جمهورية الصين الشعبية، من ائتلاف من شركات موانئ ولوجستيات ونقل - العديد منها إما مملوك للدولة أو له صلات قوية بشبكات الدولة الاحتكارية.

²⁶ Michael Faye et al., "The Challenges facing Landlocked Developing Countries," Journal of Human Development 5, 1 (2004): 31.

²⁷ Kenderdine, T. "Caucasus Trans-Caspian trade route to open China import markets," East Asia Forum, February 23, 2018, <https://www.eastasiaforum.org/2018/02/23/caucasus-trans-caspian-trade-route-to-open-china-import-markets/>.

تقع هذه المؤسسات وصناعاتها والدول التي تمثلها بين الاتحاد الأوروبي والصين، وتشكّل كتلة نقل متجاورة يمكن من خلالها تطوير منطقة نقل وتجارة جديدة. بالنسبة للدول غير الأوروبية على طول الممر الأوسط، يحمل المشروع وعودًا بتنمية اقتصادية كبيرة وتسهيل التجارة. ومع ذلك، فإن مشاكل تطوير شحن الحاويات بالسكك الحديدية في الممر الأوسط ليست داخل دول الممر نفسها، بل ترتبط بعدم التوافق في المؤسسات الاقتصادية والسياسية على جانبي شبكة السكك الحديدية العابرة للقارات – في الصين وفي الاتحاد الأوروبي. بالنسبة لكل من الصين والاتحاد الأوروبي – مع تمتعهما بالوصول المفتوح إلى المحيط – قد لا يكون من المنطقي اقتصاديًا المشاركة في مستويات عالية من تجارة السكك الحديدية العابرة للقارات. وهذا يترك الاقتصادات الواقعة في منتصف شبكة السكك الحديدية العابرة للقارات بأكثر منفعة اقتصادية محتملة، ولكن أيضًا بأعلى مخاطر بسبب السياسات التي قد يفرضها صانعو القرار في الصين والاتحاد الأوروبي.²⁸

2.5 التكامل الإقليمي على طول الممر الأوسط

اكتسب الممر الأوسط شهرة مع زيادة حركة الشحن على طوله بنسبة 52٪ بين عامي 2020 و2021. أبدى المستثمرون الأوروبيون والآسيويون اهتمامًا كبيرًا بالطريق. على سبيل المثال، تعاونت السكك الحديدية الاتحادية النمساوية (ÖBB) مع شركة Pacific Eurasia لتقديم حل نقل متعدد الوسائط عبر الممر الأوسط، حيث تعمل محطة كوسيكوي قرب إزميت شرق إسطنبول كمحور مركزي بين آسيا وأوروبا. زاد الغزو الروسي لأوكرانيا والعقوبات اللاحقة من جاذبية الممر الأوسط؛ فزادت البضائع المنقولة على هذا الطريق من كانون الثاني/يناير إلى آذار/مارس 2022 بأكثر من 120٪ مقارنة بالفترة نفسها من 2021. وقد بدأت شركات شحن عالمية – مثل Maersk الدنماركية، و Nurminen Logistics الفنلندية، ومزوّد الخدمات اللوجستية الهولندي Rail Bridge Cargo، وشركة الخدمات اللوجستية الألمانية CEVA Logistics، وشركة ADY Container الأذربيجانية – ومجموعة من مشغلي السكك الحديدية ووكلاء الشحن الصينيين جميعًا باستخدام الممر الأوسط. ومن المتوقع أن ينمو حجم البضائع التي تعبر هذا الطريق ستة أضعاف ليصل إلى 3.2 مليون طن متري في عام 2022 مقارنة بعام 2021.

²⁸ Kenderdine, T. and P. Bucskey. 2021. "Middle Corridor—Policy Development and Trade Potential of the Trans-Caspian International Transport Route", ADBI Working Paper 1268.Tokyo: Asian Development Bank Institute. Available:

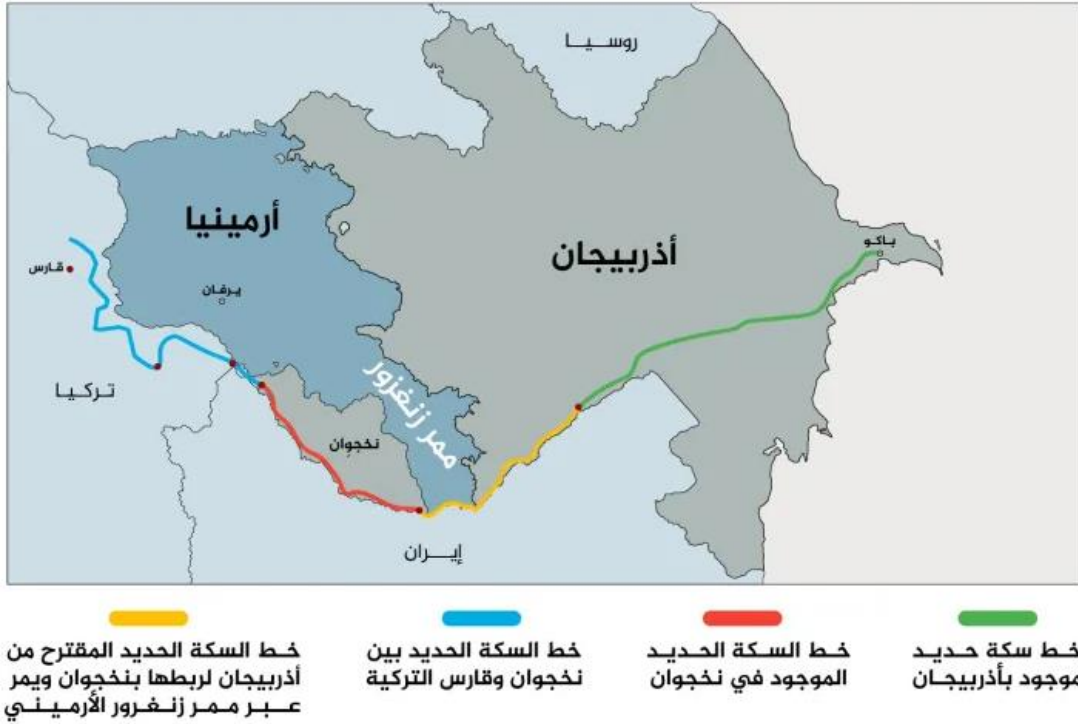
<https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential>

دفعت الزيادة الهائلة في الطلب على بدائل للطرق الروسية جهود التكامل الإقليمي وتحسين الاتصال للتغلب على التحديات التقنية والهيكلية التي أعاقَت الاستخدام الفعال للممر الأوسط. لذلك، سرعت دول العبور على طول الممر الأوسط جهودها الثنائية والثلاثية ومتعددة الأطراف لتعزيز مزايا النقل المحسّن والربط التجاري منذ الغزو الروسي لأوكرانيا. لقد ركّزت جهودهم على مجالين رئيسيين: توسيع القدرة المادية للممر الأوسط عبر إضافة موانئ وعبارات وقطارات جديدة على طوله، وتطوير البنية التحتية اللينة مثل الأنظمة الجمركية المتكاملة وإدارة الحدود واللوائح الموحدة والمعايير التقنية المشتركة.

في أوائل آذار / مارس 2022، اتخذت كازاخستان وأذربيجان وجورجيا خطوة إيجابية نحو تطوير البنية التحتية اللينة عبر الموافقة على مواءمة لوائحها وخفض الرسوم الجمركية على البضائع المارة عبرها. وفي وقت لاحق، في 31 آذار / مارس 2022، قررت جورجيا وأذربيجان وتركيا وكازاخستان تنفيذ مشروع مشترك للممر الأوسط. توضح خطة العمل لعام 2022 الخطوات اللازم اتخاذها لتسهيل عمليات إعادة الشحن والعبور السلس للبضائع عبر مختلف الدول ووسائل النقل. في أوائل أيار / مايو، اجتمع خبراء من سكك حديد جورجيا الحكومية في أنقرة مع نظرائهم من تركيا وأذربيجان وكازاخستان لمناقشة آفاق الممر الأوسط. ونتيجة لذلك، أطلقت شركات من جورجيا وأذربيجان وكازاخستان خطوط شحن بحري جديدة بين ميناءي بوت (جورجيا) وكونستاننتسا (رومانيا).

في وقت لاحق من حزيران / يونيو، اجتمع وزراء خارجية ونقل تركيا وأذربيجان وكازاخستان في باكو، وقرروا تشكيل مجموعة عمل وزارية مشتركة حول النقل مكلفة بتحديث الشروط الفنية والتعريفية في جميع الموانئ. بعد اجتماع الوزراء، عُقد الاجتماع الأول لمجموعة العمل الأذربيجانية-التركية حول النقل في الفترة 29-30 حزيران / يونيو. ناقش الجانبان خطوات جذب المزيد من تدفقات الشحن إلى خط باكو-تيليسي والممر الأوسط. وشددوا على أهمية فتح ممر زانغزور وبناء امتداده عبر خط سكة حديد قارص-ناختشيفان. لم يكن فتح ممر زانغزور ممكناً إلا بعد تسوية حرب ناغورنو قره باغ عام 2020 بين أرمينيا وأذربيجان، وهو أمر مهم لكلا البلدين. لن يسمح فقط لأذربيجان بالوصول غير المقيّد إلى جيب ناخيتشيفان التابع لها دون الحاجة للمرور عبر أي نقاط تفتيش أرمينية، ولكنه سيوفر أيضاً لتركيا طريقاً مباشراً إلى منطقة بحر قزوين وآسيا الوسطى.

خريطة رقم 5: ممر زنگزور



أخيراً، بذلت تركيا جهوداً جديدة لتحسين نقل البضائع إلى جنوب أوروبا، بما في ذلك تشغيل قطارات شحن جديدة عالية السرعة وتشكيل مجلس تنسيق رباعي ومجموعة عمل للنقل بالسكك الحديدية تضم بلغاريا وصربيا والمجر. ومن المرجح أن يزيد الاستثمار المشترك في نقل البضائع – الذي يطور قدرة الشحن والبنية التحتية للسكك الحديدية مع تسهيل الإجراءات الحدودية المشتركة – من فاعلية الجزء الجنوبي الأوروبي من الممر الأوسط.

حالياً²⁹، يمتلك الممر الأوسط نحو 5٪ فقط من قدرة المسار الروسي، لكن دول آسيا الوسطى تنفق بشكل كبير على تطوير البنية التحتية الحديثة. على سبيل المثال، استثمرت كازاخستان ما يقرب من 35 مليار دولار على مدار الخمسة عشر عامًا الماضية لبناء أكثر من 2000 كم من السكك الحديدية، و19,500 كم من الطرق، و15 مطاراً وموانئ على طول بحر قزوين. وفي عام 2022، أعلنت كازاخستان عن حزمة استثمار بقيمة 20 مليار دولار لتنويع طرق النقل

²⁹ James Jay Carafano, "Central Asia's Middle Corridor gains traction at Russia's expense", GIS Reports , August 29, 2022,

<https://www.gisreportsonline.com/r/middle-corridor/>

والترانزيت ودمج الحلول اللوجستية. يُعتبر الاتحاد الأوروبي الشريك التجاري الأهم لكازاخستان، حيث يمثل 40٪ من تجارتها الخارجية وداعماً مهماً للتنمية الإقليمية في آسيا الوسطى. حالياً، تتكون صادرات كازاخستان إلى الاتحاد الأوروبي بالكامل تقريباً من الطاقة والمواد الخام.

بمساعدة برنامج دعم من بنك التنمية الآسيوي (ADB)، سيتم تقليل متوسط زمن نقل الشحنات بين حدود أذربيجان وميناء باتومي في جورجيا بمقدار 4 ساعات. علاوة على ذلك، سترتفع قدرة الشحن السنوية للشبكات من 27 مليون طن إلى 48 مليون طن بحلول عام 2024. تُعدّ هذه القدرة المتزايدة عاملاً مهماً لأنها ستساعد في جذب المزيد من البضائع بعيداً عن الممر الشمالي وتعزيز كفاءة الممر الأوسط³⁰.

3.5 تطوير الممر الأوسط

يُعد الممر الأوسط أحد خطوط النقل والترانزيت المهمة التي تبرز كأقصر خط وأكثرها استقراراً وأقلها تكلفة لربط آسيا بأوروبا. وعلى الرغم من وجود نقاط يجب تطويرها في مناطق مختلفة، يبرز الممر الأوسط كأحد الطرق الرئيسية التي تصل أوروبا من الصين. وبالنظر إلى التطورات التي حدثت منذ بداية عام 2022، ازدادت أهمية الجغرافيا الأوراسية أكثر. ومع اكتمال الجزء المفقود في قرغيزستان، وزيادة قدرات موانئ تركمانستان وكازاخستان وأذربيجان في بحر قزوين، وتحقيق ممر زانغزور، فمن الواضح أن الإمكانيات الكاملة للممر الأوسط ستتحقق ويتم اتخاذ خطوات مختلفة في هذا الصدد.

يمتد الممر الأوسط من الصين إلى أوروبا. وخاصة في آسيا الوسطى، وهو ينقسم إلى خطين رئيسيين: مساره الشمالي عبر الصين-كازاخستان-بحر قزوين-أذربيجان، ومساره الجنوبي عبر الصين-قرغيزستان-أوزبكستان-تركمانستان-بحر قزوين-أذربيجان. بالإضافة إلى ذلك، هناك امتداد آخر للممر الأوسط هو **ممر اللازورد** (Lapis Lazuli Corridor)، المعروف باسم ممر النقل العابر بين تركيا وجورجيا وأذربيجان وتركمانستان وأفغانستان. يملك هذا الطريق إمكانيات كبيرة لفتح آفاق أمام أفغانستان للوصول إلى العالم والبحار.

يبدأ ممر اللازورد من تركيا، ويغطي طريق تركيا - جورجيا - أذربيجان - بحر قزوين - تركمانستان - أفغانستان. من المعروف أن الطريق المنتهي عند مدينة هرات في أفغانستان

³⁰ Yunis Sharifli, "Emerging potential of the Middle Corridor", Anadolu Agency, 04.05.2022,

<https://www.aa.com.tr/en/analysis/analysis-emerging-potential-of-the-middle-corridor/2579415>

يحمل في الواقع إمكانات مهمة، لأن الهدف الرئيسي من الطرق التي تم إنشاؤها في أجزاء مختلفة من العالم اليوم هو ربط مواقع الإنتاج بالأسواق. من الواضح أن النقل البري اكتسب أهمية أكبر بالتوازي مع التوتر المتزايد في البحار حول العالم. ومن الواضح أيضًا أن التغيير في الخصائص الجيوسياسية والجيواقتصادية للدول الآسيوية يخلق حاجة إلى خطوط جديدة³¹.

اليوم، من المعروف أن الديناميكيات العالمية تتغير. فرأس المال الغربي يبحث عن موانئ جديدة للخروج من الصين. في هذه المرحلة، برزت الهند نظرًا لليد العاملة الرخيصة والموظفين المؤهلين. خاصة في الفترة الأخيرة، كان للنمو الاقتصادي في الهند تأثير كبير. كمثال حديث، تجاوزت الهند المملكة المتحدة في الربع الأخير من عام 2021 لتصبح خامس أكبر اقتصاد في العالم. وبينما تواجه الاقتصادات الأوروبية – بما فيها المملكة المتحدة – مخاطر ارتفاع التضخم والركود، من المتوقع أن ينمو الاقتصاد الهندي بنسبة 7٪ في عام 2022. في ضوء هذه المعطيات، يبلغ الناتج المحلي الإجمالي الاسمي للبلدين (الهند وبريطانيا) 3.2 تريليون دولار اليوم، ويُذكر أنه في المستقبل القريب ستؤمن الهند مكانها كالثالث أو رابع أكبر اقتصاد.

إن التنمية الاقتصادية للهند وتحول الثقل الجيوسياسي والاستراتيجي والاقتصادي العالمي من الغرب إلى الشرق هو مؤشر على التحول نحو آسيا. وهذا يعني أنه سيتم إنشاء خطوط نقل وشحن جديدة في آسيا. فالهند، التي أصبحت أحد مراكز الإنتاج في العالم، تحتاج إلى ممرات آمنة ومنخفضة التكلفة لتصدير بضائعها. وبالنظر إلى ممر شمال-جنوب بين الشمال والجنوب (INSTC) الذي تسعى الهند إلى تطويره للوصول إلى روسيا وأوروبا، فإن الجمع بين INSTC وممر اللأزورد سيوفر مزايا كبيرة. لأنه لكي يصل ممر اللأزورد إلى الهند، يجب أن يمر عبر أفغانستان وباكستان.

مع اكتمال هذا الجزء، ستمكن إسلام آباد ونيودلهي – اللتان تتسم علاقتهما بالتوتر – من إقامة علاقات صحية قائمة على المصالح المشتركة باتباع نهج يحقق المكاسب للجميع. وستحصلان على فرصة للوصول إلى أوروبا وروسيا عبر آسيا الوسطى. في هذه المرحلة، يمكن القول إن أوزبكستان سيكون لديها طرق بديلة للوصول إلى الأسواق الروسية والأوروبية، حيث

³¹ Emrah Kaya, "Development of the Middle Corridor towards India", ANKASAM: Ankara Center for Crisis and Policy Studies, 20/09/2022,

<https://www.ankasam.org/development-of-the-middle-corridor-towards-india/?lang=en>

سيكون لها طبيعة تكاملية مع ممر النقل العابر لأفغانستان (TATC) الذي تحاول إنشاؤه مع باكستان.

نتيجة لذلك، يتشكّل العالم عبر ممرّات جديدة وأسواق جديدة ومراكز إنتاج جديدة. إن أهم قضية في عملية نقل البضائع من مراكز الإنتاج إلى الأسواق هي أمن الطرق. فأى دولة تفقد ميزة كونها ميناءً موثوقاً لرأس المال الأجنبي طالما تقع في مناطق جغرافية موصوفة بعدم الاستقرار. إن تمديد طريق اللازورد – الذي يصل أفغانستان من تركيا (بوابة آسيا إلى أوروبا) إلى الهند عبر باكستان – سيحقق مكاسب مختلفة من حيث الاقتصاد والأمن. اليوم، ومع تزايد أهمية الممرّ الأوسط، فإن انضمام القوى الآسيوية الصاعدة مثل الهند سيزيد من إمكانات هذا الممر. وبهذه الطريقة، ستكون الهند قادرة على الوصول إلى روسيا عبر آسيا الوسطى وإلى أوروبا عبر بحر قزوين والقوقاز بأقل تكلفة وفي أقصر وقت وعبر المسار الأكثر استقراراً³².

إن تطوير البنية التحتية الصلبة واللينة على حد سواء سيعزز نقل المزيد من البضائع من الممرّ الشمالي إلى الممرّ الأوسط؛ لأن تخفيض التعريفات وتوحيد اللوائح وتمديد خط السكك الحديدية وتحسين خدمات العبارات يؤثر في قرارات الشركات الأجنبية ويزيد جاذبية الممرّ من حيث الكلفة ووقت العبور. على الرغم من أن الممرّ الأوسط لا يمثل سوى 3-5٪ من إجمالي أحجام البضائع المنقولة بين الصين وأوروبا، هناك توقّع بالفعل بأن حوالي 10٪ من البضائع ستنتقل عبر هذا الممرّ بسبب اضطرابات الممرّ الشمالي.

وعلى الرغم من قدرة الممرّ الأوسط المحدودة على استبدال الممرّ الشمالي كطريق بري بين الصين والاتحاد الأوروبي، تشير التطورات الأخيرة إلى أن الممرّ لديه عدد من الإمكانيات لجذب المزيد من البضائع وتقليل اضطراب سلاسل التوريد على المدى القصير والمتوسط. أما على المدى الطويل، فيمكن لاستراتيجيات واضحة مثل "رؤية النقل 2053" التركية و"مبادرة الممرّ الأوسط" أن تعزز التنسيق بين الدول – على المستويين الثنائي والمتعدد الأطراف – لتطوير البنية التحتية اللينة والصلبة. ونتيجة لذلك، يمكن أن يخلق المزيد من التعاون فرصة لدول الممرّ لجذب ما يصل إلى 22-30٪ من أحجام الشحن بين الصين والاتحاد الأوروبي³³.

³² Emrah Kaya, "Development of the Middle Corridor towards India", ANKASAM: Ankara Center for Crisis and Policy Studies, 20/09/2022,

<https://www.ankasam.org/development-of-the-middle-corridor-towards-india/?lang=en>

³³ Yunis Sharifli, "Emerging potential of the Middle Corridor", Anadolu Agency, 04.05.2022, <https://www.aa.com.tr/en/analysis/analysis-emerging-potential-of-the-middle-corridor/2579415>

4.5 أهمية الممر التجاري الأوسط

أدت الحرب الروسية-الأوكرانية إلى ظهور عدة مشاكل أمنية في الممر الشمالي (خط التجارة والنقل الدولي شمال البحر الأسود)، وفي الوقت نفسه عززت من أهمية الممر الأوسط الذي يعبر من تركيا. فيما يلي نسلط الضوء على بعض جوانب هذه الأهمية³⁴:

- **الممر الأوسط يزيد الأهمية الاستراتيجية لتركيا وأذربيجان:** لا شك أن الحرب الروسية-الأوكرانية ستعزز أهمية الممر الأوسط وتقلل من أهمية الممر الشمالي. ولكن الممر الأوسط يحتاج لبعض التعديلات الفنية حتى يمكنه أن يحل محل الممر الشمالي تماماً. وبالرغم من أن الصين ما زالت تستخدم الممر الشمالي، فإن الممر الأوسط بالنسبة للصين مهم وسيزيد استخدامه وأهميته عالمياً. وإن إيقاف أوروبا لحركة التجارة المارة عبر الأراضي الروسية سيجعل الممر الأوسط هو أفضل طرق التجارة بين الممرات الثلاثة، وعلى تركيا وأذربيجان أن تكونا مستعدين لذلك.

تزداد الأهمية الاستراتيجية للدول الواقعة على طول الممر الأوسط، وخاصة تركيا وأذربيجان. سيساعد ذلك الممر الأوسط على تشجيع الإنتاج المحلي، في ظل التوترات في المنطقة التي أثرت على الممرات وطرق النقل والتجارة. إن 70٪ من تجارة أوكرانيا تتم عن طريق البحر، وإن زيادة المخاطر في النقل عبر البحر الأسود بسبب الحرب وفرض العقوبات المعلنة على روسيا سترفع من نسبة المخاطرة في كل طرق ومسارات النقل الممتدة من روسيا إلى أوروبا، مما سيزيد من أهمية النقل عبر الممر الأوسط.

إن حركة النقل بين آسيا وأوروبا عبر خطوط السكك الحديدية – التي جاءت كأحد نتائج مبادرة الحزام والطريق – شهدت نشاطاً مؤخراً، حيث نفذت الصين في السنوات الأخيرة استثمارات ضخمة في خطوط السكك الحديدية لاختصار مدة نقل بضائعها إلى الأسواق الأوروبية. لذا يمكن أن يشكل الممر الأوسط بديلاً جيداً لخطي سكة الحديد الرئيسيين اللذين يربطان الصين بأوروبا.

- **خط باكو-تبليسي-قارص يزيد من أهمية الممر الأوسط:** إن استمرار حالة الحرب بين روسيا وأوكرانيا سيعزز أهمية الممر الأوسط، لأن أصحاب البضائع سيحولونها عبر هذا الممر الذي بدأ يكتسب أهمية أكبر مع دخول خط سكة حديد باكو-تبليسي-قارص

³⁴ جانلي، زينب. "الحرب في أوكرانيا تعزز أهمية الممر التجاري الأوسط العابر من تركيا"، وكالة الأناضول، 03 آذار 2022،

<https://www.aa.com.tr/ar>

الخدمة وربط شبكة السكك الحديدية في تركيا بالخطوط الأوروبية عبر مشروع مرمراي. فالمرمّر الأوسط هو الأقل تكلفة والأكثر أمناً واستقراراً بين مسارات النقل والتجارة بين آسيا وأوروبا. وهو المسار الأمثل لوصول الصين إلى أوروبا ولوصول الغرب إلى مشاريع الطاقة والنقل في وسط آسيا.

يساهم الممرّ الأوسط مساهمة كبيرة في استقرار ونمو المنطقة ضمن مبدأ الكل رابح بين دول المنطقة. ولهذا السبب يمكن وصف الممرّ الأوسط بأنه ممرّ استقرار وازدهار، وهو أفضل مسار بري لنقل البضائع من الشرق إلى أوروبا والشرق الأوسط. وتعد تركيا بمثابة بوابة عبور إلى أوروبا والبلقان، ويجعلها الممرّ الأوسط دولة مفتاحية في المنطقة.

• أزمة إيفر جيفن:

تجدّد الحديث عن أهمية الممرّ الأوسط مع أزمة جنوح السفينة "إيفر جيفن" في قناة السويس المصرية في آذار/ مارس 2021. كما أن المشاريع الضخمة التي نفذتها تركيا في مجال النقل جعلت منها دولة مفتاحية في هذا الممرّ. فهناك ثلاثة مسارات تجارية كبرى من الصين إلى أوروبا: أولها الممرّ الشمالي عبر روسيا (تقطع فيه البضائع 10 آلاف كم في حوالي 15-20 يوماً)، والثاني الممرّ الأوسط عبر تركيا (تقطع فيه البضائع 7 آلاف كم في 15 يوماً)، وثالثها مسار قناة السويس (تقطع فيه البضائع 20 ألف كم خلال 45-60 يوماً). وفي 7 كانون الأول/ ديسمبر 2020 انطلق أول قطار شحن يحمل بضائع مصدرة من تركيا إلى الصين ووصل إلى مدينة شيآن الصينية في 19 من الشهر نفسه قاطعاً قارتين وبحرين و5 دول.

سادساً: مستقبل الممرّات الأربعة

1.6 توقّعات الممرّ الاقتصادي الصيني- الباكستاني (CPEC)

في السنوات القادمة، من المرجّح أن يستمر الممرّ الاقتصادي الصيني- الباكستاني في التوسع بحذر وانتقائية. ستواصل باكستان تطوير البنية التحتية الرئيسية، مثل ميناء غوادر والطرق المرتبطة به ومشاريع الطاقة، ولكن قد يتم تقليص حجم المشاريع واسعة النطاق (على سبيل المثال، التحديث الكامل المخطط له أصلاً لخط السكة الحديد ML-1) بسبب الديون الخارجية الثقيلة والقيود المالية على باكستان. من المتوقع أن يظل التدخل الصيني قوياً، مع تركيز متزايد على المشاريع الآمنة وذات العائد المرتفع. على وجه الخصوص، من المرجّح أن يعطي

المستثمرون الصينيون الأولوية للطاقة (بما في ذلك التحول نحو الطاقة المتجددة في إطار "الممر الاقتصادي الصيني- الباكستاني 2.0")، والتعدين، والمناطق الصناعية، مع تأجيل مشاريع الربط ذات الأولوية الأقل حتى تسود ظروف أكثر استقراراً. سيتعمق التعاون الأمني بين الحكومتين: قد تنشر الصين المزيد من الموارد والتقنيات لمكافحة الإرهاب والمراقبة في المناطق الغربية من باكستان لحماية أصولها. في غضون ذلك، قد تسعى إسلام آباد إلى تنويع مصادر تمويلها من خلال إشراك شركاء جدد في مشاريع مختارة أو من خلال تقديم حوافز خاصة. على الرغم من التباطؤ قصير المدى، لا يزال المنطق الاستراتيجي للممر واضحاً بالنسبة للصين - ضمان طريق بري إلى بحر العرب - وبالنسبة لباكستان - جذب الاستثمارات وتعزيز دورها كمركز عبور. سيكون وضع أفغانستان محفوفاً بالمخاطر: إذا تحسّنت الحوكمة والأمن في أفغانستان، فقد تستخدم التجارة الأفغانية طرق الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان بشكل متزايد (على سبيل المثال، من خلال التصدير عبر غوادر إلى الشرق الأوسط)، إلا أن استمرار عدم الاستقرار قد يُبقي هذه الفرص محدودة. باختصار، من المتوقع أن يُحقق الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان نمواً مستمراً في البنية التحتية، لا سيما في مجال الطاقة والخدمات اللوجستية الساحلية، مع التكيف مع التحديات الداخلية لباكستان. يعني هذا الإطار الزمني الممتد أن العلاقات الصينية الباكستانية ستعمق، على الرغم من أن كل توقف أو أزمة سيدفع إلى تعديلات في نطاق المشروع والسياسة الصينية في المنطقة.

2.6 ممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب (INSTC)

يشهد ممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب تطوراً متسارعاً، مدفوعاً بالتحويلات الأخيرة في التجارة العالمية وأنظمة العقوبات. ومن المرجح أن تكتف روسيا وإيران، اللتان تسعيان إلى الالتفاف على العقوبات الغربية، جهودهما لاستكمال الحلقات المفقودة في الممر. من المتوقع الانتهاء من البنية التحتية الرئيسية، مثل خط سكة حديد رشت-أستارا (جسر إيران إلى بحر قزوين)، بدعم فني أو مالي روسي محتمل. ومن المتوقع أن تواصل إيران تطوير موانئها الشمالية ومحطات سككها الحديدية، بينما تستثمر روسيا ودول آسيا الوسطى في ربط الطرق، مما يعكس اهتمامها المشترك بإنشاء مسار أسرع بين آسيا وأوروبا. وقد أظهرت بيانات الأعوام القليلة الماضية بالفعل ارتفاعاً كبيراً في أحجام الحاويات على هذا الممر، ومن المتوقع أن يستمر هذا الاتجاه: سيتم إنشاء المزيد من الشحنات التجريبية والخدمات المنتظمة، ربما بدعم من حوافز حكومية (مثل الإعفاءات الضريبية لشحنات الترانزيت). كما سينمو دور الهند، ولكن بشكل أكثر اعتدالاً. فقد زادت نيودلهي من استخدامها لهذا الممر عبر ميناء تشابهار، وقد توسع هذه المشاركة لخدمة أهدافها التصديرية. ومع ذلك، يمكن موازنة مشاركة الهند بتطويرها

لطورق بديلة (مثل ممرّ الهند-الشرق الأوسط-أوروبا) واعتباراتها السياسية المستمرة. بشكل عام، ورغم بعض العقبات التنظيمية وتغيرات المقاييس، يُرجّح أن يستحوذ الممرّ على حصة متزايدة من تدفقات البضائع بين الهند وآسيا الوسطى وروسيا وأوروبا.

3.6 ممرّ الخليج والبحر الأسود

من المرجّح أن يتطور ممر الخليج والبحر الأسود بوتيرة أبطأ وعلى مراحل، إلا أن أهميته الاستراتيجية ستزداد. ونظرًا لحاجة أوروبا المتزايدة إلى طرق الطاقة والتجارة خارج روسيا بعد الصراع الأوكراني، سيزداد الاهتمام بهذا الممر. ونتوقع أن تكون الأولوية القصوى هي سد الثغرات الحرجة في البنية التحتية. وستواصل إيران توسيع طاقتها الاستيعابية في موانئها على الخليج (على سبيل المثال، من خلال الاستثمارات الهندية المخطط لها في تشابهار) وتعزيز شبكة سككها الحديدية الداخلية باتجاه بحر قزوين. وستواصل جورجيا توسيع موانئها على البحر الأسود (بوتي وباتومي) وتحسين خطوط السكك الحديدية مع القوقاز، وستجري بلغاريا واليونان تحديثات إضافية للموانئ أو تأمين وصلات برية للاستفادة من هذا الممر. ومع ذلك، ستعيق العقبات السياسية والمالية وتيرة التطوير. ومن المرجّح أن تستمر آثار العقوبات الغربية على إيران على المدى القريب، مما يثني البنوك وشركات التأمين الدولية الكبرى، ولذلك قد تعتمد إيران على الأموال المحلية أو شركاء إقليميين محددين (ربما روسيا أو الصين) لتمويل مشاريعها. تنظر تركيا وأذربيجان إلى طريق الخليج-البحر الأسود على أنه منافسة استراتيجية، وقد ثمارسان ضغوطاً دبلوماسية أو اقتصادية، على الرغم من مشاركتهما بشكل غير مباشر من خلال الشحن في بحر قزوين. على الرغم من هذه التحديات، ستحفز إمكانات الممرّ افتتاحه تدريجيًا: حتى حركة المرور الجزئية (مثل السلع السائبة أو التجارة الإقليمية) ستثبت قيمتها. ومن المتوقع أن تزداد الشحنات الأولية - على سبيل المثال، الغاز أو الأسمدة الإيرانية المتجهة إلى أوروبا عبر هذا الطريق. وقد يؤدي دخول الهند المحتمل إلى الممرّ (باستخدام تشابهار لربط أرمينيا بأوروبا) إلى جلب رؤوس أموال جديدة وزيادة في حجم النقل، مما يوسع النطاق الجغرافي للممرّ. باختصار، بين عامي 2025 و2030، قد يتعامل طريق الخليج-البحر الأسود مع أحجام شحن متواضعة ولكنها متزايدة، ليسكّل رابطًا بديلاً للطاقة والتجارة بين الشرق الأوسط وأوروبا. ويعتمد تحقيق هذا المسار بالكامل على تخفيف العقوبات والتوترات الإقليمية، ولكن من المرجّح إحراز تقدم مدروس، مما يحوله تدريجيًا إلى صمام أمان جيوسياسي للربط الأوراسي.

4.6 الممر الأوسط (طريق القوقاز)

من المتوقع أن يصبح الممر الأوسط، عبر القوقاز وآسيا الوسطى، شرياناً رئيسياً للتجارة بين آسيا وأوروبا. سيتم تحديث البنية التحتية على طول الممر بما يتماشى مع الطلب المتزايد: حيث تعمل أذربيجان وجورجيا وتركيا على توسيع سعة السكك الحديدية (على سبيل المثال، إضافة مسارات أو محطات على طول خط باكو-تبليسي-كارس)، كما تعمل كازاخستان على إضافة طرق موازية لزيادة الإنتاجية بين الشرق والغرب. سيشهد قطاع بحر قزوين (تركمناباشي-أذربيجان) أيضاً خدمات عبّارات جديدة أو قدرات استيعابية أكبر حجمًا في حال نمو حركة المرور. وسيتم بناء مراكز لوجستية وجمركية جديدة في نقاط العبور الرئيسية لتبسيط النقل. وقد خصصت شركات لوجستية عالمية وشركات سكك حديدية موارد بالفعل لهذا الممر؛ ونتوقع ظهور المزيد من هذا التعاون، مما يدمج شبكات السكك الحديدية الأوروبية والصينية مع طريق القوقاز. وسيظل التوافق السياسي بين دول الممر داعمًا؛ ستواصل تركيا الترويج لهذا الرابط البري للوصول إلى أسواق آسيا الوسطى، وستعتبره الصين بديلاً حيويًا للشمال. ومع ذلك، يعتمد نجاح الممر الأوسط على توحيد المعايير الفنية (مثل مقاييس المسارات والإجراءات الجمركية). ومن المرجح أن تتكثف الجهود لتوحيد الإجراءات الورقية الإلكترونية وتقليل التأخير على الحدود، حيث يسعى أصحاب المصلحة إلى تجاوز الاختناقات الحالية. ومن الناحية الاقتصادية، من المتوقع أن يكتسب الممر الأوسط مكانة مرموقة في سوق السلع عالية القيمة والحساسة للوقت، نظرًا لسرعته في النقل مقارنة بالشحن البحري وانخفاض تكلفته مقارنة بالشحن الجوي. سيعود هذا بالنفع على الاقتصادات المتوسطة: على سبيل المثال، سيتمكن المصدرون والمصنعون في آسيا الوسطى من الوصول بشكل أفضل إلى الأسواق الأوروبية عبر هذا الطريق. ويتوقع أنه بحلول عام 2030، سيتمكن الممر الأوسط من نقل ملايين الأطنان من البضائع سنويًا، بزيادة كبيرة عن المستويات الأخيرة. وعلى الرغم من أنه لن يتفوق تمامًا على الطريق الجنوبي التقليدي (السويس)، فإنه سيصبح ركيزة ثالثة دائمة للنقل في أوراسيا. وفي هذه العملية، سيحدث هذا الممر تحولًا مطردًا في جغرافية الخدمات اللوجستية في المنطقة، مما يقلل من الثقل الاحتكاري لأي طريق منفرد، ويوفر مرونة في مواجهة أي اضطرابات مستقبلية.

خاتمة

خلاصة القول، لقد تحوّلت الممرّات الاقتصادية من مشاريع البنية التحتية التقنية إلى أصول جيوسياسية استراتيجية. فهي تحمل في طياتها وعوداً بالنمو الاقتصادي والتعاون، لكنها تحمل في الوقت نفسه إمكانية إعادة تعريف النفوذ بين الدول. في عصر العولمة والتعددية القطبية، تُعدّ الممرّات مساراتٍ لا تتدفق عبرها السلع والخدمات فحسب، بل تتدفق عبرها أيضاً القوة والأفكار. وقد ازدادت أهميتها مع سعي الدول إلى تحقيق الترابط من أجل الرخاء والأمن على قدم المساواة. من آسيا إلى أوروبا وأفريقيا، يُشكّل التمدد الاستراتيجي للممرات الاقتصادية جغرافيا جديدة للشؤون الدولية، جغرافيا يتساوى فيها الترابط مع النفوذ. ومع استمرار تطور ميزان القوى العالمي، ستبقى الممرّات الاقتصادية في صميم هذا التطور، مما يُمكن ويُقيّد طموحات الدول في سياق الجغرافيا السياسية المُعقّد. يُدرك صانعو السياسات والباحثون على حد سواء بشكل متزايد أنه لفهم التنافسات والتحالفات الجيوسياسية اليوم، يجب على المرء أيضاً تتبع خطوط الممرّات الاقتصادية التي تربط وتُفرّق عالمنا.

وتكشف دراسة الممرّ الاقتصادي الصيني-الباكستاني، وممرّ الشمال-الجنوب، وممرّ الخليج -البحر الأسود، والممرّ الأوسط، أنّ البنى التحتية العابرة للحدود لم تعد مشاريع تنمية فحسب، بل أصبحت أدواتٍ لإعادة صياغة التوازنات الجيوسياسية في أوراسيا والشرق الأوسط. فالصين، عبر ربط شينجيانغ بميناء غوادر، تحرّر تجارتها من اختناق مضيق ملقا وُترسّخ شراكةً أمنية-اقتصادية مع باكستان، مانحةً إسلام آباد مركزيةً إقليمية جديدة. وبالمثل، يوفرّ ممرّ الشمال-الجنوب محوراً بديلاً للهند وروسيا لكسر حصار العقوبات الغربية، الأمر الذي يُسرّع نشوء شبكة لوجستية تتجاوز قناة السويس وتُقلّص زمن الشحن بنحو 40 %. أمّا ممرّ الخليج-البحر الأسود فيحوّل جنوب القوقاز إلى حلقة وصل حرجة بين أسواق الطاقة في الخليج والأسواق الأوروبية الساعية إلى أمن طاقي بعد الأزمة الأوكرانية، بينما يتيح الممرّ الأوسط للدول غير الساحلية في آسيا الوسطى والقوقاز نافذةً إلى البحر، مُستثمراً تعثّر الممرّ الشمالي بسبب الحرب والعقوبات. وتُبيّن المقارنة أنّ نجاح هذه الممرّات مرهونٌ بثلاثة عوامل متداخلة: استقرار أمني محلي يضمن سلامة الاستثمارات، وحوكمة تعاقدية شفافة تستقطب التمويل الخاص والحكومي، وقدرة الدول المعنية على مواءمة مصالح القوى الكبرى المتنافسة من دون الارتهان لإحداها. وعلى الرغم من تنوع السياقات، يتقاطع كلّ ممرّ في هدفٍ جوهري: إعادة رسم خريطة التدفقات التجارية بما يحدّ من الهيمنة الأحادية على طرق النقل ويُعيد توزيع ثقل القوة عبر قارة بات ترابطها المادي جوهر المنافسة الجيوسياسية في القرن الواحد والعشرين.

جدول رقم 2: المقارنة بين الممرات الأربعة

الهدف	الممر الصيني- الباكستاني (CPEC)	ممر الشمال-الجنوب (INSTC)	ممر الخليج-البحر الأسود	الممر الأوسط (العابر لبحر قزوين)
الأهداف الاستراتيجية	- ربط الصين بباكستان مباشرةً وتجاوز مضيق ملقا المُعزّض للخطر. - تعزيز دور باكستان في المنطقة، والحد من نفوذ الهند وأميركا في جنوب آسيا.	- توفير طريق بري قصير وآمن بين روسيا والهند عبر إيران. - تخفيف تأثير العقوبات الغربية على إيران وروسيا. - منح الهند منفذًا مباشرًا إلى أسواق آسيا الوسطى وأوروبا.	- إنشاء مسار تجاري بين الخليج وأوروبا يمر بإيران والقوقاز والبحر الأسود لتجاوز العقوبات والمضائق البحرية. - تعزيز مكانة إيران اقتصاديًا وسياسيًا في المنطقة.	- إنشاء طريق بديل بين الصين وأوروبا عبر آسيا الوسطى وبحر قزوين وتركيا، لتجنب المرور في روسيا أو إيران. - دعم مكانة تركيا كحلقة وصل استراتيجية بين آسيا وأوروبا.
البنية التحتية	- طرق وسكك حديدية تمتد 3,000 كم بين كاشغر الصينية وميناء غوادر الباكستاني. - ميناء غوادر الموسع، محطات طاقة عديدة، وخطوط أنابيب للنفط والغاز.	- شبكة طرق وسكك حديدية عبر إيران تربط الهند وروسيا وأوروبا. - موانئ رئيسية مثل تشابهار وبندر عباس (إيران)، ومومباي (الهند). - خطوط بحرية عبر بحر قزوين.	- طرق برية من الخليج عبر إيران وأذربيجان وأرمينيا وجورجيا وصولاً إلى موانئ البحر الأسود. - موانئ إيرانية وجورجية وبلغارية على البحر الأسود.	- شبكة سكك حديدية وطرق من الصين عبر كازاخستان وأوزبكستان وأذربيجان وجورجيا إلى تركيا وأوروبا. - خطوط نقل بحرية عبر بحر قزوين. - خط سكة حديد باكو-تبليسي-قارص.
الفوائد الاقتصادية	- استثمارات صينية ضخمة (حوالي 60 مليار دولار). - خلق أكثر من 200 ألف فرصة عمل في باكستان. - زيادة كبيرة في إنتاج الكهرباء (~13 جيجاواط).	- خفض مدة النقل وتكاليفه (أقل بنسبة 30% وأسرع بنسبة 40% مقارنة بقناة السويس). - زيادة صادرات الهند وإيران وروسيا إلى أسواق أوروبا وآسيا الوسطى.	- تخفيض مدة الشحن من الخليج إلى أوروبا بحوالي 15 يومًا (حوالي 25% أقل في التكلفة). - استفادة إيران وأرمينيا وجورجيا اقتصاديًا من زيادة حركة التجارة.	- نمو سريع في استخدام الطريق بعد حرب أوكرانيا. - تخفيض الاعتماد على الطرق الروسية وزيادة التجارة بين الصين وأوروبا عبر تركيا وآسيا الوسطى.
الآثار الجيوسياسية	- تعزيز العلاقة بين الصين وباكستان على حساب الهند وأميركا. - قلق أميركي وهندي من تنامي نفوذ الصين في المحيط الهندي.	- تقوية العلاقات بين روسيا وإيران والهند. - تقليل الاعتماد على الغرب وخاصة قناة السويس.	- تقليل عزلة إيران، ومنحها فرصة للتجارة رغم العقوبات. - زيادة النفوذ الإيراني في جنوب القوقاز وأوروبا الشرقية.	- تقليل الاعتماد الأوروبي والصيني على روسيا وإيران. - رفع مكانة تركيا كدولة محورية بين آسيا وأوروبا.

الجانب	الممرّ الصيني- الباكستاني (CPEC)	ممرّ الشمال-الجنوب (INSTC)	ممرّ الخليج-البحر الأسود	الممرّ الأوسط (العابر لبحر قزوين)
الدول المشاركة	-الصين، باكستان (أساسيًا). - استفادة غير مباشرة لإيران وأفغانستان ودول آسيا الوسطى.	-الهند، روسيا، إيران (أساسيًا). - أذربيجان، أرمينيا، كازاخستان، تركيا، ودول أخرى.	-إيران، أرمينيا، أذربيجان، جورجيا، بلغاريا، اليونان.	-الصين، كازاخستان، أوزبكستان، تركمانستان، أذربيجان، جورجيا، تركيا، بلغاريا، اليونان.
التحديات الأساسية	-عدم استقرار سياسي وأمني في باكستان (مثل التمرد في بلوشستان). - ديون ضخمة تواجه باكستان مع الصين. - مشاكل بيئية بسبب مشاريع الطاقة.	-عقوبات غربية على إيران وروسيا. - تعقيد التنسيق بسبب تعدد الدول. - عدم استكمال البنية التحتية الأساسية مثل السكك الحديدية بين إيران وأذربيجان.	-عقوبات غربية على إيران تعيق التمويل. - توترات سياسية بين أرمينيا وأذربيجان وتركيا. - نقص كبير في البنية التحتية (مثل السكك الحديدية).	-قدرة محدودة حاليًا على استيعاب حركة الشحن الكبيرة. - تعقيدات جمركية واختلاف أنظمة النقل بين الدول المشاركة.
الوضع الحالي والجدول الزمني	-بدأ المشروع عام 2013 ومستمر حتى 2030. - تم الانتهاء من مشاريع كثيرة مثل الطرق والطاقة، لكن هناك تأخيرات بسبب التمويل والأمن.	-بدأ عام 2000، نشط بشكل كبير بعد 2022 بسبب الأزمات العالمية. - العمل جارٍ على مشاريع رئيسية مثل السكك الحديدية بين إيران وأذربيجان.	-مشروع مقترح منذ 2016، لا يزال في مرحلة الدراسات والتفاوض. - يحتاج إلى بناء بنية تحتية كبيرة وانتظار تخفيف العقوبات.	-بدأ فعليًا عام 2013، توسّع كبير بعد 2022. - مشاريع مستمرة لزيادة القدرة الاستيعابية، مثل تحديث الموانئ وسكك الحديد، مع توقع زيادة أكبر في المستقبل.

المراجع

- Al Jazeera. (2022, October 5). The Middle Corridor: Europe's lifeline and a new global trade route]. <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2022/10/5>
- Aldrick, P., & Goodman, D. (2022, September 2). *UK slips behind India to become world's sixth biggest economy*. Bloomberg.
<https://www.bloomberg.com/news/articles/2022-09-02/uk-slips-behind-india-to-become-world-s-sixth-biggest-economy>
- Ali, Y., Sabir, M., Bilal, M., Ali, M., & Khan, A. A. (2020). Economic viability of foreign investment in railways: A case study of the China-Pakistan Economic Corridor (CPEC). *Engineering Economics*, 65(2), 158–175.
<https://doi.org/10.5755/jo1.ee.65.2.24082>
- Alam, S., Yin, Z., Ali, A., Ali, S., & Noor, A. (2019). A comprehensive study of project risks in road-transportation networks under CPEC. *International Journal of Financial Studies*, 7(41), 1-22. <https://doi.org/10.3390/ijfs7040041>
- Baghirov, O. (2020, September 28). *Persian Gulf and Black Sea transport corridor and its implications for the South Caucasus*. Foreign Policy News.
<https://foreignpolicynews.org/2019/09/27/persian-gulf-and-black-sea-transport-corridor>
- Babajanyan, M. (2021). *Toward the implementation of "Persian Gulf-Black Sea" international corridor: Opportunities and obstacles*. Caucasus Watch.
<https://caucasuswatch.de/news/4468.html>
- Baku Hovsan Int'l Sea Trade Port joins TITR Association. (2019, October 22). *Caucasus in Detail*.
<https://caucasusindetail.com/baku-hovsan-intl-sea-trade-port-joins-titr-association/>

- Carafano, J. J. (2022, August 29). Central Asia's Middle Corridor gains traction at Russia's expense. *GIS Reports Online*.
<https://www.gisreportsonline.com/r/middle-corridor/>
- Carafano, J. J., & Nate, S. (2022, October 1). The West should welcome the Middle Corridor. *The National Interest*.
<https://nationalinterest.org/feature/west-should-welcome-middle-corridor-205085>
- Colakoğlu, S. (2019, January 29). China's Belt and Road Initiative and Turkey's Middle Corridor: A question of compatibility. *Middle East Institute*.
<https://www.mei.edu/publications/chinas-belt-and-road-initiative-and-turkeys-middle-corridor>
- European Commission. (2015, September 28). *Investment Plan for Europe goes global: China announces its contribution to #investEU* [Press release].
https://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-5723_en.pdf
- European Commission. (2018, September 19). *Explaining the European Union's approach to connecting Europe and Asia* [Fact sheet].
https://europa.eu/rapid/press-release_MEMO-18-5804_en.pdf
- Eldem, T. (2022, October). *Russia's war on Ukraine and the rise of the Middle Corridor as a third vector of Eurasian connectivity* (SWP Comment No. 64). Stiftung Wissenschaft und Politik.
https://www.swp-berlin.org/publications/products/comments/2022C64_MiddleCorridor.pdf
- Faye, M., McArthur, J. W., Sachs, J. D., & Snow, T. (2004). The challenges facing landlocked developing countries. *Journal of Human Development*, 5(1), 31–68.
<https://doi.org/10.1080/1464988042000217635>

- Gigauro, I. (2019). Economic expectations of the Belt and Road Initiative for the South Caucasus, with emphasis on Georgia. *Business and Economic Research*, 9(1), 190-195. <https://doi.org/10.5296/ber.v9i1.14272>
-
- Haider, Z. (2005). Chinese-Pakistani relations and the Uyghurs in Xinjiang: Politics, trade and Islam along the Karakoram Highway. *Asian Survey*, 45(4), 522-545. <https://doi.org/10.1525/as.2005.45.4.522>
- Inland ports are on the rise; investors see logistics opportunity. (2019, September 9). *JLL*. <https://www.us.jll.com/en/trends-and-insights/investor/inland-ports-are-on-the-rise-investors-see-logistics-opportunity>
- [جانلي، زينب] Janli, Z (2022, March 3) - الحرب في أوكرانيا تعزز أهمية الممر التجاري الأوسط العابر من تركيا (وكالة الأناضول) [Ukraine's war boosts the importance of the Turkey-based Middle Corridor]. [Anadolu Agency]. <https://www.aa.com.tr/ar>
- Kaleji, V. (2021). Iran drives development of Persian Gulf-Black Sea International Transport and Transit Corridor. *Eurasia Daily Monitor*, 18(112). Jamestown Foundation. <https://jamestown.org/program/iran-drives-development-of-persian-gulf-black-sea-international-transport-and-transit-corridor/>
- Kassoun. (2022, June 29). «روسيا وإيران يحييان ممر «شمال-جنوب» [Russia and Iran revive the North-South corridor]. <https://kassoun.org/reports-and-opinions/item/73846-2022-06-29-09-03-38>
- Kaya, E. (2022, September 20). Development of the Middle Corridor towards India. *Ankara Center for Crisis and Policy Studies (ANKASAM)*. <https://www.ankasam.org/development-of-the-middle-corridor-towards-india/?lang=en>

- Kenderdine, T. (2018, February 23). Caucasus Trans-Caspian trade route to open China import markets. *East Asia Forum*.
<https://www.eastasiaforum.org/2018/02/23/caucasus-trans-caspian-trade-route-to-open-china-import-markets/>
- Kenderdine, T., & Bucsky, P. (2021). *Middle Corridor—Policy development and trade potential of the Trans-Caspian International Transport Route* (ADB Working Paper No. 1268). Asian Development Bank Institute.
<https://www.adb.org/publications/middle-corridor-policy-development-trade-potential>
- Leijen, M. van. (2018, November 13). New TEN-T maps for Armenia, Azerbaijan, Belarus, Georgia, Moldova and Ukraine. *RailFreight.com*.
<https://www.railfreight.com/specials/2018/11/13/new-ten-t-maps-for-armenia-azerbaijan-belarus-georgia-moldova-and-ukraine/>
- Leijen, M. van. (2019, February 5). EU: 2 billion for rail in Ukraine, Belarus, Azerbaijan, Georgia and Moldova. *RailFreight.com*.
<https://www.railfreight.com/policy/2019/02/05/eu-2-billion-for-rail-in-ukraine-belarus-azerbaijan-georgia-and-moldova/>
- Logistics of Things (DHL). (2019, March 28). *5 transport hubs paving the way for the Belt and Road Initiative*.
<https://logisticsofthings.dhl/5-transport-hubs-paving-the-way-for-the-belt-and-road-initiative/>
- Mardell, J. (2019, April 10). Trade infrastructure investment or propaganda tool? *Berlin Policy Journal*.
<https://berlinpolicyjournal.com/trade-infrastructure-investment-or-propaganda-tool/>

- Medi Telegraph. (2018, May 9). *New tariffs approved for Trans-Caspian Route*.
<http://www.themeditelegraph.com/en/transport/ports/2018/05/09/new-tariffs-approved-for-trans-caspian-route>
- Port Aktau. (n.d.). *Trans-Caspian International Transport Route (Middle Corridor) presented to the European Transport Community*.
<http://www.portaktau.kz/en/tmtm/6960>
- Ports Europe. (2019, April 30). *Port of Baku at the crossroad of global transport corridors*.
<https://www.portseurope.com/port-of-baku-at-the-crossroad-of-global-transport-corridors/>
- Ruta, M., Dappe, M. H., Zhang, C., & Churchill, E. (2019, December 13). *Belt and road economics: Opportunities and risks of transport corridors*. World Bank.
<https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/publication/belt-and-road-economics-opportunities-and-risks-of-transport-corridors>
- Sharifli, Y. (2022, May 4). Emerging potential of the Middle Corridor. *Anadolu Agency*.
<https://www.aa.com.tr/en/analysis/analysis-emerging-potential-of-the-middle-corridor/2579415>
- Welt, C. (2022, October 1). The West should welcome the Middle Corridor. *Federation of American Scientists*.
<https://fas.org/sgp/crs/row/R45307.pdf>
<https://valdaiclub.com/a/highlights/international-north-south-transport-corridor/>

This research examines the physical infrastructure of each corridor—roads, railways, ports, and logistical hubs—while also analyzing the cooperative frameworks and alliances that underpin their construction. It highlights how development goals intersect with the strategic priorities of each participating state. Additionally, the study explores the security and political challenges threatening these projects, from domestic instability to great power rivalries, and concludes with an assessment of the prospects of these four corridors and their potential to reshape regional integration and global trade patterns in the years to come.

Introduction

In an era marked by increasing global interconnectivity, economic corridors have gained prominence as instruments of geostrategic influence. These massive transnational infrastructure projects, including highways, railways, ports, and pipelines, play an increasingly vital role in facilitating both regional and global integration. However, their significance extends beyond the economic realm: such corridors have the potential to reshape political relationships, link participating countries through new strategic partnerships, and empower major powers to exert influence along pivotal trade routes. China's ambitious Belt and Road Initiative (BRI), for instance, illustrates how infrastructure investment functions as a dual geopolitical strategy. Its new land and maritime corridors have enabled Beijing to expand its strategic reach and establish spheres of influence across Asia and beyond.

By investing in connectivity, states seek not only economic gains but also enhanced influence over regional affairs—by forging new alliances, altering trade dependencies, and ultimately shifting the balance of power in their favor. This study focuses on four key economic corridors that embody this rising geopolitical significance: the China–Pakistan Economic Corridor (CPEC), the International North–South Transport Corridor (INSTC), the Gulf–Black Sea Corridor, and the “Middle Corridor” traversing the Caspian Sea. Each of these initiatives connects strategic regions across Eurasia, deliberately bypassing traditional chokepoints in global trade. For example, the China–Pakistan Economic Corridor, a flagship project under the Belt and Road Initiative, links China's western Xinjiang region to Pakistan's Gwadar Port on the Arabian Sea. This grants Beijing direct access to the Indian Ocean and bypasses the vulnerable Strait of Malacca—a maritime chokepoint through which a significant portion of China's trade and oil imports currently flows. By reducing its overreliance on the Malacca route, CPEC provides China with a secure overland trade route, enhances Pakistan's role as a regional hub, and consolidates the strategic partnership between the two countries.

3.3 Importance of the North–South Corridor	41
3.3.1 Trade Volume, Investment, and Capacity.....	42
3.4 Future Outlook: Cooperation and Competition	43
3.4.1 Global Power Struggles in Central Asia.....	43
3.4.2 Potential Effects of China–India Rivalry on the Corridor.....	44
3.5 Beneficiary Countries.....	46
3.6 Regional and Geopolitical Implications.....	47
3.7 Opportunities and Challenges.....	49
Conclusion.....	51
 IV. The Gulf–Black Sea Corridor.....	 52
4.1 Infrastructure and Ongoing Projects.....	54
4.2 Strategic Importance for Iran, Asian, and European Countries.....	57
4.2.1 Strategic Considerations of Each Stakeholder.....	58
4.3 Challenges Facing the Corridor.....	60
Conclusion.....	61
 V. The Middle Corridor.....	 62
5.1 Overview of the Middle Corridor.....	63
5.2 Regional Integration Along the Middle Corridor.....	65
5.3 Development of the Middle Corridor.....	68
5.4 Strategic Importance of the Middle Trade Corridor.....	71
 VI. The Future of the Four Corridors.....	 72
6.1 Outlook for the China–Pakistan Economic Corridor (CPEC).....	72
6.2 The International North–South Transport Corridor (INSTC).....	73
6.3 The Gulf–Black Sea Corridor.....	74
6.4 The Middle Corridor (Caucasus Route).....	75
 Conclusion.....	 76
References.....	79

Table of contents

Introduction	7
Methodology.....	8
I. The Geopolitical Importance of Economic Corridors.....	8
1.1 Globalization, Integration, and the Growing Importance of Corridors	10
1.2 Multipolarity and Strategic Competition Through Corridors.....	12
1.3 Shaping the Global Balance of Power	14
II. The China–Pakistan Economic Corridor (CPEC).....	17
2.1 Overview of the China–Pakistan Economic Corridor	18
2.2 Regional Integration Along the China–Pakistan Corridor.....	20
2.3 The Strategic Importance of the Corridor.....	21
2.4 Beneficiary States and Cooperation Within the Corridor.....	23
2.4.1 Political and Geopolitical Impact of the China–Pakistan Corridor.....	24
2.4.2 Quantitative Impact of the Corridor	25
2.5 Key Opportunities	26
2.6 Major Challenges	28
2.7 Geopolitical Implications	31
2.7.1 For China	31
2.7.2 For India	32
2.7.3 For the United States	32
2.7.4 For Iran and Afghanistan	33
Conclusion	34
III. The North–South Economic Corridor (INSTC).....	35
3.1 Overview of the North–South Corridor.....	36
3.2 Regional Integration Along the Corridor.....	37
3.2.1 Integration of Iran’s Chabahar Port into the Corridor.....	39
3.2.2 Kazakhstan–Turkmenistan–Iran Axis.....	39
3.2.3 Armenia–Iran Railway Project.....	40
3.2.4 Opening of Astara Port.....	41



Studies and Reports: A non-periodic series that addresses essential issues

Title: The New Arteries of Power: How Economic Corridors Are Redrawing the Map of Global Geopolitics

Publisher: The Consultative Center for Studies and Documentation

Prepared and Edited by: Dr. Mohamad Hasan Sweidan

Research Team: Dr. Ali Kresht, Zaynab Al-Zein, Hussein Shakaroun

Publication date: May 2025

Issue No: Forty two

Copyright reserved to the Center

All copyrights are reserved to the Center. Therefore, it is not permissible to copy any part of the report, store it in any information storage and retrieval system, or transmit it by any means, whether ordinary, electronic, magnetic, or mechanical tapes, CDs, reproduction, recording, or otherwise, except in limited cases of quotation for the purpose of scientific study and benefit. The source must be mentioned.

Address: Bir Hassan - Al-Assad Avenue - Behind Wayla Restaurant – Al-Wourod Building – First floor

Tel: 01/836610

Fax: 01/836611

Postal Code: 10172010

P.o. Box: 24/47

Beirut- Lebanon

E.mail: dirasatccsd@gmail.com

Website: <http://www.dirasat.net>

The New Arteries of Power
How Economic Corridors Are Redrawing
the Map of Global Geopolitics



The Consultative Center for
Studies and Documentation

Studies and Reports

A non-periodic series that addresses essential issues

The New Arteries of Power

How Economic Corridors Are Redrawing

the Map of Global Geopolitics

Mohamad Hasan Sweidan

No 42- May 2025