

نحو صياغة سردية جديدة عن الترابط العالمي:

تطلّعات الدول الخليجيّة وتعزيز دور الممرّات الاقتصادية
والشراكات الإستراتيجيّة

تقرير ورشة العمل

7-6 فبراير 2025

اسطنبول، تركيا

دالية غانم و دانيا ظافر

نحو صياغة سردية جديدة عن الترابط العالمي:

تطلّعات الدول الخليجيّة وتعزيز دور الممرّات الاقتصادية

تقرير ورشة العمل

6-7 فبراير 2025

اسطنبول، تركيا

دالية غانم و دانيا ظافر

جدول المحتويات

1	الملخص التنفيذي
2	النقاط الرئيسية وتوصيات السياسات
4	المقدمة
10	نظرة عامة على الممرّات الإقليمية الرئيسيّة
15	الممرّات الاقتصادية: النفوذ الجيوسياسي والمنافسة
19	الممرّات تحفّز النمو الاقتصادي في الدول الخليجية
25	رقمنة الممرّات الاقتصادية: التحدي التالي أمام الدول الخليجية
27	الخاتمة
28	الشكر والتقدير

الملخص التنفيذي:

يستعرض هذا التقرير أهمية الممرات الاقتصادية الإستراتيجية المتنامية، ويُركّز بصورة خاصة على دور منطقة الخليج المتنامي في رسم معالم تطورها. ففي عالم يتجه باطراد نحو التعددية القطبية، لم تعد الممرات مثل الممر الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC) وممر طريق التنمية في العراق (IDRC)، ومبادرة الحزام والطريق الصينية (BRI)، مجرد طرق تجارية، بل أصبحت أدوات لبسط النفوذ الجيوسياسي وتمويل التنمية وتعزيز التكامل الإقليمي. وتمثل المشاركة في هذه المشاريع فرصة أمام الدول الخليجية لتنويع اقتصاداتها، وتوسيع نطاق ترابطها الإقليمي، وترسيخ شراكاتها العالمية، بشرط أن تتبنى مقاربة مدروسة ومنسقة.

يُحدّد هذا التقرير ثلاث ركائز سياسية أساسية لتعزيز المكاسب الطويلة الأجل من الانخراط في مشاريع الممرات، وهي: المرونة الجيوسياسية والتمويل الإستراتيجي والتنمية الاقتصادية الشاملة.

أولاً، يجب على الدول الخليجية اعتماد إستراتيجية متعدّدة الممرات تتجنّب من خلالها الاصطفافات الصفريّة وتعزز التعاون الإقليمي. فسياسة عدم الانحياز القائمة على المرونة والبراغماتية، تتيح للدول الخليجية المحافظة على شراكات مفتوحة مع القوى العظمى كافة. وفي الوقت نفسه، يدعو التقرير إلى إنشاء منصة حوار رسمية تحت مظلة مجلس التعاون الخليجي الموسّع (+GCC) بهدف التنسيق مع الشركاء الرئيسيين مثل تركيا ومصر والهند بشأن تطوير الممرات، بالإضافة إلى وضع آليات ثلاثية تضمّ الاتحاد الأوروبي والهند. ولا بدّ أيضاً من الاستفادة من هذه الممرات لدعم الدبلوماسية الإقليمية، وليس الاكتفاء بدورها التجاري فحسب.

ثانياً، يسلّط التقرير الضوء على التوظيف الإستراتيجي لصناديق الثروة السيادية (SWFs) في تمويل البنى التحتية وتعزيز الترابط في مجال الطاقة والتجارة الرقمية. من شأن هذه المقاربة أن تعزّز الأولويات التنموية التي تقودها الدول الخليجية وأن تضمن في الوقت عينه الاستدامة المالية. ويدعو التقرير إلى تعيين مبعوثين خاصين لإدارة التنسيق المالي مع المؤسسات الدولية متعدّدة الأطراف، وإلى إجراء دراسات جدوى شاملة من أجل تقييم عائدات الممرات ومخاطرها. كما ويُشدّد على الحاجة إلى جذب استثمارات القطاع الخاص من خلال إرساء الشفافية التنظيمية وتقديم حوافز مجزية للشراكة بين القطاعين الخاص والعام.

ثالثاً، لضمان إسهام الممرات في تحفيز نمو اقتصادي شامل، يجب على صنّاع القرار الخليجيين توسيع نطاق اتفاقيات التجارة الحرّة بحيث تشمل الاندماج الرقمي وتطوير البنية التحتية، وتدعم خلق الوظائف المحليّة، وتدمج اتفاقيات نقل التكنولوجيا في تخطيط الممرات. من شأن هذه الإجراءات أن تساهم في توطين فوائد تطوير الممرات وتحدّ من الاعتماد المفرط على الجهات الفاعلة الخارجية.

في نهاية المطاف، يجب أن تستند إستراتيجية الممرات في منطقة الخليج إلى التخطيط الطويل الأمد والتنسيق المؤسسي والسيادة الاقتصادية. وفي حال نُقّدت الممرات الاقتصادية وفقاً لرؤية ثابتة وتعاون فعّال، يمكنها أن تشكّل حجر الزاوية للاستقرار الإقليمي والتنويع الاقتصادي وتعزيز النفوذ الدولي بقيادة الدول الخليجية.



الأمين العام لمجلس التعاون الخليجي، جاسم البديوي، وبرفقتة دبلوماسيين بارزين من الكويت وقطر وسلطنة عُمان والسعودية والبحرين والإمارات العربية المتحدة في صورة جماعية التقطت خلال اجتماع وزراء خارجية دول المجلس في مدينة الكويت، بتاريخ 2 يونيو 2025، (وكالة الصحافة الفرنسية).

النقاط الرئيسية وتوصيات السياسات: خارطة الطريق لنجاح الممرّات المستدام

الجيوستراتيجية والسياسات الإقليمية: بين الرؤية والتعاون والمرونة

1. انخراط مجلس التعاون الخليجي في ممرّات متعدّدة: يجب على الدول الخليجية أن تشارك بفاعلية في مبادرات الممرّات المتعدّدة من أجل تعظيم منافعها الاقتصادية والجيوستراتيجية إلى أقصى حد، ما يسمح لها باستغلال موقعها الإستراتيجي للاستفادة من الشراكات التجارية المختلفة.
2. تجنّب المقاربة الصفرية: لا يجب اعتبار الممرّات الاقتصادية مجرد مشاريع تنافسية، بل فرصاً لتعزيز التعاون الإقليمي. ويجب على الدول الخليجية المحافظة على مقاربة غير منحازة وبراغماتية إزاء التجارة ومشاريع البنى التحتية من أجل تعزيز الاستقرار الإقليمي وتجنّب التورّط في التنافس الجيوستراتيجي.
3. استخدام الممرّات الاقتصادية لأغراض الدبلوماسية: صحيحٌ أنّه يجب على الدول الخليجية إبعاد السياسة عن مبادراتها المتعلقة بالممرّات بشكلٍ عام، لكن يجب أن تكون لديها النية لاستخدام مشاريع البنى التحتية كأدوات فعّالة لتعزيز الانخراط الدبلوماسي وحلّ الصراعات. كما يجب إدماج مبادرات على غرار طريق التنمية في العراق في الجهود الدبلوماسية الإقليمية على نطاقٍ أوسع بغية تعزيز السلام والترابط الاقتصادي بين دول المنطقة.
4. تشكيل آليّة حوار مجلس التعاون الخليجي الموسّع (+GCC): بهدف تعزيز التعاون الإقليمي، يجب تشكيل آليّة حوار رسمية تشمل أطرافاً من خارج مجلس التعاون الخليجي مثل تركيا ومصر والهند. ويمكن لهذه المنصة تسهيل تبادل الرؤى بشأن السياسات وإستراتيجيات الاستثمار ومناقشة الاعتبارات الأمنية لضمان تطوير الممرّات تطويراً مستداماً وشاملاً.
5. التنسيق الثلاثي بين مجلس التعاون الخليجي والاتحاد الأوروبي والهند: سيكون ترسيخ التنسيق في مجال الاقتصاد والسياسات بين الخليج وأوروبا والهند أساسياً لضمان نجاح مشروع الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا وغيره من المشاريع المماثلة. وبوسع إرساء الشراكات الرسمية لتعزيز تيسير حركة التجارة ومواءمة البنى التحتية وتطوير إستراتيجيات الاستثمار.
6. الدعوة إلى اعتماد رؤية واضحة بشأن الممرّات: يجب على الدول الخليجية الحريصة على عدم اختزال دورها في اعتبارها مجرد دول عبور غير فاعلة، صياغة رؤاها الخاصة المتعلقة بالممرّات وفقاً للأولويات الإقليمية مثل الطاقة الخضراء والأمن الغذائي والاندماج الرقمي. فغياب المبادرات بقيادة الدول الخليجية، يهدّد بجعل الاحتياجات الإقليمية رهينة لصالح الأجندات الجيوستراتيجية الخارجية.
7. ترسيخ التعاون: من أجل خلق مساحات منظمّة للحوار والحدّ من المخاطر، يجب على الدول الخليجية إضفاء الطابع المؤسسي على مشاريع الممرّات من خلال آليات تشمل الحكومات والقطاع الخاص والمنظّمات غير الحكومية.
8. ترشيد العمليّات: بهدف تقليص العوائق البيروقراطية والمحافظة على التنسيق، يجب أن تُعطي هياكل حوكمة الممرّات الأولوية للأطر المرنة، مثل مجموعات العمل المتخصصة واللجان التوجيهية ذات المهام المحدّدة بفترات زمنية والشراكات بين القطاعين العام والخاص، فهذه الآليات تتيح سرعة اتّخاذ القرارات ومرونة عمليّة التنفيذ من دون المساس بالرقابة أو بشمولية المشاركة.

1. الاستخدام الإستراتيجي لصناديق الثروة السيادية (SWFs): يجب على الدول الخليجية الاستفادة من صناديق ثروتها السيادية لتمويل مشاريع الممّرات. إنّ الاستثمارات الإستراتيجية في البنى التحتية والترابط في مجال الطاقة والتجارة الرقمية، قادرة على تحقيق عائدات اقتصادية طويلة الأجل وضمان الاستدامة المالية، ما يجعل هذه النفقات استثماراً مجدداً.
2. تعيين مبعوثين خاصين للتنسيق المالي: يجب على كلّ دولة مشاركة تعيين مبعوثين متخصصين لتنسيق النواحي المالية لمشاريع تطوير الممّرات مع المؤسسات المالية الدولية، مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي والبنوك التنموية الإقليمية، على أن يتولّى هؤلاء المبعوثون مسؤولية تأمين مصادر التمويل وضمان الامتثال للوائح المالية وتعزيز الشراكات بين القطاعين العام والخاص.
3. إجراء دراسات جدوى شاملة: بهدف الحدّ من المخاطر المالية، يتوجّب على الحكومات التعاون مع البنك الدولي والمؤسسات المالية المستقلة لإجراء دراسات جدوى معقّقة قبل إطلاق مشاريع الممّرات. على أن تقيّم هذه الدراسات حجم الطلب التجاري وقدرات البنى التحتية وعائدات الاستثمار طويلة الأجل.
4. تشجيع مشاركة القطاع الخاص: يجب ألاّ تعتمد الممّرات الاقتصادية على التمويل الحكومي فحسب، بل يجب على الدول الخليجية تعزيز مشاركة القطاع الخاص بفعالية من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص، إذ يُساهم تقديم الحوافز الاستثمارية وتقليص العقبات البيروقراطية وضمان الشفافية التنظيمية في جذب استثمارات الشركات في مشاريع البنى التحتية.

التجارة والتنمية الاقتصادية

1. توسيع اتفاقيات التجارة الحرة (FTA++): يجب على صنّاع القرار وضع إطار موسّع لاتفاقيات التجارة الحرة (FTA++) بحيث يتخطى الاتفاقيات التقليدية ليشمل التجارة الرقمية والاستثمار في البنى التحتية وإدماج سلاسل الإمداد، فلا تكون الممّرات الاقتصادية مجرد طرق للنقل، بل تشكّل شبكات اقتصادية متكاملة.
2. تعزيز الملكية المحلية وخلق فرص العمل: يجب أن تُعطي الممّرات الاقتصادية الأولوية لتوفير الفرص الاقتصادية للسكان المحليين. ويجب على الحكومات تنفيذ سياسات تضمن تخصيص نسب معينة للتوظيف المحلي وإطلاق برامج التدريب المهني ومبادرات لتطوير المهارات لضمان مساهمة مشاريع البنى التحتية في نمو القوى العاملة بشكلٍ مستدام.
3. تعزيز اتفاقيات نقل التكنولوجيا: حرصاً على تحقيق منافع اقتصادية طويلة الأجل، لا بدّ من أن تتضمن مبادرات الممّرات اتفاقيات لنقل التكنولوجيا تسمح للدول الخليجية وسائر الأطراف الإقليمية بالاستفادة من الخبرات في مجال الخدمات اللوجستية والبنى التحتية الذكية والترابط الرقمي.

شهد القرن الحادي والعشرين بروز أهمية الممرات الاقتصادية كمحركات حاسمة للتجارة العالمية والاندماج الاقتصادي الإقليمي والدبلوماسية الدولية. وقد صُممت هذه المبادرات الطموحة المتمحورة حول البنى التحتية بطريقة تُعزز الترابط عبر الحدود، فإذ بها تُيسر التدفق الفعّال للسلع والخدمات ورؤوس الأموال والأفكار، ويعمّق بالتالي أواصر التعاون الاقتصادي بين الدول المشاركة. غير أنّ أهمية الممرات الاقتصادية تتخطى حدود وظيفتها التجارية البحتة. ففي عصرٍ تتغيّر فيه موازين القوى الجيوسياسية ويشهد حالة تشردم عميق في النظام العالمي، أصبحت الممرات أدوات فعّالة في يد صانعي القرار، لا سيّما أنّها تُمكن الدول من بسط نفوذها وبناء تحالفات إستراتيجية متينة والتعامل مع تعقيدات عالمٍ متعدّد الأقطاب سريع التحوّل.

يتطلّب تحليل الممرات الاقتصادية رؤية متوازنة تجمع بين البعدين الجيوسياسي والاقتصادي، إذ تتطلّب دراستها تحقيق التوازن بين فعاليتها في تحقيق المتطلّبات الجيوسياسية، وبين جدواها الاقتصادية الواقعية. وبعبارةٍ أخرى، وعلى الرغم من أنّ الممرات تُوظف كأدوات لبسط النفوذ أو تعزيز التحالفات، كما هو الحال في الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا المدعوم من الولايات المتحدة، إلّا أنّ هذه الدوافع يجب أن تُؤخذ في الحسبان جنباً إلى جنب مع القيود العمليّة مثل تكاليف النقل وتوفّر التمويل. ولا تزال المخاطر الجيوسياسية تُؤثّر في استمراريّة هكذا مشاريع وجدواها، وستضطر الدول في نهاية المطاف إلى النظر في جدواها الاقتصادية قبل الالتزام بأيّ استثمارات في البنية التحتية.

في ما يتعلّق بالقوى الصغرى والمتوسطة، توفّر الممرات فرصاً اقتصادية ونفوذاً إستراتيجياً، لا سيّما في عالمٍ يعاني نقصاً في التمويل التنموي التقليدي من خلال المؤسسات المتعدّدة الأطراف مثل صندوق النقد الدولي والبنك الدولي.

في الوقت نفسه، تدفع الممرات الاقتصادية الدول إلى التفكير أبعد من حدودها الوطنية وإلى تبني واقع التعدّدية القطبية في النظام العالمي. في ما يتعلّق بالقوى الصغرى والمتوسطة، توفّر الممرات فرصاً اقتصادية ونفوذاً إستراتيجياً، لا سيّما في عالمٍ يعاني نقصاً في التمويل التنموي التقليدي من خلال المؤسسات المتعدّدة الأطراف مثل صندوق النقد الدولي والبنك الدولي. وقد سدّت الصين فجوة التمويل هذه جزئياً من خلال مبادرة الحزام والطريق، فيما لا تزال الهند تواجه تحديات كبيرة في تلبية المتطلّبات المالية المتعلّقة بالممرّ الاقتصادي الرابط بينها وبين الشرق الأوسط وأوروبا. علاوة على ذلك، لا يعتمد نجاح هذه المبادرات على التمويل فحسب، بل أيضاً على تحقيق الشفافيّة والتخطيط الواضح وضمان الدعم الإقليمي، وهي عوامل غالباً ما تكون غائبة عن المشهد. والأسوأ من ذلك، يواجه المحلّلون صعوبة في الوصول إلى المعلومات بشأن صناعة القرار، ما يصعب تقييم مدى جدوى هذه المشاريع على المدى البعيد.

لكن الممرات تقدّم في المقابل إطاراً لتنويع شبكات التجارة العالمية وتعزيز حركة التجارة الإقليمية، لا سيّما في مناطق مثل الخليج. ويتطلّب فهمها تقديراً للإطار الزمني الذي غالباً ما تتبّعه هذه المبادرات، والذي يضع الممرات الاقتصادية في سياق الاتجاهات التاريخية والسياسيّة والاقتصاديّة الأوسع.

يتناول هذا التقرير، الذي يستند إلى ورشة عمل عُقدت في إسطنبول على مدى يومين في فبراير 2025، الدور المتعدّد الأوجه الذي تؤدّيه الممرات الاقتصادية، ويُركّز بشكلٍ خاص على الدول العربية في منطقة الخليج وعلى مشاركتها الجوهرية والمطرّدة في صياغة هذه المشاريع التحويليّة. كما يُحلّل التفاعل بين عوامل رئيسيّة متعدّدة ترسم ملامح المشهد الحالي للممرات الاقتصادية: بدءاً من التحوّل المستمرّ من نظامٍ عالمي أحادي القطب إلى نظامٍ عالمي متعدّد الأقطاب، مروراً بالحسابات الإستراتيجيّة للجهات الإقليمية الرئيسيّة؛ ووصولاً إلى التحديّات المستمرّة المترتبة عن المنافسة الجيوسياسية، وضرورة تحقيق الاستدامة الماليّة والحاجة إلى أطر الحوكمة المتينة. كما يستعرض التقرير الدور الذي تضطلع به هذه الديناميّات في ثلاثة مشاريع ممرات منفصلة قيد التنفيذ: مشروع الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا المدعوم من الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي، ومشروع طريق التنمية في العراق المدعوم من تركيا، ومبادرة الحزام والطريق بقيادة الصين.

ويستعرض التقرير طرق عمل الممرّات الاقتصادية ليس بصفتها مجرّد قنوات للتجارة، بل أيضاً كأدوات للنفوذ الجيوسياسي وللمنافسة بين الدول في القرن الحادي والعشرين. ويدرس التقرير كيف تنظر الدول الخليجيّة إلى مشاريع الممرّات الثلاثة، وأياً منها يحظى بالأولوية، وكيف تعمل على الحدّ من مخاطر الانزلاق في صراعٍ مع داعمي الممرّات المختلفين، وربما الأهمّ من ذلك، يستعرض التقرير كيف تسعى إلى تنفيذ الإصلاحات التنظيميّة الداخليّة والاستثمارات في البنى التحتيّة لإدماج اقتصاداتها بصورةٍ أفضل، تمهيداً لوصول الممرّات.

ويتطرّق التقرير إلى المخاطر الكامنة والتحدّيات المرتبطة بتطوير هذه الممرّات المعقّدة العابرة للحدود، وتشمل هذه التحدّيات التهديدات الأمنية المحتملة التي يمكنها الإخلال بتدفّقات التجارة، والآثار المزعجة للاستقرار المترتبة عن التنافس الجيوسياسي بين القوى العظمى، فضلاً عن معضلة الاختلالات الهيكلية الزمنية التي يمكنها نسف جدوى مشاريع الممرّات وفعاليتها. غير أنّ التقرير يؤكّد على أنّ الممرّات، إن نُفّذت بشكلٍ صحيح، تُشكّل آلياتٍ قويّةٍ لدفع مسار التنوع الاقتصادي بعيداً عن الاعتماد التقليديّ على الموارد، ما يُحفّز تحوّل أسواق العمل في ظلّ بيئةٍ تكنولوجيّة تشهد تغيّرات متسارعة الوتيرة، فضلاً عن تعزيز النفوذ الجيوسياسي ليس الإقليمي فحسب، بل وحتى العالمي. ويُشير التقرير إلى الترابط الوثيق بين الممرّات والاستقرار الاقتصادي، ولا سيّما في ظلّ التطوّرات المتسارعة في مجالات التكنولوجيا الجديدة مثل الذكاء الاصطناعي، التي تبذل الدول الخليجية جهوداً حثيثة لريادته، إدراكاً منها بأهمّيته القصوى في القرن الحادي والعشرين.

أخيراً، وبعد استعراض هذه التحدّيات، يُقدّم التقرير مجموعةً من التوصيات بشأن السياسات التي يمكن أن تساعد الدول الخليجيّة وغيرها من الأطراف الإقليمية على الاستفادة إلى أقصى حدّ من انخراطها في هذه المشاريع الطموحة، بما يضمن إسهامها في تحقيق أنماط نمو وتنمية مستدامة وشاملة. وبشكلٍ عام، يوصي التقرير بشدة بالمشاركة الفاعلة في تطوير الممرّات، بشرط أن تكون الدول الخليجيّة قادرة على القيام بذلك بطريقة براغماتية، بعيداً عن التوتّر في تنافس القوى العظمى الراهن، وتعزيز أواصر التعاون في ما بينها، وتُحافظ على استقلال الخليج السياسي والمالي في السنوات القادمة.



رُحّب الرئيس الأمريكي دونالد ترامب وولي العهد السعودي الأمير محمد بن سلمان بمسؤولي دول الخليج، في لقاء جمع قادة الدول الست الأعضاء في مجلس التعاون الخليجي في الرياض، بتاريخ 14 مايو 2025، (وكالة الصحافة الفرنسية).

أُسم النصف الثاني من القرن العشرين بولادة «كتلتين» كبيرتين تقاسمتا السيطرة على القوى الكبرى في العالم: الولايات المتحدة وحلفاؤها في حلف شمال الأطلسي (الناتو) في الغرب، والاتحاد السوفياتي والدول التابعة له في الشرق. وقد ألقى هذا الواقع الجيوسياسي بظلاله على معالم العلاقات التجارية، إذ اقتضت التبادلات بين الدول الغربية على بعضها البعض، وكذلك فعلت دول الكتلة الشرقية. بينما كانت التجارة بين الكتلتين شبه معدومة. في أعقاب انهيار الاتحاد السوفياتي في العام 1991، انفردت الولايات المتحدة بزعامة النظام السياسي العالمي وأصبحت محور التجارة الدولية. إلا أنّ العقود المتعاقبة شهدت تحوّل العالم تدريجياً نحو التعددية القطبية، إذ صعد نجم الصين كمنافسٍ اقتصاديٍّ ندّ للولايات المتحدة واستعادة روسيا لبعض من مكانتها المفقودة كقوةٍ عظمى.

من الأهمية بمكان التأكيد على أنّه رغم انقضاء حقبة الأحادية القطبية وتساعد حدة المنافسة بين الولايات المتحدة والصين، فإنّ النموذج القديم المتمثل في كتلتين تجاريتين مغلقتين بإحكام لم يعد ينطبق على العصر الحالي. ففي الواقع، وقبل اندلاع الحرب التجارية الحالية، كانت أكبر شراكة تجارية ثنائية على الإطلاق تربط بين الولايات المتحدة والصين إذ بلغ حجم التبادل التجاري بينهما نحو 450 مليار دولار في العام 2023.

وفي ظلّ انهيار النظام الدولي الأحادي القطبية بعد العام 1989 وتراجع نفوذ المؤسسات العالمية، بدأت تتبلور أطر سلطة جديدة (أو قديمة). ولقد انبثقت الحدود التي رسمت معالم الاقتصاد العالمي تقليدياً في العقود السبعة الأخيرة عن نظام «بريتون وودز»، الذي أعقب الحرب العالمية الثانية، والذي أرسى مكانة الدولار الأمريكي كعملة احتياط عالمية. وبالفعل، لا يزال الدولار يحتفظ بهيمنته واستمرت المنظمات الدولية مثل صندوق النقد الدولي والبنك الدولي في التأثير في الاقتصاد العالمي. بيد أنّ التعريفات الجمركية الجديدة والصارمة التي فرضتها الولايات المتحدة مؤخراً على الصين تهدد بالإطاحة بالنظام التجاري الليبرالي المرتكز على القواعد وبدفع التجارة العالمية باتجاه كتلتين إقليميتين متنافستين. وفي ظلّ هذا النظام الجديد، أصبحت الممرات الاقتصادية أدوات فاعلة للنفوذ الجيوسياسي لا سيّما أنّها توفر طرقاتاً تجارية بديلة تتحايل على المنافسين، ما يحّد من الاعتماد على الأنظمة الموروثة ويُعيد توجيه التجارة العالمية في هذه العملية.

التعريفات الجمركية الجديدة والصارمة التي فرضتها الولايات المتحدة مؤخراً على الصين تهدد بالإطاحة بالنظام التجاري الليبرالي المرتكز على القواعد وبدفع التجارة العالمية باتجاه كتلتين إقليميتين متنافستين.

تؤدّي الدول الخليجية دوراً جوهرياً في صميم هذا التحوّل النمطي. بينما كانت دول مثل المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وقطر تُعتبر في السابق مجرد موزّدين طاقة ثانويين، بادرت إلى استغلال موقعها الجغرافي واحتياطياتها الضخمة من رؤوس الأموال واستقلاليتها الإستراتيجية لإعادة التموّج كلاعبين محوريين في عالم متعدّد الأقطاب، حيث لا يقتصر دورهم على الوساطة الدبلوماسية فحسب، بل يشمل هندسة الترابط العالمي الجديد والاستفادة منه.

وفي عالم تزداد شكوكه حيال قيادة الولايات المتحدة، تُثبت الدول الخليجية أنّ النفوذ لا ينبع من الهيمنة فحسب، بل من الجغرافيا أيضاً وسهولة الوصول والبراغماتية المؤسسية. وقد اعتمدت ما وصفه وزير الخارجية السعودي في العام 2023 بمبدأ «الحياد الإيجابي»، بحيث تتخرط مع الأطراف كافة من دون الانحياز لصالح أيّ منها. وفي ظلّ احتدام حدة التنافس بين الولايات المتحدة والصين وتفكك سلاسل الإمداد وشبكات التجارة والبنى التحتية الرقيقة وإعادة اصطفاها، تحوّلت قدرة الخليج على المحافظة على قنوات التواصل مفتوحة مع واشنطن وبكين وموسكو ونيودلهي إلى شكلٍ من أشكال القوة بحدّ ذاتها. علاوة على ذلك، تلجأ الدول الخليجية إلى بناء تحالفات أصغر حجماً كونها تحفّز النمو الاقتصادي وتعزّز نفوذها الجيوسياسي من دون أن ترخّ بنفسها في دوامة التورط.

يكن مفتاح مقارنة الخليج في تبني مفهوم «تعددية الأطراف المصغرة»، الذي يشير إلى الدبلوماسية المركزة والمرنة والقائمة على منطقتي الصفقات بين مجموعات صغيرة من الدول. ففي عصر تغرق فيه التعددية التقليدية في مستنقع الجمود المؤسساتي، لجأت الدول الخليجية إلى المبادرات والمنتديات المصغرة لدفع الأهداف الوطنية والإقليمية قدماً، ويبرز من بين هذه المبادرات الممر الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، وانخراط مجلس التعاون الخليجي مع بريكس+، والمنصات الناشئة مثل (I2U2). في الواقع، تتميز تعددية الأطراف المصغرة بالرونة: فهي تتجنب نزعة الأحادية التهورّة التي غالباً ما تنجرّف وراءها القوى العظمى، كما تتفادى بطء بناء الإجماع الشاق الذي يجري في أروقة المؤسسات المتعددة الأطراف الكبرى مثل الأمم المتحدة. وفي الوقت نفسه، تتيح هذه المقاربة فضاءً رحباً للتعاون الانتقائي في مجال التجارة والتكنولوجيا والطاقة والأمن.

وتقود الدول الخليجية مشهد الاندماج والتعاون الإقليمي كردّ هيكلي على انحسار منظومة الحوكمة العالمية. ويعمل مجلس التعاون الخليجي على تعزيز التماسك الداخلي والنفوذ الخارجي في الوقت الذي يسعى فيه إلى نسج شراكات بين الأقاليم مع كتل مثل الاتحاد الأفريقي ورابطة جنوب آسيا للتعاون الإقليمي (SAARC). وتُعيد هذه الأطر تحديد كيفية بناء القوى الصغرى والمتوسطة للنفوذ، ليس من خلال الاصطفاف فحسب، بل عبر الترابط المتعدّد المستويات.

وتسهم هذه الممرّات المادية والافتراضية مجتمعةً في تحويل المنطقة إلى مركز للاندماج الاقتصادي والتعاون الإقليمي والنفوذ الجيوسياسي.

وبينما كانت الممرّات الاقتصادية تُعتبر في ما مضى مشاريع بنى تحتية مبالغاً في تمجيدها، أضحت اليوم وسيلةً لسط النفوذ في عالم متعدّد الأقطاب، إذ توفّر طرقاً تجارية بديلة وتحدّد من الاعتماد على الأنظمة التقليدية، وتعيد ربما رسم خارطة التجارة العالمية. وتبرز مبادرات، مثل الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا وممرّ طريق التنمية في العراق ومبادرة الحزام والطريق الصينية، كأمثلة على تشابك مصالح الدول الخليجية مع هذه المشاريع، ما يمنح المنطقة نفوذاً كبيراً على الطرق التي تحظى بأهمية جيوسياسية بقدر أهميتها التجارية.

لا تستفيد الدول الخليجية من هذه المشاريع فحسب، بل تولّت هندستها أيضاً. فموانئ الخليج التي يُعدّ موقعها إستراتيجياً تُمثّل بوابةً تربط بين آسيا وأفريقيا وأوروبا. وكذلك تسلّط فرض الاستثمار في الأصول الرقمية مثل الألياف البصرية ومراكز البيانات والبنى التحتية الذكية، الضوء على أهميتها بالنسبة إلى الدبلوماسية الرقمية. وتسهم هذه الممرّات المادية والافتراضية مجتمعةً في تحويل المنطقة إلى مركز للاندماج الاقتصادي والتعاون الإقليمي والنفوذ الجيوسياسي.

لا شكّ في أنّ عمليّة التوازن هذه تحمل في طياتها مخاطر جمة. بالفعل، لا تزال نقاط الاختناق الطبيعية مثل مضيق هرمز عرضةً للاضطرابات، وتنطوي الممرّات الرقمية التي تُبنى حالياً على مواطن ضعف جديدة، بما فيها التهديدات السيبرانية. غير أنّ الدول الخليجية لم تواجه هذه التهديدات بالانغلاق بل بتوسيع الشراكات وبناء المنصات وتعزيز النفوذ.

ب. إعادة تشكيل نفوذ الدول الخليجية كمركز اقتصادي ناشئ

لطالما استغلّت الدول الخليجية بحذر موقعها الجغرافي الإستراتيجي بين أوروبا وآسيا، بالإضافة إلى رؤاها الاقتصادية الجريئة واستثماراتها الضخمة في الموانئ وشبكات السكك الحديدية وشبكات الطاقة، للتخفيف من حدّة اعتمادها على الوقود الأحفوري بحيث تصبح مركزاً دينامياً مؤهلاً للممرّات الاقتصادية العابرة للقارات، والابتكار في مجال الذكاء الاصطناعي، والتقنيات المالية الناشئة مثل العملات الرقمية. وعلى الرغم من أنّ نحو خمس تجارة النفط العالمية لا يزال يمرّ عبر مضيق هرمز بصورة يومية، إلا أنّ نفوذ الدول الخليجية الاقتصادي بات يتجاوز حدود قطاع الطاقة لا سيّما وأنّ المنطقة باتت تأوي عدداً من الممرّات التجارية العالمية الناشئة التي تربط بين الشرق والغرب.1 بالفعل، فقد أرسّت استثمارات المنطقة الضخمة في الطرق التجارية والبنى التحتية اللوجستية والموانئ، مثل ميناء جبل علي في الإمارات العربية المتحدة وميناء الدقم في سلطنة عُمان، دعائم حلقات حيوية في سلاسل الإمداد العالمية.

1. «The Strait of Hormuz is the world's most important oil transit chokepoint.» U.S. Energy Information Administration, accessed July 20, 2025, <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=61002>.



اجتمع قادة ومسؤولون من رابطة دول جنوب شرق آسيا "آسيان" (ASEAN)، ومجلس التعاون الخليجي وجمهورية الصين الشعبية في صورة جماعية خلال قمة آسيان ومجلس التعاون الخليجي والصين، عقب القمة السادسة والأربعين للآسيان المنعقدة في كوالالمبور، بتاريخ 27 مايو 2025، (وكالة الصحافة الفرنسية).

تساهم المبادرات الوطنية للتنوع الاقتصادي، على غرار رؤية السعودية 2030 ورؤية الكويت 2035 ورؤية عُمان 2040 ومئوية الإمارات 2071، في تسريع وتيرة التحوّل في المنطقة. وقد صُمّمت هذه الخطط للحدّ من الاعتماد على النفط من خلال تطوير قطاعات وإعادة مثل الخدمات اللوجستية والسياحة والصناعة. وتُحفّز للممّرات الاقتصادية هذه المبادرات من خلال تيسير حركة التجارة وجذب الاستثمارات الأجنبية. وقد أنتجت رؤاها الاقتصادية الطموحة سياسات جريئة وشراكات انتقائية قائمة على المصالح.

الترابط والبنى التحتية في صلب تحوّل الدول الخليجية

في سعي الدول الخليجية إلى تحقيق التحوّل الاقتصادي الطويل الأجل، أصبحت الاستثمارات الضخمة في البنية التحتية جوهرية بالنسبة إلى رغبتها في تعزيز الترابط الإقليمي. وقد حفّز التقلّب في أسعار النفط والتهديد المتمثل بتغيّر المناخ الجهود المشتركة على بناء بنية تحتية مادية وللطاقة للربط بين الدول الخليجية. ولهذه الغاية، استثمرت المملكة العربية السعودية 1,7 مليار دولار في ميناء جدّة، وتسعى الإمارات العربية المتحدة إلى بناء شبكة «قطارات الاتحاد» التي تمتدّ على طول 900 كيلومتر لربط المراكز الصناعية والتجارية الرئيسية، وجذب ميناء صحار والمنطقة الحرة في سلطنة عُمان أكثر من 27 مليار دولار من الاستثمارات. وتهدف مشاريع بارزة مثل مشروع سكة حديد دول مجلس التعاون الخليجي الذي يمتدّ على طول 2,177 كيلومتراً، والمُزمع إنجازه بحلول العام 2025، إلى تقليص التكاليف التجارية بشكلٍ جذري، وتحسين أوقات السفر، والربط بين الموانئ والمدن الرئيسية في الكويت والسعودية والبحرين وقطر والإمارات وعُمان.

وتُحقّق البنية التحتية لقطاع الكهرباء داخل الخليج تقدماً ملحوظاً أيضاً. إذ تسمح هيئة الربط الكهربائي لدول مجلس التعاون الخليجي بتبادل الطاقة عبر الحدود وتُخطّط لتوسيع شبكات الربط بحيث تصل إلى العراق والأردن، بل وحتى أوروبا وآسيا من خلال خطوط الجهد العالي. ويتطلّب تركيز الدول الخليجية المستجدة على الطاقة المتجدّدة شبكة حديثة وأنظمة تخزين ذكية. كما يحمل الحديث عن توحيد السياسات المالية وتخفيض القيود الحدودية وعوداً بتحفيز التنقّل والتجارة داخل المنطقة. وعلى الرغم من التحديات الهيكلية والسياسية، يوفّر الترابط القائم على تطوير البنى التحتية وسيلةً فعّالة للدول الخليجية من أجل ضمان النمو المستدام والطويل الأجل.

تشكّل صناديق الثروة السيادية الوطنية (SWFs) ركيزة أساسية لإستراتيجيات الاستثمار والتنوع الاقتصادي في الدول الخليجية. وقد سرّعت هذه الصناديق، لا سيّما في الإمارات والكويت حيث تفوق قيمة كلّ منها تريليون دولار، وتيرة عمليّة التنمية القائمة على الابتكار.

وفيما تتّجه الدول الخليجية إلى التنمية القائمة على الابتكار، برزت الممرّات الاقتصادية كآليّة إستراتيجية لزيادة عائدات استثماراتها في مجال التكنولوجيا ليس بصفتها مجرد قنوات للتجارة فحسب، بل أصبحت أيضاً منصات لتوسيع نطاق الذكاء الاصطناعي والتكنولوجيا الماليّة والطاقة المتجدّدة. وتعمل الدول الخليجية جاهدةً على توطين القطاعات المتطوّرة مثل الذكاء الاصطناعي والعملات الرقمية. ففي فبراير 2025، جذبت المملكة العربية السعودية استثمارات بقيمة 14,9 مليار دولار إلى قطاع الذكاء الاصطناعي، فيما استقطبت الإمارات العربيّة المتّحدة استثمارات بقيمة 30 مليار دولار في العملات الرقمية في العام الماضي. وقد مكّنت هذه العوامل مجتمعة الدول الخليجية من الاجتماع مع جهات فاعلة مختلفة والتعاون معها، ومن الاضطلاع بدور قيادي في عالمٍ يُحدّده بشكلٍ مطّرد التعاون البراغماتي والقائم على المصالح والقضايا المشتركة.

على الرغم من هذه الإنجازات كافة، لا تزال التحدّيات قائمة. فمن شأن الفصل التكنولوجي بين الولايات المتّحدة والصين أن يرغم الدول الخليجية على إعادة تقييم شراكاتها الاقتصادية. فعلى سبيل المثال، أدّى إدراج الولايات المتّحدة شركة الاتّصالات الصينيّة العملاقة «هواوي» (Huawei) على اللائحة السوداء في العام 2019، بالإضافة إلى محاولاتها حتّ سائر الدول على عدم استخدام شبكات «هواوي» للاتصالات لأسباب تتعلّق بمخاوف من التجسس، إلى إثارة قلق الدول الخليجية من ردّ واشنطن على اعتمادها تكنولوجيا «هواوي» الصينيّة. ستعتمد قدرة المنطقة على التعامل مع هذه الديناميات الحساسة والمحافظة في الوقت نفسه على النمو الاقتصادي، على صياغة السياسات الإستراتيجية والإصلاحات التنظيميّة ومواصلة الاستثمار في البنى التحتية الرقمية.

ويشمل اعتماد الدول الخليجية على الولايات المتّحدة المجال المالي. فعلى الرغم من أنّ العملات الخليجية مرتبطة بالدولار، إلّا أنّ تنويع العملات بدأ بالترسخ تدريجيّاً. فقد أبرمت الإمارات والهند مؤخّراً صفقات بالدرهم والروبية، وبدأت الدول الخليجية باستكشاف سُبل تداول الطاقة باليوان. وتُشير هذه الاتجاهات إلى ابتعادٍ حذر وإستراتيجي عن الاعتماد المفرط على الدولار الأمريكي، ومن شأنها أن تتسارع بطبيعة الحال في ظلّ توسع الممرّات التجارية المستمرّ بين دول الجنوب العالمي.

نظرة عامة على الممرّات الإقليمية الرئيسية

شهد القرن الحادي والعشرين نشوء الممرّات الاقتصادية التي تعود جذورها إلى قرونٍ من الترابط، وإن بدت حديثة في شكلها. وعلى الرغم من تعرّض هذه الممرّات الاقتصادية إلى اضطرابات متقطّعة، لا تنفك تعود إلى الواجهة كاستجابة لتطوّر الديناميّات العالمية. وفيما تستمرّ الصراعات الإقليمية والمخاطر الجيوسياسية في تحديد جدوى هذه المشاريع، لا تزال منافعتها الاقتصادية تحظى بأهميّة بالغة.

أ. الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC)

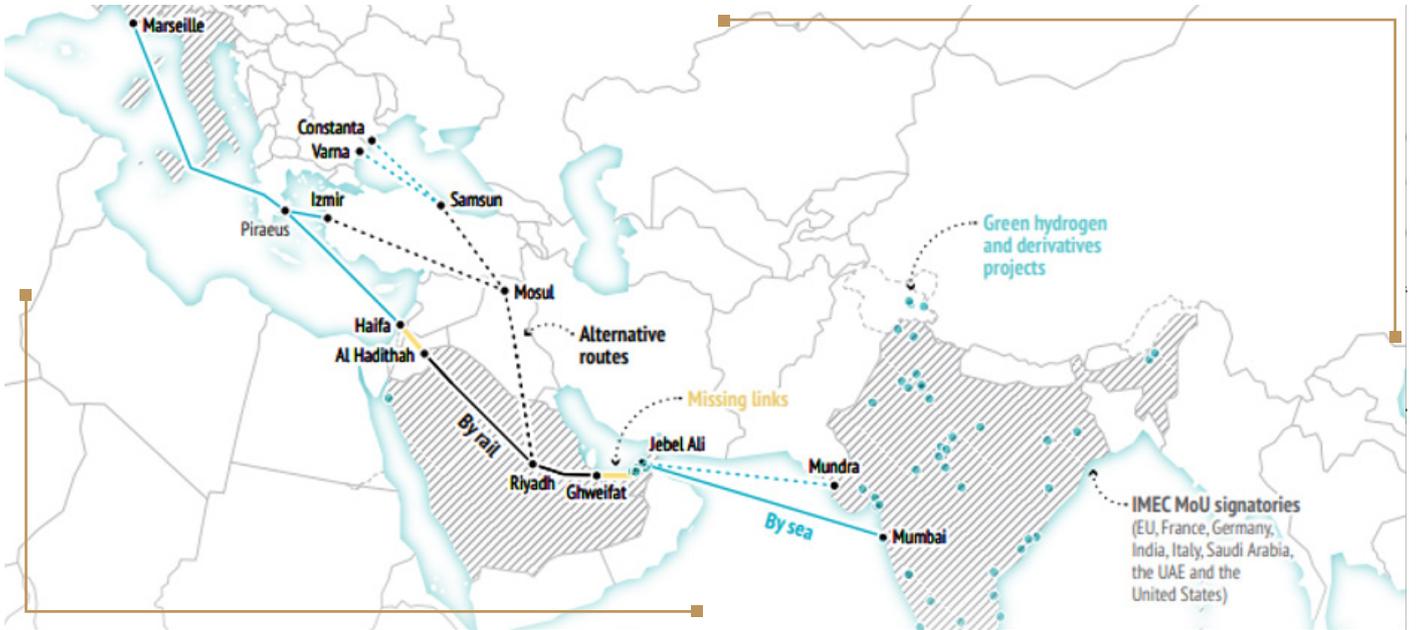
يشكّل الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC)، الذي أُطلق في قمة مجموعة العشرين في نيودلهي في العام 2023، مشروعاً طموحاً يمكنه أن يخلق، في حال تنفيذه، شبكةً للتجارة والاستثمار قادرة على منافسة مبادرة الحزام والطريق (BRI) الصينية. ويمثّل الموقعون على الاقتراح الأساسي أكثر من نصف الناتج المحلي الإجمالي في العالم ونحو 40 في المئة من سكانه. والأهم أنّ الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا يُعتبَر على نطاقٍ واسعٍ بديلاً أمريكياً وأوروبياً عن مبادرة الحزام والطريق، بحيث يُعيد النفوذ على التجارة العالمية وبالتالي القوة الجيوسياسية إلى قبضة الغرب التقليديّة. وفي حال تكلّف الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا بالنجاح، من شأنه أن يُدخل الدول غير الغربية إلى المجالات الاقتصادية والتكنولوجية الأمريكية لتشكيل ثقل موازٍ لصعود الصين. لاقى هذا الممرّ ترحيباً من الرئيس الأمريكي السابق جو بايدن وغيره من القادة الدوليين مثل ولي العهد السعودي الأمير محمد بن سلمان ورئيس وزراء الهند ناريندرا مودي ورئيسة المفوضية الأوروبية أورسولا فون دير لاين، ويتمنّع بقدرات تخوّله الاستيلاء على بعض من هيمنة مبادرة الحزام والطريق في الجنوب العالمي. وفي نظرة هؤلاء القادة للممرّ، تشكّل الدول الخليجيّة محوراً أساسياً لترسيخ البنية التحتية التجارية الجديدة وشقّ الطريق نحو التطوّر التكنولوجي.

في حال تكلّف الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا بالنجاح، من شأنه أن يُدخل الدول غير الغربية إلى المجالات الاقتصادية والتكنولوجية الأمريكية لتشكيل ثقل موازٍ لصعود الصين.

من جهتها، قامت الهند، التي تعارض مبادرة الحزام والطريق وهي من أكثر المستفيدين من الممرّ الاقتصادي الرابط بينها والشرق الأوسط وأوروبا، باتخاذ خطوات استباقية لدفع الممرّ قدماً، فوفّقت على اتفاقية إطارية حكومية دولية مع الإمارات العربية المتّحدة وانخرطت في مناقشات رفيعة المستوى مع عددٍ من صنّاع القرار والدبلوماسيين والمؤسّسات الفكرية. كما تعاونت الهند أيضاً مع إيطاليا، التي تُعدّ مرساة الممرّ الأوروبية، في مجال الترابط البحري والبري، من خلال خطة العمل الإستراتيجية المشتركة (بين 2025 و2029). وتأمّل الهند بأن يُعزز هذا الممرّ التجارة البينية في قطاع الصناعات، فيتيح التخصص والمنافسة والابتكار في القطاعات الرئيسيّة مثل السيارات والأدوية والمجوهرات والطاقة. سيُنجز كل ذلك من خلال تحقيق الأهداف ذات الأولوية المتمثلة بتبادل موارد الطاقة الغنية وقدرات التصنيع المتقدّمة وتطوير الموانئ الرئيسيّة وتوسيع الشبكات اللوجستيّة لتسهيل حركة التجارة السلسة.

ويسعى الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا على نطاقٍ أوسعٍ إلى تقليص تكاليف النقل وفتح الأسواق ومكافحة الفقر من خلال رفع مستويات الدخل وسدّ الفجوات في البنى التحتية وتحفيز التحوّلات الاقتصادية عبر الإنتاج المتخصّص. ويحقّق الممرّ هذه الأهداف عن طريق تعزيز التجارة، ونقل التكنولوجيا، وترسيخ مبادئ الاستدامة البيئيّة، وتطوير البنى التحتية بين الاقتصادات المترابطة. وفضلاً عن المكاسب الاقتصاديّة، يدعم الممرّ التوسّع الرقمي، والأمن الغذائي والطاقة، وتنويع سلاسل الإمداد، والاستقرار الجيوسياسي من خلال تشجيع الانخراط بين الدول المنفصلة تقليدياً وتعزيز الترابط الإقليمي.

لا يشكّل الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا مشروعاً إقليمياً فحسب، بل إطاراً عالمياً لإعادة تحديد كيفية الترابط والتبادل التجاري في العالم. وينطلق هذا الممرّ من المصالح المحليّة والوطنية التي تتلاقى تدريجياً وتُشكّل شبكة من الأولويّات المشتركة التي تعزّز نطاق الترابط وتغيّر طريقة صياغة مفاهيم الأمن القومي. وخلافاً لعددٍ من المبادرات الأخرى، فإنّ هذا الممرّ قائم على تعزيز روح التعاون لا المنافسة، على الأقلّ ضمن الدول المشاركة، ويُعطي الأولوية لتعزيز مرونة سلاسل الإمداد بدلاً من الاقتصار على التدفّقات التجارية البسيطة. وإذ تركز أهميّة هذا الممرّ على موانئ رئيسية مثل الجبيل وأبو ظبي والدقم، ليؤدّي دوراً حاسماً في كلّ من مستقبل النقل وفي التحوّل الجاري في مجال الطاقة.



المصدر:

Dalia Ghanem, Amaia Sánchez-Cacicedo, From hype to horizon: what the EU needs to know to bring IMEC to life, EUISS, June 18, 2024, https://www.iss.europa.eu/sites/default/files/EUISSFiles/Brief_2024-10_IMEC.pdf.

البيانات التي جُمعت لهذه الخريطة:

Carnegie Endowment of International Peace, 2024; International Union of Railways, 2017/2018, 2023; The Hindu, 2023; European Commission, GISCO, 2024

تحديات الممرّ الجيوسياسية

لا شكّ في أنّ الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا يواجه مجموعة من التحديات. فمن وجهة نظر جيوسياسية، ستخضع جميع السلع التي تمرّ عبر طرقه التجارية لتدابير أمنية مكلفة. وفي منطقة لا تزال التساؤلات بشأن السلامة حاضرة بقوة، لا سيّما في البحر الأحمر، مع بقاء الوضع في سوريا هشاً ومواصلة إسرائيل حربها على غزة. في ظلّ هذه الظروف، قد تراجع أولويّة تحقيق تقدّم تجاري لصالح العمل على إيجاد تسويات سلمية لهذه المشاكل السياسية. ومن اللافت أنّ إطار الممرّ يعكس إلى حدّ بعيد إطار اتفاقيات أبراهام بحيث يُعطي الأولوية لاندماج إسرائيل الاقتصادي وتحويل الأنظار عن إقامة دولة فلسطينية، ما يمكن أن يعيق نجاحه المستقبلي نظراً للمد الشعبي الواسع المؤيد للفلسطينيين في الدول الخليجية والعالم العربي بشكل عام.

وفي خضمّ هذه التوتّرات، بدأت ملامح بديل محتمل تتبلور، وهو بديل بوسعه تجنّب نقاط العبور الحساسة سياسياً، لا سيّما من خلال إعادة الاستثمار في البنى التحتية السورية بعد رفع العقوبات الأمريكية مؤخراً. فقد أبدت الدول الخليجية حماساً متجدداً للاستثمار في سوريا والانخراط مع الحكومة الجديدة في دمشق، ومن شأن هذه الخطوات أن تجعل من موانئ طرطوس واللاذقية في سوريا بديلين إستراتيجيين للموانئ الإسرائيلية. وقد تزداد أهمية هذا الخيار في حال اتّضح أنّ ضمّ مرافق إسرائيلية إلى الممرّات التجارية الإقليمية صعبٌ من الناحية السياسية بالنسبة إلى الأردن والمملكة العربية السعودية غداة الحرب

2. "Syria and UAE's DP World ink \$800m deal for port development," *Middle East Monitor*, May 16, 2025, <https://www.middleeastmonitor.com/20250516-syria-and-uaes-dp-world-ink-800m-deal-for-port-development/>;

3. "Syria signs new 30-year deal with French shipping giant CMA CGM," *Reuters*, May 1, 2025, <https://www.reuters.com/business/syria-signs-new-30-year-deal-with-french-shipping-giant-cma-cgm-2025-05-01/>.

على غزة. وتجدر الإشارة إلى أنه في 15 مايو 2023، وقّعت شركة «موانئ دبي العالمية» (دي بي ورلد) الإماراتية اتفاقاً بقيمة 800 مليون دولار بهدف تطوير محطة متعددة الأغراض في ميناء طرطوس وتشغيلها، وتأسيس مناطق صناعية ومناطق حرة. وقبل أسبوعين من ذلك، في 1 مايو 2025، حصلت شركة (CMA CGM) الفرنسية على امتياز لمدة 30 عاماً لتوسيع ميناء اللاذقية، بما في ذلك بناء رصيف جديد واستثمارات بقيمة 260 مليون دولار.²

علاوة على ذلك، قد يواجه ممرٌ موحدٌ فعلياً صعوبةً في التعامل مع بيئات تنظيمية وجمركية مختلفة. فعلى الرغم من سعة نطاق الممر، إلا أنه لا يشمل قوى إقليمية بارزة مثل إيران والعراق وتركيا، التي قد يترتب على غيابها تكاليف باهظة. فقد أصّر الرئيس التركي رجب طيب أردوغان على أنه لن يكون هناك ممرٌ اقتصادي في المنطقة من دون مشاركة تركيا. وقد غابت بشكلٍ لافتٍ أطراف إقليمية بارزة، مثل مصر وعمان وقطر، عن مذكرة التفاهم الأولية.

في الختام، لا يخلو هذا الممر من تهديد للعلاقات الوثيقة بين الدول الخليجية والصين، باعتبار أنه قد يسعى إلى ضمّ دول مجلس التعاون الخليجي تحت مظلتها المشتركة، وهي مخاطرة لن تقبل هذه الدول بخوضها على الأرجح من أجل فكرة لم تتجسّد بعد على أرض الواقع. في الواقع، فقد ازدهرت العلاقات التجارية بين الصين ومنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ككل، إذ تحضت قيمتها 500 مليار دولار في العام 2022، علماً أنّ 300 مليار منها أتت من داخل دول مجلس التعاون الخليجي. وفيما تدعم الدول الخليجية مبادرة الممر دعماً واسعاً، إلا أنه من شبه المؤكّد أنّها لن تُقدم على أيّ خطوات قد تعرّض علاقاتها مع بكين للخطر.³

ب. ممرّ طريق التنمية في العراق (IDRC)

يسعى ممرّ طريق التنمية في العراق، بقيادة حكوميّ تركيا والعراق وبدعم من قطر والإمارات، إلى بناء جسر بريّ من ميناء الفاو الكبير بالقرب من البصرة وصولاً إلى معبر فيشخابور على الحدود التركية العراقية، ما سيجعل الممرّ أحد أهمّ الجسور البرية في العالم، وسيضيف، إن أنجز، طريقاً تجارياً حيوياً إلى المنطقة. إن الآمال المعلقة على هذه المبادرة عالية، ويمثّل إنجازها حجر الزاوية في خطط رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني للعراق.

بغض النظر عن نجاح هذا المشروع أو فشله، فهو لا يشكّل مفتاحاً للتنمية الاقتصادية في المنطقة فحسب، بل أيضاً لاستقرار العراق السياسي في المستقبل وتعزيز اندماج تركيا في كتلة منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

الأهمّ أنّ هذا المشروع لا يمكن أن يبصر النور من العدم؛ فهو بحاجة إلى المراكز اللوجستية القائمة مسبقاً والمجمّعات الصناعية وخطوط أنابيب النفط والغاز. على سبيل المثال، قد يستفيد طريق التنمية في العراق من البنى التحتية للسكك الحديدية القائمة، ما يساعد أنقرة على تعزيز مكانتها كمركز حيوي للنقل بين أوروبا وآسيا. ويدلّ المشروع أيضاً على التقدّم الدبلوماسي الهائل الذي تحقّق بين الإمارات وقطر، اللتين ستوفّران دعماً مالياً كبيراً على أمل ضمان نجاح المشروع. مع ذلك، ستقع مسؤولية تنفيذ المشروع بالكامل على عاتق بغداد وأنقرة، بحيث تُعدّ تركيا المشروع رابطاً لا غنى عنه بالأسواق الخليجية ومفتاحاً لتيسير التجارة بين الشمال والجنوب.

2. «Syria and UAE's DP World ink \$800m deal for port development,» *Middle East Monitor*, May 16, 2025, <https://www.middleeastmonitor.com/20250516-syria-and-uae-dp-world-ink-800m-deal-for-port-development/>; «Syria signs new 30-year deal with French shipping giant CMA CGM,» *Reuters*, May 1, 2025, <https://www.reuters.com/business/syria-signs-new-30-year-deal-with-french-shipping-giant-cma-cgm-2025-05-01/>.

3. Kai Keller and Ben Simpfendorfer, «Why China and the Gulf's deepening economic ties are about more than just oil,» *World Economic Forum*, August 14, 2023, <https://www.weforum.org/stories/2023/08/why-china-and-the-gulfs-deepening-economic-ties-are-about-more-than-just-oil/>.



المصدر:

Türkiye-Iraq Development Road Project: Enhancing regional connectivity, trade.” Anadolu Agency, September 16, 2023, <https://www.aa.com.tr/en/middle-east/turkiye-iraq-development-road-project-enhancing-regional-connectivity-trade/2993555#>

على الرغم من الآفاق الواعدة والرهانات المرتفعة، لا يخلو المشروع من التحدّيات التي قد تعرقل نجاحه المنشود في نهاية المطاف. لا ريب في أنّ التمويل الذي توفّره أبو ظبي والدوحة والذي تُقدّر قيمته بـ 17 مليار دولار سيدعم المشروع، لكن لم تُحدّد بعد لا المبالغ المخصصة ولا آليات المساهمة. ومن دون تمويل هؤلاء الشركاء الخليجيين، لن يصبح ممّر طريق التنمية في العراق ممّراً متماسكاً وفعالاً. بالإضافة إلى ذلك، من الممكن أن يستفيد من الممّر الوكلاء المدعومون من إيران والذين يمارسون نفوذاً كبيراً في العراق، ما يزيد من خطر التصعيد الإقليمي واحتمال تدخّل الغرب السياسي. وفي الوقت نفسه، قد تستغلّ مجموعات معادية، على غرار حزب العمال الكردستاني في المناطق الكردية، عداها تجاه أنقرة لإفشال المشروع. ومن اللافت أنّ ممّر طريق التنمية في العراق لا يضمّ أو يُشرك إيران، والأهم من ذلك أنّه لا يشمل إقليم كردستان، علماً أنّه يمثّل نحو 15 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي العراقي، وقد يستلزم إشراك هذا الجزء الحيوي من البلاد تسوية جوهرية للصراع بين أنقرة وإربيل.

بغض النظر عن نجاح هذا المشروع أو فشله، فهو لا يشكّل مفتاحاً للتنمية الاقتصادية في المنطقة فحسب، بل أيضاً لاستقرار العراق السياسي في المستقبل وتعزيز اندماج تركيا في كتلة منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

ت. مبادرة الحزام والطريق

تشكّل مبادرة الحزام والطريق (BRI) التي أطلقها الرئيس الصيني شي جين بينغ في العام 2013 برنامجاً عالمياً شاملاً للبنية التحتية والاستثمار ويهدف إلى إعادة رسم طرق التجارة الدولية ووسط نفوذ الصين في شتى أنحاء آسيا وأفريقيا وأوروبا ومناطق أخرى. وتشمل المبادرة أكثر من 140 دولة ووعوداً بالتمويل بتربليونات الدولارات، ما يجعلها أحد المشاريع الدبلوماسية والاقتصادية الأكثر طموحاً في القرن الحادي والعشرين.⁴

4. Spencer Feingold, «China's Belt and Road Initiative turns 10. Here's what to know,» *World Economic Forum*, November 20, 2023, <https://www.weforum.org/stories/2023/11/china-belt-road-initiative-trade-bri-silk-road/#:~:text=China%20officially%20announced%20the%20Belt,countries%20and%2030%20international%20organizations.>

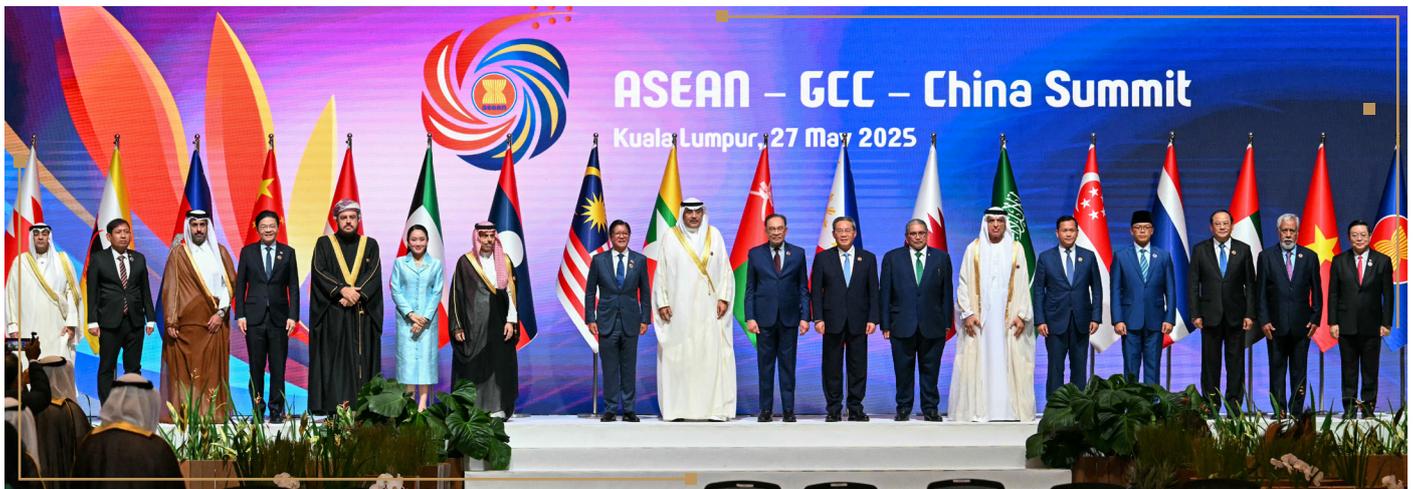
وتسعى المبادرة، التي تُصوّرها بكين على أنّها تعود بالفائدة على التنمية العالمية، إلى إحياء شبكات التجارة لطريق الحرير من خلال مجموعةٍ من الممرّات البريّة وطرق الشحن البحريّة. لكن على أرض الواقع، جسّدت المبادرة أداةً فعّالةً لصعود الصين الجيوسياسي، فأثارت سيلاً من الانتقادات بدعوى الاعتماد على الاستدانة وتكريس السلطوية وتهميش المقاييس البيئية ومعايير العمل.

ارتكزت المبادرة في توسّعها على ترسيخ انخراط الصين مع الجنوب العالمي، حيث تموّل الصين الموانئ والسكك الحديدية والطرق السريعة ومشاريع الطاقة في مناطق غالباً ما تتجاهلها رؤوس الأموال الغربية. فقد تخطّط قيمة الاتفاقيات التي أبرمت بموجب مبادرة الحزام والطريق في أفريقيا 20 مليار دولار في العام 2023، وغدت هذه القارة الوجهة الرئيسيّة لاستثمارات المبادرة الخارجية.⁵

برزت الدول الخليجيّة بروزاً لافتاً في تخطيط مبادرة الحزام والطريق، بفضل موقعها الإستراتيجي وفائضها من رؤوس الأموال، وتجلّى ذلك في الشراكات الاقتصادية المتينة التي نسجتها دول مثل الإمارات العربية المتّحدة والمملكة العربية السعودية مع بكين وتحولها إلى مراكز لوجستية وتكنولوجية. وعلى الرغم من نطاق المبادرة الواسع، إلّا أنّها تواجه تحديات متنامية، لا سيّما معارضة الدول المثقلة بالديون، وتصاعد المنافسة مع ممرّات بديلة مثل الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، وتغيّر المزاج العالمي الذي يزداد قلقاً حيال طموحات الصين. وفيما يتّجه العالم نحو التعدّدية القطبية، تبقى مبادرة الحزام والطريق ركيزةً محوريّة، وإن كانت مثيرة للجدل، في مشهد الترابط العالمي دائم التطوّر.

يعكس الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا ومبادرة الحزام والطريق مقاربات إستراتيجية مختلفة تجاه تطوير الروابط التجارية الدولية وفقاً لأولويات الدول المعنية. فبينما تستند الصين إلى رؤية مركزية، تركز كلّ دولة مشاركة في الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا على مصالحها وهيكل الحوكمة الخاصة بها، ما يؤدّي إلى تفاوتات محليّة في عمليّة التنفيذ. وعلى الصعيد المحلي، تواجه الصين متطلبات كبيرة على صعيد البنى التحتية، ما يتطلّب الاستثمار في تحسين فعالية المواصلات بشكلٍ مستمر. والأمر سيّان بالنسبة إلى الدول العربية الأكبر حجماً التي يتوجّب عليها أولاً، وعلى الرغم من اندفاعها الطموح لتعزيز الترابط بين الأقاليم، مواجهة التحديات اللوجستية المحليّة قبل التمكن من حصد ثمار الشبكات التجارية العالمية بشكلٍ كامل.

في سياق الاقتصاد العالمي، لا تزال الصين لاعباً أساسياً في الممرّات الاقتصادية، محافظةً على استثماراتها الواسعة النطاق في البنى التحتية في مختلف أرجاء العالم، بما في ذلك في دول متعدّدة مشاركة في الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا. ولا تريد دول العالم النامي في غالبيتها الساحقة الانحياز إلى طرف دون آخر من بين الصين والهند والولايات المتّحدة، بل تسعى إلى تعزيز الاندماج الاقتصادي مع دول نافذة ومصادر محتملة للاستثمار، بغض النظر عن مواقفها وتوجهاتها السياسية. وعلى الرغم من أنّ التحوّل الأخير في الموقف الأمريكي بعيداً عن اقتصاد الأسواق الحرة في ظلّ إدارة ترامب مثير للقلق، إلّا أنّ الدول النامية لا تزال تتطلّع إلى تعزيز انخراطها مع واشنطن متى ما أتيحت لها الفرصة، وبكلّ السبل الممكنة.



صورة جماعية للقادة والمسؤولين من رابطة دول جنوب شرق آسيا (آسيان)، ومجلس التعاون الخليجي، والصين خلال قمة آسيان-مجلس التعاون الخليجي-الصين، عقب القمة السادسة والأربعين لآسيان في كوالالمبور في 27 مايو 2025، (وكالة الصحافة الفرنسية).

5. Jana de Klavier, «Africa has much to gain from a more contained BRI.» *Institute for Security Studies*, July 24, 2024, <https://issafrica.org/iss-today/africa-has-much-to-gain-from-a-more-contained-bri>.

الممرّات الاقتصادية: النفوذ الجيوسياسي والمنافسة

أ. دور الممرّات الدبلوماسية في الخليج بما يتجاوز دورها كممرّات عبور «ترانزيت»

تتعدّى المخاطر الجيوسياسية المحدقة بالممرّات الاقتصادية النواحي التجاريّة بأشواط، لا سيّما أنّ الممرّات أصبحت أدوات فعّالة للتأثير الإستراتيجي في ظلّ لجوء الحكومات إلى التجارة ومشاريع البنى التحتية ليس لبسط نفوذها فحسب، بل لتعزيز العلاقات الدبلوماسية.

تُظهر كل هذه الممرّات، بدءاً بالممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا ومروراً بممرّ طريق التنمية في العراق ووصولاً إلى مبادرة الحزام والطريق الصينية، قدرة مشاريع البنى التحتية على رسم معالم القوّة العالمية. على سبيل المثال، غالباً ما يُصوّر الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا على أنّه منافس لمبادرة الحزام والطريق، بل ويُعدّ رداً مباشراً على تنامي النفوذ الصيني. لكن من الممكن أن يؤدي صعود الصين وتبدّل النظرة العالمية لدور القيادة الأمريكية إلى ترجيح الكفّة لصالح مشاريع مثل مبادرة الحزام والطريق على حساب الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا. ومن الجدير بالذكر أنّ الصين قد عزّزت تدريجياً من رصيدها النفوذ السياسي في الشرق الأوسط، لا سيّما عقب نجاح جهود الوساطة التي بذلتها من أجل التقارب الدبلوماسي بين إيران والسعودية. وفيما لا يمكن إنكار تأثير الصين الاقتصادي، إلّا أنّ مدى قدرة نفوذها على الاستمرار والثبات لا يزال رهن المستقبل ولم تتضح ملامحه بعد.

بالنسبة إلى الدول الخليجيّة، يتطلّب الانخراط في هذه الممرّات قدراً كبيراً من الحذر والحصافة، إذ لا ترغب أي عاصمة خليجية في أن تجد نفسها طرفاً في حرب بالوكالة بين الصين والولايات المتّحدة. ولطالما جسّدت المملكة العربية السعودية سياسة عدم الانحياز هذه في تعاملها مع مجموعة البريكس من دون الانضمام إليها رسمياً تفادياً لاستعداد واشنطن. علاوة على ذلك، وفيما تتّجه الطرق التجارية شرقاً، من المرجّح أن تعمل الدول الخليجية على تعميق روابطها التجارية والمالية بالهند، حتى ولو كانت المنافسة العالمية في بناء البنى التحتية تُهدّد بخلق فائض في الطاقة الإنتاجية وتفاوتاً بين فرص العمل المتاحة ومدى جاهزية مهارات القوى العاملة للاستفادة منها.

يجب أن تصيغ الدول الخليجية رؤيتها الخاصة للممرّات وفقاً للأولويات الإقليمية مثل تعزيز الطاقة الخضراء وتحقيق الأمن الغذائي وتسريع وتيرة الاندماج الرقمي، تجنّباً لاختزال دورها بدوّل عبور غير فاعلة. ففي غياب مبادرات تقودها الدول الخليجية، يلوح خطر طغيان الأجندات الجيوسياسية الخارجية على الاحتياجات الإقليمية. ومن خلال تحقيق توازن مدروس في المشاركة في الممرّات الثلاثة، تحوّلت الدول الخليجيّة من موقعها باعتبارها جهات متلقية للاستثمارات ومن دون أي دور فاعل إلى موقع صنّاع ناشطين لأجندات الترابط الإقليمي. وتنعكس هذه الأجندة المستجدة تحوّلًا من حالة التبعية إلى مرحلة الانخراط الفاعل مع نظام دولي أكثر تعدّدية قطبية.

ب. مأسسة المنافسة والتعاون

يكمن سؤال تحليلي جوهري في ما إذا كانت الممرّات الاقتصادية تُكمل بعضها البعض أم تتنافس ضد بعضها البعض. بينما توفّر هذه الممرّات فرصاً للترابط والاندماج، يهدّد تداخل المبادرات بخطر التكرار وعدم الفعالية. على سبيل المثال، انتهجت الإمارات العربية المتّحدة إستراتيجية براغماتية وغير منحازة تجاه الممرّات، إذ انخرطت مع معظمها وتجنّبت في الوقت نفسه الانزلاق إلى التنافس الإقليمي.

بات التكامل عبر الممرّات في صلب النقاش حول التجارة العالمية والبنى التحتية، ما يطرح السؤال عما إذا كانت هذه التطوّرات تمثّل حقبة جديدة من التعاون أم أنّ الأمر لا يعدو كونه مجرد منافسة بأدوات أكثر دهاء ونعومة. بأي حال، إنّ التعاون والمنافسة مرتبطان ارتباطاً وثيقاً؛ فما من دولة يمكنها بناء هذه الممرّات بمفردها، ما يجعل من التعاون عاملاً أساسياً لا غنى عنه. ويمكن لمأسسة هذه الممرّات، من خلال آليات لا تشمل الحكومات فحسب، بل القطاع الخاص أيضاً، أن تساهم في إدارة هذه

الثانية من خلال خلق مساحات منظمّة للحوار والحدّ من المخاطر. بيد أنّ المأسسة يمكنها أيضاً إبطاء وتيرة التقدّم في حال أدت إلى تأخيرات بيروقراطية، ما يمكن أن يعرقل تنفيذ مشاريع البنى التحتية والترابط ضمن المهل المحدّدة. وبهدف الحدّ من الجمود البيروقراطي والمحافظة على التنسيق، يجب أن تُعطي هياكل حوكمة الممرّات الأولويّة للأطر المرنة مثل مجموعات العمل المكلفة بمهام محدّدة، واللجان التوجيهية المقيّدة بمهل زمنية، والشراكات بين القطاعين العام والخاص، التي تسمح بصناعة القرارات بشكلٍ أسرع وتكثيف التنفيذ من دون التفريط بالرقابة أو بشمولية المشاركة.

غالباً ما ينظر المجتمع الدولي إلى الممرّات الاقتصادية من منظور التنافس الإستراتيجي، لا سيّما في سياق العلاقة بين الصين والغرب. صحيح أنّ المنافسة حاضرة بقوة، لكنّها غير مزعجة للاستقرار بحدّ ذاتها ما لم تُعطل عمليّات الممرّات. تعكس ردّة فعل الصين على الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، التي فضّلت التعاطي الحذر على العداء العلني، ثقة بكين الإستراتيجية في فعاليّة مبادرة الحزام والطريق على المدى البعيد. فبكين لا ترى في هذا الممرّ تهديداً وشيكاً، لكنّها تراقب هكذا مبادرات من كُتب كجزء من نمطٍ أوسع لإيجاد بدائل عن النظام التجاري المرتكز على الصين. ويشكّل ميل الصين الواضح إلى العمل داخل الأطر القائمة جزءاً من إستراتيجية مؤسّساتية عازلة أوسع، لاستيعاب المبادرات المنافسة أو تحييدها من دون الدخول في مواجهة مفتوحة.

في الختام، لا تزال فعاليّة الشحن الأسرع وإنما الأعلى من حيث التكلفة غير مؤكّدة. ومع ذلك، توفّر هذه الممرّات فرصة لربط المنتجين المستبعدين سابقاً بشبكات التجارة العالمية، ما يفتح الباب أمام فرص اقتصادية جديدة ويحفّز النمو الإقليمي. وخير مثال على ذلك قيام دول آسيا الوسطى مثل كازاخستان وأوزبكستان وتركمانستان، التي استُبعدت سابقاً من التجارة العالمية بسبب موقعها الجغرافي الحبيس وعزلتها ما بعد انتهاء الحقبة السوفييتية، باستخدام الطرق التجارية الناشئة مثل مبادرة الحزام والطريق الصينية، و«الممرّ الأوسط»، «وممرّ النقل الدولي بين الشمال والجنوب» للوصول إلى الأسواق والاستفادة منها. وقد رسّخت هذه الممرّات البريّة الترابط مع أوروبا والصين وجنوب آسيا، فعزّزت فعاليّة الاندماج في سلاسل الإمداد العالمية وأعدت إحياء آفاقها الاقتصادية. وفي نهاية المطاف، تعكس ممرّات مثل الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا ومبادرة الحزام الطريق تفاعلاً ديناميكياً بين التعاون والمنافسة. ولن يعتمد نجاحها الطويل الأجل على الإستراتيجية الجيوسياسية أو الدعم المالي فحسب، بل أيضاً على الحوكمة الشاملة ومشاركة الجمهور والقدرة على التكيف مع تغيّر الواقع الاقتصادي والبيئي.

في نهاية المطاف، تعكس ممرّات مثل الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا ومبادرة الحزام الطريق تفاعلاً ديناميكياً بين التعاون والمنافسة.

ويبقى التمويل تحدياً رئيسياً بالنسبة إلى هذه الممرّات، بما أنّ مشاريع البنى التحتية الواسعة النطاق تتطلب استثماراً مستداماً. ولقد أدّى تردّد أوروبا في الالتزام بضخّ أموال طائلة حتى الآن إلى إلقاء العبء المالي على كاهل الدول الخليجية، ما أثار مخاوف بشأن جدوى هذه المشاريع في الأجل الطويل.

تواجه الممرّات الاقتصادية عدداً من التهديدات، لا سيّما على الصعيد الجيوسياسي. فالممرّات الثلاثة التي يناقشها هذا التقرير تحتاز مناطق غير مستقرّة سياسياً؛ إذ إنّ النشاط الإيراني في مضيق هرمز، والصراع الإقليمي في غزة، والتوتّرات الأوسع نطاقاً بين الولايات المتّحدة والصين، جميعها عوامل قادرة على زعزعة التدفّقات التجارية. إنّ نجاح الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا على المدى البعيد رهناً بإمكانية احتواء التقلّبات الجيوسياسية في الشرق الأوسط وإدارتها بحكمة وفعاليّة.

تستمرّ التحديات المتمثلة بضعف القدرات المؤسسية وقصور الشفافية وتباين الأطر التنظيمية وشبهات الفساد في عرقلة التنفيذ الفعّال لمشاريع الممرات الاقتصادية. بالإضافة إلى ذلك، يُهدّد الفائض في البنى التحتية وتضخيم تقديرات الطلب استدامة مشاريع الممرات، ما قد يؤدي إلى أوجه قصور باهظة التكلفة. بالفعل، يقدر البنك الدولي بأنّ زهاء ثلث جهود البناء تذهب سدى، ما يزيد من تعقيد فرص نجاح العناصر المادية الضرورية لأيّ ممرّ إقليمي. يتوقّف نجاح هذه الممرات على ضمان تماشي الاستثمارات مع حجم الطلب، وإلا لن تُستغل طاقة بعض المشاريع استغلالاً كاملاً.

من المهم أيضاً أن توخّد الدول أطرها التنظيمية لضمان عمليّة تنفيذ سلسلة للمشاريع في القطاعات المختلفة. قد يُعيق عدم الاتّساق في اللوائح الصناعية بين دول مجلس التعاون الخليجي الجهود الرامية إلى ربط شبكات النقل مع الهند أو تركيا. فعلى سبيل المثال، يثير التأخير في توسيع مطار الكويت الدولي الذي طال انتظاره مخاوف أوسع بشأن جدوى ممرّ طريق التنمية في العراق، لا سيّما نظراً للدور المحوري الذي تؤديه تركيا في أعمال بناء المطار. فعلى الرغم من أنّ هذا المشروع يُعدّ من أبرز مشاريع شركة «ليماك» القابضة (Limak Holdings) التركية في المنطقة، إلاّ أنّه واجه عقبات متكرّرة على مدى 14 عاماً، بما فيها تعليق العقود من دون تعليق، وسحب المناقصات، والتعقيدات البيروقراطية.

وفيما يوفّر ممرّ طريق التنمية في العراق مكاسباً إستراتيجيّة ولوجستيّة، يعكس نطاقه الجغرافي الضيق منفعته السياسية ونقاط ضعفه المحتملة في آن. على سبيل المثال، يستفيد الممرّ من حدود نطاقه، إذ يعبر الأراضي العراقية فقط، ما يقلّل من حاجة بغداد إلى الدخول في مفاوضات طويلة مع جيرانها. بما أنّ العراق يتحكّم في المشروع بنجاح إلى حدّ كبير، أبدت بغداد استعداداً لتحمل المخاطر السياسية في سعيها إلى تحقيق هذا الهدف. ويعكس قرار العراق إعلان حزب العمال الكردستاني منظمّة غير شرعيّة رغبتها في كسب حظوة أنقرة. في الوقت نفسه، من الممكن أن تنعكس طبيعة الممرّ المحدودة على فعاليّته. ففي غياب الجهات الخارجية التي تضمن تنفيذ المشاريع بشفافية، يمكن أن يمنع فساد المسؤولين أو الخلل السياسي من إحراز التقدّم. كما أنّ قدرة إيران على التأثير في صنّاع القرار العراقيين تهدّد الممرّ بشكلٍ جدّي، إذ قد تخسر طهران الوصول إلى الطرق التجارية المستخدمة في توزيع الموارد على المجموعات التابعة لها.

في منطقة الخليج، برز ضعف انخراط المجتمع المدني كعائقٍ أمام كسب ثقة الرأي العام وضمان شرعيّة مشاريع مثل الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا. تمثّل مجموعة العشرين (G20) نموذجاً يمكن أن يُحتذى به في مجلس التعاون الخليجي، كونها أنشأت مجموعات تواصل رسميّة لاستقاء آراء المجتمع المدني غير الملزمة والمساهمة في بلورة توصيات السياسات. في المقابل، يفتقر الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا حالياً إلى مثل هذه الآليات، ويعتمد عوضاً عن ذلك على منصات غير رسمية مثل ورش العمل، ما يجعله عرضةً لانطباعات تصوّره بأنّه مشروعٌ حصري ويستند إلى اتّخاذ قراراتٍ فوقيّة.

على عكس إطار ممرّ طريق التنمية في العراق الضيق، يعاني الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا من مشكلة معاكسة، ألا وهي بنيتها المؤسسية الواسعة النطاق وغير المحدّدة، ما يثير تساؤلات جدّية بشأن مدى تماسكه وتنسيقه واستدامته السياسية. كما أنّ معارضة أي دولة مشاركة للممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا قد تهدّد المشروع برمته، بسبب بنيته اللامركزية.

وفي المقابل، تميّز الصين بنهجها المركزي التقليديّ تجاه مشاريع البنى التحتية، إذ تعمل بشكلٍ ثنائي مع الدول الشريكة لإدماج مبادرة الحزام والطريق في الأطر المؤسسية القائمة عوضاً عن تطبيق مقاربات مؤسسية جديدة. وبفضل حصول المقاولين الصينيين على تمويل من الدولة، فإنهم أكثر قدرة على تنفيذ مشاريع أكبر وأكثر مخاطرة. وإذ جذبت الصين شركاء محتملين لمبادرة الحزام والطريق بفضل سهولة التمويل، تمكّنت من الوصول إلى طرق إمداد وموارد جديدة عبر بناء البنى التحتية الحيوية في المناطق الإستراتيجية.



طباعة لوحة تحمل صورة أمير دولة قطر في الدوحة، قطر، بتاريخ 12 يونيو 2017. (تصوير: محمد فرج / وكالة الأناضول / وكالة الصحافة الفرنسية).

الممرّات تحفّز النمو الاقتصادي في الدول الخليجية

أ. رهان الدول الخليجية على الممرّات: بين التنوع والترسيخ

يمكن أن تضطلع الممرّات الاقتصادية بدور حاسم في إستراتيجية الدول الخليجية الطويلة الأجل للتحوّل من النمو القائم على الحكومات إلى اقتصادات مدعومة من القطاع الخاص الوطني. وفي منطقة حيث لا تزال الصناعات الحكومية، ولا سيّما النفط والغاز، تمثّل ما يزيد على 20 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي، تُوفّر الممرّات الاقتصادية وسيلة إضافية للتنوع.⁶

قبل نشوء الممرّات الاقتصادية الرئيسية مثل الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا ومبادرة الحزام والطريق، كانت خطط «الرؤية» الوطنية في الدول الخليجية أساساً للاستثمارات في البنية التحتية والتجارة والاندماج الإقليمي، من خلال إنشاء المناطق الاقتصادية والأطر التنظيمية الدولية مثلاً. وقد استثمرت الحكومات في المناطق المتميّزة مثل مدينة خليفة الصناعية في أبو ظبي (كيزاد)، التي تُوفّر ما يُقدّر بـ 100 ألف فرصة عمل وستساهم في ما يصل إلى 15 في المئة من إجمالي الناتج المحلي غير النفطي لإمارة أبو ظبي بحلول العام 2030.

على الرغم من أنّ الممرّات الاقتصادية قد تبدو بمثابة مكسب واضح بالنسبة إلى دول مجلس التعاون الخليجي الساعية إلى التنوع الاقتصادي، إلا أنّها قد تكون أقلّ منفعة ممّا هو متوقّع. فقد أظهرت تجارب دول أخرى مع مبادرة الحزام والطريق أنّ بكين غالباً ما تجني ثماراً أكبر من البنية التحتية التي تبنيها مقارنةً بالدولة المضيفة نفسها. وفي الدول الخليجية، وعدت الصين بتحفيز التنوع الاقتصادي من خلال بناء موانئ بتمويل وخبرات صينية. غير أنّ دافع الصين الرئيسي للاستثمار في هذه الموانئ ينبع من مصلحتها في تعزيز وصولها إلى سوق النفط الخليجي. وفي نهاية المطاف، عوضاً عن مساعدة الدول الخليجية على إيجاد شركاء تجاريين جدد، رشّخت هذه الموانئ اعتماد المنطقة على صادرات الطاقة.

على الرغم من أنّ الممرّات الاقتصادية قد تبدو بمثابة مكسب واضح بالنسبة إلى دول مجلس التعاون الخليجي الساعية إلى التنوع الاقتصادي، إلا أنّها قد تكون أقلّ منفعة ممّا هو متوقّع.

لمعالجة هذا الوضع، سعت الدول الخليجية إلى إعادة صياغة علاقتها بمبادرة الحزام والطريق، متحوّلة من متلقٍ سلبي للاستثمارات إلى طرفٍ فاعلٍ في توجيه مسار المبادرة. على سبيل المثال، استثمرت صناديق الثروة السيادية الخليجية في قطاع المركبات الكهربائية الصينية، بما في ذلك تطوير قدرات الإنتاج المحلية بالشراكة مع الصين، مثل المشروع المشترك بين شركة «نيو» (NIO) ومجموعة «سي واي في إن» (CYVN) القابضة لإنشاء مركز للبحوث والتطوير في أبو ظبي يركّز على تقنيات القيادة الذاتية وتطوّر الذكاء الاصطناعي. إذ يساهم ذلك في تعزيز مساعي التنوع الاقتصادي وتعميق الروابط الاقتصادية بين دول مجلس التعاون والصين، ما يسلّط الضوء على دورها الفعّال في التأثير على مبادرة الحزام والطريق. علاوة على ذلك، من الواضح أنّ الصين تقفّ بأنّها لا تستطيع تمويل المبادرة بمفردها، لذا تعاونت مع الدول الخليجية لتمويل مشاريع البنى التحتية المشتركة. من هذا المنطلق، اضطلعت الدول الخليجية بأدوار قيادية في هذه المبادرات، وغالباً ما مارست نفوذاً أكبر ممّا كان متوقّعاً في البداية.

في حال نُفّذ الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، وكونه المنافس الرئيسي لمبادرة الحزام والطريق، فقد يُحوّل مجلس التعاون الخليجي إلى لاعبٍ رئيسي في الأسواق العالمية ويُسهم في تقليص معدّلات التضخّم من خلال خفض تكاليف النقل والوقت، ما يؤدي إلى الحدّ من الضغوط التضخمية بشكلٍ عام. ومن الممكن أن تستفيد قطاعات أخرى من تحسين قطاع النقل بشكلٍ مباشر، ما يعزّز الحاجة إلى التنوع الاقتصادي تماشياً مع الجهود المبذولة لتنويع مصادر دخل الدولة.

6. International Monetary Fund. Middle East and Central Asia Department, *Gulf Cooperation Council: Pursuing Visions Amid Geopolitical Turbulence Economic Prospects and Policy Challenges for the GCC Countries*, (Washington, D.C.: International Monetary Fund, 2024), <https://www.elibrary.imf.org/view/journals/007/2024/066/article-A001-en.xml>.

وتُثير بنية التنمية في المنطقة، المرتكزة بشكلٍ كبير على الرأسمالية بقيادة الدولة، تساؤلات حول قدرة الممرات الاقتصادية على تلبية احتياجات نموذج تنموي أكثر مرونة وتوازناً لكي يعود بالفائدة على المجتمع ككلّ وعلى المجتمعات المحلية بشكلٍ أوسع. حتى الآن، تُمثّل الدافع الأساسي للتنويع الاقتصادي في الخليج بعائدات النفط والغاز، ما أثار مخاوف حيال مدى جهوزية البنية التحتية المالية لدعم اقتصادٍ أكثر تنوعاً. على سبيل المثال، تستمدّ المشاريع العملاقة المتماشية مع أهداف مبادرة الحزام والطريق، على غرار مدينة الحرير وجسر الصبية في الكويت، تمويلها من احتياطي الحكومة، الذي لا يزال بدوره يعتمد على عائدات مصادر الطاقة. وقد تضاعفت تكاليف جهود التنويع المرتفعة بفعل عجز الحكومة عن تقليص الإنفاق نتيجة عدم اتّساق الأسس المالية. فعلى سبيل المثال، بلغ متوسط نفقات الحكومة السعودية بين عامي 2008 و2024 نحو 44 مليار دولار، مسجلاً رقماً قياسياً بلغ 75 مليار دولار في الربع الأخير من العام 2023.

أسوةً بكيين التي استغلّت مبادرة الحزام والطريق لتوسيع نطاق نفوذها وبناء شبكات تجارية مترابطة، يمكن للدول الخليجية الاستفادة من موقعها الجغرافي، وثروتها من الطاقة، وصناديقها السيادية، وبنيتها التحتية اللوجستية لكي تصبح جزءاً لا غنى عنه من التجارة العالمية. ومن خلال الاستثمار في البنى التحتية، والتنسيق الوثيق بين السياسات الاقتصادية، وتعزيز التجارة الرقمية والترابط التكنولوجي، يمكن لدول مجلس التعاون الخليجي تعزيز أهميتها الإستراتيجية في شقّي أنحاء آسيا وأوروبا وأفريقيا. كما يمكن لهذه الممرات الاقتصادية أن تشكّل منصات لإبراز القوّة الناعمة، وجذب الاستثمارات الأجنبية، وضمان الشراكات في مجالي الطاقة والتكنولوجيا. وكما فعلت الصين بعد العام 2008، يمكن للدول الخليجية استخدام هذه الممرات الاقتصادية كوسيلةٍ للتنويع بعيداً عن النفط، وللحدّ من تأثير تقلّبات الاقتصاد العالمي، وترسيخ وجودها في سلاسل الإمداد العالمية. وبفضل التخطيط المتناسك، بوسع دول مجلس التعاون الخليجي التحوّل من مجرّد لاعبين إقليميين إلى صنّاع الاقتصاد العالمي.

ب. الممرات بصفتها جيواقتصادات خليجية

فيما تمضي الدول الخليجية قدماً في التزامها بتنويع الاقتصاد وتعزيز الاندماج الإقليمي، لم تعد تنظر إلى الممرات الاقتصادية باعتبارها مجرد مشاريع للبنى التحتية، بل باتت تُعدّها أدوات إستراتيجية لتعزيز نفوذها وبناء قدرتها على الصمود. وتُسلّط السوابق العالمية، مثل قناة السويس، والممر الاقتصادي بين الصين وباكستان (CPEC) المرتبط بمبادرة الحزام والطريق، والجهود الإقليمية مثل ممرّ أيدجان لاغوس، الضوء على كيف يمكن لمشاريع الممرات أن تعيد رسم معالم تدفّقات التجارة بشكلٍ جذري، وتفتح آفاقاً جديدة للاستثمار، وتعزّز المكانة الجيوسياسية للدول المستضيفة. وفي الدول الخليجية، تعكس مشاريع مثل سكة حديد دول مجلس التعاون الخليجي والمشاركة المحتملة في الممر الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا هذا التحوّل في الرؤية الإستراتيجية: فالممرات لم تعد تهدف إلى نقل البضائع فحسب، بل إلى إدماج المنطقة في سلاسل القيمة العالمية، وجذب رؤوس الأموال الإستراتيجية، وتوسيع النفوذ عبر الحدود. وإذا نُقّذت هذه الممرات بوضوح إستراتيجي، قد تسمح للدول الخليجية برفع سقف طموحاتها التكنولوجية، وتقليص نقاط ضعفها في مجالي النقل والطاقة، وتعزيز دورها كجهات جامعة في نظام عالمي يعاني من التشرذم.

ولعلّ أحد أبرز الأمثلة التاريخية على نجاح ممرّ اقتصادي هو قناة السويس، التي شكّلت ممرّاً بحريّاً حيويّاً يربط أوروبا بآسيا على مدى أكثر من 150 عاماً. فمن خلال تقصير مسافات الشحن بشكلٍ جذري وتقليص أوقات العبور، أدّت القناة دوراً محورياً في تسريع حركة التجارة العالمية وترسيخ مكانة مصر كمركزٍ إستراتيجي للتجارة الدولية.

ويتجلّى مثالان معاصران آخران وهما الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني وسكّة حديد مجلس التعاون الخليجي. إذ يُعتبر الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني مكوّناً رئيسياً من مبادرة الحزام والطريق الصينية، حيث يربط مقاطعة شينجيانغ في غرب الصين بميناء جوادر الباكستاني على بحر العرب عبر شبكةٍ متكاملة من الطرق والسكك الحديدية والبنى التحتية للطاقة. وإذ يحدّ من الاعتماد على الطرق البحرية الأطول ويفتح مسارات تجارية جديدة، ساهم هذا المشروع بشكلٍ كبير في تحسين الترابط الإقليمي وتعزيزه، وجذب الاستثمارات الأجنبية، وجعل باكستان مركزاً محورياً للتجارة والخدمات اللوجستية يربط بين جنوب آسيا والشرق الأوسط وآسيا الوسطى.



مشاهدة الرئيس الأمريكي دونالد ترامب على شاشة عملاقة أثناء إلقائه كلمة عبر الفيديو خلال الاجتماع السنوي للمنتدى الاقتصادي العالمي (WEF) في دافوس، بتاريخ 23 يناير 2025، (وكالة الصحافة الفرنسية).

في منطقة الخليج، تعمل دول مجلس التعاون الخليجي على بناء سكة حديد مجلس التعاون الخليجي، وهي شبكة سكك حديدية تهدف إلى تسهيل حركة البضائع والأشخاص عبر شبه الجزيرة العربية من خلال ربط الموانئ والمناطق الصناعية والمراكز الحضرية. ومن المتوقع أن يؤدي هذا المشروع بمجرد إنجازه إلى خفض تكاليف الشحن، وتعزيز التجارة البينية بين الدول الخليجية، ودعم جهود التنويع الاقتصادي في شتى أنحاء المنطقة، ما يمتد اندماج الدول الخليجية في سلاسل الإمداد العالمية ويعتق الترابط الإقليمي.

وتعزى أهمية مشروع سكة حديد مجلس التعاون الخليجي إلى أنّ الاقتصادات النامية تعاني غياب البنية التحتية المتطورة والروابط بالأسواق الخارجية، ما يحدّ من مخزون رأس المال العام ويُعيق استغلال العلاقات التجارية القائمة. وتهدف هذه السكك الحديدية والممرات الاقتصادية إلى خفض تكاليف النقل، وتحسين الوصول إلى الأسواق الدولية، فضلاً عن تعزيز مستويات الدخل، وسدّ فجوات البنى التحتية، وتمكين الكفاءات الأساسية من خلال تجزئة الإنتاج.

على نطاقٍ أوسع، يمكن للممرات تحسين تدفّقات الطاقة بين المناطق، وتعزيز الترابط الرقمي، وضمان الأمن الغذائي، وترسيخ الأمن القومي، ودفع عجلة تطوير البنى التحتية، ومن شأن كل ذلك أن يحفّز النمو الاقتصادي المستدام، ويعزّز الاستقرار الإقليمي، ويُرسي قواعد الازدهار الطويل الأجل. فعلى سبيل المثال، في غرب أفريقيا، يُقدّر أنّ مشروع تيسير التجارة والنقل بين أبيدجان ولاغوس، الذي يمرّ بساحل العاج وغانا وتوغو وبنين ونيجيريا، قد أفاد نحو 53 مليون شخص من خلال تسهيل حركة الأفراد والبضائع، ما أدّى إلى تحسين الوصول إلى الغذاء والتجارة. وفي الفلبين، أدّى ممرّ لوزون الاقتصادي المدعوم من الولايات المتحدة إلى تحسين إمدادات الغذاء والوصول التجاري إلى المعادن القيمة، وتطوير قطاع التكنولوجيا المحلي، وتوليد مجموعة من الفوائد الجانبية للبلاد.

من جهته، يحقّق الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، الذي يهدف إلى تسهيل حركة التجارة والخدمات اللوجستية بين هذه المناطق، مكاسباً اقتصادية تتجاوز حدود التجارة التقليدية. فبحسب مذكرة التفاهم المشتركة التي أعلنت عن إطلاق الممرّ، «ينوي المشاركون أن يُحسّن هذا الممرّ الكفاءة ويخفّض التكاليف ويُعزز الوحدة الاقتصادية ويخلق فرص عمل ويحدّ من انبعاثات غازات الدفيئة»، وكلّها أهداف تتماشى مع الخطط الاقتصادية الطويلة الأجل لدول مجلس التعاون الخليجي. أمّا مبادرة الحزام والطريق الصينية فقد ولّدت منافع مماثلة، بما فيها تعزيز الترابط الإقليمي وتسهيل الوصول إلى

التكنولوجيا وخلق فرص العمل. لكن رغم وعود الصين بالتنمية المستدامة من خلال المبادرة، أفاد 45 في المئة من القادة في الدول الشريكة عن ارتفاع مستويات تلوث الهواء والمياه. وفي السياق ذاته، أكد مسؤولون عراقيون أنّ ممرّ طريق التنمية في العراق سيساهم في تنويع الاقتصاد وخلق الوظائف وتمويل قطاع الطاقة الخضراء.

ويُعَدُّ إدماج هذه الممرّات أمراً ضرورياً لتحقيق أقصى درجات الكفاءة الممكنة في حركة نقل البضائع، لا سيّما في ضوء تعدّد النقاط اللوجستية الرئيسيّة المشتركة بين الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا ومبادرة الحزام والطريق، مثل ميناء خليفة في الإمارات وميناء خليج حيفا في إسرائيل. وتُوقَّر الممرّات على غرار سكة حديد مجلس التعاون الخليجي فرصاً واعدة لتنويع طرق التجارة وربطها، بشرط أن تتمكّن من التعاون بفعاليّة مع الممرّات الاقتصادية الأكبر مثل الممرّين المذكورين آنفاً. وتعكس مكانة سكة حديد مجلس التعاون الخليجي في منطقة الخليج دورها كجسرٍ تجاري إستراتيجي في خطة الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا الرامية إلى ربط الهند بأوروبا، ما يؤكّد على الحاجة الملحة إلى تنسيق هذه المبادرات.

وفيما تعمل الدول الخليجيّة على تعميق انخراطها في مبادرات الممرّات الناشئة، تعطي مشاريع مثل الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا لمحة عن كفيّة تماثي البنى التحتية الإستراتيجيّة مع الأهداف الاقتصادية والسياسية على نطاقٍ أوسع. ومن أجل تعظيم المكاسب الاقتصادية والجيوسياسية المتأتمية من الممرّات مثل الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا ومبادرة الحزام والطريق، يجب على الدول الخليجيّة اعتماد إستراتيجية مستوحاة من النموذج الجيو-اقتصادي الصيني، بحيث تركز بشكلٍ رئيسي على المكاسب الاقتصادية، مع إدراك أنّ تهديّة حدّة التوتّرات على صعيد السياسات الخارجية يمكن أن تُعزز العائدات بشكلٍ كبير. وتتطلب هذه المقاربة التخفيف من حدّة الخلافات مع إيران، والسعي إلى حلّ الصراع الإسرائيلي الفلسطيني، وتعزيز مؤسّسات الدولة في سوريا والعراق لمواجهة تصاعد نفوذ الميليشيات.

ت. سدّ الفجوة بين الطموح والقدرات الراهنة: جاهزيّة القوى العاملة لمواكبة مشاريع الترابط في الدول الخليجية

في حين تحمل الممرّات الاقتصادية في طياتها وعوداً بتحقيق التوسّع الاقتصادي، فإنّ استدامتها تظلّ رهناً بمدى جاهزية القوى العاملة إلى حدّ كبير. تواجه أسواق العمل في الدول الخليجية نقصاً مستمراً في المهارات، ما يتطلّب ضخ استثمارات هائلة في التعليم والتدريب المهني والتكيّف التكنولوجي. وسيستلزم استمرار الإنفاق الحكومي على مشاريع البنية التحتية الضخمة تطوير البنية التحتية المالية وتعزيز مشاركة القطاع الخاص وتحسين الأطر التنظيمية.

يجب أن تحقّق الممرّات الاقتصادية توازناً بين الطموح والاستدامة، ويجب على صنّاع السياسات التأكّد من أنّ جهود التنويع الاقتصادي تتماشى مع التخطيط الاقتصادي الطويل الأجل وتنمية القوى العاملة، وليست مجرد وسيلة لتحقيق مكاسب قصيرة الأجل.

تتطلّع دول مجلس التعاون الخليجي، وفي مقدّمتها المملكة العربية السعودية، إلى إطلاق الكثير من «المشاريع العملاقة» لدعم جهودها الآيلة إلى تنويع الاقتصاد. إلّا أنّ نجاح تنفيذ هذه المشاريع يظلّ مرهوناً بتوقّر قوة عاملة تمتلك المهارات اللازمة لاستدامتها. وعلى الرغم من أنّ كل دولة من دول مجلس التعاون الخليجي تخصّص نسبة متوسّطة قدرها 13 في المئة من ميزانيتها السنوية للتعليم، إلّا أنّ أعواماً من الإصلاح لم تؤتْ بالثمار المرجوة بعد، إذ لا يزال طلاب كثيرون يفتقرون إلى المهارات الأساسية. فوفقاً لمؤشّر رأس المال البشري الصادر عن البنك الدولي، من المتوقّع ألا يحقّق الطفل المولود في دول مجلس التعاون الخليجي اليوم سوى 62 في المئة من إمكاناته الإنتاجية، ما يسلّط الضوء على الحاجة الماسة إلى إستراتيجيات تعليمية أكثر فعالية.

من جهةٍ أخرى، تثير الممرّات الاقتصادية مخاوف اجتماعيةٍ أوسع، لا سيّما في منطقة الخليج. إذ تشكّل بطالة الشباب في الشرق الأوسط مشكلة إقليميةٍ حيث يبلغ متوسطها 25 في المئة في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وعلى الرغم من الاستثمارات الضخمة في مجال التعليم وانخفاض معدّلات بطالة الشباب في الدول الخليجية مقارنة بباقي دول الشرق الأوسط، لا تزال معدّلات بطالة الشباب في الخليج تمثّل تحدياً مزمناً، حيث تُقدّر بنحو 10 في المئة في الإمارات العربية المتحدة، و15 في المئة في الكويت، و16 في المئة في السعودية.

يجب أن تُعطي مشاريع البنى التحتية الأولوية لخلق فرص عمل للسكان المحليين بدلاً من الاعتماد المفرط على العمالة الأجنبية. فعلى الرغم من إحراز بعض المبادرات مثل «السعودة» في السعودية تقدماً ملحوظاً، إلا أنّ النقص في العمالة الماهرة بين السكان المحليين لا يزال يتطلب الاستعانة بتوظيف العمال الأجانب لملء المناصب الأساسية. وتُعدّ الصين، بما تزخر به من وفرة في رأس المال البشري، رافداً ثميناً لدعم مشاريع البنى التحتية في دول مجلس التعاون الخليجي. إلا أنّ هذا الاعتماد على العمالة الوافدة، على الرغم من ضرورته لإنجاز المشاريع، قد يثير مشاعر الاستياء في صفوف العمال المحليين.

وتشكّل حماية العمال مصدر قلق متزايد، خاصة في سياق التغيّر المناخي. في الواقع، يؤثّر ارتفاع درجات الحرارة في منطقة الخليج بشكل غير متكافئ على العمال ذوي الأجور المنخفضة، ما يثير تساؤلات ملحّة بشأن حقوقهم وظروف عملهم. تتطلّب مشاريع البنى التحتية الضخمة، مثل الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا، وممرّ طريق التنمية في العراق، ومبادرة الحزام والطريق، ساعات عمل طويلة في بيئات تُعدّ من بين الأشدّ قسوة وحرارة في العالم. علاوة على ذلك، وتُقت منظمة «تشانينا لير ووتش» (China Labor Watch) حالات احتجاج وثائق الهوية والتهديدات واللجوء إلى العنف الجسدي لمنع العمال من الهروب، وإجبارهم على توقيع عقود في مشاريع مبادرة الحزام والطريق في الخارج. وتُعدّ هذه الظروف شكلاً من أشكال العمل القسري بحسب تعريف منظمة العمل الدولية (ILO). من هذا المنطلق ولكي تتكامل هذه المشاريع بالنجاح، من الضروري ضمان ممارسات عمل عادلة للمحافظة على الاستقرار الاجتماعي ونجاح هذه الممرّات في المدى البعيد. يجب أن تحقّق الممرّات الاقتصادية توازناً بين الطموح والاستدامة، ويجب على صنّاع السياسات التأكّد من أنّ جهود التنوع الاقتصادي تتماشى مع التخطيط الاقتصادي الطويل الأجل وتنمية القوى العاملة، وليست مجرد وسيلة لتحقيق مكاسب قصيرة الأجل.

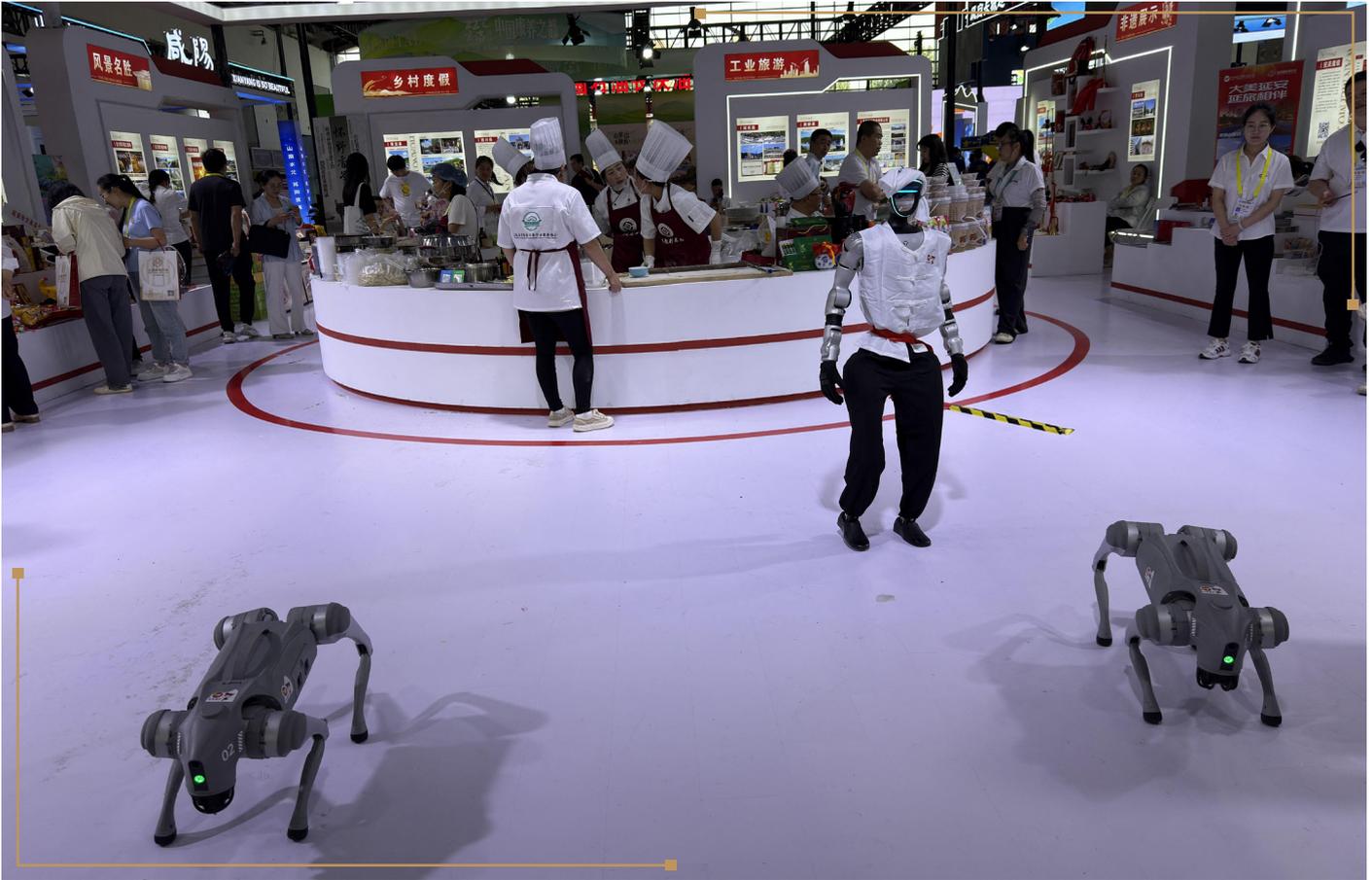
ث. الذكاء الاصطناعي واضطرابات سوق العمل

في حين توفرّ الأتمتة القائمة على الذكاء الاصطناعي مكاسب من حيث الكفاءة، إلا أنّها تثير أيضاً مخاوف بشأن فقدان الوظائف، لا سيّما في القطاعات كثيفة العمالة. ففي الدول الخليجية، التي تشهد اقتصاداتها تحوّلاً نحو نماذج قائمة على الخدمات والتكنولوجيا، يمكن أن يؤديّ تعزيز الإنتاجية من خلال الذكاء الاصطناعي إلى تحقيق تقدّم ملحوظ في تطوير القوى العاملة. أمّا في مناطق أخرى من العالم، مثل جنوب آسيا، حيث يتركز جزء كبير من التصنيع العالمي، فقد يكون للذكاء الاصطناعي تأثيرٌ معاكس في الأجل القصير، إذ تهدّد بتقليص فرص العمل في قطاع التصنيع ما ينعكس سلباً على معدّلات التوظيف بشكلٍ عام.

يشهد الشرق الأوسط تحوّلاً لافتاً في قطاعاته المختلفة بسبب اعتماد تقنيات الذكاء الاصطناعي، غير أنّ هذا التحوّل يؤديّ أيضاً إلى الاستغناء عن بعض الوظائف. ففي قطاعات مثل البيع بالتجزئة والمصارف، تحلّ الأتمتة محلّ وظائف مثل أمناء الصناديق ووكلاء خدمة العملاء، من خلال استخدام الدردشات الآلية وأنظمة الدفع الذاتي، وتلجأ الصناعات التحويلية بشكل متزايد إلى الروبوتات، ما يحدّ من الطلب على الأيدي العاملة. وتشير تقديرات «ماكينزي» إلى أنّ نحو 45 في المئة من الوظائف الحالية في الشرق الأوسط قد تكون قابلة للأتمتة بحلول العام 2030. ويُعدّ العمال المغتربون وأصحاب المستويات التعليمية الأدنى الأكثر هشاشة. ولواجهة هذه الآثار الحدّ منها، تستثمر الحكومات والشركات في برامج إعادة التأهيل المهني وصقل المهارات، مركّزة على مجالات الذكاء الاصطناعي والأمن السيبراني والمهارات الرقمية لإعداد القوى العاملة لآفاق جديدة وفرص واعدة.

7. Jan Peter aus dem Moore, Vinay Chandran and Jorg Schubert, *The Future of Jobs in the Middle East*, (Dubai: World Government Summit, 2018), <https://www.mckinsey.com/~media/mckinsey/featured%20insights/middle%20east%20and%20africa/are%20middle%20east%20workers%20ready%20for%20the%20impact%20of%20automation/the-future-of-jobs-in-the-middle-east.pdf>.

ويمكن أن تسمح الممرات الاقتصادية للدول بتكثيف تقنيات الذكاء الاصطناعي بما يتناسب مع احتياجاتها الخاصة، والاستمرار في الوقت نفسه في تعزيز التنمية الاقتصادية والاندماج الإقليمي. وللتخفيف من حدة اضطرابات سوق العمل، يجب على دول مجلس التعاون الخليجي الاستثمار في برامج تطوير المهارات المدعومة بالذكاء الاصطناعي، وضمان اكتساب العمال، على اختلاف فئاتهم سواء في الوظائف الإدارية أم المهنية، المهارات اللازمة للمشاركة في الاقتصاد الرقمي. على سبيل المثال، تجسّد استثمارات الهند في برامج تدريب الذكاء الاصطناعي نموذجاً يُحتذى به لكيفية إدماج تأهيل القوى العاملة ضمن التخطيط الاقتصادي على نطاقٍ أوسع، بينما ستواصل الدول الخليجية الاستثمار في تقنيات الذكاء الاصطناعي الناشئة، ما يمكن أن يعود بالفوائد على المنطقتين بفضل مواطن القوة لدى كل منهما.



زار المشاركون الدورة التاسعة لمعرض طريق الحرير الدولي ومنتدى الاستثمار والتجارة للتعاون بين شرق وغرب الصين، وذلك في مدينة شيان بمقاطعة شنشي شمال غرب الصين، بتاريخ 21 مايو 2025، (وكالة الصحافة الفرنسية).

رقمنة الممرّات الاقتصادية: التحدي التالي أمام الدول الخليجية

يُحدث إدماج التكنولوجيا الرقمية ثورةً في الممرّات الاقتصادية وتحوّلاً على صعيد كفاءة التجارة وإدارة البنى التحتية. ولقد وضعت الدول الخليجية نفسها في طليعة الرقمنة، من خلال البناء على الذكاء الاصطناعي واللوجستيات الذكية لتحسين طرق التجارة وزيادة مستوى الشفافية في سلاسل الإمداد. ولكن، لم يعد توسيع البنية التحتية الرقمية مجرداً مطلباً اقتصادياً، بل أصبح ضرورة إستراتيجية أيضاً.

من الممكن أن يؤدي اعتماد التقنيات الحديثة، ولا سيّما استخدام الذكاء الاصطناعي والبيانات الضخمة، إلى تحسين كفاءة الممرّات التجارية بشكل ملموس. بالفعل، تستخدم الموانئ الذكية، مثل ميناء جبل علي في الإمارات العربية المتحدة، أنظمة إدارة حركة المرور المعتمدة على الذكاء الاصطناعي، ونظاماً آلياً لتخليص الجمارك، وإدارة سلاسل الإمداد بتقنية سلسلة الكتل «البلوك تشين»، ما يخفّض تكاليف المعاملات ويُعزز أمن التجارة. وتُساهم سرعة المعالجة التي توفرها البنى التحتية المعززة بالذكاء الاصطناعي في خفض التكاليف التشغيلية وانبعاثات الكربون، ما يجعل هذه الموانئ الذكية أكثر استدامة وتنافسية. وتُقود الهيئة العامة للموانئ (موانئ) في المملكة العربية السعودية عمليّة تطوير البنى وفقاً لهذا النموذج، بما في ذلك ميناء الإسكندرية في مصر وميناء تشينغدو في الصين. في أعقاب زيارة الرئيس ترامب إلى دول مجلس التعاون الخليجي، شهدت المنطقة تدشين موجة جديدة من مراكز البيانات المجهزة بأحدث تقنيات الذكاء الاصطناعي. ويتوقّع أن تشكّل هذه المراكز نقاطاً محوريةً داخل سلاسل التوريد المتعلقة بالممرّات الاقتصادية، كما تؤدّي دوراً حيوياً كمراكز ترابط رئيسية. يبدو أنّ الدول الخليجية الأكثر ثراء، مثل السعودية والإمارات وقطر، تركّز بشكل كبير على تعزيز الترابط الرقمي، ما قد يؤثّر في طريقة تعاملها مع مشاريع البنية التحتية التقليدية. ويعكس هذا التغيير اتجاهات أوسع في العولمة، وقد تكون له تداعيات على نجاح الممرّات الاقتصادية في المستقبل. في المقابل، لا تزال الصين تضطلع بدور نشط في تعزيز الترابط التكنولوجي في مشاريعها، حتى أنّ تنسيق جهود التوحيد القياسي للتأثير في معايير الذكاء الاصطناعي في الدول النامية يشكّل جزءاً من مبادرة الحزام والطريق. وفي ظلّ سعي الدول الخليجية إلى الاستفادة من الخبرة التكنولوجية الصينية في بناء البنى التحتية، من المرجّح أن تتبني أيضاً معايير الصين في مجال الذكاء الاصطناعي والتكنولوجيا، وهو توجه يُثير قلق الولايات المتحدة. غالباً ما تكون التكنولوجيا المستخدمة في هذه المشاريع مستوردة من الصين، إلّا أنّ بكين لا «تفرض» قدراتها الرقمية على المنطقة؛ بل إنّ دول الشرق الأوسط هي التي تسعى جاهدة وراء هذه الاستثمارات الرقمية بما يتماشى مع أهدافها الإستراتيجية الخاصة. من الواضح أنّ العناصر الرقمية للتعاون التكنولوجي والتجاري باتت لا تقلّ أهميّة عن اللوجستيات التقليديّة.

ويمكن لانخراط الدول الخليجية في الممرّات الاقتصادية أن يُحقق استفادة هائلة من ثورة المدفوعات الرقمية عبر تسهيل المعاملات العابرة للحدود وتقليص الاعتماد على الوسطاء المصرفيين التقليديين.

استكمالاً لبنيتها التحتية الذكية، اعتمدت الدول الخليجية أيضاً قوانين أكثر تطوراً للمدفوعات الرقمية، مثل الإطار التنظيمي لتقنية البلوك تشين الصادر عن مصرف البحرين المركزي في العام 2019، والذي يضع اقتصادات الخليج في موقع المراكز التجارية المبتكرة. وتُعَدّ تقنية البلوك تشين مفيدة بشكل خاص لتحسين الكفاءة، إذ بإمكان شفافيتها وقدرتها على التسوية الفورية تعزيز الثقة والكفاءة والأمان في التجارة المعقّدة بين دول متعدّدة. ويمكن لانخراط الدول الخليجية في الممرّات الاقتصادية أن يُحقق استفادة هائلة من ثورة المدفوعات الرقمية عبر تسهيل المعاملات العابرة للحدود وتقليص الاعتماد على الوسطاء المصرفيين التقليديين.

يجب تطوير ممّرات، مثل الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا ومبادرة الحزام والطريق، لتتجاوز حدود السكك الحديدية والموانئ لتشمل الشرايين الرقمية مثل كابلات الألياف الضوئية ومراكز البيانات وأنظمة اللوجستيات المعتمدة على الذكاء الاصطناعي، والتي باتت تُشكّل العمود الفقري للتجارة العالمية المتنامية. وبفضل البنية التحتية للجيل الخامس (G5) والطموحات الرقمية، فإنّ الدول الخليجيّة في موقع مثالي لقيادة هذا المجال الناشئ. علاوة على ذلك، يمكن لمشاركة الدول الخليجية في ممّرات مثل الممرّ الاقتصادي الرابط بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا أن تخدم أيضاً الدبلوماسية البيئية. من شأن إدماج اللوجستيات الخضراء والسكك الحديدية للكهربة وآليات حساب الكربون في هندسة الممّرات أن يضمن استدامة هذه المبادرات وأن يعزّز أيضاً تطّعات الدول الخليجية إلى الريادة في مجال الابتكار المناخي، لا سيّما قبيل انعقاد مؤتمرات الأطراف (COP) المستقبلية حول تغيّر المناخ.

وفي ظلّ انتشار استخدام هذه التقنيات، يجب على الممّرات الاقتصادية التأكّد من أنّ الأطر التنظيمية تواكب وتيرة التحوّل الرقمي. في الواقع، يُشكّل النقص في تمويل التكنولوجيا المالية، والاختناقات التنظيمية، والمخاوف بشأن أمن البيانات، تهديداً للاقتصاد الرقمي. وبينما أحرزت الدول الخليجية تقدماً ملحوظاً في مجال الحوكمة الرقمية، لا تزال مسألة ضمان تحقيق التوافق مع المعايير العالمية تُمثل تحدياً مستمراً، إذ يمكن أن تُشكّل التشريعات، مثل قوانين توطين البيانات الصارمة في السعودية، عوائق تقنية أمام تعزيز الممّرات التجارية الحديثة. ومع ذلك، يمكن أن تثبت هذه التشريعات فائدتها في حال استُخدمت بفعالية. فقد أرغمت القوة التنظيمية التقنية في الرياض، مقرونةً بوفرة سيولتها المالية، دولاً أخرى على التوافق مع إستراتيجيتها التنموية المخصصة لهذه التقنيات الجديدة. ويمكن توسيع نطاق هذه الإستراتيجية لتشمل الممّرات الدولية، بحيث تُصبح الدول الخليجية قادرة على وضع المعايير والممارسات بنفسها، فتشجّع التوافق التقني المذكور آنفاً، ولكن وفقاً لأولوياتها وشروطها الخاصة.



الأمين العام لمجلس التعاون الخليجي جاسم البديوي ووزراء خارجية الكويت وقطر وسلطنة عُمان ومصر والسعودية والبحرين والإمارات العربية المتّحدة في صورة جماعية عقب اجتماع المجلس الوزاري رقم 163 لمجلس التعاون في مكة المكرمة، بتاريخ 6 مارس 2025. (تصوير عامر حلي / وكالة الصحافة الفرنسية).

تُعيد الممرّات الاقتصادية رسم معالم التجارة العالميّة والدبلوماسية، إذ تُوفّر فرصاً جديدة للاندماج الإقليمي ودفع عجلة التنمية الاقتصاديّة. غير أنّ هذه المبادرات، على الرغم من الفرص الواعدة التي تحملها، تواجه تحديات جيوسياسية وماليّة وتنظيميّة معقّدة، ويجب معالجتها لضمان استدامة المبادرات على المدى البعيد.

لا تشكّل الممرّات الاقتصادية مسارات لوجستيّة فحسب، بل تُعدّ أدوات للإستراتيجيةّ الجيوسياسية والتنوع الاقتصادي وتعزيز الاستقرار الإقليمي. وتحتلّ الدول الخليجيّة مكانةً جوهريّة في صلب هذا التحوّل، مستخدمةً مشاريع التجارة والبنية التحتية لترسيخ موقعها كمراكز اقتصادية عالميّة. إنّ مشاركتها الإستراتيجية في ممرّات متعدّدة، مقرونة باستثماراتها في التجارة الرقميّة والترابط في مجال الطاقة، تضعها في طليعة الاقتصاد العالميّ دائم التطوّر. وعلى الرغم من الآفاق الواعدة التي تقدّمها الممرّات الاقتصادية، لا تزال المخاطر قائمة. فقد تعيق فعاليّة هذه المشاريع عوامل مثل الاضطرابات السياسيّة والتفاوت في الأطر التنظيمية والقيود المالية. وللحدّ من هذه المخاطر، يجب على صنّاع القرار إعطاء الأولوية للإستراتيجيات الاستثماريّة البراغماتيّة والتعاون المؤسسي والحوكمة الشاملة. كما يجب أن يتأكّدوا من أنّ هذه المشاريع تفيد السكان المحليين فعلاً، من خلال توفير فرص اقتصادية وتطوير القوى العاملة.

في المستقبل، سيظلّ دور الممرّات الاقتصادية محورياً في رسم معالم التجارة العالمية وتوجيه مساراتها. وسيعتمد نجاح هذه المبادرات على مدى قدرة الدول على إدارة التعقيدات الجيوسياسية بفعاليّة وضمان التمويل المستدام وتطبيق أطر السياسات الإستراتيجية. ومن خلال تعزيز التعاون المتعدّد الأطراف والاستفادة من التقدّم التكنولوجي ودعم الاستدامة المالية، يمكن أن تتحوّل الممرّات الاقتصادية إلى محرّكات قوية للنمو والاستقرار في عالم يزداد ترابطاً يوماً بعد يوم.

الشكر والتقدير

يتقدّم مجلس الشرق الأوسط للشؤون الدولية ومنتدى الخليج الدولي بأسمى آيات الامتنان والتقدير إلى الثمانية عشر مشاركاً في الورشة التي انعقدت بمدينة إسطنبول، تركيا، في الخامس والسادس من فبراير 2025. نحن ممتنون للخبراء والباحثين والممارسين من مختلف التخصصات الأكاديمية والمهنية، الذين حضروا من الدول الخليجية وتركيا والصين وأوروبا والهند والولايات المتحدة، إذ ساهمت رؤاهم وخبراتهم في إثراء التحليل وتعزيز جودة البحث المقدم في هذا التقرير. وحرصاً منا على الالتزام بقواعد معهد تشاتام هاوس التي نُظمت بموجبها هذه الورشة، فإننا نحفظ بسرية أسماء المشاركين. كما نتوجه بخالص الشكر والتقدير إلى فريق عمل منتدى الخليج الدولي، خاصةً الباحثين المساعدين أليك سيلفا بينتو وجوليا نوفاك، والمحزّرين تريفور فيلست وكامرون فيلز، وكذلك فريق قسم التواصل والإعلام بمجلس الشرق الأوسط للشؤون الدولية، والزميلة الزائرة المبتدئة أميمة شلي، والباحثة المساعدة ميساء هواربي، على جهودهم الدؤوبة والتميّزة التي بذلوها طيلة مراحل البحث والتحرير والإصدار. ولولا الدعم السخي من جميع المشاركين في مناقشات الورشة وإعداد هذا التقرير وصياغته وتحريره وإصداره، لما تمكنا من إنجاز هذا العمل العلمي القيّم.

دالية غانم هي زميلة أولى ومديرة برنامج الصراعات والأمن في مجلس الشرق الأوسط للشؤون الدولية. وتركّز بحوثها على السياسات في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، بما في ذلك قضايا العنف السياسي، والتطرّف، والعلاقات المدنية العسكرية، والدراسات الجنديرية. وكانت غانم سابقاً مديرة برنامج الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ومحلّلة أولى في المعهد الأوروبي للدراسات الأمنية التابع للاتحاد الأوروبي، حيث ركّزت بحوثها على جوانب التداخل المعقّد بين الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والاتحاد الأوروبي. وقبل تولّيها المنصب في المعهد، كانت باحثة أولى مقيمة في مركز كارنيغي للشرق الأوسط في بيروت حيث تعمّقت في المشهد السياسي والاقتصادي والأمني المعقّد في الجزائر.



دانيا ظافر هي زميلة أولى غير مقيمة في مجلس الشرق الأوسط للشؤون الدولية والمديرة التنفيذية لمنتدى الخليج الدولي في واشنطن العاصمة. وهي كذلك محاضرة في مركز الدراسات العربية المعاصرة في جامعة جورج تاون. عملت ظافر في السابق في مركز الشرق الأدنى وجنوب آسيا للدراسات الإستراتيجية التابع لجامعة الدفاع الوطني، في واشنطن العاصمة، حيث تولّت مسؤولية بناء العلاقات مع الضباط العسكريين والشخصيات الدبلوماسية في الشرق الأوسط. وهي خبيرة في العلوم السياسية وتركّز على الاقتصاد السياسي والعلاقات الدولية، كما هي خبيرة بشكل خاص في شؤون الجغرافيا السياسية الإقليمية في منطقة الخليج، والعلاقات الأمريكية الخليجية، والاقتصاد السياسي لدول مجلس التعاون الخليجي.





MIDDLE EAST COUNCIL ON GLOBAL AFFAIRS

مجلس الشرق الأوسط للشؤون الدولية
برج المانع، المنطقة 60، الشارع 850، المبنى 42، الطابق
الثالث، ص. ب: 22694، الدوحة، قطر

Tel +974 4422 7802

info@mecouncil.org

www.mecouncil.org

✕ @ME_Council

f Middle East Council on Global Affairs

📷 Middle East Council on Global Affairs

in Middle East Council on Global Affairs



منتدى الخليج الدولي
Gulf International Forum

1331 Pennsylvania Ave NW

Suite 515 North

Washington, DC 20004

Tel: +1 (202) 967 - 7900

info@gulfif.org

www.gulfif.org

✕ @GulfIntlForum

▶ Gulf International Forum

in Gulf International Forum