



“الممر الإقتصادي بين الهند وأوروبا”.. ممراً جديداً بدلاً عن قناة السويس؟



“الممر الإقتصادي بين الهند وأوروبا”..
ممراً جديداً بدلاً عن قناة السويس؟

لقد أثار إعلان الاتفاق على ممر اقتصادي جديد بين الهند وأوروبا بمشاركة السعودية والإمارات وإسرائيل خلال قمة العشرين، جدلاً واسعاً على مواقع التواصل حول جدوى المشروع والمعايير التي اختيرت على أساسها الدول التي سيمر بها الطريق وإمكانية تأثيره على قناة السويس.

**** متى ظهرت فكرة الممر؟**

يتم الإعداد للمشروع منذ يوليو ٢٠٢٢ حيث تحدث بايدن عن الحاجة إلى مزيد من التكامل الاقتصادي الإقليمي من دون أن يفصح عن شيء.

وفي يناير الماضي، بدأ البيت الأبيض بإجراء محادثات مع الشركاء الإقليميين. وعملت جميع الأطراف منذ ذلك الحين على وضع اللمسات الأخيرة على تفاصيل الاتفاق الذي أعلن عنه.

**** تفاصيل المشروع.**

تم الإعلان عن المشروع على هامش قمة مجموعة العشرين التي عقدت في مدينة نيودلهي الهندية يوم السبت، بين سبعة دول وكيانات، من خلال مذكرة تفاهم اتفق عليها القادة بمن فيهم الرئيس الأمريكي جو بايدن ورئيس الوزراء الهندي ناريندرا مودي وولي العهد السعودي محمد بن سلمان الذي أعلن عن المشروع. وحظيت باهتمام عالمي رغم غموض تفاصيلها.

هذا المشروع هو شراكة من أجل البنية التحتية العالمية والاستثمار والممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا. وسُمي للدعاية باسم "الممر الأخضر" فقط ، وغالباً لأنه جزء منه هو خط لنقل الهيدروجين الأخضر الذي يعتبر وقود المستقبل.

الخط هو خط IMEC ، وهو اختصار لـ India Middle East Europe Economic corridor أو محور الهند - الشرق الأوسط - أوروبا .

**** ربط الشرق الأوسط بالهند بأوروبا.**

يربط هذا المشروع بين ٢٠ دولة في ٣ قارات، فيهدف إلى ربط دول الشرق الأوسط بالسكك الحديدية وبالهند عبر خطوط ملاحية من موانئ المنطقة. وهو بذلك يتضمن شقين في البنية التحتية، الملاحة البحرية والسكك الحديدية.

**** كيف سيعمل المشروع؟**

يتألف المشروع من ممرين منفصلين هما:

١- الممر الشرقي، الذي يربط الهند مع الخليج العربي .

٢- الممر الشمالي، الذي يربط الخليج بأوروبا. فينطلق من الهند بحراً باتجاه موانئ الإمارات ثم المتابعة براً في السعودية والأردن واسرائيل، وصولاً إلى اليونان ثم دول غرب أوروبا. مثل (اليونان وإيطاليا وفرنسا).
وسيشمل المشروع أيضاً كابلاً بحرياً جديداً وبنية تحتية لنقل الطاقة، وفقاً لما ذكرته "فايننشال تايمز".

**** هدف المشروع.**

١- إنشاء خطوط للسكك الحديدية، وربط الموانئ البحرية، لرفع حجم التبادل التجاري وتسهيل مرور البضائع، وتعزيز سلاسل الإمداد الإقليمية وتقليل الانبعاثات المضرّة بالبيئة.

٢- بحث تصدير الكهرباء والهيدروجين النظيف عبر أنابيب، من أجل تعزيز أمن الطاقة، ودعم جهود تطوير الطاقة النظيفة، إضافة إلى تنمية الاقتصاد الرقمي عبر الربط والنقل الرقمي للبيانات من خلال كابلات الألياف البصرية.

ورغم أن الولايات المتحدة طرف رئيس في الاتفاقية، فإن دورها الرعاية والاستثمار ولا يشملها الممر. فالولايات المتحدة لم تحدد جدولاً زمنياً لانطلاق المشروع لكن مصادر رسمية رجحت إعداد خطة خلال ٦٠ يوماً لوضع محددات المشروع علي أن يستكمل العام المقبل، وما تزال التكاليف المتوقعة للمشروع غير واضحة، ولكنه مدعوم ومُرحب به من قبلها.

وعليه، يُثير الممر الجديد تساؤلات عن تأثيره علي طرق التجارة الحالية. فخبراء حذروا من تراجع أهمية قناة السويس، التي تستحوذ علي ١٢% من التجارة العالمية، لكننا نري أن الممر لا يُلغي عمل القناة ؛ نظراً لعدة عوامل فنية واقتصادية سنعرض لها تالياً.

**** وضع قناة السويس.**

لا يمكن تحديد التأثير الدقيق لمشروع الممر الجديد على قناة السويس حتى يتم تنفيذه بشكل كامل وتحديد نطاقه وتأثيره الفعلي على حركة التجارة العالمية. ولكننا - حتى الآن - لا نري في هذا الممر الجديد أي تهديد مباشر يُذكر علي حركة ومعدل نقل التجارة والبضائع في القناة، وذلك لعدة أسباب:-

١- الفرق في الأهمية بين قناة السويس وبين أية وسيلة برية - قطارات وطرق- وحتى جوية - طائرات - ليست أمور سياسية ولكنها أمور متعلقة بعلم الفيزياء من الوزن، الكتلة، السحب، الرفع والطفو إضافة إلى التكاليف المتعلقة بها، فلو استطاع أحداً تغيير تلك القوانين الطبيعية يمكنه اختراع وسيلة أرخص وأسرع من البحر.

- ٢- انخفاض تكلفة النقل البحري مقارنة بالبري، زيادة حجم البضائع المنقولة عبر السفن والحاويات البحرية مقارنة بوسائل النقل الأخرى، وأن المرور بقناة السويس لا يحتاج إلى أعمال شحن وتفريغ للمنتجات التي تحملها السفن.
- ٣- صعوبات لوجستية في تفريغ سفن الحاويات الكبيرة لقطارات وإعادة تحميلها تاني في إسرائيل. فأى مستثمر وأي عقل بشري سيوافق علي مثل تلك المتاعب؟.
- ٤- السفن تمر عبر قناة السويس دون المساس بحمولتها، أي لا تتم عمليات تفريغ وشحن أكثر من مرة، بل تظل الشحنة كما هي وبنفس الطريقة التي تم التحميل بها في بلد القيام حتى الوصول إلى الميناء المستهدف، وبالتالي لا توجد أي تلفيات.
- ٥- لا يمكن حدوث مثل هذه المشروعات بدون المرور بمصر نظراً لتفرد موقعها وقلة تكلفة ووقت النقل مما يجعل استحاله تغيير المسار من خلالها حيث أن مثل هذه المشروعات ليس لها أي تأثير على مجرى قناة السويس.
- ٦- لا يمكن توفير الكثير في المسافة ولا في وقت الملاحة بين موانئ الهند وأوروبا.
- ٧- طبيعة ما تحمله السفن التي تمر بالقناة، فهي سفن حاويات عملاقة أو ناقلات نפט وغاز إلي أوروبا، وذلك لا يُمثل تهديد في حد ذاته.
- ٨- أن الطريق الجديد (الممر الاقتصادي) يمر عبر مناطق بها توترات، بينما تتمتع قناة السويس بالأمن والاستقرار، وهي تتوسط قارات العالم.
- ٩- الخبرات البشرية المكتسبة لموظفي قناة السويس عبر سنوات طوال من العمل في هذا المجال.
- ١٠- الصين -أكبر مصدر في العالم- لن تستخدم هذا الممر التجاري، حيث أنه مُعد في الأساس لمنافستها.

**** التحديات الحقيقية لهذا الممر الجديد.**

إن مشروع الممر الاقتصادي بين الهند وأوروبا قد يشكل تحدياً لمصر في عدة جوانب. **أولاً،** أن المشروع سيغير واقع منطقة الشرق الأوسط وصورة إسرائيل، وأنه مفيد اقتصادياً وسياسياً، وأن موانئ إسرائيل وخط سكة الحديد ستمثل بوابة لربط أوروبا بآسيا، مروراً بالأردن والخليج والعكس. مما يُهدد الوضع الجيو-سياسي والجيو-استراتيجي المصري في المنطقة.

ثانياً، قد يعني المشروع تقليل الاعتماد على مصر كنقطة توزيع رئيسية للشحنات التجارية، وبالتالي فإنه يمكن أن يؤدي إلى تراجع دور مصر في التجارة الدولية وفقدان فرص العمل والاستثمار في قطاع النقل واللوجستيات.

ثالثاً، تهديد وضع مصر كمر مهم للكابلات البحرية للاتصالات والإنترنت، حيث يوجد بها أحد أضخم الكوابل البحرية في العالم .. وذلك بعد عقد " المصرية للاتصالات" شراكة عالمية لإنشاء الكابل البحري القاري " ٢ "Africa من أجل تعزيز مستقبل خدمات الإنترنت بأفريقيا والشرق الأوسط.

رابعاً، تهديد لمشاريع الاستثمارات الأجنبية في مجال الهيدروجين الأخضر، حيث قد أعلنت الحكومة في وقت سابق، عن قدرتها في جذب استثمارات أجنبية تقدر بـ ٤٠ مليار دولار في منطقة محور قناة السويس بحلول ٢٠٣٠ بعد تدعيم وتعزيز بنيتها التحتية للتحويل لمركز طاقة متجددة.

وأخيراً، قد يواجه مصر تحدياً في تطوير وتحديث البنية التحتية والخدمات اللوجستية المرتبطة بالقناة، حيث يمكن أن تفشل في الاستفادة بشكل كامل من الفرص التي يوفرها المشروع وتواكب تحديات السوق العالمية.

وتجدر الإشارة هنا إلى أن حقيقة مشروع هذا الممر الجديد كغيره من الممرات التي يسعى لها البيت الأبيض -دائماً - من أجل إيجاد ممر بديل لمشروع "الحزام والطريق" الذي أعلنت عنه الصين في وقت سابق ولكن لا يمكن حدوث مثل هذه المشروعات بدون المرور بمصر؛ نظراً لتفرد موقعها وقلة تكلفة ووقت النقل مما يجعل استحاله تغيير المسار من خلالها حيث أن مثل هذه المشروعات ليس لها أي تأثير على مجرى قناة السويس، خاصة وأن أكثر من ٨٠ % من حركة التجارة حول العالم عن طريق النقل البحري وهو الأقل تكلفة بحيث يكون مسار الرحلة بالكامل بحرياً وذلك أفضل من عملية النقل متعدد الوسائط لأن عمليات الشحن والتفريغ في النقل متعدد الوسائط والذي يكون جزء منه بحري والآخر بري سواء عن طريق السكة الحديدية أو الطرق يتسبب في نسب هدر قد تحدث أثناء عمليات الشحن والتفريغ.

بالإضافة إلى أنه من الصعب أن يتم مثل هذا المشروع الذي تم طرحه من خلال الولايات المتحدة الأمريكية حيث أنه يواجه تحديات كبيرة جداً وصعب التغلب عليها والتي تصل إلى حد استحالة تنفيذها وتبدأ من تعاضم تكاليف الإنشاء الباهظة وصعوبة التضاريس والجغرافيا والاستقرار والحالة الأمنية في الكثير من المناطق التي يصعب السير عليها والتي تتطلب تكاليف أعلى ووقت أكثر لتفادي المرور منها بالإضافة إلى استمرار نسبة احتمالية تدني الاستقرار والحالة الأمنية في المسارات البديلة.

وفى النهاية، نري أن هذا المشروع أو غيره لا يرقى للحديث عن كونه مشروعاً منافساً للنقل من خلال قناة السويس لأن أي مستثمر يبحث عن الطريق الأقصر في المسافة والذي يكون أقل في التكلفة وقبل ذلك كله الأمان وثقل الموقع الجغرافي والاستراتيجي وقربه من مناطق الاستهلاك والأسواق والأيدي العاملة الرخيصة.

فكيف يمكننا أن نتصور أن قطار بحمولة ١٠٠ حاوية يستطيع أن يُنافس سفينة تحمل ٢٥ ألف حاوية؟ - فمثلاً - السفينة التي تُسمي بـ MSC Golsen تحمل ٢٣٥٠٠ حاوية طول كل حاوية ٧ متر .. فلو نقلنا حمولتها على قطار "بدون فواصل" ستصل لحوالي ١٦٥ كيلومتر .. أي أن سفينة واحدة تعبر قناة السويس سيكون طول قطارها موازي لطول المسافة بين بوابة القاهرة لبوابة اسكندرية - الطريق الصحراوي- فأبي قاطرة تستطيع أن تقطر مثل تلك الكتلة؟

قولاً واحداً لم ولن يكون هناك بديل لقناة السويس في العالم ولو بعد ١٠٠٠ عام، فهي الممر الأقدم الأقرب لكل العالم والأكثر أماناً وكل ما يُقال هو مجرد جعجعة فارغة. فلا يوجد في العالم بديل بري أو بحري أو جوي عن قناة السويس وإلا كانت بريطانيا أنشأته فوراً بعد أن أعلن الرئيس الراحل/ جمال عبد الناصر قرار تأميم القناة.

حزب العدل