وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministry of Higher Education & Scientific Research

مجلة السلام الجامعة
Journal of Alsalam University
علمية محكمة
للعلوم الانسانية

مجلة السلام الجامعة

مجلة فصلية محكّمة للعلوم الإنسانية

تُصدرها كلية السلام الجامعة

الرقم الدولي للمجلة
(2522 - 3402)
ISSN - 2959555-X (Print)
ISSN - 29595541- (Electronic)
https://iasj.rdd.edu.iq/journals/journal/view/74

العدد الثالث والعشرون
المجلد الاول

حزيران
١٤٤٧هـ - ٢٠٢٦م

رقم الإيداع في دار الكتب والوثائق:
(2127) لسنة 2015 ميلادية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministry of Higher Education & Scientific Research

مجلة كلية السلام الجامعة
للعلوم الانسانية

مجلّة

السلام الجامعة

مجلة فصلية محكمة للعلوم الإنسانية

تُصدرها كلية السلام الجامعة

العدد / ٢٣
حزيران / ٢٠٢٦

الرقم الدولي للمجلة (3402-2522)

ISSN – 2959-555X (Print)

ISSN – 2959-5541 (Electronic)

https://iasj.rdd.edu.iq/journals/journal/view/74

حقوق النشر محفوظة

- **الحقوق محفوظة للمجلة.**
- **الحقوق محفوظة للباحث من تاريخ تسليم البحث إلا في حالة تنازله خطيًا.**

بسم الله الرحمن الرحيم

﴿وَقُلِ اعْمَلُوا فَسَيَرَى اللَّهُ عَمَلَكُمْ وَرَسُولُهُ
وَالْمُؤْمِنُونَ وَسَتُرَدُّونَ إِلَى عَالِمِ الْغَيْبِ وَالشَّهَادَةِ
فَيُنَبِّئُكُمْ بِمَا كُنْتُمْ تَعْمَلُونَ﴾

سورة التوبة، الآية (١٠٥)

١. اسم المجلة: مجلة السلام الجامعة.
٢. اختصاص المجلة: العلوم الإنسانية والتطبيقية.
٣. جهة الاصدار: كلية السلام الجامعة.
٤. الموقع الالكتروني: www.alsalam.edu.iq
٥. البريد الالكتروني: journal@alsalam.edu.iq
٦. رابط المجلة على موقع المجلات الأكاديمية العراقية:
https://iasj.rdd.edu.iq/journals/journal/view/74

المراجعة اللغوية

أ.م.د. سعيد عبد الرضا خميس / اللغة العربية

الأستاذ طارق العاني / اللغة الإنكليزية

الاشراف الطباعي والالكتروني

أ.م.د. يوسف نوري حمه باقي

لغة النشر

اللغة العربية، اللغة الإنكليزية

التحكيم العلمي

البحوث التي تقبل للنشر في المجلة تعرض على أساتذة خبراء متخصصين تختارهم هيأة تحرير المجلة

مجالات التوزيع

جمهورية العراق، والدول العربية والدول الأجنبية على سبيل التبادل الثقافي والعلمي

مصادر التمويل: ذاتية

رقم الإيداع في المكتبة الوطنية: (2127) لسنة 2015 ميلادية

الرقم الدولي للمجلة: (3402 – 2522)

ISSN- 2959-555X (Print) / ISSN- 2959-5541 (Electronic)

رئيس التحرير

أ.د. عبد السلام بديوي يوسف الحديثي / عميد الكلية

نائب رئيس التحرير

أ.د. صبيح كرم زامل موسى الكناني / معاون العميد للشؤون العلمية

مدير التحرير

أ.م.د. أحمد عباس محمد / التخصص: فلسفة أصول الدين

قسم علوم القرآن والتربية الإسلامية كلية السلام الجامعة

هاتف مدير التحرير

٠٧٧١٠٠٤٥٥٦٦

٠٧٧٠٢٦٢١١٩٦

هيئة تحرير مجلة كلية السلام الجامعة

١. الأستاذ الدكتور عبد السلام بديوي يوسف الحديثي / Professor Dr. Abdul Salam Badiwi Yousef Al-Hadithi /
لغة عربية ـــ عميد كلية السلام الجامعة / رئيس التحرير

٢. الأستاذ الدكتور صبيح كرم زامل موسى الكناني / Professor Dr. Sabih Karam Zamil Musa Al-Kanani /
إدارة تربوية ـــ معاون العميد للشؤون العلمية ـــ كلية السلام الجامعة / نائب رئيس التحرير

٣. الأستاذ المساعد الدكتور أحمد عباس محمد / Assistant Professor Dr. Ahmed Abbas Mohamed /
فلسفة أصول الدين ـــ كلية السلام الجامعة / مدير التحرير

٤. الأستاذ الدكتور محسن عبد علي الفريجي / Professor Dr. Mohsen Abdel Ali Al-Fariji /
علوم جغرافية ـــ وزارة التعليم العالي والبحث العلمي/ العراق

٥. الأستاذ الدكتور كامل علي الويبة / Professor. Dr. Kamel Ali Al-Weba /
علوم تاريخ ـــ جامعة بنغازي/ ليبيا

٦. الأستاذ الدكتور عبد الله بلحاج / Professor Dr. Abdullah Belhaj /
لغة عربية ـــ جامعة سوسة / تونس

٧. الأستاذ الدكتور حنان صبحي عبد الله / Professor Dr. Hanan Sobhi Abdullah /
تخطيط ستراتيجي ـــ مركز البحوث / بريطانيا

٨.الأستاذ المساعد الدكتور يوسف نوري حمه باقي / Assistant Professor. Dr. Yousef Noori Hama Baqi/
فلسفة في الشريعة الإسلامية ـــ فقه مقارن، قسم الشريعة ـــ كلية العلوم الإسلامية / جامعة بغداد

٩.الأستاذ الدكتور عبد الله هزاع علي الشافعي / Professor. Dr. Abdullah Hazza Ali Al-Shafi'i /
علم النفس الرياضي /كلية السلام الجامعة

١٠. الأستاذ الدكتور ماجد مطر عبد الكريم / Professor Dr. Majid Matar Abdel Karim /
كلية السلام الجامعة

١١. الأستاذ الدكتور ردينة مطر عبد الكريم / Professor Dr. Rudina Matar Abdel Karim /
كلية السلام الجامعة

١٢. الأستاذ المساعد الدكتور إبراهيم راشد الشمري / Assistant Professor Dr. Ibrahim Rashid Al-Shammari /
إدارة أعمال تنمية بشرية /كلية السلام الجامعة

١٣. الأستاذ المساعد عنيد ثنوان رستم / Assistant Professor. Anaid Thanwan Rustom /
رئيس قسم المالية والمصرفية /كلية السلام الجامعة

كلمة العدد

الحمد لله رب العالمين والصلاة والسلام على أشرف المرسلين، وعلى آله الطاهرين وصحبه أجمعين، وبعد:

بين يديك عزيزي القارئ العدد الثالث والعشرون من "مجلة السلام الجامعة" التي تعانق أخواتها المجلات العلمية المحكمة التي تعتمد المستوعبات العلمية العالمية أحد أهم الجوانب في حساب المعدل التراكمي من خلال تواجدها في الموقع الالكتروني الوزارة التعليم العالي والبحث العلمي الخاص بالمجلات العلمية لتصنيف الجامعات والكليات الحكومية والأهلية في العراق والعالم يحمل العدد بين طياته بحوثاً ودراسات من نتاج أساتذة الكلية وعدد من الباحثين من خارجها، تخص موضوعات تتعلق بتخصصات الكلية العلمية والإنسانية) وهي تعالج موضوعات حيوية تتعلق بحياة الفرد والمجتمع بشكل علمي منهجي، نرجو أن ينتفع منه المختصون والدارسون والمعنيون بالاختصاصات التي تنهض بها كلية السلام الجامعة، وطلبة الدراسات العليا وغيرهم داخل العراق وخارجه ونرى من المناسب ونحن نصدر هذا العدد أن نقدم شكرنا وتقديرنا العالي إلى السيد وزير التعليم العالي والبحث العلمي على الدعم الذي قدمه للتعليم الجامعي الأهلي، ونشكر كذلك السادة الباحثين الذين أسهموا في هذا العدد، وندعو الباحثين والمختصين إلى رفد المجلة والإسهام في أعدادها القادمة.

ومن الله التوفيق والسداد وللعلم والعلماء الموفقية والازدهار، والسلام عليكم ورحمة الله وبركاته.

أ.د. عبد السلام بديوي يوسف الحديثي

عميد الكلية

دليل المؤلفين

١. تنشر المجلة البحوث والدراسات التي تقع ضمن مجال تخصصها العلمي.

٢. أن يتسم البحث بالأصالة، والجدة، والقيمة العلمية، وسلامة اللغة، ودقة التوثيق.

٣. يمنح المؤلف الحقوق للمجلة بالنشر والتوزيع الورقي والإلكتروني، والخزن وإعادة استعمال البحث.

٤. أن يكون البحث مطبوعًا على الحاسوب بنظام (Simplified Arabic) على قرص ليزري مدمج (CD) على شكل ملف واحد وتزوّد هيأة التحرير بثلاث نسخ ورقية، ويمكن إرسال البحوث عبر بريد المجلة الإلكتروني.

٥. أن لا يزيد عدد صفحات البحث عن (٢٥) خمس وعشرين صفحة من الحجم (A4).

٦. يُكتب في وسط الصفحة الأولى من البحث ما يأتي:

أ. عنوان البحث باللغة العربية.

ب. اسم المؤلف باللغة العربية ودرجته العلمية، وشهادته، وجهة انتسابه.

ت. بريد المؤلف الإلكتروني.

ث. الكلمات المفتاحية.

ج. ملخصان أحدهما باللغة العربية والآخر باللغة الانكليزية، يوضعان في بداية البحث على أن لا يتجاوز الملخص الواحد (٢٥٠) كلمة.

٧. يكتب عنوان البحث في وسط الصفحة بحجم خط (١٦ .Bold).

٨. يكتب اسم المؤلف في وسط الصفحة بحجم خط (١٢.Bold).

٩. تكتب جهة انتساب المؤلف بحجم خط (١٢) Bold.

١٠. يكتب عنوان البريد الإلكتروني بحجم خط (١٢) Bold.

١١. يكتب ملخص البحث بحجم خط (١٢) Bold.

١٢. تكتب الكلمات المفتاحية بحجم خط (١١) Bold.

١٣. جهات الانتساب تُثبت كالآتي: (الجامعة، الكلية، القسم، المدينة، البلد).

١٤. تكتب البحوث بنوع خط (Simplified Arabic) للغة العربية، وبخط نوع (Times New Roman للغة الإنكليزية وبحجم خط (١٤).

١٥. مسافة الحواشي الجانبية (٥٤,٢) سم، والمسافة بين الأسطر (١٥,١) سم.

١٦. على الباحث إتباع قواعد الاقتباس وتوثيق المصادر والمراجع والالتزام بأخلاقيات البحث العلمي.

١٧. تعتمد المجلة صيغتي (MLA) و(APA) في ترتيب المصادر والمراجع وتنسيقها.

١٨. تعتمد المجلة نظام فحص الاستلال باستعمال برنامج (Turnitin) ويرفض البحث الذي تتجاوز فيه نسبة الاستلال المقبولة عالميًا.

سياسة النشر

١. أن لا يكون البحث جزءًا من بحث سابق منشور، أو من رسالة جامعية قد نُوقِشَتْ، ويقدم الباحث تعهدًا بعدم نشر البحث أو عرضه للنشر في مجلة أخرى.
٢. يشترط لنشر الأبحاث المستلة من الرسائل والأطاريح الجامعية موافقة خطية من الأستاذ المشرف وفقًا للأنموذج المعتمد في المجلة.
٣. يُبلغ الباحث بقرار صلاحية النشر أو عدمها في مدة لا تتجاوز شهرًا واحدًا من تاريخ وصوله إلى هيأة التحرير.
٤. يلتزم المؤلف بإجراء تعديلات المحكمين على بحثه وفقًا للتقارير المرسلة إليه، ومن ثم موافاة المجلة بنسخة معدلة في مدة أقصاها (١٥) خمسة عشر يومًا.
٥. لا يحق للمؤلف المطالبة بمتطلبات البحث كافة بعد النشر.
٦. لا تُعاد البحوث إلى مؤلفيها سواء قبلت أم لم تُقبل.
٧. يخضع البحث للتقويم السرّي من خبيرين لبيان صلاحيته للنشر.
٨. يدفع المؤلف أجور النشر البالغة (١٢٥.٠٠٠) مائة وخمس وعشرون ألف دينار عراقي، و(١٥٠) دولارًا من خارج العراق، والاستلال.
٩. يحصل المؤلف على نسخة من المجلة المنشور فيها بحثه.
١٠. تعبّر البحوث المنشورة في المجلة عن آراء أصحابها لا عن رأي المجلة.
١١. لا تلتزم المجلة بنشر البحوث التي تخل بشرط من الشروط.
١٢. تلتزم المجلة بفهرسة ورفع البحوث التي تُنشر في المجلة في موقع المجلات الأكاديمية العلمية العراقية، رابط الموقع:

https://iasj.rdd.edu.iq/journals/

دليل المقومين

١. يُرجى من المقوم قبل الشروع بالتقويم التثبت من كون البحث المرسل إليه يقع في حقل تخصصه العلمي لتتم عملية التقويم.

٢. لا تتجاوز مدة التقويم (١٠) أيام من تاريخ تسلّم البحث.

٣. تذكر المقوّم إذا كان البحث أصيلًا ومهما لدرجة تلتزم المجلة بنشره.

٤. يذكر المقوّم مدى توافق البحث مع سياسة المجلة وضوابط النشر فيها.

٥. يذكر المقوّم إذا كانت فكرة البحث متناولة في دراسات سابقة، وتتم الاشارة إليها.

٦. يحدّد مدى مطابقة عنوان البحث لمحتواه.

٧. بيان مدى وضوح ملخص البحث.

٨. مدى إيضاح مقدمة البحث لفكرة البحث.

٩. بيان مدى عملية نتائج البحث التي توصل إليها الباحث.

١٠. تجري عملية التقويم بنحو سري.

١١. يُبلغ رئيس التحرير في حال رغب المقوّم في مناقشة البحث مع مقوم آخر.

١٢. تُرسل ملاحظات المقوِّم إلى مدير التحرير، ولا تجري مناقشات ومخاطبات بين المقوّم والمؤلف بشأن البحث خلال مدة تقويمه.

١٣. يبلغ المقوّم رئيس التحرير في حال تبين للمقوم أن البحث مستل من دراسات سابقة، مع بيان تلك الدراسات.

١٤. يُحدد المقوّم العلمي بشكل دقيق الفقرات التي تحتاج إلى تعديل من المؤلف.

١٥. تعتمد ملاحظات وتوصيات المقوّم العلمي في قرار قبول النشر وعدمه.

تعهد نقل حقوق الطبع والتوزيع

إني الباحث: .....

صاحب البحث الموسوم بـ: ((.....

.....

.....

.....)).

أتعهد بنقل حقوق الطبع والتوزيع والنشر إلى مجلة السلام الجامعة.

التوقيع:

التاريخ:

تعهد الملكية الفكرية

إني الباحث: .....

صاحب البحث الموسوم بـ: ((.....

.....

.....

.....)).

أتعهد بأن البحث قد أنجزته، ولم يُنشر في مجلة أخرى في داخل العراق أو خارجه، وأرغب في نشره في مجلة السلام الجامعة.

التوقيع:

التاريخ:

عناوين البحوث المقدمة لمجلة الكلية

ت	الباحث	عنوان البحث	رقم الصفحة
١.	أ.م.د. باسم محمد حسين علي	الذكاء الاصطناعي وتحليل ظاهرة المطابقة النحوية في اللغة العربية/ دراسة وصفية تطبيقية	١-٢٢
٢.	أ.م.د. عمر سعدي عباس الحيالي	مفهوم العقل عند الدكتور ناجي حسين جودة / مقاربات فلسفيّة صوفيّة	٢٣-٣٨
٣.	أ.د. خالد مصطفى عبيد عبد المنعم	أدب الخلاف والاختلاف عند الصحابة والتابعين (ﷺ) وأئمة المذاهب الأربعة / رؤية فكرية معاصرة	٣٩-٦٤
٤.	أ.د. سمر رحيم نعيمه أ.د. نزار كريم جواد	وول ستريت" النشأة والتطور التاريخي من التأسيس حتى العصر الحديث / دراسة تحليلية شاملة في الأبعاد الاقتصادية والسياسية والاجتماعية	٦٥-٩٠
٥.	أ.م.د. الحسن علي عبد الرحمن الرفاعي	الاستدلال بالحديث المرسل في استنباط الحكم الشرعي / دراسة أصولية تطبيقية	٩١-١٣٨
٦.	أ.م.د. أحمد جميل مهنا عطيوي	إحكَامُ القَولِ فيْ حَلَّ مَسَائِلِ العَوْل لِلشَّيخِ عَبد المُعطِي السّملاّوي (ت:١١٢٧هـ) / دِرَاسَة وَتَحقِيق	١٣٩-١٦٢
٧.	أ.م.د. فرح غانم صالح	الفضاء المكاني في روايات صبيحة شبر	١٦٣-١٨٤
٨.	أ.م.د. براء عادل مسعود	نَظَرِيَّةُ الإحبَاطِ فِي الدَّرسِ الكَلَامِي	١٨٥-٢٢٠
٩.	إشراف: أ.م.د. علي عناد زامل الباحثة: أنعام غني مسير	القوة الأخلاقية لدى طلبة الجامعة	٢٢١-٢٤٢
١٠.	أ.م.د. إيناس عباس صالح البيرماني	التغير الدَّلالي لألفاظ الحديث النبوي الشريف	٢٤٣-٢٦٦
١١.	أ.م.د. زينب حامد أمين السامرائي	أثر غياب المدقق الشرعي على العمل المصرفي الإسلامي	٢٦٧-٢٩٦

١٢.	أ.م.د. أحمد سعيد علوان	الأثرُ المعنويُّ والإعرابيُّ في تداخلِ معنى الاسميّةِ والفعليّةِ على بعضِ الأسماءِ / المَصدَرُ واسمُ الفاعِل إنموذجًا	٢٩٧-٣٢٦
١٣.	أ.م.د. زهراء عبد العزيز سعيد	الطائفة اليهودية العراقية ودورها في المجال الطبي / دراسة تاريخية	٣٢٧-٣٥٠
١٤.	أ.م.د. شهلاء حمزة صادق الجبوري	الحوكمة الإدارية وعلاقتها بالانغماس الوظيفي لدى رؤساء الأقسام	٣٥١-٣٦٦
١٥.	أ.م.د. هدى عبد الخالق عثمان	الإمام الذهبي بين ميزان النقد ووجدان العبادة / جمع ودراسة	٣٦٧-٣٨٨
١٦.	أ.م.د. حميد سلمان محمد	منهج المستشرق "مونتجمري وات" في كتابه "محمد في المدينة" / دراسة تحليلية نقدية	٣٨٩-٤١٨
١٧.	م.د. ورقاء جعفر مصحب نجم	مصادر التفسير عند الإمام الرازي (ت٦٠٦هـ) من خلال كتابه "مفاتيح الغيب"	٤١٩-٤٤٤
١٨.	م.د. فاطمة أحمد داود سلمان	أثر نموذجي إيزنكرافت وكوكس وماسيلاس في تدريس التاريخ على التحصيل وتنمية المهارات الاجتماعية لطالبات المرحلة الإعدادية	٤٤٥-٤٧٤
١٩.	م.د. حسين علي منصور حيدر	الفلسفة الوجودية بوصفها مدخلًا للأنسنة في فكر عبد الرحمن بدوي	٤٧٥-٤٨٦
٢٠.	م.د. عبد الرحمن طارق عطيه محسن	أزمة الفقر في المجتمع العراقي بعد عام ٢٠٠٣م	٤٨٧-٥٠٦
٢١.	م.د. شوقي صندل عبد اللطيف	القيم التربوية في كتاب البلاغة العربية للصف السادس الإسلامي / دراسة تحليلية	٥٠٧-٥٣٠
٢٢.	م.د. صابرين حسين عليوي	أثر استخدام استراتيجية مقترحة على وفق الامتصاص المعرفي في تحصيل طالبات قسم التاريخ والعزيمة الأكاديمية	٥٣١-٥٥٤

٢٣.	م.د. محمد مصلح مهدي المحمدي	المصالح والمفاسد في فهم القصة القرآنية	٥٥٥-٥٧٨
٢٤.	م.د. بلال لطيف ياس	المعنى القرآني بين السياق التاريخي والدلالة المفتوحة قراءة عند الشاطبي ونصر حامد أبو زيد	٥٧٩-٦٠٢
٢٥.	م.د. مها شكر محمود حسن	ممر – الهند–الشرق الاوسط– اوربا في منظور الاقتصاد السياسي الدولي دراسة في التحولات الجيو اقتصادية واعادة تشكيل موازين التجارة العالمية	٦٠٣-٦٢٨
٢٦.	م.د. عبد القادر حامد عبد الله القيسي	أحاديث المعاملة الزوجية في الكتب الستة / دراسة موضوعية	٦٢٩-٦٥٤
٢٧.	.د. سهى هادي علوش م.م. غدير علي عبد الكريم	المخدرات وأثرها على الأمن الفكري / دراسة تحليلية في ضوء الفكر والعقيدة الإسلامية	٦٥٥-٦٧٤
٢٨.	م.د. رؤى شاكر نعمه لازم	أثر العمل الصالح في تطوير الذات في ضوء القرآن الكريم	٦٧٥-٦٩٢
٢٩.	م.د. عائشة عبد الرحمن دحام	"رسالة في أنّ أفعال الله تعالى ليست معللة بالأغراض" لعلي بن محمد بن علي أبو الحسن الحسيني الجرجاني (٧٤٠هـ-٨١٦هـ) / دراسة وتحقيق وتعليق	٦٩٣-٧١٦
٣٠.	م.د. عمر عبد الكريم إسماعيل حميد	علاقة الاجتهاد النبوي بالاجتهاد التفسيري / دراسة تأصيلية تحليلية	٧١٧-٧٣٦
٣١.	م.د. حسام ياسين علي شناوه التميمي	البصيرة النفسية وعلاقتها بالذكاء الإقناعي لدى المرشدين التربويين	٧٣٧-٧٦٤
٣٢.	م.د. عبد مجيد عبيد	أحكام التعزية في الفقه الإسلامي	٧٦٥-٧٨٤
٣٣.	م.د. نور رعد رشيد العبيدي	القواعد الفقهية الكبرى وأثرها في الترجيح	٧٨٥-٨٢٠
٣٤.	م.د. حسن رشيد إبراهيم	بناء الخارطة الإدراكية بين تحديات الفكر الغربي وآفاق التجديد الإسلامي	٨٢١-٨٣٤

٣٥.	م.د. رفيف إياد حسن عبد الله	تأثير التحويل الخارجي في خلق الأزمات المالية في البلدان النامية بعد عام ٢٠٢٠م / نماذج مختارة	٨٣٥-٨٥٦
٣٦.	م.د. علي محمود حبيب الشمري م.د. منار جبار كاظم	أهمية اكتساب اللغة العربية عند أطفال الروضة / دراسة مجتمعية	٨٥٧-٨٧٤
٣٧.	م.د. جمعة حسين علي حردان	سلطة القاضي التقديرية للعقوبة التعزيرية في الفقه الإسلامي	٨٧٥-٨٩٦
٣٨.	م.د. أحمد أكرم حسن الخفاجي	المواطأة على إبرام العقود المالية في المصارف الإسلامية / نماذج مختارة	٨٩٧-٩٢٤
٣٩.	م.د. طارق كريم عبد النعيمي	أثر التحول الرقمي في جباية وتوزيع الزكاة على التنمية الاقتصادية في العراق / دراسة تحليلية	٩٢٥-٩٥٢
٤٠.	بكر حازم الزبيدي	أثر النفط في السياسة الخارجية العراقية (١٩٩١-٢٠٢١)	٩٥٣-٩٧٦
٤١.	م. فاطمة عبد الكريم جليل سعود	الذكاء الاصطناعي والتنمية المستدامة في ضوء القرآن الكريم / دراسة تفسيرية	٩٧٧-٩٩٤
٤٢.	م.م. ميديا محسن علي خان إشراف: أ.د. نيان نوشيروان فؤاد	عتبة العنوان في علاقاتها ببقية عتبات الغلاف في الأعمال الشعرية لمحمد الماغوط	٩٩٥-١٠١٨
٤٣.	م.م. مها علي حميد	قانون أملاك الغائبين لعام ١٩٥٠ وأثره في السيطرة على الأراضي الفلسطينية / دراسة تاريخية	١٠١٩-١٠٤٢
٤٤.	م.م. طارق أحمد حسين عكش الشجيري	الضَوابطُ الفقهية المُتعلقة بالوكالةِ في المعاملاتِ المالية عِندَ الإمام الشيرازي (ت٤٧٦هـ) في كتابِهِ المُهذَب / جَمعًا ودِراسة	١٠٤٣-١٠٦٢
٤٥.	م.م. نذير نجم عبد	من يكنى من الرواة بـ "أبي الأحوص" / بيان أسمائهم ومراتبهم	١٠٦٣-١٠٨٢

٤٦.	م.م. إسراء عدنان دحام توفيق	واقع استعمال التدريس الرقمي لتعليم المهارات الصوتية للمرحلة المتوسطة من وجهة نظر مدرسيها	١٠٨٣-١٠٩٨
٤٧.	م.م. سعد إسماعيل أحمد شهاب القيسي	دور المرأة في كسوة الكعبة المشرفة	١٠٩٩-١١١٤
٤٨.	م.م. رائد لطيف عليوي	دور التغطية الإعلامية للقنوات الفضائية العراقية في تشكيل اتجاهات الجمهور نحو محاربة التطرف الديني	١١١٥-١١٣٨
٤٩.	م.م. علي جودت كاظم	فاعلية استخدام أنظمة التعليم الذكية المعتمدة على الذكاء الاصطناعي في تحسين جودة المخرجات التعليمية لمادة الفيزياء في المرحلة الثانوية	١١٣٩-١١٦٢
٥٠.	م.م. أحمد عباس فاضل كاظم	مرويات الصحابي ثعلبة ابن الحكم الليثي / جمع ودراسة	١١٦٣-١١٧٨
٥١.	م.م. شيرين طالب ولي كمرخان	الدور الاستراتيجي لخفة الحركة التنظيمية في تعزيز الأتمتة الرقمية في شركات الطيران ــ دراسة ميدانية لآراء القيادات الإدارية في الخطوط الجوية العراقية	١١٧٩-١٢١٤
٥٢.	.م. عمر منذر خضير م.م. أيمن قاسم عبد	الفروق الدلالية في الثنائيات المترادفة في القرآن الكريم / دراسة نظرية تطبيقية على نماذج مختارة	١٢١٥-١٢٤٨
٥٣.	م.م. أسماء علي فهد إسماعيل	الرمزية السياسية والاجتماعية في زي أمراء المئين في مصر المملوكية (٦٤٨هـ -١٢٥٠م/٩٢٣هـ -١٥١٧م)	١٢٤٩-١٢٦٨
٥٤.	م.م. نغم كامل كمر	تأثير طرائق التدريس المختلفة في تعلم مهارة الضرب الساحق مع حركة الاقتراب في الكرة الطائرة	١٢٦٩-١٢٨٤

٥٥.	م.م. أسامة حسن علي مسير	العراق بين النفوذ الإيراني والاستهداف الإسرائيلي / دراسة في التأثيرات السياسية والاقتصادية المتبادلة من (٢٠٠٣-٢٠٢٦)	١٢٨٥-١٣٠٨
٥٦.	م.م. سه نكه ر صابر عبد الرحمن	الظواهر اللغوية في كتاب الإرشاد لابن غلبون (ت٣٨٩هـ) / دراسة انتقائية وصفية	١٣٠٩-١٣٢٦
٥٧.	م.م. ورود ضياء عبد الستار	الأحاديث التي تعقبها الدارقطني على الصحيحين / دراسة نقدية تحليلية	١٣٢٧-١٣٦٢
٥٨.	م.م. شيار زعيم عيسى	تسييس العقوبات الدولية وأثره على شرعية السلطة / دراسة حالة رفع العقوبات عن فاعلين متهمين بجرائم دولية في سوريا	١٣٦٣-١٣٨٨
٥٩.	م.م. ضحى حسين عليوي حسين الطائي	واقع استعمال تدريسيي علوم القرآن والتربية الإسلامية في كليات التربية / التفكير المنظومي	١٣٨٩-١٤١٤
٦٠.	م.م. محمد رضا علي ألبوسراية م.م. مصطفى علي عبد الكريم	الحماية المدنية للمصممين في عقود ترخيص البرمجيات في التشريع العراقي والمقارن	١٤١٥-١٤٣٨
٦١.	م.م. أريج صالح رضا حسن السعدي	الأحكام الفقهية المتعلقة بمشاركة المرأة في المسابقات	١٤٣٩-١٤٥٦
٦٢.	م.م. عامر نعمان سالم	التحولات الدلالية للألفاظ القرآنية في ضوء السياق النصي القرآني	١٤٥٧-١٤٧٢
٦٣.	م.م. عمر سالم داود سلمان الجبوري	دور دول البريكس في النّظام العالميّ الجديد	١٤٧٣-١٤٩٠
٦٤.	الباحثة: عبير عيسى خليف علي اشراف: أ.م.د. أحمد خالد محمود	المحرم اللغوي عند محمد كشاش وأثره في البنية الاجتماعية	١٤٩١-١٥٠٤
٦٥.	الباحثة: أمل كاظم محسن حافظ بإشراف: أ.د. غازي خالد رحال	رأي الإمام محمد بن هارون الكناني التونسي (ت٧٥٠هـ) في حكم وقوع	١٥٠٥-١٥٢٤

		النجاسة في الماء القليل وأثرها في مذهب المالكية / دراسة فقهية مقارنة	
٦٦.	الباحث: عقيل هادي الفتلاوي بإشراف: أ.د. قصي سعيد أحمد الجبوري	المزيلات العقليّة غير الطبيعية عند الإمامية	١٥٢٥-١٥٤٢
٦٧.	الباحث: صباح حسن منصور بإشراف: أ.د. ياسين خضير مجبل	الوعد الإلهي في القرآن والسنة المطهرة لإقامة دولة العدل	١٥٤٣-١٥٦٠
٦٨.	الباحث: أحمد حسين جاسم علوان	الثقافة الدينية بين الحقيقة والتأويل / دراسة مقارنة	١٥٦١-١٥٧٨
٦٩.	الباحث: حيدر محمد رحيم حميدي إشراف: أ.د. لقاء عبد الحسين رستم	الماء الكُر وتحديده عند السيد محمد سعيد الحكيم	١٥٧٩-١٦٠٢
٧٠.	الباحث: ماجد ثاير ولي ياس النداوي إشراف: أ.د. محمد جاسم محمد زويد	مصادر الإمام حافظ الدّين أبي البركات عبد الله بن أحمد بن محمود النسفي (ت٧١٠هـ) في كتابه كشف الأسرار	١٦٠٣-١٦٢٤
٧١.	الباحثة: زينب حسن سلطان ماجد إشراف: أ.د. غازي خالد رحال العبيدي	الاختيارات الفقهية للإمام الأبهري (ت٣٧٥هـ) في كتابه "شرح المختصر الكبير" في الدية / دراسة مقارنة	١٦٢٥-١٦٤٢
٧٢.	الباحث: كاظم عباس علي المشرفة: أ.د. إسراء ياسين حسن	الاحتجاج بالقراءات القرآنية عند ابن عصفور في الممنوع من الصرف وجمع التكسير في كتابه "شرح جمل الزجاجي"	١٦٤٣-١٦٦٠
٧٣.	الباحث طورهان المفتي الباحث أحمد إبراهيم صالح النعيمي	دراسة تحليلية (تاريخية – جغرافية) للزحف الاستيطاني وتأثيره على مدينة نينوى الأثرية	١٦٦١-١٦٧٦
٧٤.	الباحث:ياسين خليل حديد الجبوري المشرف: أ.م.د. عامر عواد هادي الغريري	قول الشيخ بهرام في مسألة البكر صمتها إذنٌ في النكاح من خلال منظومته "المسائل التي لا يعذر بالجهل فيها" / دراسة فقهية	١٦٧٧-١٦٩٤

٧٥.	م.د. مصطفى محمد صالح عطيه	التَّلَازُمُ بَيْنَ حَقِّي التَّفْكِيرِ وَالِاعْتِقَادِ فِي ضَوْءِ القُرْآنِ الكَرِيمِ	١٦٩٥-١٧٠٨
٧٦.	طالبة الماجستير: آشنا أحمد رسول صالح إشراف: أ.د. إسراء ياسين حسن	أسماء القبائل واللغات في كتاب "الإقليد" لتاج الدين الجندي (ت٧٠٠هـ) شرح "المفصل" للزمخشري (ت٥٣٨هـ)	١٧٠٩-١٧٢٤
٧٧.	م.د. سمر طاهر عصفور سلمان	الكوفة من خلال كتاب "أخبار البلدان" لابن الفقيه الهمذاني / دراسة تحليلية	١٧٢٥-١٧٤٤
٧٨.	م.د. عبد الرزاق حمزة عبد الله	انفتاح العراق على محيطه الإقليمي بعد ٢٠٠٣م / طريق التنمية إنموذجًا	١٧٤٥-١٧٦٠
٧٩.	م.د. ريا فاضل رضا موسى	التحليل المكاني لأنماط السكن في محافظة بغداد باستخدام نظم المعلومات الجغرافية (GIS)	١٧٦١-١٧٨٦
٨٠.	م.د. ابتسام سلمان خليف الطائي	المنتجعات الرئيسية والمرافق السياحية في العراق / أربيل إنموذجًا	١٧٨٧-١٨٠٨
٨١.	م.د. عبد الحسين جبار حسن أ.د. إبراهيم درباس موسى حسن	احتلال الأمم والشعوب لمدينة القدس عبر التاريخ وفتحها الميمون في عهد الإسلام	١٨٠٩-١٨٢٢
٨٢.	أ.م.د. مصطفى كاظم محمود شلال	سد الذرائع وأثره في القضاء / نماذج تطبيقية	١٨٢٣-١٨٥٠
٨٣.	م.م. وليد خالد شهاب أ.د. يعقوب حسن عبد	لغة الإشارة عند مصطفى صادق الرافعي / دراسة تحليلية	١٨٥١-١٨٧٢
٨٤.	أ.م.د. مدين عبد خلف	حد الإعجاز في القرآن الكريم بين المنهج العقدي والمنهج اللغوي / دراسة نقدية لمسألة الإعجاز العلمي	١٨٧٣-١٨٨٨
٨٥.	م.م. مخلد ماهر داود حسون	تأثير وسائل التواصل الاجتماعي على الممارسات الدينية في عصر الرقمنة	١٨٨٩-١٩٠٦

٨٦.	م.م. ابتهال ناصر جبير	الأهمية الجيوبولتيكية للخليج العربي في الاستراتيجية الأمريكية	١٩٠٧-١٩٣٠
٨٧.	أ.م.د. باسم محمد عبيس	الحوار والمناظرة مع الأديان الأخرى / شروطه وضوابطه في الإسلام	١٩٣١-١٩٥٢
٨٨.	أ.م.د. فرات سمير فرج	الطبيعة ودلائل الإيمان في ضوء العقيدة الإسلامية / الجبال إنموذجًا	١٩٥٣-١٩٧٢
٨٩.	م.م. كنعان أحمد كاظم	أثر المنصات الرقمية لإدارة التذاكر في تحسين كثافة الحضور وتنمية إيرادات المباريات في الأندية العراقية لكرة القدم	١٩٧٣-١٩٩٦
٩٠.	الباحثة: سهاد عبد الستار عبد	نظرية القبض والبسط في مدرسة بغداد القديمة	١٩٩٧-٢٠١٤
٩١.	أ.م.د. مرتضى محمد حميد سلامة	أثر العرف على فقه العبادات والمعاملات في الشريعة الإسلامية	٢٠١٥-٢٠٣٦
٩٢.	م.م. إسراء محمد علي أ.د. شيماء فاضل عبد الحميد	المدارك الغيبية للعرب قبل الإسلام في شبه الجزيرة العربية	٢٠٣٧-٢٠٦٠
٩٣.	Assist. Prof. Dr. Mushtaq Khalid Jabbar	The Developmental Trajectory of the Impact Digital Technology's on the Psychological Development of children and Adolescents	٢٠٦١-٢٠٨٨
٩٤.	Asst. Inst. Noor Falah Hasan Asst. Lect. Abeer Talib Abdulmajeed Almukhtar	A Stylistic-Sociocognitive Analysis of Political Satire as a Discursive Negotiation Strategy in the Israel-Palestine Discourse	٢٠٨٩-٢١٢٢

ممر – الهند–الشرق الاوسط– اوربا في منظور الاقتصاد السياسي الدولي دراسة في التحولات الجيو اقتصادية واعادة تشكيل موازين التجارة العالمية

The India–Middle East–Europe Economic Corridor "IMEC" from an International Political Economy Perspective: A Study of Geo-Economic Transformations and the Reconfiguration of Global Trade Balances

اعداد

م.د. مها شكر محمود حسن

Dr. Maha Shukr Mahmood Hasan

maha.shukr@copolicy.uobaghdad.edu.iq

جامعة بغداد / كلية العلوم السياسية

الكلمات المفتاحية: الجيو اقتصاد، ممر IMEC، سلاسل التوريد العالمية، مبادرة الحزام والطريق.

Keywords: Geo-economics, IMEC corridor, global supply chains, Belt and Road Initiative.

المستخلص

يتناول هذا البحث التحليل الجيو ـ اقتصادي لممر (الهند–الشرق الأوسط–أوروبا) "IMEC" بوصفه أحد أبرز المشاريع التي تعكس تحولات بنيوية في منظومة الاقتصاد السياسي الدولي.

وينطلق البحث من إشكالية رئيسة تتمثل في التساؤل حول: كيف يعكس هذا الممر تحولات بنيوية في منظومة الاقتصاد السياسي الدولي؟ مع افتراض مفاده أن المشروع يمثل محاولة لإعادة تشكيل أنماط النفوذ والهيمنة الاقتصادية الغربية في مواجهة تصاعد النفوذ الجيو ـ اقتصادي الصيني المرتبط بمبادرة "الحزام والطريق".

ويهدف البحث إلى تحليل هذا المشروع من منظور الاقتصاد السياسي الدولي باعتباره نموذجًا لتفاعل المصالح الاقتصادية مع الأهداف الاقتصادية والاستراتيجية. ويعتمد البحث المنهج الوصفي–التحليلي من خلال دراسة الممر وتحليل مكوناته وآثاره ضمن الإطار الجيو ـ اقتصادي. وتُظهر نتائج البحث أن الممر يتجاوز كونه مشروع بنية تحتية لوجستي، ليغدو أداة لإعادة هندسة سلاسل القيمة العالمية، ويعيد تعريف دور دول الخليج العربي كمراكز لوجستية واستثمارية تربط بين آسيا وأوروبا. وتدل نتائج البحث على أن الممر يعكس مرحلة جديدة من العولمة الاقتصادية القائمة على التنافس الجيو ـ اقتصادي، مع بقاء مستقبله مرهونًا بالتوازنات الاقتصادية الدولية واستقرار البيئة الإقليمية.

Abstract

This research examines the geo-economic analysis of the India–Middle East–Europe Corridor (IMEC) as one of the most prominent projects reflecting structural transformations in the international political economy.

The study is guided by the central question: how does this corridor reflect structural shifts in the international political economy?, based on the assumption that the project represents an effort to reshape patterns of Western economic influence in response to the rising geo-economic power of China associated with the Belt and Road Initiative. The research aims to analyze the corridor from the perspective of international political economy, considering it as a model of the interaction between economic interests and strategic objectives.

The study employs a descriptive–analytical approach, examining the corridor and analyzing its components and impacts within the geo-economic framework. The findings indicate that the corridor goes beyond being a mere logistical infrastructure project; it functions as a tool for restructuring global value chains and redefining the role of Gulf countries as logistical and investment hubs connecting Asia and Europe. The results demonstrate that the corridor reflects a new phase of globalization based on

geo-economic competition, with its future contingent upon international economic balances and regional stability.

مقدمة

في ظل التحولات الجيو–اقتصادية العميقة التي يشهدها العالم خلال العقد الثالث من القرن الحادي والعشرين، برزت مبادرات ومشروعات بنية تحتية كبرى تُعيد رسم خريطة التجارة العالمية وموازين القوى الاقتصادية بين الشرق والغرب، ويُعد "ممر الهند– الشرق الأوسط – أوروبا": (India–Middle East–Europe Corridor, IMEC)

أحد أبرز هذه المشاريع التي تندرج ضمن سياق التنافس الاستراتيجي بين القوى الكبرى على السيطرة على طرق الإمداد وسلاسل التوريد العالمية، إذ يمثل هذا الممر – المعلن عنه في سبتمبر (٢٠٢٣) على هامش قمة مجموعة العشرين في نيودلهي – محاولة لإعادة هندسة الجغرافيا الاقتصادية للتجارة بين آسيا وأوروبا بعيدًا عن الهيمنة الصينية التي كرّستها مبادرة "الحزام والطريق".

فمنذ الأزمة المالية العالمية عام (٢٠٠٨)، والعالم يشهد انتقالًا تدريجيًا في مراكز الثقل الاقتصادي من الغرب إلى الشرق، فقد أسفرت العولمة في صورتها الليبرالية عن تزايد الترابط الاقتصادي، لكنها في الوقت ذاته أفرزت تبعيات غير متكافئة بين الدول الصناعية الكبرى والدول النامية، ما أدى إلى إعادة التفكير في مسألة "الأمن الاقتصادي" كعنصر مكافئ للأمن السياسي والعسكري، ومع تصاعد التوترات بين الولايات المتحدة والصين، والحرب الروسية–الأوكرانية، برزت "الجيواقتصاديات" كأداة مركزية في السياسة الخارجية للدول، بحيث أصبحت الممرات البحرية والبرية ومناطق النفوذ اللوجستية ذات أهمية استراتيجية تفوق أهمية الحدود السياسية التقليدية.

وفي هذا الإطار، يُمكن النظر إلى "ممر الهند–الشرق الأوسط–أوروبا" بوصفه استجابة متعددة الأطراف لهذه التحولات، تهدف إلى تأمين طرق تجارية بديلة تربط آسيا بأوروبا عبر الخليج العربي والشرق الأوسط، بما يعزز مرونة سلاسل التوريد العالمية ويحدّ من الاعتماد على الممرات التي تهيمن عليها الصين أو روسيا، مثل الممر البري الأوراسي ومبادرة "الحزام والطريق"،

أولًا: أهمية البحث: تنبع أهمية هذا البحث من كونها تتناول مشروعًا يختزل جوهر الصراع الدولي في المرحلة الراهنة: السيطرة على شرايين الاقتصاد العالمي، فالممر المقترح لا يمثل مجرد مشروع بنية تحتية أو خط نقل للبضائع، بل هو أداة لإعادة توزيع النفوذ الجيو–اقتصادي، في الوقت الذي تكرّس فيه الصين حضورها في آسيا وإفريقيا وأوروبا عبر "الحزام والطريق"، تسعى الولايات المتحدة وحلفاؤها في الهند وأوروبا إلى تقديم بديلٍ يعزز التعاون بين الديمقراطيات الاقتصادية ويقوّض الاعتماد على الممرات الصينية.

ولعل أهمية الممر تبرز أيضًا في أنه يمثل تحولًا نوعيًا في العلاقة بين الهند ودول الخليج العربي، إذ لم تعد العلاقة مقتصرة على تصدير الطاقة واستيراد العمالة، بل تطورت إلى شراكات لوجستية واستثمارية واستراتيجية، كما أنه يضع منطقة الشرق الأوسط – التي كانت تُعد مسرحًا للتنافس العسكري والسياسي – في قلب حركة التجارة العالمية بوصفها "جسرًا" اقتصاديًا يربط بين الكتلتين الاقتصادية الآسيوية والأوروبية.

ثانيًا: أهداف البحث: يهدف البحث إلى تحليل هذا المشروع من منظور الاقتصاد السياسي الدولي، باعتباره نموذجًا لتفاعل المصالح الاقتصادية مع الأهداف السياسية والاستراتيجية، كما تسعى إلى:

١. توضيح الخلفية الجيو– اقتصادية التي دفعت القوى المعنية لتبني هذا المشروع.
٢. تحليل مكونات الممر ومراحله اللوجستية والتمويلية.
٣. استشراف تداعياته المحتملة على موازين التجارة العالمية.
٤. تفسير المشروع في ضوء مفاهيم "التعددية القطبية الاقتصادية" و"الأمن الاقتصادي الجماعي".

ثالثًا: إشكالية البحث: تتمثل الإشكالية الرئيسة في التساؤل حول: كيف يعكس ممر الهند – الشرق الأوسط – أوروبا تحولات بنيوية في منظومة الاقتصاد السياسي الدولي؟

يتفرع عن هذا التساؤل عدد من الأسئلة الفرعية، مثل:

- إلى أي مدى يعبر المشروع عن إعادة توزيع موازين القوة الاقتصادية بين القوى الكبرى؟
- هل يمثل الممر إعادة إحياء لنظام التجارة الغربي في مواجهة النفوذ الصيني؟
- ما انعكاسات المشروع على الدول الوسيطة، خاصة في الخليج العربي وشرق المتوسط؟

رابعًا: فرضية البحث: الفرضية الأساسية التي تنطلق منها الدراسة هي أن "ممر الهند–الشرق الأوسط–أوروبا يمثل إعادة تشكيل للهيمنة الاقتصادية الغربية في مواجهة النفوذ الصيني"، هذه الفرضية تستند إلى حقيقة أن الممر جاء بمبادرة غربية–هندية وبمباركة أمريكية، بعد سنوات من صعود "الحزام والطريق" كرمز للنفوذ الصيني العالمي.

خامسًا: منهجية البحث: يعتمد البحث على المنهج التحليلي–الوصفي، عبر تحليل الوثائق الرسمية والبيانات الاقتصادية والتصريحات السياسية، واستقراء العلاقة بين المصالح الاقتصادية والاعتبارات الجيو–سياسية، كما توظف أدوات تحليل الاقتصاد السياسي الدولي التي تركز على التفاعل بين "الدولة" و"السوق" و"القوة" في صياغة التوازنات الدولية.

المبحث الأول: ممر الهند "الشرق الأوسط" أوروبا في السياق الجيو اقتصادي الدولي

يشهد العالم في العقدين الأخيرين تحولات جذرية في بنية الاقتصاد السياسي الدولي، انعكست على خرائط النفوذ، ومسارات التجارة، ومراكز القوة الإنتاجية واللوجستية، فقد أفرزت المنافسة المتزايدة بين القوى الكبرى – لا سيما بين الولايات المتحدة والصين – سباقًا محمومًا نحو السيطرة على الممرات التجارية وسلاسل الإمداد، بما جعل الجغرافيا الاقتصادية أداةً مركزية لإعادة توزيع النفوذ العالمي، وفي هذا السياق، ظهر "ممر الهند–الشرق الأوسط–أوروبا" كمشروع طموح يمثل محاولة لإعادة هندسة طرق التجارة بين آسيا وأوروبا، عبر ربط الاقتصاد الهندي المتنامي بالأسواق الأوروبية مرورًا بدول الخليج والشرق الأوسط.

إن أهمية هذا الممر لا تكمن في طوله أو بنيته المادية فحسب، بل في كونه يعبر عن تحولات أعمق في إدراك الدول لقيمة "الموقع الجغرافي" باعتباره أصلًا استراتيجيًا جديدًا في معادلة النفوذ الدولي، فالممر يجمع بين أبعاد متعددة: اقتصادية، واستراتيجية، ولوجستية، وسياسية، إذ يشكل نقطة التقاء بين مصالح الهند الباحثة عن منافذ تجارية أكثر أمانًا واستقلالية، ومصالح أوروبا الطامحة إلى تنويع سلاسل إمدادها، ومصالح دول الخليج التي تسعى إلى تحويل موقعها الجغرافي إلى مصدر دائم للنفوذ والازدهار.

ومن هذا المنطلق، يهدف هذا المبحث إلى تحليل الممر في ضوء خلفياته الجيو–اقتصادية، واستكشاف طبيعة الفاعلين الذين يقفون وراءه ودوافعهم المختلفة، ولذلك يُقسم المبحث إلى مطلبين أساسيين: **المطلب الأول:** الخلفية الجيو– اقتصادية للممر، أما **المطلب الثاني:** الفاعلون الرئيسيون ودوافعهم.

المطلب الأول: الخلفية الجيو– اقتصادية لممر الهند – الشرق الأوسط – أوروبا

يُعد ممر الهند – الشرق الأوسط – أوروبا من أبرز المبادرات الجيو– اقتصادية التي ظهرت في العقد الثالث من القرن الحادي والعشرين، إذ يعكس تحولات بنيوية عميقة في موازين القوى الاقتصادية والتجارية العالمية، ويجسّد في الوقت ذاته تصاعد التنافس بين الكتل الكبرى على السيطرة على طرق التجارة وسلاسل الإمداد العالمية، ويأتي هذا المشروع في سياق جيو–اقتصادي تتشابك فيه اعتبارات الأمن والنفوذ والسيادة الاقتصادية، ما يجعله ليس مجرد مشروع نقل أو ممر تجاري، بل أداة استراتيجية لإعادة تشكيل المشهد الاقتصادي والسياسي العالمي في ظل تصاعد التعددية القطبية وتراجع الهيمنة الغربية التقليدية.

أولًا: نشأة المشروع وتطوره في سياق التنافس بين القوى الكبرى: تعود الجذور الأولى لفكرة الممر الهندي–الشرق أوسطي–الأوروبي إلى تحركات استراتيجية بدأت منذ منتصف العقد الثاني من القرن الحادي والعشرين، حين سعت الهند، بدعم من الولايات المتحدة وبعض القوى الأوروبية، إلى إيجاد مسارات بديلة تربطها بأوروبا مرورًا بمنطقة الخليج، لتقليل اعتمادها على الممرات البحرية الخاضعة جزئيًا لنفوذ الصين، ومع تصاعد التنافس الاقتصادي بين واشنطن وبكين بعد عام (٢٠١٥)، بدأت دوائر الفكر الاستراتيجي الغربية تبحث عن أدوات جيو – اقتصادية لموازنة مبادرة "الحزام والطريق" الصينية التي أعلنها الرئيس "شي جين بينغ" عام (٢٠١٣)، والتي غدت أحد أكبر المشاريع في تاريخ البنية التحتية الدولية، تربط أكثر من (٦٠) دولة في آسيا وأفريقيا وأوروبا عبر شبكات من الطرق والسكك الحديدية والموانئ البحرية[١].

وقد تم الإعلان رسميًا عن ممر الهند – الشرق الأوسط – أوروبا في **قمة مجموعة العشرين (G20)**التي عقدت في نيودلهي في سبتمبر (٢٠٢٣)، بحضور قادة الهند والولايات المتحدة والسعودية والإمارات والاتحاد الأوروبي وفرنسا وألمانيا وإيطاليا، وجاء الإعلان بمثابة نقطة انطلاق رسمية لمشروع يهدف إلى إنشاء شبكة متكاملة من الموانئ والسكك الحديدية وخطوط الطاقة والكابلات الرقمية تمتد من الهند إلى أوروبا عبر الشرق الأوسط، بما في ذلك دول الخليج وإسرائيل والبحر المتوسط[٢].

يمثل هذا المشروع من الناحية الجيو–اقتصادية محاولة واضحة لإعادة تشكيل الجغرافيا التجارية العالمية، بما يتجاوز البنية التي أرستها مبادرة الحزام والطريق، فبينما تعتمد الصين في مشروعها على التوسع في البنية التحتية عبر الاستثمارات الضخمة والقروض للدول النامية، يتبنى الممر الهندي–الشرق أوسطي–الأوروبي نهجًا تعاونيًا بين الشركاء يقوم على التمويل المشترك وتوزيع المنافع الاقتصادية، وهو ما تسعى من خلاله القوى الغربية إلى طرح بديل "قابل للاستدامة" وأكثر شفافية من المشروع الصيني[٣].

كما أن الممر يعكس تغيرًا في فلسفة التجارة الدولية من الاعتماد على خطوط الإمداد الطويلة

(١) محمد عبد العزيز شريف، مبادرة الحزام والطريق الصينية: الأبعاد الجيوسياسية والاقتصادية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢٠، ص ١١٢.

(٢) أحمد مصطفى عبد الجليل، الممرات التجارية الجديدة في النظام الاقتصادي الدولي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٢٤، ص ٧٧.

(٣) علي حسين بدر، تحولات الاقتصاد السياسي في النظام الدولي المعاصر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٢٣، ص ١٣٤.

والمعقدة نحو مسارات أقصر وأكثر أمانًا جيو سياسيًا، فالتوترات في البحر الأحمر، وحرب أوكرانيا، وأزمة مضيق تايوان، دفعت العديد من الدول إلى البحث عن ممرات بديلة تقلل المخاطر وتضمن أمن تدفق السلع والطاقة(١)، ومن ثم، فإن ظهور الممر الهندي–الشرق أوسطي–الأوروبي يُعد نتاجًا مباشرًا لهذه البيئة المتوترة، ومحاولة لإعادة هندسة العولمة التجارية بما يتناسب مع مصالح القوى الصاعدة.

ثانيًا: العلاقة بين الممر ومبادرة الحزام والطريق الصينية: لا يمكن فهم الممر الهندي–الشرق أوسطي–الأوروبي بمعزل عن مبادرة الحزام والطريق، إذ يشكل المشروع الجديد ردًّا جيو– اقتصاديًا صريحًا على النفوذ الصيني المتنامي عبر تلك المبادرة، فبينما تهدف الصين إلى تعزيز نفوذها التجاري والسياسي من خلال ربط آسيا بأوروبا وأفريقيا بشبكات نقل واستثمار ضخمة، يسعى الممر الهندي إلى تقديم مسار موازٍ يحد من الاعتماد على الموانئ الصينية ويعزز مكانة الهند كمركز إقليمي للتجارة العالمية(٢).

لقد تمكنت مبادرة الحزام والطريق خلال عقد واحد من فرض واقع جديد على الخريطة التجارية، إذ ارتفع حجم الاستثمارات الصينية في البنية التحتية عبر الدول الشريكة إلى مئات المليارات من الدولارات، وامتدت مشاريعها إلى موانئ رئيسية مثل جوادار في باكستان وبيرايوس في اليونان، هذا التمدد أثار مخاوف غربية من تحول تلك المبادرات إلى أدوات نفوذ سياسي واقتصادي، دفعت الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي إلى إطلاق مبادرات مضادة، من بينها "الشراكة من أجل البنية التحتية العالمية والاستثمار" (PGII) التي أعلنها الرئيس جو بايدن عام (٢٠٢١)(٣).

وفي هذا الإطار، يمكن النظر إلى ممر الهند – الشرق الأوسط – أوروبا بوصفه التطبيق العملي لهذه الاستراتيجية المضادة، إذ يجمع بين أطراف متحالفة جيو– استراتيجيًا (الولايات المتحدة، الاتحاد الأوروبي، الهند، ودول الخليج) في مقابل المحور الصيني–الروسي–الإيراني، كما يعكس الممر انتقال مركز الثقل الاقتصادي من شرق آسيا إلى المحيط الهندي والخليج، وهو ما يمنح الهند فرصة تاريخية لقيادة التوجه التجاري العالمي الجديد باعتبارها أكبر اقتصاد نامٍ خارج

(١) فادي نجيب، الأمن البحري العالمي والتنافس على الممرات الاستراتيجية، مركز الدراسات الاستراتيجية، بيروت، ٢٠٢٢، ص ٩٨.

(٢) سعد عبد السلام حسن، العلاقات الهندية–الصينية في ظل مبادرة الحزام والطريق، دار الكتاب الحديث، القاهرة، ٢٠٢١، ص ٥٩.

(3) Robert Kaplan, Asia's Cauldron: The South China Sea and the End of a Stable Pacific, Random House, New York, 2015, p. 201.

الصين[١].

ومن ناحية أخرى، فإن التنافس بين الممرين لا يعني بالضرورة صدامًا مباشرًا، إذ قد يشهد العالم في المرحلة المقبلة حالة من "التعددية اللوجستية" التي تتعايش فيها مبادرات مختلفة بحسب المصالح الجغرافية لكل إقليم، ومع ذلك، فإن الاتجاه العام يشير إلى تصاعد الاستقطاب الجيو–اقتصادي، حيث تسعى القوى الكبرى إلى تأمين مساراتها الخاصة بعيدًا عن الهيمنة الأحادية لأي طرف، في ظل تزايد هشاشة سلاسل الإمداد العالمية بعد جائحة "كوفيد–١٩" وأزمة أوكرانيا[٢].

وبتحليل بنية هذا التنافس، يتضح أن ممر الهند–الشرق الأوسط–أوروبا يسعى إلى تحقيق تنويع استراتيجي في شبكات التجارة العالمية بعيدًا عن مناطق النفوذ الصيني. فهو لا يكتفي بتقديم مسار موازٍ، بل يُعد ردًا جيو–اقتصاديًا صريحًا يهدف إلى خلق بدائل آمنة للإمدادات والطاقة، تضمن استمرارية التدفقات التجارية حتى في ظل التوترات الجيوسياسية التي قد تشهدها الممرات التي تهيمن عليها بكين. وبذلك، يتحول الممر من مجرد مشروع تقني إلى أداة لتقويض الاعتمادية الأحادية على الممرات الصينية، مما يعزز من فرضية الدراسة حول كونه محاولة لإعادة هندسة الهيمنة الاقتصادية الدولية.

ثالثًا: الأبعاد الجيو–استراتيجية للممر: أمن الطاقة، وسلاسل الإمداد، والنفوذ الإقليمي: تتمثل الأهمية الجيو – استراتيجية للممر الهندي – الشرق الأوسط – الأوروبي في ثلاثة محاور رئيسية: **أمن الطاقة**، و**استقرار سلاسل الإمداد**، و**إعادة توزيع النفوذ الإقليمي**، فمن ناحية أمن الطاقة، يوفر الممر بديلًا لتدفقات النفط والغاز من الخليج إلى أوروبا عبر مسارات برية وبحرية أكثر أمانًا، ما يقلل الاعتماد على الممرات التقليدية التي تمر عبر مناطق نزاع مثل البحر الأحمر أو قناة السويس، كما يمكن أن يشكل الممر قناة رئيسية لنقل الهيدروجين الأخضر ومصادر الطاقة المتجددة من الشرق الأوسط إلى الأسواق الأوروبية، وهو ما يتسق مع التحول العالمي نحو الطاقة النظيفة[٣].

أما في ما يتعلق بسلاسل الإمداد، فإن الممر يُعد محاولة لإعادة تنظيم شبكات الإنتاج والنقل بما يعزز المرونة ويقلل الاعتماد على الممرات التي تسيطر عليها الصين، إذ سيسمح الربط البري

(1) Sanjaya Baru, India and the World: Essays on Geoeconomics and Foreign Policy, HarperCollins Publishers, New Delhi, 2016, p. 88.

(٢) فاطمة يوسف إبراهيم، الأزمات الجيو–اقتصادية العالمية بعد كوفيد–١٩، دار الكتاب الجامعي، دبي، ٢٠٢٣، ص ١٧٤.

(٣) ناصر خالد السعدي، التحول الطاقوي في الخليج وآفاق الشراكة الأوروبية، مركز الإمارات للسياسات، أبوظبي، ٢٠٢٣، ص ٥١.

والبحري بين الهند ودول الخليج وأوروبا بتقليص زمن الشحن بين آسيا وأوروبا بنسبة تصل إلى ٤٠% مقارنة بالطرق التقليدية عبر قناة السويس، كما سيخفض تكاليف النقل ويزيد من كفاءة تدفق السلع والتكنولوجيا(١).

وفي الجانب الثالث، أي النفوذ الإقليمي، فإن المشروع يعكس بوضوح سعي دول الخليج إلى التحول من مجرد مصدرين للنفط إلى فاعلين لوجستيين في النظام التجاري العالمي، فالسعودية والإمارات تسعيان إلى ترسيخ موقعيهما كمراكز ربط استراتيجي تربط الشرق بالغرب، ضمن رؤيتي "السعودية ٢٠٣٠" و"الإمارات ٢٠٥٠"، بما يعزز مكانتهما كمحاور استثمارية وموانئ دولية متقدمة، وفي المقابل، ترى إسرائيل في الممر فرصة لتعزيز اندماجها في الاقتصاد الإقليمي عبر مشاريع السكك الحديدية التي تربط ميناء حيفا بالخليج، بينما تعتبره أوروبا وسيلة لتحقيق قدر أكبر من الاستقلالية في وارداتها بعيدًا عن الممرات التي قد تتأثر بالصراعات(٢).

ويُلاحظ أن البعد الأمريكي في الممر لا يقل أهمية، إذ تنظر واشنطن إلى المشروع كأداة جيو–اقتصادية لتطويق النفوذ الصيني في المنطقة وتعزيز تحالفاتها مع القوى المعتدلة في الشرق الأوسط، كما تسعى الولايات المتحدة إلى استثمار المشروع في دعم التطبيع الاقتصادي بين الهند ودول الخليج وإسرائيل، في سياق رؤية أوسع لإعادة هندسة التحالفات الإقليمية بما يخدم مصالحها الاستراتيجية(٣).

يتألف الممر من مسارين رئيسيين: **المسار الشرقي** الذي يربط الهند بالموانئ الإماراتية والسعودية، **والمسار الغربي** الذي يعبر من الخليج عبر الأردن وإسرائيل وصولًا إلى الموانئ الأوروبية على البحر المتوسط، ومنها إلى شبكات السكك الحديدية الأوروبية، ويضم الممر أيضًا خطوطًا للاتصالات والطاقة، بما يعكس اتساع مفهوم 'الممرات الاقتصادية' ليشمل الأبعاد الرقمية والطاقة النظيفة وليس فقط البضائع التقليدية

وبناءً على ما سبق، يمكن القول إن ممر الهند–الشرق الأوسط–أوروبا يمثل **تحولًا هيكليًا في العلاقات الجيو – اقتصادية الدولية**، يجمع بين الأبعاد الاقتصادية والاستراتيجية والسياسية في آنٍ واحد، فهو ليس مجرد طريق نقل أو مشروع بنية تحتية، بل تعبير عن إعادة رسم النظام التجاري العالمي بما يتناسب مع ميزان القوى الجديد الذي يتشكل في ظل تراجع المركزية الغربية وصعود

(1) European Commission, Global Gateway Strategy: Connecting the World Sustainably, Brussels, 2022, p. 43.
(2) Jonathan Mark, Israel's Integration into the Regional Trade Network, Cambridge University Press, London, 2023, p. 95.
(3) Thomas Friedman, The World Is Flat: A Brief History of the Twenty-First Century, Farrar, Straus and Giroux, New York, 2005, p. 276.

القوى الآسيوية والإقليمية، إن هذا الممر قد يصبح خلال العقد القادم أحد المحددات الرئيسية لإعادة توزيع النفوذ العالمي في مجالات الطاقة والاقتصاد والسياسة، وربما يشكل ركيزة لنظام متعدد الأقطاب أكثر توازنًا من النظام الذي ساد منذ نهاية الحرب الباردة.

المطلب الثاني: الفاعلون الرئيسيون ودوافعهم

يُعد ممر الهند – الشرق الأوسط – أوروبا مشروعًا متعدد الأبعاد والأطراف، تتقاطع فيه مصالح أربع كتل رئيسية هي: الهند، ودول الخليج، والاتحاد الأوروبي، والولايات المتحدة، ولكل من هذه القوى دوافعها الجيو–اقتصادية والاستراتيجية الخاصة، التي تتكامل أحيانًا وتتعارض أحيانًا أخرى، ضمن إطار من التنافس على النفوذ وإعادة توزيع الأدوار في النظام التجاري الدولي، ويكشف تحليل دوافع هذه الأطراف عن أن المشروع ليس مجرد مبادرة اقتصادية، بل هو جزء من عملية أوسع لإعادة بناء بنية الاقتصاد السياسي العالمي على أسس جديدة، تتسع لمراكز قوى متعددة وتستند إلى منطق الشراكة والتنافس في آنٍ واحد.

أولًا: الهند ــ الطموحات الاقتصادية والبحث عن بدائل للممرات الصينية: ترى الهند في هذا الممر فرصة استراتيجية لتكريس موقعها كمحور أساسي للتجارة الآسيوية الجديدة، خصوصًا في ظل سعيها للعب دور الموازن الجيو–استراتيجي في مواجهة التمدد الصيني. كما يمثل الممر للهند وسيلة لبناء تحالفات لوجستية عابرة للقارات تعزز من حضورها كقوة اقتصادية عالمية مستقلة وقادرة على الوصول للأسواق الأوروبية والخليجية بفاعلية أكبر.

تُعد الهند المحرك الأساسي للممر الجديد، وهي التي بادرت بطرحه ضمن رؤيتها لتوسيع نطاق نفوذها الاقتصادي خارج حدودها الإقليمية، فالهند، التي تُعد خامس أكبر اقتصاد في العالم، تسعى إلى تعزيز اندماجها في التجارة الدولية وتوسيع أسواق صادراتها الصناعية والخدمية، مع تقليل اعتمادها على الممرات التجارية التي تمر عبر الأراضي أو الموانئ الصينية، ويأتي هذا التوجه في سياق تنافس استراتيجي متصاعد مع الصين على زعامة آسيا، لاسيما بعد التوترات الحدودية بين البلدين في هضبة لاداخ منذ عام (٢٠٢٠)[١].

وتنظر نيودلهي إلى الممر باعتباره أداة لتقوية شراكاتها مع دول الخليج وأوروبا، ووسيلة لإعادة تموضعها في النظام التجاري العالمي، فالمشروع يمنحها منفذًا مباشرًا إلى الأسواق الأوروبية عبر خطوط بحرية وبرية أكثر أمنًا واستقرارًا، بما يقلل من اعتمادها على قناة السويس أو الموانئ الخاضعة لنفوذ بكين، كما ترى في المشروع فرصة لزيادة نفوذها في منطقة المحيط الهندي والشرق

(١) شادي عبد الرحمن سلام، السياسة الخارجية الهندية في ظل التنافس الآسيوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢٢، ص ١١٣.

الأوسط، وهي مناطق تشكل مجالًا حيويًا لأمنها القومي واقتصادها الخارجي(١).

وقد عبّر رئيس الوزراء الهندي ناريندرا مودي عن رؤية بلاده بوضوح حين وصف الممر بأنه "رمز للتعاون المستقبلي بين الحضارات الكبرى" و"مسار جديد للتنمية المستدامة"(٢)، وتعكس هذه التصريحات الطموح الهندي لتصبح لاعبًا مركزيًا في الجغرافيا الاقتصادية العالمية، منافسًا لمشروع "الحزام والطريق" الذي تعتبره نيودلهي تهديدًا مباشرًا لتوازن القوى في آسيا، فالهند تدرك أن المنافسة على الممرات ليست مجرد صراع تجاري، بل هي صراع على النفوذ السياسي وعلى من يضع القواعد الجديدة للاقتصاد الدولي(٣).

ثانيًا: دول الخليج – تنويع الاقتصاد والتحول نحو مراكز لوجستية عالمية: تسعى دول الخليج (المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات) إلى استثمار هذا المشروع في تعزيز دورها المحوري كمركز عالمي للتجارة والطاقة والتمويل، مع الحرص على اتباع سياسة متوازنة تضمن عدم القطيعة مع الصين التي تظل شريكًا اقتصاديًا رئيسيًا لها.

بالنسبة إلى دول الخليج، ولا سيما السعودية والإمارات، فإن الممر يمثل فرصة تاريخية لتكريس دورها كمحور لوجستي عالمي بين الشرق والغرب، فهذه الدول تدرك أن مستقبلها الاقتصادي يعتمد على تنويع مصادر الدخل بعد مرحلة النفط، وأن التحول نحو اقتصاد قائم على الخدمات، وسلاسل الإمداد، والطاقة النظيفة، هو خيار استراتيجي لا مفر منه، ومن هنا يأتي انخراطها القوي في المشروع بوصفه أداة لتحقيق "رؤى ٢٠٣٠" الخليجية الهادفة إلى بناء اقتصاد ما بعد النفط(٤).

تسعى السعودية إلى جعل ميناء نيوم وموانئ البحر الأحمر نقاط ارتكاز في شبكة النقل العالمية، فيما تعمل الإمارات على تعزيز مكانة ميناء جبل علي وميناء خليفة كمنصات للتجارة بين آسيا وأوروبا، كما تهدف دول الخليج إلى توظيف موقعها الجغرافي المميز لتصبح "العقدة المركزية" في منظومة التجارة العالمية الجديدة، خاصة مع التحولات الجارية في خطوط الطاقة وسلاسل التوريد، وهذا الدور يمنحها نفوذًا سياسيًا واقتصاديًا متزايدًا، ويعزز من مكانتها كشريك استراتيجي

(١) محمد عبد الفتاح كمال، التحولات الجيو–اقتصادية في جنوب آسيا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٢٣، ص ٧٢.

(2) Narenda Modi, India’s Vision for Global Connectivity, Government of India Press, New Delhi, 2023, p. 15.

(3) Sanjaya Baru, India and the World: Essays on Geoeconomics and Foreign Policy, HarperCollins Publishers, New Delhi, 2016, p. 102.

(٤) ناصر عبد الله السهيل، التحول الاقتصادي في الخليج ورؤى ٢٠٣٠، مركز الإمارات للسياسات، أبوظبي، ٢٠٢٢، ص ٦٧.

لكل من أوروبا والهند في آنٍ واحد(١).

فضلًا عن ذلك، ترى دول الخليج في المشروع فرصة لإعادة التوازن في علاقاتها مع القوى الكبرى، بحيث لا تظل حبيسة الثنائية التقليدية بين الولايات المتحدة والصين، بل تنفتح على محور جديد يجمعها مع الهند وأوروبا، فالممر يوفر لها منفذًا للتعاون مع القوى الاقتصادية الصاعدة دون الدخول في صدام مع واشنطن، كما يمنحها أدوات جديدة لتنمية اقتصادها واستقطاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة في قطاعات التكنولوجيا والنقل والطاقة المتجددة(٢).

ثالثًا: أوروبا – تعزيز الاستقلالية الاستراتيجية وتقليل الاعتماد على الصين: أما الاتحاد الأوروبي، فينظر إلى الممر كجزء من جهوده الرامية إلى تحقيق ما يُعرف بـ"الاستقلالية الاستراتيجية"، أي تقليل اعتماده على الصين في مجالات التجارة والتكنولوجيا والبنية التحتية، فبعد الصدمات التي تعرضت لها أوروبا عقب جائحة "كوفيد–١٩" وأزمة الحرب في أوكرانيا، أصبح واضحًا لقادة الاتحاد الأوروبي أن الاعتماد المفرط على سلاسل الإمداد القادمة من الشرق الأقصى يشكل تهديدًا لأمنهم الاقتصادي، ومن ثم، فإن مشروع الممر يشكل فرصة لتعزيز التواصل المباشر مع الهند ودول الخليج عبر مسارات أكثر أمانًا واستقرارًا(٣).

ويرى صانعو القرار في بروكسل أن المشروع ينسجم مع مبادرة "البوابة العالمية" (Global Gateway)التي أطلقتها المفوضية الأوروبية عام (٢٠٢١) لتطوير البنية التحتية العالمية بتمويل أوروبي، كبديل لمبادرة الحزام والطريق، كما يسهم الممر في تمكين أوروبا من الوصول إلى مصادر الطاقة الخليجية والمنتجات الآسيوية دون المرور بالموانئ والممرات التي قد تتأثر بالنزاعات الجيوسياسية في البحر الأحمر أو شرق المتوسط(٤).

كذلك، يمثل المشروع وسيلة لأوروبا لتعزيز حضورها في الشرق الأوسط بعد سنوات من التراجع أمام النفوذين الأمريكي والصيني، ومن خلاله، تسعى الدول الأوروبية الكبرى – كفرنسا وألمانيا وإيطاليا – إلى ترسيخ شراكات اقتصادية واستراتيجية جديدة، تُعيد تعريف دورها في النظام

(١) أحمد خالد عواد، الاقتصاد الخليجي في مرحلة ما بعد النفط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٢٣، ص ٩١.

(٢) عادل حسين عبد القادر، الشرق الأوسط في النظام التجاري العالمي الجديد، دار الكتاب الحديث، القاهرة، ٢٠٢٤، ص ١٢٥.

(3) Sophie Meunier, Strategic Autonomy and Europe’s Global Role, Oxford University Press, Oxford, 2022, p. 44.

(4) European Commission, Global Gateway Strategy: Connecting the World Sustainably, Brussels, 2022, p. 53.

الدولي المتغير[١].

رابعًا: الولايات المتحدة – دعم الممر كأداة لموازنة النفوذ الصيني: من الناحية السياسية، يمثل الممر محاولة غربية–هندية لبناء 'ممر آمن' خالٍ من النفوذ الصيني والروسي والإيراني، خصوصًا في ظل اشتداد المنافسة الجيوسياسية في المحيطين الهندي والهادئ. وقد عكس التوقيع على مذكرة التفاهم في قمة العشرين بحضور قادة الولايات المتحدة وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والاتحاد الأوروبي الطابع التحالفي للمشروع.

أما الولايات المتحدة، فتعد الداعم السياسي والاستراتيجي الأبرز للممر الهندي–الشرق أوسطي–الأوروبي، فبالنسبة إلى واشنطن، يمثل المشروع جزءًا من استراتيجيتها الكبرى لاحتواء الصين ومواجهة تمدد مبادرة الحزام والطريق، وقد أكد الرئيس الأمريكي جو بايدن خلال قمة العشرين في نيودلهي أن "الممر الجديد سيفتح أبوابًا غير مسبوقة للتجارة والاستثمار، ويُعزّز الازدهار في المناطق التي تحتاج إلى ذلك بشدة"[٢].

إن واشنطن تنظر إلى الممر بوصفه أداة مزدوجة: فهو من جهة يعزز علاقاتها مع الحلفاء التقليديين في الخليج وأوروبا، ومن جهة أخرى يمنحها وسيلة للحد من نفوذ الصين وإيران في الشرق الأوسط، كما يخدم المشروع أهداف السياسة الأمريكية في دعم التطبيع الاقتصادي بين الهند ودول الخليج وإسرائيل، بما يتماشى مع الرؤية الأمريكية لتشكيل محور استراتيجي جديد يربط بين جنوب آسيا والشرق الأوسط وأوروبا في إطار منظومة أمنية واقتصادية واحدة[٣].

وفي ضوء ذلك، يتضح أن دوافع الولايات المتحدة ليست اقتصادية بحتة، بل تتجاوزها إلى أبعاد جيو–سياسية تهدف إلى إعادة هيكلة النظام الدولي بما يحافظ على النفوذ الأمريكي في مواجهة صعود القوى الآسيوية، ومن خلال هذا الممر، تسعى واشنطن إلى ترسيخ فكرة "العولمة الجديدة" التي تقوم على التعددية المنضبطة، حيث يتم توزيع النفوذ ضمن شبكات اقتصادية وتحالفات مرنة بدلًا من الهيمنة الأحادية[٤].

وفي المحصلة، فإن الممر الهندي–الشرق أوسطي–الأوروبي يعكس تقاطع مصالح بين أربعة

---

(١) جان بيير مارتان، السياسة الأوروبية تجاه الشرق الأوسط في القرن الحادي والعشرين، دار لافون للنشر، باريس، ٢٠٢٣، ص ٨٨.

(2) Joe Biden, Remarks at the G20 Summit: Building a New Trade Corridor, The White House Press Office, Washington D.C., 2023, p. 3.

(٣) توماس رياض عبد الله، السياسة الأمريكية في آسيا والشرق الأوسط بعد ٢٠٢٠، دار الفكر العربي، القاهرة، ٢٠٢٤، ص ١٤٧.

(4) Robert D. Blackwill, The Great Power Competition and Economic Statecraft, Council on Foreign Relations Press, New York, 2021, p. 112.

فاعلين كبار، يسعى كل منهم لتحقيق أهدافه ضمن نظام اقتصادي عالمي يتجه نحو التعددية والتنافس المتوازن، وبينما يظل المشروع في مراحله الأولى، فإن نجاحه أو فشله سيعتمد على قدرة هذه الأطراف على إدارة توازن المصالح فيما بينها، وتجاوز التحديات الجيو–سياسية والتمويلية التي تحيط به.

ومن هذا المنطلق، يتبين أن هذا الممر يمثل أداة استراتيجية لتعزيز النفوذ الأمريكي–الأوروبي في المنطقة عبر أدوات اقتصادية وجيو–سياسية بديلة عن الوجود العسكري المباشر، مما يرسخ مفهوم 'القوة الذكية' في إدارة التوازنات الدولية. ومع ذلك، فإن نجاح هذا التوجه يعتمد بشكل كبير على الدور المحوري للقوى الإقليمية، حيث تتبع دول المنطقة (لاسيما السعودية والإمارات) سياسات متوازنة تهدف إلى تحقيق مصالحها الوطنية دون الانحياز المطلق لصراع المحاور، وهو ما يجعل المشروع في جوهره 'تعاونيًا' وتنمويًا أكثر من كونه مشروعًا 'صراعيًا' موجهًا ضد أطراف أخرى .

المبحث الثاني: انعكاسات الممر على موازين التجارة العالمية وإعادة تشكيل الاقتصاد السياسي الدولي

إن ممر الهند–الشرق الأوسط–أوروبا لا يمكن النظر إليه بمعزل عن التحولات الكبرى التي تشهدها منظومة التجارة العالمية، فمع تعدد الممرات الجديدة، وتزايد أهمية الرقمنة والذكاء الاصطناعي في إدارة سلاسل الإمداد، يتجه الاقتصاد العالمي نحو مرحلة من "إعادة التوزيع الجغرافي للتجارة"، ومن ثم، يمثل هذا الممر اختبارًا لقدرة النظام الدولي على التكيف مع واقع اقتصادي متعدد الأقطاب، حيث تتقاطع مصالح الهند والصين وأوروبا وأمريكا ودول الشرق الأوسط في فضاء واحد.

يسعى هذا المبحث إلى تحليل انعكاسات الممر على خرائط التجارة العالمية من جهة، وعلى النظام الاقتصادي الدولي من جهة أخرى، في ضوء مفاهيم الاقتصاد السياسي المعاصر التي تربط بين الهيمنة الاقتصادية والتنافس الجيو–استراتيجي، ولهذا الغرض، يُقسم المبحث إلى مطلبين رئيسيين: **المطلب الأول:** إعادة تشكيل خرائط التجارة العالمية، أما **الثاني:** تداعيات الممر على الاقتصاد السياسي الدولي .

المطلب الأول: إعادة تشكيل خرائط التجارة العالمية

من منظور الاقتصاد السياسي، يمكن النظر إلى الممر باعتباره تحالفًا لوجستيًا يجمع بين 'الإنتاج' في آسيا، و'الطاقة' في الشرق الأوسط، و'الاستهلاك' في أوروبا. ومن هنا، يُعد الممر محاولة لإعادة هندسة سلاسل القيمة العالمية بما يقلل من الاعتماد على الصين كمحور إنتاج ولوجستيات. وفي إطار إعادة تشكيل موازين التجارة العالمية، تشير التقديرات إلى أن الممر الجديد

قد يختصر زمن الشحن بين الهند وأوروبا بنسبة تتراوح بين (٤٠%) و(٥٠%) مقارنة بالمسار التقليدي عبر قناة السويس، كما أنه يعزز من التنوع الاستراتيجي في طرق التجارة، مما يقلل من هشاشة النظام التجاري العالمي أمام الأزمات، مثل إغلاق القنوات البحرية أو الاضطرابات الجيوسياسية. ورغم أن قناة السويس ستظل ذات أهمية كبرى، إلا أن الممر يشكل تحديًا غير مباشر لها، خاصة إذا اكتسب زخمًا تنفيذيًا حقيقيًا. كما قد يُعيد الممر توجيه الاستثمارات والبنى التحتية في دول الخليج من التركيز على النفط إلى مشاريع النقل والتخزين والطاقة المتجددة، بما يتسق مع رؤى التحول الاقتصادي، مثل 'رؤية السعودية (٢٠٣٠) و'رؤية الإمارات (٢٠٧١).

يشير تحليل ممر **الهند – الشرق الأوسط – أوروبا** إلى أنه يمثل مرحلة جديدة من التحول في خرائط التجارة العالمية، إذ يُعد المشروع بمثابة محاولة جيو–اقتصادية لإعادة رسم مسارات السلع والخدمات بين آسيا وأوروبا بعيدًا عن الطرق التقليدية التي اعتمدت عليها التجارة الدولية لعقود، هذا التحول يعكس سعي القوى الاقتصادية الكبرى إلى تجاوز القيود الجغرافية والسياسية التي تفرضها الممرات التقليدية مثل قناة السويس، وإيجاد بدائل أكثر كفاءة وأقل عرضة للتقلبات السياسية والاختناقات اللوجستية.

فمنذ الإعلان عن المشروع في قمة مجموعة العشرين عام (٢٠٢٣)، برزت دلالاته الاقتصادية العميقة باعتباره استجابة مباشرة لتغير موازين القوة في النظام التجاري العالمي، فالممر الجديد الذي يربط **الهند بالخليج العربي وأوروبا عبر خطوط سكك حديدية وموانئ متكاملة** يهدف إلى اختصار الزمن اللازم لنقل البضائع بنسبة تقارب ٤٠% مقارنة بالطرق البحرية التقليدية التي تمر عبر قناة السويس، ويُتوقع أن يُعيد هذا التوجه رسم مسارات التجارة الدولية بحيث تتجه التدفقات التجارية نحو محاور جديدة تستند إلى بنى تحتية رقمية ولوجستية حديثة تدعم التكامل الاقتصادي بين آسيا وأوروبا من خلال الأراضي العربية والخليجية [١].

لقد شكلت **قناة السويس** منذ افتتاحها عام ١٨٦٩ العمود الفقري للتجارة بين الشرق والغرب، حيث تمر عبرها نحو (١٢%) من التجارة العالمية، غير أن الاعتماد المفرط عليها كشف عن هشاشة في النظام التجاري العالمي، خصوصًا بعد أزمة جنوح سفينة "إيفر غيفن" عام (٢٠٢١)، التي تسببت في تعطيل الملاحة لعدة أيام وألحقت خسائر بمليارات الدولارات، ومن ثم، بدأ التفكير الجدي في إيجاد بدائل برية–بحرية تتسم بالمرونة وتقلل من الاعتماد على الممرات البحرية الضيقة، في هذا السياق، يبرز ممر الهند – الشرق الأوسط – أوروبا بوصفه مبادرة استراتيجية

(١) محمد عبد القادر علي، التحولات الجيو–اقتصادية في النظام العالمي الجديد، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢٣، ص ٢١٤.

لتجاوز الاختناقات الملاحية، وضمان أمن سلاسل الإمداد العالمية، بما يعزز من تنافسية الاقتصادات المشاركة فيه(١).

كما أن التغير في **تدفقات السلع والخدمات بين آسيا وأوروبا** يعكس تحولات عميقة في مراكز الإنتاج والاستهلاك العالمية، فالهند التي تمثل اليوم إحدى أسرع الاقتصادات نموًا في العالم تسعى إلى تعزيز موقعها كمحور صناعي وتجاري بديل للصين، خاصة بعد تصاعد التوترات التجارية بين بكين وواشنطن، ويتيح لها الممر الجديد الوصول المباشر إلى الأسواق الأوروبية دون المرور عبر الأراضي الصينية أو الممرات البحرية الخاضعة لنفوذها، وفي المقابل، تمثل دول الخليج العربي، بما تمتلكه من بنية تحتية متطورة وموانئ عالمية مثل جبل علي والدمام، حلقة وصل محورية بين الشرق والغرب، وهو ما يعزز مكانتها كمراكز لوجستية عالمية في الاقتصاد الجديد(٢).

ومن منظور أوسع، فإن التحول في مسارات التجارة العالمية نتيجة إنشاء الممر يعيد صياغة **التكامل الاقتصادي الإقليمي**، إذ أصبح من الواضح أن المنطقة الممتدة من الهند إلى أوروبا عبر الخليج ستتحول إلى محور رئيسي في حركة السلع والتقنيات، بما يدفع نحو إقامة شبكات لوجستية تعتمد على التكنولوجيا المتقدمة، مثل الذكاء الاصطناعي وإنترنت الأشياء، لإدارة تدفقات البضائع بكفاءة، كما يُتوقع أن تسهم الرقمنة في تسريع حركة التجارة وتقليل تكاليف النقل، وهو ما سينعكس إيجابًا على تنافسية الشركات والموانئ الواقعة على امتداد الممر(٣).

وتكمن **قيمة التكنولوجيا والبنية التحتية** في هذا السياق في كونها عامل الحسم في نجاح المشروع، فالممر لا يقتصر على خطوط نقل مادية، بل يتضمن أيضًا "ممرًا رقميًا" يهدف إلى ربط شبكات الاتصالات والبيانات بين الدول المشاركة، هذا الجانب الرقمي يمنح الممر بُعدًا إضافيًا يجعله أكثر قدرة على التكيف مع اقتصاد المعرفة، حيث تصبح المعلومات جزءًا من البنية التحتية التجارية ذاتها، وبذلك، فإن المشروع لا يعيد فقط تشكيل خطوط التجارة، بل يعيد كذلك تعريف مفهوم الاتصال الاقتصادي في العصر الرقمي(٤).

---

(١) سامي حسن العبد، الممرات البحرية والتنافس الدولي في الشرق الأوسط، المركز العربي للبحوث، بيروت، ٢٠٢٢، ص ١٦٧.

(٢) أحمد فوزي الكيال، الاقتصاد السياسي للتجارة الدولية المعاصرة، دار الكتب الحديثة، الإسكندرية، ٢٠٢١، ص ٢٨٩.

(٣) جاسم عبد الله الكواري، التكامل الاقتصادي الإقليمي في العالم العربي: الفرص والتحديات، دار جامعة قطر للنشر، الدوحة، ٢٠٢٢، ص ١٩٥.

(٤) علي محمود إسماعيل، الرقمنة والتحولات في البنية التحتية للتجارة العالمية، دار الصفوة للنشر، عمان، ٢٠٢٣، ص ١٤٢.

كما أن التحولات في **الموازين التجارية العالمية** نتيجة المشروع يمكن أن تؤثر في مكانة بعض الدول التي اعتمدت تقليديًا على عائدات الممرات البحرية، فمثلًا، من المتوقع أن يتأثر دور مصر وقناة السويس نسبيًا على المدى المتوسط إذا ما تمكن الممر من جذب نسبة من حركة البضائع المتجهة من جنوب آسيا إلى أوروبا، رغم أن القناة ستظل عنصرًا رئيسيًا في التجارة البحرية، غير أن الدول التي ستستفيد أكثر هي تلك القادرة على الاستثمار في البنية التحتية الذكية وربطها بالمنظومات الإقليمية الجديدة للتجارة، وهو ما قد يفتح آفاقًا أوسع أمام دول الخليج العربي لتكريس دورها كمحاور استراتيجية في النظام التجاري الجديد(١).

وعلى المدى البعيد، من المرجح أن تسهم هذه التحولات في ظهور **أنماط جديدة من الشراكات الاقتصادية** بين الهند ودول الخليج وأوروبا، تستند إلى مفهوم "الاعتمادية المتبادلة المتوازنة"، بحيث لا تكون المنطقة مجرد ممر عبور بل مركز إنتاج وتوزيع متكامل، فبنية الممر تسمح بإنشاء مناطق صناعية مشتركة ومراكز تكنولوجية على امتداده، ما سيعيد تشكيل خريطة القيمة المضافة في الاقتصاد العالمي ويحد من هيمنة بعض القوى التقليدية، ومن ثم، فإن ممر الهند–الشرق الأوسط–أوروبا لا يمكن اعتباره مجرد مشروع نقل، بل هو تعبير عن تحول هيكلي في بنية الاقتصاد السياسي الدولي وفي جغرافيا التجارة العالمية المعاصرة (٢).

وفي المحصلة، يؤكد هذا التحول في المسارات التجارية أن ممر الهند–الشرق الأوسط–أوروبا ليس مجرد مشروع لوجستي، بل هو استراتيجية تهدف إلى خلق بدائل آمنة ومستقرة للإمدادات والطاقة. ففي ظل التوترات المتزايدة في الممرات المائية التقليدية كالبحر الأحمر والمحيط الهادئ، يبرز الممر كضرورة جيو – اقتصادية لضمان مرونة سلاسل التوريد العالمية وتقليل هشاشة النظام التجاري أمام الأزمات المفاجئة. وبذلك، يسهم المشروع في إعادة رسم خارطة القيمة المضافة في الاقتصاد العالمي عبر توفير ممر 'مؤمّن' استراتيجيًا يربط مراكز الإنتاج الآسيوية بمراكز الاستهلاك الأوروبية عبر الجسر العربي–الخليجي.

المطلب الثاني: تداعيات الممر على الاقتصاد السياسي الدولي

يمثل **ممر الهند – الشرق الأوسط – أوروبا** أحد أبرز التطورات الجيو–اقتصادية في العقد الثالث من القرن الحادي والعشرين، حيث يتجاوز كونه مشروعًا للنقل والتجارة إلى كونه أداة لإعادة صياغة التوازنات داخل النظام الاقتصادي الدولي، فالممر يفتح المجال أمام **تحالف اقتصادي**

(١) طارق عبد الرحمن خليل، قناة السويس والتحولات في النظام التجاري الدولي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٢٠، ص ٢٣٣.

(2) Richard Baldwin, The Great Convergence: Information Technology and the New Globalization, Harvard University Press, Cambridge, 2016, p. 87.

جديد يجمع بين الهند ودول الخليج وأوروبا، وهو تحالف يقوم على أسس براغماتية تتعلق بتأمين سلاسل الإمداد وتنويع الشركاء التجاريين والحد من الاعتماد المفرط على الصين وممراتها التجارية، وقد بدا واضحًا أن هذا التحالف الناشئ لا ينطلق من فراغ، بل هو نتاج تراكمات طويلة من التغيرات في ميزان القوى الاقتصادية العالمية وتراجع النموذج الأحادي للهيمنة الاقتصادية الغربية لصالح نظام أكثر **تعددية في الأقطاب الاقتصادية**(١).

من هذا المنطلق، فإن الممر الجديد يُعد تجسيدًا عمليًا لسياسات "التحرر من المركزية الصينية" في التجارة الدولية، فالهند التي تمتلك أحد أكبر الاقتصادات الصاعدة تسعى من خلال المشروع إلى تعزيز نفوذها في سلاسل القيمة العالمية، وخلق ممر بديل لمبادرة "الحزام والطريق" التي أطلقتها الصين عام (٢٠١٣)، والتي منحت بكين نفوذًا واسعًا في البنى التحتية عبر آسيا وإفريقيا وأوروبا، ومن خلال ممر الهند–الشرق الأوسط–أوروبا، تسعى نيودلهي لتأكيد حضورها كقوة اقتصادية مستقلة توازن بين مصالحها الوطنية والانخراط في نظام تجاري عالمي متشابك (٢).

وفي المقابل، ترى **دول الخليج العربي** في الممر فرصة استراتيجية لتعزيز دورها كمركز عالمي للتجارة والخدمات اللوجستية، فالمشروع يمنحها إمكانية التحول من اقتصاد يعتمد على صادرات الطاقة إلى اقتصاد متنوع يقوم على موقعها الجغرافي كحلقة وصل بين آسيا وأوروبا، كما أن التكامل بين الممر ومبادرات التحول الاقتصادي الوطني في دول المنطقة، مثل "رؤية السعودية ٢٠٣٠" و"رؤية الإمارات ٢٠٥٠"، يُظهر كيف يمكن للبنية التحتية والتكامل الإقليمي أن يصبحا ركيزة أساسية لإعادة تشكيل العلاقات الاقتصادية العالمية (٣).

أما بالنسبة **لأوروبا**، فإن الممر يوفر لها بديلًا استراتيجيًا لتقليل الاعتماد على الصين في مجالات النقل والإمداد، ولا سيما بعد الأزمات التي كشفت هشاشة سلاسل التوريد الأوروبية خلال جائحة "كوفيد–١٩" وأزمة الحرب في أوكرانيا، لذلك، ينظر الاتحاد الأوروبي إلى الممر على أنه خطوة لتعزيز "الاستقلالية الاستراتيجية" في المجال الاقتصادي، في الوقت الذي يدعم فيه الانخراط في منطقة الخليج كجسر حيوي للطاقة والتجارة، بهذا المعنى، يشكل المشروع تقاطعًا بين مصالح

(١) محمد عبد الرحمن السالمي، التحالفات الاقتصادية في النظام الدولي الجديد، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٢٣، ص ١١٨.

(٢) عادل مصطفى قاسم، مبادرة الحزام والطريق: الأبعاد الاقتصادية والجيوسياسية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢٢، ص ٢٠٣.

(٣) ناصر فهد البوعينين، الاقتصاد الخليجي والتحول نحو التنويع المستدام، دار جامعة الملك سعود للنشر، الرياض، ٢٠٢١، ص ١٧٦.

اقتصادية وأمنية وسياسية في آن واحد، ما يجعله أحد أعمدة النظام الدولي الجديد القائم على **تعدد مراكز القوة والتأثير**[١].

وفي مستوى أوسع، فإن **انعكاسات المشروع على النظام الاقتصادي الدولي متعدد الأقطاب** تبدو واضحة في ثلاثة اتجاهات أساسية، الاتجاه الأول يتمثل في إعادة توزيع النفوذ التجاري بين القوى الصاعدة والمتقدمة، بحيث لم تعد الصين وحدها تمسك بخيوط المبادرات العابرة للقارات، بل أصبحت الهند والاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة أطرافًا رئيسية في رسم المشهد الجديد، الاتجاه الثاني هو بروز الخليج العربي كمحور وسطي يمتلك نفوذًا جيو–اقتصاديًا يفوق حجمه الديموغرافي، مدعومًا بتطور البنية التحتية والطاقة والاستثمار، أما الاتجاه الثالث فيتمثل في التحول نحو **التحالفات الاقتصادية المرنة**، أي تلك التي تقوم على المصالح المشتركة وليس على الأيديولوجيا أو الانحيازات السياسية، وهي سمة أساسية في الاقتصاد السياسي الدولي المعاصر[٢].

لكن هذه التحولات لا تخلو من **فرص وتحديات أمام الدول النامية**، فمن جهة، يتيح الممر فرصًا كبيرة للدول التي تقع على امتداده للاندماج في سلاسل التوريد العالمية، والاستفادة من الاستثمارات في النقل والطاقة والرقمنة، غير أن الاستفادة الفعلية تتطلب قدرة هذه الدول على تطوير سياساتها الصناعية وتعزيز تنافسيتها، ومن جهة أخرى، قد يشكل الممر مصدر تهديد محتمل لبعض الاقتصادات النامية التي تعتمد على الممرات التقليدية كمصدر للدخل، مثل قناة السويس في مصر، إذا لم تُواكب هذه الدول التغيرات عبر تحديث بنيتها التحتية وتبني سياسات تكاملية مع المبادرات الجديدة[٣].

ومن منظور الاقتصاد السياسي الدولي، يعكس الممر **تغيرًا في بنية القوة الاقتصادية العالمية**، حيث يتجه النظام الدولي نحو توزيع أكثر توازنًا للمنافع الاقتصادية، فبدلًا من سيطرة محور واحد على حركة التجارة، تتعدد الآن المحاور المتنافسة والمتعاونة في آن، بما يعزز فكرة "تعدد الأقطاب الاقتصادية" التي تتكامل فيها مصالح قوى كبرى وصاعدة ودول نامية، هذا الواقع الجديد يتطلب إعادة تعريف مفهوم العولمة بحيث تصبح أكثر إقليمية ومرونة، وتعتمد على شبكات

(١) كريم يوسف الزيات، الاتحاد الأوروبي وتحديات النظام التجاري العالمي، دار الفكر العربي، بيروت، ٢٠٢٠، ص ٢٤١.

(٢) ليلى عبد الله نصار، الاقتصاد السياسي الدولي: نظريات وتحولات معاصرة، دار أسامة للنشر، عمان، ٢٠٢٣، ص ١٩٢.

(٣) أحمد محمد الطحان، قناة السويس وموقعها في المنافسة الجيو–اقتصادية الدولية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٢١، ص ١٥٥.

متعددة بدلًا من مركز واحد، كما يشير إلى أن التحالفات الاقتصادية القادمة ستكون مؤقتة ومتغيرة، تُبنى على أساس المصالح العملية لا التحالفات الأيديولوجية الثابتة(١).

أما على المدى البعيد، فإن مستقبل الممر سيعتمد على مدى قدرته على التكيف مع التحولات التكنولوجية والرقمية، ومدى نجاح أطرافه في الحفاظ على توازن المصالح فيما بينهم، فإذا تمكن الممر من ترسيخ نفسه كمسار استراتيجي دائم، فإنه قد يشكل نواة لتحالف اقتصادي جيو–استراتيجي واسع يمتد من جنوب آسيا إلى أوروبا عبر الشرق الأوسط، ما يعني إعادة رسم خريطة الاقتصاد العالمي لعقود قادمة، ومن ثم، فإن **ممر الهند – الشرق الأوسط– أوروبا** ليس مجرد مشروع بنية تحتية، بل هو مؤشر على **تحول بنيوي في الاقتصاد السياسي الدولي** نحو التعددية، وتكريس فكرة أن السيطرة على طرق التجارة لم تعد حكرًا على قوة واحدة، بل أصبحت ساحة لتفاعل قوى متعددة تتقاطع مصالحها في زمن التحول الجيو–اقتصادي العالمي(٢).

الخاتمة

يُمثّل الممر الاقتصادي الهندي–الشرق أوسطي–الأوروبي أحد أبرز التطورات الجيو–اقتصادية في العقد الأخير، إذ لم يعد مجرد مشروع للبنية التحتية أو التجارة، بل أصبح تجسيدًا لتحوّل استراتيجي في خريطة العلاقات الاقتصادية الدولية. ومع ذلك، يواجه الممر تحديات واقعية؛ فهو لا يزال في مراحله التخطيطية، كما أن التمويل الضخم المطلوب لتنفيذه قد يبطئ من وتيرته، إضافة إلى التحديات الجيوسياسية التي تفرضها مناطق العبور. وبالرغم من هذه التحديات، أظهر المشروع تلاقي مصالح متعددة بين قوى إقليمية ودولية تبحث عن بدائل للممرات التقليدية وعن إعادة توزيع للأدوار في منظومة الاقتصاد العالمي. وبناءً على ذلك، يمكن القول إن هذا الممر يعكس مرحلة جديدة من العولمة القائمة على التنافس الجيو–اقتصادي، ويعبّر عن انتقال مركز الثقل التجاري من شرق آسيا نحو محور جديد يمتد من المحيط الهندي إلى البحر المتوسط عبر الشرق الأوسط .

أولًا: نتائج البحث:

١. التحول في الجغرافيا الاقتصادية: يمثل الممر تحولًا نوعيًا يسعى لإعادة رسم مسارات التجارة العالمية، من خلال ربط الاقتصادات الإقليمية الكبرى (آسيا، الشرق الأوسط، أوروبا) ضمن إطار واحد يرفع من كفاءة سلاسل الإمداد ويقلل من هشاشة النظام التجاري العالمي.
٢. تعدد الدوافع الاستراتيجية للفاعلين: أثبتت الدراسة تباين المصالح المحركة للمشروع؛ فبينما تسعى الهند لتعزيز موقعها كمحور تجاري عالمي وموازن للنفوذ الصيني، يهدف الاتحاد

(1) Joseph Nye, The Future of Power, PublicAffairs Press, New York, 2011, p. 265.
(2) Richard Haas, The World: A Brief Introduction, Penguin Press, London, 2020, p. 219.

الأوروبي لتحقيق "الاستقلالية الاستراتيجية"، في حين توظفه الولايات المتحدة كأداة لموازنة نفوذ بكين جيو– سياسيًا.

٣. الاستقلالية السياسية لدول الخليج: تُظهر النتائج أن انخراط السعودية والإمارات في الممر ينطلق من رؤى وطنية (مثل رؤية ٢٠٣٠) تهدف لتحويل المنطقة إلى مركز لوجستي عالمي. ومن المهم التأكيد على أن هذه الدول تتبع سياسات خارجية متوازنة تجنبًا للانحياز الحاد في الصراع الدولي، مما يجعل الممر يتخذ طابعًا "تعاونيًا" تنمويًا بالنسبة لها، أكثر من كونه مشروعًا "صراعيًا" موجهًا ضد أطراف أخرى.

٤. إعادة هيكلة العلاقات الدولية: لم يعد الممر مجرد طريق للنقل، بل أصبح أداة لإعادة هيكلة العلاقات الدولية على أسس جديدة تدمج بين الاقتصاد والسياسة والأمن، مما يعكس انتقال مركز الثقل التجاري نحو محور يمتد من المحيط الهندي إلى البحر المتوسط.

ثانيًا: التوصيات:

١. يوصي البحث بضرورة تعامل الدول العربية والخليجية مع المشروع بمنهج استراتيجي طويل الأمد، يقوم على تعظيم الاستفادة من الموقع الجغرافي والموارد الاقتصادية.

٢. ضرورة تبني سياسات وطنية متكاملة لتطوير البنية التحتية، وربط الموانئ والمناطق الصناعية بشبكات النقل الحديثة، وتشجيع الاستثمارات في الطاقة النظيفة.

٣. يوصي البحث بإنشاء آليات إقليمية للتنسيق بين الدول المشاركة لضمان تحقيق مصالح متوازنة وتجنب الوقوع في دوائر النفوذ الدولي المتصارع.

٤. يُوصي البحث بدعم الدراسات المستقبلية حول آثار المشروع على قناة السويس والممرات البحرية القائمة، لصياغة سياسات تضمن التكيف مع التحولات دون الإضرار بالمصالح الوطنية.

ثالثًا: الآفاق المستقبلية: يبقى التساؤل المحوري هو ما إذا كان الممر الهندي–الشرق أوسطي–الأوروبي قادرًا على أن يتحول إلى بديل استراتيجي دائم في منظومة التجارة العالمية، فنجاح هذا الممر مرهون بمدى استقرار المنطقة سياسيًا وأمنيًا، وبإرادة الدول المشاركة في المضي قدمًا نحو التكامل الاقتصادي بعيدًا عن الصراعات الجيوسياسية، وفي حال تحقق ذلك، فمن المرجح أن يسهم الممر في نشوء محور اقتصادي جديد يربط بين الجنوب والغرب، يعيد توزيع مراكز الثقل في النظام الدولي، ويكرّس نموذجًا أكثر تنوعًا وعدالة في العلاقات التجارية، أمّا إذا واجه المشروع عقبات تمويلية أو تنافسية من المبادرات الكبرى الأخرى، فقد يظل في إطار التحدي الرمزي لمبادرة "الحزام والطريق" دون أن يتحول إلى بديل فعلي لها، وعلى أي حال، فإن الممر

يفتح الباب أمام مرحلة جديدة من التفكير الاستراتيجي في الشرق الأوسط، يكون فيها الاقتصاد محركًا رئيسيًا لإعادة صياغة التحالفات والسياسات الإقليمية والدولية في آنٍ واحد .

المصادر والمراجع

أولًا: قائمة المصادر باللغة العربية:

١. أحمد خالد عواد، الاقتصاد الخليجي في مرحلة ما بعد النفط، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٢٣.
٢. أحمد فوزي الكيال، الاقتصاد السياسي للتجارة الدولية المعاصرة، دار الكتب الحديثة، الإسكندرية، ٢٠٢١.
٣. أحمد محمد الطحان، قناة السويس وموقعها في المنافسة الجيو–اقتصادية الدولية، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٢١.
٤. أحمد مصطفى عبد الجليل، الممرات التجارية الجديدة في النظام الاقتصادي الدولي، دار الفكر الجامعي، الإسكندرية، ٢٠٢٤.
٥. توماس رياض عبد الله، السياسة الأمريكية في آسيا والشرق الأوسط بعد ٢٠٢٠، دار الفكر العربي، القاهرة، ٢٠٢٤.
٦. جاسم عبد الله الكواري، التكامل الاقتصادي الإقليمي في العالم العربي: الفرص والتحديات، دار جامعة قطر للنشر، الدوحة، ٢٠٢٢.
٧. جان بيير مارتان، السياسة الأوروبية تجاه الشرق الأوسط في القرن الحادي والعشرين، دار لافون للنشر، باريس، ٢٠٢٣.
٨. سامي حسن العبد، الممرات البحرية والتنافس الدولي في الشرق الأوسط، المركز العربي للبحوث، بيروت، ٢٠٢٢.
٩. سعد عبد السلام حسن، العلاقات الهندية–الصينية في ظل مبادرة الحزام والطريق، دار الكتاب الحديث، القاهرة، ٢٠٢١.
١٠. شادي عبد الرحمن سلام، السياسة الخارجية الهندية في ظل التنافس الآسيوي، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢٢.
١١. طارق عبد الرحمن خليل، قناة السويس والتحولات في النظام التجاري الدولي، الهيئة المصرية العامة للكتاب، القاهرة، ٢٠٢٠.
١٢. عادل حسين عبد القادر، الشرق الأوسط في النظام التجاري العالمي الجديد، دار الكتاب الحديث، القاهرة، ٢٠٢٤.

١٣. عادل مصطفى قاسم، مبادرة الحزام والطريق: الأبعاد الاقتصادية والجيوسياسية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢٢.
١٤. علي حسين بدر، تحولات الاقتصاد السياسي في النظام الدولي المعاصر، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٢٣.
١٥. علي محمود إسماعيل، الرقمنة والتحولات في البنية التحتية للتجارة العالمية، دار الصفوة للنشر، عمان، ٢٠٢٣.
١٦. فادي نجيب، الأمن البحري العالمي والتنافس على الممرات الاستراتيجية، مركز الدراسات الاستراتيجية، بيروت، ٢٠٢٢.
١٧. فاطمة يوسف إبراهيم، الأزمات الجيو–اقتصادية العالمية بعد كوفيد–١٩، دار الكتاب الجامعي، دبي، ٢٠٢٣.
١٨. كريم يوسف الزيات، الاتحاد الأوروبي وتحديات النظام التجاري العالمي، دار الفكر العربي، بيروت، ٢٠٢٠.
١٩. ليلى عبد الله نصار، الاقتصاد السياسي الدولي: نظريات وتحولات معاصرة، دار أسامة للنشر، عمان، ٢٠٢٣.
٢٠. محمد عبد الرحمن السالمي، التحالفات الاقتصادية في النظام الدولي الجديد، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، ٢٠٢٣.
٢١. محمد عبد العزيز شريف، مبادرة الحزام والطريق الصينية: الأبعاد الجيوسياسية والاقتصادية، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢٠.
٢٢. محمد عبد الفتاح كمال، التحولات الجيو–اقتصادية في جنوب آسيا، دار الجامعة الجديدة، الإسكندرية، ٢٠٢٣.
٢٣. محمد عبد القادر علي، التحولات الجيو–اقتصادية في النظام العالمي الجديد، دار النهضة العربية، القاهرة، ٢٠٢٣.
٢٤. ناصر خالد السعدي، التحول الطاقوي في الخليج وآفاق الشراكة الأوروبية، مركز الإمارات للسياسات، أبو ظبي، ٢٠٢٣.
٢٥. ناصر عبد الله السهيل، التحول الاقتصادي في الخليج ورؤى ٢٠٣٠، مركز الإمارات للسياسات، أبو ظبي، ٢٠٢٢.
٢٦. ناصر فهد البوعينين، الاقتصاد الخليجي والتحول نحو التنويع المستدام، دار جامعة الملك سعود للنشر، الرياض، ٢٠٢١.

ثانيًا: قائمة المصادر باللغة الأجنبية:

1. European Commission, Global Gateway Strategy: Connecting the World Sustainably, Brussels, 2022.
2. Joe Biden, Remarks at the G20 Summit: Building a New Trade Corridor, The White House Press Office, Washington D.C., 2023.
3. Jonathan Mark, Israel's Integration into the Regional Trade Network, Cambridge University Press, London, 2023.
4. Joseph Nye, The Future of Power, PublicAffairs Press, New York, 2011.
5. Narenda Modi, India's Vision for Global Connectivity, Government of India Press, New Delhi, 2023.
6. Richard Baldwin, The Great Convergence: Information Technology and the New Globalization, Harvard University Press, Cambridge, 2016.
7. Richard Haas, The World: A Brief Introduction, Penguin Press, London, 2020.
8. Robert D. Blackwill, The Great Power Competition and Economic Statecraft, Council on Foreign Relations Press, New York, 2021.
9. Robert Kaplan, Asia's Cauldron: The South China Sea and the End of a Stable Pacific, Random House, New York, 2015.
10. Sanjaya Baru, India and the World: Essays on Geoeconomics and Foreign Policy, HarperCollins Publishers, New Delhi, 2016.
11. Sophie Meunier, Strategic Autonomy and Europe's Global Role, Oxford University Press, Oxford, 2022.

مجلة السلام الجامعة

للعلوم الانسانية

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

AL-SALAM UNIVERSITY COLLEGE JOURNAL

No. 23
part 1

الرقم الدولي للمجلة
(2522 - 3402)
ISSN - 2959555-X (Print)
ISSN - 29595541- (Electronic)
https://iasj.rdd.edu.iq/journals/journal/view/74

June
A.H. 1447- A.D. 2026

Registration No. at the House
Of books and documents:
(2127) - year (2015)

مكتب دلير