



भारत 2023 INDIA



مجموعة العشرين ومشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا

مسارات

ديسمبر، ٢٠٢٣م / جمادى الأولى ١٤٤٥هـ



مجموعة العشرين ومشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا

٧

نظرة عامة على الممر الاقتصادي
بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا

٩

التفكير بشكل ملموس في الممر الاقتصادي
بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا

١١

المصالح السعودية المتعلقة بالممر الاقتصادي
بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا

كانت قمة مجموعة العشرين الأخيرة، التي عقدت في الفترة ما بين التاسع والعاشر من سبتمبر من ٢٠٢٣، رمزيةً على عدة مستويات مختلفة، فقد شهد إعلان قادة نيودلهي غير الملزم -الذي كان من مخرجات اجتماع قادة العالم- التزامًا متجددًا من القوى العالمية الكبرى بمواجهة المخاوف التنموية والغذائية والبيئية المتزايدة في جميع أنحاء الجنوب العالمي، ويدل على تبني هذا التوجه مرةً أخرى قبول الاتحاد الإفريقي كعضو دائم في مجموعة العشرين، فضلًا عن الرغبة المتزايدة في تعزيز الطابع الديمقراطي والشمولي للمنتديات الدولية متعددة الأطراف.

سلطت القمة الضوء على المواقف الجيو-استراتيجية المتضاربة والمختلفة للقوى الكبرى. وتغيب عن القمة كل من فلاديمير بوتين (ومثله فيها سيرجي لافروف-وزير الخارجية) وشي جينبنغ (ومثله فيها لي تشيانغ-رئيس الوزراء)، وذلك في أعقاب توتر علاقات روسيا المتوترة مع الغرب بعد غزو أوكرانيا، والتوترات المتصاعدة بين الصين والهند. لكن حالات الغياب هذه والمشاكل الجيوسياسية الكامنة وراءها التي تشير إليها لم تمنع أعضاء مجموعة العشرين من الموافقة بالإجماع على إعلان قادة نيودلهي. وهذا أمر جدير بالاهتمام لأن إعلان قادة نيودلهي يعمل على تسوية النزاع الروسي-الأوكراني، وهي قضية لا تحظى باتفاق دولي كبير، وتؤكد على مجموعة شاملة من المبادئ لحلها (مع تجنب إضفاء الطابع السياسي العلني على مجموعة العشرين)، ومن بينها على وجه التحديد:

- «اتساقًا مع ميثاق الأمم المتحدة، يجب على جميع الدول الامتناع عن التهديد بالقوة أو استعمالها في سبيل الاستحواذ على الأراضي بما يخالف السلامة الإقليمية والسيادة أو الاستقلال السياسي لأي دولة. كما أن استعمال الأسلحة النووية أو التهديد باستعمالها أمر غير مقبول.
- ... التأكيد من جديد أن مجموعة العشرين هي المنتدى الرئيسي للتعاون الاقتصادي الدولي، وأن مجموعة العشرين ليست منتدًا معنيًا بحل القضايا الجيوسياسية والأمنية».

نظرة عامة على الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا

بغض النظر عن العلاقات مع روسيا والصين، كانت القمة علامة فارقة بالنسبة للهند؛ الدولة المضيفة الحالية. وقد عبّر هذا الجمع عن بزوغ نجم هذه الدولة التي تحكمها حركة هندوتفا بأن أصبحت جهة فاعلة مؤثرة على الصعيد العالمي، وسلط ذلك أيضًا الضوء على تحالفها الاستراتيجي المتنامي مع الولايات المتحدة، وهو في حد ذاته نتيجة ثانوية للمنافسات الصينية الأمريكية والصينية الهندية المتزايدة خلال العقد الماضي. ويعد مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا (IMEC) تعبيرًا لعودة التحالف الهندي الأمريكي هذا، وهو المشروع الذي أعلن عنه على هامش القمة.

من المفترض أن يضم المشروع ممرين - طريق من الهند إلى الخليج، وطريق آخر من الخليج إلى أوروبا - والذي أعلن عنه المسؤولون الذين أبدوا حماسهم باعتباره مبادرة ضخمة للبنية التحتية ضخمة عابرة للحدود الوطنية من شأنها أن توحد الصلات والروابط الاقتصادية عبر المناطق الثلاث المعنية وذلك من خلال التعاون بين القطاعين العام والخاص. وقد وصفت أورسولا فون دير لاين رئيسة المفوضية الأوروبية هذا المشروع بأنه قد يقلل من وقت توصيل البضائع بنسبة ٤٠٪ تقريبًا. وإجمالًا؛ أيدت الهند والولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي (الدول الثلاث الأساس في الاتحاد؛ فرنسا وألمانيا وإيطاليا) والمملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة المشروع باعتباره دولا مشاركة فيه.

ورغم شح التفاصيل المعروفة عن المشروع، فإنه يبدو كاستراتيجية جغرافية اقتصادية تمثل ثمرة جهود بذلها كل من صناع السياسات الأميركيين والهنود لاستعادة وضعهم عالميًا في مواجهة الصين. بالنسبة للولايات المتحدة، يعمل المشروع كاستجابة «تنموية» لمبادرة الحزام والطريق الصينية.^(١) ونشأ المشروع من الشراكة التي اقترحتها الولايات المتحدة والمجموعة السبع مستهدفة البنية التحتية والاستثمار العالميين، وهي مبادرة أطلقت لأول مرة في عام ٢٠٢١ بهدف (محتمل) ضخ أكثر من نصف تريليون دولار أمريكي عبر الجنوب العالمي.

وبغض النظر عن هذه الوظيفة المحددة، فقد اقترح مشروع الممر الاقتصادي من الداعين الأمريكيين له ليكون وسيطاً لتعزيز العلاقات بين الأطراف المختلفة التي لها مصالح استراتيجية مع الولايات المتحدة، ولا سيما الهند، والتي توّطد التعاون العسكري والأمني معها منذ إعادة تأسيس الحوار الأمني الرباعي (QSD؛ وأيضا أستراليا واليابان) في عام ٢٠١٧. ويُتوقع أيضًا أن يعود مشروع الممر الاقتصادي بالنفع على علاقات الولايات المتحدة مع الاتحاد الأوروبي، لا سيما في ضوء دعم بروكسل المفتوح للمبادرة. ومن نواح

(١) جدير بالذكر أن مشروع الممر الاقتصادي تم إطلاقه في الذكرى السنوية العاشرة لمبادرة الحزام والطريق.

كثيرة، يعد هذا التطور استجابة للاتفاق المتزايد بين واشنطن وبروكسل بشأن سياسات الصين التجارية والاستثمارية المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق.^(٢)

بالإضافة إلى ذلك، نظراً لأن النطاق الجغرافي المقصود لمشروع الممر الاقتصادي يشمل المملكة العربية السعودية وإسرائيل، فمن المحتمل أن تنظر إليه إدارة بايدن على أنه محفز محتمل لتسريع العلاقات الدبلوماسية بين الدولتين. لذا، يتوقع أن يكون مشروع الممر الاقتصادي نسخة أوسع نطاقاً من مجموعة «I2U2»، وهو تحالف أنشأته الولايات المتحدة والهند والإمارات العربية المتحدة وإسرائيل في عام ٢٠٢١ لتحسين التعاون في مجموعة متنوعة من القضايا، من بينها ربط البنية التحتية والتعاون في مجالات الصحة والمياه والأمن الغذائي. وتتمثل رؤيتهم بأن يسير السلام محاذياً لخطى التجارة .

لدى الهند اعتبارات مماثلة (وربما أشد) من الاعتبارات التي للولايات المتحدة بالنسبة للصين. وبوصفها قوة لم تنضم مطلقاً إلى مبادرة الحزام والطريق. تنظر نيودلهي إلى مشروع الممر الاقتصادي على أنه حل مُجدٍ لكسر الحصار الصيني المتصور للبلاد في جنوب آسيا - والذي يتجسد بشكل أفضل في الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني المعقد. وفي حقيقة الأمر، سيسمح مشروع الممر الاقتصادي للهند النامية بالتجارة مباشرة مع أسواق غرب آسيا وأوروبا. ومن الواضح أيضاً أن تلعب الدافع في تعزيز إطار الحوار الأمني الرباعي ومجموعة «I2U2» دوراً في هذا الشأن.

كما هو متوقع، أبدى أعضاء آخرون في المجتمع الدولي آراءهم حول مشروع الممر الاقتصادي وآثاره، فقد انتقد الرئيس التركي رجب طيب أردوغان المشروع بشدة، محتجاً بأن أي ممرات تربط أوروبا بالشرق الأوسط يجب أن تمر عبر بلاده. وقد قدمت تركيا الممر الأوسط لآسيا الوسطى ومشروع طريق تنمية العراق بوصفها خيارات مجدية على نحو أكبر.

أما بكين، فلم تصدر بعد بياناً رسمياً حول هذا الأمر؛ لكن وسائل الإعلام الدولية مثل جلوبال تايمز وتشاينا ديلي بدأت بالفعل في توجيه انتقادات إلى مشروع الممر الاقتصادي. والفرضية القائلة بأن الصين قد تتخذ موقفاً معارضاً بشدة، هو افتراض سابق لأوانه؛ فثمة فرصة، كما هو الحال مع اتفاقية التجارة الحرة لآسيا والمحيط الهادئ منذ بضع سنوات (المعروفة باسم الشراكة الاقتصادية الإقليمية الشاملة)، لأن تختار الصين المشاركة والتأكيد على التآزر بين مبادرة الحزام والطريق ومشروع الممر الاقتصادي. إلا أن ذلك غير مؤكد بعد في ظل الصعوبات المتزايدة في العلاقات الصينية الأمريكية والصينية الهندية.

(٢) هناك عدد من العوامل المؤثرة في هذا الصدد: انهيار الاتفاقية الشاملة بين الاتحاد الأوروبي والصين بشأن الاستثمار، وخروج إيطاليا من مبادرة الحزام والطريق، وإطار الصين لاتفاقيات ١+١٦ في أوروبا الشرقية، وما إلى ذلك، كلها أسباب لاستياء الاتحاد الأوروبي.

التفكير بشكل ملموس في الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا

سيُكتب كثيراً (من قبل وسائل الإعلام ومراكز الفكر والأكاديميين والمسؤولين) عن الأهمية الاستراتيجية لمشروع الممر الاقتصادي وتأثيره الاقتصادي، ومع ذلك تجدر الإشارة إلى أن مثل هذه المشروعات، هي من قبيل الطموحات، أي أنها قصص ترويتها الحكومات تشير إلى طموح جغرافي اقتصادي أكثر من كونها خارطة طريق فعلية للتنفيذ الملموس. ومبادرة الحزام والطريق خير مثال على ذلك. فعلى الرغم من الأوراق البحثية التي تم إعدادها والخرائط المرسومة (التي توضح الطرق والممرات المختلفة) على مدى العقد الماضي والتي تعرض الزخم الجغرافي الاستراتيجي المركزي الكامن وراء مبادرة الحزام والطريق، فالواقع يقول إن كثيراً من التشتت والفوضى مُستترين، وهو ما يخالف الادعاءات القائلة بأنها رؤية عالمية النطاق وقابلة للتنفيذ.

على سبيل المثال، مشاريع البنية التحتية المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق مدفوعة بالعمليات والديناميكيات الرتيبة للسياسة المحلية أكثر من منطق النظام المتمركز في الصين والذي يهدف إلى توحيد أوراسيا. ويمكن رؤية المشكلات الفعلية، بالنظر في مشاريع مبادرة الحزام والطريق في الخليج (في أبوظبي أو الدقم أو جازان أو الكويت) - التي لا تتوانى عن «تقليد» ومنافسة بعضها، وكلها مبادرات على المستوى الوطني أنشئت ضمن أو تحت إشراف مبادرة الحزام والطريق وعلى وجه التحديد لجذب الاستثمارات الصينية.

ومع ذلك، لا تزال الشركات الصينية تُفضل الاقتصادات المتقدمة وذلك لأن تدفقات الاستثمار من الصين لا تزال متأثرة بالخاوف المتعلقة بالربحية - وهو نمط يخالف الادعاءات بأن الحكومة الصينية تجمع الأموال بنجاح لمبادرة الحزام والطريق (يمكن الاطلاع على شرح مفصل حول هذا الموضوع في كتاب The Belt Road and Beyond للكاتبة مين يي). ولا بُد من أن نشير أيضاً أنه على مدى الأربع إلى الخمس سنوات الماضية، أجرت الصين مراجعة شاملة لقروض التنمية ومنح التمويل التي تقدمها البنوك الصينية المملوكة للدولة ووزارة الخارجية، والتي بالتأكيد هي «رأس مال» للدولة. وغالباً كان الدافع وراء هذه المراجعة - من بين أمور أخرى - هو المخاوف بشأن عوائد الربحية المحدودة والمناقشات العالمية حول «فخ الديون».

كما أن هناك عشوائية في تكامل وحرية حركة البضائع والشعوب على مستوى المائة وخمسة وخمسون دولة التي تشكل الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق ويعتمد ذلك بشكل كبير على التشريعات المحلية. وهذا يشمل أموراً كثيرة منها التأشيرات، والحواجز التنظيمية والحواجز الجمركية، واستخدام

معايير مختلفة للنقل (اتساع قبضان السكة الحديدية)، فضلاً عن الآثار المستمرة للصراعات السياسية والعسكرية. ولم يختلف أي منها على الرغم من مرور عقد من الزمان على بدء مبادرة الحزام والطريق. كل ما ذكر أعلاه يشير إلى أن المبادرات واسعة النطاق مثل مبادرة الحزام والطريق لا ينبغي أن تؤخذ كما تبدو، ولا ينبغي أن ينبهر أحد بالاحتفال والضجة المحيطة بها. وفي حالة مشروع الممر الاقتصادي، فإن الآليات التي ستطبق لتسهيل التكامل لم تتضح، والأهم من ذلك؛ مَنْ الذي سيكون الراعي المالي الرئيسي من القطاعين العام والخاص. وبالنظر إلى أن كثيرًا من مجالات التركيز الرئيسة لمشروع الممر الاقتصادي (مثل تغير المناخ، وخلق فرص العمل، والاقتصاد الرقمي، وتعاون القطاع الخاص) تتماشى مع آراء أجاي بانغا رئيس البنك الدولي، الذي عينته الولايات المتحدة، ويمكن أن تستفيد الولايات المتحدة من نفوذها لتوجيه البنك الدولي لدعم مشروع الممر الاقتصادي. وجدير بالذكر أن قمة مجموعة العشرين التي عُقدت في نيودلهي قد أيدت اضطلاع البنك الدولي بدور أكثر نشاطاً فيما يتعلق بمساعدة الاقتصادات المنخفضة والمتوسطة الدخل. إلا أن كل ذلك ليس إلا مجرد تكهنات في الوقت الحالي، حيث لا تزال مبادرة مشروع الممر الاقتصادي حكاية مجردة من المؤسسات (في حين أن مبادرة الحزام والطريق، منافستها السابقة، هي قصة داخل المؤسسات).

المصالح السعودية المتعلقة بالمر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا

ماذا يعني مشروع المر الاقتصادي للمملكة العربية السعودية؟ هناك جانبان يجب أخذهما بعين الاعتبار: الآثار الاقتصادية والعواقب الدبلوماسية. أما الجانب الأول، وبالأستفاضة فيما نوقش في القسم السابق، فمشروع المر الاقتصادي هو مشروع طموح، وإذا أردنا تعبيرًا أكثر دقة، هو ممارسة ترويجية تجارية للرؤية العالمية للبنية التحتية للهند (وللولايات المتحدة أيضًا). وما يهم السعودية، وما يجب على صانعي السياسة السعوديين التركيز عليه، هو أن تتحول المملكة محليًا إلى مركز لوجستي ومركز للنقل الدولي. ويجب ألا يُشتت انتباهها ما يُثار من مناقشات حول المناطق والبلدان الأفضل لطرق معينة - فالأهم هو جودة البنية التحتية المتاحة، أي وجود أطر تنظيمية للتصدير/الاستيراد، وما إذا كان سيتم إنشاء مشاريع ربط ملموسة في المناطق المحيطة مباشرة بالمملكة العربية السعودية. مختصر القول ومفتاح الأمر يكمن في المحلي؛ بغض النظر عن التصريحات الصادرة عن واشنطن أو نيودلهي أو أي مكان آخر. ومع ظهور مبادرات مثل مشروع المر الاقتصادي، لا مفر من ظهور التحديات، وقد لا تتحقق المكاسب المالية بالطريقة التي يتوقعها أي منا على الأقل. لكن ببساطة، إذا ما قمنا ببناء المشروع، فإن تلکم التحديات ستظهر.

بالتأكيد يمكن للمملكة ويجب عليها المشاركة في المشروعات التي تهدف إلى تعزيز الروابط (الجوية والبحرية) وسلاسل التوريد بين الشرق الأوسط وجنوب آسيا تحت مسمى مشروع المر الاقتصادي. ويمكن أن يلعب مجلس الشراكة الاستراتيجية بين الهند والمملكة العربية السعودية دورًا مهمًا في تعزيز التنسيق وتحديد المجالات المحتملة للتآزر، مثل الاستراتيجية الوطنية للنقل والخدمات اللوجستية (السعودية) والسياسة اللوجستية الوطنية (الهندية). وقد ترغب المملكة العربية السعودية أيضًا في النظر في المشاركة في المشروعات والأموال المستقبلية المرتبطة بمشروع المر الاقتصادي (إذا ومتى تحققت) لتوفير التمويل لمشاريع البنية التحتية. ومع ذلك، يجب أن تكون المشاركة انتقائية وتستند إلى تقييمات فوائدها المحتملة للمصلحة الوطنية السعودية. كل هذا يعني أن المملكة يجب أن تتصرف بشكل إيجابي تجاه مشروع المر الاقتصادي وأن تركز في الوقت نفسه غالبية مواردها واهتمامها على المجال المحلي.

على المستوى الدبلوماسي، ستشير مشاركة المملكة العربية السعودية في مشروع المر الاقتصادي الكثير من التكهّنات والانتقادات من مجموعة متنوعة من المصادر، من بينها الأسئلة حول ما إذا كان ذلك

إشارةً إلى قُرب التطبيع مع إسرائيل أو الانضمام إلى عضوية «I2U2» أو ما إذا كانت تعكس «انصرافاً» سعودياً عن الصين ومبادرة الحزام والطريق، أو استهدافاً إقصائياً لإيران وتركيا، وتكهّنات أخرى كثيرة. وهذه الروايات لا مفر منها، وتعكس الأهمية الاقتصادية المتزايدة للمملكة وسطوع نجمها على الساحة الدولية. وهذا ليس أمراً سيئاً في حد ذاته، بل قد يحث ذلك على مزيد من المشاركة من الجهات الفاعلة الأخرى التي تشعر بالقلق إزاء «خسارة المملكة العربية السعودية» من حيث استراتيجياتها الجغرافية والاقتصادية.

أيّ كان ما سيؤول إليه الحال، لا بُد أن تكون الرسائل الدبلوماسية/الرسمية السعودية متسقة وموحدة عند الرد على هذه الادعاءات، وهو أن المملكة العربية السعودية لا تميل إلى استراتيجية جغرافية اقتصادية على حساب الأخرى (مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا ضد مبادرة الحزام والطريق)، وأن مصالحها الأساسية تركّز على كل ذلك، كما تنص رؤية ٢٠٣٠ بوضوح، بشأن اندماج المملكة مع بقية العالم. كل هذه المشروعات الطموحة - بما في ذلك مشروع طريق التنمية العراقي - لا تتداخل مع بعضها البعض وتعمل بالتوازي فحسب، بل تستمد قوتها -على نحو أوسع- من خلال الزخم المتزايد للتغيير الاقتصادي داخل المملكة العربية السعودية ودول مجلس التعاون الخليجي ومن الأمثلة على ذلك تطوير مشاريع السكك الحديدية الوطنية ومشاريع السكك الحديدية المتكاملة في دول مجلس التعاون الخليجي، ولا شك أن هذه المشروعات ستعود بالنفع على الشرق الأوسط بشكل أشمل وتعزز علاقاته مع الأسواق الآسيوية والأوروبية التي تركز عليها مبادرة الحزام والطريق ومشروع الممر الاقتصادي وغيرها.

impending normalization with Israel or membership in the I2U2 Group, or whether it reflects a Saudi “turning away” from China and the BRI, or an exclusionary targeting of Iran and Turkey, among many others. These narratives are inevitable, and reflect the kingdom’s rising economic importance and prominence on the international stage. This is not bad in its own right; in fact, it might be beneficial if it prompts further participation from other actors worried about “losing Saudi Arabia” in terms of their geo-economic strategies.

Whatever the case may be, it is important that Saudi diplomatic/official messaging is consistent and unified when responding to these claims: that Saudi Arabia is not joining one geo-economic strategy against the other (IMEC versus BRI), and that its primary interest in all this, as clearly articulated by Vision 2030, is to integrate the kingdom with the rest of the world. All of these aspirational projects –including the Iraq Development Road Project – overlap and work in tandem with one another and draw strength from the growing impetus for economic change within Saudi Arabia and the broader Gulf Cooperation Council (GCC) states. The development of the national railway and GCC integrated railway projects serves as an example; these projects will undoubtedly benefit the broader Middle East and enhance its ties with the Asian and European markets that are the focus of the BRI, IMEC, and anybody else.

Saudi Interests in Relation to the India – Middle East – Europe Economic Corridor

What does the IMEC mean for Saudi Arabia? There are two aspects to consider: the economic implications and the diplomatic consequences. Regarding the first, and expanding upon what was discussed in the preceding section, the IMEC is an aspirational project and, perhaps more accurately, a branding exercise for India's (and the US) own infrastructural global vision. What matters, and what Saudi policymakers should focus on, is the domestic transformation of the kingdom into a logistical center and international transportation hub. They should not be distracted by narratives or debates about which regions and countries are best for certain routes. What matters is the quality of infrastructure available, export/import regulatory frameworks, and whether tangible connectivity projects in Saudi Arabia's immediate surroundings are being constructed. ***Local is the bottom line***, irrespective of statements from Washington, New Delhi, or elsewhere. With initiatives like the IMEC, challenges will inevitably emerge, and money might not materialize – at least not in the ways one expects. To put it simply, if we build it, they will come.

Indeed, the kingdom can and should participate in projects to strengthen links (aviation, maritime) and supply chains between the Middle East and South Asia under the rubric of the IMEC. The India-Saudi Arabia Strategic Partnership Council can significantly promote coordination and identify potential areas for synergies, such as between the (Saudi) National Transport and Logistics Strategy and the (Indian) National Logistics Policy. Saudi Arabia might also want to consider participating in future ventures and funds tied to the IMEC (if and when they materialize) to fund infrastructural projects. However, participation should be selective and based on assessments of their potential benefits to the Saudi national interest. All this is to say that the kingdom should have a positive disposition towards the IMEC, while focusing most of its resources and attention on the domestic sphere.

Regarding diplomacy, Saudi Arabia's participation in the IMEC will elicit a lot of speculation and criticism from a variety of sources, including questions about whether it is a sign of

and the ongoing effects of political and military conflicts. None of these have gone away – despite a decade since the BRI’s start.

All this suggests that large-scale initiatives like the BRI should not be taken at face value, and one should not be enthralled by the celebration and fanfare surrounding them. In the case of the IMEC, it is unclear what mechanisms will be introduced to facilitate integration or, more significantly, who the primary financial sponsors will be from the public and private sectors. Given that many of the IMEC’s key areas of focus (such as climate change, job creation, digital economy, and private sector collaboration) are in line with the views of World Bank President Ajay Banga, who was appointed by the US, it is possible that the US could leverage its influence to instruct the World Bank to support the IMEC. It is important to note that the G20 summit in New Delhi has endorsed the World Bank assuming a more activist role in relation to aiding low and middle-income economies. However, this is all speculative now, as the IMEC remains a tale bereft of institutions (while the BRI, its rival, is a story *with* institutions).

Thinking Concretely About the India – Middle East – Europe Economic Corridor

While there will be much written (by media outlets, think tanks, academics, and officials) regarding the strategic importance and economic impact of the IMEC, it is worth remembering that such projects are *aspirational*: they are stories narrated by governments signaling a geo-economic ambition, rather than an actual roadmap for concrete implementation. The BRI is a very good example of this. Although many research papers and cartographic maps (showing different routes and corridors) have been produced over the past decade showcasing the centralized geo-strategic impetus underlying the BRI, there is actually considerable fragmentation and chaos beneath the surface, which contradicts claims that it is a global-scale and implementable vision.

For instance, infrastructural projects related to the BRI are more driven by the mundane processes and dynamics of local politics than by the logic of a Chinese-centric nodal system intended to unite Eurasia. One only needs to look at the BRI projects in the Gulf (in Abu Dhabi, Duqm, Jazan, or Kuwait) – which effectively “copy” and compete with one another, to see the problems at play. These are national-level initiatives that the BRI was set up to oversee specifically to attract Chinese investment.

However, Chinese companies continue to favor developed economies, with investment outflows from China still influenced by concerns about profitability – a pattern that contradicts claims that the Chinese government is successfully raising money for the BRI (the work of Min Ye, *The Belt Road and Beyond*, provides a detailed explanation on the subject). It is worth remembering that over the past 4-5 years, China has thoroughly reviewed the development loans and funding grants offered by Chinese state-owned banks and the Ministry of Foreign Affairs, which are definitively state “capital”. This review was primarily prompted by concerns about limited profitability yields and global “debt trap” debates, among other issues.

Furthermore, integration and freedom of movement for goods and peoples across the 155 BRI-participating states, is haphazard and heavily reliant on local legislation. The latter ranges from visa, regulatory to tariff barriers, the use of different standards for transportation (train gauges),

the IMEC, especially in light of Brussel's open support for the initiative. In many ways, this development is a response to the growing agreement between Washington and Brussels on China's trade and investment policies related to the BRI.⁽²⁾

In addition, given that the IMEC's intended geographic scope includes Saudi Arabia and Israel, the Biden administration probably views it as a potential catalyst for accelerating diplomatic relations between the two states. The IMEC is therefore expected to act as a larger-scale version of the I2U2 Group, a coalition established in 2021 by the US, India, the UAE, and Israel to improve cooperation on a variety of issues, including infrastructural connectivity, health, water, and food security. The vision is that peace will presumably follow in the footsteps of trade.

India is driven by similar (and perhaps more intense) China-centric considerations. As a power that never joined the BRI, New Delhi views the IMEC as a viable solution to breaking perceived Chinese encirclement or confinement of the country in South Asia – embodied best by the complicated China-Pakistan Economic Corridor. The IMEC would allow a developing India to trade directly with West Asian and European markets. A desire to strengthen the QSD and I2U2 frameworks is likely also at play here.

As expected, other members of the international community have expressed their opinions on the IMEC and its implications. Turkey's President Recep Erdogan has heavily criticized the initiative, arguing that any corridors linking Europe with the Middle East must pass through his country. Turkey has presented the Middle Corridor for Central Asia and the Iraq Development Road Project as more viable options.

Beijing has not yet issued an official statement, but international media outlets such as the *Global Times* and *China Daily* have already begun to voice criticisms of the IMEC. Though it would be premature to assume that China will take a staunchly opposing position, there is a chance that, as with the Asia-Pacific free trade agreement from a few years ago (better known as the Regional Comprehensive Economic Partnership), China will choose to engage and emphasize synergies between the BRI and IMEC. However, this is still uncertain, given the mounting difficulties in Sino-American and Sino-Indian relations.

(2) There are a number of factors at play here: the collapse of the EU-China Comprehensive Agreement on Investment, Italy's exit from the BRI, China's 16+1 framework in Eastern Europe, etc. are all reasons for EU discontent.

An Overview of the India – Middle East – Europe Economic Corridor

Beyond Russia and China, the summit has been a momentous hallmark for India, the current host. The event announced the Hindutva-ruled country's arrival as an influential actor on the global stage. It marked its growing strategic alignment with the United States (US) due to intensifying Sino-American and Sino-Indian tensions over the past decade. The India-Middle East-Europe Economic Corridor (IMEC) is the most concrete example of this Indian-US (re) alignment.

Comprising two corridors – with India to the Gulf constituting one route and the Gulf to Europe serving as the other – excited officials have presented the IMEC as a transnational mega-infrastructure initiative that would enhance, through private and public sector collaborations, economic ties and connections across the three regions. The European Union (EU) Commission President Ursula Von der Leyen has hailed it as having the potential to reduce travel time for goods by nearly 40%. India, the US, the EU (and its three core states of France, Germany, and Italy), Saudi Arabia, and the United Arab Emirates have all endorsed the IMEC as participating states.

Though the details are sparse, the IMEC appears to be a geo-economic strategy developed due to efforts by both American and Indian policymakers to reposition themselves globally in relation to China. For the US, it functions as a “developmental” response to China's Belt and Road Initiative.⁽¹⁾ It originated, after all, from the American-proposed and G7-backed Partnership for Global Infrastructure and Investment, an initiative launched in 2021 with the goal of (potentially) mobilizing over half a trillion USD across the Global South.

Beyond this specific function as a “counter” to China, the IMEC has been proposed by its American advocates as a mediator for strengthening ties between different parties of strategic interest to the US, particularly India, and with whom military and security cooperation has deepened since the re-establishment of the Quadrilateral Security Dialogue (QSD; including Australia and Japan) in 2017. US relations with the EU are also expected to benefit from

(1) It is interesting that the IMEC was launched on the exact tenth year anniversary of the BRI.

The most recent G20 summit, which took place from 9-10 September 2023, was symbolic on many levels. The non-binding *New Delhi Leaders Declaration (NDLD)* that resulted from this gathering of world leaders saw renewed commitment from major world powers to address rising developmental, food security, and environmental concerns throughout the Global South. The acceptance of the African Union as a permanent member in the G20 is indicative of this re-orientation, as well as a growing desire to strengthen the democratic-character and inclusivity of international multilateral forums.

The summit shed light on the various conflicting geostrategic positions of the major powers. Vladimir Putin (represented by Foreign Minister Sergei Lavrov) and Xi Jinping (represented by Premier Li Qiang) were absent from the summit, following Russia's strained relations with the West after the invasion of Ukraine and China's mounting tensions with India. These absences and the underlying geo-political problems they signal, did not prevent G20 members from unanimously endorsing the *NDLD*. This is notable since the *NDLD* addresses the Russo-Ukrainian conflict, an issue on which there is little international agreement, and affirms a broad set of principles for resolving it (while avoiding an overt politicization of the G20), particularly:

- “In line with the UN Charter, all states must refrain from the threat or use of force to seek territorial acquisition against the territorial integrity and sovereignty or political independence of any state. The use or threat of use of nuclear weapons is inadmissible.
- ...Reaffirming that the G20 is the main forum for international economic cooperation, and recognizing that.... The G20 is not the platform to resolve geopolitical and security issues.”

Table of Contents

An Overview of the India – Middle East – Europe Economic Corridor	7
Thinking Concretely About the India – Middle East – Europe Economic Corridor	9
Saudi Interests in Relation to the India – Middle East – Europe Economic Corridor	11

The G20 and the India-Middle East-Europe Economic Corridor





مركز الملك فيصل للبحوث والدراسات الإسلامية
King Faisal Center for Research and Islamic Studies



भारत 2023 INDIA



The G20 and the India-Middle East-Europe Economic Corridor

Masarat

December, 2023 / Jumada I 1445 H