



الحزام والطريق تحليل في الجيوبولتيكس

أ.م.د وفاء كاظم عباس الشمري

كلية التخطيط العمراني / جامعة الكوفة

التخصص العام الجغرافيا

تمثل مبادرة (الحزام والطريق) استراتيجية تنموية طرحها الرئيس الصيني (شن جين بينغ) عام ٢٠١٣ عرفت فيما بعد باسم (حزام واحد وطريق واحد) وهي مشروع الصين الرئيسي الذي يربط الصين بالعالم بطرق ومسارات للتبادل التجاري والسياسي رغم المخاوف الامنية والسياسية لقوى اقليمية ودولية متمثلة باستراتيجية تحمل رؤية تطلعية لمستقبل اقتصادي تنموي مصحوب بشبكة طرق وجسور وانابيب ونفط وغاز وسكك حديد ويمثل الفائض من الانتاج احد اهم الدوافع التي تقف خلف المبادرة و التي هي نتاج دمج مشروع الحزام الاقتصادي لطريق الحرير مع اخر هو طريق الحرير البحري في القرن ال ٢١، و يطمح المشروع لبناء شبكة من التجارة و البنية التحتية تربط اسيا باوروبا وافريقيا وتمكن الصين من رفع حجم التجارة بينها وبين دول الحزام، و يهدف البحث للوقوف على الجغرافيا السياسية للمشروع و تحديد طموحات القادة الصينيين وتحديد الطرق البرية والبحرية والادوات لتنفيذ استراتيجية التخطيط للمشروع وتحليل التحديات التي تواجه الصين وحتى المستقبل الجيوبولتيكي لمشروع الصين العظيم.

ABSTRACT

The "Belt and Road" initiative represents a development strategy put forward by Chinese President "Xi Jinping" in ٢٠١٣, known as "One Belt & One Way", China's main project linking China to the world in ways and means of trade and political exchanges despite security and political concerns of regional and international powers. A vision for Economic future development accompanied by a network of roads, bridges, pipelines, oil, gas and railways. The Surplus production is one of the main motives behind the initiative, which is the result of the integration of the economic project of the "Silk Road" with another that is the "Marine Silk Road" in the ٢١ST century. The project aims to build a network of trade and infrastructure linking Asia with Europe and Africa, and enable China to increase the trade between them and among the belt countries. The research aims to identify the political geography of the project, identify the ambitions of Chinese leaders, identify land, sea roads and tools to implement the project planning strategy and analyze the challenges, facing China and even the geopolitical future of the China great project

المقدمة وتحديد مشكلة الدراسة...

اسست الصين رؤيتها التي تريد ان تغير بها وجه اسيا لتتقلها الى اصول الحداثة على مشروع قديم عمره يزيد على ٢٠٠٠ عام الا وهو طريق الحرير الذي كان يمتد من الصين عبر اسيا الوسطى الى شواطئ المتوسط، ومن هناك يمتد بحرا الى اوروبا التي كانت تستقبل البضائع الاسيوية وتمثل مبادرة الحزام والطريق بأنها محرك السياسة الخارجية داخليا وللدبلوماسية الخارجية باعتبارها تمثل مشروع الصين الرئيسي الذي يربط الصين بالعالم بطرق ومسارات للتبادل السياسي والتجاري رغم المخاوف الامنية والسياسية لقوى اقليمية للصين ودولية، متمثلة باستراتيجية تحمل رؤية لمستقبل اقتصادي تنموي مصحوب بشبكة طرق وجسور وانابيب نفط وغاز وسكك حديد، هذه المبادرة تجسد طموح القادة الصينيين منذ عهد الرئيس "شي جينبينغ" الذي اعلن المبادرة عام ٢٠١٣ في جامعة نزار باييف في كازاخستان كمبادرة في السياسة الخارجية تهدف لتعزيز العلاقات ودعم التبادل الحضاري بين الشعوب وعرفت فيما بعد بأسم "حزام واحد وطريق واحد" one Belt Road، ثم باسم الحزام والطريق وهي استراتيجية تركز على التواصل بين الصين ودول اوراسيا من خلال شبكتين:

١- طريق الحرير الاقتصادي البري الذي يربط مناطق الصين وغرب اسيا بأوروبا في نطاق منسجم ومتداخل باستثمارات في التجارة والعلاقات الثقافية وبإدارة صينية.

٢- طريق الحرير البحري يمتد من الصين الى الخليج العربي مروراً بجنوب شرق اسيا والمحيط الهندي والبحر العربي ويمثل المشروع الجديد قوة الصين الناعمة وبلورة معالم دور صيني في نظام دولي يشهد تغييرات في بنيته الهيكلية واخذت معالمه ترتكز على معطيات اقتصادية ومصالح وفتح اسواق بعد ان كان للأيديولوجيات دور حاسم في ادارة السياسات الخارجية للدول وفي رسم التحالفات والتوازنات على الخريطة السياسية. وفي عام ٢٠١٧ عقد منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي في بكين حضره ٢٩ من قادة الدول التي عددها ١١٥ وحوالي ٢٥٠ وزير و ١٠٠ وفد وهناك اكثر من ٨٠ وفد من رؤساء المنظمات الدولية وضمت القائمة الامين العام للامم المتحدة انطونيو جوتيريز ومدير البنك الدولي من الدول الذين ناقشوا التعاون في البنية التحتية والنقل والاقتصاد ومشروعات ثقافية وتكامل مالي لأكثر من ٦٥ دولة في شرق اسيا ووسطها وغربها وجنوب اوروبا وغربها مع صندوق الحزام والطريق الذي انشأته بكين بميزانيته التي تبلغ ٤٠ مليار دولار وبنك الاستثمار الاسيوي بميزانية ١٠٠ مليار دولار.

وتمثلت مشكلة البحث في التساؤل الآتي: هل يمكن ان يشكل مشروع الحزام والطريق آلية صينية تستخدم للهيمنة على العالم ؟ ثم ما التحديات التي تواجه هذا المشروع لاسيما وانه يمر عبر مجالات حيوية لقوى كبرى واقليمية ليست في حالة توافق مع الصين ؟ وتتص الفرضية على: ان الصين تستخدم المساعدات والتجارة والاستثمار بشكل استراتيجي لتوسيع نفوذها السياسي وتأسيس الموارد الاولية لديمومة نموذجها الاقتصادي. وبمعنى اكثر دقة ان الصين عبر مشروع الحزام والطريق، تستخدم الجيواقتصادية لتحقيق اهداف جيوسياسية لان هذا الطريق يربط ثلاث قارات (اسيا - اوروبا - افريقيا) التي تمثل الجزيرة العالمية وفقا لنظرية ماكندر. ويسعى البحث لتحقيق اهداف محددة تمثلت في:

١- بيان جيوبولتيكية مبادرة حزام واحد وطريق واحد واثرا على الاقتصاد العالمي.

٢- اظهار السياسية التي تتعامل بها الصين لانجاح المشروع.

٣- الوقوف على التطلعات الطموحة للصين في تحقيق الهيمنة العالمية.

٤- تحديد التحديات التي تواجه مبادرة حزام واحد وطريق (طريق الحرير).

في حين تكمن اهمية البحث في :

١. الوقوف على دور الادارة الصينية وامكانياتها وتطلعاتها في التنمية والتطوير للصين وللدول التي يمر بها المشروع لتحقيق الهيمنة العالمية

٢. يقدم البحث رؤية اولية لامكانية تحديد كيفية الاستفادة من هذا المشروع من قبل الدول العربية عامة والعراق خاصة.

٣. يمثل البحث اضافة لمجموعة البحوث في الجغرافيا السياسية التي ناقشت طريق الحرير

ويتناول البحث النقاط التالية :

اولا: الجغرافية السياسية لطريق الحرير في القرن ال ١٢

ثانيا: ادوات تنفيذ المبادرة

ثالثا: تحديات ومستقبل حزام واحد وطريق واحد

اولا: الجغرافيا السياسية لطريق الحرير (حزام واحد طريق واحد) : تمثل الصين النصف الشرقي من الكرة الارضية والجزء الشرقي من اسيا والساحل الغربي من المحيط الهادي ومساحتها ٩.٦٠٠ مليون كم^٢ وهي تمثل ١٥٪ من المساحة البرية للكرة الارضية وتمتلك ٣ مليون كم^٢ من المياه الاقليمية الخاضعة لسيادتها، وهناك ٦ الاف جزيرة على طول السواحل الصينية مساحتها ١٥٪ من مساحة البلاد وهي قوة اقتصادية صاعدة يقدر حجم اقتصادها حوالي ١٠ تريليونات دولار وصل الناتج المحلي لعام ٢٠١٨ (٨.٨٥٩٠) ترليون دولار وتمتلك احتياطي نقدي يقدر بحوالي ترليون دولار رغم المشروعات الهائلة والاستثمارات الضخمة لها في مناطق متعددة من العالم، وقوة المقومات الاقتصادية للصين تعود لعام ١٩٧٨، وبرنامج الاصلاح والانفتاح الذي قادة الرئيس الاسبق "دينج شياوبينج" هذا القائد مكنه نفوذه من احدث تغييرات كبيرة في الصين والمساحة الجغرافية التي من المؤمل ان يغطيها مشروع الحزام والطريق هي اكثر من نصف سكان العالم، ٥ مليار نسمة. وتقوم الرؤية الصينية بهذا المشروع على استدعاء التاريخ والجغرافيا لارساء شبكة العلاقات الجيواقتصادية في آسيا واوربا وافريقيا (شكل رقم ١) وبالتالي يشير الحزام (Belt) البري الى طريق الحرير الذي كان ينطلق من المدن الصينية عبر جنوب آسيا ووسطها ليصل الى مدن وموانئ الشرق الاوسط واوربا المتوسطية، اما الطريق (Road) البحري فيستدعي طريق الموانئ الصينية الى موانئ جنوب شرق آسيا والهند وشرق افريقيا والبحر الاحمر والخليج العربي^(١)، وفي الألفية الثالثة برزت الصين قوة تُعد وفقا للعديد من تنبؤات علماء الجيوبولوتيكا تحولا في القوة من الغرب الى الشرق خاصة وان الصين تقود مبادرة الحزام والطريق بعملية منظمة تستلزم النقاش والبناء المشترك والدعم الايجابي للترابط، وتنتظر الصين اليوم نحو خطوات جديدة من اجل تطور واستدامة اقتصادها وبخطواتها الحالية المتمثلة بمشروع الحزام والطريق فهي تعلن حضورها كقوة اقتصادية تعمل على دعم قوتها على المسرح العالمي، وهذا المشروع يشكل طريق بري وطريق بحري يوفر ارتباطية اعظم للصين ويتضمن المشروع بنية تحتية fkdminfrastructure وممرات اقتصادية تمتد عبر عدة دول اسيوية ومناطق صناعية على طول انابيب نقل الطاقة الى اراضي الصين الجائعة للموارد ومبادرة "حزام واحد طريق واحد" تجمع ثلاث قارات اسيا اوروبا وافريقيا، وتعتمد على عدد من الممرات والخطوط البرية التي بلغ عددها ٦ ممرات هي:

١-الجسر البري - الاوربي الجديد الذي يمتد من غرب الصين الى غرب روسيا

- ٢- ممر الصين - منغوليا - روسيا الذي يمتد من شمال الصين الى شرق روسيا
- ٣- ممر الصين - اسيا الوسطى - اسيا الغربية الذي يمتد من غرب الصين الى تركيا
- ٤- ممر الصين - شبه جزيرة الهند الصينية - الذي يمتد من جنوب الصين الى سنغافورة
- ٥- ممر الصين - باكستان الذي يمتد من جنوب غرب الصين الى باكستان
- ٦- ممر بنغلادش - الصين - الهند -ميانمار (بورما) الذي يمتد من جنوب الصين الى الهند^(٢)

اما طريق الحرير البحري:

الخط الاول: يبدأ من الساحل الصيني الغربي عبر مرفأ غوادر الباكستاني الغير بعيد عن الحدود الايرانية بعد تجديد ٥٠٠ كم من الطريق وسيؤمن الطرق التجارية الصينية منفذا للشرق الاوسط وشرق افريقيا ثم سواحل اوربا وهو اسهل من طريق ملقا (ماليزيا، اندونيسيا) وتأمل الصين وباكستان لجعل ميناء غوادر دبي ثانية.

الخط الثاني: يربط الموانئ الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادي ويجاهد المشروع لتحقيق التكامل بين افضليات تلك المناطق والدول^(٣). **ففي اسيا:** توفر المبادرة فرصة لاحتفاظ الصين بقدرتها على التحكم في تدفق التجارة الاسيوية وتشارك الفرص والتنمية المشتركة بينهما لتسريع عجلة التعاون في مجال الطاقة فطريق الحرير طريق للصداقة وبنظرة بانوراميه تاريخية نجدان مسار تطور طريق الحرير مر بالكثير من الصعود والهبوط لكنه استمر في التطور والانتساع مقدماً اسهامات ضخمة للجانب الصيني والغربي فهو:

- ١- لعب دورا في التبادل التجاري بين الصين والغرب معززا نقل الثروات والموارد والافراد
- ٢- دعم طريق الحرير والاستقرار بين الامم الواقعة في نطاقه بفعل التبادل التجاري والثقافي فلم تنشأ صراعات وحروب واسعه المدى بين هذه الامم.

٣- طريق الحرير ليس طريق تجاري فقط بل معبر ثقافي ايضا فقد خطت كل الحضارات على دربه وتركت بصمتها وجوهره يتسم بالانفتاح الشمولي الى تنمية التعددية الثقافية حول العالم وبناء منصة تبادل وتواصل ثقافي عالمي^(٤). تمثل مبادرة الطريق في اسيا ببنى تحتية مرتبطة بسكك حديد ومطارات وموانئ ومحطات الطاقة ومد ممرات اقتصادية تربط الصين بأسيا الوسطى عن طريق البر وبالهند وجنوب شرق اسيا عن طريق البحر، ففي باكستان والتي ارتفع الناتج المحلي فيها عام ٢٠١٧ من ٤.٧٪ إلى نحو ٦٪ عام ٢٠١٩، حيث بدأت الصين بالأشغال لتحويل ميناء غوادر جنوب البلاد الى مركز للطاقة يربط الصين بالشرق الاوسط ويتضمن المشروع بناء شبكة انابيب لتمتد من الميناء حتى غرب الصين لتقليل كلفة نقل الطاقة وفترتها الزمنية من ١٢ الف كم عبر البحر الى ٣ الاف كم 'اضافة لمشروع الربط عبر السكك الحديدية بين جنوب الصين وماليزيا وسنغافورة (٣ الاف كم) اضافة الى ميناء المياه العميقة في سريلانكا وطريق طوله ٨٧٣ كم سيربط الصين بالساحل التايلندي.

شكل (١) امتدادات طريق الحرير البرية والبحرية



المصدر: معهد ميركاتور للدراسات الصينية

على المحور الإيراني : عملت الصين على ربطها بسكة حديد منذ عام ٢٠١٧ خاصة بعد تقدم المفاوضات مع مجموعة ٥+١ حول المشروع النووي مما اعاد مشروع رفسنجان^{*}. حيث وقعت طهران عقود ومنح وامتيازات وتسهيلات للجانب الصيني بقيمة ٤٠ مليار دولار لتحقيق الحلم الإيراني، مع ان مداخل إيران في تجارة العبور تدر عليها ارباحا كبيرة الا أن الاهم من ذلك هو تحويل إيران لموقع جيواستراتيجي وسياسي عالمي، فالإيران ستزيد من تأثيرها في التوازن بين كتلتي الشرق والغرب وهي دولة واسعة تتصل بجنوب غرب اسيا حيث مصادر الغاز والنفط في الشرق الاوسط، اضافة الى النفط والغاز الموجود في إيران اصلاً، ومشروع الحزام والطريق هو بمثابة تحقيق الحلم الإيراني فهو يستثمر مليارات الدولارات بمد طرق موصلات حديدية ومائية ونايبب غاز ونفط و طاقة ومعظمها يمر عبر إيران ويصل بحر الصين في الشرق باوروبا وافريقيا في الغرب^(٥)، واستطاعت إيران اقناع الصين بتوقيع اتفاقية تعاون تجاري مشترك لتحويل إيران لمركز "ترانزيت" للبضائع الصينية وخلال زيارة الرئيس الصيني لطهران تم التوقيع على ١٧ اتفاقية تعاون اقتصادي قيمتها ٤٦ مليار دولار وتتضمن مبادرة حزام "واحد طريق واحد" ممرين:

الممر البحري

- خط يبدأ من ميناء جابهار وخط اخر من ميناء بندر عباس جنوب إيران. حيث تمتد سكة حديد
- خط من ميناء "اروندرو" في منطقة خورستان وميناء بوشهر احدهما يعبر العراق وسوريا ولبنان ويصل البحر المتوسط ويتصل الخطان بالخطوط السابقة عبر تركيا ليدخل أوروبا
- خط يدخل اذربيجان عبر منطقة استارا الايرانية ويتجه نحو موسكو شمال أوروبا
اما الممر البري : يبدأ من منطقة شيان في جنوب الصين ثم يدخل كازاخستان عبر مدينة "ارومشي" ويمتد عبر اسيا الوسطى ليدخل إيران من منطقة "سرخس" ويتم تشغيل الطريق البري عبر القطارات السريعة وشبكة طرق لاستخدام الشاحنات وقدمت إيران للصين تسهيلات وعروض مغرية خلال زيارة الرئيس الصيني ٢٠١٦ وبادرت بتوقيع اتفاقيات تعاون اقتصادي مع الهند وروسيا في مجال نقل وعبور البضائع ومد خطوط نقل القطارات وبما ان إيران منافس قوي سياسي واقتصادي لتركيا في اسيا الوسطى فهي تسعى لتحجيم النفوذ التركي لدى الجمهوريات التركية هناك بل وتعرقل بشكل مستمر الصادرات التركية لأسواقها، وتشهد اسيا الوسطى تنافسات واضحة بين امريكا والصين وروسيا وقامت شركات صينية ببناء ٥٦ منطقة تعاون اقتصادي وتجاري في دول الطريق اعتمدت الصين على مجموعة من الاليات والاسس التي تمتلكها في توسعة البنى المؤسسية وحقت حوالي ١ مليار دولار من العائدات الغربية ووفرت ١٨٠ الف فرصة عمل محلية^(٦).

وفي المحور التركي : تحظى مبادرة حزام واحد طريق واحد بدعم تركي لما لها من اهمية جيو اقتصادية وجيوسياسية كبرى لتركيا تساهم في توفير فرص اقتصادية خاصة بعد دمج المشروع الصيني بمشروع "الممر الاوسط التركي" وهو اهم عناصر مشروع احياء طريق الحرير التاريخي حيث يصل بين تركيا والصين مروراً بجورجيا واذربيجان وبحر قزوين عن طريق العبارات ومنه الى تركمانستان وكازخستان ثم افغانستان وباكستان ويتميز ممر الوسط انه اقصر في المسافة بحوالي ٢٠٠٠ كم فهو يختصر زمن المرور الى ١٥ يوماً وتفعيل هذا الممر مع مبادرة الصين سيوفر فرصا اقتصادية لبلدان اسيا الوسطى مع تعزيز التقارب بين هذه الدول وفي حال تفعيل الممر الاوسط ستوفر التجارة الصينية الأوروبية البالغة ٦٠٠ مليار دولار فرصا اقتصادية الى بلدان اسيا الوسطى بأنشاء مناطق تجارة حرة في تركمانستان وكازاخستان واذربيجان، وهو ما يعزز الوجود التركي على مسرح الاقتصاد العالمي، وسياسياً ستوسع خيارات تركيا الجيوسياسية خاصة فيما يتعلق بالانضمام للاتحاد الأوروبي وتكتلات اقتصادية دولية أخرى^(٧). وتركيا مشغولة بتوسيع الموانئ وتوسيع الاتصالات العالمية كي تزداد الطاقة الاستيعابية للموانئ التركية فقد انتهت تركيا المشروعات الخاصة بالنقل المتعدد الوسائط بإقامة طرق سريعة جديدة وسكك حديدية ومطارات وموانئ حديثة وانتهت تركيا مشاريع خاصة بالنقل البري الكفيلة بربط الشرق والغرب خاصة ممرات الطرق السريعة والانفاق والجسور وتطور حركة الترانزيت، وتدرك تركيا ضرورة تنوع التبادل التجاري ورفع معدلات النمو الاقتصادي والانفتاح المستمر على الاسواق الجديدة خاصة وان الشرق الاوسط المهمة الحيوية بالنسبة لها، ومن الصين ومن خلال زيارته الاخيرة في ٢٠١٧/٥/١٢ اعلن اردوغان ان بلاده تتمتع بموقع جغرافي هام وهي نقطة تقاطع اسيا باوروبا فهي اللاعب الافضل في طريق الحرير وترغب حسب قوله "التعاون مع جميع الدول في هذا الاطار" وقال "اننا امام مشروع قائم على مفهوم اربح - اربح"^(٨). ومن هنا تتطلع تركيا لأسيا الوسطى وشرقها باعتبارها تمتلك نفس المقومات الثقافية والجغرافية والاقتصادية المطلوبة لزيادة التبادل التجاري وتنويعه رغم وجود عقبات روسية - إيرانية

لأسباب جيوبولتيكية تتعلق بالمصالح والنفوذ وايدولوجيات تاريخية. وبحريا اشترت ثلاث مؤسسات صينية رسمية قرب اسطنبول مرفأ "كومبورث" والذي اعتبر نقطة وصل بين "الحزام" و "الطريق" وتأمل تركيا ان تزيد حركة التجارة العالمية عبر طرقها البحرية في مضيق البسفور وتشانكلي " ويساعدها هذا في تحقيق رؤيتها لشق قناة اسطنبول وهي احد المشاريع الكبرى من مشاريع تركيا حتى عام ٢٠٢٣ حيث ذكرى تأسيس الدولة التركية وانتهاء معاهدة لوزان يصل المشروع بين البحر الاسود وبحر مرمرة وبالتالي الى بحر ايجة والبحر المتوسط ويعتبره صناع السياسة التركية اكثر اهمية مستقبلا من قناة السويس وقناة بنما ويهدف المشروع لتقليل حركة الملاحة في مضيق اسطنبول الكبير والحد من المخاطر البيئية خاصة مرور ناقلات النفط بمضيق البسفور مما يهدد الثروة البحرية والبيئة وسيكون الممر المائي الجديد بطول ٤٥ - ٥٠ كم وعلى عمق ٢٥ وعرض ١٥٠ م^(٩). وتأمل تركيا ان تؤدي مبادرة الصين الى تعزيز مكانتها الاستراتيجية في تطور النقل البري والبحري والجوي عالميا وهي تعمل لان يستفيد مطار اسطنبول الثالث وهو الاكبر عالميا وان يعود بارباح كبيرة الى موانئها التي تطل على البحر المتوسط والاسود وبحر مرمرة وفي عام ٢٠١٥ وقعت تركيا تقاهم مع الصين حول اقامة شبكة خطوط اقليمية تربط تركيا بالصين عبر القوقاز واسيا الوسطى وانظمت انقرة عام ٢٠١٦ لمبادرة الصين لتأسيس البنك الاسيوي بميزانية ١٠٠ مليار دولار وساهمت تركيا بمبلغ ٢، ٦ مليار دولار وهي تطمح ان تكون لها حصة من هذه المشاريع والاموال مثلما تطمح ان تتيح لها طرق التجارة الجديدة الوصول بشكل اسهل للقارة السمراء وايصال تجارتها بشكل اوسع. وتنتظر تركيا للمبادرة انها ستساعد على ابراز موقعها الجغرافي وبالتالي تعزيز مكانتها السياسية وهو ما يتوافق مع تطلعات الرئيس اوردغان الذي اعرب في كلمته في منتدى "الحزام والطريق" للتعاون الدولي بان المشروع سيكون له دور مؤثر في المستقبل بفضل اهدافه المتمثلة بربط اسيا واوربا وافريقيا وحتى امريكا الجنوبية مع بعضها، وكانت تركيا واذربيجان قد افتتحتا ((طريق الحرير الحديدي)) الذي يصل بين العاصمة الاذرية باكو مروراً بمدينة تبليسي الجورجية وصولاً الى مدينة كارس التركية شرق البلاد وهذا الخط يربط بخط حديدي اخر يبدأ من الصين وينتهي في بريطانيا.

وعلى المحور الروسي استمرت الصين في ممارسة التنمية الاقتصادية بمبادرة "دنيك زياو نك" وقد تطلب هذا من الصين تكون علاقات مع الدول الاساسية من الناحية الاقتصادية التي تتضمن العديد من جمهوريات الاتحاد السوفيتي (السابق)، وتنتظر روسيا لمبادرة الصين بانه مشروعاً جامعاً للهيمنة على الفضاء الاوراسي وهو ما يهدد مساعي روسيا لاستعادة المحافظة على مكانتها التقليدية في هذا الفضاء، بل تنظر اليه بانه يقوم دورها الاقليمي وتحولها الى قوة كبرى من الدرجة الثانية^(١٠)، وتنقل بكين نفط كازاخستان عبر اراضيها لا وريا، حيث تمر انابيب غاز تركمانستان غرب الصين وهناك انشأت بكين شبكة من البنى التحتية وفرص عمل وتدفق لرؤوس الاموال ساعدت على تنشيط اقتصاديات الدول، ومن منظور الجغرافيا السياسية تتأرجح كفة بكين في اسيا الوسطى على روسيا وحتى في اقصى شرق اسيا وحتى في اوربا، ففي الوقت الذي كانت به روسيا تقوض الجمهوريات السوفياتية السابقة المطلة على بحر البلطيق والبحر الاسود اقتصادياً وعسكرياً كانت الصين تمد اذرعها الاقتصادية باتجاه اوربا خاصة في ادارة الرئيس الاميركي (ترامب) الذي طالما ابدى عدم رغبته في التجارة الحرة مع اوربا، ومكاسب الصين تضعف النفوذ الروسي مع هوس الرئيس الروسي بتحدي الغرب ورغبته في استخدام الادوات الخشنة لمراجعة الوضع الجيوسياسي على حدودها الغربية، في الوقت الذي تبسط الصين في عهد "شي جينبينغ" اذرعها في اوربا، والشراكة الاستراتيجية الصينية - الروسية تقضي بتزويد موسكو لبكين بالنفط واجراء مناورات عسكرية مشتركة، ومنع انخفاض اسعار الطاقة قوض هذا اعتماد بكين على موسكو والاحيرة تباع السلاح لخصمي الصين (الهند، فيتنام) واقترح وزير الخارجية الصيني (وانغ يي) بناء ممر اقتصادي صيني - منغولي - روسي يعبر القارة الاوراسية، واعلنت بكين استعدادها لتمويل المشاريع الصينية الروسية المشتركة مثل مشروع خط الحديد السريع موسكو - بكين^(١١).

وتشكل المنطقة العربية: نقطة تلاقي لطريق الحرير البرية والبحرية فالتعاون الصيني العربي سيساعد في جمع قدرات الطرفين من حيث الموارد والمزايا المالية وقدرات السوق وتعزيز التدفق الحر للموارد وطالما صرح المسؤولون الصينيين انهم يحترمون خيارات الشرق الاوسط لطرق التنمية التي تتفق مع ظروفها الخاصة وهي ايضا تلتزم بحل القضايا الساخنة عبر الحوار والتفاوض والالفت ان هذه المشاريع الكبرى التي تربط اوصال العالم كلها تتجنب المنطقة العربية فبغداد والبصرة وحلب وطرابلس لم تعد محطات اساسية على طريق الحرير بل استبدلتها الصين بخطوط قطارات تمر عبر قفار اسيا الوسطى وروسيا لانها اضمن من وجهة نظر المخططين الصينيين من الاستثمار في منطقتنا الملتهبة، وفيما تحضر تركيا وايران لحجز مكان لهم في الخريطة الجديدة من العالم يواجه العرب خطر التهميش وفقدان الدور.

ويمثل الشرق الاوسط البوابة التي تلج الصين من خلاله للاقتصاديات الاوربية من خلال الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب آسيا، وإذا حسبنا الشرق الاوسط اهم منطقة في الهلال الداخلي جغرافياً واستراتيجياً وهو خزان الطاقة بالنسبة لاقتصاد الصين الصاعد، وبموجبه نفهم اهتمام الحكومات الصينية لهذه المنطقة من خلال النمو السريع للمصالح الاقتصادية الصينية والتي زادت بنسبة ٦٠٠٪ لتصل الى ٢٣٠ مليار دولار^(١٢)، اضافة لاعتماد الصين على استيراد البترول من المنطقة والذي سيرتفع من نحو ٦٤٪ عام ٢٠١٧ إلى ٨٠٪ عام ٢٠٤٠، والشرق الاوسط يمثل معاني مهمة للصين فهو:

١. ترى بكين الشرق الاوسط بمكانة مفترق جغرافي استراتيجي عالمي واهميته تتجاوز جواره الاسيوي.

٢. هو ساحة منافسة للقوى الكبرى لذا يجب النظر للصين كقوة صاعدة.

٣. يمثل الشرق الاوسط مصدر للطاقة والتجارة والاستثمار الصيني.

٤. هو امتداد لجوار الصين المباشر بفعل الروابط العرقية والدينية^(١٣).

والاهداف الرئيسية للصين اتجاه الشرق الاوسط هو فصل التجارة والاقتصاد عن تعقيدات السياسة في المنطقة. وفي اوروبا تعتبر الصين المشارك التجاري الاكبر للاتحاد الاوربي وبالتالي فان تشكيل الاقليمين حزاما اقتصاديا واحدا سيساهم كما تعتقد الصين في حماية نمو الدول الاسيوية، وتحظى المبادرة الصينية بتأييد اوروبي رغم مخاوف الأوروبيين باعتبار ان المشروع ينمو عن توسعة خطيرة، الا ان المفوضية الاوربية اعلنت ان مبادرة الحزام والطريق الصينية مثالا جيدا لتعزيز الروابط بين الصين والعالم واعلن الرئيس الفرنسي "ماكرون" دعمه للمبادرة داعيا الاوروبيين للمشاركة في المشروع وقال (هذه الطرق مشتركة ولا يمكن ان تكون ذات اتجاه واحد)، وعقدت اتفاقيات اوروبية صينية حول شبكة النقل البري والبحري ومن المتوقع ان تصل التجارة بينهما الى ٦٠٠ مليار دولار توفر بموجبه الصين فرص اقتصادية للعديد من الدول، وعالميا اعلن البنك الدولي انه سيقدم اسهاماته لدعم المشروع وتوفير المشورة في مجال السياسات والمساعدة المالية من خلال انشاء شبكة امان مالي عالية وقوية وانظمت المجر كأول دولة اوروبية عام ٢٠١٥ وبدأت الصين خطوات لكسب المانيا وايطاليا ودول اخرى وتحديث صحيفة التايمز اللندنية عن قطار بدأ رحلته من الساحل الشرقي للصين من مدينة (بيو) التجارية وصولا الى لندن قطع مسافة ١٠ الاف كم ولمدة ١٨ يوم هذا الخط يعبر عن طموحات الصين الجيوسياسية^(١٤) ويشير فرانس "باول فاندربوتين" ان استثمارات الصين في الموانئ والسكك الحديدية في اوروبا والدول المطلة على المحيط الهندي ستجلب لها نفوذ جيوسياسية اكبر من العوائد الاقتصادية وستقوي النفوذ الدبلوماسي للصين في اسيا واوروبا وافريقيا وستساعد على احتواء الضغوط الجيوسياسية التي تواجهها شرق اسيا من قبل الولايات المتحدة. وبريا فان سكة حديد من اواسط اسيا الى تركيا عبر اسطنبول ثم اوروبا حتى المانيا ومنها تنقرع حيث اطلقت ٢٧ مدينة صينية ٥١ خط للسكك الحديدية ليربط الصين بـ ٢٨ مدينة اوروبية، ومنذ عام ٢٠١١ حتى عام ٢٠١٧ تردد اكثر من ٣ الاف قطار بين الصين واوروبا ناقلة الهواتف المحمولة واجهزة الكمبيوتر والسلع الصغيرة. وتتمثل الخطوط البحرية في:

الاول - خط نحو ميناء نوتردام في هولندا

ثانيا - نحو مرفأ البندقية في ايطاليا والسفير الصيني لدى الاتحاد الاوربي "yang yanyi" قال بان الصين تنتظر لزيادة التعاون بين مبادرة حزام واحد وطريق واحد والتمويل الاوربي بشكل خاص في الاقاليم بين الصين واوروبا، وفي يونيو ٢٠١٥ اصبحت هنغاريا اول الدول الاوربية لتوقيع مذكرة تفاهم مع الصين^(١٥)، بالاضافة الى ان الصين وفرنسا وقعتا اتفاقية تعاون بينهما في اسواق الطرف الثالث - third party markets والصين لها مشاريع وموانئ عديدة مع بولندا واليونان.

ووصلت المبادلات التجارية مع افريقيا ١٩٠ مليار دولار عام ٢٠١٥ حسب الارقام التي تم الاعلان عنها في المنتدى الصيني الافريقي للاستثمار في مدينة مراكش عام ٢٠١٧ حيث انظمت كينيا ومصر واثيوبيا وجيبوتي والمغرب للمبادرة التي تشتمل على عدة مشاريع كبرى . وتمول الصين خط يبلغ طوله ٤٧١ كم في كينيا بين العاصمة نيروبي ومرفأ موسابا على المحيط الهندي. وتشتمل المبادرة على عدة مشاريع كبرى في باكستان لتحويل ميناء غوادر في جنوب البلاد الى مركز للطاقة يربط الصين بالشرق الاوسط ويتضمن بناء طرق وشبكات انابيب تمتد من جنوب الميناء حتى غرب الصين ومشاريع بين جنوب الصين وماليزيا وسنغافورة عبر سكة حديد طولها ٣ الاف كم وانشاء ميناء في المياه العميقة في جنوب شبه القارة الهندية في سيرانكا ودفعت باكستان بـ ١٠ الاف جندي لحماية المشاريع الاستثمارية الصينية.

ثانيا: ادوات تنفيذ المبادرة: تستثمر الصين الإنهاك في النظام الاقتصادي الغربي حيث الازمات المالية عبر التراجع الغربي واطروحات الانعاش الاقتصادي العالمي وتغيير الادارة الامريكية ومشروطياتها. ولا تهتم بكين بطبيعية النظام السياسي من الناحية الايديولوجية او

العرقية أو الطائفية بل كل ما يهمها تأمين أكبر قدر من الاستقرار الأمني بحيث تستطيع الطرق وسكك الحديد والموانئ وأنظمة الاتصالات والمدن التجارية الحرة أن تزاو عملها بانسيابية وإعلنت بكين أنها مستعدة لأي مساعدة لأنظمة دول الطريق اقتصادية وسياسية وبكين تحاول تعزيز الروابط التجارية والاقتصادية بين القارات الثلاثة ففي منتدى التعاون الصيني العربي ذكر الرئيس الصيني (أنه ما دمت تستطيع أن تعيش في رغد فدع الآخرين ينضمون للعيش الهنيئ أيضاً). ومع أن الصين تحاول ملئ الفراغ في آسيا مع تراجع الدور الروسي والأمريكي إلا أنها تصر دائماً على أنها تنتهج أسلوباً دبلوماسياً يعرف بدبلوماسية المحيط القريب "Peripheral Diplomacy" يقوم على عدم التدخل في السياسة الداخلية لأي بلد وتدعم الصين الدول المشاركة في المشروع من خلال مجموعه من الآليات تتمثل في:

أولاً: القروض الغير مشروطة بمتغيرات سياسية واقتصادية عكس ما يقوم به صندوق النقد والبنك الدوليين، حتى أنها منحت الشركات مرونة كافية لعقد صفقات لا تشترط أن تكون عائداً ارباحاً نقدية في المقام الأول بل يمكن أن تكون قوى ناعمة كالأسواق وقبول العمال والمقاولين الصينيين فهناك ٧ الاف مواطن صيني يعملون على طول الممر الصيني الباكستاني كمهندسين وعمال.

ثانياً: تنظر بكين للاستثمارات على أنها المهد للتممية الاجتماعية والاقتصادية للدولة المشاركة في المشروع حيث ارتفع مقدار الاستثمار من بنك آسيا للاستثمار الى ١٠ مليار دولار عام ٢٠١٨ للبنى التحتية.

ثالثاً: انشأت الصين بنك الصين للتصدير والاستيراد والذي له الدور الأكبر في تعزيز التجارة والاستثمار الاجنبي حيث قدم ٨٠ مليار دولار لنحو ١٠٠٠ مشروع في ٤٩ دولة حسب وكالة شينخوا * ٢٠١٧/١٢/١٠ تمويل البنوك الصينية لا يخضع دائماً للمنطق التجاري بل لإيجاد طرق بديلة لواردات البترول يغنيها عن الشرق الاوسط وظروفه الأمنية.

رابعاً: تستخدم الصين المساعدات و التجارة والاستثمار الاجنبي المباشر بشكل تدريجي لاستثمار احتياطاتها الضخمة من العملة وإدخال العديد من شركاتها المعطلة الى قوة العمل بتوسيع نفوذها السياسي وتأمين الموارد الطبيعية التي تحتاجها للنمو، وتمول معظم هذه المبادرات من خلال القروض.

خامساً: انشأت شركات صينية ٥٦ منطقة تعاون اقتصادي وتجاري في دول الطريق ومنها حققت ارباح بلغت ١،١ مليار دولار من العائدات الضريبية وفرت ١٨٠ الف فرصة عمل محلية.

سادساً: مبادرة الحزام والطريق تؤسس ممرات اقتصادية عابرة للقارات هي الأطول والأكثر تمتعاً بإمكانات التنمية للدول الناشئة والنامية حتى أن المتوسط السنوي للتجارة بين الصين والدول الواقعة في نطاق المبادرة ارتفع الى ١٩٪ وارتفع متوسط التجارة الخارجية الصينية بمعدل ٤٪^(١٦). ومن ضمن الآليات والاسس التي تهدف لتوسعه البنى المؤسساتية الصينية والاقليمية والدولية وتسخيرها لتخدم مبادرة حزام واحد وطريق واحد والتي تتمثل في اشراك مجموعه من التكتلات والمنظمات والمؤسسات المالية لتفعيل دورها في خدمة المبادرة تتمثل في:

- ١- رابطة دول جنوب شرق آسيا "ASEAN"
- ٢- منظمة شنغهاي للتعاون "الصين، روسيا، دول آسيا الوسطى"
- ٣- منظمة مؤتمر التفاعل وبناء الثقة في آسيا "CICA" واعتبرتها الصين منصة للحوار
- ٤- البنك الاسيوي للاستثماري "AIIB"
- ٥- بنك التنمية الجديد مع مجموعة البركس وتشمل البرازيل وروسيا والهند وجنوب افريقيا
- ٦- الاتحاد التجاري لطريق الحرير
- ٧- صندوق طريق الحرير^(١٧) وتساهم كبريات المؤسسات الصينية فيها كأدوات لتسريع نجاح مبادرة الحرير ومنها
- تخصيص بنك تطوير الصين China Development Bank بمبلغ ٨٩٠ مليار دولار لحوالي ٩٠٠ مشروع
- تقديم دعم قدره ٨، ٧ مليار دولار للدول الناشئة المشاركة ضمن مشروع طريق الحرير
- سيوفر اثنان من أكبر المصارف في الصين قروض بقيمة اجمالية ٥٥ مليار دولار لدعم المبادرة
- يقوم بنك التعمير الصيني بجولات ترويجية لجمع مالا يقل عن ١٥ مليار دولار من مستثمرين من داخل البلاد وخارجها.
- وبادرت الصين بعمل كل ما بوسعها لانجاح المبادرة وتعزيز جاذبيته وذلك عن طريق:
- ازدياد حجم الاستثمارات الصينية في ٥٧ دولة تقع على طريق الحرير والتي وصلت الى ٩، ٦ مليار دولار
- ازدياد حجم التبادل التجاري للصين مع دول الطريق

- خلق فرص عمل من قبل الشركات الصينية لعام ٢٠١٧ حيث وفرت ٢٤٧ ألف وظيفة لتلك الدول
- تسيير اكثر من ٢٥٠٠ رحلة تجارية على السكك الحديدية^(١٨)

وامام هذا السخاء الصيني تساعد الصين في الحفاظ على السلم الدولي ولتشكيل وتعميق تكامل الاقتصاد الصيني عبر ثلاث قارات لتعزيز الروابط فبكين تضع خطط هيكلية اقتصادية جديدة تساعد على تعزيز نمو الاقتصاد الصيني والحفاظ على ثباته عبر اصدار قوانين جديدة من شأنها المحافظة على قيمتها الاقتصادية وتعمل على انتاج ماركات ذات طابع صيني لتنافس (سامسونج وابل) واعترافا للدور المتصاعد للصين اعلن صندوق النقد الدولي ضم اليوان الصيني الى سلة عملات الاحتياطي العالمي* وتلك خطوة ذات دلالة تؤكد ان العالم بات مفتوح امام الصين لتلعب دورا اكبر يلائم مكانتها كأكبر دولة تجارية في العالم وهذا يمنح دفعه قوية لثقة المستثمرين العالميين^(١٩).

ثالثا: تحديات ومستقبل مبادرة الصين

اولا: التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق : هناك مخاوف سياسية وامنية لقوى اقليمية ودولية كثيرة، لذا يتوقف نجاح المبادرة على قدرة الصين في طمأنة جوارها الاقليمي والمجتمع الدولي بأن مبادراتها للتنمية والعمل المشترك وتعزيز العلاقات، وقد تواجه الصين مقاومة سياسية خاصة ما يتعلق بالطريق البحري بما تبديه من تشدد في سيادتها اتجاه بحر الصين وبحر شرق الصين وهذا ما يثير القلق بين دول الجوار خاصة فيتنام واليابان وسنغافورة وبما يثير تخوفات جيوسياسية دولية خاصة لدى الولايات المتحدة الامريكية والتي تنتظر للمبادرة بريبة متخوفة من سيطرة بكين الاقتصادية والسياسية على القارات الثلاث، الا ان اهم التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق تتمثل في:

- ١- هي المبادرة التي ترتبط بالرئيس الصيني الحالي لذا فان مصيرها مهدد بعد انتهاء مدة الرئاسة عام ٢٠٢٢ الا اذا تم تعديل الدستور او استمر خليفته على نفس الطريق.
- ٢- التمدد الصيني الجيواقتصادي قد يكون له تأثير عميق على العالم قد لا يكون سلبي طالما ان الغرب لا يمتلك مبلغ تريليون دولار لإنفاقه على مشاريع البنى التحتية في الدول النامية فأفضل خيار له ان يكون قادرا على التكيف ودعم قوة الصين.
- ٣- تأمل بكين من مبادرة الطريق الى تحصين وضعها الجيواستراتيجي وتعزيز الاستقرار السياسي اقليميا مع دول الجوار وعالميا مع القوى الكبرى لكنها بنفس الوقت لها مشاكلها الحدودية مع الهند برا وفي بحر الصين الشرقي والجنوبي بحرا.
- ٤- يشكل حجم التنافس الدولي على قارة افريقيا احد العقبات والتحديات امام المبادرة الصينية خاصة وانها اكبر شريك تجاري وثاني مقصد للاستثمارات الصينية الخارجية^(٢٠).
- ٥- يعاني الشرق الاوسط ودوله من صراعات وانعدام الاستقرار مما يجعل التحديات امام المبادرة الصينية كبيرة في ظل ابتعاد الصين عن قضايا المنطقة.
- ٦- تخشى دول الاتحاد الاوربي من ان تكون اسواق للصين مما يزيد من عدم تكافؤ الميزان التجاري والذي يميل اصلا الى الصين.
- ٧- يشكل حجم التنافس الدولي على قارة افريقيا احد العقبات والتحديات امام المبادرة الصينية خاصة وانها اكبر شريك تجاري وثاني مقصد للاستثمارات الصينية الخارجية.

ثانياً: مستقبل الحزام والطريق: ان مشروع الحزام والطريق الجديد يمثل قوة الصين الناعمة وبلورة معالم دور صيني عالمي في نظام دولي يشهد تغييرا في بنيته الهيكلية اخذت معالمه ترتكز على معطيات اقتصادية وعلى المصالح وفتح الاسواق بعد ان كان للأيديولوجيات دور حاسم في رسم التوازنات والتحالفات الدولية، ورغم ان الكثير من دول اوربا وافريقيا تقع في طريق الحرير الا ان محور الصين وتركيا وايران قد يكون الاوفر حظا في الحصول على مكانة اهم في مشروع طريق الحرير بفعل وجود مصادر الطاقة وشبكة النقل والاهم من ذلك الموقع، ومع اتساع نفوذ الصين وسعيها لتبوء مكانة القوى العظمى، بدأت السياسة الامريكية لاحتواء الصين، واتضح ذلك من خلال تصريح الرئيس (دونالد ترامب) خلال تقديمه الاستراتيجية الامنية الجديدة في ٢٠١٧ حيث قال "اننا نعيش بين قوى منافسة روسيا والصين وعلينا السباق من اجل الفوز وانني عن طريق الاستراتيجية انادي بصحوة امريكية"، وعليه سعت امريكا لتطوير علاقاتها مع دول جنوب شرق آسيا مثل اندونيسيا والهند وفيتنام وسنغافورة وكمبوديا، وعلاقات تجارية مع اليابان وكوريا الجنوبية، ومع دول المحيط الهادي من خلال التجارة الحرة، لذا فان محور آسيا من منظور امريكي يندرج في اطار سياسة ممنهجة لاحتواء الصين^(٢١).

والقضية الاساسية المطلوبة من الصين هو الترويج لصورة الصين في هذا العصر المتقدم حيث الصورة او العلاقة تكون هامة وتحتاجها الصين لترويج صورتها الناعمة في الخارج، وعلى الحزام والطريق ان يبرهن ليكون اداة هامة في هذا المجال، خاصة وان الثقافة المتمركزة

أمريكا the American Centered Culture تنتشر بسرعة بين الدول النامية بأسم الديمقراطية، والليبرالية الأمريكية تتدفق بسهولة للمناطق التي تتبنى الديمقراطية كنظام سياسي وفي مثل هذا السيناريو تحتاج الصين لبناء علاقاتها الخاصة بالوصول لكثير من الدول كلما امكن، ومبادرة الحزام والطريق تبنى لتحقيق هذا الهدف والمبادرة لن تجعل التجارة ممكنة فقط بل وتعزز تبادل الافكار والممارسات الصينية، وتذكر الصين ان مساعيها يمكن ان تتجح في اسيا فان وضعاً قائماً جديداً عبر طريق الحرير لا يمكن انكاره، هذا الوضع الذي تملّي الصين قواعده، والنظام الاقليمي الناتج عن هذا المشروع ستفرضه الصين وليس قوة باسفيكية اخرى، في حين ان المبادرة هي بشكل كبير تجارية في طبيعتها، الا ان هناك بعد استراتيجي لها فاستعمال الطرق البرية اكثر من البحرية يصعب الامر على الولايات المتحدة في اقضاء التجارة الصينية، وعليه يمكن اضعاف الورقة البحرية التي تخدم كحجر الزاوية للهيمنة الأمريكية، ايضا عبر هذا المنظور يصبح ممكن مرة اخرى للنظر الى انعكاس نظرية ماكندر حول الصراع بين قوة البر وقوة البحر وعليه فإنه بإتباع هذه المبادرة، ستسعى قوة البر الصينية تحدي قوة البحر للولايات المتحدة، وبهذا المعنى فأن الحزام والطريق الجديد يوضح كيف ان الانشغال الصيني في اوراسيا يطرح التهديد المحتمل للولايات المتحدة وهذا يظهر بشكل خاص في محاولة المبادرة قطع طرق التجارة البحرية المهيمن عليها من قبل الولايات المتحدة^(٢٢).

نتائج البحث

- ١- يحمل مشروع الحزام والطريق والذي يبنى على الاستثمار في ثيابه تحديات، فالجانب الاستراتيجي غير المعلن يرمي لاضعاف الوجود الأمريكي في آسيا في ظل نظام دولي يفقد للثبات والاستقرار.
- ٢- هذه المبادرة ليست فقط تحدياً للهيمنة الراسخة للولايات المتحدة، اذ كما هو مع الكثير من المبادرات الصينية في اوراسيا فإن مبادرة طريق الحرير الجديدة تطرح قضية المنافع والتحديات المحتملة للطموحات الروسية في الاقليم، والدور الروسي في هذه المبادرة يمكن ان يفسر كمثال اخر لروابط الجوار بين الصين وروسيا.
- ٣- المبادرة تقدم رؤياً كونية لمستقبل السياسة العالمية التي تأخذ فيها اوراسيا دوراً قيادياً وحلولاً أمنية عبر منظمة شنغهاي للتعاون (SCO) كما ان التحالف والتعاون يقوم على مبدأ تشاركية الاهداف والاستيعاب والتضمين.
- ٤- مبادرة الحزام والطريق الصيني الجديد يقدم سردية تاريخية تتطور كاتجاه طبيعي للأحداث والمسااعي الجيوبولتيكية للصين ستقرز العديد من الاسئلة، والأشهر من هذه الاسئلة هو ديناميكيات السباق الجيوبولوتيكي في القرن الـ ٢١ ذو القوى المتعددة المتنافسة هل ستسمح بالتعايش خاصة والصين الحالية مجتمع مغلق ويتجنب التغيرات.
- ٥- المبادرة لا تراعي مصالح الصين فقط بل تقوم على اساس متين من قيم العدل والمساواة بين الدول وتضع مسؤوليات اكبر على الدول الكبرى في دعم التنمية الاقليمية والدولية.
- ٦- من الواضح ان الصينيون تعلموا من تجربة النموذج الغربي الذي وضع العالم الثالث في زاوية مهمشة، حيث يخطط الصينيون لتجاوز تداعيات الازمات الاقتصادية التي حدثت في الغرب والتركيز على تحقيق التنمية في الدول النامية وحققها في المشاركة والمساواة.
- ٧- على عكس الولايات المتحدة وأوروبا تستخدم الصين المساعدات والتجارة والاستثمار الاجنبي المباشر لبناء علاقات ودية اضافة لتوسيع النفوذ وتأمين الموارد الطبيعية.
- ٨- يبدو ان مخاوف روسيا من مشروع الحزام والطريق تفوق آمالها فيما يمكنها من الانخراط فيه، رغم انها تبقى متغيراً اساسياً في معادلات تجسيد الحزام والطريق، فان اغلب الطرق لا تمر بها لذا فهي تنظر اليه على انه مشروع اقليمي من شأنه ان يعزز مكانة الصين كقوة كبرى عالمية.
- ٩- تحظى المبادرة بتأييد اوروبي وتركبي واتضح ذلك من خلال عقد الاتفاقيات مع تركيا وأوروبا، في حين ان غياب الرؤيا والطموح ابعد فرصة العرب في استثمار هكذا مشاريع لذا فان دور المنطقة بقي مهماً.
- وإذا استمر التمدد الصيني الجيواقتصادي فسيصبح الارث الاكبر لها وسيكون له تأثير كبير على العالم حيث سيقبل التحارب بين الدول وستشعر الدول الصغيرة والفقيرة بالامتنان للصين وهذا ما تريده الصين فقد اعلن الرئيس الصيني شي جين بينغ عام ٢٠١٧ في منتدى دافوس الدولي ان الصين تريد نظاماً دولياً اكثر عدلاً لكنها لا تريد تفكك النظام الدولي.

خاتمة

هذا البحث يفتح آفاق لطلبة الدراسات العليا للبحث في مشاريع كبرى استراتيجية تخدم قارات عديدة من خريطة العالم خاصة وان الصين تمارس علاقاتها الدولية مع المحيط الجغرافي بقدرة وكفاءة عالية، حيث تستخدم دبلوماسية الضغط على دول الجوار، بفتح اسواقها للاستثمارات والمساعدات الاقتصادية، والمتحمسون لمبادرة الرئيس الصيني يرون المبادرة وكأنها نهاية العولمة وفتح باب التعاون على اسس وقيم العدالة والمساواة في الفرص التجارية والاستثمارية، واستطاعت الصين بهذا المشروع ان تجذب دول ومنظمات من قارات عديدة. ولا تنوي الصين العزف المنفرد فيما يتعلق بمبادرة الحزام والطريق ولكنها ترغب في العمل مع الاطراف المعنية بتوسيع المبادرة واستفادة الجميع منها، حيث اجرت الصين مشاورات مع دول اسيوية وأوروبية وضحت فيها آليات التعاون في الطاقة والتكنولوجيا الزراعية وسلامة الغذاء، وفي منتدى دافوس السنوي للاقتصاد العالمي عقدت اتفاقيات مع الدول المشاركة في المبادرة وشقت الصين طرقاً دولية للركاب والبضائع لتغطي خدمات النقل البري لجميع الدول الواقعة على طول الحزام والطريق، وهذا المشروع سيغير حجم التجارة الصينية إلى ٣ ترليون دولار مما يضعها على رأس اكبر اقتصاد عالمي وسيتم تصدير الفائض الصيني وفتح اسواق جديدة للسلع الصينية وهيمنة اقتصادية وثقافية صينية في آسيا للوصول الى الاسواق الاوروبية. ويحمل المشروع تحديات ورؤى مستقبلية قد تثير الجدل والشكوك حول امكانية تنفيذ مثل هكذا مبادرة وحول العقبات التي تعترضها وتقوم رؤية الصين بهذا المشروع على استدعاء التاريخ والجغرافيا من خلال بعث طريق الحرير التاريخي وهي بهذا اسست رؤيتها المستقبلية بمكانتها في العالم المعولم.

مصادر البحث

- ١- Zhao Long, La Belt Road Initiative, version chinoise du plan Marshall ou projet de gouvernance mondiale dans l'interet de tous. Outre- Terre, ٢٠١٧/١, N° ٥٠, pp٣٧٣.
- ٢- James O' Neill, One Belt, One Road, le nouveau paradigme geopolitique. Outre-Terre, ٢٠١٧/١, N° ٥٠, pp٣٤٦.
- ٣- سعيد عبد الرازق ، التنتين الصيني سيد طريق الحرير الجديد، جريدة الشرق الاوسط ، لندن، السبت ١٩ مايو ٢٠١٧، انظر: <https://M.aawsat.com>
- ٤- خالدة سلمان، طريق الحرير بين الصين وبغداد، بحث للمؤتمر العلمي لكلية التربية، قسم التاريخ والجغرافية، الجامعة المستنصرية، العراق، ٢٠١٨، ص٢٠٨، <https://uomustansiriyah.edu.iq>
- ٥- روح الله صالح، مبادرة طريق الحرير الصينية الاهداف والموانع والمشاكل، الجامعة الحرة، طهران، ٢٠١٦، ص٢٢.
- ٦- عماد ابشناس، مبادرة طريق الحرير البري والبحري من منظور ايراني، مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، ١١ مايو ٢٠١٧، انظر: <Sudies.ALjazeera.net./ar/rep>
- ٧- عبد الرازق سعيد، تركيا تستعد لتنفيذ مشروعات طريق الحرير الجديد، جريدة الشرق الاوسط، لندن، الاحد، ٢١ مايو ٢٠١٧، انظر: <https://m-aawasat.com>
- ٨- روبرت كابلان، طريق الحرير الصينية الجديد تقوض نفوذ موسكو في اسيا الوسطى واوروبا، جريدة الحياة اللندنية، ١٤ نوفمبر، ٢٠١٧، ص١١.
- ٩- Andrew Small. Choosing not to choose. (The Belt and Road Initiative and the Middle East) In James Reardon – Anderson (eds.), The red star and the crescent. China and the middle East. Oxford: Oxford University Press, ٢٠١٨, pp١٩٠.
- ١٠- Ibid, pp١٨٩.
- ١١- Karrar ,H. the new silk Road Diplomacy: china's central Asian policy since the cold war) Vancouver ، UBC press ٢٠٠٩، p.١٥٠ .
- ١٢- منذر بدر حلوم، الصين وروسيا موعد على طريق الحرير، العربي الجديد، ١٥ أبريل، ٢٠١٥. انظر: <https://www.alaraby.co.uk/economy>.
- ١٣- Mordechai Chaziza, (China's Middle East policy: The ISIS factor). Middle East Policy, vol. ٢٣, Issue ١, Spring ٢٠١٦, p٢٥.
- ١٤- Joint Communique of the leaders roundtable of the Belt and Road Forum for International Cooperation, ١٦ may ٢٠١٧. In: http://www.chinadaily.com.cn/china/٢٠١٧-٠٥/١٦/content_٢٩٣٥٩٣٦٦.htm.
- ١٥- ابراهيم حردان، السياسة الخارجية الصينية بعد قرارات مابعد الاصلاح، دار الرائد للنشر، بغداد، ٢٠١٧، ص٤٥.
- ١٦- وفاء كاظم الشمري، تركيا والشرق الاوسط دراسة في الجغرافيا السياسية، دار البداية، عمان، ٢٠١٦، ص٢٥٦.
- ١٧- احمد علو، حزام واحد وطريق واحد، مجلة دراسات وابحاث، العدد ٣٧٠، منشورات الجيش، لبنان، ٢٠١٦، ص٢٣.
- ١٨- نيفين حسين، طريق الحرير الجديد واثره على دولة الامارات العربية المتحدة، وزارة الاقتصاد، مركز دراسات الامارات العربية المتحدة، ٢٠١٦، ص٩.
- ١٩- جين ليانجيانج، إن جاناردان، مبادرة الحزام والطريق: الفرص والمعوقات امام منطقة الخليج.. نظرة تحليلية اكااديمية، الامارات الدبلوماسية، يونيو ٢٠١٨، ص١.

- ٢٠- shaolei ،F ، (Russian stirtegitic Relations: the sentral Asian Angle in Islam ،oil and Geopolitisc) Rowman and Little Fie;d, Plymouth, ٢٠٠٧, p.٢١٢
- ٢١- wiwei ،W. (the Belt and the Road: what will China offe the world ints Rise) Beijing ،new world press،٢٠١٦, p.٢٩.
- ٢٢- A.Millward,J. (the Road: A very sgort introduction) Oxford University press, Oxford, ٢٠١٣,p.٣

الهوامش

(*) بلغ سكان الصين ١، ٤٠٠ مليار نسمة فيها ٥٠ اقلية قومية وتقدر نسبة البطالة من مجموع السكان ٤.٢٪ ونسبة السكان تحت خط الفقر ١٥٪ وتقدر موارد المياه بحوالي ٢، ٨ تريليون م٣ الى ٦ ترليونات م٣ سنويا فهي تحتل المركز السادس في العالم وتستغل حوالي ٦٧٦ مليون كيلواط من الطاقة المائية ولا تزال الصين تنتج ٨٠٪ من مكيفات الهواء و٩٠٪ من اجهزة الكمبيوتر و٩٥٪ من الواح الطاقة الشمسية و٧٠٪ من الهواتف الشخصية المحمولة في العالم وتمثل ٤٦ مليون كم ٢ وحوالي ٣٠٪ من الاقتصاد العالمي وان مجموع الاستثمار المطلوب في البنية التحتية بحدود ٥ تريليون دولار وسيكتمل المشروع في عام ٢٠٤٩ وهي الذكرى المئوية لقيام جمهورية الصين الشعبية عام ١٩٤٩، انظر: تقرير التنمية البشرية، الأمم المتحدة، نيويورك، جدول رقم (٧) ٢٠١٧، ص ٢٢٥.

(*) علي اكبر رفسنجاني قائد ديني وسياسي ورئيس ايران في فترة (١٩٨٩ - ١٩٩٧) شارك في تأسيس الحزب الاسلامي وفاز بنسبة ٩٥٪ من الاصوات وحاول ان يوازن بين ضغوط المحافظين ورغبته في بناء الدولة والحدثة فعمل على بناء قاعدة علاقات مع الغرب والتعاون مع الصين لتطوير برنامج التسلح النووي وكان يحلم لتحويل ايران الى مركز ثقل اقتصادي يصل شرق اسيا باوروبا وافريقيا.

انظر : <https://www.alijazeera.net>

(*) هو خبير العلاقات الصينية الاوربية في المعهد الهولندي للعلاقات الدولية

(*) وكالة شينخوا الرسمية الصينية ٢٠١٧/١٢/١٠ [hinato day.com-cnyctarabc/se/](http://hinato.day.com-cnyctarabc/se/)

(*) تضم سلة العملات حاليا الدولار الامريكي والجنه الاسترليني والين الياباني والعملة الموحدة لمنطقة اليورو ويمثل الدولار الامريكي ٤١٪، ٩٪ واليورو ٧٣٪، ٤٪ والجنه السترليني ١١٪، ٣٪ والين الياباني ٩٪، ٤٪ من اجمالي الاصول الاحتياطي العالمية للصندوق وهذا التوازن يستند الى قيمة صادرات السلع والخدمات للبلد او المنطقة النقدية التي تصدرها كل عملة من مكونات السلة خلال السنوات الخمسة السابقة لعملية المراجعة ودخول اليوان الصيني سيكون مناسب لأجراء مراجعة جديدة عام ٢٠١٥