

طريق الحرير الجديد: المحتوى، التحديات، والإدراكات المختلفة

أ.د محمد مطاوع

استاذ العلوم السياسية كلية الاقتصاد والعلوم السياسية

مقدمة:

تهدف الدراسة التعرف على محتوى مبادرة طريق الحرير الجديد سواء من الناحية الاقتصادية أو من الناحية السياسية، وعلى مزايا المبادرة سواء للصين أو للدول المشاركة فيها، وثانياً التعرف على التحديات الكبرى التي تواجه هذه المبادرة لكي تصبح واقعاً ملموساً على الأرض، ثم تتناول الدراسة ثالثاً الإدراكات المختلفة للمبادرة ولمحاولات تنفيذها في كل من أوروبا وآسيا والمنطقة العربية وإسرائيل بهدف التعرف على الفرص والتحديات التي تفرضها المبادرة من زاوية المصالح المختلفة للدول والأطراف المختلفة المشاركة فيها.

أولاً: محتوى المبادرة:

تمثل المبادرة استراتيجية تنموية طرحها الرئيس الصيني "شي جين بينغ" تتمحور حول التواصل والتعاون بين الدول بصفة عامة، وبين الصين ودول أوراسيا بصفة خاصة، تتضمن فرعين رئيسيين: وهما "حزام طريق الحرير الاقتصادي" البري و"طريق الحرير البحري". وتنفق الصين حالياً حوالي ١٥٠ مليار دولار سنوياً في الدول الـ ٦٨ التي وافقت على المشاركة في المبادرة، وكان الرئيس الصيني "شي جين بينغ" قد أعلن عن أحد أكثر مبادرات السياسة الخارجية والاقتصادية طموحاً في الصين في نهاية عام ٢٠١٣، ودعا إلى بناء حزام طريق الحرير الاقتصادي وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، الذي يشار إليه مجتمعة باسم حزام واحد، طريق



واحد (OBOR) هو برنامج طموح لبناء البنية التحتية لربط المناطق الحدودية الأقل نمواً في الصين مع الدول المجاورة، وتحاول بكين من خلال هذه المبادرة توثيق الروابط التجارية والاقتصادية بين قارات ثلاث: آسيا وأوروبا وإفريقيا، وتتضمن المبادرة في مرحلتها الأولى: بناء شبكات من السكك الحديدية وأنابيب النفط وغاز وخطوط طاقة كهربائية وإنترنت وبنى تحتية بحرية بهدف تعزيز اتصال الصين بالقارة الأوروبية والإفريقية والآسيوية، ولهذا يمكن القول بأن طريق الحرير المعروف OBOR يمثل أحد أكبر خطط التنمية في التاريخ الحديث.

أما المرحلة الثانية من هذه المبادرة فتتمثل في بناء طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين الذي يربط منطقة جنوب شرق آسيا سريعة النمو بمقاطعات الصين الجنوبية عبر الموانئ والسكك الحديدية، فقد طورت كل مقاطعة في الصين تقريباً خطة OBOR الخاصة بها لتكمل المخطط الوطني للتنمية، وأعلنت بنوك السياسة والمصارف الرئيسية المملوكة للدولة عن خطط تمويل سخية لتحقيق رؤية الرئيس شي الطموحة^(١)، وقد أنشأت الصين بالفعل صندوق طريق الحرير وضخت ما قيمته ٤٠ مليار دولار من الأموال الأولية لدعم المشاريع في إطار هذه المبادرة، وفي مارس ٢٠١٧، أنشأ القطاع الخاص في الصين صندوق طريق الحرير الأخضر برأسمال أولي قيمته ٣٠ مليار يوان أو ٤,٤ مليار دولار، وكذلك أصبحت بنوك الدولة الصينية بما في ذلك بنك التصدير والاستيراد الصيني وبنك التنمية الصيني، من كبار المصرفيين لصناديق الاستثمار، حيث تم إنفاق الأموال في الغالب على شكل قروض ثنائية. ومن المتوقع أن تقوم شركات البناء والمقاولات الصينية بغالبية المشروعات في منطقة الحزام.

وقد بدأ بالفعل تنفيذ أحد تلك المشاريع الرئيسية على طول الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني (CPEC)، حيث ربطت البلدان بعضها البعض لبناء وتطوير مشروعات البنية التحتية المختلفة، ويمثل أحد أهم هذه المشروعات في ميناء جوادار



في باكستان والذي سيمهد الطريق لربط إقليم شينجيانج الصيني بالبحر العربي / خليج عمان والمحيط الهندي بصفة عامة، كما شاركت مؤسسات متعددة الأطراف مقرها الصين في تمويل المبادرة، أي بنك الاستثمار في البنية التحتية الآسيوي في بكين (AIIB) وبنك التنمية الجديد الذي يقع مقره في شنغهاي (قواعد رأسمال كل منها ١٠٠ مليار دولار و ٥٠ مليار دولار)، ويقدر إجمالي الاستثمار في البنية التحتية كجزء من مبادرة "أوبور" بما يتجاوز ١ تريليون دولار، وقد تأكد الآن أن حوالي ٥٢ دولة مهتمة بالمشاركة في تنفيذ خطة التنمية الطموحة "أوبور"، ومن هنا يمكن القول بأن هو أحد أهم وأكبر المشروعات التنموية في العالم لأنه سيضم ٦٨ دولة تمثل حوالي ٤٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، مع تأثير مؤسسة "أوبور" على ما يقرب من ٤,٤ مليار شخص في جميع أنحاء العالم، ومن المتوقع أن تحقق "أوبور" العديد من الفوائد الإيجابية للصين بالإضافة إلى الدول المشاركة الأخرى^(٢).

ويشير "الحزام الواحد" إلى مكان يعرف تاريخياً بطريق الحرير القديم، وهو عبارة عن شبكة طرق تجارية تمر عبر جنوب آسيا لتربط الصين بدول جنوب وشرق آسيا والشرق الأوسط وصولاً إلى تركيا، فيما يشير "الطريق الواحد" إلى الطريق البحري المستلهم من رحلة بحرية قام بها الأدميرال "زينغ هه"، الذي أبحر بأسطول من السفن إلى أفريقيا في القرن الخامس عشر، ويعد رمزا لأصالة القوة البحرية الصينية^(٣)، ومن الناحية الجغرافية، يتضمن الفرع البري من المبادرة "ستة" ممرات برية، الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يمتد من غربي الصين إلى روسيا الغربية، بالإضافة إلى طريق الحرير البحري وذلك بالتزامن مع تطوير ممرات اقتصادية تربط الدول الآسيوية بأوروبا، ومن الممرات البرية المقترحة: الممر الأول (ممر الشمال)، من الصين إلى آسيا الوسطى، ثم إلى روسيا فأوروبا وصولاً إلى بحر البلطيق، أما الممر الثاني (ممر الصين - مونغوليا - روسيا) الذي يمتد من شمالي الصين إلى الشرق الروسي، في حين يتمثل الممر الثالث في (ممر الصين - آسيا الوسطى - آسيا الغربية) الذي يمتد



من غربي الصين الى تركيا، بينما يتمثل الممر الرابع في (ممر الصين - شبه جزيرة الهند الصينية) الذي يمتد من جنوبي الصين الى سنغافورة، أما الممر الخامس فيتجسد في (ممر الصين - باكستان) الذي يمتد من جنوب غربي الصين إلى باكستان، في حين يتجسد الممر السادس في (ممر بنغلاديش - الصين - الهند - ميانمار) الذي يمتد من جنوبي الصين إلى الهند.

أما فيما يتعلق بالفرع البحري، فترتكز المبادرة على بناء روابط بين الموانئ الرئيسية، ومن الممرات البحرية المقترحة ممر يربط الموانئ الصينية بالمحيط الهادئ عبر بحر الصين الجنوبي، وآخر يربط الموانئ الصينية بأوروبا⁽⁴⁾.

وتمثل هذه المبادرة تجسيداً لاستراتيجية المكاسب المتبادلة للأطراف الداخلة فيها "Win-Win Strategy"، فهي من ناحية ستحقق مزايا ومنافع لمركز المبادرة وهي الصين وستحقق مزايا ومنافع للدول المشاركة فيها، ففيما يتعلق بالصين تمثل هذه المبادرة فرصة لبكين لتصبح رائدة في تصدير السلع والتكنولوجيا، فسوف يحقق القطاع الخاص داخل الصين مكاسب هائلة خاصة شركات المقاولات حيث سيضطلع العديد منها بمشاريع رئيسية في تلك المبادرة، أيضا الشركات الصينية، مثل تلك الموجودة في قطاع النقل والاتصالات، تبدو الآن جاهزة للتطور لتصبح علامات تجارية عالمية. بالإضافة إلى ذلك ستمكن الصين انطلاقاً من هذه المبادرة من الوصول إلى التجارة مع الأسواق الأصغر التي كان من الصعب اختراقها فيما مضى، علاوة على ذلك، ستستطيع بكين زيادة تأمين مصادر الطاقة من خلال نقل أسرع للغاز والنفط عن طريق خطوط السكك الحديدية والطرق التي تدشنها المبادرة، وتهدف الصين من هذه المبادرة أيضاً إلى زيادة معدلات نمو المقاطعات الصينية الأقل نمواً مثل (شينجيانغ) من خلال زيادة قدرة هذه المقاطعات على الوصول إلى الأسواق خارج الصين وكذلك زيادة القدرات الصناعية الصينية، خاصة في مجال الفولاذ والمعدات الثقيلة، التي يمكن أن تجد منافذ مربحة على طول طريق الحرير الجديد.



أما فيما يتعلق بمزايا ومكاسب الدول التي ستشارك في هذه المبادرة فتتمثل في فتح الطريق أمام تلك الدول في الوصول إلى السوق الصيني، وكذلك أسواق أخرى مترابطة على طول الطرق المقترحة، بالإضافة إلى ذلك ستستفيد البلدان الصغيرة وغير الساحلية من خلال تحسين البنية التحتية الداخلية ومن خلال زيادة الاستثمارات من قبل الصين والدول الشريكة الأخرى، علاوة على ذلك سيؤدي تبادل المعلومات والأفكار والتكنولوجيا بين البلدان إلى تحقيق تنمية اقتصادية مستدامة وتحفيز الابتكار، فضلاً عن خفض تكاليف نقل البضائع إلى تلك البلدان نظراً إلى وفورات الحجم وتوافر بنية تحتية أفضل^(٥).

ثانياً: تحديات المبادرة:

تواجه هذه المبادرة تحديات كثيرة في التنفيذ، إلا أنه يمكن الحديث عن ثلاثة تحديات كبرى تتمثل في تحدى التمويل وتحدى الطاقة وتحدى التجارة مع الدول الإفريقية.

أولاً التمويل: حاولت بكين مواجهة هذه التحدى من خلال إعلان البنوك الصينية أنها ستدعم تمويل معظم مشروعات "أوبور"، ففي مارس ٢٠١٥ وعد بنك الصين بتقديم خمسة مليارات دولار من الائتمان إلى شركة "Anhui Conch Cement" لدعم مساعيها في الخارج؛ وهي شركة مملوكة للدولة وأكبر مصنع للأسمنت في الصين، وذكر موقع بنك الصين على الإنترنت أنه سيزيد الدعم المالي للمؤسسات التي تنفذ استراتيجية "أوبور" لهذا البلد هذا العام على نطاق أوسع، ويتوقع البنك على مدى السنوات الثلاث المقبلة أن يصل رصيده المتصل بالبناء إلى ١٠٠ مليار دولار، وتمتلك البنوك الصينية أكثر من ١٥ تريليون دولار من الودائع، ويتجاوز احتياطي النقد الأجنبي للبلاد ثلاثة تريليونات دولار، وتطورت البنوك الأربعة الكبيرة المملوكة للدولة - بنك الصين، بنك الصين الصناعي والتجاري، بنك الصين للتعمير، والبنك الزراعي الصيني - جميعها من كونها مؤسسات حكومية إلى كيانات شبه متخصصة،



وهي القنوات الرئيسية لتغذية الحزام ومبادرة الطريق، دفع بنك الصين بالفعل ٨٢ مليار دولار إلى ثلاثة بنوك سياسات تدعم مشاريع الحزام والطرق: ٣٢ مليار دولار لبنك التنمية الصيني، و ٣٠ مليار دولار لبنك التصدير والاستيراد الصيني، و ٢٠ مليار دولار للتنمية الزراعية.

وساهم بنك الاستثمار في البنية التحتية الآسيوية متعدد الأطراف، الذي تأسس في عام ٢٠١٤ بسبب اعتراضات الولايات المتحدة على البنية التحتية الآسيوية، بمبلغ ١٢ مليار دولار للمبادرة، ويتوقع المؤسسون أنه سيكون بمقدورهم إقراض ٢٠ مليار دولار إلى ٢٥ مليار دولاراً أمريكياً، على غرار التزامات القرض السنوي للبنك الدولي البالغة ٢٤ مليار دولار في عام ٢٠١٤. كما تتوقع الحكومة أيضاً من بنك التنمية الجديد (المعروف أيضاً باسم بنك بريكس) ومنظمة شنغهاي للتعاون "دعم جهود حكومات الدول على طول الحزام والطريق وشركاتها ومؤسساتها المالية ذات التصنيف الائتماني الجيد: "إن مشاركة العديد من البلدان في البنكين التمويين المتعددي الأطراف الجدد سوف تسهل التوظيف السريع مع المهنيين ذوي الخبرة من المؤسسات المالية الدولية الأخرى ومن ثم دعم حجم مشاريع متقدمة^(١).

واحتفظ بنك التنمية الصيني بصورة اختيارية بمبلغ ٨٩٠ مليار دولار أمريكي لتطوير أقسام مختلفة من الممر خارج البلاد، وتضع بعض التقديرات الغربية متطلبات رأس المال لأخيرة أعلى من ذلك بكثير، حيث تم تحديد المقياس الزمني العام للمشروع على مدار ٣٥ عاماً تقريباً ويتشابه المنطق الأساسي لهذه المبادرة إلى حد ما مع النهج الوظيفي الذي أطلقه الاتحاد الأوروبي للفحم والصلب بعد الحرب العالمية الثانية، من حيث أنه يتصور بناء بنية تحتية مشتركة عبر الحدود من شأنها تسهيل التعاون في السياسة الخارجية والحد من مخاطر الصراع، وفي نفس الوقت تجدر الإشارة إلى أن هذه المبادرة ستؤدي إلى تكامل أعمق عبر الحدود أكثر مما كان مقصوداً في أوروبا، حيث أنها تركز على إنشاء روابط نقل مشتركة بينما تترك بنية الإنتاج في كل بلد دون



تغيير كما لا يوجد أي نية لإنشاء مرافق إنتاج تخدم أسواق العديد من البلدان، الأمر الذي قد يجعل الضغط لتجنب الصراع أكثر قوة، إنه يظهر حساسية أكبر للسيادة الوطنية مما كان عليه الحال في أوروبا^(٧).

ثانياً الطاقة والثقة: فقد ظلت آسيا الوسطى وباكستان منذ فترة طويلة شريكين استراتيجيين للصين، وفي أعقاب زيارة "شي جين بينغ" لجمهوريات آسيا الوسطى في عام ٢٠١٣، تم التوقيع بسرعة على صفقات الطاقة مع كازاخستان وقرغيزستان وتركمنستان وأوزبكستان، وفي عام ٢٠١٦ بدأت الصين محطة جديدة للطاقة المائية مشروع الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني (CPEC)، الذي يضم أيضاً أكبر مصنع للطاقة الشمسية في العالم في إقليم البنجاب والتوسع في محطة كراتشي للطاقة النووية بتكلفة ١٠ مليارات دولار، حيث يتكون مشروع CPEC بأكمله من ٢١ مشروعاً للطاقة، وقد خصصت الصين بالفعل ٦,٥ مليار دولار لبناء طاقة نووية جديدة في مصنع في كراتشي، كما تولي بكين المزيد من الاهتمام لشركاء الآسيان، فكانت الشريك التجاري الأكبر لرابطة دول جنوب شرق آسيا على مدى ست سنوات متتالية منذ إطلاق اتفاقية التجارة الحرة الثنائية (FTA) في عام ٢٠١٠، كما استثمر الرئيس الصيني شي أيضاً جهوداً كبيرة لإصلاح صورة الصين في دول جنوب شرق آسيا - التي لديها الكثير من المخاوف بشأن تصرفات الصين في بحر الصين الجنوبي، فإن الصين وسنغافورة اتفقتا على إعادة صياغة علاقتهما كشراكة تعاون شامل، ولهذا اقترح الرئيس "شي" رؤية للعلاقات الآسيوية تقوم على حس مشترك بالهوية الآسيوية، وصرح "شي": "يجب ألا ندع العداوة تفرقنا" وقام "شي" بدعوة مماثلة للوحدة الآسيوية من قبل لكنه اعترف في هذا الحديث بأن القضايا الأمنية لا تزال قائمة ومعقدة جداً^(٨).

ثالثاً التجارة مع الدول الإفريقية: أصبحت الصين أقل قدرة على حماية مصالحها الاقتصادية في أفريقيا دون وجود عسكري، ولا سيما بعد أن اختطفت بوكو حرام عدة



مواطنين صينيين في الكاميرون، وقتلوا في مالي، واحتجزوا كرهائن في السودان ومصر ويخضعون لفظائع منتظمة في أنغولا أيضا، علاوة على ذلك ، لا تزال ذكرى ليبيا التي كان من الضروري إجلاء ٣٥٨٠٠ مواطن صيني يعملون فيها على متن سفن مستأجرة لا تزال حية، وكانت هذه أول وأكبر عملية إخلاء غير مقاتلة للبحرية التابعة لجيش التحرير الشعبي الصيني حتى الآن، وكان لدى الصين خيار الذهاب وحدها في عمان، وبدلاً من ذلك اختارت بكين الذهاب إلى جانب القواعد الأمريكية والفرنسية، فلجأت إلى إنشاء قاعدة عسكرية لها في جيبوتي، على الرغم من أن الصين تصر على أن جميع هذه الاستثمارات تشكل أجزاء من طريق الحرير البحري، إلا أن أضافة جيبوتي إلى القائمة يثير بعض الأسئلة.

وتقول وزارة الخارجية الصينية إنها ليست قاعدة عسكرية بل هي مؤسسة تمكنها من إعادة تزويد وحدات البحرية الصينية عندما تشارك في مهام مكافحة القرصنة التابعة للأمم المتحدة، فجيبوتي هي بلد ذو موقع استراتيجي على طريق التجارة الذي يربط قناة السويس والمحيط الهندي، بالإضافة إلى ذلك فإن نظامها السياسي مستقر إلى حد ما، وعلى الرغم من أن الخبراء الأمريكيين لا يزالون يرفضون القدرات العسكرية المتزايدة للصين بالقرب من المعسكر الأمريكي الذي يضم ٤٠٠٠ جندي أمريكي - مدنيون وأعضاء في قوة العمل المشتركة المشتركة - يشاركون في عمليات مكافحة الإرهاب، لكن وجود الصين هنا يوفر فرصة أفضل للدول الأوروبية لاستكشاف وتجربة التعاون مع جيش التحرير الشعبي أثناء عمليات الإجلاء، على الرغم من كل هذه الإنشاءات والتطورات، فإنه من المحتمل أن تكون الصين راضية في بناء موانئ طريق الحرير لأغراض تجارية، إذا أرادت إقامة منشآت عسكرية علنية فإنها ستفعل ذلك في شرق أفريقيا حيث سيكون لدى الصين مجال أكبر للمناورة الإستراتيجية والدبلوماسية ووجود الولايات المتحدة ليس شديداً^(٩).



ثالثاً: الإدراكات المختلفة للمبادرة:

أ - كيف تدرك أوروبا المبادرة الصينية :

تعتبر الصين أوروبا الطرف الآخر من حزام طريق الحرير الاقتصادي، حيث ينطلق الطريق البري عبر كازاخستان مروراً بروسيا ثم بيلاروسيا ومنها إلى الاتحاد الأوروبي، وقد بذلت الصين جهداً كبيراً في المحاولة لتنفيذ استراتيجيته وضخت مبالغ هائلة من أجل تنمية البنية التحتية في أنحاء الفضاء السوفيتي السابق وفي تنفيذ مشاريع استثمارية كبيرة في بيلاروسيا، واورانيا، ودول أخرى علي الأطراف الجنوبية الشرقية لأوروبا، واصلت الصين توقيع صفقات ثنائية ضخمة مع بلدان علي طول الطريق، ولطالما سعي الاتحاد الأوروبي لإيجاد طرق التعامل مع الصين بطريقة مثمرة، بالنسبة لبكين أوروبا هي الطرف الآخر من طريق الحرير، وأوروبا بحاجة لإغتنام هذه الفرصة من لتعزيز مصالحها الخاصة^(١).

(شكل رقم (١) توضيح لممر طريق الحرير من الصين إلى أوروبا)



وتعد صفقات الموانئ واحدة من أبرز مظاهر خطط بكين لربط الصين بأوروبا عن طريق البحر، بالإضافة إلى السكك الحديدية وخطوط الأنابيب، وتعتمد الموانئ علي النصف البحري من المبادرة، وتبدأ من بحر الصين الجنوبي عبر المحيط الهندي



مروراً بقتاة السويس انطلاقاً إلى أوروبا خلال البحر المتوسط، وتحاول الصين تحويل استراتيجية جيتها إلى واقع من خلال سلسلة من عمليات الاستحواذ علي الموانئ من سنغافورة إلى بحر الشمال وبذلك تعيد رسم خريطة العالم من الناحية التجارية والنفوذ السياسي^(١١)، ولهذا فقد بدأت الشركات الصينية العملاقة مثل موانئ كوسكو للشحن cosco، وميناء الصين التجاري china merchants port جولات شرائية في المحيط الهندي، والبحر المتوسط، والحافة الأطلسية، وفي يناير تمكنت كوسكو من الاستيلاء علي المحطة في زيبروغ (ثاني أكبر ميناء في بلجيكا)، وهو أول جسر عبور للشركة الصينية في شمال غرب أوروبا، وجاءت صفقة أخرى في إطار عمليات الاستحواذ في أسبانيا، وإيطاليا، واليونان خلال العامين الماضيين، تسيطر الشركات الصينية الآن علي عشر قدرة الموانئ الأوروبية وأنفقت كوسكو بليون دولار في شراء وتحديث ميناء بيرايوس اليوناني.

تعمل شركة ميناء الصين التجاري علي تحريك مزيد من البضائع من خلال انشغالها بالخارج، وتقوم بأعمال الشحن من سريلانكا، وجيبوتي والبرازيل، بالإضافة إلي عمليات الاستحواذ في أوروبا.

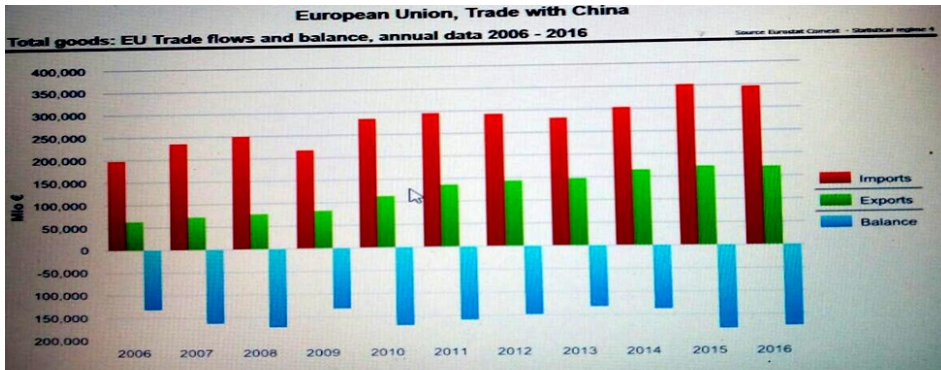
يقول turloch money (مسئول عن الموانئ العالمية لأحد الشركات)، "أن توفر الأموال والدعم الدبلوماسي يعطي مشغلي المحطات الصينية قدرة متزايدة علي المنافسة". وقد حرصت الصين علي امتلاك أصول في موانئ حيوية مثل جيبوتي (القاعدة العسكرية الخارجية الوحيدة للصين)، وهي تقع مباشرة علي الممرات البحرية الحيوية في المحيط الهادي، وتأمل الشركات الصينية مثل كوسكو في تحويل استثماراتها إلي مضخات أموال، من خلال تحويل الموانئ التي كانت هادئة إلي مراكز شحن ضخمة. فقد قامت بتحويل ميناء بيرايوس إلي محطة شحن رئيسية، وتأمل بالقيام بشئ مماثل في غرب المتوسط في أسبانيا. وغرب أوروبا من خلال زويبروغ.

وفي مجال التجارة والاستثمار: يمثل الاتحاد الأوروبي والصين أكبر الأقطاب التجارية في العالم، وتعتبر الصين هي ثاني أكبر شريك للاتحاد الأوروبي بعد الولايات المتحدة الأمريكية، حيث أطلق الاتحاد الأوروبي والصين عام ٢٠١٣ مفاوضات من



أجل إتفاقية استثمار، تهدف إلى تزويد المستثمرين من كلا الجانبين بإمكانية الوصول علي المدى الطويل إلي الأسواق الأوروبية والصينية وحماية استثماراتهم، وتضع الأجنحة الاستراتيجية للتعاون بين الاتحاد الأوروبي والصين ٢٠٢٠ إتفاقية للاستثمار، وتهدف المفاوضات إلي تحسين الاستثمار للمستثمرين الأوروبيين والصينيين من خلال حقوق الاستثمار وعدم التمييز، تحسين الاجراءات، وتوفير الحماية للمستثمرين، وقد تبني الاتحاد الأوروبي عام ٢٠١٦ استراتيجية جديدة حول العلاقات مع الصين خلال الخمس سنوات المقبلة تشجع الاستراتيجية علي مبدأ التعامل بالمثل، والمساواة، والمنافسة العادلة في جميع مجالات التعاون، وتتضمن الاستراتيجية أجنحة تجارة مع تركيز قوي علي تحسين فرص الوصول إلي السوق. تمثل الصين أكبر مصدر واردة الاتحاد الأوروبي وثاني أكبر مركز للصادرات، وتصل متوسط التجارة اليومية بين الصين والاتحاد الأوروبي إلي مليار يورو، ومن أهم واردات الاتحاد الأوروبي من الصين هي السلع الغذائية والتجارية، والأحذية، والملابس، بينما تمثل الطائرات والآلات، والسيارات، والمواد الكيماوية أهم الصادرات، ويتعدى معدل التجارة في الخدمات ١٠% من إجمالي تجارة السلع، وتصل صادرات الاتحاد الأوروبي من الخدمات إلي ١٩% من إجمالي صادرات السلع، ويواجهه الاتحاد الأوروبي عجز في التجارة مع الصين، ولكن يتم تعويض ذلك من خلال التجارة مع مناطق أخرى، ويعد الميزان التجاري الأوروبي إيجابي بشكل عام^(١٢).

(شكل رقم ٢) توضيح لمعدلات التبادل التجاري بين أوروبا والصين





من الناحية الاقتصادية، يدرك معظم القادة الأوروبيين مبادرة طريق الحرير على أنها محاولة صينية إلى التغلغل وزيادة النفوذ السياسي والاقتصادي في العالم، ويبدو أن الهدف الأساسي للصين هو تقليل الاعتماد على العناصر الأجنبية وزيادة نفوذها حول العالم.

ويثير التأثير الصيني المتزايد قلق قادة الدول الأوروبية من أن يقوم الرئيس الصيني تشي جين ينغ بتحويل الاقتصاد الصيني إلى قوة سياسية مؤثرة في أوروبا، وأكد الرئيس الفرنسي ايمانويل ماكرون خلال زيارته إلى الصين أن مشروع الطريق الواحد لا يمكن أن تكون وجهة واحدة، وسيتم دعم الطريق من جانب فرنسا وأوروبا في حالة اعتماده على روح التعاون، ولا يمكن أن يكون مجالاً للهيمنة الصينية^(١٣)، وترى بعض الدول الأوروبية أن الصين تتدخل وتحاول التأثير في الأنظمة السياسية للدول الأوروبية من خلال نفوذها الاقتصادي، فقد أعلنت أستراليا عن خوفها من تزايد التدخلات الصينية في نظامها السياسي، حيث قامت شركتان صينيتان بالتبرع للحزبين الرئيسيين في أستراليا بما يعادل ٦,٧ مليون دولار، بغرض التأثير على السياسة الأسترالية خلال الفترة من ٢٠٠٠ إلى ٢٠١٦. واتهمت بعض التقارير الصين بدعم الأقليات الصينية للوصول إلى المناصب الرفيعة في الحكومة كندا ونيوزلندا، وتشير الاتهامات إلى دعم الصين لأحد أبرز نواب البرلمان النيوزيلاندي "يانج جيانج" ويتوقع الخبراء أن عام ٢٠١٨ سيكون عام الاختراق الصيني للدول الغربية بسبب اعتماد الصين على سياسات التغلغل داخل دوائر صنع القرار في الدول الغربية^(١٤).

وبالنظر إلى ألمانيا يقول "كلورتيوس اويمان"، يجب أن يدرك الاتحاد الأوروبي أنه ليس الشريك الرئيسي في طريق الحرير، وأن المشروع حول تعزيز البنية التحتية الآسيوية وأن أوروبا تقع في نهاية هذه البنية، ويجب مراعاة الآثار المترتبة على ذلك. ويوضح موني أن نطاق طريق الحرير يعني أن النفوذ السياسي للصين في تلك المناطق سوف يزداد، فمنذ أن قامت الصين بتحديث ميناء بيربوس، تمكنت من إفشال



إدانة الاتحاد الأوروبي للسلوك الصيني في قضايا تشمل حقوق الإنسان وبحر الصين الجنوبي بمساعدة اليونان.

ولهذا السبب أوضح "تشي جين ينغ"، أن المبادرة هي مشروع القرن وأكد أن المشروع مفتوح أمام الجميع علي أساس مبدأ الربح لكل الأطراف، وأكد اعتماد المبادرة علي قواعد الشفافية ونظام التجارة المفتوحة متعددة الأطراف، وقد أطلقت الصين ٢٧ مدينة صينية ٥١ خطاً للسكك الحديدية يربط بين الصين و٢٨ مدينة أوروبية، وتشير الأرقام الصينية إلي أنه منذ مارس ٢٠١١ إلي إبريل ٢٠١٧ تردد أكثر من ٣ آلاف قطار بين الصين وأوروبا، ونقلت هذه القطارات السلع صغيرة الحجم بين الصين وأوروبا، خاصة الهواتف وأجهزة الكمبيوتر المحمولة^(١٥)، ويتوقع أن يسهم طريق الحرير الجديد في إنعاش سياحي ضخم في الدول التي يمر بها وخاصة لندن فقد زادت الصين استثماراتها في قطاعات الصناعة والطاقة والسياحة، ولقيت المبادرة ترحيب كبير من بريطانيا، ففي إطار الخروج من الاتحاد الأوروبي ستزداد رغبتها في الانضمام وتعميق علاقتها التجارية مع الصين^(١٦)، ولهذا ترتقي العلاقات بين الصين ولندن إلي مستوى جديد فيما يعرف بالعصر الذهبي للعلاقات بين البلدين فقد أعلن بنك ستاندر تشارتر عن مذكرة تفاهم يحصل بموجبها البنك البريطاني علي ١٠ مليارات يوان من بنك التنمية الحكومي الصيني لدعم مشاريع طريق الحرير، وقال أحد خبراء الاقتصاد أن العجز التجاري لبريطانيا مع الصين ٢٥,٤ مليار جنية استرليني، و٣,١% فقط من الصادرات البريطانية تذهب إلي الصين، ورغم ما يحدث في الصين من انتهاكات لحقوق الإنسان وقمع المجتمع المدني لم تشر بريطانيا إلي ذلك^(١٧).

ومن الناحية الثقافية، ساهم طريق الحرير القديم في التبادل الثقافي بين الشرق والغرب، ثم تبادل الحضارات بين الصين والهند واليونان وبلاد فارس وروما علي طول الطريق، مما جعله جسراً ثقافياً بين آسيا وأوروبا، فقد قدمت الأديان إلي الصين عبر



طريق الحرير، وتم إدخال أديان الغرب إلى الصين، بالإضافة إلى الزراعات والمواد الخام فقد حدث تبادل كبير في المحاصيل الزراعية، وانتقلت أنواع عديدة من الصين إلى أوروبا والعكس^(١٨)، بمعنى آخر ساهم الطريق في تلاقي الثقافات والشعوب مما اضطر التجار إلى تعلم لغات وتقاليد البلدان التي سافروا إليها وهكذا تمت عمليات التبادل الفكري والثقافي وتبادل المعارف العلمية والفنية والأدبية، وبالتالي من المتوقع بأن يقوم الطريق الجديد بذات الدور الثقافي مما يسمح بتدفق الثقافات، وتعزيز حوار الحضارات والتعايش السلمي بين الشرق والغرب وتحقيق السلام والاستقرار في العالم^(١٩).

وعلى الجانب الآخر من أوروبا، يعتبر الموقف الروسي من المبادرة الصينية على المحك، فعلى روسيا أن تتخذ قراراً بين خيارات صعبة: فمن جهة تعاني موسكو من العقوبات المفروضة عليها من قبل الولايات المتحدة الأمريكية والتي تحاول من خلالها عزلها سياسياً عن حلفائها في أوروبا بالإضافة إلى انخفاض أسعار النفط وبالتالي فإن الخيار الأقرب إليها هو تقاربها مع الصين إلا أنه من جهة أخرى تلك موسكو في الصين مصدر تهديداً لها على المدى البعيد، فالصين من جانبها تقدم مبادرة تهدف من خلالها لتتحول إلى القوى الوحيدة، وبالتالي فإن روسيا لديها تلك المخاوف حول مكانتها في المنطقة فهي ليست متشككة فقط في (AIB) بل في جدوى طريق الحرير ككل وذلك تحت دعاوى أنه يضعف الاتحاد الاقتصادي الأوراسي برعايتها، إضافة إلى أن بعض السياسيين الروس يدرك أن الصين هي المنافس الحقيقي والتهديد القادم على المدى الطويل لروسيا^(٢٠).

ب - كيف تدرك آسيا المبادرة الصينية :

تمتلك الصين نفوذاً كبيراً في المنطقة خاصة في دول جنوب شرق آسيا حيث تمول كثير من الاستثمارات لإنشاء البنية التحتية في تلك الدول، فعلى سبيل المثال استطاعت الصين في ٢٠١٤، أن تقوم بإنشاء صندوق استثمار البنية التحتية الآسيوية (AIIF)



برأس مال مئة مليون دولار أمريكي ساهمت الصين فيه بـ ٥٠ مليون دولار واستطاعت بكين من خلال تلك الخطوة ان تستحوذ على نجاح دبلوسى كبير، واستطاعت كذلك فانشاء البنك متعدد الاطراف Asian Infrastructure Investment Bank بتمويل يصل الى ٧٥% من الدول الاسيوية والذي سارعت للانضمام إليه كثير من دول غرب أوروبا على عكس الرغبة الأمريكية ليصل عدد المنضمين على نحو ٥٧ دولة، وذلك كان يعتبر من الخطوات المهمة والممهدة التي قامت على أساسها OBOR (٢١).

ولهذا يتمثل التساؤل الأهم فيما إذا كان التكامل ما بين الصين ودول الآسيان سيؤدي الى اختلال موازين القوى داخل (ASEAN)، وقد تكون الاجابة الجزئية هي نعم، فلقد فتحت مظلة (OBOR) لعدد من المشاريع التي أطلقها ASEAN's AMPC وبسبب ضعف الامكانيات المالية أن يتم تنفيذها، ومنها على سبيل المثال the Singapore-Kunming Rail Link أو انفاقها مبالغ ضخمة فى تحسين البنية التحتية الإندونيسية من اجل الوصول الى الموارد الطبيعية كذلك بتطوير الموانئ البحرية، والذي لا يرجع فقط لأن اندونيسيا أكبر اقتصاد فى تلك الدول وربطها بين المحيطين الهندي والهادى، ولكن أيضاً لأن لديها مجموعة من الممرات البحرية التي تعد بديلاً لمضيق (بلقا) إلا ان ذلك لا ينصرف الى عدد آخر من المشاريع، ويعود ذلك الى اهتمام الصين بالمشاريع الكبرى التي تخدم مصالحها الاستراتيجية، وتتفق مع احتياجاتها فى تجارتها الخارجية وتهميش المشاريع الأخرى مثل مشروع (ASEAN Roll-on Roll-Off Network) حتى وان كانت ذات اهمية محلية للدول الأخرى، كذلك استخدام الصين للعمالة الصينية لتنفيذ تلك المشروعات يخلق عجز فى فرص العمل المتاحة للسكان المحليين، يتضح مما سبق أن معظم الدول الآسيوية ترى أن الصين هى الدولة المحور والدول الأخرى ما هى إلا اداة لتنفيذ استراتيجية الدولة الكبرى ولكن إذا أرادت الصين النجاح لهذا المشروع فعليها أن تهتم بتطوير الموانئ



البحرية الضعيفة لتلك الدول وان تأخذها مصالحا المحلية بعين الاعتبار^(٢٢).
ومن المنظور الإيراني، هناك عدد كبير من العوامل التي تحفز الشراكة بين الصين وإيران يأتي أهمها الموقف المناهض لأمريكا منذ الثورة الإسلامية والترابط الحضاري بين البلدين ووجود الموارد النفطية، حيث أن إيران تمثل ١٥% من الطلب الصيني على النفط والغاز، حيث أن ادراك الدولتان لأهميتهما المتبادلة لكل منهما ساعد في تعزيز سبل الشراكة بينهما: فإذا ما فقدت الصين حليفها إيران فإن هذا يعنى أنها تفقد مورد كبير للطاقة لذلك فقد ساعدت الصين إيران من خلال تطوير قدراتها الفنية والعسكرية، ووصل الأمر الى حد مساعدتها في تطوير قدراتها النووية، وبالتالي فالتطورات الأخيرة تشير الى العلاقات القوية حيث ان إيران هي عضو مؤسس في (AIB) وكذلك فإن معدل التجارة بين الدولتين ما بين عام ٢٠١٣-٢٠١٤ قد زاد بنسبة ٧٢%، وفي يناير ٢٠١٦ أتم توقيع اول اتفاق بين الدولتين كخطوة اولية لتنفيذ المبادرة، وأن تزايد التقارب الصيني - الإيراني قد يجعل من الممكن ان تصبح بكين هي البديل المهيمن في الشرق الاوسط خاصة في ظل تراجع مكانة واشنطن التي اصبحت ذات سمعة سيئة في المنطقة بعد سلسلة من الاخفاقات الاستراتيجية ابتداء من الغزو العراقي في ٢٠٠٣ وحتى الآن^(٢٣).

ومن المنظور الياباني، لم تكتفى اليابان بمعارضة مشروع طريق الحرير، ولكن امتدت ردة فعلها لتشمل مجموعة من الاجراءات التي تحاول بها تحجيم التهديد المتوقع من قبل هذا المشروع على مصالحها الاستراتيجية، فقد أعلنت اليابان بشكل علني دعمها لدول جنوب شرق آسيا خاصة الفلبين التي تقدم شكوى في تنازعها مع الصين حول بحر الصين الجنوبي وقد ارسلت مبعوثين لها كمراقبين على هذا النزاع، وأبعد من هذا فقد اعلنت مع سريلانكا "شراكة جديدة في الملاحة البحرية" والذي تسمح باستخدام المزدوج للاجناب والاشترك في عملية الدفاع الجماعي^(٢٤).

وكانت اليابان تعول كثيراً على تدخل الولايات المتحدة الأمريكية في آسيا من



الناحية الاقتصادية من خلال اتفاقية الشراكة عبر الباسفيكي (TPP) (Trans-Pacific Partnership) التي وضعها جورج دبليو بوش وقام بصياغتها باراك أوباما، وتمثل هدفها الرئيسي في توسيع قواعد التجارة والاستثمار في منطقة آسيا والمحيط الهادئ. فقد كانت إدارة أوباما تؤكد على أهمية تواجد واشنطن في المنطقة الآسيوية والتزامها بتلك المنطقة وتوسيع الجهود المتبادلة في الاستثمارات والتجارة تحت رعايتها، إلا أنه منذ اليوم الأول لدونالد ترامب في البيت الأبيض ألغى تلك الاتفاقية على الرغم من أن كثير من تلك الدول التي تشملها الاتفاقية كانت ترغب في ضمان وجودها كموازن للصين في المنطقة بحيث لا تكون بكين هي اللاعب الوحيد والمتحكم في المنطقة، كذلك حتى يمكنها أن تحقق مصالح مشتركة تتفق مع مصالحها المحلية، ولا تكون قاصرة على المصالح الكبرى للصين ولا تصبح تلك الدول محكومة بما تقتضيه عليهم الرؤية الاستراتيجية الصينية، ومن ناحية أخرى فإن كانت ترغب تلك الدول وعلى رأسها اليابان في فتح سوق مع الولايات المتحدة الأمريكية، فلقد أصبح السوق الصيني هو السوق رقم واحد لها، إلا أنه بعد انسحاب الولايات المتحدة استطاعت الصين أن تتوغل في المنطقة الآسيوية .

وبعد انسحاب الإدارة الأمريكية من TPP لم تستطع أن تحقق اجندتها الاستراتيجية في التجارة والاستثمار في تلك المنطقة، واقتصرت على معاهدات ثنائية مثل المعاهدة مع اليابان والتي قد تستغرق سنوات عدة لانجازها، وهي ليست بحجم (TPP)، وبالتالي يمكن القول بأن الولايات المتحدة لم تستطع أن تقدم بديلاً لما تقدمه الصين لتلك الدول.

ولهذا سنظل بكين هي اللاعب الرئيس نظراً لما تستند إليه من رؤية استراتيجية محكومة بخطة عمل قوية تعزم على تنفيذها، فالصين تركز على الجوانب الاقتصادية للمبادرة بالإضافة إلى أنها تتمتع بقدرة أكبر في مجال اتخاذ القرار مقارنة بما تستطيع الولايات المتحدة بسبب وجود مؤسساتها الداخلية كوجود الكونجرس الأمريكي إضافة



الى الرأى العام وبالتالي فصناعة القرار لازالت عائق امامها^(٢٥).
ومن هذا المنطلق حاولت اليابان أن تقدم استراتيجية ومبادرة بديلة لمبادرة الحزام والطريق، فقد أطلقت اليابان مبادرة تحت مسمى "محيط هادى وهندى.. حر ومفتوح"، ووفقاً للمنظور اليابانى تستهدف المبادرة الحفاظ على أمن وحرية الملاحة فى المحيطين استناداً لقواعد القانون الدولى، وتعزيز التعاون الاقتصادي والأمنى بين الدول فى هذه المنطقة والتي تضم دولا آسيوية وأفريقية وتمتد للشرق الأوسط، وقد أعلنت بالفعل ثلاث دول رئيسية تأييدها لهذه المبادرة، وهى الولايات المتحدة والهند وأستراليا، ويرى البعض أن إستراتيجية "محيط هادى وهندى.. حر ومفتوح" هى رد من اليابان- وكذلك الهند- على الإستراتيجية التى تتبناها الصين والمعروفة بطريق الحرير الجديد أو "حزام واحد.. طريق واحد"، وقلق الدولتين من الصعود الصينى فى آسيا وفى منطقة بحر الصين الجنوبى، وحقيقة الأمر أنه لا يمكن استبعاد هذا الدافع لدى اليابان والهند وكذلك الولايات المتحدة، والبعض أصبح يصف الإستراتيجيتين اليابانية والصينية بأن كلا منهما تمثل "مشروع مارشال" جديد، على غرار المشروع الذى تبنته الولايات المتحدة بعد الحرب العالمية الثانية بسبب حجم الاستثمارات المالية الضخمة فيهما.

ومن المنظور الهندى، تحاول الهند أن تلعب دور الموازن فمن ناحية تربطها علاقات جيدة بالولايات المتحدة واليابان، ومن ناحية اخرى هى تزيد فى علاقتها بالمنطقة تجارياً منذ عام ٢٠٠٦، وتتجه إلى تكوين روابط مشتركة إلا أن وجود الصين يحد من هذا الدور الهندى فى المنطقة، وقد ظهر هذا جلياً منذ اعلان الممر الاقتصادي الصينى - الباكستانى، وحماية اراضى كشمير وهى المنطقة المتنازع عليها بين باكستان والهند، وذلك يظهر كتحذ واضح للهند من قبل الصين التى تحمى مصالحها الاستراتيجية وتستكمل تنفيذ مشروعها^(٢٦).



ب - كيف يدرك العرب المبادرة الصينية :

تنظر الصين إلى دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا كمصادر تحصل منها على الطاقة، تلك الطاقة التي تعتبر المحرك الرئيسي للتجارة الصينية في المنطقة، وتجري الصين مناقشات مطولة مع دول مجلس التعاون الخليجي بشأن اتفاقية التجارة الحرة، وفي نفس الوقت تعمل على تحديث قدرات شركاتها التنافسية في السوق (٣+٢+١) للتعاون الصيني- العربي التي طرحها الرئيس الصيني شي جين في منتدى التعاون الصيني- العربي الذي عقد في بكين في يونيو من العام ٢٠١٤، والتي تضع القواعد الأساسية للتعاون العربي-الصيني حيث يركز على الطاقة وتعميق التعاون الصناعي للنفط والغاز، بالإضافة إلى ضمان سلامة ممرات نقل مصادر هذه الطاقة وتعزيز التعاون في المجالات التكنولوجية الجديدة، الطاقة النووية والأقمار الاصطناعية.

وستتركز مشاركة الصين مع دول مجلس التعاون الخليجي ودول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا من خلال تطوير البنية التحتية المرتبطة بشكل أساسي بصناعة النفط والغاز، ويمكن أيضاً أن تتضمن المصافي وخطوط الأنابيب وقنوات النقل مع كل البنية التحتية الداعمة لها، وترى المبادرة أن كل ذلك يخلق طموحاً إلى الوصل إلى الهدف النهائي من أجل تحفيز ازدهار التنمية في منطقة الشرق الأوسط، وتعزز المبادرة الصينية التعاون في البنية التحتية ومجالات الطاقة الإنتاجية لتنمية الدول العربية، وكذلك فإنها تعزز التبادل الفكري من أجل الاستفادة من التجربة الصينية في التنمية، بمعنى آخر، تهدف مبادرة "الحزام والطريق إلى تنمية منطقة الشرق الأوسط، وتحقيق الاستقرار الداخلي للعالم العربي، وتعزز التبادل الحضاري والثقافي بين الصين من جهة والدول العربية من جهة أخرى بما يقوى العلاقات الودية ويعمق علاقات التعاون الاستراتيجي الصينية العربية .

ويرتكز المضمون الرئيس لمبادرة "الحزام مع الطريق" بالنسبة للدول العربية على خمس محاور : يتمثل المحور الأول في (تنسيق السياسات): حيث يمكن للدول العربية التفاوض حول استراتيجيات التنمية الاقتصادية من أجل الوصول إلى الاندماج



الاقتصادي الإقليمي، بينما يتمثل المحور الثاني في (ترابط الطرقات): الدول العربية ستكون في حاجة إلى تحسين البنية الأساسية العابرة للحدود وشبكات النقل والمواصلات التي تربط بعضها البعض وتربطها بالعالم، في حين يتجسد المحور الثالث في (تواصل الأعمال): والذي يتضمن اتخاذ الإجراءات اللازمة من أجل تسهيل التجارة الحرة وإزالة الحواجز التجارية والاستثمارية ورفع سرعة الدورة الاقتصادية العربية وجودتها، بما يوسع من "أوجه التعاون" ويضع الدول العربية على خارطة الطريق الاقتصادية الصحيحة، أما المحور الرابع فيتمثل في (تداول العملات): وذلك عن طريق تعزيز التعاون النقدي الثنائي والمتعدد، وإنشاء مؤسسات مالية لتنمية الإقليم العربي، وتخفيض تكاليف المعاملات مع دول المبادرة مما سيعزز القدرة على مواجهة المخاطر المالية والقدرة التنافسية للمنطقة العربية دولياً، أما المحور الخامس والأخير فهو محور (تفاهم العقليات): وذلك من خلال توطيد القاعدة الشعبية للعلاقات الرسمية بين الصين والدول العربية وتعزيز التواصل والتعاون وزيادة التبادل الودي بين الشعوب بما سيعزز الفهم المتبادل والصداقة التقليدية فيما بينه^(٢٧).

ولهذا يمكن للدول العربية الاستفادة من طريق الحرير من خلال عدد من المجالات الحيوية للاقتصاديات العربية، ففي مجال الطاقة: يمكن لبعض البلدان العربية الحصول على الطاقة الكهربائية من خلال بعض المنشآت على طريق الحرير كسد مروى بالسودان والذي يولد ١٢٥٠ ميغا واط، بالإضافة إلى مصادر الطاقة الأخرى، وفي مجال النقل: يمكن اعتباره من أكثر المجالات إفادة للدول العربية حيث يعمل على ربط العواصم العربية من خلال شبكات سكك حديدية وطرق لوجستية ومشاريع نقل تحويلية، كذلك فإن مشروع طريق الحرير يتضمن في خطته مشروع "الممر الأفريقي" و"خط سكك حديد جيبوتي-دكار"، ويجب على الدول العربية استكمال منظومة سكك الحديد العربية، والجسر العربي الذي يربط سيناء والأردن والسعودية، الجسر البري الأوراسيوي وغيرها من أجل تحقيق الجاهزية اللازمة للتنمية، وفي مجال المياه:



يهدف المشروع إلى تسهيل نقل المياه الى المناطق الجافة من خلال الأنهار التي يمر من خلالها وبذلك يمكن حل مشكلة العجز المائي التي تواجه معظم الدول العربية، وفي مجال الغذاء: سيساهم المشروع في تسهيل نقل الغذاء بين الدول وتسهيل حركة التجارة العالمية، وفي مجال الموارد الطبيعية: سيساهم المشروع في الحصول على الموارد الطبيعية بسهولة أكثر وبتكلفة أقل^(٢٨)، وينبغي على الدول العربية تكثيف الجهود المشتركة للوصول إلى رؤية موحدة حول التعاون العربي الصيني لتحديد الفرص الاستثمارية في جميع القطاعات التي ذكرناها؛ وانشاء مناطق لوجستية؛ بما سيساهم في تحقيق أهداف طريق الحرير.

د - كيف تدرك إسرائيل المبادرة الصينية :

تدرك إسرائيل طريق الحرير الجديد كفرصة تحاول استغلالها في تعظيم مكاسبها الإقتصادية وعلاقتها الاستراتيجية بباقي دول العالم، وترى إسرائيل أنه يترتب على كون الهدف الرئيسي لمبادرة "One Road، One Belt"، هو التصدير من الصين إلى الغرب نحو الأسواق الأوروبية، وبالتالي فإن موقع إسرائيل بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي يتيح للصين تجاوز الشرق الأوسط الذي تبدو أوضاعه غير مستقرة حالياً، وكذلك سيتم توسيع "ميناء أشدود" حيث سيضم إليه ميناء ثان تحت إدارة شركة (China Harbor)، والذي سيكون متصلاً بميناء إيلات بواسطة سكة للشحن حيث تبلغ المسافة بين المينائين فقط ٢٥٢ كيلومتراً مما سيوفر ممراً بحرياً آمناً وسريعاً بين المحيط الهندي عبر البحر الأحمر والبحر المتوسط ، وفي الوقت نفسه يعمل كبديل لقناة السويس^(٢٩).

بالإضافة إلى ذلك، تسوق إسرائيل لفكرة ان ظروفها بالمقارنة مع جيرانها تتيح لها فرصة كبيرة في مبادرة طريق الحرير حيث ستمكنها من ربط الشرق والغرب، وأنهالا تعاني من المشاكل التي يعاني منها باقي دول الشرق الأوسط الشرق، كما أنها تتمتع بتقنيات هائلة إلى جانب احتياطي الغاز المكتشفة حديثاً قبالة الساحل الإسرائيلي وأيضاً لديها الكثير من الأراضي غير المستخدمة في النقب، كذلك فإن قرب موقع



إسرائيل من احتياطات الطاقة والأسواق الأوروبية، وكذلك نفوذها إلى كل من البحر المتوسط والمحيط الهندي سيسمح لها بإنتاج الطاقة ونقلها بتكلفة أقل بكثير مما هو موجود في المنطقة، وترى إسرائيل أنها يجب تستخدم هذه الإمكانيات لإنشاء مراكز لوجستية للشركات الناقلة للبضائع على طول طريق الحرير، مما سيدعم البنية التحتية ويتيح فرصاً جديدة لسكان جنوب إسرائيل^(٣٠).

الخاتمة:

تعد مبادرة البناء الواحد والطريق الواحد بمثابة سياسة خارجية واقتصادية طموحة من جانب الرئيس شي. وليس هناك أدنى شك في أن الهدف الأبرز من هذه المبادرة هو مساعدة الصين على تحقيق الأهداف الجيوسياسية لها في العالم، وذلك من خلال ربط الدول بكيين ارتباطاً اقتصادياً وثيقاً، وتتمثل أكثر الأهداف القابلة للتحقيق في المبادرة هي زيادة قدرات التصنيع والبنية التحتية في الصين مما سيعود بالنفع على الدول التي تقع على طريق الحرير حيث ستقوم الصين بتصدير الفائض منها إليهم مباشرة، ونظراً لقدرة بكين على التمويل وفعاليتها في الاستفادة من القروض من أجل تعزيز مشاريع السكك الحديدية عالية السرعة، والطاقة، والاتصالات، والتي سيتم استخدامها من جانب جميع الدول المشاركة في المبادرة فإن احتمالات نجاح هذا المشروع ستكون عالية إلى حد كبير، إلا أنه هناك بعض الشكوك والتحديات حول ما إذا كان جيران الصين سيكونون مستعدين لاستيعاب هذه الصناعات الصينية وكذلك انعدام الثقة السياسية بين الصين وبعض الدول المنضمة للمبادرة، فضلاً عن عدم الاستقرار والتهديدات الأمنية في بلدان أخرى والتي تمثل عقبات كبيرة في سبيل تحقيق الأهداف المرجوة من المبادرة.



المراجع

1. Peter Cai, "Understanding China's Belt and Road Initiative," Low institute for international policy, March 2017, p.2.
2. The One Belt One Road Initiative and its Implications for China and the Rest of the World, Frost and Sullivan, July 2017, available on: <https://ww2.frost.com/>, 13-4-2018.
٣. فريد غايرلي، ماهي مبادرة "حزام واحد - طريق واحد"؟، RT، مايو ٢٠١٧، ٢٠١٨/٤/١٢، متاح على الرابط التالي:
<https://arabic.rt.com/business/878345>
٤. مشروع "طريق الحرير" الصيني، بي بي سي عربي، مايو ٢٠١٧، ٢٠١٨/٤/١٣، متاح على الرابط التالي:
<http://www.bbc.com/arabic/business-39922326>
5. Anna Bruce-Lockhart, China's \$900 billion New Silk Road. What you need to know, world economic forum, January 2017, available on: <https://www.weforum.org/agenda/2017/06/china-new-silk-road-explainer/>, 13-4-2018.
6. Djankov, Simeon, and Sean Miner, eds. China's Belt and Road Initiative: motives, scope, and challenges. Peterson Institute for International Economics , 2016.
7. Ferdinand, Peter. "Westward ho—the China dream and 'one belt, one road': Chinese foreign policy under Xi Jinping." International Affairs 92.4 (2016): 941-957.
8. Mustafic, Almir. "China's One Belt, One Road and Energy Security Initiatives: A Plan to Conquer the World?." Inquiry 2.2 (2017).
9. Fruzsins, Simigh. "Security Challenges of One Belt One Road Initiative", PAGEO Geopolitical Institute, Aug 24, 2017, Available on: <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/Security-Challenges-of-One-Belt-One-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0ABA60.html> , Accessed on: 11-4-2018..
10. Raffaello pantucci(may 2015), europe:the other end of china's silk road. Accessed on april 11,2018, <https://euobserver.com/opinion/128726>
11. Keith Johnson (february 2018), why is china buying up europe's ports. Foreign policy.
12. <http://ec.europa.eu/trade/policy/countries-and-regions/countries/china/>.
13. Michel rose(january 2018), china's new silk road.cannot be one way,france's macron say's, accessed on april 10,2018. www.reuters.com.
١٤. إيمان فخري(ديسمبر ٢٠١٧)، دوافع صعود الاختراق الصيني للدول الغربية في عام ٢٠١٨، المستقبل، تاريخ الدخول ١٣- إبريل ٢٠١٨، متاح علي: futureuae.com.
١٥. سعيد عبد الرزاق(مايو ٢٠١٧)، التنين الصيني سيد طريق الحرير الجديد، تاريخ الدخول ١٠ إبريل ٢٠١٨، متاح علي:
<https://aawsat.com/home/article/930811>.



١٦. خالد خليل (يناير ٢٠١٧)، الصين تعلن إنطلاق طريق الحرير الجديد لربط شنغهاي ولندن، تاريخ الدخول ١٠ إبريل ٢٠١٨، متاح على الرابط <https://sabq.org>.
١٧. المركز الديمقراطي العربي (فبراير ٢٠١٨) تعزيز العلاقات الصينية البريطانية استعدادا لخروج لندن الشانك من الاتحاد الأوروبي، تاريخ الدخول ١٣ إبريل ٢٠١٨، متاح على الرابط : <http://democraticac.de/?p=520>.
18. Culture of silk road, accessed on april 12,2018. <https://www.travelchinaguide.com/silk-road/culture.htm>.
١٩. شبكة النبا المعلوماتية (٢٠١٧)، طريق الحرير: كيف سيغير مسار التجارة العالمية؟، تاريخ الدخول ١٣ إبريل ٢٠١٨، متاح - على الرابط: <https://annabaa.org/arabic/economicreports/10521>.
20. Shukla, Prabhat, "Understanding the Chinese One-Belt-One-Road". Vivekananda International Foundation -, available on: <http://www.vifindia.org/sites/default/files/understanding-the-chinese-one-belt-one-road.pdf>. August 2015.
21. Knox, Claire, "How Southeast Asia can leverage China's new Silk Road?" Southeast Asia Globe, available on: <http://sea-globe.com/southeast-asia-one-belt-one-road>, Posted on: July 5, 2017.
22. Jetin, Bruno. "One Belt-One Road Initiative 'and ASEAN Connectivity: Synergy Issues and Potentialities." China's Global Rebalancing and the New Silk Road. Springer, Singapore, 2018. 139-150.
23. SHAFQAT, Saeed, "China's Rise: How Is It Impacting the Gulf, Iran, Pakistan and Beyond?" Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies Vol. 11, No. 1, 2017.
٢٤. مرجع سبق ذكره.
25. Meltzer, Joshua. "A View from the United States", The Asian Forum, vol.6, no.2, June 2017.
٢٦. مرجع سبق ذكره.
٢٧. "أثر طريق الحرير على الدول العربية من منظور متكامل", الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، مايو ٢٠١٧، تاريخ الدخول ١٤ إبريل ٢٠١٨، متاح على الرابط التالي: http://moc.gov.kw/Ar_agrement6.pdf
٢٨. نفس المرجع السابق.
29. "One Belt, One Road." The Jerusalem Post | JPost.com. September 04, 2017. Accessed April 12, 2018. Available At: <http://www.jpost.com/Opinion/One-Belt-One-Road-504129>.
30. "What China's New Silk Road Means for Israel - Diplomatic ..." Accessed April 12, 2018. Available At: https://www.bing.com/cr?IG=E1B3A62A156E479EBB2BF970AEFC8EE4&CID=09A6D7C18C8569A500D0DC0E8D2A68D5&rd=1&h=WmIe42sQCC2_c7ChjIVeeeyMmWPZgZxtaqwi6ALkD00&v=1&r=https://www.diplomaticourier.com/2016/09/01/chinas-new-silk-road-means-israel/&p=DevEx,5070.1