



طريق الحرير

الصين بين الهيمنة الاقتصادية
وصراع الممرات الاستراتيجية



بورء التوعية

بورء مختص بالتوعية الفكرية والثقافية والسياسية، ضمن الهيكل التنظيمي لمكتب الإعلام والتوعية للاتحاد الوطني الكردستاني، تأسس في عام ٢٠٢٣ بموجب النظام الداخلي للاتحاد الوطني الكردستاني، المقرر في المؤتمر الخامس للحزب.

ومن مهام البورد: توفير مستلزمات التوعية الفكرية والسياسية والحزبية وفق المبادئ الفكرية والسياسية للاشراكية الديمقراطية، من السلام وحق تقرير المصير، وتعزيز قيم الديمقراطية والعلمانية وحقوق الإنسان والعدالة الاجتماعية. كما يُعنى بدراسة الفكر المعاصر والتيارات الفكرية الحديثة، وتوفير الأدبيات التنظيمية.

وكذلك من مهام البورد: أرشفة وإعادة طبع أدبيات الاتحاد الوطني الكردستاني، وجمع وطبع مؤلفات الرئيس الراحل جلال طالباني، وكتابة تاريخ الاتحاد والثورة الجديدة، ودورها في الإنبعاث وإدامة روح النضال والمقاومة



طريق الحرير

الصين بين الهيمنة الاقتصادية
وصراع الممرات الاستراتيجية

عدنان منصور حسين

عنوان الكتاب: طريق الحرير

تأليف: عدنان منصور حسين

التصميم الداخلي والغلاف: هريم عثمان

عدد النسخ: ١٠٠٠ نسخ

الطبع: الطبعة الاولى

سنة الطبع: ٢٠٢٦

التسلسل: (٩٩/٥٦٠_)

رقم الايداع: (٢٢٤٣) لسنة ٢٠٢٦



منشورات بورد التوعية
مكتب الاعلام والتوعية
في الاتحاد الوطني الكوردستاني

www.hoshyary.com

inf@puknow

(المحتويات)

- المقدمة ٧
- اولا / ماهية طريق الحرير الصيني ١٢
- (١) جمهورية الصين الشعبية - جزيرة تايوان ١٢
- (٢) طريق الحرير القديم ١٩
- (٣) طريق الحرير الجديد (مبادرة الحزام والطريق) ٢٧
- (٤) اهداف طريق الحرير ٤١

- ثانيا / العراق - طريق الحرير ٤٥
- (١) طريق التنمية العراقي - القناة الجافة ٤٥
- (٢) ميناء الفاو الكبير ٥٧
- (٣) ميناء مبارك - خور عبدالله ٦٥
- (٤) اهداف طريق التنمية ٦٩

- ثالثا / الممرات الاقتصادية - الاستراتيجية (المعرقلة) لطريق الحرير ٧٢
- (١) الممر الهندي - بھارات ٧٢
- (٢) ممر ديفيد بن غوريون الاسرائيلي ٧٩
- (٣) ممر داوود الاسرائيلي ٨٦

• رابعا / الممرات الاقتصادية - الاستراتيجية (المساعدة) لطريق الحرير ٩٥

(١) طريق الحرير السريع - الشاحنات (ميرديان) ٩٥

(٢) طريق الحرير الحديدي (الممر الاوسط) ٩٩

(٣) طريق الحرير القطبي ١٠٥

• خامسا / الممرات الاقتصادية - الاستراتيجية (المساهمة) لطريق الحرير ١١٩

(١) طريق الحرير الرقمي - ديجيتال ١١٩

(٢) ممر الشمال - الجنوب ١٣١

(٣) ممر شلاحة (العراق - ايران) ١٣٥

(٤) قناة اسطنبول ١٤٠

(٥) قناة الملك سلمان ١٤٣

• سادسا / تداعيات طريق الحرير ١٤٦

(١) تداعيات طريق الحرير على امريكا - اوروبا ١٤٦

(٢) تداعيات طريق الحرير على (الشرق الاوسط - تركيا - الخليج العربي) ١٦٢

(٣) تداعيات طريق الحرير على اقليم كوردستان ١٨٣

• المصادر ١٩٥

(المقدمة)

اعتاد البشر منذ القدم على الترحال من مكان إلى آخر وإقامة علاقات تجارية مع من جاورهم من الأقوام متبادلين السلع والمهارات والأفكار، فشقت على مر التاريخ طرق للمواصلات ودروب للتجارة تشابكت وترابطت مع بعضها، تبادل عبرها الناس من كل أصقاع العالم وغيره الكثير من السلع والبضائع، وأتاحت أيضاً تناقل المعارف والثقافات والمعتقدات، مما أثر تأثيراً عميقاً في تاريخ الشعوب وحضاراتهم. شقت في المنطقة الآسيوية - الأوروبية طرق برية وبحرية (ممرات اقتصادية) لتشكّل ما يعرف اليوم بتسمية طرق الحرير القديم والجديد (من إنتاج وتسويق سلعة الحرير قديماً إلى الرقائق الإلكترونية حديثاً)، والتي مثلت حلقة وصل ربطت الشرق بالغرب.

في أيلول ٢٠١٣ أعلنت الصين عن (مشروع الحزام والطريق) كمبادرة لحياء (طريق الحرير القديم) ، تتضمن الإعلان عن أكبر مشروعين في مجال النقل بشقيه (البحري والبري) اللذان يغطيان أكثر من نصف الكرة الأرضية واللذان سيكون لهما الأثر البالغ في مستقبل النقل سواء في المنطقة أو العالم، ليخترق قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا وأمريكا الجنوبية.

تعد مبادرة الحزام والطريق استراتيجيةً اقترحتها الصين، تعتمد على مبادئ الانفتاح والشمول والتعاون بهدف (انشاء سلسلة من مشاريع البنى التحتية وتعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري) التي تمتد من آسيا الوسطى والشرق الأوسط إلى أوروبا وأفريقيا وأمريكا الجنوبية، ولترتبط في نهاية المطاف الدائرة الاقتصادية لشرق آسيا، والدائرة الاقتصادية الأوروبية المتقدمة، على نحو يجعلها تقع في مركز الثقل

الاقتصادي والسياسي في العالم، لتكون اكبر مشروع (بنى تحتية) في تاريخ البشرية عبر استثمار مليارات الدولارات ، لتمثل استراتيجية مهمة للصين لزيادة نفوذها وتأثيرها في النظام الدولي، كما ويهدف ايضا الى توسيع مصادر الواردات وتأمين امدادات الطاقة وتعزيز مكانة الشركات الصينية في دول الحرير.

أصبحت الصين اليوم من أكبر الدول التجارية العالمية وثاني اكبر اقتصاد في العالم، بالإضافة إلى امتلاكها أسلحة نووية، وامتلاكها ثاني أكبر ميزانية دفاع، وأكبر جيش على مستوى العالم ، تحاول ان تتفوق على الولايات المتحدة الأمريكية وتهيمن على الاسواق العالمية وتغرقها بصادراتها تحت شعار (صنع في الصين).

نموذج (الاستراتيجية الناعمة - هيمنة القوة الاقتصادية) التي تتبناها الصين ، تحاول ان تتغلب على عوائق الجغرافيا والدفع بمفاهيم المصالح والروابط المشتركة والمصير المشترك والمسؤولية المشتركة.

يمثل العراق (طريق التنمية وميناء الفاو الكبير) جوهرة طريق الحرير الصيني بفضل موقعه الجغرافي المميز والرابط بين الخليج العربي واوروبا، اي (السفن التجارية والبضائع القادمة من الخليج ومن الصين ودول جنوب اسيا عبر العراق الى تركيا - البحر الابيض المتوسط - اوروبا).

يعد (طريق التنمية - القناة الجافة) إحدى أدوات الحكومة العراقية (الدولة الربعية)، التي يمكن أن تسهم في تنوع مصادر دخلها، وتوسع شراكات العراق الخارجية التي يسعى إلى تحقيقها واستعادتها كقوة فاعلة في خريطة المنطقة الاقتصادية والسياسية وعلاقاتها الدولية التي شهدت في السابق تطوراً سلساً في معظم المجالات والتي تعززت بعد زيارة الرئيس مام جلال الى الصين في عام ٢٠٠٧.

الموقع الجيوبوليتيكي لإقليم كردستان ودوره ونفوذه في مناطق برية من (الموصل - سنجار) يمنحه ايضا بعداً مهماً في طريق الحرير والتجارة العالمية، فالمناطق الكوردستانية خارج إدارة الإقليم والمعروفة بمناطق المادة (١٤٠) من الدستور العراقي، هي مناطق إستراتيجية تحولت لإحدى أخطر نقاط الصراع الإقليمي والدولي، وتشكل حالياً إحدى أبرز العقد المركزية في المشروع الصيني، وان ما يثير الاهتمام في هذا

طريق الحرير

المشروع (طريق الحرير الجديد)، هي أن الحكومة العراقية تريد استبعاد إقليم كردستان منها وذلك بالرجوع إلى نقطة (ربيعة) بعد أن فقد الإقليم نفوذه وسيطرته على سنجار.

مبادرة الحزام والطريق بالرغم من كونها مبادرة ذات طابع اقتصادي صرف إلا أن لها أبعاد سياسية وعسكرية لا تخفى على المحللين الجيوستراتيجيين، ولا يمكن لدوائر استخبارات الدول المعادية للصين ولاسيما الأمريكية تجاهلها، وذلك بالتخطيط باشكال أخرى من شأنها إيجاد المنافس لمبادرة الحزام والطريق على غرار ممرات (طريق التوابل - الهند - أوربا) و(ممر ديفيد بن غوريون) و(ممر داوود).

في الجانب الاخر يبدو ان الصين تسعى حاليا الى انتهاج خارطة طريق جديدة تمهد ل فك الحصار والعزلة واعادة التوازن والبحث عن (طرق وممرات اقتصادية مساعدة بديلة) من أجل تحقيق طفرات تنموية ومستقبل اكثر اشراقا على المدى القريب، وهذا الامر قد يرسم اطرالصدارة التنافسية العالمية للصين في العقد المقبل ومن هذه الممرات والطرق (الممر الاوسط) و(طريق ميريديان السريع) و(طريق الحرير القطبي) و(ممر الشمال - الجنوب) و(طريق الحرير الرقمي - ديجيتال).

أدت التطورات الجيوستراتيجية في السنوات القليلة الماضية إلى إعادة تعريف (طرق التجارة البحرية والبرية)، وفي هذه الأثناء، أدى تشكيل منافسة الممرات بين القوى الاقتصادية في العالم إلى جعل البلدان ذات الموقع الجيوستراتيجي الأفضل تكافح من أجل الحصول على حصة أكبر في الاسواق المزدهرة.



أن الشركاء التجاريين الرئيسيين بالعالم اليوم في حمى تنافس متصاعد من أجل المحافظة على مصالحهم الاقتصادية والسياسية وعدم ترك إدارة الاقتصاد العالمي لطرف دون آخر، وهذه المرة يتصاعد التنافس بينهما على إيجاد ممرات تجارية عابرة للحدود، تتركز فضاءاتها في الأطراف التي تقع في حساباتهم الإستراتيجية الحالية والمستقبلية، ويمكن أن نطلق على تلك المنافسة الدولية الجديدة (حرب الممرات التجارية)، أو سباق القوى العالمية من أجل الهيمنة على الاقتصاد العالمي لاعتبارات جيوسياسية ولكونها من مقومات القوة للدول.

الصراع على ممرات التجارة العالمية ازداد في المدة الأخيرة خصوصاً عبر كتلة الأرض الأوراسية مثل الحرب الروسية الأوكرانية والاشتباكات بين أرمينيا وأذربيجان (التي انتهت باتفاقية ترمب) والحرب على غزة (التي هي جزء من الصراع على الممرات التجارية في العالم)، هذه الصراعات كلها مؤشرات على صراع أعمق حول السيطرة على ممرات التجارة المختلفة.

تؤثر الجغرافيا السياسية على العلاقات السياسية والاستراتيجية بين الدول، حيث يعد الموقع عاملاً حاسماً في تحديد القيمة الاستراتيجية للدول والمناطق، وتتزايد هذه الأهمية بشكل خاص عندما يتعلق الأمر بالنقاط الحيوية التي تشكل ممرات بحرية دولية تربط بين القارات والمحيطات والبحار، إذ تتحول إلى محاور أساسية في الصراعات والنزاعات على النفوذ والسيطرة.

في العقود الخمسة الأخيرة، ومع تصاعد التوترات العالمية، أصبحت (الممرات البرية والمائية والمضائق الحيوية) ساحات صراع محورية بين القوى العالمية الكبرى، وهذه الممرات التي تبدو وكأنها مجرد معابر للسفن والبضائع، تمثل شرايين حركة التجارة الدولية، وهي ليست مجرد معابر استراتيجية، بل نقاط ساخنة تتقاطع فيها المصالح الجيوسياسية والمنافسات العسكرية.



لا يمكن التغاضي عن الدور الحيوي الذي تلعبه الممرات التجارية البرية المختلفة والمضائق المائية، مضيق هرمز (الخليج العربي)، مضيق ملقة (جنوب شرق آسيا)، مضيق باب المندب (البحر الأحمر)، وقناة السويس (البحر الأحمر) وقناة بنما) و(جبل طارق).. وغيرها، هذه الممرات تمثل القلب النابض للاقتصاد العالمي، فهي ليست مجرد معابر للنقل البحري بل بوابات للهيمنة الاقتصادية والسياسية، ومع استمرار تصاعد التوترات الجيوسياسية والصراعات الاقتصادية، يبدو أن الممرات ستظل مسرحاً للتنافس الدولي في السنوات المقبلة، ومع صعود الصين مؤخراً، يبدو أننا نشهد حروب الممرات التجارية، وفي منعطف تاريخي بالغ الدقة من الممكن ان يعاد رسم الجغرافيا الاقتصادية العالمية عبر سباق محموم على تأسيس ممرات اقتصادية جديدة، لا تقاس أهميتها بقدرتها على تسريع حركة البضائع، بقدر ما تقاس بقدرتها على إعادة توزيع النفوذ، وتشكيل النظام العالمي الجديد من آسيا الوسطى إلى ضفاف المتوسط، ومن الموانئ الهندية إلى سواحل أوروبا.

(اولاً / ماهية طريق الحرير الصيني)

(١) جمهورية الصين الشعبية - جزيرة تايوان



الصين هي دولة اسيوية تشتهر بحضارتها الغنية وثقافتها المتنوعة وكانت من الدول الرائدة في الفنون والعلوم المختلفة على مدى القرون الماضية، الا أنه في نهاية القرن التاسع عشر وبداية القرن العشرين بدأت البلاد تعاني من اضطرابات مدنية وعسكرية، وحدثت فيها المجاعات الكبرى، وتعرضت أيضاً إلى الاحتلال الأجنبي، ولكن بعد الحرب العالمية الثانية قررت الحكومة الصينية النهوض بالصين واستلمت الحزب الشيوعي الصيني بقيادة (ماوتسي تونغ) دفة الحكم والنظام السياسي، حيث كان نظاماً اشتراكياً مستبداً بالحكم.

- تأسست جمهورية الصين في ١ يناير ١٩١٢، بقيادة الكومينتانغ ، ومن ثم الاستقلال عام ١٩٤٩ من خلال ثورة بقيادة (ماوتسي تونغ).
- تعرف الصين اليوم رسمياً باسم جمهورية الصين الشعبية، وعاصمتها (بكين).
- دولة الصين تبلغ مساحتها نحو ٩,٦ مليون كم٢ وتحتل المرتبة الخامسة بين دول العالم من حيث المساحة.
- عدد سكان الصين يزيد على ملياروثلثمائة وخمسة وخمسون نسمة، وفق احصاء عام ٢٠١٤.

- يتألف من (٢٢) مقاطعة و(٥) مناطق ذاتية الحكم، منها (هونغ كونغ وماكاو).
- عملتها الرئيسية هو (يوان).
- الرئيس الحالي (شي جين بينغ).
- ميزانية الدولة السنوية (١٣) تريليون دولار.
- نظام الحكم ، دولة حزب واحد حيث يحكمها الحزب الشيوعي الصيني، وتسيطر على جميع جوانب الحياة السياسية والاقتصادية في البلاد.
- تعد الصين دولة متجانسة من الناحية العرقية بالرغم من تنوع الثقافات واللغات فيها، كما أنه وبالرغم من عدد السكان الكبير جداً فيها إلا أنه توجد العديد من المناطق غير المأهولة بالسكان.
- بعد (ماو تسي تونغ) عمدوا الصينيين القيام بالتنمية الاقتصادية وتحسين مستوى السكان المعيشي، والجدير بالذكر أن الصين قد استعادت ازدهارها فعلاً، وبدأت الإصلاحات الاقتصادية في عام ١٩٧٨ بقيادة (دينغ شياو بينغ) باسم (اشتراكية ذات الخصائص الصينية) لتقليل القيود الشيوعية الذي فرضه سلفه (ماوتسي تونغ) والتي ادت الى تدهور اقتصادي وصل حد المجاعة.
- تطورت اقتصاد جمهورية الصين الشعبية إلى اقتصاد متنوع للغاية وهي واحدة من أهم المؤثرين في التجارة الدولية، تشمل القطاعات الرئيسة ذات القوة التنافسية (التصنيع وتجارة التجزئة، التعدين والصلب، المنسوجات، السيارات، توليد الطاقة، الخدمات المصرفية، الإلكترونيات، الاتصالات، العقارات، التجارة الإلكترونية، السياحة..الخ).
- انتقلت الصين من النظام الاقتصادي المغلق والمركزي إلى النظام المفتوح المتجه نحو السوق العالمي، وكان ذلك منذ أواخر السبعينيات، حيث قامت الحكومة الصينية بعدة إصلاحات تدريجية أدت إلى زيادة الناتج المحلي الإجمالي بأكثر من عشرة أضعاف ما كان عليه منذ عام ١٩٧٨م، وقد اشتملت هذه الإصلاحات على الزراعة وتحرير الأسعار، وزادت استقلال الشركات الحكومية، كما أنها ساعدت على نمو القطاع

الخاص، وادت إلى تنمية الأنظمة المصرفية، وزادت في الانفتاح على التجارة والاستثمار الخارجي، كما دعمت الدولة القطاعات الرئيسية بشكل كبير.

• في عام ٢٠١٣م أصبحت الصين من أكبر الدول التجارية العالمية، وتحاول ان تتفوق على الولايات المتحدة الأمريكية وتهيمن على الاسواق العالمية، خاصة بعد اعلان مبادرة الحزام والطريق (طريق الحرير الجديد) ، والجدير بالذكر أنه وبحلول عام ٢٠١٦م اصبحت الصين من الدول ذات الاقتصاد المتنوع في العالم، بالإضافة إلى امتلاكها أسلحة نووية معترف بها، كما وتمتلك ثاني أكبر ميزانية دفاع، وأكبر جيش على مستوى العالم.

• اليوم يعتبر الصين أكبر ثاني اقتصاد في العالم من حيث الناتج المحلي الإجمالي، وأكبر سوق لتجارة التجزئة في العالم بجانب الولايات المتحدة وفقاً لمؤسسة العلوم الوطنية الأمريكية.

• يسعى الصين الى الهيمنة الاقتصادية على العالم تحت شعار (صنع في الصين) وتغرق دول العالم بصادراتها المتنوعة.

• مشكلة الصين الاساسية هي (تايوان) منذ انتصار الثورة عام ١٩٤٩ والتي يعتزم اعادتها قبل عام ٢٠٤٩ (الذكرى المئوية لاستقلال الصين) الى حضان الدولة المركزية.

جزيرة تايوان عقدة الصين:



تايوان هي جزيرة تقع في بحر الصين بشرق آسيا وكانت جزءا من الصين حتى عام ١٨٩٥ حيث ضمت إلى الإمبراطورية اليابانية، وبعد أن هزمت اليابان في الحرب العالمية الثانية تنازلت عن الجزيرة لصالح الصين عام ١٩٤٥.

بعد نهاية الحرب العالمية الثانية، نشبت حرب أهلية في البلاد وانتهت بهدنة بين القوميين الصينيين المعروفين بالكومينتانغ والشيوعيين الصينيين (الحزب الشيوعي الصيني - الجيش الاحمر) ،ولكن لم تستمر هذه الهدنة التي كانت قد أُبرمت بينهم لمواجهة الغزو الياباني، وبعد ٤ سنوات انتهت الحرب الأهلية الصينية بسقوط جميع الأراضي التي يسيطر عليها رئيس الحكومة الوطنية انذاك لصالح الشيوعيين، فنقل حكومته إلى تايوان التي اطلق عليه اسم جمهورية الصين بالرغم من أن حدود سيطرته لا تتعدى جزيرة تايوان.

انسحب القوميين الصينيين برفقة ما يقارب المليون شخص من جنوده وأتباعه إلى جزيرة تايوان التي كانت في ذلك الوقت تابعة للصين وتمركز فيها، ليعلن بعد ذلك مدينة (تايبيه) عاصمة مؤقتة للصين، إذ رفض الاعتراف بجمهورية الصين الشعبية وحكومة ماو تسي تونغ، معلنا أنه يمثل السلطة الشرعية والممثل الرسمي الوحيد للشعب الصيني ، وبعد ذلك، حاول جيش جمهورية الصين الشعبية لمراتٍ عديدة اقتحام جزيرة تايوان والسيطرة عليها لكن محاولاته لم تنجح.

ظلت علاقات الصين وتايوان معقدة حيث تطالب كل منهما بالسيادة على عموم أراضي بلاد الصين، ولا تعترف أي منهما بالأخرى، ولكن هناك علاقات اقتصادية بين الجمهوريتين.

حكومة جمهورية الصين الشعبية تقاطع أية دولة تعترف بتايوان، لذلك تفضل أغلبية دول العالم تبادل بعثات اقتصادية مع تايوان بدلا من بعثات دبلوماسية رسمية.

تايوان:

- تحكم تايوان بنظام رئاسي جمهوري، ينتخب فيه الرئيس كل أربعة سنوات لفترتين رئاسيتين اثنتين فقط، كما يسود جو التعددية السياسية في البلاد، وينتخب برلمان تايوان المكون من ١١٣ مقعد كل أربع سنوات أيضًا.
- تبعد تايوان عن الصين ١٦٠ كم ، مساحته ٣٦ الف كم ، وعدد السكان الان ٢٣ مليون نسمة ، دخل الفرد ٣٣ الف دولار، اغلبية الشعب التايواني لاتريد الانفصال عن الصين بل تريد دولة صينية واحدة ولكن بنظامين سياسيين مختلفين.
- تايوان اكبر مصنع للرقائق الالكترونية في العالم والتي تحتاجها اغلب الدول في صناعة (الهواتف الذكية ، الحاسبات الالكترونية ، الملاحة الجوية والبحرية (السفن - الطائرات) الذكاء الاصطناعي).
- الصين تريد اعادتها قبل عام ٢٠٤٩ الذكرى السنوية لانتصار الثورة والحزب الشيوعي الصيني.



أهمية تايوان للولايات المتحدة:

- تتمتع الولايات المتحدة وتايوان بعلاقة غير رسمية قوية منذ أكثر من ٤٠ عاماً.
- تايوان هي باستمرار واحدة من أكبر ١٠ شركاء تجاريين للولايات المتحدة ، وهي ثامن أكبر سوق للصادرات الزراعية الأميركية، وتستورد ما مقداره ٥ مليارات دولار سنوياً.
- يعيش أكثر من ٢٠٥ آلاف أميركي من أصول تايوانية في الولايات المتحدة، والولايات المتحدة هي خامس أكبر مصدر للسياح إلى تايوان.
- هناك أكثر من ٩٠ اتفاقية مؤاخاة وتوأمة بين المدن والولايات الشقيقة الأميركية والتايوانية.

تايوان والرقائق الالكترونية:

- خاضت دول العالم سباقاً محموماً لمحاولة الاستحواذ على أكبر حصة ممكنة في صناعة الرقائق الإلكترونية، التي باتت عنواناً للتنافس الدولي.
- ترتبط صناعات أشباه الموصلات الإستراتيجية بين (تايوان والولايات المتحدة) بدرجة كبيرة.
- تنتج تايوان ٢٠% من سعة الرقاقة العالمية، وتنتج ٩٢% من منتجات أشباه الموصلات الأكثر تطوراً في العالم.

- تزداد أهمية الرقائق الإلكترونية مع ازدياد الصراع التكنولوجي بين الصين والغرب، فبرغم أن تايوان التي تعتبرها الصين جزءاً من أراضيها، فإنها تحولت إلى أهم منتج ومصنع عالمي لتلك الرقائق وأشباه الموصلات لتلك الدول.
- تعزى هيمنة تايوان على إنتاج الرقائق الإلكترونية وأشباه الموصلات إلى (شركة تايوان لتصنيع أشباه الموصلات TSMC) الأكبر في العالم التي توفر الإمدادات لشركات التكنولوجيا الكبرى.
- حكومة تايوان تدرك أن هدف الصين هو إنهاء اعتمادها الاستراتيجي على أشباه الموصلات والرقائق الإلكترونية التايوانية، التي تشير إليها تايوان باسم (درع السيليكون) بأسرع ما يمكن ، ولكن تايوان ملتزمة بسياسات الولايات المتحدة التي تهدف إلى منع ذلك، على رغم أنها تفضل عموماً أن تكون هادئة قدر الإمكان حيال ذلك لتقليل رد الفعل من الصين.
- إن القلق الأكبر هو أن مصانع الرقائق التابعة للشركة التايوانية من شأنها أن تحدث ضرراً جماعياً إذا أقدمت الصين على تهديداتها بغزو تايوان فيمكن للغزو العسكري لتايوان أن يعطل إمدادات أشباه الموصلات والرقائق الإلكترونية ويعرقل بشكل خطر عشرات من شركات التكنولوجيا الفائقة التي تعتمد على هذه الرقائق في صناعة (الهواتف الذكية ، الحاسبات ، الذكاء الاصطناعي أجهزة الملاحة الجوية والبحرية ، الطائرات والسفن..الخ).
- تحاول امريكا نقل هذه الشركات الى ولاية اريزونا الامريكية تجنباً من احتلالها والسيطرة عليها من قبل الصين التي تهدد تايوان باستمرار بالسيطرة عليها واعادتها الى السيادة الصينية قبل عام ٢٠٤٩ ذكرى انتصار الثورة الصينية.

(٢) طريق الحرير القديم:



طريق تاريخي وشبكة من طرق التجارة التي ربطت بين الصين في الشرق الأقصى مروراً بالشرق الأوسط (بلاد فارس) ، والشرق الأدنى (بلاد الشام) وصولاً إلى أوروبا في الغرب، أستخدم من (القرن الثاني) قبل الميلاد حتى (القرن السادس عشر) للتجارة ونقل البضائع الصينية وأشهرها نسيج الحرير (ومنه اشتق أسمه) إلى باقي مناطق العالم القديم.

تأسس طريق الحرير عندما افتتحت أسرة (هان) في الصين التجارة رسمياً مع الغرب في عام ١٣٠ قبل الميلاد، وظلت طرق الحرير مستخدمة حتى عام ١٤٥٣، عندما قاطعت الإمبراطورية العثمانية التجارة مع الصين.

شقت في المنطقة الأوروبية الآسيوية على مر التاريخ طرق للمواصلات ودروب للتجارة تشابكت وترابطت مع الوقت لتشكل ما يعرف اليوم بتسمية طرق الحرير وهي طرق برية وبحرية، تبادل عبرها الناس من كل أصقاع العالم الحرير وغيره الكثير من السلع، وتطور السفر عبر طرق الحرير بتطور الطرق نفسها، وكانت القوافل التي تجرها الأحصنة أو الجمال في القرون الوسطى هي الوسيلة المعتادة لنقل السلع عن طريق البر وأدت خانات القوافل وهي عبارة عن مضافات وأنزال كبيرة مصممة لاستقبال التجار المسافرين دوراً حاسماً في تيسير مرور الأشخاص والسلع على هذه الطرق.

الإرث الأكثر دواما الذي تركته طريق الحرير هو دورها في تلاقي الثقافات والشعوب وتيسير المبادلات بينها ، فقد اضطر التجار على أرض الواقع إلى تعلم لغات وتقاليدها

البلدان التي سافروا عبرها كي ينجحوا في عقد مفاوضاتهم، فكان التفاعل الثقافي جانباً حاسماً من المبادلات المادية، وشهدت هذه الطرق تبادلًا للمعارف العلمية والفنية والأدبية فضلاً عن الحرف اليدوية والأدوات التقنية، فما لبثت أن ازدهرت اللغات والأديان والثقافات وتمازجت، ومن أبرز الإنجازات التقنية التي خرجت من طرق الحرير القديم إلى العالم تقنية صناعة الورق وتطور تقنية الصحافة المطبوعة وأتاحت تناقل المعارف والأفكار والثقافات والمعتقدات بفضل حركة الشعوب المستمرة واختلاطهم المتواصل مما أثار تأثيراً عميقاً في تاريخ شعوب المنطقة الأوروبية والآسيوية وحضاراتهم.

بات الحرير إحدى الصادرات الرئيسية للصين في عهد سلالة الهان (سنة ٢٠٦ ق.م - سنة ٢٢٠ ميلادي)، وقد عثر بالفعل على أقمشة صينية من هذه الحقبة في مصر وشمال منغوليا ومواقع أخرى من العالم، ومع أن تجارة الحرير مثلت إحدى الدوافع الأولى لإقامة الطرق التجارية عبر آسيا الوسطى، لم يشكل الحرير سوى واحدة من المنتجات العديدة التي كانت تنقل بين الشرق والغرب ومنها الأنسجة والتوابل والبذور والخضار والفواكه وجلود الحيوانات والأدوات والمشغولات الخشبية والمعدنية والقطع الدينية والفنية والأحجار الكريمة وغيرها.

كان لطريق الحرير تأثير كبير على ازدهار كثير من الحضارات القديمة كالحضارة المصرية والصينية والهندية والرومانية حتى أنها أرست القواعد للعصر الحديث، وبقى هذه الطرق البرية مستخدماً حتى القرن السادس عشر، وبعدها أستبدل بالطرق البحرية.

ملخص طريق الحرير القديم:



- طريق بري تاريخي للتجارة ونقل البضائع على الجمال والحيوانات.
- يمتد هذا الطريق من الصين الى اسيا الوسطى (كازاخستان ، طاجيكستان ، قرغيزستان، اوزباكستان ، تركمانستان) ومنها الى روسيا، تركيا، ايران ، العراق ، المناطق العربية ، اوربا.
- طول الطريق اكثر من خمسة الاف كم ، استخدم منذ القرن الثاني حتى القرن السادس عشر - عهد سلالة ماهان.
- سميت بالحرير لانها الموطن الاصلي للحرير، والحرير هي الياق بروتينية تنتجها دودة القز.
- سلعة الحرير هي منتجات نفيسة وغالية الثمن ، تشتري من قبل الاغنياء والملوك والامراء ، وكانت تستعمل لصناعة الرايات والستائر والاقمشة، وكذلك تستخدم في المناسبات كهدايا ، خاصة في العلاقات الدبلوماسية بين الملوك والامبراطوريات.
- يعاقب بالاعدام كل من يفشي اسرار صناعة الحرير.
- طريق الحرير القديم لطريق لتبادل ومقايضة السلع والبضائع (الحرير، الشاي، التوابل ، الخزف ، العاج ، الاحجار الكريمة ، الاصباغ ، الاواني، الذهب ، الورق، الارز،

البارود، الاحصنة، الحيوانات، الجمال، السروج، الجلود، العبيد، الاسلحة، الاقمشة.. وغيرها).

- ساعد الطلب على الحرير على طول طريق الحرير على دفع الابتكار والتجارة مع توسيع طرق التجارة، وكذلك الطلب على الحرير، وهذا أدى إلى تطوير طرق جديدة للإنتاج، وكذلك طرق التجارة الجديدة.

- طريق الحرير طريق لتبادل الثقافات (القيم، سلوك وعادات الناس، الدين، الفنون، اللغة، الفلسفة، علوم البناء والعمارة).

- لم يكن طريق الحرير مجرد طريق تجاري، ولكن أيضاً قناة للدبلوماسية والسياسة، سافر الدبلوماسيون والسفراء على طول الطريق الحريري للتفاوض على المعاهدات والتحالفات، وتم إطلاق الحملات العسكرية لتأمين طرق التجارة و كان طريق الحرير أيضاً وسيلة للإمبراطوريات لتوسيع أراضيها وممارسة نفوذها على المناطق الأخرى.

- كان للطريق الحريري تأثير كبير على البيئة، أدى الطلب على الحرير والتوابل وغيرها من السلع الفاخرة إلى زراعة المحاصيل الجديدة وتدجين الحيوانات، مما أدى بدوره إلى إزالة الغابات، وتآكل التربة، ومع ذلك، فإن طريق الحرير سهل أيضاً تبادل المعرفة والتقنيات الزراعية التي ساعدت في تحسين عائدات المحاصيل وتخفيف التأثير البيئي للزراعة.

- أدى انتشار الدين والثقافة من خلال طريق الحرير إلى تبادل كبير للأفكار والمعتقدات والممارسات التي شكلت العالم كما نعرفه اليوم وان تأثير الطريق الحريري على انتشار الدين والثقافة واضحة منها (الاسلام، البوذية، الفن والادب، المطبخ والطعام).

- طريق الحرير طريق لنقل الأمراض (مرض الطاعون والذي عرف بالموت الاسود في القسطنطينية في عام 542م قتل نصف الاوروبيين).

طريق الحرير توصف بانها:

- ارض الموت.
 - لاهياة نباتية - حيوانية الا نادرا.
 - مناخ حار صيفا ، بارد شتاء جدا.
 - عواصف رملية وترابية ، قلة امطار.
 - هجوم البدو والقبائل على القوافل.
- اغلقت الطريق عام ١٤٥٣م من قبل الامبراطورية العثمانية ، واغلقت التجارة بين الشرق والغرب ، مما استوجب استحداث طرق جديدة واكتشافات الرحالة.
- في عام ٢٠١٤ وبقرار من اليونسكو تم تسجيل طريق الحرير القديم كاحدى المعالم الاثرية الغريبة للصين.

إعادة اكتشاف طريق الحرير في العصر الحديث:



كان الطريق الحريري في السابق طريقاً تجارياً حاسماً يربط الشرق والغرب، مما يتيح تبادل البضائع والأفكار والثقافات، ومع ذلك فقد فقدت أهميتها تدريجياً مع ظهور الطريق البحري، وأصبح طريق الحرير شيئاً من الماضي ومع ذلك، في الآونة الأخيرة، كان هناك إعادة اكتشاف الطريق الحريري في العصر الحديث، مع اهتمام متجدد بالأهمية التاريخية للطريق التجاري، وكذلك إمكاناتها للتبادلات الاقتصادية والثقافية المستقبلية.

اهم الأفكار حول إعادة اكتشاف طريق الحرير في العصر الحديث:

- السياحة: لعبت السياحة دوراً مهماً في إعادة اكتشاف طريق الحرير في العصر الحديث ، استثمرت العديد من البلدان على طول الطريق التجاري في استعادة المواقع التاريخية، مثل المدن القديمة والمعابد والمعالم، لجذب السياح المهتمين باكتشاف تاريخ وثقافة طريق الحرير حيث، أصبحت بعض المدن في أوزبكستان وجهة شهيرة للسياح المهتمين بالطريق الحريري، وذلك بفضل الهندسة المعمارية المحفوظة جيداً والأهمية التاريخية.
- التبادلات الثقافية: لم يكن طريق الحرير مجرد طريق تجاري ولكن أيضاً طريق تبادل ثقافي، لقد سهلت تبادل الأفكار والأديان والتقاليد بين الحضارات المختلفة

• طريق الحرير

وأدت إعادة اكتشاف طريق الحرير في العصر الحديث إلى تجدد الاهتمام بالتبادلات الثقافية بين الشرق والغرب.

• الفرص الاقتصادية: فتحت إعادة اكتشاف طريق الحرير في العصر الحديث أيضاً فرصاً اقتصادية جديدة للبلدان المشاركة واجتذبت إمكانات المسار التجاري للتجارة والاستثمار عبر الحدود انتباه الشركات والمستثمرين المهتمين بتوسيع أسواقهم والوصول إليها ، وهي شبكة سكة حديد تربط الصين بأوروبا عبر طريق الحرير، لأنها أسرع وأرخص من الشحن عن طريق البحر.

• الابتكارات التكنولوجية: سمح طريق الحرير بتبادل التقنيات والابتكارات على سبيل المثال، انتشر الاختراع الصيني لصناعة الورق إلى الغرب عبر طريق الحرير، وأدخل الفرس مفهوم طواحين الهواء للصينيين.

• التأثير التجاري: ساهم طريق الحرير في نمو التجارة والتجارة سمح بتطوير أسواق جديدة وتوسيع الأسواق القائمة ، كما وأثر طريق الحرير أيضاً على ارتفاع وسقوط الإمبراطوريات على سبيل المثال، تمكنت إمبراطورية المغول من إنشاء إمبراطورية شاسعة بسبب سيطرتها على طريق الحرير.

• التعبير الفني: طريق الحرير أثر على الفن والهندسة المعمارية واعتمدت مناطق مختلفة أنماط وتقنيات جديدة، ودمجتهم بتقاليدهم الخاصة على سبيل المثال، تعد كهوف موغاو في الصين مثلاً ممتازاً على اندماج الأساليب الهندية والصينية.

تراجع طريق الحرير القديم:

لم يكن طريق الحرير وهو طريق تجاري قديم يربط الشرق والغرب، طريقاً للسلع التجارية فحسب، بل أيضاً للثقافة والدين والأفكار ومع ذلك، فإن تراجع طريق الحرير كان له تأثير كبير على الاقتصادات والمجتمعات في المناطق التي مر بها وكانت هناك عدة عوامل ساهمت في تراجعها:

- أدى انهيار أسرة هان في الصين (٢٢٠م) إلى عدم الاستقرار السياسي وتفتيت الصين إلى عدة ولايات أصغر مما جعل من الصعب على الصينيين الحفاظ على طريق الحرير وحمائته من الهجمات التي قام بها البدو والقطن.
- صعود تجارة البحر وتطوير الطرق البحرية جعل من الأسهل وألرخص نقل البضائع عن طريق البحر وهذا قلل من الطلب على طريق الحرير والذي كان خياراً أكثر تكلفة ومخاطر.
- أدى انتشار الإسلام في القرن السابع إلى ظهور طرق تجارية جديدة تربط العالم الإسلامي بالشرق والغرب تجاوزت هذه الطرق الجديدة طريق الحرير وتحويل التجارة بعيداً عنه.
- إمبراطورية المغول التي سهلت التجارة وحمية طريق الحرير خلال القرنين الثالث عشر والرابع عشر انهارت في النهاية بسبب النزاعات الداخلية والضغط الخارجية وأدى ذلك إلى تجزئة آسيا الوسطى وتراجع طريق الحرير كطريق تجاري رئيسي.
- كان لتراجع طريق الحرير تأثير عميق على اقتصادات وثقافات المناطق التي مر بها على سبيل المثال، أدى تراجع طريق الحرير إلى تراجع المدن، التي ازدهرت كمراكز رئيسية للتجارة والثقافة كما أدى تراجع طريق الحرير إلى انخفاض الاقتصاد الصيني، حيث فقدت الوصول إلى الأسواق المربحة في الغرب ومع ذلك، فإن إرث طريق الحرير يعيش حيث ترك تأثيراً دائماً على الثقافات والأديان وأفكار المناطق التي مر بها.
- عام ٢٠١٣ تم الاعلان عن (مبادرة الحزام والطريق - طريق الحرير الجديد) على خطى طريق الحرير القديم ، ولكن باساليب وممرات وطرق ووسائل ومعارف جديدة.

(٣) طريق الحرير الجديد - مبادرة الحزام والطريق:



مع سقوط جدار برلين عام ١٩٨٩ انتهت الحرب الباردة بين الشرق الاشرقي والغرب الرأسمالي، ونتيجة لاختلال التوازن الدولي الذي كان قائماً منذ نهاية الحرب العالمية الثانية بدأت تتبلور ملامح نظام عالمي جديد تسعى من خلاله القوى الدولية (دول، شركات متعددة الجنسيات، أحلاف دولية) لتغيير الجغرافيا السياسية في العالم ككل وإعادة رسمها على أساس مصالحها المطلقة وتبنى على أساسه خرائط جيوسراتيجية جديدة تحقق من خلالها هذه المصالح ، وبدا ذلك واضحاً عندما سعت القوى الغربية تحت مسمى العولمة (والتي تتلخص بأن العالم قرية صغيرة) إلى تحقيقها ، وفي المقابل ظهر العديد من الدول المقاومة لهذا المشروع تحاول اعادة التوازن وإقامة نظام عالمي يكفل العدالة في جميع دول العالم.

في تسعينيات القرن الماضي، تحولت الصين من دولة معزولة إلى واحدة من أعظم القوى الاقتصادية في العالم، نتيجة اعتمادها سلسلة من الإصلاحات الاقتصادية قادها الزعيم (دنغ شياوبينغ)، منها فتح الطرق التجارية والسماح بالاستثمارات ومنح المزارعين الحق في استغلال أراضيهم الخاصة.

بلغت نسبة نمو الاقتصاد الصيني حينها مستويات قياسية، وانتشرت السلع الصينية في كل مكان من العالم، وتحسن مستوى المعيشة بالنسبة إلى الملايين من الصينيين، وخرج عدد كبير منهم من دائرة الفقر وتسارعت مستويات التعليم بشكل

هائل، وفي ظل متغيرات كثيرة، برزت محاولات جدية لإنشاء طريق جديد لتصدير السلع الصينية ونقل البضائع نحو العالم الخارجي.

في ظل هذه التحولات كان لا بد على الدول أن تسعى لوضع رؤى للمرحلة القادمة للحفاظ على مكانتها في النظام الجديد، وتجلي ذلك بشكل واضح لدى الصين عندما أعلن الرئيس الصيني (شي جين بينغ) في أيلول العام ٢٠١٣ وفي خطاب ألقاه (بجامعة دار باييف في كازاخستان)، عن مبادرة باسم (الحزام والطريق او طريق الحرير الجديد) لاهياء طريق الحرير القديم .

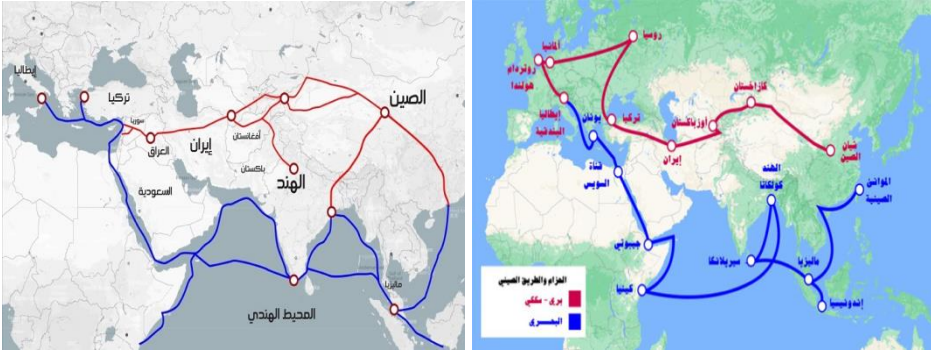


تتضمن الإعلان عن أكبر مشروعين في مجال النقل بشقيه (البحري والبري) اللذان يغطيان أكثر من نصف الكرة الأرضية واللذان سيكون لهما الأثر البالغ في مستقبل النقل سواء في المنطقة أو العالم، ليخترق قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا بخمسة خطوط برية وبحرية وفق الآتي:



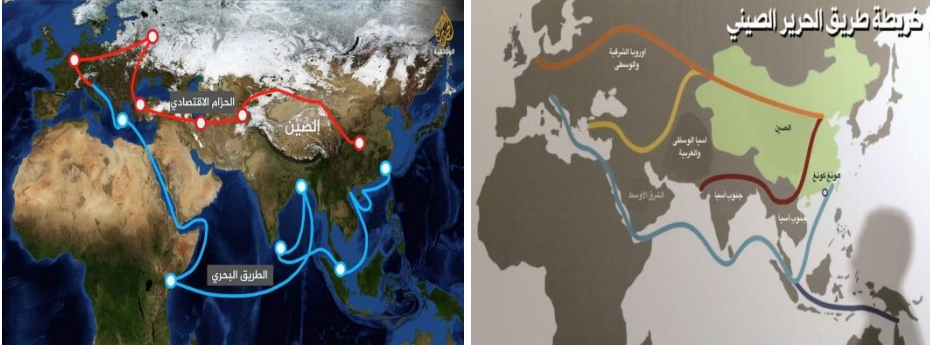
الخطوط البرية:

- خط من الصين - اسيا الوسطى (كازاخستان، قرغيزستان، طاجيكستان، اوزباكستان) - روسيا - أوروبا.
- خط من الصين - اسيا الوسطى (كازاخستان، قرغيزستان، طاجيكستان، اوزباكستان) - تركيا - أوروبا.
- خط من الصين - اسيا الوسطى (كازاخستان، قرغيزستان، طاجيكستان، اوزباكستان) - إيران - الدول العربية (الخليج) - تركيا - أوروبا.



الخطوط البحرية:

- خط من الموانئ الساحلية بالصين إلى المحيط الهندي - مضيق ملقا (ماليزيا / اندونيسيا) - أوروبا.
- خط من الموانئ الساحلية بالصين إلى باكستان (ميناء الجوار) - بحر العرب - الخليج العربي - أوروبا.



جمهورية الصين الشعبية لديها (انتاج فائض هائل) و (موارد مالية هائلة) خصصت ٨ تريليون دولار لغاية عام ٢٠٤٩ يحاول من خلالها ربط الصين بالدول التي تتفق معها على طريق الحرير من خلال:

اولا: الاستثمارات - المشاريع:

- تشييد شبكات الطرق والجسور ، السكك الحديدية.
- البنى التحتية ، التعاون الاقتصادي الصناعي ، المصانع.
- مد انابيب النفط والغاز، مد خطوط الطاقة الكهربائية ، الاتصالات.
- تنمية الصناعات البتروكيميائية ، تنمية الموارد والتعاون معها.
- انشاء موانئ بحرية وتطويرها ، ربط دول الحرير اقتصاديا فيما بينها.

ثانيا: القروض:

- منح قروض بفوائد مناسبة (شرط ان تدعم بضمانات - حقوق الملكية وتسمى احيانا بفخ الديون).
- تنفيذ المشاريع بايدي صينية وشركات صينية ومحلية.

ثالثا: تصدير البضائع - استيراد الطاقة.

- تصدير البضائع دون قيود او شروط سياسية.
- اىصال المنتجات باقل كلفة واسرع طريقة الى العالم.
- اسعار المنتجات تنافس المحلي والمستورد الغربي.
- عدم المبالاة بطبيعة الانظمة السياسية.
- ضمان استيراد الطاقة واستقرار اسعارها.

رابعا: مجالات التعاون الاخرى:

تناسق السياسات:

- تعزيز التعاون بين الحكومات وتعميق اندماج المصالح.
- تعزيز أواصر التعاون الدولي والتنمية المشتركة مع مختلف دول العالم.
- تعزيز التعاون الاقتصادي ، تشجيع التجارة والاستثمار، تحسين سبل ترابط الطرق.
- تسهيل تحويل العملات وتداولها ، دعم التبادل الحضاري بين الشعوب.

ترابط المنشآت:

- التعاون في بناء شبكات بنية تحتية تربط المناطق مع بعضها.
- الاهتمام بالمشروعات الرئيسية للبنية الأساسية للمواصلات وشق الطرق في المناطق المسدودة.
- بناء المنشآت الأساسية في المعابر وتحقيق سلاسة الممرات للشحن البري والبحري من خلال بناء الموانئ وزيادة الخطوط البحرية ورحلاتها، ورفع مستوى البنية الأساسية للطيران.

- الحفاظ المشترك على أمن أنابيب النفط والغاز الطبيعي وبناء الممرات العابرة للحدود للطاقة الكهربائية ونقل الكهرباء.
- بناء شبكات كابلات الاتصالات (طريق الحرير المعلوماتي).

تواصل التجارة والأعمال:

- تسهيل الاستثمار والتجارة وإزالة الحواجز الاستثمارية والتجارية وتهيئة بيئة تجارية جيدة، وبناء مناطق للتجارة الحرة.
- توسيع المجالات التجارية وتحسين الهيكل التجاري وإيجاد نقاط جديدة للنمو التجاري ودفع التوازن التجاري.
- تنمية الأعمال التجارية الإلكترونية العابرة للحدود.
- تنمية تجارة الخدمات الحديثة.
- تسهيل الاستثمار وتجنب الازدواج الضريبي وحماية الحقوق والمصالح المشروعة للمستثمرين.
- التعاون في التنقيب واستغلال الفحم والنفط والغاز الطبيعي والمعادن.
- التعاون في ميدان الطاقة (الكهرومائية - النووية - الرياح - الشمسية) وغيرها من الطاقات النظيفة والمتجددة.
- التعاون في الصناعات الناشئة (التكنولوجيا المعلوماتية من الجيل الجديد والبيولوجية والطاقة الجديدة والمواد الجديدة).
- التعاون في مجال البيئة والتنوع البيولوجي ومواجهة التغير المناخي أي بناء طريق الحرير الأخضر.

توفير ضمانات مالية:

- تعزيز التعاون المالي والتعاون في المراقبة المالية.
- استثمار في البنية التحتية للدول المنضوية تحت لواء الحرير.

التواصل بين الشعوب:

- نشر روح طريق الحرير المتمثلة في الصداقة والتعاون.
 - تعزيز التبادل الثقافي والأكاديمي والإنساني والإعلامي والشبابي.
 - تقديم منح حكومية لطلاب الدول المعنية.
 - إقامة مهرجانات ومعارض فنية وسينمائية.
 - تعزيز التبادل الحزبي والنقابي والشعبي.
- بناءً على ما سبق نجد أن هذه المبادرة ستشكل نقلة نوعية في مستقبل النقل قد يتطلب على كافة الدول المعنية بهذا المشروع العمل على رسم سياسات النقل الوطنية الخاصة بها على أساس الاستراتيجية المبنى عليها المبادرة الصينية لتحقيق الاستفادة القصوى منها.



مبادئ مبادرة الحزام والطريق:

- التزام الحزام والطريق بمبادئ التشاور والتشارك والتفاسم.
- السعي إلى تحقيق الالتقاء بين الاستراتيجيات التنموية للدول المعنية وتكامل مزاياها على أساس ما هو قائم حالياً.
- نبذ العقليات القديمة مثل لعبة صفرية النتيجة والغالب والمغلوب وتكريس العقليات الجديدة القائمة على المنفعة المتبادلة والمشاركة.
- تدعيم التنمية المشتركة في وقت السعي وراء التنمية الذاتية وعليه فإن عقلية التعاون والكسب المشترك لا تنطبق على المجال الاقتصادي فقط بل على مجالات واسعة سياسية وأمنية وثقافية ولا تنطبق على الدول داخل المنطقة فقط بل على التعاون خارج المنطقة.
- الالتزام بالاحترام المتبادل والمساواة بين جميع الدول للتوجه نحو وحدة مصيرية مشتركة بغض النظر عن حجم الدولة وقوتها ومدى تنميتها متساوية في المجتمع الدولي ويحق للدولة أن تشارك في الشؤون الإقليمية والدولية بندية، ويجب معالجة الشؤون التي تهم الجميع عن طريق التشاور، وإن تسمية الدولة الكبيرة تعني مسؤولية أكبر للسلام والتنمية على المستويين الإقليمي والدولي ولا احتكاراً. أكبر للشؤون الإقليمية والدولية.



طريق الحرير الجديد والتحديات الاقتصادية:

مشاريع البنية التحتية الصينية ليست متجانسة وتواجه عددا من التحديات المشتركة في الدول المتعاونة مع الصين منها:

• تآكل السيادة الوطنية:

تمكنت بكين من السيطرة على مشاريع البنية التحتية في البلاد المشاركة في المشروع من خلال عقود إيجار طويلة الأجل، أو عقود تشغيل لعدة عقود، مما يقوض سيطرة الدولة على هذه المشاريع.

• نقص الشفافية:

عملية تقديم العطاءات والمناقصات الخاصة بالعديد من المشاريع تفتقد الشفافية فيما يخص العقود والشروط المالية التي لا تخضع للتدقيق العام.

• أعباء مالية غير محتملة:

أدى الإقراض الصيني المتزايد لبعض الدول إلى مخاطر العجز عن سداد الديون أو صعوبات في السداد، في حين أن بعض المشاريع المكتملة لم تولد الربح الكافي لتغطية التكاليف.

• الانفصال عن الاحتياجات الاقتصادية المحلية:

تنطوي مشروعات الحزام والطريق على استخدام الشركات الصينية والعمالة من أجل الإنشاءات، والتي لا تنقل خبراتها بالشكل الكافي إلى العمال المحليين، وفي بعض الأحيان تنطوي على ترتيبات غير عادلة لتقاسم الأرباح.

المخاطر الجيوسياسية:

بعض مشاريع البنية التحتية التي تمولها أو تبنيها أو تشغيلها الصين قد تعرض مشروعات البنية التحتية الخاصة بالاتصالات في الدول المتعاونة إلى المساومة، أو وضع البلد المتعاون في وسط تنافس استراتيجي بين بكين وقوى أخرى عظمى.

آثار بيئية سلبية:

تم البدء في بعض مشاريع الحزام والطريق من دون إجراء تقييمات بيئية كافية، وقد تسببت بعض المشاريع في أضرار بيئية شديدة.

• احتمالات فساد كبيرة:

في دول حققت معظمها معدلا ضخما من الفساد، فإن مشاريع الحزام والطريق قد تضمنت منح مكافآت لسياسيين ومسؤولين حكوميين.

• تحديات تنفيذ مبادرة الحزام والطريق:

- وجود حوكمة ضعيفة، وبيروقراطية عميقة، وعدم استقرار سياسي محتمل، حيث تمتلك الدول المشاركة في مشروع طريق الحرير الجديد نظم سياسية واقتصادية متنوعة ومختلفة مع وجود مخاطر قانونية ومالية للاستقرار السياسي أو الاستقرار الاجتماعي وتتمتع الدول المشاركة في تنفيذ مشروع طريق الحرير الجديد بمستويات مختلفة من التنمية وتباين كبير في حوكمة المؤسسات قد تؤدي إلى اعاقه تطوير البنية التحتية وتنمية التجارة والاستثمار بين الدول الداخلة في الطريق.

- الهيمنة الصينية على تنفيذ المشروعات المختلفة مع عدم الأخذ في الاعتبار الظروف المحلية للدول المختلفة.

- المشاركة الكبيرة للصين في تنفيذ المشروعات، من خلال التمويل والإدارة، ستساهم في تسريع معدلات الإنجاز، لكنها قد لا تحقق تأثيرا إيجابيا جيّدا في الاقتصادات المحلية لهذه الدول.

- المشكلات التي تواجه تنفيذ مشروعات البنية الأساسية، حيث تتمثل القضية الرئيسية لتوسيع نطاق تمويل مشروعات البنية التحتية والمشروعات الصناعية في تمويل الديون، وخاصة التمويل بالعملات الأجنبية.

- التداعيات المحتملة دوليا نتيجة التوترات الجيوسياسية حيث توجد هناك مخاطر محتملة من التداعيات السياسية المتوقعة للتوترات العسكرية والمشروعات التي تكون سببًا للمنافسة الجيوسياسية بين الدول الكبرى، وخصوصا الولايات المتحدة، واختلال التوازنات السياسية في العالم.

هناك ايضا من يقول:

- ان الصين تعتمد على استراتيجية شراكة (رابح - رابح) ضمن مبادرة الطريق والحزام ، إلا أن الواقع يقول عكس ذلك، فهي تثقل كاهل الدول بالقروض- فخ الديون) للسيطرة على ثرواتها الباطنية وقراراتها السيادية خدمة لمصالح بيكين العالمية.
- تؤدي المشاريع الصينية المقامة في الدول الفقيرة وذات الدخل المنخفض ضمن هذه المبادرة إلى تعزيز مظاهر الفساد وتراجع منسوب الديمقراطية فيها، ما أثار حفيظة الشعوب التواقفة إلى الديمقراطية وبناء دول قائمة على القانون والمؤسسات.
- احيانا تحصل مشاكل في اتفاقيات التمويل ومشاكل تكنولوجية وأخرى متعلقة بملكية الأراضي وحقوق العمال.
- احيانا تأخر تنفيذ بعض المشاريع، و تأجيل بعضها وإلغاء عدد منها لاستحالة التنفيذ سواء حالياً أو مستقبلاً.
- رغم التزام الصين بالتوقف عن بناء محطات الطاقة التي تعمل بالفحم في الخارج وتخلق مشاكل بيئية ، إلا أن الاستثمار في الطاقة غير المتجددة يشكل ما يقرب من نصف إجمالي الإنفاق على مبادرة الحزام والطريق.
- أن مبادرة الحزام والطريق وسيلة لتوسيع النفوذ الاقتصادي والسياسي الصيني، (وصاغ بعض المحللين الجيوسياسيين مبادرة الحزام والطريق في سياق نظرية قلب العالم - ماكيندر) ، حيث لاحظ العلماء أن وسائل الإعلام الرسمية لجمهورية الصين الشعبية تحاول إخفاء أي أبعاد إستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق كدافع.
- أن المسار البحري وحتى البري تم تصميمهم أيضاً لأهداف جيوسياسية قد تولد تحالفات من نوع اخر بعيداً عن التجارة.
- يسعى الصين التخلص من عقدة او مأزق (مضيق ملقا) والتي هي معبر مهم لصادرات وواردات الصين (خاصة الوقود) القادم من الخليج العربي والتي تسيطر عليها امريكا من خلال الاسطول السابع ، والصين تدرك ان امريكا مصرة من خلال هذا الاسطول ان تتحكم فيها اذا ارادت ان تغلقها ، لذا استلزم التفكير في ايجاد بدائل اخرى.

الصين والهيمنة الاقتصادية - الاستراتيجية الناعمة:



- تتلخص فكرة (مكيندر) بحتمية الصراع بين القوى البحرية العظمى التي كان على راسها في حينها بريطانيا وفرنسا بينما تتزعم روسيا وألمانيا القوى البرية العظمى، ولأن القوة البحرية يتركز ثقلها على البحار تحرص على تحويل الاقتصاد العالمي نحو البحر وتجعل المدن البحرية مركزية في أي دولة وتنظم الاقتصاد ليصبح سلس في اتجاه الساحل ولكي تتأكد القوى البحرية من سلطتها على هذا العالم البحري، فإنها تمتلك استراتيجية قتالية بحرية تقوم على حاملات الطائرات والمقاتلات الجوية الحديثة والمدمرات البحرية بينما تتجنب المواجهة مع الجيوش البرية التي تركز على السلاح التقليدي والجنود وحروب المشاة الكثيفة والغواصات.

- فرضت فكرة مكيندر الجيوسياسية نفسها على العالم وجعلت حالة تهديد السلم مستمرة، والضربات الاستباقية لأي نماذج طموحة قادمة أولوية قصوى، مما يجعل حالة السلم الدولي دائما في وضع خطر وغير قابل للاستقرار.

- في المقابل يقدم منظري طريق الحرير الجديد نموذج الاستراتيجية الناعمة التي تتغلب على عوائق الجغرافيا عن طريق كسرهما ماديا من خلال ربط الفجوات بالجسور والسهول والصحاري وبسكك القطارات، واختراق الجبال بالأنفاق وربط القارات من خلال الجسور المعلقة عبر المضائق وأنفاق تحت البحار، والدفع بمفاهيم المصالح المشتركة حيث الاقتصاد المشترك والمصالح المشتركة التي تربط الجميع على خط تجارة واحد بعيدا عن عوائق الجغرافيا وحتمية الصراع.

• طريق الحرير

- يطمح الصينيين الى تجنب الصراع وحل المشاكل الماكيندرية التي طورها الزمن والارث الثقيل للقوى البحرية بين الدول والتي تكون سبب دائم (للصراع وإهدار الموارد نحو الأمن والجيش) والذي يستوجب تحويل الثروات الى الاستثمارات الخدمائية والتكنولوجية سريعة الاستهلاك.

- يقول الصينيين إن مشاكل الإرهاب والقلق الأمني القائم على الجريمة المنظمة ناتج عن البطالة المرتفعة في الدول الأقل نموا والتي توفر بيئة خصبة للإرهاب.

- ان منظري الاستراتيجيات الناعمة يدعون لفتح المجال أمام الحلول الاقتصادية الممكنة (طريق الحرير الجديد - نموذجا رائعا وفعالا) والنتيجة عن المصالح المشتركة بعيدا عن الأيديولوجيا وعن السلاح والحروب.



- بالرغم من كل هذه التحديات والصعوبات تستورد بعض الدول من جمهورية الصين الشعبية بضائع بمبالغ واقيام ضخمة جدا مثلا:

امريكا	-	٥٨٢ مليار دولار
هونغ كونغ	-	٢٩٧ مليار دولار
يابان	-	١٧٢ مليار دولار
كوريا الجنوبية	-	١٦٢ مليار دولار
فيتنام	-	١٤٦ مليار دولار
الهند	-	١١٨ مليار دولار

- هولاندا ١١٧ مليار دولار
- المانيا ١١٦ مليار دولار
- ماليزيا ٩٣ مليار دولار
- بريطانيا ٨١ مليار دولار
- اضافة الى الدول العربية والافريقية والاسيوية وغيرها.

اخيرا:

كل السلع والبضائع القادمة من الصين (طريق الحرير) عبر السفن البحرية من (مضيق ملقا بين ماليزيا واندونيسيا)، ومن (ميناء الجوارد الباكستانية)، وكذلك القادمة من جنوب اسيا والخليج العربي وغيرها، والتي تهدف الوصول الى اوروبا ، لابد منها ان تمر باحدى هذه الممرات المائية للوصول الى البحر الابيض المتوسط وبالتالي الى اوروبا:

اولا / الخليج العربي (مضيق هرمز) - ميناء الفاو الكبير - طريق التنمية (الاراضي العراقية) - فيشخابور- تركيا - البحر الابيض - اوروبا.

اقصر الطرق وافضل ممر اقتصادي من حيث الكلفة والزمن ، يقدر المدة بحدود (١٥) يوما.

ثانيا / البحر الاحمر (مضيق باب المندب) - خليج السويس (قناة السويس) - البحر الابيض المتوسط - اوروبا.

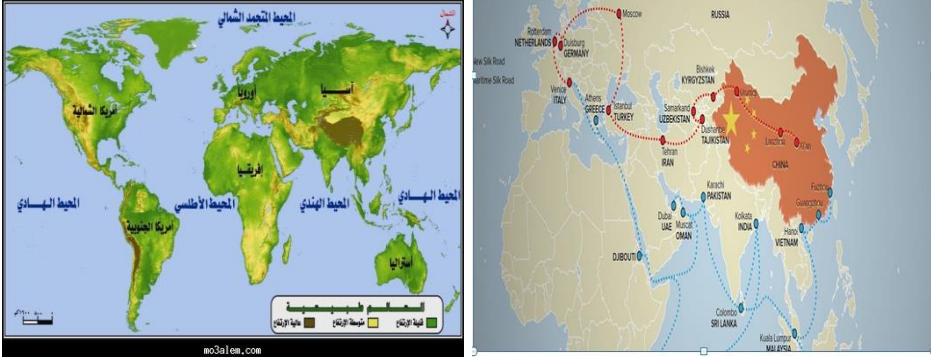
البحر الاحمر (مضيق باب المندب) - خليج العقبة (ميناء العقبة) - الاردن - سوريا - لبنان - البحر الابيض المتوسط - اوروبا.

او خليج العقبة - ايلات الاسرائيلية - قناة ديفيد بن غوريون (مشروع افتراضي) - اسرائيل -

البحر الابيض المتوسط - اوروبا. (المدة الزمنية بحدود ٣٥ يوما).

طريق الحرير

ثالثا / جنوب القارة الافريقية - (رأس الرجاء الصالح) - مضيق جبل طارق (بين اسبانيا ومغرب) - البحر الابيض المتوسط - اوروبا.
(من المحيط الاطلسي والمدة الزمنية بحدود ٥٥ يوما).



(٤) اهداف مبادرة الحزام والطريق (طريق الحرير الجديد):

لا تستطيع اي دولة مهما بلغت قوتها أن تنعزل عن بقية العالم، فمذ القدم تسعى الدول لتعزيز مكانتها من خلال بناء علاقات مع باقي القوى لتعزيز مصالحها وبذلك تبحث كل دولة عن السبل التي تمكنها من تحسين ترابطها وتعاونها على نطاق أوسع قد يشمل قاراتٍ مختلفة، وان الصين هي من القوى الكبرى التي تسعى من خلال إطلاق (مبادرة الحزام والطريق)، إلى تحقيق جملة من الأهداف لا سيما المرتبطة بها بشكل خاص أو المرتبطة ببقية الدول بشكل عام، وأبرزها يتجلى فيما يلي:

- احياء وتطوير طريق الحرير القديم (بمبادرة الحزام والطريق - طريق الحرير الجديد)، إحياء علاقات الصداقة القديمة في العالم المعاصر الذي تحكمه العولمة.
- بناء اقتصاد قوي لشعبها لان لديها تاريخ ماساوي مع (المجاعات ، الامراض ، الفيضانات ، الزلازل ، الامراض الزراعية والافات ، الادارات الفاشلة وسوء التقدير).
- ربط الصين بدول العالم (اسيا- اوروبا- افريقيا- امريكا الجنوبية) لتكون اكبر مشروع (بنى تحتية) في تاريخ البشرية عبر استثمار مليارات الدولارات (٨ تريليون.

- بناء سوق عالمي كبير موحد (كهدف اقتصادي معلن - قوة ناعمة) والتحكم به (كهدف سياسي) غير معلن لتصريف منتجاتها تحت شعار (الكل يكسب).
- توسيع مصادر الواردات وتأمين امدادات الطاقة (استقرار واستمرار).
- تعزيز مكانة الشركات الصينية في دول الحرير.
- تعزيز الدور الخارجي والوجود الصيني في منطقة اوراسيا (اوروبا - اسيا) التي تتمتع باهمية جيوسراتيجية كبيرة.
- تعزيز مكان (اليوان) الصيني عالميا ووصولاً لجعلها العملة الرئيسية للتبادل التجاري عالميا الى جانب:
 - الدولار الامريكي
 - اليورو الاوروبي
 - الين الياباني
 - الجنيه الاسترليني
- الحد من سيطرة الاساطيل البحرية الامريكية على الممرات المائية ، مما يهدد امن (الطاقة - التجارة) في حالة التوترات العسكرية الذي لا بد من البحث عن طرق بديلة وهو ما يسمى بماساة الجغرافيا التي يعاني منها الصين.
- محاولة تطوير الاشتراكية وازهارها كبديل للديمقراطية والليبرالية الغربية.
- السعي لعالم متعدد الاقطاب و خلق مجتمع المصير المشترك.
- ان تنتهي خطة الاستثمار في مشاريعها في عام ٢٠٤٩ في الذكرى المئوية لتاسيس جمهورية الصين الشعبية بقيادة الحزب الشيوعي الصيني.
- بالرغم من كونه حلف اقتصادي من الظاهر، ولكن في داخله يهدف الى حلف سياسي مع الدولة المنظوية ومن الممكن ان يتحول مستقبلا الى حلف عسكري.

أهداف استراتيجية:

- يعد الإنتاج الصناعي الصيني الفائض أحد أهم الدوافع التي تقف خلف مبادرة الحزام والطريق، إذ تنتج الصين نحو ١.١ مليار طن من الفولاذ سنويًا، لكنها لا تستهلك داخليًا إلا ٨٠٠ مليون طن، ومنذ تسعينيات القرن الماضي تركز الصين على الصناعة والتصدير لتنمية اقتصادها والتحول إلى قوة اقتصادية عالمية.
- لتصدير فائض الإنتاج وتنمية أسواق التصدير، على الصين تطوير روابط تجارية جديدة أكثر أمنًا، وإقامة طرق برية وبحرية وجوية تربطها مع الأسواق العالمية، خاصة أن الغالبية العظمى من التجارة الدولية الصينية تمر عن طريق البحر عبر مضيق ملقا قبالة سواحل سنغافورة، وهي حليف رئيسي للولايات المتحدة، وهو ما يفسر سعيها لإحياء طريق الحرير القديم وإقامة بعض التحسينات عليه للوصول إلى أسواق أكثر امانًا.
- تطمح بكين من خلال هذا المشروع إلى إعادة رسم الخرائط التجارية حول العالم حتى تكون في المركز، ما سينعكس إيجابًا على الدخل الفردي للصينيين ومستوى معيشتهم ويخرجهم من دائرة الفقر التي كانوا فيها.
- من شأن هذا الطريق أيضًا أن يضمن للصين إمدادات الطاقة طويلة الأجل من الشرق الأوسط وآسيا الوسطى، وهو ما سيضمن نمو الإنتاج الصيني، ذلك أن بكين تعتمد على الطاقة القادمة من خارج حدودها لتنفيذ خططها الإنتاجية.
- يعد طريق الحرير ركيزة مهمة في خطط الصين لإعادة هيكلة اقتصادها، وضمان رفع أجور عمالها.
- تطمح الصين للوصول إلى الثروة المعدنية الهائلة في الشرق الأوسط وأفريقيا، خاصة في دول مثل الكونغو الديمقراطية التي تتميز باحتياطيات وفيرة من النحاس.
- أنفقت الصين منذ بداية مبادرة الحزام والطريق ما يقدر بنحو تريليون دولار، ويتوقع أن تصل نفقات بكين على مدى عمر المبادرة إلى ما يصل إلى ٨ تريليونات دولار، ويعود ذلك إلى رغبتها في تعزيز علاقاتها التجارية مع دول العالم.

- القادة الصينيين عازمون من خلال هذا المشروع على أن تصبح الصين قوة عالمية رائدة ومواجهة المحاور التي تروج لها الولايات المتحدة الأمريكية، أي أن لها دوافع جيوسياسية وراء هذه المبادرة.

- يمنح طريق الحرير الصين إمكانية التمدد العسكري، فقبل سنة أنشأت بكين قاعدة عسكرية في جيبوتي، وهي أول قاعدة عسكرية خارج الحدود، كما أنشأت مشاريع اقتصادية عملاقة بهذه الدولة الأفريقية التي اكتسبت بموقعها الجغرافي مكاناً للتنافس الدولي اقتصادياً وعسكرياً.

- من خلال القروض التي تقدمها الصين للدول الفقيرة فإنها توسع نفوذها، خاصة أن غالبية تلك الدول تعجز عن خلاص هذه القروض وبالتالي إن لبكين الحق في امتلاك المشاريع المنجزة بهذه القروض وفق الشروط القاسية المعدة مسبقاً حتى وإن استطاعت الدول التخلص من القروض، فإن الصين تضمن ولاء تلك الدول في المحافل الدولية، وتستخدمها أحياناً لتغليب كفتها في القضايا الصينية الساخنة.

(ثانيا / العراق - طريق الحرير)

(١) طريق التنمية العراقي - القناة الجافة:

فكرة المشروع قديمة، إذ تعود إلى اتفاق بين السلطان العثماني عبد الحميد الثاني (١٨٤٢- ١٩١٨) والإمبراطور الألماني فيلهلم الثاني (١٨٥٩-١٩٤١) لإنجاز مشروع خط سكة حديدية (برلين - بغداد - البصرة).

استطاعت ألمانيا عام (١٨٩٩) الحصول على امتياز من السلطان عبد الحميد الثاني، وبموجبه أصبح بإمكانهم مد سكة حديد الأناضول من إسطنبول إلى مدينة الموصل (شمال العراق) ومنها إلى بغداد والبصرة، كما كان مقرراً أيضاً أن ينتهي هذا الخط بالكويت.

عاد المشروع الى الواجهة خلال السنوات الماضية تحت مسمى (طريق التنمية - القناة الجافة)، وتداولته الحكومات العراقية السابقة بمستويات متباينة من الاهتمام، إلا أنه اكتسب مزيداً من الزخم إثر الشروع بمشروع بناء ميناء الفاو الكبير، الذي تنفذه شركة (دايو) الكورية الجنوبية.

طريق التنمية:

- مشروع طريق بري اعلن عنه في الشهر الخامس من عام (٢٠٢٣) من قبل الحكومة العراقية ، وفي اجتماع ضم مشاركة كل من (تركيا، سوريا، الاردن، ايران ، دول الخليج العربي، ممثلية الامم المتحدة ، البنك الدولي).
- الدول المستثمرة هي (العراق - تركيا - قطر - امارات).



تقوم الفكرة الأساسية للمشروع على ربط ميناء الفاو الكبير بشبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية التي تمتد شمالاً على طول الجغرافيا العراقية لتصل إلى نقطة فيشخابور الحدودية مع تركيا، بحيث تكون هذه الشبكة قناةً تمرعبرها السلع والبضائع القادمة من (الشرق الى الغرب - آسيا إلى أوروبا) وبالعكس وهي امتداد لطريق الحرير- مبادرة الحزام الطريق.

- يمر عبر (١٤) مدن / محطة عراقية (الفاو، البصرة ، الناصرية ، السماوة ، الديوانية ، النجف ، الحلة ، كربلاء ، بغداد ، سامراء ، تكريت ، بيجي ، الموصل ، ربيعة ، فيشخابور) ثم الى تركيا وبعدها الى مخازن اوروبا في المانيا.
- لا يمر عبر محافظات اقليم كردستان بحجة طوبوغرافيا المنطقة التي تحتاج الى انفاق وكلفة اضافية (٢) مليار ووقت اضافي سنتين.
- طول الطريق (١٢٠٠) كيلومتر داخل العراق.



- كلفة المشروع (١٧) مليار دولار يخصص (١٠) مليار منها لشراء القطارات الكهربائية.
- يضم خط سكة حديد مزدوج لنقل البضائع بسرعة (١٦٠) كم/ ساعة ، ونقل المسافرين بسرعة (٣٠٠) كم/ ساعة ، فضلا عن (٣) طرق برية / شاحنات.

• طريق الحرير

- سيتم إنجاز المشروع على (٣) مراحل، تنتهي الأولى عام (٢٠٢٨) والثانية في (٢٠٣٨) والثالثة في (٢٠٥٠).
- بوسعها نقل (١٣) مليون مسافرو (٣) مليون حاوية محملة بالبضائع سنوياً بحلول عام (٢٠٢٨) على أن ترفع الطاقة الاستيعابية تدريجياً لتصل إلى (٧) مليون حاوية بحلول عام (٢٠٣٨).
- لن يقتصر على إقامة شبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية فحسب ، بل ستنشئ بجانب كل محطة ، مدن تستوعب (٣٠٠) الف نسمة ومنشآت صناعية وخدمية وسياحية ، اي تنمية المناطق التي تمر الطريق عبرها (تجمع اقتصادي محلي شامل) على طول مسار الطريق الذي أختير له أن يسير خارج مراكز المدن.
- توفر أكثر من ١٠٠ ألف فرصة عمل.
- الإيرادات المتوقعة ٤ مليارات دولار سنوياً، وهو ما سيوفر دخلاً إضافياً غير نفطي.
- زمن الرحلة البحرية ينخفض من (٣٣) يوماً إلى (١٥) يوماً.
- ترمي الحكومة العراقية من طرح مشروع طريق التنمية (البحث عن مصدر دخل إضافي للاقتصاد العراقي يقلل من اعتماده على النفط من خلال تنويع الاقتصاد المحلي ، واحداث تنمية اقتصادية شاملة في المحافظات والمناطق التي يمر بها الطريق عبر ما سيخلقه من فرص وظيفية، ومن مشاريع ثانوية، وإسهام ذلك في تشجيع الهجرة خارج المدن وإنشاء مدن جديدة، وتنشيط القطاع الخاص وتقليل الطلب على التوظيف الحكومي).



عقبات طريق التنمية:

- تهالك البنى التحتية ، لا توجد بنى تحتية خاصة بقطاع النقل كافية تفي بمتطلبات مشروع طريق التنمية، فقد عانى العراق تدهورًا وتهالكًا في بنيته التحتية منذ عقود؛ نظرًا لخوضه حروبًا عديدة، بدءًا من الحرب العراقية - الإيرانية ثم أزمة وحرب الخليج الثانية والعقوبات الدولية، ثم الغزو الأمريكي للعراق عام ٢٠٠٣، والحرب مع تنظيم داعش منذ عام ٢٠١٤ وما سببه كل ذلك من تدمير وأضرار وخسائر فادحة في طرق النقل وسكك الحديد والمطارات والمرافق العامة في مختلف مدن العراق.

- توفير التكلفة والمتطلبات، يحتاج مشروع طريق التنمية إلى تكلفة مالية تقدر (١٧) مليار دولار، وكذلك إنجاز بناء ميناء الفاو الكبير، وتوفير الطاقة وباقي المتطلبات الأخرى، ولكن الحكومة العراقية لم توضح بعد مصادر هذه التكلفة والمتطلبات، ولم توضح كذلك ما إذا كانت قادرة على جذب أو استقدام الاستثمارات الأجنبية للمساهمة في تمويل المشروع.

- التجاذبات السياسية الداخلية، على الرغم من أهمية وتأيد من قبل غالبية القوى السياسية العراقية على اختلاف مشاربها وتوجهاتها، فإن هنالك أيضا معترضين على المشروع ، فضلاً عن معارضات أخرى، ولاسيما من تلك القوى السياسية التي تقول ان طريق التنمية ماهو الا طريق ترانزيت فقط وهدر للمال العراقي.

- تعقيدات الوضع الأمني ، ووجود خلايا لتنظيم داعش في بعض المناطق وتقوم بين الحين والآخر ببعض الأعمال الإرهابية، حيث لم يتم القضاء على التنظيم بشكل كامل على الرغم من إنهاء سيطرته منذ عام ٢٠١٧، كما أن هناك وجودا لحزب العمال الكردستاني في بعض المناطق الشمالية التي تمر منها خطوط نقل وسكك حديد طريق التنمية، ما يجعلها عرضة لهجماته في أي وقت.

- السلاح المنفلت داخل العراق يمكن ان يهدد الطريق ويهدد الشركات العاملة فيها.

- على الرغم من ترحيب تركيا بإعلان المشروع، كونها الدولة التي سيتم ربط الطريق بها لتكون منفذ العراق والدول العربية الشريكة في المشروع إلى الدول الأوروبية

• طريق الحرير

والبحر الأبيض المتوسط، بيد أن لتركيا مطالبها ومشروطيتها متمثلة بضرورة إنهاء ملف وجود حزب العمال الكردستاني الذي يتخذ من المناطق الشمالية في العراق مقرات له ومناطق لنشاطه ضد تركيا.

- عند النظر إلى مشاريع إيران للنقل وعلاقتها الاقتصادية في العراق، ولاسيما في مجال تصديرها للغاز والكهرباء وباقي السلع والبضائع، فإن ذلك يتعارض مع مضامين وأهداف مشروع طرق التنمية، الذي يعني بالضرورة التحرر من التبعية لإيران اقتصادياً، وبخاصة في موضوع الطاقة الكهربائية والغاز.

- رفض محتمل لكردستان العراق يمثل موقف إقليم كردستان العراق من المشروع عاملاً مهماً، سواءً في سبيل إنجاح المشروع أو عرقلته، ويمكن هنا الإشارة إلى رفض إقليم كردستان، مدّ شبكة سكك حديدية بمسافة ٤ كيلومترات عبر دهوك، وصولاً للحدود التركية، لما لهذا الأمر من تداعيات على معبر إبراهيم الخليل الحدودي، والذي يعد البوابة الرئيسية بين إقليم كردستان وتركيا والدول الأوروبية، وما يُمثله من فوائد اقتصادية لصالح الإقليم.

- ومن جهة أخرى، فإن الطبيعة الجغرافية الوعرة والجبلية للمنطقة الحدودية بين إقليم كردستان وتركيا، تمثّل تحدياً إضافياً أمام المشروع المزمع تنفيذه، حيث إن شبكات السكك الحديدية التي سيتضمنها المشروع تحتاج إلى أراضٍ مستوية، وهو ما يتنافى مع طبيعة تلك المنطقة، ومن ثم فقد أشارت التقديرات إلى أنه في حال شمول المشروع على أراضٍ في إقليم كردستان، فقد تزيد مدة العمل في المشروع لتصل إلى حوالي (٦) سنوات بدلاً من (٤) كما قد تزيد التكلفة الإجمالية للمشروع لتصل إلى ٢٠ مليار دولار بدلاً من ١٧، كما هو مقرر له، وهو ما يعقد تنفيذ المشروع.

اهمية طريق التنمية:

- تعزز الدور الجيو- اقتصادي للعراق، عبر استثمار موقعه الجغرافي بوصفه منطقة ربط بين الخليج وآسيا وأوروبا لتحقيق عوائد سياسية واقتصادية تعزز مكانته الإقليمية وهنا تكمن جاذبية المشروع، باعتباره يقوم على فرضية إنتاج العائد الاقتصادي عبر الاستثمار في الموقع الجغرافي.
- يمكن ان يعزز إمكانات تركيا لتصدير الطاقة ، اذ يمكن لتركيا ان تنقل موارد الطاقة العراقية إلى الأسواق العالمية وتلعب دورا فاعلا في تجارة الطاقة العالمي.
- يقدم نفسه بديلا أفضل لنقل الغاز القطري إلى أوروبا عبر الأراضي العراقية، وذلك نظرا لجذواه الاقتصادية بمسار أقصر.
- يحاول إرساء نموذج تنموي جديد من شأنه تحقيق الاستقرار السياسي في العراق والتخفيف من وطأة العواقب الوخيمة الناجمة عن اقتصاده الريعي.
- طريق التنمية ممكن ان تساعد العراق ان تطور علاقاتها مع الصين التي يساعدها في التقليل من هيمنة الغرب وامريكا التي احتلتها عام ٢٠٠٣.
- ميزانية العراق غير مستقرة لانها تعتمد على النفط التي تتعثر باستمرار، طريق التنمية تساعدها في التنوع وتعدد المصادر الاقتصادية.
- المشروع يختلف عن (ممر بهارات) التي تكون فيها عمليات التحميل والتنزيل عديدة مما يسبب في زيادة الكلفة والوقت.
- الاتفاقية ابرمت بعد ما ابعدت تركيا من ممر بهارات - مجموعة دول العشرين والنتيجة رست لصالح العراق.
- من خلال طريق التنمية يمكن ان يكون العراق المركز الرئيسي لربط ونقل كابلات تحت المياه (فايبر اوبتك) للاتصالات بين اسيا واوروبا بخط موازي مع القناة الجافة - طريق التنمية.
- المدن الصناعية تبعد عن خط سير المشروع (١٠-٢٠) كم عن مركز المدن / المحطات.

• طريق الحرير

- يعتمد نجاح الطريق على الاستقرار السياسي والامن، كفاءة العاملين ، محاربة الفساد ، طبيعة معارضة حكومة الاقليم ، مشاكل ميناء مبارك الكويتي ، خور عبدالله ، العناصر الشيعية الموالية لايران.

التحديات الفنية التي تواجه طريق التنمية:

• المسارات البحرية الحالية المارة من خلال (قناة السويس) تقدم خدمة انسيابية بكلفه منخفضة وبوسيلة (نقل رئيسية واحدة) بين موانئ آسيا وأوروبا، في حين ان النقل من خلال العراق يتطلب التحول نحو (النقل متعدد الوسائط) وهذا يعني استخدام النقل البحري والنقل البري سواء بالسكك او الشاحنات لنقل الحاويات، وهنا سترتفع كلف النقل بشكل كبير، مما يجعل من هذه الخدمة مكلفة وغير تنافسية.



• ان كلفة النقل البحري هي الأقل بين باقي وسائط النقل، يأتي بعدها من حيث الكلفة النقل السككي فالنقل بالشاحنات، لذلك فعندما تزيد حصة النقل البري عن الحد الاقتصادي المقبول، فإن خدمة النقل تتحول الى عملية مكلفة وغير تنافسية، وفي حالة النموذج العراقي، فإن عملية نقل الحاوية من اسيا الى اوربا من خلال الممرات البرية العراقية، سيرفع كثيرا من حصة الوسائط البرية ، وهذا يعني فاتوره نقل

أعلى من سعر نقل نفس الحاوية بحريا عن سعر نقل نفس الحاوية وبشكل مباشر عن طريق قناة السويس نحو أوروبا.

• كمية الحاويات المتجهة من اسيا الى اوربا ضخمة جدا (مليون حاوية نمطية من الصين لوحدها الى أوروبا عام ٢٠٢١) من خلال الشحن البحري وبالتالي من الصعب نقل هذه الكميات الضخمة بوسيلة أخرى غير شحن البحري و باستخدام السفن العمالقة، لضمان افضل كفاءة ممكنه وبانسيابيه عالية.

• تستخدم الصين الممرات البرية لنقل بعض أصناف البضائع التي تتطلب وصولا سريعا نحو أوروبا، ولا تحتتمل التحميل بحرا ثم تفريغ هذه الشحنات في العراق ليتم نقلها برا نحو أوروبا، فهذه العملية ستزيد من زمن الوصول وترفع الكلف الكلية للنقل.

• التقلبات والمشاكل السياسية والاقتصادية او الأمنية بين الدول وداخلها قد تؤدي الى إغلاق للحدود وقطع ممرات النقل البري وبالتالي ستتسبب بخسارات كبيرة لشركات النقل وللزبائن، وهذا ما يجعل من مسارات النقل البرية الطويلة العابرة للدول ذات مستوى موثوقية أقل من النقل البحري.

• ارتفاع أسعار التأمين بسبب مرور البضائع في منطقة تعاني من المشاكل الأمنية وعدم الاستقرار.

• هناك تحديات مهمة قد تعترض تنفيذ طريق التنمية ، أبرزها الفساد السياسي والمالي المستشري في العراق، والذي يضع علامات استفهام حول الأجندة الخفية لأي مشروع بتكاليف كبيرة، وإمكانية أن يتحول المشروع إلى مصدر لتمويل بعض الأحزاب والسياسيين المتنفذين وقطاع الأعمال الطفيلي في البلد.

• التشكيك بقدرة أجهزة الدولة العراقية بعدم كفاءتها وتغلغل المصالح الحزبية فيها، على رعاية مشروع بهذا الحجم والإشراف عليه دون التسبب بإهدار أموال طائلة، وباحتمال فشل تنفيذ بعض أعماله الأساسية.

• أن المشروع سيتطلب تخصيصات كبيرة من الطاقة الكهربائية، خصوصا أن القطارات المزمع تسييرها تعتمد بشكل أساسي على الكهرباء، فإن توفير هذه الطاقة

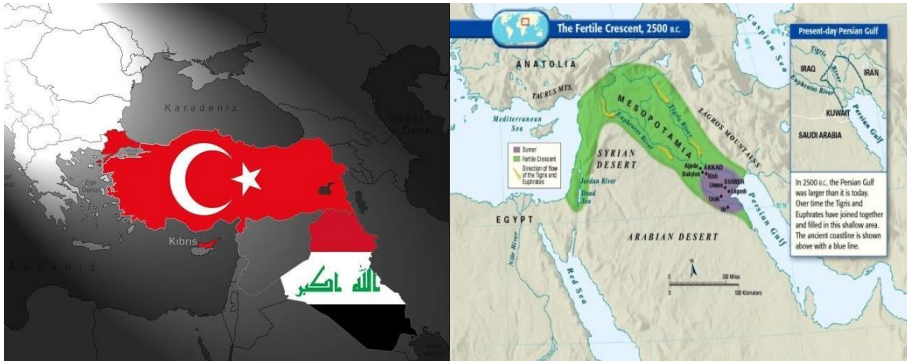
• طريق الحرير

سيكون في محل شك في ظل أزمة الكهرباء التي يواجهها البلد حالياً، رغم المشاريع الكبرى الأخرى التي نفذت في قطاع الكهرباء التي شابهها فساد وهدر كبيرين.

• تستطيع الدول المشاركة عرقلة خطط العراق الرامية إلى إنجاز هذا الطريق وفي اي وقت اذا ارادت.

• العقبة الالهة في أن العراق سيضطر إلى حجز مكان لنفسه وسط مشهد إقليمي يخيم عليه التنافس الجيوسياسي والجيو-اقتصادي، نظراً إلى إطلاق مشاريع عدة تهدف إلى إنشاء ممرات تجارية، مثل (مبادرة الحزام والطريق الصينية والممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا)، وطموحات إيران لأن تصبح مركزاً للتجارة العابرة للأقاليم.

يمكن القول، إن مشروع طريق التنمية الاستراتيجي، الذي أعلن عنه العراق بشكل رسمي في ٢٧ مايو ٢٠٢٣ لا يختلف على أهميته سياسياً واقتصادياً، وعلى الصعيدين الداخلي والخارجي، ولكن تبقى مسألة قدرة الحكومة العراقية على العمل به وتنفيذه وتجسيده على أرض الواقع مستقبلاً، كونه يحتاج إلى العديد من المتطلبات والمقومات، التي تبدأ بإكمال بناء ميناء الفاو الكبير وضمان المخصصات المالية الكافية وتحقيق التوافق السياسي حوله وترسيخ الاستقرار السياسي والأمني اللازمين لجذب الاستثمارات الأجنبية ومباشرتها بالعمل واقعيًا، فضلاً عن إبعاد الفساد والنفوذ وعدم تدخل القوى السياسية والفصائل والميليشيات النافذة، عن التأثير في مجريات تنفيذ المشروع التنموي المهم.



العراق ومبادرة الحزام والطريق:

• يتمتع العراق بأهمية استراتيجية بالنسبة للصين، فهو مصدر نفطي مهم لها، إضافة إلى موقعه الجغرافي الذي يمثل جسراً رابطاً بين قارتي آسيا وأوروبا ومنطقة الخليج العربي وبلاد الشام، ليكون المركز الاستراتيجي لطريق الحرير في الشرق الأوسط.

العراق:

- دولة ريعية يعتمد على سلعة متغيرة السعر (النفط)، مما يستدعي ضرورة الانتقال من ريعي إلى متنوع / متعدد.

- بين عام (٢٠١٣-٢٠٢٢) الشريك الثالث للصين في قطاع الطاقة والتبادل التجاري (٣٠) مليار دولار.

- اتفاقية العراق مع الصين عام ٢٠١٩ (النفط مقابل الاعمار - تحويل النفط إلى بتروكيمياويات).

- خط (العراق - تركيا) عن طريق التنمية أفضل خط لربط طريق الحرير بالعالم الخارجي الغربي.

• توظيفها في العلاقات الاقتصادية، لما تمتلكه العراق من ثروات اقتصادية وإمكانية بشرية كبيرة تجعل من السوق العراقي سوقاً استهلاكية كبيرة أمام المنتجات التركية، ولموقع العراق الجغرافي كبوابة أمام المنتجات التركية نحو دول الخليج العربي.

• أن الفائدة الأولى لطريق التنمية ستعود على العراق، الذي سيحصل على عوائد الترانزيت وعوائد تصدير بعض السلع المحلية التي يعتزم العراق تنشيطها.

• يربط جنوب العراق بالجانب الأوروبي من حيث تقليل تكلفة نقل البضائع بين أوروبا وآسيا وصولاً إلى الهند والصين.

• طريق الحرير

- يلعب المشروع دورا محوريا في تنشيط الحركة التجارية، وزيادة العلاقات بين أوروبا والشرق، إلى جانب تحقيق الاستقرار والأمن في المنطقة في ظل احتياج الطرق الجديدة إلى التأمين.
- وجود ميناء الفاو الكبير يعزز من دور طريق التنمية بشكل بارز في زيادة المردودات الاقتصادية والمالية وخطط التنمية والاعمار وغيرها ، وتؤثر سلبا على إيرادات دول الخليج وقناة السويس ايضا.

تولي الصين اهتماما كبيرا بالعراق لعدة اسباب:

- العراق دولة غنية وتمتلك منابع نفطية كبيرة والماء والمعادن والزراعة، والثروات المختلفة وهذا ما دفع الصينيين إلى التفكير في العمل والاستثمار في العراق ويكون لهم موطئ قدم لأن الصين بحاجة كبيرة للطاقة فهم يتوقعون ان يواجهوا مشاكل في هذا الصدد.
- هناك اتفاق قديم ابرم بين الصين والعراق لاستخراج النفط في احدى الحقول في محافظة واسط في وقت كان العراق يعاني الحصار والآن يطالب الصينيون بتجديد العقد والعمل به.
- من الناحية الجغرافية والحضارية والتراثية والثقافية فهم يعدون العراق احدى الدول الاربعة الحضارية في العالم (الصين، مصر، الهند، العراق) ، وعليه فانهم يرغبون في المشاركة الفعالة في اعادة بناء العراق وتوظيف رؤوس الأموال فيه اذ لديهم اموال طائلة والصين اول دولة من حيث الاحتياطي المالي.
- تكمن أهمية هذه المبادرة في دعم العراق حتى يتمكن من إعادة بناء البنية التحتية ومساعدته من الناحية الاقتصادية والتنموية ليكون فاعلا في المنطقة، وتعد المبادرة مهمة بالنسبة للعراق، و الشرق الأوسط، لانها توفر لهما دعما اقتصاديا تنمويا كبيرا.

- بما ان العراق، دولة نفطية مصدرة للنفط ، اذن المنفعة متبادلة بين البلدين اللذين يتمتعان بعلاقات استراتيجية، وتعد الشركات الصينية الحكومية أكبر المستثمرين في مجال النفط في العراق، وخاصة تحديث وتطوير البنية التحتية النفطية في العراق.

- يرى العراقيون:

- ليس للصين تاريخ استعماري في العراق.
- الصين لاتتدخل في الشؤون السياسية ولها نهج اقتصادي بحت.
- ليس للصين تاريخ سئ بقضايا العرب - المسلمين.
- وقفت الصين الى جانب العراق في العديد من قرارات مجلس الامن.
- كلفة المشاريع الصينية منخفضة مقارنة بالغربية.

- المخاوف:

- ضمانات المشاريع بالحد الادنى.
- لامصلحة لنا ان نكون جزءا من الحرب الاقتصادية الصينية - الامريكية.
- ان الشركات الصينية لاتتيح الا القليل من المشاريع الى الشركات العراقية.
- الاتفاق الطويل الامد مع نظام استبدادي يظل غير مضمون.
- من الممكن ان تفرض امريكا عقوبات على الشركات الصينية في اي مكان في العراق.

(٢) ميناء الفاو الكبير:



يعد النقل البحري في وقتنا الحاضر من اهم المرتكزات الاساسية في الاقتصاد القومي لاي دولة في العالم ، فهو رافد لاينضب من المردودات المالية التي تدر في خزينة الدولة ، كما انه بات قطاعا اقتصاديا فعالا جدا في التجارة الدولية ، وتمثل الموانئ العراقية اهمية استراتيجية وعاملا مهما للاقتصاد العراقي لذلك عمد العراق على انشاء (ميناء الفاو الكبير) وهو من المشروعات العملاقة وسيكون سببا لنشوء نهضة اقتصادية واجتماعية في البلاد تمتد آثاره الى المناطق المجاورة.

ميناء الفاو الكبير:



- في نيسان عام ٢٠١٠ قامت الحكومة العراقية بوضع حجر الأساس لمشروع ميناء الفاو الكبير، لإنشاء ميناء تجاري في سواحل مدينة الفاو جنوب محافظة البصرة يقع في منطقة رأس البيشة على نهاية الجرف القاري للعراق.
- قدرت كلفة هذا المشروع حينها بحدود (٥) مليار دولار ومدة إنجاز (٤-٥) سنوات.

• طاقته الإنتاجية الابتدائية بين (٤٥ - ٢٠) مليون طن سنوياً.

• المساحة الكلية تبلغ (٥٤) كيلو متر مربع.

- أعماق الميناء (١٩) متر ليستوعب أكبر السفن التجارية واستقبال البواخر العملاقة، وهو أمر يصب لصالح اقتصاد البلد، وعندما يكون عمق ميناء الفاو الكبير (١٤) متر فهذا يسمح فقط باستقبال السفن التي لا تزيد حمولتها عن ٧ آلاف حاوية، في حين ترتفع هذه الحمولة الى ٢٠ الف حاوية عندما يصل العمق الى ١٩ متر، والا فسيحوله إلى ميناء يستقبل قوارب الصيد أو القوارب الصغيرة.

• يستعد الفينيون لمرحلة التشغيل بحلول عام ٢٠٢٨.

• مخطط للميناء أن يعمل بكامل طاقته الإنتاجية بحلول عام ٢٠٣٨.

- يمتلك عدة منشآت بحرية بمواصفات عالمية، أهمها (٥٠) رصيفاً لشحن وتفريغ الحاويات وبطاقة (٢٥) مليون حاوية سنوياً، (٢٠) رصيفاً للحمولات غير المعبأة

• طريق الحرير

بحاويات وبطاقة (50) مليون طن سنوياً، (20) رصيفاً للبضائع العامة ورصيف لشحن وتفريغ السيارات بطاقة 4 الاف سيارة سنوياً، (6) أرصفة لتصدير النفط بطاقة (230) الف برميل يومياً.

• حتى عام 2021 لم تنجز مراحل مهمة من هذا المشروع، سوى (كاسرالأمواج) الغربي الذي نفذته شركة (أركيرودون) اليونانية، والذي دخل موسوعة غينيس للأرقام القياسية بوصفه أكبر كاسر أمواج في العالم بطول (16) كم، فضلاً عن بعض أعمال السداد الصخرية التي نفذتها شركة (دايو) الكورية الجنوبية.

• بهدف تلافي التصييق الكويتي على خور عبد الله وعلى ميناء الفاو، قرر العراق تغيير مسار القناة الملاحية الموصلة إلى ميناء الفاو الكبير دون المرور بالجانب الكويتي من خور عبد الله وجعل القناة الجديدة مباشرة وضمن المياه الإقليمية العراقية، حتى وإن كلف هذا الأمر الكثير من الأموال والوقت الإضافيين.

• تلكاً هذا المشروع في الفترة 2010-2021 بسبب عدة عوامل متداخلة، يأتي الفساد في مقدمتها، والصراعات السياسية الداخلية، وانعدام الشفافية والوضوح في تعاقدات الحكومة العراقية مع الشركات العالمية المنفذة، وعدم استقرار تلك العقود.

• وصل التوتر المحيط بهذا المشروع إلى العثور في يوم 8 أكتوبر/تشرين الأول 2020 على جثة (بارك شل) وهو مدير فرع شركة دايو المنفذة للمشروع، وقد شنق نفسه في مكتبه بموقع ميناء الفاو، حادثة المدير الكوري كانت بمثابة جرس إنذار دفع الحكومة العراقية إلى إبداء المزيد من الجدية والاهتمام بمشروع ميناء الفاو الكبير، بخاصة أن هذه الحادثة أثارت تساؤلات كثيرة في الرأي العام حول حقائق ما يجري في هذا المشروع.

• في حين أن القناة الجافة وميناء الفاو الكبير يوفران فرصاً للعراق لتعزيز موقعه الاقتصادي، فإن التحديات الداخلية مثل سوء الإدارة والانقسام السياسي والتحديات الخارجية مثل المنافسة الاستثمارية بين الصين والولايات المتحدة، تشكل عقبات أمام النجاح.

الأهمية الاستراتيجية لمشروع ميناء الفاو الكبير:

- إنشاؤه سوف يغير خارطة النقل البحرية العالمية.
- يعد نقلة نوعية في أهميته الجيوسياسية لربط العراق بالعالم من خلال إعادته لأهمية الموقع الرابط بين الشرق والغرب.
- سيغير الميناء خارطة النقل البحري العالمية، وسيتم نقل البضائع من الصين واليابان وجنوب شرق آسيا إلى أوروبا عبر العراق وبالعكس.
- أحد أكبر موانئ الخليج العربي يربط الشرق بأوروبا وتركيا عبر العراق وعن طريق التنمية المسمى بالقناة الجافة.
- في حالة إنجازه سيحقق عدة مصالح استراتيجية للعراق، وللمنطقة، وللتجارة العالمية.
- يختصر الطريق البحري نحو (١٥) يوماً من وقت نقلها الحالي عبر قناة السويس.
- تعزيز قدرات العراق التنافسية في مجال التجارة الدولية.
- تنشيط الاقتصاد العراقي وجذب الاستثمارات الأجنبية.
- توفير فرص عمل جديدة للمواطنين العراقيين.
- خلق فرص عمل كثيرة، حيث من المتوقع أن يبلغ عدد العاملين في بناء الميناء نحو ٣٠٠ ألف عامل.
- تحريك عجلة الملاحة البحرية وستكون المدينة الصناعية في منطقة الفاو الأولى في الشرق الأوسط ومن المتوقع أن يكون للمشروع مردودات مالية كبيرة للعراق من خلال نقل وإيصال البضائع والنفط بشكل أسرع من أي وقت مضى.
- تنوع طرق الاستيراد والتصدير.
- مع وصول البضائع إلى ميناء جوار المطل على بحر العرب، أصبح العراق ذا أهمية كبيرة للصين، التي تبحث عن طرق سريعة وغير مكلفة لتوصيل المنتج إلى أوروبا.

• طريق الحرير

- يوفر ميناء فاو الكبير والقناة الجافة لبيكين ممراً أساسياً لنقل بضائعها إلى القارة القديمة.
- يكون ميناء فاو الكبير جزءاً من مبادرة الحزام والطريق - طريق الحرير الجديد.
- على المدى الطويل، مع الانتهاء من بناء ميناء الفاو الكبير والقناة الجافة، يمكن أن يصبح العراق طريق عبور أساسي للغاز القطري إلى أوروبا عبر تركيا سيتم تقليل مسافة الشحن من قطر إلى أوروبا بشكل كبير إذا تم اعتماد ممر العبور العراقي، وسيؤدي ذلك إلى خفض التكاليف بشكل كبير.
- بناء ميناء الفاو ومن ثم القناة الجافة ستؤثر سلباً على دول الخليج وقناة السويس من حيث الإيرادات والوقت.
- القنوات الشيعية تشيطن ميناء الفاو لان إيران تخشاها اضافة الى دول الخليج / الكويت خاصة.
- يتسع الميناء لمدن صناعية ومناطق تجارة حرة.
- تحول الوضع الجغرافي التاريخي للعراق من دولة بحاجة إلى موانئ الآخرين إلى دولة بحرية مطلة على الخليج وهو أبرز حوض مائي بالعالم تتركز فيه نشاطات الطاقة والتجارة.
- سيكون منافساً قوياً لقناة السويس على البحر الأحمر.
- المشروع يقلل الاعتماد على النفط ويفتح الباب أمام تعدد أبواب توسع الاقتصاد العراقي ومردودات الموازنة السنوية.
- سيرسم خارطة جديدة لمسارات التجارة العالمية ، وطريق الحرير الصيني قد أصبح واقعا على الأرض بفضل إنجاز ميناء الفاو ، فلولا هذا الإنجاز لا يمكن أن يكون هنالك ممراً لطريق الحرير ، فطريق الحرير الحقيقي الذي هو طريق التنمية العراقي ، قد نقل الحلم ليصبح واقعا.
- سيجعل من العراق ملتقى إقليمي ودولي في كافة المجالات الاقتصادية والسياسية والتجارية والثقافية وما لم يستكمل طريق التنمية ويتحقق الربط السككي

والبرّي ، فلا قيمة لهذا الميناء سوى بإيصال البضائع القادمة إلى العراق ، فالميناء والقناة الجافة هما مستقبل هذا البلد ووجهه الحضاري المشرق.

- موقع العراق سوف يحتل موقع الصدارة ليكون اولاً مشروعاً خدمياً للعراق بالدرجة الاولى.

- العراق يعد من وجهة نظر بعض الباحثين دولة شبه حييصة، لان حدوده البرية لا تتناسب مع حدوده البحرية، لكن وجود ميناء الفاو الكبير سيفتح الباب على مصريه ليكون العراق دولة بحرية مؤثرة في حركة النقل العالمي.

- يسهم في تحقيق اهداف التنمية المستدامة في العراق على المدى المتوسط والبعيد، عن طريق انشاء البنى التحتية للطرق والجسور والسكك الحديد والمطارات وتطوير الموانئ القائمة.

- هذا المنفذ سيقدم دعامة جيولوجية مهمة تضيف توازناً اقليمياً مؤثراً في صراع القوة المحتدم في منطقة الخليج العربي، ويوسع الخيارات لأطراف عديدة مما يقلل فرص الابتزاز والضغط، ويحقق مصلحة اقتصادية لأطراف عديدة ، وبما أن النفط هو السلعة الأساس التي يعتمد عليها الاقتصاد العراقي، والنفط يعتمد بشكل كبير في تصديره على المنافذ البحرية، لذا أصبح البحث عن خيارات جديدة لتوسيع منطقة حراكه ونشاطه البحري ضرورة ملحة.

- القدرة على استيعاب السفن العملاقة التي تزيد حمولتها عن ١٠٠ ألف طن، مما يخفف اعتماد العراق على الدول المجاورة في الاستيراد.

- تخفيض اعتماد الموازنة على العائدات النفطية بنسبة الثلث.

- سيكون للمشروع مردودات مالية كبيرة للخزينة، يقدرها الخبراء بنحو ١٥ مليار دينار شهرياً.



العقبات:

- يأتي الخطر الأول والأكبر من (ميناء مبارك الكبير) في الكويت الذي باشرت الكويت بناءه في العام ٢٠١٠ بقيمة ١.١ مليار دولار قبالة السواحل العراقية على جزيرة بوبيان والذي اكتمل تنفيذه عام ٢٠١٦.
- منذ اول خطوة جادة للبدء بإنشاء هذا المشروع العملاق، سارعت دولة الكويت بدعم اماراتي لإنشاء ميناء مبارك الكبير، الذي كان بمثابة الذراع الخانقة لميناء الفاو الكبير.
- بعد سنوات قليلة وبسبب الخلافات حول ميناء مبارك، وعدم احقية الكويت بإنشاءه، خرج ملف مشروع ميناء الفاو الكبير من منفاه الى الواجهة لأول مرة.
- مشروع (ميناء مبارك) يقع على بعد كيلومترات قليلة من مشروع الفاو الكبير وتعد أخرج منطقة ملاحية في العالم، كونها تفرض واقعاً جغرافياً سياسياً على العراق من حيث إنها تغلق الرثة البحرية الوحيدة للعراق الذي لا يملك منفذاً بحرياً غيرها، وتحرم العراق من ارتباطاته البحرية مع البلدان الأخرى، فضلاً عن أن المشروع ينوي مد خطوط سكك حديدية باتجاه ميناء أم قصر العراقي ما سيؤدي إلى تبعات على تجارة العراق البرية.

- الحادثة الغامضة، التي عثر فيها على مدير الشركة الكورية المسؤولة عن بناء ميناء الفاو مشنوقا في غرفته، وسط آلاف علامات الاستفهام والشك، كل هذا كان وسط تعميم اعلامي، سبقه تجاهل متعمد لهذا المشروع العملاق، واهميته العظيمة للعراق.

- كانت هناك محاولات لرفض مشروع ميناء الفاو الكبير أو إهماله منها:

• فساد النظام وتورط كبار المسؤولين فيه بالرشى الكويتية لخنق الميناء العراقي والتنازل عن خور عبد الله، وقد حدثت فضائح عديدة في هذا الميدان منها فضيحة الهدايا الكويتية لمسؤولين كبار في الدولة العراقية.

• التنافس الضاري بين الأحزاب والكتل والعوائل المهيمنة على الحكومة العراقية ورغبة كل منها بالحصول على حصة مالية.

ملاحظة: بعد الاحتلال العراقي لدولة الكويت وبقرار من الامم المتحدة وحسب خط تالوك الذي قسم المياه الى شطرين في خور عبدالله ، اختلفت عمق المياه في الشطر العراقي الى اقل من الشطر الكويتي مما ادى الى توجه السفن الكبيرة المحملة بالبضائع الى الممر الكويتي بدلا من الممر العراقي لكون هذه السفن تحتاج الى مياه عميقة عندما ترسوالى الشواطئ ، وهذا يعني ان الايرادات ستكون لدولة الكويت.



(٣) ميناء مبارك الكبير:

ميناء مبارك الكبير هو ميناء قيد الانشاء وهو جزء من (مبادرة الحزام والطريق) تعمل عليه الكويت ليكون محوراً رئيسياً لتجارة الترانزيت والنقل الإقليمي، من خلال ربط آسيا الوسطى وشرق آسيا معاً، ومن أبرز أهداف بناء الميناء ربط البحر باليابسة بوسائط نقل متعددة، كالطرق السريعة والسكك الحديدية، وهو ما سيجعل الأراضي الكويتية محوراً رئيسياً لتجارة الترانزيت والنقل الدولي، ويساهم في تحويل الكويت إلى مركز تجاري إقليمي مع تعظيم حجم الاستثمارات المحلية واستقطاب الشركات والمستثمرين الأجانب.



طريق التحرير الصيني من خلال بوابة الكويت

(كما يدعي دولة الكويت) وباختصار:

- ميناء مبارك الكبير هو ميناء قيد الانشاء يقع في شرق جزيرة بوبيان الواقعة شمال الكويت، والمقابلة لميناء الفاو.
- يمر إنشاء الميناء بأربعة مراحل وأربعة أرصفة مع وجود مخطط هيكل مستقبلي يصل إلى ستين رصيف ليكون واحداً من أكبر الموانئ في الخليج العربي مخصصة للحاويات يمكنها استقبال ما يعادل مليوناً و ٨٠٠ ألف حاوية سنوياً.
- ميناء مبارك الكبير تشرف على جزيرة بوبيان وعلى خور عبد الله، الذي يتحكم في الملاحة بين الخليج العربي وميناء أم قصر، الواقع على خور الزبير، وطالب العراق بالجزيرة منذ استقلاله عن الاستعمار البريطاني عام ١٩٣٢.
- في العشرين من شهر مارس ١٩٧٣، عبرت القوات العراقية الحدود الكويتية، واحتلت المكتب الحدودي الكويتي وقد كان الدافع وراء ذلك ازدياد الصادرات النفطية من حقل الرميلة الشمالي في جنوبي العراق، عن الطاقة التصديرية للموانئ العراقية، بما فيها ميناء البصرة، وميناء أم قصر، وميناء الفاو، ذات المياه الضحلة، التي لا تصل إليها بارجات النقل الكبيرة، وشعور العراق بحاجة إلى بناء ميناء في المياه العميقة، على ساحل جزيرة بوبيان.
- في عام ١٩٧٥، أكد العراق حقه في احتلال أو استئجار جزيرتي وربة وبوبيان لحماية قاعدة العراق البحرية في ميناء أم قصر، على خور الزبير.
- في عام ١٩٩٠، وبعد أن احتل العراق جميع الأراضي الكويتية، ضم حقل الرميلة وجزيرتي وربة وبوبيان إلى محافظة البصرة في الأيام الأولى من الاحتلال، مما يؤكد الرغبة الشديدة للعراق في السيطرة على هاتين الجزيرتين الإستراتيجيتين، خاصة أن منافذ العراق محدودة على الخليج العربي، إضافة إلى النزاع العراقي الإيراني المستمر على الحدود في شط العرب، وهذا ما يحتم على العراق إيجاد منافذ آمنة على الخليج العربي.

• طريق الحرير

- أصدر مجلس الأمن الدولي عام ١٩٩٣ القرار رقم ٨٣٣، وينص على تقسيم مياه (خورعبد الله) مناصفة بين البلدين، وصدّق العراق على الاتفاقية في ٢٥ نوفمبر/ تشرين الثاني ٢٠١٣، في عهد الحكومة الثانية لنوري المالكي (٢٠١٠ - ٢٠١٤).
- اتفاقية خورعبد الله هي اتفاقية دولية حدودية، تم التصديق عليها في العراق من قبل البرلمان في عام ٢٠١٣، تنفيذاً لقرار مجلس الأمن الدولي رقم ٨٣٣ لعام ١٩٩٣.



- في ٢٥ مايو ٢٠١١ أعرب العراق عن اعتراضه على شروع الكويت ببناء ميناء مبارك في جزيرة بوبيان القريبة من السواحل العراقية واعلن إن المشروع الكويتي يخالف قرار مجلس الأمن رقم ٨٣٣ وسوف يؤدي إلى تقييد الملاحة في قناة خورعبد الله وإن الميناء الكويتي سوف يزيد من الترسبات الطينية في القنوات الملاحية ويقلص من مساحة السواحل العراقية.
- في ١٥ يوليو ٢٠١١ صرح الكويت انها مستمرة في تنفيذ ميناء مبارك الكبير ولن تتراجع مهما كانت الظروف مادام يقام على أرض كويتية لخدمة المشاريع الحيوية بالكويت وانها ستراعي حرية وسلامة مرور السفن للموانئ العراقية ولن يكون ميناء مبارك عائقاً للملاحة العراقية.

• في ١٢ أكتوبر ٢٠٢٠، أعلنت الحكومة الكويتية أن بلاده علقت العمل في مشروع ميناء مبارك الكبير في جزيرة بوبيان، والذي تبلغ تكلفته ٦.٥ مليار دولار، مرجعاً ذلك إلى إجراء المزيد من دراسات الجدوى ولن يبدو إنشاء الميناء مجدداً أو مربحاً، وتسبب المشروع أيضاً بمشاكل جيوسياسية مع جيراننا في إشارة إلى الجارة العراق.

• يعد مشروع ميناء مبارك الكبير جزءاً من خطة رؤية كويت ٢٠٣٥ الطموحة التي شملت ١١ مشروعاً آخر، منها ٣ مشاريع لتطوير موانئ في المناطق الشعبية والدوحة والشويخ، و٤ مدن لوجيستية، وميناء بري، ومشروع ميناء ذكي.

(٤) اهداف طريق التنمية العراقي:

- تهدف الحكومة العراقية من وراء المشروع أن تصل إلى مصدر دخل إضافي للاقتصاد العراقي والتقليل من الاعتماد على واردات النفط في ظل اقتصاد أحادي الجانب، كون هذا المشروع يسهم في تنويع الاقتصاد المحلي وإيجاد فرص عمل جديدة لمعالجة البطالة والحصول على أرباح مالية، ويسهم في تحقيق نمو اقتصادي في عموم البلاد، وبخاصة المحافظات التي يمر فيها الطريق.
- مشروع طريق التنمية يتناسب مع إظهار الحكومة بأنها حكومة خدمات معنية بتطوير الوضع الاقتصادي والخدمي، بدلاً من استهلاك نفسها في التنافس والأزمات السياسية مع القوى السياسية المعارضة لها.
- تسعى الحكومة العراقية للاستفادة من مناخ التهدئة بين القوى العربية والإقليمية المتصارعة، الذي تشهده المنطقة بغية تعزيز دور العراق كحلقة وصل بين مختلف الأطراف في المنطقة، ونقطة تلاقي بينها، بدلاً من أن يكون ساحة للصراع، فكان مؤتمر إعلان المشروع مناسبة لجمع جميع الدول العربية والإقليمية المعنية بالأمر.
- المشروع يعد إحدى أدوات الحكومة العراقية التي يمكن أن تسهم في توسيع شراكات العراق الخارجية وتسويق آليات النمو الجيوسياسية في مكانة العراق التي يسعى إلى تحقيقها واستعادتها كقوة فاعلة في خريطة المنطقة الاقتصادية والسياسية.
- رغبة العراق في الانفتاح إقليمياً ودولياً عبر إيجاد منافذ جديدة من خلال تركيا إلى أوروبا، فالعراق الذي يملك احتياطات كبيرة من النفط والغاز الطبيعي، يحتاج إلى منافذ وموانئ أخرى غير منفذه على الخليج العربي الذي يتأثر بين الحين والآخر بالأزمات والصراعات بين إيران والولايات المتحدة الأمريكية ودول المنطقة.
- تهدف الحكومة العراقية إلى تحقيق العديد من الأبعاد، ومنها أن الطريق له أبعاد ربط بطبيعة استقرار العراق على الصعيد السياسي، كونه سينفذ من قبل شركات إقليمية ودولية، وبالنتيجة ستسهم الشراكة الاقتصادية مع دول هذه الشركات في تعزيز

الاستقرار السياسي للبلاد، مثلما أن الطريق سيكون نقطة انطلاق للمصالح العراقية مع مصالح دول المنطقة.

- يوفر المشروع أسباب ودوافع التكامل الاقتصادي للعديد من دول المنطقة، بما يتيح من فرص الاستثمار وتعزيز المصالح المشتركة وتقوية للشراكات السياسية والاقتصادية وفسح المجال للتعاون في ميدان الطاقة ومواجهة التحديات البيئية والأمن الغذائي والجفاف، وما يعنيه ذلك من فوائد للعراق والدول المشاركة في المشروع والمستفيدة منه.

- سيتم تطوير قطاع النقل المتهالك في العراق ومدّ الطرق وتوفير وسائل نقل حديثة يتطلبها المشروع، وبالتالي سيؤدي ذلك إلى تطوّر قطاعات الصناعة والزراعة والسياحة وباقي القطاعات الأخرى.



- سيؤدي تنفيذ المشروع إلى تحقيق انتعاش اقتصادي وتجاري عبر توفير آلاف فرص العمل، ولاسيما عند تحوّل مدينة الفاو إلى مدينة صناعية كبيرة قد تنقل إليها العديد من المصانع الدولية، وفعلاً قد أبدت الصين استعدادها لنقل عدد من المعامل إلى الفاو لتستفيد من قصر المسافة ووجود الأيدي العاملة وتوافر المواد الأولية.

- يتضمن المشروع خطة لتحلية مياه البحر في البصرة، الأمر الذي سيسهم في خدمة قطاع المياه في العراق الذي يعاني أزمة مياه منذ عدة سنوات.

• طريق الحرير

- تتضمن خطة مشروع الطريق بناء مدن صناعية قريبة منه، وكذلك تأسيس مدن سكنية جديدة معها تبعد عن مراكز المدن الكبرى بحدود ١٠ إلى ٢٠ كيلومترًا، وستسهم هذه المدن بالتخفيف من غلاء أسعار العقارات السكنية وأزمة الكثافة السكانية التي شهدتها البلاد في السنوات الأخيرة.

(ثالثا / الممرات الاقتصادية / الاستراتيجية المعرقلّة لطريق الحرير)

(1) الممر الهندي - G20 (بهارات):



اعتماداً على دور الجيوبوليتيك في رسم الشكل الجديد للعالم وإيلاء أهمية كبيرة لذلك من قبل الاستراتيجيين الأميركيين وخاصة بريجينسكي الذي استعاد مقولات قديمة للبريطاني ماكندر (من يسيطر على أوراسيا يسيطر على العالم القادم)، كما يحتاج ويستدعي السيطرة على قلبَي هذا العالم (الهارت لاند الشمالي الروسي، والهارت لاند الشرق أوسطي)، فإن مواجهة التحالف الغربي للطريق الصيني وروسيا الأوراسية يحتاج إلى اختراع أو استدعاء طريق آخر هو (طريق التوابل - البهارات الهندي)، من خلال الإمارات (جسر بري عبر السعودية إلى ميناء حيفا الإسرائيلي).
فيما يخص الإمارات، من المؤكد أن علاقات المثلث (الهندي - الإسرائيلي - الإماراتي) علاقات قوية في حقول عديدة، من بينها الحصص الكبيرة لها في ميناء حيفا وعشرات المشاريع الصناعية والتجارية، ويمكن القول أيضاً إن قوس هذه العلاقات يمتد إلى الحقل السياسي الأيديولوجي في ضوء الإبراهيمية السياسية المقدمة من الإمارات والسعي إلى تأويلات مناسبة للمشاركات بين الإبراهيمية والإبرامية (إبرام الهندية) التي تجد لها مشتركات أيضاً مع الجذور التوراتية.

طريق الحرير

المشترك بين كل هذه التقاطعات، هو دمج المشروع الهندي في رقعة الشطرنج الشرق أوسطية وأبعادها التي تتخطى إلى ساحة اشتباك بالمستوى الإقليمي - الدولي للمساهمة في تحديد شكل العالم الجديد، ولا سيما إذا تذكرنا موقع ودور الطريق القديم أو شركة الهند الشرقية البريطانية على المسرح الدولي منذ نهاية القرن السابع عشر وحتى طرد البريطانيين من الهند في غمرة



حرب التحرير الكبرى، وإنهاء الاستعمار القديم المتزامن مع صعود الصين وروسيا السوفياتية، وبالرغم من المسافة التاريخية والاجتماعية التي تفصلنا عن تلك الأيام فنحن اليوم إزاء مفارقات لافتة، من حيث شكل الاصطفافات الدولية التي يعاد إنتاجها بصورة جديدة، فمقابل روسيا والصين آنذاك، فإن موسكو وبكين (الأوراسية وطريق الحرير) تأخذان مواقع متشابهة ضد الغرب بالرغم من أنهما لم تعودا نماذج اشتراكية، ومن غرائب المصادفات، الاستعادة المشتركة ناجمة عن التدايعيات التاريخية لمآلات الصراع الشرق أوسطي، كما على الهارت لاند الشمالي الأوراسي، ومحاولات الأطلسي الفاشلة بالضغط من موقعين متناقضين وبالمستوى السياسي - الثقافي دخلا حالة من كسر العظم على روسيا عبر المحمية الأوكرانية.

أن الخصومة التاريخية للهند مع الصين لم تمنعها من تطوير أشكال اقتصادية معها، مما يعني أن طريق الهند بقدر ما يخدم التطلعات الأميركية، بقدر ما يحتفظ لنفسه بمساحة خاصة مع بقية دول العالم.



ملخص المشروع:

- تتمحور فكرة المشروع (ممر التوابل) الذي تدعمه الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي حول ربط الهند بأوروبا عبر الشرق الأوسط، بما يخفض التكاليف اللوجستية للنقل، ويعزز فرص التنمية في المنطقة التي يشملها ويتكوّن المشروع من ممرين هما (الممر الشرقي) ويربط الهند بدول الخليج العربي، و(الممر الشمالي) الذي يربط دول الخليج بأوروبا عبر الأردن وإسرائيل.
- في ١٠ سبتمبر ٢٠٢٣، تم الكشف عن مذكرة التفاهم (حول المشروع) خلال قمة مجموعة العشرين (G20) في نيودلهي ٢٠٢٣ من قبل حكومات (الهند - الولايات المتحدة - المملكة العربية السعودية - الإمارات العربية المتحدة - فرنسا - ألمانيا - إيطاليا - الاتحاد الأوروبي).
- من الهند ربط الممر الشرقي وتحديداً من (ميناء موندرا الهندي) على الساحل الغربي بميناء الفجيرة ثم يستخدم خط السكة الحديد عبر السعودية والأردن لنقل البضائع عبر حاويات موحدة إلى (ميناء حيفا الإسرائيلي).
- ربط الممر الغربي وتحديداً من (ميناء حيفا الإسرائيلي) إلى موانئ مختلفة (مرسيليا في فرنسا وموانئ أخرى في إيطاليا واليونان).

• طريق الحرير

- طريق الهند (التوابل الجديد) لديه القدرة ليس فقط على تجاوز مبادرة الحزام والطريق حاليا ، بل أيضًا تجاوزها في المستقبل باعتبارها العمود الفقري الجديد للتجارة العالمية.

- في سبتمبر ٢٠٢٣ انتقد الرئيس التركي المشروع لتجاوز تركيا في الاشتراك فيها ، وتعهد بطريق بديل وهو (مشروع طريق تنمية العراق)، الذي من المتصور أن يربط الخليج العربي مع أوروبا من خلال السكك الحديدية والطرق السريعة عبر الموانئ في العراق بما في ذلك ميناء الفاو الكبير قيد الإنشاء.

- يمثل مشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا أحد أفكار وجهود الولايات المتحدة لتحدي الصين، ووقف تمددها في منطقة حيوية للمصالح الأمريكية.

- ممر التوابل هو مشروع ممر اقتصادي شامل يتضمن (مشروعات نقل بري، وخطوط لنقل الكهرباء والهيدروجين، وكابلات الياف ضوئية لنقل البيانات وغيرها)، بين كل من الولايات المتحدة ، والسعودية، والإمارات، والاتحاد الأوروبي، وبريطانيا وفرنسا، وألمانيا، وإيطاليا، واسرائيل.

- هذا الطريق (طريق الحرير الهندي)، تبدأ السفن من ميناء مومباي الهندي إلى الفجيرة في الإمارات، ومن ثم يتم تفريغ السفن في الفجيرة ونقل البضائع عبر السكك الحديدية إلى دبي ثم السعودية مروراً بالأردن، ثم إسرائيل إلى ميناء حيفا الإسرائيلي، ثم بحراً مرة أخرى إلى اليونان، ومنها مجدداً عبر السكك الحديدية إلى باقي أوروبا للهروب من المرور عبر مضيق هرمز.

- أن مشروع الربط السككي بين الهند ودول الخليج مروراً بالأردن وإسرائيل إلى البحر المتوسط يهدف في المقام الأول التطبيع ودمج إسرائيل في مشروعات مليارية عملاقة مع دول مجلس التعاون الخليجي وآسيا ، أكثر منه مشروع نقل لوجستي حيوي لنقل التجارة برا من شبه القارة الهندية ودول الخليج عبر إسرائيل أوروبا.

- هناك أيضاً تعقيدات جيوسياسية واضحة لإدارة العلاقات بين الدول الشريكة مثل الولايات المتحدة وإسرائيل والمملكة الاردنية والسعودية، التي غالباً لا تتفق مع

بعضها بعضا ، ويقول خبراء إنه لن يمر وقت طويل حتى يفشل التعاون التكتيكي من هذا النوع.

- ينافس الممر الهندي الأوروبي قناة السويس، وهي الممر المائي المستخدم لنقل البضائع بين مومباي وأوروبا وبقدر ما يعمل الممر الهندي على تحسين علاقاتها مع الإمارات والسعودية، فإنه سيضر بالعلاقات مع مصر، كما أن النقل عن طريق البحر عبر قناة السويس أرخص وأسرع وأقل تعقيدا إلى حد كبير وقد يكون هذا منطقيًا من الناحية السياسية، لكنه يتعارض مع مبادئ اقتصاديات النقل.

- طريق التوبل بإمكانه ان يكون ضربة فعالة لمشروع طريق الحرير الجديد وطريق التنمية العراقي.

- الممر يساعد إسرائيل على أن تصبح هي حلقة الوصل الرئيسية بين الشرق والغرب، وبين الشمال والجنوب.

- هذا المشروع باعتباره أحد مكونات الرؤية الاستراتيجية الأمريكية التي تسعى لتحقيق عدة أهداف:

• عرقلة النمو الصيني، بالعمل على إيجاد مشروعات منافسة لمشروع الحزام والطريق وربما أيضا تأجيج الخلافات بين الصين والهند للحيلولة دون حدوث أي تقارب بينهما.

• عزل إيران والعمل على محاصرة نفوذها في المنطقة من خلال عرقلة مشروعاتها الاستراتيجية الرامية لتزويد أوروبا بالنفط والغاز عبر خطوط نقل تمتد من أراضيها حتى شواطئ البحر المتوسط ، مرورًا بالعراق، وسوريا ولبنان.

• تعميق علاقات التعاون القائمة بين بعض الدول العربية وإسرائيل، والعمل على توسيع نطاق اتفاقات أبراهام للتطبيع مع إسرائيل، بضم السعودية إليها.

• الرد على الصفعة التي وجهتها الصين للإدارة الأمريكية، حين نجحت في التوسط بين إيران والمملكة السعودية وتمكنت من إقناعهما باستعادة العلاقات الدبلوماسية الكاملة فيما بينهما.

• طريق الحرير

• كما يهدف الممر الجديد إلى تيسير عملية نقل الكهرباء المتجددة والهيدروجين النظيف عبر كابلات وخطوط أنابيب، من أجل تعزيز أمن الطاقة، ودعم جهود تطوير الطاقة النظيفة.

• المشروع يهدف أيضاً، إلى تنمية الاقتصاد الرقمي عبر الربط والنقل الرقمي للبيانات من خلال كابلات الألياف البصرية.

• تتف مبادئ المشروع على النقيض من آلية تمويل البنية التحتية في مبادرة الحزام والطريق الصينية والتي تعرض تمويلها لانتقادات لكونه غامضاً ويجبر الدول الفقيرة على الوقوع في فخ الديون.

• يهدف مشروع ربط الهند بأوروبا - الذي أُعلن عنه على هامش قمة مجموعة العشرين (G20) في نيودلهي إلى تطوير البنية التحتية وربط الهند بمناطق أخرى من العالم، وبشكل خاص أوروبا، وأطلق هذا المشروع من خلال مذكرة تفاهم بين (امريكا - الهند - السعودية).

• تتضمن خطة المشروع إنشاء ممر جديد للسفن والسكك الحديدية يربط الهند بالشرق الأوسط وبعد ذلك بالبحر المتوسط، عابراً الإمارات والسعودية والأردن، وسيشمل أيضاً إنشاء كابل بحري جديد يربط الهند بأوروبا.

• من المتوقع تمويل المشروع من خلال مزيج من الاستثمار العام والاستثمار الخاص، وبأن هذا الممر المقترح سيقفل من زمن الرحلة بين الهند وأوروبا بنسبة تصل إلى ٤٠ في المئة، وعلى الرغم من أن الممر الجديد لا يزال في مراحله المبكرة، فإنه يحمل إمكانية أن يصبح مشروعاً اقتصادياً واستراتيجياً رئيسياً.

• يرجح المراقبون أن مشروع ربط الهند بأوروبا يعتبر تحدياً لمبادرة الحزام والطريق الصينية، فهذا المشروع سيساعد على تقليل اعتماد الهند على الصين في مجالي التجارة والاستثمار.

• يعزز هذا الممر الجديد علاقة الهند مع الولايات المتحدة وأوروبا، إذ تزامن إعلان هذا المشروع مع تصاعد التوترات بين الصين والهند، لا سيما الحدودية منها والتي

• عدنان منصور حسين

تفاقت في السنوات الأخيرة وتعد الهند أضعف تجارياً على المستوى العالمي مقارنةً بالصين.

• يمثل إعلان مشروع ربط الهند بأوروبا تحدياً كبيراً لمبادرة الحزام والطريق الصينية، ومن المتوقع أن تلعب التحديات الاقتصادية والجيوسياسية بين الهند والصين دوراً حاسماً في هذا السياق.

(٢) ممر ديفيد بن غوريون الاسرائيلي:



المشروع تمثل الحلم القديم والدائم لدى اسرائيل منذ عام ١٩٦٣ في إيجاد بديل عن قناة السويس، الممر الملاحي الأكثر أهمية في حركة التجارة العالمية، والتي تمرّ عبرها يومياً ٩٢ سفينة، وتحقق إيرادات لمصر ما يقارب ٦ مليار دولار سنوياً، والبديل الاقتصادي الأساسي لهذه القناة هو إنشاء قناة بن غوريون، كما أن الولايات المتحدة أيضاً تعمل بجد لعرقلة طريق التجارة الصيني من خلال إنشاء طريق بديل للتنافس معه، مع الأخذ بعين الاعتبار أن المرحلة الجديدة من الصراع ستشهد حرباً اقتصادية تتمحور حول السيطرة على الموانئ البحرية وطرق التجارة العالمية.

خبراء أمنيين إسرائيليين يحذرون من زيادة تواجد الاستثمارات الصينية في ميناء حيفا الإسرائيلي، لأنها قد تكون لها دور في تسريب معلومات أمنية وقضايا استخباراتية إسرائيلية، وفي ظل تزايد التجارة الآسيوية التي تجد طريقها إلى الموانئ الإسرائيلية، الأمر الذي من شأنه إيجاد مخاطر عسكرية، لأن هذه المشاريع التجارية ليست اقتصادية بحتة والصين لديها الإمكانيات للاطلاع على المنظومات العسكرية والاستخباراتية التي تستخدمها إسرائيل، مما يجب أن يشكل سبباً وجيهاً للقلق والخشية.

حادثة جنوح سفينة الحاويات الضخمة (إيفرغيفن) في قناة السويس عام ٢٠٢١ لستة أيام، وتوقف ما لا يقل عن ٣٦٩ سفينة في طابور للمرور من القناة ببضائع بقيمة

٩.٦ مليار دولار، أثاراً مخاوف الدول العظمى من احتمال أن يصبح هذا الشريان الحيوي للشحن العالمي نقطة اختناق في يوم ما ، على اعتبار قناة السويس نقطة عبور حيوية لتجارتها ولمرور أساطيلها الحربية كذلك.

أعلنت تل أبيب عن الاستعدادات للبدء بتنفيذ (قناة بن غوريون)، بعد توقيع مصر على اتفاقية نقل السيادة على جزيرتي تيران وصنافير للسعودية، التي تعمل على إنشاء مدينة نيوم (المستقبل الجديد).

- المساعي الإسرائيلية لتنفيذ مشروع قناة بن غوريون ينبع بالأساس من أسباب اقتصادية واستكشاف فرص كبيرة ، واقامة مدن صغيرة ، فنادق ، مطاعم على طول الخط ، فالمتوقع أن تدر لها القناة ما لا يقل عن ستة مليارات دولار سنوياً قابلة للزيادة، وفي المقابل ستخفض إيرادات قناة السويس إلى نحو اربعة مليارات دولار سنوياً.

اسباب إحكام السيطرة على قطاع غزة او الاستيلاء عليها:

- أرض غزة فقط هي التي تسمح بحفر القناة بخلاف أراضي المناطق الصخرية الأخرى.
- قطاع غزة يعتبر جزء لا يتجزأ من ممر الطريق الهندي الأوروبي، الذي سيمر من الهند إلى الاتحاد الأوروبي ويمر على منطقة الشرق الأوسط ويمر من شمال غزة إلى منطقة أوروبا ويمر عبر البحر الأبيض المتوسط لأوروبا.
- سيقرب تنفيذ مشروع قناة بن غوريون التي تربط (إيلات - جنوب إسرائيل على البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط).
- يأتي ضمن الصراع الأمريكي لمواجهة الصين وعرقلة (مبادرة الحزام والطريق) في السيطرة على أهم الممرات التجارية والبحرية في العالم.
- تهجير سكان غزة يأتي ضمن منظور أمريكي للقطاع على أنه مشروع عقاري استثماري، امريكا تريد الاستحواذ عليه و الاستثمار فيه.
- السيطرة على (غاز غزة) ، الذي يحتوى على ١,٤ تريليون قدم مكعب من الغازو(احتياطي النفط) ١,٥ مليار برميل.



- لابعاد اي تهديد من الفلسطينيين في قطاع غزة للسفن التي تمر عبر ممر ديفيد بن غوريون.
- سيكون ميناء غزة هو وجهة الوصول والمغادرة بين البحرين الأبيض والأحمر.
- طبيعة الارض الممتدة الى منطقة غزة انها صخرية وصلبة وتتحمل اي ضغط دون اي تأثير، على عكس (قناة السويس)، حيث طبيعة الارض رملية وتحتاج الى ادامة ومتابعة مستمرة.
- تفريغ غزة من سكانها ، القضاء على امل الدولة الفلسطينية.
- يساعد على استقرار واستمرار الفصل بين اسرائيل ومصر.
- الواجهة البحرية لقطاع غزة ذات قيمة كبيرة للغاية لاسرائيل حيث انها مناسبة لعبور اضخم السفن والفنادق والمنتجعات السياحية وشركات عابرة للقارات ومناطق اقتصادية حرة.
- بالامكان بناء مستوطنات جديدة وجذب اليهود من اصقاع العالم كمنطقة للعيش فيها.
- تعطي اسرائيل مزايا عسكرية مهمة حيث ستكون عائق دفاعي لها وبالتالي توفير منطقة عازلة ضد التهديدات المحتملة القادمة اليه من الجنوب.
- قطع صلة ارتباط غزة بشمال افريقيا.
- استراتيجياً القناة ستضمن لإسرائيل السيطرة على خطوط الملاحة الأهم عالمياً، وستصبح موانئها حلقة الوصل بين آسيا وأوروبا، وتصبح مصالح الدول المستوردة للنفط والغاز مرتبطة بالحفاظ على مصالح إسرائيل.

- القناة عنصر اساسي في الشق الاقتصادي من اتفاقية ابرهام للتطبيع مع الدول العربية.
- اعادة جزيرتي (صنافير وتيران في البحر الاحمر) من قبل مصر الى السعودية سهلت عملية انشاء القناة لانها جزء من التطبيع مع السعودية.
- المشروع لايزال غير منفذ ويواجه تحديات عديدة (التحديات بيئية - الكلفة الزائدة والجدوى الاقتصادية) ويتطلب تنفيذه تهجير سكان غزة.
- الاوروبيون يتطلعون الى الاستفادة من غاز البحر المتوسط (الاراضي الفلسطينية فوق خزانات كبيرة من الغاز والنفط) التي تؤمنه لهم اسرائيل بديلا عن الغاز الروسي.
- قطع الطريق أمام مشروع الحزام و الطريق الصيني ، لصالح طريق الهند الاقتصادي، و بالتالي تقويض مشروع العالم متعدد الاقطاب.
- محاصرة الاقتصاد الصيني ، وضرب أنابيب الغاز الروسي الشمالية ، عن طريق الإستحواذ على (طريق الغاز و الطاقة الجنوبي)، و بالتالي (تحرير دول اوروبا من استعمار الغاز الروسي)، وإعادة اوروبا الى بيت الطاعة الأمريكي.
- انشاء قناة بن غوريون ، كبديل عن قناة السويس سيمنح اسرائيل السيطرة على خطوط الملاحة الأهم عالمياً ، لتصبح الموانئ الإسرائيلية حلقة الوصل بين آسيا و أوروبا ، (وتصبح مصالح دول المنطقة ، المصدرة للنفط والغاز ، مرتبطة بحكم الضرورة بالحفاظ على مصالح اسرائيل).
- يجعلها قادرة على دخول الصراع على النفوذ في البحر الاحمر باتجاه ايران من بابه العريض.
- محاولة تقويض مصر ، من خلال قناة بن غوريون كبديل عن قناة السويس ، هناك محاولات أيضاً لتكبير مصر ، من خلال دعم إثيوبيا في بنائها سداً عملاقاً على نهر النيل (سد النهضة) ، إضافة الى تفتيت دولتي السودان وليبيا ، اللتان تمثلان عمقاً استراتيجياً للدولة المصرية جنوباً وغرباً.
- شق هذه القناة يهدف إلى تمكين اسرائيل من السيطرة على (حقول الغاز في المياه الاقتصادية الفلسطينية ، و الحقول المشتركة مع مصر) ، و التي تقدر كمياتها

• طريق الحرير

بالمليارات ، كما تمكن اسرائيل من السيطرة على خطوط الملاحة الأهم عالميا ، وإلى أن تصبح (إسرائيل) حلقة وصل بين آسيا وأوروبا ، وبالتالي تكون المستفيدة ماديا ، والمتحكمة جغرافيا ، بحيث تصبح مصالح الأنظمة المصدرة للغاز والنفط ، أو المستقبلية للبضاعة الأوروبية والإسرائيلية (مرتبطة بالمحافظة على مصالح الدولة العبرية)، و وجودها الدائم في البحر.

- تصبح اسرائيل هي الدولة التي تقود الاقليم ، وتفرض نفسها على رقعة شطرنج النظام العالمي.

- ممر بن غوريون سيؤمن الى حد كبير طرق التجارة الاسرائيلية التي تتم عبر البحر، والمياه المستخدمة في البيوت والمصانع التي تاتي من مشاريع (تحلية المياه) وباللغة اكثر من ٨% من احتياجات اسرائيل.

(٣) ممر داوود الاسرائيلي:

ممر داوود تاريخيا:

حسب الرواية اليهودية فإن النبي (داود - مملكة داوود) الذي أسس لبناء الهيكل سليمان)، مات قبل أن يشرع في بنائه وأن ابنه سليمان هو الذي قام ببناء الهيكل فوق جبل موريا المعروف باسم هضبة الحرم وهو المكان الذي يوجد فوقه المسجد الأقصى ومسجد قبة الصخرة ، وللهيكل منزلة خاصة في قلوب وعقول اليهود، فإنهم يزعمون أنه أهم مكان للعبادة وأن سليمان بناه لهم ولديانتهم.



بعد وفاة سليمان اختلف أولاده فانقسمت مملكته إلى مملكتين على كل مملكة أحد أبناء سليمان ، الأولى في الشمال وتسمى (مملكة إسرائيل) ، والثانية في الجنوب وهي (مملكة يهوذا) وعاصمتها (أورشليم القدس) وقد دمرت الشمال (مملكة إسرائيل) في عام ٧٢١ ق. م وبعد ذلك بحوالي ١٥٠ سنة دمرت المملكة الثانية، (مملكة يهوذا) ايضا.

يسعى اليهود اليوم إلى استعادة مملكتهم وإعادة بناء الهيكل وكما جاء في (دائرة المعارف البريطانية) طبعة ١٩٢٦م (أن اليهود يتطلعون إلى اجتماع الشعب اليهودي في فلسطين واستعادة الدولة اليهودية (مملكة داوود) وإعادة بناء الهيكل وإقامة عرش داود في القدس ثانية وعليه أمير من نسل داود.

• طريق الحرير

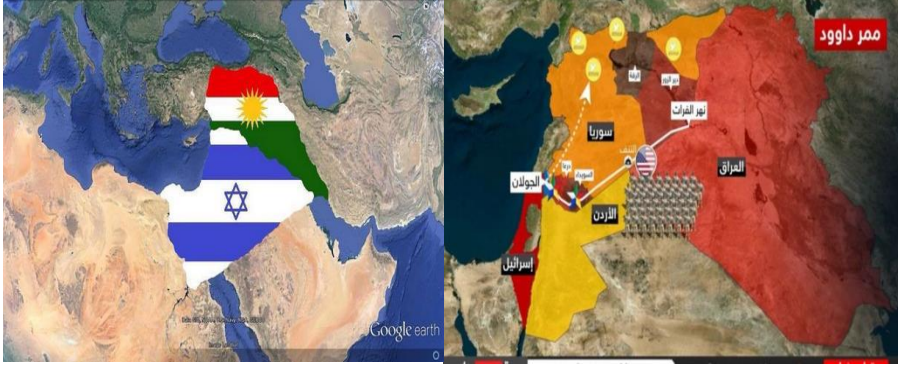
تطمح إسرائيل إلى (دولة إسرائيل الكبرى من النيل إلى الفرات) وذلك من أجل إحياء أمجاد مملكة النبي (داوود وسليمان)، اللتان كانتا تعيش فيهما مملكة إسرائيل في أوج قوتها.

بالعودة إلى تسلسل الأحداث في المنطقة وبدءاً من السابع أكتوبر ٢٠٢٣، تاريخ شن حركة حماس عملية (طوفان الأقصى) ، اعتمدت إسرائيل معادلة جديدة هي (دفع الأثمن الباهظة)، مقابل تنفيذ ما يراه اليمين الاسرائيلي التي لديها (نبوءة توراثية) تتحدث عن (ممر داود).

بدأت إسرائيل تتحدث عن مشروعها التوسعي الذي يسمى (ممر داود) الذي يجتاز الأراضي السورية وصولاً إلى الحدود العراقية وإلى نهر الفرات تحديداً، تحقيقاً للنبوءة التوراتية (مملكة داود) لتعزز بذلك نفوذها الإقليمي، ويدعم رؤيتها لتنفيذ حلم (إسرائيل الكبرى من النيل الى الفرات).



بعد كل الاحداث من غزة ولبنان وسقوط النظام في سوريا باتت المنطقة أمام رسم جغرافي جديد، وجزء من مخطط طويل الأمد لتغيير خريطتها من خلال تحالفات دولية وإقليمية جديدة تعزز نفوذ إسرائيل وتحفظ أمنها بعدما أصبح المسرح ممهدا لها لتحقيق كل مشاريعها ، فلم تستطع إسرائيل الانتظار، بل قامت على الفور بتدمير أكثر من ٨٠ في المئة من هيكلية الجيش السوري لتجريد الدولة السورية ومؤسساتها من مقدراتها، وبسطت سيطرتها الكاملة على سفوح جبل الشيخ والجولان، وأعلنت عن خططها لإقامة منطقة عازلة في الجولان، وتبنت فكرة تقسيم سوريا إلى كيانات، ودعم الأقليات مثل (الأكراد) و(الموحدين الدروز).



ممر داوود:

- اعلنها نتنهاهو في المحافل الدولية في مارس ٢٠٢٣ وسقوط نظام الاسد كانت فرصة ذهبية لها لفرض واقع جغرافي جديد يحقق كل مشاريعها الكبرى.
- ممر داوود ممراً برياً يمتد من (جنوب سوريا مروراً بمحافظات درعا، السويداء، والتنف، وصولاً إلى مناطق شرق وشمال سوريا، ثم يتصل بكرديستان العراق)، وهي خطة توسعية اسرائيلية تعتمد على تكتيكات جغرافية - دينية لزيادة النفوذ الاسرائيلي في منطقة الشرق الاوسط.
- الخطة ترتبط بالملك داوود احد انبياء بني اسرائيل ، عندما (وعد الله داوود ان ينشأ له مملكة) في سوريا الحالية والاردن الغنية بالمواد المعدنية والاراضي الزراعية الخصبة (الشعب الموعود بالارض).
- يدعم هذه الخطة الرؤية التوراتية لاقامة حلم اسرائيل الكبرى لاضفاء الشرعية كانه مخطط الاهي ، كما وهي احدى مبادئ (النبي عزرا) الثمانية والتي هي ملخص الافكار الاستراتيجية التي وضعها عند كتابة (اسفار العهد القديم) عام ٥٣٠ قبل الميلاد (ان اليهود هم شعب الله المختار).

طريق الحرير



ممر داود تبدأ بمرحلتين:

- الاولى من (شواطئ البحر المتوسط - الجولان- درعا - السويداء- تنف - حمص- دير الزور- حسكة).

- الثانية من (الاراضي الواقعة بين نهري النيل - الفرات والمضائق الثلاث).

• **المرحلة الاولى** بدأت عمليا بعد سقوط النظام السوري ، حيث قامت اسرائيل فورا بمئات الغارات المكثفة على الدولة السورية (مؤسساتها ، قدراتها العسكرية والامنية ، سلاح الجو والبحر، مراكز البحوث ، الصناعات العسكرية ، الدفاعية ، الطائرات.. الخ) ، كما واحتلت قمم جبال الشيخ.



• عندما تنتهي اسرائيل من المرحلة الاولى (مملكة داوود - ممر داوود) ، ستعيد نفسها للانطلاق للمرحلة الثانية نحو الهيمنة على (مضيق هرمز- مضيق باب المندب).

• **المرحلة الثانية** يهدف لتحقيق (حلم اسرائيل الكبرى - ارض الميعاد) والتي هي الاراضي الواقعة بين نهري (النيل - الفرات) ، كما مؤشر في العلم الاسرائيلي وكما ختمها بنجمة داوود والتي اقترحها (هرتزل) مؤسس اسرائيل ، اي يتم ضم اراضي من (مصر، سوريا، العراق، الكويت ، السعودية ، جميع اراضي الاردن ، فلسطين ، واجزاء من الاناضول جنوب شرق تركيا).



- ممر داوود في الوقت الراهن مشروع غير رسمي ولكنه يعكس تطلعات استراتيجية طويلة الامد باشراف الولايات المتحدة الامريكية ، قد تعيد رسم خارطة الشرق الاوسط الجديد اذا تحققت الظروف الملائمة.
- ممر داوود اذا تحققت سيؤمن لاسرائيل السيطرة الكاملة على مناطق واسعة تصل الى الحدود العراقية ويساعد في تحقيق (دولة درزية) في الجنوب السوري و(دولة كوردية) في شمال سوريا ، ممر يسهل الوصول الى البحر الابيض.
- اذا ما تحقق قيام دولة كوردية ستظل حدودها تتجاوز المناطق الكوردية الى مناطق اخرى في كوردستان الكبرى ، حيث باقي اراضيها في تركيا - ايران - العراق.
- اطلقت على هذه العمليات اسم (عملية باشان) ، والتي هي بالاصل مملكة يهودية قديمة تسمى (باشان) واقعة على جزء من اراضي سوريا الحالية وأن توغلها داخل هذه الأراضي بهذا الاسم الذي يرمز على حد معتقداتهم الى هذه المملكة التي كانت قديما في منطقة جنوب سوريا وهي منطقة زراعية خصبة بالمياه العذبة تمتد من جنوب دمشق وحتى حوض نهر اليرموك وسهل حوران، ومن جبل الشيخ غرباً الى جبل الدروز شرقاً.
- اسرائيل قبل ان تبدأ بالعمليات العسكرية اطلقت على الفرقة العسكرية المكلفة بمنطقة مرتفعات جولان وقمم جبال الشيخ ب(باشان ٢١٠) وحاليا يمثل اكثر من (٤٠٠) كم مربع من الاراضي السورية.

• هناك من يرى مفهوم إسرائيل الكبرى لم يعد مفهوماً مهماً في الفكر الإستراتيجي في إسرائيل، فظهور النظام العالمي الجديد قد يغير وظيفة إسرائيل وطبيعة دورها، ولم يعد ضم الأراضي مسألة حيوية جداً بالنسبة لها، فإسرائيل تحاول الآن أن تلعب دوراً وظيفياً جديداً يتطلب منها التغلغل في العالم العربي بالتعاون مع بعض النخب الثقافية والسياسية العربية الحاكمة كجزء من عملية تدويل المنطقة وضمها إلى السوق العالمية والنظام العالمي الجديد.

اهداف ممر داوود:

- إنشاء منطقة موانئ للولايات المتحدة وإسرائيل.
- إنشاء طريق استراتيجي يربط إسرائيل مباشرة بالمناطق الكردية في سوريا والعراق، ما يعزز العلاقة بين الطرفين ويفتح مجالات جديدة للتعاون وتعزيز النفوذ.
- الوصول الى مصادر الطاقة (نفط وغاز المناطق الكردية) وشمال سوريا الى البحر المتوسط دون المرور بمناطق السلطة السورية الجديدة ، مما يعزز استقلالها الطاقوي ومكانتها في الاسواق الاوروبية ، وهو أمر بالغ الأهمية لتلبية احتياجات الطاقة لإسرائيل وحلفائها.
- الوصول الى نهر الفرات (المياه العذبة).
- تقطيع اوصال بلاد الشام وجعلها ضعيفة غير قادرة على منافسة اسرائيل.
- مفاوضات للحصول على نصيب من المشروع المرتقب (مشروع الغاز القطري لاوروبا) والتي يكمل طريقه من قطر الى تركيا ومن ثم اوروبا والتي تقع في قلب المنطقة التي تريد اسرائيل اعادة ترتيبها لتكون شرقا اوسطا جديدة وتل ايبب مركزها.

طريق الحرير



- إقامة منطقة عازلة تحد من النفوذ الإيراني وحلفائها في سوريا والعراق ومنع تجدد هذا النفوذ.
- اضعاف المنافسين الاقليميين مما يسهم الممر في تقليل النفوذ الإيراني والسوري في المناطق الحدودية، ويضعف الحكومات المركزية في دمشق وبغداد، ويتيح لإسرائيل العمل بحرية أكبر.
- تحقيق أهداف اقتصادية وصولاً إلى تعزيز نفوذها العسكري والإستراتيجي فمن خلال تعزيز العلاقات مع الأكراد في سوريا والعراق وتوسيع القدرة العسكرية بإنشاء مسار مباشر لتأمين الأسلحة للقوات الكردية وستكون إسرائيل قادرة على زيادة قوة حلفائها المحليين في مواجهة أي تهديدات محتملة.
- استبدال مسار طريق الحرير الصيني وطريق التنمية العراقي نحو تركيا - أوروبا.
- التقليل من دخل قناة السويس.
- تبادل السلع والبضائع وزيادة حجم صادراتها من (الآلات والمعدات التكنولوجية ، المستحضرات الطبية والكيميائية ، الدرونات ، الطائرات) ويمثل اسرائيل المركز رقم (٨) عسكريا بين الدول.
- مساعدة القوات المحليين لمواجهة المنافسين الاقليميين وتعزيز النفوذ الإسرائيلي وإقامة علاقة مباشرة مع المناطق الكردية قد يساعد إسرائيل في تعزيز

علاقتها مع الأكراد، وفي نفس الوقت إضعاف الحكومات المركزية في سوريا والعراق، اللتين تمثلان منافسين محتملين لإسرائيل.

- تحقيق مراحل من رؤية (إسرائيل الكبرى).

- كاتب اسرائيلي (برنارد لويس) عام ١٩٨٢ اقترح تقسيم الشرق الاوسط الى دويلات وكيانات صغيرة تفرقها الاعراق والديانات والطوائف وهذه الدول سيجمعها التعاون الاقتصادي مركزها اسرائيل وربط هذه الكيانات بممر داوود.

- تعتبره تركيا تهديداً مزدوجاً (يعزز النفوذ الإسرائيلي على حساب النفوذ التركي والإيراني في المنطقة اولا ، ويدعم فكرة إنشاء منطقة كردية ذات حكم ذاتي قد تؤدي إلى تقوية الحركات الانفصالية الكردية داخل تركيا نفسها ثانياً).

- من وجهة نظر أنقرة، فان ممر داوود لن يكون مجرد طريق بري، بل سيتحول إلى قناة استراتيجية تخدم الأجنداث الإسرائيلية عبر خلق شراكة مباشرة مع الأكراد، سواء في سوريا أو العراق هذا التوجه يعكس تنافساً إقليمياً محتدماً، خصوصاً في ظل تراجع الدور الإيراني والروسي نتيجة الصراعات الداخلية في سوريا وتغير موازين القوى بعد سقوط نظام الأسد.

عقبات ممر داوود:

- يتطلب مبالغ وقدرات بشرية هائلة.

- حالياً تمر العملية ببطء بسبب التركيز على (اتفاقيات ابرهام- ابراهيم) ، والتي هي التطبيع مع الدول العربية.

- بحاجة الى اقامة قواعد وقوات عسكرية ودفاع جوي.

- الوضع السياسي غير واضح حالياً في سوريا.

- المنافسات الاقليمية والتضارب مع تركيا والتي هي ايضا تبني سياسة (الاحياء العثماني) من منظور ورثة الامبراطورية كما مشروع داوود.

- ستؤثر على تركيا مما يؤدي الى فقدان تركيا لموقعها الاستراتيجي حيث كانت تستغلها ضد الغرب كمنطقة عبور- ترانزيت رابط بين الشرق والغرب.

(رابعا / الممرات الاقتصادية / الاستراتيجية المساعدة لطريق الحرير)

(١) طريق الحرير السريع - الشاحنات (ميريديان):

الطريق السريع - الشاحنات:

طريق سريع للنقل (بالشاحنات - السيارات) بين (الصين وروسيا وأوروبا) ، طرح الفكرة من قبل المفوضية الأوروبية عام ٢٠٠٥ ولكن لم يجد طريقه للتنفيذ ، ولكن بعد عام ٢٠١٩ تم احياء الفكرة في اطار مبادرة الحزام والطريق الصينية ، حيث تم الاتفاق على المشروع بين (روسيا والصين) ودول (اسيا الوسطى) لتعزيز التجارة بين مختلف الدول المشاركة وبين (الدول الأوروبية).



الدوائر الاقتصادية بموسكو وصفته بمشروع القرن التاريخي أو طريق الحرير الروسي، وان هذا المشروع الضخم سوف يصبح جزءا من طريق شحن سريع للشاحنات بين الصين وأوروبا (الصين، كازاخستان، روسيا، بلا روسيا، هولندا، ألمانيا، أوروبا)، للربط بين قارتي أوروبا وآسيا ويحمل اسم (طريق ميريديان السريع) ليعزز خطة بكين الطموحة (طريق واحد حزام واحد) التي تحظى بتأييد ودعم من روسيا.

يتضمن المشروع:

- شق طريق سريع للسيارات بطول ٢٠٠٠ كيلومتر، يمتد من حدود كازاخستان إلى حدود بيلاروسيا عبر الأراضي الروسية الى اوروبا (أن يصبح جزءا من أسرع طرق النقل بالشاحنات بين الصين وأوروبا).
- كلفة المشروع (٩) مليار دولار.
- الحجم المتوقع لحركة المرور على الطرق يصل الى (٨) الف سيارة وشاحنة يوميا.
- من المتوقع ان ينقل بضائع عبر هذا الطريق من (٦ - ١١) مليون طن بحلول عام ٢٠٣٥.
- الطريق ذو مسارات اربعة ، والايادات بحدود (٣) مليار دولار سنويا.
- المشروع سيعتمد بالكامل على أموال المستثمرين.
- يتجاوز طريق (المريديان السريع) المرور عبر مدن كبيرة، ومن المفترض أن يمر عبر ثماني كيانات في روسيا.
- يرتقب أن يشكل الطريق جزءا من تعاون واسع بين (الصين وروسيا) اللتين تعملان معا على إنشاء هذا الطريق ليكون بمثابة (ممر روسي بين الصين وأوروبا)، لتسريع وتيرة نقل البضائع بين أوروبا والصين، في وقت توصف فيه العلاقات الروسية - الصينية حالياً بأنها أفضل ما كانت عليه في تاريخها.

تهدف المشروع:

- إلى تعزيز الارتباط بين القارتين الأوروبية والآسيوية (اوراسيا) ، بالإضافة إلى تعزيز الارتباط بطريق الحرير الصيني.
- خلق مسارات لوجستية مع دول العالم لاعطاء زخم للصادرات الصينية.
- تعزيز المكانة الإقليمية لروسيا بالتوازي مع بروز الشراكة الروسية - الصينية كنموذج لكيفية إدارة العلاقات بين الدول حيث تعبر هذه الشراكة عن علاقة بين اثنين من القوى الكبرى في العالم.

• طريق الحرير

- تعاون الصين - روسيا من اجل مواجهة الحروب التجارية ومحاولات الحصار الامريكي.
- تعزيز التواصل بين جمهوريات اسيا الوسطى.
- تعزيز التجارة بين الاتحاد الاوروبي وروسيا واسيا الوسطى والصين (تعزيز مبادرة الحزام والطريق).



التداعيات والانعكاسات المتوقعة للمشروع:

- دعم الاقتصاد الصيني: عمليات نقل البضائع بين القارتين الآسيوية والأوروبية لن تتجاوز (١١) يومًا، أي أسرع بثلاث مرات تقريبًا من الفترة التي تستغرقها نقل البضائع حاليًا، مما يعني أن هذا الطريق سيكون وسيلة أسرع بكثير من النقل البحري بين الصين وأوروبا، والذي يستغرق حاليًا حوالي (٤٥) يومًا.
- تعزيز الحزام والطريق: يعتبر هذا الطريق جزءًا من مبادرة الحزام والطريق لملء الفراغ البري بين أوروبا والصين، حيث يرسخ طريق الميريديان ما تسعى بكين دومًا لتأكيدده، وهو أن هذه المبادرة معنية بالأساس بتحقيق التكامل الاقتصادي الإقليمي وليس فرض الهيمنة الصينية على الدول التي يمر بها طريق الحرير، وهي الرؤية التي يتبناها عدد من الدول الغربية.

• دعم مناطق الصدا الروسى: من المتوقع أن تحقق روسيا أرباحًا كبيرة من رسوم عبور الشاحنات في هذا الطريق، مما سيوفر دعمًا حيويًا لمواردها في المستقبل، خاصة في حالة استمرار فرض الغرب لعقوبات اقتصادية على موسكو، بالإضافة إلى أن المشروعات التي ستتم إقامتها على جانبي الطريق ستعمل على توفير فرص العمل، وتساهم في دفع معدلات التنمية في روسيا، مما سينعكس إيجابيًا على تعزيز وضع الاقتصاد الروسي في العالم، فضلًا عن أن الطريق سيمر عبر بعض المناطق الأكثر فقرًا في روسيا، التي يطلق عليها (حزام الصدا الروسى) ، وسيعمل الطريق على تغذية هذه المناطق بالاستثمارات والتمويل، وتحويلها إلى منتجعات سياحية ومراكز للخدمات اللوجستية، كما أنه من المحتمل أن ينشئ رواد الأعمال شركات مختلفة على طول طريق ميريديان السريع لاستغلال ممر الاتصال بين الشرق والغرب.

• إحياء مفهوم أوراسيا: يؤدي تدشين هذا الطريق إلى إعادة إحياء مفهوم أوراسيا الذي تعد روسيا الوحدة السياسية الأكبر فيه من حيث المساحة، وما يعنيه هذا المفهوم من أهمية دورها المستقبلي كمر للتجارة بين الشرق والغرب بفضل موقعها الجغرافي المتميز، وكذلك التأكيد على أن روسيا لا تزال تتمتع بحضور مهم في آسيا الوسطى، ولا سيما فيما يتعلق بالقضايا الأمنية، وكذلك في التجارة والاستثمار.

• دعم مكانة روسيا: من المتوقع أن يعمل طريق ميريديان على تعزيز حركة مرور البضائع من خلال روسيا، وذلك عبر خط سكة حديد يمر عبر سيبيريا وطريق البحر الشمالي المرتقب الذي يمر بالقطب الشمالي، مما يعزز من أهمية روسيا في النظام العالمي أيضًا.

• الصراع على آسيا الوسطى: سيعمل هذا الطريق على تعزيز وتحسين الاتصال إلى حد ما بين أوروبا وجمهورية آسيا الوسطى في كازاخستان وشرق أوزبكستان وقرغيزستان وطاجيكستان، مما يعني إقامة مزيدٍ من المشروعات، ودعم هذه الدول اقتصاديًا، ولكن على صعيد آخر سيرسخ هذا المشروع حال إتمامه الصراع البارد بين الصين وروسيا حول مزيدٍ من النفوذ في آسيا الوسطى مما قد يقوض الوضع الأمني في هذه الدول حال نشوب أي نزاعٍ أو خلاف بين بكين وموسكو.

(٢) طريق الحرير الحديدي (الممر الأوسط):

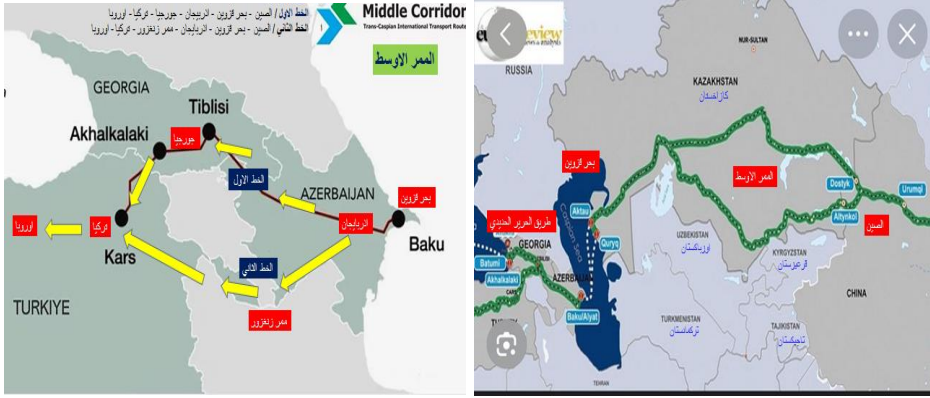


في خضم أكثر المواجهات الجيوسياسية تعقيداً في القرن الحادي والعشرين، تحالف (تركي- صيني) من الطراز الثقيل يلوح في الأفق، الا وهو مشروع (الممر الأوسط)، والتي هي ليست مجرد صفقة تجارية فحسب، بل خطوة تاريخية ستضع العالم امام منعطف حاسم بحيث لا تكون التجارة منفصلة عن الجيوبوليتيك بل اداة في قلب المعركة يعاد رسم خرائط النفوذ ، وتصاغ فيها معادلات جديدة قد تغير شكل النظام العالمي الراهن.

الممر الأوسط حلم تركي يمتد قروناً يعود إلى بدايات الألفية الثالثة، حين بدأت أنقرة برسم رؤيتها لمشروع استراتيجي يعيد إليها دورها المحوري في قلب أوراسيا ، حيث طرحت تركيا خطة لإنشاء شبكة ضخمة من الموانئ وخطوط سكك حديد تربطها بآسيا الوسطى، والقوقاز، وأوروبا، تحت مسمى (الممر الأوسط).

الممر الأوسط لم يكن هدفاً اقتصادياً فحسب، بل كان امتداداً لرؤية قومية أعمق، اي إعادة وصل (العائلة التركية الكبرى) التي فرقها الجغرافيا، من (كازاخستان وأوزبكستان إلى تركمانستان وقرغيزستان وأذربيجان)، وكحلقة وصل بين محاور تجارة وطاقة عالمية ، فالممر ليس مجرد خط نقل إنه بنية تحتية مشحونة بمعاني السيادة،

والهوية، والربط بين الأسواق وبذلك، فهو يختبر قدرة الدول المحيطة على تحويل الجغرافيا إلى مكاسب.



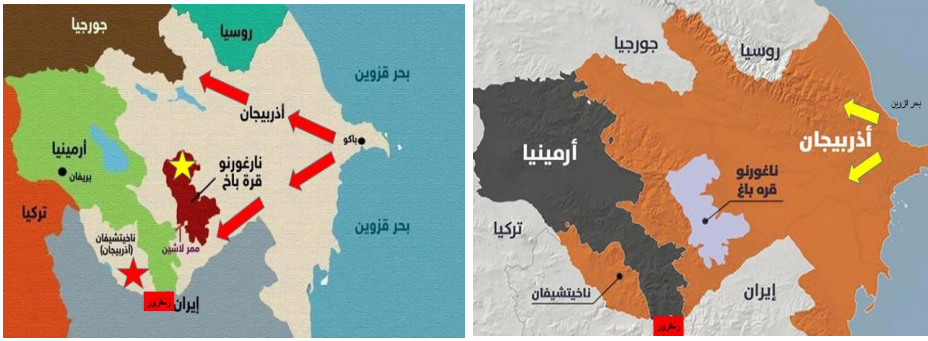
الممر الاوسط:

- خط سكة حديدية - رحلة قطارات عبر (طريق الحرير القديم) أطلق عليه اسم (طريق الحرير الحديدي).
- يبدأ الطريق من (الصين - كازاخستان - اذربيجان - جورجيا - تركيا - أوروبا).
- وضع حجر الأساس للمشروع جرى عام ٢٠٠٩ ، وافتتح عام ٢٠١٧ ليحل محل السكة الحديدية السوفيتية التي تمر عبر أرمينيا.
- طول المشروع (٨٣٨) كيلومترا يمر عبرها (٤٢) قطار.
- الخط الجديد هدفه اختصار الوقت الذي تستغرقه الرحلة من الصين إلى غرب أوروبا مع تفادي العبور عبر روسيا.
- خط اذربيجان - جورجيا - تركيا (باكو- تبليسي- قارص) ستختصر مسافة ٧ آلاف كيلومتر، وستصل البضائع الصينية إلى أوروبا في غضون ١٥ يوما، وهو ما يتجاوز ضعفي سرعة النقل بحرا وبتكلفة اقل جوا.

• طريق الحرير

• تمثل هذا المسار النقل البري الوحيد بين الشرق والغرب، يطلق عليه اسم (الممر الأوسط)، بشحن بضائع الصين وآسيا الوسطى إلى أوروبا، وبعد الحرب الروسية على أوكرانيا وتعطل سلاسل التوريد ونقص السلع الغذائية ورفع أسعار السلع، بدأ هذا الممر يحدث ثورةً في التجارة العالمية.

• خط سكة الحديد (باكو- تبليسي- قارص) الذي يعتبر الطريق الرئيسي لمشروع طريق الحرير الصيني ، سيؤدي مهمة توحيد وجمع الحضارات في منطقة أوراسيا.



• القدرة الاستيعابية للمشروع نقل مليون مسافر وحمولة (٦) ملايين طن في العام الواحد، على أن يتم رفع القدرة الاستيعابية لها إلى (٣) ملايين مسافر وحمولة (١٧) مليون طن مع حلول عام ٢٠٣٤.

• يتفادى الممر الأوسط المرور بالمناطق عالية الخطورة مثل إيران وأفغانستان وروسيا ونقاط الاختناق ، كما ويبعد خط الحرير عن الحصار البحري التي تلوح به أمريكا.

• أصبح الممر الأوسط أقصر طرق السكك الحديدية العابرة لمنطقة أوراسيا مما يعزز خطة أنقرة لتصبح مركزاً للشحن بالحاويات بين الصين والاتحاد الأوروبي ، كما ويسهم الخط بتطوير وتعزيز الأوضاع الاقتصادية لتركيا وبخاصة للولايات التركية الشرقية والتي سيمر منها الخط.

• سيتمكن من الربط بين العاصمة البريطانية لندن ونظيرتها الصينية بكين بشكل مباشر.

- ستصبح تركيا بموقعها الجيوالاستراتيجي نقطة تقاطع إلزامية للعالم كله في مجال الاستثمار والنقل لمصادر الطاقة النفطية والغازية.
- كان الممر الأوسط بمثابة موضوع هامشي حتى وقتٍ قريب وذلك على صعيد شؤون الجغرافيا الاقتصادية لأوراسيا، إذ اعتبروا أن جمعه بين الشحن البحري والسكك الحديدية يجعله بمثابة نموذج متعدد يفتقر إلى الكفاءة مقارنةً بممر السكة الحديد الشمالي المباشر في روسيا، علاوةً على أن دول آسيا الوسطى مثل كازاخستان كانت تخشى تداعيات تقويض النفوذ الروسي لهذا لم تكن هناك حركة كبيرة بطول الممر الأوسط قبيل الفترة الأخيرة.
- العقوبات المرتبطة بضم روسيا للقرم دفعت دول آسيا الوسطى إلى محاولة الخروج من عباءة موسكو.
- تساعد أنقرة من خلال قوتها الناعمة لتحقيق المكاسب في آسيا الوسطى، ف وقعت شراكات استراتيجية جديدة مع كازاخستان و أوزبكستان.

(ممر زنگزور) مشروع استراتيجي يمتد لمسافة (٤٣) كم جنوب ارمينيا ليصل بين البر الرئيسي لاذربيجان ومنطقتها المعزولة (نخجوان) ومنها الى تركيا واوروبا ، انها تعيد رسم خرائط الطاقة في المنطقة ويربط شبكات سكك الحديد والطرق بانقرة واوروبا.

في اغسطس عام (٢٠٢٥) تم التوقيع على اتفاقية سلام بين (اذربيجان وارمينيا) بوساطة امريكية وبرعاية ترمب ، واقترح تحويل اسم (ممر زنگزور) الى (ممر ترمب) ، كما ونصت الاتفاقية على (تأجير الاراضي المخصصة للممر لشركة امريكية خاصة لمدة (٩٩) عاما بهدف تطوير بنية تحتية شاملة تضم طرقا وسككا حديدية وانايب طاقة والياف بصرية).

(٣) طريق الحرير القطبي:



طريق الحرير القطبي:

- أصبح القطب الشمالي، الذي كان من المناطق المنسية في العالم، ويرتبط غالباً بالمناظر الطبيعية الهادئة والحياة البرية، محط صراع جديد للقوى العالمية، خاصة الولايات المتحدة وروسيا والصين، لما يحمله من أهمية استراتيجية بيئية وسياسية واقتصادية وعسكرية مع ذوبان الجليد فيه، حيث جاءت مصائب البشرية بالاحتباس الحراري، جاءت كفوائد على روسيا وبان ما تخطط له ، فطريق القطب الشمالي الجديد الذي يبدأ من (شمال أوروبا حتى اسيا) ويربط المحيطين (الاطلسي - الهادي) عبر المتجمد الشمالي ، تسعى روسيا الى تحويلها الى اسرع ممر تجاري في العالم ، كما وانفقت الصين مبالغ طائلة من اجل ضمان موطئ قدم لها في طريق اقل عرضة للمخاطر الى السوق الاوروبية عبر طريق تمتد حرفيا على الجزء العلوي من العالم.

- بالرغم من كون القطب الشمالي كان ساحة معركة بين الولايات المتحدة ودول منظمة حلف الشمال الأطلسي والاتحاد السوفيتي خلال الحرب الباردة، إلا أن (دول القطب الشمالي) سعت إلى الحفاظ عليه كمنطقة للتعاون، بعدما كان في الماضي عبارة عن منطقة متجمدة، أصبح بسرعة نقطة ساخنة للمناورات الجيوسياسية، بسبب الاحتياطات المذهلة من الموارد المخفية تحت الجليد.

- المنافسة الاستراتيجية بين الولايات المتحدة وروسيا والصين أدت إلى زيادة أهمية القطب الشمالي جيوسياسياً بشكل كبير في العقد الماضي ، ومؤخراً، أعلن الرئيس الأمريكي دونالد ترامب عن رغبته في ضم (جزيرة جرينلاند)، التي يقع ثلثها داخل الدائرة القطبية الشمالية، إلى الولايات المتحدة لأغراض تتعلق بالأمن القومي، الأمر الذي أثار حفيظة الروس والصينيين ، حيث تعتبر الجزيرة موقعاً رئيسياً في (طريق الحرير القطبي الصيني) ، ويطالب الصينيون بحق الملكية برواسب المعادن الضخمة في الجزيرة التي تحتوي على مخزونات هائلة من اليورانيوم، فيما أكد الروس أن المنطقة القطبية الشمالية هي منطقة مصالحها الوطنية والاستراتيجية، نظراً لامتلاك روسيا أطول ساحل في المنطقة.

جزيرة جرينلاند (الارض الخضراء):

- مملوكة لدانمارك وهي اكبر منها مساحة وتتمتع بحكم ذاتي.
- قريبة من كندا وتفصل بين امريكا الشمالية واوروبا.
- تحتوي على رواسب هائلة من العناصر النادرة ذات الاهمية في الصناعات التكنولوجية الدقيقة ، اضافة الى النفط والغاز.
- باتت نقطة صراع محتدم بين امريكا وروسيا والصين.
- السيطرة على هذه المنطقة لاسباب اقتصادية اكثر منها عسكرية.
- تخشى امريكا من التعاون الروسي - الصيني في المنطقة حيث استراتيجية (طريق الحرير القطبي) وفتح ممرات شحن جديدة.

طريق الحرير



- يرجع مفهوم (طريق الحرير القطبي) الذي طرحته الصين للربط بين الصين وأوروبا عبر القطب الشمالي، إلى (كتابها الأبيض) الذي أصدرته في يناير عام ٢٠١٨. فقد استخدمت الصين هذا المفهوم لإبراز مصالحها العلمية وتبرير تاريخها البحثي في المنطقة، والإشارة للتحديات والفرص التي يوفرها التغير المناخي المتسارع، كما بلورت تلك الوثيقة أن الاهتمامات الصينية بالقطب الشمالي لم تعد تقتصر فقط على الجانب العلمي والبحثي، بل تمتد لتشمل مجموعة من الأنشطة التجارية التي باتت جزءاً لا يتجزأ من مبادرة الحزام والطريق، وأكد (الكتاب الأبيض) أيضاً على دعم الصين للإطار المؤسسي والقانوني واحترام الحقوق السيادية لدول القطب الشمالي، لكنها في نفس الوقت تؤكد على حقها في المشاركة في شؤون المنطقة بموجب القانون الدولي.

- في ظل التغيرات المناخية والجيوسياسية التي يشهدها النظام العالمي، باتت منطقة القطب الشمالي أحد المسارح المحتملة للتنافس بين القوى الكبرى خاصةً مع الصعود الصيني للتواجد في تلك المنطقة عبر استكشاف أعماق المحيطات والقطب الشمالي، وبناء سفن متخصصة لدعم العمليات البحثية في أعماق البحار، وكاسحات جليد ثقيلة، بالإضافة إلى تطوير محطة طاقة نووية عائمة في البحر.

- تعد الخطة الخمسية الرابعة عشر الصادرة في نوفمبر عام ٢٠٢٠ إحدى سبل التعبير الصيني عن الاهتمام بالقطب الشمالي، التي أكدت رغبتها في تطوير طريق الحرير القطبي كعنصر من مبادرة الحزام والطريق، ويعد إدراج السياسة القطبية في الخطة بمثابة اعتراف أكبر بالأهمية الناشئة للقطبين (الشمالي والجنوبي) لسياسات الصين

• طريق الحرير

- من منظور الشحن البحري العالمي، يعد هذا الممر الملاحي (طريق الحرير القطبي) أقصر طريق يربط بين القارات الثلاث (آسيا وأوروبا والأمريكتين)، مقارنة بقناة السويس أو قناة بنما، حيث ستتقلص مسافة النقل بين شرق آسيا وأوروبا إلى (٢٢) يومًا، مما يقلل من مدة الرحلة بحوالي (١٣) يومًا بالمقارنة بمسار قناة السويس، وبحوالي (١٨) يومًا بالمقارنة بمسار قناة بنما، وبحوالي (٢٤) يومًا بالمقارنة بمسار رأس الرجاء الصالح.

- بمجرد أن يصبح طريق الحرير القطبي قادرًا على التعامل مع حجم التجارة البحرية العالمية، سيكتسب صفة ممر ملاحي دولي، مما سيشكل دائرة اقتصادية قوية حول القطب الشمالي، خاصة في شمال شرق آسيا وشمال غرب أوروبا، وهذا ما سيغير من النسق الاقتصادي والتجاري العالمي المعروف منذ قرون.

هناك عدة عوامل وحوافز قوية تدعم تسريع عالمية

ممر القطب الشمالي:

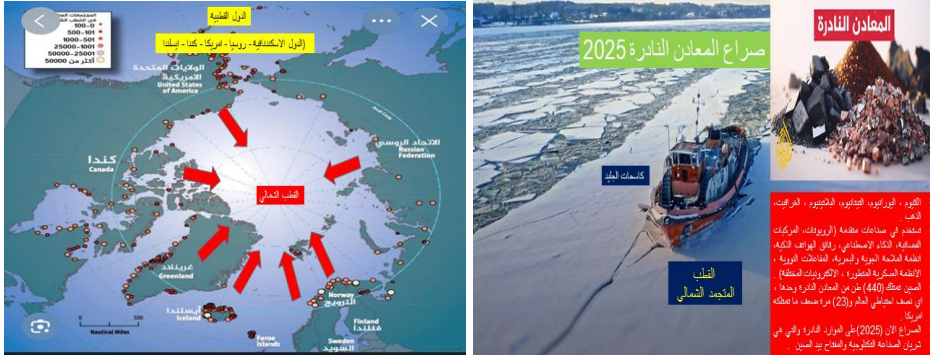
- التغيرات المناخية، حيث تشير أحدث الدراسات أنه حتى في ظل سيناريو انبعاثات منخفضة قد يصبح القطب الشمالي خاليا من الجليد في أفق ٢٠٣٠.
- التفوق الروسي الكاسح في قدرات التحرك في القطب الشمالي عن طريق كاسحات الجليد النووية، حيث تشير البيانات إلى أن روسيا تمتلك حاليًا أكثر من (٤٠) كاسحة جليد من بينها عدة كاسحات جليد نووية، ومن المنتظر أن يتضاعف عددها في ٢٠٣٥، هذا بالإضافة إلى تطوير روسيا لمحطات الطاقة النووية العائمة، حيث بدأت أول محطة عائمة للطاقة النووية في العالم العمل سنة ٢٠١٩ بميناء بيفيك أقصى الشرق الروسي بالقطب الشمالي، وتخطط روسيا لنشر خمس محطات طاقة نووية عائمة بحلول عام ٢٠٢٦.
- القطب الشمالي أمر بالغ الأهمية للدفاع لأن المنطقة هي عموماً أقصر مسافة بين الولايات المتحدة وأوراسيا، مما يجعلها منطقة هجوم جذاب للخصوم.

• تعميق الشراكة الاستراتيجية الشاملة بين الصين وروسيا، وما يعني ذلك من آفاق كبيرة في مجال التجارة البينية، خاصة تجارة المواد الأولية والحبوب (الشحن من ميناء إلى ميناء) الكفيلة بإحياء الممر وجعل الاستثمارات في تطويره ذات جدوى اقتصادية.

• تحتوي منطقة القطب الشمالي التي تعرف أيضاً باسم المحيط المتجمد الشمالي على (٣٠) في المائة من الغاز الطبيعي غير المستغل في العالم، و(١٣) في المائة من الاحتياطيات النفطية الكامنة، وكميات هائلة من (الموارد النادرة) في المنطقة بما في ذلك خام الحديد والنحاس والنيكل وفوسفات الزنك والاماس بما يصل إلى تريليون دولار.

اهمية الموارد النادرة (صراع الموارد الاستراتيجية):

- موارد (خام الحديد، الذهب، البلاتين، الأوزميوم، الإريديوم، اليورانيوم، اللثيوم، التيتانيوم، الغرافيت)، التي تتطلب جهداً كبيراً لاستخراجها.
- تستخدم في صناعات متقدمة مثل الإلكترونيات والتوربينات، تساهم في صناعة (الروبوتات، المركبات الفضائية، الطائرات، أنظمة الذكاء الاصطناعي، الأجهزة الإلكترونية، رقائق الهواتف الذكية، أنظمة الدفاع المتطورة، الأنظمة العسكرية الأكثر تقدماً - أنظمة الملاحة، المفاعلات النووية، توربينات الرياح، السيارات الكهربائية، الليزر).
- الصين تمتلك (٤٤٠) طن من المعادن النادرة وحدها، أي نصف احتياطي العالم و(٢٣) ضعف ما تمتلكه أمريكا.
- الصراع الان على الموارد النادرة والتي هي شريان الصناعة التكنولوجية والصين لحد الان تمتلك المفتاح.



• الأهمية الجيوستراتيجية لطريق الحرير القطبي لا تقتصر على إمكانية الوصول إلى الثروات الطبيعية الهائلة للمنطقة القطبية أو كونه يسمح بتطوير ممر بحري جديد للملاحة يختصر رحلات السفن بين الشرق والغرب، إنما تتجاوز ذلك إلى الأهمية الاستراتيجية من منظور عسكري بحت، حيث باتت السفن الحربية الروسية والصينية تنفذ دوريات غرب المحيط الهادئ وبمجرد عبور إحدى غواصات الصواريخ البالستية ودخولها إلى المحيط المتجمد الشمالي ستصبح جل المدن الأمريكية في مرمى النيران وعلى مدى ٣٠٠٠ ميل بحري فقط، هذا بالإضافة إلى أن طريق الحرير القطبي يعد طريقاً آمناً وسريعاً للطاقة، التي باتت روسيا تتصدر قائمة الدول المصدرة لها وهذا ما يقلل من خطر السيطرة الأمريكية على الممرات البحرية المؤدية إلى الصين، خاصة (مضيق ملقا) الذي تمر منه سنويا جل واردات الصين من الطاقة.

• ذوبان الجليد في المنطقة القطبية الشمالية تعني أن المزيد من السفن ستكون قادرة على عبور المناطق التي كان من الصعب الوصول إليها تاريخياً، مما يجعل الشحن عبر القطب الشمالي اقتراحاً جذاباً للغاية للتجارة العالمية مع فوائد اقتصادية ضخمة، وإن أفقاً جديداً هائلاً بما فيها إمكانية إنشاء طرق تجارية جديدة، ينتظر المنطقة التي يتنافس عليها القوى العالمية والإقليمية للاستفادة منها.

• عام ٢٠٢٢، دفعت النزعة العسكرية الروسية وطموحات الصين في (طريق الحرير القطبي) الولايات المتحدة إلى تحديث استراتيجيتها في القطب الشمالي (خاصة بعد التغيرات المناخية وذوبان الجليد)، مع التركيز على الجاهزية العسكرية والبنية

الأساسية والتعاون مع حلف شمال الأطلسي كون القوات النووية الامريكية والروسية متقاربين جدا في المنطقة.



امريكا والقطب الشمالي:

يقول المسؤولون الأميركيون إن الحشد العسكري الروسي في القطب الشمالي يوقظ التوتر، مما دفع البنتاغون إلى إعادة التفكير في استراتيجيته وتمويله في المنطقة وتركز روسيا بشدة على القطب الشمالي، فأكثر من نصف (القطب الشمالي) هو في الأراضي الروسية ويزداد القلق أيضاً بسبب تأثير تغير المناخ، الذي يقول الخبراء إنه لعب دوراً في عسكرة المنطقة. مع ذوبان مزيد من الأنهار الجليدية في القطب الشمالي، أصبحت الطرق البحرية أكثر قابلية للملاحة، مما أدى إلى زيادة عدد البلدان

• طريق الحرير

التي تحول انتباهها إلى الممرات البحرية في القطب الشمالي وذوبان الجليد البحري يجعل المنطقة سهلة للدخول إليها والتحرك فيها، إلا أنه يجعل دول القطب الشمالي أكثر ضعفاً.

بحسب استراتيجية الولايات المتحدة ٢٠٢٤، فإن وزارة الدفاع الأمريكية تعتقد أن القطب الشمالي أصبح منطقة منافسة استراتيجية متزايدة لعوامل عدة، وهي:

- الغزو الروسي لأوكرانيا الذي يهدد استثنائية القطب الشمالي.
 - انضمام فنلندا والسويد إلى حلف شمال الأطلسي.
 - التعاون المتزايد بين الصين وروسيا.
- مع تعليق مجلس القطب الشمالي، الذي يضم كندا والدنمارك وفنلندا وأيسلندا والنرويج والسويد والولايات المتحدة)، عام ٢٠٢٢ بسبب الحرب الأوكرانية، يخشى بعض الخبراء أن تقوم روسيا أو الدول السبع الأخرى في القطب الشمالي بإنشاء مؤسساتها الخاصة دون مشاركة الأطراف الأخرى.

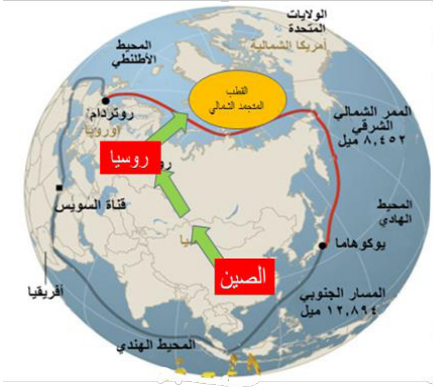
روسيا والقطب الشمالي:

- في الوقت الذي تواجه الولايات المتحدة ودول الغرب تحديات عدة في تأكيد مصالحها في المنطقة، نجحت روسيا، التي تمتلك أكبر خط ساحلي في القطب الشمالي، في وضع نفسها استراتيجياً في طليعة السباق نحو الهيمنة هناك.
- تحاول روسيا حماية سيادتها ووحدة أراضيها وسيطرتها على الملاحة واستعادة هيبتها كقوة قطبية رائدة، خاصةً أنها ليست حليفة لأي عضو من أعضاء مجلس القطب الشمالي.
- أعطى مفهوم السياسة الخارجية الروسية لعام ٢٠٢٣ رؤية جديدة لطموحات موسكو في القطب الشمالي، من حيث التنمية الاقتصادية المحتملة، بما في ذلك استكشاف النفط والغاز وتطوير طريق البحر الشمالي.

- استراتيجية روسيا في الشمال العالي و بمساعدة الصين، قد يستخدم القطب الشمالي كساحة لممارسة القوة في قطاع الطاقة وطرق الشحن والنفوذ العسكري.
- مع استمرار الحرب في أوكرانيا، والتي كشفت أن الكثير من المعدات العسكرية الروسية قديمة، وأن احتياطات الأسلحة الحديثة قليلة مقارنة بها، فإن موسكو تحاول إعادة تأكيد براعتها العسكرية من خلال تطوير أسلحة للبيئة القاسية التي تفتقرها دول القطب الشمالي الأعضاء في حلف شمال الأطلسي الناتو.
- فيما يتعلق بالتجارة واستخراج الموارد، تدعي روسيا ملكية وسيطرة الجزء الأكبر من طريق البحر الشمالي، والذي يمكن أن يصبح طريقاً جديداً للتجارة الدولية.
- في مواجهة العزلة الاقتصادية وبسبب غزوها لأوكرانيا، تلجأ روسيا إلى الصين للمساعدة في تطوير القطب الشمالي، بينما تحاول شركات الطاقة الغربية الانسحاب من المشاريع الروسية ، ويتجلى التعاون الجديد بين موسكو وبكين في أوضح صورته في زيادة شحنات النفط الخام عبر طريق بحر الشمال، الذي يعبر القطب الشمالي من شمال غرب روسيا.

الترسانة العسكرية الروسية في القطب الشمالي:

- أنشأت روسيا ١٤ مطاراً، وست قواعد عسكرية، وأعدت ترميم ١٦ ميناء للمياه العميقة، و ١٠ مراكز حدودية في جميع أنحاء القطب الشمالي ، ويضم الأسطول الروسي في القطب الشمالي ما يقدر بنحو ١٠٢٠ سفينة، منها ٤٠ كاسحة جليد.
- تتمركز الترسانة النووية الروسية داخل أسطولها الشمالي الذي يقع مقره الرئيسي داخل الدائرة القطبية الشمالية.
- خلال السنوات الخمس الماضية، شهد القطب الشمالي زيادة روسية في عدد المفاعلات النووية المدنية والعسكرية التي وصلت الى (٦١) مفاعلاً ومن المقرر ان يصل إلى (٨١) مفاعلاً بحلول عام ٢٠٣٥.



الصين والقطب الشمالي:

- تصف الصين نفسها بأنها دولة قريبة من القطب الشمالي وعلى الرغم من عدم تمتعها بأي حق في السيادة على أي مياه أو جرف قاري في القطب الشمالي، إلا أنها تصنف باعتبارها (مراقباً في مجلس دول القطب الشمالي) الذي يضم الدول الثمانية (السويد ، النرويج ، الدانمارك ، فنلندا ، ايسلاند ، كندا ، امريكا ، روسيا).
- وفي العام ٢٠١٨، أصدرت الصين ورقة بعنوان (السياسة الصينية تجاه القطب الشمالي)، لتحديد أولوياتها في المنطقة، فهي تعتبر نفسها دولة (شبه قطبية) وتسعى إلى جعل القطب الشمالي إحدى المناطق التي تحاول من خلالها بناء نفوذها.
- للصين الوسائل والدوافع ليصبح لاعب رئيسي في تنمية المنطقة القطبية الشمالية، والسباق للحصول على الوصول إلى موارده الطبيعية وطرق التجارة عليه، حيث تمتاز بأنها تأتي في طليعة أبحاث التربة الصقيعية والتكنولوجيا القطبية، وهي بصدد بناء المزيد من كاسحات الجليد لإضافتها إلى أسطولها المتنامي.
- من الممكن أن يسعى روسيا ، نظراً لاعتمادها على الصين كشريك اقتصادي وتجاري وحليف سياسي رئيسي، إلى تقديم صفقات مواتية للصين للوصول إلى المنطقة التي تعد الممرات المائية النامية فيها أمراً بالغ الأهمية بالنسبة لبيكين.

- الصين تعتمد بشكل كبير على تدفق الموارد عبر الممرات المائية الحيوية، وفي الوقت الحالي تهيمن الولايات المتحدة على جميع الممرات الرئيسية التي تتدفق إلى بحر الصين الجنوبي وهذا يشكل نقطة ضعف كبيرة بالنسبة للصين.

- تعاني الصين من أنها تجري الجزء الأكبر من تجارتها عبر سلسلة من نقاط الاختناق الرئيسية لا تخضع لسيطرتها، من بينها (مضيق ملقا جنوب شرق آسيا)، وهو عنق زجاجة استراتيجي يحده (إندونيسيا وماليزيا وسنغافورة)، وهي جميعها دول شريكة للولايات المتحدة.

- الصين تقوم بتطوير القوة البحرية والتواجد بقوة في المنطقة القطبية الشمالية لتأمين ممرات تجارية لبضائعها والتي هي من بين الأولويات الرئيسية للحزب الشيوعي الصيني حالياً.

- اشتهرت الصين عقارات في دول القطب الشمالي، كما تحتفظ بسلسلة من قواعد الأقمار الصناعية ومجموعات الهوائيات، ورغم أن جميعها مخصصة لأغراض بحثية، إلا أنه من المرجح أن يكون لها استخدام عسكري مزدوج.

- مع التنافس على الموارد، وممرات الشحن الحيوية، والتفوق العسكري الذي يدفع الحرب، تتحول المنطقة القطبية الشمالية بسرعة إلى منطقة جيوسياسية متنازع عليها، تتنافس عليها القوى العالمية مثل الولايات المتحدة وروسيا والصين بعد ذوبان الجليد.

- بعكس دول القطب الشمالي، لا تمتلك الصين سيادة على الأراضي أو استخراج الموارد هناك، لكنها تبدي حرصها كدولة (غير قطبية) على سد الفجوة الآخذة في الاتساع بين مصالحها وبين القيود القانونية والمؤسسية هناك، لذا فهي تعرف نفسها كدولة (قريبة من القطب الشمالي) ، إلى أن تم قبولها (كدولة مراقب) بمجلس القطب الشمالي.

- من المتوقع أن ينتهي تطوير أسطولها لكاسحات الجليد وسفن الرفع الثقيلة شبه الغاطسة بحلول عام ٢٠٢٥، وتذهب التوقعات إلى أن الأسطول القطبي الصيني سيكون أكبر وأعلى من حيث الإمكانيات عن نظرائه في الولايات المتحدة وكندا.

• طريق الحرير

- بالإضافة لاهتمامات الصين الاقتصادية في القطب الشمالي لدعم قدراتها على التمتع بالموارد والصيد، هناك مصالح تتعلق بالتنمية العلمية في المناطق القطبية بشكل عام، حيث يتم استهداف تطوير قدرات استكشاف أعماق البحار وتوسيع بعثات الفضاء.

- تبحث الصين عن طرق (تجارية بديلة وممرات امنة لمبادرة الحزام والطريق) خاصةً مع التصعيد المتتالي الذي تشهده منطقة بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا وممرات دولية أخرى تتعرض باستمرار لخطر القرصنة أو من خلال تعطيل الدول للمرور فيها أو بسبب التقلبات السياسية في بعض مناطق العالم وتأثيرها على إمدادات الطاقة.

- الصين اعلنت مساعيها لإطلاق قمر صناعي في عام ٢٠٢٢ خصيصًا لمراقبة وتوسيع طرق الشحن في القطب الشمالي، ودشنت العديد من المشروعات بهذا الخصوص.

- تسعى الصين من جانب آخر فتح المنطقة أمام العالم تماشيًا مع وجهة نظرها القائلة بأن المشاعات العالمية يجب أن تكون منفتحة للبشرية جمعاء، وإقامة نظام شامل لإدارة القطب الشمالي تلعب فيه الصين دورًا قياديًا. كل هذا يساعد الصين في هدفها بأن تصبح قوة بحرية مهيمنة على البحار في المستقبل، وهنا يكمن التنافس الرئيسي بين وجهتي النظر الصينية والروسية حول المنطقة.

- رغم ما تحرزته الصين من تقدم في العلاقات مع حكومات القطب الشمالي من خلال عدة وسائل، لا تزال هناك عوائق أمام الصين حول مخاوف تلك الحكومات بشأن الأبعاد الاستراتيجية المحتملة لمشاركة الصين في القطب الشمالي، فالولايات المتحدة على سبيل المثال تبدي عدم ارتياحها لوجود الصين في صناعة التعدين في (جرينلاند) التي قد تصبح أحد مكونات (طريق الحرير القطبي).

- من غير المتوقع أن تظل روسيا راضية عن التطلعات الصينية بالقطب الشمالي، لأنها تظل مصرّة على حفاظها على الامتيازات التي تمتلكها، بيد أنه من غير المرجح أن

تثق موسكو في البيانات التي تروج لها الصين بشأن حماية البيئة والاهتمام بالشعوب الأصلية.

- في ظل التوقعات بفصول الصيف الطويلة وتغيير المناطق القطبية بحلول عام (٢٠٣٥) و(٢٠٦٠) ، ستزداد الأطروحات الخاصة بالأهمية الاستراتيجية لتلك المنطقة وأن أية لا مبالاة من أي دولة بسيطرة الصين وتعاونها مع روسيا قد تؤدي لنشوب حرب قطبية، رغم انخفاض احتمالية حدوث هذا مقارنةً باحتمالية نشوبها في بحر الصين الجنوبي أو أوروبا الشرقية.

- أن مستقبل (طريق الحرير القطبي) يعتمد بشكل كبير على ما سيشهده الاقتصاد العالمي من تغيرات، كما أن الولايات المتحدة تعد أحد المتغيرات المؤثرة في الاستراتيجيات المتوجهة للمنطقة، وسيوضح خلال الوقت ما إذا كانت المبادرة في منطقة القطب الشمالي تصبح بيد الولايات المتحدة أم روسيا والصين الموصوفتان (كقوة تعديلية) للنظام الدولي.

- شروع طريق الحرير في القطب الشمالي في الصين، والذي تم الكشف عنه في عام ٢٠١٧، بدت فكرة عظيمة باستخدام طريق بحر الشمال في القطب الشمالي، الذي يقلل المسافة بشكل كبير، مقارنة بقناة السويس وغيرها.

- إن طريق الحرير على الجليد أو كما تسمى الصين (خطتها للنقل القطبي) سيصبح منصة جديدة لمبادرة الحزام والطريق، في إشارة إلى مشاريع بناء الموانئ والسكك الحديدية والطرق وغيرها من مشاريع البنية التحتية في جميع أنحاء العالم.

- كانت الحكومات الغربية حذرة منذ فترة طويلة بشأن أنشطة الصين في القطب الشمالي، خوفاً من أن النفوذ الاقتصادي المتنامي للصين في المنطقة قد يمنحها نفوذاً سياسياً ويفتح الأبواب أمام الوجود الأمني الصيني الذي من شأنه أن يضيف إلى التحدي القطبي الشمالي الذي تفرضه روسيا بالفعل.

(١) طريق الحرير الرقمي - دجيتال:

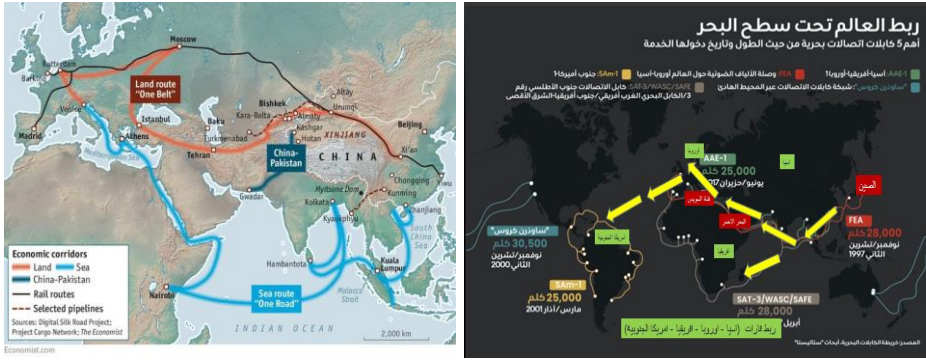


يتفق الجميع على أن العالم يعيش في عصر الثورة الدائمة في عالم الاتصالات، حيث أدى ذلك إلى أن تصبح (التجارة الإلكترونية) جزءا أصيلا من الحياة الحديثة في جميع أنحاء العالم ، وفي العصر الراهن، أصبح (الاقتصاد الرقمي) محركا مهما للنمو الاقتصادي العالمي، وفي هذا الاطار وضعت تكنولوجيا المعلومات طريقا سريعا افتراضيا لتنمية البلدان.

طريق الحرير الرقمي:

• (Digital Silk Road)، هو طريق سريع افتراضي رقمي ومبادرة سياسية صينية تم إطلاقها في عام ٢٠١٥ كجزء من (مبادرة الحزام والطريق) الصينية، يهدف إلى بناء بنية تحتية رقمية عالمية، مع التركيز على (التجارة الإلكترونية، والتمويل، والرقمنة الصناعية، والذكاء الاصطناعي)، وتعزيز التعاون والاستثمارات التي تقيمها مع عدد من الدول بالاعتماد على (مشروعات الشبكات والألياف الضوئية والمدن الذكية ودعم التكنولوجيا الرقمية) بين الصين والدول المشاركة في المبادرة.

• طريق الحرير الرقمي هو بعد تكنولوجي لمبادرة الحزام والطريق الصينية يهدف إلى (ربط الصين بالعالم) عبر البنية التحتية الرقمية، بما في ذلك (شبكات الألياف البصرية، وشبكات GS، والمدن الذكية، والتجارة الإلكترونية)، ويهدف المشروع إلى تصدير التكنولوجيا والأنظمة الرقمية الصينية، وتعزيز سيادة الدول على شبكاتها الداخلية، وتوفير أدوات للمراقبة والتحكم في المعلومات، بينما تهدف الصين إلى بناء إنترنت جديد وهيمنة تكنولوجية في العالم.



• طريق الحرير الرقمي يسعى لربط البلدان في جميع أنحاء العالم باستمرار، ويوفر قوة دافعة لا تنضب للتنمية المستدامة في العالم وإنشاء فضاء إلكتروني أكثر انفتاحاً وسلاماً وأماناً وابتكاراً، بما يسهل النمو العالمي ودفع الرخاء المشترك.

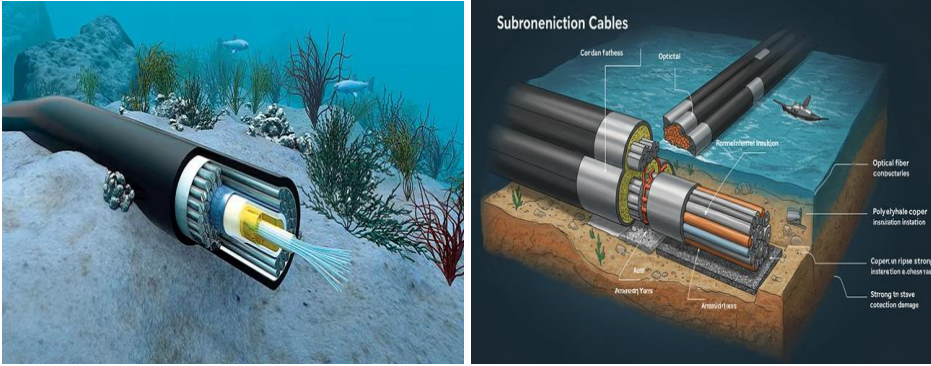
• وقعت الصين اتفاقيات مع دول عديدة في إطار طريق الحرير الرقمي وتشير الإحصائيات الصينية إلى أن كل الدول التي انخرطت في المشروع قفزت فيها نسب التشغيل في القطاعات الرقمية بطريقة كبيرة جداً ما دفع الصين إلى تعزيز (قطاعات الانترنت وبرامج الذكاء الصناعي في كل القطاعات الإنتاجية وتكنولوجيات الفضاء والمدن الذكية والاقتصاد الرقمي والطاقات البديلة)، وهذا الطريق الجديد سيشكل فرصة ازدهار كبيرة لكثير من الدول إن استثمرت في العلوم والتكنولوجيا.

• اعتمدت الصين مبادرة طريق الحرير الرقمي بوصفه مكوناً رئيسياً في سياستها الخارجية بهدف ربطها بالدول (الأوروبية والآسيوية والإفريقية) عبر مشروعات البنية

• طريق الحرير

التحتيَّة وتعزيز العولمة الشاملة القائمة على الإنترنت، ومرد ذلك ما أدركته الصين من أهميَّة البنية التحتية الرقمية المتطورة في بلدان مبادرة الحزام والطريق، بما في ذلك تقنيات مثل (كابلات الألياف الضوئية، ومراكز البيانات، وشبكات الجيل الخامس، ومنصات التجارة الإلكترونية، والذكاء الاصطناعي، وخدمات الحوسبة، والهندسة الرقمية والمدن الذكية).

• طريق الحرير الرقمي تستخدم (أسلاك الألياف البصرية تحت البحرية) لربط دول العالم ببعضها (عبر المحيطات)، فهي وسيلة نقل المعلومات والبيانات بين الدول والقارات، وربط شبكاتها اللاسلكية ببعضها البعض، بينما تعتبر شبكات الجيل الخامس اللاسلكية أحدث ما توصلت إليه التكنولوجيا لربط الشبكة الخلوية ببعضها البعض لا سلكيًا، رافعة سرعة نقل البيانات في الشبكة إلى مستويات غير معهودة.



• حتى يومنا هذا، يطلق على التعاون الاقتصادي القائم على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وتطبيق التقنيات الجديدة الأخرى في بلدان (مبادرة الحزام والطريق) اسم (طريق الحرير الرقمي - Digital Silk Road). وبسبب نجاحها الواسع، دمجت في خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠.

• أعطت الصين أهمية كبيرة لمبادرة طريق الحرير الرقمي لكون البلاد استطاعت أن تحقق فائزًا كبيرًا في مجال تكنولوجيا المعلومات، حيث أشارت وزارة الصناعة

وتكنولوجيا المعلومات الصينية في تقرير لها حول الاقتصاد الرقمي أنه خلال الفترة من ٢٠١٧ وحتى ٢٠٢١ نما حجم الاقتصاد الرقمي الصيني من (٢٧) ترليون دولار إلى أكثر من (٤٥) ترليون دولار، لتحتل بذلك المرتبة الثانية في العالم من حيث حجم الاقتصاد الرقمي.

• اعطي الصين الحكومات قوة غير مسبوقة للتحكم في الشبكات في هذه البلدان، ومن خلال هذه الخاصية وما تحاول الصين فعله هو إعادة تشكيل مفهومنا عن شبكة الإنترنت عن طريق (السيادة الرقمية) ، وما يعنيه هذا هو أن كل دولة يجب أن تقر الكيفية والحالة التي يجب أن تكون عليها الشبكة داخل البلاد، وهو ما يختلف ويتعارض مع مفهوم الإنترنت الأصلي الذي يعني إمكانية اتصال أي شخص من أي دولة بشبكة إنترنت مفتوحة للجميع تساعد في مشاركة الآراء بحرية.

• أخذ طريق التحرير الرقمي للصين أولوية قصوى في سياستها الخارجية، وروجت له عبر المنتديات واللقاءات الدولية، وأصبح طريق التحرير الرقمي في جدول الأعمال الخاص بسياستها الخارجية، وقد فرض طريق التحرير الرقمي نفسه على أجندة السياسة الخارجية للصين.

• تمنح الصين إذن كل حكومة مركزية الحق المطلق في تقرير (كيف يبدو الإنترنت) ، بالنسبة إلى دول العالم الثالث غير الديمقراطية التي تريد تحسين بنائها التحتية التكنولوجية، هذا يعتبر عرضا جيدا ليس فقط لأنه يمنحها سعرا أقل، ولكن أيضا أريحية أكبر لمراقبة المواطنين، مقارنة بالتقنيات الغربية.

• ترى الصين عبر هذه المبادرة أن من حق كل دولة أن تحترم حق الدول في اختيار مسارها الخاص بالتطوير الرقمي بشكل مستقل، عبر استراتيجية دولية شاملة لربط آسيا بإفريقيا وأوروبا عبر كابلات الألياف الضوئية وشبكات الاتصالات والإنترنت وروابط التجارة الإلكترونية، وإدخال معايير فنية مشتركة في الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، ولذلك قامت الشركات الصينية الممولة من الحكومة الصينية بإعادة هيكلة وبناء البنية التحتية لهذه البلدان لتصبح حلقة الوصل بين الاقتصاد الرقمي الصيني ومناطق أخرى حول العالم).

الجوانب الرئيسية لطريق الحرير الرقمي:

- البنية التحتية الرقمية عبر الحدود: يهدف طريق الحرير الرقمي إلى تطوير شبكة بنية تحتية رقمية قوية وموثوقة، بما في ذلك الاتصال بالإنترنت عالي السرعة وكابلات الألياف الضوئية ومراكز البيانات.
- توطين البيانات وإدارتها: ضمان التدفق الآمن والفعال للبيانات، يؤكد طريق الحرير الرقمي على الحاجة إلى أطر فعالة لإدارة البيانات، ويشمل ذلك معالجة القضايا المتعلقة بخصوصية البيانات والأمن السيبراني وحقوق الملكية الفكرية.
- محو الأمية الرقمية وتنمية المهارات: الوصول إلى التكنولوجيا هو الخطوة الأولى فقط ويحظى محو الأمية الرقمية وتنمية المهارات بنفس القدر من الأهمية، تحتاج الحكومات والمنظمات إلى الاستثمار في برامج التعليم والتدريب لتزويد الأفراد بالمهارات اللازمة للتنقل في المشهد الرقمي.
- تنوع اللغة والمحتوى: أحد الجوانب الأقل استكشافاً للفجوة الرقمية هو هيمنة لغات وثقافات معينة في مجال الإنترنت ولسد الفجوة بشكل حقيقي، من الضروري تعزيز تنوع المحتوى وإمكانية الوصول متعدد اللغات.
- الأمن السيبراني وخصوصية البيانات: على الرغم من أن توسيع الوصول الرقمي أمر بالغ الأهمية، إلا أنه يأتي أيضاً مصحوباً بالتحديات المتعلقة بالأمن السيبراني وخصوصية البيانات ويتعين على الدول أن تحقق التوازن بين الانفتاح والأمن.
- التعاون عبر الحدود: تمثل إحدى الوظائف الأساسية لطريق الحرير الرقمي في تسهيل التعاون عبر الحدود بين البلدان والمنظمات، ومن خلال تعزيز الشراكات والجهود البحثية التعاونية، فإنه يتيح تبادل الأفكار والتقنيات المبتكرة.

اهداف طريق الحرير الرقمي:

- ربط الصين بالدول الأخرى عبر شبكات الإنترنت، وتسهيل التوسع العالمي للشركات الصينية ومن المقرر أن يمتد من باكستان إلى أوروبا مروراً بأفريقيا.
- تحسين الاتصال بين البلدان، مما يتيح التجارة السلسة عبر الحدود وتبادل المعلومات، ومن خلال الاستثمار في مشاريع البنية التحتية مثل (الكابلات البحرية وشبكات الأقمار الصناعية ومراكز البيانات).



- كسر الامتياز الاحتكاري وخلق مركزية صينية تكنولوجية في العالم، قد تفضي في النهاية إلى قدرة الصين على منافسة الولايات المتحدة الأمريكية في العالم على أساس التنافس الحر، أو حتى على أساس اقتسام العالم بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها، فتسيطر الصين في مجال التكنولوجيا على قسم من العالم مركزه في آسيا، يمتد حتى أمريكا اللاتينية، بينما تسيطر الولايات المتحدة الأمريكية وحلفاؤها على ما تبقى.

- الخروج من خطر المركزية الأمريكية في النظام الرقمي العالمي، وبناء مركزية للصين في هذا المجال، تكسر الاحتكار الغربي عمومًا، والأمريكي خصوصًا، لكي لا تستطيع الولايات المتحدة الأمريكية محاصرة الصين تكنولوجياً إذا ما قررت في يوم من الأيام ذلك.

• طريق الحرير

• ترسيخ مكانة شركات الاتصالات الصينية التي تمتلك التقنيات المتقدمة مع انخفاض كلفة المشاريع ، وهي من أكثر المسائل التي ستثير قلق الولايات المتحدة وبلدان الاتحاد الأوروبي.

• ان تقطع أسلاك الألياف البصرية البحرالأحمربقناة السويس، لتصل إلى أوروبا، وتتفرع أيضًا إلى شرق أفريقيا، ومن ثم ربط أمريكا الجنوبية بغرب أفريقيا، لتصبح القارات الأربع (آسيا واوروبا و افريقيا وامريكا اللاتينية) متصلة جميعها باستخدام خطوط لا تملكها الولايات المتحدة الأمريكية، ولا تسيطر عليها أي من شركاتها أو حلفائها.

• خلق الفرص والمنافع العامة العالمية والتعاون المربح للجانبين، وكلاهما يهدف إلى تعميق الاتصال عبر البلدان والمناطق (الاتصال في البنية التحتية والتجارة والتمويل والسياسات)، وربما الأهم من ذلك كله الاتصال بين الشعوب.

• اطلاق مشروعها الخاص الذي سمته (طريق الحرير الرقمي) ، في الوقت الذي فرضت الولايات المتحدة هيمنتها الرقمية من خلال مشروعها (وادي السيليكون) في خليج سان فرانسيسكو الذي جمع كل الشركات المطورة لتكنولوجيات الذكاء الاصطناعي، وفي إطار المنافسة أطلقت الصين مشروعها الخاص بمبادرة الطريق والحزام، وضمنه أطلقت منذ سنوات قليلة مشروعها الرقمي الذي سمته (طريق الحرير الرقمي).

• ترسيخ مكانة الصين كقوة تكنولوجية عظمى، في حين أن مبادرة الحزام والطريق تعتبر مبادرة للسياسة الخارجية، حيث تدرك الصين أهمية الترابط الاقتصادي وقوته في التأثير الدولي، إذ يعزز طريق الحرير الرقمي التجارة الإلكترونية من خلال مناطق التجارة الحرة الرقمية التي تسعى الصين إلى إنشائها، ولذلك اتجهت الصين نحو فتح آفاق للاستثمارات الرقمية في عدد من الدول الواقعة على مبادرة الحزام والطريق، والتي من بينها الدول الإفريقية ، إذ وجهت الصين استثماراتها في بناء شبكات الإنترنت والهواتف المحمولة إلى جانب مشروعات المدن الذكية والألياف الضوئية.

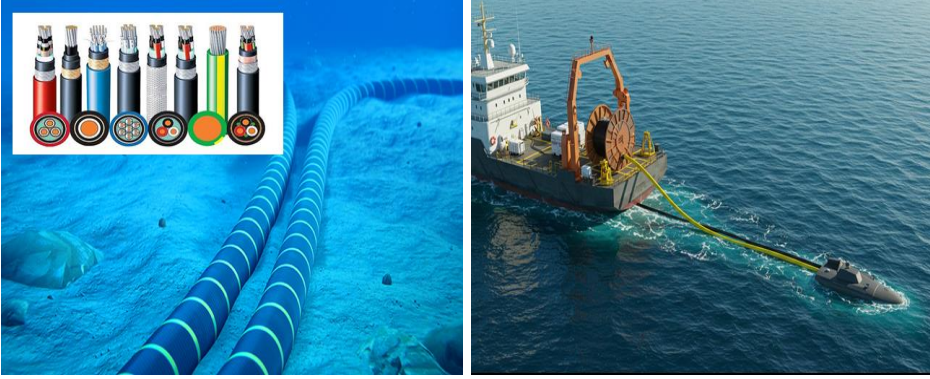
- تقليل اعتماد الدولة على قادة التكنولوجيا الآخرين، وخاصة الولايات المتحدة واليابان ودول أوروبية مختارة، في المقابل تساعد المبادرة عمالقة التكنولوجيا الصينيين واللاعبين الصغار على تعزيز مبيعاتهم وعلاقاتهم المحلية واكتساب موطئ قدم في الأسواق الخارجية، غالباً بمساعدة وتيسير من الحكومة الصينية.
- تعزيز مفهوم طريق الحرير الرقمي للصين في جميع المجالات ذات الصلة بالرقمنة (التجارة الإلكترونية الدولية، والمدن الذكية، وتطبيقات التكنولوجيا المالية، والبيانات الضخمة، وإنترنت الأشياء، والهواتف الذكية، والكابلات البحرية).
- تهدف الصين إلى إدخال التكنولوجيا الصينية كمعيار في الجيل التالي من التكنولوجيا الرقمية، لذلك تعكس إستراتيجية طريق الحرير الرقمي للصين ترجمة الأهداف الصينية للتنمية في مجال البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.
- تهدف الصين من خلال هذه المساعي في النهاية إلى تمكين فتح أسواق جديدة لعمالقة التكنولوجيا الصينيين وتعزيز الاتصال الرقمي العالمي مع الصين، بالتالي يتوافق طريق الحرير الرقمي مع الأهداف الوطنية الطموحة للسلطات الصينية مثل (صنع في الصين ٢٠٢٥) و (معايير الصين ٢٠٣٥).
- تعزيز الابتكار التكنولوجي المحلي وقدرات الإنتاج والمعاملات في الصين، وفي الوقت نفسه، تعد أهدافها جزءاً من رؤية شاملة للحكومة الصينية لتعزيز حضورها في عالم التقنية وتحقيق استقلالية أكبر في النظام الرقمي العالمي.
- تهدف المبادرة إلى سد الفجوة الرقمية وخلق عالم أكثر ترابطاً يمكن أن يؤدي هذا الاتصال المعزز إلى زيادة الفرص التجارية، وتبسيط سلاسل التوريد، وتحسين الكفاءة للشركات العاملة على طول طريق الحرير الرقمي.
- يهدف طريق الحرير الرقمي إلى إنشاء فضاء إلكتروني أكثر انفتاحاً وسلاماً وأماناً وابتكاراً، من أجل بناء طريق الحرير عبر الإنترنت، بما يسهل النمو العالمي ودفع الرخاء المشترك.

• طريق الحرير

- الحصول على هوية ذات قوة عظمتى فى النظام السياسى الدولى بمعنى آخر، يهدف إلى تعزيز الاتصال الرقمى من خلال دعم البنية التحتية الرقمية الإقليمية ومشاريع الأمن الرقمى التى تدمج الإنترنت والبيانات الضخمة والذكاء الاصطناعى.
- العمل على تحديث القطاعات الصناعية المختلفة فى الدول المشاركة فى (مبادرة الحزام والطريق)، وعلى هذا الأساس لا يمكن فصل الأهداف السياسية للصين بمعزل عن توجهها ضمن (مبادرة الحزام والطريق) ، كما تحتاج اغلب الدول التى تقع على طريق الحرير أن تكون المخاوف السيبرانية حاضرة على مستوى الأمن القومى للدولة نتيجة توظيف القدرات التكنولوجية فى طريق الحرير.

المخاطر المحتملة لطريق الحرير الرقمي على الدول المشاركة:

• المراقبة: قد تصبح المراقبة هي القضية الرئيسية، حيث يمكن لبكين مراقبة حركة المرور على الإنترنت أو حتى قطع الروابط (من خلال هذه الكابلات وتقع الكابلات في المياه الدولية) مع مناطق أخرى، إذا رغبت في ذلك.



• التأثير والنفوذ: إن الاستخدام الواسع النطاق للتكنولوجيا الرقمية الصينية يمكن أن يمنح بكين المزيد من التأثير والنفوذ بعد أن كان لها حضور اقتصادي فقط في الشرق الأوسط، ولم تشارك الصين أبدًا في أي جانب أمني، ولكن مع هذه الشبكة الشاملة لكابلات الألياف الضوئية على الأرض، ووصلات الإنترنت تحت البحر والقمر الاصطناعي النهائي لنظام الملاحة الساتلية في الفضاء، أدخلت بكين مفهوم القوة مع هذه الشبكة الرقمية المتعددة الأبعاد، حيث تمتلك الصين المزيد من الخيارات، وهي أيضًا ملزمة للدول الشريكة في الممر الرقمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية ضمن منطقة نفوذها الحصرية.

• التبعية: بالاعتماد على الصين في الملاحة عبر الإنترنت والسواتل، ستدير العديد من البلدان عملياتها من خلال طريق الحرير الرقمي، ويمكن أن تشمل الاستخدامات المدنية والعسكرية، فإن أي خدمات ضمن طريق الحرير الفضائي يمكن أن تعمق الاعتماد على الصين في الخدمات الفضائية على حساب النفوذ الأمريكي.

• طريق الحرير

• العلاقات بالولايات المتحدة: نظرًا لأن معظم ميزات الساتل النهائي لنظام الملاحة الساتلية متداخلة في طبيعتها، فإن الممر الرقمي لديه القدرة على تعقيد الأمور أكثر بين واشنطن وبكين، وهناك مخاوف من أن المشروع القائم على تكنولوجيا الفضاء قد تكون له آثار على المصالح الأمريكية في المجالات الأمنية والاقتصادية والدبلوماسية.

• استخدامات عسكرية: من المؤكد أن هناك بعض الاستخدامات العسكرية لنظام الأقمار الصناعية، و يدور النزاع الجيوسياسي بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين هذه الأيام، على البنية التحتية لشبكة الاتصالات العولمية والتقنيات الرقمية التي أضحت مفتاح السطوة والهيمنة في عصرنا الراهن، فلقد احتدمت النزاعات الدولية على فضاء المعلومات السيبراني، وتقنيات أمن المعلومات والاتصالات، مع السعي إلى فرض الهيمنة على بيئته الرقمية.

• تقنية الجيل الخامس: تفوق ومخاطر تتضمن الرؤية الأمنية للتهديدات المحتملة عن تقنية اتصالات الجيل الخامس (5G) التي تتميز بها التقنية الجديدة، والتي ترتبط بجملة من العوامل التقنية مثل (التصميم، والمرونة) في الاستجابة للتهديدات الأمنية بمختلف مستوياتها، والنظم الأمنية المؤتمنة التي تستثمر، وبكثافة، القدرات العالية للذكاء الاصطناعي وتقنياته المستحدثة ، اعتماد تقنية الجيل الخامس على معدات اتصالات بالغة التنوع، وتمتاز بكونها ذات موثوقية عالية، وبانخفاض زمن انتقال فيضها الاتصالي بشكل ملحوظ.

مكونات طريق الحرير الرقمي:

- بناء البنية التحتية الرقمية: يركز المشروع على بناء شبكات الألياف البصرية والاتصالات، وتطوير المدن الذكية في الدول الشريكة.
- تصدير التكنولوجيا الصينية: تقوم شركات صينية كبرى بتصدير تقنياتها وخدماتها في مجال الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات إلى دول مختلفة حول العالم.
- تطوير التجارة الإلكترونية: يسعى المشروع إلى تعزيز التجارة الرقمية بين الصين والشركاء، حيث تشجع الصين نمو تجارة المنتجات الإلكترونية والهواتف الذكية في الأسواق العالمية.
- المدن الذكية: يتم العمل على تطوير أنظمة المدن الذكية، مثلًا (نظام المراقبة الذكية لحركة المرور).

التحديات والمخاوف:

- الهيمنة الرقمية: تثير مشاريع طريق الحرير الرقمي مخاوف بشأن الهيمنة الصينية على البنية التحتية الرقمية للعالم.
- مراقبة المعلومات: يرى البعض أن المشروع يمنح الدول المشاركة قوة غير مسبوقة للتحكم في الشبكات، مما يتعارض مع مبدأ الإنترنت المفتوح، ويمنح حكومات فرصة أكبر لمراقبة مواطنيها.
- الاعتماد الاقتصادي: تحذر بعض التقارير من أن هذه الاستثمارات قد تؤدي إلى تبعية اقتصادية مفرطة للصين في الدول الشريكة.
- أخيرًا.. طريق الحرير الرقمي سعي الصين لتوصيل العالم مع بعضها عبر مكون رقمي، والفوز بالمستقبل إنه غير مرئي، ولكنه في كل مكان.

(٢) ممر الشمال - الجنوب:



ممر الشمال - الجنوب ، مشروع نقل دولي عملاق تم انشائه باتفاقية وقعت بين الدول الثلاث (إيران والهند وروسيا)، عام ٢٠٠٢ في سان بطرسبرغ الروسية، وعام ٢٠١٦ التحقت دول أخرى بالمشروع (سلطنة عمان، تركيا، كازاخستان، أرمينيا، قرغيزستان، طاجيكستان، بيلاروسيا، أوكرانيا، سورية، بلغاريا) إلى جانب الدول المؤسسة الثلاث.

- يتكون ممر الشمال - الجنوب من شبكة خطوط متعددة الانماط (بحرية وبرية وسكك حديدية) يبلغ طولها ٧٢٠٠ كيلومتر، بكلفة المشروع ١,٦ مليار دولار.
- يبدأ من (المحيط الهندي - مومباي الهند - بحر العرب - مضيق هرمز - إيران - بحر قزوين - شمال روسيا - سان بطرسبرغ - شمال أوروبا - فنلندا) اي شمال وجنوب الكرة الكرة الارضية.

• يتم استكمال وإطلاق الممر بحلول عام ٢٠٢٥ بحيث ينقل ما بين ٢٠-٢٥ مليون طن سنويًا من البضائع.

• تقليص مدة المرور من ٣٥ يوم الى ١٠ أيام.

• الممر يتكون من ٣ مسارات:

- المسار الأوسط عبر بحر قزوين: حيث يبدأ المسار برا من (سان بطرسبورج إلى منطقة أستراخان الروسية على بحر قزوين ، ثم يتم الشحن بحرا بواسطة السفن إلى

ميناء بندر انزلي الإيراني على ساحل بحر قزوين، ثم النقل برا إلى ميناء تشابهار الإيراني المطل على المحيط الهندي، ثم الشحن بحرا إلى مدينة بومباي في الهند).

- المسار الشرقي: هو مسار بري ينطلق من (روسيا إلى إيران عبر المرور بكازاخستان وتركمانستان وأوزبكستان).

- المسار الغربي: هو مسار بري ينطلق من (روسيا إلى إيران عبر أذربيجان ، خط سكة حديد رشت - استارا داخل إيران لربط ميناء بندر أنزالي الإيراني مع شبكة السكك الحديدية الروسية عبر أذربيجان)، وهو ما يوفر طريقاً مباشراً لنقل البضائع.

• إن الممر سيساعد على تنويع تدفقات حركة المرور العالمية وسيوفر فوائد اقتصادية واضحة لكل من إيران وروسيا.

• الممر سيسمح بزيادة النقل عبر الممر إلى ١٥ مليون طن سنوياً بحلول عام ٢٠٢٧ و٢٠ مليون طن بحلول عام ٢٠٣٠.

• كانت إيران تولي اهتماماً كبيراً باستكمال هذا المشروع منذ أكثر من عقدين، لكونها تقع في قلب الممر، لكنها لم تكن تلقى نفس الحماسة لدى روسيا الطرف الأساسي الآخر فيه، إلى أن تعرضت موسكو لعقوبات غربية واسعة على خلفية شنّها حرباً على أوكرانيا، ما دفع الروس إلى اتخاذ خطوات حماسية لإنشاء الممر.

• دأبت (إيران وروسيا) في إنشاء هذا الممر، إذ تلتقي أهداف الدولتين الخاضعتين لعقوبات غربية واسعة، في البحث عن مسارات آمنة لتجارتهما، بل واستقطاب دول طامحة في نفوذ أكبر وتكاليف أقل لتجارتهما للانضمام إلى هذا الممر، الذي يرى محللون أنه قد يؤثر على قناة السويس المصرية التي تعد أحد أهم الشرايين الملاحية عالمياً.

طريق الحرير



- روسيا تبحث عن بدائل لأن الحرب في أوكرانيا تهدد عمليات الشحن الروسية في البحر الأسود، وتسعى موسكو المعزولة عن الغرب إلى تطوير علاقات اقتصادية وسياسية وعسكرية وثيقة مع طهران.
- إن البت في مسألة مد السكة الحديدية في إيران والإسراع في تحقيق المشروع، يتزامن مع بحث روسيا عن حلول للالتفاف على العقوبات والقيود الاقتصادية الغربية، والتي لم تمس بعد قطاع الشحن بواسطة السكك الحديدية والقطارات.
- يلبي مشروع (ممر الشمال - الجنوب) حاجة روسيا الدائمة للوصول إلى المياه الدافئة، عبر بناء شبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية وخطوط الملاحة البحرية بهدف تعزيز النقل والتجارة بين روسيا وإيران والهند والقوقاز ودول آسيا الوسطى، حيث يربط عبر الأراضي الإيرانية بين عاصمة روسيا الشمالية، مدينة وميناء سان بطرسبورج المطل على خليج فنلندا في بحر البلطيق، والعاصمة المالية والتجارية للهند مومباي (بومباي)، كما يُفترض مستقبلا بناء خطوط مواصلات فرعية تربط الممر بشرق ووسط أوروبا.
- الخلاصة يمثل المشروع أحد أوجه التعاون الاستراتيجي بين موسكو وطهران، والذي تعزز بعد حرب أوكرانيا، ليأخذ أشكالا متنوعة عسكرية وأمنية واقتصادية وتجارية، كما أنه يشير إلى أن تنامي التحالف بين الهند والولايات المتحدة مازال يواجه تحديا أساسيا هو عمق العلاقة التاريخية بين روسيا والهند.



• يتمتع هذا المشروع بمزايا واعدة اهمها:

- تقليل اعتماد الدول الأوراسية على قناة السويس.
- استخدام وسائل نقل برية وبحرية وسكك حديدية معاً.
- طريق بديل بين الهند وآسيا الوسطى، متجاوزاً الأراضي الباكستانية، وطريق بديل من الهند والصين صوب القارة الأوروبية، متجاوزاً البحر الأحمر وصولاً إلى أفريقيا يختصر المسافات مقارنة مع قناة السويس.
- يؤسس المشروع للتكامل بين الدول المشاركة فيه كمرکز عالمي جديد.
- يخدم مبادرة الحزام والطريق (طريق الحرير الصيني) بشكل غير مباشر عن طريق دول اسيا الوسطى ، ويؤسس لعلاقة مستقبلية بين الاطراف المؤسسة لهذا الطريق ، اضافة الى امكانية الحد من الضغوطات الامريكية والحصار البحري.

(٣) ممر شلامجة (إيران - البصرة):

إيران قوة إقليمية ذات نفوذ دولي، ولذلك تتعامل بكين مع طهران وفق رؤية استراتيجية طويلة الأمد، وهناك بعداً تاريخياً في العلاقات بين البلدين يلبي طموحات اقتصادية، فالبلدان لديهما مشتركات حضارية عديدة، والمشروع الاستراتيجي (الحزام والطريق) يهيئان أرضية صلبة للتعاون الإيجابي بينهما.



لايؤثر التعاون بين الصين وإيران على علاقات أحد البلدين بالمجتمع الدولي، وإن علاقات بكين الاقتصادية بطهران لا تعني التأثير على طرف ثالث مثل الولايات المتحدة الأمريكية، حيث إن واشنطن تعتبر أن العلاقات الاقتصادية بين الصين وإيران هي بمنزلة دعم لطهران واستهداف للأمن الوطني الأمريكي.

- إيران يجاور ١٥ دولة تعتبر بمثابة نقطة ارتكاز مهمة في مبادرة الحزام والطريق.
- إيران يعتبر حرس (مضيق هرمز) في الخليج العربي و (باب المندب) في البحر الاحمر.

• طرحت روسيا فكرة دمج التنمية الاقتصادية الاقليمية لاسيا الوسطى وجنوب اسيا ، اي مشروع النقل بين (الشمال والجنوب) بما في ذلك خط السكك الحديدية من ايران شمالا الى اسيا الوسطى وشمال اسيا عبر استانة ، بهذه الطريقة ستكون ايران

ملتقى لحركة المرور بين الشرق والغرب ، وحركة المرور بين الشمال والجنوب ، مما تعزز مكانتها الاستراتيجية.

• وضع حجر الاساس لخط سكة حديدية يربط (البصرة - شلامجة) الايرانية ، هدفها ان تستغل موانئها على الخليج لتكون هي الممر المؤدي الى طريق التنمية.

• ايران قلقة من ان يكون العراق (القناة الجافة - طريق التنمية) لاعب اقليمي للنقل البحري لانها ستؤثر على جيوبوليتيكية المنطقة وتربط مباشرة دول الخليج مع تركيا.

• حلم ايران الحصول على ممر دولي رئيسي تعرقل مساعي فرض العقوبات عليه وتعزيز نفوذها الاقليمي السياسي وتحويله الى مركز ثقل تجاري عالمي.

• ايران تحاول ربط (بحر عمان / المحيط الهندي مع بحر قزوين الى اوربا).

• المشروع الصيني- الايراني يهدف الى مد طرق المواصلات ، السكك ، انابيب الغاز والطاقة ، خطوط الالياف البصرية التي معظمها تمر عبر ايران.

• البلدان العربية لاتبدو متحمسة لحصول ايران على موقع استراتيجي دولي، ومن مصلحتها ان تمر المشروع الصيني عبر شواطئها.

• الربط السكك الايراني مع سوريا عبر العراق يشكل خطرا على الموانئ العراقية والخليجية بالرغم من فوائد (التجارة - السياحة الدينية).

• إيران تضمن للصين وضع قدمها في منطقة الشرق الأوسط، وبالرغم من الجهود الدولية في عزل طهران ، وتستمر الصين في الحضور والتواصل من أجل تنفيذ مشاريع في إيران ذات علاقة بالبنية التحتية أو قطاع الطاقة.

• تستمر الصين في كونها المزود الأول لإيران عبر توفير التقنيات المتطورة التي لا يمكن للآخرين توفيرها، مع مبدأ مهم وهو أن لا قيود بالنسبة للصين على إيران في جميع المعاملات التي تجمع بين البلدين والتأكيد على أن العزلة المفروضة عليها لن تستمر بفضل التعاون مع الجانب الصيني.

مخطط ممر شلامجة - العراق:

- ممر سككي يربط منطقة شلامجة الحدودية الإيرانية بميناء البصرة العراقي، وهو حلم إيراني دام اربعين عاما.
- من ميناء الامام الخميني على الخليج العربي في محافظة خوزستان جنوب غرب ايران الى معبر شلامجة على الحدود العراقية ومن المقرر أن يمتد هذا الخط الحديدي الى بغداد، ومن هناك إلى ميناء اللاذقية على شاطئ البحر الأبيض المتوسط، ومنها إلى أوروبا.
- تم وضع حجر الاساس في سبتمبر عام ٢٠٢٣ وتاريخ الانتهاء مارس ٢٠٢٦.
- يسهّل الخطّ السككي ، تنقل المسافرين والسياح بين إيران والعراق ويؤدي إلى زيادة المبادلات التجارية بينهما.
- يمثل الربط السككي بين إيران والعراق، جزءاً من مسار الممر الترانزيتي الشرق-الغرب الذي يغطي بلدان آسيا والشرق الأوسط وأوروبا وأفريقيا.
- ايران سيكون نقطة اتصال دول اسيا الوسطى بالمياه الدافئة.
- يساهم وضعه حيز الخدمة في توسيع نطاق وصول البلدين الجارين إلى دول المنطقة عبر السكك الحديدية، بحيث يصبح العراق أيضاً قادراً على الوصول إلى دول آسيا الوسطى.
- هناك من يرى ان الربط السككي قد يدخل العراق في صراعات سياسية كبيرة خاصة مع امريكا التي ترى ان ايران تحاول ان تستخدمه من الوصول الى الفصائل الموالية لها للتهديب ونقل الاشخاص ، كما وان هذا الربط السككي سيجعل العراق منطقة ترانزيت للبضائع الايرانية والصينية والتي بالنتيجة ستؤثر على ميناء الفاو كأهم نافذة اقتصادية عراقية.



المكاسب الاستراتيجية للمشروع:

- استراتيجية تفعيل الممرات الدولية: تسعى إيران إلى توظيف موقعها الاستراتيجي وما يشتمل عليه هذا الموقع من ممرات دولية من أجل لعب دور الترانزيت على مستوى الربط بين منطقة شرق آسيا والقارة الأوروبية.
- تجنب العقوبات الاقتصادية: يأتي خط السكة الحديد المعروف بالبصرة - شلامجة بين إيران والعراق كجزء من مشروع استراتيجي كبير تقوم به إيران مع حلفائها والدول المجاورة، لتجنب العقوبات الاقتصادية التي يمكن أن تتعرض فيها خاصة العقوبات الأمريكية، وعملياً فإن هذا الممر السككي يمر من إيران ثم العراق ولاحقاً سوريا، ليصل إلى ميناء اللاذقية الموجود شرق البحر الأبيض المتوسط ، ومن هنا يمكن أن تتجه البضائع إلى أوروبا وأفريقيا وغيرها من الدول (ولكن بعد سقوط النظام السوري السابق تظهر ملامح فشل هذا المشروع من حيث الوصول الى البحر الابيض المتوسط عبر سوريا الجديدة).
- الحفاظ على المصالح الاقتصادية في العراق: لا يمكن فصل المشروع الإيراني الجديد في العراق عن استراتيجية طهران الأعم تجاه العراق، وهي الاستراتيجية التي يحظى العامل الاقتصادي فيها بأهمية كبيرة، خصوصاً على مستوى الحرص الإيراني على تأمين الوصول إلى الأسواق العراقية، لا سيما وأن العراق يعد ثاني أكبر مستورد

• طريق الحرير

للسلع الإيرانية غير النفطية، وبالتالي يعد الخط السككي الجديد بين البلدين إحدى الآليات المهمة لضمان تحقيق هذا الهدف.

• مواجهة الضغوط الأمريكية: يأتي الإعلان عن الخط السككي الجديد بين العراق وإيران في سياق تسعى فيه الولايات المتحدة إلى ممارسة ضغوط كبيرة على السلطات العراقية من أجل فك الارتباط بالجانب الإيراني ويمكن قراءة إقدام إيران على تنفيذ مشروع الربط السككي مع العراق في إطار السعي لمواجهة هذه الضغوط الأمريكية، عبر آلية زيادة حجم وطبيعة الارتباط مع العراق، بمعنى أن مشروع الربط السككي مع العراق سوف يضمن زيادة الارتباط الجيوسياسي والجيواقتصادي بين العراق وإيران، خصوصاً وأنه يسهم في تعزيز صادرات إيران غير النفطية إلى العراق.

(٤) قناة اسطنبول:



مشروع تركي لبناء (ممر مائي اصطناعي) موازي لمضيق بوسفور على بعد (٣٠) كم منه (لربط البحر الأسود مع البحر المتوسط) ربط الشرق مع الغرب. قناة اسطنبول تقسم الجانب الأوروبي من مدينة اسطنبول المطلية على مضيق بوسفور مما يؤدي إلى إنشاء (جزيرة بين القارتين الآسيوية والأوروبية) محاطة بجوانب مائية اربعة (البحر الاسود - بحرمرمة - قناة اسطنبول - مضيق بوسفور).

قناة اسطنبول:

- يربط (البحر الاسود - قناة اسطنبول - بحر مرمة - مضيق دردنيل - بحر ايجة - البحر المتوسط - أوروبا).
- طول القناة (٤٥) كم، بدأ العمل فيها عام ٢٠٢١ وسيدخل الخدمة عام ٢٠٢٧.
- سيحول مضيق بوسفور الى خط ثانوي ويخفف الازدحام البالغ (٤٨) الف سفينة سنويا.
- تحقق أرباح مالية تصل إلى (١٠) مليار دولار سنوياً.
- سيجعل تركيا لاعبا محوريا في الجغرافيا السياسية والتجارة الدولية وتصنيفها عالمياً في مجال المعابر المائية.

• طريق الحرير

- يؤدي الى زيادة حركة السفن عبر البحر الأسود للدول المطلة عليها (تركيا - روسيا - اوكرانيا - جورجيا - بلغاريا - رومانيا).



- يخفف الضغط على قناة البوسفور المزدحم مما يقلل عدد السفن (خاصة ناقلات المواد الخطرة) التي تمر عبرها ، اضافة لاختصار الوقت الذي كانت تقضيه السفن في الانتظار.
- القناة لن تؤثر باتفاقية (مونترو/سويسرا) عام ١٩٣٦ لحرية العبور عبر مضائق البحر الاسود الموقعة من قبل (الاتحاد السوفياتي، تركيا، بريطانيا، فرنسا، اليونان، بلغاريا، رومانيا، يوغسلافيا، اليابان، أستراليا) ، مما يمنح تركيا سيادة أكبر في تنظيم الملاحة وفرض الرسوم.
- يؤدي الى جذب استثمارات عقارية ولوجستية وإنشاء مدن جديدة على جانبي القناة.
- يؤدي الى الحفاظ على المعالم التاريخية والأثرية في البوسفور، والإستثمار فيها كوجهة سياحية لا تجارية وانشاء مناطق سكنية حديثة مقاومة للزلازل.
- القناة امتداد بحري لطريق الحرير- اي طريق ملاحى مساهم وبديل نحو اوروبا، وقد يشكل مشروع القناة أحد ممرات الصين إلى أوروبا وفقاً (لمبادرة الحزام والطريق) التي انضمت إليها تركيا في العام ٢٠١٥.

- روسيا حساسة ان تدفع الناتو قطع حربية من هذا القناة الى البحر الاسود، وقد تفتح الباب لوجود السفن الحربية الأمريكية في البحر الأسود.
- التأثير على إيرادات قناة السويس.



تحديات قناة اسطنبول:

- عدم قدرة الاقتصاد التركي على توفير التمويل اللازم.
- نتائج قد تغير نظام التوازن البيئي في المدينة كتضرر الحقول الزراعية، والمراعي، ومصادر مياه الشرب، والغابات، ويؤثر بشكل سلبي على البحيرات والأحواض المائية والمناطق الزراعية، ونظام النقل في المدينة.
- تشكيل جزيرة بين (مضيق البوسفور والقناة الجديدة)، يعني تعريض نحو ٨ ملايين نسمة لخطر الزلازل، وحصرتهم في تلك المنطقة.
- رأي بلدية اسطنبول (أن القناة سوف تدمر الموارد المائية لسكان أكبر مدينة في تركيا، كما ستقضي على الطبيعة بشكل لا يمكن إصلاحه، وتجعل المدينة غير صالحة للسكن).

(5) قناة الملك سلمان:



مشروع افتراضي قيد الدراسة (ممر مائي صناعي) ، حركة بحرية مزدوجة الاتجاه في قلب الصحراء (الربع الخالي) ، ذو مسار رئيسي ومسارين احتياطي ، بطول (٩٥٠) كم وعرض (١٥٠) م وعمق (٢٥) م ، يمر عبر (دولة اليمن) ، يربط (الخليج العربي مع بحر العرب والمحيط الهندي) من مزاياه:

- تستطيع (السعودية ، قطر، امارات ، الكويت) ان تصدر نفطها الى البحر الاحمر وان تستورد احتياجاتها دون المرور بمضيق هرمز.
- الممر سيكون بديلا عن مضيق هرمز، مما يخفف التهديدات التي قد تتعرض لها هذه الدول في حالة اغلاق هذا المضيق من الجانب الايراني.
- بناء (١٠) محطات نووية وحقول طاقة شمسية (طاقة نظيفة).
- تقليل المسافة مما يوفر الوقت والكلفة ، اضافة الى الامن.
- يعزز موقع السعودية جيوسياسيا ، كمركز بحري عالمي.
- تنوع مصادر الدخل، والتقليل من الاعتماد على النفط.
- تحويل الصحراء الى (مناطق خضراء وغازات نباتية ، مشاريع حيوانية ، تحسين المناخ ، الامطار ، السياحة) ، تعزيز الامن الغذائي.

- تنمية اقتصادية هائلة (مدن صناعية ، طاقة نظيفة ، تحلية مياه ، خلق مناطق سكنية، توفير وظائف).



القناة ودولة اليمن:

- خلق فرص عمل هائلة ، تحسين الوضع الاقتصادي والاجتماعي ، بناء مدن سكنية.
- تنمية السواحل الداخلية ، وانشاء سواحل جديدة.
- اعادة احياء مناطق صحراوية غير مفيدة وتحسين البيئة والمناخ من خلالها.
- تطوير وتنمية البنى التحتية الشاملة.
- التحديات (الوضع السياسي والامنّي والعسكري غير المستقر في اليمن ، وطوبوغرافية المنطقة الجغرافية).



القناة وطريق الحرير:

- يتفق مع رؤية السعودية الاستراتيجية لعام ٢٠٣٠ (مدينة نيوم والمشاريع الكبرى والتنمية الاقتصادية).
- طموح السعودية لتكون محورا يربط الشرق مع الغرب ، حيث يتكامل مع اهداف الصين في انشاء طرق تجارية جديدة.
- السعودية والجزيرة العربية جزء من مبادرة الحزام والطريق (نפט الخليج) سلعة حيوية بالنسبة للصين.
- في حال عدم نجاح هذا الممر عن طريق اليمن يمكن البحث عن بدائل منها:
 - اللجوء للمسار العماني البديل.
 - تحويل الممر نحو البحر الاحمر، اي ربط الخليج العربي مع البحر الاحمر.

(سادسا / تداعيات طريق الحرير)

(١) تداعيات طريق الحرير على امريكا - اوروبا:

A. امريكا - طريق الحرير:



• طريق الحرير

الصين اليوم هي الاقتصاد الثاني في العالم بعد الولايات المتحدة وهاجس أميركا هو الصين لا روسيا ، وهي القوة التي تتقدم لتحقيق الحلم الصيني للسيطرة على العالم.

في ١٠ سبتمبر ٢٠٢٣، أعلنت الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي دعمهما تطوير ممر اقتصادي جديد للسفن والسكك الحديدية يربط (الهند بالشرق الأوسط والبحر الأبيض المتوسط) لتسهيل نقل البضائع الهندية لدول أوروبا، حيث تم إطلاق الخطة على هامش قمة مجموعة العشرين التي عقدت في العاصمة الهندية نيودلهي حينها، الممر الاقتصادي الذي تعمل الولايات المتحدة الأمريكية على تنفيذه منذ عدة سنوات يهدف إلى مواجهة المد الاقتصادي لبكين، وضرب طريق الحرير الصيني، لتظل واشنطن هي القوة الاقتصادية الأكبر عالمياً، ومع وصول ترامب لسدة الحكم وقراره زيادة الرسوم الجمركية على المنتجات الصينية ، رد بكين برفع الرسوم الجمركية على المنتجات الأمريكية في إطار حرب تجارية.

يرى امريكا أن الممر الجديد سيؤتي ثماره لرؤية طويلة الأمد ستغير وجه الشرق الأوسط وإسرائيل وأن الأهمية الكبيرة للممر الجديد تأتي كونه تم طرحه من قبل دول مجموعة العشرين اقتصادياً خاصة بعد دخول الاتحاد الإفريقي والذي يمثل ٥٥ دولة إلى عضوية هذه المجموعة بالإضافة لعضوية الاتحاد الاوربي، فحجم دول مجموعة العشرين من الناتج الإجمالي وحجم التجارة يُشير إلى الأهمية الاقتصادية والتجارية الكبيرة لهذه الدول، حيث بلغ الناتج الإجمالي في عام ٢٠٢١ لدول مجموعة العشرين نحو ٨٥ تريليون دولار أميركي.

أن الهدف من هذا (الممرالهندي) هو خلق ساحات تنافسية بديلة، حيث سيتمنح مشروع الممرالاقتصادي الهند ميزة تنافسية على الصين التي تراها منافساً اقتصادياً لها، أما الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة فقد سعيا لفترة طويلة إلى إيجاد مشروع منافس لمبادرة الحزام والطريق الصينية، التي يرون فيها زيادة للنفوذ الصيني ، كما وإن ترامب يعمل جاهدا من أجل تحييد بكين تجارياً خاصة أن الميزان التجارى بين الولايات المتحدة والصين في صالح الأخيرة التي بلغت صادراتها لواشنطن حوالى ٥٠٠ مليار دولار.

الرئيس الأمريكي يرى أن الصين تستغل (قناة بنما) للسيطرة على التجارة مع الولايات المتحدة ولذلك يعمل على إتمام طريق الممر الذي يربط بين الهند وأوروبا للحد من تغول الصين الاقتصادي في العالم.



قناة بنما:

- منطقة قناة بنما Panama Canal Zone تبلغ مساحتها ١.٤٣٢ كم مربع، هي منطقة خاضعة وتابعة للولايات المتحدة تقع داخل حدود جمهورية بنما، وتحتوي على قناة بنما وبقية المنطقة باستثناء مدينة (بنما وكولون) ، والتي يقع جزء منها داخل حدود منطقة القناة و حدودها ملاصقة لمقاطعتين في بنما، وأنشأت وفق معاهدة هاي بونو فاريبا في ١٨ نوفمبر ١٩٠٣.

- انه ممر مائي من صنع الانسان ، يبلغ طول قناة بنما ٨٢ كيلومترا، وتربط بين المحيطين الأطلسي والهادي، يسمح بعبور ما يصل إلى ١٤ الف سفينة سنوياً ٢.٥% من التجارة العالمية المنقولة بحراً، ما يجعلها ممرًا اقتصاديًا وإستراتيجيًا حيويًا لأكبر اقتصاد وقوة عسكرية في العالم.



- قناة بنما كانت تملكها الولايات المتحدة أوائل القرن العشرين قبل أن يتم تسليمها نهاية المطاف إلى بنما عام ١٩٧٧ بموجب معاهدة ضمنت حيادها، وتعد الولايات المتحدة أكبر مستخدم للقناة وهي مسؤولة عن حوالي ٣ أرباع البضائع التي تمر عبرها كل عام، وتأتي الصين في المرتبة الثانية.

- تشير معاهدة قناة بنما إلى أن سيطرة الولايات المتحدة على القناة ستنتهي يوم ٣١ ديسمبر/كانون الأول ١٩٩٩ (المادة ٢، الفقرة ٢) وتنص المعاهدة الأخرى، المعروفة باسم معاهدة الحياد، في المادة ٥ على أنه بعد إنهاء معاهدة قناة بنما، لا يجوز إلا لجمهورية بنما تشغيل القناة والحفاظ على القوات العسكرية والمواقع الدفاعية والمنشآت العسكرية داخل أراضيها الوطنية.

- قناة بنما تمثل الشريان التجاري العالمي، وان المرور عبرهذه القناة تقلص رحلة السفن حول الأمريكيتين من (٢١) ألف كيلو متر إلى (٨) ألف كيلو متر، أي بفارق (١٣) ألف كيلومتر، مما يؤثر ذلك على تكلفة النقل والزمن بشكل مباشر.

- تعتبر قناة بنما أعجوبة هندسية وشرياناً حيويًا للتجارة العالمية، ولطالما كانت القناة نقطة محورية للاهتمام الجيوسياسي والاقتصادي، فموقعها الاستراتيجي وأهميتها الاقتصادية التي لا مثيل لها يجعلها مطمعاً للدول والشخصيات المؤثرة على حد سواء.

- تظل قناة بنما واحدة من أهم الأصول الاستراتيجية والاقتصادية في العالم، فقدرتها على تسهيل التجارة العالمية وتوليد إيرادات كبيرة والتأثير على الديناميكيات الجيوسياسية تجعلها من الأصول المرغوبة للغاية.

- تُوَسَّع حضور الصين في مشروعات الموانئ والتوسعات المتصلة بالقناة ضمن إطار مبادرة الحزام والطريق المعلنة منذ عام ٢٠١٣، التي تهدف إلى إنشاء شبكات عالمية بديلة للطرق والموانئ الحالية في آسيا وأفريقيا وأوروبا وأميركا اللاتينية، وأن لقناة بنما ٥ موانئ تدير شركات صينية اثنين منها، والباقي موزع على شركات أميركية وتايوانية وسنغافورية.

- كانت بنما أول دولة في أميركا اللاتينية توقع على مبادرة (الحزام والطريق) الصينية عام ٢٠١٧ وكثيراً ما يرتبط مخطط الاستثمار الأجنبي بالدبلوماسية الجيوسياسية لبكين وأهدافها، وأثارت المبادرة مخاوف من أنها أحد أشكال الإمبريالية الاقتصادية التي تمنح الصين الكثير من النفوذ على الدول الأخرى.

- رغم حرص الصين على الظهور بصورة اقتصادية في بنما، فإن مشروعاتها تثير القلق الأميركي من احتمالات الاستعمال المزدوج، خاصة في أغراض التجسس أو الأغراض العسكرية المستقبلية.

- أكد الرئيس الأمريكي ترامب عن قلقه من تزايد النفوذ الصيني في منطقة قناة بنما مؤكداً أنه لن يسمح للصين بالسيطرة على القناة، على الرغم من أن ملكية وإدارة القناة تعود للحكومة البنمية، إلا أن الصين تسعى إلى تعزيز نفوذها في المنطقة من خلال الاستثمارات الاقتصادية التي قامت بها الشركات الصينية في مشاريع البنى التحتية وموانئ قريبة من القناة مما يعزز وجودها الاقتصادي في المنطقة.

طريق الحرير

- تسعى الصين إلى بناء علاقات دبلوماسية قوية مع بنما لتعزيز نفوذها وتأمين مصالحها الاستراتيجية ، وهذا إذا علمنا ان أمريكا والصين هم الأكثر اعتماداً على القناة في نقل البضائع.

- اصبحت قناة بنما ساحة جديدة للمنافسة بين الصين وأمريكا ظهرت على السطح ، حيث اكد ترامب على اهمية اعادة السيطرة على القناة ، لانه يخشى من زيادة النفوذ الصيني عليها وعلى التجارة العالمية خصوصاً أن الشركات الصينية تتخذ من هذه القناة ممراً لها.

- أعلن ترامب صراحة أمام العالم باستخدام القوة العسكرية الأمريكية لاستعادة (قناة بنما) مرة أخرى، كما أكد على رغبته في ضم (جزيرة جرينلاند) واصفا كلا منهما بأنهما أمران حاسمان للأمن القومي الأمريكي.

- تكمن أهمية قناة بنما لأمريكا في كونها شرياناً تجارياً وعسكرياً استراتيجياً حيويًا، فهي تقلل المسافة والتكلفة بشكل كبير لنقل البضائع بين الساحل الشرقي والغربي للولايات المتحدة، وتسهل تحركات الأسطول الأمريكي، وتساهم في حركة التجارة مع آسيا والمحيط الهادئ، بالإضافة إلى ذلك، فإن إدارة القناة تمنح الولايات المتحدة نفوذًا اقتصاديًا وسياسيًا في المنطقة، وتساعد في تعزيز أمنها القومي.



الأهمية الاستراتيجية والعسكرية لقناة بنما:

- الحركة العسكرية: تعتبر القناة ممرًا حيويًا لتحركات الأسطول الأمريكي بين المحيطين الأطلسي والهادئ، مما يعزز القدرة على الرد السريع على التهديدات.
- الأمن القومي: تساهم القناة في الحفاظ على التوازن الاستراتيجي في المنطقة وتأمين المصالح الأمريكية في نصف الكرة الغربي.
- النفوذ الاقتصادي: ساهمت الولايات المتحدة في بناء القناة ولا تزال أكبر مستخدم لها، مما يمنحها نفوذًا كبيرًا في عملية صنع القرار البنمي.
- السيطرة على التجارة: تمنح القناة الولايات المتحدة قدرة على التأثير على تدفق التجارة العالمية، وهو ما يشكل ميزة استراتيجية.
- التنافس مع الصين: أدت زيادة الاستثمارات الصينية في موانئ القناة إلى مخاوف أمريكية بشأن النفوذ الاستراتيجي للصين في المنطقة.

انعكاسات طريق الحرير الصيني

على إستراتيجية واشنطن في المنطقة:

- مبادرة الحزام والطريق هو برنامج بنية تحتية غير مسبوق يمتد عبر القارة الأوروبية الآسيوية وخارجها، فهي تقود إستراتيجية صينية كبيرة متماسكة يمكن أن يؤدي ذلك إلى تآكل أسس الهيمنة الأمريكية في فترة ما بعد الحرب العالمية الثانية.
- عن طريق هذه المبادرة، تنافس الصين خصمها الأمريكي على الطاقة والأمن الغذائي، فقد عززت بكين هيكل الأمن الإقليمي في فترة ما بعد الحرب الباردة وعززت وجودها الاقتصادي في الشرق الأوسط الغني بالنفط، و يمكن للمبادرة أن تسهل الخيارات الاقتصادية كبديل للإكراهات الأمريكية، علاوة على ذلك، فهي تعمل جنبًا إلى جنب مع حشد عسكري قوي وعقيدة دفاعية موسعة.
- العديد من الجهات الفاعلة الواقعة خارج حدود الحزام والطريق تتعاون مع مبادرة الصين، بما في ذلك حلفاء واشنطن، وعلى رأسهم المملكة العربية السعودية والبنوك البريطانية والشركات الأمريكية الخاصة، ما يعني التحرر من السيطرة الأمريكية.
- الأمر الذي يهدد المصالح الأمريكية في المنطقة، هو منح الصين قروض مالية وبفوائد مالية أقل من الفوائد الأمريكية للدول الأخرى خصوصًا الدول النامية التي تفوق كثيرًا ما تقدمه أمريكا في هذا المجال وهذا الأمر بحد ذاته شجع الدول المختلفة للتوجه نحو الاقتراض من الصين بدلاً من أمريكا في السنوات الأربعة الأخيرة.
- يمكن للخطة الصينية التأثير بشكل كبير على نظام الأمن البحري الذي تقوده الولايات المتحدة في منطقة المحيط الهادئ والهندي، وهي النقطة الرئيسية في التنافس الأمريكي الصيني.
- أهملت المنظمات التي يقودها الغرب منذ فترة طويلة البنية التحتية في الدول المشاركة في المشروع الصيني، وكانت تتجنب المخاطر بشدة، مما أدى بهم إلى تجاهل العديد من الدول الفقيرة، وهي فجوة تحاول بكين سدها على حساب واشنطن.

• بمرور الوقت، يمكن للخطة الصينية التأثير بشكل كبير على نظام الأمن البحري الذي تقوده الولايات المتحدة في منطقة المحيط الهادئ والهندي، وهي النقطة الرئيسية في التنافس الأمريكي الصيني، فقد حافظت واشنطن منذ فترة طويلة على نظام أمني قوي يستخدم موارد الطاقة والموانئ والمنشآت الحيوية والأبنية التحتية المتطورة والقواعد الخلفية الآمنة للحلفاء والشركاء في جنوب شرق آسيا والمحيط الهادي، وقد ساعدت هذه الإستراتيجية على احتواء الاتحاد السوفيتي والصين خلال الحرب الباردة.

• يدرك معظم الزعماء الإقليميين انخفاضًا حادًا في النفوذ الأمريكي، فالتقدم التكنولوجي في بكين وقدرتها على نشر الأصول الإستراتيجية العسكرية بأعداد أكبر يهددان بالتغلب على المزايا المحلية للولايات المتحدة، ويمكن أن يهدد عزمها على القتال، ومن غير المرجح أن تؤدي الزيادات الأخيرة في ميزانية الدفاع الأمريكية إلى تغيير هذا الاتجاه، إذ يتراجع تفوق واشنطن العسكري لسنوات على الرغم من أن نفقاتها الدفاعية الإجمالية تزيد على ٣ أضعاف حجم ميزانية الصين المعلنة.

• يعتقد الكثيرون أن بكين تنوي، تحت ستار نشر الرخاء، التركيز على النشاط الاقتصادي العالمي وإضعاف التحالفات الأمريكية وتآكل النظام الدولي بقيادة الولايات المتحدة، مع عواقب أخرى مميتة.

• يُنظر إلى مبادرة بكين على أنها أكثر قوةً وتماسكًا ومرونةً مما يعتقد الكثيرون، فهي تعزز سيطرة الدولة على الجهات الفاعلة، وتحقق معدلات نمو أعلى في معظم البلدان للالتفاف على الأسبقية العسكرية لواشنطن، كما تعمل بالتوازي مع التحديث الصناعي تعزيز الدفاع والمشاركة متعددة الاتجاهات والدعاية المتطورة، وبالتالي تجاوز النهج العسكري المتمركز في الولايات المتحدة.

• حاولت أمريكا و لازالت تحاول إيقاف تنفيذ مشروع طريق الحرير الجديد هذا المشروع العملاق بشتى الوسائل لكن دون جدوى حيث لم تنجح ليس فقط في وقف تنفيذه بل حتى في اعاقه أو تأخير تنفيذه لسبب أساسي هو إن معظم دول العالم لم تقتنع بطروحات امريكا و تبريراتها من إن هذا الطريق سيعزز من الهيمنة الاقتصادية

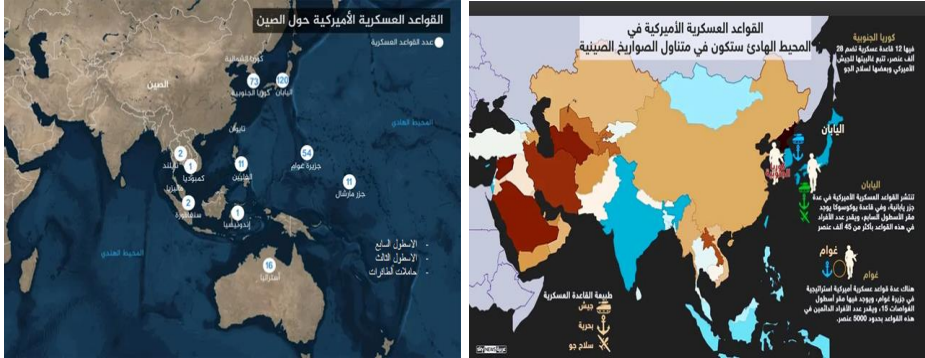
• طريق الحرير

للصين على اسواق الدول التي يمر بها و يجعل من اقتصادها رهينة بيد الحكومة الصينية و نظامها الشيوعي الذي تصفه امريكا بالنظام المستبد و الديكتاتوري و المنتهك لحقوق الأنسان و غيرها من الادعاءات التحريضية ضد الصين و تجربتها في الاشتراكية ذات الخصائص الصينية.

• الدول التي نجحت في الانضمام لمشروع طريق الحرير هي ذات أنظمة و اتجاهات مختلفة فبعضها حلفاء لأمريكا و أخرى في خانة اعدائها وبعضها مستقلة، إذ إن من بين الدول التي انضمت لهذا المشروع (ايران و اسرائيل و تركيا و دول خليجية و باكستان و دول في الاتحاد الأوروبي و روسيا و دول افريقية) ، هذه الدول اصبحت فعلا اطرافا و مرتكزات اساسية في طريق الحرير الجديد الذي سينعش التجارة البينية في ما بينها و ذلك بتقليص الوقت اللازم لنقل البضائع بين هذه الدول وتخفيض تكاليف النقل.

• إن الولايات المتحدة الأمريكية مهيمنة حاليا و بشكل كبير على النقل البحري بين دول العالم المختلفة و لديها اكبر و اقوى الأساطيل في العالم للأغراض التجارية و العسكرية و لديها قدرة كبيرة على حماية الممرات المائية أو التحكم بها حسب المتطلبات الاستراتيجية التي تعتمد عليها الإدارات الأمريكية المتعاقبة لتحقيق مصلحة امريكا اولا.

• امريكا تطوق الصين في المحيط (الهندي والهادي) بعشرات القواعد العسكرية في (اليابان - كوريا الجنوبية - الفلبين - سنغافورة - جزيرة غوام) على امتداد نصف الكرة الارضية.



- لدى الولايات المتحدة الأمريكية قدرة كبيرة على فرض العقوبات الاقتصادية على بعض الدول من خلال حصار بحري بسبب امكانياتها للسيطرة على حركة البواخر لنقل البضائع بين الدول وكذلك السيطرة على حركة ناقلات النفط وغيرها عبر البحار والمحيطات وببساطة يمكن استنتاج أن أي تطوير للطرق البرية بين دول العالم المختلفة سيققل من اعتماد التجارة العالمية على النقل البحري ولأن طريق الحرير الجديد سيكون السبب وراء استخدام الطرق البرية في التجارة بين الدول بديلا عن النقل البحري و بنسبة كبيرة حيث سيجعل من النقل البحري اسلوبا ثانويا و مكملا للنقل البري عبر الشاحنات و القطارات التي ستكون هي الأساس و سيجعل من النقل البحري و موانئه الحالية أو تلك التي سبتم إنشائها ضمن مشروع طريق الحرير الجديد عبارة عن نقاط ارتكاز مكملة للنقل البري بين هذه الدول و ليس العكس.
- طريق الحرير الجديد سيققل كثيرا من الاعتماد على النقل البحري للتجارة البينية بين الدول أي سيققل من أهمية النقل البحري و الذي سيؤدي بالتأكيد الى فقدان أمريكا للميزة الاستراتيجية التي اكتسبتها منذ بدايات القرن الماضي من خلال السيطرة على البحار و المحيطات.
- انجاز طريق الحرير الجديد تصبح عملية فرض العقوبات الأمريكية على الدول اشد صعوبة و تعقيدا و قد لا تكون ممكنة إطلاقا فطريق الحرير سيطور الطرق البرية للشاحنات و القطارات لأغراض نقل البضائع.

• طريق الحرير

• ما تخشاه امريكا من طريق الحرير الجديد هو توطيد علاقات الصين مع الدول المشمولة بهذا الطريق في كافة المجالات التجارية و الاقتصادية و الثقافية و تبادل الخبرات العلمية و التكنولوجية و الذي سيمنح الصين دورا مؤثرا في السياسة الدولية و سيفقد امريكا هيمنتها على قرارات الدول.

• تسعى الولايات المتحدة من خلال اعتمادها إستراتيجية الاحتواء المتعدد الأطراف، التي ترمي إلى تشكيل كتلتا اقتصادية في القارة الآسيوية، للحد من انتشار الاقتصاد الصيني، و يبدو أن الصين تنبعت لهذا الأمر مما جعل قادة الصين يعتقدون في الآونة الأخيرة أن الولايات المتحدة الأمريكية تبذل جهوداً حازمة لاحتواء الصين أو تقييدها.

• تبدو دول أمريكا الجنوبية أكثر حماساً لتحقيق مبادرة الحزام الاقتصادي على طريق الحرير ودخلت (البرازيل وبوليفيا وكوبا وفنزويلا وارجنتين ومكسيك) في إطار المبادرة الصينية لتبدأ علاقة اقتصادية متينة في النشوء ثم الارتقاء والتصاعد المتتالي وبهذا الصدد تم الاتفاق على عدد كبير من المشاريع الإنمائية الضخمة بين مختلف الدول في إطار طريق الحرير إلى مرحلة جديدة في القارة الأمريكية.

• تخوف امريكا من استيراد الصين الكميات الهائلة من الطاقة اليها خاصة في مجال صناعة الطائرات والالكترونيات وخوفها ايضا من ان تحد الصين من منتجاتها في الاسواق لان كلفة الانتاج الصيني اقل من نظيراتها.

B. أوروبا - طريق الحرير:



في الوقت الذي بدا فيه السياسيون الأوروبيون قلقين بشأن عواقب صعود الصين على المدى الطويل، سعى العديد من خبراء مراكز الأبحاث والفكر لتوضيح أنه حتى لو حقق صعود الصين الكثير من الأرباح للشركات الأوروبية، فلا بد أن تواصل حكومات أوروبا متابعتها لمدى ارتفاع المجتمع الأوروبي من مبادرة (الحزام والطريق) ، فقد سبق وأن حذرت بعض مراكز الأبحاث الأوروبية من أن النفوذ الاقتصادي الصيني سيتبعه نفوذ سياسي، وأن الصينيين كثّفوا جهودهم للتأثير على النخب (السياسية والاقتصادية في أوروبا، وكذلك على الإعلام الأوروبي، والمجتمع المدني) من أجل تعزيز مثلها العليا الاستبدادية.

يرى الأوروبيون ان المبادرة الصينية لاتقوم على مفهوم المساعدات والدعم، لكنها تؤسس على تبادل المنافع التجارية والاستثمارية، وفتح الأسواق، وتسهيل التجارة البينية، واستغلال الموارد الكلية، ولا سيما البشرية منها وقد نمت بالفعل قدرة بكين التنافسية في المجالات التكنولوجية فائقة الحساسية، بدايةً من صناعة الرقائق والبرمجيات إلى صناعة السيارات الكهربائية مما قد مكنت الصين من إحياء وجودها الاستراتيجي حول العالم.

تنتقد بعض التقارير الأوروبية الاتحاد الأوروبي كمنظمة ودولة لأنها لم تضع نهجًا استراتيجيًا شاملاً يقلل من خسائر التعاون مع الصين في إطار مبادرة الحزام والطريق

التي تكسب بكين نفوذًا أكبر في أوروبا وان الصين ادّعت أن اقتصادها المتوسّع قد عاد بالنفع على أوروبا، وحفز نموها، وتنامي صادراتها وعمالتها، لكنّ الواقع بدا عكس ذلك تمامًا. ففي الوقت الذي بدت فيه الشركات الفردية الأوروبية مستفيدة من نمو الاقتصاد الصيني، كبّدت التجارة غير المتوازنة مع بكين، أوروبا أكثر من (١) تريليون يورو في السنوات العشر المنصرمة، وقوضت النفوذ السياسي الأوروبي، حتى إن مبادرة الحزام والطريق ستجعل وضع القارة في الغالب يزداد سوءًا ، وان الصين:

- تشكل تهديدًا اقتصاديًا وسياسيًا كبيرًا لأوروبا حيث تحاول بكين من وقت لآخر إغراء دول أوروبية بعينها بخطط لتطوير البنى التحتية والموانئ، ما من شأنه أن يرفع من شأن دول دون أخرى، وأن يحدث انقسامًا داخل القارة الأوروبية.

- تسعى لتقويض التقدم الأوروبي في مجالات مثل الذكاء الاصطناعي وأشباه الموصّلات وقد كشف صعود الصين نقاط الضعف الأساسية في اقتصادات أوروبا، وبين مدى عجز دولها عن تطوير تقنيات جديدة.

- تستغل التكنولوجيا، وتشوّه المنافسة والتجارة، وتمارس أعمال التجسس الحكومي، مقوّضة أمن واستقرار العالم الصناعي وبفعلها ذلك، أضحت التجارة العالمية تقوم على التنافس الصفري (أي فوز طرف واحد وخسارة الطرف الآخر كل شيء) بدلاً من الربح المتبادل، ما قوّض التقدم الأوروبي في مجالات عديدة.

- استفادت من الضعف الاقتصادي لكثير من الدول الأوروبية مثل اليونان وإيطاليا، ووجود خلافات اقتصادية في الاتحاد الأوروبي، فاستغلّت الصين هذه الخلافات ونجحت في الاستحواذ على ٥١ بالمائة من ميناء بريوس قرب العاصمة اليونانية أثينا ولكن الضربة الأنجح هي طرق أبواب إيطاليا إذ رحّبت إيطاليا بالاستثمارات الصينية لدعم اقتصادها المتدهور منذ ٢٠١٨ ولكن السبب الباطن يعود إلى أنّ الصين في حربٍ اقتصادية مع الولايات المتحدة وأوروبا وبسبب هذا المشروع سيكون لها رصيد اقتصادي في القارات الثلاثة وستجني أرباحاً هائلة لأنّ أكثر من ستين دولة ستكون مديونة للصين بمليارات الدولارات وبذلك تحاول السيطرة على العالم.

- لا تهتم أساساً بالصالح العام وعلى حد قوله، أضحى من الضروري تقييم مدى فعالية الشراكة الاقتصادية الأوروبية - الصينية لأن جيل القادة الصينيين الجديد، الذي يتزعمه الرئيس الصيني الحالي أبدى رغبته في الحفاظ على الاحتكار السياسي للحزب الشيوعي، وفي مواصلة تطوير الاشتراكية كبديل للديمقراطية والليبرالية الغربية.
- تسعى مع شركائها لتجسيد فكرة النظام العالمي الجديد (عالم متعدد الاقطاب) وترسيمه في المرحلة القادمة ، عالم تؤدى فيه الصين دورا محوريا كقائد للتحالفات الجديدة من أجل مواجهة تيار(الأمركة) الذي فرض منطقه على العالم.
- حينما تغزو العالم سيكون هناك نظام عالمي جديد وقد بدأ بالتشكل وأن النظام العالمي الغربي في ضمور ويجب على الدول الأوروبية تدارك هذه المعضلة وأن الاقتصاد الصيني سوف يتسيد العالم في الحقبة ٢٠-٣٠ سنة القادمة وسيصبح ضعف الاقتصاد الأمريكي.
- تقدم قروض لأكثر من ستين دولة تمر الطريق من أراضيها وتشتترط على التعاقد الإلزامي مع الشركات الصينية مما يزيد من فرص التنمية الاقتصادية ويزيد بذلك الهيمنة السياسية بالإضافة إلى شيء أساسي ومهم وهو ان الأسواق الصينية مغلقة تماماً أمام الاستثمارات الغربية وبذلك لا تستطيع الشركات الغربية الاستفادة من الأسواق الصينية الكبيرة.
- الصين تستثمر في مجالات حيوية مهمة جداً مثل (المجالات النووية وصناعة الطائرات والإلكترونيات ونشر شبكة الجيل الخامس من الأنترنت) والتي ترفضها الولايات المتحدة الأمريكية مطلقاً تحت دافع استخدامها في مجالات التجسس ، لذا على الدول الأوروبية الاتحاد، وتطوير الأدوات اللازمة لتحقيق التقدم في كافة المجالات، وعلى وضع معايير تجارية أكثر قوة، وإعادة موازنة علاقتها مع الصين وعليه أن ينقل طريق الحرير الجديد أوروبا نقلة نوعية في المجال التجاري وأن يصبح (صنع في أوروبا) هو شعار المستقبل.

• طريق الحرير

ولكن المنطقة أمام تغييرات جيوسياسية مهمة ربما تؤدي إلى خرائط جديدة تبعاً لمصالح الدول ذات الشأن وخاصةً بعد توجه أنظار جميع الدول في الشرق إلى المشروع الصيني الحيوي ورؤيته لعام (٢٠٣٠) والذي يربط العالم بشبكة من العلاقات الاقتصادية بدءاً من الصين وأنتهاءً بلندن والتي يرى فيها الكثيرون من الشرق والغرب كعلاجٍ لأزماتهم الاقتصادية.

(٢) تداعيات طريق الحرير على (الشرق الأوسط - تركيا - الخليج العربي):

A. الشرق الأوسط - طريق الحرير:



الشرق الأوسط هو مصطلح جيوسياسي يشير عموماً إلى (منطقة بلاد الشام وشبه الجزيرة العربية والناضول بما فيها تركيا الحديثة وقبرص ومصر وإيران والعراق). معظم دول الشرق الأوسط هي جزء من العالم العربي ، والدول الأكثر اكتظاظاً في المنطقة هي (مصر وإيران وتركيا)، في حين تعد المملكة العربية السعودية هي الأكبر من حيث المساحة.

يعود تاريخ الشرق الأوسط إلى العصور القديمة، مع الإشارة إلى أهمية المنطقة الجيوسياسية لآلاف السنين، إذ تعود أصول العديد من الديانات الرئيسية إلى الشرق الأوسط، بما في ذلك اليهودية والمسيحية والإسلام ، ويشكل العرب المجموعة الاجتماعية العرقية الرئيسية في المنطقة، ويتبعهم الأتراك، والفرس، والأكراد، والأذريون، والأقباط، واليهود، والآشوريون).

يبرز مصطلح (الشرق الأوسط الجديد) في وسائل الإعلام الغربية والمنابر الدولية على نحو متزايد خاصة عقب الصراعات الدموية التي شهدتها غزة وغيرها من المناطق في المنطقة، ولا يقتصر هذا المصطلح على توصيف جغرافي أو سياسي فحسب بل يعكس حقبة جديدة من العلاقات الدولية والنظام الإقليمي الذي يشهد إعادة تشكيل

لموازين القوى، وتحالفات جديدة قد تعيد رسم خريطة النفوذ والسلطة في الشرق الأوسط.

لفهم (الشرق الأوسط الجديد) يجب العودة إلى الأحداث التاريخية التي رسمت ملامح المنطقة الحديثة في أعقاب الحرب العالمية الأولى، حيث أدت اتفاقية (سايكس- بيكو) إلى تقسيم المنطقة بين القوى الاستعمارية البريطانية والفرنسية، والتي شكّلت الحدود السياسية للدول التي نعرفها اليوم.

خريطة (الشرق الأوسط الجديد) التي رفعها رئيس الوزراء الإسرائيلي بنيامين نتينياهو خلال خطابه في الدورة الثامنة والسبعين للجمعية العامة للأمم المتحدة، تحمل أبعادًا رمزية وجيوسياسية معقدة، ويظهر هذا الفعل تأكيدًا من جانب إسرائيل للتحويلات الدبلوماسية الجديدة في العلاقات مع عدة دول عربية، مع تلميح إلى احتمالية توقيع اتفاقيات سلام مستقبلية تعبر عن رؤية إسرائيل للمنطقة بعد التطبيع وإعادة صياغة الواقع الجيوسياسي للشرق الأوسط، بما يخدم مصالحها الإستراتيجية والأمنية، وبما يتوافق مع رؤيتها السياسية والتاريخية للمنطقة.

يعد منطقة الشرق الأوسط من أهم المناطق في مشروع (مبادرة الحزام والطريق) منذ إنشائها في عام ٢٠١٣، وحظيت المبادرة باهتمام بالغ من قبل دول العالم، ولما كان الشرق الأوسط غني بالطاقة، فتكمن مصلحة الصين الرئيسية في الشرق الأوسط في استمرار الحصول على موارد الطاقة، فالنمو الثابت والملفت الذي شهدته الصين أدى إلى تزايد حاجاتها إلى النفط والغاز والمعادن وغيرها وإلى تزايد حاجتها إلى منطقة الشرق الأوسط.

أهمية منطقة الشرق الأوسط للمبادرة الصينية:

- المصالح الصينية في الشرق الأوسط كثيرة، ويأتي في مقدمتها توليد فرص استثمار جديدة، وتحصيل عقود مشاريع بينة تحتية للشركات الصينية، بالإضافة إلى كسب حصة في السوق لمنتجاتها فالشرق الأوسط بالنسبة للصين يعتبر ساحة لتحقيق كثير من الرؤى الإستراتيجية واختبار الأطر التكتيكية.
- تركز السياسات الخارجية الصينية على استمرار أولوية الاقتصاد تجاه منطقة الشرق الأوسط، حيث تحرص على الاستفادة ممن عوائد التعاون الاقتصادي في مجالات البنية التحتية، والتصنيع، ونقل التكنولوجيا الإنتاجية، والطاقة، والطاقة النووية، والزراعة، والتكنولوجيا الدقيقة، والتعاون المالي.
- تبدو العلاقات الصينية - الشرق أوسطية متمسكة بكثير من التعقيد والتداخل، ذلك لأن الشرق الأوسط كمنطقة تعج بالمخاطر السياسية تستوجب منها الاقتراب نحوه بحرص، مع وجوب الحذر الإستراتيجي الذي يعد علامة مميزة لمقاربة الصين في الشرق الأوسط، وقد سعت الصين لإبراز نشاطها في الشرق الأوسط واتخذت خطوات للتوسط في نزاعات الشرق الأوسط بعد ان أيقنت أن هذه الصراعات تؤثر على مصالحها، وخاصة أن صناع السياسة الصينيين يتخوفون من انتشار التطرف والإرهاب في الشرق الأوسط.
- الموقع الاستراتيجي لمنطقة الشرق الأوسط بين طريق الحرير البحري وحزام الطريق الاقتصادي البري، وبالتالي فإن له أهمية جوهريّة في التنفيذ الناجح للمبادرة، فضلاً عن أن لدى المنطقة نقاط مرور بحرية حيوية تعتبر حاسمة بالنسبة لنظام نقل الطاقة العالمي، وإذا تعطلت هذه النقاط يمكن أن تؤثر بشكل خطير على إمدادات الطاقة والأسعار، وكذلك تدفقات التجارة العالمية.
- الأهمية الحيوية للمنطقة لأمن الطاقة الصيني حيث تستورد الصين أكثر من نصف احتياجاتها من النفط من دول الخليج العربي، وتستورد ثلث ما تحتاتجه من الغاز الطبيعي من دولة قطر تحديداً، ولذلك أسست شركات الطاقة الصينية

• طريق الحرير

الرئيسية موانئ أقدم لها للإمداد في الشرق الأوسط، حيث تمتد شركات الطاقة الصينية الشرق أوسطية إلى مشروعات البتروكيماويات والغاز الطبيعي ومشاريع التكرير في الصين نفسها، وتعمل الصين بجهد كبير لتعزيز نفوذها السياسي من باب تقوية الشراكات الاقتصادية، والمساهمة في تطوير البنيات التحتية للدول العربية، لذلك شهد هذا العقد ازدياداً في حجم التجارة بين الصين ودول منطقة الشرق الأوسط، أكثر من ١٦٠ مليار دولار ففي عام ٢٠١٥، أصبحت الصين أكبر مستورد للنفط في العالم، إذ إن نصف استيرادها الذي يمثل أكثر من ٦ ملايين برميل في اليوم، يأتي من الشرق الأوسط. وبحلول عام ٢٠٣٥، من المتوقع أن تضاعف الصين وارداتها النفطية من المنطقة.

• الشرق الأوسط امتداد استراتيجي لمجالات التأثير الجيوسياسية الأساسية للصين ، تردي الأوضاع الأمنية في المنطقة لها تأثير مباشر على أمن واستقرار بكين، الأمر الذي دفع الحكومة الصينية لبذل مزيد من الجهود بالتعاون مع حكومات الشرق الأوسط لمكافحة النزعات الانفصالية العرقية، والتطرف الديني، وظاهرة المقاتلين الأجانب، وهو ما زاد من انتشار الإرهاب في مقاطعاتها الغربية.



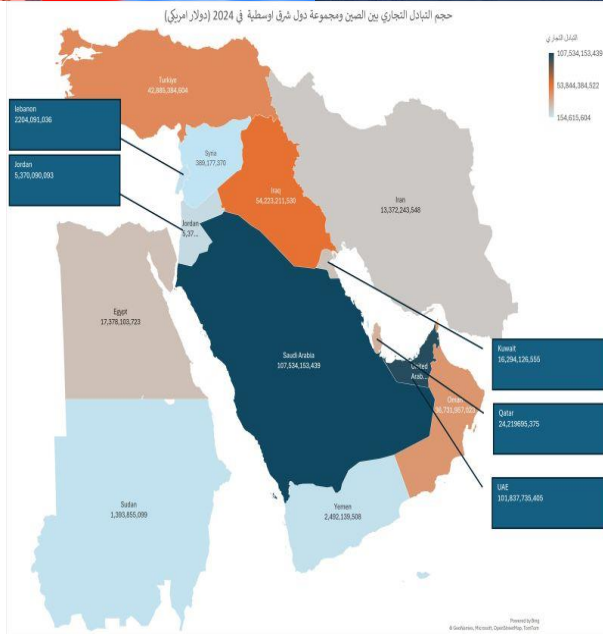
أبرز مشاريع «الحزام والطريق» في المنطقة العربية

BUSINESS 

مصدر: 

البلد	عدد المشاريع	مشاريع
مصر	3	منطقة الأعمال المركزية في العاصمة الإدارية الجديدة
البحرين	823	محطة بنان للطاقة الشمسية
البحرين	230	المنطقة الاقتصادية والتجارية الصينية المصرية في قناة السويس
البحرين	1,24	قطار القاهرة الكبرى الكهربائي الخفيف
السعودية	1.37	محطة بنع الثالثة للطاقة
السعودية	140	استثمار «كوسكو» الصينية في محطة بوناة البحر الأحمر
الإمارات	738	بناء محطة طابوت في ميناء خليفة
الإمارات	4,3	تجمع محمد بن راشد آل مكتوم للطاقة الشمسية - المرحلة الرابعة
الإمارات		قطار الاتحاد - المرحلة الثانية
الكويت	1.39	مصفاة الزور - وحدات المعالجة الرئيسية
الكويت	132	مصفاة الحرير
عمان	9.7	المنطقة الاقتصادية الخاصة في الذم
المغرب	1.96	مجمع نور ورزازات للطاقة الشمسية
الأردن	2.1	محطة الطراش للطاقة

المصدر: China Connects



التحديات التي تواجه المبادرة في الشرق الأوسط:

- التوازن بين المحاور الإقليمية: تسعى الصين للحفاظ على علاقاتها مع مختلف الأطراف ضمن المحاور الإقليمية ذات المصالح المتعارضة ، إذ أن العلاقات الوثيقة بين الصين وكل من إيران وتركيا وإسرائيل تؤثر على آفاق تطور العلاقات الصينية العربية في ظل تباين المصالح بين هذه الأطراف، وتهديد سياسات بعض القوى الإقليمية للأمن والاستقرار في الشرق الأوسط.
- الشراكة الإقليمية المتكافئة: على الرغم من إعلان الصين سعيها للشراكة مع الدول العربية من خلال مبادرة الحزام والطريق، فإن هناك آراء في المنطقة تتخوف من أن عوائد المشاريع في الأساس قد تحقق فرص التنمية المتكافئة للجانبين.
- التمدد المتزايد لخريطة طريق الحرير: هناك اتجاه يرى أن مشروع طريق الحرير يغلب عليه الكثير من الأبعاد الرمزية التاريخية بالنظر إلى اتساع نطاقه الجغرافي والاقتصادي ليشمل قارات العالم القديم، ومجالات البنية التحتية، والنقل، والمواصلات، والملاحة البحرية، والتصنيع، والتجارة، وهو ما يجعل هذا المشروع أقرب إلى رؤية رمزية لمستقبل العلاقات منه إلى مبادرات قابلة للتطبيق ذات سياسات وآليات واضحة.

استراتيجية الصين في التعامل مع دول الشرق الاوسط:

الصين تواجه معضلة في التعامل مع منطقة الشرق الأوسط نظرًا لكونها غنية نفطيًا وذات موقع استراتيجي هام، لكنها في الوقت ذاته تعاني من أوضاع سياسية معقدة وحالة من عدم الاستقرار وفي هذا الإطار، تعتمد (بكين) استراتيجية ذات عدة محاور تتسق مع الأهداف الوطنية لدول المنطقة وتتمثل تلك المحاور فيما يلي:

- عرض المبادرة في إطار مفيد وغير مهدد للدول، وتقديمها على أنها نوع جديد من آليات التعاون التي تتميز (بالانفتاح، المعاملة بالمثل، المنفعة المتبادلة، النتائج المتكافئة، الابتكار، التكامل، التعددية) ، كما تستغل الصين ميزتها السياسية باعتبارها لا تملك تاريخًا إمبرياليًا، وتقوم بتصوير نفسها للشرق الأوسط كشريك محايد وغير متحيز ولا يتدخل في الشؤون الداخلية للدول.

- تحديد أهداف المبادرة ومدى توافقها مع مصالح المنطقة من أجل زيادة جاذبيتها، وجذبها للاعبين رئيسيين في المنطقة ، إذ تؤكد الصين على توسيع التقارب بين مصلحة المنطقة ومصالحها، وكذلك أهمية تحقيق التكامل بين الطرفين، وتكوين مجتمع يتقاسم رؤية مشتركة لمستقبل البشرية ، وفي هذا الإطار تروج الصين لمفهوم التعاون في القدرات الإنتاجية الدولية كنموذج تنموي جديد يعزز التعاون من خلال الاستثمار في شبكات البنية التحتية، مثل (السكك الحديدية، الطرق السريعة، أنابيب النفط، والغاز، شبكات الكهرباء، التجارة)، بالإضافة إلى تسهيل الاستثمار والتكامل المالي، بما يخلق فرص عمل لقطاع الشباب المتزايد في المنطقة.

- الاعتماد على الأدوات الدبلوماسية لتأسيس ما يعرف بـ(دائرة أصدقاء مبادرة الحزام والطريق) ، وهو ما يعني ضمنيًا وجود تحالف ذي تفكير مشابه، ومنذ إعلان المبادرة في عام ٢٠١٣، تم تنظيم زيارات هامة للقيادات بين الصين ودول الشرق الأوسط بهدف تعزيز المبادرة، ووقعت اتفاقيات شراكة استراتيجية شاملة، بالإضافة إلى توقيع مذكرات تفاهم مع سبع دول في الشرق الأوسط حول تطوير وتعزيز المبادرة.

- تجنب الاعتماد المفرط على أي مورد وحيد للطاقة أو طريق واحد للتجارة، بل العمل على تنويع إمدادات النفط ، وبناء شبكات بديلة من الاتصال والتنسيق والتعاون بين مختلف دول الشرق الاوسط دون تمييز.

الآثار الاقتصادية والجيوستراتيجية للمبادرة في الشرق الأوسط:

• التوزيع غير المتكافئ للمزايا: وذلك نتيجة للموقع الجغرافي الاستراتيجي لبعض الدول، وهو الأمر الذي يدفع الصين إلى زيادة استثماراتها بتلك الدول في المجالات المختلفة، مثل السكك الحديدية والموانئ والتعاون في مجال الطاقة والخدمات، ورفع مستوى العلاقات إلى مستوى (الشراكة الاستراتيجية الشاملة).

• التنافس المحتمل بين الشرق الأوسط وآسيا الوسطى: وذلك من خلال إنشاء الصين للممر الاقتصادي الصيني- الباكستاني ، وهو أحد الأجزاء الرئيسية والمتكاملة في المبادرة الصينية، وسيوفر فرصًا جيوسراتيجية هائلة لبكين ، ومع تشغيل هذا الممر وما لذلك من آثار إيجابية للصين فيما يتعلق بتقليل الوقت والمسافة في نقل النفط المستورد، فإنه من المتوقع أن تؤثر تلك التطورات بشكل مباشر على موانئ عدد من دول المنطقة، لأنه يقع خارج مضيق هرمز ويمكنه التعامل مع سفن الشحن الكبيرة وناقلات النفط، فضلاً عن موقعه الاستراتيجي كمركز إقليمي وميناء شحن مستقبلي.

• تزايد الأهمية الجيوستراتيجية لقناة السويس: فمن المتوقع أن تزداد الأهمية الجيوستراتيجية للقناة بشكل كبير مع نمو الصين اقتصادياً، قبل الانتهاء من ميناء الفاو وطريق التنمية العراقي.

• التداعيات الاقتصادية: تمتلك مبادرة الحزام والطريق إمكانات هائلة لتغيير أنماط التجارة والاستثمار في الإقليم، وإعادة تحديد المحاور والشبكات الإقليمية، وذلك بفضل شبكات النقل والبنية التحتية الهائلة والواسعة النطاق، والأهم من ذلك تعزيز مساهمة الشرق الأوسط في النظام.

على مدار السنوات الماضية، أبدت الصين ترحيبها بمشاركة دول الشرق الأوسط في المبادرة لما تحظى به من أهمية استراتيجية ولوجيستية كبيرة تساهم من دون شك في ربط أسواقها بالدول الأوروبية والآسيوية، وفي الوقت نفسه، فقد بادرت حكومات المنطقة بتوثيق تعاونها مع الصين في هذا الشأن ، وترى بكين أنه لا غنى عن انضمام دول منطقة الشرق الأوسط بـ(الحزام الاقتصادي لطريق الحرير).

المكاسب المنتظرة من دول الشرق الاوسط:

نظريًا يمكن أن يحقق مشروع طريق الحرير الجديد العديد من المكاسب للصين ومنطقة الشرق الأوسط:

- استثمارات إضافية: ساهمت التغيرات الجيوسياسية في منطقة الشرق الأوسط منذ عام ٢٠١١، وبالتزامن مع تراجع أدوار بعض القوى الدولية في قضايا المنطقة، في تعزيز الحضور السياسي والاقتصادي للصين واعتبارها شريكًا اقتصاديًا يمكن التعويل عليه من قبل بعض حكومات الشرق الأوسط.

- تعزيز التجارة: طريق الحرير الجديد سيمثل استمرارًا للسياسات الصينية التي تهدف الى إقامة علاقات تجارية أوثق بين الصين والشرق الأوسط ، وفي المجمل تطمح الصين للوصول بقيمة التجارة مع الدول المشاركة في خطة إنشاء طريق الحرير الجديد إلى ٢.٥ تريليون دولار وذلك خلال عشرة أعوام من انطلاق المبادرة، وهو ما ستدعمه سهولة الوصول إلى الأسواق فيما بين دول المبادرة خاصة مع تطوير البنية التحتية للطرق والسكك الحديدية والموانئ بين الصين والعالم الخارجي.

- دعم البنية التحتية: تعمقت العلاقات الصينية مع الشرق الأوسط في الآونة الأخيرة ولتشمل انخراط كثير من الشركات الصينية في دعم البنية التحتية بالمنطقة ، وحاليًا هناك مشاريع بنية تحتية في مجالات الطاقة والكباري والنقل بقيمة ٢٥ مليار دولار تقوم بإنشائها شركات صينية.

العقبات المحتملة امام المبادرة في الشرق الاوسط:

- التوترات الجيوسياسية والأمنية في بعض الدول المشاركة في المبادرة، التي تعاني من أزمات عديدة على الصعيدين الأمني والسياسي، بشكل قد يؤدي إلى تعطيل تنفيذ العديد من المشاريع.

- ارتفاع تكاليف تطوير مشاريع المبادرة، إذ تحتاج الصين إلى تعبئة ما يصل إلى تريليون دولار لتنفيذ المبادرة، وذلك بالتزامن مع مخاوف بشأن ما إذا كانت الصين، بسبب تباطؤها الاقتصادي، قادرة على تمويل المشاريع وتحقيق أرباح كبيرة منه أم لا.

- عدم الحصول على التأييد الدولي للمبادرة بشكل كامل إذ أن هناك عددًا من الدول التي أبدت تحفظها على المشروع في الآونة الأخيرة واشترطت تقديم ضمانات لحرية التجارة والمنافسة للمشاركة بالمبادرة، كما أكدت الهند معارضتها للممر الاقتصادي الصيني- الباكستاني، وهو مشروع رئيسي ضمن المبادرة، والذي من المقرر أن يمر عبر منطقة كشمير المتنازع عليها مع باكستان.

ختامًا يمكن القول إن الصعوبات التمويلية والتنفيذية العديدة التي تواجه مبادرة طريق الحرير الجديد قد تضع سقفًا وحدودًا للمكاسب التي يمكن أن تجنيها المنطقة من المبادرة، ولكنها على أية حال ستمثل نقلة رمزية في مستوى التعاون الاقتصادي بين المنطقة والصين خلال المرحلة القادمة.

B. تركيا - طريق الحرير:



تبدي تركيا حماساً منقطع النظير لإعادة العمل بـ(طريق الحرير التاريخي) الذي يطلق عليه (طريق الحرير الجديد) وسط آمال كبيرة بأن يؤدي ذلك إلى ثورة في موقعها الجيوسياسي وتعزيز مكانتها الدولية كمركز بين قارات العالم، بالإضافة إلى تحررها من العديد من القيود وتحقيق مكاسب اقتصادية كبيرة.

ترى تركيا في هذا المشروع بارقة أمل في تحررها من مجموعة من القيود الغربية في التجارة والنقل البحري والجوي والبري وفتح آفاق واسعة في خطتها لتعزيز تواصلها السياسي والاقتصادي مع آسيا وإفريقيا، والأهم فتح طرق جديدة للوصول إلى (الجمهورية التركية) في آسيا الوسطى بعيداً عن الطرق التي تمر من (روسيا وإيران). تمتلك تركيا حدوداً بطول ٦٤٤٠ كيلومتراً، وتشترك في الحدود مع ٨ دول وهي (جورجيا وأرمينيا وأذربيجان وإيران والعراق وسوريا واليونان وبلغاريا)، كما يحدها (البحر الأسود) من الشمال، أما من الجنوب فيحدها (البحر الأبيض المتوسط) و(بحر إيجه) وتقع على تقاطع ٣ قارات في العالم، (برياً آسيا وأوروبا) و(بحرياً مع القارة الإفريقية)، وهو ما أكسبها مكانة جغرافية استراتيجية وفريدة لا تتوافر في غيرها على الإطلاق، وجودها في هذا التقاطع العابر للقارات ووقوعها على مناطق العبور، حتم على أبرز الطرق التجارية قديماً وحديثاً المرور عبر أراضيها، فكانت بذلك على الطريق الطبيعي لمختلف الممرات والمشروعات والطرق التجارية التي تربط القارة الآسيوية بالأوروبية والإفريقية.

تراهن تركيا على شبكة الطرق وسكك الحديد التي تمتلكها والتي تجعل موانئها مدخلاً سهلاً ومفضلاً للوصول إلى الطرق البرية والسكك المتضمنة ضمن مشروع طريق الحرير الجديد في قارتي آسيا وأوروبا.

تعد تركيا من الدول المتطورة في ساحة الشحن الدولي، فهي مجهزة لوجستياً بالعديد من الموانئ ومحطات الحاويات التي تربط بين الشرق والغرب، وتشهد الموانئ الرئيسية بها حركة بحرية قياسية سنوياً، وتأتي غالبية السفن عبر مياه البحر الأبيض المتوسط والبحر الأسود.

• طريق الحرير

كانت تأمل تركيا في الانضمام إلى الممر الاقتصادي الذي أعلنت عنه الولايات المتحدة على هامش قمة مجموعة الـ ٢٠ في نيودلهي والذي يربط بين الهند وشرق المتوسط وأوروبا ولكن تم إقصاء تركيا منه رغم الجوانب الإيجابية الكثيرة التي تتوافر فيها، وجاء هذا الإقصاء نتيجة أسباب كثيرة، أهمها الخوف من تنامي النفوذ التركي.



مكاسب تركيا:

- تعزيز مكانة تركيا كمركز لوجستي وتجاري: تستفيد تركيا من موقعها الجغرافي الاستراتيجي لربط آسيا بأوروبا، مما يجعلها ممراً حيوياً للبضائع والتبادلات التجارية.
- تطوير البنية التحتية: تساهم مشاريع مثل خطوط السكك الحديدية الجديدة في بناء شبكة مواصلات متكاملة وفعالة تربط تركيا بدول الخليج وآسيا الجنوبية.
- تعزيز الاقتصاد: يوفر طريق الحرير الجديد فرصاً لتنمية الاقتصاد التركي من خلال زيادة حجم التجارة وتدفق الاستثمارات.
- تقوية الروابط الجيوسياسية: تزيد المشاريع المشتركة مع دول مثل الصين وروسيا من الترابط في منطقة أوراسيا، وتقلل من الاعتماد على النفوذ الأمريكي في الممرات التجارية العالمية.

- المشاركة في مبادرات عالمية: يمنح طريق الحرير تركيا فرصة للمشاركة في استراتيجيات التنمية العالمية مثل مبادرة الحزام والطريق الصينية، مما يعزز من مكانتها في الاقتصاد العالمي.
- التأثير على مسارات التجارة العالمية: يساهم المشروع في تغيير مسارات التجارة العالمية لتعود إلى منطقة قلب العالم، مما يغير الخريطة الجيوسياسية ويوفر فرصاً جديدة لتركيا.
- تركيا هي حلقة الوصل الاقصر طرقاً لنقل بضائع دول الخليج العربي ودول جنوب شرق اسيا ضمن مبادرة الحزام والطريق الصيني.
- تسارع أنقرة الخطى لمواءمة مبادرة الحزام والطريق مع مشروع (طريق التنمية العراقي) و(الممر الأوسط) والاستفادة من المميزات التي يمكن أن توفرها لهم، ذلك أن استعمال هذه الممرات سيجعل تركيا نقطة الوصل الحقيقية بين آسيا وأوروبا في نقل البضائع.

تركيا ومنظمة الدول التركية:



- طريق الحرير الجديد تفتح مسالك جديدة ومباشرة للوصول إلى الجمهوريات التركية في آسيا الوسطى (كازاخستان - أوزباكستان - قرغيزستان - تركمانستان) ، بخلاف الطرق التي تمر من كل من (روسيا وإيران)، وبالتالي يحقق مصلحة استراتيجية تركية تتمثل في تعزيز صلاتها مع دول آسيا الوسطى المقربة منها والمشاركة معها في الانتماء إلى العرق التركي.

- تسعى تركيا لإحياء طريق النقل الدولي عبر قزوين والمعروف باسم الممر الأوسط، وهو خط تجاري يجمع بين الممرات البرية والبحرية والسكك الحديدية، القادرة على ربط أقصى الصين بقلب أوروبا مرورًا بالأراضي التركية.

- خلال الحرب الروسية المتواصلة منذ فبراير/ شباط ٢٠٢٢ ضد أوكرانيا، تراجعت فعالية (الممر الشمالي الذي يربط آسيا بأوروبا مرورًا بروسيا)، نظرا لتزايد المشكلات الأمنية لهذا الممر والعقوبات الغربية ضد موسكو، وحصل نفس الشيء للممر الجنوبي المار عبر إيران بسبب العقوبات أيضًا والصراعات الموجودة على طول الممر، مثل هذا الأمر فرصة مهمة أمام تركيا الطامحة للحصول على مكانة إقليمية أكبر، فعملت أنقرة طيلة السنوات الماضية على استغلال موقعها الجغرافي الاستراتيجي والمهم للعب دور أكبر ومتنام على خريطة التجارة العالمية.

- الانخراط والاستفادة من المشروع الصيني سيتطلب من تركيا بلا شك تقديم فاتورة وكلفة سياسية، وسيكون في مقدمة ذلك التفاوضي عن (مسألة الإيغور) والكف عن التلويح بورقتهم في وجه الصين حيث بدا جليا بأن التنازل عن ورقة الإيغور كان ثمناً لا بد من تقديمه في إطار مساعي تحقيق المصالح.

- مشروع طريق الحرير له أهمية إستراتيجية كبيرة حيث توفر وقت السفر والنقل بشكل أفضل مقارنة بالنقل البحري وبالتالي يوفر قدرة تنافسية عالية ويؤثر بشكل كبير على التنمية الاقتصادية والموقع الجيوسياسي والوضع السياسي (للدول التركية - منظمة الدول التركية) في منطقة آسيا الوسطى.

منظمة الدول التركية:

كانت سابقا تسمى (المجلس التركي او مجلس التعاون للدول الناطقة باللغة التركية) ، وهي منظمة دولية تضم الدول التركية (تركيا - اذربيجان - كازاخستان - قرغيزستان - اوزباكستان)، تأسس عام ٢٠٠٩ في نخجوان ، بقيت (مجر- تركمانستان) كعضو مراقب ، وفي عام ٢٠٢٢ انضمت اليها جمهورية شمال قبرص كعضو مراقب.

- الانخراط المؤثر لمجموعة الدول التركية والتي تمتد من منطقة (شينجيانغ) الذاتية الحكم في الصين وتشمل خمس دول في آسيا الوسطى (كازاخستان، قيرغيزستان، طاجيكستان، أوزبكستان، تركمانستان) ، والدول الخمس هم مشاركون في قلب مبادرة الحزام والطريق حيث تمر من خلالهما ممرات النقل والطاقة الخاصة بالمبادرة.

- التعاون والشراكات التي ستطورها منظمة التعاون التركية في إطار المبادرة وتفعيل عملية الرقمنة في الاقتصاد والتجارة والنقل والخدمات اللوجستية وتبادل البيانات وشبكات الأمن والاتصالات، على الصعيد الدولي ستؤدي إلى تغييرات كبيرة على وضع التجارة العالمية وبالطبع سيكون لها انعكاس على الأوضاع الاقتصادية والسياسية والجيوسياسية لدول المنطقة.

• طريق الحرير

- منظمة الدول التركية تلعب دورًا حيويًا في مبادرة الحزام والطريق، من خلال توفير التوازن بين مختلف الجهات الفاعلة الإقليمية وضمان نجاح الممر الأوسط، كما تساهم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية للدول الأعضاء وتعزيز نفوذها على الساحة الدولية.

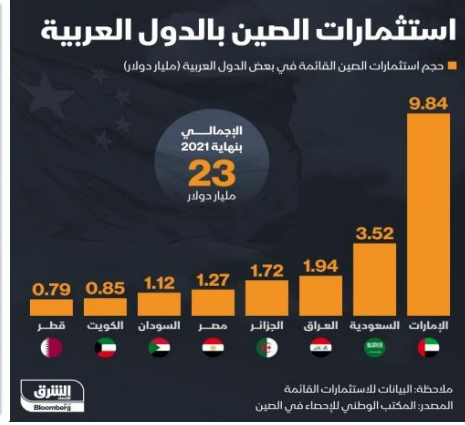
C. الخليج العربي - طريق الحرير:



لا تشمل مبادرة الصين المسماة الحزام والطريق أي دولة عربية بشكل رسمي في مساراتها الأساسية، لا سيما وأن الصين تستورد ٤٠ في المئة من نفطها من المنطقة العربية وتربط ٦٥ دولة في العالم ببعضها عبر شبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية والموانئ وخطوط أنابيب النفط والممرات البحرية، فضلاً عن شبكات

الاتصالات ، بالرغم من أن الصين تكرر دائماً رغبتها في تعزيز الشراكة مع الدول العربية، فإن مخطط الحزام والطريق لا يعكس هذه الرغبة، وقد يُوْشر إلى اتجاه عالمي للتقليل من الاعتماد على مصادر الطاقة، تحديداً من الشرق الأوسط في المديين المتوسط والبعيد ، ومع ذلك، فقد سارعت الدول العربية بشكل فردي إلى توقيع اتفاقيات للتعاون مع الصين على هامش المبادرة للاستفادة من مشاريعها، إلا أن طبيعة المبادرة ذاتها تفرض تكاملاً عربياً على تحوّل المنطقة العربية إلى موقع جذب للاستثمارات الخارجية، في موازاة التحديات التي ستفرضها المعطيات الجديدة الناجمة عن المشروع الصيني الضخم، والذي يحول دولاً أخرى في آسيا الوسطى إلى مركز ثقل مهم للربط بين دول المبادرة ، لعل التحدي الأساس بالنسبة إلى الدول العربية هو أن الصين التي تستورد حاجاتها من النفط من مجلس التعاون الخليجي، تبحث عن موارد من خارج الشرق الأوسط، وتعوّل على خط أنابيب يمتد بين الصين وروسيا، مروراً بآسيا الوسطى كبديل لتأمين حاجاتها.

طريق الحرير- الدول العربية والخليجية:



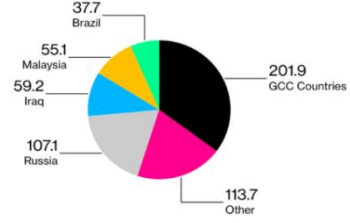
• تمتلك الدول العربية بالتأكيد الفرصة في الوقت الراهن لممارسة مزيد من الضغوط على الصين كي تكون ملحوظة بشكل مباشر جغرافياً ضمن مبادرة الحزام والطريق، لكن هذه الخطوة يجب ألا تقتصر على عنصر الجذب النفطي، بل الأساس لنجاحها يكمن في توفير رؤوس أموال لمشاريع المبادرة.

- مسارعة الدول العربية إلى تشكيل إطار تجاري فعال قادر على تأمين سلع وخدمات ضمن معايير متكاملة عالمياً، أو بكلمات أخرى، الانتقال من الاعتماد على الثروات الطبيعية إلى منظومة تجارية قائمة على الخدمات، وخطوة كهذه لا تعنى فقط بالمبادرة الصينية، بل هي ضرورة مع التغييرات الحاصلة في الاقتصاد العالمي.
- في العالم القديم، كانت طريق الحرير، المسار الذي حمل معه ثقافات الشعوب ومعتقداتها وحضاراتها إلى أقصى أطراف الأرض، والان طريق الحرير الجديد تجسيد لروح طريق الحرير القديم التي كانت تترايط من حيث العلاقات بين الشعوب.
- المنطقة العربية مطالبة بأن تكون في قلب الطريق الجديد التي تعيد تشكيل جزء مهم من خريطة العالم، وهي قادرة على لعب دور مؤثر.
- دول الخليج، على الرغم من ترحيبها بالمبادرة فهي لا تزال مترددة في الاستفادة القصوى منها، بل لا توجد لديها رؤية اقتصادية واضحة للتعامل مع بكين، علماً بأن فوائد اقتصادية وجيوسياسية جمة تنتظرها إذا هيأت نفسها للانخراط الجدي في المبادرة الصينية، خصوصاً وأنها تمتلك مميزات قد لا تتوفر للدول الأخرى التي تستهدفها هذه المبادرة، فهي مثلاً أكبر مصدر للطاقة في العالم، وتملك موقعاً جغرافياً مهماً على مسار الطريق، وهي الأقل من جهة المخاطر التشغيلية بسبب استتباب أوضاعها الداخلية، ناهيك عن امتلاك بعضها للمناطق الاقتصادية الحرة الضرورية للمبادرة، ووجود استثمارات متبادلة بينها وبين الصين منذ أعوام في قطاعات الطاقة والاتصالات والإنشاءات وغيرها، ووجود الآلاف من طلبتها في الجامعات والمعاهد الصينية، وهذا طبعاً يجسد جزءاً من المشهد الثقافي للمبادرة.



China Gets Biggest Share of Oil From Gulf

Total imports in 2023 (millions of tons)



Source: General Administration of Customs
Note: GCC comprises Saudi Arabia, UAE, Oman, Kuwait, Qatar and Bahrain

• إذا كانت المبادرة الصينية تسعى إلى إقامة البنى التحتية من طرق وشبكات اتصال وخطوط كهرباء ومرافق خدمية وأمنية على طول الطريق وربطها مع بعضها البعض، وخلق بيئة جديدة للاستثمار والسياحة والتجارة الدولية والإقليمية خالية من الحواجز، وتعميق التعاون المالي من أجل بناء نظام مستقر للنقد والصراف والتحويلات، وربط شعوب الدول الواقعة على الطريق بمصالح وروابط نفعية مشتركة، والتصدي لأعمال القرصنة على الجانب البحري للطريق من أجل استتباب أمن الممرات المائية الناقلة للمبادلات التجارية فهذه الأهداف كفيلة بخلق الآلاف من فرص العمل، وتنمية المجتمعات، وازدهار المدن الواقعة على الطريق، فإن دول الخليج ستجني الكثير، خصوصاً في ظل ما تتعرض له حالياً أو مستقبلاً من تهديدات، وما تواجهه من صعوبات اقتصادية، وما تعانيه علاقاتها مع حلفائها التقليديين من هواجس، وما يسود أوساط شبابها من بطالة، وما تسعى إليه من تنويع في مصادر الدخل.

• لدى دول الخليج الكثير من الموانئ والمناطق الاقتصادية والخدمات اللوجستية تسهل التفاعل مع مبادرة الحزام والطريق.

• تمتلك دول الخليج من الدهاء والسياسة يمكنها تطويع الأهداف الصينية بطريقة تفيد دولها أيضاً، فمثلاً بالإمكان إقناع الصينيين بالاستثمار في مشاريع غير النفطية (مثل مشاريع التكنولوجيات الجديدة والطاقة المتجددة والتصنيع الحربي وتطوير القدرات البشرية والنقل الحديدي والشحن البحري والأقمار الصناعية) مقابل تزويدهم بالنفط والغاز والبتروكيماويات.

- بالامكان إقناع الصينيين بالضغط على شريكهم الإيراني للحد من تطرفه وإرهابه مقابل السماح له بلعب دور أكبر في المنطقة.
- وجود علاقات قوية لدول الخليج مع باكستان التي هي إحدى الدول المؤثرة جدا في اطار مبادرة الحزام والطريق.
- يلتقي طريق الحرير مع رؤية كل من (الكويت الجديدة ٢٠٣٥ و السعودية ٢٠٣٠ مدينة نيوم/ ذيلين و قطر ٢٠٣٠ وعمان ٢٠٤٠) للتنمية والتطور والخطط الاستراتيجية.
- مع أن المواقع الجغرافية للدول ومواردها وإمكاناتها مهمة في استراتيجية الصين العالمية، فإن دول الخليج العربية لم تكن جزءاً من الخريطة الأصلية لمبادرة الحزام والطريق، لكن بدأت الصين وهذه الدول بالعمل على الربط بالمبادرة ومشاريعها من خلال توقيع شراكات استراتيجية، والمواءمة مع رؤى التنمية الوطنية الخليجية، ومع أن المبادرة تعكس إنتاجية الصين وتجاريتها الهائلة وعلاقاتها الواسعة، فإنها تخلق أيضاً تحديات لنهجها السلمي القائم على ما تسميه (مجتمع المصالح)، وقد أثار هذا التوسع الولايات المتحدة وحلفاءها، واعتبر بعضهم أن الصين تمثل تحدياً خطيراً، وترتب على ذلك محاولة عرقلة مشاريع المبادرة من خلال مسألة (فح القروض)، وتحالفات جيوسياسية، وطرح مشاريع اقتصادية بديلة.
- كانت الصين والعالم العربي مرتبطين ارتباطاً وثيقاً من خلال طريق الحرير عبر التاريخ، ويكن الجانب الصيني تقديراً متميزاً للأخير بحكم موقعه عند منطقة تلاقى (الحزام والطريق) في جانبيهما الغربي ودوره الهام بالتالي في خدمة البلدين.
- الصين لا تتدخل بالشؤون الداخلية للبلدان الواقعة على طريق الحرير ولا تهمها طبيعة الانظمة السياسية ، وهذا ما تريده البلدان العربية.

(٣) تداعيات طريق الحرير على إقليم كردستان:



الحدث الكبير في هذه المرحلة من حياة الشعوب هو صعود الصين، وإشغالها مركز العملاق الاقتصادي، والتكنولوجي، والعلمي، والحضاري الأبرز، في الحياة البشرية وجوهرها الان ، هذا الصعود المثير للاهتمام والقوي يضع العالم أمام تغيير جذري كبير لا حدود له قد يشكل منعطفاً يتقدم خلاله الشرق على الغرب، وهو ما سيقودنا إلى صرح جديد في العلاقات الدولية على أسس وقواعد نافعة للعوالم غير الغربية التي طغت طويلاً على الأمم.

أن (مبادرة الحزام والطريق) الشهيرة هي الأبرز في تجليات هذا التحول، ويتأكد للجميع تدريجياً تفعيلاتها الكبيرة وبالتالي آثارها العميقة على حياة الدول والبشرية التي يشملها هذا الطريق ، أن إحدى المزايا المهمة في هذا الحضور الصيني، والسبب الحقيقي لقبول الناس بوجود الصين ودورها، هو أن بكين خالية من أي دور استعماري في المنطقة، فالصين الشعبية والاشتراكية لا علاقة لها وليست مسؤولة عن أي خراب وأحداث مؤلمة، لذلك هناك من يرى توافر نظرة إيجابية كوردية لقبول الصين في كردستان العراق، واستعداداً لا بأس به للتعامل مع هذه القوة العملاقة، ضمن ما يسمح به القانون الدولي، والواقع السياسي المعاش في كردستان.

الموقع الجيوبوليتيكي للإقليم ودوره ونفوذه في مناطق برية من الموصل يمنحه بعداً مهماً في طريق الحرير والتجارة العالمية، فالمناطق الكوردستانية خارج إدارة

الإقليم والمعروفة بمناطق المادة /١٤٠ من الدستور العراقي، هي مناطق إستراتيجية ذات بعد كبير في الصراع تاريخياً بين الكورد ومختلف الأطراف الأخرى، ولم تتمكن أيّ جهة من إخراج الإقليم من معادلة تلك المناطق، ولم يتمكن الإقليم أيضاً من تطبيق الدستور وإعادتها لسيطرته بالمطلق، وهي طرق محفوفة بالمخاطر وبؤر التنظيمات المسلحة ، كما وتحولت لإحدى أخطر نقاط الصراع الإقليمية والدولية، وتشكل حالياً إحدى أبرز العقد المركزية في المشروع الصيني.

منذ تدشين قنصلية الصين في اربيل، سنة ٢٠١٤، ومنذ حلول هذا الحدث وإلى اليوم، تواصلت العلاقات الطيبة بين كوردستان والصين، على المستويين الرسمي والشعبي، ونلاحظ بجلاء صعودها المستمر، فمجرد افتتاح القنصلية الصينية، تشكّل في المنطقة حدث جديد فارق مهم للغاية ومتميز في صورته وجوارحه، كتعبير عن اهتمام الصين بكوردستان وموقعها.

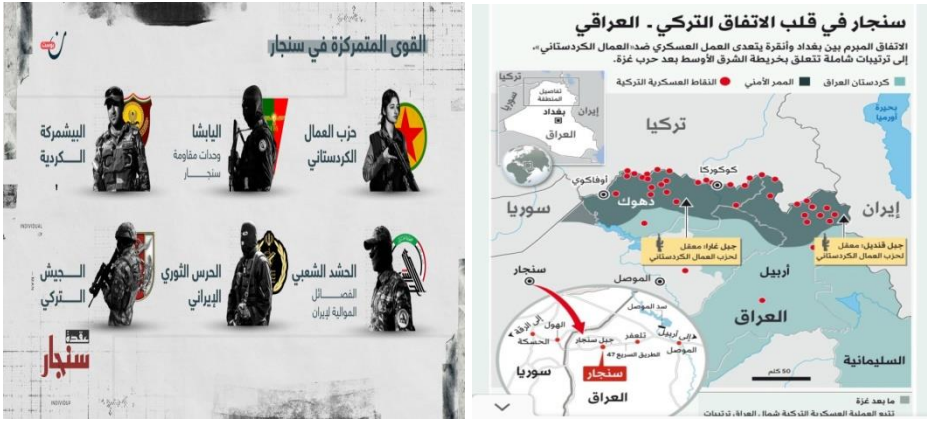
تتبني الحكومة في كوردستان العراق أسوة بالحكومة العراقية من الناحية الاقتصادية سياسات الخصخصة المفرطة، واعتبار القطاع الخاص القطاع الوحيد في ادارة الاقتصاد في مجالي الخدمات والانتاج وقد أثرت هذه السياسة على أوضاع الناس عموماً بشكل سلبي، وبالأخص عندما تخلت الحكومة عن مفهوم التنمية المستدامة، وان السياسة الاقتصادية في كوردستان وعموم العراق انتجت رأسمالية تابعة متخلفة ، وفي ظل اقتصاد ريعي تعتمد على الثروة النفطية التي تتأثر بتقلبات الاسعار وسيطرة الاحتكارات العالمية، وهي سياسة قد تخدم طبقة معينة، ونتجت عن هذه السياسة تصاعد وتأثر الفساد في ادارة الدولة وتراجع النمو الزراعي والانتاج ، بالرغم من كل هذا وفي ظل التداعيات الايجابية لمشروع طريق الحرير الصيني من الممكن الاستفادة من الخبرات والتجارب الصينية والاستعانة بها في المجالات التالية:

- الاستفادة من التجربة الصينية في مجال وضع خطة التنمية المستدامة وفي مجال مكافحة الفقر.

- دراسة التجربة الصينية في مكافحة الفساد وتدريب الكوادر المحلية الكوردستانية في الصين للاستفادة من التجربة الصينية في هذا المجال.

• طريق الحرير

- التعاون في مجال استخراج النفط والغاز وفي بناء مصافي للبترول، والتوجه نحو بناء الصناعات البتروكيمياوية، وفي مجال تأسيس محطات للطاقة الكهربائية.
- الاستفادة من الشركات الصينية في مجال السياسة المائية و في انشاء السدود وتنظيم الري.
- المساعدة في مجال المكننة الزراعية والاساليب العلمية الحديثة في تطوير الزراعة والثروة الحيوانية.
- نقل تجربة الصين في مسألة تدوير النفايات والمحافظة على البيئة.
- التعاون في مجال التعليم والجامعات وفي مجالات الاتصالات الذكية والتطورات في مجال خدمات الانترنت، ووضع سياسات الصحة العامة والاستفادة من أنظمة الضمان الصحي وبناء البنية التحتية اللازمة للصحة العامة.
- يمر طريق الحرير الجديد عبر قسمين من كردستان (إيران وتركيا)، مما سيعزز ذلك وبشكل كبير من موقعهما ومكانتهما الجيوبوليتيكية، كما وسيكون إقليم كردستان العراق على طريق التجارة العالمية، لو استطاع أن يجد موطئ قدم لنفسه على خريطة (طريق الحرير الجديد) وفي هذه الحالة من الممكن ان يتم حماية الإقليم، لأجل ضمان استقرارالاقتصاد العالمي.
- سيكون لغرب كردستان و(سنجار)، أهمية استراتيجية كبيرة في مشروع (الحزام وطريق الحرير الجديد)، وستكون كردستان الغربية وسنجار مركز المشروع الاقتصادي الرئيس لمشروع الصين، والجسرالذي يربط الصين وإيران بالبحرالأيض المتوسط، (ميناء اللاذقية السوري) وسنجار هي النقطة الأكثر استراتيجية في مشروع الصين وتكون حلقة الوصل بين شرق العالم وغربه.



ان ما يثير الاهتمام في هذا المشروع (طريق الحرير الجديد)، هي أن الحكومة العراقية تريد استبعاد إقليم كردستان منها وذلك بالرجوع إلى نقطة (ربيعة) بعد أن فقد الإقليم نفوذه وسيطرته على سنجار وعلى غرار (مشروع طريق التنمية) الذي استبعد بغداد الإقليم من هذا المشروع التنموي العملاق مما سيعرض إقليم كردستان العراق وشمال سوريا إلى خطر كبير.

من جانب اخر تسعى كل من تركيا والعراق انطلاقاً من هذا المشروع توجيه ضربة اقتصادية لإقليم كردستان عبر إضعاف الأهمية الاقتصادية لمنفذ (إبراهيم خليل) الحدودي الذي يعدّ المصدر الرئيس والمهم لإيرادات كردستان العراق، وسيتم التحكم من قبل الدولتين وبشكل رسمي بالتجارة غير الرسمية بين الكورد في إقليم كردستان وشمال سوريا، وسيتم إلغاء العلاقات الاقتصادية بين الكورد في هاتين المنطقتين.

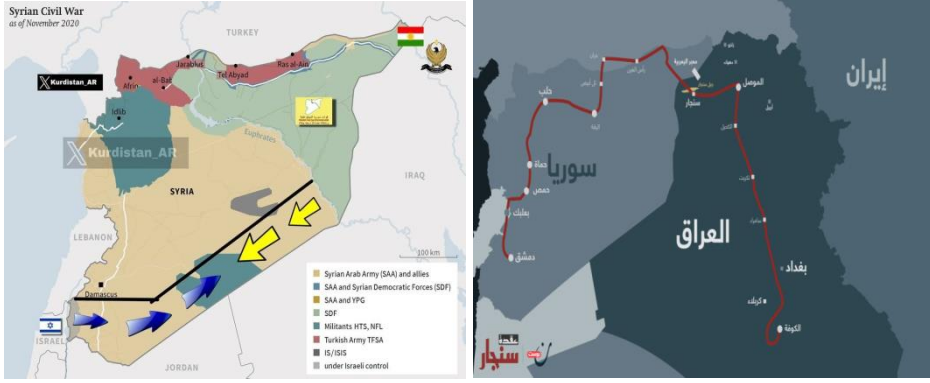
تسعى الصين لتنفيذ مشروع ميناء الفاو الكبير الذي يربط غرب الصين بمياه الخليج العربي، وسيكون مفصل أساسي في طريق الحرير البحري، ومنه يبدأ الممر البري لطريق الحرير من العراق عن طريق (القناة الجافة) حتى الحدود التركية ماراً (بقضاء سنجار) ، فالسيطرة على سنجار يعني التحكم في ممر طريق الحرير البري الى كل من تركيا وموانئ البحر الأبيض المتوسط، ويعني أيضاً التحكم بجزء حيوي من الحدود العراقية التركية من جهة أخرى، ولهذا ليس من المفيد تجاهل هذه المعطيات

• طريق الحرير

الاستراتيجية عند الحديث اهمية منطقة سنجاروهذا ما يفسر سبب تهافت الجميع في العراق وجوار العراق في تمكين السيطرة على هذه المناطق.
أن تجاهل إقليم كردستان الصريح في مباحثات طريق التنمية، بل والحديث عن إمكانية اقتطاع جزء من أراضيه شرق محافظة دهوك المتاخم للحدود السورية لصالح مرور طريق التنمية عبر معبر أوفكاي - الموصل، من دون موافقته، ستجعل الإقليم أكثر تحفظا في التعاون مع بغداد في محاولة تأمين هذا الطريق.

سِنْجَار وطريق الحرير والقناة الجافة - طريق التنمية:

- موقع جغرافي استراتيجي: تقع سنجار على مفترق طرق حيوي يربط بين العراق وتركيا وسوريا، مما يجعلها نقطة عبور محورية لطريق التنمية.
 - تسهيل حركة التجارة: يوفر طريق التنمية عبر سنجار فرصة لتسهيل حركة التجارة بين العراق ودول الجوار، مما يعزز التبادل التجاري ويوفر فرصاً اقتصادية جديدة.
 - تطوير البنية التحتية: يساهم طريق التنمية في تطوير البنية التحتية في منطقة سنجار، بما في ذلك شبكات الطرق والسكك الحديدية، مما يحسن من مستوى المعيشة ويوفر فرص عمل.
 - تعزيز الأمن والاستقرار: من خلال تطوير البنية التحتية وتوفير فرص العمل، يساهم طريق التنمية في تعزيز الأمن والاستقرار في منطقة سنجار، مما يجذب الاستثمارات ويعزز التنمية المستدامة.
 - ربط المنطقة بالعالم: يمثل طريق التنمية جسراً يربط سنجار بالعالم الخارجي، مما يفتح آفاقاً جديدة للتنمية والتعاون الاقتصادي.
 - تنشيط السياحة: يمكن أن يساهم طريق التنمية في تنشيط السياحة في منطقة سنجار، حيث يسهل الوصول إلى المواقع الأثرية والتاريخية في المنطقة.
- بالتالي، فإن سنجار ليست مجرد منطقة جغرافية على طريق التنمية، بل هي جزء أساسي من هذا المشروع الحيوي، حيث يمكن أن تلعب دوراً محورياً في تحقيق أهداف التنمية المستدامة في العراق والمنطقة.



طريق الحرير وطبيعة العلاقة بين

(الصين - حكومتا إقليم كردستان):

- ترجع العلاقة بين الصين والأكراد في أصلها إلى عدة محطات تاريخية، ويمكن الشروع بمحاولة فهم هذه العلاقة من خلال النظر إلى حقيقة وصول الماوية إلى المنطقة كأيديولوجية، و باعتبارها جزءاً من الحركة الماوية العالمية ، ومع ذلك ارتبطت الماوية الكردية بالحركة الماوية العالمية ارتباطاً غير مباشر، وقبل أن تصبح الصين قوة اقتصادية عالمية رئيسة، سعت حثيثاً إلى إعادة رسم ملامح النظام العالمي والتأثير على السياسات المحلية للدول الأخرى من خلال تصدير الأفكار الماوية ، وبالفعل أثرت الماوية على فصيل كردي عراقي (الاتحاد الوطني الكردستاني) وساهم هذا التاريخ في رسم ملامح العلاقة بين الاتحاد الوطني الكردستاني والصين ، كما كان الرئيس الراحل مام جلال وزعيم الاتحاد الوطني الكردستاني يرتبط بعلاقة شخصية خاصة مع (ماو تسي تونغ) والصين، وكان يعد (ماو) مثله السياسي الأعلى وزار الصين عام ١٩٥٥ على رأس وفد طلابي اشتراكي عراقي والتقى (شو إن لاي)، رئيس الوزراء الصيني في حينها، لذلك ليس من المستغرب أن يكون أول مشروع تعمير يُرسى على مستثمرين صينيين في إقليم كردستان العراق في منطقة تخضع لسيطرة الاتحاد الوطني الكردستاني.

- تساهم الصين ومن خلال إستراتيجيتها الكونية (الحزام والطريق)، بصورة أوسع في تأسيس بُنية تحتية متطورة وعصرية في كردستان، تتماشى مع المكانة الدولية للتحضّر.

- تعمل الصين على توسيع وجودها وقوتها الناعمة في إقليم كردستان العراق أكثر من أي وقت مضى، وذلك عبر الربط بين جامعات ومدارس الإقليم من جهة والجامعات ومعاهد اللغة الصينية من جهة ثانية، وعبر تمويل المنظمات المحلية غير الحكومية، والاستثمار في قطاعات الطاقة والبنية التحتية والتجارة، ومع أن حضور الصين في العراق تركز تقليدياً في الجزء الجنوبي من البلاد، وفي قطاع النفط والغاز تحديداً، إلا أن الاستثمارات الصينية بدأت مؤخراً تشق طريقها في قطاعات البناء والتشييد والبنية التحتية في إقليم كردستان.

- تركيز الصين على الأحزاب السياسية إحدى السمات المحددة لشكل العلاقة بين الصين وأكراد العراق، فالصين توجه دعوات لأعضاء وكوادر الأحزاب السياسية الكردية أكثر من تلك التي توجهها إلى المسؤولين الحكوميين، ولكن يبقى الاقتصاد المحرك الرئيس لهذه العلاقة وهذا لا يعني أن العلاقة الصينية - الكردية لا تحكمها أسس حكومية وأيديولوجية فنموذج التنمية الصيني يرتبط ارتباطاً وثيقاً بمخاوف سياسية وجيوسياسية، سواء كانت داخل الصين أو خارجها.

- علاقة الصين مع إقليم كردستان العراق علاقة معقدة ومتعددة الأوجه، حيث يرى كلا الطرفين أن علاقتهما تتيح فرصاً وتفرض تحديات في الوقت نفسه ، ففي الوقت الذي يقتصر فيه تركيز الصين على الاقتصاد والتجارة وبناء القوة الناعمة، لا تبدو حكومة إقليم كردستان في وضع يسمح لها بالتماهي مع هذا النهج الصيني والتخلي عن التحالف العسكري والضمانات الأمنية التي توفرها لها الولايات المتحدة.

- نجح الإقليم في الاستفادة من الانفتاح الاقتصادي والتجاري الصيني على الإقليم من جهة، ومن الحماية العسكرية الأمريكية من جهة أخرى ولكن، سيكون لزاماً على حكومة إقليم كردستان العراق اتخاذ خيار صعب في حال تدهورت العلاقة بين الولايات

المتحدة والصين وعليه، فإن بقاء الوضع الراهن على ما هو بين الولايات المتحدة والصين يصب في مصلحة إقليم كردستان العراق.

- تتمثل الأهداف الأساسية لاستراتيجية القوة الناعمة للصين في جعل العملاق الآسيوي أكثر جاذبية، وتقديم الصين بوصفها بديلاً للنموذج الديمقراطي الأمريكي، وبناء صورة للشراكة مع الصين على أنها طريقة سريعة ومجدية لإعادة بناء المنطقة ويبدو هذا النهج ناجحاً للغاية الآن إذ تواصل الشركات الصينية الفوز بعقود استثمار في العراق وإقليم كردستان، ما يضع باقي الشركات والبلدان في حيرة من أمرها بشأن كيفية المنافسة مع الصينيين كما بات الحضور الصيني في قطاعات التعليم في إقليم كردستان العراق أكثر وضوحاً، لاسيما الجامعات، حيث أبرمت الصين شراكات مع جامعات عامة وخاصة في الإقليم.

علاقات الصين مع حكومة إقليم كردستان

(المشكلات - التعقيدات - المخاوف):

- في الوقت الذي تدعي فيه الصين أنها لا تتدخل بالشؤون السياسية الداخلية للمناطق والبلدان التي تستثمر فيها، إلا أنها تواصل فرض سياسة (الصين الواحدة) على إقليم كردستان العراق وتمنعه من إقامة علاقات سياسية مع تايوان.

- النخب السياسية في حكومة إقليم كردستان تدرك تماماً أن الولايات المتحدة متوجسة من التوسع الصيني المتزايد في الإقليم لذلك، يواجه إقليم كردستان العراق معضلة في علاقته مع الصين، لذلك، يمكن لإقليم كردستان العراق الاستفادة من الاستثمارات الاقتصادية والتكنولوجية الصينية من جهة، والحماية العسكرية الأمريكية من جهة أخرى.

- سيكون من الصعب على حكومة إقليم كردستان أن تجد نفسها في موقف يتعين عليها فيه الاختيار بين الولايات المتحدة والصين في المستقبل، ولأن مثل هذا الوضع وارد الحدوث، فقد اختار كلا الطرفين العمل بهدوء وبصمت لكن هناك تباين رئيسي بين الصين وإقليم كردستان العراق، فمن جهة تعد الصين من أكبر الداعين للالتزام بمبدأ سيادة وستفاليا (في العلاقات الدولية، أي بأن لكل دولة سيادة على أراضيها وشؤونها الداخلية وعلى النقيض من ذلك، تفضل حكومة إقليم كردستان العراق نموذج مسؤولية الحماية الذي يقوم على مبدأ السماح للمجتمع الدولي بالتدخل في الشؤون الداخلية للدول).

- يعزى انخفاض الاستثمار الصيني في قطاع الطاقة في إقليم كردستان إلى التخوف من الوضع القانوني لحكومة الإقليم، ويعد النفط أكثر من مجرد مصدر للطاقة أو سلعة اقتصادية للكورد والبلاد ككل، بل هو أيضاً أحد أكثر القضايا الخلافية بين الحكومة العراقية المركزية في بغداد وحكومة إقليم كردستان لذلك، تدرك الصين جيداً مدى حساسية هذه العلاقة، وتتبنى سياسة تحاول من خلالها الموازنة بين الطرفين.

- في كردستان العراق، كان تركيز الصين على أدوات القوة الناعمة واضحاً، إذ سعت (بكين) سعياً لا حدود له تجاه تعزيز قوتها الناعمة ويستدعيها بشكل متكرر لذلك، ليس من المستغرب أن تتمتع الصين بعلاقة قوية تعتمد على القوة الناعمة مع إقليم كردستان من خلال أنشطتها داخل جامعات إقليم كردستان العراق والمجتمعات المدنية.

- ينشط الصينيون بشكل كبير في قطاع الإعلام ومؤسسات المجتمع المدني وتحاول من خلاله وخلال غيره من مؤسسات المجتمع المدني تعميق علاقتها وتواصلها مع الشعب الكردي، ومع ذلك، يظل التركيز منصباً على التنمية أكثر منه على الديمقراطية فإن (القضايا السياسية والديمقراطية) الكردية لا تناقش أبداً في اجتماعاتهم مع المسؤولين الصينيين بل يكون التركيز بدلاً من ذلك على التنمية، (مشاريع البنية التحتية الضخمة والمدن الجديدة والسدود والجسور) وغيرها من المشاريع، مما يؤكد تركيزها على التنمية وإغفال موضوع الديمقراطية.

- تشق الصين طريقها نحو تعميق وجودها في إقليم كردستان العراق من بوابة الاستثمار في قطاعات البنية التحتية والتجارة والطاقة والتعليم، فضلاً عن استخدام أدوات القوة الناعمة التي تمتلكها ولكن حقيقة أن كلا الطرفين يعمل ضمن حدود ومقيدات معينة يُعقّد من العلاقة بينهما.

- لا تمتلك حكومة إقليم كردستان أي فرصة لإيجاد موطن قدم لها في الصين، ناهيك عن محاولة التأثير أو ممارسة الضغط هناك وبغض النظر عن مدى محدودية العلاقة، فإنها لن تكون في منأى عن التبعات المترتبة على أي توترات بين الولايات المتحدة والصين، ونتيجة لذلك ستضطر حكومة إقليم كردستان في المستقبل إلى الاختيار بين (الاقتصاد والأمن)، خاصة إذا تدهورت العلاقات الصينية - الأمريكية بشكل أكبر على نطاق عالمي، وتُصبح المعضلة أكثر حدة عندما تكون الولايات المتحدة غير راغبة في الاستثمار، والصين غير مستعدة لتوفير الأمن.

- تحاول الصين إخراج العراق من الفضاء الأمريكي من خلال التركيز على التنمية بدلاً من الديمقراطية كما سيؤدي صعود النفوذ الصيني إلى إعاقة عملية التحول

الديمقراطي في العراق، خاصة وأن الولايات المتحدة ودول أخرى باتت ترى أن الناس قد ضاقوا ذرعاً بمحاولات التحول الديمقراطي ولا تخشى الصين من طرح نموذج الرقابة والرصد الخاص بها، ما يُسهّم في زيادة الرقابة الاجتماعية والسياسية في إقليم كردستان.

- في نموذج الإدارة، تفضّل النخب السياسية الكردية العراقية النموذج الصيني الذي يجسد علاقة وثيقة وتكافل بين الحزب والدولة، ويقوم على الفصل بين الحقوق الاقتصادية والسياسية، ويرتكز أساساً على النموذج الماوي القديم المدفوع برغبة الجمع بين امتلاك السلطة من جهة والقدرة على ممارسة العنف من جهة أخرى، وعلى الرغم من ولعها بهذا النموذج، إلا أن النخب المثقفة الكردية والشعبية لا يمكنها تبنيّه صراحة مما يخلق فضاءات قد تؤدي الى التصادم والفوضى.

- تسهم المبادرات الصينية في قطاع التعليم وتعلم اللغة الصينية وفرص العمل في الشركات الصينية وعوامل أخرى في رسم صورة إيجابية عن الصين بين سكان إقليم كردستان العراق علاوة على ذلك، تحاول الصين توظيف شركاء وأدوات محلية للقيام بجهود التواصل مع النخب المحلية في ضوء ما تقدم، من الواضح أن الصين، وبرغم كل التحفظات الكردية، أصبحت الصين جزءاً لا يتجزأ من اقتصاد إقليم كردستان العراق، وأوجدت لنفسها موطئ قدم في قطاعات التعليم، والسوق، والسياسة بطريقتها الفريدة الآخذة بالتوسع، اذ يثير هذا التوسع قلق الولايات المتحدة ودول أخرى، خاصة فيما يتعلق بفوز الشركات الصينية بالعقود واستعدادها للمجازفة.

- على الرغم من كل التحديات، ستستمر علاقة الصين مع حكومة إقليم كردستان في الوقت الحالي ومع ذلك، من الصعب تخيل نجاح الجانبين في بناء مستوى عالٍ من الثقة والصداقة الوثيقة لأسبابٍ عدة ، من بينها تهديد القوة العسكرية الأمريكية، وحاجة إقليم كردستان الملحة للحماية، وإحجام الصين عن الاعتراف الكامل بحكومة إقليم كردستان وعليه، سيظل يخيم على العلاقة الصينية - الكردية أجواء من الضبابية والحساسية.

(المصادر)

١. فيصل عبداللطيف ياسين، مشروع طريق التنمية العراقي، المنافسة الجيوسياسية الاقليمية والدولية، كلية العلوم السياسية، جامعة النهريين، العراق، بغداد، ٢٠٢٤.
٢. شريفة كلاع، المنظور الاستراتيجي الصيني تجاه قضية تايوان، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر، الجزائر، ٢٠٢٢.
٣. لمياء مخلوفي، استراتيجية الحزام والطريق الصينية ، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر، الجزائر، ٢٠١٧.
٤. شهرزاد امام، طريق الحرير الصيني القديم والجديد، الثابت والمتغير من منظورسياسات القوة، جامعة محمد الصديق، الجزائر، ٢٠٢٤.
٥. هلو حسن ، الكورد والثورة الصينية الثالثة - طريق الحرير الجديد ، الموقع Draw 2023،
٦. راناني استراتيجي ، مه لبه ندى ديراساتي كشتي ، زماره (٦) ، ٢٠٢٤.
٧. من الصين للعالم.. كل ما تود معرفته عن طريق الحرير الجديد، <https://www.aljazeera.net>
٨. طريق الحرير و الغزو الاقتصادي الناعم - مدونة الشحن الدولي <https://almanaraa.com>
٩. طريق الحرير الجديد.. حقبة نحو النمو الاقتصادي للمناطق <https://sabq.org>
١٠. طريق الحرير قديماً وحديثاً <https://www.aletihad>.
١١. الخريطة الجديدة لطموحات بكين الاقتصادية العالمية <https://www.france24.com>
١٢. طريقا الحرير القديم والجديد <https://www.amazon.com>
١٣. طريق الحرير الجديد: الأهداف الكبرى <https://siyasatarabiya.dohainstitute>

١٤. طريق الحرير الجديد.. حلقة نزاع جديدة بين الصين وأميركا
<https://www.alarabiya.net>
١٥. مشروع طريق الحرير الصيني - العربي
<https://www.aa.com>
١٦. طريق الحرير الجديد، هل هو طريق لنظام عالمي جديد
<https://www.dw.com>
١٧. طريق الحرير، ربط الحضارات عبر القارات
<https://www.thechinajourney.com>
١٨. طريق الحرير طريق تشكيل تاريخ العالم الاقتصادي
<https://jazeeljo.com>
١٩. طريق الحرير طريق تشكيل العلاقات السياسية
<https://www.noonpost.com>
٢٠. مبادرة الحزام والطريق.. التاريخ والحاضر والمستقبل
<https://www.sis.gov>
٢١. طريق الحرير العراقي.. همزة وصل آسيا بأوروبا
<https://www.aa.com>
٢٢. مشروع طريق الحرير الصيني و منطقة الشرق الأوسط
<https://nlka.net>
٢٣. الأبعاد السياسية لطريق الحرير الرقمي
<https://alnahrain.iq>
٢٤. طريق التنمية - ويكيبيديا
<https://ar.wikipedia.org>
٢٥. طريق التنمية وميناء الفاو
<https://www.aljazeera.net>
٢٦. طريق التنمية ممر ذهبي يعيد العراق إلى الواجهة
<https://www.skynewsarabia.com>
٢٧. طريق التنمية العراقي في قلب التجارة العالمية
<https://asharqbusiness.com>
٢٨. طريق التنمية في العراق: الشؤون الجيوسياسية، والريعية
<https://carnegieendowment.org>

٢٩. طريق التنمية عند منعطف بغداد ودمشق <https://www.alaraby.co>
٣٠. طريق التنمية بعد سنوات من التعثر <https://www.bbc.com>
٣١. مشروع طريق التنمية في العراق <https://marsaddaily.com>
٣٢. تشغيل ميناء الفاو الكبير <https://www.aljazeera.net>
٣٣. ميناء الفاو الكبير بوابة التجارة والنقل البحرية المستقبلية
<https://alfawport.gov>
٣٤. ميناء الفاو الكبير جزء من مشروع عراقي تركي <https://attaqa.net>
٣٥. ميناء الفاو الكبير شراكة عراقية تركية لتحويل مسار التجارة
<https://www.turkpress.co>
٣٦. العراق: ميناء الفاو الكبير نقطة انطلاق لمشروع "طريق التنمية"
<https://www.aa.com>
٣٧. ميناء الفاو الكبير - المعرفة <https://www.marefa.org>
٣٨. مشروع ممر داود الإسرائيلي <https://www.aljazeera.net>
٣٩. مشروع قناة بن غوريون <https://ar.wikipedia.org>
٤٠. قناة بن غوريون صراع المصالح <https://sawtoroba.com>
٤١. طريق بن غريون من غزة إلى الشرق الأوسط <https://ciessm.org>
٤٢. مشروع الممر الأوسط الواقع والتحديات <https://shafcenter.org>
٤٣. الممر الأوسط طريق تجاري استراتيجي بين الصين وأوروبا
<https://aldar.ma>
٤٤. الممر الأوسط بين الشرق والغرب ثورة في التجارة
<https://www.asbab.com>
٤٥. الممر الأوسط خطة تركيا للاتصال بالصين <https://arabic.iswnews.com>

٤٦. <https://ar.wikipedia.org> منفذ السلامة الحدودي
٤٧. <https://arabicradio.net> معبر السلامة ممر معتمد لنقل البضائع والركاب
٤٨. روسيا والصين تخططان لإنشاء طريق الحرير الجليدي
<https://www.independentarabia.com>
٤٩. <http://www.chinatoday.com> طريق الحرير القطبي
٥٠. الإيكونوميست طريق الحرير القطبي فرصة للصين
<https://jusoorpost.com>
٥١. ملامح العالم الجديد.. طريق الحرير القطبي <https://aqlame.com>
٥٢. <https://ar.wikipedia.org> خط سكة حديد باكو - تبليسي - قارص
٥٣. <https://azertag.az> تركيا وخط سكة حديد استراتيجي يربطها بالصين
٥٤. <https://www.turkpress.com> خط باكو- تبليسي - قارص
٥٥. <https://ourouba22.com> الراحون والخاسرون من ممر البهارات
٥٦. <https://defense-arab.com> الممر الاقتصادي الهندي الشرق اوسطي (طريق التوابل)
٥٧. الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا
<https://carnegieendowment.org>
٥٨. مجموعة العشرين ومشروع الممر الاقتصادي بين الهند والشرق
<https://www.kfcris.com>
٥٩. ممر داوود مخطط إسرائيلي للتوسع
<https://www.skynewsarabia.com>
٦٠. <https://elaph.com> ممر داوود بين النبوة التوراتية والتسوية السياسية
٦١. <https://thecradlearabic.com> من ممر داوود إلى إسرائيل الكبرى

٦٢. ممر داوود يغير خارطة الشرق الأوسط <https://www.aremnews.com>
٦٣. الممر الشمالي الشرقي - ويكيبيديا <https://ar.wikipedia.org>
٦٤. مشروع بحري في القطب الشمالي <https://www.almayadeen>
٦٥. طريق بحر الشمال البحري: الأهمية الاقتصادية والتحديات <https://www.idsc.gov>
٦٦. الممرات البحرية في القطب الشمالي وحركة التجارة <https://rcssegyp.com>
٦٧. ميريدان السريع طريق عالمي جدي <https://www.elwatannews.com>
٦٨. ممر الشمال - الجنوب: روسيا وإيران نحو مزيد من التعاون <https://www.asbab.com>
٦٩. ممر الشمال - الجنوب مشروع واعد بعقبات كثيرة <https://www.alquds.co>
٧٠. طريق الحرير البحري تهديد للأمن القومي الأمريكي <https://www.alaraby.co.uk>
٧١. طريق التنمية التركي العراقي الممر الأفضل نحو أوروبا <https://www.aljazeera.net>
٧٢. طريق الحرير بين أمس واليوم: <https://www.turkpress.co>
٧٣. طريق الحرير العراقي أحدث خطوط التجارة بين آسيا وأوروبا <https://www.aa.com>
٧٤. مشروع طريق الحرير الصيني ومنطقة الشرق الأوسط (المركز الكردي للدراسات) <https://nlka.net>
٧٥. موقع دول الخليج العربية في مبادرة الحزام والطريق الصين <https://www.aljazeera.net>

٧٦. طريق الحرير الرقمي يربط دول الخليج بالصين <https://www.aleqt.com>

٧٧. ٧٧. كوردستان في قلب الحرير <https://alharir.info>

٨٨. قناة سلمان مشروع قد يغير خريطة الشرق الاوسط ،

<https://www.instagram.com>

٨٩. قناة سلمان التجارية في السعودية حقيقة ام خيال ،

<https://www.memilitary.com>

٩٠. قناة سلمان ، مالذي تريده السعودية ، <https://www.alalam.news>

٩١. زاهر البيك ، قناة اسطنبول ، <https://www.aljazeera.net>

٩٢. احمد يحيى ، قناة اسطنبول الجديدة ، <https://www.alestiklal.net>

٩٣. قناة اسطنبول ، <https://ar.wikipedia.org>

٩٤. عبدالله هاني ، مشروع قناة اسطنبول - التحديات والفرص ،

<https://www.masarat.net>

