طريق الحرير والعلاقات العربية الصينية

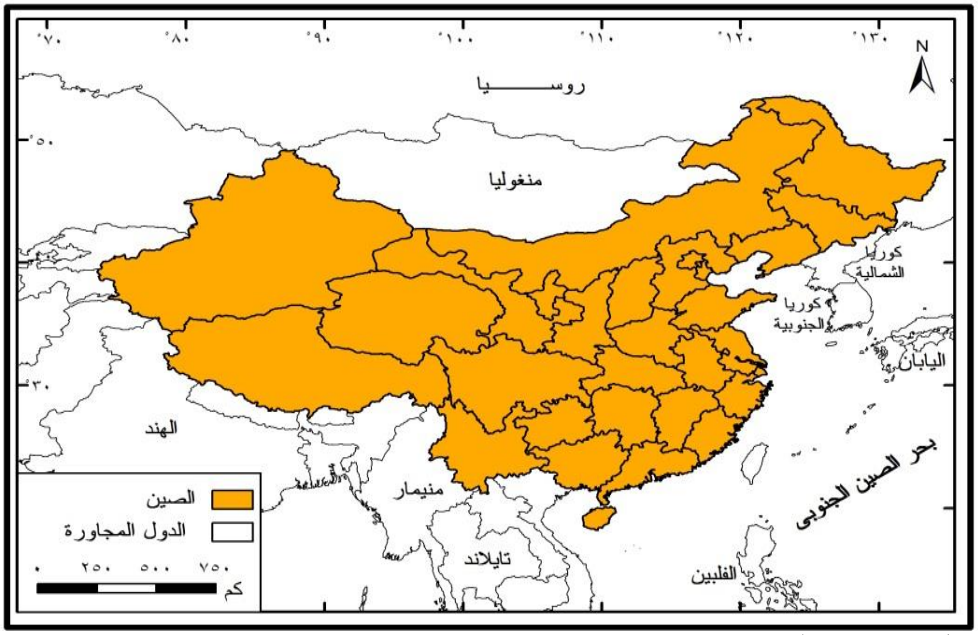
السيد/ اسلام عصمت السيد قنديل

سيتناول البحث المحاور الآتية:

1) مقدمة
2) الدول التي سيربطها طريق الحرير
3) الخلفية التاريخية
4) اهداف مبادرة الحزام والطريق
5)الحلم الصيني من مبادرة الحزام والطريق
6)المخاطر التي ستواجة تنفيذ مبادرة الحزام والطريق
7) مصر ومبادرة الحزام والطريق
8) الخاتمة

1) مقدمة

إن العلاقة بين الدول العربية والصين ليست حديثة ولكنها تعود لفترة زمنية قديمة، فقد كان العرب يقصدون المراكز التجارية الصينية من أجل الممارسات التجارية، وشيئاً فشياً أخذت العلاقات بين الصين والدول العربية تتطور وتأخذ طابع الثنائية وخاصة بعد أن استقلت الدول العربية من الإستعمار وتخلصت الصين هي الأخري من حروبها الداخلية والخارجية . وفي خمسينيات القرن الماضي تطورت العلاقات بين الصين(كما بالشكل1) والدول العربية تطوراً كبيراً بسبب التقارب بين القضايا العربية والصينية والتي تبلورت في التخلص من الهيمنة الأمريكية الأوروبية بكل صورها وأشكالها ورفض التدخل في الشؤن الداخلية للدول أو انتهاك سيادتها .

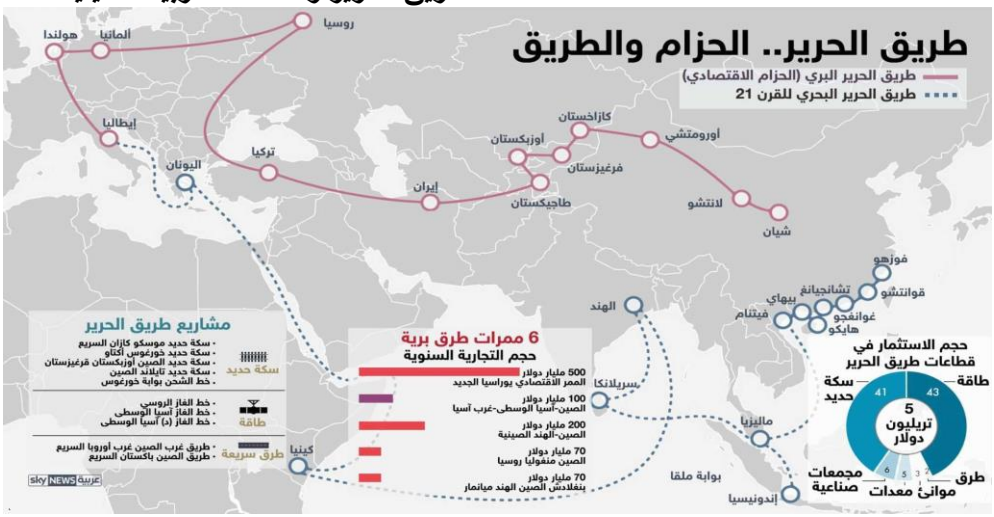


شكل (1) موقع الصين باستخدام برنامج (Arc Gis 10)

أعلن الرئيس الصيني "شي جين بينغ" عن مبادرة الحزام والطريق(الشكل2) للمرة الأولي في عام 2013 خلال اجتماعة في كازاخستان وهو أكبر مشروع بنية تحتية في العالم حالياً، وتكمن أهميته الحقيقية في قدرته علي إحداث تغيير في واحدة من أكثر المناطق المنسية في العالم، فيعد المشروع كالساحر الذي سيضرب بعصاه الارض فيحولها من أرض طاردة للسكان والمستثمرين إلي أرض جاذبة لهم, وذلك عن طريق إيصال التكنولوجيا والصناعة إلي تلك المناطق وأطلق عليها "حزام واحد طريق واحد "، وفي مايو 2015 أنشأت الصين صندوق لاستثمارات الذهب تديره الدولة كي تؤسس وعاءً استثمارياً بقيمة أولية 16 مليار دولار، ليصبح أكبر وعاء مادي للذهب في العالم، وسيقوم هذا الصندوق بدعم مشروعات استخراج الذهب ومعاونة دول أوراسيا علي زيادة غطائها النقدي من الذهب مما يسهل الاستثمار الخارجي المباشر .

وفي عام 2017 استخدمت بكين للمرة الأولى مصطلح "مبادرة الحزام والطريق" .

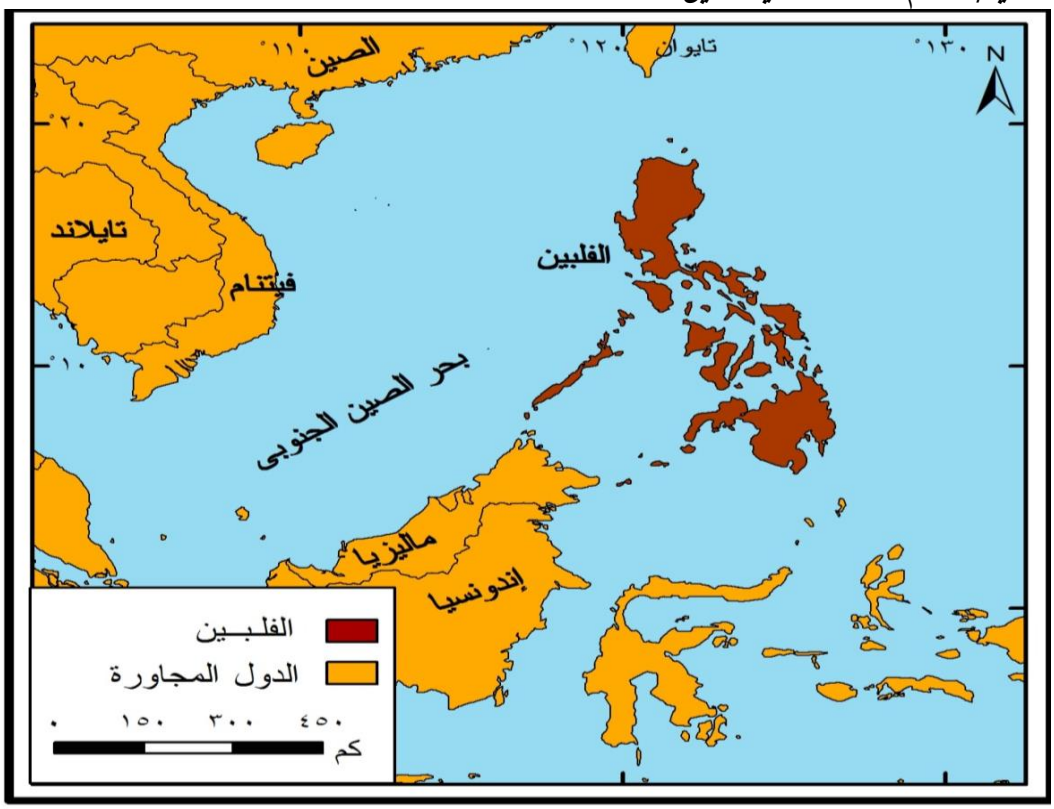
حتي شهر يناير 2018 نجحت الصين في جذب 75 دولة و35 منظمة دولية للإنضمام للمبادرة, والتي تربط آسيا بأفريقيا بأوروبا.



الشكل (2) الحزام والطريق

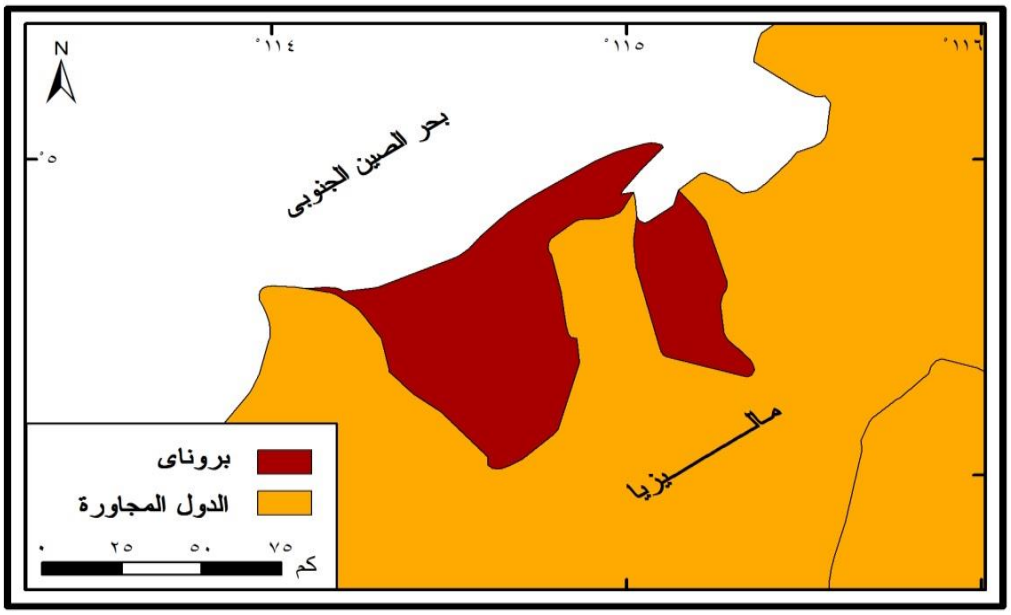
2) الدول التي سيربطها طريق الحرير

تبلغ الدول الواقعة علي مسار الحزام والطريق **65** دولة، بما فيها الصين ومنغوليا وروسيا ، و**11** دولة **جنوب شرق آسيا**(إندونسيا وتايلاند وماليزيـا وفيتنام وسنغافورة والفلبين(كما بالشكل 3) وميانمار وكمبوديا ولاوس وبروناي(كما بالشكل 4) وتيمور الشرقية) ، بالإضافـة إلـى **8 دول جنوب آسـيا** (الهند وباكستان وبنجلاديش وسيريلانكا وأفغانستان ونيبال والمالديف وبوتان) ، فضـلاً عن **16** دولة **بالشرق الأوسط** وهي (السعودية والإمارات وسلطنة عمان وإيران وتركيا وإسرائيل ومصر والكويت والعراق وقطر والأردن ولبنان والبحرين واليمن وسوريا وفلسطين)، بجانـب **16** دولة في **أوربا الوسطى والشرقية** وهي (بولندا ورومانيا التشيك وسلوفاكيا وبلغاريا وهنغاريا ولاتفيا وليتوانيا وسلوفينيا وإستوانيا وكرواتيا وألبانيا وصربيا ومقدونيا



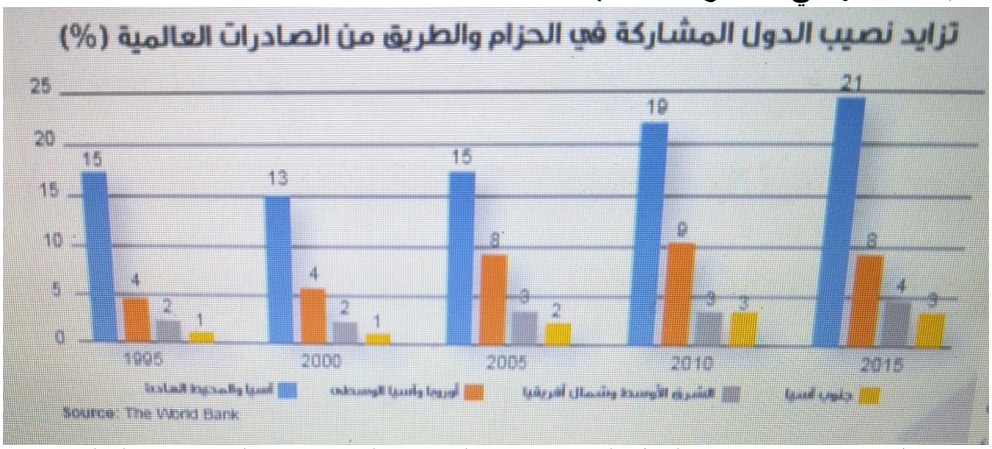
شكل (3) موقع الفلبين باستخدام برنامج (Arc Gis 10)

والبوسنة والهرسك والجبل الأسود) و**5** دول **بآسيا الوسطي** وهي (كازاخستان وأوزبكستان وتركمنستان قيرغيستان وطاجيكستان) بالاضافة للدول **6 رابطة الدول المستقلة** وهى (أوكرانيا وروسيا البيضاء وجورجيا وأذربيجان وأرمينيا ومولدافيا) وتضم الدول المشاركة في المبادرة مجتمعة 62.3% من اجمالي سكان العالم, ومنذ اطلاق المبادرة عام 2013 وحتي 2017 انفقت الصين 34 مليار دولار علي المشروعات المتضمنة فيها, مابين طرق وخطوط سكك حديدية وموانئ وخطوط وشبكات طاقة.



شكل (4) موقع بروناي باستخدام برنامج (Arc Gis 10)

ولابد من الإشارة إلي أن بعض الدول المشاركة في المبادرة حققت بعض العوائد الاقتصادية خلال السنوات الماضية، فتظهر بيانات البنك الدولي (كما هو موضح5) تحسن نسب مساهمتها في الصادرات العالمية.



شكل (5) تزايد نصيب الدول المشاركة في الحزام والطريق من الصادرات العالمية

3) الخلفية التاريخية لطريق الحرير

لايفهم الحاضر دون الرجوع للماضي، ولذلك فمن الضروري الإلمام بالسياق التاريخي كي نستوعب بشكل أفضل رؤية الصين لطريق الحرير الجديد تحت قيادة شي جين بينغ.

يعد الرحالة والجغرافي الألماني فرديناند فون ريتشهوفن أول من استخدم مصطلح "طريق الحرير" عام 1877 وذلك لوصف الطريق الذي يربط شرق آسيا بالبحر المتوسط وأوروبا مروراً بآسيا الوسطي .

إن طريق الحرير ليس طريقا محدداً، وإنما شبكة ضخمة ومعقدة من الطرق التجارية، والتي يبدو كأنها شريط حريري يرف ويتلوي في الأراضي الأوروآسيوية الممتدة، ويكسب سمعته وتسميته نظراً لأن الحرير يعد واحداً من السلع الرئيسية التي كان ينقلها هذا الطريق .

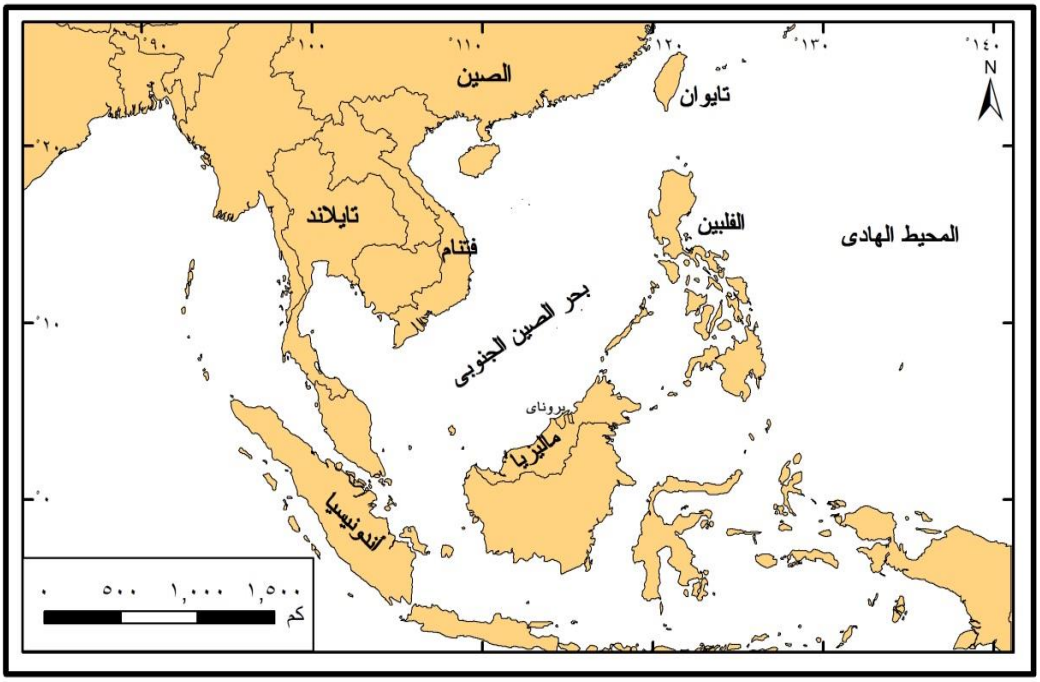
ينقسم طريق الحرير الي :

1-طريق الحرير البري

وهو الذي يربط الصين بدول قارة أوربا عبر دول قارة آسيا، وتعد رحلة المستكشف "تشانغ تشيان" إلي المناطق الغربية عام 138 قبل الميلاد هي البداية الحقيقية لبناء طريق الحرير، وبعدئذ تم شق طريق الحرير وتشييد الطرق والمحطات البريدية ونقاط التفتيش والحراسة والمراقبة,تأثر الطريق كثيراً بسبب الحروب فتوقف الطريق ثلاث مرات ثم استؤنف مرة أخري .

إن عهد أسرتي سوي وتانغ يعدان أكثر الفترات ازدهاراً لطريق الحرير, فقام الامبراطور" يانغ قوانجغ" من اسرة سوي بتفقد مدينة "تشانغيه" (بمقاطعة قانسو حاليا), ووقع اتفاقية مع الترك بمقايضة 3000حصان تركي ب 112 ألف ثوب من القماش والحرير.

في عهد أسرة تانغ تم التأكيد علي الجانب الأمني للطريق من خلال الإهتمام بتأسيس الآليات العسكرية لضمان السطرة علي الطريق وتشجيع التجار لاستخدامه, وكانت الحكومة المركزية الصينية تقوم بالإدارة المباشرة للطريق بدلاً من دعم الحكومات المحلية ما يؤكد عل أهمية الطريق بالنسبة للصين .



مع تكرار اشتعال الحروب أصبحت المنتجات غير وفيرة عل طول امتداد طريق الحرير البري, فتحول الطريق من الازدهار الي الاضمحلال, ولم تعد الصين تعتمد في تجارتها مع الغرب علي النقل البري كخيار أول, وأصبحت التجارة البحرية تشكل الطريق الرئيسي للتبادل الصيني الغربي.

2-طريق الحري البحري

هو الذي يربط موانئ شرق الصين عبر بحر الصين الجنوبي(كما بالشكل6) ، ثم الوصول للمحيط الهندي حتي أوربا، مروراً بموانئ فيتنام وإندونسيا والهند وسيريلانكا وكينيا مروراً بقناة السويس ثم أثينا وإيطاليا .

شكل(6) موقع بحر الصين الجنوبي باستخدام برنامج (Arc Gis 10)

انطلق الطريق البحري من الصين إلي البحر الابيض المتوسط عبر مضيق ملقا والمحيط الهندي واجتياز البحر الأحمر، ثم عبور قناة السويس، ولم يكن قاصراً علي التبادل التجاري فقط بل التبادل الثقافي أيضا .

قديماً لاحظت امبراطورية هان في بداية تشغيل هذا الطريق التجاري أن التجارة البحرية لعبت دوراً كبيراً في ازدهار اقتصاد بلادها مما دفعها لتعزيز ادارتها للمدن الساحلية في طريق الحرير البحري, وبمجيئ أسرتي وي وجين كانت 15 دولة وإقليم تزاول التجارة مع الصين عبر البحر.

نضوج تقنيات بناء السفن والملاحة أدي لبروز تفوق الصين المتمثل في انشاء الموانئ وشقت أساطيل السفن التجارية العربية والفارسية خطاً ثابتاً موجهاً للصين, كما دخلت التجارة الصينية اليابانية مرحلة الازدهار.

4) أهداف المبادرة

يمكن تقسيم أهداف مبادرة "الحزام والطريق" إلي هدفين :

1) أهداف تعاونية :

تتمثل في التعاون بين الصين والدول الواقعة علي طول الحزام والطريق وهي :

أولاً : تعميق التعاون المالي وتداول الأموال مما يؤدي لتعزيز مكانة" اليوان" الصيني عالمياً وذلك من خلال استخدامه في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق.

ولتحيقيق هذا الغرض بادرت الصين بتأسيس البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية والذي اعتمد 9 مشاريع في مجالات الطاقة والمواصلات والتنمية الحضرية في كلاً من (بنجلاديش وإندونسيا وباكستان وكازخستان وغيرها) بقيمة 170 مليون دولار أمريكي

ثانياً: حشد الآراء المشتركة حول تنمية مختلف الدول، وتحقيق تناسق السياسات بين مختلف الدول ذات الصلة، وتعميق اندماج المصالح وتعزيز الثقة السياسية المتبادلة، وكذلك ربط المنشآت والبنية الأساسية كالطرق والمواصلات بين الدول، ومما يؤكد ذلك أنه منذ اعلان الصين عن مبادرة "الحزام والطريق" عام 2013 تم توقيع 15 اتفاقية تعاون بشأن بناء مشروعات البنية التحتية بين الصين والدول علي طول "الحزام والطريق" بقيمة استثمارية إجماليها 18 مليار دولار أمريكي, وفي عام 2014 تم توقيع 8 اتفاقيات بقيمة 26 مليون دولار أمريكي, وفي عام 2015 قفزت الصين سريعاً في التوسع في مشروعات البنية التحتية والمشاريع الإستثمارية, فوقعت 19 اتفاقية جديدة بقيمة 50 مليار دولار أمريكي.

ثالثاُ: تعزيز التعاون والتبادل الودي بين الدول المشاركة بالمبادرة وتسهيل التجارة والاستثمار بينها عن طريق رفع الحواجز التجارية والاستثمارية، مما سيؤدي إلي تحقيق تكامل اقتصادي.

رابعاً: تحقيق تفاهم العقليات بين شعوب مختلف دول العالم, فتقوم مبادرة "الحزام والطريق" علي تحقيق التعاون في مجالات التعليم والتكنولوجيا والسياحة لمختلف الدول المشاركة, مما يؤدي لتبادل الخبرات الثقافية والتقارب في المستوي الثقافي والفكري بين الدول وتحجيم الاختلافات الفكرية .

2) أهداف استراتيجية :

تسعي الصين لتغيير النظام الدولي الحالي والانتقال به من نظام تهيمن عليه الولايات المتحدة الامريكية, إلي نظام عالمي متعدد الأقطاب .

إن المضمون الحقيقي للأهداف الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق هو الربط الجغرافي بين قارات العالم القديم آسيا وأفريقيا وأوروبا والتي تعتبر "الجزيرة العالمية " ، فأطلق هالفورد ماكندر خبير الجيوسياسة البريطاني علي قارتي أوربا وآسيا مسمي "جزيرة العالم"، والتي بوحدتها ستسبب ماذكره المفكر الاستراتيجي"بريجنسكي" في كتابة "خطة اللعبة" من عودة الولايات المتحدة الأمريكية لوضعها الأصلي "جزيرة معزولة"، واستعادة قارتي آسيا وأوربا لمكانتها سيؤدي لإعادة رسم ملامح الجيوسياسة العولمية وخريطة العالم ككل .

ان استراتيجية "الحزام والطريق" يمكن ان تكون فرصة تاريخية بالنسبة لدفع العلاقات العربية-الصينية الى مستويات غير مسبوقة في المجالات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية والامنية ومن ثم تحقيق مصالح حيوية لكلا الطرفين.

5) الحلم الصيني من مبادرة الحزام والطريق

يتجسد حلم الصين من رؤية الحزام والطريق في تحقيق الآتي :

1) تحول الصين من الانخراط في العولمة إلي المساهمة في تشكيلها، ومن الانفتاح نحو العالم إلي انفتاح العالم نحوها :

بطرح مبادرة الحزام والطريق ظهر جلياً أن استراتيجية انفتاح الصين علي الخارج تسطر فصلاً جديداً من فصول التاريخ، وتحولت الصين من "الجذب نحو الداخل" إلي "الانطلاق نحو الخارج" .

2) تشكيل الصين للتكامل الأورآسيوي وترسيخ الاعتماد علي المناطق الحدودية الكبري :

ستؤدي مبادرة الحزام والطريق إلي ربط آسيا "محرك الاقتصاد العالمي" بأوربا " أكبر كيان اقتصادي عالمي " وبالتالي لم تعد الصين تنتظر "الرحلة المجانية" (عدم دفع تكاليف مع جني ربحية ومنفعة الآخرين)لتجرها الكيانات الاقتصادية التي تتزعمها الولايات المتحدة الأمريكية متمثلة في منظمة التجارة العالمية، وفي المقابل تعمل الصين علي جر قاطرة القارات الثلاث آسيا وأفريفيا أوربا، وبث روح الادارة والتجارة في أواصر حدود الصين وجيرانها، فصعود الدول الكبري لايخلو من أن تطأ الدولة بقدميها نحو المنطقة الحدودية، وم ثم تسطع أشعتها نحو أرجاء العالم .

6) المخاطر والصعوبات التي تواجه تنفيذ مبادرة " الحزام والطريق"

يواجه تنفيذ مبادرة الحزام والطريق العديد من المخاطر ومنها:

1- مخاطر جيوسياسية :

ان العلاقة بين مبادرة الحزام والطريق والارهاب علاقة طردية، فمع التقدم المستمر لمبادرة الحزام والطريق ازدادت التهديدات الارهابية في المناطق والدول الواقعة علي طول الحزام والطريق ويمكن تقسيم المخاطر الجيوسياسية الي :

أ- العلاقات الصينية الأمريكية والتي تعد أهم العلاقات بالعالم, وبالتالي يقيد نفوذ أمريكا تنفيذ المبادرة

ب- العلاقات الصينية اليابانية لها تأثير سياسي علي المبادرة فعرقلت اليابان مشروع السكك الحديدية بين الصين واندونسيا

ج- النزاع حول السيادة علي بحر الصين الجنوبي بين الصين والفلبين وفيتنام وتمثل جميعها دولاً مهمة علي طريق الحرير

2- مخاطر اقتصادية

تتمثل في وجود فجوة في تنفيذ المشاريع وتدريب الكفاءات لدول وسط آسيا وغربه، فعلي الصين ايجاد حل لسداد الاموال المقترضة بعد بناء المشاريع، والعثور علي طرق التعامل مع القرويين المحليين، وقادة السكان الاصليين ومسئولي الحكومة والاحزاب السياسية، واذا فشلت الصين في هذا فلن يكتمل بناء المشروع ولن تسدد القروض، واذا لم تسدد القروض سيكون من الضروري السعي لسدادها، فعلي عاتق من سيقع الامر .

7) مصر وطريق الحرير

منذ أمد بعيد ترتبط مصر والصين بعلاقة صداقة وتعاون، فمصر من أوائل الدول التي اعترفت بالصين ومن أوائل الدول التي أقامت معها الصين علاقات تجارية واستراتيجية، ولدي حكومة الدولتين دوافع لتعميق المصالح المتبادل، فمصر هي بوابة الصيت للدخول لأفريقيا، والصين تعتبر نموذج فريد للتنمية الاقتصادية بالنسبة لمصر.

يبلغ عدد الشركات الصينية العاملة في مصر الآن حوالي 1220شركة صينية تعمل في مجال الصناعة والبناء والتشييد والخدمات، وتعد منطقة قناة السويس من أهم المناطق التي تستهدفها الاستثمارات الصينية، فضلاً عن كون المنطقة الباب الرئيسي لتصدير المنتجات لمختلف دول العالم .

أكد الرئيس شي جين بينغ خلال زيارة الرئيس عبدالفتاح السيسي للصين أن مصر تعد مركز وركيزة لطريق الحرير الجديد، ومن جانبه رحب الرئيس عبدالفتاح السيسي بالمبادرة، منوهاً إلي دور مصر وموقعها الاستراتيجي كنقطة ارتكاز رئيسية لتحقيق المبادرة، خاصة أن مصر أصبحت علي الطريق البحري ضمن حزام الحرير الصيني

يحقق طريق الحرير لمصر فوائد كثيرة منها

1) فوائد استراتيجية :

وذلك من خلال اقامة علاقات استراتيجية مع الصين، وجعل مصر دولة محورية فاعلة في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا .

2) فوائد اقتصادية :

تتمثل في تنشيط حركة التجارة الداخلية والخارجية، وعمل مشروعات لوجيستية خاصة بالنقل البحري وخدمات السفن والشحن والتفريغ

8) الخاتمة

تعتبر مبادرة الحزام والطريق خطة عظيمة تتفق مع تيار العصر المتسم بالسلام والتنمية والتعاون والكسب المشترك، وترسم صورة رائعة للتجاوب والتناغم بين الشرق والغرب، والآراء المشتركة حول التنمية وتحقيق الازدهار المشترك لدول المبادرة .

إن احياء طريق الحرير الجديد سيمكن الدول العربية والافريقية من وضع خطط تمكنها من التنمية والاستقرار بالتعاون مع الصين، وذلك من خلال نظرة الصين للدول العربية والتي تقوم علي الافادة والاستفادة، الافادة التي تعود علي الدول العربية من الخطط التنموية التي تنفذها الصين علي آراضيها سواء اقتصادياً أو ثقافياً، والاستفادة التي ستعود علي الصين من استغلال موارد وثروات تلك البلاد بما يخدم مصالحها، وكذلك الاستفادة من الموقع الاستراتيجي للكثير من بلادنا العربية .

إن المتتبع لسياسة الصين يجد أنها تسعي لفرض نظام جديد موازي للهيمنة الأمريكية ويتضح ذلك من خلال ثلاث إشارات اقتصادية :

* إنشاء البنك الآسيوي للإستثمار بالبنية التحتية والذي هو بديل عن البنك الدولي (في الطريقة وليس الهدف)

*مبادرة الحزام والطريق والذي سيمر علي 65 دولة ليصل الصين بأوروبا عبر آسيا الوسطي

* اتباع الصين سياسة إقراض الدول