Journal of Anbar University for Law and Political Sciences
مجلة جامعة الانبار للعلوم القانونية والسياسية
P. ISSN: 2706-5804 E.ISSN: 2075-2024
Volume 15- Issue 1- juniu 2025 المجلد ١٥- العدد ١ – حزيران ٢٠٢٥

Areas of Chinese-Indian competition in the South Asian region

[1] Assistant Professor Arkan Ibrahim Adwan [2] Mustafa Saadi Khazal
College of Political Science - University of Anbar

Abstract:

This study seeks to demonstrate China and India's role as regional powers in the global order by highlighting the military and economic presence of both countries in the South Asian region. Analysing the region's place in the strategy of both China and India through the region's important geographical location and enormous economic wealth represented a polarizing factor for emerging countries. South Asian countries have been an important focus of China's strong economic and political rivalry with India. China is expanding its presence in the region through an initiative "Belt and Road", India is demonstrating its role as a regional force through bilateral and multilateral cooperation with South Asian countries to achieve competition with China, which has been able to attract many countries of the region through inward investment and flooding the markets of these countries with Chinese products to control their economies and block India's progress in South Asia. Both China and India have sought to strengthen their influence through various economic, political and security strategies. This competition has created challenges and opportunities for small States in the region, which have found themselves compelled to adapt to this reality by taking balanced positions between the two competing Powers in their national interests and benefiting from investments and joint cooperation with both States. The study came to the important conclusion that there was considerable competition between China and India in the South Asian region at the economic, political and military level, as well as ongoing border disputes, owing to the South Asian region's great place in the strategic realization of both China and India, after which a large market for the disposal of its products and an important trade corridor for the delivery of goods by both countries to the world. Besides seeking the energy resources available in the region to sustain the economic growth of both countries.

1: Email:
arkan_adwan@uoanbar.edu.iq
2: Email:
mus22l2003@uoanbar.edu.iq

DOI
https://doi.org/10.37651/aujlps.2024.154601.1374

Submitted: 10/10/2024
Accepted: 15/10/2024
Published: 22/10/2024

Keywords:
Asia
India
South Asia
China.

©Authors, 2024, College of Law University of Anbar. This is an open-access article under the CC BY 4.0 license (http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

مجالات التنافس الصيني الهندي في اقليم جنوب آسيا

[١] أ.م.د اركان ابراهيم عدوان [٢] مصطفى سعدي خزعل
[١] كلية العلوم السياسية - جامعة الانبار

الملخص:

تسعى هذه الدراسة الى بيان دور الصين والهند كقوتين إقليميتين في النظام العالمي من خلال إبراز التواجد العسكري والاقتصادي لكلا البلدين في إقليم جنوب آسيا، وتحليل مكانة هذه المنطقة في استراتيجية كل من الصين والهند من خلال ما تتمتع به المنطقة من موقع جغرافي مهم وثروات اقتصادية هائلة مثلت عامل استقطاب للدول الناشئة، وقد شكلت دول جنوب آسيا محورًا مهماً للتنافس الاقتصادي والسياسي الشديد بين الصين والهند، كما تقوم الصين بتوسيع نطاق تواجدها في المنطقة من خلال مبادرة "الحزام والطريق"، وتعمل الهند على بيان دورها كقوة إقليمية عبر التعاون الثنائي والمتعدد مع بلدان جنوب آسيا لتحقيق المنافسة مع الصين التي استطاعت أن تجذب العديد من بلدان المنطقة عن طريق الاستثمارات الداخلية وإغراق اسواق هذه البلدان بالمنتجات الصينية للسيطرة على اقتصادات هذه الدول وقطع الطريق أمام أي تقدم للهند في جنوب آسيا. وسعت كل من الصين والهند الى تعزيز نفوذهما من خلال استراتيجيات اقتصادية وسياسية وأمنية مختلفة وقد أدى ذلك التنافس إلى خلق تحديات وفرص أمام الدول الصغيرة في المنطقة، التي وجدت نفسها مضطرة إلى التكيف مع هذا الواقع عبر اتخاذ مواقف متوازنة بين القوتين المتنافستين لتحقيق مصالحها الوطنية والاستفادة من الاستثمارات والتعاون المشترك مع كلتا الدولتين. وقد توصلت الدراسة الى نتيجة مهمة مفادها وجود تنافس كبير بين الصين والهند في إقليم جنوب آسيا على المستوى الاقتصادي والسياسي والعسكري فضلاً عن النزاعات الحدودية المستمرة ويعزى ذلك الى المكانة الكبيرة لمنطقة إقليم جنوب آسيا في المدرك الاستراتيجي لكل من الصين والهند بعدها سوق كبير لتصريف منتجاتها وممر تجاري مهم لتمرير بضائع كلتا الدولتين نحو العالم، الى جانب السعي للحصول على موارد الطاقة المتوفرة في المنطقة لإدامة النمو الاقتصادي لكلا البلدين سيؤدي بالتالي الى نشوب حالة من عدم الاستقرار في الوضع الدولي الراهن.

الكلمات المفتاحية: اسيا ، هند ، جنوب اسيا ، الصين.

المقدمة

تشهد منطقة جنوب آسيا تنافسًا متزايدًا بين الصين والهند، إذ تسعى كل من الدولتين إلى تعزيز نفوذهما ومكانتهما على المستويين الإقليمي والدولي يبرز هذا التنافس في العديد من المجالات، بما في ذلك الاقتصاد، الأمن، الدبلوماسية، والبنية التحتية، وتعد جنوب آسيا منطقة ذات أهمية استراتيجية كبيرة بسبب موقعها الجغرافي الذي يربط بين شرق آسيا والشرق الأوسط وأفريقيا، فضلاً عن كونها سوقًا ضخمة تضم أكثر من ١.٧ مليار نسمة. ومن هنا، فإن التنافس بين الصين والهند لا يتوقف فقط على النفوذ السياسي بل يمتد إلى المبادرات الاقتصادية الكبرى مثل مبادرة "الحزام والطريق" الصينية، وكذلك التوجهات الهندية لتعزيز تعاونها مع دول الجوار وتحقيق الاستقرار في المنطقة والسعي للحصول على موارد الطاقة الكامنة في المنطقة، وكسب التأييد السياسي لحكومات بلدان جنوب آسيا.

أولاً: إشكالية الدراسة

في ظل التحولات الجيوسياسية والاقتصادية العالمية، برزت كل من الصين والهند كقوتين إقليميتين رئيسيتين تتنافسان على النفوذ في جنوب آسيا هذا التنافس يتجلى في مجالات متعددة مثل الاقتصاد، السياسة، الأمن، والبنية التحتية، ويؤثر بشكل مباشر على دول المنطقة ورغم أن لكل من الصين والهند استراتيجيات مختلفة لتحقيق أهدافهما

وفي ضوء ذلك تتمحور إشكالية الدراسة حول السؤال المركزي الآتي: كيف يؤثر التنافس الصيني الهندي في جنوب آسيا على الاستقرار الإقليمي؟

ومن خلال هذا السؤال يمكن صياغة عدة تساؤلات فرعية تتمثل في:

١- ما حجم المكانة الاستراتيجية التي يتمتع بها إقليم جنوب آسيا في السياسة الخارجية لكل من الصين والهند؟
٢- ما هي المجالات الرئيسة التي يتجلى فيها هذا التنافس؟
٣- كيف يمكن للدول الصغيرة في المنطقة التعامل مع هذا الواقع الجديد؟

ثانياً: فرضية الدراسة

تنطلق الدراسة من افتراض أساسي مفاده وجود مكانة اقتصادية وأمنية كبيرة لإقليم جنوب أسيا أدت الى زيادة التنافس الصيني الهندي في جنوب آسيا الأمر الذي يسهم في إعادة تشكيل موازين القوى الإقليمية.

ثالثا: اهمية الدراسة

تبرز اهمية الدراسة في فهم الديناميات الاقليمية وتحليل التحولات السياسية التي تؤثر على دول المنطقة مثل باكستان والنيبال وبنغلادش وبقية دول المنطقة وفهم التنافس في الاقليم الذي يعكس التأثرات الواسعة للعلاقات بين الصين والهند

رابعاً: هدف الدراسة

تسعى الدراسة إلى تحديد المجالات التي يتنافس فيها الجانبان بشكل مباشر مثل النفوذ العسكري، الاقتصادي، والاستثمارات في البنية التحتية، والمساعدات التنموية والتعرف على الأسباب الجيوسياسية والاستراتيجية التي تقود هذا التنافس، سواء من حيث تعزيز النفوذ الإقليمي أو الاستجابة للتحديات الأمنية المشتركة كيف يمكن توجيه هذا التنافس نحو التعاون المثمر بدلاً من الصراع، عبر تحليل السياسات الدولية والإقليمية التي قد تساعد في تحقيق التوازن والاستقرار

I. المبحث الأول

مجالات التنافس الجغرافي بين الصين والهند في اقليم جنوب آسيا منذ عام ٢٠١٣.

إن النزاع الحدودي المستمر بين الصين والهند هو أكبر عقبة أمام السلام والاستقرار في اقليم جنوب آسيا ويحول دون إقامة علاقات ثنائية جيدة ومستقرة بين البلدين في بداية ٢٠١٣، أكدت الدارسات ان قوات الصين توغلت في معظم الحدود الممتدة بين الصين والهند، وقد نشرت الصين (١٣) فوجًا دفاعيًا حدوديًا يبلغ مجموعها حوالي (٣٠٠,٠٠٠) جندي، كما نشرت ست فرق من قوة الرد الصينية في (مدينة تشنغدو) جنوب غرب الصين، والتي توفر النقل الجوي للقوات الصينية على مدار ٢٤ ساعة في اليوم. وردًا على هذه التحركات الصينية، عززت الهند قواتها العسكرية بالقرب من حدودها الشرقية ووضعت خطة لتوسيع الحدود لمدة خمس سنوات، حيث جندت (٩٠) ألف جندي ونشرت أربع فرق على حدودها الشرقية[١].

I.أ. المطلب الأول

الخلافات الحدودية واثرها في التنافس بين الصين والهند

تلعب الخلافات الحدودية دور مهم وكبير في التنافس بين الصين والهند، اذ يسعى كل طرف منهما الى الهيمنة على اكبر عدد من المناطق الحيوية ذات الموقع الاستراتيجي المميز

(1) Qasim Hameedy, Sino-Indian War (Where do India and China stand today), Master Thesis, Naval Postgraduate School, California, 2013, P 42.

الذي يعطي لمن يسيطر عليه مساحة اكبر في التعامل مع الاحداث الاقليمية ومن خلال هذه النقاط سوف نبين اهم الخلافات بين البلدين.

اولا: الخلافات الحدودية في هضبة دوكلام:

تعد هضبة دوكلام من بين اكبر الاماكن خلافا بين الصين والهند ، نظرا للأهمية الجغرافية لكلا من الصين والهند اذ تعدها الصين منطقة استراتيجية كونها تضم (ممر سيليجوري) الذي يقع ضمنه طرق الامدادات البحرية من التجارة والطاقة المؤدية الى الهند، اما الهند تعدها منطقة مهمة لأنها تربط بين ولاية (سيكيم) في الهند واقليم (التبت) في الصين، وحدثت مواجهات في عام ٢٠١٧ في دوكلام في بوتان استمرت المواجهة قرابة شهر، وتم ارسال القوات الهندية الي منطقة النزاع من اجل منع القوات الصينية من فرض سلطتها عليها لما فيها من مكانة مهمة للصين، وكانت تلك المواجهات نتيجة للتوترات التي كانت اقل حدة من الاشتباكات العنيفة التي حدثت في ولاية (سيكيم) الهندية[1].

وتتمتع هضبة (دوكلام) بأهمية كبرى من قبل الهند اذ بإمكانها بعد السيطرة عليها من نقل الامدادات والبضائع بشكل سهل، وتعزيز علاقاتها الدبلوماسية مع بوتان، كما يساعدها ذلك على ردع قوة الصين في دوكلام، اما بالنسبة للصين التي تسعى الى بناء طريق عبر (دوكلام) الى (جامفيري) وبذلك سوف يهمل موقع الهند الحيوي، كما ان سيطرت الصين على هضبة (دوكلام) سوف يشكل تهديد وضغط للأمن القومي الهندي بسبب محاصرة الامدادات عن طريق ممر (سيليجوري) كما يساعد الصين على زيادة مستوى السكك الحديدية والطرق التي تعطي قوة اكبر لزيادة الاستثمارات الصينية، وتستخدم الصين قوتها وتنتهج سياسة قوية للاحتفاظ بميزتها الاستراتيجية على جيرانها في ساحة دبلوماسية الحدود، اذ قامت في حالة الحدود مع بورما كانت ترغب الصين في تأمين جناحيها والتركيز على الهند في جبال الهملايا، وفي بوتان كانت ترغب الصين في استمالة قوة صغيرة بدأت الهند في استعمالها كدولة عازلة، ويعد الوجود الصيني في دوكلام ليس تطورا حديثا بل منذ عقود، اذ جاء في البيان الاذاعي لوزارة الخارجية الصينية في يونيو من عام ٢٠١٧ "ان دوكلام كانت جزءا من الصين منذ العصور القديمة وهي لا تنتمي الى بوتان حتى الان" جاء هذا التصريح بعد ان حاولت الصين بناء طريق دائم نحو (دوكلام) وحركت المعدات الثقيلة لذلك الامر، لكن

(1) Alexandros Ballis, The Sino-Indian Border Dispute, The American College of Greece,United Nations, 2021, P 6_8.

واجهت معارضة من قبل القوات الهندية لإيقاف اعمال البناء وتبع ذلك تصعيد من قبل الصين[١].

استمرت التوترات العسكرية بين البلدين لمدة شهرين، خوفاً من غزو الصين للأراضي الهندية واكتساب مكانة عسكرية رائدة في المنطقة، وفشلها في إقناع القوات الصينية بالانسحاب، حيث اتفق الطرفان على فض الاشتباك السريع وانسحاب القوات العسكرية لكليهما وفي أغسطس ٢٠١٧ توسط قادة بوتان في الوساطة، خوفًا من نشوب حرب تضر بمصالح بوتان في المنطقة وفي يونيو ٢٠٢٠، أرسلت الصين جنودًا لبناء طريق حدودي حول منطقة دوكلام المتنازع عليها لحماية عمال البناء. وردت الهند بإرسال قوات لمنع استكمال المشروع، جادلت الهند بأن السماح ببناء الطريق سيمنح الصين وصولاً أسهل إلى المناطق الرئيسية، اتهمت الصين ان قوات الهند تجاوزت الحدود الصينية وتم الطلب من الجهات الرسمية للهند المتمثلة بوزارة الدفاع بسحب قواتها، محذرة إياها من الاستهانة بقدرات قواتها المسلحة ومؤكدة على قدرتها على حماية سيادتها[٢].

ثانياً: الخلافات الحدودية بين الصين والهند في إقليم لاداخ:

يعد اقليم لاداخ احد ابرز الاقاليم من حيث المكانة الاستراتيجية في اقليم جنوب آسيا لما يتمتع به من موقع متميز، ادى ذلك الى زيادة وتيرة الخلافات والتنافس بين الهند والصين خصوصا بعد ان تحول الاقليم الى منطقة اتحادية مستقلة في الهند عام ٢٠١٩، بعد ان كان جزاء من ولاية جامو وكشمير، يعد اقليم لاداخ من اكبر المدن الهندية كذلك قرب المسافة مع ولايتي (التبت وتشينجيانغ) في الصين، وما يتميز به من توسطه شبكة المواصلات وطرق النقل التي كانت مرتبطة بالطريق الصيني الجديد، وتبرز مصالح كل من الصين والهند للهيمنة على اقليم لاداخ كون الصين ترى ان التواجد في لاداخ يمثل حلقة وصل بين اقليم التبت ومنطقة اكساي تشين في الصين وولاية جامو وكشمير في الهند و ولاية جيلجيت بلتيستا في باكستان، اذ تتمثل وجهة النظر الصينية ان هذا الاقليم مهم من اجل التواصل الجغرافي مع الدول المذكورة سلفا، فضلا عن غنى المنطقة بالموارد الطبيعية[٣].

(1) Ishfaq Ahmad Akhoon, Doklam Stand-Off 2017: A Geo- political Rivalry between India, China and Bhutan, Maharshi Dayanand University Research Journal,vol 19, 2020, p99-100.
(2) Kanti Bajpai and Bonnie Confidence building between India and China, Martin's Press, New York, 2022,P. 209.
(3) Prabhash K. Dutra, A Look at how Standoffs before Doklam where resolved, Oxford University Press, 2020, P 74.

ثالثاً: الخلافات الحدودية بين الصين والهند في كشمير

تعد قضية اقليم كشمير من اهم الخلافات المركزية لكل من الصين والهند وباكستان منذ استقلال تلك الدول تؤثر سلبا وايجابا في العلاقات الدولية وخصوصا ما يخص دراستنا التنافس بين الصين والهند، يقع اقليم كشمير في غرب شبه القارة الهندية وجاءت اهمية هذا الاقليم بسبب موقعه الجغرافي الاستراتيجي كونه يمثل المنطقة ذات الارتفاع المتميز التي تمكن من يتحكم فيها من قيادة التحكم الطبيعي لمن يجاوره، تقع كشمير شمال غرب الهند وشمال باكستان يقع على مساحة قدرها (٢١٨،٠٠٠) كم، تتنوع فيها طبيعة السكان اذ تمثل نسبة (٨٠٪) من السكان هي المسلمون يتركزون في كشمير اما البقية يتركزون في جامو وباقي اراضي الاقليم(١).

ويمثل اقليم كشمير اهمية استراتيجية كبيرة للهند امام الصين خصوصا بعد ان فرضت الصين قواتها على اقليم التبت وتطور الخلافات على طول حدودها في جبال الهيمالايا، كما تنظر الهند اليه انه امتداد جغرافي وحاجز طبيعي امام باكستان كونها تعتمد فلسفة حكم تقوم على اسس دينية اسلامية الامر يهدد الاوضاع الداخلية للهند كونها تمتلك بأقلية من الديانة المسلمة لها وكبيرة بالنسبة للإقليم(٢).

ويعد اقليم كشمير ذو اهمية خاصة بالنسبة للهند فهي تدافع عنه منذ عقود من الحرب مع باكستان مروراً بالخلافات الحدودية مع الصين الحالية وتأتي اهميته من خلال ما يلي:(٣).

١- تعد الهند ان كشمير عمق امني واستراتيجي امام العدوين الصين وباكستان .
٢- يشكل اقليم كشمير مدخلا لأراضي الهند من الجهة الغربية في المنطقة الدفاعية الحيوية عدا الاهمية الاقتصادية للمنطقة .
٣- وجود اقليم مثل كشمير يتمتع بأغلبية مسلمة يزكي الفلسفة السياسية العلمانية للهند.

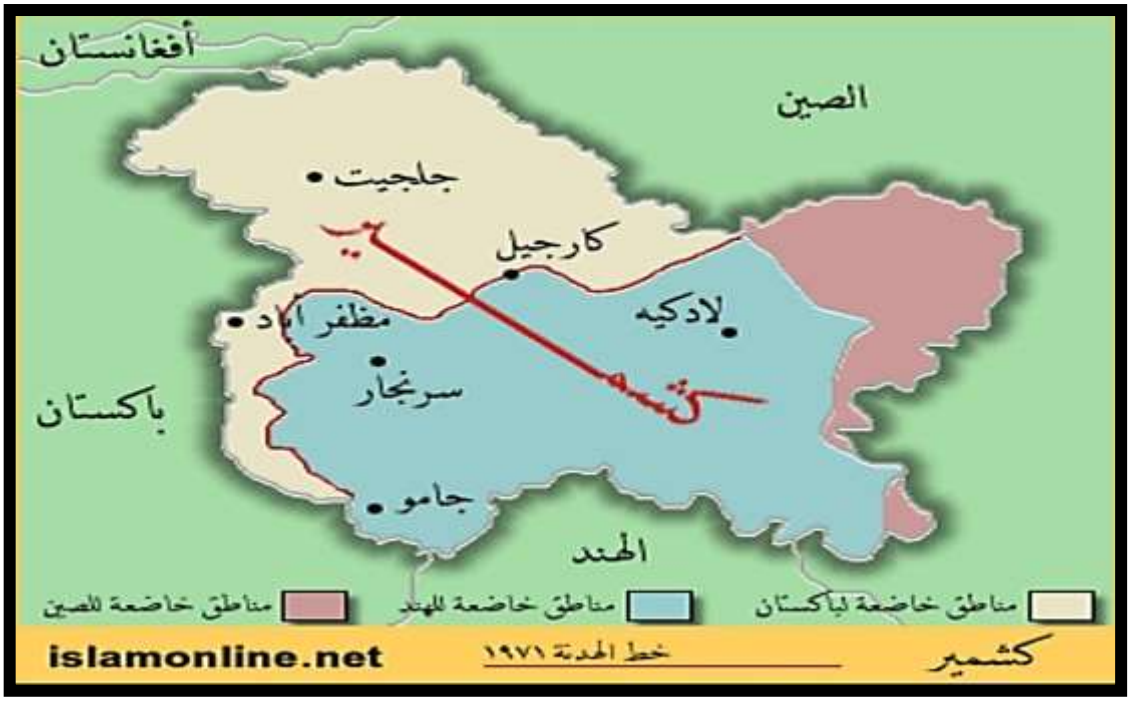
وتعود اهمية اقليم كشمير بالنسبة للهند كونه يمثل قضية حيوية حيث يرتبط اقليم كشمير بمسألة اعادة التوازن في اقليم جنوب آسيا، والمنافسة بين الصين والهند، اما الاهمية بالنسبة لباكستان فتأتي من خلال منابع اهم الانهار السند وجلجيم وجناب من هذه المنطقة، كما تفتح

(١) نزار عبد الكريم حسن واحمد مجيد حسن،"مستقبل الصراع الهندي_ الباكستاني تجاه اقليم كشمير"، *مجلة الدراسات الاقليمية، جامعة الموصل*، العدد ٤٩، (٢٠٢١): ص٢١٩.
(٢) الاء حسين محمد، "الصراع في كشمير : الاثار والتداعيات"، *مجلة السياسة الدولية، الجامعة المستنصرية*، العدد ٢٣، (٢٠١٣): ص١٩٨.
(٣) داليا علي رضا، "العلاقات الهندية_ الباكستانية ما بعد الحرب الباردة وآفاقها المستقبلية"، (رسالة ماجستير، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة كركوك، ٢٠٢١)، ص ١٣٢.

الحدود بين باكستان واقليم كشمير، وهذا الامر يشكل تحديا صعبا لأمن باكستان القومي في حال عززت الهند قواتها عليه[١].

خريطة (٢)

الموقع الجغرافي لإقليم كشمير



المصدر: https://images.app.goo.gl/LpPDprBGK٢https٧QPGDnh تمت الزيارة بتاريخ ٢٠٢٤/٤/٢١.

ويمتد الصراع حول اقليم كشمير بين الهند وباكستان الى الفترة التي انفصلا فيها عام ١٩٤٧، اذ كانت كشمير منطقة جغرافية يشترك فيها الان ثلاث دول الهند صاحبة الحصة الاكبر تسيطر على مدينة جامو ووادي كشمير ولاداخ، اما باكستان فتحصل على نسبة من خلال سيطرتها على الجزء الغربي من الاقليم وهي جيلجيت وازاد كشمير، بينما تسيطر الصين في الوقت الحالي على المناطق الاقل سكانا واكثر ارتفاعا في الشمال، كما تفرض سيطرتها على مقاطعة ديمشوك واكساي تشين وشكسغام ومعبر كوراكورام، وتزيد المنافسة

(١) المصدر نفسه، ص ١٣٢.

بين الصين والهند على هذه المناطق وتدعي الصين انها هي من تمتلكها منذ ان سيطرت على اكساي تشين في الحرب التي جرت ضد الهند في عام١٩٦٢[١].

ويمثل اقليم كشمير اهمية كبيرة للصين من خلال النقاط التالية [٢]:

١- يمثل اقليم كشمير رهانا استراتيجيا باعتباره يربط الصين باقليم لاداخ الذي يتصل باكساي تشن الجزء الذي تسيطر عليه الصين من كشمير.
٢- تشرف كشمير على اقليم كسينجيانغ الذي تتواجد به حركة اويغور الاسلامية الانفصالية.
٣- تشرف انهار سياشين في شمال كشمير على مناطق بها احتياطي كبير من الغاز والنفط في اقصى غرب الصين.
٤- تشرف كشمير على طريق قاراقورم الذي يخترق جبال الهيمالايا ويربط الصين بباكستان واسيا الوسطى.

واتخذ النزاع حول كشمير منحى جديد بعد قرار الحكومة الهندية الذي تضمن الغاء الحكم الذاتي عن اقليم كشمير، وكذلك بعد اقليم كشمير، وبعد ان دعمت الصين باكستان وادانت بالقرار باعتباره تهديد مباشر لمشروع (حزام واحد طريق واحد) اذ تقوم الصين ببناء ممر اقتصادي يربط ميناء(جوادر) الباكستاني على بحر العرب، اذ يمر عبر كشمير في الجزء الخاضع لسيطرة باكستان، وفي عام ٢٠١٥ بدأت الصين بنقل الغاز من الساحل الباكستاني بالقرب من الخليج العربي الى غرب الصين عبر خط سكة الحديد وتعد مسألة التعاون في علاقات الصين والباكستان احد أهم اسباب التوتر في العلاقات بين الصين والهند وباكستان وامريكا وذلك بسبب التقارب الامريكي الهندي، اذ تعمل الادارة الامريكية الى تقوية الهند وجعلها الدولة المهيمنة اقليميا لكنها تواجه منافسة شديدة من الصين التي تتحالف مع باكستان العدو التقليدي للهند، وتعمل الصين على تطوير ووضع الرؤية المستقبلية من خلال الاهداف المرسومة لأنشاء خطة ٢٠٢٥، واشراكها مع مشروع الصين الاقتصادي لطريق الحرير وهو ما يعزز طموحها على المستوى الاقليمي وفقاً لما يأتي[٣]:

١- انشاء روابط بين الصين جنوب آسيا واسيا الوسطى والشرق الاوسط.
٢- انشاء روابط دائمة من خلال اعطاء الحرية لتطوير التجارة والنمو الاقتصادي وتوسيع الاسواق .

---

(١) محمد مكرم، *الهند وباكستان ما بعد مواجهة فبراير ٢٠١٩*، (إسطنبول: المعهد المصري للدراسات، ٢٠١٩)، ص ١.

(٢) عبدالقادر دندل، *الأدوار الاقليمية للقوى الصاعدة في العلاقات الدولية دراسة ميدانية –الصين-*، (عمان: مركز الكتاب الاكاديمي، ٢٠١٤)، ص١٢١.

(٣) فضيلة نوالي، "التنافس الاميركي الصيني واثره على الامن الاقليمي والاسيوي : مقاربة في الدبلوماسية الإلكترونية ٢٠١٦_٢٠١٩"، (رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، ٢٠٢٠)، ص ١١٠_١١٢.

٣- ربط الاقاليم الباكستانية عبر الطرق السريعة والسكك الحديدية .

وقد ادى ذلك الى معارضة الهند والولايات المتحدة الامريكية للممرات الاقتصادية الهامة التي من شأنها ان تقلل من ادوارهم في القارة الاسيوية على حساب تزايد صعود الصين كدولة اقتصادية قوية تربط بين قارات العالم الثلاث، وتدرك الصين مخاطر تطور العلاقات بين الهند والولايات المتحدة الاميركية على حدودها الجنوبية ومحيطها الاقليمي خاصة مع احتفاظها بشرق كشمير ومخاوفها بشأن المستقبل في اقليم التبت في حال تصاعدت حدة التوترات في المنطقة(١).

وفي بداية عام ٢٠١٧ ، تجددت أعمال العنف في كشمير ، نتيجة القمع من قبل قوات الهند العسكرية للاحتجاجات في باكستان وتجاوزها لحدود إقليم كشمير الهندية، وتتواصل اتهامات الهند للصين بدعمها المتواصل للجماعات المسلحة في باكستان، اتخذت الحكومة الهندية في عام ٢٠١٩ قراراً يقضي بإلغاء الحكم الذاتي في الجانب الهندي من كشمير، ليصبح بذلك إقليماً اتحادياً تابعاً لدولة الهند، إذ أقر البرلمان الهندي قانون إعادة تنظيم جامو وكشمير، وهو مرسوم رئاسي يتضمن انهاء المادة (٣٧٠) من دستور الهند، التي تمنح الولاية وضعاً خاصاً، وتعد هذه المادة بمثابة التأسيس القانوني الذي يمنح للجزء الهندي من إقليم كشمير دستوراً وعلماً خاصاً واستقلالية في تسيير شؤون الولاية، عدا شؤون الخارجية والدفاع والاتصالات التي تتولاها الدولة، ويمكن ربط اتخاذ الحكومة الهندية لقرارها في هذا الوقت بعدة معطيات منها توجيه رسالة قوية للإدارة الصينية التي أعلنت على لسان الرئيس (شي جين بينغ) نيتها في التوسط لحل النزاع الكشميري في عام ٢٠١٩ ، إلا إن الهند تمنع تحويل النزاع الى قضية دولية وترفض أي مبادرة وساطة فيه من الصين، فضلا عن حرص الهند على تبديد مكاسب النظام الباكستاني المتعاون مع الصين، على خلفية نجاحه في التسريع في عملية حفظ السلام في أفغانستان، مما يمنح باكستان مكاسب وأفضلية في تحركاتها الإقليمية(٢).

I.ب. المطلب الثاني

التنافس الصيني-الهندي في إقليم جنوب آسيا:

اصبح اقليم جنوب آسيا منطقة تنافس بين الصين والهند تسعى كل دولة منهما الى فرض الهيمنة واكتساب النفوذ السياسي والاقتصادي، لذلك ذهبت الصين الى التحالف مع باكستان من اجل زيادة تأثيرها في المنطقة وهذا الامر يزيد من حدة التوتر والمنافسة بين

(١) فضيلة نوالي، المصدر السابق، ص ١١٢.
(٢) محمد مكرم، مصدر سبق ذكره، ص٤-٧.

الصين والهند، كما استمرت الصين بسحب الحلفاء التقليديين للهند كالنيبال وبنغلاديش، وقامت الصين بدعم هذه الدول من خلال زيادة الاستثمارات فيها من اجل تطوير البنى التحتية في النيبال خصوصاً وربطها بإقليم التبت ذو الاهمية الكبيرة للصين، كذلك ربط بنغلاديش بمقاطعة يونان الصينية.

وتعاونت الحكومة الصينية مع سريلانكا من اجل بناء ميناء في عمق البحر في (هامبانتوتا) وتعد هذه طريقة واضحة من اجل السيطرة على الهند في المحيط الهندي، كما تعد مبادرة الحزام والطريق الخطر الاكبر للهند وذلك لمرورها بإقليم جنوب آسيا المنطقة التي تعدها الهند منطقة نفوذ لها خصوصا وان الدول المجاورة للهند أكدت مشاركتها في المبادرة من خلال ارسال الوفود للصين مثل النيبال وبنغلاديش وسريلانكا، اما الهند حاولت تقليل نفوذ الصين في المنطقة التي يكون نفوذها قوي وتتمثل في اقليم جنوب شرق آسيا، اذ تتبع الهند سياسة (النظر الى الشرق) حيث تبحث الهند عن منطقة توازن بينها وبين الصين خصوصا بعد النهضة الاقتصادية الكبيرة والانفتاح السياسي على الساحة الدولية التي تؤهله للعب دور اقليمي متميز، لذلك عملت الهند على تعزيز العلاقات الثنائية مع دول جنوب شرق آسيا وعقد اتفاقيات تعاون مشتركة، كما هو الحال مع الشراكة الاستراتيجية بين الهند اليابان واستراليا والولايات المتحدة الاميركية[١].

وبسبب النمو الاقتصادي الهائل للصين دفعها الى زيادة الاستيراد من الطاقة والبحث عن طرق جديدة أكثر امناً من اجل الحفاظ على النمو الاقتصادي لذلك ترى الصين ان اقليم جنوب آسيا تمثل جزءا كبيرا من خطوط النقل البحري والبري الصيني لذلك نرى الصين تعمل بشكل مباشر من اجل تعزيز تواجدها في المنطقة، كما ان الصين اصبحت منذ العام ٢٠١٧ اللاعب الثاني في العالم بعد روسيا خصوصاً ان روسيا تخوض حرب مع اوكرانيا وسبل تعزيز الطلب العالمي على الغاز الروسي[٢]. لكن على الرغم من التنافس الكبير بين البلدين الا ان التجارة الثنائية بين الصين والهند بلغت (١٢٦) مليار دولار في عام ٢٠٢٢.

وتعد الهند من بين اكبر الدول المستوردة للبضائع الصينية تأتي في المرتبة السابعة، كذلك الصين لها حصة من الاستيراد للبضائع الهندية، الا ان كل دولة منهما تسعى الى لعب دور اقليمي متميز من خلال فرض الهيمنة، اذ تعد الصين نفسها الدولة الاقليمية الوحيدة التي

(١) منى هاني محمد، "مسار العلاقات الصينية الهندية بعد عام ٢٠١٣: الفرص والتحديات"، *مجلة العلوم السياسية، القاهرة*، العدد ٦٤، (٢٠٢٢): ص٣٤_٣٥.

(٢) دينا هاتف مكي، "امن النفط في الشرق الأوسط في ضوء التوازنات الدولية"، *مجلة اشراقات تنموية*، العدد ٣٥، (٢٠٢١): ص ٣٢٤.

تمتلك القدرة على الحفاظ على امن المنطقة واستقرارها وإبقاء الهند دولة تحت سيطرتها وذلك بسبب عدم قدرتها على تحقيق التوازن والاستقرار في اقليم جنوب آسيا(١).

ويعد اقليم جنوب آسيا منطقة مهمة ومميزة بالنسبة لأمن الطاقة والتجارة الصينية كونها تطل على المحيط الهندي، لذلك ركزت الصين على تقوية العلاقات مع باكستان وبناء ميناء (چوادر) الذي يمكن ان يساهم بنقل (٨٥٪) من واردات الصين النفطية(٢).

كما تعد الشراكات الصينية الباكستانية هي الاقوى على مستوى الاقليم اذ قدمت الصين لباكستان الدعم اللامحدود من اجل تطوير البرنامج النووي الخاص بها كما زودتها بمنصات الغواصات البحرية وتصاميم خاصة للمفاعلات النووية(٣).

وتسعى الصين الى فرض تطويق حول الهند من خلال تقوية العلاقات مع دول اقليم جنوب آسيا لذلك طورت الصين علاقاتها مع بنغلاديش وقدمت الكثير من المساعدات والقروض المالية التي تساهم في السيطرة الاقتصادية على هذه الدول(٤).

اما سريلانكا التي تتمتع بموقع جغرافي متميز في المحيط الهندي الا انها تعاني من الديون وضعف النمو الاقتصادي، استغلت الصين هذا الامر وقامت ببناء علاقات سياسية واقتصادية فعالة وعالية المستوى من اجل تقديم الدعم لسريلانكا بشكل مباشر(٥).

وتقدم الصين تجربة رائعة في الاستثمارات في سريلانكا فهي قدمت مشاريع مهمة في مجال الطاقة والنقل والاتصالات ومن ضمنها محطة (كهرباء نوروتشولاي) التي تعمل بالفحم وميناء (هامبانتوتا) ومطار (ماتالا) ومحطة (كولومبو) الدولية وكذلك ميناء (كولومبو) هذه المشاريع كلها استطاعت الصين من خلالها جذب سريلانكا الى صالحها وكسبها حليفاً

(١) فادي عبدالغني الاحمر، "المعضلة الامنية واثرها في التنافس الصيني الهندي"، *المجلة الاكاديمية للبحوث القانونية والسياسية*، المجلد الرابع، العدد الاول، (٢٠٢٠): ص١٣٩ .

(٢) اسماء بن مشيرح، *الممرات البحرية في القطب الشمالي (كارثة بيئية ومكاسب استراتيجية)، في كتاب التنافس العالمي على المضايق والممرات البحرية*، (الجزائر: منشورات معهد الامن الانساني، ٢٠٢٠)، ص٣٨٩.

(3) Amna Yusef Khokhar, Sino-Indian Relations: Implications for Pakistan, Institute of Strategic Studies, Islamabad, 2011, P 7.

(4) Gushing Zhang, China’s peaceful rise and Sino-Indian Relations, China Report Vol 41, No 12, 2020, P 165.

(5) Muhammad Zureiq, Sri Lankan role in Sino-Indian integration, Scientific Journal of Applied Sciences and Research, vol 1, no 3, 2018, p 76.

استراتيجياً في الاقليم، حتى الهند عرضت عليها تطوير بعض المنشآت الخاصة بها الا انها رفضت بسبب عدم استطاعت الهند تقديم مثل هذه المشاريع[١].

اما في النيبال اعطى الموقع الجغرافي للنيبال اهمية كبيرة للتنافس في اقليم جنوب آسيا، وتعد مجاورة لإقليم التبت الصيني وترتبط النيبال بعلاقات حيدة مع الهند، قائمة على الأسس الثقافية التاريخية، والصين تسعى للهيمنة على النيبال بسبب الموقع المتميز لها الذي يعطيها بعداً استراتيجياً في المنطقة[٢].

وبعد ان فرضت الهند حصارا غير اقتصادي على النيبال في عام ٢٠١٥، استمر لعدة اشهر بسبب رفض الهند لأعمال النيبال الداخلية بسبب اعمال تنظيم الدستور، ادى ذلك الى نقص حاد في الغذاء والوقود، استغلت الصين هذه الظروف الصعبة التي تمر بها النيبال مما ادى الى اعتمادها بشكل كبير على السوق الصينية، وقدمت الصين العديد من المساعدات المالية للنيبال وانشأت العديد من مشاريع البنى التحتية، ووقعت النيبال مع الصين في عام ٢٠١٦ في شنغهاي على اتفاقية لبناء السكك الحديدية العابرة لجبال الهيمالايا التي تربط سكة حديد التبت مع مدينة (كيرونج) شمال النيبال، كما أعلنت رسمياً النيبال انضمامها في عام ٢٠١٧ إلى مبادرة الحزام والطريق الامر الذي ساعدها كثيراً في التواجد في النيبال وفرض الهيمنة فيها وهذا الامر يدخل القلق للهند لأنها ستواجه تنافس كبير مع الصين في المنطقة[٣].

ورداً على التحركات الصينية في النيبال قامت الهند في عام ٢٠٢٠ بالكشف عن تسلل قوات جيش التحرير الشعبي الصيني إلى النيبال وإقامة قواعد عسكرية لها دون علم الحكومة النيبالية، إلا أن الحكومة النيبالية نفت وجود تحركات صينية عسكرية داخل أراضيها، و لم يمنع ذلك الصين من الاستمرار بتوسيع وجودها في النيبال، إذ قامت بإرسال (١٤) مليون دولار في آب ٢٠٢٠ من أجل تعزيز العلاقات الاقتصادية مع النيبال التي ساعدت على إحلال الصين محل شركة الهند الوطنية للطاقة الكهرومائية بموجب عقد لبناء أكبر محطة للطاقة الكهرومائية في النيبال، مما أدى إلى تراجع التزامات الاستثمار الهندي المباشر في النيبال بنسبة (٦٠%)[٤].

(1) Ganeshan Wignaraja and Dinusha Panditartne, Chinese investment and the Belt and Road Initiative in Sri Lanka, Research paper Asia Pacific Programme, 2020, p 4.

(2) Premed Jaywalk, Caught in the India-China rivalry policy options for Nepal, Institute of Peace and Conflict Studies, 2020, P.5

(3)Khalid Equal, China-South Asia Relations, Bangladesh Institute of Peace and Security Studies, 2020, P. 33- 34.

(4) Campbell Ivan, Nepal case study, In :(China and conflict affected states: Between principle and pragmatism), London, 2020, P 63.

اما جزر المالديف فهي تتميز بموقع استراتيجي في منتصف الطريق على طول طرق الشحن الرئيسية بين الشرق والغرب، وتعتبرها الهند منذ فترة طويلة جزءًا من مجال نفوذها في المحيط الهندي لكن، بدأ هذا النفوذ يتضاءل مع وصول الرئيس (مويزو) للسلطة ، بديلًا عن الرئيس السابق (إبراهيم صليح)، الذي طور العلاقات مع الهند وفيما يتنافس كل من بكين ونيودلهي على النفوذ في الدولة الواقعة بالمحيط الهندي، يؤيد رئيس المالديف التقارب مع الصين، حيث أطلق وعودًا بتغيير سياسة "الهند أولًا"، تضمنت طرد القوات الهندية، ولمواجهة التحركات الهندية دعمت الصين فكرة(طرد الهند) من جزر المالديف لاسيما بعد ان وقعت الهند مع جزر المالديف اتفاقية تطوير ميناء خفر السواحل التابع للقوات متعددة الجنسية، وبعد زيارة وزير الخارجية الصيني (وانغ يي) الى جزر المالديف في عام ٢٠٢٢، لوحت الصين باستخدام الديون المالية كورقة ضغط ضد الحكومة الامر الذي دفعهم الى توقيع اتفاقيات بين الجانبين تزيد من الدور الصيني في المنطقة منها اتفاقية إلغاء التأشيرة بين البلدين ودعم القطاعات الصحية والتعليمية وبناء جسور وطرق جديدة[١].

II. المبحث الثاني

دور مبادرة الحزام والطريق في التنافس الصيني-الهندي في إقليم جنوب آسيا

منذ ان تم الاعلان عن المبادرة من قبل الرئيس الصيني (**شي جين بينغ**) اسهمت في زيادة التنافس بين الصين والهند خصوصا في اقليم جنوب اسيا الذي تراه الهند مجالها الحيوة والصين ترى ان الهيمنة على الاقليم يعني بداية الهيمنة الدولية لذلك زادت حدة التنافس في الاقليم كما امتد ليصل الى السيطرة على المحيط الهندي وسنتناول ذلك من خلال المطالب الاتية.

II.أ. المطلب الأول

مبادرة الحزام والطريق واثرها في التنافس بين الصين والهند:

بعد ان تولى للرئيس (شي جين بينغ) في عام ٢٠١٣، حكومة الصين اعلن عن خطوات كبيرة تدعم النمو الاقتصادي الصيني ليصبح الأول عالمياً في حال طبقت، وبعد زيارته الى كازاخستان في العام نفسه اعلن عن اطلاق المشروع الاقتصادي (مبادرة الحزام والطريق) الذي يضمن مبدأ احياء الطريق القديم الذي كان يمتد من الصين الى اوروبا لتبادل

(1) Suit Dutra, China’s rise and implications for South Asia, Unpublished seminar paper, Institute of Defense Studies and Analysis, New Delhi, 2022, P 3.

الحرير والبهارات من الصين بمنتجات من اوروبا، لكن هذا المشروع اكبر بكثير من سابقه هدفه تغيير شكل النظام الاقتصادي العالمي.

ويقسم الطريق الى قسمين البري يمتد من الصين الذي يمر بآسيا الوسطى والبحر المتوسط ثم اوروبا، اما البحري يمر من البحار الصينية مروراً بالموانئ في اقليم جنوب آسيا وجنوب شرق آسيا والخليج العربي مرورا في الشرق الاوسط ثم افريقيا، اذ تعد هذه المبادرة هي الاولى من نوعها في العالم عبارة عن شبكة خطوط نقل كبيرة من السكك الحديدية والطرق السريعة البرية والبحرية التي تهدف الى توفير اختصار في الوقت وتقليل المخاطر، وبناء علاقات شاملة على المستوى الاقليمي والدولي، حتى اصبحت هذه الاستراتيجية ضمن القرارات التي شرعت في اجتماع الدورة الثالثة للجنة المركزية للحزب الشيوعي التي انعقدت في تشرين الاول من عام ٢٠١٣ بالعاصمة بكين التي ركزت على ضرورة دعم وبناء الطريق الاقتصادي الذي يساعد على الانفتاح على الاصعدة كافة[١].

وما ان اعلن عن المبادرة التي اطلقتها الصين بدأت الدول بالانضمام اليها فكان عدد الدول التي انضمت منذ اعلان المبادرة هي (٦٥) دولة يقدر حجم السكان للدول التي انضمت حوالي (٤،٤) مليار نسمة، وهذا يشكل تقريبا (٦٣٪) من نسبة اجمالي عدد السكان في العالم، كما تقدر نسبة الدول من الناتج العالمي بنحو (٥٥٪)[٢].

ويربط (طريق الحزام البري) الصين بوسط واقليم جنوب آسيا ثم إلى أوروبا ويربط (الطريق البحري الصين) بدول جنوب شرق آسيا ودول الخليج وشرق وشمال افريقيا ثم إلى اوروبا وتم تحديد ستة ممرات اقتصادية برية:[٣].

١- الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا.
٢- الجسر البري الأوراسي الجديد.
٣- الممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا.
٤- الممر الاقتصادي الذي يمتد من الصين الى سنغافورة .
٥- الممر الاقتصادي الذي يربط الصين بباكستان، ويمتد من كشغار في مدينة سينكيانج الى ميناء جوادر في باكستان .
٦- الممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار.

(١) زينب عبدالله، *الاطار المفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، في كتاب: مبادرة الحزام والطريق مشروع القرن الاقتصادي في العالم*، (برلين: المركز الديمقراطي العربي، ٢٠١٩)، ص ١٢.

(2) Jessica Keogh, The Belt and Road Initiative China's new Grand Strategy, Asia Policy, The National Bureau of Asian Research، No 24, 2017, P.2.

(3) BELT AND ROAD ECONOMICS Opportunities and Risks of Transport Corridors, International Bank for Reconstruction and Development, 2019, p 3.

خريطة (٣)
طريق الحرير.. الحزام والطريق

المصدر: https://www.SkynewsArabia.com/business تمت الزيارة بتاريخ ١٩/٤/٢٠٢٤.

اما بالنسبة للطريق البحري من المبادرة فيتكون من طريقين رئيسين هما: (١).

الاول: يبدأ هذا الخط من موانئ الصين الجنوبية ثم يمر بالمحيط الهندي ومنه الى مضيق ملقا والهند ويتجه شرقاً الى الخليج العربي والبحر الاحمر ثم سواحل شرق افريقيا .

الثاني: الطريق الذي يربط موانئ الصين الجنوبية بجنوب المحيط الهادئ .

كما تتألف المبادرة من طريق الحرير البحري، والحزام الاقتصادي لطريق الحرير، فضلا عن طريق الحرير الرقمي الذي تم أضافته في عام ٢٠١٥ ، وهو مشروع ثانوي جديد، إذ تصل قيمته ٢٤٠ مليون دولار أمريكي من خلال تحديث المبادرة والاستجابة والاستفادة من العصر التكنولوجي الجديد. بدافع ورغبة من الحزب الحاكم في الصين من لكي تكون الصين قوة عظمى تكنولوجيا وتوظيفها سياسيا لاسيما في السياسة الخارجية التي تظهر طريق الحرير الرقمي لبكين كمبادرة مهمة لدعم قدرات الصين التكنولوجية ، وفي الوقت

(١) نادية كاظم العبودي، *مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة تاريخية، في كتاب مبادرة الحزام والطريق مشروع القرن الاقتصادي في العالم*، (برلين: المركز الديمقراطي العربي، ٢٠١٩)، ص ٢٧_٢٨.

نفسه تسعى لضمان اعتماد المجتمع الدولي على التقنيات الصينية، كما ابتكرت الصين العديد من البرامج واتخذت خطوات مهمة للمضي قدما في تحقيق مبادرة طريق الحرير الرقمي في المنطقة الجوار الإقليمي والدول التي تحيط بها، وبعد إطلاق طريق الحرير الرقمي في عام ٢٠١٥ ، أطلقت الصين برنامج تحالف بيانات الأرض الكبيرة للحزام والطريق، محاولة بذلك الاستغناء عن النظام الأمريكي(GPS) ، إذ شرعت الصين في إنشاء نظامها للملاحة عبر الأقمار الصناعية لوضع حد لاعتمادها على نظام تحديد المواقع الأمريكي، وقررت تسميته (بيدو-Beidou) الذي يدار من قبل وزارة الدفاع الصينية، ومن اهم الأهداف التي تتوافق مع المشروع الرقمي للصين في العالم ضمن استراتيجيتها الخارجية مع اغلب دول الشرق الأوسط وأفريقيا جاء ذلك متكاملا مع المشاريع الصينية الأخرى ومن اهمها هي:

١- مبادرة الحزام والطريق.
٢- صنع في الصين ٢٠٢٥.
٣- المعايير الصينية ٢٠٣٥.

ويبدأ الطريق من مدينة (شيان) في الشمال الغربي للصين التي تحتوي اهم شركات التكنولوجيا مثل (هواوي) والمركز البحثية الالكترونية، وتسمى ايضا هذه المدينة (بوادي السيليكون الصيني) الذي يستخدم في الشرائح الالكترونية وصناعة مختلف الاجهزة التكنولوجية، ويشهد هذا الوادي تنافس كبير بين مختلف الشركات الكبرى[١].

ولما يتمتع به اقليم جنوب آسيا بالموقع المتميز على مفترق طرق الحزام البري وطريق الحرير البحري الذي اقترحته الصين، واحتوائها على موارد اقتصادية وإمكانات بشرية عالية وموقع استراتيجي مميز، ترى الصين أن إيجاد موطئ قدم لها في اقليم جنوب آسيا مهم ليس فقط لتعزيز الوجود الاستراتيجي للصين في المناطق الداخلية لأوراسيا فهي ترى أنه من المهم ليس فقط لتعزيز الوجود الاستراتيجي للصين في المناطق الداخلية لا وراسيا، بل أيضًا لإحباط أي محاولات مستقبلية من جانب الهند لحصر نفوذ الصين في منطقة شرق آسيا وحدها، وتسعى مبادرة (حزام واحد، طريق واحد) في المنطقة إلى زيادة المكاسب الاقتصادية من جهة ونفوذ السياسي من جهة أخرى، وتهدف الى تحقيق مزيد من الاستقلالية والتنويع والأمن للصين في اقليم جنوب آسيا.

كذلك استقلالية الصين، وتنويع وتأمين سلسلة الإمداد الصينية في المحيط الهندي، ما يساعد الصين على تعزيز الاهداف الخارجية من خلال تدابير تجنب الخلاف والمواجهة

(١) اسماء بن مشيرح، مصدر سبق ذكره، ص ٢٣٠_٢٣١.

العسكرية بشكل مباشر، ويقع في اقليم جنوب آسيا الشركاء الرئيسيين للصين مثل باكستان وسيريلانكا وجزر المالديف[١].

وتقع ضمن مبادرة الحزام والطريق اربعة طرق رئيسية ومهمة في اقليم جنوب آسيا ثلاث منها برية والاخر طريق بحري، يشكل هذا الامر عامل قلق بالنسبة للهند وحلفائها فهي تتنافس مع الصين من اجل منع دخول هذا المشروع الى ارض الواقع، ومن اجل فهم دور الطرق هذه التنافس الصيني الهندي نأخذها على الشكل الآتي:

١- **الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان:** يعد هذا الممر واحد من اهم مقومات مبادرة الحزام والطريق ويهدف الى تقوية الاتصال والتعاون بين استراتيجيات التنمية في الصين وباكستان[٢].

وتتمتع هذه الدولتين بعلاقات اقتصادية وثيقة منذ عقود وكانت فكرة الربط بين الدولتين موجودة قبل فترة من الزمن الا انها لم تدخل حيز الوجود الا بعد اطلاق المشروع رسمياً في مايو ٢٠١٣ خلال زيارة رئيس مجلس الدولة الصيني الى باكستان لتوقيع على مذكرة التفاهم اعقبها زيارة الرئيس الصيني (شي جين بينغ) في عام ٢٠١٥، ويهدف الممر الى تحسين الوضع الاقتصادي للصين وباكستان وتعزيز الاتصال الثنائي والبناء واستكشاف الاستثمارات المشتركة، ويوفر فرص زيادة النمو المحلي والتجارة الخارجية للطرفين بعد ان يتم انشاء الطريق التجاري عبر (ميناء چوادر)، ويهدف الممر الى دعم مشاريع الطاقة المتجددة، ودعم الطرق والسكك الحديدية والنقل العام[٣]. وهناك مساران للممر الاقتصادي الصيني الباكستاني[٤]:

المسار الاول: يربط شمال باكستان بجنوب الصين من خلال شبكات نقل كبيرة متمثلة بخطوط السكك الحديدية التي تكون حلقة وصل ميناء جوادر بالمناطق الاخرى، ومن جوادر بحرا نحو اوروبا.

المسار الثاني: يتجه نحو الغرب مع افغانستان وايران والهند ضمن خطط النقل الثنائية.

(1) Zarko Koboevic, The Maritime Silk Road and China's Belt and Road Initiative, Asian Studies, vol 65, no 2, 2018, p 117.
(2) Muhammad Faisal, CPEC and Regional Connectivity navigating the South Asian politics, Strategic Studies, ISSI, Vo. (l39), No. (02), 2019, p. 3
(3) Muhammad Khudadad Chattha and Mustafa Hyder, China-Pakistan Economic Corridor: Where is the money going?, Journal of Infrastructure, Policy and Development, vol 3, no1, 2019, p 101_104.
(4) Muhammad Zahid Ullah Khan, China-Pakistan Economic Corridor: Opportunities and Challenges, Strategic Studies, Vol 39, No2, 2019, P 69_70.

وتدرك الصين اهمية اقليم جنوب آسيا ضمن المبادرة اذ تعطي اهمية اكبر للممر الاقتصادي الصين باكستان من اجل الحفاظ على الاستقرار الاقتصادي وضمان وصول امدادات الطاقة اليها عبر مضيق ملقا الذي يمر من خلاله ما يقارب (٦٠%) من امدادات الطاقة للصين وتمنع اي محاولات من قبل الهند لأغلاق المضيق امام تلك الامدادات خصوصاً مع تزايد الاستهلاك المحلي في الصين مما يجعل تكاليف النقل مرتفعة لذلك تعطي اهمية لهذا المشروع الحيوي كونه يصحب بصال الاقتصاد الوطني[١].

كما يواجه الممر الاقتصادي بين الصين والباكستان مصدران للتهديد هما التدخل الهندي المتواصل والحركات الانفصالية في مقاطعة (بلوشستان) في باكستان حيث يوجد فيها (ميناء چوادر)، اذ تدعم الهند الحركات الانفصالية في هذه المقاطعة من اجل اعاقة المشروع الصيني، الذي يشكل ثلاث مخاوف للهند في الاقليم لأنه يهدد الامن الاقليمي والقومي للهند، ويهدد السيادة الهندية وفرض الهيمنة الصينية، و تعزيز العلاقات الاستراتيجية بين الصين وباكستان[٢].

٢- الممر الاقتصادي بين الصين بنغلاديش الهند ميانمار:

يعد من اكثر الممرات الفرعية التي تتعاطى معها الصين بأهمية خاصة اذا ما تمت مقارنته بالممرات الفرعية الاخرى، كون هذا الممر يمكن ان يساهم في تعزيز التقدم الاقتصادي لجميع البلدان المشاركة فيه الا ان هذا الطريق لا يزال غامضا بسبب عدم رغبة الهند في المشاركة بهذا المشروع[٣].

٣- الممر الاقتصادي العابر لجبال الهيمالايا:

تعمل الصين على بناء المشروع الاقتصادي للمبادرة من خلال بناء خطوط السكك الحديدية، وربط الموانئ البحرية، لتطوير التبادل التجاري وتسهيل مرور البضائع، الذي تربط من خلاله الصين بالنيبال مع سكة حديد اقليم التبت، اذ بدأت بالتخطيط لبناء سكة حديد بين الصين والنيبال في بداية اطلاق المبادرة، وفي عام ٢٠١٤ بدأت النقاشات بين الصين والنيبال من اجل تمديد خط نقل السكك الحديدية في الصين من ولاية (لاسا) في اقليم التبت

(1) Michael Munford, China’s Belt and Road Initiative and its implications for Global Development, Chinese Academy of Sciences, vol 6, no 8, Beijing, 2021, p105.
(2) Jeanmar F. Blanchard, China’s Maritime Silk Road Initiative and South Asia, Palgrave Studies in Asia-Pacific Political Economy, California, USA, 2018,P.106
(3) Mohd Aminul Karim and Faria Islam, Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects, The Korean Journal of Defense Analysis, vol 30, no 2, 2018, p 286.

الصيني الى (كاتماندو) في النيبال والاتفاق على الرسوم والضرائب بين البلدين تكون منخفضة جدا بحيث يتم دعم التجارة الدولية بين الدولتين[١].

كما تقدم الصين دعم للنيبال من اجل ايجاد بديل عن الموانئ الهندية وحركة التجارة الدولية كون الهند تقوم فرض ضرائب وحصار على التجارة البحرية المتجهة نحو النيبال وهذا يدفعها الى الوقوف بجانب الصين من اجل انشاء الممر العابر لجبال الهيمالايا، وهذا الامر يزيد من المخاوف الهندية كونها تعد جبال الهيمالايا حاجزاً طبيعيا بينها وبين الصين وان ربط السكك الذي يهدد الهيمنة الهندية خصوصا مع زيادة النفوذ الصيني في الاقليم[٢].

٤- ممر الصين بنغلاديش سريلانكا جزر المالديف:

يقترح طريق الحرير البحري اظهار مختلف الشبكات التي تم ربطها عبر العديد من المناطق الجغرافية المحيطة وربط مناطق العالم معا على نطاق اوسع في كثير من الاحيان من الطريق البري، اذ تعد هذه المبادرة خطوة استراتيجية نحو زيادة الاستثمارات وتعزيز التعاون بين الدول خصوصا في اقليم جنوب آسيا، وتعطي الصين اهمية كبيرة لبنغلاديش كونها تتمتع بمركز مهم من اجل عملية الربط البحري والبري بين المحيط الهندي والمناطق غير الساحلية في جنوب غرب الصين، كما تظهر جزر المالديف في الممر البحري بدورها المميز كونها تتمتع بموقع جغرافي ممتاز في وسط المحيط الهندي اذ تعد حلقة جوهري للربط بين الصين وبقية دول العالم، لذلك تعمل الصين على تعزيز علاقاتها مع جزر المالديف من خلال الطرق الدبلوماسية فهي شاركت بشكل كبير في توسيع مطار جزر المالديف من خلال القروض من الصين واصبح السياح الصينيون من اكثر الدول تواجدا في جزر المالديف، الامر الذي انعكس على الهند سلباً وابدت مخاوفها من التقارب الصيني مع جزر المالديف[٣].

الخاتمة

يتضح أن التنافس بين هاتين القوتين الإقليميتين ليس مجرد صراع على النفوذ، بل هو جزء من تحول أوسع في موازين القوى الإقليمية والعالمية تمتد تأثيرات هذا التنافس إلى مجالات حيوية تشمل الأمن، الاقتصاد، والسياسة، مع انعكاسات مباشرة على دول جنوب آسيا التي تجد نفسها في مواجهة تحديات جديدة وفرص متنوعة الخلافات الحدودية بين الصين والهند، ومبادرة "الحزام والطريق"، إلى جانب التنافس على النفوذ في الدول المجاورة، تمثل

(1) Antonin Habana, Silk Road Economic Belt: China's Marshall Plan pivot to eurasia or China's way of Foreign Policy, Lexington Books, 2016, P.70_72.
(2) Rocha Dyer, BCIM Economic Corridor: Facilitating Sub-Regional Development, Special Report, Institute of Peace and conflict Studies,2017, P 19.
(3) Sunderil Singh, South Asia and the Maritime Silk Road Far from normal sailing, Nanyang Technological University, Singapore, 2018, p23_25.

محاور رئيسية لهذا الصراع. ومع أن الصين تعتمد على قوتها الاقتصادية والنفوذ السياسي المتزايد، فإن الهند تحاول تعزيز وجودها من خلال التحالفات الإقليمية والعلاقات التاريخية والثقافية مع جيرانها ومع ذلك، يظل التحدي الأكبر هو كيفية إدارة هذا التنافس دون تصعيد يؤدي إلى عدم استقرار إقليمي فالتوازن بين التعاون والتنافس سيحدد مستقبل العلاقات بين البلدين ودورهما في صياغة مستقبل جنوب آسيا على الدول الأصغر في المنطقة أن تتبنى استراتيجيات متوازنة تستفيد من الفرص التي يقدمها كل من الصين والهند، مع الحرص على تجنب الانحياز المفرط لأحد الطرفين.

قائمة المصادر

اولاً/ الكتب:

١- اسماء بن مشيرح، *الممرات البحرية في القطب الشمالي (كارثة بيئية ومكاسب استراتيجية)، في كتاب التنافس العالمي على المضايق والممرات البحرية*، الجزائر: منشورات معهد الامن الانساني، ٢٠٢٠.

٢- زينب عبدالله، *الاطار المفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، في كتاب: مبادرة الحزام والطريق مشروع القرن الاقتصادي في العالم*، برلين: المركز الديمقراطي العربي، ٢٠١٩.

٣- عبدالقادر دندل، *الأدوار الاقليمية للقوى الصاعدة في العلاقات الدولية دراسة ميدانية – الصين-*، عمان: مركز الكتاب الاكاديمي، ٢٠١٤.

٤- محمد مكرم، *الهند وباكستان ما بعد مواجهة فبراير ٢٠١٩*، إسطنبول: المعهد المصري للدراسات، ٢٠١٩.

٥- نادية كاظم العبودي، *مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة تاريخية، في كتاب مبادرة الحزام والطريق مشروع القرن الاقتصادي في العالم*، برلين: المركز الديمقراطي العربي، ٢٠١٩.

ثانياً: الرسائل:

١-داليا علي رضا، "العلاقات الهندية_ الباكستانية ما بعد الحرب الباردة وآفاقها المستقبلية"، رسالة ماجستير، كلية القانون والعلوم السياسية، جامعة كركوك، ٢٠٢١.

٢-فضيلة نوالي، "التنافس الاميركي الصيني واثره على الامن الاقليمي والاسيوي : مقاربة في الدبلوماسية الإلكترونية ٢٠١٦_٢٠١٩"، رسالة ماجستير، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة مولود معمري، ٢٠٢٠.

ثالثاً: البحوث العلمية:

١-الاء حسين محمد، "الصراع في كشمير : الاثار والتداعيات"، *مجلة السياسة الدولية، الجامعة المستنصرية*، العدد ٢٣، (٢٠١٣).

٢-دينا هاتف مكي، "امن النفط في الشرق الاوسط في ضوء التوازنات الدولية"، *مجلة اشراقات تنموية*، العدد ٣٥، (٢٠٢١).

٣-فادي عبدالغني الاحمر، "المعضلة الامنية واثرها في التنافس الصيني الهندي"، *المجلة الاكاديمية للبحوث القانونية والسياسية*، المجلد الرابع، العدد الاول، (٢٠٢٠).

٤-منى هاني محمد، "مسار العلاقات الصينية الهندية بعد عام ٢٠١٣: الفرص والتحديات"، *مجلة العلوم السياسية، القاهرة*، العدد ٦٤، (٢٠٢٢).

٥-نزار عبد الكريم حسن واحمد مجيد حسن، "مستقبل الصراع الهندي_ الباكستاني تجاه اقليم كشمير"، *مجلة الدراسات الاقلسصيمية، جامعة الموصل*، العدد ٤٩، (٢٠٢١).

رابعاً: المصادر باللغة الإنجليزية

1- Alexandros Ballis, The Sino-Indian Border Dispute,The American College of Greece,United Nations, 2021.

2- Amna Yusef Khokhar, Sino-Indian Relations: Implications for Pakistan, Institute of Strategic Studies, Islamabad, 2011.

3- Antonin Habana, Silk Road Economic Belt: China’s Marshall Plan pivot to eurasia or China’s way of Foreign Policy, Lexington Books, 2016.

4- BELT AND ROAD ECONOMICS Opportunities and Risks of Transport Corridors, International Bank for Reconstruction and Development, 2019.

5- Campbell Ivan, Nepal case study, In :(China and conflict affected states: Between principle and pragmatism), London, 2020.

6- Ganeshan Wignaraja and Dinusha Panditartne, Chinese investment and the Belt and Road Initiative in Sri Lanka, Research paper Asia Pacific Programme, 2020.

7- Gushing Zhang, China's peaceful rise and Sino-Indian Relations, China Report Vol 41, No 12, 2020 .

8- Ishfaq Ahmad Akhoon, Doklam Stand-Off 2017: A Geo- political Rivalry between India, China and Bhutan, Maharshi Dayanand University Research Journal,vol 19, 2020.

9- Jeanmar F. Blanchard, China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia, Palgrave Studies in Asia-Pacific Political Economy, California, USA, 2018.

10- Jessica Keogh, The Belt and Road Initiative China's new Grand Strategy, Asia Policy, The National Bureau of Asian Research، No 24, 2017.

11- Kanti Bajpai and Bonnie Confidence building between India and China, Martin's Press, New York, 2022.

12- Khalid Equal, China-South Asia Relations, Bangladesh Institute of Peace and Security Studies, 2020.

13- Michael Munford, China's Belt and Road Initiative and its implications for Global Development, Chinese Academy of Sciences, vol 6, no 8, Beijing, 2021.

14- Mohd Aminul Karim and Faria Islam, Bangladesh-China-India-Myanmar (BCIM) Economic Corridor: Challenges and Prospects, The Korean Journal of Defense Analysis, vol 30, no 2, 2018.

15- Muhammad Faisal, CPEC and Regional Connectivity navigating the South Asian politics, Strategic Studies, ISSI, Vo. (l39), No. (02), 2019.

16- Muhammad Khudadad Chattha and Mustafa Hyder, China-Pakistan Economic Corridor: Where is the money going?, Journal of Infrastructure, Policy and Development, vol 3, no1, 2019.

17- Muhammad Zahid Ullah Khan, China-Pakistan Economic Corridor: Opportunities and Challenges, Strategic Studies, Vol 39, No2, 2019.

18- Muhammad Zureiq, Sri Lankan role in Sino-Indian integration, Scientific Journal of Applied Sciences and Research, vol 1, no 3, 2018.

19- Prabhash K. Dutra, A Look at how Standoffs before Doklam where resolved, Oxford University Press, 2020.

20- Premed Jaywalk, Caught in the India-China rivalry policy options for Nepal, Institute of Peace and Conflict Studies, 2020.

21- Qasim Hameedy, Sino-Indian War (Where do India and China stand today), Master Thesis, Naval Postgraduate School, California, 2013.

22- Rocha Dyer, BCIM Economic Corridor: Facilitating Sub-Regional Development, Special Report, Institute of Peace and conflict Studies,2017.

23- Suit Dutra, China’s rise and implications for South Asia, Unpublished seminar paper, Institute of Defense Studies and Analysis, New Delhi, 2022.

24- Sunderil Singh, South Asia and the Maritime Silk Road Far from normal sailing, Nanyang Technological University, Singapore, 2018.

25- Zarko Koboevic, The Maritime Silk Road and China's **Belt and Road Initiative**, Asian Studies, vol 65, no 2, 2018.