مبادرة الحزام والطريق في الفكر الجيوبولتيكي الصيني بين النظريات الكلاسيكية والاستراتيجيات المعاصرة

The Belt and Road Initiative in Chinese Geopolitical Thought Between Classical Theories and Contemporary Strategies

د. حسين علي عران — **Dr. Hussein Ali Aran**
قسم الجغرافية — **Department of Geography**
كلية التربية للعلوم الانسانية — **College of Education for Humanities**
جامعة الموصل — **University of Mosul**
huseen.ali@uomosul.edu.iq
07719664523

الكلمات المفتاحية : مبادرة الحزام والطريق، الجيوبولتيك، الصين، النظريات الجيوبولتيكية.
Keywords: Belt and Road Initiative, Geopolitics, China, Geopolitical Theories.

المستخلص

يهدف البحث الى تحليل مبادرة الحزام والطريق الصينية في الفكر الجيوبولتيكي الصيني المعاصر كونها نقطة تحول جوهرية في هيكل القوة العالمية، وهذا ما يتطلب اعادة قراءة المبادرة بمساراتها الجغرافية البرية والبحرية وفق النظريات الجيوبولتيكية الكلاسيكية التي صاغت مفاهيم القوة العالمية، بوصفها اطارا مفسرا للاستراتيجيات الدولية للقوى الكبرى.

انطلق البحث من فرضية علمية مفادها ان مبادرة الحزام والطريق الصينية بمساراتها الجغرافية البرية والبحرية لا تتقاطع مع النظريات الجيوبولتيكية الكلاسيكية وبشكل خاص نظريتي قلب الارضHeartland والاطار الارضيRimland، ضمن رؤية استراتيجية صينية تسعى من خلالها الى اعادة تشكيل المجال الحيوي عبر ادوات نفوذ جيواقتصادية تقلص من خلالها سيطرة القوى الاقليمية والدولية المنافسة. وقد ارتكز البحث على مقاربة جيوبولتيكية تحليلية تستند على المنهج التحليلي، لبيان مدى اندماج المبادرة مع مفاهيم السيطرة العالمية البرية والبحرية في ظل الاستراتيجيات الدولية المعاصرة للقوى الاقليمية والدولية المنافسة للصين.

توصل البحث الى أن مبادرة الحزام والطريق تعد انموذجا جيوبولتيكيا معاصرا له جذوره في الفكر الجيوبولتيكي وفق النظريات الكلاسيكية، بحيث يمكن ان تسهم المبادرة الصينية في اعادة صياغة الاقاليم الجيوبولتيكية من خلال اعادة هندسة خريطة النفوذ العالمي، لأنها تؤسس لتحول كبير في الفكر

الجيوبولتيكي الصيني المعاصر بجمعها للبعدين البري من خلال السيطرة على منطقة اوراسيا والبحري من خلال السيطرة على الممرات والمضائق والموانئ الاستراتيجية، وهذا يمثل احد تجليات الجيوبولتيك المعاصر بما يحمله من تداعيات على بنية النظام الدولي وموازين القوة العالمية، وبما يحقق طموحات الصين في ظهورها كقوة عالمية في اطار سياسات التنافس الاقليمي والدولي.

Abstract

This research aims to analyze China's Belt and Road Initiative within contemporary Chinese geopolitical thought, considering it a pivotal turning point in the global power structure. This requires re-reading the initiative with its land and sea geographical paths according to the classical geopolitical theories that formulated the concepts of global power, as an explanatory framework for the international strategies of the major powers.

The research began with a scientific hypothesis that China's Belt and Road Initiative, with its land and sea geographical routes, does not intersect with classical geopolitical theories, particularly the Heartland and Rimland theories. Within a strategic vision that seeks to reshape the sphere of influence through geo-economics tools, thereby reducing the control of competing regional and international powers, this research is based on an analytical geopolitical approach grounded in analytical methodology. To demonstrate the extent to which the initiative integrates with the concepts of global land and sea control under the contemporary international strategies of regional and international powers competing with China.

The research concluded that the Belt and Road Initiative is a contemporary geopolitical model rooted in classical geopolitical thought, such that the Chinese initiative can contribute to reshaping geopolitical regions by re-engineering the global map of influence. Because it establishes a major shift in contemporary Chinese geopolitical thought by combining the land dimension through control of the Eurasian region and the maritime dimension through control of strategic passages, straits and ports. This represents one of the manifestations of contemporary geopolitics, with its implications for the structure of the international system and the global balance of power, and with what fulfills China’s ambitions to emerge as a global power within the framework of regional and international competition policies.

المقدمة

افرزت التحولات الجارية في بنية النظام الدولي المعاصر اعادة تشكيل انماط القوة، اذ لم يعد الجيوبولتيك رهين مفاهيم القوة الصلبة في بعدها العسكري، بل اصبح اطارا يشمل منظومة متكاملة من العناصر الجيواقتصادية والتكنولوجية والمعلوماتية والسياسية والثقافية والديموغرافية، وهنالك العديد من المؤشرات التي تدل على ان الصين قوة مؤثرة في العديد من المجالات بحكم موقعها الاستراتيجي وحجمها السكاني ونموها الاقتصادي ومؤسساتها العسكرية التي ادت الى امتلاك القدرة على طرح الاستراتيجيات الدولية، وفي هذا السياق برزت مبادرة الحزام والطريق الصينية بوصفها احد المشاريع الجيواقتصادية التي تهدف الى اعادة رسم التوازنات والتحالفات الجيوبولتيكية على نطاق اوراسيا بل العالم، وعليه اكتسب البحث اهمية متميزة وفق النظريات الكلاسيكية التي صاغت مفاهيم القوة العالمية خاصة نظرية قلب الارضHeartland لهالفورد ماكندر والاطار الارضيRimland لنيكولاس سبيكمان، الامر الذي استدعى العودة الى هذه الطروحات كونها الاسس النظرية للتطبيقات الجيوبولتيكية للممرات البرية والبحرية في المبادرة والتي تهدف الى اعادة احياء طرق التجارة وربط شرق اسيا باوربا وافريقيا عبر شبكة من الممرات الاقتصادية والبنى التحتية الاستراتيجية، بما يكشف عن اطارا استراتيجيا جديدا في الفكر الجيوبولتيكي الصيني يجمع ما بين القوة البرية والبحرية، وبشكل يجسد رؤية الصين في اعادة تشكيل الجغرافية السياسية العالمية وفق ادوات نفوذ جيواقتصادية معاصرة تتلائم وطبيعة الوضع الدولي الراهن.

مشكلة البحث

تتلخص مشكلة البحث بتساؤل مفاده الى اي مدى تمثل مبادرة الحزام والطريق الصينية تكاملا وظيفيا وتطبيقا عمليا لنظريتي قلب الارضHeartland والاطار الارضيRimland، وما دور هذه النظريات في تفسير الفكر الجيوبولتيكي الصيني الذي يركز على البعدين القاري والبحري وانعكاسات ذلك على اعادة تشكيل النظام الدولي وتعطيل استراتيجيات الاحتواء الدولية المعاصرة.

فرضية البحث

ينطلق البحث من فرضية علمية رئيسة تشير الى ان مبادرة الحزام والطريق الصينية بمساراتها البرية والبحرية لا تتقاطع مع النظريات الجيوبولتيكية الكلاسيكية، بل تمثل اعادة توظيف معاصرة بتكامل نظريتي قلب الارضHeartland والاطار الارضي Rimland من خلال دمج قلب الارض بالأطراف البحرية عبر ادوات نفوذ جيواقتصادية وظيفية طويل الامد، تمهد الى تعزيز النفوذ الصيني وتقلص سيطرة القوى الكبرى المنافسة للصين بغية اعادة تشكيل النظام الدولي.

أهمية البحث

تنبع اهمية البحث من خلال تقديم مقاربة جيوبولتيكية لمبادرة الحزام والطريق وفق نظريتي قلب الارضHeartland لماكندر والاطار الارضي Rimland لسبيكمان، بغية الكشف عن دور النظريات الجيوبولتيكية الكلاسيكية في تفسير الظواهر والمشاريع الدولية المعاصرة، فضلا عن تفسير السلوك الجيوبولتيكي المعاصر للصين وبيان اليات توظيفها لهذه النظريات بشكل مباشر او غير مباشر كونها انموذجا جديدا لممارسة النفوذ العالمي، فضلا عن تداعياتها على التوازنات والتحالفات الاقليمية والدولية في مناطق العبور الحيوية مثل اسيا الوسطى والشرق الاوسط.

هدف البحث

يهدف البحث الى تحليل البنية المكانية لمسارات مبادرة الحزام والطريق الصينية، كونها تطبيقا عمليا لنظريتي قلب الارض Heartland لماكندر والاطار الارضي Rimland لسبيكمان والتي تسعى من خلالها الصين الولوج الى قلب الارض والسيطرة على الاطراف الساحلية، بغية تجاوز استراتيجيات التطويق والاحتواء للقوى الاقليمية والدولية.

منهج البحث

اعتمد البحث على المنهج التحليلي منهجا رئيسا لتحليل المبادرة ودورها في رسم التوجهات الاستراتيجية للصين، من خلال مقارنة الطروحات الكلاسيكية بالتطبيقات المعاصرة لبيان مدى اندماج المبادرة مع مفاهيم السيطرة العالمية البرية والبحرية على حد سواء.

هيكلية البحث

يتضمن البحث ثلاثة محاور رئيسة ناقش المحور الاول الاطار النظري، متضمنا نظرية قلب الارضHeartland لهالفورد ماكندر والاطار الارضيRimland لنيكولاس سبيكمان ومبادرة الحزام الطريق، في حين ناقش الثاني التطبيقات الجيوبولتيكية لقلب الارضHeartland والاطار الارضيRimland على مبادرة الحزام والطريق، واقتصر المحور الثالث على مبادرة الحزام والطريق والاستراتيجيات الدولية المعاصرة.

حدود البحث المكانية والزمانية

تتمثل الحدود المكانية للبحث بمسارات مبادرة الحزام والطريق البرية والبحرية عبر الكتلة الاوراسية قلب الارضHeartland والاطار الارضيRimland الذي يؤكد على نقاط الارتكاز الاستراتيجية، اما الحدود الزمانية فهي تتضمن فترات تاريخية ترجع الى صياغة النظريات الجيوبولتيكية الكلاسيكية(ماكندر 1904 وسبيكمان 1944) على ان عام 2013 تاريخ الاعلان الرسمي للمبادرة اتخذ اساسا لتتبع مراحل تطور المشروع وتحليل الاستراتيجيات الدولية المعاصرة للمبادرة.

اولا – الاطار النظري

من منطلق الانتقال من العام الى الخاص ومن الاسس النظرية للجغرافية السياسية الى التطبيق العملي للجيوبولتيك، تطلب البحث تحديد الاطار النظري للنظريات الكلاسيكية ماكندر وسبيكمان كونهما تمثل منطلق الصراع العالمي سابقا، بغية منح مبادرة الحزام والطريق ترتيبا يسمح بتطور الفكر الجيوبولتيكي الصيني المعاصر كون المبادرة مشروع جيواقتصادي تتبناه الصين بشكل يعكس عمق التوظيف العملي الجيوبولتيكي بالجمع بين اراء ماكندر وسبيكمان بما يتناسب وطبيعة الوضع الدولي الراهن وعناصر القوة الجيواقتصادية الصينية

1 – نظرية قلب الارض Heartland لهالفورد ماكندر

طرح هالفورد ماكندر الجغرافي البريطاني نظريته الجيوبولتيكية في مقالة حول المحور الجغرافي للتاريخ عام 1904، اذ يؤكد ماكندر على ان الوضع الجيوبولتيكي الافضل لكل دولة هو الوضع المتوسط المركزي، والمركزية مفهوم نسبي يمكن ان يتبدل مع كل سياق جغرافي محدد، فالقارة الاوراسية من وجهة النظر الكونية تقع في مركز العالم، ويقع في مركزها قلب العالم Heartland وهو تجمع الكتل القارية للاوراسيا، وهذا هو راس الجسر الجغرافي الاكثر ملائمة للسيادة على العالم باسره. (دوغين، 2004،ص86).

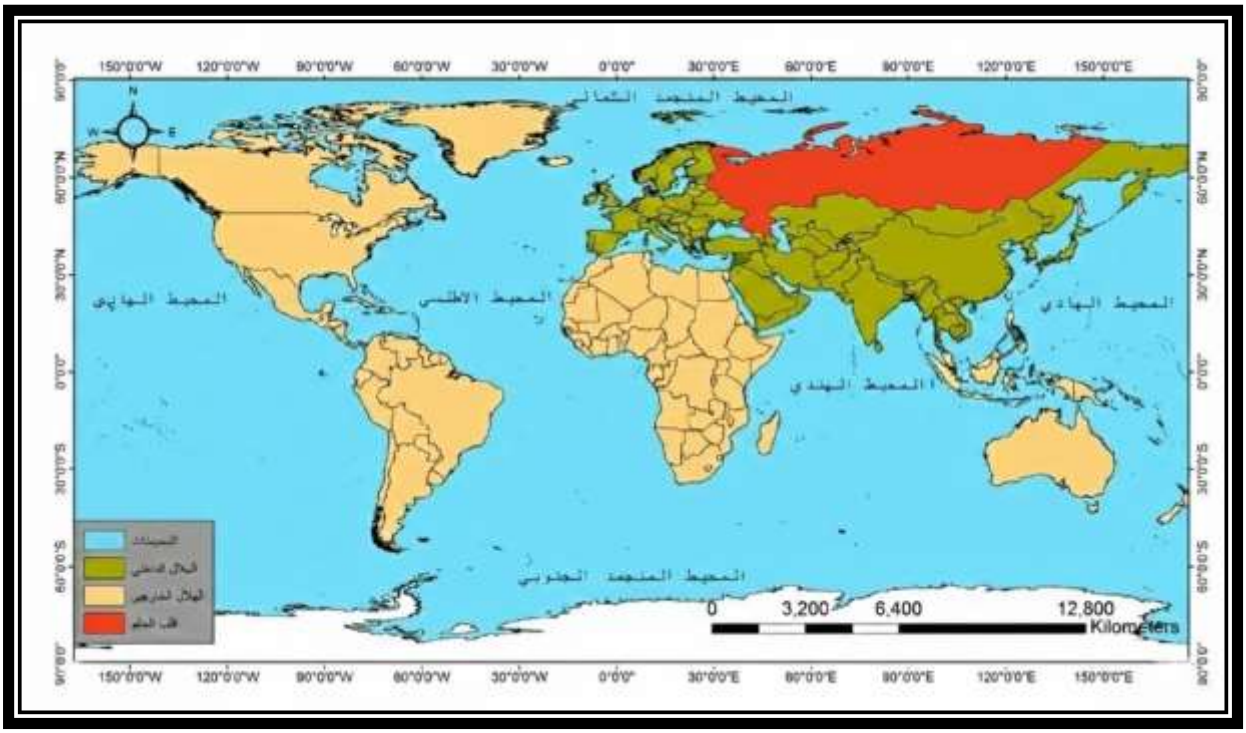
وتمتد منطقة القلب من شرق سيبيريا الى نهر الفولغا واسيا الوسطى غربا ومن جبال الهملايا جنوبا الى القطب الشمالي، وتحيط بمنطقة القلب كما صورها ماكندر اقليم هامشي او هلال ممتد من غرب اوربا مرورا بالبحر المتوسط وافريقيا وصولا الى جنوب شرق اسيا والصين، وهناك نطاقا اخر يعرف بالهلال الخارجي ويشمل الأمريكيتين واستراليا(العالم الجديد) ينظر الخارطة (1) ويمكن تلخيص نظرية ماكندر بالاتي:

- من يسيطر على شرق اوربا يتحكم في قلب الارض.
- ومن يسيطر على قلب الارض يتحكم في جزيرة العالم.
- ومن يسيطر على جزيرة العالم يتحكم في العالم كله. (حسين، 1996،ص70–71).

واشار ماكندر الى ان بإمكان القوة التي تحكم قلب العالم سواء كانت المانيا او الاتحاد السوفيتي السابق او الصين لاحق ان تنافس بنجاح الدول البحرية وان تتغلب عليها، ولم تمضي احد عشر سنة على اراء ماكندر الجيوبولتيكية حتى اكد (فيرجريف جيمس) في كتابه الجغرافية والسيطرة العالمية عام 1915 بقوة الصين وانها في موقع جغرافي متميز للسيطرة على داخل اوراسيا، وعند اعادة صياغة اراء ماكندر الجيوبولتيكية عام 1943 اضاف للأهمية الجيوبولتيكية لقلب الارض Heartland من الاعتماد

على الموقع والتكتل الارضي للقوى القارية الى الاعتماد على حجم السكان والعمران والصناعة والموارد والخطوط الخلفية لحركة النقل، اذ رأى ماكندر ان تطور وسائل النقل البرية خاصة سكك الحديد سيحول قلب الارض من منطقة معزولة الى مركز ثقل جيوبولتيكي عالمي، وبعد كل ما قيل عن اراء ماكندر ان هناك احداثا دارت وتدور منذ عام 1943 وحتى انهيار الاتحاد السوفيتي السابق، برزت الصين في الصراعات العالمية بعد تحولها الى قوة كبرى وفق قدراتها التي تتيح لها امكانية السيطرة او التحكم في قلب العالم Heartland ومن ثم Heartland الاسيوي بشكل خاص(رياض،2012،ص62-66).

خارطة (1) نظرية قلب الارضHeartland لهالفورد ماكندر



Source / Mackinder . H.J. The Geography pivot of History. The Geographical Journal. No4 .1904.

2 – نظرية الاطار الارضيRimland لنيكولاس سبيكمان

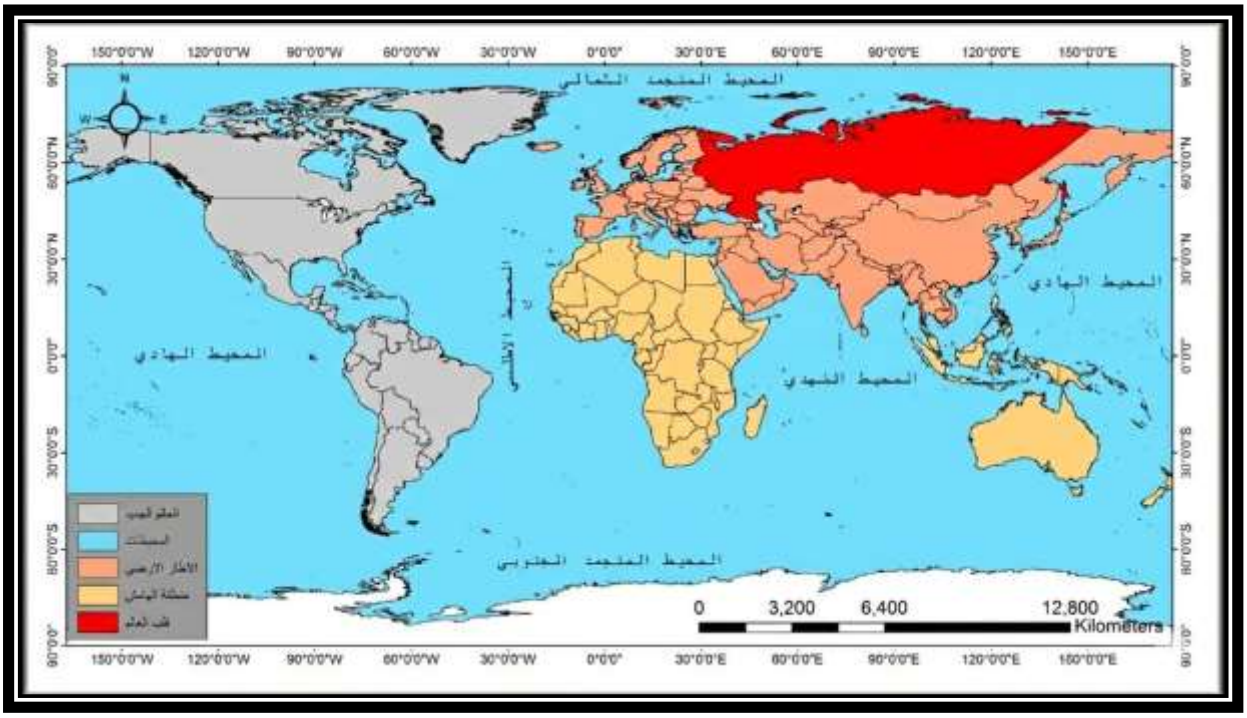
من النظريات الجيوبولتيكية الكلاسيكية ولقد تأثر سبيكمان الى حد كبير بنظرية ماكندر، وتوصل الى استنتاجات تخالف اراء ماكندر، اذ قلل من اهمية قلب الارضHeartland الذي اشار اليه ماكندر وتصور بدلا منه اقليم الهلال الداخلي في نظرية ماكندر، والذي اطلق عليه النطاق الساحلي او الاطار الارضيRimland على اعتبار ان الدول التي يضمها هذا الاطار يحتوي على اكثرية سكان العالم وموارده، وقد عبر سبيكمان عن هذا الاطار بمنطقة الارتطام بين القوى البحرية والبرية(هارون،1998،ص334). وانها مفتاح السياسة العالمية والتي تضم اوربا البحرية(الغربية) والشرق الاوسط والهند وجنوب شرق اسيا والصين، ينظر الخارطة (2) وهذا الاطار يضم عدد كبير من السكان

ومصادر الطاقة، اضافة الى استخدام البحر كخطوط حركة اساسية للتجارة والحرب، وفي الحقيقة فان سبيكمان يتبنى اراء ماكندر لكنه يعكس النتائج بقوله:

- من يحكم الاطار الارضي يحكم اوراسيا.
- ومن يحكم اوراسيا يتحكم في مصير العالم.

بمعنى اخر من يبسط سيطرته على الاطار الارضيRimland يتمكن من السيطرة على قلب الارضHeartland، واذا ما تمكنت دولة واحدة من السيطرة على قلب الارض يصبح بإمكانها السيطرة على العالم، ومن جهة اخرى فان قلب الارضHeartland وفقا لآراء سبيكمان يعد قلبا ميتا لأنه حبيس الاطار الارضيRimland من جهة والتندرا والمحيط القطبي من جهة اخرى(علبي،1989،ص364-366).

خارطة (2) نظرية الاطار الارضيRimland لنيكولاس سبيكمان



.Source / Spykman. N.J . The Geography of Peace. New York. 1944

وقد اشار سبيكمان الى ان تصنيع الهند والصين يمكن ان يهدد منطقة القلب في المستقبل وبشكل خاص الصين فهي دولة تتمتع بموقع استراتيجي ومساحة كبيرة وحجم سكاني كبير ومطلة على البحار (هارون،1998،ص336).

ولهذا عند التطرق الى منطقة الهند والمحيط الهندي فان سبيكمان يتوقع ان تتحول كل من الصين والهند الى قوتين منفصلتين، متصلتين ببعضهما عبر الاراضي المنخفضة في شبه جزيرة الهند الصينية وبحريا حول المياه الجنوبية وسنغافورة ، او جويا، ولكنهما ستكونان بلا شك في وقت قريب قوى كبرى، وقد تطورت الصين بشكل كبير وهو الامر الذي وصل بها الى قوة عالمية، لكن الامر يختلف بالنسبة للهند لان الهند ما زالت تبذل جهودا في سبيل التنمية لكي تكون قوة مهمة في منطقة المحيط الهندي(حجازي،1997،ص306). ومن انماط بناء القوة في الوقت الراهن التكتلات الاقتصادية والعسكرية، وهذا ما ذهبت اليه الولايات المتحدة الامريكية بأنشائها حلف شمال الاطلسي وغيرها من التحالفات العسكرية مع الدول الاسيوية بهدف فرض سيطرتها على الاطار الارضي، والصين ليست ببعيدة عن هذه التحالفات لاسيما بريكس وشنغهاي.

3- مبادرة الحزام والطريق

اطلق الرئيس الصيني (شي جين بينغ) في عام 2013 مشروعا اقتصاديا استراتيجيا غير مسبوق، وهو مشروع البناء المشترك الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين والمعروف باسم الحزام والطريق، ولم يكن (شي جين بينغ) اول من اطلق المبادرة، فقد سبقه رئيس الوزراء الصيني الاسبق (لي بنغ) خلال جوله في دول اسيا الوسطى عام 1994 وافكار مماثلة راودت اليابان والهند والاتحاد الاوربي (مخلوفي،2017،ص177).

تعد مبادرة الحزام والطريق من المبادرات الاقتصادية التي جاءت على غرار طريق الحرير التجاري التاريخي الذي كان يربط الصين تجاريا بالعالم، وتسعى الصين الى اعادة بناء هذا الطريق تحت مسمى طريق واحد وحزام واحد او مبادرة الحزام والطريق التي يمكن ان تربط الصين بطرق تجارية بحرية وبرية مع مختلف ارجاء قارة اسيا ومنها الى كل من قارتي اوربا وافريقيا(الكتبي،2023،ص361).

ومن المرتكزات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية انها تقوم على فلسفة تتجاوز المفهوم الجغرافي التقليدي لمشروعات التعاون الاقليمي، بمعنى انها لا تستند الى تعريف جغرافي مغلق ضمن اقليم جغرافي واحد، بل العكس فقد استندت المبادرة على نطاق جيوستراتيجي يضم اكبر عدد من الدول واكبر عدد من الاقاليم الجغرافية (شرق اسيا، جنوب شرق اسيا، وسط اسيا، الشرق الاوسط، وسط اوربا)، كما انها تقوم على الربط بين التجارة والتنمية مما يكسبها اهمية خاصة بالنسبة لاقتصاديات الدول النامية(مخلوفي،2017،ص178).

اما الاهداف الاستراتيجية بإطارها العام فهي تسعى الى تحقيق غايات شكلية عامة تراها الصين ضرورية في ظل النظام الدولي الحالي، فهي طريقا للتعاون الاقتصادي المشترك وبالتالي تحقيق التنمية والازدهار وتعزيز التفاهم والثقة المتبادلة ودفع التعاون العملي في جميع المجالات، اما المضمون الحقيقي للأهداف الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق تتعلق بالربط الجغرافي العالمي وفق نظرية جيوستراتيجية ترتكز على عناصر القوة الجيواقتصادية الصينية بغية اختراق قارات اسيا واوربا وافريقيا، وبهذا الربط سيتم دمج الاقتصادات المتقدمة مع الاقتصادات الاسيوية النشطة وما بينهما الاقتصادات النامية طبعا(مضخور،2016،ص197-198).

ولطالما تعد مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروعا جيوستراتيجيا شاملا، الا ان هذا المشروع له جذوره الجيوتاريخية في الفكر الجيوبولتيكي الكلاسيكي كنظرية قلب الارض Heartland لهالفورد ماكندر ونظرية الاطار الارضيRimland لنيكولاس سبيكمان، اذ ان التوظيف الجيوبولتيكي الصيني لهذه النظريات يتطابق مع محاور مبادرة الحزام والطريق البرية والبحرية على حد سواء، ناهيك عن ان المبادرة تعتمد على عناصر القوة الجيواقتصادية بدلا من عناصر القوة الصلبة لا سيما العسكرية منها، وهذا ما سيتم التطرق اليه في المحور الثاني من خلال النظريات الكلاسيكية وتطبيقاتها الجيوبولتيكية على الممرات البرية والبحرية للمبادرة انطلاقا من ضرورة فهم المبادئ والاسس الجيوبولتيكية الكلاسيكية التي يمكن ان تقودنا لتفسير طبيعة التفاعل القائم بين البر والبحر طبقا للفكر الجيوبولتيكي المعاصر، وهذا يكشف لنا ان مبادرة الحزام والطريق الصينية يمكن ان تعد بمثابة تطبيقا واقعيا لربط قلب الارضHeartland طبقا لنظرية ماكندر بالأطراف البحرية او الاطار الارضيRimland وفق اراء سبيكمان الجيوبولتيكية، فالبعد القاري للمبادرة يتطابق واراء ماكندر، وطريق الحرير البحري والموانئ الاستراتيجية يتطابق واراء سبيكمان.

ثانيا – التطبيقات الجيوبولتيكية لقلب الارضHeartland والاطار الارضيRimland على مبادرة الحزام والطريق

1 – نظرية قلب الارض وتطبيقاتها الجيوبولتيكية على الممرات البرية

يمكن النظر الى مبادرة الحزام والطريق بوصفها تطبيقا معاصرا لآراء ماكندر، اذ ترتكز الاستراتيجية الصينية المعاصرة في توظيف نظرية قلب الارض لهالفورد ماكندر على منطقة محورية تمثل اعادة الاعتبار للفضاء الاوراسي، بمعنى اخر الارتكاز على قلب العالم الاوراسي بوصفه مجالا حيويا استراتيجيا والذي يشهد تطابقا جغرافيا مع اراء ماكندر لقلب الارض عبر شبكة برية من ممرات النقل الاقتصادية.

وتقوم الاستراتيجية الصينية المعاصرة لمشروع مبادرة الحزام والطريق على استدعاء التاريخ والجغرافيا لإرساء شبكة من العلاقات الاقتصادية مع دول اسيا واوربا وافريقيا، ويشير الحزام البري الى طريق الحرير القديم الذي كان ينطلق من المدن الصينية عبر جنوب اسيا ووسطها ليصل الى مدن وموانئ الشرق الاوسط ووسط اوربا. ينظر الخارطة (3). وعموما برزت الصين كقوة عالمية في الالفية الثالثة وفقا لتنبؤات العديد من علماء الجيوبولتيك واثبتت حضورها الجيواقتصادي على المسرح العالمي، لان المشروع بطريقه البري والبحري يؤسس لعلاقات ارتباطية متبادلة بين الصين ودول العالم، ويتضمن ايضا اقامة بنى تحتية وممرات اقتصادية تمتد عبر عدة دول اسيوية واوربية ومناطق صناعية على طول انابيب نقل الطاقة الى اراضي الصين(عباس،2024،ص304). والممرات البرية يبلغ عددها ستة وهي:

أ – الجسر البري–الاوربي الجديد الذي يمتد من غرب الصين الى غرب روسيا.

ب – ممر الصين–منغوليا–روسيا الذي يمتد من شمال الصين الى شرق روسيا.

ج – ممر الصين–اسيا الوسطى–اسيا الغربية الذي يمتد من غرب الصين الى تركيا.

د – ممر الصين–شبه جزيرة الهند الصينية الذي يمتد من جنوب الصين الى سنغافورة.

هـ – ممر الصين–باكستان الذي يمتد من جنوب غرب الصين الى باكستان.

و – ممر بنغلادش–الصين–الهند–ميانمار(بورما) الذي يمتد من جنوب الصين الى الهند (oneil 2017 p. 346).

وتتفرع هذه الممرات من ثلاث طرق برية رئيسة هي:

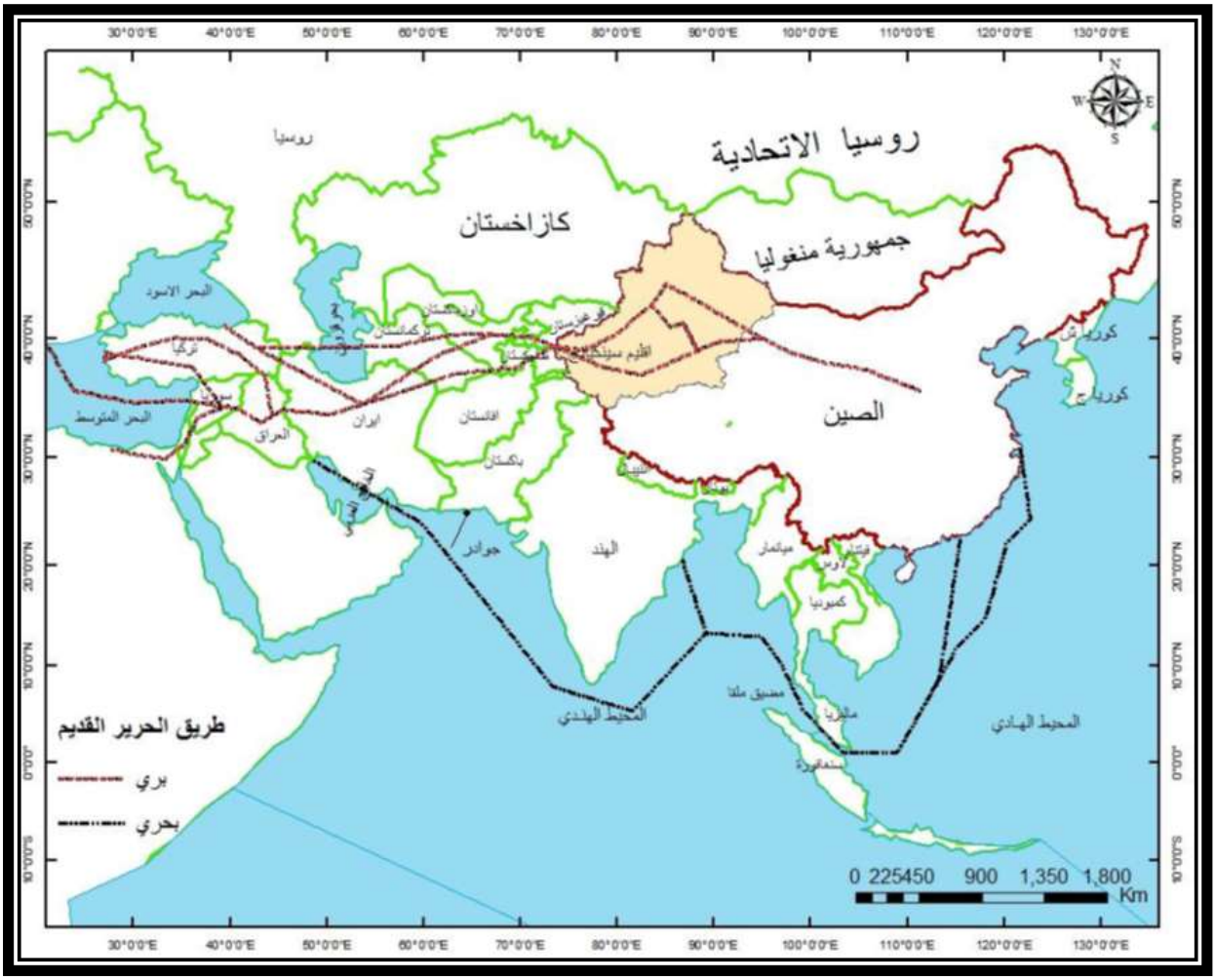
أ – طريق الحرير الشمالية وتمتد من الصين الى اوربا مرورا بسيبيريا جنوب روسيا نحو بحر البلطيق.

ب – طريق الحرير الوسطى وتمتد من الصين عبر اسيا الوسطى مرورا بإيران وشبه الجزيرة العربية وصولا الى اوربا.

ج – طريق الحرير الجنوبية وتمتد من الصين جنوب اسيا وصولا الى الهند (مخلوفي،2017،ص179).

وعند استقراء الافكار التي وضعها ماكندر نلاحظ ان منطقة اسيا الوسطى تقع ضمن منطقة قلب الارض التي حددها ماكندر عام 1904 اي انها جزء من القلب الحيوي الذي يحتوي على موارد متنوعة كالنفط والغاز الطبيعي، وانها الجسر الارضي الذي يربط جنوب شرق اسيا من جهة واوربا وافريقيا من جهة اخرى، كما ان منطقة اسيا الوسطى على تماس مباشر مع منطقة الهلال الداخلي التي حددها ماكندر(سعيد،2012،ص16) والتي تعرف بالاطار الارضي عند سبيكمان.

خارطة (3) طريق الحرير القديم



المصدر/ اياد جاسم جبر، عبدالامير عباس الحيالي، مبادرة الحزام والطريق الصينية ودور اقليم سينكيانج فيها، مجلة ديالى، جامعة ديالى، العدد 86، 2020، ص 6.

وبناءا على ما تقدم فان الفكر الجيوبولتيكي الصيني المعاصر يهدف للسيطرة على قلب الارض من خلال الطرق الرئيسة المذكورة انفا، لاسيما الجسر القاري الاوراسي (طريق الحرير الشمالية) الذي ينطلق من الصين وصولا الى روتردام في هولندا ودويسبورغ في المانيا، وكذلك الحال بالنسبة لطريق الحرير الوسطى وهذا الطريق يعد بمثابة التطبيق العملي لكسر العزلة الجغرافية لقلب الارضHeartland عبر اسيا الوسطى وبشكل خاص دول كازخستان واوزبكستان وتركمانستان وهي دول حبيسة تسعى الصين لتحويلها الى دول مرور باتجاه مناطق جغرافية اخرى.

ومن هنا بدأت الصين اتخاذ خطوات متسارعة في عملية انشاء شبكة من السكك الحديد ومد شبكات انابيب النفط والغاز الطبيعي وخطوط نقل الطاقة الكهربائية، فضلا عن تطوير البنية التحتية

للدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق بشكل عام ودول اسيا الوسطى بشكل خاص لتعزيز التواصل بين الصين ودول العالم المختلفة(محمود،2022،ص897).

كما اتجهت الصين الى بناء علاقاتها مع هذه الدول على مستويين الاول من خلال عقد اتفاقيات ثنائية مع كل منها، ومعظم هذه الاتفاقيات تدور حول التعاون الاقتصادي، كما انها ركزت على الاستثمار في قطاع النفط والغاز الطبيعي وانشاء شبكات انابيب لنقل النفط والغاز الطبيعي من هذه الدول الى الصين، اما المستوى الثاني فهو المستوى الجماعي الذي يتمثل في انشاء مجموعة شنغهاي وبريكس لتعزيز نطاق التجارة البينية وحل المشكلات الحدودية التي كانت قائمة مع الصين، كما تم تحقيق التوازن بين النفوذ الصيني والروسي في دول اسيا الوسطى، وفي الوقت ذاته تحقيق المصالح الاستراتيجية الصينية المتمثلة بضمان استمرار تدفق احتياجاتها من النفط والغاز الطبيعي بوصفها منافسا للولايات المتحدة الامريكية في المستقبل، وبذلك ان دول اسيا الوسطى تشكل معبرا محوريا بالنسبة للصين الى اوربا وغرب اسيا ولا يمكن تجاوزها او الاستغناء عنها، ولا يمكن للصين ايضا تنشيط دورها بعيدا عن التعاون مع دول اسيا الوسطى(سعيد،2012،ص84-85).

ولهذا الرؤية الجيوبولتيكية الصينية المعاصرة تهدف الى خلق الاعتماد المتبادل عن طريق شبكات السكك الحديدية وربط اقتصاد دول اسيا الوسطى التي تعد جزء من اقليم قلب الارض Heartland بالمركز الصناعي الصيني، بغية تحويل قلب الارض الى مركز الثقل الجيوستراتيجي في حركة التجارة العالمية وتحويل اليابسة الى منافسا حقيقيا للبحر، بسبب الربط السككي للقطارات فائقة السرعة وتسريع حركة النقل عبر اليابس الاوراسي، وهذا يؤكد اراء ماكندر الجيوبولتيكية بان السكك الحديدية ستمنح للقوة البرية عناصر التفوق على القوى البحرية، ناهيك عن غنى المنطقة بمصادر الطاقة لا سيما احتياطي النفط والغاز الطبيعي وخاصة في بحر قزوين واسيا الوسطى.

وبما ان طرق التجارة والممرات الاقتصادية سواء سكك الحديد او شبكات نقل مصادر الطاقة تقع ضمن قلب العالمHeartland وبشكل خاص في اسيا الوسطى فان هذه المنطقة ستصبح عصية على القوى الخارجية وهذه يتيح للصين عناصر قوة جيوبولتيكية في مواجهة القوى المنافسة لها لا سيما الولايات المتحدة الامريكية، بسبب استقطاب الصين لحليفها روسيا الاتحادية التي تعتبر اسيا الوسطى مجالها الحيوي من خلال منظمة شنغهاي وبريكس ومجلس الامن التابع للأمم المتحدة في محاولة لجعل التحالف الصيني الروسي بمثابة الكتلة القارية التي يمكن ان تسيطر على قلب العالم، رغم ادراك الولايات المتحدة الامريكية لأهمية المنطقة في ظل تزايد اعتماد دول اسيا الوسطى على الصين التي تمتلك عناصر قوة جيواقتصادية تستطيع من خلالها العمل على تنمية هذه الدول اقتصاديا مقابل استمرار تدفق امدادات النفط ولغاز الطبيعي.

ان تغلغل النفوذ الصيني عبر السكك الحديدية الى سنكيانج – تركستان الصينية التي تعد البوابة الى قلب الارض والنفوذ الصيني الى التبت وكوريا وفيتنام يعبر عن قوة كبيرة من قوى الاطار الارضي في اتجاه الداخل، وهذا ما اشار اليه ماكندر عام 1904 الى امكانية نمو القوى الصينية صوب الداخل، وان نطاق الهضاب الشاسعة والجبال العالية والصحاري الواسعة في منغوليا والتبت وحوض تاريم وجبال كون لون وغيرها تعد عائقا طبيعيا امام منافسة القوى الاخرى، وبذلك فان الصين هي الدولة الوحيدة من دول الاطار التي يمكن ان تتوسع داخليا على خطوط الانتقال والحركة الى مساحات كبيرة بينما لا يمكن لاوربا ان تتوسع في الاراضي المقابلة لها من الداخل لأنها تقع تحت الضغط المباشر لقلب الارضHeartland والقوى الروسية الاتحادية(رياض،2012،ص80).

فضلا عن ذلك ان اوربا الشرقية ووسطها تعد نقطة محورية لقلب الارض وبدأت الصين اهتمامها المتزايد من خلال الاستثمار في البنى التحتية والموانئ الجافة وصولا الى الربط السككي مع اوربا الغربية، بما يؤسس للصين الوصول المنتظم الى اسواق اوربا دون المرور بالقوة البحرية بتقليل الاعتماد على البحار والمضائق التي تقع تحت تأثير سيطرتها.

2 – نظرية الاطار الارضي وتطبيقاتها الجيوبولتيكية على الممرات البحرية

على الرغم من التحديات الجيوبولتيكية التي وضعها ماكندر حول الهلال الداخلي التي تحيط بقلب الارض، يتضح ان الفكر الجيوبولتيكي الصيني المعاصر يتبنى رؤية سبيكمان للاطار الارضيRimland الذي يمثل الهلال الداخلي عند ماكندر، اذ تسعى الصين الى تعزيز وجودها البحري في المحيطين الهندي والهادي وتطوير البنية التحتية الخاصة بالقواعد البحرية والموانئ، بمعنى اخر تهدف الصين من خلال المبادرة الى عملية تحول جيوستراتيجي يجمع ما بين محاولات السيطرة البرية الاوراسية والسيطرة البحرية بشكل يستند على مبادى الجيوبولتيك الكلاسيكي.

وعليه يعد الطريق البحري المكون المحوري الثاني لمبادرة الحزام والطريق الذي يتضمن ممرات بحرية تربط الصين بالعالم الخارجي، ويتفرع هذا الطريق الى فرعين هما:

أ – الطريق البحري الغربي ويمتد من بحر الصين نحو المحيط الهندي مرورا ببحر العرب والبحر الاحمر وصولا الى البحر المتوسط.

ب – الطريق البحري الجنوبي ويمتد من بحر الصين الجنوبي نحو جنوب المحيط الهادي(مخلوفي،2017،ص179).

وهنا يتضح ان الفكر الجيوبولتيكي الصيني يهدف عمليا الى دمج نظرية قلب الارض لماكندر مع نظرية الاطار الارضي لسبيكمان ضمن اطار تكاملي جديد، لان الاطار الارضي يعد المنطقة التي تحيط بقلب الارض وتفصل بين قلب الارض والبحار والمحيطات، وهنا تهدف الصين وفق فكرها الجيوبولتيكي المعاصر الى ربط قلب الارض الماكندرية بالاطار الارضي بشبكة من الممرات البرية السالفة الذكر بغية اعادة احياء السيطرة الوظيفية على قلب اليابسة ومن ثم كسر حلقة الاحتواء الاستراتيجي البحري من قبل القوى المنافسة لها. وعند اسقاط هذه الطرق البحرية والبرية على حد سواء على الخريطة الجيوبولتيكية يتضح انها تتطابق مكانيا مع مجمل الاطار الارضي او الساحلي عند سبيكمان والممتد من شرق اسيا ثم جنوب شرق اسيا وجنوب اسيا والشرق الاوسط وصولا الى اوربا، وذلك عبر التحكم في عقد الاتصال البحرية من دون التدخل العسكري.

ولهذا دعا سبيكمان الولايات المتحدة الامريكية الى التواجد في منطقة الاطار الارضي بإنشاء قواعد عسكرية وبحرية في المنطقة وفق نظرية الاطار الارضي Rimland بهدف تشكيل منطقة عازلة حول روسيا في ذلك الوقت، وفي كتابه رقعة الشطرنج الكبرى اكد بريجنسكي على اهمية المنطقة وفق المفهوم الماكندري كونها حلقة الوصل بين اوربا واسيا(العيسى،2017،ص156).

فالممر الاقتصادي الصيني الباكستاني الذي يمتد من غرب الصين الى ميناء جوادر على بحر العرب يعد التطبيق الابرز لنظرية سبيكمان وكذلك الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين وشبه الجزيرة الهندية وتحديدا يربط جنوب الصين بدول جنوب شرق اسيا عبر السكك الحديدية لا سيما فيتنام ولاوس وكمبوديا وتايلاند وميانمار وماليزيا(محمد،2024،ص590).انما يشير الى ان هذه الدول تعد جزءا من اقليم الاطار الارضي Rimland وهي بمثابة اطراف بحرية لها امتداداتها القارية في قلب الارض، وبالتالي حققت الصين تكاملا بنيويا بين القلب والاطار الارضي وتامين السيطرة عبر شبكة من الممرات البرية والبحرية بما يضمن للصين وجود دائمي في اقليم الاطار الارضي وتحويله من منطقة تهديد الى منطقة نفوذ بشكل يحيد القوى البحرية على التأثير في هذه الدول.

وبرزت مجموعة من المدن والموانئ الرئيسة ضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية منها كياوكبيو في ميانمار وجاكرتا وجزيرة باتام في اندونيسيا وكوانتان في ماليزيا وميناء جوادر في باكستان وكولومبو وهامبانتوتا في سريلانكا، فضلا عن قاعدة جيبوتي والتواجد العسكري بالقرب من البحر الاحمر ومومباسا في كينيا وبيرايوس في اليونان(Ehteshami 2018.p196).

وبناءا على توزيع المدن والموانئ التي يمر بها طريق الحرير البحري نجد ان المسار الاول الذي يبدا من الساحل الصيني الغربي الى ميناء جوادر الباكستاني الغير بعيد عن الحدود الايرانية وبعد تحديد الجزء المهم من هذا المسار يتبين ان الطريق سيؤمن مسارات التجارة البحرية الصينية عبر ايجاد منفذ نحو للشرق الاوسط وشرق افريقيا ثم سواحل اوربا، مما يجعله مسارا متميزا مقارنة بطريق ملقا (ماليزيا–

اندونيسيا) وهنا يبرز المحيط الهندي بوصفه احد اهم فضاءات الارتكاز الجيوبولتيكي عند سبيكمان، لما يمثله من اهمية جيوستراتيجية في التحكم بحركة التجارة العالمية.

اما الخط الثاني يربط الموانئ الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادي ويهدف المشروع لتحقيق التكامل بين تلك الدول، ففي اسيا توفر المبادرة فرصة لاحتفاظ الصين بقدرتها على التحكم في تدفق التجارة الاسيوية وتشارك الفرص التنموية المشتركة لتسريع عجلة التعاون في مجال الطاقة ونقل الثروات والموارد والسلع والافراد، فضلا عن دعم الاستقرار السياسي والثقافي فهو ليس طريق تجاري فحسب بل معبر ثقافي ايضا، اذ ان جوهره يتسم بالانفتاح الشمولي وتنمية التعدد الثقافي حول العالم، ناهيك عن ما تمثله المبادرة في اسيا بتطوير البنى التحتية المتقدمة والتي ترتبط بالسكك الحديد والمطارات والموانئ ومحطات الطاقة ومد الممرات الاقتصادية التي تربط الصين بأسيا الوسطى عن طريق البر وبالهند وجنوب شرق اسيا عن طريق البحر وبناء شبكة انابيب تمتد من ميناء جوادر الباكستاني حتى غرب الصين لتقليل كلفة نقل الطاقة وفترتها الزمنية من 12 الف كم عبر البحر الى 3 الاف كم، اضافة الى مشروع الربط السككي بين جنوب الصين وماليزيا وسنغافورة 3 الاف كم، وميناء المياه العمية في سريلانكا وطريق طوله 873 كم سيربط الصين بالساحل التايلندي(عباس،2024،ص305).

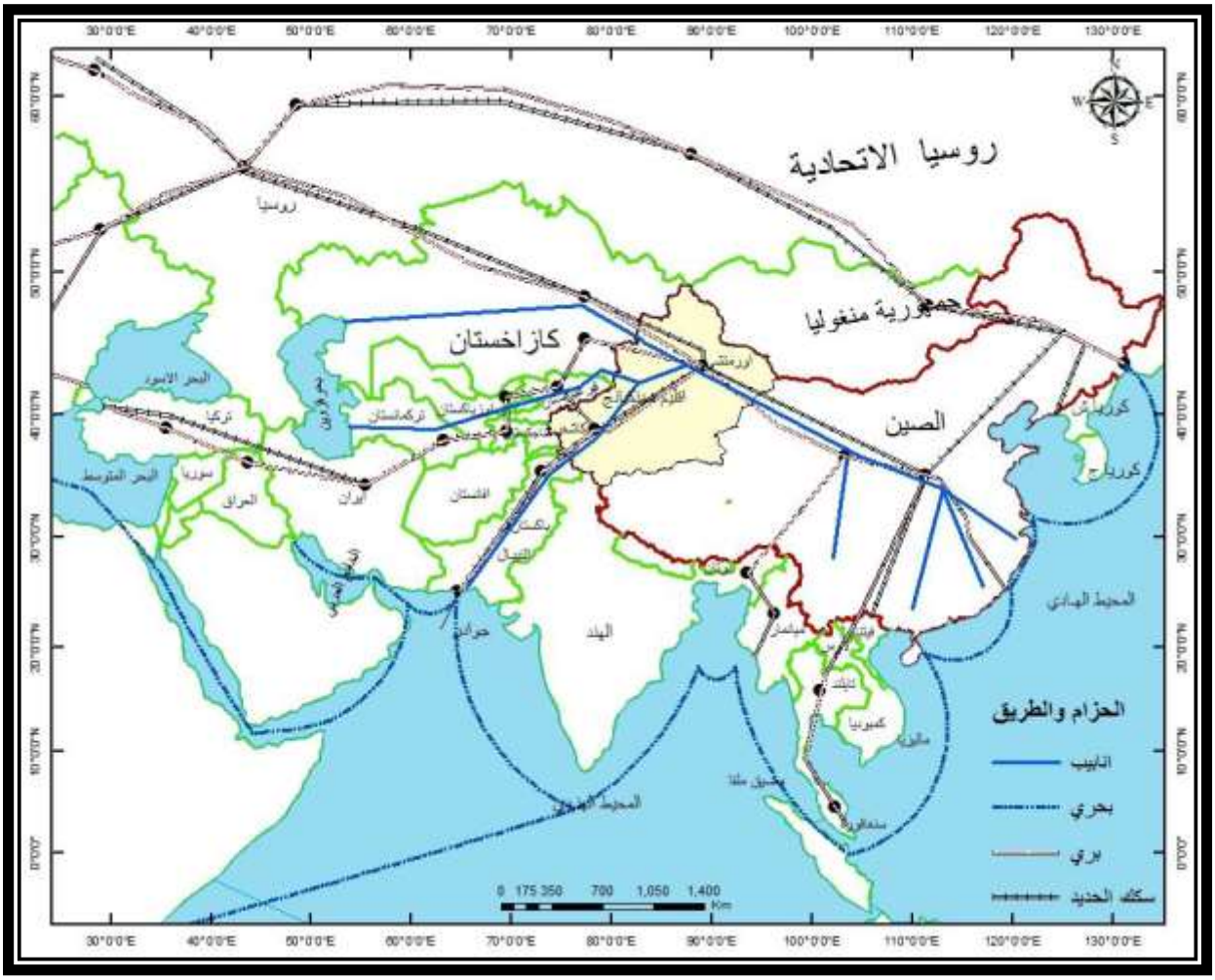
فضلا عن محاولة الصين للسيطرة غير المباشرة على المضائق الاستراتيجية باعتبارها نقاط الاختناق عند سبيكمان وانه لا يمكن تحقيق السيطرة على الاطار الارضي دون التحكم بها، وهنا تبرز نقطة ضعف جيوبولتيكية خاصة مضيق ملقا التي تعتمد عليه الصين في تامين عبور وارداتها النفطية، وهو ما تحاول معالجته الصين من خلال ممراتها البديلة في ميانمار وباكستان (ميناء جوادر) ووصولا الى القرن الافريقي ميناء جيبوتي ثم الى البحر الاحمر وقناة السويس اعتمادا على عناصر القوة الجيواقتصادية الصينية والتي تتمثل بضخ الاستثمارات الكبيرة ادركا منها بأهمية السيطرة على الممرات البحرية والموانئ الاستراتيجية في نطاق الاطار الارضي.

كما يعد اقليم الشرق الاوسط نقطة وصل بين الاطار الارضي الاسيوي والاوربي والافريقي ويتجسد ذلك باتفاقيات استراتيجية مع دول الخليج العربية وايران سواء عن طريق الاستثمار في الطاقة او الربط السككي مع ايران، وينبغي الاشارة الى اوربا الغربية التي تمثل الامتداد النهائي للاطار الارضي عند سبيكمان فقد اتخذت الصين خطوات جيوبولتيكية للتواجد في هذا الامتداد من خلال ميناء بيرايوس في اليونان والاستثمار في ايطاليا والبلقان والربط السككي مع اوربا الوسطى وصولا الى هولندا والمانيا، طبقا لعناصر القوة الجيواقتصادية الناعمة كالقروض والاستثمار والمساعدات وتطوير البنى التحتية وتفعيل الاعتماد الاقتصادي المتبادل.

عليه يمكن ان نستنتج ان الصين تنفذ مبادرة الحزام والطريق في ضوء نظريتي قلب الارض والاطار الارضي بوعي مباشر او لا طبقا لمبادئ الفكر الجيوبولتيكي الكلاسيكي لكن بأدوات استراتيجية معاصرة تتناسب وطبيعة النظام الدولي الحالي، بمعنى اخر الانتقال من ادوات السيطرة الصلبة كالحروب والاحتلال والقواعد العسكرية الى ادوات السيطرة الجيواقتصادية كالاستثمار والقروض وتطوير البنى التحتية التي تعد اكثر التطبيقات المعاصرة لتنفيذ مبادرة الحزام والطريق الصينية.

واخيرا لا بد من الاشارة الى ان الفكر الجيوبولتيكي الصيني المعاصر يتضمن مسارا اخر ضمن مبادرة الحزام والطريق وهو طريق الحرير الرقمي، اذ ان فكرة هذا الطريق جاءت اطارا في الكتاب الابيض لمبادرة الحزام والطريق عام 2015 التي تؤكد على اهمية التجارة الرقمية وتوسيع شبكات الاتصالات، كونها اساسا للتبادل والتعاون المعلوماتي عبر تغلغل الشبكة الرقمية والشبكة اللاسلكية وشبكة الانترنت في العديد من الدول المستفيدة من المبادرة، وهذا ما تقوم به مؤسسات الاتصالات الصينية وعلى راسها تشاينا يونيكوم وتشاينا تيليكوم وتشاينا موبايل لتسريع بناء منظومات الاتصالات للدول التي تمر بها المبادرة، وكذلك ما قامت به شركتي هواوي وزد تي ايه وبشكل خاص الاتفاق الذي وقعته شركة هواوي مع باكستان عام 2017 لمد كابل من الالياف الضوئية بربط باكستان وجيبوتي وكينيا ويسمى باكستان شرق افريقيا كابل اكسبريس ويمتد شمالا نحو مصر وجنوبا الى دولة جنوب افريقيا(حميد،2022،ص108). ينظر الخارطة (4) الممرات البرية والبحرية لمبادرة الحزام والطريق الصينية.

خارطة (4) الممرات البرية والبحرية لمبادرة الحزام والطريق الصينية



المصدر/ اياد جاسم جبر، عبدالامير عباس الحيالي، مبادرة الحزام والطريق الصينية ودور اقليم سينكيانج فيها، مجلة ديالى، جامعة ديالى، العدد 86، 2020، ص 15.

ففي سياق الاستراتيجيات الدولية المعاصرة تسعى الصين الى توظيف المبادرة لتأكيد صعودها كقوة منافسة للولايات المتحدة الامريكية، فالبعض يضع المبادرة في اطار الاستراتيجية الرامية الى تطويق المحاولات الامريكية الرامية بدورها الى تطويق النفوذ الصيني، والرد على الاستراتيجية الامريكية القائمة على التوجه شرقا، وهنا تشير الصين ان المبادرة هي نتاج التعاون الدولي المشترك وليست اداة جيوبولتيكية ولا يجب النظر اليها من خلال عقلية الحرب الباردة، ورغم ذلك بعض الدول تنظر بتشكيك، لا سيما الولايات المتحدة الامريكية والهند واليابان واستراليا وبعض الدول الاوربية التي اعلنت اكثر من مرة انها تجري محادثات برامج مشتركة للبنية التحتية الاقليمية والدولية كبديل لمبادرة الحزام والطريق الصينية(عبدالله،2024،ص403-404).

وتبرز في هذا السياق جملة مخاوف سياسية وامنية للقوى الاقليمية والدولية تجاه الطريق البحري في ظل تنامي نفوذ الصين وتعزيز سيادتها في بحر الصين الجنوبي وبحر الصين الشرقي، الامر الذي يثير قلق دول الجوار خاصة فيتنام واليابان، يقابل ذلك تخوفات جيوبولتيكية لدى الولايات المتحدة الامريكية من اتساع النفوذ الاقتصادي الصيني عبر القارات الثلاث اسيا واوربا وافريقيا، وعليه تمثل مبادرة الحزام والطريق واحدة من اهم ادوات القوة الناعمة الصينية بما يسهم في بلورة دور صيني فاعل في نظام دولي يشهد تغيرا في بنيته الهيكلية التي اخذت معالمه ترتكز على الاقتصاد والمصالح المشتركة بعد ان كان للأيديولوجيات دور حاسم في رسم الاستراتيجيات والتوازنات والتحالفات الاستراتيجية، وعلى ضوء ذلك اتجهت السياسة الامريكية الى محاولات احتواء الصين واتضح ذلك من خلال (الاستراتيجية الامنية الجديدة) عام 2017 التي سعت من خلالها لتطوير علاقاتها مع دول جنوب شرق اسيا لاسيما الهند واندونيسيا وفيتنام وسنغافورة وكمبوديا، وتعزيز علاقاتها التجارية مع اليابان وكوريا الجنوبية ومع دول المحيط الهادي، وبناءا على ذلك فان محور اسيا وفق المنظور الامريكي يندرج في اطار سياسة احتواء النفوذ الصيني المتنامي(عباس،2024،ص310).

وبالمقابل تسعى الصين الى تحقيق التكامل الاستراتيجي بما يساعدها على ادارة المخاطر في المحيط الهندي باعتماد بعض ادوات القوة الناعمة والصلبة التي تتطلب التوازن بين الامن والسياسة والاقتصاد، وفهما عميقا للتهديدات والمخاطر الامنية المرتبطة بمبادرة الحزام والطريق، فهي تمزج بين التمويل والدبلوماسية والوجود الامني المحدود والتعاون الاقتصادي، ومع ذلك تبقى عرضة لتحديات خارجية ابرزها الولايات المتحدة الامريكية، وعدم الاستقرار في بعض المناطق والمخاطر الاقتصادية لتمويل المبادرة ، والاهم من ذلك المخاطر الجيوبولتيكية كصراعات النفوذ واستراتيجيات ملئ الفراغ مع الولايات المتحدة الامريكية والهند فالدولتان ترى ان الصين تتوسع على حساب نفوذهما، ناهيك عن التوترات الاقليمية في جنوب اسيا كالهند ضد مشاريع الصين في باكستان وسريلانكا(عبد،2025،ص177).

وبرزت مشاريع استراتيجية لمواجهة الحزام والطريق منها برنامج البنية التحتية في امريكا اللاتينية التي اطلقتها مجموعة السبع بقيادة الولايات المتحدة الامريكية وكندا وفرنسا والمانيا وايطاليا واليابان وبريطانيا والتي اطلق عليها (اعادة بناء عالم افضل)، ويلخص هدفها حول زيادة تمويل مشاريع التنمية الخاصة بمشاريع تغير المناخ والامن الصحي والاتصال الرقمي، كما تركز اوربا على قضايا الاتصالات الرقمية اكثر من مشاريع البنية التحتية التي تحتل الاولوية القصوى ضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية(حميد،110،2022).

فبعد ان كانت المبادرة الصينية عند اعلانها تهدف الى الربط بينها وبين اسيا واوربا وافريقيا، سرعان ما توسعت وادرجت امريكا اللاتينية ودول الكاريبي والمانيا واسبانيا وسويسرا والنمسا ونيوزلندا والدنمارك والسويد، كما استطاعت ان تتفوق على المنافس الامريكي الذي قدم استراتيجية مضادة تسمى (استراتيجية المحيطين الهندي والهادي الحرة والمفتوحة) المرتكزة على الامن والاقتصاد والحكم، وتم اعادة تعريف (الحرة والمفتوحة) بأربعة مبادئ معلنة وهي احترام السيادة والاستقلال- الحل السلمي للنزاعات- التجارة الحرة العادلة والمتبادلة-الالتزام بالقواعد والمعايير الدولية(صبري،2023،ص21-22). وهذا اطار جيوبولتيكي واسع تتحرك ضمنه الولايات المتحدة الامريكية لمواجهة النفوذ الصيني انطلاقا من تامين طرق الملاحة وتعزيز التحالفات الاقتصادية والامنية في المحيطين الهندي والهادي بما يتقاطع مع الممرات البحرية لمبادرة الحزام والطريق الصينية.

وفي قمة مجموعة العشرين التي عقدت في نيودلهي عام 2023 اعلن عن مشروع يعد من اهم مشاريع التنافس الجيواقتصادي المعاصر، بقيادة الولايات المتحدة الامريكية والهند والاتحاد الاوربي وبعض دول الشرق الاوسط كالإمارات والسعودية تحت مسمى (ممر الهند-الشرق الاوسط-اوربا) في اطار تنافس القوى الكبرى بإنشائها ممر تجاري منافس للمبادرة الصينية بهدف تعزيز الروابط الاقتصادية بين الهند واوربا عبر الشرق الاوسط، وتثبيت منطقة الشرق الاوسط كمنطقة نفوذ امريكية واحتواء النفوذ الصيني فيها، ودمج اسرائيل في الشرق الاوسط وتعزيز موقع الهند في مواجهة الصين(نجات،2025،ص5).

وتحظى دول الممر الهندي بمقدرات اقتصادية وسياسية ومواقع جغرافية استراتيجية، ويتكون الممر من طريقين الاول شرقي يبدأ من الهند ثم منطقة الخليج العربي الغنية بالنفط، والثاني شمالي يربط منطقة الخليج العربي بالدول الاوربية المتقدمة صناعيا وتكنولوجيا، وتفصيلا فان الممر يمتد على طول الحافة البحرية الجنوبية لاوراسيا، ويبدا مسار الممر بحريا من الهند وتحديدا من موانئ مدينة مومباي مرورا ببحر العرب الى ميناء دبي الاماراتي، ثم يبدا المسار البري بخط سكك الحديد من منطقة الغويقات الاماراتية مرورا بالأراضي السعودية نحو جنوب الاردن ثم الى مدينة حيفا الساحلية بإسرائيل، ثم يعود المسار البحري من حيفا على البحر المتوسط الى ميناء بيرايوس اليوناني ثم يبدأ المسار البري من اليونان الى اوربا، ومن الاهداف الجيوبولتيكية للممر الهندي ربط الهند باوربا عبر الامارات والسعودية والاردن واسرائيل والعمل على تعزيز التبادل التجاري وامن الطاقة وتنمية الاقتصاد الرقمي (حسن،2024،ص110-112).

ومقارنة بالممرات الدولية القائمة او المنفذة جزئيا او المطروحة عالميا مثل طريق التنمية او القناة الجافة بين العراق وتركيا وممر الشارقة–بندر عباس–مرسين وقناة السويس، فان الممر الاقتصادي الهندي تتعدى بنيته التحتية مسالة الخط الواحد الى خطوط اضافية بإنشاء خط انابيب لتصدير الهيدروجين النظيف ومد كابل للكهرباء وكابلات للاتصالات الرقمية وتعزيز الابتكارات المتقدمة في تكنولوجيا الطاقة النظيفة وربط المجتمعات بالأنترنت المستدام والسكك الحديد وتعزيز امن امدادات الطاقة العالمي(نجات،2025،ص8–9).

اما المنظور الجيوبولتيكي الواسع لممر الهند–الشرق الاوسط–اوربا فهو يؤسس لمنطق التحكم بالممرات الاستراتيجية وفرض طوق حول قلب الارض الذي تمثله الصين وروسيا، وهذا يعني تواجد القوى البحرية الولايات المتحدة الامريكية على طول السواحل الجنوبية لاوراسيا بغية منع الصين من التمدد نحو المحيط الهندي والهادي، وعليه ممر الهند–الشرق الاوسط–اوربا فهو يعد عملية توحيد للاطار الارضي Rimland من خلال دمج ثلاثة كتل رئيسة اقتصاديا وسياسيا تمثل الاطار الارضي عند سبيكمان وهي الهند والشرق الاوسط واوربا وهو ما يتعارض وتطلعات الصين نحو منطقة الاطراف الساحلية.

وهنا ينبغي الاشارة الى بعد استراتيجي مهم فاستعمال الطرق البرية اكثر من البحرية من قبل الصين يصعب الامر على الولايات المتحدة الامريكية في اقصاء التجارة الصينية، ولهذا يمكن اضعاف الورقة البحرية التي تستخدم كحجر الزاوية للهيمنة الامريكية، وعبر هذا المنظور ايضا يصبح ممكن مرة اخرى النظر الى انعكاس نظرية ماكندر حول الصراع بين قوى البر والبحر، وبهذا المعنى فان الحزام والطريق توضح ان الانشغال الصيني في اوراسيا يطرح التهديد المحتمل للولايات المتحدة الامريكية وهذا يظهر بشكل خاص في محاولة المبادرة قطع طرق التجارة البحرية المسيطر عليها من قبل الولايات المتحدة الامريكية(عباس،2024،ص311).

وبناءا على ما تقدم ان مبادرة الحزام والطريق تعتمد شبكة من الممرات البرية والبحرية والمتضمنة بنى تحتية متقدمة، في حين نجد ان الممر الاقتصادي الهندي يرتكز على مسارا مركزيا يربط مناطق الانتاج والاستهلاك بغية دمج الاطار الارضيRimland وهذا يوضح حقيقة الاختلاف في الفلسفة الاستراتيجية الدولية المتبعة، كما تتضح حقيقة مفادها في ظل تنافس الاستراتيجيات الدولية المعاصرة مع الصين بروز خيارات المناورة الاستراتيجية للدول النامية والمتقدمة لتحقيق الشراكة مع الصين او الدول الغربية بما يعيد صياغة اولوياتها التنموية، ويبقى هذا الوضع رهينة تحديات المصالح الاقتصادية وتضاربها واحتمالات تحول نتاج هذه المشاريع خاصة البنية التحتية الى ادوات ضغط جيوبولتيكي في ظل التنافس الدولي، بمعنى اخر هذه المشاريع يمكن ان نشهد من خلالها تحولا في السياسة الدولية من جيوبولتيك الاستحواذ الذي تمثله الصين الى جيوبولتيك التحالفات الذي يمثله الممر الهندي.

الاستنتاجات

1- اثبت البحث طبقا لمبادرة الحزام والطريق ان التعارض في الفكر الجيوبولتيكي عند ماكندر وسبيكمان لم يعد قائما، بسبب توظيف الصين لهاتين النظريتين وفق استراتيجية واحدة تعمل على تفعيل القلب الاوراسي ودمجه بالأطراف الساحلية عبر السكك الحديدية وانابيب نقل الطاقة والموانئ الاستراتيجية.

2- تمثل الممرات البرية التطبيق الجيوبولتيكي المعاصر لآراء ماكندر بإعادة الاعتبار لاوراسيا كونها مركزا لمصادر الطاقة والربط القاري طويل الامد، في حين تعد الممرات البحرية وفق نظرية سبيكمان جوهر الجيوبولتيك الصيني بإحكام السيطرة على الاطراف الساحلية من خلال استثمار الموانئ الاستراتيجية والبنى التحتية.

3- اظهرت مبادرة الحزام والطريق وغيرها من المبادرات الاستراتيجية المعاصرة تحول الفكر الجيوبولتيكي من السيطرة على المساحات الجغرافية الى منطق السيطرة والتحكم في مسارات نقل الطاقة والعقد اللوجستية، فضلا عن اعادة الاعتبار لدول مهمشة او مناطق صراع مثل دول اسيا الوسطى خاصة باكستان وتركمانستان وكازخستان من دول حبيسة في الفكر الجيوبولتيكي الكلاسيكي الى حلقة وصل في الفكر الجيوبولتيكي المعاصر.

4- اثبت البحث ان الكتلة القارية التي تضم اسيا الوسطى والشرق الاوسط تشكلان نقطة الوصل للتكامل النظري والتطبيقي لقلب الارض والاطار الارضي، مما يجعلهما مجالين رئيسيين في نجاح او فشل مبادرة الحزام والطريق الصينية وغيرها من الاستراتيجيات الدولية المعاصرة.

5- يعد مشروع الممر الهندي استجابة للقوى الدولية بسبب اتساع النفوذ الجيواقتصادي الصيني، ومحاولة إعادة تشكيل الجغرافية السياسية جنوب اوراسيا مما تطلب سحب الهند عن التكتلات الاسيوية مثل بريكس وشنغهاي، علما ان نجاح وفشل هذه الاستراتيجيات يعتمد على الانفاق والتمويل المستدام والاستقرار السياسي والامني في مناطق العبور اسيا الوسطى والشرق الاوسط.

المقترحات

1- يقترح البحث ضرورة قراءة النظريات الكلاسيكية في ضوء تطور وسائل النقل وشبكات الاتصالات والبنية الرقمية التي تعد ادوات التفعيل في قلب الارض والاطار الارضي.

2- على الدول الاعضاء في مبادرة الحزام والطريق وغيرها من الاستراتيجيات المعاصرة الحفاظ على هامش المناورة تجنبا للوقوع تحت هيمنة قوة واحدة الصين والولايات المتحدة الامريكية والاتحاد الاوربي.

3- ضرورة الادراك الاستراتيجي لدول العبور في اسيا الوسطى والشرق الاوسط وتحديدا المنطقة العربية عدم الاكتفاء بدور المعبر وفرض شروط تهدف لتحويل طرق المرور الى مناطق صناعية تخدم اقتصادات هذه الدول بعيدا عن التبعية الاقتصادية.

المصادر

اولا – المصادر العربية

1. احمد عبدالجبار عبدالله، القطبية الاقتصادية الدولية بين كتلتي الصين والولايات المتحدة الامريكية: رؤية مستقبلية، مجلة قضايا سياسية، جامعة البصرة، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، العدد 76، 2024.
2. اياد جاسم جبر، عبدالامير عباس الحيالي، مبادرة الحزام والطريق الصينية ودور اقليم سينكيانج فيها، مجلة ديالى، جامعة ديالى، العدد 86، 2020.
3. باهر مردان مضخور، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، جامعة بغداد، العدد 67، 2016.
4. جهاد شريف صبري، نحو هيمنة اقتصادية جديدة من خلال استراتيجية الحزام والطريق، مجلة البحوث الادارية، اكاديمية السادات للعلوم الادارية، العدد 1، المجلد 41، 2023.
5. حرير عصام محمد، الابعاد الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق في مستقبل العراق(دراسة في الجغرافية السياسية)، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، العدد 97، 2024.
6. دريد العيسى، صراع النفوذ الروسي–الامريكي على منطقة اسيا الوسطى–قزوين، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، جامعة تشرين، العدد 1، المجلد 39، 2017.
7. ربا صاحب عبد، الادراك الاستراتيجي لممكنات وتحديات مبادرة الحزام والطريق(دراسة لإدارة المخاطر الصينية)، مجلة المعهد، معهد المعلمين للدراسات العليا في النجف الاشرف، العدد 21، 2025.
8. سعيد عبيد الكتبي، اثر القوة الاقتصادية الصينية الناشئة على العلاقات بين الولايات المتحدة الامريكية ودول مجلس التعاون الخليجي العربي، دراسة حالة مبادرة الحزام والطريق 2013–2023، مجلة حوليات آداب عين شمس، كلية الآداب، جامعة عين شمس، العدد 1، 2023.
9. سهير صلاح محمود، الابعاد الجيوبولتيكية للسياسة الصينية تجاه العراق بعد عام 2014، مجلة الدراسات المستدامة، الجمعية العلمية للدراسات التربوية المستدامة، العدد 1، المجلد 4، 2022.
10. عاطف علبي، الجغرافية الاقتصادية والسياسية والسكانية والجيوبولتيكا، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، ط 1، 1989.
11. عدنان السيد حسين، الجغرافية السياسية والاقتصادية والسكانية للعالم المعاصر، المؤسسة الجامعية للدراسات والنشر والتوزيع، بيروت، لبنان، ط 2، 1996.
12. عدنان خلف حميد، تحديات مبادرة الحزام والطريق: دراسة حالة الصين والدول المشاركة، مجلة المعهد، معهد المعلمين للدراسات العليا في النجف الاشرف، العدد 8، 2022.
13. علي احمد هارون، اسس الجغرافية السياسية، دار الفكر العربي، القاهرة، مصر، ط 1، 1998.
14. علي نجات، اسرائيل والممر الهندي–الاوربي مكاسب استراتيجية وتحليل الابعاد الجيوسياسية، مركز البيان للدراسات والتخطيط، بغداد، 2025.

15. الكسندر دوغين، اسس الجيوبولتيكا مستقبل روسيا الجيوبولتيكي، تعريب عماد حاتم، دار الكتاب الجديدة المتحدة، بيروت، لبنان، ط 1، 2004.

16. لمياء مخلوفي، استراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وافريقيا، مجلة مدارات سياسية، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر 3، العدد 9، 2017.

17. محمد حجازي ، الجغرافية السياسية، القاهرة، مصر، 1997.

18. محمد رياض، الاصول العامة في الجغرافيا السياسية والجيوبولتيكا، دراسة تطبيقية على الشرق الاوسط، مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، القاهرة، مصر، 2012.

19. محمد فوزي حسن، الممر الاقتصادي بين الهند والشرق الاوسط واوربا، الاهداف والدلالات، مجلة افاق اسيوية، العدد 14، 2024.

20. مزهر حميد سعيد، الموقع الجيوستراتيجي لدول اسيا الوسطى، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل، 2012.

21. وفاء كاظم عباس، الحزام والطريق تحليل في الجيوبولتكس، مجلة الجامعة العراقية، الجامعة العراقية، العدد 44، المجلد 2، 2024.

ثانيا – المصادر الاجنبية

.1 Anoushiravan Ehteshami and Niv Horesh . chins presence in the Middle East –the implications of the one Belt one Road initiative . New york . Routledge . 2018.

.2 James oneil.one Belt one Road .ie nouveau Paradigm geoplitique. Outré-terre.No 50. 2017.

.3 Mackinder . H.J. The Geography pivot of History. The Geographical Journal. No4 .1904.

.4 Spykman. N.J . The Geography of Peace. New York. 1944.