



جامعة مولود معمري-تيزي وزو-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم العلوم السياسية



جيوبوليتيك الممرات البحرية في ظل مبادرة

الحزام والطريق الصينية

2021-2013

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على شهادة ماستر في العلوم السياسية تخصص: دراسات إقليمية

إشراف الأستاذة:

إعداد الطلبة:

د. أسماء بن مشيرح

رفيق محيوت

نورالهدى سعيداني

أعضاء لجنة المناقشة:

رئيسا

• د. لوهاب حدرباش

مشرفة ومقررة

• د. أسماء بن مشيرح

عضوا مناقشا

• د. وهيبة تباني

دفعة: 2020-2021



جامعة مولود معمري-تيزي وزو-

كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم العلوم السياسية



جيوبوليتيك الممرات البحرية في ظل مبادرة

الحزام والطريق الصينية

2021-2013

مذكرة مقدمة لاستكمال متطلبات الحصول على شهادة ماستر في العلوم السياسية تخصص: دراسات إقليمية

إشراف الأستاذة:

إعداد الطلبة:

د. أسماء بن مشيرح

رفيق محيوت

نورالهدى سعيداني

أعضاء لجنة المناقشة:

رئيسا

• د. لوهاب حدرباش

مشرفة ومقررة

• د. أسماء بن مشيرح

عضوا مناقشا

• د. وهيبة تباني

دفعة: 2020-2021

الإهداء

أهدي أحرف مذكري إلى روح جدي و روح جدي رحمها الله,
و إلى أمي و أبي الكريمن اللذان كان لهم اعمق الجهود في تحقق النجاح في هذه الفترة
العلمية, و إلى أجدادي من الأمهات الغاليين حفظهم الله, و الى إخواني مخلوف و
أغيلاس و أختي ياسمين الذين ساندوني دائماً في مشواري, و الى كل أفراد أسرتي
الذين يشجعوني في كل مناسبة.

كما أهدي تخرجي الجامعي إلى الأصدقاء, و من كانوا برفقتي و مصاحبتي أثناء
دراستي في الجامعة, و إلى كل الأساتذة و الطقم الإداري لقسم العلوم السياسية,
و إلى كل من ساهم في تلقيني ولو بحرف في مشواري الدراسي.

و أخيراً إلى رفيقتي و زميلتي نور الهدى التي تقاسمت معها كل الجهود لتحضير هذه
المذكرة, و الى الأستاذة الدكتورة بن مشيرح التي نصحتنا و وجهتنا و التي لم تدخر
جهداً في مساعدتنا لتحقيق نجاحنا.

الإهداء

أهدي أحرف مذكرتي

وإلى أمي وأبي الكريمين اللذان كان لهم أعمق الجهود في تحقق النجاح في هذه الفترة العلمية، وإلى اخوتي فاروق، لطفي، شفيق، راوي واخواتي احلام، كلتوم، الزهرة الذين ساندوني دائماً في مشواري، وإلى كل أفراد أسرتي الذين يشجعوني في كل مناسبة.

كما أهدي تخرجي الجامعي إلى أصدقائي، ومن كانوا برفقتي ومصاحبتي أثناء دراستي، وإلى كل الأساتذة والطاقم الإداري لقسم العلوم السياسية،

وإلى كل من ساهم من قريب ومن بعيد في هذا العمل.

وأخيراً إلى رفيقي وزميلي رفيق الذي تقاسمت معه كل الجهود لتحضير هذه المذكرة، وإلى الأستاذة الدكتورة بن مشيرح التي نصحتنا ووجهتنا والتي قدمت جهداً في مساعدتنا لتحقيق نجاحنا.

شكر و عرفان

مصداقنا لقوله صلى الله عليه وسلم " من لم يشكر الناس لم يشكر الله "
حديث شريف.

نشكر الله عز وجل الذي أماننا ووفقنا على إتمام هذا العمل المتواضع.
كما نتقدم بالشكر الجزيل والتقدير إلى الأستاذة الدكتورة "اسماء بن مشيرح"
التي تفضلت بالإشراف على هذا العمل المتواضع التي لم تبخل علينا بالنصائح
القيمة والإرشادات السديدة لإكمال هذا العمل، شكرا جزيلاً لأستاذتنا الفضية
كذلك نتقدم بالشكر الجزيل للأستاذة الفذلاء الذين تكرموا بقبول مناقشة هذا
العمل.

كما لا يفوتنا أن نتقدم بالشكر إلى جميع أستاذة قسم العلوم السياسية بجامعة
مولود معمرى بتيزي وزو، الذين نتمنى لهم المزيد من التآلق والنجاح في
حياتهم المهنية والشخصية.
إلى كل هؤلاء الشكر والمحبة.

خطة البحث

مقدمة

الفصل الأول: الاطار المفاهيمي والنظري للممرات والمضائق البحرية

تمهيد

المبحث الأول: ماهية المضائق والقنوات البحرية

المطلب الأول: مفهوم المضائق

المطلب الثاني: مفهوم القنوات

المبحث الثاني: الأهمية الجيوبوليتيكية للممرات البحرية

المطلب الأول: الأهمية الجيواقتصادية للممرات البحرية

المطلب الثاني: الأهمية الجيواستراتيجية للممرات البحرية

المطلب الثالث: الأهمية الجيوسياسية للممرات البحرية

المبحث الثالث: الممرات البحرية في النظريات الجيوبوليتيكية

المطلب الأول: نظرية القوة البحرية لألفرد ماهان The Sea Power Theory

المطلب الثاني: نظرية قلب الأرض عند هالفورد ماكيندر Halford Mackinder (1861_1947)

المطلب الثالث: نظرية الإطار لنيكولاس سبيكمان (1893_1943)

المطلب الرابع: نظرية القوة الجوية لسفرسكي

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road

Initiative

تمهيد

المبحث الأول: النشأة

المطلب الأول: الطريق الحرير القديم

المطلب الثاني: مبادرة الحزام والطريق والصعود الصيني

المبحث الثاني: دوافع واهداف مبادرة الحزام والطريق

المطلب الأول: دوافع مبادرة الحزام والطريق

المطلب الثاني: أهداف مبادرة الحزام والطريق

**المبحث الثالث: الدول المنضمة في مشروع الحزام والطريق ومواقف القوى الكبرى منه
"أمريكا وروسيا"**

المطلب الأول: الدول المنضمة في مشروع الحزام والطريق

المطلب الثاني: مواقف القوى الكبرى من مبادرة الحزام والطريق "أمريكا وروسيا"

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية

تمهيد

المبحث الأول: أهمية مضيق ملقا بالنسبة لمبادرة الحزام والطريق الصينية

المطلب الأول: التعرف بمضيق ملقا

المطلب الثاني: أهمية مضيق ملقا

المطلب الثالث: مكانة مضيق ملقا في مبادرة الحزام والطريق (الطريق الحرير البحري)

المبحث الثاني: أهمية مضيق هرمز بالنسبة لمبادرة الحزام والطريق الصينية

المطلب الأول: التعرف بمضيق هرمز

المطلب الثاني: أهمية مضيق هرمز

المطلب الثالث: مكانة مضيق هرمز في مبادرة الحزام والطريق (الطريق الحرير البحري)

المبحث الثالث: أهمية مضيق باب المندب بالنسبة لمبادرة الحزام والطريق الصينية

المطلب الأول: التعرف بمضيق باب المندب

المطلب الثاني: أهمية مضيق باب المندب

المطلب الثالث: مكانة مضيق باب المندب في مبادرة الحزام والطريق (الطريق الحرير
البحري)

خاتمة

مقدمة

مقدمة:

يشهد العالم اليوم تغيرات وتطورات خاصة في بنية النظام الدولي، نتيجة لعوامل عديدة كالعولمة واقتصاد السوق وثورة المعلومات والاتصالات والانتشار الكثيف للتكنولوجيات. هذا ما جعل من الدول العمل على التفكير في استراتيجيات تتكيف مع الرهانات الجديدة، لاسيما القوى الكبرى والدول ذات الاقتصاديات الصاعدة، ومن بين المواضيع الرئيسية للنقاش الامني والاقتصادي الدولي والصراعات المستقبلية بين القوى المهيمنة حاليا على قمة النظام الدولي وتلك الصاعدة، هو تحرك سياسات هذه الاخيرة نحو تأمين الممرات والمضائق البحرية ذات أهمية جيوسراتيجية، لتحافظ على الاستقرار في عمليات الانتاج والتوزيع وتأمين التبادلات التجارية والامدادات الطاقوية.

تعتبر الممرات البحرية الدولية أحد أبرز شرايين الملاحة والتجارة الدوليين لما لها من مزايا، إضافة الى تقريب المسافات بين الدول والتعاملات الاقتصادية الدولية، فهي تتيح أيضا عاملا اخر قد يتمثل في التكاليف المنخفضة التي تعرضها على الدول والجهات المستفيدة منها ومن جهة أخرى تمثل مصدرا هاما في الدخل المالي للدول المطلة على وصاحبة السيادة عليها او على جزء منها.

أما من الجانب الجيوسياسي والجيواقتصادي، تعتبر المضائق و الممرات البحرية من اهم النقاط الحساسة في تمرير النفط و الغاز المسال من مراكز الإنتاج الى مواقع الاستهلاك، والشحن والاتصالات البحرية، وفي حالة تعرض هذه الممرات الى اختناقات او اغلاق فان الأسواق الاقتصادية الطاقوية ستصاب بأزمة إمدادات تؤثر على أسعارها ومستوى مخزونات الاستراتيجية في الدول الصناعية الكبرى التي تعتمد بصورة كبيرة على الوقود الاحفوري. فإن الممرات البحرية تشكل صمامات لإمدادات الطاقة كما انها تعد مسألة حيوية استراتيجية بالنسبة للاحتياطي العالمي من النفط والغاز، فتلثي النفط الخام المنتج و المصدر تتجه يوميا من خلالها عبر ناقلات النفط العملاقة .

إن الصين احدي الدول التي تعتمد بشكل كبير على الامدادات الخارجية و تهتم بتأمين خطوط نقل الطاقة و نقل البضائع التجارية، خاصة على مستوى الممرات و المضائق البحرية لأن تنتشر فيها عمليات القرصنة والعمليات الإرهابية كما ان التواجد الأمريكي فيها يؤثر الهواجس الأمنية للصين، فتقوم الاستراتيجية الصينية المتمثلة في "الحزام و الطريق" و تحديدا في جانبه المتعلق بالبحر الذي يعرف "بالطريق الحرير البحري" على بناء قوة بحرية ضخمة ببناء منشآت حيوية واستراتيجية قادرة على حماية مصالحها، وتسعى الى تقوية علاقاتها مع الدول تزودها بإمداداتها الطاقوية و مع التي تبادلات تجارية معتبرة. كما تعمل على الدفع بالقوى الأخرى خارج المجال الذي تراه تابعا لها و لفرص وجودها في الأقاليم التي تعتبرها اسواقا تجارية مربحة.

اهمية الدراسة:

يكتسي الموضوع أهمية نابعة من عدة إعتبارات وأبعاد، وذلك كونه موضوعا يتناول أحد أهم الفواعل والأقطاب الدولية وهي الصين، هذه الدولة ذات الصعود المطرد والمتساعد في العقد الأخير، حيث خصصنا فيه دراسة آلية السياسة الخارجية الصينية و استراتيجيتها المتمثلة في مبادرة الحزام و الطريق والتي تعتبر عنصرا مهما في الساحة الدولية منذ هذه العشرية السابقة و التي زلزلة جيوبوليتيكية النظام الدولي، وكبعد آخر يكرس أهمية الموضوع هو المتغير الثاني والمعني بالممرات البحرية، هذه المسالك الطبيعية التي اكتست أهمية جيواستراتيجية حساسة لدى الدول الكبرى، ولعل موضوعنا كان عبارة عن عملية جمع بين

مجموعة من المتغيرات يمكن تلمس أهمية الموضوع من خلالها مثل الصعود الصيني، السياسة الخارجية الصينية، مبادرة الحزام و الطريق الصينية، الممرات البحرية، ومنه يمكن رصد أهم النقاط التالية:

- ترجع أهمية الموضوع لأهمية الجيوبوليتيكية للممرات البحرية.
- تكمن أهمية الموضوع في كون الصين في مرحلة حاسمة في تاريخها، تمتاز بصعودها المستمر نحو اخذ مكانتها ضمن القوى العظمى في النظام الدولي.
- يركز الموضوع على الأهمية والمكانة الحساسة للممرات البحرية في الاستراتيجية الصينية المتمثلة في مبادرة الحزام والطريق، في شقها البحري "الطريق الحرير البحري".

اهداف الدراسة:

يرتكز أي عمل بحثي أكاديمي على مجموعة من الأهداف يسعى لتحقيقها، لذلك فان دراستنا تركز بدورها على مجموعة من الأهداف المتمحورة حول موضوع أهمية المضائق البحرية من خلال مبادرة الحزام والطريق الصينية، وما يمكن أن نستهدفه من خلال التوسع في هذا الموضوع، ومن بين أهم الأهداف نرصد التالي:

- تسليط الضوء على الممرات البحرية كعنصر مهم في التفاعلات الاستراتيجية الإقليمية والدولية.
- التعرف على الاستراتيجية الصينية المتمثلة في مبادرة الحزام والطريق والتي تسعى من خلالها فرض نفسها في اعلى هرم النظام الدولي.
- التعرف على العوامل التي تؤدي بصناع القرار الصينيين إلى انتهاج سياسة خارجية تهدف إلى تأمين الامدادات الطاقة على مستوى المضائق والممرات البحرية.
- معرفة أهمية المضائق والممرات البحرية في المنظور الصيني حول مسألة امن الطاقة والتجارة الدولية.
- تبيين مكانة امن الطاقة في العلاقات الدولية وخصوصا لدى الفاعلين الرئيسيين في النظام الدولي.

مبررات اختيار الموضوع:

اختيار الموضوع يعتبر أحد أسس ومراحل البحث العلمي، لذلك فإن اختيارنا لموضوعنا تم وفق مجموعة من الاعتبارات، منها ما هو خاضع للبعد العلمي ومنها ما هو راجع الى البعد الذاتي من شخصية الباحث، يمكننا تصنيفها فيما يلي:

أولاً: المبررات العلمية:

- برزت أهمية دراسة جيواستراتيجية الممرات البحرية كموضوع مركزي في العلاقات الدولية، الأمر الذي مثل بنسبة لنا قوة دفع للبحث في المقاربات والمنظورات الاستراتيجية والاقتصادية للممرات والمضائق البحرية، لا سيما إذا ما اخذنا كنماذج اهم الممرات بنسبة للصين التي هي من بين أكبر الدول التي تعتمد بنسبة كبيرة على الملاحة البحرية في اقتصادها، وما جعل من الممرات البحرية ذات أهمية شديدة عندها.
- اعتبار الصين دولة تسعى لاستمرار صعودها في النظام الدولي.

- بروز موضوع "مبادرة الحزام و الطريق" من اهم المواضيع في الساحة الدولية في القرن 21, بعد إعلانها من الرئيس الصيني في 2013.
 - كون الصين قوة بحرية تعمل على فرض وجودها وهيمنتها في الممرات والمضائق البحرية المهمة بنسبة لها.
 - بروز قضية الممرات المائية ودورها الحاسم في العلاقات الدولية.
 - الاهتمام الغزير من طرف الأطراف الاكاديمية بالشؤون الصينية والاسيوية.
- ثانيًا: المبررات الذاتية:
- طبيعة التخصص "دراسات إقليمية " متعلق بموضوع دراستنا الذي يدرس ممرات بحرية تشكل كل منها منطقة ضمن نظام إقليمي تبرز فيه تفاعلات استراتيجية مهمة بين الدول.
 - من خلال ما قدم لنا كطلبة على مدار السنوات الدراسية السابقة ترسخت في اذهاننا أهمية المواضيع الجيوبوليتيكية والتي لها بعد جيواستراتيجي، لهذا تم التوجه للبحث في أحد المواضيع المركزية في هذا المجال، وهو الصعود الصيني من خلال مبادرة الحزام والطريق.
 - الميول الشخصي لدراسة هذا الموضوع والرغبة في التعمق والبحث أكثر في دور الممرات البحرية وأهميتها في الاستراتيجية الصينية.

ادبيات الدراسة:

- كتاب بعنوان " الصعود الصيني والتحدي الطاقوي " للكاتب " عبد القادر دندن " حيث تناول حماية خطوط المواصلات في بحر الصين الجنوبي، الرهانات الطاقوية الصينية في شرق وجنوب شرق آسيا، والذي أعتمد بشكل مهم في دراستنا كون الإشكالية التي ناقشها الكتاب تصب في لب موضوع الدراسة.
- كتاب بعنوان التنافس العالمي على المضائق والممرات البحرية، لمجموعة مؤلفين من تحرير عبد القادر دندن، تناول الكتاب أهمية المضائق والممرات البحرية في التفاعلات الدولية، كما تم دراسة عدة نماذج للمضائق وأهميتها الجيوبوليتيكية مثل مضيق هرمرز وملقا وباب المندب ومضيق جبل طارق والممرات الجديدة في القطب الشمالي.
- دراسة " أ.د. جمال معتوق.أ. سفيان " تحت عنوان " جيوسياسية المضائق البحرية الإستراتيجية وأمن إمدادات الطاقة " حيث تهدف الدراسة إلى الوصول إلى نتائج واحتمالات ظهور أزمات حادة أو تهديد يعيق السير العادي للمضيق، والنظر في إمكانية وجود بدائل وحلول استراتيجية قد تقي أو تحد من آثار سلبية محتملة من المنظور الإستراتيجي الصيني.
- كتاب بعنوان "جيوسياسية المضائق البحرية " للكاتب " خالد أحمد الأسمر " لقد جاءت هذه الدراسة بقصد تسليط الضوء على الأهمية الجيوسياسية للمضائق البحرية، في إطار تفاعلها مع موضوع الصراع في منطقة المشرق العربي وأمن إمدادات الطاقة التي تزخر بها بواطن هذه المنطقة، وللتعرف على الآليات القانونية المتعلقة بالمضائق البحرية.
- دراسة "إسراء كاظم جاسم الحسيني " تحت عنوان " مضيق ملقا وأثر موقعه الجيوستراتيجي والجيواقتصادي على أمن مرور بضائع الدول الإقليمية والدولية " وتهدف هذه الدراسة لتسليط الضوء على الأهمية الجيوسياسية والجيواقتصادية الحالية لمضيق ملقا، تلك الأهمية التي تجسدت في توفير الأمن لمرور البضائع والحد من النزاعات بين الدول المتشاطئة عليها.

- تصنيف دراستنا لهذا الموضوع أنها حاولت الإلمام بأهم الممرات والمضايق البحرية التي تعتبر ذات أهمية استراتيجية كبيرة بالنسبة لمبادرة الحزام والطريق، فحاجيات الصين النفطية وتبادلاتها التجارية تتطلب نفوذا بحريا استراتيجيا بعدة مضايق عبر عدة قارات في آسيا و إفريقيا، وهذا البعد البحري هو الاستراتيجية الجديدة التي تتبعها الصين حاليا مع تزايد التوترات في المحيط الهادي مؤخرا.

اشكالية الدراسة:

منهجيا كل بحث علمي هو محاولة علمية للإجابة عن إشكال مطروح، لذلك فان مسالة التحولات الجديدة في السياسة الخارجية الصينية محور أساسي في العلاقات الدولية لا سيما استراتيجيتها الخاصة بالممرات البحرية التي من خلالها تسعى لفرض هيمنتها في الساحة الدولية، وعلى هذا الأساس نلخص الإشكالية في السؤال التالي:

كيف يؤثر جيوبوليتيك الممرات والمضايق البحرية على ديناميكية مبادرة الحزام والطريق الصينية؟

الاسئلة الفرعية:

- ماهي الأبعاد الجيوستراتيجية للممرات البحرية؟
- ماهي التوجهات الجديدة للسياسة الخارجية الصينية بعد اعلانها عن مشروع الحزام والطريق؟
- ماهي الخيارات الاستراتيجية المهمة في طريق الحرير البحري الصيني، لضمان تواجدها في الممرات البحرية؟
- كيف يؤثر جيوبوليتيك الممرات البحرية على قدرة الصين في مواجهة النفوذ الأمريكي في المحيطين الهندي والهادي؟

فرضيات الدراسة:

من اجل تحليل هذه الإشكالية قمنا بصياغة مجموعة من الفرضيات يمكن اجمالها في:

- إن الخصائص الجيوبوليتيكية للممرات البحرية تؤثر في أهميتها الجيوستراتيجية.
- كلما تمكنت الصين من التحكم في الممرات البحرية، كلما استطاعت تأمين حاجياتها وبالتالي نجاح مبادرة الحزام والطريق في تحقيق المكاسب الاقتصادية.
- إن صعود الصين مرتبط بنجاح مبادرة الحزام والطريق.
- كلما تزايدت محاولات الصين في التواجد بحريا كلما زادت المواجهة بينها وبين الولايات المتحدة الأمريكية.

حدود الدراسة:

تستند الدراسة إلى قاعدة زمانية يتم وفقها تحديد حقبة زمنية تتم في نطاقها الدراسة، وكذلك قاعدة مكانية وذلك بتحديد الحيز الجغرافي الذي تمت فيه الدراسة:

- الحدود الزمنية:

ركزت هذه الدراسة على الفترة الزمنية الممتدة من 2013 الى 2021. وسبب اعتماد هذه الفترة هو بروز التوجهات الجديدة للسياسة الخارجية الصينية في عهد الرئيس الصيني " شي جين بينغ"، 2013 هي السنة التي أعلن فيها هذا الخير بانطلاق مشروع "الحزام والطريق" الذي أصبح مشروعاً مهماً مؤثراً على القضايا الدولية المختلفة سواء في نطاقها الإقليمي والدولي.

- الحدود المكانية:

تركز موضوعنا هذا على دراسة أهمية جيواستراتيجية للممرات البحرية في السياسة الخارجية الصينية، وهذا بتحديد مجموعة من المضائق البحرية ضمن عدة أنظمة إقليمية في آسيا وإفريقيا، وهي مضيق مالقا، مضيق هرمز ومضيق باب المندب. باعتبار هذه المضائق الأكثر أهمية بالنسبة لمبادرة الحزام والطريق.

منهج الدراسة:

تعتمد الدراسة على مرجعية أكاديمية منهجية، وذلك باعتمادها على مجموعة من المقتربات والمناهج التحليلية، التي يتم وفقها مناقشة الإشكالية واختبار الفرضيات المطروحة، وعليه فإن المقتربات التحليلية المعتمد عليها في هذه الدراسة هي:

- مقترح التحليل الجيوبوليتيكي الذي يقوم على دراسة تأثير العوامل الجيوبوليتيكية على الاستراتيجيات والسياسات المتبعة من طرف الدول في تعاملها مع مختلف القضايا. وتساعد الاستعانة بهذا المقترح على معرفة تأثير الأهمية الجيواستراتيجية للممرات والمضائق البحرية بالنسبة للسياسة الخارجية الصينية.
- مقترح جيوبوليتيك القوة البحرية الذي يركز أساساً على الأبعاد الجيوبوليتيكية والاستراتيجية للقوة البحرية (بالاستفادة بإسهامات "الفريد ماهان")
- مقترح الاقتصاد السياسي، وهو المدخل القائم على دراسة العلاقات التبادلية بين الاقتصاد والسياسة، أي كيفية تأثير الجوانب الاقتصادية في المجال السياسي والعكس. ويفيد هذا المقترح على فهم اجنحة السياسة الخارجية الصينية المتعلقة بالبعد الاستراتيجي والاقتصادي.

المناهج المعتمدة بها في هذه الدراسة هي:

- منهج دراسة حالة: يعتبر هذا المنهج مختلفاً فهو ليس أداة لجمع البيانات مثل تحليل المضمون والملاحظة والمقابلة والاستبيان، بل هو أداة لكشف الحقيقة والكيفية التي تتم بها الدراسة، كما لا يهتم بكيفية تأثير الجوانب الاقتصادية في المجال السياسي والعكس. ويفيد هذا المقترح على فهم اجنحة السياسة الخارجية الصينية المتعلقة بالبعد الاستراتيجي والاقتصادي.
- المنهج التاريخي: يعتبر التاريخ عنصراً مساعداً في عملية التحليل السياسي، ولذلك لأنه يعتبر مصدراً لتزويد الباحث بالأدلة المؤكدة أو المفنعة لمنطق النظرية، فهو يعتبر حقلاً للتجارب يعوض المختبر في العلوم الطبيعية، إذ يفيد أيضاً الدراسات المقارنة للظاهرة الواحدة وما عليها من تطور، ومقارنتها بغيرها من الظواهر المشابهة لها، كما يساعد على بناء أطر فكرية للتحليل، كما يسمح

لنا بفهم الحاضر وعلى الأقل هو أداة أساسية للوصول إلى المتغيرات المرتبطة بالأوضاع القائمة ووزنها، وقد وضفنا هذا المنهج من اجل البحث في ملامح تغير تواجها السياسية الخارجية قبل و بعد 2013 اتجاه الممرات البحرية.

- المنهج الاحصائي: ويعتبر من أحد أساليب وصف الظواهر ومقارنتها، وإثبات الحقائق العلمية المتصلة، وأنه في ذلك شأن أساليب الاستنتاج المنطقي، إلا أنه يختلف عنها في كونه يعتمد التعبير الرقمي عن الظواهر التي يتناولها بالبحث عن طريق القياس المباشر، كالطول والوزن والعمر والثمن وغيرها، أو بدلالة وحدات أخرى كالرتب والذكاء والظواهر الأخرى التي قد تبدو عسوية على القياس، وهو عبارة عن عملية جمع البيانات الإحصائية عن الظواهر المختلفة والتعبير عنها رقمياً، لذلك اعتمدنا على هذا المنهج من خلال التطلع على مختلف المؤشرات سواء في المجال الاقتصادي او المجال العسكري للصين في الممرات البحرية.

السياق النظري المتعلق بهذه الدراسة:

- النظرية الواقعية الجديدة وخاصة المتعلقة بالواقعية الهجومية "المير شايمر" والذي كان يعتبر الصعود الصيني تهديد للقوة الامريكية المهيمنة.
- النظرية الليبرالية الجديدة التي ترى الصعود الصيني خاصة في الجانب الاقتصادي يمثل نقطة إجابيه ودعما التعاون الدولي وإحياء التفاعل داخل المؤسسات الدولية.
- النظريات الجيوبوليتيكية والمتمثلة في نظرية القوة البحرية لألفريد ماهان، نظرية قلب الأرض لألفورد ماكندر، نظرية الإطار لنيكولاس سبايكمان ونظرية القوة الجوية لسفرسكي.

هندسة الدراسة:

- للإجابة على الإشكالية المطروحة قسمنا دارستنا إلى ثلاث فصول:حيث يتناول الفصل الأول الإطار المفاهيمي والنظري للممرات والمضائق البحرية، فافي المبحث الأول يكون حول المفاهيم المتعلقة بالممرات والمضائق البحرية وفي المبحث الثاني يكون على الجانب نظري للجيواستراتيجية الممرات والمضائق البحرية اما المبحث الثالث يتحدث على الممرات البحرية في النظريات الجيوبوليتيكية والتي تدرس العلاقات الموجودة بين قيادة القوة على المستوى العالمي والإطار الجغرافي الذي تمارس فيه كما تبحث في قوة الدولة بالنسبة للأرض.

والفصل الثاني خصصناه لدراسة مشروع مبادرة الحزام والطريق، حيث خصصنا ثلاث مباحث فيه، فالأول يكون حول نشأة مبادرة الحزام والطريق، والمبحث الثاني نخصصه لدوافع واهداف مبادرة الحزام والطريق، اما في المبحث الثالث نتطرق الى الدول الموافقة على مشروع الحزام والطريق والمواقف العالمية منه "روسيا وامريكا".

أما الفصل الثالث يتناول الممرات البحرية من خلال مبادرة الحزام والطريق، حيث قسمناه الى ثلاث مباحث اين كل مبحث يتناول أحد من اهم الممرات والمضائق البحرية بنسبة للصين، الأول يتمثل في الاهمية الجيوسياسية لمضيق مالقا بالنسبة لمبادرة الحزام و الطريق الصينية، والثاني يتمثل الاهمية الجيوسياسية لمضيق هرمز في هذه الاستراتيجية الصينية وفي الأخير نقوم بدراسة الاهمية الجيوسياسية لمضيق باب المنذب بالنسبة للصين، وهذه الممرات المائية تعتبر أحد الفواعل التي لها و قد تكون لها أهمية كبيرة عند الصين حالياً وفي المستقبل القريب.

**الفصل الأول: الإطار النظري لدراسة
الممرات المضائق البحرية**

هناك العديد من المضائق والممرات البحرية في العالم، لكنها لا تحظى جميعا بالدرجة ذاتها من الأهمية الجيوسياسية و الجيواستراتيجية و الجيواقتصادية، إذ ترتبط أهمية مضيق ما بعدد من العوامل من بينها موقعه الجغرافي و حجم التجارة الدولية التي تمر عبره، ونوعية السلع التي تمر به، وكذلك وضعية الدول التي تطل عليه، ومدى قوتها العسكرية والإقتصادية، و يعد موضوع السيطرة على المضائق والممرات البحرية أمر شديد الحيوية و تدخل في استراتيجيات كل القوى الكبرى لهذا تحظى لتركيز اكبر الباحثين والمفكرين في العلاقات الدولية. و هذا ما نعرضه في الفصل الأول من هذه الدراسة، فالمبحث الأول فيه يشمل ماهية المضائق و القنوات البحرية بتعريف كل منها و تبيين أنواعها و كذلك التعرف بالقوانين الدولية التي تأطرها، وبعدها نبين الأهمية الجيواقتصادية و الجيواستراتيجية و الجيوسياسية للممرات والمضائق البحرية في المبحث الثاني، وفي المبحث الثالث نتطرق إلى الممرات والمضائق البحرية في النظريات الجيوبوليتيك لنسلط الضوء على أهمها و هي نظرية القوة البحرية، نظرية قلب الأرض و نظرية الاطار.

المبحث الأول: ماهية المضائق والقنوات البحرية

تعد المضائق البحرية من أهم الممرات المائية في العالم، حيث تؤدي دورا دوليا وإقليميا منذ قرون ساهمت بشكل كبير في تطوير التجارة الدولية، و الموقع الإستراتيجي الذي يتمتع به المضيق عرضه لأطماع الدول الكبرى بهدف السيطرة عليه، وهي تعتبر حلقة وصل مهمة بين مختلف البحار وتختلف أهميتها حسب موقعها الجغرافي وأهمية البحار التي توصل بينها، كما أنها تعددت تعاريفها وأهميتها ومكانتها من مفكر لآخر وهذا ما سنطرحه في هذا المبحث الذي يتكون من مطلبين، اين سنعطي فيهما التعاريف المختلفة للمضائق و القنوات البحرية من تعريف لغوي، اصطلاحي، الجغرافي و القانوني، و نقوم بتبيين أنواعها العديدة التي تتسم كل منها بأطر قانونية دولية.

المطلب الأول: مفهوم المضايق

نظرا لما تنعم به المضايق من أهمية كبيرة كونها أداة رئيسية في عمليات النقل والمواصلات بين الدول منذ زمن بعيد فقد اختلفت التعاريف المقدمة لها من باحث إلى آخر ومن منظومة دولية إلى أخرى والتي سنقدمها كالتالي.

أولاً: تعريف المضايق:

(أ) التعريف اللغوي والاصطلاحي للمضيق:

يعرف المضيق لغة بأنه كل ما ضاق واشتد من الأمور.¹

اما المضيق اصطلاحاً: ان كلمة المضيق كان يطلقها العرب على مكان في الطبيعة يتصف بالضيق حتى و لو كان محتقرا او بري، و المضيق في اصله هو الضنك و هو الضيق في كل شيء، ثم اضيف من بعد انه القطعة الضيقة من البحر التي تفصل بين ارضين، و قال البعض بان المضيق يقابل كلمة برزخ و البرزخ هو الحاجز بين شيئين، و هو ايضا قطعة ضيقة من الماء محصورة بين بحرين موصلة برا ببر، او شبه جزيرة ببر، و قد استعمل العرب كلمة مضيق كاسم لجزء من اليابسة قبل ان يشيع مؤخرا كجزء من البحر²

(ب) التعريف الجغرافي للمضيق:

انقسم الفقه الدولي في تعريفهم للمضيق الى اتجاهين رئيسيين هما: التعريف الجغرافي و التعريف الغائي (الوظيفي)، فالمضيق من الناحية الجغرافية عبارة عن ممر مائي يفصل بين اقليمين و يصل بين بحرين، و عليه فانه يشترط للاتصاف بصفة المضيق من الناحية الجغرافية عدة شروط هي :

- ان تكون مياه المضيق جزء من البحر.
- يجب ان يكون طبيعياً، اي انه من صنع الطبيعة و لا دخل للإنسان في تكوينه.
- ان يكون محدود الاتساع.

¹ قاموس المعاني، تعريف ومعنى مضيق، نقلا عن الرابط: <https://www.almaany.com/ar/dict/ar->

² خالد احمد الأسمر، جيوسياسية المضايق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي، (برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات

الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، 2019)، ص.68.

الفصل الأول: الإطار النظري لدراسة الممرات والمضايق البحرية

- ان تكون فتحة المضيق تفصل بين منطقتين من الارض, و تصل بين منطقتين من البحر, بحيث يمثل انتقاء الوجود المائي الى انفصال المنطقتان البحریتان و اتصال الارض.

- ان يكون ممر للمواصلات الدولية المتجهة الى غير موانئ سواحل ذلك الاقليم.

و يضيف الدكتور محمد الحاج محمود تعريفين اخرين, فينقل عن (برول) تعريفه للمضيق "بانه تقلص في البحر بين ارضين ذي عرض محدود و يربط بحرين و لولاه لفصلتهما الارض في ذلك المكان". و يقدم تعريفا اخر للفقهاء الفرنسي (جيدل) فيقول "ان المضيق هو ممر طبيعي بين ساحلين لا يتجاوز عرضها معيناً, و يوصل بين جزئيين من المجالات البحرية"¹

و الدكتور وسام الدين العكلة, يقدم تعريفا للأستاذ محمد حافظ غانم مفاده "ان المضيق عبارة عن فتحات توصل بين بحرين و هي اما طبيعية و تشمل المضايق الطبيعية او اصطناعية و تشمل القنوات البحرية", و يضيف بانه يتشابه مع التعريف الذي وضعه الاستاذ علي صادق ابو هيف, و يقدم الدكتور العكلة تعريفات غائية يراها متمثلة في تعريف الاستاذ طلعت الغنمي و الذي يعرف المضيق على انه "مياه تفصل اقليمين و تصل بحرين, و ان الممر المائي لا يكون مضيقاً في القانون الدولي اذا توافرت له الاوصاف الجغرافية فحسب, بل يجب الى جانب ذلك ان يكون الممر مستعملاً للمواصلات الدولية الغير متجهة الى موانئ على شواطئ ذلك المضيق", و يرى الفقيه لويس كافريه ان المضيق له صفة جوهرية هي انه "يصل بين جزئيين من اعالي البحار و ان يكون مستعملاً للملاحة الدولية"²

ج) تعريف المضايق الدولية لجهة القضاء الدولي:

عندما أصدرت محكمة العدل الدولية قرار حول قضية مضيق كورفو strait of corfu بين ألبانيا و بريطانيا عام 1949 عرفت المضيق على أنه الممر المائي الذي يوصل بين جزئين من أعالي البحار و المستخدم للملاحة الدولية. وفي 1958 أضافت إتفاقية جنيف للبحر الإقليمي والمنطقة المجاورة حيث أصبح التعريف كالتالي:

المضيق الدولي هو الممر المستخدم للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي وجزء آخر من البحر العالي أو البحر الإقليمي لدولة أجنبية , فانه من الناحية القانونية يجب أن يكون المضيق الدولي

¹ نفس المرجع، ص 69.

² نفس المرجع، ص 70.

الفصل الأول: الإطار النظري لدراسة الممرات والمضايق البحرية

محدود الاتساع، أي لا يزيد اتساعه على ضعف مساحة البحر الإقليمي للدولة أو الدول المطلة عليه، فالمضيق الذي يزيد اتساعه عن ذلك ويتوافر فيه شريط من البحر العالي على امتداده لا يعد من المضايق ولا ينطبق عليه نظامها، وإنما ينطبق عليه نظام البحر العالي، شريطة أن يكون ذلك الشريط صالحاً للملاحة الاعتيادية الآمنة بكامله وبالخصائص الملاحية والهيدروغرافية نفسها.¹

وقد تقرر في مؤتمر تقنين القانون الدولي في لاهاي أن المضيق الذي يزيد عرضه على ضعف عرض البحر الإقليمي ويتوافر فيه قطاع من البحر العالي يكون فيه ذلك القطاع متاحاً للملاحة الدولية، إلا أن هناك استثناء لتلك الحالة فيما إذا كان مدخل المضيق أو أي نقطة فيه أقل من ضعف عرض البحر الإقليمي وتوافر في مكان آخر منه قطاع من البحر العالي، وهنا ينبغي استخدام هذا القطاع لأغراض الملاحة ضمن البحر الإقليمي للدول المعنية، وقد أخذ بعض الفقهاء بهذا المفهوم لتعريف المضيق الدولي.²

وقد استقر تعريف المضايق الدولية في المادة 37 من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار العام 1982 م، والذي حدد طبيعة المياه التي يوصل بينها المضيق ميز النص بين المضايق التي توصل جزءاً من البحار العالية أو المناطق الاقتصادية الخالصة بجزء من البحر الإقليمي، أما المياه التي يتكون منها المضيق فقد اشترط النص بصورة ضمنية أن تكون تلك المياه من البحار الإقليمية للدول المشاطئة. ويتوقف وضع مياه المضيق الواقعة كل من ضفتيه في إقليم دولة واحدة على مدى اتساعه، فإذا كان اتساع المضيق لا يتجاوز ضعف عرض البحر الإقليمي للدولة المعنية.³

د) المضايق حسب المعيار الوظيفي:

يركز فيه على مدى استخدام المضيق للملاحة الدولية. إلا أن درجة الاستخدام الكافية لاعتبار مضيق ما مضيقاً دولياً قضية معقدة تحتاج إلى استعمال عدة معايير لمعرفة، وهناك من يعتبر أن أهمية المضيق للتجارة البحرية الدولية في معناه الواسع للسفن التجارية والسفن الحربية هو العامل الحاسم

¹ بوراوي عمار، الأهمية الاستراتيجية للممرات البحرية في العلاقات الدولية "دراسة حالة مضيق ملقا"، (مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية و العلاقات الدولية، تخصص دراسات استراتيجية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، 2017) ص 12.

² وسام الدين العكلة، "النظام القانوني للمضيق الدولي"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، (2011)، ص 313.

³ إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المؤتمر الثالث لقانون البحار، 1982/12/10، الجزء الثالث، الفرع 2، المادة 37، ص 43.

في هذا الخصوص. ولكن مقدار هذه المصالح لا يمكن أن يحدد بأي قاعدة، لأنها قضية تعتمد على مجموعة من الحقائق كعدد السفن المارة في المضيق وحمولتها وقيمة تلك الحمولة و معدل حجم السفن و خاصة فيما إذا كانت موزعة على عدد كبير أو صغير من الأمم. كلها تعتبر أدلة مجتمعة دون أن يكون إحداها عاملا حاسما، كما أن كل الاتفاقيات التي اهتمت بالمضايق لم تحدد درجة الإستخدام المطلوبة لكي يعتبر المضيق دولي، حتى تشمل كل المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية مهما كانت درجة هذا الإستخدام.

فالممر البحري الطبيعي أو الشبه الطبيعي، لا يتعدى اتساعه ضعف عرض البحر الإقليمي للدولة المشاطئة له، يفصل بين منطقتين من الأرض ويصل بين جزء من البحار العالية او منطقة إقتصادية خالصة بجزء من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة، أو جزء من البحار العالية أو منطقة اقتصادية خالصة بالبحر الإقليمي لدولة أجنبية، ويستخدم للملاحة الدولية¹.

اعتمادا على هذه المعايير يمكن تعريف المضيق البحري على انه ممر مائي طبيعي ضيق و محدود الاتساع يفصل بين قطعتين من الأراضي، و يصل بين بحرين او محيطين او بين بحر و محيط، و انه يستخدم للملاحة البحرية الدولية.

ثانيا: أنواع المضايق

تنقسم المضايق على عدة أسس ومعايير، أهمها التقسيم الجغرافي والقانوني:

أ- أنواع المضايق جغرافيا:

1- مضايق داخلية: هي المضايق التي تصل بين بحرين داخلين، أي انها تقع كاملة في إقليم دولة واحدة مثل "كيرتش" الذي يصل بين البحر الأسود وبحر ازوف، اذ تعتبر مياه هذا الإقليم مياه داخلية، لوقوعها كاملة داخل إقليم دولة واحدة.

2- مضايق إقليمية: وينقسم بدوره الى نوعين:

- مضيق يقع في إقليم دولة واحدة يربط بين بحر عام بالبحر الإقليمي لتلك الدولة، مثل مضيق تيران الذي يربط البحر الإقليمي المصري بالبحر الأحمر.

¹ بوراوي عمار، مرجع سابق، ص 17 .

- مضيق لا يزيد اتساعه عن مجموع اتساع المياه الإقليمية للدولتين الواقعتين على شاطئيه.
- 3- المضايق الدولية: هي المضايق التي تصل بين بحرين عامين، وهي تؤثر بشكل كبير في الملاحة البحرية الدولية، كما كانت ومازالت محورا للعديد من الاتفاقيات الدولية، مثل مضيق البوسفور والدردينيل.¹

ب- أنواع المضايق قانونيا:

- 1- قانون البحار: يميز بين ثلاثة أنواع من المضايق:
 - المضايق المشكلة بجزيرة للدولة المشاطئة للمضيق وبين هذه الدولة المشاطئة، مع وجود طريق في أعالي البحار او طريق في منطقة اقتصادية خالصة باتجاه البحر من الجزيرة، ويتمتع هذا المضيق بحق المرور البريء.
 - المضايق المستخدمة للملاحة الدولية بين أعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة او جزء من منطقة اقتصادية خالصة ويتمتع بحق المرور العابر.
 - المضايق الموجودة بين جزء من أعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة اجنبية، ويطبق على هذا النوع الأول من المضايق، والمقصود بحق المرور العابر كحل وسط توفيق بين المرور الحر والذي لا يحق بموجبه للدول المشاطئة للمضيق التدخل في الملاحة، وبين الرأي القانوني القائل ان حرية الملاحة يجب ان لا تلحق ضرر بأمن الدولة وسيادتها ووحدة أراضيها.
- 2- المعيار القانوني: ينقسم الى ثلاثة أنواع من المضايق:
 - المضايق المنضمة باتفاقيات خاصة: تخلت اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار عن تنظيم هذه المضايق، وترتب على ذلك شرط ان يكون الاتفاق متعلقا بالمرور في هذا المضيق، ومنظما له من كافة جوانبه، سواء كان هذا المرور في المضيق بأكمله او في جزء منه، من امثلة المضايق التي نظمت باتفاق خاص نجد المضايق الدنماركية، المضايق التركية، مضيق ماجلان ومضيق جبل طارق.
 - المضايق التي يمر بها طريق من أعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة، وقد نظمتها المادة 36 من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982، والتي قررت فيها ان الاحكام

¹ خالد أحمد الأسمر، مرجع سابق، ص73.

الواردة بها لا تنطبق على أي مضيق إذا وجد خلاله طريق في أعالي البحار، أو طريق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة.

- المضايق التي لا تدخل في النوعين السابقين: وهي المضايق التي لا تنطبق عليها المواصفات السابقة، وقد حددت لها اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار 1982 مضامين للمرور: المرور العابر والمرور البريء.¹

ج - أنواع المضايق وفقاً للقواعد الحاكمة: نجد في هذه الحالة:

- مضايق محكومة باتفاقيات دولية خاصة تنظم حركة ملاحه السفن الأجنبية فيها.
- المضايق الأخرى التي تحكمها قواعد القانون الدولي العام الشامل للبحر.

المطلب الثاني: مفهوم القنوات

• أولاً: تعريف القناة البحرية:

القناة البحرية هي ممر أو طريق اصطناعي يحفر لتسهيل الملاحة والمواصلات الدولية، وهو يحفر في أرض دولة ما يتصل ما بين نهريين داخليين، أو بين نهر داخلي وبحر، وتعتبر عند إذ قناة وطنية تخضع كلياً لسيادة الدولة، أو بين بحرين حريين ويسمى حين إذ قناة بحرية دولية تهدف إلى تسهيل الملاحة الدولية وخفض تكاليفها.

كما تعرف بانها " عبارة عن مجرى أو ممر أو طريق مائي يحفر ليصل بين بحرين عامين بقصد تسيير الملاحة الدولية، وخفض تكاليفها واختصار الوقت والمسافة".²

وهي حسب موسوعة ويكيبيديا عبارة عن ممرات مائية اصطناعية لنقل المياه أو لخدمة مركبات النقل المائي، وقد تساعد أيضاً في الري، ويمكن اعتبارها كنسخة اصطناعية من النهر، تشمل الاعمال

¹ توليو تاريفيس، إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، نقل عن الرابط: https://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls_a.pdf في 2021/05/15 على 10:20.

² طروب بحري، الأبعاد والأدوار الجيوسياسية والحيواقتصادية للمضايق والقنوات البحرية، في عبد القادر دندن (محرراً)، التنافس العالمي على المضايق و الممرات البحرية، (باتنة : مخبر الامن الإنساني، 2020)، ص.16.

الفصل الأول: الإطار النظري لدراسة الممرات والمضايق البحرية

الهندسية على سلسلة من السدود في معظم الحالات، والتي تنشئ خزانات للتدفق الحالي منخفض السرعة، يشار الى هذه الخزانات باسم مناسيب المياه الراكدة، وغالبا ما تسمى بالمناسيب فقط.¹

تعتبر العديد من التعاريف الغربية ان القناة من الناحية الجغرافية لا تكون دولية الا اذا كانت تمر عبر أقاليم عدة دول. اما اذا كانت القناة تتواجد في إقليم دولة واحدة فهي تابعة للمياه الداخلية. ولا خلاف حول الملكية الإقليمية القنوات، فهذه الملكية تعود للدولة التي تخترق ارضها وتخضع لسيادتها، وذلك يثير مسألة قانونية تكمن في حرية الملاحة فيها. فاذا كان الغرض من شق القناة تسهيل شؤون الملاحة الدولية واختصار المسافات والتكاليف، فذلك يستدعي السماح لكل السفن بالمرور فيها ودفع الرسوم للدولة والشركة الدولية التي قامت بحفر القناة والتي تتولى امر صيانتها.

• ثانيا: معايير تحديد اختصاص الدولة الإقليمية على القناة:

- درجة التدويل:

ليس من المنطقي ان تقوم دولة ما بحفر قناة بحرية ذات أهمية استراتيجية، ثم تضع الاستخدام البريء لها امام الملاحة الدولية خاصة اذا كان الهدف من حفرها هو تلبية متطلبات التجارة الدولية، او عبرت دول أخرى عن رغبتها لحفر هذه القناة. ولذلك يمكن القول ان هذا الجزء من إقليم الدولة اصبح مخصص لخدمة عامة دولية، و من اجل تحقيق هذه المهمة و كنتيجة لتخصيص القناة للاستخدام من قبل مختلف أعضاء المجتمع الدولي تصبح هذه الأخيرة خاضعة لنظام قانوني دولي.

- طريقة التمويل:

عموما الهدف من حفر قناة هو توفير للتجارة الدولية ممر يكون اسرع و اكثر فائدة، و الدولة المشاطئة باعتبارها ذات سيادة لديها من الناحية النظرية الحق في تحديد شروط استخدام القناة و يمكن ان تخصصها للملاحة الداخلية. لكن نظرا للموقع الاستراتيجي لبعض القنوات التي تخدم مصالح التجارة الدولية و السلطة التقديرية التي تتمتع بها الدولة المشاطئة لها، تخلق حالة لا امن بالنسبة للمستخدمين، و يمكن ان نعطي المثال عن كل قناة السويس و بنما، فبسبب حجم المشروع كان من الضروري جذب رؤوس أموال اجنبية. و من اجل ذلك لا بد من توفير ضمانات للمستثمرين حول سلامة القناة خلال

¹ نفس المرجع.

حفرها و مردوديتها، و قد تم ابرام اتفاقيات بين الشركة المختصة، الدولة الأجنبية التي تمول المشروع و الدولة المشاطئة، و الهدف من هذه المعاهدات هو التوفيق بين المصالح المختلفة. فالدولة المشاطئة للقناة ترغب في الحصول على فائدة اقتصادية نتيجة توفير جزء من مياهها الداخلية لصالح التجارة الدولية و فتحها امام سفن مختلف الدول دون تمييز، اما المستخدمين فركزت اهتماماتهم على تقييد سلطات الدولة صاحبة السيادة فيما يتعلق بتحديد الرسوم بمعدلات مستقرة و غير تمييزية نظرا لوظيفة الخدمة العامة الدولية المخصصة للقناة. و من اجل تحقيق نوع من التوازن بين السيادة الكاملة للدولة المشاطئة و مصالح الملاحة الدولية تم ابرام العديد من الاتفاقيات لتنظيم المرور عبر القنوات، و أصبحت القناة التي تنظم وفق اتفاقية يطلق عليها اسم قناة دولية. و اعتمادا على هذا المعيار القانوني، فالقناة الدولية هي التي يكون استخدامها منظم من طرف اتفاقية دولية، و الموقع الجغرافي و الأهمية الاقتصادية للقناة غير كافية لاضفاء الطابع الدولي عليها. فاذا كانت الدولة الإقليمية هي صاحبة نظام الاستخدام فالقناة تبقى وطنية، و اذا كان هذا النظام منبثق من معاهدة معينة فالقناة دولية او يمكن اعتبارها قناة وطنية تخضع لنظام دولي.¹

في الأخير يمكن تعريف القنوات الدولية بانها ممرات مائية اصطناعية تحفرها يد الانسان لتصل بين بحرين عامين، فهي اذن من الناحية الجغرافية مضائق اصطناعية يتم حفرها في إقليم دولة او عدة دول مما يجعلها خاضعة لسيادتها غير ان مصلحة المجتمع الدولي تقتضي فتحها امام الملاحة الدولية.

• ثالثا : قانون القنوات المائية :

تجدر الإشارة هنا الى ان القانون الذي يحكم القنوات يميز بين وضعين :

- إذا لم تكن هناك معاهد خاصة بالقناة القائمة في داخل إقليم الدولة، تبقى القناة خاضعة لسيادة هذه الدولة، و يحق لها ان تتصرف بالقناة كما تشاء، و تسمح بالملاحة لمن تشاء، و تفرض الرسوم التي تراها مناسبة، و تتخذ فيها التدابير اللازمة زمن السلم او الحرب، مثل "قناة كورنثيا" في اليونان، و التي تصل بين بحر ايجيه و البحر اليوناني، و تتولى حكومة اليونان بمفردها تنظيم الملاحة فيها، و تعتبر هذه القنوات داخلية.

¹ بوراوي عمار، مرجع سابق، ص، ص، 15، 16.

- إذا كانت الملاحة في القناة خاضعة للاتفاق الدولي تبقى السيادة على القناة للدولة صاحبة الإقليم، غير انه يفرض على هذه الدولة التقيد ببعض الالتزامات الدولية، لان الدول الكبرى ساهمت في شقها، و هي قنوات تعود بالمنفعة على التجارة الدولية، و تميل الدول هنا الى تدويل هذه القنوات، من اجل تقييد صلاحياتها بغية تسهيل مرور السفن الجنبية، علما ان التدويل لا يعني حرمان الدولة من صلاحياتها، و تحتفظ بمبدأ السيادة، مثل قناة السويس و قناة بنما و قناة كييل.¹

المبحث الثاني: الأهمية الجيوبوليتيكية للممرات البحرية

ان الصراعات على احكام النفوذ و السيطرة على بعض المناطق يأتي من خلال ما تجسده هذه المناطق من أهمية جغرافية و استراتيجية، فالمناطق التي تمتلك شواطئ على البحار تأخذ أهمية قصوى في نظر القوى المهيمنة اكثر من أهمية المناطق التي ليس لها منافذ بحرية، و تعتبر المضايق البحرية من اهم المنطلقات المحددة للصراع على بسط الهيمنة عليها، لما تمثله من أهمية قصوى من الجانب الاقتصادي و الاستراتيجي. في هذا تطرقنا في هذا المبحث الى الأهمية الجيواقتصادية للممرات البحرية في المطلب الأول و لأهميتها الجيواستراتيجية في المطلب الثاني و للأهمية الجيوسياسية في المطلب الأخير.

المطلب الأول: الأهمية الجيواقتصادية للممرات البحرية

ان الأهمية الاقتصادية للبحار تتمثل في الحجم الكبير للتجارة الدولية و الحمولات المنقولة بحرا خاصة نقل النفط، فالنقل البحري يشكل العمود الفقري للعولمة بفضل شبكات النقل العابرة للحدود، التي توفر الامدادات و تسمح بوجود تجارة دولية، فهو قطاع اقتصادي بحد ذاته يوفر فرص عمل، دخل و إيرادات، و هذا ما يعطي أهمية كبيرة للممرات البحرية التي لها دور استراتيجي في الاقتصاد الدولي.

1- أهمية الممرات البحرية في التجارة الدولية :

ان السيطرة على المضايق او القنوات المائية الاستراتيجية يعني في كثير من الاحيان الهيمنة و التحكم في مسار التجارة الدولية، و قد جارت تاريخيا العديد الحروب بين الدول للسيطرة على هذه الممرات، سواء كانت مضايق او قنوات، و ذلك لأسباب اغلبها اقتصادية و تجارية.

¹طروب بحري، مرجع سابق، ص 17.

الفصل الأول: الإطار النظري لدراسة الممرات والمضايق البحرية

بين عامي 1970م و 2000م تضاعفت الواردات العالمية, و انتقلت من 17% الى 21% من اجمالي الناتج المحلي العالمي, و على الرغم من وسائل النقل الاخرى كالتائرات و الشاحنات, و تطور تقنيات ادارة الانتاج في الوقت المحدد, و الاهمية المتزايدة للمواعيد القصيرة لتسليم المنتجات ذات قيمة مضاعفة عالية, الا ان التجارة البحرية العالمية تلعب دورا رئيسيا يتماشى و يستجيب لتطورات الاقتصاد العالمي.¹

فأغلب السلع يتم نقلها بحرا, و قدرت في 1950م ب 550 مليون طن, و وصلت الى 7,4 مليار طن في 2006م, يمثل النفط حوالي 30% من اجمالي السلع المنقولة, لتاتي بعده المواد الصلبة كالفحم الخام و الحبوب, و الباقي 40% هي سلع متنوعة. لذلك فان الاقتصاد العالمي و حتى الاقتصاديات المحلية جد مرتبطة بالبحر, و اغلب الدول وجدت اجمالي انتاجها المحلي يرتبط بمبيعاتها في اسواق بعيدة. و توسع التجارة البحرية لا يرجع فقط الى تبادلات النفط و المواد النفطية, بل يرتبط بمختلف البضائع المتبادلة بما فيها السلع ذات قيمة مضافة عالية و التي يتم نقلها في الحاويات.²

لهذا نجد اغلب الحكومات تهتم بالممرات البحرية و تدخلها ضمن حساباتها, فالنقل البحري يهيكل الاقتصاد العالمي, فالمضايق و القنوات الدولية نقاط عبور الزامية بالنسبة لأغلب الطرق البحرية, فمن الصعب السيطرة على هذه الطرق لأنها تمتد على مسافات طويلة مما يسمح لها بالربط بين القارات, لكن يمكن السيطرة و التحكم او حتى مراقبة الممرات البحرية من خلال تركها مفتوحة او غلقها امام الملاحة, بالإضافة الى مختلف العوائق الناتجة عن عمل متعمد من طرف دولة, او وجود حواجز ترجع الى سياسات غير مباشرة, او الى ضعف الدول المطلة على الممر, كما هو الحال في البحر الكاريبي او بحر الصين الجنوبي, هذا ما يجعل الممرات البحرية تشكل قضايا جيوبوليتيكية كبرى في ظل اقتصاد معلوم.³

يمكن اختصار اهم الادوار التي تلعبها الممرات البحرية و اهميتها في التجارة فيما يلي :

¹ بوراوي عمار, مرجع سابق, ص 36

² Antoine Frémont, "les routes Maritimes : nouvel enjeu des relations internationales", **Revue international et stratégique**, (2008), P 18/19

³ Frédéric Lasser "les detroit maritimes : réflexion sur des enjeux stratégique", **Cahier de géographie du Québec**, (2004), P 281.

الفصل الأول: الإطار النظري لدراسة الممرات والمضايق البحرية

- المضايق و القنوات الدولية ابواب للطرق البحرية الرئيسية, و عموما ما تكون الملاحة عبرها حرة, هذا ما يؤدي الى تركيز حركة و حجم التدفقات التجارية فيها و يؤثر على النشاط الاقتصادي للدول المشاطئة لها.
- الممرات البحرية تحدد مسار الطرق البحرية, فهي تشكل غالبا نقطة عبور من بحر لآخر في نقطة معينة.
- المضايق و القنوات تلعب دور رئيسي في تحديد مسار الطرق البحرية لأنها تساهم في اختصار الوقت و المسافة, ما يؤدي الى انخفاض تكاليف النقل.
- الممرات البحرية تحدد موقع الموانئ الرئيسية, نتيجة التدفقات الكبيرة في المضايق و القنوات, تلجأ الدول المشاطئة لها و شركات النقل البحري الكبرى الى اقامة موانئ تطل عليها مباشرة او تتواجد في ضواحيها.
- تشكل بعض المضايق نقاط عبور تسمح بالربط بإقليم واقع على الضفة الاخرى للمضيق, بفضل طرق محلية و اقليمية تساهم في نقل السلع و البضائع و حتى المسافرين.
- فالقنوات مهمة في تلبية متطلبات التجارة الدولية, و توفير فائدة اقتصادية للدولة صاحبة القنوات بفضل الرسوم التي تدفعها السفن مقابل المرور.¹

2- اهمية الممرات البحرية في نقل الطاقة :

أ- دور الممرات البحرية في نقل النفط :

يشكل النفط اهم مواضيع الصراعات الدولية, من اجل الوصول اليها, التحكم فيها و توزيعها. فتعد مسألة توزيع الطاقة من بين اهم المسائل الاستراتيجية المتعلقة بتدفقات الطاقة, لان التوزيع يتسم بنفس الاهمية التي تتسم بها مسائل الانتاج و التسعير, فهو عامل اساسي يضمن تلبية العرض و الطلب, خاصة انه بسبب البعد الجغرافي بين مناطق الانتاج و مناطق الاستهلاك يتم تداول حوالي 50% من الانتاج العالمي للنفط, و 80% منه ينقل عبر البحر, فالنقل البحري ضروري لعملية التوزيع هذا ما يجعل المضايق و القنوات اساسية لتدفقات الطاقة.²

¹ بوراوي عمار, مرجع سابق, ص, ص 41/40

² نفس المرجع, ص 43

يوجد اربعة مضايق في العالم ذات مصلحة استراتيجية كبيرة لعبور النفط و هي : المضائق التركية, مضيق هرمز, مضيق باب المندب و مضيق ملقا, الى جانب قانتين تلعبان كذلك دور اساسي, هما قناة السويس و قناة بنما.¹

ب- دور الممرات البحرية في نقل الغاز :

غالبا ما يتم نقل الغاز عن طريق خطوط الانابيب. لان عدد الانابيب اللازمة لتزويد حجم معين اقل من عدد سفن الشحن لنقل نفس الحجم, ما يجعل هذه الطريقة اكثر كفاءة, غير انها تواجه بعض السلبات المرتبطة بالطبيعة الثابتة لهياكلها الاساسية, و التي قد تجعلها عرضة للاضطرابات.²

الى جانب الانابيب, 20% من صادرات الغاز العالمية تنتقل على شكل غاز طبيعي مسال, عن طريق ناقلات الغاز, و من المحتمل ان يزداد نصيبها في السنوات القادمة اذا حكمنا على نمو معدل النقل البحري للغاز و الذي يقرب 6% في السنة. و يرجع ذلك الى كون النقل البحري اكثر امانا مقارنة باليابسة و اكثر ملاءمة للمسافات الطويلة, و عموما تمر ناقلات الغاز على نفس المضائق و القنوات التي تستخدم لنقل النفط اضافة الى مضيق جبل طارق.³

المطلب الثاني: الأهمية الجيوستراتيجية للممرات البحرية

يرى العديد من الباحثين في العلاقات الدولية ان الطبيعة البشرية تحكمها غرائز القوة و السيطرة و الهيمنة, و تزداد حدة الطباع العدوانية عندما تنتقل من مستوى الفرد الى مستوى الدولة, ففي هذا الاطار نتطرق في هذا المطلب الى تبيين أسباب رغبة الدول خاصة الدول القوية على التحكم على الممرات البحرية حتى باستخدام الوسائل العسكرية للسيطرة عليها.

- الأهمية الاستراتيجية للممرات البحرية :

اهتمت معظم دول العالم بالمضايق التي كان لها الدور الحاسم في حركة التجارة و التواصل الدولي, و كأداة تحكم اقتصادي, خصوصا في فترات الحروب و النزاعات منذ العصور القديمة الى يومنا هذا,

¹ Charles Emmerson and Paul Steven, "Maritime choke point and the global energy system", **the royal instituteof international affairs**, London, (2012), P04.

² بوراوي عمار, مرجع سابق, ص 47

³ Charles Emmerson and Paul Stevens. Op.cit. p 06

الفصل الأول: الإطار النظري لدراسة الممرات والمضايق البحرية

كما ان السياسات الدولية تتحرك نحو المضايق ذات البعد الجغرافي المهم في الحركة الاقتصادية الدولية، لتحافظ على الاستقرار في عمليات الإنتاج و التوزيع، و لضمان الاستقرار المالي و النقدي للأسواق الدولية، و تتبع إما مبدأ التسوية و إما مبدأ القوة سواء لتغيير واقع او فرض آخر جديد.¹

تعتبر المضايق البحرية من الجانب الجيوستراتيجي من أهم النقاط المحورية و الحساسة، خاصةً بسبب تمرير النفط الخام و الغاز المسال عبرها، ففي حالة تعرض هذه الممرات البحرية الى اختناقات او اغلاق، فإن الاسواق الطاقوية ستصاب بأزمة امدادات تؤثر على أسعارها و مستوى مخزوناتها، بحيث تتمركز معظم مناطق إنتاج النفط بالقرب من المضايق البحرية، لذلك فانها تشكل صمامات لامدادات الطاقة، كما ان أمن الممرات البحرية تعد مسألة حيوية و استراتيجية بالنسبة لاحتياطي العالمي من النفط و الغاز، فتلثي النفط الخام المنتج و المصدر تتجه يوميا من خلاله عبر ناقلات النفط العملاقة. إن السفن الناقلة للنفط عموما لا يمكنها عبور سوى طرق بحرية محددة و قليلة، في العديد من هذه الطرق ناقلات النفط يجب عليها أن تجتاز هذه المضايق المهمة، كما قد يكون المرور بها يشكل مخاطرة نظارا لوقوع بعضها بمناطق تشهد توترات و عدم استقرار امني و سياسي، فبالرغم من وجود العديد من المضايق و القنوات البحرية المنتشرة عبر العالم، إلا انه قليل منها من تمتلك اهمية استراتيجية، بحيث هناك 6 نقاط اختناق بحرية رئيسية في العالم لها أهمية جيوستراتيجية في توزيع الطاقة عبرها، و هي : مضيق "هرمز" بين الخليج العربي و المحيط الهندي، اكثر المضايق البحرية أهمية في العالم، حيث يعبر النفط من الشرق الأوسط متجها إلى آسيا و السواحل الشرقية للولايات المتحدة، مضيق " باب المندب " الذي يربط خليج عدن بالبحر الأحمر، قناة السويس " التي تربط البحر الأحمر بالبحر الأبيض المتوسط، المضايق التركية " الدردنيل و البوسفور " بين البحر الأسود و البحر المتوسط، مضيق " ملقا " الذي يقع بين شبه الجزيرة الماليزية و سومطرة بوابة تربط بين المحيطين الهادي والهندي ذو الأهمية البالغة للأسواق الآسيوية، خاصة للصين و اليابان.²

- تأمين امدادات الطاقة على مستوى الممرات البحرية :

¹ عبد القادر الهلي، "مضيق باب المندب بين الأهمية الاستراتيجية و تصاعد حدة التهديدات الأمنية" مجلة افاق علمية، المجلد 11، العدد 3، سنة (2019)، ص 115

² سفيان بلمادي، جيوسياسة المضايق البحرية الاستراتيجية و امن امدادات الطاقة، (جامعة الجزائر 3، تخصص دراسات امنية دولية، السنة الجامعية 2014/2015)، ص 11

لقد كان النفط والغاز من أهم أسباب نشوب الحروب في القرن العشرين للحصول على مصادر الطاقة، و هذه الحروب تطورت الى صراعات خلال فترة استثمار هذه المصادر، خاصة بين الدول الصناعية الكبرى لكونها اكبر مستهلكات للطاقة، و التي لها دور كبير في صياغة السمات الجيوسياسية للعلاقات الدولية في مطلع القرن الحادي و العشرين¹.

ان قضية أمن الطاقة يتطلب حماية امدادات الطاقة، فتأمين إمدادات الطاقة هو أحد محددات السياسة الخارجية والدفاعية للدول وموضوع رئيسي للنقاش الأمني الدولي، فالصراع المستقبلي بين القوى المهيمنة حاليا على قمة النظام الدولي وتلك الصاعدة، أصبح محوره البنى التحتية لقطاع الطاقة في مناطق الإنتاج و العبور و خطوط الملاحة البحرية و خاصةً على مستوى الممرات البحرية، ما دفع إلى استقطاب و بلورة الحضور العسكري من طرف المتنافسين من أجل حماية و ضمان أمن إمدادات الطاقة، ومن ثم سيزيد الصراع الدولي على مناطق الوفرة في الطاقة و نقاط العبور.

المطلب الثالث: الأهمية الجيوسياسية للممرات البحرية

في هذا المطلب سنتعرف على مكانة الممرات البحرية في الحسابات الجيوسياسية للدول و أهميتها في بناء استراتيجياتها خاصة لدى القوى الكبرى، ان جيوسياسية الممرات البحرية يتم توظيفها اما من طرف الدول القوية بحريا او الدول الشاطئية، و هذا يكون في حالة حرب كما يكون في حالة سلم. و قد تكون مطالب كل طرف مختلف من الاخر، فالدول الكبرى تنادي بحرية المرور في المضائق كما هو الحال في أعالي البحار. و تطالب من جهة أخرى الدول المشاطئة للمضائق بحق المرور البريء كما هو ثابت عرفا و قانونا. و عليه فقد فرضت اتفاقيات قانون البحار حقوق و واجبات على الدول المشاطئة للمضائق و على السفن التي تعبرها و كما قامت بتنظيم المرور في المضائق الدولية و هذه التنظيمات الملاحية القانونية تتمثل في نظام المرور البريء و نظام المرور العابر :

1. نظام المرور البريء:

لقد عالجت اتفاقية جنيف للبحر الإقليمي و المنطقة المتاخمة لعام 1958، موضوع الملاحة البحرية في المضائق الدولية و ذلك من خلال المادة (16) الفقرة (4) و التي تنص على " لا يجوز إيقاف المرور

¹ سعد حقي توفيق، "التنافس الدولي و ضمان امن النفط" مجلة العلوم السياسية، العدد 43، ص 09

الفصل الأول: الإطار النظري لدراسة الممرات والمضايق البحرية

البريء للسفن الأجنبية في الممرات المستخدمة للملاحة الدولية بين جزء من البحر العالي و جزء اخر من البحر العالي او البحر الإقليمي لدولة اجنبية ". و بهذا فإن اتفاقية جنيف ألزمت الدول الساحلية بضمان المرور البريء، مقابل شروط فرضتها على السفن كما جاءت في نص المادة (4) منها، و التي جاءت لتعطي الدولة المشاطئة للمضيق صلاحيات واسعة و تقديرها لطبيعة البراءة في المرور، و مع ان النص يقضي بعدم جواز وقف المرور غير البريء، فإن المفهوم المخالف ان الدولة المضايقية تستطيع وقف المرور غير البريء، و حيث ان هي صاحبة التقدير في تحديد براءة المرور، فانها تستطيع ان تلعب دورا مهما في منع او عرقلة الملاحة في المضيق بحجة عدم براءة هذا المرور.¹

وقد وضعت المادة (45) من اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لعام 1982 النظام الخاص بالمرور البريء عليها حيث نصت على ما يلي :

"ينطبق نظام المرور البريء، وفقا للفرع 3 من الجزء الثاني، في المضايق المستخدمة للملاحة الدولية. والمستثناة في تطبيق نظام المرور العابر، بموجب الفقرة 1 من المادة 38 أو الموجودة بين جزء من أعالي البحار أو منطقة اقتصادية خالصة وبين البحر الإقليمي لدولة أجنبية. لا يوقف المرور البريء خلال هذه المضايق".

إن ينطبق حق المرور البريء على المضايق المستخدمة في الملاحة الدولية إذا كان المضيق :

أ- يتكون من الإقليم اليابس للدولة وجزيرة تابعة لهذه الدولة إذا وجد اتجاه الجزيرة طريق في البحر العالي أو طرق يمر بمنطقة اقتصادية خالصة تتوافر فيه خصائص ملائمة ومماثلة من حيث الملاحة والمميزات الهيدروغرافية.

ب- أو إذا كان المضيق يربط البحر الإقليمي لدولة مع جزء من البحر العالي أو المنطقة الاقتصادية الخالصة لدولة أخرى.²

و تجدر الإشارة الى ان في الحالتين لا يجوز وقف المرور البريء عبر المضيق.

¹ خالد احمد الأسمر، مرجع سابق. ص 86

² بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، مذكرة مكملة لنيل شهادة الماجستير في القانون، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة، 2014/2015، ص.131

الفصل الأول: الإطار النظري لدراسة الممرات والمضايق البحرية

ان نظام المرور البريء في المضائق يشكل تقييدا فعليا لحرية القوى الكبرى في الملاحة عبر البحار وفي أجوائها، ذلك أن هذا النظام يحرمها من حرية التحليق فوق هذه المضائق لأنها تعتبر جزءا من المياه الإقليمية للدولة الساحلية، فضلا عن أن غواصاتها تكون ملزمة في هذه الحال على الملاحة فوق سطح الماء، ويعتبر مرورها تحت سطح الماء مخالفة لأحكام القانون الدولي.

2. نظام المرور العابر:

جاء في نص المادة (38) الفقرة (2) للنظام المرور الجديد الذي استحدثت في مؤتمر قانون البحار لعام 1982، بتعريف لنظام المرور العابر و ورد النص كالتالي : " المرور العابر هو ان تمارس وفقا لهذا الجزء حرية الملاحة و التحليق لغرض وحيد هو العبور المتواصل السريع في المضيق الذي يوصل بين جزء من أعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة و جزء اخر من أعالي البحار او منطقة اقتصادية خالصة، غير ان تطلب تواصل المرور و سرعته لا يمنع المرور خلال المضيق لغرض الدخول الى دولة مشاطئة او العودة منها، مع مراعاة شروط الدخول الى تلك الدول " ¹.

و معايير نظام المرور العابر تكمن في كون المرور العابر مكيف بغرض محدد باعتباره وحيدا و هو اجتياز المضيق على وجه السرعة بصورة متواصلة من خارجه الى الاتجاه المقابل، و ان نظام المرور العابر يمنح حق المرور لجميع السفن و الطائرات بدون ادنى تمييز بينها، سواء كانت مدنية او عسكرية، تجارية او عامة.. و ان المرور العابر هو حق و ليس رخصة، و على الدول الساحلية المعنية أن تراعي باستمرار حق المرور العابر بحيث لا تؤدي القوانين و الانظمة المطبقة على المضيق الى أي تقييد أو عرقلة لهذا العبور، وعليها كذلك ان تنشر بواسطة وسائل الإعلام المناسبة كل ما يصل إلى علمها عن أي نوع من المخاطر التي تلحق بالملاحة البحرية في المضيق.

ان المرور العابر لا يحول دون الدولة الساحلية وتبني القوانين و الانظمة الخاصة بالمرور في المضيق والتي يمكن أن تتناول على سبيل المثال:

أ- امن الملاحة وحركة المرور البحري.

ب- حماية البيئة البحرية من التلوث او التقليل منه او السيطرة عليه.

¹ خالد احمد الأسمر، مرجع سابق، ص.90

ت- منع الصيد البحري في المضيق او وضع النظم الخاصة بتثبيت شباك الصيد.
ث- ضبط المخالفات المتعلقة بالقوانين والانظمة الجمركية والضريبية والصحية وتلك الخاصة بالهجرة.¹

3- الفرق بين المرور البريء و المرور العابر:

اهم الفروقات بين نظامي المرور العابر و البريء الذين حددتهما الاتفاقية الدولية لقانون البحار تتمثل فيما يلي :

- المرور العابر يخص الملاحة البحرية والجوية للسفن والطائرات، بينما المرور البريء يقتصر على الملاحة البحرية للسفن فقط.
- فيما يخص الغواصات والمركبات الغاطسة، فقد اجبر نظام المرور البريء هذه الفئة بالمرور طافية على وجه الماء، مع رفعها لاعلامها التعريفية او التمييزية، بينما لم يشترط نظام المرور العابر هذه الإجراءات.
- وضع نظام المرور البريء بعض القيود على السفن العاملة بالطاقة النووية، او التي تحمل مواد نووية او مواد خطرة او مؤذية، في حين لم يرد أي قيد على مرور هذه السفن في حالة ممارستها لنظام المرور العابر.
- يفرض نظام المرور البريء رسوما في مقابل بعض الخدمات التي تؤديها الدول المشاطئة للمضيق للسفن التي تعبر المضيق، و لم ترد مثل هذه الاجازة بالنسبة للمرور العابر.
- يحق للدول الساحلية في حالة المرور البريء ان تحدد خطوط ملاحية معينة او تفرض تقسيم حركة المرور في المضيق، مع الاخذ بعين الاعتبار توصيات المنظمات الدولية المتخصصة، اما في نظام المرور العابر فان الدول المطلة على المضايق ملزمة بعرض مثل هذه الإجراءات على المنظمات الدولية المتخصصة و التشاور معها بهذا الخصوص.

¹ بلوط سماح، مرجع سابق، ص.146.

- لا تستطيع الدول المشاطئة للمضايق وقف أو إعاقاة المرور العابر مطلقاً، في حين أنها لا تستطيع ذلك في نظام المرور البريء وفق حالات محددة، تعتقد فيها الدول المشاطئة للمضيق بان ذلك المرور لا يتصف بصفة البراءة.
- سلطة الدول المشاطئة للمضيق في سن القوانين و الأنظمة المتعلقة بالمرور البريء، أوسع من سلطاتها في المرور العابر.
- يسمح نظام المرور البريء للسفن الاجنبية بالتوقف و الرسوم في ظروف معينة، في حين لا يسمح لها في نظام المرور العابر بالتوقف و الرسوم الا في حالات القوة القاهرة و الشدة.¹

المبحث الثالث: الممرات البحرية في النظريات الجيوبوليتيكية

تعد النظريات الجيوبوليتيكية من النظريات التي تهتم بدراسة تأثير البيئة الطبيعية والعوامل الجغرافية على الخصائص والظواهر والمؤثرات والتطورات السياسية للشعوب والدول، وقد تعددت نظريات الجيوبوليتيك وتطورت عبر فترات زمنية مختلفة وقد أدى تطورها إلى اهتمام السياسيين بمدلولاتها، حيث نجد أن هناك ارتباط بين نظريات الجيوبوليتيك والأمن البحري، و هذا ما سنقدمه في هذا المبحث الذي يشمل الممرات البحرية في نظريات الجيوبوليتيك التي تتفق على مبدأ القوة والسيطرة ولكنها تختلف في تحديد نوعيتها.

لقد تعددت تعاريف المقدمة حول علم الجيوبوليتيك، يعود هذا الاختلاف إلى تعدد الاتجاهات الفكرية و تطوراتها عبر التاريخ والأحداث الدولية حيث يعرفها "كارل هاوسهوفر" بأنها العلم القومي الجديد للدولة، و هي عقيدة تقوم على حتمية المجال الحيوي بالنسبة لكل العمليات السياسية اما بيان ماري كلاوس على انه " دراسة العلاقات الموجودة بين قيادة القوة على المستوى العالمي و الاطار الجغرافي الذي تمارس فيه"² ومن خلال هذه التعاريف نلاحظ بأنها تلك النظرية التي تبحث في قوة الدولة بالنسبة للأرض، كما تدرس العلاقات المكانية المتبادلة بين الأرض و السكان والمهارات التقنية من وجهة نظر الدولة .

¹ خالد احمد الأسمر، مرجع سابق. ص. 95.

² محمد عبد السلام، الجيوبوليتيكا (دار النشر دار الكتب، 2019)، ص. 17

تتطلق النظريات الجيوبوليتيكية من قاعدة أن حدود سيطرة قوة ما أو قيام تحالف في منطقة لها معطيات مكانية جغرافية تؤهلها لتكون قوى عظمى تؤثر في مسار السياسة العالمية أو تحد دور القوى على الساحة الدولية"، في هذا المبحث سنقدم نظريات الجيوبوليتيك، باعتبارها جزء مهم واصل في تكوين هذه الدراسة، في محاولة لتلتمس الأفكار و الخلفيات السياسية والجغرافية التي وقفت وراءها و حاولت التظير لها، وعليه فإننا سنعرض أهم النظريات الجيوبوليتيكية وهي نظرية القوة البحرية "الفرد ماهان" نظرية قلب الأرض " الفورد ماكندر " نظرية الإطار "نيكولاس سبايكمان" ونظرية القوى الجوية "سفرسكي".

المطلب الأول: نظرية القوة البحرية لألفرد ماهان The Sea Power Theory

مفهوم القوة :

تعددت مفاهيم القوة في العلاقات الدولية من حيث الشكل و القدرة والتأثير وكيفية الإستعمال والممارسة لأن أساس كل صراع هو القوة الذي يتمثل في محاولة الإنسان إمكانية إخضاع الطبيعة من حوله عن طريق إستخدام القوة، فالقوة هي إحدى المفردات التي توقف عندها كل المفكرين، وذهبوا إلى أن معناها هو القدرة على الفعل و الإستطاعة، وعلى التأثير والنفوذ والسلطة، وهذه الفكرة ليست وليدة اليوم فهي طبيعة خلقة مع الإنسان وإمتزجت بالفكر السياسي لتأخذ ابعادا وأشكال عبر مختلف فترات التاريخ، ولذلك قدم المتخصصين عدة تعاريف كمحاولة لضبط وتعريف القوة، فيعرفها "أرسطو" في كتابه "السياسة" بأنها تلك الامكانية التي تتوفر لبعض أفراد المجتمع السياسي المنقسم بالطبع الى حكام و رعايا لجعل الآخرين يفعلون مالم يكونوا فاعليه من تلقاء انفسهم، أما "توماس هوبز" فيعرفها بأنها الوسائل المتاحة في وقت معين للحصول على خير مستقبلي واضح.¹

كما يعرفها "مارشال تشارلز" بأنها إمكانية التوصل الى الغايات المطلوبة، في حين عرفها "أوستن ريني" بأنها علاقة التبعية و الطاعة من جانب وعلاقة السلطة و السيطرة من الجانب الاخر، وعرفها "هانز مرجانثو" بانها قدرة الانسان على التحكم في تفكير و افعال الآخرين، أما "فون ديك" فيعرفها بقوله

¹ خالد الحراري، مفهوم القوة في العلاقات الدولية، (القاهرة : مطابع الأهرام، 2015)، ص 12.

الفصل الأول: الإطار النظري لدراسة الممرات والمضايق البحرية

المعنى الواسع لهذه الكلمة تكون القوة تعبيراً على استطاعة دولة أن تجعل لإرادتها الغلبة وفي معناها الواسع تكون القوة تعبيراً عن استطاعة تأكيد الاحترام و فرض الطاعة.¹

اما "ماكس فيبر" فيعرفها بانها احتمال قيام شخص ما في علاقات اجتماعية بتنفيذ رغباته رغم مقاومة الآخرين بغض النظر عن الاساس الذي يقوم عليه ذلك الاحتمال.²

حيث تعتبر الجغرافيا و المجال الذي تشغله الدولة محددًا للقوة ومفسراً لسلوكياتها، لذلك تسعى الدول إلى التأقلم مع موقعها الجغرافي وتوظيفه كمصدر لقوتها، ولذلك وجدت عدة إسهامات لمفكري الجيوبوليتيك الذين قدموا نظريات التي تفسر وضعيات الدول وسلوكياتهم، والتي بناءً عليها يمكن إدراك القوة و فهمها.

مفهوم القوة البحرية و شروطها :

يعتبر ماهان اول من كتب في إستراتيجية الموقع البحري من وجهة نظر الجغرافيا السياسية، حيث شارك في ارشاد وتوجيه السياسة البحرية الامريكية، وقد اثرت كتاباته في النهج الفكري البحري لكل من فرنسا، وروسيا، واليابان، وغيرها من الدول البحرية الاخر ، وقد تميزت كتاباته في إبراز الشرط الاساسي للقوة العالمية " التحكم في البحر " وحدد اربعة مفاهيم اساسية مثلت فرضيات نظريته حول دور القوة البحرية في العالم وهي:

1. ان البحار والمحيطات تمثل نظاما للربط والاتصال بين ارجاء العالم.
2. تمثل الإمبراطورية الروسية صورة للدولة الحبيسة.
3. يحيط بالإمبراطورية الروسية عدد من الدول البحرية الأورواسيوية.
4. هناك ثلث دول جزرية تقع خارج الكتلة الأورواسيوية هي بريطانيا، اليابان، والولايات المتحدة الامريكية.

¹ حامد بن عبد العزيز محمد النوري، أثر القوة في العلاقات الدولية: المتغيرات السياسية المعاصرة في منطقة الشرق الاوسط: 1954-1990، (مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، السودان، جامعة الخرطوم ، كلية العلوم الدراسات الاقتصادية و الاجتماعية، قسم العلوم السياسية، 2006)، ص 28.

² خالد الحراري، مرجع سابق، ص. 13.

حيث نراه يقدم طريقة تسمح ببلوغ التفوق، تتمثل بضمان الارتكاز على نقاط استناد موانئ، وقواعد عسكرية، ومواقع حصينة في المضايق البحرية التي تقع على طريق التجارة الدولية، امتلاك قوة بحرية تتحكم في عديد البحار في كل مكان، وقادرة على التنقل بسرعة نحو النقاط الاستراتيجية لتضمن حرية التجارة في البحار، ولتمارس الحصارات البحرية حول البلد المعادية.

مفهوم وشروط القوة البحرية:

تتعلق القوة البحرية أساسا من حيث المبدأ، و كمفهوم عام بمدى متانة القوات البحرية و خفر السواح، و حيثما كان ذلك مناسبا، مساهمة القوات البرية و الجوية في مساندة القوات البحرية، إضافة للصناعات البحرية و البحرية المدنية، ولا يتوقف الأمر هنا، فهي تتعلق أيضا بالموقع الجغرافي، الجيوبوليتيك، الجغرافيا الإقتصادية و حتى الثقافة الجغرافية، إن القوة البحرية لا ترتبط بقوة الأساطير البحرية الحربية و التجارية كغاية، بل هي ترتبط أخيرا بمدى القدرة البحرية لدولة ما على تحديد أو التأثير على الأحداث و التطورات في البحر و الأرض، و كما سبق و أن أشار " جوليان كوربيت" ان جوهر القوة البحرية لا يتعلق بما يحدث في البحر بقدر ما يتعلق بالكيفية التي يؤثر بها ذلك على نتائج الأحداث على الأرض¹

أولا: المحددات الجغرافية، الإقتصادية والسياسية للقوة البحرية:

جادل "ريتشارد هاردينج" Richard Harding أن القوة البحرية اعتمدت تاريخيا على عدد من العوامل ذات الصلة، سواء داخل البحرية أو خارجها " كانت القوة الفعلية للبحرية تعتمد إلى حد كبير على التمويل، وقدرة الإدارة المركزية، ونوعية وكمية الموارد البحرية ونوعية صنع القرار السياسي والبحري " وهو ما يؤكد عدم كفاية العوامل الجغرافية كمحدد طبيعي للقوة البحرية، وحتمية ارتباطها بعوامل إقتصادية وسياسية متداخلة.

فإن أكثر من فصل في كتاباته عن المحددات الثلاثة للقوة البحرية هو " ألفريد ماهان "، الذي اختبر فروضه من خلال تحليل التاريخ البحري للإمبراطورية البريطانية، جاعلا منها دليلا يؤكد به آرائه، فارجع سيادتها عبر بحار العالم إلى موقعها الجغرافي الجزري الذي سمح لها بتشكيل أسطول بحري قوي حتى صارت محيطات العالم بحارا داخلية لإمبراطوريه بريطانيا العظمى و أصبحت مضايق البحار وجزرها

¹ رايح زغوني، " المضايق والممرات البحرية في نظريات الجيوبوليتيك ... " في تحرير دندن عبد القادر التنافس العالمي على المضايق و الممرات البحرية (الجزائر جامعة باتنة: منشورات مخبر الأمن الإنساني، 2020)، ص. 25.

كجبل طارق، باب المندب، هرمز وجزيرة قبرص محطات مهمة لسفنها بالإضافة للتكامل الفعال بين إدارتها، نظامها السياسي واقتصادها البحري في خدمة مصالح الدولة.¹

_ المحددات الجغرافية: (الموقع، الساحل، الظهير)

يجد ماهان أن لتحليل موقف الدولة ووضعها الجيوبوليتيكي يستلزم أن يتم على أساس مجموعة من الفروض، ويرى أن التجارة هي الوسيلة الأولى للسياسة، ولإقامة الحضارة التجارية الكونية على الأعمال العسكرية أن تقتصر على تأمين الشروط الأفضل لها، ويقدم ماهان مجموعة من العوامل التي يعتقد أنها تحدد القوة البحرية وهي كالتالي:

الموقع الجغرافي: أن للموقع اقتصادياته المميزة التي يجب استغلالها و استثمارها للتحكم و السيطرة على خطوط التجارة العالمية، أي أنه حسب ماهان عندما تم اكتشاف العالم الجديد تغير توزيع الأهمية النسبية لمعظم المواقع الجغرافية في أنحاء العالم، والتي كانت لصالح نموذج بريطانيا التي بعدها تحكمت بخطوط التجارة العالمية المهمة المبتدئة في العالم الجديد والمنتبهة في أوروبا، كما بإمكان الموقع في الفصل والوصل وهنا يبرز الإهتمام بالجانب الجيوستراتيجي للموقع في حالة تكون لها وحدة سياسية مستقلة و تتفق في خطوط انقطاعها الطبيعية مع حدودها السياسية ما يسمح بأن تكون قريبة وبعيدة لخدمة مصالحها المتغيرة، كما أضاف إمكانية الموقع في الهجوم والدفاع وهنا يقصد به أن خطوط الانقطاع الطبيعية بمثابة الخطوط الدفاعية الأولية، لاسيما عندما تكون الخطوط ساحلية تزيد خاصية نسبية في الدفاع نظرا لصعوبة اقتحام سطح يابس من سطح متحرك، حيث يجد ماهان في مثاله الذي قدمه (بريطانيا) بالنسبة لها قدمت فقط (السواحل +الجبهات المائية) ترسانة دفاعية ضمن حسابات قوتها الشاملة مدعمة بذلك أسطول فائق الفعالية من الجانبين الدفاعي و الهجومي².

طبيعة سواحل الدولة: رغم الميزة الطبيعية الانقطاعية لخطوط السواحل التي تشترك فيها فهي تختلف من حيث خصائصها الجيومورفولوجية فتكون مختلفة من حيث شكل الساحل وهنا يركز على الاستقامة و التعرج وإمكانية صلاحية إنشاء الموانئ كلما كان الساحل متعرجا تكثر فيه الخلجان العميقة وبهذا يكون عدد وأهمية الموانئ يرتبط أساسا بما يتهيأ لها على خط الساحل من تعرجات ومساحة المياه

¹ نفس المرجع، ص.30.

² عباس غالي الحديثي، نظريات السيطرة الإستراتيجية وصراع الحضارات، (عمان: دار أسامة للنشر والتوزيع، 2004)، ص.17.

الساكنة، وأيضاً نجد كلما زادت مساحة سواحل الدولة تحوز على أكبر مساحة ممكنة من الماء بشرط ألا تتجاوز المسافة بين المياه وأبعد نقطة على يابسها حداً معيناً، كما أن الرصيف القاري تبرز أهميته فيما قد يحتويه من ثروات وهو مسافة اليابس الذي يبقى مستمراً تحت الماء لمسافات مختلفة و حدد عمقه ب 200 متر حسب إتفاقية جنيف.

صفات ظهيرة الساحل: هي تلك الأراضي التي تقع خلف خط الساحل للدولة، تتمتع بثروات طبيعية، فبعد تحقيق مرحلة الكفاية المعيشية تأتي مرحلة الفائض وهذه المرحلة تعد الدافع الأساسي للتوجه نحو الساحل و ظهور الموانئ كوظيفة للظهيرة تجمع فائضه وتكمل حركته، ويسيطر على الحركة في الظهيرة ما يعرف بقوى الطرد والجذب الإقتصادية هي ليست ثابتة كما لا تعمل في إتجاه واحد أي أنها في حالة النقص تقوم بالإسترداد وفي حالة الفائض تقوم بالتصدير. ولضمان مقومات العلاقة بين الموارد الخام والأسواق يجب أن تكون علاقة التواصل بين الظهيرة و الموانئ سهلة ويسيرة من خلال شبكة إتصال واسعة¹.

_ المحددات الإقتصادية:

ينظر ماهان للموارد الطبيعية باعتبارها إقتصادية فالقوة البحرية تأخذ قوتها من خلال ما تضيفه من قيمة صناعية وتجارية على الموارد الطبيعية التي تملكها عن طريق تطوير التكنولوجيا لتحسين أدوات الإنتاج، عبر سلسلة من العمليات التسويقية و التحويلية يرتفع مستوى الموارد الطبيعية تدريجياً مع كل قيمة مضافة إليها.

_ المحددات السياسية:

فهي تلعب دوراً مهماً إلى جانب المحددات السابقة وتتمثل في :

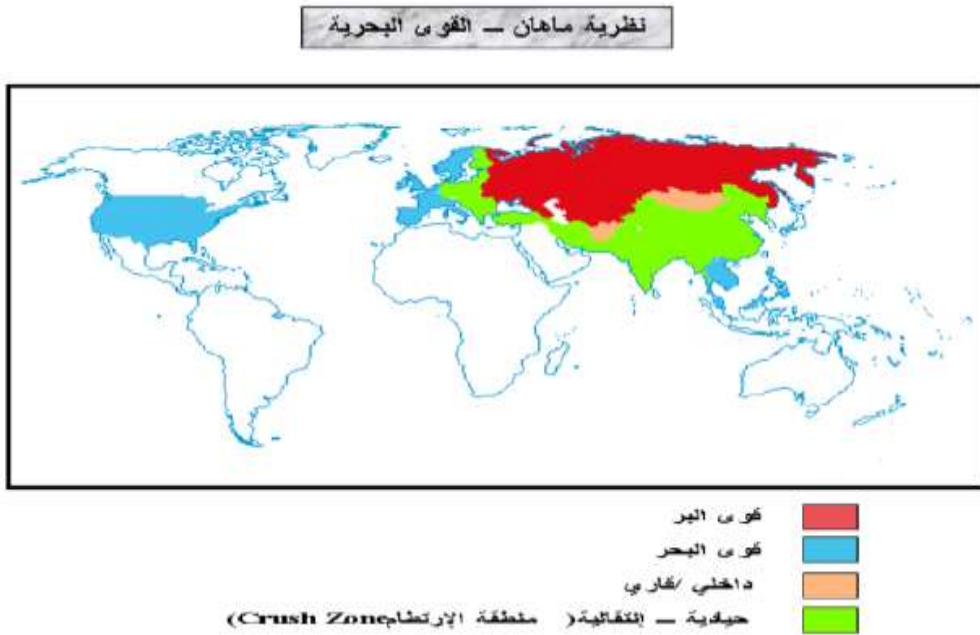
- حجم السكان : ان الدولة بحاجة دائمة لليد العاملة لصناعة السفن وامدادها برجال البحر و الجنود نجد ان حجم السكان من العوامل المهمة المحددة لقوة الدولة بحريا.

¹ رايح زغنونى، مرجع سابق، ص.32.

الفصل الأول: الإطار النظري لدراسة الممرات والمضايق البحرية

- التوجه البحري للسكان: الخطوة الضرورية الأولى في تطوير القوة البحرية هي مدى إستعداد مواطني الدولة للإبحار وإقامة المعاملات التجارية مع العالم الخارجي وتحصيل الثروة من البحر أي القدرة على إستغلال الثروات الطبيعية البحرية بشكل أمثل.
 - توجه الحكومة البحري: تعتبر الحكومات ذات الإدارة القوية هي التي تهتم بالبحر كمصدر رخاء واستقرار ودفاع وأمن بنفس قدر اهتمامها باليابس، فهنا تظهر قدرة الدولة على تسيير الموارد البشرية و المالية للإستثمار في البحر وتقوية الأسطول التجاري والحربي البحريين¹.
- في الأخير نجد ان القوة البحرية ترتبط بمدى القدرة البحرية لدولة ما على تحديد أو التأثير على الأحداث والتطورات في البحر، فإن جوهر القوة البحرية يتعلق بالكيفية التي يؤثر بها ذلك على نتائج الاحداث في الأرض ويوضح الشكل(1) نظرية القوة البحرية لألفرد ماهان.

شكل(1): نظرية ألفريد ماهان _القوى البحرية



المصدر : نظرية ألفريد ماهان القوى البحرية، نقلا عن الرابط:

http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Askria6/OsosAmnWat/map02.gif_cvt.htm

¹ نفس المرجع، ص.33.

المطلب الثاني : نظرية قلب الأرض "عند هالفورد ماكيندر " Halford Mackinder (1861_1947)

1. هالفورد ماكيندر يعد من المفكرين الاستراتيجيين العظماء وسبب حيازته على هذا المنصب نظريته المعروفة بنظرية (قلب العالم) أو قلب الأرض، كان يركز على استعمال الجغرافيا في فهم السياسة و امتلاك القوة حيث كتب يقول في مقدمة حديثه حول (المحور الجغرافي للتاريخ) "الإنسان وليس الطبيعة يبدأ ويبادر ولكن الطبيعة إلى حد كبير تتحكم واهتمامي هو في التحكم المادي العام الذي تفرضه الطبيعة على الإنسان و ليس في أسباب التاريخ الكوني " ¹ فقد أثارت محاضراته عن "الارتكاز الجغرافي للتأريخ " عام 1904 في بريطانيا نقاشا استمر نصف قرن من الزمن، قام ماكيندر بتعديل نظريته عام 1919 في كتابه "المثل الديمقراطية و الحقيقية"، لقد قدم ماكيندر منظورا سياسيا عن أهمية التوزيعات الجغرافية للأراضي والمسطحات المائية على سطح الأرض بأسلوب منظم، وتوفي عام 1947 ².

2. نظرية قلب الأرض تعتبر نظرية "قلب الأرض" أول نظرية في الإستراتيجية العالمية، وهي واحدة من النظريات المعتمدة في مجال القوى العالمية، جاءت هذه النظرية لتسلط الضوء على أهمية مكانة الموقع الجغرافي البري، نجد ان النقطة المحورية هي نقطة الارتكاز والأثر الكبير في تفاعلات العلاقات الدولية حيث اعتبر ماكيندر ان ثلاث أرباع الكرة الأرضية مغطاة بالمياه في حين أن مساحة اليابسة لا تتجاوز ربع إجمالي مساحة العالم ، فقد أطلق إسم المحيط العالمي على إتصال البحار ببعضها البعض و اطلق على اليابس القديم إسم الجزيرة العالمية التي تشغل واحد على ستة عشر من مساحة العالم و اعتبر ان امريكا الشمالية والجنوبية و استراليا و بريطانيا و اليابان بمثابة جزر تحيط باليابسة و تغطي نحو واحد من اثنا عشر من مساحة العالم و تتكون الجزيرة العالمية من افريقيا، اسيا، أوروبا يتوسطها البحر المتوسط وقد أشار أن 90% من سكان العالم يقطنون هذه الجزيرة اما الجزر المحيطة بها فيسكنها باقي سكان العالم ³.

¹ عباس غالي الحديثي، مرجع سابق، ص.34.

² محمد عبد السلام، مرجع سابق، ص.217.

³ محمد طي، "الجيوبوليتيك منذ منتصف القرن التاسع عشر حتى الآن"، دراسات وتقارير، العدد التاسع عشر، (2019)، ص.12.

قام ماكيندر بتقسيم Mackinder العالم إلى ثلاث مناطق رئيسية الأولى هي منطقة القلب، و الثانية هي منطقة الهلال الداخلي والأخيرة هي منطقة الهلال الخارجي.

● **منطقة قلب الأرض** هي كبيرة الأهمية في الإطار العام في حدود الجزيرة العالمية ويحدد ماكيندر الجزيرة العالمية "آسيا، أفريقيا وأوروبا ويغلب طابع السهول على المناطق الشمالية والوسطى والغربية ولا يتخللها سوى جبال الأورال وتتصرف مياه القلب داخليا صوب المحيط المتجمد الشمالي، ويقع غالبيه منطقة القلب في روسيا وجزءا من غرب الصين ومنغوليا وافغانستان وإيران عدا مناطقها الساحلية¹

وقد أضاف ماكيندر بتعديله الثاني مناطق جديده إذ مد حدود منطقة القلب إلى شرق أوروبا حتى نهر الألب وتمتاز منطقة القلب بأنها منطقة سهلية ذات تصريف داخلي وتعد قلعة دفاعية وأفضل نموذج للدفاع بالعمق كما أنها محاطة من الشمال بمسطح مائي متجمد أغلب أيام السنة ويشكل منطقة حماية طبيعية للقلب. حيث يرى ماكيندر أن الممرات المائية وسيطرتها على البحار مهمة بالنسبة للدولة كعنصر حماية وقوة لها من العدوان الخارجي.

وقد أشار ماكيندر إلى منطقة ارتكاز أخرى سماها منطقة القلب الجنوبي وتضم إفريقيا جنوب الصحراء وتعد الصحراء حصنا طبيعيا للفصل بين الجنسين الأبيض والأسود وأنها ذات تصريف داخلي من الهضبة الداخلية إلى أنهار النيجر والكونغو والزمبابوي والأورانج والمبويبو.

● **منطقة الهلال الداخلي** هي التي تحيط بقلب الأرض التي تتكون من أرض السواحل هي الدل الإسكندنافية، أوروبا الغربية، البلاد العربية، آسيا الجنوبية، الشرق الأقصى حتى الصين التي تسمح له بأن يطل على المحيط العالمي، تتميز هذه المنطقة بأن انهارها تتصرف نحو البحار الصالحة للملاحة².

● **منطقة الهلال الخارجي** هي منطقة خارجية بصفة كلية من الناحيتين الجغرافية والثقافية بالنسبة للجزيرة العالمية، فمن خلال منطقة الهلال الخارجي يتحقق ضغط ما يسمى بقراصنة البحر على الجزيرة العالمية و ما يميز هذه المنطقة الطابع التجاري و الصيغ الديمقراطية للسياسة³.

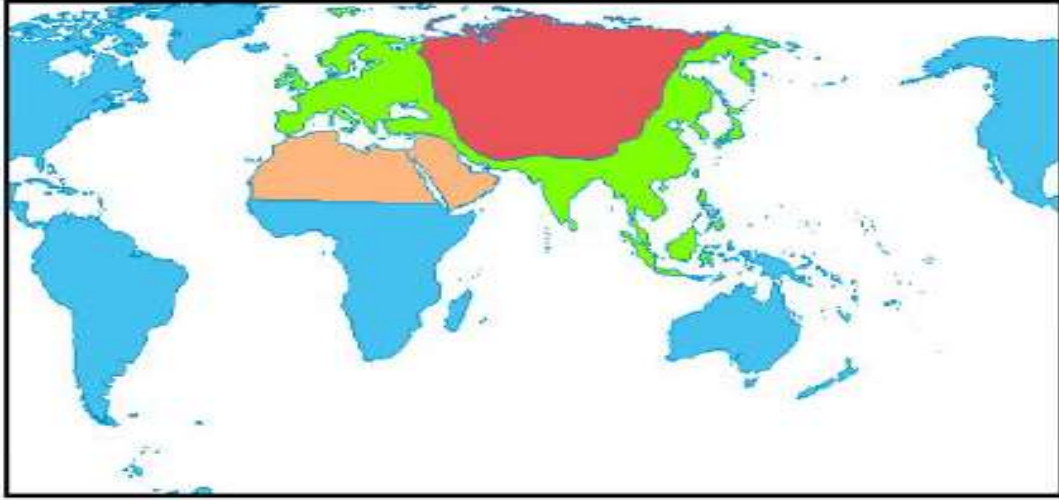
¹الكسندر دوغين، أسس الجيوبوليتيكا مستقبل روسيا الجيوبوليتيكي تر. عماد حاتم (بيروت: دار الكتاب الجديد المتحدة، 2004)، ص.86.

²محمد طي، مرجع سابق، ص.13.

³الكسندر دوغين، تر. عماد حاتم، مرجع سابق، ص.88.

الشكل(2):خريطة توضح نظرية قلب الارض لماكيندر

نظرية ماكيندر - قلب الأرض



المنطقة المركزية (قلب الأرض)	■
البحار الداخلي	■
الصحراء	■
البحار الخارجي	■

المصدر : نظرية قلب الأرض لماكيندر، نقلا عن الرابط:

http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Askria6/OsosAmnWat/map01.gif_cvt.htm

يرى ماكيندر انه يمكن تحقيق السيطرة على كتلة الأرض الأوراسية_الإفريقية من قبل قوة تحتل السهول الداخلية لكتلة أوراسيا المحمية بمظاهر طبيعية، وأن القوة التي تحتل هذه السهول سوف تكون غير معرضة للهجوم باستثناء الهجوم الذي قد يأتي عليها من الناحية الغربية بهذا بإمكان هذه القوة المسيطرة على قلب الأرض أن تستثمر مواردها لتكوين و تطوير و إنماء دولة زراعية_صناعية ذات قوة مهيمنة.

وقد تعرضت نظرية قلب الأرض للعديد من الانتقادات أهمها هي :

1. إهمال ماكيندر في نظريته التطورات الإيديولوجية و التنوع الديموغرافي لسكان منطقة قلب العالم و هي العوامل ذاتها التي كانت من بين اسباب سقوط الإتحاد السوفييتي.
2. يمكن للهوامش ان تكون عرضة للإتلاف بتوسط قلب الأرض الذي يركز عليه الغرب بالأسلحة النووية الحديثة.
3. إهمال التطورات التكنولوجية التي تأخذ من قلب الأرض حصانته الطبيعية و عمقه الإستراتيجي¹

المطلب الثالث : نظرية الإطار نيكولاس سبيكمان (1893_1943)

إن مفهوم توسع الدول عبر نظرية "الدولة كائن عضوي" على حساب الآخرين برز كثيرا في الساحة الدولية ، ومعه توسع مفهوم المجال الحيوي للدولة، فبعد أن كانت الأرض هي التي تشكل إقليم الدولة الرسمي المعترف به امتد الأمر لمفهوم الحدود الشفافة في قلب كل دولة، أو جزءا من المعمورة تستشعر الدولة أن مصالحها توجد فيه وهنا برز مفهوم السيطرة فحسب نيكولاس سبيكمان ان أساس السيطرة على العالم يكمن في السيطرة على الهلال الداخلي أو أرض الحافة وهو ما سنقدمه في هذا المطلب لإبراز أهم الأفكار.

أولا : لقد اهتم سبيكمان بدراسة مشكلات القوة وأثرها في العلاقات الدولية وقد تأثر سبيكمان لدرجة كبيرة بالأفكار التي طرحها ماكيندر في نظريته ، لكن في الأخير وصل لاستنتاجات مغايرة التي توصل لها ماكيندر².

درس سبيكمان تأثير الجغرافيا على السياسة الخارجية للدول يرى ان طموحات الدول الجغرافية لا تتغير على مر قرون وأن الجغرافيا مسؤولة عن عدد من الصراعات ، فالجغرافيا إضافة إلى تقديمها إمكانات مفيد فهي تقضي بأن تستخدم هذه الإمكانيات فالإنسان هو الذي يملك إمكانية القدرة على إستخدامها بشكل مفيد أو ضار ، فهو يولي اهتمامه بثلاثة معايير يرى أن على رجال السياسة بأن يضعوها في أول اهتماماتهم وهي المساحة و الموقع الإقليمي و الموقع الدولي³.

¹ خالد احمد الأسمر، مرجع سابق، ص.51.

² صبري فارس الهيتي، دراسات في الجغرافيا والجيوبوليتكس، (عمان: دار صفاء للنشر والتوزيع، 2000)، ص.ص.214-215.

³ محمد طي، مرجع سابق، ص.16.

بعد دراسة سبيكمان لأعمال ماكيندر قام بإعداد مخطط جيوبوليتيكي رئيسي يختلف عن نموذج ماكيندر في بعض الأفكار حيث كانت فكرته الأساسية تقوم على أساس أن ماكيندر بالغ في تقييم الأهمية الجيوبوليتيكية لقلب الأرض فيرى سبيكمان أن قلب الأرض ليس إلا مدى مكانيا محتملا يتلقى جميع النبضات الحضارية من المناطق الشاطئية ولا يحمل أي حافز تاريخي أو رسالة جيوبوليتيكية يرى سبيكمان أن " من يسيطر على حواف الأرض يسيطر على الأوراسية ومن يسيطر على الأوراسية يقبض على مصير العالم بيديه¹ .

نلاحظ أن سبيكمان ركز على الهلال الخارجي على أنه نقطة محورية جيوبوليتيكية وأنه باعتبارات الأقطار التي يتضمنها هذا الإقليم تحتوي على أكثرية سكان العالم وموارده حيث عبر عن هذا الإطار أو المنطقة الإنتقالية الوسطى بمنطقة الالتقاء أو التصادم بين القوى البرية والقوى البحرية، حيث تشمل منطقة الإطار القاري كلا من قارة أوروبا " عدا روسيا " و آسيا الصغرى والجزيرة العربية وإيران وأفغانستان وجنوب شرق آسيا وجزءا كبير من الصين وكوريا وشرق سيبيريا أنظر (شكل 2).

قدم سبيكمان عشرة معايير يمكننا من خلالها تقدير القوة الجيوبوليتيكية في كتابيه "الاستراتيجية الأمريكية في السياسة العالمية"، و "جغرافية العالم" وهي تطوير للمعايير التي طرحها ماهان أول مرة التي هي كالتالي:

1. سطح الأرض .
2. طبيعة الحدود.
3. عدد السكان.
4. توفر أو انعدام الثروات الطبيعية.
5. التطور الإقتصادي أو التقني.
6. القوة المالية.
7. التجانس الاتني.
8. مستوى التكامل الإجتماعي.
9. الإستقرار السياسي.

¹الكسندر دوغين، مرجع سابق، ص.106.

10. الروح الوطنية.

يظهر أنه يجب على الدول الدخول في حلف إستراتيجي أكثر عمومية مع السماح بجزء من استقلالها بهدف الحصول على الحماية الجيوبوليتيكية الإستراتيجية العالمية¹، ومن الملاحظ ان سبيكمان يربط نظريته بمفهوم القوة في العلاقات الدولية، وذلك لاعتباره القدرة وسيلة للمحافظة على السلم الدولي وان الدول الكبرى وحدها القادرة على إرساء السلم بما تملكه من وسائل.

ثانياً : حسب سبيكمان ان منطقة الهارتلاند او قلب الأرض أقل أهمية من منطقة الريم لاند " الهامش القاري " يرجع السبب لأن القوة الحقيقية تكمن في تلك الأراضي التي تحيط بنطاق قلب الأرض أي النطاق الهامشي، حيث يضم بين جنابته معظم سكان العالم وتتركز به موارد زراعية هائلة كما زادت قيمته بعد اكتشاف موارد بترولية ضخمة به، ان سبيكمان في نظرية الإطار الهامشي يدعو إلى بناء قوة عسكرية وتحالفات دفاعية وتكتلات إقتصادية للدول التي تتعاطف مع الحضارة الغربية لأن قيام القواعد والتكتلات يجب أن يتماشى جغرافيا مع منطقة الإطار الهامشي فإن المناطق الساحلية لأوروبا وآسيا وشمال إفريقيا والجزر المحاذية لها حيث تشكل هذه التحالفات حاجزا دفاعي عسكري تدعمه الولايات المتحدة الأمريكية حيث يجب على هذه المناطق أن تحصل على التطور والتنمية الإقتصادية لتبعد تفكير سكانها عن الإغراء الذي تدعو إليه المنطقة المركزية اي الإتحاد السوفياتي وحلفاؤها. إن حجم الدولة عامل قوي، حيث أن الموقع هو العامل الأساسي الأول لسياستها الخارجية وتكون إما دولة محصورة وإما دولة جزرية، وإما دولة تملك حدود بحرية وبرية او تطل على مضائق بحرية، وهنا يفسر سبيكمان دور الممرات البحرية والمضايق كونها أحدا عوامل قوة الدولة.

ولكل وضع جانب سلبي وإيجابي وفي ظل هذا يرى سبيكمان أنه يجب على الدول في علاقاتها الدولية ان تحافظ على وحدتها الجغرافية واستقلالها السياسي وهذا انطلاقا من فشل عصبة الأمم في الحرب الثانية كما يضيف أن الصراع من أجل القوة شبيهه بالصراع من أجل البقاء كما أن الحرب مزعجة لكنها أمر ملازم للنظام المكون من دول سيده ومستقلة².

¹الكسندر دوغين، مرجع سابق، ص.107.

²محمد طي، مرجع سابق، ص.15.

الفصل الأول: الإطار النظري لدراسة الممرات والمضايق البحرية

بعدما قام بمعاينة أن واقع سيطرة هتلر على شرق أوروبا لم تؤدي إلى السيطرة تلقائياً على الإتحاد السوفياتي مثلما جاء في نظرية ماكيندر لذا طرح سبيكمان مفهوم الإطار الهامشي الذي بين أنه يتواجد به قسم كبير من الموارد وهو القسم الأساسي الذي يتمركز فيه السكان حيث يسمح له أيضاً موقعه سهولة في الإتصالات فروسيا تسعى دائماً للحصول على البحار الدافئة أي شاطئ من الرمالند بهذا نجد البلاد العربية المطلة على البحار التي تربط أوروبا عبر البحر المتوسط وإفريقيا بآسيا والمحيطين الهندي والهادي بالتحديد منطقة الشرق الأوسط التي تتنافس عليها القوى العظمى العالمية، حيث اعتمدت العقيدة الأمريكية الرسمية نظرية سبيكمان للاحتواء والحصار ضد الشيوعية وهذا من أجل منع أي قوة عالمية أن تظهر في أوراسيا فنظام التحالف الأمريكي يتمركز في الرمالند "في أوروبا الغربية والشرق الأوسط وجنوب آسيا " حيث يعتبر سبيكمان أنه أحد رموز دبلوماسية التدخل والواقعية الأمريكية التي تحوز على ثقل في العلاقات الدولية لما بعد الحرب العالمية الثانية إلى يومنا هذا¹.

الشكل(3): نظرية الإطار الهامشي لنيكولاس سبيكمان



المصدر: صخري محمد، النظريات الجيوسياسية، الموسوعة الجزائرية، نقلا عن الرابط: <https://www.politics-dz.com/%D8%A7%D9%84%D9%86%D8%B8%D8%B1%D9%8A%D8%A7%D8%AA-%D8%A7%D9%84%D8%AC%D9%8A%D9%88%D8%B3%D9%8A%D8%A7%D8%B3%D9%8A%D8%A9>

¹ نفس المرجع. ص.16.

المطلب الرابع : نظرية القوة الجوية ل(سفرسكي)

كما رأينا في المطالب السابقة عدة نظريات تناولت في طياتها نظام العالم لامتلاك القوة والسيطرة عبر عدة مسارات مختلفة حسب كل مفكر والدراسات التي قام بها وفي هذا السياق سيتم تقديم نظرية القوة الجوية لسفرسكي التي سنتطرق لأهم الأفكار التي تبنى عليها.

أولا : يعد الكسندر دي سفرسكي بطل الجو السوفييتي في الحرب العالمية الثانية الذي طلب اللجوء السياسي من الولايات المتحدة الأمريكية بعدما عمل في السفارة السوفييتية في واشنطن ويرجع هذا لخلفياته الأرستوقراطية الذي أصبح يعمل خبيرا جويا في مجال الإستراتيجية الأمريكية لصالح وزارة الدفاع الأمريكية، لقد قامت الولايات المتحدة بالسيطرة الجوية على منطقة القطب الشمالي وذلك بتوفير سلاح جوي كبير وقوي وكذلك قامت ببناء خط إنذار يمتد على شكل قوس يبدأ من ألاسكا إلى شمال كندا فشبه جزيرة البرادور فجيزة نيوفاوندلاند فجيزة كريندلاند فجيزة آيسلندا فاسكتلندا في بريطانيا فالنرويج استنادا إلى إقتراحه لإنشاء إستراتيجية جوية جديدة تمشي مع تطور السلاح التكنولوجي في مجال الطيران العسكري وإنشاء الخط الراداري يمكن معرفة تحركات القوات الجوية السوفييتية على إختلاف أنواعها¹

ويظهر عصر الطيران والفضاء تشكلت بعض المفاهيم في جغرافية العلاقات الدولية حيث أشار بعض من كتب في مفهوم القوة الجوية أن الطائرات بإمكانها تغيير جغرافية العالم وأن القوة الجوية يمكن أن تخضع الجزر كما توقعوا سيطرتها على منطقة القلب على جزيرة العالم كما نشر جورج رينر أفكاره حول هذا أكد أن الطرق الجوية قد وصلت بين القلب الاوراسيوي وقلب أمريكا الشمالية الأصغر منها عبر المنطقة القطبية فهي تتصف بأنها مهددة ويمكن أن تكون قاعدة عالمية لأنها قريبة من الدائرة القطبية بهذا يمكن ان تصبح المنطقة القطبية الشمالية مفتاح النفوذ العالمي².

وقد رسم سفرسكي خريطة العالم على أساس المسقط القطبي للمسافات والانحرافات الصحيحة وتبعاً لمقياس رسم هذه الخريطة يقع النصف الغربي للعالم في جنوب القطب بينما يقع النصف الشرقي في أوراسيا وإفريقيا في إفريقيا في شمال نقطة القطب وتعتبر أمريكا اللاتينية مستودعا لتموين الولايات المتحدة الأمريكية بالموارد الغذائية والخامات، وأعتبر سفرسكي أن المناطق يتداخل فيها نفوذ السيادة

¹عباس غالي الحديثي، مرجع سابق، ص.58.

²محمد عبد السلام، مرجع سابق، ص.230.

الفصل الأول: الإطار النظري لدراسة الممرات والمضايق البحرية

الجوية لكل من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتي سابقا هي التي ستحدد مصير السيطرة على العالم¹.

ثانيا : يرى سفيرسكي ان السيادة الجوية تجبر تحت رحمتها القوة البرية والبحرية هذا سبب إعطائه للقوة الجوية أهمية عظمى حيث إختار منطقة القلب يرجع لأسباب مختلفة أهمها قرب المسافة والزمن عبر منطقة القطب الشمالي في حالة الهجوم من قبل الولايات المتحدة الأمريكية ضد الإتحاد السوفياتي، فالسيطرة على هذه المنطقة يسمح بتطويق منطقة القلب إذا تحركت لتطبيق مبدأ السيادة والهالية كما يقلل من التضحيات البشرية كونها منطقة خالية من السكان والفعاليات الإقتصادية²

فإن آراء سفيرسكي تعد مكملة لآراء رينر لكنها تختلف عنها في نتيجتين تتعلق بمسقط الخريطة التي اعتمدها سفيرسكي حيث قام بوضع أفكار نظريته بكتابة القوة الجوية مفتاح البقاء عام 1950 الذي بين فيه رسم خريطة العالم المسقط القطبي للمسافات تبعا لمقياس الخريطة عين عليها دائرتين صغيرتين الأولى هي القلب الصناعي الأمريكي والثانية تمثل القلب الصناعي الروسي ويوضح أيضا دائرتين كبيرتين تتداخل فيما بينها فالدائرة الأولى تضم منطقة سيادة القوة الجوية الأمريكية التي تشمل أمريكا الشمالية الجنوبية والدائرة الثانية تحدد منطقة سيادة القوة الجوية للإتحاد السوفيتي وهي التي تشمل الجزء الكبير من قارة إفريقيا وجميع جنوب شرق آسيا والحافة الشمالية من أستراليا، كما حدد منطقة تحديد المصير Area of Decision وهي النطاق الذي يتداخل فيه النفوذ الأمريكي والروسي كما يوضحه (الشكل 4) ، حيث كان الهدف من هذه الخريطة هو تحديد مجال قدرة القوة الجوية التابعة لكل من أمريكا وروسيا وإمكانية سيطرتها على قارات العالم، فحسب سفيرسكي لإخضاع القوة البرية والبحرية يجب تفوق السلاح الجوي³.

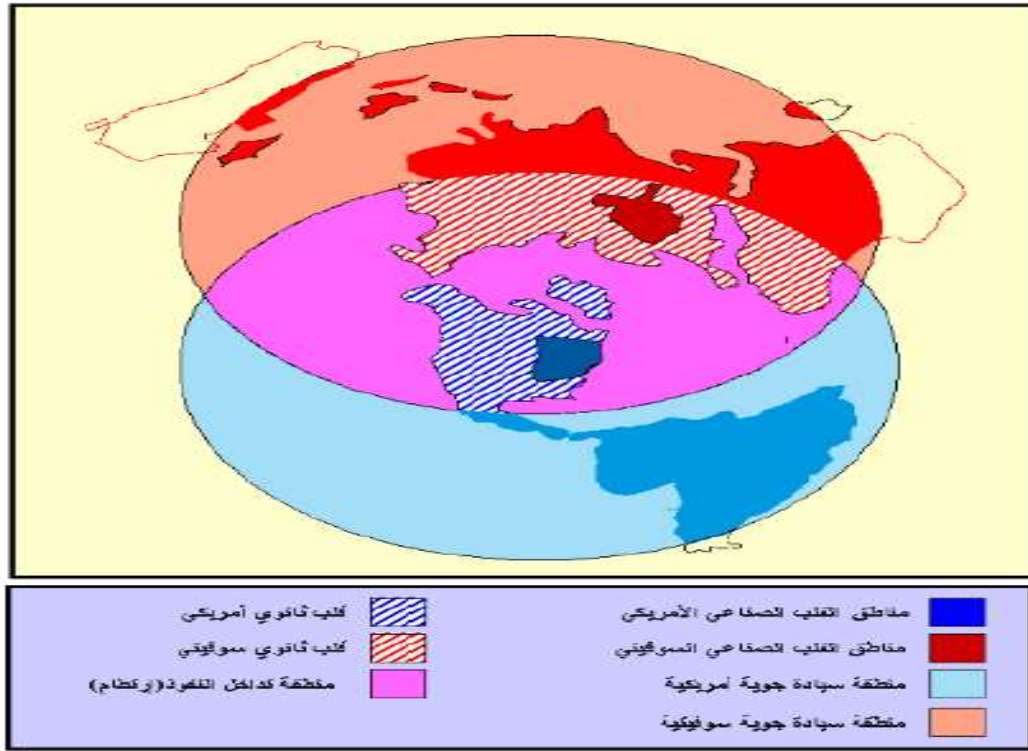
فحسب سفيرسكي من يملك السيادة الجوية يسيطر على منطقة تداخل النفوذ (منطقة تحديد المصير) ، ومن يتحكم في منطقة التداخل يسيطر على العالم كله، لهذا يعتبر الممرات البحرية والقوة البحرية مكملة فقط للقوة الجوية.

¹ خليل حسين، الجغرافيا الإقتصادية والسياسية والسكانية الجيوبوليتيكية، (بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية، 2013)ص.760.

² عباس غالي الحديثي ، مرجع سابق، ص.59.

³ نفس المرجع ،ص.60.

الشكل(4): نظرية القوة الجوية ل(سفرسكي)



المصدر: مدونة القبس للعلوم والثقافة، كيف أثرت التكنولوجيا في تطور الفكر الجيوبوليتيكي، نقلا عن

الرابط: http://mostafa9849.blogspot.com/2018/07/blog-post_82.html

نلاحظ أن ما يعيب على نظرية القوة الجوية أنها نظرية للاستراتيجية العالمية في ضوء حرب شاملة وعالم منقسم إلى كتلتين فقط تنزع العالم كما ان الرعب النووي عمل على استبعاد احتمال نشوب حرب عالمية ثالثة فإن دور القوات الجوية يصبح مقصورا على تدعيم القوة البرية والبحرية لذلك فإن الهدف لا يمكن تحقيقه من خلال نظرية سفرسكي لأن اللجوء إلى الحرب النووية الشاملة، كما يعيب على هذه النظرية أن سفرسكي جعل منطقة قلب العالم في المحيط المتجمد مما يجعل هذه المنطقة غير مهمة بالنظر إلى منطقة القلب عند ماكيندر وسيكمان¹.

¹محمد أحمد السمراي، موسوعة المصطلحات العلمية في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيك، (بغداد: الذاكرة للنشر والتوزيع، 2012)، ص.233.

خلاصة الفصل:

في الأخير ومن خلال ما درسناه نستنتج ان الممرات والمضايق البحرية لها أهمية كبيرة حسب موقعها الجيوبوليتيكي والاستراتيجي وكونها أداة رئيسية في عمليات النقل والمواصلات بين الأمم، ما يجعل القوى الكبرى تتنافس عليها من اجل السيطرة خاصة مع التحولات العالمية التجارية يوما بعد يوم فإن الممرات والمضايق البحرية تلعب دور كبير في وصل البحار والمحيطات التي تمثل نظاما للربط والاتصال بين أرجاء العالم وهنا يبرز الشرط الأساسي للتحكم في البحر والقوة البحرية، فإن نظريات الجيوبوليتيك تهتم بدراسة تأثير البيئة الطبيعية والعوامل الجغرافية على الخصائص والظواهر والمؤثرات والتطورات السياسية وهذا ما درسه ماهان في نظرتة حول دور القوة البحرية في العالم.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق

The Belt And road Initiative

يظهر أن الصين محافظة على مسار صعودها و قدرتها على تجنب التراجع في مكانة قوتها ويلاحظ هذا من قوتها المتعددة الأبعاد، فالصعود الإقتصادي الصيني كان البعد الأكثر بروزا و حسما ضمن أبعاد القوة الصينية، حيث قامت في سنواتها الأولى باستعادة مستوى الزراعة و الصناعة و التنمية الحضرية، كما قامت بتحديث نظام التعليم و التجهيزات الإجتماعية و عملت على زيادة عدد أصدقائها الدولية و تطوير مبادلاتها التجارية و العلمية، فقد عمل نهج الصعود السياسي الصيني المتمركز على السعي لتحقيق النمو الإقتصادي السريع و التنمية في الداخل، جعلها تركز على الحفاظ على علاقات خارجية مستقرة، نجد ان هناك الكثير من المؤشرات و العوامل التي تشير أن الصين قطبا عالميا في العديد من المجالات الاستراتيجية و السياسية و الإقتصادية حيث تجسدت هذه المكانة بحكم موقعها الإستراتيجي و الجيوبوليتيكي والاقتصادي، ودورها المحوري في الترتيبات و التفاعلات الدولية، فكل هذا منح الصين القدرة على طرح إستراتيجية البناء المشترك للحزام والطريق للقرن الحادي و العشرين المعروف بإسم "حزام واحد، طريق واحد" وهي إستراتيجية جيو اقتصادية _ إستراتيجية، تقوم المبادرة على شراكة التعاون الاقتصادي بين الدول في القارات الثلاثة " آسيا، أوروبا، أفريقيا " التي تمر على طول "الحزام والطريق" في سبيل البناء المشترك لرابطة المصلحة المشتركة وفي الفصل هذا سنقدم أهم مضامين إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، بالإشارة أولا الى خلفيته التاريخية و نشأته، ثم نقوم بتبيين دوافع و اهداف هذه المبادرة، و ماهي الدول المشاركة فيها و مواقف القوى العظمى عليها.

المبحث الأول: النشأة

في دراسة أي ظاهرة يتوجب علينا الرجوع إلى السياق التاريخي الذي تأسست عليه، مما يساعدنا على التدقيق وتوضيح موضوعنا، حيث عملية فهم الموضوع مرتبطة بالمجال الزمني والمكاني ما يجعل ضرورة الرجوع إلى التاريخ "الذي بمثابة مختبر الظاهرة السياسية " أمر ضروري لتوضيح صورة الظاهرة المدروسة. لذلك نركز في هذا البحث عن نشأة مبادرة الحزام و الطريق بعد التطرق الى خلفيته التاريخية المتمثلة في الطريق الحرير القديم.

المطلب الأول: الطريق الحرير القديم

يعود تاريخ طريق الحرير القديم إلى القرن الثاني قبل الميلاد، ويشير الإسم إلى شبكة الطرق البرية والبحرية التي ربطت بين الصين وأوروبا مروراً بالشرق الأوسط، بطول يتعدى عشرة آلاف كيلومتر ويعود أصل التسمية لطريق الحرير الذي كانت تنقل عبره كميات كبيرة من الحرير، وكانت الصين هي المورد الوحيد للحرير حتى القرن السادس الميلادي إلى أن تم إكتشاف كيفية صناعة المنسوجات الحريرية في الدول الغربية¹.

يشير طريق الحرير تاريخياً إلى خط المواصلات التجاري القديم وأطلق عليه هذا الإسم العالم الجيولوجي الألماني "فرديناند فون ريشتون" عام 1877 حيث استخدمها لوصف الطرق التي يعبر منها الحرير الصيني المنتج من قبل إمبراطورية هان، وهي الفترة الممتدة من عام 206 قبل الميلاد إلى عام 220، وأصبح هذا الإسم يطلق للإشارة إلى كل الطرق التي توصل بين الصين ووسط آسيا وحوض البحر الأبيض المتوسط وكان تسلكه القوافل بهدف نقل البضائع التجارية².

كان الحرير قبل خمسة آلاف سنة يأتي من الصين وصولاً إلى العالم كله، حيث كانت ترافقه بضائع مختلفة وعديدة كان يعرف مسارها في القديم بإسم طريق الحرير، كان هذا الطريق التجاري أكثر شهرة في العالم القديم وكانت القوافل المتجهة من الشرق إلى الغرب تسلك طرق تمر بالبلدان و هو الذي جمع بين السبل والمسارات كلها وكان سبباً في ازدهارها مع مرور الوقت، وفي حقيقة الأمر الطريق الحرير لم يكن طريقاً واحداً وإنما مجموعة من الطرق الفرعية وهي طريقتين كبيرتين أحدهما جنوبي يمر به في الشتاء والآخر شمالي يمر به في الصيف، ومنذ الخامس قبل الميلاد لم يبقى طريق الحرير كونه سبيل تجارة بين الأمم والشعوب القديمة، حيث فاق الإقتصاد العالمي إلى أبعاد إنسانية أخرى فانتقلت عبره الديانات به انتشر الإسلام في آسيا وعرف العالم البوذية كما إنتقل عبره البارود، فكان أيضاً

¹ أعمار شرعان، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي في العالم، (برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية، 2019) ، ص.5.

² سمية بلحسن، الرهانات الإستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق، (مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر في العلوم السياسية تخصص دراسات أمنية وإستراتيجية ، جامعة 8 ماي 1945 قالمة ، 2020) ، ص.17.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

سببا في حدوث نقلة كبيرة في تراث الانسانية للنشاط التدويني الواسع الذي سهل الورق له هذا الأمر، وفي الحقيقة يبقى النشاط الاقتصادي هو العامل الأكثر أثرا¹.

الطريق الحرير يقصد به خطوط المواصلات للعالم القديم التي تمتد من الصين مرورا بمناطق غرب وشمال الصين وآسيا كلها إلى المناطق القريبة من افريقيا و أوروبا، وهي تتكون من خط شمالي وخط جنوبي، فإن الخط الشمالي يعبر الصحراء من دونهوانغ و يتقدم إلى السفوح الجنوبية من جبال تيانشان ثم من نوربان حتى يصل إلى كاشغر، والخط الجنوبي يأتي من دونهوانغ ويعبر من السفوح الشمالية وصولا أيضا إلى كاشغر، حيث تعد دونهوانغ نقطة ملتقى خطوط المواصلات بين الصين والغرب كما هي نقطة وصل بين الصين وآسيا الوسطى وغربي آسيا وأوروبا، وبهذا يمتد خط من كاشغر باتجاه الغرب ينقسم لخطين آخرين الأول من فرغانة ثم يعبر من سمرقند وبخاري إلى مرو، والثاني يمر في هضبة البامير حتى يصل إلى مرو و هي النقطة التي يلتقي فيها عدة فروع من طريق الحرير².

إن طريق الحرير القديم شهد فترات من الازدهار وفترات من الركود كما أنه تباين استخدامه في التجارة المختلفة عبر العصور ففي فترة أسرة هان الإمبراطورية (206_220 ق.م) عرف أوج ازدهاره وشهد تطورا سريعا في فترة أسرة تانغ (618_907 م) ثم إنتقل مركز إقتصاد الصين إلى الجنوب بعد أسرة تانغ فقد تعزز ازدهار طريق الحرير بعد ازدياد التجارة الخارجية في الجنوب، بعد أسرة يوان (1271_1368 م) شهد طريق الحرير حالة من الركود التدريجي ويرجع هذا لاحتلال الدولة العثمانية عاصمة الامبراطورية الرومانية "القسطنطينية" مما صعب التبادلات التجارية بين الصين وأوروبا³.

إن العامل الأكثر أثرا هو النشاط الإقتصادي فبحلول القرن العاشر الميلادي أصبحت الصين هي الوحيدة التي تمتلك من مخزون الذهب قدرا كبيرا مما تملكه الدول الأوروبية، وهذا بفضل النشاط الاقتصادي الذي أدى إلى تراكم المخزون العالمي في الصين، وبعد إكتشاف أن الطرق البحرية أكثر أمنا من المسارات البرية من طرف التجار إنتقل الإقتصاد العالمي من اليابسة إلى البحر تزامنا مع الحروب الماغولية_الإسلامية بقلب آسيا ومع مرور الزمن زالت معالم طريق الحرير حيث أصبحت الثقافات

¹ أعمار شرعان، مرجع سابق، ص.6.

² باهر مردان، "إستراتيجية الحزام و الطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين"، دراسات دولية، العدد السابع والتسعون، ص.190.

³ سمية بلحسن، مرجع سابق، ص.18.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

الانسانية والسلع التجارية تنتقل في مسارات بحرية منتظمة تتجه نحو المحيط الهندي إلى شمال إفريقيا مروراً بالبحر الأحمر لتستلم القوافل البرية السلع في آخر نقطة خليج السويس لتتقلها¹.

لقد كان طريق الحري القديم تجمعه علاقات مع الشعوب الأخرى و كان له مميزات في عهد تاريخي من الحقبات القديمة من بينها العلاقة بين طريق الحرير وشبه الجزيرة العربية كانت تصل البضائع الصينية والهندية إلى موانئ الجزيرة العربية كان التجار العرب ينقلونها على متن سفنهم وعلى ظهور قوافلهم وكانت هذه البضائع أهمها البخور واللبان واللؤلؤ يأخذونها عبر شبكة من المسارات البرية والبحرية إلى بلاد فارس وبلاد ما بين النهرين والشام ومصر وساحل الحبشة حيث حققت هذه العلاقة ثراء للعرب في تلك الفترة .

وفي العهد الروماني فقد عمل الامبراطور أغسطس على الاستيلاء على جزيرة العرب وعلى البحار المحيطة بها ولكنه فشل و حاولوا مرات أخرى حيث أدى هذا الفشل لتشجيع الملاحين الرومان السيطرة على البحار العربية وصولاً إلى الهند مباشرة واستبعاد الوساطة العربية في تجارة الهند و الصين.

اما في العهد البيزنطي لقد عمل الساسانيون على تقليص تجارة البيزنطيين البحرية المباشرة مع الهند، حيث قلت بذلك سفن البيزنطيين المبحرة في المحيط الهندي و الخليج العربي واكتفت سفنهم بالوصول إلى باب المندب والسواحل الافريقية للتزود منها ببضائع الشرق².

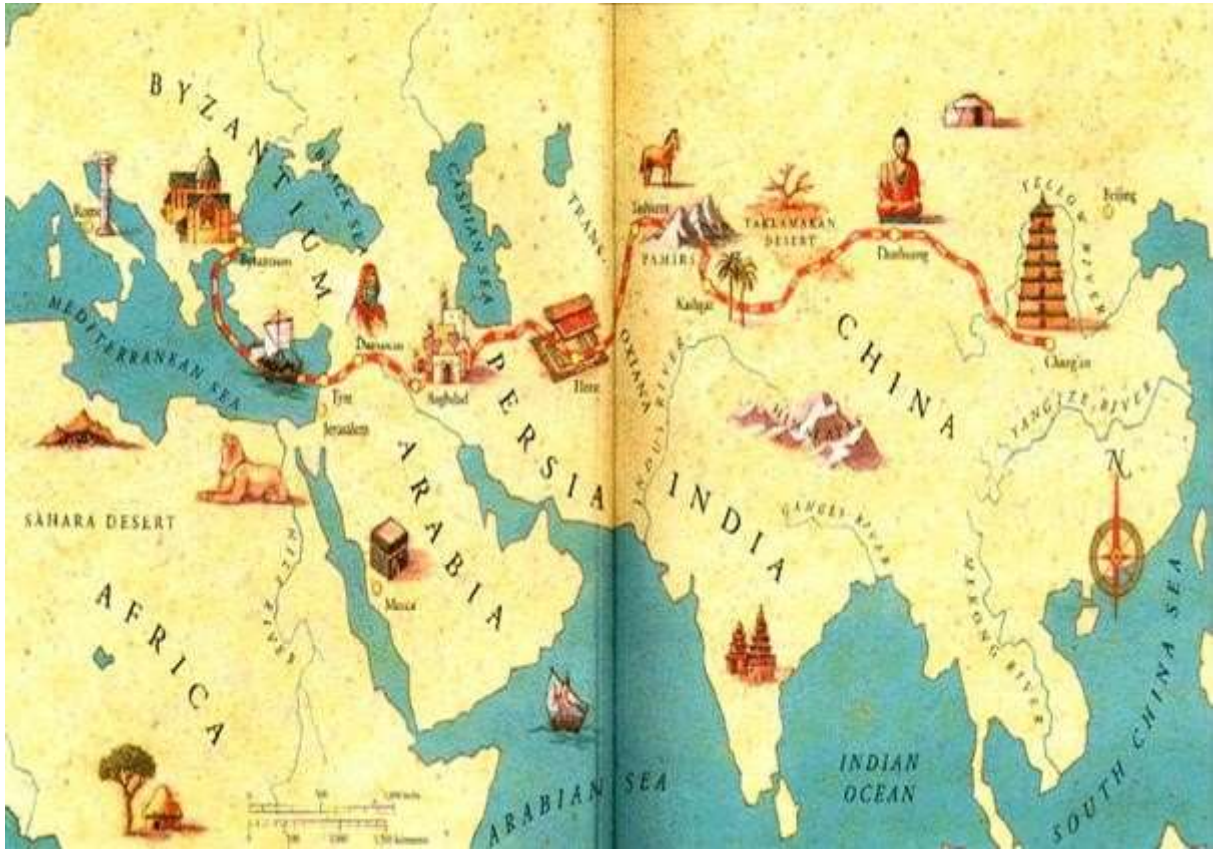
ومع ظهور الإسلام بدأت صفحة جديدة في تاريخ العلاقات التجارية بين الصين وبلاد الإسلام وخاصة الجزيرة العربية، فبعد اقتراب المسلمين من حدود الصينيين لم يدخلوا معهم في صراع بل استطاعوا التكيف مع الوضع الدولي الجديد في موازين القوى في العالم ، حيث أقاموا معهم علاقات سلمية و ركزوا على تطوير التجارة واستفادوا من الأمن والاستقرار الذي وفروه على مسارات طريق الحرير البري والبحري³. وترجع أهمية الطريق الحرير إلى ضخامة الحضارة الصينية التي أبدعت صناعة الحرير، فخرجت هذه البضاعة وانتشرت في العالم كما ساهم هذا الطريق في ازدهار الكثير من البلدان والشعوب التي كانت يمر عبرها طيلة السنوات.

¹ أعمار شرعان، مرجع سابق، ص.6.

² نفس المرجع، ص 8.

³ نفس المرجع، ص 9.

الخارطة رقم (8) تبين طريق الحرير القديم



المصدر : <https://www.kuna.net.kw/ArticleDetails.aspx?id=2609745&language=ar>

المطلب الثاني: مبادرة الحزام والطريق و الصعود الصيني

تسعى الصين دائما لربط اقتصادها بالاقتصاد الدولي لتصل إلى مصافي القوى الاقتصادية الإقليمية والدولية، في خريف عام 2013 أطلق الرئيس الصيني "شي جين بينغ" مشروعا اقتصاديا استراتيجيا وهو " البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين " الذي يعرف بإسم "الحزام والطريق"¹، ويعد مشروعا شاملا طويل الأجل يهدف إلى ربط الصين بجنوب شرق آسيا ووسط آسيا والشرق الأوسط وأوروبا وإفريقيا من خلال طريقين رئيسيين، هما "حزام طريق الحرير الاقتصادي البري" و "طريق الحرير البحري"².

¹ باهر مردان، مرجع سابق، ص 189.

² عدنان خلف حميد، هند زياد نافع، "مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات"، العراقية: المجلات الأكاديمية العلمية، 196_167، العدد 19، (2020)، ص.170.

تعريف مبادرة الحزام والطريق:

تعرف هذه المبادرة باسم حزام واحد طريق واحد وهي عبارة عن مبادرة الحزام الإقتصادي لطريق الحرير البحري وطريق الحرير للقرن الحادي والعشرين ، ويهدف طريق الحرير الجديد إلى إحياء وتطوير طريق الحرير التاريخي من خلال مد أنابيب للغاز الطبيعي والنفط وتشبيد شبكات من الطرق وسكك الحديد ومد خطوط للطاقة الكهربائية والأنترنت ويتكون طريق الحرير الجديد من طريق بري وآخر بحري فضلا عن الطريق الرقمي وخطوط أنابيب الغاز الطبيعي والنفط يعد مشروع الأضخم في تاريخ البشرية الذي يقوم على تحديث فكرة طريق الحرير القديم هذه المرة جاء بشكل أكثر عصرية وضخامة ويتعلق بالاستراتيجية الصينية الهادفة إلى تعزيز وتنمية الإقتصاد الإشتراكي ذو الخصائص الصينية تطلب منها إقامة علاقات أوسع وأشمل إقليميا ودوليا¹.

يعد مشروع الحزام والطريق مبادرة تنموية جيوسياسية وعامل أساسي في تنفيذ إستراتيجية الصين الخاصة بالانفتاح على العالم، وتركز المبادرة على أن الإقتصاد الصيني يحتاج على نحو مستمر ومتزايد إلى المواد الموجودة في الأسواق الخارجية خاصة الطاقوية منها، كما يعمل على دعم المؤسسات المالية المختلفة لتعزيز التنمية المستدامة مع ضمان تحقيق الأمن القومي الصيني، تعد هذه المبادرة في المفهوم الصيني هي تحقيق نظام اقتصادي عالمي مفتوح وتنمية متوازنة ومستدامة، وتعزيز التعاون الإقليمي والدولي والتواصل بين الحضارات والحفاظ على السلم والاستقرار الدوليين².

عند زيارة كازاخستان من طرف الرئيس الصيني أعلن رسميا عن طريق الحرير الجديد في 7 سبتمبر 2013 في خطاب له حيث صرح أن السياسة الخارجية الصينية تسعى لتعزيز التعاون الإقليمي ومع دول وسط آسيا في مجالات الإتصالات والتجارة وتعزيز النظام النقدي واقترح بإنشاء منطقة إقليمية للتعاون الإقليمي والعالمي، كما زار أيضا الرئيس الصيني البرلمان الاندونيسي وهناك دعى لإقامة البنك الآسيوي للإستثمار في البنية الأساسية Asian Infrastructure Investment Bank, AIIB في نفس وقت الإعلان عن طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين 21st Century Maritime Silk

¹ أعمار شرعان، مرجع سابق، ص.12.

² محمد مطاوع، "طريق الحرير الجديد في الإستراتيجية الصينية"، سياسات عربية، العدد 46، (2020)، ص.30.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

Road وتم صياغة هذه المبادرة بوصفها رؤية متكاملة من قبل قيادة الحزب الشيوعي الصيني في نوفمبر 2013 واعتبرها وألوية يجب تنفيذها قبل حلول 2020¹.

قسمة هذه الإستراتيجية حسب صانع القرار الصيني ووفقا للمدة الزمنية المرسومة لها إلى ثلاث مراحل².

- المرحلة الأولى: هي مرحلة التعبئة الإستراتيجية الواقعة بين عام 2013 إلى غاية 2016.
- المرحلة الثانية: سميت بمرحلة التنفيذ الإستراتيجي وهي الفترة الممتدة من عام 2016 إلى عام 2019.
- المرحلة الثالثة: هي مرحلة التقييم الإستراتيجي وهي فترة ما بين عام 2019 حتى عام 2049.

من خلال مبادرة الحزام والطريق تسعى الصين إلى تعميق وتوسيع الروابط البرية والبحرية والجوية عبر الكتلة الأرضية لأوراسيا والمحيط الهندي والمحيط الهادي، وزيادة تكامل مراكزها الرئيسية للحيوية الإقتصادية وتقديم المساعدة التنموية لمناطقها الأوفر³. كانت استثمارات البنية التحتية، في المقام الأول في النقل هي أحد العوامل الدافعة لاستراتيجية التنمية الكبرى فقامت الصين بالنظر في مشاريع الإتصال والبنية التحتية خارج حدودها لربط الصين بجيرانها في آسيا في آسيا، عبر آسيا الوسطى حتى أوروبا برا وبحرا حيث أن تطوير السكك الحديدية والطرق والموانئ في المقام الأول، فمبادرة الحزام والطريق تدمج كل هذه المبادرات الموجودة في خطة واحدة كبيرة، بالنسبة للصين محليا تهدف مبادرة الحزام و الطريق إلى خلق فرص العمل و رفع الصين الى مستوى التنمية التي تحظى بها دول مثل الولايات المتحدة الأمريكية واليابان، وقد ساعد هذا أيضا الصين على تقديم نفسها كمزود للسلع العامة⁴.

¹ نفس المرجع، ص.30.

² عمار شرعان، مرجع سابق، ص.13.

³ Alek Chance, « American Perspective on the Belt and Road initiative », **Institute for China –America Studies**, November 2016, p.4.

⁴ Darshana M.Baruah, « India's Answer to the Belt and Road : A Road Map for South Asia », **Carnegie India**, August 2018, p.5.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

استمرت الصين في استخدام مبادرة الحزام والطريق للإشارة إلى رغبتها في زيادة نفوذها الإقليمي ولعب دور قيادي كبير، فعندما كشف شي جين بينغ عن مبادرة الحزام والطريق في 2013، ما تزامن مع إلغاء الرئيس الامريكى بارك أوباما جولت في آسيا، القت الصين فرصة لاستغلال هذه الوضعية لملء الفراغ الذي تركته الولايات المتحدة الأمريكية في القارة لتقديم نفسها على أنها زعيم آسيوي جديد، في منتصف عام 2014 بدأ شي جين بينغ في الترويج لشعار "آسيا للآسيويين" بدأت الصين في إستدعاء حس الإقليمية وخلق مساحة لنفسها للقيادة من خلال تقديم حلول جديدة للقضايا الإقليمية¹.

الرئيس الصيني شي جين بينغ في عام 2014 في التحليل النهائي، يتعين على شعوب آسيا لإدارة شؤون آسيا وحل مشاكل آسيا والحفاظ على أمن آسيا... حيث أن الصين هي نصير قوي لمفهوم أمن آسيا، فإنه يعمل أيضا على وضع مفهوم الأمان هذا موضع التنفيذ ، كانت الرسالة واضحة: يجب ألا تعتمد دول المحور على الجهات الخارجية في نموها وتطورها، بل يجب أن تأخذ الأمور بأيديها وتشكل مصيرها، وكانت الرسالة الأساسية الأكثر وضوحا: الصين مستعدة ومستعدة لقيادة المنطقة فبعد إطلاق مبادرة الحزام والطريق في 2013 واصلت الصين مناقشة الحزام والطريق في جميع ارتباطاتها بهدف الحصول على بيانات إيجابية لدعم المبادرة².

ومن أهم ما طرح في إطار التعاون مع دول الآسيان بهدف إنشاء صيغة للتعاون بين الطرفين في فترة العشر سنوات القادمة وهي كالتالي:

1. تبني إستراتيجية الحزام الاقتصادي وبنك الإستثمار الآسيوي للبنية التحتية لطريق الحرير.
2. تشجيع التعاون البحري بخطوات ثابتة والعمل بجهود مشتركة لبناء طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين.
3. التعجيل في بناء البنية التحتية التي تربط الجانبين.
4. الإستفادة بطريقة إيجابية من الآليات الموجودة مثل لجنة التعاون لربط البنية التحتية بين الصين والآسيان.

¹ Ibid , p.6.

² Ibid, p.7.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

5. إنشاء ما يوفر إطار لتمويل لربط البنية التحتية بين دول الآسيان والمنطقة "بنك الإستثمار الآسيوي للبنية التحتية" ¹

المبدأ الأساسي في التحرك نحو تبني الصين الرسمي ل "استراتيجية الحزام والطريق" بعد أن تم تعزيز البناء المشترك وتحويل الأفكار إلى إستراتيجية شاملة مكتوبة تحت إسم الرؤية والإجراءات للحزام الإقتصادي لطريق الحرير والطريق، طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين "الصادر عن لجنة الدولة للتنمية والإصلاح ووزارة الخارجية ووزارة التجارة بتفويض من مجلس الدولة الصيني (مجلس الوزراء)².

الممرات والطرق العالمية لمبادرة الحزام والطريق:

تتألف مبادرة الحزام والطريق من فرعين الأول الحزام الإقتصادي لطريق الحرير يهدف إلى ربط الصين بالدول المجاورة وصولاً بأوروبا عبر تحسين خدمات النقل واللوجستيات، مما يشجع الإستثمارات ويدعم عملية التبادل الثقافي والتعاون الإقتصادي مع الدول. أما الفرع الثاني هو طريق الحرير البحري ويهدف إلى توسيع التجارة العالمية من خلال إنشاء شبكات من الطرق والموانئ والمرافق الأخرى عبر بلدان عديدة في آسيا وإفريقيا وأوروبا وإلى تحفيز البحث العلمي والبيئي، أعلنت الصين في عام 2010 عن خطة لتطوير ستة ممرات إقتصادية برية وممرين بحريين، وقامت الصين بتعهدات دبلوماسية وأمنية للدول المشاركة في المبادرة.

1. طريق الحرير الجديد البري: يتفرع هذا الطريق إلى ستة ممرات إقتصادية تعبر قارات وهي آسيا وإفريقيا وأوروبا، وتوصل الدائرة الإقتصادية في شرق آسيا مع الدائرة الإقتصادية الأوروبية في الجهة الأخرى حيث تشمل هذه الممرات المدن المركزية على طول الطرق الدولية والمجمعات الصناعية الإقتصادية هذه الممرات هي كالتالي: ³

• الممر الاقتصادي الجديد لأوراسيا الذي يربط الصين بأوروبا الذي يعبر عنه بالجسر القاري عبر سكك حديد دولية التي تبدأ من مقاطعة جيانغسو شرق الصين إلى روتردام

¹ باهر مردان، مرجع سابق، ص.194.

² نفس المرجع، ص.190.

³ حيدر زهير جاسم الوائلي، مبادرة الحزام والطريق ومستقبل مكانة الصين العالمية، (مذكرة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص فلسفة في العلوم السياسية، قسم السياسة الدولية، جامعة النهدين، 2021)، ص.21.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

في هولندا، فعند خروج سكة الحديد من منطقة سينكيانج غرب الصين تلتقي بمسار سكة حديد كازاخستان وروسيا وبيلاروسيا وبولندا لتنتهي بشبك سكك الحديد الأوروبية، ويتقديم الدعم اللوجستي للمبادرة حدد هدف هذا الممر حيث يوصل موانئ الصين الشرقية بأوروبا.

- ممر الصين -منغوليا-روسيا وتمثل هدفه في العمل بالاهتمام بالأمن القومي وتنمية الطاقة.
- الممر الإقتصادي الذي يربط بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا، فهو يوصل سكك الحديد الممتدة من سينكيانج إلى آسيا الوسطى عبر كازاخستان وقرغيزستان ثم طاجكستان وتركمانستان حتى يصل إلى إيران وتركيا ثم أوروبا.
- الممر الاقتصادي الذي يهتم بالتبادل التجاري وهو يمتد من الصين إلى جنوب شرق آسيا.
- الممر الاقتصادي الذي يهتم بنقل البترول وهو الممر الصيني-الباكستاني.
- الممر السادس يهتم بالتبادل التجاري يمتد من الصين-بنغلاديش-الهند-ميانمار.

الحزام الإقتصادي لطريق الحري يسعى إلى تكثيف الإتصال بين هذه المناطق، وتعتبر منطقة هذه المسارات مركزا أساسيا لتطوير ممر مواصلات فائق السرعة أوروبا وآسيا يوصل بكين بموسكو، وكما يظهر رغبة الصين في الإستفادة من الموقع الجغرافي للتبت، فمن أجل تسهيل تدفقات رأس المال وجلب المنتجات إلى السوق وتسريع عملية تطوير المناطق الحدودية في الصين فهي تقوم بالتركيز في إطار المبادرة على مثل هذا التطور لتسريع وتقليل المخاطر والحواجز المكانية¹.

2. طريق الحرير الجديد البحري: هذا الطريق يتفرع إلى ممرين هما:

- الأول ينطلق من موانئ الصين الجنوبية نحو المحيط الهندي مرورا بمضيق ملقا والهند عبر بحر العرب حتى يصل إلى البحر الأحمر ثم البحر المتوسط عبر قناة السويس.
- أما الطريق الثاني يربط بين موانئ الصين الجنوبية وجنوب المحيط الهادي.²

¹ نفس المرجع، ص.22.

² أعمار شرعان، مرجع سابق، ص.27.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

تقوم استراتيجية خيط اللؤلؤ على ربط علاقات متينة و الدخول في استثمارات هامة مع عدد من الدول المشكلة لهذه الحلقة تحركا صينيا لحماية و مراقبة مصالحها الاقتصادية, إضافة الى تسهيل الشحن و التفريغ من مضيقى هرمز و باب المندب وصولا الى مضيق ملقا, و هذه الاستراتيجية تشمل ما يلي :

- القاعدة البحرية الصينية في بحر الصين الجنوبي في جزيرة هاينان.
- جزيرة وودي التي تقيم بها الصين قاعدة جوية.
- قاعدة للتقيب عن النفط و مراقبته في بحر الصين الجنوبي.
- استغلال الموانئ البحرية في خليج البنغال التي تشمل الاستثمارات في كل من قناة كرا و لايمشابنغ بتايلاند, و موانئ للتجارة البحرية في بورما, و كذا ميناء شيتاغونغ بينغلادش, إضافة الى المشروع الصيني ببناء ميناء هامبانتوتا في سريلانكا الذي يتضمن ميناء للحاويات و مصفاة لتكرير النفط.
- بناء قاعدة بحرية و تزويدها بفرقة للمراقبة البحرية في غوادر بباكستان.¹

¹ زكريا بن سماعيل, "الاستراتيجية الأمنية الصينية في بحر الصين الجنوبي", مجلة الحقوق و العلوم السياسية, العدد 14, (2017), ص 129.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

الخارطة رقم (10) تبين استراتيجية سلسلة اللؤلؤ.



المصدر : <https://major-prepa.com/geopolitique/strategie-du-collier-de-perles-/chinois>

المبحث الثاني: دوافع و اهداف مبادرة الحزام والطريق

عندما قدم شي جين بينغ مبادرة الحزام والطريق في عام 2013، اعتقد أن المبادرة بإمكانها تعزيز المصالح الاقتصادية والسياسية والجيوسياسية الصينية وتأمين الإحتياجات الأساسية للدول الأخرى من الطاقة والبنية التحتية فنظريا مبادرة الحزام والطريق قادرة على تحقيق الكثير من الإيجابيات من تقليل الفجوة في البنية التحتية بين الدول النامية وتسهيل عمليات النقل وتوفير الخدمات اللوجستية، إلى المساهمة في النمو الاقتصادي على الصعيدين الإقليمي والعالمي.

المطلب الأول: دوافع مبادرة الحزام والطريق

من دوافع مبادرة الحزام والطريق نذكر:¹

- الاتصال : حيث تم التأكيد عليه من قبل كبار القادة والوزارات الرئيسية أنه " يجب عليهم تعميق التعاون الصناعي حتى تكمل خطط التنمية الصناعية للبلدان المختلفة وتعزز بعضها البعض .. نماذج الإستثمار والتمويل وتشجيع المزيد من التعاون بين الحكومة ورأس المال الخاص وبناء نظام تمويل متنوع وسوق رأسمال متعدد المستويات. حيث أن إتصال البنية التحتية هو أساس التنمية من خلال التعاون، فيأكدون على وجوب تعزيز الأرض والبحرية والاتصال الجوي والفضائي من خلال التركيز على الجهود على الممرات والمدن والمشاريع الرئيسية وربط شبكات الطرق السريعة والسكك الحديدية والموانئ البحرية.
- 1. الإفتتاح : أنه يجب على الصين أن تحتضن العالم بعقل منفتح ودعم النظام التجاري المتعدد الأطراف ودفع بناء مناطق التجارة الحرة وتعزيز تحرير وتسهيل التجارة والإستثمار كما تركز على حل قضايا مثل الاختلالات في التنمية والصعوبات في الحكومة والفجوة الرقمية وتفاوت الدخل وجعل العولمة الإقتصادية مفتوحة وشاملة ومتوازنة ومفيدة للجميع.
- 2. التعاون : أنه يجب على الصين أن تواصل التنمية المدفوعة بالابتكار وتكثيف التعاون في المجالات الحدودية مثل الإقتصاد الرقمي والذكاء الاصطناعي وتكنولوجيا النانو والحوسبة الكمومية، ودفع تطوير البيانات الضخمة والحوسبة السحابية والمدن الذكية لتحويلها إلى رقمية.
- 3. دوافع التنمية المستدامة : حيث تقترح الصين تطبيقا شاملا لمبادرة الحزام والطريق، يغطي عددا من المجالات والجوانب التي ستكون مهمة لتحقيق أهداف التنمية المستدامة لعام 2030 وتشمل جوانب هذا النهج الأوسع نطاقا.
- السلام : يجب على جميع الدول إحترام سيادة وكرامة ووحدة الأراضي ومسارات التنمية والنظم الإجتماعية لكل منها المصالح الأساسية والشواغل الرئيسية الأخرى.

¹نقل من الرابط : <https://www.oecd.org/finance/Chinas-Belt-and-Road-Initiative-in-the-global-trade-investment-and-finance-landscape>

على 05:12, في 11/06/2021.

• البيئة : فإن الصين ترى أن الحاجة إلى اغتنام الفرص التي تتيحها الجولة الجديدة من التغيير في مزيج الطاقة والثورة في تقنيات الطاقة لتطوير الترابط العالمي للطاقة وتحقيق تنمية خضراء ومنخفضة الكربون، وأنه يجب تحسين شبكة الخدمات اللوجستية عبر الإقليمية وتعزيز ربط السياسات والقواعد والمعايير، وبالتالي توفير ضمانات مؤسسة لتعزيز الإتصال. ستعمل الصين على تحسين التشغيل الأخضر ومنخفض الكربون والإدارة وصيانة البنية التحتية من خلال توضيح متطلبات حماية البيئة في معايير إنشاء البنية التحتية.

وستنشأ الصين مشترك مجتمعات صناعية صديقة للبيئة مع التركيز على تكتلات الشركات وسلاسل الصناعات البيئية ومنصات الخدمات، وسيتم الترويج للعروض التوضيحية المقابلة والعامة منصات الخدمة الخاصة بالمعلومات البيئية والأعمال الموضوعية في المجمعات الصناعية، حيث يوثق الجدول 7 بعض مشاريع الطاقة النفطية التي تستثمر فيها الصين عبر الحزام والطريق.

• الحفاظ على المياه : تعمل الحكومة الصينية بشكل استباقي على تعزيز تنسيق السياسات ومشاركة التكنولوجيا والتعاون الهندسي مع الدول المجاورة في حماية وتنمية الأنهار العابرة للحدود من أجل حماية هذه الموارد بشكل أفضل، حيث تشجع الصين تبادل البيانات الهيدرولوجية خلال موسم الفيضانات وقد أنشأت آلية صينية روسية للتعاون في الوقاية من الفيضانات والسيطرة عليها.

• المجتمع المدني : تعتبر الصين أنه يجب عليها إنشاء آلية متعددة المستويات للتبادلات الثقافية والشعبية وبناء المزيد من منصات التعاون التعليمي وينبغي تشجيع المزيد من طلاب التبادل ويجب تعزيز أداء المدارس التي يتم إدارتها بشكل تعاوني كما يجب بذل الجهود لإنشاء شبكات وشركات فكرية والتعاون في القطاعات الثقافية والرياضية والصحية كما يجب أيضا تعزيز التعاون الدولي لمكافحة الفساد حتى يكون الحزام والطريق طريقا بمعايير أخلاقية عالية.

4. دوافع الطاقة والأمن الغذائي : أي أن الصين ستقوم ببناء نظام طاقة نظيف وحديث ومنخفض الكربون يكون آمنا وفعالاً ويقوم بحماية أمن الطاقة في البلاد كما ستقوم بالتواصل في نشاط

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

التعاون الزراعي وتخزين الغاز وتطويره في الخارج بحرية واسعة النطاق للمنتجات الزراعية ومعالجة ذروة الإنتاج والنقل وتوسع الشركات متعددة الجنسيات التنافسية دوليا، حيث تتقاطع هذه الدوافع الخاصة بالأمن الغذائي وأمن الطاقة والتنمية الإقليمية في مبادرة الحزام والطريق مع بعضها البعض.

5. تنمية إقليمية أكثر توازنا : إن المقاطعات الغربية في الصين، بما في ذلك منطقة شينجيانغ الويغورية المتمتعة بالحكم الذاتي ، وقانسو والتبت وشنغهاي فقيرة للغاية ومصدر توترات مع مجموعات عرقية مختلفة حيث يتمثل أحد أهداف مبادرة الحزام والطريق في تعزيز النمو في مقاطعات غرب وشمال شرق الصين من أجل الحد من عدم المساواة الاقتصادية عندما ألقى الرئيس شي خطابه في افتتاح المؤتمر التاسع عشر للحزب شدد على أنه يجب تكريس المزيد من الطاقة لتسريع تطوير مناطق القواعد الثورية القديمة والمناطق التي بها أقليات عرقية كبيرة والمناطق الحدودية والمناطق الفقيرة والقيام بتدابير للوصول إلى مرحلة جديدة في التنمية واسعة النطاق للمنطقة الغربية، كما يجب أيضا تعميق الإصلاح لتسريع تنشيط القواعد الصناعية القديمة في الشمال الشرقي وأجزاء أخرى من البلاد ومساعدة المنطقة الوسطى على النهوض من خلال الاستفادة من نقاط القوة المحلية ودعم المنطقة الشرقية في أخذ زمام المبادرة في السعي لتحقيق التنمية المثلى من خلال الابتكار.

6. تحسين الكفاءة : لقد دعمت الإصلاحات نموا مثيرا للإعجاب في الصين على مدى عدة عقود لقد ارتبط انتقال الصين غير المكتمل لإدخال تعزيز آليات ومؤسسات السوق في الماضي بمشاكل سوء تخصيص رأس المال في بعض الصناعات، كما يتضح من الضغط الهبوطي على العائد على حقوق الملكية مقابل تكلفة رأس المال عبر مجموعة من الشركات والصناعات. يعتبر التعامل مع الإستثمارات السابقة ذات التوجه السيء وتشجيع خروج الشركات الأقل قدرة على المنافسة جزءا من هذه العملية بما في ذلك عندما حافظ دعم الدولة على شركات حكومية غير فعالة (لاسيما تلك التي تعتمد على الاقتراض من أجل البقاء وهي نقطة أشار إليها صندوق النقد الدولي أيضا).

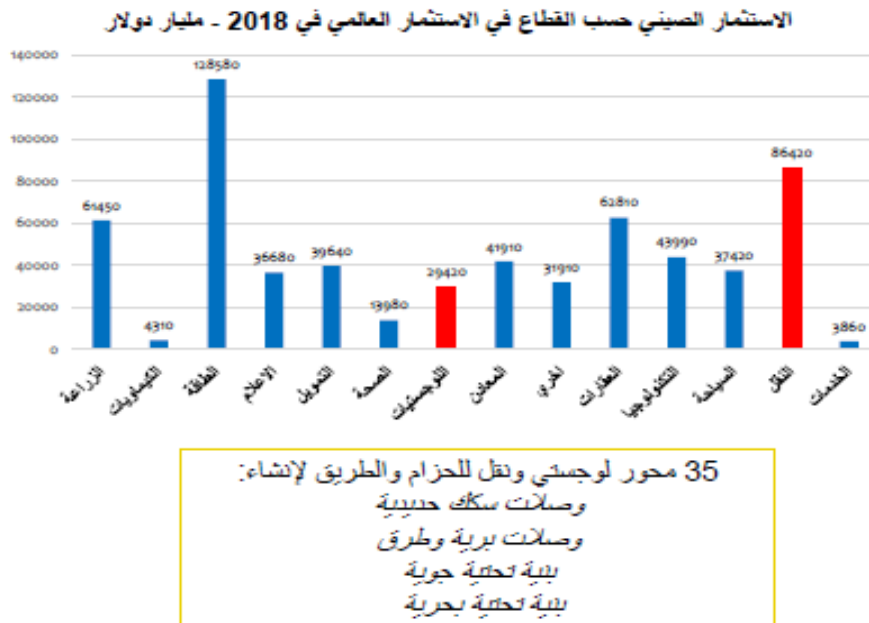
وبهذا نجد أن مبادرة الحزام والطريق ستدعم حاجة الصين إلى المضي قدما في سلسلة القيمة المضافة نحو قطاعات التكنولوجيا والخدمات العالية تخلق إستراتيجية "الأجهزة أولا" طلبا خارجيا على

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

الموارد والتكنولوجيا والمعرفة الصينية، إن إطالة عمر الصناعات القديمة من خلال خلق الطلب وتحويل المواقع يساعد الشركات على تغطية التكاليف المتغيرة وبالتالي تجنب حالات التخلف عن السداد، إن على المدى الطويل يجري العمل على سياسات تقليص المديونية التدريجية وتهدف أهداف الإنتاج إلى بدأ عملية إعادة هيكلة الشركة على المدى الطويل سيكون من المهم أن تكون الأهداف مرتبطة بآليات السوق ويبين الشكل رقم (11) اعمدة بيانية للاستثمار الصيني حسب القطاع في الاستثمار العالمي لعام 2018 .¹

الشكل رقم (11) يوضح اعمدة بيانية للاستثمار الصيني حسب القطاع في الاستثمار العالمي

في 2018.



تضع مبادرة الحزام والطريق اسسا إقتصادية طويلة المدى للتواصل القائم على النمو الإقتصادي والتجارة في المنطقة يمكن لجميع البلدان الإستفادة من هذه العملية إذا تم تنفيذها بمبادئ الإنفتاح والشمول التي يتبناها الرئيس شي جين بينغ.

¹ خالد عبد الله السقطي، "مبادرة الحزام والطريق: الدول العربية بين الفرص والتحديات"، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، ص.15.

المطلب الثاني: أهداف مبادرة الحزام والطريق

ان مبادرة الحزام والطريق تقوم على مبادئ وميثاق الأمم المتحدة والمبادئ الخمسة للتعایش السلمية كاحترام المتبادل للسيادة الوطنية وسلامة الأراضي وعدم الإعتداء، وعدم التدخل في الشؤون الداخلية، والمنفعة المتبادلة¹، إن المبادرة الجديدة تنطوي على ملامح وأبعاد عديدة ومختلفة أكبر وأوسع مما كان عليه طريق الحرير القديم، وبهذا نجد أن مشروع الحزام والطريق يهدف لتحقيق جملة من الأهداف التي يمكن رصدها فيما يلي:

أولاً: الأهداف السياسية:²

من أجمل تعزيز النفوذ الإقليمي والعالمي والسعي في تغيير بنية النظام الدولي تهدف الصين إلى تعزيز وجودها في منطقة أوراسيا.

1. تعزيز وجودها في منطقة أوراسيا : فإن هذه المنطقة تمثل للصين عمقا إستراتيجيا تستثمر مشاريعها الطامحة في الحصول عليها، إذ توفر لها قوة إقتصادية وجغرافية بالإضافة إلى الحماية الأمنية فهي ذات أهمية جيوسراتيجية حسب مجموعة من الباحثين الذين يرون أنها منطقة تتمتع بحماية طبيعية في مختلف الجهات ضد الخطر الخارجي بالإضافة إلى مساحتها الكبيرة وإمكاناتها الإقتصادية الضخمة المتمثلة بالموارد الطبيعية.
2. زيادة النفوذ الصيني على المستوى الإقليمي والعالمي : تقوم الصين من خلال الإستثمارات الضخمة وتقديمها أنموذج بديل عن الأنموذج الغربي بتوسيع نفوذها عبر العالم خاصة في الدول الآسيوية حيث استثمرت الحكومة الصينية مليارات الدولارات في دول جنوب آسيا مثل النيبال وأفغانستان وباكستان وسريلانكا بنغلادش لتحسين البنية التحتية.
3. التعددية القطبية : حسب الرؤية الصينية أن نظام متعدد الأقطاب يساهم بشكل كبير في تحقيق السلام والاستقرار والرفاهية كما أنه سيعمل على قيام نظامين سياسي واقتصادي يسودهما العدل والمساواة العقلانية لذا هي تسعى من خلال تغيير النظام الدولي من الأحادية التي تهيمن عليه

¹ لمياء مخلوفي، "استراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا"، مجلة مدارات سياسية، عدد ديسمبر، (2017)، ص.180.
² علي صلاح، "مشروع الحزام و الطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟"، تقرير المستقل، العدد 26، (2018)، ص. 3 .

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

الولايات المتحدة الأمريكية والذي يعمل في مصلحتها ومصلحة حلفائها لذا تقوم على أدامة جهودها الكبير على صعيد الدبلوماسية.

ثانيا: الأهداف الاقتصادية:

إن تقليل الحواجز المادية والتنظيمية أمام التجارة بالإضافة إلى استراتيجية التنمية الاقتصادية هي الهدف الأهم لمبادرة الحزام والطريق.

1. الاستفادة من نمو التجارة العالمية المتوقعة : تحاول الصين من ذلك الاستفادة من النمو الاقتصادي الحاصل لتصريف بضاعتها، بالإضافة عن الزيادة المتوقعة لحجم الطبقة الوسطى لمناطق العالم خاصة المناطق التي تقع في آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط.¹
2. تعزيز مكانة اليوان الصيني عالميا : بعد انضمام العملة إلى "سلة حقوق السحب الخاصة" التابعة "لصندوق النقد الدولي" إلى جانب العملات الأربع المدرجة (الدولار الأمريكي، اليورو، الين الياباني، الجنيه الإسترليني) فهي تعمل على جعلها عملة رئيسية للتبادل التجاري العالمي، بالإضافة إلى استخدام عملتها في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع دول الأعضاء في المبادر²
3. تنمية الأقاليم الغربية : طرحت المبادرة لتحقيق التنمية المتوازنة لكافة البلاد فالمناطق الغربية والوسط لم تستفد من الطفرة الاقتصادية في الصين لمدة 20 سنة بقدر المناطق الشرقية لأن التنمية غير المتوازنة قد تسبب إثارة صراعات بين البلاد لاختلاف المصالح، لذا تعمل على دفع عجلة النمو إلى الأمام، وربط إستراتيجية الحزام والطريق مع إستراتيجية التطور الوطني.
4. تعزيز مواقع ونفوذ الشركات التكنولوجية : بالأخص شركات الاتصالات السلكية واللاسلكية والإنترنت مثل شركة ZTE وشركة Huawei التي سوف تستفاد من المبادرة من خلال بناء البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات ووضع معايير تكنولوجية من أجل زيادة حصتها من التجارة الإلكترونية العالمية، مثال على ذلك قامت شركة مبيعات الأنترنت الصينية Alibaba إلى

¹ عدنان خلف حميد، مرجع سابق، ص.175.

² علي صلاح، مرجع سابق، ص.3.

- مواعة بين استراتيجياتها الإستثمارية والمبادرة من خلال فتح أول منصة تداول إقليمية في كوالالمبور التي تجمع بين الإعلان والخدمات اللوجستية.¹
5. تداول الأموال من خلال تعميق التعاون المالي : فإن الصين تهدف لبناء عولمة جديدة هي تكون المركز وذلك لبناء منظومة الإستثمار والتمويل² وتقديم مؤسسات مالية كبديل لنظام "بريتون وودز" مثال عن ذلك بناء بنك الإستثمار الآسيوي للبنية التحتية في دعم إستراتيجية الحزام والطريق إلى جانب بنك التنمية لدول بريكس وصندوق طريق الحرير، وعملها على إنشاء هيئة لمنظمة شنغهاي للتعاون.
6. السعي وراء النفط : من المتوقع أن تصبح الأولى في الاستهلاك في عام 2030 خاصة أنها تعد ثاني مستهلك للنفط بعد الولايات المتحدة الأمريكية، حيث وصل الاستهلاك النفطي لعام 2013 إلى 10.399 مليون برميل يوميا ثم ارتفع إلى 11.490 مليون برميل يوميا وارتفع في عام 2015 ارتفع إلى 12.321 مليون برميل يوميا لعام 2017، كما أنه من المتوقع أن يرتفع الطلب حسب سيناريوهات الطلب على الطاقة التي تعتمد على وكالة الطاقة الدولية في عام 2025 إلى 13.9 مليون برميل يوميا و 14.7 مليون برميل يوميا لعام 2030 وإلى 15.1 مليون برميل يوميا لعام 2035.
7. تقليص مدة نقل البضائع : سيتم تقليص فترة نقل البضائع من الصين إلى الإتحاد الأوروبي من خلال الممرات والبنى التحتية التي ستنشأ من المبادرة، والتي كانت تنقل البضائع عن طريق الشاحنات، من خلال إنشاء خط سكك جديدة مباشرة تربط أقاليم الشرقية للصين ببولونيا وألمانيا سيصبح نقل البضائع يستغرق 16 يوم أقل من الطريق البحري، كما أن الطريق القطبي سيختصر الرحلات إلى أوروبا بـ 20 يوما مقارنة بالطريق القديم الذي يعبر من قناة السويس³.
8. التخوف من زيادة الإنتاج المحلي الإجمالي : من خلال المبادرة ستقوم الحكومة بكسب الوقت لصناعاتها إضافة إلى تحسين الظروف الإقتصادية المحلية بحيث يسمح للأشخاص الذين

¹ عمرو محمد فريد سيد سليمان، مشروع الحزام والطريق وتأثيره على الاقتصاد المصري، نقل عن الرابط : https://jsst.journals.ekb.eg/article_60974_516b95edb594f8089f653f2ceaf255cb. يوم 13/07/2021 على : 30: 14

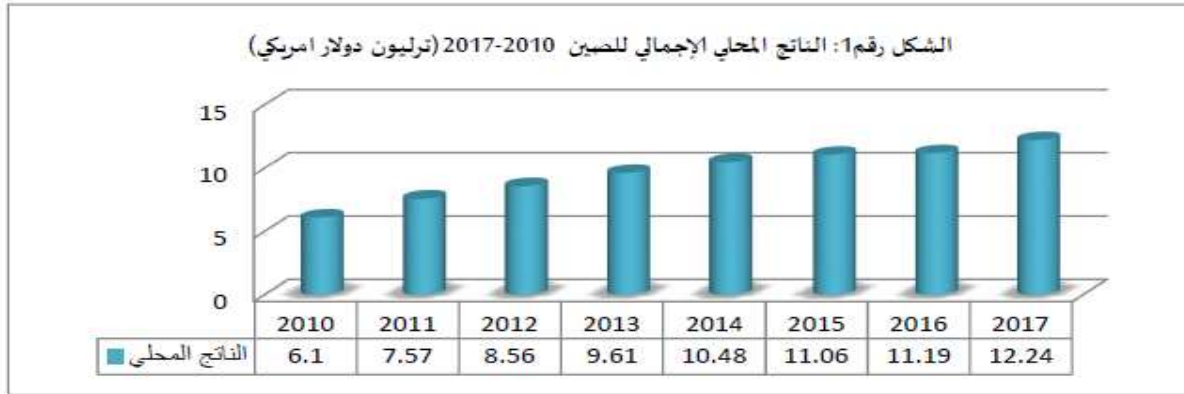
² باهر مردان، مرجع سابق، ص.197.

³ عدنان خلف حميد، مرجع سابق، ص.177-178.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

يعيشون في هذه المناطق بشراء السلع الاستهلاكية المنتجة من الصين يبين الشكل رقم(12) يبين الناتج المحلي الاجمالي للصين خلال السنوات من 2010 الى 2017¹.

الشكل رقم (12) يوضح الناتج الإجمالي للصين 2017_2010.



فبتم تجنب حد التشبع الذي يؤدي إلى اختلالات تشبه التي حدثت في اليابان خلال ازدهارها في ثمانينات القرن العشرين، أو تأخر الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي عن الناتج المحلي الإجمالي الرسمي مع خفض الطلب ثم الأسعار على السلع الصينية حيث تصبح البضائع غير قادرة على دعم نفسها فتؤدي إلى تضخم الديون المعدومة والركود أو الانهيار الإقتصادي المباشر وهذا من خلال بناء الاستهلاك الداخلي وهو من الركائز الأساسية الإقتصادية الصينية.

ثالثا: الأهداف الأمنية:

هناك أهداف أمنية لمبادرة الحزام والطريق متعلقة بأمنها القومي إضافة إلى حماية مشاريعها، وتتمثل هذه الأهداف الأمنية فيما يلي:

1. حماية مشاريعها: لقد بدأت الشركات الأمنية الصينية العمل في الدول والمناطق التي تعاني من صراعات واضطرابات داخلية حيث تتطلب المشاريع الضخمة التي تحتاج إلى قوات عسكرية لحمايتها خاصة في البلدان الأفريقية كما تعمل على حماية وتأمين سفنها التجارية

¹ أعمار شرعان، مرجع سابق، ص.129.

وناقلات النفط التي تمر بالسواحل الصومالية، وقيام شركة "ديوي الأمنية المحدودة" الصينية (Dewei Security Group Ltd) بحماية شركاتها العاملة في كينيا²¹. كما فتحت قاعدة عسكرية في جيبوتي، إضافة إلى تبنيها قانون لمكافحة الإرهاب الذي سمح لها القيام في مهام أمنية من وحدات جيش التحرر الشعبي.

2. إيجاد منافذ لإمدادات الطاقة و تأمينها: إن هدف إيجاد مناطق استثمار متعددة للطاقة من أجل تنويع مصادر النفط، تتخطى مضيق ملقا الذي تعتمد عليه الصين حوالي 80% من احتياجاتها للطاقة مما يجعلها في مأزق أمام توتر العلاقات مع الولايات المتحدة الأمريكية، لاسيما لتواجد القوات الأمريكية في المحيط الهندي والهادي مما يشكل خطر على إمداد الطاقة من فرض الولايات المتحدة الأمريكية الحصار عليها، وهذا السبب جعل الصين تقوم بإنشاء ممرين هامين هما:

• 2.أ- الممر الأول: هو ميناء جواردر في باكستان حيث يمر مباشرة من إقليم شينجانغ الصينية.

• 2.ب- الممر الثاني: هو ميناء تشاويبو في ميانمار الذي يمر مباشرة إلى مدينة يونان الصينية.

3. التأمين من الإرهاب والتطرف والانفصال : شجع هذا الهدف لدفع الصين من أجل تحسين الظروف الاقتصادية لإقليم شينجانغ وتحسين نفسها من حركة الايغور من خلال ما تشير آلية بالتهديدات للثلاثية (الإرهاب، التطرف، الانفصال) ولهذا السبب يتوجه الإهتمام لغرب الصين في البيان الذي جاء في البيان الصادر عام 2010 من طرف الجنيرال ليو ياتشو في قيادة جيش التحرير الشعبي: "إن غرب الصين هو مساحة واسعة فيجب علينا أن يكون اتجاهنا الإستراتيجي غربا مع موقع جغرافي ممتاز من مركز العالم (ويعني شرق الصين) فالمنطقة الغربية يمكن أن توفر لنا القوة الدافعة لبناء قوتنا، وينبغي أن تعد الصين الغربية عمقا داخليا وليس منطقة حدودية"³

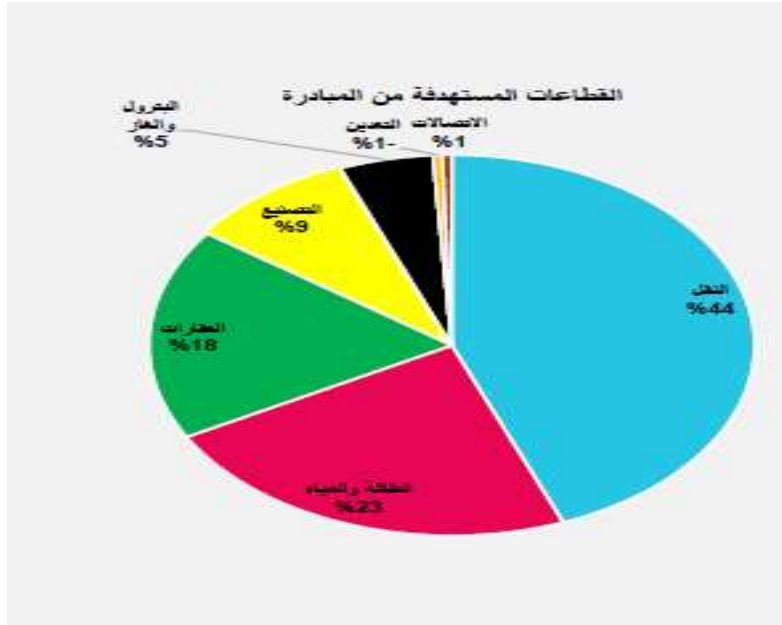
²علي صلاح، مرجع سابق، ص 4، 5.

³عدنان خلف حميد، مرجع سابق، ص.179.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

4. تعزيز القوة البحرية : تسعى الصين إلى بناء القواعد عبر البحار بدلا من استعمار الدول سعيا إلى تعزيز قوتها البحرية، من خلال الإنتشار الصيني في المناطق الإستراتيجية ما يظهر تأثر الصينيين بنظرية القوة البحرية لالفرد ماهان (التي قمنا بشرحها في الفصل الأول) التي تؤكد على العلاقة بين القوة البحرية والتنمية الإقتصادية، حيث يرى أن تعزيز الحماية للقوة التجارية عن طريق البحر هي الطريقة الوحيدة التي من شأنها أن تعمل على تأمين هذه الرابطة، حيث تعتمد الصين على قواعد بحرية على طول المضائق والممرات البحرية في المحيط الهندي لحماية مصالحها الإقتصادية وتعزيز وجودها الإستراتيجي، بالإضافة إلى التحكم في المضائق الإستراتيجية المسيطرة على التجارة والإقتصاد العالمي، كما أن الصين تخطط لمضاعفة عدد قواتها البحرية لحماية خطوطها وطموحاتها البحرية والحيوية¹. الشكل رقم(13) يوضح دائرة نسبية للقطاعات المستهدفة من مبادرة الحزام والطريق².

الشكل رقم (13) يبين القطاعات المستهدفة من مبادرة الحزام والطريق.



المصدر : [/https://caus.org.lb/ar](https://caus.org.lb/ar)

¹ إسلام المنسي، "الحزام والطريق: الصين ولعبة السيطرة على مفاصل العالم"، على الرابط الآتي: <https://www.ida2at.com>, في 2021/06/12، على 15:10.

² خالد عبد الله السقطي، مرجع سابق، ص.15.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

تعتبر هذه هي أهم الأهداف لمبادرة الحزام والطريق إلى جانب الأهداف الاستراتيجية التي تتضمنها المبادرة التي تتعلق بالربط الجغرافي العالمي لطرح نظرية جيوسراتيجية تعتمد على الجغرافية الاقتصادية الصينية، التي تقوم بوصل القارات الثلاثة "آسيا، إفريقيا، أوروبا" كما تهدف لدمج اقتصاديات الدول المتقدمة من ضمنها دول آسيا، مع الاقتصاديات النامية من خلال طرقها البرية والبحرية.

المبحث الثالث: الدول المنضمة في مشروع الحزام والطريق ومواقف القوى الكبرى منه "أمريكا وروسيا"

يضم الحزام والطريق العديد من الدول المشاركة فالصين تسعى لتوسيع نفوذها في العالم لتتحدى الهيمنة الأمريكية حيث يرى الخبراء أن الصين من خلال المبادرة تسعى لإسقاط الهيمنة الأمريكية سلمياً، وتقوم بتعزيز النفوذ العالمي للصين من شرق آسيا إلى أوروبا من خلال جعل الدول في جميع أنحاء العالم تعتمد بشكل متزايد على الصين.

المطلب الأول: الدول المنضمة في مشروع الحزام والطريق

ان مشاركة الدول في مبادرة الحزام والطريق هي تعتبر بمثابة فرصة كبيرة لها لحصولها على حصة من اسواق الواردات الصينية من مدخلات الانتاج من جهة، ومن جهة اخرى تتمكن الدول المشاركة من الحصول على المنتجات النهائية الصينية لتلبية احتياجات اسواقها المحلية حيث تحمل المبادرة اهمية اقتصادية كبيرة بالنسبة للدول المشاركة بها وتعزز مكانة كل دولة كما تقوم المبادرة ايضا بدمج اقتصاد كل دولة مشاركة في الموجة الجديدة من العولمة¹.

الملحق: جدول يوضح الدول الاطراف في مبادرة الحزام والطريق الصينية وشكل التعاون فيها.

وثيقة / بيان	تاريخ الإصدار	الدول الأخرى المشاركة
بيان مشترك تعميق إستراتيجية شاملة	مارس 2014	أعضاء الإتحاد الأوروبي

¹ علي صلاح، مرجع سابق، ص.7.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

		الشراكة من أجل المنفعة المتبادلة
تيمور الشرقية	أفريل 2014	بيان مشترك حول إنشاء شراكة شاملة حسن الجوار الصداقة والثقة المتبادلة والمنفعة المتبادلة
تايلاند	ديسمبر 2014	بيان صحفي مشترك
إندونيسيا	مارس 2015	بيان مشترك حول تعزيز الشراكة الإستراتيجية الشاملة
هنغاريا	جوان 2015	مذكرة تفاهم بشأن التعزيز المشترك لبناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين
كازاخستان	أوت 2015	إعلان مشترك حول مرحلة جديدة من الشراكة الاستراتيجية الشاملة
ميانمار	سبتمبر 2015	بيان صحفي مشترك
كوريا الجنوبية	نوفمبر 2015	اتفاقية تجارية حرة
ألبانيا، البوسنة والهرسك، بلغاريا، كرواتيا، جمهورية	نوفمبر 2015	ارشادات سوتشو للتعاون

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

التشيك، إستونيا، المجر، لاتفيا، ليتوانيا، مقدونيا، الجبل الأسود، بولندا، رومانيا، صربيا، سلوفاكيا، سلوفينيا		
اعضاء الاتحاد الافريقي	ديسمبر 2015	إعلان قمة جوهانسبرج لمنندى التعاون الصيني الافريقي
كمبوديا، لاوس، ميانمار، تايلاند، فيتنام	مارس 2016	اعلان سانيا لاجتماع قادة تعاون لائتسانغ-ميكونغ الأول
لجنة الامم المتحدة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ	أفريل 2016	خطاب نوايا مع وزارة الخارجية الصينية
أفغانستان	ماي 2016	بيان مشترك
بابوا غينيا الجديدة	جويلية 2016	بيان صحفي مشترك
ميانمار	أوت 2016	بيان صحفي مشترك
برنامج الامم المتحدة الانمائي	2016	مذكرة تفاهم سبتمبر بشأن التعاون بشأن الحزام ومبادرة الطريق
ألبانيا، البوسنة والهرسك، بلغاريا، كرواتيا، جمهورية التشيك، إستونيا، المجر، لاتفيا، ليتوانيا، مقدونيا، الجبل الأسود،	نوفمبر 2016	اعلان ريغا

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

بولاندا، رومانيا، صربيا، سلوفاكيا، سلوفينيا		
باكستان	فيفري 2017	الخطة طويلة الاجل للممر الإقتصادي الصيني الباكستاني (2030_2017)
نيوزيلاندا	2017	مذكرة ترتيب بشأن تعزيز التعاون في مبادرة الحزام والطريق
فنلندا	أفريل 2017	إعلان مشترك حول إقامة التعاون وتعزيز الشراكة التعاونية من النوع الجديد الموجه للمستقبل
نيبال	ماي 2017	مذكرة تفاهم بشأن التعاون في مبادرة الحزام والطريق
الأرجنتين، بيلاروسيا، كمبوديا، تشيلي، جمهورية التشيك، إثيوبيا، فيجي، جورجينا، اليونان، المجر، إندونيسيا، إيران، كينيا، لاوس، ماليزيا، منغوليا، ميانمار، باكستان، قطر، روسيا، صربيا، السودان، سويسرا، تايلاند، تركيا، الأمم المتحدة	ماي 2017	المبادئ الإرشادية لتمول تطوير الحزام والطريق

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

الأرجنتين، بيلاروسيا، كمبوديا، تشيلي، جمهورية التشيك، إثيوبيا، فيجي، اليونان، المجر، إندونيسيا، إيطاليا، كازاخستان، كينيا، قيرغيزستان، لاوس، ماليزيا، منغوليا، ماينمار، باكستان، الفلبين، بولاندا، روسيا، صربيا، إسبانيا، سيريلانكا، سويسرا، تركيا، أوزباكستان، فيتنام	ماي 2017	البيان المشترك لإجتماع المائدة المستديرة لقادة منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي
الإمارات العربية المتحدة	جوان 2017	الإتفاق الإطاري على تعزيز التعاون في الطاقة الإنتاجية والإستثمار بين اللجنة الوطنية الصينية للتنمية والإصلاح ووزارة الإقتصاد الإماراتية
لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا	جوان 2017	مذكرة التفاهم مع الوطنية الصينية (التنمية والإصلاح عمولة)

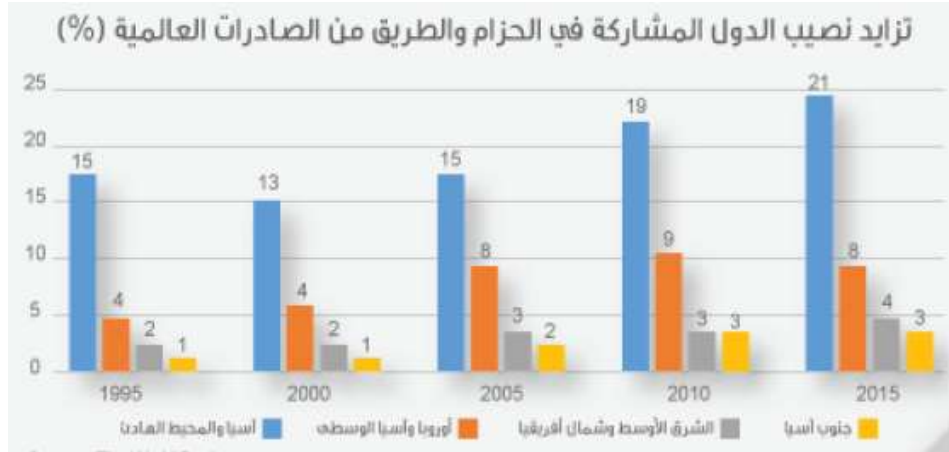
المصدر: Darshana M.Baruah, op. cit, P, P. 7, 10

يمكننا ان نلاحظ في الشكل رقم (14) تحسنا لنسب تزايد نصيب الدول المشاركة في الحزام والطريق من الصادرات العالمية بالنسب المئوية حيث ان الدول المشاركة حققت بعض العوائد الاقتصادية خلال السنوات الأخيرة ويظهر الى جانب هذا ان مبادرة الحزام والطريق تساهم في زيادة قدرة الدول

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

المشاركة بها على خلق المزيد من فرص العمل بالدول المشاركة وهذا يمكنها من بتعزيز قدرتها على مشكلة البطالة وهي المشكلة التي ترهق الكثير من اقتصادها¹.

الشكل رقم (14) يوضح تزايد نصيب الدول المشاركة في الحزام والطريق من الصادرات العالمية.



المصدر : <https://www.google.com/imgres?imgurl=x-raw-image>

المطلب الثاني: مواقف القوى الكبرى من مبادرة الحزام والطريق "أمريكا وروسيا"

تحد وفرصة للنهوض بالقيم المستندة إلى النمو المستدام في حين أن كل المخاوف الغربية والأمريكية السابقة بشأن مبادرة الحزام والطريق مفهومة، السؤال المطروح على صانعي السياسة الأمريكيين هو كيف يمكنهم الحصول على الأفضل مستوى التأثير الإيجابي على الاختيارات التي تتخذها الصين وهي ترسيخها نفسها كقوة عالمية، والقيم التي توجه صعود الصين. من هذا الفضل النقطة، لا تشكل مبادرة الحزام والطريق تحدياً فحسب، بل تمثل أيضاً فرصة لتحقيق ما تشتد الحاجة إليه التنمية في المناطق المتخلفة في أوراسيا وريملاند آسيا في حين أيضاً التأكد من أن الصين تعطي الأولوية لكونها جهة معنية مسؤولة وشفافة كما ينمو نفوذها على المسرح الدولي.

¹ علي صلاح، مرجع سابق، ص.7.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

أولاً: موقف أمريكا من مبادرة الحزام والطريق:

قد يبدو طموح الصين في الريادة في ساحة التنمية الدولية بمثابة تقدم طبيعي لنفوذ البلاد المتزايد، ومع ذلك لا يزال العديد من المراقبين الأمريكيين متناقضين إلى حد كبير بشأن مبادرة الحزام والطريق ويظهر من خلال الطريقة التي تعامل بها المسؤولون الحكوميون وقادة الرأي مثل مراكز الأبحاث المؤثرة على واشنطن تبين أن لديهم أسئلة أكثر من الإجابات حول المبادرة¹.

أدت التطورات العديدة غير المسبوقة إلى خلق فرص عمل كبيرة لتوسيع التعاون بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين في دفع النمو المستدام والداخلي، حيث جاء أهم هذه التطورات في سبتمبر 2016 عشية قمة مجموعة العشرين في هانغتشو عندما كانت الصين والولايات المتحدة صادقت أكبر دولتين في العالم لانبعاثات غازات الاحتباس الحراري على التوالي، على إتفاقية باريس للأمم المتحدة بشأن تغيير المناخ، والتي تعد أكثر الجهود الدولية طموحا على الإطلاق لمكافحة أسباب وأثار تغير المناخ، تعهدت الولايات المتحدة بخفض انبعاثات غازات الاحتباس الحراري بأكثر من الربع بحلول عام 2025 مقارنة بعام 2005 وتعهدت الصين من جانبها بأنها ستضمن توقف الانبعاثات السنوية عن الإرتفاع بعد 2030 إذا أردنا تحقيق هذا التعاون يجب إتخاذ العديد من الخطوات لتحسين الشفافية فيما يتعلق بمبادرة الحزام والطريق ومعالجة المخاوف الأمريكية بشأن المعايير وتوجه القيادة الصينية في التنمية الدولية للمساعدة في فهم ملامح هذا التحدي².

يرى خبراء ان مبادرة الحزام والطريق مشروع أقدمت عليه الصين لمواجهة استراتيجية إعادة التوازن التي أعلنتها الولايات المتحدة الامريكية في اسيا والمحيط الهادي منذ 2011. لا يوجد إجماع فيما يتعلق بأهداف مبادرة الحزام والطريق أو تأثيرها على العلاقات بين الولايات المتحدة والصين أو دور الصين في العالم، حيث ينظر إلى هذه المبادرة عموماً على أنها تمتلك القدرة على إحداث تغيير جذري في المجال الاقتصادي وحتى السياسي في آسيا الوسطى وبدرجة أقل في جنوب شرق آسيا وأوروبا، إلى جانب التفاؤل بين الحين والآخر بشأن الآثار الإيجابية لهذه التغييرات. كما تصف التقييمات الأمريكية مجموعة متنوعة من المخاوف بشأن الجدوى الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق وآثارها على النظام

¹ Alek Chance, op. cit, P.3.

² Ibid, P.7.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

الدولي أو المصالح الأمريكية، يمكن أن ينظر أحد الكتل إلى مبادرة الحزام والطريق على أنها مسعى تجاري بالكامل، ومن جانب آخر على أنها جزء من لعبة إستراتيجية تهدف إلى إقامة الهيمنة الصينية أو حتى إرساء أسس نظام عالمي "متمركز حول الصين"، كما يرى البعض أن المبادرة بمثابة عمل متعطرس محفوف بالمخاطر يمكن أن يؤدي إلى تفاقم التباطؤ الإقتصادي في الصين، بينما يرى آخرون أن مبادرة الحزام والطريق تمتلك القدرة على إعادة تأسيس أوراسيا كأكبر سوق اقتصادي في العالم وإحداث تحول بعيدا عن النظام المالي العالمي القائم على الدولار¹.

يعكس الحذر الذي يظهر في تقييمات مبادرة الحزام والطريق والوصفات الخاصة باستجابات الولايات المتحدة حالة عدم اليقين الأوسع نطاقا بأن العديد من الأميركيين قد أعادوا النظر في النوايا الإستراتيجية الصينية طويلة الأجل، سيحاول هذا التقييم رسم ملامح أوجه عدم اليقين هذه فيما يتعلق بمبادرة الحزام والطريق بحيث يمكن معالجة تلك المبنية على سوء الفهم بشكل أفضل من خلال الحوار، في المقابل قد تصبح مبادرة الحزام والطريق نفسها أداة لزيادة تعزيز التعاون في بناء الثقة بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين.

تتوافق آراء المعلقين الأميركيين حول الأساس المنطقي الإقتصادي لمبادرة الحزام والطريق مع الأهداف المعلنة للحكومة الصينية على النحو المبين وثيقة الرؤى والإجراءات لتنمية غرب الصين وتعزيز التكامل الاقتصادي للصين مع الدول المجاورة وتعظيم الميزة النسبية لمختلف القطاعات الصينية أمر منطقي إلى حد كبير للمحللين الأميركيين، حيث يؤكد العديد من المعلقين أيضا على أن مبادرة الحزام والطريق هي أداة فعالة لتحقيق أهداف الذكرى المئوية للرئيس "شي جين بينغ" وتجديد شباب الأمة الصينية، وبالتالي ربط المشروع بمبادرته الخاصة بالسياسة المحلية، من المعترف به على نطاق واسع أن الصين يجب أن تبحث عن مصادر جديدة للنمو وتنويع اقتصادها بينما تعيد الهيكلة للتكيف مع الوضع الطبيعي الجديد، حيث تشير العديد من التحليلات أيضا إلى أن احتياطات الصين التي تقدر بـ 4 تريليونات دولار من النقد الأجنبي، وأكبر نصيب منها في سندات الخزنة الأمريكية، يمكن استثمارها بشكل أكثر إنتاجية في البنية التحتية².

¹ أعمار شرعان، مرجع سابق، ص. 147.

² Alek Chance op. cit , P.10.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

إن إعادة استثمار مبادرة الحزام والطريق لهذه الأصول في قروض مقومة بالرينمينبي من شأنه أن يخدم الهدف الأساسي المتمثل في زيادة استخدام الرينمينبي كعملة دولية وهو هدف معلن آخر، فيشير أحد المحللين أيضا إلى أن مبادرة الحزام والطريق ستعمل على إختبار قدرة الشركات المملوكة للدولة (SOEs) على المنافسة في الخارج، إذا كان على المرء أن يختار سائقا واحدا لمبادرة الحزام والطريق كما هو موضح في التعليق الأمريكي، ستكون قضية الطاقة الفائضة للصين، هذا الأساس المنطقي يكاد يكون عالميا ينسب إلى الصين ولكنه نوقش بشكل غير مباشر في وثيقة "الرؤية".

تبدأ جميع التقييمات الأمريكية تقريبا مناقشتها للأهداف بدعوى أن الصين تسعى إلى استخدام مبادرة الحزام والطريق لتصدير قدراتها الفائضة في البناء والموارد والخدمات الهندسية وغيرها.

كما أوضح المحللين الأمريكيين مجموعة من أهداف السياسة الخارجية الأوسع نطاقا التي يرون أنها تخدمها مبادرة الحزام والطريق التي تذهب إلى ما هو أبعد من المكاسب الإقتصادية، حيث ينظر إلى المبادرة في بعض الأحيان من خلال عدسة التطور الملحوظ في السياسة الخارجية الصينية نحو استخدام أكثر استباقية للتأثير الوطني ومجموعة مصالح أكثر شمولاً، فيربط أحد المحللين مبادرة الحزام والطريق بالهدف الاستراتيجي للصين المتمثل في أن تصبح "قوة تجارية قوية" يمكنها التأثير بنشاط على شكل الإقتصاد العالمي وترى أن الصين تستخدم بشكل متزايد أدوات التأثير الإقتصادية والدبلوماسية لدعم بعضها البعض.

كما يلاحظ آخر أنه عندما تصبح السياسة الخارجية للصين أكثر نشاطا يمكنها استخدام مبادرة الحزام والطريق بشكل إيجابي وتشكيل ما يسمى بـ "فترة الفرصة الإستراتيجية" بدلا من مجرد التطوير السلبي داخلها " إن إحباط الصين من تمثيلها الصغير داخل مؤسسات بريتيون وودز هو معترف به، لذا فإن الارتباط الوثيق المتصور لبنك الإستثمار في البنية التحتية الآسيوي مع مبادرة الحزام والطريق يسهل تصورات أنه جزء من محاولة منسقة من جانب الصين لإعادة تشكيل بيئتها المؤسسية"، إضافة إلى ذلك فإن أنشطة الصين في مجالات السياسة الأخرى مثل بحر الصين الجنوبي شكل تفسيرات لمكانة مبادرة الحزام والطريق في الإستراتيجية الصينية¹.

¹ Ibid , P.11.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

في حين عبرت بعض الأصوات في الولايات المتحدة الأمريكية عن شكوك عميقة بشأن الجدوى الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق فإن معظم الدراسات المتعمقة تنظر بجدية في إمكانية تحويل العلاقات التجارية والسياسية في جميع أنحاء أوراسيا بدرجات متفاوتة، حيث يدرك الأمريكيون الذين يقيمون المبادرة تماما "فجوة البنية التحتية الآسيوية" التي تبلغ 800 مليار دولار سنويا والتي يحسبها بنك التنمية الآسيوي وهو عجز يتجاوز بكثير قدرة أي بنك إنمائي متعدد الأطراف على معالجته، على هذا النحو فهم يعترفون بوعد مبادرة الحزام والطريق لتنسيق مبالغ أكبر بكثير من التمويل.

من النادر اجاد تأييدا غير متحفظا لمبادرة الحزام والطريق داخل دوائر السياسة الخارجية الأمريكية، لكن الكثير منها بذل جهدا لتوضيح العلاقات التكميلية المحتملة بين مبادرة الحزام والطريق أو البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية والمؤسسات والأطر المفضلة في أمريكا بما في ذلك الشراكة عبر المحيط الهادي، تقتصر معظم التقييمات الإيجابية لمبادرة الحزام والطريق على الملاحظات العامة حول قدرتها على تحفيز النمو الاقتصادي العالمي. فتحوّلت الولايات المتحدة إلى الإستثمار في البنية التحتية في محاولة لتأمين السلام من خلال التنمية في أفغانستان، حيث تهدف مبادرة الحزام والطريق الجديدة إلى دمج أفغانستان والمناطق المحيطة بشكل أفضل في الإقتصاد العالمي، في الغالب من خلال مساهمات الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية في شبكة الطاقة في آسيا الوسطى، والمعروفة بإسم CASA-1000، وخط أنابيب TAPI الممول من بنك التنمية الآسيوي والذي يربط بين تركمانستان وأفغانستان، باكستان والهند. و يُعتقد أن NSRI يتعثر، ويرجع ذلك جزئيا إلى صعوبة الحصول على الدعم المالي لمثل هذه المبادرة في الولايات المتحدة، ومع ذلك الولايات المتحدة ملتزمة بتهيئة الظروف اللازمة لكي تقف الدولة الأفغانية بمفردها، كما أنه رحب بعض المحللين الأمريكيين بأفاق الإستثمار الصيني والمشاركة الدبلوماسية وحتى التدخل الأمني في أفغانستان، نظرا لمصالح الصين الخاصة في الإستقرار الإقليمي، فإن إمكانية مساهمة مبادرة الحزام والطريق في هدف NSRI مع تجاوزها نطاق يمكن اعتبارها مفيدة، بما في ذلك من قبل بعض المسؤولين الأمريكيين.¹

¹ سليم قسوم، "نظريات انتقال القوة والتغير السلمي: هل سيكون صعود الصين سلميا؟"، المجلة الجزائرية للأمن والتنمية، العدد 13، (2018)، ص 153.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

ثانيا: الموقف الروسي من مبادرة الحزام والطريق:

تعد روسيا من أبرز الدول المعنية التي أبدت مواقف وردود أفعال تجاه مبادرة الحزام والطريق الصينية نظرا لموقعها الحيوي ضمن جغرافيا هذه المبادرة، وأيضا لعلاقتها التاريخية المعقدة مع الصين، حيث ترددت روسيا سنتين 2013 إلى 2015 قبل إعلانها رسميا واستعدادها للتعاون والانخراط في مشروع المبادرة، حيث يظهر هذا الانخراط بوجود توقعات وآمال لروسيا حول المكاسب التي ستجنيها من خلال التعاون مع الصين لتضمين المشروع، في حين من الجهة الثانية هناك مخاوف لروسيا إتجاه المبادرة على أن تكون وسيلة لتعزيز صعود الصين إقليميا وعالميا وتحويل مكانة روسيا وجعلها قوة كبرى من الدرجة الثانية¹.

من خلال مبادرة الحزام والطريق يمكن لروسيا أن تستفيد من الطرق الصينية لتطوير بعض اقاليمها مثل سيبيريا والشرق الأقصى الروسي وتزيد الإستفادة من الوسائل التي تقدمها الصين من خلال هذه المبادرة خاصة في ظل العقوبات الغربية المفروضة عليها بسبب أزمة أوكرانيا، حيث إنضمت روسيا لتوجهها في المسار الذي يخدم مصالحها².

من وجهة النظر الأخرى التي تعتبر أن مشروع الحزام والطريق يحمل فرصا إستراتيجية جيدة للتنمية الإقتصادية المتفككة والمتبادلة بين جميع الدول المشاركة، حيث يُتيح فرصة لإنشاء مناطق تجارة حرة متعددة الأطراف لتنشيط التجارة عبر الحدود، وهذا من خلال مجموعة متعددة من المشاريع، متنوعة الأطراف والعبارة للحدود من شأنها أن تجسد وتعمق علاقات إعتدال متبادل بين الدول المشاركة

كما يجب الإنتباه إلى عودة السياسات التجارية الحمائية إثر وصول الرئيس دونالد ترامب إلى الحكم في الولايات المتحدة الأمريكية فهذه التحولات تشكل عائقا للسياسة الخارجية الروسية خلال السنوات الأخيرة وبالتالي هذا يدفع روسيا إلى المزيد من التعاون مع الصين، فإن خطاب السياستين الخارجيتين الروسية والصينية للتشبيك والعلاقات بينهم عبر الإستدعاء لمفهوم أوراسيا لربطه بالمشروع الصيني للحزام والطريق الذي يهدف لربط أوروبا وآسيا تجاريا عبر مجموعة معقدة من الطرق والممرات والمعابر الكبرى

¹ محمد حشمي، التقارب المراوغ.. هل تقوض مبادرة "الحزام والطريق" الفناء الخلفي لروسيا؟، السياسة الدولية، المجلد 53، العدد 213، (2018)، ص.11.

² عمار شرعان، مرجع سابق، ص.117.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

ومن الجهة الثانية يرتبط بالمشروع الروسي للاتحاد الإقتصادي الأوراسي الذي يهدف إلى إدارة وتنظيم العلاقات السياسية-الأمنية والإقتصادية في المنطقة¹.

ومع حالة اللاتيقين الناجمة على سياسات الدول الغربية من المُتنبأ أن تزداد احتمالات التقارب والانسجام بين روسيا والصين في عدة اصعدة حيث أن من مصلحة الصين أن تحظى منطقة أوراسيا بالاستقرار الأمني والسياسي، كما نجد أن الصين وروسيا لهما نفس الأهداف لتقويض الهيمنة الأمريكية حيث تجتمع الدولتين لمراجعة ترتيبات النظام الدولي الحالي بالخصوص الترتيبات التي تقدم الشرعية للهيمنة الأمريكية والغرب عامة، ومن جهة أخرى الأهداف التي تجمع الصين وروسيا هي محاربة الإرهاب والتشدد الديني والنزعات الانفصالية في المنطقة لضمان الإستقرار الأمني الذي يسمح للتقدم بالتعاون الإقتصادي.

حيث أن روسيا تأمل في إستمرار التوافق مع الصين خاصة حول إدراج مشروع طريق الحرير القطبي كما هو موضح في الشكل رقم (7)² في مبادرة الحزام والطريق قسم ثالث يزيد طريق بحري آخر يمكن لطريق الحرير القطبي أن يوفر ممرا اقتصاديا مختصرا يربط الصين بأوروبا عبر الدائرة القطبية الشمالية. بالرغم من المعانات لعدم إمكانية إستخدامه إلا أشهر قليلة، وبتفادي التكلفة الباهضة التي تواجهها في إنجاز المشروع دون الاستعانة بالأراضي الروسية تعتمد روسيا على حاجة الصين إلى التعاون معها، واعتمادا على إقرار سابق للصين في 2015 بضرورة التنسيق بين مبادرة الحزام والطريق والاتحاد الإقتصادي الأوراسي، أكد الرئيس الروسي أهمية المبادرة الصينية بأنها تحمل آفاق واعدة ولهذا باستطاعة روسيا أن تستثمر في مشروع الحزام والطريق وبإمكانها أن توظفه كوسيلة من وسائل سياستها الخارجية بالإضافة إلى ترتيبات أخرى كالاتحاد الأوراسي ومنظمة شنغهاي للتعاون ومجموعة بريكس³.

¹ محمد حشمي، مرجع سابق، ص.12.

² علي صلاح، مرجع سابق، ص.12.

³ محمد حشمي، مرجع سابق، ص.13.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

تصبح مزودا للأمن في منطقة الحزام والطريق وان تكون عازلة مما يمنح الصين التحكم في تنافسها المحيطي مع الولايات المتحدة¹.

قبل وقت قصير من ظهور مفهوم "الشراكة الأوروبية الآسيوية الكبرى" كتب خبراء الروس ان محاولة التقريب بين ثلاثة مشاريع EEU و SCO و SREB مهمة بالنسبة للمصالح الوطنية لروسيا في أوراسيا لأنها ستجعل من الممكن لروسيا تشكيل سياسة أوروبية آسيوية طويلة المدى، كما يجب أن تعمل منظمة شنغهاي للتعاون كجسر ويتم تقديم مثل هذا التعزيز لمنظمة شنغهاي للتعاون من حيث الجغرافيا السياسية على انه تعزيز للنسخة الروسية الصينية الأوروبية الآسيوية²

إننا نجد أن جميع الخبراء اتفقوا على أن التعاون الإستثماري مع الصين لا يمكن ان يكون ممكنا إلا بشروط مواتية للدولة المضيفة، مما يعني جذب شركاء صينيين في شركات التكنولوجيا الفائقة في المقام الأول، من بين الأهداف النهائية التي أطلقوا عليها اسم "تقليل الإعتماد على الموارد الخام" وتوسيع البنية التحتية اللوجستية للشرق الاقصى وطريق البحر الشمالي"، بشكل عام توفر الموارد المتاحة عددا قليلا³.

مبادرة الحزام والطريق كتحدٍ:

علميا تستخدم جميع الأعمال التي تحلل مبادرة الحزام والطريق نفس البرهان، في البداية يبرهنون على المشاركة في المبادرة الصينية ثم يبدون تحفظا مهما: المشاركة ممكنة فقط في حالة استيفاء شروط معينة. حيث أن الحجج المؤيدة عامة وأحيانا فلسفية بطبيعتها "التعاون أفضل من عدم التعاون"، ان روسيا تتخوف من ان يدعم مشروع الحزام والطريق فك الارتباط التقليدي الموجود بين روسيا ودول اسيا الوسطى لذا يتوجب على روسيا ان تعيد تعريف دورها في المنطقة التي ستشهد نفوذا صينيا متصاعدا بسبب مشروع الحزام والطريق، كما ان روسيا تؤكد على ضرورة الاعتراف بالاتحاد الاوراسي كمؤسسة إقليمية فاعلة في إدارة العلاقات الاقتصادية والتجارية بين الصين والدول الأعضاء في الاتحاد فهذه النقاط تجعل روسيا في الكثير من الأحيان ترى بان او تصف مشروع الحزام والطريق على انه أداة لتقويض

¹ Ibid, P.151.

² Ibid, P.152.

³ Ibid, P.153.

الفصل الثاني: مبادرة الحزام والطريق The Belt And road Initiative

القدرة الروسية على المنافسة حيث ان روسيا تقوم بإنجاز مشاريع مشابهة كمشروع السكك الحديدية العابرة لسيبيريا ومشروع طريق البحر الشمالي مما يجعل مشروع الحزام والطريق بإمكانه جعل هذه المشاريع ثانوية بالنسبة للتجارة الدولية العابرة للقارات¹.

ان روسيا تعتبر ان مشروع الحزام والطريق مشروع للهيمنة على الفضاء الاوراسي وهذا تهديدا هدف روسيا لاستعادة والمحافظة على مكانتها التقليدية في الفضاء الاوراسي وهذا يقلص دور روسيا الإقليمي وتحويلها الى قوة كبرى من درجة ثانية حيث تصبح الصين أكثر حضورا اقتصاديا في اسيا الوسطى فهي تهيمن على اغلب انابيب ضخ النفط من كازاخستان الى أوروبا إضافة الى خطوط نقل الغاز من تركمانستان الى غرب الصين فضلا عن شبكات النقل العديدة التي تقوم بإنشائها في المنطقة في اطار مبادرة الحزام والطريق حيث يمكن للصين تعزيز حضورها في أوروبا في ظل الظروف الراهنة وتنتهز الفرص العديدة وهذا ما يجعل روسيا تتخوف من مشروع الحزام والطريق رغم انها تعد متغير أساسي في معادلات تجسيد الحزام والطريق ومن شأن هذا المشروع ان يعزز مكانة الصين كقوة عالمية كبرى وتبقى روسيا قوة كبرى إقليمية من الدرجة الثانية².

¹ محمد حشمي، مرجع سابق، ص.14.

² نفس المرجع، ص. 16.

خلاصة الفصل :

نستنتج ان علاقة الصين والمجتمع الدولي قد عرفت تحولا كبيرا وهذا التحول تم بنجاح كبير بطرق متعددة. ان الصين على المستوى الإقليمي يعتبرها جيرانها بانها "مواطننا صالحا" حيث انها تقاسم العديد من جيرانها الكثير من القيم الهامة في تقارب قضايا السيادة وعدم التدخل من جانب ويستقالي تقليدي كما ترغب في المحافظة على القيم الثقافية المميزة إضافة الى رغبتها بالالتزام في التنمية المشتركة من خلال التجارة والاستثمار، اما على المستوى العالمي فالصورة مختلفة تقدمت الصين بخطوات كبيرة في سعيها لتحقيق اندماج اقتصادها ضمن الاقتصاد العالمي وخاصة عضويتها في منظمة التجارة العالمية فان الصين تبحث دائما على زيادة نفوذها حيث اكد زنج بيجيان ان طريق الصين للقوة والازدهار هو طريق السلم وهذا ما يظهر لنا من خلال مبادرة الحزام والطريق التي تعمل الصين من خلالها على زيادة قوتها وتوسعها الاقتصادي من خلال التعاون والشراكات العديدة كما اكد ان الصين لن تكرر مسار القوى الصاعدة السابقة التي عطلت النظام الدولي وانخرطت بذلك في التوسع العنيف للهيمنة على العالم فالصين تعيد تعريف مصالحها الأمنية من تصور سياسي_عسكري محض الى اخر اكثر اتساعا كما ان ثقافتها الاستراتيجية قد تحولت من منظور نزاعي الى تعاوني وهذا التحول في الهوية سيقبل من الناحية النوعية من إمكانية الصعود العنيف للصين.

**الفصل الثالث: أهمية الممرات
البحرية في مبادرة الحزام والطريق
الصينية.**

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

سيتم التركيز في هذا الفصل على الطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين من خلال تسليط الضوء على اهم الممرات و المضائق البحرية على طول هذا الطريق. لقد قمنا باختيار ثلاث مضائق مائية التي تتسم بأهمية كبيرة بالنسبة للطريق الحرير البحري الصيني, وهم مضيق ملقا, مضيق هرمز, و مضيق باب المندب. اذن في المبحث الأول لهذا الفصل سنركز على مضيق ملقا, باعتباره المضيق الأقرب جغرافيا للصين و بكونه الممر المائي الأساسي للنقلات البحرية المتجهة من و الى الصين. و في المبحث الثاني سنقوم بدراسة احد من المضائق المائية الأكثر معتبرة في الساحة الدولية و هو مضيق هرمز الذي يتسم أيضا بأهمية جيواستراتيجية كبيرة بالنسبة للصين, كما سوف نخصص المبحث الثالث لمضيق باب المندب و تسليط الضوء على أهميته بالنسبة للاستراتيجية الصينية المتمثلة في الحزام و الطريق بالخصوص في شقها البحري و هو الطريق الحرير البحري.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

المبحث الأول : أهمية مضيق ملقا بالنسبة للاستراتيجية الصينية

يعتبر مضيق ملقا من اهم الممرات البحرية دوليا و كذلك اطولها, و هو يحتل مكانة مركزية ما بين مضايق جنوب شرق آسيا بكونه الطريق الرئيسي لحركة الملاحة في المنطقة, و هذا ما يعطي له أهمية كبيرة بالنسبة للصين من خلال استراتيجيتها المتمثلة في الطريق الحرير البحري اين يلعب مضيق ملقا دور محوري فيها. و هذا ما نبينه في هذا المبحث, بالتعرف أولا بمضيق ملقا, بموقعه الجغرافي و بنبذة تاريخية صغيرة عنه في المطلب الأول, ثم نقوم بتقديم اهم مميزات و مقومات هذا الممر المائي واهميته خاصة من الناحية الجيوستراتيجية و الجيواقتصادية في المطلب الثاني, و في المطلب الاخير نقوم بتبيين الدور الذي يلعبه مضيق ملقا في الاستراتيجية الصينية الجديدة.

المطلب الأول : التعرف بمضيق ملقا

جغرافية مضيق ملقا

مضيق ملقا هو ممر مائي يقع في جنوب شرق آسيا, بين كل من ماليزيا واندونيسيا كما تقع سنغافورة على طرفه، وهو يربط بين المحيطين الهادي و الهندي, قد يصل بين بحر اندمان في المحيط الهندي من جهة الشمال الغربي, و بين بحر الصين الجنوبي من جهة الجنوب الشرقي عبر مضيق سنغافورة. و يعد تسميته الى سلطنة ملقا, التي كانت تحكم المنطقة في القرنين الرابع عشر و أوائل القرن الخامس عشر.

يبلغ طول مضيق ملقا حوالي 800 كلم و يتراوح عرضه بين 50 و 320 كلم، رغم وجود أماكن ضيقة جدا، ففي قناة "فيليب" يبلغ عرضه 2.8 كلم فقط، مع 2.1 كلم في طرق الشحن المائية، مما يخلق واحدة من اكثر نقاط الاختناق في العالم، بينما يتراوح عمقه ما بين 25 مترا و 113 مترا.¹

لقد حددت المنظمة الهيدروغرافية الدولية و هي منظمة غير حكومية مختصة في توثيق الحدود البحرية، حدود مضيق ملقا كما يلي:

¹ عبد القادر دندن, مرجع سابق, ص 122.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

- من الغرب : من النقطة الشمالية القصوى لجزيرة سومطرة (بيدروونت), و "ليم فولان" في أقصى جنوب جزيرة "فوكيت" التايلندية.
- من الشرق : من "تانجونغيابي" في شبه جزيرة ماليزيا, و "كلاين كاريمون" في اندونيسيا.
- من الشمال : الساحل الجنوبي الغربي لشبه جزيرة الملايو.
- من الجنوب : الساحل الشمال الغربي لسومطرة , باتجاه شرق مدينة "تانجونغكيدابو" الى "كلاين كاريمون" في اندونيسيا.

إن مضيق ملقا يقع تحت المسؤولية و السلطة المباشرة للدول الثلاثة المشاطئة له بالأساس اندونيسيا, ماليزيا و سنغافورة.¹

الشكل رقم (16): خريطة مضيق ملقا



المصدر : موقع مضيق ملقا، نقلا عن الرابط:

https://ar.wikipedia.org/wiki/%D9%85%D8%B6%D9%8A%D9%82_%D9%85%D9%84%D9%82%D8%A7

¹ نفس المرجع, ص 124.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

نبذة تاريخية عن المضيق :

كان مضيق ملقا مركز للتفاعل للشعوب من الثقافات المختلفة, بكونه اقصر طريق بحري بين الشرق الأقصى و المحيط الهندي و كذلك بين شرق آسيا و أوروبا, ومنذ قرون, مرت السفن من خلاله و تشكلت مراكز للتربية و العلوم و الفن, و تحولت الى ملتقى للشعوب من خلفيات و ديانات و أصول مختلفة. و لكن بالمقابل عرف مضيق ملقا صراعات عديدة و طويلة للسيطرة على الملاحة فيه عبر التاريخ, فقد توالى عليه السيطرة من قبل الهنود و العرب و البرتغاليين و الهولنديين و البريطانيين, و في الأخير استطاعت ماليزيا و اندونيسيا ان تسترجع حق السيادة على هذا المضيق.¹

المطلب الثاني : أهمية مضيق ملقا

ان تواجد مضيق ملقا في حدود منطقة بحرية استراتيجية و هي البحر الصين الجنوبي يعطي له أهمية جيواستراتيجية مهمة للغاية, لا سيما من الناحية العسكرية المتعلقة بعبور الاساطيل البحرية لدول المنطقة و للقوى الكبرى ذات المصالح الاستراتيجية في المنطقة, و حاليا يواجه مضيق ملقا تحديات جادة تتعلق بأمن العبور فيه, و تنافس القوى العالمية و الإقليمية على السيطرة على الحركة فيه و فرض رقابتها يبين مدى أهمية هذا المضيق.

يعد مضيق ملقا واحد من اهم الممرات البحرية العالمية و احد المضائق البحرية الأكثر تأثيرا في حركة الملاحة البحرية من الناحيتين الجيوسياسية و الجيواقتصادية, خاصة منذ افتتاح قناة السويس عام 1869 و زيادة أهمية نسبة التجارة فيه, و منذ عام 1950 اصبح الممر الرئيسي لناقلات الطاقة بكونه ممر تعبر فيه امدادات طاغوية معتبرة من النفط و الغاز, كما تعبر أيضا فيه السلع القادمة من و الى أسواق جميع انحاء العالم.²

لقد تزداد سنويا كثافة حركة الملاحة في مضيق ملقا في مرور الامدادات الطاقوية و التجارية.

1- من حيث امدادات الطاقة :

¹ إسرائ كازم جاسم الحسيني, "مضيق ملقا و أثر موقعه الجيوستراتيجي و الجيواقتصادي", لارك للفلسفة و اللسانيات و العلوم الاجتماعية, الجزء الثاني من العدد 28, (2018), ص 221.

² جمال معتوق, سفيان بلمادي, جيوسياسة المضائق البحرية الاستراتيجية و امن امدادات الطاقة, قسم العلوم الاجتماعية, جامعة البليدة 2.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

يمر عبر مضيق ملقا ما يزيد عن ثلثي تدفقات النفط و الغاز, أي ثلاث اضعاف قناة السويس و خمس عشر مرات قنوات بنما, و بالنسبة لنقلات النفط, فان الطريق البحري عبر مضيق ملقا هو الأقصر و الأسرع بين الشرق الاوسط و شرق آسيا و هذا ما عزز أهميته في هذا المجال.¹ يصنف المسار الى جنوب شرق آسيا و شرق آسيا عبر مضيق ملقا ضمن المسارات الثلاثة الأهم ما بين خطوط المواصلات البحرية لنقلات النفط العالمية, حيث تحمل ناقلات النفط العملاقة حمولاتها من النفط و الغاز نحو الاقتصاديات الآسيوية الكبرى القادمة من افريقيا و الشرق الأوسط . فيمر عبر مضيق ملقا أكثر 9.5 مليون برميل من النفط يوميا.

لقد برز تقرير "جين شينغ" و "كيفين ايكس لي" أهمية مضيق ملقا في مجال امدادات الطاقة بقولهما: "قرابة 50% من النفط الخام العالمي, و 66% من الغاز الطبيعي تنقل عبر هذا الممر المائي الضيق".²

2- من حيث التجارة :

يشكل مضيق ملقا اهم الطرق التجارية التي تربط جنوب شرق آسيا و شرق آسيا بالشرق الوسط و افريقيا و أوروبا. فهو من اهم الممرات التي تمر عبره الشاحنات و السلع من و الى البحر الصين الجنوبي. 40% من التجارة العالمية تنقل عبره, و يقول "فيكتور هوانغ" : "ثلث تجارة العالم تمر عبر مضيق ملقا لوحده". أكثر من 200 سفينة تمر عبر مضيق ملقا يوميا, ما يقارب 7000 سفينة سنويا, أهمية المضيق تجاريا اخذت في التزايد ما دام شريانا حيويا للتجارة الأوروبية-الآسيوية, كما ان حركة النقل للأفراد و السلع ازدادت.³

ان حركة النقل بالحاويات تمثل حوالي ثلث السفن العابرة لمضيق ملقا. و توجد بهذا المضيق اكبر موانئ الحاويات في جنوب شرق آسيا, لا سيما ميناء سنغافورة "كلانغ" الذي وصلت فيه حركة الحاويات الى 9.9 مليون حاوية في عام 2012, و ميناء ماليزيا "تانجوج بيلباس" اين في نفس السنة وصلت حركة الحاويات فيه الى 7.7 مليون حاوية. و هذين الموانئ مرتبون من بين اكبر 20 موانئ في العالم.

¹ بوراوي عمار, مرجع سابق, ص78.

² عبدالقادر دندن, مرجع سابق, ص126.

³ نفس المرجع, ص127.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

فكل هذه التدفقات المتزايدة للتجارة العالمية تجعل من مضيق ملقا احد الممرات البحرية الأكثر استخداما في العالم.¹

المطلب الثالث : مكانة مضيق ملقا في مبادرة الحزام و الطريق (الطريق الحرير البحري)

ان الاستراتيجية الصينية الجديدة المتمثلة في مبادرة الحزام و الطريق, و خاصة الشق البحري لها, يرتكز أساسا على النشاط الاقتصادي و الأمني. لهذا تعمل الصين بتطوير و تشبيك منشآت البنية التحتية لشبكات النقل البحري و تأمين الامدادات الطاقة فيها لتسهيل و تسريع عملية النقل البحري و بدون خطورة.

ففي هذا السياق, و كما ذكرناه في المطلب الأسبق, مضيق ملقا هو من اهم المضائق في جنوب شرق آسيا, خاصة بالنسبة للصين, إذ يمثل مضيق ملقا اهم النقاط التي تشكل احد الخطوط البحرية الأكثر حيوية بالنسبة لها. و هو الطريق البحري الآتي من الشرق الاوسط و افريقيا عبر مضيق ملقا ثم بحر الصين الجنوبي وصولا الى الصين, فان 60% من السفن التي تعبر المضيق سنويا تتجه نحو الصين, و 80% من واردات النقاط لهذه الأخيرة تمر عبر هذا المضيق.²

و في هذا الصدد كذلك, انتهجت الصين استراتيجية تحديث و تطوير قوتها البحرية خاصة في المياه الاسيوية, و من الأفكار الأساسية التي قامت بها الصين في هذا السياق نذكر :

- عملت خلال السنوات الأخيرة على تحديث جيشا ليصبح اصغر حجما لكن افضل تسليحا و تجهيزا.
- حسنت قدراتها البحرية و زادت من مخزون الصواريخ الباليستية مع زيادة دقتها.
- تجتهد في اكتساب اكثر من الوسائل المتطورة كالصواريخ المضادة للسفن و أسلحة الحرب الالكترونية, و القدرات المضادة للأقمار الصناعية, و اسطول اقوى من الغواصات و سفن برمائية

¹ بوراوي عمار, مرجع سابق, ص 78.

² عبد القادر دنن, مرجع سابق, ص132.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

- شرعت في ابداء قدر اكبر من الاهتمام بالإمكانيات التي تساعد على تقدير القوة الحقيقية كامتلاك حاملات الطائرات.¹

تعتبر الصين حاليا اكبر قوة بحرية في آسيا, و تدخل هذه الاستراتيجية في اطار طموحات الصين لتحضى بوضعية مهيمنة في المنطقة, و لبناء قوة بحرية ذات تاثير كبير في الميزان القوة الدولية, و هذا لا ينحصر إل في اسطول بحري قوي بل يتضمن عناصر أخرى رئيسية كالموانئ البحرية, الاسطول التجاري و الثروة الاقتصادية البحرية.

الهدف من هذه الاستراتيجية هو حماية طرق النقل البحرية خاصة التي تمر من بحر الصين الجنوبي و أساسا مضيق ملقا و لمحاربة القرصنة البحرية و التحضير لعمليات حفظ السلام و الإغاثة من الكوارث في هذه المنطقة الحيوية. و يدعم هذه الاستراتيجية تبنى الصين ما يعرف ب (سلسلة عقد اللؤلؤ) التي تقوم على وضع منشآت و قواعد عسكرية على طول الممرات المائية الواصلة بين الصين و الشرق الاوسط مرورا ببحر الصين الجنوبي و مضيق ملقا, لتعبر المحيط الهندي وصولا الى سواحل بحر العرب و الخليج العربي.

و كل هذه الوضعية زادت من مكانة مضيق ملقا في النظرة الصينية و خاصة في اطار الطريق الحرير البحري الذي يهتم بخطوط المواصلات البحرية للصين لنقل وارداتها الطاقوية و توزيع سلعها التجارية, اين يعد مضيق ملقا أهمها و الذي حظى بزيارة من راييس الوزراء الصيني "كيغيانغ" في نوفمبر 2016, في خطوة لتفعيل مبادرة الحزام و الطريق.

فالتزايد السريع لحجم طلب الصين على الطاقة يظهر مدى اهتمامها في قضية ضمان الممرات البحرية و تعمل في تطوير جيشها و قوتها العسكرية لحماية هذه الممرات البحرية, خصوصا مضيق ملقا التي تعبر من خلاله نسبة كبيرة من الموارد الطاقوية الى الصين, و هذا ما يزيد من المكانة الجيوستراتيجية التي يحظى بها مضيق ملقا خاصة من حيث امن الطاقة, يدفع الصين للعمل لضمان امنها الطاقوي خاصة بتزايد الطلب الصيني على الطاقة المستوردة المارة على مضيق ملقا, لتجنب وقوعها في حصار يمكن ان تفرضه الولايات المتحدة الامريكية التي عاد بؤرة اهتمامها نحو القارة

¹ يونس مؤيد, "استراتيجية الصين البحرية و اثرها على الامن الإقليمي", مجلة كلية القانون للعلوم القانونية و السياسية, كلية العلوم السياسية, جامعة الموصل.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

الاسيوية و حلفائها الإقليميين و على رأسهم الهند التي ترى في سياسة الصين البحرية تهديدا لامنها و لنفوذها. و هذا ما خلق تخوف لدى الصين و ما جعلها تعمل على تثبيت وجودها في المضيق و في كل هذا الإقليم, بانتهاج توجهات استراتيجية جديدة منها تطوير القاعدة العسكرية في جزر البارسيل و الاصرار على ملكية جزر سبراتلي, و إقامة وجود عسكري في الجزر البحرية التي تدعي الفلبين ملكيتها و الادعاء بحقها في حقول الغاز في جزر ناتونا التي تدعي إندونيسيا حق ملكيتها, و تأكيد المطالبة بسحب القوات الامريكية من المنطقة.¹

المبحث الثاني : أهمية مضيق هرمز بالنسبة للاستراتيجية الصينية

ان مبادرة الحزام و الطريق الصينية في شقها البحري الذي يطلق عليه اسم الطريق الحرير البحري في القرن الواحد و العشرين يتركز خصوصا على الممرات البحرية المتواجدة قرب الدول و المناطق التي تغطيها المبادرة, و هذا يعود للدور الذي تلعبه هذه الممرات بالنسبة للتجارة الدولية و الامن الدولي, بكونها نقاط العبور بين البحار و بين المحيطات او بين البحار و المحيطات. و من بين هذه الممرات مضيق هرمز الذي يربط الخليج العربي بالمحيط الهندي و الذي يشكل ركيزة أساسية في المنافسة الجيوستراتيجية التي تجري في منطقة الشرق الاوسط. لكون هذه الأخيرة من بين أكبر مناطق انتاج الطاقة (البترو و الغاز) في العالم, و هذا ما يعطي لمضيق هرمز أهمية كبيرة من حيث الملاحة بكونه مفتاح لدخول البحر باعتباره الممر الوحيد الذي يصل للمحيط الهندي بسبب ان الخليج العربي هو بحر شبه مغلق. و هذا ما سنتناوله في هذا المبحث, بالتعرف أولا على الموقع الجغرافي لهذا الممر البحري المهم في منطقة الخليج العربي و تقديم نبذة تاريخية حوله, ثم سنقوم بعرض اهم مميزات و محددات مضيق هرمز لكي نصل في الأخير الى تبين أهميته بالنسبة للصين و كيف يدخل في مشروعها المتمثل في الحزام و الطريق.

¹ عبد القادر دندن, مرجع سابق, ص139

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

المطلب الأول : التعرف بمضيق هرمز

جغرافية مضيق هرمز

مضيق هرمز عبارة عن ممر مائي يصل بين مسطحين من البحار العالية، و يقع في بوابة الخليج العربي الذي هو بحرا شبه مغلق ويشكل مضيق هرمز المنفذ الوحيد لعدد من دول الخليج العربي و هي "العراق، الكويت، قطر، البحرين" التي لا يمكن ان تتم صلتها البحرية بالعالم الخارجي إلا عبر المضيق، اما بالنسبة لإيران، السعودية، عمان و الإمارات فهي تمتلك منافذ بحرية خارج مياه الخليج العربي. لذلك يعد مضيق هرمز في نظر القانون الدولي جزء من أعالي البحار التي تمتلك كل السفن الحق و الحرية في المرور فيه ما دام لا يضر بسلامة الدول الساحلية و أمنها. و يفصل مضيق هرمز ما بين مياه الخليج العربي من جهة و مياه خليج عمان و البحر العربي و المحيط الهندي من جهة أخرى، و يربط مياه البحار العالية لخليج عمان بمياه البحار العالية للخليج العربي.¹

يقع المضيق بين إيران في الشمال و الشمال الشرقي و عمان في الجنوب و تتألف شواطئه الشمالية من الجزء الشرقي لجزيرة "قشم" مع جزر "لاراك" و "هينجام"، و اما شواطئه الجنوبية تتألف من الساحلين الغربي و الشمالي لشبه جزيرة "مسندم" الواقعة في أقصى الشمال في عمان.²

يحتل مضيق هرمز مساحة 233100 كلم²، و يبلغ طوله حوالي 104 ميل بحري، اما العرض فيصل الى 525 ميل بحري عند الخط الذي يصل رأس دابا بمنطقة دماجة و هو أقصى عرض له، اما اضيق نقطة في المضيق تقع بين جزيرة سلامة العمانية و جزيرة لاراك الإيرانية حيث تصل الى 2075، فيما يتراوح العمق في المضيق ما بين 40 الى 50 قامة مع عمق يبلغ 80 قامة عند جزيرة مسندم العمانية.³

¹ احمد حازم برع برع، الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز و انعكاساتها على الامن في منطقة الخليج العربي، (مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، قسم العلوم السياسية، جامعة الشرق الأوسط، (2020)، ص 25.

² وسام الدين العكلة، "النظام القانوني للمضيق الدولي"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية و القانونية، المجلد 27، العدد الرابع، سنة 2011، ص 319.

³ عبد القادر دندن، مرجع سابق، ص 64.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

وسمي مضيق هرمز بهذا الاسم لتوسطه مملكة هرمز سابقا، وهرمز كلمة فارسية تعني (أهورمزدا) وهو إله الديانة الزردشتية التي كان يدين بها معظم سكان مملكة هرمز. وكان اسم هرمز يطلق أيضا على مدينة قائمة على الساحل المقابل لجزيرة هرمز في محل يدعى "ألان ميناب" التي شيدها الملك "ردشير بابكان"، في أوائل القرن الثالث ميلادي، بعدها بنى العرب في القرن العاشر الميلادي مدينة سميت بنفس الاسم. كما بنوا في القرن الثالث عشر في جزيرة هرمز الحالية مدينة اطلق عليها اسم هرمز، فضلا عن ذلك سمي المضيق بمضيق هرمز.¹

الشكل رقم (17): خريطة مضيق هرمز



مصدر : نقلا عن الرابط:

<https://www.aljazeera.net/news/arabic/2011/4/7/%D9%85%D8%B6%D9%8A%D9%82-%D9%87%D8%B1%D9%85%D8%B2-3>

¹ احمد حازم برع برع، مرجع سابق، ص 23.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

نبذة تاريخية عن المضيق :

لقد أدى مضيق هرمز دورا دوليا و إقليميا مهما منذ عدة قرون خاصة من الناحية التجارية, فنظرا لما يتمتع به من موقع استراتيجي فقد تعرض عبر التاريخ لأطماع الدول الكبرى بهدف السيطرة عليه و ما جعله محورا للصراع و التنافس بين الدول المحيطة به من جهة و بين الدول الأجنبية ذات المصالح الحيوية في المنطقة من جهة أخرى.¹

لقد كانت ايران تسيطر على المضيق قبل الفتح الإسلامي, ثم استولى عليه العرب عام 1100م, ثم استعادته ايران في القرن الثالث عشر ميلادي. ففي عام 1507م وقع هذا المضيق تحت سيطرة البرتغال التي سيطرت على منافذ الخليج العربي من خلاله و ما جعل النفوذ البرتغالية توسعت في المنطقة. قد استمرت سيطرت البرتغال على مضيق هرمز حوالي 100 عام و استقرت ثقافتهم و أصبحت البضائع البرتغالية في مكان الصدارة في المنطقة. و هكذا بقي مضيق هرمز طوال القرن السادس عشر يتبوا مركز الصدارة في النشاط الاقتصادي البرتغالي و هو مركز تجاري في منطقة الخليج العربي, و كانت هذه المنطقة تلعب دورا مهما على الصاعدين الإقليمي و الدولي عبر مضيق هرمز الذي أسهم في تنشيط التجارة و فتح أبواب منطقة الخليج العربي للبرتغاليين ثم لسائر الدول الأوروبية و خصوصا بريطانيا و لكن أيضا فرنسا و هولندا.²

في 1621م استطاعة ايران استعادت المضيق بمساعدة من القوات البريطانية التي دخلت في حرب مع البرتغال التي طردت قوتها من المضيق. فكانت نتيجة هذه المساعدة, انعقاد بريطانيا معاهدة مع ايران تسمح للقوات البريطانية استخدام المضيق و ما جعلها تضمن السيطرة على المنطقة. و منذ اعلان بريطانيا انسحابها من الخليج العربي عام 1971, سرعت ايران في بناء قواعد عسكرية تشرف على مضيق هرمز كما قامت باحتلال الجزر الإماراتية الثلاثة التي تقع على مدخل المضيق و هي طناب الكبرى, طناب الصغرى و أبو موسى.³

¹ وسام الدين العكلة, مرجع سابق, ص 320.

² رجال محمد, الصراع على المضائق الدولية (دراسة حالة مضيق هرمز), (مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية, تخصص أنظمة سياسية مقارنة و حكم راشد, قسم العلوم السياسية, جامعة الشهيد حمة لخضر-الوادي, (2016-2017), ص38.

³ نفس المرجع, ص39.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

لقد زادت أهمية مضيق هرمز بعد اكتشاف النفط في منطقة الخليج العربي في الثلاثينات من القرن الماضي، و أصبح المضيق موضوع رهان استراتيجي بين الدول الكبرى. خلال الحرب الباردة، سعت الولايات المتحدة الأمريكية الى اطلاق اساطيلها في مياه المحيط الهندي و الخليج العربي، و قامت بتوطيد الروابط السياسية و التجارية و العسكرية مع دول المنطقة لرعاية مصالحها و الاشراف على طرق امدادات النفط انطلاقا من مضيق هرمز و بهدف التصدي للاتحاد السوفيتي في المنطقة.

المطلب الثاني : أهمية مضيق هرمز

حاليا، تعد آسيا و خصوصا الشرق الأوسط احد اهم المناطق الغنية بالطاقة و مصدر من المصادر العالمية المهمة لها، و يشكل مضيق هرمز الممر الرئيسي المتواجد فيه، ما يجعله ذات أهمية كبيرة.

تأتي أهمية مضيق هرمز في منظور الجغرافية السياسية من الأهمية الاستراتيجية لمنطقة الخليج العربي، فهذا المضيق لديه حيوية كبيرة كونه يربط بين البحار الشبه مغلقة و هو الخليج و بين البحار و المحيطات. فهذا ما يعطي للدول المتاخمة للمضيق فرصا كبيرة لتجعل منه مخرجا لتنفيذ سياساتها الخارجية و بناء أدوارها الإقليمية و الدولية و توظيفه في المجال الاستراتيجي مثل ما قامت به ايران باستغلال ارتباطها به لصالحها، لأنها تدرك ان الجغرافيا هي الطريق الأمثل للقوى الصغرى لكي تدخل معادلة القوى الكبرى من خلال بناء التحالفات، و من ثم التأثير على السياسات الإقليمية و الدولية.¹

إن الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز بالنسبة للدول الخليج عظمى خاصة الدول المشاطئة مباشرة مثل البحرين، قطر، الكويت و العراق و التي قد تكون دول حبيسة في حالة غلق او المساس بالملاحة في هذا المضيق، كونه هو سبيل الوصول الوحيد لها الى باقي بحار العالم. اما بالنسبة للدول كالمملكة العربية السعودية و دولة الامارات و عمان فإنها تمتلك منافذ بحرية أخرى و لكن هذا لا ينقص من أهمية المضيق بالنسبة لها. و بالنسبة لإيران، فان منطقة مضيق هرمز هي منطقة حيوية و استراتيجية لها، كون ان اهم موانئها مطلون على هذا المضيق، و هذه الأهمية الاستراتيجية للمضيق تدفع أيضا بالكثير من الدول الكبرى العمل على حماية مصالحها عبر التواجد بالقرب منه عسكريا، و في هذا

¹ عبد القادر دندن، مرجع سابق، ص76.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

الصدد يقول الدكتور (عبد الأمير عبد الكريم) "إذا كان العالم اشبه ببرميل بارود فان مضيق هرمز فتيل هذا البرميل و انه يهدد بتفجير العالم".¹

لقد اكتسب مضيق هرمز أهمية خاصة لدى كل دول العالم لكونه الممر المائي الذي تمر عبره صادرات النفط من الخليج العربي, حيث ترتبط معظم حقول النفط و اغزرها انتاجا ارتباطا وثيقا بهذا المضيق. فيعتبر هذا المضيق شريان الحياة للعالم الصناعي الغربي, و منفذ النفط الخليجي للعالم الخارجي. حيث يمر من خلاله ما يقرب من 50% من الاحتياجات الأوروبية للطاقة, و تصدر عبره دول الخليج ما يقرب من 75% من انتاجها النفطي, و يعبر المضيق سنويا اكثر من 40% من نפט العالم, بمعدل 20 الى 30 ناقلة نفط يوميا. و بالتالي فهو نقطة العبور الأهم في العالم من حيث الكمية, و تمر عبره شحنات النفط المصدرة الى كل من أوروبا و آسيا و الولايات المتحدة الامريكية. لقد افصحت إدارة معلومات الطاقة الامريكية عن معلومات حول حجم النفط المصدر عبر مضيق هرمز, حيث قالت انه و في عام 2016 تم توريد 18.5 مليون برميل من النفط يوميا عبر مضيق هرمز, في حين وصلت معدلات الصادرات النفطية المنقولة بحرا من خلال مضيق هرمز الى 17.4 مليون برميل من النفط يوميا في عام 2018, علما بان معظم النفط المصدر من خلال هذا الممر البحري يأتي من السعودية و إيران و الكويت و العراق ليصل الى المستهلكين الرئيسيين لهذه المادة الحيوية لإدارة دفقة الاقتصاد في الدول الصناعية و على صعيد الغاز الطبيعي المسال الذي يصدر عبر مضيق هرمز, فهناك حوالي 30% من الغاز الطبيعي المسال الذي يمر عبره سنويا خلال رحلاتها الى الدول المستهلكة, ما يجعل من مضيق هرمز اكثر الممرات المائية ازدحاما في العالم, و ان أي اغلاق لهذا المضيق سيغلق الطريق امام كل الغاز الطبيعي المسال المنتج في المنطقة و المقدر بحوالي 82 مليون طن في عام 2017.²

فالأهمية الجيواقتصادية للمضيق يتبين من حيث واقع الصادرات النفطية للدول التي تصدر مرورا عبره, فمثل إيران التي تصدر نفطها من خلال هذا المضيق بواقع 2.5 مليون برميل يوميا, و بنسبة تصديرية تصل الى 90% من صادراتها النفطية, و تستحوذ الصين 22% من هذه الصادرات, و دول

¹ خالد احمد الأسمر, مرجع سابق, ص 104.

² نفس المرجع, ص ص 277,278.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

الاتحاد الأوروبي 18% منها، اليابان 14%، الهند 13%، كوريا الجنوبية 10%، بالإضافة الى بعض الدول الآسيوية التي تعتمد على النفط الإيراني لتلبية احتياجاتها من الطاقة.¹

ان مضيق هرمز له ارتباط وطيد باقتصاديات دول المنطقة و بالاقتصاد العالمي، فدول المنطقة لا تعتمد على تمرير صادراتها النفطية عبر المضيق فقط، و انما تستورد الموارد الغذائية و البضائع و الموارد الصناعية و كذلك المعدات العسكرية، فان الحركة التجارية للمضيق يمكن ايجازها كما يلي :

- ينقل في المضيق حمولات تزن اكثر من مليارين و نصف مليار طن سنويا.
- ان 27% من الشاحنات العابرة تنقل النفط الخام عبر ناقلات البترول و ترفع النسبة الى 50% عند حساب المشتقات النفطية الأخرى و الغاز الطبيعي و غاز البترول المسال.
- تمثل لشاحنات السلع الأولية مثل الحبوب و خام الحديد و الاسمنت 22% من الشاحنات التي تعبر هذا المضيق.²

المطلب الثالث: مكانة مضيق هرمز في مبادرة الحزام والطريق (الطريق الحرير البحري)

تعمل الصين في اطار مبادراتها (الحزام و الطريق) على وضع بنية تحتية على طول مسار هذا الطريق الذي يتكون من شقين احدهما بري و الآخر بحري، و يتضمن الشق البري ستة ممرات الى أوروبا و آسيا و البحر الأبيض المتوسط و الخليج العربي و المحيط الهندي، بينما يتضمن الشق البحري ممرات مائية الى الدول التي تغطيها المبادرة، و هذا بهدف توسيع مجال نفوذها بإقامة مجموعة من الاتفاقيات التجارية الثنائية و الإقليمية التي تتمثل في تطوير مجموعة من الأصول فيها من الطرق و الموانئ و المطارات و محطات الطاقة و خطوط انابيب للنفط و الغاز..³

ان الصين حتى عام 1992 استطاعت تحقيق الاكتفاء الذاتي في مجال النفط، لكن ابتداء من عام 1993 بدأت الاعتماد على الخارج لاكتفاء متطلبات استهلاكها المحلي المتزايد من هذه المادة، و يرجع هذا التطور في تحول الصين الى دولة مستوردة للطاقة الى حجم السكان الهائل و الذي يستهلك نسبة عالية من الطاقة، يضاف الى ذلك ان الحقول النفطية الرئيسية في الصين قد دخلت مرحلة التراجع

¹ نفس المرجع، ص 103.

² احمد حازم برع برع، مرجع سابق، ص 48.

³ خالد احمد الأسمر، مرجع سابق، ص 175.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

التدريجي بعد سنوات من الاستغلال, و كما ان استهلاك الصين للنفط يزداد سنة بعد سنة و ذلك نتيجة الحركة الصناعية الكبيرة في الاقتصاد الصيني و حسب توقعات الوكالة الدولية للطاقة فان مستوردات الصين من النفط ستقفز بحلول عام 2030 الى مستوى 13.1 مليون برميل يوميا. هذا الوضع دفع بالصين للتعويل كثيرا على الخارج من اجل سد احتياجاتها الطاقوية.¹

ففي هذا الصدد تقوم الاستراتيجية الصينية الطاقوية على مجموعة من الركائز التي تتمثل أساسا على تنوع جغرافية استيراد مصادرها الطاقوية و التي تشمل الشرق الأوسط, دول آسيا الوسطى, روسيا, و بعض دول افريقيا و أمريكا اللاتينية, بحيث تنتهج الصين سياسة متوازنة تحقق مستويات امن الطاقة الذي تطلبه الدول المستهلكة و امن الطلب الذي تنادي به الصين لهذا البديل. و كذلك من ركائز الاستراتيجية الصينية في هذا المجال هو الصعود التدريجي للصين كفاعل أساسي في النظام الدولي و يمكن استقراء ذلك من خلال تتبع السياسات الصينية في قضية تأمين إمداداتها الطاقوية خاصة التي تستوردها من دول الشرق الأوسط بحيث ان دورها اخذ في التزايد في هذه المنطقة, و لا يوجد ما يوحي بوجود انعكاسات سلبية في هذا الصعود, حيث ان دول الشرق الاوسط تنظر الى الصين على أساس انها سوقا في الوقت الحالي و في المستقبل لمنتجاتها النفطية. كما ان من منطلقات الصين في قضية الطاقة هو انها تعتبرها قضية محورية و ان السوق العالمي للطاقة يتسم بعدم الثقة و الثبات و تتأثر بالتقلبات و الاحداث المختلفة سياسيا و اقتصاديا, و بذلك فقد اصبحت قضية أمن الطاقة في الادراك الاستراتيجي الصيني قضية سياسية عليا ترتبط بالأمن القومي الصيني, بكون نسبة استهلاكها للطاقة يمثل 40% من انتاج الطاقة العالمي, و يتوقع انها قد تصل في 2030 الى استهلاك نحو خمس الطلب العالمي على الطاقة و 15% من الطلب العالمي على النفط. هذا ما جعلها حريصة على اتباع سياسة خارجية مرنة في هذا الشأن تسمح بالتقييم المستمر و المرونة في التعديل اذ لزم الامر لتحقيق أغراض استراتيجيتها خاصة من ناحية تأمين الامدادات الطاقوية, فالنقل البحري لشاحنات الطاقة المتجهة الى الصين و تأمين هذه الامدادات يمثل معضلة حقيقية للصين, لهذا تعمل الصين في مشروعها الكبير "الطريق الحرير الجديد" عن تحديد مسار بحري لهذا الطريق و خصوصا التعامل مع مسألة المضائق البحرية خاصة ان جميع مسالك النقل البحري لمصادر الطاقة الصينية تمر على ممرات بحرية و من بينها خط الشرق

¹ نفس المرجع, ص 253.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

الأوسط عن طريق مضيق هرمز الذي يصل بين الحزام الهندي الجنوبي للقارة الآسيوية و بين شبه الجزيرة العربية و يصل الخليج العربي مع المحيط الهندي.¹

كما سبق ان ذكرناه في المطلب السابق ان الجغرافية السياسية لمنطقة الشرق الأوسط تتشكل من محددات استراتيجية مهمة، خاصة بعد الاكتشافات الطاقوية بشقيها النفط و الغاز، التي أعطيت المزيد من الأهمية و الاهتمام لهذه البقعة الجغرافية التي اخذت على عاتقها تزويد العالم بمقدار كبير من احتياجاته الطاقوية. ما جعل من القوى الكبرى المتعطشة للطاقة تضع نصب عينها هذا الإقليم لهدفين طاقيين و هما: أولاً الوصول الى مصدر هذه الطاقة، ثانيا ضمان سلامة انتقالها الى أسواقها. و هنا تتدخل المعطيات الجغرافية لتجعل من مضيق هرمز اهم مسارات طرق النقل البحرية لهذه الموارد الطاقوية الموجودة في الشرق الأوسط، و التي تعتبر أساس التنمية الاقتصادية لكل الدول الصناعية الكبرى التي تلهث وراء هذه المنتجات الطاقوية و من بينها الصين من خلال مبادرتها "الطريق الحرير" التي في جانبها البحري تركز كثيرا على اهم الممرات البحرية ذات الموقع الجغرافي الاستراتيجي كمضيق هرمز.

تتظر الصين دائما الى الشرق الأوسط (او كما تميل الصين عادة الى استخدام مصطلح غرب آسيا كبديل عن الشرق الأوسط لتعريف تلك المنطقة) بنظرة تركز على ثرواته و موقعه الاستراتيجي باعتباره منطقة تشابك في الصراع المحتدم و المتواصل بين القوى الدولية المتنافسة على مناطق النفوذ و ترى ان حسم الصراع لصالح أية قوة دولية سيتحدد في رمال هذه المنطقة.

يحتل الشرق الأوسط نسبة 35% من اجمالي واردات الطاقوية الصينية الامر الذي يجعل من المنطقة مكان مهم في الاستراتيجية الصينية، كما و تسعى الصين الى التدخل في المنطقة للحفاظ على مواردها الطاقوية مثل خطر سيطرة الولايات المتحدة الامريكية على النفط في الشرق الأوسط، و عدم استقرار العلاقات بين الموردين الرئيسيين لها بالطاقة (السعودية و إيران) الامر الذي يدفعها الى التوجه للشرق الأوسط و الحفاظ على مواردها الطاقوية. و تتمتع هذه المنطقة من المنظور الاستراتيجي الصيني بمميزات أخرى هامة و هي هذه الأسواق من الأسواق الصينية قياسا بالأسواق الأوروبية، الافريقية و الامريكية، و توفر القدرة الشرائية لا سيما في الدول الأوروبية. و من اهم مصالح الصين في الشرق

¹ نفس المرجع، ص، ص 255، 254.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

الأوسط تتمثل في حاجة الصين في تأمين علاقات و روابط قوية و مستقرة مع دول الشرق الأوسط، بالخصوص الدول المصدرة للنفط في ظل حاجتها المتزايدة لهذه المادة، ضمان حياد دول الشرق الأوسط و الحصول على تطمينات جيوسياسية في قضايا مرتبطة بالصين كمسألة الأوغور، حاجة الصين الى "جوكر" لممارسة قواعد اللعبة السياسية مع الولايات المتحدة الامريكية، بما ان هذه الأخيرة تلعب بورقة تاويان للضغط على الصين، بالمقابل الصين يمكن ان تلعب بورقة الشرق الأوسط لإقلاق الولايات المتحدة الأمريكي.¹

ان الصين تسعى لتعزيز مكانتها و نفوذها السياسية في الشرق الأوسط، و تقوية علاقتها الاقتصادية و التجارية، حيث يزداد حجم التبادل التجاري بين الصين و دول الشرق الأوسط عام بعد عام، فقد بلغت الاستثمارات الصينية في المنطقة ما يعادل 160 مليار دولار خلال عام 2016، و ذكر تقرير صادر عن المؤسسة العربية لضمان الاستثمار و ائتمان الصادرات ان الصين تجاوزت الولايات المتحدة الامريكية لتصبح اكبر مصدر للاستثمار في الدول العربية في عام 2017، و ان المشاريع تتنوع ما بين البنى التحتية و المواصلات التكنولوجيات و الصناعة و الزراعة و الاتصالات و غيرها. لذلك يشكل الشرق الأوسط فيما يخص الصين امدادا للمناطق المتاخمة لحدودها الغربية في آسيا الوسطى، أي محيط الصين الاوسع نطاقا، و هي تسعى الى اعتماد سياسة خارجية و امنية متوازنة اكثر من الناحية الجيوستراتيجية، و تعمل على إعادة فرض التوازن غربا لتصحيح ما كان اشبه بتركيز مفرط و غير متكافئ على الشرق من ناحية النمو الاقتصادي، و حماية الأمن القومي و هي تعمل أيضا على حماية مصالحها الكبيرة في المنطقة من خلال الاستفادة من العلاقات التي تربطها بقوى إقليمية بارزة في المنطقة. و تشكل هذه الجهود بشكل أساسي امتدادا لنهج الصين تجاه آسيا الوسطى الذي يركز على توسيع نطاق العلاقات الاقتصادية، و تحديدا علاقات التجارة و تحسين النقل، و من خلال استخدام تلميحات مباشرة الى طرق التجارة البرية و البحرية التي تعود الى قرون غابرة و التي تعرف بالطريق الحرير و التي عادت الى الامام منذ الأعوام الأخيرة في الاستراتيجية الجديدة الصينية المتمثلة في الطريق الحرير الجديد، اين عزز القادة الصينيون رؤية تنمية اقتصادية مشتركة و فائدة متبادلة عبر البر و البحر. فضلا عن ذلك فقد رأَت الصين في الشرق الأوسط الممر الاجباري و الجسر التي ستسير عليه

¹ عمار شرعان، السياسة الخارجية الصينية في الشرق الأوسط بعد الربيع العربي، (برلين : المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية و السياسية و الاقتصادية، 2017)، ص، ص192، 193.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

من اجل احياء الطريق الحرير و الذي يمكن ان يسهم في بناء منطقة جديدة للتنمية الاقتصادية في غرب الصين, تكون بمنزلة جسر يربط آسيا الشرقية بالمنطقة العربية في الوسط و مناطق أوروبية غربا, و تشكل بذلك أطول ممر اقتصادي في العالم. لذلك يمكن القول ان مضيق هرمز لديه أهمية كبيرة في النظرة الصينية لكونه بوابة بحر الخليج, و خاصة ان هذا المضيق يعتبر الممر المائي الأساسي عند إيران التي هي الشريك الاستراتيجي للصين و التي تبلغ مجموعة مستوردات هذه الأخيرة من إيران عبر بوابة مضيق هرمز 21% من النفط الإيراني, و ان إيران تعتمد في تصدير منتجاتها النفطية بقدر 2.7 مليون برميل من النفط يوميا من مجموع الإنتاج اليومي الإيراني الذي يقدر ب 3.7 مليون برميل. و الذي يصدر من خلال موانئها المتواجدة على شواطئ مضيق هرمز.¹

و يكمن هدف الصين من خلال مبادرة الطريق الحرير الجديد في ضمان الحصول على الموارد و الوصول الى الأسواق و تأمين و ضمان التدفق و الامدادات الطاقوية, لهذا يحظى مضيق هرمز باهتمام صناع القرار الصينيون, اذ تتحرك الصين لفرض تواجدها في كل هذه المنطقة من اجل تأمين امداداتها الطاقوية و كذا المنتجات التجارية التي تمر من مضيق هرمز و هذا من خلال استراتيجية تقوم على عدة محاور من أهمها إنشاء عدد من الإدارات الخاصة لتنمية العلاقات السياسية و الاقتصادية و الاستراتيجية مع الدول المنتجة للطاقة لا سيم مع إيران التي هي الشريك الاستراتيجي الأساسي للصين و التي لديها نوع من السيادة و السلطة على مضيق هرمز. و كذلك توسيع اختصاصات بعض الأجهزة و الإدارات القائمة لتشمل كل اطر التعاون المشتركة, و تسيير انشاء عدد من المراكز البحثية و منظمات المجتمع المدني الصيني المختصة بشؤون هذه الدول.²

ان كل هذه المعلومات تبين لنا أهمية مضيق هرمز بالنسبة للاستراتيجية الصينية خاصة من ناحية استيراد الطاقة, و عملية تأمين امداداتها عن طريق تأمين المسار التي تأخذ هذه الامدادات الطاقوية, و علما ان و كما ذكرناه ان اهم المناطق التي تزود الصين بالطاقة هي منطقة الشرق الأوسط و دول الخليج العربي و الخليج الفارسي لا سيما إيران و التي تتم مبادلاتها مع الصين بنسبة كبيرة عن

¹ نفس المرجع, ص, ص, 202, 203.

² عدنان خلف البدراني, السياسة الخارجية للقوى الاسيوية الكبرى تجاه المنطقة العربية, (مذكرة مقدمة لنيل درجة الدكتوراة في العلوم السياسية, قسم البحوث و العلوم السياسية, جامعة الدول العربية, سنة 2013), ص 272.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

طريق هذا المضيق ما يجعل من الصين تضمه كمر مائي جد استراتيجي و مهم في اطار الطريق الحرير البحري.

المبحث الثالث : أهمية مضيق باب المنذب بالنسبة للاستراتيجية الصينية

اهتمت الصين كمعظم دول العالم بالمضايق التي كان لها الدور الحاسم في حركة التجارة و التواصل الدولي, و كأداة تحكم اقتصادي منذ العصور القديمة إلى يومنا هذا, كما أن السياسات الخارجية و الاستراتيجية الصينية تتحرك نحو المضايق ذات البعد الجغرافي المهم في الحركة الاقتصادية الدولية, لتحافظ على الاستقرار في عمليات الإنتاج و التوزيع, و في ما يخص الصين ضمان و تأمين امداداتها الطاقوية و تبادلاتها التجارية في الطرق البحرية للأسواق الدولية, تتبع في سبيل هذا استراتيجية تتمثل في الطريق الحرير البحري التي تهتم بأهم الممرات البحرية التي تدخل في مسار هذه المبادرة, و من بينها مضيق باب المنذب الذي يمثل شريانا بحريا عالمي بموقعه الجغرافي الجيوستراتيجي الذي يفصل قارتي إفريقيا و آسيا, ففي هذا المبحث سنقوم بوصف الموقع الجغرافي لمضيق هرمز و التكلم أهميته في تاريخ الشعوب و الدول المطلة عليه, ثم سنقوم بتسليط الضوء على اهم مميزاته و محدداته الجيوستراتيجية و الجيواقتصادية, و في المطلب الأخير سنبين أهمية هذا المضيق في الطريق الحرير البحري الصيني.

المطلب الأول : التعرف بمضيق باب المنذب

الوصف الجغرافي لمضيق باب المنذب

يقع مضيق باب المنذب بين الزاوية الجنوبية الغربية لشبه الجزيرة العربية و شرق إفريقيا, و هو يربط البحر الأحمر بالمحيط الهندي و الخليج العربي و القرن الإفريقي. و يقع هذا الممر المائي في منتصف الطريق بين السويس و بومباي, كما انه يفصل قارتي إفريقيا و آسيا و تحده اربع بلدان هي اليمن على جانب شبه الجزيرة العربية, و جيبوتي و إثيوبيا و الصومال على الجانب الإفريقي. تشطر جزيرة بريم هذا المضيق الى شطرين او قناتين غير متساويتين احدهما صغرى و تسمى قناة إسكندر و تقع في شرقها بين ساحل الجزيرة و ساحل اليمن و يبلغ طولها 3 أميال و عمقها 16 قامة بحرية. و أخرى كبرى تقع بين الساحل الغربي لجزيرة بريم و الشواطئ الإفريقية طولها 10 أميال و عرضها ما بين 9 و 10 أميال و عمقها 100 قامة بحري, فلا يستخدم الممر الشرقي للسفن الكبيرة او للملاحة الدولية

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

لأنه ضيق و غالبا ما يستخدم ال بواسطة قوارب صغيرة بين ميناء ذباب في اليمن و بريرة في الصومال و جيبوتي و عصب في ارتيريا, اما الممر الغربي فهو الممر الرئيسي لمضيق باب المنذب و يتم استخدامه للملاحة الدولية و ذلك لعمقه و وسعه. و يبلغ طول مضيق باب المنذب 50 ميلا و عرضه 19.5 ميلا بما في ذلك جزيرة بريم.¹

و يوجد بالطريق الى مضيق باب المنذب عديد من الجزر يمكن اجمالها كما يلي :

أولا : جزر الجزء الشمالي لمضيق باب المنذب و تتكون من جزيرة بريم و هي تتوسط المضيق و تتحكم بالملاحة فيه, و يوجد في شقها الشرقي قناة ضيقة تسمى قناة إسكندر, كما يوجد في هذا الجزء الشمالي للمضيق كل من جزيرة كمران, جزيرة الشيخ سعيد, جزيرة زكور, و مجموعة جزر حنيش و هي حنيش الكبرى و حنيش الصغرى, و مجموعة جزر الساحل الايبيري و المتكونة من جزيرة هليب, دوميرا, دهلك, حالب, و فاطمة, و كذلك مجموعة جزر الزبير و مجموعة جزر أبو عيل و جبل الطير.

ثانيا : جزر الجزء الجنوبي لمضيق باب المنذب و المتكون من جزيرة سوقطرى و هي من اكبر الجزر في الخليج و هي جزيرة تحتوي على مخزونات نفطية مكتشفة, و من شبه جزيرة عدن و هي تتحكم بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر و تشرف على مضيق باب المنذب.²

و يوجد مستويين للتحكم و الارتباط في مضيق باب المنذب و هما :

المستوى الأول : و يمثل المنطقة التي تتحكم و ترتبط بمضيق باب المنذب بصورة مباشرة, او بعبارة أخرى نقطة الاختناق الأساسية, و التي تتمثل بحالة ضغط اليايس على البحر, بحيث تتحول حالة الانفراج المتواجد في البحار و المحيطات, الى حالة الاقتراب و الضغط الشديد على مياه البحر, و تتمثل في هذا المضيق في الجزء الشمالي منه و تحديدا عند خط عرض 13-14 شمالا, و هو الجزء الذي تتواجد فيه الجزر التي تقع في الطرف الجنوبي للبحر الأحمر, و تتوسط المجرى الملاحي له و هي تمتد بين الخط الواصل بين عدن و جيبوتي شرقا و مضيق باب المنذب غربا, و يتدرج الاتساع في هذه المنطقة بين حدود المسافة الفاصلة بين عدن و جيبوتي و التي تبلغ 180 كلم, و المسافة التي تمثل اتساع مضيق باب المنذب و البالغة 23.2 كلم, أي معدل التضيق في منطقة الملاحة الجنوبية يتدرج

¹ حمد سعيد الموعد, أمن الممرات المائية العربية, (اتحاد الكتاب العرب, 2008), ص17.

² نفس المرجع, ص 18.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

بمعدل تضيق يساوي 2.06 كلم لكل كيلومتر طولي, و عليه فان من يسيطر على عدن بالدرجة الأولى ثم على جيبوتي بالدرجة الثانية يسيطر على مضيق باب المندب.

المستوى الثاني : منطقة الارتباط الثانوية, و هي المنطقة التي ترتبط بالموقع اكثر من ارتباطها بالموضع, و الموقع الحاكم حسب المفهوم الجيوسياسي يتيح لمن يسيطر عليه ان يبسط سيطرته و نفوذه على مساحات شاسعة, و هو يحقق اختلالا في السيطرة او ما يمكن تسميته بالسيطرة الاستراتيجية, و تتوفر هذه المنطقة في مجموعة الجزر التي تقع شمال المضيق (فرسان, دهلك, الطير, قمران, الزبير) و هذه الجزر تمثل البوابات الشمالية للمضيق و ان من يسيطر على هذه البوابات يتحكم بالمضيق.¹

الشكل رقم (18): خريطة مضيق باب المندب



مصدر : نقلا عن الرابط: <https://mhtwyat.com/%D8%A7%D9%8A%D9%86-%D9%8A%D9%82%D8%B9-%D9%85%D8%B6%D9%8A%D9%82-%D8%A8%D8%A7%D8%A8-%D8%A7%D9%84%D9%85%D9%86%D8%AF%D8%A8>

¹ خالد احمد الأسمر, مرجع سابق, ص 111

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

نبذة تاريخية حول مضيق باب المنذب :

لقد لعب مضيق باب المنذب أدوارا مختلفة في تاريخ الشعوب المطلة عليه و كذلك في التاريخ السياسي العالمي و هذه الأدوار المختلفة تعود الى تميز البحر الأحمر بين بحار العالم بموقعه الفريد فهو يقع عند التقاء قارات العالم الثلاث (آسيا, إفريقيا, و أوروبا) كما انه يشكل حلقة الاتصال بين البحار الشرقية و البحار الغربية و يعتبر الشريان الحيوي الهام للمواصلات بين أوروبا و الشرق الأوسط, و مضيق باب المنذب يوفر طريقا مختصرا لحركة التجارة العالمية.¹

و من الأدوار التي لعبها مضيق باب المنذب في تاريخ الشعوب المطلة عليه يمكن تحديدها في ثلاث مراحل و هي كما يلي :

المرحلة الأولى : كان فيها المضيق هو المنفذ الوحيد للبحر الأحمر و الذي كان بمثابة بحر داخلي و شبه مغلق, و لذا فان أهمية هذا المضيق لم تكن واضحة المعالم, و كان البرتغاليين أوائل من تنبهوا لهذه الأهمية لهذا المضيق و تحديدا منذ العام 1498م, و استمر التواجد البرتغالي في البحر الأحمر و مضيق باب المنذب حتى عام 1517م, و هي السنة التي بدأت فيها السيطرة العثمانية في هذه المنطقة, و كانت هذه السيطرة على فترتين من الزمن, استمرت الفترة الأولى من 1517م حتى 1635م, فيما امتدت الفترة الثانية من 1840م الى 1918م, و كان هناك عدة محاولات للسيطرة على المضيق من قبل الهولنديين و البريطانيين اثناء سيطرة الحكم العثماني فيها ال انها لم تفلح.

المرحلة الثانية : و هي المرحلة التي أعقبت شق قناة السويس, حيث تعاضمت فيها أهمية باب المنذب اذ انه و في عام 1856م كتب العقيد "كوجلان" من عدن تقريرا الى حكومته (البريطانية) قال فيه : اذا ما تم شق قناة السويس فان احتلال جزيرة بريم سوف يزيد من الثقل البريطاني في تلك المنطقة. كما أشار الى ان الفرنسيين يخططون للاستيلاء عليها, ال ان بريطانيا تمكنت في عام 1875م من السيطرة على تلك الجزيرة, و على اثر هزيمة الدولة العثمانية في الحرب العالمية الاولى و توقيع معاهدة فرساي في

¹ عبد الزهرة شلش العتابي, "الجغرافية السياسية لمضيق باب المنذب" مجلة كلية التربية الأساسية, العدد 52, (2008), ص 210.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

1919م, بدأ بذلك التواجد الفرنسي البريطاني في منطقة البحر الأحمر و مضيق باب المندب, و تقاسم الطرفان سواحل هذين الاخيرين.¹

المرحلة الثالثة : و هي مرحلة ما بعد شق قناة السويس عبر برزخ السويس, و تحقيق الاتصال المائي بين البحار الشرقية و الغربية, و هنا تزايدت الأهمية الاستراتيجية لمضيق باب المندب, و يمكننا تحديد ملامح الأدوار الرئيسية التي لعبها و ما يزال يلعبها هذا المضيق في تاريخ المنطقة على النحو التالي:

1. قام مضيق باب المندب بدور فعال في ربط شعوب البلدان المطلة على البحر الأحمر ببعضها البعض, و هذا الدور اوجد اشكالا عديدة من التأثير المتبادل بين شعوب هذا الممر المائي في مختلف جوانب الحياة.

2. ساعد باب المندب عبر البحر الأحمر سهولة الاتصال بالعالم الخارجي, حيث قام سكان المنطقة المطلة للبحر الأحمر بدور الوسيط التجاري و الحضاري بين شعوب بلدان العالم, و هذا الدور اوجد حالة من الانتعاش الاقتصادي و الثقافي في سواحل البحر الأحمر في العديد من الفترات في التاريخ.

3. يعتبر مضيق باب المندب في كل مراحل التاريخ من المناطق الساخنة في العلاقات الدولية, و في مختلف مراحل الصراع الدولي و ذلك كهدف لذاته او كوسيلة لتحقيق اهداف استراتيجية في مناطق أخرى من العالم القديم و هذا الامر جعل شعوب البحر الأحمر هدفا مستمرا للغزو و التدخل الخارجي.

4. لعبت مصر و اليمن دورا أساسيا في تاريخ البحر الأحمر بحكم سيطرتها على مدخله و مخرجه ترابط و تكامل الدور المصري اليمني في البحر الأحمر.²

المطلب الثاني : أهمية مضيق باب المندب

ان مضيق باب المندب من اهم الممرات المائية في العالم, نظرا لربطه بين البحار و المحيطات الشرقية و الغربية من ناحية و بين قارتي آسيا و افريقيا. فيحتل هذا المضيق موقعا استراتيجيا هاما يربطه بين البحر الأحمر و المحيط الهندي و القرن الإفريقي, و ازدادت أهميته بعد افتتاح قناة السويس عام

¹ خالد احمد الأسمر, مرجع سابق, ص 108.

² عبد الزهرة شلش العتابي, مرجع سابق, ص 211.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

1869 و بعد اكتشاف البترول و الغاز في العديد من الدول العربية و الافريقية خاصة في شبه الجزيرة العربية. يحتوي مضيق باب المندب ثمانية نقاط اختناق رئيسية بعضها مصطنعة, هذه المخانق او المحابس تقيد حركة الملاحة و تضبطها على طول المضيق, و هذا ما جعل منه اقصر و اسرع الطرق البحرية بين الشرق أي آسيا و الشرق الأوسط و الغرب أي افريقيا و أوروبا.

يكتسي باب المندب الذي يتحكم في الوصول الى البحر الأحمر و الطرف الجنوبي لقناة السويس أهمية خاصة بسبب اعتماد العديد من الدول المشاطئة له في تمرير منتوجاتها التجارية و مواردها الطاقوية, فتعبر هذا المضيق اكثر من ستين سفينة تجارية يوميا و كما يستخدم هذا الطريق العديد من سفن الركاب السياحية أيضا. و حالة اغلاق هذا المضيق او عرقه عملية الملاحة فيه سيؤدي الى زيادة كبيرة في تكاليف الطاقة الجمالية و أسعار الطاقة العالمية, مثل مصر التي تعتمد عليه في استيراد ناقلة واحدة كل أسبوع من الغاز الطبيعي المسال للحفاظ عن امداداتها من الكهرباء, ستكون مضطرة بالقيام برحلة طويلة حول الطرف الجنوبي من افريقيا و نفس الشيء لجميع الشحنات و السفن الأخرى المتوجهة الى مصر و الى البحر الأبيض المتوسط.¹

يحظى مضيق باب المندب على قدر عال من الأهمية الاستراتيجية باعتباره أحد المفترقات الهامة و نقطة التقاء حاسمة بالنسبة لحركة التجارة الدولية, فمعظم التجارة ما بين كل من الاتحاد الأوروبي من جهة و الصين, اليابان, الهند و بقية آسيا من جهة أخرى تمر عبره, و يعتبر هذا المضيق ممر رئيسيا لأكثر من 30% من حركة النفط العالمية خاصة من منطقة الخليج العربي و إيران, فهذا الممر البحري يعتبر في الوقت الحالي من ضمن أكثر الممرات البحرية تعرضا لعدة تهديدات امنية مختلفة سواء تعلق الامر بعمليات القرصنة البحرية او تلك المتعلقة بالنزاعات و الحروب الدائرة بالمنطقة. و من جهة أخرى و بالإضافة الى التهديدات الأمنية بمضيق باب المندب, فان عدم توقيع عدة دول المحيطة بالمضيق لاتفاقيات ضبط الملاحة الدولية فيه ساهم بشكل كبير في بقاء و استمرار المضيق في حالة من الاهتزاز و عدم الاستقرار الأمني لفترات عديدة و ذلك بالمقارنة بالوضعية القانونية لعدة مضائق و ممرات بحرية دولية أخرى.²

¹ عبد القادر الهلي, "مضيق باب المندب بين الأهمية الاستراتيجية و تصاعد حدة التهديدات الأمنية", مجلة أفاق علمية, المجلد 11, العدد 03, (2019), ص 17.

² نفس المرجع, ص 19.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

الموقع الجغرافي الاستراتيجي لمضيق باب المندب اوجد له أهمية تجارية و اقتصادية قصوى، جلبت بدورها حساسية عسكرية لهذا الممر البحري لمختلف القوى الدولية و الإقليمية، فانه اهم ممرات النقل و المعابر البحرية بين أوروبا المتوسطة و المحيط الهندي و شرق افريقيا، فهذا المضيق يوصف بانه واحد من اهم الممرات البحرية في العالم و من اكثر الممرات التي تسير فيها السفن التجارية و ناقلات النفط، مع ازدياد أهمية نفط الخليج العربي، و يقدر عدد السفن و ناقلات النفط العملاقة التي تمر فيه في الاتجاهين بأكثر من 21000 قطعة بحرية سنويا و نحو 12 مليون حاوية سنويا، كما يستحوذ على 7% من الملاحة العالمية، و 13% من انتاج النفط العالمي بحوالي 3.8 ملايين برميل نفط في اليوم عام 2013، و بلغ نحو 4.8 مليون برميل يوميا من النفط الخام و المنتجات البترولية المكررة صوب أوروبا و الولايات المتحدة و آسيا في سنة 2016. تدفق في عام 2018 ما يقدر بنحو 6.2 مليون برميل يوميا من النفط الخام المكثف و المنتجات النفطية المكررة عبر مضيق باب المندب نحو أوروبا و الولايات المتحدة و آسيا، و بلغ اجمالي تدفقات النفط عبر هذا المضيق بحوالي 9% من اجمالي النفط المنقول بحرا في عام 2017، و في نفس السنة انتقل نحو 3.6 مليون برميل يوميا نحو أوروبا، و تدفق 2.6 مليون برميل آخر في الاتجاه المعاكس بشكل رئيسي الى الأسواق الاسيوية مثل الصين و الهند و سنغافورة. تعتبر هذه الأرقام صغيرة بالمقارنة بمضيق هرمز، و لكن بسبب معركة النفوذ الحالية على هذا الأخير تود الدول المجاورة له مثل إيران و السعودية و الإمارات بسط نفوذها على باب المندب كبديل، كما ان إسرائيل لديها أيضا نفوذ في باب المندب بالتنسيق مع جيوتي و إثيوبيا.¹

يعد مضيق باب المندب حيويا اقتصاديا لبلدان المنطقة، خاصة لدى مصر، المملكة العربية السعودية، الامارات العربية المتحدة، قطر، و هذا ما يجذب دول المنطقة في منافسة شرسة للسيطرة عليه. و من منظور جيوسياسي، لا تقتصر أهمية مضيق باب المندب على الوحدات السياسية التي تحده، لكنها تتجاوز ذلك لتشمل الوحدات السياسية التي ترتبط سياسيا او اقتصاديا او عسكريا او استراتيجيا بالمضيق، خاصة ان هذا المضيق نقطة عبور تجارية رئيسية تربط بين منطقتين غير مستقرتين و غير آمنتين و هي اليمن و القرن الافريقي، و نتيجة لذلك يواجه تحديات دائمة لأمنه، تعمل تركيا و دول الخليج العربية،

¹ عبدالقادر دندن، مرجع سابق، ص 83.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

و كذلك الصين و الولايات المتحدة الامريكية, على توسيع نشاطها الاقتصادي و العسكري في المنطقة, و قد زاد هذا من احتمال الخلاف الدبلوماسي و عدم الاستقرار الاستراتيجي فيها¹

اصبح باب المنذب من منضور استراتيجي, امتدادا للخليج, كما يتضح من الدور الرئيسي الذي لعبته المملكة العربية السعودية و الامارات في اتفاقية السلام بين اثيوبيا و ارتيريا, أصبحت شرق افريقيا ساحة مهمة للمنافسة الجيوسياسية بين المملكة العربية السعودية و ايران, و كذلك بين قوى الشرق الأوسط نفسها, و الامارات و السعودية مقابل قطر و تركيا, من خلال بناء الموانئ التجارية و المنشآت العسكرية و القواعد الدائمة, أيضا اصبح هرمز و باب المنذب مترابطين بشكل متزايد نتيجة للدعم الإيراني للحوثيين في اليمن, مما يعني ان الازمة في احد المضيقين قد يكون لها تداعيات سياسية و عسكرية على الآخر. و يمكن القول من ناحية أخرى ان دول غرب أوروبا الصناعية لديها متطلبات جيوسياسية في البحر الأحمر, لأنها تعتمد بشكل أساسي على نفط الخليج لتلبية احتياجاتها من الطاقة, كما يمكن ادراج دولة مثل روسيا في النطاق الجغرافي السياسي للبحر الأحمر, لأنه اقصر طريق يربط موانئ البحر الأسود بأسطولها في المحيط الهندي, و هو أسطول يلعب دورا مهما في الاستراتيجية البحرية الروسية, كما ان الولايات المتحدة الامريكية ليست مستبعدة من المجال الجيوسياسي للبحر الأحمر, لأنها تمر عبره نفط الخليج الذي تحتكر الشركات الامريكية انتاجه و تداوله. لقد سعت كل هذه القوى الدولية لضمان سيطرتها على مضيق باب المنذب بإنشاء قواعد عسكرية فيه, فتقود البحرين الامريكية البريطانية منذ 2012 التدريب الدولي السنوي على التدابير المضادة للألغام في الخليج العربي و البحر الأحمر, ذلك التدريب البحري الذي يعتبر حاليا الأكبر من نوعه في العالم, ففي عام 2016, شاركت فيه ثلاثين دولة من ست قارات. بالإضافة الى ذلك, هناك عدة سفن حربية اجنبية تتمركز بالفعل على مقربة من المضيق, و توفر جيوتي قواعد للقوات الفرنسية و الامريكية و للمنشآت العسكرية اليابانية و الصينية. و علاوة على ذلك, تجري السعودية محادثات لإقامة قاعدة هناك, في حين اختارت دولة الامارات إقامة قاعدة في ميناء بربرة في جمهورية "ارض الصومال" و يعتقد على نطاق واسع ان إسرائيل تملك زوارق دورية مقرها في الجزر الإرتيرية الى الشمال مباشرة من المضيق.²

¹ نفس المرجع, ص 83.

² نفس المرجع ص 87.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

ان كل ما سبق يبين أهمية مضيق باب المندب من الناحية الجيوسياسية و الجيواقتصادية و الجيواستراتيجية, و هذا ما يفسر تسابق القوى الكبرى و تنافس القوى الإقليمية للسيطرة عليه.

المطلب الثالث : مكانة مضيق باب المندب في مبادرة الحزام و الطريق (الطريق الحري البحري)

نضرا للاستراتيجية التي بنتها الصين في البحث عن كل ما يمكن ان يمثل خدمة لاقتصادها في الداخل, و لمصالحها على المستوى الخارجي و التي تتمثل أساسا على الوصول الى جميع الأسواق العالمية لتويع تجارتها و تأمين مصادر الطاقة و المواد الأولية اللازمة لاقتصادها, و كذلك تأمين الطرق التي تستعملها اما في الامدادات الطاقة او في التبادلات التجارية الأخرى.¹ لقد يكون الطريق الحرير البحري, مكون أساسي لمبادرة الحزام و الطريق الصيني, لكونه أداة لبناء بنية تحتية بحرية على لمسار هذا الطريق و مع كل الدول الشريكة في هذا المشروع, و هذا بإنشاء عدة ممرات بحرية تربط الصين بكل المناطق التي تغطيها هذه المبادرة, و تعود رغبة الصين في انشاء هذه الممرات البحرية لربطها بقارتي أوروبا و افريقيا عبر المحيط الهندي الى ندرة الممرات البرية التي تربطها بهذه المناطق او انها تتسم بحواجز جغرافية صعبة, اذن بالنسبة للصين, أهمية الممرات البحرية تتسم في اختصار وقت الرحلات مقارنة بالطرق البرية و كما انا هذه الممرات تكتسب استراتيجية مهمة. و من بين هذه المسارات البحرية المهمة التي تستخدمها الصين هو خط افريقيا و الذي يعتمد على مضيق باب المندب و الذي يصل آسيا بإفريقيا و يربط البحر الأحمر بالمحيط الهندي.²

ففي هذا الاطار, لقد استثمرت الصين و ما زالت تستثمر مليارات الدولارات في منشآت و موانئ و طرق من الصين عبر اسيا الوسطى الى شرق افريقيا و حتى أوروبا, حيث تعد منطقة شرق افريقيا منطقة استراتيجية و معبر محوري للحزام و الطريق, و هذا ما يعطي اكبر من الأهمية لمضيق باب المندب بموقعه الجغرافي الأساسي و الجيواستراتيجي بكونه نقطة عبور و مناء بحري لطريق الحرير البحري من المحيط الهندي نحو السواحل الغربية لدول الشرق الأوسط و الى إفريقيا و أوروبا. فالصعود الصيني في النظام الدولي و تعزيز حضورها في اهم مناطق العالم مرتبط باستراتيجيتها و رؤيتها المتمثلة

¹ أعمار شرعان, مرجع سابق, ص83.

² خالد احمد الأسمر, مرجع سابق, ص273.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

في مبادرة الحزام و الطريق، و نظرا الى الموقع الاستراتيجي الذي تحتله منطقة القرن الافريقي باعتبارها تشرف على واحد من اهم الممرات المائية و هو مضيق باب المنذب بكونه طريق مهم للتجارة الدولية للنظ الخليجي و لنسبة كبيرة من التبادلات التجارية بين كل من الدول الاسيوية و الافريقية و الأوروبية، فالصين ترتكز كثيرا على هذه المنطقة ما يعطي لهذا المضيق مكانة مهمة في الطريق الحرير البحري¹

ترتبط الصين بعلاقات متعددة الجوانب سياسيا و اقتصاديا و عسكريا مع عدة الدول الإفريقية لا سيما في القرن الإفريقي و شمال افريقيا، و تعمل الصين لتوظيف هذه العلاقات لخدمة مصالحها و لتحقيق اهداف مبادرة الحزام و الطريق، خاصة من ناحية تأمين الطرق البحرية لضمان امن امداداتها النفطية و صادراتها نحو هذه المناطق و الى أوروبا و هذا يشترط لها ان تستعمل نفوذها لفرض وجودها في مضيق باب المنذب. ان استراتيجية الحزام و الطريق في سياق استراتيجية الصين اتجاه القارة الافريقية تظهر في حجم و طبيعة العلاقات الصينية مع العديد من الدول الافريقية التي هي في تزايد و تطور مستمر، و اذا كان للحضور الصيني بإفريقيا اهداف متعددة و أوجه مختلفة، فإن التوجه الطاعي لهذا الحضور هو الوجه الاقتصادي و بالتحديد التجاري، فقد عرفت التبادلات التجارية بين الطرفين نموا كبيرا، حيث توسع حجم التجارة الثنائية ليلغ 149.1 مليار دولار في عام 2016 و في الوقت التي تشهد فيه العلاقات التجارية بين الصين و افريقيا نموا سعيديا، ازدهرت العلاقات الاستثمارية أيضا حيث استثمرت الشركات الصينية 3.2 مليار دولار عام 2016 في مجالات التصنيع و الخدمات و التعدين و الزراعة و البنية الأساسية. اذن فإن القارة الافريقية تحتل موقعا مهما في مبادرة الحزام و الطريق الصينية و لا سيما ضمن محطات طريق الحرير البحري اين يعد مضيق باب المنذب من بين اهم هذه المحطات، و لهذا تستثمر الصين مبالغ طائلة في الموانئ على طول هذا الطريق و خصوصا في شرق افريقيا حيث تبني المنشآت التي تستخدم أسواق هذه المناطق ككل، و كما تستثمر في بناء البنية الأساسية لهدف تأمين منفذ سهل الى الأسواق الإقليمية، و من أهم هذه الاستثمارات نجد: "لابسيت" و هو مشروع يشمل السكك الحديدية، و نظم طرق و خطوط انابيب تصل المنشآت الساحلية في لامو بشمال كينيا و إثيوبيا و جنوب السودان، مكملة خطوط الاتصال التي تبدأ بمومباسا و تمر بنيروبي و تنتهي في اوغندا. في 2015

¹تورة الحفيان، احمد مصيلحي، "القرن الافريقي في ظل التنافس الدولي و الإقليمي"، المعهد المصري للدراسات، سنة 2020، ص9.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

وقعت الصين و الاتحاد الافريقي مذكرة تفاهم للتعاون في مجال شبكات البنية التحتية الرئيسية و عمليات التصنيع و في مجالات السكك الحديدية و الطرق السريع و الطيران الإقليمي..¹

ان الصين تسعى في تسويق مبادرة الطريق الحرير في قارة افريقيا و تعمل في تسخير كل امكانياتها لاستمرار هذا المشروع و تحقيق أهدافه و تصدير نموذجها التنموي, غير ان قارة افريقيا بشكل عام و منطقة شرق افريقيا و تشهد مشاكل و أزمات و عدم استقرار امني و بؤرة توترات و نزاعات في العديد من دول هذه المناطق و كذلك مع تفشي ظاهرة الإرهاب الدولي و القرصنة و الجريمة المنظمة, و ذلك يمثل تهديد امني بالنسبة للمبادرة الصينية, و ما يشكل تحدي كبير للصين امام حماية انابيب النفط و الغاز و السكك الحديدية و الخطوط البحرية لا سيما مضيق باب المندب. و هذا ما جعل من الصين اخذ الاحتياطات المناسبة من الجانب الاستراتيجي و اخذ إجراءات تحقق ارتفاع التعاون الصيني الافريقي للتصدي لهذه المشاكل و تبادل المساعدة في المجال الأمني و العسكري.²

ففي هذا السياق المرتبط بحضور الصين عسكريا في هذه المنطقة لتعزيز استراتيجية الطريق الحرير البحري, أسست الصين اول قاعدة خارجية في عام 2017, تم من خلالها نشر قرابة عشر الاف عسكري, على ان يستمر وجودها لعشر سنوات. و أكدت الصين ان هدفها من ذلك هو مكافحة عمليات القرصنة في المنطقة و قامت بتقديم المساعدات و تمويل القوات التي تنفذ مهام حربية و مهام حفظ السلام هناك.³

في ضوء المعطيات السابقة, تتبين أهمية مضيق باب المندب الذي يتميز بموقعه الجيوستراتيجي المهم الذي بيناه في ما سبق, بالنسبة للاستراتيجية الصينية, و هذا لاعتماد هذه الأخيرة بهذا الممر المائي بحد كبير في مبادرة الطريق الحرير البحري للصين و لتحقيق أهدافها في تعزيز توسعها الاقتصادي في قارة افريقيا و حتى أوروبا, و لتأمين مواصلتها و امداداتها التجارية و الطاقوية, و التي تمر على مضيق باب المندب بنسبة كبيرة.

¹ لمياء مخلوفي, "استراتيجية الحزام و الطريق الصينية الجديدة و افريقيا", مجلة مدارات سياسية, (2017), ص188.

² نفس المرجع, ص189.

³ نورة الحفيان, احمد مصيلحي, مرجع سابق, ص10.

الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

خلاصة الفصل :

انطلاقاً مما سبق نستنتج ان الطريق الحرير البحري هو مكون محوري في مبادرة الحزام و الطريق, و ان الممرات البحرية تحظى بمكانة و أهمية كبيرة في هذا المشروع, فتسعى الصين من خلالها بناء و تطوير البنية التحتية البحرية على طول المسار البحري الذي يبدأ من بحر الصين الجنوبي, مروراً بالمحيط الهندي شمالاً مضائق بحرية جد مهمة و هم مضيق ملقا الذي يصل بين بحر الصين الجنوبي و المحيط الهندي, و مضيق هرمز الذي يعتبر نقطة اختناق مبرطة بين المحيط الهندي و البحر الشبه المغلق الخليجي. كما ان هذا الطريق البحري يشمل مضيق باب المندب ليصل الى القرن الافريقي و كل افريقيا, و كذلك يمر عبر قناة السويس و البحر الأبيض المتوسط حتى المحيط الأطلسي عبر مضيق جبل طارق لإشراك كل من دول شمال افريقيا و أوروبا في هذا المشروع. اذن تكتسب هذه الممرات ابعاد استراتيجية باعتبارها نقط اختناق و التي تتحكم في حركة الملاحة على مسار الطريق الحرير البحري الصيني. كما ان تتضمن أيضاً هذه المبادرة ما يعرف "بالطريق الحرير القطبي" الذي أعلنت عنه الصين في 2018, حيث كشفت انها سوف تشجع شركتها في تطوير البنية التحتية و تدشين ممرات بحرية في القطب الشمالي و القيام برحلات تجارية عبرها.

خاتمة

خلاصة القول ومن خلال موضوع بحثنا الذي انطلق من مشكلة بحثية ركزنا فيها على الأهمية الجيوستراتيجية للممرات البحرية في السياسة الخارجية الصينية من 2013 إلى 2021، والتي أنتجت تفاعل كون الممرات البحرية الدولية تعتبر أحد أبرز شرايين الملاحة والتجارة الدوليين لما لها من مزايا، والتي هي أهم النقاط الحساسة في تمرير النفط والغاز المسال من مراكز الإنتاج إلى مواقع الاستهلاك، حيث تبرز الأهمية الجيوستراتيجية للممرات البحرية بالنسبة لمشروع مبادرة الحزام والطريق في الإستراتيجية الصينية خاصة الشق البحري لها، حيث يركز أساساً على النشاط الاقتصادي و الأمن. لهذا تعمل الصين على تطوير وتشبيك منشآت البنية التحتية لشبكات النقل البحري وتأمين الامدادات الطاقة فيها لتسهيل وتسريع عملية النقل البحري وبدون خطورة، وعمل هذا الأساس خلصت الدراسة إلى أهم النتائج نوجزها كالتالي:

- تعتبر الممرات البحرية ذات تأثيراً كبيراً في حركة الملاحة البحرية من الناحيتين الجيوستراتيجية والجيواقتصادية خاصة في الاستراتيجية الصينية حيث أدت الممرات البحرية دوراً دولياً وإقليمياً مهماً منذ عدة قرون خاصة من الناحية التجارية وما تتمتع به من موقع استراتيجي.
- ان مبادرة الحزام والطريق الصينية في شقها البحري الذي يطلق عليه اسم الطريق الحرير البحري في القرن الواحد والعشرين، تتركز خصوصاً على الممرات البحرية المتواجدة قرب الدول والمناطق التي تغطيها المبادرة، وهذا يعود للدور الذي تلعبه هذه الممرات بالنسبة للتجارة الدولية والأمن الدولي، بكونها نقاط العبور بين البحار وبين المحيطات أو بين البحار والمحيطات.
- تعمل الصين في إطار مبادراتها (الحزام والطريق)، على وضع بنية تحتية على طول مسار هذا الطريق الذي يتكون من شقين أحدهما بري والآخر بحري، وهذا بهدف توسيع مجال نفوذها بإقامة مجموعة من الاتفاقيات التجارية الثنائية والإقليمية التي تتمثل في تطوير مجموعة من الأصول فيها من الطرق والموانئ والمطارات ومحطات الطاقة وخطوط انابيب للنفط والغاز.
- اهتمت الصين كمعظم دول العالم بالمضايقات التي كان لها الدور الحاسم في حركة التجارة والتواصل الدولي، وكأداة تحكم اقتصادي منذ العصور القديمة إلى يومنا هذا، كما أن السياسات الخارجية والاستراتيجية الصينية تتحرك نحو المضايقات ذات البعد الجغرافي المهم في الحركة الاقتصادية الدولية، لتحاظ على الاستقرار في عمليات الإنتاج والتوزيع، وفيما يخص الصين ضمان وتأمين امداداتها الطاقوية وتبادلاتها التجارية في الطرق البحرية للأسواق الدولية.
- تعتبر المضائق والقنوات متغيرات مفتاحية في السياسة الدولية بصفة عامة وبصفة خاصة بالنسبة للصين، هذه التي تبني مبادرتها على نمط الممرات، سواء البرية منها والبحرية، وهذه الأخيرة

تعرف حالة من الخصوصية نظرا لحساسيتها وخطورة المرور بها نتيجة عدم ضمان بقاءها مفتوحة دائما، وهو ما يشكل بالنسبة للصين تحديا عليها أن تكسبه بإبقاء هذه المضائق متاحة وبعيدة كل البعد عن أي عملية إبتزاز من طرف أعداءها او منافسيها.

قائمة المراجع

أ. القواميس والموسوعات

1. قاموس المعاني.

ب. الكتب

1. الموعد حمد سعيد, أمن الممرات المائية العربية, (اتحاد الكتاب العرب, 2008).
2. الأسمر خالد احمد, جيوسياسية المضائق البحرية وأثرها على الصراع في منطقة المشرق العربي, (برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية, 2019).
3. الحراري خالد, مفهوم القوة في العلاقات الدولية, (القاهرة : مطابع الأهرام, 2015).
4. حسين خليل, الجغرافيا الإقتصادية والسياسية والسكانية الجيوبوليتيكية, (بيروت: منشورات الحلبي الحقوقية, 2013).
5. زغوني رابح, " المضائق والممرات البحرية في نظريات الجيوبوليتيك ... " في تحرير دندن عبد القادر التنافس العالمي على المضائق و الممرات البحرية (الجزائر جامعة باتنة: منشورات مخبر الأمن الإنساني, 2020).
6. بلمادي سفيان, جيوسياسة المضائق البحرية الاستراتيجية و امن امدادات الطاقة, (جامعة الجزائر 3, تخصص دراسات امنية دولية, السنة الجامعية 2014/2015).
7. الهيتي صبري فارس, دراسات في الجغرافيا والجيوبوليتكس, (عمان: دار صفاء للنشر والتوزيع, 2000).
8. الحديثي عباس غالي, نظريات السيطرة الإستراتيجية وصراع الحضارات, (عمان: دار أسامة للنشر والتوزيع, 2004).
9. دندن عبد القادر, التنافس العالمي على المضائق و الممرات البحرية, (باتنة : مخبر الامن الإنساني, 2020).
10. حميد عدنان خلف, هند زياد نافع, "مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات", العراقية: المجلات الأكاديمية العلمية, 196_167, العدد 19, (2020).
11. شرعان عمار, السياسة الخارجية الصينية في الشرق الأوسط بعد الربيع العربي, (برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية و السياسية و الاقتصادية, 2017).
12. شرعان عمار, مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي في العالم, (برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية, 2019).

13. دوغين الكسندر، أسس الجيوبوليتيكا مستقبل روسيا الجيوبوليتيكي تر. عماد حاتم (بيروت: دار الكتاب الجديد المتحدة ، 2004).
14. السمراني محمد أحمد، موسوعة المصطلحات العلمية في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكي، (بغداد: الذاكرة للنشر والتوزيع، 2012).
15. السلام محمد عبد، الجيوبوليتيكا (دار النشر دار الكتب، 2019).
16. الحفيان نورة، مصيلحي احمد، "القرن الافريقي في ظل التنافس الدولي و الإقليمي"، المعهد المصري للدراسات، سنة 2020.

ت. المقالات والدراسات والتقارير

1. إسرائ كاظم جاسم الحسيني، "مضيق ملقا و أثر موقعه الجيوستراتيجي و الجيواقتصادي"، لارك للفلسفة و اللسانيات و العلوم الاجتماعية، الجزء الثاني من العدد 28، (2018).
2. باهر مردان، "إستراتيجية الحزام و الطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين"، دراسات دولية، العدد السابع والتسعون.
3. خالد عبد الله السقطي، "مبادرة الحزام والطريق: الدول العربية بين الفرص التحديات"، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
4. زكريا بن سماعيل، "الاستراتيجية الأمنية الصينية في بحر الصين الجنوبي"، مجلة الحقوق و العلوم السياسية، العدد 14، (2017).
5. سعد حقي توفيق، "التنافس الدولي و ضمان امن النفط" مجلة العلوم السياسية، العدد 43.
6. سليم قسوم، "تظريات انتقال القوة والتغير السلمي: هل سيكون صعود الصين سلميا؟"، المجلة الجزائرية للأمن والتنمية، العدد 13، (2018).
7. عبد الزهرة شلش العتابي، "الجغرافية السياسية لمضيق باب المندب" مجلة كلية التربية الأساسية، العدد 52، (2008).
8. عبد القادر الهلي، "مضيق باب المندب بين الأهمية الاستراتيجية و تصاعد حدة التهديدات الأمنية"، مجلة أفاق علمية، المجلد 11، العدد 03، (2019).
9. عبد القادر الهلي، "مضيق باب المندب بين الأهمية الاستراتيجية و تصاعد حدة التهديدات الأمنية" مجلة أفاق علمية، المجلد 11، العدد 3، سنة (2019).
10. علي صلاح، "مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟"، تقرير المستقبل، العدد 26، (2018).
11. لمياء مخلوفي، "استراتيجية الحزام و الطريق الصينية الجديدة و افريقيا"، مجلة مدارات سياسية، (2017).

12. لمياء مخلوفي، "استراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا"، مجلة مدارات سياسية، عدد ديسمبر، (2017).
13. محمد حشمي، التقارب المراوغ.. هل تقوض مبادرة "الحزام والطريق" الفناء الخلفي لروسيا"، السياسة الدولية، المجلد 53، العدد 213، (2018).
14. محمد طي، "الجيوبوليتيك منذ منتصف القرن التاسع عشر حتى الآن"، دراسات وتقارير، العدد التاسع عشر، (2019).
15. محمد مطوع، "طريق الحرير الجديد في الإستراتيجية الصينية"، سياسات عربية، العدد 46، (2020).
16. وسام الدين العكلة، "النظام القانوني للمضيق الدولي"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، سنة 2011.
17. وسام الدين العكلة، "النظام القانوني للمضيق الدولي"، مجلة جامعة دمشق للعلوم الاقتصادية والقانونية، المجلد 27، العدد الرابع، (2011).
18. يونس مؤيد، "استراتيجية الصين البحرية و اثرها على الامن الإقليمي"، مجلة كلية القانون للعلوم القانونية و السياسية، كلية العلوم السياسية، جامعة الموصل.

ث. الوثائق القانونية

1. اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، المؤتمر الثالث لقانون البحار، 1982/12/10، الجزء الثالث، الفرع 2، المادة 37.

ج. المذكرات والاطروحات الجامعية

1. احمد حازم برع برع، الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز و انعكاساتها على الامن في منطقة الخليج العربي، (مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في العلوم السياسية، قسم العلوم السياسية، جامعة الشرق الأوسط، (2020).
2. بلوط سماح، النظام القانوني للملاحة البحرية الدولية، جامعة الاخوة منتوري قسنطينة، 2014/2015.
3. بوراوي عمار، الأهمية الاستراتيجية للممرات البحرية في العلاقات الدولية "دراسة حالة مضيق ملقا، (مذكرة مكملة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية و العلاقات الدولية، تخصص دراسات استراتيجية، جامعة محمد الصديق بن يحيى، (2017).
4. جمال معتوق، سفيان بلمادي، جيوسياسة المضائق البحرية الاستراتيجية و امن امدادات الطاقة، قسم العلوم الاجتماعية، جامعة البليدة 2.

5. حامد بن عبد العزيز محمد النوري، أثر القوة في العلاقات الدولية: المتغيرات السياسية المعاصرة في منطقة الشرق الاوسط: 1954-1990، (مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير، السودان، جامعة الخرطوم ، كلية العلوم الدراسات الاقتصادية و الاجتماعية، قسم العلوم السياسية، 2006).
6. حيدر زهير جاسم الوائلي، مبادرة الحزام والطريق ومستقبل مكانة الصين العالمية، (مذكرة مقدمة لنيل شهادة الدكتوراه، تخصص فلسفة في العلوم السياسية، قسم السياسة الدولية، جامعة النهريين، 2021).
7. رحال محمد، الصراع على المضائق الدولية (دراسة حالة مضيق هرمز)، (مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية، تخصص أنظمة سياسية مقارنة و حكم راشد، قسم العلوم السياسية، جامعة الشهيد حمة لخضر-الوادي، (2016-2017).
8. سمية بلحسن، الرهانات الإستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق، (مذكرة مقدمة لنيل شهادة ماستر في العلوم السياسية تخصص دراسات أمنية واستراتيجية ، جامعة 8 ماي 1945 قالمة ، 2020).
9. عدنان خلف البدرواني، السياسة الخارجية للقوى الاسيوية الكبرى تجاه المنطقة العربية، (مذكرة مقدمة لنيل درجة الدكتوراة في العلوم السياسية، قسم البحوث و العلوم السياسية، جامعة الدول العربية، سنة 2013).

ح. مواقع الانترنت

1. إسلام المنسي، "الحزام والطريق: الصين ولعبة السيطرة على مفاصل العالم"، على الرابط الآتي: <https://www.ida2at.com>.
2. توليو تاريفيس، إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار، نقل عن الرابط : https://legal.un.org/avl/pdf/ha/uncls/uncls_a.pdf
3. عمرو محمد فريد سيد سليمان، مشروع الحام والطريق وتأثيره على الاقتصاد المصري، نقل عن الرابط : https://jsst.journals.ekb.eg/article_60974_516b95edb594f8089f653f2ceaf255cb. يوم 2021/07/13 على : 14 : 30

a. Books

1. Emmerson Charles and Steven Paul , "Maritime choke point and the global energy system", **the royal institute of international affairs**, London, (2012).
2. Lasser Frédéric "les detroit maritimes : réflexion sur des enjeux stratégique", **Cahier de géographie du Québec**, (2004).

b. Revue

1. Alek Chance, « American Perspective on the Belt and Road initiative », **Institute for China –America Studies**, November 2016.
2. Alexander A. Gabuev, Ivan Yu. Zuenko, « The Belt and Road in Russia : Evolution of Expeert Discourse », **RUSSIA IN GLOBAL AFFAIRS**, vol 16, No 4, OCTOBER– DECEMBER, 2018.
3. Antoine Frémont, "les routes Maritimes : nouvel enjeux des relations internationales", **Revue international et stratégique**, (2008).
4. Darshana M.Baruah, « India's Answer to the Belt and Road : A Road Map for South Asia », **Carnegie India**, August 2018.

إهداء:.....	
كلمة الشكر:.....	
خطة البحث:.....	
مقدمة:.....	أ
أهمية الدراسة:.....	ب
أهداف الدراسة:.....	ج
مبررات اختيار الموضوع:.....	ج
أدبيات الدراسة:.....	د
إشكالية الدراسة:.....	هـ
الأسئلة الفرعية:.....	هـ
فرضيات الدراسة:.....	هـ
حدود الدراسة:.....	و
منهج الدراسة:.....	و
هندسة الدراسة:.....	ز
الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري للممرات والمضايق البحرية	1
تمهيد:.....	2
المبحث الأول: ماهية المضايق والقنوات البحرية:	2
المطلب الأول: مفهوم المضايق:.....	3
المطلب الثاني: مفهوم القنوات:.....	8
المبحث الثاني: الأهمية الجيوبوليتيكية للممرات البحرية:	11
المطلب الأول: الأهمية الجيواقتصادية للممرات البحرية:.....	11
المطلب الثاني: الأهمية الجيواستراتيجية للممرات البحرية:.....	14
المطلب الثالث: الأهمية الجيوسياسية للممرات البحرية:.....	16
المبحث الثالث: الممرات البحرية في النظريات الجيوبوليتيكية:	20
المطلب الأول: نظرية القوة لالفريد ماهان:.....	21
المطلب الثاني: نظرية قلب الأرض عند هالفورد ماكيندر:.....	27
المطلب الثالث: نظرية الاطار عند نيكولاس سبيكمان:.....	30
المطلب الرابع: نظرية القوة الجوية لسفرسكي:.....	34
الفصل الثاني: مبادرة الحزام و الطريق	38
تمهيد:.....	39
المبحث: الأول النشأة:	39
المطلب: الأول دوافع مبادرة الحزام و الطريق:.....	40
المطلب الثاني: أهداف مبادرة الحزام و الطريق:.....	43

المبحث الثاني: دوافع واهداف مبادرة الحزام والطريق:	51.....
المطلب الأول: دوافع مبادرة الحزام والطريق:	52.....
المطلب الثاني: أهداف مبادرة الحزام والطريق:	56.....
المبحث الثالث: الدول المنضمة في مشروع الحزام والطريق ومواقف القوى الكبرى منه	
"أمريكا وروسيا":	62.....
المطلب الأول: الدول المنضمة في مشروع الحزام والطريق:	62.....
المطلب الثاني: مواقف القوى الكبرى من مبادرة الحزام والطريق "أمريكا وروسيا":	67.....
الفصل الثالث: أهمية الممرات البحرية في مبادرة الحزام والطريق الصينية:	78.....
تمهيد:	79.....
المبحث الاول: أهمية مضيق ملقا بالنسبة لمبادرة الحزام والطريق الصينية:	80.....
المطلب الأول: التعرف بمضيق ملقا:	80.....
المطلب الثاني: أهمية مضيق ملقا:	82.....
المطلب الثالث: مكانة مضيق ملقا في مبادرة الحزام و الطريق:	84.....
المبحث الثاني: أهمية مضيق هرمز بالنسبة لمبادرة الحزام والطريق الصينية:	86.....
المطلب الأول: التعرف بمضيق هرمز:	87.....
المطلب الثاني: أهمية مضيق هرمز:	90.....
المطلب الثالث: مكانة مضيق هرمز في مبادرة الحزام و الطريق:	92.....
المبحث الثالث: أهمية مضيق باب المندب بالنسبة لمبادرة الحزام والطريق الصينية...	97.....
المطلب الأول: التعرف بمضيق باب المندب:	97.....
المطلب الثاني: أهمية مضيق باب المندب:	101.....
المطلب الثالث: مكانة مضيق باب المندب في مبادرة الحزام والطريق:	105.....
خاتمة:	110.....
ملخص:	112.....
قائمة المراجع:	113.....
الفهرس:	118.....

ملخص:

تكتسب الممرات البحرية اهمية جيوبوليتيكية كبيرة بكونها حلقات وصل مهمة بين مختلف البحار والمحيطات وتعتبر نقاط عبور إلزامية بالنسبة للعديد من الطرق البحرية، وهي تشكل أبرز شرايين الملاحة والتجارة الدولية خاصة في نقل الموارد الطاقوية كالنفط والغاز المسال. اذن الوصول والتحكم في الممرات البحرية يشكل اهم مواضع الصراعات الدولية لما لها من مزايا في الجانب الاقتصادي لقوة حركة وحجم التدفق التجاري فيها، وفي الجانب الأمني اساسا في مسألة تأمين امدادات الطاقة.

هذا ما جعل من الممرات البحرية تلعب دور مهم بالنسبة للصين، التي تسعى في الاستمرار في صعودها على مستوى هرم النظام الدولي من خلال استراتيجيات جديدة المتمثلة في مبادرة الحزام و الطريق، في شقها البحري الذي يعرف بالطريق الحرير البحري والذي يركز كثيرا عن الممرات البحرية لبناء بنية تحتية اقتصادية و امنية في طول المسار البحري الذي تغطيه المبادرة، بهدف انجاح هذا المشروع الذي سوف يمكّن للصين توسيع اقتصادها وتحسين وتسهيل عملية التبادلات التجارية عن طريق البحار مع مختلف الدول المنضمة في المبادرة، و تأمين امداداتها الطاقوية في هذه النقط الاختناق التي تتسم بمشاكل عديدة كالإرهاب الدولي وعمليات القرصنة او بمشاكل متعلقة بصراعات دولية والإقليمية.

الكلمات المفتاحية: الممرات البحرية، الحزام والطريق الصيني، الطريق الحرير البحري، امدادات الطاقة.

Abstract:

Sea lanes gain great geopolitical importance as important links between different seas and oceans and are mandatory transit points for many sea routes. They constitute the most prominent arteries of navigation and international trade, especially in the transport of energy resources such as oil and liquified gas. Access and control permit in sea lanes is the most important topic of international conflicts because of its advantages in the economic aspect of the strength of movement and volume of trade flows in them, and on the security aspect, mainly in the issue of securing the energy supply.

This has made sea lanes play an important role for China, which seeks to continue its rise at the level of the pyramid of the international system through the new strategy represented by the Belt and Road Initiative, especially in its maritime apartment, which is known as the Maritime Silk Road, which is very focussed on sea lanes to build economic and security infrastructure along the maritime route covered by the initiative, in order to make this project a success, which will enable China expand and strengthen its economy and improve and facilitate the process of trade exchanges by seas with the various countries that join the initiative, and secure its energy supply at these check points, which are usually characterised by many problems such as international terrorism and piracy operations or problems related to international and regional conflicts.

Keywords: Sea lanes, The Chinese belt and road, The sea silk road, Energy supplies.