

المنظور الجيوبوليتيكي لمبادرة الحزام والطريق الصينية

(وفق نظرية ماكيندر، ونظرية ماهان)

The geopolitical perspective of the Chinese Belt and Road Initiative (according to Mackinder's theory and Mahan's theory)حرز الله احمد*، مخبر الامن القومي الجزائري ، جامعة تيسمسيلت harzallah.mhamed@univ-tissemsilt.dzجعوب محمد، جامعة الشلف m.djaaboub@univ-chlef.dz

تاريخ النشر: 2023/06/ 10

تاريخ القبول: 2023/05/ 07

تاريخ الاستلام: 2023/03/ 11

ملخص:

يهدف هذا المقال الى دراسة مبادرة الحزام والطريق الصينية من وجهة نظر النظرية الجيوبوليتيكية ، وذلك بالاعتماد على نظرية ماكيندر ونظرية ماهان ، بإعتبار أنهما تجبيان على سياسة الصين الجيوبوليتيكية ، وقد تم فحص سياسة الصين لمبادرة الحزام والطريق بشأن إنشاء ممر تجاري بري يمر عبر منطقة أوراسيا ، وطريق الحرير البحري الذي يعبر الممرات الإستراتيجية ، وتخلص هذه المقالة إلى أن الصين لن تستفيد اقتصاديا فحسب ، بل ستكون أيضا قادرة على تغيير موازين القوة في العالم ، باعتبار أن مشروع مبادرة الحزام والطريق لديه القدرة على جعل الصين القوة العظمى التالية .

الكلمات المفتاحية : مبادرة الحزام والطريق ، الجيوبوليتيك ، الصين ، نظرية ماهان ، نظرية ماكيندر.

تصنيف JEL : XN1 ، XN2.

Abstract:

This article aims to study the Chinese Belt and Road Initiative from the point of view of geopolitical theory. This is based on Mackinder's theory and Mahan's theory. As the answer to China's geopolitical policy. China's policy of the Belt and Road Initiative on the establishment of a land trade corridor that passes through the Eurasia region, and the Maritime Silk Road that crosses strategic waterways were examined. This article concludes that China will not only benefit economically, but will also be able to change the balance of power in the world, given that the Belt and Road Initiative project has the potential to make China the next superpower

Keywords: Belt and Road Initiative ; Geopolitics ; China; Mahan theory; Mackinder theory.

Jel Classification Codes: XN1, XN2.

مقدمة:

طرحت الحكومة الصينية مع بداية العقد الثاني من القرن الواحد والعشرين وتحديدًا سنة 2013 مبادرة الحزام والطريق ، والتي تمثل منصة للتعاون الدولي في جميع المجالات ، وتعتبر هذه المبادرة إحدى الاستراتيجيات التي تسعى الصين من خلالها إلى زيادة النفوذ، فبالرغم من أنها مبادرة اقتصادية ألا أن لها أبعاد جيوسياسية ، تسعى الصين من خلالها لأن تكون القوة العظمى التالية .

إن الصين تعمل على زيادة قوتها ، وذلك من خلال التوسع البري والبحري خارج حدودها في إطار مشروعها مبادرة الحزام والطريق ، نظرًا لما يتمتع به الطريقان من أهمية ، فالسيطرة على الجسر البري يساعد على الانتشار والربط بين الدول المنخرطة فيه من جهة ، والتوسع البحري يسهل تعزيز القوة من خلال تعزيز التواجد في المنافذ البحرية الإستراتيجية من جهة أخرى .

إشكالية الدراسة :

بناءً على ما تقدم يمكن طرح الإشكالية التالية :

إلى أي مدى يمكن تفسير مبادرة الحزام والطريق بالاعتماد على النظريات الجيوبوليتيكية ؟

فرضية الدراسة :

- تعتمد الصين في مبادرتها الحزام والطريق على العامل البري والبحري لتعزيز قوتها على الساحة الدولية من حيث تأكيد أو إثبات التواجد فيهما .

أهمية الدراسة :

تكمن أهمية الدراسة في محاولة إسقاط المنظور الجيوبوليتيكي على نظرة الصين في طرح مشروع مبادرتها الحزام و الطريق (Belt and Road) كامتداد لطريق الحرير القديم وتركيزها على الجانب البري والبحري لتحقيق هذه المبادرة وتعزيز قوتها في المجال الدولي ، بالإضافة إلى إبراز أهم المكاسب والتحديات المرتبطة بهذا المشروع على طول المسارين البري والبحري.

تقسيمات الدراسة : تقوم هذه الدراسة على ثلاث محاور هي:

* الإطار النظري للدراسة .

* نظرية القوة البرية ومبادرة الحزام والطريق .

* نظرية القوة البحرية ومبادرة الحزام والطريق .

1. الإطار النظري للدراسة

1.1 مبادرة الحزام والطريق:

تعد مبادرة الحزام والطريق رؤية طويلة المدى للتنمية ، وقد تم اقتراحها من طرف اللجنة المركزية للحزب الشيوعي الصيني ، وجاءت مبادرة الحزام والطريق نتيجة لتطور العولمة الاقتصادية والتغيرات في النمط الاقتصادي العالمي (Liu، 2019) .

في سبتمبر 2013 خلال خطابه العام في جامعة نزار باييف في كازخستان ، اقترح الرئيس الصيني شي جين بينغ جعل العلاقات الاقتصادية أكثر قوة وذلك بتعميق التعاون بين الدول الأوروبية والآسيوية ، من خلال توسيع مساحة التنمية عن طريق بناء " الحزام الاقتصادي لطريق الحرير " ، وفي أكتوبر 2013 ألقى شي جين بينغ خطابا مهما أمام الكونغرس الإندونيسي تطرق فيه إلى منطقة جنوب شرق آسيا وأهميتها التاريخية باعتبارها مركزا مهما لـ "طريق الحرير البحري" منذ العصور القديمة، داعيا إلى تعزيز التعاون المشترك لبناء "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" مع دول الآسيان (Zhang Hui، 2019) .

إن "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" و "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" هما برنامجان لهما استراتيجيات مربحة للأطراف المشاركة اقترحتها الصين لتعزيز التعاون العالمي الحالي من منظور طويل الأجل ، وتلتزم مبادرة الحزام والطريق بتعزيز الترابط بين آسيا وأوروبا وأفريقيا والمحيطات القريبة منها. من خلال إدخال التنمية الكبرى للصين في إطار آسيا وأوروبا وأفريقيا وتطبيق مفهوم المنافع المتبادلة واستراتيجيات الربح المتبادل لتعزيز التعاون الاقتصادي الدولي والإقليمي (Zhang Hui، 2019).

تلقت مبادرة الحزام والطريق منذ اقتراحها ، استجابة واسعة من المجتمع العالمي باعتبارها تدفع نحو تطور عالمي يعزز العلاقات الاقتصادية بين مختلف البلدان على طول الحزام والطريق وفق تعزيز المنافع المتبادلة مع محتوى المبادرة و المصالح الاقتصادية للبلدان المعنية ، ما أدى إلى خلق ثقة متبادلة في جميع المجالات السياسية والاقتصادية وحتى الثقافية ، وهذا ما دفع إلى توقيع أكثر من 30 دولة لاتفاقيات تعاون لبناء الحزام الاقتصادي "الحزام والطريق" خلال السنوات الأخيرة ، كما شاركت أكثر من 100 دولة ومنظمة دولية في بناء الحزام و مبادرة الطريق (Zhang Hui، 2019).

تقوم مبادرة الحزام والطريق على ستة ممرات اقتصادية واسعة

- الممر الذي يربط الصين بكل من منغوليا وروسيا .

- الممر الذي يربط الصين بالبحر البري الجديد لأوراسيا .

- الممر الذي يربط الصين بوسط وغرب آسيا .

- الممر الذي يربط الصين بشبه جزيرة الهند .

- الممر الذي يربط الصين بباكستان وبنغلاديش .

- الممر الذي يربط الصين بالهند وميانمار

تلخص مبادرة الحزام والطريق ، مجموعة معقدة من العلاقات التي تشكل بسرعة الكتلة اليابسة الآسيوية ومحيطها البحري. إنه انعكاس للاعتراف في بكين بعدد لا يحصى من القوى الديناميكية التي تنشط في المنطقة ، والحاجة إلى توجيه الطاقات الناشئة في الصين ومحيطها ، من أجل التنمية الاقتصادية لداخل آسيا. هذه العوامل هي التي تفسر الدافع لبناء خطوط سكك حديدية وطرق وخطوط أنابيب نفط آسيوية جديدة وأيضاً محاور بحرية من سلسلة اللؤلؤ من البر الرئيسي الصيني إلى مضيق هرمز ، والتي يمكن أن تضع الصين كمحرك في أوراسيا للتغيير والتنمية مع الصين كمركز اقتصادي لآسيا ، وسيكون من الممكن لها أيضاً أن تصبح قوة آسيا التي لا غنى عنها (Horesh, 2018).

2.1 نظرية ماكيندر:

قبل أكثر من قرن من الزمان وفي سنة 1904 ، قدم هالفورد ماكيندر ورقة بعنوان " محور الارتكاز الجغرافي للتاريخ " ، حدد فيها اهتماماً مركزياً بسياسة الدفاع الغربية المبنية على الخوف من سيطرة قوة واحدة على اليابسة في أوروبا وآسيا ، والتي من شأنها أن تكون في وضع يسمح لها بممارسة الهيمنة العالمية (Mackinder, 1904).

بنى ماكيندر محوره ، على إن "قلب أوروبا وآسيا المغلقة" ، يتألف من أحواض الأنهار التي تصب في المحيط المتجمد الشمالي ، جنبا إلى جنب مع مناطق الصرف الداخلي التي تقع في بحر الآرال وبحر قزوين الداخلي بالإضافة إلى نهر الفولجا ، الذي جفف الأراضي بين موسكو والأورال ، وقد وصفت هذه الرؤيا التاريخ على أنه صراع بين القوة البرية والقوة البحرية (Blouet, 2005).

تم تغيير اسم المحور إلى القلب (هارتلاند) وتم توسيعه ليشمل البحر الأسود وجزء كبير من بحر البلطيق ، لأن الحرب العالمية الأولى أظهرت أن القوة البحرية لا يمكن أن تشق طريقها إلى البحر الأسود عبر مضيق الدردنيل والبوسفور ، وكانت ألمانيا قادرة على ذلك لقدرتها على استبعاد البحرية الملكية من بحر البلطيق.

وبعد الحرب العالمية الأولى ، كرر ماكيندر أفكاره في المثل الديمقراطية والواقع (1919) ، حيث دعم ماكيندر إنشاء طبقة وسطى جديدة من الدول الأوروبية - البلطيق وبولندا وتشيكوسلوفاكيا والنمسا والمجر ويوغوسلافيا - لكنه أدرك أن الدول الجديدة في أوروبا الشرقية ستكون عرضة لألمانيا والاتحاد السوفيتي. فقام بإصدار تحذيره مشهور:

- من يسيطر على أوروبا الشرقية يسيطر على قلب العالم.

- من يسيطر على قلب العالم يسيطر على جزيرة العالم.

- من يسيطر على جزيرة العالم يسيطر على العالم (Mackinder H. J., 1919).

3.1 نظرية ماهان:

كان الأدميرال ألفريد ماهان (1849-1914) مؤرخاً بحرياً والرئيس الثاني للكلية الحربية البحرية الأمريكية. كان منظوره العالمي أيضاً متمركزاً حول أوراسيا (Mahan, 1898)، بالنسبة إلى ماهان، كان نصف الكرة الأرضية الشمالي، الذي تم ربط الأجزاء النائية منه عبر الممرات التي توفرها قناة بنما وقناة السويس، مفتاح القوة العالمية. داخل هذا النصف من الكرة الأرضية، كانت أوراسيا العنصر الأكثر أهمية، وقد اعترف ماهان بروسيا باعتبارها القوة البرية الآسيوية المهيمنة، والتي جعلها موقعها منيعة. ومع ذلك، فقد شعر أن موقف روسيا غير الساحلي يضعها في وضع غير موات، لأن الحركة البحرية، في رأيه، كانت أفضل من الحركة البرية (Cohen, 2015)، أي أن الافتراض في هذه النظرية مبني على أن للحصول على ميزة جيوبوليتيكية، يجب على الدولة التحكم في القوة البحرية.

طور ماهان وجهات نظره الجيوسياسية، حيث كان تاريخ أمريكا الحدودي يقترب من نهايته وبدأت البلاد في النظر إلى ما وراء حدودها وإلى دور جديد كقوة عالمية، واعتبر الولايات المتحدة بؤرة استيطانية للقوة والحضارة الأوروبية، فيما يتعلق بشواطئها وجزرها على المحيط الهادئ لتكون امتداداً للمملكة الأطلسية الأوروبية، وهكذا تقع الولايات المتحدة في النصف الغربي من إطار عالمي مزدوج، كانت الاستنتاجات الإستراتيجية ل ماهان متعارضة تماماً لاستنتاجات ماكيندر من خلال تقييماتهما المختلفة للفعالية المقارنة بين حركة البر في مقابل حركة البحر (Cohen, 2015).

أيد ماهان بشدة ضم الولايات المتحدة الأمريكية للفلبين وهاواي وغوام وبورتوريكو و السيطرة على منطقة قناة بنما؛ والوصاية على كوبا. وقد طبقت الولايات المتحدة نظرية ماهان من خلال سياسة "إستراتيجية المياه الزرقاء" التي ضمت فيها الحكومة الأمريكية الأماكن سابقة الذكر لتعزيز قوتها العسكرية في المياه العالمية، وقد ساعدت كتاباته في إنهاء الانعزالية الأمريكية وكان لها تأثير كبير في تشكيل السياسة الخارجية للولايات المتحدة خلال إدارتي ماكينلي وثيودور روزفلت. وقد أيد هذا الأخير على وجه الخصوص، أيد دعوة ماهان لقوات بحرية أكبر بالإضافة إلى مفاهيمه الجيوبوليتيكية الأوسع (نافع، 2020).

2 نظرية القوة البرية ومبادرة الحزام والطريق الصينية

1.2 مسار الطريق البري لمبادرة الحزام والطريق الصينية:

يتكون طريق الحرير البري من ثلاثة طرق برية رئيسية وهي (Morgenthau, 1948):

1- الطريق الأول: يربط الصين بأوروبا، ويمر هذا الطريق بـ سيبيريا وجنوب روسيا إلى بحر البلطيق.

2- الطريق الثاني: يبدأ من الصين عبر آسيا الوسطى ويمر بإيران وشبه الجزيرة العربية وصولاً إلى أوروبا .

3- الطريق الثالث: يبدأ من الصين يمر بجنوب الصين وصولاً إلى الهند.

وتتضمن هذه الطرق ستة ممرات برية كبيرة "الممرات الاقتصادية" وهي الممر الاقتصادي للجسر القاري الآسيوي الجديد، الممر الصيني المنغولي الروسي، الممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغربها، الممر الاقتصادي الصيني وشبه الجزيرة الهندية، الممر الباكستاني، الممر البنغلاديشي الصيني - الهندي - مينمار.

يمكن النظر إلى مناقشة طريق التجارة البرية للصين أو مبادرة طريق الحزام البري الصينية من جوانب مختلفة. ستمر طرق التجارة المدججة في مبادرة الحزام والطريق عبر بلدان داخل منطقة أوراسيا. كما أوضح ماكيندر ، إن أي شخص يمكنه التحكم في المنطقة المحورية (أوراسيا) ، فإنه سيحكم العالم، وتعتبر منطقة أوراسيا منطقة غنية بالطاقة حيث تحتوي على 60% من احتياطيات الغاز الطبيعي في العالم ، خاصة في بحر قزوين وآسيا الوسطى وسيبيريا.

تتميز منطقة قلب العالم في أوراسيا بموقعها الجغرافي غير القابل للاختراق من قبل القوى البحرية كما قال ماكيندر لطبيعتها الجغرافية المنيعه.

بالإضافة إلى ما سبق إن مبادرة الطرق البرية الصينية لا تبني طرق نقل للتجارة فحسب ، بل توفر أيضاً لوجستيات الطاقة ، وخاصة الغاز الطبيعي المستكشف من بحر قزوين. في الواقع ، الطاقة هي أحد عناصر القوة الوطنية لأي بلد (Vox, 2019) .

2.2 أهمية الطريق البري لتعزيز قوة الصين:

يمكن لنظرية ماكيندر الإجابة على شيفين على الأقل يتعلقان بمبادرة طريق الحزام الصينية، والأشياء التي يمكن دراستها هي جوانب طرق نقل التجارة وطرق نقل الطاقة ، حيث أنه الناحية الجغرافية ، يقع طريق الحرير البري ضمن قسم جزيرة العالم. لا يمكن اختراق المنطقة من قبل قوى بحرية أو دول خارج المنطقة، إذ تسهل التحصينات الطبيعية التي يتم تشكيلها بشكل طبيعي على البلدان التي يمكنها تعظيم المزايا الجغرافية لتحقيق المصالح السياسية. حيث أن المناظر الطبيعية في منطقة أوراسيا أصبحت حصناً طبيعياً للاتحاد السوفيتي لتجنب الهجمات من الخارج.

لا يمكن إنكار أن طرق التجارة التي تقع داخل أعماق قلب جزيرة العالم توفر للصين مزايا جيوسياسية، والنقطة التي يمكن تفسيرها هي أن الصين لن تواجه تحدياً كبيراً من المنافسين خارج البلاد، حيث تركز حكومة الولايات المتحدة حالياً بشكل أكبر على سياسات أمريكا الأولى التي تميل إلى العزلة والانغلاق، من ناحية أخرى ، تعتمد دول جزيرة العالم مثل دول آسيا الوسطى أيضاً على برنامج مبادرة الحزام والطريق، حيث تحتاج دول مثل طاجيكستان وأوزبكستان وتركمانستان إلى الصين لبناء طرق تجارية أو خطوط أنابيب غاز تمر عبر بلادهم، و انطلاقاً من هذا الاعتماد المتبادل ، ليس من المستحيل أن تصبح الصين القوة المهيمنة في منطقة أوراسيا. إذا بدأت قوة خارجية مثل الولايات المتحدة في إدراك أن قوتها تتلاشى في أوراسيا حتى لو تدخلت عسكرياً ، فسيكون الأوان قد فات

سياسياً واقتصادياً ، كما تعتمد الدول داخل جزيرة العالم بالفعل على الصين وستجعل الحواجز الجغرافية في المنطقة من الصعب على الولايات المتحدة تنفيذ المناورات العسكرية فيها .

أما بالنسبة للجانب الداخلي للصين ، فإن طريق التجارة هذا سيشجع المزيد من النمو الاقتصادي المتقدم، كما يمكن تحفيز تنمية الدولة من خلال التأثيرات الناشئة من خارج الدولة، هذا الطريق التجاري الذي كان موجوداً منذ 2000 عام ، سيحفز الاقتصاد الصيني ، على الأقل تسمح مبادرة الطرق البرية للصين باختراق السوق في بلدان أوروبا، وقد بادرت الصين ببناء خط سكة حديد يمكن أن يربط البر الرئيسي للصين بالمدن الإستراتيجية في آسيا الوسطى إلى روتردام في هولندا وأوروبا الغربية، و مع سهولة البنية التحتية ، ستهمين المنتجات الصينية بسهولة على السوق الأوروبية، وهذا بالتأكيد له تأثير إيجابي على الصين، حيث يدفع إلى تزايد الطلب على السلع الصينية ويقود نمو الاقتصاد الصيني نفسه.

وبما أن الطاقة أحد أهم عناصر القوة الوطنية، فإن السيطرة على الموارد الطبيعية يمكن أن يشجع قدرة سلطة الدولة، حيث تحتاج الصين إلى خط إمداد الطاقة لتطوير صناعاتها واقتصادها، لا تزال الصين تعتمد بشكل كبير على الغاز الطبيعي. من خلال كل هذا ، يمكن للصين تحسين شئئين:

أولاً ، يمكن استخدام إمدادات الغاز الطبيعي لتلبية الاحتياجات المحلية.

ثانياً ، يمكن نقل الغاز الطبيعي إلى الخليج الفارسي لمزيد من التجارة عن طريق البحر.

من خلال النهج الجيوبوليتيكي الكلاسيكي لماكيندر ، يمكن ملاحظة أن طريق التجارة البرية الذي بدأته الصين له ميزة جيوبوليتيكية. ستمكن الحكومة الصينية في منطقة أوراسيا.

إن الدول التي اجتازها طريق الصين البري هي دول لم تستحوذ على اهتمام القوى العظمى مثل الولايات المتحدة، كما إن الحكومة الصينية تريد الاستثمار في البلدان التي تميل إلى أن تكون غير مستقرة ، مثل منطقة آسيا الوسطى، حيث تحجم الدول الغربية عموماً عن الاستثمار في هذه البلدان لأن مخاطرها السياسية سيئة إلى حد ما (نافع، 2020) ، ومع ذلك ، فإن الدولة الواقعة في إقليم أوراسيا هي مكان يصعب اختراقه من وجهة نظر ماكيندر.

تعتبر الصين لاعب مهم في منطقة أوراسيا نظراً للموقع الجغرافي الذي لا يسمح بالاختراق ويوفر ميزة مميزة للصين لتلعب دورها بحرية أكبر، إن هيمنة الصين في منطقة القلب يجعل وضعها استراتيجياً للغاية كقوة عظمى، حيث أن الصين قادرة على الأقل على خلق توازن على الرغم من وجود قوى أخرى في منطقة أوراسيا مثل روسيا ، إلا أن الدولتين تكاد لا تتعارض أبداً، على الرغم من الاختلافات في مبادئ الشيوعية خلال حقبة الحرب الباردة ، تعد كل من الصين وروسيا حليفين استراتيجيين ، خاصة في مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة لتحقيق التوازن بين قوة الولايات المتحدة وحلفائها. وهكذا ، ترى نظرية ماكيندر أن برنامج مبادرة الطريق له مزايا جيوبوليتيكية

للصين. بصرف النظر عن موقع الصين الاستراتيجي في منطقة القلب ، فإن البلاد قادرة على استغلال الإمكانيات في مناطق لم تمسها أبداً قوة عظمى مثل الولايات المتحدة.

3 نظرية القوة البحرية ومبادرة الحزام والطريق الصينية

1.3 مسار الطريق البحري لمبادرة الحزام والطريق الصينية:

يتكون طريق الحرير البحري من خطين رئيسيين، هما (acclime, 2017) :

1- الطريق الأول: يبدأ من بحر الصين إلى المحيط الهندي مروراً ببحر العرب والبحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط.

2- الطريق الثاني: يربط الموانئ الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادي .

أما أهم مدن الموانئ الرئيسية في مبادرة الحزام والطريق وهي كوانتان (ماليزيا) وكيواكيو (ميانمار) وجاكرتا وجزيرة (باتام) إندونيسيا (وكولومبو وهامبانوتا (سريلانكا) و جوار (باكستان) جيوتو (بالقرب من البحر الأحمر) ومومباسا (كينيا) بيرايوس (اليونان) (Cn, 2018).

قد أضافت الصين طريق آخر بحري، في 26 كانون الثاني/يناير عام 2018 ، وهو الطريق القطبي، والذي ذكر في الكتاب الأبيض الصيني الصادر عن مكتب الإعلام التابع لمجلس الدولة (مجلس الوزراء) وجاء فيه إن "الصين باعتبارها دولة رئيسية مسؤولة، فإنها مستعدة للتعاون مع جميع الأطراف المعنية لاغتنام الفرصة التاريخية في تنمية القطب الشمالي والتصدي للتحديات الناجمة عن التغيرات في المنطقة (الاتي، 2018) ، هذا الطريق سوف يقلل الوقت من 48 يوماً إلى 20 يوم فقط و الذي تقضيه سفن الشحن التجاري من الصين إلى أوروبا (mckinsey, 2016).

إن طريق التجارة البحرية البحري أو المعروف باسم طريق الحرير البحري ، يمر عبر مختلف أنواع المياه العالمية، حيث يمر الممر البحري عبر بحر الصين الجنوبي ومضيق ملقا وخليج البنغال والمحيط الهندي وخليج عدن والبحر الأحمر وقناة السويس إلى البحر الأبيض المتوسط، و تريد الحكومة الصينية بطموح ربط كل هذه الممرات حتى يتمكن الاقتصاد الصيني من النمو مع تأمين مصالحها المتعلقة بأمن الطاقة.

اجتذب طريق التجارة البحرية الذي بدأت فيه الصين اهتمام العديد من الدول ، هناك دولتان مهتمتان باستكشاف مبادرة طريق الحزام بعمق أكبر هما إندونيسيا وماليزيا (zhang, 2017) .

2.3 أهمية الطريق البحري لتعزيز قوة الصين:

من المؤكد أن وجود الممر التجاري يجب أن يكون مصحوباً بوجود أفراد عسكريين، حيث أقامت الحكومة الصينية قاعدة عسكرية في دولة جيبوتي، القاعدة إستراتيجية للغاية لأنها تقع عند البوابة الرئيسية لخليج عدن قبل دخول قناة السويس (Egypt Today، 2017)، بحيث تكون جيبوتي جغرافياً إستراتيجية للغاية. توضح نظرية ماهان أنه لكي تصبح دولة تحكم العالم ، يجب أن تكون الدولة قادرة على التحكم في قوة البحر، هذه السيطرة لا تقوم فقط بالانتشار العسكري في المياه التي تعتبر إستراتيجية ، ولكنها تتحكم أيضاً في طرق التجارة الدولية، هذا ما تستعد له الصين حالياً. من ناحية ، تقوم الحكومة الصينية ببناء ممر تجاري بحري. من ناحية أخرى ، وضعت الصين قواتها في جيبوتي وهي بالفعل إستراتيجية جغرافية مهمة للغاية.

يمكن دراسة بناء قاعدة عسكرية صينية في جيبوتي بطريقتين. أولاً ، نشر الجيش والبحرية الصينية لا ينفصل عن مصالحها التي تريد الاستفادة من طريق الحرير البحري. تقع جيبوتي في خليج عدن وهي معرضة بشدة للقراصنة الصوماليين. بالإضافة إلى ذلك ، تقع جيبوتي على طريق التجارة الدولية الذي يؤدي مباشرة إلى قناة السويس. بناء على البيانات التي تم الحصول عليها ، بلغت قيمة التجارة عبر هذا الطريق المؤدي إلى قناة السويس 820.4 مليون دولار في أبريل 2017 (zhang، 2017) ، وعندما يتحقق مشروع طريق الحرير البحري ، فإن جميع المنتجات التي تتاجر بها الصين ستمر بالطبع عبر قناة السويس. مع وجود قاعدة عسكرية صينية في جيبوتي ، أصبح أمن السفن التجارية الصينية أكثر أماناً من خطر القراصنة الصوماليين، و لهذا السبب ، وضعت الحكومة الصينية قواتها العسكرية في جيبوتي، وفي المقابل تستفيد حكومة جيبوتي من المكاسب على غرار بناء مشروع خط أنابيب غاز لتلبية احتياجاتها المحلية بتمويل من الصين (zhang، 2017) .

من منظور جيوبوليتيكي ، يبدو أن الوجود العسكري الصيني في جيبوتي يؤكد أن البلاد لها نفوذ ومصالح في منطقة المحيط الهندي، والصين ليست الدولة الوحيدة التي لديها قاعدة عسكرية في جيبوتي، حيث أقامت فرنسا والولايات المتحدة واليابان وألمانيا وإيطاليا بالفعل ببناء قواعد عسكرية ، ويعني الوجود الجيوبوليتيكي للجيش الصيني أن لديهم قوة عسكرية قادرة ومصالحهم في المنطقة كبيرة جداً، هذا قادر على تغيير التواجد الجيوبوليتيكي الموجودة في المحيط الهندي، وستشعر بالتأكيد قوة عظمى راسخة في جيبوتي مثل الولايات المتحدة بالتهديد، لا تنفصل السياسة الخارجية الأمريكية المغلقة عن رغبتها في منع المنتجات الصينية من إغراق السوق الأمريكية والعالمية .

الفاعل الحكومي الآخر الذي يشعر بالتهديد من الوجود العسكري الصيني في المحيط الهندي هو الهند. إن البلدين متنافسان ولا يزالان يواجهان مشاكل حدودية. لا ترغب الحكومة الصينية في نشر قواتها العسكرية في جوارب الباكستانية لأن الوجود الصيني في باكستان يشكل تهديداً على الهند. وبدلاً من ذلك ، وضعت الصين قواتها في جيبوتي لتقليل توترات الصراع في المحيط الهندي. ومع ذلك ، هذا لا يعني أن الصين تقلص قواتها في هذه المياه. شاركت الحكومة الصينية بنشاط أكبر في دعم رئيس السابق لجزر المالديف عبد الله يمين. والسبب هو أن الصين استثمرت في جزر المالديف وتعتمد جعل البلاد واحدة من مراكز التجارة البحرية. ومع ذلك ، لا تريد الهند

أن يكون للصين تأثير في جزر المالديف. كان الرئيس السابق لجزر المالديف ، محمد نشيد ، زعيماً مؤيداً للهند و تشعر الهند بالقلق من أن الصين يمكن أن تصبح حاكماً في منطقة جنوب آسيا حيث لديها القدرة على التحكم في طرق التجارة والمياه في المحيط الهندي.

بناءً على الأمثلة المذكورة أعلاه ، يمكن الاستنتاج أنه في نظرية ماهان ، تتمتع الصين بالقدرة على أن تصبح قوة عالمية كبرى. الحكومة الصينية طموحة من خلال مشروع طريق الحرير البحري مصممة على إنشاء ممر تجاري يمكن أن يزيد من قدراتها الاقتصادية. إن السيطرة على طرق التجارة الدولية عبر ممر طريق الحرير البحري تعود بالفائدة على الصين سياسياً واقتصادياً. من منظور اقتصادي ، تستطيع الصين أن تصبح مركزاً للتجارة الدولية. في غضون ذلك ، من وجهة نظر سياسية ، ليس من المستحيل أن تلعب الصين دورها كواحدة من القوى الكبرى في العالم. خاصة مع الوجود العسكري للصين في المياه الإستراتيجية مثل المحيط الهندي وخليج عدن وقناة السويس ، فإن وجودها دليل على أن قوتها العسكرية ليست شيئاً يمكن الاستهانة به، حيث تحتل الصين حالياً المرتبة الثالثة في مؤشر القوة العسكرية العالمية (GlobalFirepower, 2022) .

4. خاتمة:

مما سبق يمكن استنتاج أن مبادرة الحزام والطريق الصينية لديها ميزة جيوبوليتيكية تعتمد على التفوق في جانبه البري والبحري ، حيث يقع طريق التجارة البرية الذي بدأتها الصين في منطقة قلب العالم والتي كان من الصعب جداً اختراقها من قبل القوى الخارجية، وفي الوقت نفسه ، و وفقاً لنظرية ماهان ، فإن بناء طريق بحري عالمي من قبل الصين هو شكل من أشكال إظهار القوة التي يمكن أن تؤثر فوائدها على النفوذ في العالم، على الرغم من أنه لا يزال من السابق لأوانه تسمية الصين القوة العظمى التالية ، إلا أنها من الممكن أن تصبح كذلك من خلال الزيادة في مؤشرات التنمية والمساهمة في زيادة القوة العسكرية ، بالإضافة إلى ما سبق تتطابق رؤية النظريات الجيوبوليتيكية من خلال نظرية ماكيندر ونظرية ماهان مع الرؤية الصينية في مبادرة الحزام والطريق ، تتوافقان على أهمية الجانب البري والبحري في تطبيقها.

قائمة المراجع

1. A T Mahanm .(1898) *The influence of sea power upon history, 1660-1783*. Boston: Brown and Company, pp,25-89.
2. Anoushiravan Ehteshami and Niv Horesh .(2018) . *China's Presence in the Middle East-The Implications of the One Belt,One Road Initiative* .New York: Routledge.p196.

3. Belt-Road-initiative .(2017 ,08 07) .Diambil ,22 ,09 2022
<https://china.acclime.com/news-insights/belt-road-initiative>
4. Brian W Blouet .(2005) .*GLOBAL GEOSTRATEGY-Mackinder and the defence of the West*"Halford Mackinder and the Pivotal Heartland . NEW YORK: FRANK CASS.p1.
5. Egypt Today .(2017) .*Record-breaking number of ships transit Suez Canal hursday . Diambil ,2022 ,09 24* egypttoday:
<https://www.egypttoday.com/Article/%203/6309/Record-breaking-number-of-ships-transit-Suez-Canal-Thursday>
6. GlobalFirepower .(2022) .*MilitaryStrengthRanking. Diambil 24 septembre 2022, dari https://www.globalfirepower.com/countries-listing.php.*
7. H. J Mackinder .(1919) .*Democratic Ideals and Reality-A Stadyin The Politics of Reconstruction* .LONDON: CONSTABLE AND COMPANY LTD . p194.
8. H. J. Mackinder .(1904) .The Geographical Pivot of History . *The Geographical Journal*437.-421 .
9. Hans J. Morgenthau .(1948) .*Politics among nations_ the struggle for power and peace* .new yourk: knopf.
10. mckinsey, company .(2016) .& *chinas-one-belt-one-road-will-it-reshape-global-trade* .Diambil 22/09/2022 :
<https://www.mckinsey.com/featured-insights/china/chinas-one-belt-one-road-will-it-reshape-global-trade>
11. Saul Bernard Cohen .(2015) .*Geopolitics-The Geography of International Relations* .Lanham: ROWMAN & LITTLEFIELD.

12. Vox .(2019) . *China's trillion dollar plan to dominate global trade* . Diambil ,09 24 ,2022,Vox.Diambil: <https://www.youtube.com/watch?v=mqRafQEYEk4>
13. Wei Liu Zhang Hui .(2019) . *Global Economic Synergy of Belt and Road-Regional Mutual Benefit and Win-win Under the Double Circulation of Global Value* .Singapore: Peking University Press and Springer.pp,1-2.
14. Weidong Liu .(2019) . *The Belt and Road Initiative-A Pathway towards Inclusive Globalization* .New York: Routledge.p42.
15. z zhang .(2017) . *china-takes-an-expansionist-view-of-geopolitics* Diambil ,09 24 ,2022 , <https://www.forbes.com/sites/stratfor/2017/10/31/china-takes-an-expansionist-view-of-geopolitics/#70dadbe16a52>
16. الصين تنشر كتابا أبيض حول سياستها في القطب الشمالي وتتطلع لرؤية "طريق الحرير القطبي"، تقرير منشور على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) بتاريخ (26 01 ,2018)، تاريخ الاطلاع 24 09 ,2022، متاح على الرابط الاتي: http://arabic.news.cn/2018-01/26/c_136926629.htm
17. الصين تغزو القطب الشمالي بتاريخ (15 07 ,2018). تاريخ الاطلاع 22 09 ,2022 متاح على الرابط. <https://www.sis.gov.eg/Story/169766?lang=ar>
18. خلف حميد عدنان، و هند زياد نافع. (2020). مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات. مجلة تكريت للعلوم السياسية ، 196-167.