

# صراعات طريق الحرير بين الماضي والحاضر

سلاح الديون ومعركة الموانئ

جهينة حبيب الحاج حمود

ماجستير مصارف إسلامية

الحلقة ( ٢ / ٢ )

كان طريق الحرير أحد أعظم الطرق التجارية في العالم، وأكثرها أهمية بعد أن مثّل للعالم شرياناً رئيساً للتفاعل الثقافي والتجاري في مناطق أوراسيا (أوروبا وآسيا) المختلفة، حيث كان طريقاً لتبادل الأفكار والتقنيات وسبيلاً للتجارة بين الأمم والشعوب القديمة، فلم يكن ممراً تجارياً فحسب، بل يُعتبر جسراً ورابطة للتبادلات الإنسانية والفكرية بين الشرق والغرب وبين الصين والدول الأجنبية، متجاوزاً الاقتصاد العالمي إلى آفاق إنسانية أخرى فانقلبت عبره الديانات فعرف العالم من خلاله البوذية وعرفت آسيا الإسلام حيث ساهم بدور بارز ومهم في نشر الإسلام، كما انتقل عبره البارود والورق والمواد الخام الأولية التي مهدت الطريق للثورة الصناعية، وأنماط من النظم الاجتماعية التي لولاه كانت ستظل مدفونة في مناطق وسط آسيا، وبذلك الانتقال عرفت الأمم الحروب المحتدمة المدمرة وحدثت نقلة كبرى في تراث الإنسانية مع النشاط التدويني الواسع الذي سهّل الورق أمره لأن صناعة الورق أخذت طفرة في التراث الإنساني والمعرفي، ولكن بقي النشاط الاقتصادي هو العامل الأهم والأكثر أثراً، إذ كانت تجارة المنسوجات الحريرية وغيرها من البضائع والمنتجات المتبادلة عبر مسارات الطريق سبباً رئيساً لازدهار كثير من الحضارات القديمة التي أرسى قواعد العصر الحديث.

تستند الاتجاهات البرية لـ " الحزام والطريق " إلى الممرات الدولية الكبرى، وتتخذ من المدن المركزية على طول الحزام والطريق كدعائم، ومن المناطق الاقتصادية والتجارية والصناعية الرئيسة كمنصات تعاون، في سبيل البناء المشترك لممرات التعاون الاقتصادي الدولي، بما فيها الجسر الجديد للقارة الأوراسيوية، ممر الصين - منغوليا - روسيا، ممر الصين - آسيا الوسطى - غربي آسيا، ممر الصين - شبه جزيرة الهند الصينية، والممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، والممر الاقتصادي بين بنغلادش والصين والهند وميانمار.

أما الممرات البحرية، فالمسار مستوحى من طريق الحرير القديم الذي بدأ في عهد الأدميرال الصيني تشنغ خلال عهد أسرة مينغ، ومن المقرر أن يربط الساحل الشرقي للصين بأوروبا عبر بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي، البداية من الموانئ الساحلية بالصين إلى المحيط الهندي مروراً ببحر الصين الجنوبي، وامتداداً إلى أوروبا، ومن الموانئ الساحلية بالصين إلى جنوب المحيط الهادئ، فهو خط مواصلات بحري بين الشرق

والغرب، محققاً ترابطاً وتوصلاً مع جنوب شرقي آسيا المجاورة للصين، امتداداً إلى المجال البحري الواسع في المحيط الهندي، مُتعلقاً بحوالي عشرات الدول المتجاورة براً وبحراً.

يحتوي طريق الحرير الجديد بالإضافة إلى إحياء طرق التجارة القديمة منطقتين جيواقتصادي وحيوسياسي هامين، الأول يتمثل في إنشاء سوق مشتركة لأوراسيا مع الاقتراب من أوروبا للتوسع التجاري، بينما يهتم الجانب الجيوسياسي بتأسيس الصين كقوة مهيمنة عالمية، في ظل نظام عالمي جديد تسعى الصين إلى أن تساهم في تشكيله بالابتعاد عن المفهوم التقليدي للمعاهدات والتحالفات والاعتماد بدل ذلك على البنية التحتية كأساس، فالصين بهذا تعمل على ربط العالم معاً تماماً كما ربطت الولايات المتحدة الأمريكية العالم معاً من خلال تحالفات بعد الحرب الباردة وبريطانيا من خلال شبكة من المستعمرات قبل الحرب العالمية الثانية، فالصين تُحاول مد أذرعها للعالم وبالتالي السيطرة على الدول التي تشرف على الطريق وإنشاء موطئ قدم لها في هذه الدول، حيث تعتمد سياسة "أنت تربح وأنا أربح"، فالذي يملك الهيمنة الاقتصادية والعلمية سيكون له الهيمنة السياسية بلا شك، وهذه الأخيرة في كثير من الأحيان تعقبها الهيمنة العسكرية، فالانتصار الحقيقي للصين اليوم ليس بالحروب والمعارك العسكرية لأن لا طائل من ورائها بل تعد بمنزلة انتحار، فبإتباعها استراتيجية جني المكاسب الاقتصادية لكبح جماح العدو هو الانتصار الحقيقي لها، من خلال السيطرة على الموانئ البحرية المتموضعة على خط المسالك البحرية التي ستعتمدها في طريق الحرير الجديد، في شقها البحري والاستفادة من التبادل التجاري الدولي والتحكم في المضائق المهمة من خلال تسهيل تحركات القطعات البحرية للدول أو إعاقته خلال أوقات الحرب، فالممرات البحرية تُعتبر عصب التواصل بين بلدان العالم ومن يُسيطر عليها يُسيطر على نقاط الربط ذات الأهمية الجيوسياسية في العالم، فقامت بتقديم حوافز ودعم مادياً للشركات العاملة في قطاعات الموانئ والنقل البحري، وودشت الموانئ على سواحلها والاستثمار في موانئ الدول الأخرى حتى أصبحت تمتلك سبعة من بين أكبر عشرة موانئ في العالم من حيث إجمالي حمولة البضائع، وبذلك أصبحت ٩٥٪ من تجارتها تُدار عبر هذه الممرات البحرية، وبهذه الطريقة رسخت الصين مكانة قوية في الأسواق العالمية وخلقته شبكة تجارية مع جميع دول العالم، في عام ٢٠١٤ م منحت الصين كينيا قرضاً بقيمة ٣.٨ مليار دولار من أجل بناء خط سكك حديدية يربط بين ميناء مومباسا الذي يطل على المحيط الهندي والعاصمة الكينية نيروبي، نفذته أحد عمالقة الشركات المملوكة للصين وهي الشركة الصينية للبناء والاتصالات،

ولكن عندما عجزت كينيا عن سداد ديونها للصين، اضطرت لرهن أكبر وأهم مرفأ لها هو "ميناء مومباسا" للحكومة الصينية بسبب قروضها المتراكمة، حيث بلغ حجم الديون أكثر من ٥.٥ مليار دولار، مما أتاح لها أن يكون لها تأثير أكبر في منطقة جغرافية تمتد فيها قناة موزمبيق، وهي إحدى نقاط المرور البحرية الإستراتيجية في منطقة المحيط الهندي.

ومن الدول الأخرى التي وقعت في فخ الديون الصينية سريلانكا التي اقترضت ملايين الدولارات لتشييد البنية التحتية للبلاد ومقابل ذلك حصلت الصين على مرفأ "هامبانتوتا" الاستراتيجي بعقد مدته ٩٩ عاماً<sup>1</sup>، وهذا الميناء له أهمية استراتيجية ضخمة لأنه يقع ضمن طريق الحرير ومن خلاله أصبح للصين موطئ قدم استراتيجي على طول الممر المائي التجاري والعسكري في جنوب آسيا.

كما ركزت الصين كل جهودها على الاستثمار في ميناء غوادر الباكستاني الواقع بين بحر العرب وخليج عمان ويُعدُّ أقرب ميناء إلى الصين حتى من الموانئ الصينية نفسها<sup>2</sup>، فقد حصلت الصين من باكستان على عقد استثمار لميناء غوادر لمدة أربعين عاماً، بهدف توجيه بضائعها مباشرةً إلى منطقة الخليج العربي والشرق الأوسط عبر هذا الميناء، وبذلك تتخلص الصين من عنق الزجاجة الذي من الممكن أن يخنقها في أي وقت والمسمى خليج ملقا (بين سنغافورة وماليزيا وإندونيسيا)<sup>3</sup>، وبما أن ميناء غوادر الباكستاني ركيزة أساسية في الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني، لأنه يُعتبر جزء رئيس من طريق الحرير الصيني، فالصين تُريد أن تتحكم بأي طريقة في هذا الميناء لكي تستطيع ربط طرق النقل البرية من العاصمة الباكستانية إسلام آباد وصولاً إلى غرب الصين، وبالتالي مد خط أنابيب من النفط الخام و للسيطرة على ما

1 بعد الحرب الأهلية التي استمرت حوالي ٢٦ سنة وانتهت في سريلانكا ٢٠٠٩م، بدأت سريلانكا تقترض مليارات الدولارات من الصين لبناء الطرق والموانئ والمطارات لإنعاش الاقتصاد، وكانت الشركات الحكومية الصينية هي التي تقوم بعملية تشييد البنية التحتية للبلاد، وبعد تراكم الديون أصبحت سريلانكا عاجزة عن تسديد هذه القروض، وفي عام ٢٠١٧م وقعت سريلانكا صفقة مع الصين لاستحواذ شركة الموانئ الصينية القابضة التابعة للحكومة الصينية على ميناء هامبانتوتا الواقع في جنوب سريلانكا لمدة ٩٩ عام، بالإضافة إلى ١٥ ألف فدان بالقرب من المنطقة الصناعية، وامتيازات ضريبية كبيرة للميناء، وخضم ضريبي لمدة ٢٢ سنة للشركات الصينية، وميناء هامبانتوتا له أهمية استراتيجية ضخمة لأنه يقع ضمن طريق الحرير ومن خلاله أصبح للصين موطئ قدم استراتيجي على طول الممر المائي التجاري والعسكري في جنوب آسيا، أو بشكل أدق أصبحت موجودة في الفناء الخلفي للهند وبالتالي استحواذ الصين على الميناء كان بمثابة ضربة موجعة للهند.

2 يقع ميناء غوادر الباكستاني جنوب غربي البلاد، يطل على بحر العرب بالقرب من مضيق هرمز الذي تُعبر منه ثلث تجارة النفط العالمية، كان ميناء غوادر سابقاً تحت سيطرة عثمان منذ عام ١٧٧٩م، لكنه أصبح ملكاً لباكستان مع حلول عام ١٩٥٨م، وظل الميناء مُعطلاً حتى عام ٢٠٠٢م، قبل بدء باكستان بتشغيله مستفيدة من عمق مياهه وصلاحيته لاستقبال السفن الكبيرة، تكمن أهميته بكونه أقرب على الصين من الصين نفسها، فهو أقرب لتجارة إقليم سينجيانغ الصناعي من الموانئ الصينية الشرقية، لذلك سَتَعْبُر التجارة براً على طول جغرافية باكستان حتى تصل إلى غوادر ومن هناك إلى بقية دول الخليج والشرق الأوسط.

3 لأن الصين مطوقة بالأساطيل الأمريكية سواء في بحر الصين الشرقي أو بحر الصين الغربي أو مضيق ملقة (بين سنغافورة وماليزيا وإندونيسيا)، وأيضاً جزر أندامان ونيكوبار الهندية، التي تمتد مثل الهلال من شمال غرب إندونيسيا إلى جنوب ميانمار، ما يضطر سفن الشحن الصينية المرور عبرها بعد تجاوز مضيق ملقة.

يُسمى بسلسلة اللؤلؤ وهي الموانئ البحرية على طول المحيط الهندي والذي ميناؤها ميناء هامبانتوتا في سريلانكا وصولاً إلى مقاطعة هاينان في أقصى جنوب الصين وذلك لتطويق الهند عبر هذا المحيط<sup>1</sup>. وفي جزر المالديف مثلت الاستثمارات الصينية ٨٠٪ من ديونها، كما استثمرت في مرافق ومستودعات لسفن الشحن في ميناء شيتاغونغ وهو أكبر ميناء في بنغلاديش، بالإضافة إلى تحقيق التوسع في ميانمار وتحديدًا في مدينة كياوكبوا الساحلية على خليج البنغال، وتطوير ميناء كبير فيها على ساحل ولاية "راخين" الذي سيمكنها من تقليل اعتمادها على مضيق ملقا لواردات النفط والغاز، وطورت عمليات مراقبة في جزر كوكوس ستسعى من خلاله فرض سيطرتها على السفن التي تمر عبر خليج البنغال باتجاه مضيق ملقا، وبذلك تكون الصين سعت إلى إقامة موقعٍ مهيمن في منطقة المحيط الهندي يضمن وصول الموارد من خلال القوة البحرية التي تمتلكها فيه.

كما قامت الصين بإنشاء لآلئ على طول الخط البحري بينها وبين بلاد العرب مما جعل بكين مطمئنة لرصيف إمداد لا يمكن قطعه، خاصةً بعد أن وضعت على طول طريق الحرير البحري شبكة من محطات التزود بالوقود وإعادة الإمداد من بحر الصين الجنوبي إلى قناة السويس ثم تمددت لتصل إلى موريتانيا على المحيط الأطلسي مروراً بالجزائر والمغرب، إذ إنه من بين ٩٥ ميناء تملكه أو تديره أو تشارك فيه شركات صينية في العالم، كان للمنطقة العربية حصة أكثر من ٢٠ ميناءً حتى عام ٢٠٢٠م، وهي ليست مجرد موانئ طبيعية اعتيادية تُسيرها شركات الصين بل لهذه الموانئ أشكال عدة، فقد قامت بتشيد موانئ عبر القروض كما يحدث في موريتانيا أو عن طريق الشراكة كما يتم الأمر مع الجزائر، فيما تنشر الصين لآلئها في المغرب عبر موانئ المناطق الصناعية، بينما تحتكم في مصر إلى الممرات المائية، أو حتى القواعد العسكرية في جيبوتي إذ تبقى أول قاعدة عسكرية بحرية صينية في بلاد العرب تلك التي شيدتها الصين في جيبوتي عندما بدأت الصين أولاً بشراء حصص في ميناء دوراليه مقابل ١٨٥ مليون دولار مع انفاق شركات حكومية صينية ٤٢٠ مليون دولار على رفع كفاءة تجهيز الميناء، قبل أن توقع بكين مع جيبوتي على معاهدة عسكرية تضمنت بناء قاعدة عسكرية مقابل إيجار سنوي بـ ٢٠ مليون دولار يُجدد كل عشر سنوات، فالصين ترى في جيبوتي المركز التجاري الرئيس في شرق أفريقية ولؤلؤة من استراتيجية

1 الصين تعمل على إقامة مستعمرة اقتصادية صينية في ميناء غوادر فهي تُطور في الميناء وتبني مجمع صناعي وجانبه تبني مدينة اسمها مدينة الميناء الدولي وحي مالي ومطار ومنتج للفولف، وغيرها من المنشآت كل هذا في محيط ميناء غوادر، فالخطر هنا أن الصين تعمل على توطين لسكان صينيين في المنطقة، حيث ذكرت صحيفة (The Economic times) أن الصين ستخصص جزء من مدينة الميناء لمجتمع يضم محترفين صينيين عددهم ٥٠٠ ألف صيني سيعملون في الحي الجديد

الآلئ الصينية وصولاً لبلاد العرب، جراء وقوعها على طريق الحرير وعلى مضيق باب المندب الذي يمر عبره ١٠٪ من صادرات النفط العالمية و ٢٠٪ من السلع التجارية، فهي بذلك تُريد الاستفادة من موقعها الجغرافي الفريد على جانبي مسار شحن تجاري مهم لتُصبح مركز لوجستيات وخدمات ونقل عالمياً في عالم يميل نحو آسيا والمحيط الهندي- الهادئ، وبالمقابل كان أيضاً دافع الصين لقرار الاستثمار بمبالغ ضخمة في جيبوتي هو رغبة منها في نيل حصّة من السوق في أثيوبيا المجاورة لها، لأنها دولة تضم ١١٠ ملايين نسمة وتتحلّى بإمكانات نمو هائلة وبحاجات كبيرة في مجالي البنية التحتية والطاقة وبطبقة اجتماعية استهلاكية موسعة، وبالتالي استثمرت الصين مليارات الدولارات في أثيوبيا مُطلقة فيها طفرة اقتصادية تدل على شراكة موسعة بسرعة مع واحد من أهم الأطراف الفاعلة في أفريقية.

ومع حلول عام ٢٠٢١م قدمت شركة تشاينا هاربور الصينية في السودان عرضاً ٥٤٣ مليون دولار لتوسيع منشآت في ميناء سواكن التاريخي على أن تُسدد الخرطوم المبلغ على مدى ٣٠ عاماً، ولم تتوقف بكين عند هذا بل أسهمت شركاتها في تنفيذ عدد من المشروعات في ميناء بورتسودان على البحر الأحمر مثل تعميق المراتب وزيادة الأرصفة وتحديث معدات المناولة، ومصر لم تعد اليوم استثناءً من طريق لآلئ الصين حيث تستثمر عدة شركات صينية في المنطقة الصناعية لقناة السويس التي تُمثل إحدى النقاط الرئيسية التي يمر عبرها طريق الحرير البحري، أما أكبر الموانئ الصينية على شواطئ أفريقية والبحر الأبيض المتوسط سيكون في الجزائر مع إحياء مشروع ميناء الحمداية بمدينة شرشال استثمارات قد تصل إلى ٦ مليار دولار حيث تم إطلاق هذا المشروع عام ٢٠١٦م بتمويلٍ صينيٍ كاملٍ حينها عبر تقديم قرضٍ للجزائر بقيمة ٣.٣ مليار دولار تدفعه على مدى طويل على أن تتولى شركةٌ صينيةٌ إدارته بعد الإنتهاء من إنجازها، إلا أن شُبهات فساد أحاطت بالمشروع أدت إلى تجميده عام (٢٠١٩م) بعد سقوط نظام الرئيس الراحل عبد العزيز بوتفليقة إثر حراكٍ شعبي قبل أن يُعيد الرئيس الجزائري الحالي عبد المجيد تبون في (٢٠٢٠م) إحياءه مع التخلي عن التمويل الصيني بالكامل والتوجه نحو التمويل المشترك وهو ما لم يُشكل حجرَ عثرةٍ أمام الصين الراغبة بإنجاز هذا الميناء لقدرته على استقبال سفن الشحن الضخمة ما يُشكل فرصةً للصين لشحن السلع والطاقة من وإلى وسط وغرب أفريقية إضافةً لجنوب وغرب أوروبا وما سيُسهل هذه المهمة ربط شمال الجزائر بأقصى جنوبها عبر خطٍ للسكك الحديدية، كما يبدو أن اهتمام الصين ليس أقل باستغلال ميناء طنجة في المغرب كونها نقطة وصل استراتيجية بين أفريقية وأوروبا ما يُمكن الصين من غزو

أسواق القارتين عبر إنشاء مدينة صناعية وتقنية باسم طنجة تك تم التوقيع على تشييدها بين بكين والرباط منذ عام (٢٠١٧م)، ويبقى ميناء الصداقة في نواكشوط أهم لؤلؤة في المنطقة العربية بالنسبة للصين التي شيدته حتى قبل ظهور مصطلح اللآلئ أو حتى الحزام والطريق، وما زال هذا الميناء الأكبر في موريتانيا منذ شيدته بكين في عام (١٩٨١م) قبل أن تتفق الصين وموريتانيا في ٢٠٠٨م على توسعة الميناء ليصبح قادراً على استقبال سفن الشحن الكبيرة مقابل نحو ٣٠٠ مليون دولار.

وكما هي الحال في شمالي أفريقية وشرقيها، كذلك في شرقي المتوسط ولأن الصين تعتمد تنويع الخطوط وعدم الاعتماد على خط رئيس واحد، يمكن للمنافسين الاقتصاديين والجيوبوليتيكيين، أو لعدم الاستقرار سياسياً وأمنياً أن يعرقل طريق الحرير، فإن دمج تركيا ودول شرقي المتوسط في مبادرة "الحزام والطريق" يُعطي الصين منفذاً موازياً إلى البحر المتوسط يمكنها من تخطي قناة السويس كطريق تجاري دولي مع جنوبي أوروبا وشمالي أفريقية، فانطلاقاً من هذه الرؤية استثمرت الصين في ميناء حيفا وأبدت اهتمامها بتوسيع قدرة ميناء اللاذقية وتطوير ميناء طرطوس في سورية وتسليط الصين نظرها على موانئ لبنان وخصوصاً ميناء طرابلس من أجل استخدامه محوراً مركزياً لإعادة الشحن إلى شرق البحر الأبيض المتوسط، بالإضافة إلى أنه منفذ هام لإعادة إعمار سورية.

وعلى الرغم من كل هذه الآفاق يجب عدم رفع سقف التفاؤلية بالمطلق، فهناك العديد من الدول الأوروبية واللوبيات المنتمية إلى المحافظين الجدد ترفض خطة الصين وتحاول عرقلتها من خلال خلق بؤر التوتر في المناطق التي يمر بها طريق الحرير، وفي مقدمتهم الولايات المتحدة الأمريكية، لأن طريق الحرير الصيني الجديد يُعتبر بمثابة تهديد لها، ويزيد من الحرب التجارية القائمة بينهما أساساً، لأن المشروع يسعى إلى انتهاج سياسة استقطاب القوى الدولية وضمها إلى المشروع، وذلك على حساب النفوذ الأمريكي (السياسي والاقتصادي) في كل تلك الأماكن، وعليه فإن الولايات المتحدة تعدّ - إضافة إلى اليابان والهند - من أكبر منتقدي المشروع، فهم يعتبرونه هيمنة صينية ناعمة، وأن السلام الصيني سيحقق طموحات الصين الاقتصادية على حساب اقتصادات الدول التي يشملها المشروع، ولكن حضور الصين - شئنا أم أبينا - سيكون له تأثيرات سياسية استراتيجية على أي قرارات حاسمة قد تأخذها الدول المنخرطة في طريق الحزام والحرير، فالصين لن تسمح بأي قرارات قد تؤثر في استثماراتها، ويزيد من هذا التأثير امتلاكها حق الفيتو في مجلس الأمن.

وفي هذا الصدد تحاول أمريكا قطع الأذرع الصينية من خلال خلق توترات على طريق الحرير، ففي آب ٢٠٢١م انسحبت من أفغانستان التي تُعتبر منطقة استراتيجية في قلب طريق الحرير البري مما سبب ذلك حالة من التوتر والاضطرابات وعدم الاستقرار فيها، يُضاف إلى ذلك رفض قوات الناتو الخروج منها لاعتبارات استراتيجية ولتجنب حصول فراغ القوة الذي يتخوف من أن تشغله الصين أو روسيا بشكل عسكري أو اقتصادي.

واستشراف خلفيات دعم بعض الجماعات الأمريكية لاحتجاجات الإيغور في إقليم شينغيانغ شمال غرب الصين<sup>1</sup>، وهو إقليم يُمثل نقطة استراتيجية في تقاطع ممر الطرق بين روسيا والصين وكازاخستان التي تعد بوابة آسيا الوسطى وأوروبا، ولكن الأمر المثير للقلق إعلان جماعة متشددة من عرقية الإيغور منضوية تحت لواء التنظيم الإرهابي "داعش" الجهاد ضد الصين، وهناك احتمالات أن تنفذ مستقبلاً عمليات إرهابية

1 يُعتبر إقليم شينغيانغ مهم جداً للصين ولا تستطيع أي قوة على وجه الأرض إبعاد الصين عن هذا الإقليم، فكلمة السر التي تُفسر التعامل الدومي للحكومة الصينية مع الإيغور ومع أي أحد ممكن أن يُهدد السيطرة الصينية على هذا الإقليم حتى لو كانت الولايات المتحدة نفسها، كلمة السر هي الأمن الاقتصادي الصيني فالمسألة الاقتصادية هي العامل الحاسم في هذه القضية، فالتعامل الصين مع أي حاجة ممكن أن تقوض اقتصادها يكون عنيف جداً وغير قابل للتفاوض لأن الاقتصاد بالنسبة لها أولوية ومسألة وجود فلذا أردت أن توجع الصينيين وتستنزهم عمل بالاقتصاد هذه النقطة شديدة الحساسية بالنسبة لهم، فإقليم شينغيانغ يُساهم بنسبة كبيرة جداً في تحقيق الأمن الاقتصادي الصيني.

فهذا الإقليم غني جداً بالموارد الطبيعية ومواد الخام التي تعتمد عليها الصين لتغذية نموها الاقتصادي الكبير، مصنع العالم بيلتهم ملايين الأطنان من المواد الخام كل عام ويُعيد ضخها للعالم في صورة منتجات وبضائع صينية، فالصين حولت منطقة شينغيانغ لمركز وطني للطاقة والغاز والفحم وتضخ مليارات الدولارات في هذا الإقليم بهدف تعزيز استخراج النفط وتكريره وإنتاج الفحم وتوليد الطاقة وإنتاج الغاز الطبيعي ونقله، لأن شينغيانغ أو تركستان الشرقية تمتلك حوالي ٢١ مليار طن من احتياطيات النفط، يعني ما يعادل خمس إجمالي الاحتياط الصيني غير الرواسب الكبيرة الموجودة، وأيضاً تمتلك شينغيانغ أكبر احتياطيات الفحم في البلاد تُقدر بـ ٤٠٪ من إجمالي الاحتياطيات الموجودة في الصين كلها، كما تمتلك أكبر احتياطيات من الغاز الطبيعي أيضاً، هذا يعني أننا نتكلم في الثلاثي الذي يدور مصنع العالم (النفط والفحم والغاز الطبيعي)، لأجل ذلك وضعت الحكومة الصينية المنطقة كواحدة من قواعد الطاقة الخمس في الصين في الخطة الاقتصادية الخمسية، بالإضافة إلى أن جميع الموارد المستوردة من النفط والغاز التي تأتي من آسيا الوسطى تمر عبر إقليم شينغيانغ ثم يتم توزيعها لباقي المقطعات الصينية.

أما بالنسبة لصناعة المنسوجات وهي أحد أضخم الصناعات الصينية، فالصين هي ثالث أكبر منتج للقطن في العالم بعد الهند والولايات المتحدة، ففي العام المالي ٢٠١٩/٢٠١٨ كانت الصين تستحوذ على ٢٢٪ من الإنتاج العالمي للقطن لكن السؤال الذي يعرض نفسه من أين تأتي الصين كل هذا القطن؟! حوالي ٨٥٪ من الإنتاج الصيني من القطن مزروع بأيدي الإيغور فهناك ملايين الأطنان من القطن يتم شحنها كل سنة من إقليم شينغيانغ لمناطق أخرى في الصين لكي يتم تصنيع منسوجات وملابس لكي تُصدرها الصين بعد ذلك لدول ثانية كالولايات المتحدة الأمريكية التي ٣٠٪ من وارداتها من الملابس تشتريها من الصين.

للوصول للأسواق فإن مصنع العالم محتاج أن يُصدر البضاعة التي يمتلكها بأقل تكلفة، وغالبية التجارة الخارجية للصين الآن معتمدة على النقل البحري وهذا كان وما زال لوجستياً مُكلف جداً، التكاليف اللوجستية في الصين ضعف مثلتها في الدول المتقدمة وهذا طبعاً يمثل تهديد لقدرة الصادرات الصينية أنها تنافس، هنا يأتي دور إقليم شينغيانغ بموقعه الجغرافي يجعله البوابة الغربية للصين على العالم، فكما قلت الإقليم مُلاصق لحوالي ثمان دول في وسط وشرق آسيا، فالنقل البري من وإلى جمهوريات آسيا الوسطى ومنها أوروبا يوفر فرص تجارية منخفضة التكلفة، و لذلك إقليم شينغيانغ يقع في قلب طريق الحرير وهو بداية الخط من ناحية الصين، وبالتالي الصين تنظر للاستقرار في الإقليم كعامل حاسم في نجاح مبادرة الحزام والطريق حيث أن ستة من ثمان خطوط للسكك الحديدية الصينية الأوروبية تبدأ من إقليم شينغيانغ قبل ما تدخل كزاغستان، ممرات إركشتم وتورجات الذين يربطون بين الصين وجمهورية قرغيزستان يمر من إقليم شينغيانغ ولهم أهمية استراتيجية ضخمة جداً لأنهم أقصر الطرق بين الصين وقرغيزستان وأوزبكستان، كما أن شينغيانغ ستلعب دور حيوي أيضاً في ممر العبور الأوراسي والذي يُؤسس للاتصال عبر بحر قزوين، حيث سيتم ربط موانئ أكتاو في كازاخستان وميناء تركمانباشي في تركمانستان بميناء باكو الدولي للتجارة البحرية في أذربيجان، وبالتالي هذا سيمهد الطريق للشحن لأوروبا، وبالتالي مقاطعة شينغيانغ تُعتبر مفترق طرق أوروبي آسيوي بالنسبة للصين. باختصار مقاطعة شينغيانغ أو تركستان الشرقية الذي يسكنها الإيغور تُعتبر منجم ذهب بالنسبة للصين وبالتالي السيطرة التامة عليها يُعتبر أمر حيوي وحاسم للحزب الشيوعي الحاكم في الصين، والذي يرى أن الإيغور المسلمين المقيمين في شينغيانغ يُعتبر عائق في طريق تحقيق هذه السيطرة، وبالتالي قرر سحقهم بلا رحمة.

في الإقليم بما يشوش على الطريق الاقتصادي، وخصوصاً مع وجود تقارير وشهادات تُفيد أن هذا التنظيم الإرهابي صناعة استخبارية أمريكية<sup>1</sup>.

وفي يناير عام ٢٠٢٢م بدأت مظاهرات واحتجاجات في كازاخستان الدولة التي أعلن فيها الرئيس الصيني الحالي شي جين بينغ عن مبادرة الحزام والطريق، وكانت تلك المظاهرات كبيرة لدرجة أنها لم تنته إلا بعد تدخل جيوش معاهدة الأمن الجماعي بزعامة روسيا، وبعدها بشهر في فبراير / شباط اندلعت الحرب الروسية الأوكرانية وبالتالي نتج عن ذلك أن طريق الحرير البري الواصل لأوروبا أصبح شبه منقطع تماماً لأن أوكرانيا تقع بموقع استراتيجي لتقاطع طريق الحرير البري والبحري.

وفي أبريل ٢٠٢٢م حصل في باكستان تغيير سياسي غير متوقع وذلك عندما قام البرلمان بسحب الثقة عن رئيس الوزراء عمران خان المعروف بعلاقته الوثيقة مع روسيا والصين، والذي اتهم بدوره القوى الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية هي التي سعت للإطاحة به بسبب علاقاته مع روسيا والصين، كما اتهمها بالتدخل في شؤون باكستان الداخلية والتواطئ مع المعارضة لإسقاطه وخصوصاً مع انتخاب شهباز شريف زعيم المعارضة الموالية للغرب والذي كان من أولى قراراته رفض القروض الصينية، ويجب أن لا ننسى أن باكستان محطة رئيسة ومركز عبور استراتيجي لطريق الحرير لأن فيها ميناء غوادر وهو الميناء الذي يتقاطع عنده طريق الحرير البري والبحري ( طريق الحرير البري الآتي من غرب الصين وخصوصاً من مقاطعة شينغ يانغ وقاطع باكستان كلها بالعرض، والطريق البحري الآتي من ميناء هامبانتوتا في سريلانكا)، وفي مارس / آذار شهدت سريلانكا أسوأ أزمة اقتصادية منذ استقلالها، وذلك عقب إعلان الحكومة تعليق تسديد كافة الديون الخارجية والتي وصلت لأكثر من ٤٥ مليار دولار، منها ٨ مليار دولار للصين ( في عام ٢٠١٧م اضطرت سريلانكا تسليم ميناء هامبانتوتا الاستراتيجي للصين لمدة ٩٩ عاماً وذلك بعدما فشلت تسديد ديونها للشركات الصينية)، مما أدخلها نفقاً مظلماً مع تزايد الاحتجاجات الشعبية فافتحموا القصر الرئاسي في مايو / أيار من نفس العام وأبعدوا الرئيس غوتابايا راجاباسكا عن السلطة، وتوجه وليام بيرنز مدير الـ CIA وكالة الاستخبارات الأمريكية قائلاً: "إن السلطة السريلانكية قامت برهانات حمقاء من خلال الاستدانة من الصين والأزمة السياسية والاقتصادية التي تعيشها ستكون

1 فرضت أمريكا عقوبات على مسؤولين صينيين لقيامهم بممارسة القمع والعنف ضد الشعب هناك، فالسؤال الذي يعرض نفسه من متى تهتم أمريكا بأوضاع المسلمين وتخاف على مصالحهم؟! ولكن أهم ما يجب أن نفهمه هنا أن قضية الإيغور تُستثمر سياسياً واقتصادياً للخلافات التي ظهرت مؤخراً بين تلك الدولتين.

بمثابة تحذير ودرس للدول الأخرى التي يُغريها التقارب مع بكين"، وبالمقابل اتهمت صحيفة جلوبال تايمز الصينية بعض الدول الغربية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية التي تستغل أزمة سريلانكا لمصلحتها الخاصة أكثر من اهتمامها بمساعدة البلد فعلاً.

وفي كينيا وصل حجم ديونها لأكثر من ٧٠ مليار دولار وبالتالي حصلت احتجاجات شعبية وغلليان في ذروة حملة الانتخابات الرئاسية مُستغلاً ذلك المرشح للرئاسة وليام روتو عندما تعهد في يونيو ٢٠٢٢م بإلغاء الديون الخارجية وطرد الصينيين الذين يأخذون وظائف الكينيين في بلدهم وقال نصاً: "لا تقلقوا بشأن الجانب الذين يمارسون هذه الأعمال لدينا ما يكفي من الطائرات لترحيلهم"، وبالفعل في أغسطس ٢٠٢٢م فاز وليام روتو في الانتخابات الرئاسية في كينيا وفوزه كان ضربة موجعة للمصالح الصينية ومشروعها الطموح الحزام والطريق.

وعلى الرغم من أن اليابان ليست على طريق الحرير إلا أن الحدث الدراماتيكي باغتيال أهم الشخصيات السياسية فيها وهو رئيس الوزراء الياباني شينزو آبي المعروف بأنه قومي يميني والذي لم يعتذر عن الغزو الياباني للصين ويُريد أن يكون لليابان جيشاً، وبالتالي انزعجت الصين من مواقفه المتشددة وهذا نراه بوضوح في ردود الأفعال الشعبية الصينية بعد حادثة الاغتيال رغم محاولة الحكومة الصينية عدم إظهار ذلك، إلا أن حادثة الاغتيال غير المعتادة في اليابان إلى جانب توقيتها الحساس تطرح ألباغاً كثيرة حول أسباب إغتيال آبي، بالإضافة إلى نتائجها المؤثرة على السياسة اليابانية والإقليمية في منطقة هي بالفعل مُتهدبة منطقة بحر الصين الجنوبي، فالبعض يرى أن أسباب الإغتيال شخصية بحتة وهذا الذي قالته التحقيقات الرسمية للشرطة اليابانية، ولكن أيضاً ممكن أن يكون في مصلحة أحد اللاعبين الكبار في المنطقة، فالصين ستستفيد من الإغتيال من خلال إقصاء أحد أكثر الشخصيات المُتشددة في اليابان (شينزو آبي)، أما الولايات المتحدة الأمريكية ستستفيد أيضاً من ناحية أخرى بأنها تحشد الرأي العام الياباني المتعاطف لأجل أن يدعموا خطأً أكثر تشدداً مع الصين وتُحقق حلم شينزو آبي بتعديل الدستور السلمي لليابان وامتلاك جيش عسكري يواجه الصين والذي يؤكد ذلك سياسة الحكومة الجديدة التي أخذت قرارات تُهدد أمن الصين من وجهة نظر الصينيين منها نشر ١٠٠٠ صاروخ أرض بحر على الجزر اليابانية وزيادة مداها لكي تصل لسواحل الصين ولأن اليابان من أهم المنافسين والأعداء التقليديين للصين وعضو مهم في التحالف الأمني الرباعي حلف كواد والذي يضم اليابان وأستراليا والهند بزعامة أمريكا

وذلك لمحاصرة الصين في منطقة المحيطين الهادي والهندي، مما يدل أن هناك "جبهة اقتصادية" جديدة لمواجهة نفوذ الصين في منطقة آسيا والمحيط الهادئ لتحجيم دور الصين في آسيا والعالم.

كما أن من أحد الأسباب الرئيسية لسخونة منطقة الشرق الأوسط منذ ما يُقارب عشرة أعوام، كونها تقع على طريق الحرير وتُعتبر محطات مهمة ورئيسة فيه لما تُشكله من دور في نقل خطوط النفط والغاز للصين، ففي سورية مثلاً كانت بؤادر الحرب التي أشعلت فتيلها بعض الدوائر الغربية منع إنشاء مشروع أنابيب الغاز والنفط التي تنطلق من إيران ثم العراق وصولاً إلى سورية، كما اشتدت الصراعات بوجود مشروع بديل يقترح خطوط أنابيب تنطلق من الخليج وصولاً إلى تركيا مروراً بالأردن وسورية، لذلك تبقى التخوفات قائمة من اقتراحات طريق الحرير التي تهدف إلى ربط إيران وسورية والعراق والتي هي في قائمة الولايات المتحدة وبعض الدول الغربية "دول مارقة"، ناهيك عن الدور الذي يمكن أن تؤديه إسرائيل في منع تنمية هذه الدول التي هي بالنسبة إليها (ومعها الدول العربية) خصم وجودي.

كل هذا حصل في أهم محطات طريق الحرير الصيني الجديد فالولايات المتحدة الأمريكية تُحاول التحكم بممرات الصين الاستراتيجية، والتي تُعتبر بمثابة رئة للصين التي ستجعل منها قوة لا يُستهان بها إذا ما استقلت بالسيطرة عليها، ولن يكون هناك عائق أمام تطورها، وبذلك تستطيع أن تمد نفوذها أكثر وأكثر، ولكن الولايات المتحدة الأمريكية تحول دون وصولها إلى هذه الممرات، وذلك يكون بمثابة حجر عثرة في طريق تقدمها وتحولها إلى قوة عالمية، فأينما كانت هناك مشاريع للتطور نجد هناك عائقاً أمامها من قبل الولايات المتحدة، أي تُحاول قطع أذرعها سواءً في امتدادها على خط طريق الحرير أو في تطورها التكنولوجي والتجاري.

ولمواجهة هذه الاستراتيجية الطموحة للصين قامت الولايات المتحدة الأمريكية بإقامة مشاريع مضادة تبرز رغبتها في الحفاظ على مكاسبها ونفوذها في منطقة آسيا، منها مشروع محور آسيا ومعاهدة التجارة الحرة والتجارة عبر الهادي والتي تضم كل دول شرق آسيا ما عدا الصين، وآخرها مشروع الممر الاقتصادي الذي يربط جنوب آسيا بأوروبا عبر الخليج العربي والشرق الأوسط الذي تم الإعلان عنه في قمة مجموعة العشرين في نيودلهي في الهند وذلك في أيلول عام ٢٠٢٣م، فمع توقيع اتفاق مشروع الممر الكبير أو العظيم بين الهند وأوروبا عبر الشرق الأوسط قال الرئيس الأمريكي الحالي جو بايدن إن هذا المشروع التاريخي سيغير قواعد اللعبة وربما يغير وجه العالم، فهذه الكلمات على قلتها كثيرة الرسائل فلربما يتبع

هذا الكلام المثل القائل: "الحكي إلك يا كنة اسمعي يا جارة"، فالجيران هنا بالنسبة لواشنطن من تم توقيع الاتفاق معهم وقد تكون الكنة هي الصين ومشروع الحزام والطريق خاصتها الذي لطالما أرق الأمريكيان وهو ما ألححت إليه رئيسة المفوضية الأوروبية (أورسولا فولدر لاين) عندما قالت: إن المشروع أكبر بكثيرٍ من مجرد سكك حديد أو كابلات لأن الاتفاق الذي ولد بين قادة عالميين في نيودلهي خلال قمة العشرين وتحديدًا بين أمريكا والإمارات والسعودية والإتحاد الأوروبي وفرنسا وألمانيا وإيطاليا للربط بين الهند وأوروبا عبر دول العرب ومعها ربما إسرائيل المحتلة، وبالتالي سيتم ربط جزء كبير من العالم ببعضه البعض، هذا الاتفاق سيضم مشاريع للسكك الحديدية وربط الموانئ البحرية إلى جانب خطوط لنقل الكهرباء والهيدروجين وكابلات نقل البيانات ما يعني حقبة جديدة من الاتصال بين أوروبا وآسيا برًا وبحرًا وهو ما كانت تستهدفه الصين أصلاً لزيادة نفوذها من وراء مشروع الحزام والطريق، ورغم ما يظهر من تناحر واشنطن وبكين في جوهر الرغبة الأمريكية في المشروع فإن دول العرب لا يبدو أنها تنظر إلى هذا الربط إلا من منطلق الفوائد والعوائد الاقتصادية والإستراتيجية والجيوسياسية<sup>1</sup>، وإذا ما غصنا في تفاصيل مشروع ربط الهند بأوروبا عبر الشرق الأوسط أكثر فإنه يتألف من ممرين منفصلين هما الممر الشرقي الذي يربط الهند مع الخليج العربي، والممر الشمالي الذي يربط الخليج العربي بأوروبا ويتضمن كلا الممرين مسارات مختلفة تشكل بعد إنشائها شبكةً عابرةً للحدود من السفن إلى السكك الحديدية ما يعني أن الممرات جزء منها سطحي يشمل النقل من خلال سكك الحديد والجزء الآخر يشمل النقل البحري بحيث يؤدي ربط الموانئ البحرية وتوصيل سكك الحديد إلى تعزيز التبادل التجاري وتسهيل مرور البضائع ونقل موارد الطاقة وتيسير عملية نقل الكهرباء المتجددة والهيدروجين النظيف من أجل تعزيز أمن الطاقة ودعم جهود تطوير الطاقة النظيفة إلى جانب الربط والنقل الرقمي للبيانات من خلال كابلات الألياف البصرية، إلا أن أمريكا بالطبع تراه أكثر من كل ما قيل بكثير ولا أدل على هذا من عزمها الإستثمار في إطار المشروع في خط السكك الحديدية الجديد الذي يبدأ من أنغولا ثم الكونغو وصولاً إلى زامبيا والمحيط الهندي، وإن كان المعلن بأن الهدف ممر عبر أفريقية تحسین اتصالات النقل بين منطقة كتانجا في جمهورية الكونغو

1 أعلنت الإمارات أن رئيسها محمد بن زايد شهد الإعلان عن إنشاء الممر الإقتصادي الذي يكمل طرق النقل البرية والبحرية القائمة لتمكين مرور السلع والخدمات، بينما ذهبت السعودية لتأكيد أن ولي عهدا محمد بن سلمان وقع مذكرة تفاهم لعمل ممر اقتصادي بين الهند والشرق الأوسط وأوروبا بهدف تأسيس ممرات عبور خضراء عابرة للقارات وتيسير عملية نقل الكهرباء المتجددة والهيدروجين النظيف عبر كابلات وخطوط أنابيب وسكك حديد مع إيضاح أن الممر الجديد سيضم تطوير بنية تحتية لا تقتصر على خطوط سكك حديدية بل على خطوط الكهرباء والهيدروجين، ومن طريقة تناول أبو ظبي والرياض للمشروع يتبدى هدفهما البراجماتي الاقتصادي البحث.

الديمقراطية وما يُسمى بالحزام النحاسي في زامبيا إلى ميناء لوبيتو في أنغولا، إلا أن دعم الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي أيضاً لهذا المشروع المعرف باسم ممر لوبيتو للربط بين ميناء لوبيتو الأنغولي بمناطق حبيسة برياً هي منطقة كتانجا في الكونغو ومناطق تعدين النحاس في زامبيا إنما يأتي ضمن جهود كل الغرب ومشاريعه المتعددة بكل القارات لمواجهة مبادرة البنية التحتية العالمية الصينية الحزام والطريق من خلال طرح واشنطن ومعها أوروبا شريكاً ومستثمراً بديلاً أمام الدول النامية في مجموعة العشرين وهو بطبيعة الحال ما ينطبق أيضاً على الممر الكبير بين الهند وأوروبا عبر العرب حيث تستهدف واشنطن من ورائه مكاسب سياسية أكبر من مجرد ربط اقتصادي<sup>1</sup>.

والذي يحصل في غزة اليوم هو أبعد بكثير من قضية الشعب الفلسطيني وعلينا أن نتعمق في مشروع إسرائيل الكبرى لا كدولة يهودية أحادية في محيطها المتنوع فحسب، لكن كقوة اقتصادية وتجارية تُسيطر على شرق المتوسط والخليج العربي أيضاً، ولئن أراد الوقوف عند السبب الأساسي خلف الدعم الأمريكي غير المشروط والكامل تحت غطاء حق إسرائيل بالدفاع عن نفسها لبحث عن حقيقة الحرب بين الولايات المتحدة والصين في منطقة صراعٍ مفتوحٍ وغير مُعلنٍ إلى الآن بين مبادرة الحزام والطريق الصينية واتفاقية الممر الأمريكية، فقبل عامين بدأت إسرائيل بالبحث عن قرب بدء العمل لحفر قناة تحمل اسم أول رئيس وزراء إسرائيلي دافيد بن غوريون، هذا المشروع الموجود كفكرة منذ عقود من شأنه أن يربط البحر الأحمر بالبحر المتوسط عبر قناة يتم حفرها انطلاقاً من خليج العقبة وخليج إيلات ولتأمين وصولها إلى المتوسط فإن مرورها ضروري في النقب والأهم بمحاذاة غزة وتحديدًا في شمالها، وهو ما يُفسر تركيز العمليات الإسرائيلية على هذا الجزء من القطاع بالإضافة إلى الدعوات المتواصلة لأهالي الشمال بالنزوح جنوباً وهو ما سيسمح لإسرائيل أيضاً بتهجير ٣٥٠ ألف عربي فلسطيني من المنطقة قسراً وفرض تغيير

1 ولنا أن نتذكر المساعي الأمريكية الحثيثة لتوقيع اتفاق سلام بين السعودية وإسرائيل حيث ترى واشنطن في هذا المشروع لبنة في تقريب التطبيع بين الرياض وتل أبيب وهو ما اتضح في تصريح جون فاينر نائب مستشار الأمن القومي الأمريكي عندما قال: " أن مشروع الممر أكثر من مشروع للبنية التحتية بل هو ضمن استراتيجية شاملة تُركز على خفض التوترات في منطقة كانت تاريخياً مصدرًا صافياً للاضطرابات وانعدام الأمن"، ورغم أن إسرائيل لم تكن طرفاً في التوقيع على اتفاق الممر الكبير بين آسيا وأوروبا إلا أن رئيس وزرائها بنيامين نتنياهو خرج على الفور ليقول أن وجود ممر عالمي بين قارتين يعبر السعودية وفلسطين المحتلة هو ارتباط سيحقق رؤية طويلة الأمد ستغير وجه الشرق الأوسط ووجه فلسطين المحتلة ويقود المنطقة نحو حقبة جديدة من التكامل والتعاون الإقليمي والعالمي الفريد وغير المسبوق.

إلا أن هناك عائق بالخطأ وهي العلاقات الإسرائيلية والسعودية التي لم تتضح بشكل نهائي حتى الآن فما بين كلامٍ عن قرب التوصل إلى صيغة للتفاهم بين الرياض وتل أبيب، وكلامٍ آخر يوحي بشروطٍ تعجيزية بين الطرفين لا يُعلم مستقبل هذه العلاقة فأخر ما رُشح هو شروط سعودية مقدمة لواشنطن لإكمال مسار تطبيع العلاقات العربية مع إسرائيل، ومن هذه الشروط تملك السعودية لبرنامج نووي للأغراض السلمية بإشراف أمريكي، بالإضافة إلى تعهدات أمنية موقعة من الكونغرس الأمريكي تتضمن صفقات أسلحة متطورة للمملكة، في حين تقول الرياض أن حلاً إسرائيليًا فلسطينيًا قد يفي بالغرض للبدء في عملية تطبيع وما بين هذا وذاك ما زالت التحركات الأمريكية لإتمام المشروع الذي وإن غلغته المنافع الاقتصادية إلا أنه مشروع سياسي بحث لمواجهة الصين والحد من نفوذها وسطوتها.

ديمغرافي<sup>1</sup>، والقناة المزمع حفرها تُعتبر منافسة لقناة السويس خصوصاً أن من شأنها أن تُقلص المسافة التي على السفن اجتيازها للعبور من البحر الأحمر إلى المتوسط، كما المدة الزمنية التي تستغرقها الرحلة عبر

1 تذكر حرب العراق والتي شنها الأمريكيون باسم الحرب على الإرهاب وامتلاك صدام أسلحة دمار شامل، تذكر كيف انكشف كذب الأمريكيين لاحقاً وتبين أن حريهم على العراق كانت فقط لأجل النفط بالدرجة الأولى والشيء بالشيء يُذكر والتاريخ يُعيد نفسه والدائرة دارت لكن هذه المرة على غزة وغازها، وبدايةً لا بد من التنويه إلى أن لكل حرب أبعادها السياسية والعسكرية والاقتصادية وحتى الثقافية بما فيها الدينية، وحرب الإسرائيليين على غزة سنجد فيها كل هذه التقاطعات معاً، فسياسياً معلومٌ لإسرائيل ما تُريده من مكاسب على رأسها التهجير ربما وإنهاء وتصفية قضية الفلسطينيين وعسكرياً كذلك بما يتضمنه من الحفاظ على هبة الجيش الذي لا يُقهر وأشياء أخرى، كما لا ينكر أحدنا البعد الديني لحرب الإسرائيليين على الفلسطينيين والعرب، وقُل ما شئت في الأسباب السياسية والعسكرية والثقافية وهي كثيرة ومتعددة ولكن أنا هنا سأركز على الجانب الاقتصادي الذي يراه البعض جوهر الحرب وأحد أسبابها وما فيه الكثير، وسأبدأ بتقرير نشره موقع مونتي كارلو الفرنسي عن كنوز بمليارات الدولارات تقع في غزة وبحرها وباطن أرضها وهذه الكنوز من الطبيعي أن تجعل غزة صيداً ثميناً بالنسبة لإسرائيل، وهنا قد يسأل البعض هل الدولة العبرية بحاجة إلى حرب كهذه للاستيلاء على خيرات الفلسطينيين، الإجابة ستكون بفقرة من القانون الدولي التي تُورق إسرائيل حيث وفقاً للقوانين والاتفاقية الدولية يحق للفلسطينيين استغلال مواردهم الطبيعية وذلك بعد أن صوتت الجمعية العامة للأمم المتحدة عدة مرات لصالح مشروع قرار بعنوان "السيادة على الموارد الطبيعية" والذي ينص على السيادة الدائمة للشعب الفلسطيني في الأرض الفلسطينية وحقه في المطالبة بالتعويض نتيجة لأي خسارة أو استغلال أو استنزاف موارده الطبيعية وهذا كلام واضح يمنع إسرائيل من التصرف بخيرات الفلسطينيين وفي حال أقدموا على ذلك سيُعتبر الأمر بمثابة السرقة ولن يكونوا قادرين على تصريف هذه السرقة في السوق العالمي حيث الفلسطينيون قادرون على المطالبة بتعويضات في حال تم هذا وهذا من ناحية، ومن ناحية أخرى جُل هذه الثروات والكنوز هي تتبع قطاع غزة وهو وإن كان محاصراً إلا أنه يُعتبر مُحرراً من الداخل ومن يحكمه حركة تُعلن الحرب على إسرائيل ما يعني أن لا طريقة للعمل من دون موافقتها كما لا توجد طريقة للفلسطينيين للعمل دون موافقة إسرائيل، إذاً الطرفان بحاجة لاتفاقي ومفاوضات، والطرفان هنا تل أبيب وحماس وفعلاً تفاوض الطرفان كما أُشيع عبر وسطاء مرجحٌ أنهما قطر وتركيا لمحاولة الإستفادة من كنوز غزة (غازها)، وهذا الاتفاق كان على وشك أن يتم لولا أسباب كل طرفٍ إتهم الطرف الآخر بعرقلتها، ولكن ما كان يجري سرياً فمن المستحيل معرفة ما تم فيه من تفاصيل، لكن ما يهم هنا هو التقرير لقناة (فرنسا 24) الذي بثته في حزيران عام 2023م، أي قبل أربع شهور من الحرب الأخيرة على غزة، فبحسب التقرير فإن إسرائيل وعلى رأسها نتنياهو وحكومته اليمينية أعطوا موافقتهم على تطوير أكبر حقول غزة، وما هو أكثر أهمية هو تقرير آخر نشرته وكالة الأناضول التركية عن موقف حماس من ذات الاتفاق وهو تقريرٌ نُشر بذات الفترة، ويتحدث عن كون موافقة إسرائيل كانت مشروطة بأن تنال الحصص الأكبر والباقي سيذهب للسلطة لكن حماس لم تقبل بهذا الاتفاق على ما يبدو لكون إسرائيل كانت تنوي السرقة بالقوة، وبحسب الأناضول وضعت الحركة الخيار العسكري على الطاولة وهددت به، حتى أن الوكالة التركية قالت أن إسماعيل هنية زار مصر وإيران وتواصل مع روسيا وتركيا لسبب ذي صلة، فماذا يعني هذا الكلام!!! معناه أن الأمر كان يستحق خاصة بعد تبعات الحرب الروسية الأوكرانية وما فرضته هذه الحرب من أزمة عالمية في قطاع الطاقة، إذاً الكل كان يُريد هذا الصيد الثمين لكن ما جرى أن إسرائيل كانت تُغرد باتجاه وحماس باتجاه آخر، الأولى كانت تُريد الكنز لها والثانية دافعت عن حقها بامتلاكه لكن بالتنسيق مع المُتعتشين للغاز وتحديد تركيا وحتى روسيا، فمن مصلحة روسيا أن يظل الغاز حبيس باطن الأرض كي يبقى العالم يُعاني أزمة لأن إسرائيل لو استحوذت عليه كانت ستُصدره إلى أوروبا التي تضغط عليها موسكو بهذه الورقة، وكذلك الأمر لتركيا وحتى من خلفهم قطر التي لا تُريد مُنافساً، وكذلك إيران التي تُريد لأزمة العالم أن تستمر عليهم يسمحون لها ببيع ما تملك ومحفوظ بفعل العقوبات، وبالمخلص هي معركة أخرى تجري حول الغاز، ولأجله هناك سؤال آخر وهو هل ما تملكه غزة من غازٍ يستحق كل هذا العناء ويستحق أصلاً أن تخسر إسرائيل مليارات الدولارات من اقتصادها على حرب لأجل حقول من الغاز؟ فحسب المعلوم والمنشور، المركز الفلسطيني للإعلام ذكر في تقرير نُشر في شهر تموز 2023م، أنه يوجد على سواحل قطاع غزة أكثر من حقلٍ من بينها (حقل غزة مارين) وهو أول الحقول المُكتشفة للغاز الطبيعي على سواحل غزة حيث تم اكتشافه عام 1999م باحتياطي 32 مليار متر مكعب ولم يتم استخراج الغاز منه حتى اليوم، و (حقل ماري بي) الذي يقع على الحدود البحرية الشمالية لقطاع غزة والذي تم اكتشافه عام 2000م وبدأت إسرائيل بالإستحواذ

إنشاء خطين عاملين على قناة بن غوريون واحدٌ من البحر الأحمر إلى المتوسط وآخر بالاتجاه المعاكس، فيما الرحلة عبر قناة السويس تستغرق إسبوعين وتُبحر فيها السفن من اتجاهٍ إلى آخر وفي الاتجاه المعاكس في اليوم التالي، ما يعني عملياً أن قناة بن غوريون هي مشروعٌ اقتصادي منافس بالكامل لقناة السويس يبدأ بتقاسم عائدات النقل البحري عبر قناة السويس مع مصر والتي تُقارب سنوياً اليوم ٩.٥ مليار دولار تمهيداً للاستحواذ على مكانة مصر الإقليمية والدولية حيث من المتوقع أن تبلغ أرباح إسرائيل السنوية ٦ مليار دولار على الأقل بينما مولت المشروع عبر قرضٍ أمريكي بقيمة ١٦ مليار دولار وبفائدة ١٪ على ثلاثين عاماً، هذا بالإضافة إلى هدفٍ إسرائيلي لربط دول الخليج بقناة بن غوريون عبر مشروع الميناء البحري والذي يُرجح أن تُشكل عائداته السنوية ٤ مليار دولار، جزيرتا تيران وصنافير هما المدخل الوحيد إلى خليجي العقبة وإيلات وبالتالي إلى قناة بن غوريون، ففي عام ٢٠١٧ م صادق الرئيس المصري على اتفاقية نقل السيادة على هاتين الجزيرتين إلى السعودية، ومن هنا يمكن فهم أهمية اتفاق التطبيع الذي كان يجري التحضير له بين إسرائيل والمملكة والذي تم تعليقه في أعقاب طوفان الأقصى، ومن هنا أيضاً يمكن ربط مشروع القناة بالمشروع الأوسع أي اتفاقية الممر التي عُرفت بالممر الهندي (الأمريكي) التي وقعها ولي العهد السعودي مع الرئيس الأمريكي على هامش قمة العشرين، منطقياً تُشكل قناة بن غوريون عنصراً أساسياً في الشق الاقتصادي من اتفاقيات أبراهام التي تهدف إلى تطوير مبادرة الصين ومشروعها المشترك مع روسيا وإيران وسوريا " الحزام والطريق " والمعروف أيضاً بطريق الحرير من خلال اتفاقية الممر من الهند إلى أوروبا مروراً بإسرائيل المحتلة، ما يجعل هذا المشروع على خريطة الحرب بين واشنطن وبكين وما يُعطي البُعد العالمي لعملية طوفان الأقصى، كما أن من شأن مشروع قناة بن غوريون أن يُعزز إسرائيل أيضاً على المستويين الأمني والعسكري حيث سيؤدي عملياً إلى ربط موانئها على المتوسط بموانئها في إيلات عبر البر الإسرائيلي وهو ما يُسقط حاجتها لقناة السويس للوصول إلى موانئ إيلات وبالتالي يجعلها قادرةً على التحكم بها وحمايتها، كما أن النجاح بشق القناة وتشغيلها يجعل إسرائيل قادرةً على دخول الصراع على النفوذ في البحر الأحمر باتجاه إيران من بابهِ العريض حيث ستكون قادرةً على ربط كل قدراتها البحرية وسفنها وغواصاتها، كل ذلك بينما الطرف الثالث المعني أي الأردن مكبلٌ باتفاقياتٍ عقدها وأخطرها قانون صندوق الاستثمار الذي يسمح لإسرائيل بالاستثمار وحتى الإستملاك المباشر في الأردن.

ومنذ أيام ليست ببعيدة وتحديدًا في ٢٩ تموز ٢٠٢٤م، قامت جورجيا ميلوني رئيسة الوزراء الإيطالية بزيارة رسمية إلى بكين وذلك لإعادة ضبط العلاقات الاقتصادية بين البلدين، على الرغم من انسحابها من مبادرة الحزام والطريق وانتقادها العلني لقرار رئيس الوزراء الإيطالي آنذاك جوزيبي كونتي بالتوقيع على المبادرة، ولكنها اليوم وبعد عام من انسحابها من هذه المبادرة تعود وتُغير توجهاتها الجيوسياسية والاقتصادية، فمن وجهة نظري كباحثة فهي تُحاول أن توازن بين كُرتين، الأولى أن تستعيد روابطها مع الصين ربما لأنها وجدت أن مشروع الممر الاقتصادي الكبير ليس لديه مستقبل واضح بسبب وضع الشرق الأوسط الملتهب من جهة، بالإضافة إلى قرب موعد الانتخابات الأمريكية التي يمكن أن تقلب كل الموازين السياسية والاقتصادية من جهة أخرى، والثانية أن هناك روسيا والهند والوقود الأحفوري الروسي والخلفية الجيوسياسية، فهي تسعى لتُصبح مركزاً رئيساً لإيصال إمدادات الغاز من أفريقية<sup>1</sup> (الجزائر بشكل أساسي وبعض الدول الأفريقية) لشمال أوروبا في المستقبل، وبالتالي تحل محل روسيا التي كانت تمد أوروبا بقرابة نصف احتياجاتها من الغاز، وفي الوقت نفسه تسحب البساط من تحت قدم النفوذ الفرنسي في شمال ووسط وغرب أفريقية، ولكن لم يكن بمقدورها القيام بذلك من غير رجوعها إلى الصين، وذلك لأن الجزائر باعتبارها شريكاً استراتيجياً في المبادرة وصديقاً تقليدياً للصين، حيث أن الصين تُراهن عليها كثيراً في تنفيذ أهداف المبادرة وذلك بحكم موقعها الجيواستراتيجي الهام ومقوماتها الاقتصادية التي

1 في عام 2022م، وقبل الغزو الروسي لأوكرانيا كانت روسيا تزود دول الاتحاد الأوروبي بـ 40% من احتياجاتها من الغاز الطبيعي، وكانت إيطاليا ثاني أكبر مستورد للغاز الروسي بعد ألمانيا، وهي عمومًا واحدة من أكبر مستوردي ومستخدمي الغاز الطبيعي في أوروبا كلها، تستورد 90% من إمداداتها من الغاز الطبيعي و40% منهم تقريباً أو حوالي 29 مليار متر مكعب كان يأتي من روسيا، وفي عام 2021م وصل الاستهلاك المحلي الإيطالي من الغاز لـ 75 مليار متر مكعب والغاز الطبيعي مسؤول بشكل كامل عن توليد نصف كهرباء الدولة، فهو مصدر الطاقة الرئيس للصناعات الإيطالية والتدفئة في البيوت، ولكن بعدما شن بوتين الحرب على أوكرانيا المستمرة إلى الآن، إيطاليا وغيرها من دول الاتحاد الأوروبي وجدوا أنفسهم مهددين بقطع إمدادات الغاز الروسي عنهم، وبالفعل بدأت إمدادات الغاز الروسي تقل بالتدريج مع احتدام الحرب وفرض الاتحاد الأوروبي جميع أشكال وألوان العقوبات على موسكو، ولأجل ذلك كانت الخطوة المنطقية هي بحث الأوروبيين عن بدائل للغاز الروسي، فكان جنب إيطاليا بعد مرور أشهر قليلة من الحرب الروسية الأوكرانية كان أمامها هدفين رئيسيين هدف قصير الأجل وهو تأمين إمداداتها من الغاز الطبيعي بعد التخلص التدريجي من الغاز الروسي، وهدف متوسط الأجل وهو التخطيط لإعادة تصدير فائض الغاز التي تستورده من أفريقية لأوروبا، وبالتالي تكون مركز للغاز في قارة أوروبا وبفضل جهود ضخمة بذلتها شركة إيني عملاق الطاقة الإيطالي ورئيس الوزراء السابق (Mario Draghi)، نجحت إيطاليا بشكل كبير في تحقيق هدفها قصير الأجل وهو تأمين إمدادات البلد من الغاز الطبيعي واستغنائها عن الغاز الروسي، ولكن السؤال هنا من الذي استطاع تأمين احتياجات الإيطاليين من الغاز الطبيعي؟؟؟

الجزائر هي من استطاعت تأمين احتياجاتهم حيث كانت ثاني أكبر مورد غاز للإيطاليين بعد روسيا تورد 29% من إجمالي تدفقات الغاز الداخلة إلى إيطاليا يعني تقريباً 21.2 مليار متر مكعب، ولكن الإيطاليين كانوا بحاجة 9 مليار متر مكعب إضافي من الغاز الجزائري، لأجل ذلك (ماريو دراجي) قاد وفدًا رفيع المستوى بعد الغزو الروسي بشهر ونصف لتأمين هذا الاتفاق وإقناع الجزائريين به، وأيضًا حتى يكون لشركة (Eni) موطنًا قدم في الجزائر، وبدءًا من أواخر شهر سبتمبر 2022م، انخفضت إمدادات روسيا من الغاز إلى أكثر من 40% إلى أن وصلت لـ 10% فقط من الواردات الإيطالية، هذا يعني أن إيطاليا نجحت في أن تستغني عن معظم الغاز الروسي وعوضت ذلك من زيادة إمدادات الغاز من الجزائر بشكل أساسي ونسبة أقل من مصر وليبيا، وبعد استلام جورجيا ميلوني السلطة كانت من أولى اهتماماتها قومية بلدها فقط، حيث كان أول هدف لها هو وضع إيطاليا في مكان استراتيجي رئيسة على خريطة الغاز الطبيعي العالمية وتخطط كي يُصبح بلدها مركز الغاز الرئيس الأوروبي القادم، ورأس الحربة في تحقيق هدفها هذا هي الجزائر، فالجزائر هي أكبر مصدر للغاز في أفريقية تنتج 100 مليار متر مكعب من الغاز الطبيعي كل عام، تستهلك نصف إنتاجها محليًا والباقي تُصدرة، وتمتلك واحد من أكبر احتياطات النفط والغاز في أفريقية ولكنها ثروة غير مستغلة إلى حد كبير بسبب مزيج من سوء الإدارة ونقص الاستثمارات، وبالتالي الإمكانيات التي تمتلكها الجزائر تجعلها حجر الزاوية الرئيس في طموح جورجيا ميلوني.

تُشكل محوراً مهماً في اهتمامات السياسة الخارجية الصينية ضمن محيطها المغاربي وذلك بالنظر إلى حيازتها على واحدة من أكبر احتياطات الغاز في العالم، فالاستثمارات الصينية في الجزائر تتركز بشكل كبير على الاستثمار في قطاع المحروقات (النفط والغاز) والهيكل القاعدية، إضافة إلى وزنها الدبلوماسي في القارة الأفريقية، فهي بوابة الصين إلى هذه القارة.

واخيراً نجد أن أمريكا تسعى لتطويق الصين فكما هو الحال في مشروع الشرق الأوسط هذا، تعمل واشنطن أيضاً بجدٍ ليل نهار لتطويق الصين من الجهة الأخرى حيث اليابان وكوريا الجنوبية والفلبين حتى أنها كادت تضع الفلبين في مواجهة عسكرية مع الصينيين، كما دعمت أمريكا نهضةً عسكريةً شاملةً في هذه الدول الثلاث (اليابان وكوريا الجنوبية والفلبين) تحسباً لأي حرب قد تندلع عقب ضم الصين لجزيرة تايوان كما تُخطط بكين، بل إن الولايات المتحدة ذهبت إلى أستراليا وأقنعتها هي الأخرى بالبدء بعملية تسليحٍ لمجابهة الصينيين وهي تسعى لكسب دول أخرى في صراعها هذا، فلأجل ذلك اقترحت على العرب هذا المشروع (الممر الاقتصادي الكبير) خاصةً أن دول العرب كانت مؤخراً قد أبدت انفتاحاً على الصينيين أقلق البيت الأبيض كثيراً حتى بدأ الصراع على الولاء والتحالف، وحتى الآن العرب يقودون توازنات ما بين العلاقة مع الطرفين تضمن الاستفادة من هذا وذاك ولكن ربما واشنطن تريد زج العالم كله بحربٍ مع الصينيين وهذا السعي لن تظهر نتائجه الآن، فما هو ثابت حتى الآن حروبٌ بالخلفية ومشروعٌ مقابل مشروع تماماً كما هو الحال بحرب الطرق هذه التي انضم إليها طرفٌ ثالث ورابع وهم الروس والأتراك، فأمریکا سعت لتطويق روسيا وحصارها وخنقها وعزلها عن العالم، لكن روسيا أخرجت فأساً وشقت طريقاً عبر هذا الجدار الذي بنته واشنطن، وهي الآن في طريقها صوب المياه الدافئة، وفي طريقها لتبني جدارها الخاص بها لقطع الطريق على واشنطن وفصل الشرق عن الغرب، مشروعٌ يمكن تسميته

"بطريق الحرير الروسي" أو "بجدار برلين الآسيوي"<sup>1</sup>، كما روسيا هناك طريقاً جديداً يعبر حدود تركيا والعراق ليفتح معبراً عالمياً لمرور البضائع من آسيا إلى أوروبا، مشروعٌ وصفه أردوغان "بطريق الحرير الجديد" أو "طريق الحرير الإسلامي"، وقالت الصحافة العالمية أنه سينافس قناة السويس، ألف كيلو متر من المسافة قد تُغير اقتصاد الدولتين وتفتح خطوطاً جديدة، سيُشكل هذا الطريق رابطاً جديداً بين الشرق الآسيوي والغرب الأوروبي، لكن تلك الآمال لا تزال محكومةً بالتوترات أنقرة وبغداد، بين وفاق الاقتصاد وخلاف السياسة، بين رضا الأمن وغضب التدخلات، فهل أصلح اللقاء الأخير كل القضايا، بين العراق

1 في منتصف شهر مايو ٢٠٢٣م وفي العاصمة الإيرانية طهران، أمين المجلس الأعلى للأمن القومي الإيراني على شمخاني التقى مع مستشار الأمن القومي الهندي أجيت دوفال وناقش الطرفان أمراً بات ملأاً ومهماً سبق لشمخاني مناقشته مع إيجور لويتين المساعد الخاص للرئيس الروسي، وهو ذات الأمر الذي ناقشه بوتين مع نظيره الإيراني إبراهيم رئيس في اتصال هاتفى، فيوتين يُريد الإسراع في التنفيذ وكلف الإيرانيين بالتنسيق مع الهند وعن هذا الموضوع الذي بات ملأاً على مائدة الرئيس الروسي، فهو مرمٌ جديد أو طريق جديد وطويل يُعرف باسم "ممر الشمال- الجنوب"، وهذا الممر عبارة عن بناء شبكة طرق برية وسكك حديدية وخطوط ملاحية بحرية تصل الشمال بالجنوب، بمعنى أنها تنطلق من العاصمة الروسية الشمالية أي سان بطرسبورغ المطل على خليج فنلندا في بحر البلطيق وتقطع الأراضي الروسية مروراً بإيران ثم تتجه لمدينة بومباي الهندية ومنها إلى المياه الدافئة في جنوب القارة الآسيوية حيث المحيط الهندي، وذلك عبر ثلاث مسارات:

المسار الأول عبر بحر قزوين حيث المسار براص من سان بطرسبورغ شمال غرب روسيا إلى منطقة أستراخان الروسية على بحر قزوين ثم يتم الشحن بحرًا بواسطة السفن إلى ميناء بندر أنزالي الإيراني على ساحل بحر قزوين ثم النقل برًا إلى ميناء تشابهار الإيراني المطل على المحيط الهندي ثم الشحن بحرًا نحو مدينة بومباي في الهند.

أما المسار الثاني فيسمى المسار الشرقي وهو مسار بري ينطلق من روسيا إلى إيران مروراً بكل من كازاخستان وتركمنستان وأوزبكستان. وعن المسار الثالث فهو يُسمى المسار الغربي وهو أيضاً مسار بري ينطلق من روسيا إلى إيران لكن عبر أذربيجان ويتطلب إكمال بناء خط سكة حديد راشد أسترا داخل إيران بطول ١٦٠ كم لربط ميناء بندر أنزالي الإيراني مع شبكة السكك الحديدية الروسية عبر أذربيجان،

إذاً شبكة هائلة من الطرق البرية والبحرية بالإضافة إلى لسكك الحديد، وهذا مشروع تم رسمه سابقاً على الورق من قبل الروس وتحديداً في العام ٢٠٠٠م لكن حتى ذلك الوقت كانت علاقات روسيا بالغرب جديدة والطرق بينهما مفتوحة ولم تكن روسيا قد أعلنت بعد عن المواجهة حيث كانت حقبة التسعينات في روسيا عبارة عن ترتيب للبيت الداخلي وللمة ركام انهيار الاتحاد السوفيتي وكان على رأس الحكم رئيس يوصف بالضعيف لدى كثيرين وهو يلتسن، لكن مع قدوم بوتين الساعي لإعادة مجد الروس، بدأ التفكير في موسكو بإعادة رسم خارطة العالم وخلال ما يقارب من ربع قرن من وجود بوتين في السلطة على رأس روسيا جرى فعلاً إعادة رسم خارطة الكوكب وإن كلف ذلك روسيا الكثير، والكثير هذا يعني كثيراً من الحروب في جورجيا وسورية وأوكرانيا، والآن عادت لمشروع روسيا القديم أهميته حيث سيكون بمثابة الخط الفاصل بين الشرق والغرب، فما على الشرق تزييد موسكو القول أنها مناطق لها ولن معها بمعسكرها أي الصين، وأما غرب هذا الطريق فهي مناطق تسعى روسيا أيضاً لترويضها، وبالأسماء خريطة وقسمناها بمر الشمال الجنوب الروسي هذا سنجد الشرق وهي (إيران، تركمنستان، أوزبكستان، كازاخستان، طاجكستان، قيرغيزستان، أفغانستان، باكستان، ومعهم الهند)، ثم يأتي سور الصين العظيم، وهذه المناطق للروس فيها نفوذ متفاوت بين قوي وكبير إلى تأثير متوسط، ما يعني أنها مناطق نفوذ حيوي لموسكو ستوفر لها الامتداد والمنتفخ هروباً من الحصار الغربي وإغلاق الأبواب الذي جرى عقب حرب أوكرانيا والعقوبات الغربية، كما ستوفر أسواقاً جديدة لموسكو تشتري منها وتبيع، ومساحات شاسعة للاستثمار، كما والأهم أنها ستوفر ممرات نحو المياه الدافئة هاجس الروس عبر التاريخ، والأكثر من ذلك فهي طريقٌ نحو الخليج هذا في روسيا القادم، وأيضاً بوابة لأفريقية ساحة الصراع الجديدة مع أمريكا، أما عن غرب هذه الطريق فهي تركيا وأوروبا الشرقية وهنا لا يمكن القول أن روسيا ستُهلها بل هي مهتمةٌ بها فالعلاقات الروسية التركية في تصاعد، وكذلك للروس حلفاءٌ ونفوذٌ في شرق القارة الأوروبية ما يعني أن موسكو قادرة على تأمين طريقها هذا بل وحصنته بجدار متين، ستكون قادرةً من خلاله على منع تمدد الأمريكيين نحوهم، ولأن الآمال كبيرة على هذا المشروع فالتحديات أيضاً كبيرة، أي أن الهدف الروسي هذا طريقة ليست معبدة بالورود سيمر جزء كبيرٌ من هذا المشروع عبر إيران، وإيران واحدةٌ من أفقر الدول من حيث البنى التحتية والقدرات العالية على تأمين مستلزمات العبور، كما ان صراعاتٍ تدب بين دول شريكة في هذا المشروع قد تُعطل إتمامه وتحديداً الصراع الإيراني الأذري حيث تُعتبر إيران حليفةً لأرمينيا الدولة التي تخوض حرباً ضد أذربيجان، بإضافة إلى تحدٍ آخر وهو ضمان بقاء الهند في محور روسيا، فالهند كما هي بلدٌ كبير المساحة والسكان هي أيضاً كعكة كبيرة يسعى العالم كله لقضم جزء منها، فأمريكا لها نفوذٌ فيها وقد تسعى لعرقلة مشروع الروس لكن مع التحركات الأخيرة يبدو أن موسكو قد عزمَت أمرها وطهران كذلك فالآمال غير تلك التي نكرتها كبيرة وتستحق، فايران هي الأخرى ترحح تحت عقوبات الغربيين وتبحث عن مُنفس لها، كذلك قد يُصبح هذا الطريق بديلاً عن مرور السفن بقناة السويس للوصول إلى جنوب آسيا لذا من المتوقع أن يُصبح هذا المشروع واقعاً للعديد الإعتبارات الاقتصادية والسياسية وقد يتحول فعلاً إلى جدار برلين الجديد الذي يفصل شرق العالم عن غربه.

وتركيا أين تتجه بوصولة الجيران<sup>1</sup>، فما علينا إلا الانتظار ومعرفة من سينجح بأن يكون قاطع الطرق الأجر.

1 في زيارة وصفت بالمهمة والبارزة ووسط استقبال رسمي وُصف بالحافل وصل رئيس الوزراء العراقي محمد شياع السوداني في أواخر مارس آذار ٢٠٢٣م، إلى العاصمة التركية أنقرة في زيارة رسمية التقى فيها الرئيس التركي رجب طيب أردوغان وذلك لبحث عدد من القضايا المشتركة والإقليمية بعد لقاء استمر لساعات، أعلن الرئيس التركي أردوغان بدأ العمل على المشروع طريق التنمية الممتد من البصرة في العراق إلى تركيا والذي وصفه بأنه طريق حريز جديد مؤكداً على عزم البلدين على العمل معاً لإنجاز هذا المشروع الهادف لبناء ممر نقل بري وسكة حديد يمتد من البصرة إلى الحدود التركية، موضحاً أن اتخاذ تلك الخطوة الجادة تُظهر الإرادة للعمل معاً لتحقيق هذا الهدف، مشدداً على أن طريق التنمية لا يُعتبر مشروعاً استراتيجياً مهماً لتركيا والعراق فحسب بل للمنطقة بأسرها، زيارة وصفت بالثمرة لرئيس الوزراء العراقي لكن المشروع الذي أطلقه أردوغان يُعتبر الأبرز، حيث يبلغ طول الطريق نحو ١٠٠٠ كم، ويبدأ من موانئ البصرة أقصى جنوبي العراق المطل على مياه الخليج العربي وصولاً إلى المثلث العراقي التركي السوري من جهة منطقة فيش خابور، ويبلغ الوقت المتوقع لقطعه في حال إتمامه بين ١٢ و ١٦ ساعة للسيارات وأقل من ذلك للقطار، فهذا المشروع سيحول العراق إلى محطة نقل كبرى للدول الأوروبية بعد تركيا، فمن المقرر أن الشحنات التي تصل بحراً عبر ميناء الفاو ستعبر إلى تركيا وأوروبا من خلال القناة الجافة، كما أنها ستنتقل السلع التركية والأوروبية إلى العراق ومنه إلى دول الخليج وإيران وسوريا والأردن، في حال إتمام المشروع بالكامل وبكل الإمكانيات فغنه سيكون متحدياً حقيقياً لقناة السويس حيث سينخفض زمن الرحلة البحرية للسفن المحملة بالبضائع من ميناء شنغهاي الصيني إلى ميناء روتردام التي تستغرق نحو ٣٣ يوماً بحراً إلى ١٥ يوماً فقط، وذلك عندما تُنقل البضائع من شنغهاي إلى ميناء جوادر الباكستاني ثم إلى ميناء الفاو العراقي ومنه عبر القناة الجافة إلى تركيا ثم إلى أوروبا، فهذا المشروع ككل ممكن أن يُعيد العلاقات التركية العراقية للواجهة من جديد بعد سنوات من التوتر والقلق لدى الطرفين خصوصاً في ملف الاكراد على الحدود، فتاريخياً ترتبط العراق وتركيا بعلاقات تاريخية وثقافية قوية إذ يتشاركان حدوداً مشتركة تمتد لأكثر من ٣٠٠ كم، وتمتد هذه العلاقات لتشمل العديد من المجالات بما في ذلك الاقتصاد والثقافة والأمن، تُعتبر تركيا واحدة من أهم شركاء العراق التجاري حيث تمتلك العديد من الشركات التركية استثمارات في العراق وذلك في مختلف القطاعات مثل البناء والمقاولات والنظ والغاز، وتُعتبر تركيا الدولة الأكثر تصديراً للسلع إلى العراق حيث تصدر الكثير من المنتجات سنوياً.