

تقرير

خليل حرب
khalilharb66@gmail.comليبرالية صينية تعيد صياغة العالم
أين لبنان من طريق الحرير الجديد؟

تجري بهدوء منذ العام 2013 عملية كبرى لحياء طريق الحرير المتشكل قبل نحو 200 سنة قبل الميلاد، لكن حاليا وفق قدرات الصين في القرن 21، ما قد يساهم في تغيير شكل العالم الذي نعرف، ربما من خلال مصالح اقتصادية - وقد تكون سياسية - أكثر اعتدالا وعقلانية. فإين لبنان من كل ذلك؟



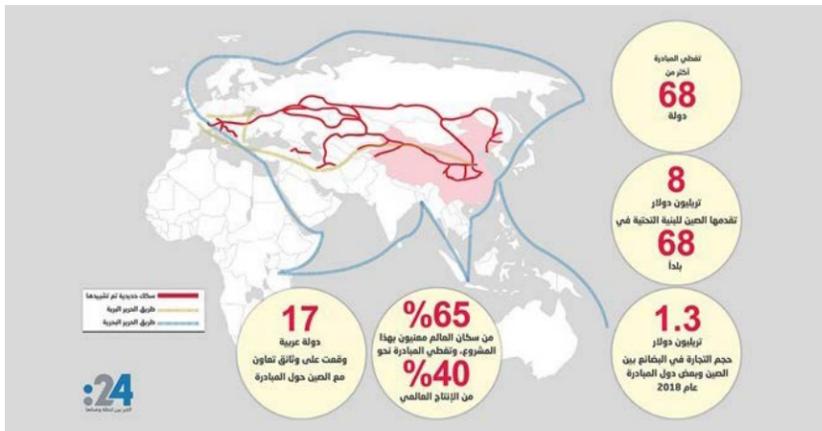
مدير موقع الصين بعبون عربية محمود ريا.

ريتشهوفن، وذلك نظرا الى ان القوافل التجارية كانت تحمل معها الحرير الصيني. بما ان هذه الخطوط التجارية تمر عبر مناطق حساسة، اقامت الصين قاعدة عسكرية في جيبوتي، وفي بحر الصين ايضا اقامت العديد من المواقع العسكرية لحماية الحركة التجارية العملاقة، وضمان ايصال بضائعها الى العالم والحصول في المقابل على الموارد لصناعاتها. فهل يعني ازدهار طريق الحرير الجديد، نمو النفوذ الصيني في العالم؟ يقول مدير موقع "الصين بعبون عربية" محمود ريا ان "من الطبيعي جدا ان تعزز الشراكة الصينية مع دول العالم على طول الحزام والطريق. نحن نلمس تأثير هذا الحضور في الكثير من المجالات، سواء من خلال التعامل الاقتصادي او من خلال التبادلات الحضارية والثقافية. في هذا الحضور اعادته تظهير للدور الذي لعبه طريق الحرير

من الصين الى شرق اوربا ثم غربها، مروراً بايران وروسيا وتركيا، ومن شرق افريقيا الى مصر فاليونان وايطاليا وصولاً الى هولندا، يلتف طريق الحرير او كما يعرف الان باسم مشروع الحزام والطريق، عبر الاف الكيلومترات، برا وبحرا. يجري الاستثمار في هذا الطريق بمليارات الدولارات من البنى التحتية وعمليات التطوير والانشاء، من طرق وسكك حديد ومطارات وموانئ ومدن صناعية جديدة. انه في اختصار مشروع البنى التحتية الاكبر في تاريخ البشرية. تقود الصين، ثاني اكبر اقتصاد في العالم، هذا المشروع باقتصاد حجمه 13 الف مليار دولار سنويا. تستعيد بشكل ما، قوافل التجارة التي كانت تنطلق من اراضي الصين تحت حكم سلالة اباطرة هان نحو 200 قبل الميلاد، وتسير نحو الغرب. لكن لم يطلق عليها اسم طريق الحرير الا في العام 1877، من الجغرافي الالماني فرديناند فون



طريق الحرير القديم.



انفوغراف عن طريق الحرير عن موقع 24.



طريق الحرير الصيني الجديد.

الى 8 تريليونات دولار للبنية التحتية في 68 بلدا. ويربط خط سكك حديد الصين باوروبا، ويصل 62 مدينة صينية بـ51 مدينة اوربية متوزعة على 15 دولة. وقد قامت تلك القطارات بـ14,691 رحلة منذ اطلاقها في العام 2011.

ماذا عن لبنان؟ كيف سيتأثر او يستفيد من هذا المشروع الصيني العملاق؟ يقول ريا ان لبنان يشكل "محطة مهمة على مسار طريق الحرير الجديد، سواء بنسخته البرية (الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري) او البحرية (طريق الحرير البحري) بما يجعل من لبنان صلة وصل مهمة بين الصين ودول المنطقة في مرحلة اولى، وبين الصين ودول اوربا والعالم في المراحل التالية".

اضافة الى هذا الموقع الجغرافي المميز، يعتبر ريا ان الاهمية التاريخية للبنان تأتي على طريق الحرير القديم لتضيف الى هذا البلد اهمية اكبر في منظومة المبادرة التي اطلقها الرئيس الصيني شي جين بينغ عام 2013 تحت عنوان مختصر: مبادرة الحزام والطريق.

ويشير الى انه يمكن القول ان "التأثير بمبادرة الحزام والطريق هو تأثير ايجابي بشكل مجمل، اذ لا توجد آثار سلبية لهذه المبادرة القائمة على المشاركة والتشاور والمساواة في الفرص والعدالة في تحمل الاعباء. من هنا، فان آثار انخراط لبنان في المبادرة ستكون ايجابية، لاسيما على الصعيد الاقتصادي، اضافة طبعاً الى الآفاق الثقافية والاجتماعية التي ستفتح امام اللبنانيين لبناء علاقات واسعة مع الدول على طول الحزام والطريق، وصولاً الى الصين واوربا".

في الشأن الاقتصادي تحديدا، يقول ريا انه يمكن الاشارة الى انفتاح اسواق واسعة جدا امام المنتجات اللبنانية، لاسيما المنتجات المتخصصة التي تتميز بها لبنان ويبدع اللبنانيون في اعطائها قيما مضافة، كالمصنوعات الغذائية والمنتجات الجلدية والحرفية وغيرها "ما يعني ان لبنان يمكن ان يتحول الى بوابة لوصول المنتجات الاجنبية، لاسيما الصينية منها، الى الداخل العربي، في ظل التطور المتوقع للمرافئ والمرافق المعدة للنقل بين الساحل اللبناني والعواصم العربية المختلفة".

لكن هل لبنان على استعداد لذلك؟ ماذا عليه ان يفعل من اجل الاستفادة من طريق الحرير الجديد؟

عن المبادرة

بدأت محاولات الصين احياء طريق الحرير في بداية تسعينات القرن الماضي، عبر ما عرف بالجسر البري الاوروبي - الآسيوي الذي يصل بين الصين وكازاخستان ومنغوليا وروسيا، ويبلغ المانيا عبر السكك الحديدية.

في نهاية العام 2013 اعلن الرئيس الصيني شي جين بينغ عن مبادرة الحزام والطريق، وكانت روسيا وباكستان من ابرز الدول الداعمة للمشروع. كما تدعم المشروع ايضا بريطانيا وتركيا ودول صغيرة، مثل اليونان التي اعتبر وزير خارجيتها انه يمثل قمة الانفتاح الاقتصادي في الوقت الذي تنحو فيه الكثير من دول العالم الى الانغلاق على نفسها اقتصاديا وسياسيا.

في اوغندا، تم تعبيد طريق حديثة تبلغ طولها 50 كيلومترا الى المطار الدولي باموال صينية. اما في تنزانيا، فاستثمرت الصين لتحويل مدينة ساحلية صغيرة الى ميناء قد يصبح اكبر موانئ القارة الافريقية.

في اوروبا، تمكنت شركات صينية من شراء 51% من ادارة ميناء بيرايوس القريب من العاصمة اليونانية اثينا في العام 2016، والذي سيلعب دورا مهما كمنفذ اساسي في الجنوب الاوروبي للمشروع الصيني.

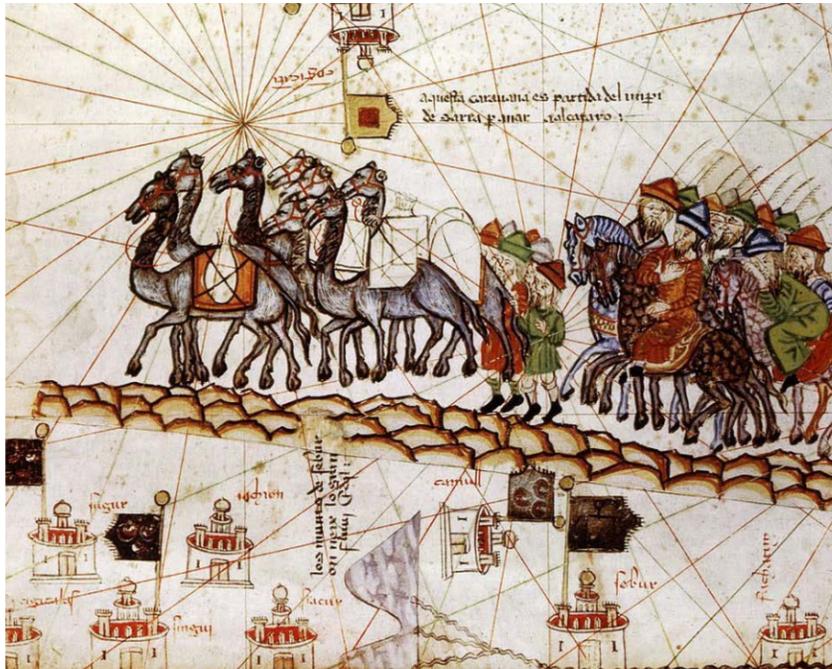
في باكستان، شيدت سلسلة مشاريع بنى تحتية شملت طرقا وسكك حديد ونقاط انتاج طاقة، لترتبط الساحل الجنوبي للبلاد بمدينة كشمير الصينية (شمال غرب). كذلك يتضمن هذا المشروع الذي يسمى الممر الاقتصادي من الصين الى باكستان، تشييد طرق سريعة وسدود كهربائية وادخال تعديلات على مرفأ غوادر الباكستاني على بحر العرب.



الجيش الصيني.

غيرها، وان الصينيين يستدرجون الدول الاخرى الى الوقوع في مصيدة الديون التي تقدمها العاصمة الصينية بيجينغ. الى اين ستصل الصين في رؤيتها الجديدة للعالم ومصالحها فيه؟ طريق الحرير القديم الذي توقف بعد دخول العثمانيين الى القسطنطينية في العام 1453، يعاد شقه الان، لكنه يحمل عبر قوافله ما هو اكثر من الحرير. طريق الحرير شعار جديد لما يمكن ان يكون عوامة رشيدة، او لا يكون.

الحزام والطريق. يمكن قراءة هذا الانزعاج من التصريحات المشككة لهذه القوة الكبرى في المبادرة ومنطلقاتها ونتائجها. كذلك يمكن استخلاص هذا الانزعاج من التغطية الاعلامية المتحيزة في العديد من وسائل الاعلام الغربية البارزة والمرتبطة بالمؤسسات الحاكمة في الولايات المتحدة وغيرها". نسمع انتقادات ضد طريق الحرير من الاميركيين تحديدا، اذ تهوّل الاوساط الاميركية ووسائل الاعلام المقربة من دوائر الحكم ان الهدف المركزي للمشروع دعم الشركات الصينية على حساب



مخطوطة.



قافلة تجارية.

للتفاعل ايجابا

عندما سئل مدير موقع "الصين يعيون عربية" محمود ريا عن الدول الاقليمية في منطقتنا التي ستكون بين اكثر المستفيدين من المشروع، قال ان "الثابت ان الدول التي ستستفيد اكثر من غيرها من هذه المبادرة هي التي تتفاعل معها بشكل اكثر حيوية ووعيا وتحرا، بعيدا من الضغوط المفروضة من قوى اخرى. المبادرة تقوم على اساس تبادلي وتشاركي، لذلك نجد حماسة عالمية للانخراط فيها، وهذا ما يظهره توقيع 160 دولة على اتفاقات ومعاهدات مرتبطة بالمبادرة، وفي مختلف المجالات، من بينها المجال الاقتصادي. نحن في المنطقة مدعوون الى عدم تضييع هذه الفرصة والى عدم الرضوخ الى الضغوط التي يمارسها البعض، كي نكون من القوى السائرة في ركب هذا المشروع التنموي الضخم، الذي ينعكس ايجابيا على الاوضاع في عشرات الدول، على الرغم من الفترة القصيرة لانطلاقته، والتي لا تتعدى السنوات الست حتى الان".

يعتقد ريا ان لبنان يتعرض الى "ضغوط معينة كي لا ينساق كثيرا وراء هذه الفكرة الجديدة، لان ذلك سيؤدي الى مس نفوذ القوى الدولية والاقليمية المؤثرة في المنطقة، وفي لبنان بالتحديد، ويجعل من التعاون القائم على المساواة والمشاركة بين الدول العربية والصين بديلا من علاقة التأثير من الاقوى على الاضعف التي تتحكم حاليا بالاوضاع في منطقتنا". سيؤكد طريق الحرير على محورية الصين في صياغة الاقتصاد العالمي، ويعزز التعاون الآسيوي والاوراسي ليس من خلال التبادل الجوي والتواصل بين الشعوب فحسب، وانما ايضا من خلال شبكات الطرق والمواصلات البرية والبحرية والجوية التي تنشأ معها، لربط اكثر من 70 دولة تشكل مجتمعة 65% من سكان العالم، علما ان مساهمتها في الانتاج العالمي تصل الى اكثر من 40%.

يقول ريا انه "بداية لا بد ان نقتنع كلبنانيين ان مبادرة الحزام والطريق هي فرصة نادرة للهبوض بلبنان في مختلف المجالات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية، وبالتالي لا بد من ازالة العقبات التي تعترض عملية انخراطه في هذه المبادرة، وتقديم التسهيلات المطلوبة بكل اشكالها لجعل لبنان طليعا في التفاعل مع هذه المبادرة". ودعا الى الاعتراف "بوجود عقبات نفسية وسياسية امام التجاوب اللبناني مع المبادرة، وهو امر لا مهرب منه. فالجو السائد في لبنان هو الاتجاه نحو الغرب والتعاون معه ونسج العلاقات المتينة مع قواه المتعددة، سواء في الولايات المتحدة او اوروبا، وبالتالي فان فكرة التوجه نحو الشرق وفتح النوافذ على التعاون مع الصين وغيرها من دول آسيا يحتاج الى الكثير من الوقت ومن المجهود كي تصبح فكرة مقبولة وقابلة للتطبيق".