

# من الجهل إلى خط الأنابيب: طريق الحرير: تاريخ جيواستراتيجي



جان فرانسوا فيورينا  
ترجمة: محمد الجرطي

مؤمنون بلا حدود  
Mominoun Without Borders  
للدراسات والأبحاث [www.mominoun.com](http://www.mominoun.com)

من الجَمَل إلى خط الأنايب  
طريق الحرير: تاريخ جيواستراتيجي<sup>(1)</sup>

جان فرانسوا فيورينا  
ترجمة: محمد الجرطي<sup>2</sup>

---

1- Du chameau au 'pipeline' La route de la soie: une histoire géopolitique

CLES - *Comprendre Les Enjeux Stratégiques* - Note hebdomadaire n°137 - 26 juin 2014 - [www.grenoble-em.com](http://www.grenoble-em.com) – France.

Par Jean-François Fiorina

Directeur adjoint de Grenoble Ecole de Management-Directeur de l'ESC Grenoble- France.

2- مترجم مغربي

صدرت طبعة جيب لكتاب من توقيع الباحث الاستراتيجي بيير بيارنيس بعنوان «طريق الحرير: تاريخ جيواستراتيجي» يعكس بقوة الأحداث الدولية الراهنة. يوظف هذا الكتاب شبح جيواستراتيجي مترع بفوحان غريب. لعدة قرون، كانت هناك صلة بين الشرق والغرب من خلال مجموعة من الطرق البرية، بدءاً من الصين و عبر آسيا الوسطى وصولاً إلى العالم الإسلامي، ثم أخيراً إلى الدول الأوروبية. بعد قرون من السبات، هل نشهد إعادة تنشيط هذا الممر من الاتصال؟ السؤال في غاية الأهمية، بما أن «طريق الحرير» الذي يربط أوروبا بفضاء العالم العربي - الإسلامي، و عوالم شرق آسيا تخلص في الواقع ما يقارب ثلاث مليارات نسمة. من اللازم أن نتصور ما تعنيه السيطرة على هذا الطريق من قبل القوى العظمى... هل سيصبح هذا الطريق التجاري ذا طبيعة اقتصادية مرة أخرى، تحت أنظار العالم، ورهانا جيوسياسياً؟ طريق الحرير الجديد قد يكون جسراً بين المناطق الاقتصادية الكبرى وفضاء تثير السيطرة عليه الكثير من المطامع. لكن في هذا الفضاء، مرة أخرى، تبقى أوروبا غائبة بشكل غريب...

هل سيصبح «طريق الحرير» موضوعاً راهناً؟ أثناء اجتماع منظمة شانغهاي للتعاون في أستانا في سبتمبر 2013، اقترح شي جين بينغ على وجه التحديد خلق «منطقة اقتصادية لطريق الحرير». من قبل، تحدث الأمريكيون عن «استراتيجية طريق الحرير» في معرض حديثهم عن الانخراط في المنطقة. ما وراء الخطاب الذي يحمل شكلاً من أشكال الوهم «التاريخي - الوطني (التوق إلى الماضي)» فإن واقع هذا المحور القديم للاتصال الراسخ في جغرافية فريدة من نوعها يبدو أنه يبرز من جديد في التاريخ.

### الطريق الاستراتيجي

ينبغي التأكيد أولاً، أن طريق الحرير ليس طريقاً بحصر المعنى، بل هو «حزمة من الطرق» كما يشير إلى ذلك ميشيل نازيت في مداخلته في المهرجان الجيوسياسي الأخير في غرونوبل (أبريل 2014). اليوم كما هو الحال في القرون الماضية، هناك في الواقع عدة طرق: «يمكننا أن نرى رسوماً لهذه الطرق في خطوط الأنابيب الجديدة، والطرق والسكك الحديدية التي تقضي إلى آسيا الوسطى. يمكننا أيضاً، أن نرى هذه الطرق في العبور المكثف للمحور البحري الذي يربط بين خليج عدن والخليج العربي - الفارسي وصولاً إلى بحر الصين عبر مضيق ملقا (ما يقرب من 50% من تجارة الحاويات)».

تتسم طريق الحرير الجديد بتعزيز هذه الشبكات؛ شبكة الطرق في المقام الأول. يذكر الباحث ميشيل نازيت أن مشروع محور بين الصين وأوروبا، بدأ يتبلور من خلال قبرغيزستان. حشدت بكين 660 مليار دولار لهذا المشروع. طرق أخرى يتم الحديث عن نشأتها عبر أوراسيا و بحر قزوين، ثم فيما يخص مسألة

السكك الحديدية «خطوط الشحن بين الصين وألمانيا عبر روسيا قيد الإنشاء». المدهش في الأمر، أن هناك أيضاً طرق حرير جديدة عبر البحر: بين الخليج الفارسي وموانئ شرق آسيا، حيث تحدث شي جين بينغ خلال قمة اببيك (منتدى التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادي) سنة 2013 عن الرغبة في زيادة حركة التجارة من 400 مليار دولار إلى 1000 مليار دولار في أفق سنة 2030.

يضاف إلى ذلك، أهمية خطوط «الأنابيب». اختيار طريق لهذه الأنابيب، قضية رئيسة وتحدي كبير في المنطقة. كما يلاحظ فيليب روكاسفيغ في مقال حول «جيوسياسية الأنابيب في آسيا الوسطى» في صحيفة لوموند ديبلوماتيك 17 11--2011» تحاول الولايات المتحدة أن تمرر الذهب الأسود بين روسيا وإيران عن طريق بناء شبكة من خطوط الأنابيب في جنوب القوقاز. أمنت الصين إمداداتها من الطاقة من تركمانستان وكازاخستان. تسعى روسيا إلى السيطرة أو الالتفاف على البنى التحتية لمناطق العبور. لمواجهة الدينامية الروسية الجديدة، أقدمت واشنطن في عام 2014 على إحياء مشروعها المتعلق بخط أنابيب الغاز عبر محور تركمانستان – أفغانستان – باكستان – الهند.

أنعش هذا النشاط طريق الحرير الذي أضعفه التقدم التدريجي للملاحة التجارية. كتب المؤرخ هنري بييرين على هذا النحو، قائلاً إن «المركب الشرعي حل محل الجمل»، انطلاقاً من القرن السادس عشر. أحابه بيير بارنيس بأن «الجمل بدأ يثار لنفسه، وإن لم يكن تماماً بنفس الطريقة التي يمكن تصورها في واشنطن».

## الطرق الجاهزة من أجل الامبراطوريات

يساهم بلا شك «طريق الحرير الجديد» هذا في إعادة طرح سؤال القوة والنفوذ. ظهر طريق الحرير «التاريخي» بالتأكيد بفضل التجارة، لكن أيضاً بدافع من إرادة سياسية لتشكل على هذا النحو منذ البداية قناة ناقلة للسيادة والقوة والنفوذ. في الواقع، للبحث في البداية عن حلفاء قام الإمبراطور الصيني هان وودي بفتح هذا الطريق عام 138 قبل الميلاد. وأيضاً ساهمت استراتيجيات الصراع على السلطة في غلق هذا الطريق. يذكر ميشيل نازيت: «سياسة الانعزالية والانغلاق التي نهجتها سلالة مينغ (في القرن الخامس عشر)، ظهور الإمبراطورية العثمانية بعد سقوط بيزنطة عام 1453، كما أدى افتتاح الطرق البحرية عقب الاكتشافات العظمى في القرن السادس عشر إلى الاختفاء التدريجي لطريق الحرير».

لكن طريق الحرير، بالإضافة إلى دوره كحلقة وصل بين الإمبراطوريات، هو أيضاً فضاء لزعزعة استقرار هذه الإمبراطوريات نفسها. إن «التعارض القائم بين البدو الرحل في آسيا الوسطى والحضريين

المستقرين في قارة أوراسيا العظمى، باستثناء أوروبا الغربية، كان لقرون عديدة، الأساس الرئيس للجيوسياسية العالمية».

إجمالاً، إن طريق الحرير سيكون المحور الرئيس لـ «منطقة - الارتكاز» الأوراسي الوازن في التحليل الجيوسياسي. لكن تقسيم آسيا الوسطى بين الصين وروسيا، الذي تم في القرن التاسع عشر، شكل نهاية مؤقتة لطريق الحرير. اليوم أخذت الهويات العرقية - الثقافية تتأثر لنفسها لدرجة أن ميشيل نازيت يتحدث عن «بلقنة أوراسيا». تضاف إشكالية طريق الحرير على هذا النحو إلى إشكالية «اللعبة الكبرى» في آسيا الوسطى؛ لأن الفراغ يطالب بالامتلاء، نشهد في هذا الفضاء تشظياً جديداً بسبب عودة القوى العظمى: «بلا ريب إننا في منطقة - الارتكاز، بل في منطقة الإطار أو حافة الأرض الأعظم أهمية من منطقة قلب الأرض، لعبة كبرى جديدة تتكشف بين الأوربيين والأمريكيين والروس في «البلقان الأوراسي».

### من يسعى إلى السيطرة على طريق الحرير؟

ما هي الجهات الفاعلة الرئيسة في هذا الطريق الجديد؟ بالنسبة إلى بلدان العالم العربي - الإسلامي، وخصوصاً دول البترول وملكيات، إن التحدي ذو طابع اقتصادي وأيضاً ديني. ينقل طريق الحرير الأفكار بقدر ما ينقل الرجال والبضائع، ثمة عزم على نشر إسلام دول الخليج في آسيا الوسطى على حساب الإسلام التقليدي. وهكذا نشهد دائماً حسب تصور ميشيل نازيت «ظهور جغرافي لممر إسلامي يمتد من شرق إفريقيا إلى الصين». يبدو أنه ليس بمقدور تركيا وإيران المنافسة في هذا المشروع، على الرغم من أن تركيا تمتلك ورقة ثقافية رابحة ذات أهمية قصوى بفضل توطين ساكنة كبيرة ناطقة باللغة التركية على طول طريق الحرير.

إن السيطرة على الطرق العابرة لأوراسيا أمر في غاية الحيوية بالنسبة إلى بكين. يشير ميشيل نازيت: «إن مصلحة الصين في طريق الحرير الجديد يعود لسببين إضافيين: في عبور المضيق على واجهتها البحرية، تسعى الصين إلى الاقتراب من شركائها الآسيويين وأيضاً وسط آسيا وأوروبا. كما ترغب الصين في إعادة التوازن لأراضيها من خلال سياسة التخطيط الجغرافي الفعال». في الواقع، وفقاً لتصور بيير بيارنيس ستكون الصين في حاجة إلى استيراد 60% من احتياجاتها من النفط في أفق عام 2030 والسيطرة على خط الأنابيب في فضاء طريق الحرير مسألة حساسة للغاية. وبالتالي، يجب العمل على تهدئة منطقة شينجيانغ - هذه «الحدود الجديدة» المضطربة لتركستان الشرقية. على ضوء هذا المعيار، يجب تفسير الشراكة الاستراتيجية الجديدة المقترحة على جيرانها في الشمال الغربي من قبل شي جين بينغ في سبتمبر

2013 في أستانا الذي تطرق إلى المحاور التالية: «تعزيز العلاقات السياسية والاقتصادية، تعزيز الروابط الطرقية والمبادلات التجارية، تحسين المبادلات النقدية والعلاقات بين الشعوب والأفراد». مبادرة دفعت صحيفة لوفيغارو إلى عنونة عددها بتاريخ 09-09-2013 على الشكل التالي: «الصين تبني بالخرسانة طريق الحرير الجديد».

بالنسبة إلى الولايات المتحدة، يتعلق الأمر عادة بالسعي إلى السيطرة على المناطق الاستراتيجية في «قوس الأزمات» واستغلال ثروات المنطقة، وخاصة العمل على احتواء مد موسكو التي تسعى إلى الهيمنة على أوراسيا. لا تزال روسيا اليوم القوة المهيمنة على طريق الحرير الجديد على الأقل من وجهة النظر الاقتصادية والأمنية. وعلى الأقل أيضاً، فيما يتعلق بـ «جوارها القريب». وهكذا، لا تمثل كازاخستان سوى 4.4% من الواردات الروسية و2.7% من الصادرات. لكن فلاديمير بوتين يتطلع بشكل جلي إلى المستقبل. مشروع الاتحاد الأوراسي المرتقب لعام 2015 يشهد على تطلعات بوتين، وأيضاً مشاريع البنى التحتية التي من شأنها أن تؤدي إلى تكثيف «شبكة المواصلات» في هذا الفضاء الاقتصادي والسياسي الناشئ. يُذكر أن المعاهدة المؤسسة لهذا المشروع، وُقعت يوم 29 مايو 2014 من قبل روسيا وبيلاروسيا وكازاخستان في انتظار انضمام دول أخرى، مثل (أرمينيا وقرغيزستان وطاجيكستان).

وماذا عن أوروبا؟ على الرغم من مخاوفها في أن تصبح روسيا سيدة طريق الحرير، فلا شيء ملموس حتى الآن في استراتيجيتها. كانت هناك مشاريع في هذا المجال في وقت قريب بعد انهيار الاتحاد السوفياتي: «كان الأوربيون موجودون بمشروعهم في ممر النقل الرابط بين أوروبا - القوقاز - آسيا منذ مايو 1993، على الرغم من أن هذا المشروع قد فشل إلى حد كبير في تحويل التدفقات الإقليمية» كما يشير إلى ذلك ميشيل نازيت. وبالتالي، هل تبقى أوروبا إلى حد الآن على هامش طريق الحرير الذي يقود إلى عقر ديارها؟.

MominounWithoutBorders



Mominoun



@ Mominoun\_sm



مؤمنون بلا حدود  
Mominoun Without Borders  
للدراسات والأبحاث [www.mominoun.com](http://www.mominoun.com)

[info@mominoun.com](mailto:info@mominoun.com)  
[www.mominoun.com](http://www.mominoun.com)