

الخطابات البديلة حول مبادرة الحزام والطريق الصينية: نحو أجندة بحثية جديدة

The Alternative Discourses on China's Belt and Road Initiative: Towards a New Research Agenda



* ط.د/ نسبية تامة¹

جامعة أحمد بوقرة، بومرداس - مخبر الدراسات السياسية والدولية - (الجزائر)

n.tamma@univ-boumerdes.dz

د/عبد الحميد مشري²

جامعة أحمد بوقرة - بومرداس، (الجزائر)

a.mecheri@univ-boumerdes.dz

تاريخ الاستلام: 2022/09/22 تاريخ القبول للنشر: 2022/12/12 تاريخ النشر: 2022/12/29

ملخص: تحاول الدراسة فهم طبيعة التحولات الراهنة التي يحتل فيها الصعود الصيني مركز النقاشات في الخطاب الأكاديمي الغربي. كما تسعى لمناقشة حدود التفسير العقلاني (الواقعي - الليبرالي) حول مبادرة الحزام والطريق الصينية من خلال تسليط الضوء على الخطابات البديلة التي تراعي التعقيد والتشابك الذي يميز المبادرة عن طريق إقحام وجهات نظر نقدية. تسعى الدراسة لنقد هيمنة البراديغمات التقليدية ذات الطبيعة الاختزالية. وتجادل بأن تجاوز المنطق العقلاني والتوجه نحو التعددية النظرية والتأويلات ما بين التخصصية سيسمح بإعادة تشكيل البنيات المعرفية والخطابات حول مبادرة الحزام والطريق.

الكلمات المفتاحية: مبادرة الحزام والطريق؛ الصعود الصيني؛ نظريات العلاقات الدولية؛ البراديغم

العقلاني؛ ما بين التخصصية.

Abstract: The rise of China occupies an important position in the Western discourse and academic debates. This study attempts to understand the nature of these current transformations and seeks to discuss the limits of the Rationalism (Realist-Liberalist) explication about the Chinese Belt and Road Initiative by highlighting alternative discourses that take in to account the complexity and entanglement that characterizes the initiative by inserting critical interpretation. The study seeks to critique the hegemony of traditional reductionist paradigms. The study argues that going beyond Rationalist logic and moving toward theoretical pluralism and interdisciplinary interpretations will allow to reconstitute the cognitive structures and discourses about the Belt and Road Initiative.

key words: Belt and Road Initiative; Rise of China; International Relations Theories; Rationalism; Interdisciplinarity.

1. مقدمة:

يتساءل باحثو العلاقات الدولية عما تفكر فيه الصين وتريده في السياسة الدولية. فالقضية الأساسية التي باتت تشغل المختصين في الشأن الصيني ليست قوة الصين الصاعدة وتأثير سلوكياتها في بنية النظام الدولي فحسب، لكنها ترتبط أكثر بتصورات الصين عالمياً ومدى تقارب ممارساتها مع النظام الذي كرسه عصر الهيمنة عبر الأطلسي. وليس من المبالغة تأكيد ما قاله كيري براون Kerry Brown أن "فهم ما تفكر فيه الصين وتريده، هو جوهر البحث في العلاقات الدولية المعاصرة". (Liu X., 2021) في هذا السياق، يُدرك المهتمين بالشأن الصيني أن سلوك بكين الخارجي يتسم بنوع من الخصوصية المستمدة من تقاليدنا السياسية والثقافية المعقدة، خاصة في ظل فترة تحويلية تهاوت فيها المناهج الوضعية التقليدية في فهم ظواهر السياسة العالمية وتفسيرها. ومع ذلك، قلة منهم غامروا بتحدي التصورات السائدة حول "استثنائية الصين". بل معظم الأدبيات تتجه نحو "اختبار نظرية" أو "تفسير نظري" لشرح ما ستفعله الصين أو لا تفعله، وما الذي يعنيه صعودها بالنسبة للدول الأخرى والنظام الدولي ككل.

فبعد إطلاق الرئيس الصيني شي جين بينغ مبادرة الحزام والطريق عام 2013 زادت حدة النقاشات بين البراديغمات العقلانية (الواقعية والليبرالية) في حقل العلاقات الدولية حول نمط الصعود الصيني. لقد هيمنت هذه الرؤى على الأدبيات التي تتناول الحزام والطريق كموضوع للتحليل، حيث ما انفك الباحثون عن إعادة إنتاج سرديات التصورات العقلانية، التي تختزل التحليل ضمن مستوى جزئي معين، وتركز في تحليلها ونقاشها حول المبادرة على سردية ضيقة مكررة، تُفضي إلى إعادة إنتاج رؤى وثوقية ثنائية، تفشل في وضع فهم متسق لمظاهر التعقد التي تفرضها مبادرة الحزام والطريق. فبعض المقاربات ترى أن مبادرة الحزام والطريق ما هي إلا تنويع للصعود الصيني على قمة هرمية النظام الدولي. وبالتالي، سيؤدي صعودها بالضرورة إلى منافسة أمنية شديدة مع القوى الأفلة، على غرار جمهورية فايمار أو اليونان القديمة. (Wilde & Xing, 2020) بينما يرى آخرون أن مشاريع الحزام والطريق تعكس الصعود السلمي للصين واندماجها مع معايير النظام الاقتصادي القائم. فالصين تتصرف مثل بسمارك الذي لم يحاول قط أن يسيطر على أوروبا، لكنه على الرغم من ذلك جعل ألمانيا عظيمة. (ميرشايمر، 2016) في حين يتأسس مشروع الحزام والطريق على مستويات بالغة التعقيد التي من غير الممكن تفسيرها وفهمها من خلال البراديغمات التقليدية فقط.

يُطرح هنا سؤال مهم، هل يمكن مَسْكلة مبادرة الحزام والطريق الصينية اعتماداً على مناهج ومفاهيم مستقاة من الخبرة الغربية؟ إن الإجابة عن هذا السؤال لا تخلو من الصعوبات، غير أن اليقظة لـ "دوغمائية المفاهيم" ضرورة يفرضها الوعي المنهجي.

على هذا النحو، يهدف المقال إلى التعرّيج على وجهات نظر العلاقات الدولية الغربية التي طبعت معظم الأدبيات في تناولها لمبادرة الحزام والطريق كموضوع للتحليل، وتقييم افتراضاتها النظرية وكشف حدودها، ومن ثم لفت الانتباه نحو النقطة العمياء blind spot في تنظير العلاقات الدولية حول الصين. وهذا لا يعني الدعوة إلى دحض وجهات نظر التقليد العقلاني، فهو لا يزال يزوّد دارسي العلاقات الدولية

بتفسيرات مفيدة حول وضع الصين عموماً. بل تهدف الدراسة إلى التعامل مع المقاربات العقلانية كأدوات تحليلية لها حدودها التفسيرية. وتقرح بدلاً من ذلك الاتجاه نحو التعددية النظرية بوعي نقدي والانعقاد من منطق التفسير الأحادي الذي تقدمه التصورات العقلانية عند التعاطي مع مبادرة الحزام والطريق الصينية.

2. السياق العام لمبادرة الحزام والطريق

منذ اندلاع الأزمة المالية العالمية عام 2008 دخل الاقتصاد العالمي في حالة ركود وتباطأ النمو التجاري وتفاقم الاختلالات الهيكلية في الاقتصاد العالمي. تلا ذلك تصاعد الحمائية والشعبوية التي بلغت ذروتها مع استفتاء خروج بريطانيا من الاتحاد الأوروبي وانتخاب دونالد ترمب، وفشلت الدول المهيمنة على النظام الاقتصادي العالمي بالتكيف مع التغيرات الجارية، وانشغال أغلبية الديمقراطيات، كالولايات المتحدة، فرنسا والمملكة المتحدة بمشاكلها الداخلية، بالإضافة إلى تهديدات تغير المناخ وجائحة كوفيد-19، التي سرعت من تزايد حدة اضطراب الاقتصاد العالمي. في غضون ذلك، أصبح هناك حاجة ملحة إلى محركات نمو اقتصادي جديدة.

في ظل هذه الخلفية، اقترح الرئيس الصيني شي جين بينغ عام 2013 في كازاخستان وإندونيسيا بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير (ممر الحزام)، وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين (ممر الطريق)، والتي سميت لاحقاً باسم "مبادرة الحزام والطريق" Belt and Road Initiative. واستناداً إلى طريق الحرير القديم الذي ربط الصين بغرب آسيا وشرق إفريقيا وجنوب أوروبا، تهدف خطة شي جين بينغ إلى ربط وتوسيع طرق التجارة البرية والبحرية للصين، من خلال بناء طريقين تجاريين يربطان الصين ببقية العالم، لتكثيف التفاعل والتبادل الاقتصادي بين مجموعة من الدول، وخلق بُنى لتطوير اقتصاد عالي التقنية. (2020, p. 3)

2.1 ممرات وأهداف المبادرة.

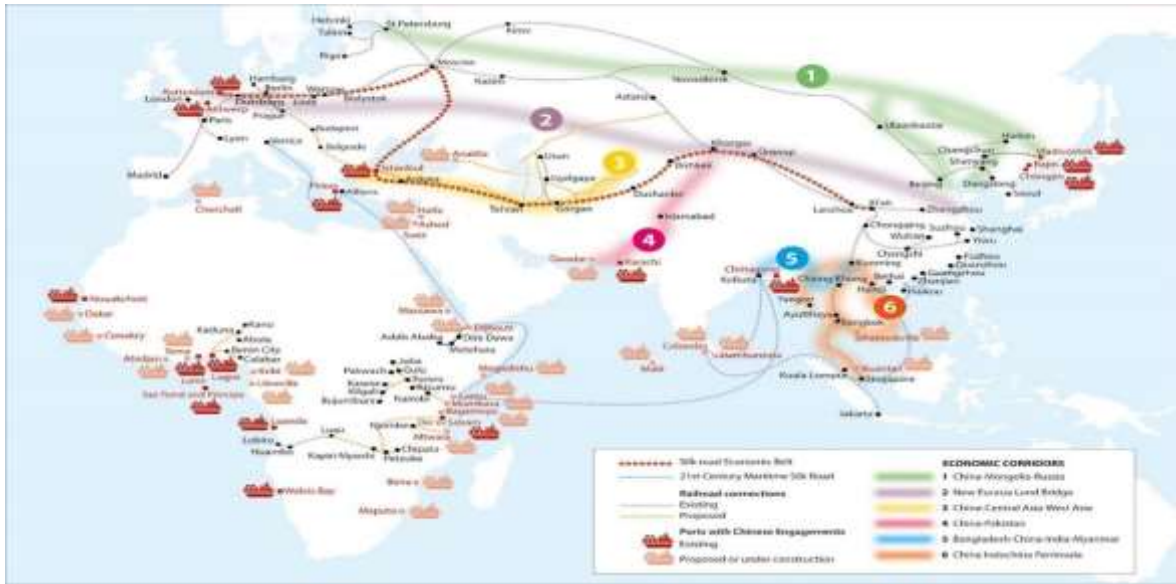
جغرافياً، تضم مبادرة الحزام والطريق ستة طرق برية، وهي:

أولاً: الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا، ثانياً: الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يربط المحيط الهادئ والمحيط الأطلسي بالسكك الحديدية، وبحسب التعريفات والواردة، سيربط الصين بأوروبا، من المدن الساحلية لياونيونغانغ وريتشاو إلى موانئ روتردام في هولندا وأنتويرب في بلجيكا، عبر كازاخستان وروسيا وبيلاروسيا وبولندا وألمانيا. ثالثاً: الممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا الذي يربط الصين بالشرق الأوسط، من شينجيانغ إلى الخليج الفارسي والبحر الأبيض المتوسط. رابعاً: الممر الاقتصادي بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية. خامساً: الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، ويمتد من كاشغر إلى ميناء جوادر الإستراتيجي. سادساً: الممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار.

(Galan, 2019, p. 114)

أما فيما يتعلق بطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، فسيربط العديد من الموانئ الصينية بأوروبا وإفريقيا، ويتكون من ثلاثة مسارات بحرية، وهي: أولاً، الممر الاقتصادي بين الصين والمحيط الهندي وإفريقيا والبحر الأبيض المتوسط، الذي يربط الممر الاقتصادي بين الصين وشبه الجزيرة الهندية الصينية، والممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، والممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار. ثانياً، الممر الاقتصادي الأزرق بين الصين وأوقيانوسيا وجنوب المحيط الهادئ. ثالثاً، الممر الاقتصادي الأزرق بين الصين وشمال أوروبا (ويسمى أيضاً طريق البحر الشمالي) عبر المحيط المتجمد الشمالي.

الشكل رقم 01: الممرات البرية والبحرية والموانئ التابعة لمبادرة الحزام والطريق



Source: (2018, p. 11)

أما أهداف مبادرة الحزام والطريق، فحسب الرواية الرسمية الصينية تتمثل في تحقيق خمسة أهداف رئيسية: تنسيق السياسات؛ تسهيل الاتصال عبر شبكات البنية التحتية؛ دعم التجارة دون عوائق من خلال إزالة حواجز الاستثمار والتعاون في عدة مجالات مختلفة وإنشاء مناطق التجارة الحرة ومناطق التعاون الاقتصادي؛ الدعم المالي من خلال أجنادات مالية تساهم في توفير الدعم الاستثماري وتمويل مشاريع البنية التحتية بين الدول الأعضاء؛ وأخيراً تعزيز التبادل الثقافي والسياحي. (Das, 2017, p. 127) من جهة أخرى، يُؤمل أن تساهم الفرص التنموية العديدة التي يَعدُّها المشروع، في التخفيف من حدة البطالة والفقر عبر الحدود، وبالتالي تقويض أحد أهم العوامل المغذية للجريمة والإرهاب العابرين للحدود. (حمشي، 2017، صفحة 58)

وفي هذا الجانب، قد تم إحراز تقدم كبير في بناء ستة ممرات رئيسية أولية للتعاون الاقتصادي الدولي الأوراسي. وفي نهاية عام 2018، ربطت خدمة السكك الحديدية بين الصين وأوروبا 108 مدن في 16 دولة في آسيا وأوروبا، بينما زاد عدد الرحلات من 17 رحلة خارجية عام 2011 إلى 12406 رحلة في اتجاهين في عام 2020. (Dunford, 2021, p. 97)

2.2 مشاريع الحزام والطريق

يتضمن مشروع الحزام والطريق، خاصة شق الطريق، المئات من المشاريع التي ستنفذ على نحوٍ تدريجي، والتي من شأنها ربط الاقتصادات الأوروبية والآسيوية، والإفريقية أيضاً، والتي يمر بها الطريق عبر شبكات مكثفة من الطرق البرية والسكك الحديدية وخطوط الطيران، فضلاً عن قنوات وأنابيب النقل الحيوي، وهو ما يُعدُّ بتهيئة الظروف اللازمة لتنمية اقتصادية مشتركة لجميع الدول المعنية. ومن شأن استكمال بناء هذه الشبكات أن يحقق هدفاً في ضمان سهولة ومرونة النقل والشحن (البري والبحري والجوي) وتسهيل التعاون في مجال تأمين قنوات نقل النفط والغاز.

عموماً، يهدف المشروع الصيني إلى ما يسمى أديباً "طريق الحرير الافتراضية (رقمية)" عبر إنجاز شبكات هائلة للاتصال والمعلوماتية من أجل تسهيل المعاملات المالية والتجارية الإلكترونية العابرة للحدود. علاوة على ذلك، يُعدُّ المشروع بإنشاء مناطق تجارية حرة متعددة الأطراف لتنشيط التجارة عبر الحدود، إضافة إلى تنمية التجارة الإلكترونية العابرة للحدود. وهناك صنفٌ آخر من المشاريع يأتي في إطار "طريق الحرير الأخضر"، تتمثل في تطوير الطاقات المتجددة النظيفة والمتجددة، والتعاون متعدد الأطراف للحفاظ على التنوع البيولوجي والتقليل من حدة آثار التغير المناخي والاحتباس الحراري. (حمشي، 2017، صفحة 57) إضافة إلى ذلك، هناك مشروع طريق الحرير الصحي الذي اقترحه شي جين بينغ لأول مرة عام 2016، ومن ثم احتل صدارة الدبلوماسية الصينية في عصر كوفيد-19. وهناك أيضاً طريق الحرير الفضائي، حيث تُعدُّ تكنولوجيا الفضاء بُعداً آخر أحرزت فيه الصين تقدماً خلال العقود السابقة. يهدف طريق الحرير الفضائي إلى إنشاء مجموعة كاملة من القدرات الفضائية، بما في ذلك الأقمار الصناعية وخدمات الإطلاق والبنية التحتية الأرضية. وفي إطار المبادرة قدمت النظام الملاحي للأقمار الصناعية، وتخطط أن تمتلك 35 قمراً صناعياً لتوفير شبكة عالمية لخدمات تحديد المواقع والملاحة والتوقيت، بما يتماشى مع احتياجات الأمن القومي والتنمية الاقتصادية. ولا يتوقف الأمر عند هذا الحد، ففي السنوات الأخيرة تم الاعتراف بأهمية شبكة النقل الجوي مع تقدم مشاريع مبادرة الحزام والطريق. لقد تم اقتراح طريق الحرير الجوي عام 2017. وبحلول أواخر عام 2019، أبرمت الصين اتفاقيات نقل جوي ثنائية مع 126 دولة. (Zhou & eds), 2021, p. 2) إضافة إلى ما سبق، أحد التطورات المهمة في مبادرة الحزام والطريق هو امتدادها لتشمل طريق الحرير القطبي الذي سيربط الصين بأوروبا عبر المحيط المتجمد الشمالي، كما أنه يعتبر من بين الممرات الاقتصادية الزرقاء التي تسعى بكين إلى تطويرها من خلال شبكات لوجستية وشبكات نقل واسعة. (Woon, 2020, p. 2)

من وجهة نظر اقتصادية، يرى الباحثون الصينيون أن اهتمام الصين بمنطقة القطب الشمالي كونها تساعد في تقليل طول الرحلات البحرية بين الصين وأوروبا (على سبيل المثال، الرحلة بين مدينتي روتردام في هولندا، وداليان في الصين ستستغرق 25 يوماً عبر القطب الشمالي، مقابل 35 يوماً عبر قناة

السويس*)، وبالتالي، يترجم هذا إلى انخفاض تكاليف الشحن، بالإضافة إلى فتح علاقات وفرص تجارية جديدة للصين. إلى جانب ذلك، هناك تأكيدات أن منطقة القطب الشمالي تحتوي على احتياطات ضخمة من النفط حوالي 90 مليار برميل، و1669 تريليون قدم مكعب من الغاز الطبيعي، التي توفر حافزاً اقتصادياً للصين لتطوير البنى التحتية اللازمة لاستخراجها. (Woon, 2020, p. 5) في هذا السياق، يرى هويرونج لي Huirong Li، أن الاقتصاد الصيني يعتمد بشكل كبير على إمدادات الطاقة العالمية، التي يتم نقلها عبر مضيق ملقا ومضيق هرمز. لكن، مع عدم الاستقرار الجيوسياسي في الشرق الأوسط وتصاعد التوتر في علاقات الصين وجنوب شرق آسيا بسبب النزاعات الإقليمية في بحر الصين الجنوبي، فإنه من مصلحة الصين أن تنظر بجديّة إلى طرق الشحن في القطب الشمالي باعتبارها قناة إمداد جديدة للطاقة. وبالتالي، فإن اهتمام الصين بالقطب الشمالي من خلال دمج مشاريع الحزام والطريق لا يمكن فصله وعزله عن اهتمامات الصين الجيوسياسية. (Woon, 2020)

2. مبادرة الحزام والطريق من منظور عقلائي

ما إن أعلنت الحكومة الصينية عن مشروع الحزام والطريق حتى سارعت التكهّنات من قبل المحللين وصانعي السياسات إلى مناقشة تأثير المبادرة عالمياً. بالتزامن مع ذلك، بدأت التيارات العقلانية بإعادة إنتاج خطابها المعرفي حول تفسير الآثار والتداعيات المحتملة للمبادرة.

2.1 مبادرة الحزام والطريق من منظور واقعي.

ينظر الواقعيون بنظرة متشائمة نحو مبادرة الحزام والطريق، ويشككون في خطاب الصين حول الطبيعة السلمية وأهدافها التعاونية وتصوّراتها عن مفهوم "مجتمع مصير مشترك" الذي تدعو إليه المبادرة. فهي بنهاية المطاف أداة جيوسياسية تخدم المصالح الصينية. حيث تتم المحاججة بأنها تمثل إحدى الإستراتيجيات الصينية لموازنة النفوذ الأمريكي وتحقيق الهيمنة آسيوياً. وهو ما يخدم الوظيفة الجيوسياسية المتمثلة في "عصفورين بحجر واحد": حشد النفوذ الإستراتيجي في قلب أوراسيا مع تفادي المنافسة المباشرة مع الولايات المتحدة. لذلك، يقوم بعض الباحثين والخبراء بمقارنة مبادرة الحزام والطريق مع خطة مارشال، ويعتبرون المبادرة خطة مارشال الصينية لمنطقة أوراسيا. ومن منظور واقعية ميرشايمر

تزايدت أهمية منطقة القطب الشمالي كطريق شحن بحري جديد بعد حادثة السفينة "إيفرجيفن" التي أغلقت قناة السويس لمدة* أسبوع أثناء مرورها في مارس 2021. وقد كانت تكلفة الحادثة ما يقرب من 60 مليار دولار أمريكي من البضائع في أسبوع. في الواقع، فإن 80% من التجارة العالمية من حيث الحجم يتم نقلها عبر البحر، وحوالي 12% تمر من قناة السويس. وبالتالي، فقد أظهرت حالة إيفرجيفن أن الشحن البحري هو العمود الفقري للأعمال والتجارة الدولية. في سياق مغاير، لطالما أشار الباحثون إلى العديد من المزايا الاقتصادية الناتجة عن ذوبان الجليد في البحر المتجمد الشمالي، بما في ذلك مواسم طويلة للملاحة، وانخفاض تكاليف النقل، وإنشاء طرق آمنة على عكس المناطق التي تحمل خطر هجوم القراصنة والاضطرابات السياسية. في الوقت الحاضر، هناك طريقان رئيسيان محتملان (بديلان عن الطرق التقليدية مثل قناة السويس وبنما) فيما يتعلق بالنقل المتصل بالقطب الشمالي، وهما طريق البحر الشمالي على طول الساحل الروسي، والممر الشمالي الغربي عبر أرخبيل القطب الشمالي الكندي، والذي من المتوقع أن تستخدمه السفن غير الجليدية نهاية عام 2050.

الهجومية، ستزيد مبادرة الحزام والطريق بشكل كبير من نفوذ الصين ومصالحها في آسيا، والتي من المرجح أن ينتهي بها الأمر في منافسة شديدة مع الولايات المتحدة وجيرانها. (Wang, 2021, p. 5)

من جانب آخر، تسعى الصين إلى تأمين إمدادات الطاقة التي يرتكز عليها نموها الاقتصادي، وبالتالي تعظيم قوتها. في هذا السياق، يرى مالهورترا Malhotra أن مبادرة الحزام والطريق تدعم السيطرة على طريق التجارة النفطي بين الخليج العربي وشرق آسيا. ويضيف أن مشاريع المبادرة على طول ساحل جنوب آسيا هي قواعد بحرية صينية محتملة. أولاً، لمواجهة هيمنة الهند وتهديد البحرية الأمريكية في منطقة المحيط الهادي ومنطقة بحر الصين الجنوبي المتنازع عليها. (Karlis & Polemis, 2019, p. 9) ثانياً، يعكس اهتمام الصين بجنوب آسيا ومضيق ملقا، أحد أهم الممرات البحرية، وشريان التجارة العالمية، الذي يُعتبر، حسب رؤية فريدبرج Friedberg، كرد فعل على ازدياد حاجتها من الطاقة من ناحية، وتأمين حركة الموارد الطاقوية من ناحية أخرى. حيث تشكل المنطقة أهمية حيوية بالنسبة لطريق الحرير البحري الذي يربط المنطقة بالموانئ الصينية. (Pandey, 2018, p. 147)

كذلك، يجادل الواقعيون أن مبادرة الحزام والطريق ليست إلا إستراتيجية وضعتها الصين لتسريع عملية انتقال الهيمنة. فالقوة الصاعدة تكون غير راضية عن الترتيبات المؤسسية والقواعد التي أنشأتها القوى الأقلية. وبالتالي، فإن توسع رأس المال الصيني والمؤسسات والبُنَى التحتية التي تندرج تحت ظل المبادرة من شأنها أن تتحدى الوضع الجيوسياسي والاقتصادي القائم لأنماط العلاقات العالمية. (Xing, 2019, pp. 10-11). ويحاجج الواقعيون أنه ومنذ انضمام الصين إلى منظمة التجارة العالمية في العام 2000، شهد النمو الاقتصادي الصيني ارتفاعاً نتيجة زيادة وتيرة التجارة الدولية. بالمقابل، ارتفع العجز التجاري للولايات المتحدة مع الصين من 83.8- مليار دولار أمريكي من عام 2000 إلى 375.5- مليار دولار في عام 2017. لقد خلق زيادة حجم التجارة فائضاً تجارياً كبيراً للصين، الذي استخدم جزئياً لتمويل مبادرة الحزام والطريق، وزادت هوة التوازن التجاري بين الصين وشركائها التجاريين الرئيسيين. (Karlis & Polemis, 2019, p. 10) وهذا ما غدى المخاوف الواقعية من أن تتحول القوة الاقتصادية للصين إلى قوة عسكرية، فالصين بتوسعها الخارجي في رأس المال والإنتاج، ستحتاج إلى أسطول عسكري يؤمن نفوذها الاقتصادي.

2.2 مبادرة الحزام والطريق من منظور ليبرالي.

على عكس قلق الواقعيين من أن مبادرة الحزام والطريق ستوسع نفوذ الصين الإستراتيجي والسياسي على حساب قوة الدول الكبرى، يعارض الليبراليون هذه الحجج، ويجادلون أن المبادرة تقدم فرصة لإصلاح النظام الاقتصادي الليبرالي أكثر من كونها منافسة له. فليس لدى الصين، وفقاً لحجة بي إدوارد يانغ Yi Edward Yang، مصلحة ولا القدرة على الانخراط في أساليب عسكرية وسياسية مكلفة ومقيدة. حيث تدرك بيجين أن شبكة القواعد والمؤسسات في النظام الدولي الحالي توفر قاعدة مفيدة لتعزيز نموها الاقتصادي. وفي نفس السياق، يذهب إيان يوينغ ليو Lan Yuying Liu أن مصالح الصين لم تتشكّل عبر هيمنة مضادة، بل من خلال استمرارية معايير وقواعد النظام الحالي. ويضيف أن تراكم ثرواتها ونموها الاقتصادي قد تمّ داخل النظام لا خارجه. (Liu, 2018, p. 82). ففي تسعينيات القرن العشرين، تحوّلت الصين – بفضل

العولمة – إلى دولة محورية في عملية التكامل الصناعي العالمي. وقد توجّ هذا التطوّر بانضمامها إلى منظمة التجارة العالمية، وإلزام بيجين بمبادئ السوق والتجارة العالمية المفتوحة، والذي كانت حصيلته زيادة معدل نمو تبادل التجارة الخارجية الصينية. ففي عام 2009 أي بعد ثلاثين عاماً من إطلاق الصين سياستها الانفتاحية، أصبح هذا البلد أكبر مصدرٍ في العالم، وثاني دولة في مستوى الناتج المحلي الإجمالي. (الرحمن، 2015، صفحة 65) بعبارة أخرى، إن سلوك السياسة الخارجية الصينية ومصالحها الوطنية يعكس اندماجها في النظام الاقتصادي العالمي. ولا تقتصر استفادتها من النظام القائم على انضمامها لمنظمة التجارة العالمية، بل أدى ذلك إلى إحداث تغييرات عميقة في التنمية الاجتماعية داخل الصين، مثل نمو ثقافة الاستهلاك للطبقة المتوسطة الصينية. (Beeson & Crawford, 2022, p. 6)

وفي سياق مبادرة الحزام والطريق، وضّح خطاب الرئيس شي جين بينغ على جدول أعمال منتدى التعاون الاقتصادي العالمي في جانفي/ كانون الثاني من العام 2017، التزام بيجين بالتجارة العالمية الحرة والاستثمار وتسهيل التعاون متعدد الأطراف، وقيم الانفتاح والتعاون المريح للجانبين والتنمية المشتركة ضمن مبادرة الحزام والطريق (المفارقة هنا هو أن الصين أصبحت مدافع عن النظام الليبرالي الدولي، في حين تحولت الولايات المتحدة تحت قيادة دونالد ترمب إلى رافضة لسياسات النظام القائم، وأطلقت سياسة "أمريكا أولاً" ذات التوجهات الحمائية). (Pass, 2020, p. 92)

زيادة على ذلك، وفقاً للنيلولبيراليين، تتعاون الدول في إنشاء منظمات دولية وتفوض المسؤوليات إليها من أجل تنسيق السياسات، ووضع معايير مشتركة، وفض النزاعات، وتحقيق مكاسب مطلقة. ويلاحظ الليبراليون أنه عندما تفشل المؤسسات في تحقيق أهدافها، ستبذل محاولات لإعادة رسم إطار مؤسساتي جديد. لذلك، بناء على هذا الطرح، تسعى الصين تحت ظل مبادرة الحزام والطريق إلى إنشاء مؤسسات دولية متعددة الأطراف، باعتبارها غير راضية عن العديد من المؤسسات الدولية التقليدية. فلطالما انتقدت الصين والدول النامية سياسات صندوق النقد الدولي والبنك الدولي بسبب هيكلها التنظيمي وأدائها البيروقراطي. (Pass, 2020, p. 95)

من ضمن هذه المؤسسات التي أنشأها الصين، البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، والذي سيوفر، حسب زعم النيولبيراليين، منافع عامة عبر تصميم بنية مؤسسية تجمع الدول الدائنة والمدينة معاً على مستوى عالمي. (Pass, 2020, p. 96) ويضيف الليبرالي إيكينبري Ikenberry أنه بما أن البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية يضم أعضاء غربيين، فإنه بنهاية المطاف سيعكس، إلى حد ما، تفضيلاتهم ومعاييرهم الخاصة. وبالتالي، من المرجح أن تعزز مبادرة الحزام والطريق معايير وممارسات النظام الليبرالي الدولي. (Pass, 2020, p. 99)

أبعد من ذلك، يرى النيولبيراليون أن مبادرة الحزام والطريق توفر فرصة للوصول إلى الدول غير الساحلية مثل نيبال وبوتان، وذلك عبر التعاون الإقليمي. وبالتالي، ستوفر برامج المبادرة فرصاً للتجارة والاستثمار وفرص عمل تحد من نسب الفقر وتدني التنمية ولاسيما دول جنوب آسيا. (Pandey, 2018, p. 149) على سبيل المثال، يتحقق الربح المتبادل بالنظر إلى أن الصين لديها حوافز داخلية للتخلص من فائض

الإنتاج الاقتصادي وتوسيع السوق، بالإضافة إلى توفر احتياطات ضخمة من النقد الأجنبي، علاوة على رغبتها في توسيع مشاريع وفرص استثمارية ثابتة. بالمقابل، على اعتبار أن البنية التحتية أهم ما يميز مبادرة الحزام والطريق، فإنها ستسد فجوة مهمة في التنمية الاقتصادية، عبر مساعدة الدول النامية في بناء مشاريع البنية التحتية؛ فهذه الدول إما أنها مقيدة بدعم مالي، أو تفتقر إلى قدرات التخطيط والبناء والتنسيق. (Huang, 2016, p. 318) وعليه، يمكن للدول النامية الحصول على قروض ميسرة من الصين لتنفيذ مشاريع البنية التحتية، على اعتبار أن الاستثمار الكبير في البنية التحتية سَهّل النمو الاقتصادي السريع خلال فترة الإصلاح الاقتصادي الصيني، وكان أحد الركائز الأساسية في معجزة الصين الاقتصادية. ومن ثم تقوم هذه الدول بسداد القروض من خلال الدخل والأرباح المتولدة من مشاريع الحزام والطريق. وبالتالي، تعزز اقتصادها من خلال تشييد البنية التحتية ويتحقق وضع مربح للجميع. ونفس الأمر بالنسبة للدول الأوروبية التي تتطلع إلى انتعاش اقتصادي والوصول إلى الأسواق الآسيوية. (Yongjiun, 2020, p. 75)

3. مبادرة الحزام والطريق: الأجندات البحثية ما بعد العقلانية.

أثارت مبادرة الحزام والطريق تحديات بحثية عديدة في حقل العلاقات الدولية، يعود سببها في الغالب إلى طبيعة المبادرة في حد ذاتها، كونها تنطوي على طيف واسع من الأبعاد المتشابكة، متعددة القطاعات والمستويات والعمليات ذات النطاق العالمي. بالإضافة إلى نمطية التصورات المهيمنة على تفكير باحثي السياسة الدولية. (Yuan, 2020, p. 35)

يمكن القول أن إحدى السمات الرئيسية لمبادرة الحزام والطريق هي الضبابية وعدم الوضوح. فعلى الرغم من أن الصين أصدرت سلسلة من الوثائق الرسمية للتعريف بالمبادرة، غير أنه لا يوجد حتى الآن تعريف رسمي موحد يقدم إجابات صريحة وغنية عن الأسئلة المتعلقة بها: من سيشارك في المبادرة؟ ما هي المناطق التي ستغطيها؟ كم هي الميزانية التي ستضعها الصين؟ وما هي مراحلها؟ (Yuan, 2020, p. 36) حيث لم يتم تحديد دقيق لأبعادها الزمانية، المكانية والمالية. فقد أقدمت الصين على عدة تعديلات منذ الإعلان عن مشروع الحزام والطريق، وتطورت على مراحل: في العام 2013 كانت المبادرة موجهة نحو الدول المجاورة وصممت كإستراتيجية لدبلوماسية الجوار. وفي العام 2014 اقترحت الصين انضمام الدول الإفريقية وأجزاء من أوروبا. وفي العام 2015 فتحت الصين العضوية دون تركيز جغرافي معين لتصبح مبادرة عالمية. (Huang, 2016, p. 318)

إن هذه الضبابية تعكس بالأساس طبيعة السياسة الخارجية والنمط الصيني للتعاون الدولي. فغالباً ما تفتقر الأفكار أو المفاهيم الجديدة التي تقترحها الحكومة الصينية إلى تعريفات واضحة ومفصلة في البداية. وبالتالي، تخضع للعديد من التفسيرات السياسية اللاحقة من قبل الباحثين ومراكز الفكر. (Yuan, 2020, p. 37) في هذا السياق، يرى بانغ تشنغ ينغ Bang Zheng ying أن الأمر الأهم بالنسبة للصين هو تحديد "الأنا"، حتى تمكن من توضيح سياستها الخارجية، وتتجنب إساءة فهم أهداف المبادرة. حيث يتفق الأكاديميون الصينيون أن للصين هويات متعددة، وليست ثابتة، فهي دولة تتبنى خطاب سياسي يركز على العديد من الأيديولوجيات والروايات؛ وهذا عائد إلى كون الصين تحتل أدوار متعددة في السياسة العالمية.

فالصين دولة اشتراكية ذات خصائص صينية، على اعتبار أن الحزب الشيوعي هو الحزب الحاكم وهو السمة الرئيسية للنظام الصيني. يقول يوان بينغ Yuan Beng في هذا السياق: "يبالغ الغربيون أحياناً في وصف الخصائص الاشتراكية للصين وذلك بنعتها بالدولة الشيوعية، بينما يتجاهلون أحياناً الطبيعة الاشتراكية للصين ويتعاملون معها كدولة رأسمالية بحتة". (Xiaoyu, 2017, p. 139) إن هذا الادعاء يتسق مع تحليل ديفيد شامبو David Shambaugh، الذي يرى أن الصين تمر مؤخراً بنوع من أزمة هوية، حيث تمتلك عدة هويات متنافسة. كما تُظهر السياسة الخارجية الصينية توجهات متنوعة، متضاربة أحياناً، ومتكاملة أحياناً أخرى. ففي بعض الأحيان تتصرف كدولة إمبريالية جديدة قادمة من خلال سعيها نحو استغلال الدول الغنية بالموارد الطبيعية. وأحياناً أخرى تسعى نحو إبرام صفقات تجارية لتوسيع وتنويع شركائها عالمياً. ويضيف شامبو أن هذا انعكاساً للنقاشات الهوياتية داخلياً. (Shambaugh, 2013, p. 12)

يحيل هذا الغموض، الذي يكتنف المبادرة الصينية حسب تشانغ يوان Zhang Yuan إلى جملة من العقبات البحثية، تقع تحت طائلة هيمنة الجماعة المعرفية الغربية على حقل العلاقات الدولية، والتي تبدو أنها غير كافية لفهم تعقيدات مبادرة الحزام والطريق. فهناك طريقتان تتجلى فيهما الهيمنة الغربية. الأولى تتمثل في أن معظم نظريات الحقل السائدة تركز على الفلسفة والنظرية السياسية الغربية. أما الثانية فهي الصياغة الأوروبية لمركزية التاريخ العالمي، والذي يُنسَج من خلاله وحوله الكثير من هذه النظرية. على سبيل المثال، الواقعية الكلاسيكية، التي تركز على سيادة الدولة، والقوة العسكرية والمصالح الوطنية المتأصلة في الممارسات الدبلوماسية والسياسية لأوروبا الحديثة حتى عام 1945. كما تدعي هذه النظرية وجود أساس فكري في كلاسيكيات النظرية السياسية الأوروبية، مثل هوبز وميكافيلي وثيوسيديس، وتستخدم ذلك لدعم ادعائها بأن سياسة القوة متجذرة في الطبيعة البشرية، وبالتالي، فهي سمة دائمة وعالمية من سمات السياسة الدولية. وهذا بدوره أيضاً يدعم موقفهم نحو السياسة الخارجية القائمة على المصلحة القومية والاعتماد على الذات وحالة الشك وعدم اليقين التي تكتنف السلوكيات الدولية. (Acharya & Buzan, 2010, p. 6)

ونفس الأمر بالنسبة للنظرية الليبرالية التي لديها جذور واضحة في النظرية السياسية والاقتصادية الأوروبية (كانط، لوك، سميث)، وفي الممارسة الغربية للاقتصاد السياسي من القرن التاسع عشر، والتي يتم تقديمها كحقائق عالمية قابلة للتعميم. (Acharya & Buzan, 2010, p. 7) لذلك، يتم التعاطي مع الحالة الصينية كمثال طبيعي على صعود وسقوط القوى العظمى.

إذاً، استناداً إلى سوسيولوجيا المعرفة، يمكن تلمس "عنفاً رمزياً" نابع من سيطرة هذه البنات المعرفية، التي تُنتج تصوّرات اختزالية حول العالم، تعكس الرؤى الغربية، وتجربة ضيقة متمركزة حول

التاريخ الأوروبي الحديث. في هذا السياق، يرى الباحثان تشنغشن بان Chengxin Pan وإميلان كافالسكي Emilian Kavalski أن تصوّر صعود الصين وفقاً لهذه السردية السائدة إنما يعكس "متلازمة كولومبوس".* علاوة على ما سبق، تتبنى السردية العقلانية في العلاقات الدولية منطقاً لا تاريخياً وتتعاظم مع السياسة الدولية باعتبارها معطى مسبقاً خاضع لحتمية القوانين التي تحكم العلاقات بين الدول والتي يمكن اختزالها في ثنائية القوة والمصلحة. بيد أن التصورات البديلة ترى أن معالم مبادرة الحزام والطريق لا تزال غير واضحة، وبالتالي، يمكن أن تكون التفاعلات بين مختلف الفواعل داخل الصين وخارجها على المستويات المحلية، الإقليمية والعالمية معقدة وملتئة بحالة عدم اليقين. (Yuan, 2020, p. 37) ويضيف يولينج زنج Yuleng Zeng أن التأثير السياسي لمبادرة الحزام والطريق قائم على مجرد افتراضات لا على أدلة تجريبية. حيث لم يُبدل سوى القليل من الجهود فيما يتعلق بالتقييم التجريبي للأثار السياسية لهذا المشروع. (Zeng, 2021, p. 75) كما أن التأثير الجيوسياسي عبر الدول داخل منطقة ما قد يختلف اعتماداً على الأهمية الإستراتيجية لكل دولة بالنسبة للصين. (Zeng, 2021, p. 77)

من جانب آخر، إن حقيقة أن الصين لا تزال تعتمد على النظام الليبرالي وتستفيد منه، حسب مزاعم البراديغم الليبرالي، لا يعني أنها ستقبل بكل القيم والقواعد الغربية. وفي الواقع، فإن الصين غير راضية من نواح كثيرة عن المؤسسات العالمية الحالية، وهو ما يتجلى بشكل خاص في دعوة الصين إلى إصلاح النظام النقدي الدولي بعد الأزمة المالية العالمية لعام 2008. وعزمها عام 2013 إطلاق البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، كبنك للتنمية متعدد الأطراف بديلاً عن المؤسسات الدولية التقليدية. (Pass, 2020, p. 93) وعليه، ولما كانت هذه الاتجاهات تتضمن نزعة اختزالية، ارتأى كلاً من بان وكافالسكي إلى رفض الانقسامات الغربية / غير الغربية في فهم وتفسير الحالة الصينية، ويقترحان بدلاً عن ذلك، تجاوز هذه الثنائية عبر منطق حوار، يهدف إلى تلاقح مرن بين مصفوفة مفاهيمية عابرة للتخصصات، تستدعي استرعاء الاهتمام للعوامل الثقافية، الحضارية، التاريخية، الاقتصادية، السياسية، الديموغرافية، والجغرافية، وتساعد في وضع تصوّر أشمل للسياسات العالمية. (Pan & Kavalski, 2018, p. 300) والاعتراف بالخصوصية الثقافية للتقاليد الفكرية في العلاقات الدولية وتبسيط الضوء عليها. (Wilde & Xing, 2020, p. 3)

فعندما بدأت رحلة كولومبوس في عام 1492 نحو اكتشاف العالم الجديد، فترة الغزو الأوروبي للعالم، لم يستطع التعرف على لغة الهنود الحمر، وبدلاً من تعلم لغتهم، افترض أنهم غير قادرين على الكلام. وهكذا، فإن فشل كولومبوس بالتعرف على تنوع اللغات وحتمية اختلافها، جعله يعتقد إما أن السكان الأصليين لهم لغة لكن لا تختلف عن لغته، أو الاعتراف باختلافها ولكن رفضها كلغة أخرى. أي أن كولومبوس يرى الأمور بما يتسق وفهمه المسبق، ويتجاهل كل ما يشوه هذا الفهم. إن المعنى الضمني من خلال سرد هذا المثال العرضي، أن إنتاج المعرفة في حقل العلاقات الدولية مشابه لحالة كولومبوس. فعندما تنبثق ممارسات ومفاهيم مختلفة، فإن المجتمع العلمي الغربي لحقل العلاقات الدولية يتعامل معها إما بتضمينها كجزء من السياسة العالمية السائدة، كحالة مبادرة الحزام والطريق، بحيث لا يتم الإقرار باختلافها. أو يرفضون الاعتراف باختلافها عن السياسة العالمية، وبالتالي، لا يتم (Pan & Kavalski, 2018, p. 296) التعاطي معها كجزء من دراسة العلاقات الدولية، إنما تُنقل هذه القضايا إلى الدراسات الثقافية والأنثروبولوجية والمناطقية.

ضمن هذا السياق، يلاحظ الباحثان الصينيان "فينغ وهي" Feng and He أن آلية عمل الحكومة والسياسات الصينية تشكل نظاماً مغلقاً وغير شفاف نسبياً، مما يجعل من الصعب الحصول على تصوّر دقيق لعمليات صنع القرار الرسمية. لذا، فإن رؤية الباحثين الصينيين في حقل العلاقات الدولية وتحليلاتهم يمكن أن توفر مجالاً رحباً لشرح وفهم خطابات القادة في الصين. ويضيف فينغ وهي أن فهم البنية الإدراكية العلمية داخل الصين تشكل خياراً مناسباً للمهتمين بالشأن الصيني من أجل فهم السلوكيات والقيود التي تحرك قادة الصين عند اتخاذ القرارات. (Feng, He, & Li, 2019)

إذاً، يقتضي الفهم الأفضل لمبادرة الحزام والطريق الاتجاه نحو تصوّر أكثر انفتاحاً، عبر الاستماع إلى الأصوات غير الغربية، بما في ذلك الدراسات الصينية، ودراسة طبيعة السلوك الصيني تجاه العالم. (Yuan, 2020, p. 38) خاصة في ظل انضمام العديد من الدول غير الغربية إلى المبادرة، فمن المهم تحليل العلاقات الدولية في هذه المناطق عبر الكشف عن خصوصياتهم الثقافية والإنصات لوجهات نظرهم حول المبادرة. (Yuan, 2020, p. 44)

الخاتمة:

منذ الإعلان عن مبادرة الحزام والطريق عام 2013 عرفت الدراسات الصينية اهتماماً متزايداً في الخطاب الأكاديمي الغربي، حيث تركزت غالبية الأبحاث حول عمليات المبادرة وآثارها. لقد أوضحت النقاشات أنفة الذكر أن الذين يشتغلون على موضوع الحزام والطريق غالباً ما يعولون في حججهم على التصورات العقلانية (الليبرالية، الواقعية)، التي تختزل التحليل ضمن مفاهيم مادية ومستوى تحليلي جزئي. وحاجبت الدراسة أن هيمنة التفسيرات العقلانية في دراسة عمليات وتأثيرات مبادرة الحزام والطريق تشكل عقبة أمام فهم واستيعاب المشروع الصيني الذي ينطوي على تعقيدات متعددة المستويات، والذي يختلف عن منطق التصورات العقلانية المهيمنة والتي تعكس النظرة المركزية الغربية حول العالم.

في واقع الأمر، لا تتعلق عقبات فهم المبادرة على هيمنة التصورات العقلانية (الواقعية – الليبرالية) فحسب، بل أيضاً ترتبط بطبيعة المبادرة بحد ذاتها كونها رهينة غموض متعدد الأبعاد. وهكذا يجري توصيف المبادرة الصينية وتفسيرها بمنطق اختزالي كحالة مماثلة لصعود قوى وسقوط أخرى.

لذلك، فإن الطرح الجوهري الذي تؤكد عليه الدراسة هو ضرورة تجاوز السردية العقلانية، والحاجة الملحة لتوجيه الأبحاث نحو ممارسات معرفية أكثر نقديّة من خلال تبني مقاربة ما بين تخصصية، تستوعب خصوصية المجتمعات، وتساهم في الاستماع للأصوات غير الغربية، وبالتالي، استيعاب تعقيدات وتنوع أبعاد مبادرة الحزام والطريق محلياً وعالمياً.

المراجع

العربية

1. جون ميرشايمر. (2016). الواقعية النيوية. تأليف تيم دان؛ ميليا كوري؛ ستيف سميث، نظريات العلاقات الدولية التنوع والتخصص. قطر: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات.
2. حكيمات عبد الرحمن. (2015). الصعود السلمي للصين. سياسات عربية.
3. محمد حمشي. (2017). العالم العربي ومشروع الحزام والطريق. مجلة دراسات شرق أوسطية.

الأجنبية

1. (2010). Why is there no non-Western international relations theory? An introduction. In A. Acharya, & B. Buzan, *Asia, Non-Western international relations theory: perspectives on and beyond*. New York: Routledge.
2. Beeson, M., & Crawford, C. (2022). Putting the BRI in Perspective: History, Hegemony and Geoeconomics. *Chinese political science review*.
3. (2018). *China's belt and road initiative in the global trade, investment and finance landscape*. Organisation for economic cooperation and development.
4. Cornet, A. (2018). From the polar silk road to the arctic rimland: a case study of the belt and road challenges for the European Union. *institut de relations internationales et stragiques*.
5. Das, K. C. (2017). The making of one belt, one road and dilemmas in South Asia. *China report*.
6. Dunford, M. (2021). China's belt and road initiative and its implications for global development. *ACTA VIA SERICA*.
7. Feng, H., He, K., & Li, X. (2019). *How China sees the world: Insights from China's international relations scholars*. Singapore: palgrave macmillan.
8. Galan, E. M. (2019). The financing of the belt and road initiative: blessings and curses. In F. J. Duarte, *The belt and road initiative: an old archetype of a new development model*. Singapore: palgrave macmillan.
9. Huang, Y. (2016). Understanding China's belt & road initiative: motivation, framework and assessment. *China economic review*.
10. Karlis, T., & Polemis, D. (2019). The Belt and Road initiative. A geopolitical analysis. Athenes.
11. Liu, L. Y. (2018). The Chinese dream, neoliberalism, and international legal ideology. *the Chinese journal of global governance*.
12. Liu, X. (2021). Towards a confucian geopolitics: A critical remark. *Dialogues in Human Geography*, 11.
13. Pan, C., & Kavalski, E. (2018). Theorizing China's rise in and beyond international relations. *international relations of the Asia – pacific*.

- Pandey, N. (2018). One Belt One Road Initiative: A Study through Economic Diplomacy .14
Perspective. *KMC Reserch Journal*.
- Pass, J. (2020). China's institutional statecraft within the liberal international order: the Asian .15
infrastructure investement bank. *Revista Española de Derecho Internacional*.
- Shambaugh, D. (2013). *China goes global: the partial power*. New York: Oxford university. .16
- Wang, Z. (2021). Understanding the Belt and Road Initiative from the Relational Perspective. .17
Chinese journal of international review.
- Wilede, J. T., & Xing, Y. (2020). The historiography of China's "Rise": A struggle for narrative .18
autonomy in IR theory. *Asian studies review*.
- Woon, C. Y. (2020). Framing the polar silk road: critical geopolitics, Chinese scholars and the .19
(Re)positionings of China's arctic interests. *political geography*.
- Xiaoyu, P. (2017). Controversial identity of a rising China. *the Chinese journal of international* .20
politics.
- (2019). China's Pursuit of the "One Belt One Road" initiative: a new world order with Chinese .21
characteristics? In L. Xing, *Mapping China's 'one belt one road' initiative*. Szitzerland: Palgrave
Macmillan.
- Yongjiun, C. (2020). The belt and road initiative will promote the economic cooperation between .22
China and the western countries. In Y. Li, & M. Taube, *How China's silk road initiative is changing
the global economic landscape*. New York: Routledge.
- Yuan, H. (2020). The Belt and Road Initiative and international relations theories: Challenges and a .23
new research agenda. *Международные отношения*.
- Zeng, Y. (2021). Does money buy friends? evidence from China's belt and road initiative. *Journal of* .24
East Asian studies.
- Zhou, Y., & (eds), T. K. (2021). Multimodal transportation network centrality analysis for belt and .25
road initiative. *Transportation research part E*.