مجلة جامعة طرطوس للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة الآداب والعلوم الإنسانية المجلد (٩) العدد (٥) ٢٠٢٥
Tartous University Journal for Research and Scientific Studies –Arts and Humanities Series Vol. (9) No. (5) 2025

طريق الحرير الجديد ودوره الاقتصادي والثقافي في دعم استقرار منطقة شرق المتوسط

***د. بثينه عيسى سليمان**

(تاريخ الإيداع ٥/١٢ /٢٠٢٥. قُبِل للنشر في ٧/٨ /٢٠٢٥)

□ ملخّص □

يركز هذا البحث على تحليل دور طريق الحرير الجديد في تعزيز الاستقرار السياسي والأمني في منطقة شرق المتوسط، من خلال التأثيرات المحتملة في اقتصاداتها والتفاعلات الثقافية ضمنها، وإعادة تشكيلها عبر توجيه الوعي الجمعي لسكان هذه المنطقة وحكوماتها نحو التنمية والاستفادة الاقتصادية من مكتسبات مرور طريق الحرير الجديد في أراضيها، باعتباره شبكة أمان جغرافي.

فقد شكّل الصراع بين دول منطقة شرق المتوسط وآسيا الوسطى على طريق الحرير القديم: القوة المعاكسة لدوره الاقتصادي والثقافي، ومن ثمّ ظهرت في المنطقة آثار التطييف والتقسيم بشكل ملموس، بهدف السيطرة المباشرة على طرق الحرير، مما جلب الحروب وقلة الاستقرار والأمن في المنطقة، وتراجع دورها الحضاري.

يعتمد البحث على تحليل جغرافي للمنطقة المدروسة، وتوضيح العوامل الجغرافية الطبيعية والبشرية فيها، والتي ستدعم نجاح مكتسبات طريق الحرير الجديد وتنميتها في المنطقة، بعدها عرض الدور الاقتصادي للطريق القديم ونتائجه في المنطقة، وكيف سيتم تجاوزها وتخطي سلبياتها على امتداد الطريق فيها.

ثم خلص البحث إلى أنّ طريق الحرير الجديد سيكون جسراً للسلام والاستقرار في ظل التغيرات الجيوسياسية المرافقة لامتداده الجغرافي، مما يعزز التعاون والتفاهم بين الدول، ويؤسس لبيئة استثمارية أكثر أماناً وازدهاراً في شرق المتوسط وآسيا الوسطى.

الكلمات المفتاحية: طريق الحرير الجديد– شرق المتوسط– شبكة أمان جغرافي– الدور الاقتصادي– الاستقرار الأمني .

*مدرّسة/ قسم الجغرافية / كلية الآداب والعلوم الإنسانية جامعة طرطوس

مجلة جامعة طرطوس للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة الآداب والعلوم الإنسانية المجلد (٩) العدد (٥) ٢٠٢٥
Tartous University Journal for Research and Scientific Studies –Arts and Humanities Series Vol. (9) No. (5) 2025

The New Silk Road and Its Economic and Cultural Role in Supporting the Stability of the Eastern Mediterranean Region

***Dr. Bothena Issa Suleiman**

(Received 12/5 /2025. 8 /7/2025)

□ ABSTRACT□

This research focuses on analyzing the role of the New Silk Road in enhancing political and security stability in the Eastern Mediterranean region through its potential impacts on local economies and cultural interactions. It also explores how the initiative could reshape the region by directing the collective awareness of its populations and governments toward development and economic benefit, positioning the New Silk Road as a geographic safety network.

Historically, the conflict among Eastern Mediterranean and Central Asian countries over the ancient Silk Road served as a counterforce to its economic and cultural functions. This rivalry resulted in evident sectarianism and fragmentation, driven by the desire for direct control over Silk Road routes. Consequently, the region experienced wars, instability, insecurity, and a decline in its civilizational role.

The study adopts a geographical analysis of the examined region, highlighting both natural and human geographic factors that could support the success and development of the New Silk Road's gains. It presents the economic role of the ancient Silk Road and its consequences in the region, along with how the New Silk Road might overcome these past drawbacks along its route.

The research concludes that the New Silk Road can serve as a bridge for peace and stability amid the geopolitical shifts accompanying its geographical expansion. It has the potential to enhance cooperation and mutual understanding among countries, laying the foundation for a safer and more prosperous investment environment in the Eastern Mediterranean and Central Asia.

Keywords: New Silk Road – Eastern Mediterranean – Geographic Safety Network – Economic Role – Security Stability .

*Teacher in the Department of Geography / Faculty of Arts and Humanities / Tartous University

مقدمة:

لعب طريق الحرير القديم دوراً تاريخياً في تغيير الخريطة الثقافية والحضارية لمختلف الدول والمراكز العمرانية المنتشرة على طول امتداده الجغرافي من الصين شرقاً وحتى أوروبا غرباً، إذ لم تقتصر أهميته على عمليات التبادل التجاري ونقل الإنتاج الاقتصادي بين الدول، بل أسهم إسهاماً كبيراً في نشر الثقافات الدينية والإنجازات العلمية والفنون المتعددة، مما مهّد لتنمية ونشوء حواضر جديدة ومجتمعات جديدة تتخلل امتداده عبر آسيا الوسطى وشرق المتوسط، ازدهرت بازدهار الحركة التجارية فيه، وتراجعت بتراجعها.

إن أهمية طريق الحرير تكمن في الإرث الحقيقي المستمر لهذا الطريق، والذي يظهر في اللغات والأديان والثقافات التي انتشرت من خلاله والتي كانت رغم اختلافها آخذة بالنمو طوال آلاف السنين[١] .

وهذا ما استمرت الصين في الاستثمار به وإحيائه، فقدمت للعالم حديثاً: مبادرة الحزام والطريق ((**BRI**، ففي عام ٢٠١٣م اقترح الرئيس الصيني (شي جين بينغ) بناء منطقة اقتصادية جديدة، على أنقاض طريق الحرير القديم، عُرفت على أنها الحزام الاقتصادي لطريق الحرير، يشمل البلدان الواقعة على طريق الحرير القديم عبر آسيا الوسطى وغرب آسيا والشرق الأوسط حتى أوروبا. وتهدف المبادرة إلى إيجاد منطقة اقتصادية متماسكة من خلال بناء كل من البنية التحتية الصلبة مثل خطوط السكك الحديدية والطرق، والبنية التحتية اللينة مثل الاتفاقيات التجارية وهيكل قانوني تجاري مشترك مع نظام قضائي لمراقبة الاتفاقيات، بالإضافة إلى زيادة التبادل الثقافي وتوسيع التجارة، إذ تُعدّ هذه الأهداف الرسالة الاقتصادية والغاية المباشرة لمبادرة الحزام والطريق[٢] .

جاء هذا البحث بهدف إلقاء الضوء على الرسائل غير المباشرة للمبادرة، ودورها في تنمية وتطوير مجتمعات المناطق والدول التي ستمرّ فيها، والعمل على تعزيز استقرارها السياسي والأمني، من خلال التأثيرات الإيجابية المحتملة في البنية التحتية لمختلف قطاعات الاقتصاد في هذه المجتمعات، وبالتالي نقل التأثير الإيجابي والتفاعلات الثقافية إلى مجتمعات المنطقة، وإعادة تشكيلها من خلال توجيه الوعي الجمعي لسكان هذه المنطقة نحو التوحّد ونبذ الانقسام فيما بين مكونات المجتمع، والاتفاق على التجمّع في بوتقة واحدة، للاستفادة من مكتسبات مرور طريق الحرير الجديد في أراضيها.

يرتبط طريق الحرير تاريخياً وجغرافياً بدول شرق المتوسط وآسيا الوسطى، فقبل نحو ٢٠٠٠ سنة لعب الموقع الجغرافي للدول العربية دوراً محورياً، كونه حلقة وصل بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، وفي الموسوعات الكبرى جرى اتفاق على دور بلاد الشام الحضاري في النشاطات المتنوعة لطريق الحرير، حيث ورد في موسوعة بروكهاوس الألمانية: إن طريق الحرير طريق قديم يمتد من الصين ويقطع آسيا الوسطى لينتهي في الغرب في مدينتي أنطاكية ودمشق في سورية، وهو يتخذ مسارين اثنين، أحدهما شمالي والثاني جنوبي يمران بعدد من المدن المحاذية لجبال آسيا الوسطى ولعدد من الواحات في الصحاري الآسيوية. وفي الموسوعة البريطانية أتى طريق الحرير بصيغة الجمع تحت

[١] – مجموعة من المؤلفين. دراسات في طريق الحرير. ترجمة: سلوى طارق علي، منشورات الضفاف، دار الأمان، الرياض، ٢٠٢١م، ص ٨٦ – ٨٨ .

[٢] – سليمان بن عمير بن ناصر المحذوري. في طريق الحرير. دار الرافدين للطباعة والنشر والتوزيع، الجمعية العمانية للكتاب والأدباء، ٢٠٢٣م، ص ١١٤.

مادة Silk roads Silk route ووصف بأنه مجموع الطرق التجارية القديمة التي كانت تصل الصين بالغرب وتحمل بوساطته البضائع والأفكار بين الحضارتين العظيمتين، حضارة روما والصين[٣].

تُشكّل هذه المقدمة التاريخية ضرورةً ملحّة لفهم التخوف الصيني الدائم من تأثير القلاقل التي تشهدها حالياً بعض الدول العربية على مشروع طريق الحرير الجديد. فتعثر المفاوضات في الشرق الأوسط واستمرار النزاع العربي الإسرائيلي من دون حل، علاوة على مكافحة الإرهاب والتوترات العربية مع دول الجوار يجعل المنطقة في منظور الصينيين غير مستقرة وغير آمنة لإقامة المشاريع الاقتصادية والتنموية التي يحملها طريق الحرير الجديد من جهة، ومن جهة أخرى قد يسهم مرور طريق الحرير الجديد في تحقيق اتفاقيات اقتصادية وعسكرية واجتماعية في المنطقة، فهو يقدم فرصة للسلام والأمان الجغرافي التي من شأنها أن تدفع بالمنطقة نحو الاستقرار والتهدئة.

تتطلب دراسة الدور الاقتصادي والثقافي لطريق الحرير الجديد تحليلاً شاملاً في عدة جوانب، مثل:

١. السياق التاريخي: لفهم الظروف التاريخية التي أدت إلى استمرار الدور الاقتصادي والاجتماعي لطريق الحرير وأثره على منطقة الشرق الأوسط.

٢. الأبعاد الثقافية: كيفية تأثير طريق الحرير وعكس القيم والمعتقدات السائدة في مجتمعات المنطقة.

٣. التطبيقات العملية: رصد تأثير طريق الحرير على السياسات والممارسات الاجتماعية والاقتصادية.

وسوف يجيب البحث عن الأسئلة الآتية:

- ما هي أهم الظروف والعوامل الطبيعية والبشرية المؤثرة في مبادرة الحزام والطريق في منطقة شرق المتوسط؟
- كيف أسهم طريق الحرير القديم في تطوير اقتصادات دول منطقة شرق المتوسط أو تراجعها؟
- كيف سيسهم طريق الحرير الجديد في إيجاد أجندة عمل اقتصادية إيجابية ضمن منطقة شرق المتوسط تعزز السلم الأهلي والاستقرار الأمني والتطور في المنطقة؟

منهجية البحث: اعتمد البحث عدة مناهج منها:

- المنهج التاريخي: لدراسة تسلسل الحقائق والأحداث التاريخية المتعلقة بطريق الحرير .
- المنهج الجغرافي الوصفي: لدراسة العوامل الطبيعية والبشرية المؤثرة في منطقة شرق المتوسط، وفي طريق الحرير الجديد.
- المنهج العلمي الاستقرائي: لتحليل الدور الاقتصادي لطريق الحرير الجديد، ومن ثم استقراء طرق ووسائل تسهم في تعزيز الاستقرار الأمني والسياسي في المنطقة.
- بالإضافة إلى الأسلوب الكارتوغرافي لتوضيح العلاقات المكانية للمنطقة المدروسة مع طريق الحرير الجديد.

المناقشة:

- تحديد المجال الجغرافي لمنطقة البحث والعوامل الجغرافية المؤثرة فيها:

يركّز البحث على المنطقة الواقعة شرق البحر المتوسط بدرجة رئيسة، وبدائرة أوسع ما يجاورها إلى الشرق في آسيا الوسطى بدءاً من تركيا إلى سورية والأردن ولبنان وفلسطين والعراق وإيران وصولاً إلى أفغانستان وباكستان وتركمانستان وأوزبكستان وكازاخستان وقرغيزيا وكشمير والهند حتى الصين، الشكل رقم (١) .

٣ 3- Graf, D. F. (2017). The Silk Road between Syria and China. In *The Silk Roads and the Roman World* (pp. 443–530). Oxford University.

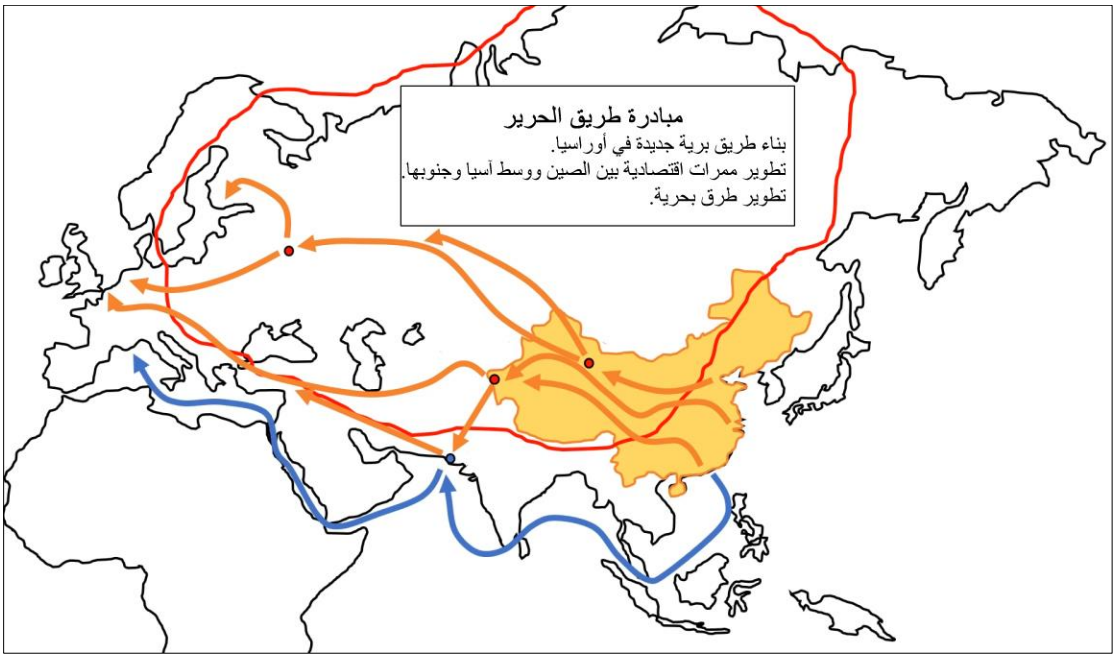
طبعاً هذه الحدود ليست قطعية أو حاسمة، وهذا يعود إلى التداخلات بين دول المنطقة في الكثير من الخصائص التاريخية والجغرافية والطبيعية العامة[٤]؛ أحدها أن المنطقة المدروسة كانت من الناحية التاريخية مترابطة بشكل وثيق، ونتيجة لذلك كانت منطقة تقاطع الطرق لحركة السكان، والسلع، والأفكار بين أوروبا، والشرق الأوسط، وجنوب آسيا، وشرقها، فهي تقع ضمن مجال القارة الأورآسيوية الأوسع.

الشكل ١ منطقة الدراسة والدول التي تشملها

مصدر الخريطة: https://i.pinimg.com/736x/4c/7f/d7/4c7fd786adcc940c7bdc5ffed254f5af.jpg

قامت الحكومة الصينية بإطلاق مبادرة الحزام والطريق من أراضيها للعبور باتجاه غرب أوربا مروراً بوسط آسيا وشمالها، ثم العودة إلى الصين عبر طريق بحري يمر بسواحل المتوسط الأوروبية والإفريقية، ثم عبر قناة السويس إلى سواحل المحيط الهندي وشرق آسيا، الشكل رقم(٢).

[٤] – بيتر فرانكوبان. طريق الحرير تاريخ جديد للعالم. ترجمة: أحمد العدوي، دار أدب للنشر والتوزيع، ط١، الرياض، ٢٠٢٢، ص٣٩–٥٤.



الشكل ٢ الامتداد الجغرافي لمبادرة الحزام والطريق (طريق الحرير الجديد)

مصدر الخريطة: https://images.skynewsarabia.com/

تمتلك منطقة الدراسة منظومة معقدة من الظروف الطبيعية والعوامل البشرية التي تؤسس لنجاح مشروع طريق الحرير الجديد على أراضيها، فمن جهة تساعد هذه الظروف الجغرافية وتدعم البنى التحتية الصلبة واللينة في كثير من الأماكن، ومن جهة أخرى سيعمل مشروع طريق الحرير الجديد على دعمها وإيجاد فرص جديدة للتنمية والتطوير على طول امتداده الجغرافي ليشكّل شبكة أمان واستقرار في الدول والمناطق التي يمرّ بها، وليس شبكة مواصلات فقط.

وهنا سيتم تحليل أهم الظروف الطبيعية المؤثرة في جغرافية طريق الحرير الجديد بشكل مختصر، ومنها:

1. التضاريس: تتميز المنطقة بالتضاريس المتنوعة، من السهول والسهوب الواسعة (سهول الجزيرة والفرات وأحواض سرداريا وأمودايا) إلى الجبال الشاهقة (جبال هيمالايا وجبال تين شان، وجبال هندوكوش وبامير في الجنوب) والصحاري الكبيرة (صحراء قراقوم وتكلاماكان). إذ تحدد هذه التضاريس وما يتخللها من سهول ووديان المسارات الممكنة لحركة القوافل بأفضل هندسة طبيعية اقتصادية، حيث اتخذت في محاور حركتها المسارات المضمونة ذات المناخ الملائم لسيرها معظم أيام السنة متجنبة الأراضي الجبلية ذات البرد القارس المكسوة بالثلوج، كما تجنبت الصحاري الجافة عديمة المياه المحفوفة بالمخاطر المتمثلة بالزوابع الصحراوية، بالإضافة إلى حرصها على الأمن عن طريق اختيارها للمناطق التي يضمن حكامها سلامة القوافل في أثناء عبورها. وسيان لهذه الطرق أن مرت بالحواضر الزراعية أو التجارية أو بالمناطق الرعوية، فكلا الشكلين من المواقع قاما بدور المنظّم الحامي لطريق الحرير خلال تاريخه الطويل[٥] .

2.المناخ: يسود في المنطقة المناخ المتوسطي والقاري، مع شتاء قارس وصيف حار، ومعظم الأمطار التي تتأثر بها المنطقة تأتي من مصدرين بحريين مهمين في الغرب هما: المحيط الأطلسي والبحر المتوسط، في حين تحجب سلاسل هندوكوش وقراقوروم وهملايا، الأمطار الموسمية الجنوبية، وتلج الرياح الشمالية إلى سفوح جبال تيين

[٥] – ساطع محلي. على طريق الحرير (مشاهدات ومواقع وأحداث). الأهالي للطباعة والنشر والتوزيع، دمشق، ١٩٩٤م، ص٢٥-٢٦.

شين لتسهم في إعطائها غطاءها النباتي الأخضر. في حين تندر الأمطار في المناطق الداخلية المنخفضة المحاطة بالجبال مثل حوض تاريم الواسع، الذي تعزله عن مناطق آسيا الأخرى جبال تيين شين في الشمال وبامير في الغرب وقره قوروم والتون داغ في الجنوب، وتصل إلى ارتفاعات شاهقة تتراوح بين ٧٠٠٠- ٨٠٠٠ م، تترك بينها أكثر صحاري آسيا الوسطى جفافاً وهي صحراء تاكلاماكان، التي لاتصل الأمطار السنوية في غربها إلى أكثر من ٦٥ مم في مدينة كاشغر مثلاً، وإلى ٩-١١ مم في الشرق في المنطقة المحيطة بـ لوب نور. وترتفع الحرارة في الصيف في واحة طرفان في أكثر المناطق انخفاضاً (-١٥٤م عن سطح البحر) إلى ٤٧ درجة مئوية. وهذه الظروف المناخية الشديدة التطرف تجعل السير صعباً في جو جاف ينتشر فيه الغبار وتقل المياه، بينما تشتد الرياح المغبرة الرملية الناشئة عن التفاوت الحراري الكبير بين قمم الجبال المحيطة المغطاة بالثلوج والمنخفضات البالغة الحرارة. ومع ذلك لم يتقاعس تجار طريق الحرير عن إنشاء المدن على أطراف الصحراء المذكورة الشمالية والجنوبية لتكون مراكز راحة وتموين بالماء والغذاء[٦].

.3الموارد المائية: والتي تؤثر في تنمية الزراعة والتجارة والنقل ومختلف الأنشطة الاقتصادية. وهي في منطقة الدراسة متنوعة وعديدة، وتشمل البحيرات الرئيسة مثل بحر آرال وبحيرة بالكاش، والعديد من الأنهار ومنها: الفرات، دجلة، سرداريا وأمودايا (جيحون وسيحون سابقاً)، إريتش، ونهر هري ونهر المرغاب، وغيرها من الأنهار التي كانت تعبر مناطق شاسعة في مجار متحولة مترنحة كانت تغير اتجاهاتها على الدوام فتؤثر من قريب أو بعيد على مناطق استقرار البشر وتجوالهم. وهذا ما يفسّر أيضاً خراب عدد كبير من المراكز العمرانية التي بقيت آثارها حتى الآن في مناطق بعيدة عن المجاري المائية، أو كان سبب خرابها عدم استقرار الأمن وتحول طرق التجارة عنها[٧]، (مدينة تدمر مثلاً).

٤. التنوع البيولوجي: يُشكّل التنوع البيولوجي شبكة الحياة التي يُعتمد عليها في أمور عديدة كالغذاء والماء والطب والمناخ المستقر والنمو الاقتصادي وغيرها من الأمور على امتداد طريق الحرير، وأكثر من نصف الناتج المحلي الإجمالي العالمي يعتمد على الطبيعة[٨] .

وبقدر ما سيسهم النشاط البشري القائم على افتتاح شبكة طريق الحرير الجديد، في فقدان التنوع الحيوي بسبب تغيّر النظم الإيكولوجية البرية والبحرية والمياه العذبة، والتوجه نحو استخدام الأراضي في الزراعة والأنشطة البشرية المختلفة من جهة، إلا أنه سيسهم من جهة أخرى في تكريس ممارسات الحفاظ على التنوع الحيوي واستدامته من خلال الأنشطة السياحية البيئية، وأنشطة الحفاظ على الموائل الطبيعية في المنطقة[٩]. الصور أدناه من مناطق سياحية بيئية على امتداد طريق الحرير.

---

[٦] – المرجع السابق، ص٢٨- ٢٩.

[٧] – المرجع السابق، ص٣٢.

[٨] - طارق قابيل. التنوع البيولوجي: العمود الفقري للاقتصاد العالمي. منشورات مجلة جامعة القاهرة للعلوم، ٢٠١٩م، ص١٩٣.

[٩] 9- United Nations Digital Library- offers content , WWW,UN.Org.

تعد حديقة غورخي تيرلج الوطنية في منغوليا مثالاً رائعاً، إذ تشكّل هذه الحديقة محمية طبيعية توفّر تجربة سياحية فريدة تجمع بين المناظر الطبيعية الخلابة والثقافة البدوية التقليدية، كما أنها كانت جزءاً من مؤتمر دولي حول السياحة البدوية والمدن المستدامة، حيث تم التأكيد على أهمية الحفاظ على التراث البيئي والثقافي في المناطق المرتبطة بطريق الحرير. (المصدر: https://ibnbattutatravel.com/)

عند التقاء نهري دجلة والفرات، لا تزال هناك بقايا حضارة مائية فريدة من نوعها في واحدة من أكبر الدلتا الداخلية في العالم. تعرف هذه البيئة المستنقعية النادرة باسم حدائق عدن العراقية أو فينيسيا بلاد ما بين النهرين، وهي موجودة في وسط الصحراء. وتسعى الحكومة العراقية إلى الحفاظ على تراثها الثقافي والمحلي، وتشجيع الصناعات التقليدية فيها. (المصدر: https://www.klima.ong/)

الشكل ٣ نماذج لمناطق تمتع بالتنوع الحيوي ومخصصة للسياحة البيئية على طريق الحرير

.5الموارد الطبيعية: يُعدّ توافر المعادن والثروات الباطنية وموارد الطاقة في المنطقة، عاملاً مهماً يمكن أن يعزز النشاط الاقتصادي المرتقب لطريق الحرير الجديد. إذ تمتلك منطقة شرق المتوسط والخليج العربي احتياطيات وفيرة من النفط والغاز الطبيعي، وتتمتع العديد من دول آسيا الوسطى بأكبر احتياطيات من اليورانيوم والذهب والألمنيوم في العالم [١٠] .

تسهم هذه الظروف في تشكيل البيئة الاقتصادية والاجتماعية التي يعتمد عليها طريق الحرير الجديد. كما تجسد التحديات والفرص التي تواجهها طرق التجارة العالمية في المنطقة.

أما بالنسبة إلى العوامل البشرية والاقتصادية المؤثرة في البنية الاجتماعية للدول الموجودة على امتداد طريق الحرير الجديد فهي أيضاً باختصار:

١- العامل الديني: الإسلام هو الدين الأكثر شيوعاً في منطقة شرق المتوسط وآسيا الوسطى. فطريق الحرير ليس طريقاً للحرير فقط فهو طريق الثقافة وانتشار الأفكار والديانات في المقام الأول، مع وجود أقليات متنوعة. فقد كانت البوذية والزرادشتية الديانات الرئيسة في آسيا الوسطى قبل وصول الإسلام، ونقلت البوذية علىٰ طول طريق الحرير إلى الصين [١١].

وقد عُرفت العلوم والثقافات والفنون الإسلامية بشكل تدريجي في الصين على نطاق واسع حتى انتشر المسلمون وتاجروا في مختلف الموانئ والمدن الساحلية الرئيسة في الصين، وأسهموا بالإسلام ونشره،

[١٠] – United Nations Digital Library– offers content , WWW,UN.Org.

[١١] – ليو وي. طريق الحرير القديم والجديد. الدار العربية للعلوم ناشرون، الدوحة، ٢٠١٧م. ص ١٢١.

كما قاموا بإنشاء العديد من المساجد في جميع مناطق الصين، والتي بلغ عددها نحو أكثر من ثلاثين ألف مسجد بعضها أثري يعود تاريخ إنشائه إلى القرن السابع الميلادي والعدد الأكبر منها بني في فترات تاريخية مختلفة، وقد أولت الحكومة الصينية اهتماماً كبيراً بإنشاء المتحف الوطني الصيني للحرير بشنغهاي China National Silk Museum– Shanghai وسجلت اللوحة التأسيسية للمتحف باللغة العربية احتفاء بلغة الضاد وطريق الحرير، بالإضافة إلى عدة لغات أخرى، ويضم المتحف الوطني الصيني للحرير المشار إليه مجموعة مهمة من الأنوال الصغيرة والكبيرة وشواهد أخرى على تاريخ صناعة الحرير ومراحل تطورها، بالإضافة إلى أنه يحكي القصة التاريخية لطريق الحرير ومساره التاريخي وأثره الحضاري والفني والاقتصادي داخل الصين وخارجها بشكل عام [١]. ويرجع تاريخ العلاقات الصينية وبلاد الإسلام في القرن الثامن عندما امتدت الدولة الإسلامية شرقاً وغرباً وصل نفوذها إلى الحدود الغربية للصين وبذلك أصبحت الأجزاء الكبرى من طريقي الحرير البري والبحري واقعة في ديار الإسلام، ومن اللافت أن الصينيين في بداية تواصلهم بتجار الجزيرة العربية كانوا يطلقون على الأحجار الكريمة وشبه الكريمة اسم (حصى العرب) ظناً منهم أن أرض العرب مفروشة بها وذلك لكثرتها. [١]

٢- الديموغرافيا: يعيش أكثر من ١٥٠ مليون نسمة في منطقة شرق المتوسط وآسيا الوسطى، وتبلغ الكثافة السكانية العامة ٩ أشخاص لكل كيلومتر مربع. مما يقدم إمكانات وموارد بشرية هائلة في انتظار الاستثمار [١] .

٣- اللغات: تتنوع اللغات في المنطقة المدروسة وتختلط في كثير من الأماكن، ولكن تشكل اللغة التركية والعربية والروسية والفارسية، أهم اللغات المنتشرة في المنطقة، وهناك أيضاً مجموعات فرعية مثل: اللغة القازاقية والقرغيزية لغات ذات الصلة مجموعة من اللغات التركية، واللغة الأوزبكية والأويغورية، وتهيمن لغة المندرين على تركستان الشرقية [١] .

يعزز هذا التنوع اللغوي ضمن المنطقة من التنوعَ الثقافي والحضاري والموروث الشعبي الغني في كل من دولها.

٤- تركز السياسات العامة التي تنتهجها حكومات الدول في المنطقة المدروسة على تنمية الميزان التجاري وتقليل الدين العام وتكديس الاحتياطيات الوطنية. وبشكل عام يعاني اقتصاد معظم دول المنطقة من عدم استقرار، وبطءٍ في معدلات النمو العامة، مما يجعل من مرور طريق الحرير الجديد وما سيتبعه من تطوير في البنية التحتية، أمراً إيجابياً لصالح اقتصاديات تلك الدول [١] .

-الدور الاقتصادي والثقافي لطريق الحرير القديم وأثره في اقتصادات دول منطقة شرق المتوسط:

---

[١٢] – محمود رمضان. طريق الحرير من حلب الي الصين وأثره في نشر الإسلام وبناء المساجد بالصين، بحث غير منشور، قُدم ضمن أعمال اتحاد الآثاريين العرب، دمشق، (٢٠٠٦م).

[١٣] www.islamichina.com 13-

[١٤] 14- United Nations Digital Library- offers content , UN Web, Org.

[١٥] – ساطع محلي. على طريق الحرير. مرجع سابق. ص ١٣١-١٤٧.

[١٦] 16- United Nations Digital Library- offers content , UN Web, Org.

تذكر المراجع أنّ: مسارات طريق الحرير انتظمت منذ القرن الخامس قبل الميلاد، وظلت منتظمةً لألف وخمسمائة سنة تالية، ويعدّ طريق الحرير القديم من الممرات التاريخية التي أسهمت في نمو وازدهار الشعوب والحضارات قديماً والتي طال صيتها إلى عالمنا الحديث، حيث جمع هذا الطريق بين التجارة والثقافة والسياسة. وكان عبارة عن مجموعة من الطرق والخطوط البرية والبحرية المترابطة والتي تمتد لنحو ١٥ ألف كيلومتر تسلكها القوافل والسفن قديماً بهدف نقل البضائع التجارية بين الصين وآسيا الصغرى والوسطى وبلاد العرب والفرس وأفريقيا وأوروبا، وقد تصل مدة الرحلات إلى عدة شهور، ولعبت هذه الطرق دوراً في تلاقي الثقافات والشعوب وتيسير المبادلات بينها، فقد اضطر التجار إلى تعلم لغات وتقاليد البلدان التي سافروا عبرها، لتسهيل العمليات التجارية في المدن الممتدة على طولها، والتي كانت توفر الطعام والماء وأماكن الراحة للمسافرين بالإضافة إلى السلع المعدة للتبادل التجاري عبر عدد من (الخانات) وهي عبارة عن (مضافات) و(نزل) كبيرة مصممة لاستقبال التجار المسافرين [١].

ويعد مصطلح (طريق الحرير) في الواقع حديث العهد نسبياً، إذ لم تحمل هذه الطرق القديمة طوال تاريخها اسماً محدداً، بل كان لها عدة أسماء منها (طريق الأحجار الكريمة) و(طريق الفخار والخزف) و(طريق التوابل) وغيرها، وكل اسم من تلك الأسماء كان يخص جزءاً من طريق الحرير، وفي منتصف القرن التاسع عشر أطلق العالم الجيولوجي الألماني البارون فرديناند فون ريشتهوفن على هذا الطريق اسم (طريق الحرير) نسبة إلى أشهر سلعة تحتكر إنتاجها الصين آنذاك وأبقت على سرها نحو ثلاثة آلاف سنة، حتى إنها كانت تُعدم كل من يتجرأ على إفشاءٍ سر إنتاج الحرير لشخص غريب [١].

ولم يشكل الحرير سوى واحد من المنتجات العديدة التي كانت تصدرها الصين إلى العالم حيث كانت الأواني الخزفية هي ثاني أكبر سلعة تصدرها إلى العالم.
ومن أهم البضائع التي انتقلت من هذا الطريق الزجاج والأحجار الكريمة والتوابل والزعفران والعطور والعقاقير الطبية والنباتات بشتى أنواعها والحيوانات وجلودها والمشغولات الخشبية والفنية والأسلحة وغيرها، ومن أبرز الإنجازات التقنية التي خرجت من هذا الطريق إلى العالم تقنية صناعة الورق وتطور الصحافة المطبوعة التي أحدثت نقلة نوعية في مجال العلوم وسهولة تدوينها [١] .

وقد ظل النشاط الاقتصادي العامل الأهم والأظهر أثراً في تاريخ طريق الحرير، ويكفي لبيان أثره وأهميته، ما ذكرته المراجع التاريخية بأن طريق الحرير أدَّى إلى تراكم المخزون العالمي من الذهب في الصين، حتى أنه بحلول القرن العاشر الميلادي، صارت الصين وحدها، تمتلك من مخزون الذهب قدراً أكبر مما تمتلكه الدول الأوروبية مجتمعة [٢] .

دور الجغرافيين والباحثين في انتشار الثقافة والتجارة على طريق الحرير القديم: تردد نوع جديد من المسافرين على الطريق وهم علماء الآثار والجغرافيا وتوافد هؤلاء الباحثون من عدة دول وأخذوا يجتازون صحراء شمال غرب الصين، قاصدين استكشاف المواقع الأثرية القديمة المنتشرة على طول الطريق، وتجاوزت أهمية الطريق كونه معبراً

[١٧] - مجموعة من المؤلفين. دراسات في طريق الحرير. مرجع سبق ذكره، ص ١١٢-١١٩ .

[١٨] 18- Bennett Bronson. Chinese and Middle Eastern Trade in Southern Thailand during the 9th. United Nations Digital Library- offers content , UN Web, Org

[١٩] - المرجع السابق.

[٢٠] - ليو وي. طريق الحرير القديم والجديد. مرجع سبق ذكره. ص ١٩٨.

للقوافل التجارية ليصبح معبراً ثقافياً واجتماعياً، حتى إن العديد من هذه المواقع والمدن تحولت إلى مراكز للثقافة والتعلم، فتذكر المصادر التاريخية أن مدينة (شيان) الصينية التي تعد بداية طريق الحرير كانت أول مدينة يدخلها الإسلام على يد التجار العرب، حيث لعب العرب دوراً محورياً في تجارة طريق الحرير بالنظر إلى موقعهم الجغرافي الرابط بين آسيا وأوروبا، حيث كانت منطقة شرق المتوسط نقطة تلاق ملزمة براً وبحراً لقوافل التجار العابرين [٢] .

الدور الاقتصادي والثقافي لطريق الحرير القديم في منطقة شرق المتوسط: كان العراق وشمال سورية من الناحية الاقتصادية التجارية الممر الأساس لطريق الحرير البري القديم، من آسيا الوسطى، مروراً بمناطق الجزيرة الفراتية العليا، وتفرعها في نقطة ديار بكر، متجهة إما نحو بورصة وإما نحو حلب/ أنطاكية، ومنها عبر البحر المتوسط إلى الغرب [٢] . [٢]

وكان من أبرز أهداف السلاطين العثمانيين حماية طريق تبريز –بورصة التجارية، وتبلورت في القرن الرابع عشر تجارة الحرير بوصفها مصدراً رئيساً في التبادل العالمي، واعتمدت عليه موارد التجارة الخارجية الإيرانية والعثمانية [٢]. وقد مثّل الصراع العثماني– الصفوي على شمال بلاد الشام أبرز عُقد الصراع التاريخي بين الدول من أجل السيطرة على طريق الحرير القديم، بحكم أنّ هذه المنطقة كانت ملتقى الطرق التجارية الكبرى، ولاسيما طريق الحرير، إلى درجة نشوء علاقة طردية بين اشتداد الصراع على تلك المنطقة وظهور الانقسامات والطوائف(ما بين سنة وشيعة وغيرها) بين مكونات المجتمع الواحد [٢] .

إنّ تحليل نشوء هذه البنية الإثنية وتطورها، يؤدي إلى إعادة إنتاج عملية الأكثرية / الأقلية الجماعاتية المذهبية إيديولوجياً في ميدان العبادات والمعاملات خلال التاريخ الطويل للصراع على طريق الحرير، من خلال ما يمكن وصفه– بلغة وجيه كوثراني– بجدلية الفقيه (الدين) والسلطان (السياسة) في إيران الصفوية– والدولة العثمانية في تركية [٢]، وما نتج عن هذا الصراع من قلاقل وحروب في منطقة شرق المتوسط أسهمت بشكل عكسي في اقتصاديات المنطقة، وأدت إلى تراجع الحياة الاقتصادية والاجتماعية فيها، والتوجه نحو الطرق البحرية.

طريق الحرير البحري: كان التجار البحارة يواجهون تحديات متعددة في أثناء رحلاتهم الطويلة على طرق الحرير البحرية، لاسيما المتعلقة ببناء البواخر وسلامة الرحلات البحرية خلال القرون الوسطى، وأنشئت الموانئ على السواحل التي تقطعها هذه الرحلات التجارية البحرية، مما وفر فرصاً حيوية للتجار لبيع حمولاتهم وتفريغها والتزود بالمياه العذبة حيث كان النقص في مياه الشرب يعد أحد المخاطر الكبرى التي واجهها البحارة، بالإضافة إلى خطر آخر هو هجوم القراصنة عليهم لأن الحمولات الباهظة الثمن جعلتهم أهدافاً مرغوبة. [٢] ومع تغير الخريطة السياسية والاقتصادية في أوروبا وآسيا بعد القرن التاسع الميلادي وخاصة تقدم تكنولوجيا الملاحة برز دور النقل البحري في

---

[٢١] ٢١– جعفر الخابوري. الصين: العرب كانوا هنا. نقلاً عن أحمد جعفر كرار، مجلة العربي الكويتية في ٢٠٠٩/١١/٢٦م، ص٧٨.

[٢٢] –محمود رمضان. طريق الحرير من حلب الي الصين وأثره في نشر الإسلام وبناء المساجد بالصين، مرجع سبق ذكره، ص١٦.

[٢٣] – خليل إينالجيك، الدولة العثمانية: الاقتصاد والمجتمع ١٣٠٠م– ١٦٠٠م، ترجمة عبد اللطيف الحارس (طرابلس، ليبيا، دار المدار، ٢٠٠٧م)، مج ١، ص٣٣٤.

[٢٤] – عباس صباغ. تاريخ العلاقات العثمانية الإيرانية: الحرب والسلام بين العثمانيين والصفويين، بيروت، دار النفائس، ٢٠١١م، ص١٦٣.

[٢٥] –وجيه كوثراني. الفقيه والسلطان: جدلية الدين والسياسة في تجربتين تاريخيتين: العثمانية والصفوية، ط٤، بيروت، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ٢٠١٥م، ص٢٢.

[٢٦] – ليو وي. طريق الحرير القديم والجديد. مرجع سبق ذكره. ص ٢٦١.

التبادل التجاري، لذا اضمحل دور طريق الحرير البري التقليدي. فمن اليابسة إلى البحر، انتقل الاقتصاد العالمي نقلةً كبيرة مع اكتشاف التجار أن المسارات البحرية أكثر أمناً من الطرق البرية. وقد تزامن ذلك مع اشتعال الحروب المغولية – الإسلامية بقلب آسيا. وشيئاً فشيئاً، اندثرت معالم طريق الحرير وصارت البضائع والثقافات الإنسانية تنتقل في مسارات بحرية منتظمة، تتجه عبر المحيط الهندي من آسيا الجنوبية، إلى شمال أفريقيا مروراً بالبحر الأحمر، لتستلم القوافلُ البرية البضائع من آخر نقطة في خليج السويس، ثم تنقلها إلى المراكب الراسية في ثغر دمياط وما حوله من موانئ. وفي هذا الزمان، كان الحكام مماليك مصر يتقاضون رسوماً عالية مقابل هذه (الوصلة) حتى أنهم كانوا مثلاً يحصِّلون على الفلفل الأسود وزنه ذهباً. وازدهرت مصر المملوكية حيناً من الدهر، حتى اكتشف طريق رأس الرجاء الصالح، فصارت السفن تحفُّ جنوب آسيا، لتمر بحواف أفريقيا، فترسو على موانئ شبه جزيرة أيبيريا. فازدهرت البرتغال وإسبانيا، وانطفأت مصر أواخر عصرها المملوكي وخلال عصرها العثماني. ولما افتتحت قناة السويس، واتصل المسارُ البحري الآتي من آسيا إلى أوروبا، تغيَّر الحال، وانتظمت التجارة واستولدت قناةُ السويس مدناً مصرية من الصحراء فكانت السويس وكثيراً من نقاط أخرى موزعةً على الحافة الغربية لمجرى القناة [٢].

–كيف سيسهم طريق الحرير الجديد في إيجاد أجندة عمل اقتصادية إيجابية ضمن منطقة شرق المتوسط تعزز السلم الأهلي والاستقرار والتطور في المنطقة؟

يُظهر هذا البحث كيف يمكن لطريق الحرير بحلته الصينية الجديدة أن يكون جسراً للسلام والاستقرار في منطقة شرق المتوسط وما حولها، مما يعزز التعاون والتفاهم بين الدول التي يمر منها، ويؤسس لبيئة أكثر أماناً وازدهاراً فيها.

فقد بدأ يتشكل عالم جديد مع إعلان الصين عن مبادرة «حزام واحد، طريق واحد» وإحياء طريق الحرير التاريخية وتوسيعها بشبكات جديدة من الطرق التجارية التي تربط آسيا وأوروبا وأفريقيا. بذلك تثبت الصين أنها شريك عالمي في التنمية والنهضة المشتركة، ولاعب أساسي في دفع العملية الصناعية ورفع الطاقات الإنتاجية، فضلاً عن التواصل الثقافي والحضاري وتبادل الخبرات بين الشعوب التي يكرسها المشروع. وتراهن الصين وشركاؤها على أن خطة التنمية العالمية ستكون تجربة إنسانية غير مسبوقة وبرنامجاً فعلياً لتحقيق السلام العالمي بعنوان من طريق الحرير[٨] الجديد إلى جسر الأمان العالمي [٢].

وقد جاءت مبادرة الحزام والطريق بهدف الانطلاق أولاً من بناء الدولة الصينية داخلياً، واستقرار الاضطرابات العرقية لمناطقها الغربية الداخلية الشاسعة مثل شينجيانغ ويوننان، وربط هذه المناطق الأقل نمواً بباقي المناطق والأقاليم المتطورة في الصين، مع زيادة تدفقات التجارة الدولية التي تسهل تكاملاً اقتصادياً أوثق مع قلب الصين الداخلي [٢].

تشير الخطط الأوليّة للمبادرة إلى أنّ الخطوط التي تم تبنيها وهي ستة خطوط، يمر نصفها أو ينتهي على سواحل شرق المتوسط. ولعل أكثر ما يميّز السّياسة الخارجيّة الصّينيّة في الشّرق الأوسط هو تركيزها على تهدئة المنطقة التي توصف عادة بعدم الاستقرار، بسبب الحروب الطائفية والثّورات الدّاخليّة والخارجية، عن طريق دعم

[٢٧] – عامر عادل. مدارات عربية. المركز الإستراتيجي والدراسات الدولية بالصين –٢٠١٩ م، ص ١٢٥ – ١٨٦ .

[٢] – علي صباح صابر. الصين وطريق الحرير الجديد. مجلة إشراقات تنموية، العدد ٢٩، المجلد٦، ٢٠٢١م،ص٨٧.

[٢] – سليمان بن عمير بن ناصر المحذوري. في طريق الحرير. مرجع سابق، ص ٥٩.

الأنظمة الحاكمة بغض النّظر عن طبيعتها من النّاحيّة الإيديولوجيّة أو العرقيّة أو الطائفيّة بهدف تأمين أكبر قدر ممكن من الاستقرار الأمني.

تُشكّل الصين ثاني أقوى قوة اقتصادية بعد الولايات المتحدة منذ ٢٠١٠م، وفي ٢٠١٧م أصبحت تمثل ١٥% من الاقتصاد العالمي، وتسعى بحلول العام ٢٠٢٩م لتصبح الأولى عالمياً إذا استمرت على وتيرة النمو الحالية [٣].

ومن أجل تحقيق هذا الهدف يجب عليها ضمان تدفّق المواد الأولية إليها عبر شبكات الطرق والسكك الحديد وأنابيب النفط والغاز، وفي الوقت نفسه ضمان المحافظة على أسواق لبضائعها والحفاظ على انسيابية صادراتها نحو دول المعمورة، وهذا يتطلب بيئة آمنة ومنطقة مستقرة خالية من الصراعات .

حالياً يتم نقل ما يقارب ٩٠% من الصادرات الصينية إلى الخارج عن طريق بحر الصين والمحيط الهادي، مما يجعلها تحت الأعين الأمريكية بفعل الوجود الأمريكي القوي في تلك المنطقة الحيوية، وهو ما تعتبره بكين نقطة ضعف وتسعى إلى إقامة ممرات جديدة بحرية وأيضا برية رغم كلفتها العالية [٣].

كما يمثّل مشروع "طريق الحرير الجديد" بالنسبة إلى الصينيين فرصة لربط مصالحهم بمصالح الدول المشاركة فيه، وبالتالي يصبح أمن الصين امتداداً للأمن القومي لتلك الدول مما يعني كسب حلفاء جدد لدعمها على جميع الأصعدة في مواجهة القوى الغربية.

-موقع منطقة شرق المتوسط ضمن الحزام القاري العالمي :

تعي الصين جيداً أهمية دول شرق المتوسط وآسيا الوسطى لتطوير مخططها الاقتصادي باعتبارها أحد أهم مصادر الطاقة، وإحدى أكبر الأسواق الاستهلاكية للبضائع الصينية.

وهذا يعني أن تستحضر الصين المناخ الجيوسياسي للمنطقة التي تميزت دائماً بعدم الاستقرار، وتزيد بحسب مراقبين تفادي أي توتر محتمل في المنطقة، وفي الوقت نفسه الحفاظ على مصالحها. وهذا يفسَّر أيضا إقبالها على توقيع مذكرات تفاهم مشتركة مع السعودية والكويت والإمارات، كما أن قطر من الدول المساهمة في بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية [٣]. [٢]

يمثل هذا المشروع فرصة اقتصادية تاريخية لدول منطقة شرق المتوسط تسهم في تنميتها وتخفيف معاناة شعوبها. وخصوصاً أن هذا المجال الجغرافي الذي تقع فيه المنطقة يعد ملتقى تقاطع طرق القارات بما يمنحها امتيازات إضافية. يمكن المنطقة بناء شبكة مشتركة لنقل الكهرباء وأنابيب الغاز الطبيعي، وإنشاء «خطوط السكك الحديدية» وإدارة مشتركة للمياه، فضلاً عن التوجه نحو التكنولوجيا النووية لضمان أمن الطاقة وتحلية المياه في المنطقة، والاستمرار في تشجيع الصناعات البتروكيميائية، وإنشاء حزام أخضر لمكافحة التصحر في «الهلال الخصيب» وخصوصاً المنطقة الواقعة بين سورية والعراق والأردن، وتأسيس منظومة ائتمانية إقليمية باسم «البنك العربي لاستثمارات البنية التحتية» يسهم في بناء مشاريع البنية التحتية الكبرى والمشتركة. لقد باتت البلدان العربية بالفعل جزءاً

[٣٠] – محمد مطاوع. طريق الحرير الجديد في الإستراتيجية الصينية: الأهداف الكبرى والوزن الإستراتيجي، والتحديات. مجلة سياسات عربية، معهد الدوحة للدراسات العليا، المجلد ٨، العدد ٤٦، ٢٠٢٠م، ص٥٣٤.

[٣١] – لخذاري جلول وغربي محمد. مبادرة طريق الحرير الجديد بين الإستراتيجية الصينية والتحدي الأمريكي. مجلة المعيار، المجلد ١٤، العدد ٢، الجزائر، ٢٠٢٣م، ص٤٩١.

[٣٢]– مجموعة من المؤلفين. دراسات في طريق الحرير. ترجمة: سلوى طارق علي، منشورات الضفاف، دار الأمان، الرياض، ٢٠٢١م، ص٢٦٤.

من هذا المشروع الضخم منذ زيارة الرئيس الصيني(شي جين بينغ) إلى مصر والسعودية اللتين كانتا سباقتين للانخراط بلا تردد في مبادرة الحزام والطريق [٣٣] .

إن جوهر طريق الحرير الجديد والجسر البري العالمي هو خلق نقاط ربط بين جميع الدول والقارات تجعلها تشترك في نظام تنمية عالمي، لذلك يكون بناء الطرق والممرات الطويلة والعملاقة حاجة حيوية. وعصب هذه الطرق هو بناء سكك الحديد واستعمال القطارات العالية السرعة، فهي «محرك الإنتاجية». يرافق ذلك خلق مناطق للنشاطات الزراعية والصناعية ومشاريع المياه والطاقة وتشييد البنية التحتية للتجارة [٣٤] .

وهذا يتطلب الحفاظ على بيئة آمنة، ومنطقة جغرافية مستقرة، على امتداد طرق الحرير الجديدة؛ بحيث يصبح طريق الحرير الجديد شبكة أمان جغرافية، خالية من النزاعات، وقابلة للتطوير والتنمية.

وبالتالي يمكن أن يؤدي طريق الحرير الجديد (مبادرة الحزام والطريق) دوراً محورياً في تعزيز السلم الأهلي والاستقرار الاقتصادي والتطور الثقافي في منطقة شرق المتوسط، مما ينتج عنه توجهاً دولياً نحو صياغة أجندة عمل اقتصادية تنموية، تظهر بشكلٍ إيجابي من خلال عدة مسارات مترابطة منها:

١. تعزيز البنية التحتية والربط الإقليمي :من خلال مشاريع النقل والسكك الحديدية والموانئ، يمكن تحسين الترابط بين دول المنطقة، مما يسهل حركة البضائع والأشخاص ويقلل من تكاليف التجارة.

٢. جذب الاستثمارات وتوفير فرص العمل: المبادرة تفتح الباب أمام تدفق رؤوس الأموال الصينية والدولية إلى مشاريع تنموية، مما يخلق فرص عمل محلية ويعزز النمو الاقتصادي، خاصة في الدول التي تعاني من ضعف في البنية الاقتصادية.

٣. تنويع الاقتصادات المحلية: يمكن أن تستفيد دول شرق المتوسط، مثل سوريا ولبنان والأردن من المبادرة لتنويع اقتصاداتها بعيداً عن القطاعات التقليدية، من خلال تطوير قطاعات مثل التكنولوجيا، والخدمات اللوجستية، والطاقة النظيفة.

٤. تعزيز التعاون الإقليمي: تشجع المبادرة على التعاون بين الدول المشاركة، مما قد يخفف من التوترات السياسية ويعزز السلم الأهلي عبر المصالح الاقتصادية المشتركة.

٥. نقل المعرفة والثقافة والتكنولوجيا: من خلال الشراكات مع الصين ودول أخرى، يمكن نقل الخبرات والتكنولوجيا الحديثة، مما يرفع من كفاءة القطاعات الإنتاجية في المنطقة، كما ستشجع المبادرة التبادل الثقافي والتعليمي بين الدول، مما يعزز التفاهم المتبادل.

٦. دعم الاستقرار السياسي من خلال:

- تعزيز العلاقات التجارية: يمكن أن يقلل التعاون الاقتصادي من التوترات السياسية بين الدول، حيث تصبح المصالح الاقتصادية المشتركة دافعاً للحوار والتفاهم.

[٣٣] – قاسم عبيد، ريا مانع. التوجهات الإستراتيجية في مبادرة الحزام والطريق الصينية: (دراسة في التوجه الطاقوي)، مجلة قضايا سياسية، جامعة النهرين، العدد٦٢، ٢٠٢٠م، ص٤٧.

[٣٤] – غازي غدير. العلاقات العربية الصينية ومبادرة إحياء طريق الحرير (دراسة تاريخية)، مجلة كلية المأمون، العدد ٣٥، ٢٠٢٠م،ص٨٩.

●تقليل النزاعات: قد تسهم التنمية الاقتصادية في تقليل النزاعات الداخلية (السياسية أو الإثنية أو الطائفية...) ضمن دول شرق المتوسط من خلال تحسين الظروف المعيشية للسكان، وتوجيه الوعي الجمعي لمجتمعات هذه الدول نحو التخطيط للتطور والتنمية بمسٰاعدة ودعم مبادرة الحزام والطريق [٣].

- <u>التحديات:</u>

رغم هذه الآفاق الواعدة، يجب عدم رفع سقف التفاؤلية بالمطلق، فالعديد من القوى الأوروبية ترفض خطة الصين، وقد تحاول عرقلتها من خلال خلق بؤر التوتر في المناطق التي يمر بها المشروع. في هذا الصدد يمكن مثلاً استشراف خلفيات دعم بعض الجماعات الأمريكية لاحتجاجات الإيغور في إقليم شينغيانغ شمال غرب الصين، وهو إقليم يمثل نقطة إستراتيجية في تقاطع ممرات الطرق بين روسيا والصين وكازاخستان التي تعد بوابة آسيا الوسطى وأوروبا. والأمر المثير للقلق إعلان جماعة متشددة من عرقية الإيغور منضوية تحت لواء التنظيم الإرهابي «داعش» الجهاد ضد الصين، وهناك احتمالات أن تنفّذ مستقبلاً عمليات إرهابية في الإقليم بما يشوش على الطريق الاقتصادي. يضاف إلى ذلك رفض قوات الناتو الخروج من أفغانستان لاعتبارات إستراتيجية ولتجنب حصول فراغ القوة الذي يتخوف من أن تشغله الصين أو رٰوسيا بشكل عسكري أو اقتصادي [٣].

أما في منطقة شرق المتوسط ولاسيما سورية والعراق، فقد كانت بوادر الحرب التي أشعلت فتيلها بعض القوى الغربية لمنع 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 إرهابية تدعم الجماعات والتنظيمات المتطرفة »، ناهيك عن الدور الذي يمكن أن تؤديه إسرائيل في منع تنمية هذه الدول التي هي بالنسبة إليها (ومٰعها الدول العربية) خصم وجودي [٣].

تتخوف العديد من الدول الغربية والشرقية من المشروع وتعتبره هيمنة صينية ناعمة، وأن السلام الصيني سيحقق طموحات الصين الاقتصادية على حساب اقتصادات الدول التي يشملها المشروع.

لا تخلو مبادرة طريق الحرير من الانتقادات والخلافات، وفي حين أن لديها القدرة على جلب فوائد اقتصادية للبلدان المشاركة، فإنها تنطوي أيضا على القدرة على التسبب في أضرار بيئية، وخلق فخاخ الديون، وتفاقم انتهاكات حقوق الإنسان، والافتقار إلى الشفافية، وزيادة التوترات الجيوسياسية. ومن المهم بالنسبة إلى الصين والدول الأخرى المشاركة في المبادرة معالجة هذه المخاوف والعمل نحو نظام اقتصٰادي عالمي أكثر استدامة وعدالة [٣] .

---

[٣٥] – محمد مطاوع. طريق الحرير الجديد في الإستراتيجية الصينية: الأهداف الكبرى والوزن الإستراتيجي، والتحديات. مرجع سابق، ص١٢٧-١٣٤

[٣٦] – أنور يوسف عطا المنان. اتجاه جديد في العولمة الاقتصادية على الطريقة الصينية: مبادرة الحزام الاقتصادي وطريق الحرير الجديد. مركز الدراسات السودانية، الخرطوم، ٢٠٢١، ص٤٦٣-٤٨٩.

[٣٧] – ابتسام مالكي. الأهمية الاقتصادية لطريق الحرير في تعزيز المكانة الإقليمية والدولية للصين. مجلة القسطاس للعلوم الإدارية والاقتصادية، المجلد ١٦، العدد ٣، ص٦٦٥-٦٦٧.

[٣٨] – عمار شرعان. مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، ٢٠١٩م، ص٤٣١-٤٥٤.

ففي حال تمّ تنفيذ المبادرة بشفافية وبما يخدم مصالح شعوب المنطقة، فإنها قد تتحول إلى منصة للتنمية المستدامة وبناء السلام من خلال الاقتصاد.

النتائج:

طريق الحرير هو شبكة قديمة من الطرق التجارية التي ربطت بين الشرق والغرب لعدة قرون. لم يكن طريقاً واحداً، بل كان نظاماً معقداً من الطرق التي تربط الصين والهند وآسيا الوسطى والشرق الأوسط وأوروبا. لعب طريق الحرير دوراً مهماً في تبادل السلع والأفكار والثقافة بين الحضارات المختلفة.

مبادرة طريق الحرير الجديد هي مشروع ضخم للبنية التحتية يهدف إلى تعزيز النمو الاقتصادي وتعزيز التعاون بين الصين والدول الواقعة على طول طريق الحرير .

واجهت المبادرة _وما تزال_ بعض الانتقادات بسبب آثارها الجيوسياسية المحتملة، إلا أن لديها القدرة على تحقيق فوائد كبيرة للدول المشاركة، ولاسيما لدول شرق المتوسط التي تعاني من الاضطرابات الداخلية والخارجية، وتدني في معدلات النمو الاقتصادي. فمن خلال العمل على الرط الإقليمي وتحسين الاتصال، وتعزيز التنمية الاقتصادية، يمكن للمبادرة أن تساعد في الحد من الفقر، وتعزيز التبادل الثقافي، والتوجّه نحو الاستقرار .

ليس من المبالغة القول أنّ طريق الحرير الصيني الجديد بشقيه البري والبحري يعيد حياكة العلاقات الاقتصادية والسياسية والثقافية في القرن الحادي والعشرين، ليس ضمن منطقة شرق المتوسط فحسب، وإنما ضمن العالم ككل .

التوصيات :

خلص البحث إلى مجموعة من التوصيات تتمثّل بـ:

– ضرورة تعزيز التعاون بين الدول المشاركة لتنمية مشاريع مشتركة تدعم الاستقرار.

– التركيز على إستراتيجيات إدارة الأزمات في إطار المبادرة لضمان عدم تفجر النزاعات.

– تشجيع الحكومات على فتح قنوات حوار دائم حول تحديات الأمن الإقليمي التي يمكن أن تؤثر على مشاريع طريق الحرير الجديد.

– تعزيز التبادل الثقافي والتعليمي بين شعوب ومجتمعات الدول التي يمر منها طريق الحرير.

–إحياء الصناعات التراثية والتقليدية للسلع التي كانت مزدهرة في مدن شرق المتوسط على طريق الحرير واستخدام الميزة النسبية لكل مدينة.

–ضرورة أن تقوم المعاهد التاريخية والجغرافية في دول المنطقة بدراسة الجزء الواقع من طريق الحرير فيه دراسة علمية، وضرورة تخصيص أحد هذه المعاهد في دراسات طريق الحرير وكل ما يخص المبادرة الصينية، وإعداد متخصصين في المجالات الاقتصادية والثقافية لتحديد كيفية التعامل معها والاستفادة منها في كل مرحلة.

المراجع:

- أنتوني غيدنز. علم الاجتماع. *ترجمة وتقديم فايز الصيّاغ، سلسة علوم إنسانية واجتماعية* (بيروت: المنظمة العربية للترجمة، مؤسسة ترجمان، ٢٠٠٥).

- بيتر فرانكوبان. *طريق الحرير تاريخ جديد للعالم*. ترجمة: أحمد العدوي، دار أدب للنشر والتوزيع، ط١، الرياض، ٢٠٢٢.

- الخابوري، جعفر. الصين: *العرب كانوا هنا*. نقلاً عن أحمد جعفر كرار، مجلة العربي الكويتية في ٢٠٠٩/١١/٢٦م.

- خليل إينالجيك، الدولة العثمانية: *الاقتصاد والمجتمع ١٣٠٠م- ١٦٠٠م*، ترجمة عبد اللطيف الحارس (طرابلس، ليبيا، دار المدار، ٢٠٠٧م)، مج ١.

- رمضان، محمود. *طريق الحرير من حلب الي الصين وأثره في نشر الإسلام وبناء المساجد بالصين*، بحث غير منشور، قُدم ضمن أعمال اتحاد الآثاريين العرب، دمشق، (٢٠٠٦م).

- شرعان، عمار. *مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم*، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، ٢٠١٩م.

- صابر، علي. *الصين وطريق الحرير الجديد*. مجلة إشراقات تنموية، العدد ٢٩، المجلد٦، ٢٠٢١م.

- طارق أحمد شمس. *الشرق على طريق الحرير* : دراسة تاريخية. جغرافية، اقتصادية، www.nli.org.il ٢٠٢٠م.

- عادل، عامر. مدارات عربية. *المركز الإستراتيجي والدراسات الدولية بالصين –٢٠١٩ م.*

- عباس صباغ. تاريخ العلاقات العثمانية الإيرانية: الحرب والسلام بين العثمانيين والصفويين، بيروت، دار النفائس، ٢٠١١م.

- عبيد، قاسم و مانع، ريا. التوجهات الإستراتيجية في مبادرة الحزام والطريق الصينية: (دراسة في التوجه الطاقوي)، مجلة قضايا سياسية، جامعة النهرين، العدد٦٢، ٢٠٢٠م.

- غدير، غازي. *العلاقات العربية الصينية ومبادرة إحياء طريق الحرير (دراسة تاريخية)*، مجلة كلية المأمون، العدد ٣٥، ٢٠٢٠م.

- قابيل، طارق. التنوع البيولوجي: *العمود الفقري للاقتصاد العالمي*. منشورات مجلة جامعة القاهرة للعلوم، ٢٠١٩م.

- لخذاري جلول وغربي محمد. *مبادرة طريق الحرير الجديد بين الإستراتيجية الصينية والتحدي الأمريكي*. مجلة المعيار، المجلد ١٤، العدد ٢، الجزائر، ٢٠٢٣م.

- ليو وي. *طريق الحرير القديم والجديد*. الدار العربية للعلوم ناشرون، الدوحة، ٢٠١٧م.

- مالكي، ابتسام. *الأهمية الاقتصادية لطريق الحرير في تعزيز المكانة الإقليمية والدولية للصين*. مجلة القسطاس للعلوم الإدارية والاقتصادية، المجلد ١٦، العدد ٣، ٢٠٢٤م.

- مجموعة من المؤلفين. *دراسات في طريق الحرير*. ترجمة: سلوى طارق علي، منشورات الضفاف، دار الأمان، الرياض، ٢٠٢١م.

- المحذوري، *سليمان بن عمير بن ناصر*. في طريق الحرير. دار الرافدين للطباعة والنشر والتوزيع، الجمعية العمانية للكتاب والأدباء، ٢٠٢٣م.
- محلي، ساطع. *على طريق الحرير(مشاهدات ومواقع وأحداث)*. الأهالي للطباعة والنشر والتوزيع، دمشق، ١٩٩٤م.
- مطاوع، محمد. *طريق الحرير الجديد في الإستراتيجية الصينية*: الأهداف الكبرى والوزن الإستراتيجي، والتحديات. مجلة سياسات عربية، معهد الدوحة للدراسات العليا، المجلد ٨، العدد ٤٦، ٢٠٢٠م.
- المنان، *أنور يوسف عطا*. اتجاه جديد في العولمة الاقتصادية على الطريقة الصينية: مبادرة الحزام الاقتصادي وطريق الحرير الجديد. مركز الدراسات السودانية، الخرطوم، ٢٠٢١.
- الهاجري، علي بن غانم. أوراق اقتصادية على طريق الحرير (ط١)، ٢٠٢١م.
- وجيه كوثراني. الفقيه والسلطان: جدلية الدين والسياسة في تجربتين تاريخيتين: العثمانية والصفوية، ط٤، بيروت، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ٢٠١٥م.

− *Bennett Bronson. Chinese and Middle Eastern Trade in Southern Thailand during the* 9th. United Nations Digital Library- offers content , UN Web, Org

- Graf, D. F. (2017). The Silk Road between Syria and China. In *The Silk Roads and the Roman World* (pp. 443–530). Oxford University.

- https://i.pinimg.com/736x/4c/7f/d7/4c7fd786adcc940c7bdc5ffed254f5af.jpg
- https://images.skynewsarabia.com/
- https://ar.unesco.org/silkroad/bnk-almrft?field
- lamichina.com
- United Nations Digital Library- offers content , UN Web, Org