

الاستراتيجيات التجارية الجديدة للصين

قراءة اقتصادية نقلية جيوسياسية

تعتبر الصين منذ العام ٢٠١٣ القوة التجارية الأولى في العالم حتى قبل الولايات المتحدة الأميركية. ويعتبر هذا التفوق ثمرة للانفتاح الاقتصادي الذي انتهجته الصين منذ العام ١٩٧٨. حيث بات المنتج الصيني متواجداً في معظم اقتصاديات الدول على امتداد العالم. ولكن حقيقة الأمر فإن هذا النموذج لم يبلغ حد المتانة المطمئنة على الرغم من أن الصين تحقق معدلات نمو أعلى من تلك التي تحققها الدول المتقدمة (٦,٩% للعام ٢٠١٦). وكي تعيد إطلاق نموذجها وتضمن الاستقرار الاقتصادي للبلاد، تعمل الصين بشكل هادئ على تطوير استراتيجية اقتصادية جديدة من خلال مبادرتي " صنع في الصين ٢٠٢٥ " و " حزام واحد طريق واحد ". وسيكون لهذه المبادرات أثراً ملموساً على البنى التحتية للصين والتبادل التجاري بينها وبقيّة العالم.

فهل الطريق معبدة أمام نجاح هذا النموذج ؟ وإن كان كذلك هل ستجرح في تعميم نموذجها ؟

نموذج قائم على التركيز على الصادرات:

جرى ترجمة الانفتاح الصيني الاقتصادي في مراحل الأولى من خلال إيجاد ما يسمى المنطقة الاقتصادية الخاصة " SEZ " على الأقاليم الساحلية للصين والأشهر فيما بينها " شينجين " على الحدود مع هونغ كونغ. حيث تقدم هذه المناطق ميزات محفزة متعددة كمعدلات ضريبية منخفضة على المستثمرين الأجانب، قانون عمل خاص ونوعاً من حماية حقوق الملكية. ويتم في هذه المناطق استيراد المواد الأولية والعناصر الأساسية لانتاج البضائع التي يجري إعادة تصديرها إلى باقي دول العالم. وبذلك فإن الصين تتبع نموذج التنمية القائم على التصدير والذي جرى اتباعه سابقاً من قبل النمور الآسيوية (هونغ كونغ - سنغافورة - تايوان - كوريا الجنوبية) في ستينيات القرن الماضي. هذا وقد دفع النجاح في هذه المنطقة الصينيين إلى تعميم النموذج على ١٤ مدينة مينائية في العام ١٩٨٤ عبر تطبيق مفهوم المناطق الحرة. ليتم لاحقاً اتخاذ تدابير تتيح فتح الصين الساحلية على المستثمرين تحديداً المنطقة الاقتصادية " بوندونغ " في " شانغهاي " في العام ١٩٩٠ ولاحقاً منطقة " شانغهاي " للتبادل التجاري الحر في العام ٢٠١٣. كما جرى تبني سياسات مشابهة أقل نجاحاً في المدن الداخلية الرئيسية وعلى ضفاف الأنهار. وتجدر الإشارة إلى إن

النتائج المتوخاة من تلك المناطق الاقتصادية لم تؤت أكلها كما يجب وذلك كنتيجة للانفتاح الكلي للصين، إلا أنها وبالرغم من ذلك تبقى أدوات تنمية معتمدة من قبل بكين يضاف إليها المنطقة الاقتصادية الجديدة والتي تم إطلاقها في العام ٢٠١٧ في مقاطعة شينونغان.

يعتبر إيجاد مناطق اقتصادية قبالة السواحل الصينية أمراً محفزاً بطبيعة الحال لتطوير العمليات المينائية. فعلى الرغم من أن الصين كانت غائبة عن المشهد البحري لتجارة الحاويات، يتواجد اليوم فيها من ستة إلى عشرة من أكبر موانئ الحاويات في العالم. حيث انتقلت الطاقة الاستيعابية لميناء شانغهاي في الفترة الواقعة ١٩٩٦ - ٢٠١٦ من ٢ مليون حاوية إلى ٣٧ مليون حاوية ليحتل بذلك المرتبة الأولى في العالم. وبلغت طاقة ميناء الدوغمة المجاور نينججو ٩١٨ مليون طن. وأبعد من ذلك، فقد أصبح أداء قطاع الموانئ الصناعي خارجاً عن المألوف فحجم التجارة الخارجية للصين يقدر ب ٢٠٠ مليون حاوية و ٤ مليار طن بضائع دوغمة. وهذه الأرقام تترجم أداء آلة الإنتاج المحولة نحو التصدير وفي الوقت نفسه حاجة الصناعة والزراعة من واردات الطاقة والمواد الأولية.

وبذلك فإن المدن الساحلية تؤي الأنشطة الاقتصادية الأساسية للصين. وبناء عليه جرى إقامة ثلاثة مناطق فوق اقليمية: في الشمال الحاضرة الضخمة بكين - تيانجين، حاضرة شنغهاي في دلتا يانغتسي وفي الجنوب دلتا نهر اللؤلؤ والذي يضم المحور هونغ كونغ - غوانزو والذي تتركز فيه الحصة الأكبر من إنتاج بضائع الاستهلاك الجاري علاوة على قطاعات صناعية أخرى. وقد حققت هذه الحاضرة في العام ٢٠١٥ حوالي ربع إجمالي الصادرات الصينية إلى العالم. علاوة على أنها تحولت إلى مركز أساسي للابتكارات الاقتصادية. حيث تتوضع المراكز الرئيسية لعمالة التكنولوجيا الصينية كهواوي وتسننت في تشينجين. هذا وتقوم الرؤية الصينية على استحداث مراكز شبيهة لتشينجين في المناطق حيث القيمة المضافة على الإنتاج الصناعي ما زالت منخفضة.

تساؤلات حول النموذج المحول إلى التصدير:

على الرغم من النجاحات المحققة خلال ٣٠ عاماً، يركز النموذج الصيني على الصادرات من المعدات والالكترونيات الصغيرة التي لم تعد تشكل حاجة للبلاد. في البداية، تزايدت تكاليف الإنتاج بشكل معتبر حيث تضاعف متوسط أجور العمالة في الفترة ٢٠١٠ - ٢٠١٦. فمعايير جديدة جرى اعتمادها وتحسنت شروط العيش للعمالة، تحديداً لجهة السكن، بشكل مضطرد. وتعرضت المعامل الصينية العاملة في القطاعات الأقل تقدماً لمنافسة شديدة من الدول التي تتميز بانخفاض كلفة اليد العاملة كفيتنام وكمبوديا وعدد من الدول الإفريقية. ما جعلنا نبدأ بلحظ عمليات انتقال للمعامل من الصين باتجاه هذه البلدان تحديداً

في قطاع النسيج.¹ وأكثر من ذلك، فقد تزايد عدد الجامعيين المتخصصين بنسبة ١٠٠% في الفترة ٢٠٠٥ - ٢٠١٥. وباتت عروض العمل المقدمة من الصناعات القائمة غير متلائمة مع تطلعات اليد العاملة الخبيرة والشابة. وأضحى العمل في المصانع أقل جاذبية فالصين لا تتيح عدداً كافياً من الوظائف ذات القيمة العالية والتي تستجيب لمتطلبات اليد العاملة المجازة. وعلى الرغم من أن الصين ما زالت تشهد حالات هجرة ريفية، إلا أنها تتراجع يوماً بعد يوم وباتت خطوط الانتاج الخاضعة للتنافسية غير قادرة على الإكتفاء على هذا النمط من اليد العاملة.

لقد نجم عن نموذج التنمية الصيني والقائم على تعزيز الصادرات والذي تترجم عبر تنمية المناطق الاقتصادية الساحلية، تزايداً في عدم المساواة بين الصين الشاطئية الغنية والمنفتحة والصين الغربية والداخلية الأقل نمواً. فمتوسط دخل الفرد في مدينة كـ تينجان على الساحل أكثر بأربع مرات من نظيره في مدينة غانزو الغربية.

هذا وتهدف مختلف السياسات الرامية إلى الحد من عدم المساواة بين الأقاليم كـ (Go West Policy) بالنسبة للمحافظات الغربية و (Revitalise Dongbei) بالنسبة للحزام الصدئ في الشمال الغربي، إلى التخفيف من الفارق التنموي. ومع ذلك فإن تلك السياسات لم تصل إلى أهدافها. ولذلك فإن لدى الصين طموح في أن تجري عملية إزاحة لبعض الصناعات خفيفة القيمة المضافة باتجاه الأقاليم الداخلية الأقل ديناميكية حيث تكاليف العمالة فيها أقل ارتفاعاً. وقد بوشر بأعمال التحسين للبنى التحتية في بدايات العام ٢٠٠٠ (تمتلك الصين اليوم أكبر شبكة خطوط حديدية للقطارات عالية السرعة في العالم) كاستجابة مع متطلبات عملية دمج المناطق الأقل نمواً. ولكن، وضمن سياق النموذج الاقتصادي الحالي، فإن التنافس بين المدن الصينية على أشده. وقد تفضي زيادة درجة الابتكار في المدن الساحلية، بشكل غير مباشر، إلى زيادة الجاذبية للمدن الداخلية.

لقد أثر تطور الصناعات الثقيلة وقطاع الطاقة الأحفورية، الكربون تحديداً، بشكل سلبي وحاد على بيئة المناطق الصناعية والحواضر المينائية. وتواجه الصين بذلك حالات تلوث شديدة على كل المستويات (ماء، تربة، هواء وتغذية). ما يثير حفيظة السكان ويؤثر على أمل المدن الكبرى كـ بكين وشانغهاي في تحولها إلى حواضر عالمية جاذبة لكبرى الشركات متعددة الجنسية. كما بتنا نشهد في السنوات الأخيرة تضاعفاً في الاحتجاجات المناصرة للبيئة. فقد أصبح هذا المستوى من التلوث عامل توتر مزمن. وأكثر من ذلك، وفيما يعني المشهد الدولي، أدركت الصين مصلحتها في الظهور كرائد في الدفاع عن البيئة في مواجهة إدارة الرئيس ترامب التي قررت الانسحاب من اتفاقيات باريس. وهكذا فإن النموذج الصيني والذي أطلق في العام ١٩٨٠ لا يسمح للصين بتحقيق طموحاتها البيئية الجديدة.

¹ تتميز تلك الصناعات بعدم حاجتها إلى تكنولوجيا معقدة وبمساهمتها البسيطة في القيمة المضافة وحاجتها إلى العمالة مما يجعلها مرشحة لتوطينها خارج الأقليم المحلي.

من جهة أخرى، فإن الأرباح التي حققتها الشركات الصينية العاملة في مجال صناعة التعدين وصناعات المعدات منخفضة القيمة المضافة مازالت منخفضة. وكنظيراتها من الدول الغربية والذي انسحبوا من انخراطهم في هذه القطاعات منذ ثمانينيات القرن الماضي، تباشر الصين باتخاذ إجراءات شبيهة. فقد بات هذا الإنكفاء أمراً لا مفر منه وذلك بسبب فائض الطاقة الانتاجية للصين في العديد من الصناعات كصناعة الصلب مثلاً. إن هذا الفائض من الطاقة الانتاجية يأتي تحديداً كنتيجة لخطط الاندفاع الصينية والموضوعة في العام ٢٠٠٨ كرد فعل على الأزمة العالمية. حيث أنه، وبفضل هذه الخطة، لم تتأثر الصين نسبياً بتباطؤ معدلات النمو العالمية بل على العكس، فإن هذه السياسة دعمت بشكل مصطنع الشركات المملوكة من قبل الدولة في القطاعات التي تتميز بانخفاض دائم في مستويات الطلب.

هذا ويعتبر هامش الربح المحقق من قبل الشركات الصينية العاملة ضمن هذه القطاعات ضعيفاً بالمقارنة مع الشركات المنافسة في جنوب شرق آسيا وقد تكون في بعض الأحيان هوامش سلبية. ومن فترة لأخرى، تعتمد الإدارة الصينية إلى تقديم الدعم المالي لهذه الشركات الوطنية لجعلها قادرة على الاستمرار في تحقيق أسعار منخفضة، مسببة بذلك سخط شركائها التجاريين الأساسيين في الولايات المتحدة والإتحاد الأوروبي والذين يهتمونها بالإغراق. ولن يكون منافياً للمنطق القول أن من شأن أي تخلي تدريجي عن هذا الفائض من الانتاج في هذا النمط من الصناعات أن يهدئ جزءاً من التوتر السائد في علاقات الصين التجارية مع القوى التجارية الأخرى وسيدعم من مواقفها تجاه التبادل الحر.

نموذج صنع في الصين ٢٠٢٥:

أشاحت الصين في العام ٢٠١٥، في مواجهتها لتحدياتها، وعبر خطتها الخمسية الـ ١٢ الوشاح عن استراتيجيتها "صنع في الصين ٢٠٢٥". لا يتعلق الأمر فقط بالانتاج الوطني وتطويره في الصين وعدم رضاها عن تحويلها إلى مصنع عالمي للسلع الاستهلاكية الرخيصة وإنما أيضاً نوعاً من مواجهة السياسات المتبناة مؤخراً والتي تستهدف إعادة إمكانيات أميركا الصناعية. وتبعاً لهذا النموذج فإن الاقتصاد الصيني سيصبح واحداً من الاقتصادات المبتكرة الأساسية بحلول العام ٢٠٢٥ يتنافس مع نظيره الأميركي والياباني ليكون رائد الابتكار في العام ٢٠٤٩ المئوية الأولى للصين الشعبية الحديثة. هذا وتتكون هذه الخطة من خمسة عناصر أساسية :

- زيادة استخدام الروبوتات على طول خطوط الانتاج علاوة على تطوير مفاهيم اقتصاديات البيانات والاعتماد على مفهوم الغيمة ؛
- دعم القواعد الصناعية على كامل مساحة البلاد. حسب هذه الخطة، على الصين أن تنتج تدريجياً ما يقارب الـ ٧٠% من المواد وقطع الغيار الضرورية لكامل صناعاتها في العام ٢٠٢٥. وهذا

يعني أنه ينبغي إدخال تدفقات جديدة من البضائع تحديداً من داخل البلاد باتجاه المناطق الأكثر ابتكاراً ؛

- خلق مراكز ابتكار صناعية جديدة على كامل مساحة البلاد، ١٥ بحلول العام ٢٠٢٠ و ٤٠ بحلول العام ٢٠٢٥ والتي ستقدم خبراتها العلمية للشركات ؛
- اقتران تنفيذ استراتيجية " صنع في الصين ٢٠٢٥ " مع الاستخدام الرشيد للطاقة وتطوير في قطاع الطاقات المتجددة. حيث نلاحظ أنه في أولى المراكز الصناعية المحدثة حصل انخفاض بنسبة ٥% من استهلاك الطاقة ؛
- على هذه الخطة أن تتيح للصين الوصول إلى منتجات ذات قيمة مضافة عالية. فهدفها ليس فقط تبني الابتكارات الأجنبية، بل أيضاً أن تقدم معايير جديدة للانتاج وتفرضها على باقي دول العالم. فالصين ومنذ العام ٢٠١٠، الدولة الأكثر امتلاكاً لبراءات الاختراع. غير أنه وحتى اليوم، لا تعبر تلك الظاهرة فقط عن ديناميكية الشركات الصينية في مجال الابتكار، ولكن أيضاً عن رغبة المستثمرين الأجانب بحماية أفضل لمنتجاتهم في الصين. وحسب أهداف استراتيجية " صنع في الصين ٢٠٢٥ " يجب ترجمة طاقة الابتكار الصينية عبر حضور أكبر للعلامات التجارية الصينية في الخارج. ومن الواضح فإنه في حال نجاح هذه الاستراتيجية فإن الصين ستتمكن من الهيمنة على جميع الصناعات الناشئة في المستقبل القريب مما يكسبها نوعاً جديداً من القوة والنفوذ على الصعيد العالمي وهذا ما قد يضع علامة استفهام على مستقبل اقتصاديات الدول الأخرى وعلى رأسها أميركا التي تحتكر حالياً وإلى حد كبير الجزء الأكبر من هذه الصناعات المتطورة مما يعني أن صناعة التكنولوجيا المتطورة التي تستهدفها هذه الاستراتيجية هي ساحة المعركة الأساسية للحرب التجارية الصينية الأميركية. علاوة على أن الهيمنة الأميركية في المنطقة آخذة في التراجع وعلى الصين أن تكون أكثر جرأة في التدخل لسد الفجوة والاستفادة من صورتها الإقليمية الإيجابية.

الآثار المترتبة على قطاع النقل البحري والصيني والعالمي:

يمكن أن يكون لاستراتيجية " صنع في الصين ٢٠٢٥ " آثاراً كبيرة على التجارة البحرية الصينية. فقد تم تعيين العديد من المدن المينائية الصينية ك " نينغبو، تشينغداو وغوانزو^٢ " كمدن معيارية ضمن هذه الاستراتيجية. وقد قام خيار مدينة نينغبو كمدينة رائدة ضمن الاستراتيجية على اساس التحديث الأخير الذي تم للبنية التحتية المينائية للمرفأ. حيث تم ربط المرفأ اعتباراً من العام ٢٠١٤ مباشرة بشبكة سكة الحديد الصينية كما تم ربطها بمدينة تشينجيانغ المدينة الأكثر محاكاة للغرب في الصين. علاوة على أنها تضم نسيجاً كثيفاً من الشركات الصغيرة والمتوسطة في العديد من القطاعات الصناعية

^٢ يتواجد فيها أكبر جالية سورية في الصين.

ك: التكنولوجيا العالية، الكيمياء الحيوية، صناعة السيارات والصناعات الثقيلة. كما تنطوي هذه الاستراتيجية على فكرة خلق ارتباط ما بين الشركات المحلية في المدن المينائية الصينية مع مختلف الأسواق في الصين وعلى امتداد العالم.

أما لجهة الاقتصاديات البحرية والنقل البحري فإنها تشكل واحداً من القطاعات المفتاحية العشرة المشمولة بتلك الاستراتيجية. فبحلول العام ٢٠٢٥ على الصين أن تكون قادرة، وبالاعتماد على شركاتها المحلية، على إنتاج ٨٠% من مكونات كامل انتاجها من السفن. فقد ألزمت بكين نفسها بطموح تأكيد مكانتها الرائدة في صناعة بناء السفن والوصول إلى إنتاج ٥٠% من الانتاج العالمي (مقابل ٣٥% في العام ٢٠١٥). من جهة أخرى لدى بكين رغبة ملحة بأن تحقق صناعة السفن لديها المرتبة الأولى عالمياً^٣، ولكن ومن دون شك عبر الاندماج الصناعي أسوة بباقي القطاعات الصينية. فبحلول العام ٢٠٢٥ يجب أن يرى النور طيف جديد من السفن في مجال ناقلات الغاز المسيل، السفن القطبية، السفن الحربية وسفن الرحلات البحرية. كما يجب أن يتم ضخ استثمارات جديدة في مجال بناء المنصات النفطية البحرية العاملة في أعالي البحار واستثمارها في الاكتشافات البحرية. وسيرافق هذا مع جهود إضافية خاصة في مجال توفير استهلاك هذه السفن من الطاقة.

كما تعمل الصين على وضع بعض الاجراءات التنظيمية في قطاع الصناعة البحرية. فبمواجهة الصعوبات التي يواجهها الناقل البحري الصيني Cosco في سياق أزمة التحوية، قررت بكين أن تضحي بثاني أكبر مشغل سفن محلي China Shipping لينجم عن اندماج المشغلين في العام ٢٠١٦ العملاق Cosco China Holding. كما يبشر شراء المشغل الخاص لهونغ كونغ OOCL بأن تحتل صناعة تجهيز السفن الصينية المرتبة الثالثة عالمياً في حين أن صناعة المناولة تستمر بضخ استثمارات في المتوسط في موانئ سافونا وفالانسيا وبيراوس. حيث تتولى الشركة الحكومية China Merchant هذا القطاع بانخراطها في مشاريع ضمن الصين وفي إفريقيا وضمن أعمال فرع شركة CMA-CGM الخاص بالحاويات. حيث أن بكين، هنا أيضاً، حددت أهدافها فخلقت China Merchant عبر اندماج الناقل البحري Sinotrans و CSC ثاني أكبر تكتل بحري صيني.

مبادرة حزام واحد طريق واحد، كأداة تكميلية:

أطلقت الصين في نهاية العام ٢٠١٣ مبادرة حزام واحد طريق واحد (OBOR) والذي تطمح من خلاله إعادة إحياء طريق الحرير القديم. هذا وتتكون هذه المبادرة من مكونين هما:

^٣ سلمت شركة شانغهاي وإيغوتشياو سفينة حاويات بحمولة ٢٠ ألف حاوية نمطية إلى الناقل البحري Cosco Shipping لتقوم بتشغيلها على الممرات البحرية بين أوروبا وآسيا مروراً بالشرق الأوسط علاوة على أن لدى شركة شانغهاي ١٧ أمر بناء لسفن من هذا النوع.

- بناء شبكة من ممرات الربط البري عبر وسط آسيا والشرق الأوسط وصولاً إلى أوروبا (حزام واحد) ؛
- تطوير الطرق البحرية المنطلقة من الموانئ الرئيسية في جنوب شرق الصين مروراً بمضيق مالاقا وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط (طريق واحد).

ينطوي هذا البرنامج من دون أدنى شك على هدف استراتيجي وهو التأكيد على الوزن القاري والبحري للصين. كما أن هذه المبادرة تتجاوب مع مشكلة فائض الطاقة الإنتاجية للصين بحيث يجري اكتشاف أسواق جديدة للشركات الصينية العاملة في مجال البناء والمشاريع العامة والبنى التحتية والتي عليها أن تواجه حقيقة شبه إغراق أسواقها المحلية. من جهة أخرى يمكن مقارنة هذه المبادرة على أنها متممة لمبادرة " صنع في الصين ٢٠٢٥ ". فعلى طرق الحرير الجديدة أن تربط السواحل الصينية والتي يتركز فيها الإنتاج عالي القيمة المضافة والدول ذات تكاليف الإنتاج المنخفضة حيث تموضعت الشركات الصينية، مع أسواق الاستهلاك العالمية. فعلاوة على الـ ٥٧ مليار دولار تكلفة الممر الاقتصادي الذي يربط الصين بباكستان. يوضح إنشاء ميناء غوادر في باكستان هذه الاستراتيجية. وعلى هذا الميناء أن يتحول إلى واحد من الموانئ المحورية الرئيسية للتجارة البحرية في المحيط الهندي. حيث يمثل هذا الميناء الوجهة النهائية لمكون أساسي من مكونات الـ (OBOR) وهو الكوريدور الاقتصادي الصين - باكستان. هذا وسيعمل تحديث ممرات الربط بين ميناء غوادر وكاشغار في قضاء شينجيانغ على فتح الأقاليم الغربية للصين وسيسمح بالتصدير السهل لانتاجها (المزروعات بشكل أساسي، الصناعات الخفيفة والمواد الأولية) والتي تمر حتى اليوم عبر الموانئ الساحلية الصينية. سيجري ، من ناحية أخرى، إكمال هذا الميناء عبر إنشاء منطقة حرة على نموذج المناطق الصينية الاقتصادية الخاصة. وستكون الشركات الصينية من أوائل المستثمرين في منطقة الميناء.

تجدر الإشارة إلى أنه يجري تطبيق نفس الاستراتيجية في القرن الإفريقي حيث تقوم الصين عبر شركة Mechany China بالاستثمار في ميناء جيبوتي وتمويل الاستثمار على خط أديس أبابا - جيبوتي. كما تم الربط المباشر للمناطق الحرة حيث تتواجد شركات النسيج الصينية، مع مختلف الأسواق العالمية. ورهاتها الثاني في إفريقيا الشرقية يتركز في كينيا بمينائها الجديد لأمو المرتبط مع قلب القارة عبر سكة حديد. وبذلك تتيح طرق الحرير الجديدة الفرصة للشركات الصينية على التموضع في الخارج في الدول ذات تكلفة الإنتاج المنخفضة. كما تقوم الصين بتصدير معرفتها وخبرتها في تطوير البنية التحتية بسرعة وبكف منخفضة. وتعتبر إفريقيا تحديداً موطئ القدم الأكبر لشركات البناء والأعمال العامة الصينية. حيث جرى مؤخراً توقيع عقود لـ ٦٨ شركة صينية لضخ استثمارات بمليار دولار أميريك في منطقة قناة السويس. قد يحمل التقدم في مبادرة الـ (OBOR) في طياته تعطيلاً للأنشطة المينائية في آسيا على المدى الطويل. فميناء غوادر في باكستان دخل في تنافسية مع ميناء شابهار في إيران الواقع على مسافة ١٠٠ كيلومتر

فقط والمدعوم من الهند. حيث يتطلع كلا المينائين إلى تصدير الموارد النفطية الموجودة في وسط آسيا والتي تستخدم حتى اليوم شبكة الأنابيب الروسية بشكل أساسي.

وعلى الرغم من أن معظم المقاطعات الصينية وضعت خططها المحلية المنبثقة عن روح مبادرة " حزام واحد طريق واحد"، تم تسمية مقاطعة فوجيان، والتي تضم موانئ فوتشو، غوانزو وشيامين، كالمقاطعة المفتاحية في طريق الحرير البحري الجديد. ومنذ العام ٢٠١٦ جرى ربط ميناء شيامين بموسكو في روسيا ولودز في بولندا. وباتت المنطقة الحرة في مقاطعة فوجيان والتي جرى تدشينها في نيسان العام ٢٠١٧ تضم موانئ ومطارات ومناطق صناعية. ويتجلى الهدف من هذه العملية في تعزيز التواصل بين مختلف الفاعلين الصناعيين في مقاطعة فوجيان بغية التجاوب الأمثل مع الطلب العالمي. علاوة على أنه يجري حالياً بناء مشاريع مماثلة في مقاطعات أخرى. ولكن قد تجعل المبالغة في إطلاق مبادرات شبيهة الصين في مواجهة مرة أخرى مع فائض الانتاج والمنافسة بين إقليمية.

قد يكون لتطوير مبادرة طريق الحرير المقترنة باستراتيجية " صنع في الصين ٢٠٢٥ " وكنتيجة أساسية أثر في مضاعفة الاستثمارات الصينية في قطاع البنى التحتية المينائية على طول امتداد طريق الحرير البحري (ميناء بيرايوس عبر شركة Cosco، وسيريلانكا عبر China Merchant). حتى أن الاستراتيجية تجاوزت المفهوم البيرو آسيوي بغرض الولوج إلى المحيط الهندي الإفريقي وخلق عالم من الحركة الصينية في شرق قناة السويس وفي القرن الإفريقي حتى لو أن الهند مازالت تعتبر كمرجعية أخرى في تلك المنطقة. فحضور الهند القديم في القارة الإفريقية قد يكون حائلاً أمام الجموح الصيني حيث يجري، وبالتعاون بين الهند واليابان، العمل على تحويل التفاهم القائم بينهما إلى تعاون وإنخراط استراتيجي عبر إطلاقهما رؤية حول " كوريدور النمو الأفريقي الآسيوي ". خاصة وأن الصين عجزت مؤخراً عن إقناع الهند في دعم المبادرة سيما وأن المبادرة تمر من إقليم كشمير المتنازع عليه مع باكستان. هذا وتقوم الرؤية الهندية اليابانية على مكونات شبيهة بمكونات المبادرة الصينية بهدف أن تكون ميكانيكية فعالة مستدامة لربط الاقتصادات الآسيوية والإفريقية عبر صناعاتها ومؤسساتها وبشرها. كل ذلك في مسعى لإيجاد إطار تكاملي بين بدائل الطرفين يوازن مبادرة طريق الحرير الصينية المضرة بمصالحهما في إفريقيا.

هذا وقد يتطور نشاط بعض الموانئ وقد تتباطئ حركة تدفق المواد الأولية باتجاه الموانئ الصينية على حساب المنتجات ذات القيمة المضافة الأعلى وقد تتخرط بعض الموانئ والمصنفة اليوم كثنوية أكثر بحركة التجارة الدولية تحت تأثير زخم الاستثمارات الصينية. ومع هاتين الاستراتيجيتين، تعمل الصين على رفع سوية انتاجها الصناعي بهدف الوصول إلى واحدة من الطاقات الإبداعية الأساسية وعينها لا تغيب عن محاولات المنافسين في تضيق الخناق عليها.

سورية والاستراتيجية الصينية:

قد يكون من المفيد التأمل في الاستراتيجية الصينية والنظر فيما لو كان بالإمكان محاكاتها. ففي النهاية مهما كانت المآخذ على تلك الاستراتيجية إلا أنها ومن دون أدنى شك شكلت عاملاً أساسياً في تحقيق الاقتصاد الصيني لمعدلات نمو متميزة. كما أنه من المفيد الإشارة إلى أن تلك الاستراتيجية ارتكزت بشكل أساسي على العلاقة بين التجارة الدولية وقطاع النقل إن لجهة التشغيل أو لجهة الاستثمارات. ومن نافلة القول أن هكذا استراتيجية لابد وأن يسير معها على التوازي رصيد قوة يعمل على دعمها مالياً بالدرجة الأولى لتتمكن من النجاح والاستمرار في النجاح.

تقبل سوريا اليوم على عملية إعادة للإعمار تقدر أرقامها غير الرسمية بمئات المليارات من الدولارات تتوزع على كافة قطاعات الاقتصاد وعلى كافة المستويات. ومن المعلوم أن عملية إعادة الإعمار لا يمكن أن تتم من فراغ وأنه لا بد أن يكون لها ظهير خلفي من الطاقة الانتاجية يساهم في دعم تمويل الاستثمار في البنى التحتية اللازمة والضرورية لنفس العملية الانتاجية. فالعملية المتبادلة مابين الانتاج والاستثمار تحتم أن يغذي بعضهما الآخر. ومن المعلوم على مستوى التجارة الدولية أن انخفاض قيمة العملة المحلية يشكل، مع تحقق عوامل أخرى، ميزة تنافسية سريعة للبضاعة المحلية. ولكن وحتى يتمكن الاقتصاد من التصدير لا بد أن يكون منتجاً وكي يكون منتجاً لا بد من أن يكون هناك تمويل لاستثمارات على مستوى القطاعات المتعددة تدعم عملية الانتاج.

من هنا يمكن محاكاة التجربة الصينية والتفكير في انتقاء أماكن حدودية واستحداث عدداً من المناطق الصناعية بمزايا متعددة تعين على إطلاق العملية الانتاجية. وقد تكون طرطوس واللاذقية مرشحتين لهذا مقارنة نظراً لأنهما تمثلان الواجهة البحرية لسورية على العالم ولتواجد الحد الأدنى من البنية التحتية اللازمة. هذا ويؤمن كلا المرفأين ارتباط سورية مع العالم لجهة الغرب علاوة على متطلبات رفع الكفاءة لبنيتها التحتية. أما لجهة ربط المنطقة الصناعية مع الشرق ينبغي تفعيل الربط السككي واللوجستي مع الحدود الشرقية بما يضمن ربط سورية بين الشرق والغرب إن لجهة الاستيراد وتأمين توريد المواد الأولية أو لجهة تصدير المنتج النهائي.

ينطوي الشروع باستحداث مناطق صناعية على استثمارات ضخمة تنوء بها ميزانية أية دولة ناهيك عن دولة تشرع بعملية إعادة إعمار. وتأسيساً على تلك الحقيقة تمثل مبادرة طريق الحرير فرصة جديرة بتسليط الضوء عليها وتقصي مزاياها وعيوبها بالنسبة لعملية إعادة الإعمار في سوريا. سيما وأن أحد أوجه تلك المبادرة يتجلى بإنشاء صندوق تمويل لمشاريع بنى تحتية على امتداد مسار مرور طريق الحرير. قد يكون العائد الاقتصادي المتوخى من مبادرة مثيلة جدير بالاهتمام ولكن لا يمكن مقارنة مثل تلك المبادرة بإغفال

الجانب الجيوسياسي للمنطقة وللصراع الدائر فيها. فالتنافسية الإقليمية التي تضمنها تلك المبادرة إن لجهة الاستثمارات المتوقع ضخها في مشاريع البنى التحتية أو لجهة التكامل اللوجيستي مع مكونات محور تلك المبادرة وما يخلقها من انسيابية في تدفق البضائع والثقافات قد تصطدم بعقبات سياسية وعسكرية تحول دون بلوغ تلك المزايا بدون أكلاف مرتفعة.

حقيقة الأمر أنه حتى تاريخ كتابة تلك الدراسة يعكف الجانب السوري على دراسة حيثيات تلك المبادرة حيث يجانب مسارها الحدود الشمالية الشرقية لسوريا عبر إيران مروراً بتركيا وأوروبا. فتلك المبادرة تمثل فرصة ثمينة محفوفة بمخاطر ذات شأن على المستوى الجيوسياسي. فأساس تلك المبادرة هو تصدير فائض الطاقة الانتاجية للصين وإيجاد منفذ لها من محاولة الحصار التي تمارسها الولايات المتحدة الأميركية وحلفائها في منطقة بحر الصين منيع تلك المبادرة. وبالقياس فليس ثمة ما يمنع من القيام بنفس المحاولة في مصب تلك المبادرة على الطرف الشرقي منها⁴ ما يشكل تهديداً حقيقياً لعملية إعادة الإعمار في سوريا المأزومة أصلاً. وبذلك فإن الولوج في مبادرة شبيهة يتطلب من جهة استعداداً لوجيستيماً محلياً مهماً على صعيد المناورات وممارسة الارتدادات الحمائية أمام أي تصعيد سوريا في غنى عنه. ومن ناحية أخرى، يتطلب تأمين إجماع من أصحاب المبادرة ومن الشركاء من جدوى مرور مسار تلك المبادرة عبر العراق وسوريا وصولاً الى البحر الابيض المتوسط لجميع الأطراف المعنية في تحقيق التوازن الجيوسياسي في العالم بغية كسر أي حصار أو ضغوط يمارسها الطرف الآخر. مع التركيز على أن دول المنطقة باتت تتهافت على حجز مقعد لها في تلك المبادرة وهو ما يشكل سلاح ذو حدين أمام الواقع السوري.

ولكن يبقى السؤال مشروعاً حول مدى ما يشكل الوصول إلى البحر الأبيض المتوسط من فرصة بالنسبة لأصحاب تلك المبادرة؟ وحول إن كانت سوريا ببعديها الجيوسياسي واللوجيستي تمثل إغراءً لتحمل أعباء مرور مسار المبادرة فيها؟⁴

المراجع :

<http://www.dnaindia.com/analysis/column-the-asia-africa-growth-corridor-is-the-answer-to-obor-2479792>

<http://www.chinainarabic.org/?cat=8>

<https://qz.com/983460/obor-an-extremely-simple-guide-to-understanding-chinas-one-belt-one-road-forum-for-its-new-silk-road/>

<http://www.visualcapitalist.com/ambitious-infrastructure-megaproject/>

<https://www.weforum.org/press/2016/06/one-belt-one-road-initiative-signals-china-s-economic-and-strategic-objectives/>

⁴ حوار مع الكاتب والمحلل الفرنسي تيري ميسان

<https://www.weforum.org/agenda/2015/11/5-things-to-know-about-the-new-silk-road/>

<https://www.weforum.org/agenda/2016/11/china-lead-globalization-after-united-states/>

<https://www.mckinsey.com/featured-insights/china/chinas-one-belt-one-road-will-it-reshape-global-trade>

www.css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CSSAnalyse195-FR.pdf

<https://lejournal.cnrs.fr/articles/la-chine-trace-les-nouvelles-routes-de-la-soie>

<http://www.chinainarabic.org/?cat=8>

<http://arabic.euronews.com/2018/04/24/world-news-4141575>

أسنان علي الخيّر – رئيس دائرة المتابعة في وزارة النقل
محاضر في المعهد العالي للتخطيط الإقليمي
Technical_support@mot.gov.sy