

المركز الإستشاري للدراسات والتوثيق
The Consultative Center for Studies and Documentation



تقرير دوري يركز ويُلخّص ويترجم أهم الأبحاث والدراسات الاستراتيجية
الصادرة عن مراكز الأبحاث الدولية

■ **تقدير الفوائد الاقتصادية للتكامل في بلاد الشام**

(مؤسسة راند)

■ **مشروع قانون تعزيز شراكة الأمن والطاقة شرقي
البحر المتوسط**

(الكونغرس الأميركي)

■ **"الحزام والطريق" الصيني والعالم: أشكال متنافسة
من العولمة**

(المعهد الفرنسي للعلاقات الدولية)

■ **الطريق الأمثل صياغة استراتيجية أميركية حول
تحديّ البنية التحتية العالمية**

(مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية)

■ **خوسيه بوريل: المنسق الجديد للسياسة الخارجية
الأوروبية**

(خاص)



الرصد الاستراتيجي

العدد الثامن عشر

كانون الأول

2019

الرصد الاستراتيجي

كانون الأول 2019



الرصد الاستراتيجي: تقرير دوري يرصد ويلخص أهم الأبحاث والدراسات الاستراتيجية الصادرة عن مراكز الأبحاث الدولية

إعداد: مديرية الدراسات الاستراتيجية

صادر عن: المركز الاستشاري للدراسات والتوثيق

تاريخ النشر: كانون الأول 2019 الموافق ربيع الثاني 1441

العدد: الثامن عشر

الطبعة: الأولى

حقوق الطبع محفوظة للمركز

جميع حقوق النشر محفوظة للمركز. وبالتالي غير مسموح نسخ أي جزء من أجزاء التقرير أو اختزانه في أي نظام لاختزان المعلومات واسترجاعها، أو نقله بأية وسيلة سواء أكانت عادية أو الإلكترونية أو شرائط ممغنطة أو ميكانيكية أو أقراص مدمجة، استنساخاً أو تسجيلاً أو غير ذلك إلا في حالات الاقتباس المحدودة بغرض الدراسة والاستفادة العلمية مع وجوب ذكر المصدر.

العنوان: بئر حسن- جادة الأسد- خلف الفانتزي وورد- بناية الورود- الطابق الأول

هاتف: 01/836610

فاكس: 01/836611

خليوي: 03/833438

Postal Code: 10172010

P.o.Box:24/47

Beirut- Lebanon

E.mail: dirasat@dirasat.net

<http://www.dirasat.net>

فهرس المحتويات

- 5.....تقدير الفوائد الاقتصادية للتكامل في بلاد الشام
- 19.....مشروع قانون تعزيز شراكة الأمن والطاقة شرقي البحر المتوسط
- 31....."الحزام والطريق" الصيني والعالم: أشكال متنافسة من العولمة
- 83.....الطريق الأمثل صياغة استراتيجية أميركية حول تحديّ البنية التحتية العالمية
- 125.....خوسيه بوريل: المنسق الجديد للسياسة الخارجية الأوروبية

تقدير الفوائد الاقتصادية للتكامل في بلاد الشام¹

دانيال إيجل، أندرو باراسيليتي، تشارلز بي ريس،
دوري ووكر – مؤسسة راند، 16 أيلول 2019

تمهيد

يتناول هذا التقرير الآثار المحتملة للتكامل الاقتصادي على اقتصاد بلاد الشام. فقد يحقق إبرام اتفاقية تجارة حرة إقليمية شاملة مكاسب جوهريّة قد تساعد بلاد الشام على مواجهة تحديين كبيرين وهما إعادة إعمار سوريا وتوفير فرص عمل لعدد كبير من الشباب الذين سيدخلون سوق العمل خلال العقد القادم. ولكن الحصول على أكبر عدد من الفوائد الاقتصادية يتطلب تحقيق بعض الاستقرار في الصراع السوري أولاً وفي الصراع الفلسطيني الإسرائيلي لاحقاً. لذا قد تُشكّل المكاسب المحتملة للتكامل الجزئي فرصة للانتعاش الاقتصادي للمنطقة، وأبرز مثال على ذلك الاتفاقيات الاقتصادية التي أبرمت مؤخراً بين العراق والأردن.

تجدون طيّ هذا التقرير برنامجاً إلكترونيّاً (متوفراً على الرابط التالي - www.rand.org/levant-calculator) يتيح لصانعي السياسات العامة وللجمهور دراسة المكاسب الاقتصادية للتكامل الاقتصادي.

أجري هذا البحث داخل المركز الدولي لسياسات الأمن والدفاع التابع لقسم أبحاث الأمن القومي في "مؤسسة راند" برعاية مبادرة المشرق الجديد. ويقوم قسم أبحاث الأمن القومي بإجراء أبحاث وتحليلات لصالح مكتب وزير الدفاع وهيئة الأركان المشتركة والقيادات القتالية الموحدة ووكالات الدفاع والبحرية وقوات المارينز وخفر السواحل الأميركي ومجتمع الاستخبارات الأميركية والحكومات والمؤسسات الأجنبية الحليفة.

* تعريب: آية حاطوم

¹ Daniel Egel, Andrew Parasiliti, Charles P. Ries & Dori Walker, "Estimating The Economic Benefits of Levant Integration", RAND Corporation, September 16th, 2019

https://www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports/RR2300/RR2375/RAND_RR2375.pdf

الملخص

قد يساهم التكامل الاقتصادي في بلاد الشام في زيادة متوسط إجمالي الناتج المحلي لدول بلاد الشام بنسبة تتراوح بين 3 و7 بالمئة عبر إبرام اتفاقية تجارة حرة شاملة تلغي التعريفات الجمركية، وتخفف التدابير غير التعريفية والعقبات التي تعترض الاستثمار، وتُعفي من متطلبات تأشيرات الدخول. من المرجح أن يؤدي هذا التوسع الاقتصادي إلى توفير ما بين 0.7 مليون إلى 1.6 مليون وظيفة إضافية جديدة ما سيؤدي إلى انخفاض معدلات البطالة في المنطقة بنسبة تتراوح بين 9 و20 بالمئة، كما قد يرتفع إجمالي توفير فرص العمل بنسبة هائلة. وترتبط هذه التقديرات باتفاقية تجارة حرة محتملة بين دول بلاد الشام الست الأساسية: مصر والعراق والأردن ولبنان وسوريا وتركيا.

ويركز هذا التحليل على الآليات الرئيسية الثلاث: التجارة، والاستثمار، والسياحة والسفر. فقد تنعش اتفاقية التجارة الحرة الشاملة اقتصاد هذه البلدان من خلال هذه الآليات. وقد أثبتت البحوث التجريبية السابقة أنّ تخفيض التعريفات الجمركية والقيود غير الجمركية يعزز التجارة، وتخفيض القيود المفروضة على الاستثمار يزيد من نسبة الاستثمار المحلي والأجنبي، والإعفاء من متطلبات تأشيرات الدخول يعزز قطاع السياحة والسفر. ويثبت هذا التقرير أيضًا أنّ توسيع كلّ من التجارة والاستثمار والسياحة والسفر يزيد من إجمالي الناتج المحلي.

1. المقدمة

تُبدل منذ أواخر التسعينيات جهود مستمرة، يتخللها بعض فترات التوقف، ترمي إلى توطيد الشراكات الاقتصادية في منطقة شرق البحر المتوسط، وهي منطقة يُطلق عليها في كثير من الأحيان اسم بلاد الشام. فأقامت البلدان الأساسية الست في بلاد الشام، أي مصر والعراق والأردن ولبنان وسوريا وتركيا، مجموعة واسعة من العلاقات الاقتصادية الثنائية، ولكن باءت محاولات توسيع نطاق الشراكات الاقتصادية الإقليمية بالفشل. ومع ذلك، فإن هذه الجهود قد تُعبد الطريق نحو التكامل الاقتصادي في هذه المنطقة، لاسيما بعدما اقتربت أربعة بلدان في بلاد الشام، وهي الأردن ولبنان وسوريا وتركيا، من توقيع اتفاقية إقليمية قبل اندلاع الثورات العربية مباشرة.

لذا يتناول التقرير الفوائد المحتملة للتكامل الاقتصادي بين البلدان الستة الرئيسية في بلاد الشام. ويركز هذا التحليل على اتفاقية تجارة حرة شاملة من شأنها أن تلغي جميع التعريفات، وتخفف من القيود المفروضة على الاستثمار، وتوحد القوانين بهدف تخفيف القيود غير الجمركية (كقواعد المنشأ) تدريجياً، وتُعفي من متطلبات تأشيرات السفر. ويفترض هذا التقرير أن هذا التكامل سيؤسس منطقة اقتصادية واحدة تمتد مساحتها على جميع البلدان الموقعة، ويخفف بشكل كبير من القيود الحالية المفروضة على حركة البضائع والأفراد ورأس المال والخدمات، ويحاكي نجاحات اتفاقيات التجارة الحرة الإقليمية في أماكن أخرى من العالم بدلاً من تكرار الجهود التاريخية المبذولة في الشرق الأوسط كاتفاقية التجارة الحرة العربية، فهذه الجهود لم تُثمر كغيرها في باقي أرجاء المعمورة.

وتعالج المقاربة التحليلية التي يتبناها معدو التقرير الآليات الرئيسية الثلاث أي التجارة والاستثمار وقطاع السياحة والسفر، فبالاعتماد على هذه الآليات قد تؤدي اتفاقية تجارة حرة شاملة كهذه التي نتحدث عنها إلى إنعاش اقتصاد هذه البلدان. فلا يخفى عن أحد أن تخفيف القيود الجمركية وغير الجمركية يعزز التجارة، وتخفيف القيود على الاستثمار يزيد من نسبة الاستثمار المحلي والأجنبي، والإعفاء من متطلبات تأشيرة السفر يساهم في ازدهار قطاع السياحة والسفر. لذا سيتم الاعتماد على هذه الدراسة لتقدير فوائد اتفاقية تجارة حرة شاملة في بلاد الشام. على سبيل المثال، تستند تقديراتنا لآلية التجارة إلى تحليل لجميع اتفاقيات التجارة الحرة الموقعة بين عامي 1970 و2000 وتخلص إلى أن اتفاقيات التجارة الحرة تُضاعف تقريباً حجم التجارة الثنائية.

ويهدف هذا التحليل إلى تحديد نتائج اتفاقية التجارة الحرة الشاملة على الاقتصاد الكلي لكل بلد باحتساب إجمالي الناتج المحلي وبالاستناد إلى كل من الآليات الثلاث المذكورة أعلاه. وعلى الرغم من أننا نعتمد على المؤلفات الأكاديمية الحالية لتقدير معدل الناتج المحلي الإجمالي للتغيرات في التجارة والاستثمار، فنحن نقدر آثار توسع السياحة والسفر على إجمالي الناتج المحلي بشكل مباشر. وعلى الرغم من أننا ندرك أنّ اتفاقيات التجارة الحرة لا تنفع عادةً جميع الصناعات بصورة متساوية غالبًا ما تلحق الضرر بصناعة واحدة على الأقل، فنحن لا نقوم بتخمين الفائزين والخاسرين المحتملين في اتفاقٍ من هذا النوع. كما لا نحاول تقدير تأثير اتفاقية التجارة الحرة هذه على عدم المساواة داخل كل من الدول الست لأنه لا يوجد إجماع واضح على هذا التأثير في المؤلفات الأكاديمية. وعلى الرغم من أننا لا نتعمق في دراسة أيّ من هذه الخسائر المدمرة المحتملة، فإنّ وضع خطط للتعويض عنها يعدّ أمرًا ضروريًا لنجاح اتفاقية التجارة الحرة المقترحة.

وبالإضافة إلى دراسة النتائج الاقتصادية الإجمالية المحتملة لاتفاقية التجارة الحرة، فإننا ندرس أيضًا مدى تأثيرها على توفير فرص العمل. ونعتمد لإنجاز هذا التحليل على التقديرات التي توصلنا إليها حول العلاقة بين العمالة والتغيرات التي يشهدها إجمالي الناتج المحلي، وبالتالي سنبنّي تحليلنا لنسب توفير فرص العمل على تقديراتنا لنتائج اتفاقية التجارة الحرة على إجمالي الناتج المحلي. كما نستند في جميع أجزاء هذا التقرير إلى تقديرات موثوقة لتأثير النمو الاقتصادي على العمالة.

يركّز هذا التحليل على تكتل اقتصادي يضمّ مصر والعراق والأردن ولبنان وسوريا وتركيا. وندرك أنّ نجاح اتفاقية تجارة حرة تشمل هذه الاقتصادات الستة يرتبط بإحراز تقدّم نحو تحقيق الاستقرار في سوريا، وأنّ إبرام اتفاقية تجارة حرة شاملة على مستوى بلاد الشام قد يبدأ عبر توقيع سلسلة من الاتفاقيات الاقتصادية الثنائية مثل الاتفاقية التي وقّعت بين العراق والأردن في شباط عام 2019. ونظرًا إلى أنّ تركيا ملتزمة باتفاقية اتحاد جمركي للمنتجات الصناعية مع الاتحاد الأوروبي فإنّ أيّ اتفاقية تجمع تركيا مع العراق أو سوريا تتطلب إمّا إبرام اتفاقية تجارة حرة معادلة بين الاتحاد الأوروبي والعراق وسوريا، أو التوصل إلى بعض التسويات مع الاتحاد الأوروبي. علاوة على ذلك، من الممكن أن يتمّ يومًا ما إدراج "إسرائيل"، إلى جانب الضفة الغربية وقطاع غزة (اللذين نشير إليهما باسم فلسطين في هذا التقرير)، في اتفاق إقليمي إذا أمكن تسوية الصراع الإسرائيلي الفلسطيني.

ويعرّض الفصل الثاني الجهود التي بُذلت منذ ما يقارب عقدًا من الزمن لعقد "اتفاقية شامغن" وهي اتفاقية تجارة حرة على امتداد بلاد الشام، ويتناول الجهود التي بُذلت مؤخرًا لتوطيد الشراكات الاقتصادية داخل المنطقة. يشرح الفصل الثالث مقاربتنا التحليلية ويعرض النتائج الأساسية التي ستعود على دول بلاد الشام الست. ويدرس الفصل الثالث الفوائد المحتملة التي ستجنيها "إسرائيل" وفلسطين من اتفاقية تجارة حرة تضم اقتصادهما. ويلخص الفصل الأخير التحديات التي تواجه التكامل الإقليمي، وي طرح السبل التي قد تتخذها هذه الدول في التعاون مع المجتمع الدولي بهدف دعم هذه الجهود الحديثة العهد، ويعرّض أداتنا الإلكترونية التي تتيح لواقعي السياسات العامة وللجمهور الاطلاع على المكاسب الاقتصادية من التكامل الاقتصادي في بلاد الشام.

2. التكامل الإقليمي: دروس من الماضي وزخم للمستقبل

بدأت المجموعة الرباعية المشرقية المتألفة من أربعة بلدان من بلاد الشام وهي الأردن ولبنان وسوريا وتركيا عملية تاريخية عام 2010 لتعزيز التكامل بين أعضائها. وتعاونت هذه الدول لإنشاء مجلس التعاون الاقتصادي والتجاري المشترك، وشرعت في عملية من شأنها أن تؤدي إلى حرية حركة السلع ورؤوس الأموال والأفراد بين اقتصاد كل من هذه البلدان الأربعة. وأطلق على هذه الخطة اسم "اتفاقية شامغن" لأنه كان هدفها على المدى البعيد أن تضم جميع دول "بلاد الشام" (شام)، على غرار اتفاقية "شنغن" التي جمعت بلدان الاتحاد الأوروبي كلها (غن).

ظهرت أولى العلامات لاتفاقية شامغن عام 2003 حين شرعت سوريا وتركيا بمناقشة احتمال توقيع اتفاقية تجارة حرة بينهما وكانت دوافعهما اقتصادية وسياسية على حدّ سواء. كانت سوريا تبحث عن شراكة إقليمية من شأنها أن تُسهّل عملية

تحديثها، وتوفّر شريكًا لمواجهة نفوذ الإخوان المسلمين، وتكّمل تحالفها مع إيران وتحقق توازنًا معه. أمّا بالنسبة إلى تركيا فقد برزت سوريا كحليفٍ رئيسي في جهودها لمواجهة الخطر الذي يشكّله القوميون الأكراد عقب الغزو الأميركي للعراق. وبالتالي وقّعت اتفاقية التجارة الحرة التركية السورية

يمكن للفرص الاقتصادية الجديدة التي تمنحها التجارة الموسعة أن تزيد المداخيل بنسبة تتجاوز الـ 10 في المئة، وأن توفر ما لا يقلّ عن 2.7 مليون فرصة عمل جديدة

عام 2007 وتمّت صياغتها على نمط اتفاق فاوضت عليه سوريا مع الاتحاد الأوروبي في وقت سابق. وسرعان ما ظهرت آثار هذه الاتفاقية، فاستثمرت الشركات التركية في سوريا للاستفادة

من الطاقة واليد العاملة الرخيصة والزيادة الكبيرة في التجارة الثنائية. ثم اتفقت سوريا وتركيا على إلغاء تأشيرات الدخول بين البلدين عام 2009.

وبدأت العملية المدروسة لتوسيع هذه الشراكة الاقتصادية لتشمل الأردن ولبنان، ومن ثم تأسيس اتفاقية شامغن في عام 2007. كان الدافع وراء هذا التوسع اقتصادياً وسياسياً كذلك. ومن منظور اقتصادي عكست هذه الشراكات الموسعة حاجة تركيا إلى التوسع الاقتصادي، بينما كان شركاؤها يبحثون عن فرص لمواجهة التحديات الاجتماعية والاقتصادية المحلية. أما من الناحية السياسية فستسمح هذه الشراكة بتعزيز تركيا دورها كوسيط إقليمي، وتعميق الأردن لعلاقاته مع جيرانه، وتطبيع لبنان وسوريا علاقاتهما مع شركائهما. وأعرب كلٌّ من الأردن ولبنان عن رغبتهما في الانضمام إلى هذه الشراكة، وتمّ إطلاق مشروع "شامغن" عام 2007 إبّان اجتماع استضافه رئيس الوزراء الإيطالي سيلفيو برلسكوني في ميلانو. ثم شكّل الشركاء في هذا الاجتماع سلسلةً من اللجان الوزارية للمباشرة في العملية نحو إبرام اتفاقية شامغن.

أنشأت المجموعة الرباعية المشرقية مجلس التعاون الاقتصادي والتجاري المشترك الذي يهدف على المدى المتوسط إلى حرية حركة رأس المال والسلع والأفراد، وإنشاء مجلس تعاون استراتيجي رفيع المستوى مهمته الإشراف على المشروع. وفي غضون ذلك، أبرم الشركاء الأربعة سلسلةً من الاتفاقيات المحدودة: فأبرمت تركيا اتفاقيات تجارة حرة ثنائية مع الأردن عام 2009 ومع لبنان عام 2010، ووقّعت تركيا وسوريا والأردن اتفاقية لإلغاء تأشيرات الدخول عام 2009، وأبرمت تركيا ولبنان اتفاقية لإلغاء تأشيرات الدخول أيضاً عام 2010. وشكّلت هذه الترتيبات الثنائية آلية رئيسية في الاتفاقية بين تركيا ولبنان عام 2010 ستسهم تدريجياً في توسيع جميع الاتفاقيات الثنائية القائمة لتشمل البلدان الأربعة. بحلول أواخر عام 2010، كانت العلاقات الاقتصادية بين العراق وتركيا قد استعيدت إلى حد كبير، واتخذت حكومتا البلدين إجراءات للحفاظ على الروابط الاقتصادية بينهما وتوثيقها.

تعثرت اتفاقية شامغن عام 2011 بسبب اندلاع الانتفاضات العربية وانهارت في نهاية المطاف بسبب الاضطرابات المدنية في سوريا والعقوبات التي فرضها المجتمع الدولي نتيجة هذه الاضطرابات. ولكن تطلعات هذا المشروع تجاوزت بلاد الشام وكان قاده يتطلعون إلى توسيعه ليشمل إيران والعراق، ورغب البعض بضمّ "إسرائيل" وفلسطين أيضاً. وعلى الرغم من أنّ هذا الطموح الأخير غلب فيه الطابع العاطفي على العملي فقد أنشأ كلٌّ من الأردن وتركيا علاقات تجارية مع "إسرائيل" بهدف تحقيق هذا التوسع.

وفي الوقت الذي أصبحت فيه الحرب السورية على وشك الانتهاء شهد التكامل الاقتصادي بدايةً جديدة بفضل صفقة تجارية مهمة بين اثنين من البلدان الأعضاء السابقين في اتفاقية شامغن. إذ وقّع العراق والأردن في 2 شباط عام 2019 سلسلةً من الاتفاقيات الاقتصادية الرامية إلى توسيع التجارة واستعادة الروابط الاقتصادية بين البلدين، تنصّ على مدّ الأردن بالنفط بسعر زهيد وتزويد العراق بالكهرباء وتسهيل المشاريع المشتركة كالمدينة الصناعية المشتركة وأنبوب الغاز بين البصرة والعقبة. وتبيّن هذه الشراكة أنّ كلّاً من البلدين يسعى جاهداً إلى إبرام اتفاقاتٍ توفر فرص عمل وتعزز النمو الاقتصادي وتحسّن الخدمات العامّة. وعكست هذه الشراكة، إلى جانب الشراكة بين سوريا وتركيا التي كانت الحجر الأساس لاتفاقية شامغن، وجود حسابات سياسية لكلا البلدين، فركّز الملك عبد الله في زيارته للعراق في كانون الثاني عام 2019 على المسائل السياسية والأمنية المحلية والإقليمية وعلى المسائل الاقتصادية بالقدر نفسه.

وأصبحت الشراكة الجديدة بين العراق والأردن قلب التكامل الاقتصادي الموسّع. ثمّ أرسلت القمّة الثلاثية بين مصر والعراق والأردن الأساس لتعاون اقتصادي وأمني جديد على الصعيدين الثنائي والثلاثي على حدّ سواء. والجدير ذكره أنّ هذه القمّة عُقدت في القاهرة في شهر آذار عام 2019 وكانت الزيارة الدولية الأولى لرئيس الوزراء العراقي عادل عبد المهدي بعد انتخابه. علاوة على ذلك، فإنّ التواصل الأخير بين كلّ من لبنان وتركيا يشير إلى تجدد الزخم المتنامي لإنشاء مشروع اقتصادي إقليمي يتمحور اليوم حول إعادة إعمار العراق وربّما سوريا. وأبرز مثال على هذا التواصل زيارة الرئيس اللبناني ميشال عون الأخيرة للعراق التي تناول فيها القضايا الاقتصادية والأمنية ونقل وعوداً باسم وزير الخارجية التركي بالاستثمار وتوسيع التجارة.

3. تقدير فوائد التكامل

تركّز هذه المقاربة في تقدير فوائد التكامل على تكاليف الفرصة البديلة أي الفوائد الاقتصادية الضائعة الناتجة عن افتقار المنطقة إلى التكامل الاقتصادي. فقد أدّت النزاعات والأزمات السياسية وما ينتج عنها من غموض إلى تقييد التجارة الدولية والاستثمار وحركة الناس. لذا تعتمد الفوائد المحتملة لاتفاقية التجارة الحرة الشاملة على رفع بعض من هذه القيود.

يركّز هذا التحليل على الآليات الثلاث التالية:

1. **التجارة في السلع والخدمات:** قد تعزّز اتفاقية التجارة الحرة الشاملة التجارة عن طريق إزالة التعريفات وتخفيض القيود غير الجمركية الأخرى المفروضة على التجارة (مثل قواعد المنشأ وعمليات التفتيش قبل الشحن).

2. **الاستثمار المحلي والأجنبي:** يسعى المستثمرون والشركات محلياً ودولياً إلى الاستفادة من سوق سلع تمتدّ على نطاق أوسع. وسيفتح تحسُّن الاستقرار السياسي المحلي والإقليمي الأبواب لاستثمار الجديد.

3. **تعزيز السياحة والسفر:** سيؤدّي الإعفاء من تأشيرات السفر إلى زيادة عدد الرحلات بين مختلف بلاد الشام، وتوفير فرص جديدة للتعاون في مجال السياحة.

يهدف هذا التحليل إلى تقدير التغيرات المحتملة في الناتج المحلي الإجمالي للبلدان الستة الرئيسية في بلاد الشام. واخترنا التركيز على إجمالي الناتج المحلي أي مقياس حجم الإنتاج الاقتصادي لأنّه مؤشر للصحة العامة للاقتصاد، والمعيّار المعتمد في معظم الدراسات التحليلية الحالية لآثار التكامل الاقتصادي. وتشير الدراسة إلى الآثار المحتملة للتكامل على توفير فرص العمل بالاعتماد على التقديرات السابقة للعلاقة بين التغيرات في إجمالي الناتج المحلي والتغيرات في العملة.

يوفّر هذا التقرير التقديرات الحذرة والمتفائلة للتأثير المحتمل لاتفاقية التجارة الحرة الشاملة المقترحة. وتناول التقديرات الحذرة التكامل الاقتصادي على أنّه سلسلة من اتفاقيات التجارة الحرة الثنائية وتتجاهل فوائد توسيع نطاق الشراكة الإقليمية، بينما تعرض التقديرات المتفائلة الفوائد الكبيرة المتوقعة من هذا المشروع الإقليمي. على الرّغم من أنّ اتفاقية التجارة الحرة الشاملة بحدّ ذاتها تتطلب إصلاحات محلية محددة، اعتمدنا التحليل الحذر عمداً لأنّ دراستنا لا تشمل الفائدة المحتملة لأي إصلاحات محلية واسعة النطاق قد ترافق التكامل الإقليمي المقترح. وقد تتضمن هذه الإصلاحات المحلية الإضافية تحسين البنية التحتية الوطنية لقطاع النقل أو تحسين قوانين الشركات والاستثمار على سبيل المثال. ولا تتناول التقديرات أيّاً من التحسينات المحتملة في البنية التحتية الإقليمية كأنظمة الطاقة ولا سيّما التحسينات التي قد تعود بأرباح اقتصادية كبيرة ولكن قد يكون تنفيذها مكلفاً أو صعباً.

التجارة

تُعدّ الحواجز التجارية المفروضة حالياً بين دول بلاد الشام الستّ الرئيسية من الحواجز الأكثر تشدّداً في العالم. وبحسب التحليلات، قد يؤدي خفض هذه الحواجز إلى زيادة إجمالي الناتج المحلي بنسبة 1.5 في المئة على الأقل ما قد يوفر حوالي 340,000 فرصة عمل جديدة على مدار عقد من الزمن. بينما يمكن أن تزيد التجارة الموسعة الناتج المحلي الإجمالي بنسبة قد تصل إلى 3 في المئة، وتوفّر فرص اقتصادية جديدة تصل إلى 670,000 وظيفة جديدة.

تعرض التقديرات الحذرة الفوائد التي تنبع من سلسلة من اتفاقيات التجارة الحرّة الثنائيّة. وبحسب ما ذكرناه آنفاً، تفترض الدراسة زيادة حجم التجارة الثنائيّة بين الدول التي ليست لديها معاهدة تجاريّة حاليّة، بينما ستتعرّز تدريجياً التجارة بين الدول المتعاقدة بموجب اتفاقية تجاريّة. وتشكّل هذه التقديرات الأثر الاقتصادي المحتمل الأدنى لأنّ هذه الدول تتميز بدرجة عالية من التكامل فأهم صادرات دولة من بلاد الشام هي غالباً من أهم واردات الدولة الأخرى. وتعتمد الدراسة على تقدير حذر حول العلاقة بين نمو التجارة ونمو إجمالي الناتج المحلي. وتشبه تقديرات الدراسات والتقديرات والمقاربات الأخرى ولكنها أكثر حذراً إلى حدّ ما.

ولا بدّ من الإشارة إلى أنّ البلدان التي يولي اقتصادها أهميّة للتجارة الإقليمية على الرغم من نقص الاتفاقيات التجارية أو غيابها كالعراق والأردن ولبنان وسوريا ستكون من أكبر المستفيدين من التجارة الموسّعة فسيرتفع إجمالي الناتج المحلي فيها بنسبة 5 في المئة أو أكثر.

يمكن أن يزيد أيّ نشاط استثماري جديد محليّ أو أجنبيّ إجماليّ الناتج المحلي بنسبة تصل إلى 1.5%، ويمنح فرص اقتصادية جديدة توفّر ما لا يقلّ عن 410,000 وظيفة جديدة

الاستثمار

تفيد التقديرات أنّ الاستثمار الجديد من المستثمرين المحليين والأجانب الذين يستفيدون من الفرص الجديدة التي توفّرها السوق الموسّعة قد يرفع إجمالي الناتج المحلي بنسبة 1 في المئة ما قد يوفر 280 ألف فرصة عمل جديدة على مدار عقد من الزمن. وإذا ساهمت العملية السياسية اللازمة للتكامل الاقتصادي في التحفيف من عدم الاستقرار السياسي فقد يرتفع صافي فرص العمل المحتملة إلى حوالي 410,000 بفضل النشاط الاستثماري الجديد وحسب. ويعرض البحث كلاً من الاستثمار الجديد وفرص العمل لأنّ الفوائد القصوى من الاستثمار

ستأتي من خلال تعزيز الاستقرار السياسي. والجدير ذكره أنّ هذا الاستثمار يشكّل رهاناً من قِبَل أصحاب رأس المال على أنّ الحكومة لن تأخذ منهم استثماراتهم أو أنّ العنف لن يتسبب بخسارتها.

ووفقاً للتقديرات الحذرة، قد يرفع التكامل نسبة الاستثمار المحلي والأجنبي ويترك أثراً كبيراً يمكن مقارنته بتأثير اتفاقيات التجارة التفضيلية الأخرى. وعلى الرغم من أنّ الوصول إلى هذه النتيجة قد يتطلب إصلاحاً محلياً جاداً فإن الاستثمار الجديد الناتج عن التكامل الاقتصادي قد يكون له تأثير أكبر من المتوقع بحسب التجارب التاريخية لأنّ النقص في الاستثمارات ذات الجودة العالية ولا سيّما الاستثمارات في القطاعات الإنتاجية كان يشكل عائقاً رئيسياً أمام النمو وتوفير فرص العمل لعدة عقود.

أمّا بحسب التقديرات المتفائلة، فإنّ اتفاقية التجارة الحرة الشاملة من شأنها أن تخفّف من عدم الاستقرار السياسي فترفع من نسبة الاستثمار المحلي والأجنبي. وعلى الرغم من أنّ هذا التأثير هو أكثر تواضعاً من التأثيرات المباشرة للتكامل، فستوفّر زيادة الاستقرار أرباحاً اقتصادية هامة لأنّ العديد من دول بلاد الشام شهد عدم استقرارٍ سياسي ولا يزال يعاني منه.

ومن المتوقع أن يكون العراق المستفيد الأكبر فقد يرتفع إجمالي الناتج المحلي في العراق بنسبة تتجاوز 2 في المئة نتيجة زيادة الاستثمار، بينما ستشهد مصر وتركيا ارتفاعاً بنسبة 1.5 في المئة على الأقل. ويبلغ معدّل المنفعة من الاستثمار الموسع الناتج عن الاتفاقيات التجارية الجديدة 75 في المئة. وتُسجّل الدول التي تعاني من انعدام استقرار سياسي كمصر والعراق وسوريا الفائدة النسبية الأعلى من زيادة الاستقرار.

يمكن أن يؤدي تعزيز السياحة والتجارة إلى ارتفاع الناتج المحلي الإجمالي بنسبة تتجاوز 2٪ وتوفير فرص اقتصادية جديدة تمنح ما لا يقل عن 570000 فرصة عمل جديدة

السياحة والسفر

تشكّل السياحة والسفر عنصرين أساسيين في اقتصاد بلاد الشام حيث تُمثّل 11 في المئة من إجمالي الناتج المحلي الإقليمي. وبحسب التقارير، فإنّ اتفاقية التجارة الحرة الشاملة من شأنها أن تزيد متوسط إجمالي الناتج المحلي بنسبة لا تقل عن 0.3 في المئة، ما قد يوفر 90000 فرصة عمل جديدة نتيجة الفرص الاقتصادية الجديدة المتعلقة بالسياحة والسفر. وإذا أمكن

لدول هذه الكتلة الاقتصادية المشكّلة حديثاً أن تنسّق بفعالية في ما بينها بهدف الترويج للسياحة والسفر فإن هذا القطاع وحده يمكن أن يوفر حوالي 570,000 فرصة عمل جديدة.

تستند التقديرات الحذرة لتأثير التكامل على قطاع السياحة والسفر إلى ملاحظة بسيطة وهي أنّ القيود المفروضة على التأشيرات تؤدي إلى انخفاض نسبة السياحة. بالإضافة إلى ذلك، يمكن للتكامل الاقتصادي أن يوفر فرصاً جديدة للتعاون في مجال السياحة ما قد يعزز نمو هذا القطاع. على سبيل المثال، أدى التنسيق الفعّال في الترويج للسياحة إلى النمو السريع لهذا القطاع في جنوب شرق آسيا.

من المتوقع أن يؤدي إلغاء التأشيرات المتبادل داخل الكتلة الإقليمية التي قد تضم الاقتصادات الستة المذكورة آنفاً إلى زيادة إجمالي الناتج المحلي بنحو 0.5 في المئة في كل بلد. وقد ترتفع هذه النتيجة بنسبة كبيرة بفضل التعاون الإقليمي. فالفائدة النسبية للتعاون الإقليمي في الأردن على سبيل المثال مرتفعة جداً لأنّ المملكة تفرض قيوداً غير صارمة على تأشيراتها خلافاً للدول المجاورة لها، ولا تستفيد بنسبة كبيرة من رفع القيود عن تأشيرات السفر.

4. مكاسب فلسطينية إسرائيلية

لطالما تمّ عرضت المكاسب الاقتصادية المحتملة من حلّ الصراع الإسرائيلي الفلسطيني كحافزٍ لكلا طرفي الصراع. فاستخدمت الولايات المتحدة الحوافز الاقتصادية كأداةٍ مركزيّة لتسهيل عملية أوصلو، ولعبت هذه الحوافز دوراً رئيسياً في مبادرة السلام العربية إذ عرضت دول الجامعة العربية تطبيع العلاقات الاقتصادية والسياسية مع "إسرائيل" مقابل إحلال السلام. وتوصّلت دراسة أجرتها مؤسسة راند عام 2015 إلى أنّ إحلال السلام من خلال حل الدولتين، إلى جانب الفوائد الناتجة عن تعزيز التجارة في جميع أنحاء المنطقة على النحو المتوخى في مبادرة السلام العربية، سيزيدان إجمالي الناتج المحلي الإسرائيلي بنسبة 5 في المئة وإجمالي الناتج المحلي الفلسطيني بنسبة 44 في المئة.

وبحسب التحليل الذي أجرته هذه الدراسة فإن فوائد السلام بين "إسرائيل" وفلسطين ستكون أعلى بأشواط إذا كان السلام يعبّد طريق هذين الاقتصاديين للانضمام إلى اتفاقية التجارة الحرة الشاملة في بلاد الشام. وبعد جمع تقديرات هذه الدراسة لفوائد اتفاقية التجارة الحرة الشاملة مع مكاسب السلام الأخرى المفصلة في التحليل السابق لمؤسسة راند، تخلص الدراسة إلى أنّ الفائدة الصافية لـ "إسرائيل" ستتجاوز التسعة بالمئة من إجمالي الناتج المحلي، والفائدة الصافية لفلسطين ستتجاوز الستين بالمئة من إجمالي الناتج المحلي. وسيعود دمج "إسرائيل"

وفلسطين في اتفاقية التجارة الحرة هذه بفوائد كبيرة على بقية بلاد الشام فسيوفر 310000 فرصة عمل جديدة ستتوزع على الأعضاء الستة الآخرين في اتفاقية التجارة الحرة أي ما يعادل زيادة بنسبة 20 بالمئة في فوائد هذه الاتفاقية.

5. تحقيق الوعد

تحمل هذه الدراسة أملاً عالية لفوائد التكامل، فتشير التقديرات الحذرة إلى أن إجمالي الناتج المحلي قد يرتفع بنسبة تتجاوز سبعة في المئة، وقد يتم توفير ما يزيد عن 1.6 مليون فرصة عمل. ولكن الجهود السابقة لتوثيق التكامل في بلاد الشام تعثرت لأن التكامل الاقتصادي يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالصراعات الإقليمية الأوسع نطاقاً ويندرج في إطارها. ولطالما كان من المتوقع أن يكون الازدهار الاقتصادي المشترك مكسباً من مكاسب السلام والتعاون الإقليميين، ولكن تحقيق هذه المكاسب يتطلب عملاً جماعياً من أجل الوصول إلى الازدهار الإقليمي.

يرتبط التكامل الإقليمي، كما يجب، بالتعاون الأمني الإقليمي. وكان هذا من دون شك الاتجاه السائد أثناء تطور الاتحاد الأوروبي ومباحثات شامغن المبكرة والاتفاقيات الاقتصادية الأخيرة بين العراق والأردن والقمة الثلاثية بين مصر والعراق والأردن. فالتجارة والأعمال التجارية معرّضة للخطر بسبب الحروب والصراعات، وكان ثمن الصراع في هذه المنطقة غالياً. وبالحدوث عن الوضع المتردي، قضى الصراع في سوريا على نحو ثلثي الاقتصاد السوري، بينما يكلف الصراع الإسرائيلي الفلسطيني أكثر من ثلاثة مليارات دولار سنوياً، ويمكن أن تزداد هذه التكاليف بشكل كبير إذا ما تدهور الصراع. لذا قد يشكل حلّ هذه الصراعات والسعي لتحقيق التكامل والتعاون الاقتصادي بداية نهضة في المنطقة.

على الرغم من سجلّ المنطقة الحافل بالصراعات وسوء الحكم والانقسامات السياسية العميقة، فإن التاريخ المشترك والجغرافيا المشتركة قد يلهمان قادة المنطقة وشعوبها للتطلع إلى مستقبل أكثر سلاماً وازدهاراً. لذا يمكن اتخاذ خطوتين عمليتين لدعم الجهود المستمرة والتمناحية لتحقيق التكامل الاقتصادي في بلاد الشام. والخطوة الأولى هي تشجيع المزيد من المناقشات التوسعية حول المشاركة الإقليمية والاستفادة من تجربة شامغن الاتفاقيات التجارية الأخيرة بين العراق والأردن ومصر. ويجب أن يشجّع الحوار حول فوائد المستقبل الاقتصادي المشترك على التبادل السياسي والثقافي الشامل، وأن يتخلله تعاون مباشر مع صانعي السياسات العامة، وتوعية عبر وسائل الإعلام التقليدية ووسائل التواصل الاجتماعي من خلال توفير معلومات شفافة ومُتاحة لقاعدة واسعة من الجماهير.

أمّا الخطوة الثانية فهي التعاون مع هذه البلدان بهدف التخطيط والتحضير بشكل سليم للتعامل مع الفرص الجديدة التي سيوفّرها التكامل الاقتصادي في بلاد الشام، لا سيّما في موضوع التنمية وإعادة الإعمار عقب انتهاء الصراع الذي نشب في سوريا والمنطقة. ولا مفرّ من الاضطراب الاقتصادي القصير المدى الذي سينتج عن زيادة حركة السلع والأفراد ورأس المال والخدمات. لذا قد يساعد التخطيط المُسبق الذي يشارك فيه ممثلو عن الحكومات والصناعات ومنظمات العمل ومجموعات أخرى هذه البلدان على الاستعداد للاضطرابات المحتملة والاستفادة من التكامل بأكبر قدر ممكن.

ولدعم عملية التخطيط هذه قامت مؤسسة راند بتطوير أداة عبر الإنترنت متوفرة على موقع: (www.rand.org/levant-calculator) لجعل نتائج هذا التقرير في متناول صانعي السياسات العامة والجمهور. هذه الأداة تتيح للمستخدمين تغيير الفرضيات الرئيسية حول حركة السلع والأفراد ورأس المال والبحث في توزيع البلدان المشاركة في اتفاقية التجارة الحرة على مجموعات مختلفة قد تتضمّن "إسرائيل" وفلسطين.

وتتملك هذه الأداة ثلاثة أهداف رئيسية. فالهدف الأول هو السماح للمستخدمين بالبحث في ترتيبات بديلة لاتفاقية تجارية شاملة محتملة في هذه المنطقة. وتزداد فوائد التكامل عندما يتوسّع التكتّل الدوليّ وتخفّف القيود المفروضة على حركة السلع والأفراد ورأس المال بين هذه البلدان. لكننا ندرك أنّ التكامل الإقليمي قد يبدأ بمجموعة صغيرة من البلدان وبتكامل اقتصادي جزئيّ وحسب. لذا تُتيح هذه الأداة النظر في فوائد الترتيبات البديلة.

أمّا الهدف الثاني فهو توفير شفافية كاملة حول التحليل الذي أدّى إلى نتائج هذا التقرير. فهذه النتائج، حتّى الحذرة منها، تفترض أنّ فوائد التكامل كبيرة. وتشرح هذه الأداة كلاً من الافتراضات الأساسية وتسمح للمستخدمين بتغيير تلك الافتراضات واستكشاف تأثير هذا التغيير على صافي الفائدة. وبذلك توفّر طريقة جديدة للمستخدمين لفهم كيف ستتحقق فوائد التكامل الاقتصادي ولماذا ستتحقق.

والهدف الأخير من هذه الأداة هو السماح للمستخدمين بالبحث في فوائد الافتراضات الأكثر تفاعلاً حول التكامل الاقتصادي في بلاد الشام وفي توسيع نطاق بلاد الشام وتعزيز التنسيق في مجالات التجارة والاستثمار والسياحة والسفر.

قسم أبحاث الأمن القومي في مؤسسة راند

يمكن للتكامل الاقتصادي في بلاد الشام أن يرفع متوسط إجمالي الناتج المحلي لدول بلاد الشام بنسبة 3 إلى 7 في المئة عبر إبرام اتفاقية تجارة حرة شاملة تُلغي التعريفات الجمركية، وتخفّض التدابير غير التعريفية والعقبات التي تعترض الاستثمار، وتُعفي من متطلبات تأشيرات الدخول. ومن المحتمل أن يوفّر هذا التوسع الاقتصادي ما بين 0.7 مليون إلى 1.7 مليون وظيفة إضافية جديدة ما سيؤدّي إلى انخفاض معدلات البطالة الإقليمية بنسبة تتراوح بين 8 و18 في المئة، كما قد يرتفع إجمالي توفير فرص العمل بنسبة هائلة. وترتبط هذه التقديرات باتفاقية تجارة حرة محتملة بين ستة من أهم بلدان بلاد الشام وهي مصر والعراق والأردن ولبنان وسوريا وتركيا.

لقد طوّر معدّو هذا التقرير أداة الكترونيّة تتيح لصانعي السياسات العامة والجمهور دراسة المكاسب الاقتصادية من التكامل الاقتصادي. وتسمح هذه الأداة للمستخدمين بـ :

1. تغيير الافتراضات الرئيسية حول حركة السلع والأفراد ورأس المال.
2. البحث في مجموعات مختلفة من البلدان المشاركة في اتفاقية التجارة الحرة وإدراج "إسرائيل" والضفة الغربية وغزّة اللتين يُشار إليها باسم فلسطين. فتزداد فوائد التكامل عندما يتوسّع التكتّل الدوليّ وتتقلّص القيود المفروضة على حركة السلع والأفراد ورأس المال بين هذه البلدان. ويدرك معدّو التقرير أنّ التكامل الإقليمي قد يبدأ بمجموعة صغيرة من البلدان وبتكامل اقتصادي جزئيّ وحسب. لذا تُتيح هذه الأداة النّظر في فوائد الترتيبات البديلة.

تتوفر الحاسبة الإلكترونيّة على موقع: www.rand.org/levant-calculator

||

التقويم رقم 142

الكونغرس 116

مشروع قانون رقم 1102

لتعزيز شراكة الأمن والطاقة شرقي البحر المتوسط، ولأغراض أخرى².

في مجلس شيوخ الولايات المتحدة

10 نيسان/أبريل 2019

قدّم السيد مننديز (لنفسه، ولكل من السادة روبيو وفان هولين وبيترز وكونز وكروز وكرامر) مشروع القانون

التالي، الذي قُرئ مرتين وأحيل إلى لجنة العلاقات الخارجية.

10 تموز/يوليو 2019

أعدّه السيد ريتش، مع تعديل

مشروع قانون

لتعزيز شراكات الأمن والطاقة شرقي البحر المتوسط، ولأغراض أخرى.

يصبح ساريًا بموافقة مجلس الشيوخ ومجلس النواب في الولايات المتحدة الأمريكية

بالكونغرس مجتمعين

² 116th CONGRESS, 1st SESSION, S. 1102, "A BILL To promote security and energy partnerships in the Eastern Mediterranean, and for other purposes", July 10, 2019

<https://www.govinfo.gov/content/pkg/BILLS-116s1102rs/pdf/BILLS-116s1102rs.pdf>

القسم الأول: عنوان مختصر

يمكن الإشارة لهذا القانون باسم " قانون شراكة الطاقة والأمن لشرق المتوسط لعام 2019".

المادة 2: النتائج

يستنتج الكونغرس النتائج التالية:

- 1 أمن الشركاء والحلفاء في منطقة شرق البحر المتوسط أمر بالغ الأهمية لأمن الولايات المتحدة وأوروبا.
- 2 اليونان عضو مهم في حلف شمال الأطلسي (الناتو) وركن أساسي للاستقرار شرقي البحر المتوسط.
- 3 "إسرائيل" هي حليف ثابت للولايات المتحدة وقد تم تصنيفها أنها "حليف رئيسي من خارج الناتو" و"شريك استراتيجي رئيسي".
- 4 قبرص هي شريك استراتيجي رئيسي، وقّعت على بيان نوايا مع الولايات المتحدة في 6 تشرين الثاني/نوفمبر 2018 لتعزيز التعاون الأمني الثنائي.
- 5 شارك كل من اليونان وقبرص و"إسرائيل" في مؤتمرات قمة ثلاثية مهمة لتحسين التعاون في قضايا الطاقة والأمن.
- 6 شارك وزير الخارجية مايك بومبيو في القمة الثلاثية التي عقدت بين "إسرائيل" واليونان وقبرص في 20 آذار/مارس 2019.
- 7 تعترض الدول الأربع على أي إجراء في شرق المتوسط وبحر إيجه من شأنه أن يشكل تهديدًا للاستقرار أو ينتهك القانون الدولي أو يقوّض علاقات حسن الجوار، وفي إعلان مشترك تم الاتفاق على "الدفاع ضد التأثيرات الخارجية الضارة في شرق البحر المتوسط والشرق الأوسط الكبير".
- 8 قد يمثل الاكتشاف الأخير لأكبر حقل للغاز الطبيعي في المنطقة قبالة الساحل المصري وأحدث الاكتشافات للغاز الطبيعي قبالة الساحل القبرصي تطورًا إيجابيًا هامًا لشرق المتوسط والشرق الأوسط، مما يعزز أهمية الطاقة الاستراتيجية في المنطقة.
- 9 أعرب مسؤولو الحكومة التركية عن نيتهم شراء نظام "S-400" من الاتحاد الروسي، مما قد يؤدي إلى فرض عقوبات إلزامية بموجب قانون مكافحة أعداء أميركا من خلال العقوبات (القانون العام 115-44).

- 10 من مصلحة الأمن القومي للولايات المتحدة تعزيز وتحقيق والحفاظ على أمن الطاقة بين الحلفاء ومن خلال التعاون معهم.
- 11 التطورات في قطاع الغاز الطبيعي شرقي المتوسط تملك القدرة على تأمين مكاسب اقتصادية والمساهمة في أمن الطاقة في المنطقة وأوروبا، وكذلك دعم الجهود الأوروبية للتنوع بعيداً عن الغاز الطبيعي الذي يوفّره الاتحاد الروسي.
- 12 يعتبر خط الأنابيب عبر البحر الأدرياتيكي - الذي سيتم الانتهاء من إنشائه قريباً - مكوناً مهماً لممر الغاز الجنوبي وجهود الاتحاد الأوروبي لتنوع موارد الطاقة.
- 13 سيوفّر خط أنابيب شرق المتوسط المقترح - في حال كان قابلاً للتطبيق من الناحية التجارية - تنوع الطاقة وفقاً لمجموعة الإصلاحات الثالثة للاتحاد الأوروبي للطاقة.
- 14 تعترف الولايات المتحدة بإنجازات وأهمية مؤسسة البحث والتطوير الصناعي الثنائية (BIRD) ومؤسسة العلوم الثنائية الإسرائيلية - الأميركية (BSF) وتدعم التمويل المستمر متعدد السنوات لضمان استمرارية برامج المؤسسات.
- 15 رحّبت الولايات المتحدة بتخصيص اليونان 2٪ من ناتجها المحلي الإجمالي للدفاع وفقاً للالتزامات التي تم التعهد بها في قمة الناتو لعام 2014 في ويلز.
- 16 يجب حماية استكشاف الطاقة في منطقة شرق البحر المتوسط من التهديدات التي تشكّلها الجماعات الإرهابية والمتطرّفة، بما في ذلك حزب الله وأي جهة فاعلة أخرى في المنطقة.
- 17 استكشاف الطاقة في المنطقة الاقتصادية الخالصة لجمهورية قبرص والمياه الإقليمية - يخدم مصالح الولايات المتحدة وذلك من خلال تأمين بديل محتمل للغاز الروسي لحلفاء الولايات المتحدة وشركائها؛ ويجب ألا تعوّقه دول أخرى ذات سيادة.
- 18 تتعاون حكومة الولايات المتحدة عن كثب مع حكومة جمهورية قبرص من خلال اتفاقيات تبادل المعلومات.
- 19 ساعد مسؤولو الولايات المتحدة حكومة جمهورية قبرص في صياغة استراتيجية الأمن القومي لهذه البلاد.
- 20 تقدّم حكومة الولايات المتحدة التدريب للمسؤولين القبارصة في مجالات مختلفة مثل الأمن الإلكتروني ومكافحة الإرهاب والتخلّص من الذخائر المتفجرة وإدارة المخزونات.
- 21 جمهورية قبرص هي عضو مهم في المبادرة الأمنية لمكافحة الانتشار التي تكافح الإتجار بأسلحة الدمار الشامل.

- 22 تواصل جمهورية قبرص العمل عن كثب مع الأمم المتحدة والشركاء الإقليميين في أوروبا لمكافحة الإرهاب والتطرف الشديد.
- 23 على الرغم من العلاقات الاقتصادية والأمنية المتينة مع الولايات المتحدة، خضعت جمهورية قبرص لحظر الولايات المتحدة على تصدير المواد والخدمات الدفاعية منذ عام 1987.
- 24 صُمم حظر الأسلحة عام 1987 لتقييد مبيعات الولايات المتحدة العسكرية وكذلك نقلها إلى جمهورية قبرص والجزء المحتل منها لتجنب إعاقة جهود إعادة الاتحاد.
- 25 يتمركز ما لا يقل عن 40 ألف عسكري من القوات التركية في الجزء المحتل من قبرص مع بعض الأسلحة التي تم شراؤها من الولايات المتحدة عبر البر التركي.
- 26 في حين أنّ الولايات المتحدة، ولشأن سياسي، تجنّبت إمداد جمهورية قبرص بالمواد والخدمات الدفاعية، كانت حكومة قبرص، في الماضي، تسعى للحصول على معدّات دفاعية من دول أخرى. حيث تشمل هذه الدول دولاً كروسيا، والتي بدورها تشكّل تهديداً لمصالح الولايات المتحدة في جميع أنحاء العالم.

المادة 3: بيان السياسة

إنّ سياسة الولايات المتحدة هي:

- 1 للاستمرار بنشاط في المشاركة بالحوار الثلاثي بشأن الطاقة والأمن البحري والأمن الإلكتروني وحماية البنى التحتية الحيوية والذي يجري بين كل من "إسرائيل" واليونان وقبرص؛
- 2 ولدعم الجهود الدبلوماسية مع الشركاء والحلفاء لتعميق التعاون في مجال أمن الطاقة بين اليونان وقبرص و "إسرائيل" وتشجيع القطاع الخاص على الاستثمار في البنية التحتية للطاقة في منطقة شرق البحر المتوسط؛
- 3 ولدعم عملية إكمال خطوط الأنابيب بشكل قوي عبر البحر الأدرياتيكي وشرق البحر المتوسط وإنشاء محطات للغاز الطبيعي المسال في جميع أنحاء شرق المتوسط كوسيلة لتنويع احتياجات الطاقة الإقليمية بعيداً عن الاتحاد الروسي؛
- 4 وللحفاظ على وجود بحري قوي للولايات المتحدة وكذلك استثماراتها في المرفق البحري في خليج سودا في اليونان، وتطوير تعاون أمني أعمق مع الأخيرة ليشمل عمليات نشر

- طائرات أم كيو "MQ" المحدثة في قاعدة لاريسا للقوات الجوية وتدريبات مروحيات جيش الولايات المتحدة وسط اليونان؛
- 5 وللتحريب بالتزام اليونان بالمضي قدماً في عملية خط الربط بين اليونان وبلغاريا (خط أنابيب IGB) ومحطات الغاز الطبيعي المسال الإضافية التي ستساعد على تسهيل توصيل الغاز غير الروسي إلى البلقان ووسط أوروبا؛
- 6 ولدعم التعاون الأمني العميق مع جمهورية قبرص من خلال إزالة حظر الأسلحة عن البلاد؛
- 7 ولدعم البرمجة القوية للتعليم والتدريب العسكري (IMET) مع اليونان وجمهورية قبرص؛
- 8 ولتعزيز العلاقات داخل الاتحاد الأوروبي الأمر الذي يشجّع الاستثمارات في الحدود القبرصية والأمن البحري؛
- 9 ولدعم الجهود الرامية إلى مواجهة تدخّل حكومة الاتحاد الروسي ونفوذها في شرق البحر المتوسط من خلال زيادة التعاون الأمني مع اليونان وقبرص و "إسرائيل"، لتشمل تبادل المعلومات الاستخباراتية والوعي الإلكتروني والوعي في المجال البحري؛
- 10 ولمساندة جهود جمهورية قبرص لضبط صناعاتها المصرفية لضمان عدم استخدامها كمصدر دولي لغسل الأموال وتشجيع اتخاذ تدابير إضافية لتحقيق هذه الغاية؛
- 11 ولمعارضة أي إجراءات من شأنها فرض عقوبات إلزامية وفقاً للمادة 231 من قانون مكافحة أعداء أميركا من خلال العقوبات (CAATSA) (القانون العام 115-44)، لتشمل شراء تركيا لنظام "S-400" من الاتحاد الروسي؛
- 12 ولمواصلة الانخراط الاستراتيجي الرسمي القوي مع "إسرائيل" واليونان وقبرص؛
- 13 ولحثّ البلدان في المنطقة على رفض تقديم خدمات الموانئ لسفن الاتحاد الروسي المنتشرة التي تدعم حكومة بشار الأسد في سوريا؛
- 14 ولدعم التدريبات العسكرية المشتركة بين "إسرائيل" واليونان وقبرص؛
- 15 ولتنفيذ أحكام قانون مكافحة أعداء أميركا من خلال العقوبات ذات الصلة بشكل كامل لمنع تدخل حكومة الاتحاد الروسي في المنطقة؛
- 16 ولدعم الجهود التي تبذلها بلدان المنطقة للتخلّص من المعدات العسكرية التي قدمتها حكومة الاتحاد الروسي لصالح المعدّات التي يقدّمها حلف الناتو والدول الأعضاء؛
- 17 ولدعم مشاركة "إسرائيل" وقبرص واليونان الفعالة والقوية في برنامج زمالة مكافحة الإرهاب.

المادة 4: تعاون الولايات المتحدة والشرق المتوسط في مجال الطاقة.

(أ) بالعموم- قد يدخل وزير الخارجية، بالتشاور مع وزير الطاقة، في اتفاقيات تعاون لدعم وتعزيز الحوار والتخطيط الذي يشمل شراكات دولية بين الولايات المتحدة وإسرائيل واليونان وقبرص.

(ب) التقارير السنوية - إذا أبرم وزير الخارجية، بالتشاور مع وزير الطاقة، اتفاقات مرخصة بموجب الفقرة الفرعية (أ)، تقدّم الخارجية تقريراً سنوياً إلى لجان الكونغرس المناسبة التي تحدّد الإجراءات المتخذة لتنفيذ هذه الاتفاقيات؛ وأي مشاريع تنفّذ بموجب هذه الاتفاقيات.

(ج) مركز الولايات المتحدة وشرق المتوسط للطاقة

يمكن لوزير الطاقة، بالتشاور مع وزير الخارجية، إنشاء "مركز الولايات المتحدة وشرق المتوسط للطاقة" على الأراضي الأميركية وذلك بالاستفادة من الخبرات والمعارف وخبرات مؤسسات التعليم العالي والكيانات في القطاع الخاص، و من أمور أخرى، في تطوير الطاقة البحرية لتعزيز الحوار والتعاون من أجل تطوير تعاون أكاديمي أكثر قوة في تكنولوجيا وهندسة ابتكار الطاقة وعلوم المياه ونقل التكنولوجيا وتحليل الآثار الجيوسياسية الناشئة، والتي تشمل الفرص وكذلك الأزمات والتهديدات من الموارد الطبيعية الأجنبية والاستحواذ على الطاقة.

المادة 5: إلغاء حظر نقل المواد المدرجة في قائمة ذخائر الولايات المتحدة إلى جمهورية قبرص.

(أ) رأي مجلس الشيوخ بشأن قبرص.

(1) إدراك مجلس الشيوخ أنّ بيع الولايات المتحدة بشكل مباشر أو نقل الأسلحة إلى جمهورية قبرص من شأنه أن يعزّز المصالح الأمنية للولايات المتحدة في أوروبا من خلال المساعدة على تقليل اعتماد حكومة قبرص على البلدان الأخرى فيما يخصّ المعدّات الدفاعية، بما في ذلك البلدان التي تشكّل تحديات لمصالح الولايات المتحدة في جميع أنحاء العالم؛

(2) ومن مصلحة الولايات المتحدة (أ) مواصلة دعم جهود الأمم المتحدة الميسرة نحو حل شامل لتقسيم قبرص؛ (ب) أن تنضم جمهورية قبرص إلى برنامج شراكة من أجل السلام تابع لحلف شمال الأطلسي (الناتو).

(ب) تعديل الحظر: تم تعديل المادة 6 (e) من قانون المساعدات الخارجية لعام 1961 (22 U.S.C 2373 (e)) بإضافة الفقرة الجديدة التالية في النهاية:

(3) "لا ينطبق الشرط المنصوص عليه في الفقرة (1) على أي عملية بيع أو أي حكم آخر لأية مادة أو خدمة دفاعية إلى قبرص إذا كان المستخدم النهائي لهذه المادة أو الخدمة الدفاعية هو جمهورية قبرص".

(ج) استثناء حكومة جمهورية قبرص من بعض القوانين ذات الصلة:

ابتداءً من تاريخ سن هذا القانون، لا يجوز لوزير الخارجية تطبيق سياسة الحرمان من الصادرات أو إعادة التصدير أو نقل المواد الدفاعية وخدمات الدفاع المتجهة إلى جمهورية قبرص في حال:

- (1) يتم تقديم الطلب من قبل أو نيابة عن جمهورية قبرص؛
- (2) المستخدم النهائي لهذه المواد الدفاعية أو خدمات الدفاع هو جمهورية قبرص.

المادة 6: تعاون مؤسسة التكنولوجيا البحرية والبيئية مع اليونان وقبرص.

تم البت بتخصيص مبلغ 2,000,000 دولار أميركي للعام المالي 2020 لمساعدة التعليم والتدريب العسكري الدولي (IMET) لليونان و2,000,000 دولار أميركي لهذه المساعدة لقبرص. على أن تكون المساعدة متوفرة للأغراض التالية:

- (1) تدريب قادة المستقبل.
- (2) تعزيز فهمهم للولايات المتحدة بشكل أفضل.
- (3) إقامة رابط وصلة بين جيش الولايات المتحدة وجيش البلد لبناء تحالفات للمستقبل.
- (4) تنمية قابلية التشغيل البيئي والقدرات من أجل عمليات مشتركة.
- (5) التركيز على التعليم العسكري المهني.
- (6) تمكين الدول من استخدام أموالها الوطنية للحصول على تكلفة مخفضة للتعليم والتدريب في وزارة الدفاع.
- (7) تقديم المساعدة في تدريب اللغة الإنكليزية.

المادة 7: التمويل العسكري الأجنبي.

تم البت بتخصيص \$3,000,000 للسنة المالية 2020 لمساعدة التمويل الأجنبي في اليونان ولمساعدتها في الوفاء بالتزامها كونها عضوًا في حلف شمال الأطلسي (الناطو) بتخصيص 20 في المئة من ميزانيتها الدفاعية لتحسين البحث والتطوير.

المادة 8: القيود المفروضة بشأن نقل الطائرات إلى تركيا.

(أ) **بالعموم:** باستثناء ما هو منصوص عليه في الفقرة الفرعية (ب)، لا يجوز فرض أي أموال أو إنفاقها؛

(1) لنقل أو تسهيل نقل أو التصريح بنقل طائرة من طراز F-35 إلى جمهورية تركيا؛

(2) أو لنقل الملكية الفكرية أو البيانات التقنية اللازمة أو المتعلقة بأي صيانة أو دعم للطائرة F-35؛

(3) أو لبناء منشأة تخزين في تركيا، أو تسهيل تخزين طائرة F-35 تم نقلها إلى تركيا.

(ب) **استثناء:** يمكن للرئيس أن يتنازل عن القيد الوارد في البند الفرعي (أ) بناءً على شهادة خطية للكونغرس مفادها أن حكومة تركيا لا تخطط أو تنوي قبول تسلّم نظام الدفاع الجوي S400.

(ج) **تحديد النقل:** في هذا القسم، يشمل مصطلح "النقل" النقل المادي خارج أراضي الولايات المتحدة.

(د) **التطبيق:** لا ينطبق القيد الوارد في الفقرة الفرعية (أ) على الطائرة F-35 التي تشغلها القوات المسلحة للولايات المتحدة.

المادة 9: رأي مجلس الشيوخ بشأن شراء تركيا لنظام الدفاع الجوي S-400

إدراك مجلس الشيوخ أنه إذا اشترت حكومة تركيا نظام الدفاع الجوي S-400 من الاتحاد الروسي؛

(1) سيشكّل هذا الشراء صفقة مهمة بالمعنى المقصود في المادة 231 (أ)، من قانون

مكافحة التأثير الروسي في أوروبا وأوراسيا لعام 2017 (22 U.S.C. 9525 (a))؛

(2) وشراء كهذا من شأنه أن يعرض سلامة حلف الناتو للخطر؛

(3) وسيؤثر هذا الشراء سلبيًا على عمليات القوات المسلحة للولايات المتحدة القائمة،

بما في ذلك عمليات التحالف التي تشارك فيها القوات المسلحة للولايات المتحدة؛

- (4) وشراء كهذا سيؤدي إلى تأثير كبير على التعاون الدفاعي بين الولايات المتحدة وتركيا؛
- (5) وشراء كهذا سيزيد بشكل ملحوظ من خطر المساس بنظم الدفاع والقدرات التشغيلية للولايات المتحدة؛
- (6) ويجب على الرئيس أن ينفذ بأمانة قانون التأثير الروسي المضاد في أوروبا وقانون أوراسيا لعام 2017 من خلال فرض وتطبيق العقوبات بموجب المادة 235 من هذا القانون (22 U.S.C. 9529) حيث يوجد أي فرد أو كيان مصمم على المشاركة في مثل هذه الصفقة الهامة.

المادة 10: استراتيجية بشأن أمن الولايات المتحدة والتعاون في مجال الطاقة في منطقة شرقي المتوسط.

- (أ) **بالعموم** - في موعد لا يتجاوز 90 يوماً من تاريخ سن هذا القانون، يقدم وزير الخارجية، بالتشاور مع وزير الدفاع ووزير الطاقة، إلى لجان الكونغرس المناسبة استراتيجية بشأن تعزيز الأمن والتعاون في مجال الطاقة مع دول منطقة شرق البحر المتوسط، التي تشمل "إسرائيل" وقبرص واليونان.
- (ب) **العناصر** - يجب أن يشتمل التقرير المطلوب بموجب الفقرة الفرعية (أ) على العناصر التالية:

- (1) وصف لمشاركة الولايات المتحدة ودعمها في منتدى شرق البحر المتوسط للغاز الطبيعي.
- (2) تقييم لجميع آليات التسليم الممكنة إلى أوروبا التي تساهم في اكتشافات الغاز الطبيعي في منطقة شرق البحر المتوسط.
- (3) تقييم للجهود المبذولة لحماية البنية التحتية لاستكشاف الطاقة في المنطقة، والتي تشمل شركات الولايات المتحدة.
- (4) تقدير لتوقيت تسليم الغاز الطبيعي في المنطقة كذلك تقدير بلدان المقصد النهائية لتوصيل الغاز الطبيعي من المنطقة.
- (5) خطة للعمل مع الشركات الأميركية التي تسعى إلى الاستثمار والتطوير والتعاون في استكشاف الطاقة شرقي البحر المتوسط.

(ج) الشكل: يجب تقديم التقرير المطلوب بموجب الفقرة الفرعية (أ) بشكل غير سري، ولكن قد يشمل ملحقاً سرياً.

المادة 11: تقرير عن تأثير الاتحاد الفيدرالي الروسي الضارّ في منطقة شرقي المتوسط.

(أ) بالعموم: في موعد لا يتجاوز 90 يوماً من تاريخ سن هذا القانون، يقدّم وزير الخارجية إلى لجان الكونغرس المناسبة تقريراً عن التأثير الضارّ للاتحاد الروسي في قبرص واليونان وإسرائيل منذ 1 كانون الثاني/يناير عام 2017.

(ب) العناصر: يجب أن يتضمّن التقرير المطلوب بموجب الفقرة الفرعية (أ) العناصر التالية:

(1) تقييم الأهداف السياسية والأمنية وأهداف الطاقة لحكومة الاتحاد الروسي في شرق البحر المتوسط.

(2) وصف لمشاريع الطاقة لحكومة الاتحاد الروسي في شرق البحر المتوسط.

(3) قائمة بالملكية الوطنية الروسية لوسائل الإعلام في هذه البلدان وأسمائها، ونسب مشاهداتها التقريبية، وتقييم ما إذا كانت تدعم وجهات النظر المؤيدة للكرملين.

(4) تقييم لمشاركة حكومة الاتحاد الروسي العسكرية في قطاع الأمن، بما في ذلك المشاركة بالمعدات العسكرية والمتعاقدين.

(5) تقييم للجهود التي تدعمها حكومة الاتحاد الروسي للتأثير على الانتخابات في البلدان الثلاثة، من خلال استخدام الهجمات الإلكترونية أو حملات مواقع التواصل الاجتماعي أو غيرها من تقنيات التأثير الضار.

(6) تقييم للجهود التي تبذلها حكومة الاتحاد الروسي للتخفيف وللتأثير على قرار قداسة البطريك المسكوني بارثولوميو، زعيم 300,000,000 مسيحي أرثوذكسي في جميع أنحاء العالم، لمنح الاستقلال التلقائي للكنيسة الأرثوذكسية الأوكرانية.

(ج) الشكل: يجب تقديم التقرير المطلوب بموجب الفقرة الفرعية (أ) بشكل غير سري، ولكن قد يشمل ملحقاً سرياً.

المادة 12: تقرير عن تدخّل بلدان أخرى بالمنطقة الاقتصادية الخالصة لقبرص.

(أ) بالعموم: في موعد لا يتجاوز 90 يوماً من تاريخ سن هذا القانون، يجب على وزير الخارجية، بالتشاور مع وزير الدفاع ووزير الطاقة، تقديم تقرير إلى لجان الكونغرس المناسبة يسرد حوادث التدخّل في الجهود التي تبذلها جمهورية قبرص لاستكشاف

واستغلال الموارد الطبيعية في منطقتها الاقتصادية الخالصة ابتداءً من 1 كانون الثاني/يناير عام 2017.
(ب) النموذج - يجب تقديم التقرير المطلوب بموجب الفقرة الفرعية (أ) في شكل غير مصنف، ولكن قد يحتوي على ملحق سري.

المادة 13: تقرير عن تدخل البلدان الأخرى في المجال الجوي اليوناني

(أ) بالعموم: في موعد لا يتجاوز 90 يوماً من تاريخ سن هذا القانون، يجب على وزير الخارجية، بالتشاور مع وزير الدفاع، أن يقدم إلى لجان الكونغرس المختصة تقريراً يسرد الحوادث التي وقعت منذ 1 كانون الثاني/يناير 2017، والتي يتبين لوزير الخارجية أنها انتهاكات للمجال الجوي للإقليم السيادي لليونان من قبل جيرانها.

(ج) النموذج: يجب تقديم التقرير المطلوب بموجب الفقرة الفرعية (أ) بشكل غير سري، ولكن قد يشمل ملحقاً سرياً.

المادة 14: لجان الكونغرس المناسبة.

إنّ مصطلح "لجان الكونغرس المناسبة" في مشروع القانون يعني: لجنة العلاقات الخارجية في مجلس الشيوخ ولجنة الشؤون الخارجية في مجلس النواب.

"الحزام والطريق" الصيني والعالم: أشكال متنافسة من العولمة¹

مجموعة من الباحثين، مركز الدراسات الآسيوية،
المعهد الفرنسي للعلاقات الدولية، نيسان 2019

"الحزام والطريق": الأسلوب والأهداف

إن مشروع "الحزام والطريق" هو عبارة عن خطة طويلة الأمد تضم أحدث المفاهيم الأساسية في الدبلوماسية الصينية، وتأتي بعد مشاريع أخرى مثل "سياسة الانفتاح على الخارج" التي أطلقها الرئيس جيانغ تسه مين في عام 1999 بهدف تشجيع الاستثمار الصيني في الخارج.

إلا أن إطلاق مبادرة "الحزام والطريق" جاء في سياق يختلف اختلافاً كبيراً عن السياق الذي سيطر عند اتباع "سياسة الانفتاح على الخارج". تملك الصين الآن قدرة أكبر على دعم مثل هذا المفهوم ووضعه موضع التنفيذ. والواقع أن مشروع "الحزام والطريق" هو أكثر طموحاً وله قاعدة أكثر صلابة، من الناحيتين المالية والدبلوماسية، مقارنة بالمفاهيم السابقة التي أطلقتها الحكومة المركزية الصينية، فطموح السلطات الصينية هو الترويج، عبر "الحزام والطريق"، لشكل جديد من أشكال العولمة.

وعلى الرغم من اختلاف الطموحات والأساليب، يشبه منهج الحكومة الصينية في تطبيق "الحزام والطريق" نسبياً النهج الذي تستخدمه عموماً في مشاريعها الوطنية الكبرى: التركيز على المفهوم، وهو حملة تواصل كبرى، يتبعها منهج منسق لتنفيذها في الصين والخارج. أما بالنسبة للسلطات الصينية فإن الأمر يتعلق - كما كان الحال في زمن دنغ شياو بينغ - بـ"عبور

* تعريب: عبير حطيط

¹ IFRI, Center for Asian Studies, "China's Belt & Road And The World: Competing Forms of Globalization", April 2019.

https://www.ifri.org/sites/default/files/atoms/files/ekman_china_belt_road_world_2019.pdf

النهر بأسلوب تحسّس الحجارة". وكان قد نتج عن منهج "التجربة والخطأ" مشروعًا يتطوّر ويمتد باستمرار منذ إنطلاقه.

أسلوب مميّز

هناك ثلاثة جوانب على الأقل تميّز تنفيذ الصين مشروع "الحزام والطريق":

- التواصل عالي التنسيق.
- عملية التوسع الجغرافي.
- عملية التوسع القطاعي.

التواصل عالي التنسيق

منذ إنطلاق مشروع "الحزام والطريق"، قامت بكين بحملة دعائية واسعة النطاق للترويج للمشروع في الصين والخارج. بات المفهوم معروفًا ونوقش في عدد من الدول الأجنبية، بما في ذلك فرنسا، وهو ما يُعتبر بمثابة نجاح للدبلوماسية العامة الصينية، حيث تتطّلع الصين بشكل متزايد إلى تدويل مفاهيمها وأفكارها ومعاييرها.

ويتم دعم الترويج للخطاب الرسمي الصيني حول مشروع "الحزام والطريق" من خلال مجموعة محدّدة من تقنيات الاتصال: تقنيات الدعاية التقليدية الموروثة من الاتحاد السوفياتي، إلى جانب التقنيات الأكثر حداثة التي طوّرتها وكالات الاتصالات الصينية والدولية. وتم تطوير استراتيجية التواصل الصينية وتنسيقها بشكل كبير، تحت إشراف السلطات المركزية، وتعديلها وفقًا للبلد أو السكان المستهدفين. وعلى الرغم من تنسيق استراتيجية الترويج لمشروع "الحزام والطريق" مركزياً، يتضمن تنفيذها مجموعة متنوّعة من قنوات التواصل (وسائل الإعلام، الجامعات/مراكز التفكير، الشركات، الجماعات الاغترابية، إلخ) التي تُؤكّد على الرسائل الرئيسية بوسائل مختلفة، كل منها بطريقتها الخاصة، على أن تظلّ متّسقةً مع الخط الرسمي. ونتج عن هذا الجهد التنسيق في الاتصال انتشار سريع لـ "مبادرة الحزام والطريق" في الخارج، بعد وقت قصير من إنطلاقها في خريف عام 2013. وتجدر الإشارة إلى أن تسمية المفهوم نفسه قد تم تعديلها باستمرار من قِبَل السلطات الصينية مع مرور الوقت (بدءًا من "طرق الحرير الجديدة" إلى "حزام واحد وطريق واحد"، ومؤخرًا "مبادرة الحزام والطريق") ويمكن أن تتغير أكثر في السنوات المقبلة.

كما يحرص المسؤولون الصينيون، منذ إنطلاق مشروع "الحزام والطريق"، على الترويج لها دوليًا باستخدام الصيغة التي أقرّها الحزب الشيوعي الصيني. هذه الرسائل تختلف قليلاً حسب

الجمهور المستهدف. فعلى سبيل المثال يتم تقديم مشروع "الحزام والطريق" دائماً على أنه "مكمل" للاستراتيجيات الأجنبية: "خطة يونكر" للاتحاد الأوروبي، و"المحور البحري" في إندونيسيا، و"الاتحاد الاقتصادي الأوروبي الآسيوي" في روسيا وآسيا الوسطى، إلخ.

وتم تثبيت أطر اتصالات مشروع "الحزام والطريق" منذ المؤتمر التاسع عشر للحزب الشيوعي الصيني (تشرين الأول/أكتوبر 2017). كما أن زيادة تنسيق الخطاب يُلاحظ في كل من الاتصالات الوطنية والدولية. وفي ضوء أهمية مشروع "الحزام والطريق"، بالنسبة للرئيس الصيني والحزب الشيوعي الصيني، لا يمكن التشكيك به - كلياً أو جزئياً - من قبل المسؤولين والباحثين الصينيين في هذه المرحلة.

مشروع في مرحلة توسع جغرافي

منذ إنطلاقه، استمر المشروع الصيني في التوسع جغرافياً ومن حيث القطاعات المعنوية. وخلال المرحلة الأولى لتطوير المشروع (2013-2015)، شاركت "حوالي 65 دولة" منها 8 شاركت في مشاريع "الحزام والطريق". كما تؤكد البيانات الرسمية الحديثة أن "أكثر من 130 دولة ومؤسسة دولية دعمت المبادرة". وحتى الآن، لم تنشر السلطات الصينية القائمة التفصيلية لهذه البلدان والمنظمات التي تواصل التأكيد على أن "كل بلد في هذا العالم مرحّب به للمشاركة". والعبارة التي يشيعها المسؤولون الصينيون - "البلدان الواقعة على طول طريق الحرير الجديد" - هي في حد ذاتها غامضة إلى حد ما.

وضمن التوسعات الجغرافية الحديثة والهامة، في بداية عام 2018، تم الإعلان عن "طريق الحرير القطبي": "تأمل الصين في العمل مع جميع الأطراف لبناء" طريق الحرير القطبي "من خلال تطوير طرق الشحن في القطب الشمالي". وبعد مرور خمس سنوات على إنطلاقه، يظل النطاق الجغرافي لمشروع "الحزام والطريق" غير مؤكد: إن الموقع الجغرافي الدقيق للطرق والمحاور، والقائمة الكاملة للبلدان والمدن المشاركة بشكل مباشر تتطور باستمرار، ووفقاً للسلطات الصينية، المقصود هو أن لا تكون القائمة ثابتة.

وبشكل عام، يبدو أن الصين تتبع وتعزز في الخارج حتى الآن أسلوباً اعتمده ولا تزال داخلياً: التخطيط طويل الأجل للمشاريع بصيغ عامة، مرتكزاً على مفهوم رئيسي تم التوصل إليه من قبل جميع الجهات الفاعلة الصينية المشاركة في استراتيجية الاتصال. وعلى الرغم من أن هذه الطريقة تبدو طبيعية بالنسبة للحكومة الصينية فإنها ليست كذلك في نظر الحكومة الفرنسية أو بروكسل، التي تعمل جوهرياً بشكل مختلف. كما يؤثر هذا الاختلاف في الأساليب العديد من

الصعوبات للجهات الفاعلة الفرنسية والأوروبية. وفي الواقع، لم يتمكن الشركاء الأجانب من فهم ماهية مشروع "الحزام والطريق" بالضبط، وما زالوا كذلك حتى اليوم، ما دام أنّ مشروع "الحزام والطريق" كان ولا يزال "عملاً في طور الإعداد"، فمن الصعب مراقبته وتحليله بشكل خاص، لأنه يتطور باستمرار.

والأمر الذي يثير الانتباه بشكل خاص، في أصل مشروع "الحزام والطريق"، هو أنّ مرحلة العصف الذهني بدأت في عام 2014، بعد إطلاق المفهوم. وأدّت السنة الأولى من عملية العصف الذهني - التي نشطت خلالها اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح - إلى نشر "خطة عمل" في آذار/مارس 2015. وهذا يشير إلى أنّه بين نهاية عام 2013 وبداية عام 2015، لم يتم تعريف المشروع بعبارات دقيقة في الصين. ومع ذلك، منذ إطلاق المفهوم شاركت السلطات الصينية الجهات الفاعلة الأجنبية في هذا الجهد لتبادل الأفكار من خلال تنظيم العديد من المؤتمرات والأحداث وزيارات الوفود حول هذا الموضوع، الأمر الذي أتاح العديد من الفرص لجمع الأفكار والاقتراحات والأسئلة والانتقادات. فقد غدّت هذه العناصر عملية تطوير وتعديل استراتيجية اتصال مشروع "الحزام والطريق" في الخارج. وهذا المنهج - الذي لا يزال قائماً حتى اليوم - له ميزتان: 1- جمع الأفكار، 2- الحصول على دعم الجهات الأجنبية الفاعلة.

وفي الواقع، تأمل الدبلوماسية الصينية في إيصال الانطباع بأن مشروع "الحزام والطريق" ليس مجرد خطة صمّمتها وفرضتها الصين من جانب واحد، لكنه حقاً "مبادرة" مشتركة. وقامت الحكومة المركزية بدور المشرف على مشروع "الحزام والطريق" وتعتمد على عدد من المؤسسات لتنفيذ المشروع على أرض الواقع. فمن بين هذه المؤسسات تم تحديد الشركات - والشركة المملوكة للدولة أولاً - وكانت الحكومة المركزية قد عرفت كمندوبين رئيسيين لمشروع "الحزام والطريق". وطلب منهم تحديد مشاريع جديدة وتطوير شراكات ملموسة تحت علامة "الحزام والطريق". إلى جانب الشركات، طلبت الحكومة المركزية من الحكومات المحلية (المقاطعات، المدن، المحافظات) تنفيذ مشروع "الحزام والطريق" عملياً ودمجه في استراتيجيات التنمية المحلية الخاصة بها. وتحت ضغط الحكومة المركزية تميل بعض هذه المؤسسات - التي تتعرض بالفعل لضغوط شديدة منذ إطلاق حملة صارمة لمكافحة الفساد قبل خمس سنوات - إلى تصنيف المشروعات قبل عام 2013 على أنها "الحزام والطريق". ومع ذلك، تتوقع بكين أيضاً ظهور فرص ومشاريع ملموسة من الشركات والحكومات الأجنبية والوسطى والمحلية.

مشروع في مرحلة التوسع القطاعي

إن تطوير البنية التحتية هو بلا شك في قلب المشروع الصيني. فمنذ أن نجح شي جين بينغ في الرئاسة، كان التركيز في البيانات الرسمية الموجهة إلى جمهور أجنبي على "الربط البيئي" وبناء مشاريع البنية التحتية عبر الحدود. وتُبرز خطة العمل التي أصدرتها اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح في آذار/مارس 2015 أربعة أنواع رئيسية من البنية التحتية: النقل (الطرق، السكك الحديدية، الموانئ، المطارات، إلخ)، والطاقة (خطوط الأنابيب، المصافي)، والاتصالات السلكية واللاسلكية، والمناطق الصناعية الخاصة. وعلى الرغم من أن مشروع "الحزام والطريق" يرتبط بشكل أساسي بالبنية التحتية للنقل، من المهم مراعاة أن هناك ثلاثة أنواع أخرى من البنية التحتية معنية، وأن هذه القائمة ليست شاملة. وتعمل الصين على تطوير أدوات مالية جديدة (البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، وصندوق طريق الحرير من بين أمور أخرى) لتمويل هذه البنية التحتية.

وبالنسبة لبكين، فإن خطة التطوير السريع للبنية التحتية لها عدة أهداف. وتتوافق معظم هذه البنية التحتية مع الأهداف الاقتصادية المحلية، لا سيما فتح أكثر مقاطعات البلاد فقرًا، ولكن أيضًا تبحث عن أسواق جديدة في الخارج للصناعات الفائضة في الصين (الإسمنت، الصلب، الفحم، إلخ). ومن خلال تطوير البنية التحتية للنقل تأمل الصين في زيادة شبكات المواصلات عبر الحدود (الموانئ، وكذلك الطرق والسكك الحديدية) التي يمكن أن تسهل التجارة على المدى الطويل داخل المنطقة، وقبل كل شيء نقل المنتجات الصينية إلى الأسواق الأوروبية عن طريق البر، وهو طريق بديل أسرع من البحر. كما يوجد خط شحن مباشر بالسكك الحديدية، تم افتتاحه في أيار/مايو 2013، يربط بين الصين وبولندا وألمانيا - وهي رحلة تستغرق تقريبًا 16 يومًا، أي أقل بثلاثة أسابيع عن طريق البحر، حيث تشكل المقاطعات الشرقية في الصين نقطة انطلاق. وتم بالفعل تطوير العديد من المشاريع لتحسين شبكات السكك الحديدية التي تربط غرب الصين بروسيا وآسيا الوسطى. ومع ذلك فإن الشحن بالسكك الحديدية أغلى من النقل البحري، وحتى الآن تُحجم العديد من الشركات عن تغيير طريقة نقلها.

وفي الوقت نفسه فإن الصين بصدد إنشاء شبكتها الخاصة من الموانئ. وتقوم الشركات الصينية بزيادة مشاريع بناء البنية التحتية للموانئ في الخارج (في باكستان، وسريلانكا، وبنغلاديش، ودول أخرى). ويُعدّ الاستثمار في البنية التحتية للطاقة، مثل توسيع شبكات خطوط أنابيب النفط والغاز أو إنشاء محطات جديدة للطاقة الكهربائية أو طاقة النقل، جزءًا لا يتجزأ من عمليات البحث والتطوير. كما تعمل بكين أيضًا على زيادة تطوير البنية التحتية

للاتصالات في المنطقة. وبالإضافة إلى ذلك، تدعو خطة عمل اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح بوضوح إلى "تركيب كابلات الألياف البصرية عبر الحدود، والتخطيط لمشاريع كابلات الألياف البصرية البحرية العابرة للقارات، وتحسين عرض النطاق الترددي للمعلومات عبر الأقمار الصناعية".

وتشجع بكين أيضًا بناء "مناطق صناعية" أو "مناطق تعاون اقتصادي" في الخارج. والفكرة ليست جديدة. فلقد طورت الشركات الصينية بالفعل مثل هذه المناطق (على سبيل المثال في مصر 14)، ولكن تحت قيادة شي وكجزء من مشروع "الحزام والطريق"، تم تعزيز هذا الهدف على الرغم من الشكوك التي تؤثر على فعالية وجاذبية وربحية هذه المناطق. ووفقًا لوزارة التجارة الصينية، تم تطوير 75 منطقة اقتصادية منذ إطلاق مشروع "الحزام والطريق". وبينما يصعب التحقق من هذا الرقم، نظرًا لإعادة تسمية "الحزام والطريق" لبعض المشروعات قبل إطلاقها، فإنه يسלט الضوء على رغبة السلطات الصينية في تسريع بناء هذا النوع من المناطق في السنوات الأخيرة.

كما تشير الزيادة السريعة في بناء هذا النوع من المناطق، استنادًا إلى نموذج المناطق المتقدمة في الصين منذ عصر الإصلاح والانفتاح الذي أطلقه دنغ شياو بينغ، إلى مسألة الصين التي تروج لنموذج تنمية معيّن في الخارج. وفي الواقع، فإن هذه الدول، من خلال الموافقة على بناء مثل هذه المناطق في بلدها على أراضيها والاستثمار بكثافة في البنية التحتية، تتحرك بوعي أو بغير وعي نحو هيكل اقتصادها بحيث تكون إلى حد ما قريبة من تلك التي تروج لها الصين في أراضيها الخاصة. وبهذا المعنى، يمكن اعتبار مشروع "الحزام والطريق" بمثابة ناقل لتعزيز نموذج بديل للتنمية الاقتصادية، يختلف عن نموذج الاقتصاد الفرنسي والاقتصادات الليبرالية الأخرى.

أكثر بكثير من مجرد بنية تحتية

بالنسبة إلى السلطات الصينية، يُعدّ تطوير البنية التحتية أحد مجالات التركيز في مشروع "الحزام والطريق". فلقد حددوا "خمس ركائز أساسية" في المشروع، بما فيها التي تتجاوز البنية التحتية المادية البحتة. ومنذ عام 2013، أضيفت قطاعات أخرى لتطوير البنية التحتية للنقل: تقنيات المعلومات والاتصالات الجديدة، التجارة الإلكترونية، التمويل، الفضاء، السياحة، القانون، الجمارك، الشرطة، التعليم والثقافة، من بين أمور أخرى. وحاليًا جميع القطاعات من المحتمل أن تتأثر بمشروع "الحزام والطريق".

أما فيما يتعلق بالمجال القانوني فقد قررت المحكمة العليا الصينية في 23 كانون الثاني/يناير 2018 إنشاء ثلاث محاكم تجارية دولية، من بين مبادرات أخرى. وستكون محكمة شيان مسؤولة عن طريق الحرير، ومحكمة شننتشن عن الجانب البحري، وستلعب بكين دورًا تنسيقيًا. كما وضعت المحكمة العليا خطة (الإطار العام) لتعزيز الخدمات القانونية والضمانات لبناء مشروع "الحزام والطريق". وتؤكد هذه الخطة على أن المحاكم الصينية "يجب أن تتبع مسار حكم القانون الاشتراكي ذي الخصائص الصينية" وأن تدمج حكم القانون هذا كأساس لقيام المشروع. فإنه من الممكن أن تثير الاختلافات في النظم القانونية قضايا التفسير والمواءمة بالنسبة للبلدان والشركات المعنية في مشروع "الحزام والطريق".

ويشمل الامتداد القطاعي أيضًا الثقافة والتعليم والتدريب أو وسائل الإعلام - وهي قطاعات لا ينبغي إهمالها نظرًا لطموح الحكومة الصينية لتحسين صورة الصين. وبالتالي، تم فتح برامج جامعية معتمدة من قبل مشروع "الحزام والطريق" للطلاب الأجانب للترويج للنظام السياسي والاقتصادي والقانوني الصيني. ما يشير إلى أن البعد غير المادي لمشروع "الحزام والطريق" سيستمر في الازدهار في السنوات القادمة. وكدليل آخر على هذا التمديد القطاعي، ترغب الصين أيضًا في الترويج، عبر مشروع "الحزام والطريق"، لمعايير معينة في السنوات القادمة.

"الحزام والطريق": نحو تدويل الأولويات الصينية

في الوقت الحالي، تتزايد قائمة أهداف المشروع الصيني مع توسعه، لأن مشروع "الحزام والطريق" يُعد بالنسبة إلى بكين كقناة للأولويات الصينية. وهي في الوقت ذاته اقتصادية، ومتعلقة بالطاقة، وجيوستراتيجية، وذلك بالنظر إلى النهج الصيني في تدويل الأولويات. كما أنها تُشكل أكبر عدد من الأولويات المشار إليها في وثائق التخطيط المختلفة التي نشرتها الحكومة الصينية (الخطط الخمسية، "صنع في الصين 2025"، تقرير المؤتمر التاسع عشر للحزب الشيوعي الصيني، إلخ)، وسوف تزداد منطقيًا في المستقبل مع إصدار وثائق التخطيط الجديدة، حيث إن الصين تعمل حاليًا على مواءمة مشروع "الحزام والطريق" مع معظم أولويات السياسة الخارجية والمحلية الحالية. وبالتالي، فإن أخذ المستندات حول طرق الحرير في الاعتبار لا يكفي لفهم وتحليل المشروع بجميع أبعاده. والمستندات الأخرى، التي لا تشير بالتحديد إلى مشروع "الحزام والطريق"، هي أيضًا مفيدة، وتعتبرها السلطات الصينية متعلقة به. وفي الواقع، تسعى السلطات الصينية بشكل متزايد، إلى إدخال فقرة خاصة لمشروع "الحزام والطريق" في وثائق التخطيط المنشورة حديثًا، بغض النظر عن الموضوع أو المنطقة المعنية. وبالتالي فإن

الوثائق التي لا تتعلق بها على وجه التحديد، مثل الكتاب الأبيض الخاص بالقطب الشمالي، تحتوي على فقرات عن مشروع "الحزام والطريق".

كما أنه يتم تدويل الأولويات الصينية كجزء مما تسميه السلطات الصينية "تنسيق السياسات" مع البلدان على طول طريق الحرير. ومن الناحية العملية، فإن "تنسيق السياسات"، وهو أحد "أعمدة" مشروع "الحزام والطريق" وفقاً للوثائق الحكومية التي كثيراً ما يشار إليها من قبل المسؤولين الصينيين، يتكون من إنشاء سلسلة من منصات التعاون الثنائية والمتعددة الأطراف المخصصة لمشروع "الحزام والطريق" مع أكبر عدد ممكن من البلدان. في السنوات الأخيرة ازداد تشكيل اللجان الثنائية المسماة "الحزام والطريق"، حيث يتم تشجيع الدول الشريكة للصين على اقتراح أفكار ملموسة لتطوير المشروع الصيني.

ويتم "تنسيق السياسات" أيضاً من خلال قنوات أخرى: تنظيم منتديات "الحزام والطريق"، وتنظيم زيارات رسمية رفيعة المستوى، والتبادلات بين الأحزاب السياسية، وبرامج تدريب تشجع البلدان على "التعلم من التجربة الصينية". هذه القنوات كلها تحظى بتشجيع من قبل السلطات الصينية، بشكل علني وتحت عنوان مشروع "الحزام والطريق".

وسواء كانت ثنائية أو متعددة الأطراف، فإن السلطات الصينية تعتبر مشروع "الحزام والطريق" إطار عمل للتعاون، حيث يمكن للصين مناقشة تنفيذ مشاريعها. وتحقيقاً لهذه الغاية، تشجع الصين الدول المعنية بهذا المشروع على إنشاء "منصات" لتنسيق القرارات السياسية وتحديد المشاريع. وقد تزايدت الدعوات لهذا الغرض في العامين الماضيين. وتُعتبر منصات التنسيق هذه بمثابة أطر للتفاعل بين الحكومات، وأيضاً بين الحكومات والشركات. كما ازداد إنشاء آليات التعاون الثنائي الجديدة هذه في السنوات الأخيرة، من آسيا إلى أوروبا.

وتعتبر الصين "تنسيق السياسات" بمثابة ناقل لكل من التوفيق بين أولوياتها ومواءمة خطابها الرسمي. وبهذه الطريقة تريد الصين الترويج لمفاهيمها الرسمية الرئيسية للدول التي تنسق معها. وبشكل أعمّ، هناك تقارب بين مشروع "الحزام والطريق" والمفاهيم والأولويات الرئيسية الأخرى للدبلوماسية الصينية، مثل "مجتمع المصير المشترك" أو "النهضة الكبرى للأمم الصينية". كما أن هناك تقارباً بين مشروع "الحزام والطريق" وبعض الحجج التي تروّج لها حالياً الدبلوماسية الصينية. فعلى سبيل المثال، تقدم الحكومة الصينية مشروع "الحزام والطريق" كردّ على "الاتجاه المناهض للعولمة" الذي من المفترض أن يواجهه العالم حالياً، مشيرة ضمناً إلى إخفاقات الولايات المتحدة.

ويمكن أن تكون الدبلوماسية الصينية قوية في تعزيز مفاهيمها وأولوياتها، وغير مترددة في "مضاعفة جهودها". وحتى أن البعض يعتبر أن الصين قد نفذت استراتيجية ضغط قوية.

عموماً، يصعب على الدبلوماسيين الأجانب متابعة وتيرة الاتصالات والطلبات والمقترحات الخاصة بالدبلوماسية الصينية؛ فإنهم يشعرون أحياناً بالضغط أو حتى الإحباط عند مواجهتهم بهذه الوتيرة، و"يستسلمون" لبعض المقترحات الصينية التي تُعتبر مشكلة، في لحظة من الاسترخاء أو الإحباط. وبوجه عام فإن وتيرة المبادرات التي أطلقتها الدبلوماسية الصينية تجبر العديد من شركائها الأجانب على التأقلم معها. ومن المحتمل أن تستمر الدبلوماسية الصينية في زيادة مبادرات "تنسيق السياسات" في السنوات القادمة، وبشكل أعمّ مبادرات مشروع "الحزام والطريق" - وهو موقع يميز منهجية الدبلوماسية الصينية في ظل شي جين بينغ.

كما تؤدي الطبيعة المركزية والمنسقة تنسيقاً كبيراً للحكومة الصينية إلى أشكال وأساليب منهجية للتعاون في العديد من البلدان، وربما في جميع البلدان المشاركة في البحث والتطوير. فعلى سبيل المثال، قامت الصين بتنظيم تطوير منتديات التعاون الإقليمي منذ بداية العقد الأول من القرن الواحد والعشرين. وتناول الدبلوماسية الصينية تنظيم آلية تعاون أخرى كجزء من البحث والتطوير: آلية التعاون في دول العالم الثالث، التي تؤثر على فرنسا (التعاون مع الصين في أفريقيا الناطقة باللغة الفرنسية)، ولكن يوجد أيضاً تعاون مع دول أخرى (التعاون الصيني-الإسباني في أميركا اللاتينية، والتعاون بين الصين والبرتغال في البرازيل وأفريقيا الناطقة بالبرتغالية، إلخ). وعلى الرغم من الترويج لهذا النوع من التعاون على نطاق واسع في الخطاب الرسمي الصيني والبيانات المشتركة، هناك فجوة بين الإعلانات والإنجازات الملموسة على أرض الواقع - في الوقت الحالي، لا يمكن تحديد سوى عدد صغير من المشاريع الملموسة والناجحة.

ومع ذلك، ففي ما يتعلّق بهذه التطورات ومخططات الصين طويلة الأجل لتعزيز وضع قوتها لا يمكن اعتبار مشروع "الحزام والطريق" "مبادرة". بل إنه أكثر "خطة استراتيجية". كما أنه من غير الواقعي افتراض أن مشروع "الحزام والطريق" غير مدعوم بالتفكير الاستراتيجي المكثف في بكين، إذا كان ذلك فقط من حيث كمية وثائق التخطيط المتعلقة بالبحث والتطوير التي تم وضعها في السنوات الأخيرة.

"الحزام والطريق": نحو إعادة هيكلة الإدارة العالمية

إن "تنسيق السياسات" يتطور أيضاً في المنظمات الدولية. فعلى الرغم من أن مشروع "الحزام والطريق" هو في المقام الأول وسيلة للتعامل مع المشكلات الاقتصادية قصيرة الأجل (فائض الإنتاج، والتباطؤ الاقتصادي، وما إلى ذلك)، فإن بكين تنظر إليه على نحو متزايد كأداة لتعزيز طموحات الصين في الحكم العالمي (إنشاء مؤسسات "الحزام والطريق" مثل البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية وآليات التعاون غير الرسمي المتعددة الأطراف من جميع الأنواع - مثل منتديات "الحزام والطريق" السنوية رفيعة المستوى ومنصات "الحزام والطريق" للتحكيم في المنازعات التجارية، إلخ). كما تدعو خطة العمل الرسمية لأعمال البحث والتطوير المنشورة في آذار/مارس 2015 إلى إنشاء "بنية تعاون اقتصادي إقليمي متوازنة". يمكن أن تساعد في تعزيز إعادة هيكلة الحكم.

وتشمل المواءمة بين الأولويات تنسيق جدول أعمال عدد متزايد من الاجتماعات المتعددة الأطراف. كما أنه تم إبراز مشروع "الحزام والطريق" بشكل خاص خلال اجتماع مجموعة العشرين في هانغتشو في عام 2016، وأصبح موضوع تطوير البنية التحتية، بناءً على تحفيز الدبلوماسية الصينية، موضوع رئيسياً في اجتماعات مجموعة العشرين التي عقدت منذ ذلك الحين. أما في الآونة الأخيرة، وفي آخر قمة لمنظمة شانغهاي للتعاون، فقد دعت السلطات الصينية إلى زيادة الروابط بين منظمة شانغهاي للتعاون ومشروع "الحزام والطريق". اعتُبرت قمة "الحزام والطريق" في أيار/مايو 2017 في بكين على أنها رغبة الصين في بناء آلية تعاون جديدة متعددة الأطراف تعتمد إلى حد ما على مجموعة العشرين.

هذا البعد أصبح من الحكم العالمي مرتباً بشكل متزايد على الأرض. ذلك أن مشروع "الحزام والطريق" يُقدم من قِبَل المسؤولين الصينيين باعتباره "منصة" متعددة الأطراف للجمع بين الجهات الفاعلة المحلية والدولية من مختلف المجالات (الأعمال، والحكومة، والخدمة المدنية، ومراكز الفكر، وما إلى ذلك) وفي مجالات مختلفة (البناء والنقل والطاقة والاتصالات السلكية واللاسلكية، إلخ). ولما كانت دبلوماسية القمة هي إحدى الوسائل المستخدمة حالياً على نطاق واسع في بكين فإن الصين تنظم منتديات دولية كبيرة متزايدة الأهمية داخل البلاد وخارجها، بما في ذلك في أوروبا. وفي هذا السياق نظمت أو استضافت اجتماعات وزارية تحت شعار مشروع "الحزام والطريق" في 2015 و2016 و2017، وخططت لعقد اجتماعات أخرى في 2018-2019. وبما أن مشروع "الحزام والطريق" تم تصميمه كمشروع قيد التطوير يمكن أن ينمو في اتجاهات مختلفة تماماً فإن إمكانات إنشاء القمم وآليات التعاون المرتبطة بالبحث والتطوير

تبدو غير محدودة (يمكن أن تكون عامة أو تركز على صناعات محددة - البنية التحتية للنقل والطاقة والتعاون في مجال الاتصالات - أو المناطق - أوروبا وآسيا الوسطى وجنوب شرق آسيا والآن أفريقيا).

ونظرًا لأن المرونة هي في بؤرة هذا المشروع، فقد لا تضيي الصين الطابع المؤسسي على مشروع "الحزام والطريق" لأسباب لوجستية واستراتيجية. ومع ذلك، فالأرجح أنه سيكون آليات "أقمار اصطناعية" للتعاون أو مؤسسات غير الرسمية مثل البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية. ويُعد مشروع "الحزام والطريق" في الوقت الحاضر في صُلب الشبكات الجديدة والشبكات المؤسسية غير الرسمية التي تبنيتها الصين على المستوى الإقليمي والعالمي.

"الحزام والطريق": نحو تعزيز القوة الصينية

مشروع "الحزام والطريق" أهدافًا اقتصادية وتجارية، ولكن هناك أيضًا أهداف جيوسياسية أوسع: تطمح الصين الآن أن تضع نفسها كمرجع للعالم. فمنذ تولي شي جين بينغ السلطة تعمل الحكومة الصينية على زيادة المبادرات لوضع نفسها على هذا النحو وتعزيز مكانة الصين في عدد متزايد من المجالات (الاقتصادية، العسكرية، الدبلوماسية، الطاقة، التكنولوجيا، الفضاء، إلخ).

وعلى مر التاريخ، سعت البلدان التي كانت لديها الوسائل للقيام بذلك - وهذا يعني أن لها مكانة قوية - إلى نشر نظرتها إلى العالم وطريقة عملها. والصين ليست استثناء. لذلك هناك سبعة تغييرات على الأقل في السنوات الخمس الماضية تظهر أن بكين تحاول وضع نفسها كمرجع في العالم:

- أولاً، ظهور خطاب أممي. يشير شي جين بينغ على نحو متزايد إلى "رفاهية البشرية"، وإلى "الصالح العام"، و"تنمية جميع البلدان"، وبشكل أعمّ إلى الدور الذي يجب على الصين أن تلعبه من أجل مصلحة العالم ككل.
- كجزء من هذا الخطاب الدولي، تقدم الصين نفسها، باعتبارها نموذجًا في التنمية الاقتصادية والحكم. وأعلن عضو مجلس الدولة يانغ جيتشي في تموز/يوليو 2017: "يجب أن تكون لدينا ثقة قوية في مسار ونظريات ونظام وثقافة الاشتراكية ذات الخصائص الصينية وتبادل تجربة الحكم لدينا مع الدول الأخرى". ومنذ أن أصبح شي جين بينغ رئيسًا في عام 2013 تسعى الصين بشكل متزايد للترويج لـ "حل صيني" للعالم ولتأسيس نفسها كقوة أيديولوجية.

- لهذا الغرض، تستخدم الصين أدوات الاتصال ووسائل التأثير بهدف ترسيخ مكانتها كقوة لغوية وثقافية ومفاهيمية وفكرية. وتأمل في تعزيز معايير مختلفة عن تلك التي تروج لها الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي في النقاش الدولي. وبالتالي تحاول بكين تدويل بعض مفاهيمها وبياناتها الرسمية الرئيسية؛ ويعلق الحزب الشيوعي الصيني أهمية كبيرة على المفاهيم في أدائه.
- في ما يتعدى هذه المفاهيم، تهدف الصين إلى أن تصبح قوة معيارية، وقد وضعت الصين استراتيجية لإنشاء معايير تقنية جديدة في قطاعات متنوعة للغاية، على أمل أن يتم تبنيها تدريجياً كمعايير مرجعية للعالم.
- تندرج هذه المعايير الجديدة في السياق الأوسع لظهور شكل جديد من أشكال العولمة شكلته الصين، استناداً إلى طرق التجارة الجديدة التي تم تطويرها من خلال استثمارات ضخمة في البنية التحتية لإدارة التدفق (السلع، الطاقة، البيانات/ الاتصالات السلكية واللاسلكية، والسياح، إلخ) وتحاول الصين اللحاق بشبكات البنية التحتية الحالية (السكك الحديدية والموانئ والطاقة وشبكات الكابلات البحرية، إلخ)، على أمل تقليل اعتمادها على شبكات البنية التحتية التي تسيطر عليها الشركات والبلدان الأجنبية.
- بالإضافة إلى الرغبة في القوة المعيارية هناك الرغبة في القوة الهيكلية: إنها تتعلق بزيادة قدرة الصين على وضع قواعد الاقتصاد والسياسة الدولية. وبالتالي تستثمر بكين بكثافة في إعادة هيكلة الحكم العالمي، من خلال الاندماج في المؤسسات القائمة وإنشاء مؤسسات جديدة. والهدف النهائي هو تحسين السيطرة أو إنشاء هيكل يؤثر على سلوك الجهات الدولية الفاعلة، وباختصار التحكم بشكل أفضل وضبط القواعد الدولية للعبة الموروثة من بريتون وودز. في الواقع يمكن اعتبار الصين الدولة التي لديها الآن أكثر استراتيجيات الحكم العالمي طموحاً وشمولية - مع أهداف محددة لكل شكل من أشكال الحكم (الاقتصادي، والمناخي، والإنترنت، والأمن، إلخ).
- في هذا السياق، يشجع شي جين بينغ أيضاً مقارنة علائقية لمفهوم القوة. وقد دعا بشكل خاص الهيئة الدبلوماسية الصينية إلى تطوير "حلقة أصدقاء" في آسيا وفي جميع أنحاء العالم. فالأمر يتعلق بوضع البلد في مركز التفاعلات مع أوسع شبكة ممكنة من البلدان الشريكة.

التركيز الأول: "الحزام والطريق"، نحو تعزيز المعايير

منذ عام 2015 أدرجت الصين تطوير المعايير الفنية كمجال عمل لمشروع "الحزام والطريق". وتشكل المقاييس الأساسية للتوصيل أقل وضوحًا من تطوير البنية التحتية المادية أو الأدوات المالية، حيث إنها تكون نوعًا من الصيغة العامة التي تسهّل التشغيل المتبادل بين مختلف السلع والخدمات والتقنيات والبنية التحتية. وفي الوقت نفسه تُعد مراقبة المعايير مسألة اقتصادية واستراتيجية مهمة: يمكن لمُنشئ المعايير التأثير على الاتجاه الذي ستتخذه عملية تطوير التكنولوجيا أو السوق أو أي نشاط آخر يتم توحيد.

كما تسعى الصين إلى تحسين تنسيق تطوير معايير الدول الشريكة مع معاييرها في العديد من القطاعات، بما في ذلك النقل والبنية التحتية للطاقة والاتصالات والمدن الذكية والتجارة الإلكترونية والزراعة والمالية والطب (ولا سيما الطب الصيني). كما تقوم إدارة التقييس في الصين (الهيئة المسؤولة عن تنسيق المعايير الصينية) بإعداد خطط التنمية بانتظام كجزء من عمليات البحث والتطوير، وذلك لأغراض تعزيز اعتماد المعايير الصينية في الخارج.

المعايير الصينية: دعم التحول الاقتصادي في الصين

تعتمد الصين على ثلاثة دوافع في مجال التقييس: الاستجابة لمختلف الأزمات أو التحديات الكبرى، لا سيما البيئية والصحية؛ لتسهيل الابتكار والتحول الاقتصادي الصيني، ودعم القدرة التنافسية للجهات الفاعلة الاقتصادية الصينية وتكاملها في الأسواق الخارجية، أو حتى الانعطاف لبعض هذه الأسواق. وتأمل الصين في دعم تنميتها الاقتصادية والانتقال إلى الصناعات ذات القيمة المضافة العالية من خلال التقييس، بما في ذلك الخدمات والتقنيات الناشئة.

ولفترة طويلة، كانت الحكومة الصينية على استعداد لأخذ بعض المعايير الدولية في الاعتبار لتعزيز تنميتها وتسهيل تدويل شركاتها - وما زالت في المناطق التي تظل فيها أقل قدرة على المنافسة؛ على سبيل المثال، في حماية البيئة واقتصاد الشيوخة (أو ما يسمى "الاقتصاد الفضي"). ومع ذلك، فإن تحوّلها الاقتصادي يدفع الصين إلى تطوير أساليبها وتقنياتها الخاصة، بناءً على معاييرها الخاصة، لا سيما في سياق الصناعات الجديدة التي توصف بأنها "استراتيجية". وبالتالي أصبح الترويج للمعايير الآن جزءًا لا يتجزأ من الاستراتيجيات الصناعية الرئيسية للصين، بما في ذلك خطط "صنع في الصين 2025".

كما أن هناك العديد من النجاحات البارزة في المجالات التي تتعلق بإطار مشروع "الحزام والطريق". أولاً، القطارات السريعة: تمكنت الصين من تمييز نفسها عن طريق تطوير أنظمة صينية تعتمد على المعايير الصينية. فعلى سبيل المثال تم دمج 254 معياراً في أحدث قطار كهربائي في عصر النهضة. وكلما نجحت الصين في تصدير قطاراتها، زادت قدرتها على تصدير معاييرها. وفي مجال الطاقة حققت الصين أيضاً تقدماً كبيراً. فإنها تعمل تماشياً مع مشروع "الحزام والطريق" على تعزيز تطوير شبكات الكهرباء عبر الحدود القائمة على خطوط نقل الجهد العالي وغيرها من التقنيات التي تتحكم فيها جزءاً جيداً من المعايير ذات الصلة. وأخيراً، تنشيط الصين بشكل متزايد في المجال الرقمي والاتصالات، بما في ذلك أمن البيانات والمدن الذكية والبنية التحتية الرقمية. فمثلاً تُعد الصين في وضع جيد يمكنها من التأثير على معايير الجيل الخامس من شبكات الهواتف المحمولة، مما سيسهل نشر مجموعة جديدة كاملة من التكنولوجيا، بما في ذلك الذكاء الاصطناعي والأجهزة المتصلة والمدن الذكية.

ووفقاً لبعض التقديرات فإن الشركات الصينية لديها 10٪ من 1400 براءة اختراع أساسية لمعايير الجيل الخامس الناشئة، ويمكن أن تبلغ قيمة سوق الجيل الخامس الصيني 180 مليار دولار أميركي بحلول عام 2026. وبصفة عامة، تصبح الصين أكثر قدرة على المنافسة في الصناعات في المستقبل، كلما كانت قادرة على تطوير معايير تقنية جديدة. ومن خلال المعايير الفنية تتمتع الصين بوضع جيد يمكنها من التأثير على تطوير الحوكمة في العديد من المجالات، وخاصة المجالات الإلكترونية.

هل ستكون الصين قوة واضحة للمعايير في عام 2035؟

تعمل الصين على تطوير سياسة مخصصة في السنوات الثلاث الماضية، لتسهيل ظهور قوة صينية حقيقية في مجال المعايير الفنية. ففي آذار/مارس 2015، أكد تقرير لمجلس الدولة على الحاجة إلى تحديث نظام المعايير الصينية من أجل مواجهة تحديات اليوم والغد. وفي أعقاب هذا التقرير، تم اعتماد قانون جديد في نهاية عام 2017 لتعزيز العملية من أجل إنشاء المعايير، وجعلها أكثر قابلية للتنفيذ وأكثر ملاءمة لتحديات الابتكار، بما في ذلك منح دور أكبر للشركات والجهات الفاعلة الخاصة. وأخيراً، في آذار/مارس 2018، بدأت الصين عملية البحث عن استراتيجية توحيد محتملة بحلول عام 2035، تركز فيها على التعزيز المستمر لنظام وضع المعايير الصينية، وخاصة دور المعايير في "المستوى العالي لتطوير الجودة" والتأزر المدني - العسكري. سيكون لها بلا شك عنصر دولي يهدف إلى تعزيز المعايير الصينية في الخارج. ومع التطور السريع لجيل جديد من التقنيات التي لم يتم تحديد معايير لها بعد تعتبر السلطات

الصينية أن الوقت قد حان للبلاد لصياغة استراتيجية طويلة الأجل. ولذلك ستكون إدارة التقييم في الصين هي الدافع لهذا البحث بمساعدة العديد من معاهد البحوث، بما في ذلك الأكاديمية الصينية للهندسة، ما سيؤدي إلى تطوير استراتيجية رسمية بحلول عام 2020.

الأهداف والإجراءات الفورية كجزء من "الحزام والطريق"

وفقاً للمشروع الرسمي الذي طورته إدارة التقييم في الصين إلى جانب خطة عمل ربط المعايير بشأن البناء المشترك لمشروع "الحزام والطريق" (2018-2020)، ستسعى الصين إلى تعميق العلاقات الثنائية في مجال المعايير مع جميع البلدان تقريباً والمناطق المعنية بهذا المشروع، كما أنها ستدعم تدويل الجهات الصينية الفاعلة في هذا المجال، وسوف تعزز استخدام المعايير الصينية في تطوير مشروع "الحزام والطريق".

وتؤثر أوجه التعاون هذه في قطاعات ومجالات متنوعة، بما في ذلك:

- البنية التحتية للطاقة (خطوط أنابيب الغاز وخطوط أنابيب النفط والنفط والغاز الطبيعي والصناعات النووية وشبكات الكهرباء)؛
- التلفزيون والسينما (المعايير الرقمية الصينية في هذا المجال)؛
- "العلوم الإنسانية": الإعلام (المطبوع، البث، الأفلام، التلفزيون)، التراث الثقافي وحفظه، الفنون والسياحة؛
- الهندسة المدنية والصناعات التحويلية (على طول سلسلة التوريد بأكملها - عملية التصميم، وعملية البحث والتطوير والإنتاج والتفتيش والتقييم، وخدمة ما بعد البيع، إلخ - مع تحديد الصناعات التالية بوضوح: محطات الطاقة النووية والغاز والكهرباء / النفط والبناء المواد، الطيران، بناء السفن، الآلات الهندسية)؛
- التجارة (لا سيما النقل - السكك الحديدية - والخدمات اللوجستية؛ التجارة الإلكترونية - خدمات البيانات، تطبيقات اللوجستيات الرقمية، إلخ)؛
- حماية البيئة وكفاءة الطاقة وحفظها (تطوير نظام للتقييم وإصدار الشهادات في هذا المجال لتيسير عملية بحث وتطوير صديقة للبيئة)؛
- خدمات الرعاية الصحية: الطب الصيني، المواد الصيدلانية، المصطلحات؛ الخدمات المرتبطة بالعمر؛ خدمات مراقبة الحدود المتعلقة بالرعاية الصحية (الموانئ والجمارك)؛
- الخدمات المالية (المنتجات المصرفية، وصف الخدمات، نظام الدفع بين البنوك عبر الحدود)؛

- المجال البحري (المعدات، المراقبة، حماية البيئة، منع الكوارث والتخفيف من حدتها). على غرار استراتيجية إدارة التقييس في الصين، يمكن توقع عدد من الإجراءات والمبادرات المحددة بحلول عام 2020 كجزء من مشروع "الحزام والطريق"، لتشمل:
- تشجيع الاعتراف المتبادل بالمعايير مع البلدان الشريكة من خلال المناقشة ووضع قائمة كاملة بالمعايير المتبادلة؛
- مشاريع "توضيحية" للمعايير الصينية في الخارج (لا سيما في الصناعة والطاقة - شبكات الكهرباء عبر الحدود مع منغوليا وروسيا وباكستان وغيرها - الخدمات والزراعة - منطقة تجريبية لإيضاح المعايير الزراعية مع الآسيان²)؛
- مشاريع التدريب في الخارج بشأن توحيد المساعدة الإنمائية؛
- تشجيع التقييس في بناء المجمعات الصناعية في الخارج؛
- تعزيز التعاون بين المدن الصينية (تشينغداو وهانغتشو وشنتشن وباوتو وغيرها) والمدن الأجنبية في هذا المجال؛
- إعداد فهرس للمعايير الصينية لتدويل 1000 مقياس صيني وترجمتها إلى لغات أجنبية، خاصة الإنجليزية (النقل، النفط والغاز، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، التمويل)؛
- وضع معايير مشتركة للعديد من السلع الاستهلاكية (بما في ذلك الأجهزة المنزلية ولعب الأطفال والأحذية والمنسوجات والأثاث والألعاب النارية)؛
- تدريب الموظفين؛
- توعية الشركات الصينية الخاصة بمسألة التقييس وعمليات وضع المعايير الدولية؛
- بناء متحف للمعايير في ييوو (تشجيانغ)؛
- التعاون مع مركز تبادل المعلومات بين الصين والآسيان واليونيدو (منظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية)؛
- الترويج للمعايير الصينية كوسيلة فعالة لمكافحة الفقر.

² رابطة دول جنوب شرق آسيا هي منظمة اقتصادية تضم 10 دول في جنوب شرق آسيا.

مغامرة دولية متعددة المستويات ومخاطر التشرذم

النشاط الصيني في مجال التقييس الدولي ليس جديدًا. فمنذ 15 عامًا على الأقل تسعى الصين إلى احتلال مركز الصدارة في عملية صنع القرار الدولي، التي تشغلها تقليديًا حفنة من الدول الرئيسية، بما في ذلك الولايات المتحدة وألمانيا (التي كانت حتى الآن رائدة عالميًا في هذا المجال) وكذلك فرنسا والمملكة المتحدة واليابان وروسيا. ولهذه الغاية شاركت الصين بشكل استباقي في المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس واللجنة الكهروتقنية الدولية والاتحاد الدولي للاتصالات السلكية واللاسلكية ومنتديات التفاوض الدولية الأخرى. وأصبحت الآن من بين أفضل الدول تمثيلًا في اللجان الفنية، حتى أنها قد اكتسبت مناصب قيادية رئيسية: ففي الاتحاد الدولي للاتصالات أصبح تشاو هولين أمينًا عامًا؛ وفي المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس، كان رئيسًا لمجلس الإدارة الفنية، اللجنة المسؤولة عن جدول أعمال المؤسسة؛ وفي اللجنة الانتخابية المستقلة، كان شو ينيباو، وهو أيضًا رئيس مجلس إدارة شبكة الدولة، ويشغل منصب نائب الرئيس منذ عام 2013، وفي عام 2018 تم انتخابه ليصبح رئيسًا يبدأ في عام 2020. وبالتالي فإن الصين لها جذور راسخة في المنتديات والمسرحيات الدولية وتلعب دور بالغ الأهمية في تطوير المعايير الدولية.

والشيء الذي كان جديدًا نسبيًا على مدى السنوات الخمس الماضية ويبدو كجزء من مشروع "الحزام والطريق" هو زيادة وتعميق المناقشات الثنائية. فمن الناحية الرسمية تهدف هذه المناقشات إلى تحسين "الاعتراف المتبادل" بالمعايير بين الصين وشركائها، ولكن الهدف من الترويج لنشر المعايير الصينية "من الأسفل إلى الأعلى" ليس بعيد المنال. وفي معظم الحالات يمنح هذا المنهج الصين ميزة واضحة في تعزيز معاييرها الخاصة. فمن ناحية يمكن للصين أن تلعب دورها في حجم سوقها ومستوى تطوره من حيث المعايير لتأسيس نفسها في مواجهة شركاء أصغر حجمًا وأقل تقدمًا في هذا المجال (خاصةً الدول النامية). ومن ناحية أخرى يمكن للصين أن تحدث تأثيرًا كبيرًا لدعم اعتماد المعايير الصينية على المستوى الدولي الأوسع، وذلك من خلال زيادة التعاون الثنائي.

وتستهدف الاستراتيجية الصينية لتعزيز المعايير المناطق الجغرافية وفقًا لقوتها في وضع المعايير. وفي خطة إدارة التقييس في الصين 2018-2020، التي تدعو إلى تعزيز تطبيق المعايير الصينية من خلال تطوير مشروع "الحزام والطريق"، تميّز السلطات الصينية بين نوعين من المجالات:

- المجالات التي تحتاج إلى تعزيز التعاون فيما يتعلق بالمعايير: أوروبا والآسيان ومجموعة دول البريكس وشمال شرق آسيا وأميركا الشمالية وإفريقيا وأوقيانيا

- المجالات التي ينبغي توسيع نطاق التعاون الإقليمي القائم فيما يتعلق بالمعايير: أوروبا الوسطى والشرقية وآسيا الوسطى وغرب آسيا والدول العربية.

كما أن فرنسا مذكورة صراحة، إلى جانب المملكة المتحدة، في القسم الذي يركز على الاعتراف المتبادل بالمعايير بين البلدان. وتدعو الوثيقة بشكل خاص إلى تعزيز التعاون مع "بريطانيا العظمى، فرنسا، إلخ. في مجالات مثل السكك الحديدية، والأعمال التجارية الزراعية، والرعاية الطبية ذات التكنولوجيا عالية الدقة، والاقتصاد الفضي، والتنمية الحضرية المستدامة، والمدن الذكية، وتعزيز التوافق المعايير عبر البلاد".

ويلعب مشروع "الحزام والطريق" دورًا مهمًا لأنه بمثابة منبر لتسهيل هذه التبادلات، ولكن هذه التبادلات موجودة، أنها ستكون موجودة خارج هذا الإطار. وفي منتدى مشروع "الحزام والطريق" الدولي الذي عقد في بكين في أيار/مايو 2017 تمكنت الصين من توقيع مذكرات تفاهم بشأن الاعتراف المتبادل بالمعايير من خلال مشروع "الحزام والطريق" مع 12 دولة، بما في ذلك روسيا، وبيلاروسيا، وصربيا، ومنغوليا، وكمبوديا، وماليزيا، وكازاخستان، وإثيوبيا، واليونان، وسويسرا، وتركيا. فهذا المنهج يمكن أن يسهل اعتماد المعايير الصينية في المنتديات الدولية عن طريق بناء الإجماع ببطء. ومع ذلك يمكن أن يؤدي أيضًا إلى تجزئة أو تقسيم أنظمة المعايير دوليًا، لا سيما في سياق قد تحدث فيه ممانعة لمشروع "الحزام والطريق" ولتأثير الصين عمومًا.

وتتأثر فرنسا بشكل مباشر بهذه القضايا، لأنها تلعب دورًا رئيسيًا في تطوير المعايير الدولية، كما تعمل على تطوير التعاون الثنائي مع الصين في هذا المجال. وفي الواقع، كانت جمعية المعايير الفرنسية تتحدث إلى إدارة التقييس في الصين وتتعاون معها بشأن تطوير المعايير في مختلف المجالات، منذ عام 2007، بما في ذلك التنمية الحضرية المستدامة، والأعمال التجارية الزراعية، واقتصاد الشيوخوخة ("الاقتصاد الفضي") والسكك الحديدية. وخلال زيارة إيمانويل ماكرون للصين في 2018 وافق الرئيسان الفرنسي والصيني على تطوير التعاون في مجال المعايير الفنية، مما أدى إلى تعزيز اتفاقية التعاون بين جمعية المعايير الفرنسية وإدارة التقييس في الصين. كما أنهما ستعملان بشكل وثيق معًا على تطوير المعايير الدولية في مجالات الصناعات في المستقبل، والتجارة الإلكترونية، ومكافحة تغير المناخ.

التركيز الثاني: تمويل "الحزام والطريق"

إن غموض المشروع والتوسيم (كمشروع "الحزام والطريق") يجعل تقييم تكاليف المشروع وتمويله أمرًا صعبًا، على أقل تقدير.

التمويل: الأساليب والآثار

مصادر وأشكال التمويل

بشكل عام، يعتمد المشروع حاليًا على أربعة مصادر رئيسية للتمويل:

- "بنوك السياسة" الصينية (بنك التنمية الصيني، الخاضع لسيطرة وزارة المالية وبنك إكسيم؛ بنك إكسيم الصيني، تحت السيطرة المباشرة لمجلس الدولة)

- البنوك التجارية الأربعة المملوكة للدولة الصينية (البنك الزراعي الصيني، بنك الصين، بنك التعمير الصيني، البنك الصناعي والتجاري الصيني)

- المؤسسات متعددة الأطراف، بما في ذلك بنك التنمية الجديد (أو بنك دول البريكس) والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية

- صندوق طريق الحرير وهو وسيلة أخرى تساعد في تمويل المشروع في صورة تمويل أسهم (تم توفيره في البداية بمبلغ 40 مليار دولار أميركي، ويتم تمويل الصندوق من قبل إدارة الدولة للنقد الأجنبي، وشركة الصين للاستثمار، وبنك التنمية الصيني، وبنك إكسيم الصيني) لقد كان تمويل المشروعات، حتى الآن، بشكل رئيسي في شكل قروض (وليس منح) ممنوحة بشروط غير ميسرة نسبيًا.

بالإضافة إلى القروض تخضع بعض المشروعات لتمويل الأسهم؛ وهذا هو الحال بشكل خاص بالنسبة لصندوق طريق الحرير، وأيضًا بالنسبة لبعض الشركات الصينية الكبيرة المملوكة للدولة، خاصة تلك المسؤولة تقليديًا عن مشاريع البنية التحتية، مثل الشركة الصينية للهندسة المدنية والبناء وشركة الصين للبترول والهندسة.

الدور الرائد للبنوك الصينية وآثاره

استنادًا إلى الأرقام المتوفرة في نهاية عام 2016، توفر الفئتان الرئيسيتان للمقرضين ("بنوك السياسة" والبنوك التجارية الحكومية) 97٪ من التمويل.

ووفقاً لرئيس مجلس إدارة بنك التنمية الصيني، هو هوايبانج، قدّم البنك في نهاية عام 2017 قروضاً بقيمة 110 مليارات دولار أميركي للمشاريع المخصصة لمبادرة "الحزام والطريق"، وكان يعتزم استثمار 150 مليار دولار أميركي إضافي على مدار السنوات الخمس القادمة.

ورغم ذلك فإن التمويل الذي أقرضه بنك التنمية الصيني أو بنك إكسبم كان في الغالب مخصصاً للشركات الصينية (المملوكة للدولة). لذلك، يُعد مشروع "الحزام والطريق" مشروعاً صينياً تنفذه الشركات الصينية وللشركات الصينية.

ومع ذلك، نظراً لأهمية الاحتياجات، يوجد شك بسيط في أن التمويل الخاص سوف يكون مطلوباً لتكملة التمويل العام من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص، ويمكن أيضاً النظر في التمويل المشترك.

ومن الناحية العملية قد ينشأ العديد من المشاكل. الأول هو الفرق في الممارسات وطريقة تقييم المخاطر. فإن خطر الديون المفرطة، الناجم عن القروض التي تقدمها الصين لمشاريع ضخمة، يمنع، مثلاً، المقرض الفرنسي مثل وكالة التنمية الفرنسية من المشاركة في مثل هذه العمليات. وتم التوصل إلى اتفاق بين بنك التنمية الكاريبي ووكالة التنمية الفرنسية، ولكن في الوقت الحالي لم يتم تحديد أي مشروع حتى الآن للحصول على تمويل مشترك ممكن.

ووقعت بنوك أجنبية مختلفة (مثل، ستاندرد تشارترد، والبنك الأفريقي المتحد، والبنك المغربي للتجارة الخارجية في أفريقيا، وباركليز أفريقيا) مذكرات تفاهم مع بنك التنمية الكاريبي. وتهدف مذكرة التفاهم هذه، في حالة أفريقيا، إلى زيادة التعاون واستكشاف فرص تمويل مشاريع التنمية، مع التركيز بشكل خاص على تمويل البنية التحتية (الطرق والسكك الحديدية والسدود).

كما أنه يمكننا كذلك رؤية تدخلات من بعض البنوك الأجنبية لتوفير "خدمات مالية" للشركات المسؤولة عن تنفيذ مشروع "الحزام والطريق". فمثلاً، تضع سنغافورة نفسها بنشاط في هذا المجال. فعلى سبيل المثال، تدرس البنوك الغربية الكبرى الدخول في معاملات مالية مرتبطة بطريقة أو بأخرى بمشروع مبادرة "الحزام والطريق". وأبرم ستاندرد تشارترد اتفاقية تعاون مع بنك التجار الصيني لاستغلال أوجه التآزر المحتملة بين المؤسستين لدعم مشروع "الحزام والطريق".

البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية كحالة خاصة

حصل البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية على الرغم من أن تأسيسه قد أثار مخاوف خطيرة، خاصة فيما يتعلق بالامتثال للمعايير الاجتماعية والبيئية، على دعم العديد من البلدان، بما في ذلك الدول الغربية (باستثناء الولايات المتحدة واليابان)، ويبدو أنه يتصرف بطريقة تتفق مع ممارسات البنوك الكبرى متعددة الأطراف.

كما أنه يعمل في كثير من الأحيان في شراكة مع هذه المؤسسات. وفي الواقع، بسبب حداثة هذه المؤسسة، لم تتمكن حتى من اكتساب المصداقية اللازمة للمشغلين وتواجه أيضًا صعوبات في تعيين موظفيها، على الرغم من أنها تمكنت من استرجاع موظفين من البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير، على سبيل المثال.

ولهذه الأسباب لا يزال البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية غير قادر على إطلاق مشاريع بمبادرة منه، وهو قادر على تقديم الدعم فقط. وبالتالي فهو يمضي فقط من خلال التمويل المشترك مع مؤسسات أخرى متعددة الأطراف (البنك الدولي، بنك التنمية الآسيوي).

وحيالًا يقوم البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية وبنك التنمية الآسيوي بتمويل أربعة مشاريع، تم دمجها بشكل صريح في مشروع "الحزام والطريق": في بنغلاديش (تحسين خط أنابيب الغاز)، وفي الهند (تحسين شبكة نقل الكهرباء)، وفي باكستان، وفي جورجيا (بناء طريق يتجاوز مدينة باتومي ويؤمن الوصول إلى مينائها). وهناك مشروع آخر قيد الدراسة في طاجيكستان.

ويشارك البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية أيضًا في العديد من مشروعات التمويل المشترك مع البنك الدولي في باكستان، وميانمار، والهند، وإندونيسيا، وأذربيجان، وحتى طاجيكستان.

وبخلاف بنك التنمية الآسيوي فإن البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية حذر للغاية في اختيار المشروعات التي يوافق على تمويلها، حيث يجب عليها من ناحية الامتثال لأهداف المؤسسة ومن ناحية أخرى تلبية معايير الربحية الصارمة.

وما ينبثق من هذه الأمثلة المختلفة هو أن ممارسة التمويل المشترك هي أفضل طريقة لعمل المؤسسة الجديدة، وربما تسفر أيضًا عن قبولها في نادي ممولي التنمية وتصبح أخيرًا طبيعية كما كانت. ومع ذلك، يجب التأكيد على أن المشروعات التي تم اختيارها منتجة أكثر من السياسات الوطنية أو حتى المحلية ولا يبدو أنها موسومة بأي استراتيجية صينية. علاوة على

ذلك فإن الجزء الرئيسي من هذه المشاريع يندرج تحت قطاع الطاقة وليس النقل، الذي يعتبر من أولويات المشروع "الحزام والطريق".

خلاصة القول، أن البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية لا يزال فاعلاً هامشياً في تمويل مشروع "الحزام والطريق". وبالطبع قد لا يستمر هذا الموقف ويمكن أن تتغير مجريات الأمور مع اكتساب البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية الكفاءة والمصداقية.

مخاطر وحدود تمويل "الحزام والطريق"

فخ الديون

إن غلبة القروض التجارية في تمويل مشاريع "الحزام والطريق" تنطوي ضمناً على مشكلة عبء الديون، أو حتى الديون المتراكمة، بالنسبة للبلدان المستفيدة من هذه القروض، مما قد يؤدي إلى خطر افتراضي للجانب الصيني. فإن التكلفة العالية والربحية المتدنية لعدد من هذه المشاريع تعرض البلدان المعنية لخطر حقيقي، من خلال وضعها في موقف من عبء الديون المحتمل والاعتماد المفرط على شركائها الصينيين، وخاصةً أن هذه القروض يمكن أن تكون عالية جداً بالمقارنة مع الناتج المحلي الإجمالي.

هذا الاحتمال طُرح من قِبَل كريستين لاجارد وهي العضو المنتدب لصندوق النقد الدولي في المؤتمر لإطلاق مركز تنمية قدرات الصين-صندوق النقد الدولي في بكين، في 2018. وحذرت كريستين لاجارد سلطات بكين من خطر عبء الديون المرتبطة بمشروعات البنية التحتية، مع الآثار التي يمكن أن تترتب على ميزان المدفوعات.

وتحدد دراسة حديثة أجراها مركز التنمية العالمية ثمانية بلدان معرضة للخطر بشكل خاص بسبب مستوى ديونها، وتحديدًا تجاه الصين. وتشير الصعوبات والمخاطر المفرطة التي صودفت في بعض البلدان (مثل سري لانكا) إلى ضرورة تغيير الممارسات. فمن ناحية، ينبغي أن يكون التحليل المسبق للمخاطر أكثر شمولاً؛ ومن ناحية أخرى، يمكن إعطاء دور أكبر للشركاء الأجانب.

مواقف الدول الرئيسية

الولايات المتحدة - من اللامبالاة إلى المعارضة؟

تلعب الولايات المتحدة دوراً مهماً في تطوير مشروع "الحزام والطريق" حيث إنها، كركن للنظام الإقليمي الثابت، قادرة على فرض تحديات كبيرة على الصين اقتصادياً وعسكرياً وسياسياً. إلا أن الولايات المتحدة لم تقم حتى الآن بصياغة أي استراتيجية واضحة وموقف رسمي تجاه

المشروع. ومع ذلك، ففي السنوات الأخيرة اتخذت واشنطن منعطفًا دراماتيكيًا نحو المواجهة مع بكين التي من المحتمل أن يكون لها تأثير كبير على كيفية تفاعل الولايات المتحدة والشركات الأميركية مع مشروع "الحزام والطريق".

من اللامبالاة الأميركية إلى "الحزام والطريق" ...

عند إطلاق مشروع "الحزام والطريق" وحتى وقت قريب، ظلت الولايات المتحدة غير مبالية بالمشروع. ففي ظل إدارة أوباما، كان المنهج العام للقوة الصاعدة في الصين هو تطوير مبادرات من شأنها أن تعزز ما تعتبره واشنطن وحلفاؤها الإقليميون "النظام الليبرالي الدولي" والقواعد والمبادئ التي نظمتها: تعزيز الشراكة عبر المحيط الهادئ، وإجراء "حرية الملاحة" في بحر الصين الجنوبي، إلخ. بدايةً، اعتبر التشخيص الذي أُجري أن مشروع "الحزام والطريق" الصيني قضية ذات نوايا غامضة، الأمر الذي يُرجح عدم اكتسابه أهمية؛ ونظرًا إلى الغموض الذي أحاط به فإن أفضل طريقة لذلك هي تجاهله. كما تم تجديد هذا المنهج عندما تم إنشاء البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (تم تجاهله في البداية من قبل السلطات الأميركية). وبمجرد أن أصبح اهتمام أوروبا بالبنك واضحًا بدا رد فعل الإدارة الأميركية (الحرص) مفاجئًا أو خاطئًا في نظر الأوروبيين. فعلى الرغم من تراجع معارضة واشنطن للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية ظلت السياسة الإقليمية لإدارة أوباما في آسيا كما هي: تشكيل النظام الإقليمي من أجل التأثير على الصين وقوتها الصاعدة.

... ووصولًا إلى منهج أكثر اتسامًا بطابع المواجهة

حتى الآن، لم تتخذ الولايات المتحدة برئاسة دونالد ترامب موقفًا رسميًا تجاه مشروع "الحزام والطريق"، حتى لو وافقت على المشاركة في منتدى "الحزام والطريق" لشهر أيار/مايو 2017، على عكس الهند. كما تم إنشاء مجموعة عمل حول هذا الموضوع في وزارة الخارجية الأميركية، لكن هذا لم يترجم بعد إلى اتجاه سياسي واضح. وفي الوقت نفسه، زادت التوترات بين الولايات المتحدة والصين في جميع المجالات (التجارية والدبلوماسية والعسكرية وغيرها). وفي "استراتيجية الأمن القومي" الصادرة في كانون الأول/ديسمبر 2017، صنفت واشنطن الصين "منافسًا استراتيجيًا" وذكرت أن "الاستثمارات الصينية في البنية التحتية واستراتيجيات أعمالها تعزز تطلعاتها الجيوسياسية"، مشيرة إلى أن الأدوات الاقتصادية التي تستخدمها الصين تعمل على توسع تأثيرها في العالم، لا سيما في جنوب آسيا وأميركا اللاتينية وأفريقيا وأوروبا. كما أكد نائب الرئيس مايك بينس منهج واشنطن الذي يتسم بطابع المواجهة تجاه الصين في

خطاب ألقاه في معهد هرسون في تشرين الأول/أكتوبر 2018، مما أثار مخاوف من أن حربًا باردة جديدة تلوح في الأفق.

فبشكل عام، يبدو أن عددًا متزايدًا من الخبراء الأميركيين، بالإضافة إلى البيت الأبيض، استسلموا لفكرة أن الصين يمكنها أن تتطور نحو الليبرالية الاقتصادية والسياسية من خلال الحوار والمشاركة الدولية. لذلك فإن لهجة العلاقات الصينية الأميركية قد ازدادت صلابة في سياق تزايدت فيه الخصومات التجارية والجيولوجية (بما في ذلك كوريا الشمالية وتايوان وبحر الصين الجنوبي).

انجذاب واشنطن نحو مفهوم المحيط الهادئ الهندي

تبرز فكرة أن مشروع "الحزام والطريق" يشكل تحديًا جيوسياسيًا ونظاميًا بشكل متزايد في واشنطن، وفي طوكيو - ناهيك عن "النظام الدولي الليبرالي" الذي تمت الإشارة إليه كثيرًا والذي يبدو أن دونالد ترامب حريص على كشفه. فمنذ تشرين الثاني/نوفمبر 2017، قام دونالد ترامب بالتوقيع على مفهوم "المحيط الهادئ الهندي المفتوح"، الذي ينظر إليه عدد متزايد من المراقبين كرد على مشروع "الحزام والطريق". وبالفعل، تم تغيير اسم قيادة المحيط الهادئ الأميركية إلى قيادة المحيط الهادئ الهندية في أيار/مايو 2018 لتعكس تبني مؤسسة الدفاع الأميركية هذا المفهوم الجديد على المستوى التنفيذي. ومع ذلك، فإن تبني رئيس الولايات المتحدة لهذا المفهوم، الذي دعمته اليابان وطوّرتة منذ زمن بعيد، والذي يعتمد على الدفاع عن القانون الدولي والقيم الديمقراطية والتجارة الحرة، يوحي بأن واشنطن أقل نشاطًا في صياغة رؤية استراتيجية للمنطقة، وراضية عن ترك هذا العمل لشركائها الإقليميين.

وفي الوقت الحالي، يتجلى مفهوم المحيط الهادئ الهندي بشكل أساسي في التعاون المتزايد بين الدول التي تشكل الكوادريليون (الولايات المتحدة واليابان وأستراليا والهند). ففي شباط/فبراير 2018، وقبل اجتماع بين الرئيس ترامب ورئيس الوزراء الأسترالي آنذاك، أطلق مالكولم تيرنبول فكرة إنشاء منصة "بديلة" لشركة "الحزام والطريق"، بدعم من بلدان الكوادريليون. وحتى الآن، لم تجرِ سوى مناقشات ثلاثية بين الولايات المتحدة وأستراليا واليابان حول صياغة مذكرة تفاهم بشأن تنسيق الاستثمار في البنية التحتية في المنطقة، حيث لم تشارك الهند بعد. كما يمكن أن تدعم هذه المنصة، على سبيل المثال، الاستثمارات في التوصيل والبنية التحتية "عالية الجودة". ومع ذلك لا يزال المفهوم نظريًا ويفتقر حاليًا إلى تعاون ملموس في استجابته لمشروع "الحزام والطريق".

توقعات قصيرة الأجل

في الوقت الحالي، تتولّى السياسة الخارجية والأمنية الأميركية، برئاسة ترامب، الاستراتيجية والقيود الإدارية. كما يُضاف إلى هذه التحديات تفاقم الصعوبات السياسية الداخلية التي من المحتمل أن تُزجّ فيها إدارة ترامب حتى نهاية ولايته. ومن غير المرجح اتخاذ موقف أو استراتيجية محددة بوضوح من جانب واشنطن تجاه مشروع "الحزام والطريق" خلال العامين/الثلاثة أعوام القادمة، ولكن سيتم تغطيتها في منهج يتسم بالمواربة مع الصين.

ومن أكثر التطورات أهمية إصدار الكونغرس الأميركي تشريعات في تشرين الأول/أكتوبر 2018 من شأنها أن تحسن بشكل فعال قدرة الولايات المتحدة على توفير الدعم المالي للشركات التي ترغب في المشاركة في تطوير البنية التحتية في البلدان النامية، بما في ذلك المناطق المتأثرة بمشروع "الحزام والطريق". ويُعرف التشريع باسم قانون إعادة البناء، دمج وتوحيد وكالتين مسؤولتين عن دعم تأسيس الشركات الأميركية في الأسواق الناشئة - مؤسسة الاستثمار الخاص لما وراء البحار وهيئة ائتمان التنمية التابعة للوكالة الأميركية للتنمية الدولية لإنشاء مؤسسة تمويل التنمية الأميركية. ويسمح التشريع أيضًا لهذه المؤسسة بعقد حصص مباشرة في مشاريع في الخارج، ومنح، وتقديم ائتمان بمبلغ إجمالي قدره 60 مليار دولار أميركي (أو ضعف قدرة الحد الحالي). وبهذا المعنى، أكد وزير الدفاع الأميركي جيمس ماتيس، في كلمته التي ألقاها في حوار شانغريلا في 2018، على دعم الولايات المتحدة للتنمية الاقتصادية الإقليمية التي تقودها الشركات والقطاع الخاص، بما في ذلك في مجال البنية التحتية. وفي أواخر تموز/يوليو 2018، أعلن وزير الخارجية الأميركي مايك بومبيو عن نية الإدارة المساهمة بمبلغ 113 مليون دولار أميركي في المنطقة للاستثمارات في التقنيات الجديدة والطاقة والبنية التحتية - وهو ما يصفه الوزير بأنه "دفعة مقدمة" على الولايات المتحدة. وكذلك الالتزام ببناء "عهد جديد" من المشاركة الاقتصادية بالمحيط الهادئ الهندي. ففي حين أن هذا الرقم يبدو صغيرًا للغاية فيما يتعلق بالتزام الصين، فإن الفكرة وراء الإجراءات الأميركية تتمثل في حشد استثمارات القطاع الخاص من خلال تقديم ضمانات من الحكومة الأميركية.

وإلى جانب هذه العناصر التنفيذية، سيكون التحدي الذي يواجه البلدان الشريكة في آسيا هو إقناع الولايات المتحدة بأن من مصلحتها الحفاظ على الحد الأدنى من التنسيق والتعاون المتعدد الأطراف في هذا المجال، لا سيما من الناحية الاقتصادية - وهو جهد شدد عليه بالفعل الموقعون على الشراكة العابرة للمحيط الهادئ. ومع ذلك، بالنظر إلى دعم قاعدة ترامب

الانتخابية لمفهوم أميركا أولاً، فإن الأحادية الأميركية ونفورها من كل أشكال التعاون المتعدد الأطراف ستظل ملموسة لبقية ولاية الرئيس ترامب، إن لم يكن بعدها. فهذا المنهج سوف يعقد ظهور استجابة واضحة وجماعية لمشروع "الحزام والطريق" من قِبَل الولايات المتحدة وشركائها في المنطقة.

توقعات متوسطة وطويلة الأجل

تستند التحديات الطويلة الأجل إلى قدرة الولايات المتحدة واستعدادها للبقاء ملتزمة في آسيا عموماً، ومُتَابِعَةً للمنهج قائم إلى حد ما على مبادئ التعددية، أو بالأحرى منهج أحادي الجانب، وقبول القوة المتنامية للصين بجميع أبعادها، وتحديدًا كجزء من مشروع "الحزام والطريق".

من بين السيناريوهات المحتملة:

- استمرار أو تعزيز الوجود الأميركي في المنطقة على جميع الجبهات، مصحوبًا إما بمنهج أحادي الجانب يستند إلى تعريف ضيق للمصالح القومية الأميركية، أو على العكس من ذلك مشاركة متعددة الأطراف بناءً أكثر في المنطقة، ولكن داخل سياق المعارضة والمنافسة الاستراتيجية المتزايدة مع الصين؛

- الحد الأدنى من الاستمرارية / الانسحاب النسبي للوجود الأميركي في آسيا، والذي لا يزال حاضرًا ولكن في الخلفية، مقارنةً بالشركاء الأميركيين وغيرهم، بما في ذلك الصين، الذين يأخذون زمام المبادرة في صياغة رؤية إقليمية ومبادرات متقدمة؛

- انسحاب ملحوظ للولايات المتحدة من آسيا جيوسياسيًا واقتصاديًا ودبلوماسيًا و / أو عسكريًا بعد نوع من "الصفقة الكبرى" مع الصين، أو حتى بقرار منفرد من جانب واشنطن.

سيناريوهات

استنادًا إلى التحليل التفصيلي لتطوير مشروع "الحزام والطريق" على مدار السنوات الخمس الماضية، يتطلع هذا القسم إلى التطورات المحتملة في المشروع الصيني، مع اقتراح عدة سيناريوهات.

تتوخى هذه السيناريوهات التطور طويل الأجل لمشروع "الحزام والطريق"، على مدار أكثر من 30 عامًا حتى عام 2050، والذكرى المئوية لتأسيس جمهورية الصين الشعبية، والموعود النهائي الذي حدده شي جين بينغ لمجيء "التجديد العظيم للأمة الصينية". كما أنها تأخذ في الاعتبار الموعود النهائي الوسيط الذي حددته الحكومة الصينية لظهور هذا التجديد، 2035 - وهو العام

الذي أبرزه شي جين بينغ في كلمته الافتتاحية في المؤتمر الوطني التاسع عشر للحزب الشيوعي الصيني (تشرين الأول/أكتوبر 2017).

الافتراضات الأساسية

يتم تطوير هذه السيناريوهات بناءً على افتراضين أساسيين:
الافتراض الأساسي أ: لن يتم إسقاط مشروع "الحزام والطريق" من قبل الحكومة الصينية.
الافتراض الأساسي ب: سيستمر مشروع "الحزام والطريق" في التوسع إلى ما هو أبعد من مشاريع إنشاء البنية التحتية وتطويرها، بهدف الترويج لشكل جديد من العولمة.

الافتراض أ:

هناك عدة أسباب تبرّر هذا الافتراض:

- تحدثت الحكومة الصينية على نطاق واسع في الصين والخارج حول هذا المشروع على مدى السنوات الست الماضية. غير أن تأثير الإعلان سيكون صعباً اليوم وفي السنوات القادمة، ولم تعد الصين تنظر إليه كأحد أولوياتها.

- في تشرين الأول/أكتوبر 2017، أدرجَ المجلس الوطني لنواب الشعب الصيني مشروع "الحزام والطريق" في النظام الأساسي (أو "الدستور") للحزب الشيوعي الصيني، مما يؤكد أولوية المشروع. ومنذ ذلك الحين، يتضمن الدستور التعبير: "يتبع الحزب الشيوعي الصيني (...) مبدأ تحقيق النمو المشترك من خلال النقاش والتعاون، ومتابعة مبادرة الحزام والطريق".

- إضفاء الطابع المؤسسي على المشروع داخل الإدارة المركزية الصينية يؤكد أن الحكومة تعتبر "الحزام والطريق" كمشروع طويل الأجل ذي أولوية. فعلى وجه الخصوص، وضعت "مجموعة رائدة" مسؤولة بشكل خاص عن الإشراف على تنفيذ مشروع "الحزام والطريق" تحت رعاية اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح.

- يتم دعم المشروع من قِبَل شي جين بينغ نفسه، الذي من المرجح أن يظل رئيساً للجمهورية الشعبية حتى عام 2023 على الأقل، وربما حتى عام 2028 وما بعده. ومن المحتمل جداً أن يتم الترويج بنشاط لمشروع "الحزام والطريق" بينما يظل شي جين بينغ رئيساً. فمن المحتمل أيضاً أن يتم الترويج للمشروع إلى ما بعد رئاسة شي جين بينغ، بغض النظر عن مدته، أو على الأقل سيتم الاحتفاظ بالمفهوم والمبادئ التوجيهية الواسعة، كما كان الحال بالنسبة

لجميع المفاهيم الرئيسية التي أطلقها القادة الصينيون منذ عام 1978 ("عصر الإصلاح والانفتاح" الذي أطلقه دنغ شياو بينغ وتمديده من قبل خليفته جيانغ تسه مين؛ "سياسة الخروج" التي وضعها جيانغ تسه مين من قبل هو جين تاو؛ هو جين تاو "دبلوماسية الجوار" التي قام هو جين تاو بتوسيعها وزادها شي جين بينغ، إلخ).

- هناك فرضية مشتركة مطروحة وهي التفكير في أن التنمية المستقبلية لشركة "الحزام والطريق" ستعتمد على معدل نمو الاقتصاد الصيني. ومن المتوقع حدوث تباطؤ اقتصادي هيكلي في السنوات القادمة، وهي فرضية يتقاسمها العديد من الاقتصاديين الصينيين والأجانب بالنظر إلى المرحلة الحالية من التطور في البلاد والتحديات الديموغرافية. ومع ذلك، فمن غير المرجح أن هذا الركود الاقتصادي سيشكل تحدياً أمام وجود مشروع "الحزام والطريق"، أو أنه سيؤدي إلى انخفاض كبير في حجمه، وتحديداً لأن المشروع صُمم للتعامل مع هذا التراجع وإيجاد فرص نمو جديدة في الخارج (التدويل المستمر من الشركات الصينية، والتكامل الاقتصادي الإقليمي لأفقر المقاطعات، البحث عن أسواق جديدة في القطاعات التي أصبحت فيها السوق الوطنية مشبعة - البنية التحتية للنقل، الصلب، الفحم، إلخ). وعلى العكس من ذلك، فإن الصعوبات الاقتصادية التي تواجه السوق الصينية قد تبرر وجود مشروع "الحزام والطريق" كمُيسر للفرص المتاحة في الأسواق الأخرى وعموماً كمحرك بديل للنمو. وبالتأكيد، سيكون لتراجع النمو تأثير في بعض الأدوات التي تستخدمها الدبلوماسية الصينية (تخفيض تكاليف الدبلوماسية العامة الصينية، والميزانية المخصصة لبعض مننديات البحث والتطوير الوطنية والدولية، على سبيل المثال)، ولكن من غير المحتمل أن يهدد ذلك وجود المشروع في السنوات القادمة.

- يمكن أن تسهم مسألة العائد على الاستثمار في بعض مشاريع تطوير البنية التحتية على نطاق واسع في استجواب وتباطؤ مشروع "الحزام والطريق" على المدى الطويل، أو ربما إعادة توجيه المشروع، أكثر من معدلات النمو الاقتصادي. وفي الوقت نفسه، بالنظر إلى مجموعة متنوعة من الأموال التي تستثمر في مشاريع "الحزام والطريق" (الوطنية والثنائية والمتعددة الأطراف)، والعدد الكبير من المشاريع، ومنهج الحكومة الصينية على المدى الطويل، فمن غير المرجح أن تتخلى عن المشروع الرئيسي في المدى القصير أو المتوسط، حتى لو أثبت مشروع واحد أو عدة مشاريع أنه غير مربح.

الافتراض ب:

يُعد "الحزام والطريق" مشروعًا طموحًا للغاية، حيث إن توسعه الجغرافي والقطاعي سيستمر في المستقبل. وهذا هو الاتجاه الذي برز بكثرة في المقابلات والمناقشات والملاحظات على أرض الواقع، وتحليل آخر الوثائق والبيانات الرسمية الصينية. فمن المحتمل جدًا أن يواصل المشروع تطوره ليس فقط من الجانب المادي (النقل، الاتصالات والبنية التحتية للطاقة، المجمعات الصناعية، إلخ)، ولكن من الجانب غير المادي أيضًا تعزيز المفاهيم والمعايير الجديدة، والمحاكم، والجمارك، ومنصات التجارة الإلكترونية، وطرق الدفع، والمنتديات متعددة الأطراف، وعقد مؤتمرات القمة تحت عنوان "الحزام والطريق". فإن هذه التطورات مجتمعة، توفر منهج جديد للعولمة. كما أنها تشكل "استراتيجية لإدارة التدفق المادي وغير المادي.

تسعى الصين بالتأكيد إلى الحد من اعتمادها على الطرق التجارية القائمة (البحرية والبرية والجوية) من خلال تنويعها. وخاصةً في المنطقة البحرية حيث تعتمز تجاوز "معضلة مضيق ملقا" وتُعلق أهمية متزايدة على القطب الشمالي والطرق الأخرى التي يمكن أن تُفتح أمام الشحن التجاري. وبالنسبة إلى السلطات الصينية، فإن مشروع "الحزام والطريق" يجب أن يُقيد الاعتماد الحالي على البنية التحتية التابعة للدول الغربية. فحتى العام 2018 لا تزال الهيمنة الأميركية الأوروبية ملحوظة بالنسبة لمعظم شبكات البنية التحتية والتكنولوجيا الدولية (الإنترنت، شبكات الكابلات البحرية) والمعايير المرجعية في هذه المناطق. وفي هذا السياق، تسعى الصين أيضًا إلى تطوير بنيتها التحتية ومعاييرها في نهاية المطاف للتحكم بشكل أفضل في التدفقات الدولية، وبالأحرى عملية العولمة. والصين حريصة على تطوير التدفقات المتوازنة، وذلك من خلال تكرار الآليات الغربية لإدارة التدفق بشكل أساسي.

إن طموح تعديل قواعد العولمة الحالية وإعادة تعريفها تؤكد المحادثات الأخيرة مع المسؤولين والباحثين الصينيين، الذين قاموا بدمجها تلقائيًا في بعض دراساتهم.

ووفقًا لبكين، يجب تحليل هذا الهدف من خلال الأخذ في الاعتبار التنافس الصيني الأميركي القوي ورغبة الصين في أن تضع نفسها كدولة مسؤولة وضامنة لشكل جديد من العولمة مقابل الولايات المتحدة التي لم تعد تلعب هذه الوظيفة. كما أنه لم تعد الدبلوماسية الصينية مترددة في التأكيد على أن العولمة تقوّضها حاليًا مواقف الولايات المتحدة "الأحادية" و "الحمائية"، وهي تشجع على البحث والتطوير في هذا السياق كموجّه للتكامل الاقتصادي الإقليمي والعالمي. وخلال خطابه الافتتاحي في منتدى "الحزام والطريق" في أيار/مايو 2017 في بكين، اقترح شي جين بينغ الدخول في مرحلة جديدة من العولمة "أكثر انفتاحًا وشمولية

وعدالة ومفيدة للجميع"، في محاولة لوضع الصين كلاعب عالمي عادل في المقابل الولايات المتحدة التي من شأنها، في رأيه، أن تكون لاعبًا غير عادل. وتتماشى هذه البيانات مع البيانات السابقة في منتدى دافوس 2017، الذي وضع الصين فعليًا كضامن للعولمة.

وتجدر الإشارة إلى أن مسألة الترويج لشكل جديد من "العولمة ذات الخصائص الصينية"، أو "العولمة 2.0"، تختلف بالنسبة إلى الصين عن الشكل الحالي. كما يبدو أن مشروع "الحزام والطريق" هو الأداة الرئيسية لبناء هذه العولمة الجديدة مع وجود الصين في الصدارة. وفي المحافل ومؤتمرات القمة المتعددة الأطراف، تسعى الدبلوماسية الصينية إلى بناء إجماع حول فكرة أنه من الضروري الآن تطوير نموذج آخر للعولمة، مثلما هو ضروري لتعزيز نموذج آخر للحكم العالمي. وبالنسبة إلى الصين، يتمثل الهدف في حشد عدد متزايد من البلدان التي تقف وراء هذه الحاجة إلى التغيير وفكرة أن الصين الآن في وضع أفضل "لتوجيه" عملية إصلاح العولمة والحكم العالمي من جهة، وأن تكون المحرك الرئيسي للتنمية الاقتصادية لغالبية الدول حول العالم من جهة أخرى. وفي الواقع، يتم تقديم مشروع "الحزام والطريق" بشكل متكرر من قبل السلطات الصينية باعتباره مسارًا للاتجاه نحو التنمية الاقتصادية، وللنمو الاقتصادي في عدد من البلدان والمناطق (جنوب شرق آسيا وإفريقيا بشكل خاص). وهذه الحجة نفسها يرددها عدد متزايد من ممثلي البلدان النامية في الاجتماعات الثنائية والمتعددة الأطراف.

وبشكل عام، يبدو مشروع "الحزام والطريق" بمثابة سرد مدروس لتحقيق الطموحات الاستراتيجية الرئيسية للصين في العقود المقبلة. ويمكن اعتبار مشروع "الحزام والطريق" إطارًا لتسهيل ودعم القوة الصاعدة في الصين وانضمامها إلى وضع القوة الأولى في العالم بحلول عام 2035 (القوة الاقتصادية الرائدة في العالم، القوة التكنولوجية الرائدة، إلخ). وفي ظل رئاسة هو جين تاو، وخاصة منذ تولي خليفته شي جين بينغ السلطة، قامت الحكومة الصينية بزيادة مبادراتها لتأكيد مكانة الصين في عدد متزايد من المجالات - الاقتصادية، والعسكرية، والدبلوماسية، والطاقة، والتكنولوجيا، والفضاء، إلخ. فإن استعداد الصين لبناء شكل جديد من العولمة جزء من السياق الأوسع لتعزيز مكانتها كقوة أو "حلم صيني" بـ "التجديد العظيم للأمة الصينية".

المتغيرات

يعتمد تطور مشروع "الحزام والطريق" على كل من المتغيرات المحلية وتلك الموجودة خارج الصين، والتي يتم النظر إليها في السيناريوهات أدناه.

من بين المتغيرات المحلية:

- الاستقرار السياسي. يعتمد تطوير مشروع "الحزام والطريق"، إلى حد ما، على مدة القيادة الحالية بالنظر إلى أنه المشروع الأساسي لحكومة شي جين بينغ. وعلى الرغم من أن التعديل الدستوري الأخير يُمكن شي جين بينغ من البقاء في السلطة لأكثر من عشر سنوات، ومن غير المرجح أن تُسقط الحكومة المركزية الصينية مشروع "الحزام والطريق" بحلول عام 2035، فإنه لا يمكن استبعاد التوترات والانتقادات المحلية التي بإمكانها تحدي ديمومة المشروع بشكل كامل.

- الوضع الاقتصادي الصيني. تعتمد قدرة الحكومة الصينية على الاستمرار في مسار مشروع "الحزام والطريق"، إلى حد ما على سلامة الاقتصاد الصيني، والقدرة على الحفاظ على القوة الاقتصادية وخاصة المالية. فإن أكبر قدر من التزعزع الذي يؤثر على الاستقرار الاقتصادي في البلاد هو خطر حدوث تباطؤ مالي. وحتى في حالة عدم وجود تباطؤ مالي حاد فإن القدرة التمويلية للصين ليست محدودة، وقد بدأت بالفعل في اللجوء إلى أشكال التعاون الدولي لتعزيز مشروع "الحزام والطريق". والسؤال هو ما الشكل الذي سيتخذه هذا التعاون في المستقبل وما إذا كانت الشروط مقبولة من الصين.

ومن بين المتغيرات الخارجية:

- الاستدامة المالية المتوسطة وطويلة الأجل لمشاريع "الحزام والطريق" (متغير محلي وخارجي). يمكن أن تؤدي الزيادة في الركود المالي المصاحب لبعض المشاريع وصعوبات السداد مع البلدان المعنية إلى انخفاض الطموحات الصينية أو بقدر أكبر من الانتقائية في مشروعات التمويل. ومع ذلك ليس الاستقرار المالي هو المعيار الرئيسي دائماً، حيث من الواضح أن بعض المشروعات لها مصلحة سياسية أو استراتيجية بحسب بكين (كما هو الحال على سبيل المثال بشأن الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني). ومع ذلك لا تتبع جميع المشاريع هذا المنطق، ويمكن أن نتوقع تشديداً في تحليل التكلفة والعائد من جانب بكين.

- النقاهة الاقتصادية العالمية. يعتمد تطوير مشروع "الحزام والطريق" أيضاً على سلامة الاقتصاد العالمي، وخصوصاً في البلدان والمناطق التي استثمرت فيها الصين أكثر من غيرها. ومن المؤكد أن من شأن التراجع الاقتصادي والمالي العالمي أن يقلل من حجم المشروع الصيني.

- مواقف / ردود فعل البلدان الرئيسية، بما في ذلك الولايات المتحدة، واليابان، والهند، وروسيا، والاتحاد الأوروبي / فرنسا. يواجه المشروع الصيني انتقادات قوية وعلنية بشكل متزايد من بعض الحكومات (الهند بشكل خاص). فهذه المعارضة، رغم أنها لا تزال محدودة، يمكن أن تشكل عقبة أمام تطوير المشروع، خاصة إذا كانت تهدف إلى تعبئة استياء واسع النطاق من عدد متزايد من البلدان الأجنبية على المدى المتوسط والطويل. كما يمكن أن تصبح الولايات المتحدة أيضاً معارضة مباشرة للمشروع الصيني، وربما تضع استراتيجية مضادة للمشروع الصيني مع دول "متشابهة التفكير" في منطقة آسيا والمحيط الهادئ الأوسع - تمشيًا مع منهج "المحيط الهادئ الهندي".

وعلى العكس من ذلك، من الممكن أيضاً أن تُغيّر البلدان التي كانت مترددة في البداية أو معادية بشكل صريح للمشروع نظرتها إليه. ويبدو أن هذا هو الحال بالنسبة لليابان، التي بدأت بحذر شديد في مناقشة الشروط التي تسمح لها بالمشاركة في مشاريع "الحزام والطريق". ويمكن أن تستفيد بكين من هذا، من خلال الحصول على المزيد من الشرعية والمصادقية لمشروعها (على الأقل في بعض الجوانب، مثل تمويل البنية التحتية). وفي الوقت نفسه يمكن أن يؤدي ارتباط هذه البلدان بمشروع "الحزام والطريق" إلى تغيير طبيعة ومسار المشروع الصيني.

كما يُعدّ موقف روسيا معياراً مهماً آخر. وتتمتع موسكو بقدره قوية على التأثير - في آسيا الوسطى والشرق الأوسط ووسط وشرق أوروبا - التي يجب على بكين أن تراعيها، من خلال الوسائل الدبلوماسية والعسكرية الهامة للتدخل. إن نتائج مشروع "الحزام والطريق" على النفوذ الصيني في مجالات النفوذ الروسي التقليدي، والنتائج المترتبة على المصالح الاقتصادية والسياسية والاستراتيجية الروسية، وكذلك التآزر بين مشروع "الحزام والطريق" ومشروعات الاتحاد الأوروبي الأوراسي التي تروج لها موسكو، ستكون لها عواقب على الموقف الروسي ونجاح مشروع "الحزام والطريق". وقد تردّ موسكو على أي محاولة تحيل البلاد إلى شريك صغير أو قوة ثانوية. ولا يبدو أن هذا هو الحال حتى الآن، وقد لوحظ وجود تقارب كبير بين موسكو وبكين في السنوات الأخيرة.

وعلى أي حال، من المفيد أن نتذكر المواعيد السياسية الرئيسية النهائية في هذه البلدان، وعدم التناسق الحالي بين الأجندات السياسية وحقيقة أن الحكومة الصينية تفكر في المستقبل، آخذة في الاعتبار التغيرات السياسية المحتملة والمواقف المتغيرة للحكومات الجديدة إزاء الصين ومشروع "الحزام والطريق".

للتذكير:

- نهاية ولاية شي جين بينغ: 2023 على الأقل، ربما 2028 أو 2033؟
- نهاية ولاية فلاديمير بوتين: 2024، على الأرجح.
- نهاية ولاية شينزو أبي: سيبقى في السلطة حتى 20 أيلول / سبتمبر على الأقل.
- نهاية ولاية دونالد ترامب: 2020، أو ربما 2024.
- نهاية ولاية ناريندرا مودي: تنتهي الولاية الحالية 2019، والانتخابات اللاحقة في عام 2024.
- **وُجوب مراعاة درجة التنسيق بين هذه الدول.** ظهور مجموعة منسقة من البلدان مؤاتية - أو على العكس غير مؤاتية لمشروع "الحزام والطريق" - سيكون لها بلا شك تأثير على تنميتها، أو يؤدي إلى تباطؤ.
- **وُجوب مراعاة النقاها الاقتصادية لهذه البلدان،** بما في ذلك قدرتها على توفير الفرص/البدايل للصين أو النظر إلى الصين ومشروع "الحزام والطريق" كفرصة (كما في أعقاب الانكماش الاقتصادي عام 2008).
- **مواقف / ردود أفعال الدول الأصغر،** خاصة تلك التي تأثرت بشكل مباشر بالبحث والتطوير (جنوب شرق آسيا وجنوب آسيا وآسيا الوسطى بشكل خاص). تقيّم بعض الدول، مثل سريلانكا، بعض مشاريع "الحزام والطريق" التي أدت إلى ديون مفرطة. وفي مواجهة هذه الملاحظة، قد تُحجم الدول الصغيرة والمتوسطة الأخرى ذات القدرات المالية المحدودة عن الموافقة على مشاريع "الحزام والطريق" واسعة النطاق على أراضيها. كما تجدر الإشارة إلى أنه قد يكون هناك فرق بين تصورات النخب والناس حول المشروع الصيني.
- **الاستقرار والأمن الجيوسياسي.** يمكن أن يؤدي ظهور التوترات في الأراضي الصينية (شينجيانغ وهونج كونج) أو في محيطها الجغرافي القريب (تايوان) إلى إبطاء بدء مشروع "الحزام والطريق"، حيث تنشغل السلطات الصينية بحل القضايا الأكثر إلحاحًا. كما أن ظهور التوترات مع البلدان التي تعتبرها الصين في منطقة البحث والتطوير (تجدد الاحتكاكات المتعلقة بالنزاعات الحدودية مع الهند) يمكن أن يكون عقبة أمام نشر المشروع الصيني.

السيناريوهات

لذلك، يتم النظر في ثلاثة سيناريوهات منفصلة بناءً على الافتراضين الأساسيين (أ) و(ب) والمتغيرات الرئيسية:

السيناريو 1. يتطور مشروع "الحزام والطريق" وينجح في الترويج لشكل جديد من أشكال العولمة، يشار إليها تدريجيًا.

السيناريو 2. يتطور مشروع "الحزام والطريق" ولكن في تعارض مع أشكال أخرى من العولمة.

السيناريو 3. يتطور مشروع "الحزام والطريق" ثم يبطئ.

السيناريو 1:

يأخذ السيناريو الأول أدناه ظاهريًا طموحات بكين كما تم التأكيد عليها في البيانات الرسمية حول مشروع "الحزام والطريق"، بما في ذلك الطموح لجعلها ناقلاً لشكل جديد من العولمة، ويعتبر أن الحكومة الصينية لديها الموارد لتحقيق هذا المدى الطويل، "لا شيء يمكن أن تصمد أمامه".

استثمارات شاملة

بحلول عام 2035، ستكون الصين قد أطلقت مشاريع "الحزام والطريق" الشاملة لجميع النواحي، سواء لمشاريع التعاون الكبيرة "المادية" (بناء البنية التحتية وتطويرها، والمجمعات الصناعية، إلخ) للتعاون غير المادي والصغير (ثقافي، ورقمي، وفني، وتعاون سياعي، إلخ، مسمى "مبادرة الحزام والطريق"). ومن الناحية الاقتصادية والمالية فإن حقيقة أن الصين تمكنت من تنويع مصادر التمويل، بتمويل ثنائي أو متعدد الأطراف لبعض المشروعات، تحمي السلطات الصينية من خطر التخلف عن السداد.

والأمر المسلم به هو أن بعض المشروعات الصينية قد عانت من إخفاقات اقتصادية هائلة (مجمعات صناعية أو بلدان أو شركات خالية من الديون المتراكمة) ولكن السلطات الصينية عادت إلى المسار الصحيح وتعلمت من بعض الممارسات المتبعة في السنوات الأولى من إطلاق مشروع "الحزام والطريق". ودعت اللجنة الوطنية للإصلاح والتنمية ووزارة التجارة إلى زيادة الرقابة على الاستثمارات في بعض القطاعات والبلدان المعرضة للخطر، لتحسين التغييرات في مخاطر البلد قبل الاستثمار. وعلى أي حال، فإن بعض الإخفاقات المدمرة لا تهدد التطوير

المستمر لأعمال البحث والتطوير، نظرًا للعدد الكبير من المشاريع وتصميم السلطات الصينية. فهذه الأخيرة تعتبر أنه في مشروع بهذا الحجم لا مفر من بعض الإخفاقات العرضية.

إن عدد المبادرات التي تم إطلاقها، والافتقار إلى المعلومات المحيطة ببعض هذه المشاريع، قد جعل من الصعب صياغة استجابة استراتيجية من المؤسسات في بعض البلدان المتضررة، وخاصة تلك الأقل دراية بالصين، وسياساتها الداخلية، وأهداف سياستها الخارجية (الشركات الصغيرة والمتوسطة، السلطات المحلية، الجامعات، المتاحف، من بين الجهات الفاعلة الأخرى في المجتمع المدني). واستجاب الكثيرون للمبادرات الصينية متحمسين للاستفادة من الفرص التي يمكن أن توفرها السوق الصينية. فلذلك، وقع عدد منها اتفاقيات تعاون مع المؤسسات الشريكة الصينية، والتي تم وصفها بشكل أو بآخر على أنها مؤسسات تابعة لمشروع "الحزام والطريق".

وإلى جانب الجهات الفاعلة التي اتصلت بها السلطات الصينية، طلب بعض الجهات الفاعلة، مثل المدن والموانئ، أن يتم إدراجها تلقائيًا في مشروع "الحزام والطريق"، معتبرة أنه من المحتمل أن يوفر فرصًا جديدة للتنمية. وقد سعى الكثير منهم إلى تحديد أوجه التآزر بين مشاريع التنمية الدولية الخاصة بهم والمشروع الصيني.

كما أنه لا يمكن للمؤسسات المركزية نفسها (مثلًا، وزارة الخارجية في بعض الدول الأوروبية) أن تتنافس مع سرعة وفعالية الدبلوماسية الصينية، التي تأخذ زمام المبادرة باستمرار، التي أصبحت تمتلك موارد بشرية ومالية وفيرة، ومعتزف بها بسبب نهج منهجي ومنسق للغاية للقضايا والمؤسسات التي تعتبرها أولويات. وعلى الرغم من أن العديد من الدبلوماسيين لديهم مواقف واضحة بشأن بعض مشاريع البنية التحتية الرئيسية فإنهم يكافحون لتطوير التفكير الاستراتيجي حول جوانب مشروع "الحزام والطريق" التي لا ترتبط مباشرة بالمشروعات الملموسة للبنية التحتية للنقل (القانونية والرقمية والجمركية والتعاون المعيارية، إلخ).

مأسسة مشروع "الحزام والطريق"

على المستوى المحلي، كما في المركز، أصبح تطوير مشروع "الحزام والطريق" مؤسسيًا. وتعمل الصين أيضًا على تعزيز هذه المؤسسة تدريجيًا مع شركائها، من خلال عقد الاتفاقيات ومذكرات التفاهم وحتى المنتديات/ المنصات المخصصة لمواضيع محددة. ولذلك وقّعت معظم الدول في العالم مذكرة تفاهم بشأن المشروع مع الصين. وهكذا أقامت الصين تدريجيًا شبكة من الدول الصديقة (أو "دائرة الدول الصديقة" - على حد تعبير شي جين بينغ)، التي لا تتردد في

أن تكافئ عن طريق منح مزايا ذات أولوية للدول الموقعة على مذكرة التفاهم. فعلى سبيل المثال، تتمتع البلدان الرسمية الأعضاء في مشروع "الحزام والطريق" بميزة الوصول إلى نظام الأقمار الصناعية في الصين. كما أن البلدان التي وقعت مذكرات تفاهم وغيرها من الوثائق التي تضي الطابع الرسمي على دعمها للمشروع باتت تتلقى معاملة مواتية من السلطات الصينية. وتتجسد هذه المعاملة من خلال الدعوة المنتظمة والتمثيل الواسع في منتديات "الحزام والطريق"، وحصول سلطات هذه البلدان على امتياز الوصول إلى مسؤولين صينيين رفيعي المستوى، وتنمية الشراكات الاقتصادية مع الصين، وما إلى ذلك. وأمّا الأسباب السياسية أو الجيوستراتيجية فليست مُدرجة على جدول أعمال مؤتمرات "الحزام والطريق"، حتى عندما تركز هذه القمم على قضايا غير حساسة (مثلاً مؤتمرات اقتصادية أو مؤتمرات ذات تقنية عالية).

بناء القدرات من خلال الإكراه

مع تقدم تنميتها الاقتصادية، زادت قدرات الصين القسرية. بالإضافة إلى ذلك، قامت الصين بتعميم استخدام العقوبات الاقتصادية ضد الدول التي قد لا تتماشى بشكل كامل مع مواقفها السياسية، وتعتبرها بشكل منهجي "أعداء الصين". وبالمقابل، تتمتع الدول التي تتماشى مع مواقفها بمزايا اقتصادية كبيرة. فعلى الرغم من أن عددًا من الدول تستخدم العقوبات الاقتصادية، فإن الخصائص المحددة للنظام السياسي الصيني - وخاصة الدور الرئيسي الذي لا تزال الدولة تلعبه في الاقتصاد - تمكّن بكين من تطبيق العقوبات على الفور بأمر من الحكومة المركزية، ووقف التدفقات التجارية المخصصة لبعض البلدان، وكذلك وقف التدفقات البشرية (مثل السياح) إذا لم تتماشى هذه البلدان مع الموقف الرسمي للصين بشأن القضايا التي تعتبر "مصلحة جوهرية". وعلى وجه الخصوص، تشجّع الصين أو تقيّد (وفي بعض الحالات تقاطع) بشكل متزايد تدفق السياح الصينيين إلى بلدان معينة. كما تنظم السلطات الصينية تدفق المجموعات السكانية الأخرى (الطلاب، وممثلي الأعمال، إلخ). وبالتالي أصبحت قدرتها على ممارسة الضغط على مجموعة كاملة من الجهات الوطنية الفاعلة قوية.

بشكل عام، سهّل تطبيق مشروع "الحزام والطريق" العقوبات المتكررة الاقتصادية وجعلها أكثر فاعلية في الدفاع عن "المصالح الجوهرية" للصين في العالم.

وبموجب إطار عمل مشروع "الحزام والطريق"، طورت الصين أيضًا نظامًا خاصًا بها للامتثال والامتلاك خارج الحدود الإقليمية، بعد أن تعلمت من نظام الولايات المتحدة وحالة هواوي وغيرها.

ولا تتردد بكين في فرض عقوبات اقتصادية في كل مرة تعلن فيها الدول مواقفها أو تتخذ إجراءات لا تتماشى مباشرة مع ما يعتبره المسؤولون الصينيون "مصالح أساسية".

على الرغم من أن قائمة "المصالح الأساسية" ليست ثابتة بشكل واضح وتميل إلى الحصول على فترة أطول، يمكن تقسيمها إلى ثلاث فئات تقليدية:

- السيادة الوطنية والسلامة الإقليمية: الدالاي لاما/التبت، شينجيانغ، تايوان، هونغ كونج.
- النظام السياسي الصيني وقيادة الحزب الشيوعي الصيني: نقد لحقوق الإنسان، الديمقراطية، القيم العالمية، الحريات، إلخ.
- حساسيات الشعب الصيني: الفترات التاريخية الحساسة: جرائم الحرب التي ارتكبتها اليابان، حروب الأفيون، وغيرها من الموضوعات الحساسة المتعلقة بالصين "وإذلالها".

الحكم العالمي والتعددية

أصبحت منتديات "الحزام والطريق" مؤتمرات قمة حقيقية تتنافس مع منتديات متعددة الأطراف قائمة مثل مجموعة العشرين. وإلى جانب هذه القمة المتعددة الأطراف التي تعقد كل عامين في بكين، تنسق الصين مجموعة متنوعة من منتديات "الحزام والطريق" على أراضيها وفي جميع أنحاء العالم. أصبحت هذه نقاط مرجعية للتفاعلات الدولية في العديد من المجالات (بين ممثلي الحكومة، والشركات، والمنظمات الدولية، والجامعات، والمتاحف، إلخ). لذلك تستخدم السلطات الصينية مشروع "الحزام والطريق" كمنصة للتبادل والتنوع للتفاعلات الدولية. وفي الوقت نفسه تمكنت الصين من الاندماج الكامل في غالبية الاجتماعات متعددة الأطراف التي تحسب وتبني الجسور مع اجتماعات "الحزام والطريق" (التنسيق بين الأمانات، والاتصال المتكرر، وما إلى ذلك)، كما يشار إلى الدبلوماسية الصينية في وقت مبكر من عام 2017. وتدرجياً، بسبب مثابرة دبلوماسية. والموضوعات التي تعتبرها بكين ليست ذات أولوية أو حساسة (النزاعات الإقليمية في بحر الصين، وحقوق الإنسان، إلخ) تُبذل جهود كبيرة لإرسائها على جدول الأعمال المتعدد الأطراف وفي معظم مؤتمرات القمة الثنائية والمتعددة الأطراف تمكنت الصين من فرض رؤيتها وتعريف المواضيع والمفاهيم الرئيسية. وأدى ذلك إلى ظهور

"فجوة التعريف" في مواضيع رئيسية (متنوعة مثل الإنترنت وحقوق الإنسان والصحافة والفن وحرية الملاحة، ...) مما يجعل التعاون الدولي بشأن هذه الأمور أكثر إرباكًا وصعوبة.

بالمقابل، ونظرًا لنشاطها في المؤسسات متعددة الأطراف - الموجودة سابقًا والجديدة - تمكنت الحكومة الصينية من تعدد أولوياتها الوطنية. وهكذا أصبح تطوير "التوصيلية" (أو "تطوير البنية التحتية") شعار مجموعة العشرين ودول البريكس ومنتدى دافوس والاجتماعات الأخرى متعددة الأطراف. كما أن القطاعات التي حددتها السلطات الصينية كأولويات للتنمية الاقتصادية في البلاد والقدرة التنافسية للمؤسسات الصينية (في وثائق مثل "صنع في الصين 2025" وغيرها من وثائق التخطيط التي نشرتها بكين في السنوات التالية) تم تحديدها الآن على أنها قطاعات ذات أولوية لدى العديد من المنظمات متعددة الأطراف.

ولقد استثمرت الدبلوماسية الصينية الكثير في قضايا الحكم العالمي خلال الفترة 2018-2035، حيث ستمكن من إعادة هيكلتها بالكامل لصالحها في عام 2035، بما في ذلك القضايا الحساسة التي تمكنت من تنظيم مؤتمرات قمة حولها ولم تعد هدفًا للانتقاد. وهذا هو الحال بالنسبة للحكومة العالمية لحقوق الإنسان التي تقودها الصين وستشرف عليها في عام 2035. وهذا هو الحال بالنسبة لمجالات الحكم التي سيتم توحيدها فيما يتعلق بقطاعات المستقبل: الحكم الإلكتروني، وإدارة البيانات / الاتصالات السلكية واللاسلكية، والذكاء الاصطناعي، والفضاء، إلخ.

الصين: قوة معيارية

في الوقت نفسه نجحت الصين في تعزيز وضعها كقوة معيارية. وعلى وجه الخصوص تم تحقيق هدف تطوير أوجه التآزر بين المعايير الصينية ومعايير الدول الشريكة للصين وتدويل المعايير الصينية في عدد كبير من القطاعات المحددة على أنها أولويات في عام 2017 من قبل "إدارة التقييس في الصين" (الهيئة المسؤولة عن تنسيق القواعد الصينية والتمثيل في الصين والخارج). وقد تم تعزيز هذا الأمر وتيسيره بشكل خاص بواسطة البرامج الصينية "لإثبات" المعايير الصينية في الخارج (معايير الطاقة، المعايير الزراعية، إلخ)، وأيضًا لتدريب الكوادر الفنية الأجنبية في البلدان النامية. كما تمكنت الشركات الصينية المبتكرة من صياغة معايير جديدة يشار إليها الآن دوليًا في بعض القطاعات التقليدية (النقل بالسكك الحديدية)، وفي القطاعات الأخرى قيد التطوير (الذكاء الاصطناعي، إلخ).

الصين: قوة تكنولوجية

من الناحية التكنولوجية، شجع مشروع "الحزام والطريق" على بناء شبكات الاتصالات، والإنترنت وغيرها من تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الجديدة من قبل الشركات الصينية في الخارج. وتُعد شبكة الكابلات البحرية التي طورتها الشركات الصينية من بين أكثر الشبكات كثافة في العالم. كما تم تطوير عدد كبير من "المدن الذكية" من قبل المشغلين الصينيين في الخارج، بما في ذلك جزء من أوروبا. ويثير هذا التطور أسئلة حول أمن الشبكات وحماية البيانات الشخصية، وفيما يتعلق بالإدارة الحضرية وحماية خصوصية أوسع لسكان المدن.

أمّا من الناحية النقدية فمع الدفع مباشرة بالرنمينبي³ لعدد متزايد من المعاملات مع دول مشروع "الحزام والطريق" ستتمكن العملة الصينية من ترسيخ نفسها كعملة رئيسية بحلول عام 2035، حتى لو كانت عملية التدويل قد تطورت، وهي العملية التي تم إطلاقها قبل إدراج الرنمينبي في سلة عملات صندوق النقد الدولي بطريقة غير متساوية خوفاً من تداعيات على الاقتصاد الوطني. وأخيراً، تمكنت العملة الصينية من التنافس مع الدولار، مما يمنح السلطات الصينية سيطرة أفضل على التدفقات المالية الدولية (امتياز للعملة المهيمنة).

ومن الناحية القانونية، فبعد تأسيس المحاكم الدولية للتحكيم في مشروع "الحزام والطريق" في بكين، وشيان، وشننتشن، أنشأت السلطات الصينية العديد من المحاكم الأخرى في الصين ثم في الخارج. وبعد بداية فوضوية أصبحت بعض محاكم التحكيم التي تم تأسيسها أماكن لا يمكن تلافيتها للشركات التي تتعامل مع النزاعات التجارية.

أنموذج التنمية البديلة

من خلال العديد من مبادراتها في مشروع "الحزام والطريق"، وحتى بدعم من مختلف هيئات الأمم المتحدة، قامت السلطات الصينية بتوجيه أنموذج التنمية في العديد من البلدان النامية. كما تمكنت زيادة "المناطق الصناعية" التي أنشئت بمبادرة الصين في عدد من الدول الأجنبية من تشكيل معايير جديدة يشار إليها الآن دولياً.

³ رنمينبي هي عملة الجزء القاري من جمهورية الصين الشعبية، تعني حرفياً "عملة الشعب"، ووحدتها الأساسية تدعى يوان، وهي مقسمة إلى 10 "جياو"، والمقسمة بدورها إلى 10 "فن". بنك الصين الشعبي هو الجهة الرسمية المخولة بإصدار عملة الرنمينبي، والتي يرمز لها بـ ¥.

وعلى الرغم من أن هذه المناطق الصناعية هي بالتأكيد جيوب للنمو في المجالات المعنية - خاصة وأن الشركات الصينية التي تستثمر فيها قد قامت بتكثيف بعض ممارساتها (المزيد من التوظيف من القوى العاملة المحلية، والنظر بشكل أفضل في مسؤوليتها الاجتماعية والبيئية، إلخ) - فهي أيضاً مصادر الخلل الجغرافي من حيث التنمية الاقتصادية داخل البلاد (كما في الصين، أصبحت بعض المناطق ذات الأولوية أكثر تطوراً من بقية الإقليم). كما أن عدداً من برامج "الحزام والطريق" للتدريب والدعم التي تقدمها السلطات الصينية للموظفين المدنيين الأجانب والمهندسين والموظفين قد وجهت هذه الدول تدريجياً نحو نموذج للتنمية الاقتصادية يتأثر بنموذج الصين. حيث يميل الموظفون المدربون من الصين إلى اتباع خطط الإصلاح التي تم تدريسها لهم في الدورة التدريبية.

هذه البرامج التدريبية، مثلها مثل كل العوامل الأخرى المؤثرة في التأثير، والتي زادت مع تطور مشروع "الحزام والطريق" (تطوير شبكة وسائل الإعلام الحكومية الصينية باللغات الأجنبية، وبرامج المنح الدراسية، وزيارات للصين، ومؤسسات التمويل والمدارس في الخارج، إلخ)، ساعدت في تشكيل النموذج السياسي لبعض البلدان، في حين عادت السلطات الصينية إلى الوطن عبر هذه المسارات المختلفة، ومن خلال فعالية النموذج الاقتصادي والسياسي الصيني، على عكس ما يسمى نماذج غير فعالة للبلدان "الغربية". كما ازداد عدد النخب السياسية "المستوحاة" من الأنموذج السياسي والاقتصادي الصيني وستسمر في النمو في المستقبل.

وعلى الرغم من أن هناك اختلافات في إدراك الصين بين النخب والشعب، فقد نجحت الصين عموماً في تحسين صورتها في الخارج وإثارة الإعجاب: الإعجاب بشكل رئيسي / تنموي، نظراً لمعدلات النمو المرتفعة نسبياً، وأيضاً لغتها وثقافتها، من خلال أدوات القوة الناعمة المختلفة (وسائل الإعلام الصينية باللغة المحلية، ...). فأصبح "الحلم الصيني" مثالاً في نظر نسبة سكان البلدان النامية. كما تنظر نسبة كبيرة من سكان البلدان النامية إلى الصين كمصدر للتنمية المحلية. لذلك في بعض المناطق، إلى تقليل وجود القوى المؤثرة وتأثيرها أو تواجه منافسة قوية في بعض المجالات (فقدان نفوذ فرنسا في بعض البلدان الأفريقية الناطقة بالفرنسية، على سبيل المثال).

شكل جديد من العولمة

أصبحت "منهجية" الدبلوماسية الصينية هي المنهجية المرجعية للدبلوماسيين في العديد من البلدان النامية والناشئة، بما في ذلك تلك التي استفادت من برامج التدريب الصينية (برامج التدريب والتمويل الصيني للأكاديميات الدبلوماسية ومراكز التدريب الأخرى في الخارج).

إبتداءً من عام 2035 سيتساءل بعض المحللين الغربيين عما إذا كان النظام العالمي الجديد لا يخضع لإشراف الحزب الشيوعي الصيني. وعلى أي حال، فإن الأساليب التي تستخدمها المنظمات الدولية الجديدة التي تم إنشاؤها بمبادرة الصين تتماشى مع الأساليب التي تستخدمها المؤسسات الوطنية في الصين، لا سيما تلك الموجودة في بكين: تسلسل هرمي قوي وتفاعلات مع السلطات المركزية في بكين، ووجود خلية حزبية داخل المؤسسات، والتحقق من وجود ولاء سياسي للموظفين الصينيين مسبقاً، إلخ.

وفي عام 2050، ستكون الصين قد تمكنت تماماً من ربط مختلف مشاريع ومبادرات "الحزام والطريق" لإعادة هيكلة النظام العالمي وفقاً إلى شبكات النقل البري والجوي والبحري الجديدة (بما في ذلك الكابلات البحرية)، والمعايير الجديدة التي تنظم هذه الشبكات، وآليات التعاون الثنائية والمتعددة الأطراف الجديدة. وتشمل هذه الشبكات جميع القارات، بما في ذلك المنطقة القطبية الشمالية - التي تم تحديدها بالفعل كمنطقة تابعة لمشروع "الحزام والطريق" في عام 2017. فلقد تعلمت بكين تدريجياً من القوى المعيارية الراسخة، وأصبحت الآن قادرة على الترويج لمعاييرها الدولية: أولاً، في البلدان النامية، ثم تدريجياً في البلدان المتقدمة.

كما أنها تمكنت من الربط بين بعض مشاريع "الحزام والطريق" ومشاريع أخرى لم يتم تصنيفها في البداية على هذا النحو. وبشكل عام، سيكون هناك زيادة في الوجود العسكري الصيني على طول طرق الشحن، مع وجود قدرات جديدة لإسقاط القوة التي تتجاوز شرق المحيط الهادئ، وخاصة في المحيط الهندي. وساعد الاستثمار الصيني الضخم في الموانئ، وكذلك في الكابلات البحرية والأقمار الصناعية، وفي البنية التحتية الأخرى لإدارة التدفق (السلع، البيانات، الأشخاص) على زيادة قدراتها التجسسية.

ضعف الاستجابة الدولية ونقص البدائل

إذا نجحت الصين في تطوير مشروع "الحزام والطريق"، فذلك يرجع إلى حد كبير إلى ضعف الاستجابات والبدائل القادمة من بلدان أخرى. فالولايات المتحدة بدأت بالانسحاب تدريجياً من منطقة آسيا والمحيط الهادئ منذ السنوات الأولى من ولاية دونالد ترامب (الانسحاب من الشراكة عبر المحيط الهادئ، والرغبة في خفض تكلفة وجودها العسكري في المنطقة، والتطورات في الوضع في شبه الجزيرة الكورية مما يؤدي إلى وقف المناورات العسكرية المشتركة بين كوريا والولايات المتحدة ثم سحب القوات الأميركية من أراضي كوريا الجنوبية، وسحب الدرع المضاد للصواريخ من طراز ثاد، وما إلى ذلك). ويؤثر فك الارتباط هذا على

مصادقية "استراتيجية المحيط الهادئ الهندي" التي روّجت لها عدة دول، بما في ذلك الولايات المتحدة، في عام 2018. كما حافظت البلدان الأوروبية - وخاصة فرنسا وألمانيا والمملكة المتحدة - على وجودها الاقتصادي والعسكري، ولكن هذا الوجود لا يعوض انسحاب الولايات المتحدة. وقبل كل شيء، لا يوجد بلد في العالم قادر على تقديم مثل هذه الفرص الاقتصادية المهمة مثل الصين. وكان للاستثمارات الصينية الضخمة في جنوب شرق آسيا كجزء من مشروع "الحزام والطريق" تأثير على الوضع السياسي لهذه البلدان تجاه الصين، وإلى حد ما أضعفت الروابط السياسية والأمنية التي تربطها بالولايات المتحدة.

وعلى الرغم من أن عدداً من حلفاء الولايات المتحدة في منطقة آسيا والمحيط الهادئ وخارجها حاولوا تطوير استجابة منسقة للمشروع الصيني، فإن الخلافات (الاقتصادية والسياسية والتاريخية) بين عدد منهم، مختلطة مع الصعوبة على المستوى التنفيذي لتنسيق هذه الاستجابة، لم تكن قادرة على تحويل تفكيرهم الاستراتيجي إلى تدابير تنفيذية، ومواصلة الترويج الفعال "لاستراتيجية المحيط الهادئ الهندي". فكان هذا التفكير الاستراتيجي دقيقاً ومتقدماً جداً (خاصة في بروكسل وباريس)، ولكن الوقت اللازم للتحقق من صحة القرارات الملموسة وتنفيذها كان طويلاً جداً (لا سيما في المؤسسات الأوروبية) مقارنةً بسرعة اتخاذ القرارات وتنفيذها على الجانب الصيني. كما أعاقَت صياغة استجابة منسقة على المستوى المتعدد الأطراف النشاط الصيني في هذه المؤسسات المتعددة الأطراف نفسها.

أما على المستوى التنفيذي، فلا يتمكن سوى عدد قليل من الدبلوماسيين في العالم من التنافس مع الموارد البشرية والمالية للدبلوماسية الصينية، التي زادت ميزانيتها بشكل كبير على مدار الأعوام 2010-2020. وتم تخصيص جزء كبير من هذه الميزانية للاتصالات الدولية وخاصة لتعزيز مشروع "الحزام والطريق".

السيناريو 2:

تأكيد استراتيجية المحيط الهادئ الهندي كبديل عن "الحزام والطريق"

بحلول عام 2035، ستكون الصين قد أطلقت مشاريع "الحزام والطريق" على نطاق واسع، من مشاريع تعاون "صلبة" (بناء وتطوير البنية التحتية، المجمعات الصناعية، إلخ) إلى التعاون المؤسسي والمعياري والإنساني (التعاون الثقافي والفني والسياحي، إلخ، المسماة "مبادرة الحزام والطريق"). ومع ذلك، فإن النتائج والحماس لهذه المشاريع تختلف. كما تحذر العديد من الدول من المقترحات الصينية. ففي أوروبا الغربية تقود المخاوف بشأن الحفاظ على الحرية

الفكرية والفنية الجهات الفاعلة الأكاديمية والثقافية إلى أن تكون أكثر حذرًا في توقيع شراكات تعاون في مجال "الحزام والطريق" مع نظرائهم الصينيين، والدخول في مشاريع مع الصين عمومًا (إغلاق بعض معاهد كونفوشيوس ومقرها في الجامعات الأوروبية، ومراجعة أساليب التعاون بين المختبرات، وغيرها).

كما أثر النقاش الأوروبي حول الاستثمار الأجنبي / الصيني في القطاعات الاستراتيجية، وكذلك أسفر عن صعوبة إنشاء شكل من أشكال المعاملة بالمثل فيما يتعلق بالوصول إلى الأسواق، وأثر على منهج بعض الدول الأوروبية، التي أصبحت أكثر حذرًا بشأن مشروع "الحزام والطريق". كما أن الجدل الدائر حول "القوة الحادة" والتدخل المحتمل لقوى مثل روسيا والصين في الشؤون السياسية لبعض الديمقراطيات قد عزز من شكوك بعض الدول الأوروبية حول المبادرات الصينية.

وتوصل عدد من الدول إلى رفض أوضح للمنهج الصيني بعد محاولة "الانفتاح العملي" لمشروع "الحزام والطريق" ولكنها وجدت أن من الصعب بشكل خاص أو حتى من المستحيل تعديل/إعادة توجيه بعض المشروعات الصينية، وبشكل عام، التأثير على طبيعتها من خلال المشاركة فيها.

وفي هذا السياق، تمثل المعارضة العامة لبعض البلدان المتقدمة أو الناشئة - مثل الهند، التي حافظت على معارضتها القاطعة لمشروع "الحزام والطريق" عقبة رئيسية أمام تطويره. وانضمت دول أخرى، ولا سيما الولايات المتحدة، وكذلك اليابان وعدد من الدول الأوروبية، إلى الهند في رغبتها ليس فقط في معارضة المشروع الصيني فقط ولكن أيضًا "لمواجهته" من خلال اقتراح مشروع لتطوير البنية التحتية بما يتماشى مع ممارساتها واهتماماتها. كما أصبحت اليابان والهند أقرب إلى حد كبير، ويتمثل هذا التقارب في التنمية المشتركة لمشاريع البنية التحتية، التي زاد عددها منذ نهاية 2010 (تمشيا مع إطلاق ممر النمو في آسيا وأفريقيا في عام 2017).

لذلك يتم تطوير شبكات النقل المختلفة (الطرق، السكك الحديدية، البحر، الجو، إلخ) بشكل متوازٍ. ويتعارض بعضها مع بعض في عدد قليل من المناطق: في آسيا والمحيط الهادئ، حيث لا تكاد الشبكات التي طورتها الشركات الصينية متوافقة مع تلك التي طورتها الشركات الغربية.

تضافر عدد من البلدان، المفتوحة للتجارة الحرة، تدريجيًا للحفاظ على النظام الليبرالي في العالم. وبعد إعلان البيانات اليابانية والأميركية الأولية التي تقترح إنشاء منطقة "حرة ومفتوحة

للمحيط الهادئ الهندي"، فأصبح البديل الناشئ عن مشروع "الحزام والطريق". كما توطدت استراتيجية المحيط الهادئ الهندي بمعدل كبير، نظرًا لوجودها الإقليمي والعسكري والاقتصادي في المنطقة وشراكاتها الأمنية المتزايدة مع العديد من دول المنطقة (أستراليا والهند بشكل خاص).

وينافس نشر هذه الاستراتيجية، ويقلل إلى حد ما، مجال التأثير الذي طورته الصين من خلال مشروع "الحزام والطريق". كما أن له تأثيرًا في تجديد وتوطيد الشراكات الاقتصادية والأمنية بين الحلفاء في المنطقة. وفي هذا السياق ينشأ الاستقطاب المتنامي بين الدول المتحالفة من جهة والدول غير المتحالفة من جهة أخرى، وبين نظام تحالف تروّج له الولايات المتحدة ونظام شراكة تروّج له الصين، بدعم من روسيا.

ومن الناحية الاقتصادية، على الرغم من أن الدول المتحالفة غير قادرة على تعبئة الاستثمار والتمويل بنفس القدر الذي تتمتع به الصين، تجذب عروضها فيما يتعلق بتطوير البنية التحتية والتكنولوجيا (بما في ذلك العسكرية) عددًا كبيرًا من بلدان شرق وجنوب شرق آسيا، واستمرار الشراكة عبر المحيط الهادئ، بسبب نشاط اليابان، وتطورها (إعادة دمج الولايات المتحدة) الذي يساعد على تعزيز التجارة في المنطقة.

حدود وتعديلات مشروع "الحزام والطريق"

في الوقت نفسه، يواصل عدد من الدول الأخرى الاستجابة بشكل إيجابي وبحماس للمشروع الصيني، وخاصة تلك الدول - النامية أو الناشئة - التي لا تزال بحاجة إلى البنية التحتية. كما قامت هذه الدول تدريجيًا بإضفاء الطابع الرسمي على مشاريع التعاون مع الصين (توقيع مذكرة التفاهم، والوثائق الرسمية التي تدعم مشروع "الحزام والطريق"، وإعادة تصنيف العلاقة الثنائية باعتبارها "شراكة استراتيجية عالمية" أو غيرها من الشروط المقدمة، إلخ) وتعتبرها الصين "دول صديقة". وبالنظر إلى عدم تجانس الردود على مشروعها، تنظر الصين الآن إلى العالم وفقًا لفتنيتين كبيرتين - الدول الصديقة والباقي - وتعديل ممارساتها الدبلوماسية وفقًا لذلك (تواجد أكبر للزعماء والمسؤولين الصينيين في الدول "الصديقة"، والقروض الممنوحة بسهولة أكثر، والوصول المتميز إلى بعض البنية التحتية الصينية - الأقمار الصناعية والكابلات البحرية والموانئ والمطارات، وما إلى ذلك).

وتتقدم هذه البلدان، من خلال تطوير مشاريع "الحزام والطريق"، بشكل متزايد نحو الصين في هيكلها التنموي الاقتصادي (وجود المناطق الصناعية، والاستثمارات الحكومية الضخمة في

البنية التحتية، والنمو بشكل رئيسي على استثمارات الدولة والصادرات، إلخ). فعلى الرغم من أن صورة الصين مواتية في بعض البلدان النامية، خاصة وأن الشركات تميل أكثر إلى التوظيف محلياً، فإنها تدهورت في بلدان أخرى - حتى أن البعض ينظر إلى الصين كدولة مستعمرة جديدة، وخصوصاً لأن الشركات تنزع إلى البحث عن المواد الخام والموارد الطبيعية، وعموماً غير مبالية بشأن مساهمتها المحلية. علاوةً على ذلك، لم تعد بعض الدول النامية تقبل أن تقدم الصين نفسها كدولة نامية.

ومن الناحية المنهجية، تواجه الصين صعوبات في تنفيذ مشروعها محلياً: تكافح المبادئ التوجيهية الاستراتيجية العريضة التي تقرها الحكومة المركزية من أجل تنفيذها في المقاطعات من قبل المؤسسات المحلية، وفي الخارج من خلال الدبلوماسية الصينية، بسبب منهجية "التصميم العالي المستوى" التي تستخدمها الحكومة المركزية والدرجة المنخفضة لمبادرة موظفي الخدمة المدنية الصينيين منذ إطلاق حملة صارمة في عام 2013 لمكافحة الفساد والانضباط السياسي - والتي لا تزال سارية.

ولم تُعد الصين تدرس مشاريع جديدة لبناء البنية التحتية على نطاق واسع، بالنظر إلى انخفاض العائد على الاستثمار في المشاريع حتى الآن، وأيضاً التآكل التدريجي لقدراتها التمويلية ونقص الدعم للمؤسسات المتعددة الأطراف. ويركز البعد "الصعب" (البنية التحتية) على المنطقة الأوروبية الآسيوية، وهي القاعدة الجغرافية الأولية لمشروع "الحزام والطريق". وعلى نحو متزايد يبدو مشروع "الحزام والطريق" وكأنه "سياسة حي" منقحة. ومع ذلك، حتى إذا تم تخفيض البعد "الصعب" في المشروع، فإن البعد "اللين" الأقل تكلفة (ولكن من المحتمل أن يكون مجزياً أكثر من الناحية السياسية) يستمر الترويج له من قبل السلطات الصينية إلى حد ما. كما يستمر تعزيز المعايير الصينية في الخارج. وفي عام 2020، ستكون الصين قد تمكنت من تعزيز معاييرها في بلدان محددة. وهذا يخلق تباينات إقليمية جديدة: في جنوب شرق آسيا، قَبِلت بعض البلدان المعايير الصينية بالكامل (لاوس وكمبوديا وغيرها)، في حين أن دولاً أخرى في نفس المنطقة كانت أكثر تردداً وتواصل اتباع المعايير الحالية. وقد يؤثر عدم التجانس على عملية التكامل الإقليمي، عن طريق الحد من إمكانية التشغيل البيئي لأنظمة السكك الحديدية، على سبيل المثال. كما لوحظت نفس التباينات في أوروبا: اعتمدت بعض دول أوروبا الوسطى والشرقية (أعضاء الاتحاد الأوروبي وغير الأعضاء في الاتحاد الأوروبي) بعض المعايير الصينية، ولكن ليس دول أوروبا الغربية، حيث يوجد الآن نظامان متوازيان للمعايير الدولية.

زيادة التنافس بين الشبكات الصينية والأميركية

هناك نوعان من النظام الإقليمي والعالمي يعارضان أيضاً بعضهما البعض. تؤكد الصين رغبتها في تجاوز المنظمة من خلال التحالفات في منطقة آسيا والمحيط الهادئ والعالم بأسره. وبسبب تطبيق مشروع "الحزام والطريق"، تمكنت الصين من تطوير شراكات اقتصادية مهمة مع حلفاء الولايات المتحدة. وتعمل هذه الشراكات الاقتصادية على تدعيم التقارب السياسي، وفي بعض الحالات، التقارب العسكري بين بعض هذه البلدان مع الصين (خاصة جنوب شرق آسيا)، التي أصبحت عالقة بين حليفهم التقليدي للولايات المتحدة وشريكها الصيني الجديد. وبشكل أعم، تمكنت الصين من تعزيز "نوع جديد من العلاقات الدولية" سعى إليه شي جين بينغ. وتم تطوير نظام الشراكة الجديد الذي تروج له الصين في اتجاهات مختلفة في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، بما في ذلك مع الدول التي تُعتبر تقليدياً حليفاً رئيسياً للولايات المتحدة في المنطقة (مثل كوريا الجنوبية)، مما أدى إلى تعكير المياه بين البلدان القريبة من الصين والولايات المتحدة وحصول ارتباك فيما يتعلق بتنظيم المنطقة، وجعل التحالف الأمريكي يبدو أقل وأقل هيكلية.

وفي هذا السياق، يبدو أن العنصر الهيكلية في منطقة آسيا والمحيط الهادئ هو التنافس الصيني - الأمريكي، الذي زاد كثيراً (الحرب التجارية والتوترات المتعلقة بتايوان وشبه الجزيرة الكورية وبحر الصين الجنوبي). كما يتيح مشروع "الحزام والطريق" اغتنام الفرص الاقتصادية وتوطيد العلاقات السياسية بين الصين وبعض الدول على خلاف مع الولايات المتحدة (إيران وغيرها).

وفي ظل هذه الخلفية من التنافس المتزايد، وخاصة بعد التوترات التجارية، عملت كل من الصين والولايات المتحدة للحد من الاعتماد الاقتصادي المتبادل والضعف الاقتصادي المتبادل. كما خفضت الصين استثماراتها في السوق الأميركية، وبالعكس، لدرجة أن بكين وواشنطن أقل اهتماماً بالنتائج الاقتصادية (العقوبات) المحتملة لقراراتهما السياسية والدبلوماسية. ويؤدي هذا التطور إلى اتخاذ كلتا العاصمتين قرارات أكثر صرامة بشأن بعض القضايا الإقليمية (تايوان وبحر الصين الجنوبي، من بين أمور أخرى).

كما يتيح الاعتماد الاقتصادي المتبادل بين الصين والولايات المتحدة التعايش بين نظامين موازيين ومعايير ومؤسسات دولية موازية. ومع ذلك فإن المعارضة بين "الكتلتين" ليست محددة، كما كانت محددة بوضوح أثناء الحرب الباردة، في سياق العولمة الأكثر تطوراً، فالصين،

بالتوازي مع تطور شبكاتها الخاصة، تواصل زيادة تكاملها في الشبكات الموجودة مسبقاً ووضع نفسها في اتصالاتها الرسمية كقوة تصالحية.

ثم إن الصين ليست شريكة وحدها في تعزيز نظام ما بعد التحالف ونظام ما بعد الغرب. ففي أواخر 2010، وجدت دعماً من الجانب الروسي، فلاديمير بوتين، الذي يتقاسم معها نظرة عالمية مشتركة (متجذرة أساساً في العداء القوي المناهض للغرب) وإعادة هيكلة الحكم العالمي. كما وجدت دعماً من الدول النامية التي تشاركت في العداء القوي مع الصين تجاه القوى الاستعمارية السابقة والعالم الغربي بشكل عام.

وتحولت المعارضة بين البلدان التي تدعم، أو تثق في، مشروع "الحزام والطريق" تدريجياً إلى معارضة بين الديمقراطيات والبلدان الاستبدادية. فإن بعض بلدان أوروبا الوسطى والشرقية (المجر وبولندا)، وكذلك بعض دول جنوب أوروبا (اليونان) تدعم مشروع "الحزام والطريق"، وأيضاً التنمية الاقتصادية والأنموذج السياسي الذي تروج له الصين. وتدرجياً، تمكنت الصين من وضع نفسها تجاه هذه البلدان كبديل اقتصادي وسياسي قابل للاستمرار بالنسبة إلى الاتحاد الأوروبي. وقام الاتحاد الأوروبي، العارف بهذه المعارضة على أرضه الخاصة، بترويج خطة تطوير البنية التحتية الخاصة به بشكل متزايد، لكنه يُعارض ديناميات السياسة الداخلية الخاصة ببعض الدول الأعضاء، والتي لا تتردد في تحدي الشروط المحميّة من قبل الاتحاد الأوروبي، أو حتى شرعية القيم والنظام السياسي الذي يدعمه (بما يتماشى مع المعارضة بين الديمقراطيات الليبرالية والأنظمة الاستبدادية التي تمت ملاحظتها منذ 2010).

العقبات الخارجية

بحلول عام 2035، ستبقى الهند معارضة للمشروع الصيني تتبعها بلدان أخرى إما لأسباب سياسية (اليابان والفلبين) أو لأسباب اقتصادية (البلدان التي تعاني من المديونية أو تشعر بالقلق من أن تصبح كذلك). فبعد حالة سري لانكا، وجدت بلدان أخرى (مثل نيبال ولاوس ومنغوليا والجلال الأسود وقرغيزستان وطاجيكستان) نفسها مثقلة بالديون بعد تطوير مشاريع واسعة النطاق تابعة لمشروع "الحزام والطريق" على أراضيها الوطنية.

وبالإضافة إلى مسألة الديون، لا يزال العديد من البلدان التي طورت مشاريع "الحزام والطريق" على أراضيها تواجه صعوبات اقتصادية وتأسف لأن هذه المشاريع لم يكن لها تأثير أكبر على الاقتصاد المحلي (انخفاض معدلات التوظيف المحلية لتطوير مشاريع "الحزام والطريق"، المجمعات الصناعية بشكل رئيسي استثمرت في الشركات الصينية، والمشاريع كبيرة الحجم أو

خارج نطاق مع احتياجات التنمية في البلاد، وما إلى ذلك). وقد أصبحت بعض هذه الدول "مقوتة" تمن قبل الصين لأنها لا تتردد في مقارنتها بقوة استعمارية جديدة.

وفي الوقت نفسه، أدت بعض الاستثمارات الكبيرة التي تمت كجزء من مشروع "الحزام والطريق" إلى خسائر صافية للمستثمرين الصينيين والأجانب المعنيين. ذلك أن تآكل القدرة المالية للبلاد في أعقاب الركود الاقتصادي والتدابير التي تنفذها الحكومة لمنع الاستثمارات الجديدة التي تنطوي على مخاطرة كبيرة، يؤدي إلى إعادة النظر جزئياً في المشروع. كما أن بعض الاستثمارات موجودة في المناطق المعرضة للخطر، مثل تلك الموجودة في ميناء جواردار الباكستاني، بالقوة الكاملة للقضايا الأمنية (العمال الصينيون والمحليون الذين يعملون في الموقع ضحايا الهجمات الإرهابية أو الإجرامية).

وعموماً، في الوقت الذي يتم فيه تشديد الرقابة السياسية - خاصة منذ انعقاد مؤتمر الحزب التاسع عشر في 2017 - تُصعب صلاصة تنفيذ التوجيهات المركزية دولياً قبول الصين كمرجع. ففي الفترة 2017-2019، بدأ فعلياً النظر إلى الطريقة التي يستخدمها الحزب الشيوعي الصيني للترويج لبعض مفاهيمه ومشاريعه باعتبارها إحصائية أو ميكانيكية أو متكررة، وأدت إلى توخي الحذر في عدد متزايد من البلدان. وعلى الصعيد الداخلي، يُسبب تشدد النظام السياسي الصيني جموداً بين عدد من المسؤولين المحليين والجهات الفاعلة الاقتصادية التي لم تكن ترغب في المخاطرة بأن تكون في موقف الفشل تجاه الحزب الشيوعي.

وفي ضوء هذه الإخفاقات، قَبِلت السلطات الصينية تدريجياً المساعدة والدعم من بعض البلدان (الولايات المتحدة واليابان والهند) والمؤسسات (البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية وغيرها) التي أصبحت منخرطة بالكامل في مشروع "الحزام والطريق". وعند مشاركتها في المشروع، تمكنت هذه الجهات الفاعلة من تغيير المشروع الصيني، بحيث أصبح مشروعاً متعدد الأطراف بالمعنى الدقيق للكلمة، يختلف بعدد من الطرق عن الرؤية الأولية للسلطات الصينية. كما تغيرت الممارسات (دعوات لتقديم العطاءات ومستوى الشفافية). وتمكنت هذه البلدان والمؤسسات أيضاً من تغيير طريقة وترتيبات تطوير المشروع من الداخل: فهي أكثر مشاركة وأقل إشرافاً من قبل الحكومة المركزية الصينية، التي تصبح بدورها طرفاً فاعلاً من بين آخرين.

وبوجه أعم، تمكنت الولايات المتحدة واليابان والهند وغيرها من الحلفاء في آسيا والمحيط الهادئ - بما في ذلك فرنسا - بعد فترة من "التجربة والخطأ"، من تنسيق جهودها لتعزيز سياسة مشتركة لتطوير البنية التحتية المشتركة في المنطقة وخارجها. كما تمكنت هذه البلدان المتشابهة في التفكير، والتي لها رؤية مشتركة للتجارة الحرة، والدور المحدود للدولة في

الاقتصاد، من الحفاظ على النظام الليبرالي الدولي الموروث من بريتون وودز. وتم ضمان ذلك عن طريق تعديل وتجديد هذا النظام الليبرالي الدولي، مما يجعل من الممكن زيادة فعاليته في مواجهة التحديات الجديدة (المناخ، الهجمات الإلكترونية، الإرهاب، إلخ). وفوق كل ذلك، فقد تمكنوا من الانتقال من اتباع منهج دفاعي إلى منهج أكثر نشاطاً، وإطلاق مبادرات جديدة مثلما فعلت الصين سابقاً.

العقبات المحلية

على الجبهة الداخلية، يواجه شي جين بينغ العديد من الصعوبات الاقتصادية. فقد حدث الانكماش في النمو بقوة أكبر وبسرعة أكبر من المتوقع، مع عواقب مباشرة على القوة الشرائية وبشكل عام على نمط حياة نسبة كبيرة من الأسر الصينية.

وفي هذا السياق، يتزايد انتقاد "إهدار" الأموال التي سيمثلها مشروع "الحزام والطريق" بين الشعب الصيني، مع اعتبار البعض أن السلطات قد يكون لديها أشياء أفضل للقيام بها من الاستثمار على نطاق واسع في الخارج، مع أخذ القضايا المحلية بعين الاعتبار (إلى جانب انخفاض القوة الشرائية، لا يزال نظام التأمين الصحي ومعاش التقاعد غير مكتمل وغير كافٍ للعديد من الأسر الصينية).

وعلى الرغم من أن هذا التباطؤ لم يتم التشكيك فيه على المستوى الرسمي، فإن مشروع "الحزام والطريق" (المُصمم منذ إنطلاقه كوسيلة لإيجاد فرص نمو جديدة في الخارج)، والموارد الدبلوماسية وخاصة الموارد المالية المتاحة لتطويره أصبحت الآن أقل أهمية مما كانت عليه في سنوات الإطلاق. كما أصبحت حملة الاتصالات الواسعة، التي نشرتها بكين منذ عام 2013 للترويج للمشروع في الخارج، أكثر تواضعاً. لذلك، نادرًا ما نسمع في العديد من البلدان، عن مشروع "الحزام والطريق"، مع أن المصطلح أصبح قديمًا في بعضها، مثل "سياسة الخروج" التي أُطلقت عام 1999.

كم أن الدبلوماسية الصينية لم تعد تمتلك الموارد اللازمة لتنظيم مندييات "الحزام والطريق" على نفس النطاق الذي تم تنظيمه في 2013-2018. وفشلت قمة "الحزام والطريق"، التي جمعت أكثر من 20 رئيس دولة في أيار/مايو 2017، في أن تصبح قمة مرجعية متعددة الأطراف قادرة على التنافس مع مجموعة العشرين أو غيرها من المنتديات متعددة الأطراف المنشأة. ولم تعد الميزانية المخصصة لمؤسستها تضمن استمراريتها.

وبشكل عام، يظهر المسؤولون والباحثون الصينيون "إرهاقاً" تجاه هذا المشروع الذي تم التوصل إليه من قبل الحكومة المركزية لأكثر من عقد من الزمان، وأنهم قد أمروا بالتنفيذ بسرعة، من دون أن يدركوا حقاً ما الذي يدور حوله. وبعد مرور أكثر من 15 عاماً على إطلاقه، لم يتم تعريفه من قبل السلطات الصينية بشكل ملموس، ويبدو أن هذه التسمية تُستخدم لجميع أنواع المشاريع، دون اتساق واضح. كما أن بُعد "اللاحق بالركب" مشروع "الحزام والطريق"، يزيد من حدة بعض الشركاء الأجانب الذين كانوا يتوقعون توضيحاً لا يأتي من الجانب الصيني.

وبالإضافة إلى "إرهاق" موظفي الخدمة المدنية، إن "الخوف" يشكل أيضاً عقبة أمام تطبيق وتنفيذ مشروع "الحزام والطريق". واستمرت حملة مكافحة الفساد التي أطلقها شي جين بينغ. وأصبحت حملة للحفاظ على الانضباط السياسي والأيدولوجي، بقيادة لجان الانضباط على الصعيدين المركزي والمحلي حيث يخشى موظفو الخدمة المدنية من عمليات التفتيش والتحقيق. وكما هو الحال في 2013-2019، تواصل بكين مطالبة شركائها الأجانب "باقتراحات السياسة" وخاصةً مقترحات المشاريع الملموسة كجزء من مشروع "الحزام والطريق"، بينما يفضل المسؤولون الصينيون تجنب المخاطرة المحتملة في تحديد المشروعات التي يمكن رفضها من قبل الحكومة المركزية. كما تستمر هذه الأخيرة في فرض رقابة صارمة على المسؤولين المحليين، الذين يخضعون دائماً للإشراف والمراقبة من قبل لجان الانضباط المحلية التي أنشئت في عام 2018. بالإضافة إلى حملة مكافحة الفساد الصارمة التي أطلقها شي جين بينغ في عام 2013، والتي يمكن أن تؤدي بسرعة إلى اتهام المسؤولين المركزيين والمحليين والتحقيق معهم ومعاقبتهم، وتباطؤ التنفيذ الملموس لمشروع "الحزام والطريق" من قبل المسؤولين الصينيين منذ إطلاقه.

وفي عام 2035، سيكون تمديد ولاية شي جين بينغ قد أدى إلى إحباط جزء من النخبة الحزبية والسكان عموماً. وعلى هذه الخلفية، تركز الحكومة المركزية جهودها على الحفاظ على ما تسميه "الاستقرار السياسي والاجتماعي" و "إدارة المجتمع" (من خلال تحليل البيانات الضخمة وغيرها من تكنولوجيات المعلومات والاتصالات الجديدة بشكل خاص) وتصرف القليل من الوقت والطاقة لتكرسه من أجل تطوير المشاريع الدولية الكبرى مثل مشروع "الحزام والطريق".

إن إضفاء طابع شخصي على مشروع الحزام والطريق" يجعل التطورات المتعلقة بشي جين بينغ (فقدان الصورة في الداخل والخارج، والشيخوخة، وقيادة البلاد بشكل أقل وأقل ديناميكيًا، وما إلى ذلك) شروطًا لسياسة "الحزام والطريق". ويساعد هذا الموقف السياسي على تدهور صورة الصين في الخارج بشكل أكبر. فمن الصعب تخيل فكرة "الحلم الصيني" بالنسبة للناس في البلدان المتقدمة، بالنظر إلى الطبيعة الاستبدادية والقمعية للنظام السياسي الصيني، وتدهور الاقتصاد الصيني، وصعوبة - أو حتى استحالة - أن الحصول على صفة مقيم دائم أو مواطن صيني لأشخاص ليسوا من أصل صيني. فقد فشلت أولى موجات الهجرة الكبيرة من جنوب الصحراء الكبرى إلى جنوب الصين في تنظيم أوضاع هؤلاء المهاجرين في الصين واضطروا إلى مغادرة البلاد. لم تصبح الصين أرضًا للهجرة أثناء نهوضها الاقتصادي، على عكس الولايات المتحدة أو أوروبا.

الخلاصة: أي سيناريو هو المُرجح؟

إن التنبؤ بممارسة صعبة ومحفوفة بالمخاطر دائمًا، وبالنظر إلى مجموعة متنوعة من المتغيرات المحلية والخارجية، من الصعب تحديد السيناريو الأكثر احتمالاً من بين الثلاثة المذكورة أعلاه. ومع ذلك، فإن تفاصيل هذه السيناريوهات الثلاثة تجعل من الممكن تصور مختلف النتائج المحتملة للمشروع الصيني على المدى المتوسط والطويل، وتأثير ذلك على تنظيم العولمة وعملها. فعلى الرغم من صعوبات العملية وجميع التحفظات اللازمة، يبدو السيناريو 2 الأكثر احتمالاً لفريق البحث لدينا، استناداً إلى العديد من الملاحظات الحديثة، بعد ست سنوات من إطلاق المشروع الصيني:

- تبيّن أنه يوجد للمشروع الصيني نقاط قوة ونقاط ضعف:

- من بين نقاط القوة (قائمة غير شاملة): رؤية استراتيجية طويلة الأجل، تصميم الحكومة المركزية على الترويج لها وتنفيذها، وتعبئة مجموعة متنوعة من الجهات الفاعلة الوطنية والدولية.
- من بين نقاط الضعف (غير الشاملة): تشتت المشاريع ومجالات التطبيق (قاسية وناعمة)، وتقييم غير كاف لمخاطر المقاطعة، مما قد يؤدي إلى إخفاقات مدمرة في مصادر التمويل الصينية، والتي يمكن أن تنتهي وتضر بتجربة "الحزام والطريق"، وتعرض المصالح الاقتصادية الصينية للفشل في الخارج (مشاكل أمنية لبعض الاستثمارات الصينية والمواطنين في المناطق المعرضة للخطر).

- يولّد المشروع الصيني ردود فعل دولية متحمّسة ومشكّكة:

- من بين المتحمسين: البلدان النامية والبلدان التي وقعت مذكرات تفاهم.
- من بين المشكّكين: الهند، والولايات المتحدة، وبعض دول أوروبا الغربية، والبلدان التي تمر بحالة من الديون المتراكمة بعد مشاريع "الحزام والطريق".

- يبدو المشروع الصيني متيناً، على الرغم من أنه يُظهر أولى علامات التباطؤ:

- متين نظراً لحجم التمويل، والمدى الزمني طويل الأجل لمشاريع البنية التحتية الصينية الرئيسية، وجدول الأعمال السياسي الصيني، ونظام التخطيط طويل الأجل، إلخ.
- أول علامات التباطؤ: التعب الذي أصاب بعض المسؤولين الصينيين والمسؤولين، والانتقادات الناشئة بين الشعب الصيني بشأن "هدر" الأموال العامة في الخارج، وتباطؤ الاستثمار في بلدان "الحزام والطريق"، والحالات الأولى من عبء الديون التي تثير الاستياء والتردد في الدول الأخرى، إلخ.

- بدأ يتضح لنا ظهور رغبة في توفير و/أو تشجيع تمويل مشاريع البنية التحتية

البديلة:

- تشعر كل من اليابان والهند والولايات المتحدة وأستراليا بالقلق إزاء الآثار المترتبة على مشروع "الحزام والطريق" وتلتزم بتنسيق سياسات تمويل البنية التحتية الخاصة بها في منطقة المحيط الهادئ الهندي.
- عبّر عدد من البلدان أو مجموعة من البلدان، مثل الاتحاد الأوروبي وفرنسا، عن اهتمامهم بدعم مجموعة متنوعة من مبادرات الاتصال في المنطقة لمنع هيمنة مشروع "الحزام والطريق".

علاوة على ذلك، يجب مراعاة أنّ تقدّم مشروع "الحزام والطريق" لن يكون مشابهاً في جميع أبعاده: قد تكون هناك جيوب من المقاومة القوية لبعض المشاريع والقضايا، وتقدم أسهل مع الآخرين. ما يعكس أن السيناريو 2 لديه أرجحية التقدم الجزئي بالمشروع الصيني، الذي لن يحالفه نجاح كامل ولن يمتدّ بفشل ذريع في جميع المجالات، ولكنّه سيؤدّي إلى استقطاب معيّن بين الصين والدول التي تدعم مشروع "الحزام والطريق"، على المقلب الآخر، تحالف من البلدان المشكّكة التي تقدم مشاريع تمويل البنية التحتية الأخرى وتشجع الحفاظ على المعايير الليبرالية على الصعيد الدولي.

الطريق الأمثل صياغة استراتيجية أميركية حول تحديّ البنية التحتية العالمية¹

تقرير "فريق العمل حول البنية التحتية العالمية" كجزء
من "مشروع إعادة الاتصال بآسيا"، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، نيسان 2019²

الملخص التنفيذي

يُتَوَقَّعُ بناء بنية تحتية أكثر صلابةً مما هي عليه حالياً خلال السنوات الخمس عشرة المقبلة في جميع أنحاء العالم. البناء العالمي هذا جارٍ بالفعل، والتغييرات التي يؤول إليها لن تؤدي إلا إلى تسارعه. فمُنذ وقت طويل اعترُف بمشاريع البنية التحتية (لا سيّما مشاريع النقل والطاقة وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وقطاع المياه) بوصفها العمود الفقري للاقتصادات الحديثة. وفي سياقٍ متقدّم، ستكون البنية التحتية الرقمية الجديدة الناشئة (بما في ذلك الجيل الخامس من الشبكات اللاسلكية 5G)، والاستشعار عن بعد، وغيرها من التكنولوجيات المتقدمة)، ذات أهميةٍ بالغةٍ في المستقبل. ومع تحوّل بنيتنا التحتية، ستتحوّل الاقتصادات التي تغذيها، والمناطق التي تربطها، والمشاعات العالمية التي تدعمها. هذه الاتجاهات باتت قويةً للغاية، وربما من المفيد للولايات المتحدة إيقافها، فيما عواقب تجاهلها وخيمة جداً.

لقد أصبحت البنية التحتية مسألةً استراتيجية أكثر من أي وقت مضى، وبات الضوء مسلطاً اليوم على قضاياها. ومردّ ذلك إلى الاحتياجات العالمية الملحة والرؤى المتنافسة لإنجاز هذه المشاريع. ويمكن القول أنّ مبادرة الحزام والطريق الصينية (BRI) هي المبادرة الاستراتيجية

* تعريب: فاطمة غريب

¹ Center for Strategic & International Studies, "The Higher Road, Forging a U.S. Strategy for the Global Infrastructure Challenge", April, 2019

https://csisprod.s3.amazonaws.com/s3fspublic/publication/190423_Hadley/20et/20al_HigherRoads_report_WEB.pdf

² محررا التقرير: جوناثان هيلمان، إيرول يايوك، مديرا الفريق: ماثيو غودمان، دانيال روند. الإشراف العام: شارلين بارشيفسكي، ستيفن هادلي

الأكثر أهميةً وطموحًا في القرن الحادي والعشرين حتى الآن. الرهانات عالمية وتأثيرها جوهري على مصالح الولايات المتحدة، وذلك ضمن عدد من الأبعاد المختلفة:

- **التجارة:** بحلول العام 2040 تحتاج البنية التحتية في العالم إلى ما يقدر بـ 94 تريليون دولار، مما يوفر فرصًا للمقاولين الأميركيين، ومنتجي الطاقة ومورديها، ومطوري التكنولوجيا، ومقدمي الخدمات، والمستثمرين. وهي فرص يمكن ترجمتها في الولايات المتحدة إلى نمو اقتصادي، وفرص عمل، وعوائد استثمار.
- **التنمية:** يمكن أن تكون البنية التحتية أداة قوية لتعزيز التنمية، بحيث يمكن أن تخلق أسواقًا جديدة للسلع والخدمات الأميركية وتقلل من التهديدات الأمنية. والولايات المتحدة منذ أمد بعيد ملتزمة بالتنمية لأسباب إنسانية، وبدافع من المصلحة الذاتية المستتيرة. والعالم الأكثر تقدمًا هو العالم الذي يكون فيه المواطنون الأميركيون أكثر ازدهارًا وأمنًا.
- **القواعد والمعايير:** إنّ الدول الرائدة في تشييد البنية التحتية اليوم ستحدّد غداً المعايير والقواعد التقنية التي تحكم استخدام البنية التحتية، لا سيّما البنية التحتية الرقمية. وقد تكون النتيجة معايير وقواعد تؤثر سلبيًا على القدرة التنافسية التجارية للولايات المتحدة، ونموها الاقتصادي، وقيمها، وأمنها القومي.
- **الجيش والمخابرات:** إنّ الحفاظ على سلامة الموانئ وخطوط الأنابيب وكابلات الألياف البصرية وغيرها من البنى التحتية الحيوية أمر مهمّ بالنسبة لأمن الولايات المتحدة وقدرة الجيش الأميركي على إبراز قوته. وهذا بدوره يمكن أن يؤثر على قدرة أميركا على دعم أصدقائها وحلفائها، وتوفير نوع من الوجود والقيادة العالميين اللذين يعززان رضاءها وأمنها.
- **التحالفات:** مع تزايد الدعوات إلى توسيع نطاق البنية التحتية العالية الجودة، يزداد تقارب مصالح حلفاء الولايات المتحدة وشركائها الرئيسيين. فبال تعاون مع الأصدقاء والحلفاء يمكن الاستفادة من جهود الولايات المتحدة لصالح بنية تحتية سليمة، ما يزوّد العلاقات الأميركية بقنوات اتصال إضافية، وهي الطريقة التي ننال بها صداقات جديدة، ونعزز أو نوسّع نطاق روابطنا القديمة.
- **القيادة:** إنّ قيام الولايات المتحدة بدور استباقيّ سيعزز أو يقوض مكانتها على المستوى العالمي وفي المؤسسات المتعددة الأطراف. ولكن الأهم من ذلك، من دون قيادة

الولايات المتحدة المرگزة، من غير المرجح أن تكون البنية التحتية المشيئة من النوع الذي يحتاجه العالم والتي ستفيد المصالح الأميركية.

وبالنظر إلى هذه الرهانات، من المشجّع أن نرى صناع السياسة في الولايات المتحدة يولون البنية التحتية العالمية أولويةً عليا، سيّما أن إدارة ترامب ركّزت على البنية التحتية من خلال استراتيجيتها الحرة والمفتوحة في منطقة المحيطين الهادئ - الهندي، بما في ذلك الإعلانات المتواضعة المتعلقة بالتمويل والتنسيق الحكومي، وتوقيع مذكرات تفاهم مع حلفاء الولايات المتحدة. بالإضافة إلى ذلك، فقد دعمت إدارة ترامب إقرار قانون الاستخدام الأفضل للاستثمارات المؤدية إلى التنمية (BUILD)، والذي سيدمج مؤسسة الاستثمار الخاص في الخارج (OPIC) والعديد من أنشطة تمويل التنمية في وكالةٍ جديدةٍ هي "المؤسسة الأميركية لتمويل التنمية الدولية" (USDFC)، بموارد مضاعفة وسلطات موسّعة.

الجهود الأميركية الأخيرة هذه ضرورية، لكنّها ليست كافية، والصين تملأ هذا الفراغ. فمبادرة الحزام والطرق الصينية، تُعدُّ بأكثر من تريليون دولار من الاستثمارات، وقد اجتذبت أكثر من 80 دولة منذ الإعلان عنها عام 2013. وقد كانت الصين على استعدادٍ لنقل دفتر الشيكات الخاص بها إلى المناطق التي غالباً ما كانت الولايات المتحدة غير راغبة في الاستثمار فيها. بالإضافة إلى ما تُحدّثه الصين من براعةٍ في البناء والهندسة، والسرعة القياسية التي يسلم فيها العمال مشاريعهم بأنفسهم.

هذا النهج - الذي غالباً ما يضع السرعة قبل الجودة والمصالح الصينية قبل المكاسب المحلية - قد بدأت تتجسد مخاطره في الفساد، والديون التي لا يمكن تحمّلها، وغيرها من التكاليف التي تقع على عاتق البلد المضيف. ولعلّ ردة الفعل السلبية على مبادرة الحزام والطريق الصينية في جزر المالديف وماليزيا وأماكن أخرى، تؤكّد الحاجة الدائمة إلى بدائل بُنيةٍ تحتيّةٍ عالية الجودة، الأمر الذي يعزز التنمية والسيطرة المحليتين بدلاً من أن يضعفهما، بالإضافة إلى الفرصة التي توفّرها للولايات المتحدة وشركائها وحلفائها.

واغتناماً لهذه الفرصة، تمّ إنشاء فريق العمل المعني بالبنية التحتية العالمية التابع لمركز الدراسات الاستراتيجية والدولية (CSIS) من أجل تحقيق توافق بين الطرفين، مدعوماً بتوصياتٍ سياسيةٍ قابلةٍ للتنفيذ حول الكيفية التي يتوجّب على الولايات المتحدة التعامل بها مع عملية بناء الهياكل الأساسية في العالم. بطبيعة الحال، فإنّ للولايات المتحدة كذلك احتياجات كبيرة على صعيد البنية التحتية في الداخل، وهذا ما تؤكده الدراسات الأخيرة، وجلسات الاستماع والمرافعة في الكونغرس. ومما لا شكّ فيه، أنّ الاستثمار في البنية التحتية

المحلية يعدُّ أمرًا بالغ الأهمية لضمان القدرة التنافسية الاقتصادية للولايات المتحدة، والحفاظ في نهاية المطاف على قوة الولايات المتحدة. وكنموذج يحتذى به، ستعزز الولايات المتحدة جهودها في سبيل بنية تحتية عالمية عالية الجودة. ومع أخذ الجمهور العالمي بعين الاعتبار، يركّز هذا التقرير على أهمية ازدهار البنية التحتية خارج حدود الولايات المتحدة، لا سيّما في العالم النامي.

لا تقعوا في المغالطات، فالولايات المتحدة تتخلف عن الصدارة في هذا المجال، كما أنّ التحسينات التي تقوم بها تدريجيًا لن تساعد في التقدّم. فعليها اتخاذ سلسلة من الخطوات الجريئة لتصبح قادرة على المنافسة والاضطلاع بدور قيادي في مجالات البنية التحتية والمناطق الجغرافية التي تشكّل أهميّة بالنسبة لها. وسيكون تمكين وتنشيط الأعمال التجارية الخاصة ورأس المال الخاص حساسًا، بيد أنّه على الحكومة لعب دور تحفيزي في ذلك. ولا شكّ أنّ القيام بما هو مطلوب سيشكّل تحدّيًا جبارًا، ولكن من وجهة نظرنا، من الممكن مواجهة هذا التحدي إذا ما اعتمدت التوصيات الواردة في هذا التقرير، وأخذت على محمل الجد.

نقاط قوة فريدة تتمتع بها الولايات المتحدة، كالشركات المبتكرة، والخبرة التقنية، وسيادة القانون، ومصادر الطاقة الوفيرة والميسورة التكلفة، وتجمعات عميقة لرؤوس الأموال الخاصة، وشبكة من الشركاء والحلفاء، وأدوار قيادية في المؤسسات متعددة الأطراف ذات الصلة. كما وتظهر كتلة من البلدان التي يمكن أن توفر المزيد من البدائل لتلبية احتياجات البنية التحتية، مع وضع مبادئ دولية سليمة للشفافية والجودة والقدرة على تحمّل التكاليف والاستدامة والمرونة والمسؤولية الاجتماعية. والقيادة الأميركية مطالبة بمواءمة هذه الأساليب والحوول دون تجزئتها، والتأكيد على أنها أكثر من مجموع أجزائها. كما وعلى الولايات المتحدة والدول والمؤسسات ذات التوجّه المماثل أن تعمل معًا لإقناع الصين باعتماد هذه المبادئ الدولية نفسها، بحيث تكون البنية التحتية - التي ستمولها وتبنيها لا محالة - ذات جودة، وتتصف بالانفتاح وإمكانية الوصول للمشاعات العالمية.

كذلك ويتوقف النجاح على الالتزام بالقيود التي تفرضها الولايات المتحدة الأميركية. وفيما خصّ فرض القيود المالية والسياسية، فإنّ الموارد العامة المتاحة للولايات المتحدة أقل من بعض موارد شركائها ومنافسيها، ما يجعل تحديد الأولويات أكثر أهمية. ولاتخاذ إجراءات استراتيجية، على صانعي السياسات في الولايات المتحدة اعتماد إطارٍ من ثلاثة أجزاء لتحديد أولويات أميركا وحشد قواتها بشكل فعّال:

- أولاً، تحديد قائمة بمساعي البنية التحتية العالمية وإجراء تقييم داخلي لتبيان المشاريع والجغرافيا الحيوية للمصالح الاقتصادية والأمنية للولايات المتحدة. وهناك أنواع معينة من البنى التحتية (كالبنية التحتية الرقمية) ومناطق جغرافية محدّدة (كالأميركيتين وأوروبا) التي لا يمكننا أن نسمح للصين بالسيطرة عليها، فناهيك عن الاحتكار، إنّ أمننا القومي ومصالحنا الاقتصادية يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار.
- ثانياً، استخدام هذا التقييم لتوزيع وتحفيز موارد القطاعين العام والخاص في الولايات المتحدة في أنواع البنية التحتية والمناطق الجغرافية الرئيسية، وذلك بتنسيق وثيق مع شركاء الولايات المتحدة وحلفائها. كما ينبغي استخدام الأموال العامة كمضاعف للقوة، وتحشيد الاستثمارات الخاصة بدلاً من إبعادها. ودون وجود بدائل لتلبية الاحتياجات الملحة من البنى التحتية، تواجه البلدان الخيار الصعب، والمستحيل سياسياً، فإمّا مشروع بجودة منخفضة أو لا شيء على الإطلاق. ومن مصلحة الولايات المتحدة العمل مع البلدان ذات التوجه المماثل لتوفير هذا البديل لما ستحقّقه من فوائد تجارية فورية، وفوائد اقتصادية وأمنية طويلة الأجل، والتي ستأتى من اقتصاد عالمي يتميّز بجودة عالية في إنتاج البنية التحتية (أي سوق أفضل للسلع والخدمات الأميركية، وعالم أكثر استقراراً وتطوراً وسلماً لا يهدد أمن الولايات المتحدة أو ازدهارها).
- وأخيراً، مراقبة وتشجيع تشييد بنية تحتية لا تشكّل أيّ خطر على المصالح الاقتصادية أو الأمنية الأميركية. وفي هذه المجالات الأقل أهمية، ينبغي الترحيب بالبنى التحتية الصينية في حال استوفت المعايير العالية من الشفافية، والمسؤولية المالية، والاستدامة، والمرونة، والمسؤولية الاجتماعية. وبرغم أنّ الوقت ما زال مبكراً، أبدت الصين بعض الاهتمام بتلبية هذه المعايير من خلال بنك الاستثمار في البنية التحتية الآسيوية (AIIB). كذلك يتوجب على بنك التنمية الصيني وبنك التصدير والاستيراد الصيني والمقرضين الرئيسيين الآخرين في البنية التحتية في الصين استنساخ الأساليب الفعالة المعتمدة من قبل مؤسسات التمويل والتنمية الدولية.

في هذا الإطار، يوصى باعتماد العناصر السبعة التالية ضمن استراتيجية أميركا للبنية التحتية العالمية، والتي تشمل على خطوات تنفيذية محددة، تمّ تفصيلها في هذا التقرير.

1. صياغة رؤية عالمية

إنّ الوكالات الحكومية الأميركية تسعى بالفعل إلى بذل جهود قيّمة في جميع أنحاء العالم، ومن ضمنها الاستراتيجية الحرة والمفتوحة في منطقة المحيطين الهادئ – الهندي “Free and Open Indo-Pacific”، والبرامج الرائدة كـ “Power Africa”، والمبادرات الأخيرة كـ “America’s Grow” (America Crece) في أميركا اللاتينية، وغيرها. وستكون هذه الجهود أكثر إقناعاً في حال تمّ جمعها في إطار مجموعة شاملة من المبادئ لا سيّما الانفتاح والشفافية والاستدامة والمسؤولية الاجتماعية والمنافع المحلية والمرونة، على وجه الخصوص.

2. العمل مع الحلفاء والشركاء

ينبغي على الولايات المتحدة أن تضاعف من القوة، لا سيّما في المناطق التي يكون فيها شركاؤها وحلفاؤها بحالٍ من الاندماج العميق. وثمة فرص كثيرة للتعاون الثنائي والإقليمي والدولي، خاصة من خلال البنك الدولي، والمصارف الإنمائية المتعددة الأطراف، ومجموعة الدول الصناعية السبع (G7)، ومجموعة العشرين (G20)، ومنتدى التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ (APEC)، وغيرها.

3. تنشيط المجال الرقمي وقيادته

التداخل بين نقاط القوة والمصالح في الولايات المتحدة قوي ليس فقط بالنسبة للبنية التحتية التقليدية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات مثل كابلات الألياف البصرية، لكن أيضاً لشبكات الجيل الخامس (5G)، وإنترنت الأشياء، وتطبيق أجهزة الاستشعار الجديدة، ونظم إدارة البيانات كتلك الموجودة في “المدن الذكية”. إنّ كفاءة إنشاء هذه البنية التحتية الرقمية أمر بالغ الأهمية لعالم سالم وآمن، ولولاياتٍ متحدةٍ سالمةٍ وآمنةٍ كذلك، فلا يمكن للأخيرة أن تسمح لبلدان أخرى باحتكار البنية التحتية الرقمية في العالم أو إملاء القواعد والمعايير التي تحكمها من جانب واحد.

4. دفع العالم نحو مستقبل مستدام

إنّ البنية التحتية للطاقة عالية الجودة تعزز أمن الطاقة في الولايات المتحدة والبلد المضيف، تدعم النمو الاقتصادي الوطني والإقليمي، تدعم المعايير الاجتماعية القوية، وتساهم في تحقيق الأهداف البيئية من خلال الحد من التلوث بالجسيمات وانبعاثات الغازات الدفيئة. ويمكن النهوض بهذه الأهداف من خلال الدعم الحكومي لتطوير البنية التحتية لتمكين الغاز الطبيعي

المحترق والغاز الطبيعي المسال (LNG) وغيرها من التقنيات (بما في ذلك الرياح والطاقة الشمسية) التي تساعد على توفير الطاقة النظيفة.

5. تحفيز القطاع الخاص

أصحاب الأصول في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) يمتلكون ما مجموعه أكثر من 55 تريليون دولار من الأصول الخاضعة للإدارة، 1٪ منها فقط مخصص للبنية التحتية. وبالاستفادة من قطاعها الخاص، يمكن للولايات المتحدة من خلال بنك التصدير والاستيراد الأمريكي (EXIM) وقيادته في المؤسسات الإنمائية والمالية الدولية، أن تساعد في نقل المزيد من هذه الأموال إلى مساعي البنية التحتية العالمية.

6. بناء قدرة الشركاء

ينبغي على الولايات المتحدة أن توسع جهودها لإبعاد المسؤولين في البلدان النامية عن اختيار العطاء الأدنى تلقائيًا، مع دعم استخدام مفاهيم تحليل تكلفة دورة الحياة، ومعايير التقييم الموضوعي في اتخاذ قرارات الشراء من أجل تعزيز التنمية الاقتصادية السليمة والطويلة الأجل، والمنافسة العادلة بين مقدمي العروض. بالطبع، تتوقف هذه الجهود أيضًا على حشد المزيد من التمويل.

7. تعزيز الخبرة والتنسيق في الحكومة الأمريكية

يتعين على حكومة الولايات المتحدة توظيف المزيد من الخبرات في مجالات البيئة التحتية الاستراتيجية، لا سيما البنية التحتية الرقمية وتمويل مشاريع القطاع الخاص، وتحسين التنسيق على المستوى الحكومي، وذلك تحت إشراف مساعد للرئيس ونائب مدير المجلس الاقتصادي الوطني للبنية التحتية العالمية.

الإطار الأول:

النشر الاستراتيجي للمؤسسة الأميركية لتمويل التنمية (USDFC)

يحتوي هذا التقرير على قائمة متينة إلى حد ما من التوصيات، وفيما يلي ثلاثة منها ستساعد الاستفادة القصوى من USDFC الجديد، والذي أنشئ بموجب قانون BUILD، والذي من المتوقع تشغيله في الأول من أكتوبر/ 2019.

1- إنشاء صندوق عالمي لربط البنى التحتية يركز على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

(ولا سيما الجيل الخامس والشبكات الرقمية الأخرى)، والنقل (ولا سيما الموانئ والمطارات)، والطاقة. وسيقدم USDFC هذه المساعي، إلى جانب المصارف الإنمائية المتعددة الأطراف، وغيرها من مؤسسات تمويل التنمية الثنائية ذات التوجه المتماثل، والتي ستعتمد تدابير (على النحو المقترح في هذا التقرير) تحفز المصارف التجارية والمعاشات التقاعدية وصناديق الأسهم على الانضمام، وتأمين تمويل إضافي، والمساعدة في تطوير المشروع.

2- إنشاء "ميثاق اتصال" يضم البلدان التي تتلقى هذه الأموال في نظام دولي قائم على

مجموعة من القواعد والمعايير، وتطبيق حكم رشيد من شأنه أن يضمن إشادة بنية تحتية جيدة. وسيقدم USDFC والوكالة الأميركية للتنمية الدولية (USAID)، وغيرها من الوكالات الأميركية الرئيسية، خدمة تقنية لمساعدة هذه البلدان على تلبية تلك المتطلبات. ويشمل ذلك مثلًا متطلبات الشفافية والقدرة على مواجهة الفساد واستخدام تقييم دورة الحياة في قرارات الشراء.

3- حشد المستثمرين من القطاع الخاص، من خلال مساهمة المؤسسة الأميركية لتمويل

التنمية (USDFC) بمبلغ 200 مليون دولار في صندوق تبادل العملات (TCX)، مما يساعد على تخفيف مخاطر الصرف وتطوير أسواق رأس المال المحلية. ومن خلال تقديم الأدوات المالية، لا سيما المقايضات والعقود الآجلة. يسمح هذا الصندوق للمستثمرين بتزويد المقترضين بالتمويل بعملتهم الخاصة. كما ستؤدي مضاعفة حجم هذا الصندوق إلى التقليل من مخاطر الصرف الطويلة الأجل بالنسبة لرعاة القطاع الخاص في الشراكات بين القطاعين العام والخاص، وصفقات تمويل المشاريع المماثلة. ويمكن استخدام مساهمة الولايات المتحدة بهذا الحجم لجذب مساهمات إضافية من حلفائها وشركائها ومعظم بنوك التنمية المتعددة الأطراف.

فرصة لإعادة تشكيل العالم

طرفةً هي الأكبر في التاريخ تجري في البنى التحتية. وعلى مدى السنوات الخمس عشرة المقبلة، من المتوقع أن يزيد بناء الهياكل الأساسية عمًا هو عليه حاليًا في جميع أنحاء العالم. وبحلول العام 2040، ثمة حاجة لـ 94 ترليون دولار إضافي من الاستثمارات العالمية في البنية التحتية من أجل مواكبة التغيرات الديموغرافية والبيئية والاقتصادية الهائلة. ومع اكتمالها، ستستقطب هذه المشاريع مزيدًا من الأفراد والبيانات والأفكار والطاقة أسرع من أي وقت مضى. فمثلًا، بحلول العام 2050، 15.5 مليون ميل من الطرق المعبّدة الجديدة ستكون كافية لتجوب العالم أكثر من 600 مرة. فآثار هذا البناء العالمي على رفاه بلدان العالم - بما في ذلك الولايات المتحدة- ستكون بالغة، اقتصاديًا وأمنيًا وبيئيًا. ولعلّ ما تحتاجه الولايات المتحدة في هذا السياق هو استراتيجية للمساهمة الفعالة في هذه المساعي كي تنهض بمصالحها في عالم يُصار إلى "إعادة تشكيله" بكل ما للكلمة من معنى. وعليه، فإنّ تلبية العالم لاحتياجاته من البنى التحتية تنطوي على تبعاتٍ يتسع نطاقها من تنمية الاقتصادات المحليّة إلى تشكيل الشبكات العالمية.

إنّ البنية التحتية - التي كما توصف بحق "بالعمود الفقري للاقتصادات"- هي أساس التّقدم. فوفقًا للبنك الدولي، إنّ إنفاق 1٪ إضافية من الناتج المحلي الإجمالي العالمي على البنية التحتية من شأنه زيادة هذا الناتج بنسبة 2٪، و7٪ تقريبًا للناتج المحلي الإجمالي للبلدان النامية. كما يمكن للبنية التحتية أن تساعد البلدان في دفع التدفقات العالمية للتجارة والأموال والأشخاص والبيانات، والاستفادة منها. والدول الأكثر صلةً بهذه التدفقات تنمو بنسبة 40٪ أكثر من البلدان ذات الصلات الضعيفة. لهذه الأسباب مجتمعة، تعدّ البنية التحتية أداةً مهمةً لتحقيق أهداف الأمم المتحدة للتنمية المستدامة (SDGs)، وغيرها من الأهداف الإنمائية.

وبالنظر إلى احتياجات العالم المتزايدة من الطاقة، من المتوقع أن ينمو الطلب على الطاقة بنسبة 25٪ بحلول عام 2040، وفقًا لوكالة الطاقة الدولية (IEA)، وسيطلب أكثر من تريليوني دولار سنويًا مستثمرة في إمدادات الطاقة الجديدة. وبحسب التقديرات، فإنّ تحقيق أهداف التنمية المستدامة لا يتطلب سوى 15٪ فقط كتكلفة إضافية، ولكنه سيتطلب إعادة توزيع الإنفاق على مصادر الوقود المنخفضة الكربون. ولعلّ التحدي الأكبر هو الذي تخوضه آسيا، والتي ستسجّل خلال الفترة ذاتها نصف نمو الطلب على الغاز الطبيعي 60٪ من الزيادة في نمو طاقة الرياح والطاقة الشمسية، وأكثر من 80٪ من زيادة نمو النفط، وأكثر من 100٪ من نمو

الفحم الحجري والطاقة النووية (وذلك بالنظر للانخفاضات المسجلة في أماكن أخرى). وسيتم الاعتماد على البنية التحتية للطاقة في تعزيز التنمية والنمو الاقتصادي، غير أنه سيصار إلى تقييمها تدريجيًا من خلال قدرتها على التخفيف من فقر الطاقة، والتخلص من ملوثات الهواء والماء الضارة، وتقليل انبعاثات الغازات الدفيئة.

إنّ التكنولوجيا تُغيّر ماهية البنية التحتية، فالطرق وخطوط الأنابيب وغيرها من البنى التحتية التقليدية باتت تُدمج الجوانب الرقمية في تصميمها وبنائها وعملياتها الخاصة. كذلك فإنّ تقنيات جديدة متقدمة جدًا (كالحوسبة السحابية، والاستشعار عن بعد، والذكاء الاصطناعي) يصار إلى نشرها في "المدن الذكية". أمّا أشكال النقل الجديدة (من هايبرلوب (Hyper loop) إلى المركبات ذاتية القيادة) فمن المرجح أن تصبح أكثر انتشارًا. كما أنّ الكبلات الضوئية والشبكات اللاسلكية تعمل على إعادة تشكيل الاتصالات والتجارة والأمن. وبالرغم من أنّ شبكات الجيل الخامس (5G) لم يجرِ نشرها على نطاقٍ واسعٍ حتى الآن، فإنّ أحد التقديرات الصناعية تتوقع مشاركة أكثر من 1.5 مليار شخص في هذه الشبكات بحلول عامي 2023 و2024. وللحاق بهذه التغييرات والتصدي لما فرضته من تحديات، يخوض صانعو السياسات سابقًا في هذا السياق، وتحديدًا في مجالي أمن البيانات والخصوصية، وهو الأمر الذي تبدى مؤخرًا بعد تزايد الدعوات لوضع قواعد عالمية للبيانات.

وعلى الرغم من الاتفاق على أهمية زيادة الاستثمار في مجال البنية التحتية، إلا أنه ثمة فجوتين:

- **الفجوة الأولى كميّة**، إذ أنّ متطلبات الاستثمار في البنية التحتية في العالم تفوق قدرة الأخير على تلبيتها. فتنمية آسيا لوحدها تحتاج إلى 1.7 تريليون دولار سنويًا للحفاظ على النمو والتكيف مع تغير المناخ، وفقًا لبنك التنمية الآسيوي (ABD)، في حين أنّ هذه المنطقة تستثمر أقل من 900 مليار دولار سنويًا.
- إنّ السماح لهذه الفجوة بالاستمرار يعني التضحية بالنمو والنتائج الإيجابية الأخرى التي غالبًا ما تصاحب الاستثمار في البنية التحتية، بدءًا بالإنتاجية العالية وصولًا إلى تحسين فرص الحصول على الرعاية الصحيّة. وإدراكًا منها لهذه المخاطر، وضعت العديد من المبادرات الدولية البنية التحتية في سلم أولوياتها في السنوات الأخيرة، بما في ذلك التحالف العالمي لربط البنى التحتية التابع للبنك الدولي، ومركز البنية التحتية التابع لمجموعة العشرين (G20)، والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB)، وغيرها.

● **الفجوة الثانية نوعية**، حيث أنه ليس ثمة مساواة في إنشاء الطرقات ومحطات الكهرباء وكابلات الألياف البصرية، كما أنّ هناك العديد من الممارسات والمعايير لاختيار مشروع وإشادته وتشغيله. وفي حين أن بعض المشاريع قد تمّ تصميمها مع مراعاة تكاليف الصيانة والتشغيل على المدى الطويل، فثمة مشاريع أخرى تخفي هذه التكاليف وتؤجلها. وبناءً على أساليب التمويل وممارسات الشراء، يمكن أن تختلف المشاريع في مدى انفتاحها على المنافسة، وفرص مشاركتها في الشركات المحلية، ومتطلبات نقلها للتكنولوجيا والخبرات. وبالنظر إلى أنّ البنية التحتية تتصف بديمومتها لعدة عقود، فإنّ المقاربات المختلفة لإجراءات الوقاية الاجتماعية والبيئية يمكن أن تستمر آثارها لفترة طويلة. ولا ينبغي بناء الجسور وأي من المشاريع الأخرى إذا كانت الاعتبارات السياسية –لا الأسس التجارية- هي من يحركها. فالبنى التحتية المشادة بشكل سيء يمكن أن تدمر قيمًا أكثر مما يمكن أن تنتج.

من جانب آخر، فالتجديدات التكنولوجية لم تغيّر ماهية البنية التحتية فقط، إنّما أيضًا آلية التخطيط للمشاريع وتنفيذها وإدارتها. كما وتعدّ الطرق الجديدة لإنتاج واستخدام الطاقة بتوفير فرص لأكثر من مليار شخص لا يحصلون على الكهرباء، و2.7 مليار شخص لا يحصلون على وقود نظيف للطهي. إنّ ظهور تكنولوجيا الـ 5G اللاسلكية وإنترنت الأشياء والتطورات ذات الصلة التي تدمج تقنية الاستشعار المتطورة جدًّا في الطرق السريعة وخطوط الأنابيب والشبكات الكهربائية وغيرها من البنية التحتية الاتصالية يمكن أن تعزز الإنتاجية. وبالبحيرة والتخطيط يمكن للبلدان النامية أن تقفز فوق الأساليب والتكنولوجيات القديمة وأن تعتمد نطماً أكثر كفاءة.

بطبيعة الحال، فإنّ التكنولوجيات الجديدة تنطوي على تحديات جديدة أيضًا. فبالنسبة للمبتكرين، يتطلب البقاء في طليعة هذه التطورات القيام باستثمارات كبيرة في مجال البحث والتطوير دون ضمان الحصول على مكافآت قصيرة الأجل. أما بالنسبة للمتبنين، ففي عالم من الخيارات المتنافسة، غالبًا ما يكون من الصعب تحديد الأنظمة التي ينبغي اختيارها. من جانب آخر، فإنّ خطر التخلف عن الركب بات قائمًا بالنسبة لهؤلاء بحال لم يعتمدوا نشر تكنولوجيات جديدة، هذا بالإضافة طبعًا إلى خطر اعتماد نظامٍ قد لا يبقى متوافقًا مع الابتكارات المستقبلية. زد على ذلك، أنّ إنشاء بيئات بيانات جديدة بالثقة قد أضحت من الأمور الجوهرية لجميع المعنيين، وهو تحدٍ يتطلب معالجة مخاوف الخصوصية والأمن ونقل البيانات عبر الحدود.

وبتوافر أدوات الابتكار الجديدة، ومع عدم وجود توافق في الآراء لسد أي فجوة، أصبحت المنافسة الآن على أشدها. وعليه، تتمتع القوى الناشئة في العالم برؤى تنافسية في مجال الاتصالات، وبتفاوت في نماذج البنية التحتية المستقبلية التي تقدمها. وفي هذا السياق، تُعدُّ "مبادرة الحزام والطريق" الصينية (BRI) طموحة وغامضة، فهي تُعدُّ باستثمار بأكثر من تريليون دولار في مشاريع البنية التحتية الجديدة، والاتفاقات التجارية، والتواصل بين الشعوب، وتنسيق السياسات في مجالات الصحة والزراعة.

وفي الواقع، لا يوجد تعريف متفق عليه لما يوصف بمشروع "مبادرة الحزام والطريق" الذي تشارك فيه أكثر من 100 دولة (وفقاً لوسائل إعلام الحكومية الصينية) هم بمعظمهم من الدول النامية والناشئة. غير أنّ بعض الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي قد وقّعت مذكرات تفاهم أيضاً. ومع ذلك، هناك مشاريع تموّلها الصين في بلدان غير مشاركة لكنها تتمتع بالعديد من الخصائص ذاتها. وقد تمَّ إطلاق مشروع BRI رسمياً في تشرين الثاني / نوفمبر 2013 (لكن غالباً ما يتم احتساب المشاريع التي بدأت قبل سنوات). ومنذ الإعلان عنه، توسّع ليشمل القطب الشمالي والفضاء الإلكتروني وحتى الفضاء الخارجي.

من حيث التصميم، تعدُّ "مبادرة الحزام والطريق"، علامةً تجاريةً ضعيفةً أكثر من كونها برنامجاً ذا معايير صارمة، لكنه يدل على طموحات الصين العالمية على المستويين الاقتصادي والعسكري.

الإطار الثاني: كل الطرق تؤدي إلى بكين: مبادرة الحزام والطريق الصينية

في إطار الجهود التي يبذلها الرئيس الصيني شي جين بينغ في مجال السياسة الخارجية، بات اتساع حدود مبادرة الحزام والطريق والتعظيم الذي يحوطها ملفتاً للنظر. فهي تجاوزت حدود أوراسيا في عمليتي اكتساح كبيرتين هما: طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، والحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري. هذه الجهود مجتمعة تصوّر عالمًا كل الطرق فيه تؤدي إلى بكين. لقد اتسع إطار عمل مبادرة الحزام والطريق ليشمل الأبعاد الأخرى المهمة -اقتصاديًا واستراتيجيًا- للنمو العالمي للصين.

"طريق الحرير الرقمي"

منذ البداية، كانت تكنولوجيا المعلومات جزءاً من الأبعاد البحرية والبرية لمبادرة الحزام والطريق. حيث دعا المسؤولون الصينيون إلى إنشاء "طريق الحرير المعلوماتي" أو "طريق الحرير الرقمي". إنّ الأبعاد الرقمية لهذه المبادرة ذات امتداد بعيد المدى بما في ذلك كابلات الألياف البصرية 5G والأجهزة التي تتصل بهذه الأنظمة.

"ممر المعلومات الفضائية"

دعا المسؤولون الصينيون، إلى إنشاء ممر للمعلومات الفضائية" متداخل وطريق الحرير الرقمي، ويشمل الرحلات الفضائية المأهولة واستكشاف القمر والأقمار الصناعية عالية الدقة وأنشطة أخرى. ويهدفون إلى توسيع نظام الملاحات بالأقمار الصناعية بايدو وهو بديل لنظام تحديد المواقع العالمية (GPS) التابع للولايات المتحدة، لتوفير تغطية عالمية بحلول عام 2020.

"طريق الحرير القطبي"

في 28 يناير/كانون الثاني 2018، أصدرت الصين أول سياسة رسمية لها في القطب الشمالي، حيث أعلنت نفسها "كدولة شبه قطبية"، وشجعت الشركات الصينية على إشادة بنية تحتية في القطب الشمالي، وإجراء رحلات تجريبية.

وعليه، فإنّ النهج الصيني سريع ومرن. ذلك أنّه عندما تنظر الدولة المتلقية في عرض من الصين، فهي تتفاعل عادة مع مجموعةٍ موحدةٍ من البنائين والممولين والمسؤولين الحكوميين. ومع الضمانات الاجتماعية والبيئية الأقل صرامة، غالبًا ما تستغرق المشروعات الصينية وقتًا أقل للانتقال من مرحلة تصوّر الفكرة إلى المباشرة بالبناء والتعامل مع المخاطر عند ظهورها. وهذا يختلف عن النهج الغربي الذي يعتمد التعامل بشكل منفصل مع مجموعة أوسع من الجهات الفاعلة، والذي غالبًا ما يشدّد على التخفيف من المخاطر في وقتٍ مبكرٍ من عملية تقييم المشروع. بيد أنّ الانتقال من الفكرة إلى التنفيذ، والسرعة في الحصول على المشاريع، لأمر جذاب بالنسبة للسياسيين الذين يواجهون قيودًا على الأجل. وفي الواقع فإنّ الصين ستعمل مع أية حكومة، وستقبل طرق سدادٍ بحيزٍ واسع، وستقوم بتحويل الديون الباهظة إلى أسهم كما فعلت في هامبانتوتا عندما لم تتمكن سيريلانكا من تسديد قروضها. أمّا بالنسبة للبلدان

المتلقية فيعمل هذا النهج على زيادة الحوافز لبدء المشاريع، ويخفي القدرة على تحمّل الديون وغيرها من المخاطر.

تعتمد الصين بشكل كبير على التمويل العام، الذي غالبًا ما يكون غامضًا ومصممًا لصالح الشركات الصينية، ومنذ العام 2000، تضاعف حجم المصارف التي تديرها الحكومة في بكين بقيادة بنك التنمية الصيني وبنك الاستيراد والتصدير الصيني. ويفوق الإقراض الصيني المقدم للبلدان النامية الآن إقراض بنوك التنمية المتعددة الأطراف الرئيسية المدعومة من الغرب. فالبنوك التي تديرها الحكومة الصينية أقل شفافية من نظيراتها في الدول المتعددة الأطراف. ويتم الإعلان عن المشاريع بعد اختيار المقاولين، ونادرًا ما يتم إصدار شروط القروض علنًا. والصين رفضت حتى الآن الانضمام إلى الدائنين الرسميين الرئيسيين الآخرين في العالم الذين ينتمون إلى نادي باريس ويوافقون على تحديد معدلات إقراضهم ومشاركة معلوماتهم، وتنسيق تخفيف عبء ديونهم.

وقد أعرب المسؤولون الصينيون عن اهتماماتهم بتحسين ممارساتهم من خلال لبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB)، الذي أنشئ عام 2015 ومقره في بكين. وقد وعد جين ليبيكون مؤسس AIIB، بأن تكون المؤسسة ونظيفة وخضراء، وحتى الآن صاغ AIIB العديد من سياساته خارج بنوك التنمية متعددة الأطراف الحالية، والذي ساهم في تمويل معظم مشاريعها. وعلى الرغم من أنّ بنك الاستثمار الآسيوي (AIIB) بات يضم الآن عددًا من الأعضاء يفوق عدد أعضاء بنك التنمية الآسيوي (ADB) الذي تقوده اليابان، إلا أنّه لا يزال بنكًا جديدًا من الناحيتين المالية والتشغيلية، حيث أقرض ما مجموعه 1.7 مليار دولار في عام 2016، أي ما يقارب عُشر إنفاق بنك التنمية الآسيوي على البنية التحتية خلال الفترة نفسها. والمخاوف المبدئية هي في أن يأخذ بنك الاستثمار الآسيوي طرقةً مختصرة في تنفيذ المشاريع ويقوِّض بنوك التنمية المتعددة الأطراف الأكثر خبرة. لكن من السابق لأوانه إصدار الحكم، والتدقيق مستمر بحذر.

وتشارك اليابان منذ عقود مشاركة كبيرة في جهود البنية التحتية في آسيا، لا سيّما في جنوب شرق آسيا. كما وتُظهر إعادة اتصال قاعدة بيانات آسيا التابعة لمركز الدراسات الاستراتيجية والدولية (CSIS) أنّ اليابان تتفوق على الصين في مشاريع النقل في العديد من دول جنوب شرق آسيا. علاوة على ذلك، فقد أعلنت اليابان عن خطط لدعم التعاون بين الشركات اليابانية والصينية العاملة في دولٍ ثالثة. وبعيدًا عن تأييد مبادرة الحزام والطريق التي كانت اليابان

مرتابة منها، يعكس التزام اليابان الاهتمام المستمر بالمبادرة والرغبة في الحفاظ على دورها الريادي في توفير البنية التحتية.

هذه الإجراءات تفتح نافذة للتقارب مع الصين والأهم أنها توفر مقعداً على طاولة النفوذ. وكرد فعل على مبادرة الحزام والطريق حدّدت اليابان رؤيتها الخاصة. ففي عام 2016، كشف رئيس الوزراء شينزو آبي النقاب عن شراكة موسعة لبنية تحتية جيدة، والتي تمثلت بمسعى بقيمة 200 مليار دولار لإقناع البلدان بدفع مبالغ أكبر للمشاريع التي تعمل على تحقيق أهداف الاستدامة بتكلفة أقل مدى الحياة. وتعمل اليابان على حشد الدعم لهذا الاتجاه، ولتجسيد هذه المساعي، أصدرت مجموعة السبع مبادئ ايسي - شيما (Ise-Shima) لتعزيز البنية التحتية الجيدة في عام 2016.

وقد شدد الاتحاد الأوروبي على معايير ومبادئ مماثلة. ففي أيار / مايو 2017 ذكّر وفد من الاتحاد الأوروبي الصين بأنه ينبغي على مبادرة الحزام والطريق الالتزام بقواعد السوق ومتطلبات ومعايير الاتحاد الأوروبي، وأن تكون مكملة لسياساته ومشاريعه. وفي نيسان / أبريل 2018، وقع 27 من أصل 28 سفيراً للاتحاد الأوروبي في بكين على بيان يشير إلى أنّ مبادرة الحزام والطريق تتعارض مع أجندة الاتحاد الأوروبي لتحرير التجارة وتدفع ميزان القوى لصالح الشركات الصينية المدعومة. عام 2015 أنشئت منصة الاتصال بين الاتحاد الأوروبي والصين "EU-China Connectivity Platform" للمساعدة في تنسيق شبكة النقل عبر أوروبا (TEN-T) والتي تضم تسع ممرات، ومبادرة الحزام والطريق. وفي أيلول / سبتمبر 2018 أعلنت مفوضية الاتحاد الأوروبي عن وضع اللبنة الأساسية لاستراتيجية تربط بين أوروبا وآسيا مؤكدةً على ضرورة أن يكون الاتصال مستداماً وشاملاً وقائماً على قواعد، في الوقت الذي تسعى الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي (مثل بولندا واليونان) بنشاط إلى تنفيذ مشاريع تطوير البنية التحتية التي تقودها الصين والتي رفض الاتحاد الأوروبي تمويلها.

الإطار الثالث: مساعي الحلفاء

مبادئ مجموعة السبع "ايسي - شيما" (G7 Ise-Shima Principles) لتعزيز البنية التحتية الجيدة

- المبدأ الأول: ضمان الحوكمة الفعّالة والتشغيل الموثوق والكفاءة الاقتصادية بالنظر إلى كلفة دورة الحياة، بالإضافة إلى السلامة والمرونة ضد مخاطر الكوارث الطبيعية والإرهاب والهجمات السيبرانية.
- المبدأ الثاني: ضمان توفير فرص العمل وبناء القدرات ونقل المعرفة والخبرة الفنية للمجتمعات المحلية.
- المبدأ الثالث: معالجة الآثار الاجتماعية والبيئية.
- المبدأ الرابع: تحقيق الاتساق مع استراتيجيات الاقتصاد والتنمية بما في ذلك الجوانب المتعلقة بتغير المناخ والبيئة على الصعيدين الوطني والإقليمي.
- المبدأ الخامس: تعزيز التعبئة الفعّالة للموارد (بما في ذلك تعزيز التعبئة من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص).

عناصر بناء استراتيجية الاتحاد الأوروبي:

• الاتصال المستمر:

لدفع الإنتاجية وتحقيق النمو وخلق فرص عمل تحتاج الاستثمارات في مجال الاتصال إلى ضمان كفاءة السوق وقابلية الاستثمار من الناحية المالية. وللاستجابة لتحديات تغير المناخ والتدهور البيئي، يتعين على هذه الاستثمارات تشجيع لاكرينة الاقتصاد واحترام المعايير العالية استناداً إلى تقييمات الأثر البيئي. ولمزيد من التقدم الاجتماعي، يتعين عليها كذلك الالتزام بمعايير عالية من الشفافية والحكم الرشيد وإعطاء صوت للأشخاص المتضررين من المشاريع، بناءً على المشاورات العامة المناسبة. وينبغي أن تقلل سياسات الاتصال من العوامل الخارجية السلبية، مثل الأثر البيئي والازدحام والضجيج والتلوث والحوادث. وباختصار، يجب أن تكون الاتصالات مستدامة اقتصادياً ومالياً وبيئياً واجتماعياً على المدى الطويل.

• التوصيل شامل:

الاتصال هو عبارة عن الشبكات، وتدفق الأشخاص والسلع والخدمات، ورأس المال الذي يمر عبرها. وهذا يعني وصلات النقل عن طريق الجو أو البر أو البحر. كما يعني الشبكات الرقمية، من الجوال إلى الثابت، ومن الموصل الرئيسي للإنترنت إلى الميل الأخير، ومن الكابلات إلى الأقمار الصناعية. ويعني أيضاً شبكات الطاقة وتدفقاتها من الغاز (بما في ذلك الغاز الطبيعي المسال) إلى شبكات الكهرباء، ومن مصادر الطاقة المتجددة إلى كفاءة استخدامها. وعليه، ينبغي تحسين أوجه التآزر بين القطاعات الثلاثة، التي تؤدي في بعض الأحيان إلى أشكال مبتكرة وجديدة للاتصال. بالإضافة إلى إنّ الاتصال له بعد إنساني حاسم، وينبغي أن تكون مصالح الناس وحقوقهم في صلب أي سياسة.

• الاتصال الدولي القائم على القواعد:

إنّ القواعد والأنظمة مطلوبة للأفراد والسلع والخدمات ورأس المال، وذلك بُغية التحرك بكفاءة ونزاهة وسلاسة. وتتيح الممارسات والقواعد والاتفاقيات والمعايير التقنية المتفق عليها دولياً، وبدعم من المنظمات والمؤسسات الدولية، إمكانه التشغيل البيئي للشبكات والتجارة عبر الحدود. ويضمن الاتحاد الأوروبي في سوقه الداخلية عدم التمييز وتكافؤ الفرص بين المؤسسات، وتعزيز بيئة استثمارية ومنفتحة وشفافة، مع حماية أصولها المهمة. ينبغي أن يواصل الاتحاد الأوروبي تعزيز عمليات الشراء المفتوحة والشفافة حيث يجب أن تتمتع الشركات بفرص متكافئة.

كما أنه ثمة قوى أخرى تعمل على تعزيز مصالحها كذلك. فالهند التي اعترضت على مبادرة الحزام والطريق الصينية لأنها تمر عبر كشمير التي تحتلها باكستان، تعمل على تقوية الاتصال على حدودها وتتابع تنفيذ العديد من المشاريع البارزة خارجها. أمّا الخطة الرئيسية لرابطة أمم جنوب شرق آسيا لعام 2025 بشأن الاتصال فتهدف إلى تعزيز الصلات المادية والمؤسسية، وتقوية الروابط بين الشعوب في الدول الأعضاء. كما وتشمل طموحات كوريا الشمالية السكك الحديدية إلى أوروبا، والشحن البحري في القطب الشمالي، وشبكات الألياف البصرية. أمّا روسيا، فبوصفها حارس بوابة مهمة للطرق البرية بين آسيا وأوروبا، فتتابع العديد من المشاريع المهمة (جسر في شبه جزيرة القرم، وخطوط أنابيب غاز جديدة حول أوكرانيا إلى أوروبا، وموانئ في القطب الشمالي)، والتي يجب أن يمر الكثير منها عبر الاتحاد الاقتصادي الأوروبي الآسيوي. ومن أدريجان إلى زامبيا، كلّها دول تطمح لمزيد من الاتصال.

وبدورها تقوم الولايات المتحدة اليوم بتحديد أدوات البنية التحتية الخاصة بها بعد عقود من الإهمال. وكانت المساعدات الخارجية الأميركية قد بدأت في التحول بعيداً عن برامج البنية التحتية الشاملة في السبعينات. وقد عجل تشريع "الاتجاهات الحديثة" الذي أقره الكونغرس عام 1973، بالانتقال من تقديم القروض إلى تقديم المنح ومن التركيز على تقديم مشاريع رأسمالية كبيرة إلى تقديم المساعدات الفنية. هذه التحولات حدثت في العديد من بنوك التنمية المتعددة الأطراف كذلك، وكانت موجّهة في جانب منها من قبل اقتصاديين تنمويين انتقدوا إقراض المشاريع، ومن قبل مجموعات غير حكومية دعت إلى إيلاء مزيد من الاهتمام للاعتبارات الاجتماعية والبيئية. وبعد هبوط دام لعقود، ومع بداية القرن الواحد والعشرين بدأت البنية التحتية تسجل ارتفاعاً في نسبتها من إجمالي الاستثمارات في بنوك التنمية المتعددة الأطراف.

غير أنه ثمة العديد من الاستثناءات الملحوظة لتراجع الولايات المتحدة عن مشاريع البنية التحتية الأجنبية. فمثلاً، عادت البنية التحتية إلى الظهور كجزء من استراتيجيات المساعدات الخارجية الأميركية لأفغانستان وباكستان. فبين عامي 2011 و2016 ذهب ما يقارب 42% من المساعدات الخارجية الأميركية للبنية التحتية إلى أفغانستان وباكستان. وكانت نتائج هذه الاستثمارات ملتبسة في أفضل الأحوال، ولا يرجع ذلك إلى البيئات الأمنية الصعبة فقط، بل وإلى كفاءة الشركاء وتحديات الحوكمة، وعوامل أخرى عديدة. من جانب آخر، قوّض تعارض الأولويات بين الوكالات الحكومية الأميركية تخطيط المشاريع وتنفيذها. أمّا القطاع الخاص الأميركي فقد اتخذ مبادرات كبرى في مجال البنية التحتية الأجنبية. كما وكانت شركات التكنولوجيا الأميركية في طليعة الدول التي عملت على توسيع نطاق الوصول إلى الإنترنت

على مستوى العالم. فعلى سبيل المثال، ساعدت شركة "Google Project Link"، وورثتها المستقلة CSquared، في توسيع شبكات الألياف في أوغندا وغانا وليبيريا. وتقدر "Facebook's Free Basics initiative" أنها ساعدت في جلب أكثر من 100 مليون مستخدم للإنترنت، كما وساعدت تجارب مختبر الاتصال التابع لها وبفعل التقنيات الجديدة على توسيع نطاق الوصول إلى الإنترنت. كذلك ساهمت أنشطة مايكروسوفت "Microsoft" الخيرية والتجارية في جعل الإنترنت متاحًا في المناطق الريفية في الولايات المتحدة وحول العالم وبأسعار معقولة. وكما سيوضح القسم الثاني وبمزيد من التفصيل، أن مجموعة من الشركات الأميركية تنشط أيضًا كمقاولين، ومنتجين للطاقة، وموردين، ومقدمي خدمات، ومستثمرين.

استثناء آخر ملحوظ لانسحاب الولايات المتحدة من مشاريع البنية التحتية الأجنبية هو مشروع "Power Africa"، الذي يهدف إلى إضافة أكثر من 30000 ميغاوات من طاقة توليد الكهرباء و60 مليون وصلة كهربائية في أفريقيا جنوب الصحراء الكبرى بحلول عام 2030. ومنذ إنشائها عام 2013 اجتذبت "Power Africa" أكثر من 18 بليون دولار لتمويل 117 مشروعًا للطاقة، مما أدى إلى إنشاء أكثر من 12.5 مليون وصلة كهربائية جديدة. كما أنها أصبحت أكبر شراكة بين القطاعين العام والخاص من أجل التنمية في العالم، وذلك من خلال الدعم المالي المقدم من 12 وكالة حكومية أميركية باستثمارات من 17 منظمة تنموية و145 شركة نصفها من الشركات الأميركية. وفي آذار/ مارس 2018، أطلقت إدارة ترامب برنامج "Power Africa 2.0" مع التأكيد على الفوائد السوقية للمبادرة الأميركية في أفريقيا.

ينصب التركيز الرئيسي الآخر لإدارة ترامب على البنية التحتية الأجنبية من خلال استراتيجيتها الحرة والمفتوحة في منطقة المحيطين الهادي - الهندي "Free and Open Indo-Pacific". وفي نوفمبر/ تشرين الثاني 2017، وقعت أوبيك (OPIC) مذكرة تفاهم مع البنك الياباني للتعاون الدولي (JBIC)، وشركة نيبون للتأمين على الصادرات والاستثمار (NEXI)، تهدف إلى تعزيز البنية التحتية العالية الجودة في بلدان ثالثة. وفي حزيران/ يوليو 2018، أعلنت الإدارة عن 113 مليون دولار أميركي لتمويل أربع مبادرات استراتيجية في منطقة المحيط الهادي الهندي، والتي من ضمنها "تعزيز التنمية المستدامة للبنية التحتية". في تشرين الثاني/ نوفمبر من العام 2018، وقعت أوبيك (OPIC) وبنك اليابان للتعاون الدولي (JBIC) والحكومة الأسترالية مذكرة تفاهم ثلاثية لتسهيل التمويل في منطقة المحيط الهادي الهندي بما في ذلك مشاريع البنية التحتية والطاقة.

كما دعمت إدارة ترامب إقرار قانون البناء BUILD الذي سيدمج أوبيك والعديد من أنشطة تمويل التنمية في وكالة جديدة هي "المؤسسة الأميركية لتمويل التنمية الدولية" (USDFC). وإلى جانب زيادة حد الحقيبة الاستثمارية البالغ 60 مليار دولار، أي ضعف محفظة أوبيك السابقة، سيكون للوكالة الجديدة سلطة تمويل الأسهم - وهو ما تفتقر إليه أوبيك - وسيسمح لها بتقييم الضمانات والقروض بالعملة المحلية، مما يقلل من مخاطر صرف العملات. وعلى نحو منفصل، جعلت إدارة ترامب البنية التحتية لقطاع الطاقة محوراً رئيسياً لمبادراتها "America Crece" أو "America Grow" التي تعتمد الاتفاقيات الإطارية مع أميركا اللاتينية لبناء أسواق الطاقة وزيادة صادرات الولايات المتحدة إلى تلك الأسواق.

وعليه، فإن التركيز على بنية تحتية متجددة لأمم واعد، والولايات المتحدة لديها العديد من نقاط القوة لتسخيرها: كالشركات المبتكرة، والخبرة التقنية وسيادة القانون ومصادر الطاقة الوفيرة وبأسعار معقولة، وتجمعات عميقة لرأس المال الخاص، وشبكة الشركاء والحلفاء، وأدوار قيادية في المؤسسات المتعددة الأطراف، وعلاوة على ذلك، يعمل الشركاء والحلفاء الأمريكيون حالياً على رفع حدة الخطاب، وحشد المزيد من الموارد. كما إن هناك كتلة مهمة آخذة بالتبلور بإمكانها توفير المزيد من البدائل للاستثمار في البنية التحتية وإرساء مبادئ دولية سليمة لجودتها.

المصالح الأميركية

ولا شك أن الولايات المتحدة لديها مجموعة مصالح على المحك (تجارية واقتصادية واستراتيجية). ويتقاسم شركاء الولايات المتحدة وحلفائها هذه المصالح بقوة، حيث تعد المساعي المنسقة بينها بفوائد أوسع للتنمية العالمية والنجاح في المجال التجاري. على سبيل المثال، سيساعد العمل على تطوير مبادئ بنية تحتية سليمة على تهيئة سياق تكون فيه الولايات المتحدة أكثر قدرة على المنافسة وتقديم أقصى ما لديها للمساهمة في البنية التحتية العالمية المستدامة والمسؤولة اجتماعياً، والتي يحتاجها العالم بشدة. وفي حين أن المنافسة على الفرص التجارية غالباً ما تكون حادة، إلا أنه من الخطأ اعتبار الاحتياجات لبنية تحتية عالمية لعبة صفرية.

• المصالح التجارية

يدير المصالح التجارية للولايات المتحدة في مشاريع البنية التحتية الأجنبية سلسلة من المقاولين الأميركيين، ومنتجي الطاقة، والموردين لمطوري التكنولوجيا ومقدمي الخدمات والمستثمرين. غير أن الشركات الأميركية في العقود الأخيرة أصبحت أقل تحكماً كمقاولين

أساسيين في مشاريع البنية التحتية الأجنبية. ووفقاً لتصنيف عالمي حديث لأبرز المقاولين الدوليين بحسب الإيرادات، لم تكن أي من الشركات الأميركية من بين العشرة الأوائل، بل كانت ثمة شركتين أميركيتين فقط من ضمن العشرين الأوائل، في حين هيمنت الشركات الأوروبية والصينية على القائمة، وهي تستفيد جميعها من البنوك الكبيرة العاملة في الاستيراد والتصدير. ومع ذلك، فالفرصة سانحة أمام الشركات الأميركية لبيع المنتجات في ظل الطفرة العالمية للبنية التحتية. ولا تزال شركتي Honeywell و Caterpillar وغيرها من الشركات الأميركية التي توفر مقومات مشاريع البنية التحتية والأدوات اللازمة لبنائها نشطة في جميع أنحاء العالم. فعلى سبيل المثال، أكثر من 180 دولة قامت بتثبيت تكنولوجيا الطاقة من General Electric التي تنتج ثلث الكهرباء في العالم. هذه الشركات تقدم تكنولوجيا متقدمة ومنتجات موثوق بها.

ميزة تنافسية أخرى، هي أنّ الشركات الأميركية غالباً ما تكون على استعداد لتوفير التدريب اللازم لتشغيل وصيانة الأصول كجزء من حزمة منتجاتها. كما وتعد تكنولوجيا الطاقة النظيفة والمعدات والخدمات مجالاً آخر من مجالات قوة الصناعة الأميركية، في حين أنّ العديد من الاقتصادات النامية هي أسواق رئيسية لمشاريع الطاقة المتجددة.

وعليه، فالشركات الأميركية لديها قدرة تنافسية عالية في تقديم خدمات تصميم وتسليم وتشغيل المشاريع الكبيرة. فمثلاً، إنّ الشركات الأميركية رائدة في تصميم واختبار واستكشاف المشروعات الكبيرة فعلياً باستخدام البرامج المتطورة قبل بدء البناء الفعلي. منافع ذلك بيّنة ليس فقط فيما يتعلق بالوقت ووفورات التكاليف، إنما أيضاً في أفضل سجلات السلامة. كذلك فإنّ الولايات المتحدة تتزعم العالم في مجال توفير الخدمات المهنية ذات الصلة، وخاصة الخدمات المالية والقانونية والاستشارية اللازمة لتنظيم هذه الصفقات المعقدة. كذلك، فإنّ الخبرة في إدارة وتشغيل الأصول الكبيرة هي قوة أميركية أخرى تقدّم فرصاً تجارية في الخارج. وبالنظر إلى نقاط القوة هذه، يمكن للشركات الأميركية أن تعمل بشكل جيّد عندما تكون المنافسة في أسواق البنية التحتية الأجنبية مفتوحة وعادلة. في الوقت الحاضر، إنّ الشركات الأميركية في وضع غير مؤاتٍ اقتصادياً ودبلوماسياً. أمّا خارج الولايات المتحدة، فالعديد من شركات البناء الكبرى في العالم تستفيد من الإعانات الحكومية المباشرة ومصارف التصدير العاملة، والشركات الأجنبية لا تتلقى فقط دعماً دبلوماسياً رفيعاً وأكثر استدامة فحسب، بل وغالباً ما يكون دعماً منسقاً بشكل أفضل من الدبلوماسية التجارية الأميركية. أمّا

الدبلوماسيون الأميركيون فيُمنعون من تأييد شركة أميركية واحدة ("اختيار الفائز") إذا كان ثمة شركات أميركية متعددة تتنافس، مع إرجاء الأمر لقرار الدولة المستهدفة.

وفي حين أنّ هذا الأسلوب غير مقصود، فإنّ العديد من المنافسين الأميركيين يرشّحون شركة واحدة لتبسيط إجراء اتخاذ القرار في البلد المستهدف. كذلك فإنّ المستثمرين الأميركيين يستفيدون من العوائد الطويلة الأجل التي يمكن أن توفرها مشاريع البنية التحتية. وقد زاد المستثمرون من القطاع الخاص تعرّضهم لأصول البنية التحتية، ليجمعوا مبلغاً قياسياً بقيمة 85 مليار دولار استهدف البنية التحتية على مستوى العالم عام 2018. لكن هذا في الواقع مجرد خدشٍ على السطح، فهينئات الاستثمار على المستوى العالمي (كصناديق المعاشات التقاعدية، صناديق الاستثمار، شركات التأمين، وغيرها كصناديق الثروة السيادية) تدير ما يقارب 100 تريليون دولار، في حين أنّ أقل من 1٪ من ذلك كلّه يتم استثماره في البنية التحتية، وعليه فإن احتمال أي زيادة متواضعة ستؤدي إلى توسّع هائل في الاستثمار مما يعود بالنفع على القطاعين العام والخاص.

وتعدّ مهمّة توسيع الاستثمار الخاص للولايات المتحدة في البنية التحتية الأجنبية ضرورية ولكنها شاقة. ففي عام 2016، خصصت الولايات المتحدة حوالي 400 مليون دولار كمساعدة لأنشطة البنية التحتية الأجنبية. وهذه أرقام لا تُذكر مقارنةً بتجمعات رؤوس الأموال الخاصة. فعلى سبيل المثال، يتطلّع مجلس أوريغون للاستثمار، الذي يشرف على صندوق تقاعد الموظفين العموميين في أوريغون والصناديق الاستثمارية الأخرى بالولاية، إلى استثمار ما يصل إلى 400 مليون دولار في صندوقٍ للبنية التحتية الخاصة يستهدف بلدان منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية. وهناك تجارب مماثلة في كاليفورنيا وماين وغيرها من الولايات المتحدة، مما يعكس اهتماماً متنامياً بين المستثمرين الأميركيين. ومع ذلك نجد أنّ معظم استثمارات البنية التحتية في الولايات المتحدة هي استثمارات محلية، ومعظم الاستثمارات الأميركية في البنية التحتية الأجنبية تذهب إلى اقتصادات دول منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية.

أمّا التحدي فيكمن في أنّ المكافآت المحتملة لا تتناسب في كثير من الأحيان مع المخاطر المتصورة، لا سيّما في البلدان الناشئة. وقائمة المخاطر الشاملة هي في الواقع طويلة ومتنوعة: كالمخاطر البيئية والاجتماعية والصحية ومخاطر السلامة والتضخم والعملات الأجنبية وغيرها من مخاطر الاقتصاد الكلي، ونزاعات العقود، وضعف سيادة القانون، وغيرها من المخاطر القانونية والسياسية، كما وينبغي عدم الانتقاص من تعقّد المشاريع، وكذلك هناك مجموعة متنوعة من مخاطر البناء والعمليات. زد على ذلك، أنّ معظم مشاريع البنية التحتية الكبيرة يتم تسليمها في وقت متأخر، وتكلف أكثر من المتوقع، وتقدّم فوائد أقل مما وعدت به - حتى في

بيئات العمل الأفضل. ونتيجة لجميع هذه التحديات، هناك نقص في المشاريع المقبولة لدى المصارف والتي يمكن أن تعد بارتفاع الأسعار. وسيطلب فتح مجمعات أكبر من رأس المال الخاص في الولايات المتحدة طرقاً مبتكرة، بما في ذلك منتجات التأمين المتعددة الأطراف والمباشرة، لضبط حسابات المكافآت الحالية للمخاطر.

• المصالح الاقتصادية

إلى جانب المصالح التجارية الحالية، لدى الولايات المتحدة كذلك مجموعة من المصالح الاقتصادية المتوسطة والطويلة الأجل: كتعزيز التنمية الشاملة والمستدامة، ووضع المعايير التي من شأنها ضمان البنية التحتية الجيدة، وقدرة الشركات الأميركية على المنافسة في وضع تكون فيه فرص الجميع متكافئة، وبما يعكس القيم الأميركية والحفاظ على الاستقرار والأداء الفعال للأنظمة العالمية الرئيسية التي تؤثر على البنية التحتية.

وفي ظل وجود نماذج متنافسة لتقديم البنية التحتية، فإن مصلحة الولايات المتحدة تكمن في دعم النهج الشامل والمستدام. ولجميع الأسباب المذكورة في القسم الأول من هذا التقرير، تم الاعتراف وعلى نطاق واسع بالبنية التحتية كبعد مهم لجميع استراتيجيات التنمية. ومع الوقت ستنعكس الآثار الإيجابية لتحسين البنية التحتية العالمية على الولايات المتحدة. ومع ارتفاع مستويات الدخل وتوسع الطبقة الوسطى في العالم، ستوسع الأسواق المستقبلية للسلع والخدمات الأميركية، وستكون هذه الأسواق أكثر انفتاحاً على الصادرات الأميركية إذا لعبت الولايات المتحدة دوراً نشطاً في تنميتها.

كما يمكن أن تساعد القيادة الأميركية للبنية التحتية في تعزيز النمو المستدام في الاقتصادات الناشئة، والتي من المتوقع أن تأخذ نصيباً أكبر من الاقتصاد العالمي في السنوات القادمة. وبعد أن استأثرت الأسواق الناشئة بحوالي نصف النمو العالمي خلال العقد الماضي، ستكون مسؤولة عن حوالي 70 في المائة من النمو العالمي خلال 2030، ونصف الناتج المحلي الإجمالي العالمي، وفقاً لما ذكره بنك HSBC. بيد أن الحفاظ على هذا النمو سيتطلب تلبية الاحتياجات الأساسية للبنية التحتية وذلك بالموازنة بين أولويات أخرى. وعلى الرغم من جميع فوائدها المحتملة، فإن البنية التحتية ليست الحل السحري للتنمية، ويمكن للإفراط في الاستثمار في المشاريع منخفضة الجودة أن يزاحم أولويات أخرى مهمة، بما في ذلك الرعاية الصحية والتعليم. كما ويقترّب الدين العام في الاقتصادات الناشئة والمتوسطة الدخل من 50 في المائة من الناتج المحلي الإجمالي وفقاً لصندوق النقد الدولي، ما يؤكد الحاجة إلى تقييم دقيق للمشاريع والسياسات المالية الحكيمة. وللولايات المتحدة مصلحة بتعزيز بنية تحتية جيدة. فعندما يخطأ بشكل غير سليم، يمكن أن تؤدي البنية التحتية إلى تدهور بيئي يؤدي إلى

إزالة الغابات والتلوث والفيضانات. كذلك، فإنّ المشاريع التي تمّ بناؤها أو تشغيلها بشكل سيء من الممكن أن تؤدي إلى الفساد وتشريد السكان المعرضين للخطر، وزهق الأرواح. فعلى سبيل المثال، ووفقاً لدراسة أجراها البنك الدولي، فإنّ البلدان التي لا تستثمر في سلامة الطرق (بما في ذلك جميع مراحل التخطيط والتصميم والتشغيل)، يمكن أن تخسر من 7 إلى 22 في المائة في نمو نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي على مدى 24 عاماً. إنّ 87 من المشاريع التي تستخدم العمالة المحلية وتعمل على نقل المعارف والخبرات ولا تسيء استخدام الموارد، تعزز نتائج التنمية على المدى الطويل.

إنّ الدول التي تقود ازدهار البنية التحتية اليوم، ستحدّد في المستقبل المعايير التقنية وتعمل على تحفيز الابتكار فيها. تاريخياً، تمّ تنفيذ النهج الأميركي في تحديد المعايير من خلال اتفاقيات التجارة والاستثمار، وعلى الرغم من أنّ هذه الأدوات تبقى مناسبة لوضع المعايير من الأعلى إلى الأسفل، فإنّ مشاريع البنية التحتية توفر سبيلاً لوضع المعايير من القاعدة إلى القمة. إنّ الخيارات الحالية حول معايير التكنولوجيا، كشبكات الجيل الخامس التي تعتمد، تحمل آثاراً تتجاوز التكنولوجيا المباشرة المتاحة بكثير، مما يؤثر على مجموعة واسعة من التقنيات ذات الصلة وتشكيل ما يمكن اعتباره "نظاماً بيئياً أوسع". وبمجرد اعتمادها، غالباً ما يصعب تغيير الأساليب التقنية وخيارات المعدات، حتى وإن توفرت تكنولوجيا أكثر عملية أو تقدماً. وبالإضافة إلى المعايير، فإنّ المشاركة النشطة في هذه الأسواق من قبل الشركات الأميركية تحفز الابتكار. وفي نهاية المطاف فإنّ الابتكار (والقدرة على تطبيقه على المستوى التجاري) هو الذي يحدد الميزة التنافسية. وبعبارة أخرى، فإنّ التنازل عن الأرض للمنافسين الأجانب يعني التخلي عن آفاق الابتكار الذي تقودها الولايات المتحدة في أسواق البنية التحتية. كما يمكن أن تكون البنية التحتية الصلبة وسيلة لتشكيل البنية التحتية "الناعمة". ففي تموز/يوليو 2018 مثلاً، أنشأت الصين محكمتين دوليتين لمعالجة المنازعات الناشئة في إطار "مبادرة الحزام والطريق". وهو ليس بالأمر الغريب، فهذا يحدث في واحد من كل ثلاث مشاريع بناء مشتركة، وفقاً لأحد التقديرات. وهناك منتديات تحكيم دولية مخرمة، حسنة السمعة في كلّ من نيويورك ولندن وهونغ كونغ وسنغافورة ذات خبرة أعمق في التعامل مع هذه القضايا. وبإدراجها أحكاماً في اتفاقات المشاريع تشترط الرجوع إلى المحاكم في بيكين، تعمل الصين على تطوير قواعد تعكس أولوياتها، ويتم الفصل فيها من قبل المحاكم التي من الممكن أن تكون ميسرة. وهذه التطورات، بالإضافة إلى البناء في الأراضي المتنازع عليها، تضعف القانون الدولي وحقوق البلدان المضيفة.

كذلك فإنّ للولايات المتحدة مصلحة في الحفاظ على الاستقرار والأداء الفعال للنظم العالمية الرئيسية التي تؤثر على البنية التحتية. ومع ارتفاع عدد سكان العالم إلى 9,800,000,000 بحلول منتصف القرن، ستكون هناك حاجة إلى 90 بنية تحتية جديدة لتجنب المعوّقات والحفاظ على تدفق الناس والتمويل والطاقة والبيانات والأفكار. وتعتمد وظيفة النقل العالمي على هذه الاستثمارات. كما ويعتبر نظام الطاقة العالمي، الذي تدعمه الأسواق الحرة والأنماط والأحجام المتزايدة للتجارة والشفافية، مصلحة اقتصادية رئيسية أخرى للولايات المتحدة.

إنّ هذه المبادئ ضرورية للحفاظ على تجارة الطاقة، والاستثمار، والوصول إلى الموارد التي تدعم النمو الاقتصادي في الولايات المتحدة. كذلك، فإنّ تحوّل الولايات المتحدة من مستورد رئيسي للطاقة إلى منتج ومصدّر عالمي للنفط والغاز الطبيعي يدعم الجهود الأميركية الرامية إلى التصدي لإغراء قومية الموارد، واستخدام الطاقة كسلاح دبلوماسي في جميع أنحاء العالم. فعلى سبيل المثال، فإنّ تصدير الغاز الطبيعي المسال في الولايات المتحدة لا يسهّل فقط خلق فرص عمل ونمو اقتصادي في الوطن، ولكن أيضاً يساهم في تنوع موردي الغاز الطبيعي المسال، ويشجع على زيادة سيولة السوق، وتطوير أسواق الغاز الطبيعي المسال التي يمكن أن تعزز أمن الطاقة.

كذلك، فإنّ البنية التحتية ضرورية لتسهيل الوصول إلى الإنترنت وحماية حريتها وانفتاحها ووظائفها الأساسية. ولقد تمّ إحراز تطور كبير في الاتصالات العالمية في السنوات الأخيرة، ومع ذلك فإنّ ما يقرب من نصف سكان العالم ما زالوا يفتقرون إلى الوصول إلى شبكة الإنترنت. وعليه، فإنّ الكيفية التي سيصل بها هذا النصف إلى الإنترنت ستؤثر على الأنظمة والقواعد السائدة. غير أنّ التقيّد بالحفاظ على إنترنت حر ومفتوح أو بمشاركة مسؤولة للبيانات عبر الحدود مع حماية الخصوصية ليس مدعوّاً من جميع البلدان، وبالتالي ستتطلب حماية التبادل الحر للبيانات -بالإضافة إلى الاستثمارات الكبيرة- ريادةً في وضع المعايير العالمية. ومن أجل ربط 1.5 مليار شخصاً القادمين بالإنترنت فإنّ كلفة ذلك ستكون 450 مليار دولار حسب اتحاد الإنترنت والاتصالات. أمّا من الذي سيوفر هذه البنية التحتية، وكيف سيتم ذلك، فتبعات هذه المسألة جسيمة على الولايات المتحدة.

• المصالح الاستراتيجية

إنّ مصالح الولايات المتحدة الاستراتيجية هي مصالح دبلوماسية واستخباراتية وعسكرية، وبإمكان مشاريع البنية التحتية أن تؤثر عليها. وهذه المصالح هي أولاً - وليس حصراً - دفاعية.

فالتحدي الرئيسي لمصالح الولايات المتحدة هو منع منافسيها من استخدام مشاريع البنية التحتية لخلق تبعيات واستغلال مواطن الوهن بين الدول الأضعف، بما يضر ليس فقط تلك الدول وبل ومصالح الولايات المتحدة وأمنها كذلك. وفي حين أن معظم المشاريع ليس لها أهمية استراتيجية في حد ذاتها، لكن هناك بعض الحالات الخاصة- بما في ذلك الموانئ وخطوط الأنابيب وشبكات الاتصالات وغيرها من البنى التحتية الهامة- تستحق مزيداً من التدقيق. كما ويمكن للمنافسين ومن خلال مجموعة من المشاريع مراكمة تأثيرهم بما يعزز من نفوذهم المالي، أو تحسين وصولهم إلى المناطق الاستراتيجية بالنظر إلى ما يملكون أو ما يقومون به من عمليات.

وفي الواقع، إنّ استخدام التكنولوجيا يتزايد بصوره مزدوجة. وفي السنوات المقبلة، يمكن لإنترنت الأشياء والتطورات ذات الصلة التي تدمج تكنولوجيا الاستشعار الأكثر تطوراً في الطرق السريعة والشبكات الكهربائية وغيرها من البنى التحتية للاتصال أن تعزز الإنتاجية، ولكنها تخلق أيضاً تحديات أمنية جديدة. كما أنّ المعرفة المتخصصة حول كيفية تصميم أنظمة الاتصالات تجعل من السهل الوصول إليها خلسة، سواء لأغراض الرصد أو لاتخاذ تدابير أكثر فعالية. ويمكن أن تنشأ هذه المخاطر أثناء تصميم البرامج والأجهزة وتطويرها، مما يخلق تحديات لإدارة سلسلة التوريد بالمكونات التي تدخل في مشاريع البنية التحتية، وأثناء دعم النظام وصيانته في وقت لاحق.

ومن الناحية الدبلوماسية، فإنّ مصلحة الولايات المتحدة تكمن في ضمان عدم استخدام البنية التحتية لإضعاف أو تقسيم شركائها وحلفائها أو رشوهم لدعم المواقف المناوئة للمصالح الأميركية. وتشمل الأمثلة الحديثة اليونان وهنغاريا اللتان تمنعان الاتحاد الأوروبي من الاعتراض على مطالبات الصين الإقليمية في بحر الصين الجنوبي بعد تلقي وعود بالبنية التحتية واستثمارات أخرى. ومع ذلك، فإن معظم البلدان لا تريد أن تصبح معتمدة بشكل مفرط على أي مقرض بمفرده، وفي هذا التحوط فرص للشركات الأميركية.

بيد أنّ ممارسات الإقراض غير الشفافة تتيح لمنافسي الولايات المتحدة تجيير المشروعات الكبيرة في سبيل زيادة نفوذهم السياسي، وفي حالات استثنائية، للحصول على ملكية الأصول الاستراتيجية. فالمشاريع الكبيرة وسيلة لغسل الأموال، وهذا يوفر أداة ضغط للمقرض. فقد زُعم مثلاً أن تضخم المشروعات الصينية كان بهدف مساعدتها لإنقاذ صندوق تنمية الدولة المضطرب في ماليزيا. وهذه الممارسات تُثير الفساد وتُضعف سيادة القانون. ويؤدي انعدام الشفافية ذاته إلى زيادة خطر فشل المشاريع، وإلى عدم قدرة البلدان المتلقية على إدارة

ديونها وسدادها. وعندما تعجز البلدان عن السداد، يمكن إجبارها على عرض ملكيتها في أصول الدولة التي لم تكن لتبيعها لولا ذلك، كما يوضح ميناء هامبانتوته في سري لانكا. وبينما تتباين ديناميات الاقتراض على نطاق واسع، فإن زيادة الشفافية من شأنها أن تساعد على تجنب هذه النتائج السلبية. فيما تسمح ممارسات الإقراض المبهمة للمنافسين الأمريكيين باستخدام مشاريع كبيره لزيادة نفوذهم السياسي، وفي حالات استثنائية، لاكتساب ملكية الأصول الاستراتيجية.

كما أنّ البنية التحتية للاتصال يمكن استخدامها بالإكراه، والعديد من مشاريع البنية التحتية مزدوجة الاستخدام. فروسيا، على سبيل المثال، كانت على استعداد لقطع إمدادات الغاز لأغراض سياسية، وكجزء من ضمها غير القانوني، قامت ببناء جسر إلى شبه جزيرة القرم يمكن استخدامه في الأنشطة التجارية أو العسكرية. بيد أنّ التمييز بين المشاريع المدفوعة تجارياً والمشاريع المدفوعة استراتيجياً ليس واضحاً دائماً. ولعلّها هي الخصائص التي تجعل الموانئ جذابة للسفن التجارية (المرافئ العميقة)، والاتصال القوي بالبر الرئيسي، والحصول الوفير على مياه الشرب والوقود، تجعلها مفيدة للعمليات العسكرية أيضاً. ويفرض التحدي المزدوج الاستخدام نفسه على الولايات المتحدة كي تنظر بعناية في مواطن ضعفها والفرص المتاحة لها لإشراك البنية التحتية، سواء كان ذلك لأغراض هجومية أو دفاعية.

وإلى جانب منع وتقليل هذه التكاليف الاستراتيجية، لدى الولايات المتحدة مصلحة في استخدام البنية التحتية باعتبارها أداة إيجابية لتحقيق غايات استراتيجية طويلة الأجل. وللتأكيد، فإنّ الارتباط بين البنية التحتية والنفوذ أمر معقد، والنجاح التجاري لا يضمن دائماً نتائج سياسية إيجابية على المدى القصير.

إنّ الاتصالات الجديدة خطيرة بطبيعتها، وغالباً ما تحمل نتائج غير مقصودة. ولكن الولايات المتحدة، على المدى الطويل، ستستفيد من تشجيع المشاريع السليمة تجارياً. ويمكن لها بل وينبغي عليها، أن تسلط الضوء على مخاطر اعتماد أساليب منخفضة الجودة في البنية التحتية. ولكن يبقى الأداء هو الحكم النهائي. ولا شيء يرسم التضاد مع المشاريع التي تسعى لتحقيق غايات مشكوك فيها بصورة أفضل من المشاريع التي تفي بوعودها.

إنّ ضمان اعتبار الولايات المتحدة شريكاً موثوقاً وجديراً بالثقة له أهمية استراتيجية طويلة الأجل.

توصيات

• الإطار الاستراتيجية لأولويات الولايات المتحدة:

ينطوي هذا القسم على إطار عمل ثلاثي الأبعاد يهدف إلى تحديد أولويات الولايات المتحدة وحشد قواها بشكلٍ فعّال. ويستند هذا الإطار إلى تقييمٍ صادق لـ " مبادرة الحزام والطريق" الصينية، وإلى قدرات الولايات المتحدة في مجال البنى التحتية العالمية. وفيما يلي موجز لنقاطه الرئيسيّة:

- جاذبيّة "مبادرة الحزام والطريق": تمويل وسرعة

إنّ النّجاح السّياسيّ المبدئيّ لمبادرة الصّين يبدو مثيّرًا. ويتجلّى ذلك جليًّا عند استعراض القائمة الطويلة والمتنامية للدول الموقّعة عليها نظرًا لمحاكاتها آمال وتطلّعات البلدان النّامية. ومع ازدياد العديد من الدّول ثراءً، لم تعد تلبية احتياجات شعوبها الأساسيّة همّها الأوحد، بل تعدّتها إلى قضايا مثل الطّاقة والقوّة والتّجارة والاستثمار. وقد استغلّت الصّين هذه الطّموحات مقدّمة تمويلاتٍ ضخمة للحكومات، وعملت ضمن ثنائيات، ووعدت بتسليم سريع للمشاريع. وقد نجحت الصّين إلى حد كبير ذلك أنّها تحمّلت المخاطر التي لم يتحملها مستثمرون آخرون، قانونية كانت أو غير قانونية. وفي كثير من الحالات لم يكن عرض الصّين الأفضل بالنسبة للدّول النّامية ولكنّه الوحيد.

- مخاطر "مبادرة الحزام والطريق": إنفاق غير مضمون

ينطوي نهج الصّين على مخاطر كبيرة. ولما كانت السّرعة دليلاً على استعداد الأخيرة لبدء مشاريع دون إجراء تقييمات اقتصادية واجتماعية وبيئيّة كافية، فإن الدّفع بعجلة المشاريع من دون تخفيف مخاطرها مقدّمًا يضعها أمام احتمال نتائج ضارّة تخفي تكاليفها الحقيقيّة. كما أنّه غالبًا ما يرتبط عرض الصّين لتوفير التّمويل للحكومات باستخدام شركاتها الخاصّة وعمالها ما يُضيق فرص استفادة الاقتصادات المحليّة منها. علاوةً على ذلك، إنّ افتقار عمليات التّمويل الصّيني إلى الشّفافيّة يسهّل الفساد، في ظلّ حجب الغايات والاستدامة. وتتجلّى أوجه القصور هذه في ارتفاع وتيرة ردود الفعل السّياسيّة الراضية للمبادرة الصينية.

- مكانم القوّة لدى الولايات المتحدة: قطاع خاص ديناميكي وشبكة من الحلفاء والشركاء

تتفرد الولايات المتحدة بمكانم قوّتها من حيث قطاعها الخاصّ الديناميكي وشبكتها العالميّة من الشركاء والحلفاء. فالشّركات الأميركيّة صاحبة ابتكارٍ وتقدّمٍ تقنيّ، وتسعى إلى بناء قدرات

عمّالها المحليين. وإلى جانب السمعة في تقديم منتجات وخدمات موثوقة، وتتميّز الشركات الأميركية بأدائها الأمثل والتزامها بسيادة القانون. ولدى لولايات المتحدة تجمّعاً هائلاً من رؤوس الأموال الخاصة. ولديها أيضاً شبكة من الشركاء والحلفاء منقطعة النظير، حيث تضمّ الكثير من الصّليعين في مجال تطوير البنى التحتية العالمية والمضطلعين بأدوار قيادية في المؤسسات متعدّدة الأطراف ذات الصّلة.

مواطن الضّعف في الولايات المتّحدة تستلزم خيارات استراتيجية: حدود مالية وتحديد أولويات يتوقّف النّجاح أيضاً على معالجة القيود الأميركية. فبالنّظر إلى القيود المالية والسياسية، ثمة محدودية في موارد الولايات المتحدة العامّة المفترض تخصيصها للبنية التحتية الأجنبية، وهي في الواقع أقل مما هو بحوزة شركائها وحلفائها، الأمر الذي يحتمّ عليها تحديد أولوياتها. هذا فضلاً عن تركّز المصالح الأميركية في قطاعات معينة وجغرافيا محدّدة. وعليه فإنّ تحديد الخيارات الاستراتيجية يفرض على صنّاع القرار الأميركيون اعتماد إطار مؤلّف من ثلاثة أجزاء تعترف بهذه القيود، وتستثمر نقاط القوة في الولايات المتّحدة.

1- تحديد المشاريع الحيوية لمصالح الولايات المتحدة: إذ يتعيّن على حكومة الولايات المتحدة وضع قائمة بجهود البنية التحتية العالمية ومقابلتها بتقييم داخلي يحدّد المشاريع الحيوية منها والتي تتناسب ومصالح الدولة المالية والأمنية. وبعض أنواع البنى التحتية لا ينبغي لنا السّماح للصّين بالسيطرة عليها (كالبنية التحتية الرقمية) ومناطق جغرافية معينة (كالأميركيتين وأوروبا) حفاظاً على الأمن القوميّ والمصالح الاقتصادية.

2- تحشيد الموارد في مجالات أكثر أولوية: استناداً إلى التّقييمات السابقة ينبغي تحشيد موارد القطاعين العام والخاصّ في أنواع البنى التحتية والمناطق الجغرافية الرئيسية، وذلك بالتنسيق الوثيق مع الشركاء والحلفاء. بحيث يجب أن تستخدم الأموال العامة كمضاعف للقوة، وتحشيد الاستثمارات الخاصة بدلاً من مزاحمتها. وفي ظلّ غياب البدائل لتلبية احتياجات البنية التحتية الملحة، تواجه البلدان الخيار الصعب والمستحيل سياسياً، فإمّا المشاريع الرديئة أو لا مشاريع أصلاً. لذلك فعلى الولايات المتحدة، وبالتنسيق مع حلفائها وشركائها، بذل الجهود المطلوبة لإيجاد بدائل تثمر فوائد تجارية فورية وتضمن استفادةً اقتصادية وأمنية طويلة الأجل تتأتى من اقتصاد عالمي

مدعوم ببنى تحتية متطورة كهذه. إن عالمًا أكثر استقرارًا وتطورًا وسلامًا يعني سوقًا أفضل للسلع والخدمات الأميركية، ينعكس أمنًا وازدهارًا على الولايات المتحدة.

3- دعم المشاريع التي تعدّ ذات هوامش خطر معدومة أو ضئيلة على مصالح الولايات المتحدة: ففي الزوايا الأقل حساسيةً يرحّب بالمشاريع الصينية المستوفية لمعايير الشفافية والمسؤولية المالية والاستدامة والمرونة والمسؤولية الاجتماعية. وعلى الرغم من أن الوقت لا يزال مبكرًا، فقد أبدت الصين بالفعل بعض الاهتمام بالفداء بالمعايير العالمية من خلال البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية. كم يتعين على بنك التنمية وبنك التصدير والاستيراد الصينيين والمقرضين الرئيسيين الآخرين في مجال البنية التحتية السير على خطى مؤسسات التمويل والتنمية الدولية القائمة واقتفاء سياساتها الفعّالة.

• سبعة عناصر من استراتيجية أميركية للتحدي العالمي للبنية التحتية:

تتطلب المنافسة الفعّالة اليوم في مجال البنية التحتية جهدًا مستدامًا ومنسقًا. لذلك فإنّه غير مرجو ثمرها في غضون أيّام وشهور، إنّما ستحتاج إلى سنواتٍ وعقودٍ لبطء نموّها. أضف إلى ذلك أن اتّساع نطاقها الوظيفي والجغرافي جعلها تتخطى بمسؤولياتها العديد من الوكالات الحكومية الأميركية. ويزيد الأمر تعقيدًا القطاع الخاصّ، الذي وإن كانت الحكومة تملك تشجيعه وتفعيله إلا أنها لا تملك صلاحيات توجيهه أو إدارته، وهذا محكّ حسّاس آخر. فهو يميل داخل الحكومة إلى تأخير العمل إذ يصعب التنسيق معه ونيل استجابةٍ فعّالة منه. مع أخذ هذه التّحديات بعين الاعتبار إلى جانب اهتمامات الولايات المتحدة الموضحة في القسم السابق، يوصي فريق العمل بالعناصر السبعة التالية لاستراتيجية البنية التحتية العالمية للولايات المتحدة. وفي حال تبنيها فإنّ هذه التّوصيات ستنتج انسيابية وتمويلًا فاعليًا وجودة عالية في هيكله وتسليم المشاريع مقارنةً بالبدايل المنافسة:

1. صياغة رؤية عالمية

ينبغي على الولايات المتحدة توحيد وشحذ جهودها في إنتاج رؤية عالمية للبنية التحتية. وتتابع الوكالات الحكومية الأميركية بذل جهودٍ فعليةٍ قيمة على صعيد العالم، بما فيها "الاستراتيجية الحرة والمفتوحة في منطقة المحيط الهادي - الهندي"، والبرامج الرائدة مثل "Power Africa" والمبادرات الأخيرة مثل "America Crece" / "Americas Grow" في أميركا

اللاتينية وغيرها. وفيما تشترك هذه الجهود في العديد من الأهداف فإنها تصبح أكثر جاذبية في حال توحيدها.

ومن شأن النهج القائم على المبادئ أن يوفر مرجعاً شاملاً. كما أنّ هذه الأصول ستسمح للمسؤولين الأميركيين بتقديم رؤية إيجابية للبنية التحتية العالمية، مبنية على النتائج وغير مؤطرة بنهج أو دولة. ومن الطبيعي أن العديد من هذه المبادئ سوف يتماشى ما طرحه شركاء الولايات المتحدة وحلفائها، سيّما تركيز الاتحاد الأوروبي على الاستدامة وتركيز اليابان على الجودة. وبالمحصلة فإنّ ذلك سوف يرفع من شأن النهج الأميركي ويظهر تبايناً أكبر بينه وبين البدائل الأقل جودة.

يُنظرُ إلى المبادئ المعتمدة والموضحة مسبقاً في "الاستراتيجية الحرة والمفتوحة في منطقة المحيط الهادي - الهندي" بوصفها أفضل مقاربة يمكن تعميمها. فمن خلال هذه الاستراتيجية أكدت إدارة ترامب على أهمية الانفتاح وقواعد السوق. وبإضافة "المرونة" كمبدأ توجيهي ثالث، يمكن جعل هذه الرؤية أكثر إغراءً وحمل الشركات الأميركية على زيادة مساهمتها فيها. ومعلوم أنّ المرونة تعني دعم البنية التحتية برؤية بعيدة للتكاليف الكاملة والفوائد، بحيث تكون قابلة للاستمرار وذات جودة عالية، وبالنتيجة فإنّ هذه المبادئ الإرشادية ستزيد من جاذبية العروض المقودة من قبل الولايات المتحدة. ويتحمّم على هذه الأخيرة إعطاء أمثلة حيّة على كيفية إدخال المبادئ آنفة الذكر حيّز التطبيق، كما هو موضح أدناه:

حرّة:

- حفظ حقوق الأفراد من خلال المشاورة العامة والمشاركة والتعويض عند اقتضاء الأمر.
- احترام سيادة البلدان بما في ذلك على سبيل المثال حظر البناء في الأراضي المتنازع عليها، ومعالجة النزاعات بواسطة محاكم دولية محايدة ومثبتة.
- استكشاف مشاركة القطاع الخاص خلال المراحل الأولى من التحضير للمشروع.

مفتوحة:

- تعميم إجراءات مكافحة الفساد على الصعيد العالمي وإنفاذها، شاملة كل البلدان الخاضعة لاتفاقية منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية لمكافحة الرشوة (OECD).
- ينبغي أن توفر المشتريات العامة ساحة متكافئة تضمن المشاركة المتساوية من جانب الشركات والعمال المحليين.
- الحرص على شفافية شروط القروض، بما في ذلك تلك المتمتعة بضمانات سيادية.
- تقاسم الوظائف والخبرات مع المجتمعات المحلية عبر تكافؤ فرص العمل وبناء القدرات والتدريب التي تتضمنها المشاريع.

مرونة:

- تقييم تكلفة دورة الحياة، والتي تثنى التكاليف الكاملة للمشروع بما في ذلك عملياته وصيانته، كتقليد معتاد.
- إدراج "الاستدامة البيئية" في تقييم دورة الحياة، بما في ذلك خفض انبعاثات الكربون والتكيف مع التغير المناخي.
- تقييم القدرة على تحمّل الديون من خلال اختبارات الإجهاد، ليس فقط من أجل المشاريع الفردية بل على المستوى الوطني أيضاً مع التزامات أخرى معروفة أو مخطط لها.
- الاستدامة التكنولوجية، حيث يمكن للحلول التكيف مع الابتكارات المستقبلية بدلاً من بقائها مقيدة وتتطلب استبدالاً أكثر كلفة.

خطوات التنفيذ الخاصة:

- العمل مع الأصدقاء والحلفاء والأطراف الأخرى، بناءً على ما أعلنه الآخرون، من أجل تطوير مجموعة من المبادئ لتوجيه جهود البنية التحتية العالمية.
- إعلان هذه المبادئ في خطاب لرئيس الولايات المتحدة أو نائبه في منتدى اقتصادي رئيسي، مع توضيح أنّ هذا نهج تعاوني ذا دوافع اقتصادية، وليس متمحوراً حول الولايات المتحدة ولا دوافع سياسية له، إنّما يهدف إلى إفادة الاقتصادات النامية.
- بذل جهود لضمان اعتمادها أو تأييدها بواسطة المؤسسات والمنظمات الرئيسية الدولية.
- إشهار المخاطر والتكاليف، القصيرة والطويلة الأجل على السواء، للأساليب منخفضة الجودة.

2. العمل مع الحلفاء والشركاء

تتميز الولايات المتحدة الأميركية بامتلاك شبكة من الحلفاء والشركاء حول العالم ما يستقطب العديد من مكامن القوة للبنية التحتية العالمية، لا سيما على صعيد الاستثمارات الإضافية والخبرات التقنية والمهارات اللغوية والروابط الثقافية. هناك العديد من فرص التعاون الثنائية والإقليمية والمؤسسية، لا سيما عبر البنك الدولي وغيره من البنوك المتعددة الأطراف ومجموعة الدول السبع، ومجموعة الدول العشرين، والتعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادئ وغيرها. أما بالنسبة للمصالح والسياسات المختلفة فإنها ستجعل بعض الدول أكثر ملاءمة للتعاون في مجالات محددة. فعلى سبيل المثال، لا يقدم البنك الدولي الدعم لتطوير النفط والغاز، في حين أنّ لدى الولايات المتحدة القدرة على العمل مع شركاء آخرين كاليابان وأستراليا لدعم هذه الأهداف في مناطق ذات الأولوية كجنوب شرق آسيا. إنّ على الولايات

المتحدة أن تكون قوة مضاعفة لهذه المساعي، خصوصاً في المناطق حيث شركاؤها وحلفاؤها أكثر اندماجاً.

خطوات التنفيذ الخاصة:

- إجراء تقييم للبنية التحتية الحيوية، استناداً إلى الجهود التي تبذلها وزارة الأمن الداخلي لتحديد وحماية الهياكل الأساسية الحيوية في الخارج، مع وجود نظام للإنذار المبكر للمشاريع الشديدة الحساسية.
- إنشاء صندوق تحالفي للبنية التحتية من أجل حماية المصالح الاستراتيجية.
- تعزيز وتوسيع نطاق الدعم لمبادئ البنية التحتية الجيدة عبر توسيع مجالات الاتفاق وتحسينها في G7 و G20 وصولاً إلى APEC وغيرها.
- تفعيل مذكرات التفاهم الثنائية والثلاثية مع أستراليا واليابان عبر إطلاق مشروع توضيحي في كل إطار خلال الـ 12 شهراً القادمة.

3. تشييد وقيادة المجال الرقمي

يعدّ التداخل بين نقاط القوة والمصالح الأميركية قوياً لا سيما في المجال الرقمي، حيث تم تعريفه على نطاق واسع ليشمل ليس فقط البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات التقليدية مثل كابلات الألياف البصرية وشبكات 5G ولكن أيضاً تطبيق أجهزة استشعار جديدة وأنظمة إدارة للبيانات شبيهة بتلك الموجودة في "المدن الذكية". والخلاف شديد حول التقنية التي تُعنى بإتاحة مشاركة البيانات، والمعايير والقواعد التي تحكمها. حيث أنّ الولايات المتحدة ترفض بشدة السماح لبلدان أخرى باحتكار البنية التحتية الرقمية في العالم وامتلاك صلاحيات إملء المعايير أو القواعد التي ترعاها.

مزايا فريدة تجلبها الولايات المتحدة إلى هذا الفضاء. فلما كانت الشركات الأميركية رائدة على صعيد العالم في العديد من التقنيات الرئيسية، وجب الحفاظ على هذه الميزة ليس عبر الاستثمار في البحث والتطوير المحلي فحسب إنّما عبر فتح الأسواق الخارجية أيضاً. ميزة أخرى في هذا السياق تتمثل في كون البنى التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات ذات تكاليف منخفضة مقارنةً بتلك المتعلقة بالنقل والقطاعات الأخرى، ولهذا فهي تُعدّ أكثر جاذبية للقطاع الخاص لأنها توفرّ طرقاً أكثر لاسترداد أموال الاستثمارات.

خطوات التنفيذ الخاصة:

- زيادة تمويل البحث والتطوير الفيدرالي في الولايات المتحدة للتقنيات الرقمية الناشئة مثل اتصالات الجيل المقبل والدكاء الاصطناعي والحوسبة الحكومية (لا سيما للبحوث الأساسية).
- دعم جهود القطاع الخاص عبر زيادة الحوافز لتوسيع مشاركة الولايات المتحدة في الهيئات الدولية التي تضع المعايير الخاصة بالـ 5G والعمل مع الحلفاء الأوروبيين والآسيويين على إنشاء مبادرة مشتركة في مواجهة عمل الصين على تسييس و السيطرة على عملية وضع المعايير المتعلقة بهذه الشبكة.
- تنمية الآليات الحالية لتبادل المعلومات والمعايير المشتركة لمراجعة الاستثمار الأجنبي في البنية التحتية الحساسة والتقنيات المتقدمة والبناء عليها، كما بالنسبة لنقل التكنولوجيا في الهيئات متعددة الأطراف مثل تنظيم و اسنار.
- اتفاق الشركاء والحلفاء على أن البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات يجب أن تكون أولوية للبنك الدولي ومصرف التنمية الآسيوي وغيرها من بنوك التنمية متعددة الأطراف. سيما على صعيد تحفيز الاستثمار الخاص في هذا القطاع.
- إدراج قواعد ملزمة بشأن قضايا مثل موضة البيانات عبر الحدود في اتفاقيات التجارة المستقبلية، بما في ذلك اتفاقية جماعية بشأن التجارة الإلكترونية.
- تنمية برنامج الملحق الرقمي للولايات المتحدة، والذي يساعد الشركات الأميركية على توسيع الصادرات واجتياز تحديات سياسة الاقتصاد الرقمي، ليشمل جميع الأسواق التي تحوي خدمات تجارية أميركية.

الإطار الرابع: الإجابة على تحدي 5G

لا يمكن للحكومة الأميركية السماح لمانح وحيد بالهيمنة على تقنية الـ 5G، والتي ستصبح العمود الفقري للاقتصاد الرقمي في المستقبل. إن استراتيجية متفوقة للولايات المتحدة بخصوص الـ 5G لا بد أن تتضمن مزيجاً من الإجراءات الدفاعية والهجومية، تشمل تلك الموضحة أدناه.

حماية الأنظمة الحساسة: بالنسبة لمجموعة فرعية ضيقة من أنظمة الحكومة الأميركية، يجدر بنا التوضيح بالموارد والأداء من أجل الأمان. لكن إنشاء سلاسل إمداد آمنة للإلكترونيات الدقيقة، حيث يتم التحكم عن كثب في سلسلة رعاية المكونات، أمر مكلف، إلى جانب أن هذه الأنظمة تميل إلى البطء في التطوير والتخلف عن تنامي أحدث التقنيات. قد تكون محاولة اتباع هذا النهج المشدد الحماية للبنية التحتية 5G في البلاد بمثابة دفاع عن النفس، ولكن يمكن أن تكون هذه العيوب مبررة في حالات خاصة، لا سيما بالنسبة لأنظمة الدفاع والاستخبارات الأميركية.

تعزيز القدرة على العمل في بيئات غير ودية: من المحتمل أن العديد من أنظمة 5G التي تم شراؤها حتى من قبل الحلفاء والشركاء في الولايات المتحدة، وربما حتى من قبل الشركات الأميركية، ستشمل معدات من مجموعة متنوعة من المصادر، بعضها يثير مخاوف أمنية وطنية خطيرة. يتعين على الولايات المتحدة أن تطور - لنفسها وللبلدان المهمة الأخرى - هندسة تقنية معلومات واتصالات آمنة من الخروقات والتجسس أو سرقة البيانات أو هجمات الحرمان من الخدمة، حتى لو كانت تعتمد على معدات من مصادر غير موثوقة أو مشتبها بها.

الابتكار مع الحلفاء: بالإضافة إلى زيادة التمويل الفدرالي الأمريكي في مجال البحث والتطوير للتقنيات الرقمية الناشئة، يتعين على حكومة الولايات المتحدة إعادة تقييم تقديم حوافز أخرى، للشركات الأميركية وشركات الأصدقاء والحلفاء على حدٍ سواء، ليكون لدى الدول مجموعة من البدائل للحصول على أنظمة 5G.

تعزيز حرية الوصول إلى الأسواق العالمية: يبدأ الابتكار بالاستثمارات في الداخل، ولكن منافسة الجيل الخامس هي عالمية، ويتوقف النجاح في الأصل على تحسين وصول الولايات المتحدة إلى الأسواق الأجنبية. ولذلك ينبغي على الولايات المتحدة وأصدقائها وحلفائها الضغط على الدول الأخرى بما فيها الصين لفتح أسواقها لمنافسة الموردين غير الصينيين.

إنّ الحلول المذكورة أعلاه ممكنة حال متابعتها ومراعاة مدى إلحاحها. كما أنّ الحفاظ على الأمن القومي ممكن من دون التضحية بالانفتاح الذي يسمح للشركات الأميركية خوض المنافسة العالمية. الإجابة على تحدي 5G هي مضاعفة نقاط القوة في الولايات المتحدة.

4. دفع العالم نحو مستقبل مستدام

تعدّ الطاقة شريان حياة الاقتصاد الحديث. بيد أنّ مليار شخص حول العالم يعيشون دونها، بما فيهم 600 مليون في جنوب الصحراء الإفريقية وحدها. كما تعدّ الطاقة أيضاً شرطاً أساسياً للعديد من الجهود الأخرى، بما في ذلك البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات، والجهود الصحية لفيروس نقص المناعة البشرية / الإيدز والملاريا، والمدن الذكية، وأنظمة المياه، والزراعة. وبهذا فإنّ نموّ الاقتصادات الحديثة دون طاقة غير ممكن، فيما الحاجة إلى الطاقة ستتزايد في السنوات القادمة.

إنّ تحديد الولايات المتحدة لأولوياتها في مجال تطوير البنية التحتية للطاقة، سيعزز أمن الطاقة فيها، وكذلك بالنسبة للبلد المضيف، كما وسيدعم النمو الاقتصادي الوطني والإقليمي، ويدعم المعايير الاجتماعية القوية ويخدم الأهداف البيئية من خلال الحد من تلوث الجسيمات وانبعاثات الغازات الدفيئة. ويمكن تحقيق كل هذه الأهداف من خلال الدعم الحكومي لتطوير البنية التحتية عبر السماح بالغاز الطبيعي ذي الاحتراق الأنظف، والذي بدوره سيفتح المجال أمام

توليد للطاقة بأسعارٍ معقولةٍ وموثوقةٍ وبطريقةٍ أنظفٍ إلى جانب الصناعات ذات الصلة مثل التصنيع المتقدم.

ويعد صعود الولايات المتحدة كمصدر عالمي رئيسي للغاز الطبيعي المسال عاملاً رئيسياً في تحسين وصول التّغذية بالغاز الطّبيعي إلى جميع أنحاء العالم، ومع ذلك لا تزال المنافسة في التكاليف تجعل الفحم الذي ينبعث منه الكربون، يلقي استحساناً في العديد من الاقتصادات النامية. وعلى الرغم من أنّ الصّين تتقدّم في القدرة على توفير حلول جاهزة في مشاريع الطاقة الضّخمة، لكن Power Africa أثبتت أن هناك حيّزاً ورغبةً في تعدّد مصادر مشاريع الطاقة في البلدان النامية.

أمّا عن تكنولوجيا ومعدات وخدمات الطّاقة النّظيفة لدى الولايات المتّحدة فتعتبر مجالاً آخر من مجالات قوة الصناعة لديها، وتستحق اهتماماً خاصاً في رحلة انتشار البنية التحتية الأميركيّة، نظراً لأن العديد من الاقتصادات النامية تعدّ أسواقاً رئيسيةً لمشاريع الطاقة المتجددة. وينبغي أن تراعي تعهّات البنية التحتية للطاقة آثارها على الانبعاثات، ودراسة شموليّة لاحتياجات الاقتصاد المضيف من الطاقة، وإعطاء الأولوية للوقود والتقنيات التي يمكن أن تلبي حاجة الاقتصاد المضيف من الطاقة العالمية والمستقرة وتمهّد انتقاله إلى الطاقة النظيفة.

أمّا عن تكنولوجيا ومعدات وخدمات الطّاقة النّظيفة لدى الولايات المتّحدة فتعتبر مجالاً آخر من مجالات قوة الصناعة لديها والتي تستحق اهتماماً خاصاً في رحلة انتشار البنية التحتية الأميركيّة، نظراً لأن العديد من الاقتصادات النامية أسواق رئيسيةً لمشاريع الطاقة المتجددة. وينبغي أن تراعي تعهّات البنية التحتية للطاقة آثارها على الانبعاثات، ودراسة شموليّة لاحتياجات الاقتصاد المضيف من الطاقة، وإعطاء الأولوية للوقود والتقنيات التي يمكن أن تلبي حاجة الاقتصاد المضيف إلى طاقة عالمية ومستقرة وتمهّد انتقاله إلى الطاقة النظيفة. لهذه الأسباب، يجب على الولايات المتحدة تعزيز المصادر منخفضة الكربون بما في ذلك الرياح والطاقة الشمسية، وقيادة عمليّات تطوير تقنيات تخزين ونقل أكثر فاعلية مثل الشبكات الذكية وتخزين البطاريات المتقدمة وغيرها من التقنيات التي تعيد تشكيل أسواق الطاقة واحتياجات البنية التحتية.

علاوة على ذلك، تتمتع الولايات المتحدة بثروة لا مثيل لها من الخبرة في جمع وتحليل بيانات الطاقة (كما هو موضح من قبل إدارة معلومات الطاقة الأميركية (EIA))، فضلاً عن تصميم وتشغيل أنظمة نقل وتوزيع الكهرباء (كما يتضح من مختلف مشغلي الطاقة الإقليميين). يجب أن تكون هذه الخبرة واجهةً لتعهّات الولايات المتحدة في سبيل التّصديّ لأيّ تطوّر للبنية

التحتية للطاقة مدفوع بمكسب تجاري فوري أولاً يتمشى مع متطلبات الاستدامة ورفاهية المجتمعات المضيفة.

خطوات التنفيذ الخاصة:

- توسيع نطاق اتفاقية "Power Africa" لتشمل جميع البلدان النامية. ويمكن القيام بذلك على مرحلتين: التوسع أولاً لتغطية منطقة المحيط الهادئ بأكملها، ومن ثم إلى جميع أنحاء العالم. وسيكون هذا استثماراً ضخماً وجديراً بالاهتمام يقارب 900 مليار دولار في سبيل الحد من فقر الطاقة العالمي على غرار المعونات الأميركية الأخرى مثل "غذّي المستقبل (Feed the Future)" وفي جزء صغير من تكلفة خطة الرئيس الطارئة للإغاثة من الإيدز.

- تعزيز القدرة الاستشارية للخبراء الفنيين والتنظيميين في مجال الطاقة والكهرباء عند النظر في تمويل البنية التحتية للطاقة ضمن "مؤسسة الولايات المتحدة الدولية لتمويل التنمية" (USDFC).

- توسيع تبادل بيانات الطاقة مع الاقتصادات النامية، متضمنةً توفير المساعدة في بناء القدرات، بما يتناسب مع الزيادات في الموارد (مثل ميزانية تقييم الأثر البيئي)

- الاستمرار في لعب دور قيادي مع الدول ذات التوجه المماثل داخل منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) بشأن سياسة الطاقة والتمويل، وحث الحكومات غير الأعضاء في هذه المنظمة (مثل الصين) على الالتزام بنفس المعايير التي تتبعها حكومات المنظمة في استخدام التمويل العام لصادرات تكنولوجيا حرق الفحم.

5. تحفيز تمويل القطاع الخاص

هناك حاجة إلى تريليونات الدولارات من التمويل العام والخاص لتلبية احتياجات البنية الأساسية المتزايدة في البلدان النامية. سوف تحتاج البلدان النامية إلى التخطيط أبعد من المساعدات الخارجية والمساعدة الإنمائية الرسمية (ODA) ، والتفكير بمصادر جديدة لرأس المال لتلبية هذه الاحتياجات. في حين أنه على الصعيد العالمي، يدير المستثمرون المؤسسون - مثل صناديق التقاعد وصناديق الاستثمار المشتركة وشركات التأمين وغيرها - مثل صناديق الثروة السيادية - حوالي 100 تريليون دولار، يتم استثمار أقل من 1٪ منها في البنية التحتية.

يمكن للبلدان النامية سد الفجوة في تمويل البنية التحتية عن طريق زيادة الموارد المحلية للبنية التحتية من خلال إصلاحات الإدارة الضريبية (تبلغ عائدات الضرائب بالفعل حوالي 500

مليار دولار في أفريقيا)، ولكن حشد الموارد المحلية لن يكون كافياً، وسوف تحتاج إلى تمويل جزء كبير من الزيادة في استثمارات البنية الأساسية من قبل مؤسسات تمويل التنمية (MDIs)، وبنوك التنمية المتعددة الأطراف، ومستثمري القطاع الخاص، صناديق التقاعد وصناديق الثروة السيادية.

وبمجرد التشغيل الكامل، سوف تلعب مؤسسة الولايات المتحدة الدولية لتمويل التنمية (USDFC) دوراً رئيسياً. وإذ تلعب OPIC مسبقاً دوراً هاماً في احتشاد القطاع الخاص وأنواع التمويل الأخرى في سبيل البنية التحتية، سيستمر هذا الدور في الازدياد بعد أن تستلمه مؤسسة الولايات المتحدة الدولية لتمويل التنمية في تشرين الأول/أكتوبر 2019.

خطوات التنفيذ الخاصة:

- تشجيع مؤسسات التمويل الصغرى والبنوك متعددة الأطراف على استخدام أموال المنح الخاصة بها لتوفير ضمانات الخسارة الأولى للمشروعات وسداد التكاليف للمستثمرين إذا تجاوزت الخسائر مبلغاً محدداً مسبقاً.

- إنشاء صندوق عالمي لربط البنية التحتية العالمية الحساسة يركز على تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (وخاصة شبكات الجيل الخامس والشبكات الرقمية الأخرى) والنقل (لا سيما الموانئ والمطارات) والقوة والطاقة. ستقود USDFC هذا المسعى إلى جانب من لهم ميول مشابهة من بنوك التنمية المتعددة الأطراف وغيرها من مؤسسات تمويل التنمية الثنائية، وستتخذ تدابير (كما هو مقترح في هذا التقرير) تحفز البنوك التجارية وصناديق التقاعد والأسهم على الانضمام وتوفير التمويل الإضافي والمساعدة في تطوير المشروعات.

- المساهمة بمبلغ 200 مليون دولار من مؤسسة الولايات المتحدة الدولية لتمويل التنمية في صندوق صرف العملات (TCX)، مما يساعد على تخفيف مخاطر الصرف وتطوير أسواق رأس المال المحلية. فمن خلال تقديم الأدوات المالية، وخاصة المقايضات والعقود الآجلة، يتيح هذا الصندوق للمستثمرين تزويد المقترضين بالتمويل بعمليتهم الخاصة. كما أن مضاعفة حجم هذا الصندوق من شأنه تقليص مخاطر الصرف على المدى الطويل بالنسبة لرعاة القطاع الخاص في الشراكات بين القطاعين العام والخاص وصفقات التمويل المماثلة.

- تكليف مؤسسة الولايات المتحدة الدولية لتمويل التنمية بتسهيل 50 مليار دولار من استثمارات صندوق المعاشات التقاعدية الأميركية في مشاريع البنية التحتية في البلدان النامية

على مدى السنوات الخمس المقبلة. وستعمل هيئة الاستثمار التابعة للمؤسسة المذكورة على جذب مصادر تمويل الصندوق الجديدة عبر توسيع نطاق تأثير وكالة "halo".

- اعتماد رئيس ومجلس إدارة جديدين لبنك الاستيراد والتصدير الأمريكي (EXIM). ففي الوقت الراهن، لا يمكن للبنك تمويل أكثر من 10 ملايين دولار لكل معاملة، في حين أن 40 مليار دولار من المعاملات يتم تجميدها إلى حين تأكيد مجلس الإدارة. وبلا شك فإن حل نقص النصاب القانوني لمجلس البنك وإعادة تفويض وكالة ائتمان تصدير أكبر وأكثر قوة سيعيد إحياء تأثير وكالة "halo" في جذب المستثمرين من القطاع الخاص إلى المشاريع الكبيرة.

- المساهمة في التسهيلات العالمية للبنية التحتية (GIF) الصادرة عن البنك الدولي، والتي تساعد البلدان المتلقية في تمويل المشاريع وتخطيطها وإعدادها و هيكلتها. فاعتباراً من بداية عام 2019، تلقى المرفق ما يقرب من 84 مليون دولار من المساهمات الرأسمالية. وبالنظر إلى التأثير التحويلي على تدفق رأس المال الخاص الخارجي، نجد أنه من المهم أن تدعم الولايات المتحدة صندوق GIF من خلال تخصيص أموال كبيرة.

6. بناء قدرة الشريك

تتمثل إحدى الوسائل المهمة لتمكين الجودة والبنية التحتية المستدامة للعالم النامي في تنمية القدرات المحلية. وتبقى المؤسسات العامة القوية التي يمكنها العمل علانية وبشفافية أساسية لجذب رؤوس الأموال وتعزيز التنمية المستدامة. علاوة على ذلك، تتمتع المؤسسات العامة القوية بقدرة معززة على دعم سيادة القانون وممارسة الحكم الرشيد في مساءلة مطوري مشاريع البنية التحتية. هذه الخصائص تعزز ثقة أسواق رأس المال ومجتمع المستثمرين ويمكن أن تطلق تريلونات من رأس المال الخاص اللازمة لسد فجوة البنية التحتية العالمية.

وتعدّ عمليّات التّوريد في القطاع العام هي أحد المحددات الرئيسية للحوكمة والانفتاح والشفافية. وبذلك يحتل مسؤولو القطاع العام موقع الصدارة في اتخاذ القرارات التي تؤثر على الاستثمارات في مشاريع البنية التحتية في البلدان النامية. وفي بعض الحالات يتدفق ما يقرب من 20 بالمائة من الناتج المحلي الإجمالي لبلد ما بفعل الموظفين العموميين. وعلى مدى عقود، شجع هؤلاء المسؤولون على اختيار مقدم العطاء الأقل تكلفة، بغض النظر عن التكاليف التشغيلية طويلة الأجل أو أمد التشغيل. بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن يؤدي الافتقار إلى

الشفافية إلى تعزيز ثقافة الفساد على حساب الصالح العام على المدى الطويل وذلك عن استخدام تكاليف منخفضة مزعومة، كستار دخاني.

وتمتلك الدول المانحة حافزًا كبيرًا لمساعدة هؤلاء المسؤولين في استخدام الأدوات والتقنيات اللازمة للابتعاد عن اختيار العطاء الأقل كانتقاء انعكاسي أثناء تدريبهم على استخدام مفاهيم مثل تحليل تكاليف دورة الحياة ومعايير التقييم الموضوعية لتوجيه قرارات الشراء الخاصة بهم وتعزيز التنمية الاقتصادية طويلة الأجل. وبما أنه من المتوقع أن يعيش أكثر من 60 في المائة من سكان العالم في بيئة حضرية بحلول عام 2050، ينبغي على الحكومات دون الوطنية التي تضم عددًا كبيرًا من سكان المدن أن تكون الجمهور المستهدف لهذه الجهود. وإدراكًا لهذه الديناميكيات، أسست وكالة التجارة والتنمية الأمريكية (USTDA) مبادرة المشتريات العالمية والتي تساعد الموظفين العموميين في الاقتصادات الناشئة على فهم التكلفة الإجمالية الحقيقية لملكية السلع والخدمات لمشاريع البنية التحتية بشكل أفضل.

خطوات التنفيذ الخاصة:

- من خلال الوكالات الرئيسية مثل مؤسسة الولايات المتحدة الدولية لتمويل التنمية (USDFC) والوكالة الأمريكية للتنمية الدولية (USAID)، ينبغي على الولايات المتحدة إنشاء "اتفاق اتصال" مع بنوك التنمية المتعددة الأطراف وغيرها من مؤسسات تمويل التنمية الثنائية ممن تشاطرها الرأي، يقضي بضمّ البلدان المتلقية لأموالٍ من صندوق توصيل البنية التحتية العالمية الحساسة (انظر التوصية السابقة) إلى النظام الدولي القائم للقواعد والمعايير والإدارة الرشيدة، والذي يجب تطبيقه لضمان جودة البنية التحتية. وستقدم الوكالات الأمريكية في هذا الإطار المساعدة الفنية لإعانة هذه البلدان على تلبية هذه المتطلبات. ويشمل ذلك، على سبيل المثال، متطلبات الشفافية، والقدرة على مكافحة الفساد، واستخدام تقييمات تكلفة دورة الحياة في قرارات الشراء، وكشف التكلفة الحقيقية للملكية.

- دعم جهود الوكالة الأمريكية للتنمية الدولية لتعبئة الموارد، وخاصة تلك المتعلقة باعتباريات الاقتصاد السياسي وتوسيع القاعدة الضريبية وتحسين الكفاءة في التحصيل والحد من التهرب الضريبي، بحيث يمكن استخدام إيرادات الضرائب المتزايدة في البلدان النامية لتمويل مشاريع البنية التحتية الأمر الذي يوفر فرصًا جديدة للشركات الأمريكية.

- توفير التسهيلات الرئيسية لإدارة الديون والتي يديرها البنك الدولي وصندوق النقد الدولي في سبيل تقديم المساعدة الفنية لإعانة البلدان على تقييم وإدارة ديونها بشكل أفضل. يجب

على مجتمع المانحين أيضًا إرشاد الصين، وهي جهة مانحة جديدة، للمساهمة في هذا المرفق والانتقال إلى معايير نادي باريس.

- قيادة البلدان المانحة إلى تعزيز استثمارها في وكالاتها الثنائية لتوسيع برامج الشراكة مثل تلك التي طورتها USTDA. كما يمكن للولايات المتحدة أيضًا أن تمارس دورها القيادي في بنوك التنمية الإقليمية الكبرى لتكثيف جهود الوكالات الثنائية. ويشمل ذلك، على سبيل المثال، مساعدة بنوك التنمية المتعددة الأطراف في تدريب عدد أكبر من الموظفين العموميين في البلدان النامية على اعتماد معايير المشتريات الحديثة التي تراعي تقييمات تكلفة دورة الحياة.

- دعم أنظمة المحاكم التجارية الدولية القائمة والمثبتة من أجل حل النزاعات حول المعاملات التجارية المعقدة وتسهيل تقديم مشاريع البنية التحتية بشكل أسرع. ويجب أن يصاحب هذا النظام صندوق دعم قانوني يلبي احتياجات البلدان المنخفضة الدخل في المقام الأول.

7. تعزيز الخبرة والتناسق في الحكومة الأميركية

يتعين على حكومة الولايات المتحدة زيادة خبرتها في العديد من المجالات ذات الأولوية (والتي تم إبراز الكثير منها في التوصيات أعلاه). فعلى سبيل المثال، سيتطلب توسيع برنامج الملحق الرقمي توظيف أو تدريب ضباط تجاريين مؤهلين. ففي العديد من الأسواق النامية والناشئة يمثل المسؤولون التجاريون بالولايات المتحدة تمثيلًا ناقصًا أو يغيب تمثيلهم بالكامل. فعلى سبيل المثال، هناك أقل من عشرين ضابطًا في جميع أنحاء أفريقيا والشرق الأوسط مجتمعين. كما أنّ تحفيز استثمارات القطاع الخاص سيتطلب أيضًا من المسؤولين في الولايات المتحدة تطوير فهم أفضل لكيفية تقييم القطاع الخاص للمشاريع. هناك حاجة إلى تنسيق أفضل بين الوكالات الحكومية الأميركية. فالبنية التحتية تشمل مسؤوليات العديد من الوكالات الأميركية: الدفاع، الولاية، الخزانة، التجارة، النقل، الأمن الداخلي، الوكالة الأميركية للتنمية الدولية، الوكالة الأميركية للتجارة والتنمية، مؤسسة تحدي الألفية (MCC)، بنك الاستيراد والتصدير الأميركي (EXIM)، وغيرها. النقاش بين هذه الوكالات مهم، وهو يؤول إلى اتخاذ قرارات مستنيرة عندما تتم إدارته بشكل جيد. في حين أنّ المسؤوليات المتداخلة يمكن أن تؤدي إلى الارتباك والتأخير الذي يعيق قدرة الحكومة الأميركية على اتخاذ المواقف، ويؤدي إلى تفتت قدرة الشركات الأميركية على المنافسة ضد نظيراتها الأسرع.

خطوات التنفيذ الخاصة:

- تعاون نموذجي مشترك بين الوكالات حول تمويل البنية التحتية بمبادرة Power Africa الصادرة عن الوكالة الأميركية للتنمية الدولية، والتي جمعت 17 وكالة أميركية مختلفة و145 شركة. لبدء هذا التعاون، يمكن لمنظمة موثوق بها خارج حكومة الولايات المتحدة إنشاء فرقة عمل مدتها ستة أشهر تضم ممثلين عن كل من هذه الوكالات ومطوري البنية التحتية ومديري صناديق الأسواق الناشئة وممثلي صناديق التقاعد ومستشاري الاستثمار.
- توسيع شبكة معاملات ومساعدة البنية التحتية (ITAN)، وهي هيئة مشتركة بين الوكالات تم الإعلان عنها كجزء من استراتيجية الهند والمحيط الهادئ، للمساعدة في تنسيق أنشطة البنية التحتية الأميركية على مستوى العالم.
- تنظيم دورات تدريبية فصلية في مجال البنية التحتية للمسؤولين الاقتصاديين بالخدمة الخارجية للولايات المتحدة، وذلك بقيادة مؤسسة الولايات المتحدة الدولية لتمويل التنمية (USDFC) بما فيها موظفي القطاع الخاص والوكالة الأميركية للتنمية الدولية وموظفي لجنة التنسيق الإدارية.
- جعل ترويج الاستثمار هدفاً صريحاً للخدمة التجارية في الولايات المتحدة، مساوياً لترويج الصادرات الأميركية.
- إنشاء منصب مساعد الرئيس ونائب مدير المجلس الاقتصادي الوطني للبنية التحتية العالمية لتنسيق كل هذه الجهود، تكون له سلطة العليا في اتخاذ القرارات النهائية في حالة النزاعات بين الوكالات.

خوسيه بوريل:

المنسق الجديد للسياسة الخارجية الأوروبية¹

وُلد خوسيه (جوزيب) بوريل فونتيلس في 24 نيسان عام 1947 في قرية "لا بوبلا دي سيغور" بمقاطعة ليدا الإسبانية الشمالية قرب الحدود مع فرنسا. أجداده لجهة أبيه كاتالونيين كانوا قد هاجروا إلى الأرجنتين، وعندما كان خوسيه في عمر 8 سنوات، قبل اندلاع الحرب الأهلية الإسبانية، عاد أبوه إلى إسبانيا. وفي 18 تموز/ يوليو عام 2019، أُعلن عن حصول بوريل على الجنسية الأرجنتينية.

مسيرته التعليمية

بعد إنجازه دراسة المرحلة الثانوية في مقاطعة ليدا، واصل خوسيه تعليمه العالي معتمداً على منح دراسية وفرتها له كل من "مؤسسة مارش" الإسبانية و "برنامج فولبرايت" للمنح التعليمية التابع لوزارة الخارجية الأميركية. انتقل عام 1964 إلى برشلونة لدراسة الهندسة الصناعية، لكنه غادر بعد عام لدراسة هندسة الطيران في الجامعة التقنية بمدريد (UPM)، وليتخرج منها عام 1969. في صيف عام 1969، عمل بوريل كمتطوع في تجمع استيطاني إسرائيلي يُدعى "غالبون" في فلسطين المحتلة، حيث التقى هناك زوجته الفرنسية المستقبلية كارولين مايور. مطلع السبعينات، عاد خوسيه إلى الدراسة وحصل على درجة البكالوريوس من جامعة كومبلوتنسي بمدريد (UCM) ثم درجة الماجستير في الرياضيات التطبيقية من جامعة ستانفورد الأميركية، والدكتوراه في الاقتصاد من جامعة USM. بين عامي 1972 و1982، ألقى محاضرات في الرياضيات في المدرسة التقنية العليا لهندسة الطيران التابعة لجامعة كاليفورنيا. عام 1982 عُيّن أستاذاً مساعداً لرياضيات الأعمال في جامعة بلد الوليد الإسبانية.

¹ إعداد: علي مراد، باحث في مديرية الدراسات الاستراتيجية

نشاطه السياسي في إسبانيا

انضم بوريل إلى حزب العمال الاشتراكي الإسباني (PSOE) عام 1975، وبدأ نشاطه السياسي خلال انتقال إسبانيا إلى الديمقراطية ضمن ما سُمي "التجمع الاشتراكي في مدريد - جناح الشمال" بالشراكة مع لويس سولانا ولويس كارلوس كروسير. ترشح عام 1979 للانتخابات البلدية في "ماجاداهوندا" ضمن قائمة حزب العمال الاشتراكي ليصبح مستشارًا للمدينة. قام بوريل، الذي أصبح أيضًا عضوًا في مجلس مقاطعة مدريد في الفترة بين 1979 و1983، بالإشراف على الإدارة المالية للهيئة الحكومية الإقليمية في فترة ما قبل الحكم الذاتي.

بعد تحقيق حزب العمال الاشتراكي فوزًا ساحقًا في الانتخابات العامة التي جرت عام 1982، عاد الاشتراكيون إلى السلطة وعُيّن بوريل في حكومات فيليب غونزاليس (1982-1996) في عدة مناصب بارزة في وزارتي الاقتصاد والمالية، أولاً كأمين عام للميزانية والإنفاق العام (1982-1984)، ثم كوزير الدولة للشؤون المالية (1984-1991). خلال فترة توليه منصب وزير الدولة للشؤون المالية، انضمت إسبانيا إلى السوق الأوروبية المشتركة عام 1986. وقد اشتهر بسلوكه الذي يسعى لمكافحة الاحتيايل والتهرب الضريبي، ومطاردة الأثرياء والمشاهير. في الانتخابات العامة عام 1986، تم انتخابه لأول مرة في مجلس النواب، وبقي نائباً يمثل برشلونة حتى عام 2004. عُيّن عام 1991 وزيرًا للأشغال العامة والنقل في مجلس الوزراء الإسباني.

قام بدور في عملية تحرير الاتصالات السلكية واللاسلكية في إسبانيا، والترويج للخطة الوطنية للاتصالات 2001-1991 (PNT). عام 1993، هدّد بوريل المفوضية الأوروبية بعرقلة التحرير ما لم يتم منح الامتياز الأخلاقية لإسبانيا، حيث اعتبر بوريل أنه من الضروري تحقيق تعميم الخدمة أولاً قبل التحرير الكامل. في أعقاب الانتخابات العامة عام 1993، استمر بوريل في شغل منصب بمجلس الوزراء الإسباني، حيث تولّى حقيبة الأشغال العامة والنقل والبيئة في حكومة فيليب غونزاليس الأخيرة. غادر العمل الحكومي بعد فوز حزب الشعب بالانتخابات عام 1996، وبقي نائباً عن برشلونة في البرلمان الإسباني.

دوره في السياسة الأوروبية

انتُخب بوريل لرئاسة "اللجنة الإسبانية المشتركة للنواب والشيوخ حول الاتحاد الأوروبي" في تشرين الأول/أكتوبر عام 1999. أعيد انتخاب بوريل نائباً عن برشلونة في الانتخابات العامة لعام 2000، ثم تجديد انتخابه كرئيس للجنة المشتركة للاتحاد الأوروبي في البرلمان السابع. عُيّن عام 2001 أيضًا ممثلًا للبرلمان الإسباني حول "اتفاقية مستقبل أوروبا". حصل عام 2011 على وسام الاستحقاق الدستوري الإسباني تقديرًا لمشاركته في هذه الاتفاقية، التي صاغت

الدستور الأوروبي الذي أدى في النهاية إلى "معاهدة لشبونة". خلال الفترة التي قضاها في الاتفاقية، حاول دون أن ينجح تبني "نموذج اتحادي" في المسودة، كما دعا إلى ذكر صريح للمساواة بين المرأة والرجل، كما سجّل اعتراضه أيضاً على تضمين مفهوم "التراث المسيحي" في نص الاتفاقية.

عام 2004، رشّح رئيس الوزراء الإسباني زعيم الحزب الاشتراكي الموحد خوسيه لويس زاباتيرو، خوسيه بوريل، لقيادة القائمة الاشتراكية في انتخابات البرلمان الأوروبي لنفس العام. فاز الحزب الاشتراكي الإسباني بالانتخابات بأغلبية 6.6 مليون صوت (43,30٪)، وحصل على 25 مقعداً في البرلمان الأوروبي، وترأس بوريل كتلة الاشتراكيين الأوروبيين (PES) وشغل منصب رئيس الوفد الإسباني.

في تموز عام 2004، انتُخب بوريل رئيساً للبرلمان الأوروبي، نتيجة لاتفاق بين حزب الشعب الأوروبي والاشتراكيين، ليصبح الإسباني الثالث الذي يشغل هذا المنصب بعد إنريكي بارون وخوسيه ماريا جيل روبليس. حصل من أصل 700 عضو في البرلمان الأوروبي على الأغلبية المطلقة مع 388 صوتاً في الاقتراع الأول. بصفته رئيساً للبرلمان الأوروبي، ترأس بوريل أيضاً لجنة البرلمان المؤقتة المعنية بالتحديات السياسية والميزانية الخاصة بالاتحاد الموسع 2007-2013. وشغل منصب رئيس لجنة التنمية في البرلمان منذ عام 2007 حتى مغادرته البرلمان عام 2009.

تم ترشيح بوريل لمنصب رئيس معهد الجامعة الأوروبية في كانون الأول/ديسمبر عام 2008، ليتولى المنصب في كانون الثاني/يناير 2010. عام 2012، أُجبر على الاستقالة على خلفية مزاعم بوجود تضارب في المصالح، لتعيّنه جامعة ليذا في نفس العام بمنصب أستاذ التنمية الإقليمية برعاية شركة الطاقة "ريبسول". كما شغل كرسي جان مونييه بمعهد الدراسات الدولية بجامعة كومبلوتنس في مدريد. عارض بوريل بشراسة انفصال مقاطعة كاتالونيا، وفي عام 2015، شارك بكتابة مقالة بعنوان "الحسابات والحكايات وراء الاستقلال"، تعهدت بتفكيك الحجج الاقتصادية التي قدمتها الحركة المؤيدة للاستقلال، ولعب دوراً قيادياً في مسيرة مناهضة لاستقلال كاتالونيا في 8 تشرين الأول/أكتوبر عام 2017 في برشلونة، ألقى خلالها خطاباً حماسياً أعاده إلى المشهد الإعلامي.

عودته إلى العمل الحكومي

في 7 حزيران/يونيو عام 2018 عُيّن بوريل وزيراً للشؤون الخارجية والاتحاد الأوروبي والتعاون في حكومة بيدرو سانثيز الجديدة، ليعود للعمل الحكومي بعد 22 سنة. في أيلول/سبتمبر عام 2018، رفعت "الهيئة الوطنية الإسبانية لسوق الأوراق المالية" دعوى ضد بوريل على خلفية تعاطيه غير المصرح عنه في بيع أسهم شركة كان عضواً في مجلس إدارتها في تشرين الثاني/نوفمبر عام 2015، وعُرم بمبلغ قدره 30,000 يورو. إبان تفاقم الأزمة السياسية في نيكاراغوا، ضغط بوريل في كانون الأول/ديسمبر عام 2018 على الممثلة العليا للشؤون الخارجية والسياسة الأمنية في الاتحاد الأوروبي فيديريكا موغيريني مطالباً بانخراط الاتحاد الأوروبي على نطاق واسع لمعالجة الأزمة.

في أيار/مايو 2019، قدّمت السفارة الإسبانية في كراكاس المنشق الفنزويلي ليوبولدو لوبيز كضيف في أعقاب المحاولة الانقلابية للمعارضة الفنزويلية، حيث تم الإفراج عنه لاحقاً من الحبس المنزلي من قبل القوات المؤيدة لخوان غويدو. رغم ذلك صرح بوريل بأن "إسبانيا لن تسمح بأن تصبح سفارتها مركزاً للنشاط السياسي"، مما حد من أنشطة لوبيز السياسية.

بالنسبة لانتخابات البرلمان الأوروبي لعام 2019 في إسبانيا، احتل بوريل المركز الأول في قائمة الحزب الاشتراكي الإسباني. خلال الحملة الانتخابية، رفع شعار "وحدة أوروبا" وشدد على ضرورة قيام الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي بـ "اتحاد جهودهم من أجل السيادة والبقاء كحضارة". بعد فترة وجيزة من انتخابه، تخلّى عن مقعده النيابي الأوروبي الذي حصل عليه حديثاً قبل الجلسة الافتتاحية للبرلمان الأوروبي، بحجة أنه اتفق مع رئيس حكومة تصريف الأعمال بيدرو سانثيز على عدم شغور منصب وزير الخارجية في ظل عدم اليقين بفوز سانثيز مجدداً في الانتخابات الداخلية اللاحقة. استقال بوريل من منصبه في 29 تشرين الثاني/نوفمبر عام 2019 وخلفه مؤقتاً وزير الدفاع الحالي مارجريتا روبليس.

الممثل الأعلى للشؤون الخارجية والسياسة الأمنية في الاتحاد الأوروبي

في 2 تموز/يوليو عام 2019، أعلن رئيس المجلس الأوروبي دونالد تاسك أن المجلس سيرشح خوسيه بوريل لمنصب الممثل الأعلى للاتحاد الأوروبي للشؤون الخارجية والسياسة الأمنية خلفاً لفيديريكا موغيريني. اجتاز بوريل جلسة الاستماع أمام لجنة الشؤون الخارجية في البرلمان الأوروبي في 7 تشرين الثاني/نوفمبر عام 2019، ليصادق على تعيينه في اليوم التالي خلال تصويت من قبل أعضاء لجنة الشؤون الخارجية في البرلمان، وليتسلم منصبه رسمياً من موغيريني في 1 كانون الأول/ديسمبر عام 2019.

مواقفه الشرق أوسطية والدولية

يصف الإعلام الإسرائيلي بوريل بأنّ مواقفه معادية لسياسة تل أبيب، فهو سعى سابقاً للحصول على إجماع أوروبي على الاعتراف بالدولة الفلسطينية لكن وبعد التباين في الرأي بين الدول الـ 28 في الاتحاد الأوروبي اعتبر بوريل أنّ الخطوة يجب أن تطبّق بشكل أحادي لكل دولة ترغب بذلك. وخلال تظاهرات مسيرة العودة في قطاع غزة في ذكرى النكبة عام 2018، وبالتزامن مع حفل نقل السفارة الأميركية إلى القدس المحتلة، صرّح بوريل لصحيفة ريبوبليكا الإسبانية شأنًا هجومًا على ترامب الذي قال بأنّه "يشجّع الغطرسة الحربية لنتنياهو"، مطلقًا تسمية "الإثنين الأسود" على ذلك اليوم ومعتبرًا أنّه "يعكس تجريد الفلسطينيين من إنسانيتهم من جانب جزء كبير من الطبقة السياسية والمجتمع الإسرائيلي".

وحول الاتفاق النووي مع إيران، صرّح بوريل في شباط/فبراير عام 2019 لمجلة بوليتيكو الأميركية مهاجمًا إدارة دونالد ترامب على خلفية انسحابها من الاتفاق قائلاً عنه: "قرر الأميركيون قتله من جانب واحد، كما درجوا عادةً، دون أي نوع من التشاور المسبق، دون الاهتمام بالمصالح التي لدى الأوروبيين". وأضاف بوريل في المقابل عيناها: "نحن لسنا أطفالاً يتبعون ما يقولونه [الأميركيون]. لدينا آفاقنا ومصالحنا واستراتيجيتنا، وسنواصل العمل مع إيران. سيكون أمرًا سيئًا للغاية بالنسبة لنا إذا استمرت إيران في تطوير سلاح نووي ... إيران تريد القضاء على "إسرائيل"؛ لا شيء جديد في ذلك. علينا أن نتعايش معها".

وكان الإعلام الصهيوني قد شنّ هجومًا على بوريل عشية الذكرى الأربعين لانتصار الثورة الإسلامية في إيران في 11 شباط/فبراير 2019، بعد أن نشر سلسلة تغريدات اعتبرها الصهاينة مدحًا لنظام الجمهورية الإسلامية. ففي تغريداته قال بوريل: "اليوم يصادف 40 عامًا على الثورة الإسلامية في إيران. لقد تغيّرت هذه القوة الإقليمية كثيرًا خلال هذا الوقت. عام 1976، كان معدّل معرفة القراءة والكتابة 35٪، الآن يبلغ نسبة 84٪. عام 1980، كانت 5٪ من النساء العاملات من طالبات الجامعة، والآن يشكّلن نسبة 47٪".

وعقب إعلان ترشيحه لمنصب الممثل الأعلى للسياسة الخارجية والسياسة الأمنية للاتحاد الأوروبي، شاركت الصحافة الإماراتية نظريتها الصهيونية في الهجوم على بوريل، فقد عنونت صحيفة "ذا ناشيونال" الناطقة بالإنكليزية عنه: "مؤيد للنظام الإيراني، سيتولى السيد بوريل التعامل مع مفاوضات الاتحاد الأوروبي بشأن الصفقة النووية الإيرانية".



المركز الإستشاري للدراسات والتوثيق
The Consultative Center for Studies and Documentation

مؤسسة علمية متخصصة تُعنى بحقلي
الأبحاث والمعلومات، وتهتم بالقضايا
الاقتصادية والاجتماعية وتواكب المسائل
الاستراتيجية والتحوّلات العالمية المؤثرة.

هاتف 01/836610

فاكس 01/836611

خليوي 03/833438

Email: dirasat@dirasat.net

www.dirasat.net

الرمز البريدي

Baabda 10172010

P.O.Box: 27/47

Beirut – Lebanon