

2- التنافس الاقتصادي وحرب الموانئ الخفية. ميناء غوادر وتشابهار) أنموذجاً

المساعد الدكتور: فاضل عبد علي الشويلي

Summary

. Today, the power of the superpowers is no longer as measured by the ability of the state to possess solid power (military and economic), but has become the trend towards soft power and virtual, and there are countries focused on rapid economic growth such as China, the latter is the runner-up in the global ranking of the level of power The economy, after the United States of America with an annual gross output of about 12 trillion dollars, from here, China is looking to re-experience the ancient Chinese Silk Road, through the Belt and New Road initiative to link most of the world's trade routes in the strategy of the belt and the new road, so that China can However, this initiative faced many challenges as it did not suit the interests of some countries, especially the major ones, such as the United States of America, India, Iran, some Arab countries, etc. However, China, in cooperation with some of its allies, carried out the Belt and Road Initiative. Through the implementation of many important projects, including the development and investment of the port of Ghawadar by China for 46 years as. prime part of the implementation of the Belt and New Road, which made the competing countries move on their part by working on the development of the Iranian port of Chabahar Ba Cooperation with India and the encouragement of the United States and some of the Arab Gulf countries in response to the project of developing the port of Chabahar. The first, led by the United States and its allies, and the second, led by China and its allies, to chart the features of the future international system and the influential actors.

مقدمة

. . بعد التنافس الذي حصل في مسألة سباق التسلح والذي انتهى بتفكك الاتحاد السوفيتي، والتنافس في السيطرة والهيمنة من قبل الدول العظمى والكبرى على المجتمع الدولي، يبرز اليوم التنافس الاقتصادي وحرب الموانئ عبر ميناءي غوادر الباكستاني وتشابهار الإيراني في إقليم بلوشستان، من خلال التدخل الصيني في الأول والتدخل الهندي في الأخير، فقد أقدمت الصين ومن خلال الاتفاق الصيني. الباكستاني الذي تقرر في إنشاء ممر اقتصادي بين الدولتين وبموجب هذا الاتفاق تستثمر الصين ربط غربي الصين بميناء غوادر شرقي بلوشستان عبر الطرق البرية والسكك الحديدية وخطوط

الأنايب، بالمقابل عملت الهند على تطوير ميناء تشابهار بما يجعله ممراً اقتصادياً واستراتيجياً يربط أسواق الهند وأفغانستان بآسيا الوسطى، وهذا يعد كعدة فعل على الاتفاق الصيني الباكستاني لإنشاء ميناء غوادر.

. ويقع ميناء غوادر وتشابهار اللذان يعدان محور التنافس والصراع الإقليمي ضمن إقليم بلوشستان على سواحل بحر العرب وهو الإقليم الذي يمتد من مضيق هرمز إلى كراتشي، ويبين الموقع الجيوستراتيجي للإقليم أهمية كل من ميناء غوادر وتشابهار إقليمياً ودولياً، ومسألة إنشاء ميناء غوادر قد أثارت حفيظة العديد من الدول ومن بينها الهند التي طلبت من إيران إعادة تفعيل مشروع ميناء تشابهار للحؤول دون سيطرة الصين على طرق التجارة عبر ميناء غوادر، ودخلت أيضاً على خط المواجهة العديد من الدول الأخرى التي تأثرت مصالحها مثل الإمارات والولايات المتحدة الأمريكية وغيرها.

. **والإشكالية في هذا الموضوع هي.** أن الصين تحاول عبر ميناء غوادر الذي يعد جزءاً مهماً في استراتيجية الحزام الاقتصادي الصيني، السيطرة على طرق التجارة في منطقة آسيا الوسطى والشرق الأوسط، فهل يمكن للصين المضي بهذا المشروع الاستراتيجي في ظل مواجهة كبيرة من قبل الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها في المنطقة من جهة، ومن قبل الهند كقوة كبرى وحلفائها من جهة أخرى والدعوة إلى تفعيل وإعادة العمل في ميناء تشابهار الإيراني.

. **وينطلق البحث من فرضية مفادها.** أنه من الممكن بأن تمضي الصين بمشروعها الاستراتيجي عبر ميناء غوادر لا سيما أن هذا المشروع سيقدم خدمات مهمة إلى الكثير من الدول في المنطقة وهذا ما يوفر اعتمادية حقيقية ما بين الصين والدول المستفيدة، على الرغم من المواجهة الكبيرة من قبل بعض الدول الكبرى لهذا المشروع، وهذا ما سيتم بحثه عبر هذه الدراسة.

المبحث الأول

حرب الموانئ الخفية وأثرها في السياسة الدولية

. مما لا شك فيه أن التنافس الإقليمي والدولي وحرب المصالح التي تفضي بالضرورة الى حرب الموانئ الخفية وغيرها، فضلاً عن الاستراتيجيات الاقتصادية الدولية والعمل على الوصول الى النمو المتسارع، كل هذا وذلك له الأثر الكبير في تغيير الموازين ومواقع اللاعبين في السياسة الدولية، وهذا ما سوف يتم مناقشته من خلال هذا المبحث عبر هذه الدراسة .

المطلب الأول

الاستراتيجية الجيو. اقتصادية الصينية . الحزام الاقتصادي وطريق الحرير)

. حققت الصين إنجازات اقتصادية كبيرة وقد تركزت طورتها الاقتصادية الأخيرة، خلال العقود الثلاثة الماضية، حيث حقق اقتصادها معدلات نمو تفوق ال 10 %، وحافظ على ذلك لسنوات عديدة، ما دفعها إلى الصعود إلى المرتبة الثانية عالمياً من حيث حجم الاقتصاد بعد الولايات المتحدة، متجاوزة بذلك اليابان التي تراجعت إلى المرتبة الثالثة، واستطاعت الصين خلال تلك المرحلة أن تحقق منجزاً صناعياً غير مسبوق وحصلت بذلك على لقب «مصنع العالم»، كما أنها تعد أكبر دولة مصدرة في العالم، ما أهلها لتحقيق فائض تجاري مع معظم دول العالم من دون منافس⁽¹⁾.

. فقد أطلقت الصين مبادرة الحزام والطريق، التي تساعدها على تعزيز علاقاتها الاقتصادية مع العالم الخارجي، وتحاول هذه المبادرة استثمار فكرة طريق الحرير⁽²⁾ القديم، لكن المبادرة الجديدة هي

أوسع نطاقاً، فهي تتضمن إنشاء شبكة من الطرق البرية والممرات البحرية وخطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي، الى جانب شبكة من الألياف الصناعية تدشن طريق حرير إلكترونياً ليواكب القرن الحادي والعشرين، بالإضافة الى ذلك تعد المبادرة أوسع نطاقاً من الناحية الجغرافية مقارنة بطريق الحرير القديم إذ أنها تربط الصين بالعالم الخارجي ابتداءً من مناطق شرق وجنوب ووسط آسيا وصولاً إلى قارة أوروبا، مروراً بمناطق غرب آسيا والشرق الأوسط وشمال أفريقيا⁽¹⁾.

. فمع بداية الألفية الثالثة كان للصين توجه جديد لتصبح الدولة التجارية الأكبر على مستوى العالم عبر إطلاق مشروعها الأكثر طموحاً، حيث أصبحت مبادرة إعادة طريق الحرير المؤسس الرئيس للسياسة الاقتصادية الصينية، من أجل ربط قارات العالم تجارياً، ومما لا شك فيه أن الصين قد قطعت رحلة طويلة كي تدخل مرة أخرى في مشروعها الأضخم في تاريخ البشرية وهو مشروع الحزام والطريق^(*)، هذا المشروع الذي يقوم على تحديث فكرة طريق الحرير القديمة، إلا أن هذا المشروع الجديد جاء هذه المرة بشكل أكثر حداثة وهو يهدف الى تغيير خارطة العالم التجارية والاقتصادية عبر إنشاء طريقين الأول بري ويمتد من الصين الى آسيا الوسطى حتى البحر المتوسط وأوروبا، أما الثاني فهو عبارة عن خطوط بحرية⁽¹⁾.

. . من هنا فقد قامت الصين وبحكم موقعها ومكانتها الاقتصادية والسياسية والديموغرافية والاستراتيجية ودورها الإقليمي والدولي في التفاعلات الدولية، بتعزيز وجودها والسعي نحو الوصول الى مرحلة تحقيق المصالح الصينية العليا، وعليه فقد تم طرح استراتيجية الحزام الاقتصادي لطريق الحرير، كون هذه الاستراتيجية الجديدة جاءت لتلائم ومتطلبات متغيرات طبيعة النظام الدولي وفواعله⁽⁴⁾، وترى الحكومة الصينية بأن استراتيجية الحزام والطريق هي الأساس في السياسة الخارجية الصينية في ظل وجود الرئيس الصيني لي بينغ⁽⁹⁾، لذا فإن الأبعاد الجيوستراتيجية لمشروع الحزام والطريق تكمن في رغبة الصين بتعزيز الاستقرار السياسي الإقليمي مع دول الجوار الشرقي والجنوبي بالإضافة الى المشاكل المتأتية من الجوار الغربي، والأهم من ذلك من الناحية الجيوستراتيجية هو السعي الصيني في تغيير تركيبة النظام الدولي الحالي تحويله أو الانتقال به من نظام القطب الواحد تحت هيمنة الولايات المتحدة الأمريكية الى نظام متعدد الأقطاب والصين أحد هذه الأقطاب⁽⁵⁾.

خارطة (1)



. . خارطة توضح طريق الحرير القديم. <https://www.google.com/search> صور طريق الحرير

خارطة (2)



. . خارطة توضح طرق طريق الحرير الجديد. الحزام والطريق. <https://www.google.com/search>

المطلب الثاني

موقف بعض الدول المنافسة لمبادرة

الحزام والطريق

. . هنالك العديد من الدول التي أفصحت عن مخاوفها وتوجسها حيال المبادرة الصينية مبادرة الحزام والطريق، كون هذه المبادرة جزءاً رئيسياً من استراتيجية تبنتها الصين من أجل بسط نفوذها في النظام الدولي، الأمر الذي يدفع بالدول الأخرى المنافسة من وضع محددات حيال هذه المبادرة أو على الأقل تأخير العمل فيها .

. . أولاً موقف الولايات المتحدة الأمريكية. بالنظر للاقتصاد الصيني المتسارع والمنافسة الأمريكية الصينية على مستوى العلاقات الاقتصادية الدولية، فإن الولايات المتحدة الأمريكية لم يصدر منها موقف رسمي من المبادرة، إلا أنها. أي المبادرة. تهدد ويشكل كبير مستقبل الولايات المتحدة الأمريكية الاقتصادي، ما جعل الأخيرة تعمل على تقوية علاقاتها مع بعض الدول الأخرى(*) والمهمة ويتضح ذلك جلياً من خلال ما يسمى. استراتيجية من أجل هند بأسفيكي حر ومفتوح» تلك الاستراتيجية التي تبناها الرئيس الأمريكي دونالد ترامب في عام 2017 (6).

. ثانياً. موقف اليابان. مما لا شك فيه أن وجود الاستثمارات الصينية لتطوير البنى التحتية فهي تخدم المصالح اليابانية من جهة، إلا أنه تعد هذه المبادرة مشروعاً جيوسراتيجياً يمكن أن يعمل على توسيع النفوذ الصيني في المنطقة، مما يشكل خطراً على المصالح اليابانية، الأمر الذي جعل اليابان أن تشارك في مبادرة الحزام والطريق الصينية من أجل الاستفادة من الفرص التي تقدمها هذه المبادرة، حيث أعلنت الحكومة اليابانية في عام 2017 عن دعم اليابان المشروط الى هذه المبادرة (7).

ثالثاً. موقف الهند: بانتت الهند جزءاً من التحالف ضد الحزام والطريق الصيني المكون من أربع دول هي الولايات المتحدة الأمريكية واليابان والهند وأستراليا، وهذا التحالف أقيم من أجل الحد من النفوذ الصيني المتصاعد، من هنا فقد فشلت الصين من الحصول على الدعم الهندي لمشروعها الطموح، ولم توقع الهند على المبادرة لأنها جزء من مشروع رئيس وهو الممر الاقتصادي الصيني. الباكستاني، والذي سوف نتحدث عنه في المبحث القادم من هذه الدراسة(8).

. ومن الجدير بالذكر أن منطقة جنوب آسيا تشهد تنافساً هدياً. صينياً فقد تسعى كل واحدة منهما الى توسيع نفوذها إضافة الى التنافس والخلافات بين البلدين في منطقة بحر الصين الجنوبي حول مسألة تنقيب النفط والغاز ومشكلة الصيد، فضلاً عن النزاعات الحدودية بينهما، وتنتقد الهند مبادرة الحزام والطريق وتعددها مساساً بسيادتها لأن مشروع الممر الاقتصادي الباكستاني الصيني يعبر منطقة جيليجيت. في إقليم كشمير المتنازع عليها بين الهند والباكستان (9)..

رابعاً. الموقف الروسي. بلا شك، فقد تفاوتت المواقف الدولية وردود الأفعال حيال مبادرة الحزام والطريق الصيني من قبل بعض الدول المتنافسة والتي تعد روسيا أبرزها بسبب موقعها الحيوي ضمن جغرافية الحزام والطريق، فقد ترددت روسيا لمدة عامين قبل أن تعلن استعدادها رسمياً للتعاون والانخراط في مشروع المبادرة لأن الأمر لا يخلو من وجود مخاوف من أن يكون المشروع مجرد أداة لتعزيز صعود الصين إقليمياً وعالمياً ليس إلا، وتعمل روسيا في تعظيم مكاسبها من مبادرة الحزام والطريق الصيني عبر الشراكة والتعاون الاستراتيجي بين الصين وروسيا والتي تنطلق من منطلق المصالح المشتركة والاعتمادية، لأن روسيا تحتاج الى رؤوس الأموال الصينية، وفي المقابل تحتاج الصين الى موارد الطاقة الروسية (10).

وتأسبياً على ما تقدم يمكننا القول بأن الصين تحاول بأن تروج لمبادرة الحزام والطريق كونها تعد مشروعاً مهماً يتيح القدرة على حل العديد من المشاكل التنموية للدول المشاركة فيها، إلا أنه وفي الحقيقة فإن هذه المبادرة وعلى الرغم من التعاون والمشاركة فيها من قبل بعض الدول المنافسة إلا أن الصين تحاول في الواقع بأن تبقى هذه الاستراتيجية الاقتصادية والتي تسعى من خلالها إلى احتلال المرتبة الأولى عالمياً على المستوى الاقتصادي، الأمر الذي يشير إلى مخاوف الدول الأخرى المنافسة .

المبحث الثاني

أهمية ميناءي غوادر وتشابهار ودورهما في

الحرب الخفية الإقليمية والدولية

. باتت ملامح الحرب الخفية وصراع النفوذ الاقتصادي في المحيط الهندي وبحر العرب تظهر للعيان بعد التنافس الإقليمي في مينائي(*) غوادر في باكستان وميناء تشابهار في إيران، بالإضافة إلى أزمة حصار قطر التي كشفت حقيقة هذه الصراعات بين قطبين من الدول يسعيان إلى السيطرة والهيمنة على طرق ومناطق التجارة العالمية في الشرق الأوسط وشرقي آسيا، ومن بين هذه الدول الصين وباكستان وقطر وروسيا من جهة، والهند والإمارات والولايات المتحدة الأمريكية من جهة أخرى، من هنا فبعد المبادرة الصينية. مبادرة الحزام والطريق. كانت هنالك دول منافسة لهذه المبادرة التي تتوقع بأن تتأثر مصالحها بسبب هذه المبادرة فوفقت بالصد منها، لا بل ودعمت هذه الدول فكرة توزيع ميناء تشابهار الإيراني ليناكس ميناء غوادر الباكستاني كون الأخير يعد جزءاً رئيسياً ومهما في مبادرة الحزام والطريق الصينية، وعليه سنحاول التطرق إلى أهمية هذين الميناءين عبر هذا المبحث من هذه الدراسة.

المطلب الأول

الأهمية الجيوسياسية والجيوسراتيجية

لميناء غوادر (*)

. يتبوأ ميناء غوادر مكانة جيوسياسية وجيوسراتيجية مهمة على المستوى الإقليمي، وللميناء أثر واضح وجلي على العلاقات الاقتصادية والسياسية الدولية، بوصفه مكاناً لنقل البضائع بشكل سريع ودقيق وبتكلفة أقل إلى بعض البلدان الأكثر سكاناً في العالم، وعلى الرغم من أن الميناء يقع في باكستان إلا أن المكان والموقع يجعل من الميناء موقِعاً مهماً لدول العالم، وبالإضافة إلى الإدارة الصينية للميناء دخلت قطر لتساهم في تمويل الميناء وتطويره بالإضافة إلى توجيه ضربة إلى الموانئ الأخرى، وفي الوقت ذاته توفير الغاز الذي تحتاجه الصين من أجل نموها المتسارع، من هنا فهي استراتيجية صينية روسية باكستانية قطرية⁽¹¹⁾، ويعتبر ميناء غوادر مشروعاً رئيسياً في مبادرة الحزام والطريق الصيني، ويفضي تطوير ميناء غوادر التعاون إلى الوثيق ما بين الهند ودول الخليج العربي للحد من مشروع الميناء في إقليم كشمير المتنازع عليه مع باكستان، وهو ما يشير إلى أن الإقليم سيخضع للحماية الصينية بعد أن أصبح ممراً لبضائعه⁽¹²⁾، ويبشر الممر الاقتصادي الباكستاني. الصيني بتغيير الجغرافية الاقتصادية للمنطقة وهذا دعا العديد من الدول المنافسة للوقوف بوجه تطور الميناء⁽¹³⁾.

. ومن المحتمل أن يصبح ميناء غوادر البحري العميق، وهو أحد أكبر المرفأئ من نوعه في العالم، قادراً على التعامل مع الأسطول الصيني المخطط له من حاملات الطائرات والغواصات النووية الكبيرة،

ويتمكن المرفأ الجديد من مناولة حمولة تصل إلى 400 مليون طن أو أكثر سنوياً، وعلى الرغم من أن ميناء غوادر يقع في الأراضي الباكستانية، إلا أن العديد من المراقبين يشعرون بالقلق من أن الصين سوف تتولى في النهاية السلطة الكاملة على الميناء، وهذه المخاوف لا تخلو من أساس، فبالإضافة إلى تأمين اتفاقية البناء والتشغيل والنقل لمدة أربعين عاماً لميناء غوادر، فقد نفذت بكين عملية استحواذ مماثلة على ميناء هامبانتوتا في سريلانكا، حيث قامت أولاً ببناء الميناء، وبعد ذلك تولت السيطرة الكاملة عليه كطريقة لسداد الديون (14).

. ولا شك في أن ميناء غوادر يعد ذا أهمية استراتيجية كبرى بالنسبة للاستثمارات الصينية في باكستان، إذ سيتيح للصين نقطة متقدمة على ساحل المحيط الهندي بالقرب من مضيق هرمز، ومن المتوقع أن يكون الميناء مركزاً لشحن مصادر الطاقة عبر أنابيب النفط لمنطقة غرب الصين ومن ثم حماية أكبر لموارد الطاقة التي يعتمد عليها الاقتصاد الصيني بشكل أساسي (15).

. ومن خلال ما تقدم يمكننا القول بأن ميناء غوادر يعد مصدر قوة أساسية للاقتصاد الصيني والاستراتيجية الجديدة لطرق التجارة العالمية، ومن المؤمل بأن هذا الميناء وبوصفه جزءاً أساسياً لمبادرة الحزام والطريق الصيني سيساهم بشكل كبير في تغيير موازين القوى والفواعل بين الدول ورسم ملامح مستقبل العلاقات الدولية .

المطلب الثاني

الأهمية الجيوسياسية والجيوسراتيجية

لميناء تشابهار (*)

. بدأ العمل في ميناء تشابهار في عام 1973، لكن تلاكأ العمل به وتأخر تطويره بسبب أحداث الثورة الإيرانية عام 1979، وقد أثبت الميناء حيويته خلال الحرب العراقية الإيرانية حيث جعلته إيران منفذاً لتجارتها، ووضعت الحكومة الإيرانية خطاً لتوسيع هذا الميناء وجعله أكثر فاعلية، ولكن العقوبات الاقتصادية والتجارية التي فرضت على إيران بسبب برنامجها النووي جعلت من الصعب على الحكومة تخصيص الأموال اللازمة لهذا المشروع، ومؤخراً توصلت أفغانستان وإيران والهند إلى اتفاقية تشابهار، وهي الاتفاقية التي تعول عليها أفغانستان حيث ستمنحها إمكانية الوصول إلى مومباي عبر ميناء كالاماري في مدينة تشابهار الإيرانية الواقعة على ساحل عمان وهذا يعد مكسباً استراتيجياً لأفغانستان، ولن تمنح الاتفاقية أفغانستان إمكانية الوصول الفوري إلى إيران والهند فحسب بل ستوفر للبلاد على المدى الطويل إمكانية الوصول إلى موارد الطاقة في آسيا الوسطى (16). وتتضح أهمية ميناء تشابهار إلى الهند وإيران وأفغانستان كالاتي.

. أولاً. أهمية ميناء تشابهار للهند: للميناء أهمية استراتيجية و جيوسياسية كبيرة بالنسبة للهند كونه يلبي الطموحات الهندية الاقتصادية والسياسية والاستراتيجية والأمنية، فقد أقدمت الهند على توقيع اتفاقية تطوير الميناء وعلى الرغم من كون الميناء إيرانياً إلا أن له مزايا كبيرة بالنسبة للهند قد تفوق المزايا لإيران على المستوى البعيد، فمن الممكن من أن يعود هذا الميناء على الهند بالعديد من المكتسبات ومنها فتح أسواق جديدة أمام البضائع الهندية والوصول إلى الأسواق الأفغانستانية ومن ثم أسواق آسيا الوسطى، وتحاول الهند صناعة طريق تجاري يبدأ من الموانئ الهندية على المحيط الهندي إلى ميناء تشابهار ويستمر الطريق من الميناء عبر شبكة من خطوط السكك الحديدية والطرق البرية إلى أفغانستان وربما الوصول إلى روسيا مستقبلاً (17).

. ويمنح ميناء تشابهار فرصة للهند للتصدي للتحرك الصيني عبر ميناء غوادر في إقليم بلوشستان

والذي تعتبره الهند تهديداً للمصالح الاقتصادية الهندية هناك، فضلاً عن أن مدخل المدخل نحو أفغانستان عبر ميناء تشابهار يعزز التحالف الهندي الأفغاني ضد باكستان ويفتح الطريق لدخول الهند إلى ساحة التأثير في منطقة آسيا الوسطى⁽¹⁸⁾.

. . ثانياً. أهمية ميناء تشابهار بالنسبة إلى إيران: يعد ميناء تشابهار بالنسبة إلى إيران من بين أهم الموانئ الإيرانية وقد لعب دوراً كبيراً في الحرب العراقية الإيرانية، وترى إيران بأن تشابهار بديل عن ميناء بندر عباس الواقع على الخليج العربي إلى الغرب من مضيق هرمز، فإن أي حصار على مضيق هرمز سوف يشل حركة التجارة الإيرانية من خلال توقف ميناء بندر عباس، لذلك يعتبر ميناء تشابهار على العكس من بندر عباس الميناء الإيراني الوحيد الذي يتمتع بعمق بحري وبشكل البوابة الإيرانية إلى المحيط الهندي⁽¹⁹⁾، وتكمن أهمية تشابهار في عدد من المزايا التي يقدمها لإيران وذلك كون الميناء يعتبر ممراً مهماً لنقل السلع إلى دول الجوار والدول الأخرى عبر شبكة الطرق البرية، بالإضافة إلى ذلك يمكن استثمار الميناء من قبل إيران في فتح منافذ جديدة للسلع الإيرانية غير النفطية في الأسواق الهندية والأفغانية وزيادة الواردات الهندية لاسيما التكنولوجية منها التي تمتاز بها الهند وتحتاج إليها إيران⁽²⁰⁾.

. . ثالثاً: أهمية ميناء تشابهار لأفغانستان: يمثل ميناء تشابهار بالنسبة لأفغانستان سبيل الخروج والتحرر من السطوة الباكستانية كون أفغانستان دولة حبيسة ليس لها منفذ على المحيط والعالم إلا ميناء كراتشي الباكستاني وهو ما يضع الصادرات والواردات الأفغانية تحت السيطرة الباكستانية، لا سيما مع وجود خلافات ومشكلات سياسية واقتصادية بين البلدين تهدد التجارة الأفغانية بالتوقف في أي وقت، فإن وجود ميناء تشابهار كميناء بديل بلا شك يحد من التبعية الباكستانية للاقتصاد الأفغاني ويمنح الحكومة الأفغانية حرية أوسع لأي تحركات مستقبلية كأن تكون السياسية أو الاقتصادية، فضلاً عن زيادة الصادرات والواردات⁽²¹⁾.

. ومن خلال ما تقدم يمكننا القول بأن الأهمية الجيوسياسية والجيوسراتيجية لميناء تشابهار بالنسبة للدول المستفيدة لاسيما من وقعت على اتفاق تشابهار وهي إيران والهند وأفغانستان، تكمن في أن الميناء قد قدم خدمة مهمة لتلك الدول كونها قد تأثرت بما خلفه ميناء غوادر من نتائج اقتصادية للصين وباكستان والدول الأخرى المستفيدة، من هنا فقد قامت تلك الدول بدعم مشروع ميناء تشابهار للحد من هيمنة ميناء غوادر في المنطقة.

خارطة (3)



خارطة تبين موقع ميناء غوادر وميناء تشابهار، المصدر. <https://www.google.com/search>

المبحث الثالث

مستقبل العلاقات الدولية في ظل حرب

الموانئ المرتقبة

. . في ظل الأحداث الجارية والتطورات في مسألة إنشاء وتطوير الموانئ المهمة في المنطقة الإقليمية والتي حتماً ستؤثر في رسم ملامح العلاقات الدولية، تبرز هنا مسألة التنافس المحموم للسيطرة والهيمنة على طرق التجارة واستثمار الموانئ الكبرى من قبل الدول الكبرى، وهذا ما ستبرز أحداثه بشكل جلي من قبل الصين كقوة تمتلك السيطرة الاقتصادية، والدول الأخرى المنافسة لها كالولايات المتحدة الأمريكية والهند وغيرها من الدول الأخرى، من هنا ومن خلال هذا المبحث من هذه الدراسة، سيتم توضيح هذه العلاقة الجدلية والتنافسية بين الدول من خلال رسم ملامح المستقبل القريب والمتوسط للعلاقات الاقتصادية الدولي.

المطلب الأول

أثر اتفاقية تشابهار

على المصالح الدولية في المنطقة

. تعد اتفاقية تشابهار بين الهند وإيران من بين اثنتي عشرة اتفاقية أبرمت بين رئيس الوزراء الهندي مودي والرئيس الإيراني حسن روحاني، وتم التوقيع على هذه الاتفاقية في مايو 2016، بالإضافة

الى ذلك فقد تم انضمام الرئيس الأفغاني أشرف غاني الى الاتفاق المبرم، والاتفاقية تعمل على تسهيل نقل البضائع بين تلك الدول الثلاث، ومؤكد بأن هذا الأمر قد منح الهند مدخلاً رحباً الى أفغانستان عن طريق ميناء تشابهار، وطبقاً لهذا الاتفاق ستستثمر الهند 500 مليون دولار لتوسيع وتطوير ميناء تشابهار، فضلاً عن ذلك فستقوم الهند بتنفيذ عدد من الإنشاءات كمنشآت الغاز الطبيعي المسال ووحدة تقطير للغاز في منطقة التجارة الحرة في تشابهار، من هنا يمكن أن نصف اتفاق تشابهار بأنه عامل استراتيجي في تغيير أركان اللعبة ومواقع اللاعبين في السياسة الدولية، ليس فقط لإيران والهند وأفغانستان، بل لباكستان ودول الخليج العربي والصين وآسيا الوسطى (22).

. . . وعليه فإن إيران تعد من بين الدول المستفيدة من اتفاقي تشابهار وغوادر، وبالتحديد مسألة تطوير ميناء تشابهار، كون الأخير يمنح إيران فرصة اقتصادية وتجارية كبيرة قد تعادل في أهميتها رفع العقوبات الاقتصادية عنها، لأن هذه الاتفاقية تعمل على زيادة حصة إيران من منتجات الطاقة في السوق الهندية على حساب المملكة العربية السعودية، بالإضافة الى ذلك فإن النمو التجاري بين إيران وأفغانستان يمكن أن يؤدي الى تنامي نفوذ إيران في هذه الدول على حساب باكستان وتركيا والمملكة العربية السعودية (23)، وتسعى إيران وعبر التحالف الإيراني. الهندي إلى استثمار ميناء تشابهار في الحد وتهميش النفوذ الباكستاني في المنطقة عبر ميناء غوادر الباكستاني، هذا التهميش لا تعارضه الهند لأن باكستان تعد حليفاً قوياً للمملكة العربية السعودية، فحرب مصالحها وتحميم دورها في المنطقة هو هدف هندي قبل أن يكون هدفاً إيرانياً (24).

. . . **من هنا يمكننا القول** إن اتفاقية تشابهار أثارت عامل المنافسة ما بين الدول الإقليمية والدول الكبرى من أجل السيطرة والهيمنة وفرض النفوذ في المنطقة، وما جعل الاهتمام بتطوير تشابهار هو الاتفاقية ما بين الصين وباكستان في استثمار ميناء غوادر الباكستاني لمدة 46 سنة، الأمر الذي يفضي الى سيطرة الصين على أهم الموانئ في المنطقة وهذا ما يعد داعماً كبيراً لمبادرة الحزام والطريق، وهذا ما يهدد المصالح الأمريكية في المنطقة ومصالح بعض الدول الأخرى كاليهند وإيران وأفغانستان والسعودية والإمارات.

المطلب الثاني

الموقف الإقليمي والدولي من اتفاقي تشابهار وغوادر

وحرب الموانئ الخفية

. إن إبرام الاتفاقية الصينية. الباكستانية على استثمار ميناء غوادر الباكستاني من قبل الصين لمدة 46 سنة، قد أذرع بنشوب تنافس دولي محموم بين الدول المتنافسة، الإقليمية والدولية، ما جعل الهند وإيران تنتجان تحالفاً بينياً مضاداً للتحالف الصيني الباكستاني عبر تطوير ميناء تشابهار، وعليه تعكس هذه المنافسة ما بين الصين والهند مدى الأهمية الجيوسياسية لإقليم بلوشستان كونه يعد ساحة آسيوية رئيسة تتضح فيها التوجهات والمصالح التي تتطلع إليها الدول الكبرى وفي مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية والهند والصين، وعليه وعبر ما تقدم سنحاول التطرق الى مواقف بعض الدول الإقليمية والدولية بشأن هذين الاتفاقيين وحرب الموانئ الخفية ومستقبل العلاقات الاقتصادية الدولية .

أولاً. الموقف الأمريكي. الهندي. إن الولايات المتحدة الأمريكية تقف الى جانب الهند لدعم مشروع تشابهار والحد من التحركات الصينية في ميناء غوادر، وقد اتضح التنافس والصراع واضحاً وجلياً على المصالح والنفوذ في المنطقة، ولا شك أن التواجد الصيني في غوادر يشكل مصدر قلق للولايات المتحدة الأمريكية، بالإضافة الى أن الهند ترى في التواجد الصيني في غوادر تأثيراً مباشراً لها من

خلال قرب غوادر من مضيق هرمز الذي له تأثيرات على الهند إذ يعمل على تمكين باكستان من السيطرة على خطوط نقل الطاقة، وعليه فإن المنافسة بين غوادر وتشابهار ستستمر في المستقبل بسبب عدم وجود بوادر لحل النزاع الهندي. الصيني في آسيا⁽²⁵⁾، وتشارك الولايات المتحدة الأمريكية والهند التوجس من الوجود الصيني والبحرية الصينية وأنشطتها في غوادر والتهديد الذي من الممكن أن يمثله هذا الوجود لأمن وسلامة الملاحة في هذا المضيق والتأثير على خطوط الشحن في بحر العرب، ولكن على العكس من الهند التي ترى أن التهديد الصيني أني ومباشر فإن الولايات المتحدة الأمريكية ترى بأن الوجود الصيني كتهديد طويل الأمد، من هنا يمكننا القول بأن حدة التنافس الهندي. الصيني في تشابهار وغوادر من الممكن أن تزداد في حال انتهاء العمل من تطويرهما⁽²⁶⁾..

ثانياً. الموقف الصيني. الباكستاني. الإيراني . على الرغم من التحالف الهندي. الإيراني بشأن تطوير ميناء تشابهار إلا أنه توجد هناك مخاوف هندية من عدم جدية إيران في اتفاق تشابهار وتطويره، لأن إيران من الممكن أن لا تساعد الهند في تحقيق أهدافها الاستراتيجية في المنطقة مستقبلاً، وهذا بسبب العلاقات الاقتصادية والسياسية ما بين إيران والصين، كون الأخيرة لا تستطيع الاستغناء عن النفط الإيراني وتعد أكبر مستورد للنفط الإيراني، وتعد الصين بالنسبة إلى إيران إحدى أهم أولوياتها، لذا لم تبد إيران اعتراضاً علنياً على مشروع ميناء غوادر بل على العكس رحبت به، ومن جانب آخر تسير إيران بخطى حثيثة للتعاون الاقتصادي مع باكستان المختلفة والمتنازعة مع الهند⁽²⁷⁾، وبناءً على ما تقدم فإنه من الممكن لباكستان أن تستثمر علاقاتها القوية مع الصين⁽²⁸⁾ في تحجيم الدور الإيراني في منافسة ميناء تشابهار لميناء غوادر ما يفرض على تحجيم مكاسب ونفوذ الهند في المنطقة، ومن الجدير بالذكر أن إيران تحاول فك الحصار عنها بسبب العقوبات الدولية واجتذاب الاستثمارات الأجنبية لا سيما في مجال الطاقة، وهي تعول على الصين في هذا الأمر كأحد أهم الحلفاء، وميناء تشابهار هو مشروع من عدة مشاريع تحاول إيران تطويرها بالاستعانة بالشركاء الإقليميين والحلفاء، لذا ومن خلال ما تقدم فإن الصين تعد حليفاً استراتيجياً لإيران لا يمكن الاستغناء عنه⁽²⁹⁾.

ثالثاً الموقف السعودي- الإماراتي. القطري . كان لدول الخليج دور مهم وبارز في مسألة التنافس ما بين ميناءي تشابهار وغوادر، فأوضحت السعودية وباكستان في مربع واحد عبر مواجهة التحالف الإيراني الهندي الأفغانستاني، من هنا فمن الممكن أن تستفيد الصين من حليفها باكستان وكذلك الصين بوصف الأخيرة بأنها ترى في مشروع تشابهار تهديداً لمصالحها في المنطقة، ويأتي ذلك عبر التطورات الجارية وبحث دول الخليج عن شراكات استراتيجية جديدة وحلفاء لمواجهة المخاطر والتحديات، ومن جانب آخر ومن أجل الحد من الخطر الإيراني سواء في تشابهار أو في غيره من موانئ المنطقة دخلت المملكة العربية السعودية على خط قضية البلوش⁽⁹⁾ ومطالب شعب البلوش في إيران، ومن هنا فيمكن للسعودية التدخل عبر الطلب من باكستان أن تخفف معارضتها للدعم السعودي للبلوش الإيرانيين، ويعتبر العرب والفرس والبلوش المكون الرئيس في الخليج العربي، من هنا يعتبر الدعم السعودي للبلوش ضرورة استراتيجية مهمة للتخفيف من الهيمنة الإيرانية في المنطقة، لا سيما أن التحالف العربي البلوشي له تاريخه في معارضته للهيمنة الفارسية⁽³⁰⁾.

أما موقف الإمارات من مسألة التنافس والصراع حول تطوير ميناءي تشابهار وغوادر في المنطقة، فقد تنظر الإمارات إلى غوادر بأنه منافس لميناء دبي في المنطقة، وهذا ما يعني بأنه تهديد استراتيجي لدبي في المنطقة، كون ميناء غوادر يمنح الصين ووسط آسيا إمكانية الوصول إلى منطقة الخليج العربي والشرق الأوسط، لا سيما أنه سيصبح البوابة الرئيسية البحرية إلى آسيا الوسطى، ومن هنا فقد أدرك المسؤولون القطريون أهمية ميناء غوادر كمتغير كبير في اللعبة الاقتصادية والسياسية في المنطقة ويعتزمون استثمار 15% من قيمة الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني، الأمر الذي يصعد

من الخصومة ما بين قطر والإمارات⁽³¹⁾.

ومن الجدير بالذكر أن العلاقات الاقتصادية والتجارية بين الصين والإمارات تعد من بين العلاقات المهمة في المنطقة، من هنا تسعى الإمارات الى توسيع وترسيخ هذه العلاقة الاستراتيجية كون الصين تعد واحدة من أهم الاقتصادات في العالم، وتعد الإمارات أكبر شريك تجاري للصين في المنطقة وسيساهم تطوير العلاقات بين البلدين في استعادة طريق الحرير بين الصين والمنطقة ليس على الصعيد التجاري فحسب بل في مختلف المجالات الأخرى العلمية والثقافية والتقنية وغيرها⁽³²⁾.

وتأسيساً على ما تقدم فعلى الرغم من قوة العلاقات التجارية والاقتصادية الصينية. الإماراتية وأيضاً على رغم أهمية استعادة طريق الحرير الصيني القديم بمبادرة الحزام والطريق الجديد ودعم المبادرة والمشروع من قبل الإمارات، فإن ميناء غوادر الذي يعد جزءاً رئيسياً من مشروع مبادرة الحزام والطريق الصيني أثر بشكل كبير على الموانئ الإماراتية، وهذا ما جعل الإمارات تعمل على إجهاض عملية تطوير ميناء غوادر واستثماره من قبل الصين، وقد عملت الإمارات بشكل دووب على الوقوف بطريق غوادر عبر علاقتها مع الهند وغيرها، وتعد الأخيرة أيضاً من بين الدول التي وقفت عائقاً في طريق غوادر وعملت على تطوير ميناء تشابهار كرد فعل على تطوير ميناء غوادر لخلق حالة التوازن في المنطقة بالتعاون مع إيران، ومن خلال ما تقدم يمكننا القول إن الإمارات قد أمسكت العصا من الوسط في هذا الأمر، فهي تحاول بأن تحافظ على علاقتها الاستراتيجية مع الصين وديمومتها، وفي الوقت ذاته تقف بوجه استثمار ميناء غوادر الباكستاني من قبل الصين، ولذلك لم نر موقفاً صريحاً وعلنياً من قبل الإمارات بشأن موقفها الراض لغوادر، أما قطر فقد أخذت بدعم مشروع غوادر والطريق التجاري الرابط ما بين الصين وغوادر وتحمل جزء من نفقات المشروع وتطويره، وهذا يعد جزءاً من استراتيجية قطر وموقفها المضاد للإمارات والسعودية ومن رؤية قطر المستقبلية للاستراتيجية التجارية والاقتصادية في المنطقة... .

خاتمة

من خلال جميع المعطيات والأرقام والتحديات فإن حرب الموانئ الخفية ستكون حرباً مستقبلية قادمة ترسم ملامح شكل النظام الدولي المرتقب، وتحدد الفواعل المؤثرة في العلاقات الدولية، فتطوير ميناء تشابهار كردة فعل على تطوير ميناء غوادر لهو جزء من اللعبة السياسية والتسابق المحموم نحو السيطرة والهيمنة على عملية طرق التجارة والاقتصاد في المنطقة، فميناء تشابهار وعلى الرغم من الاهتمام الكبير الذي حظي به من قبل الهند وإيران وأفغانستان وغيرها من الدول، إلا أنه يعد من بين الموانئ غير العميقة وهذا ما لا يساعده على تقديم خدمة تجارية مرجوة وهذه تعد إحدى التحديات للمشروع، مقارنةً بميناء غوادر الذي يتمتع بعمق طبيعي كميناء وهذا ما جعل الصين تقدم على استثماره فضلاً عن الموقع الاستراتيجي للميناء، فضلاً عن ذلك فإن عدم الاستقرار السياسي في إقليم بلوشستان من قبل سكان البلوش وخلافهم مع الحكومة الإيرانية عبر الدعم السعودي يؤثر بشكل مباشر على عمل الميناء، وعدم الاستقرار السياسي في أفغانستان كونها طرفاً في اتفاقية تشابهار ينعكس بشكل مباشر على مخرجات الميناء.

بالمقابل فإن ميناء غوادر هو أكثر فاعلية من تشابهار، فقد تم استثمار الميناء من قبل الصين لمدة 46 سنة وهو جزء من مبادرة الحزام والطريق، وعلى الرغم من جميع التحديات للمشروع إلا أنه يمضي بشكل حثيث ويدخل حيز العمل وسينافس بقوة في حرب الموانئ المرتقبة، ومن المؤمل بأن يؤثر غوادر على فعالية الموانئ في المنطقة ومن بينها الموانئ الإماراتية بحلول العشر سنوات المقبلة، وتعمل الصين على رسم سياسة استراتيجية اقتصادية تتباعد كل البعد عن العسكرة، وإلى اليوم وعلى

الرغم من التقدم الاقتصادي الصيني الكبير ومعدل النمو المتسارع إلا أن الصين تسمى نفسها دولة نامية، ومن خلال ما تقدم يمكننا القول بأن المستقبل القريب سيفصح عن قوة اقتصادية عظمى في العالم بعد أن تريعت الولايات المتحدة الأمريكية على هذا العرش لعشرات السنين، فالصين اليوم تعد الاقتصاد الثاني عالمياً بناتج إجمالي سنوي يصل إلى نحو 12 ترليون دولار بعد الولايات المتحدة الأمريكية بناتج إجمالي سنوي يصل إلى نحو 19 ترليون دولار، وتعمل الولايات المتحدة الأمريكية اليوم على احتواء الصين وتصنع منها شريكاً اقتصادياً مهماً بدلاً من أن تصنع منها عدواً صعباً ومناقساً شرساً، وهذا ما ندعو إليه المدرسة الواقعية في السياسة الدولية.

الهوامش.

- 1) تقرير المستقبل، ملحق يصدر مع دورية اتجاهات الأحداث، مركز المستقبل للدراسات والأبحاث المتقدمة، العدد 26، ابو ظبي 2018، 2.
- * اكتشف الصينيون صناعة الحرير حوالي سنة 3000 قبل الميلاد، وعرفوا في هذا الوقت المبكر فنوناً مبهرة لإتقان صناعته وتطريزه، وقد أذهلت هذه الصناعة الناس قديماً، فسعوا لاقتناء الحرير بشتى السبل، حتى أنهم كانوا يحصلون عليه مقابل وزنه بالأحجار الكريمة، وقبل خمسة آلاف سنة من الآن بدأ الحرير يأخذ طريقه من الصين إلى أرجاء العالم، وليس الحرير وحده فحسب وإنما هناك بضائع أخرى كثيرة، تم انتقالها من الصين وأقاصي آسيا إلى أواسط آسيا وشمال أفريقيا ووسط أوروبا وقد اتخذت مسارات محددة، وعرفت منذ الزمن القديم باسم طريق الحرير، هي مجموعة من الطرق المترابطة كانت تسلكها القوافل والسفن وتمتد عبر جنوب آسيا، أخذ مصطلح طريق الحرير من الألمانية حيث أطلقه عليه الجغرافي الألماني فرديناند فون ريتشهوفن في القرن التاسع عشر، كان لطريق الحرير تأثير كبير على ازدهار كثير من الحضارات القديمة مثل الصينية والحضارة المصرية والهندية والرومانية حتى أنها أرست القواعد للعصر الحديث، ويمتد طريق الحرير من المراكز التجارية في شمال الصين حيث ينقسم إلى فرعين شمالي وجنوبي، ويمر الفرع الشمالي من منطقة بلغار-كيتيشاك عبر شرق أوروبا وشبه جزيرة القرم وحتى البحر الأسود وبحر مرمرة والبلقان ووصولاً للبنديقية، أما الفرع الجنوبي فيمر من تركستان وخراسان وعبر بلاد ما بين النهرين والعراق والأناضول وسوريا عبر تدمر وأنطاكية إلى البحر الأبيض المتوسط أو عبر دمشق وبلاد الشام إلى مصر وشمال أفريقيا. طريق الحرير متاح على الشبكة الدولية الانترنت على الرابط التالي. تاريخ المشاهدة 30/8/2019. <https://ar.wikipedia.org>.
- 2) تقرير المستقبل، مصدر سبق ذكره، 2.
- * تعرف هذه المبادرة باسم حزام واحد طريق واحد وهي عبارة عن مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البحري وطريق الحرير للقرن الحادي والعشرين، ويهدف طريق الحرير الجديد إلى إحياء وتطوير طريق الحرير التاريخي من خلال مد أنابيب للغاز الطبيعي والنفط وتشييد شبكات من الطرق وسكك الحديد ومد خطوط للطاقة الكهربائية والإنترنت ويكون طريق الحرير الجديد من طريق بري وآخر بحري فضلاً عن الطريق الرقمي وخطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي. للمزيد من التفاصيل يراجع: زينب عبدالله، الإطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، بحث منشور في كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين 2019، 12.
- 3) زينب عبدالله، المصدر نفسه، 11-12.
- (. باهر مردان مضخور، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة الدراسات الدولية، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، 185.
- * الرئيس الصيني لي بينغ هو أول من أطلق فكرة استراتيجية الحزام والطريق خلال زيارته الرسمية الى دول آسيا الوسطى عام 1994 .
- 5) باهر مردان مضخور، مصدر سبق ذكره، 199. وينظر كذلك: تقرير المستقبل، ملحق يصدر مع دورية اتجاهات الأحداث، مركز المستقبل للبحوث والدراسات المتقدمة، العدد 26 ابو ظبي 2018، 11.
- * تحاول الولايات المتحدة الأمريكية إقامة وتقوية علاقات تعاون مع اليابان وأستراليا والهند، إلا أن هذا التعاون لم يزل قيد التطوير ولم يكن هنالك تعاون على المستوى الواقعي مع الدول التي تم ذكرها.
- 6) شناز بن قانة، الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية، مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين 2019، 116.
- 7) شناز بن قانة، مصدر سبق ذكره، 116.
- 8) تحالف جديد لمواجهة الحزام والطريق في الصين، متاح على النت عبر الرابط التالي. <https://www.borsaforex.com>. تاريخ المشاهدة 30/8/2019.
- 9) عمرو عمار، نهاية القرن الأمريكي وبداية القرن الأوراسي الحزام الاقتصادي وطريق الحرير، دار سما للنشر والتوزيع،

ط1، القاهرة 2017،. 436. وينظر كذلك. شناز بن قانة، مصدر سبق ذكره،. 118. (10 محمد حمشي، التقارب الماروغ هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا، مجلة السياسة الدولية، مركز الأهرام للدراسات والأبحاث، العدد 214، القاهرة 2018، ص12-11. ينظر كذلك: شناز بن قانة، مصدر سبق ذكره،. 117.

(* يقع ميناء غوادر الباكستاني وتشابهار الإيراني اللذان يعدان محور التنافس والصراع الإقليمي الراهن ضمن إقليم بلوشستان ويعدان جزءاً منه على شاطئ بحر العرب، ويمتد الإقليم من مضيق هرمز الى كراتشي ويبعد ميناء غوادر عن ميناء تشابهار نحو 70 كم، ويتميز إقليم بلوشستان بالموقع الجغرافي فضلاً عن كونه ممراً استراتيجياً مهماً في محيطه الإقليمي، يقع الإقليم على مدخل مضيق هرمز بساحل يمتد نحو 1000 ميل، وهو يمثل موقعاً استراتيجياً على خطوط النقل البحري التي يمر منها نحو 40% من إنتاج النفط العالمي، من هنا فقد أضحت هذا الإقليم محط أنظار القوى الدولية قديماً وحديثاً، ولقد عمل ميناء غوادر وتشابهار على انتاج الصراع والتنافس ما بين القوى الدولية، وفي هذا الصدد تبرز المنافسة بين الهند والصين من جانب والتنافس بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية من جانب آخر على النفوذ في هذه المنطقة. للمزيد من التفاصيل ينظر. محمد حسن حسين بور، اتفاقا تشابهار وغوادر وصراع القوى المتنافسة في إقليم بلوشستان، مجلة الدراسات الإيرانية، مركز الخليج العربي للدراسات الإيرانية، العدد الأول، ديسمبر 2016،. 97-100. (* ميناء غوادر ميناء عميق يقع على بحر العرب في جوار في مقاطعة بلوشستان في باكستان، ويبرز الميناء بشكل جلي في خطة الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، وهو يعتبر حلقة وصل بين المشروع الطموح في الحزام الواحد والطريق الواحد، وقد ثبت لأول مرة إمكانية غوادر في أن يكون ميناء بحريا عميق المياه في عام 1954، في حين كانت المدينة لا تزال تحت سيطرة سلطنة عُمان، ولم تتحقق خطط بناء الميناء حتى عام 2007، عندما تم افتتاح الميناء من قبل بارويز مشرف بعد أربع سنوات من البناء، بتكلفة 248 مليون دولار، في عام 2015 أعلن أن المدينة والميناء سيتم تطويرهما في إطار كيبك CPEC بتكلفة 1.62 مليار دولار بهدف ربط شمال باكستان وغرب الصين بميناء المياه العميقة وسيكون الميناء أيضا موقعا لمرفق غاز طبيعي مسال عائم سيتم بناؤه كجزء من الجزء الأكبر من غوادر الذي يبلغ 2.5 مليار دولار من مشروع خط أنابيب الغاز الإيراني الباكستاني، بدأ البناء في يونيو 2016 على منطقة غوادر الاقتصادية الخاصة، التي يجري بناؤها على 2992 فدان الموقع المتاخم لميناء غوادر في أواخر عام 2015، تم تأجير الميناء رسميا للصين لمدة 43 عاما، حتى عام 2059.

متاح على النت على الرابط التالي. تاريخ المشاهدة 31/8/2019 [/https://ar.wikipedia.org/wiki](https://ar.wikipedia.org/wiki)

- 11) سالم سالمين النعيمي، ميناء غوادر صراع دولي على النفوذ، صحيفة الاتحاد،. مارس 2018.
- 12) سالم سالمين النعيمي، مصدر سبق ذكره.
- 13) كيف يؤثر التقارب الصيني. الباكستاني في مصالح الهند في آسيا، أخبار الساعة نشرة تحليلية يومية، العدد 5743، 16/يونيو/2015،. 6.
- 14) بناء قاعدة صينية في باكستان قد تضر بالمصالح الإيرانية، أخبار الساعة نشرة تحليلية يومية، العدد 6617، الخميس 5/ ابريل/ 2018، ص5.
- 15) محمد حسن حسين بور، اتفاقا تشابهار وغوادر وصراع القوى المتنافسة في إقليم بلوشستان مصدر سبق ذكره،. 110-109.

(* مينا تشابهار مشروع إيراني هندي توقف لعدة سنوات بسبب العقوبات الدولية المفروضة على إيران، وتمت العودة من جديد للعمل بهذا المشروع بعد توقيع اتفاقية بين الهند وإيران وأفغانستان وتكفلت الهند بجزء كبير من تطوير الميناء وإنشاء سكك حديد تصل الميناء بأفغانستان لتحقيق أهداف اقتصادية واستراتيجية طموحة تخدم مصالح الأطراف كافة، ويقع الميناء في منطقة تشابهار الحرة على بعد أكثر من 1800 كم من العاصمة الإيرانية في محافظة سيستان وبلوشستان الواقعة جنوب شرقي إيران بالقرب من الحدود الباكستانية، وهو الميناء الإيراني الوحيد على شمالي المحيط الهندي وأول ميناء إيراني خارج مضيق هرمز، وهو الميناء المكتظ بحركة المرور الكثيفة للسفن التجارية وناقلات النفط، وهو يضمن سهولة وسرعة حركة البضائع وصادرات الطاقة الإيرانية، ومن بين الأهداف الاستراتيجية للميناء التي دعت الهند الى المساهمة في تطويره مع إيران، هو تمهيد النفوذ الباكستاني في المنطقة كون باكستان تعد حليفية للسعودية المنافس اللود لإيران، فضلاً عن ذلك فيعد ميناء تشابهار عنصر توازن ما بين القوى الإقليمية والدولية عبر السيطرة وفرض الهيمنة على العمليات التجارية في الإقليم، وتحجيم الدور المحوري لميناء غوادر. ينظر. احمد شمس الدين ليلة، الأهمية الاقتصادية لميناء تشابهار والفرص المتاحة لإيران والهند وأفغانستان، مجلة الدراسات الإيرانية، مركز الخليج العربي للدراسات الإيرانية، السنة الأولى، العدد الأول، ديسمبر 2016،. 128-118 .

16) فاطمة الصمادي، ميناء تشابهار أهمية متعاظمة لعلاقات أفغانستان وإيران والهند، مركز الجزيرة للدراسات، 2019. <http://www.aljazeera.net/ajazeera-center-for-studies> Al Jazeera Center for Studies، تاريخ المشاهدة 30/8/2019.

- 17) احمد شمس الدين ليلة، مصدر سبق ذكره،. 121.
- 18) محمد حسن حسين بور، اتفاق تشابهار وغوادر وصراع القوى المتنافسة في إقليم بلوشستان، مصدر سبق ذكره،. 107-106.

- 19) محمد حسين بور، الهند وإيران اتفاق تشابه الخصائص الجيوسياسية لإقليم بلوشستان انطباعات إقليمية ودولية، مركز الخليج العربي للدراسات الإيرانية، ص7.
- 20) احمد شمس الدين ليلة، مصدر سبق ذكره، 125-124.
- 21) احمد شمس الدين، المصدر نفسه، 129-128.
- 22) محمد حسن حسين بور، الهند وإيران اتفاقا تشابه الخصائص الجيوسياسية لإقليم بلوشستان انطباعات إقليمية ودولية، مركز الخليج للدراسات الإيرانية، دون عدد، دون تاريخ، ص6.
- 23) محمد حسن حسين بور، اتفاقا تشابه وغواد وصرع القوى المتنافسة في إقليم بلوشستان، مجلة الدراسات الإيرانية، مركز الخليج للدراسات الإيرانية، السنة الأولى العدد 1، 2016، 122-123. وينظر أيضاً. محمد حسن حسين بور، الهند وإيران اتفاقا تشابه الخصائص الجيوسياسية لإقليم بلوشستان انطباعات إقليمية ودولية، مصدر سبق ذكره، ص6-7.
- 24) احمد شمس الدين ليلة، مصدر سبق ذكره، 128.
- 25) محمد حسن حسين بور، اتفاقا تشابه وغواد وصرع القوى المتنافسة في إقليم بلوشستان، مصدر سبق ذكره، ص110-112.
- Iran's Chabahar Port Empowers India-Afghanistan، LOOKE. By Sudha Ramachandran January 10, 2018, the CACI، THE Central. Caucas Analyst، Trade at Pakistan's Expense <https://www.project-syndicate.org/commentary/the-not-so-united-nations?barri-er=accessreg>.
- 26) محمد حسن حسين بور، اتفاقا تشابه وغواد وصرع القوى المتنافسة في إقليم بلوشستان، مصدر سبق ذكره، ص110-112.
- 27) احمد شمس الدين ليلة، مصدر سبق ذكره، 131-130. ينظر كذلك: كيف يؤثر التقارب الصيني. الباكستاني في مصالح الهند في آسيا، أخبار الساعة نشرة تحليلية يومية، السنة الثانية والعشرون العدد 5743، ابو ظبي، الثلاثاء 16/6/2015، ص5.
- the، project Syndicate، China's Pakistani Outpost، LOOKE: BRAHMA CHELLANEY (28 <https://www.cacianalyst.org/publications/ana-lytical-articles/item/13492>، s Opinione PAGE، Worlde .26 .May /2016
- 29) المصدر نفسه، ص130-131. ينظر كذلك: بناء قاعدة صينية في باكستان قد يضر بالمصالح الإيرانية، أخبار الساعة نشرة تحليلية يومية، السنة الخامسة والعشرون العدد 6617، ابو ظبي، الخميس 5/4/2018، ص5.
- (* يعد إقليم بلوشستان هو من بين المناطق الغنية بالموارد الطبيعية كالغاز والذهب والنفط وهو يطل على الخليج العربي وبحر عمان وبحر العرب، لكن سكانه البلوش هم الأفقر والأكثر اضطهاداً في كل من إيران وباكستان، ويتعرض البلوش في الإقليم في الجزء الباكستاني إلى حرق القرى البلوشية وتهجير السكان وتخريب الممتلكات والزرع والتصفية الجسدية دون محاكمة، أما في إيران فيتعرض المعارضون البلوش وشيوخ الدين والشباب للإعدامات والسجن. يتم تنفيذ عمليات الإعدامات الجماعية بالشوارع والقرى امام الاهالي لبث الخوف وعادة يتم تعليق المدومين عبر آليات ثقيلة، من هنا فقد انتهب سكان الإقليم فرصة المطالبة بحقوقهم واستثمار مسألة الطرق التجارية التي تمر عبر إقليمهم، وقد دخلت على هذا الخط بعض الدول لتحقيق أغراض سياسية كالمملكة العربية السعودية. (قضية سكان البلوش. متاح على النت عبر الرابط التالي: <https://ar.wikipedia.org/wiki> .
- 30) محمد حسن حسين بور، اتفاقا تشابه وغواد وصرع القوى المتنافسة في إقليم بلوشستان، مصدر سبق ذكره، ص106-105.
- 31) الخلفية الاقتصادية للصراع القطري. الإماراتي، جريدة لنهار الالكترونية، 26/11/2017.
- 32) نيفين حسين، طريق الحرير وأثره على دولة الإمارات العربية المتحدة، الإمارات العربية المتحدة وزارة الاقتصاد، 2016، ص2.