



تقارير

إحياء طريق الحرير: كيف تنظر تركيا إلى المبادرة الصينية؟

علي حسين باكير*

باحث في شؤون السياسة الخارجية التركية والإيرانية

11 مايو/أيار 2017



من العواقر التي تواجه علاقة تركيا مع الصين الاختلال الهائل في الميزان التجاري، وقضية الإيغور الأتراك التي تعرقل التعاون السياسي (أسوشيتد برس)

ملخص

تتناول الورقة الكيفية التي ينظر الجانب التركي من خلالها إلى مبادرة "طريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الـ21" الصينية، وماذا تعني بالنسبة إليه، وما هي الفرص التي توفرها والتحديات التي تطرحها عليه.

بالنسبة إلى تركيا، تحظى هذه المبادرة بأهمية جيو-اقتصادية وجيو-سياسية كبرى. ويمكن أن توفر فرصاً اقتصادية هائلة للبلاد، وتعيد إليها أهميتها الجغرافية، وذلك عبر دمج المشروع الصيني بمشروع "الممر الأوسط" التركي، وهو ما سيخلص تركيا من الكماشة الإيرانية والروسية. أما من الناحية السياسية، فمن شأن هذه المبادرة أن توسع من خيارات تركيا الجيو-سياسية فيما يتعلق بالانضمام إلى فضاءات إقليمية مختلفة لكي لا تبقى رهينة محاولة الانضمام إلى الاتحاد الأوروبي. في المقابل، لن يكون من السهل على تركيا استثمار موقعها الجغرافي بالشكل المطلوب، في ظل وجود الكثير من المنافسين الأقوياء لها على خط الحرير. أما بالنسبة إلى الجانب السياسي، فلا يمكن لهذه الفضاءات أن تكون بديلاً عن الاتحاد الأوروبي، لكنها تبقى بالنسبة إلى صانع القرار التركي عنصراً مساعداً.

مقدمة

سيزور الرئيس التركي رجب طيب أردوغان في 14 مايو/أيار الحالي، الصين بناءً على دعوة من نظيره الصيني للمشاركة في قمة "حزام واحد، طريق واحد"، وهي القمة التي من المنتظر أن تطلق مبادرة "طريق الحرير البري والبحري" التي اقترحتها الصين لأول مرة في العام 2013. ولا تهدف هذه المبادرة الصينية (1) إلى إعادة إحياء طريق الحرير القديم الذي كان ممراً رئيسياً للتجارة العالمية على مختلف أنواعها قبل عدة قرون فحسب، وإنما إلى إنشاء خط بحري مواز له أيضاً. وستعتمد هذه المبادرة على شبكة نقل متطورة برية وبحرية تربط آسيا بأوروبا وإفريقيا لتعزيز التجارة المتبادلة والتنمية الاقتصادية، لتكون بذلك بمثابة أضخم مشروع جيو-اقتصادي في القرن الواحد والعشرين.

تحظى هذه المبادرة بالنسبة إلى تركيا بأهمية جيو-اقتصادية وجيو-سياسية كبرى، وهناك من يعتبر أنّ الجانب التركي كان أول من حاول إعادة إحياء هذا الطريق بعد تفكك الاتحاد السوفيتي واستقلال العديد من جمهوريات آسيا الوسطى التركية من منطلق "ثقافي" (2) بالدرجة الأولى.

وبما أنّ جوهر هذه المبادرة اقتصادي وتجاري بالدرجة الأولى، فمن المنتظر أن تساعد على تحرير طاقات تركيا الاقتصادية بشكل كبير، سيما بعد أن عرقلت حالة عدم الاستقرار التي اندلعت في جوارها الإقليمي بين الأعوام 2010 و2016 من توسعها الاقتصادي في منطقة الشرق الأوسط المهمة والحيوية بالنسبة إليها، ناهيك عن حقيقة أنّ التجارة مع أوروبا قد وصلت مرحلة التشبّع ولم يعد هناك فرص استثنائية لتحقيق قفزات كبيرة أو سريعة في مجال التصدير إليها.

من هذا المنطلق، تتطلع تركيا الآن إلى آسيا الوسطى ومن خلالها إلى شرق آسيا أيضاً، باعتبارها مناطق خصبة تمتلك من المقومات الثقافية والجغرافية والاقتصادية ما يسمح لها ربما بتحقيق القفزة الاقتصادية المطلوبة لناعية زيادة حجم الصادرات وتنويع التبادل التجاري ورفع معدلات النمو الاقتصادي دون إهمال الانفتاح المستمر على الأسواق الجديدة في الشرق الأوسط والعمق الإفريقي. لكن، كان ولا يزال هناك عدّة مشاكل رئيسية تمنع الجانب التركي من تفعيل التبادل التجاري بشكل كبير وسريع مع دول آسيا الوسطى وعبرها إلى دول شرق وجنوب آسيا، لعل أهمها غياب البنية التحتية المطلوبة لتسهيل انتقال البضائع والسلع مما يؤدي إلى ازدياد في الوقت وارتفاع في التكلفة، ناهيك عن المشاكل والعقبات التي تفرضها كل من إيران وروسيا بشكل أساسي على تركيا لأسباب جيوبوليتيكية تتعلق بالمصالح والنفوذ.

بالنسبة إلى تركيا، سيساعد المشروع عند اكتماله في تغلبها على هذه العقبات، إذ من المتوقع أن يتم اختصار الوقت، وتخفيض التكلفة المالية، وتسهيل تنقل السلع والبضائع والمواد الأولية بشكل كبير. فالبضائع التي كانت تحتاج إلى ما يقارب الشهرين للوصول من بكين إلى اسطنبول ستصل فقط خلال أسبوعين، وكذلك الأمر بالنسبة إلى الشحنات التي كانت تستغرق حوالي شهراً، ستصل في غضون 10 أيام. وكما هو الشأن في النقل البحري، من المتوقع أن يتم توفير حوالي 3 آلاف كلم عبر الطرق البرية المستحدثة أو التي تعتمد على وسائل نقل سريعة (3).

لقد عملت السلطات التركية خلال السنوات القليلة الماضية على التمهيد لانخراطها السريع في المبادرة، فوُقتت في 14 نوفمبر 2015 مع الجانب الصيني على مذكرة تفاهم (4) للموامة بين مبادرة "طريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الـ21" الصينية وبين مشروع "الممر الأوسط" التركي. وهو عبارة عن شبكة خطوط نقل إقليمية تربط بين تركيا والصين عبر القوقاز وآسيا الوسطى، كما انضمت أنقرة في العام 2016 إلى مبادرة الصين لتأسيس "البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية"، وهي عضو مؤسس فيه بمساهمة بلغت حوالي 2.6 مليار دولار (5).

تنشيط التجارة الداخلية

سيوفّر المشروع حال اكتماله فرصاً اقتصادية هائلة لتركيا على المستوى الداخلي وعلى مستوى علاقاتها مع المحيط الإقليمي بمختلف تفرعاته (آسيا الوسطى، الشرق الأوسط، أوروبا، إفريقيا)، ومن المنتظر أن يعيد للبلاد أهميتها الجغرافية التي كانت قد تراجعت في السنوات القليلة الماضية بسبب تقدّم العاملين السياسي والأمني على العامل الاقتصادي في أجدات الدول المتصارعة في المحيط الإقليمي، وأن يتم إعادة الاعتبار إلى دورها التاريخي على خط الحرير القديم كجسر بين الشرق والغرب.

ويعتبر المسؤولون الأتراك أنّ بلادهم أصبحت مؤهلة للعب هذا الدور بفعالية خاصة مع ما توفّره من بنية تحتية متطورة لخدمة هذا المشروع (6) وخطوط نقل برّية وبحرية وجوية. ولذلك فهي مهينة للاندماج السريع في هذه المبادرة مقارنة بغيرها من الدول. كما أنّ مشاريعها الضخمة التي شرعت في تنفيذها في السنوات الأخيرة تتناغم مع المبادرة الصينية (7). ويتوقع أن تسهّل تلك المشاريع حصول تركيا بشكل أسرع على القروض أو المساعدات المطلوبة لتحديث أو توسيع الشبكة الداخلية الموجودة لربط شرق البلاد بغربها بشكل أكبر وأكثر كفاءة، ما يساعد على تنشيط التجارة الداخلية وتوفير المزيد من فرص العمل وجذب المزيد من الاستثمارات الخارجية ورفع نسبة النمو الاقتصادي.

إعادة الاعتبار إلى التجارة البرية

ستساعد عملية إحياء خط الحرير القديم في إعادة الاعتبار إلى الخط البري في التجارة بين الصين وأوروبا، وهو ما سيصب في نهاية المطاف في مصلحة أنقرة، خاصّة أنّ التجارة بين المنطقتين تتم حالياً عبر البحر على الرغم من أنّ المسافة البحرية أطول بكثير من نظيرتها البرية. وذلك بسبب عدم توفر البنية التحتية المطلوبة لنقل البضائع براً من الصين عبر آسيا الوسطى، ومن ثم عبر تركيا إلى أوروبا. يضاف إلى ذلك ارتفاع التكلفة، وهو ما يحرم تركيا من عائدات مفترضة ويقوّض كذلك من حجم الدور الذي يمكن أن تلعبه في تجارة العبور أو "الترانزيت".

التحرر من الكماشة الإيرانية والروسية

هناك ثلاث ممرات لعبور البضائع التركية إلى آسيا الوسطى عبر الشاحنات. الممر الأول (الشمالي) عبر روسيا إلى كازاخستان ومن ثم إلى قرغيزستان. والممر الثاني (الأوسط) عبر جورجيا ومنها إلى أذربيجان ومن ثم إلى كازاخستان وقرغيزستان. والممر الثالث (الجنوبي) عبر إيران ومنها إلى دول آسيا الوسطى (8).

يستوعب الممر الجنوبي عبر إيران النصيب الأكبر من صادرات تركيا، لأنّه الأقصر بين الخطوط الأخرى. وبما أنّ إيران منافس سياسي واقتصادي لتركيا في آسيا الوسطى، فهي تسعى دوماً إلى تحجيم النفوذ التركي لدى الجمهوريات التركية هناك، وتعرقل بشكل مستمر الصادرات التركية إلى أسواق تلك الدول (9).

أمّا الخط الشمالي، فاستخدامه أقل بكثير من الخط الجنوبي (10) لأنّه يعتمد في مرحلة من المراحل على النقل عبر العبّارات المائية. ولكّنه في جميع الأحوال، يخضع لمزاج موسكو السياسي كما هو الحال بالنسبة إلى خط إيران، ولذلك فهو خطر من الناحية السياسية. وقد أثبتت التجربة التركية ذلك بعد إسقاط الطائرة الروسية التي اخترقت أجواء البلاد في نوفمبر 2015 حيث أوقفت موسكو صادرات تركيا عبر هذا الخط (11).

يفضّل الجانب التركي، لأسباب سياسية واقتصادية وأمنية، الممر الأوسط، إلا أنّ استخدامه محدود جداً بسبب عدم توفّر البنية التحتية وارتفاع التكاليف (12). ولكنّ ذلك قد يتغيّر مع انطلاق المشروع الصيني (OBOR). لذلك تسعى تركيا جاهدة لإدماج الممر الأوسط عبر جورجيا (القوقاز) وأذربيجان (آسيا الوسطى) بالمبادرة الصينية (13)، وتحديدًا بالممر الأوسط لخط الحرير الذي يمر من شرق الصين إلى كازاخستان. وهو ما سيخلّص تركيا من الكماشة الإيرانية والروسية، لأنه سيؤمّن لها خطاً مباشراً إلى سائر دول آسيا الوسطى وإلى شرق آسيا. كما أنّ هذا الخط سيساعد على نقل الغاز والنفط

من آسيا الوسطى إلى تركيا، أو عبر تركيا، إلى أوروبا، وبذلك يخلص دول كازاخستان وتركمانستان من الاعتماد الكلي السياسي والاقتصادي على روسيا. وفي المقابل، سيحرر تركيا من الاعتماد الكبير على روسيا وإيران في مجال النفط والغاز ويزيد من مداخلها.

و إذا استطاع المشروع الصيني أن يعطي الأولوية للعامل الاقتصادي في حزام الدول التي يخترقها طريق الحرير، فستكون تركيا المستفيد الأكبر من الخطوط التجارية الثلاثة (الشمالي والأوسط والجنوبي) باتجاه شرق آسيا وبالاتجاه المقابل إلى الشرق الأوسط وأوروبا. لكن ذلك لن يكون سهلاً بطبيعة الحال، مع وجود الكثير من المنافسين الأقوياء لتركيا على خط الحرير.

فضاءات سياسية أوسع

أما من الناحية السياسية، فلا شك أنّ المشروع سيوسّع من خيارات تركيا الجيو-سياسية فيما يتعلق بالانضمام إلى فضاءات إقليمية أخرى لكي لا تبقى رهينة محاولاتها للانضمام إلى الاتحاد الأوروبي. ومع أنّ كثيرين يعتبرون أنّ تلك الفضاءات لا يمكن أن تكون بديلاً عن الاتحاد الأوروبي لأسباب كثيرة، لكنها تبقى بالنسبة إلى صانع القرار عنصراً مساعداً لتركيا، سواءً أوصلت مسيرة التفاوض للانضمام أم قررت وقف تلك المحاولات.

في المقابل، فإنّ استثمار تركيا للفرص الاقتصادية المنتظرة للمشروع الصيني، وتحويلها إلى مكاسب سياسية سواء في منطقة آسيا الوسطى أم في منطقة الشرق الأوسط وإفريقيا، سيكون دونه عقبات كبيرة دون شك. فعلى مستوى العلاقة مع الصين هناك عوائق تتمثل في الاختلال الهائل في الميزان التجاري معها (14)، ناهيك عن قضية الإيغور الأتراك التي غالباً ما تعرقل التعاون السياسي بين البلدين.

أما بالنسبة إلى منطقة آسيا الوسطى، فهي تشهد تنافساً دولياً بين أميركا والصين وروسيا، ناهيك عن التنافس الإقليمي الذي تفرضه إيران. وغالباً ما سيحتاج أي دور تركي كبير في المنطقة إلى مباركة موسكو إذا لم تتغير المعادلات القائمة حالياً. وهنا بالتحديد، من الممكن لأنقرة أن تتيح للاتحاد الأوروبي أن يلعب دوراً أكبر في آسيا الوسطى عبرها، إذا كان مهتماً بموازنة دور روسيا والصين الصاعدة هناك، وإذا أراد أن يحقق معادلة ربح متبادلة مع تركيا.

وفيما يتعلق بمنطقة الشرق الأوسط، ففي حال استطاعت إيران تحرير اقتصادها والاستفادة من هذا المشروع الصيني، فسيمنحها ذلك فرصاً اقتصادية كبيرة. لكن ذلك سيفرض من دون شك تحديات كبرى على تركيا، خاصة إذا ما استمر النظام الإيراني في سياساته السلبية القائمة منذ عقود في الشرق الأوسط، لأنّه سيعني أنّه سيكون على أنقرة مواجهة أو موازنة إيران بقوة أكبر مالياً واقتصادياً.

* د. علي حسين باكير: باحث في شؤون السياسة الخارجية التركية والإيرانية.

المصادر

1- للمزيد من التفاصيل عن المبادرة الصينية من ناحية الرؤية والتطبيق، راجع الوثيقة الرسمية:

Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road, the National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, March 2015

http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

- تاريخ الدخول 29 أبريل/نيسان 2017
-2 انظر على سبيل المثال موقع وزارة الثقافة والسياحة التركية:
www.kultur.gov.tr/EN.99188/the-turkish-world.html
- تاريخ الدخول 29 أبريل/نيسان 2017
-3 :Modern Silk Road a new phase in Turkish-Chinese ties, Daily Sabah, 16/3/2017
www.dailysabah.com/economy/2017/03/17/modern-silk-road-a-new-phase-in-turkish-chinese-ties
- تاريخ الدخول 2 أبريل/نيسان 2017
-4 :Çin Halk Cumhuriyeti'nin Ekonomisi, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı
<http://www.mfa.gov.tr/cin-halk-cumhuriyeti-ekonomisi.tr.mfa>
- تاريخ الدخول 29 أبريل/نيسان 2017
-5 :Members of the AIIB, AIIB web
www.aiib.org/en/about-aiib/governance/members-of-bank/index.html
- تاريخ الدخول 29 أبريل/نيسان 2017
-6 :Turkey's mega projects make up parts of modern Silk Road, Daily Sabah, 1/3/2017
www.dailysabah.com/economy/2017/03/02/turkeys-mega-projects-make-up-parts-of-modern-silk-road
- تاريخ الدخول 29 أبريل/نيسان 2017
-7 :Interview with Mevlüt Çavuşoğlu , "Associated Press", 2/8/ 2016
www.mfa.gov.tr/interview-of-the-h_e_-mr_-mevl%C3%BCt-%C3%A7avu%C5%9Fo%C4%9Flu-to-associated-press-of-pakistan-august-2016.en.mfa
- تاريخ الدخول 29 أبريل/نيسان 2017
-8 Taleh Ziyadov, Azerbaijan as a Regional Hub in Central Eurasia, Azeraijan Diplomatic Academy, Baku: "East- West publishing house", 2012, p: 43
- 9 :Selim Kuru & Timur Kaymaz, Turkey: Perspectives on Eurasian integration, ECFR, 8/6/2016, available on
<http://www.tepav.org.tr/en/blog/s/5618>
- تاريخ الدخول 29 أبريل/نيسان 2017
-10 نفس المصدر
- 11 :Turkish trucks to bypass Russia via alternative routes to Central Asia, Hurriyet Daily News, 3/12/2015
<http://www.hurriyetdailynews.com/turkish-trucks-to-bypass-russia-via-alternative-routes-to-central-asia.aspx?pageID=517&nID=92021&NewsCatID=345>
- تاريخ الدخول 2 مايو/أيار 2017
-12 :Turkish truckers eye sea routes to avoid delays in Iran, Hurriyet Daily News, 7/1/2015
<http://www.hurriyetdailynews.com/turkish-truckers-eye-sea-routes-to-avoid-delays-in-iran----.aspx?pageID=238&nID=76620&NewsCatID=345>
- تاريخ الدخول 2 مايو/أيار 2017
-13 :Cumhurbaşkanı Erdoğan: Türkiye-Çin İş Forumu'na Katıldı, Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı, 30-7-2015
<http://tccb.gov.tr/haberler/410/34000/cumhurbaskani-erdogan-turkiye-cin-is-forumuna-katildi.html>
- تاريخ الدخول 2 مايو/أيار 2017
-14 :Çin Halk Cumhuriyeti'nin Ekonomisi, Türkiye Cumhuriyeti Dışişleri Bakanlığı
<http://www.mfa.gov.tr/cin-halk-cumhuriyeti-ekonomisi.tr.mfa>
- تاريخ الدخول 29 أبريل/نيسان 2017

انتهى