

توتر محتمل بين روسيا وتركيا بسبب ليبيا

لكن استقطب مارداسوف قائلا "مع ذلك، فقد تغير الوضع هذا العام قليلا... وفقا لمعلوماتي، فقد عززت موسكو كتيبتها العسكرية في ليبيا". وتابع "لكنهم (الروس) لا يشاركون في معارك نشطة، ومقاطع الفيديو القليلة التي تثبت مشاركتهم جودتها وأصلها يثيران الريبة".

وتوقع كل من ديلااندي والتاجوري أن ترسل تركيا المزيد من المعدات العسكرية إلى حكومة الوفاق الوطني. وقال ديلااندي "سيستمر الأتراك في تزويد حكومة الوفاق الوطني بطائرات دون طيار وعربات... لكن تركيا لن تنشر المزيد من التكنولوجيا، لاسيما وأن أنظمة تشغيل على الطائرات دون طيار مثبتة بالفعل حول مطار مصراتة، الذي تسيطر عليه قوات الجيش الليبي".

وقال التاجوري إن "الموقف الأكثر ترجيحاً عند استمرار الدور المتزايد في الدعم الروسي للجيش الليبي دون أي تدخل دولي، هو تكثيف تركيا دعماً لحكومة الوفاق الوطني في غياب الدور الذي تلعبه القوى الغربية عادة". وأضاف أنه لا يتوقع أي رد فعل دولي إذا كتفت تركيا دعماً لحكومة الوفاق الوطني.

وتوقع كريم هاس، محلل الشؤون الروسية والتركية المقيم في موسكو، أن يستمر دعم موسكو للجيش الوطني في توسع. وقال هاس "إن الصراع المتعمق في امتلاك وتقاسم احتياطات الطاقة المكتشفة حديثاً والمخاوف الأمنية في المنطقة والتجربة السورية المدمرة كلها أمور تدفع روسيا إلى اللعب والاستمرار بقوة في ليبيا".



وتابع قائلا "سيؤثر هذا بالتأكيد على العلاقات التركية الروسية لأن حكومة أردوغان على خلاف ليس فقط مع الجهات الفاعلة الرائدة في المنطقة بما في ذلك سوريا ومصر وإسرائيل واليونان ولكن أيضاً مع المشير خليفة حفتر، وشريك روسيا الأكثر أهمية في ليبيا". وأضاف "يبدو أن تركيا تخاطر بشدة بمصالحها في ليبيا ومنطقة شرق البحر المتوسط كما فعلت في سوريا من قبل".

وكان اتفاق قد تم التوصل إليه في نوفمبر بين تركيا وحكومة الوفاق الوطني في ليبيا يقول إن البلدين تربطهما حدود بحرية الأمر الذي اعترضت عليه اليونان وقبرص إذ قالتا إن الاتفاق يتجاهل مياهما الإقليمية.

وقال هاس إن الاتفاق أثار أيضاً توترات في العلاقات التركية الروسية. وأضاف "على الرغم من أن روسيا لديها مصالح كبرى تتعلق بالأمن والتجارة والطاقة مع تركيا، إلا أن القضية الليبية تبرز كإحدى جديدة محتملة لإفساد العلاقات بين موسكو وأنقرة".

وخلال مقابلة مع محطة تي. آر. تي التي تديرها روسيا لسوريا بدعم ليبيا. وقال أردوغان "أمل لا يدع الروس حقراً لتصبح هناك سوريا أخرى".

بول إيدن
كاتب فني موقع
أحوال تركية

نشرت روسيا في الأونة الأخيرة قوات عسكرية إضافية في ليبيا لدعم قوات الجيش المتمركزة شرق البلاد في خطوة قد تمثل مشكلة بالنسبة لتركيا التي تدعم

الحكومة المتمركزة في طرابلس، وتكون سبباً في توتر محتمل بين موسكو وأنقرة، وفق عدد الخبراء.

وفي أوائل نوفمبر، ذكرت صحيفة نيويورك تايمز أن هناك تعزيزات روسية كبيرة في ليبيا. وقالت "أدخلت (موسكو) طائرات سوخوي المتقدمة ونسقت ضربات صاروخية وأدخلت المدفعية الموجهة بدقة وكذلك القناصة، وهي نفس قواعد اللعب التي جعلت موسكو صانعة للملوك في الحرب الأهلية السورية".

وفي الوقت نفسه، تدعم تركيا حكومة الوفاق الوطني في طرابلس وساعدت مجموعة المقاتلين في صد حصار الجيش الوطني الليبي لطرابلس في الصيف الماضي. وقامت تركيا أيضاً بتزويد حكومة الوفاق الوطني بطائرات بيرقدار تي بي-2 التركية الصنع وعربات بي. أم. سي كيربي المدرعة.

وتتابع تركيا بحذر التحركات الروسية. ورغم تضارب الآراء حول حجم الوجود العسكري الروسي في ليبيا وقوته، إلا أن أنقرة تعلم أن أي تدخل حكومة الوفاق المتحالفة معها.

وقال أرنود ديلااندي، خبير الدفاع والأمن المستقل الذي يتابع عن كثب الصراع في ليبيا، "ربما يكون هناك عدة مئات من المرتزقة الروس ينتمون إلى مجموعة فاغنز، لكن بعض المصادر تقول إن عددهم أقل من ألف". وأردف قائلا "لقد ساعد الروس قوات الجيش على التقدم على الأرض... إنهم من أصحاب الخبرة ويقدمون المعلومات الاستخباراتية والدعم والمهارات التقنية".

وقال يوسف التاجوري، المحلل الليبي والمساهم في معهد أبحاث السياسة الخارجية، "حين لم يترجم تأثير القوات البرية الروسية إلى انتزاع سريع للأراضي من قبل قوات الجيش الليبي، فقد عززت الروس قوات الجيش منذ أشهر

وأضاف أن "الأسلحة الروسية الجديدة المصاحبة للقوات البرية ستفيد على الأرجح قوات الجيش الليبي في الخطوط الأمامية وقد تنهي الجمود المستمر... ومع ذلك، تجدر الإشارة إلى أن إضافة قوات برية روسية كانت مستمرة منذ عدة أسابيع حتى الآن، دون تأثير يذكر على الخطوط الأمامية".

وقال ديلااندي إن طائرات سوخوي المتقدمة لم يتم نشرها في ليبيا على عكس تقرير صحيفة نيويورك تايمز. وأضاف أن "سلاح الجو في الجيش الليبي لديه أسطول طائرات من طراز سو-22 القديم فقط لكنه بقي على الأرض منذ أشهر بسبب الاستخدام المكثف على جبهة طرابلس... ويبدو أن واحدة من الطائرات قد تم إصلاحها في الأونة الأخيرة وهي تحلق الآن بانتظام فوق طرابلس".

ومرداسوف، خبير الشؤون العسكرية غير المقيم في مجلس الشؤون الدولية الروسي، مشيراً إلى أن "روسيا دعمت حفتر بحذر في السابق. وقدمت الخبراء السياسيين الاستراتيجيين والعسكريين الذين قاموا بإصلاح المعدات".

الموانئ العربية وطريق الحرير الصيني.. شراكة تعيد صياغة التوازنات في المنطقة

خارطة الاستثمارات الصينية تتمدد من الخليج إلى المغرب



توجهات جديدة في عالم قوى متغير

مثل مشروع سكيكدة للغاز ومشروع استخراج الفوسفات في شرق البلاد.

وقد اخترقت الصين في الأعوام الأخيرة السوق الجزائرية عبر مجالات البناء والأشغال العامة، فهي في طريقها إلى الانتهاء من مشروع الطريق السيارة شرق غرب الذي يمتد لمسافة 1216 كيلومتراً. وتولت بناء جامع الجزائر الكبير ليصبح ثالث أكبر مسجد في العالم، إضافة إلى توسعة مطار الجزائر. وتحل الصين منذ سنة 2013 مرتبة أول ممول للجزائر بحيث صدرت نحوها سنة 2016 ما قيمته 8.4 مليار دولار. والتحققت الجزائر بمشروع الطريق والحزام في عام 2018. فيما تتطلع إلى الجارة تونس عبر الأتمتة ميناء جرجيس وإنشاء منطقة صناعية في جنوب تونس.

وعلى مستوى العلاقات الصينية-المغربية، فقد شكلت زيارة العاهل المغربي الملك محمد السادس في عام 2016 تحولاً استراتيجياً غير من طبيعة علاقات التعاون التقليدية إلى شراكة استراتيجية، مكنت الصين من أن تصبح الشريك التجاري الثالث للمغرب بعد كل من الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة.

وتوجت هذه الشراكة بإعلان المغرب إعفاء الصينيين من تأشيرة الدخول إلى أراضي المملكة، ما رفع نسبة الإقبال من 7800 سائح إلى 100 ألف سائح في عام 2017 (المردد السياحي المغربي). وانضم المغرب إلى مشروع الطريق والحزام في عام 2017. وتراهن الصين على الاستفادة من موقع المغرب الجغرافي في حركة التبادل التجاري مع غرب أفريقيا. كما يطمح المغرب إلى أن يصبح أرضية لتوجيه الاستثمارات الصينية المباشرة بأفريقيا.

دعم جهود التعاون

الشراكة الاستراتيجية المتنامية والمستقرة بين العرب والصين ليس أمراً مفاجئاً، لكن أهمية دعم جهود التعاون بين الدول العربية لتنمية قطاع النقل البحري وخاصة في ظل المنافسة الشرسية بين الموانئ البحرية العالمية تتطلب تكثيف جهود التعاون العربي المشترك للنهوض بهذا القطاع لمواكبة الطفرة التي يشهدها في العالم.

وفي ظل ذلك، أصبح تطوير أداء الموانئ العربية ضرورة ملحة لتواكب التطور الحاصل. في المقابل، فإن الصين مطالبة أكثر من أي وقت مضى بتعميق التعاون الاستراتيجي الشاملة والتنمية المشتركة والمنفعة المتبادلة والامتناع عن التدخل في شؤون الدول.

بناء أجزاء ضخمة من العاصمة الإدارية الجديدة في شرق القاهرة. بالإضافة إلى مصر، تحتل دولة الإمارات بكثير من الاهتمام في مراكز النقل الأساسية التي يقوم عليها مشروع الحزام والطريق، بحيث عقدت شركة كوسكو للنقل الصينية مع شريكها

موانئ أبوظبي عدة اتفاقيات لبناء موانئ جديدة لاستيعاب ارتفاع تدفق السلع. وأصبحت الإمارات شريكاً مؤسساً في البنك الآسيوي للاستثمار، وهو مصرف إثماني متعدد الأطراف أطلقتته الصين، ويهدف إلى دعم مشاريع البنى التحتية في منطقة آسيا-ال المحيط الهادئ. وتحل الإمارات المرتبة الثالثة عشرة عالمياً في مؤشر الربط البحري العالمي 2018 الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية أونكتاد، بعد أن سجلت أعلى معدل نمو بين بلدان العالم في الموانئ البحرية خلال العام 2017.

كما شكلت اتفاقيات ومذكرات تفاهم بين الكويت والصين حدثاً بارزاً. فمن جانبها انخرطت الكويت في المزيد من الاستثمارات في طريق الحرير. ودخلت الصين في مشروع تطوير الجزر ومدينة الحرير، وهما من بين أهم المشاريع الاقتصادية المقبلة في تاريخ الكويت. وتعهدت الصين في هذا الاتفاق باستثمار 450 مليار دولار في جزيرتي فيلكا وبوبيان، وقد استأجرتهما لمدة 99 سنة.

أصبح وجود التين الأصفر في منطقة الخليج العربي الحيوية أمراً واقعاً في خارطة الدولية، من الصعب تجاوزه، أو حتى تجاهل تداعياته الإقليمية والعالمية. لكن، هذا لا يكفي لضمان القوة المطلوبة، حيث تحتاج الصين إلى التمدد في الطرف الأخر من المنطقة العربية، والذي لا يقل أهمية، وهو المغرب العربي.

على مستوى دعم طريق الحرير البحري، تولي الصين أهمية كبرى لموانئ المنطقة المغربية. ووعدت الصين بالقيام بمشاريع بنية تحتية وبرامج استثمارية ضخمة تدعم بها اقتصاديات دول المغرب العربي التي تشهد تباطؤاً بسبب انخفاض أسعار النفط أو عدم الاستقرار السياسي.

في هذا السياق، بات تعزيز العلاقات التجارية مع الجزائر أولوية قصوى للصين، حيث تحتل الشركة الحكومية بمجموعة موانئ شغهاي (شركة مخصصة في هندسة الموانئ) وشركة الدولة الصينية للبناء بتواجد كبير في أشغال مشروع ميناء الحمداية الجزائري (شرق) حوالي 70 كلم عن موانئ الاتحاد الأوروبي بتكلفة تبلغ 3.3 مليار دولار. وسيجتوي الميناء على 23 رصيفاً يسمح بمعالجة 6.5 مليون حاوية و25.7 مليون طن من البضائع سنوياً. كما يتجسد التواجد الصيني المتصاعد في الجزائر في مشاريع أخرى

توفر الممرات المائية والموانئ العربية مثل مضيق هرمز وقناة السويس وميناء طنجة وخليج عدن مزايا استراتيجية للدول العربية، مع تصاعد أهميتها في ميزان العلاقات الدولية، خاصة بعد أن بلورت الصين مشروع طرق الحرير البحري الذراع البحرية لمشروع طريق الحرير والحزام الذي يمتد من الصين إلى الخليج والبحر المتوسط مروراً بآسيا الوسطى، وغربي آسيا.

بناء طريق الحرير البحري. واتبعت كبرى الشركات الصينية أفق تطوير دبلوماسية الموانئ عبر تقسيم للدوار بينها. تضطلع شركة كوسكو العملاقة للنقل البحري بالدوار العملي، فيما تهتم شركة ميرشانت بالجوانب المالية، أما مجموعة شانغهاي الدولية للموانئ، فتهتم بالجوانب الاستكشافية. وتصب جهود الشركات الصينية الثلاث في المساهمة في محاولة حصول بكين على نصيب الأسد في السوق الكبيرة التي تمثلها بوابة جنوب أوروبا وديناميكية الأسواق في كل من الخليج العربي وتركيا وغرب أفريقيا، فالسياسة الخارجية الصينية تتبع حتماً في نهاية المطاف الاستثمارات الصينية.

طريق الحرير البحري

من دول الخليج العربي إلى مصر مروراً بالجزائر وصولاً إلى المغرب تم توقيع عدة شراكات ضمن مبادرة الحزام والطريق الجديد. كذلك، لا يمكن تجاهل دور الصين في تنفيذ مشروعات بنية تحتية وموانئ وطرق تربط الدول العربية، بعضها ببعض، وهو ما يبدو واضحاً في الاهتمام البالغ بالاستثمار في الموانئ والمناطق الحرة (الكويت، الإمارات، مصر، تونس، الجزائر، المغرب). في حالة مصر، تحتل قناة السويس بأهمية كبيرة لدى الجانب الصيني، إذ يمر منها طريق الحرير الجديد. وقد تم توقيع اتفاقية إطارية بشأن ميناء عين السخنة مع ميناء تشينغداو وصندوق التنمية الصيني. وحصلت شركة كوسكو الصينية على 40 بالمئة من محطة ميرسك في ميناء بورسعيد.

وحصلت شركة الصين شيبينغ على 20 بالمئة من محطة دمياط، وستساعد هذه الاتفاقيات على استدامة وتأمين سلاسل الإمداد وتسهيل التجارة، خاصة بعد رفع البلدان شراكة التعاون بينهما إلى مستوى الشراكة الاستراتيجية منذ عام 2016.

وشاركت الصين بفعالية في مشروع تنمية محور قناة السويس من خلال منطقة السويس للتعاون الاقتصادي والتجاري على امتداد أكثر من 7 كم مربع في العين السخنة. وأنهت المرحلة الأولى منها بجذب حوالي 68 مشروعاً من 77 شركة باستثمار فعلي تجاوز مليار دولار أميركي حتى نهاية 2018.

كما تعهدت الشركات الصينية بضع قرود 20 مليار دولار في مشاريع البنى التحتية. وفازت الشركات الصينية بعقود



د. حسن مصدق، أستاذ في جامعة فانسين باريس 8

باريس - شكل الاهتمام بالممرات المائية والموانئ البحرية العربية علامة فارقة في تاريخ العلاقات الصينية العربية، فمن ناحية، تعتبر الصين المنطقة بمثابة بوابة لأفريقيا وأوروبا عبر الخليج العربي ومصر والغرب، ومن ناحية أخرى تعتبر الدول العربية التجربة الصينية نموذجاً فريداً في التنمية الاقتصادية. وتحاول الصين في صعودها المستمر خلق قواعد تتعلق بتوسيع أسواق صادراتها، وتأمين طرق الملاحه والتجارة التي تصل عبرها صادراتها إلى الأسواق العالمية والحصول على وارداتها من المواد الخام. وصارت بذلك تنافس الولايات المتحدة في واحدة من أهم مناطق نفوذها الاستراتيجي.

وترتكز السياسة الصينية على عدة مداخل من أبرزها العامل الاقتصادي البحري، حيث يمثل أحد أبرز محددات العلاقات في مشروع الحزام والطريق. لذلك ارتفعت أسهم الموانئ البحرية العربية في أدبياتها الاستراتيجية إلى مراكز لوجيستية حساسة.

الصين في صعودها المستمر تحاول خلق قواعد صادراتها، وتأمين طرق الملاحه والتجارة التي تصل عبرها صادراتها إلى الأسواق العالمية

ويطرح هذا الأمر أسئلة حول مدى قدرة هذا المشروع على تغيير الديناميكيات التقليدية وصياغة توازنات جديدة في عموم المنطقة، حيث يمنح تعدد الفاعلين الدوليين الدول العربية مساحة أكبر للمناورة في إطار أسس جديدة لنظام عالمي بديل تقترح الصين أن يرتكز على خمس أولويات: التنسيق السياسي، وربط البنى التحتية، وفتح القنوات التجارية، وتدفق التموليات، والتواصل بين الشعوب، فهل يسترجع العرب والصينيون هذا الطريق بعد أن اختطفه الأوروبيون لأكثر من ستة قرون؟ أولت الأدبيات الصينية موانئ الدول العربية اهتماماً مركزياً في