

جيوبوليتك الممرات في أزمة تفكك العولمة التكتلات الكبرى وخرائط الاقتصاد الانتقائي

م. م أنغام عادل حبيب

جامعة النهرين / كلية العلوم السياسية

Email: angham.adel@nahrainuniv.edu.iq

<https://doi.org/10.61884/hjs.v14i58.773>

ملخص :

ترصد هذه الدراسة التحول البنيوي العميق في منظومة الجيوبوليتيك المعاصر، متتبِعاً الانتقال من نموذج العولمة المفتوحة القائمة على الاعتماد المتبادل الشامل إلى نموذج «الاقتصاد الانتقائي» الذي تُعاد فيه هندسة التدفقات العالمية وفق اعتبارات الأمن القومي والتنافس الجيوسياسي، وتُقدم الدراسة مقارنة تحليلية-تفسيرية مقارنة تستند إلى ثلاثة مستويات نظرية متداخلة: الجيوبوليتيك الكلاسيكي المرتكز على الحتمية الجغرافية، والجيوبوليتيك الشبكي الذي يُعلي من قيمة الترابط على حساب المجال، وصولاً إلى الجيوبوليتيك اللوجستي الذي يُحوّل البنية التحتية إلى سلاح إستراتيجي لإدارة التدفقات وتوجيهها.

الكلمات المفتاحية: جيوبوليتيك الممرات، الجيوبوليتيك اللوجستي، تفكك العولمة، سلاسل الإمداد، الاقتصاد الانتقائي.

Corridor Geopolitics in the Crisis of Globalization Fragmentation: Major Blocs and the Cartography of Selective Economics

Assist. Lect. Angham Adel Habib

Al-Nahrain University / College of Political Science

Email: angham.adel@nahrainuniv.edu.iq

ABSTRACT

This study traces the profound structural transformation in the contemporary geopolitical order, examining the shift from a model of open globalization grounded in comprehensive interdependence to a model of selective economics,” in which global flows are re-engineered according to national security imperatives and geostrategic competition. The study

advances a comparative analytical–interpretive framework based on three interrelated theoretical levels: classical geopolitics, rooted in geographical determinism; network geopolitics, which privileges connectivity over territory; and logistical geopolitics, which reconceptualizes infrastructure as a strategic instrument for managing and directing flows.

KEYWORDS: Corridor Geopolitics, Logistical Geopolitics, Globalization Fragmentation, Supply Chains, Selective Economics.

المقدمة:

يقف النظام الدولي المعاصر على مفترق تاريخي بالغ الدلالة، حيث لا تكفي الثنائيات التقليدية—«عولمة» في مواجهة «انكفاء»، أو «تعاون» في مواجهة «صراع» لاستيعاب التحولات المتسارعة التي تعيد رسم خرائط القوة والثروة والنفوذ على المستوى العالمي، فبعد عقود من الهيمنة الأيديولوجية لنموذج العولمة الليبرالية القائمة على حرية التبادل وتعميق الاعتماد المتبادل، وجد هذا النموذج نفسه أمام ضغوط وجودية متراكمة: الأزمة المالية العالمية عام ٢٠٠٨، واضطرابات سلاسل الإمداد إبان جائحة كوفيد-١٩ التي كلفت الاقتصاد العالمي ما يزيد على ٤ تريليونات دولار وفق تقديرات البنك الدولي، والحرب الروسية على أوكرانيا، والتنافس الأمريكي-الصيني.

أهمية الدراسة:

تنبع أهمية هذه الدراسة من كونها تتناول أحد أعمق التحولات البنيوية في النظام الدولي المعاصر، والمتمثل في انتقال الجيوبوليتيك من منطق المجال إلى منطق التدفقات.

إشكالية الدراسة:

تنبني الدراسة على إشكالية مركزية مفادها: كيف تُعيد الممرات الاقتصادية العابرة للأقاليم إنتاج الجغرافيا السياسية للاقتصاد العالمي في ظل انتقال النظام الدولي من منطق العولمة المفتوحة إلى منطق الاقتصاد الانتقائي القائم على إدارة التدفقات داخل شبكات تكتلية؟ وتتفرع عن هذه الإشكالية المحورية جملة من التساؤلات الفرعية:

- ما الركائز النظرية التي تؤطر التحول من الجيوبوليتيك الكلاسيكي إلى الجيوبوليتيك اللوجستي القائم على إدارة التدفقات؟
- كيف تشكّل الممرات الاقتصادية الكبرى أداة لإعادة توزيع القوة بين التكتلات الجيو-اقتصادية؟

- ما دور الدول الصغيرة الواقعة على هذه الممرات في تشكيل موازين القوى الإقليمية

والدولية؟

- ما المخاطر الأمنية والاقتصادية والبيئية التي تواجهها هذه الممرات، وكيف تؤثر في فاعليتها الإستراتيجية؟
- ما سيناريوهات مستقبل النظام الدولي في ضوء صعود «الاقتصاد الانتقائي الشبكي»؟
فرضية الدراسة:

تنطلق الدراسة من فرضية رئيسية جامعة مفادها:

أن الممرات الاقتصادية تُشكّل في جوهرها البنية الحاكمة لإعادة توزيع القوة في النظام الدولي المعاصر؛ إذ تُحوّل الجيوبوليتيك من منطق السيطرة على المجال الجغرافي إلى منطق التحكم الانتقائي في التدفقات، وتُنتج بذلك نظاماً اقتصادياً دولياً متعدد الشبكات تتنافس فيه التكتلات الكبرى على تصميم الاتصال العالمي وإدارته بدلاً من السيطرة المباشرة على الأراضي والموارد.

منهجية الدراسة:

تعتمد الدراسة على مقارنة منهجية مركبة متعددة المستويات:

- ١- المنهج التحليلي-التفسيري: يُستخدم لفهم وتفسير التحول البنيوي في الجيوبوليتيك من منطق المجال إلى منطق التدفقات).
- ٢- المدخل المقارن: يُعتمد في تحليل أربعة نماذج وفق معايير مقارنة منتظمة تشمل: الأهداف الإستراتيجية، والحجم المالي الموثق.
- ٣- المدخل الكمي-الوصفي: يُستخدم لدعم التحليل النوعي بقراءة البيانات الإحصائية المتاحة المتعلقة بأحجام الاستثمار والتجارة والنقل عبر كل ممر.
- ٤- المنهج الاستشراقي: يُطبق في المرحلة الختامية لاستقراء مستقبل هذه الممرات ورسم سيناريوهات بديلة لمسارات النظام الجيو-اقتصادي الدولي في ضوء صعود الاقتصاد الانتقائي وتصادد التكتلات الدولية.

المحور الأول

الجيوپوليتيك الكلاسيكية كمرحلة تأسيسية لجيوپوليتيك الممرات: من حتمية

المجال إلى منطق التدفقات

يمثل تطور الجيوپوليتيك من صيغته الكلاسيكية إلى صيغته المعاصرة أحد أهم التحولات المعرفية التي أعادت تعريف العلاقة بين الجغرافيا والقوة في النظام الدولي. فقد تأسس الفكر الجيوپوليتيكي الكلاسيكي على افتراض حتمية المجال الجغرافي بوصفه المحدد الرئيس لسلوك الدول، حيث ارتبطت القوة بالسيطرة على الأرض والموارد والمواقع الإستراتيجية.

١- الجيوپوليتيك الكلاسيكية ومنطق الحتمية الجغرافية: تبلورت الجيوپوليتيك الكلاسيكية بوصفها نسقاً معرفياً تأسيسياً، انطلاقاً من فرضية جوهرية مفادها أن المجال الجغرافي ليس إطاراً محايداً لحركة الدول، بل هو بنية محدّدة لسلوكها الإستراتيجي، وقد جسّد هالفورد ماكندر هذا التصوّر من خلال أطروحته حول «قلب الأرض»، التي أعادت تعريف مركز الثقل الجيوسياسي كونه يتموضع داخل الكتلة الأوراسية، وفي المقابل، قدّم ألفريد ماهان تصوراً مكثلاً يركّز على البعد البحري للقوة، فإن السيطرة على الممرات البحرية لديه تمثل البنية العميقة للتفوّق الإستراتيجي.^(١)

٢- من الجغرافيا الصلبة إلى الجغرافيا الديناميكية: تفكك الثبات المكاني وإعادة إنتاج الفضاء: مع التحولات البنيوية التي عرفها النظام الرأسمالي العالمي، بدأت الجغرافيا تفقد طابعها بوصفها معطى ثابتاً لتتحول إلى فضاء ديناميكي مفتوح يُعاد إنتاجه عبر شبكات الإنتاج والتبادل والتدفقات العابرة للحدود. في هذا السياق، يقدّم ديفيد هارفي مفهوم «ضغط الزمان والمكان» بوصفه آلية مركزية لفهم منطق الرأسمالية المتقدمة، ويتكامل هذا التحول مع تحليل مانويل كاستلز الذي يُعيد تعريف السلطة داخل «مجتمع الشبكات»، حيث تنتقل القوة إلى «فضاءات التدفقات».^(٢)

٣- الجيوپوليتيك اللوجستي و بروز منطق التدفقات: نحو إعادة تعريف القوة في النظام الشبكي: في ظل تسارع العولمة وتفكك سلاسل الإنتاج عبر الحدود، تحوّلت اللوجستيات إلى بنية إستراتيجية مركزية في إعادة إنتاج القوة داخل النظام الدولي، وفي هذا السياق، تطرح ديبورا كوين تصوراً عميقاً لـ«السياسة اللوجستية»، حيث ترى أن سلاسل

(1) Halford J. Mackinder, "The Geographical Pivot of History," The Geographical Journal 23, no. 4 (1904), pp. 437-421 .

(2) David Harvey, the Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change (Oxford: Blackwell, 1989), pp. 259-240 .

الإمداد تمثل فضاءات للسلطة بقدر ما هي أدوات اقتصادية. ومن منظور أعمق، يتقاطع هذا التحليل مع مفهوم «القوة البنيوية» الذي صاغته سوزان سترينج.^(١)

٤- من السيطرة إلى الترابط: الممرات كمرحلة متقدمة في إعادة تشكيل القوة العالمية: يمثل الانتقال إلى جيو بوليتيك الممرات ذروة التحول البنيوي. يطرح ريتشارد بالدوين تصوراً للعولمة الحديثة بوصفها مرحلة «تفكيك سلاسل الإنتاج» (unbundling)، حيث لم تعد العمليات الإنتاجية متمركزة داخل حدود الدولة بل موزعة عبر فضاءات جغرافية متعددة، مما يجعل من الممرات الاقتصادية عنصراً حاسماً ليس فقط في نقل السلع، بل في تنظيم عملية الإنتاج ذاتها.^(٢)

المحور الثاني

الممرات الاقتصادية كأدوات جيو-إستراتيجية

إعادة تشكيل خرائط التجارة العالمية وصعود النماذج التنافسية

يُشير صعود الممرات الاقتصادية إلى تحول بنيوي عميق في طبيعة النظام الدولي، فلم تعد الجغرافيا مجرد إطار ثابت، بل أصبحت أداة مرنة يُعاد تشكيلها عبر شبكات البنية التحتية والتدفقات العابرة للحدود. وفهم هذه الممرات يستلزم استيعاب نقاط قوتها وضعفها، والمخاطر التي تواجهها، ودور الدول الصغيرة الواقعة عليها بوصفها عقداً إستراتيجية لا يمكن إغفالها.^(٣)

أولاً: مبادرة الحزام والطريق بوصفها منظومة ممرات عابرة للقارات وإعادة توزيع مركز الثقل الجيو-اقتصادي العالمي

تمثل مبادرة الحزام والطريق التي أطلقها الرئيس الصيني شي جين بينغ عام ٢٠١٣ أحد أكثر المشاريع الجيو-إستراتيجية طموحاً في القرن الحادي والعشرين، ليس بوصفها مشروع بنية تحتية فحسب، بل بوصفها إعادة هندسة شاملة لخرائط التدفقات العالمية وإعادة تعريف لمفهوم القوة في النظام الدولي.^(٤)

(1) Deborah Cowen, *the Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade* (Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014), pp. 3–28.

(2) Richard Baldwin, *the Great Convergence: Information Technology and the New Globalization* (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2016), pp. 5–12.

(٣) عمر عبد اللطيف عبد الله، الاقتصاد الجيوسياسي: نظريات وتطبيقات في عصر العولمة المجزأة (بيروت: الدار العربية للعلوم ناشرون، ٢٠٢٠)، ص ١١٢-١١٥.

(٤) إبراهيم خليل العاني، مبادرة الحزام والطريق: الأبعاد الاستراتيجية والاقتصادية والسياسية (بغداد: بيت الحكمة، ٢٠٢١)، ص ٤٢-٤٤.



المصدر:

<https://th.bing.com/th/id/OIP.NsJlaBNv5iNWrzNkd1VC9A-HaDt?w=291&h=175&c=7&r=0&o=7&dpr=1.3&pid=1.7&rm=3>

١- البيانات الإحصائية والحجم الاقتصادي: تُقدَّر الاستثمارات المُعلنة بما يتجاوز تريليون دولار أمريكي موزعة على أكثر من ١٤٠ دولة تمثل ما يزيد على ٤٠٪ من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، وبلغت الاستثمارات المُنفَّذة نحو ٨٣٨ مليار دولار خلال الفترة ٢٠١٣-٢٠٢٣ وفق AEI China Global Investment Tracker وتُشير دراسة البنك الدولي (٢٠١٩) إلى إمكانية تقليص تكاليف التجارة بنسبة تتراوح بين ١,١٪ و ٢,٢٪ لدى الدول المشاركة، وقد ترفع دخل ٧,٦ مليون شخص من الفقر المدقع إذا اقترنت بإصلاحات شاملة^(١)

٢- نقاط القوة الإستراتيجية

- أ- الشمولية الجغرافية: ربط ثلاث قارات ضمن شبكة واحدة مترابطة، يُقلِّص تكاليف النقل البري الأوراسي بنسبة قد تصل إلى ٣٠٪ مقارنة بالشحن البحري.
- ب- أثر التنمية في المناطق الداخلية: تُمكن مناطق غرب الصين من الانخراط في شبكات التجارة الدولية، مما يُقلِّص الفجوة التنموية الداخلية الصينية.

(1) World Bank, Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors (Washington, D.C.: World Bank Group, 2019), pp. 3-5; AEI China Global Investment Tracker, "China Global Investment Tracker 2013-2023," American Enterprise Institute, accessed 2024, <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.

ج- **الديبلوماسية التنموية:** يُوفّر التمويل الصيني عبر بنك الاستثمار في البنية التحتية الآسيوية (AIIB) بديلاً للدول النامية التي تعاني من نقص التمويل في مجال البنية التحتية.^(١)

٣- **نقاط الضعف والمخاطر:** تواجه المبادرة انتقادات جوهرية وتحديات بنيوية: فمصيصة الديون تتجلى في حالات سريلانكا وزامبيا وباكستان؛ والهشاشة الجيوسياسية جراء مرور

يمثل الممر الأوسط، الرابط بين الصين وآسيا الوسطى مروراً بكاراخستان وبحر قزوين والقوقاز وتركيا وصولاً إلى أوروبا، تحولاً عميقاً في بنية الاتصال الأوراسي

الممرات عبر مناطق متوترة؛ فضلاً عن التحديات البيئية والاجتماعية التي رصدتها تقارير المنظمات البيئية الدولية من مقاومة اجتماعية محلية بسبب التهجير القسري واستيراد العمالة الصينية على حساب التوظيف المحلي.^(٢)

٤- **دور الدول الصغيرة على مسار المبادرة**

لا يمكن فهم الجغرافيا السياسية للمبادرة دون استيعاب دور الدول الصغيرة والمتوسطة الواقعة على مساراتها بوصفها عقداً إستراتيجية لا يمكن تجاوزها، فكاراخستان تُشكّل منفذاً برياً لا غنى عنه، ودول آسيا الوسطى تمتلك احتياطات طاقة حيوية، أما باكستان فليست مجرد ممر بل شريك إستراتيجي تتشابه فيه معادلة الأمن مع الاقتصاد، وفي المحيط الهندي، تمثل سريلانكا وجيبوتي وإثيوبيا نقاطاً محورية.^(٣)

ثانياً: **الممر الأوسط (Trans-Caspian Corridor)** بوصفه نموذجاً للمرونة الجيو-

إستراتيجية وتفكيك الاحتكار الجغرافي في أوراسيا

يمثل الممر الأوسط، الرابط بين الصين وآسيا الوسطى مروراً بكاراخستان وبحر قزوين والقوقاز وتركيا وصولاً إلى أوروبا، تحولاً عميقاً في بنية الاتصال الأوراسي، ويكتسب أهميته المتصاعدة من كونه استجابة مباشرة للبيئة الجيوسياسية المتغيرة عقب العقوبات الغربية على موسكو إثر الحرب في أوكرانيا.^(٤)

(١) المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ممرات التجارة الدولية وأثرها في التوازنات الإقليمية (الدوحة: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ٢٠٢٢)، ص ١٨-٢٠.

(٢) إبراهيم خليل العاني، مبادرة الحزام والطريق: الأبعاد الاستراتيجية والاقتصادية والسياسية (بغداد: بيت الحكمة، ٢٠٢١)، ص ٦٧-٧٠.

(٣) المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ممرات التجارة الدولية وأثرها في التوازنات الإقليمية (الدوحة: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ٢٠٢٢)، ص ٣٥-٣٨.

(٤) عامر هاشم السعدون، «تنافس القوى الكبرى على ممرات أوراسيا: الأبعاد الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق والممر الأوسط»، المجلة العراقية للعلوم السياسية، المجلد ١٨، العدد ٢ (٢٠٢٣)، ص ٥٠-٥٢.



المصدر: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/a/ab/Middle_Corridor_Route.svg/960px-Middle_Corridor_Route.svg

١- البيانات الإحصائية والنمو الاقتصادي: شهد الممر الأوسط طفرة نوعية في الحجم

التجاري؛ إذ ارتفع حجم الحاويات المارة عبره من نحو ١١,٠٠٠ TEU عام ٢٠٢٠ إلى أكثر من ٢٧,٠٠٠ TEU عام ٢٠٢٢، بنمو يتجاوز ١٤٠٪. وفق إحصائيات منظمة التعاون الاقتصادي لدول بحر قزوين، وتُشير تقارير البنك الآسيوي للتنمية إلى أن تحديث هذا الممر بالكامل يتطلب استثمارات تُقدَّر بنحو ١٨-٢٢ مليار دولار.^(١)

٢- والدول الصغيرة كعقد إستراتيجية: يُبرز الممر الأوسط بامتياز الدور المحوري للدول الصغيرة في تشكيل المعادلات الجيوسياسية:^(٢)

أ- كازاخستان: تتحول من دولة محاطة بالبر إلى «عقدة أوراسية» رئيسة تستضيف الميناء الجاف الرئيسي في خورغوس، تستفيد مالياً عبر رسوم العبور وجذب الاستثمارات اللوجستية، وتُقدَّر عوائدها بأكثر من مليار دولار سنوياً.

ب- أذربيجان: تُوظَّف موقعها على بحر الخزر لتعزيز دورها كمركز إقليمي للطاقة والنقل، وباتت شريكاً إستراتيجياً لدول الاتحاد الأوروبي في تقليص الاعتماد على البنية التحتية الروسية.

(1) Asian Development Bank, CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring Framework (Manila: ADB, 2022), pp. 14-18.

(٢) عامر هاشم السعدون، «تنافس القوى الكبرى على ممرات أوراسيا: الأبعاد الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق والممر الأوسط»، (المجلة العراقية للعلوم السياسية، المجلد ١٨، العدد ٢٣، ٢٠٢٠)، ص ٥٨-٦٠.

- ج- جورجيا: تُشكّل حلقة الوصل الأرضية البالغة الأهمية بين بحر الخزر والبحر الأسود. وتُعدّ ميناء باتومي وخط السكك الحديدية باكو-تبليسي-قارص ركائز حيوية.
- د- تركيا: تلعب دوراً كجباية مزدوجة تربط الممر الأوسط بأوروبا والبحر الأبيض المتوسط، وتستثمر هذا الدور لتعزيز مكانتها التفاوضية مع الناتو والاتحاد الأوروبي وروسيا والصين في آنٍ واحد.

٣- نقاط القوة والضعف والمخاطر:

- أ- نقاط القوة: يُقدّم الممر بديلاً واقعياً للطريق الشمالي عبر روسيا ويُعزز استقلالية الدول الواقعة عليه، كما يُفتح أمام الاتحاد الأوروبي مساراتاً لتنوع مصادر الطاقة والسلع خارج نطاق السيطرة الروسية.^(١)
- ب- نقاط الضعف: القصور في البنية التحتية لا يزال عقبة رئيسية، فيما تتباين معايير الجمارك والأنظمة القانونية بين دوله مما يُطيل وقت العبور ويرفع تكاليفه.^(٢)
- ج- التحديات البيئية: يواجه بحر الخزر أزمة بيئية مزمنة تشمل انخفاض مستوى المياه وتلوث النفط، مما يُهدد الملاحة البحرية على المدى البعيد.^(٣)

ثالثاً: الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني (CPEC) بوصفه أداة لإعادة تموضع القوة الصينية وكسر معضلة الاختناق البحري في المحيط الهندي: يمثّل الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني (CPEC) أحد أكثر المشاريع الجيو-إستراتيجية كثافة في بنية مبادرة الحزام والطريق، فهو يربط إقليم شينجيانغ بميناء جوارد الباكستاني على بحر العرب، مما يُتيح لبيكين منفذاً مباشراً إلى الممرات البحرية الدولية دون المرور عبر مضيق ملقا.^(٤)

(1) Raffaello Pantucci, "The Middle Corridor: A New Silk Road?" RUSI Journal 168, no. 1 (2023), pp. 44-48.

(2) Gulnara Ziyaeva, "Central Asia and the Trans-Caspian Route," Central Asian Survey 41, no. 3 (2022), pp. 350-353.

(3) «ملف: الممرات الاقتصادية والأمن الإقليمي»، مجلة شؤون الأوسط، العدد ١٧٢ (بيروت: مركز الدراسات الاستراتيجية والبحوث والتوثيق، ٢٠٢٣)، ص ١٢-١٤.

(4) مثنى ناصر الزيدي، «الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني: قراءة في الأبعاد الجيوسياسية والتداعيات الإقليمية»، (مجلة السياسة الدولية، العدد ٢٢٣ (٢٠٢١)، ص ٩٠-٩٣.



المصدر:

[https://th.bing.com/th/id/OIP.It2ez2_kPHtk2m1lmwBGY-](https://th.bing.com/th/id/OIP.It2ez2_kPHtk2m1lmwBGY-wHaD2?w=331&h=180&c=7&r=0&o=7&dpr=1.3&pid=1.7&rm=3)

[wHaD2?w=331&h=180&c=7&r=0&o=7&dpr=1.3&pid=1.7&rm=3](https://th.bing.com/th/id/OIP.It2ez2_kPHtk2m1lmwBGY-wHaD2?w=331&h=180&c=7&r=0&o=7&dpr=1.3&pid=1.7&rm=3)

أ- البيانات الإحصائية والحجم الاقتصادي: يُقدَّر إجمالي الاستثمارات بنحو ٦٢ مليار دولار أمريكي، ويُختزل الممر المسافة التي تقطعها البضائع الصينية من نحو ١٢,٠٠٠ كيلومتر (عبر مضيق ملقا) إلى نحو ٢,٩٠٠ كيلومتر (براً وبحراً عبر جوارر)، بما يُقلِّص مدة الشحن من ٤٥-٥٥ يوماً إلى ما بين ١٠-١٥ يوماً.^(١)

ب- نقاط الاختناق البحرية والممرات الإستراتيجية البديلة: يكتسب CPEC أهمية استثنائية من زاوية مبدأ الممرات الإستراتيجية البديلة لمناطق الاختناق البحرية. فمضيق ملقا يُعدُّ أحد أضيق البؤر الاختناقية في النظام التجاري العالمي؛ إذ تمر عبره ما بين ٨٠-٩٠٪ من واردات الصين النفطية وجزء كبير من صادراتها، وقد وصف المحللون الصينيون هذه الظاهرة بـ«معضلة ملقا»، مما يجعل CPEC في جوهره إستراتيجية لبناء إمكانية الوصول المتعددة المسارات.^(٢)

ج- دور باكستان: بين الفرصة والتحديات

- نقاط القوة: التحول من دولة هامشية في سلاسل القيمة العالمية إلى عقدة رابطة بين آسيا الوسطى وجنوب آسيا والخليج العربي.^(٣)

- نقاط الضعف والمخاطر: باتت باكستان تحت ضغط ديون هائل تجاه الصين، كما

(1) Adnan Sami Malik, "CPEC: An Economic Corridor with Geopolitical Implications," Journal of Strategic Studies 40, no. 1-2 (2020), pp.112-118.

(2) Robert D. Kaplan, The Revenge of Geography: What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate (New York: Random House, 2012), pp. 185-190.

(3) Adnan Sami Malik, "CPEC: An Economic Corridor with Geopolitical Implications," Journal of Strategic Studies 40, no. 1-2 (2020), pp. 118-122.

يشكل التمرد في بلوشستان والهجمات على العمال الصينيين تهديداً أمنياً مستمراً.^(١)

- الاضطرابات الاجتماعية والبيئية المحلية: رصدت منظمات حقوق الإنسان حالات تهجير قسري للمجتمعات الصيادة المحيطة بميناء جوادر وتقييد وصولها إلى الشاطئ، فضلاً عن مخاوف من أضرار بيئية بيئية بحر العرب.^(٢)

رابعا: ممر الهند-الشرق الأوسط-أوروبا (IMEC) بوصفه تعبيراً عن تشكّل الكتل التنافسية ومكافحة الهيمنة الشبكية

أُعلن عن ممر IMEC في أيلول ٢٣ ٢٠ خلال قمة مجموعة العشرين في نيودلهي بمشاركة الولايات المتحدة والهند والاتحاد الأوروبي والمملكة العربية السعودية والإمارات والأردن و(إسرائيل)، ويُمثّل هذا الممر أول مبادرة إستراتيجية مشتركة ذات طابع بنيوي تهدف إلى موازنة الهيمنة الشبكية الصينية.^(٣)



المصدر:

<https://th.bing.com/th/id/OIP.dRbRMD5MJKqOWtu9-ta6y-gHaEV?w=303&h=180&c=7&r=0&o=7&dpr=1.3&pid=1.7&rm=3>

(١) مثنى ناصر الزيدي، «الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني: قراءة في الأبعاد الجيوسياسية والتداعيات الإقليمية»، مجلة السياسة الدولية، العدد ٢٢٣ (٢٠٢١): ٩٥-٩٧.

(2) UNCTAD, Review of Maritime Transport 2023 (Geneva: United Nations, 2023), pp. 42-46.

(3) Jeffrey Stacey, "The India-Middle East-Europe Corridor," Survival 66, no. 1 (2024), pp. 79-85.

- أ- البيانات الإحصائية: تُشير التقديرات إلى أن الممر قد يُقلّص مدة عبور البضائع بين الهند وأوروبا بنسبة تصل إلى ٤٠٪ مقارنةً بالطريق البحري عبر قناة السويس، وقد أعلنت دول المشاركة عزمها ضخ استثمارات تتجاوز ٢٠ مليار يورو في المرحلة الأولى^(١)
- ب- دور الدول الصغيرة في مسار IMEC: تكتسب الدول الصغيرة المشاركة في IMEC دوراً محورياً^(٢)
- الإمارات العربية المتحدة: تحتل موقعاً حيويًا من خلال ميناء جبل علي—أحد أكبر الموانئ في العالم بطاقة تجاوزت ٢٢ مليون TEU سنوياً.
 - الأردن: يُشكّل ممراً برياً لا غنى عنه لربط الخليج بالبحر المتوسط، وتعمل الحكومة الأردنية على تطوير خط السكك الحديدية الوطني.
 - المملكة العربية السعودية: عبر ميناء جدة ومنطقة نيوم وشبكة سكك الحديد السعودية، تُصبح المملكة محورياً رئيسياً يربط الممر بالبنية التحتية الخليجية الأوسع.
- ج- نقاط القوة والضعف والمخاطر الأمنية
- نقاط القوة: يُجسّد IMEC أول تحالف إستراتيجي يجمع الغرب والهند والخليج في إطار بنوي واحد، كما يُوفّر الممر بنيةً تحتيةً رقمية لنقل البيانات وشبكات الطاقة الكهربائية النظيفة^(٣)
 - المخاطر الأمنية وأهمية الممرات البديلة: يُبرز IMEC ضرورة التعامل مع نقاط الاختناق البحرية الإقليمية كمضيق هرمز وباب المندب والبحر الأحمر، مما يُجسّد مبدأ الممرات الإستراتيجية بوصفها آلية لإدارة أزمات مناطق العبور البحرية^(٤)
- خامساً: ممر البحر الأبيض المتوسط بوصفه عقدةً لوجستية ثلاثية الأبعاد وإعادة تموضع أوروبا في الجيو اقتصاد العالمي
- يمثل ممر البحر الأبيض المتوسط فضاءً جيو-استراتيجياً متعدد الأبعاد تمر عبره ما

(1) Jeffrey Stacey, "The India-Middle East-Europe Corridor," Survival 66, no. 1 (2024), pp. 86-90.

(2) Jeffrey Stacey, "The India-Middle East-Europe Corridor," Survival 66, no. 1 (2024): 90-94; Jean-Paul Rodrigue, The Geography of Transport Systems, 5th ed. (New York: Routledge, 2020), pp. 218-224.

(3) Robert D. Blackwill and Jennifer M. Harris, War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2016), pp. 112-118.

(٤) «ملف: الممرات الاقتصادية والأمن الإقليمي»، مجلة شؤون الأوسط، العدد ١٧٢ (بيروت: مركز الدراسات الاستراتيجية والبحوث والتوثيق، ٢٠٢٣)، ص ٢٢-٢٥.

يزيد على ٢٠٪ من إجمالي التجارة البحرية العالمية| ومن منظور التنافس الجيو-اقتصادي، يُشكّل المتوسط نقطة التقاء بين مشاريع كبرى: الصين تسعى إلى توسيع نفوذها عبر الموانئ الجنوبية، بينما يهدف الاتحاد الأوروبي إلى الحفاظ على مركزيته التجارية، في حين تلعب تركيا دوراً متزايد الأهمية كحلقة وصل لوجستية.^(١)

والجدير بالذكر أن قناة السويس وحدها تُدرّ على مصر ما يزيد على ٨-٩ مليارات دولار سنوياً من رسوم العبور، مما يُجسّد الدور الذي تلعبه الدول الصغيرة والمتوسطة بوصفها عقداً حيوية لا يمكن الاستغناء عنها. كما تعكس الهجمات المتكررة على الشحن في البحر الأحمر منذ عام ٢٠٢٣ مدى الهشاشة الكامنة في هذه المنظومة البحرية، وضرورة بناء ممرات برية بديلة ومتكاملة.^(٢)



المصدر: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/d/d8/Mediterranean_Sea_political_map-en.svg/1920px-Mediterranean_Sea_political_map-en.svg?_=20260212215701

(1) Jean-Paul Rodrigue, the Geography of Transport Systems, 5th ed. (New York: Routledge, 2020), pp. 95-102.

(2) UNCTAD, Review of Maritime Transport 2023 (Geneva: United Nations, 2023), pp. 58-62.

المحور الثالث

الاستشراف الجيو-اقتصادي للممرات

سيناريوهات إعادة التكتل وتحول النظام الدولي نحو الاقتصاد الانتقائي

١- سيناريو تفكك العولمة وإعادة تشكيل الشبكات: لم يعد الحديث عن «تفكك العولمة» يعني انهياراً كاملاً للنظام العالمي الليبرالي بقدر ما يشير إلى تحوّل في نمط اشتغاله من «العولمة المفتوحة» إلى «العولمة المفلّترة». هذا التحول يعكس انتقالاً من منطق الكفاءة الاقتصادية إلى منطق «الأمن الاقتصادي المركّب»، حيث تتداخل اعتبارات الأمن القومي، وسلامة سلاسل التوريد، والاعتماد المتبادل الانتقائي.

في هذا السياق، تتحول الممرات الاقتصادية من مجرد أدوات لوجستية إلى «مفاصل إعادة هيكلة الشبكات العالمية»، فالدول لم تعد تسعى فقط إلى تقليل تكاليف النقل أو زيادة سرعة التدفقات، بل إلى تقليل المخاطر الإستراتيجية المرتبطة بالاعتماد على عقد جغرافية أو سياسية غير موثوقة. ومن هنا، نشهد صعود ما يمكن تسميته بـ«إعادة توزيع المخاطر الجيو-اقتصادية»، حيث يتم تفكيك الشبكات المركزية وإعادة تركيبها ضمن نماذج أكثر مرونة وتجزئة.

يتجلى ذلك في ظواهر مثل «إعادة التموضع الصناعي» (Relocation) و«إعادة التوطين القريب» (Nearshoring)، حيث يتم نقل الإنتاج من مناطق بعيدة جغرافياً إلى فضاءات أكثر قرباً أو استقراراً سياسياً، وهنا تلعب الممرات دوراً محورياً في خلق «جغرافيا جديدة للإنتاج»، بحيث تصبح خطوط النقل نفسها محدداتاً لمواقع الإنتاج، لا مجرد وسيط بينها.

الأهم من ذلك أن هذا السيناريو يعيد تعريف مفهوم «المركز والهامش»، ففي العولمة الكلاسيكية، كانت المراكز تُحدد وفقاً لقدرتها الإنتاجية أو المالية، أما في النظام الشبكي الجديد، فإن المركزية تُمنح للعقد التي تتحكم في التدفقات، بمعنى آخر، يمكن لدولة ليست قوة تقليدية أن تتحول إلى فاعل مركزي إذا ما نجحت في التمرکز داخل ممر إستراتيجي أو التحكم في نقطة اختناق حيوية.

كما أن هذا التفكك الجزئي يخلق «تعدد عولمات» بدلاً من عولمة واحدة، حيث تتشكل شبكات متوازية ومتنافسة، لكل منها قواعدها ومعاييرها، وهذا يقود إلى حالة من «التشظي المنظم» للنظام الدولي، حيث لا يخفت الترابط العالمي، بل يُعاد تنظيمه وفق خطوط صدع جيوسياسية.

وعليه، فإن الممرات الاقتصادية في هذا السيناريو ليست مجرد بنى تحتية، بل أدوات لإعادة كتابة الخريطة الوظيفية للعالم، حيث تتحول الجغرافيا من ثابت مكاني إلى متغير شبكي ديناميكي^(١).

٢- سيناريو إعادة التكتل الجيو-اقتصادي وهندسة الممرات: يمثل هذا السيناريو انتقال النظام الدولي من مرحلة «التشابك المعولم» إلى مرحلة «الكتل الشبكية»، حيث تتشكل التكتلات ليس فقط على أساس المصالح الاقتصادية، بل وفق اعتبارات إستراتيجية تتعلق بالأمن، التكنولوجيا، والطاقة، وهنا، لا تعود التكتلات مجرد اتفاقيات تجارة حرة، بل تتحول إلى «أنظمة تشغيل جيو-اقتصادية» تعيد تعريف قواعد الاندماج والاعتماد المتبادل.

في هذا الإطار، تصبح الممرات الاقتصادية أدوات مركزية في «هندسة المجال الحيوي»

لكل تكتل، فبدلاً من أن تكون الجغرافيا محدداً ثابتاً للتكتل، تُستخدم الممرات لإعادة تشكيل الجغرافيا نفسها عبر ربط فضاءات متباعدة ضمن منظومة نفوذ واحدة، وهذا ما يمكن تسميته بـ«الجغرافيا المُصمَّمة»، حيث يتم بناء الفضاءات الإقليمية عبر خطوط النقل والطاقة والبيانات.

وتبرز هنا ديناميات «التنافس على الممرات» بوصفها شكلاً جديداً من أشكال الصراع الدولي. فالتكتلات الكبرى

تسعى إلى بناء ممرات بديلة أو موازية لتلك التي يسيطر عليها خصومها، ما يؤدي إلى ظهور «شبكات متنافسة» تعكس انقسام النظام الدولي، هذا التنافس لا يقتصر على البنية المادية، بل يمتد إلى المعايير التنظيمية، والأنظمة القانونية، وحتى البنى الرقمية المرتبطة بالممرات.

كما أن هندسة الممرات تتيح للتكتلات إعادة توزيع مراكز الثقل داخلها، فالدول التي تستضيف عقداً رئيسية في هذه الممرات تكتسب نفوذاً تفاوضياً أكبر داخل التكتل، ما يؤدي إلى إعادة ترتيب هرم القوة داخله، وبذلك، تتحول الممرات إلى أدوات لإعادة تشكيل التوازنات الداخلية والخارجية في آن واحد.

(١) خالد مصطفى الحياي، الجيوبوليتيك والاستراتيجية: دراسة في القوة والمكان (بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ٢٠١٨)، ص ١٣٤-١٣٦.

ومن منظور إستراتيجي، فإن هذا السيناريو يعزز من «الاعتماد المتبادل الموجه»، حيث يتم تعميق الترابط داخل التكتل وتقليصه خارجه، وهذا يخلق نوعاً من «الانغلاق الانتقائي»، الذي يسمح بالحفاظ على مزايا العولمة داخل الكتلة، مع تقليل التعرض للمخاطر الخارجية. الأخطر في هذا السياق هو أن الممرات قد تتحول إلى أدوات «إقصاء جيو-اقتصادي»، حيث يتم استبعاد دول أو مناطق من الشبكات الحيوية، ما يؤدي إلى تهميشها اقتصادياً واستراتيجياً. وهذا يعيد إنتاج منطق «المركز والهامش» ولكن بصيغة جديدة قائمة على الوصول إلى الشبكات لا على الموقع الجغرافي فقط.

بالتالي، فإن إعادة التكتل عبر الممرات لا تعني فقط إعادة توزيع القوة، بل إعادة تعريف قواعد اللعبة الدولية، حيث تصبح القدرة على «تصميم وربط الشبكات» هي المحدد الأساسي للنفوذ.⁽¹⁾

٣- سيناريو الاقتصاد الانتقائي وإعادة توجيه التدفقات: يمثل الاقتصاد الانتقائي تحولاً نوعياً في بنية الاقتصاد العالمي، حيث لم تعد الأسواق تعمل وفق منطق «الكفاءة المطلقة»، بل وفق منطق «الاختيار الإستراتيجي»، وفي هذا السياق، يتم توجيه التدفقات الاقتصادية - سواء كانت سلعاً أو استثمارات أو بيانات - بناءً على اعتبارات سياسية وأمنية، وليس فقط على أساس التكلفة والعائد.

هذا التحول يعكس صعود ما يمكن تسميته بـ«تسييس التدفقات»، حيث تصبح كل عملية نقل أو تبادل جزءاً من معادلة إستراتيجية أوسع، فالممرات الاقتصادية لم تعد مجرد قنوات محايدة، بل أدوات تُستخدم لإعادة توزيع القيمة وفق أولويات محددة. ويتم تفضيل مسارات معينة لأنها تمر عبر دول حليفة أو مستقرة سياسياً، حتى لو كانت أقل كفاءة اقتصادياً.

كما يؤدي هذا السيناريو إلى إعادة تعريف مفهوم «الميزة النسبية»، ففي الاقتصاد الكلاسيكي، كانت الميزة تُحدد وفق عوامل الإنتاج، أما في الاقتصاد الانتقائي، فإنها تُحدد وفق «الموثوقية الجيوسياسية»، بمعنى أن الدولة التي تتمتع بعلاقات سياسية مستقرة وشبكات تحالف قوية قد تصبح أكثر جاذبية للاستثمار من دولة تمتلك مزايا اقتصادية تقليدية.

ومن الناحية العملية، يؤدي هذا إلى ظهور «خرائط تدفقات انتقائية»، حيث يتم إعادة توجيه التجارة والاستثمار بعيداً عن بعض المناطق نحو أخرى. وهذا قد يخلق فجوات تنموية جديدة، حيث تستفيد بعض الدول من إعادة توجيه التدفقات بينما تتعرض أخرى للتهميش.

(1) Richard Baldwin, the Great Convergence: Information Technology and the New Globalization (Cambridge, MA: Harvard University Press, 2016), pp. 195-202.

كما أن هذا السيناريو يعزز من دور الدولة في الاقتصاد، حيث تتدخل الحكومات بشكل مباشر في توجيه التدفقات من خلال سياسات صناعية، وقيود على الاستثمار، وحوافز لإعادة التوطين. وهذا يمثل عودة جزئية إلى منطق «الدولة التنموية»، ولكن ضمن سياق عالمي أكثر تعقيداً.

الأهم من ذلك أن الاقتصاد الانتقائي يعيد تشكيل طبيعة المخاطر في النظام الدولي، فبدلاً من المخاطر الاقتصادية التقليدية، تظهر مخاطر جديدة مرتبطة بالسياسة والجغرافيا، مثل العقوبات، والحروب التجارية، والانقطاعات في سلاسل التوريد، وهذا يجعل من إدارة المخاطر جزءاً أساسياً من الإستراتيجية الاقتصادية.

في هذا الإطار، تصبح الممرات أدوات لإدارة هذه المخاطر، حيث يتم تصميمها بطريقة تقلل من التعرض لنقاط الاختناق أو المناطق غير المستقرة، وبذلك، تتحول إلى «بني تحتية للمرونة الإستراتيجية»، لا مجرد وسائل للنقل.^(١)

٤- سيناريو سيادة الشبكات ومستقبل القوة: يمثل هذا السيناريو ذروة التحول في الجيوبوليتك المعاصر، حيث تنتقل القوة من السيطرة على الأرض إلى السيطرة على «بنية الترابط»، فالدولة لم تعد تُقاس قوتها بمساحتها أو مواردها فقط، بل بقدرتها على تصميم وإدارة الشبكات التي تنظم حركة التدفقات العالمية.

في هذا السياق، تظهر «سيادة الشبكات» بوصفها مفهوماً جديداً للسيادة، حيث لا تقتصر السيادة على الحدود الإقليمية، بل تمتد إلى الفضاءات التي تمر عبرها التدفقات - من ممرات الطاقة إلى كابلات البيانات، وهذا يعني أن السيطرة على نقطة اختناق في شبكة ما قد تكون أكثر أهمية من السيطرة على إقليم واسع.

كما يؤدي هذا التحول إلى إعادة تعريف مفهوم «الهيمنة»، ففي النظام التقليدي، كانت الهيمنة تعني القدرة على فرض الإرادة بالقوة، أما في النظام الشبكي، فإنها تعني القدرة على «تحديد قواعد الاتصال»، أي أن الفاعل المهيمن هو من يحدد كيف وأين وبأي شروط تتحرك التدفقات.

وتبرز هنا أهمية «العقد الإستراتيجية» (Nodes)، التي تمثل نقاط التقاء الشبكات، فهذه العقد تصبح مراكز للقوة، حيث يمكن من خلالها التحكم في التدفقات أو تعطيلها، وهذا يخلق نوعاً من «السلطة الشبكية» التي تختلف عن السلطة التقليدية.

(١) المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ممرات التجارة الدولية وأثرها في التوازنات الإقليمية (الدوحة: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ٢٠٢٢)، ص ٥٢-٥٥.

كما أن سيادة الشبكات تفتح المجال أمام فاعلين جدد، مثل الشركات التكنولوجية الكبرى، التي تمتلك القدرة على تصميم وإدارة شبكات عالمية، وهذا يؤدي إلى «تعدد مستويات السيادة»، حيث تتقاطع سلطة الدولة مع سلطة الفاعلين غير الحكوميين.

ومن الناحية الإستراتيجية، فإن الصراع الدولي في هذا السياق يتحول إلى صراع على «هندسة الشبكات»، أي على تصميم البنية التي تحكم الترابط العالمي، وهذا يشمل ليس فقط البنية المادية، بل أيضاً البنية الرقمية والمعيارية.

الأخطر أن هذا النوع من الصراع قد يكون أقل وضوحاً لكنه أكثر تأثيراً، حيث يتم عبره إعادة تشكيل النظام الدولي دون مواجهات مباشرة، فالدولة التي تنجح في فرض شبكتها كميّار عالمي تكتسب نفوذاً طويلاً الأمد يصعب تحديه.

بالتالي، فإن مستقبل القوة في النظام الدولي لن يُحسم في ميادين القتال التقليدية، بل في فضاءات التصميم الشبكي، حيث تُرسم خرائط النفوذ عبر خطوط غير مرئية لكنها شديدة التأثير.^(١)

الخاتمة:

تكشف هذه الدراسة، عبر محاورها الثلاثة وبُعدها الكمي النقدي المضاف، عن تحول بنيوي عميق في طبيعة الجيوپوليتيك المعاصر، يتمثل في الانتقال من منطق السيطرة على المجال إلى منطق إدارة التدفقات، ففي حين أرسّت الجيوپوليتيك الكلاسيكية الأساس النظري لفهم العلاقة بين الأرض والقوة، جاءت التحولات المرتبطة بالعولمة لتُفكّك هذا التصور وتفتح المجال أمام نمط جديد من التفكير الجيو-إستراتيجي يقوم على التحكم في الحركة بدل احتكار المكان.

وقد أضافت الدراسة بُعداً نقدياً ضرورياً يتمثل في: تحليل نقاط القوة والضعف لهذه الممرات؛ والمخاطر الأمنية الكامنة في نقاط الاختناق البحرية؛ وضرورة بناء ممرات برية إستراتيجية بديلة؛ ودور الدول الصغيرة العقدية التي تمتلك دوراً لا يُقدَّر في تحديد نجاح هذه الممرات أو إخفاقها؛ فضلاً عن التحديات البيئية والاجتماعية المحلية.

وفي ضوء ذلك، تخلص الدراسة إلى أن العالم يتجه نحو نمط جديد يمكن وصفه بـ«الاقتصاد الانتقائي الشبكي»، حيث تُعاد صياغة العولمة ضمن بنية متعددة العقد، تُدار فيها التدفقات وفق منطق التكتل والموثوقية السياسية، وتنتقل فيها مناطق العبور الإستراتيجية من هوامش الخريطة إلى قلبها. وتتمثل أبرز خصائص هذا النظام الشبكي الناشئ في:

(١) عمر عبد اللطيف عبد الله، الاقتصاد الجيوسياسي: نظريات وتطبيقات في عصر العولمة المجزأة (بيروت: الدار العربية للعلوم ناشرون، ٢٠٢٠)، ص ١٧٠-١٧٥.

- ١- صعود التكتلات الجيو-اقتصادية بوصفها وحدات تنظيمية للتدفقات العالمية.
- ٢- تعاظم دور الممرات الاقتصادية كأدوات لإعادة توزيع القوة وإعادة رسم الجغرافيا الاقتصادية.
- ٣- صعود دور الدول الصغيرة العقدية (nodal states) في تشكيل الموازين الإقليمية والدولية.
- ٤- انتقال الصراع الدولي من السيطرة على الأرض إلى هندسة الشبكات وإدارة نقاط الاختناق.
- ٥- الحاجة الماسة إلى بناء ممرات بديلة تُدار كآليات لإدارة أزمات مناطق العبور البحرية.
- ٦- ضرورة دمج البُعد البيئي والاجتماعي في أي إستراتيجية للممرات تسعى إلى الاستدامة طويلة الأمد.

قائمة المصادر:

أولاً: المصادر العربية

- ١- الحياي، خالد مصطفى. الجيوبوليتيك والاستراتيجية: دراسة في القوة والمكان. بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ٢٠١٨.
- ٢- الحمداني، سعد حقي. الجيوبوليتيك المعاصر: قراءة في تحولات النظام الدولي. عمان: دار الأهلية للنشر والتوزيع، ٢٠١٩.
- ٣- السعدون، عامر هاشم. «تنافس القوى الكبرى على ممرات أوراسيا: الأبعاد الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق والممر الأوسط». المجلة العراقية للعلوم السياسية، المجلد ١٨، العدد ٢ (٢٠٢٣).
- ٤- العاني، إبراهيم خليل. مبادرة الحزام والطريق: الأبعاد الاستراتيجية والاقتصادية والسياسية. بغداد: بيت الحكمة، ٢٠٢١.
- ٥- الزيدي، مثنى ناصر. «الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني: قراءة في الأبعاد الجيوسياسية والتداعيات الإقليمية». مجلة السياسة الدولية، العدد ٢٢٣ (٢٠٢١).
- ٦- المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات. ممرات التجارة الدولية وأثرها في التوازنات الإقليمية. الدوحة: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، ٢٠٢٢.
- ٧- «ملف: الممرات الاقتصادية والأمن الإقليمي». مجلة شؤون الأوسط، العدد ١٧٢. بيروت: مركز الدراسات الاستراتيجية والبحوث والتوثيق، ٢٠٢٣.
- ٨- عبد الله، عمر عبد اللطيف. الاقتصاد الجيوسياسي: نظريات وتطبيقات في عصر العولمة المجزأة. بيروت: الدار العربية للعلوم ناشرون، ٢٠٢٠.

ثانياً: المصادر الأجنبية

- 1- Asian Development Bank. CAREC Corridor Performance Measurement and Monitoring Framework. Manila: ADB, 2022.
- 2- Baldwin, Richard Baldwin. The Great Convergence: Information Technology and the New Globalization. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2016.
- 3- Blackwill, Robert D. Blackwill, and Jennifer M. Harris. War by Other Means: Geoeconomics and Statecraft. Cambridge, MA: Harvard University Press, 2016.
- 4- Castells, Manuel Castells. The Rise of the Network Society. Oxford: Blackwell, 1996.
- 5- Cowen, Deborah Cowen. The Deadly Life of Logistics: Mapping Violence in Global Trade. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2014.
- 6- Harvey, David Harvey. A Brief History of Neoliberalism. Oxford: Oxford University Press, 2005.
- 7- Harvey, David. The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change. Oxford: Blackwell, 1989.
- 8- Kaplan, Robert D. Kaplan. The Revenge of Geography: What the Map Tells Us About Coming Conflicts and the Battle Against Fate. New York: Random House, 2012.
- 9- Kjellén, Rudolf Kjellén. Der Staat als Lebensform. Leipzig: S. Hirzel, 1917.
- 10- Mackinder, Halford J. Mackinder. Democratic Ideals and Reality. London: Constable, 1919.
- 11- Mackinder, Halford J. "The Geographical Pivot of History." The Geographical Journal 23, no. 4 (1904).
- 12- Mahan, Alfred Thayer Mahan. The Influence of Sea Power upon

- History, 1660–1783. Boston: Little, Brown and Company, 1890.
- 13- Malik, Adnan Sami Malik. “CPEC: An Economic Corridor with Geopolitical Implications.” *Journal of Strategic Studies* 40, no. 1–2 (2020).
- 14- Pantucci, Raffaello Pantucci. “The Middle Corridor: A New Silk Road?” *RUSI Journal* 168, no. 1 (2023).
- 15- Ratzel, Friedrich Ratzel. *Politische Geographie*. Munich: R. Oldenbourg, 1897.
- 16- Rodrigue, Jean-Paul Rodrigue. *The Geography of Transport Systems*. 5th ed. New York: Routledge, 2020.
- 17- Stacey, Jeffrey Stacey. “The India-Middle East-Europe Corridor.” *Survival* 66, no. 1 (2024).
- 18- Strange, Susan Strange. *States and Markets: An Introduction to International Political Economy*. London: Pinter, 1988.
- 19- Strange, Susan. *The Retreat of the State: The Diffusion of Power in the World Economy*. Cambridge: Cambridge University Press, 1996.
- 20- Tooze, Adam Tooze. *Crashed: How a Decade of Financial Crises Changed the World*. New York: Viking Press, 2018.
- 21- UNCTAD. *Review of Maritime Transport 2023*. Geneva: United Nations, 2023.
- 22- World Bank. *Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors*. Washington, DC: World Bank Group, 2019.
- 23- Ziyaeva, Gulnara Ziyaeva. “Central Asia and the Trans-Caspian Route.” *Central Asian Survey* 41, no. 3 (2022).

