المجلة السياسية والدولية

اسم المقال: دور مبادرة الحزام والطريق في التنافس الصيني – الهندي في اقليم جنوب اسيا منذ عام 2013
اسم الكاتب: همسة عامر نجم، أ.د. نوار محمد ربيع
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/2582
تاريخ الاسترداد: 2026/11/02 09:14 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من الصفحة الخاصة بالمجلة السياسية والدولية على موقع المجلات الأكاديمية العلمية العراقية ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

دور مبادرة الحزام والطريق في التنافس الصيني-الهندي في اقيلم جنوب اسيا منذ عام ٢٠١٣

همسة عامر نجم أ.د. نوار محمد ربيع
كلية العلوم السياسية-الجامعة المستنصرية

الملخص

تُعد مبادرة الحزام والطريق أحد اهم محفزات التنافس الصيني– الهندي في إقليم جنوب آسيا، لاسيما وإن كل بلد ينظر إلى نفسه باعتباره القطب الرئيس، فالهند تسعى للقيام بدور الفاعل الرئيس في منطقة جنوب آسيا و المحيط الهندي كجزء من سعيها للسيطرة على الفضاء الممتد من الخليج العربي وخليج البنغال والمحيط الهندي إلى آسيا الوسطى، وتتمتع بنفوذ واسع أمام دول جنوب آسيا، لكنها في سعيها لبسط نفوذها في محيطها الإقليمي تواجه الصين الراغبة بأداء دور محوري في تفاعلات جنوب آسيا عن طريق العديد من الخطوات تأتي في مقدمتها مبادرة الحزام والطريق والتي تجد فيها المنطقة الأيسر لها، وإن إقامة علاقات ستراتيجية مع دول المنطقة وجذبهم لها عن طريق مبادرة الحزام والطريق هو دليل لعزم الصين على أن تصبح دولة متعددة الأبعاد في آسيا ورفضها لإبقاء جنوب آسيا كفضاء للنفوذ الهندي.

الكلمات المفتاحية: مبادرة الحزام والطريق، إقليم جنوب آسيا، طريق الحرير، الصين، الهند.

Abstract

The Belt and Road Initiative is one of the most important incentives for Sino-Indian competition in the South Asian region especially since each country considers itself the main pole. The Gulf of Bengal and the Indian Ocean to Central Asia, and has wide influence in South Asian countries, but its quest to extend its influence in its regional surroundings, it faces China which desires to play a pivotal role in South Asian interactions through many steps, foremost of which is the Belt and Road Initiative in which it finds the easiest region. The establishment of strategic relations with the countries of the region and their attraction to them through the Belt and Road Initiative is evidence of China's determination to become a multi-dimensional country in Asia and its refusal to keep South Asia as a space for Indian influence.
Keywords: Belt and Road Initiative, South Asia, Silk Road, China, India.

المقدمة

يظهر التنافس الصيني– الهندي في إقليم جنوب آسيا بشكل كبير في مساعي كلا الدولتين لفرض الهيمنة والنفوذ السياسي والاقتصادي داخل دول الإقليم عن طريق عقد العديد من التحالفات وتعزيز الاستثمارات والتبادلات التجارية مما يوفر لكلا البلدين ضمان موقعهما المسيطر داخل الإقليم.

تقوم الستراتيجية الصينية داخل إقليم جنوب آسيا على دعم وجود مبادرة الحزام والطريق وتوطيد علاقاتها مع باكستان العدو الرئيس للهند في المنطقة من جهة والدول الصغرى الأخرى في الإقليم من جهة اخرى مثل بنغلاديش وسريلانكا والنيبال وجزر المالديف لما تمتلكه تلك الدول من مقومات سياسية وثروات اقتصادية تساعد الصين على فرض موقعها المهيمن داخل الإقليم ومواجهة الهند الرافض الأساس للمبادرة والتي تعودت على أداء دور الفاعل الرئيس والقائد الإقليمي في المنطقة.

أهمية البحث

من طبيعة الإشكال المطروح إذ تخلق مبادرة الحزام والطريق في إقليم جنوب آسيا العديد من الاستفسارات حول مستقبل النظام الإقليمي في جنوب آسيا وتأثيرها على التنافس الصيني– الهندي، لاسيما في ظل الامتداد الصيني خارج مجاله الجغرافي التقليدي، وبحث كل من الصين والهند المستمر عن مصادر الطاقة بحكم الوتيرة المتسارعة التي يشهدها القطاع الاقتصادي.

اشكالية البحث

فالإشكالية الرئيسة لهذا البحث تكمن في التساؤل التالي: إلى أي مدى أثرت مبادرة الحزام والطريق في إقليم جنوب آسيا في طبيعة التنافس الصيني– الهندي، وماهي الآليات المستخدمة من طرفي التنافس في جذب دول الإقليم لصالحهم، وكيف أثرت سياسات كل من الصين والهند في تغيير توجهات دول المنطقة المؤيدة والرافضة للمبادرة، وللإجابة على هذا التساؤل تم تقديم دراسة تحليلية لتقييم دور الصين بأعتبارها صاحبة المبادرة وتوجهها نحو إقليم جنوب آسيا، وبالمقابل تقييم رد فعل الهند إزاء المنطقة التقليدية لوجودها.

فرضية البحث

ويستند هذا البحث على فرضية أساسية مفادها: إن عجز كل من الصين والهند على تحقيق السيطرة الإقليمية على منطقة جنوب آسيا أدى إلى حتمية التنافس عن طريق استخدام العديد من الوسائل تأتي في مقدمتها التغلغل الإقليمي من قِبل الصين عن طريق مبادرة الحزام والطريق، فضلاً عن إن التساوي في الأهمية الستراتيجية للإقليم بالنسبة لطرفي التنافس وتفاوت مقومات القوة الصينية والهندية جميعها عوامل ساعدت على استمرار التنافس.

منهجية البحث

تستند الدراسة على اعتماد المنهج التاريخي من اجل وصف التطورات التاريخية التي مرت بها المبادرة، فضلاً عن المنهج التحليلي من أجل تحليل تأثير مبادرة الحزام والطريق في التنافس الصيني– الهندي في إقليم جنوب آسيا ودورها في زيادة او تقليص عملية التنافس القائمة.

المحور الأول: الأطار المفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق في إقليم جنوب آسيا:

أعلن الرئيس الصيني شي جين بينغ (Xi Jin ping) في عام ٢٠١٣ أثناء زيارته لكازاخستان عن توجه جديد للسياسة الخارجية الصينية يتمثل في مبادرة الحزام والطريق، التي تتكون من جزئين الأول هو حزام بري يربط الصين مع آسيا الوسطى وروسيا الاتحادية واوروبا وجنوب آسيا، والجزء الثاني هو طريق بحري يربط الموانئ الصينية بالموانئ في جنوب شرق آسيا وأفريقيا وجنوب آسيا والشرق الأوسط، وتُعد المبادرة عبارة عن شبكة كبيرة من الموانئ والسكك الحديدية والطريق السريعة وخطوط الاتصالات [١]. (أنظر خريطة ١)

تُعد مبادرة الحزام والطريق ستراتيجية مكملة لطريق الحرير القديم[*] إذ تضم أكثر من (٦٨) دولة في القارات الثلاث آسيا وافريقيا وأوروبا، وتضم (٤,٥) مليار

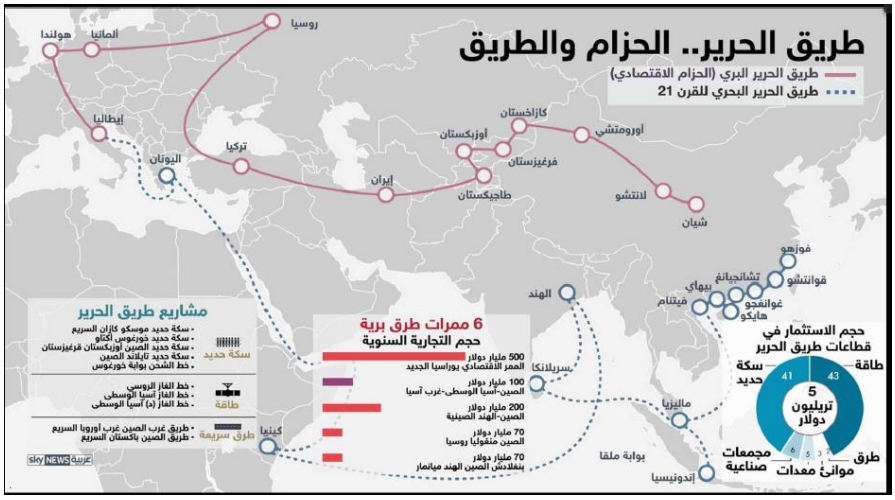
---

[١] د. زينب عبد الله، الإطار المفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، من كتاب: (مبادرة الحزام والطريق مشروع القرن الاقتصادي في العالم)، المركز الديمقراطي العربي،برلين–المانيا،الطبعة الاولى،٢٠١٩،ص ١٢.

[*] طريق الحرير عبارة عن شبكة من الطرق التجارية القديمة، التي أقيمت في عهد سلالة "هان" الصينية، والتي ربطت مناطق العالم القديم تجارياً منذ عام (١٣٠ ق.م.) وحتى عام (١٤٥٣ م)، والتي كانت تسلكها السفن والقوافل بين الصين وأوروبا لتجارة الحرير الصيني بشكل أساسي، وتجارة العطور، والبخور، والتوابل، يبلغ طوله حوالي (١٢) ألف كيلومتر، حيث يمتد من المراكز التجارية في شمال الصين وينقسم إلى فرعين؛ الفرع الشمالي يمر عبر شرق أوروبا والبحر الأسود، وشبه جزيرة القرم وصولاً إلى البندقية،والفرع الجنوبي يمر عبر سوريا وصولاً إلى كل من مصر وشمال أفريقيا، أو عبر العراق وتركيا إلى البحر الأبيض المتوسط. ينظر:

نسمة وبنسبة تصل إلى (٦٥%) من سكان العالم، وتسهم اقتصاديات الدول التي تضمها المبادرة بنسبة (٣٠%) من الاقتصاد العالمي[٢].

خريطة (١): ممرات مبادرة الحزام والطريق



المصدر: ما هو طريق الحرير الجديد، موقع سكاي نيوز عربي، على الرابط الإلكتروني:
https://www. Sky news arabia. com/business

من الناحية الجغرافية، يُقسم الفرع البري لمبادرة الحزام والطريق إلى ستة ممرات رئيسة هي[٣]:

١) الجسر البري الأوراسي الذي يمتد من غربي الصين إلى روسيا الاتحادية.

طريق الحرير، موقع موسوعة تاريخ العالم (باللغة العربية)، ٢٠١٨/٥/١، على الموقع الإلكتروني: (https://www.worldhistory.org/) (تاريخ الزيارة ٢٠٢٢/٩/٩)

(2) Jessica Keogh, The Belt and Road Initiative China's New Grand Strategy, Asia Policy, No.(24), 2017, The National Bureau of Asian Research, Seattle-Washington, P.2.

(٣) د. زينب عبد الله، مصدر سبق ذكره، ص ١٤.

٢) ممر الصين / منغوليا / روسيا الاتحادية الذي يمتد من شمالي الصين إلى الشرق الروسي.

٣) ممر الصين / آسيا الوسطى / آسيا الغربية الذي يمتد من غربي الصين إلى تركيا.

٤) ممر الصين / شبه جزيرة الهندية الذي يمتد من جنوبي الصين إلى سنغافورة.

٥) ممر الصين / باكستان الذي يمتد من جنوب غربي الصين إلى باكستان.

٦) ممر بنغلاديش /الصين / الهند / ميانمار الذي يمتد من جنوبي الصين إلى الهند.

أما بالنسبة للفرع البحري للمبادرة فيبدأ من مدينة (فوجو) الصينية ويمر عبر فيتنام وإندونيسيا وبنغلاديش والهند وسريلانكا وجزر المالديف وشرق أفريقيا متجهاً إلى البحر الأحمر ماراً عبر قناة السويس إلى البحر الابيض المتوسط نحو أوروبا [٤].

يقوم مشروع الحزام والطريق على تحديث فكرة (طريق الحرير) القديم الذي كان يمتد من الصين إلى أوروبا لتبادل الحرير والبهارات من الشرق بمنتجات من أوروبا وحوض البحر المتوسط، إلا إن مبادرة الحزام والطريق جاءت بشكل أكثر عصرية وضخامة وتهدف إلى تغيير خريطة العالم بشق طريقين أحدهما بري ويمتد من الصين إلى آسيا الوسطى حتى البحر المتوسط وأوروبا، والثاني خطوط بحرية تمر بمجمعات تجارية وصناعية ومناطق حرة، وبقدر تعلق الأمر

---

[٤] د. نادية كاظم العبودي، مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة تأريخية، من كتاب: (مبادرة الحزام والطريق مشروع القرن الاقتصادي في العالم)، المركز الديمقراطي العربي، برلين- المانيا، الطبعة الاولى، ٢٠١٩، ص ٢٧.

بالستراتيجية الصينية الهادفة إلى تعزيز وتنمية الاقتصاد الاشتراكي ذو الخصائص الصينية، فقد تطلب منها إقامة علاقات أوسع واشمل إقليمياً ودولياً، لذا وردت (ستراتيجية الحزام والطريق) ضمن القرارات التشريعية في اجتماعات الدورة الثالثة للجنه المركزية للحزب الشيوعي الصيني المُنعقد في ١٢ تشرين الأول عام ٢٠١٣ في العاصمة بكين والتي أقرت بضرورة تدعيم بناء الحزام الاقتصادي حتى يتم تشكيل وضع جديد من الانفتاح على الأصعدة كافه[٥]، وترجم هذا القرار إلى اطلاق مبادرة طريق الحرير الجديد من قبل الرئيس الصيني وقُسِمت هذه الستراتيجية حسب صانع القرار الصيني ووفقاً للمدة الزمنية المرسومة لها إلى ثلاثة مراحل: المرحلة الأولى، سميت بمرحلة التعبئة الاستراتيجية الواقعة بين عام ٢٠١٣ ولغاية عام٢٠١٦، المرحلة الثانية، وهي مرحلة التنفيذ الاستراتيجي ضمن المدة من عام ٢٠١٦ حتى عام ٢٠١٩، أما المرحلة الثالثة، وهي مرحلة التقييم الاستراتيجي فتكون ما بين عام ٢٠١٩ وعام ٢٠٤٩[٦].

ترى الصين بان هذا الطريق يخدم معظم البشرية ويقوم على تنمية عدد كبير من المناطق ولا يقتصر على (٦٨) دولة تمر بها الطرق والخطوط البحرية وإنما سينعش التجارة العالمية ويرفع معدلات النمو، إذ قال الرئيس الصيني (شي جين بينغ) إن الصين خصصت (٩٠٠) مليار دولار للمشروع الذي يرفع مستوى معيشة (٧٠%) من سكان العالم[٧]، إلا إن هذا المشروع لا يخلو من قلق يعترى بعض

---

[٥] الوثائق الصادرة عن الدورة الكاملة الثالثة للجنه المركزية الثامنة عشره للحزب الشيوعي الصيني، دار النشر اللغات الأجنبية، بكين– الصين، الطبعة الاولى، ٢٠١٣، ص ٣.

[٦] طريق الحرير الجديد بين مطبات الديون ومغناطيس الاستثمار، على الموقع:
https//annabaa.org/Arabic/economic/reports(٢٠٢٢/٨/٢٩ تاريخ الزيارة) .

[٧] أعمال ندوة "الحزام والطريق" التي إقامها مركز التبادلات الاقتصادية الدولية في بكين، جمهورية الصين الشعبية، بتاريخ (٤/١٠/٢٠١٥).

الدول المنافسة والمتخوفة من الصعود الصيني السريع لاسيما الهندالتي ترى أن مبادرة (طريق الحرير الجديد) سوف تُغرق دول إقليم جنوب آسيا بالديون الصينية التي سيكون على كل دولة تمر بها المبادرة أن تسدد تكلفة البنية الأساسية للجزء المقام علي أراضيها، لكن الحكومة الصينية صرحت إن دراسات الجدوى الدقيقة للمشروع أكدت على أن الفوائد التي ستجنيها الدول تفوق بكثير أي نفقات، كما أن الحكومة والبنوك الصينية ستراعي ألا تثقل كاهل الإقليم بالديون[٨].

بهذا الشكل لم يقتصر التنافس الصيني- الهندي في إقليم جنوب آسيا على النزاعات الحدودية فقط، إذ ظهرت مبادرة الحزام والطريق بشكل أساس في مساعي الصين من أجل فرض الهيمنة والنفوذ ومنافسة الوضع التقليدي للهيمنة الهندية في الإقليم[٩].

تظهر جهود الصين في إقليم جنوب آسيا، من خلال مبادرة الحزام والطريق لتحقيق أكبر قدر ممكن من الحكم الذاتي الصيني، وإلى تنويع وتأمين سلاسل التوريد الصينية في المحيط الهندي، ويُنظر إلى المبادرة كوحدة متكاملة متآزرة بشكل متبادل تساعد الصين على تحقيق اهدافها الستراتيجية من خلال وسائل تفادي الصراع والمواجهة العسكرية بشكل مباشر مع الصين، فضلاً عن قدرة الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق أن تتصل بالمحيط الهندي عبر الممر الاقتصادي مع باكستان، وفي الوقت نفسه، يمكن لمقاطعة يونان غير الساحلية الواقعة في جنوب غرب الصين ومنطقة التبت ذاتية الحكم في الجنوب الاتصال

---

[٨] د. زينب عبد الله، مصدر سبق ذكره، ص ١٢.

[9] Borah Rupakjoti, The Maritime Silk Road in China's OBOR, Asian Studies,Vol.(64), No.(3),2018,P.11.

بالمحيط الهندي عبر ميانمار، مما يوفر للصين القدرة على تطويق الهند في إقليمها[١٠].

لكون إقليم جنوب آسيا يقع في موقع ستراتيجي عند نقطة تقاطع الحزام الاقتصادي الذي اقترحته الصين وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، ترى الصين أن وجود موطئ قدم لها في إقليم جنوب آسيا أو تأمين التكامل الاقتصادي مع الإقليم ليس أمراً بالغ الأهمية فقط لتعزيز الوجود الستراتيجي للصين في المناطق النائية في أوراسيا بل لإحباط أي محاولة مستقبلية من قِبل الهند لحصر نفوذ الصين في إقليم شرق آسيا فقط[١١]، وتظهر منطقة جنوب آسيا بوضوح بِعدها منطقة ذات أولوية في المخطط الصيني، لما تحتويه من موارد اقتصادية وقدرات بشرية عالية وموقع جيوبوليتيكي مميز، إذ تحاول الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق في الإقليم تحقيق مكاسب اقتصادية من جهه ونفوذ جيواستراتيجي من جهه أخرى[١٢].

يظهر اهتمام الصين بإقليم جنوب آسيا بشكل واضح من خلال الطريقة التي استثمرت بها العديد من الموانئ في المنطقة، على سبيل المثال ميناء جوادر في باكستان، وميناء هامبانتوتا في سريلانكا، و ميناء شيتاغونغ في بنغلاديش، ومن منظور الدفاع الهندي ، فإن مثل هذه الاستثمارات يعد انتهاك اساس في مجال نفوذها الإقليمي، فضلاً عن محاولة الصين لإغراق دول الإقليم بالديون التي تفوق قدرتها على تسديدها [١٣].

[10]Chattha Muhammad Khudadad, China-Pakistan Economic Corridor:Where Is the money going, Journal of Infrastructure Policy and Development,Vol.(3), No. (1), 2020, P.P. 100-104.

[11]Joshua Kurlantzick, China's charm implications of Chinese soft power, Carnegie Endowment for International peace, USA, 2016,P.21.

[12] Sacdeva Goshen, Indian perception of the Chinese belt and road initiative, sage publications, USA, 2018, P.298.

[13] Ibid, P. 285.

المحور الثاني: دور طُرق مبادرة الحزام والطريق في التنافس الصيني- الهندي في إقليم جنوب آسيا.

تتضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية في إقليم جنوب آسيا أربعة ممرات فرعية هدفها الأساس فرض هيمنة الصين السياسية والاقتصادية على الإقليم وتُقسم تلك الممرات البرية والبحرية إلى [١٤]:

- الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان (China-Pakistan Economic Corridor).
- الممر الاقتصادي بين بنغلاديش- الصين- الهند- ميانمار (Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor).
- الممر الاقتصادي العابر لجبال الهيمالايا (Trans-Himalayan Economic Corridor).
- الممر البحري الصين- بنغلاديش- سريلانكا- جزر المالديف (China-Bangladesh-Sri Lanka-Maldives Economic Corridor)

لتوضيح دور تلك الممرات في التنافس الصيني- الهندي في الإقليم سيتم تناولها بالتفصيل:

أولاً:الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان:

يُعد الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان من أهم مشاريع البنية التحتية في إقليم جنوب آسيا، ويهدف إلى تحسين البنية التحتية الباكستانية وتعميق العلاقات الاقتصادية والسياسية بين الصين وباكستان اللتان تشتركان في تاريخ من العلاقات الستراتيجية المتجانسة عبر مجموعة متنوعة من المصالح المشتركة تمتد على مدى ستة عقود، إذ يقوم الممر الاقتصادي بربط طريق الحرير البحري و حزام الحرير الاقتصادي عبر ميناء (غوادر) في مقاطعة بلوشستان الباكستانية[١٥].

(14) Dracaena M. Bharuch, India's answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia, Carnegie Endowment for International Peace, India, 2018, P.P. 15-20.

(15) Statement By First Secretary, permanent mission of India To the united nations exercising India's right of reply during The general debate Of seventieth session of UN General Assembly, Indian Ministry of external affairs, September 30, 2015.

تظهر أهمية الممر الاقتصادي بالنسبة للصين عن طريق توفير طريق في إقليم جنوب آسيا ومنع أي محاولة للهند لإغلاق مضيق ملقا في حالة نشوب أي حرب مستقبلية في الإقليم تؤدي إلى اغلاق طريق التجارة الصيني وإضعاف هيمنتها في إقليم جنوب آسيا [١٦].

هناك مصدران رئيسيان لتهديد الممر الاقتصادي الصيني – الباكستاني هما التدخل الهندي المستمر والتمرد الانفصالي في مقاطعة بلوشستان في باكستان حيث يقع ميناء (غوادر) ، ويعد كلا التهديدان مترابطان وذلك لكون الحكومة الهندية تنفق مبالغ هائلة من الأموال والموارد من أجل دعم التمرد الانفصالي وزعزعة الأمن في مقاطعة بلوشستان وتخريب مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان لاسيما في ظل الاعتقالات المستمرة من قبل حكومة باكستان للجواسيس الهنود[١٧].

يوفر الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان مجموعة من التداعيات الأمنية للهند في جنوب آسيا، لاسيما وأن الممر يشكل ثلاثة مخاوف أمنية أساسية للهند في المنطقة وهي تهديد الأمن والسيادة الإقليمية للهند وتعميق الشراكة الستراتيجية بين الصين وباكستان على حساب الهند، إذ يمر الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان عبر إقليم جامو وكشمير المتنازع عليه والذي تعدهُ الهند جزءً لايتجزء من اراضيها[١٨]، حيث تلتقي فيه حدود الصين والهند وباكستان، وأن الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان يعد انتهاكاً لسيادتها الإقليمية، وقلق الهند الآخر بشأن الممر الاقتصادي هو أنه سوف يؤدي إلى زيادة الوجود العسكري الصيني

[16] Michael Munford, China's Belt and Road Initiative and its implications for Global Development, Vol.(6), No. (8), June 2021, Chinese Academy of Sciences, Beijing, P.P. 100-103.

[17] Board Kumar, Reset of India-Lanka ties on the cards, Indian Punch Line, March ، 2021.

[18] Jeanmar F. Blanchard, China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia, Palgrave Studies in Asia-Pacific political Economy, California, USA, 2018,P.106.

في الأراضي المتنازع لاسيما كشمير، مع تداعيات أمنية خطيرة للهند لاسيما في ظل إدعاء الصين بأن عمليات الانتشار العسكرية ضرورية لحماية الأقليات الصينية في باكستان [١٩].

ثانياً: الممر الاقتصادي بين بنغلاديش– الصين– الهند– ميانمار :

تعطي الصين الأولوية للممر الاقتصادي مع بنغلاديش– الهند– ميانمار بِعَدِهُ أكبر خطة اتصال فرعية في إقليم جنوب آسيا، وتزداد اهميتهُ مع مقارنتهُ بالمشاريع الإقليمية الفرعية الأخرى لمبادرة الحزام وذلك لما يوفرهُ من فوائد للصين إذ يشكل الممر نقطة اتصال حيوي للهيمنة الصينية داخل الإقليم [٢٠].

على الرغم من ان الممر الاقتصادي بين بنغلاديش– الصين–الهند– ميانمار ،لديه القدرة على تعزيز الفوائد الاقتصادية والجغرافية للدول الأربع المشاركة فيه على المدى الطويل ، إلا أن عملية بنائه غالباً تعاني من الركود بسبب قلق الهند المستمر بشأن تداعيات بناء الممر على أمنها القومي وفقدان موقعها المهيمن في منطقة خليج البنغال لصالح الصين[٢١] ، والأهم من ذلك زيادة المنافسة بين الصين والهند في ظل زيادة نفوذ الصين داخل الإقليم عن طريق المشاريع الاقتصادية، إلى جانب قضية (الروهينجا) [*] بين بنغلاديش وميانمار التي تشكل أهم التحديات و التهديدات الامنية لبناء الممر [٢٢].

---

(19) Michael Munford, OP. cit, P.103.

(20) Zahra Zain Husain, The BCIM Regional cooperation: an emerging Multilateral Framework in Asia, Geopolitics History and International Relations, Vol.(7), No. (9), 2015, P.P. 173– 175.

(21) Yong Wang, Offensive for Defensive: The Belt and Road Initiative and China's new grand strategy, Pacific Review, Vol.(29), No. (3), 2016, P. 455.

(*) قضية الروهينجا: تشير قضية الروهينجا في ميانمار إلى الحملة العسكرية المستمرة من قبل جيش ميانمار وشرطة ميانمار على مسلمي شعب الروهينجا في ولاية راخين في المنطقة الشمالية الغربية للبلاد، إذ كان القمع رداً على الاشتباكات في ولاية راخين الشمالية والهجمات على المراكز الحدودية البورمية في تشرين الأول عام

ثالثاً: الممر الاقتصادي العابر لجبال الهيمالايا:

يهدف الممر إلى ربط خط السكة الحديد في النيبال مع سكة حديد التبت، إذ يتمحور الممر حول بناء خط من السكك الحديدية بين كل من الصين والنيبال، فقد بدأت الصين في التخطيط لخط سكة حديد مع النيبال في عام ٢٠١٣ وتضمن ذلك مشروع اتصال متعدد الأبعاد بين البلدين يمر عبر جبال الهيمالايا [٢٣].

اقترحت الصين ممراً اقتصادياً أكثر شمولاً عبر جبال الهيمالايا في عام ٢٠١٤ ، والذي من شأنه أن يتطور إلى مشروع ثلاثي يضم كل من (الصين ونيبال والهند)، فقد استند هذا الاقتراح إلى فكرة قدمها رئيس الوزراء النيبالي السابق (بوشبا كمال داهال) في عام ٢٠١٠ لتعزيز العلاقات الستراتيجية الثلاثية بين الدول الثلاث عبر جبال الهيمالايا، وفقد افترضت الصين أنه سيكون من الأسهل التعامل مع الهند عن طريق إشراكها في المناقشات الأولية، قد شجع رئيس الوزراء النيبالي السابق (بوشبا كمال داهال) على مثل هذا التعاون ، مشيراً إلى أنهُ " لم يعد من الممكن اعتبار جبال الهيمالايا كحواجز وعقبات، بدلاً من ذلك، يمكن أن تكون بمثابة جسور مهمة تربط المنطقتين الناشئتين في القارة الآسيوية، والأهم من ذلك ، يكمن الاتصال في قلب التعاون عبر جبال الهيمالايا"، إلا إن عدم اصدار الحكومة الهندية أي رد رسمي يوضح عدم رغبتها بالأنضمام للمبادرة [٢٤].

٢٠١٦ بواسطة متمردي الروهينجا، وقد اتهم جيش بورما بانتهاكات واسعة النطاق لحقوق الإنسان، بما في ذلك عمليات القتل خارج نطاق القانون وقتل الأطفال. ينظر:

Antoni Slodkowski and Muralikumar Anantharaman, Myanmar reject allegations of human rights abuses against Rohingya, Reuters world news, August 6 2017. https://www.reuters.com. (Visit Date 2/8/2022)

(22) Nehginpao Kipper, Conflict in Rakhine State in Myanmar: Rohingya Muslims' Conundrum, Journal of Muslim Minority Affairs, Vol.(33), No. (2), 2016, P.P. 298_300.

(23) Antonin Habana, Silk Road Economic Belt: China's Marshall plan, pivot to eurasia or China's way of foreign Policy, Lexington Books, 2016, P.70.

(24) David Scott, The Great Power between China and India, The Logic of Geography, Vol.(13), No. (1), 2019, P.P. 24 -26.

تعتمد النيبال على الهند في حركة سلعها، وهي حريصة على تقليل هذا الاعتماد وترغب في تقديم نفسها بدلاً من ذلك كمركز عبور للتجارة عبر جبال الهيمالايا، وهذا من شأنه أن يربطها بمقاطعات (يونان وسيشوان وقانسو) الصينية وكذلك التبت، مما يسمح لها بتوسيع وزيادة التجارة مع الصين على حساب الهند[٢٥].

في عام ٢٠١٤ ، بدأت كل من كاتماندو وبكين في مناقشة تمديد خط السكك الحديدية الصيني إلى ولاية (لاسا) في التبت ثم إلى كاتماندو في النيبال، والاتفاق على معاهدة ضرائب مزدوجة بين البلدين تهدف إلى خفض التعريفات الخاضعة للرسوم الجمركية[٢٦].

يوفر الممر الاقتصادي العابر لجبال الهيمالايا وصولاً صينياً غير مسبوق إلى إقليم جنوب آسيا عبر عدد من الوسائل منها قيام الصين بتطوير (١٨) ميلاً من خطوط السكك الحديدية في النيبال، واستغلال الصين تدهور العلاقات الهندية–النيبالية في عام ٢٠١٥ بعد قيام الهند بفرض حصار تسبب بأزمة وقود في جميع انحاء البلاد، إذ تهدُف الصين إلى إيجاد بديل لاعتماد النيبال المستمر على الموانئ الهندية للتجارة وحركة البضائع من خلال السعي إلى إنشاء الممر الاقتصادي العابر لجبال الهيمالايا [٢٧].

ساعد بناء الممر الاقتصادي العابر لجبال الهيمالايا في زيادة التنافس الصيني– الهندي في إقليم جنوب آسيا لاسيما وأن الهند تعُد جبال الهيمالايا حاجزاً طبيعياً أمام الصين، وأن ربط خط السكك الحديدية المقترحة بين النيبال والصين

[25] The Belt & Road's Trans-Himalayan Economic Corridor, Jul 17, 2019, on: https://www.silkroadbriefing.com/news. (Visit Date 29/8/2022)
[26] Antonin Habana, Op,cit, P. 86.
[27] Md. Safiqul Islam, Major challenges and remedies in building the Bangladesh-China-India-Myanmar Economic Corridor, China Quarterly of International strategic studies, Vol.(4), No.(4), 2018, P.P.616- 617.

عبر إقليم التبت يهدد النفوذ الهندي [٢٨]، وقد تصاعدت المخاوف الأمنية للهند من الممر الاقتصادي العابر لجبال الهيمالايا بشكل كبير لاسيما بعد قيام الصين بإغلاق طرق التجارة الهندية مع النيبال وبناء طرق فرعية أخرى عن طريق جبال الهيمالايا تربط بين الصين والنيبال منها ممر كارنالي الاقتصادي (يربط منطقة الغرب الأقصى في النيبال بالتبت)، ممر جانداك الاقتصادي (يربط المنطقة الوسطى في نيبال بالتبت) ممر باغماتي الاقتصادي (يربط المنطقة الشرقية من نيبال بالتبت وسيكيم)، ضمن خطة الطريق الأساسية، مما ادى إلى زيادة نفوذ الصين الجيوسياسي داخل إقليم جنوب آسيا [٢٩].

رداً على التحركات الصينية من خلال الممر الاقتصادي العابر لجبال الهيمالايا اقترحت الحكومة الهندية في عام ٢٠١٥ العديد من "مشاريع السكك الحديدية الاستراتيجية"، بما في ذلك أربعة عشر خطاً للسكك الحديدية تربط حدودها لتعزيز النمو في المناطق النائية، إلا إن عدم وجود رؤية ستراتيجية من جانب الهند إدى إلى بطء التنفيذ والتأخير، وقد أعلنت حكومة الرئيس (ناريندرا مودي) عزمها في عام ٢٠١٧ على تسريع مشاريع السكك الحديدية على حدود جبال الهيمالايا، التي يهدف إلى ربط إقليم (ليه بشمال الهند في جامو وكشمير) بإقليم (هاواي الشرقي في أروناتشال براديش) في محاولة من الهند لقطع بعض من أصعب التضاريس في العالم وتعزيز الاتصال مع بوتان ونيبال، يُعد خط السكك الحديدية هذا الذي تقوده الهند ستراتيجياً بقدر ما هو تجاري، إذ يهدف الى محاولة منع الصين من التوسع اقتصاديا وتجارياً داخل إقليم جنوب آسيا عن طريق منع العلاقات الهندية مع دول المنطقة[٣٠].

---

[28] Ibid, P 620.

[29] Rocha Dyer, BCIM Economic corridor: facilitating Sub-Regional Development, Special Report (187), Institute of peace and conflict Studies, May 2017,P. 19.

[30] The Belt & Road's Trans-Himalayan Economic Corridor, Op.cit.

رابعاً: الممر البحري الصين– بنغلاديش– سريلانكا– جزر المالديف :

يُعد الممر مبادرة ستراتيجية صينية لزيادة الاستثمار وتعزيز التعاون في إقليم جنوب آسيا، إذ تعِد الصين بنغلاديش مركزاً مهماً للربط البحري وكذلك البري بين المحيط الهندي والمقاطعات غير الساحلية في جنوب غرب الصين[٣١] ، لذلك فإن مشاركة بنغلاديش في المبادرة تُعد حاسمة من قبل الجانب الصيني في إضعاف هيمنة الهند داخل الإقليم، ومنذ الزيارة التاريخية التي قام بها الرئيس الصيني (شين جين بينغ) إلى بنغلاديش في عام ٢٠١٣، تم إرسال مليارات الدولارات من المساعدات المالية الصينية إلى بنغلاديش في المقابل أصبحت واحدة من أوائل دول جنوب آسيا التي صادقت رسمياً على مبادرة الحزام والطريق الصينية [٣٢]، وإلى جانب المساعدات المالية قامت الصين بإنشاء العديد من مشاريع البنية التحتية ضمن إطار مبادرة الحزام والطريق بما في ذلك المنطقة الاقتصادية والصناعية الصينية ومحطة (بايرا) للطاقة وجسر الصداقة الثامن بين الصين وبنغلاديش ومركز المعارض الدولي إلى جانب مشروع نفق نهر (كارنافولي) ومشروع سكة حديد (بادما) ، ويؤدي الاستثمار مع الصين إلى إنشاء نظام بيئي كامل يساعد بنغلاديش على التخلي عن سيطرة الهند لها وظهورها كدولة مستقلة في إقليم جنوب آسيا[٣٣].

(31) Srikanth Kondapalli, The Maritime Silk Road (MSR) and its larger context, in: (China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia), Palgrave Studies in Asia-Pacific Political Economy, California- USA, 2018, P.175.

(32) John Hurley, Scott Morris, and Gaily Portelance, Examining the debt implications of the Belt and Road Initiative from a policy perspective, Center for Global Development, March, 2018,P.24.

(33) Mohr Amine Karin and Farina Islam, Bangladesh–China–India–Myanmar (BCIM) Economic Corridor:Challenges and Prospects, The Korean Journal of Defense Analysis, Vol.(30), No. (2), June 2018, P.289.

يظهر دور جزر المالديف في الممر البحري بشكل بارز، فهي تتمتع بموقع ستراتيجي في وسط المحيط الهندي، وتُعد بمثابة "عقدة طبيعية" في طريق الحرير البحري الصيني للقرن الحادي والعشرين، وقد زادت أهمية جزر المالديف لدى الصين لاسيما بعد زيارة الرئيس الصيني (شين جين بينغ) لجزر المالديف في ايلول ٢٠١٤، إذ تعززت العلاقات بين البلدين ضمن إطار طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين[٣٤]، وقد شاركت الصين في أعمال البناء والتحديث لسلسلة من مشاريع البنية التحتية في جزر المالديف، وأكبر المشاريع وأكثرها شهرة هو جسر الصداقة بين الصين وجزر المالديف، إلى جانب إنشاء طريق (لامو أتول) وإعادة بناء وتوسيع مطار (مالي الدولي) وتوسيع مطار (إبراهيم ناصر الدولي)[٣٥].

تنظر الهند إلى الممر البحري (ممر بنغلاديش- سريلانكا- جزر المالديف) على أنه مبادرة من الصين لتقييد نفوذها في إقليم جنوب آسيا، وأن الصين سوف تقوم بتأسيس موطئ قدم لها في منطقة المحيط الهندي وتتحدى موقع الهند البحري المتميز هناك لاسيما بعد قيام الصين وباكستان بانشاء ميناء (غوادر) وعقد اتفاقية تسمح لها بالاستثمار لمدة (٤٠) عاماً في الميناء[٣٦] ، وتتجه الدبلوماسية العسكرية الصينية في المنطقة بشكل متزايد نحو إقامة علاقات وترتيبات سياسية خاصة مع الدول الجزرية لاسيما سريلانكا والمالديف التي تؤدي

(34) Sidereal Singh, South Asia and the Maritime Silk Road: far from plain-sailing, S.Rajaratnam School of International Studies (RSIS), No. (27), 28 March 2018, P.P. 2-3.
(35) Sidereal Singh,Op,cit, P.4.
(36) Balasubramaniam, and Murugesan, China's rising missile and naval capabilities in the Indo-Pacific Region security implications for India and its allies, Journal of Indo-Pacific Affairs, 2020, P.105.

إلى وصول بحري ملائم للمحيط الهندي وهيمنة صينية برية وبحرية على إقليم جنوب آسيا [٣٧].

يأتي تنافس الصين والهند ضمن مبادرة الحزام والطريق على فرض الهيمنة والنفوذ في منطقة المحيط الهندي في إطار سعي كل منهما للسيطرة على قارة آسيا، وذلك تبعاً لتحليل (الفريد ثاير ماهان)، (من يراقب المحيط الهندي يسيطر على آسيا، وهذا المحيط هو مفتاح الدخول للبحار السبعة في القرن الحادي والعشرين، ومصير العالم سيتقرر في هذهِ المياه) [٣٨].

فقد اعتادت العقيدة الستراتيجية الهندية على اعتبار المحيط الهندي امتداداً طبيعياً ومجال نفوذ تقليدي لها، إلى درجة ساد فيها المبدأ القائل (Indian ocean is India's ocean)، (المحيط الهندي هو محيط الهند)، ويقف وراء هذهِ الرؤية الهندية للمحيط الهندي تراكم مجموعة من العوامل التاريخية والحضارية والجغرافية والسياسية والستراتيجية[٣٩].

يمكن إجمال أهم الأهداف الستراتيجية الصينية لمبادرة الحزام والطريق في المحيط الهندي على النحو الآتي[٤٠]:

١. السعي لحماية وتأمين خطوط المواصلات البحرية لتجارتها التي تعبر المحيط الهندي.

٢. البحث عن تأمين طرق بحرية بعيدة مثل مضيق ملقا عبر دخولها إلى المحيط الهندي من أجل الحصول على امدادات طاقوية لا تنقطع.

---

(37) Chaudhuri, The China factor in Indian Ocean policy of the Modi and Singh Governments. In: (India and China at sea Competition for naval dominance in the Indian Ocean), (D. Brewster), Oxford University Press, 2020, P. 213.

(٣٨) د.عبد القادر دندن، الأدوار الإقليمية للقوى الصاعدة في العلاقات الدولية، مركز الكتاب الأكاديمي للطباعة والنشر،عمان– الأردن،الطبعة الاولى،٢٠١٥، ص ١٤٢.

(٣٩) المصدر نفسة، ص ص ١٤٢-١٤٤.

(40) J.Mohan malik, Op,cit, p. 197.

٣. أن تكون قادرة على تحييد أي عمل عدائي محتمل لعرقلة شحناتها الطاقوية التي تعبر المحيط الهندي او مضيق ملقا.

قامت الصين بالتعاون مع دول الإقليم ببناء منشآت بحرية على طول البوابات البحرية في المحيط ليس فقط لخدمة مصالحها الاقتصادية، وأنما لتعزيز وجودها الستراتيجي في المنطقة، إذ تدرك الصين أن قوتها البحرية ستمنحها النفوذ الستراتيجي الذي تحتاجه للظهور كقوة إقليمية مهيمنة تحد من سيطرة الهند على المحيط الهندي [٤١].

سعَت الصين إلى إتباع ستراتيجية "سلسلة اللآلئ" او "عقد اللؤلؤ" [*] التي وسعت بشكل كبير العمق الستراتيجي لها في المحيط الهندي على حساب الوجود الهندي، إذ تتضمن ستراتيجية "عقد اللؤلؤ" سيطرة الصين على القواعد والعلاقات الدبلوماسية في ميناء (غوادر) في باكستان ، والقواعد البحرية في جزر المالديف ومرافق جمع المعلومات الاستخبارية الإلكترونية في خليج البنغال الجنوبي [٤٢]، وتهدف هذه الستراتيجية إلى المساعدة في بناء علاقات ستراتيجية مع العديد من الدول المحيطة بإقليم جنوب آسيا من أجل حماية مصالح الصين في مجال الطاقة و تعزيز أهدافها الأمنية [٤٣].

---

(41) Islanders Remand, Murky Waters, Naval Nuclear Dynamics in the Indian Ocean, Carnegie Endowment for International Peace, 2019, P. 17.

(*) ستراتيجية عقد اللؤلؤ" (String of pearls strategy): وهي عبارة عن وضع سلسلة من المنشآت البحرية في موانئ دول صديقة حول الهند و المحيط الهندي و خليج البنغال، وكل لؤلؤة في عقد اللؤلؤ هي محور للنفوذ الجيوبوليتيكي الصيني أو التواجد العسكري، وتمتد اللآلئ من سواحل البر الرئيسي الصيني مروراً بالمسطحات المائية لبحر الصين الجنوبي و مضيق ملقا وعبر المحيط الهندي و بحر العرب و الخليج العربي، ما يتيح للصين علاقات ستراتيجية من اجل تثبيت وجودها على طول خطوط المواصلات البحرية التي تربطها بالشرق الأوسط، ينظر:

Christopher J. Pehrson, String of pearls: meeting the challenge of China's rising power across The Asian littoral, Report of the strategic studies institute, USA, July, 2006, P.4.

(42) Christopher D. Yung and Ross Rustic, China's out of area naval operations: case studies, National Defense University Press, Washington- DC, December 2010, P.72.

(43) Srikanth Kondapalli, China's evolving naval presence In the indian Ocean Region: An Indian Perspective, In: (India and China at Sea: Competition for Naval dominance in The Indian Ocean), Oxford University Press, 2019,P. 113.

رداً على التحركات الصينية في الإقليم، تسعى الهند لمواجهة مبادرة الحزام والطريق الصينية عن طريق اطلاق خمسة مبادرات بارزة وهي: سياسة الجوار أولاً في العام ٢٠١٤، سياسة التوجه شرقاً (Act East) ، مشروع موسام (Mausam) عام ٢٠١٥ الذي يهدف إلى إحياء الروابط البحرية والاقتصادية والثقافية مع جميع الدول المطلة على المحيط الهندي، ومبادرة (ممرات النمو في آسيا وأفريقيا) بالتعاون مع اليابان عام ٢٠١٦، التي تهدف إلى ربط الهند بأفريقيا وغيرها من البلدان وإلى زيادة التعاون التجاري وضمان السيطرة الهندية في أقليم جنوب آسيا(٤٤).

بدأت الهند في صياغة استجابة سياسية لها اتجاه مبادرة الحزام والطريق، إذ امتنعت عن حضور منتدى الحزام والطريق الرسمي الذي استضافته الصين في عامي ٢٠١٥-٢٠١٧، وشككت في شفافية المبادرة وعملياتها إذ صّرح رئيس الوزراء الهندي (ناريندرا مودي) " لا تعارض الهند تطوير البنية التحتية في المنطقة ، لكنها قلقة بشأن الآثار الستراتيجية لبعض المبادرات التي تقودها الصين" (٤٥).

يظهر رفض الهند لمبادرة الحزام والطريق لعدد من الأسباب: تتعارض المبادرة مع المعايير والقواعد الدولية المقبولة إذ تقوم الصين بأختراق إقليم جنوب آسيا، وتقوم المبادرة بتقويض مطالب السيادة الهندية على المناطق الحدودية المتنازع عليها لا سيما فيما يتعلق بالمناطق الحدودية المتنازع عليها مع الصين وباكستان، ومنح الصين نفوذاً جيوسياسياً أكبر ونفوذاً اقتصادياً ودبلوماسياً بطرق تضر بمصالح الهند في الإقليم (٤٦).

الخاتمة

تطمح الصين عن طريق مبادرة الحزام والطريق إلى بناء شبكة من التجارة البينية التحتية تربطها مع دول إقليم جنوب آسيا، وإلى تعزيز دورها ومكانتها في الإقليم من أجل

---

(٤٤) جعفر بهلول الحسيناوي، العراق وايران على طريق مبادرة الحزام والطريق، دار السيماء للنشر والتوزيع، بغداد- العراق، ٢٠٢٠، ص ص ٥٩-٦٠.

(45) Chung, What are the Strategic and Economic implications for South Asia of China's Maritime Silk Road Initiative, The Pacific Review, Vol.(31), No. (3), 2017, P.P.4_6.

(46) Chung, Op,cit, P.8.

منع أستمرار الهند بأداء دور الدولة المهيمنة في المنطقة، إلا أن ذلك لايعني أعطاء الصين الهيمنة والنفوذ التام في الإقليم بالشكل الذي يؤدي بالاضرار بمصالح تلك الدول، وأنما عّد الصين كشريك تجاري يساعد على رفع النمو الاقتصادي للبلدان، ومن الملاحظ إن ميزان القوى في إقليم جنوب آسيا بعد إنطلاق مبتدرة الحزام والطريق بدأ يمل تدريجياً بتجاه الصين في مقابل تراجع ملحوظ للنفوذ الهندي، وذلك بعد أن تعودت الهند سابقاً على اعتبار نفسها مركز النظام الإقليمي لجنوب آسيا، الذي يفرض على الدول الأخرى في الإقليم أن يكون سلوكها منسجماً مع الدور الإقليمي للهند كقوة إقليمية كبرى، وبالتالي فإن سلوك الدول ينبغي أن يكون سلوكاً مكملاً لأمنها ويعزز موقعها الإقليمي وطموحاتها نحو لعب دور عالمي، مما أدى الى رغبة معظم دول الإقليم بالتوجه نحو إقامة علاقات سياسية وبناء طرق اقتصادية وتجارية تساعد للتخلي من الدور الهندي التقليدي المفروض عليهم.

من المُلاحظ إتباع كل من الصين عن طريق مبادرة الحزام والطريق مبدأ التغلغل الناعم الذي يقوم على استخدام آليات ووسائل اقتصادية ودبلوماسية تشكل عنصر جذب كبير لدول الإقليم ولاسما وأن أغلب دول الإقليم تعاني من ركود اقتصادي وبالحاجة إلى مساعدة دولة ذات اقتصاد متطور وتسعى إلى زحزحة مكانة الهند في الإقليم كالصين.

الاستنتاجات:

١. تعد مبادرة الحزام والطريق احد الطرق الأساسية للصين من أجل اثبات وجودها في إقليم جنوب آسيا، فضلاً عن عدم اعطاء الهند اي مجال للمناورة داخل الإقليم، إذ تسعى الصين الى استخدام خطوات دقيقة من أجل تحقيق اهدافها في المنطقة، أولاً التحركات الدبلوماسية ثم الاقتصادية والأمنية.

٢. تنظر دول إقليم جنوب آسيا للصين كرافعة وقائية تحميها من الهيمنة الهندية التقليدية المفروضة عليهم لسنوات عدة، إذ تسعى دول المنطقة للتخلص من الوجود الهندي عن طريق زيادة دور الصين العدو الأول للهند في المنطقة، فضلاً عن أستغلال

الخلافات الموجودة بين الدولتين لسنوات عدة من أجل الحد من التفوق الهندي واعطاء التفوق الإقليمي للصين.

٣. ترتكز ستراتيجية كل من الصين والهند للهيمنة في إقليم جنوب آسيا على التوسع الناعم والتعامل مع القضايا الإقليمية بنوع من المرونة حتى لا تخلق العدو وتبقي على الصديق، والعمل على حل الخلافات دون التفريط في حقهما السيادي وعدم رفع مستوى التوتر إلى درجة المواجهة المباشرة، كما لا تسمحان ببروز قوى تفوقهما قوة في الإقليم

٤. يعمل طرفي التنافس على تنويع علاقاتهما الخارجية من خلال تنويع المشاريع الاقتصادية وتعزيز البنية التحتية في الإقليم سعياً منهما للسيطرة الاقتصادية التامة التي تفرض النفوذ الهيمنة للدولة صاحبة الوجود الأكبر في الإقليم.