

طريق الحرير: جذور الماضي استشراف للمستقبل

د. رياض غنام(*)

تنوّع الأبعاد الاقتصادية والاجتماعية والثقافية. بعد قرون عديدة من الإهمال والنسيان، عاد «طريق الحرير» من محفوظات الذاكرة التاريخية إلى واقع يتطور مع تطوّر الحداثة، وتقدم تقنيات الصناعة والتجارة، وانفتاح العالم بعضه على البعض الآخر. فالمشروع بحلته الجديدة هو استرجاع العلاقات التجارية الاقتصادية التي كانت تربط شرق آسيا وغربها وصولاً إلى أوروبا مروراً بأفغانستان وباكستان وإيران والعراق وبلاد الشام وتركيا وصولاً إلى غرب أوروبا منذ أكثر من ألف عام قبل الميلاد، رغم صعوبة المواصلات آنذاك، وما كان يعترض القوافل التجارية من صعوبات أقلها التضاريس الطبيعية وقسوة المناخ وقطّاع الطرق الذين يعيشون إما لقاء بدل للحماية، أو السطو ونهب القوافل.

وطريق الحرير هي تسمية مستحدثة لا يزيد تداولها عن قرن ونصف القرن. وأول من

طريق الحرير تاريخياً هي تعبير عن الممرات التجارية التي فتحت من خلالها بوابات بين شرق آسيا على أوروبا، مروراً بآسيا الوسطى. وفي المصطلح الذي شاع في السنوات الأخيرة، هي للتعبير عن التبادل التجاري الثقافي بين الدول الآسيوية والأوروبية وحتى الأفريقية في ما سمي «الحزام والطريق». وأغلبها يقع على طول هذه الطريق. وكما تحيك الدودة الشرنقة حول نفسها، كذلك تعيد «طريق الحرير» حيابة العلاقات الاقتصادية والسياسية والثقافية العالمية بين مختلف الدول والشعوب التي تمر بها تلك الطريق. وهي في نسختها الجديدة مبادرة صينية لإحياء الماضي بهدف تجديد فرص التعاون بين البلدان، والمشاركة في تنمية اقتصاديات هذه الدول وانفتاحها، وتجاوز الحدود الضيقة في عصر تسوده العولمة بحيث تستعيد ماضيها عبر تنمية تحالف جيوسياسي اقتصادي لا عكسري من شأنه أن يسهم في

(*) مؤرخ في تاريخ لبنان الحديث والمعاصر ومدير عام شؤون الجلسات واللجان النيابية في مجلس النواب اللبناني.

ولاية كنتون ويستخرج منه أكثر الحرير وأجوده، وأنهم لم يتوصلوا إلى جعل الدود البري يربي تربية أهلية أو داجنة».

شرائق دود الحرير هي عبارة عن كتلة مؤلفة من خيط واحد صمغي شديد التماسك، ولكي تذاب خيوطه يجري نقعها بالماء الساخن المغلي، وما أن تتساقط الشرائق حتى تنحل الخيوط، وتأتي عملية حل الشرائق مستندة إلى مبدأ تركيب الشرنقة الطبيعي عبر تفرغها بعمل معاكس لعمل الدودة إلى خيط متواصل غير منقطع. وهذا الخيط يراوح طوله بين ٥٠٠ و١٢٠٠ متر وهذا يتوقف على نوعية الشرنقة وجنسها. وإذا كان خيط الشرنقة ضعيفاً، فيصار إلى جمع عدة خيطان من عدة شرائق لكي يتألف منها خيط واحد. أما ما يتساقط في الخلقين من بقايا أو خيوط تالفة، فتسمى مشاقة، فكانت تغزل كالقطن المنذوف وكانت تباع بأسعار أقل بكثير من أسعار الخيوط الصحيحة.

إذا كانت الصين مهد الحرير، فإن بدء اكتشافه تحيط به الأساطير. فالإمبراطور «فوهي» كان يصنع منه الأوتار لآلات طربه، في حين أن نساء بلاد الصين كنّ يصنعن خيوطاً للنسيج أو لتطريز المنسوجات. وكانت بعض الولايات الصينية قبل القرن الخامس تؤدي ما يفرض عليها من ضرائب، كميات معينة من الحرير.

استأثر الأباطرة بادئ الأمر بالحرير فاتخذوه ألبسة لأنفسهم ولأسرهم ولكبار رجال الدولة. ثم انتشر استعماله لدى الأسر الحاكمة في القصور ولدى الخواص، ولم يحصر تداوله بالألبسة والرايات والأكفان فحسب، بل صنعت منه أيضاً المظلات والمنسوجات والأقداح التي لا تنساب المياه منها. كما جعلت الخلع والمكافآت من هذه المادة النفيسة، وحلّت أيضاً مكان العملة، فكان الناس يقايضون بها بعضهم بعضاً في أعمالهم التجارية.

استخدمها في كتاباته هو الباحث الجغرافي الألماني فون ريشتهوفن عندما وصف رحلته الاستكشافية إلى الصين. ولم تلبث هذه التسمية أن ذاعت وانتشرت وبدأت تغطي على غيرها بفضل وقعها الحسن على المسامح واليهوس وبلعسها الناعم على الإحساس، ولما كان لتجارة الحرير الصيني من أثر كبير في تطور بلدان عديدة وازدهارها.

- الحرير موطنه وصناعته

الحرير مادة ليفية مرنة تفرزها دودة تعرف باسم دودة الحرير أو القرز، يختلف لونها من البياض إلى الصفرة المحمرة، وهي على رقبتها لها متانة، أما لمعانها فهو نتيجة مادة صمغية إذا أزيلت برز اللون الأبيض الناصع، ومنه حرير الصين الموطن الأول لهذا لمنتج الذي تمتع بشهرة عالمية ولا يزال يأخذ مكانته في التجارة وفي المجتمعات المخملية.

لم يحسم علماء الجغرافيا والمؤرخون الأوائل الموطن الأول للحرير، وإن كان أغلبهم يؤكدون على أن أول ظهور له كان في بلاد التبت في الصين، وهناك وجدت صناعته، وزراعة شجر التوت هي مصدر حياته ونتاجه. وقد جعل العالمان استرابون وبطليموس موقع بلاد «السيرة» وبلاد «السافة» شرقي نهر السنند، إلا أن ذلك غير حقيقي بنظر علماء الجغرافيا كون لفظة «سيرة» يراد بها الشرق، فيظهر أن المقصود بها بلاد كشمير والتبت، وأن كثيراً من مدن تلك المنطقة تنعت بلفظة «سيري» ومعناها في السنسكريتية سعيد أو ما شابه.

ويورد المعلم بطرس البستاني في دائرة المعارف عن أرسطو وبلينيوس، «أن أهل جزيرة قوص كانوا يستخرجون الحرير من دود السرو والبطم ولسان العصافير والسنديان ودود الفاغرة أي الفلفل، والدود الأخير شائع في

- طرق الحرير:

أخذ مصطلح طريق الحرير، كما أسلفنا، من العالم الجغرافي الألماني فرديناند فون ريشتهوفن الذي أطلقه في القرن التاسع عشر على طريق المواصلات من شمال الصين وصولاً إلى غرب أوروبا مع ما يتفرع منه من روافد لجهة الشمال والجنوب، سواء في أوروبا أم في أفريقيا وخصوصاً الشمال منها.

تأخمت الإمبراطورية الإيرانية نظيرتها الصينية، وبحكم العلاقات التجارية بينهما، سارت القوافل محملة بشتى الأصناف والمنتجات وحتى الحيوانات والطيور النادرة والمجوهرات والأواني الزجاجية والعملات الذهبية والفضية وآلات الموسيقى والأطعمة والأقمشة، وصدرت الصين منتجاتها ومنها الحرير والورق والأواني المطلية والخزفية والبوصلة. ومن هذه الطريق دخلت أيضاً الديانة البوذية من الهند إلى الصين في أواخر عهد سلالة ألهان. ومن بلاد فارس انتقلت تجارة الحرير إلى العراق فبلاد الشام، ثم إلى أوروبا. شهدت تجارة الحرير طريقين: الأولى برية، والثانية بحرية. وكانت الثانية بديلة عن الأولى بعد الحروب التي جرت بين الجيشين الروماني والفارسي نحو سنة ٥٣ قبل الميلاد.

١ - طريق الحرير البرية أو القارية:

صراع الحضارات عبر الحروب غالباً ما يؤدي إلى تفاعلها. وما أن اجتازت موجات الرومان نهر الفرات عام ٥٣ قبل الميلاد، وتلاحموا مع الجيش الفارسي قرب حران، في أثناءها بهر قادة الرومان بالرايات الفارسية الحريرية التي بهرت عيونهم. وسرعان ما عاد يوليوس قيصر الروماني بالرايات الحريرية التي نشرها فوق الرؤوس في حفلات النصر التي أقامها في روما. لكن الحركة التجارية مع العمق الصيني ما لبثت أن توقفت في فترة الوهن التي

اعتزت دولتي الهون الصينيتين، فتراجعت التجارة وبالتالي وصول الحرير إلى بلاد فارس وتالياً إلى الغرب الأوروبي.

تؤكد النصوص الصينية التي أوردت معلومات قيّمة عن الطريق القارية، أن القوافل التجارية كانت تخرج من الصين بشكل جماعات يحرسها عدد من المسلحين خوفاً من قطاع الطرق، وكانت تجتاز مشقات عديدة من جبال وديان وقفار وصحراء وأنهار، قاطعة مسافة قدرت بنحو ٩٠٠٠ كلم. ويذكر الرحالة بعض المعلومات أنها كانت تمر «من بلاد الصين إلى بلاد الخوطان جنوب الصين، وتجتاز ممرات جبال بامير وهند وكوش حتى تصل إلى بلاد بختيار الواقعة على مفرق الطرق، ومنها يتجه فرع إلى الغرب عبر العجم (فارس)، وبلاد ما بين النهرين (العراق). وفرع آخر يعبر وادي السند (باكستان) متجهاً نحو مرفأً بربريكون، حيث يلتقي بحرائر الصين الجنوبية الآتية إلى هذا المرفأً بعد دورانها حول الشواطئ الهندية». وكانت البضائع تنقل من هذا المرفأً إلى مصب نهر دجلة، ومنه تحمل عبر واحة تدمر إلى مدينتي صور أو أنطاكية أو غيرهما من شواطئ البحر المتوسط.

٢ - طريق الحرير البحرية

في أوائل القرن الميلادي الأول توقف سير القوافل التجارية من الصين، بسبب الحرب الطاحنة التي نشبت بين دولتي الهون الصينيتين، فتعدّر وصول الحرير إلى بلاد فارس وتالياً إلى أوروبا، وهذا ما أوجب اللجوء إلى منافذ بديلة بعد أن تعدّر سلوك الطريق البرية التقليدية.

كانت الطريق البحرية هي المنفذ الذي يؤمن التواصل الحضاري والتجاري بين شرق العالم القديم ومغربه، وقيض للبضائع والثقافات أن تنتقل في مسارات بحرية منتظمة عبر المحيط

الأجناس، وظلت محافظة على غناها وازدهارها التجاري مئات السنين. كما كانت أجمل المدن وأغناها المعروفة على طريق الحرير القديم.

كان أغلب تجار الحرير في روما من السوريين، لهم سوق خاص يعرضون فيه شتى النسائج التي تتخللها الخيوط الحريرية المحاكة في بلاد فنسيفيا وأرض كنعان.

طل الحرير طوال القرنين الأول والثاني الميلاديين يعد من مظاهر الترف. ويذكر أن أول من ارتدى في روما ثوباً حريراً الإمبراطور هليوغابال الحمصي الأصل. وهكذا أخذ الحرير بصناعته وصياغته يحتل مكانة رفيعة في موارد الدولة الرومانية نظراً إلى ما يدره من ربح يغذي خزينة الإمبراطورية الرومانية.

- التوسع في تجارة الحرير:

إذا كانت الصين قد احتفظت لمدة طويلة بسر تربية دود الحرير وإنتاجه، إلا أن ذلك لم يدم طويلاً. فالعالم القديم كانت حدوده الجغرافية معروفة، وكانت القوافل التجارية تمخر الصحراء والبحار ناقلة ليس البضائع على مختلف أنواعها فقط، وإنما عاملة على نقل حضارات وثقافات بما فيها الأديان، في أهم إنجازات شعوب العالم، في حقبة القرون الوسطى فمن سوريا دخلت الديانة النسطورية، ومن الهند جاءت الديانة البوذية، حيث كانت القوافل العديدة تتجه من أواسط الصين، إلى بلاد تركستان ومنها إلى بلاد القفقاس أو القوقاز (جنوب روسيا) أو إلى بلاد الهند، أو إلى بلاد فارس التي احتلت مركزاً مرموقاً في إنتاج الحرير وتصنيعه والاتجار به.

بعد الفتح العثماني للقسطنطينية على يد السلطان محمد الثاني سنة ١٤٥٣، سدت كثير من الطرق التجارية، وفتح بعضها الآخر. فكانت سمرقند الحاضرة الإسلامية العريقة الواقعة شمال شرق أوزبكستان، سوقاً تؤمها قوافل

الهندي وصولاً إلى شبه الجزيرة العربية عبر خطين بحريين: أولهما من باب هرمز وصولاً إلى الخليج العربي، والثاني عبر باب المندب وصولاً إلى البحر الأحمر فالشاطئ المصري. وكان كلا المعبرين يؤمنان تدفق التجارة، وخصوصاً الحرير، إلى بلاد العراق وبلاد الشام، ومنهما إلى شمال أفريقيا ودول أوروبا، وغرباً اليونان وإيطاليا وإسبانيا.

وفي العصر المملوكي، ازدهرت مصر وبلاد الشام بشتى تجارة الأصناف وخصوصاً الحريرية منها، إلى أن اكتشف البرتغاليون طريق رأس الرجاء الصالح عام ١٤٩٨ ميلادية. فصارت السفن تقصد جنوب آسيا مروراً بسواحل أفريقيا، وصولاً إلى أسبانيا والبرتغال. وعندما شقت قناة السويس في عام ١٨٦٩ اختصرت بعض المسافات، الأمر الذي أدى إلى انتظام التجارة البحرية وازدهارها بين قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا.

وكما احتكر العرب النقل في البحر الأحمر، كذلك تولى الأنباط حمل السلع من الجزيرة العربية إلى الداخل السوري وصولاً إلى المدن. كان الحرير ينقل في عهد الإمبراطور أوغسطس قيصر من أنطاكية وصور والإسكندرية، إلى مدن أوروبا لا سيما روما.

ويذكر المؤرخ غاستون ديكوسو، أن الحرير الصيني كان يصل إلى بلاد الشام وخصوصاً سواحلها الفينيقية بشكل خيوط أو نسائج، وهو من أجود أصناف الحرير. وكان الفينيقيون يربونه بالأرجوان. حيث مراكز صناعته في صيدا وصور. كما أدى أهل تدمر دوراً مهماً في تجارته عبر القوافل بين العراق ومدن الساحل. وقد كان لموقعها بين بلاد فارس وسواحل إنطاكية وصور، دوراً كبيراً في تجارته مع روما، بعد أن اتسعت مملكة تدمر في عهد الملكة زنوبيا، وأصبحت عاصمة لدولة واسعة ذات شأن. كما كانت نقطة التقاء بين مختلف

الهند والصين، كما كانت سوقاً لمراكز حياكة الحرير. وعندما انهارت الدويلات الأرمنية في كيليكيا، تحولت القوافل التجارية المحملة بعرير كباله وشماكو وشروان نحو مدينتي دمشق وحلب، وكانت هاتان المدينتان تتصلان بإيران والهند عبر خطوط عديدة. أحدها يجتاز القسم الشمالي من بلاد ما بين النهرين فيصل إلى حلب، وآخر يصل إلى البصرة وبغداد ومنهما يتجه إلى الحواضر السورية.

ولما لم يكن الخليج (الفاربي) - دمج لكلمتي الفارسي - العربي - الطريق الوحيد الذي تسلكه البواخر التجارية القادمة من الهند، إذ إن البحر الأحمر كان ممراً للعبور إليه من باب المنذب، فكانت السفن تصل إلى الشواطئ المصرية قبل شق قناة السويس، فتفرغ حمولتها لتنقلها قوافل الجمال إلى داخلية مصر أو شبه الجزيرة العربية، أو إلى أسواق دمشق، ومنها ما كان ينقل أيضاً إلى تركيا وصولاً إلى إيطاليا وإسبانيا وغيرها.

- الحرير بين الصناعة والمعاهدات الدولية:

ازدهرت أهمية الحرير صناعة وتجارة بعد انقسام الإمبراطورية الرومانية إلى غربية وشرقية. وكان للقسطنطينية عاصمة الدولة البيزنطية، أهمية كبرى حيث احتل الحرير فيها مركزاً رفيعاً فراج استعمله في بلاط الأباطرة، وكسيت به المذابح والهيكل، وارتداه الأكليروس في حفلاتهم الدينية، وجعلت الطبقة العليا منه أكفانها، ولم يتوان الإمبراطور عن إهدائه إلى سفراء الأمراء والحكام وسندوبيهم للدلالة على ثراء دولته وغناها، فضلاً عن تقديمه الخلع الحريرية إلى الكنائس والأخبار وأمراء البلاد الغربية دعاية لنفسه وإبرازاً لسمو مكانته.

في أيام الحكم البيزنطي شكل الحرير مورداً أساسياً من موارد الدولة. ونظراً إلى الطلب المتزايد عليه، عمدت بعض الدول إلى احتكار

تجارته وفرض رسوم عالية عليه، فأدى ذلك إلى عقد اتفاقيات دولية على ما جرى بين الأباطرة البيزنطيين ودولة الفرس سنة ٤٠٩م، الأمر الذي أدى إلى زيادة عدد الثغور الجمركية، كثغر نصيبين عند نهر الفرات، وارتكسه عند نهر الأراكس، وعقد اتفاق آخر سنة ٥٦٢ بين الإمبراطور جوستينيانوس البيزنطي وكسرى أنو شروان أمبراطور بلاد فارس.

استتبع سياسة احتكار الحرير وزيادة الطلب عليه، زيادة في إنشاء المصانع، فعمد الأباطرة البيزنطيون إلى تأسيس مصانع حكومية، كان أغلب عمالها من النساء لأن أجورهن كانت أقل من أجور الرجال. كما كان الحرير يفقد من الأسواق عند وقوع الحروب بين دولتي الفرس والبيزنطيين، أو في أثناء الحروب الأهلية داخل كل بلد. وكان الفرس حتى في أوقات السلم، يمنعونه عن الثغور الجمركية ولا يسمحون بتصديره إلا بقدر ما يفيض عن حاجاتهم. وقد كان لسياسة الاحتكار، بيروت وصيدا وصور فتضاءل إنتاجه في بعضها وتوقف في بعضها الآخر.

أدى تنامي العلاقات التجارية والاقتصادية بين الصين ودول المشرق، إلى تسرب بذور القز وتربيته وإنتاجه إلى بلاد المشرق. ورغم المدونات التي تذكر طريقة تهريب البذور سواء في شعر إحدى الأميرات، أم قيام راهبين بتهريب البذور في جوف عصيهما باتجاه الأراضي البيزنطية، فإن شعوب الدول المجاورة ما لبثت أن اقتبسوا طرق تربية دود القز، فعمدوا إلى إنتاجه وتصنيعه في بلاد فارس وبلاد تركيا وبلاد الشام.

وبعد الفتح الإسلامي لبلاد الشام وبلاد فارس، أصبحت الدولة الإسلامية على امتداد مساحتها، منافساً جدياً للصين في ميدان إنتاج الحرير، وانتشر الإقبال عليه من الطبقة الحاكمة

وتحديداً في عصر الخلفاء العباسيين الذين ساروا على خطى أباطرة الروم، فأرسل هارون الرشيد ديباجاً كثيفاً أرجواني اللون إلى الإمبراطور شارلمان، وكان هذا الديباج مطرزاً بخيوط من القصب تمثل رسوماً مختلفة كثر فيها النسر والعنقاء.

ليس من السهل حصر المدن أو الحاضرات التي تركزت فيها معامل إنتاج الحرير وصناعته، خصوصاً وأنه من الحرف اليدوية التي تمارس في البيوت والمحترفات المتواضعة. لكن حيث كانت البيئة سائسة للإنتاج، تركزت المعامل ودور التربية. فازدهرت دمشق وحمص وحلب وحماه وبيروت وطرابلس وصيدا، فضلاً عن قرى جبل لبنان. وشملت بلاد الأندلس وخصوصاً قرطبة، حتى أن جنوب الأندلس كان أرضاً خصبة فنشأت فيه وازدهرت زراعة التوت وتربية الدود وتحويله وتصنيعه، وأصبحت مدينة «الأميرية» من أنشط المدن في هذه الحقول. وكانت الأنوال الدائرة فيها تتعدى الثمانماية، وبلغ عدد الأماكن التي تتعاطى تربية دود القز في الأندلس الثلاثماية وما يريد. ولم تكتف دوله غرناطة بإنتاج ما يكفيها من حرير، بل أصبحت تصدره إلى الأقطار الأخرى.

- حرير لبنان وتجارته

ليس هي المصادر الأساسية اللبنانية من تاريخ يحدد معرفة بدء تربية دود القز في جبل لبنان، إلا أنه يرجح أن بدء تربية الدود وإنتاج الحرير فيه، مقرونًا بما عرفته بلاد الشام عامة، وتظل صورة الوضع غامضة حتى تسلم الأمير فخر الدين المعني الثاني زمام إمارة الجبل سنة ١٥٩٠. فيورد الرحالة الإنكليزي جورج سانديس الذي قدم سنة ١٦١٠ إلى الجبل، أن الحرير والقطان هما من موارد إمارة فخر الدين الأساسية، وأن السكان عرفوا بمهاراتهم في تربية دود القز، وأن الأمير زرع في طرابلس

وحدها نحو ١٤,٠٠٠ نصبة من شجر التوت لتربية دود القز، كما يؤكد ذلك المؤرخ البطريرك أسطفان الدويهي.

وبحسب أحد التقارير فإن دخل الأمير فخر الدين من الحرير قدر سنة ١٦١٤ بثمانين ألف قرش أي ما يعادل ٤٦٤,٠٠٠ ألف فرنك من الذهب. وإن صناعة الحرير ازدهرت بعد سنة ١٦١٨ ازدهاراً كبيراً. وكان الأمير إذا شاء انتقاء هدية فاخرة أو هبة جعلها من الحرير المصنوع في بلاده.

كان الحرير المصنوع في جبل لبنان متنوع الأصناف. وكان «الحرير البيروتي أجمله، والحرير الطرابلسي على جودته تقريباً، وحرائر صيدا دونها جودة». أما المناطق المجاورة لبيروت مثل كسروان والشوف، فكانت تنتج الكميات الكبيرة من الحرير الأصفر. ويستعمل الحرير البيروتي لحياكة النسائج الأطلسية والمموجة، ويصنع المخمل من حرير الشوف. ورغم ما كان لحرير طرابلس الأبيض من مركز ثانٍ، فإن مظهره الجميل جعل منه دافعاً لسناعة الحرائر المقصبة بالفضة والذهب. أما منطقة صيدا، فإننتاجها من الحرير كبير، لكنه دون الأنواع الأخرى جودة. وكان الحرير يباع شللاً وزن الواحدة منه نحو الرطل فيشتري الفرنسيون منه سنوياً ما يعادل ثمنه ٤٠٠,٠٠٠ سكوت».

في سنة ١٦٣١ باع الأمير فخر الدين كمية من الحرير البيروتي قيمتها ما يعادل ثمنها حمولة خمسة مراكب من الجوخ، وقدرت ٢٨,٠٠٠ سكوت جنوبي أي ما يعادل ٢٠٣,٠٠٠ فرنك ذهبي. وقد أودع الأمير هذا المبلغ في مصرف فلورنسا باسمه واسم أولاده الثلاثة الصغار. وبقي هذا المبلغ في المصرف (بنك الرحمة) في إيطاليا بعد إعدامه وإعدام أولاده من قبل السلطان العثماني مراد الرابع سنة ١٦٣٥. وقد انتقل المبلغ بالإرث من

- بعثة طريق الحرير البرية عام ١٩٩١،
وشاركت فيها وفود من سبع عشرة دولة.

- بعثة عام ١٩٩٢ نحو طريق الحرير، عبر
سبيريا الغربية وجبال الأورال
ومنذ ٤ آب سنة ٢٠٢٠ تاريخ انفجار مرفأ

بيروت، وبعده، وما تلاه من الاعتداءات
الإسرائيلية على مرفأ اللاذقية في سوريا،
سلطت الأضواء على موانئ البحر الأبيض
المتوسط الشرقي كمحور للصراع. وقبل ذلك
كانت موانئ القرن الإفريقي مركزاً جانباً
للصراع في المنطقة منذ ما بعد إعلان مبادره
«الطريق والحزام» الصينية، التي تعطي في
شقها البحري أهمية كبرى للموانئ التي ستكون
قبة التجارة الصينية في العالم.

يشهد القرن الإفريقي ساحة صراع على
الموانئ، بدأت في جيبوتي التي توصف بأنها
المركز التجاري الرئيسي في شرقي أفريقيا. لقد
قامت جيبوتي عام ٢٠١٣ بفسخ عقد تطوير
مينائها الذي يصفه البنك الدولي، بأنه من أكثر
الموانئ تطوراً في العالم مع شراكة «موانئ
دبي». لتعقد اتفاقاً مع الصين، وترفض عروضاً
فرنسية وكندية في هذا الشأن.

وتكريساً للسياسة الصينية «التوسعية» عبر
الاستثمار والتنمية، لم تكتفِ الصين بتطوير
البنية التحتية لمرفأ جيبوتي، بل أنشأت فيه أول
قاعدة عسكرية خارج حدودها، بحجة الحماية
من الإرهاب. وكما جيبوتي، شهدت كل من
أرتيريا والصومال واليمن منافسة دولية وإقليمية
من أجل الاستحواذ على المرفأ، وتزايدت
المنافسة حدة بعد أن أعلنت الصين تأهيلها
ميناء جوارد الباكستاني المطل على بحر العرب.
إن تنامي الصراع على الموانئ في شمال
أفريقيا وشرقي آسيا، جعل البحر المتوسط
ساحة لا بل رقعة شطرنج استراتيجية، ازدادت
أهميتها بعد مبادرة الحزام الصينية وذلك من
خلال:

المعنيين إلى الشهابيين، بعد أن آلت الإمارة
إليهم، فقام الأمير ملحم الشهابي في أوائل
القرن الثامن عشر يطالب به، وكلف بذلك الآباء
اليسوعيين الموكلين بأمور جمعية نشر الإيمان
لقاء حصة تقطع لهم.

ظلت زراعة أشجار التوت وإنتاج القز وحلّ
الشرائق حتى أواخر القرن التاسع عشر، وما
لبثت أن تتهقرت. فالسواحل زرعت بأشجار
البرتقال بدلاً من أشجار التوت، وبعد سنة
١٩٣٢ ازداد اقتلاع أشجار التوت لتستبدل بها
أشجار الفاكهه من موز وحمضيات وشتى أنواع
الخضار، وبذلك انتهى أهم مواسم القز في
لبنان، لتبقى المداخن مطفأة وحللات الحرير
القائمة فوق الكراخين المغلقة، شاهدة بصمت
على «نشاط كان مدة أجيال وأجيال عصب
الحياة الاقتصادية والاجتماعية في الجبل
اللبناني».

- صراع المرفأ في شرقي المتوسط

علم الاقتصاد وعلم السياسة علمان يكمل
بعضه البعض الآخر، وغالباً ما يتلازمان في
الحسابات الدولية ومصالحها الاقتصادية
والمالية. وكما هي الحال في شرقي المتوسط
وجنوب أوروبا، كذلك في شمال أفريقيا، حيث
تبدو دول حوض المتوسط رقعة شطرنج
جيوستراتيجية.

في السنوات الأخيرة من القرن الماضي، بدأت
سلسلة من الأنشطة الدولية أعطيت الأولوية فيها
لاستعادة طريق الحرير. وقد بلغ الاهتمام ذروته
إبان التحضير لبعثة «طريق الحرير - طريق
الحوار» التي نظمتها منظمة الأونسكو ١٩٩٠ -
١٩٩١. كما نظمت عدة بعثات علمية منها:

- بعثة طريق الحرير إلى الصين.

- بعثة طريق الحرير البحرية عام ١٩٩٠،
وقد شاركت فيها خمس عشرة دولة أوروبية
وآسيوية.

السفن الضخمة. وكانت بلدية حيفا وقّعت مع الصين اتفاقاً في حزيران سنة ٢٠١٩ مدته ٢٥ سنة لبناء ميناء بحري كبير وتشغيله ابتداءً من شهر أيلول ٢٠٢١. لكن هذا الطموح يبقى أسير الضغوطات الأميركية التي تمارس على الدول التي تهيمن عليها.

ثانياً: أبدت الصين اهتمامها بتوسيع قدرة ميناء اللاذقية، وتطوير ميناء طرطوس آخذة في الاعتبار المصالح الروسية، والمصالح الإيرانية في اللاذقية.

ثالثاً: لم تغفل الصين أهمية الموانئ اللبنانية، وخصوصاً مرفأ طرابلس، فعملت على استخدامه محوراً مركزياً لإعادة الشحن منه وإليه. لأن قرب طرابلس من سوريا يجعلها مركزاً محتملاً لمشاركة بكين في إعادة الإعمار في سوريا بعد الحرب التي شنت في سوريا. كما أبدت الصين رغبتها في إنشاء سكك حديدية تربط بيروت بطرابلس، كما تربط لبنان بسوريا.

في دراسات متعددة جرى تلخيصها، أثبتت أن حجم التجارة بين الصين والدول العربية بلغ نحو ٤،٢٦٦ مليار دولار سنة ٢٠١٩، وعلى الجانب الأفريقي قامت ٤٤ دولة أفريقية، بتوقيع اتفاقيات تعاون في إطار «الحزام والطريق»، وتم تنفيذ عدد كبير من مشاريع سكك الحديد والطرق السريعة والمطارات والموانئ ومحطات الطاقة، ما أدى إلى إحداث تغييرات جذرية في البنى التحتية لهذه الدول، وخصوصاً لجهة التنمية الاقتصادية والاجتماعية. لقد بلغ حجم التجارة الثنائية بين الصين وأفريقيا عام ٢٠٢٠ نحو ٧،٢٠٨ مليار دولار، الأمر الذي يؤكد أن المشروع الذي أطلقته الصين عام ٢٠١٣ يهدف إلى تنمية العلاقات التجارية والاقتصادية مع الخارج وكذلك الثقافية، من خلال إحياء طريق الحرير القديم، ومن خلال الانتشار الممنهج مع البلدان جميعها، وخصوصاً الشرق الأوسط والبعيد كل البعد من التحالفات السياسية أو

١ - التأكيد على الطريق البري الذي يعيد الحياة إلى طريق الحرير القديم، من خلال عبور آسيا الوسطى والمشرق العربي وتركيا وصولاً إلى أوروبا. وربط المناطق بعضها ببعض الآخر، عبر شبكة معتدة من السكك الحديدية والطرق السريعة والموانئ الجوية والبحرية، وشبكات الكهرباء والنفط وخطوط أنابيب الغاز الطبيعي المسيل وشبكات الاتصالات.

٢ - طريق الحرير البحري الذي يعيد إنتاج الطريق التاريخي القديم، وكان يمتد من بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي ويمر عبر البحر الأبيض المتوسط إلى أوروبا، مع فارق رئيسي مفاده أنه يصل إلى وجهته النهائية (أوروبا)، عبر خليج عدن وقناة السويس بدلاً من الالتفاف حول القارة الأفريقية كما كان الطريق القديم.

ولأن الصين تعتمد تنوع الخطوط، وعدم الاعتماد على خط رئيسي واحد، وحتى لا يتمكن أحد من القوى أو الدول أن يعرقل لأي ظرف سياسي أو أممي، فإن دمج تركيا ودول شرقي المتوسط في مبادرة الحزام والطريق، يعطي الصين أكثر من منفذ نحو البحر المتوسط، وبالتالي يمكنها تخطي قناة السويس كطريق تجاري دولي مع جنوب أوروبا أو شمال أفريقيا.

وانطلاقاً من هذه الرؤية استثمرت الصين ميناء حيفا، وأبدت رغبتها في الاستثمار في ميناء اللاذقية وطرطوس في سوريا، ووقعت اتفاقيات لتطوير مرفأ طرابلس في لبنان واستخدامه..

وانطلاقاً من ذلك تؤكد الصين على أمرين: أولاً: يطمح كيان العدو الإسرائيلي في أن يشكل ميناء حيفا مركزاً تجارياً إقليمياً يجعل منها مركزاً للملاحة البحرية في المنطقة، مستفيدة من عمق المياه التي تسمح باستقبال

إلى مرفأ طرابلس، ومنذ تكريس توازن الردع بين لبنان وإسرائيل بعد حرب ٢٠٠٦ وما تلاها، فإن هناك خشية إسرائيلية دائمة من رد لبناني صارم عسكرياً عبر المقاومة الوطنية، في حال استهداف مناطق لبنانية أو موانئ لبنانية. لهذا فإن العدوان العسكري الإسرائيلي المباشر قد يكون مستبعداً، فهل يشهد مرفأ طرابلس عملاً تخريبياً مفتعلاً يسجل ضد مجهول، أو عملاً يتسم بالغموض كما حصل في مرفأ بيروت، بحيث يتلوه هذا القصد أن تقصير بعض المسؤولين أو إهمالهم؟

- منظمة شنغهاي على خطى الطريق:

وفي هذا الإطار، تأتي منظمة شنغهاي التي تواكب بأهدافها طريق الحرير وتستفيد منه تنموياً واقتصادياً، ويأتي الانضمام إليها ليؤكد على تحالف المصالح وصراع الأقطاب، فهذه المنظمة التي أسست خماسية سنة ١٩٩٦ وتضم كل من الصين وروسيا وكازاخستان وقيرغيزستان وطاجيكستان بوصفها تكتلاً إقليمياً، ما لبثت أن توسعت لتضم دولاً ذات صفة مراقب، ودولاً ذات صفة شريك للحوار، وتشمل كل من أوزبكستان والهند وباكستان وإيران، وتركيا، إضافة إلى أكثر من خمس دول عربية هي: مصر والإمارات العربية المتحدة والكويت والبحرين وقطر، ومؤخراً المملكة العربية السعودية في آذار ٢٠٢٣. فضلاً عن انضمام أفغانستان وبيلاروسيا ومنغوليا وأرمينيا وأذربيجان وسريلانكا وكمبوديا ونيبال والعراق وسوريا، أي ما يمثل أكثر من نصف سكان العالم أصبحت في إطار هذه المنظمة العالمية، بانتظار دول تسعى إلى الانضمام إليها. أنشئت منظمة شنغهاي بهدف إقامة تحالف سياسي اقتصادي وربما عسكري، كما تراه الولايات المتحدة الأميركية، لمواجهة حلف الناتو الذي تتزعمه. لكن المنظمة حددت أبرز أهدافها

العسكرية، مركزة على تدعيم أوأصر الشعوب الواقعة على طول الطريق، في إطار نقل الثقافات المتباينة فيما بينها، وتنمية حياة دولها، والتعرف إلى حضارات وثقافات جديدة عبر إحياء طريق ظلت حتى الأمس غائبة عن حضارة هذا العصر وعلومه.

بناء على ما تقدم، يبدو أن هناك حرب موانئ حقيقية تجري في شرق البحر المتوسط. إن الهدف من استراتيجية السيطرة على الموانئ، هو التوسع على خط السالك البحرية التي تعتمدها طريق الحرير الجديدة في شقها البحري، والاستفادة من التبادل التجاري الدولي، والتحكم في المضائق المهمة من خلال تسهيل تحرك القطع البحرية للدول، أو إعاقتها في أوقات الحرب أو الأزمات الدولية. وهكذا إذا كانت إسرائيل تضع نصب عينيها تحويل مرفأ حيفا إلى مركز تجاري إقليمي يسيطر على مجمل التجارة البحرية في حوض المتوسط ويستقطبها، فإن من مصلحتها خروج الموانئ المحيطة في كل من لبنان وسوريا، وحتى الموانئ التي تناقسها من الخدمة، وتحويل السفن التجارية إلى حيفا، حتى ولو اضطرها الأمر إلى إخراج المرافئ الأخرى من الخدمة عبر العدوان عليها بكل الوسائل التي تؤمن لها هذه الغاية.

إن انفجار مرفأ بيروت مؤخراً، وخروجه جزئياً من الخدمة في آب ٢٠٢٠، بالإضافة إلى العدوان الإسرائيلي على مرفأ اللانقية في ٢٨ كانون الأول ٢٠٢١، والأضرار الهائلة التي لحقت به، تجعل الأنظار تتجه نحو ميناء طرطوس في سوريا وميناء طرابلس في لبنان. إن وجود القاعدة العسكرية الروسية في طرطوس، وخشية إسرائيل من إثارة الغضب الروسي وانتقامه بالرد المناسب على عدوانها. قد يحيدان مرفأ طرطوس من استهداف إسرائيل، أو أقله في المدى القصير. أما بالنسبة

تكتل سياسي اقتصادي عالمي يوازي مجموعة السبعة الكبار التي تقودها الولايات المتحدة الأميركية وتضم: فرنسا وألمانيا وإيطاليا وبريطانيا واليابان وكندا.

عقدت مجموعة البريكس أول اجتماعاتها سنة ٢٠٠٩، وأعلنت عن تأسيس نظام عالمي، ثنائي القطبية، ثم توسعت لتشمل جنوب أفريقيا، وغايتها مواصلة التنسيق في أكثر القضايا الاقتصادية العالمية وخصوصاً الغذائية منها.

تشكل دول البريكس ربع مساحة اليابسة في العالم، وعدد سكانها يقارب ٤١٪ من سكان الأرض. ومن ضمنها أكبر بلدين من ناحية سكان العالم، (الصين والهند) وثاني وثالث أكبر بلدين اقتصاديين في العالم. كما تملك روسيا أكبر مساحة من الدول، في حين أن البرازيل تمثل أكبر اقتصاد في أميركا اللاتينية. وهناك دول تسعى إلى الانضمام إلى منظمة البريكس كالجوائز مثلاً، وقد قدمت طلباً للانضمام لتصبح الدولة السادسة خصوصاً وأن شروط العضوية تتوافر لديها، رغم وجود معايير اقتصادية معقدة، فضلاً عن دول أخرى تسعى إلى الانضمام مثل مصر والسعودية وإيران وغيرها.

تسعى منظمة البريكس إلى طرح عملة جديدة من أجل استخدامها في التبادلات التجارية بين دولها بدلاً من الدولار الأميركي، وذلك بهدف التخلص من هيمنة الدولار الأميركي على التجارة العالمية.

- عوائق تواجه استعادة الطريق:

قد لا تواجه الصين صعوبة في تمويل طموحاتها في تنفيذ طريق الحرير بحلتها الجديدة، خصوصاً وأنها تنتج ثلث الصناعة على مستوى العالم «وهي أكبر مصدر للسلع في العالم». إلا أنه من المرجح أن تواجه مقاومة سياسية ودبلوماسية من أكثر من جهة لإعاقة

بذكرها تعزيز سياسات الثقة المتداولة بين الدول، وحسن الجوار ومحاربة الإرهاب، وتدعيم الأمن ومكافحة الجريمة وتجارة المخدرات، ومواجهة حركات الانفصال والتطرف الديني والعرقى.

وفي المجال الاقتصادي أكدت المنظمة سعيها إلى التعاون بين الدول الأعضاء، وإقامة علاقات مباشرة بين المجتمعات المالية، وتسهيل الترويج العملي للمشاريع الاقتصادية. كما أسست المنظمة ما يعرف بـ«اتحاد البنوك المشتركة بين البنوك». وانتهجت سياسة التكامل على الصعيد الاقتصادي، وخرق الحصار المفروض عليها من قبل الولايات المتحدة الأميركية، ولا سيما إيران وروسيا والصين وغيرها من الدول.

إن دول منظمة شنغهاي، تهدف إلى توسيع مصالحها الدولية والإقليمية، وخصوصاً الأمنية والاقتصادية من خلال الاستثمارات المالية التي لديها. فالصين تستثمر وحدها ١٢٤ مليار دولار سنوياً في مشروع «الحزام والطريق»، كما أنها تنفق سنوياً نحو ١٦٤ مليار دولار في الدول الـ ٦٨ التي وافقت على المشاركة في مبادرة «حزام واحد وطريق واحد». وهو الأمر الذي يؤكد على تلازم مساري «منظمة شنغهاي» و«مشروع الحزام والطريق» إذ كليهما يصبان في هدف استراتيجي واحد هو ضرب أحادية الولايات المتحدة الأميركية، وإقامة تعددية قطبية في قيادة عالم المستقبل.

- منظمة «بريكس»

في إطار مواجهة الأحادية التي تمثلها الولايات المتحدة الأميركية، نشأت منظمة الـ«بريكس» Brics، والتسمية اختصاراً للحروف الأولى باللغة اللاتينية للدول المنضوية إليها وهي: الصين وروسيا والهند والبرازيل ولاحقاً دولة جنوب أفريقيا. وهي عبارة عن

محاولات الصين بدء المفاوضات المتعلقة بالاتفاقات التجارية، لتعارضها مع اتفاقية التجارة الحرة التي ترعاها الولايات المتحدة ولا تضم الصين، كما تشغط على الدول الآسيوية الكبرى، لمنعها من الدخول في «بنك البنية التحتية الآسيوي» الذي أسسته الصين عام ٢٠١٨ مع عشرين بلداً كي يكون بديلاً عن «البنك الدولي» الذي تهيمن عليه أميركا، و«بنك التنمية الآسيوي» الذي تقوده اليابان.

وتبرز معارضة «البنك الدولي» في إطار الصراع على النفوذ والمصالح المالية، وليس حباً بالدول التي تؤيد المشروع الصيني، بل حرصاً على مصلحة الغرب وأميركا. وفي تقرير البنك المنشور في تشرين الأول سنة ٢٠٢٠، ورد فيه «أن بكين تتعمد إغراء البلدان الفقيرة بديون لا يمكن تحملها لتمويل مشاريع البنى التحتية، ما يسمح لها بالاستيلاء على هذه الأموال عندما يعاني المستفيدون من الديون من الضائقة» و«إن غاية بكين عبر صفقات غامضة ستكون دعماً للشركات الصينية التي ستثقل كاهل الدول المعنية بالديون».

ولا تقتصر معارضة المشروع على الولايات المتحدة و«البنك الدولي» فقط، إذ إن دولاً أخرى تدور في الفلك الأميركي تبدي معارضتها بتأثير الضغوطات التي تمارس عليها. فإسرائيل مثلاً والتي كان مقرراً أن تستفيد من موقع مرفأ حيفا، تراجعت «بسبب الفيتو الأميركي المستجد والرافض لأي تعاون إسرائيلي - صيني». فضلاً عن الضغوط الأميركية على لبنان، لمنعه من التوجه شرقاً، رغم معاناته الاقتصادية الشديدة، وتحمله المزيد من الضغوط والحصار والعقوبات ما يجعل أمر الخيار عنده أمراً صعب المنال والتحقيق.

ويبقى السؤال أين لبنان من المشروع الصيني بحلته الجديدة؟ فهل يكون من ضمنه الاستثمار الاقتصادي بشقيه التجاري والمالي،

تنفيذ «الحرام والطريق». لا سيما الطرق البحرية نظراً إلى العلاقات المتوترة مع أكثر من دولة في طبيعتها الهند وباكستان، رغم أنهما تعتبران من الشركاء الأساسيين لتنفيذ هذا المشروع. كذلك فإن الولايات المتحدة الأميركية ترى في المشروع محاولة صنته سزاحة لها للسيطرة الاقتصادية أولاً، وبالياً سياسية في آسيا وأوروبا وأفريقيا. ففي دراسة معمقة لأكثر من باحث خلاصتها أن الغرب تمكن من السيطرة الاقتصادية على العالم، من خلال قواه العسكرية وتالياً السياسية. أما الصين فإنها تعمل بطريقة عكسية، إذ تحاول أن تسيطر على العالم بدءاً من الاقتصاد، وصولاً إلى التحكم به سياسياً، وذلك من خلال إعادة إحياء طريق الحرير القديم بحلته الجديدة، حيث إن التبادل الاقتصادي بين الصين وسائر الدول المنتمية إلى «الحزام» يجاوز المكان والزمان، وهو الأمر الذي تخشاه الولايات المتحدة، وبعض الدول الأوروبية والمنظمات الدولية (البنك الدولي) التي تدور في فلك أميركا.

إن الإنتاج الصناعي الصيني الفائض، يعدّ من أهم الدوافع لتحقيق طريق الحزام. فالقدرات المالية التي استجمعتها الصين بصمت في خلال عقود تستثمرها في إنجاز «الطريق الواحدة والحزام الواحد». وقد خصصت عشرات المليارات لتكون طريق الحرير طريقاً للسلام ولمّ الشمل والتجارة الحرة. كما أن «بنك الصين» رصد سنة ٢٠١٨ تمويلاً إئتمانياً قدر بنحو ١١٦ مليار دولار خصص للدول الواقعة على طول الحزام والطريق «حيث يحظى ثلثا أكبر موانئ العالم بتمويل صيني من شأنه بسط النفوذ الاقتصادي عبر تطوير التجارة وتعزيز السيطرة عليها. ونظراً إلى الانعكاسات الاقتصادية على العالم وخصوصاً الدول المناوئة لأميركا، أو التي ستستفيد من عائدات هذه الطريق، فإن الولايات المتحدة عملت على عرقلة

الغرب قوية ومتينة ثقافياً وتربوياً واجتماعياً. فالسير المطلق شرقاً أو غرباً ربما ينعكس سلباً على لبنان، باعتبار أن هناك مصالح مشتركة يجب ألا تُحجب نتيجة ضغوطات تتناول سياسات الدول العظمى وهيمنتها الأحادية على مقدرات العالم. وإن لبنان لن يُسمح له بحرية الخيار إلا عند تراجع الضغوطات الغربية عليه والتخلص من وطأة ربقتها، وعندها سيكون خياره سستماً من مصلحة شعبه الاقتصادية والمالية، فيحذو حذو من سبقه من الدول كتركيا والولايات المتحدة العربية السعودية، ويكون بذلك على أفضل العلاقات، ليس مع قطب سيد واحد للعالم، وإنما مع أكثر من قطب، فيتجلى عندها مفهوم السيادة الحقيقية للدولة اللبنانية.

أم ينأى عنه تحت وطأة الضغوطات التي يتعرض لها من أكثر من جهة غربية؟ يرى أكثر من باحث أن لبنان «من المفترض عليه أن يقيم علاقات متوازنة مع الشرق والغرب وفقاً لمصالحه. فالعلاقة مع الشرق (الصين والهند واليابان وروسيا وغيرهم)، يجب أن تتطور لما فيه مصلحة لبنان، فيوسعها ويوطدها من خلال زيادة المشاريع العمرانية والاستثمارية». في إطار تبادل المصالح، وسن خلال أزمته الاقتصادية. حتى أن بعضهم يرى أن الاستثمارات، التنمية الصينية، والتكنولوجيا المتخذة للصين، خصوصاً وأن الصين تملك نحو ١٦٠٠ مليار دولار من احتياطي العملات الأجنبية». وفي الوقت عينه يبقى علاقته مع

المصادر والمراجع

- البستاني، بليس دائرة المعارف، الجزء السابع، سنة ١٩٠٠.
- بولاد، توفيق يوسف: تاريخ الفنون والصناعات الدمشقية، ترجمة وإعداد الياس بولاد، ٢٠٠٣.
- رستم، اسد. آراء وأبحاث، منشورات الجاسعة اللبنانية، بيروت ١٩٦٧.
- شهاب، مويس: دور لبنان في تاريخ الحرير، منشورات الجامعة اللبنانية، بيروت، ١٩١٨.
- شوفاليه، دومينيك: مجتمع جبل لبنان في عصر الثورة الصناعية، ترجمة أحمد بيضون، دار النهار ١٩٩٤ (الفصل الرابع عشر).
- عبد النور، أنطوان: تجارة صيدا مع الغرب، منشورات الجامعة اللبنانية، بيروت ١٩٨٧.
- عيساوي، شارل: التاريخ الاقتصادي للهِلال الخصب ١٨٠٠ - ١٩١٤، مركز دراسات الوحدة العربية ١٩٩٠.
- غنام، رياض: مفاطعات جبل لبنان في القرن التاسع عشر، دار بيسان، بيروت ٢٠٠٠، الفصائل الأولى والثاني.
- فوستنفلد، فرديناند: فخر الدين أمير الدروز ومعاصروه، ترجمة بطرس شلفون، دار لحد خاطر، بيروت ١٩٨١.
- غوغل: معلومات متفرقة عن منظمتي شنغهاي والبريكس.
- مجلة العربي: العدد ٤٣٨ تاريخ أيار ١٩٩٥ ص ١٩٨.
- الموسوعة العربية الميسرة: ج ١، مادة دودة الحرير.