

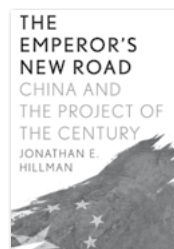
הכביש להגמוניה עולמית

שני ספרים חדשים ממפים את תוכניתה השאפתנית של סין לחבר את אסיה, אפריקה ואירופה ברשת תחבורה ומסחר. שניהם מצביעים על פערם בין הצהרות בייג'ינג למציאות בשטח - אך הערכותיהם שונות באשר ליכולתה להשלים את המיזם אופיר זיגלמן

One Belt One Road
Chinese Power Meets the World
Eyck Freymann
Harvard University Press, 2020 | 330 pp.



The Emperor's New Road
China and the Project of the Century
Jonathan E. Hillman
Yale University Press, 2020 | 304 pp.



עוד בימי קדם הקימו מעצמות תשתיות תחבורה ותקשורת כדי לבסס את שליטתן. את "דרך המלך" הקדומה אשר חיברה בין תורכיה ואיראן סלל המלך הפרסי דריווש הראשון במאה החמישית לפני הספירה כדי לאפשר תקשורת מהירה בין קצות האימפריה הפרסית. קיסרי האימפריה הרומית הקדומה, למן המאה השלישית לפני הספירה, רשת דרכים שהקיפה את הים התיכון כדי לאפשר התרחבות צבאית של האימפריה. הכבישים הבינ-מדינתיים של אמריקה, שנשללו במימון פדרלי החל

אופיר זיגלמן הוא מנהל בחברת טכנולוגיה. שירת בתפקידי מודיעין בצה"ל ובמשרד ראש הממשלה. בוגר בית הספר לממשל באוניברסיטת הרווארד ובית הספר למנהל עסקים וורטון.

מהמחצית הראשונה של המאה ה-19, חצו את היבשת לרוחבה ואפשרו נדידת אוכלוסיות מערבה. במחצית השנייה של אותה מאה, הממשלה הבריטית הקימה רשת קווי טלגרף שהאיצו את התקשורת ברחבי האימפריה הבריטית ועשתה שימוש בתעלת סואץ, שאפשרה לראשונה מעבר מהיר של סחורות בין אסיה לאירופה. דומה כי אפשר במידה רבה לספר את ההיסטוריה האנושית דרך ההיסטוריה של דרכים יבשתיות וימיות ונתיבי תקשורת.

במאה הנוכחית, אין פרויקט תשתיות שאפתני יותר מיוזמת "חגורה אחת, דרך אחת" של נשיא סין שי ג'ינפינג. יוזמת מדיניות חוץ זו, אשר הושקה ב-2013 עם בחירתו של ג'ינפינג לנשיאות ועברה מיתוג מחדש כיוזמת "החגורה והדרך" ב-2015, מבטיחה להוציא כטריליון דולר על בניית דרכים חדשות, מסילות רכבת, נמלי ים ותשתיות אחרות מחוץ לגבולות סין. בהתאמה לשינוי ערך המטבע, מדובר בסכום גדול פי שבעה מהסכום שהוציאה ארה"ב בתוכנית מרשל לשיקום אירופה לאחר מלחמת העולם השנייה. כשהכריז ג'ינפינג על היוזמה, הסביר כי מטרתה של סין היא לבנות דרכים יבשתיות לאורכה של אירו-אסיה, הרצף היבשתי של אירופה ואסיה (זו ה"חגורה"), וליצור נתיבים ימיים לאורכו של האוקיינוס ההודי עד לאירופה דרך תעלת סואץ (זו "הדרך") – כדי להעמיק קשרי מסחר, השקעות, ממשל ותרבות באזורים אלו.

המשותף לחיבורי תשתיות אלו הוא שהם מובילים לסין. אם תושלם היוזמה, היא תוכל לכוון סדר עולמי כלכלי-פוליטי חדש שסין עומדת במרכזו. החזון של ג'ינפינג מפליג לכת, ואינו מוגבל באילוץ גיאוגרפיה או כוח כבידה: מאז הושקה היוזמה נחצבו במסגרתה דרכים העוברות דרך רוכסי הרים, והיא הורחבה אל האוקיינוס הארקטי, אל המרחב הקיברנטי ואפילו אל החלל. יותר משישים מדינות משתתפות ביוזמה, לפי פרסומים של הממשל הסיני, והן נמצאות באסיה, באפריקה ובאירופה ואף באמריקה הלטינית.

יוזמה שאפתנית זו עומדת במרכזם של שני ספרים חדשים המבקשים להתחקות אחר השאיפות האסטרטגיות של בייג'ינג. הספר הראשון, חגורה אחת דרך אחת, נכתב בידי אייק פריימן, דוקטורנט ללימודי סין באוניברסיטת קיימברידג' אשר שימש גם כחוקר באוניברסיטאות הרווארד וסטנפורד. הספר השני, הדרך החדשה של הקיסר, הוא פרי עטו של ג'ונתן הלמן, עמית בכיר במרכז ללימודים אסטרטגיים ובינלאומיים בווינגטון ומנהל פרויקט "אסיה מחוברת" של המרכז העוקב באופן שוטף אחר התקדמות היוזמה הסינית. לצורך המחקר קיימו פריימן והילמן סיורי שטח באתרים לאורכה ולרוחבה של היוזמה הסינית, מכפרי דייגים בטונזניה, דרך נמלי ספנות בסרי-לנקה ועד למסילות רכבת בגבול רוסיה וסין, כדי למפות את התקדמותה. שני הספרים מבקשים לשפוך אור על יכולתה של סין לממש את "פרויקט המאה" ולהצביע על הסכנות החבויות בו.

האתגר הראשון שאליו ניגשים שני הסופרים הוא המשגה. מאז השיק הנשיא ג'ינינג את יוזמת החגורה והדרך מנסים אנליסטים במערב לעמוד על המוטיבציה מאחוריה והיקפה: האם היא "תוכנית מרשל סינית" לבניית תשתיות ועידוד פיתוח כלכלי במדינות מתפתחות? האם מדובר ביוזמה לחידושה של "דרך המשי" העתיקה, שעליה כתב מרקו פולו במאה ה-13, אשר אפשרה תנועת סחורות וידע בין סין למערב? או שמא מדובר ביוזמה פוליטית שתאפשר לסין כמעצמה עולה לכוון יחסים דיפלומטיים עם המדינות המשתתפות, ואף להקים בעתיד גוש כלכלי-פוליטי שיאתגר את ההגמוניה האמריקנית? איך אפשר לדעת אם מיזם זה או אחר הוא חלק מן היוזמה? האם החלטות לגבי בחירת המיזמים מנוהלות באופן מרוכז מבייג'ינג? פריימן והלמן מסכימים כי קיימת עמימות מכוונת מצד הממשל הסיני ביחס להיקף המדויק של היוזמה, אופן ניהולה ומטרותיה. התבוננות במקרי בוחן שמוצגים בספרים מספקת רמזים לשאלות חשובות אלו.

קופצים גבוה מדי

סוג אחד של אתגרים העומד בפני בייג'ינג בבקשה לממש את יוזמת החגורה והדרך נוגע להיקף ההתחייבויות של סין וליכולתה לעמוד בהבטחותיה לבצע בהצלחה מספר רב של מיזמי תשתית. מיזמים אלה נוטים להיות ארוכי טווח ומורכבים לביצוע, ומחייבים השקעה כלכלית גדולה המסתמכת על תחזיות המכילות אי-ודאות וסיכונים. מקרה בוחן לסוג אתגרים זה הוא פקיסטן.

פקיסטן גובלת בסין ממערב, בגבול העובר כולו ברכס הרי הקארקוראם הגבוהים מאוד, המשכו המערבי של רכס ההימלאיה. דרך פקיסטן יכולה להיות לסין גישה ישירה לים הערבי (אגפו הצפון-מערבי של האוקיינוס ההודי, בין הודו, איראן ודרום חצי האי ערב). ב-2013 הושק מיזם "הפרוודור הכלכלי של סין ופקיסטן" כפרויקט דגל של יוזמת החגורה והדרך (סין ביצעה כמה השקעות נקודתיות בפקיסטן גם קודם לכן). במסגרת המיזם הבטיחה סין להשקיע יותר מ-60 מיליארד דולר בפרויקטים אסטרטגיים לפיתוח פקיסטן. באפריל 2015, ג'ינינג ביקר בעצמו בפקיסטן כדי לקדם את היוזמה. בכובעה כמשקיעה, סין נכנסה לנעליה של ארה"ב אשר ניסתה לאורך כמה עשורים במחצית השנייה של המאה ה-20 לעודד פיתוח כלכלי ורגיעה ביטחונית בפקיסטן באמצעות השקעות בתשתיות, בפרויקטים אשר לא נשאו פרי. בעשורים האחרונים פקיסטן שרויה במשבר חובות מתמשך, והיא קיבלה יותר מעשרים חבילות הצלה כלכליות של קרן המטבע הבינלאומית. הילמן מכנה אותה "חור שחור של סיוע כלכלי".

התבוננות מקרוב במיזמים שסין התחייבה להם מעלה ספק באשר להצלחתה לממש את הבטחותיה. במסגרת "הפרוודור" התחייבה סין לארבעים פרויקטים בתחומי התחבורה, האנרגיה, הייצור, התקשורת, החקלאות והשיטור בפקיסטן, כל אחד



מפגש הפורום הבינלאומי ליוזמת החגורה והדרך, בייג'ינג, 2017 // צילום: לשכת העיתונות של נשיא רוסיה

מהם עם מורכבות וסיכונים. שני מקרים בולטים מדגימים זאת. ב-2001 החלה סין לבנות נמל ספנות בגוודאר, כפר דייגים מנומנם לחופי פקיסטן, בים הערבי בואכה מפרץ עומאן. הנמל שווק על ידי השלטונות כבעל פוטנציאל להיות "דובאי הבאה". עם זאת, לנמל רווחיות נמוכה. הוא אינו תחרותי ביחס לנמלי ספנות חלופיים באזור, ועל כן הוא עומד כיום כמעט ללא פעילות. המקרה השני הוא כביש קארקוראם, הכביש הבינלאומי הגבוה בעולם (בגובה כ-4,700 מטר), המחבר בין סין לפקיסטן. הוא הושלם ב-1978, ובימים אלה הוא עובר שדרוג כחלק ממיזם הפרוזדור. עם זאת, ההצהרות שוב רחוקות מהמציאות: אף כי ג'ינפינג הצהיר כי התשתיות האסטרטגיות המחברות בין סין לפקיסטן יהיו רב-עונתיות, הכביש סגור בחודשי החורף והשימוש המסחרי בו מוגבל.

סוג שני של אתגרים העומדים בפני בייג'ינג קשור לשיקום התדמית אשר דבקה ביוזמת החגורה והדרך כיוזמה המעודדת מדינות עניות לקחת הלוואות שאינן יכולות להחזיר. מקרה בוחן לאתגר זה הוא סרי-לנקה.

מקרה זה מזכיר דרמה שייקספירית. ראש הממשלה השאפתני עד כלות של סרי-לנקה, מהינדה ראג'אפאקסה, לקח מסין הלוואות עתק כדי לבנות נמל חדש לצד כפר הדייגים בהמבנטוטה בדרום מדינת-האי, ולצורך מיזמים אחרים הנושאים את שמו, לרבות שדה תעופה חדש. נמל המבנטוטה נועד להיות נמל חלופי שאליו תועבר בהדרגה תעבורת ספנות המגיעה לנמל הראשי בבירה, קולומבו. עם זאת, ההחלטה לבנות את הנמל החדש התעלמה מרמת החוב הגבוהה של סרי-לנקה, ומהעובדה

כי לא הייתה היתכנות מסחרית להצדקת נמל נוסף. חובותיה של סרי-לנקה נערמו, ומשלא הצליחה להחזיר אותם, נאלצה ב-2017 להעביר את הבעלות על הנמל לסין והחכירה לה את אזור הנמל ל-99 שנה. נמל המבנטוטה, כמוהו כשדה התעופה החדש, עומד כיום ללא שימוש.

"אם הלוואות של סין היו סיגריות, נמל המבנטוטה בסרי-לנקה היה הריאה הסרטנית שמופיעה על תוויות האזהרה", כותב הילמן. ואכן, דיפלומטים אמריקנים מרבים להשתמש במקרה זה להדגמת הסכנות הכרוכות ב"דיפלומטיית החוב" של בייג'ינג. עם זאת, נמל המבנטוטה מדגים תמה נוספת: התפקיד שממלאת יוזמת החגורה והדרך בקידום אינטרסים של אליטות מקומיות. במקום לשדרג תשתיות קיימות, לפוליטיקאים מקומיים יש אינטרס להכריז על מיזמים חדשים במימון חיצוני, וכך לגזור קופון פוליטי תעמולתי. אך ביצוע מיזמים של תשתית אורך כמה שנים, ועד שהסיכונים מתגלים אותם פוליטיקאים כבר אינם בהכרח בתפקידם.

קנה לך חבר

אלא שגם אם סין אינה מצליחה לממש בהצלחה את מיזמי התשתיות, פריימן טוען כי יוזמת החגורה והדרך שימושית לממשל הסיני למטרה אסטרטגית אחרת: טיפוח מערכת יחסים ארוכת טווח עם אליטות מקומיות שיוכלו להתפתח לכדי קרבה ואף יחסי "חסות" של סין עם המדינה. מקרה בוחן לכך הוא יוון.

לנמל פיראוס ביוון, אחד הנמלים הפעילים באירופה, חשיבות אסטרטגית למדינה, ואף משמעות היסטורית לעם היווני. לפי ההיסטוריון תוקידידס, במאה החמישית לפני הספירה השכיל המצביא תמיסטוקלס לשכנע את האתונאים להקים צי ימי שעגן בנמל והצליח להדוף את פלישת האימפריה הפרסית. בעקבות המשבר הכלכלי בשנת 2008, יוון יצאה במכרז לתפעול הנמל על ידי חברה פרטית – וחברת הספנות הממשלתית הסינית קוסקו (אשר זכתה במכרז) חכרה את הנמל ל-35 שנה. בשנת 2016, נקלעה יוון למשבר החזר הלוואות לאיחוד האירופי, וחברת קוסקו רכשה את אחזקת השליטה בנמל לצמיתות תמורת כ-280 מיליון אירו. ב-2019, בעת ביקורו של ג'ינפינג ביוון, סין אף התחייבה להשקיע בשנים הקרובות כ-600 מיליון אירו בשדרוג תשתיות הנמל.

נמל פיראוס יכול להיחשב מבחינת סין כסיפור הצלחה של יוזמת החגורה והדרך. עם הפעלת הנמל בידי קוסקו, התפוקה שלו עלתה באופן ניכר: ב-2008 עברו דרך הנמל פחות מ-434 אלף מכולות – וב-2018 מספרן היה גדול פי אחד-עשר, 4.9 מיליון. הנמל מאפשר גישה של סחורות סיניות לשוק האירופי כחלק מרשת הלוגיסטיקה הסינית במזרח אירופה, הכוללת גם רכבות ומרכז לשינוע סחורות. שגריר ארה"ב ביוון אמר ב-2017 על הנמל: "העלייה של פיראוס בדירוגי הנמלים הבינלאומיים נובעת בין

היתר מכך שהסינים הביאו טכנולוגיה וגישה ממושמעת למערכות יחסים של עובד-מעביד, והפכו את הנמל ליעיל יותר".

התבוננות באופן שבו עבר נכס לאומי אסטרטגי של יוון לידי חברה סינית לצמיחות מלמדת כיצד סין ממנפת השקעות בתשתיות לכדי השפעה פוליטית. לאורך למעלה מעשור, הממשל הסיני טיפח יחסי עבודה עם מוקדי כוח ביוון בתקופה שבה עלו וירדו כמה ממשלות. סין הפגינה גמישות ביחס לשינויים בפוליטיקה המקומית וחיכתה בסבלנות עד שתיווצר קואליציה שתסכים לשאת ולתת על ההשקעה באופן הדרגתי ורב-שלבי. ההמתנה נשאה פרי: האופוזיציה לעסקה נחלשה בהדרגה, ונוצרו התנאים הנוחים לחברת קוסקו לרכוש את השליטה בנמל, כמשתפתת יחידה במכרז, במחיר נמוך ביחס לשווי השוק שלו.

עם רכישת הנמל, סין מינפה את ההשקעה להעמקת השפעתה הפוליטית ביוון ואירופה. דוגמה מאלפת לכך הוא אלכסיס ציפראס. האיש, מנהיג מפלגת "קואליציית השמאל הרדיקלי" (הידועה בכינוי 'סיריזה'), היה ב-2008 ממובילי ההתנגדות למתן זכויות בנמל פיראוס לסין, בטענה כי מדובר בנכס לאומי אסטרטגי. ב-2016 אותו ציפראס, עדיין מנהיג מפלגה זו ועתה גם ראש ממשלת יוון, תמך בעסקה ואישר את מכירת נמל פיראוס לחברת קוסקו. באותה שנה, ציפראס אף הגדיל לעשות ובלם באיחוד האירופי הצעת גינוי לסין בשל הפרות זכויות אדם והתרחבות טריטוריאלית בים סין הדרומי.

יבשה או ים או גם וגם

הילמן מעריך כי האתגרים הביצועיים והתדמיתיים של יוזמת החגורה והדרך יעיבו על עתידה. אופן התנהלותה של סין מזכיר לו לא את עוללותיה של סין הקיסרית הקדומה בימי יצירת דרך המשי, כי אם את דרך פעולתה של האימפריה הבריטית טרם מלחמת העולם הראשונה – כשניסתה להשתמש בהקמת מיזמי תשתיות (מסילות רכבת, קווי טלגרף, נמלי ים) כדי לעגן את האינטרסים שלה ברחבי העולם. הבריטים ניסו, למשל, להקים קווי תקשורת ומסילות רכבת במזרח אפריקה בדיוק כפי שסין עושה כיום. כמו פרויקטים אימפריאליסטיים קודמים בהיסטוריה, לפתחה של יוזמת החגורה והדרך רובצת סכנת ההיבריס, והתרחבות יתר תוכל להוביל לכישלון.

פריימן, לעומתו, מציג את האופן שבו יוזמת החגורה והדרך משמשת אינטרסים פוליטיים בתוך סין בלי קשר למידת הצלחתה בשטח, ובכך הוא משכנע יותר. פריימן מדגים בספרו כיצד מנוצלת היוזמה למיתוג מורשתו של הנשיא ג'ינפינג, ומכאן להבטחת שרידותו הפוליטית. בשנת 2018 שונתה החוקה הסינית באורח שביטל את הגבלת מספר הקדנציות של נשיא סין. תעמולה פנימית סינית משווה את ג'ינפינג לקיסר האן וו-די מהמאה השנייה לפני הספירה, קיסר נערץ שהניח את היסודות לדרך

המשי העתיקה. תמיכה של מוסדות ואנשי ממשל ותקשורת בתוך סין ביוזמת החגורה והדרך משולה להבעת תמיכה אישית בנשיא.

במסגרת זאת שוכתבו ספרי הלימוד להיסטוריה לתלמידי תיכון בסין ב-2016 כדי שיוזמת דרך המשי תיראה דומה יותר ליוזמת החגורה והדרך – וכך ייתפס ג'ינפינג כמי שפועל כחלק מנרטיב היסטורי סיני. צורת הצגה זו יכולה לרמוז על החזון המדיני שביסוד היוזמה: חידוש ההשפעה של סין בזירה הבינלאומית כ"ממלכה תיכונה" (כפי שסין תפסה את עצמה בעבר) אשר מדינות חסות רואות בה מוקד כוח הגמוני. אם יוזמת החגורה והדרך נועדה למטרה זו, ולהבטחת הישרדותם של המפלגה הקומוניסטית הסינית ושלטון הנשיא ג'ינפינג, יש להניח כי היא תמשיך להתרחב למרות הסיכונים הכלכליים והביצועיים הכרוכים בה.

ספרו של הילמן מצטיין באנקדוטות השזורות בו מתוך ביקוריו ב-16 מדינות לאורך היוזמה הסינית. הללו מדגימות, לעיתים באופן קומי, את הפער שבין הצהרות של מנהיגים בהיכלי כוח בבירות העולם לבין תנאי שטח שהם פרי שילוב נסיבות גיאוגרפיות ותרבויות ואינטרסים מקומיים. כך מוצא את עצמו הילמן בעיר הנמל אקטאו שלחופו המזרחי של הים הכספי, בקזחסטן. הים הכספי הוא, במסגרת היוזמה, ציר מעבר חשוב לסחורות ולאנשים בדרכם מאסיה לאירופה. אבל נראה שלאקטאו תפיסת זמן ומרחב משלה שאינה מתכתבת עם התוכניות של בייג'ינג. כשהילמן מנסה לברר עם חברת המשלוחים של הים הכספי, בעלת המונופול על מכירת כרטיסי מעבורת, מתי יוצאת המעבורת הבאה, הוא נענה ברוגע "מחר, או מחרתיים, או אולי מאוחר יותר". אנקדוטות כאלו משולבות לאורך הספר וממחישות היטב את הטיעון המרכזי.

הילמן מיטיב גם להשתמש ברעיונות קלאסיים מתחום מחקר הגיאופוליטיקה. כך למשל, הוא עוסק בשאלה אם יוזמת החגורה והדרך מגשימה את התיאוריה של הלפורד מקינדר, גיאוגרף אנגלי הנחשב לאבי הגיאופוליטיקה והגיאואסטרטגיה, שלפיה השליטה היבשתית ביבשת האירו-אסיאתית חיונית למעצמה המבקשת להשיג הגמוניה עולמית – או שמא את התיאוריה של אלפרד תייר מהאן, אסטרטג אמריקני שגרס כי דווקא שליטה ימית היא המפתח ההיסטורי להגמוניה עולמית.

לעומת הילמן האסטרטג, פריימן הוא סינולוג – וספרו בולט לחיוב בניתוח ההבדלים הרטוריים בין הצגת יוזמת החגורה והדרך בתוך סין, בסינית, על ידי התקשורת והממשל לבין דרך הצגתה לעולם. כך למשל, בסינית היוזמה עדיין נקראת, בתרגום מילולי, "חגורה אחת, דרך אחת": צורת תחביר סינית קלאסית המצביעה על שני אלמנטים שונים או הפוכים המשלימים זה את זה; ביטויים נוספים בתחביר זה בסינית הם "יד אחת, רגל אחת" או "בעל אחד, אישה אחת". הביטוי נועד אם כן להצביע על תפיסה הרמונית ומאוזנת שלפיה סין נפתחת אל העולם ויוצאת לפגוש אותו, ולקרבו

אליה, במסלולים משלימים. פריימן גם מתחקה באופן מעניין אחר התפתחות היוזמה בתוך סין, ומראה כיצד בניגוד להנחה כי מדובר ביוזמה חדשה לגמרי, היא המשכן של יוזמות קודמות, משנות ה-70 ואילך, עת החלה סין לנסות להגביר את השפעתה הכלכלית והדיפלומטית בעולם, במיוחד באפריקה ואסיה. השימוש בשפה והיסטוריה סינית מאפשר לפריימן להגיע למסקנות מורכבות לגבי עתידה של יוזמת החגורה והדרך, שאינן מתאימות בהכרח לנרטיב המערבי לגביה.

שני הספרים משלימים זה את זה. שניהם קולחים, והם כוללים מקרי בוחן מעניינים, אחדים מהם חופפים. למתעניינים בהרחבה בנושא מומלץ לקרוא את שניהם.

אצלנו בחצר

ישראל אינה נסקרת בספריהם של פריימן והלמן, אך מעניין להתבונן בה כמקרה בוחן נוסף של יוזמת החגורה והדרך. נמלי הים התיכון של ישראל הם תחנה אסטרטגית בדרך הימית של היוזמה, במעבר סחורות מאסיה דרך תעלת סואץ בדרכן לאירופה. ישראל אף כלולה ברשימת המדינות החברות ביוזמה לפי פרסומי הממשל הסיני. בשנת 2015 זכתה חברת שנגחאי הבינלאומית לספנות, חברה ממשלתית סינית, במכרז ל-25 שנה לתפעול נמל המפרץ, נמל חדש הסמוך לנמל חיפה, החל משנת 2021. בשנת 2014 זכתה חברה סינית ממשלתית נוספת, חברת סין להנדסת נמלים, במכרז לבניית נמל הדרום, נמל חדש ליד נמל אשדוד. הבנייה אמורה להסתיים ב-2021. חברות ממשלתיות סיניות היו מעורבות בעשור האחרון בבנייה ובתפעול של מיזמי תשתיות אחרים בישראל, כגון חלקים מפרויקט הרכבת הקלה בתל-אביב, ואף הביעו עניין בבנייה של קו רכבת בין אילת לאשדוד, מיזם שטרם אושר.

שלא כסרי-לנקה, פקיסטן או יוון, ישראל נהנתה לרוב אורך העשור האחרון מיציבות כלכלית, ואין היא זקוקה נואשות להשקעות הסיניות. עם זאת, המקרים של מדינות אלו מלמדים כי השקעות שסין מבצעת בנמלי ים הם שלב ראשון מבחינתה לקראת הרחבה הדרגתית של השפעתה הכלכלית והפוליטית במדינות שנמלים אלה שוכנים בהן. בשלבים המתקדמים, סין אף שאפה למנף את ההשקעות בתשתיות לכדי השפעה מדינית.

ליוזמת החגורה והדרך מאפיינים חיוביים מבחינתה של ישראל, לרבות שימוש במומחיות שצברה סין בתחום התשתיות (במיוחד בתחומי התחבורה היבשתית והימית) ומשיכת הון זר סיני. עם זאת, השתתפות ביוזמת החגורה והדרך מהווה אתגר דיפלומטי בהינתן הברית האסטרטגית של ישראל עם ארה"ב, יריבתה של סין במסגרת קרב דו-גושי מסתמן על הסדר העולמי. המשך ההשתתפות של ישראל ביוזמת החגורה והדרך צפוי לדרוש ממקבלי החלטות בישראל התבוננות בעיניים פקוחות על הסיכונים ביוזמה כפי שהם מוצגים בספריהם של הילמן ופריימן, ובחינה פרטנית של מיזמי השקעות אסטרטגיים גם בראי אופן הצטיירותם בושינגטון.

המכבש והמשי

בשנים האחרונות קמו יוזמות חדשות תחת מותג החגורה והדרך, כגון "דרך המשי הדיגיטלית" להרחבת תשתיות אינטרנט ותקשורת, "דרך המשי הירוקה" להרחבת טכנולוגיות סביבתיות, ו"דרך המשי הבריאותית", אשר הואצה לנוכח משבר הקורונה, לשיתוף ידע וציוד רפואי. יוזמות אלו יוכלו לאפשר לבייג'נג להרחיב את השפעתה הגיאוגרפית בכלכלית במסגרת יוזמת החגורה והדרך באופן קל יותר מזה שמציעים מיזמי התשתיות שנידונו לעיל, שכאמור הם קשים למימון ולביצוע. אם יישאו היוזמות החדשות פרי, תהיה לכך השפעה מכרעת על קביעת נורמות וסטנדרטים עולמיים בנושאי טכנולוגיה, סביבה ובריאות. ספריהם של פריימן והילמן אינם מנתחים בהרחבה יוזמות אלו, וחבל שכן.

השאלה החשובה ביותר העולה משני הספרים היא כיצד על מדינות המערב להגיב ליוזמה הסינית. נמוכה הסבירות כי ארה"ב תשיק בשנים הקרובות יוזמה שתתחרה בזו הסינית מבחינת היקף ההשקעה הכלכלית והדיפלומטית. ב-2011 הכריזה מזכירת המדינה דאז הילארי קלינטון בנאום בצ'נאי שבהודו על יוזמה להקמתה של "דרך משי חדשה" למסחר, תשתיות, וחילופי תרבות בין מרכז ודרום אסיה. היוזמה לא קיבלה תמיכה תקציבית של גורמי ממשל בווינגטון ולכן לא התממשה. קשה להניח שתמיכה כזאת תיווצר בעתיד הקרוב.

מנגד, התנגדות ישירה ופומבית של ארה"ב ליוזמת החגורה והדרך עשויה לגרום דווקא להתחזקותה. שכן במצב כזה סין תיאלץ לשפר את ההיבטים הבעייתיים ביוזמה, ומדינות ייאצו להחליט אם הן "בפנים" או "בחוץ". כפי שהוסבר, נראה כי למדינות העולם, ולמדינות מתפתחות בפרט, יש סיבות טובות להצטרף ליוזמה. הצעה מקורית שמעלה פריימן היא שארה"ב תבקש להצטרף ליוזמת החגורה והדרך הסינית, למרות הנוק התדמיתי שכנראה יתלווה לכך, כדי לנסות להשפיע עליה מבפנים. כחלק מהיוזמה, ארה"ב תוכל לקדם נורמות בינלאומיות כגון שקיפות, בדיקת נאותות ומניעת שחיתות בפרויקטים.

כך או כך, שאלת ההתייחסות ליוזמה הסינית ומשמעויותיה הכלכליות, הפוליטיות, התרבותיות והטכנולוגיות צפויה להיות אחת השאלות החשובות שיונחו על שולחנו של נשיא אמריקני בעתיד הנראה לעין. מבין שלל ספרים תיאורטיים מן השנים האחרונות המנסים לעמוד על המשמעויות של עלייתה של סין, הספרים של פריימן והילמן בולטים לטובה בהסתמכותם על מחקר שטח ואנלוגיות היסטוריות. בכך הם תורמים למערב תרומה חשובה בהבנת יוזמת החגורה והדרך, האתגרים החבויים בה והאפשרויות להתמודד איתה.