مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية

تأسس عام ١٩٩٤م - جامعة الكويت

الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق وتداعياتها على مستقبل العلاقات الخليجية - الصينية

إعداد

فاطمة محمد موسى

التقرير الاستراتيجي

العدد (١٥)

نوفمبر ٢٠٢١م

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية

تأسس عام ١٩٩٤م - جامعة الكويت

الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق وتداعياتها على مستقبل العلاقات الخليجية - الصينية

إعـــداد

فاطمة محمد موسى

التقرير الاستراتيجي

العدد (١٥)

نوفمبر ٢٠٢١م

الآراء الواردة في هذه الدراسة لا تعبّر بالضرورة عن اتجاهات يتبناها مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية بجامعة الكويت

الناشر

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية

جامعة الكويت

ص.ب: ٦٤٩٨٦ الشويخ (ب) الرمز البريدي: ٧٠٤٦٠ ، الكويت

هاتف : ٢٤٩٨٤٦٣٩ ـ ٢٤٩٨٤٦٥٨ (٩٦٥+)

البريد الإلكتروني Gulf_center@yahoo.com

الموقع الإلكتروني www.cgaps.ku.edu.kw

حقوق الطبع والنشر محفوظة للمركز

الطبعة الأولى

الكويت ـ ٢٠٢١

أُسس **مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية بجامعة الكويت** في عام ١٩٩٤، بوصفه مركزاً بحثياً يهتم بالبحوث والدراسات العلمية ذات الصلة بالقضايا التي تهم دولة الكويت ومنطقة الخليج والجزيرة العربية على وجه التحديد، ومنطقة الشرق الأوسط والقضايا الدولية عموماً.

ومن هذا المنطلق يقوم المركز بشكل دوري بإصدار «**التقرير الاستراتيجي**» الذي يتناول القضايا الاستراتيجية التي تهم دولة الكويت والمنطقة. ويهدف المركز من خلال هذا التقرير إلى تقديم تحليل استراتيجي للقضايا والمستجدات المتعلقة بأمن المنطقة، ما يمكن أن يساهم في خدمة الباحثين والمهتمين في الشؤون الاستراتيجية. كما يسعى المركز من خلال هذا التقرير إلى تقديم الرؤى والتوصيات اللازمة لصناع القرار السياسي بما يخدم تحقيق المصلحة الاستراتيجية لدولة الكويت.

أعضاء مجلس إدارة
مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية

أ. د. رشيد العنزي
نائب مدير جامعة الكويت للأبحاث (رئيس مجلس الإدارة)

د. فيصل أبو صليب
مدير المركز. نائب رئيس مجلس الإدارة

داخل جامعة الكويت

أ. د. يوسف ذياب الصقر
قسم الفقه المقارن والسياسة الشرعية
كلية الشريعة والدراسات الإسلامية
جامعة الكويت

أ. د. عبيد سرور العتيبي
رئيس قسم الجغرافيا ـ كلية العلوم الاجتماعية
جامعة الكويت

أ.د. فايز منشر الظفيري
قسم المناهج وطرق التدريس ـ كلية التربية
جامعة الكويت

أ.د. عبدالله محمد الهاجري
عميد كلية الآداب بالإنابة
جامعة الكويت

خارج جامعة الكويت

أ. عبدالعزيز عبدالله السالم
رئيس قطاع البحوث والدراسات الاستراتيجية
جهاز الأمن الوطني

أ. عبد الإله محمد رفيع معرفي
رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب
للشركة الأولى للفنادق ـ دولة الكويت

سعادة السفير/ جمال عبدالله الغانم
مساعد وزير الخارجية للشؤون الإدارية
وزارة الخارجية ـ دولة الكويت

د. غالب محمد العصيمي
وكيل وزارة الإعلام المساعد لقطاع السياحة
وزارة الإعلام ـ دولة الكويت

المحتويات	رقم الصفحة

المُلخص ١١
المُقَدِّمَةُ ١٣
المحور الأول: قراءة في استراتيجية الصين للتحول العالمي نحو «حزام واحد ... طريق واحد» ١٥
أولًا: أبعاد الصعود الصيني في النظام الدولي ١٥
ثانيًا: مسارات مبادرة الحزام والطريق الصينية وأهدافها الاستراتيجية ٢٠
المحور الثاني: واقع التقارب الخليجي-الصيني في سياق مبادرة الحزام والطريق الصينية ٢٧
أولًا: دوافع توجه المبادرة الصينية نحو دول منطقة الخليج العربي ٢٨
ثانيًا: الانخراط الخليجي في المبادرة الصينية ... فرصًا واعدةً لمزايا متعددة ٣٤
المحور الثالث: مستقبل مبادرة الحزام والطريق الصينية ... بين مواجهة التحديات وإعادة تموقع الدور الصيني في منطقة الخليج العربي ٤١
أولًا: التحديات المطروحة أمام مخططات المبادرة الصينية ومساراتها ٤٢
ثانيًا: تداعيات مبادرة الحزام والطريق على مستقبل التواجد الصيني في منطقة الخليج ٤٨
خاتمة ٥٦
قائمة الأشكال التوضيحية ٥٩
قائمة المصادر ٦٣
الهوامش ٧١

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية - جامعة الكويت

المُلخص:

في ظل ما يواكبه النظام الدولي من انهيارات وتحولات هيكلية سواء على مستوى الاقتصاد أو على صعيد التوازنات الجيوسياسية، ثمة دعوات قد تجلت للمطالبة بحل النظام الدولي أُحادي القطب الذي قادته الولايات المتحدة، واستبداله بنظام آخر متعدد الأقطاب. كما طرأ العديد من التوترات والتطورات التي تنذر بحدوث تفكك لتحالفات غربية ونظم مؤسساتية بشكل عام. وفي هذا السياق، فإن محاولات الصين لتعزيز مكانتها ونفوذها على الصعيد العالمي، واتباعها لأدوات واستراتيجيات ترمى إلى إحياء نظامها الإمبريالي التقليدي وتوجهاته الداعمة لصهر الدولة السياسية والقومية الثقافية والاقتصاد التجاري في وعاء واحد، تُعد إحدى أهم الموضوعات المطروحة على الساحة الدولية، خاصةً أننا نقف في المرحلة الراهنة على اعتاب نظام دولي جديد يختلف بشكل جذري عن نظام العولمة الحالي، والمكوَّن من اقتصاد السوق الرأسمالي والسياسات الديمقراطية الليبرالية.

واستكمالًا لهذه المحاولات الصينية، جاء شعار «حزام واحد – طريق واحد» ليُعبر عن المشروع العالمي الضخم للبنية التحتية والتنمية الاقتصادية، الذي أطلقه الرئيس الصيني شي جين بينغ عام ٢٠١٣م بهدف تعزيز الاتصال الإقليمي واحتضان مستقبل أكثر إشراقًا. ومن هذا المنطلق، فقد

انقسمت الآراء بين مؤيد ومعارض لهذا المشروع وأهدافه الحقيقية، حيث يرى المتحمسون لمبادرة الرئيس الصيني بأنها باب أمل لنهاية عصر العولمة، وبوابة لتعزيز أواصر العلاقات الاقتصادية والتجارية والسياسية بين الدول المشاركة ارتكازًا على أُسس العدالة والمساواة. وفي المقابل توصل آخرون إلى أن هذه المبادرة لم تتمتع بالوضوح اللازم، ويغلب عليها الطابع الدعائي السياسي أقرب منه إلى مشروع واقعي قابل للتطبيق. كما أن هناك بعض الآراء التي تثير الشكوك حول الأهداف الحقيقية للمبادرة، والتي ترى أن الصين ترغب من خلال المبادرة في استثمار فوائضها المالية وفتح أسواق دول العالم أمام منتجاتها، بما يصب في مصلحتها فقط. وارتكازًا على هذه الآراء، تقف «مبادرة» الحزام والطريق» أمام اختبار واقعي شديد الصعوبة، الأمر الذي يستدعي أهمية تناولها بالدراسة والبحث للكشف عن آفاق مساراتها وأبعادها وانعكساتها، خاصةً في منطقة الخليج العربي.

المُقَدِّمَةُ:

لطالما اعتبرت جمهورية الصين الشعبية، وبصورة متزايدة، محطَّ اهتمام المعنيين بميدان السياسات الدولية، فإلى جانب دورها البارز على الصعيد الدولي والذي أضحى ينافس دور الولايات المتحدة الأمريكية، والعدد الأكبر لسكانها مقارنةً مع غيرها من دول العالم، فقد نجحت في الارتقاء إلى مكانة دولية متميزة يرى الكثيرون أنها غدت أحد أهم مفاتيح مستقبل البنية الهيكلية للنظام الدولي برمته. وعلى صعيد السياسات والسلوكيات التي تتبعها هذه الدولة الطموحة على الساحة العالمية، هناك من يتهمها بالغموض، والبعض الآخر يراها براغماتية، في حين اتفاق غالبية المهتمين بالشأن الصيني على ثقلها الاقتصادي، والديموغرافي، والجغرافي، وهو ما يؤهلها لأن تكون الدولة الفاعلة والمرشحة لاحتلال موقعٍ حيويٍّ في العلاقات الدولية، والتأثير المتعاظم في موازين القوى الدولية مستقبلًا.

لقد تنامى الدور الصيني في العديد من المجالات، إلى جانب المجال الاقتصادي، فقد استطاعت الصين تحقيق العديد من الإنجازات العسكرية والسياسية والعلمية - التكنولوجية، كما أنها تولي الجوانب الثقافية والحضارية، ومجمل عناصر «القوة الناعمة»، المزيد من الاهتمام والتركيز. فرغم أن الصين لم تستعن بأدوات القوة الناعمة لعقود طويلة، لكن المتابع للسياسة الصينية خلال السنوات الأخيرة، خاصة منذ طرحها مبادرة

الحزام والطريق في عام ٢٠١٣م، يُلاحظ الاهتمام المتزايد الذي حظيت به أدوات القوة الناعمة في إطار السياسة الخارجية الصينية.

واستنادًا إلى هذا المشهد الإجمالي العام، يقوم هذا التقرير بتسليط الضوء على مبادرة الحزام والطريق، نظرًا لأهميتها في إرساء نموذجٍ جديدٍ للتعاون الدولي بين العديد من الدول والمناطق في العالم، بما يضمن تحول الصين في المستقبل القريب إلى ما يمكن وصفه بالعمود الفقري للتنمية والثقل الاقتصادي في العالم. وعليه، يستعرض التقرير أهم بنود المبادرة، وأهدافها الاستراتيجية. كما يرتكز على تحليل أهم التحديات التي تواجهها وتعيق تنفيذ مشروعاتها، مع بيان مختلف المواقف الدولية تجاهها، سواء المعارضة كالولايات المتحدة الأمريكية، وروسيا، واليابان، والهند، والاتحاد الأوروبي، أو الموالية باعتبارهم شركاء داعمين للصين ولمبادرتها الطموحة.

المحور الأول

قراءة في استراتيجية الصين للتحول العالمي نحو «حزام واحد ... طريق واحد»:

في ضوء الطموح الصيني لاستعادة دورها العالمي والارتقاء بالقارة الآسيوية من الناحية التنموية، جاءت مبادرة الحزام والطريق؛ لتشكل حجر الزاوية في الاستراتيجية الصينية الجديدة، ومن المتوقع أن تتوسع مشاريعها لتتضمن مجالات تتعدى شبكات الطرق والمواصلات والطاقة إلى مجالات تغير ملامح العالم الراهن. وعلى هذا الأساس، جاء هذا المحور؛ ليتناول إحاطة مفصلة لهذه المبادرة الجديدة التي أثارت الجدل في أوساط العلماء والمهتمين في أرجاء كثيرة من العالم، وأطلقت سجالًا طويلًا حول مستقبل البشرية ومدخلاتها الأيديولوجية والفكرية، فبرغم طبيعتها الاقتصادية والتنموية، إلا أن الكثيرين يعتبرونها مدخلًا استراتيجيًّا للنفوذ الصيني الجيوسياسي في النظام العالمي سواء على مستوى الجغرافي أو على صعيد توزيع القوة.

أولًا ـ أبعاد الصعود الصيني في النظام الدولي:

إن بنية النظام العالمي وفقًا لمعطيات المرحلة الراهنة تمر بمنعطف تاريخي مهم، لا سيما مع استمرار الصعود الاقتصادي الآسيوي، والذي يقابله

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية ـ جامعة الكويت

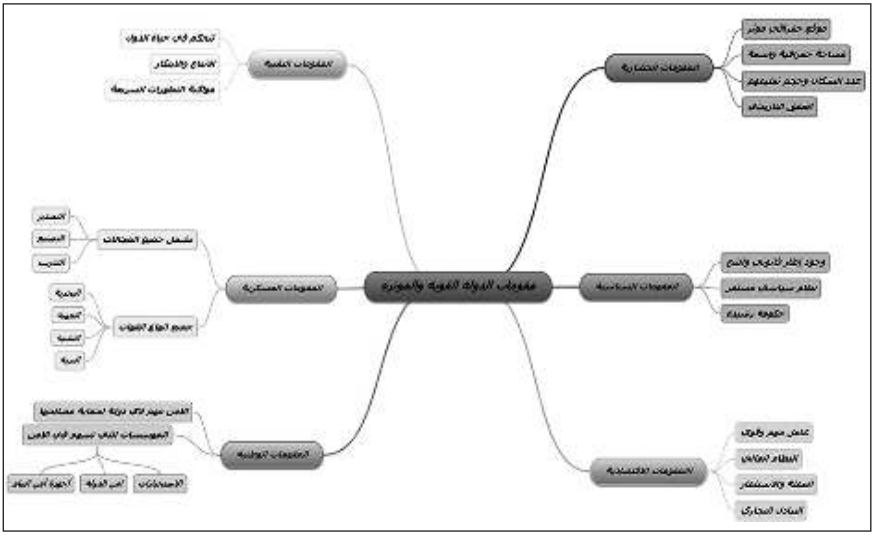
تراجع الهيمنة الغربية على العالم، في بعديها: المادي والأيديولوجي، وفي هذا السياق، يتجلى طموح الصين؛ لتعزيز مكانتها ونفوذها في العالم والتأكيد على استعدادها لإعادة تشكيل توازن النظام الدولي؛ ليكون أكثر عدالةً وتمثيلًا للمصالح المشتركة، حتى أضحى البعض يتحدث عن احتمالية وصول الصين إلى قمة النظام العالمي بحلول ٢٠٢٥م كقوة عظمى، في حين اتجه البعض الآخر لتعريف القرن الحالي بأنه «القرن الصيني».

وبالنظر إلى تعدد الاتجاهات الرامية إلى دراسة وتفسير مصطلح القوة العظمى، فإنه ينبغي الاطّلاع على أهم العناصر وأبرز الأبعاد التي يجب توافرها في أي دولة حتى نستطيع أن تندرج في إطار هذا المصطلح، وفي هذا الصدد يرى هانز مورجانثو Hans Morgenthau – أحد رواد القرن العشرين في مجال العلاقات الدولية – أن هناك تسعة عناصر أساسية لقياس القوة الشاملة للدولة، وهي: العامل الجغرافي، الموارد الطبيعية، الطاقة الصناعية، الاستعداد العسكري، حجم السكان، الشخصية القومية، نوعية الحكم، الروح المعنوية ونوعية الدبلوماسية.[1] وارتكازًا على هذه العناصر، يمكن اعتبار النظام الدولي أحادي القطب تهيمن عليه الولايات المتحدة الأمريكية من الناحية العسكرية والأمنية، وأما من الناحية الاقتصادية فيعد النظام الدولي متعدد الأقطاب يتميز بصعود عدة دول وأبرزها الصين، إلى جانب الولايات المتحدة الأمريكية.

لقد سطع نجم الصين على الساحة الدولية؛ ليصبح منافسًا قويًّا للولايات المتحدة الأمريكية على مركز القوة العظمى في العالم، وتعالت الأصوات الأمريكية المحذرة من صعود هذا العملاق، خاصةً مع تنامي نفوذه الدولي وامتلاكه للعديد من المقومات التي تؤهله لزعامة المسرح

الدولي. كما استطاعت الصين خلال السنوات الأخيرة إثبات جدارتها كقطبية عالمية شاملة لجميع أبعاد القوة الاقتصادية والعسكرية والطبيعية والبشرية والسياسية والثقافية والعلمية والتكنولوجية، كما هو موضح في الشكل رقم (١).

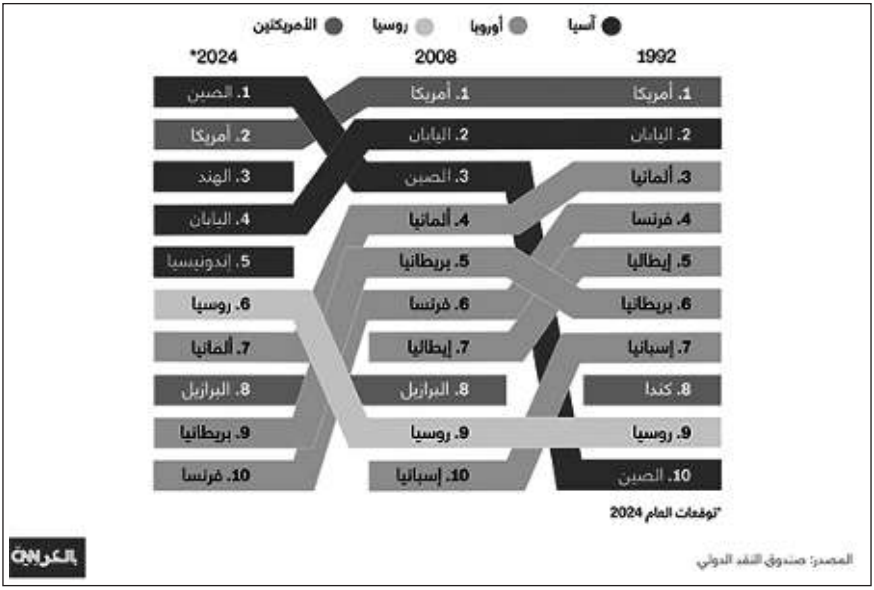
الشكل رقم (١)
مقومات الدول القوية والمؤثرة



إن الصين، العضو المؤسس للأمم المتحدة وواحدة من الدول الخمس الدائمة العضوية في مجلس الأمن، تعتلي المركز الأول كأكبر دولة في العالم من حيث الموارد البشرية، فعدد سكانها يربو على مليار و٣٠٠ مليون نسمة، كما أنها تحتل المركز الرابع كأكبر دولة في العالم من حيث المساحة بعد روسيا وكندا والولايات المتحدة، هذا إلى جانب موقعها الاستراتيجي

الـذي يربـط شرق آسـيا بـشرق أوروبا، وسـيطرتها عـلى عدد من طـرق الملاحة البحريـة والجويـة والبريـة.[٢]

الشكل رقم (٢)
أكبر ١٠ اقتصادات في العالم من حيث حجم الناتج المحلي الإجمالي



وبالتـوازي، تعـد الصين الأولى عالميًّا من حيث معـدل سرعة النمو الاقتصادي، وتعتـبر في الآونـة الأخـيرة ثـاني أكـبر قـوة اقتصاديـة في العالم بعـد الولايـات المتحدة الأمريكيـة مـن حيـث القـدرة عـلى جـذب الاسـتثمارات، وثالـث أكـبر قـوة في العالم في التجـارة الدوليـة بعـد الولايـات المتحـدة واليابـان، والثانيـة في حجـم الإنتـاج الإجمـالي الـذي بلـغ ٤ , ٤ تريليـون دولار عام ٢٠٠٨م، كما أنها القـوة العالمية الأولى في الاحتياطي النقـدي الأجنبي الـذي بلـغ أكثـر مـن ٢ تريليـون دولار.[٣] وتشـير

توقعات أصدرها البنك الدولي وصندوق النقد الدولي إلى أن الدول الآسيوية قد تحتل المراكز الخمسة الأولى على قائمة أكبر اقتصادات العالم من حيث حجم الناتج المحلي الإجمالي بحلول عام ٢٠٢٤م، متخطية بذلك القوى الاقتصادية الأوروبية[٤]. ويشير الشكل رقم (٢) إلى التوقُّعات بشأن تصدر الصين قائمة دول العالم الأعلى من حيث الناتج المحلي الإجمالي في عام ٢٠٢٤م، بعد أن شهدت البلاد نموًّا اقتصاديًّا حادًّا منذ تسعينيات القرن الماضي.

وعلى الصعيد العسكري، تتميز الصين بامتلاكها أضخم جيش في العالم تسانده قوات احتياط، ولديها ثاني أكبر ميزانية معلنة للدفاع بعد الولايات المتحدة الأمريكية وأما الفضاء الخارجي، فتحتل الصين المركز الثالث بعد الولايات المتحدة وروسيا، والمركز الثالث أيضًا كأكبر قوة نووية بعد الولايات المتحدة وروسيا[٥].

ويبدو أن هناك نقلة نوعية في رؤية الصين لهيكلها الداخلي واستراتيجيتها الخارجية ولدورها الدولي، وفي هذا الإطار تجلَّى الحلم الصيني لتحقيق هدفين متوازيين، يستهدف الأول: بناء دولة اشتراكية حديثة غنية وقوية وديمقراطية ومتحضرة ومتناغمة، بينما يتلخص الثاني في: الالتزام باستراتيجية للانفتاح الخارجي وإقامة علاقات متنوعة مع جبهات عدة، وترتكز على رفع راية السلام والتنمية والتعاون القائم على المنفعة المتبادلة والكسب المشترك.

ومن هذا المقام، جاءت «مبادرة الحزام والطريق الصينية»؛ لتعكس استراتيجية بكين لتطوير دبلوماسية جديدة ذات طابع عالمي تتناسب مع مكانتها كقوة كبرى في العالم، وتقديم نفسها كبديل في مجال التنمية الاقتصادية في ظل تركيز الولايات المتحدة والدول الأوروبية على الأمن، مع مراعاة المصالح المشتركة لدول العالم.

ثانيًا- مسارات مبادرة الحزام والطريق الصينية وأهدافها الاستراتيجية:

لقد حاز مشروع «حزام واحد - طريق واحد»، الذي أطلقه الرئيس الصيني «شي جين بينغ» خلال زيارته لكازاخستان عام ٢٠١٣م، على اهتمام دولي كبير باعتباره مشروعًا اقتصاديًّا واستراتيجيًّا عالميًّا ضخمًا يشمل ما يزيد عن ٦٠ دولة من القارات الثلاثة، بتعداد أربع مليارات نسمة أي ما يقارب ٦٥٪ من مجموع سكان العالم، وبإجمالي اقتصادات تتجاوز ٢٠ تريليون دولار،[٦] ما يؤهله لأن يكون مشرع القرن الاقتصادي، بجزأيه البحري (الحزام) والبري (الطريق)؛ ليساهم في تلبية التطلعات الصينية نحو دفع عجلة التطور والتنمية للعديد من دول العالم.

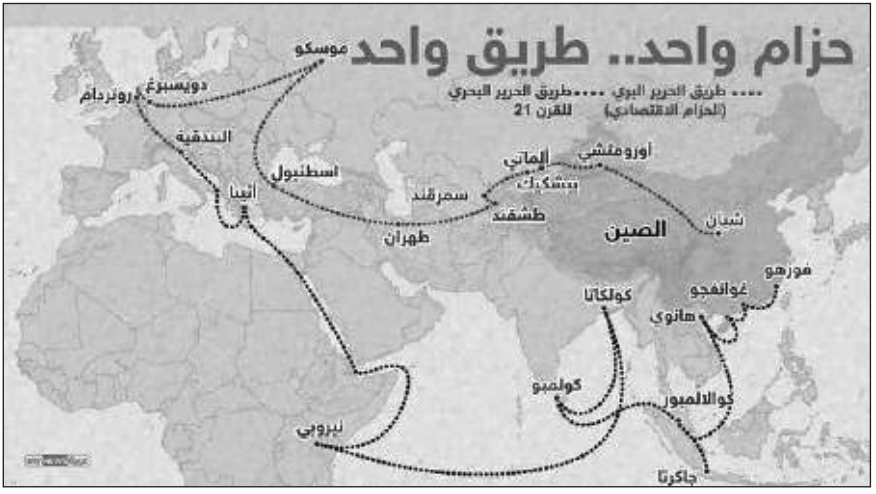
وعلى النقيض فقد اتجه الكثيرون إلى تفسير هذه المبادرة الصينية بأنها أداة من أدوات القوة الناعمة التي تستعين بها السياسات الصينية؛ لإرساء نموذج جديد للهيمنة الآسيوية أو لتمهيد الطريق نحو غزو التنين الصيني للعالم وسيادته على النواحي الاقتصادية تحقيقًا لمصالحها الاستراتيجية. وهو ما نفاه الخبراء الصينيون بتأكيدهم على أن هذه المبادرة، ليست مجرد استراتيجية اقتصادية وتنموية تتبناها الصين، وتدعو دول العالم إلى المشاركة فيها، لكنها استراتيجية تنموية طويلة الأجل تستهدف ربط الصين والدول المشاركة بروابط الإخاء والسلام ونشر الثقافات والحضارات المتنوعة.

١- نبذة عن مسارات مبادرة الحزام والطريق الصينية:

إن مشروع الحزام والطريق الصيني للقرن الحادي العشرين يعد مبادرة لإحياء طريق الحرير التاريخي، والذي يعرف بكونه شبكة طرق مترابطة كانت تسلكها القوافل والسفن قبل ألفي سنة؛ لتبادل الحرير

والعطر، والتوابل والأحجار الكريمة من جنوب آسيا من مدينة تشانغ الصينية ثمّ العراق وسوريا ومصر عبر آسيا الوسطى بريًّا، أما طريق البخور البحري فيبدأ من فرعه الأول من السواحل الصينية عبر مضيق هرمز الإيراني، أما فرعه الثاني فيكمل من مضيق هرمز نحو سلطنة عُمان ثمّ اليمن وصولًا إلى سوريا ومصر.[٧] وأما طريق الحرير في صيغته الجديدة فيتعدى طوله ١٠ آلاف كيلومتر، وينقسم إلى جزأين: الأول يُسمَّى بـ«الحزام الاقتصادي لطريق الحرير» وهو عبارة عن طريق بري، والثاني يطلق عليه «طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين» هو الجزء البحري من المشروع، وأصبح يشار إليهما معًا باسم «مبادرة الحزام والطريق الصينية».

الشكل رقم (٣)
خريطة توضح مسارات مبادرة الحزام والطريق



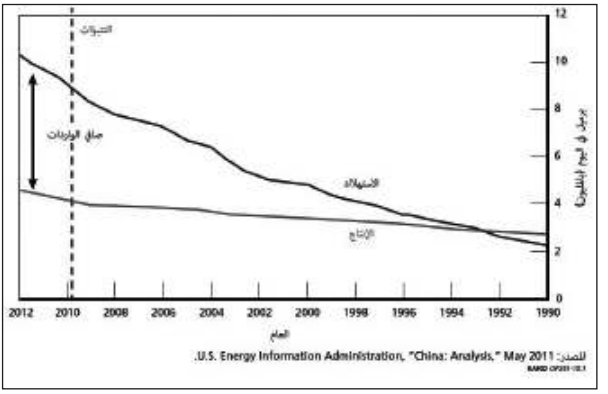
وتوضح الخريطة أعلاه، في الشكل رقم (٣)، أن مبادرة «الحزام» تشمل إتمام الممر الذي يصل آسيا بأوروبا عبر ثلاثة أحزمة رئيسة، حيث يمتد الحزام الشمالي من الصين إلى أوروبا مرورًا بسيبيريا جنوب روسيا وصولًا إلى بحر البلطيق، ويبدأ الحزام المركزي من الصين ويمر عبر آسيا الوسطى مرورًا بإيران وشبه الجزيرة العربية وانتهاء بأوروبا، فيما يمتد الحزام الجنوبي من الصين نحو جنوب آسيا حتى يصل إلى الهند. أما مبادرة «الطريق» فتركز على بناء روابط بين الموانئ الرئيسة، وتبدأ من مدينة فوزهو شرق الصين عبر المحيط الهندي، ثمّ البحر الأحمر وقناة السويس واليونان وتنتهي في إيطاليا.[٨] وعلى صعيد المشروعات التي تنطوي عليها هذه المبادرة، فتشمل مد أنابيب للغاز الطبيعي والنفط، وتشييد شبكات من الطرق وسكك الحديد وبنى تحتية بحرية ومد خطوط للطاقة الكهربائية والإنترنت، الأمر الذي يُعزز التعاون الاقتصادي، ويُحقق الترابط التجاري والتفاعل الثقافي بين الصين والعديد من دول العالم.

٢- الأهداف الاستراتيجية للمبادرة الصينية:

- **الطموح الصيني لإنهاء سيطرة الولايات المتحدة الأمريكية** على مفاصل السياسة والاقتصاد العالمي، وإعلان نمط جديد قائم على تعددية الأقطاب والفاعلين لإدارة الاقتصاد العالمي ويتسم بالعقلانية والعدل والمساواة.
- **تأمين مصادر إمدادات الطاقة،** خاصةً وأن الصين تحتل المركز الثاني كأكبر مستهلك للنفط في العالم بعد الولايات المتحدة الأمريكية، وثالث أكبر مستورد، ولذلك تسعى الصين إلى تأمين ما أمكنها من مصادر الطاقة

الضرورية لاقتصادها، ويشكل استهلاكها المتزايد نسبة ٤٠٪ من تزايد الاستهلاك العالمي، ويتوقع على نطاق واسع أن تتضاعف الواردات الصينية من النفط والغاز مع نهاية العقد الحالي.

الشكل رقم (٤)
توازن إنتاج واستهلاك النفط في الصين



الشكل رقم (٥)
تطور استهلاك الطاقة بحسب الدولة منذ عام ١٩٩٠

المصدر: إدارة معلومات الطاقة الأمريكية، ٢٠١٣م

ومن هذا المنطلق، ستمهد المبادرة الصينية الطريق لإيجاد مسارات وطرق جديدة لخطوط نقل البترول وعبور التجارة على المستوى الدولي، خاصةً مع ربطها لقارات العالم عبر طرق: حيوية برية وبحرية، بما يساهم في تخفيض تكاليف النقل والعبور، وتوفير الوقت، فضلًا عن مساهمتها في تنويع مصادر استيراد الطاقة للصين، وذلك في ظل الأزمات المتتالية والصراعات السائدة في منطقة الشرق الأوسط.

- **تعزيز مكانة العملة الصينية «اليوان» على الصعيد العالمي**: حيث تمثل هذه المبادرة فرصة حقيقية وملموسة للصين؛ لتوسيع نطاق تداول عملتها الوطنية عبر طرحها كعملة رسمية ورئيسة في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في المبادرة، علمًا بأن اليوان عام ٢٠١٦م قد نجح في الانضمام لسلة حقوق السحب الخاصة والتابعة لسلة صندوق

النقد الدولي إلى جانب أربع عُملات أُخرى وهي الدولار الأمريكي، واليورو الأوروبي، والين الياباني، والجنيه الإسترليني.[٩]

- **الارتقاء بمكانة شركات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الصينية عالميًّا**: حيث لا يمكن إنكار الدور المتوقع من هذه المبادرة في توسيع نطاق أنشطة هذه الشركات عبر الاضطلاع بدور حيوي في إنشاء البنية التحتية لقطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في عدد كبير من دول المبادرة، وأبرزها شركة «هواوي» فضلاً عمَّا تسعى إليه من زيادة حصتها السوقية من التجارة الإلكترونية العالمية.

- **تطوير الاقتصاد الصيني**: في ضوء سعى الصين منذ عام ٢٠٠٠م لتبني العديد من المبادرات؛ لتطوير المناطق الغربية في البلاد والتي تُعاني من ضعف اقتصادي، حيث قامت باستثمار مليارات الدولارات لاستكشاف النفط والغاز الطبيعي في تلك المناطق، واستكمالًا لهذه الجهود تُساهم مبادرة الحزام والطريق في تطوير إقليمي سينغيانغ وقانسو اقتصاديًّا وغيرهما من الأقاليم الغربية، ومن ثمّ تحمل المبادرة في طياتها محاولات عدة لإحداث توازن في معدلات النمو الاقتصادي لمختلف أرجاء الدولة. وعلى صعيد متصل، تهدف الصين عبر مشروعها إلى دعم خطتها الاقتصادية التي تحمل شعار «صنع في الصين ٢٠٢٥م «والتي تهدف إلى تحويل الصين إلى اقتصاد متقدم ذي قيمة مضافة عالية، مع نقل الشركات ذات التصنيع المنخفض إلى الدول الأُخرى في منطقة جنوب شرق آسيا.

- **تعزيز الوجود الصيني في منطقة أوراسيا**: حيث يتمثل الدافع الأساسي وراء الاهتمام الصيني بهذه المنطقة، في أهميتها الجيواستراتيجية باعتبارها

سوق ضخم بامتدادات جغرافية شاسعة، واحتياطات كبيرة من موارد الطاقة، بالإضافة إلى فرص الاستثمارات في تطوير البنية التحتية عبر الإقليم، وشبكات أنابيب نقل الطاقة العابرة للحدود، وعمليات نقل التكنولوجيا من الدول المتقدمة صناعيًّا واقتصاديًّا إلى الدول النامية، وغير ذلك من المزايا التي دفعت العلماء بتسميتها «قلب الأرض»، وعلى هذا الأساس، انطلقت الصين للاستثمار في هذه الأخيرة عبر مشروعها الحزام والطريق.

المحور الثاني

واقع التقارب الخليجي- الصيني في سياق مبادرة الحزام والطريق الصينية:

المطَّلع على العلاقات الاقتصادية الخليجية ـ الصينية، يُلاحظ أن الصين تبذل جهودًا متواصلة للحفاظ على توازن دقيق وعلاقات متميزة مع مختلف الأطراف المتنافسة في المنطقة الخليجية، سواء مع إيران من جانب أو مع دول مجلس التعاون الخليجي من جانب آخر. ويرجع ذلك إلى أهمية دول هذه المنطقة في الاستراتيجيات الصينية باعتبارها المنبع الأول للمجال التجاري والاستثماري والنفطي.

وعليه، أدركت الصين ضرورة تعزيز استثماراتها في المنطقة مستقبلًا من أجل تأمين إمدادات آمنة للطاقة، وضمان أسواق متنوعة لمنتجاتها، في ظل انخفاض القدرة الشرائية في الأسواق التقليدية لتلك المنتجات، والتضييق عليها لأسباب مختلفة في الأسواق الأمريكية والأوروبية. ولذلك صارت الصين تنظر إلى علاقاتها مع دول الخليج برؤية براغماتية تقوم على المصالح الاقتصادية المشتركة، مع توظيف كافة العناصر التي تعزز تلك العلاقات.

وفي المقابل، أبدت دول الخليج العربي حرصها على أن تكون شريك للصين، وبشكل خاص في إطار مبادرة الحزام والطريق الطموحة، وأكدت على أن

مساعي الصين وجهودها في هذا الصدد من شأنه تحقيق العديد من الفرص التنموية والمزايا الاقتصادية، خاصةً في مجال النفط والغاز، وقطاع الموانئ والخدمات اللوجستية، ومشروعات الطاقة المتجددة. وعلى هذا الأساس، نجح كلٌّ من الصين ودول الخليج العربية، منذ بداية القرن الحادي والعشرين حتى الآن، في استغلال عناصر القوة المتاحة للطرفين؛ لتعزيز علاقاتهما وترسيخها.

أولاً ـ دوافع توجه المبادرة الصينية نحو دول منطقة الخليج العربي :

لقد خلص العديد من الدراسات الدولية المتخصصة في مجالات السياسة والاقتصاد والحضارة والتاريخ بأن «مبادرة الحزام والطريق الصينية» تُعد النقلة النوعية الأبرز في القرن الحادي والعشرين على الصعيد العالمي، والتي من المقرر أن تربط ما بين ٦٥ دولةً بداية من جنوب المحيط الهادئ ومرورًا بأفريقيا وأوروبا، وتسعى إلى التوزيع الفعَّال للموارد مع تحقيق تبادلٍ تجاريٍّ يزيد على ٢١ تريليون دولار من البضائع، وتخلق سوقًا تجارية ضخم يزيد عدد سكانه عن ٤,٤ مليار نسمة. (١٠)

على الرغم من أن دول منطقة الخليج العربي، باستثناء إيران، لا تقع مباشرة على أي من الطرق الرئيسة والمسارات المخططة لمبادرة الحزام والطريق الصينية، إلا أن هذه المبادرة الطموحة لم تغفل الأهمية التي تضطلع بها هذه المنطقة على كافة الأصعدة، وبناءً عليه جاء طرح المبادرة الصينية في المنطقة الخليجية عام ٢٠١٥؛ لتُصبح الركيزة الأساسية للسياسات الصينية تجاه هذه المنطقة، والآلية الأساسية التي تنظم العلاقات بين دول المنطقة والصين. وعلى هذا الأساس، فقد توالت وتبادلت زيارات المسؤولين والوفود الصينية والخليجية؛ لتعزيز التنسيق والتشاور المشترك بشأن هذا المشروع.

ومن جانبها، أعلنت دول الخليج دعمها لمشروع الحزام والطريق، وأقدمت على توقيع اتفاقيات تعاون اقتصادي، بل وتأسيس شراكات استراتيجية شاملة مع الصين. ومن هذا المقام، يمكن القول بأن هناك إدراكًا متبادلًا بين الجانبين للأهمية التي تحظى بها هذه المنطقة في إطار المبادرة الصينية، ويرجع ذلك للعديد من الاعتبارات:

-١- **تتميز المنطقة الخليجية بموقع جيو- استراتيجي** : لكونها في قلب خريطة الأمن الإقليمي والدولي، فهي تُشرف من جهة الشرق على الخليج الذي يعبر منه نصف النفط العالمي، وعلى البحر الأحمر الذي تمر عبره التجارة بين الشرق والغرب. كما تعتبر منصة للتحركات الاستراتيجية شرقًا وغربًا، فضلًا عن قربها من بؤر الصراعات المشتعلة على الساحة: (إيران وباكستان وأفغانستان). كما تتميز بوصفها حلقة وصل تربط بين القارات الثلاث : (آسيا وأفريقيا وأوروبا)، وعلى هذا الأساس، ستعتمد مسارات هذه المبادرة على الخليج العربي كممر مهم - بل كحليف استراتيجي - لنجاحها.

-٢- **تلعب المُدن والموانئ الخليجية دورًا محوريًّا لنجاح المبادرة الصينية**: ومنها عُمان والكويت. حيث يأتي «ميناء الدقم» كأحد أهم الموانئ التي تُولي لها الصين أهميةً خاصة نظرًا لموقعه الاستراتيجي بين بحر العرب والمحيط الهندي، ومن هذا المنطلق عقدت الصين العديد من الاتفاقيات الاستثمارية لمساعدة عُمان لتأهيل موانئها، كما أن عُمان بسَّطت الإجراءات لمستثمرين من الصين وذلك لإنشاء مدينة صناعية في قلب صحراء عُمان تقدر كلفتها بـ ١٠ مليار دولار، ويبدو أنها أول مدينة صناعية لوجستية في مبادرة الحزام والطريق[١١].

وعلى صعيد الكويت، تمتلك الأخيرة رؤية استراتيجية «كويت جديدة ٢٠٣٥» أطلقها سمو أمير دولة الكويت الشيخ صباح في عام ٢٠٠٦؛

لتحويل الكويت إلى مركز مالي واقتصادي، ومن المشروعات التي تسعى هذه الرؤية إلى تحقيقها، مشروع إعادة هيكلة المدن والجزر الكويتية وخاصةً «جزيرة بوبيان» ذات الموقع الاستراتيجي المهم والمحاذي لإيران من جهة وكما يُعد بوابة لبلاد الرافدين من جهة أُخرى.

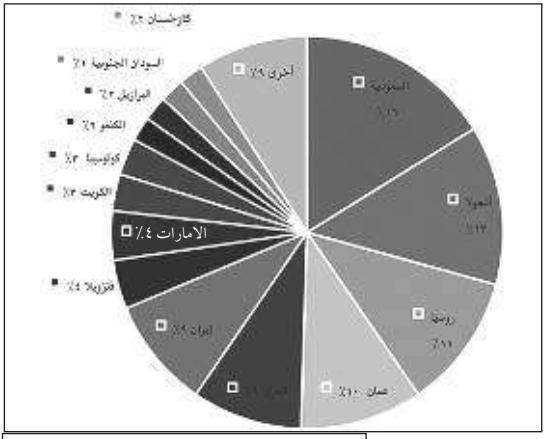
هذا بالإضافة إلى «مشروع مدينة الحرير» التي تقع شمال الكويت ومساحتها بـ ٢٥٠ كيلو متر مربع، وتقدر تكلفة إنشائها بـ ٨٦ مليار دولار[١٢]. وعلى هذا الأساس، أعلنت الكويت في منتدى التعاون الصيني العربي أنها تتشارك مع مبادرة الحزام أو الطريق بمبادرة كويتية، وهي مبادرة «طريق الحرير» التي أعلن عنها سمو أمير دولة الكويت قائد العمل الإنساني المغفور له الشيخ صباح الأحمد، وتحمل هذه المبادرة في طياتها طموحات كبيرة لا تستهدف فقط تحقيق الأهداف الاقتصادية المرجوة، بل تطمح أيضًا لأن تكون المبادرة الصينية – الكويتية «الحزام وطريق الحرير» الآلية الفعالة لتحقيق الأمن والسلم في المنطق.

٣- يعد نفط الخليج الدافع الاستراتيجي للصين، من أجل تكثيف جهودها وثقلها في هذه المنطقة الحيوية من العالم.

إن أمن الطاقة من حيث المصادر وطرق الإمداد سيظل المحرك الرئيس للسياسة الصينية تجاه منطقة الخليج العربي، باعتبارها إحدى أهم المراكز الرئيسية لتصدير الطاقة في العالم، ويوضح الشكل رقم (٦) نسب الواردات الصينية من النفط الخليجي والتي تصل إلى ٤٩٪ من إجمالي وارداتها من دول العالم. الأمر الذي يبرر الشراكة الاستراتيجية التي تربط الصين مع إيران، حيث لا يمكن للصين أن تتخلى تمامًا عن النفط الإيراني وتضع كل ثقلها في سلة دول الخليج؛ لأنها تدرك أن دول الخليج ستكون أكثر تكيفًا

مع المطالب الأمريكية، عندما تستدعي الظروف، وهي كذلك لا يمكن أن تعتمد بشكل كامل على النفط الروسي، حتى إن نجحت بمد أنابيب بين الجانبين، لأسباب استراتيجية، فهي اليوم تعمد إلى العقيدة الاستراتيجية (المرنة) التي تتمثل بالابتعاد عن الاصطدام المباشر مع الخصم، وفسح المجال أمام المصالح المتبادلة.[١٣] وعلى هذا الأساس، تقوم الصين بإعادة النظر في سياساتها الصينية الخارجية بما تتطابق مع مواقف بعض الدول النفطية، ولعل أهمها الملف النووي الإيراني.

الشكل رقم (٦)
نسب الواردات الصينية من النفط من الدول المنتجة خلال عام ٢٠١٤



Source: Global Energy Monitor

٤- الاستفادة من عوائد التعاون الاقتصادي مع دول المنطقة: لاسيما في مجالات التصنيع والزراعة والتكنولوجيا الدقيقة، البنية التحتية، نقل التكنولوجيا الإنتاجية، والطاقة بكافة أنواعها: (الكهربائية والنووية والمتجددة)، هذا إلى جانب تعزيز فرص التعاون المالي والاستثماري بين

الجانبين، الأمر الذي يؤكد ارتكاز التوجه الصيني تجاه دول المنطقة على النواحي الاقتصادية. ووفقًا للإحصائيات الرسمية، تعتبر دول الخليج ثامن أكبر شريك تجاري للصين في العالم، وثامن أكبر سوق في العالم للمنتجات الصينية، وتاسع أكبر سوق تصدير للصين، كما حقق الطرفان تعاونًا إيجابيًّا في مجالات: المقاولات والطاقة والاستثمار.(١٤)

واستنادًا على التقرير الصادر عن وحدة المعلومات التابعة لمجلة «إيكونوميست The Economist» بالتعاون مع «فالكون Falcon» وشركائها، بعنوان « تجارة دول مجلس التعاون الخليجي وتدفقاتها الاستثمارية»،(١٥) فقد توقع التقرير بأن الصين ستصبح أكبر الأسواق التصديرية لدول مجلس التعاون الخليجي بقيمة صادرات تبلغ ١٤٢ مليار دولار، وواردات تصل إلى ١٣٧ مليارًا؛ ليبلغ حجم التبادل التجاري بين الصين ودول مجلس التعاون نحو ٢٧٩ مليار دولار عام ٢٠٢٠. ولقد أضحت الصين اليوم الشريك التجاري الأكبر في منطقة الخليج، وتحتل المرتبة الثانية بعد الاتحاد الأوروبي، فيما يتعلق بالتجارة في دول مجلس التعاون الخليجي، كما أنه من المرجح أن تتفوق الصين على الاتحاد الأوروبي خلال السنوات القليلة القادمة في هذا المجال.

-٥- الطموح الصيني لكسب النفوذ لدى دول منطقة الخليج في مجال التعاون العسكري: ولعل التعاون الأكبر يتمثل بالطبع مع إيران، حيث زارت مدمرة وفرقاطة صينيتان ميناء بندر عباس الإيراني في الآونة الأخيرة، ثمَّ بدأتا تدريبات مشتركة مع القوات البحرية الإيرانية لمدة أربعة أيام، وتُعد هذه الزيارة الأولى لسفن بحرية صينية لإيران، لم يكن هذا هو الظهور الوحيد للبحرية الصينية في الخليج، ففي عام ٢٠١٠ رست سفن صينية في ميناء زايد

في الإمارات، هذه السفن التي زارت إيران والإمارات تشارك في عمليات مكافحة القرصنة في خليج عدن. وفي عام ٢٠١٠ أيضًا قامت طائرات صينية بالتزود بالوقود من إيران في طريقها إلى تدريبات في تركيا، كانت هذه الزيارة أول زيارة تقوم بها طائرات حربية أجنبية لإيران منذ ثورة ١٩٧٩.

٦- يتواءم التقارب الصيني- الخليجي في سياق مبادرة الحزام والطريق مع الطموحات الصينية الرامية إلى تحجيم منافسيها على الساحة الدولية: وفي مقدمتها الولايات المتحدة الأمريكية، حيث تتجه الصين إلى اتباع استراتيجية تستهدف التواجد في العمق الاستراتيجي الأمريكي، وخاصةً المناطق التي تُعاني من فراغ استراتيجي كمنطقة الخليج العربي، لاسيما مع القرارات الأخيرة التي اتخذتها إدارة جو بايدن الجديدة بشأن المنطقة. كما تسعى الصين اليوم إلى تقويض دور القوى الأوروبية المنافسة لها في مناطق نفوذها، وعلى رأسها: ألمانيا، والمملكة المتحدة، وفرنسا، الأمر الذي يوفر لها مراوغة استراتيجية على خريطة «طريق الحرير»، خاصةً في منطقة آسيا الوسطى التي تمثل بوابة الاصطدام، وعلى هذا الأساس، يشكل الوجود الصيني في الخليج بمثابة مناورة استراتيجية، تستهدف أحد أهدافها مراوغة القوى الأوروبية وتحجيم نفوذها في المنطقة : عسكريًّا وسياسيًّا واقتصاديًّا.

٧- توافق هذا التقارب مع محاولات الصين لتعزيز حضورها ومكانتها في النظام الدولي: من خلال المشاركة في عمليات حفظ السلام وتحقيق الأمن والاستقرار، وتمويل عمليات إعادة الإعمار في مناطق الصراعات، بالإضافة إلى دعمها لجهود الوساطة بين الفرقاء، وتبنيها سياسات تقوم على دعم القضايا الشائكة في المنطقة مثل: الملف النووي الإيراني، والحرب في اليمن، والصراع في سوريا. فنجد على سبيل المثال، تعمُّد الصين إلى التقارب من

القوى الخليجية، لاسيما قطر والسعودية، من أجل دفع الأزمة السورية نحو المزيد من الانفراج، وبالتالي إن تعميق العلاقات الصينية الخليجية سينعكس بشكل أو بآخر على مقتضيات الأوضاع الميدانية في سوريا، علمًا بأن الصين تُشكل ثاني أفضل شريك استراتيجي لسوريا.

وإجمالًا، يمكن القول بأن العلاقات الخليجية ـ الصينية، يمكن أن تصبح حجر زاوية في إحلال الاستقرار والأمن في منطقة الشرق الأوسط، لاسيما في ظل العلاقات الجيدة للصين مع معظم دول الإقليم، وكذلك القدرات التي تمتلكها دول المجلس، ورغبتها في تعزيز الأمن والاستقرار في المنطقة.

ثانيًا ـ الانخراط الخليجي في المبادرة الصينية ... فرصٌ واعدةٌ لمزايا متعددة :

وجدت دول الخليج في هذه المبادرة العديد من الفرص الحقيقية التي تعبر عن خططها الاقتصادية الجديدة، وما ترمي إليه من تنويع اقتصاداتها بعيدًا عن النفط، والتحول إلى مراكز دولية للتجارة. وسرعان ما أصبحت هذه الدول شركاء أساسيين للصين في إطار هذه المبادرة. ومن هذا المنطلق، ارتدت الصين ثوب الدولة القادرة على إنعاش الاقتصادات الخليجية عبر سلسلة من المشروعات والاستثمارات الاقتصادية والمالية، كما أُعتبرت الشريك النفطي الرئيس لهذه الدول، والدولة صاحبة المبادرة الطموحة التي نجحت في تحقيق التطلعات الخليجية في العديد من مجالات التعاون المشترك.

١- انعكاسات مبادرة الحزام والطريق الصينية على دول الخليج العربي:

- تحسين القدرات الصناعية لدول الخليج من خلال تأسيس وتطوير العديد من الموانئ والمدن الحيوية في دول الخليج : حيث قامت دول الخليج بتخصيص

مناطق اقتصادية خاصةً لإقامة مشروعات مرتبطة بالمبادرة، مثل: السعودية (جازان)، سلطنة عُمان (الدقم)، الكويت (الجزر الخمسة: بوبيان، وربة، فيلكا، مسكان، عوهة). ففي المملكة العربية السعودية، تحتضن مدينة جازان للصناعات الأساسية والتحويلية (جنوب غربي السعودية) أول مشروعات التعاون السعودي- الصيني في مبادرة «الحزام والطريق». وفي سلطنة عُمان، يعد مشروع (الدقم) أحد أهم المشروعات الاقتصادية الطموحة للسلطنة والتي تتطلع من خلالها إلى أن تصبح واحدة من أهم المناطق الاقتصادية بالمنطقة والعالم.

- **تعزيز مشروعات التعاون المصرفي والمالي**: حيث يمكن لدول الخليج الاستفادة من انضمامها للمبادرة من خلال عضويتها في المؤسسات المالية التي أطلقتها الصين؛ لتقديم التمويل والاستثمارات للدول على طول «الحزام والطريق»، وعلى رأسها البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية. وهناك حضور متزايد للمصارف الصينية في دول مجلس التعاون الخليجي، الأمر الذي من شأنه توفير الآليات المالية اللازمة لتوثيق وتوسيع الروابط بين الجانبين. وهو ما يتطلب ضرورة قيام المصارف والمؤسسات السيادية في هذه الدول بالاستفادة من هذه الفرصة لتأمين التمويل المشترك للبلدان المشاركة في مبادرة «الحزام والطريق»، بجانب السعي للحصول على تمويل مشترك من القطاعين: العام والخاص لمشاريع المبادرة. وهو ما يؤدي إلى تعزيز التقارب بين الجانبين: الخليجي والصيني.(١٦)

- **توسيع نطاق التعاون التجاري والاستثماري**، حيث يؤدي التشارك في بناء «الحزام والطريق» إلى تعزيز تحرير وتسهيل التجارة والاستثمار في الدول والمناطق على طول «الحزام والطريق»، بجانب خفض تكاليف الصفقات وتكاليف ممارسة التجارة، وإطلاق الإمكانية التنموية، وتوسيع

وتعميق درجة اشتراك مختلف الدول في العولمة الاقتصادية بشكل متزايد. وقد دفعت مبادرة «الحزام والطريق» التعاون بين الصين ودول الخليج إلى مستوى أعمق وأعلى فيما يتعلق بالعلاقات التجارية. إذ تستحوذ دول الخليج على ٦٦٪ من التجارة العربية مع الصين.[١٧]

- **المساهمة في تحقيق الترابط الثقافي**: حيث يُعد التفاهم بين الشعوب بكل ما يحمله من أبعاد ومجالات متنوعة بمثابة الركيزة الاجتماعية لعملية بناء «الحزام والطريق». وقد تعددت المؤشرات والمظاهر الدالة على تزايد وتيرة التعاون: الثقافي والتعليمي بين الجانبين؛ لتشمل تنظيم العديد من الفعاليات الثقافية للتعريف بثقافة وحضارة الجانبين، بالإضافة إلى تبادل العديد من الطلبة بهدف الدراسة في كلا البلدين. كما تتجلى جهود الإمارات العربية المتحدة في هذا الصدد، حيث شهدت فتح فروع لمعهد كونفوشيوس لتعليم اللغة والثقافة الصينية في كل من أبو ظبي ودبي، فضلًا عن القرار الخاص بتعميم تدريس اللغة الصينية في ١٠٠ مدرسة إماراتية كمرحلة تجريبية. وعلى صعيد متصل، اتفقت المملكة العربية السعودية مع الصين على إدراج اللغة الصينية كمقرر دراسي في المدارس والجامعات السعودية. وفي مجال تعزيز التعاون السياحي، حصلت الإمارات كأول دولة في منطقة مبادرة «الحزام والطريق» على إعفاء متبادل للتأشيرة لجواز السفر العادي مع الصين عام ٢٠١٧، كما تجاوز عدد السياح الصينيين إلى الإمارات ١,١ مليون سائح، بمعدل نمو ٥٪.[١٨]

٢- مظاهر الاستجابة الخليجية للمبادرة الصينية:

في محاولة للاستفادة من تلك الفرص والإمكانيات التي تنطوي عليها مبادرة «الحزام والطريق» للدول المشاركة في إطارها، سلكت دول الخليج

العديد من الإجراءات والخطوات التي تعكس استجابتها الإيجابية لهذه المبادرة، كما يلي:

لقد شرعت الدول الخليجية في التخطيط لمواءمة استراتيجياتها وخططها التنموية الطموحة؛ لتتوافق مع رؤي وأهداف واستراتيجيات المبادرة، وهو ما اتضح جليًّا خلال زيارة ولي العهد السعودي محمد بن سلمان للصين في فبراير ٢٠١٩، والذي صرح بـ «أنَّ مبادرة طريق الحرير الجديد تتقاطع بشكل كبير مع رؤية المملكة ٢٠٣٠».[١٩] وعلى صعيد تنسيق الجهود؛ لتنفيذ هذه الخطط بما يخدم المصالح المشتركة، وقَّع الجانبان خلال الآونة الأخيرة العديد من الاتفاقيات ومذكرات التفاهم التي شملت مختلف مجالات التعاون في ظل المبادرة، ونذكر من بينها توقيع ٣٥ اتفاقية للتعاون الاقتصادي تقدر قيمتها بأكثر من ٢٨ مليار دولار أمريكي.

وتُولي أبو ظبي أهمية خاصة للمبادرة، وخاصة أنشطتها البحرية، وتعدها فرصة مواتية لتطلعاتها التنموية والاستثمارية إقليميًّا ودوليًّا. وقد ضخَّت الإمارات عشرة مليارات دولار في صندوق استثمار صيني- إماراتي مشترك؛ لدعم مشاريع المبادرة في شرق أفريقيا، ووقَّعت ١٣ مذكرة تفاهم مع الصين عام ٢٠١٨، للاستثمار في مجالات متعددة داخل الإمارات. وهناك شراكة بين موانئ أبو ظبي وشركة «كوسكو الملاحية» الصينية، أسفرت عن افتتاح محطة كوسكو أبو ظبي للحاويات في نهاية عام ٢٠١٨.

ولا شك بأن الصين قد ساهمت في إنشاء البنية التحتية للإمارات وإنجاح معرض إكسبو الدولي ٢٠٢٠، وتوسيع منطقة جبل علي؛ لتصبح واحدة من أهم المناطق الحرة في العالم. وفي لقائه مع الرئيس الصيني في يوليو ٢٠١٩، أعرب الشيخ محمد بن زايد آل نهيان، ولي عهد أبوظبي،

«عن استعداد الإمارات للمشاركة بفعالية في مبادرة الحزام والطريق عبر توسيع الاستثمار في الصين وإمدادها بالطاقة وزيادة التبادل التجاري وتعزيز التبادلات والتعاون في مجالات تشمل: التمويل والطيران والمشاركة بين الأفراد والمشاركة الثقافية ودعم التعاون العلمي والتكنولوجي مع الشركات الصينية.[٢٠] «كما عقدت مجموعة «دونغفانغ شيوانغ (أمل الشرق)» الصينية العملاقة مذكرة تفاهم مع منطقة خليفة الصناعية في أبو ظبي، لعمل دراسة جدوى مشتركة لتطوير ثلاث مراحل في منشأة ميناء يقع بالقرب من حدود العاصمة الإماراتية أبو ظبي مع دبي، على مدى ١٥ عامًا. وعلى صعيد متصل، لقد أكد الجانبان على أهمية تسريع البناء المشترك للمبادرة بجودة عالية، وتعزيز التوافق بين استراتيجيات التنمية المتبادلة، والسعي لتحقيق هدف ٢٠٠ مليار دولار من التجارة الثنائية في عام ٢٠٣٠، والانتهاء من محطة ميناء خليفة للحاويات والمنطقة التجريبية للتعاون الصناعي بين الصين والإمارات، وتعزيز وتوسيع التعاون الاستراتيجي طويل الأجل والمستقر والشامل في قطاع الطاقة.

وفي أعقاب الإعلان عن «رؤية كويت جديدة ٢٠٣٥»؛ لتقليل الاعتماد على صادرات النفط، وتحويلها لمركز مالي وثقافي إقليمي، قام نائب الرئيس الصيني بزيارة للكويت؛ ليعرب عن دعم الصين للرؤية الكويتية، موضحًا أنها تتسق بشكل كبير مع مبادرة الحرير[٢١]. ومن هذا المقام، فستشارك الكويت في المبادرة بعدة مشروعات تنموية، وهي مشروع مدينة (الحرير) ومشروع (الجزر الخمسة)، والذي يتضمن إنشاء مشروع ميناء مبارك الكبير الذي سيُساهم في انفتاح البلاد على العالم: تجاريًّا واقتصاديًّا ويخدم مصالح الكويت والعراق وإيران، فضلًا عن كونه أقرب موانئ المياه المالحة لمنطقة

آسيا الوسطى. كما وقد ارتقت العلاقات الصينية-الكويتية إلى مستوى «الشراكة الاستراتيجية»؛ ما أثمر عن توسيع التعاون في مجالات الطاقة والبنية التحتية والمجال الأمني ومكافحة الإرهاب.

وعلى نفس المنوال، تُقيِّم البحرين مبادرة الحزام والطريق في علاقتها برؤيتها الاقتصادية ٢٠٣٠. وثمة دعم من جانب البحرين؛ لبلوغ الأهداف المرجوة من المبادرة بما يترتب عليه تنفيذ رؤيتها الاقتصادية. فعلى سبيل المثال، شرعت البحرين في ديسمبر ٢٠١٩، في إطار المبادرة، في بناء مدينة شرق «سترة» للشركة الصينية للماكينات الهندسية، كأكبر منطقة سكنية يتم بناؤها في البحرين.[٢٢]

كما وجدت مبادرة الحزام والطريق أيضًا ترحيبًا كبيرًا من جانب قطر. ففي مقابلته مع وزير الخارجية الصيني، وانغ يي، في مايو ٢٠١٦، أعرب الأمير تميم عن دعم قطر للمبادرة، «واستعدادها للمشاركة بفاعلية؛ لتعميق التعاون معها». ومن جانبه، أشار وانغ يي إلى أن الصين تعتبر قطر شريكًا مهمًّا في المبادرة. وتتسق المبادرة مع الرؤية الوطنية القطرية ٢٠٣٠.[٢٣] خاصةً في إطار استعداد قطر لاستضافة كأس العالم لكرة القدم ٢٠٢٢؛ حيث تشارك الصين على نطاق واسع في إنشاء البنية التحتية لهذا المحفل وخاصة استاد «لوسيل»، وغيرها من مشروعات البنية التحتية كـ «ميناء حمد». ووسَّعت المبادرة أيضًا من نطاق الاستثمارات الصينية في مجال الغاز القطري، وكذلك الاستثمارات القطرية في الصين في مجالات متنوعة؛ حيث أنشأ صندوق الثروة السيادية في قطر صندوقًا بقيمة ١٠ مليارات دولار للاستثمار في قطاعات: الرعاية الصحية والبنية التحتية والعقارات ومتاجر التجزئة في الصين.[٢٤]

وبالتوازي تتسق المبادرة أيضًا مع إعادة الهيكلة الاقتصادية التي تستهدفها سلطنة عُمان منذ ٢٠١١؛ لتنويع اقتصادها بعيدًا عن الاعتماد على النفط. وتشارك الصين في بناء «ميناء الدقم على طريق الحرير البحري»، الأمر الذي يحقق منافع استراتيجية لكلا الطرفين؛ فيُساهم من جانب في تطوير عُمَان؛ لتكون بمثابة أكبر منطقة ارتكاز لتخزين النفط في الشرق الأوسط، مما يقلِّل على صعيد آخر اعتماد الصين على المرور من مضيق هرمز. ولقد وقَّع البلدان، في مايو ٢٠١٨، مذكرة تفاهم بشأن تعزيز البناء المشترك للمبادرة في مجالات استراتيجية كالاتصالات والطاقة والبنية التحتية، بالإضافة للتعاون السياسي لدعم الاستقرار والقضايا الإقليمية.

وعلى صعيد الطرق البرية، شهد يناير ٢٠١٦ انطلاق أول رحلة قطار بضائع بين الصين وإيران مروراً بكازاخستان وتركمانستان ولم تستغرق سوى أُسبوعين فقط، وبذلك تكون أسرع بمقدار ٣٠ يومًا مما كانت تستغرقه الرحلة من قبل. كما يقترح خبراء صينيون إنشاء خط سكة حديدية بين الصين والمملكة العربية السعودية عبر أفغانستان وإيران وبعض دول مجلس التعاون الخليجي الأُخرى. كذلك يمكن لإيران الاستفادة من موقعها الجغرافي المتميز، ووقوعها على شواطئ بحر قزوين؛ لتستغل مرور الخط الحديدي الصيني بالقرب من أراضيها، وأن تستفيد من علاقاتها الدبلوماسية المتميزة مع الصين من جهة والدول الأوروبية من جهة أُخرى، في تسويق منتجاتها وسلعها عبر هذا الخط الجديد.[٢٥] وكذلك الحال بالنسبة للعراق، الذي يمكنه الاستفادة من المبادرة من خلال استغلال عوائده المالية في جذب الشركات الصينية الرائدة؛ لتطوير البنى التحتية المتضررة بسبب الحروب، والمساهمة في عملية إعادة الإعمار.

المحور الثالث

مستقبل مبادرة الحزام والطريق الصينية ... بين مواجهة التحديات وإعادة تموقع الدور الصيني في منطقة الخليج العربي :

إن التواجد الصيني في منطقة الخليج يُعد إيجابيًّا بالدرجة الأولى لدول الخليج العربية، فمن المتوقع أن تتراوح قيمة مبادرة الحزام والطريق من ١,٢ تريليون إلى ١,٣ تريليون دولار بحلول عام ٢٠٢٧، [٢٦] الأمر الذي سيُساهم بلا شك في إثراء التنمية الاقتصادية، ويُعزز من فرص الاستثمار الداخلي، ويُحقق خطط التنويع التي تسعى إليها دول المنطقة.

بيد أن هذه المبادرة لا تسير دون تحديات، فهناك مخاوف عديدة بشأن هذا التواجد وانعكاساته في تفاقم المسائل الأمنية القائمة، هذا إلى جانب تحديات المبادرة الداخلية التي ترتبط بالإدارة والهيكلية والتمويل، وتحدياتها الخارجية وأهمها تسويق المبادرة في العالم وتجنب عقبات المنافسين: كالولايات المتحدة الأمريكية والهند، وبما أن المبادرة طويلة الأمد فسنشهد فصولًا جديدة من تأثيراتها المختلفة على كافة الأصعدة والمستويات والقضايا على مدار السنوات القادمة، خاصةً في منطقة الخليج العربي.

أولًا ـ التحديات المطروحة أمام مخططات المبادرة الصينية ومساراتها :

إن مبادرة الحزام والطريق الصينية بقدر ما هي بوابة حقيقة لـ «الفرص»، فهي أيضًا أمام كثير من «التحديات». ففي وسط حالة التفاؤل التي تسود عدة جبهات على مستوى قارات العالم بشأن المبادرة الصينية على أثر معاناتها من التوجهات السياسية والسياسات الاقتصادية المعارضة للولايات المتحدة وغيرها من القوى الكبرى كروسيا واليابان والهند، انضم العديد من دول منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وعلى رأسها دول منطقة الخليج العربي ومصر والجزائر إلى المشروع الصيني سعيًا لتحقيق مكاسب اقتصادية وتوسيع نطاق أنشطتها في أسواق الطاقة ومجالات تكنولوجيا المعلومات والسكك الحديدية والقطاع البنكي وغيرها من القطاعات الأُخرى الواعدة.

١- تحديات تنفيذ مشروعات الحزام والطريق الصيني :

بوجه عام، يواجه تنفيذ مشروعات الحزام والطريق الصيني العديد من التحديات: الجيو-سياسية، والهيكلية، والأمنية، والجغرافية، والمالية، والمحلية، وتتمثل هذه التحديات فيما يلي:

- **التوترات الجيو- سياسية**: وتتمثل في النهج التي تتبعه الصين تجاه بعض القضايا؛ لإرضاء شركائها الاستراتيجيين كروسيا وإيران وتركيا، وتجلى ذلك عبر موقفها في مجلس الأمن تجاه الأزمة السورية والذي جاء متوافقًا مع التوجهات الروسية، هذا إلى جانب المواقف والتوجهات الصينية؛ لإنجاز مشروعات المبادرة، والتي يسفر عنها ـ في بعض الأحيان- خلافات وأزمات بين الدول المشاركة، كالممر الاقتصادي الباكستاني ـ الصيني الذي يمر بإقليم

كاشمير المتنازع عليه بين الهند وباكستان، مما شكل أحد نقاط الخلاف بين الصين والهند، حيث اعتبرته الأخيرة مساسًا بسيادتها.

- **التهديدات الأمنية**: إن تفشي ظاهرة الإرهاب الدولي والقرصنة والجريمة المنظمة، بالتوازي مع انتشار النزاعات وبؤر التوترات، وانعدام الاستقرار في العديد من الدول المشاركة في هذه المبادرة، تشكل تحديًا كبيرًا وخطيرًا أمام تأمين البنى التحتية التي تمّ الانتهاء منها، علمًا بأنه يصعب توفير الحماية العسكرية لهذه المشروعات نظرًا لتعددها وضخامتها، فنذكر على سبيل المثال أن مشروع الممر الاقتصادي الصيني - الباكستاني الذي تمّ إنجازه عام ٢٠١٣ بكلفة (٥٤ مليار دولار) قد استُهدف من قِبل متمردين انفصاليين في إقليم (بلوشستان)، حيث قاموا بتفجير خطوط أنابيب غاز وقطارات، كما تضمن الأمر هجومًا على مهندسين صينيين.

- **المشكلات المالية**: في ضوء معاناة العديد من الدول المشاركة في المبادرة من ضعف مواردها المالية، فقد ساهم الإقراض الصيني المتزايد لبعضها في وقوعها فريسة لأعباء مالية وقانونية غير محتملة، مع تعرضهم لمخاطر العجز عن سداد الديون أو صعوبات في السداد، الأمر الذي تسبب في إلغاء أو تأجيل تنفيذ بعض المشروعات المقرر تنفيذها في إطار المبادرة الصينية، وهو أمر متوقع نظرًا لضخامة حجم هذه المشروعات وارتفاع تكاليف إنجازها، ومن هذا المقام، فقد تأجل إنجاز جزء من مشروع لقطار سريع في تايلاند كان يُفترض أن يربط الصين بسنغافورة بسبب نقص التمويل.

- **التحديات الإدارية والتنظيمية**: وتتمثل في سوء الإدارة في تنفيذ مخططات المبادرة، وتغلغل البيروقراطية بعُمق في العديد من إجراءاتها وسياساتها، وافتقادها لمعايير الشفافية خاصةً في مرحلة تقديم العطاءات

والمناقصات على العديد من المشروعات، وكذلك بالنسبة إلى العقود والشروط المالية التي تُبرم دون خضوعها للتدقيق العام، فضلًا عن انتشار معدلات الفساد الإداري حيث تضمنت مشروعاتها لمنح ومكافآت لسياسيين ومسؤولين حكوميين. كما تجسدت المشكلات الناتجة عن الهيمنة الصينية على تنفيذ المشروعات المختلفة دون مراعاة للظروف المحلية للدول المشاركة المختلفة، ودون نقل خبراتها بالشكل الكافي إلى العمال المحليين، وفي بعض الأحيان تنطوي على ترتيبات غير عادلة لتقاسم الأرباح. كما تمكنت بكين من السيطرة على الكثير من مشروعات البنية التحتية في بعض الدول المشاركة من خلال عقود إيجار طويلة الأجل، أو عقود تشغيل لعدة عقود، مما يقوض سيطرة الدولة على هذه المشروعات.

– **العوائق الجغرافية**: حيث تجتاز الممرات المخطط لها في إطار هذه المبادرة على صحاري وجبال، مما يصعب من عمليات إنشاء الطرقات والسكك الحديدية، هذا إلى جانب موقع العديد من هذه المشروعات في مناطق ذات كثافة سكانية قليلة، الأمر الذي يزيد من احتمالية عدم تحقق الربح المتوقع لتغطية التكلفة من المشروع الاستثماري وفقًا للخطة الموضوعة مسبقًا، فمثلا خط السكة الحديدية الذي يربط بلغراد ببودابست لا يمر على مدينة زيجيد (وهي ثالث أكبر مدينة في المجر)، وبالتالي تفقد مثل هذه المشاريع أهميتها الاقتصادية على المستوى المحلي.

– **اعتراضات محلية**: حيث يواجه العديد من مشروعات المبادرة معارضة على المستوى المحلي لأسباب تتعلق بملكية الأراضي التي ستقام عليها هذه المشروعات، فالعديد منها أنجزت أو ستُنجز في دول ذات طابع قبلي، وتكمن الإشكالية في اعتراض هذه القبائل ورفضهم التنازل عن أراضيهم،

حيث تأخر في إندونيسيا - على سبيل المثال - إنجاز مشروع خط جاكرتا - باندونغ للقطارات السريعة بسبب رفض أهالي القرى التي يمر عبرها خط السكة الحديدية التنازل عن أراضيهم.

- **مخاطر بيئية**: حيث تجلى التخوف من أن تُمنح إنجاز مشروعات المبادرة إلى المؤسسات الصينية الأكثر تلويثًا، خاصةً وأن المبادرة تنص على بناء محطات للفحم على طول الممرات الجديدة. وبالفعل تمّ البدء في بعض مشروعات الحزام والطريق من دون إجراء تقييمات بيئية كافية، مما أدى إلى تسبب بعضها في أضرار بيئية شديدة.

٢- مواقف الدول المنافسة للصين تجاه مبادرة الحزام والطريق الصينية:

لقد أثارت مبادرة الحزام والطريق الصينية، باعتبارها الاستراتيجية التي تبنتها الصين؛ لبسط نفوذها العالمي، مخاوف العديد من الدول الكبرى، وهو ما سيتم التطرق إليه فيما يلي:

- **الموقف الأمريكي**: فقد تجلَّت مخاوف واشنطن من الصعود الصيني مبكرًا، عندما أطلقت إدارة الرئيس أوباما «استراتيجية إعادة التوازن في آسيا والمحيط الهادي»؛ بغرض تحجيم القوة الصينية في آسيا. وكانت إدارة خَلَفِه ترامب أكثر عدائية في تعاطيها مع الصين؛ إذ صنَّفت الأخيرة منافسًا استراتيجيًّا وقوةً مراجِعةً تريد تغيير قواعد النظام الدولي لصالحها، وانخرطت في حرب تجارية معها، وتبنَّت استراتيجية «المحيطين الهندي والهادي»؛ بغرض بناء تحالف أمني واسع لاحتواء النفوذ الجيوسياسي للصين في آسيا. ويبدو أن انعكاسات التنافس الاستراتيجي بين الصين والولايات المتحدة على المبادرة في منطقة الخليج ستكون أشد وطأة خلال

إدارة بايدن. ففي قمة مجموعة السبع، في يونيو ٢٠٢١، جرت الموافقة مبدئيًّا على مقترح أمريكي بإنشاء مبادرة للاستثمار في البنية التحتية منافِسة لمبادرة طريق الحرير بتكلفة تُقدَّر بـ ٤٠ مليار دولار أمريكي؛ ما يُؤشِّر لعمق الخطر الاستراتيجي الذي تستشعره واشنطن من مبادرة الحرير، وتحوُّل العلاقات الأميركية – الصينية من تنافس إلى عداء صريح.

– **الموقف الياباني**: على الرغم من الامتيازات المتمثلة في البنى التحتية الضخمة التي تحققها المبادرة الصينية لصالح اليابان، إلا أن هذه المبادرة تُعد مشروع جيواستراتجي يمكن أن يعمل على توسيع النفوذ الصيني في المنطقة، مما يشكل خطرًا على المصالح اليابانية، لذلك قررت اليابان المشاركة في مباردة الحزام والطريق الصينية من أجل الاستفادة من الفرص التي قد تقدمها هذه الأخيرة، حيث أعلن الوزير الأول الياباني في يونيو ٢٠١٧ عن دعم دولته المشروط لهذه المبادرة، وفي مايو ٢٠١٨ أبرم كل من اليابان والصين اتفاق لتعاونهما اقتصاديًّا من أجل الاستثمار في دول أُخرى. وفي مسارٍ موازٍ، حاولت اليابان تقديم بديل لمبادرة الحزام والطريق الصينية، فهي أول من أعلنت عن «استراتيجية من أجل هند باسفيكي حر ومفتوح» عام ٢٠١٦، وأكدت أنها ستدافع عن القيم الليبرالية.

– **الموقف الروسي**: لقد قابلت روسيا المبادرة الصينية بحذر، نظرًا للتخوف الروسي من التوسع الاقتصادي والجيوسياسي للصين في منطقة آسيا الوسطى على حساب روسيا، وعلى هذا الأساس، تمّ تأسيس «الاتحاد الاقتصادي الأوراسي»، وهو اتحاد مؤسس في مايو ٢٠١٤ بموجب معاهدة مشتركة فيما بين كل من: روسيا وروسيا البيضاء وكازاخستان، ثمّ انضمت أرمينيا لهذه المعاهدة في أكتوبر ٢٠١٤، لتليها قيرغيزستان في أغسطس ٢٠١٥.

ومع ذلك، فهناك ملامح مشتركة بين الصين وروسيا، فمن جانب تبحث الصين عن تنويع مصادر وطرق نقل الطاقة خاصةً في ظل الصراعات والأزمات التي تُعاني منها دول الخليج، كما تسعى إلى إيجاد ممرات أسرع للوصول إلى الأسواق الأوروبية، أما روسيا فتريد الاستفادة من الامتيازات التي تقدمها الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق الصينية؛ لتطوير بعض أقاليمها مثل: سيبيريا والشرق الأقصى الروسي، خاصةً في ظل العقوبات الغربية المفروضة عليها بسبب أزمة أوكرانيا، ومن هذا المنطلق، انضمت روسيا إلى هذه المبادرة ؛ لتوجهها في المسار الذي يخدم مصالحها، كإعطاء الأولوية لمسار الممرات التي تعبر روسيا، وتقليص العلاقات الثنائية التي تربط الصين بآسيا الوسطى، حيث تسعى روسيا؛ لتجنب إقامة مفاوضات ثنائية بين دول أعضاء الاتحاد الاقتصادي الأوراسي والصين.

- **الموقف الهندي**: في ضوء التنافس الهندي - الصيني سعيًا لفرض النفوذ في منطقة جنوب آسيا، إضافة إلى الصراعات المتتالية بين هذين البلدين في بحر الصين الجنوبي حول مسألة التنقيب عن النفط والغاز من جهة ومشكلة الصيد من جهة أُخرى، فضلاً عن النزاعات الحدودية المندلعة بينهما، فقد ساهمت كل هذه الأُمور مجتمعة في رفض الهند لمبادرة الحزام والطريق الصينية، بل سارعت في انتقاد هذه المبادرة واعتبرتها تهديدًا لسيادتها، على أساس أن مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان يعبر منطقة (جيلجيت) في إقليم كشمير المتنازع عليه بين الهند وباكستان. كما أعلنت الهند عن بديل آخر عن هذه المبادرة ويتمثل في إنشاء ممر جديد تحت اسم «ممر النمو في آسيا وأفريقيا»، وهو ما أشار إليه البيان المشترك الصادر عن رئيس الوزراء الهندي والياباني في نوفمبر ٢٠١٦؛ ليكون بمثابة ممرٍّ بحريٍّ

في الأساس يربط أفريقيا بالهند وغيرها من البلدان في جنوب شرقي آسيا، ويهدف إلى دفع النمو التجاري والاستثماري في أفريقيا. كما أكد العديد من المصادر الهندية واليابانية على أن هذا الممر الجديد يتميز بكونه من أفضل الخيارات الأقل تكلفةً وأقل انبعاثًا للكربون مقارنة بالمبادرة الصينية.

ثانيًا- تداعيات مبادرة الحزام والطريق على مستقبل التواجد الصيني في منطقة الخليج :

تعد مبادرة «الحزام والطريق» أحد أكبر وأهم مشاريع الصين في مجال العلاقات الخارجية، بل يعتبر العديد من الأكاديميين الدوليين المتخصصين في مجالات: السياسة والاقتصاد والتاريخ والحضارة أن المبادرة تعد النقلة العالمية النوعية الأبرز في القرن الحادي والعشرين، ويرجع ذلك إلى دورها الحيوي في إعادة صياغة ممرات ومناطق عبور وتدفقات التجارة العالمية متعددة الأطراف.

وعلى الرغم من الامتيازات والمنافع التي ستعود على دول الخليج، وعلى رأسها المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة، إلا أن المبادرة ستؤثر بشكل واضح على التوازنات الاقتصادية والسياسية في المنطقة، الأمر الذي سينجم عنه تحديات وإشكاليات جيواستراتيجية جديدة تستدعي الالتفات إليها، والاستعداد للتعامل مع تداعياتها المستقبلية.

١- تعزيز المبادرة الصينية للخطر الإيراني في منطقة الخليج :

تُعدّ إيران من أبرز الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق الصيني باعتبارها دولة محورية في تنفيذها، حيث تُشير مخططات المبادرة، كما

يوضحه الشكل رقم (٧)، إلى المسار الذي يمر بالأراضي الإيرانية باتجاه تركيا ومن ثمّ إلى أوروبا، كما أنها تقع ضمن أحد الخطوط الرئيسة البرية الستة للمشروع، وهناك إشارة أخرى إلى استخدام الموانئ الإيرانية على بحر العرب والليج العربي.

الشكل رقم (٧)
موقع إيران في مسارات مبادرة الحزام والطريق الصينية.

وعلى هذا الأساس، يزداد نفوذ إيران ومكانتها؛ لتكون مركز ثقل اقتصادي يربط شرق آسيا بأوروبا وأفريقيا. وبالتوازي تسعى إيران إلى ربط شبكات مواصلاتها بأفغانستان وباكستان من جهة، والعراق وسوريا ولبنان من جهة أُخرى؛ وبذلك ستتحول مستقبلًا إلى شريان حيوي؛ لنقل البضائع عبر جميع هذه الدول، وسيصبح موقعها الجيوسياسي أهم بكثير مما هو عليه اليوم. وفي المقابل، تقدم طهران للصين تسهيلات كثيرة وعروض

متميزة، فعلى سبيل المثال فقد سخرت موانئها (وأبرزها ميناء تشابهار، وميناء بندر عباس) لعبور رئيس للبضائع الصينية.

لقد اتضح جليًّا اعتماد استراتيجية الحزام والطريق في منطقة الخليج على المحاور الإقليمية ذات المصالح المتعارضة، ويبدو ذلك بوضوح في علاقات الصين الوثيقة مع شركائها الاستراتيجيين في المنطقة، وهم: إيران، وتركيا، وإسرائيل، الأمر الذي يعيق من قدرتها على اتخاذ مواقف واضحة إزاء بعض القضايا والصراعات في المنطقة، خاصةً في ظل تباين المصالح بين هذه الأطراف من جانب، وغالبية المصالح العربية والخليجية من جانب آخر، فضلًا عن المصالح الصينية مع القوى الدولية، كعلاقاتها مع روسيا، والتي تؤثر على التحركات الصينية تجاه العديد من القضايا والأزمات، كموقفها في مجلس الأمن تجاه الأزمة السورية بما يتوافق مع التوجهات الروسية.

وبإمعان النظر إلى الصراع بين إيران ودول مجلس التعاون، نُلاحظ أنه يُشكل أكبر التحديات الاستراتيجية التي تُهدد مشروع الحزام والطريق في منطقة الخليج، ويرجع ذلك لكونه صراعًا تاريخيًّا مُعقدًا ومُتعدد الأبعاد الطائفية والأيديولوجية والقومية، بالإضافة إلى أبعاده السياسية والاقتصادية والحدودية، بل والوجودية (في حالة البحرين).[٢٧]

ولعل الصراع السعودي – الإيراني الأكثر تهديدًا للمشروع والمصالح الصينية في المنطقة؛ خاصةً مع مكانة كُل من إيران والسعودية لدى الصين، باعتبارهما من أهم شركائها في مجال الطاقة، وموقعهما الاستراتيجي حيوي بالنسبة لممرات المشروع. ومن ثمّ فاستمرار الصراع بين الدولتين قد يعيق تدفق النفط عبر هذه الممرات، ويعيق استمرار مشروعات وموانئ طريق

الحرير البحري الممتدة على طول منطقة الخليج. ومن ناحية أُخرى فإن للصراع بين السعودية وإيران تداعيات سلبية على الاستقرار في منطقة الشرق الأوسط برمتها. فكلتا الدولتين تنخرطان في حروبٍ بالوكالة في سوريا واليمن، وأسهم صراعهما في تصاعد حالة من الاستقطاب في المنطقة ما بين دول أو محاور موالية للسعودية وأُخرى موالية لإيران. وقد ساهمت هذه الأُمور مجتمعةً في تكريس عدم الاستقرار في المنطقة؛ ما يُهدِّد باستكمال المبادرة أو تقويض بعض مشروعاتها.[٢٨]

وقد اتضح أن الصراع السعودي - الإيراني يعتبر صراع معقد للغاية، وسيستمر إلى أجلٍ غير منظور، ولن يكون بمقدور الصين تحقيق توافق بين الدولتين من أجل تحقيق أهداف المبادرة، أو حتى الحفاظ على سياسة التوازن الحذر بينهما.[٢٩] كما أن استمرار الصراع بين الدولتين قد يورِّط الصين فيه، وتجد نفسها مضطرة للضغط على الطرفين بقوة من أجل التوافق أو الكفِّ عن سياسات التصعيد وحروب الوكالة. وهذا لن يكون مرضيًا في أغلب الأحوال لكلا الطرفين. ومن ثمّ قد تضطر الصين إلى التخلي عن مبدأي: عدم التدخل وعدم الانحياز في سياستها تجاه المنطقة، بل وقد تضطر إلى التضحية بطرفٍ على حساب الطرف الآخر من أجل استمرار المبادرة وأهدافها في المنطقة.[٣٠]

ويبدو أن تضحية الصين بالسعودية هو السيناريو الأكثر قابلية للتحقق لعدة اعتبارات، منها تفوق أهمية إيران الاستراتيجية في سياق المبادرة؛ حيث تُعد الأخيرة الوحيدة في المنطقة التي تستطيع نقل النفط والغاز إلى الصين برًّا وبتكلفة منخفضة، بعيدًا عن نقاط اختناق مضيق هرمز ومضيق ملقا.

وثمة عامل آخر ذو أهمية قصوى، وهو استمرار ارتباط السعودية أمنيًّا بالولايات المتحدة، واقتناعها بأن الصين لا ترغب في الاضطلاع بدورٍ في أمن الخليج، وأنها لن تتخلى مطلقًا عن علاقاتها الاستراتيجية مع إيران لصالح السعودية، ولاسيما أن علاقات الصين بإيران تُمثل جبهة توازن رئيسة لمواجهة الولايات المتحدة في إطار الصراع الاستراتيجي بين الأخيرة والصين.[٣١]

٢- تغلغل المبادرة الصينية في دول الخليج العربي، وهي منطقة نفوذ وعُمق استراتيجي للولايات المتحدة الأمريكية:

ارتكازًا على ما تقتضيه مبادرة الحزام والطريق الصينية من تنامي للدور الأمني الصيني في دول الخليج، تتعارض هذه السلوكيات بصفةٍ أساسية مع التوجهات الخارجية لهذه الدول نحو الولايات المتحدة كحليفٍ استراتيجي، ومع التوجهات الخارجية للأخيرة المضادة لتنامي الدور الصيني العالمي والإقليمي.

والحقيقة أن الصعود الصيني يمثل التحدي الرئيس لمكانة الولايات المتحدة باعتبارها القوة العظمى في العالم، منذ انتهاء الحرب الباردة. وعلى الرغم من تراجع الدور الأمريكي في الشرق الأوسط خلال الآونة الأخيرة، وتركز التنافس الاستراتيجي بين الصين والولايات المتحدة في منطقة آسيا والباسيفيك، فإن التنافس بينهما من المرجح أن يكون له تداعيات سلبية على مبادرة الحرير في منطقة الخليج، خاصةً في ضوء استمرار اعتماد دول مجلس التعاون على المظلة الأمنية الأمريكية، وغياب آفاق واضحة لدور أمني صيني في الخليج.[٣٢] وقد نبَّه البعض إلى أن دول الخليج قد تكون

ضحية للتنافس الاستراتيجي بين الصين والولايات المتحدة، وأن انخراط هذه الدول في مشروع الحزام والطريق من شأنه تكريس فتور في علاقاتها مع الولايات المتحدة، وأنها قد تُطالَب بالاختيار بين الولايات المتحدة والصين.(٣٣)

وعلى صعيد متصل، يبدو أن هناك دورًا أمنيًّا متناميًا للصين في المنطقة، وإنْ كان ما يزال محدودًا، منذ طرح الصين لمبادرة الطريق والحزام في منطقة الخليج العربي عام ٢٠١٥. وترافق مع ذلك نشاط سياسي ودبلوماسي صيني؛ لتعويض تراجع الدور الأمريكي وتأمين خطط مشروع الحزام والطريق في المنطقة.(٣٤) كما يبدو أن مزيدًا من الحضور الأمني للصين في الشرق الأوسط بدأ يلوح في الأفق. ففي إطار جولته الشرق أوسطية في مارس ٢٠٢١، التي شملت ست دول، أعلن وزير الخارجية الصيني عن خطة خماسية للمنطقة، تضمن بندها الرابع «تعزيز الأمن الجماعي المشترك». كما ذكرت تقارير صحفية أن اتفاق التعاون الشامل بين إيران والصين، مارس ٢٠٢١، يتضمن مفاوضات حول تعاون أمني واسع بين البلدين في مجالات عدة، بما في ذلك تأمين تسهيلات عسكرية للصين في المطارات والموانئ الإيرانية، وتأسيس قاعدة عسكرية صينية في إيران لحماية مصالح الصين الواسعة في إطار مشروع الحزام والطريق.(٣٥)

ومع ذلك، فإن احتمال توسع الدور الأمني المحدود للصين مرتبط بشكل وثيق بمدى الفراغ الأمني والاستراتيجي الذي يخلِّفه انسحاب الولايات المتحدة عسكريًّا من المنطقة، وربما يصل إلى حضور عسكري شامل في المستقبل البعيد. أما في الوقت الحاضر، وربما في المستقبل المنظور، فليس لدى الصين رغبة في توسيع أُفق هذا الدور العسكري المحدود الذي اضطرت إليه؛ حمايةً لمصالحها في المنطقة. فالصين من أكبر المستفيدين من

الهيمنة الأمنية الأمريكية في الخليج، وتدرك التكلفة الشاملة الباهظة لأي توسع عسكري كبير في المنطقة.[٣٦]

وبرغم حاجة مبادرة الحرير لحماية أمنية، إلا أن تزايد الدور الأمني للصين قد يكون له مردود سلبي على المبادرة؛[٣٧] فقد تضطر الصين إلى الانخراط في صراعات المنطقة والانحياز لأطراف على حساب أطراف أُخرى، الأمر الذي يدفعها للدخول في صدام مباشر مع الولايات المتحدة في المنطقة. ومن جهة أُخرى هناك مخاوف من توجيه ضربة عسكرية أمريكية واندلاع حرب بين إيران والولايات المتحدة أو بين إيران وإسرائيل، مما يؤثر سلبيًّا بالتبعية على المبادرة ومشروعاتها، خاصةً في المسار الذي يمر بإيران، كما تتجلى أيضًا المخاوف الصينية من التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز في حال توجيه ضربة عسكرية لها أو منعها من تصدير النفط.

ومن هذا المنطلق، تقف الصين أمام خيارين، أولهما: إجراء تعديل في مسار أحد خطوط المشروع وألَّا تمر بالأراضي الإيرانية، والبحث عن بدائل عن إيران؛ لتنفيذ المشروع، والخيار الثاني: هو تحدي واشنطن والمخاطرة بإشراك إيران وتحمل العقبات التي قد تنشأ من هذا الخيار. وبالتوازي ينبغي أن تقوم الصين بطمأنة الأطراف الخليجية عبر الرد على مخاوفهم المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق ولا سيما فيما يخص إيران، وزيادة ثقة دول مجلس التعاون الخليجي في المبادرة.

وعلى الجانب الآخر، ينبغي أن تحاول دول مجلس التعاون الخليجي تعويض المزايا التي تحصل عليها إيران نتيجةً لشراكتها مع الصين، وتحقيق مكاسب اقتصادية وسياسية كالانخراط في استثمارات مشتركة

مـع الصيـن في مشروعات البنيـة التحتيـة في الـدول الأُخـرى المشـاركة في المبـادرة، ممـا يسـاهم في تبلـور الترتيبـات متعـددة الأطـراف، كـما يُعـزز مـن الحضور الدولـي لـدول مجلـس التعـاون الخليجـي بمـا يتجـاوز المنطقـة. وبجانـب البعـد الاقتصـادي ورغـم أن مبـادرة الحـزام والطريـق لا تتضمـن اتفاقًا أمنيًّا صريحًا إلا أن دول مجلـس التعـاون الخليجـي يمكـن أن تستثمر علاقتها الاقتصاديـة الوثيقة مع الصين فـي بحث مشاركة صينية مؤقتـة فـي إدارة الشـؤون الأمنيـة للمنطقـة فـي المسـتقبل.

وإجمـالًا، فعلى الـدول الخليجيـة إجـراء المزيد من الدراسـات الاستشـارية والسـيناريوهات المستقبلية وعمليـات التحـوط المـالي في كافـة شراكاتهـا الاسـتراتيجية سـعيًا لتعظيـم الاسـتفادة وتحقيـق الصالـح العـام، مـع اتبـاع سياسـة التنـوع في سـلة تحالفاتها وشراكتها، وفقًا لقاعـدة المصالح، وبالضرورة مصداقيـة الالتزامـات والتعهـدات.

خاتمة :

لقد شهد النظام الدولي منذ التسعينيات تحولات جذرية أثرت بشكل مباشر على جمهورية الصين الشعبية وخياراتها الخارجية، بحيث تبدلت تحالفاتها وتراجعت الضغوطات المفروضة عليها أثناء الحرب الباردة بسبب التجاذب بين المعسكرين، ما فتح للصين المجال؛ لإبراز طموحاتها الإقليمية والدولية، وتجلت محاولتها للانخراط في علاقات تعاونية تعزز من اندماجها في الاقتصاد العالمي، والتفاعل بشكل أعمق وأكثر تأثيرًا في الأحداث الدولية، فضلًا عن مساهمتها في حفظ السلم الدولي والاضطلاع بمهام الوساطة في العديد من النزاعات الدولية.

وفي خضم هذه السلوكيات التي اتبعتها الصين لتعزيز مكانتها ودورها على المستوى الدولي، أعلن رئيسها «شي جين بينغ» عام ٢٠١٣ عن مبادرة الحزام والطريق كمشروع اقتصادي وسياسي واستراتيجي شامل يهدف إلى إحياء طريق الحرير القديم، من خلال استثمارات ضخمة في أكثر من ٦٠ دولة موزعة بين قارات: آسيا وأوروبا وأفريقيا، ويسعى إلى تطوير البنى التحتية التي يشملها المشروع كشبكات الطرق، السكك الحديدية، الموانئ، عبر طرق حيوية تربط الصين بآسيا الوسطى، أوروبا، الهند، جنوب شرق آسيا والشرق الأوسط.

وعلى الرغم من الجوانب الإيجابية لهذه المبادرة، إلا أن هناك عدة عقبات ربما ستحول دون تنفيذها أو ستؤدي إلى إضعاف دورها المأمول سواء

في الوقت الحاضر أو في المستقبل. ولعل أبرز هذه التحديات تكمن في الأوضاع الاقتصادية والسياسية والأمنية السائدة في العالم والتي تعترض مراحل تنفيذ الكثير من مخططاتها، كما تبلورت استراتيجيات الدول المنافسة للصين وتبنيها للعديد من المشروعات البديلة؛ لتقليص الدور الاستراتيجي للمبادرة، فضلًا عن نظرة القلق والشك من قِبل بعض الدول تجاه الأهداف الحقيقية للمبادرة وخوفهم من لجوء الصين إليها كأداة لتحقيق طموحاتها الجيوسياسية.

وارتكازًا على أهمية دول مجلس التعاون الخليجي للصين، باعتبارها محورًا أساسيًّا في مبادرة «الحزام الواحد والطريق الواحد»، فموقعها الجغرافي الاستراتيجي يربط الصين بالأسواق الشرق أوسطية والأفريقية والأوروبية. أمَّا احتياطات الهيدروكربون الكبيرة لديها، فهي عامل مهمٌّ في الدفع قُدمًا بالمشاريع الإنمائية التي تشمل المبادرة. ومن المتوقَّع أن يتطوَّر التعاون بين الصين ودول مجلس التعاون الخليجي، في وقت تتوسَّع فيه نشاطات الصين عبر المحيط الهندي. وفي الوقت عينِه، تعتمد مبادرة «الحزام الواحد والطريق الواحد» على العلاقات الثنائية التي عملت الصين ودول مجلس التعاون الخليجي على تطويرها على مرِّ العقود، وهي تشتمل على قائمة من المصالح تغطي التبادلات التجارية والسياسية والأمنية والثقافية.

لقد ساهمت الطبيعة التكاملية لمبادرة الحزام والطريق الصينية وبرامج التنمية «الرؤى» الخليجية في تأسيس ركيزة أُخرى من التعاون بين الصين ودول منطقة الخليج. وفي هذا الصدد، تُشكِّل هذه المبادرة فرصة مضافة لهذه الدول من أجل تحقيق غاياتها الرامية إلى تقليل الاعتماد الاقتصادي على صادرات الطاقة، ومواصلة الترويج لمكانتها المتنامية كمركز

مالـي ولوجيسـتي وكمركـز للنقـل، كما يمكـن أن تشـهد هذه الدول نقلة نوعية عنـد المشـاركة فـي مشروعات هـذه المبـادرة. إلا أن هنـاك الكثير من الصعوبـات التي قـد تواجهها الصين في المنطقة بعد تعزيـز علاقاتها مع إيران، سـواء عـلى الصعيـد الـدولي مـع الولايـات المتحـدة الأمريكية، أو عـلى الصعيد المحـلي مـع دول المنطقة، وقد يصل الأمر إلى تحول مسـارات المبادرة إلى مخاوف سياسـية وأمنيـة للـدول الواقعة في المناطق التي تمر فيها هذه المسـارات، لاسـيما مـع زيـادة احتماليـة لجـوء الصين إلى اختيـار جانـب على حسـاب آخـر، وهو ما تحـاول الصين تحاشـيه عن طريـق سياسـة الحيـاد ودبلوماسـية التوافق.

ونخلـص مـن جميع هذه المعطيات والمجريات إلى أنـه ينبغي أن تقوم الصين بإعـادة التفكـير في أنها ليسـت فقط مجرد شريـك اقتصادي لـدول المنطقة، وإنما شريـك اسـتراتيجي يمتلـك مصلحـة صريحـة لدعـم أمـن واسـتقرار المنطقة في مواجهـة التحديـات التـي تواجههـا، والسـعي إلى تعزيـز أمن المنطقـة البحري، مـع مكافحة الإرهـاب والتطرف وتفكيك هياكله الداعمـة في المنطقة، وتحقيق حالـة مـن التوافـق بـين الأطـراف الخليجيـة المتصارعـة، خاصـةً أن الصـين قـد أبـدت اسـتعدادها لمراجعـة دوريـة للأوضاع الجاريـة وإعادة صياغة سياسـاتها الخارجيـة بـما يتـلاءم مع هـذه الأوضاع والأحـداث السـائدة في المنطقة.

وفي المقابـل، تتجلى الحاجـة المُلحة لإعادة تقييم من جانـب دول مجلس التعاون الخليجي بشـأن انخراطهـا في مبـادرة الحـزام والطريـق الصينيـة، والتوقـف عـن اعتبـار الأخـيرة وسـيلة تيسـيرية محتملة للتدفقـات الاسـتثمارية والتجاريـة الصينية إلى منطقـة الخليـج، مـع ضرورة طـرح السـيناريوهات والبدائـل التي يمكـن لهـذه الـدول اللجـوء إليهـا في حـال التصادمـات الناتجة عن النهضـة الصينيـة في المنطقة، لاسـيما فيـما يتعلـق بالولايـات المتحـدة الأمريكيـة والقـوى الأوروبيـة والآسـيوية المعارضـة للسياسـات والسـلوكيات الصينيـة كالهنـد واليابـان.

قائمة الأشكال التوضيحية

- الشكل رقم (١): مقومات الدول القوية والمؤثرة.
- الشكل رقم (٢): ترتيب الناتج المحلي الإجمالي لاقتصادات العالم.
- الشكل رقم (٣): خريطة توضح مسارات مبادرة الحزام والطريق.
- الشكل رقم (٤): توازن إنتاج واستهلاك النفط في الصين.
- الشكل رقم (٥): تطور استهلاك الطاقة بحسب الدولة منذ عام ١٩٩٠.
- الشكل رقم (٦): نسب الواردات الصينية من النفط من الدول المنتجة خلال عام ٢٠١٤.
- الشكل رقم (٧): موقع إيران في مسارات مبادرة الحزام والطريق الصينية.

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية - جامعة الكويت

قائمة المصادر:

أولاً ـ المصادر العربية.

ثانياً ـ المصادر الأجنبية.

أولًا ـ المصادر العربية:

١- إسلام عيادي، زينب عبد الله، وآخرون، الطبعة الأولى، **مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم**، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ألمانيا، برلين،٢٠١٩.

٢- إسوار براساد: الطريق إلى التأثير ... الصين تتبع منهجًا متعدد المسارات؛ لتعزيز دورها في وضع جدول الأعمال الدولي الاقتصادي والسياسي العالمي، صندوق النقد الدولي، مجلة التمويل والتنمية، ٢٠١٧.

٣- باهر مضخور: استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، بغداد، العدد ٦٧، ٢٠١٦.

٤- بحري سفيان، برزيق بوعلام: تحول موازين القوى في آسيا- الباسفيك دراسة في الصعود الصيني بين القوى الكبرى المسؤولة والدوافع الجيوسياسية، رسالة ماجستير، جامعة محمد بوقرة - بومرداس، الجزائر، ٢٠١٦.

٥- تقرير المستقبل، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة، العدد ٢٦، ٢٠١٨.

٦- جين ليانجشيانج، إن جاناردان: مبادرة الحزام والطرق الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج، نظرة تحليلية، البرنامج الأكاديمي للبحوث والتحليل، أكاديمية الإمارات الدبلوماسية، ٢٠١٨.

٧- سناء كليش: مبادرة الحزام والطريق تونس علامة مشجعة لمسار طريق الحرير الصيني الجديد نحو أفريقيا والمتوسط، المنتدى الإعلامي لمبادرة الحزام والطريق حدث دوري وعالمي، الصين بعيون عربية، العدد ١٠١، ٢٠١٨.

٨- طارق عزيزة : استراتيجية الولايات المتحدة في آسيا في ظل النهوض الصيني، أبحاث اجتماعية، مركز حرمون للدراسات المعاصرة، الدوحة، قطر، ٢٠١٧.

٩- عبد الرحمن عثمان: العلاقات الصينية الأفريقية رؤية مستقبلية، مؤتمر آفاق التعاون العربي الأفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، مركز البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة أفريقيا العالمية، الخرطوم، ٢٠١٧.

١٠- عبد القادر خليل: الحزام والطريق ودور الجزائر في شمال أفريقيا، المنتدى الإعلامي لمبادرة الحزام والطريق حدث دوري وعالمي، الصين بعيون عربية، العدد ١٠١، ٢٠١٨.

١١- ليو شيه تشنج، لي شي دونج، الطبعة الأولى، **الصين والولايات المتحدة الأمريكية خصمان أم شريكان**، ترجمة: عبد العزيز عبد العزيز، القاهرة: المجلس الأعلى للثقافة، ٢٠٠٣.

١٢- محمد اليوسفي، وآخرون، الطبعة الأولى، **السياسة الخارجية الصينية في الشرق الأوسط بعد الربيع العربي**، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ألمانيا، برلين، ٢٠١٨.

١٣- محمد بلعاوي: تحديات ما بعد جولة ترامب الآسيوية، مقالات، المعهد المصري للدراسات، ٢٠١٧.

١٤- محمود إدريس الصيني: معرفة حقيقة الحزام والطريق، مؤتمر آفاق التعاون العربي الأفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، المحور الأول طريق الحرير البري والبحري، مركز البحوث والدراسات الأفريقية، جامعة أفريقيا العالمية، الخرطوم، ٢٠١٧.

١٥- نهلة جبر: طريق الحرير استراتيجية القوة الناعمة، مجلة شؤون عربية، الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، العدد ١٧٧، ٢٠١٨.

١٦- يلينا نيدوغينا: الحزام والطريق وتطويع الحتميات الجغرافية صينيًّا، حزام وطريق إنسانيًّا وتنظيميًّا، المنتدى الإعلامي لمبادرة الحزام والطريق حدث دوري وعالمي، الصين بعيون عربية، العدد ١٠١، ٢٠١٨.

ثانيًا - المصادر الأجنبية:

- Austin Bodetti. «The Gulf's Balance between the US and China». Gulf State Analytics. 20/6/019. available at: https://gulfstateanalytics.com/the-gulfs-balance-between-the-us-and-china/
- Daniel Kliman. & Abigail Grace. «Power Play: Addressing China's Belt and Road Strategy». Asia-Pacific Security. Centre for a New American Security. 2018.
- David E. Sanger and Mark Landler. «Biden Tries to Rally G7 Nations to Counter China's Influence». The New York Times. June 12. 2021.
- Gordon Houlden. & Noureddin M. Zaamout. A New Great Power Engages with the Middle East: China's Middle East Balancing Approach. China Institute. University of Alberta. 2019. p.18.
- Hai Yang. «Time to up the Game? Middle Eastern Security and Chinese Strategic Involvement.» Asia Europe Journal. vol.16. no.3. 2018.
- Ito Mashino. «The Future of the Middle East Caught between US-China and US-Russia Rivalry». MITSUI and CO. Global Strategic Studies Institute Monthly Report. August 2020.
- Jeremy Garlick. & Radka Havlova. «China's Belt and Road Economic Diplomacy in the Persian Gulf: Strategic Hedging amidst Saudi-Iranian Regional Rivalry». Journal of Current Chinese Affairs. vol. 49. no.1. 2020.

- Jin Liangxiang. «MENA will not be Significantly impacted by Global Power Competition». in Belt and Road Initiative: China-Middle East Cooperation in an Age of Geopolitical Turbulence. Brookings Doha Center. Doha. 2019.
- Lars Erslev Andersen. & Yang Jiang. «Is China Challenging the US in the Persian Gulf?». DIIS Report: 29. Danish Institute for International Studies. 2014.
- Mahmood M. Abdul Ghaffar. «Strategic Development of Sino-GCC Relations: Visions of Arabian Gulf Economic Development and the Belt and Road Initiative». Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies. vol.12. no.4. 2018.
- Muhamad S. Olimat. China and the Gulf Cooperation Council Countries: Strategic Partnership in a Changing World. Lexington Books. 2016.

الهوامش:

١ـ عادل علي سليمان موسى العقيبي، مفهوم القوة في العلاقات الدولية ١٩٩١ ـ ٢٠١٧ (المنظور الأمريكي دراسة حالة)، الأردن: جامعة الشرق الأوسط، كلية الآداب والعلوم السياسية، رسالة ماجستير، ٢٠١٨، ص. ٦٤.

٢ـ دلال محمود، «أثر العلاقات الصينية ـ الأمريكية على النظام الدولي منذ ٢٠٠١»، المركز الديمقراطي العربي، متاح على:
https://democraticac.de/?p=34551

٣ـ المرجع السابق.

٤ـ التقرير متاح على:
https://www.statista.com/chart/22256/biggest-economies-in-the-world-timeline/

٥ـ دلال محمود، مرجع سبق ذكره.

٦ـ محمد حمشي، العالم العربي ومشروع الحزام والطريق الصيني، عمان: مركز دراسات الشرق الأوسط، مجلة دراسات الشرق الأوسط، العدد ٨٠، صيف ٢٠١٧، ص ٥.

٧ـ تشينغ بينغ، «جغرافية الصين»، بكين: دار النشر الصينية عبر القارات، ٢٠١٠، ص. ١٠٣-١٠٢.

٨ـ صلاح علي، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، أبو ظبي: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، تقرير المستقبل، دورية اتجاهات الأحداث، العدد ٢٦، ٢٠١٨، ص.٤.

٩ـ المرجع السابق، ص. ٧.

١٠ـ بيانات متاحة على موقع سفارة جمهورية الصين الشعبية لدى المملكة العربية السعودية، متاح على:
http://www.chinaembassy.org.sa/ara/xwdt/t1335641.htm

١١ـ أحمد العنزي، مبادرة الحزام والطريق الصينية ودول الخليج، جريدة الشرق، ٢٨ أغسطس ٢٠٢١، متاح على:
https://al-sharq.com/opinion/04/08/2018/%D8%A8%D9%82%D9%84%D9%85-%D8%A7%D9%84%D8%AF%D9%83%D8%AA%D9%88%D8%B1-%D8%A3%D8%AD%D9%85%D8%AF-%D8%A7%D9%84%D8%B9%D9%86%D8%B2%D9%8A

١٢ـ خالد المطيري، مشروع مدينة الحرير ... حلم على طريق التحقق يجعل الكويت وجهة استثمارية عالمية، وكالة الأنباء الكويتية (كونا)، ١١ يوليو ٢٠١٨، متاح على:
https://www.kuna.net.kw/ArticleDetails.aspx-?id=2736619&Language=ar#

١٣ـ علي زياد، مكانة الخليج في إستراتيجية «الحزام والطريق» الصينية، جريدة القُدس العربي، ٢ أغسطس ٢٠١٥، متاح على:
https://www.alquds.co.uk/%EF%BB%B-F%D9%85%D9%83%D8%A7%D9%86%D8%A9-%D8

%A7%D9%84%D8%AE%D9%84%D9%8A%D8%AC-%D9%81%D9%8A-%D8%A7%D8%B3%D8%AA%D8%B1%D8%A7%D8%AA%D9%8A%D8%AC%-D9%8A%D8%A9-%D8%A7%D9%84%D8%AD%D8%B2%D8%A7%D9%85-%D9%88/

14. Xuming Qian. Jonathan Fulton. China-Gulf Economic Relationship under the «Belt and Road» Initiative I … The Political Economy of China-GCC Relations. Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies. September 2017. available at: https://www.researchgate.net/publication/323393133_China-Gulf_Economic_Relationship_under_the_Belt_and_Road_Initiative_I_The_Political_Economy_of_China-GCC_Relations

١٥- التقرير متاح على:

http://graphics.eiu.com/upload/eb/GCC_Trade_and_Investment_Flows_Falcon%20South_Web_22_MARCH_2011.pdf

١٦- عادل علي، دول الخليج ومبادرة الحزام والطريق الصينية، ٣٠ أكتوبر ٢٠١٩، متاح على:

http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/2018/wmdslzdf/201910/t20191030_800183208.html

١٧- المرجع السابق.

١٨- المرجع السابق.

١٩- الأمير محمد بن سلمان يلتقي الرئيس الصيني: «شراكة استراتيجية شاملة بين البلدين»، جريدة الرياض، ٢٣ فبراير ٢٠١٩،

http://www.alriyadh.com/1739611

20- Xi Jinping Holds Talks with Crown Prince of Abu Dhabi Sheikh Mohamed bin Zayed Al Nahyan of the United Arab Emirates (UAE). July 7. 2019. Ministry of Foreign Affairs. The People's Republic of China. https://www.fmprc.gov.cn/ara/

21- Xi Jinping Holds Talks with Kuwaiti Emir Sheikh Sabah Al-Ahmad Al-Jaber Al-Sabah. Ministry of Foreign Affairs. the People's Republic of China.» July 9. 2018. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/xybfs_663590/gj

22- «Celebrating 30 Years of China-Bahrain bilateral ties. Belt and Road News.» September 30. 2019. https://www.beltandroad.news/2019/09/30/celebrating-30-years-of-china-b

23- Emir Tamim bin Hamad Al Thani of Qatar Meets with Wang Yi. Ministry of Foreign Affairs.» The People's Republic of China. 2016/05/11. https://www.fmprc.gov.cn/mfa_eng/wjb_663304/zzjg_663340/xybfs_663590/gj

24- Anas Iqtait. «China's Rising Interests in Qatar». The Interpreter. 18 Jun 2018. httChina's rising interests in Qatar (lowyinstitute.org) -; «China sees more Investments & Energy ties with Qatar: Envoy.» Belt and Road News. August 23. 2019. https://www.beltandroad.news/2019/08/23/china-sees-more-investments-ene

25- Mordechai Chaziza. «The Significant Role of Oman in China's Maritime Silk Road Initiative». Contemporary Review of the Middle East. vol. 6. no.1. 2019. p. 48.

٢٦- روبرت ماسون، هل الشراكة الصينية-الخليجية حدودها السماء؟،

معهد دول الخليج العربية في واشنطن، ١٢ مارس ٢٠٢١، متاح على:
https://agsiw.org/ar/is-the-sky-the-limit-to-the-china-gulf-partnership-arabic/

27- Rodger Shanahan. «The Gulf States and Iran: Robust Competitors or Interested Bystanders?». Perspectives. Lowy Institute for International Policy. November 2009. pp. 1-3.

28- Ivan Lidarev. «China and the Saudi-Iran Conflict». Observer Research Foundation. December 20. 2017. available at: https://www.orfonline.org/expert-speak/china-and-saudi-iran-conflict/

29- Jin Liangxiang. «China and Middle East Security Issues: Challenges. Perceptions and Positions». in Silvia Colombo and Andrea Dessi (eds.). Fostering A New Security Architecture in the Middle East. Foundation for European Progressive Studies (FEPS) and Istituto Affari Internazionali (IAI). 2020. pp. 78-79.

30- Yao Lixia. «Belt and Road Initiative and China's Energy Security: Can China be More Energy Secured?». in Energy Security in Times of Economic Transition: Lessons from China. Emerald Publishing Limited. Bingley. 2021.

31- Sean Foley. «When Oil is not enough: Sino-Saudi Relations and Vision 2030». Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies. vol.11. no.1. 2017. p.115.

32- Lars Erslev Andersen. & Camille Lons. «The Geopolitical Implications of China's Presence in the MENA Region». in Katarzyna W. Sidlo (ed.). The Role of China in the Middle East and North Africa (MENA): Beyond Economic Inter-

ests? Euromesco Joint Policy Study 16. European Institute of the Mediterranean. 2020. p. 94.

33- Ito Mashino. «The Future of the Middle East Caught between US-China and US-Russia Rivalry». MITSUI and CO. Global Strategic Studies Institute Monthly Report. August 2020. p. 6.

34- Sun Degang. «China's Soft Military Presence in the Middle East». Dirasat. No.30. King Faisal Center for Research and Islamic Studies. 2018. p. 7.

35- Anthony H. Cordesman. «China and Iran: A Major Chinese Gain in 'White Area Warfare' in the Gulf». Commentary. Center for Strategic and International Studies CSIS. March 29. 2021. https://www.csis.org/analysis/china-and-iran-major-chinese-gain-white-area-warfare-gulf

٣٦- أيمن الدسوقي، مشروع الحزام والطريق في منطقة الخليج: تناقضاته وانعكاساته على الدور الصيني، أغسطس ٢٠٢١، متاح على:
https://studies.aljazeera.net/ar/article/5102

37- Hai Yang. «Time to up the Game? Middle Eastern Security and Chinese Strategic Involvement.» Asia Europe Journal. vol.16. no.3. 2018. p. 286.

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية

قواعد النشر في سلسلة التقرير الاستراتيجي يصدر شهرياً

- أن يكون موضوع التقرير الاستراتيجي معنياً بالقضايا الاستراتيجية التي تهم دولة الكويت في المقام الأول، ودول منطقة الخليج والجزيرة العربية بشكل عام.
- ألا تقل عدد صفحات التقرير عن (١٥) صفحة (٣٧٥٠ كلمة).
- أن توضع الهوامش والمصادر العلمية والمراجع وفق المعايير البحثية المعتمدة.
- يمنح الباحث (١٠) نسخ من الإصدار.
- يمنح الباحث مكافأة مالية مقدارها (١٥٠ دينار كويتي).

مركز دراسات الخليج والجزيرة العربية - جامعة الكويت