

Dirassat & Abhath
The Arabic Journal of Human
and Social Sciences



مجلة دراسات وأبحاث
المجلة العربية في العلوم الإنسانية
والاجتماعية

EISSN: 2253-0363
ISSN : 1112-9751

موقع الشرق الأوسط في مشروع الحزام والطريق.. بين المكاسب المادية
والتواصل الحضارية

**The Middle East position's in the belt and road project.. between material
gains and civilizational interconnectings**

عبد القادر دندن Abdelkader DENDENNE

أستاذ محاضرأ- كلية الحقوق والعلوم السياسية- قسم العلوم السياسية- جامعة باجي مختار- عنابة

abdelkader.dendenne@univ-annaba.dz

.dendenne@univ-annaba.dz

تاريخ القبول : 27-01-2024

تاريخ الاستلام: 12-08-2023

الملخص:

يهدف هذا المقال إلى دراسة موقع منطقة الشرق الأوسط في مشروع الحزام والطريق الصيني، والتعرف على أهم العوامل التي جعلت من المنطقة حيوية في المشروع الصيني، وتحليل طبيعة التعامل الصيني مع المنطقة ومقوماتها المختلفة الضرورية لإنجاح المشروع، والانعكاسات الإيجابية للمشروع على دول المنطقة، ومن خلال هذا المقال تم التوصل إلى أن الشرق الأوسط منطقة محورية بالفعل سواء إقليمياً أو عالمياً، وذلك من بين أهم أسباب التركيز الصيني عليها، كما أن وجود الصين في المنطقة أعطاها دفعا قويا، ليس اقتصاديا وتجاريا فقط، ولكن أيضا من حيث التواصلات الثقافية والحضارية كذلك، وهو ما أثار قلقا لدى القوى التقليدية ذات النفوذ في الشرق الأوسط خاصة الولايات المتحدة الأمريكية. وبشكل الحضور المتنامي للصين في المنطقة ثقلا موازنا لنظيره الغربي، وهو ما سيعود بالفائدة على دول المنطقة لإقامة علاقات متوازنة بين مختلف القوى ذات المصالح المتضاربة هناك.

الكلمات المفتاحية: الشرق الأوسط- الصين- الحزام والطريق- المكاسب المادية- التواصلات الحضارية

Abstract:

This article aims to study the location of the Middle East region in the Chinese Belt and Road project, and to identify the most important factors that made the region vital in the Chinese project, and to analyze the nature of Chinese dealings with the region and its various components necessary for the success of the project, and the positive repercussions of the project on the countries of the region, and through this The article concluded that the Middle East is a really pivotal region, whether regionally or globally, and this is among the most important reasons for the Chinese focus on it, and the presence of China in the region gave it a strong impetus, not only economically and commercially, but also in terms of cultural and civilizational contacts as well, which is what It raised concerns among the traditional powers with influence in the Middle East, especially the United States of America. China's growing presence in the region constitutes a counterweight to its western counterpart, which will benefit the countries of the region to establish balanced relations between the various forces with conflicting interests there.

Keywords: Middle East- China- Belt and road- material gains- civilizational interconnectings.

مقدمة:

إنجاح مشروع الحزام والطريق ذو الصبغة العالمية، حتى أن البعض اعتبره عولمة بخصائص صينية، وانعكاسا لتنامي الدور العالمي للصين في البيئة الدولية، في مختلف المجالات السياسية والإستراتيجية والاقتصادية وحتى الثقافية، ودليلا على دور العامل الإنساني والتواصلات البشرية ضمن خطة وإستراتيجية هذا المشروع، الذي لا يقدم نفسه فقط كمجرد مبادرة اقتصادية مادية تبحث عن مكاسب ومنافع مالية وتطوير العلاقات الاقتصادية، بل كذلك كمشروع ذو صبغة إنسانية، ويعمل على تعزيز الوحدة بين البشر وتحقيق التناغم والانسجام العالمي بحسب الفلسفة الصينية المعتمدة في هذا المشروع.

وأمام مشروع بهذا الزخم الكبير اقتصاديا وإستراتيجيا واقتصاديا وإنسانيا، وجدت منطقة الشرق الأوسط ودولها فيه فرصة لتحقيق إقلاع تنموي، وربط اقتصاداتها بالاقتصاد الصيني العملاق وباقتصادات بقية الدول المنضمة لهذا المشروع، لا سيما وأنها تحظى بموقع جيوبوليتيكي حساس، ومفيد للصين من نواح إستراتيجية واقتصادية وسياسية، بل أن منطقة الشرق الأوسط هي منطقة مصيرية في مستقبل الصين وطموحاتها العالمية، بفضل احتوائها على مناطق إنتاج ضخمة لموارد الطاقة النفطية والغازية التي تحتاجها الصين بشدة، وسيطرتها على طرق وممرات تجارة وعبور برية وبحرية بالخصوص، تعتمد عليها الصين في إيصال إمداداتها الطاقوية، وفي عبور سلعها التجارية المصدرة لمختلف أنحاء العالم، وجاء مشروع الحزام والطريق ليزيد الروابط بين الصين وهذه المنطقة، فإلى أي مدى يمكن لمشروع الحزام والطريق أن يقوي ويعزز الروابط الاقتصادية والإنسانية والحضارية بين الصين ومنطقة الشرق الأوسط؟ وما هي مجالات الانتفاع المتبادل بينهما في إطار هذا المشروع على مختلف المستويات؟

يهدف هذا المقال إذا، إلى التعرف على مزايا وخصائص منطقة الشرق الأوسط، والتي جعلت منها حلقة محورية في مشروع الحزام والطريق الصيني، ورصد أهم التحولات التي يجلبها معه مشروع الحزام والطريق إلى المنطقة، والوقوف على أهم المكاسب المادي، وكذلك الثمار الحضارية والثقافية لهذا المشروع في علاقات الصين مع المنطقة.

برزت الصين كقوة صاعدة على الساحة الدولية، بفضل منجزاتها الاقتصادية الكبيرة على مدار أكثر من أربعة عقود أي منذ بدأ الإصلاحات الاقتصادية سنة 1978، وهي اليوم ثاني أقوى اقتصاد في العالم، والقوة التجارية الأولى عالميا، ومرشحة لأن تكون في المستقبل المنظور أكبر قوة اقتصادية متجاوزة الولايات المتحدة الأمريكية، بعد أن كانت قد تجاوزت كل القوى الغربية التقليدية الأوروبية سابقا مثل ألمانيا وبريطانيا وفرنسا، وقوى أخرى آسيوية كانت سباقة للإقلاع الاقتصادي مثل اليابان، ويصف المتابعون ما حققته الصين خلال هذه الفترة القصيرة من حياة أمة عظيمة مثل الصين بالمعجزة الصينية، حيث أن الوقت الذي استغرقته لتحسين الدخل الفردي، ولمضاعفة ناتجها الإجمالي الداخلي يعتبر أقصر بكثير مما استغرقته سابقا قوى أخرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا واقتصادات أوروبية أخرى.

ساهمت هذه الإنجازات الاقتصادية غير المسبوقة، في تحول الصين إلى نموذج يحتذى به تنمويا واقتصاديا عبر العالم، لا سيما وأنها قوة غير غربية، واستطاعت أن تحقق قفزتها تلك بفضل الاعتماد على الذات، وبفضل نموذج اقتصادي ذو خصائص صينية، وكانت فيه للقيم والثقافة الكونفوشيوسية الدور الأبرز، لتكون أمام ما عرف باقتصاد السوق بخصائص صينية، سماه البعض باقتصاد السوق الكونفوشيوسي، وهذا العامل القبي المرتبط بالقيم الآسيوية، متقارب في عدد كبير من نقاطه بالقيم الإسلامية، ولذلك كان للصين والمسلمين عبر أنحاء العالم علاقات وطيدة ومتميزة، كانت في أغلبها علاقات سلمية وتعاونية، منذ بدايات الاتصالات التجارية الأولى بين الطرفين، وصولا إلى وقتنا الحالي من خلال المشروع الضخم الذي تبنته الصين والمعروف بمبادرة الحزام والطريق أو حزام واحد طريق واحد.

وتلعب منطقة الشرق الأوسط ذات الموقع الجغرافي المتميز، والتي كانت تحظى بروابط متعددة مع الصين منذ القدم، دورا هاما وحيويا في النهضة المعاصرة للصين، وفي

كيغيانغ" (Li Keqiang) في نوفمبر 2016، خلال زيارته إلى ماليزيا في خطوة لتفعيل مبادرة الحزام والطريق.⁽¹⁾

ينقسم مشروع الحزام والطريق الجديد إلى قسمين، أحدهما بري معروف باسم "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير"، ويتشكل من ثلاثة قطاعات هي: القطاع الشمالي، ومحوره الجسر القاري الرابط بين آسيا وأوروبا (بكين- روسيا- ألمانيا- شمال أوروبا)، والقطاع الأوسط، ومحوره أنابيب النفط والغاز الطبيعي (بكين- شيآن- أورومتشي- أفغانستان- كازاخستان- المجر- باريس)، والقطاع الجنوبي، ومحوره الطرق السريعة الدولية (بكين- نانجيانغ- باكستان- إيران- العراق- تركيا- إيطاليا- إسبانيا)، والقسم الآخر معروف باسم "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، يبدأ من موانئ الصين عبر بحر الصين الجنوبي، وصولاً إلى المحيط الهندي حتى أوروبا، أو من موانئ بحر الصين الجنوبي حتى المحيط الهادي، وهو طريق تجاري بحري يمكن الصين من ربط جنبات العالم معاً، ليكون ممراً دولياً حيويًا اقتصاديًا وإستراتيجيًا، يساهم في تعزيز أمن الصين الاقتصادي والإستراتيجي، خاصة في ظل صعودها، واحتلالها للمرتبة الثانية اقتصادياً عالمياً، وتشابك العلاقات السياسية والاقتصادية، وحيوية دول الآسيان وجنوب آسيا وغربها ووسطها، وشمال إفريقيا وأوروبا، في إنجاح المشروع وتحقيق التكامل الاقتصادي والتجاري بين قارات آسيا وأوروبا وإفريقيا.⁽²⁾

وحرصت الصين على تقديم هذا المشروع باعتباره دعوة لتأسيس علاقات دولية كبرى في ثوب جديد، فهي أكبر الدول التجارية على مستوى العالم، وهذا ما يتطلب منها طرح مفاهيم تعاون بحرية تتناسب والقرن الحادي والعشرين، مبتكرة صور تعاون جديدة على صعيد خدمات النقل البحري والجوي، والخدمات اللوجيستية والأمنية، ومروجة للربط بين طريقي الحرير البحري والبري، من خلال عدة أساليب كالامتيازات الخاصة، والموانئ ثنائية التأسيس والاستغلال وغيرها، وتكمن ميزة طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، في كونه يبرهن بحسب الرؤية الصينية على أن بلادهم لا تتجه نحو القوى الغربية، ولا تسير على الدرب القديم للتوسع والصراع والاستعمار، بل تسعى لتجنب الأخطار العولمية التقليدية، مبتكرة حضارة بحرية ذات ملامح جديدة، تقف على أسس الوحدة بين الإنسان والبحر،

ينقسم مضمون المقال إلى ثلاثة محاور أساسية، يختص الأول منها بمنح نظرة عامة حول مشروع الحزام والطريق الصيني، وخلفياته وأهدافه ومدى تميزه مقارنة ببقية المشاريع العالمية، فيما المحور الثاني يشمل عوامل الأهمية والتميز لمنطقة الشرق الأوسط، والتي جعلتها في صميم المشروع الصيني، وكذلك أهم مصادر ومنطلقات تعامل الصين مع المنطقة، ليخلص المحور الأخير إلى الوقوف على أهم مشاريع وأفاق التعاون والاستثمار في المنطقة في إطار مشروع الحزام والطريق، وانعكاساته على الجانبين من مختلف النواحي.

المحور الأول: نبذة حول مشروع الحزام والطريق وخصائصه المميزة

قبل تبني الصين لمشروع الحزام والطريق في صيغته الحالية وطبعته الجديدة، كان موجوداً عبر التاريخ كرابط بين الصين ومنطقة الشرق الأوسط وأوروبا، من خلال ما كان يعرف بطريق الحرير القديم، والذي ساهم لقرون طويلة في الربط التجاري والحضاري بين المناطق الشاسعة والمتنوعة التي كان يمر عبرها، ولكن العصر الذهبي لهذا الطريق انتهى مع الكشوفات الجغرافية التي أسفرت عن طرق مواصلات جديدة عبر رأس الرجاء الصالح، ثم جاءت قناة السويس لتدق المسامير الأخير في نعش ذلك الطريق الذي دخل بعدها طي النسيان.

مع التطورات الكبيرة التي شهدتها الصين اقتصادياً وسياسياً، تم التفكير مرة أخرى في إحياء هذا الطريق، بما يتماشى مع تحولات العصر وتطورات العلاقات الدولية، وموجة العولمة التي تميز عالم اليوم، وكان الرئيس الصيني "شي جين بينغ" قد أعلن عن البعث الرسمي لهذا المشروع سنة 2013 خلال زيارة له إلى كازاخستان، هادفاً من خلاله إلى إقامة أكبر مشروع بني تحتية لربط الصين بالاقتصادات العالمية في أوروبا وآسيا وإفريقيا، وهناك من يرى فيه الطلقة الأولى باتجاه معركة بين الشرق والغرب للسيطرة على منطقة أورواسيا في شقها البري.. أما الجزء البحري من المبادرة، أو ما يعرف بـ "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، فيهتم بخطوط المواصلات البحرية التي تستعملها الصين لنقل وارداتها الطاقوية، وتوزيع سلعها التجارية، وأهمها مضيق ملقا الذي حظي بزيارة من رئيس الوزراء الصيني "لي

ولا تتوقف المبادرة على القارات الثلاث آسيا وإفريقيا وأوروبا فقط، بل هي تتوسع عبر العالم بما يخدم تعزيز المبادرة، وزيادة وصول الصين إلى الموارد والفرص في مختلف أرجاء العالم، ونسج خيوط تواصلات اقتصادية وسياسية وثقافية وإنسانية، وبما يتوافق أيضا مع الدور التاريخي والحضاري الذي تروج له الصين ضمن روح المبادرة التاريخية غير المسبوقة.

في هذا الإطار، توجهت مبادرة الحزام والطريق نحو أمريكا اللاتينية، وكانت 19 دولة من أمريكا الجنوبية والكاريبي، قد انضمت فعليا للمبادرة، واستفادت من المشاريع الصينية، وأعلن موقع "أكسيوس" الأمريكي دور هذه المبادرة في تزايد التوغل الصيني في دول أمريكا الجنوبية، بمقابل تراجع النفوذ الأمريكي هناك، بعدما كانت تعتبر الشريك التجاري الأول لدول المنطقة لسنوات طويلة، قبل أن تتفوق عليها الصين باستثناء الحال مع كولومبيا والإكوادور وباراغواي، وعلى سبيل المثال فقد ارتفع حجم التجارة الثنائية بين الصين والبرازيل من 2 مليار دولار عام 2000، إلى 100 مليار دولار عام 2020.⁽⁵⁾

ثم شهد المشروع توسعا آخر نحو الشمال وبالضبط نحو القارة القطبية الشمالية، ففي شهر جانفي من سنة 2018، أصدرت الصين أول ورقة بيضاء رسمية حول سياستها في القطب الشمالي، التي تضمنت بعض الأوجه الرئيسية لأجندتها القطبية، والتي تضمنت استكشاف وفهم القارة القطبية الشمالية، والوقوف على بيئة المنطقة وتأثيرها بالتغيرات المناخية، واستغلال ثرواتها، وتعزيز التعاون الدولي فيها، وضرورة حفظ الأمن والاستقرار هناك، وأهم ما ورد في الورقة هو تبني الصين لمشروع "طريق الحرير القطبي" (Polar silk road)، كامتداد لمشروع الحزام والطريق، ومسعاه الرامي إلى جلب الفرص لجميع أنحاء العالم، وتسهيل التواصل، والتنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة في القطب الشمالي، بالتعاون مع روسيا أساسا، وبقية الدول القطبية الراغبة في ذلك.⁽⁶⁾

وأدت التغيرات المناخية إلى ذوبان الجليد في القارة القطبية الشمالية، وبالتالي سهولة أكبر لحركة الملاحة فيما يعرف بالطريق القطبي الشمالي، وزيادة عدد أشهر السنة التي من الممكن عبور سفن الشحن فيها لمياه ذلك المحيط، مع ما

وترسيخ الانسجام والتناغم والتنمية المستدامة عالميا، وتحمل المبادرة على عاتقها مسؤولية تحقيق الحلم الصيني بالنهضة الكبرى في أفق عام 2049، ويتجسد هذا الحلم الصيني من منطلق مبادرة الحزام والطريق في المجالات التالية:

- تحول الصين من الانخراط في العولمة، إلى المساهمة في تشكيلها، ومن الانفتاح على العالم، إلى انفتاح العالم عليها.

- تشكيل الصين للتكامل الأورو-آسيوي، وترسيخ الاعتماد على المناطق الحدودية.

- إعادة تشكيل الأسبقية النسبية لإستراتيجية العولمة الصينية، بالعمل على تعزيز قدرة الصين التنافسية.⁽³⁾

ورغم محورية العامل الاقتصادي في المشروع، إلا أنه ليس مجرد مبادرة تنموية فحسب، بل له أهدافه الجيوسياسية كذلك، والتي تكمن في العناصر التالية:⁽⁴⁾

- تخلص الاقتصاد الصيني من السيطرة الأمريكية، لأن الغالبية العظمى من التجارة الدولية الصينية تمر عبر البحر بمضيق ملقا، قبالة ساحل سنغافورة، وفي مدخل المحيط الهندي حيث تتمركز الهند، وهي قوى حليفة للولايات المتحدة، ولذلك تسعى المبادرة إلى إنشاء طرق تجارية خاصة بها أكثر أمنا، وبعيدة عن سيطرة واشنطن.

- ربط الدول المشاركة في المبادرة بالاقتصاد الصيني، وبالتالي بناء نفوذ اقتصادي وسياسي للصين حول العالم.

- الاستفادة من إرث الأزمة المالية العالمية 2008، حين استجابت الحكومة الصينية لحالة الطوارئ بحزمة تحفيز قدرها 585 مليار دولار، وأصدرت عقودا لبناء السكك الحديدية، والجسور، والمطارات، وهو ما ساهم في استقرار الاقتصاد الصيني، ولذلك تتوقع بكين أن يوفر المشروع سوقا بديلة للشركات الصينية خارج حدود الصين.

- دعم جهود الحكومة الصينية لتحفيز اقتصادات المقاطعات الوسطى في البلاد، المتخلفة مقارنة بالمناطق الساحلية، ويمكن للمشروع أن يدعم الأعمال في هذه المناطق، بتخصيص ميزانية ضخمة لها، وتحفيز الشركات على التنافس للحصول على عقود في إطار المشروع.

الثقافية تحت مظلة مشروع مبادرة الحزام والطريق، فضلا عن ذلك تستأثر هذه المنطقة بأكثر من 40% من واردات الصين من النفط، إلى جانب كونها المزود الرئيسي للغاز الطبيعي المسال، وتعتمد الصين من أجل تحفيز اقتصادها على واردات الطاقة القادمة من هذه المنطقة، حيث إن أكثر من نصف واردات النفط الخام الصيني، إلى جانب حوالي 10% إلى 20% من واردات الغاز الطبيعي مصدرها الشرق الأوسط.

- ضمان الأمن البحري: وهناك سبب رئيسي آخر يجعل منطقة الشرق الأوسط جزءا أساسيا من مبادرة الحزام والطريق، وهو الاهتمام بأمن الملاحة في الصين، حيث تمر معظم السفن التي تحمل البضائع بين أوروبا والصين عبر العديد من نقاط الاختناق الموجودة في هذه المنطقة مثل مضيق باب المندب، لذلك من مصلحة الصين الأولى تأمين هذه النقاط كما يُنقل حوالي ثلث النفط الخام عبر البحار ويمر عبر مضيق هرمز.

واعتمدت الصين في ترويجها لمبادرة الحزام والطريق في منطقة الشرق الأوسط، وكسب دول المنطقة إلى جانبها ومساهمتها في إنجاحها على مجموعة من المبادئ والعوامل المختلف، والتي نلخص أهمها فيما يلي:

1- عرض المبادرة في إطار مفيد وغير مُهدد للدول: وتقديهما على أنها "نوع جديد من آليات التعاون" التي تتميز بالانفتاح، والمعاملة بالمثل، والمنفعة المتبادلة، والنتائج المتكافئة، والابتكار، والتكامل، والتعددية. كما تستغل الصين ميزتها السياسية باعتبارها "دولة نامية" لا تملك تاريخاً إمبريالياً، وتقوم بتصوير نفسها للشرق الأوسط كشريك محايد وغير متحيز ولا يتدخل في الشؤون الداخلية للدول.

2- تحديد أهداف المبادرة ومدى توافقها مع مصالح المنطقة من أجل زيادة جاذبيتها: وجذبها للاعبين الرئيسيين في المنطقة، إذ تؤكد الصين على توسيع التقارب بين مصلحة المنطقة ومصحتها، وكذلك أهمية تحقيق التكامل بين الطرفين، وتكوين مجتمع يتقاسم رؤية مشتركة لمستقبل البشرية، وفي هذا الإطار تُرَوِّج الصين لمفهوم "التعاون في القدرات الإنتاجية الدولية"، كنموذج تنموي جديد يعزز

لذلك من مزايا بالنسبة للصين، سواء من حيث قصر المسافة التي تقطعها عبر ذلك الطريق للوصول إلى موانئ أوروبا، مقارنة بالمسافة الأطول التي كانت تعبرها من خلال قناة السويس أو رأس الرجاء الصالح، بالإضافة إلى كون الممر الشمالي أقل من حيث نسبة الأخطار الجيوسياسية التي تواجه الطريق التقليدي عبر المحيط الهندي وقناة السويس، مثل القرصنة البحرية، وخطر قيام قوى معادية للصين مثل الولايات المتحدة الأمريكية بغلق مضيق ملقا أو الطرق البحرية في المحيط الهندي أمامها، في حالة نشوب أي نزاع معها.

المحور الثاني: الشرق الأوسط في قلب مشروع الحزام والطريق.. مصادر الأهمية ومنطلقات التعامل:

توزع مشروع الحزام والطريق عبر مناطق كثيرة من القارات الثلاث آسيا وأوروبا وإفريقيا، سواء في المجال البري أو الامتداد البحري، وتعد منطقة الشرق الأوسط من أهم المناطق التي تستهدفها هذه المبادرة، ويعود ذلك لعدد من الخصائص الحيوية التي تمتاز بها المنطقة، والتي تحتاج إليها الصين بشدة لإنجاح مشروعها، وأهم هذه الخصائص يتمثل في: (7)

- الموقع الإستراتيجي: يشمل مشروع الحزام والطريق مجموعة مختلفة من المناطق على امتداد القارات الثلاث آسيا وأوروبا وإفريقيا، وهذه المناطق المختلفة بحاجة إلى ربط بينها عبر شبكة من المنشآت وخطوط ووسائل النقل البرية والبحرية، وتأتي منطقة الشرق الأوسط في قلب مشروع الحزام والطريق، لأن موقعها الوسطي بين القارات الثلاث يلعب دورا فعلا في ربطها بين مفاصل وأجزاء هذا المشروع.

- الموارد النفطية والطرق التجارية: تقع هذه المنطقة أيضا عند تقاطعات طرق النفط التي تكتسي أهمية كبيرة بالنسبة للصين لتلبية احتياجاتها المتزايدة من الطاقة، وتمثل دول الشرق الأوسط الأسواق المحتملة للصين من حيث الموارد، وهي أيضا بوابة إلى الأسواق الأخرى في العالم، والشرق الأوسط هو الأقرب إلى القنوات البحرية الإستراتيجية الأربعة: اليوسفور والدردينيل وباب المندب ومضيق هرمز، الذي تمر عبره معظم التجارة الصينية، كما تلعب هذه المنطقة دورا رئيسيا في التنسيق الأمني والتعاون الاقتصادي والتبادلات

أهمها الرحلة الأولى للرئيس الصيني شي جين بينغ، إلى دول الشرق الأوسط (المملكة العربية السعودية، وإيران، ومصر، ومن ثم إلى الإمارات العربية المتحدة)، والتي شكّلت قدراً كبيراً من الأهمية، حيث أتت بعد تنام كبير للانخراط الاقتصادي الصيني في المنطقة، وأرسلت رسالة واضحة إلى دول المنطقة تعبر فيها عن أهميتها بالنسبة للصين، بالإضافة إلى إصدار بكين لأول ورقة سياسة عربية في 13 يناير 2016 بعنوان «وثيقة سياسة الصين تجاه الدول العربية»، والتي تلخّص رؤية الصين للمنطقة، ومن الأمور الأساسية التي تضمنتها الورقة هي تشكيل معادلة التعاون (1+2+3)، إذ يمثل الرقم 1 الطاقة بوصفها مصلحة أساسية، ويمثل الرقم 2 البنية التحتية وكذلك التجارة والاستثمار، بينما يمثل الرقم 3 التعاون في مجالات الطاقة النووية، والأقمار الصناعية، ومصادر الطاقة الجديدة.

المحور الثالث: مشاريع الصين في الشرق الأوسط.. آفاق التعاون الاقتصادي والتواصل الثقافي بين الجانبين

تعمل الصين حالياً على زيادة مشاركتها الاقتصادية والإستراتيجية والدبلوماسية مع دول المنطقة في إطار مشروع الحزام والطريق، ولا تخدم هذه الاستثمارات مصالح الصين فحسب، بل تخدم أيضاً دول الشرق الأوسط التي تحلم بتطوير وتعزيز اقتصاداتها لدعم قاعدة الاستقرار الاجتماعي.⁽¹⁰⁾

ولكن تركيز الصين الأكبر في منطقة الشرق الأوسط يتمحور حول أربع دول رئيسية، وهي المملكة العربية السعودية وإيران والإمارات العربية المتحدة ومصر، وذلك لما لكل واحدة من هذه الدول من مزايا ضرورية ومطلوبة لإنجاح مشروع الحزام والطريق، فالسعودية هي أكبر مصدر عالمي للنفط، وعملاق طاقي عالمي بامتياز، وهو ما يخدم هدف ضمان الصين لأمنها الطاقوي، وإيران مصدر آخر كبير للنفط، وتعتمد عليها الصين في تنوع مصادر وارداتها الطاقوية كما أن لها موقعا حيويًا على الخليج العربي، والإمارات لها مواردها الطاقوية المهمة بدورها، كما أنها تقع على مشارف مضيق هرمز الذي يعد أكثر المضائق البحرية أهمية وخطورة في العالم، ومصر تكتسب أهميتها الإستراتيجية للمشروع الصيني بإشرافها على قناة السويس،

التعاون من خلال الاستثمار في شبكات البنية التحتية، وخلق فرص العمل في المنطقة.

3- الاعتماد على الأدوات الدبلوماسية لتأسيس ما يُعرف بـ "دائرة أصدقاء مبادرة الحزام والطريق": وهو ما يعني ضمناً وجود تحالف ذي تفكير مشابه، ومنذ إعلان المبادرة في عام 2013، تم تنظيم زيارات هامة للقيادات بين الصين ودول الشرق الأوسط، إذ زار الرئيس الصيني مصر والمملكة العربية السعودية وإيران في يناير 2016 بهدف تعزيز المبادرة، ووقّع اتفاقيات شراكة إستراتيجية شاملة جديدة مع الدول الثلاث، بالإضافة إلى توقيع مذكرات تفاهم مع سبع دول في الشرق الأوسط حول تطوير وتعزيز المبادرة.

4- تجنب الاعتماد المفرط على أي مورد وحيد للطاقة أو طريق واحد للتجارة: بل العمل على تنوع إمدادات النفط، وبناء شبكات بديلة من الاتصال والتنسيق والتعاون. فبرغم اعتماد الصين الأساسي على السعودية مثلاً في استيراد النفط، إلا أنها تسعى إلى تعزيز علاقتها الثنائية مع إيران لتنوع مواردها النفطية.⁽⁸⁾

5- عدم المشروعية السياسية والاقتصادية: تناسب سياسة الصين وسياسات دول منطقة الشرق الأوسط، من حيث عدم تقديم بكين لشروط اقتصادية ولا سياسية مسبقة، واعتمادها على مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول واحترام سيادتها، وعدم إثارة قضايا حقوق الإنسان، وذلك على عكس التعامل الغربي المعتاد مع دول المنطقة، والقائم على المشروعية والتدخل في القضايا السياسية والاقتصادية الداخلية.⁽⁹⁾

6- الخلفيات التاريخية الإيجابية بين الطرفين: أي العلاقات التاريخية الطيبة بين الصين ودول المنطقة، حيث لا توجد بينهما سوابق استعمارية وعدائية، كما أن لهما تاريخ طويل ممتد من العلاقات التجارية والسياسية منذ عهد طريق الحرير القديم.

وشرعت الصين في التوجه نحو الشرق الأوسط لتنفيذ أجندة مبادرة الحزام والطريق بدءاً من العام 2016، حيث شهد هذا العام حدثاً مهماً في العلاقات بين الصين والشرق الأوسط، من خلال سلسلة من التحركات السياسية للصين،

القابضة للطاقة المتجددة، في مؤشر على الحضور القوي للصين في مجال الطاقات المتجددة في المملكة وفي منطقة الخليج ككل.. وتسعى الصين لتثبيت مكانتها هناك كشريك وممول ومطور لقطاع الطاقات المتجددة، ويضع البرنامج الوطني السعودي للطاقات المتجددة، ومبادرة الملك سلمان للطاقة المتجددة خارطة طريق لتطوير هذا القطاع في المملكة.. وإضافة إلى الشراكة بين ACWA السعودية وصندوق الحزام والطريق، وقعت الشركة السعودية سنة 2019 اتفاقيات أخرى مع عدة شركات ومؤسسات تمويل صينية، ووصف المدير التنفيذي لشركة ACWA السعودية التعاون الصيني السعودي في هذا المجال، بأنه: "يذهب أبعد من الدفع بالأعمال، لأنه انعكاس للروابط الصينية-السعودية القوية.. التي ستفتح الأبواب للتعاون مستقبلاً، ولمشاريع أكبر عبر العالم"⁽¹⁶⁾.

ومنذ وضع الصين سنة 2016 لرؤيتها لدور منطقة الشرق الأوسط في مشروع الحزام والطريق، توطدت علاقاتها التجارية مع السعودية بشكل كبير، فقد احتلت الصين مركز الشريك التجاري الأول للمملكة لآخر 5 سنوات، إذ كانت الوجهة الأولى لصادرات السعودية ووارداتها الخارجية منذ العام 2018، فقد بلغ حجم التبادل التجاري بين البلدين خلال السنوات الخمس الماضية (2017-2021) 320 مليار دولار، وبلغ حجم التجارة البينية بين البلدين في العام 2021 نحو 82.4 مليار دولار، بزيادة قدرها 39% عن العام 2020، كما بلغ إجمالي حجم الصادرات السعودية إلى الصين 51.2 مليار دولار، منها صادرات غير نفطية بقيمة 10.9 مليارات دولار، وتتركز في المملكة أكثر من 20.3% من استثمارات الصين في العالم العربي في الفترة ما بين 2005 و2020، والبالغة 196.9 مليار دولار، وجاءت السعودية أيضاً كأكثر الدول العربية استقبالا للاستثمارات الصينية خلال تلك الفترة بنحو 39.9 مليار دولار.⁽¹⁷⁾

ثانياً- الدور الإماراتي في المشروع:

يساعد موقع الإمارات وبنيتها التحتية المتطورة على أن يكون لها دور هام في مبادرة الحزام والطريق، لدرجة أن تم وصفها من طرف وزير خارجية الصين "وانغ يي" باللؤلؤة اللامعة على ممر الحزام والطريق، وهي تسعى للعب دور كبير

ولكونها أيضاً سوقاً استهلاكية واسعة تحصي أكثر من 100 مليون مستهلك.⁽¹¹⁾

أولاً- الدور السعودي في المشروع:

في مطلع العام 2016 وخلال زيارة الرئيس الصيني "شي جين بينغ" للمملكة العربية السعودية، وقع البلدان 14 اتفاقية ومذكرة تفاهم، وكانت أهمها على الإطلاق مذكرة تعزيز التعاون المشترك في شأن الحزام الاقتصادي لطريق الحرير، ومبادرة طريق الحرير البحري للقرن الـ21، والتعاون في الطاقة الإنتاجية.⁽¹²⁾

جاءت مسارعة الصين لتوقيع مذكرة التفاهم حول مشروع الحزام والطريق مع السعودية، لكون هذه الأخيرة تشكل القلب النابض للاحتياجات الطاقوية الصينية، التي تعد المنطلق والأساس لتحقيق طموحات الصين الإقليمية والعالمية ولإنجاح مشروع الحزام والطريق، فقد كان لدى المملكة حوالي 298 مليار برميل من الاحتياطيات المؤكدة من النفط في عام 2018، بارتفاع طفيف مقارنة باحتياطيات سنة 2017 التي كانت في حدود 296 مليار برميل، وهو ما يمثل 57% من إجمالي احتياطيات دول مجلس التعاون الخليجي،⁽¹³⁾ وحلت المملكة العربية السعودية، كأكبر مصدر للنفط الخام في عام 2020 بحصة سوقية تبلغ 17%، إلا أنها كانت صاحبة المركز الثاني من حيث حجم احتياطي النفط العالمي بـ 298 مليار برميل بعد فنزويلا،⁽¹⁴⁾ وهي ثاني أكبر منتج عالمي للنفط، وفي مجال الغاز الطبيعي بلغت احتياطيات المملكة حوالي 6 تريليون متر مكعب في عام 2018، مما يجعلها سادس أكبر دولة تملك احتياطيات الغاز في العالم⁽¹⁵⁾، وتعتبر السعودية المصدر الأول للنفط للصين في العالم، حيث تأتي قرابة ثلث إمدادات النفط الصينية من السعودية، وهو ما يضعها على قائمة الشركاء الطاقويين الإستراتيجيين للصين.

وتحظى السعودية باستثمارات صينية طاغية هائلة في إطار مشروع الحزام والطريق، سواء تعلق الأمر بالطاقات الأحفورية التقليدية (النفط والغاز)، و حتى الطاقات المتجددة، فقد استحوذ صندوق الحزام والطريق الصيني المملوك للدولة على 49% من حصص الشركة السعودية

بدولة الإمارات، فهذه الأخيرة تضم أكبر تجمع للمواطنين الصينيين في منطقة الخليج العربي، وتستقطب العدد الأكبر من السياح الصينيين في الشرق الأوسط، حيث يشكلون 6% من مجموع السياح الوافدين للإمارات، وهي أول شريك تجاري عربي للصين خارج مجال النفط، حيث تمثل الإمارات 26% من إجمالي التجارة الخارجية غير النفطية بين الصين والدول العربية، وبلغ حجم التجارة البينية عام 2019 حوالي 48.67 مليار دولار أمريكي بحسب وزارة التجارة الصينية، ووصل حجم الاستثمارات الصينية المباشرة في الإمارات 6.44 مليار دولار حتى نهاية عام 2018، و820 مليون دولارا من جانفي إلى ديسمبر 2019، وتمثل الاستثمارات الصينية في الإمارات عموما 54% من مجموع استثماراتها في كافة دول الجامعة العربية، كما تحتضن الإمارات أكثر من 4200 شركة صينية، و356 وكالة تجارية، وأكثر من 2500 علامة تجارية صينية مسجلة⁽²¹⁾.

ثالثا- الدور الإيراني في المشروع:

تنظر الصين لإيران باعتبارها إحدى القوى الطاقوية الفاعلة في منطقة الشرق الأوسط، وذات مكانة هامة في سوق الطاقة العالمي كذلك، ولذلك يرى القادة الصينيون أن إيران هي إحدى الدول المهمة على امتداد طريق الحرير الجديد أو مبادرة الحزام والطريق، كما تنفرد إيران بميزات جيوسياسية تساعدها على إعطاء الكثير من المساهمات في ربط منطقة آسيا الوسطى بخطوط اتصال تجارية، وانفتاح في العلاقات الاقتصادية مع دول المنطقة، وقد كشفت إيران مؤخرا عن ممرين إلى آسيا الوسطى يجري التجهيز لهما: طريق قيرغيزستان - طاجيكستان - أفغانستان - إيران وطريق إيران - أفغانستان - أوزبكستان، ومثل هذه الممرات حيوية للصين التي تبحث عن طرق بديلة للطرق الموجودة حاليا والتي تواجه فيها مصاعب جيوسياسية جمّة، كما أن غيران مطلة على مضيق هرمز الذي تمر عبره أغلب إمدادات النفط العالمية تلك المتعلقة بالصين أيضا⁽²²⁾.

في 27 مارس 2021، وقّعت إيران والصين وثيقة برنامج التعاون الشامل بينهما على مدار 25 عامًا القادمة، وجاءت هذه الوثيقة نتيجة مباحثات على مستويات عدة منذ عام 2015 خلال زيارة الرئيس الصيني "شي جين بينغ" إلى طهران،

في هذا المشروع الضخم لما يعود عليها من فائدة على شتى الأصعدة، وقد أكد الرئيس الصيني "شي جين بينغ" في مقال له بعنوان "يدا بيد... نحو مستقبل أفضل"، أن: "دولة الإمارات العربية المتحدة تمثل واحة التنمية في العالم العربي، مشيرا إلى أن البلدين الصديقين يكمل كل منهما الآخر في التنمية"⁽¹⁸⁾.

وقد أدركت الإمارات منذ البداية أن إمكاناتها التنموية وموقعها الإستراتيجي ودورها الاقتصادي الريادي في المنطقة، تؤهلها لأن تكون شريكا فعالا في مبادرة الحزام والطريق، التي توفر للإمارات سبيلا نحو لعب دور محوري في التجارة الدولية، كما ترى الإمارات في المبادرة الصينية تقاطعات هامة مع وثيقها المعروفة بـ "الخمسين الثانية"، التي تهدف إلى النهوض بالإمارات في الخمسين سنة القادمة، وتحقيق أهداف التنوع والاستدامة الاقتصادية، التي تتوافق مع أهداف المبادرة الصينية، كما أن المبادرة من شأنها مضاعفة الأهمية التنافسية للإمارات، وتنمية تجارتها الخارجية، حيث تمثل مبادرة الحزام والطريق منصة مثلى لعقد الشراكات والتحالفات الاقتصادية المؤثرة، ومعبرا لمرور حركة التجارة لمختلف دول العالم⁽¹⁹⁾.

وجعلت الصين من مشروع الحزام والطريق فرصة لتعزيز مساهمتها في البنية التحتية الإماراتية المتعلقة بالطاقات المتجددة وتحقيق عملية الانتقال الطاقوي، حيث تسجل شركة "هاربين إلكترونيك" حضورها في عدة مشاريع إماراتية طموحة لتطوير الطاقات النظيفة، بإشرافها رفقة شريكها السعودي "أكوا باور" على تطوير المرحلتين الأولى والثانية من مشروع "حصيان" لإنتاج الطاقة بتقنية الفحم النظيف، كما يشرف ذات الكونسورتيوم على إنجاز "مجمع محمد بن راشد آل مكتوم للطاقة الشمسية" في نوفمبر 2016، وفي أبريل 2018 تم توقيع عقد الهندسة والمشتريات والبناء لإنجاز المرحلة الرابعة من مشروع "مجمع محمد بن راشد آل مكتوم للطاقة الشمسية"، الذي يعد أكبر مشروع استثماري للطاقة الشمسية المركزة في العالم، كل ذلك في إطار تحقيق إستراتيجية دبي للطاقة النظيفة 2050، ليصبح التعاون في قطاع الطاقات النظيفة والمتجددة في الإمارات، من بين أهم مجالات التعاون الطاقوي المشترك بين البلدين⁽²⁰⁾.

ويساهم في إنجاح الشراكة متعددة الأبعاد في إطار هذا المشروع بين الجانبين، العلاقات القوية التي تربط الصين

شاركت مصر في الدورة الثانية لقمة منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي، التي انعقدت في العاصمة الصينية بكين في الفترة ما بين 25 و 27 أبريل 2019، نظرا لأهمية المبادرة على الصعيد الدولي، وحرص مصر على التفاعل معها باعتبارها أحد الشركاء المحوريين للصين في المبادرة، في ضوء الأهمية الإستراتيجية لقناة السويس، كأحد أهم الممرات البحرية للتجارة العالمية، فضلا عما تمثله المشروعات القومية الكبرى التي تبنتها مصر من أهمية ودور الصين في إنجازها، مثل العاصمة الإدارية الجديدة، والمنطقة الاقتصادية لمحوّر قناة السويس، وهذا المشروع الأخير يعد من بين منشآت مشروع الحزام والطريق التي تعول عليها الصين لزيادة ارتباطها بالمنطقة، بالإضافة إلى اتساق محاور المبادرة الصينية مع العديد من أولويات التنمية والخطط القومية المصرية، وفقا لخطة مصر للتنمية المستدامة 2030، فضلا عن علاقات الشراكة الإستراتيجية بين مصر والصين عموما.⁽²⁶⁾

كانت مصر أول دولة عربية تقيم علاقات دبلوماسية مع جمهورية الصين الشعبية، وبمجرد إعلان مبادرة الحزام والطريق سنة 2013، كانت مصر من أولى الدول العربية التي تبنتها، حيث تم سنة 2014 ترقية العلاقات بين البلدين إلى مستوى الشراكة الإستراتيجية، لتصبح ثاني دولة عربية تقيم شراكة إستراتيجية مع بكين، وذلك خلال زيارة الدولة التي قام بها الرئيس المصري للصين في تلك السنة، وتعد مصر واحدة من الدول الـ 57 المؤسسة للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية الذي تزعمه الصين، ويقدم الدعم المالي لإنجاز مشاريع البنية التحتية التابعة لمبادرة الحزام والطريق، ووقع البلدان على مذكرة تفاهم خلال زيارة الرئيس الصيني لمصر بشأن بناء الحزام والطريق في جانفي 2016، وتبع ذلك توقيع اتفاقيات عديدة لبناء مشاريع تتعلق بمجالات البنية التحتية، والكهرباء، والمالية، والثقافة وغيرها.⁽²⁷⁾

ويفتح مشروع الحزام والطريق أفقا أرحب للتعاون الصيني المصري، فالصين تمتلك التكنولوجيا ورأس المال والمهارات اللازمة، فيما مصر تمتلك ثروات مثل الذهب والغاز والبتروكيمياويات في صحرائها الغربية، وبالتالي يمكن أن تساهم الصين بالتكنولوجيا الحديثة في تطوير مختلف القطاعات المصرية، فيما تشارك مصر بما تمتلكه من ثروات، والأهم من ذلك ربما

وتضمنت جوانب تعاون اقتصادية وسياسية وأمنية وعسكرية، ورغم عدم الكشف عن مضامين الصفقة بالكامل، إلا أنها ستشمل بالتأكيد استثمارات صينية ضخمة تبلغ قيمتها نحو 400 مليار دولار، سيتم استثمار حوالي 280 مليار دولار منها في قطاعات النفط والغاز والبتروكيمياويات الإيرانية، أما قطاع البنية التحتية فسيحظى بحوالي 120 مليار دولار⁽²³⁾، هذا واتفق الطرفان على إنشاء بنك إيراني - صيني، من شأنه أن يساعد طهران على التهرب من العقوبات الأمريكية التي عزلت البلاد عن النظام المصرفي العالمي.

وبحسب الاتفاقية، ستشمل الاستثمارات الصينية قطاع الاتصالات والموانئ والسكك الحديدية والرعاية الصحية وتكنولوجيا المعلومات، فضلا عن ربط إيران بشكل كبير بمبادرة الحزام والطريق الصينية، بالإضافة إلى التعاون العسكري بما في ذلك التدريبات المشتركة، البحوث المشتركة، تطوير الأسلحة، وتبادل المعلومات الاستخباراتية⁽²⁴⁾، تعكس هذه الاتفاقية الطموح الصيني للعب دور أكبر في منطقة الشرق الأوسط، وخاصة منطقة الخليج الغنية بالنفط، وتأتي كدعم لمخططاتها للتوسع عالميا بمشاركة حلفاء يعتمد عليهم مثل إيران يساعدها في تنفيذ خططها الإستراتيجية للوصول إلى أكبر عدد من الموانئ لتعزيز نفوذها التجاري والعسكري.

سيعزز الاتفاق من النفوذ الصيني في الشرق الأوسط اقتصادياً وسياسياً وحتى عسكرياً في المستقبل، بوصفه جزءاً من مشروع الحزام والطريق، ومن أهم الدوافع الصينية لتوقيعه نجد:⁽²⁵⁾

- توسيع الحضور الصيني في مختلف القطاعات الإيرانية، وخاصة البنوك والمطارات والاتصالات والموانئ، وإقامة منطقة تجارة حرة بعبدان شمال غرب إيران، وفي جزيرة قشم الخليجية، وتشديد ميناءين في بحر عمان ومضيق هرمز.

- التطلع لتنفيذ خططها الاقتصادية الكبرى، المتمثلة في مشروع طريق الحرير الجديد.

رابعاً- الدور المصري في المشروع:

خاتمة:

ساهم إحياء الصين لطريق الحرير في إطار مشروع الحزام والطريق بصيغته الجديدة، التي تضمنت طريقا بحريا وآخر بحريا، في إعطاء دفعة قوية لعلاقات بكين بمنطقة الشرق الأوسط، بكل ما تحويه هذه المنطقة من مميزات وخصائص جغرافية وإستراتيجية واقتصادية وبشرية وثقافية وحضارية، تتقاطع في كثير منها مع القيم الآسيوية عموما والصينية خصوصا، بحكم الانتماء المشترك لفضاء الشرق الجغرافي والثقافي والحضاري، والتاريخ السلمي والتعاوني الذي جمع الصين بمنطقة الشرق الأوسط، وعمق الروابط الاقتصادية والتجارية بين الجانبين منذ القدم.

أدت عملية إعادة بعث مشروع الحزام والطريق ليتناسب مع معطيات وتطورات الصين والعالم في القرن الحادي والعشرين، إلى عودة الشرق الأوسط إلى قلب الاهتمامات الصينية بشكل أكثر عمقا ومتانة، فالشرق الأوسط هو المصدر الرئيس لإمدادات الطاقة الصينية خاصة النفطية منها، التي تعد السعودية المصدر الأول لها، وكذلك الإمدادات المتزايدة للصين من الغاز الطبيعي للمنطقة، ولكون الشرق الأوسط كذلك بحكم موقعه الجغرافي والجيوسياسي متوسطا للقارات الثلاث التي يشملها مشروع الحزام والطريق أي آسيا وإفريقيا وأوروبا، وهو يسيطر بفضل ذلك على ممرات برية وبحرية هامة، وخاصة المضائق ونقاط الاختناق مثل هرمز وباب المندب وقنا السويس.

دفعت هذه الحيوية التي تمتاز بها منطقة الشرق الأوسط، نحو تعزيز التعاون بين الصين وأهم دول المنطقة في إطار مشروع الحزام والطريق، حيث تصدر المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وإيران ومصر صدارة الدول ذات الاهتمام الأكبر من طرف الصين، بالنظر لما تمتلكه من ثروات من جهة، ولموقعها على مشارف طرق بحرية حساسة من جهة أخرى، مع منح الاهتمام أيضا لبقية دول المنطقة التي تساهم بدورها في إنجاح مشروع الحزام الصيني بشكل أو بآخر، وهو ما دفع الصين لعقد قمة مع الدول العربية وخاصة دول الشرق الأوسط، لإعطاء دفعة قوية وجديدة لعلاقات الطرفين، في ظل بيئة إقليمية ودولية تشهد تطورات ورهانات متعددة.

موقعها الجغرافي الرابط بين المحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط عبر قناة السويس، إحدى أهم طرق العبور والمواصلات التجارية البحرية في العالم، كما تلعب مصر دور البوابة في التوجه الصيني الجديد نحو إفريقيا، القائم على الاستثمار الفعلي في مختلف المجالات، خاصة وأن الصين تشارك بقوة في المناطق الاستثمارية الواعدة مثل محور قناة السويس، مع وجود قناعة بأن استمرار الاستثمار الصيني ونموه في إفريقيا يبدأ من مصر، لا سيما مع المزيد من الانفتاح التجاري والاقتصادي عبر المناطق الحرة، التي تساهم في انسيابية تدفق حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال.⁽²⁸⁾

لا يعني تركيز الصين على هذه الدول الأربع في منطقة الشرق الأوسط، إهمال بقية الدول في المنطقة بل إن الأمر يتعلق بأولويات ودرجات اهتمام ومصالح متفاوتة نسبيا، ذلك أن الصين لها توجهها الواضح تجاه تحسين وتعميق علاقاتها بجميع دول المنطقة، مثل العراق وعمان واليمن وجيبوتي والصومال وقطر والبحرين والكويت وغيرها، لا سيما وأن الكثير منها هي دول تستحوذ على ثروات طبيعية هائلة مثل الغاز القطري والنفط العراقي والكويتي، وبعضها لها موقعها الجغرافي الحيوي للصين مثل اليمن وعمان والصومال وجيبوتي.

والمنطقة العربية عموما هي تحت منظار الاهتمام الصيني خاصة بعد تبني مشروع الحزام والطريق، والدليل على ذلك عقد القمة العربية الصينية في الرياض السعودية في ديسمبر 2022، والتي كان من بين أهم مخرجاتها في البيان الختامي، التأكيد على مبادرة الحزام والطريق كمنطلق لتطوير العلاقات بين الجانبين العربي والصيني، وكمدخل للتعاون المشترك لتحقيق التنمية والقضاء على الفقر، وتوفير فرص واعدة للتعاون والتنمية بين هذه المبادرة والدول العربية، بما يحقق المصلحة المشتركة والمتبادلة بين الطرفين، ودور المبادرة أيضا في تكريس القيم المشتركة للبشرية المتمثلة في السلام والتنمية والإنصاف، وتعزيز التواصل الثقافي والحضاري بين العرب والصين، ونبذ دعاوى الكراهية والتطرف وصراع الحضارات، واحترام مختلف الأديان والثقافات، والتأكيد على ما قدمته كل من الحضارتين العربية والصينية عبر التاريخ من إسهامات إنسانية قيمة.⁽²⁹⁾

6- محمد عمر عبد الله، "الإمارات ومبادرة الحزام والطريق"،
صحيفة الاتحاد الإماراتية، 15 ديسمبر 2021. (تاريخ التصفح 5
جانفي 2023، 20:30). في:

<https://www.alittihad.ae/opinion/4245551>

7- مهويش كاياني، "مبادرة الحزام والطريق.. الصين توسع
نفوذها في الشرق الأوسط"، موقع الجزيرة نت، 18 أبريل 2021،
في: <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2021/4/18> (تاريخ
التصفح 26 جانفي 2023، 16:25)

8- هدى شاكر معروف، الاتفاقية الصينية- الإيرانية تحالف
للتغيير وتقوية المكانة والنفوذ، 11 أبريل 2021. (تاريخ التصفح
15 ديسمبر 2022، 13:20).

<https://bit.ly/3w9hVaF>

9- وائل نعيم، "دبي تستهدف شركات طويلة المدى مع هيئات
صينية في الطاقة"، موقع البيان، 19 يوليو 2018. (20 ديسمبر
2022، 14:15). في:

<https://www.albayan.ae/across-the-uae/news-and-reports/2018-07-19-1.3318278>

10- "مبادرة الحزام والطريق.. الصين توسع نفوذها في الشرق
الأوسط"، موقع الجزيرة نت، 18 أبريل 2021، شوهده يوم 26
جانفي 2023. في:

<https://www.aljazeera.net/ebusiness/2021/4/18>

11- الحزام والطريق: إستراتيجية الصين للهيمنة على الشرق
الأوسط، موقع دوتشي فيليه بالعربية الإخباري، 28 أبريل 2021،
(تاريخ التصفح 25 جانفي 2023، 17:00). في:
<https://www.dw.com/ar/a-57360747>

12- أكبر احتياطات النفط في العالم.. السعودية في المرتبة
الثانية، موقع قناة العربية الإخباري، 13 مارس 2022، (تاريخ
التصفح 31 ديسمبر 2022، 10:30). في:

<https://www.alarabiya.net/aswaq/special-stories/2022/03/13/>

13- الاتفاق الصيني-الإيراني: الدوافع والانعكاسات
الجيوإستراتيجية، مركز الفكر الإستراتيجي للدراسات، 8 أبريل
2021، ص ص 5، 6. (تاريخ التصفح 17 جانفي 2023، 22:30). في:
<http://bit.ly/3vRI6md>

14- قمة منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي، رئاسة
الجمهورية- جمهورية مصر العربية، 24 أبريل 2019. (تاريخ
التصفح 25 ديسمبر 2022). في:

www.presidency.eg/ar/

قائمة المراجع:

الكتب:

1- وانغ إي وي، الحزام والطريق: ماذا ستقدم الطريق للعالم؟،
ترجمة رشا كمال، وشيما كمال، دار سما للنشر والتوزيع،
والمجموعة الدولية للنشر والتوزيع، القاهرة، 2017.
التقارير:

1- عبيد الغامدي، تقرير الطاقة للملكة العربية السعودية، مركز
الملك عبد الله للدراسات والبحوث البترولية، نوفمبر 2020.

مواقع الانترنت:

1- أحمد عبد الله، "السعودية والصين.. علاقات اقتصادية
متنامية واتفاقيات ثنائية بـ50 مليار دولار"، موقع الجزيرة نت،
20 ديسمبر 2022. (تاريخ التصفح 28 جانفي 2023، 20:20). في:

<https://www.aljazeera.net/ebusiness/2022/12/20>

2- باسم راشد، "نداءات مبادرة الحزام والطريق على توازنات
الشرق الأوسط"، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة،
12 أكتوبر 2018، (تاريخ التصفح 26 جانفي 2023، 15:20). في:
<https://futureuae.com/ar/Mainpage/Item/4257>

3- تمارا برو، "مسار العلاقات الصينية- الإماراتية ما بعد
جائحة كوفيد-19"، موقع الصين اليوم، 9 أبريل 2021. (22
ديسمبر 2022، 16:20). في:
www.chinatoday.com.cn/ctarabic/2018/wmdslzdf/202104/t20210409_800243018.html

4- سعد علي القحطاني، "هل تخدم إيران المصالح والتوازنات
الجيوإستراتيجية للصين؟"، تقرير مركز كارنيجي، 21 جويلية 2021.
(20 جانفي 2023، 15:50). في:
<https://carnegieendowment.org/sada/85017>

5- فاطمة محمود مهدي، "مبادرة أمريكية تنافس خطة الحزام
والطريق في أمريكا الجنوبية"، بوابة الأهرام التحليلية، 6 أكتوبر
2021، (تاريخ التصفح 12 ديسمبر 2022، 14:30). في:
<https://bit.ly/3jh4eCj>

<https://sputnikarabic.ae/20200109/>

17- القمة العربية الصينية.. تأكيد على تعزيز الشراكة الإستراتيجية، موقع قناة العربية الإخبارية، 10 ديسمبر 2022. (تاريخ التصفح 10 جانفي 2023، 17:20). في:

Alarabiya.net/amp/saudi-today/2022/12/10/

المراجع الأجنبية:

Web Sites:

2- Lisa Watanabe, The Middle East and China's Belt and Road Initiative, CSS Analyses in Security Policy, No. 254, December 2019. <https://css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CSSAnalyse254-EN.pdf>. (Jan 22, 2023, 18:20).

3- Robert Mogielnicki, The Arabic "presence in Gulf renewable energy Gulf institute in Washington, Jun 10, 2020. In: <https://agsiw.org/china-strengthens-its-presence-in-gulf-renewable-energy/>. (December 28, 2022, 9:30)

7- مهديش كاياني، "مبادرة الحزام والطريق.. الصين توسع نفوذها في الشرق الأوسط"، موقع الجزيرة نت، 18 أبريل 2021، في: <https://www.aljazeera.net/ebusiness/2021/4/18> (تاريخ التصفح 26 جانفي 2023، 16:25)

8- باسم راشد، "تداعيات مبادرة الحزام والطريق على توازنات الشرق الأوسط"، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 14 أكتوبر 2018. في: <https://futureuae.com/ar/Mainpage/Item/4257> (تاريخ التصفح 26 جانفي 2023، 15:20)

9- الحزام والطريق: إستراتيجية الصين للهيمنة على الشرق الأوسط، موقع دوتشي فيليه بالعربية الإخباري، 28 أبريل 2021. في: <https://www.dw.com/ar/a-57360747> (تاريخ التصفح 25 جانفي 2023، 17:00).

10- مهديش كاياني، مرجع سابق.

11- Lisa Watanabe, The Middle East and China's Belt and Road Initiative, CSS Analyses in Security Policy, No. 254, December 2019. <https://css.ethz.ch/content/dam/ethz/special-interest/gess/cis/center-for-securities-studies/pdfs/CSSAnalyse254-EN.pdf>. (Jan 22, 2023, 18:20).

15- بالطموح الصيني والرؤية المصرية: ما مستقبل تعاونهما في مبادرة الحزام والطريق؟، تقرير موقع قناة CGTN الصينية بالعربية، 28 أبريل 2019. (تاريخ التصفح 15 جانفي 2023، 11:30). في:

arabic.cgtn.com/news/3d497a583351544d77457a6333566d45/m.html

16- ما دور مصر في مبادرة الحزام والطريق، وما العائد الاقتصادي عليهما؟، موقع سبوتنيك الإخباري، 9 جانفي 2020. (22 جانفي 2023، 15:00). في:

Periodicals :

1- Henry Tillman, Yang Jian and Egill Thor Nielsson, **The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation**, China Quarterly of International Strategic Studies, World Century Publishing Corporation and Shanghai Institutes for International Studies, Vol. 4, No. 3, 2018.
2- Yu Zhong, "The Importance of the Malacca Dilemma in the Belt and Road Initiative", Journal of Policy Science, vol. 10, (2016).

الهوامش:

1- Yu Zhong, "The Importance of the Malacca Dilemma in the Belt and Road Initiative", Journal of Policy Science, vol. 10, (2016). p. 85.

2- وانغ إي وي، الحزام والطريق: ماذا ستقدم الطريق للعالم؟، ترجمة رشا كمال، وشيماء كمال، (القاهرة، دار سما للنشر والتوزيع، والمجموعة الدولية للنشر والتوزيع، 2017). ص ص 27-30.

3- المرجع نفسه، ص ص 12-15.

4- مدحت نافع، مرجع سابق، ص ص 14، 15.

5- فاطمة محمود مهدي، "مبادرة أمريكية تنافس خطة الحزام والطريق في أمريكا الجنوبية"، بوابة الأهرام التحليلية، 6 أكتوبر 2021، في: <https://bit.ly/3jh4eCJ> (تاريخ التصفح 12 ديسمبر 2022، 14:30).

6- Henry Tillman, Yang Jian and Egill Thor Nielsson, **The Polar Silk Road: China's New Frontier of International Cooperation**, China Quarterly of International Strategic Studies, World Century Publishing Corporation and Shanghai Institutes for International Studies, Vol. 4, No. 3, 2018. p. 346.

23- هدى شاكر معروف، الاتفاقية الصينية- الإيرانية تحالف للتغيير وتقوية المكانة والنفوذ، 11 أبريل 2021. (تاريخ التصفح 15 ديسمبر 2022. 13:20)

<https://bit.ly/3w9hVaF>

24- المرجع نفسه.

25- الاتفاق الصيني-الإيراني: الدوافع والانعكاسات الجيوستراتيجية، مركز الفكر الإستراتيجي للدراسات، 8 أبريل 2021، ص 5، 6. (تاريخ التصفح 17 جانفي 2023. 22:30). في:

<http://bit.ly/3vRl6md>

26- قمة منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي، رئاسة الجمهورية- جمهورية مصر العربية، 24 أبريل 2019. (تاريخ التصفح 25 ديسمبر 2022). في:

www.presidency.eg/ar/

27- بالطموح الصيني والرؤية المصرية: ما مستقبل تعاونهما في مبادرة الحزام والطريق؟، تقرير موقع قناة CGTN الصينية بالعربية، 28 أبريل 2019. (تاريخ التصفح 15 جانفي 2023. 11:30). في:

arabic.cgtn.com/news/3d497a583351544d77457a6333566d45/m.html

28- ما دور مصر في مبادرة الحزام والطريق، وما العائد الاقتصادي عليها؟، موقع سيوتنيك الإخباري، 9 جانفي 2020. (22 جانفي 2023. 15:00). في:

<https://sputnikarabic.ae/20200109/>

29- القمة العربية الصينية.. تأكيد على تعزيز الشراكة الإستراتيجية، موقع قناة العربية الإخبارية، 10 ديسمبر 2022. (تاريخ التصفح 10 جانفي 2023. 17:20). في:

Alarabiya.net/amp/saudi-today/2022/12/10/

12- أحمد عبد الله، "السعودية والصين.. علاقات اقتصادية متنامية واتفاقيات ثنائية بـ50 مليار دولار"، موقع الجزيرة نت، 20 ديسمبر 2022.

<https://www.aljazeera.net/ebusiness/2022/12/20>، (تاريخ التصفح 28 جانفي 2023. 20:20).

13- عبير الغامدي، تقرير الطاقة للملكة العربية السعودية، مركز الملك عبد الله للدراسات والبحوث البترولية، نوفمبر 2020. ص 3.

14- أكبر احتياطات النفط في العالم.. السعودية في المرتبة الثانية، موقع قناة العربية الإخبارية، 13 مارس 2022، (تاريخ التصفح 31 ديسمبر 2022. 10:30). في:

[https://www.alarabiya.net/aswaq/special-](https://www.alarabiya.net/aswaq/special-stories/2022/03/13/)

[stories/2022/03/13/](https://www.alarabiya.net/aswaq/special-stories/2022/03/13/).

15- عبير الغامدي، مرجع سابق ص 3.

16- Robert Mogielnicki, "China strengthens its presence in Gulf renewable energy", The Arabic Gulf institute in Washington, Jun 10, 2020. In: <https://agsiw.org/china-strengthens-its-presence-in-gulf-renewable-energy/>. (December 28, 2022. 9:30).

17- أحمد عبد الله، مرجع سابق.

18- تمارا برو، "مسار العلاقات الصينية-الإماراتية ما بعد جائحة كوفيد-19"، موقع الصين اليوم، 9 أبريل 2021. في:

www.chinatoday.com.cn/ctarabic/2018/wmdslzdf/202104/t20210409_800243018.html (22 ديسمبر 2022. 16:20)

19- محمد عمر عبد الله، "الإمارات ومبادرة الحزام والطريق"، صحيفة الاتحاد الإماراتية، 15 ديسمبر 2021. (تاريخ التصفح 5 جانفي 2023، 20:30). في:

<https://www.alittihad.ae/opinion/4245551>

20- وائل نعيم، "دبي تستهدف شراكات طويلة المدى مع هيئات صينية في الطاقة"، موقع البيان، 19 يوليو 2018، (20 ديسمبر 2022. 14:15). في:

<https://www.albayan.ae/across-the-uae/news-and-reports/2018-07-19-1.3318278>

21- تمارا برو، مرجع سابق.

22- سعد علي القحطاني، "هل تخدم إيران المصالح والتوازنات الجيوسياسية للصين؟"، تقرير مركز كارنيجي، 21 جويلية 2021. (20 جانفي 2023. 15:50). في:

<https://carnegieendowment.org/sada/85017>