

مبادرة الحزام والطريق وانعكاساتها على دول مجلس التعاون الخليجي

أ.م.د. سلام جبار شهاب
الجامعة التكنولوجية – قسم العلوم التطبيقية
salam_shahab@yahoo.com

الملخص:

في هذا البحث، تمت عملية تحليل لاهمية مبادرة الحزام والطريق، التي اطلقتها الصين بهدف فتح منافذ للاقتصاد الصيني، الذي يعاني من غزارة الانتاج، بغرض الوصول الى مصادر الطاقة. باعتبار ان كل طريق من الممرات الست للمبادرة له هدف يتفاعل مع التركيب الهيكلي للاقتصاد الصيني. وبقدر تعلق الامر بالطرق المؤدية الى منطقة الخليج العربي، فان هذه الطرق تمهد لتحقيق تنمية مشتركة، بين الصين وبلدان مجلس التعاون الخليجي. ولكن من الناحية الواقعية، يفترض البحث بوجود عقبات جغرافية وسياسية واثنية، ستدفع نحو تقليص دور اهمية المتغير الاقتصادي. وللتأكد من ذلك تم استخدام المنهج الوصفي والتحليلي، للتحقق من مقدار الفرص والتحديات التي ستعكسها المبادرة على هذه الدول. وكانت ابرز النتائج التي تم التوصل اليها، هو ان المتغيرات السياسية، ستلعب دورا في نجاح المساعي الاقتصادية للمبادرة. كما ان دول مجلس التعاون، ستحاول الاستفادة منها بغرض تحقيق خططها للعقود القادمة في تحقيق تنمية اقتصادية شاملة، ولكن ستلعب القضايا السياسية والامنية، ومساعي الاستقرار للانظمة السياسية الحاكمة في الخليج، الدور الاهم في تحديد خيارات الاندماج بالمبادرة، وهو ما سيؤدي الى مزيد من التفاعل السياسي والامني للصين في المنطقة، مستتبعاً ذلك بمزيد من التدخل والتنافس الاقليمي والدولي في الشرق الاوسط بالعموم، ودول مجلس التعاون الخليجي بالخصوص.

الكلمات المفتاحية: مبادرة الحزام والطريق، دول مجلس التعاون الخليجي، نمط العلاقات الاقتصادية والسياسية.

The BELT AND ROAD INITIATIVE AND ITS IMPLICATIONS ON THE GCC COUNTRIES

Assist.Prof. Dr. Salam Jabbar Shahab
University of Technology, Applied Sciences Dept,
salam_shahab@yahoo.com

Abstract

In this research, analysis has been done for the importance of the China-Belt Road Initiative, to open new ways to the China's economy, which suffering from heavy production. has been carried out, as each of the six ways of the initiative has a goal that interacts with the Chinese economy structure. As far as roads leading to the Arab Gulf region are concerned, these roads pave the way for joint development between China and the GCC countries. But in real terms, research suggest that there are geographical, political, and ethnic obstacles that will push the role of the economic variable to diminish. This was confirmed through the use of descriptive and analytical methods to ascertain the extent of the opportunities and challenges that the initiative will reflect on these countries. The most prominent results were that regional and international political variables will play a role in the success of the economic endeavors of the initiative. The GCC countries will try to benefit from them in order to achieve their plans for the coming decades in achieving comprehensive economic development. However, political and security issues and the stability efforts of the ruling political regimes in the Gulf, will play an important role in determining the integration options of the initiative. The region, in general which will be followed by more regional and international intervention and

competition in the Middle East region , and the GCC in particular.

Keywords: Belt and Road Initiative, GCC Countries, Economic and Political Relations.

المقدمة Introduction :

تستهدف الصين الى الوصول الى ناتج محلي اجمالي يصل الى ٤٦ تريليون دولار في ٢٠٥٠، اي خمس اضعاف الناتج الاجمالي الحالي، وسيكون اعلى معدل ناتج اجمالي مخطط على مستوى العالم، وللوصول الى هذا الحجم، يتطلب رفع مستوى التشابك الاقتصادي العالمي للصين، كون ان اقتصادها يعاني حالياً من ازمة الطاقة المفرطة في العديد من القطاعات الانتاجية، لاسيما صناعات الصلب والاسمنت، مما يتطلب تصريف ذلك دولياً، واذا لم يتم خلق منافذ للتصريف والامداد بمصادر الطاقة، فستواجه البلاد تشوه اقتصادي هيكلي، يكبح طموحاتها في الريادة الاقتصادية العالمية. وعملت الصين على تهيئة منافذ التنمية تلك في عام ٢٠١٣ عندما طرحت مبادرة الحزام والطريق، بإنشاء ممرات نقل جديدة للتجارة الدولية، تستهدف ربط اسيا الوسطى بأوروبا الغربية، ومن خلال الشرق الاوسط، وبالتوازي يسير الخط الناقل بحرياً من موانئ جنوب شرق الصين الى مضيق "ملقا" وموانئ باكستان، الى شرق القارة الافريقية وقناة السويس ...، وتستهدف الصين من خلال هذه المبادرة اكثر من ٧٠ دولة من اسيا وافريقيا واوروبا، تشكل هذه الدول اكثر من ٦٢% من حجم سكان العالم، اي بحدود ٤,٤ مليار نسمة، وكذلك تساهم هذه الدول في ٣٠% من الناتج المحلي الاجمالي في العالم. ومن المعلوم ان مبادئ التنمية لدى الصين تركز على البنى التحتية وعلى الطرق، وهو ما يحفز الى استهلاك اكبر للطاقة، ف ٦٥% من حاجة الصين من النفط تأتي من خارجها (دول مجلس التعاون الخليجي والعراق وايران)، ولكن مما يثير قلق الصين هو ان معظم استيرادات الطاقة تأتي عبر خطوط النقل البحري، وهذه الخطوط تتسم بكونها لا تخدم مصالحها، لانها تدخل في مضائق ومناطق حرجة مسيطر عليها دولياً، فضلاً عن كونها مناطق محمية بالانتشار العسكري الامريكي. وهذا يعني، ان من

شأن اي صدام محصور اقليمياً بين اثنين من الدول الاسيوية (حول بعض المناطق، او الطرق او الحدود مثلاً) سيؤدي الى خلق صدمة للاقتصاد الصيني. ولذلك يمهّد هدف المبادرة الى تحويل ٨٠% من مصادر الطاقة الموردة لصالح الصين، وبالتحديد النفط، من الطريق البحري الى البري، عبر ميناء جوارر في باكستان، وبالمقابل فان المبادرة ستهيئ لبلدان مجلس التعاون الخليجي امكانية تحقيق التنوع الاقتصادي، مثل تطوير البنى التحتية، والموانئ المطلة على الخليج، من خلال الاستثمارات الصينية، وبما يتلائم مع طموحات هذه الانظمة من خلال خططها التي تطرحها. وفي حين يمثل الاستقرار السياسي لأنظمة دول مجلس التعاون الخليجي فرصة مناسبة للصين في التعامل معها، كما انها تمتلك مؤشرات مقبولة دولياً في الحوكمة الاقتصادية، الا ان جغرافية المبادرة ستمثل احتمالاً لتلكؤ التنفيذ، كونها تمر عبر منطقة تتسم بعدم الاستقرار السياسي، والتنافس الاقليمي، فضلاً عن عدم الاستقرار الامني، وهو ما يضع احتمالات عدة للتنبؤ بمستقبل المبادرة منها، امكانية قيام الصين ببناء استراتيجية عسكرية لتحقيق الاستقرار الامني، او الانغماس السياسي والدبلوماسي من اجل فض المنازعات التي من المحتمل ان تشتعل في المنطقة، بغرض تحقيق استقرار جيواستراتيجي ضمن توزيع متغير، ومتفاوت للقوى الاقليمية .

منهجية البحث (Research Methodology)

اولاً: مشكلة البحث

First: Research Problem

تكمن الاشكالية الحقيقية في البحث، بانه وعلى الرغم من ان المنطلق الاساسي للمبادرة هو الهدف الاقتصادي، الا ان العقبات السياسية والامنية والاختلافات الديموغرافية ستلعب دوراً بارزاً في تحديد مسار نجاحها، فضلاً عن التنازلات السياسية التي ستترتب على بعض الانظمة بغرض نجاحها، كما ان مسار المبادرة الذي يربط بين الصين وغرب باكستان سيكون الهدف منه تأمين امدادات الطاقة، ولذلك ان اي رفض من قبل دول مجلس التعاون الخليجي في المشاركة بهذا

الطريق يعني الغاء الاعتبارات التي انشأ من اجلها هذا الخط، والعودة الى طرق النقل التقليدية، ولذلك سيتم معالجة الاشكالية تلك من خلال الاسئلة الاتية: ماذا نقصد بمبادرة الحزام والطريق؟ ، وما هي الاعتبارات المؤسسة لها؟ وما هي اهمية دول مجلس التعاون الخليجي في هذه المبادرة؟ وهل يتوقع ان تكون هناك مكاسب اقتصادية وسياسية لهذه الدول من المبادرة؟ وهل يتوقع ان تكون هناك انعكاسات سلبية على هذه الدول؟ ومن ثم ما هو الموقف المتوقع من قبل هذه الدول تجاهها؟ وهل ان بالامكان تحقيق انسجام بين النوايا والخطط الاقتصادية التي طرحتها دول مجلس التعاون للعقود القادمة مع المبادرة؟

ثانياً: اهمية البحث

Second: Research Importance

تكمّن الاهمية في: ١- التركيز على اهمية مبادرة الحزام والطريق على دول مجلس التعاون الخليجي. ٢- بيان حجم المنافع التي ستتحقق في حال انخراط هذه المجموعة من البلدان في الخط البري الناقل عبر باكستان. ٣- دور الاختلافات السياسية والعقائدية في منطقة الشرق الاوسط في التأثير على المبادرة. ٤- حجم الاستقرار السياسي والامني الذي ستوفره المبادرة مستقبلا على انظمة دول مجلس التعاون الخليجي.

ثالثاً : هدف البحث Third: Research Objective

تحديد مقدار الفرص التي ستحققها المبادرة لدول مجلس التعاون الخليجي ، فضلاً عن، الادوار الاقتصادية والسياسية التي ستعكس على هذه المجموعة من الدول خصوصاً تلك التي تتعلق بالاقليم الجغرافي الرابط، والمتمثل بمنطقة غرب باكستان وايران وتركيا. بعد ان يتم التعرف على الدور الذي ستلعبه المبادرة في العلاقات الاقتصادية الدولية، والعلاقات الدولية ايضاً.

رابعاً : حدود البحث Fourth: Research Limitation

يحاول البحث تناول المشكلة ضمن حدود قياس اثر الممر الرابط غرب باكستان والمتمثل بميناء جوادر، فضلا عن الخط البري الذي ينتهي بالجمهورية الاسلامية في ايران، والجمهورية التركية، مستبعدا الممرات الاخرى للمبادرة كأن تكون خطوط برية او بحرية او انابيب لنقل مصادر الطاقة. وسيتم تناول الموضوع دون التطرق الى نوع الانظمة السياسية والاقتصادية الموجودة في دول الخليج، وانما سيصار الى الاقتصار بتحليل العلاقة بين المتغيرات التي ذكرت في مشكلة البحث.

خامساً: فرضية البحث **Fifth: Research Hypothesis**

تطلق مبادرة الحزام والطريق في اهدافها على المبررات الاقتصادية، وسيحقق الطريق الرابط بين منطقة غرب الصين الى منطقة الشرق الاوسط منافع اقتصادية وسياسية محتملة لدول مجلس التعاون الخليجي، الا ان حالة اللا استقرار التي تمتاز بها علاقات دول مجلس التعاون الخليجي مع بلدان الشرق الاوسط الاخرى وعلاقتها مع الولايات المتحدة، سيجعل اهداف المبادرة الاقتصادية تخضع للمتغيرات والاعتبارات السياسية، وستطغى الخلافات والتقاطعات تلك على الاهداف الاقتصادية التي تنطلق منها المبادرة. وبقصد تحقيق مقدار اعلى من الانسجام بين الاطراف المتباعدة، فان درجة الانغماس السياسي من قبل الصين سيرتفع في المنطقة من اجل ازالة حالة الاستقطاب، متبوعاً ذلك بانتشار عسكري وامني يتخذ شكل اتفاقات امنية وعسكرية. وهو ما سيخلق بالنتيجة رد فعل من قبل الاطراف الاقليمية والدولية المتنافسة كاليهند والولايات المتحدة على سبيل المثال.

سادساً: منهج البحث **Sixth: Research Approach**

اعتمد الباحث المنهج الوصفي والتحليلي، وكذلك المنهج الاستدلالي بالاستناد على المعطيات والدلالات الاحصائية لتحليل متغيرات البحث بصورة منطقية، وللخروج باستنتاجات دقيقة.

اولاً/ مبادرة الحزام والطريق :

مبادرة اطلقها الرئيس الصيني "شي جين بينغ" في ضوء خطة "الدبلوماسية الطرفية" التي ناقشها المؤتمر السنوي للحزب الشيوعي الصيني في عام ٢٠١٣، وتهدف إلى ربط المناطق الداخلية المتخلفة في الصين بأوروبا من خلال آسيا الوسطى^١. ومصطلح الحزام "Belt" يعني الطريق البحري، اما الطريق "Road" فيعني الطريق البري^٢، وعملياً سيتم من خلالها انشاء روابط برية وبحرية مباشرة بين المناطق الصناعية في غرب الصين مع المقاطعات الشرقية من البلاد التي توسم بكونها ضئيلة النمو، من خلال الهند وروسيا واسيا الوسطى وايران وتركيا والشرق الاوسط كالسعودية وعُمان ومن ثم شمال وغرب افريقيا انتهاءً بأوروبا^٣. وقد اطلقت الصين على هذا المشروع اسم المبادرة ولم تطلق كلمة مشروع او استراتيجية، باعتبار انها ستكون مشروع اختياري، وعارضت ان تكون المبادرة مشابهة لمشروع مارشال الذي طرح من قبل الولايات المتحدة، وتؤكد على انها نتاج التعاون الشامل وليس اداة من الادوات الجيوبولوتيكية^٤، والمبادرة وضعتها الحكومة الصينية كمفتاح للدخول في المرحلة الثالثة للانفتاح الصيني، ومع ذلك يبدي البعض رايهم حول ذلك، بانها لا تبعد وكانها طموح صيني تلعب الصين فيه دوراً رائداً، باعتبار انها مفتوحة وشاملة ويسودها الطابع الانتقائي يجعل من الصعب قياس عدد البلدان التي ستدخل فيها^٥. اما الطرق الرئيسية المشمولة بهذه المبادرة فهي ستة طرق برية وبحرية رئيسية تتكون (الشكل ١).^٦

1 Peter Cai, Understanding China's Belt and Road Initiative, LAWY Institute for International Policy, Australia: 2017. p 2.

٢ مؤتمر افاق التعاون العربي الافريقي الصيني في اطار مبادرة الحزام والطريق، مركز البحوث والدراسات الافريقية، جامعة افريقيا العالمية، الخرطوم: ٢٠١٧، ص ٢.

٣ طريق الحرير الجديد. الاحلام الجديدة، قناة الحزام والطريق: <http://www.xinhuanet.com/silkroad/arabic/index.htm>

٤ مقابلة مع وزير خارجية الصين وانغ يي، قناة الجزيرة، قطر، <http://www.aljazeera.net>

5 CHINA'S Belt and Road Initiative: An Opportunity for Iraq, Al-Bayan Centre for Planning and Studies Series of Publications, Baghdad:2018, p. 8.

6 Ibid, p 8-10

- الجسر البري الاوراسي الجديد : ويتكون من شبكة من خطوط السكك الحديدية، تبدأ من ميناء "بانيو نغانغ" في شرق الصين وعلى طول الطريق الى "روتريام" في اوربا الغربية مروراً بغرب الصين وكازخستان وبولندا وروسيا ، وتم بالفعل تفعيل خط السكك الحديدية هذه منذ عام ٢٠١٥.
- المحطة الثانية من خطة بناء طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين الذي يربط بين المناطق عالية النمو في جنوب شرق اسيا بالمقاطعات الجنوبية في الصين من خلال الموانئ والسكك الحديدية.
- الصين - آسيا الوسطى (ممر غرب آسيا): يتكون في المقام الأول من خطوط لأنابيب النفط والغاز الطبيعي، وهذه الشبكة تمتد من "شينجيانغ" في غرب الصين ، من خلال مروره باوزبكستان وكازاخستان ليصل الى شبه الجزيرة العربية وتركيا وإيران. وكجزء من البرنامج، اقترحت الصين استراتيجية تعاون شاملة تعزز العلاقات الاقتصادية مع دول الشرق الأوسط، مع التركيز على الطاقة النووية والمتجددة ، وبناء البنية التحتية، وتكنولوجيا الطيران والتجارة والاستثمار.
- ممر الصين - شبه الجزيرة الهندوسية: يتكون السكك الحديدية والطرق السريعة ، ويهدف هذا الممر للاتصال بالمراكز الاقتصادية في "قوانغتشو" و "هونج كونج" و "سنتشن" ومن ثم بكمبوديا وميانمار ولاوس وتايلاند وفيتنام. وهذا الممر يهدف إلى الربط مع منطقة "ميكونغ" الاقتصادية الكبرى ويتم العمل به من قبل بنك التنمية الآسيوي وهدفه تطوير التعاون الصناعي.
- خط بنغلاديش - الصين - الهند - ممر ميانمار: والغرض منه ربط المناطق الصناعية في الصين مع تلك المناطق في الهند عبر ميانمار. وقد أقامت الهند والصين للوصول الى الية تعاون لبناء السكك الحديدية والتعاون الصناعي وخدمات التدريب المهني.

- الممر الصيني - الباكستاني: عبر شبكة سكك حديدية عالية السرعة، تهدف إلى التوصيل بين "كاشغار" في "شينجيانغ" و"جوادر" في باكستان ، لاختصار الطريق الى الشرق الاوسط وافريقيا عن طريق دبي وسلطنة عمان ، وتجاوز مضيق "ملقا"، نقطة الضعف اللوجستية، بسبب الحضور الإقليمي القوي للولايات المتحدة. واتفقت الصين و باكستان على استثمار ٦٢ مليار دولار في الخط عام ٢٠١٥ ، الا ان الهند عارضت بشدة هذا الخط كونه يمر عبر إقليم "كشمير" المتنازع عليه. ويركز المسار البحري للمبادرة على خطين رئيسيين: "خط يبدأ من الموانئ الساحلية الصينية ويصل إلى المحيط الهندي عبر بحر الصين الجنوبي وينتهي عند سواحل أوروبا" ؛ و "خط يربط بين الموانئ الساحلية الصينية وجنوب المحيط الهادئ".^٧ ليرتكز الحزام الاقتصادي لطريق الحرير على ثلاثة خطوط رئيسية تسمى "الطموحات والإجراءات على دفع البناء المشترك لحزام وطريق الحرير" ، وهو خط يربط بين الصين وأوروبا عبر آسيا الوسطى وروسيا، "وخط يمتد من الصين إلى الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط يمر عبر آسيا الوسطى وغرب آسيا" ، وخط ثالث من الصين إلى جنوب شرق آسيا، وجنوب آسيا والمحيط الهندي".^٨ وهذا يعني ربط الدول الأوروبية بالسكك الحديدية والطرق العامة والطيران والاتصالات، بما يهيئ ظروفًا أساسية للنمو الاقتصادي. ومن ثم التعاون في قضايا الطاقة الإنتاجية، أي دفع العملية الصناعية في مختلف الدول، ورفع قدرتها على التنمية الذاتية من خلال التعاون في تبادل المنفعة . وبعدها، التواصل الثقافي، كون ان طريق الحرير يمر عبر مجتمعات لها تقاليد حضارية مختلفة، ومن خلال تعزيز

7 The Belt & Road Initiative, Institute for Security & Development Policy, P.4 , www.isdp.eu
 8 Peter Wolff, China's 'Belt and Road' Initiative – Challenges and Opportunities, German Development Institute, Berlin : 2015, p.3

هذه التقاليد سيتم تعزيز التفاهم والصداقة من أجل تثبيت أساسا اجتماعيا وشعبيا للعلاقات بين الصين وهذه الدول^٩.

واستكمالاً لذلك، أصدرت الصين في عام ٢٠١٥ ورقة وضعت فيها رؤيتها حول المبادرة في ثلاثة أجزاء رئيسية: أولاً الإطار المفاهيمي الذي يربط الياسة الأفروآسيوية من خلال ممرات النقل المختلفة ؛ والثاني هو خمسة مجالات رئيسية للتعاون تمثل استراتيجية "الحزام الواحد ، الطريق الواحد" للتعاون الدولي وهي :

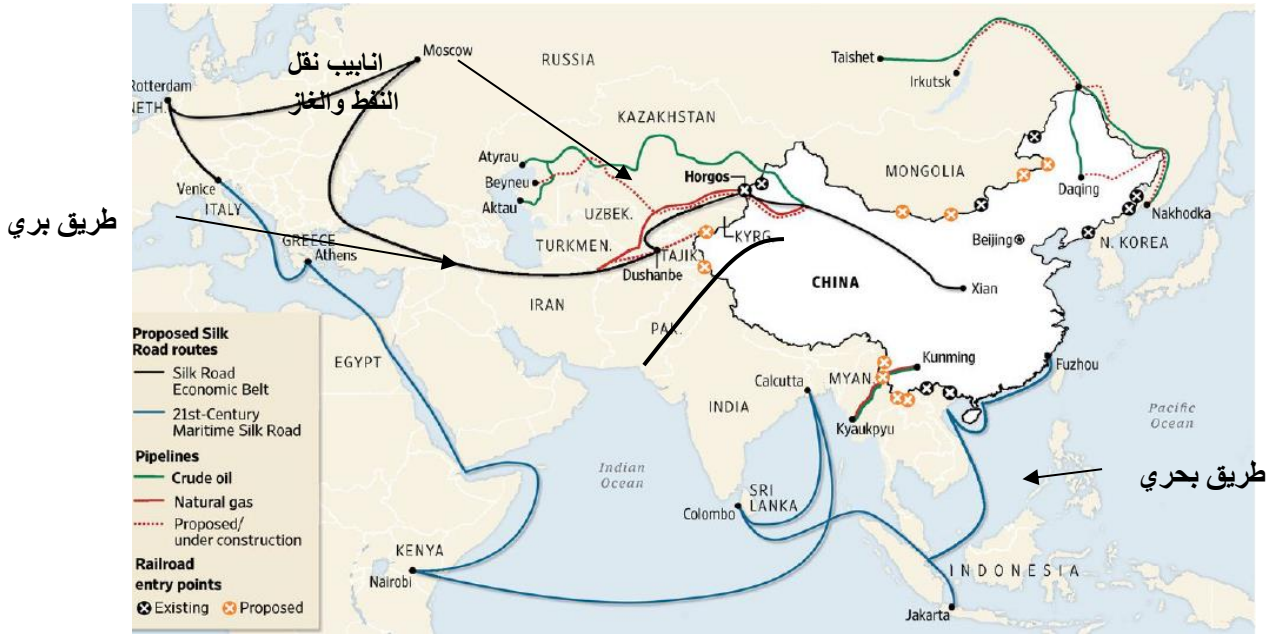
١. تنسيق السياسات ٢. اتصال المرافق والمشاريع التنموية ٣. تذليل العوائق التجارية ٤. التكامل المالي (ربط الاقتصادات من خلال مؤسسات بنكية ومصرفية) ٥. توفير الدعم العام لتنفيذ المبادرة ١٠. ويمثل الاجراء التطبيقي لتلك الاهداف من خلال التركيز على تنسيق مشاريع الحزام والطريق مع خطة التنمية الوطنية لكل بلد وإزالة الحواجز التجارية والتكامل المالي؛ اما الرؤية الثالثة، فقد تم تحديد شبكة من آليات التعاون لمشاريع تأسيس المبادرة، مثل البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB) ، وصندوق طريق الحرير ، والاستفادة من آليات التعاون الثنائية والمتعددة الأطراف الأخرى القائمة ، مثل البنك الدولي وبنك التنمية الآسيوي، والبنك الأوروبي للإنشاء والتعمير ، ومنظمة شنغهاي للتعاون الاقتصادي (SCO) ، ومؤتمر التفاعل وتدابير بناء الثقة في آسيا (CICA) ، ومنتدى التعاون بين الصين والدول العربية (CACF)^{١١} ، وكل ذلك يجري في إطار واسع ومرن وشامل للتعاون الاقتصادي.

٩ مقابلة مع وزير خارجية الصين وانغ يي ، مصدر سابق ذكره.

10 Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21 Century Maritime Silk Road, National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, March 28, 2015, http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html

11 Hong Kong Trade Development Council Research, The Belt and Road Initiative, 13 September 2017, <http://china-trade-research.hktdc.com/>

شكل ١. خريطة مبادرة الحزام والطريق



Source: The Belt & Road Initiative, Institute for Security & Development Policy, 2020, P.3 , www.isdp.eu

ثانياً: مبادرة الحزام والطريق والنظام الاقتصادي الدولي:

منطقة المحيط الهادي باتجاه السواحل الهندية باتت مركزاً أساسياً للتجارة العالمية، وستصبح أكثر أهمية في السنوات القادمة^{١٢}. إذ تقع أكثر عشر موانئ للشحن ازدحاماً في العالم على طول شواطئ المحيط الهادئ والمحيط الهندي، كما ان أكثر من نصف التجارة البحرية في العالم تمر عبر المحيط الهندي فقط^{١٣}. وقد ازداد حجم الشحن التجاري للمحيطات إلى أربعة أضعاف منذ عام ١٩٧٠ ، مع ما يقدر بنحو ٩,٨٤ مليار طن من المنتجات التي يجري نقلها كل عام. ومن المتوقع أن ترتفع الصادرات من الاقتصادات الآسيوية من ١٧% في ٢٠١٠ إلى ٢٨% في ٢٠٣٠^{١٤}، مما يشير إلى تغيرات جيو اقتصادية في النشاط الاقتصادي

١٢ زيبغنيو بريجنسكي، رؤية استراتيجية: أمريكا وإزمة السلطة العالمية، ترجمة فاضل جكتر، بيروت: ٢٠١٢، ص ٧١.
13 Matthew Funaiole and Jonathan Hillman, China's Maritime Silk Road Initiative: Economic Drivers and Challenges, Center for Strategic and International Studies, Washington: march 2018, P.30
14 Ibid,

العالمي. لذلك، فإن استمرار هذا النمو يتطلب المزيد من الإصلاحات والاستثمارات. خاصة وأن منطقة جنوب آسيا تعد من أقل المناطق تكاملاً في العالم، حيث تبلغ التجارة البينية أقل من ٥٪ من إجمالي التجارة في المنطقة^{١٥}. وإن هذه النسبة المتدنية تعود في حقيقتها إلى تحديات في التكامل على مستوى البنية التحتية، مثل الحواجز الجمركية والتجارية، فضلاً عن التحديات الهيكلية في البنية التحتية. وقدر البنك الدولي أن ما بين ١,٧ - ٢,٥ تريليون دولار تتطلبها جهود التكامل في الاستثمارات في منطقة جنوب آسيا لسد فجوة التكامل في البنية التحتية^{١٦}. وقد أدى ضعف التكامل البيني إلى ارتفاع تكاليف التصدير والاستيراد في منطقة جنوب آسيا بأكثر من الضعف عن منطقة شرق آسيا^{١٧}. لذلك تدافع الصين بقوة على أن طرح المبادرة على هذه الدول بقصد تحقيق مستوى أعلى للتكامل الاقتصادي، وبما ينسجم مع مستويات النمو المتحققة في بعض بلدان جنوب وشرق آسيا. على اعتبار أن فكرة المبادرة تتسجم من حيث المضمون والطرح مع مبادئ وميثاق المنظمات الاقتصادية العالمية، والمبادئ التي تتعلق بتحقيق العدالة الاجتماعية كميثاق الأمم المتحدة^{١٨}.

ويذهب بعض المحللين لطرح تساؤلات عن دوافع الصين من هذه المبادرة، لا سيما في إبعاد استثماراتها في الموانئ الدولية. فخلال النصف الأول من عام ٢٠١٧ وحدها، أعلنت الشركات الصينية عن خطط لشراء واستثمار تسعة موانئ في الخارج، خمسة منها موجودة في المحيط الهندي. مما جعل البعض يجادل في الدوافع وراء تلك الجهود الصينية، وعدوها لا تتحسر في الجانب الاقتصادي فحسب، إذ يرون أن هذه الاستثمارات مدفوعة في المقام الأول من خلال الأهداف الاستراتيجية ذات البعد السيادي^{١٩}. وهو ما دفع تجاه مشروع الحوار والتعاون الأمني بين الدول الأربع الكبرى، وهي: الهند واليابان وأستراليا والولايات المتحدة،

15 Intra-Regional Trade in South Asia, The Asia Foundation, Washington : 2014, www.asiafoundation.org

16 Matthew Funaiole and Jonathan Hillman, op cit, p.2.

١٧ محمد محمود الامام، تجارب التكامل العالمية ومغزاها للتكامل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت: ٢٠٠٤، ص ٢٦١.

18 Wu Xia, Ye Shan, Spotlight: China's Belt and Road initiative boosts Mideast development, retrieved on 19 January 2016, <http://news.xinhuanet.com/>

19 Matthew Funaiole and Jonathan Hillman, op cit, p. 21.

كطريقة لمواجهة الاستراتيجية الصينية من خلال المبادرة التي تطرحها. وفي حقيقة الامر، ليست الصين هي البلد الوحيد الذي لديه نوايا في استثمار الموانئ الدولية او الاستثمار في البنية التحتية على مستوى العالم. فجهود الهند للمساعدة في تطوير واستثمار ميناء "جابهار" Chabahar في إيران، تعكس ايضا نوايا "نيودلهي" في طموحاتها لتطوير البنية التحتية وتحسين الاتصال الإقليمي^{٢٠}، لا سيما مع أفغانستان التي تدعمها الصين، وفي الحين الذي تستثمر الصين بقوة في ميناء "جوادر" الباكستاني. فقد نظر بعض المختصين الى مشروع "تشابهار" باعتباره خطة استراتيجية للحد من التأثير الذي تسعى الصين الى تحقيقه^{٢١}.

وفي حقيقة الامر فان الصين ولسنوات وبحسب مركز الأبحاث في كلية ويليام وماري، اوضح بان الإنفاق التنموي الرسمي للصين في بلدن العالم للمدة من ٢٠٠٠ - ٢٠١٤ بلغ ٣٥٠ مليار دولار، كانت اغلب هذه النفقات تغطي استثمارات تحقق مبدأ التنمية التكاملية بين الرقع الجغرافية المترابطة للصين^{٢٢}. وتدخل تلك الاموال ضمن الاقراض المحكوم بصندوق الثروة السيادي الصيني^{٢٣}. لذا، فأن خلق خارطة جغرافية للنمو تعد دافعاً مهماً للاقتصاد الصيني، ففي ضوء الفائض الذي تحققه الصين في الانتاج الصناعي، يبدو ان خلق منافذ جديدة وتحفيز مناطق اخرى لتحقيق التنمية يشجع على التصدير، فمثلاً تنتج الصين حوالي ١,١ مليار طن من الفولاذ سنوياً (أي ما يعادل انتاج كل دول العالم)، في حين انها لا

20 Zack Cooper and others, China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region, Center for Strategic & International Studies, Washington: march 2018, p.2

21 Ibid, p.5

22 John Hurley and others, Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective, Center for Global Development, Washington: March 2018, p. 9

23 Sumedh Anil Lokhande, China's One Belt One Road Initiative and the Gulf Pearl chain, 2017, www.chinadaily.com.cn

تستهلك سوى ٨٠٠ مليون طن^{٢٤}. وبالتالي فهناك فائض بحدود ٣٠٠ مليون طن تحتاج الى تصديره لدول تمر بظروف تنمية مقارنة للصين.

توفير الاسواق والفرص التجارية الجديدة للصين ستساعد في التعامل مع طاقتها الصناعية الزائدة، خاصة الشركات المملوكة للدولة، كون ان النظام الاقتصادي الصيني هو نظام اشتراكي قائم على اقتصاد السوق^{٢٥}. بالإضافة إلى ذلك ، بعد ثلاثة عقود من التنمية الاقتصادية المتقدمة، أصبحت الشركات الصينية الآن أكثر قدرة على التنافس مع الشركات العالمية، بالنظر إلى ارتفاع التطور التكنولوجي، والنضج في جودة المنتج. يدفع بعض الدول المشمولة عملياً بالمبادرة الى الاستفادة من المزايا المتحققة، فقد بلغ حجم التبادل التجاري، أكثر من ١ تريليون دولار في عام ٢٠١٤، اي ما يوازي ٢٦٪ من إجمالي قيمة التجارة الصينية^{٢٦}. هذا الامر، حفز نوايا بعض الدول الى رفع القيمة الى اضعاف. وجعل المبادرة استراتيجية للتنمية على المدى البعيد. اما على المدى القصير فتعد وسيلة لتعويض ارتفاع قدرات الإنتاج المحلية، وخفض المدى الزمني للنقل، وإنشاء أسواق جديدة للسلع والخدمات الصينية، وتدويل عملة الصين "الرينميني". هذه الخطوات تمهد مستقبلاً وصول الصين بكفاءة وأمان إلى الأسواق والموارد، نظراً إلى أنها الآن أكبر دولة تجارية في العالم ، وضمان الوصول الامن الى الشرق الأوسط، باعتباره الجزء الأكثر أهمية الذي يربط بين القارات الثلاث آسيا وأفريقيا وأوروبا.

ومن الناحية المؤسسية، نظمت الصين اوضاعها الاقتصادية الدولية بالترويج الفعلي لمصطلح "اجماع بكين" (Beijing Consensus) ليكون موازياً او بديلاً

24 Shatha Khalil, Al-Hareer Road ... An economic belt linking Iraq with China, Rawabet Center for Research and Strategic Studies, 2017, www.rawabercenter.com

٢٥ عبد الوهاب الامين، النظم الاقتصادية: دراسة مقارنة بين الرأسمالية والاشتراكية والاسلام، الطبعة الاولى ، الكويت: ١٩٨٦، ص ٢٢٨.

26 Sumedh Anil Lokhande, op cit,

للمصطلح الراسمالي الغربي المشاع تداوله في الاوساط الليبرالية وهو "اجماع واشنطن" (Washington consensus) ، وبالرغم من أن مصطلح إجماع بكين حديث العهد، إلا أنه ينطلق من نموذج التنمية الصينية للبنى التحتية، والذي هو محط اهتمام من قبل الدول النامية، وتؤطره الصين بمصطلح "التعاون من اجل التنمية"، باعتبار ان النظام الاقتصادي الدولي الذي ساد بعد الحرب الباردة قائم على اساس الهيمنة^{٢٧}. في حين ان الرؤية التي تتادي بها الصين في موضوع التنمية تقوم على "المنفعة المتبادلة" وتجعلها امتداد لمبادئ التعايش السلمي ، التي تقوم على المساواة في العلاقات الثنائية. وتحاول خلق توليفة متبادلة بين اجماع بكين وبين مبادرة الحزام والطريق، من خلال انشاء المناطق الاقتصادية الخاصة او المحدودة في البلدان المضيفة، ويتم تكييف هذه المناطق بنظام اعمال وقوانين تتفرد بها عن عموم البلد المضيف، اي دون الحاجة الى التلاعب بالقوانين العامة للبلد كما يحصل في سياسات التكيف الهيكلي لاجماع واشنطن^{٢٨}. مما يسمح للاستثمار الأجنبي بالتركز في منطقة محددة دون التأثير على قوانين البيئة والعمل في بقية البلاد. وهو يعد من الامور المستساغة للكثير من دول العالم النامي، كونه لا يمس سيادة الدولة، ولا يمكن ان يلحق ضرر بالجوانب الاجتماعية، ويتم عبر هذه المشاريع خلق البنية التحتية الحيوية، ممهداً ذلك الامر الى خلق اقطاب للنمو في الرقعة الجغرافية للعالم. لان الصين ترفض مشاركة الولايات المتحدة في القضايا

● في عام ١٩٨٩ ، حدد جون وليامسون مجموعة من الإصلاحات الاقتصادية التي تستهدف البلدان النامية وبالتحديد الدول الفاشلة والتي اعتبرها مدعومة بشكل واسع من صناع السياسة في واشنطن. أطلق على "إجماع واشنطن" ، حيث تناول أدوات السياسة الاقتصادية التي ينظر إليها أولئك الموجودون في واشنطن على أنها مهمة لنمو البلدان النامية لقدرتها على تأمين الدعم المالي والاستثمار. والمواضيع التي تمت معالجتها كانت على النحو الآتي: أولويات الإنفاق العام، الانضباط المالي، الإصلاح الضريبي ، سعر الفائدة وفي التسعينات من القرن المنصرم أصبحت هذه الفكرة بين مؤيد لها وبين منتقد والتي نبعت بعد انكشاف الوضع المتردي في أمريكا اللاتينية . ومن بين المعارضين نعوم تشومسكي . Source: Jason D Symoniak, The Washington Consensus, New Voices in Public Policy, GEORGE MASON University, Vol V, 2011, p. 2

27 Ankit Panda . Reflecting on China's Five Principles, 60 Years Later, The Diplomat, 26-June-2014, www. thediplomat.com

28 CHINA'S Belt and Road Initiative, op cit, p.19

الدولية ذات ابعاد الهيمنة، كما انها ترفض تغيير وضعها الاقتصادي اصطلاحاً نحو البلدان المتقدمة لاعتبارات تنظيمية، قد تؤدي الى تقييد فرص النمو التي تتمتع بها حالياً، كما وانها تعلن بان الهدف الذي يجعلها لا تتخبط ضمن تصنيف البلدان المتقدمة، هو "شعورها بالمسؤولية تجاه البلدان النامية بعدم التخلي عنها"²⁹. هذا الامر لا يعني بان الصين ليس لها نوايا تتعلق بالريادة العالمية، بل على العكس، فالصين بعد "قرن الازلال" تسعى الى ان تحل نفسها محل القوى العالمية، ولكنها تتجنب استخدام النثر الدبلوماسي والسياسي والاقتصادي، وبرز مثال على ذلك ما يحصل في الشرق الاوسط، اذ اعلنت رسمياً، بأنها لا تنوي منافسة الولايات المتحدة فيه³⁰. ولكن لا تلتزم الصين حرفياً بالمقررات الدولية خصوصاً القضايا التي تتعلق بالعقوبات الدولية، فمثلاً بقيت الصين المورد الرئيس للنفط الإيراني على الرغم من العقوبات التي فرضت عليها، وتتجنب سحب وزنها الدبلوماسي من طهران³¹، كذلك تتجنب بكين سحب وزنها الدبلوماسي منها. ومع امتلاكها لأكبر صندوق ثروة سيادي على مستوى العالم تصل موجوداته الى ١ تريليون دولار³²، فان فرص المبادرة ستدعم الاقراض السيادي المشروط للدول المستفيدة، خصوصاً وان معظم البلدان التي شملت جغرافياً فيها تعاني من ارتفاع في المديونية،

29 Ibid, p.20

• مصطلح يطلقه الحزب الشيوعي الصيني لتحقيب المدة من اواخر القرن التاسع عشر الى اواسط القرن العشرين وبالتحديد في ١٩٤٩، اي عندما تم تأسيس الحزب الشيوعي الصيني وحصلت الصين على استقلالها، بعد ان عانت الصين من الاحتلال الياباني والاضطهاد المخطط في تلك الفترة. للمزيد ينظر: ديفيش كابور، ترابنية الازلال في اسيا، موقع قناة الجزيرة، ٢٠١٧، <http://www.aljazeera.net/>

30 Ibid, p. 21

31 CHINA'S Belt and Road Initiative: An Opportunity for Iraq, op cit, p. 21.

32 Sovereign Wealth Fund Ranking, April 2018, <https://www.swfinstitute.org/>

وانخفاض مؤشرات النمو، ومهدت لذلك عبر ضخ القروض في البنى التحتية لمجموعة من البلدان وكما يلي³³ :

- في عام ٢٠١١ ، وافقت الصين على شطب مبلغ غير معروف من الديون المستحقة على طاجيكستان مقابل ١٥٨ ألف كيلومترا مربعا من الأراضي المتنازع عليها. ووافقت السلطات الطاجيكية على توفير ٥,٥ % من الأراضي التي طالبت بها بكين.
- مع تردي الاوضاع الاقتصادية في كوبا وضمن سعي الصين على اعادة تخفيف عبء الديون وافقت في عام ٢٠١١ ، على اعادة هيكلة من ٤ - ٦ مليار دولار من الديون المستحقة بسبب الوضع الاقتصادي المتردي، والسعي لتخفيف عبء الديون . ولكن حصل ذلك مقابل تمديد الاعتمادات التجارية الإضافية وتمويل إعادة تأهيل الموانئ الكويتية لصالح الصين.
- يقدر صندوق النقد الدولي، بأن الصين سلمت أكثر من ٨٠ % من احتياجات النمو لبعض البلدان النامية في إطار مبادرة البلدان الفقيرة المثقلة بالديون. وكان عدد الدائنين ٣١ من البلدان الفقيرة المثقلة بالديون ، كما ان الصين قامت باطفاء بعض الديون الى نسبة تصل لـ ١٠٠ % لبلدان مثل بوروندي ، وأفغانستان وغينيا والتي تشترك معها بمصالح استراتيجية وجيواقتصادية .
- وبعد ان قامت الصين باقراض سريلانكا بقرض قيمته ٨ مليار دولار، وبنسبة فائدة تصل الى ٦% سنوياً ، ومع عجز الاخيرة عن دفع مستحقات القرض ، وافقت سريلانكا في تموز ٢٠١٧، على مقايضة الصين ميناء "هامبانتوتا"، من

33 ALESSIA AMIGHINI and Others, CHINA'S BELT AND ROAD: A GAME CHANGER?, The Italian Institute for International Political Studies, Milano: First Addition, 2017, pp. 42-43.

خلال التمتع بحقوق ملكية تصل الى ٩٩ عاماً لإدارة المينار مقابل اطفاء الديون عنها .

- اما باكستان، البلد المستفيد من القروض الصينية كونها تعد منفذ الصين الى منطقة الخليج العربي، والتي كانت من اوائل الدول التي دخلت رسمياً ضمن المبادرة، من خلال الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني ، الذي تم إطلاقه في عام ٢٠١٥ بقيمة ٦٢ مليار دولار. ويتألف المشروع من استثمارات واسعة النطاق في البنية التحتية للنقل والاتصالات والطاقة، والذي يمتد على مساحة ٢٥٠٠ كيلومتر لربط ميناء "جوادر" في الجنوب الغربي بمضيق هرمز، إلى "كاشجار" في مقاطعة شينجيانغ بشمال غرب الصين. وبموجب ذلك، ستستغرق المسافة لوصول امدادات الطاقة من دول الخليج الى الصين ٤,٥٠٠ كم عبر المساحة اليابسة للصين. بدلاً من ١٥,٠٠٠ كم^٣، وهي المسافة المستغرقة حالياً لوصول الامدادات الى الصين، وهو ما سيتيح فارق بمقدار ١٠,٠٠٠ كم تكون لصالح تقليص الوقت والكلفة. وتتمتع الصين بموجب ذلك الاتفاق على السيطرة التشغيلية لميناء "جوادر" في باكستان لمدة تشغيلية تصل الى ٤٠ سنة. ومن الناحية الاستراتيجية تنظر الصين الى هذا الميناء، بانه سيمنحها إمكانية الوصول المباشر إلى إمدادات الطاقة في المحيط الهندي والخليج العربي متجاوزة مضيق "ملقا" حيث يمر حالياً ٨٠ ٪ من واردات الصين من مصادر الطاقة^{٣٥}. ولذلك يشكل مضيق "ملقا" معضلة بفعل قدرة البحرية الأمريكية على قطع إمدادات النفط الصينية عبر المضيق في اي مواجهة محتملة بين الصين والولايات المتحدة ، لذا، يعد الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني أحد السبل للتحوط ضد هذه المعضلة.

34 Christina Lin, The Belt and Road and China's Long-term Visions in the Middle East, SPSW, Issue No. 512, Germany: Oct 2017 p. 6

35 Ibid, P. 7

ثالثاً/ المبادرة واثرها على نمط العلاقات الدولية :

الحجم الكبير للاقتصاد الصيني وطبيعة النمو الهيكلي فيه، جعله اقتصاد يعتمد بدرجة كبيرة على طرق التجارة التي تمر عبر المحيط الهندي للحصول على إمدادات الطاقة، وبالتالي فمن الطبيعي على الحكومة الصينية ان تسعى لحماية مصالحها على طول خطوط المواصلات البحرية هذه. وبنفس الوقت فان الحماية الامنية، تعني انتشار عسكري صيني خارج الحدود، في مواجهة عمليات مكافحة القرصنة او التهديدات الاخرى. ومن المحتمل أن يؤدي وجود الصين في المحيط الهندي الى خلق العديد من نقاط الضعف³⁶. مع ترجيح توسع التأثير العسكري الصيني في المستقبل، مما يعد مصدر قلق للدول الاقليمية في المحيط الهندي، باعتباره عبور خطير من منطقة المحيط الهادئ إلى الشرق الأوسط، وهذه المخاوف الدولية لأي انتشار صيني ستشترك بها اليابان، والهند، اللتان اعربتا عن رفضهما لاستراتيجية "خيط اللؤلؤ" التي ستعطي خيارات جديدة لبكين أفقياً تدفع من المنافسة طويلة الامد في جبال "الهيماالايا". كذلك، فان الانتشار العسكري الصيني يمثل نقطة حرجة للدفاع في اعماق البحار، وضعف وادارة أي تهديدات في نقاط الاختناق الحرجة في خليج "هرمز" ومضيق "ملقا". ولذلك تخشى الصين بان اي تهديد عسكري لامدادات الطاقة يعني انهيار اقتصادي سريع³⁷. وهذه الفجوة ممكن التخلص منها عبر الممرات التي تتيحها مبادرة الحزام والطريق للحفاظ على نمو اقتصادي ريادي.

وعادةً ما تعلن الصين على ان الهدف من مبادرة الحزام والطريق، هو تحقيق التنمية المستقلة والمتوازنة والمستدامة للبلدان على طول الحزام والطريق، لخلق الثقة

36 Zack Cooper and Others, China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region, Center for Strategic & International Studies, Washington: 2018, p. 3

37 Sumedh Anil Lokhande, op cit,

السياسية المتبادلة، والتكامل الاقتصادي، والتفاعل الثقافي. وتعزيز التدفق الحر والمنظم للعوامل الاقتصادية وكفاءة تخصيص الموارد، والاندماج العميق بالاسواق لتحقيق تنسيق السياسات الاقتصادية، وتنفيذ التعاون الإقليمي في نطاق أوسع ومستوى أعلى ، بما يسهم في بناء إطار التعاون الاقتصادي الإقليمي الشامل والمتوازن. وهذا الامر يثير الكثير من المحاذير لدى عدد من الدول. اذ تعمل الصين بالترافق على ربط استراتيجية "خيط اللآلئ" مع المبادرة، اذا ما علمنا ان مصطلح "خيط اللآلئ " استخدم لأول مرة للإشارة إلى القدرات العسكرية للصين في الوصول الى المحيط الهندي من قبل تقرير اصدرته وزارة الدفاع الامريكية في عام ٢٠٠٤^{٣٨}. وحذر التقرير بان الصين تتوي تطوير تايبان وايقاف امدادات الطاقة اليها، وبنفس الوقت سيؤهل الصين الى الهيمنة على المحيط الهندي. وعلى الرغم من أن الصين تستخدم مبادرة الحزام والطريق لتمويل العديد من المشاريع الاقتصادية في بلدان عدة، فانه ليس هناك شك من أن البنية التحتية التي يتم إنشاؤها ستكون للاستخدام المزدوج. باستثناء تلك القواعد التي تتعلق بمكافحة القرصنة في القرن الأفريقي.

ردة الفعل الاقليمية والدولية على هذه المبادرة، دفعت الى اعلان كل من اليابان والهند واستراليا والولايات المتحدة لاعادة تاسيس حوار امني "لإعادة التوازن في اسيا"^{٣٩}، فالهند ترى ان المبادرة وسيلة لتمدد بكين والتاثير في عمق الهند، من خلال ربط باكستان بالصين والتي لها علاقة متوترة مع الهند ومن ثم بالشرق الاوسط، في اعمق نقطة بحرية في "بلوشستان" في اقصى غرب باكستان، وبالقرب من ممرات الطاقة الحيوية في اسيا الوسطى والخليج العربي. فضلاً عن ان

38 Zack Cooper and Others, op cit, p. 26

39 Ibid, p. 31

الطريق البري يمر عبر المناطق المتنازع عليها بين باكستان والهند وهي منطقة "كشمير"^{٤٠}.

اما اليابان، فمخاوفها تتعلق في الغالب بالمخاطر التي يمكن ان تستخدم في الحد من الطاقة من خلال منع الشحنات من الوصول الى ادنى شرق اسيا، فاليابان تستورد ٩٠% من طاقتها من الخارج، وتحويل مسار التجارة عبر ميناء "جواردر"، يعني التأثير المباشر على امداد الطاقة لليابان، ولقد أظهرت الصين بالفعل، استعدادها لاستغلال اليابان من خلال توجيه نسبة كبيرة من امدادات الطاقة الى الصين ليتم تخزينها او بيعها الى اليابان^{٤١}.

في حين ان استراليا، وعلى الرغم من ان الصين دعته لتكون شريكة في المبادرة من خلال اتفاقية ثنائية للتجارة الحرة، وتعاونت في المشاركة بالبنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية. الا ان سياسات استراليا كانت في كثير من الاحيان متناقضة، فقد رفضت طلبات الانضمام الى المبادرة، ولجأت الى الولايات المتحدة من اجل ان تقوم القوات الامريكية ومن خلال قواعدها في شمال استراليا بتأمين مناطق التجارة في المحيط الهادئ^{٤٢}. وبالرغم من ان الولايات المتحدة خارج النطاق المباشر لمسار المبادرة، الا انها طرحت مشروع الشراكة عبر المحيط الهادئ كبديل من خلال قيادتها لتلك الشراكة، لغرض الحد من جاذبية الصين كنموذج للتنمية الاقتصادية في منطقة المحيط الهندي، في حين ان الولايات المتحدة تعلن ان الهدف من المشروع هو خلق منطقة "حرة منفتحة"، وهذا الامر دفع الصين

40 Nafees Ahmad, India should reconsider its decision not to participate in the Belt and Road Initiative, London School of Economics, London: 22/06/2017, <http://eprints.lse.ac.uk>

41 Jesse Barker Gale and Andrew Shearer, The Quadrilateral Security Dialogue and the Maritime Silk Road Initiative, SCIS, Washington: 2018, P.32

42 Ibid,

الى دعوة دول امريكا اللاتينية ومنطقة بحر الكاريبي، للانضمام الى المبادرة، وفيما يبدو ان الدعوة تعد تحدي للولايات المتحدة في فناءها الخلفي^{٤٣}.

هذه المواقف بلورت توافق رباعي بين الدول المعارضة للمبادرة، مفاده ضرورة خلق تحالف لمنع المبادرة، وهو ما دفع الصين الى توسيع نطاق تدريباتها العسكرية في المناطق البحرية المتاخمة، ليترتب على ذلك، اجتماع بين الدول المعارضة في ١٢ تشرين الثاني ٢٠١٧، تم طرح فيه سبعة موضوعات اسيسية للعمل بها في المنطقة وهي : - تثبيت نظام وقواعد للحركة في اسيا - حرية الملاحة والتحليق في المشاعات البحرية، - احترام القانون الدولي، - تعزيز الاتصال ، - الامن البحري، معالجة تهديد كوريا الشمالية، - عدم انتشار الاسلحة ومحاربة الارهاب^{٤٤}.

وبذلك باتت الصين تواجه الكثير من التحديات في علاقاتها الدولية، يكمن أحد أبرزها في كيفية إدارة ازدهارها بدون التضارب مع مصالح الولايات المتحدة، وبدون أن تنشئ أعباء لا لزوم لنفسها كأكبر قوة آسيوية. وقد يتجلى هذا التحدي على وجه الخصوص في الفسحة وسط القارة الآسيوية "الطريق البري" الذي يربط اسيا الوسطى بالمحيط الهندي والشرق الاوسط، تلك المنطقة التي تعاني من هشاشة أمنية، ومشاكل حدودية، ومشاكل سياسية، يبدوا على الأرجح ان ليس للصين القدرة بمفردها مواجهة تلك المخاطر في حال لو ارتهنت تلك الامور بمصالحها الاقتصادية والحاجة الى ادامة النمو. كما ان القدرة البحرية للجيش الصيني غير قادرة على تأمين طرق التجارة الصينية، وبالتالي فان ذلك يشرع بفتح ابواب الصراع في المنطقة، وهنا ستعمل الصين على تحاشي مرور تجارتها بمضيق "ملقا"، ولكن بالمقابل فان الهند ستعمل على الاستثمار في جزر "أندامان ونيكوبار" البنغالية لتحويلهم الى مرافق تجارية، وهو يعني انتشار للقوات العسكرية الهندية في المنطقة،

43 Ibid,

44 Joel Wuthnow, Securing China's Belt and Road Initiative: Dimensions and Implications, Washington, Center for the Study of Chinese Military Affairs Institute for National Strategic Studies, U.S. National Defense University, Washington: 2018, p.p. 7-8

مما يسمح دخول الغواصات وتحليق الطائرات الصينية في المنطقة^{٤٥}، وفي حال انتشار القوات الامريكية في قاعدة "ديغو غارسيا" وسط المحيط الهادئ، سيرجح تحويل الشحنات القادمة الى الصين من مضيق "ملقا" الى مضيق "سوندا" في اندونيسيا، مما يعني سلوك الطرق غير المؤمنة والبعيدة، وبالتالي هنا ستكون الصين مضطرة على تأمين الطرق القارية، كون ان الصين لا تجازف بالشراكة مع جيرانها في المحيط الهادئ، كون ان جميعهم شركاء للولايات المتحدة^{٤٦}.

وللعمل على مضايقة الصين في منطقة الخليج العربي، وللتقرب اكثر الى مراكز الطاقة في المنطقة، تعمل الهند على ايجاد موطئ قدم في ميناء "تشابهار" في إيران، ليكون الوضع التنافسي امام منفذين يتم تطويرهما من قبل دولتي الصراع وهما: الصين في جوادر - باكستان، والهند في تشابهار - إيران على التوالي. مما يمهد الى لعبة سياسية واقتصادية كبيرة في منطقة الخليج. ففي شباط ٢٠١٨ وقع الرئيس الايراني "حسن روحاني" في نيودلهي اتفاقية تأجير الميناء لصالح الهند لمدة ١٨ شهراً كما ان هناك بعض الارصفة تم تأجيرها لمدة عشرة سنوات. وسيكون طريق الهند الى ايران عبر افغانستان من خلال اتفاقية "العبور" التي تسمح بمرور الصادرات الهندية عبر افغانستان، والهند ترى في هذا الميناء وسيلة للوصول الى اسيا الوسطى والى شبه الجزيرة العربية والشرق الاوسط، ويقع هذا الميناء على بعد ٧٢ كم فقط من ميناء "جوادر" في باكستان^{٤٧}، وهذا القرب سيؤدي الى اشتداد التنافس الاستراتيجي بين الهند والصين، كون ان مشروع كلا البلدين، يبدوا وكأنه محاولة لكبح اهداف الطرف الاخر، ويهدف كلا المشروعين للحد من الاعتماد على قناة السويس. كما يرشح ان تدخل روسيا كمستفيد من الميناء الايراني-الهندي^{٤٨}، ومن شأن ذلك ان يؤسس لربط النقل بين اوربا ووسط اسيا ومن ثم الى الهند، كذلك ربط منطقة جنوب شرق اسيا والهند باوربا. كما ان افغانستان تحاول الدخول بقوة مع الهند، كونه يقلل من اعتماد العبور من خلال "كراتشي" وتعزيز

45 Zack Cooper and Others, op cit, p. 28

46 Ibid,

47 Harsh V. Pant, India-Iran Cooperation at Chabahar Port, SCIS, Washington : 2018, p. 18

48 Ibid,

قدرات بناء الدولة التي دمرتها الحرب. ولكن هناك نقطة اسياسية، هو ان الهند لا تحتل مكانة متميزة لدى طهران، او في السياسة الخارجية الايرانية . كما ان علاقة الهند بالولايات المتحدة تجعل من الاعتماد على الميناء يشكل صعوبة بسبب العقوبات التي تتعرض لها ايران، وكذلك عدم الاستقرار في افغانستان، اللذان يمكن ان يؤثران على التنمية في الهند. لان ايران تجاهلت الكثير من المبادرات التي طرحتها الهند عليها فيما يتعلق بالاستثمار في قطاع الطاقة. على الرغم من ان الهند هي ثاني اكبر مشتري للنفط الايراني ، ولكن مستقبلا ربما تفضل طهران ان تكون الصين مستثمرا في ميناء "تشابهار" كون ان الصين اكبر مستثمر اجنبي في ايران. فضلاً عن مزايا سياسية اخرى يتيحها التعامل مع الصين.

رابعاً/ اهمية دول مجلس التعاون الخليجي في مبادرة الحزام والطريق :

ثبت ان منطقة الخليج العربي تشكل محركاً للتنمية الإقليمية والدولية ضمن مبادرة الحزام والطريق، كونها تقع في صميم اللوح الاقتصادي للقارات: آسيا وأوروبا وأفريقيا⁴⁹. ومنذ الاضطرابات في غرب آسيا وشمال أفريقيا (الربيع العربي)، أصبحت دول مجلس التعاون الخليجي "منطقة خاصة" مزدهرة وسط تناقض صارخ مع الدول العربية الأخرى التي عانت من تراجع اقتصادي حاد. وهو ما زاد من جاذبيتها اقسادياً، وهذه المنطقة تمتلك مؤهلات كبيرة تجعلها هدفاً في الاستراتيجيات الاقتصادية الدولية على اقل تقدير، منها : أولاً ، انها تتمتع باحتياطي وفير من الطاقة. اذ تستحوذ احتياط النفط على حوالي ٤٨ % من الإجمالي الاحتياط العالمي مع عمر إنتاجي يبلغ ٧٨ سنة قادمة بتكلفة منخفضة. ويمثل احتياطي الغاز الطبيعي حوالي ٤٠% من إجمالي الاحتياطي العالمي مع عمر إنتاجي يبلغ ٢٦٤ سنة قادمة ، في حين أن عمر الإنتاج العالمي لا يتجاوز ٦٧ سنة⁵⁰. ثاني هذه الاهمية، كونها تمثل قناة إستراتيجية في طريق التجارة

49 Yang Guang, Strategic and Mutually Beneficial Economic and Trade Cooperation between China and Gulf Economies, International Economic Review, No.3, 2014, pp.103-110.

50 Ibid,

الدولية. فيمتد الطريق البحري على طول ١٠٤٠ كم ، الممتد من الساحل الغربي للخليج العربي عبر مضيق هرمز وخليج عمان إلى بحر العرب^{٥١}. ثالثاً ، تتمتع المنطقة بقوة اقتصادية قوية. ويمثل الحجم الاقتصادي لدول مجلس التعاون الخليجي حوالي ٥٠ % من إجمالي الحجم الاقتصادي للدول العربية، في حين تمثل تجارتها الخارجية ٦٠%، والاستثمار الأجنبي ٧٠ % من إجمالي الحجم الاقتصادي للبلدان العربية^{٥٢}. ودول مجلس التعاون، تمتلك كميات هائلة من عوائد البترول دولار. اذ تبلغ إجمالي صناديق الثروة السيادية الخاصة بها ٢,٣ تريليون دولار أمريكي، وهو ما يمثل حوالي ٣٦% من إجمالي الصناديق السيادية في العالم^{٥٣}. ومع دخول اقتصاد الصين في فترة نمو جديدة ، تتميز بتعايش الزخم بين النمو الاقتصادي والضغط الناجم عن الانكماش، كما اشرنا اليه سابقا في بداية البحث، فإن المبادرة ستحفز التعاون الاقتصادي والترابط بين الصين ودول الخليج، وفقاً للمعطيات اعلاه. فالصين تدرك اهمية هذه الدول ليست كشركاء مهمين لتحقيق هدفها المتمثل في النمو الاقتصادي المطرد، ولكنها تمتلك أيضاً نفوذاً مهماً عبر منطقة غرب آسيا وشمال أفريقيا وحتى في داخل أفريقيا وأوروبا.

وعلى الرغم من أن الصين تسعى إلى تغيير نمط نموها الاقتصادي وتسهيل التحول الهيكلي لمطالبها من الطاقة، فإنها لا تزال بحاجة إلى الاعتماد على إمدادات الطاقة الأحفورية المستدامة، وهو ما سجل قفزات كبيرة في هذا المجال وخصوصاً منذ بداية القرن الحادي والعشرين، اذ ارتفعت اقيام التبادل التجاري من ١٠ مليار دولار في سنة ٢٠٠٠ الى ١١٤ مليار دولار في ٢٠١٦، ليرتفع الى ١٢٧ مليار دولار في ٢٠١٧^{٥٤}، وبتحليل التبادل التجاري العالمي الكلي لكلا الطرفين ومقارنته بنسب التبادل التجاري بينهما، نجد انه شكل ١٢,٦ % في ٢٠١٥، ليرتفع الى ١٣,٤ % في ٢٠١٧، ويتمثل الجزء الاكبر من هذا التبادل بالعلاقات في مجال

51 Jonathan Fulton, The G.C.C. Countries and China's Belt and Road Initiative (BRI): Curbing Their Enthusiasm?, Middle East Institute, 17/10/2017, www.mei.edu

52 Yang Guang,, op cit,

53 Sovereign wealth fund, <https://www.swfinstitute.org/>

54 ITC, Trade Map, Trade statistics for international business development, <https://www.trademap.org/>

الطاقة، وخصوصا النفط والغاز، كون ان الصين تستورد ٨٩% من النفط المستهلك محلياً من منطقة الخليج العربي، والتي تمثل ٥٩% من اجمالي استهلاك البلاد من النفط، بمقدار ٧,٦ مليون برميل يومياً، و ١١% من الغاز الطبيعي، والتي تمثل ٢٤% من اجمالي الاستهلاك للصين^{٥٥}، وتعد هذه المجموعة من الدول ضماناً مهمة لواردات الصين من الغاز الطبيعي. ومن بين هذه البلدان، تعد قطر والإمارات ثالث ورابع أكبر مصدر للصين في عام ٢٠١٦. ومع توجيه السياسات المحلية والضغط المتصاعد لحماية البيئة، فإن فائدة الغاز الطبيعي آخذة في الازدياد، كون ان العرض سيتناقص على المدى الطويل. لذلك، تجاوزت الصين كوريا الجنوبية وأصبحت ثاني أكبر بلد مستورد للغاز الطبيعي المسال. ومن المتوقع أن يصل استهلاك الصين من الغاز الطبيعي بحلول عام ٢٠٢٠ إلى ٤٠٠ مليار م^٣. منها ٢٢٠ مليار م^٣ ستنتجه محلياً، وسيتم تعويض الكمية المتبقية والبالغة ١٨٠ مليار م^٣ من الاستيراد وبالأخص من دول الخليج اي بنسبة ٤٥%^{٥٦}. لقدرة هذه الدول على تلبية متطلبات الصين المتزايدة للنمو، ويمكن أن تكون ضماناً حاسمة لواردات الصين من النفط والغاز في المستقبل المنظور.

وفي المقابل زادت الصين من صادراتها الى دول مجلس التعاون الخليجي وتتمثل في معظمها استثمارات وتدفقات رأسمالية في قطاعات المدن الصناعية، والطرق السريعة، والموانئ، فضلاً عن العمران. ففي مجال الاستثمار وحده، ارتفعت بالعموم استثمارات الصين في العالم والتي بلغت ١,٢ تريليون دولار، وتركزت ثلثها في دول مجلس التعاون الخليجي، وان اعلى تلك الاستثمارات سجلتها كل من السعودية ومن ثم الامارات^{٥٧}. ومع ارتفاع حجم التبادل وتشابك العلاقات بين الجانبين، اتضح ان اكبر عقدة تواجه توسعة العلاقات، تكمن في خطوط الاتصال

٥٥ جون ب. التزمان، الجانب الاخر من العالم : الصين والولايات المتحدة والصراع من اجل امن الشرق الاوسط، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، واشنطن: ٢٠١٧، ص ٧.

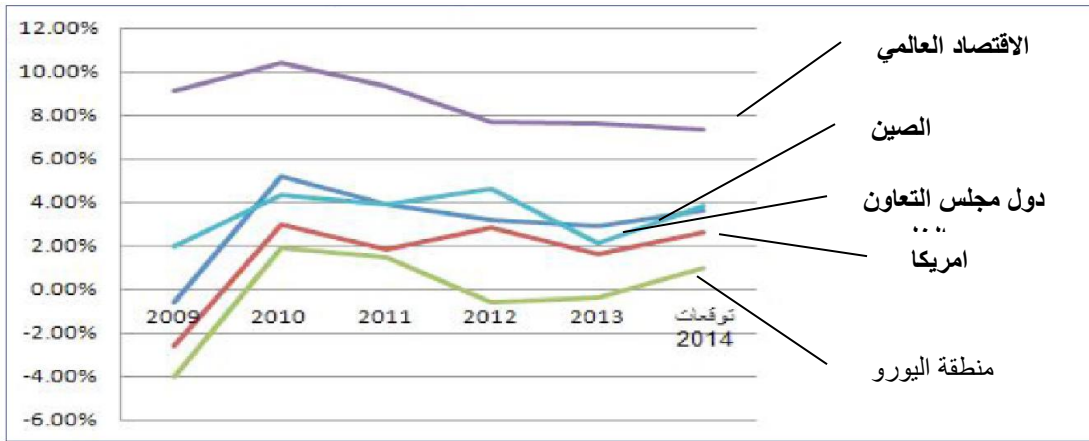
٥٦ تشاولينغ فنغ، قبول الاعتماد المتبادل: ديناميكيات الصين والشرق الاوسط حاون الوقت للإصلاح، مركز بروكنجز الدوحة: قطر: ٢٠١٥، ص. ١-٢.

٥٧ ناصر التميمي، العلاقات السعودية الصينية: التحالف الاستراتيجي العسكري مؤجل، مجلة اراء، مركز الخليج للابحاث، العدد: ١٠٦، الرياض: ٢٠١٦، ص ٣٥.

البحرية، وخصوصا في نقاط الاختناق الدولية مثل مضيق "ملقا". لذا فان ستة من بين الاعضاء الثمان في مجلس التعاون ، من ضمن الفريق المؤسس لبنك الاستثمار في البنية التحتية الآسيوية الذي أطلقته الصين والبالغ عدد اعضاءه ٥٧ دولة. ووفق ذلك، بدأت الحكومة الصينية في اتباع دبلوماسية "ناعمة" مع هذه الدول، وتتلخص تلك الدبلوماسية في "الكتاب الابيض" الذي اصدرته في سنة ٢٠١٦، والذي تم طرحه من قبل المسؤولين الصينيين على هذه دول المجموعة، والذي توضح فيه رؤيتها الدبلوماسية في حل الازمات الاقليمية^{٥٨}. وفي الوقت الذي أصبحت الصين شريكا تجاريا هاما للعديد من البلدان في المنطقة، كمورد للسلع من جهة، واعتمادها المفرط على مصادر الطاقة، كون ان خططها المركزية تقوم على مزيد من استهلاك تلك المصادر من جهة اخرى، ادى الى تقارب فرص النمو المتبادل بين الاقتصاد الصيني والنمو الاقتصادي لدول الخليج، وهو ما يمكن ملاحظته من مسار النمو منذ الازمة الاقتصادية العالمية في سنة ٢٠٠٩ والى ازمة انهيار اسعار النفط في ٢٠١٤ (الشكل ٢٠)، اذ يلاحظ ان مسارهما بدى متقاربا بفعل التشابك الاقتصادي لكلا الطرفين، وهذا لايعني استثناء الاقتصادات الاخرى.

شكل ٢. معدل النمو الاقتصادي العالمي لمجموعات الدول

58 Andrea Ghiselli, China and the Middle East: Growing Influence and Divergent Perceptions, Middle East Institute, Washington: 2018, www.mei.edu



المصدر: ابراهيم العثيمين ، رؤية واقعية للشراكة الصينية الخليجية، مركز الخليج

للابحاث، العدد ١٠٦ ، نيسان ٢٠١٦، ص ١٤

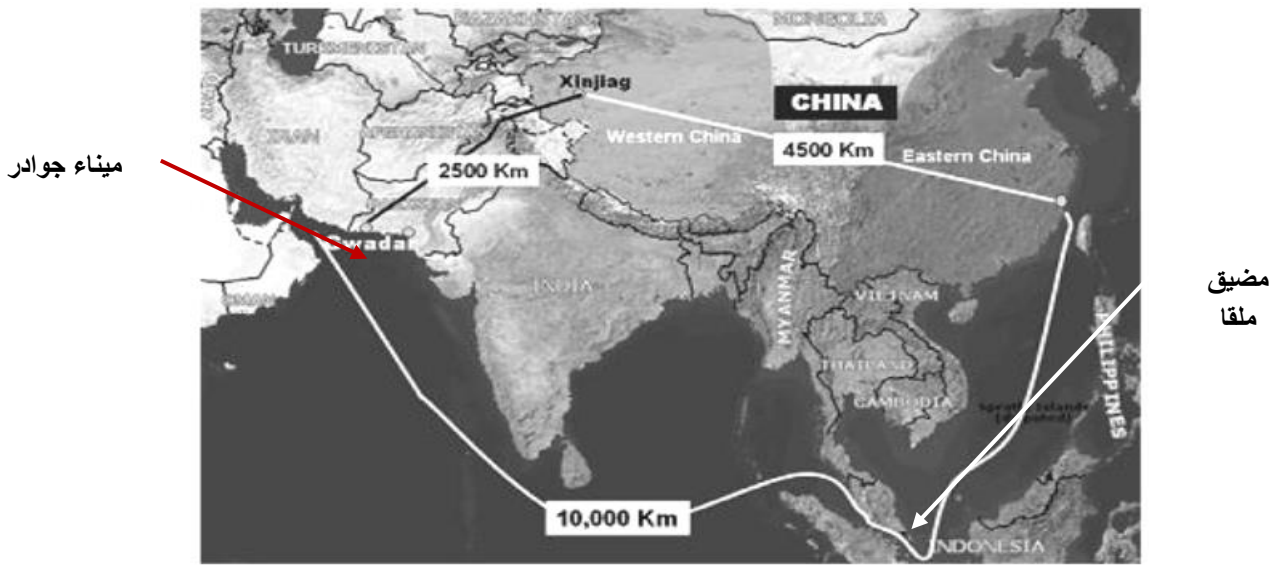
ان ممرين من خطوط المبادرة، احدهما ينتهي في باكستان التي تقع بالجوار الجغرافي لدول مجلس التعاون الخليجي، من خلال ميناء "جواردر" بالقرب من مضيق هرمز. والطريق الاخر يمر عبر ثلاث دول في المنطقة، وهو طريق المنطقة الاقتصادية بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا، الذي يربط المحور الاقتصادي بين الصين ووسط آسيا وغرب آسيا بدول مجلس التعاون الخليجي وشبه الجزيرة العربية. ويقطع هذا الطريق المنطقة الشاسعة التي يغطيها بشكل عام مسار طريق الحرير القديم. مبتدئاً من ممر "شينجيانغ" بالصين ويمر بآسيا الوسطى قبل الوصول إلى الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط وشبه الجزيرة العربية. ويعبر هذا الطريق خمسة بلدان في آسيا الوسطى هي (كازاخستان، قرغيزستان، طاجيكستان، أوزبكستان وتركمانستان) و ١٧ دولة في منطقة غرب آسيا بما في ذلك إيران وتركيا (الشكل ١٠).^{٥٩} كما ان قرب ميناء "جواردر" من طرق الشحن، يعد حالة مثالية لدول مجلس التعاون الخليجي. كونه يقع في منفذ خليج عمان، كما سيكون ممر بحري حيوي لصهاريج نقل النفط من دول مجلس التعاون الخليجي إلى الدول المتعطشة للطاقة في شرق آسيا. وهذا الميناء من المتوقع أن يدعم خفض المسافة في شحن نفط الخليج إلى الصين، بتقليل المسافة بالتحديد

59 Background: Economic Corridors Under Belt and Road Initiative, 17/5/2017, <http://www.xinhuanet.com>

بين ميناء جبل علي في دبي إلى الصين من ١٥٠٠٠ كم إلى ٢٥٠٠ كم^{٦٠}. وهو ما يحفز فرص التشبيك الاقتصادي في المنطقة، دافعا على المدى البعيد مخططات ربط دول مجلس التعاون من خلال سكك حديدية عالية السرعة وشبكات طرق يمكن أن تحمل النفط من داخل هذه الدول إلى السفن القادمة إلى ميناء جواهر، وكذلك من مناطق غرب افريقيا، ومن ثم إلى غرب الصين.

شكل ٣. فرق المسافة التي تقطعها الصادرات الصينية عبر مضيق ملقا وميناء

جواهر



Source: ICSANA, Gwadar Port: Implications for GCC and China, International Center for Strategic Analysis, Dubai, <http://www.icsana.com>

اما تجارة السلع المصنعة فتتمثل المسار الثاني في اهمية دول مجلس التعاون الخليجي بالنسبة الى المبادرة، فيبلغ متوسط اجمالي تجارة السلع المصنعة بين الطرفين ١٦٥ مليار دولار. ومن ثم تأتي بعدها الاستثمار في البنى التحتية، من خلال نقل الصين لخبرتها المكتسبة في البناء الى مجموعة دول الشرق الاوسط بالعموم كونها تمتاز بسرعة الانجاز وذات سعر متدن^{٦١}. وقد بلغت قيمة عقود

60 ICSANA, Gwadar Port: Implications for GCC and China, International Center for Strategic Analysis, Dubai, <http://www.icsana.com>

61 ALESSIA AMIGHINI and Others, op cit, p. 77.

العمل الموقعة بين الصين ودول الخليج ١٠٣ مليار دولار في عام ٢٠١٥ ، في حين ان العقود المنجزة بلغت ١١,٥٥ مليار دولار، أي ما يعادل ٧,٥% من إجمالي مبيعات المشروعات الأجنبية المتعاقد عليها في الخارج بالنسبة الى الصين. كما بلغ إجمالي الاستثمارات من المشاريع غير المالية بين الجانبين ٨,٦ مليار دولار للسنوات من ٢٠١٠ - ٢٠١٥ ، ليرتفع متوسط النمو السنوي للاستثمارات الصينية في المنطقة الى ٣٥,٦%، كما يقابلها أيضاً، توجه استثمارات دول مجلس التعاون الخليجي الى الصين ايضاً^{٦٢}.

من ذلك يمكن القول ان التعاون الاقتصادي في ضوء الفرص التي تتيحها المبادرة، ستمتد إلى ما هو أبعد من قطاع الطاقة. كون ان دول مجلس التعاون الخليجي تمثل سوقاً متنامية للمنتجات الاستهلاكية بأسعار معقولة ، والصين الآن هي أكبر مصدر لواردات المنطقة. والشركات الصينية تفوز بعقود للهندسة والبناء ومشاريع تطوير البنية التحتية. وتسعى الصين إلى التعاون في قطاعات جديدة، بما في ذلك الطاقة النووية والطاقات المتجددة وتكنولوجيا الفضاء. وهو ما يستبعد اي تغير في هذا النمط من العلاقات نحو الانخفاض او تقليصها مستقبلاً.

خامساً/ الأبعاد الاقتصادية للمبادرة على دول مجلس التعاون الخليجي

جغرافياً، لا تمس المبادرة دول مجلس التعاون الخليجي، فلا وجود لممر بري او بحري من الممرات الست للمبادرة يربط مباشرة بدول المجموعة، ولكن من الناحية العملية، ثبت ان هذه الدول ستكون مستفيدة منها. كونها تتسجم مع سعيها الى التعديل الاقتصادي الهيكلي في منظومتها استعداداً لمتغيرات المستقبل، فعلى غير عاداتها بدت هذه الدول توافقة إلى التنمية الاجتماعية والاقتصادية، وإلى التصنيع السريع، لتهدئة الصراعات الداخلية^{٦٣}، وتقادي تخلفها عن ركب موجة العولمة. ولتحقيق هذه الغاية، فقد بدأت بإعلان خطط تنموية طويلة الأجل، منها على سبيل

62 Liu Li and Wang Zesheng, Belt and Road Initiative in the Gulf Region: Progress and Challenges, China Institute of International Studies, Beijing: 2017, www.ciiis.org.cn

63 Liu Li, Wang Zesheng, op cit,

المثال: برنامج التحول الوطني ورؤية المملكة العربية السعودية لعام ٢٠٣٠ ، ورؤية الإمارات لعام ٢٠٢١، ورؤية عُمان لعام ٢٠٢٠ ، ورؤية الكويت لعام ٢٠٣٥، ورؤية قطر والبحرين في عام ٢٠٣٠. وكلها تصب نحو تحقيق تنمية مستدامة، من خلال خصخصة وتطوير الصناعات غير النفطية. من بينها ، خطة التحول السعودية، التي تعد الأبرز من بين تلك الخطط، مستهدفة من خلالها تحقيق التحول الاقتصادي بحلول عام ٢٠٢٠ نحو بيئة كفوءة لعمل السوق ، وتقليل الاعتماد المفرط على النفط. كما ان خطط التحول تلك، نجدها في كثير من الاحيان مدفوعة بمتغيرات السياسة الدولية تجاه الدول المنتجة لمصادر الطاقة، وخصوصاً دول مجلس التعاون الخليجي، فعادةً ما يتم استخدام لغة غير مشجعة من قبل الولايات المتحدة، مثل الاستقلالية عن نفط الخليج و"انتهاء عصر الادمان على نفط الخليج"، في حين تستخدم بكين عادةً مفردات لها مقبولية اكثر لدى دول الخليج مثل "امن الطاقة" و"الشراكة الاستراتيجية"^{٦٤}.

ويرتبط الى حد ما هذا النوع من التخطيط لدى دول مجلس التعاون الخليجي، بعد الازمة الاقتصادية العالمية في عام ٢٠٠٩، وما تلاها من طبيعة السياسة الخارجية التي تبناها الرئيس اوباما، ومن ثم انهيار اسعار النفط، والطموحات العالمية نحو ايجاد بدائل لاستهلاك الطاقة التقليدية. كما ان الظروف التي خلقها الاندماج الاقتصادي المعولم بالاقتصاد الامريكي والغربي على العموم، لم يوفر ميز محاكاة للنمو في البلدان المتقدمة لدى شعوب هذه المنطقة، وانما بقيت منطقة مستهلكة واقتصاداتها رخوة مرتبطة بهزات وتقلبات العملات والبورصات في نيويورك...، ومرتهنة بوضع الدولار الامريكي. كون ان ميزة الاقتصادات المعولمة هي البحث عن الربح الآني والمرتفع، وهو امر لا يمكن تحقيقه من خلال الاستثمارات في البنى التحتية، او من خلال طرق النقل، وانما بالصناعات فائقة التكنولوجيا، منها على سبيل المثال الفضاء الالكتروني والبرامجيات، والخدمات التي تدار بواسطة الانترنت، وهذا النوع من النشاط الاقتصادي بعيد عن اي وضع تنموي لبلدان

٦٤ ظافر محمد العجمي، بطء التعاون العسكري مع الصين حصافة، مجلة اراء، مركز الخليج للابحاث، العدد: ١٠٦، الرياض: ٢٠١٦، ص ٤٩

مجلس التعاون الخليجي، بل وان الاستثمار في هذه الانشطة لا يخدم في الامد البعيد، اي وضع تنموي لهذه البلدان. ومن جانب اخر، يقابل ذلك، ان الصين تشهد تطورا في البنى التحتية وخطوط النقل السريعة يفوق حتى تلك الموجودة في الولايات المتحدة من حيث الجودة ونسبة هذه الطرق على عدد السكان وصيانتها^{٦٥}، كما ان ميزة الصين في نموذجها التنموي انه قائم على المركزية، ويدار من قبل الدولة، بينما النمو في الاقتصاد الامريكي يمتاز بكونه يدار بنسبة كبيرة من قبل الشركات والمصانع والراسماليين، وهذا يعني رجحان كفة الرأسمالي في تحديد توجهات النمو للاقتصاد الامريكي.

وبذات السياق، تدفع الترتيبات التجارية للصين على اساس الاتفاقات الثنائية بين الدول بالدرجة الاساس، وتمتاز الصين بان صيغة الالتزام المتبادل تكون اكثر اهتماماً من قبل كلا الطرفين، وان كان في بعض الاحيان، يؤدي التلكوء فيها الى نتائج سيتم ذكرها في موقع اخر. ولكن على اية حال، فان الهدف الاول والاخير لهذه الاتفاقات تعطي اولوية لترتيبات النمو، فضلا عن ان الصين تمتاز بعدم منح اي جهة غير حكومية امتيازاً مستقلاً خارج البلاد، ولا تتدخل بالعادة في الشؤون الداخلية للدول سواء في وضع الترتيبات الاقتصادية، او اي امور اخرى ذات علاقة.

وهذا الامر ينسجم مع طموحات دول مجلس التعاون، والتي اندفعت على التنسيق فيما بينها على تصميم شبكة سكك حديد لاغراض التكامل الاقتصادي، تبدأ من الكويت ثم الى السعودية - البحرين - الدوحة (وان كانت هناك خلافات سياسية مع قطر دفعت بعض دول مجلس التعاون الى فرض حصار على قطر)، كما سيتم العمل على خط سكك حديد اخر، يبدأ من السعودية - مسقط - صحر، وباجمالي طول يقدر بـ ٢١١٧ كم، واجمالي استثمارات تبلغ ١٥,٤ مليار دولار،

٦٥ زيغينو بريجنسكي، مصدر سابق ذكره، ص ٦٤.

وستكون الشركات الصينية الرائدة في انجازه^{٦٦}. كما ستتيح المبادرة استئناف مفاوضات اتفاقية التجارة الحرة بين الصين ودول مجلس التعاون الخليجي في عام ٢٠١٦. ومن شأن اتفاقية التجارة الحرة الشاملة تعزيز التجارة الثنائية، وتسهيل الاستثمار المتبادل، مما يفضي إلى المزيد من التدويل للمؤسسات الصينية في هذه البلدان. وهذا الشكل من التعاون المؤسسي بين الصين ودول الخليج في مجالات تجارة الخدمات، والاستثمار المالي، والتنسيق التنظيمي، سيكون مفيد في تقييد محاولة الولايات المتحدة لإعادة صياغة قواعد التجارة العالمية. لان المبادرة ستزود دول الخليج بأفكار وتوجيهات لتغيير المفهوم التقليدي للاعتماد على الائتمانات المالية من خلال تعزيز التعاون المالي الدولي وابتكار نماذج التمويل التي تتبعها الصين، وتعزيز التنمية بمشاريع تحقق منافع اجتماعية واقتصادية. من أجل تسهيل التسوية التجارية عبر الحدود والتعاون الاقتصادي الثنائي، وهو امر سيحفز الصين على تدويل "الرنبيني" في التعاملات الدولية، وان كانت ملامح هذا المشروع بدت واضحة في الازمة الاقتصادية العالمية سنة ٢٠٠٩. كون ان الامكانية الاقتصادية لدول الخليج وحاجتها الى تنمية في البنى التحتية، يقابله حاجة الصين الى مصادر الطاقة ، سيجعل من العملة الصينية "الرنبيني" اكثر مقبولة، لكي تكون عملة للتسويات الدولية، وهو ما يدفع الى تدويل الصين لعملتها، فخلال العامين من ٢٠١٤-٢٠١٦، ارتفعت نسب المدفوعات المقومة "بالرنبيني" في دول الخليج الى ٢٥% من قيمة التعاملات الخارجية^{٦٧}، لان العيوب التي ادت الى استخدام عملة موحدة، وهي الدولار الامريكي في صادرات النفط اصبحت واضحة، وعملت هذه الدول من اجل تحقيق حصة سوقية كبيرة لمبيعاتها من النفط في الصين، بدلا من اعتماد الاخيرة على روسيا في استخدام الرنمينبي في تسوية تجارة النفط، وبدء

٦٦ سكك حديد دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، ويكيبيديا ، www.wikipedia.org

٦٧ ابراهيم العثيمين ، مصدر سابق ذكره، ص ١٤

بالفعل تحقيق ذلك في اكبر اقتصاديين لدول الخليج وهما السعودية والامارات، من اجل خفض التداعيات المضطربة احياناً لتقلب اسعار النفط، لان المبيعات الخليجية من النفط الى دول اسيا يفوق المبيعات الى الولايات المتحدة، وان تقويم سعر البرميل بالدولار الامريكي، فضلاً عن التقلبات التي تحصل في اسعار النفط المقومة بالدولار تدفع نحو نقل الازمات الى هذه الدول، وهو ما اتضح بعد التباطؤ المستمر في أسعار النفط الخام دولياً، والتكلفة المرتفعة نسبياً للتغيب عن النفط المحلي في الصين، وهما امران اديا إلى انخفاض إنتاج النفط الخام فيها، وزيادة الاعتماد الأجنبي على استيراد حاجتها بنسبة ٦٣,٨%^{٦٨}. والتي كانت تغطي معظمها دول الخليج، لتعوض ارتفاع تكلفة الإنتاج المحلي، بسبب انخفاض اسعار النفط. وبعدها لجأت الصين الى ضبط التعامل الرسمي بعمليتها من خلال اتفاقيات العملات الثنائية بمقياس يصل الى ٣٠٣ مليار "يوان"، ليؤهل هذا الامر الى انشاء صندوق استثمار مشترك بقيمة ٢٠ مليار دولار بين الامارات وقطر والصين^{٦٩}، هذا الامر سيدفع باتجاه التخطيط للاستثمار المشترك في الطاقة التقليدية والبنية التحتية والتصنيع.

ان هناك اربع نقاط اساسية محفزة في المبادرة والتي تشجع على التفاعل بها، والتي لها ابعاد مهمة للطرفين (الصين ودول مجلس التعاون الخليجي) ، هي: الطاقة ، والبنى التحتية ، والتعاون الصناعي ومن ثم التعاون المالي، وهذا الامر سيؤدي الى تحقيق الزخم الاقتصادي لعملية التحول في النظام الاقتصادي للمنطقة، خاصة وان كل من الصين ودول الخليج تمران بمرحلة حرجة من التحول الاقتصادي ، وسيسهل التكامل الضخم بين الاقتصادات مزيداً من التعاون في العديد من

68 Liu Li, op cit,

69 Satish Kanady, Qatar Renminbi Center Handles RMB 303bn Worth Transactions, The Peninsula, April 20, 2016, <http://www.thepeninsulaqatar.com>

المجالات. وخصوصا في القضايا التي تجدها دول مجلس التعاون محرجة لها، واهمها تقليل الاعتماد على صناعة النفط ، وتشجع التنويع الصناعي.

ولكن مع الامتيازات والفرص التي تم ذكرها، فان ذلك لا يمنع من ان تسود بعض الاتجاهات السلبية في سريان العمل تحت غطاء المبادرة، كون ان هناك مخاطر اقتصادية متوقعة من المبادرة على دول مجلس التعاون الخليجي، كون ان هذه الدول لازالت تحكمها انظمة ملكية واميرية، وبنفس الوقت، تدين بعلاقات ولاء وتأثر من قبل الدول الراسمالية، وخصوصاً الولايات المتحدة، وهذا الامر سيزيد من القيود المفروضة على المبادرة داخليا وخارجياً، مما يزيد من الحواجز المرتفعة للوصول الى هذه الاسواق، ومن جهة اخرى لازال الروتين الحكومي والعرفي، فضلا عن، الفساد البيروقراطي والاحتكار الملكي فاعلا في نفوذ الشركات الى الاسواق الخليجية وخاصة الشركات الصينية، وان استطاعت الدخول فستعرض هذه المشاريع الى خطورة الانجاز، وتطابق النتائج وبالتالي على ربحيتها، فالى الان تبقي الحكومات الخليجية الاستيراد تحت سيطرتها ، ومن جهة اخرى هذه المنطقة ولعقود مثلت محورا للتنافس العالمي وخصوصا الغربي ، وبحكم التعامل المتواتر لهذه الدول مع الولايات المتحدة واوربا ولفترات طويلة، فانها بالعادة تميل الى الاعتراف بالمعايير الغربية في التخطيط والتصميم والانتاج والتشغيل والاشراف والجودة، ميز الجودة هذه شجعت ايضاً التهافت التركي والهندي على سوق هذه الدول. وهو ما سيفقد بعض الميز النسبية لمشروع الحزام والطريق.

يضاف الى ذلك، متغير مهم سيؤثر على اهداف المبادرة، وهي ان دول مجلس التعاون الخليجي، وبفعل الازمات السياسية والاجتماعية التي يعاني منها العالم العربي، وبفعل موقعها في منطقة رخوة وغير مستقرة في الشرق الاوسط، فان قدرتها المالية تتعرض لضغوطات كبيرة، وقدرتها الاستثمارية، بدأت تضعف من

حيث يصعب عليها الايفاء بمتطلبات التمويل للمشاريع الاستثمارية الكبيرة، وهذا الامر سيترك اثره بالنتيجة على بنك الاستثمار الاسيوي الاسلامي (AIIB) وصندوق طريق الحرير. كما ان زج العمالة الصينية بفعل المبادرة، وقصور معرفة الصين بالقوانين والأنظمة المحلية، سيؤثر على اداء ومستويات التشغيل لمشاريع الحزام والطريق، وبالتالي سيؤثر ذلك على ظهور النزاعات الاقتصادية. وفي حين ان فرص النمو لدول مجلس التعاون الخليجي تتعرض الى ازمة هيكلية تتعلق باعتمادها المفرط على موارد عائدات النفط والعمالة الاجنبية، فان ذلك سيؤثر بالمقابل، وبصورة غير مباشرة، على خططها الاقتصادية لاعادة هيكلة اوضاعها التنموية ، فحاجة دول شرق اسيا الى النفط، ومع احتمالية سهولة الوصول الى الاسواق بفعل مبادرة الحزام والطريق، فان هذا الامر، سيدفع معدلات النمو بشكل كبير لدى بلدان شرق اسيا وخصوصا الصين، مما يتبعه زيادة الطلب على مصادر الطاقة في دول الخليج، وبالتالي ارتفاع العوائد المالية للنفط، واذا لم يتم معالجة ارتفاع تكلفة الانتاج الحدية في بلدان مجلس التعاون، فانه سيعيق اي فرص للتخلص من لعنة الموارد التي انتابت هذه الاقتصادات منذ الطفرات في اسعار النفط. بمعنى اخر، عدم قدرة هذه البلدان على التخلص من دوامة الاعتماد على الموارد، وهو ما سيضعف بالتتابع امكانياتها وقدرتها على تصدير الصناعات ذات القيمة المضافة، او حتى الصناعات التقليدية مما يجعل موارد النفط والغاز في دول الخليج ليس لها ضمانات استراتيجية للتنمية المستدامة.

ومع الاخذ بنظر الاعتبار، ان الصين لم تعطي اهمية لموضوع محاربة الفساد في شركاتها التي تعمل في الخارج^{٧٠}، كون ان الشركات الصينية تختلف عن الشركات الرأسمالية في الدول الغربية، فهي شركات تدار في الغالب من قبل السلطة المركزية

٧٠ جون ب. الترمان، مصدر سابق ذكره، ص. ٢٢.

في بكين، وصنفت عدد من هذه الشركات العاملة في الخارج ضمن مؤشر الفساد العالمي. وفي ضوء هذه الاحتمالات، فإن الدبلوماسية الاقتصادية التي تخلقها المبادرة لصالح الصين، ستكون مؤثرة بدرجة اشد لصالح الدبلوماسية السياسية، اذ انها ستكون بوابة النفوذ الى المنطقة والاهتمام من خلالها ببرامج الهيمنة، والحفاظ على امن الطاقة من خلال استراتيجيات امنية تتطلب انتشارا عسكريا خارج الحدود.

سادساً/ الابعاد السياسية للمبادرة على دول مجلس التعاون الخليجي

تصر الصين على ان الهدف من المبادرة هو الدوافع الاقتصادية وتحقيق النمو المتوازن، وكما رأينا فيما سبق فإن المخاوف الامنية والدبلوماسية، ستدفع نحو مزيد من الاهتمام بمنطقة الخليج ضمن محاور الاهتمام الامني والسياسي ، وهو ربما سيتناقض مع المبادئ التي تقوم عليها السياسة الخارجية الصينية، ومع رغبات الصين المعلنة لتجنب التورط في المشاكل الاقليمية، او التورط في المناطق غير المستقرة، والذي يلحظ بعدم خلق شراكة دائمة مع القوى والانظمة غير المستقرة، فالصين اقامت علاقات قوية مع كل القوى الاقليمية المتناقضة في الشرق الاوسط، ولكنها بنفس الوقت لم تتخذ اي مواقف فيما يخص المواضيع الساخنة مثل القضية الفلسطينية ، حرب الخليج الاولى والثانية ، والتنافس السعودي- الايراني في المنطقة، او حتى احداث الربيع العربي، وهذا الحذر واضح في مبادرة الحزام والطريق. فمن الناحية الفعلية ستركز فاعلية المبادرة في المنطقة على عدد من الدول المستفيدة هي : ايران وتركيا ومصر واسرائيل والسعودية، وكل من هذه الدول ستتفاعل مع المبادرة بحكم المزايا المطلقة او النسبية التي تمتلكها، فهناك دول ستشكل "حلقة وصل رئيسية" او "محور" او "شريك رئيسي"، ودول الخليج ستكون ضمن الفئة الاخيرة بسبب مصادر الطاقة التي تمتلكها. ومن الواضح على المدى

البعيد ان الهدف من المبادرة في منطقة الشرق الاوسط بالعموم هو ان تكون جسراً للوصول الى المستهلكين الرئيسيين في اوربا.

مع ذلك، تتطلق الدولة الراعية للمبادرة من منطلق تجده بنفس الوقت فرصة تمتلكها في تقديم نفسها على انها دولة "محايدة" ، وعلى النقيض من الجهات الدولية الاخرى متجذرة الدور في المنطقة كالولايات المتحدة وبريطانيا، او تلك الفاعلة كروسيا، رعت الصين في كانون الاول ٢٠١٧ مؤتمرا للسلام الفلسطيني - الاسرائيلي، واعلن فيه وزير الخارجية الصيني بان بلاده تسعى الى "تحقيق تسوية سلمية دائمة تتطوي على حل بانشاء دولتين"^{٧١}، وهذا الطرح شكل بنفس الوقت زيادة المشاركة السياسية الصينية في المنطقة.

وفي الحين الذي تدافع فيه الصين عن خارطة المبادرة التي تراها اكثر كفاءة لتحقيق التوازن في النمو الاقليمي والدولي، فان طبيعة الممرات التي ستخلقها المبادرة ستكون مثاراً للجدل في اشعال الازمات والخلافات المحتملة بين الدول التي تمر من خلالها، او بالقرب منها، خصوصا تلك الدول التي لها خلافات تاريخية، او قومية، او جغرافية، كأن تكون قضايا تتعلق بالاقليات، او حدودية على سبيل المثال.... فالطريق البري الرابط بين غرب الصين، وطاجيكستان وأوزبكستان وقيرغيزستان وتركمانستان مع نقطة نهاية واحدة في كل من تركيا وإيران. والذي يعد ممرا اساسيا للصين، سيوفر إمكانية الوصول إلى مركز النقل والإمداد في الخليج. ولكن نظراً للعلاقة المتوترة بين بعض دول مجلس التعاون الخليجي، وإيران من جهة ، وبعض دول الخليج وتركيا من جهة اخرى، فان هذا الطريق سيواجه اشكالية العمل، واذا اخذنا بنظر الاعتبار، ان كلا من ايران وتركيا هما اعضاء في منظمة شانغهاي للتعاون الاقتصادي، والتي ستوفر مستقبلا امكانية للتعاون

٧١ مقابلة مع وزير خارجية الصين وانغ يي ، قناة الجزيرة، مصدر سابق ذكره.

الامني بين هذه الدول، فضلا عن التكامل الاقتصادي. ولذلك سيكون هذا الممر فيه حساسية مرتفعة نتيجة للمبررات اعلاه. ولكن هناك تحليلات اشار اليها "نيو شينشون"، مدير الأبحاث في المعهد الصيني للعلاقات الدولية بخصوص الشرق الأوسط، والتي ذكر فيها "أن عودة بلدان المنطقة إلى عصر التجزؤ، أمر لا مفر منه. من حيث المؤسسات المحلية والترابط الإقليمي، وهو ما سيجبر الصين الى النظر للشرق الأوسط باهتمام خاص على الرغم من عدم ارتباطها بأي من مصالحها الأساسية"⁷². وهذا يعني أنه كما يدرك المحللون الصينيون جيداً أهمية المنطقة، فمن غير المحتمل أن تكون إيران وتركيا ومصر شريكا يعتمد عليه، لأن مشاكلهم الداخلية لا تزال تؤثر بشكل كبير على سياستهم الخارجية.

ويلاحظ انه ومع التوسع التدريجي الصيني في الشرق الاوسط، فقد أصبحت سياستها الخارجية أكثر لطفا وأكثر تعقيدا، مع تضارب متنام بين مبادئها وممارساتها⁷³. في حين كانت الصين في الماضي تميل إلى ترك دبلوماسية الوساطة في الشرق الأوسط للأعضاء الدائمين الآخرين في مجلس الأمن، فإنها تحاول الآن أن تصبح أكثر مشاركة، وأن تلعب دور وساطة في الشؤون الإقليمية. ويلاحظ بالدور الذي لعبته في حل قضية دارفور في السودان، ودورها الاساسي في إقناع إيران بالموافقة على شروط البرنامج النووي، بالإضافة إلى التوسط بين الحكومة الأفغانية وممثلي طالبان، وكذلك في سوريا واليمن. بغض النظر عن ما اذا كانت تلك الوساطة حققت نتائج عملية او ملموسة على مستوى خفض التوترات، او على مستوى العلاقات الدولية.

72 Andrea Ghiselli, op cit

73 Mordechai Chaziza, China's Approach to Mediation in the Middle East: Between Conflict Resolution and Conflict Management, Middle East Institute, Washington: May 8, 2018, www.mei.edu

وعلى هذا النحو ، تنتشط الصين في التوجه نحو لبنان وسوريا في التركيز على قضايا اعادة الاعمار، في سعيهم للوصول إلى ميناء طرابلس الذي يمكن أن يكون مركز نقل رئيسي لمنطقة شرق البحر الأبيض المتوسط^{٧٤}، حيث كانت موانئ لبنان تستخدم قبل الحرب لنقل البضائع إلى سوريا وحتى العراق ، وتجاوز الطريق البحري الأطول عبر قناة السويس وحول شبه الجزيرة العربية. كما ان هناك توجهات محلية في هذه الدول، نحو إعادة تأهيل شبكة سكة حديد طرابلس - حمص مع المستثمرين الصينيين، وإنشاء منطقة طرابلس الاقتصادية الخاصة المتاخمة للميناء ، بحيث يمكن لطرابلس أن تكون مركزاً مفيداً لسورية وتمكّن الصين من خلال الطريق من لعب دور بناء في جهود إعادة الإعمار وتحقيق الاستقرار في مرحلة ما بعد الصراع . وتطرح الصين ضمن منهجها السياسي، القيام بمنح مساعدات اقتصادية سريعة، وبمرور الوقت، فان هذه المساعدات ستحقق للصين من ان تكون فاعلاً جيوسياسياً أكثر اهمية في هذه الدول، بفعل سياسة القوة الاقتصادية الناعمة، التي ستمكن بنفس الوقت خياراتها السياسية، والتي تدفعها مصالح الصين الاقتصادية. واذا ما وضعنا بنظر الاعتبار، ان عدم الاستقرار السياسي في المنطقة، سيزيد من تعميق مشاركة بكين من اجل حماية مصالحها الخاصة، وهو ما يتيح للصين، ان تكون فاعلاً للاستقرار في السياسة الاقليمية والشؤون الامنية وتسوية الصراعات.

الشراكة التي ستحققها المبادرة، ستترك للطرف الخليجي، مرونة اكبر في ابرام الاتفاقات التجارية والاقتصادية من تلك التي تبرمها مع الولايات المتحدة، فعادةً ما تتجاوز الولايات المتحدة العلاقات الرسمية وتحاول ان تعزز المشروطة في تلك الاتفاقات، بالتوجه الى الجماعات المحلية، او المجتمع المدني، او ان تضع خيارات

74 Christina Lin, The Belt and Road and, op cit, p.p. 8-9.

سياسية سيادية تدخلية، وهذا الأمر لا تحبذ الصين أن تستخدمه في التعامل مع الانظمة الحاكمة، لأنها تكتفي بالعلاقات الرسمية، كون الصين لا تتق بجماعات المعارضة في علاقاتها الدولية، وتحبذ ترسيخ الاستقرار في الانظمة القائمة مهما كانت اشكالها، أو حجم الشرعية التي تحظ بها. وبنفس الوقت تتوخى الحكومة الصينية الحذر من الانحياز إلى أي نزاعات إقليمية، ونتيجة للعلاقات التجارية والاقتصادية المتنامية. فان "السياسة الخارجية الصينية ستتبع حتمًا استثماراتها" كما قال سفير الصين لدى الولايات المتحدة⁷⁵. وفي الوقت الذي تطرح فيه الولايات المتحدة استراتيجية إعادة التوازن في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، فان هذه الاستراتيجية ستكون مؤاتية لتشجيع دول مجلس التعاون للمشاركة بالمبادرة. من أجل تحويل التركيز الاستراتيجي للولايات المتحدة تجاه الشرق، والتي كان من نتائجها قبول الولايات المتحدة بالاقترح الروسي "الأسلحة الكيميائية من أجل السلام"، وإظهار التسامح غير العادي تجاه التدخل الروسي في سوريا. و الرفض الأمريكي لإرسال قوات برية واسعة النطاق لمحاربة داعش. وهو ما سمح بالتراجع المحدود للولايات المتحدة من الشرق الأوسط، مما دفع الدول الإقليمية وخصوصا الخليجية بالتطلع إلى الشرق. وكان ابرزها تخفيض العوائق التي تمنع الصين من دخول الشرق الأوسط.

من جهة أخرى، يقدم الاستقرار السياسي لدول الخليج ضمانة أساسية للمبادرة. كون أن معظم دول مجلس التعاون الخليجي تعمل رسمياً بنشاط ضد الإرهاب. كما أن المنظمات الدولية مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي، ووكالات التصنيف العالمية اشادت بالبيئة الائتمانية المالية والتجارية لهذه الدول، معتبرين أن مخاطرها

75 Deborah Lehr, The Middle East is the Hub for China's Modern Silk Road, Middle East Institute, Washington: Aug 15, 2017, www.mei.edu

الائتمانية منخفضة^{٧٦}. وقد ساعد المستوى العالي من التمدن في دول الخليج، والمستوى العالي من الرفاهية الاجتماعية، وانخفاض معدل الجريمة، وإدارة العمال المهاجرين، على خلق بيئة اجتماعية سليمة. وهو امر ستعمل الصين على الاستفادة منه وتعزيد هذه الضمانات التي لا تجدها في الدول الاقليمية الاخرى.

ومع التوسع في المشاركة بمبادرة الحزام والطرق، سيكون هناك تفاعلات لا مفر منها بين الثقافات الصينية والإسلامية "العربية". والتي لابد ان تؤخذ بنظر الاعتبار كموضوعة للمخاطر الدينية والثقافية في منطقة الخليج، فالاختلافات الثقافية والمعرفية بين الجانبين بسبب التناقضات في الدين واللغة من شأنها أن تؤثر على التبادلات الشعبية وتنمية العلاقات الثنائية. علاوة على ذلك ، من خلال الحزام والطريق، قد يخرق الإسلام الشرق ويعزز الوعي الديني للمسلمين المحليين في شرق اسيا. منها منطقة شمال غرب الصين، والتي تتخذ سمة الإسلام "المتشدد".

مما قد يثير التعصب الديني في هذه المنطقة، والتي يمكن أن تؤدي بسهولة إلى ظهور أنشطة إرهابية عنيفة. لطالما كانت منطقة الخليج الممول الأساسي لتنظيمات القاعدة وداعش وجماعات إرهابية أخرى. مما يشكل تهديداً للأمن الإقليمي. ومع المضي قدما ، يثار احتمال أن تقوم الجماعات المتطرفة وغيرها بالمساومة من اجل أهدافهم السياسية أو الاقتصادية. وهو امر يمكن ان يؤخذ على انه داعم لتعزيز التنسيق في السياسات الامنية. باعتبار ان هناك مسؤولية للبلدان المعنية في بناء آلية أمنية طويلة الأجل لتحقيق الاستقرار. ولكن يبقى التفاعل الإقليمي يتسم بالتعقيد، فالتعاون الصيني -الباكستاني يصب في مصلحة دول مجلس التعاون. ولكن لا يمكن اغفال المتغير الهندي من هذه المبادرة، ولا حتى

٧٦ في تصنيف البنك الدولي لمؤشر سهولة الاعمال لسنة ٢٠١٥، صنفت جميع البلدان الستة المشكلة لدول مجلس التعاون الخليجي بان بيئتها الائتمانية موجبة، وفي المؤشر نفسه لسنة ٢٠١٧ ، جاءت الامارات والبحرين من بين الاقتصادات التي شهدت تحسن مهم في بيئة الاعمال. للمزيد من المعلومات يمكن الاطلاع على رابط البنك الدولي الذي يعنى بتصنيف الدول حسب سهولة الاعمال: <http://www.doingbusiness.org/rankings>

امكانية غرض دول مجلس التعاون الخليجي للدور الهندي، فاليد العاملة الهندية الموجودة في هذه الدول تشكل جزء مهم من التشغيل الاقتصادي، فهناك ثمانية ملايين عامل هندي غير مقيم في هذه الدول، تضاف لهم عوائلهم ومن ثم العاملين الحاصلين على الإقامة، ولذلك تشكل العمالة الهندية العاملة في دول مجلس التعاون ٧٢% من مجموع العمالة الهندية المنتشرة في العالم^{٧٧}. كما ان حجم التجارة بين الهند وهذه الدول تشكل اكثر من ٧٦ مليار دولار سنوياً، وهذا الرقم قابل للزيادة سنوياً، مقارنة مع حجم التجارة لدول مجلس التعاون مع باكستان والتي تشكل ١١,٥ مليار دولار، كما ان الهند تعد ثالث اكبر مستهلك للطاقة في العالم، ومن المتوقع مستقبلا ان تستهلك ٢٥% من اجمالي استهلاك الطاقة في العالم^{٧٨}. وهو امر سيثير نتائج محتملة في التأثير على ديناميكيات القوة الاقليمية، خصوصا وان ايران لها علاقات تجارية قوية مع الهند، وتحاول الهند كرد فعل على المبادرة ان تجد لها موطئ قدم في منطقة الخليج من خلال الجمهورية الاسلامية عبر ميناء "تشابهار"، مما يتعين على قادة الخليج، أن يوازنوا بين علاقتهم ذات الأهمية المتزايدة مع الصين، وبين الطرق التي تكبح الخصوم من المنافسة أو تهديد علاقاتهم مع القوى الخارجية.

ويضاف الى ذلك، الاضطراب الإقليمي والتنافس السياسي بين القوى الكبرى في منطقة الخليج. فالجغرافية السياسية التي ستخلقها المبادرة ستكون محفوفة بالمخاطر، لان هناك تحولات عميقة تشهدها منطقة الشرق الاوسط، منها تعديل العلاقة بين الولايات المتحدة وروسيا، فالروس استفادوا من اعادة التوازن الاستراتيجي للولايات المتحدة، كما ان ادارة ترامب تسعى الى احداث تغييرات في المنطقة، ربما تؤدي الى المواجهة الشاملة بين السعودية وايران، باعتبارهما دولتان

77 Jonathan Fulton, op cit,

78 Ibid,

رئيسيتان في غرب آسيا وشمال أفريقيا، والدولتان لا تمثلان فقط المجموعات العرقية العربية والفارسية، بل هما يمثلان أيضاً قادة مذاهب السنة والشيعية في العالم الإسلامي. كما ان المعارك التي خاضتها الدولتان في العراق وسوريا واليمن ولبنان، وغيرها من الصراعات الإقليمية، ادت إلى تفاقم التوترات الإقليمية. وهو امر سيدفع اذا ما تم استكمال العمل بالمبادرة الى رفع التوترات بين هذه الاطراف، وخضوع اليات عملها الى التسويات السياسية، بالذات وان تركيا دخلت ايضاً على مسار الازمة مع بعض دول مجلس التعاون الخليجي، فهناك خلاف سعودي في التعامل مع تركيا، بسبب الاختلافات التي تتعلق بالاسلام السياسي، والدعم التركي لقطر، مقابل دول مجلس التعاون الخليجي ، فضلاً عن التقرب المصري تجاه روسيا على حساب الولايات المتحدة، وكذلك الموقف المغاير للسعودية والامارات تجاه الازمة السورية والتدخل الإيراني. وبما أن النظام الإقليمي، والعلاقات الدولية بمجملها لم تصل بعد إلى توازن جديد في عملية التفكك، فإن إعادة الهيكلة هذه يمكن أن تؤدي بسهولة إلى صراعات جيوسياسية ، وتؤدي إلى زيادة عدم اليقين والمخاطر في بناء الحزام والطريق. كما ان التصعيد في بعض القضايا الساخنة. في سوريا والعراق وليبيا واليمن، والقضية النووية الإيرانية ، من بين أمور أخرى ، قد أضافت إلى حد كبير حالة متوترة بالفعل في دول مجلس التعاون الخليجي ، وهي عوامل ستشكل تهديداً في قضايا التعاون في التجارة الثنائية والاستثمار ونقل الطاقة مع الصين.

الاستنتاجات :

- ١- اذا ما تم بناء ممر للطاقة بين دول مجلس التعاون الخليجي، وربطه بالممر الاقتصادي الصيني - الباكستاني عبر ميناء جوار، فان امدادات الطاقة ستجعل مرونة النمو في الاقتصاد الصيني اكثر من الطريق التقليدي عبر مضيق ملقا، وهو ما سيمكن من خلق محاور للنمو في اسيا والشرق الاوسط وافريقيا.

٢- توسع المصالح الاقتصادية الصينية وفق مبادرة الحزام والطريق، سيعيد من جديد اعادة النظر بالخطط الاقليمية الامنية للصين، وربما سيؤي الى اجراء عمليات عسكرية مشتركة مع الدول التي تشترك في المبادرة تتناسب مع حجم التهديد، وحجم المصالح التي تربط الصين بها. وهذا الاجراء، ربما سيدفع الهند الى القلق، وتتجه نحو خطط لانتشار عسكري هندية اقليمي مماثل، ووضع استراتيجيات لكبح الانتشار الصيني خصوصا في المناطق ذات المصالح المشتركة مع الهند، وهو امر ينذر بارتفاع حدة المخاطر كلما توسعت المبادرة خصوصا في منطقة اسيا.

٣- الصورة المثالية للمشروع، وفي حال عزل المتغيرات الاخرى كالصراعات السياسية، والتنافس الاقليمي، والاختلافات الاثنية، والمتغيرات الديموغرافية، سيشكل طفرة في تحقيق النمو لكل البلدان المشتركة فيه، وسيعمل على التنويع الاقتصادي لدول مجلس التعاون الخليجي، ويجعلهم اقرب الى تحقيق تنمية تتلائم مع الزيادات الكبيرة في اعداد السكان، والنهوض بالطبقة الوسطى لهذه المجموعة من الدول، ويبعد عنها الاخطار المستقبلية التي تتعلق بالهزات الاجتماعية نتيجة للتفاوت الطبقي.

٤- على الرغم من ان الصين تطرح المشروع لاغراض اقتصادية، الا انه ومع التوتر المتزايد في منطقة الشرق الاوسط، فانه سيصبح كل قرار صيني بشأن الاستثمار، او الطاقة، او التعاون الاقتصادي، اكثر تسييساً، وهو امر سيكون مرحبا من قبل كل الانظمة السياسية الموجودة في الشرق الاوسط، ومنها دول مجلس التعاون الخليجي. كون ان الصين لا تتعامل وفق مشروطية، وكما هو متبع من قبل الولايات المتحدة من خلال مبدأ "اجماع واشنطن". وهو ما يرشح صعود مبدأ جديد في التنمية وهو "اجماع بكين" بدلا عنه.

٥- سيزترتب على الدول المحورية في المبادرة كباكستان مثلاً، ديون هائلة تصل الى ٦٠ مليار دولار من الاستثمارات في ميناء والاستثمار في الطرق البرية كالخطوط السريعة وسكك الحديد، وهو ما لا يقوى الاقتصاد الباكستاني على تسديد تلك الديون، وهو امر يثر القلق بشأن سلامة عمل القناة مستقبلاً، والمرشح ان يزيد

من التوترات بين البلدين في حال عدم قدرة باكستان على تسديد الديون، او في حال قيام الصين الى تحويل الميناء الى ملكيتها لمدة تتجاوز ربما مائة عام كما حصل في ميناء هامبانتوتا في سيرلانكا. والامر من المرجح ان يمتد الى دول اخرى من ضمنها دول مجلس التعاون الخليجي. في حال اغراق المنطقة بمزيد من الازمات والتوترات التي سيتبعها مزيد من التدخل.

٦- السكون السياسي الصيني وسياسة عدم التدخل التي تتبعها حالياً، تمثل حالة من الصبر ولا يمكن ان تؤخذ بنظر الاعتبار على انها نوايا حميدة، لان الفكر والعقيدة الصينية تقوم على المواجهة في التوقيت المناسب، كما ان المشروع لا يدل على طموح متواضع، بل على تكتم حكيم، ستكون له نوايا لا تبرز في الوقت الحاضر، او لن يتم الاعلان عنها حتى تكون الظروف ملائمة.

٧- الخلافات الحادة مع ايران، وكذلك مع تركيا، اللتان تمثلان محطة جوهريّة للطريق البري نحو الصين، سيجعل التسويات السياسية اكثر رجحاناً، وهو ما يضعف من احتمالات تفعيل هذا الخط مع هذه المجموعة من الدول باستثناء دول مثل قطر، وسلطنة عُمان.

٨- بالرغم من ان الطريق البري عبر باكستان سيوفر فرصة للصين من تقادي طرق النقل البحرية التقليدية عبر مضيق "ملقا"، الا ان هذا الطريق يمتد في منطقة "شينجانغ" ذاتية الحكم غربي الصين، وهذه المنطقة تتميز بوجود اكثرية مسلمة من الايغور، وفيها تنظيمات سلفية منها تنظيم "تركستان الاسلامي"، وهو تنظيم يؤمن بالعنف، وهو ما سيشكل نقطة حرجة للصين، كون ان هذه التنظيمات لديها خلاف مع انظمة دول مجلس التعاون الخليجي، وحتى مع الانظمة في سوريا ومصر وتنادي بإسقاطها، كما ان السلوك السياسي للصين الذي يقوم على التعامل مع الانظمة الحاكمة دون مشروطية، وهو يعني عدم المطالبة بإصلاحات سياسية داخلية، والغاء اي دور للجهات المعارضة المحلية، وبالتالي فان هذه الجماعات سترى في ذلك نصرة لتلك الانظمة على حساب حقوقها. وهو ما يضع احتمال ان يكون الطريق البري رخوا من الناحية الامنية.

٩- يشكل التنافس السعودي الإيراني الحالي تحديًا للصين ، نظرًا لأنهما أكبر مزودي النفط، وبحيثان بشكل استراتيجي منطقة الخليج ومضيق هرمز، لذا فإن عدم الاستقرار في منطقة الخليج الغنية بالنفط، سيؤدي إلى الحد من التنمية الاقتصادية في الصين. وبما أن إمدادات النفط الموثوقة أمر أساسي بالنسبة للصين، فإنها ستحاول وضع سيناريوهات للحد من التصعيد، وإطفاء التوترات بين إيران والسعودية، وخلق مناخ للاستقرار بعيد الامد، كون أن الصين سوق مطرد للطلب على عقود الإمدادات طويلة الأجل.

المصادر:

References

- ١- تشاولينغ فنج، قبول الاعتماد المتبادل: ديناميكيات الصين والشرق الاوسط حاون الوقت للاصلاح، مركز بروكنجز الدوحة: قطر: ٢٠١٥.
- ٢- جون ب. الترمان، الجانب الاخر من العالم : الصين والولايات المتحدة والصراع من اجل امن الشرق الاوسط، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، واشنطن: ٢٠١٧.
- ٣- ديفيش كابور ، تراتبية الازلال في اسيا ، موقع قناة الجزيرة الفضائية، ٢٠١٧، <http://www.aljazeera.net/>
- ٤- زيغنيو بريجنسكي، رؤية استراتيجية :امريكا وازمة السلطة العالمية، ترجمة فاضل جكتر، بيروت: ٢٠١٢.
- ٥- سكك حديد دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، ويكيبيديا ، www.wikipedia.org
- ٦- طريق الحرير الجديد .الاحلام الجديدة، قناة الحزام والطريق: <http://www.xinhuanet.com/silkroad/arabic/index.htm>
- ٧- ظافر محمد العجمي، بطء التعاون العسكري مع الصين حصافة، مجلة اراء، مركز الخليج للابحاث، العدد: ١٠٦، الرياض: ٢٠١٦.

- ٨- عبد الوهاب الامين، النظم الاقتصادية: دراسة مقارنة بين الراسمالية والاشتراكية والاسلام، الطبعة الاولى ، الكويت: ١٩٨٦.
- ٩- قناة الجزيرة، ٢٠١٧، <http://www.aljazeera.net/>
- ١٠- محمد محمود الامام، تجارب التكامل العالمية ومغزاها للتكامل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت: ٢٠٠٤.
- ١١- مقابلة مع وزير خارجية الصين وانغ يي ، قناة الجزيرة ، قطر ، <http://www.aljazeera.net>
- ١٢- مؤتمر افاق التعاون العربي الافريقي الصيني في اطار مبادرة الحزام والطريق، مركز البحوث والدراسات الافريقية ، جامعة افريقيا العالمية، الخرطوم: ٢٠١٧.
- ١٣- ناصر التميمي، العلاقات السعودية الصينية: التحالف الاستراتيجي العسكري مؤجل، مجلة اراء، مركز الخليج للابحاث، العدد: ١٠٦، الرياض: ٢٠١٦.
- 14- Peter Cai, Understanding China's Belt and Road Initiative, LAWY Institute for International Policy, Australia: 2017.
- 15- CHINA'S Belt and Road Initiative: An Opportunity for Iraq, Al-Bayan Centre for Planning and Studies Series of Publications, Baghdad:2018.
- 16- The Belt & Road Initiative, Institute for Security & Development Policy, , www.isdp.eu
- 17- Peter Wolff, China's 'Belt and Road' Initiative – Challenges and Opportunities, German Development Institute, Berlin : 2015.
- 18- Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21 Century Maritime Silk Road, National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs, and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, March 28, 2015, http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html
- 19- Hong Kong Trade Development Council Research, "The Belt and Road Initiative", 13 September 2017, <http://china-trade-research.hktdc.com>
- 20- Matthew Funaiole and Jonathan Hillman, China's Maritime Silk Road Initiative: Economic Drivers and

-
- Challenges, Center for Strategic and International Studies, Washington: march 2018.
- 21- Wu Xia, Ye Shan, Spotlight: China's "Belt and Road initiative boosts Mideast development, 19 January 2016 , <http://news.xinhuanet.com/>
- 22- Zack Cooper and others, China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region, Center for Strategic & International Studies, Washington: march 2018.
- 23- John Hurley and others, Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective, Center for Global Development, Washington: March 2018.
- 24- Shatha Khalil, Al-Hareer Road ... An economic belt linking Iraq with China, Rawabet Center for Research and Strategic Studies, 2017, www.rawabercenter.com
- 25- Sumedh Anil Lokhande, China's One Belt One Road Initiative and the Gulf Pearl chain, 2017, www.chinadaily.com.cn
- 26- Jason D Symoniak, The Washington Consensus, New Voices in Public Policy, GEORGE MASON University, Vol V, 2011.
- 27- Ankit Panda , Reflecting on China's Five Principles, 60 Years Later, The Diplomat, 26-June-2014, www.thediplomat.com
- 28- Sovereign Wealth Fund Ranking, April 2018, <https://www.swfinstitute.org/>
- 29- ALESSIA AMIGHINI and Others, CHINA'S BELT AND ROAD: A GAME CHANGER?, The Italian Institute for International Political Studies, Milano: First Addition, 2017.
- 30- Christina Lin, The Belt and Road and China's Long-term Visions in the Middle East, SPSW, Issue No. 512, Germany: Oct 2017 .
- 31- ack Cooper and Others, China's Maritime Silk Road: Strategic and Economic Implications for the Indo-Pacific Region, Center for Strategic & International Studies, Washington: 2018.

- 32- Jesse Barker Gale and Andrew Shearer, The Quadrilateral Security Dialogue and the Maritime Silk Road Initiative, SCIS, Washington: 2018.
- 33- Harsh V. Pant, India-Iran Cooperation at Chabahar Port, SCIS, Washington : 2018.
- 34- Yang Guang, Strategic and Mutually Beneficial Economic and Trade Cooperation between China and Gulf Economies, International Economic Review, No.3, 2014.
- 35- Jonathan Fulton, The G.C.C. Countries and China's Belt and Road Initiative (BRI): Curbing Their Enthusiasm?, Middle East Institute, 17/10/2017, www.mei.edu
- 36- ITC, Trade Map, Trade statistics for international business development, <https://www.trademap.org/>
- 37- Andrea Ghiselli, China and the Middle East: Growing Influence and Divergent Perceptions, Middle East Institute, Washington: 2018, www.mei.edu
- 38- Background: Economic Corridors Under Belt and Road Initiative, 17/5/2017, <http://www.xinhuanet.com>
- 39- ICSANA, Gwadar Port: Implications for GCC and China, International Center for Strategic Analysis, Dubai, <http://www.icsana.com>
- 40- Liu Li and Wang Zesheng, Belt and Road Initiative in the Gulf Region: Progress and Challenges, China Institute of International Studies, Beijing: 2017, www.ciis.org.cn
- 41- Satish Kanady, Qatar Renminbi Center Handles RMB 303bn Worth Transactions, The Peninsula, April 20, 2016, <http://www.thepeninsulaqatar.com>
- 42- Mordechai Chaziza, China's Approach to Mediation in the Middle East: Between Conflict Resolution and Conflict Management, Middle East Institute, Washington: May 8, 2018, www.mei.edu
- 43- Deborah Lehr, The Middle East is the Hub for China's Modern Silk Road, Middle East Institute, Washington: Aug 15, 2017, www.mei.edu
- 44- Doing Business Ranks, New York : july 2018, <http://www.doingbusiness.org/rankings>

45- Intra-Regional Trade in South Asia, The Asia Foundation, Washington : 2014, www.asiafoundation.org

46- Nafees Ahmad, India should reconsider its decision not to participate in the Belt and Road Initiative, London School of Economics, London: 22/06/2017, <http://eprints.lse.ac.uk>

Joel Wuthnow, Securing China's Belt and Road Initiative: -٤٧
Dimensions and Implications, Washington, Center for the
Study of Chinese Military Affairs Institute for National
Strategic Studies, U.S. National Defense University,