



P-ISSN: 2789-1240 E-ISSN:2789-1259

NTU Journal for Administrative and Human Sciences

Available online at: <https://journals.ntu.edu.iq/index.php/NTU-JMS/index>



The Gulf-China Maritime Connectivity A Historical Study

Rfaa kadhim Mahir
Al-Mustansiriya University

Article Informations

Received: 1. 5. 2024
Accepted: 15.5. 2024
Published online: 1. 6. 2024

Corresponding author :
Name Rfaa kadhim Mahir
Al-Mustansiriya University
Email:
drfmaa@uomustansiriyah.edu.iq

Key Words:
, waterways, China
, history , the Arabian Gulf

ABSTRACT

Throughout its long history, the Arabian Gulf has had great political and economic importance, and many ports have developed on its coasts, including the ports of the eastern coast of the Arabian Gulf, which combined with several factors that contributed to highlighting its brilliance in the field of trade. One of these factors was the establishment of the Abbasid state and the growth of its power in the region, as its establishment helped in the emergence of the ports of the eastern coast of the Arabian Gulf, Seraph, ancient Hormuz, and the island of Qais in the field of trade, and their role was no longer limited to receiving and discharging goods, but went much beyond that. It began to play the role of a commercial intermediary in the Arabian Gulf, India, China, and East Africa, and this commercial activity had repercussions on the economic and social life of the residents of those ports, who began making huge sums of money. Commercial transactions prevailing in the ports of the eastern coast of the Arabian Gulf began to take a larger form than they were before. Economic transactions and the exchange of commercial goods began to increase more than before, and the commercial relations of the ports of the eastern coast of the Arabian Gulf began to expand with new and distant regions, which necessitated diversification in commercial transactions to keep pace with the active commercial movement



الاتصال الخليجي-الصيني عبر الممرات المائية دراسة تاريخية

م.د. رفاء كاظم ماهر

الجامعة المستنصرية / كلية الآداب

الملخص:

شكل الخليج العربي وعبر تاريخه الطويل أهمية سياسية واقتصادية كبيرة، وقد نشأت على سواحلها العديد من الموانئ، كان منها موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي التي تضافرت لها عدت عوامل ساهمت في إبراز تألقها في مجال التجارة. كان من تلك العوامل قيام الدولة العباسية وتنامي قوتها في المنطقة، اذ ساعد قيامها على بروز نجم موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي سيراف، هرمز القديمة، وجزيرة قيس في مجال التجارة، ولم يعد دورها مقصورا على استقبال البضائع وتصريفها، إنما تعدى ذلك بكثير؛ فبدأت تمارس دور الوسيط التجاري في الخليج العربي والهند والصين وشرق أفريقيا، وهذا النشاط التجاري كان له انعكاساته على الحياة الاقتصادية والاجتماعية على سكان تلك الموانئ الذين بدأوا بجني الاموال الطائلة. وبدأت المعاملات التجارية السائدة في موانئ الساحل الشرقي للخليج العربي تأخذ شكل أكبر مما كانت عليه من قبل؛ فالتداولات الاقتصادية وتبادل السلع التجارية أخذ يزداد أكثر من ذي قبل، والعلاقات التجارية لموانئ الساحل الشرقي للخليج العربي بدأت تتوسع مع أقاليم جديدة وبعيدة، مما أوجب تنوعا في المعاملات التجارية لتواكب الحركة التجارية النشطة.

المقدمة

مما لا شك فيه ان منطقة الخليج العربي تتمتع بموقع جغرافي استراتيجي مهم جعله محط انظار موضعاً للتنافس بين القوى الإقليمية والدولية وبما يسمى بالقوى الصاعدة في الوقت الحاضر، بفعل التحولات العالمية بأشكالها الزمانية والتاريخية، لذلك سعت الصين في نهايات القرن العشرين ان تجد لها موطئ قدم داخل منطقة الخليج العربي والذهاب بما يسمى الشراكات الاستراتيجية.

وعليه جاءت التحركات الاستراتيجية الصينية مدفوعة بتطلعات جيوسياسية تجاه منطقة الخليج العربي والتي تهدف الى تحقيق غايات واهداف استراتيجية من خلال توظيف التطورات التي تشهدها المنطقة لصالحها، ومد نطاق نفوذها وتأمين مصالحها الاستراتيجية في المجالات الجغرافية الحيوية ومنها منطقة الخليج العربي، والعمل على تقوية علاقاتها

بدول منطقة الخليج العربي على مختلف المستويات والمجالات والقطاعات الخدمية والاستثمارية على نحو افضى الى شراكات استراتيجية بين الصين ودول الخليج العربي. ومن هنا وجدت الصين في منطقة الخليج العربي كمجال جغرافي تنطوي دالاتها حيويًا جعلها نقطة ارتكاز استراتيجي في تحقيق طموحاتها الاستراتيجية كقوة صاعدة في النظام الدولي⁽¹⁾.

تم تقسيم البحث الى ثلاثة مباحث سبقتهم مقدمة واعقبهم خاتمة تضمنت ام الاستنتاجات التي توصل اليها الباحث. اذ تضمن المبحث الأول أهمية الخليج العربي بالنسبة للصين وبيننا هذه الأهمية من خلال عرض الموقع الجغرافي وتوضيح الإمكانيات الاقتصادية، في حين سلطنا الضوء في المبحث الثاني على الممرات المائية التي تربط منطقة الخليج العربي والصين ووضحنا أهمية كل ممر مائي، في حين تحدثنا في المبحث الثالث عن أهمية هذه الممرات بالنسبة للصين وكيفية الاستفادة منها اقتصادياً سواء للصين او لدول الخليج العربي.

المبحث الاول

أهمية الخليج العربي بالنسبة للصين

كان الخليج العربي والبحر الأحمر من طرق التجارة الأساسية لكثير من الحركة التجارية والتبادلات الحضارية فيما بين الحضارات الكبرى في الشرق⁽²⁾. كانت منطقة الخليج العربي ملتقى الحضارات والثقافات القديمة على مر التاريخ لأنها كانت تقع بأقصى الهلال الخصيب وهو الأرض الخضراء التي تمتد من المنطقة بأقصى شمال الخليج مشكّلة نصف دائرة حتى شمال غرب هذه المنطقة لتمتد إلى دلتا نهر النيل⁽³⁾.

(1) جنان يوسف وفراس عباس هاشم، الولايات المتحدة وإعادة تشكيل البيئة الاستراتيجية في الفضاءات الجيوسياسية العالمية منطقة الاندو-باسفيك انموذجاً، مركز حمورابي للدراسات، ص3.

(2) عبد الخالق عبد الله، النظام الخليجي، مجلة السياسة الدولية، العدد (114)، 1993، ص 23.
(3) المصدر نفسه.

من الضروري جداً ان نشير هنا الى موقع الخليج العربي حتى يسهل علينا فهم مضمون البحث اذ يقع الخليج العربي جنوب قارة آسيا بين شبه الجزيرة العربية غرباً وإيران شرقاً ومضيق هرمز وخليج عمان جنوباً والعراق شمالاً⁽⁴⁾.

يمتد الخليج العربي من مصب شط العرب عند خط عرض شمالي غربي (خط عرض 30 درجة شمالاً) وخط طول شرقاً (48 درجة شرقاً) إلى مضيق هرمز عند خط عرض جنوبي شرقي (26 درجة) وخط طول (56 درجة). إحدى المناطق البحرية في المحيط الهندي، وفي مضيق هرمز يصل طوله إلى (615 ميلاً بحرياً)، ويصل عرضه إلى حوالي (210-220 ميلاً بحرياً)⁽⁵⁾.

الخليج العربي عبارة عن منخفض كبير ضحل نسبياً يبلغ متوسط عمقه حوالي (300 قدم) ويزداد تدريجياً حتى يصل إلى قرب مضيق هرمز (360 قدماً). ويبلغ طول ساحلها الغربي حوالي (3490 كيلومتراً) وطول ساحلها الشرقي (2440 كيلومتراً) وهو ضعف طول الشريط الساحلي. وتتجاهل إيران المنطقة الشرقية إلى حد كبير، إلى جانب المنطقة الشمالية، بما في ذلك جنوب العراق والجزء الغربي من منطقة عبر الأحواز⁽⁶⁾.

تعد منطقة الخليج من المناطق القليلة السكان في الوطن العربي قياساً بمساحتها وثروتها الهائلة وتمتلك المملكة العربية السعودية أكبر مساحة في المنطقة، تليها إيران بينما تحتل البحرين المساحة الأصغر بين دول النظام الاقليمي الخليجي ويبلغ اجمالي مساحة منطقة الخليج بدولها الثماني نحو (47.4) مليون كم وتتميز إيران عن باقي دول المنطقة بأنها تمتلك أكبر سواحل على الخليج العربي بطول (1200 كم)، تليها الامارات فالسعودية

(4) محمد ازهر السماك، الجغرافية السياسية الحديثة، ط2، الموصل، دار الكتب للطباعة والنشر،

2005، ص 319-320.

(5) سيد نوفل، الخليج العربي او الحدود الشرقية للوطن العربي، بيروت، دار الطليعة للطباعة والنشر، 1969، ص 17؛ أرنولد ويلسون، الخليج العربي، ترجمة عبد القادر يوسف، الكويت،

د.ت، ص33.

(6) انتظار رشيد زوير، العلاقات الصينية-الاسرائيلية ومحاور التنافس والتعاون، مجلة كلية التربية، جامعة واسط، العدد (23)، 2016، ص 90.

بينما يُعد العراق أقل تلك الدول امتلاكاً للسواحل البحرية على الخليج العربي، إذ لا تتعدى سواحلها (15 كم)⁽⁷⁾.

يتميز الخليج العربي بكثرة الجزر التي تقع بالقرب من سواحلها وتتفاوت في مساحتها وأهميتها الاقتصادية والعسكرية والاستراتيجية ويزيد عددها عن (1300) جزيرة⁽⁸⁾ وهناك عدد منها تتحكم في مضيق هرمز وتشرف عليه بشكل مباشر ويمكن تقسيمها حسب موقعها من المضيق إلى مجموعة الجزر التي تشرف على المضيق من الشرق، ولها تأثير على حركة المرور في الخليج العربي، وأكبرها جزيرة قشم بموازاة الساحل الإيراني وبالقرب منها مجموعة من الجزر الصغيرة لذلك، هنجام، وهرمز⁽⁹⁾.

إن مجموعة الجزر التي تشرف على المضيق من الشمال والشمال الغربي هي طنب الصغرى والكبرى وأبو موسى بموازاة الساحل الإماراتي، ومجموعة الجزر التي تشرف على المضيق من الجانب الجنوبي وهي جزر مسندم وسلامة ورأس قير الهند، أم الغبارين وتقع ضمن المياه الإقليمية لعمان⁽¹⁰⁾.

منطقة الخليج العربي تؤدي دوراً مهماً على الصعيد العسكري والاقتصادي والسياسي، لأن العديد من ناقلات النفط تعبر من خلاله عبر الموانئ النفطية الواقعة على سواحلها وذلك لأن أغلب البلدان التي تطل على سواحلها هي مصدره للنفط، فضلاً عن ذلك فإن مياهه تضم حقولاً نفطية وغازية وهي من أكثر الممرات المائية ازدحاماً في العالم⁽¹¹⁾.

يرتبط موقع الخليج العربي بأهمية إستراتيجية أخرى باعتباره وحدة سياسية وإستراتيجية مترابطة مع مناطق أخرى، إذ يرتبط جيوبولتيا بالبحر الأحمر الذي يعد ممراً مائياً يربطه

(7) فراس عباس هاشم، الجغرافية الشائكة دول مجلس التعاون الخليجي بين معادلة التهديدات الامنية المتعاضمة والامن القومي، عمان، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، 2018، ص 37.

(8) دنون يونس العبيدي، الانماط الرئيسية للتركيب السكاني لدول مجلس التعاون الخليجي، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل، 1997، ص 19-20.

(9) محمد سعيد دريس، النظام الاقليمي للخليج العربي، بيروت، مركز دراسات الوحدة العربي، 2000، ص 124.

(10) طارق عبدالله ثابت، الاستراتيجية الإيرانية تجاه امن الخليج العربي محطات استراتيجية، مجلة الدراسات الدولية، العدد (98)، 2008، ص 2.

(11) صبري فارس الهيتي، الخليج العربي دراسة في الجغرافية السياسية، بغداد، دار الرشيد، 1981، ص 21.

بالعالم الأوربي، كما أن موقعه يعد نقطة وثوب وسيطرة على مناطق الصراع في الخليج وأفريقيا، إذ يصل البحر الأحمر بين شبه الجزيرة العربية وشمال أفريقيا (12).

إن لهذه الاعتبارات انعكاس على صعيد التوجه السياسي الخارجي الصيني نحو منطقة الخليج العربي فالصين تعتمد في تجارتها على هذه منطقة الخليج العربي، كما أن توسع مصالحها في أفريقيا جعل لهذه المنطقة أهمية واعتباراً أمنياً؛ لضمان أمن إمداداتها من الطاقة من منطقة الخليج وأفريقيا، إذ أن أي تواجد لقوى أخرى في المنطقة يجعلها ذات قدرة على التحكم بأمن الممرات المائية من شمال أفريقيا وغرب آسيا إلى شرق آسيا والمحيط الهادي (13). هذا ما عكس الاهتمام الصيني بالمنطقة وأمن الممرات المائية فيها، وتجسد من خلال قيام القوات البحرية الصينية بجولات بحرية في منطقة الخليج وبحر العرب وقرب السواحل اليمنية (14).

يتمتع الخليج العربي بإمكانيات مادية وتجارية جعلها محط انظار ليس الصين فقط بل الدول الأوروبية والولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل، فضلاً عن كونها أكبر سوق استهلاكية في العالم، وتتمثل هذه الأهمية بوجود النفط وما يمثله من أهمية اقتصادية وعامل بنوي للكثير من الاقتصاديات العالمية ولا سيما الأمريكية والأوروبية (15).

يعد العامل الجيوستراتيجي من أهم العوامل التي ساهمت في تطوير العلاقات بين الطرفين الصين والخليج العربي فهو منطلقات ثقافية وحضارية تختلف جذرياً عن قيم ومنطلقات الثقافة والحضارة الغربية، وهذا يفيد في تغليب فكرة جوار الحضارات الذي ينسجم مع مفهوم التعايش وخلق البيئة الدولية السليمة الضرورية للتنمية والتحديث وبين بعده الإقليمي والمحلي وبعده الدولي من الناحية الاستراتيجية، وثمة دائرة في المنتصف يمثلها إقليم المحيط الهندي إذ يرتبط بها أمن الخليج العربي على صعيد التداخل الجغرافي

(12) أمين هويدي، البحر الأحمر والأمن العربي، العوامل المؤثرة، بحث منشور، مجلة المستقبل 33 العربي، العدد (12)، مركز دراسات الوحدة العربية بيروت، 1980، ص

(13) يوسف خليل يوسف، مجلس التعاون الخليجي في مثلث الوراثة والنفط والقوى الأجنبية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2011، ص 255.

(14) مايكل أوهانلون. العقيدة العسكرية الصينية، مجلة آفاق المستقبل، العدد (8)، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة، 2010، ص 58.

(15) انتظار رشيد، المصدر السابق، ص 95.

لمنطقة المحيط الهندي نفسها بشدة على مقارنة امن الملاحة البحرية فيه من مضيق هرمز الى مضيق ملقا (16).

إن من اهم الموارد الاقتصادية لمنطقة الخليج العربي هو النفط الذي شكل منذ اكتشافه عام 1859 ولا يزال حتى الآن، أحد أهم أسباب الصراع في العالم، وقد شغلت هذه الطاقة مساحة كبيرة من خريطة الصراع العالمي طوال القرن الماضي، ومن المرشح أن يستمر هذا الامر لمدة طويلة مقبلة في قرننا الحالي، ولا يزال النفط حتى اليوم يشكل العصب الرئيس للطاقة، وحتى عندما ارتفعت أسعار النفط عقب حرب أكتوبر 1973، وشعرت الدول الصناعية الكبرى ولاسيما في أوروبا وأميركا بإمكانية تحكّم الدول المنتجة بالأسعار أو في ربط ذلك بالمواقف السياسية (17).

ان الأهمية الاستراتيجية للخليج العربي من الأمور المهمة دولياً واقليمياً، والتي أثّرت حولها العديد من النقاشات استراتيجياً وتأتي هذه الأهمية من موقعه الجغرافي المتميز - الذي سبق ذكره في المبحث السابق - وأتاح هذا الموقع مكانة واهتمام في مدركات صانعي السياسة والقرار الاستراتيجي الصيني، وثانياً لاكتسابه العديد من المميزات أهمها التقارب الجغرافي لآسيا والخليج العربي الذي تمثل المسافة بين منطقة الخليج العربي والصين أقصر خط جغرافي مباشر عبر بحر العرب والمحيط الهندي، مع عدم وجود قارة للإبحار. القرب الجغرافي للممرات البحرية بين شمال شرق آسيا والخليج العربي، وفقاً للملامح الجيوسياسية لممرات بحر الطاقة، فقد اضحى من المناسب التمييز بين خمسة أجزاء من هذه الممرات بين شمال شرق آسيا والخليج العربي من حيث البعد الجغرافي عن القوى الآسيوية الكبرى (الصين والهند) مقارنة مع دول أخرى.

المبحث الثاني

الممرات التي تربط منطقة الخليج العربي والصين

ان من اهم هذه الممرات هي:

(16) احمد عبد الجبار عبدالله، الاستراتيجية الصينية تجاه منطقة الخليج العربي بعد عام 2010،

مجلة حمورابي العدد 29، لسنة 2019، ص 37-38.

(17) مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، المصالح الدولية في منطقة الخليج العربي،

ط1، ابو ظبي مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ابو ظبي، 2006، ص 7.

أولاً: بحر الصين الشرقي: يعد حجر الزاوية في الاستراتيجية الصينية تجاه منطقة اسيا، ويعد هذا البحر جزءاً مما يسمى الجيولتيك بمنطقة اسيا المحيط الهادي، يغطي هذا البحر الذي يعد جزءاً من المحيط الهادي مساحة قدرها (1.249.000) كم، ومتوسط عمقه (349م)، ويمثل احد الطرق التجارية الذاهبة نحو قارة اسيا والعكس.

ثانياً: بحر الصين الجنوبي: تحول بحر الصين الجنوبي في السنوات الحالية الى واحد من اكبر خطوط النقل البحرية الدولية، اذ يمر من خلاله اكثر من نصف الشحن العالمي السنوي عبر مضائق ملقا ولومبوك وسوندا، ويمثل النفط والغاز الطبيعي والفحم والحديد اغلبية الشحنات العابرة فأكثر من (100) الف ناقلة للنفط وناقلة للحاويات وسفن تجارية أخرى تعبر تلك المضائق سنوياً وتحمل ناقلات النفط أكثر من (3) ملايين برميل من النفط الخام عبر تلك المضائق يومياً ويمر عبر مضيق ملقا لوحده (9,5) برميل من النفط يومياً⁽¹⁸⁾.

تحاول الصين السيطرة على منافذ بحري الصين الجنوبي والشرقي للسيطرة على طرق وخطوط المواصلات القادمة من الخليج العربي والسيطرة على مداخل مضيق ملقا وغيره من المضائق⁽¹⁹⁾ ومع التطورات الاستراتيجية الصينية الجديدة بعد نهاية الحرب الباردة، اصبح منظور القادة الصينيين لبحر الصين الجنوبي يركز على ما يحتويه هذا البحر من خطوط مواصلات بحرية التي تمثل شريان الحياة للاقتصاد الصيني وعاملاً محدداً في تحقيق الصين لأمنها الطاقوي وبالتالي لأهدافها التنموية والاستراتيجية⁽²⁰⁾.

بما أنّ صراع النفوذ الأميركي - الصيني بات متشعباً ويشمل بشكل خاص مناطق إنتاج الطاقة وطرق إمداداتها، فلا بد من الوقوف قليلاً عند علاقة بحر الصين الجنوبي بالدول العربية، فعلى الرغم من عدم وجود تواصل جغرافي - بري بين النطائين، فإنّ

(18) نقلا عن: عقيل مصطفى مهدي. مكانة الخليج العربي في الادراك الاستراتيجي الصيني بعد عام 2001، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، 2021، ص

(19) عبد القادر دندن، الصعود الصيني والتحدى الطاقوي الابعاد والانعكاسات الاقليمية، الجزائر، مركز الكتاب الاكاديمي، 2006، ص 198.

(20) عبد القادر دندن، مكانة بحري الصين الشرقي والجنوبي في الاستراتيجية الصينية تجاه منطقة اسيا المحيط الهندي، مجلة قضايا اسبوية، برلين، المركز الديمقراطي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، العدد (1)، 2019، ص 9.

المساحة البحرية الواسعة الامتداد التي تربط بين أقاليم متنوعة، تجعل من الترابط الجيوبوليتيكي بين ما يجري في بحر الصين الجنوبي ومنطقة الخليج العربي على وجه الخصوص أمراً طبيعياً، في سياق التحليل الأوسع لما يجري ضمن هذه النطاقات التي باتت غير منعزلة في تداعياتها خصوصاً أنّ للصراع الأميركي - الصيني أصداء متواصلة في كلا الإقليمين.

وقد زادت الروابط بين الصين والمنطقة العربية، إذ صدرت السعودية على سبيل المثال كميات من النفط إلى الصين، تفوق تلك التي صدرتها إلى واشنطن. وفي العام 2009 تفوقت الصين على الولايات المتحدة الأميركية في حجم الصادرات إلى الشرق الأوسط عموماً، كما عملت للمرة الأولى في تاريخ دبلوماسيتها البحرية المعاصرة على التفكير بشكلٍ جدي في الاقتراب من المياه العربية، عبر مشاريع استراتيجية واعدة (21).

تدرك الدول العربية حجم العلاقات المتنامية بين الصين وإيران من خلال توقيع عقود استثمارية كبيرة في مجال الطاقة، تعزز من خلالها مكانة الاقتصاد الإيراني لذا وجدت نفسها مضطرة إلى التعامل مع الصين بشيء من البراغماتية، التي ربما لا تستسيغها واشنطن كثيراً، فعمدت إلى تأييد الصين في رفض الدعوة إلى اللجوء للتحكيم الدولي في شأن النزاع حول بحر الصين الجنوبي، وهذا الموقف العربي مرتبط بالاعتماد الاقتصادي المتبادل بين الطرفين.

كذلك بإمكان استثمار مكانة الصين في التخفيف من وتيرة الأزمات التي خلقها التنافس الإيراني - السعودي في المنطقة، إذ تكون هناك ضرورة للقيام بهذا الدور مستقبلاً.

تخوّف الدول العربية من حصول أي اضطراب قد يؤدي إلى إغلاق ما تطلق عليه الصين طريق الحرير البحري هرمز - ملقا - بحر الصين الجنوبي، ما سيحدث هزة اقتصادية عنيفة تؤثر فيها سلباً، دفعها للجنوح إلى فكرة الحل السلمي لمشكلة بحر الصين الجنوبي، والتوقعات تشير إلى أنّ الدول الآسيوية وعلى رأسها الصين، ستعتمد في العام 2030 على

(21) وياري صالح مجيد، بحر الصين الجنوبي تحليل جيوبولتيكي، ط1، بيروت، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2018، ص 51؛ شريفة كلاع. النزاع الأمريكي - الصيني للسيطرة على بحر الصين الجنوبي، مجلة الفكر القانوني، جامعة الجزائر، مج (5)، العدد (2)، 2020، ص 3-4.

النفط العربي بمعدل (90%) بينما ستحرر الولايات المتحدة من حتمية الاعتماد على هذا النفط في ظل بدائل أخرى متاحة أمامها، ما يعني أنّ الصين ستتأثر بأي اضطراب جيوبوليتيكي لاحق قد تشهده القوى الأهم في الخريطة الإنتاجية النفطية في الشرق الأوسط سواء كان ذلك في السعودية أو في إيران⁽²²⁾.

ثانياً: المحيط الهندي: تكمن أهمية المحيط الهندي في أنه يُشكل حلقة اختناق استراتيجي من خلال المضائق والمعابر الحيوية كمضيق هرمز، وباب المندب، وأغلب الممرات المائية الضيقة موجودة في المحيط الهندي مثل مضيق لومبوك، ومضيق ملقا، ومضيق بالك. والتأثير على حركة التجارة والنقل البحري، وحركة السفن التي تنقل الطاقة من بترول وغاز من الشرق الأوسط نحو الغرب، أو منه نحو الشرق الأقصى، إلى الصين واليابان خصوصاً وهي تشكّل حوالي (70%) من حركة نقل الطاقة عبر البحار .

كما أن المحيط يشكّل اليوم مسرحاً لحركة الأساطيل البحرية لمختلف دول العالم خصوصاً الدول الكبرى التي تعمل على حماية أساطيلها التجارية أو تلك التي تنقل الطاقة لذلك فإن المحيط الهندي تحوّل اليوم إلى ساحة عالمية دولية لحماية الأمن القومي لعدد كبير من دول الغرب، وفي مقدمها أميركا وأوروبا، وحتى أفريقيا وآسيا الشرقية ولاسيما الصين والهند واليابان والتنافس الدولي على منابع الطاقة، وتأمين وصولها إلى الغرب فَرَضَ وجود أساطيل ضخمة لهذه الدول وعلى رأسها الولايات المتحدة الأميركية، وبعض الدول الأوروبية وروسيا، بالإضافة إلى أساطيل الصين والهند⁽²³⁾ .

يؤمن المحيط اتصال الطرق البحرية التي تصل الشرق الأوسط وآسيا وأفريقيا وأستراليا وأوروبا وأميركا، ويشهد ازدحام تجارة النفط، حيث تعبر فيه ناقلات نفط الخليج العربي واندونيسيا، وقد اكتشفت كميات هائلة من الهيدروكربونات على شواطئ السعودية وإيران والهند وجنوبي أستراليا، وتقدر نسبة كمية الانتاج النفطي الشواطئي في المحيط الهندي بـ(40%) من حجم الانتاج العالمي. كما وتحوي شواطئه ثروة معدنية مهمة، لذا قامت

(22) وياري صالح مجيد، المصدر السابق، ص 52.

(23) عادل محمد حسين، الصراع الهولندي البرتغالي على المحيط الهندي، مجلة سرمن رأى، جامعة تكريت، المجلد (3)، العدد (3)، أيلول 2006، ص 82.

بعض الدول المطلة على المحيط الهندي بنصب الآبار في سواحلها (الهند، جنوب أفريقيا، اندونيسيا، تايلاند)⁽²⁴⁾.

إن حاجة الصين الى الطاقة تضاعفت ما بين 1995 و 2005، وسوف تتضاعف خلال الـ(15) سنة القادمة، كما يرى الخبراء وحتى العام 2020، ومن المتوقع أن تستورد (7.3) مليون برميل يومياً أي نصف إنتاج المملكة العربية السعودية المتوقع، وحوالي (85%) من النفط ومشتقاته الذاهبة الى الصين ستمر عبر المحيط الهندي ومضيق مالاقا، ولذلك فقد اعتمدت الصين استراتيجية عقد اللؤلؤ في المحيط الهندي، والتي تعتمد على إقامة سلسلة من القواعد البحرية على طول الساحل الشمالي للمحيط، وضمن حدود الدول الصديقة لها، مثل ميناء غوادر في باكستان⁽²⁵⁾.

ثالثاً: بحر العرب: يحتوي بحر العرب على العديد من الجزر مثل جزيرة لاكاديف التي تقع قرب الساحل الغربي للهند وهي جزء من اتحاد لكشديب الذي يشتمل أيضاً على جزيرة ميني كوي وجزيرة أمينديفي كما يحتوي بحر العرب على جزيرة سوقطرة الواقعة إلى الشمال من الصومال والتي تبلغ مساحتها ما يقارب (3,625) كم².

الجدير بالذكر أن جميع الجزر تقع على أطراف البحر ولا توجد جزر في الوسط، وهناك خليجي كُتَش وخمبَهات الواقعان على طول الساحل الهندي، وفي بحر العرب يصب نهر السند، ونهر نرمادا، ويشتمل بحر العرب على العديد من الموانئ أهمها كراتشي، ومومباي، والباكستان.

يعد من الممرات البحرية للطاقة إلى الخليج العربي، يقع غرب الهند ، وشرق شبه الجزيرة العربية خارج باكستان أقرب إلى شبه القارة الهندية مما هي عليه للصين وهي منطقة ذات نشاط عسكري أمريكي تقليدي ، بسبب قربها من الخليج العربي ولا يزال من الصعب على الصين تأكيد نفوذها فيه ، ولكنها عملت في الحفاظ على بعض الوجود اللوجستي على طول ساحل بحر العرب، عبر ميناء جوادر في بلوشستان الباكستانية الذي تم بناؤه

(24)المصدر نفسه، ص82.

(25) احمد علو، المحيط الهندي بين أمواج التعاون وشواطئ النزاع، مجلة الجيش، العدد (288)، حزيران 2008، مقال منشور على الموقع الإلكتروني الاتي:

www.lebarmy.gov.lb/ar/content

بمساعدة صينية عام 2005 يبعد مسافة أقل من أربع مائة كيلومتر من مدخل الخليج العربي ويعد حلقة استراتيجية في طريق الحرير بين مضيق ملقا والخليج⁽²⁶⁾. تعود أهمية بحر العرب الاقتصادية إلى اكتشاف حقول النفط والغاز الطبيعي على سواحل الهند إلى الغرب والشمال الغربي من مومباي، وقد تم استغلال النفط والغاز الطبيعي في تلك المنطقة بشكل كبير، كما تم اكتشاف وجود العديد من المواد الغذائية الطبيعية والتي تتغذى عليها الأسماك مثل الفوسفات، حيث اكتشف ذلك في الساحل الجنوبي الشرقي من شبه الجزيرة العربية، إن مثل تلك المواد الغذائية الطبيعية تدور وتنتقل من قاع البحر إلى الأعلى.

رابعاً: خليج عدن وخليج عمان: يقع خليج عدن في المحيط الهندي بين الساحل الجنوبي لشبه الجزيرة العربية والقارة الأفريقية للصومال، ويرتبط شمال غرب الخليج بالبحر الأحمر عبر مضيق المندب، وهو قناة لناقلات النفط القادمة من البحر الأحمر - الخليج العربي. أما خليج عمان فيقع في سلطنة عمان على حدود خورفكان والفجيرة وكلباء⁽²⁷⁾.

خامساً: مضيق هرمز: يعد حلقة الوصل بين الشرق والغرب ويحتوي على الكثير من الجزر ولهذا الخليج أهمية استراتيجية بالنسبة لموقعه على الأطراف الشرقية للوطن العربي وقد احتل مكانة تاريخية كحلقة وصل بين آسيا وأفريقيا وأوروبا. وكذلك صلاحيته للقواعد البحرية وله أهمية استراتيجية لاحتواء منطقه على نصف الإنتاج والإحتياطي العالمي من النفط وهو ممر مهم للمنتجات الصناعية والتجارية الأوروبية⁽²⁸⁾.

ازدادت أهمية المضيق بعداً استراتيجياً لكونه يمثل العنق الرأسي للخليج العربي ويتحكم بحركة الملاحة الإقليمية والعالمية الدولية بالإضافة إلى أهمية جزر هذا المضيق من الناحية التاريخية والمعاصرة حيث أن القوة التي تسيطر على هذه الجزر تستطيع أن تتحكم في الحياة السياسية والعسكرية والتجارية الخارجة والداخلية للخليج العربي من هذه الجزر

(26) عقيل مصطفى مهدي، المصدر السابق، ص 132.

(27) المصدر نفسه، ص 132.

(28) المصدر نفسه.

(قشم، لراب، هنجاء، طناب الكبرى، طناب الصغرى، أبو موسى، وجزيرة مصيرة الواقعة في بحر عُمان)⁽²⁹⁾.

يتفق الخبراء على أن أهمية مضيق هرمز قد ازدادت بشكل ملحوظ، رغم أهميته الاستراتيجية منذ القدم، مع اكتشاف النفط في إيران والجزيرة العربية في بداية القرن الماضي، إذ يعد المضيق ممراً ضرورياً لتجارة النفط والغاز العالمية وهمزة الوصل بين منتجي النفط والغاز في شرق شبه الجزيرة العربية وزبائنهم في أنحاء العالم كافة. وقد عبر المضيق ما يقرب من (12) مليون برميل يومياً من النفط الخام والمكثفات القادمة من المملكة العربية السعودية والعراق والكويت والإمارات العربية المتحدة وإيران⁽³⁰⁾.

كما يعد مضيق هرمز أيضاً مهماً لمرور ناقلات الغاز الطبيعي المسال، إذ عبر من خلاله، في عام 2020، كل إنتاج قطر تقريباً من الغاز الطبيعي المسال، وهو حوالي ربع الإمدادات العالمية وهذا الذهب الأسود الذي يخرج من دول الخليج العربية عبر مضيق هرمز يذهب (80) في المائة منه إلى الدول الآسيوية كالصين واليابان والهند وكوريا الجنوبية، فيما يتم نقل الباقي إلى دول أوروبا وأمريكا الشمالية⁽³¹⁾.

سادساً: مضيق باب المندب: يتمتع بأهمية كبيرة بين الممرات المائية في الوطن العربي، حيث يقوم بالربط بين البحر الأحمر وخليج عدن. وهو أكثر ضيقاً من باقي الممرات المائية فيبلغ عرضه ثمانية عشر ميلاً. كما يعد هذا المضيق معبراً رئيساً للبضائع والصادرات كافة التي تمر من الخليج العربي وآسيا إلى الأسواق الغربية وذلك قبل وصولها إلى قناة السويس⁽³²⁾.

(29) إيمان لافي مطيري، التطلعات الإيرانية في الخليج العربي، ط2، الكويت، مكتبة افاق الكويت،

2013، ص 20-25.

(30) احمد حازم برع برع. الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز وانعكاساتها على الامن في منطقة الخليج العربي، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الاداب والعلوم، جامعة الشرق الأوسط، 2020، ص 24.

(31) احمد حازم برع برع، المصدر السابق، ص 24.

(32) فاطمة عبدالله خليل، الممرات المائية في المحيط الخليجي: التعامل المسبق مع الازمات مجلة اراء حول الخليج، العدد 127، 2018/2/15، بحث منشور على الموقع الالكتروني الاتي:

https://araa.sa/index.php?option=com_content&view=article&id=4373:2018-02-15-12-23-31&catid=3679&Itemid=172

كما يعد هذا المضيق مركزاً اقتصادياً مهماً؛ لأنه يعد من أقصر الطرق التجارية الواقعة بين البحر الأبيض المتوسط والمحيط الهندي وبين بقية شرق آسيا كما يعبر من خلاله الكثير من التجارات البحرية والمنتجات البترولية.

وزادت أهمية مضيق باب المندب كثيراً بعد افتتاح قناة السويس في عام 1869. ويتمتع المضيق بأهمية استراتيجية من الناحية السياسية والجغرافية والاقتصادية، فهو موطن لأربع دول: الجمهورية اليمنية والصومال وجيبوتي وإريتريا. وستة من هذه الدول لديها موانئ في المضيق. وتنتشر في المضيق جزر صغيرة ذات أهمية استراتيجية تساعد في تعزيز القدرات العسكرية الحالية. وفي المحيط الهندي، بالإضافة إلى سيطرته على الخليج العربي والمحيط الهندي والبحر الأبيض المتوسط، يعد هذا المضيق أيضاً أقرب اتصال مع أوروبا، وهو أحد الطرق المهمة للتجارة الدولية وتدفق النفط من الخليج العربي إلى أوروبا. وبالعكس، فهي بمثابة قناة للسلع والمعدات المصنعة من أوروبا إلى دول شرق أفريقيا والخليج العربي والمحيط الهندي. وبناء على ذلك يمكن القول أن مضيق باب المندب له أهمية استراتيجية بالنسبة للصين للحصول على موطئ قدم في منطقة الخليج العربي.

سابعاً: البحر الأحمر: يلعب البحر الأحمر دوراً هاماً في التجارة الدولية بين أوروبا وآسيا. وتشير التقديرات إلى أن أكثر من 20 ألف سفينة تجارية تعبر البحر الأحمر كل عام. وتقع الثروات الموجودة في قاع البحر الأحمر ضمن المنطقة الاقتصادية للدول المحيطة به، حيث يمثل العمق الاستراتيجي للمملكة العربية السعودية ومصر. ويختصر البحر الأحمر المسافة بين الشرق والغرب، ويحده العديد من المناطق الحساسة ذات التأثير المهم، كمنبع نهر النيل وروافده، والمقدسات الإسلامية، ويوجد في المنطقة البحرية العديد من الجزر والخلجان ذات الأهمية الاستراتيجية. تعتبر قناة السويس ممراً ملاحياً هاماً وامتداداً طبيعياً لقناة السويس، وتحتوي على معظم آبار بترول مصر، ومدخلها مضيق مهم وهو مضيق جوبال⁽³³⁾.

(33) عبد العزيز عبد العزيز المهري، التحولات السياسية في النظام الدولي الجديد واثرها على أمن الدول مجلس التعاون الخليجي واستقرارها خلال الفترة (1990-2010)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الشرق الأوسط، 2010، ص 36.

اكتسب البحر الأحمر أهمية عسكرية من الموانئ العديدة المطلة عليه والصالحة للاستخدام العسكري والتجاري ومن طبيعته الفريدة كبحر داخلي يتصل بالبحار والمحيطات المهمة وبالقرب من سواحله توجد المراكز الاقتصادية ومناجم النفط. يمتاز البحر الأحمر بطول شواطئه المرتبطة بالطرق البرية والجوية الممتازة خاصة على سواحله الشرقية، كما تمتاز موانئه بعمق مياهها الصالحة لرسو السفن، ونقل المعدات والإمدادات العسكرية فضلاً عن ذلك فإن ثرواته المائية تحتاج إلى الحماية وللبحر الأحمر أعماق كافية لإخفاء الغواصات وهو ميدان مثالي للعمليات البحرية إذ بإمكان القطع البحرية الكبيرة أن تتمركز فيه مثل حاملات الطائرات والبوارج البحرية الكبيرة.

ثامناً: طريق الحرير: ترجع جذور مبادرة الحزام والطريق إحياءً لفكرة طريق الحرير القديم الذي كان يربط الصين وآسيا الوسطى والعرب وآسيا الصغرى وأوروبا، والتي تعرف باسم حزام واحد وهو عبارة عن مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير للقرن 21⁽³⁴⁾. ويتكون من طريق بري وطريق بحري فالطريق البري يتكون من ثلاثة خطوط رئيسية، الخط الأول يبدأ من شرق الصين ويمر عبر آسيا الوسطى وروسيا الاتحادية وصولاً إلى أوروبا. والخط الثاني يبدأ من الصين ويمر في وسط وغرب آسيا ومنطقة الخليج وصولاً إلى البحر المتوسط أما الخط الثالث يبدأ من الصين ويمر في جنوب شرقي آسيا وآسيا الجنوبية وصولاً إلى المحيط الهندي⁽³⁴⁾.

ان الخط الثاني، يربط الموانئ الساحلية في الصين مع جنوب المحيط الهادئ. (ويرى تقرير لصحيفة "فاينانشال تايمز" البريطانية أن هذا المشروع يعد أضخم برنامج للدبلوماسية الاقتصادية في العالم منذ خطة "مارشال" الأميركية التي هدف لإعادة تعمير أوروبا بعد انتهاء الحرب العالمية . ويرى الخبراء أن هناك مدناً سيعود نجمها على طريق الحرير الجديد بينما سيتراجع دور مدن أخرى كانت تعد محطات على الطريق القديم وأبرز المدن الصاعدة برأيهم هي الرياض، أبو ظبي دبي بكين مومباي، تشيناي، طوكيو، الدوحة، كوالالمبور، سنغافورة، هونغ كونج، شنغهاي، أن المحطات القديمة للطريق معظمها في بؤرة مناطق الصراعات مثل إيران ولبنان وسورية خصوصاً والعراق).

(34) عزة جمال عبد السلام زهران، الدور المحوري للسعودية مع الصين في إحياء طريق الحرير ، بحث منشور ، ٢٠١٩ ، ص ٢

تسعى الصين إلى تعزيز الاستقرار على طريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين، وقد وافقت السعودية على الاستثمار في ميناء جوادار والانضمام إلى شركة البترول الوطنية الصينية CPEC، وسيتم بناء الموانئ الصينية عبر البحر الأحمر وقناة السويس إلى ميناء بيرايوس اليوناني على البحر المتوسط، وهو نقطة دخول رئيسية للأسواق الأوروبية، ومن الجدير بالذكر أن الصين قامت باستثمارات ضخمة. وبالمثل أقامت دولة الإمارات العربية المتحدة شراكة وثيقة مع الصين وستشارك في مبادرة الحزام والطريق لتعزيز مكانتها الإقليمية، تسعى دبي على وجه الخصوص إلى أن تصبح بوابة مهمة للشركات الصينية التي تصل إلى الأسواق في دول مجلس التعاون الخليجي وإفريقيا وأوروبا⁽³⁵⁾.

كما أن المملكة العربية السعودية من الدول التي يشكل لها هذا الطريق أهمية اقتصادية استثمارية، فمرور طريق الحرير من البحر الأحمر يشكل أهمية للموانئ الغربية للسعودية وهو ما قد يزيد السفن العابرة عبر هذا البحر إلى الضعف على الأقل. وتفعيل الموانئ هو إحدى خطط المملكة العربية السعودية ولذلك فقد رحبت رياض بشكل كبير بهذا المشروع وقوبل هذا التأييد بارتياح صيني، لا سيما أن هذا المشروع قد يوفر طرقاً أسرع للنفط السعودي للصين والتي تعد المستورد الأكبر للنفط السعودي بين الرؤية نحو الشراكات الاستراتيجية المائية بين الصين ودول الخليج، يمكن أن تلعب دول الخليج في هذا التطور، بالنظر إلى دورها في طريق الحرير البحري دوراً هاماً وفي إطار ذلك تم توقيع اتفاقية تعاون في مجال النقل البحري بين الحكومتين الصينية والسعودية.

كانت مبادرة الحزام والطريق نتائج ايجابية في تطوير العلاقات مع الدول الخليجية بصورة خاصة والعربية بصورة عامة من هذه النتائج منها:

أ. إنشاء مركز الدراسات (الصيني-العربي) للإصلاح والتنمية في جامعة شنغهاي في نيسان 2017.

(35) مصطفى خليفة، الإمارات والصين شراكة استراتيجية أساسها الاحترام والتفاهم، بحث منشور، ٢٠١٨، ص ٣.

ب. عقد العديد من الدورات أهمها دورة الحوار السياسي الاستراتيجي الخاصة في القضايا الدولية والاقليمية ذات الاهتمام المشترك (الصيني-الخليجي).

ج. عقد المنتدى الاول للتعاون الصيني العربي في شنغهاي تحت رعاية مشتركة لمكتب ادارة الاقمار الصناعية للملاحة الفضائية الصينية.

د. عقد منتدى الصيني- العربي الثاني لتمكين المرأة في بكين في ايلول 2017 شارك فيه 150 ممثلاً حكومياً من الجانب الصيني والعربي وعقد مؤتمر الصداقة الصينية - العربية في بكين والمنتدى الصيني العربي للأصلاح والتنمية في بكين وكان الهدف منه دعم المبادرة⁽³⁶⁾.

منذ زيارة الرئيس شي جين بينغ إلى آسيا الوسطى ورابطة دول جنوب شرق آسيا في عام 2013 اقترح البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين وقد حظيت مبادرة الحزام والطريق باهتمام واسع من جميع مناحي الحياة خاصة بعد أن وعدت الحكومة الصينية باستثمار أكثر من تريليون دولار أمريكي في البنية التحتية في أكثر من 60 دولة في أوروبا وآسيا وأفريقيا فإن إيران التي كانت في قلب هذه الخطط، تذكر بطبيعة الحال الماضي مع الصين سنوات جيدة⁽³⁷⁾.

المبحث الثالث

أهمية الممرات المائية للصين

ان اطلالة الصين البحرية، اذ تمتلك الصين 18 الف كم من السواحل ويمكن الوصول اليها بسهولة من الشرق والجنوب، وان الاجزاء الشمالية والغربية للصين هي اجزاء مغلقة ومعزولة بمجموعة من الجبال المرتفعة وتمتد الخطوط الساحلية الصينية من مصب نهر بالو شمالاً على الحدود الصينية - الكورية الى مصب نهر بيلون الواقع في الحدود بين بالو شم الصين وفيتنام جنوباً. وتبرز البحار بشكل الهلال وتحتوي على الموانئ الطبيعية التي ال تتجمد فيها المياه طوال السنة مما قدم ظروف جغرافية ملائمة لبناء الموانئ وتنمية النقل البحري، ان موقع الصين الجغرافي شرق آسيا وإطلالتها على بحر الصين زاد من

محمد مطاوع، مصدر سابق، ص 31. ⁽³⁶⁾

المصدر نفسه، ص 37. ⁽³⁷⁾

أهميتها الاستراتيجية، فضلاً عن مواردها البشرية البحرية أو فإنها تتحكم بالعديد من الطرق المالحة سواءً التي تجعل من الصين الأولى عالمياً الجوية أو البرية⁽³⁸⁾.

ادركت الصين ان تأمين الملاحة في هذه الممرات يضمن لها استمرارية الوصول الى الأسواق العالمية⁽³⁹⁾ وأن معظم السفن التي تنقل البضائع، بما في ذلك النفط بين الصين وأوروبا تمر عبر عدة نقاط اختناق في المنطقة حيث ان ثلث النفط الخام المشحون عبر البحر يجب أن يمر عبر مضيق هرمز قبالة سواحل إيران والإمارات العربية المتحدة، كما ويجب أن تمر أيضاً البضائع المنقولة بحراً بين الصين وأوروبا عبر مضيق باب المندب، قبالة جيبوتي واليمن، وهذا يجعل واردات الصين من الطاقة فضلاً عن سلعها عرضة للاضطرابات الناجمة عن القرصنة والتوترات الإقليمية والصراعات لذلك فإن بكين لديها مصلحة في أمن الشحن، وكذلك في إيجاد طرق بديلة لتجنب نقاط الاختناق البحرية⁽⁴⁰⁾.

يلاحظ ان هناك اختلاف في القدرات النسبية والتأثير الجيوسياسي للقوى الكبرى العاملة على طول الممرات البحرية للطاقة، بما في ذلك الولايات المتحدة والصين والهند وبشكل عام فان الصين هي الأقوى في الطرف الشرقي من هذه الممرات بالقرب من مياهها الداخلية ولكنها أقل تأثيراً غرب مضيق ملقا على النقيض من الهند فهي الأقوى في الطرف الغربي وعديمة التواجد عملياً شرق مضيق ملقا وعليه فان الولايات المتحدة فقط التي تمتلك قدرات شاملة على طول الممرات البحرية، لامتلاكها الاساطيل البحرية القتالية.

مما تقدم يتبين لنا ان التحركات الصينية تجاه منطقة الخليج العربي تأتي في ضوء تنامي اهميتها الجيوسياسية نتيجة المستجدات والمعطيات الجديدة التي فرضتها التطورات في منطقة الشرق الاوسط وبالتالي دفعت سيرورة تلك التحولات الصين الى تبني سياسات استراتيجية لممارسة النفوذ والتأثير الخارجي بهدف تغيير الوضع الجيوسياسي في منطقة

(38) شيماء محمد جواد واحمد رعد رمضان ، الخصائص الطبيعية للصين ، مجلة كلية التربية الساسية ، الجامعة المستنصرية، المجلد 22 ، العدد 93 ، 2016 ، ص 284-285

(39) عدنان خلف حميد البدراني، اثر الاستمرارية والتغيير في السياسة الخارجية الصينية تجاه السلام في الشرق الاوسط، بحث منشور، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، العدد (49)، ص 11.

(40) ليزا واتانابي، مبادرة الحزام والطريق في الشرق الأوسط ، تحليلات في سياسات الأمن، زيورخ، (العدد (254)، كانون الاول 2019. CSS. مركز دراسات الأمن)

الخليج العربي بما يخدم مصالحها لا سيما في ظل مساعيها نحو تعظيم مكانتها الاقليمية والدولية وتوسعة نطاقات نفوذها الجغرافية من خلال توظيف بعض الادوات الاستراتيجية كالاقتصاد على سبيل المثال في علاقاتها مع دول المنطقة.

الخاتمة

شهدت العلاقات الاقتصادية والسياسية بين الجانبين الصيني والخليجي تعميقاً مهماً مع التحاق دول مجلس التعاون الخليجي بمبادرة الحزام وطريق الحرير. برغم أن التصورات الصينية الأولى للمبادرة ركزت على ربط منطقة غرب آسيا بالمبادرة عبر الممر الاقتصادي "الصين-وسط آسيا- غرب آسيا"، والذي يبدأ من مدينة شينجيانغ الصينية في اتجاه إيران، مروراً بـدول آسيا وصولاً إلى سواحل البحر المتوسط وأوروبا. لكن لاحقاً أصبحت علاقة اقتصاديات مجلس التعاون الخليجي بالمبادرة أكثر وضوحاً من خلال مشاركة بعض دول المجلس في منتدى الحزام والطريق الأول أيار 2017، والثاني نيسان 2019، وانضمامها إلى "البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية AIIB، الذي يمثل إحدى الأذرع المالية المهمة للمبادرة. وقد تبع ذلك توسيع مجالات التعاون بين الجانبين في مجالات مهمة، لا سيما في تعميق علاقات التجارة قطاع الموانئ البحرية. ومن المتوقع أن تلعب المبادرة دوراً كبيراً بين الجانبين من خلال الدور الذي ستلعبه في تخفيض تكاليف التجارة إمدادات الشحن وتكاليفه، وتكاليف التأمين.

قائمة المصادر

- 1- احمد حازم برع برع، الأهمية الاستراتيجية لمضيق هرمز وانعكاساتها على الامن في منطقة الخليج العربي، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الآداب والعلوم، جامعة الشرق الأوسط، 2020، ص 24.
- 2- احمد عبد الجبار عبدالله، الاستراتيجية الصينية تجاه منطقة الخليج العربي بعد عام 2010، مجلة حمورابي العدد 29، لسنة 2019.
- 3- احمد علو، المحيط الهندي ين أمواج التعاون وشواطئ النزاع، مجلة الجيش، العدد (288)، حزيران 2008، مقال منشور على الموقع الاتي:
www.lebarmy.gov.lb/ar/content
- 4- أمين هويدي، البحر الأحمر والأمن العربي، العوامل المؤثرة، بحث منشور، مجلة المستقبل العربي، العدد (12)، مركز دراسات الوحدة العربية بيروت، 1980.

- 5- انتظار رشيد زوير، العلاقات الصينية-الاسرائيلية ومحاور التنافس والتعاون، مجلة كلية التربية، جامعة واسط، العدد (23)، 2016.
- 6- ايمان لافي مطيري، التطلعات الايرانية في الخليج العربي، ط2، الكويت، مكتبة افاق الكويت، 2013.
- 7- جنان يوسف وفراس عباس هاشم، الولايات المتحدة وإعادة تشكيل البيئة الاستراتيجية في الفضاءات الجيوسياسية العالمية منطقة الاندو-باسفيك انموذجاً، مركز حمورابي للدراسات.
- 8- ذنون يونس العبيدي، الانماط الرئيسية للتركيب السكاني لدول مجلس التعاون الخليجي، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التربية، جامعة الموصل .
- 9- سيد نوفل، الخليج العربي او الحدود الشرقية للوطن العربي، بيروت، دار الطليعة للطباعة والنشر، 1969، ص 17؛ أرنولد ويلسون، الخليج العربي، ترجمة عبد القادر يوسف، الكويت، د.ت.
- 10- شريفة كلاع، النزاع الأمريكي - الصيني للسيطرة على بحر الصين الجنوبي، مجلة الفكر القانوني ، جامعة الجزائر، مج (5)، العدد (2)، 2020.
- 11- شيماء محمد جواد ، احمد رعد رمضان ، الخصائص الطبيعية للصين ، مجلة كلية التربية السياسية ، الجامعة المستنصرية، المجلد 22 ، العدد 93 ، 2016 .
- 12- صبري فارس الهيتي، الخليج العربي دراسة في الجغرافية السياسية، بغداد، دار الرشيد، 1981.
- 13- طارق عبدالله ثابت، الاستراتيجية الإيرانية تجاه امن الخليج العربي محطات استراتيجية، مجلة الدراسات الدولية، العدد (98)، 2008.
- 14- عادل محمد حسين، الصراع الهولندي البرتغالي على المحيط الهندي، مجلة سرمن رأى، جامعة تكريت، المجلد (3)، العدد (3)، أيلول 2006.
- 15- عبد الخالق عبد الله، النظام الخليجي، مجلة السياسة الدولية، العدد (114)، 1993.
- 16- عبد العزيز عبد العزيز المهري. التحولات السياسية في النظام الدولي الجديد واثرها على امن الدول مجلس التعاون الخليجي واستقرارها خلال الفترة (1990-2010)، رسالة ماجستير غير منشورة ، جامعة الشرق الأوسط، 2010.

- 17- عبد القادر دندن، الصعود الصيني والتحدي الطاقوي الابعاد والانعكاسات الاقليمية، الجزائر، مركز الكتاب الاكاديمي، 2006،
- 18- عبد القادر دندن، مكانة بحري الصين الشرقي والجنوبي في الاستراتيجية الصينية تجاه منطقة اسيا المحيط الهندي، مجلة قضايا اسوية، برلين، المركز الديمقراطي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، العدد (1)، 2019.
- 19- عدنان خلف حميد البدرواني. اثر الاستثمارية والتغيير في السياسة الخارجية الصينية تجاه السلام في الشرق الاوسط، مجلة المستنصرية للدراسات العربية والدولية، العدد (49).
- 20- عزة جمال عبد السلام زهران، الدور المحوري للسعودية مع الصين في احياء طريق الحرير ، بحث منشور ، ٢٠١٩.
- 21- عقيل مصطفى مهدي. مكانة الخليج العربي في الادراك الاستراتيجي الصيني بعد عام 2001، أطروحة دكتوراه غير منشورة ، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، 2021.
- 22- فاطمة عبدالله خليل، الممرات المائية في المحيط الخليجي: التعامل المسبق مع الازمات مجلة اراء حول الخليج، العدد 127، 2018/2/15، بحث منشور على الموقع https://araa.sa/index.php?option=com_content&view=article&id=4373:2018-02-15-12-23-31&catid=3679&Itemid=172
- 23- فراس عباس هاشم، الجغرافية الشائكة دول مجلس التعاون الخليجي بين معادلة التهديدات الامنية المتعاطمة والامن القومي، عمان، مؤسسة الوراق للنشر والتوزيع، 2018.
- 24- ليزا واتانابي، مبادرة الحزام والطريق في الشرق الأوسط، تحليلات في سياسات الأمن، زيورخ، مركز دراسات الأمن (CSS)، العدد (254)، كانون الاول 2019 .
- 25- مايكل أوهانلون، العقيدة العسكرية الصينية، مجلة آفاق المستقبل، العدد (8)، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، أبو ظبي، الإمارات العربية المتحدة، 2010.

- 26- محمد ازهر السماك، الجغرافية السياسية الحديثة، ط2، الموصل، دار الكتب للطباعة والنشر، 2005.
- 27- مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، المصالح الدولية في منطقة الخليج العربي، ط1، ابو ظبي مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، ابو ظبي.
- 28- مصطفى خليفة، الامارات والصين شراكة استراتيجية اساسها الاحترام والتفاهم، بحث منشور ، 2018.
- 29- ويارى صالح مجيد، بحر الصين الجنوبي تحليل جيوبولتيكي، ط1، بيروت، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2018.
- 30- يوسف خليل يوسف، مجلس التعاون الخليجي في مثلث الوراثة والنفط والقوى الأجنبية، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، 2011.