مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: مشروع الحزام والطريق وانعكاساته على الشرق الأوسط
اسم الكاتب: د. محمد معن ديوب، د. دريد العيسى، زينا سهيل ناصر الدين
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5902
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 17:02 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

The belt and Road project and its impact in Middle East

Dr. Mohamed Maen Diop*
Dr. Duraid Al-Issa**
Zina Suhail Nasiruddin***

(Received 8 / 4 / 2023. Accepted 20 / 6 / 2023)

□ ABSTRACT □

China seeks to rapidly expand its political and economic influence through many tools. The most importance of which is the belt and Road project, which constitutes a unique strategic, economic, political, security, geographical vision. From a different perspective based on mutual respect and common interests. Without interfering the political of state or pressures, this is what distinguished the project and supported from the Arab Mediterranean countries and BRICS countries at the same time. However the Belt and Road "project" has multipleانعكاسات repercussions, manifested in various geo-economic, and geo-political forms. Accordingly the study concluded that there is a multiple importance of the countries of Middle East in relation to China and the Belt and Road project.

Copyright **:**Tishreen University journal-Syria, The authors retain the copyright under a CC BY-NC-SA 04

***Professor , Faculty of Economics, Department of Economics and Planning, International Relations, Tishreen University, Syria.**

****Doctor , Faculty of Economics, Department of Economics and Planning, International Relations, Tishreen University, Syria.**

*****PhD student at the Faculty of Economics, Department of Economics and Planning, International Relations, Tishreen University, Syria.**

مشروع الحزام والطريق وانعكاساته على الشرق الأوسط

د. محمد معن ديوب*

د. دريد العيسى**

زينا سهيل ناصر الدين***

(تاريخ الإيداع 8 / 4 / 2023. قُبِل للنشر في 20 / 6 / 2023)

□ ملخّص □

تسعى الصين إلى توسيع نفوذها السياسي والاقتصادي بشكل متسارع عن طريق العديد من الأدوات، من أهمها مشروع الحزام والطريق، الذي يشكل رؤية استراتيجية اقتصادية، سياسية، أمنية، جغرافية فريدة. من منظور مختلف قائم على الاحترام المتبادل والمصالح المشتركة، دون التدخل بسياسات الدول أو الاعتماد على العقوبات أو الضغوطات، وهذا ما يميز المشروع ويحظى بدعم الدول العربية المتوسطية، ودول البريكس على حد سواء، إلا أن لمشروع الحزام والطريق انعكاسات متعددة تتجلى في صور مختلفة جيواقتصادية، وجيوسياسية، وبناء عليه توصلت الدراسة إلى نتائج عديدة من أهمها: وجود أهمية اقتصادية، أمنية، سياسية، جغرافية، فريدة لدول الشرق أوسط بالنسبة للصين ومشروع الحزام والطريق.

حقوق النشر : مجلة جامعة تشرين- سورية، يحتفظ المؤلفون بحقوق النشر بموجب الترخيص CC BY-NC-SA 04

* **استاذ ، كلية الاقتصاد، قسم الاقتصاد والتخطيط، العلاقات الدولية، جامعة تشرين، سورية.**

** **دكتور ، كلية الاقتصاد، قسم الاقتصاد والتخطيط، العلاقات الدولية، جامعة تشرين، سورية.**

*** **طالبة دكتوراه ، كلية الاقتصاد، قسم الاقتصاد والتخطيط، العلاقات الدولية، جامعة تشرين، سورية.**

مقدمة:

تمتلك الصين أحد أكبر الاقتصادات في العالم، فهي أكبر المستوردين لمصادر الطاقة المختلفة، وتعتبر البلدان العربية المورد الأول لها. وشكل ذلك حافزاً قوياً لدى الصين نحو الانفتاح على منطقة الشرق الأوسط كونها السوق الرئيسي التي تعتمد عليها في صادراتها وارداتها وبسبب الموقع الجيوسياسي الهام الذي تحتله من جانب، ومن جانب آخر تبنت الحكومة الصينية مشروع الحزام والطريق، ولكون المشروع يعتمد بشكل رئيسي على مرور أجزاء هامة منه من بعض الدول العربية، إضافة لدور الدول العربية كمستهلك هام للبضائع الصينية، عملت الحكومة الصينية للدخول في المنطقة وبناء علاقات هامة مع دول الشرق الأوسط بشكل خاص حتى تضمن إمكانية تنفيذ المشروع وبلوغ هدفها المخطط له.

الدراسات السابقة:

دراسة (المصري وعلوش،2019): دور التكتلات الاقتصادية الدولية في تغيير بنية النظام الدولي (البريكس) أنموذجاً

هدفت هذه الدراسة إلى معرفة دور التكتلات الاقتصادية الدولية (البريكس) في التأثير على بنية النظام الدولي. وتحديد شكل النظام الدولي بعد الأزمة المالية العالمية في عام 2008 وبعد ظهور تكتل البريكس الاقتصادية، واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي، انطلاقا من تحديد ادوات دول البريكس وبشكل **أساسي دور** الصين الاقتصادية على اعتبارها اقوى اقتصاد ولها دور مؤثر في العديد من دول العالم ، وتوصلت الدراسة إلى العديد من النتائج من أبرزها: لتكتل "البريكس" دور كبير في تغيير بنية النظام الدولي وشكل النظام الدولي، لمشاريع الصين التنموية في الدول الأسيوية والأفريقية دور كبير وهام في مواجهة التكتل الاقتصادي الغربي حول العالم.

5-دراسة (منذر،2020): تأثير التكتلات الاقتصادية الإقليمية على حركة التجارة الدولية حالة البريكس

هدف البحث إلى إبراز ظاهرة التكتلات الاقتصادية والتكامل الاقتصادي على حركة التجارة الدولية باعتبارها أحد ركائز الاقتصاد الدولي وأداة مهمة في تحقيق النمو الاقتصادي والرفاهية للدول خاصة للدول النامية، واعتمدت الدراسة على المنهج الوصفي التحليلي. وتوصلت الدراسة إلى العديد من النتائج من أبرزها: تعتبر التكتلات الاقتصادية الإقليمية مجالاً اقتصادياً حيوياً تسمح للدول الأعضاء فيه بتحقيق معدلات نمو مرتفعة وهذا بتحرير حركية المبادلات التجارية البينية والدولية بالإضافة إلى استقطاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة داخل منطقة التكامل، كما أن التكتلات الاقتصادية الإقليمية تزيد من حجم وحركة التجارة البينية والدولية.

6-(Lissovolik ,2020): Regional Trade Blocs as Supporting Structures in Global Governance

التكتلات التجارية الإقليمية كهيكل داعم في الحوكمة العالمية

هدفت هذه الدراسة إلى البحث في التكتلات التجارية الإقليمية حيث أن ما ينقص النظام الحالي للإدارة العالمية هو التكامل الإقليمي من الشمال العالمي الى والجنوب العالمي. وتوصلت الدراسة إلى أنه يمكن تنسيق مثل هذا الإطار عبر الشبكات العالمية" اي شبكات عالمية، حيث من المحتمل أن تكون مجموعة العشرين أفضل منتدى لإطلاق المناقشات حول إطلاق تكتلات اقتصادية جديدة. فهو يجمع بين أكبر الاقتصادات النامية والمتقدمة التي بدورها تمثل قوى رائدة في مناطقها، والتي تتصدر في كثير من الأحيان تشكيل كتلة اقتصادية إقليمية. ويمكن أن تشمل مجموعة التحالفات الإقليمية داخل هذه المنصة أو ما يشابهها كتل التكامل الإقليمية التي يقود فيها أعضاء مجموعة العشرين كل القوى الاقتصادية الكبرى. وإن المجموعة الناتجة ستجمع أكبر الأوزان الإقليمية الثقيلة في الاقتصاد العالمي ممثلة عشرة من الكتل الإقليمية العالمية.

الفرق بين الدراسة الحالية والدراسات السابق السابقة:

تتشابه الدراسة الحالية مع الدراسات السابقة بالتركيز على دور دول البريكس متمثلة بالصين كأكبر قوة اقتصادية، في مواجهة القوى الاقتصادية الغربية، والتأثير في التغيرات العالمية، في حين تختلف الدراسة الحالية عن الدراسات السابقة بالتركيز على مشروع البريكس الحيوي المتمثل بمشروع الصين(الحزام والطريق) الذي يهدف لربط الدول الأسيوية والأفريقية بشبكة من الخطوط اللوجستية الاقتصادية الهامة.

مع النمو المتسارع للاقتصاد الصيني، أعادت الحكومة الصينية طرح فكرة مشروع الحزام والطريق المستمدة من طريق الحرير القديمة، والتي تهدف إلى يربط الصين بالجزء الجنوبي الغربي لآسيا الوسطى والهند. تعود فكرة هذا المشروع إلى طريق الحرير القديم الذي كان يربط الصين بالجزء الجنوبي الغربي لآسيا الوسطى والهند، وقد تألف هذا الطريق من مسارين أحدهما برياً يربط الصين بوسط آسيا وإيران والعراق وبلاد الشام وصولاً إلى البحر المتوسط، والآخر بحري يمر عبر المحيط الهندي مروراً بسواحل شبه الجزيرة العربية وموانئ سيراف وساحل عمان وشبه جزيرة الملايو وصحراء مسقط باتجاه جزر مالابار وبعضها يتجه باتجاه سومطرة وجاوة والهند الصينية وصولاً إلى ميناء كانتون، لكن فيما بعد بدأ الطريق يأخذ مساره عبر بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي ليصل إلى البلدان الأجنبية وإلى مناطق الخليج العربي وشرق أفريقية. (الموسوي، 2019، ص 22)

وبناء عليه يمكن تحديد أهم الإشكاليات التي تواجه الحكومة الصينية في تفعيل مبادرة الحزام والطريق بالآتي:

- الإشكاليات السياسية بين العديد من الدول التي تقع ضمن محور الحزام والطريق، مثل الخلاف الإيراني الخليجي، والتي عملت الحكومة الصينية إلى التوصل لاتفاق أولي في شهر آذار 2023، لتهدئة العلاقة الإيرانية السعودية وتبريد أماكن الحروب والنزاعات المتعددة مثل(اليمن، سورية..ألخ) ومن الواضح أن الحكومة الصينية قد نجحت بذلك، ولكن يبقى لديها العديد من مكان التوتر الأخرى الهامة مثل الخلافات الصينية الهندية، والهندية الباكستانية، والأذربيجانية الايرانية والأرمنية.
- الإشكاليات الأمنية المتعددة: مثل الحروب العديدة المنتشرة في المنطقة(اليمن ودول الخليج، الوضع الأمين الداخلي في سورية والعراق، الخلاف الايراني والأذربيجاني، الوضع داخل السودان..ألخ، حيث تسعى الحكومة الصينية في السنوات الأخيرة لحل العديد من تلك المشكلات الأمنية عن طريق الحوار.
- الإشكاليات الاقتصادية والنفوذ الأمريكي الأوروبي: وتتجلى بسيطرة الشركات الأمريكية والأوروبية على الاستثمارات بشكل كبير في دول الخليج مما يؤثر على قرارها السياسي، ومع ظهور الرغبة والتوجه الخليجي نحو

الصين إلا أنه لا يمكن الاستهانة بالهيمنة الأمريكية في ظل امتلاكها سلطة فرض العقوبات على كافة دول العالم، وامتلاكها لأكبر قوة عسكرية منتشرة في المنطقة حتى اللحظة.

تأتي أهمية الدراسة من جوانب عدة يمكن ذكر أهمها بالآتي:

- الحاجة الاقتصادية الماسة للصين لهذا المشروع الاقتصادي لتسهيل حركة بضائعها بين دول العالم.
- الرغبة الدولية في آسيا وأفريقيا للتخلص من النفوذ والهيمنة الأمريكية عن طريق دعم دول البريكس، والذي يعد مشروع الحزام والطريق ركيزة أساسية للسيطرة الاقتصادية لدول البريكس بزعامة الصين على التجارة العالمية وحركة السلع والاستثمارات.
- بيان الأهمية السياسية والاقتصادية والأمنية للدول العربية الشرق أوسطية بالنسبة للصين، ولمشروع حزام الطريق.

كما تكمن الأهمية العلمية للدراسة من خلال تركيزها على موضوع جديد وهام، لم يتك التطرق له بالشكل الحالي بالنسبة للدول العربية، والذي يبين أهمية الدول العربية الاقتصادية والجغرافية بالنسبة للصين، ودورها في تنفيذ مشروع الحزام والطريق، وعليه ناقشت الدراسة بعض المؤشرات الاقتصادية والسياسية المرتبطة في علاقة الصين بالدول العربية.

أهداف الدراسة:

تهدف الدراسة إلى مجموعة من النقاط من أهمها الآتي:

- توضيح مفهوم واهمية مشروع الحزام والطريق بالنسبة للصين.
- بيان أهمية ودور الدول العربية في منطقة الشرق الأوسط بنجاح مشروع الحزام والطريق.
- بيان الانعكاسات الجيوسياسية على مشروع الحزام والطريق.
- تحديد الانعكاسات الجيواقتصادية على مشروع الحزام والطريق.

المنهج المتبع: تم الاعتماد على المنهج الوصفي في الدراسة المدعوم ببعض الاحصائيات.

أولاً: أهمية الشرق الأوسط لمبادرة الحزام والطريق في الشرق الأوسط

أ-فكرة المشروع:

أطلقت مبادرة الحزام والطريق من قبل الرئيس الصيني "شي جين بينغ" عام 2013 بهدف تنشيط طريق الحرير القديم، ويعتبر مشروعاً استراتيجياً يهدف لربط الصين بجنوب شرق آسيا ووسط آسيا والشرق الأوسط وأوروبا وأفريقيا، حيث تعمل على تشجيع الانفتاح على غالبية الدول بالإضافة للتنمية الحديثة للدول التي محيطها الإقليمي في آسيا، وإنجاز نموذجاً من التعاون الدولي والإقليمي خلال القرن الحادي والعشرين يقوم على أساس التعاون الاقتصادي ودعم البنى التحتية. وقد أدركت القيادات الصينية بإن أن التحول إلى دولة عظمى لا يتحقق عبر القوة العسكرية فقط، بل لا بد من تحقيق قوة اقتصادية وعلمية وتكنولوجية وتحقيق استقراراً اجتماعياً. أعلن عن هذه المبادرة رسمياً في 28 آذار 2015 وقسمت إلى ثلاثة مراحل: الأولى تسمى بمرحلة التعبئة الاستراتيجية بين عامي (2013-2016)، الثانية هي مرحلة التنفيذ الاستراتيجي بين (2016-2019)، والثالثة مرحلة التقييم الاستراتيجي بين (2019-2049). (أليسون، 2018، ص 51)

تهدف هذه المبادرة لربط الصين بوسط وجنوب شرق آسيا وأوروبا وأفريقيا، إضافة للشرق الأوسط، عبر طريقين بري وبحري. فالحزام يشير إلى "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري" من خلال إنشاء شبكة متفرعة عن طريق الحرير الرئيسي الذي يبدأ من الصين، وربط هذه الشبكة مع كل من وسط آسيا وأوروبا وتركيا وروسيا والبحر الأبيض

المتوسط، أما الطريق فيقصد به "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، من خلال إنشاء شبكة بحرية تربط الساحل الصيني بالدول الأوروبية عبر طريق بحري يمتد من ساحل الصين الجنوبي إلى المحيط الهندي وقناة السويس والبحر المتوسط وصولاً للساحل الإفريقي بالإضافة لربط الساحل الصيني بجنوب شرق آسيا والباسيفيك. (Rawat et al, 2018, p. 95)

وتتألف مبادرة الحزام والطريق من ستة "ممرات اقتصادية" برية تربط الصين بالعديد من المناطق المجاور:

الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا، الممر الاقتصادي الجديد للجسر البري الأوروبي الآسيوي، الممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا، الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، الممر بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار، والممر الاقتصادي بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية. (بونيه وآخرون، 2016، ص 33)

أما الفرع البحري للطريق فيتكون من خطين: الأول يبدأ من موانئ الصين الجنوبية ويتجه إلى المحيط الهندي مروراً بمضيق ملقا والهند ومنها إلى الخليج العربي والبحر الأحمر وسواحل شرق أفريقيا، أما الخط الثاني فيربط موانئ الصين الجنوبية بجنوب المحيط الهادئ. ويهدف طريق الحرير البحري لإنشاء طرق نقل فعالة بين الموانئ الرئيسية في البلدان التي يمر فيها، وتطوير الممر الاقتصادي المار عبر المحيط الهندي، وتأمين أفضل وسائل النقل التي تربط الصين بآسيا وأفريقيا والبحر المتوسط. (بونيه وآخرون، 2016، ص 33)

ب- المبادرة الصينية والشرق الأوسط:

تمثلت المقاربة الصينية للتعاون التنموي مع الدول العربية كما تتضمنه الرؤية الصينية لمبادة الحزام والطريق مجالات التعاون التالية:

1. التعاون في مجال الطاقة: ويشمل ذلك إنتاج الغاز الطبيعي والنفط وتأمين سلامة طرق نقل الطاقة.
2. التعاون في مشاريع التنمية في البنى التحتية: بما يحقق تسهيل التجارة والاستثمار.
3. التعاون في مجال التقانات المتقدمة: ومشاريع الطاقة النووية للأغراض السلمية والفضاء والعلوم والتعاون الثقافي. (أحمد وآخرون، 2018، ص 16)

جـ-الإدراك الصيني لمفهوم وأهمية الشرق الأوسط

تكمن أهمية منطقة الشرق الأوسط بالنسبة للصين من خلال الآتي:

- **مصادر الطاقة في الشرق الأوسط:** تحتوي منطقة الشرق الأوسط على خمسة من أكبر عشر دول منتجة للنفط في العالم يبلغ حجم إنتاجها حوالي 27% من الإنتاج العالمي حيث تنتج الشركات المملوكة للدولة الكثير من النفط. وتأتي المملكة العربية السعودية في المرتبة الأولى عالمياً في تصدير النفط وتمتلك احتياطي يبلغ 337 مليار برميل بحوالي 10.82 مليون برميل يومياً أي نسبة 11% من الإنتاج العالمي. بينما ينتج العراق حوالي 4.8 مليون برميل يومياً محتلاً بذلك المرتبة السادسة عالمياً. أما الإمارات العربية المتحدة فتنتج حوالي 4 ملايين برميل في اليوم محتلة المرتبة السابعة عالمياً. وتحتل إيران المركز التاسع عالمياً بإنتاج حوالي 3.2 مليون برميل يومياً. وتنتج دولة الكويت ما يقارب 3 ملايين برميل في اليوم واضعاً إياها في المرتبة العاشرة. (رشاد، 2022، ص 134)
- **البلدان العربية والطاقة:** تعتبر الطاقة الركيزة الأساسية التي تقوم عليها الشراكة بين كل من الصين ومجلس التعاون الخليجي، وتعد الصين أكبر مستورد لمنتجات الطاقة، بينما تعتبر منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا المصدر الأكبر لها. فقد استوردت الصين عام 2017 عدد من أسطوانات النفط ما يقارب 8.4 مليون أسطوانة يومياً، كان منها 3.9 مليون أسطوانة من دول الخليج العربي، وكان المصدر الأكبر هو المملكة العربية السعودية، ثم العراق، فالكويت،

فعمان، فإيران، ومن ثم الإمارات، وفي عام 2019 كانت قطر أكبر مصدر للغاز الطبيعي المسال. (عبد العزيز، 2019، ص 588)

- **الشرق الأوسط منطقة للاستثمار:** أدت وثيقة المبادرة الصينية إلى تطورات إيجابية واقتصادية بالنسبة للبلدان العربية، حيث بلغ الحجم المباشر للاستثمار الصيني عام 2016 في البلدان العربية حوالي 29.5 مليار دولار، بينما وقعت الصين في عام 2017 عقوداً للإنشاء بقيمة 33 مليار دولار، وبالتالي بلغ حجم التجارة بين كل من الصين والبلدان العربية 191 مليار دولار، أي ما يتجاوز بأربعة أمثال الرقم المسجل في عام 2004 والبالغ 48 مليار دولار. ومنذ عام 2013 حين إطلاق المبادرة، تضاعفت في مصر الاستثمارات الصينية بنسبة 55% وخاصة في إطار تعزيز البنى التحتية، كما تقوم إحدى الشركات الصينية منذ عام 1998 على إنجاز المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في مصر، ووصل حجم الاستثمارات في هذا المشروع مليار دولار أميركي خلال المدة الزمنية الممتدة بين 2015 و2019 ، وستوفر هذه المنطقة الاقتصادية المقامة في قناة السويس فرصاً للعديد من الشركات التجارية المحلية، وهذا يؤدي بدوره إلى زيادة الاستثمارات والصادرات والواردات والمبيعات وغيرها، وفي آذار 2019، تم دمج هذه المنطقة الاقتصادية بالكامل في مبادرة الحزام والطريق، وفي نيسان من نفس العام انعقد منتدى الحزام والطريق الثاني وتم فيه توقيع مذكرة تفاهم للإعداد للمرحلة الثانية من منطقة تيدا الصناعية ضمن المنطقة الاقتصادية لقناة السويس حيث من المفترض أن يوفر هذا المشروع ما لا يقل عن 25000 فرصة عمل، وأن يجذب استثمارات صينية تبلغ قيمتها 5 مليار دولار. (شرعان، 2019، ص 86)
- **التبادلات التجارية:** في عام 2016، بلغ حجم معاملاتها التجارية مع السعودية حوالي 70 مليار دولار، ومع الإمارات حوالي 46.3 مليار دولار، وبلغ إجمالي معاملاتها التجارية مع دول مجلس التعاون الخليجي حوالي 114 مليارد‌ولار. تعاظم في عام 2019 ليصل إلى 224 مليار دولار مع مجلس التعاون الخليجي فقط. (عبد العزيز، 2020، ص180)
- **موقع الشرق الأوسط في طريق التجارة الدولية:** تشكل منطقة الشرق الأوسط منذ القدم مركزاً هاماً للنقل بالنسبة للصين، فهي تمثل عقدة مواصلات عالمية هامة، برية وبحرية وجوية، تربط بين القارات الثلاث، آسيا وأفريقيا وأوروبا، وتحتوي على مجموعة من المضائق والممرات البحرية التي تعد من أهم بوابات التجارة العالمية الهامة. إذاً تعتبر هذه المنطقة صلة وصل بين المشرق والمغرب، كما تتميز شواطئها بصلاحيتها للملاحة بسبب هدوء مياهها، فضلاً عن ارتباط هذه السواحل بشبكة من الطرق البرية مما يسهل انسيابية السلع والبضائع المتعلقة بأعمال التجارة العالمية. وتقع منطقة الشرق الأوسط على أهم المنافذ والمضائق المائية التي تعتبر شريان العالم، كمضيق هرمز ومضيق باب المندب ومضيق قناة السويس ومضيق البوسفور والدردنيل في البحر الأسود التي تسيطر على حركة مرور قسم كبير من التجارة الدولية. (Kinyua, 2020, p. 130)

ثانياً: الانعكاسات السياسية لمشروع الحزام والطريق

أ- توسيع النفوذ السياسي الصيني في الشرق الأوسط

يعتبر مفهوم الاقتصاد السياسي من المفاهيم الهامة ويشير هذا المفهوم إلى كيفية التأثير المتبادل بين السياسية والاقتصاد، كما يعد مفهوم الاقتصاد السياسي العالمي امتداداً لسابقه ويختلف عنه قليلاً كونه يهتم بتأثير القوى السياسية الكبرى على التفاعلات الاقتصادية العالمية. فهناك علاقة وثيقة بين الحالة الاقتصادية والسياسية في أي بلد وأي تغير إيجابي كان أم سلبي في إحدى الحالتين سيلقي بظلاله على الأخرى. تسعى معظم الدول لبناء علاقات اقتصادية

وسياسية مع بعضها، وخير دليل على ذلك العلاقات الصينية اليابانية التي دفعت باقتصاد البلدين نحو الأمام وقربت بين سياستهما. (Abbas, 2021, P. 71)

تشكل الإمكانيات الاقتصادية المرتكز الأساسي في تكوين قوة الدولة، فهي وسيلة هامة من وسائلها في رسم وتنفيذ سياستها الخارجية، وكثيراً ما تقوم الدول باستخدام العديد من الوسائل الاقتصادية لتحقيق أهدافها في السياسة الخارجية، لهذا تعتبر الوسائل الاقتصادية بمختلف أنواعها، هي من أهم وسائل الضغط التي تستخدمها القوى العظمى لتحقيق أهداف السياسة الخارجية.

- **العلاقات السياسية بين الصين والبلدان العربية:**

منذ استلام الحزب الشيوعي السلطة في الصين يتعرض هذا البلد لكثير من الضغوطات والعقوبات من الغرب، مما دفعه لبناء علاقات صداقة مع دول العالم الثالث، خاصة العربية منها. وقد تجلى هذا التقارب عبر المواقف السياسية المؤيدة لبعضهما في المحافل الدولية، بالأخص الموقف الصيني المؤيد للقضية الفلسطينية والمعارض لغزو العراق ولفرض حظر جوي على ليبيا، وبلغ ذروته في استخدام حق الفيتو عدة مرات ضد قرارات أمريكية وغربية ضد سوريا. إن تعاظم الدور الصيني الاقتصادي والسياسي عبر العالم جعل الغرب وعلى رأسهم الولايات المتحدة الأمريكية تلتمس الخطورة الكبيرة الناجمة من نمو هذا الاقتصاد العملاق، فتتالت العقوبات عليها، مما حذا بها الأمر التوجه نحو اقتصادات ناشئة، كالدول العربية. (دهقاني، 2018، ص 33)

- **العلاقات الاقتصادية بين الصين والدول العربية:**

بلغ حجم التبادل التجاري بين الصين والسعودية عام 2019 وصل إلى 41.740 مليار دولار، فضلاً عن دعمها عسكرياً بالسلاح. وفي عام 2014 تم توقيع سلسلة من الاتفاقيات التي أسست لدور صيني نشط في سوريا حيث تم تأسيس مجلس رجال الأعمال السوري الصيني، وربما يكون التطور الأهم اقتصاديا بين البلدين هو بناء المدينة الصناعية الحرة بعدرا التي قدمت للصين فرصة للوصول إلى أسواق الشرق الأوسط وأوروبا، وتضم هذه المدينة 600 معمل ومصنع لحوالي مائتي شركة صينية تصدر صناعاتها من الموانئ والمنافذ السورية الى 17 دولة. (القينعي، 2019، ص 40)

إضافة إلى ذلك عقدت عدة دورات للاجتماع الوزاري الصيني–العربي للتخطيط لتعاون ثنائي وتأكيد أهمية الحوار الثقافي بين الشعوب، فقد عقدت الدورة الأولى لندوة العلاقات الصينية العربية والحوار بين الحضارتين في إطار منتدى التعاون الصيني العربي في بكين عام 2005 بحضور مفكرين ومسؤولين من الصين و17 دولة عربية وجامعة الدول العربية وقام المشاركون بتبادل الآراء العميقة حول العلاقات الصينية العربية وانعقدت الدورة الثانية للاجتماع ببكين عام 2006 بحضور أمين عام الجامعة العربية. بعدها تم إنشاء منطقة التجارة الحرة بين الصين ومجلس التعاون الخليجي، وفي عام 2007 عقدت الدورة الثانية لندوة العلاقات الصينية العربية في الرياض. وتزايد اهتمام الصين بالمنطقة العربية والاستثمار فيها مما دفعها لتطوير شبكة الصين الصحفية الناطقة باللغة العربية عام 2109 لتعزيز أواصر التفاهم بين الشعوب عبر وسائل الإعلام. ركزت الصادرات الصينية إلى البلدان العربية على الأدوات التكنولوجية والآلات الميكانيكية والمنسوجات، بينما كانت في المقابل تستورد النفط الخام والغاز الطبيعي والفوسفات، وتعتبر الصين الآن ثامن أكبر شريك تجاري للبلدان العربية. (الحجاج وآخرون، 2021، ص 74)

لذلك يمكن القول أن التعاون في الطاقة الإنتاجية بين الصين والدول العربية قد تعمق بشكل مطرد خلال السنوات الأخيرة، وكان ذلك بفضل مبادرة الحزام والطريق حيث ارتفعت الاستثمارات الصينية في الدول العربية وكان ما يقارب

80 % من الاستثمارات الصينية موجهة الى الإمارات والجزائر والسعودية والسودان. ومازالت الصين من أكبر الشركاء التجاريين للدول العربية حيث بلغت قيمة المشاريع الموقع عليها من قبل الشركات الصينية في عام 2018الدول العربية 40.37 مليار دولار بزيادة 40.8 % على أساس سنوي. (عبد القادر، 2018، ص12)

كذلك قامت الصين ببناء مناطق تعاون اقتصادية وتجارية في الدول العربية حيث تأسست حدائق صناعية ذات الخصائص في مصر والسعودية وعمان والإمارات من أجل تعزيز التعاون في القدرة الإنتاجية وكان للقطاع الخاص العربي وشركاته حضوراً في التبادل التجاري بين الطرفين ، كما استثمرت شركة المملكة القابضة وشركة العزيزية للاستثمار في اكتتاب بنك الصين بقيمة ملياري دولار في عام 2020. (عبد القادر، 2018، ص17)

من جهة أخرى، ساهم منتدى التعاون الصيني العربي منذ تأسيسه في توطيد علاقات الصداقة الصينية العربية التاريخية، وعمل على تعزيز الثقة السياسية المتبادلة والحوار والتعاون الجماعيين بين الجانبين مما ساهم في دفع التعاون في بناء ودعم مبادرة "الحزام والطريق" والارتقاء بالعلاقات الصينية العربية في كافة المجالات، تجلى ذلك في البرنامج التنفيذي للمنتدى بين عامي 2018–2020، والإعلان التنفيذي الخاص ببناء "الحزام والطريق"، والفعاليات التي عقدت في هذا الإطار من بينها الدورة السادسة لمؤتمر التعاون الصيني العربي في مجال الطاقة الذي عقد في جمهورية مصر العربية خلال الفترة 2018/11/8، والدورة السادسة عشرة لاجتماع كبار المسؤولين والدورة الخامسة للحوار السياسي الاستراتيجي اللذين عقدا في دولة الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة 17–2019/6/18، وغيرها من الدورات التي أقيمت في الأعوام القليلة الماضية. (Van Den Berg et al, 2018, p. 12–13)

وفي خطة عمل المنتدى خلال الفترة من عام 2020–2022، يؤكد الجانبان على الارتقاء بآليات المنتدى بما يخدم المصلحة المشتركة للصين والدول العربية، مع الحفاظ على الآليات القائمة، بما في ذلك آليات الاجتماع الوزاري واجتماع كبار المسؤولين والحوار السياسي الاستراتيجي على مستوى كبار المسؤولين وغيرها من آليات التعاون القائمة في المجالات الأخرى وآليات الاتصالات الاعتيادية للمنتدى، مسجلين تقييماً عالياً للمساهمة الإيجابية والمهمة للآليات المذكورة سالفاً في تطوير وبناء المنتدى، وتعزيز التعاون في مختلف المجالات. (Van Den Berg et al, 2018, p. 15–16)

ب–الدوافع الرئيسية لمبادرة الحزام والطريق:

أصدرت الحكومة الصينية في 28 مارس 2015 رؤيتها لمشروع مشترك خاص بإنجاز طريق الحرير والحزام الاقتصادي بالإضافة لطريق الحرير البحري للقرن 21، وبهذه الرؤية ومن خلال هذا الحزام سيتم ربط الصين بالخليج العربي ومن ثم البحر الأبيض المتوسط من خلال آسيا الوسطى وغرب آسيا، بينما طريق الحرير البحري فقد تم تصميمه لينطلق من الساحل الصيني ليصل إلى أوروبا، عبر بحر جنوب الصين والمحيط الهندي، ومن هذه الرؤية تتضح أهمية الشرق الأوسط في هذا المشروع، و قد نجحت الصين في ذلك حيث تسلط استطلاعات الرأي الجماعية في الدول العربية الضوء على شعبية الصين الى جانب التغطية الإيجابية المستمرة في وسائل الإعلام العربية. (Shinn, 2020, p. 111)

يعتبر التعاون الصيني–الآسيوي شكل من أشكال التعاون الاقتصادي والسياسي والأمني بغرض دعم مبادرة الحزام والطريق. فالمبادرة من الناحية النظرية تعزز التنمية المشتركة على الصعيد العالمي، والتي تقترن بضرورة الإدماج المالي، والتقليل من التكاليف التجارية، وكذلك الاستفادة من الوقت بشكل فعال للحصول على السلع والخدمات، وإنشاء

بنى أساسية، والحد من الفقر، والتبادل الثقافي ما بين البلدان. بناءً على ذلك، تقوم مبادرة الحزام والطريق على العديد من الدوافع، هي: (الفاتح، 2018، ص 15)

1- الدافع الاستراتيجي: وتمثل هذه المبادرة استراتيجية جيدة لتخلص الصين من بعض التحديات الاقتصادية والجيوسياسية.

2- الدافع السياسي: هناك دافع قوي من قبل الصين لتحسين مكانتها السياسية عبر هذه المبادرة من خلال تعزيز نفوذها عبر ثلاث قارات هي آسيا وأوروبا وأفريقيا، فضلاً عن تخفيف الضغوطات المفروضة عليها من بلدان أخرى كاليابان والولايات المتحدة الأمريكية والهند.

3- الدافع الاقتصادي: تسعى الصين إلى تحقيق المبادرة لتحويل مناطق غرب الصين وجنوب غربها إلى منطلقات تحريك للمرحلة المقبلة من التنمية في الصين. (الفاتح، 2018، ص 16)

ثالثاً: تحديات امتداد النفوذ السياسي الصيني في الشرق الأوسط:

واجه المشروع الصيني في مبادرة الحزام والطريق العديد من التحديات وأهمها الصراعات التي تهدد استقرار دول عديدة، كما عرفت المنطقة تناقضات إقليمية مختلفة فكان بعضها بصورة تنافس إيراني سعودي من جهة وإيراني تركي من جهة أخرى، فضلاً عن الصراع العربي الإسرائيلي، ومن ناحية أخرى البنية الاقتصادية الضعيفة لمعظم الدول العربية، ومع ذلك تأمل الصين بفرص واعدة تتفق مع تطلعاتها. ولا يخفى بأن الصين بدأت بزيادة نفوذها في دول الشرق الأوسط من خلال مساعدة الدول في موضوع البنية التحتية ضمن مبادرة الحزام والطريق، حيث استثمرت الصين عام 2021 مبلغاً قدره 330 مليار دولار، ومن ثم استمرت بتنويع أنشطتها التجارية في تلك المنطقة بقصد تحقيق نفوذ وهيمنة تجارية إقليمية مميزة ولا مثيل لها، ونفس الأمر تكرر في عام 2022. (الحباشنة، 2021، ص 121)

مما يدل على النجاح الكبير للدبلوماسية الصينية مع تلك الدول على الرغم من المعارضة الأمريكية. كما تقدم الصين فرصاً جديدة للمؤسسات والشركات المتعددة الجنسيات في منطقة الشرق الأوسط مما ساهم في تعميق العلاقات بينهما، وتسهيل حركة النشاط التجاري والاستثمار، ووقعت الصين مجموعة من الاتفاقيات الضريبية ومعاهدات الاستثمار الثنائية التي توفر معاملة عادلة وحماية للمستثمرين الأجانب مع العديد من البلدان في المنطقة. وفي الوقت نفسه، فإن بكين تسعى لتوقيع اتفاقيات التجارة الحرة مع بلدان الشرق الأوسط لتحل محل الاتفاقية الأمريكية، كما تحاول الصين السيطرة في منطقة الخليج من خلال تعزيز وتشجيع إقامة منطقة تجارة حرة بين الصين والعديد من دول مجلس التعاون الخليجي، بالإضافة لزيادة حجم استثمارات الدول العربية ومشاركتها في البنك الآسيوي للاستثمار في نطاق البنية التحتية. (جاويش، 2021، ص 25)

بناءً على ذلك، إن التوازن الاقتصادي والجيوسياسي بين الولايات المتحدة والصين في هذا الإقليم تحديداً أصبح حقيقة تترسخ مع الوقت، بل إن بعض مؤشرات المنافسة الاستراتيجية بدأت بالفعل تظهر في الشرق الأوسط خلال العقد الأخير، فالولايات المتحدة لديها نفوذ تقليدي وحضور أمني وعسكري كبير، والصين بدأت تنخرط بصورة أوسع في قضايا الشرق الأوسط، وذلك بالتوازي مع مشروعاتها الاقتصادية العملاقة التي تعكس النفوذ الجيواقتصادي الواسع، وكان آخر هذه المؤشرات توقيع اتفاقية الشراكة الاستراتيجية بين الصين وإيران. والواضح من هذه المؤشرات أن الصين ستواجه المنافسة الاستراتيجية الأمريكية وحصارها في مجالها الحيوي بسياسة التوزان خارج المجال، وتفادي انتقال الولايات المتحدة شرقاً بالتحرك عبر خطوط الربط الاقتصادي العملاقة، كمبادرة الحزام والطريق، والتي تمّر جميعها بالشرق الأوسط. (Manase et al, 2019, p. 19-20)

يمكن القول أن كلا القوتين الأمريكية والصينية تدرك الأهمية الاقتصادية الكبيرة التي تتمتَّع بها منطقة الشرق الأوسط،، فدوله من أكبر الدول المنتجة للنفط والغاز عالميا إضافة لأكبر احتياطي من النفط والغاز على وجه الأرض في مناطق الجزيرة العربية أو في دول شمال أفريقيا ، إضافة لثروات مختلفة من المعادن والفلزات الطبيعية، وتُعد مصادر الطاقة المحرك الأساسي للاقتصادات الكبرى في العالم، كذلك الأهمية الكبيرة لموقعه على مستوى التجارة العالمية، فلا يمكن لهذه التجارة من الانسياب السلس دون مرورها في الموانئ والممرّات والمضائق الحسّاسة الواقعة على شواطئ دول الشرق الأوسط،، كالموانئ العربية على كل من الخليج العربي والبحر الأحمر، أو الممرّات الدولية، كمضيق هرمز ومضيق باب المندب أو قناة السويس. أي أنَّ استمرار النمو الاقتصادي الصيني والأمريكي وحتّى العالمي، وانسيابية التجارة، مرتبطان بشكل وثيق بمنطقة الشرق الأوسط حاضراً ومستقبلاً. بالإضافة إلى سرعة النمو السكاني لأغلب دول المنطقة، وارتفاع مستوى دخول بعضها، وتسارع النمو الاقتصادي في بعضها الآخر؛ ما يجعلها أسواق واعدة للاستثمار وتشغيل رؤوس الأموال في مجالاتٍ مختلفة.(Manase et al, 2019, p. 24-25)

رابعاً: الأسس التي تستند عليها العلاقات الصينية – العربية:

1- أساس حضاري: شكل طريق الحرير القديم بفرعيه البري والبحري جسراً للتفاهم والتواصل الحضاري بين الأمتين، كما كان للحضارة العربية الإسلامية دوراً كبيراً في زيادة أواصر العلاقات والتفاهم بين الجانبين، فكلا الجانبين يتمتعان بتاريخ عريق وتقاليد وثقافات وتراث فكري غني. (جاويش، 2021، ص 25)

2- أساس سياسي: حيث كان للصين مواقف مساندة للعرب في قضاياهم العادلة وعلى رأسها قضية العرب المركزية قضية فلسطين. كما أن سياسة الصين في انتهاج سياسة سلمية تقوم على مبادئ المساواة ودعم الشرعية، ورفض الإرهاب بكافة أشكاله، وتدعو إلى الحوار وتفادي الصدام، وضرورة قيام نظام سياسي دولي سياسي يحقق العدالة والمساواة، وسعيها لتحقيق نظام اقتصادي عالمي جديد يحقق التنمية المطلوبة، يشكل دعم لما ترغب به الدول العربية. (عسكر، 2020، ص 58)

3- الأساس الاقتصادي: إن التعاون بين الصين والعرب كمجموعة إقليمية يخدم مصالح الطرفين، فإقامة مشروع الحزام والطريق سيشمل دولاً ومناطق تعاني من صراعات واضطرابات داخلية، وهذا يتطلب حماية هكذا مشاريع ضخمة عبر توفير قوات عسكرية لحمايتها. وبما أن العديد من الدول التي تشملها المبادرة تعاني ضعفاً في القدرات الأمنية، كما هي الحال في بعض الدول الأفريقية، فقد بدأت العديد من الشركات الأمنية الصينية الخاصة بالعمل هناك، كقيامها بتأمين السفن التجارية وناقلات النفط التي تمر بالقرب من السواحل الصومالية لحمايتها من القرصنة. كما أن هناك بعض الرؤى التي تربط بين بعض المشروعات المتضمنة في المبادرة، لاسيما في إطار الطريق البحري، وسعي الصين إلى تعزيز قدرة أساطيله البحرية العسكرية في الوصول إلى مناطق أوسع حول العالم.(عسكر، 2020، ص 60)

خامساً: الانعكاسات الجيواقتصادية

أ-إمدادات الطاقة وأمنها ونقلها:

إن سعي الدول للسيطرة على مصادر الطاقة خلّفت نزاعات وحروب كبيرة بينها، وهذا مهد الطريق لظهور مفهوم أمن الطاقة الذي يمكن أن يعرف بأنه الحالة التي تكون فيها إمدادات الطاقة متوفرة في كل الأوقات، وبأشكال متعددة وكميات كافية وأسعار معقولة، وقد يرتكز هذا المفهوم على أسس ثلاثة، أولها موثوقية إمدادات الطاقة عبر توفر مصادر الطاقة ضمن إطار تنافسي بهدف تنويع مصادر وموارد الطاقة بما يضمن أمن الإمدادات. وثانياً تحقيق موثوقية نقل الإمدادات بحيث تكون شبكات النقل متوفرة وموسعة بشكل دائم ومستمر، ويجب تأمين طرق النقل

المتعددة لخلق جو من المنافسة كخيارات محتملة بين الموردين. وثالثاً فهو ضمان موثوقية التوزيع وتسليم تلك الإمدادات إلى المستهلك النهائي، وفقاً لمعايير الوقت والنوعية وبأسعار مقبولة. تعتبر الصين أن أمن الطاقة من التحديات الكبيرة التي عليها مواجهتها لضمان استمرار صعودها وتحقيق أهدافها، فتحسين واقعها الاجتماعي والاقتصادي والحفاظ على الأمن القومي للصين مرتبط بدرجة كبيرة بمدى قدرتها على تأمين احتياجاتها المتزايدة من النفط والغاز ومصادر الطاقة الأخرى. لذلك سارعت الصين لإيجاد استراتيجية لمواجهة التحديات في مشكلة أمن الطاقة، واتخذوا سياسة التوجه نحو الخارج الى الأقاليم المجاورة لها، وأصبح عامل أمن الطاقة الأهم في رسم وتوجيه سياسة الصين الخارجية. (مهنا، 2002، ص 26)

فالصين تجاوزت الاتحاد الأوروبي واليابان بالمؤشرات الاقتصادية، وأصبحت المنافس الأول للولايات المتحدة الأمريكية والمهدد الأكبر لإزاحتها عن قمة هرم الاقتصاد العالمي. ولتحقيق هذه الزيادة في المؤشرات كان لا بد لها من توفير مجموعة من المستلزمات الرئيسية أهمها ضمان انسياب توريد الطاقة والعمل على تأمينها وتوفيرها كعامل أساسي من عوامل الأمن القومي للدولة. ولذلك سعت الصين من خلال توجهات السياسة الخارجية الصينية إلى التحرك في هذا الإطار للعمل على حل مشكلة أمن الطاقة وتفعيل أدواتها الدبلوماسية من اجل تأسيس هذا البعد في مناطق متعددة من العالم من بينها منطقة الشرق الأوسط التي تركز عليها أنشطة جمهورية الصين الشعبية. فمنذ عام 1995 أصبح الشرق الأوسط المصدر الأول للنفط المصدّر إلى الصين، وسيبقى أكبر المصدرين للواردات النفطية إليها، وهذه هي أهمية الشرق الأوسط الاستراتيجية بالنسبة للصين. (Pandey,2020,P61)

وتركز الصين على مسألة تأمين خطوط الطاقة، فمعظم ناقلاتها النفطية تمر عبر مضيقي هرمز وملقا، والتي تمر عبره 88% من واردات الصين النفطية. ونظراً لإمكانية حدوث الأعمال الإرهابية ولانتشار عمليات القرصنة، وهو ما قد يعرض أمن الطاقة الصيني للخطر، تخشى الصين على الشحنات النفطية القادمة عبر هذا الطريق من هكذا عمليات، فضلاً عن التواجد الأمريكي في المنطقة. نتيجة لذلك، عملت الصين على اتخاذ بعض الإجراءات، كبناء أسطول ناقلات نفط بحرية وقوه بحرية عسكرية، ونشر قواتها في الدول الصديقة لها على طول الطريق الساحلي الذي تمر عبره ناقلات النفط فهي تعمل على زيادة قدراتها العسكرية والتكنولوجية لتتمكن من بناء كافة المقومات التي تجعل منها قوة دولية عظمى، كما عملت الصين على توثيق علاقاتها الاستراتيجية بالدول الممتدة من الشرق الأوسط الى بحر الصين الجنوبي متبعة استراتيجية سميت بـ (استراتيجية عقد اللؤلؤ) المتمثلة ببناء قواعد وروابط قوية مع دول المنطقة التي تقع على الخط الساحلي الذي يزود الصين بإمداداتها النفطية. .(Boo,2020,29)

ب-التوسع الاقتصادي وتجارة السلع

- **الشرق الأوسط سوق استهلاكية كبيرة:**

تعتبر دول الشرق الأوسط بشكل عام، والدول الخليجية منها بشكل خاص من أكبر مصدري الطاقة عالمياً، وفي نفس الوقت فهي من أكبر الأسواق المستهلكة للمنتجات والسلع ولاسيما الغربية منها، حيث تنال منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا نصيباً كبيراً ومتزايداً من واردات الأغذية والأعلاف من جميع أنحاء العالم. وعلى الرغم مما تشهده المنطقة من أعمال العنف، وعدم الاستقرار السياسي الذي يخيم على معظم أجزاء المنطقة، فإن استمرار النمو السكاني فيها وارتفاع الدخل في بعض البلدان لا سيما الخليج يدفعان إلى زيادة الطلب على الأغذية الرئيسية وحبوب الأعلاف وفول الصويا والقطن واللحوم. وهذا شكل حافزاً للصين للتوجه إلى هذا السوق الكبير. (Bearak, 2019, p. 5)

ومع استمرار التطور في المجال التكنولوجي وظهور أدوات تكنولوجية حديثة بشكل مستمر كالموبايلات والحاسبات الشخصية والشاشات ...الخ، تصاعدت النزعة الاستهلاكية لدى معظم البلدان العربية لاقتناء مثل هذه التكنولوجيا. فعلى سبيل المثال، في عام 2013 بلغ حجم الإنفاق على أجهزة الحاسبات الشخصية في لبنان ما يقارب 189 مليون دولار وفقاً لما أعلنته مؤسسة International Business Monitor، وأشارت النتائج الأولية الصادرة من مؤسسة الدراسات والأبحاث العالمية جارتنر إلى أن شركة لينوفو الصينية قد حققت المرتبة الأولى على صعيد العالم في سوق أجهزة الكمبيوتر الشخصية بنسبة نمو بلغت 10.7%، وخلال عام 2022 وبسبب عودة الطلب بمستويات عالية ضمن قطاع الأعمال، إضافة إلى مشروعها المشترك مع شركة فوجيتسو أظهرت نمواً قوياً على مستوى شحنات أجهزة الكمبيوتر المكتبية، وهو ما يشير إلى زيادة الطلب على هذه الأجهزة من قبل المشترين ضمن قطاع الشركات على الصعيد العالمي وفي الشرق الأوسط. .(Boo,2020,38)

يتكون الشرق الأوسط من بلدان متعددة تتمتع بطيف متنوع من الثروة، تمتد من أفقرها مثل اليمن إلى أغناها مثل قطر، التي تفتخر بأنها واحدة من أصغر البلدان في العالم وأقلها سكاناً وأسرعها نمواً. والتي لديها أكبر مستودع للنفط والغاز في العالم ولديها أربعة من أهم عشرة صناديق ثروة سيادية في العالم. وهي واحدة من أكبر عشرة حاملي سندات الخزانة الأمريكية. لكل هذه الأسباب وأكثر، يجب ألا يُنظر إلى الشرق الأوسط من منظور الأمن والطاقة فحسب، بل من منظور اقتصادي أيضاً.(Boo,2020,39)

وصل حجم التبادل التجاري بين الصين ودول الشرق الأوسط 151 مليار دولار خلال عام 2020 م، أي أكبر من التبادل التجاري مع الولايات المتحدة الأمريكية، رغم وجود أزمة كورونا وتداعياتها على التجارة العالمية، خاصة الصينية. كما أقامت الصين أيضاً علاقات شراكة استراتيجية مع ثمان دول عربية وأصبحت أكبر شريك تجاري لعشر دول عربية، وتدعم الصين أيضاً من خلال هذه المعاهدات ضرورة إجراء حوارات بين الحضارات تدعو إلى التسامح والمنفعة المتبادلة. ونرى أن الصين قامت بتحسين علاقاتها مع دول الشرق الأوسط بعد تنفيذ مشروع مبادرة الحزام والطريق، لتصبح شريكاً رئيسياً للاستيراد والتصدير لدول المنطقة. (الحباشنة، 2021، ص 122)

- **أهمية المرافق الاقتصادية ودورها في الاقتصاد العالمي**

يتطلب التدفق التجاري بين البلدان توفر مرافق اقتصادية، فلا يمكن لتلك التجارة أن تتدفق بشكلها الطبيعي إلا إذا مرت في الموانئ الكبيرة والممرات الاستراتيجية الواقعة في الشرق الأوسط كالموانئ الكبيرة والممرات الاستراتيجية الواقعة في الشرق الأوسط، كالموانئ العربية المتموضعة على الخليج العربي والبحر الأحمر، أو الممرات الدولية، كمضيق هرمز ومضيق باب المندب وقناة لسويس. أيْ أنَّ استمرار النمو الاقتصادي وانسيابيةَ التجارة، مرتبطان بشكلٍ وثيق بمنطقة الشرق الأوسط حاضراً ومستقبلاً. كما أن هذه الممرات مفتوحة للتجارة الحرة بين المشرق والمغرب، وبقيت هذه المضايق العربية تمثل ضرورة وأهمية اقتصادية وسياسية وعسكرية، على المستوى العربي وعلى المستوى العالمي بشكل عام، ويعتبر مضيق هرمز على رأس تلك المضايق كونه يخضع لإشراف سلطنة عمان والجمهورية الإيرانية، ويأتي بعده في الأهمية مضيق باب المندب والذي يقع تحت إشراف كلاً من اليمن وجيبوتي. أما بالنسبة للطرق البرية فيعتبر طريق الحرير من أهمها وقد سبق وتم الحديث عنه. (Rawat,2019,71)

إن من أهم السباب التي تجعل الشرق الأوسط جزءاً أساسياً من مبادرة الحزام والطريق، هو قلق الصين واهتمامها بأمن الملاحة، حيث أن معظم السفن التي تحمل البضائع بين أوروبا والصين تمر عبر العديد من نقاط الاختناق الموجودة في هذه المنطقة. لذلك من مصلحة الصين الأولى تأمين نقاط الاختناق هذه. من جهة أخرى، يعتبر البحر الأبيض

المتوسط الممر الأقصر الذي يربط بين القارات الثلاثة آسيا وأفريقيا وأوروبا، فإن الوصول إليه كان في صميم الاستراتيجية الصينية في مبادرتها "الحزام والطريق" وأسهم ذلك في تعزيز الدور التنافسي الذي تمتع به عبر التاريخ كموقع استراتيجي قادر على التحكم بانسياب التجارة العالمية. وقد عبرت الصين عن ذلك من خلال تصريحها بأنها تأمل أن يكون انخراطها في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا مفيداً لكل الأطراف، ومن ضمنها التعاون في مجال البنى التحتية كمجال مهم من مجالات التعاون، ومن ضمنها الاستثمارات الصينية بكثافة في مشاريع مثل الموانئ والمناطق الصناعية في أرجاء منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، واستحواذها على امتيازات إدارة الكثير من الموانئ بأحجام ومزايا مختلفة منتشرة على ضفاف المتوسط. (Shepard.2020,89)

الاستنتاجات والتوصيات

الاستنتاجات

- تطورت العلاقات الاقتصادية العربية الصينية بشكل متسارع خلال العقد الأخير، وقد نما الاستثمار والتبادل السلعي بين تلك الدول.
- تشكل الدول العربية الاوسطية المصدر الرئيس الذي يمد الاقتصاد الصيني في الطاقة.
- يعد مشروع الحزام والطريق فكرة رائدة لتوسيع التعاون الاقتصادي بين الصين ودول العالم بشكل عام، والدول العربية الشرق أوسطية بشكل خاص.
- يعد مشروع الحزام والطريق من أهم الأدوات الاقتصادية التي تمتلكها دول البريكس والتي تهدف لإنهاء الهيمنة الأمريكية أحادية الجانب على الاقتصاد العالمي.
- يوجد رغبة عربية وأوسطية لإنجاح مشروع الحزام والطريق، والانتهاء من هيمنة القطب الواحد على السياسة والاقتصاد العالمي.
- يشكل مشروع الحزام والطريق فوائد اقتصادية وسياسية وأمنية مشتركة للصين ودول المنطقة العربية من خلال نهج الصين القائم على إنهاء النزاعات بالطرق السلمية المناسبة لإنشاء نمو وتنمية اقتصادية.

التوصيات:

حتى يكتب النجاح المرغوب لمشروع الحزام والطريق لابد من توفر بعض الشروط التي يمكن صياغتها على شكل التوصيات الآتية:

- تبني دول البريكس مجتمعة لمشروع الحزام والطريق ودعمه من الجوانب الاقتصادية والسياسية، لما له من أهمية كبيرة في تغيير موازين القوى العالمية.
- التركيز على الفوائد والمصالح الاقتصادية والتنموية المشتركة للدول التي يمر بها مشروع الحزام والطريق.
- التركيز على احترام سيادة الدول وخصوصيتها، وعدم التدخل بسياساتها الداخلي، وإيجاد بيئة عمل تشاركية مريحة قائمة على الاحترام المتبادل والمصالح.

المراجع والمصادر

المراجع العربية:

1. الموسوي، واثق علي، 2019، مبادرة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة، ج1، عمان، دار الأيام للنشر والتوزيع، ص 22.

2. أليسون، غراهام، 2018، حتمية الحرب بين القوة الصاعدة والقوة المهيمنة، ترجمة: إسماعيل بهاء الدين سليمان، دار الكتاب العربي، بيروت، لبنان، ص 51.

3. برونيه، أنطوان، وجيشار جون بول، 2016، التوجه الصيني نحو الهيمنة العالمية الإمبريالية الاقتصادية، ترجمة: عادل عبد العزيز احمد، المركز القومي للترجمة، ط1، ص 33.

4. عبد العزيز، غزلان محمود، 2020، الصعود الصيني والأثار المترتبة على نزاعات بحر الصين الجنوبي: مجلة كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، المجلد 21، العدد 4، ص184.

5. أحمد، حميد شهاب، ومحمد، زيدون سلمان، 2018، تطور القوة والقدرات الصينية بعد الحرب الباردة، مجلة العلوم السياسية، العدد 56، ص 16.

6. محارمة، إيهاب، 2016، مؤتمر العرب والصين، مستقبل العلاقة مع قوة صاعدة، مجلة سياسات عربية، العدد 22، ص 63.

7. رشاد، سوزي، 2022، أمن الطاقة ومحاولات روسيا لفرض النفوذ الدولي: مجلة كلية السياسة والاقتصاد، العدد الثالث عشر، جامعة بني سويف، مصر، ص 134.

8. عبد العزيز، علاء عبد الوهاب، 2019، أمن الطاقة في السياسة الخارجية الصينية: كلية العلوم السياسية، مجلة أبحاث العلوم السياسية، بغداد، ص 588.

9. الحباشنة، عنود عبد الرحمن، 2021، السياسة الخارجية الصينية تجاه المنطقة العربية – رؤيا مستقبلية: دار الخليج للنشر والتوزيع، الأردن، عمان، الطبعة الأولى، ص 122-124.

10. دهقاني، يعقوب، 2018، الصين ومشروع طريق الحرير دراسة في الانعكاسات الاستراتيجية على الاقتصاد والتنمية في أفريقيا، ضمن كتاب دور الثقافة الاستراتيجية في توجيه السياسة الصينية تجاه دول المغرب العربي 2001-2017، برلين: المركز الديمقراطي العربي، ص 31-33.

11. القينعي، عز الدين، 2019، إشكالية التحول الطاقوي في الجزائر، اتجاه الطاقات المتجددة، عرض تجربة الصين، مجلة معهد العلوم الاقتصادية، العدد 22، ص 40.

12. الحجاج، نجم الدين عبد الله، وهاشم، ضيدان طويرش، 2021، الأبعاد الاقتصادية لمشروع ميناء الفاو الكبير، منشورات كلية الإدارة والاقتصاد جامعة الكوفة، ص 74.

13. عبد القادر، دندن ،2018 الاستراتيجية الصينية لأمن الطاقة و تأثيرها على الاستقرار في محيطها الإقليمي ،آسيا الوسطى جنوب شرق آسيا: أطروحة دكتوراه ،جامعة باتنة الجزائر، كلية الحقوق و العلوم السياسية، عام 2012 -2014، ص 46.

14. الفاتح، عبدالله، 2018، القرن الإفريقي لعبة المصالح الدولية وحسابات دول المنطقة، التقرير الأسبوعي رقم 15، الجزء الأول، ص 15-16.

15. جاويش، محمود صالح، 2021، جيوبولتيك القرن الإفريقي، الأهمية والأبعاد، دراسات سياسية، المعهد المصري للدراسات، استانبول تركيا، ص 22-26.

16. عسكر، أحمد، 2020، " التنافُس الصيني-الهندي في القرن الأفريقي: المصالح والتداعيات "، مركز الإمارات للسياسات، ص 58-60.

17. مهنا، سوسن، 2020، صراع الموانئ يخلط الأوراق بين الحلفاء والأعداء ،درار وائل للنشر ، ص 26-28.

18. بوغنام، امل، 2018، طريق الحرير "بعد تاريخيّ وحضاري"، ص 12-13.

19. الحباشنة، عنود عبد الرحمن، 2021، السياسة الخارجية الصينية تجاه المنطقة العربية – رؤيا مستقبلية: دار الخليج للنشر والتوزيع، الأردن، عمان، الطبعة الأولى ، ص 122-124

.1Al-Musawi, Wathiq Ali, 2019, The Belt and Road Initiative between Concept and Politics, Part 1, Amman, Dar Al-Ayyam for Publishing and Distribution, p. 22.

.2Allison, Graham, 2018, The inevitability of war between the rising power and the dominant power, translated by: Ismail Bahaa El-Din Suleiman, Dar Al-Kitab Al-Arabi, Beirut, Lebanon, p. 51.

.3Brunet, Antoine, and Gechard, John Paul, 2016, The Chinese approach towards global economic imperialism, translated by: Adel Abdel Aziz Ahmed, National Center for Translation, 1st edition, p. 33.

.4Abdel Aziz, Ghazlan Mahmoud, 2020, The Chinese Rise and the Implications of the South China Sea Disputes: Journal of the Faculty of Economics and Political Science, Cairo University, Volume 21, Issue 4, p. 184.

.5Ahmed, Hamid Shehab, and Muhammad, Zaidoun Salman, 2018, The Development of Chinese Power and Capabilities after the Cold War, Journal of Political Science, Issue 56, p. 16.

.6Maharmeh, Ihab, 2016, The Arab-China Conference, The Future of Relationship with a Rising Power, Arab Seiyasat Magazine, Issue 22, p. 63.

.7Rashad, Suzy, 2022, Energy Security and Russia's Attempts to Impose International Influence: Journal of the Faculty of Politics and Economics, Issue Thirteen, Beni Suef University, Egypt, p. 134.

.8Abdel Aziz, Alaa Abdel Wahhab, 2019, Energy Security in Chinese Foreign Policy: College of Political Science, Journal of Political Science Research, Baghdad, p. 588.

.9Habashneh, Anoud Abdel-Rahman, 2021, Chinese Foreign Policy towards the Arab Region - A Future Vision: Gulf House for Publishing and Distribution, Jordan, Amman, first edition, pp. 122-124.

.10Dehghani, Yacoub, 2018, China and the Silk Road Project, a study of strategic repercussions on the economy and development in Africa, within the book The Role of Strategic Culture in Directing Chinese Policy towards the Maghreb Countries 2001-2017, Berlin: Arab Democratic Center, pp. 31-33.

.11Al-Qinai, Ezz El-Din, 2019, the problem of energy transition in Algeria, the trend of renewable energies, presenting the experience of China, Journal of the Institute of Economic Sciences, Issue 22, p. 40.
.12Al-Hajjaj, Najm Al-Din Abdullah, and Hashim, Dhaidan Tuwarish, 2021, Economic Dimensions of the Great Al-Faw Port Project, Publications of the College of Administration and Economics, University of Kufa, pg. 74
.13Abdelkader, Dandan, 2018. The Chinese strategy for energy security and its impact on stability in its regional environment, Central Asia and Southeast Asia: Ph.D. thesis, Batna University, Algeria, Faculty of Law and Political Science, 2012-2014, pg. 46.
.14Al-Fateh, Abdullah, 2018, The Horn of Africa, the game of international interests and the accounts of the countries of the region, Weekly Report No. 15, Part One, pp. 15-16.
.15Jawish, Mahmoud Salih, 2021, Geopolitics of the Horn of Africa, Importance and Dimensions, Political Studies, Egyptian Institute for Studies, Istanbul, Turkey, pp. 22-26.
.16Askar, Ahmed, 2020, "Chinese-Indian Rivalry in the Horn of Africa: Interests and Implications," Emirates Policy Center, pp. 58-60.
.17Muhanna, Sawsan, 2020, The Port Conflict Confuses Allies and Enemies, Darar Wael for Publishing, pp. 26-28.
.18Bognam, Amal, 2018, The Silk Road "A Historical and Civilizational Dimension", pp. 12-13.
.19Habashneh, Anoud Abdel-Rahman, 2021, Chinese foreign policy towards the Arab region - a future vision: Gulf House for Publishing and Distribution, Jordan, Amman, first edition, pp. 122-124

المراجع الأجنبية:

1. Rawat, Deepakshi, and Jia Hao, Chan, 2018, Digital Silk Road: Implications for India, ISAS Papers, Institute of South Asian Studies: National University of Singapore, p. 95.
2. Abbas,Amna, 2021, Global Consumer Trends in the Middle East, Euromonitor International, P. 71.
3. Van Den Berg, Willem, Meester, Jos, 2018, Ports & Power: the securitization of ports politics, in Maritime Insecurity Dilemmas amidst a new scramble for the horn?, Horn of Africa Bulletin, Volume 30, Issue 2, PP. 12-16.
4. Shinn, David H, 2020, The Red Sea: A magnet for outside powers for its control, The Africa Report, p. 111.
5. Manase, Makiri, Ngangaii, Fredrick, 2019, An Assessment of Container Efficiency in East Africa Ports Using data envelopment analysis (DEA): The case of Dar es Salaam & Mombasa ports, World Maritime University, PP. 19-25.
6. Bearak, Max, 2019, In strategic Djibouti, a microcosm of China's growing foothold in Africa, The Washington Post, p. 5.
7. Kinyua, Brian Gicheru, 2020, Modernization Milestones at Mombasa Port, East Africa's Regional Hub, The Maritime Executive, p. 130.
8. Shepard, Wade, 2020, The Future of China's Belt And Road After The Coronavirus Pandemic: Will we still be talking about the New Silk Road when this is over?, On the New Silk Road, P. 88-90.
9. Boo, Bee Chun (& others), 2020, How will COVID-19 affect China's Belt and Road Initiative?, World Economic Forum, P. 76-79.
10. Pandey, Ashutosh, 2020, Coronavirus could force China to rein in Belt and Road ambitions, DW, P. 63-66.

11. Rawat, Deepakshi and Hao, Chan Jia, 2018, Digital Silk Road: Implications for India, ISAS Papers, NO 521, (Institute of South Asian Studies: National University of Singapore, P. 55-67.