التوجهات الاستراتيجية في مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة في التوجه الطاقوي

أ.د.قاسم محمد عبيد الباحثة .ريا عبد الحسين مانع

قسم الاستراتيجية /كلية العلوم السياسية

جامعة النهرين

أن سعي الصين لتأمين الطاقة يتعدى البعد الاقتصادي ليشمل: استراتيجية الصين التنموية الكلية، والاتجاه الذي يسلكه منهاجها التحديثي ومكانتها: كقوة عالمية، والتي ستكون عليها مستقبلاً، ومادام كان الاستثمار الصيني المتجه الى الخارج ركيزة اساسية في العلاقات الدولية الصينية، وفي السياسة الخارجية ايضاً، فقد شكلت الطاقة الى حد كبير: الاساس الجغرافي والاطاري لـــــــمبادرة "الحزام والطريق" ومايزال الاستثمار الصيني المباشر في قطاع الطاقة يلعب دور متعاظم الاهمية بالمبادرة، في ظل تطورها وتوسع نطـــاق المبـــادرة، الا ان ذلـــك الاستثمار يتأثر بدوره وبشكل متنامي بالأهداف والاولويات والتحديات الأوسع لمبادرة (الحزام والطريق)، إذ ما عرفنا: إن الصين اطلقت في العام ٢٠١٣، مبادرة (الحزام والطريق)، وهو: مشروع واسع النطاق يهدف إلى: ربط بلدان العالم مع بعضها البعض عبر شبكة من الطرق البرية، والموانئ، وسكك الحديد، وخطوط نقل أنابيب النفط والغاز الطبيعـــي، والممرات البحرية، وشبكات الاتصال السلكية واللاسلكية التي تمر بالصين والبلدان المشاركة في تلك المبادرة.

China's pursuit of energy security goes beyond the economic dimension to include: China's overall development strategy, the direction its modernization approach is taking, and its position: as a global power, which it will have in the future, and as long as Chinese foreign investment is a basic pillar in Chinese international relations, and in foreign policy as well, it has lost Energy has largely shaped: the geographical and framework basis for the "Belt and Road" initiative, and direct Chinese investment in the energy sector continues to play an increasingly important role in the initiative, in light of its development and expansion of the initiative's scope, but that investment in turn is increasingly affected by the objectives, priorities and broader challenges of the (Belt and Road) initiative(. As we did not know: China launched the Belt and Road Initiative in 2013, which is a large-scale project that aims to: connect the countries of the world with each other through a network of land roads, ports, railways, oil and natural gas pipelines, and corridors Maritime, telecommunications networks passing through China and the countries participating in that initiative

الكلمات المفتاحية: الطاقة ،امن الطاقة ،الصين ،مبادرة الحزام والطريق .

المقدمة

لغرض إستكمال سياسة الاصلاح والانفتاح التي انتهجتها الصين منذ صعود الرئيس الصيني "دينغ شياو بينغ" ألى السلطة في العام ١٩٧٨، بعد وفاة الزعيم "ماوتسي تونغ" تبنت الصين تغييراً عميقاً في سياساتها على المستويين الداخلي والخارجي، وذلك بهدف: تعزيز وتنمية الاقتصاد الاشتراكي ذو الخصائص الصينية، وتأمين احتياجاتها من الطاقة، حيث أنها تحولت بعد العام ١٩٩٣، الى دولة مستوردة للطاقة بعد ان كانت دولة مكتفية بمواردها الطاقوية، وأن متطلبات ذلك الاصلاح والانفتاح تتطلب اقامة علاقات اوسع واشمل إقليمياً ودولياً.

وبذلك تكتسب مبادرة (الحزام والطريق) الصينية أهمية كبيرة في حقل الدراسات الاستراتيجية؛ كون الصين أصبحت احد أعمدة النظام الدولي، وان تلك المبادرة تُعدّ تكملة لاستراتيجية: (التوجه نحو الخارج، واستراتيجية خيط اللؤلؤ)، حيث تمثل مساهمة قوية في اهداف التنمية المستدامة لعام ٢٠٣٠، إذ تركز في الاتصال داخل المبادرة لتسهيل التجارة والاستثمار وتنمية البلدان المجاورة، وكذلك تعزيز استراتيجيتها لأمن الطاقة. وقد اسهمت مبادرة (الحزام والطريق) في صياغة النمط الاستراتيجي للصين، وذلك بالانفتاح على جميع الأصعدة، وكذلك صياغة هيكل استراتيجي جديد للدبلوماسية مع الدول المحيطة بها، تحولت استراتيجية الصين من "التركيز في الداخل" الى "التوجه صوب العالمية". مع الزيادة المتوقعة بصفقات الطاقة، وإكمال مشاريع الطاقة على نطاق واسع في إطار مبادرة (الحزام والطريق)، والتي مايزال الكثير منها قيد الإنشاء أو لم يتم بناؤها بعد، إذ يمكن لـــلمبادرة التخفيف من مخاوف الطاقة في الصين، مما يساعد ذلك بدوره على دعم النمو الاقتصادي للبلاد.

أهمية الدراسة: يكتسب موضوعة الدراسة أهميته من جوانب عدة، والتي من أهمها: ما تشهده البيئة الدولية من تحولات ومستجدات عالمية تحتم على الدارسين والمتخصصين متابعتها بواقعية، فضلاً على ان موضوعة الطاقة يُعدّ ذات أهمية عالمية، وخاصة موردي "النفط والغاز الطبيعي"، اذ يُعدّ النفط عصب الاقتصاد العالمي، والذي تعتمد عليه اقتصاديات الدول المتقدمة والنامية

على السواء، وكذلك أهمية الغاز الطبيعي، اذ من المتوقع أن يكون الوقود الرئيس الاسرع نمواً خلال الاعوام القادمة.

مشكلة الدراسة: إن موضوعة الدراسة يواجه إشكالية مُفادها ان: (أمن الطاقة) اصبح رهان استراتيجي، وأحد العوامل المهمة في اجندة صناع القرار الصينين، خاصة فيما يتعلق بعلاقاتها مع دول الانتاج: ومنها(آسيا الوسطى، والشرق الاوسط، والقرن الافريقي)، وذلك لضمان أمن الطاقة.

فرضية الدراسة: تنطلق الدراسة من فرضية مُؤداها: انّ صُناع القرار في الصين يتبعون العديد من الاستراتيجيات التي تهدف إلى: توفير إحتياجات موارد الطاقة لمواكبة النمو الاقتصادي الصيني؛ لان مسألة (أمن الطاقة) مرتبطة بالسياسة العليا للصين، إذ اصبح أمن الطاقة يشكل هدفاً مرتبطاً بالأمن القومي في الاجندة السياسية والاقتصادية لهذه الدولة في القرن الواحد والعشرين. لذلك احتلت الطاقة مكانة مميزة في مبادرة الحزام والطريق الصينية.

مناهج الدراسة: لقد كان عماد هذه الدراسة، ثلاثة مناهج هي: المنهج التاريخي الذ يركز على فهم الماضي لتحليل الحاضر، والمنهج التحليلي ، والمنهج الاستشرافي.

هيكلية الدراسة قسمت الدراسة الى محورين ،المحور الاول تناول مبادرة الحزام والطريق:(المفهوم والدوافع والاهداف والمسارات) اما المحور الثاني فخصص: التوجه الاستراتيجي الطاقوي في مبادرة (الحزام والطريق)

المحور الأول: مبادرة الحزام والطريق: (المفهوم والاهداف والمسارات)

إنّ المدرك الصيني يستشعر بوضوح تام منذ انتهاء الحرب الباردة: انّه مدافعاً وسنداً للدول النامية، وهي الآن تلوح بالشيء نفسه عن طريق مبادرتها، إذ تُعدّ أنموذجاً تنموي جديد للعالم، وان ذلك الأنموذج لا يبحث عن الأرباح لشركاته فقط، كما كانت الدول الاوربية والولايات المتحدة الامريكية ، بل هي تعمد الى طرح أنموذج قائم على اساس: "تعزيز التعاون الاقتصادي"، إذ تتمرس الصين خلف قوة ناعمة ومؤثرة مستظلة بالدبلوماسية

الاقتصادية، لتعزيز تعاونها مع البلدان الغنية بموارد الطاقة لتأمين طاقتها في الآجلين: المتوسط والبعيد.

أولاً: التعريف بالمبادرة:

تعود تسمية الطريق التجاري (طريق الحرير)، والذي يربط الصين بالعالم إلى العالم الجيولوجي، والرحالة الألماني"فرديناند فون ريتشهوفن" (١٨٢٣-١٩٠٥)، اذ سار على ذلك الطريق مابين الأعوام (١٨٦٠-١٨٧٢)، وكانت السلعة الرئيسة على ذلك الطريق هي: تجارة الحرير لذلك ادرك اهميتها، فضلاً على العديد من السلع الأخرى، حيث تعود بداية طريق الحرير الى الصين، حيث ذُكرت العديد من القصص بشأن صناعة الحرير، وانّ أقدم تلك النصوص تعود إلى: القرن الثاني عشر قبل الميلاد، إذ يشير التأريخ إلى أن صناعة الحرير كانت معروفة في الصين قبل نحو خمسة آلاف سنة قبل الميلاد، كان طريق الحرير منطلقاً للقوافل ابتداءً بشمال غربي الصين بالقرب من صحراء "غوبي" باتجاه وسط آسيا مروراً بالعراق وفارس وبلاد الشام، وصولاً إلى: البحر المتوسط، وكانت وسيلة النقل المستخدمة آنذاك هي: "الإبل ذات السنامين". اما الطريق البحري، فكان يمر عبر المحيط الهندي، مروراً بسواحل شبه الجزيرة العربية، وموانئ "سيراف"، وساحل عمان، وشبه جزيرة الملايو، وصحراء مسقط باتجاه جزر مالابار: (التي تقع في شبه القارة الهندية)، وبعض تلك القوافل تتجه صوب سومطرة وجاوة، والهند الصينية، وصولاً إلى ميناء (كانتون) في الصين. ناهيك عن أنّ هناك مسار آخر مباشر مابين عُمان والهند [١]، كان يبدأ طريق الحرير البحري من مقاطعة "زيوّوي" التابعة "لغوانج دونغ"، ومن "هيبو". لكن فيما بعد ذلك الطريق بدأ يأخذ مساره منذ زمن يعود إلى حقبة حكم "سلالة هان الغربية" عبر بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي ليصل إلى البلدان الأجنبية، وإلى مناطق الخليج العربي، وشرق افريقية[٢].

يُعدّ (طريق الحرير) رابطة كانت الصين تلجأ إليها للاستكشاف والتواصل مع العالم الغربي، ومن الناحية التقليدية: يشير طريق الحرير إلى: الممر التجاري البري الذي انطلق من الصين

القديمة متجهاً إلى جنوب آسيا واوربا وشمال أفريقيا مروراً بآسيا الوسطى، وطريق الحرير ليس طريقاً محدداً، وإنّما شبكة ضخمة ومعقدة للطرق التجارية التي يبدو وكأنها شريط حريري يرف ويتلوى في الأراضي الأور_اسيوية [٣]. ففي سبتمبر من العام٢٠١٣، قام الرئيس الصيني "شي جين بينج" بزيارة إلى دول وسط اسيا وجنوبها، وطرح فيها المبادرة والتي كان هدفها يتعلق بـــــ بناء حزام اقتصادي بطول طريق الحرير التقليدي براً وبحراً، حيث تعتزم الصين عن طريق تلك الطرق الى ربط اقتصادها باقتصادات الدول الأورا_سية [٤]. وقد تضمنت قرارات اجتماعات الدورة الكاملة الثالثة للجنة المركزية الثامنة عشر للحزب الشيوعي الصيني المنعقد مابين ٩-١٢ تشرين الاول من العام ٢٠١٣، في (بكين)، إذ جاء القرار ضمن باب أهمية تشكيل نظام جديد للاقتصاد المنفتح وكالاتي:

١. الاهتمام ببناء شبكات الاتصال والنقل التي تربط مابين الصين والدول المجاورة والبنى التحتية.

٢. اقامة اجهزة مالية للتنمية المشتركة.

٣. دعم بناء الحزام الاقتصادي الذي يمر به طريقا الحرير: (البري، والبحري) [٥].

لقد تباينت وجهات النظر والتحليلات لمبادرة (الحزام والطريق) عند الجهات الرسمية وشبه الرسمية والاكاديمية الصينية. ففي مارس من العام٢٠١٥، اصدرت وزارة الخارجية الصينية: دراسة لا تقف عند دالة واحدة في الإشارة إلى (الحزام والطريق) على الرغم من ان مصطلح "مبادرة" هو: الأكثر تردداً في ثنايا الصفحات، كما يبدو: انّ استخدام مصطلح "مبادرة" هو لإعفائها من أن يعطى لها معاني كثيرة قد تودع فيها مضامين غير ايجابية من المعترضين على نهوض الصين، والمشككين في نّياتها والطاعنين في استراتيجيتها وسياستها التي بدأت تتحول بسرعة من الحركة الهادئة والمترقبة إلى الحركة الفاعلة الناشطة التوكيدية. وهناك من يرى: ان المبادرة ليست "فكرة او "مقترح"، وإنّما هي أعمق من ذلك من حيث: المنطلق والدوافع والاهداف والوسائل. وذلك بسبب:

١) تحول الصين من اكبر قوى في الدول النامية الى قوة صاعدة عالمية.

٢) ترى القوى الكبرى خاصة الولايات المتحدة الامريكية: أنّ الصين هي: فاعل اساس في إقليمها، وحتى انّها فاعل اساس دولي.

٣) تغيير سلوك الصين في السياسة الدولية يبعدها تدريجياً عن المبادئ التي أخذت فيها بمرحلة ما قبل العام ١٩٧٩.

٤) التغييرات الاستراتيجية الدولية والاقليمية التي وقعت بعد الحرب الباردة أفرزت مقومات جديدة في السياسة الدولية على صعيد النظام الدولي وتكوينه [٦].

وبذلك يذهب" شانغ يانيلغ" رئيس الدراسات الدولية في أكاديمية العلوم الاجتماعية الصينية إلى أن مفهوم "الحزام الواحد والطريق الواحد" هو: الاستراتيجية العليا للصين خلال الوقت الحاضر. لكن الاستراتيجية هنا ليس بمفهوم الفكر الاستراتيجي الغربي، حيث يُعدّ ان سعي الصين بهدف: التنمية السلمية، والعزم على حمل المسئوليات كبلد كبير. فعلى الرغم من جميع تلك المساعي التي تشير اليها المبادرة، غير أنّ "المبادرة" تُعدّ جزءً من منهاج بعيد المدى هدفه: التكامل الاقتصادي لإقليم شاسع[٧]، ويعد "الحزام والطريق" طريقاً للتعاون والكسب، وطريقاً للسلام والصداقة، إذ يعزز التفاهم والثقة المتبادلة والتبادل في جميع المجالات، حيث تدعو الصين إلى: التمسك بأفكار التعاون والسلام والاستفادة المتبادلة[٨].

ثانياً: أبعاد مبادرة الحزام والطريق:

إنّ مبادرة الحزام والطريق تُعدّ مشروعاً صينياً لخلق القدرة على حركة الاقتصاد الصيني، عن طريق مزج جميع القدرات المادية والبشرية، لتحقيق الاهداف عن طريق الفرص والوسائل المتاحة.

ويتضمن ابعاد عدة منها:-

١. البُعد الاقتصادي لمبادرة (الحزام والطريق): تستهدف مبادرة (الحزام والطريق) في مرحلتها الاولى (٧٢) دولة تقطنها شعوب مختلفة، وتشكل ما نسبته (٦٥%) من

سكان العالم، والناتج المحلي الاجمالي لتلك الدول يصل إلى ما نسبته(٤٠%) من الناتج العالمي لعام ٢٠١٧، مدفوعاً بالقوة الاقتصادية الصينية التي وصلت حد المنافسة مع القوى الاقتصادية الكبرى [٩]. ولغرض تسهيل التجارة والاستثمار، فقد اقترحت الصين معاهدة: إنشاء الطريق، وأزالة الحواجز الاستثمارية والتجارية، وبناء منطقة تجارة حرة ، حيث تدخل مبادرة الحزام والطريق في إطار استراتيجية القوة الناعمة الصينية، حيث تتجاوز الابعاد الاقتصادية والتجارية التي تحققها الصين من المبادرة، لتعطيها بُعداً تنموياً تستفيد منه جميع الدول المشاركة. إذاً تلك المبادرة تهدف إلى: تعميق الترابط مابين اقتصاد الصين والاقتصاد العالمي، إذ تستثمر الصين فوائضها المالية، وتعزيز قدرتها على الدخول إلى الأسواق[١٠].

٢. البُعد السياسي لمبادرة الحزام والطريق: إنّ للمبادرة إنعكاساً اَخر مهم، وهو: تعزيز انتشار القوة في المناطق التي يستهدفها التمدد، وذلك يعطي الفرص مستقبلاً لبناء شراكات لتنظيم التفاعلات الأقليمية وماوراء الأقليمية، إذ تحاول الصين من جهة: تقويض الهيمنة الأمريكية، ومن جهة اَخرى تحاول الصين: تأسيس نمط أمبراطوري توسعي جديد، هدفه يكمن في: تعزيز نفوذها وهيمنتها عبر آليات التشاركين الاقتصادي والتنموي، غير انّه يمكن ان نلحظ نمط الهيمنة التي تسعى اليها الصين انّه نمط مبني على العدالة والتعاون، وعدم الاستغلال، وكذلك عدم التدخل في الشئونن الداخلية للدول[١١].

٣. البُعد الاستراتيجي: ترى بعض التفسيرات: انّ الصين تسعى عن طريق "المبادرة" إلى: تعزيز وجودها في منطقة آوراسيا، اذ تتمتع تلك المنطقة بأهمية جيو_استراتيجية كبيرة، اذ وضع "هالفرد ماكندر" في محاضرة لهُ بعنوان: "نقطة الأرتكاز الجغرافي للتاريخ" في العام (١٩٠٤) نظرية: "قلب العالم"، والتي ترى: ان قلب العالم يتمثل بأوراسيا، إذ تمنح آوراسيا للدولة التي تسيطر عليها القوة الاقتصادية والجغرافية

اللازمة للسيطرة على العالم كله في ظل ما تمتلكه من موارد، فضلاً على ذلك تشمل المبادرة: دولاً ومناطق تعاني اضطرابات داخلية، وهو الأمر الذي يتطلب حماية المشاريع الضخمة التي يتم إنشاؤها ضمن المبادرة، وهو ما يتطلب توفير قوات عسكرية لحمايتها،وذلك لكون بعض الدول التي تشملها المبادرة تعاني ضعفاً في القدرات الأمنية[١٢].

ثالثاً: آليات تنفيذ مبادرة (الحزام والطريق):

ترى الصين في بناء وتنفيذ مبادرة (الحزام والطريق) بضرورة وجود آليات تعاون لدعم المبادرة، وتلك الآَليات هي:

١. آليات التعاون الثنائي: ويقصد بذلك التعاون: تطوير العلاقات الثنائية مابين الصين من جانب، والاقليم الآسيوي من جانب اَخر، وذلك عن طريق تأسيس اللجان المشتركة، وتوقيع الاتفاقيات ومذكرات التفاهم في الجوانب الاقتصادية والسياسية والاستثمارية والتجارية والمالية وغيرها.

٢. آليات التعاون المتعدد الأطراف: ويقصد به: التعاون الجماعي: (التعاون الصيني _الآسيوي العالمي)، إذ يكون تعاون اقتصادي سياسي أمني، لغرض دعم "مبادرة "(الحزام والطريق)[١٣].

حيث تضطلع أربعة بنوك صينية تجارية مملوكة للدولة، هي: مصرف الصين(**BOC**)، ومصرف الصين الزراعي(**ABC**)، وبنك التعمير الصيني(**CCB**)، والبنك الصناعي والتجاري الصيني(**ICBC**) بأدوار كبيرة في تمويل مبادرة "الحزام والطريق"، ومشاريع الطاقة على وجه الخصوص. ومن المتوقع أيضاً ان تُسهم المصارف الائتمانية المتعددة الأطراف في تمويل مشاريع الطاقة الخاصة بمبادرة (الحزام والطريق).

والجدير بالذكر: انّ شركات التأمين الصينية تؤدي دوراً مهماً في تمويل مشاريع المبادرة، اوذلك إبتداءً من عام ٢٠١٧، بإدارة أصول جماعية بقيمة (١٤.٢) تريليون يوان من الودائع

المصرفية.اما من ناحية المشاركة المباشرة للأموال الأجنبية في مشاريع الطاقة الخاصة بالمبادرة، فُتعد محدودة، إذ يعزى هذا إلى العقبات الإدارية، ومساوئ المنافسة بالمقارنة مع نظرائهم الصينين [١٤].

رابعاً: دوافع المبادرة:

إنّ دوافع المبادرة من الناحية النظرية واضحة، هي: الحاجة إلى التنمية المشتركة على الصعيد العالمي، والتي تقترن بضروة الادماج المالي، والتقليل من التكاليف التجارية، وكذلك الاستفادة من الوقت بشكل فعال للحصول على السلع والخدمات، وانشاء بنى أساسية، والحد من الفقر، والتبادل الثقافي مابين البلدان، وذلك يتم عن طريق ربط البلدان المشتركة ببعضها[١٥]. إذا ما عرفنا: الدوافع وراء المبادرة تتنوع، ومنها: (استراتيجي، وسياسي، واقتصادي) داخلي وخارجي بصورة متداخلة:

١. الدافع الاستراتيجي: ان مبادرة "الحزام والطريق" استراتيجية لخلاص الصين من بعض تحديات موقعها الجيوبولتيكي، اذ فضلت الخلاص عن طريق المبادرة، عوضاً عن ركوب عجلة القوة والتوسع، إذ ما علمنا: ان الصين تُعد قوة برية مغلقة باستثناء ساحلها، اذ وقفت الولايات المتحدة الامريكية ضد انخراط الصين في الشراكة عبر المحيط الهادي، وكذلك روسيا التي ستقاوم الصين في وسط آسيا، ولذلك فان مبادرة "الحزام والطريق" تُعدّ: المنفذ الأفضل[١٦].

٢. الدافع السياسي: هناك بُعد جيو_سياسي واضح في مساعي الصين الحثيثة لتجسيد مبادرة(الحزام والطريق)، آنه أداة للسياسة الخارجية مع مطلع القرن الواحد والعشرين، من شأن ذلك المشروع: تعزيز النفوذ الصيني عبر ثلاث قارات: (آسيا، اوربا، وافريقيا)، وكذلك تخفيف حدة الضغط الذي تفرضه عليها بعض القوى المنافسة: كاليابان، والهند، والولايات المتحدة الامريكية، إذ يمثل هذا المشروع أداة

استراتيجية لاستكمال التحول من قوة إقليمية آسيوية(صاعدة) إلى قوة عالمية يتعاظم نفوذها عبر القارات التي تمر بها مبادرة (الحزام والطريق)[١٧].

٣. الدافع الاقتصادي: هناك دافع وطني يهدف: إلى ردم الفجوة التنموية المتنامية بين شرق وغرب الصين، حيث كان تركيز النشاط الاقتصادي في الشرق السبب: في توليد قيود تتعلق بإمدادات الطاقة والبيئة، وتعوَق قدرة الصين على تحقيق النمو المستدام والشامل الذي تحتاج اليه الصين لاكتساب مكانة الدولة ذات الدخل المرتفع، ومن ثم فان الصين تسعى إلى ان تحقق "المبادرة" لتحويل مناطق غرب الصين وجنوب غربها إلى منطلقات تحريك للمرحلة المقبلة من التنمية في الصين، وهو ما بدأت به فعلاً عن طريق إنشاء المدن والمطارات والمصانع وسكك الحديد والطرق السريعة والمعارض والمتاحف والاسواق التجارية الواسعة، ومن ثم توسيع منطقة "لانزو"، وتحويلها إلى مسطحات بازاحة بعض الجبال المحيطة بها، وزيادة الأراضي الصالحة للأستثمار، وذلك لجعلها محطة أساسية على طريق الحرير صوب الغرب[١٨].

علماً: انّ الناتج المحلي الأجمالي لمدينة (شنغهاي) أكبر بكثير من أجمالي الناتج المحلي لمدينة (شيشيانغ) بأكملها، و ان الاقتصاد الصيني يعتمد على: الصادرات، لذلك يرغب المصدرون في ان يكونوا بالقرب من نقطة الشحن، إذ قامت الصين ببعض المحاولات لزيادة التنمية في المناطق الغربية البعيدة [١٩]، وانّ الصين تريد من تلك المبادرة ن تقود عولمة جديدة (عولمة صينية) تختلف عن العولمة الأمريكية التي لم تكن منصفة للبلدان النامية، وهو رد على مخرجات السلوك الاقتصادي الامريكي القائم على اساس الحمائية التجارية والعقوبات الاقتصادية والرفض غير المعلن للعولمة الاقتصادية(الصينية) التي تّعدها الولايات المتحدة الامريكية ضارة بمصالحها.

وان الصين تموضعت بشكل صحيح عند تبينها لحرية التجارة، وتقديم عولمة تتوزع ثمارها لتشمل: مختلف الدول، من دون الاستحواذ عليها، اذ ان الصين تحاول بقوة كبح جماح

نمو اقتصادها، فيما تتجه احتياطاتها من العملات الاجنبية صوب حجم غير مسبوق اذ يقدر بنحو (٤) ترليون دولار، وهي تشغل المرتبة الاولى في التجارة والصادرات، اذ ارتفعت حصتها من الصادرات العالمية لتشكل نسبة (١٠,٣٤%) في العام ٢٠١٨، وانّ مبادرة (الحزام والطريق) تُعدّ مناورة جيو_سياسية جزئية وتحمل تحدياً حقيقياً للهيمنة الامريكية، غير ان الولايات المتحدة الامريكية ترى صعوبة باستيعاب الحقائق التي يفرزها الواقع العالمي[٢٠].

خامساً: أهداف مبادرة (الحزام والطريق):

هناك مجموعة أهداف تطمح الصين الى تحقيقها عن طريق مبادرة "الحزام والطريق"، وذلك عن طريق مزج كل الموارد المادية والبشرية، لتحقيق الأهداف التي تسعى أليها، منها: ما يتعلق بربط اقتصاد الصين ودمجه بالاقتصاد الدولي وبآليات جديدة، وكذلك إيجاد طرق جديدة لخطوط نقل البترول والتجارة، وايضاً من تلك الأهداف ما يتعلق بطبيعة النظام الدولي والعلاقات الدولية، والرغبة في تغيير شكل تلك العلاقات[٢١].

انّ الهدف الرئيس من مبادرة (الحزام والطريق) يكمن في: "تعزيز السياسات الاقتصادية والخارجية للصين"، اذ ان نجاح الاصلاحات الاقتصادية التي قامت منذ عهد الزعيم "دينج شياو بينج"، والتي كانت الأرضية التي مهدت لاستراتيجية النظر صوب الخارج التي أطلقها رئيس الصين (السابق) "جيانج زيمين" في العام ٢٠٠٢، إذ تسعى تلك المبادرة الى محاكاة النجاح الاقتصادي الصيني القائم على اساس تطور منشآت البنية التحتية خارج حدود الصين[٢٢].

وتدخل مبادرة الحزام والطريق في اطار القوة الناعمة الصينية لتتجاوز بذلك الابعاد التجارية والاقتصادية، التي تحققها الصين من ورائها،إذ ما علمنا: إنّ مبادرة الحزام والطريق تهدف، الى[٢٣]:

١. تعزيز مكانة العملة الصينية الوطنية (اليوان) عالمياً: حيث تهدف الصين عبر مشروع "الحزام والطريق" إلى: توسيع نطاق عملتها (اليوان)، وجعلها عملة رئيسة في التبادل

التجاري العالمي، خاصة بعد دخول اليوان إلى سلة حقوق السحب الخاصة*، وذلك في العام ٢٠١٦، والتابعة إلى سلة النقد الدولي فضلاً على بعض العملات المدرجة وهي: (الدولار الأمريكي، اليورو الأوربي، الين الياباني، والجنيه الأسترليني).

إنّ أستخدام "اليوان" في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في المبادرة تُعدّ خطوة مهمة تسعى الصين أليها لتداول عملتها الوطنية "عالمياً"[٢٤].

٢. تأمين إمدادات الطاقة: تُعدّ الصين أول مستورد للمحروقات على المستوى العالمي، ولذلك فهي تعمل غلى تقليص تبعيتها لدول الخليج وأفريقيا، وذلك عن طريق تنويع مورديها، لذلك قامت بإمضاء عقد مع روسيا، لتوليد الغاز بقيمة (٤٠٠) مليار دولار في العام ٢٠١٤، اذ تضاعفت استثمارات الشركات الصينية للطاقة في آسيا الوسطى [٢٥]. إذ ما عرفنا: إنّ الصين تسعى إلى تجنب أزمة حادة تترتب عليها: اعاقة وصول الإمدادات الطاقوية، اذ يهدد اعاقة الاقتصاد الصيني، وتتعاظم تلك الأزمة كون اكثر من (٨٠%) من احتياجات بكين تكون من الطاقة تمر عبر مضيق (ملقا)[٢٦].ناهيك عن انّ الصين تتطلب إمدادات طاقة غير منقطعة للحفاظ على نموها الاقتصادي غير المسبوق، تسعى الصين إلى: تعزيز أمن الطاقة من خلال تقليل اعتمادها على مضيق (ملقا)، المعرض للحصار الأمريكي، لذلك، تعمل على تطوير ممر طاقة بديل عَبرَ تلك "المبادرة" لتحسين وصولها الآمن إلى موارد الطاقة الحيوية عن طريق بناء خطوط الأنابيب بين الصين ودول آسيا الوسطى ، فضلاً على بناء خطوط السكك الحديدية، وخطوط الأنابيب وشبكات الطرق عن طريق الممر الاقتصادي مابين الصين وباكستان لنقل وقود أكثر استدامة من الشرق الأوسط وأفريقيا [٢٧].

٣. تعزيز الأقتصاد الرقمي عالمياً: مبادرة "الحزام والطريق" تتضمن إنشاء شبكة متطورة من البنية التحتية الإلكترونية تستكمل مهمة ربط الصين بالعالم الخارجي في عصر التكنولوجيا، عِبَرَ ما يسمى بـــ "طريق الحرير الرقمي"، والذي بدأت فكرة إنشائه

تتبلور في يوليو من العام ٢٠١٥، منذ إنعقاد ورشة عمل بين الصين والأتحاد الاوربي للتعاون الرقمي في (بروكسل)، كان التصور هو: ان المشروع يتكون من: "كابلات ضوئية" و"شبكات للتلفون المحمول"، فضلاً على ذلك تطوير التجارة الألكترونية مابين الصين والدول الاعضاء في المبادرة[٢٨]، إذ عمدت الصين إلى: وضع مبادرة "الحزام والطريق" السيبرانية المعززة، حيث أشارت بعض التقارير الأستخباراتية للغرب، على أن الصين استطاعت ان توسع وتعضد مصالحها في الدول التي تشترك معها في المبادرة، فكما هو معروف: ان الصين لديها قوة سيبرانية فوق المتوسطة، أذ ما قورنت بالمستوى الغربي.

ولما تقدم يمكن ان نلحظ: إنّ الصين تمارس تطلعات جيوسبرانية مع الدول التي باتت تشعر: بانّها مهددة سيبرانياً، خاصة في الشرق الأوسط وآسيا الوسطى وافريقيا، حيث زودت الصين تلك الدول ببنى تحتية رقمية، ومناهج ألكترونية تستطيع عن طريقها ان تمارس سلطة سيبرانية في مجال التفاعلات الداخلية للوصول إلى محتويات تلك الدول الرقمية.

عن طريق ذلك نلحظ: ان الصين ترصد صفوف تطلعاتها عِبَرَ الاستناد إلى بعدين استراتيجيين هما: الاول البعد الجيوستراتيجي لتطلعاتها العالمية، واستثماراتها الاقتصادية، والذي مكنها من الخوض اقتصادياً وأمنياً. في أقاليم ما دامها كانت محصورة لدى القوة الكبرى. اما الُبعد الآخر فهو: تكثيف تعاونها الأمني السيبراني، عن طريق إحاطت حلفائها بجملة من الترتيبات الرقمية، ومن ثم فإنّها حصلت على عائد استراتيجي استثنائي يمكنها من الولوج الى البنية التحتية لتلك الدول[٢٩]. يوفر طريق الحرير الرقمي تزويد شبكات الجيل الخامس لبلدان الحزام والطريق وهوواي والتي ستقوم ببناء كامل للبنى التحتيتة للانترنيت لبلدان (الحزام والطريق)، وتوفر شبكات الجيل الخامس بنسبة(٣%) في العام ٢٠٢٥، من الناتج المحلي الاجمالي للصين، وكذلك توفر (٣) ملايين فرصة عمل، إذ يهدف طريق الحرير الرقمي الى:

أ- التعاون في مجال الفضاء.

ب- تحسين كفاءة وكفاية انظمة الشرطة مابين بلدان (الحزام والطريق).

ت- تعزيز البنية التحتية لانترنيت البلدان الواقعة على خريطة (الحزام والطريق).

ث- تطوير معايير التكنولوجيا المشتركة بينها وبين الولايات المتحدة الامريكية .

إذ تملك الشركات الصينية نسبة(٣٥%) من شبكات الجيل الخامس، وهناك قلق أمريكي من تأثير الصين في الاتصالات، وكذلك ترويج وحوكمة الانترنيت الصينية في دول المبادرة، وتقليل الاعتماد على صناعة التكنولوجيا الأمريكية [٣٠].

٤. تعزيز الأمن: تشمل المبادرة على: جانب مخصص لقضايا الأمن، لكونه يُعدّ إحدى أوليات التعاون في الصين؛ نظراً لاستثمارات الصين المتنامية، وتزايد أعداد الصينين المغتربين في بعض البلدان المعرضة للخطر، لذلك أصبحت الصين مقتنعة: بأن تأخذ المخاوف الأمنية على طول مسارات المبادرة. في العام ٢٠١٥، فقد تبنت الصين قانوناً لمكافحة الأرهاب يسمح لها بالقيام بمهام أجنبية لوحدات جيش التحرير الشعبي الصيني، حيث فتحت أول قاعدة لها في جيبوتي. إذ توجه الصين قدراتها التكنولوجية أيضاً، وإنفاذ القانون والعسكرية إلى البلدان التي يغطيها مكتب التحقيق الاتحادي بشأن المسائل المتعلقة بالأمن، مثل: الملاحة عبر الأقمار الصناعية، ومكافحة الجريمة، وإدارة الكوارث[٣١].

٥. تطوير الاقتصاد الصيني: (دعم شعار: صنع في الصين): تهدف مبادرة "الحزام والطريق" إلى: الانفتاح الشامل على الدول الاخرى، وتحويل مزايا الصين الانتاجية والتقنية والمالية، وحتى الخبرات إلى مزايا السوق والتعاون بشكل يحقق الاستفادة للجميع، إذ تركز الصين في تعزيز التعاون عبر الحوار مابين الدول، وإقامة شراكات اقتصادية، ووضع أسس لتنمية اقتصادية عالمية اكثر توازناً واستقراراً[٣٢]. وكما تهدف الصين إلى تحقيق شعار "صنع في الصين في العام" ٢٠٢٥، لتحويل الصين الى

اقتصاد متقدم ذي قيمة مضافة عالية، وأيضاً مراعاة نقل الشركات ذات التصنيع منخفض التكلفة إلى دول أخرى في منطقة جنوب شرق آسيا[٣٣].

٦. نمو التجارة العالمية: يمكن ان نتوقع انّ تزيد التجارة العالمية في الاعوام المقبلة، وذلك عن طريق الزيادة المتوقعة في حجم الطبقة الوسطى في عدة دول، من بينها منطقة آسيا والمحيط الهادي والشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وعن طريق نمو التجارة العالمية تصل الصين لتصريف منتجاتها إلى العالم[٣٤].

سادساً: مسارات وممرات مبادرة الحزام والطريق:

إنّ مبادرة (الحزام والطريق) هي في الأساس: شبكة نقل آوراسية، ونظام متكامل ثلاثي الأبعاد، ومترابط يتألف من سكك حديد، وطرقات عامة، وطيران وملاحة، وخطوط انابيب لنقل النفط والغاز، وشبكات اتصال وخطوط بث، إذ ماعلمنا: إنّه ستنشأ تجمعات صناعية على تلك الخطوط تدريجياً لتخدم تلك الشبكات، وسينشأ _أيضاً_ ممر إقتصادي يظُهر التطور الشامل للعمران والتعدين والطاقة [٣].

حيث يمول كل من: البنك الآسيوي للتنمية، وبنك مجموعة بريكس، وصندوق طريق الحرير، الاستثمار في البنى التحتية، ومشاريع البنى التحتية للبلدان النامية، وحتى(الدول العربية)، في حين يمول صندوق طريق الحرير المشاريع التي ستستفيد منها الدول المطلة على الحزام والطريق. اما بنك مجموعة بريكس للتنمية فيوفر قروضاً تنموية لأقتصادات الدول النامية [٣٥].

تم انشاء البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، والذي سيقدم خدمات التمويل لمشاريع الحزام والطريق، وذلك على اساس: مبادرة الحزام والطريق ليس بعّده مشروعاً قومياً، وإنّما مشروع عالمي، وذلك لوجود (١٢) دولة على لحزام تمثل (٧٠%) من اجمالي سكان العالم، و(٧٥%) من الطاقة في العالم. حيث تسعى الصين لاكمال مبادرة (الحزام والطريق) خلال (٣٥) عاماً، وذلك ما سيغير مجرى ومضمون التجارة العالمية، وسيكون جسراً جديداً

للأنفتاح الصيني على النواحي كافة[٣٦]. حيث يعد بنك الاستثمار للبنية التحتية مؤسسة مالية متعددة الأطراف تقدم الدعم المالي للمساهمة في تعزيز وتنفيذ مشاريع البنى التحتية بالمنطقة الآسيوية. إذ يركز البنك على: تطوير البنية التحتية والقطاعات الانتاجية بما في ذلك: الطاقة، والنقل والأتصالات والبينة التحتية الريفية والتنمية الزراعية، وكذلك يتعاون البنك مع البنوك الأخرى في سبيل تحقيق متطلبات احتياجات البنية التحتية ضمن نطاق القارة الآسيوية[٣٧]، حيث يُقسم طريق الحرير، وكما يتبين في الخارطة،

الى: طريق بري، وبحري. ١- يتكون الطريق البري من ستة ممرات:

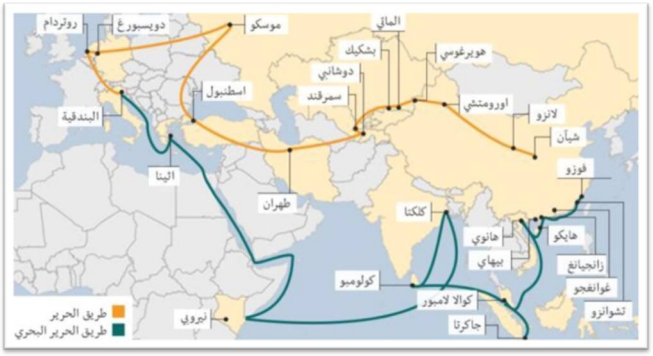
- الجسر البري الآوراسي الجديد: الذي يمتد من غربي الصين الى روسيا الغربية.
- ممر الصين، منغوليا، روسيا: والذي يمتد من شمالي الصين الى الشرق الروسي [٣٨].
- ممر الصين الاقتصادي: حيث يغطي هذا الممر طريق الحرير القديم، يربط بين الصين وشبه الجزيرة العربية، وسوريا. ويبدأ الممر من (سينكيانج) في الصين، ويعبر وسط آسيا، ومن ثم يصل الى الخليج، ويمر بدول آسيا الوسطى، و(١٧) دولة من غرب آسيا(الشرق الاوسط).
- ممر الصين:(شبه جزيرة الهند الصينية) حيث يربط ذلك الجسر مابين الصين وشبه الجزيرة الهندية_ الصينية، وفيتنام، ولاوس، وكمبوديا، وتايلاند، وميانمار، وماليزيا في جنوب شرق ماليزيا [٣٩].
- ممر الصين، باكستان: الذي يمتد من جنوب غربي الصين ألى باكستان.
- ممر بنغلاديش، الصين، الهند، ميانمار: والذي يمتد من جنوبي الصين الى الهند.

انّ جهود الصين الرامية لتحقيق مبادرة "الحزام والطريق" تنطلق من رؤية الصين الاستراتيجية والتي مُفادها: تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة، والاستقرار على مستوى الصين والعالم[٤٠].

٢- طريق الحرير البحري:

ففي الوقت الذي تشكل به طريق الحرير البري كشفت حضارة السهول الوسطى العراقيل التي تعرض لها طريق الحرير البري في حال حدوث اضطرابات السياسة، وعّدت الطريق البحري أكثر حرية ويسراً[٤١]، حيث يبدأ طريق الحرير البحري من: "فوجو" في شمال الصين، ويمر عِبَرَ فيتنام وإندونيسيا وبنغلاديش والهند وسريلانكا وجزر المالديف وشرق أفريقيا على طول الساحل الأفريقي، متجهاً إلى البحر الاحمر، ماراً عبر قناة السويس إلى البحر المتوسط، ومن ثم بأتجاه أوربا حتى يصل الساحل الصيني[٤٢]، إذ تبلغ كلفة بناء شبكات البنى التحتية المتمثلة بـــــ(الطرق والجسور وسكك الحديد والموانئ) كتقدير أولي بـــــــ(٢،١) ترليون دولار، حيث بدأت الصين بالانفاق بما لا يقل عن (١٥٠) مليار دولار بصورة مباشرة، وقدمت مابين العامين (٢٠١٤-٢٠١٧) مبلغ (٤٠٠) مليار على هيأة قروض واستثمارات مشتركة[٤٣].

خريطة(١) مسارات طريق الحرير



المصدر: BBC News Arabic، متاح على الرابط الآتي:

https://www.bbc.com/arabic/business-39922326

المحور الثاني: التوجه الاستراتيجي الطاقوي في مبادرة الحزام والطريق

يُعدّ قطاع الطاقة في الصين احد المجالات الأساسية في سياسة الصين الخارجية، وفي ظل التنافس العالمي المحموم على الطاقة وممراتها ستواجه الصين تحدٍ في الامدادات وطرق النقل. ففي العام ٢٠١٣، اطلقت الحكومة الصينية مبادرة "الحزام والطريق" كرؤية لتعزيز النمو والتعاون مابين بلدان آسيا وأوربا وأفريقيا، إذ كان الأستثمار الصيني المباشر في مجالات الطاقة المتجه صوب الخارج ركيزة أساسية في العلاقات الدولية عامة، والاقتصادية خاصة في سياسة الصين الخارجية. فقد شكلت الطاقة الى حدٍ كبير الأساسين الجغرافي والاطاري "للمبادرة الصينية"، حيث ما زال الاستثمار الصيني المباشر في قطاع الطاقة يلعب دوراً متعاظم الأهمية في تلك المبادرة بظل تطورها وتوسيع نطاقها. فقد تطورت "المبادرة" في الاعوام التي تلت إطلاقها مع استحداث بعض التغيرات الأكثر اهمية بشأن الاستثمار المباشر في قطاع الطاقة، وبالفعل أقامت الصين علاقات تعاون قوية في مجالات الطاقة مع العديد من الدول المشاركة في مبادرة "الحزام والطريق" قبل الاعلان عنها بصورة رسمية.

وابتداءً من آوائل العام ٢٠١٩، إنضمت (٧٢) دولة، و(٢٩) منظمة دولية ألى تلك المبادرة، والتي توسعت بأهدافها لتشمل: التجارة الحرة، والتكامل المالي، وتنسيق السياسات مابين الروابط والأفراد. فمن الممكن ولذلك المشروع ان يعرقل الهيكل الحالي للتنمية الاقتصادية الدولية، وكذلك نلحظ ان "المبادرة" والنهج الصيني للاستثمار المباشر المتوجه صوب الخارج تتعارضان مع القيم والمبادئ الثابتة للنظام العالمي.

اولاً: التوجه الاستراتيجي الصيني صوب آسيا الوسطى:

تمتاز منطقة آسيا الوسطى بامتدادها بأعماق التاريخ الأنساني ثقافياً وحضارياً، وكان لها دوراً في التاريخ الاسلامي خصوصاً، والعالمي عموماً، حيث إنّها كانت تُعدّ ممراً لحركتي:التجارة والثقافة ضمن طريق الحرير القديم[٤٤]، حيث تتألف آسيا الوسطى من خمس وحدات سياسية هي: (كازاخستان، وأوزبكستان ، وتركمانستان، وقيرغيزستان،

وطاجيكستان)، كما يتبين في الخارطة(٣)، ويزيد إجمالي مساحتها عن: (أربعة ملايين كلم٢)، حيث تمتد الحدود المشتركة للصين مع جيرانها في آسيا الوسطى نحو (٧٠٠٠كم٢)، وتبدأ من الحدود الصينية_ الافغانية في الجانب الصيني من جبال الهملايا في أقصى الجنوب الغربي إلى منغوليا في الشمال، لتبدأ من جديد في شمال شرق الصين، وتمتد بالحدود الصينية_ الروسية إلى البحر جنوب فلاديفوستوك(٤٥).

خريطة(٢) دول آسيا الوسطى

المصدر:

https://www.aljazeera.net/specialfiles/pages/19620c39-fdbc-4525-ad4a-4a32f907ace5

١- الأهمية الاستراتيجية للمنطقة:

لقد وضع الخبير الاستراتيجي (ماكيندر) نظرية "قلب الأرض" الشهيرة بالاستناد الى: أهمية منطقة آسيا الوسطى بوصفها تمثل المتغير الجيو_سياسي اللازم الذي يمثل مفتاح السيطرة على العالم، حيث تُعد منطقة آسيا الوسطى من المناطق الإستراتيجية التي تدخل ضمن النطاقين الجيو_سياسي والاستراتيجي لمنطقة آوراسيا، حيث تشكل آسيا الوسطى حلقة الوصل مابين:

قارتي: أوربا وآسيا[٤٦]، حيث تقع آسيا الوسطى في الرقعة الممتدة من ساحل بحر قزوين، حتى تخوم منغوليا الواقعة مابين روسيا والصين، وان السيطرة على موارد المنطقة تتيح التحكم في إمدادات الطاقة والمواد الزراعية والمعادن إلى روسيا والصين والاتحاد الأوربي[٤٧]، إذ ما علمنا: ان دول آسيا الوسطى غنية بالكثير من الموارد الأولية الضرورية للتطور والتقدم: كالنفط، واحتياطي من الغاز الطبيعي والفحم والمعادن، مثل: النحاس والزنك والفضة، ويُعد بحر قزوين قلب المجال الجيو_ستراتيجي الجديد الذي ظهر في آسيا الوسطى، حيث يتمثل التغيير الأهم لمرحلة ما بعد الإتحاد السوفياتي في آسيا الوسطى، وفي احياء محيط جغرافي_ تاريخي يُعرف بـــــ(بحيرة قزوين)، إذ يبلغ الاحتياط المكتشف في حوض بحر قزوين (٣٢) مليار برميل من النفط، و(٧) تريليون متر مكعب من الغاز، فضلاً على الاحتياطات غير المكتشفة، إذ تصل التقديرات بشأنها إلى حدود (١٠٠) مليار برميل من النفط، و(١٠) تريليون متر مكعب من الغاز، وسيؤدي الإستثمار المكثف لذلك الإحتياط الى إنتقال مركز الثقل في مجال إنتاج النفط وتصديره إلى تلك المنطقة[٤٨]، وأن سبب إهتمام القوى الاقليمية والعالمية بتلك المنطقة يرجع إلى الاسباب الآتية:

- الذخائر الضخمة للمعادن والغاز الطبيعي والنفط والفحم، كما انها تحتوي نسبة (٢٧%) من اجمالي احتياط العالم من النفط.
- ورثت دول آسيا الوسطى منشأت ضخمة للصناعات العسكرية الخفيفة والثقيلة من الأتحاد السوفيتي (السابق) بعد تفككه، وكذلك ورثت محطة "بايكونور" لاطلاق الصواريخ.
- تمتلك دول "آسيا الوسطى" قاعدة ضخمة وكبيرة من العلماء والمتخصصين في الكثير من المجالات الحيوية، ومنها: الكيمياء والفيزياء وصناعة الأسلحة[٤٩].

٢- أهمية الطاقة في منطقة آسيا الوسطى بالإدراك الاستراتيجي الصيني:

تُعدّ الصين من أول الدول التي اعترفت بدول آسيا الوسطى، بعد استقلالها عن الاتحاد السوفيتي (السابق)، حيث بدأت ملامح السياسة الصينية تجاه المنطقة تظهر بعد العام ١٩٩٦، وذلك عندما تحركت بكين لإيجاد إطار رسمي يربطها بالمنطقة، فجاءت فكرة منظمة (شنغهاي للتعاون) ، وفي ظل حاجة الصين الملحة للطاقة بشكل متزايد، وارتفاع في اسعار النفط والغاز، كان على الصين آنذاك ان تبحث لها عن بدائل أرخص واكثر أماناً تلبي احتياجاتها، ومن هنا ظهرت قُبالها مصادر الطاقة في آسيا الوسطى[٥٠]، اذ يحتل قطاع الطاقة أهمية خاصة في علاقة الصين مع دول آسيا الوسطى، ليس لما تحتويه من موارد طاقوية مهمة بالنسبة للصين فقط، بل هنالك ايضاً القرب الجغرافي الذي يسهل مهمة نقل الموارد إلى الصين مباشرة، من دون الحاجة للمرور بالمسطحات المائية الخطرة للمحيطين: الهندي والهادي، إذ تكمن أهمية المنطقة الجيو_استراتيجية، بكونها ممراً محورياً لأنابيب النفط والغاز [٥١]. في ظل حاجة الصين المتزايدة للطاقة، ومتزامناً مع اضطراد نسب نموها كان لزاماً عليها البحث عن بدائل أرخص واكثر أمناً واقل تكلفة لكي تلبي حاجتها المتزايدة، ومن هنا ظهرت امام الصين مصادر الطاقة في آسيا الوسطى، وقد مدت الصين شبكة أنابيب للغاز لخطين: يبدأ الاول عند حقل غاز (سامان_ دأب) في تركمانستان، ثم يمتد عبر أوزبكستان وكازاخستان. اما الآخر فينقل النفط من كازاخستان الى منطقة الشانكو في ستنكيانغ: (تركستان الشرقية في الصين)، فضلاً على توقيع اتفاقيات طويلة الآمد مع دول تلك المنطقة: كالاتفاق الموقع بينها وبين تركمانستان، اذ تصدر تركمانستان (٣٨) مليار متر مكعب من غازها إلى الصين من العام ٢٠٠٩، وحتى العام ٢٠٣٩ [٥٢].

إذ انّ موارد الطاقة إلى: طرق لنقلها من مناطق إلانتاج إلى مناطق الاستهلاك، لذلك لم تكتفِ الصين بالاستثمار في عملية الاستكشاف والتنقيب والتكرير في: (كازاخستان، واوزبكستان، وتركمنستان)، بل عززت توجهها صوب توطيد علاقتها مع دول المنطقة عن

طريق تبني مشاريع هادفة لبناء خطوط أنابيب، من الدول الثلاث الأغنى: (كازاخستان، واوزبكستان، وتركمانستان) من بين باقي دول المنطقة في الموارد الطاقوية، وذلك لنقل النفط والغاز للحدود الغربية للصين، ومنه إلى المناطق الساحلية الاقتصادية، والتي تعرف ديناميكة نمو اقتصادي كبير، إذ تعود فكرة بناء أهم خط أنابيب لنقل النفط بربط كازاخستان والصين المعروف "أتاسو–ألاشانكو ألى العام ١٩٩٣، وفي العام ١٩٩٧ وقعت شركة النفط الوطنية الصينية و "كازمو تاي غاز" الكازاخية مذكرة تفاهم لبناء خط انابيب صوب غرب الصين، وكلفته ٣.٥ مليار دولار.

وهناك عدة أهداف رئيسة من وراء بناء خط انابيب (اناسو– الاشاتكو)، وتوسيع علاقات الصين الطاقوية مع كازاخستان، يمكن إجمالها بالآتي:

- التقليل من إعتماد الصين على دول الخليج، وكذلك التقليل من المخاطر المحدقة بأمن الطاقة الصيني، والناجمة عن الأضطرابات في الشرق الأوسط.
- انّ ذلك الخط سيوفر قاعدة امدادات مستقرة، وبديلة مع المدى الطويل.
- إنّ ذلك المشروع يمثل مكسب استراتيجي للصين، حيث انّها وللمرة الأولى ستحظى بمصدر مضمون لوارداتها الطاقوية[٥٣]،

ان الخبراء الاستراتيبيجيين في الصين مدركين لأهمية منطقة آسيا الوسطى الاستراتيجية، وانّها منطقة سيكون لها نفوذ معتبر، و ستتحول آسيا الوسطى إلى حجر الزاوية في سياسة (إمن الطاقة) الصينية. اما المستوى الدبلوماسي، فإنّ الصين تعمل على تقوية التعاون الإقليمي مع روسيا و جمهوريات آسيا الوسطى في القضايا الطاقوية، فضلاً على إستغلال الحقول النفطية، إذ تواصل شركات النفط الصينية إستثمار مليارات الدولارات في خطط لامتلاك و تطوير المخزونات النفطية هناك، مما يجعل آسيا الوسطى مصدر مُغري لمد الصين بمصادر الطاقة، وكذلك قرب الحقول النفطية من حدود الصين و

الضعف النسبي للوجود الأمريكي فيها، و قلة سيطرة شركات النفط الغربية على المصالح الطاقوية هناك(٥٤).

إنّ الوجود الصيني في منطقة آسيا الوسطى مرتبط بإحياء طريق الحرير اكثر منه تعلقاً بفعاليات اللعبة الدولية الكبرى، إذ يرى بعض المحللين الصينيين أن هدف بكين الرئيس يكمن في تحقيق تكامل اقتصادي مابين منطقة آسيا الوسطى، ومنطقة سينجانغ الغربية، وحتى لو ساورت حكومات داخل منطقة آسيا الوسطى مخاوف وشكوك من نيّات الصين التي بدأت بتشجيع نزعة استهلاكية محمومة داخل دول المنطقة التي لها حدود مع الصين، وخاصة (قرغيزستان) التي أصبحت نقطة إنتقال مهمة للبضائع الصينية التي تشق طريقها إلى منطقة بحر قزوين وروسيا واوربا(٥٥).

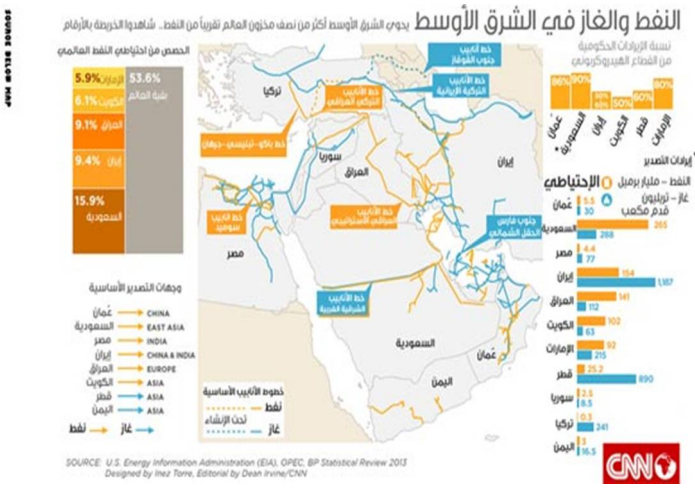
وما دام لعبت الطاقة دوراً محورياً في الاستثمارات الصينية الخارجية ونلحظ على الرغم من ذلك، فإنّ الاستثمار المباشر في مجال الطاقة المتجه صوب الخارج قد شهد في الاعوام الأخيرة تراجعاً في القيمة المطلقة، وانخفاضاً بوصفه جزءً من إجمالي استثمار الصين المباشر في مجال الطاقة المتجهة ألى الخارج أقل من نسبة (٤٠%) لدول المبادرة، وأقل من (٣٠%) على الصعيد العالمي(٥٦).

ثانياً: التوجه الاستراتيجي الصيني صوب الشرق الأوسط:

يُعدّ الشرق الأوسط من أهم مناطق الحقول النفطية العالمية، وان من اهم الدول النفطية: (السعودية، والامارات العربية المتحدة، والكويت، والعراق، وايران)، اذ تمتلك تلك الدول الخمس (٦١%) من احتياطات النفط العالمية المثبتة، وعلى الرغم من وجود بعض الشكوك بشأن مدى أهمية تلك الاحتياطات، فقد كانت تلك البلدان الأربعة: (باستثناء العراق) تنتج نفط بنسبة (١٩,٧) مليون برميل في اليوم، وذلك ما يساوي ربع الانتاج العالمي (٢٤,٦) في العام ٢٠٠٤، وكذلك قطر وايران يمتلكان ثاني وثالث احتياطات الغاز في العالم(٥٧)، كما يتبين في الخارطة(٤).

لقد اضحى الصراع على مصادر الطاقة العالمية احد أبعاد الصراع العالمي، وبدأت القوى الكبرى بوضع بعض الاستراتيجيات لتأمين احتياجاتها من الطاقة، والصين احدى تلك الدول التي اهتمت بموضوع الطاقة منذ تحولها ألى دولة مستوردة في العام١٩٩٣م[٥٨].

خريطة(٣) النفط والغاز في دول الشرق الاوسط



المصدر:

www.farfeshplus.com/Display.asp?catID=151&mainCatID=117&sID=155086

حيث تبين من الخريطة_اعلاه_ دول الشرق الاوسط حسب توفر موارد الطاقة فيها، وواجهات التصدير الاساسية، حيث يحتوي الشرق الاوسط على أكثر من نصف مخزون العالم تقريباً من النفط.

وبمقتضى مبادرة (الحزام والطريق)، فقد تبنت السياسة الصينية المتعلقة باستيراد الطاقة من الشرق الأوسط على اطار التعاون في مجال الطاقة، والتي يشار اليها بـــــــــ(١+٢+٣)، والذي يسعى لبناء علاقة تعاونية استراتيجية عربية_صينية موثوق بها[٥٩].

١: الاهمية الاستراتيجية للشرق الأوسط

إنّ منطقة (الشرق الأوسط) احتلت مكانة استراتيجية منذ مطلع تسعينيات القرن العشرين، كما بقيت مجالاً للتجاذب والتصارع على النفوذ مابين الدول بحكم عوامل عدة نذكر منها الآتي:

- **خزنها لثلثي الاحتياطي العالمي من النفط والغاز: اذ ما دام الدول الكبرى سعت للسيطرة على تلك المنطقة لوضع يدها على الثروة الاستراتيجية.**
- **تمتعها بموقع استراتيجي: فهي المنطقة التي تربط القارات القديمة الثلاث: (آسيا، واوربا، وافريقيا)، وان اي دولة تكرس قوتها على تلك المنطقة يمكن ان يعزز ذلك من هيمنتها على النظام الدولي[٦٠].**

لقد تنبأ الزعيم الصيني "ماوتسي تونغ" بتلك الأهمية التي يمتلكها الشرق الأوسط في الرؤية الاستراتيجية الصينية عند قوله: ((التحكم في تلك المنطقة من قوة مناهضة للصين لا يؤدي الى نشوب حرب عالمية ثالثة فقط، وانّما يهدد وجود جمهورية الصين الشعبية)) وذلك ما يفسر: الاتجاه الصيني لدعم حركات التحرر الوطني والانظمة المناهضة للاستعمار في المنطقة، ولغرض خلق تحالفات اقليمية جديدة، وكسب الاعتراف الدولي في تايوان، إذ انّ اول اعتراف كان في ٣٠ مايو ١٩٥٦م والذي كان من قِبل مصر وهو اول اعتراف عربي وإفريقي بالصين الشعبية [٦١]. يتمتع تعزيز التعاون الصيني العربي في مجال الطاقة بمغزى استراتيجي لضمان إمدادات وأمن الطاقة في الصين، وضمان استمرار اسواق الطاقة عالمياً، وايضاً دفع مصالح الصين الشعبية، وتعزيز التبادلات الاقتصادية مابين الصين والعرب، وضمان استقرار السلم الثنائي والعالمي.

ان الدول العربية تُعدّ موِرداً مهماً للطاقة في السوق العالمية، وهناك جانب مستقبل كبير للتعاون الصيني_العربي في مجال الطاقة، وبالطبع فإنّ التعاون مابين الصين والعرب في الطاقة

يواجه العديد من القيود التي تشمل: العنصر السياسي الذي يتمثل بعدم استقرار الاوضاع السياسية الدولية، وايضاً عدم إكتمال آليات تحديد أسعار الموارد المحلية والأنظمة المعنية[٦٢].

٢- أهمية الطاقة في منطقة الشرق الاوسط بالادراك الاستراتيجي الصيني:

كَتَبَ احد المحللين الصينين المتخصص بالشئون الدولية" سيبقى الشرق الأوسط أكبر مصدر للواردات النفطية الى الصين وتلك هي: أهمية الشرق الاوسط الاستراتيجية، إذ يُعدّ النفط مصدراً اساسياً من دون شك في علاقات الصين الثنائية مع السعودية وايران على السواء، اذ شكلت السعودية في العام ٢٠١٢، المصدر الاول للنفط الذي تستورده الصين، حيث احتلت ايران المركز الرابع. وتستهدف الصين ايضاً الغاز والسلع، فضلاً على سعي "بكين" تنشيط اغتنام فرص الاستثمار، والسعي الى ابرام العقود "لمشاريع البنى التحتية" ،وكذلك أتاحت اسواق جديدة للمنتجات الصينية في الشرق الاوسط، وذلك ما تتميز به مبادرة "الحزام والطريق"، إذ تتضمن: عدة اشكال من الانشطة الاقتصادية والمشاركة في المنطقة المنوطة بحوكمة جمهورية الصين والشركات التي تملكها الدولة والشركات الخاصة ورجال الاعمال الصينين[٦٣]، حيث ترجع بدايات التعاون الصيني_العربي إلى بداية الثمانينيات، عندما قامت الشركة الصينية للهندسة والانشاءات البترولية ببدأ نشاطها في العراق والكويت، ومن ثم وسعت نشاطها بعد ذلك إلى مصر والسودان، وفي اطار دعم التعاون، وتنويع الشراكة مابين الجانبين، وقد توصل الاجتماع المشترك الأول للجنة خبراء الكهرباء ولجنة خبراء الطاقة المتجددة وكفاية وكفاءة الطاقة في الدول العربية المنعقد في (٢٠١٥/٣/١٩)، بالتوصيات الآتية فيما يخص التعاون مابين الصين والعرب في مجال الطاقة، وهي كالآتي:

- تعميم التقرير الختامي للدورة الرابعة لمؤتمر التعاون العربي الصيني في مجال (امن الطاقة)، والذي تم إعداده من الجهات المختصة بالمملكة العربية السعودية.
- التنسيق مابين الجانبين الصيني والعربي، لبدأ الإعداد للدورة الخامسة لمؤتمر التعاون العربي_الصيني في مجال الطاقة.

- تنظيم زيارات وورش عمل في المجالات المختلفة مابين الجانبين[٦٤].

وقد شكلّ نفط الشرق الاوسط ما نسبتهُ(٤٥-٥٠%) من اجمالي واردات الصين النفطية مابين العامي (١٩٩٠ و٢٠٠٠)، وفي العام ٢٠١١، استوردت الصين (١٣٠) مليون طن من نفط الشرق الاوسط، وما تزال تلك الواردات تزداد باطّراد[٦٥]، حيث تستورد الصين ثلثي وارداتها النفطية من الشرق الأوسط، وذلك الأمر يُعدّ تهديداً لأمنها الاستراتيجي؛ بسبب الهيمنة الأمريكية، وحالة عدم الاستقرار التي تعانيها المنطقة، اذ انّ النفط الذي تستورده الصين يمر خلال الطرق البحرية التي تفصل مابين شنغهاي ومضيق هرمز الواقع تحت السيطرة البحرية الامريكية، وذلك ما يفسر: سعي الصين الى التخلص من الحصار الامريكي، عن طريق إقامة علاقات وثيقة مع دول نفطية لا تتسم علاقاتها بالود مع الولايات المتحدة الامريكية، وكذلك فتح العديد من نقاط العبور خلال ممرات لا تسيطر عليها الولايات المتحدة الامريكية كما هو الحال في آسيا الوسطى[٦٦]، إذ تقدر وكالة الطاقة الدولية: أن الصين ستكون الدولة الأولى عالمياً باستيراد الطاقة في العام ٢٠٢٥، اذ حسب احصائيات العام٢٠١١، تستورد الصين نحو (٩٥،٤) مليون برميل يومياً، منها (٤٦%) من منطقة الشرق الأوسط، و(١٠%) من روسيا وآسيا الوسطى[٦٧]. فضلاً على ذلك هناك بعض الامور السياسية والعقائدية والاقتصادية المؤثرة في ادراك الصين لمنطقة الشرق الاوسط، والتي يمكن ذكرها بالآتي:

١- البقاء بمنأى عن بعض الازمات الشرق أوسطية، وعدم الانخراط المباشر لا عسكرياً، ولا دبلوماسياَ: كأحتلال العراق، والربيع العربي، والازمة السورية.

٢- المتابعة بحذر للحركات الدينية المتطرفة والإرهابية التي ترفع شعار: (الاسلام السياسي)، ليس في منطقة الشرق الاوسط فقط، وانّما كذلك في إقليمها الداخلي.

٣- الارتفاع المطرد للمصالح الاقتصادية الصينية في المنطقة، اذ زادت بنسبة (٦٠٠%) في العقد الاخير لتصل الى (٢٣٠) مليار دولار، فضلاً على إعتماد الصين على الشرق الاوسط بنحو نصف وارداتها من النفط في العام ٢٠١٥، وازداد بنحو (٦٤%) في العام٢٠١٧، ومن المتوقع

انّ يزداد الى نحو (٨٠%) في العام ٢٠٤٠. ان طموح الصين في ارساء شبكة علاقات وشراكات تعاونية واسعة في اطار مبادرة "الحزام والطريق" في المجال الاوراسي الكبير، والجوار الأفريقي لا يمكن ان نفهمه بمنأى عن المفهوم الجديد للأمن الذي وضعته القيادة الصينية في تسعينيات القرن الماضي، ومفهوم الصعود السلمي، وادراك الصين لمكانتها على الصعيد الدولي كقوة صاعدة يجب ان يتلائم مع كونها قوة مسئولة تسعى للصعود بشكل سلمي[٦٨]، وفي يناير٢٠١٦ من العام ، ألقى الرئيس (تشي) خاطباً في جامعة الدول العربية جاء فيه على مضامين المبادرة ذات الصلة بالدول العربية، وقد شدد على ان المبادرة (١+٢+٣) تمثل المقاربة الصينية للتعاون التنموي مع الدول العربية كما انطوت عليه الرؤية الصينية لمبادرة "الحزام والطريق" و التي تعني:

١ تعني التعاون في مجال الطاقة: و التي تشمل إنتاج الغاز الطبيعي والنفط وتأمين طرق نقل الطاقة.

٢ وتعني _ايضاً_ التنمية في البنى التحتية، وتسهيل التجارة والاستثمار.

٣ فتعني: التعاون في مجالات التقنية المتقدمة والطاقة النووية لأغراض سلمية والفضاء والعلوم والثقافة[٦٩].

ولذلك يُعدّ صناع القرار في الصين الشرق الاوسط هو: مفترق طرق عالمي رئيس، ومنطقة تتمتع باستراتيجية كبرى، وانّ مراكز الابحاث في بكين تضيف إلى صفوف باحثيها المزيد من محللي الشرق الاوسط، على اساس: انّها منطقة الشرق الاوسط تُعدّ سوقاً للسلع الصينية، وموقعاً لمشاريع البنى التحتية وربما مصدراً للاستثمار الرأسمالي في الصين، وفضلاً على ذلك يعتقد بعض المحللين الصينين: انّ دول الشرق الأوسط ستصبح على الأرجح من أهم المؤيدين للصين على الساحة العالمية[٧٠]، وان تعاون الصين والشرق الاوسط في مجال الطاقة مبني على اساس متين، والصين مستهلك كبير للطاقة، وحاجتها اليها في ازدياد مستمر، والموردين في الشرق الاوسط توّاقون الى توسيع حصصهم السوقية في الصين وفي آسيا ككلّ، تملك الصين

اليوم احتياطيات بالعملات الاجنبية تفوق(٣,١٦) ترليون دولار، وتلك الموارد يمكن استخدامها بالاستثمار في اسواق الطاقة الشرق الاوسطية، وليس في سداد ثمن صادرات النفط والغاز فقط. عموماً فقد استطاعت الصين تطوير علاقات سياسية جديدة مع جميع دول الشرق الاوسط ، مشيدةً بذلك اساساً استراتيجياً صلباً لتعاون صيني_شرق أوسطي في مجال الطاقة[٧١]. فضلاً على ذلك تتميز الدول العربية بكونها غنية بموارد الطاقة، بما في ذلك الطاقة الشمسية والرياح والموارد الحرارية الأرضية، ولديها الشروط المناسبة لتطوير تلك الموارد النظيفة. وفي الوقت نفسه تمتلك الصين خبرات فنية وتجارب ثرية ولوائح ومعايير وسياسات ناضجة في مجالات طاقة الرياح، وتوليد الطاقة الشمسية والاستخدام السلمي للطاقة الذرية، وعليه يجب على الجانبين ان يعملا معاً على تعزيز التواصل في المجالات النظيفة، والتشاور في مشاريع الطاقة المتجددة، والبديلة، وتبادل الخبرات، ونقل التكنولوجيا، ودفع التعاون البناء في المجالات المعينة[٧٢].

إذ ما علمنا: إن المنطقة العربية تكتسي أهمية في مبادرة (الحزام والطريق) وذلك بسبب الآتي:

- حاجة الصين إلى الموارد النفطية المتأتية أساساً من: الخليج العربي، إذ تستورد الصين اكثر من نصف حاجياتها النفطية من المنطقة.
- تضم منطقة الشرق الاوسط: اثنين من اكبر الدول من حيث: المعاملات التجارية، وهي: (المملكة العربية السعودية بـــــــ(٧٠) مليار دولار، والأمارات العربية المتحدة بـــــ

(٤٦,٣) مليار دولار لعام ٢٠١٦). في حين بلغ قيمة المعاملات التجارية مابين الصين ودول مجلس التعاون الخليجي بـــــ(١١٤) مليار خلال العام نفسها.

- مركز عبور للأسواق الاوربية والأفريقية.
- السيولة المالية الكبيرة على اساس: إنّ معظم الدول العربية دول بترولية.
- إمكانية إنجاز منشآت قاعدية وبنى تحتية، نظراً لافتقار دول المنطقة إلى ذلك.

- التعاون الامني.
- تعريف المنطقة بالصين، وذلك من شأنه ازالة اللبس وسوء فهم دول المنطقة لدوافع الصين، اذ تعتمد الصين على الدبلوماسية الناعمة، وسياسة عدم التدخل في الشئون الداخلية لبلدان الشرق الاوسط [٧٣].

ثالثاً: التوجه الاستراتيجي الصيني صوب منطقة القرن الافريقي

إتبعت الصين سياسة خارجية متميزة حيال افريقيا لتحقيق أهدافها السياسية والأمنية، وذلك عن طريق وسائل متعددة إنتقلت من وسائل غير مباشرة إلى وسائل مباشرة تتيح قدر اكبر من التعاون الصيني_الافريقي، وقد استغلت الصين التوجهات الدولية للولايات المتحدة الامريكية وأوربا، والتي أتجهت إلى مناطق أخرى من العالم، مثل: الشرق الاوسط وآسيا، وذلك الامر اتاح فرصة للصين لتمارس ثقلاً سياسياً وأمنياً في إفريقيا[٧٤]، فمنذ العام ١٩٤٨، احتلت القارة الافريقية موقعاً على أجندة السياسة الخارجية الصينية، ومن ثم إنهيار الكتلة الشرقية المتمثلة بـــــ(الاتحاد السوفيتي)، كل تلك المتغيرات التي اعقبت الانهيار، وانتهاء الحرب الباردة انعكست بدورها على توجهات السياسة الخارجية الصينية بشكل عام، وفي ذلك السياق رأت الصين ضآلتها المنشودة في الدول الأفريقية الغنية بالنفط، والمعادن، والمواد اللازمة للصناعة [٧٥].

١- الأهمية الاستراتيجية لمنطقة القرن الافريقي:

يُشير مصطلح (القرن الافريقي) جغرافياً إلى الجزء الشرقي من القارة الأفريقية، والذي يظهر شرقاً بشكل قرن الى الجنوب من خليج عدن، ويطل على جنوبي البحر الأحمر شرقاً، وخليج عدن شمالاً، والمحيط الهندي شرقاً، ويفصله عن شبه الجزيرة العربية مضيق باب المندب، وذلك على وفق المنظور الجغرافي و يضم مفهوم القرن الأفريقي: أربع دول فقط، وهي:(جيبوتي والصومال وأثيوبيا وأريتريا) شكلت تلك الدول معاً المفهوم الضيق لتلك المنطقة، ونتيجة للتداخل والأرتباط الجغرافي او السكاني مابين هذه الدول الأربع، اتسعت دالة القرن لتضم إلى جانب الدول الاربع الرئيسة دول أخرى، وقد وسعت الادبيات الأمريكية من نطاق مفهوم

(القرن الافريقي) ليشمل: اثيوبيا، واريتريا، وكينيا، وأوغندا، وتنزانيا، والصومال، السودان، وجيبوتي، وراوندا، وبورندي[٧٦].

خريطة (٤) دول القرن الأفريقي

المصدر: https://www.almashhad-alyemeni.com/134879

ان التوجه الصيني صوب منطقة القرن الافريقي بعد الحرب الباردة كان سلمياً بالدرجة الاساس، فاتخذ في ذلك التوجه جوانب مختلفة، والتي من أهمها الجوانب الاقتصادية والعسكرية والسياسية، فكان التوجه السياسي بعد عقد مؤتمر باندونغ في العام ١٩٥٥، اعقبها فتح العديد من السفارات الصينية هناك ابتداء من أول سفاراتها في السودان، وصولاً الى اخر سفارة لها بجنوب السودان في العام ٢٠١٢، اما الجانب الاقتصادي فكان لصندوق التنمية الصيني_الأفريقي وكذلك منتدى التعاون الصيني الأفريقي الدور الكبير في اظهار دور الصين بمنطقة القرن الأفريقي، وتعزيز جانب المساعدات والقروض مُنخفضة الفائدة لدول المنطقة، واما في الجانب العسكري فقد قامت الصين بانشاء قاعدة عسكرية لها بجيبوتي في العام ٢٠١٧، فضلاً على ان الصين يُعدّ من موردي الأسلحة الأهم لتلك الدول ومنها اريتريا وإثيوبيا[٧٧]،

وان التزود بالثروات الطبيعية يُعدّ من أهم اهداف التوجه الصيني صوب القارة الأفريقية بشكل عام، ودول القرن الأفريقي بشكل خاص، إذ يشكل النفط نحو (٧٠%) من واردات الصين من القارة الأفريقية، ويتم استيراد النفط من أربع دول بشكل أساس، في مقدمتها: السودان، وذلك في العام ٢٠١٣، حيث اصبحت الصين ثاني اكبر مستورد للنفط بعد الولايات المتحدة الأمريكية. لكن من المتوقع ان تفوق الولايات المتحدة الامريكية باستيراد النفط مستقبلاً[٧٨].

إذ يتمتع القرن الأفريقي بأهمية استراتيجية كبيرة، نذكر منها الآتي:

- حيث الموقع: يمتد القرن الأفريقي على مساحة تفوق(٢.٠٠٠.٠٠٠)كم،^{2}حيث يقع على شريط مائي داخلي يبدأ من باب المندب جنوباً الى السويس شمالاً، ويُعدّ من أهم الممرات المائية والمنافذ النفطية العربية المتجهة إلى أوربا.
- اما الموارد الطبيعية: تعد منطقة القرن الأفريقي من أهم المناطق الغنية، لما تحتويه من ثروات طاقية ومعدنية ضخمة، على رأسها: النفط والغاز والذهب، فضلاً على الثروات المائية، واحتياطات كبيرة من المعادن التي تستخدم في الصناعات الكبيرة: كالكوبالت واليورانيوم.
- المستوى البشري: تنعم منطقة القرن الأفريقي بثروة بشرية هائلة، اذ يتعدى عدد سكانها (٢٠٠) مليون وتتعدد فيها القوميات والأديان، التي تحتوي على (٣٤٠) لهجة ولغة[٧٩].

وقد شجعت الصين في الوقت نفسه التنمية الأقتصادية في منطقة القرن الأفريقي، وذلك عن طريق تقديم قروض ذات فوائد منخفضة، واعفاء بعض الدول من الديون، واقامة مشاريع لتحسين البنية الأساسية، مثل: الطرق والجسور والكهرباء ومحطات المياه والكهرباء، وكذلك شبكات الري والاتصالات[٨٠].

٢- أهمية الطاقة في منطقة القرن الافريقي بالادراك الاستراتيجي الصيني:

انّ التوجه الصيني نحو القرن الافريقي يتضح: بأنّه توجه سلمي بالدرجة الاساس. لكن ذلك لا يمنع من ان هناك أهداف استراتيجية للصين في تلك المنطقة، ومنها: كسب التأييد الدبلوماسي الافريقي لدى الأمم المتحدة، إذ يُعد البُعد الدبلوماسي من أهم المحددات في السياسة الخارجية الصينية بشكل عام، وفي أفريقيا بشكل خاص، فضلاً على سعي الصين لخلق نظام دولي متعدد الأقطاب، حيث تدعم المنطقة الموقف الصيني بشأن ضم (تايوان) وذلك يُعدّ من اهم اهداف استراتيجية الصين الموجهة صوب أفريقيا، وعن طريق ما تقدم تتلخص الاستراتيجية الصينية تجاه القرن الافريقي بالآتي:

- رفع سقف الاستثمارات الصينية في القرن الافريقي لمستويات قياسية، وفي مدد زمنية محددة.
- الرؤية الاقتصادية الصينية للقارة الأفريقية بصورة عامة، وللقرن الافريقي بصورة خاصة، وتلك الرؤية تستند الى الاعتقاد القائل: بأن تلك الدول تتبنى مجموعة من الاجراءت تسهل الانفتاح على التجارة الدولية.
- تقدم الصين سلع رخيصة تلائم مستوى دخل غالبية الافراد في المنطقة على عكس السلع الغربية.
- اصرار الصين على ضمان الوصول إلى المصادر الطبيعية الوفيرة في قارة أفريقيا[٨١].

ان توظيف الصين لأدواتها غالباً ما يكون أقرب لميول المجتمعات الأفريقية والأنظمة السياسية، وذلك لاعتبارات عدة، منها: رخص العمالة، وكثرة المشاريع الخاصة بالطاقة، وقلة التكاليف والتسهيلات، فضلاً على عدم التدخل المباشر والواضح بالسياسة الداخلية للمنطقة[٨٢]، وبصورة عامة تحتل القارة الافريقية موقعاً مهماً في استراتيجية (الحزام والطريق) الصينية، خاصة ضمن محطات" طريق الحرير البحري"، كما ان فكرة دفع بناء مشترك مرتبطة بالبنى التحتية، وغيرها من المشاريع التنموية في داخل إطار المبادرة، وله اهمية قصوى للاقتصاد

الإفريقي، خاصة: انّ أفريقيا بحاجة إلى ذلك التطور، وتعزيز الاستثمار في مختلف المجالات والقطاعات سواء اكانت التجارية ام الاقتصادية ام الانسانية، للحد من الفقر، ورفع المستوى المعيشي ودعم تعزيز التكامل الاقتصادي الإفريقي(٨٣).

الخاتمة

نصل الى القول في خاتمة فصلنا هذا لقد ترتب على النهوض الصيني، ومن ثم التنمية السلمية انتشار المصالح الجوهرية الصينية في العالم، وتوسّعها. وقد اختارت الصين إستراتيجية القوة الناعمة مقاربة لتعزيز العلاقات بين الدول، إذ ما علمنا: إنّ مشروع (الحزام والطريق) اقتصادياَ يماثل "خطة مارشال" التي كان هدفها: اعمار دول اوربا الغربية التي تبنته الولايات المتحدة الامريكية بعد الحرب العالمية الثانية، وذلك لانعاش الاقتصاد الامريكي والغربي وشركاته، وبالفعل كان مشروع (مارشال) يسعى الى: بناء الطرق والسكك الحديدية والجسور والموانئ في الدول التي سيمر منها الطريق. علماً:

ان الطاقة تمثل عصب التطور الاقتصادي الذي يمثل متغيراً اساسياً في طموح الدولة، والصين واحدة من تلك الدول التي تواجه عقدة الحاجة الى الطاقة، وبوسائل مختلفة لتأمين حاجتها اولاً، وحاجة الاجيال القادمة مستقبلاً، لذلك نلحظ: إن الصين في المحافل الدولية التي سعت في اطار تلك الدبلوماسية الى اتخاذها سياسات ومشاريع تتلائم مع الاجماع الدولي والمصلحة الوطنية الصينية العليا في تأمين الطاقة، وذلك ما نلحظه في سياستها تجاه بعض الدول الغنية بالموارد.

إذ يمر العالم الآن بمرحلة من التغيرات الاقتصادية والجيو_سياسية الكبرى، حيث تعيد القوى الكبرى تقييم مواقفها، وتعدل واقعها، وذلك لا يظهر في أي مكان اكثر من مبادرة "الحزام والطريق"، التي تقودها الصين، وان طريق الحرير هو: طريق للتعاون والكسب المشترك، وطريق التفاعل الحضاري، وان مبادرة هي: جولة الاصلاح والانفتاح الثانية للصين، بل انّها مشروع مهم لكي تنتقل أقاليم الصين ومناطقها إلى العالمية، وستعزز من تكامل المجتمع

الصيني والعالم الخارجي أكثر فأكثر. وفي تلك المرحلة يمكن القول ان مبادرة (الحزام والطريق) ضرورة بالنسبة للصين، ولا يمكن ايجاد بديل لها، وحتى اذا تعرقلت او قوضت مساعيها، فانّ البدائل التي تنحسر قبالتها ستكون في تغيير المنهجية وآليات التنفيذ، وفي حال تعثر بشكل تام تنفيذ المبادرة يمكن للصين ان تقوم بتقسيم المبادرة لعدة مشاريع يتم العمل عليها بالتوازي وفقاً للمعطيات المتاحة.

المصادر والهوامش

١- طارق احمد شمس، الشرق على طريق الحرير(دراسة –تاريخية– جغرافية– اقتصادية) ٣٠٠٠ ق م– ٢٠١٧م، ط١، دار الفارابي، بيروت، ٢٠١٨، ص١٥٧،ص١٦٤،ص١٩٣.

٢- كونغ زهيغيو، إنشاء القوة البحرية الصينية التحديات وإدارة الاستجابة، ترجمة(حليم نصر)، ط١، الدار العربية للعلوم ناشرون، بيروت، ٢٠١٧، ص٢١-٢٢.

٣- ليو وي، طريقا الحرير القديم والجديد خلق عالم مترابط بين الشرق والغرب، ط١، الدار العربية ناشرون، بيروت، ٢٠١٨، ص١٣.

٤- احمد كاتب، الانخراط الحذر.. التحول الضروري للسياسة الصينية في الشرق الأوسط، ملحق تحولات استراتيجية، مجلة السياسة الدولية، العدد(٢١٤)، مؤوسسة الاهرام، القاهرة، ٢٠١٨، ص٢٣.

٥- جاسم محمد مصحب، و لارا حسن، استراتيجية الحزام والطريق الصينية الاهداف والوسائل، حوار الفكر، العدد (٥٠)، المعهد العراقي لحوار الفكر، بغداد، ٢٠١٩، ص١٥٩-١٦٠.

٦- كاظم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية، مصدر سبق ذكره، ص٤٢٥-٤٢٧.

٧- كاظم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية، مصدر سبق ذكره، ص٤٢٧-٤٢٨.

٨- مجلس الدولة، التطلعات والاعمال حول دفع البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، ط١، دار النشر باللغات الاجنبية، بكين، ٢٠١٥، ص٩.

٩- عبد علي كاظم المعموري، القرن الصيني الهيمنة بلا احتلال، ط١، دار روافد، بيروت، ٢٠٢٠، ص١٢٧.

١٠- زرقين احمد، مبادرة الحزام والطريق الصينية: قراءة استراتيجية، مجلة قضايا سياسية، العدد٣، المركز الديمقراطي العربي، برلين، ٢٠٢٠، ص٧٧.

١١- رزقين احمد، مبادرة الحزام والطريق، مصدر سبق ذكره، ص٧٧.

١٢- صلاح علي، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، تقرير المستقبل العدد (٢٦)، مركز المستقبل للدراسات والأبحاث المتقدمة، ابو ظبي، ٢٠١٨، ص٤ .

١٣- باهر مردان ، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الواحد والعشرين، مجلة دراسات دولية، العدد(٦٧)، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، ٢٠١٦، ص٢٠٣.

١٤- فيليب غالكين واخرون، الاستثمارات الصينية في مجالات الطاقة من منظور مُبادرة الحزام والطريق، مركز عبد الملك للدراسات والبحوث البترولية، السعودية، ٢٠١٩، ص٢٤-٢٥.

١٥- المجلس الاقتصادي والأجتماعي، الأمم المتحدة، مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية، الدورة السادسة، عمّان، ٢٠١٩، ص٥.

١٦- كاظم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية، دار آمنة للنشر والتوزيع، الاردن، ٢٠١٨، ص٤٥٤.

١٧- كاظم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية مصدر سبق ذكره، ص٤٦٦.

١٨- طارق احمد شمس، الشرق على طريق الحرير، مصدر سبق ذكره، ص٢٥١-٢٥٢

١٩- جاسم محمد مصحب، و لارا حسن، استراتيجية الحزام والطريق الصينية الوسائل والاهداف، حوار الفكر، العدد٥٠، المعهد العراقي لحوار الفكر، بغداد، ٢٠١٩، ص١٦٢.

٢٠- عبد علي كاظم المعموري، القرن الصيني الهيمنة بلا احتلال، مصدر سبق ذكره، ص١٣٥.

٢١- احمد حسين الخطيب، الاستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الأقتصاد الدولي، مجلة جيل للدراسات السياسية والعلاقات الدولية، مركز جيل للبحث العلمي، العدد(٢٤)، طرابلس_لبنان، ٢٠١٩، ص١١٥.

٢٢- احمد كاتب، الانخراط الحذر،مصدر سبق ذكره، ص٣٢.

٢٣- زرقين احمد، مبادرة الحزام والطريق الصينية: قراءة استراتيجية، مصدر سبق ذكره، ص٧٧.

٢٤- اميرة احمد حرزلي، مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية- الاهداف- المكاسب، مبادرة الحزام والطريق: مشروع القرن الأقتصادي في العالم، ط١، المركز الديمقراطي العربي، ألمانيا، ٢٠١٩، ص٧٩.

٢٥- جاسم محمد مصحب، و لارا حسن، استراتيجية الحزام والطريق الاهداف والوسائل، مصدر سبق ذكره، ص١٦٣.

٢٦- صلاح علي، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، مصدر سبق ذكره، ص٥.

٢٧- Mohamad Khalil Khan and others, "China's belt and road initiative: a global model for an evolving approach to sustainable regional development", in Sustainability, vol.10, No.11 (16 November 2018). Available at https://www.mdpi.com

٢٨- صلاح علي، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، مصدر سبق ذكره، ص٦.

٢٩- زياد العلي، الجيوسيبرانية في استراتيجية طريق واحد حزام واحد الصينية، شبكة النبأ المعلوماتية، ٢٠١٩/٣/١٠: https://m.annabaa.org/arabic/strategicissues/18538

٣٠- لماذا طريق الحرير الرقمي يقلق أميركا، ٢٠١٩/٨/٢٩

www.cnbcarabia.com/nrws/view/57012 .

٣١- Thomas Eder :Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand, Date released 7/6/2018, Date retrieving 20/6/2019, https://www.merics.org

٣٢- ابراهيم حردان مطر، السياسة الخارجية الصينية...قراءات ما بعد الأصلاح، ط١، دار رائج للنشر والطباعة، ٢٠١٨، ص٨٨.

٣٣- صلاح علي، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، مصدر سبق ذكره، ص٤.

٣٤- اميرة احمد حرزلي، مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية، الاهداف المكاسب، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم ط١، المركز الديمقراطي العربي، ٢٠١٩، برلين، ص٧٩

٣٥- وانغ ييواي، مبادرة الحزام والطريق ما ستقدمه الصين للعالم في صعودها، ترجمة: أوليغ عوكي، ط١، الدار العربية للعلوم ناشرون، بيروت، ٢٠١٧،ص٩.

٣٦- محمد حمشي، العالم العربي ومشروع الحزام والطريق الصيني، مجلة دراسات شرق أوسطية، مركز دراسات الشرق الأوسط ، العدد(٨٠)، الاردن، ٢٠١٧، ص٧٣.

٣٧- محمد شاهين، التجربة الصينية بإيجاز، ط١، دار اخبار اليوم، القاهرة، ٢٠١٦، ص١٠٨.

٣٨- باهر مردان، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مصدر سبق ذكره،ص٢٠٤.

٣٩- زينب عبدالله، الاطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، مبادرة الحزام والطريق مشروع القرن الاقتصادي في العالم، مصدر سبق ذكره، ص١٤.

٤٠- احمد كاتب، الانخراط الحذر، مصدر سبق ذكره، ص٢٤.

٤١- حميد شهاب احمد، و زيدون سلمان محمد، تطور القوة والقدرات الصينية بعد الحرب الباردة، مجلة العلوم السياسية، العدد(٥٦)، كلية العلوم السياسية، جامعة بغداد، ٢٠١٨، ص٣٤.

٤٢- ليو وي، طريقا الحرير القديم والجديد خلق عالم مترابط بين الشرق والغرب، مصدر سبق ذكره، ص٢٤.

٤٣-زينب عبدالله، الاطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، مصدر سبق ذكره، ص١٤.

٤٤-عبد علي كاظم، القرن الصيني الهيمنة بلا احتلال، مصدر سبق ذكره، ص١٢٨-١٢٩.

٤٥-عبد القادر دندن، حرب الأنابيب في آسيا الوسطى وحوض بحر قزوين الصراع الروسي، الصيني، الامريكي)، مجلة قضايا آسيوية، العدد الثالث، مصدر سبق ذكره، ص٤.

٤٦- احمد عبد الجبار عبدالله، الصين والتوازن الاستراتيجي العالمي بعد العام ٢٠٠١ وآفاق المستقبل، طذ، الدار العربية للعلوم ناشرون، بيروت، ٢٠١٥، ص ٣٢٦.

٤٧- تامر إبراهيم كامل عبده هاشم، الصراع بين الولايات المتحدة والصين وروسيا، ط١، المكتب العربي للمعارف، القاهرة، ٢٠١٣، ص ٢٦٠.

٤٨- حنان ابو سكين، بين الصراع والتعاون : التنافس الدولي في آسيا الوسطى، المركز العربي للدراسات والبحوث، ٢٠١٤/٧/١٠.http://www.acrseg.org/6940

٤٩- محمد رضا جليلي و تيري كيليز، جيو_ سياسية آسيا الوسطى، ترجمة: علي مقلد، ط١، منشورات دار الاستقلال للثقافة والعلوم القانونية، بيروت، ٢٠٠١، ص٢، ص٦-٧.

٥٠- مصباح عبدالله عبد الباقي، آسيا الوسطى والقوقاز الاهمية الاستراتيجية والواقع السياسي والاجتماعي، مركز الجزيرة للدراسات، ٢٠١٣/٠٩/٢٤.

https://studies.aljazeera.net/ar/reports/2013/09/201392410385345463 6.html

٥١-حنان ابو سكين، بين الصراع والتعاون : التنافس الدولي في آسيا الوسطى، المركز العربي للدراسات والبحوث، مصدر سبق ذكره.

٥٢- عبد القادر دندن، الإستراتيجية الصينية لأمن الطاقة وتأثيرها على الاستقرار في محيطها الإقليمي آسيا الوسطى_شرق وجنوب آسيا، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الحقوق والعلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر، الجزائر، ٢٠١٣، ص١٤٤.

٥٣- عباس سعدون رفعت، التوجهات الصينية حيال جمهوريات آسيا الوسطى، المجلة السياسية والدولية، كلية العلوم السياسية، الجامعة المستنصرية، العدد(٣٥-٣٦)، ٢٠١٧، ص٦٣٣.

٥٤- لزهر وناسي، التفاعلات الإستراتيجية في آسيا الوسطى: دراسة في العلاقات بين مثلث القوة الولايات المتحدة الأمريكية، الصين، روسيا، أطروحة دكتوراه، قسم العلوم السياسية، جامعة الحاج لخضر- بانته، كلية الحقوق ، الجزائر، ٢٠١٤، ص١٩٢-١٩٣.

٥٥-عبد القادر دندن، الإستراتيجية الصينية لأمن الطاقة وتأثيرها على الاستقرار في محيطها الإقليمي، مصدر سبق ذكره، ص١٥٣.

٥٦- تامر ابراهيم كامل عبده هاشم، الصراع بين الولايات المتحدة والصين وروسيا، مصدر سبق ذكره، ص٢٧٨.

٥٧- فيليب غالكين واخرون، الاستثمارات الصينية في مجالات الطاقة من منظور مُبادرة الحزام والطريق، مصدر سبق ذكره، ص١٤.

٥٨- فيليب سيبيل لوبيز، الجغرافيات السياسية للبترول، ترجمة نجاة الصليبي الطويل، ط١، هيأة ابو ظبي للسياحة والثقافة، ابو ظبي،٢٠١١، ص٣٢٩.

٥٩- علاء عبد الوهاب عبد العزيز، أمن الطاقة في السياسة الخارجية الصينية، مجلة ابحاث العلوم السياسية، الجامعة المستنصرية، العددان(٥_٦)،بغداد، ٢٠١٩، ص٦٠٠.

٦٠- كسيو مينغ كيان، طريق الحرير الجديد والعلاقات الصينية العربية في مجال الطاقة، العلاقات العربية- الصينية، ط١، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان، ٢٠١٧، ص١٧١.

٦١- ماجد كيالي، مشروع الشرق الاوسط الكبير دلالاته وإشكاله، ط١، مركز الامارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، العدد(١٢٢)، ابوظبي، ٢٠٠٧، ص٧.

٦٢- احمد كاتب، الانخراط الحذر ، مصدر سبق ذكره، ص٢٥.

Zhao Jin63، واقع وآفاق التعاون الصيني العربي وتأسيس المنطقة الاقتصادية التجريبية الداخلية المفتوحة بنينغشيا، ترجمة: حسانين فهمي حسين، ط ١، دار جامعة الملك سعود للنشر، الرياض، ٢٠١٩، صفحة (ص).

٦٤-اندرو سكوبيل، وعليرظا نادر، الصين في الشرق الأوسط التنين الحذر، مؤسسة **RAND**، كاليفورنيا، ٢٠١٦، ص٧-٨. متاح على الرابط:**www.rand.org/content/dam/rand/pubs/research_reports**

٦٥- لحلو بوخاري وآخرين، نحو شراكة إستراتيجية بين الصين والدول العربية، المجلة الدولية للدراسات الاقتصادية، المركز الديمقراطي العربي، العدد(٠١)، ألمانيا، ٢٠١٨، ص٣٦-٣٧.

٦٦- مجموعة مؤلفين، العرب والصين مستقبل العلاقة مع قوة صاعدة، ط١، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، بيروت، ٢٠١٩، ص٣٨٦.

٦٧- عدنان خلف حميد البدراني، السياسات الخارجية للقوى الكبرى تجاه المنطقة العربية دراسة مقارنة لكل من(اليابان والصين والهند)، ط١، الرمال للنشر والتوزيع، عمان، ٢٠١٦، ص٥٠٢.

٦٨- كسيو مينغ كيان، طريق الحرير الجديد والعلاقات الصينية العربية في مجال الطاقة، العلاقات العربية الصينية،ط١، مركز دراسات الوحدة العربية، لبنان، ٢٠١٧، مصدر سبق ذكره١٦٧.

٦٩- احمد كاتب، الانخراط الحذر، مصدر سبق ذكره، ص٢٥.

٧٠- كاظم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية، مصدر سبق ذكره، ص٤٨٧.

٧١- اندرو سكوبيل و عليرظا نادر، الصين في الشرق الأوسط التنين الحذر، مصدر سبق ذكره، ص١١.

٧٢- كسيو مينغ كيان، طريق الحرير الجديد والعلاقات الصينية العربية في مجال الطاقة، مصدر سبق ذكره، ص١٧٠.

73 Zhao Jin ، واقع وافاق التعاون الصيني العربي وتأسيس المنطقة الاقتصادية التجريبية الداخلية المفتوحة بنينغشيا، مصدر سبق ذكره، ص٢١٩.

٧٤- آسيا قبلي، مكانة الشرق الاوسط في مبادرة الحزام والطريق الصينية: دراسة مقارنة بين المبادرة والمشروع الروسي و الامريكي في المنطقة، في كتاب الحرب الباردة الثانية تغير الجغرافيا وتعدد الفواعل، ط١، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ألمانيا، ٢٠١٩، ص١٣١.

٧٥- مركز الدراسات الدولية، التوجهات العالمية للصين في القرن الحادي والعشرين (افريقيا انموذجاً)، الملف السياسي، العدد (٦٩)، جامعة بغداد، ٢٠١٠، ص١٠.

٧٦- شيماء محيي الدين، دوافع وتداعيات التوسع الصيني في القرن الإفريقي، السياسة الدولية، العدد(٢١٤)، مؤسسة الاهرام، القاهرة، ٢٠١٨، ص١٤.

٧٧- تغريد صفاء مهدي، افريقيا في المدرك الاستراتيجي الصيني (القرن الأفريقي انموذجاً)، رسالة ماجستير، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، بغداد، ٢٠١٥، ٥٦-٥٧.

٧٨- زياد يوسف حمد، التوجه الصيني نحو منطقة القرن الأفريقي بعد الحرب الباردة، مجلة الدراسات الأفريقية وحوض النيل، العدد السابع، المركز الديمقراطي العربي، برلين، ٢٠٢٠، ص٢.

٧٩- شيماء محيي الدين، دوافع وتداعيات التوسع الصيني في القرن الإفريقي، مصدر سبق ذكره، ص١٥.

٨٠- نورة الحفيان، وأحمد مصيلحي، القرن الإفريقي في ظل التنافس الدولي والإقليمي، المعهد المصري للدراسات السياسية والأستراتيجية، القاهرة، ٢٠٢٠، ص٥.

٨١- ياسر قطيشات، التناقس الاقليمي والدولي في القارة السمراء: القرن الأفريقي انموذجاً، الموسوعة الجزائرية للدراسات السياسية والاستراتيجية، ٢٠٢٠/٢/٢٥. متاح الرابط على:

www.politics-dz.com

٨٢- زياد يوسف حمد، التوجه الصيني نحو منطقة القرن الأفريقي بعد الحرب الباردة، مصدر سبق ذكره، ص ١٣-١٥.

٨٣- حسان صادق حاجم، التنافس الأمريكي_الصيني على الطاقة في أفريقا، ط١، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، ٢٠٢٠، ص١٠٩.

٨٤- لمياء مخلوفي، إستراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا، مجلة مدارات سياسية، العددان(٢٥٨٨_١٨٢٥)، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر،٢٠١٧، ص١٩١.