



مبادرة الحزام والطريق: الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج الدكتور جين ليانجشيانج والدكتور إن جاناردان يونيو 2018

الآراء الواردة في هذه الوثيقة تُعبّر عن رأي المؤلف فقط ولا تعكس بالضرورة وجهة نظر أكاديمية الإمارات الدبلوماسية، باعتبارها جهة اتحادية مستقلة، وكذلك لا تعبر عن وجهة نظر حكومة دولة الإمارات العربية المتحدة. حقوق النشر: أكاديمية الإمارات الدبلوماسية 2018، صورة الغلاف: Chris, Flickr

الدكتور جين ليانجشيانج
باحث أول ونائب مدير مركز دراسات غرب آسيا وأفريقيا، معاهد شنغهاي للدراسات الدولية

الدكتور جين ليانجشيانج هو باحث أول ونائب مدير مركز دراسات غرب آسيا وأفريقيا في معاهد شنغهاي للدراسات الدولية، وله كتاب من تأليفه بعنوان (2015) On the Domestic Sources of Iran's Foreign Policy. وعقل الدكتور جين ليانجشيانج كباحث زائر في معهد ترومان لتعزيز السلام، ومكتب مؤسسة فريدريش إيبيرت في نيويورك، ومعهد باكر، ومركز الدراسات الإستراتيجية والدولية بالولايات المتحدة الأمريكية.



الدكتور إن جاناردان
باحث أول، أكاديمية الإمارات الدبلوماسية

الدكتور إن جاناردان هو باحث أول في برنامج العلاقات بين دول الخليج والدول الآسيوية في أكاديمية الإمارات الدبلوماسية، ونشر عدة مؤلفات أكاديمية منها "A New Gulf Security Architecture: Prospects and Challenges for an Asian Role (ed., 2014); India and the Gulf: What Next? (ed., 2013); and Boom amid Gloom: Spirit of Possibility in 21st Century Gulf (2011). والدكتور إن جاناردان هو أيضاً مساعد مدير التحرير في مجلة Journal of Arabian Studies.



ملخص تنفيذي

- تستعيد مبادرة الحزام والطريق الصينية الذكريات التاريخية لطريق الحرير والذي كان حلقة الوصل في التواصل والتجارة والتفاعل بين الحضارات. أما الصيغة المعاصرة من هذا الطريق وهي مبادرة الحزام والطريق فالهدف منها هو تعزيز السياسات الاقتصادية والخارجية للصين. وترجع جذور هذه المبادرة إلى النجاح الاقتصادي الذي تمتع به الصين من جراء الاعتماد على تطوير منشآت البنية التحتية.
- تسعى المبادرة إلى محاكاة هذه الإستراتيجية الاقتصادية خارج حدود الصين. وتهدف الصين من خلال محاولة إنشاء ميسارات تجارية برية وبحرية تربط بين الصين وأوروبا عبر المرور في آسيا (بما في ذلك منطقة الشرق الأوسط) وأفريقيا إلى المساعدة في رفع معدلات نموها، ولا سيما في وسط وغرب الصين، وكذلك رفع معدلات النمو في البلدان الأخرى.
- لا تدخل دول مجلس التعاون الخليجي رسمياً في أي من الممرات الستة المقترحة لمبادرة الحزام والطريق. بيد أن مجالات التعاون الخمسة لمبادرة الحزام والطريق وهي البنية التحتية، وتنفيذ السياسات، وتيسير حركة التجارة، وتسهيل التدفق المالي، والتواصل بين الشعوب تفتح الباب أمام انضمام دول مجلس التعاون الخليجي ومن بينها دولة الإمارات العربية المتحدة إلى المبادرة.
- يرتبط نطاق مشاركة دول مجلس التعاون الخليجي في مبادرة الحزام والطريق بعاملين على الأقل وهما: العامل الأول هو السيولة المالية في المنطقة والعامل الثاني هو إمكانات منشآت البنية التحتية.
- في حين أن نقطتي القوة هاتين لدول مجلس التعاون الخليجي تتوافق تماماً مع مبادرة الحزام والطريق إلا أن هناك عدداً من العوائق أمام المبادرة من منظور دول مجلس التعاون الخليجي. وأهم هذه العوائق على الإطلاق هو إيران؛ وهي شريك رئيس في المشروع.
- تُطل هذه النظرة التحليلية بعضاً من الفرص المتاحة والصعوبات أمام دول مجلس التعاون الخليجي في مبادرة الحزام والطريق، وتبين الورقة أنه بالرغم من الجوانب السلبية في المبادرة فإن هناك أربعة عوامل تبرز ضرورة مشاركة هذا التجمع الإقليمي الخليجي في مبادرة الحزام والطريق: العامل الأول هو إمكانية أن تؤدي المبادرة إلى التأثير في نمط العلاقات بين دول مجلس التعاون الخليجي والصين في المستقبل، والعامل الثاني هو أن المبادرة بمثابة إضافة لخطط التنويع الاقتصادي في المنطقة، والعامل الثالث هو أن المبادرة تتيح المجال أمام دول مجلس التعاون الخليجي للدخول في علاقات شراكة متعددة الأطراف خارج المنطقة، والعامل الرابع هو أن المبادرة قد تكون حافزاً أمام الصين للاضطرار في الترتيبات السياسية والأمنية في منطقة الخليج.

تفاصيل الموضوع

وفي 2017 تعهد الرئيس الصيني شي جين بينج في كلمته أمام مؤتمر طريق الحرير للتعاون الدولي في بكين بتقديم مبلغ تمويل إضافي وقدره 124 مليار دولار أمريكي للمبادرة. ويشمل هذا المبلغ مساعدات ومنحاً وقروضاً للدول المشاركة في المشروع. وبينما تضع الخطة تصوراً لإنفاق ما يزيد عن 1 تريليون دولار أمريكي على استثمارات البنية التحتية في جميع الدول المشاركة، فإن الاستثمار الصيني المباشر الموجه للخارج في المشروع يمكن أن يصل إلى 300 مليار دولار أمريكي بحلول 2030.²

وشهدت المبادرة تطورات كبرى منذ انطلاقتها. بالنسبة لمنطقة الشرق الأوسط، هذه المبادرة بمثابة أداة مفيدة لإظهار التفاه المصالح للحزام على البر والطريق من البحر، وذلك في جميع الجوانب التي تتضمنها وهي السياسات، ومنشآت البنية التحتية، والتجارة، والتمويل، والتواصل بين الشعوب.

دول مجلس التعاون الخليجي من بين أكبر مصدري الطاقة للصين، واستفادت دول الخليج من حركة التجارة والاستثمارات الصينية على مدار العقدين الماضيين. ورغم أن دول مجلس التعاون الخليجي لا تقع مباشرة على المسارات المحددة لمبادرة الحزام والطريق إلا أن لها مصالح اقتصادية وجيوسياسية كبيرة في الممر المحدد.

اقترح الرئيس الصيني شي جين بينج إنشاء حزام اقتصادي على غرار طريق الحرير القديم أثناء زيارته إلى كازاخستان في سبتمبر 2013. وبعدها بشهر، كشف الرئيس الصيني النقاب عن طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين أثناء زيارته إلى أندونيسيا. ويشار إلى المشروعين معاً باسم مبادرة الحزام والطريق أو (BRI) (وكان يطلق عليهما سابقاً اسم "حزام واحد وطريق واحد").¹

مبادرة الحزام والطريق هي أكبر ممر اقتصادي مقترح في العالم، حيث يشمل حوالي 65 دولة بداية من جنوب المحيط الهادئ ومروراً بآسيا وانتهاءً بأفريقيا وأوروبا. وترمي المبادرة إلى ربط الصين بأوروبا من خلال الموانئ والطرق السريعة وشبكات الاتصالات وخطوط السكك الحديدية على مسارين. حيث يمتد الحزام (الحزام الاقتصادي لطريق الحرير) من غرب الصين إلى أوروبا عبر وسط آسيا، في حين يربط الطريق (طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين) بين الصين وأوروبا عبر بحر جنوب الصين والمحيط الهندي والبحر الأحمر.

ويتوخى مفهوم هذه المبادرة تعزيز التعاون الاقتصادي والتوزيع الفعال للموارد. وتهدف المبادرة كذلك إلى تعزيز التكامل بين الأسواق واستحداث إطار تعاون اقتصادي إقليمي يعود بالنفع على جميع الدول المشاركة.

المربع (1) - الممرات الاقتصادية الستة لمبادرة الحزام والطريق



المصدر: مجلس هونغ كونغ لتنمية التجارة www.un.org

3. **الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب آسيا:** يغطي هذا الممر الاقتصادي طريق الحرير القديم، حيث يربط بين الصين وشبه الجزيرة العربية. ويبدأ الممر من شينجيانغ في الصين ويعبر وسط آسيا ثم يصل إلى الخليج والبحر الأبيض المتوسط وشبه الجزيرة العربية، ويمر في خمس دول بوسط آسيا وهي كازاخستان، وكيرجيزستان، وطاجيكستان، وأوزبكستان، وتركمانستان، و17 دولة ومنطقة في غرب آسيا أو الشرق الأوسط ومنها المملكة العربية السعودية وتركيا وإيران.

4. **الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين وشبه الجزيرة الهندية الصينية:** يهدف هذا الممر إلى محاولة الامتداد من دلتا نهر اللؤلؤ في الصين باتجاه الغرب بطول طريق نانتشونغ-غوانغان السريع وخط نانينغ-غوانزو للسكك الحديدية السريعة عبر نانينغ وبينغشيانغ إلى هانوي وسنغافورة. ويربط هذا الجسر البري بين الصين وبين شبه الجزيرة الهندية الصينية وفيتنام، ولاوس، وكامبوديا، وتايلاند، وميانمار، وماليزيا في جنوب شرق آسيا.

5. **الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان:** يبدأ هذا الممر، ويبلغ طوله 3,000 كيلو متر، من مدينة قشغر في الصين وينتهي في مدينة كوادر في باكستان، وبذلك يربط بين الحزام الاقتصادي لطريق الحرير في الشمال وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين في الجنوب. وهذا الممر عبارة عن شبكة تجارية من الطرق السريعة وخطوط السكك الحديدية وخطوط الأنابيب وكابلات الألياف البصرية.³

6. **الممر الاقتصادي الذي يربط بين بنجلاديش والصين والهند وميانمار:** يبدأ هذا الممر من مدينة كومنينغ الصينية في إقليم يونان، ويهدف إلى الربط بين كولكاتا في إقليم بنغال الغربية في الهند وبين بنجلاديش وميانمار بمساعدة الطرق والسكك الحديدية والممرات المائية والجسور الجوية.⁴

1. **الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين ومنغوليا وروسيا:** يشمل هذا الممر مسارين رئيسيين: أحدهما من منطقة بكين وتيانجين وهبي في الصين إلى منغوليا وروسيا، والآخر من منطقة داليان الصينية إلى تشييتا الروسية.

2. **الجسر البري اليورو-آسيوي الجديد:** يمتد الجسر المقترح من مدينتي يانينونغانغ، وريتشاو الساحليتين في الصين إلى روتردام في هولندا وأنتويرب في بلجيكا، وذلك لربط المحيط الهادئ بالمحيط الأطلسي. ويمر خط السكك الحديدية، وطوله 10,800 كيلو متر، في كازاخستان، وروسيا، وبيلاروس، وبولندا، وألمانيا.

رؤية الصين لمبادرة الحزام والطريق

تُروّج الصين لمبادرة الحزام والطريق باعتبارها مشروعاً يتيح القدرة على حل العديد من المشكلات التنموية ليس في الصين وحسب وإنما في جميع الدول المشاركة فيه. وتقوم المبادرة على مبادئ "السلام، والتعاون، والانفتاح، والشفافية، وتمثيل الجميع، والمساواة، والتعلم من الآخرين، والمنفعة المشتركة، والاحترام المتبادل من خلال تعزيز التعاون على أساس المشاورات المكثفة وسيادة القانون والجهود المشتركة والمنافع المشتركة وتكافؤ الفرص للجميع".⁵ وفي الحقيقة فإن هناك عدداً من البواعث الفلسفية لسعي الصين لصياغة وتنفيذ مبادرة الحزام والطريق.

فبادئ ذي بدء هذه المبادرة هي تجسيد عصري لروح طريق الحرير القديم، وتعكس خبرة الصين في التحديث وطموحها لتعميم تجربتها وتبادلها مع الدول الأخرى.

فالعديد من الطرق التجارية أثرت على تاريخ البشرية، ولكن لم يترك إلا القليل جداً منها ذكريات طيبة. فعلى سبيل المثال في الفترة بين أواخر القرن السادس عشر وأوائل القرن التاسع عشر كانت "التجارة مثلثة الأضلاع" تحمل المحاصيل المدرة للدخل والسلع المصنعة بين المستعمرات في غرب أفريقيا أو البحر الكاريبي أو أمريكا وبين القوى الاستعمارية الأوروبية. ونتيجة لذلك تعرض الملايين من الناس للرق والعبودية في أثناء هذه التجارة.⁶ وكانت نتيجة هذا التبادل الاقتصادي دعم التطور في بلدان القوى الغربية على حساب أفريقيا.

وعلى النقيض من المرارة التي تسبب فيها طريق التجارة الثلاثية، فإن التفاعل الإنساني بطول طريق الحرير كان سلمياً نسبياً. فلم تتبادل الشعوب من مختلف الثقافات البضائع وحسب وإنما تبادلوا أيضاً أنماط حياتهم. وتعلم الصينيون آنذاك زراعة الفواكه والخضروات، وانتشرت أعظم أربعة اختراعات صينية وهي البوصلة والبارود وصناعة الورق والطباعة إلى غرب آسيا وأوروبا.

في الوقت المعاصر، تسعى الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق إلى إحياء روح طريق الحرير القديم التي كانت قائمة على "السلام والتعاون، والانفتاح وتمثيل الجميع، والتعلم من الآخرين، والمنافع المشتركة، والنتائج التي تعود بالفائدة على الجميع".⁷

ثانياً، مبادرة الحزام والطريق هي النتائج الطبيعي للسياسات الاقتصادية الداخلية والخارجية السابقة في الصين. فمن بين أبرز خبرات الصين في النجاح الاقتصادي هو تطوير منشآت البنية التحتية. فقد استطاعت هذه المنشآت بدعم من الاستثمارات الحكومية إنعاش الاقتصاد ولا سيما حينما انخفضت الصادرات. كما أصبح تدفق السلع وحرارة البشر أكثر سهولة وأقل تكلفة.

وبهذا تعتقد الصين أن تجربتها يمكن تعميمها في علاقاتها الاقتصادية الخارجية من خلال مبادرة الحزام والطريق. ولن تؤدي روابط البنية التحتية إلى تعزيز النمو الاقتصادي في المناطق الواقعة بطول الحزام والطريق وحسب، وإنما ستقوي أيضاً الروابط الاقتصادية بين الصين وهذه المناطق.

وبالرغم من أن المبادرة قد أُطلقت رسمياً في 2013 إلا أنها نسخة معدلة من إستراتيجية "النظر للخارج" الصينية التي يتم تطبيقها منذ فترة الرئيس جيانغ زيمين.⁸ وبعد عقدين من تطبيق سياسات الإصلاح في الصين والانفتاح الاقتصادي وجذب الاستثمارات الأجنبية ودخول القرن الجديد، وجدت الصين نفسها قادرة على الاستثمار في الخارج وذلك بالاعتماد على احتياطاتها الضخمة من النقد الأجنبي.

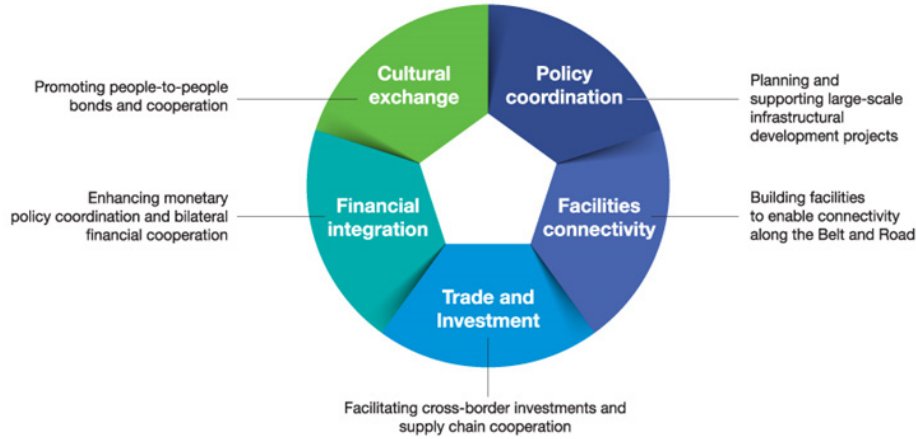
أما على الصعيد الداخلي، فإن الصين تنظر إلى مبادرة الحزام والطريق باعتبارها ركيزة هامة في إستراتيجيتها الرامية لتطوير وسط وغرب البلاد. لقد حققت الصين نجاحاً مبهراً على مدار العقود الثلاثة الماضية في مسيرتها التنموية الداخلية منذ تطبيق الانفتاح الاقتصادي فيها. ولكن هناك مشكلات على السطح أيضاً. وإحدى هذه المشكلات هي الفجوة التنموية بين المناطق الشرقية والساحلية والمناطق الوسطى والغربية من البلاد. حيث تقع معظم المناطق المتطورة في الأقاليم الشرقية والساحلية ومنها بكين وشنغهاي وغوانغان والمناطق المجاورة لها، في حين أن المناطق الوسطى والغربية من البلاد لا تزال متخلفة عن ركب التطور.

ويخشى متخذي القرار والباحثون الصينيون من حدوث تداعيات سياسية خطيرة في حال استمرار هذه الفجوة التنموية. ولهذا وضعت الحكومة الصينية إستراتيجية، والتي تقوم في جزء منها على تطوير البنية التحتية ضمن مبادرة الحزام والطريق ونقل البضائع إلى أسواق الأجزاء الغربية من البلاد، لتضييق هذه الفجوة التنموية.

ثالثاً، تتبلور وجهة نظر الصين حول العولمة في تقرير المؤتمر التاسع عشر للحزب الشيوعي الصيني في عام 2017. حيث "يدعو شعوب العالم كافة إلى العمل معاً لبناء مجتمع يقوم على صياغة مستقبل مشترك للبشرية".⁹ ويشير التقرير إلى أن "الصين ستسعى سعياً حثيثاً للارتقاء بالتعاون الدولي من خلال مبادرة الحزام والطريق" وذلك "لتحقيق التواصل في السياسات ومنشآت البنية التحتية والتجارة والشؤون المالية والتفاعل بين الشعوب، وبذلك فإنها تفتح باباً جديداً للتعاون الدولي من أجل صياغة محركات جديدة للتنمية المشتركة".

وبجانب إدراج "أفكار شي جين بينج حول الاشتراكية مع الخصائص الصينية لحقبة جديدة" في دستور الحزب الشيوعي الصيني، فإن التعديل الدستوري للالتزام بمواصلة مبادرة الحزام والطريق ينبئ عن أن المشروع الآن أصبح أكثر من مجرد مشاريع استثمارية ومنشآت بنية تحتية على كل من الصعيد الوطني والدولي.¹⁰ ويعني هذا أن الصين من المحتمل أن تدفع بصورة أكثر قوة في اتجاه تنفيذ مبادرة الحزام والطريق مقارنة بأي وقت مضى.

الشكل 1: الفرص المتاحة في خمسة مجالات رئيسية



المصدر: مجلس هونج كونج لتنمية التجارة

وسيزيد إنشاء هذه الموانئ من القدرات المتاحة والترابط ومن ثم يقلل تكاليف النقل. وأنشأت الصين أيضاً قاعدة دعم لوجستي في جيبوتي بهدف زيادة قدراتها على حماية حركة النقل البحري في إطار موانئ الأمم المتحدة.

بالنسبة للطرق البرية، ففي يناير 2016 تمت أول رحلة قطار بضائع بين الصين وإيران مروراً بكازاخستان وتركمانستان ولم تستغرق سوى أسبوعين فقط؛ وبذلك تكون أسرع بمقدار 30 يوماً مما كانت تستغرقه الرحلة من قبل.¹³ ويقترح بعض الخبراء الصينيين كذلك إنشاء خط سكة حديد بين الصين والمملكة العربية السعودية عبر أفغانستان وإيران وبعض دول مجلس التعاون الأخرى. وربما لا يمكن المضي قدماً في تنفيذ هذه الفكرة في ضوء التوترات السياسية بين دول مجلس التعاون الخليجي وإيران.¹⁴

ثالثاً، يبدو مدى التقدم جلياً في الشرق الأوسط في الجهود الصينية لمساعدة دول المنطقة على تحسين قدراتها الصناعية. فقد تسارعت وتيرة العمل في منطقة التعاون الاقتصادي والتجاري في السويس بين الصين ومصر (TEDA) والتي بدأت في 2008 بعد الإعلان عن مبادرة الحزام والطريق.¹⁵ وافتتح الرئيس الصيني شي جين بينج المرحلة الثانية من المشروع أثناء زيارته إلى مصر في يناير 2016.

وبجانب منطقة التجارة والاستثمار المشتركة بين الصين ومصر (TEDA) تتفاوض الشركات الصينية في الوقت الحاضر لإنشاء منطقة صناعية في طنجة بالمغرب، والتي يمكن أن تساعد في ربط الأسواق الأوروبية بتلك الأفريقية. وكذلك تشير بعض التقارير إلى أن هناك محادثات جارية لإنشاء الصين لمناطق اقتصادية في المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة.¹⁶

رابعاً، يتضح مدى التقدم في مبادرة الحزام والطريق بالشرق الأوسط في التعاون المالي من خلال إنشاء البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية وأنشطته. فمن بين الـ 57 الأعضاء المؤسسين لهذا البنك، عشرة أعضاء من الشرق الأوسط ومنهم أربعة من تجمع مجلس التعاون الخليجي. ووقعت الصين أيضاً اتفاقات تبادل عملة مع عدد من بلدان الشرق الأوسط ومنها دولة الإمارات العربية المتحدة.¹⁷

الشرق الأوسط ومنطقة الخليج

شهدت مبادرة الحزام والطريق تطورات كبرى في جميع أنحاء العالم منذ انطلاقها.

أولاً، يبدو مدى التقدم جلياً في زيادة تنسيق السياسات بين الصين وبعض الدول في الشرق الأوسط، حيث تسعى الصين بجد واستمرار لتطوير علاقاتها. واستطاع الجانبان صياغة آليات للحوار والتواصل ومنها منتدى التعاون الصيني العربي، والحوار الإستراتيجي بين الصين ودول مجلس التعاون الخليجي.

وتنص أول "وثيقة لسياسة الصين تجاه الدول العربية" والتي صدرت في 2016 على أنه سيتم بذل جهود مشتركة مع الدول العربية لدعم المبادرة في إطار مبدأ "المشاورات الواسعة، والمساهمات المشتركة، والمنافع المتبادلة".¹¹ وتضيف الوثيقة أن الصين والدول العربية سيطبقان نمط "1+2+3 في التعاون" بينهما:

1. التعاون في مجال الطاقة باعتباره الركيزة الأساسية.
2. الإنشاءات وتيسير التجارة والاستثمار.
3. التقنيات المبتكرة في الطاقة النووية، والأقمار الاصطناعية الفضائية، والطاقة المتجددة.

ويمكن ربط هذا المحور في التركيز بمبادرة الحزام والطريق. بعد اقتراح المبادرة، تواترت الزيارات المتبادلة رفيعة المستوى بين قادة الصين وقادة بلدان الشرق الأوسط. ودخلت الصين في شراكة إستراتيجية مع ثماني دول عربية، واتفاقات تتعلق بالإنشاءات اللازمة لمبادرة الحزام والطريق مع ست دول عربية. فضلاً عما سبق فإن سبع دول عربية، ومنها عُمان وقطر والمملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة من تجمع مجلس التعاون الخليجي، من الأعضاء المؤسسين للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية.¹²

وساعدت هذه الاتفاقات في توسيع آفاق استيعاب الدول الشرق أوسطية لمبادرة الحزام والطريق وزيادة مستوى التنسيق في السياسات بين الجانبين.

ثانياً، يبدو مدى التقدم واضحاً في جانب الربط على مستوى البنية التحتية. ففي إطار مبادرة الحزام والطريق، شاركت الشركات الصينية في إنشاء العديد من الموانئ في الشرق الأوسط ومنها ميناء العين السخنة في مصر وميناء حمد الجديد في قطر.

المربع (2) - المشروع الصناعي بين الصين وعمان في الدقم

منذ أواخر 2016، تزخ الصين مليارات الدولارات لتحويل منطقة الدقم، وهي قرية لصيد الأسماك على بُعد 550 كيلو متر جنوب مسقط، إلى مركز صناعي، وفي حين أن المشروع يندرج ضمن إستراتيجية عُمان للتنويع الاقتصادي إلا أنه بمثابة نجاح محتمل لجهود الصين في تعزيز مبادرة الطريق والحزام.

تقع منطقة الدقم على بحر العرب، ولهذا فإنها إحدى مراكز العمل المحتملة لمؤسسات الأعمال الصينية بجوار أسواق التصدير التي ترغب الصين في النفاذ إليها في منطقة الخليج وشبه القارة الهندية وشرق أفريقيا. كما أن الدقم تقع على مقربة من بعض المواد الخام التي ستحتاج إليها الشركات الصينية لهذا الغرض وهي النفط والغاز من منطقة الخليج.

وقد استثمرت الشركات الصينية فعلاً ما يزيد عن 3 مليار دولار أمريكي في الدقم، ومن المتوقع أن يزيد هذا الرقم ليصل إلى 11 مليار دولار تقريباً، وذلك طبقاً لشركة عمان وان فانج. ومن الجدير بالذكر أن شركة عمان وان فانج هي اتحاد شركات مكون من ست شركات، العديد منها من منطقة نينغشيا ذوي ذات الحكم الذاتي في شمال وسط الصين، وهي منطقة يعيش بها عدد كبير من السكان المسلمين وتوسّع بنشاط لتعزيز العلاقات التجارية مع العالم العربي.

وتعتبر أنشطة عمان وان فانج مثالاً على الكيفية التي يمكن أن تدعم بها مبادرة الحزام والطريق الاستثمارات الصينية في الخارج. ويقول اتحاد الشركات أن أعضاء شركات خاصة ولا تحصل على أي معونات مالية مباشرة من الصين، ولكنها تتمتع بالدعم السياسي من الحكومة الصينية.²²

وفي تطور آخر، أعلنت المملكة العربية السعودية في أوائل 2018 تقديم منحة بقيمة 210 مليون دولار أمريكي إلى عُمان لإقامة مشروعين في الدقم، وسوف يسهم الصندوق السعودي للتنمية بإنشاء مرفق للصيد وشبكة من الطرق. وتبني عُمان أيضاً مصفاة تكرير بطاقة 230,000 برميل في اليوم في الدقم بالتعاون مع الكويت.²³

وانطلقت أول رحلة مباشرة لقطار بضع من المملكة المتحدة إلى ييوو في شرق الصين من ميناء لندن غيتواي، الذي تديره شركة موانئ دبي العالمية، في أبريل 2017. ووصف سلطان بن سليم، الرئيس التنفيذي لشركة موانئ دبي العالمية، مبادرة الحزام والطريق بأنها فرصة تجارية هائلة وقال: "المشهد الصيني يشهد تغييراً...سنعمل مع الصينيين لتكون موانئنا جاهزة... يحتاجون إلى بناء آلاف الكيلو مترات من شبكات السكك الحديدية حتى ينجح المشروع."²⁶

وشركة موانئ دبي العالمية لديها ما يقرب من 20 ميناء في موقع يؤهلها للاستفادة من مبادرة الحزام والطريق، ومنها ستة موانئ في جنوب آسيا، وأربعة موانئ في الصين، وموانئ أخرى في تايلاند وفيتنام وكوريا الجنوبية وأندونيسيا. علاوة على ذلك، تشارك شركة موانئ دبي العالمية في تطوير مشروع محطة البوابة الشرقية لفورغاس بالقرب من الحدود بين الصين وكازاخستان، وهذا خط سكك حديدية حيوي يربط بين الصين وأوروبا.²⁷

ونتيجة لهذه التطورات رحّب خالد الفالح، وزير الطاقة والصناعة والثروة المعدنية السعودي " بالجهود الدؤوبة" من الصين لتحقيق أهداف مبادرة الحزام والطريق. وتشعر الرياض بأن إحياء مسارات التجارة القديمة يضيف إلى رؤية المملكة 2030، والتي تقوم على خطط "الخصائص والأفكار المشتركة".¹⁸

وتقع المملكة العربية السعودية في مفترق طرق إستراتيجي بين المسارين الرئيسيين للمبادرة، وبهذا يمكنها النهوض بدور حيوي كأحد العوامل المحركة للتنمية الإقليمية. وقد يساعد افتتاح فرع للبنك الصناعي والتجاري الصيني في 2015 في الرياض، على سبيل المثال، المملكة في جذب الاستثمارات الأجنبية لمشاريعها العملاقة.

ومن بين الدول الأخرى في مجلس التعاون الخليجي، تؤكد الكويت أن مبادرة الحزام والطريق تتيح لها إمكانية تحقيق الأهداف الواردة في رؤية 2035 للتنمية.¹⁹ وتبدي عُمان اهتماماً بالاستثمار في المنطقة الاقتصادية الخاصة في كوادر وهو مشروع تروج له الصين في باكستان.²⁰

وفي الحقيقة تؤكد الصين على أن "أي نوع من التعاون الثنائي (مع الصين) يمكن اعتباره جزءاً من مبادرة الحزام والطريق."²¹

مزايا المبادرة لدولة الإمارات العربية المتحدة

دولة الإمارات العربية المتحدة لديها إمكانيات هائلة لتصبح منسفاً رئيسياً ومستفيداً بارزاً من مبادرة الحزام والطريق. حيث تحتل الدولة المركز السادس عشر في تقرير التنافسية العالمية الذي يصدره المنتدى الاقتصادي العالمي، وهو بذلك من بين أعلى المراكز بين الدول بطول الحزام والطريق، ولهذا فإنها في مكانة تؤهلها للاستفادة المباشرة وغير المباشرة من المبادرة.²⁴

أولاً، ستتيح المبادرة لدولة الإمارات العربية المتحدة فرصاً للاستثمار في منشآت البنية التحتية بالخارج. في أبريل 2015، انضمت دولة الإمارات العربية المتحدة إلى البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، وهو كيان متعدد الأطراف أنشأته الصين لدعم مبادرة الحزام والطريق. ولما كانت دولة الإمارات العربية المتحدة أحد الأعضاء المؤسسين المرتقبين، فقد تم تكليف صندوق أبو ظبي للتنمية بتمثيل الدولة في مجلس محافظي البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية. ويتيح انضمام دولة الإمارات العربية المتحدة وغيرها من الأعضاء المؤسسين إلى هذا البنك إمكانية الاستفادة من الاستثمارات المشتركة.

ويقول الدكتور سلطان أحمد الجابر، وزير الدولة الإماراتي والذي تولى تمثيل دولة الإمارات العربية المتحدة في القمة المخصصة لمبادرة الحزام والطريق في 2017 في بكين، إن "الانضمام كأحد الأعضاء المؤسسين للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية سيعزز الدور الاقتصادي الرائد الذي تنهض به دولة الإمارات العربية المتحدة على الساحتين الإقليمية والدولية من خلال تركيز الجهود على المشاريع التنموية ذات الفوائد الاجتماعية والاقتصادية الكبيرة."²⁵

بجانب ما سبق، سوف تتمكن الشركات الإماراتية من اقتناص بعض الفرص الاستثمارية مباشرة. وقد استطاعت شركة دبي العالمية، وهي شركة إماراتية تدير موانئ بحرية وموانئ داخلية، فعلاً أن "تقفز" إلى قطار المبادرة.

وهناك أيضاً إمكانات هائلة لسفر المزيد من رجال الأعمال إلى دولة الإمارات العربية المتحدة وعبرها، ونقل المزيد من البضائع إلى دولة الإمارات العربية المتحدة أو عبرها إلى أسواق أخرى، وسوف تساعد هذه الفرص في إضفاء المزيد من الحيوية والفعالية على المكانة الاقتصادية للدولة في المنطقة.

المربع (3) - طريق الحرير الرقمي

بجانب مكونات الحزام والطريق، سلّط منتدى مبادرة الحزام والطريق 2017 الضوء على بُعد ثالث وهو "طريق الحرير الرقمي". وتعهد المشاركون في المنتدى في بيانهم الختامي بتقديم الدعم "لخطط الابتكار للتجارة الإلكترونية والاقتصاد الرقمي والمدن الذكية ومجمعات العلوم والتكنولوجيا". وتتوافق هذه الفكرة مع الخطط التي تم الإعلان عنها مؤخراً في المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة، ويتضمن مقترح "طريق الحرير المعلوماتي" إدراج القطاعات الرقمية ومنها الاتصالات والبنية التحتية لإنترنت الأشياء والتجارة الإلكترونية في مبادرة الحزام والطريق، وتضع هذه الفكرة إطاراً للورقة البيضاء لمبادرة الحزام والطريق 2015 التي تدعو إلى نمو التجارة الرقمية وتوسيع شبكات الاتصالات، وتتويج شركات الاتصالات الصينية المملوكة للدولة ضخ استثمارات هائلة في البنية التحتية لأكبر شبكة محمول بتقنية الجيل الخامس في العالم على مدار العقد المقبل لتشجيع التبادل الأفضل للبيانات وتيسير الحصول على مكاسب هائلة في الإنتاجية، ومن الجانب الصيني، ذهب أحد المسؤولين بهذه الفكرة إلى مستوى أعلى حينما قال: "ستطيع أن نبني طريق حرير رقمياً؛ طريق حرير في الفضاء الإلكتروني"³².

التحديات المحتملة

ترجع التحديات في معظمها إلى سوء الفهم المحيط بسياسات الصين تجاه الشرق الأوسط عموماً والدافع وراء مبادرة الحزام والطريق خصوصاً.

أولاً، تتكرر الأسئلة التي يتم طرحها عن الهدف الجيوسياسي للصين من وراء ترويج وتنفيذ مبادرة الحزام والطريق.

من بين التوضيحات العديدة في هذا الصدد، قال الرئيس شي جين بينج: "بدلاً من أن نبحت عن طرف يتصرف بالوكالة عنا في الشرق الأوسط؛ فإننا نشجع محادثات السلام، وبدلاً من السعي لإيجاد منطقة نفوذ لنا؛ فإننا ندعو جميع الأطراف للانضمام إلى مجموعة الأصدقاء في مبادرة الحزام والطريق"³³.

ويعكس هذا التوجه الرغبة الصينية في إعادة التوازن من "الشؤون السياسية بين الدول" إلى "الشؤون السياسية بين الشبكات" بالتركيز على "التواصل" بدلاً من "السيطرة"³⁴، وأوضحت الصين أيضاً أن هذه المبادرة تقوم على مبدأ تحقيق النمو المشترك من خلال النقاش والتعاون وهي ليست رؤية أو برنامجاً أو إستراتيجية³⁵.

ثانياً، ستعزز المبادرة من مكانة دولة الإمارات العربية المتحدة كمركز اقتصادي، وتعد منشآت البنية التحتية الحالية، ومنها ميناء جبل علي، فعلاً بمثابة مركز رئيس للتجارة الدولية بين العديد من القارات، ومن المنتظر أن يزداد دورها بمروراً مع تطور مبادرة الحزام والطريق.

ولما كان التعاون في مجال الطاقة وتطوير منشآت البنية التحتية هو عناصر هامة في العلاقة بين دولة الإمارات العربية والصين وكذلك في مبادرة الحزام والطريق، فهناك مجال للتعاون والتنسيق في هذا المجال أيضاً.

ومن بين الأمثلة على ذلك أن مسار كوادر من المتوقع أن يقلل مسافة الشحن التي تبلغ 15,000 كيلو متر تقريباً بين موانئ دولة الإمارات العربية المتحدة وشينغهاي في الصين إلى حوالي 2,500 كيلو متر فقط، وعندما يتم إنشاء الطرق والسكك الحديدية وأنابيب نقل الطاقة، فإن مسار كوادر سيساعد كذلك في تأمين نقل النفط الخليجي إلى الصين ونقل البضائع من الصين إلى المنطقة، مما يقضي على أي خطر للاختناق في مضائق ملقا²⁸.

وسوف تعزز مبادرة الحزام والطريق من الميزة التي تتمتع بها دولة الإمارات العربية المتحدة كمركز للمعاملات المالية، حيث يحرز التعاون المالي الثنائي بين دولة الإمارات العربية المتحدة والصين تقدماً أيضاً. في ديسمبر 2016، حصل البنك الزراعي الصيني (ABC) على الموافقة لإنشاء بنك لتسوية الرمينبي (RMB) في دولة الإمارات العربية المتحدة، وأعقب ذلك بدء العمل في بنك المقاصة ABC RMB في دبي في مايو 2017.²⁹

بنهاية عام 2017، أنشأت البنوك التجارية الصينية الأربعة المملوكة للدولة سبعة فروع لها في دولة الإمارات العربية المتحدة، ومن المرتقب أن تساعد هذه البنوك في تعزيز نمو التجارة بين البلدين وبحث تمويل مشاريع هامة ضمن مبادرة الحزام والطريق.

ثالثاً، سوف تزيد المبادرة من القدرات الإنتاجية الإماراتية من خلال آليات التعاون المتنوعة مع الصين، فعلى سبيل المثال، وقّعت شركة موانئ أبو ظبي في يوليو 2017 اتفاقية مساطحة لمدة 50 عام مع شركة Jiangsu Provincial Overseas Cooperation وShanghai Investment Company Limited لتأسيس مشاريع في منطقة التجارة الحرة بميناء خليفة، ويوسّع مبلغ الاستثمار وقدره 300 مليون دولار تقريباً من النطاق المالي والمادي للمنطقة، ووعدت الشركة الصينية كذلك بتطوير المنطقة لتصبح علامة فارقة في مبادرة الحزام والطريق، ومناورة للدلالة على التبادل والتعاون بين الصين ودولة الإمارات العربية المتحدة.³⁰

وقال الدكتور سلطان الجابر، والذي يشغل أيضاً منصب رئيس مجلس إدارة موانئ أبوظبي، إن انطلاق مبادرات "الحزام والطريق" و"طريق الحرير البحري" سيعزز النمو الاقتصادي.³¹

وأخيراً، من المنتظر أن تستفيد دولة الإمارات العربية المتحدة أيضاً من مبادرة الحزام والطريق بعدة طرق غير مباشرة، حيث تتمتع دولة الإمارات العربية المتحدة بموقع جغرافي مميز يتيح لها القدرة على أن تكون طرفة وصل بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، واستطاعت تنويع اقتصادها على مدار العقد الماضي وأصبحت مركزاً للتمويل والنقل الجوي والإمداد اللوجستي والشحن، وعندما نتحدث عن الفترة المقبلة، فإن الانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق من المرتقب أن يعزز سمعة دولة الإمارات العربية المتحدة في هذه القطاعات وفي قطاعات أخرى.

ويقول جوناثان فولتون، أحد المصلين المتخصصين في العلاقات بين دول مجلس التعاون الخليجي والصين، بنغمة مشوبة بالحذر: "من بين الممرات الاقتصادية الخمسة الحالية، اثنان تظهر فيهما منطقة الخليج كنقطة النهاية وهما: الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب آسيا والذي يربط بين الصين وإيران، والممر الاقتصادي بين الصين وباكستان والذي ينتهي في ميناء كوادر... والذي يقع على مسافة تزيد قليلاً عن 600 كيلومتر بحري من مضيق هرمز، وكلا الممرين يمثلان اعتبارات وتحديات إستراتيجية لدول مجلس التعاون الخليجي، ويؤكدان على نقطة أنه رغم أن القادة الصينيين يشددون على أن مبادرة الحزام والطريق هي مبادرة اقتصادية إلا أنها تتسبب في مخاوف سياسية وأمنية للدول الواقعة في المناطق التي تمر فيها."³⁹

الثغرة السادسة في التصورات هي حول تفسير المشكلات المتعلقة ببعض مشاريع جنوب آسيا.⁴⁰ ويقول الباحثون الصينيون أن وسائل الإعلام تُخضم هذه المشكلات وأنه لا ينبغي تعميمها.

الثغرة السابعة هي التصورات المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق وعدد قليل من المشاريع الأخرى في المستقبل القريب، في إطار إستراتيجية التعاون بين الدول الواقعة في منطقتي المحيط الهادئ والمحيط الهندي، تناقش إستراليا والولايات المتحدة الأمريكية والهند واليابان إنشاء خطة مشتركة للبنية التحتية الإقليمية كأحد البدائل لمبادرة الحزام والطريق، وهناك أيضاً ممر النقل بين الشمال والجنوب والذي تعمل عليه الهند على نحو منفصل.

وبينما يعتقد الباحثون الصينيون أن مبادرة الحزام والطريق بها مزايا لا تضاهى ولا يوجد أي هدف جيوسياسي من ورائها إلا أن بعض الباحثين في دول مجلس التعاون الخليجي يخشون من أن دول المنطقة قد تستدرج إلى تنافس جيوسياسي.

الخاتمة

مبادرة الحزام والطريق قد تمثل فرصة جديدة لدول مجلس التعاون الخليجي لركوب موجة جديدة من العولمة. فقد استطاعت دول الخليج الاستفادة من الموجة الأولى للعولمة نتيجة لوضعها كدول رئيسية مصدرة للطاقة، وبما أن الطاقة لا تزال عنصراً هاماً في السياق الاقتصادي، فإن المبادرة يمكن أن تشجع الاندماج الإقليمي في مجال الطاقة بوسائل منها نقل الكهرباء وأنابيب الغاز والمشاريع الإستراتيجية لتخزين الطاقة ومنها خدمات التخزين.

وفي المستقبل، يمكن أن تستفيد دول مجلس التعاون الخليجي أيضاً من الفرص الناتجة عن مبادرة الحزام والطريق في تنوع هيكلها الاقتصادية. فالجهود الرامية لتقليل الاعتماد الاقتصادي على صادرات الطاقة ومواصلة الترويج لمكائنها التنموية كمركز مالي ولوجيستي ومركز للنقل يمكن أن تشهد نقلة كبيرة عند المشاركة في مشاريع مبادرة الحزام والطريق.

ويمكن أن تدرس دولة الإمارات العربية المتحدة وغيرها من دول مجلس التعاون الخليجي الدخول في استثمارات مشتركة مع الصين في مشاريع البنية التحتية في الدول الأخرى المشاركة في المبادرة، وقد يؤدي ذلك إلى تعزيز الترتيبات متعددة الأطراف ويعزز من الحضور الدولي لدول مجلس التعاون الخليجي بما يتجاوز المنطقة.

ورغم هذه التوضيحات، يساور منتقدو هذه المبادرة شكوكاً تجاه الصين باعتبارها قوة تسعى للهيمنة الجيوسياسية وتحاول استخدام مبادرة الحزام والطريق كأداة لتحقيق طموحاتها الجيوسياسية.³⁶ هذا التصور الخاطئ قد يضعف ثقة العديد من الشركاء المحتملين في المبادرة.

ثانياً، يُساء فهم مبادرة الحزام والطريق في بعض الأحيان باعتبارها برنامج "معونات" ويتم الربط في الغالب بينهما وبين خطة مارشال الأمريكية لاقتصادات دول غرب أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية. ولكن الصين واضحة للغاية في بيان أن مبادرة الحزام والطريق هي مبادرة للتعاون بين الشركاء على امتداد مسار الحزام والطريق. وهذا يعني المشاركة النشطة لجميع الشركاء في جميع جوانب المشروع حتى مع اضطلاع الصين بالدور الرائد في تنفيذها.

وبينما لا يعتبر هذا العائق على نفس الدرجة من جسامة التصور الجيوسياسي الخاطئ إلا أنه يمكن أن يحول أيضاً دون مشاركة بعض الشركاء، وربما تقرر بعض الدول في مجلس التعاون الخليجي إتباع منهج الانتظار والترقب قبل المبادرة باتخاذ قرار بشأن مشاركتها في المبادرة من عدمها.

ثالثاً، تدعي بكين أن مبادرة الحزام والطريق ليست "لحنا منفرداً ولكنها سيمفونية تشارك في عزفها جميع الدول المعنية."³⁷ ورغم ذلك فإن الصين والشركات الصينية تضطلع بالدور الرائد في تنفيذ مشاريع مبادرة الحزام والطريق، ومع أن الشركات الصينية تتميز بالكفاءة وإتقان قوى العمل لديها إلا أن الشركات الصينية، باعتبارها قد تأخرت في دخول سوق الاستثمار والإنشاءات الدولية، وكذلك موظفيها ليست لديهم دراية بالأديان والعادات وقوانين ولوائح الاستثمار في أنحاء مختلفة من العالم، وإذا لم يتم التعامل مع هذه النقطة كما ينبغي، فإن ذلك قد يتسبب في مشكلات غير متوقعة.

الثغرة الرابعة في التصورات هي التنافس الاقتصادي المحتمل، ففي حين أن الصين تعتقد أن مبادرة الحزام والطريق ستتيح فرصاً أكثر من التحديات إلا أن بعض المراقبين في الخليج يخشون من أن بعض الموانئ في دول مجلس التعاون الخليجي قد تفقد حصتها السوقية إذا حققت بعض الموانئ على مسارات مبادرة الحزام والطريق الصينية (ومنها كوادر في باكستان) نجاحاً كبيراً. وبالمثل فإن بعض المناطق الحرة الاقتصادية في دول مجلس التعاون الخليجي قد تواجه أيضاً منافسة شديدة في حال ازدهار المناطق الاقتصادية التي تروج لها الصين (ومنها الدقم في عُمان) في المستقبل.

ولكن يصح القول أيضاً بنفس الدرجة بأن هذه المنافسة يمكن التغلب عليها بالابتكار وهي سمة استطاعت دول الخليج استخدامها بنجاح في أوقات صعبة في الماضي.

الثغرة الخامسة في التصورات هي استيعاب دور إيران. الصين وإيران بينهما علاقات اقتصادية كبيرة، ومن المؤكد أن نطاق التعاون بينهما في إطار مبادرة الحزام والطريق سينمو في السنوات المقبلة. وتتوافق مشاريع البنية التحتية الإيرانية التي تربطها مع وسط آسيا مع مبادرة الحزام والطريق، ولكن الصين تعتقد أن ذلك من غير المحتمل أن يؤثر سلباً على وجود علاقات قوية بين الصين ودول مجلس التعاون الخليجي؛ لأن مبادرة الحزام والطريق هي آلية متعددة الأطراف شاملة للجميع وليست إقصائية، مما سيحقق نتائج إيجابية للجميع وليس نتائج ذات محصلة صفرية. وتخشى دولة الإمارات العربية المتحدة من أن التعاون بين الصين وإيران في مبادرة الحزام والطريق سيزيد من قوة إيران والتي تتوسع بصورة عدوانية إلى حد بعيد في المنطقة.³⁸

بجانب البُعد الاقتصادي ورغم أن مبادرة الحزام والطريق لا تتضمن مكوناً أمنياً إلا أن دول مجلس التعاون الخليجي يمكن أن تستغل العلاقة الاقتصادية في بحث مشاركة صينية مؤقتة في إدارة الشؤون الأمنية للمنطقة في المستقبل.

ومع هذا فإن ترجمة بعض هذه الأفكار إلى خطط عمل يقتضي من الصين الرد على عدد من المخاوف المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق ولا سيما فيما يخص إيران، وزيادة ثقة دول مجلس التعاون الخليجي في المشروع. وعلى الجانب الآخر، ينبغي أن تحاول دول مجلس التعاون الخليجي الاستفادة من مبادرة الحزام والطريق لصالحها لتعويض المكاسب التي تحصل عليها إيران.

وفي سياق آخر، ينبغي على الصين اتخاذ خطوات لضمان أن شركاتها جاهزة تماماً لتنفيذ مشاريع مبادرة الحزام والطريق مع مراعاة المشاعر الثقافية المحلية وهي مشاعر مهمة للغاية في منطقة تحكمها العادات والتقاليد.

ويجب أن تضع الصين في حسابها كذلك أن هناك أجزاء من أوروبا وآسيا لا تزال غير مستقرة في الجانبين السياسي والأمني. وهناك كذلك التهديد المتواصل من القرصنة والذي قد يتسبب في المزيد من المشكلات. وقد تؤخر هذه المشكلات، علاوة على احتمال حدوث أي أزمة مالية في بعض الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، من مواعيد الانتهاء من المشاريع.

وإجمالاً يمكن القول أنه مع تصاعد المذهب الحمائي في التجارة في بعض أنحاء العالم، فإن الصين تتيح لدول مجلس التعاون الخليجي إمكانية النفاذ إلى أسواق دولية جديدة. ركوب موجة مبادرة الحزام والطريق نفعه أكثر من ضرره.

Endnotes

1. *Building the Belt and Road: Concept, practice and China's contribution*, Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative, Foreign Languages Press, May 2017.
2. Giorgio Cafiero and Daniel Wagner, "What the Gulf states think of 'One Belt, One Road,'" www.thediplomat.com, 24 May 2017; "China to invest \$300b by 2030 as part of one belt, one road project," *Gulf News* (UAE), 28 February 2018.
3. "Backgrounder: Economic corridors under Belt and Road Initiative," www.xinhua.net, 9 May 2017.
4. "Dialogue on stalled BCIM corridor set to resume in Kolkata," *The Hindu* (India), 19 April 2017.
5. Joint communique of 'The Leaders Roundtable of the Belt and Road Forum for International Cooperation', Beijing, May 2017, www.xinhuanet.com.
6. Details available at <http://www.slavevoyages.org/>.
7. *Vision and actions on jointly building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road*, National Development and Reform Commission, Ministry of Foreign Affairs and Ministry of Commerce of the People's Republic of China, March 2015.
8. See Jiang Zeming's report at the 16th CPC Party Congress, 8 November 2002.
9. See Xi Jinping's report at the 19th CPC Party Congress, 18 October 2017.
10. "The Belt and Road Initiative is now part of the constitution," www.business.hsbc.com, 13 March 2018.
11. Full text of China's Arab Policy Paper available at www.xinhua.net, 13 January 2016.
12. Turkey, Israel and Iran are the other Middle Eastern countries that have a stake in the BRI
13. "First train from China to Iran stimulates Silk Road revival," www.usa.chinadaily.com, 16 February 2016.
14. "Proposed China-Saudi freight railway will promote Silk Road Economic Belt (*zhongsha huoyun tielu daidong silu jingjidai fazhan*)," available in Chinese language at http://www.chinadaily.com.cn/micro-reading/2016-04/07/content_24345519.htm.
15. "Eight years of China-Egypt TEDA Suez Economic and Trade Cooperation Zone: Development across civilizations," www.setc-zone.com, 27 April 2017.
16. "Ras Al Khaimah Free Trade Zone heads back to China to present the promising investment advantages in the UAE," www.rakez.com, 16 November 2015.
17. "UAE, China sign pact for bilateral currency swap," *Gulf News*, 14 December 2015.
18. *Ibid.*, Cafiero and Wagner.
19. "Kuwait, China share enthusiasm on 'Belt and Road' economic initiative," *Kuwait Times*, 13 May 2017.
20. "Pakistan, Oman discuss opportunities offered by CPEC, Gwadar Port," *Times of Islamabad*, 8 May 2017. However, India has opposed the BRI in general, and the CPEC in particular, because it runs through the disputed territory of Kashmir, which it claims to undermine its sovereignty.
21. Jonathan Fulton, "The GCC countries and China's Belt and Road Initiative: Curbing their enthusiasm?" www.mei.edu, 17 October 2017.
22. "Oman counts on Chinese billions to build desert boomtown," Reuters, 5 September 2017.
23. "Saudi Arabia to provide Oman with rare grant to develop port hub," www.bloomberg.com, 4 January 2018.
24. *The Global Competitiveness Report 2016-2017*, World Economic Forum, P. XIII.
25. "UAE joins AIB as prospective founding member," *Gulf News*, 5 April 2015.
26. "DP World hitches lift on the new Silk Road," *Financial Times* (London), 30 May 2017.
27. *Ibid.*
28. Sajjad Ashraf, "Gwadar will be the economic funnel for the region," *Gulf News*, 24 May 2017.
29. "Agricultural Bank of China starts RMB settlement in UAE," www.xinhuanet.com, 10 May 2017.
30. "Abu Dhabi Ports signs major investment deal with China Firm," www.thegulfonline.com, 31 July 2017.
31. *Ibid.*
32. Elizabeth C. Economy, "Beijing's Silk Road goes digital," Council on Foreign Relations (New York), 6 June 2017.
33. "Work together for a bright China-Arab future," Speech by Chinese President Xi Jinping, Arab League Headquarters, Cairo, 21 January 2016.
34. Minghao Zhao, "China's Middle East vision backs talks, not proxy," *Khaleej Times*, 31 January 2016.
35. "Secure a decisive victory in building a moderately prosperous society in all respects and strive for the success of socialism with Chinese characteristics in a new era," Xi Jinping's report to the 19th CPC Congress, Beijing, October 2017, P. 30.
36. Feng Zhang, "The BRI and China's new regional strategy," <https://www.aspistrategist.org.au>, 31 May 2017; also see Alice Ekman, Françoise Nicolas, John Seaman, et al., "Three years of China's new Silk Roads: From words to (re)actions?" www.ifri.org, February 2017.
37. Chinese Foreign Minister Wang Yi used a musical metaphor to explain BRI's strengths – "China's Belt and Road Initiatives not solo, but symphony: FM," Xinhua, 8 March 2015.
38. James Dorsey, "China and Middle East: Tilting towards Iran?" www.rsis.edu.sg, 28 January 2016.
39. *Ibid.*, Fulton.
40. "China's new Silk Road hits political, financial hurdles," Associated Press, 11 January 2018.