



مبادرة الحزام والطريق: نحو مزيدٍ من التعاون بين الصين والشرق الأوسط

شنغهاي، الصين
14-13 يناير 2018



مركز بروكنجز الدوحة
BROOKINGS DOHA CENTER

جدول المحتويات

1. المقدمة
1
2. الاستنتاجات الرئيسية
2
3. الجلسة الأولى:
مبادرة الحزام والطريق ومنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في مشهد عالمي متغير
4
• السياق
• مساهمة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (يحيى زبير)
• مساهمة الصين (يانغ فوشانغ)
• النقاش
4. الجلسة الثانية:
مبادرة الحزام والطريق وتطوير البنية التحتية في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
7
• السياق
• مساهمة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (نادر قباني)
• مساهمة الصين (وانغ تشن)
• النقاش
5. الجلسة الثالثة:
التعاون الاقتصادي والتجاري بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا
10
• السياق
• مساهمة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (رائد صفدي)
• مساهمة الصين (يوان بو)
• النقاش
6. الجلسة الرابعة:
التعاون في القدرة الإنتاجية والتصنيع في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
13
• السياق
• مساهمة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (مصطفى نابلي)
• مساهمة الصين (تشانغ يو ون)
• النقاش
7. الجلسة الخامسة:
التعاون المصرفي والمالي بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا
16
• السياق
• مساهمة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (ناصر السعيد)
• مساهمة الصين (دينغ ييفان)
• النقاش
8. الجلسة السادسة:
التعاون في الطاقة والموارد بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا
19
• السياق
• مساهمة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا (إبراهيم سيف)
• مساهمة الصين (بان غوانغ)
• النقاش

Andrea Ghiselli, *Researcher at the School of International Relations and Public Affairs at Fudan University*

Ding Yifan, *Professor at the Institute of National Development Strategic Studies at Tsinghua University*

Enseng Ho, *Director of the Middle East Institute at the National University of Singapore*

Fatema Al Hashemi, *Research Assistant at the Brookings Doha Center*

Gao Haihong, *Professor at the Institute of World Economics and Politics at the Chinese Academy of Social Sciences*

Hatem Al-Shanfari, *Professor of Economics and Finance at Sultan Qabus University*

Ibrahim Saif, *CEO of the Jordan Strategy Forum and former Minister of Planning and International Cooperation in Jordan*

Li Kaisheng, *Research Professor at the Institute of International Relations at the Shanghai Academy of Social Sciences*

Li Li, *Program officer in the Department of International Cooperation at the Shanghai Academy of Social Sciences*

Li Lifan, *Associate Research Professor and Deputy Director of the Information Center for the Belt & Road at the Shanghai Academy of Social Sciences*

Liu Zhongmin, *Professor and Director of the Middle East Studies Institute at the Shanghai International Studies University*

Long Yan, *First Manager in the Strategic Research Department of the China Development Bank*

Mattia Tomba, *Senior Research Fellow at the Middle East Institute at the National University of Singapore*

Mustapha Nabli, *President of the North Africa Bureau of Economic Studies and former Governor of the Central Bank and Minister of Planning and Regional Development in Tunisia*

Nader Kabbani, *Director of Research and Senior Fellow at the Brookings Doha Center*

Nasser Saidi, *President of Nasser Saidi & Associates and former Chief Economist at the Dubai International Financial Center and Minister of Economy and Industry in Lebanon*

Nathalie Grand, *First Economic Affairs Officer in the Economic Development and Integration Division at the UN Economic and Social Commission for Western Asia UN Commission*

Pan Guang, *Senior Advisor at the Center of West Asia and North Africa Studies at the Shanghai Academy of Social Sciences*

Peng Yu, *Associate Research Professor at the Institute of World Economy at the Shanghai Academy of Social Sciences*

Raed Safadi, *Executive Director at the Department of Economic Development of the Government of Dubai and former Deputy Director of the Trade and Agricultural Directorate at OECD*

Sajjad Talebi, *PhD Candidate in International Politics at the School of International Relations and Public Affairs at Fudan University*

Shen Yuliang, *Research Professor of the Institute of World Economy at the Shanghai Academy of Social Sciences*

Sun Degang, *Professor and Deputy Director of the Middle East Studies Institute at the Shanghai International Studies University*

Sun Xia, *Associate Research Professor of the Institute of International Relations at the Shanghai Academy of Social Sciences*

Tarik Yousef, *Director and Senior Fellow at the Brookings Doha Center*

Tugrul Keskin, *Associate Professor of Global Study and member of the Center for Turkish Studies at Shanghai University*

Wang Jian, *Professor and Director of the Institute of International Relations at the Shanghai Academy of Social Sciences*

Wang Zhen, *Director of the Information Center for the Belt & Road at the Shanghai Academy of Social Sciences*

Wang Zhen, *Secretary of the Center of West Asia and North Africa Studies at the Shanghai Academy of Social Sciences*

Wen Hao, *Deputy Director of the International Strategic Research Division at the China Development Bank*

Wu Xueming, *Director of International Cooperation Office at the Shanghai Academy of Social Sciences*

Xu Mingqi, *Professor at the Institute of World Economy, SASS and Chairman of the Shanghai Association for European Studies*

Yahia Zoubir, *Professor of International Relations and International Management and Director of Research in Geopolitics at the KEDGE Business School*

Yang Fuchang, *Former Vice Minister of the Ministry of Foreign Affairs and former President of the Chinese Association of Middle East Studies*

Yang Guang, *Director of the Institute of West Asian and African Studies at the Chinese Academy of Social Sciences*

Yuan Bo, *Deputy Director of the Institute of Asia Studies at the Academy of International Trade and Economic Cooperation at the Ministry of Commerce in China*

Yu Xinhui, *Professor and Party Secretary at the Shanghai Academy of Social Sciences*

Zhang Youwen, *Professor at the Institute of World Economy at the Shanghai Academy of Social Sciences*

Zhou Yiping, *Director of the International Silkroad Institute at the Shanghai Academy of Social Sciences and former Envoy of the Secretary-General on South-South Cooperation*

المقدّمة

وانغ جيان (Wang Jian) وطارق يوسف

وتكامل المصارف والأسواق المالية والطاقة والموارد. وتوقّف المشاركون عند أسئلة تتعلّق بالسياسات حول خطط مبادرة الحزام والطريق وعالجوا النواحي الفنيّة لتطبيقها من خلال سلسلة من حلقات النقاش والمداولات المفتوحة المنظّمة.

وقد أجريت ورشة العمل على خلفيّةٍ من توترات جيوسياسية متزايدة بين الصين والولايات المتحدة وإيمان متضائل في قوى العولمة وحروب تجارية ناشئة وتغيّرات هيكلية مهمة في أسواق الطاقة الدولية واضطراب إقليمي متزايد وصراعات في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وقد خضعت مبادرة الحزام والطريق بذاتها لمعاينة متزايدة من المراقبين الدوليين ووسائل الإعلام. ومع الإقرار بالتأثير السلبي المحتمل لهذه الديناميات في مبادرة الحزام والطريق وفي العلاقات بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ركّز المشاركون بشكل عام على المنافع المتبادلة التي من الممكن تحقيقها مع التصميم والتطبيق الحذرين لمبادرة الحزام والطريق وعلى التعاون الأوثق بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا بشكل أكثر عموماً.

وبهدف توسيع نطاق الحوار ونشر النتائج، نقدّم في ما يلي ملخصاً عن ورشة عمل شنغهاي.

في 13 و14 يناير 2018، جمع مركز بروكنجز الدوحة وأكاديمية شنغهاي للعلوم الاجتماعية (SASS) خبراء بارزين من الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والصين من أجل إجراء نقاش معمّق حول مبادرة الحزام والطريق. وتهدف هذه المبادرة التي أطلقها الرئيس شي جين بينغ (Xi Jinping) في أكتوبر 2013 إلى تحويل موارد كبيرة إلى مشاريع بنى تحتية، بما فيها سكك الحديد والموانئ وأنابيب النفط وشبكات الاتصالات والمرافق في أكثر من 60 بلداً. وتسعى المبادرة أيضاً إلى إنشاء أكبر منصّة للتعاون الاقتصادي في العالم، ومن ضمنها تنسيق السياسات والشراكات التجارية والمالية عبر آسيا الوسطى والشرق الأوسط وشمال أفريقيا وصولاً إلى أوروبا.

وتشكّل منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بشكل خاص مكوّنًا رئيسياً في تطوير مبادرة الحزام والطريق وتحقيقها. فبالإضافة إلى الموقع الجغرافي المهمّ الذي تتمتع به هذه المنطقة كصلة وصل بين آسيا وأفريقيا وأوروبا، تُشكّل المنطقة مصدرَ الصين الأكبر لموارد الطاقة وأحد أكبر شركائها التجاريين. ويعدّ النموّ الاقتصادي والآفاق الإنمائيّة المتعدّدة المرتبطة بمبادرة الحزام والطريق بإحداث تغييرات هيكلية مستمرة وتلبية احتياجات التمويل في المنطقة. علاوة على ذلك، تقدّم مشاريع البنى التحتية الضخمة والاستثمارات المالية في الخارج طرقاً واعدة لاستراتيجية الصين الاجتماعية الاقتصادية والسياسية المقترحة إزاء الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، فيما تعالج في الوقت عينه مسائلها المتعلقة بقدرتها الفائضة المحليّة.

لقد رُسمت خططُ مبادرة الحزام والطريق في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في وثيقة سياسة الصين تجاه الدول العربية التي أصدرتها الصين في العام 2016 والتي تسلّط الضوء على رؤية الحكومة الصينية للعلاقات المعرّزة مع البلدان في المنطقة. وتستعرض الوثيقة بشكل خاص استراتيجيةّ ثلاثية المستويات من أجل إنشاء علاقات تعاون أوثق في مبادرة الحزام والطريق. ويقترح المستوى الأوّل تعاوناً في شؤون الطاقة، والمستوى الثاني بناء البنية التحتية وتسهيل التجارة والاستثمار. أمّا المستوى الثالث فيتوقّف عند التقنيات الإبداعية في الطاقة النووية والأقمار الاصطناعية والطاقة المتجدّدة. وقد وجّهت هذه الخططُ الحوار الثنائي الجاري بين الصين وحكومات الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ورّسمت معالم جدول أعمال الاجتماعات الوزارية ضمن منتدى التعاون الصيني العربي.

وتناولت النقاشات في ورشة عمل شنغهاي القضايا الرئيسية المطروحة في خطة عمل مبادرة الحزام والطريق للعام 2015 ووثيقة سياسة الصين تجاه الدول العربية للعام 2016، بالإضافة إلى سياسات رئيسية واردة في التزام مبادرة الحزام والطريق بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وتنوّعت المواضيع بدءاً من السياق العالمي للعلاقات الاقتصادية والسياسية بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا وصولاً إلى مجالات أكثر تحديداً تركّز على مبادرة الحزام والطريق، منها تطوير البنية التحتية والتعاون الاقتصادي والتجاري وقدرة الإنتاج والتصنيع (industrialization)

الاستنتاجات الرئيسة

جيوسياسات متغيّرة

تسعى الصين إلى تحقيق مبادرة الحزام والطريق في وقت يبرز فيه النظام الدولي تحت الضغط، وتتزايد النزعة الحمائية مع اشتداد حدة الحروب التجارية. وتفسح تعددية الأطراف المجال أمام المواجهة الجيوسياسية. ويتضاءل إيمان شرائح متزايدة من الناس حول العالم بالنظام الاقتصادي الليبرالي ويتحوّل نحو الأولويات القومية. وتتحدّى مبادرة الحزام والطريق هذه التوجّهات، مشدّدةً على التعاون الدولي والتنمية المتبادلة والاستقرار.

وقد تمّ الترحيب بشكل عام بمبادرة الحزام والطريق في منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا: أولاً، لأنّها تشدّد على التنمية الاقتصادية. ثانياً، لأنّها تعتمد سياسة عدم التداخل في الشؤون الإقليمية والمحليّة في وقت يبرز فيه التفكّك الاقتصادي والغموض الجيوسياسي والاضطراب المحلي في أنحاء المنطقة. ويبقى من غير الواضح إذا ما سيُثبت نموذج مبادرة الحزام والطريق قدرته على الاستجابة لتحديات الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الاقتصادية والسياسية التي تزداد تعقيداً.

تطوير البنى التحتية

اعتمد نموذج التنمية الذي وضعته الصين على استثمارات هائلة في البنى التحتية لتحقيق نموّ اقتصادي سريع. فمن خلال تمديد سكك الحديد وأنابيب النفط والموانئ على امتداد المنطقة التي تطلها مبادرة الحزام والطريق، تطمح الصين إلى البدء بتنفيذ نموذجها للتنمية في أوراسيا وأفريقيا لتعزيز النمو الاقتصادي العالمي وزيادة الدخول إلى الأسواق الدولية.

وفيما تستثمر الصين في عدد متزايد من المشاريع في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، تفادت جعل المنطقة العربية ركيزةً أساسيةً لاستراتيجيتها في مبادرة الحزام والطريق، على الرغم من أنّ المنطقة مفتقرٌ طرق بين أوروبا وأفريقيا وآسيا وبإمكانها أن تشكّل مركزاً للتواصل العالمي. لكنّ تأدية دور مركز لهذه الشبكة الطموحة يتطلّب مستوىً معيناً من الاستقرار والتعاون هو غائب في الوقت الراهن.

ويشكّل ذلك فرصة ضائعة كبيرة للبلدان العربية. فلا يساعد تطوير البنى التحتية على زيادة النموّ والتنوع فحسب، بل يولّد فرص عمل مطلوبة بشدّة أيضاً. بالإضافة إلى ذلك، فيما لا يمثّل نموذجُ التنمية الذي تحرّكه البنية التحتية بأيّ شكل من الأشكال الجوابَ الوحيد على الاضطراب السياسي، بإمكانه أن يحسّن التطلّعات المستقبلية والنتائج الاجتماعية الاقتصادية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

التعاون الاقتصادي والتجاري

لا يزال التبادل التجاري بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا يميل بشدّة نحو الطاقة، مع توجّه النفط والغاز في وُجّهةٍ والسلع المصنّعة في وُجّهةٍ أخرى. وتقدّم مبادرة الحزام والطريق فرصةً للتعاون على مستوى يتخطّى الطاقة، ولا سيّما مع دول مجلس التعاون الخليجي نظراً إلى موقعها وبنيتها التحتية، ومع مفاوضات لاتفاقية التجارة الحرّة (FTA) مع الصين جارية على قدم وساق.

إنّ تحقيق تعاون أوثق بين الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والصين في التجارة والاستثمار من شأنه أن يعزّز التنمية الاقتصادية وخطط التنوع لجميع الأطراف المعنية. غير أنّ المنافع المحتملة ليست تلقائية ولا تتطلّب استثمارات في البنى التحتية فحسب بل تتطلّب، وبصورة أهمّ، ترتيبات مؤسّساتية وتعديلات في السياسات على نطاقٍ أوسعّ.

ويتطلّب تعزيز القدرة التنافسية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تعميق التعاون الإقليمي في مجالات مثل المنافسة وقوانين الاستثمار والمحفّزات المعطاة للمستثمرين الأجانب والقوانين التجارية حيال امتلاك الشركات والملكيّات وشحن البضاعة ونقلها والطيران والنقل الجوّي وقطاع المصارف والمال.

التصنيع والتعاون في القدرة الإنتاجية

نتيجة عقودٍ من النموّ بفعل الاستثمار، باتت الصين تتمتّع بقدرة إنتاجية ذات حجمٍ غير مسبوق. فحوّل ذلك اقتصادَ الصين هيكلياً، مع إنشاء حالة بات فيها الطلب على منتجات الأُمة أقلّ من العرض المحتمل. وفي حال تمّت الاستفادة بشكلٍ مناسب من عملية تصدير القدرة الفائضة، من الممكن أن يعود ذلك بالمنفعة على الصين والبلدان النامية في مبادرة الحزام والطريق.

وتتألّف القدرة الفائضة في الصين من ثلاثة مكوّنات: القدرة على إنتاج مُدخلات مادية وعلى تصنيع أجهزة ومعدات مُعايرة (standardized machinery and equipment) وعلى تنفيذ مشاريع واسعة النطاق. ومن الممكن استخدام هذه القدرة الإنتاجية في ثلاث قنوات من أجل تحسين التنمية/التصنيع في أماكن مثل الشرق الأوسط وشمال أفريقيا: التجارة المفتوحة والمقاولات للمشاريع الحكومية والاستثمار الأجنبي المباشر.

ويقدّم التعاونُ في القدرة الفائضة بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا إمكانيّةً كبيرة، غير أنّه لن يؤدّي إلى تغيّراتٍ أساسية في مسارات

النموّ في بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا إلّا إذا اعتمدت هذه البلدان استراتيجيات جديدة للتكامل والتصنيع. وسيتطلّب ذلك من الصين أن تعتمد نموذجاً قائماً على الشراكة في العمل مع الحكومات والشركات في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

التعاون المصري والمالي

قد تمهّد مصادرُ التمويل وسُبلها المتعدّدة الطبقات الطريقَ أمام تعاون مصري ومالي أوسع بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا دعماً لتسهيل التجارة والإقراض السيادي والعمل المصرفي الرقمي وتدويل الريمنبي الصيني. غير أنّ الطرفَين لا يزالان يعتمدان بشدّة على عمليّتي الدولار واليورو في معاملتهما المالية على الرغم من المخاطر والتكاليف.

ويقدّم الحضور المتزايد للمصارف الصينية في دول مجلس التعاون الخليجي الأرضية المالية لتحقيق روابط أوثق وأوسع. بالتالي، على المصارف والمؤسّسات السيادية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أن تستغلّ هذه الفرصة لتؤمّن تمويلاً مشتركاً للبلدان المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، وأنّ تسعى إلى الحصول على تمويلٍ مشتركٍ من القطاعَين العام والخاص لمشاريع مبادرة الحزام والطريق، مقرّبةً بذلك الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أكثر من الصين.

ويتوجّه القطاع المصرفي في دول مجلس التعاون الخليجي ببطء نحو الشرق بالتزامن مع التحوّل في الجغرافيا الاقتصادية، فيدفع بذلك المنطقة لكي تصبح جزءاً من منطقة اليوان النامية. وبإمكان مبادرة الحزام والطريق أن تعزّز تدويل الريمنبي من خلال تشجيع استخدامها في المعاملات التجارية والمالية على حدّ سواء مع اكتساب البترويوان حصصاً في السوق مقابل الدولار واليورو.

التعاون في الطاقة والموارد

ستبقى منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ضروريّةً لأمن الطاقة في الصين. فلم تغيّر القلقلّة الجيوسياسية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في السنوات الأخيرة بشكل كبير من التعاون في مجال الطاقة بين الصين والدول المصدّرة للهيدروكربونات في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، على الرغم من أنّها أثّرت في بعض من الخطوط التجارية الرئيسة وفتحت باب المنافسة من أطرافٍ ثالثة.

ودفع اقتصاد الصين المزدهر البلادَ لتتفوّق على الولايات المتحدة وتصبح المستورد الصافي الأكبر للنفط في العالم، ففيما تستمرّ الولايات المتحدة

بإظهار تفضيل لمصادر نفط من خارج منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، يؤدّي الرابط بين الدول المنتجة للنفط في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والشركات الصينية إلى طرح أسئلة حول رغبة الصين واستعدادها في المساهمة في تحقيق الأمن والاستقرار في المنطقة.

وتعتبر مبادرة الحزام والطريق قطاعَ الطاقة مجالاً رئيسياً يمكن أن يقود التعاون بين الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والصين في المستقبل. غير أنّ ذلك يقلل من حقيقة أنّ العلاقة بين الطرفَين في مجال الطاقة من الممكن أن تتخطّى إطار العمل التقليدي هذا. فستؤدّي التطوّرات الأخيرة في مجال التكنولوجيا، ولا سيّما تلك المتعلّقة بالطاقة النظيفة والمتجدّدة، إلى تغيير هيكلية العرض والطلب على الصعيد العالمي على مدى العقد المقبل أو أكثر قليلاً، مما يطرح مجالاً جديداً لشراكةٍ أوثق. وسيتطلّب ذلك مرونة من جانبَي العرض والطلب على حدّ سواء من أجل التمكن من التأقلم مع التقنيات الناشئة واعتمادها.

الجلسة الأولى

مبادرة الحزام والطريق ومنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في مشهد عالمي متغير

يعاني العالم تفككاً جيوسياسياً، ويرزح النظام الدولي تحت الضغط، ويشهد العالم ميلاً إلى النزعة الحمائية، وتعرض المنظمات الإقليمية التي تهدف إلى التعاون والتكامل الاقتصادي، حتى في أوروبا، للضغط. وقد شهدت منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، التي شكّلت موقعاََ لجهودٍ لا تحصى من التعاون الإقليمي في القرن المنصرم بقيادة هيئات مثل جامعة الدول العربية ومنظمة البلدان المصدرة للنفط (الأوبك) ومجلس التعاون الخليجي، حالات متتالية من فشل تلك الهيئات مع غرق المنطقة شيئاً فشيئاً في وُحول الصراعات. وفي هذا السياق تحديداً، تأمل الصين أن تقدّم مبادرة الحزام والطريق ووصلت بها الأمور إلى تثبيتها في دستورها، مشدّدةً على التعاون الدولي والسلام والاستقرار في وقت تلبّد غيمهً من الشكّ سماءَ تلك المثل العليا.

المحدّثان: يحيى زبير، ويانغ فوشانغ (Yang Fuchang).

ويتزامن ذلك مع بعض التغيّرات الكبيرة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. فالمنطقة في خضمّ تغيير علاقاتها مع العالم الخارجي، كما هو ملحوظ في التقارب بين بعض الدول العربية الخليجية وإسرائيل. لكنّ المنطقة تشهد تغييراً في علاقاتها مع الصين أيضاً. وتأتي هذه العلاقات الجديدة كردّ ليس على التركيبة الاجتماعية الاقتصادية المتغيّرة في بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا فحسب بل على الصراعات التي تُعيد رسم الخريطة الإقليمية أيضاً.

وفي خضمّ هذه التغيّرات أطلق الرئيس الصيني شي (Xi) مبادرة الحزام والطريق التي تهدف إلى تلبية مطالب الصين على الطاقة وافتتاح أسواق لمنتجاتها الفائضة. وفي حال مضت مبادرة الحزام والطريق في تحقيق أهدافها من دون عوائق، ستكسب الصين على الصعيديّن الاقتصادي والسياسي على حدّ سواء وستزيد من نفوذها عالمياً. ومن الممكن أن تفضي تعددية الأطراف هذه في القوة العالمية إلى بروز نظام عالمي أكثر استقراراً وسلاماً.

وقد لاحظ العديد من دول منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أنّها الخاسرة في ظلّ نظام الغرب المهيمن، بغضّ النظر عن تحالفاتها مع القوى الغربية. فقد شهدت تدخّلات خارجية من دون منافع تُذكر. أمّا الصين، فلم تستعمر بلداناً في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أو تتدخّل بشؤونها المحليّة أبداً. إذ يأتي توسّع الصين الإقليمي والدولي بشكل طبيعيٍّ ومحتمّ بسبب ثقلها الاقتصادي. ولا شكّ في أنّ سياسة عدم التدخّل التي تعتمدها تلائم دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وتفسّر هذه العوامل جزئياً قبُول المنطقة بمبادرة الحزام والطريق ودَوْر الصين الأكبر على الساحة العالمية.

وسيزيد هذا الدور الأكبر الضغطّ على الصين لكي تؤدّي دوراً في الصراعات المتعدّدة المنتشرة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. فللصين الإمكانيّة أن تشكل وسيطاً محايداً في عدد من الصراعات في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، لكنّها لم تُبَد بعد استعداداً للتدخّل من أجل إحلال السلام. فقد لا تستمرّ مثلاً محاولة الصين الحالية في الموازنة في علاقتها بين إيران والمملكة

العربية السعودية، وهما من البلدان الكبرى التي تزوّد الصين بالطاقة. ومن المستبعد أن يضع هذان الخصمان خلافتهما جانباً في محاولةٍ للاستفادة من مبادرة الحزام والطريق وغيرها من المشاريع الاقتصادية، لذا قد تُضطرّ الصين في نهاية المطاف إلى الانحياز إلى أحد الجانبين. في هذا الصدد، تضطلع إيران والمملكة العربية السعودية بدور بارز في الحرب بالوكالة في سوريا، حيث قد تضطرّ الصينُ أيضاً إلى توسيع نطاق دورها. فبهدف أن تحقّق الصين طموحاتها الجيوسياسية بفعالية، سيَتعيّن عليها أن تتعلّم كيفية أن تكون وسيطاً يُحسب حسابه في منطقة معقّدة مثل الشرق الأوسط وشمال أفريقيا حيث تفتقر الصين إلى الخبرة.

في الواقع، لم تُظهر الصين بعد أيّ خطط جيوسراتيجية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. ولم تقدّم نموذجاً واضحاً عن التنمية قادراً على الحلول مكان النموذج الليبرالي الاقتصادي المهيمن الذي يسيطر على النظام العالمي. علاوة على ذلك، من غير الواضح كيف ستحوّل الصين علاقاتها الاقتصادية إلى روابط سياسية وثقافية وثيقة. فمع أنّها أنشأت شركات استراتيجية مع بلدان مثل الجزائر ومصر وإيران والمملكة العربية السعودية، ترتكز هذه الروابط بشكل أساسي على التجارة. ولا تزال الصين تفتقر إلى تأثير القوّة الناعمة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. بالتالي، هي بحاجة إلى تطوير علاقات تبادل ثقافية مع المنطقة، من بينها توسيع الدراسات المتعلقة بالشرق الأوسط في جامعاتها وتحضير عدد كبير من الخبراء في قضايا الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

باختصار، تشكّل مبادرة الحزام والطريق مشروعاً طموحاً باستطاعته تمييز الصين عن القوى الغربية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. لكنّ أمام الصين طريقاً طويلاً لتحلّ محلّ التأثير الغربي في المنطقة.

جاذبية الصين في مشهد جيوسياسي متغير

يانغ فوشانغ

لطالما تمثّعت الصين بروابط دبلوماسية متينة مع جميع بلدان جامعة الدول العربية، بدءاً من مصر في العام 1956. وعلى مدى أكثر من 60 سنة، تشكّلت علاقات الصداقة الصينية العربية بسلاسة من دون أيّ صراع أو مواجهة. وتميّزت هذه العلاقات بالاحترام المتبادل وإقرار الطرفين بالاختلافات في نظاميهما الاجتماعي واحترام الواحد خيارات الآخر. وقد تعزّز ذلك بفعل الدعم المتبادل، ولا سيّما في ما يتعلّق بمسائل أساسية تؤثّر في الجانبين على حدّ سواء. فقد دعمت الجهة العربية مثلاً ”سياسة صين واحدة“ (one-China)، فيما دعمت الصين الفلسطينيين من أجل تأسيس دولة مستقلّة وسيادية عاصمتها القدس الشرقية.

بالإضافة إلى ذلك، لطالما انخرط الطرفان في تاريخ طويل من التعاون الاقتصادي المفيد للطرفين. إذ يكمل الطرفان أحدهما الآخر إلى حدّ كبير

من الناحية الاقتصادية ويتحلّيان بإمكانية نموّ كبيرة. والواقع أنّ التجارة الثنائية مع الصين ما برحت تتزايد، حتى في خلال مرحلة الاضطراب الحالية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. فقد ارتفعت قيمة التبادل التجاري بين الصين والدول العربية من 145,4 مليار دولار أمريكي في العام 2010 إلى 195,9 مليار دولار أمريكي في العام 2011 المضطرب. وبحلول العام 2014، وصلت إلى 251 مليار دولار أمريكي بعد أن كانت 36,7 مليار دولار أمريكي عندما أطلق الطرفان منتدى التعاون الصيني العربي قبل عشر سنوات في العام 2004. وفي العام 2016، استوردت الصين 154 مليون طنّ من النفط من البلدان العربية، مستأثرةً بنسبة 40,52 في المئة من مجموع واردتها من النفط في ذلك العام. وعندما نضيف الواردات النفطية من بلدان غير عربية أخرى في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، تبلغ الكميّة 191 مليون طنّ من النفط، مستأثرة بنسبة 51,5 في المئة من مجموع ذلك العام.

وعندما نأخذ هذه الحقائق بعين الاعتبار، لا نتفاجأ بردّ الفعل الإيجابي والسريع الذي أبدته منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا على اقتراح الصين لمبادرة الحزام والطريق في العام 2013. لكنّ جاذبية الصين لا تقتصر على هذا الحدّ ضمن هذا المشهد الجيوسياسي المتغيّر. فأولاً، تُعتبر مبادرهُ الصين التنميةَ محرّكاً أساسياً لمعالجة المشاكل المحليّة والعالمية. فتتّرح ربطاً خطط التنمية في جميع البلدان والمناطق على أمل أن تبني معاً مجتمعاً عالمياً من خلال التشاور والتباحث من أجل المصالح الجامعة. ويتمّ اعتماد هذه الرؤيّة في وقتٍ تواجه فيه المنطقة العربية بعض التحديات الإغمائية المهمة، مثل إعادة إعمار البلدان المضطربة وتنوع الاقتصادات المعتمدة على الموارد وإعادة بناء بنية تحتية متضعضعة. ولن تتوانى الصين عن التعاون على جميع هذه الأصعدة وتشكّل مبادرة الحزام والطريق منصةً للقيام بذلك.

ثانياً، في وقت تميل فيه البلدانُ الغربية إلى اعتماد خطاب حمائي قومي، تعتنق المبادرةُ قيمَ الانفتاح والمساواة. وينطبق ذلك على الكثير من الجبهات. فاقتصاد الصين مثلاً ينتقل من مرحلة من النموّ السريع للغاية، يعتمد فيها على الاستثمار والصادرات، إلى مرحلة من النموّ العالي الجودة القائم على الاستهلاك. وفي العام 2017، بلغت نسبة مساهمة الاستهلاك في الناتج المحليّ إجمالي 58,8 في المئة. ونظراً إلى سياسة الصين المنفتحة، فهي تهتمّ باستيراد السلع الأساسية لتلبية حاجات شعبها. ولا شكّ في أنّ هذه السوق الواسعة التي تضمّ أكثر من 1,3 مليار شخص تسترعي اهتمام بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

ثالثاً، في الأجزاء من العالم النامي التي تعاني نقصاً في التمويل والخبرة التقنية، اقترحت الصين فكرة التعاون في القدرة الإنتاجية التي تأمل بموجبها أن تؤمّن الدعمَ التقني والمالي لبلدان أخرى. ولا يُعدّ ذلك محاولةً لتصدير صناعات قديمة وملوثة ورجعية، كما زعمت تقارير إعلامية مضلّلة. فالهدف هو التعاون على صناعات ناضجة وصلت إلى مرحلة التشبّع في

وتعمل من أجل استقرار طويل الأمد في العراق وفلسطين. وبإمكان الصين وأوروبا أن تساعدا على الدفع بالمنطقة نحو السلام والازدهار، غير أنَّ الحافز إلى التغيير ينبغي أن يأتي من المنطقة بذاتها.

ثانياً، يجدر بالمنطقة العربية أن تفكّر أبعد من المشاريع الضخمة التي تأسر حالياً مخيلة قاداتها، مثل العاصمة الإدارية الجديدة لمصر ومنطقة نيوم الاقتصادية التي تعمل المملكة العربية السعودية على بنائها. فمن الضروري تعزيز الأسواق المحليّة وربطها بمشاريع أكبر وبتطوير البنى التحتية وبتسهيل التجارة. فمجرّد ربط المناطق التي تعاني نقصاً في الخدمات بالطريق السريع وشبكات السكك الحديدية لا يعني أنّ هذه المناطق ستمكّن من الاستفادة من هذه الشبكات. فتلك كانت المشكلة في ميناء هامبانوتوتا في سريلانكا. بالتالي، من الضروري القيام باستثمار على حدّ سواء في الصناعات المحليّة والمشاريع الإنمائية التي بإمكانها تعزيز تكامل الاقتصادات العربية ضمن مبادرة الحزام والطريق من خلال الزيادة في التجارة والقدرة الشرائية.

ثالثاً، ينبغي بالبلدان العربية أن تعالج مسألة العجز المستمرّ في الحوكمة على الصعيديّن الوطني والإقليمي. في هذا الصدد، تُبدي ورقة السياسة العربية التي أصدرتها الصين للعام 2016 التزاماً باستراتيجية وتعاون يعودان على الجميع بالربح. لذلك، على البلدان العربية أن تحدّد ماهية “الربح” بالنسبة إليها. إذ غالباً ما تستند قرارات الاستثمار بالبنى التحتية إلى اعتبارات سياسية وفرض ساعية إلى مكاسب شخصية، بدلاً من الاستناد إلى الأولويات الإنمائية الحقيقية. وسيقود هذا النوع من القرارات إلى استثمارات عقيمة تؤدّي إلى السقوط في أفخاخ الديون على غرار تلك التي تواجهها سريلانكا حالياً. وستتطلّب معالجة مسألة العجز في الحوكمة إصلاح المؤسسات القائمة بالإضافة إلى الاستثمار في مؤسّسة إقليمية جديدة بإمكانها أن تترأس أعمال السياسة في العلاقات الصينية العربية.

فرص الاستثمار في البنى التحتية في منطقة

الشرق الأوسط وشمال أفريقي ومخاطرها
وانغ تشن (Wang Zhen)

لقد استرعت مبادرة الحزام والطريق انتباهَ العالم منذ العام 2013. فهي تهدف إلى تعزيز ترابط السياسات والبنى التحتية والتجارة والمالية والشعوب، مع إعطاء الأولوية الكبرى لترابط البنى التحتية. وتُقدّر التكاليف الرأسمالية لمشروع مبادرة الحزام والطريق بين 4 و8 تريليون دولار أمريكي بحلول العام 2030، مع استنثار البنية التحتية المخصّصة للنقل بنسبة 40 في المئة من هذه التكاليف.

وأهمّية مبادرة الحزام والطريق للشرق الأوسط، ولا سيّما إلى البلدان العربية، واضحة وضوح الشمس. فأولاً، البلدان المنتجة للنفط في الخليج، مثل المملكة

العربية السعودية، هي في خضمّ تنويع اقتصاداتها المعتمدة على الطاقة. وعلى الرغم من أنّ البلدان العربية الخليجية تتمتّع بمكانة مالية قوية نسبياً، فهي لا تزال بحاجة إلى الدعم التقني في تطوير البنية التحتية. ثانياً، بالنسبة إلى البلدان العربية غير المنتجة للنفط مثل مصر والأردن، يضطلع الإصلاح الاقتصادي بدور مهم في الحفاظ على استقرار اجتماعي وسياسي. فلا يساعد تطوير البنية التحتية على تعزيز التصنيع في البلاد فحسب، بل يؤمّن المزيد من فرص العمل للشباب فيها أيضاً. فبحسب تقرير أصدره البنك الدولي، مقابل كل زيادة في الاستثمار بقيمة مليار دولار أمريكي في البلدان العربية غير المنتجة للنفط، من الممكن خلق 100 إلى 400 ألف وظيفة، فيما يمكن خلق 26 ألف وظيفة في البلدان المنتجة للنفط.

غير أنّ مبادرة الحزام والطريق لا تخلو من مخاطر محتملة من الممكن اختصارها بالجانبين الآتيين. يرتبط الجانب الأول بالمخاطر المالية الناجمة عن الاستثمار في البنى التحتية. فقد كانت المساعدات الخارجية الوسيلة الوحيدة لاستثمار الصين في البنى التحتية في البلدان النامية. وعلى مدى السنوات الأخيرة، تمّ طرح مزيج من المساعدات الخارجية والتمويل التجاري للتخفيف من الضغوط المالية الناجمة عن الاستثمار الواسع النطاق في البنى التحتية. غير أنّ التمويل التجاري يوقع المستثمرين والمقاولين على حدّ سواء في معضلة، فيشعر المستثمرون بالقلق إزاء العائدات على الاستثمار فيما يشغل عبء الديون بالّ المقاولين. وقد دفع ذلك بعض وسائل الإعلام الغربية إلى اتّهام الصين باعتمادها أجندة “استعمار جديد” في أماكن مثل أفريقيا. وهي اتّهامات منحازة لا أساس لها. فقد استندت الصين في مساعيها الإنمائية على مدى السنوات الأخيرة إلى استثمارات في البنى التحتية بقيادة الحكومة. وما كانت البلاد لتحققّ هذه الإنجازات العظيمة لو أنّها علقت في شرك هذه المخاطر.

أما الجانب الثاني، فيرتبط بالمخاطر الأمنية في البلدان المستثمّر فيها. إذ يتّصف الاستثمار في البنى التحتية بتكاليف مرتفعة للبدء بالمشروع وفتراتٍ طويلة من التسديد. ويُحتمل أن تكون مخاطرُ الاستثمار السياسي والاقتصادي والاجتماعي في بلدان غير مستقرة مخاطرَ أعلى حتّى. فمقارنةً بمعظم البلدان في شرق آسيا ووسطها وجنوب شرقها، تمّر بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بمرحلة حسّاسة من التحوّل الاجتماعي والاقتصادي ويخوض بعضُها في الوقت الحالي حرباً أهلية حتّى. ولم تؤدّ المرحلة الانتقالية الاجتماعية الاقتصادية إلى اضطراب اجتماعي في بعض البلدان فحسب، بل إلى بروز تطرّفٍ، بما فيه التطرّف العنيف، مضيفاً المزيد من التكاليف على الاستثمار في البنى التحتية. وفيما لا تشكّل التنمية الاقتصادية التي تحرّكها البنية التحتية الحلّ الأخير للاضطراب السياسي والتطرّف بأيّ شكل من الأشكال، بإمكانها أن تقضي على العناصر المولّدة للتطرّف من خلال تحسين فرص التوظيف والرعاية الاجتماعية. وعلى الرغم من أنّ المخاطر الأمنية تبقى قائمة على المدى القريب، من المرجّح أن تخفّ وتتضاءل من خلال الاستثمار في البنى التحتية في ظلّ مبادرة الحزام والطريق.

النقاش

في خلال النقاش، حدّر المشاركون بأنه على الرغم من أهمّية البنية التحتية، تبقى باهظة الثمن وبالتالي خطيرة للغاية، ولا سيّما نظراً إلى معدّلات الأذخار المنخفضة الملحوظة في أنحاء الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. لذلك، من أجل أن تصبح كلفة مشاريع البنى التحتية ضمن المتناول، يجدر تنفيذها إلى جانب استثمارات في قطاعات منتجة مثل الزراعة والصناعة للحرص على أن تتمكّن البلدان من تحمّل كلفتها. بذلك، ينبغي أن يشكّل الاستثمار في البنى التحتية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا جزءاً من خطة أشمل تكون واقعيّةً حيال قدرات المنطقة المالية وتوسعي إلى تعزيز قدرتها الإنتاجية.

وانطلاقاً من ملاحظات قبّاني، أشار الحوار إلى أنّ الفساد وغياب التخطيط والحوكمة الرديئة بإمكانها أن تؤدّي إلى تنفيذ مشاريع بنى تحتية عديمة الفائدة. بالتالي، من الضروري أن يتمّ التخطيط والمشاركة بشكل صائب من بلدان المنطقة. فيجدر أن تكون مشاريع البنى التحتية هادفةً وتسعى إلى تكامل اقتصادي دولي وإقليمي. بمعنى آخر، ينبغي أن تتكامل مشاريع الاستثمار في البنى التحتية التي تنفّذها منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وفقاً لمبادرة الحزام والطريق ضمن سلاسل القيمة العالمية التي تضعها الصين.

علاوة على ذلك، على عكس النموذج الصيني، سبق أن بدأت معظم بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بإصلاحات تهدف إلى تمّتين قطاعاتها الخاصة وتمكينها. لذلك، لا يجدر بالصين أن تنشئ شركات مع الحكومات وحدها في المنطقة. ففي حال تمّ التشارك بشكل صحيح، بإمكان القطاع الخاص أن يضطلع بدور مهمّ في تفضادي المسائل التي تترافق مع الحوكمة الرديئة والفساد في المنطقة، مع تأمين مصادر إضافية للتمويل.

وبالتوقّف عند سؤال يطرح مسألة سياسية الطابع، اختتمّ النقاش بالتطرّق إلى الشكوك المتداولة حول مبادرة الحزام والطريق، ولا سيّما على ضوء ماضي الشرق الأوسط وشمال أفريقيا مع الاستعمار. وقد استبعد المشاركون فكرة “الاستعمار الجديد” الصيني، مركزين على الدوافع الاقتصادية وراء استثمارات الصين في البنى التحتية التي شكّلت أساساً في اقتصادها وتنميتها الاجتماعية ويمكنها أن تكون أساسية للشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

الجلسة الثالثة

التعاون الاقتصادي والتجاري بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا

خريطة توضح مناطق الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، مع تسمية دول المنطقة.

نظراً إلى التراجع الأخير في أسعار النفط، جدّدت بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا المصدّرة للطاقة خططها للتنويع. غير أنّ تجارة الصين مع الشرق الأوسط وشمال أفريقيا لا تزال تميل بشدّة نحو الطاقة، مع توجّه منتجات الطاقة في وجهة السلع المصنّعة في وجهة أخرى. وتُقَدّم مبادرة الحزام والطريق فرصةً للتعاون على مستوى يتخطى الطاقة. لكنّ نجاح مبادرة الحزام والطريق يتطلّب ضمان استدامة التعاون الاقتصادي وتقاسم منافع التجارة على نطاقٍ واسع ودعم مشاريع مبادرة الحزام والطريق لأهداف الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، بالإضافة إلى تكامل المنطقة في الاقتصاد العالمي بشكلٍ أوسع.

رائد صفتي، ويوان بو (Yuan Bo).

المحدّثان: رائد صفدي، ويوان بو (Yuan Bo).

رائد صفتي، ويوان بو (Yuan Bo).

الوصول إلى ما بعد الطاقة في دول مجلس التعاون الخليجي

رائد الصفدي

ماذا تأمل الصين أن تحقّق من خلال مبادرة الحزام والطريق، ولا سيّما في ما يتعلّق بدول مجلس التعاون الخليجي؟ وإلى أيّ مدى تدعم مبادرة الحزام والطريق خططَ التنمية والتنويع القائمة في مجلس التعاون الخليجي؟

رائد صفتي، ويوان بو (Yuan Bo).

يمنح التعاون الأوثق بين الصين ودول مجلس التعاون الخليجي في التجارة والاستثمار القدرةَ على تعزيز التنمية الاقتصادية وخطط التنويع لجميع الأطراف المعنية. غير أنّ المنافع المحتملة ليست تلقائية ولا تتطلّب بنى تحتية مادية فحسب، بل بنى تحتية غير مادية أيضاً، من بينها، وبصورة أهمّ، ترتيبات مؤسّساتية أوسع داخل المنطقة وبين المنطقة والصين على حدّ سواء. وبالفعل، يشكّل اللجوء إلى ترتيب مؤسّساتي قوي ضمن دول مجلس التعاون الخليجي مسألة ضرورية لتوثيق الالتزام بمبادرة الحزام والطريق.

رائد صفتي، ويوان بو (Yuan Bo).

ويبدو أنّ أهداف مبادرة الحزام والطريق القصيرة الأمد تركّز على التعويض عن ارتفاع تكاليف الإنتاج المحلي والقدرة الفائضة وعلى خلق فرص أسواق جديدة لسلع الصين وخدماتها. ويؤدّي ذلك إلى خطر استدامة بنية الروابط التجارية الثنائية المتينة، لكن السطحية، التي اقتصرت حتّى الآن على التبادل التجاري، مع توجّه منتجات الطاقة في وجهة والسلع المصنّعة في وجهة أخرى.

رائد صفتي، ويوان بو (Yuan Bo).

وقد أدّى التطوُّر الاقتصادي البارز للصين في خلال العقود الثلاثة المنصرمة إلى تحويل البلاد من مصدّر صافي للنفط إلى المستورد الأكبر في العالم. ففي العام 2017، استوردت الصين نفطاً خاماً بقيمة 162,2 مليار دولار أمريكي، مع تأتّي ما يوازي 20,5 مليار دولار أمريكي من هذا النفط من المملكة العربية السعودية (المزوّد الثاني الأكبر بعد روسيا) والعراق (المزوّد الرابع) وعُمان (المزوّد الخامس) والكويت (المزوّد الثامن) والإمارات العربية المتحدة (المزوّد العاشر). ويقضي الامتداد الطبيعي لهذا التعاون المتين المتركّز على الطاقة بالتحوّل إلى منتجات مشتقّة ثانوية تتركّز على الطاقة، مثل البتروكيماويات والأسمدة والنحاس والحديد والفولاذ، وبصورة أهمّ، إلى الخدمات المرتبطة بالتقنية العالية. وبإمكان مبادرة الحزام والطريق أن تفتح المجال أيضاً أمام تعاون واستثمارات محسّنة في مجال الطاقة المتجدّدة. ويتوافق ذلك مع الرؤى الوطنية الحالية لدول مجلس التعاون الخليجي التي بموجبها يخطّط كلّ بلد للاستثمار بقوة في مصادر طاقة أنظف.

والخطط في مجلس التعاون الخليجي جارية أيضاً لتوسيع البنية التحتية للطاقة مع مشروع أنابيب للنفط بقيمة تُقدّر بـ564 مليار دولار أمريكي. وتتضمّن مبادرة الحزام والطريق خططاً مماثلة لإنشاء أنابيب غاز ونفط. لذلك، من الممكن الوصول إلى تعاون أوثق ومُؤاسس

أكثر من خلال ترابط المرافق بين استثمارات مجلس التعاون الخليجي في بلدان تقع على المسارات التي تمرّ فيها مبادرة الحزام والطريق والاستثمارات الصينية في دول مجلس التعاون الخليجي. فيشكل تسهيل الاستثمار الأجنبي المباشر الثنائي الاتجاه أو المشترك وحمايته، بين مجلس التعاون الخليجي والصين أو منهما إلى طرف ثالث، جانبين أساسيين يجدر تطبيقهما لتعزيز هذه الاستثمارات.

رائد صفتي، ويوان بو (Yuan Bo).

ويشكّل التبادل التجاري في السلع والخدمات ناحيةً أخرى حيث يمنح تعاوناً ووثق عائدات محتملةً عالية. بالتالي، ينبغي اعتماد تغييرات في السياسات لإحداث تغيير هيكلي في العلاقة التجارية الحالية بين الصين ومجلس التعاون الخليجي المذكورة سابقاً. فبالنسبة إلى مجلس التعاون الخليجي، يتطلّب تعزيز التنافسية توثيقَ التعاون الإقليمي في مجالات مثل المنافسة وقوانين الاستثمار الأجنبي والمحفّزات المقدّمة للمستثمرين الأجانب والقوانين التجارية حيال امتلاك الشركات والملكيّات والشحن وحركة البضائع والطيران والنقل الجوّي وقطاع المصارف والمال.

رائد صفتي، ويوان بو (Yuan Bo).

أمّا بالنسبة إلى الصين، فيؤمّن الموقع الجغرافي لدول مجلس التعاون الخليجي ومرافق الطيران والمرافق البحرية واللوجستية في المنطقة مركزاً ممتازاً للوصول إلى الأسواق الشرق أوسطية والأفريقية والأوروبية الأوسع. غير أنّ الصين لم تستغلّ بعد هذه القدرات بالكامل. وبانتظار إتمام مفاوضات التجارة الحرّة بين مجلس التعاون الخليجي والصين بنجاح، بإمكان الطرفين أن يدرسا فكرة وضع إطار عمل مؤقت لتسهيل التعاون بين الشركات الصينية التي تملكها الدولة والشركات في دول مجلس التعاون الخليجي حيال قضايا تتعلّق بحقوق الاستثمار وموجباته وشفافية التنظيمات، ولا سيّما أيضاً حيال تعزيز عملية تدويل الشركات الصغيرة والمتوسطة الحجم التابعة للطرفين. وبإمكان إطار العمل هذا أن يضع أيضاً آليات لبناء القدرات وللتبادل التقني والتكنولوجي وتحديثهما.

رائد صفتي، ويوان بو (Yuan Bo).

ومن شأن إطار عمل من هذا النوع أن يساهم بشكلٍ كبير في تمهيد الطريق لكي يبرم الطرفان اتفاقية تجارة حرة محتملة ولتعود عليهما بالفائدة. والمهمّ أنّه باستطاعة إطار العمل هذا أن يخفّف من بعض هواجس الأطراف المفاوضة وبإمكانه المساعدة على إبرام اتفاقية التجارة الحرة بشكل أسرع وتفيّدها بسلاسة أكبر.

سعي الصين إلى إبرام اتفاقيات التجارة الحرّة

يوان بو (Yuan Bo)

رائد صفتي، ويوان بو (Yuan Bo).

منذ أن انضمت الصين إلى منظمة التجارة العالمية في العام 2001، بدأت بالانفتاح على العالم الخارجي بوتيرة متسارعة. وفيما شاركت بنشاط في نظام التجارة العالمي المتعدد الأطراف وفي الترويج له، بدأت أيضاً بسرّ أعوار التكامل الاقتصادي الإقليمي. فبدأت الحكومة الصينية بالسعي

إلى إبرام اتفاقيات التجارة الحرّة كمنصة للانفتاح على الخارج وتسريع الإصلاحات المحليّة. ومن خلال استراتيجية إبرام اتفاقيات التجارة الحرّة، هدفت الصين إلى تعزيز شبكة اتفاقيات تجارة حرّة عالية المستوى وذات توجّه عالمي تبدأ من البلدان المجاورة لها وتمتدّ إلى المناطق التي تطالها مبادرة الحزام والطريق وما بعدها.

رائد صفتي، ويوان بو (Yuan Bo).

وبحلول وقت انعقاد المؤتمر الوطني السابع عشر للحزب الشيوعي الصيني (CPC) في العام 2007، كانت الصين قد وضعت استراتيجية وطنية لتنفيذ عدّة اتفاقيات التجارة الحرّة. وبين العامين 2008 و2011، أبرمت الصين خمس اتفاقيات تجارة حرّة مع بلدان مثل نيوزيلندا وسنغافورة والبيرو وكوستاريكا، وكذلك وضعت الاتفاق الإطاري للتعاون الاقتصادي (ECFA) مع تايوان. وفي خلال المؤتمر الوطني الثامن عشر للحزب الشيوعي الصيني في العام 2012، وعلى الرغم من النزعة الحمائية العالمية المتزايدة والمفاوضات الصعبة حول شراكة المحيط الهادئ (TPP) وشراكة التجارة والاستثمار عبر الأطلسي (TTIP)، بادرت الصين إلى تسريع استراتيجيتها المتعلّقة باتفاقيات التجارة الحرّة. وبين العامين 2013 و2017، وقّعت ستّ اتفاقيات تجارة حرّة وبدأت بإجراء مفاوضات حول إبرام عدّة اتفاقيات أخرى. وبحلول العام 2017، كانت الصين قد وقّعت 16 اتفاقية تجارة حرّة مع 24 بلداً ومنطقةً منتشرة في أنحاء آسيا وأوروبا والأمريكيتين وأوقيانوسيا.

رائد صفتي، ويوان بو (Yuan Bo).

وفي الوقت الراهن، تنخرط الصين في مفاوضات حول سبع اتفاقيات تجارة حرّة، بما فيها مع دول مجلس التعاون الخليجي واليابان وكوريا الجنوبية (المعروفة أيضاً باتفاقية التجارة الحرّة بين الصين واليابان وكوريا الجنوبية CJK FTA) وبين البلدان العشرة التابعة لرابطة أمم جنوب شرق آسيا (ASEAN) وأستراليا والهند واليابان وكوريا الجنوبية ونيوزيلندا (وفقاً للشراكة الاقتصادية الشاملة الإقليمية أو RCEP). علاوة على ذلك، تدرس الصين احتمال إبرام عشرة اتفاقيات تجارة حرّة أخرى مع أربعة بلدان آسيوية وبلد أوروبي وبلدّين من أوقيانوسيا وبلد أفريقي وبلدّين في الأمريكيتين.

رائد صفتي، ويوان بو (Yuan Bo).

وفي منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، استهدفت استراتيجية الصين بإبرام اتفاقيات التجارة الحرّة في المقام الأوّل دولَ مجلس التعاون الخليجي. ففي يوليو 2004، أعلنت الصين ودول مجلس التعاون الخليجي إطلاق مفاوضات بين الصين ودول مجلس التعاون الخليجي حول اتفاقيات التجارة الحرّة. ومنذ ذلك الحين، أجرى الطرفان تسع جولات من المفاوضات. وقد عُقدت الجولة الأخيرة في العام 2016، عندما أجرى الطرفان نقاشات مهمة حول مشاكل عالقة متعددة، مثل تجارة الخدمات والاستثمار والتجارة الإلكترونية والتجارة، وتمكّنا من إنهاء مفاوضات حول مواضيع مثل التعاون الاقتصادي والتقني. وحتّى الآن، أنهى الطرفان النقاشات المتعلّقة بتسعة مواضيع من أصل خمسة عشر موضوعاً مهماً. وهما على وشك التوافق حول محتوى بعض المواضيع

المهمة مثل الحواجز التقنية أمام التجارة (TBT) والقانون والتجارة الإلكترونية. ويحرز الطرفان تقدّماً إيجابياً أيضاً في موضوع التبادل التجاري للسلع والخدمات الأساسية. غير أنّه لم يتمّ إجراء جولة التفاوض العاشرة التي كانت ستُقام في العام 2017.

ولاتفاقية التجارة الحرّة بين الصين ودول مجلس التعاون الخليجي إمكاناتٌ اقتصادية كبيرة. فأولاً، سيساعد إلغاء الحواجز الجمركية وغير الجمركية على توسيع نطاق تبادل السلع التجاري بين الطرفين. ثانياً، يساعد إلغاء حواجز الاستثمار على تحسين إمكانية الاستثمار الثنائي الاتجاه. ثالثاً، سيؤدّي تسهيل دخول بعض الصناعات إلى السوق إلى مساعدة الطرفين على توثيق التعاون في قطاعات النفط والغاز والبتروكيماويات.

لكن لا تزال الكثير من الصعوبات تعيق تحقيق اتفاقية التجارة الحرّة بين الصين ودول مجلس التعاون الخليجي. فقد برزت مثلاً تحديات تتعلّق بقضايا مثل إلغاء التعرّفة الجمركية على النفط والغاز والمنتجات البتروكيماوية القادمة من الصين، مما يتيح الوصول إلى أسواق النفط والغاز المحليّة في دول مجلس التعاون الخليجي، بالإضافة إلى بعض المسائل السياسية والأمنية الإقليمية. ويهدف تخطّي هذه الصعوبات، سيتعيّن على الصين أن تحسّن تنافسية قطاع المنتجات البتروكيماوية لديها وتضعها ضمن تدابير تعويضية مفتوحة تستهدف قطاعات صناعية حسّاسة بهدف تقديم قاعدة أفضل لإلغاء التعريفات الجمركية على منتجات النفط والغاز. في غضون ذلك، سيتعيّن على بلدان مجلس التعاون الخليجي أيضاً أن تقوم ببعض التسويات، فتؤمّن للشركات الصينية قدرة وصول أفضل لقطاعات النفط والغاز المحلية. ولن يتمكّن الطرفان من التوصل إلى اتفاقية تجارة حرّة مفتوحة وشاملة ومتوازنة وعالية المستوى إلا بهذه الطريقة.

النقاش

غاص النقاش في أنواع الاتفاقيات التي يمكن التفاوض بشأنها مع بلدان المنطقة والتي تمّ التفاوض بشأنها. وقد قال أحد المشاركين إنّه أمام عجز معظم المنظمات الإقليمية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا عن تسهيل التكامل الاقتصادي والتعاون وتحقيقهما، على الصين السعي إلى إبرام اتفاقيات تجارية ثنائية مع بلدان منفردة، بدءاً من الاقتصادات الأصغر والتجارة الإلكترونية العابرة للحدود.

وأشار مشارك آخر إلى أنّ دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تميل إلى التشكيك كثيراً باتفاقيات التجارة الحرّة وغالباً ما رفضت تنفيذها على الرغم من أنّ الدراسات والتقييمات المفضّلة تُظهر بأنّه من الممكن أن يكون لها أثرٌ إيجابي في الطرفين المعنّيين كليهما. وقد كانت تلك الحال بشكل خاص مع المفاوضات في اتفاقيات التجارة الحرّة التي جرت بين دول الاتّحاد الأوروبي ودول شمال أفريقيا. بالتالي، سيتعيّن على الصين أن تقيّم

بدقّة الأخطاء التي حدثت في تلك المفاوضات، ولا سيّما مع الاتّحاد الأوروبي الذي يميل إلى السعي إلى إبرام اتفاقيات تجارة حرّة أشمل من تلك التي تبرمها الولايات المتحدة، وبالتالي لم يضاهِ نجاحه نجاح الولايات المتحدة في إبرام ال اتفاقيات مع بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

وأشار المشاركون إلى أهمّية الطاقة في تجارة الصين الثنائية مع الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وتساءلوا حيال توافر مجالات لتكامل أكبر في تجارة لا ترتبط بالطاقة، ولا سيّما في ضوء الهبوط الأخير لأسعار النفط. وتداولوا بموضوع اتفاقيات تجارية استشرافية أكثر تنخّطى الطاقة لتطال الخدمات، بما فيها اتفاقيات تجارة حرّة رقمية. ومن الممكن أن يسهّل تطوير شبكة من المناطق الحرّة أيضاً الاستثمارَ بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا، طالما أنّ تلك المناطق لا تقتصر على معالجة الصادرات وتساهم بدلاً من ذلك في إنشاء روابط داخلية ضمن البلاد بهدف خلق فرص عمل أشمل. وقد حثّ المشاركون الصينَ على السعي إلى إبرام اتفاقيات تجارية مع بلدان غير مصدّرة للنفط وكثيفة السكان مثل مصر، فقد تستفيد هذه البلدان إلى حدّ كبير من خلق فرص العمل وتطويرها.

الجلسة الرابعة

التعاون في القدرة الإنتاجية والتصنيع في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا

نتيجة عقودٍ من النموّ المدفوع بالاستثمار، باتت الصين تتمتّع بقدرة إنتاجية غير مسبوقة سواء أمن ناحية الحجم أم من ناحية السرعة التي بها بلغت هذه القدرة. وقد حوّل ذلك اقتصادَ الصين هيكلياً، مع إنشاء حالة بات فيها الطلب على منتجات الدولة أقلّ من العرض المحتمل. وقد يخدم تصديرُ قدرة الصين الإنتاجية إلى البلدان التي تطالها مبادرة الحزام والطريق الهدفَين التوأَمين القاضيين بمساعدة الصين على تقليص القدرة الفائضة محلياً مع مساعدة بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا على بناء قواعدها الصناعية من خلال نقل معدّات الإنتاج والدراية التقنية والخبرة. لكن بهدف الاستفادة بشكل صحيح من خطط الصين، على منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أن تخفّض قدر الإمكان من اختلالات السياسات المحتملة وسوء توزيع الموارد.

المحدّثان: مصطفى نابلي، وتشانغ يو ون (Zhang Youwen).

تحسين إمكانية مبادرة الحزام والطريق إلى أقصى حدّ في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا مصطفى نابلي

تأتي القدرة الإنتاجية الفائضة في الصين نتيجة عمل استثماري كثيف امتدّ على عقود تجاوزت فيه نسبة الاستثمار إلى الناتج المحليّ الإجمالي 40 في المئة لعدّة عقود. ويتطلّب تحقيق مستويات عالية من الاستثمار لاقتصاد ضخم من هذا النوع تطويرَ قدرة إنتاجية واسعة النطاق وغير مسبوقة تتألّف من ثلاثة مكوّنات: القدرة على إنتاج مُدخلات الموادّ وعلى تصنيع آلات ومعدّات مُعايرة وعلى تنفيذ مشاريع واسعة النطاق.

واليوم، يبرز فائضُ في القدرة الصناعية القائمة لإنتاج مُدخلات معايرة تدخل في إنتاج أصول مادية. وتفوق القدرة الإجمالية ما تطلبه حالياً ظروف السوق المحليّة والعالمية للكثير من المنتجات مثل: الحديد والفولاذ والمعادن غير الفلزّية والمعادن غير الحديدية والمنسوجات والفرو والجلديات والورق والألياف الكيميائية. بالمثل، تتمتّع الصين بالقدرة والدراية لتنفيذ مشاريع استثمارية واسعة النطاق (التصميم والبناء والإشراف) في الكثير من القطاعات، بما فيها البنى التحتية والطاقة والعقارات وتطوير المناطق الصناعية وبنائها وإدارتها.

ونظرياً، يمكن استخدام هذه القدرة الإنتاجية في ثلاث قنوات في أماكن مثل الشرق الأوسط وشمال أفريقيا: التجارة المفتوحة والمقاولات للمشاريع الحكومية والاستثمار الأجنبي المباشر. وبالنسبة إلى مُدخلات المواد، يمكن أن تشكّل منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا سوقاً للمُخرجات من خلال التجارة المفتوحة أو تأمين العرض للمشاريع العامة أو العرض لمشاريع الاستثمار الأجنبي المباشر. وبالنسبة إلى الآلات والمعدّات، يمكن أن تشكّل منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا سوقاً للمُخرجات من خلال التجارة المفتوحة أو تأمين العرض للمشاريع العامة أو من خلال مشاريع الاستثمار الأجنبي المباشر. ومن الممكن أن تكون منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أيضاً جهة شارية للقدرة الفائضة في الآلات والمعدّات لإنتاج مُدخلات الموادّ وآلات ومعدّات على حدّ سواء. وبالنسبة إلى المشاريع الكبيرة، بإمكانها أن تشكّل سوقاً لمشاريع (عامّة بمعظمها) ولاستثمارات أجنبية مباشرة، مع تجميع لعقود الشراء وللإقراض.

غير أنّه لا يمكن الاستفادة إلى أقصى حدّ من هذا النوع من التبادل إلّا تبعاً لاستراتيجية تنمية مشتركة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وفي الوقت الراهن، تبرز على الأقلّ أربع مجموعات مهمّة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا: المجموعة الغنية بالموارد ذات الكثافة السكانية المتدنية (دول مجلس التعاون الخليجي) والمجموعة الغنية بالموارد ذات الكثافة السكانية المرتفعة (إيران والجزائر) والمجموعة الفقيرة بالموارد (مصر وتركيا والأردن والمغرب وتونس ولبنان) وبلدان إعادة الإعمار المتضرّرة من

الصراعات (العراق وسوريا وليبيا واليمن). وتواجه كل مجموعة تحديات ومخاطر مختلفة، لذلك من المستبعد أن تعتمد جميعها استراتيجيات تنمية مشتركة. بالتالي، من المرجح أن يتم التعاون بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا ضمن مبادرة الحزام والطريق في سياق علاقات ثنائية، مما قد يكون له أثرٌ محدود في استراتيجيات النمو في بلدان المنطقة.

لكن فلنتخيل سيناريو افتراضياً تسعى فيه بلدان المنطقة الكبرى على الأقل (مصر وتركيا وإيران والجزائر والمغرب) إلى استراتيجية تصنع طموحة تتضمن بعض خصائص المقاربة الصينية. سيتضمن ذلك استراتيجية نموّ يحركها الاستثمار ويشكل مكوّنٌ كبير منها مشاريع البنى التحتية التي تدفعها الدولة والتحوّل نحو التصنيع الذي يدعم التنوع في البلدان الغنية بالموارد ويحدث الصناعة في البلدان الفقيرة بالموارد. وإذا برز أيضاً تحركٌ قوي نحو التكامل الإقليمي، يمنح التعاون مع الصين إمكانيات كبيرةً. وستتمكن المنطقة من تنفيذ مشاريع بنى تحتية واسعة النطاق تتيح لها هيكلّة تصنيعها، مع اضطلاع الشركات الصينية التي تملكها الدولة (SOE) بدور مهم من خلال مشاريع مشتركة. ومن خلال دفع في الاستثمارات الأجنبية المباشرة، ستتمكن منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا من الاستفادة من موقعها الجغرافي الاستراتيجي بالنسبة إلى أوروبا وأفريقيا، وذلك كمنصة للتجارة والإنتاج والخدمات.

ومن ناحية الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، سيتعيّن على البلدان الابتعاد عن السياسات المالية المتماشية مع الدورات الاقتصادية في البلدان الغنية بالموارد التي تعيق الاستثمار المنتج وتؤثر في البلدان الفقيرة بالموارد. وسيتعيّن عليها أيضاً أن ترفع معدلات أذخارها عن مستوياتها المنخفضة الراهنة، إجمالاً بنسبة 15 إلى 20 في المئة من الناتج المحلي الإجمالي، وأن تعزز قدرتها على تمويل فورة كبيرة من الاستثمار. وستضطرّ الصين أيضاً إلى التعامل مع بعض التحديات. إذ تبرز مسألة التوافق بين الشركات الصينية التي تملكها الدولة والقطاع الخاص في معظم بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. بالتالي، سيتعيّن على الشركات الصينية العمل أكثر من أجل تحسين استعدادها لدخول الشراكات من دون أن تعمل بشكل أساسي كمزوّد لمشاريع متكاملة. وسيجدر بها العمل على توزيع خدمات متعدّدة في المنطقة للمشاركة مع المزوّدين المحليّين والعمل معهم. أخيراً، سيتعيّن عليها وضع إطار عمل قانوني ومؤسّساتي موثوق به من أجل الشراكات والمشاريع المشتركة.

القدرة الفائضة كميزة نسبية

تشانغ يو ون (Zhang Youen)

تشهد الصين اليوم تحوُّلاً بارزاً، إذ بدأت البلاد تخسر تدريجياً إحدى ميزاتها النسبية الأساسية، أي العمالة الرخيصة. فمند أوائل الثمانينيات، استفاد الاقتصاد الصيني إلى حدّ كبير من عمالته الرخيصة في جذب الاستثمار

الخارجي. فغالباً ما قَدِمَ المستثمرون مع علامات تجارية راسخة وتقنيات متطورة. فارتفعت معدلات التوظيف بشكل هائل وتوسعت الخبرة وبرزت شركات صينية جديدة، من القطاع الخاص في بعض الأحيان، لتتنافس محلياً وفي الخارج. أمّا اليوم، فيشهد ذاك النموذج تقلقاً بسبب الاختفاء التدريجي للعائد الديمغرافي نتيجة اعتماد سياسة الطفل الواحد وبسبب تنامي الطبقة الوسطى وتزايد كلفة العمالة.

غير أنّ ميزات نسبية جديدة بدأت بالبروز، ألا وهي القدرة الفائضة. فعلى مدى السنين، طُوّرت الصين قدرةً فائضة في جميع المواد الخام، بما فيها المعدّات الكبيرة والمنسوجات وفولاذ السيارات والحديد والإسمنت. وفي القطاعات الصناعية التقليدية هذه، برعت الصين في تخفيض الكلفة إلى أدنى حدّ مع المحافظة على نوعية ملائمة. فلنأخذ مثّل الولاعة التي على الرغم من احتوائها على 22 قطعة مختلفة يمكن بيعها بقيمة 0,1 رمينيي (أقلّ من سنّتين أمريكيين). وهذا ممكن لأنّ البلاد تتمتع بسلسلة قيمة مذهلة تتيح لمصانع متعدّدة العمل بالتزامن من أجل تصنيع قطع الولاعة الـ22 بأدنى كلفة، ممّا يخفّض سعرها في السوق. وقد بدأت سلاسل القيمة هذه مع الخطط الحكومية العالية المستوى التي أسّست المناطق الصناعية، التي بدورها تطوّرت لتصبح تكتّلات قطاعية جذبت مشاريع الأعمال المحليّة والأجنبية على حدّ سواء.

لكن متى بدأت تلك الصناعات المخطّط لها حكومياً نشاطها مالت إلى الإنتاج بشكلٍ فائض. ويعود ذلك بجزء كبير إلى مجموعة الحوافز التي تمّ ضخّها في الاقتصاد الصيني عقب الأزمة المالية في العام 2008، لكنّها تُعزى أيضاً إلى هيكلية المحفّزات التي تحرك مشاريع الأعمال الصينية وإلى كيفية عمل النموذج الإصلاحي المختلف المدفوع بالسياسات الذي تعتمدّه الصين. فبهدف تأسيس مشاريع أعمال والاستفادة من تكتّلات مشاريع الأعمال في الصين، على القطاع الخاص أن يتفاوض مع الحكومة للحصول على الموافقة. فكلّما ازداد رأسمال الشركة وتوسّع نطاق استثمارها، ازدادت إمكانية الحصول على الموافقة. وذلك يعني أنّه وحدها الشركات التي تنتج بقدرة أعلى (وربّما بقدرة فائضة) تحصل على الموافقة. وفيما يعمل هذا النموذج بشكل جيد للصناعات التقليدية التي تميل إلى الازدهار في الصين، فهو لا يشجّع بالضرورة على الابتكار. نتيجة لذلك، نعتبر أنّه على الرغم من نجاح الصين في التقنيات القائمة التقليدية، ما زالت تعاني مع أنواع التقنيات المتطوّرة التي تميل إلى الازدهار في البلدان المتقدمة.

ويمكن اعتبار قدرة الصين الفائضة كميزة نسبية عندما نرى كيف من الممكن التداول بها تجارياً مع باقي العالم تحت راية التعاون الدولي في مجال القدرة. فلا تقتصر مبادرة الحزام والطريق على التكامل التقليدي، كما يتمّ اعتباره في النظرية الاقتصادية التقليدية، ولا تتمحور هذه المبادرة أيضاً على الاستثمار أو التجارة أو التمويل البحت، بل هي عبارة

عن مزيج يتضمّن جميع هذه العناصر المختلفة. في الواقع، تتمثّل ميزة قدرة الصين الفائضة في قدرتها على التداول تجارياً بعقود هندسة مع البلدان التي تطالها مبادرة الحزام والطريق واستثمارها وإصدارها.

وتشكّل الاقتصادات المتقدمة، مع قدرتها الشرائية المرتفعة، الأسواق المقصودة الأساسية للتبادل التجاري. بالمقابل، بإمكان الاقتصادات النامية مثل الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أن تستفيد أكثر من عقود الهندسة والاستثمارات في البنى التحتية نظراً إلى قدرتها الشرائية الأدنى. ومن خلال تقديم إمكانيات البناء والإدارة والمعدّات الضخمة لمشاريع البناء الكبيرة وتأمين مواد خام رخيصة، باستطاعة الصين أن تساعد البلدان النامية على استعراض قدراتها الصناعية. ويتضمّن ذلك أيضاً نقل الخبرة في مجال المناطق الصناعية التي بإمكانها تعزيز كفاءة بعض الصناعات المُنافسة ضمن تلك الاقتصادات.

في نهاية المطاف، يتطلّب تصديرُ قدرة الصين الفائضة أرضيةً متكافئة الفرص تمكّن جميع الجهات الفاعلة ضمن نظام دولي أكثر تكاملاً. ولا تعني هذه الرؤية إلقاء السلع في أسواق أخرى، بل نقل نجاح الصين إلى بلدان أخرى ووضِع سيناريو يعود بالمنفعة على جميع المعنيين من خلال إعطاء الأولوية لتطوير البنى التحتية والاستثمار.

النقاش

طُرحت أسئلةٌ حول طبيعة مشكلة قدرة الصين الفائضة وحول ما إذا كان من الممكن تفاديها لو أنّ الصين اعتمدت بدرجة أقلّ على الشركات التي تملكها الدولة في التصنيع. وفي هذا السياق، سأل المشاركون ما إذا كان يجب على الصين، بدل تصدير قدرتها الفائضة إلى الخارج، أن تنتقل ببساطة إلى قطاعات أكثر إنتاجاً على الصعيد المحلي، من بينها قطاعات مثل الدفاع والجوفضاء والتجديد الحضري وتصنيع الزراعة. وقد يشكّل ذلك انتقالاً طبيعياً في الاقتصادات التي تدفعها الأسواق والتي تسمح للشركات بأن تفلس وتنتقل إلى صناعات محليّة أكثر إنتاجاً من دون الحاجة إلى مبادرة مثل مبادرة الحزام والطريق من أجل تصدير هذه القدرة إلى الخارج.

في الواقع، تساءل بعضهم ما إذا كانت القدرة الفائضة الصينية ستفرض على بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا اعتمادَ قدراتٍ قديمة وباطلة لم تعد مربحة وملائمة للطلب العالمي. ردّاً على ذلك، شدّد آخرون على أنّ توسّع الصين في الخارج تُحرّكه في الواقع ديناميات الأسواق وأنّ الشركات الصينية تبحث حالياً عن فرص لإعادة اكتساب ميزة نسبية في الصناعات التي تأثّرت بالتغيرات الهيكلية في الصين، بما فيها الأجور المتزايدة.

ونظراً إلى اعتماد الصين على الشركات التي تملكها الحكومة في تحقيق النموّ، طرح المشاركون المزيد من الأسئلة حول هويّة الجهات الفاعلة في المناطق التي تطالها مبادرة الحزام والطريق، متسائلين ما إذا سيُسمح للقطاع

الخاص بتأدية دور قوي في الاستثمار وكيف من الممكن أن يحدث ذلك في منطقة مثل الشرق الأوسط وشمال أفريقيا حيث غالباً ما يأتي النمو بقيادة الحكومات وغالباً ما وقفت البيروقراطية الحكومية ورأسمالية المحسوبيات في طريق تطوير قطاع خاص قوي. وأشار أحد المشاركين إلى أنّه في حال تمّ تنفيذ مبادرة الحزام والطريق بشكل صحيح، بإمكانها العثور على فرصة تتفادى من خلالها التعامل مع البيروقراطية الحكومية ورأسماليّة المحسوبيات في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا من خلال الالتزام في المقام الأوّل مع الإصلاحيين والقادة، الذين يميلون إلى اعتماد مبادرات تخلق فرص العمل وتخفّف من معارضة الفئات المتضرّرة واستيائها.

الجلسة الخامسة

التعاون المصرفي والمالي بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا

مقر بنك التنمية الآسيوي (ADB) في مانيلا، الفلبين، المقر الرئيسي للبنك.

يقدرّ بنك التنمية الآسيوي (ADB) أنّ تنفيذ مشاريع البنى التحتية في مبادرة الحزام والطريق على مدى السنوات الخمس عشرة المقبلة سيحتاج إلى 26 تريليون دولار أمريكي. وقد تمهّد مصادرُ التمويل وسُبلها المتعدّدة الطبقات الطريقَ أمام تعاون مصرفي ومالي أوسع بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا دعماً لتسهيل التجارة والإقراض السيادي والعمل المصرفي الرقمي وتدويل الرينمنبي. غير أنّ الطرفين لا يزالان يعتمدان بشدّة على المؤسّسات والعُملات الغربية، مثل الدولار واليورو، في معاملتهما المالية على الرغم من المخاطر والتكاليف الواضحة. وتقدّم مبادرة الحزام والطريق في نهاية المطاف منصّةً للتنوع والتغيير في النظام المالي الدولي.

نائب الرئيس التنفيذي لـبنك التنمية الآسيوي (ADB) في مانيلا، الفلبين.

المحدّثان: ناصر السعيدي، ودينغ ييفان (Ding Yifan).

يُعدّ التعاون المصرفي والمالي بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا أحدَ أهمّ المحاور الاستراتيجية في خطة التنمية الخمسية الأولى المقصودة من أجل أنشطة الدمج والاستحواذ وفقاً لمبادرة الحزام والطريق. ووقّعت الإمارات العربية المتحدة (موانئ أبوظبي بالتحديد)، بصفتها مركزاً تجارياً إقليمياً، شراكة مع مجموعة كوسكو (COSCO)، أكبر شركة شحن في الصين، من أجل بناء محطّات جديدة لدعم الحركة التجارية الزائدة المتوقّعة على امتداد المسارات التي تمّزّ فيها مبادرة الحزام والطريق. ويُعاد تصدير حوالي 60 في المئة من التبادل التجاري بين الصين والإمارات العربية المتحدة إلى أفريقيا أو أوروبا، الأمر الذي سيدعم هدف مبادرة الحزام والطريق مع جعل الإمارات العربية المتحدة (ولا سيّما دبي) مكوّناً مهماً من استراتيجية الصين التجارية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وما بعدها.

نائب الرئيس التنفيذي لـبنك التنمية الآسيوي (ADB) في مانيلا، الفلبين.

ويؤمّن حضور المصارف الصينية القوي في دول مجلس التعاون الخليجي الأراضية المالية لتحقيق روابط أوثق وأوسع. بالتالي، على المصارف في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أن تنتهز هذه الفرصة لتؤمّن تمويلًا مشتركًا للبلدان المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، وأن تسعى إلى الحصول على تمويل مشترك من القطاعين العام والخاص لمشاريع مبادرة الحزام والطريق، مقرّبةً بذلك الشرق الأوسط وشمال أفريقيا من الصين أكثر. ويجدر بالقطاع المصرفي في دول مجلس التعاون الخليجي أن يوجّه نشاطاته نحو الشرق في العقود المقبلة بالتوافق مع التحوّل في الجغرافيا الاقتصادية.

وفيما تتحدّد معالم مبادرة الحزام والطريق، بإمكان دول مجلس التعاون الخليجي أن تقيم شراكة مع الصين من أجل تحقيق تنوّع اقتصادي أكبر من خلال الخصخصة والشراكات بين القطاعين العام والخاص. فقد تركّز تمويلُ الصين للمشاريع في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بمعظمه على الطاقة والموارد الطبيعية، على غرار الاستثمارات في بلدان أخرى تطالها مبادرة الحزام والطريق. لكن تبرز فرصةٌ ضخمة لأن الكثير من البلدان المشاركة في مبادرة الحزام والطريق بحاجة إلى تحسين بنيتها التحتية. وهذه فرصة لصناديق الثروة السيادية (SWF) الصينية والخليجية من أجل الدخول في شراكة مع بعضها والاستثمار معاً وتمويل استثمارات بالشراكة في البلدان التي تمّزّ فيها مبادرة

مجالات جديدة للتعاون المصرفي والمالي

ناصر السعيد

لقد أنشأت الصين مجموعةً ضخمة من المؤسّسات المالية الدولية من أجل تمويل طموحاتها لمبادرة الحزام والطريق، فيما تتحصّر بلدان منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وشركاتها لتنقل مبادرة الحزام والطريق النّموّ والتنوّع الاقتصادي إلى مرحلة جديدة. فمنذ العام 2014، وقّعت بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا عقوداً تفوق قيمتها 50 مليار دولار أمريكي مع الصين. ومؤخّراً، أدرج الصينيون مصر على قائمة الدول الخمسة الأولى المقصودة من أجل أنشطة الدمج والاستحواذ وفقاً لمبادرة الحزام والطريق. ووقّعت الإمارات العربية المتحدة (موانئ أبوظبي بالتحديد)، بصفتها مركزاً تجارياً إقليمياً، شراكة مع مجموعة كوسكو (COSCO)، أكبر شركة شحن في الصين، من أجل بناء محطّات جديدة لدعم الحركة التجارية الزائدة المتوقّعة على امتداد المسارات التي تمّزّ فيها مبادرة الحزام والطريق. ويُعاد تصدير حوالي 60 في المئة من التبادل التجاري بين الصين والإمارات العربية المتحدة إلى أفريقيا أو أوروبا، الأمر الذي سيدعم هدف مبادرة الحزام والطريق مع جعل الإمارات العربية المتحدة (ولا سيّما دبي) مكوّناً مهماً من استراتيجية الصين التجارية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وما بعدها.

نائب الرئيس التنفيذي لـبنك التنمية الآسيوي (ADB) في مانيلا، الفلبين.

الحزام والطريق. بالمثل، على بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ودول مجلس التعاون الخليجي أن تعتمد أيضاً على زيادة الصين المتزايدة في الطاقة المتجدّدة (ولا سيّما الطاقة الشمسية) والروبوتية والذكاء الاصطناعي والتكنولوجيا المالية (Fintech) من أجل أن تنوّع اقتصاداتها وأن تشارك في الثورة الصناعية الرابعة.

وبإمكان البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB) وغيره من المؤسّسات المالية المتعدّدة الأطراف التي تعمل مع صناديق الثروة السيادية والتنمية الاقتصادية الخليجية أن تدعم أيضاً إعادة إعمار دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا المتضرّرة من الحرب، أي العراق وسوريا وليبيا واليمن والسودان، التي تحتاج إلى عملية إعادة إعمار ضخمة تفوق قيمتها تريليون دولار أمريكي. فقد تُشكّل خطةٌ لإعادة إعمار دول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وتنميتها تدمج بشكل وثيق القطاع الخاص مصدرّاً مهماً لخلق فرص العمل وتسهيل نقل المعرفة والتكنولوجيا وتشاطر الخبرة وتجربة الممارسات الفضلى.

وبإمكان مبادرة الحزام والطريق أن تعزّز أيضاً تدويل عملة الرّمينبي الصينية من خلال تشجيع التداول بها في المعاملات التجارية والمالية على حدّ سواء. وباستطاعة المصارف الصينية ومصارف دول مجلس التعاون الخليجي، مدعومة بترتيبات لمبادلة العملات، أن تموّل بفعالية التبادل التجاري بين الصين ودول مجلس التعاون الخليجي، بما فيه النفط (تستأثّر دول مجلس التعاون الخليجي وإيران والعراق الآن بنسبة 60 في المئة من نفط الصين المستورد، مع تحوّل الصين الآن إلى ثاني أكبر سوق تصدير للنفط لهذه البلدان). فمن المصلحة الاستراتيجية لمجلس التعاون الخليجي أن تشكّل جزءاً من منطقة اليوان المتنامية. وينبغي أن تكون الاستراتيجية بأن يتمّ استخدام البتروويوان في تمويل تجارة النفط والغاز بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا، فُتصاغ عقود لتجارة النفط بعملة اليوان، وهو ابتكار قد يعزّز بشدّة تدويل الرّمينبي المتزايد.

مبادرة الحزام والطريق وتنوّع المخاطر المالية

دينغ ييفان

تُعدّ الصين والبلدان المنتجة للنفط في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا مصدرّاً صافياً لرأس المال. فتستأثّر صناديق الثروة السيادية التابعة للصين وبلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا مجتمعةً بحوالي 70 في المئة من مجموع صناديق الثروة السيادية في العالم. ويتمّ تخزين معظم رأس المال هذا والتداول به عبر عملات أخرى، إمّا الدولار أم اليورو. وتاريخياً، عندما كانت بريطانيا المصدرّ الصافي الأكبر لرأس المال، اعتمدت على العملة البريطانية. وعندما غدت الولايات المتحدة المصدرّ الصافي الأكبر لرأس المال، اعتمدت بدورها على الدولار، ممّا سمح لها بأن تصبح مع الوقت العملة المختارة للمعاملات الرأسمالية.

ويعتمد مصدّرو رأس المال في الصين ودول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بشدّة على الدولار واليورو في استثماراتهم في الخارج على الرغم من المخاطر الكثيرة التي تترتّب عن ذلك. فأولاً، على تلك البلدان أن تتعامل مع خطر التباين بين العملات. فيشكّل الاستثمار في العملات الأجنبية خطراً كبيراً لأنّ قيمة هذه العملات تتأثّر بالمصارف المركزية التابعة لبلدان أخرى. بالتالي، قد يؤدي استخدام العملات الأجنبية في استثمارات خارجية إلى تباينات في كمّيات كبيرة من الديون، وهو أمر من الممكن أن يكون منهكاً.

ثانياً، من الممكن أن تصبح قيمة العملات الأجنبية غير مستقرّة. فقد بدا واضحاً مثلاً عدم استقرار اليورو بعد أزمة الديون في أوروبا، التي بدأت في اليونان وامتدّت إلى أيرلندا والبرتغال وإسبانيا وإيطاليا. لكن على الرغم من عودة استقرار اليورو وتحسّن حال الديون ببطء في أوروبا، لا تزال مخاطر أخرى قائمة في منطقة اليورو. إذ تزداد مثلاً الشعبية في أوروبا وتزداد معارضة قادتها تدريجياً لليورو والاتحاد الأوروبي. وإذا خضع النظام النقدي في أوروبا لضغوط سياسية شديدة، سيرعّض ذلك البلدانَ المصدرّة لرأس المال للمزيد من المخاطر.

وعلى غرار اليورو، فإنّ أفاق الدولار مقلقةٌ على المدى المتوسّط إلى البعيد. فقد قرّر الرئيس دونالد ترامب أن يخفّض الضرائب ويتكبّد عجوزات ضخمة. ومع بدء الديون المتراكمة الناتجة عن هذا القرار بتهديد الاستقرار المالي في الولايات المتحدة، من الممكن أن تتدهور قيمة الاستثمارات التي يقوم بها مصدّرو رأس المال التابعون للصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا بسبب مزيج من التضخّم أو انخفاض قيمة الدولار أو الاثنين معاً.

وعلى الدول المصدرّة لرأس المال أن تطوّر أدوات مالية تساعدها على تخفيض تعرّضها لهذه المخاطر. فعندما حلّت الولايات المتحدة محلّ المملكة المتحدة كأكبر مستورد للنفط الخام، خلقت سوقَ عقود آجلة للنفط في نيويورك. وما دامت الصين المستورد الأكبر للنفط الخام، هي تبني الآن بطبيعة الحال سوق عقود آجلة للنفط الخام المتداولة بعملة الرّمينبي في شنغهاي. بالإضافة إلى ذلك، تنتشر أسواق خارجية مهمّة للغاية لعملة الرّمينبي في لندن وهونغ كونغ ومعظم المراكز المالية الأوروبية، مثل باريس وفرانكفورت ولوكسمبورغ وزوريخ وغيرها من المدن. وتقدّم هذه الأسواق فرصاً جديدة للتعاون بين الصين وبلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا المنتجة للنفط تتمكّن من خلالها منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا من اعتماد آليات تمويل صادرة بالرّمينبي. وطبعاً، سيكون استثمار الرّمينبي في لندن أسهل من استثماره في شنغهاي لأنّ الصين لا تزال تسيطر جزئياً على رأس المال، وقد تستخدم البلدان أيضاً الرّمينبي لإصدار سندات في هونغ كونغ ولندن.

أخيراً، على الصين ودول الشرق الأوسط وشمال أفريقيا المنتجة للنفط أن تقوم ببعض عمليات التبادل في العملات. ففي الماضي، تمّ التبادل التجاري

الجلسة السادسة

التعاون في الطاقة والموارد بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا

خريطة توضح مناطق الطاقة المتجددة في الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

كان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا لعقود شريكاً استراتيجياً للصين في مجال الطاقة. وتواجه حالياً هذه الشراكة تحديات بسبب التغيرات الهيكلية والإنجازات التكنولوجية التي تغير أسواق الطاقة الدولية. إذ تبرز شبكات الطاقة الكهربائية ومحطات الطاقة الشمسية ومشاريع الطاقة الخضراء جميعها على امتداد المسارات التي تمّزّ فيها مبادرة الحزام والطريق، فتجعل الاستغناء عن مصادر الطاقة التقليدية ممكناً أكثر. ولم تبدِ بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أيّ مقاومة لهذا التحول، بل سبق أن أظهرت علامات تشير إلى اعتناقه. وسيكون لاستراتيجية الطاقة التابعة لمبادرة الحزام والطريق والإبداعات التكنولوجية المنبثقة عنها تداعيات كبيرة على ديناميات تجارة الطاقة بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا بشكل كبير.

خريطة توضح مناطق الطاقة المتجددة في الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

المحدّثان: إبراهيم سيف، وبان غوانغ (Pan Guang).

خريطة توضح مناطق الطاقة المتجددة في الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

نحو شراكة أوثق تتخطى مجال الطاقة

إبراهيم سيف

خريطة توضح مناطق الطاقة المتجددة في الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

شكّلت الطاقة ركيزةً للعلاقة بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وكانت الصين أحد أكبر المستهلكين للمنتجات المتعلّقة بالطاقة، فيما كان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا المنتج والمصدّر الأكبر لهذه المنتجات. وحتى الفترة الأخيرة، تحكّم هذا الوضع بالديناميات بين الطرفين وحدّد مصالهما المتصوّرة. فقد كان همّ الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بشكل أساسي الحفاظ على أمن مسارات التوريد والتجارة، فيما حرصت الصين على تعزيز الاستقرار في البلدان المصدّرة للتأكد من أنها ستلتقى احتياجات الطاقة بانتظام. وانطلاقاً من الطاقة والأنشطة ذات الصلة تطوّرت أشكال أخرى من التعاون، ممّا أدّى إلى نموّ في التجارة والاستثمار بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا. غير أنّ هذه الأنشطة اقتصرت على مجموعة من المنتجات والقطاعات التي لا تسهم في تحقيق تكامل أوثق.

خريطة توضح مناطق الطاقة المتجددة في الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

غير أنّه على مدى السنوات القليلة الأخيرة، ربّما مهّدت بعض التطورات في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وفي الصين على حدّ سواء الطريق أمام دينامية جديدة. فقد أدّى “الربيع العربي” إلى موجة من الاضطرابات هدّدت وجود بعض البلدان ووضعتها في طريق محفوف بالمغوض. واختارت البلدان التي صمدت في وجه الربيع العربي أن تنشئ تحالفات جديدة مع بعض الاقتصادات الناشئة والنامية، مثل الصين، في محاولة لتعزيز قدرة تحمّلها. ومع هبوط أسعار الهيدروكربون، جدّدت بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ولا سيّما في منطقة الخليج، جهودها لتنويع اقتصاداتها بعيداً عن الهيدروكربون، فولّدت حافزاً آخر للمزيد من التعاون الاقتصادي مع الصين. ومن الجهة الصينية، اعتمدت الحكومة وقادتها تحوّلاً استراتيجياً نحو استثمار مباشر أكثر وتكامل أعمق مع شركاء تجاريين كبار. بالتالي، من الممكن القول إنّ الصين وبلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا المصدّرة للطاقة تجمعها أهداف مشتركة، ألا وهي الاستثمار في استقرار الشركاء التجاريين الأساسيين وفي استدامتهم.

وتعتبر مبادرة الحزام والطريق قطاعَ الطاقة قطاعاً رئيسياً بإمكانه أن يقود جهود التعاون. لكن مع الأهداف السابق ذكرها بعين الاعتبار، يقلّل ذلك من حقيقة أنّ العلاقة بين الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والصين من الممكن أن تتخطى إطار العمل التقليدي هذا لأسباب متعدّدة. أولاً، الموارد المتاحة كثيرة، بما فيها الموارد المالية والتقنيّة والفرص المتاحة بسهولة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وفي الصين على حدّ سواء. إذ تبرز فرص متينة مثلاً في البنى التحتيّة وصناعات المنبع والمصبّ، التي بإمكانها أن تلبّي الطلب العالمي الكبير في تلك القطاعات. ثانياً، لقد تحسّنت بيئة الأعمال، ولا سيّما في دول مجلس التعاون الخليجي، ومالت نحو المزيد من الانفتاح أكثر وازداد اهتمامها في الاستثمار الأجنبية المباشرة والشراكات العالية الجودة مع بلدان مثل الصين. ثالثاً، في إطار مبادرة الحزام والطريق، تعتمد الجهة

بين دول الاتّحاد الأوروبي والصين بواسطة الدولار أم اليورو. لكن عند تعرّض مصرفي بي إن بي باريبا (BNP-Paris-Bas) في فرنسا ودويتشه بنك (Deutsche Bank) في ألمانيا لعقوبات فرضتها الولايات المتحدة بحجّة أنّهما انتهاكا العقوبات المالية المفروضة على إيران، توقّفت دول الاتّحاد الأوروبي عن استخدام الدولار في تبادلها التجاري الثنائي مع الصين. وتتمّ حالياً التسويات التجارية الثنائية بين البلدان الأوروبية والصين بواسطة اليورو والرينمبي بالتساوي تقريباً. نتيجةً لذلك، بدأت مستويات متزايدة من الريممبي بالتراكم في السوق الأوروبية الخارجية، وبات إصدار السندات بعملة الريممبي في أوروبا سهلاً. وتلائم هذه الظروف تعزيز التعاون بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا الذي بإمكانه السعي إلى توازن أكبر في النظام المالي العالمي من خلال استخدام طرق محدّدة وعملية.

النقاش

خريطة توضح مناطق الطاقة المتجددة في الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

ركّز النقاش على عدم افتقار العالم العربي والصين إلى التمويل، غير أنّ معظم هذه الأموال يتمّ تدويرها في نظامي الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي الماليّين. لذلك، على المنطقة—والصين—أن تشجّع المؤسسات المالية وصناديق الاستثمار المحليّة وتنشراها دولياً. وتحت جناح مبادرة الحزام والطريق، يمكن أن تجتمع المؤسسات المالية من الطرفين وأن تزداد المبادلات الثنائية ويتمّ تفادي التبادلات الأجنبية الخطيرة، ربما من خلال القيام بالمزيد من التعاملات باستخدام عملات محلّية أو حقوق السحب الخاصة (SDR).

خريطة توضح مناطق الطاقة المتجددة في الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

وقد ناقش المشاركون أسباب ميل صناديق الثروة السيادية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا إلى الاستثمار خارج المنطقة، مشيرين إلى فرص الاستثمار المتدنية وعائداته المنخفضة في المنطقة. وناقشوا أنّه بإمكان مبادرة الحزام والطريق أن تساهم في تحسين معدّلات العائدات وتقليص المخاطر من خلال النموّ الاقتصادي والمزيد من التكامل ووضع المنطقة ضمن سلسلة القيمة العالمية. لكن وحدها المساهمة في تحقيق نموّ اقتصادي فعلي في المنطقة تجعل التعاون المالي ممكناً. غير أنّ النقص في المؤسسات المالية الإقليمية الفعّالة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا يعقّد استثمارات مبادرة الحزام والطريق ويعرقل الآليات المالية المشتركة مع الصين، ممّا يحفّز تدفّق المال إلى خارج المنطقة بدلاً من داخلها.

علاوة على ذلك، أشار المشاركون إلى أنّ المخاطر المقرونة بالمال والتمويل ترتبط بشكل غير مباشر بالثقة والقوة الناعمة. وتفتقر الروابط بين الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والصين إلى قنوات فعّالة لتبادل ثقافي شبيه بنوع التبادل الذي جرى على امتداد طريق الحرير في الماضي. باختصار، لن تنجح مبادرة الحزام والطريق إذا اعتمدت على الروابط الاقتصادية فحسب، مثل التجارة والطاقة وتبادل العملة، وغيرها. فتبادل الأشخاص والثقافة والأفكار والتفاهم المتبادل ضروريان لتسهيل التكامل والتعاون الماليّين.

الصينية استراتيجيةً واضحة بإمكانها أن توثِّق التعاون. بالمثل، اعتمدت بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الأكثر استقراراً رؤىً بعيدة الأمد يمكن أن تتوافق مع مبادرة الحزام والطريق بهدف وضع سيناريوهات مستقبلية وإيجاد فرص استثمار محددة. وتشكّل هذه النقاط عوامل نجاح واعدة يمكنها أن تعزِّز التعاون ما دام الحوار المستمرّ قائماً لتخطي أيّ صعوبات والتوصل إلى تفاهم مشترك. ففي نهاية المطاف، يرغب الطرفان كلاهما في إقامة شراكة استراتيجية أوثق تتخطى مجال الطاقة وتخدم مصالح جميع الجهات المعنية.

في الوقت نفسه، ستغيّر التطوّرات الأخيرة في مجال التكنولوجيا، ولا سيّما تلك المتعلّقة بالطاقة النظيفة والمتجدّدة، هيكليّة العرض والطلب على الصعيد العالمي على مدى العقد المقبل أو أكثر قليلاً، مما يطرح مجالاً جديداً لشراكة أعمق. وسيتطلّب ذلك مرونة من جانبيّ العرض والطلب على حدّ سواء من أجل التمكن من التأقلم مع التقنيات الناشئة واعتمادها. فمن جهة إنتاج الطاقة، يجدر ببلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أن تفكّر في منتجات وأسواق جديدة وتحضّر نفسها لهيكليّة طلب سريعة التغيّر. وعليها أن تعتمد مقاربة أكثر هجومية في سعيها لاعتماد سياسات تساعد على تنويع اقتصاداتها واستغلال المزيد من الموارد. أمّا من الجهة الصينية، فعلى الاستثمارات أن تستهدف قطاعات بإمكانها أن تعزّز الاستقرار والتنويع، فسيعرّز ذلك تحقيق الاستقرار والاستدامة على المدى الطويل.

وتقوم الشراكات الناجحة بين البلدان على مصالح مشتركة ورؤى واضحة. لكن على الرغم من وضوح الرؤى، من الضروري أن تترجم البلدان هذه الرؤى إلى خطط عمل مع تقييم ومراجعة منتظمين بهدف ضمان تعاون ناجح ومفيد لجميع الأطراف.

أهميّة طاقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بالنسبة إلى الصين بان غوانغ

لم تززع القلقلةً الجيوسياسية والداخلية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا على مدى السنوات القليلة الماضية التعاونَ في مجال الطاقة بين الصين وبلدان المنطقة المصدّرة للهيدروكربون إلى حدّ كبير، على الرغم من أنّها أثّرت في بعض مسارات التجارة المهمّة، مثل “طريق الحرير البحري” بين الصين وتلك البلدان. إذ لا تزال منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا ضرورية بالنسبة إلى أمن الطاقة في الصين. ففي العام 2017، استوردت الصين حوالي 8,4 مليون برميل من النفط يومياً، أيّ 3,9 مليون برميل منها من الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وكانت المملكة العربية السعودية على رأس بلدان المنطقة المصدّرة، وتبعها العراق وعمّان وإيران والكويت والإمارات العربية المتحدة. وفي الوقت عينه، شكّلت قطر البلد المصدّر الأكبر للغاز الطبيعي المسال إلى الصين في العام 2016.

ودفع اقتصاد الصين المزدهر البلادَ لتتفوَّق على الولايات المتحدة وتصبح المستورد الصافي الأكبر للنفط في العالم. ففيما تستمرّ الولايات المتحدة بإظهار تفضيل لمصادر نفط غير عربية، تعزّز الرابط بين الدول العربية المنتجة للنفط والشركات الصينية. ففي يناير 2016 مثلاً، أعلن الرئيس الصيني شي، في خلال زيارته إلى المملكة العربية السعودية، عن إنشاء مصفاة يأسرف البتروكيماوية، وهو مشروع يمثّل الحقبة الجديدة من التعاون في مجال الطاقة بين الصين والشرق الأوسط وفيها تجري التجارة يداً بيد مع الاستثمار المتبادل. بالمثل، على الرغم من الوضع الأمني الصعب في العراق، تستورد البلاد كميات متزايدة من النفط منه وأطلقت معه مشاريع مشتركة متعددة تتعلّق بالنفط. في غضون ذلك، تسير النقاشات مع الصين على قدم وساق من أجل زيادة استثماراتها في قطاعي الصناعة والطاقة في الأردن.

ويُظهر ذلك استعدادَ الصين للانفتاح على بعض المخاطر الأمنية التي قد تتفادها الكثير من البلدان، ممّا يجعل منها شريكاً مهماً للشرق الأوسط وشمال أفريقيا. غير أنّ لهذا النوع من الاضطراب الذي شهده الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في السنوات الأخيرة تكاليف ملموسة. فقد ازدادت أسعار النقل والتأمين، مما دفع بالشركات الصينية إلى التوقّف عن نقل السلع إلى البلدان المتضرّرة من الحرب، مثل ليبيا وسوريا واليمن وبعض المناطق في العراق. وتجري أيضاً عملية النقل من الشرق الأوسط وشمال أفريقيا بشكل شبه حصري عبر السفن، مما يمكن أن يشكّل خطراً على بعض المسارات المتأثّرة بالقرصنة. لذلك، من أجل موازنة هذه المخاطر وتفادي الاعتماد المفرط على طاقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ستتابع الصين سعيها إلى الحصول على المزيد من مصادر الطاقة من الخارج وإنشاء قنوات نقل غير تلك القائمة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أو المرتبطة به. وبشكل خاص، تضطلع حالياً أنابيب الطاقة بين آسيا الوسطى وروسيا والصين بدور متزايد الأهمية في أمن الطاقة الصيني.

غير أنّ دور الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الأساسي في استراتيجية الصين المتكاملة لتنمية الطاقة في الخارج لا غنى عنه، أقلّه في المستقبل القريب. فنظراً إلى التفكك الجيوسياسي المتزايد في النظام الدولي، سيؤدي ذلك حتماً إلى تغيّر في سياسة الصين حيال الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، مما يدفع بالصين إلى اتخاذ دور أكثر نشاطاً في شؤون المنطقة السياسية والاقتصادية. وبشكل يعكس هذا التحوّل، تعهّدت الصين بإقراض بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا مبلغاً بقيمة 20 مليار دولار أمريكي في يونيو 2018، كجزء مما أسماه الرئيس “شي” غودج “نفط وغاز معزّز” (oil and gas plus) لإعادة تنشيط النموّ الاقتصادي في المنطقة.

علاوة على ذلك، في سعي الصين إلى الحفاظ على علاقاتها المستقرّة والودية مع بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، من المرجّح الآن أكثر من أيّ وقت مضى أن تعزّز البلاد دورها في المنطقة وتؤدي دور وسيط دبلوماسي

في محاولة لحلّ بعض الصراعات القائمة منذ فترة طويلة في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. فقد تعهّدت بتقديم مساعدة تبلغ حوالي 100 مليون دولار أمريكي في العام 2018 إلى الأردن ولبنان وسوريا واليمن. وسيواجه هذا الدور مقاومة من الولايات المتحدة وأوروبا، اللتين إمّا تتضاءل قدرتهما على تأدية دور بناء في شؤون الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أم تفقد تأثيرها.

النقاش

وسلّط النقاش الضوء على مسار التطوُّر الذي من المرجّح أن تشهده علاقة الطاقة بين الصين والشرق الأوسط وشمال أفريقيا مع مرور الوقت. فقريباً ستصبح الولايات المتحدة مصدراً صافياً للطاقة، فيما تبقى الصين متردّدة باستخدام احتياطياتها من النفط الصخري. وسيزيد ذلك من أهميّة الصين كمستورد للطاقة بالنسبة إلى الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في المستقبل. غير أنّ قوى العرض والطلب تغيّر قيمة طاقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا في الاقتصاد العالمي عموماً. فمن ناحية الطلب، من شأن زيادة كفاءة الطاقة والوعي البيئي، بالإضافة إلى التكنولوجيات الجديدة أن تقلّل من استهلاك الطاقة التقليدية بشكل تدريجي. أمّا من ناحية العرض، فتتطرح التطوّرات التي يحرزها النفط الصخري وتكنولوجيات الطاقة المتجدّدة عناصر منافسة نافذة في سوق الطاقة العالمية. بالتالي، سيتعيّن على بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا المصدّرة للنفط في العقود المقبلة أن تجد في الوقت عينه طريقة للحفاظ على الصين كمستورد أساسي للطاقة ولتنويع اقتصاداتها من أجل التعويض عن انخفاض الأسعار.

ويشكّل أمن الطاقة جانباً مهماً آخر من التعاون في مجال الطاقة بين الشرق الأوسط وشمال أفريقيا والصين، ويشمل ذلك أمن واردات الطاقة بالنسبة إلى الصين وأمن صادرات الطاقة بالنسبة إلى الشرق الأوسط وشمال أفريقيا على حدّ سواء. فالصين مهتمّة بكسب قدرّة وصول أكبر إلى سوق الطاقة المنبع في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا من أجل تحقيق أمن إمدادها من النفط وخلق المزيد من فرص الأعمال لشركات النفط الصينية. في المقابل، ترغب البلدان المصدّرة للنفط أن تكسب السوق الصينية في وجه المنافسة الشرسة. ومع تبلور مبادرة الحزام والطريق، قد تجد بلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا أنّه من المجدي أن تتيح إنتاجها من الهيدروكربون في مراحل الأولى أمام شركات الأعمال الصينية، فيما يتيح الصينيون إنتاجهم للهيدروكربون في مراحلها النهائية، مثل المصافي والصناعات البتروكيماوية وقطاعات التخزين والنقل، أمام الشركات في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وسيسمح ذلك لبلدان الشرق الأوسط وشمال أفريقيا تلك بزيادة استثماراتها وتأمين سوقها المستقبلية بشكل أفضل، ممّا يضعها في مكانة أقوى وأكثر تنافسية ويساعدها على البروز بين الدول المنافسة.

