قضايا سياسية

اسم المقال: ابعاد مبادرة الحزام والطريق الصينية على منطقة الخليج العربي
اسم الكاتب: م.م. هديل حربي ذاري، أ.د. المتمرس فكرت نامق عبد الفتاح
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/1413
تاريخ الاسترداد: 2026/11/01 20:16 +03

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

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

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة قضايا سياسية الصادرة عن كلية العلوم السياسية في جامعة النهرين ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

ابعاد مبادرة الحزام والطريق الصينية على منطقة الخليج العربي

Dimensions of the Chinese Belt and Road Initiative on the Arab Gulf region

م.م هديل حربي ذاري* ا.د المتمرس فكرت نامق عبد الفتاح

الملخص:

مع ارتفاع وتيرة النمو الاقتصادي الذي تشهده الصين ، وتنامي اعتمادها على الأسواق الخارجية، والمواد الخام والوقود ، والموارد الأخرى من وراء البحار ، لاستكمال انجازاتها الاقتصادية الكبيرة ، اطلقت " مبادرة الحزام والطريق" ، التي شكلت مدخلا استراتيجياً لها ، من اجل دمج اقتصادها بالاقتصاد العالمي، إذ اعتمدت الصين على المبادرة ، لربط قارات العالم بشبكة من طرق النقل ، بهدف تعزيز التعاون التجاري والاقتصادي بين الصين ودول العالم ، وتشمل المبادرة كل من آسيا واوربا وإفريقيا ، وامريكا اللاتينية ، إذ تعتمد على استثمار فكرة "طريق الحرير القديم" . ومن اجل إشباع التنامي المتزايد لسوقها المحلية ، تعين على الصين البحث عن أسواق خارجية جديدة ، حتى تروج لسلعها الفائضة ، وفي هذا الصدد تعد منطقة الخليج العربي ، واحدة من أولوياتها الرئيسة ، إذ تقع دول الخليج العربي عند ممر استراتيجي يصل وسط آسيا وجنوبها بإفريقيا وأوروبا ، كما مثلت جسرا يتيح للصين توسيع وجودها الاقتصادي في اتجاه أفريقيا وأوروبا ، إذ تسعى الصين الى ربط مجموعة كبيرة ومتباينة من الدول الغنية والنشطة اقتصادياً ، الى تلك الفقيرة ، التي لديها امكانيات هائلة لتحقيق التنمية الاقتصادية.

الكلمات المفتاحية : مشروع الحزام والطريق ، الصين ، دول الخليج العربي ، العراق ، ايران .

Abstract :

As the pace of economic growth and economic dependence on foreign markets, raw materials, fuel, and other resources from overseas, was growing, China launched the "Belt and Road Initiative" to further its economic

* البحث مستل من اطروحة الدكتوراه للباحثة..

achievements. The new initiative represents a strategic gateway for China to enhance its economic integration with the global economy. China relies on this initiative to connect the world continents through a network of roads, railways, and maritime lanes to foster trade cooperation between China and the rest of the world. The “Belt and Road Initiative” extends from Asia to Africa and Europe and all the way to Latin America. The new project invokes the idea of the historical Silk Road. For China to meet its insatiable need for overseas markets to export its surplus products, the Gulf region becomes one of the main Chines priorities. The Gulf region lies in a strategic corridor connecting central and south Asia with Africa and Europe. It also represents a bridge that allows China to expand its economic presence in Africa and Europe, as China seeks to connect a wide range of countries encompassing wealthy and poor countries alike

Keywords: The Belt and Road Project, China, the Arab Gulf states, Iraq, Iran.

المقدمة :

منذ أن أعلنت الصين مبادرة الحزام والطريق في عام 2013، و دول الخليج العربي عَدت تلك المبادرة بمثابة محرك لتعزيز التعاون الثنائي ، وقد ظهر ذلك بشكل كبير في جولة من الحوار الاستراتيجي عام 2014 ، عندما أكد الرئيس الصيني شي جين بينغ على أهمية المبادرة من منظور الصين ، وأن دول الخليج العربي يمكن أن تمارس دوراً مهماً فيها ، نظرا لموقعها الجغرافي والاستراتيجي [1] ، فضلا عن تمتعها بأحتياطيات الطاقة الضخمة من النفط والغاز الطبيعي ، وتاريخيها الثقافي الغني على طريق الحرير القديم ، ويظهر مدى التقدم في زيادة تنسيق السياسات بين الصين وبعض دول

[1] Xuming Qian , Jonathan fulton , China - Gulf Economic Relationship under the " Belt and Road " Initiative I. The Political Economy of China - GCC Relations , research gate , DOI : 10.1080 / 25765949.2017.12023306 , published in September 2017 , p.18-19 . Available at : https://www.researchgate.net/publication/323393133.

الشرق الاوسط ، ولاسيما دول الخليج العربي ، من خلال صياغة آليات للحوار والتواصل ، ومنها منتدى التعاون الصيني – العربي ، والحوار الاستراتيجي بين الصين ودول مجلس التعاون الخليجي ، إذ تنص اول وثيقة لسياسة الصين تجاه الدول العربية ، والتي صدرت في عام 2016 ، على انه سيتم بذل الجهود المشتركة مع الدول العربية لدعم المبادرة في اطار مبدأ " المشاورات الواسعة ، والمساهمات المشتركة ، والمنافع المتبادلة" ، إذ يلاحظ بعد اقتراح المبادرة ، تواترت الزياراة المتبادلة رفيعة المستوى بين قادة الصين وبلدان الشرق الاوسط ، ودخلت الصين في شراكة استراتيجية مع ثمان دول عربية ، واتفاقات تتعلق بالانشاءات اللازمة لمبادرة الحزام والطريق مع ست دول عربية [1] ، وفضلا عن ذلك ، تعد دول الخليج العربي ، من الاعضاء المؤسسين للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB) ، إذ انضمت إيران ودول مجلس التعاون الخلجي إلى البنك .

إشكالية البحث : " مع طرح الصين لمبادرة الحزام والطريق ، سعت الى ضم العديد من الدول اليها ، لاسيما تلك الدول التي تعد مصدر مهم للطاقة مع استمرار نموها الاقتصادي والتي تعد دول الخليج العربي اهمها " ، من الاشكالية الرئيسة تطرح بعض التساؤلات المهمة منها :

1- ما اهمية منطقة الخليج العربي في مبادرة الحزام والطريق الصينية ؟
2- ماهي ابعاد المبادرة على دول الخليج العربي .
3- وما هي ابرز التحديات التي تواجه المبادرة في تلك الدول ؟

فرضية البحث : تنطلق الدراسة من فرضية مفادها : " تعد دول الخليج العربي المجال الحيوي للولايات المتحدة الامريكية ، ومع طرح الصين لمبادرتها الاستراتيجية ومحاولة ضمها لتلك الدول ، سوف تواجهها تحديات عديدة تعتمد قوتها على مدى رغبة تلك الدول للانضمام من عدم رغبتها ، اعتمادا على الضغوطات والتحديات التي تواجهها " . وللاجابة عن فرضية واشكالية الدراسة ، قسمنا البحث الى ثلاث محاور وكالاتي :

- **أولاً : اهمية دول الخليج العربي في مبادرة الحزام والطريق الصينية .**
- **ثانياً : موقع دول الخليج العربي في مبادرة الحزام والطريق الصينية .**
- **ثالثاً: تحديات مبادرة الحزام والطريق في منطقة الخليج العربي .**

[1] Full text of China's Arab Policy Paper , 13 January 2016, available at : www.xinhua.net.

أولاً_ اهمية دول الخليج في مبادرة الحزام والطريق الصينية

لدول الخليج العربي اهمية كبيرة في مبادرة الحزام والطريق ، إذ على الرغم من أن دول الخليج العربي ، باستثناء إيران ، انظر الخريطة (1) ، لا تقع مباشرة على أي من الطرق الرئيسة والمسارات المحددة لمبادرة "الحزام والطريق" ، إلا إن هنالك إدراكا من الجانبين الصيني والخليجي ، للأهمية الكبيرة التي تحظى بها دول الخليج في إطار المبادرة ، هذه الأهمية التي تمثلها المبادرة في سياق العلاقات التعاونية بين الصين ودول الخليج، تنبع من العديد من الاعتبارات المهمة ، لعل اهمها ؛ الموقع الجغرافي الإستراتيجي الذي تحظى به دول الخليج ، كحلقة اتصال مهمة بين القارات الثلاث التي تربط بينها المبادرة (آسيا وأفريقيا وأوروبا). كما أن دول الخليج تعد مصدرا أساسيا للصين للحصول على موارد الطاقة، ولا تزال الصين في حاجة إلى إمدادات النفط والغاز من دول الخليج بكميات ضخمة تغطي نحو 60% من احتياجاتها ، فضلا عن امتلاك دول الخليج للموانئ والمناطق الاقتصادية والخدمات اللوجستية ، كذلك هناك علاقات ثنائية متميزة لهذه الدول مع الصين ، إذ تعد من أكبر الشركاء التجاريين للصين ، فضلا عن ، العلاقات القوية بين دول مجلس التعاون الخليجي وباكستان، وهي إحدى الدول المهمة والمؤثرة في إطار مبادرة "الحزام والطريق" ، كما أن المبادرة ربما تكون المخرج أمام إيران للخلاص من العقوبات الاقتصادية الأمريكية [1] .

الخريطة (1) : المبادرة في منطقة الخليج العربي

[1] خديجة عرفة محمد ، " الدور اللوجستي الخليجي في المبادرة : الموانئ الخليجية تحتل مكانة مهمة" ، مجلة اراء حول الخليج ، مركز الخليج للابحاث ، جدة ، العدد (133) ، 2019 ، ص91 .



Source : Lisa Watanabe , " The Middle East and China's Belt and Road Initiative", CSS Analyses in Security Policy, No. 254, December 2019, p3.

وتجدر الاشارة هنا الى اهم مسارات مبادرة الحزام والطريق في مطقة الخليج العربي ، اذ يمر في هذه المنطقة ممرين رئيسين هما :

1- الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب آسيا

اذ يربط هذا الطريق الصين بوسط اسيا ، ثم يصل الى الخليج العربي ، ثم البحر الابيض المتوسط ، ويمر بدول اسيا الوسطى ، والمتمثلة بـ (كازاخستان ، قيرغستان ، طاجكستان، اوزبكستان، تركمانستان) ، فضلا عن طول غرب اسيا والشرق الاوسط ، ويشمل هذا الخط ايران والعراق ودول مجلس التعاون الخليجي [1] ، اذ يمر هذا المسار بإيران ، ويربط الصين بأوربا ، ويختصر هذا الطريق نقل البضائع بينها وبين ايران ، حيث وصلت اول حاوية الى ايران في كانون لثاني / يناير عام 2016 ، خلال 14 يوما ، بدلا عن 30 يوما ، بين ميناء شنغهاي وبندر عباس [2] .

---

[1] كاظم هاشم نعمة ، " نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية " ، مصدر سبق ذكره ، ص 432 .

[2] " حزام واحد طريق واحد : طريق الحرير الجديد وموقع دول الخليج وايران فيها – الجزء الثالث – " ، مركز المزماة للدراسات والبحوث ، 30 اذار ، 2018 ، متاح على الرابط : http://almezmaah.com

2- الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني

يربط هذا الممر الصين بميناء جوادار الباكستاني ، والذي يعد من اهم الموانئ البحرية للمبادرة ، إذ يساعد على تخفيض الوقت والمسافة لشحن النفط من منطقة الخليج العربي ، إذ يحتوي على خطوط انابيب النفط التي تربط منطقة الخليج العربي بالصين ، لذا عد هذا الممر مهما للتجارة الصينية الخليجية [1] ، في الوقت نفسه سعت الصين إلى تطوير الموانئ المقابلة له للدول الخليجية ، فمثلا ، بعد ما كانت المسافة بين دبي والصين تبلغ حوالي 15000 كم ، أصبحت بوجود هذا الممر تبلغ المسافة 2500 كم [2] ، فضلا عن ذلك ، تعد المملكة العربية السعودية شريكا رئيسا للصين ، في تطوير المدينة النفطية في ميناء جوادار ، الذي تبلغ مساحته 80 ألف فدان ، وتعد المملكة العربية أول دولة تدخل في إطار هذا الممر كطرف ثالث مع الصين وباكستان ، وتستثمر فيه ب 10 مليارات دولار ، ومع اكتمال الميناء سوف يقلل الوقت المستغرق لنقل النفط السعودي إلى الصين من 40 يوما إلى 7 أيام فقط [3] .

فضلا عن تلك المسارين ، ترتبط دول الخليج العربي، في مبادرة الحزام والطريق الصينية، ضمن طريق الحرير الرقمي ، إذ أنضمت اليه كل من ؛ المملكة العربية السعودية ، والإمارات العربية المتحدة ، وحضرتا مؤتمر الإنترنت الدولي الرابع في كانون الأول / ديسمبر عام 2017 [4] ، كما تم توقيع مذكرات تفاهم حول التعاون الرقمي بين كلا منهما مع الصين ، إذ وقعت الصين مع المملكة العربية السعودية في العاصمة الرياض مذكرة تفاهم في كانون الثاني / يناير عام 2016 ، تعلقت بتعزيز تنمية طريق الحرير المعلوماتي ، بين وزارة الاتصالات وتقنية المعلومات ولجنة الإصلاح والتنمية في الصين ، وتضمنت مذكرة التعاون برنامج تنفيذي لتعزيز تنمية طريق الحرير المعلوماتي [5] ، أما مع الإمارات

---

(1) Jonathan Fulton , " The G.C.C. Countries and China's Belt and Road Initiative (BRI) : Curbing Their Enthusiasm ? ", on the link : https://www.mei.edu

(2) شيخة الشامسي ، " اثر بروز الصين كقوة عظمى على التنمية الاقتصادية بدول مجلس التعاون الخليجي " ، في مجموعة مؤلفين ، " الخليج العربي التحولات الاقليمية والدولية " ، (الكويت : منتدى التنمية الخليجية ، 2018) ، ص 122 .

(3) خديجة عرفة محمد ، " الدور اللوجستي الخليجي في المبادرة : الموانئ الخليجية تحتل مكانة مهمة " ، مصدر سبق ذكره ، ص91 .

(4) "كيف اصبح طريق الحرير في الصين رقميا " ، تشرين الاول ، 2018 ، متاح على الرابط : http://arabic.arabianbuiness.com

(5) " اقتصادي المملكة والصين تطلقان مبادرة طريق الحرير الرقمي " ، كاون الاول ، 2017 ، متاح على الرابط : http://www.spa.gov.sa

فوقعت الصين 16 مذكرة تفاهم بين مؤسساتها في المنتدى الاقتصادي الإماراتي – الصيني في بكين 23 تموز / يوليو عام 2019 ، بمشاركة أكثر من خمسمائة شخصية من قيادات القطاعين العام والخاص من كلا الدولتين ، وكانت أهم القضايا التي تناولها التعاون بين الدولتين في المنتدى ، هو تكنولوجيا G5 ، والتأكيد على تعزيز التعاون في مجالات تكنولوجيا المعلومات والذكاء الاصطناعي ، والاقتصاد الرقمي[1]. وتضع فكرة انشاء طريق الحرير الرقمي "المعلوماتي" ، اطارا للورقة البيضاء لمبادرة الحزام والطريق عام 2015 ، والتي تدعو الى نمو التجارة الرقمية ، وتوسيع شبكات الاتصالات ، وتنوي شركات الاتصالات الصينية المملوكة للدولة ضخ استثمارات هائلة في البنية التحتية لاكبر شبكة محمول بتقنية الجيل الخامس في العالم على مدار العقد المقبل لتشجيع التبادل الافضل للبيانات ، وتيسير الحصول على مكاسب هائلة في الانتاجية ، ومن الجانب الصيني ، ذهب احد المسؤولين بهذه الفكرة الى مستوى اعلى حينما قال : " نستطيع ان نبني طريق حرير رقميا : طريق حرير في الفضاء الالكتروني" [2].

أما ما يتعلق بطريق الحرير الجوي ، فإيران هي الدولة الوحيدة من منطقة الخليج العربي ، التي حددت من ضمن الطريق الجوي للمبادرة ، نظرا الى حاجة إيران لإستثمارات خارجية ، فليس هناك مطار من مطارات شركة إيران الـ 54 تربح باستثناء مطار الإمام الخميني الدولي [3].

ثانياً_ موقع دول الخليج العربي في مبادرة الحزام والطريق الصينية

1 _ ايران: تقع ايران في قلب الممر الاقتصادي الصين – وسط آسيا – غرب اسيا ، كما تُعد نقطة وصل محورية ضمن المبادرة ، ومن الصعب تخيل نجاح مبادرة الحزام والطريق (BRI) ، من دون مشاركة ايران ، فالتعاون الايراني – الصيني في اطار مبادرة الحزام والطريق ، سيسهم في تعزيز الامن والرخاء والاستقرار الاقليمي ، وهذا التعاون يعد تماشيا مع الاهداف طويلة الاجل للمبادرة بغية الاستفادة

[1] " سعيا نحو شراكة مستدامة .. بكين تحتضن المنتدى الاقتصادي الصيني – الاماراتي لعام 2019 " ، تموز ، 2019 ، متاح على : http://arabic.news.cn .
[2] "Networking the “Belt and Road" - The future is digital", Op.Cit.
[3] "China's Belt and Road Initiative and Aviation", Op.Cit.

من ايران نتيجة تمتعها بميزيتين ، الاول يتعلق بموقعها الجغرافي والاستراتيجي ، والثاني امتلاكها احتياطيات ضخمة من الطاقة (النفط والغاز الطبيعي) [1] .

فضلا عن ذلك ، تعد إيران هذه المبادرة فرصة استراتيجية لها ، من حيث دورها المحتمل في خلق توازن القوى في الاقتصاد السياسي الدولي ، ذلك لان ايران كانت تاريخيا بلدا مهما على طريق الحرير ، وان تنشيط هذا المسار في سياق الحزام الاقتصادي لطريق الحرير ، يمكن ان يساعد ايران في انعاش وضعها الاقتصادي ، وبالتالي تحقيق مكتسبات ، لتقليل تأثير العقوبات الاقتصادية الامريكية ، التي باتت توثر في الاقتصاد الإيراني ، كما يمكن ان توفر لها المبادرة ميزة ربط اقتصادها بالأسواق العالمية ، كذلك استغلال موقعها الجغرافي ، لاسيما شاطئ بحر قزوين ، لتستفيد من مرور الخط الحديدي الصيني بالقرب من أراضيها ، وتوظيف علاقات الصين المتميزة للصين مع الدول الأوروبية ، لتسويق منتجاتها وسلعها عبر هذا الخط الجديد [2] .

لذا تعد ايران مبادرة الحزام والطريق ، فرصة لتعزيز تنميتها ، وايضا تنمية المنطقة ، ويظهر ذلك بشكل واضح ، من خلال موقف الزعيم الاعلى لايران من هذه المبادرة في زيارته للرئيس الصيني عام 2016 ، اذ اشاد المرشد الاعلى الايراني (علي خامنئي) ، الى وصف المبادرة الصينية بأنها "فكرة حكيمة" ، ورحب بتعاون البلدين في هذا الاطار ، كما تحدث الرئيس الايراني السابق (حسن روحاني) ، عن ضرورة التعاون الايراني – الصيني في هذا المشروع [3] . ويمكن توضيح اهمية مبادرة الحزام والطريق بالنسبة لايران من خلال الاتي :

- تعزيز التعاون السياسي بين البلدين ، والذي يمكن ان يشكل خطوة لانشاء اليات للحوار وبناء التوافقات في الاراء في جميع المجالات السياسية ، فضلا عن تنمية المصالح المشتركة ، وتعميق الثقة السياسية [4] .

---

(1) Przemysław OSIEWICZ, The Belt and Road Initiative (BRI): Implications for Iran-China Relations, Adam Mickiewicz University in Poznań, Issue 11, DOI : 10.14746, Poland, 2018, P.225.

(2) Przemysław OSIEWICZ, Op.Cit , p.224.

(3) Hamidreza Azizi, Mohsen Shariatinia, Iran–China Cooperation in the Silk Road Economic Belt : From Strategic Understanding to Operational Understanding, in: China & World Economy, 46–61, Vol. 25, No. 5, 2017, p.49. available online at : http://en.iwep.org.cn/papers/papers_papers/201711/W020171109398565093931.pdf

(4) Ibid , P.50.

- تسهيل الاتصال ، والذي عد احد اهم اولويات مبادرة الحزام والطريق ، ويعد اهم مشروع اتفق عليه في هذا المجال ، هو خط سكة حديد طهران – قم – اصفهان السريع ، ذو الخطين بطول 410 كم ، ويربط خط سكة حديد قم – اصفهان – طهران بطريق قم ثم الى اصفهان في ساعة ونص فقط ، اذ تسير القطارات بسرعة 300 كم / ساعة ، وستبلغ تكلفة تنفيذ المرحلة الاولى من هذا المشروع ما يقارب 22 مليار دولار ، اما المشروع المهم الثاني في مجال الاتصالات بالسكك الحديدية بين البلدين هو خط سكة حديد طهران – مشهد ، وتم التوقيع على هذا المشروع في عام 2014 بين شركة السكك الحديدية الايرانية ، واتحاد ايراني – صيني ، وتم التعاقد بشأن اصلاح وبناء خط سكة حديد طهران – مشهد الحالي للقطارات بسرعة 200 كم / ساعة ، وبناء سكة حديد كهربائية للقطارات بسرعة 250 كم / ساعة ، فضلا عن شراء 70 قاطرة كهربائية ، وتبلغ قيمة هذا المشروع 2 مليار دولار امريكي ، ويعد تطوير هذا الخط بمثابة لتنفيذ جزء مهم من طريق سكة حديد طريق الحرير ، والذي وفقا للخطط الراهنة سيدخل المسار ايران من الجزء الشمالي الشرقي ، ثم الى الشمال الغربي عبر طهران ، واخيرا تصل الى تركيا ، ووفقا لخطة العمل المشتركة ، ستنقل الصين جزء من سلعها المصدرة ، الى الموانئ الايرانية ، ثم ستنقلها الى اوربا [1] .
- ستعمل المبادرة على تسهيل التجارة الحرة بين البلدين ، الامر الذي تطلب تحسين الهيكل التجاري الايراني ومزامنته مع اللوائح التجارية العالمية المقبولة ، لاسيما وان ايران ليس عضو في منظمة التجارة العالمية [2] .
- يعد التعاون في مجال الطاقة بين البلدين ، عنصرا مهما في مبادرة الحزام والطريق ، لاسيما وان ايران تعد واحدة من اهم منتجي النفط في العالم ، والصين اكبر مستهلك للطاقة في العالم ، لذا ومع فرض الولايات المتحدة العقوبات على تصدير النفط الايراني ، من الممكن ان تساعد الصين في استمرار صادرات النفط من ايران ، عبر تدويل اليوان ، كواحد من الاهداف الرئيسة للدبلوماسية الاقتصادية للصين ، وضمن استراتيجيتها التي اطلاقتها والمتعلاقة بـ (البترويوان) ، والتي من

(1) Hamidreza Azizi, Mohsen Shariatinia, Iran–China Cooperation in the Silk Road , Op.Cit , P.51 – 52 .
(2) Ibid , P.54.

المحتمل ان تكون ايران ، من اوائل الدول التي ستعمل على التعامل بها ، من خلال صادراتها النفطية الى الصين [1] .

- التعاون المالي في اطار المبادرة ، وفي هذا الصدد قدمت الحكومة الصينية قرضا بقيمة 10 مليارات دولار عام 2016 ، للشركات الصينية ، لبناء السدود ، ومولدات الطاقة ، وغيرها من البنية التحتية في ايران ، فضلا عن تمويل خط السكك الحديدية بين منطقة باينو في منغوليا الداخلية – الصين – طهران ، وتشمل مشاريع النقل الاخرى بناء او تمويل خطوط السكك الحديدية الى مدينة مشهد الشرقية وميناء بوشهر في الخليج العربي ، كما تريد الصين المساعدة في تسريع بناء ميناء في تشابهار على خليج عمان[2] .

فضلا عن ذلك ، تزداد أهمية ايران في المبادرة على حساب دول الخليج العربي (العربية) ، بسبب تركيز الصين على الممر الاقتصادي الصين– باكستان ، والذي يعطي للصين فرصة لتعريز نفودها الاقتصادي في الاشراف على ميناء (جوادر) ، الذي سوف يسهل للصين استيراد النفط من الشرق الأوسط ، من خلال تقليص المسافة بمقدار (90 %) ، عما هو قائم عبر مضيق ملقا ، المنكشف بإزاء الوجود البحري العسكري الأمريكي في المحيط الهندي ، كما أن التباطؤ والتلكؤ في التفاعل الإيجابي لبعض دول الخليج نتيجة علاقاتها المميزة مع الولايات المتحدة ، أعطى وزنا أكبر لإيران في مبادرة الطريق .

2_ دول مجلس التعاون الخليجي: تتمتع دول مجلس التعاون الخليجي بمكانة اقتصادية مهمة في المنظور الاقتصادي الصيني ، واكتسبت هذه الدول اهمية اضافية ضمن المبادرة مع مساهمة عدد من دول المجلس في إنشاء البنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB) ، لذا سيتم تناول موقع دول مجلس التعاون الخليج من المبادرة ، وماهي المكاسب المتواخاة الحصول عليها جراء الانضمام اليها ، وكما يأتي :

أ. **سلطنة عُمان :** تقع سلطة عمان في الشمال الشرقي لشبه الجزيرة العربية ، وتحتل موقعا جغرافيا فريدا على طول ساحل مضيق هرمز ، وتتمتع بتاريخ طويل في التبادلات التجارية مع الصين منذ

(1) Mohsen Shariatinia, The JCPOA in Crisis: Implications for Sino-Iranian Relations , alshrq forum , EXPERTBRIEF WORLD POLITICS, Geneva, May 2018, p.2 . at :https://research.sharqforum.org/2018/05/29/the-jcpoa-in-crisis-implications.
(2) Ibid , p.3.

عهد أسرة (هان) ، إذ كانت تمثل ميناء مهم لطريق الحرير القديم ، وبعد أن اقترحت الصين مبادرة الحزام والطريق أبدت عمان ردا ايجابيا ، وأصبحت عمان شريكا مهما للصين في بناء الحزام والطريق ، لاسيما وأن عُمان تحتاج إلى رأس مال أجنبي للانتقال من دولة ريعية إلى اقتصاد متنوع ، إذ تحيط المخاوف بالإيرادات الحكومية ، التي يأتي 84٪ منها من النفط الخام ، و 77.3٪ من النفط الخام المباع للصين. ، وهنالك توقعات تؤكد أن احتياطيات النفط ستستمر حتى عام 2032 ، مثل هذه الظروف تدل على أهمية الحفاظ على علاقات جيدة مع الصين [1]. وإن أولويات الصين في عُمان هي تنسيق السياسات ، وتوصيل المرافق ، والتجارة دون عوائق. وإن أهم مشروع في عُمان هي المنطقة الاقتصادية الخاصة بالدقم ، والتي ستشمل ؛ ميناء ومنطقة تجارة حرة ومجموعة متنوعة من المشاريع التي تتراوح من إنتاج الخرسانة إلى السياحة إلى أكبر منشأة لتخزين النفط في الشرق الأوسط [2] ، إذ تعمل الصين على ضمان وجود منصات تصديرية متعددة ، و(الدقم) العمانية هي إحدى هذه المنصات الأضافية لمؤسسات الاعمال الصينية ، وبجوار أسواق التصدير التي ترغب الصين النفاذ إليها في منطقة الخليج وشبه القارة الهندية وشرق افريقيا ، كما ان الدقم تقع على مقربة من بعض المواد الخام التي ستحتاج اليها الشركات الصينية لهذا الغرض ، وهي النفط والغاز من منطقة الخليج العربي ، وقد استثمرت الشركات الصينية ما يقارب من 3 مليار دولار في الدقم ، ومن التوقع ان يزداد هذا الرقم ليصل الى 11 مليار دولار تقريبا ، وذلك طبقا لشركة عمان وان فانج ، بذلك يتضح التعاون بين سلطنة عمان والصين في إطار مبادرة الحزام والطريق لتحقيق المنافع المشتركة [3]. فضلا عن ذلك ، يساهم صندوق طريق الحرير في تمويل مشروع شبكة الالياف الضوئية الوطني الواسع النطاق في سلطنة عمان ، والذي يعد ضمن مشاريع طريق الحرير الرقمي الذي طرحته الصين [4].

---

(1) J. Fulton, China's Relations With the Gulf Monarchies, New York: Routledge Press, 2020 , P.45 . see also : The Observatory of Economic Complexity, "Oman," 2018. [Online]. Available: https://oec.world/en/profile/country/omn#trade-products.

(2) J. Fulton, China's Relations With the Gulf Monarchies, Op.Cit , P.45.

(3) QIAN XUEWEN . The New Silk Road in West Asia under " the Belt and Road Initiative , Middle East Studies Institute , Journal of Middle Eastern and Islem Studies in Asia) , Vol . 10 , No. 1 , 2016 , P 40

(4) Silk Road Fund, “Silk Road Fund entered into a Participation Agreement with Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) for Oman’s national fiber optic broadband network project”, 7 November 2018. Available at:
http://www.silkroadfund.com.cn/enwap/27389/27391/37556/index.html

ب. **قطر** : وقعت قطر في عام 2014 ، وثيقة تعاون مع الصين في إطار مبادرة الحزام والطريق ، واصبحت من الأعضاء المؤسسين للبنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية ، ويتعاون الطرفان في العديد من مشاريع البنية التحتية الضخمة ، وتحاول قطر الاستفادة من المبادرة ، لكي تنسجم مع دول الخليج الاخرى ، لتنفيذ " رؤية قطر الوطنية 2030" ، ويعد مشروع ملعب مونديال كأس العالم 2022 ، احدث المشاريع التي تمثل تجسيداً للتعاون الصيني – القطري في اطار مبادرة الحزام والطريق [1] .

ج. **الامارات العربية المتحدة** : تمتلك الامارات العربية المتحدة إمكانات هائلة لتصبح منسقا رئيسا ، ومستفيدا بارزا من مبادرة الحزام والطريق ، إذ تحتل الدولة المركز السادس عشر في تقرير التنافسية العالمية ، الذي يصدره المنتدى الاقتصادي العالمي ، وهو بذلك من بين أعلى المراكز بين الدول التي تقع ضمن مبادرة الحزام والطريق ، مما يؤهلها إلى الاستفادة المباشرة وغير المباشرة من المبادرة ، وهو ما يتيح لدولة الامارات العربية المتحدة الاستفادة من الاستثمارات في منشات البنية التحتية بالخارج ، لاسيما مع انضمام الامارات الى البنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية عام 2015 ، هذا الانضمام منح الامارات ميزة تمثيل الدولة في مجلس محافظي البنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية ، من خلال تكليف صندوق ابوظبي للتنمية بهذه المهمة ، مما يتيح لها الاستفادة من الاستثمارات المشتركة ، إذ أكد على ذلك وزير الدولة الاماراتي (سلطان احمد الجابر) ، والذي تولى تمثيل دولة الامارات العربية المتحدة في القمة المخصصة لمبادرة الحزام والطريق في عام 2017 ، في الصين ، بقوله : " إن الانضمام كاحد الاعضاء المؤسسين للبنك الاسيوية للاستثمار في البنية التحتية ، سيعزز الدور الاقتصادي الرائد الذي تنهض به دولة الامارات العربية المتحدة على الساحتين الاقليمية والدولية ، من خلال تركيز الجهود على المشاريع التنموية ذات الفوائد الاجتماعية والاقتصادية الكبيرة" [2] .

ومنذ عام 2017 ، تتعاون الامارات العربية المتحدة مع الصين ، في اطار المنطقة التجريبية الصينية – الاماراتية لتعزيز القدرات الصناعية ، في اطار الحزام الاقتصادي لطريق الحرير ومبادرة

---

[1] QIAN XUEWEN . The New Silk Road in West Asia under " the Belt and Road Initiative , Op.Cit. P.40.

[2] جين ليانجشيانج و ان جاناردان ، " مبادرة الحزام والطريق : الفرص والمعوقات امام منطقة الخليج " ، مصدر سبق ذكره ، ص4 .

الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين ، ونتيجة لهذا التعاون ، ابرمت 15 شركة اتفاقية اطارية ، بلغت قيمة الاستثمار فيها 884 مليون دولار [1] ، كما اطلقت الصين تحالف الحزام والطريق الدولي للتنمية الخضراء ، بالاشتراك مع 25 بلدا ، منها الامارات العربية المتحدة ، واعتمدت مؤسسات مالية كبرى من الامارات العربية المتحدة والصين مبادئ الاستثمار الاخضر في الاطار الانمائي لمبادرة الحزام والطريق [2] .

فضلا عن ذلك ، تمكنت الشركات الاماراتية من اقتناص بعض الفرص الاستثمارية مباشرة في اطار مبادرة الحزام والطريق ، فعلى سبيل المثال ، استطاعت شركة " دبي العالمية "[*] ، ان تنضم الى قطار المبادرة ، إذ اطلقت اول رحلة مباشرة لقطار بضائع من المملكة المتحدة الى يبوو في شرق الصين من ميناء لندن غيتواي ، الذي تديره شركة الموانئ دبي العالمية في نيسان/ابريل عام 2017 [3] .

لذا من المتوقع ان تعزز المبادرة مكانة دولة الامارات ، كمركز اقتصادي مهم ، إذ تعد منشآت البنية التحتية ، ومنها ميناء جبل علي ، بمثابة مركز رئيس للتجارة الدولية بين العديد من القارات ، ومن المنتظر ان يزداد دورها مع تطور مبادرة الحزام والطريق ،كما ستعزز مبادرة (BRI) ، من المكانة التي تتمتع بها دولة الإمارات العربية المتحدة كمركز المعاملات المالية ، فقد حصل البنك الزراعي الصيني (ABC) الموافقة على إنشاء بنك لتسوية الرنمينبي (RMB) في دولة الامارات العربية المتحدة عام 2017 ، فيما وقعت شركة موانئ ابوظبي في عام 2017 اتفاقية مساطحة لمدة (50) عام مع شركة (Jiangsu Provinciat Overseas Cooperation) الصينية ، وشركة الاستثمارات المحدودة (Company Limited Investment) ، لتأسيس مشاريع في منطقة التجارة الحرة بميناء خليفة ، ليتم تطوير المنطقة لتصبح علامة فارقة في مبادرة الحزام والطريق ، فضلا عن ذلك يعد التعاون في مجال

---

[1] China Daily, “China-UAE industrial capacity cooperation demonstration zone”, 13 February 2019, Available at: http://govt.chinadaily.com.cn/a/201902/13/WS533803839e.html

[2] The Second Belt and Road Forum, "List of deliverables of the Second Belt and Road Forum for International Cooperation", 27 April 2019. Available at: http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2019/0427/c36-1312.html

[*] شركة دبي العالمية : وهي شركة اماراتية تدير موانئ بحرية وموانئ داخلية ، ولديها ما يقرب من 20 ميناء في موقع يؤهلها للاستفادة من مبادرة الحزام والطريق ، منها ستة موانئ في جنوب اسيا ، واربعة موانئ في الصين ، وموانئ اخرى في تايلاد وفيتنام وكوريا الجنوبية واندونيسيا ، علاوة على ذلك ، تشارك شركة موانئ دبي العالمي ، في تطوير مشروع محطة البوابة الشرقية لقورغاس بالقرب من الحدود بين الصين وكازاخستان ، وهذا خط سكك حديدية حيوي يربط بين الصين واوربا . انظر : جين ليانجشيانج و ان جاناردان ، " مبادرة الحزام والطريق : الفرص والمعوقات امام منطقة الخليج " ، مصدر سبق ذكره ، ص4 .

[3] المصدر نفسه .

الطاقة وتطوير منشآت البنية التحتية هو عنصراً مهاماً في العلاقة بين الامارات العربية المتحدة والصين ، وكذلك في مبادرة الحزام والطريق ، فهناك مجال للتعاون والتنسيق في هذا المجال ، من خلال مسار جوادر الذي من المتوقع ان يقلل مسافة الشحن بين الامارات العربية وشينجيانغ الصينية من (15.000) كيلو متر تقريبا ، الى (2.500) كيلو متراً فقط [1] .

كذلك ستزيد المبادرة من القدرات الإنتاجية الإماراتية من خلال آليات التعاون مع الصين ، وهو ما يتيح لها فرصا كبيرة لتحقيق نمو اقتصادي متوازن ومستمر على المدى البعيد ، وستزيد مبادرة الحزام والطريق من حجم التبادل التجاري والاستثماري بين دولة الإمارات العربية المتحدة والدول المشاركة في الطريق ، مما يعظم آفاق التجارة والاستثمار معها [2].

د. **المملكة العربية السعودية** : تقع المملكة العربية السعودية في مفترق طرق استراتيجي بين المسارين الرئيسين للمبادرة ، وبأهمية موقعها هذا تعول الصين على دور محوري للمملكة العربية السعودية للقيام بدور فعال كأحد العوامل المحركة للتنمية الاقليمية ، فضلا عن تفعيل مبادرها ، ويأتي ذلك انطلاقا من النمو المطرد للعلاقات بين المملكة والصين، وايضا موقعها الجغراقي المهم ، ولاسيما حدودها البحرية على سواحل البحر الاحمر، والثقل الذي تمثله المملكة في الخليج العربي ، ودول العالم الاسلامي.

ويشترك الجانبان السعودي والصيني في اوجه تكامل قوية ، ويتمتعان بإمكانيات قوية وافاق واسعة في التعاون متبادل المنفعة ، كما تبادل رئيسا الدولتين الزيارات التبادلة ، وأدت اللجنة الرفيعة المستوى بين الصين والمملكة العربية السعودية ، دورا متزايد الاهمية ، في توجيه وتنسيق السياسات ، حيث تم تعميق الشراكة الاستراتيجية الشاملة بين البلدية ، وتعزيز مبادرة الحزام والطريق مع الرؤية السعودية 2030 ، وفي ضوء ذلك تم توقيع عددا من الاتفاقيات ، اهمها : [3]

---

[1] جين ليانجشيانج و ان جاناردان ، مصدر سبق ذكره ، ص5 .

[2] A. McNeice, "Abu Dhabi's energy chief confirms cooperation on BRI plan," 17 January 2020. at: https://www.chinadaily.com.cn/a/202001/17/WS5e211387a3101282172719fd.html.

[3] عزة جمال عبد السلام ، " الدور المحوري للسعودية مع الصين في احياء طريق الحرير في ضوء رؤية 2030" ، ص182 ، متاح على الرابط : https://esalexu.journals.ekb.eg/article_110735_313ed3e0512029f2d469701f4c0a14e3.pdf

- وقعت المملكة العربية السعودية 14 مذكرة تفاهم مع الصين في 19 يناير / كانون الثاني عام 2019 ، منها ذكرة تفاهم حول الحزام الاقتصادي لطريق الحرير ، ومذكرة للتعاون في العلوم والتكنولوجيا ، ومذكرة بشأن الملاحة بالأقمار الصناعية ، ومذكرة بشأن إقامة ألية حول مكافحة الإرهاب .
- شهد الملك سلمان بن عبد العزيز توقيع اتفاقات بقيمة قد تتجاوز 65 مليار دولار ، مع بدء زيارته الصين في عام 2017 ، وتشمل جميع المجالات من الطاقة إلى الفضاء ، كما وقع الجانبان على مذكرة تفاهم بشأن إسهام الصندوق السعودي للتنمية في تمويل مشروع إنشاء مبان جامعية في إقليم سانشي .
- وقعت الصين مع المملكة 30 اتفاقية تعاون اقتصادي رئيسة في فبراير/شباط عام 2019 ، بقيمة 28 مليار دولار ، في منتدى استثمار مشترك ، حيث ترأس ولي العهد منتدى التعاون الصيني السعودي ، الذي اختتم بتوقيع 12 اتفاقية حول التعاون المشترك ، وتغطي الاتفاقيات مجالات مثل الطاقة ، والتمويل ، والاستثمار ، والإسكان ، وموارد المياه ، وفحص الجودة ، والعلوم والتكنولوجيا ، والثقافة ، الاتصالات السلكية واللاسلكية ، وسائل الإعلام . كما اتفق الجانبان على توسيع التعاون في برنامج البنية التحتية الكبرى الذي تبلغ تكلفته تريليون دولار في الصين ، لذا شكلت مبادرة الحزام والطريق نمط جديد من التعاون الشامل بين الصين والمملكة ، وهي محاولة من المملكة العربية السعودية لتنويع الاقتصاد ، وتقليل الاعتماد على النفط ، وتنمية الخدمات الحديثة وصناعات التكنولوجيا الفائقة .

من جانب اخر ، تسعى الصين إلى تعزيز الاستقرار على طريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين ، وقد وافقت السعودية على الاستثمار في ميناء جوادار والانضمام إلى شركة البترول الوطنية الصينية CPEC ، وسيمتد بناء الموانئ الصينية عبر البحر الأحمر وقناة السويس إلى ميناء بيرابوس اليوناني على البحر المتوسط ، وهو نقطة دخول رئيسة للأسواق الأوروبية ، ويشكل هذا الطريق اهمية اقتصادية استثمارية كبيرة للمملكة العربية السعودية ، فمرور طريق الحرير من البحر الاحمر يشكل اهمية للموانئ الغربية للسعودية ، وهو ما قد يزيد من عدد السفن العابر عن طريق هذا البحر الى الضعف على الاقل ،وتفعيل الموانئ هي احدى خطط المملكة العربية السعودية ضمن رؤية المملكة 2030 ، لذا رحبت المملكة العربية السعودية بهذا المشروع ، وعلى لسان وزير الطاقة والصناعة والثروة

السعودي (خالد الفالح) ، إذ رحب بالجهود الصينية الدؤوبة لتحقيق اهداف مبادرة الحزام والطريق ، لاسيما وان المبادرة تتكامل مع الرؤية السعودية لعام 2030 ، التي تبناها ولي العهد السعودي عام 2016 ، والهادفة الى تنويع مصادر الدخل السعودي ، وتقليل الاعتماد على النفط ، كما من المحتمل ان تشارك السعودية في الممر الاقتصادي الصين – باكستان ، وقوبل هذا الترحيب بإرتياح صيني [1] . إذ أكد على ذلك الرئيس شي جين بينغ بقوله " "يجب على البلدين تسريع توقيعهما على خطة تنفيذية لربط مبادرة الحزام والطريق برؤية السعودية 2030 " [2].

ومنذ عام 2005 ، لم تستقبل أي دولة أخرى في الشرق الأوسط استثمارات صينية أكثر من المملكة العربية السعودية ، في إطار مبادرة الحزام والطريق ، وأسست المملكة العربية السعودية والصين صندوقًا استثماريًا مشتركًا بقيمة 20 مليار دولار ، وهو الأكبر في دول مجلس التعاون الخليجي ، بهدف التمويل المتفق عليه لمشروعي مبادرة الحزام والطريق ورؤية السعودية 2030 ، وتشمل المشاريع التي تم تنفيذها بالفعل مع الشركات الصينية خط السكة الحديد الجديد الذي يربط جدة بمكة والمدينة ومصفاة ينبع على البحر الأحمر [3] .

وبالنظر الى التوافق القوي بين مبادرة الحزام والطريق والرؤية السعودية لعام 2030 ، حقق البلدان تقدم ملحوظا في الشراكات الاستراتيجية ، وبهذا الصدد قد يساعد افتتاح فرع للبنك الصناعي والتجاري الصيني في 2015 ، في الرياض ، على سبيل المثال ، على جذب الاستثمارات الاجنبية لمشاريعها العملاقة ، إذا انتهت المملكة العربية السعودية من اقامة مناطق اقتصادية خاصة ، مثل (مدينة الملك عبدالله الاقتصادية) في منطقة جازان ، والتي تعزز الثقل الاقتصادي للمملكة [4] ، كما وقعت المملكة العربية السعودية مذكرة تفاهم مع الصين بشأن مشروع الجسر البري الذي يصل بين السواحل الغربية والشرقية ، من خلال سكة حديدية تربط موانئ البحر الاحمر والخليج العربي في ما بينها

---

[1] Dongmei Chen and Wenke, Deepening Cooperation Between Saudi Arabia and Chana, King Abdullah Petroleum and Research Center, Saudi, 2019, P.9.

[2] The Maritime Executive, "China to Boost Belt and Road Links With Saudi Arabia," 19 February 2019. [Online]. Available: https://www.maritime-executive.com/article/china-to-boost-belt-and-road-links-with-saudi-arabia

[3] E. Carr, "The U.S., Gulf States & China: Oil, Power, and Geo-Strategic Influence," 25 September 2020. [Online]. Available: https://www.forbes.com/sites=1c5c2bb170d5

[4] جين ليانجشيانج و ان جاناردان ، مصدر سبق ذكره ، ص4 .

[1] ، فضلا عن ذلك ترتبط السعودية مع الصين بعلاقات سياسية ودبلوماسية جيدة مع الصين نتج عنها توقيع شراكة استراتيجية كاملة كما تم الاشارة اليها في الفصل السابق .

كما تعمل الصين ، وفي ضوء مبادرة الحزام والطريق ، على انشاء منطقة التجارة الحرة في السعودية ، اذ اكد الرئيس الصيني شي جين بينغ ، يتعن على البلدين المضي قدما في بناء منطقة التجارة الحرة بين مجلس التعاون الخليجي ، وفي هذا الاطار تقود السعودية سلسلة من المبادرات والمنتديات لتشجيع الاستثمار في البنية التحتية الجديدة ، والمدن الصناعية وزيادة قوة انتاجها الصناعي ، وتوسيع القيمة النهائية لصناعة البترو كيماويات ، يمكن ان يساعد دمج مبادرة الحزا والطريق مع رؤية 2030 ، لتحقيق الاهداف الانمائية لكلا البلدين ، لاسيما ان دول مجلس التعاون الخليجي تبحث عن تعاون اقوى مع الصين ذات الاماكانات الكبيرة [2] .

اما بالنسبة للبحرين ، فإن تفاعلها مع مبادرة الحزام والطريق لا يحمل أهمية كبيرة بالنسبة للمنطقة وبشكل عام ، ادت مبادرة الحزام والطرق الى تطورات اقتصادية ايجابية ، لدول مجلس التعاون الخليجي ، بلغ حجم الاستثمار الصيني المباشر في دول الخليج العربي في عام 2016 ، نحو 29.5 مليار دولار [3] ، وفي عام 2017 ، وقعت الصين عقود انشاء بقيمة 33 مليار دولار ، فبلغ حجم التجارة بين الصين ودول الخليج العربية 191 مليار دولار ، اي ما يفوق الرقم المسجل في عام 2004 باربعة اضعاف [4] .

هـ. الكويت : تعد الكويت من اوائل دول الخليج العربي ، التي اعلنت انضمامها الى المبادرة ، مستغلة بذلك موقعها الجغرافي المناسب ، إذ وقعت مع الصين وثيقة التعاون المتعلقة بمبادرة "الحزام والطريق " ، كما أدرجت المبادرة ضمن "رؤية الكويت 2035 "، والتي ترمي إلى تحويل الكويت إلى مركز تجاري مالي إقليمي وعالمي لمبادرة الحزام والطريق (BRI) ، مما يسهم في مزيد من التعاون

---

[1] Saudi Gazette, “Three multi-billion-dollar railway deals inked”, 23 October 2018. Available at : http://saudigazette.com.sa/article/546339

[2] AlMunajjed, M. S. (2018, 5 11). ,The New Silk Road: How China is expanding its influence in the region. Retrieved from https://www.arabianbusiness.com

[3] Middle East Monitor, “China is largest foreign investor in Middle East”, 24 July2017. Available at: https://www.middleeastmonitor.com/20170724.

[4] Xi Jinping, CASCF, 8th Ministerial Meeting “Xi Jinping addresses the China-Arab States Cooperation Forum”, video,10 July 2018. Available at: https://www.youtube.com/watch?v=Gl_azPa6VKE

الصيني الكويتي ، ويبلغ عدد المشاريع الهندسية التي نفذتها الصين في الكويت حتى نهاية عام 2018 ، نحو 120 مشروعا بقيمة (21.565) مليار دولار ، وتغطي العديد من المجالات منها ؛ مجال النفط ، وبناء البنية التحتية ، والاتصالات [1] .

وتستعد الكويت لانشاء اكبر مشروع استثماري عالمي في الشرق الاوسط ، مثل مدينة الحرير ومشروع الجزر الخمس ، إذ خططت الكويت لاقامة مدينة استثمارية كاملة تخص المشروع اطلق عليها (مدينة الحرير) ، ويضم المشروع (مناطق سياحية وترفيهية ، ومدينة اعلامية وصناعة افلام ، ومدينة رياضية تستقطب منافسات دولية ، وممرات مائية) ، وانطلاقة المشروع ستكون من مدينة بوبيان لتكون مدينة ساحلية ، ولعل اهم اعلان في هذا المشروع انشاء جسر (الشيخ جابر الاحمد) ، والذي اطلق عليه (الطريق فوق الخليج) ، وهو يربط الجزر الشمالية المهجورة والنائية (وربة وبوبيان) ، بمركز الكويت ويعد رابع اطول جسر في العالم ، إذ يمثل اللبنة الاولى في مبادرة الحزام والطريق ، الهدف من هذا المشروع يكمن في ان تؤدي الكويت دورا يتناسب مع العراق ، لو تم تنفيذ مشروع (القناة الجافة) ، التي ترتبط بميناء الفاو ، ليكون مشروعا حيويا يربط الشرق والغرب [2] .

ان هذا المشروع سيوفر للكويت بدائل لمدخولاتها الوطنية ، لتحقيق تنمية اقتصادية مستدامة ، ولمواجهة أي طارئ بسبب صراعات المنطقة ، وتعمل الكويت لايجاد مصادر لايرادات اخرى ، لتكون ركيزة اقتصادية في اقتصاد ما بعد النفط في الكويت ، الذي يمثل ما يصل إلى 90 % من ايراداتها ، ولهذا سعت الكويت ، لتطوير ، وتوسيع الموانئ في بوبيان ، بشكل يجعلها قابلة لاستقبال السفن ذات الغاطس الكبير ، والربط السككي ، وتوفير السلع ، وايصالها بشكل اسرع وأقل كلفة ، بما يتيح لها تحقيق رغبتها في تطوير المنطقة الشمالية النائية ، لخلق استثمار تجاري بحري كبير ، يوفر الإكتفاء الذاتي لها ، بالاستفادة من رغبة الصينيين بإنشاء نقاط محورية في العالم ، تشتمل على موانئ ، ومناطق لوجستية ، ومحطات طاقة ومدن صناعية كبرى، وهذا قد يفيد الصين جيوسياسياً بالتمركز في مناطق ربط مهمة

---

(1) The Second Belt and Road Forum, "List of Deliverables of the Second Belt and Road Forum for International Cooperation", 27 April 2019. Available at http://www.beltandroadforum.org/english/n100/2019/0427/c36-1312.html

(2) حسن خليل حسن ، " سواحلنا البحرية وطريق الحرير الجديد" ، صحيفة المثقف الالكترونية ، 2019 ، متاح على الرابط: https://www.almothaqaf.com/index.php?option=com_content&view4

بين القارات ، مما يتيح لها أدوارا أكبر مستقبلاً ، لذا وضعت الكويت خططا استثمارية لها ، وربطتها برؤيتها الاستراتيجية ، لجعل الكويت مركزا مالياً ، واقتصادياً ، وتجارياً عالمياً [1] .

3_ العراق : يتمتع العراق بأهمية استراتيجية و جيوبوليتيكية ، وتكمن اهميته الاستراتيجية في موقعه الجغرافي ، إذ يمثل جسر جغرافي رابط بين قارتي آسيا واوربا ، ومنطقتي الخليج العربي وبلاد الشام ، وهذا يعني ان العراق يقع في قلب مشروع الحزام والطريق ، كونه يمثل ملتقى خطوط المواصلات العالمية ، فضلا عن كونه جار لثلاث اطراف في المبادرة الصينية ، وهم (ايران ، تركيا ، المملكة العربية السعودية) ، وبالرغم من تلك الاهمية ، لم توضح خريطة المبادرة الصينية مرور المشروع ضمن الاراضي العراقية ، لاسيما وان العراق لديه امكانية الدخول المباشر الى المبادرة بالانضمام اليها ، اذ انضم العراق الى المبادرة رسميا بتاريخ 22 كانون الاول 2015 ، ومن ثم الانضمام الى بنك الاستثمار الصيني للحصول على قروض [2] .

وتكمن اهمية مبادرة الحزام والطريق ، بالنسبة للعراق ، كونها تمثل فرصة لدعمه ، لكي يتمكن من اعادة بناء البنية التحتية ، لاسيما وان العراق يعاني من تقادم وتهالك البنى التحتية ، والتي تشكل عائقا كبيرا امام المستثمرين الاجانب ، الى جانب ذلك ستسهم المبادرة في تعزيز الاستثمار لمختلف المجالات والقطاعات ، وتطوير التعاون الاقتصادي والتجاري ، ليكون العراق فاعلا في محيطه الاقليمي [3] ، كما ان وجود احتياطي ضخم من النفط في العراق ، مَثل حافزا للصين للتوجه نحو العراق ، ومحاولة الاستثمار والحصول على موطئ قدم ، لاسيما وان الصينيين يبدون مرونة كبيرة تجاه البلدان التي ليست شريكة في المبادرة ، إذ يعدونها بأنها امتداد طبيعي للمبادرة ، إذ ركزت الاستثمارات الصينية في العراق على قطاع الغاز والنفط ، فالصين تعمل على توسيع شبكاتها النفطية ، وان العراق لايزال مصدرا رئيسا لوارداتها [4].

---

[1] فيان احمد محمد ، "الابعاد الجيوبولتيكية لميناء مبارك على العراق : تحليل جغرافي سياسي" ، مجلة كلية التربية بنات ، جامعة بغداد ، العدد (1) ، 2015 ، ص170 .

[2] سلام جبار شهاب ، " الاثار المحتملة لمبادرة الحزام والطريق على العراق" ، مجلة قضايا سياسة ، جامعة النهرين ، كلية العلوم السياسية ، بغداد ، العدد(18) ، 2019 ، ص134 .

[3] نور عطية عبد السلام ، " التعاون الاقتصادي بين الصين والعراق: الفرص والتحديات " ، في "العلاقات الدبلوماسية بين العراق والصين بمناسبة الذكرى الستون" ، (الصين : سفارة جمهورية العراق ، 2018) ، ص46 .

[4] Observatory of Economic Complexity, “Where does China import Crude Petroleum from”. Available at : https://oec.world/en/visualize/tree_map/hs92/import/chn/show/2709/2017/

ويعود تلكؤ العراق في الانضمام الى المبادرة الى انه واجه ومعه صانع القرار تحديات كبيرة منها ؛ الضغط الامريكي ، فضلا عن ، عدم استقرار الاوضاع الداخلية للبلد ، والتي تمثلت بالحرب على الارهاب ، وعدم الاستقرار الامني ، وانتشار الفساد الاداري .. الخ ، ناهيك عن المشكلات السياسية والاقتصادية التي مثلت معوقاً كبيراً يعرقل تقدم مجمل عمليات التنمية ، والتي حالت دون ان يكون للعراق دورا مهم في مشروع الحزام والطريق [1] . لكن بعد عام 2014 ، ولاسيما بعد دحر تنظيم داعش ، ادرك العراق ضرورة اعادة الاعمار وانشاء البنى التحتية ، بالاعتماد على المساندة الصينية ، من خلال مبادرة الحزام والطريق ، وفقا للرؤية الصينية ، التي ترى في دخول العراق الى المبادرة من شأنه ان يزيد نفوذها في المنطقة ، وفي هذا الصدد اشار رئيس الوزراء العراقي الاسبق (حيدر العبادي) في 23 كانون الثاني 2015 ، أن مبادرة الحزام والطريق ، مشروع سيجلب الفرص الكبيرة للتعاون بين العراق والصين ، واوضح ان العراق سيعمل على وضع استراتيجية لتعزيز الشراكة الثنائية بين البلدين ، وعندما زار رئيس الوزراء (حيدر العبادي) الصين ، سعى الى ابرام "شراكة استراتيجية" ، ووقع خمس اتفاقيات ، تمثلت بالاتي :[2]

1- اتفاقية مشاركة العراق ببناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري الرابط بين الصين وباكستان وايران ، والطريق البحري.

2- اتفاقية التفاهم بشأن التعاون الاقتصادي والتكنولوجي بين البلدين .

3- اتفاقية بشأن التعاون في مجال الطاقة .

4- اتفاقية التعاون العسكري بين البلدين.

5- اتفاقية بشأن الاعفاء المتبادل لتأشيرة دخول الجوازات الدبلوماسية .

ومع ذلك لم تقدم مذكرة التفاهم الموقع اعلاه شئ يذكر للعراق مقارنة مع الدول المنضمة الى المبادرة ، والتي قطعت شوطا كبيرا في تعزيز الروابط عبر انشاء مشاريع البنى التحتية وغيرها ، وبالتالي تراجعت اهمية العراق شيئا فشيئا في التفكير الاستراتيجي الصيني ، لذا في عام 2019 ، اعلن رئيس الوزراء العراقي السابق (عادل عبد المهدي) ، بأن العراق سيكون جزء من مبادرة الحزام والطريق ، على خلفية

---

[1] سلام جبار شهاب ، " الاثار المحتملة لمبادرة الحزام والطريق على العراق " ، مصدر سبق ذكره ، ص137 .

[2] Dezan Shira, Iraq Joining China's Belt & Road Initiative, Silk Road Briefing, 4/October/2019, https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/10/04.

لقائه مع الرئيس الصيني شي جين بينغ ، الذي اكد أن الصين تسعى لارساء نقطة انطلاق جديدة لدعم الشراكة الاستراتيجية بين الصين والعراق ، والتعاون في مختلف المجالات ، لذا جاء في جدول اعمال الوفد العراقي توقيع إتفاق (أطار التعاون المالي والائتماني) ، والذي ينص على إحتساب قيمة 100 الف برميل يومياً تصدر الى الصين ، وتودع في احدى البنوك في الصين، بالمقابل تدفع الحكومة الصينية شركاتها لتنفيذ مشاريع مهمة في العراق وبضمانة الصادرات النفطية ، ويمتد الاتفاق لمدة عشرين عاما وبسقف مالي يبلغ 10 مليار دولار قابل للزيادة مستقبلا [1] ، وعدت هذه الزيارة من اهم الزيارات في تاريخ العلاقات الصينية – العراقية ، نظرا لما تضمنه من اتفاقيات ومذكرات تفاهم تمثلت بـ (8) اتفاقيات ، وصفت بـ " الاعمار مقابل البناء " ، شملت مجالات عدة ؛ مالية ، تجارية ، امنية ، وانشاء خمس مدن صناعية مشتركة من بينها مدينة لتصنيع المنتجات الصينية وبمواصفات عالمية ، وانجاز مشاريع عدة في مجال الاتصالات تنفذها الشركة العملاقة "هواوي" ، فضلا عن اتفاقيات في مجال اعادة الاعمار ، والثقافة ، والتعاليم ، والتعاون بين وزارتي خارجية البلدين [(2)] ، الا ان الحكومة العراقية تعرضت الى موجة من التظاهرات مطالبة بإجراء تغييرات جذرية على واقعها ، اعاقت انجاز الاتفاق .

وفي مدة رئيس الوزراء (مصطفى الكاظمي) عام 2020 ، وخلال تواجده في مدينة البصرة ، قام بزيارة ميناء الفاو ، واوضح انه سيكون اضخم الموانئ الاستراتيجية ضمن طريق الحزام والطريق ، لاسيما وان إنجاز الميناء سيجعل العراق قادرا على استيعاب اضخم البواخر التجارية ، ليصنف الميناء بأنه احد النقاط التي ستغير خارطة النقل البحرية العالمية ، لاسيما مع تفرع منه طرق برية تصل الفاو بمنطقة سنجار وصولا الى اسطنبول وموانئ البحر المتوسط او ما يسمى (القناة الجافة) ، ليتضح لنا ان ميناء الفاو سيُعد المنافس الاخطر لميناء مبارك الكويتي ، وبالتالي سيغير طرق التجارة لتصبح ضمن العراق بدلا عن دول الخليج العربي ، مُضيقا الممر البحري على ميناء مبارك الكويتي ، هذا الامر جعل الكويت تعقد مع ايران اتفاقية المد الميلي ، لتضييق الخناق على ميناء الفاو ، ثم تم اطلاق عمليات الدفن قبالة السواحل العراقية ، مع إنشاء جزيرة صناعية كويتية لخنق الرصيف العراق ، من اجل تأخير

[1] باهر مردان مضخور ، " العراق ومشروع الحزام والطريق بعد عام 2015 " ، ورقة بحثية مقدمة الى وقائع اعمال الندوة العلمية الافتراضية الموسومة (الاستراتيجية الصينية تجاه الشرق الاوسط : مشروع الحزام والطريق) ، مركز الدراسات الاستراتيجية ، جامعة بغداد ، 12 تشرين الاول 2020 ، ص 7 .

[(2)] John Calabrese, "China- Irag Relations: Poised for a Quantum Leap" , Middle East Institute, 8/October/2019, available on: https://www.mei.edu/publications.

عملية بناء الميناء بالصورة الكاملة ، إذ ان إيران والكويت يعدان ميناء الفاو خطرا عليهما لانه سيفتح الطرق التجارية من البصرة الى تركيا ، وهذا الامر سيهدد مراكز التجارة في منطقة الخليج [1] .

وفي هذا الصدد يؤكد "نواه سميث" ، المحلل الاقتصادي والاستاذ المساعد في جامعة ستوني بروك الامريكية ، ان عائدات مرور التجاة الصينية في العراق كافية لسداد جميع قروضه ، اذ اشار ان انجاز مشروع ميناء الفاو الكبير سيكون المفصل في طريق الحرير البحري ، هذا الامر اظهر منافسة محتدمة بين بعض دول الخليج العربي والعراق للسيطرة على موانئ الشرق الاوسط ، لاسيما مع قلقهم من ان انجاز ميناء الفاو الكبير سيعني استحواذ العراق على النسبة الاكبر من نشاط الموانئ في المنطقة [2] .

مما تقدم يمكن القول ، ان انضمام العراق الى المبادرة ، ستكون لها اثار ايجابية على اهميته في المنطقة ، اذ ستعمل على إعادة دوره المحوري في التبادلات التجارية والاقتصادية ، كما ستعزز من العلاقات التي تربط العراق مع الدول التي تقع على طريق المبادرة الصينية ، ولاسيما في المجال الاقتصادي والتجاري . لذا من اجل تعزيز فرص العراق للانضمام الى المبادرة ، يجب على الحكومة العراقية دعم الجهود لاتمام المشروع الاستراتيجي الذي يمثله ميناء الفاو الكبير ، والذي سيكون ذو فائدة اقتصادية كبرى للعراق بعد نضوب النفط ، لاسيما وان العراق حتى مع عدم انضمامه بشكل غير رسمي الى المبادرة ، غير مستثني من خط مرور البضائع ، لذا فأتمام تنفيذ مشروع الفاو الكبير سيوفر اقصر الطرق لنقل البضائع واستمرار التجارة بأقل كلفة ، اذ ستنقل البواخر الصينية البضائع من الصين الى ميناء جوادر في باكستان ، ومنها الى ميناء الفاو الكبير ،لتفرغ حمولتها وتنقل عن طريق السكك الحديدية الذي يسمى الميناء الجاف (القناة الجافة) ، ليكون الوسيط لنقلها الى ميناء طرطوس في سوريا، او الى تركيا ، ومنها الى اوروبا [3].

وعليه ، من الممكن ان يكون العراق البلد الاكثر اهمية في المبادرة الصينية ، اذ ما تم انجاز (القناة الجافة) ، والذي يستند على مشروع الفاو الكبير ، والذي توقف العمل به منذ (14) عام ، بينما تعمل الكويت على انشاء ميناء منافس له ، وهو (ميناء مبارك الكبير) ،والذي يقع في بقعة نائة ومهجورة ،

---

[1] التنين الصيني يزحف نحو العراق... طريق الحرير تحت المجهر ، 22/شباط/2021 ، متاح على الرابط : https://www.youtube.com/watch?v=O92RC3irISU&feature=youtu.be

[2] https://issuu.com/lpb1/docs/ilovepdf_merged_58d472e5e1debf .

[3] محمد كريم الخاقاني ، " العراق ومبادرة الحزام والطريق : العوائد والتحديات "، مجلة الرواق الالكترونية ، مركز رواق بغداد للسياسات العامة ، بغداد ، 2021 ، ص7 . متاح على : https://rewaqbaghdad.org/Data/Images/8e8edb2c-f177-4f19-b956-b5b64e7b8764.pdf

ليكون هو رأس مبادرة الحزام والطريق في الكويت [1] . أي (وجود ميناء الفاو الكبير ، يعني لا وجود لميناء مبارك الكبير) . وتجدر الاشارة هنا ان الصين تفضل ميناء الفاو لان الغاطس يصل عمق 24 مترا ، بينما غاطس ميناء مبارك لايتجاوز 16 مترا في احسن حالاته ، وهذا يمنع السفن ذات الغاطس العالي من الوصول اليه [2].

وعليه هذا المشروع اذا ما تمت ادارته من قبل الحكومة العراقية وتم التعامل بذكاء وحرفية ومهنية ، بالتأكيد سيغير كثيرا من واقع الاقتصاد العراقي لانه سيعزز العراق بموارد اقتصادية جديدة ، لذا لكي يكون العراق ضمن هذه المبادرة الاكبر في العالم ، لابد ان يتخذ مجموعة من الخطوات للحاق بالدول الاخرى ، والتي تتلخص بالاتي : [3]

- العمل على وضع خطط طويلة الامد ، لتطوير المدن الساحلية العراقية ، وترتكز على نظرة استراتيجية ، تأخذ بعين الاعتبار المتغيرات الجيواقتصادية و الجيوسياسية ، على ان تركز على الاندماج ضمن مبادرة الحزام والطريق .
- العمل على انشاء برنامج بحري عراق للمنافسة البحرية ، مع دول الجوار لمواجهة المشاريع المنافسة ، والتي تهدف الى الغاء وتهميش دور العراق في الملاحة البحرية ، ولاسيما (ميناء مبارك الكبير) .
- الاسراع بأنجاز مشروع (ميناء الفاو الكبير) ، ومنحه الاولوية ضمن المشاريع الاخرى ، واعادة تفعيل خطط مشروع (القناة الجافة) ، لربط ميناء الفاو بأوربا ، واكمال الحلقة المفقودة في خطة عبور مبادرة الحزام والطريق من خلال العراق ، مما يوفر مردود مالي هائل للبلد ، فضلا عن توفير فرص عمل غي جنوب العراق .
- العمل على توفير مناخ استثماري ملائم ، لاسيما في قطاع الموانئ العراقية ، وطرح المشاريع الكبرى للقطاع الخاص .
- الالتزام بالاتفاقيات ومذكرات التفاهم ، التي تم توقيعها مع الصين ، والعمل على تنفيذها ، لكونها تصب في مصلحة البلد .

---

[1] خضير عباس النداوي ، " ميناء مبارك الكبير وميناء الفاو الكبير : بحث في ابعاد الازمة وتداعياتها " ، مجلة اراء حول الخليج ، السعودية ، العدد (85) ، 2011 ، ص38 .

[2] طه العاني ، " استثمارات ضخمة ومشاريع إستراتيجية.. لماذا تسعى الصين للتوسع في العراق؟" ، مصدر سبق ذكره .

[3] حسن خليل حسن ، " سواحلنا البحرية وطريق الحرير الجديد" ، صحيفة المثقف الالكترونية ، 2019 ، متاح على الرابط : https://www.almothaqaf.com/index.php?option=com_content&view4 .

- على الحكومة العراقية القادمة تعديل سياستها الاقتصادية ، للاستفادة من مبادرة الحزام والطريق ، والابتعاد عن الاعتماد الكلي على النفط ، مع التأكيد على ان دخول العراق بهذه المبادرة سيفتح نافذة جديدة لتوسيع القاعدة الاقتصادية له وتحقيق التنوع الاقتصادي فيه ، كون هذا المشروع لايعد مشروع لنقل البضائع فقط ، وانما هو مشروع ثقافي وسياحي واقتصادي ، ما سيكون له مردودا اقتصاديا واسعا ومردودا ثقافيا ثريا ، وهو الاكثر فائدة واهمية .
- يجب على الحكومة العراقية اخذ موقف حازم بعدم إنجاح المشروع الصيني الكويتي الضخم المعروف بـ "مدينة الحرير"، الذي يفترض أن يربط بين المحور البحري في مبادرة "الحزام والطريق" والمحور البري الشمالي الثاني، عبر خطوط سكك الحديد ، إذ توجد معلومات بموافقة العراق على السماح بربطها مع الموانئ الكويتية رغم المعارضة القوية التي يُبديها خبراء النقل العراقي ، الذين يعدون الأمر بمثابة المؤامرة على مستقبل الموانئ العراقية ، لاسيما ميناء الفاو الكبير، الذي لن يكون من مصلحة الصين الإسراع في إكماله دون الحصول على حوافز تفوق تلك التي حصلت عليها من الكويت.

وفعليا بدأت اول تلك الخطوات مع انضمام العراق الى بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية ، والذي تحقق بتاريخ 28 كانون الاول 2021 ، اذ وافق مجلس المحافظين في البنك ، على طلب العراق للانضمام الى البنك الاسيوي للاستثمار في البنية التحتية [1] ، وتجدر الاشارة الى ان اجراءات العراق من اجل الانضمام للبنك بدأت منذ نهاية عام 2016 ، وبذلك يكون العراق العضو (51 اقليميا) ، هذا الامر ممكن عده بداية جيد لمضي العراق قدما في اجراءات الانضمام للمشروع الصيني ، ما سينعكس ايجابيا عليه، من خلال الاستفادة من القروض التي يمنحها البنك لإقامة مشاريع بنية تحتية في العراق .

ولا يخفى علينا **التحديات** التي يمكن ان تواجهها القوى الوطنية العراقية بشكل خاص ، والعراق بشكل عام في حال تنفيذ الاتفاقية ، والتي تأتي في مقدمتها :

1. الموقف الأمريكي ، الذي لا يُخفي سخطه من الكلفة المادية الهائلة التي تكبدتها الولايات المتحدة، في عملية "احتلال العراق" عام 2003 ، والحرب ضد تنظيم "داعش" عام 2014 ، ومطالبته

[1] Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) , "AIIB Welcomes Iraq as a New Prospective Member" , Beijing, December 28, 2021 , at : http://www.aiib.org/en/news-events/news/2021

الصريحة للعراق بالتعويض ، وبالتالي لن يقف مكتوف الأيدي أمام منح الحكومة العراقية الأفضلية للصين في مشاريع إعادة الإعمار، ومحاولة إنهاء النفوذ الأمريكي في العراق، مما ينذر بفرض عقوبات اقتصادية على العراق في حال لم يجد طريقة لإرضاء الولايات المتحدة في ظل وجود القوى السياسية الوطنية الرافضة للوجود الامريكي في العراق .

2. تحدي داخلي يتمثل في عدم وجود موقف موحد داخل القوى السياسية العراقية إزاء الدول الكبرى؛ إذ ينظر البعض إلى الولايات المتحدة بكونها الشريك الأهم، فيما يرى فريق آخر بأن العراق لم يكسب شيئاً من علاقته بالولايات المتحدة وعليه التوجه نحو الدول الكبرى، لاسيما التي لا تدور في الفلك الأمريكي مثل روسيا والصين وربما الهند، فيما ينادي فريق ثالث بضرورة بناء شراكة متوازنة تضمن التعاون مع كافة الأقطاب المؤثرة لتحقيق نتائج أكبر.

واخيرا يمكن القول ، أن أمام العراق فرصة تأريخية لإعادة إعماره من قبل شركات عالمية لها خبرات كبيرة في مجال عملها بموجب الاتفاقية مع الصين ، لذا نحن بحاجة الى حكومة قوية في المرحلة المقبلة لإكمال الاتفاقية وفسح المجال أمام الشركات الصينية للدخول إلى العراق ، وأن هذه الفرصة لن تتكرر لكنها بحاجة الى قرار سياسي جريء وليس حكومة ضعيفة خاضعة لضغوطات الادارة الاميركية التي أفشلت الاتفاقية في تنفيذ بنودها ، فالشركات الامريكية غير قادرة على إعادة إعمار البلاد ، لذلك يجب عودة الاتفاقية لعملها من أجل عودة العراق بلدا حضاريا ذات قاعدة بنى تحتية قوية، كما أن القرار يحتاج الى إرادة سياسية قوية.

نستنتج مما تقدم ، ان دول الخليج العربي لكي تستفيد من الفرص والإمكانيات المتنوعة ، التي تتيحها مبادرة "الحزام والطريق" للدول المشاركة فيها ، اتخذت العديد من الخطوات والإجراءات ، اهمها :[1]

1- تنسيق ومواءمة إستراتيجياتها وخططها التنموية مع المبادرة: إذ رحبت الدول العربية عموما ، ودول الخليج العربي خصوصا ، بمبادرة "الحزام والطريق" ، وبدأ العديد منها التخطيط بشكل إيجابي لمواءمة إستراتيجياتها وخططها التنموية الطموحة ، لتتناغم وتتوافق مع رؤى وأهداف وإستراتيجيات

[1] علي عادل ، " دول الخليج ومبادرة الحزام والطريق الصينية" ، صحيفة الصين اليوم الالكترونية ، 30 تشرين الاول ، 2019 ، متاح على الرابط : http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/2018/800183208.html

المبادرة ، ومن ذلك رؤية "المملكة 2030" في السعودية، ورؤية "الكويت 2035"، و"رؤية الإمارات لإحياء طريق الحرير"، ورؤية "قطر الوطنية 2030"، ورؤية "عمان 2040"، كما تتوافق مشروعات البنية التحتية الإيرانية التي تربطها مع وسط آسيا مع المبادرة .

2- **ترابط المنشآت والبنى التحتية:** تشارك الشركات الصينية ، من خلال المبادرة في إنشاء العديد من الموانئ في دول الخليج، مما سيؤدي إلى زيادة القدرات المتاحة والترابط ، ومن ثم تقليل تكاليف النقل ، وقد حققت مشروعات التعاون نتائج مثمرة في مجال إنشاء البنية التحتية ورفع مستوى المعيشة وتوفير فرص العمل.

3- **تحسين القدرات الصناعية لدول الخليج:** تعمل الصين من خلال المبادرة على تحسين القدرات الصناعية لدول الخليج. حيث قامت دول الخليج ، بتخصيص مناطق اقتصادية خاصة لإقامة مشروعات مرتبطة بالمبادرة، مثل السعودية (جازان)، سلطنة عمان (الدقم)، الكويت (الجزر الخمس).

4- **التعاون المصرفي والمالي:** يمكن لدول الخليج الاستفادة من انضمامها للمبادرة من خلال عضويتها في المؤسسات المالية التي أطلقتها الصين لتقديم التمويل والاستثمارات للدول على طول "الحزام والطريق"، وعلى رأسها البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية. وهناك حضور متزايد للمصارف الصينية في دول مجلس التعاون الخليجي، الأمر الذي من شأنه توفير الآليات المالية اللازمة لتوثيق وتوسيع الروابط بين الجانبين.

5- **التعاون التجاري والاستثماري:** يؤدي التشارك في بناء "الحزام والطريق" إلى تعزيز تحرير وتسهيل التجارة والاستثمار في الدول والمناطق على طول "الحزام والطريق"، بجانب خفض تكاليف الصفقات وتكاليف ممارسة التجارة، وإطلاق الإمكانية التنموية، وتوسيع وتعميق درجة اشتراك مختلف الدول في العولمة الاقتصادية بشكل متزايد .

6- **الترابط بين الشعوب:** يُعد التفاهم بين الشعوب بأبعاده ومجالاته المتنوعة الركيزة الاجتماعية لعملية بناء "الحزام والطريق". وقد نجحت دول الخليج في الاستفادة من هذا الجانب في إطار علاقاتها مع الصين، وتعددت المؤشرات والمظاهر الدالة على ذلك ، ومنها على سبيل المثال ؛ تزايد وتيرة التعاون الثقافي والتعليمي بين الجانبين ، وتنظيم العديد من الفعاليات الثقافية للتعريف بثقافة وحضارة الجانبين ، فضلا عن وجود العديد من الطلبة الصينيين الذين يدرسون في دول الخليج ، والطلبة الخليجيين الدارسين في الصين .

ثالثاً_ تحديات مبادرة الحزام والطريق في منطقة الخليج العربي

هنالك العديد من التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق في منطقة الخليج العربي ، بعضها تتعلق بالوضع العام في المنطقة ، والبعض الاخر يعود الى سوء الفهم المحيط بسياسة الصين تجاه دول الشرق الاوسط عموما ، ودول الخليج العربي خصوصا ، لذا سيتم تناول هذه التحديات وفقا للاتي :

1: التساؤل المتكرر حول الهدف الجيوسياسي للصين من وراء ترويج وتنفيذ مبادرة الحزام والطريق ؛ وفي اجابته عن هذا التساؤل ، اوضح الرئيس الصيني شي جين بينغ قائلا : "بدلا من أن نبحث عن طرف يتصرف بالوكالة عنا في الشرق الأوسط : فإننا نشجع محادثات السلام ، وبدلا من السعي لإيجاد منطقة نفوذ لنا ، فإننا ندعو جميع الأطراف ، للانضمام إلى مجموعة الأصدقاء ، في مبادرة الحزام والطريق " ، هذا التوجه يعكس الرغبة الصينية في إعادة التوازن بالتركيز على "التواصل" بدلا من "السيطرة " ، وأوضحت الصين أيضا أن هذه المبادرة تقوم على مبدأ تحقيق النمو المشترك ، من خلال النقاش والتعاون ، وهي ليست رؤية أو برنامجا أو إستراتيجية [1] .

2 : يساء فهم مبادرة الحزام والطريق في بعض الأحيان ، بوصفها برنامج "معونات" ، ويتم الربط في الغالب بينهما وبين خطة مارشال الأمريكية لاقتصادات دول غرب أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية ، على الرغم من ان الصين اوضحت هذه الفقرة ، في بيان مبادرة الحزام والطريق ، إذ اكدت انها مبادرة للتعاون بين الشركاء على امتداد مسار الحزام والطريق ، وهذا يعني المشاركة النشطة لجميع الشركاء في جميع جوانب المشروع [2] .

3 : التصورات في التنافس الاقتصادي المحتمل ، ففي حين أن الصين تعتقد أن مبادرة الحزام والطريق ستتيح فرصا اكثر 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 جوادر في باكستان ، نجاحا كبيرا [3] .

---

[1] "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.

[2] جين ليانجشيانج و ان جاناردان ، " مبادرة الحزام والطريق : الفرص والمعوقات امام منطقة الخليج " ، ص 5.

[3] المصدر نفسه ، ص6 .

4 : تأثير المبادرة على ديناميات القوى الاقليمية ، لاسيما بين ايران ودول مجلس التعاون الخليجي ، إذ أن هنالك علاقات اقتصادية كبيرة بين الصين وإيران ، وبالتالي من 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 سلبا 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 محملة 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 [1] . وبالتالي هنالك تخوف من ان تؤثر المبادرة على ديناميات القوى الاقليمية ، لاسيما مع وجود الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين واسيا الوسطى واسيا الغربية ، والذي سيسبب مشاكل كبيرة لدول مجلس التعاون الخليجي ، وذلك لانه يتيح لايران ان تصبح مركزا للوجستيات والنقل ، فضلا عن الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين وباكستان ، الذي من الممكن ان يكون بديلاً عن الموانئ العربية ، فيؤدي الى تحويل التجارة الدولية بعيدا عن المنطقة [2].

5 : التصورات المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق ؛ فبينما تؤكد الصين أن مبادرة الحزام والطريق بها مزايا لا تضاهي ولا يوجد أي هدف جيوسياسي من ورائها ، إلا أن بعض دول الخليج العربي ، ولاسيما دول مجل التعاون الخليجي ، يخشون من أن دول المنطقة قد تستدرج إلى تنافس جيوسياسي [3] .

فضلا عن ذلك ، وعلى الرغم من إن دول مجلس التعاون الخليجي، ترى أن مشاريع مبادرة الحزام والطريق وسيلة لتحريك أجندات التنمية المحلية وتنويع اقتصاداتها وتخفيف الضغط ، على المستوى المحلي ، الا انها على المستوى الإقليمي ، قد تؤدي النزاعات بين دول مجلس التعاون الخليجي والمنافسة داخل المنطقة إلى تعقيد وجهات النظر حول مبادرة الحزام والطريق ، فيما يتعلق بالأول ، يمكن أن

---

(1) James Dorsey, "China and Middle East: Tilting towards Iran?" , 28 January 2016, at : www.rsis.edu.sg

(2) Jonathan Fulton, " The G.C.C. countries and China's Belt and Road Initiative (BRI): curbing their (20) enthusiasm?", Middle East Institute, 17 October 2017. Available at https://www.mei.edu/publications.

(3) Feng Zhang,"The BRI and China's new regional strategy", 31 May 2017, https://www.aspistrategist.org.au

تحظر النزاعات بين دول مجلس التعاون الخليجي تعظيم الاتصال بين الدول ، مما يقلل من فائدة دول مجلس التعاون الخليجي في مبادرة الحزام والطريق وإضعاف تأثير الاستثمار الصيني ، وأحد الأمثلة على ذلك هو الشراكة القطرية لمبادرة الحزام والطريق ، إذ حاولت الصين تلطيف الموقف من خلال تقليص الاستثمار في الاقتصاد القطري ، مدركة أن الاتصال الإقليمي لقطر يعوقه الخلافات مع دول مجلس التعاون الخليجي الأخرى اما فيما يتعلق بالمنافسة الاقليمية ، فإن بعض دول مجلس التعاون الخليجي حذرة بشأن الفوائد التي ستوفرها مبادرة الحزام والطريق للخصوم أو المنافسين الإقليميين ، مثل إيران وتركيا ، وبالتالي زيادة قوتهم ونفوذهم ، اما على المستوى الدولي ، ترى دول مجلس التعاون الخليجي أن مبادرة الحزام والطريق إيجابية وسلبية ، على الرغم من أنها تفتح دول مجلس التعاون الخليجي على العالم ، وتضيف الاتصال ، وتساعد على تنويع اقتصاداتها ، إلا أنها تخلق احتكاكًا بين دول مجلس التعاون الخليجي وعلاقاتها الأمنية مع الولايات المتحدة من هنا ، يمكن القول ، يجب على دول مجلس التعاون الخليجي إدارة مشاركتها ببراعة مع مبادرة الحزام والطريق لجني فوائدها في الوقت نفسه والحفاظ على روابطها الأمنية .

ومع ذلك ، وعلى الرغم من هذه المخاوف والتحديات ، تحركت الصين بأقصى سرعة إلى الأمام لتحقيق الأهداف الرئيسية لمبادرة الحزام والطريق ، في منطقة الشرق الاوسط عموما ، ومنطقة الخليج العربي خصوصا ، إذ أصبحت الصين أكبر مستثمر أجنبي في المنطقة في عام 2016 ، ومنذ افتتاح مبادرة الحزام والطريق ، ضخت الصين ما لا يقل عن 123 مليار دولار في الشرق الأوسط في تمويل المشاريع المرتبطة بمبادرة الحزام والطريق ، وتم تحديد العديد من البلدان هناك لمشاريع الموانئ والبنية التحتية الرئيسية، بما في ذلك المملكة العربية السعودية والإمارات العربية المتحدة وسلطنة عمان وجيبوتي ومصر، كما وقعت الصين أيضًا اتفاقيات G5 مع جميع دول مجلس التعاون الخليجي ، وهي علامة أخرى على العلاقات الاقتصادية المتنامية باستمرار مع الصين ، وكذلك انفتاح الخليج على تكامل أعمق مع خطط التنمية العالمية للصين ، اما إيران والصين تعملان معا بشكل وثيق ، ففي عام 2020 ، ظهرت اتفاقية تجارية وأمنية ضخمة مدتها 25 عامًا بقيمة 400 مليار دولار، والتي بدورها ستعمق العلاقات الصينية الايرانية [1] .

[1] Charles W. Dunne , Op.Cit.

الخاتمة :

إن مبادرة الحزام والطريق قد تمثل فرصة جديدة لدول الخليج العربي لدخول عصر جديد من العولمة ، وفي المستقبل يمكن أن تستفيد دول الخليج ايضا من الفرص الناتجة عن مبادرة الحزام والطريق في تنويع هياكلها الاقتصادية ، فالجهود الرامية لتقليل الاعتماد الاقتصادي على صادرات الطاقة ، ومواصلة الترويج لمكانتها المتنامية كمركز مالي ، ولوجيستي ، وكمركز للنقل .

والى جانب البعد الاقتصادي ورغم أن مبادرة الحزام والطريق لا تتضمن مكونة أمنية ، إلا أن دول الخليج ، ولاسيما دول مجلس التعاون الخليجي يمكن أن تستغل العلاقة الاقتصادية في بحث مشاركة صينية مؤقتة في إدارة الشؤون الأمنية للمنطقة في المستقبل ، ولكن ترجمة بعض هذه الأفكار إلى خطط عمل ، يقتضي من الصين الرد على عدد من المخاوف المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق ، ولاسيما فيما يخص إيران ، وزيادة ثقة دول مجلس التعاون الخليجي في المشروع .

والسؤال الذي يطرح هنا ، هل ممكن ان تؤثر دول الخليج العربي ، ولاسيما دول مجلس التعاون الاقتصادي والعراق ، في قرار مشاركتها في مبادرة الحزام والطريق ؟ ، لاسيما وأن الصين قد رسمت خطة واضحة للمبادرة وللمناطق التي ستمر بها ، ومن المستبعد أن تغيرها ، فالخطة جاهزة ، ولا يمكن التأثير على الصين لتغيير وجهة مشروعها ، وإشراك المزيد من الدول العربية . ولكن ، بمزيد من الكفاءة ورؤوس الأموال والحوافز ، يمكن حث الصين على شمول المنطقة في خططها وشق ممر يؤدي إليها . ومع ذلك أعلنت الصين عدة مرات ، ولا سيما في وثيقة السياسة تجاه الدول العربية ، أنها تريد تعزيز الشراكات مع البلدان العربية في التجارة ، كما في الاستثمار ومجالات أخرى ، لذا على يجب على دول الخليج العربي أن تثبت أنها شريك موثوق في التجارة والاستثمار . لذلك ، عليها تحقيق المزيد من التكامل والاستقرار والتضامن لتشكل مركزا موثوقا بالنسبة إلى المبادرة ، لاسيما مع تراجع أهمية الموقع الاستراتيجي لمنطقة الخليج العربي في المدرك الاستراتيجي الامريكي في ظل التطورات الحالية . ومع ذلك تبقى مسألة انضمام دول الخليج العربي ، والعراق مرتبطا بالموقف الامريكي من هذه المبادرة ، لاسيما وان الولايات المتحدة الامريكية تعد الضامن الرئيس لامنها ، لذا سنتناول في المبحث القادم ، الموقف الامريكي من هذه المبادرة ، ومدى التحدي الذي يواجهة المشروع الصيني ، في ظل التواجد الامريكي في منطقة الخليج العربي . وماهو موقف دول الخليج العربي من ذلك ؟ ، فضلا عن تناول مستقبل التنافس الامريكي الصيني في ضوء المبادرة.