

مكانة الدول العربية في مبادرة الحزام والطريق الصينية The Status of Arab Countries in China's Belt and Road Initiative

الأستاذة منى محمد الكراسنة

الجامعة الهاشمية/الزرقاء

الدكتور عاصم أميل البرقان

الجامعة الهاشمية/الزرقاء

تاريخ الإرسال: 2025 / 10/08 * تاريخ القبول: 2026/01/13 * تاريخ النشر: 2026/01/20

الملخص

هدفت هذه الدراسة إلى التعرف على مكانة الدول العربية في مبادرة الحزام والطريق الصينية من خلال توضيح تطورات علاقة التعاون بين الصين والدول العربية في إطار المبادرة كما بينت الدراسة أهم التحديات التي تواجه الصين في تنفيذ المبادرة في الدول العربية، حيث تم اعتماد منهج دراسة الحالة ومنهج الوصفي التحليلي للإجابة على تساؤلات الدراسة، كما تكمن أهمية الدراسة في معرفة مدى تأثير مبادرة الحزام والطريق على العلاقات الدولية العربية مع الصين. وتوصلت الدراسة إلى عدة نتائج؛ من أهمها: أن المبادرة أثرت في نمو الاقتصاد في العالم العربي من خلال إقامة المشاريع والاستثمارات فيها كما ساهمت المبادرة في زيادة حجم التبادل التجاري بين الدول العربية والصين التي أصبحت الشريك التجاري الأكبر للدول العربية، مما عزز من نفوذها السياسي والاقتصادي في المنطقة. وتسهم هذه الدراسة في تقديم تصور شامل لمستقبل العلاقات العربية الصينية في ضوء مبادرة الحزام والطريق، وتوصي بتبني سياسات أكثر توازناً تضمن تحقيق مصالح متبادلة للطرفين.

الكلمات المفتاحية: مبادرة الحزام والطريق، العلاقات العربية الصينية، الصين، الأردن، مصر، السعودية.

Abstract

This study aimed to examine the position of Arab countries within China's Belt and Road Initiative (BRI) by analyzing the development of cooperative relations between China and Arab states under the framework of the initiative. It also identified the key challenges that China faces in implementing the BRI in the Arab region. The study employed both the case study approach and the descriptive-analytical method to address its research questions. The significance of this research lies in its exploration of the BRI's impact on the nature of Sino-Arab relations.

The study reached several key findings. Most notably, the BRI has contributed to economic growth in the Arab world through infrastructure projects and investments. It has also boosted the volume of trade between Arab countries and China, making China into the Arab world's largest trading partner, thereby enhancing its political and economic influence in the region. This research provides a comprehensive outlook on the future of Arab-Chinese relations in light of the Belt and Road Initiative and recommends adopting more balanced policies that ensure mutual interests for both parties.

Keywords: Belt and Road Initiative, China, Sino-Arab relations, Jordan, Egypt, Saudi Arabia.

مقدمة

بادرت الصين لبناء استراتيجية اقتصادية وتجارية وأمنية لحماية أمنها من أيّ تدخّل خارجي، واستعمال القوة الناعمة لتعزيز نفوذها في العالم. وشملت هذه الاستراتيجية المبادرة التي أعلن عنها الرئيس الصيني شين جين بينج "مبادرة الحزام والطريق"، التي تعد مشروعاً تنموياً شاملاً يساهم في تطوير الاقتصاد العالمي، ويخُد من نفوذ السياسة الأمريكية في العالم ويعزز انحراط الاقتصاد الصيني في الاقتصاد العالمي من خلال ربط الصين بقارات أخرى عبر سلسلة الممرّات البحرية والبرية والجوية.

تُعَدّ الدول العربية جزءاً لا يتجزأ من مبادرة الحزام والطريق، وتكمن أهميّتها في موقعها الجغرافي المتميّز في آسيا وإفريقيا، الذي يجعله بوابة إلى القارة الأوروبية، لا سيما إشراف بعض الدول العربية على قنوات بحرية ومضائق مائية مهمة للمبادرة، كالبحر الأحمر، والبحر الأبيض المتوسط، وقناة السويس، بالإضافة إلى المضائق، كمضيق باب المندب، والدردينيل، وهرمز، وخليج عدن، التي يمرّ عبرها أغلب التجارة الدولية.

مشكلة الدراسة

في ضوء التحولات الجيوسياسية والاقتصادية العالمية، تسعى الصين إلى توسيع نفوذها عبر "مبادرة الحزام والطريق"، التي تهدف إلى ربط اقتصادها بالعالم من خلال مشاريع بنية تحتية واستثمارات ضخمة تمتد عبر آسيا وإفريقيا وأوروبا. وتشكل الدول العربية نقطة محورية في هذه المبادرة بحكم موقعها الاستراتيجي وتحكمها في أهم الممرات البحرية، كقناة السويس ومضيق هرمز وباب المندب، فضلاً عن مواردها الطبيعية الغنية.

ورغم هذا الدور الحيوي، تثار تساؤلات جدية حول المدى الفعلي لمكانة الدول العربية في المبادرة، وطبيعة استفادتها منها، وحدود التأثير الصيني في القرار الاقتصادي والسياسي العربي. فبينما ترى بعض الأطراف أن المبادرة تمثل فرصة لتعزيز التنمية والشراكات الاستراتيجية، يحذر آخرون من مخاطر التبعية الاقتصادية للصين وغياب التكافؤ في المنافع بين الطرفين.

وعليه، تتمثل إشكالية هذه الدراسة في السعي إلى فهم مكانة الدول العربية داخل مشروع الحزام والطريق، وتحديد ما إذا كانت هذه المبادرة تشكل شراكة متوازنة أم إطاراً جديداً للنفوذ الصيني في المنطقة، وذلك من خلال تحليل أبعاد العلاقة وتحديد أبرز التحديات والفرص الناشئة عن هذا التفاعل المعقد.

فرضية الدراسة

تفترض هذه الدراسة وجود علاقة طردية بين نسبة إنجاز مشروعات مبادرة الحزام والطريق في الدول العربية (المتغير المستقل) ومستوى النفوذ الصيني في السياسات الاقتصادية والأمنية لتلك الدول (المتغير التابع)، إذ إنّ الاتفاقيات المشتركة والاستثمارات المنفذة في إطار المبادرة تعمق العلاقات الصينية-العربية وتوسع نطاق تأثير الصين في المنطقة.

المتغير المستقل: نسبة إنجاز المشروعات وفق الجدول الزمني والميزانية.

المتغير التابع: مستوى النفوذ الصيني في السياسات الاقتصادية والأمنية للدول العربية (قابل للقياس بعدد الاتفاقيات وبنوعيتها، والتغيرات في البنية التشريعية والسياسات).

أسئلة الدراسة

- ما طبيعة وأهداف مبادرة الحزام والطريق؟

- بأي مدى انعكست مشروعات المبادرة على مستوى التعاون الاقتصادي والسياسي بين الصين والدول العربية؟
- ما مجالات التعاون الرئيسية بين الصين والدول العربية ضمن إطار المبادرة، وكيفية توزيعها جغرافياً وقطاعياً؟
- ما التحديات التي تواجه تنفيذ مشروعات مبادرة الحزام والطريق في الدول العربية، وكيف تؤثر على نسبة إنجازها وفعاليتها؟
- كيف يقاس مدى النفوذ الصيني في السياسات الاقتصادية والأمنية للدول العربية نتيجة تنفيذ المبادرة؟

أهداف الدراسة

تسعى الدراسة إلى تحديد طبيعة وأهداف مبادرة الحزام والطريق الصينية وتقييم غاياتها الاستراتيجية الاقتصادية والسياسية والأمنية، كما تستكشف دوافع الدول العربية للمشاركة في هذه المبادرة وما تأمل تحقيقه من منافع تنموية وجيوسياسية. إضافة إلى ذلك، تحلل الدراسة مجالات الشراكة بين الطرفين من خلال رصد المشروعات والقطاعات الرئيسية وتوزيعها جغرافياً وقطاعياً، وتناقش أهم العوائق الاقتصادية والسياسية والأمنية والإدارية التي تعترض تنفيذ المبادرة وتؤثر على فعاليتها.

أهمية الدراسة

تنبع أهمية هذه الدراسة من بعدين رئيسيين:

1. البعد العلمي

تسهم الدراسة في سد فجوة معرفية حول أثر المبادرات الاقتصادية الكبرى على العلاقات الثنائية بين الدول، من خلال تحليل معمق لاستراتيجيات التنمية الاقتصادية والسياسة الخارجية الصينية تجاه الدول العربية في إطار مبادرة الحزام والطريق. كما تضيف الدراسة إسهامات نوعية للأدبيات الأكاديمية عبر تقديم نماذج تفسيرية جديدة حول آليات التعاون الدولي وتفاعلاته، وتثري المكتبة العلمية برؤية تحليلية شاملة للتحديات والفرص التي تواجه الدول العربية، مما يعزز الفهم النظري للفاعلات الاقتصادية والسياسية الصينية-العربية.

2. البعد التطبيقي

تسلط الدراسة الضوء على الأهمية الاستراتيجية للدول العربية في نجاح المبادرة، لكون موقعها الجغرافي يمثل جسراً بين آسيا وإفريقيا وأوروبا، فضلاً عن كون ممراتها البحرية (قناة السويس، مضيق باب المندب، مضيق هرمز) شرياناً حيويًا للتجارة العالمية ويعزز النفوذ الصيني. كما توفر الدراسة رؤى عملية حول الفرص الاستثمارية والتجارية المتاحة للدول العربية وكيفية استثمارها بفعالية، وتقدم توصيات لصانعي القرار تتيح تعزيز التعاون مع الجانب الصيني وتجاوز العقبات التي قد تعترض تنفيذ المشروعات المشتركة.

بذلك، تجمع هذه الدراسة بين الأبعاد الأكاديمية والتطبيقية، مما يجعلها مرجعاً مهماً للباحثين وصانعي السياسات والمهتمين بكيفية تطوير الشراكات الصينية-العربية في إطار مبادرة الحزام والطريق.

حدود الدراسة

الحدود الزمانية: تغطّي الدراسة المدة الزمنية من عام (2013) المتمثّل بإعلان الصين عن مبادرة الحزام والطريق إلى عام (2023) للوقوف على أهم المحطات للعلاقات العربية الصينية المتعلّقة بالمبادرة.

الحدود المكانية: إنّ مكان الدراسة يكمن في جزء من المنطقة العربية؛ لما لها من أهمية استراتيجية في ممرّات المبادرة التي تجمع الصين في العالم، إذ اختيرت السعودية ومصر والأردن؛ لما لها من علاقة وتأثير كبير في محصّلة المبادرة، استناداً الى حجم الاستثمارات الصينية فيها وأهميتها الجغرافية الواقعة على طريق المبادرة.

منهجية الدراسة

تعتمد هذه الدراسة على دمج منهجين رئيسيين لضمان عمق وشمولية التحليل:

1. المنهج الوصفي التحليلي

في هذا المنهج، يجري رصد وتجميع البيانات المتعلقة بمختلف مجالات التعاون بين الصين والدول العربية، ثم تحليل مضمون الاتفاقيات الثنائية والمشاريع المشتركة ضمن إطار مبادرة الحزام والطريق. يهدف هذا التحليل إلى تفسير المعطيات واستنباط الأنماط الاقتصادية والسياسية الناشئة من الشراكة، وبالتالي التوصل إلى استنتاجات دقيقة حول الدور الاستراتيجي الذي تلعبه الدول العربية في المبادرة.

2. منهج دراسة الحالة

يركز هذا المنهج على استقصاء معمق لتأثير المبادرة في ثلاث دول مختارة—الأردن، مصر، والسعودية— استناداً إلى أهمية كل منها الجغرافية والاستثمارية. حيث تم جمع بيانات أولية وثانوية من مصادر متعددة، تشمل الوثائق الرسمية والمعاهدات الدولية، والتقارير الحكومية والإحصاءات الرسمية، بالإضافة إلى مؤشرات المؤسسات المالية الدولية. ثم تطبيق إطار موحد لتحليل كل حالة من خلال:

- تقييم التأثير المباشر للمبادرة على السياسات الخارجية لكل دولة،
- قياس مدى عمق العلاقات الاقتصادية مع الصين،
- مقارنة درجة الاستفادة والعوائق التي واجهت كل دولة في تنفيذ المشاريع.

يتيح هذا المزيج بين الرؤية الكلية والتحليل التفصيلي استخراج نتائج دقيقة وتقديم توصيات مستندة إلى الأدلة لتعزيز الشراكات وتوازن المنافع بين الصين والدول العربية.

الدراسات السابقة

1- دراسة (الخصبة وبنو سلامة، 2024): بعنوان الأبعاد السياسية للعلاقات العربية الصينية في ضوء مبادرة الحزام والطريق الصينية خلال الفترة 2013-2023"، وهدفت إلى توضيح العلاقات العربية الصينية في ضوء مبادرة الحزام والطريق الصينية، وكشفت الدراسة عن دور مبادرة الحزام والطريق في تعزيز العلاقات العربية الصينية، وتوصلت الدراسة الى أن اسهمت المبادرة في تعزيز العلاقات الصينية العربية في ضوء المصالح الأساسية والاقتصادية بينهم وأن النفوذ الصينيين في الدول العربية يرتبط بقدرة الصين على زيادة حجم صادراتها للمنطقة كما أوصت الدراسة مراكز لدراسات العربية بتوضيح اليات الاستفادة من هذه المبادرة لتنمية اقتصاد الدول العربية كما أوصت على ضرورة التعاون الثنائي بين الدول العربية والصين.

2- دراسة (الحباشنة، 2020) بعنوان "مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها على تطور العلاقات الاقتصادية الصينية - العربية"، التي سعت لتحليل دور مبادرة الحزام والطريق في تعزيز العلاقات الصينية العربية؛

وكشفت عن التقدّم الملحوظ الذي حقّقه الصين في مشروعاتها في الدول العربية؛ التي منها بناء عدة منشآت صينية في هذه الدول، كالمركز الصيني العربي لنقل وتبادل التكنولوجيا في ثمانية فروع في الدول العربية، وأوصت الدراسة بضرورة الاستفادة من التطور الاقتصادي الصيني في هذه الدول لكبح جماح الهيمنة الأمريكية فيها.

3- (الدراسة، 2019) بعنوان "أثر مبادرة الحزام والطريق في تطور علاقة الصين مع دول المشرق العربي" التي سعت الى توضيح مراحل تطور السياسة الخارجية الصينية مع الدول العربية، وتحقيق الآثار الاقتصادية والسياسية لمبادرة الحزام والطريق في العلاقات الصينية مع الدول العربية. واستعمل المنهج التاريخي ومنهج تحليل النظم، وتوصّلت الدراسة إلى أنّ هذه المبادرة بداية دخول الصين في المنطقة العربية، وأنّها أمام تحديات لتعزيز الوجود العسكري لحماية مصالحها وممرّاتها في المنطقة، وبيّنت أنّ روسيا أيضاً ستكون أحد الفاعلين الرئيسيين في المنطقة العربية، وسيحسر وجود الولايات المتحدة الأمريكية في المنطقة العربية والاعتماد التقليدي عليها.

4- دراسة (Hoh,2019) بعنوان "China's Belt and Road Initiative in Central Asia and the Middle East" التي وضّحت مبادرة الحزام والطريق الصينية في آسيا الوسطى والشرق الأوسط ببيان أهداف المبادرة الرامية إلى ربط قارة آسيا وإفريقيا وأوروبا بسلسلة من المشاريع البنية التحتية والجسور البرية والبحرية والجوية، وبيّنت الدراسة التحديات والمخاطر التي تواجه الصين في تنفيذ أهدافها والآليات التي تنقّذها لضمان تحقيق الأمن في ممرّات المبادرة.

تتميز هذه الدراسة عن الدراسات السابقة اعتمادها إطاراً تحليلياً يجمع بين تأثير النفوذ الصيني والعائد التنموي العربي عبر منهجية وصفية تحليلية ودراسة حالة متعددة المقارنات مع توظيف مؤشرات قابلة للقياس للأثر الاقتصادي والسياسي

محاور الدراسة

قسمت الدراسة الى ثلاث محاور أساسية بالإضافة الى الخاتمة، يمكن توضيحها كالاتي:

المحور الأول: مبادرة الحزام والطريق وأهدافها.

المحور الثاني: مكانة الدول العربية في مبادرة الحزام والطريق.

المحور الثالث: التحديات التي تواجه الصين والدول العربية المنضمة لمبادرة الحزام والطريق والية مواجهتها.

الخاتمة: تعرض خلاصة النتائج، وتستنشر فرص تعظيم المنفعة وتوازن الشراكة بين الصين والدول العربية، مع تقديم توصيات عملية مبنية على ما توصلت إليه الدراسة.

المحور الأول: مبادرة الحزام والطريق وأهدافها

أولاً: طبيعة مبادرة الحزام والطريق

أطلقت الصين مبادرة الحزام والطريق عام (2013) بعد وصول الرئيس شين جين بينج إلى السلطة، الذي بدوره ركّز أكثر على السياسة الخارجية بوصفها المحرك الأساسي لتحقيق أهداف الصين المستقبلية، وهذه المبادرة من أهم المبادرات التنموية في القرن الواحد والعشرين، وقد عرّفها الرئيس الصيني بأنّها "ممارسة عظيمة لمجتمع المستقبل المشترك للبشرية" (Xinhua,2017).

قُدِّمت هذه المبادرة للمرة الأولى أثناء زيارة الرئيس الصيني كازاخستان في السابع من أيلول عام 2013 خلال المحاضرة التي ألقاها بعنوان "تطوير الصداقة الشعبية وخلق مستقبل جميل سوياً" في جامعة نزار باييف، وفي السنة نفسها ألقى محاضرة بعنوان "البناء المشترك لطريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين" في

- البرلمان الأندونيسي، وفي الشهر نفسه ألقى رئيس مجلس الدولة في الصين لي كه تشيانغ فكرة المبادرة في المؤتمر السادس عشر لاجتماع قادة الآسيان (10+1) لتعزيز التعاون الاقتصادي والمالي والأمني والبحري بين شعوب المنطقة، وإنشاء منطقة تجارة حرة تربط جنوب شرق آسيا بالصين (كمال، 2017).
- على الرغم من تقديم المبادرة عام (2013) فإن الإعلان عنها رسميًا حدث عام 2015 عبر اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح ووزارة الخارجية ووزارة التجارة مجمعة تحت عنوان "الرؤية والتحرك للدفع بالتشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير والطريق البحري للقرن الحادي والعشرين" (أحمد، 2020).
- وتمرّ هذه المبادرة بعدة مراحل وفق الآتي: (بوابة الحزام والطريق)
1. المرحلة الأولى (2013-2016): مرحلة التعبئة من خلال الدعوة والتسويق للمبادرة وإنشاء مؤسسات مالية لتمويلها، إضافة إلى الدعم الذي تقدّمه الحكومة الصينية.
 2. المرحلة الثانية (2016-2019): مرحلة التنفيذ وتوقيع الصين الاتفاقيات الثنائية مع الدول المشتركة في هذه المبادرة لتأسيس البنية التحتية، إذ وقّعت أكثر من (50) دولة اتفاقات تعاون مع الصين ضمن هذه المبادرة.
 3. المرحلة الثالثة (2016-2049): مرحلة التقييم الاستراتيجي لضمان إتمام هذه المبادرة (عبد الله، 2019).

مسارات مبادرة الحزام والطريق

تُورّع هذه المبادرة على شبكة من الممرّات الجوية والبرية والبحرية يمكن توضيحها وفق الآتي:

1- الطريق البري

يتكوّن الطريق البري من ثلاثة ممرات رئيسية؛ الممر الأول يربط الصين بأوروبا ويمرّ من سيبيريا إلى بحر البلطيق، أمّا الممر الثاني يبدأ من الصين ويمرّ بآسيا الوسطى وإيران إلى شبه الجزيرة العربية إلى أوروبا، أمّا الممر الثالث فيبدأ من جنوب الصين إلى الهند (إسماعيل، 2023).

2- الطريق الجوي

ينقسم الطريق الجوي الى ست ممرات كالاتي:

لجسر البري الأوراسي الجديد، الذي يمتدّ من غرب الصين إلى روسيا الغربية، ويضم شبكة من السكك الحديدية التي تنطلق من مقاطعة جيانغسو شرق الصين إلى مدينة روتردام في هولندا، وهذا الطريق يمرّ من إقليم شينجيانغ وكازاخستان متعدّدًا روسيا باتجاه دول البلطيق.

حمرّ الصين، الذي يمتد من شمالي الصين مرورًا بكازاخستان ومنغوليا إلى شرق روسيا.

حمرّ الصين الذي ينطلق من إقليم شينجيانغ من جهة الغرب إلى آسيا الوسطى مرورًا بقرغيزستان وكازاخستان وأوزباكستان وتركمانستان وطاجيكستان وصولاً إلى إيران ثم تركيا منتهياً بالجزيرة العربية، وتضم هذه الممرّات مجموعة من خطوط الغاز الطبيعي والأنابيب النفطية.

- ممرّ الصين، الذي يربط الصين بشبه جزيرة الهند الصينية، ويمتد من جنوبي الصين إلى سنغافورة، وله أهمية استراتيجية؛ إذ إنّه يربط بين المراكز التجارية الاقتصادية في مدينة هونغ كونغ وجوانغشي وتشنزن في كمبوديا وبورما وتايلند ولاوس وفيتنام وصولاً إلى ماليزيا وسنغافورة.

- الممرّ الذي يربط الصين بباكستان، إذ يمتد من جنوب غرب الصين إلى باكستان، ويُعدّ هذا الطريق مختصرًا وسريعًا للوصول إلى الممرّات البحرية بربط إقليم شينجيانغ بمدينة جوادار الباكستانية للوصول إلى دول الشرق الأوسط والمرور بعمان ودبي وخليج عدن، وغيره يُجرى الوصول إلى السواحل الإفريقية. بناءً عليه؛ فإنّ هذا الطريق يحلّ أزمة مضيق ملقا الذي تهيمن عليه الولايات المتحدة الأمريكية، ويُعدّ نقطة ضعف الصين، لكنّ الهند تعارض وجود هذا الممر.

- الممرّ الذي يربط جنوب الصين بالهند عبر بنغلادش.

3- الطريق البحري

أُعلن عنه لأول مرة عام (2014) في حديث الرئيس الصيني مع البرلمان الإندونيسي حول أهمية تعزيز التعاون البحري بين دول الآسيان والصين، واستعمل في ذلك الوقت مصطلح "خط الحرير البحري"، الذي

تسعى الصين من خلاله الى تطوير البنية التحتية البحرية للدول المشاركة في المبادرة، وفق الخريطة رقم (3) يتضمن الطريق ثلاث مسارات بحرية الأول يتجه من المحيط الهندي مروراً ببحر العرب وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط، أما الطريق الثاني فيربط الصين بالدول المجاورة للمحيط الهادئ، والطريق الثالث أعلن عنه عام (2018) باتجاه المحيط المتجمد الشمالي، فهو طريق قطبي للوصول إلى المحيط المتجمد الشمالي لتقليل الوقت الذي تقضيه السفن التجارية الصينية التي تعبر إلى أوروبا؛ وبهذا فان هذا الطريق يقلل الوقت الذي تقضيه سفن الشحن في الرحلة بين مدينتي شنغهاي وروتردام في هولندا من (48) يوماً إلى (20) يوماً فقط، أما الطريق الجنوبي - الذي يُستعمل حالياً - فهو مضيق ملقا الذي يربط بين المحيطين الهادئ والهندي، ويمكن إغلاقه أثناء الحروب وحصاره بسبب ضيقه الشديد، لهذا السبب؛ اتجهت الحكومة الصينية لإيجاد طرق بديلة.(محمود، 2018)

بطبيعة الحال؛ فإن الصين لا تملك أية مطالب إقليمية في منطقة القطب الشمالي، ولا تنوي فرض سيطرتها عليه، ذلك على عكس ما تفعله في منطقة بحر الصين الجنوبي، فكل ما ترغب فيه أن تفتح طريقاً من خلال التعاون مع الدول الأعضاء في المجلس القطبي. لذلك؛ دعت إلى توحيد الجهود مع الدول التي انضمت لمبادرة الحزام والطريق لإقامة بنية تحتية وبحرية هناك، والتي أُطلق عليها رسمياً اسم "الحزام والطريق الدولي". وقد ورد في الخطة العملاقة: "إن طريق الحرير القطبي سوف يسهل الاتصال والتنمية الاقتصادية والاجتماعية في منطقة القطب الشمالي". (إسماعيل، 2023)

4- الطريق الرقمي

افتتح الطريق الرقمي لأول مرة في عام (2015) في الاجتماع الذي عقده الصين والاتحاد الأوروبي في بروكسل للتعاون الرقمي عبر زيادة الاستثمارات في التجارة الإلكترونية والاتصالات، ويساعد هذا الطريق الدول في تأسيس بنية تحتية آمنة للإنترنت، إضافة إلى ذلك؛ ثمة طريق دولي خامس أعلن عنه عام (2017) يقوم على ربط (26) خطاً جويّاً في مناطق محلية في الصين مع (43) دولة مشتركة في هذه المبادرة، وثمة طريق آخر أنشئ في بداية جائحة كورونا يُسمى **الطريق الصحي**، واقترح مسؤول الصحة الصيني في عام (2015) دعم هذا الطريق بإنشاء نظام لاحتواء الأمراض وعدم انتشارها في بلدان المبادرة. (إسماعيل، 2023)

ثانياً: أهداف مبادرة الحزام والطريق

تسعى الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق لتحقيق الأهداف الآتية:

تطوير الاقتصاد الصيني

تُعَدّ مبادرة الحزام والطريق إحدى محرّكات النمو الاقتصادي التي تسعى الصين من خلالها إلى زيادة صادراتها عبر السماح للشركات والمؤسسات الصينية بإيجاد أسواق جديدة، ما يجعلها تنفّذ خطتها التي تحمل شعار "صنع في الصين 2025"، فهي تقوم على تحويل الاقتصاد الصيني لاقتصاد عالمي ذي قيمة عالمية، وهذه المبادرة تلعب دوراً مهماً ورئيساً في تسهيل تصدير السلع الصينية للأسواق العالمية والأسواق الناشئة التي تُعَدّها الصين مركزاً لاستقبال تجارتها، ما يجعلها أكثر قدرة على التنافس الاقتصادي الدولي. (بن قانة، 2016) تمنح المبادرة أيضاً لمؤسسات البناء في الصين الفرصة للاستثمار في الدول المشاركة، على سبيل المثال، لشركات الاتصال (زدتي إيه) و(هواوي) دور رئيس في بناء شبكات المعلومات والاتصالات في دول المبادرة، وعقدت شركة هواوي اتفاقاً عام (2017) مع الحكومة الباكستانية لتأسيس كيبول ألياف ضوئية يربط بين كينيا وجيبوتي وباكستان يُسمى "باكستان- شرق إفريقيا كيبول إكسبريس". (صلاح، 2018)

- تأمين إمدادات الطاقة

تُعَدّ الصين أول مستورد للطاقة والمحروقات في العالم، لذا؛ فإنها تحاول تنويع مورديها وتقليل اعتمادها على دول الخليج وإفريقيا، لذلك؛ عقدت اتفاقاً مع روسيا عام (2014) لتوريد الغاز بما يعادل (400) مليار دولار، وضاعفت استثماراتها في الطاقة في دول آسيا الوسطى، إضافة إلى ذلك؛ أنشئ خط أنبوب للغاز يربط بين الصين وكازاخستان وخط لأنبوب الغاز بين تركمانستان والصين. من ناحية أخرى. لذلك؛ أنشأت الصين ممرين

للطاقة: الأول من ميناء كوادر في باكستان إلى إقليم شينجيانغ الصيني، والثاني من ميناء تشاويو في مدينة ميانمار إلى مدينة يونان الصينية (الدراسة، 2019).

تعزيز مكانة اليوان عالمياً

تسعى الصين لجعل عملتها اليوان العملة الرئيسية في التبادل التجاري العالمي بوساطة استعمالها في تسوية المعاملات التجارية الصينية في هذه المبادرة مع الدول الأعضاء، لا سيما بعد انضمامها لسلة حقوق السحب الخاصة التابعة لصندوق النقد الدولي عام (2016)، وأدرجت عملتها بجانب الدولار الأمريكي واليورو والين والجنيه الإسترليني (الدراسة، 2019).

التغلب على حركات الانفصال وتنمية الأقاليم الفقيرة.

من أهم التحديات التي واجهت الصين منذ تأسيس جمهورية الصين الشعبية عام (1949) دمج الحدود التقليدية ليشينجيانغ والتبت ومنغوليا الداخلية التي يسكنها غير الهان، فهذه المناطق منذ الاستقلال تطالب بالحكم الذاتي والانفصال. واستعملت الصين الوسائل كلها لمنع انفصال أي إقليم عنها، لذلك؛ أدركت الصين أن تحقيق التنمية الاقتصادية لهذه الجماعات يجعلها أكثر تقبلاً لحكم الصين، ما ييسر عملية دمج هذه المناطق وتوحيدها (Clark, 2017).

توسيع نفوذها الخارجي

تسعى الصين لتوسيع دورها الخارجي لحماية مشاريع المبادرة التي تمرّ عبر دول تُعاني من مشكلات أمنية، ما يستدعي تأسيس قوات عسكرية ثابتة في هذه المناطق، كما هي الحال في دول إفريقيا، الأمر الذي أفسح المجال أمام الشركات الأمنية الصينية للعمل، وأصبحت مسؤولة عن تأمين الحماية للسفن التجارية وناقلات النفط، على سبيل المثال، شركة "ديوي الأمنية المحدودة الصينية" تُعدّ أهم شركات الحماية الصينية التي تحمي الشركات الصينية وتؤمنها في بناء الطرق في كينيا، ما يعني التقليل من الهيمنة الغربية، وصعود الصين بمنزلة قوة أمنية منافسة للولايات المتحدة في هذه المناطق (Arduino, 2018).

أهداف الدول المنضمة لمبادرة الحزام والطريق

تُعدّ المبادرة فرصة مهمة للدول المشاركة لتطوير مشاريع البنية التحتية والطرق العاجزة عن تمويلها، وإقامة مثل هذه المشاريع يُنعش اقتصاد هذه الدول، ويوفّر العديد من فرص العمل، ما يؤدي إلى التخفيف من البطالة، كما تؤكد الصين أيضاً أن العلاقة بين دول المبادرة تقوم على مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدولة المشاركة، ما يجذب الدول للانضمام لها، إذ أكدت الصين في إطار اجتماع بكين المساواة بين الدول، وتحقيق التعاون الاقتصادي والثقة المتبادلة (مرضوخ، 2019).

من ناحية أخرى؛ تشغل الصين مقعد عضو دائم في مجلس الأمن، ما يساعد الدول المشاركة في حال توطيد العلاقات مع الصين في تجنب العقوبات من مجلس الأمن، على الصعيد الآخر؛ قد تكون الصين بديلاً من الدول الغربية التي هيمنت على آسيا وإفريقيا لعقود من الزمن.

مصادر تمويل مبادرة الحزام والطريق

تعتمد الصين في تمويل مشاريع مبادرة الحزام والطريق على عدة مصادر (بوابه الحزام والطريق) أولاً : بنوك الحكومة الصينية (بنك التنمية الصيني الخاضع لسيطرة وزارة المالية، وبنك أكسيم الصيني تحت السيطرة المباشرة لمجلس الدولة) يُعدّ هذان البنكان الممولان الرئيسان لمبادرة الحزام والطريق. ثانياً: البنوك التجارية الأربعة المملوكة للصين كالبنك الزراعي الصيني وبنك الصين وبنك التعمير الصيني والبنك الصناعي والتجاري .

ثالثاً: المؤسسات متعدّدة الأطراف؛ بما فيها بنك البريكس والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية رابعاً : صندوق طريق الحرير.

المحور الثاني: مكانة الدول العربية في مبادرة الحزام والطريق

تبرز أهمية الدول العربية في مبادرة الحزام والطريق بإشرافها على عدة بحار وممرات داخلية في المبادرة التي تُطلَق على منافذ التجارة العالمية كباب المنذب، ومضيق هرمز، وقناة السويس، إذ تتمتع الدول العربية بموقع استراتيجي؛ لامتدادها بين قارتي إفريقيا وآسيا، وتتوفر فيها موارد الطبيعة والطاقة التي يمكن استثمارها (إسماعيل، 2023).

تضمنت المبادرة ستة ممرات تمرّ معظمها من الدول العربية، وهذا ما يجعل الصين تعطي اهتماماً أكبر لدول المنطقة، وتحقيق علاقات تعاونية، خاصة في مجالي الطاقة والنفط، لتأمين أكبر احتياطي للنفط. في العام الذي أُطلقت فيه المبادرة استوردت الصين ما يقارب (130) مليون طنّ من النفط من الدول العربية على الرغم من تعديلات سياسة الصين القائمة على تنويع وارداتها النفطية فأبها ما زالت تعتمد بصورة أكبر على النفط العربي. (يوسف، 2018)

ولهذا تعتبر الدول العربية شريكاً طبيعياً وأساسياً في مبادرة الحزام والطريق الصينية، إذ رحبت جامعة الدول العربية، ووقّعت على عدة اتفاقات لتنفيذ مشاريع المبادرة، وفي ظلّ احتياجها إلى تمويل الموارد الصناعية والبنية التحتية؛ نفّذت الصين ما يقارب (200) مشروع في الدول العربية، فمُنذ بدء المبادرة ازدادت التجارة بين الصين والدول العربية بمقدار (430) مليار دولار أمريكي، وزاد حجم الاستثمار المباشر للصين في الدول العربية بمقدار (2.6) مرة ليلعب رصيد الاستثمار (23) مليار دولار أمريكي، كما تطوّرت العلاقات الصينية مع الدول العربية في القرن الحادي والعشرين لتصبح الصين أكبر شريك تجاريّ وأول مستثمر فيها، ومبادرة الحزام والطريق تُعدّ نقطة انطلاق العلاقات العربية الصينية. إنّ العلاقات الصينية العربية قائمة على المصالح الاقتصادية؛ إذ عقدت الصين شركات اقتصادية شاملة في إطار المبادرة مع الدول العربية لتنفيذ مشاريع اقتصادية، ومساعدات بقيمة (5) مليار يوان صيني، وأدرج (30) مشروعاً في إطار مبادرة التنمية العالمية، وإعطاء مجموعة من القروض الائتمانية للدول العربية لتمويل مشاريع المبادرة؛ ذلك للوصول عام (2027) إلى (430) مليار دولار لحجم التبادل التجاري بينهم (الأسود، 2024).

الجدير بالذكر أنّ جامعة الدول العربية تُعدّ أول منظمة إقليمية وقّعت على وثيقة تعاون مع الصين بما يتعلّق بمبادرة الحزام والطريق، ووثيقة تعاون بما يخصّ إنشاء رابطة عربية صينية للمؤسسات الفكرية، وأكّد الجانبان ضرورة وقف إطلاق النار في غزة، وتأمين وصول المساعدات الإنسانية إلى قطاع غزة، والوقوف ضد التهجير القسري للفلسطينيين، ودعم عضوية فلسطين الكاملة في الأمم المتحدة. تُعدّ الصين أكبر شريك تجاري للدول العربية في العالم العربي، وبلغ حجم التبادل التجاري منذ عام (2022) 400 مليار دولار أمريكي؛ إذ زاد ما يقارب 10 أضعاف منذ بدء المبادرة. ووقّعت جامعة الدول العربية والدول العربية كلها اتفاقات تعاون مشترك في إطار مبادرة الحزام والطريق، ونُفّذ أكثر من 200 مشروع، وأعلنت ستّ دول عربية؛ هي السعودية، وفلسطين، وتونس، والإمارات، وجيبوتي، ومصر عن ضمّ اللغة الصينية بشكل رسمي لبرامج التعليم الوطنية؛ وجرى التعاون مع 13 دولة عربية لتأسيس معاهد كونفوشيوس لتعليم اللغة الصينية، وطبقت خمس دول عربية؛ هي عُمان والمغرب وقطر وتونس والإمارات سياسات إعفاء من التأشيرة للصينيين، ومنحت دول عربية أخرى التأشيرة للصينيين عند وصولهم إلى أراضيها. (بوابة الحزام والطريق، 2024)

أولاً: مجالات التعاون العربي الصيني في ظل مبادرة الحزام والطريق

تتوّع الصين مجالات تعاونها مع دول العالم العربي لتأمين ما تحتاجه وتحقيق المنفعة المتبادلة مع استثمار القوى الناعمة، كالسياحة، وتقديم المنح التعليمية، واستعمال معاهدها الكونفوشيوسية لدعم اللغة الصينية، وتعزيز التعاون الثقافي بين الدول العربية والصين. وهو ما يمكن توضيحه وفق الآتي:

1- الصناعة

للطاقة

يُعدّ مجال الطاقة من أهم مجالات التعاون العربي الصيني؛ لما له من أهمية لدى الصين، والسعودية المصدر الأول للنفط لها قبل روسيا وأنجولا وإيران، وعُقد تعاون بين شركة سينوي الصينية والشركة السعودية لإنشاء مصفاة النفط بجانب مرفأ تشينغداو، وبناء مجمع على جزيرة هاينان لتخزين النفط، ووقّعت شركة سينونك اتفاقاً

لاستثمار حقول الغاز في صحراء الربع الخالي في السعودية، إلى جانب ذلك أبرم اتفاق بين السعودية والصين لتطوير مصادر الطاقة النووية، الذي غطى عدة جوانب، كمفاعلات الأبحاث، وصيانة محطات الطاقة(جمال،2022)

إلى جانب ذلك؛ استثمرت وزارة البترول الصينية مع نجمة الصين للبترول والغاز عام 2015 عقد شراكة للتعبين والتخزين لدعم أنشطة الشركات الصينية في مجال الطاقة في مصر، ووقّعت هيئة الطاقة النووية المصرية اتفاق تعاون مع شركة الصين الوطنية للطاقة النووية عام (2015)، وهذا التعاون في مجال الطاقة النووية يفتح بدوره أسواقًا لتكنولوجيا الطاقة النووية عبر البحار. في العام نفسه وقّعت الشركة الصينية للطاقة الشمسية والفوتوفولتلك -التي تُعدّ من أكبر مصانع الطاقة الشمسية في العالم - اتفاقًا مع وزارة الكهرباء والطاقة لتطوير الطاقة الشمسية المصرية، التي ستزيد استيعابها للاستهلاك المحلي الصيني من الطاقة الشمسية. (جمال، 2022)

التجارة

بيّنت هيئة الجمارك الصينية أنّ العراق وقطر والإمارات العربية المتحدة والسعودية ومصر من أكبر الشركاء التجاريين في جامعة الدول العربية، والجدير بالذكر أنّ الصين أكبر مصدر للسيارات والملابس للدول العربية، التي بدورها تمثل أكبر مصدر للطاقة للصين في الأشهر الأربعة الأولى من هذا العام 2023 منذ بدء المبادرة هناك ارتفاع ملحوظ في حجم التبادل التجاري بين الدول العربية والصين لكن حجم صادرات الصين ترتفع أضعاف عن حجم وارداتها من هذه الدول، وتفسيرًا لذلك ان الصين تتبع سياسة حمائية على تجارتها مع دول العالم وهدفها الأساسي من هذه المبادرة خلق أسواق لتصريف منتجاتها الفائضة وحماية منتجاتها ورفع ضرائب جمركية على البضائع المستوردة من الخارج.

البنية التحتية

تُعدّ البنية التحتية من أهم مشروعات المبادرة في العالم، ونجحت شركة الحديد الصينية ببناء 200 مدرسة في السعودية، وأنشئت عدة مشاريع في الكويت لإحياء طريق الحرير التاريخي بوساطة مشروع ميناء مبارك الكبير ومشروع الجزر الخمس ومشروع مدينة الحرير، الذي يُعدّ أكبر مشروع بحري في العالم، ويضم جسر جابر الذي يحتوي على أطول أبراج العالم، ويبلغ طوله 1001 متر وعُقد اتفاق مع الإمارات بما يتعلّق بالبنية التحتية بقيمة 300 مليون دولار لتطوير البنية التحتية لميناء خليفة (جمال، 2022).

سكك الحديد

حصلت شركة السكك الحديد الصينية China Railway على عقد مشروع لبناء نظام نقل شبكة موصلات محلية في السعودية لاستيعاب التدفق السنوي في موسم الحج، وأبرمت شركة الصين للملاحة الصناعية اتفاقية تعاون مع وزارة النقل المصرية لتطوير سكك الحديد الإلكترونية في مصر من مدينة السلام إلى منطقة الشرقية، بالإضافة إلى عقد مصر اتفاقًا أوليًا مع شركة الصين لبناء سكة حديد سريعة تغطّي المسافة بين القاهرة مرورًا بالإسكندرية وأسوان حتى حدود السودان(Chaiziza,2016).

الأسلحة

استعملت الصين الأسلحة أداةً استراتيجيةً لتعزيز التعاون مع الدول العربية، وعقدت عدة صفقات لبيع الأسلحة لها كما حدث مع الإمارات بإقامة تعاون أمني عبر مشروع مجموعة جولدن إنترناشونال الإماراتية، وشركة نورينكو الصينية لتطوير الطائرات دون طيار، وأجرت الإمارات تدريبات عسكرية جوية مع الصين، وتعهّدت الدولتان بتوسيع مؤسّساتهما العسكرية، وأنشئ مركزا شرطة صينية واحد في دبي وآخر غير معلّن موقعه، وركّزت الصين على تدريب القوات المسلّحة الإماراتية، كما أجرت قطر تدريبات عسكرية مع الصين، وتعاونت الأخيرة مع السعودية لإنتاج الصواريخ الباليستية، ونقّدت أول مناورة بحرية في البحر الأحمر عام 2019، وعمليات الصيف الأزرق عام 2023 في قوانغدونغ الصينية؛ إذ ركّزت على مكافحة الإرهاب البحري. ووقّعت شركة علوم وتكنولوجيا الفضاء الصينية اتفاق شراكة مع مدينة الملك عبد العزيز للعلوم والتكنولوجيا عام 2017 لإنتاج طائرة دون طيار(Tirziu,2024).

2- قطاع السياحة

في السعودية افتتح أول خط سعودي يمرّ من البرّ الرئيس الصيني في إبريل من العام الحالي؛ لتسهيل وصول السياح إلى السعودية والدول العربية، كمصر والإمارات والأردن، ومنحت الإمارات والمغرب وتونس وقطر للصينيين سياسة الدخول دون تأشيرة؛ تنفيذًا لخطط منتدى تعاون الصين والدول العربية لعام 2020-2022، وأكد الطرفان ضرورة تعزيز قطاع السياحة، ونظمت السعودية وتونس والأردن جولات سياحية في المدن الصينية، كما وقّعت الصين اتفاقية تعاون مع الأردن عام (2017) لتوأمة ممّر جيايوقوان بسور الصين العظيم والبرّاء في الأردن، وهو ما زاد عدد السياح الصينيين في الأردن بشكل ملحوظ منذ عقد هذا الاتفاق، وعلى صعيد آخر شاركت الأردن في معرض الصين للسفر في الخارج الذي أقيم في بكين لتطوير الأسواق الصينية. (أهم موضوعات الصين، 2017)

3- الثقافة

نظمت الصين زيارات متبادلة مع الدول العربية شملت 1000 فنان عربي وصيني، ودعمت 200 مؤسسة عربية وصينية، وأنشئت مراكز في الصين لتعليم اللغة العربية، وأنشأت الصين تحالف التعليم العربي الصيني للثقافة والسياحة، وشاركت فيه مراكز الفكر في الصين والعالم العربي، وأعلنت عن إقامة مركز الدراسات الصيني العربي للإصلاح والتنمية، وتعدّ هذه المنصة الأولى من نوعها لتبادل الخبرات والآراء بما يتعلّق بالحكم وآلية الإصلاح بين الدول العربية والصين. (حباشنة، 2020)

منحت الصين أيضًا الكثير من المقاعد الدراسية للطلاب العرب في الجامعات الصينية، وشملت مراحل البكالوريوس والماجستير والدكتوراة، وعلى صعيد آخر منحت العديد من الدول العربية -كمصر - منحة تبادلية سنوية لدراسة اللغة العربية للطلاب الصينيين، وأنشئت الكلية الصينية التكنولوجية في قناة السويس بوصفها مركزًا لنقل التكنولوجيا في إفريقيا والمنطقة العربية، وأعلن مكتب المجلس الدولي للغة الصينية التابع لوزارة التربية والتعليم الصينية عن تأسيس معاهد كونفوشيوسية لتعليم اللغة الصينية في دول المبادرة بدءًا بمصر والإمارات. (جمال، 2022)

ثالثًا: الآثار السياسية والاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق على الدول العربية

رفعت مبادرة الحزام والطريق من معدلات النمو الاقتصادي في الدول العربية، وزاد حجم التبادل التجاري بين دول المبادرة، فالصين من أهم الشركاء التجاريين في الدول العربية؛ فساعدت في تمويل المشاريع الاقتصادية والبنية التحتية، وهو أمر تعجز عن تنفيذه الدول العربية وحدها، أمّا سياسيًا فحاولت تسوية الخلافات بين الدول العربية وإنهاء الصراعات؛ لما له من أهمية في نجاح مبادرة الحزام والطريق كما ورد في المبحث الأول من الفصل الثالث، وفيما يلي الآثار السياسية والاقتصادية لأكثر الدول العربية تأثرًا بالمبادرة:

-مصر

تعد مصر منطقة استراتيجية لمبادرة الحزام والطريق؛ لاحتوائها على قناة السويس، التي هي المسار الرئيس للطريق البحري للمبادرة؛ فهي تربط قارات آسيا وإفريقيا وأوروبا، ويمرّ هذا الطريق من بحر الصين الجنوبي متجاوزًا المحيط الهندي والقرن الإفريقي ومضيق باب المندب وصولًا إلى قناة السويس، التي بدورها تسهّل التجارة بين دول إفريقيا والعالم العربي حتى الأسواق العالمية.

وافقت مصر على الانضمام لمبادرة الحزام والطريق عام 2016 خلال لقاء الرئيس عبد الفتاح السيسي بالرئيس الصيني شي جين بينج في القاهرة في العام نفسه، وأكد الرئيس الصيني أهمية مصر في هذه المبادرة، مشيرًا إلى دعم الصين دورها الإقليمي والدولي، وأنّ الاستثمار في قناة السويس يرفع من الاقتصاد المصري، ويضاعف من حركة التجارة في المنطقة العربية (موسى، 2018)

تأتي أهمية قناة السويس من أنّها مدخل إلى القارة الإفريقية، ويمر طريق الحرير عبرها؛ الذي يبدأ من منطقة فوجو الصينية متجهًا لفيتنام وأندونيسيا وبنجلادش عابرًا الهند باتجاه سيريلانكا بواسطة الموانئ السيريلانكية باتجاه جزر المالديف على طول الساحل الإفريقي باتجاه البحر الأحمر مرورًا بقناة السويس إلى البحر الأبيض المتوسط وصولًا إلى أوروبا (سليمان، 2019).

لذا؛ فإنَّ مصر بحاجة ماسَّة إلى تطوير هذه القناة، وبانضمامها لهذه المبادرة تتطوَّر بنية القناة التحتية ويزيد حجم الإنتاج المحلي، وينمو الاقتصاد المصري، وتوفَّر فرص عمل بإقامة مناطق صناعية فيها (سليمان، 2019)

منذ بدء المبادرة ارتفعت نسبة الاستثمارات الصينية في مصر إلى 55%، خاصة في مجال البنية التحتية، وفي نهاية عام 2019 دُمجت منطقة السويس بشكل كامل في المبادرة عبر توقيع مذكرة تفاهم في العام نفسه لإعداد المرحلة الثانية من منطقة تيدا في قناة السويس. (الأمم المتحدة، 2019)

أنشأت الصين أيضًا 20 ناطحة سحاب في القاهرة، ويُعدُّ برج الأيقونة أضخم برج في منطقة الشرق الأوسط، ويُقدَّر أكثر من 200 مشروع صيني في مصر، وساعدت شركة جوشي الصينية للألياف الزجاجية مصر في أن تصبح أكبر منتج للألياف الزجاجية في العالم. (huaxia,2022)

- السعودية

أيدت المملكة العربية السعودية المبادرة بتوفيرها طرقًا أسرع للنفط السعودي للصين، فهي أكبر مستورد له، بالإضافة إلى مرور الطريق البحري للمبادرة من البحر الأحمر، ما يشكِّل أهمية للموانئ السعودية الغربية التي أعلن ولي العهد محمد بن سلمان عنها، وأنَّ السعودية لا تستفيد من موانئها بشكل كافٍ. إنَّ تفعيلها يأتي ضمن رؤية المملكة 2030، ففي عام 2016 أنشئت لجنة رفيعة المستوى لتنسيق التعاون الثنائي بين الدولتين بإشراف الملك سلمان والرئيس شي جين بينج، وهذه نقلة نوعية للعلاقات بين المملكة العربية السعودية والصين، التي تُصنَّف أهم الشركاء الاستراتيجيين للسعودية في الشرق الآسيوي وحليفًا استراتيجيًا اقتصاديًا مهمًا (موسى، 2018) على صعيد آخر؛ ترى الصين في السعودية الخيار الاقتصادي الأول في المنطقة العربية، لذا؛ أسست شركة طريق الحرير السعودية في منطقة جازان التي تجذب بدورها استثمارات الشركات الصينية في العديد من المجالات سياحيًا وزراعيًا وصناعيًا، التي لها دور مهم في تنشيط الحركة الاقتصادية السعودية (موسى، 2018).

السعودية من أهم الشركاء الاستراتيجيين أيضًا بين دول الخليج للصين، وزاد حجم التبادل التجاري بينهما في عام 2022 إلى حوالي 106 مليار دولار؛ إذ ارتفع 30% في السنة، وفي عام 2016 تطوَّرت العلاقة بين البلدين بعد توقيع السعودية رسميًا عام 2022 على اتفاقية الشراكة الاستراتيجية الشاملة، واستكمالًا لها وُقعت 34 اتفاقية بقيمة 30 مليار دولار، وقد رحَّب ولي العهد السعودي الأمير محمد بن سلمان والرئيس شي جين بينج بانضمام السعودية للمبادرة (قدورة، 2023).

في عام 2016 انعقدت لجنة بعنوان رؤية السعودية 2030 ومبادرة الحزام والطريق: معًا لمستقبل مشرق؛ لتعزيز التعاون بين الدولتين في مجال الصناعة والطاقة والثروة المعدنية، وعام 2019 عُقدت اتفاقية تعاون في النقل البحري لتطوير موانئ السعودية في البحر الأحمر، إذ دعمت الصين تطوير البنية التحتية في مصفاة ميناء بقيمة 10 مليار دولار، وشاركت السعودية في الاستثمار في مصفاة النفط في ميناء جوادار في باكستان، وقدمت قروضًا لتطوير الممر الاقتصادي المارَّ بباكستان بقيمة 16 مليار دولار (قدورة، 2023)

ليس هذا فقط، بل عقدت السعودية في عام 2016 14 اتفاقية تعاون مشترك حول مبادرة الحزام والطريق فيما يتعلَّق بالتكنولوجيا والأقمار الصناعية ومكافحة الإرهاب، وفي مجال الطاقة تُصنَّف السعودية أكبر مصدِّري النفط للصين، وفي عام 2019 ارتفعت صادراتها من النفط للصين بزيادة 60% عن عام 2018، ووُقعت شركة أكوا باور السعودية اتفاقًا مع طريق الحرير الصيني ليكون شريكًا لها لتنفيذ مشاريع الطاقة المتجدَّدة، وهذا الاتفاق يعطي طريق الحرير حصة 49% من الشركة (زهران، 2019).

- الأردن

يتميز الأردن بموقع استراتيجي وجيوسياسي مهم في مبادرة الحزام والطريق، ويلعب دورًا محوريًا بربط الشرق الأوسط بشمال إفريقيا. بناءً عليه؛ رحَّب الأردن بمبادرة الحزام والطريق، وعُقدت اتفاقية عام 2015 لتعزيز التعاون الاستراتيجي مع الصين، التي تتلاقى مع رؤيا الأردن لعام 2025 وتعزِّز النمو الاقتصادي الأردني. (صفوري، 2021)

في العام نفسه الذي أُطلقت فيه مبادرة الحزام والطريق عُقدت الدورة الأولى لمنندى الاقتصاد الأردني الصيني في الأردن لتعزيز التجارة بين الدولتين، على سبيل المثال، شركة شيري الصينية تصنع سياراتها في الأردن، وتقدّم عروضًا تنافسية للأسواق الأردنية مقارنةً بالأسواق اليابانية والكورية، وتسعى لإنشاء خطوط تجمع في عدة نقاط في الدول العربية، ومنها الأردن، والسودان، ومصر. وهذه الشركة توفر فرص عمل لـ 17 ألف أردني على الأقل. بالإضافة إلى وجود شركات صينية في الأردن كشركة جرش لصناعة الملابس والأزياء، التي تُعدّ أول شركة عربية تُدرج في بورصة نازداك في نيويورك (Al adwan,2019)

أسهمت مبادرة الحزام والطريق أيضًا في تطوير القطاع المالي الأردني، وتوفير سيولة للتجار الأردنيين والصينيين عبر موافقة الحكومة الصينية على فتح أول فرع للبنك العربي الأردني في الصين، ويُعدّ الأردن عضوًا في البنك الآسيوي للبنية التحتية والاستثمار لتمويل مشاريع البنية التحتية والنقل والطاقة (Al adwan,2019).

أمّا على صعيد تكنولوجيا المعلومات؛ فقد وقّعت وزارة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات الأردنية اتفاقًا مع شركة هواوي الصينية لتأسيس ثلاث أكاديميات في الأردن عام 2019، والأردن دولة ذات موارد طاقة محدودة وضعيفة، وتستورد ما يزيد على 90% من احتياجاتها من الغاز الطبيعي والنفط، وهذا يشكلّ ثقلاً على الميزانية الوطنية الأردنية. في ضوء ذلك؛ فإنّ الأردن لديه القدرة على زيادة احتياطياته من موارد الصخر الزيتي (Al adwan,2019) واستثماره بإنشاء أول محطة لتوليد الكهرباء بالصخر الزيتي، وهذه المحطة ستكون أول محطة .

دعمت الصين أيضًا التعاون مع العراق بإنشاء خط أنابيب النفط الذي يربط البصرة بالعقبة، وأعانت الأردن على تطوير قطاع الطاقة الشمسية بمساعدة الخبراء الصينيين، ويبنى الأردن حاليًا أول مفاعل نووي بدعم من الهيئة الدولية للطاقة الذرية، ودعم أمريكي وبريطاني وفرنسي وكوري وصيني، إذ أسهمت الأخيرة بتقديم دعم مالي وتكنولوجي للأردن. يمكن القول إنّ تطوير الطاقة النووية في الأردن يؤدي إلى إنتاج لا يقل عن 40% (Al adwan,2019) من احتياجاته من الكهرباء من هذه المنشآت

منذ بدء مبادرة الحزام والطريق ارتفعت صادرات الأردن إلى الصين، وعُقد اتفاق بينهما لبناء سكك حديد بقيمة 2.8 مليون، وأبرمت "اتفاقية استثمار كبرى مع غرفة الاستثمار في شينجن الصينية" في منطقة العقبة لتطوير القطاعات الصناعية فيها، وقدمت الصين منحة للقوات المسلحة الأردنية لشراء المعدات العسكرية الصينية بقيمة 4.7 مليون دولار. بالإضافة إلى ذلك، قدّمت جامعة الصين للعلوم الجيولوجية خططًا لبناء أكاديمية طريق الحرير في عمّان، وزادت أعداد السياح الصينيين في الأردن منذ عام 2018 – 2019 بنسبة 20% وفي عام 2023 انضم الأردن بشكل رسمي إلى مبادرة الحزام والطريق من خلال توقيعها على مذكرة تفاهم حول البناء المشترك للمبادرة لتعزيز التعاون الثنائي والنمو الاقتصادي بين الدولتين. (Tran,2020)

تطوّرت العلاقات الصينية مع الدول العربية في القرن الحادي والعشرين لتصبح الصين أكبر شريك تجاريّ وأول مستثمر فيها، ومبادرة الحزام والطريق تُعدّ نقطة انطلاق العلاقات العربية الصينية. إنّ العلاقات الصينية العربية قائمة على المصالح الاقتصادية؛ إذ عقدت الصين شراكات اقتصادية شاملة في إطار المبادرة مع الدول العربية لتنفيذ مشاريع اقتصادية، ومساعدات بقيمة (5) مليار يوان صيني، وأدرج (30) مشروعًا في إطار مبادرة التنمية العالمية، وإعطاء مجموعة من القروض الائتمانية للدول العربية لتمويل مشاريع المبادرة؛ ذلك للوصول عام (2027) إلى (430) مليار دولار لحجم التبادل التجاري بينهم (الأسود، 2024).

ومما لا شك فيه ان الدول العربية استثمرت موقعها الجغرافي الاستراتيجي لتعزيز موقفها التفاوضي مع الصين ضمن مبادرة الحزام والطريق. إذ تشرف العديد من هذه الدول على ممرات بحرية حيوية مثل مضيق هرمز وباب المندب، ما يمنحها أداة ضغط فعّالة لتعزيز الشراكة مع الصين. وتُعد قناة السويس أيضًا نقطة محورية في المبادرة، الأمر الذي دفع الصين إلى تكثيف استثماراتها في المنطقة وتحويلها إلى مركز اقتصادي نشط. من جهة أخرى، وظّفت دول الخليج موقعها كحلقة وصل بين آسيا وأفريقيا وأوروبا، ما جعلها مركزًا مهمًا في المسارات التجارية العالمية. كما تلعب كل من الأردن والعراق دورًا محوريًا كجسر بري محتمل لممر خطوط

النقل واللوجستيات، وهو ما دفع الصين إلى إطلاق مشاريع اقتصادية كبرى في هذه الدول مقابل فتح أراضيها كمرات عبور، كل ذلك أسهم في تحقيق مكاسب كبيرة للدول العربية، من خلال تعزيز مكانتها في المبادرة واستقطاب الاستثمارات الصينية.

المحور الثالث: التحديات التي تواجه الصين والدول العربية المنضمة لمبادرة الحزام والطريق وآلية مواجهتها
أولاً: التحديات التي تواجه الصين والدول العربية المنضمة لمبادرة الحزام والطريق
ثمة الكثير من التحديات والمخاوف التي تواجه الدول العربية المنضمة للمبادرة، ما يعوق مساراتها وتنفيذها. ويمكن توضيحها فيما يلي:

الضعف الاقتصادي للدول المشاركة

الكثير من الدول العربية ليست لديها القدرة على تمويل مشاريع المبادرة، وتعاني من ضعف في البنية التحتية، وهذا ما يقع على عاتق الصين في إعادة إعمار البنية التحتية، ورفع اقتصاد هذه الدول لدمجها في المبادرة؛ فقد حدّدت الصين 8 تريليون دولار للاستثمار في البنية التحتية للدول المشاركة في المبادرة، وحتى تضمن تمويل الدول؛ أقيمت المؤسسات المالية كالبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية وصندوق الحرير. (رضوان، 2021)

مخاوف الدول العربية من التبعية الصينية:

من أبرز التحديات التي تواجه الدول العربية للانضمام لمبادرة الحزام والطريق قلقها من التبعية الاقتصادية والسياسية للصين، خاصة أنّ هذه الدول لن تقدر على تمويل مشاريع المبادرة في أراضيها، كتجهيز البنية التحتية وسكك الحديد، وهذا يجعلها توافق على دعم الصين لها بوساطة مؤسساتها المالية، وهنا يكمن خوف الدول من التبعية للصين في حال لم يحقق المشروع أهدافه، وهذا يزيد الفجوة بين ما هو متوقع من المشروع وما هو محقق فعلاً. (رضوان، 2021)

ضبابية رؤية مبادرة الحزام والطريق

تدرك الدول العربية أنّ ثمة غموضاً في التصريحات الرسمية الصينية وإجراءات تنفيذ المشاريع في الدول العربية التي تغلب عليها الشعارات، وهي أقرب للدعاية السياسية مع عدم تحديد مضامينها أيضاً، وأعطيت حرية الاختيار لدول العالم كلها للانضمام للمبادرة على الرغم من أنّ ممرات المبادرة لا تمرّ من الدول كلها. (نافع، 2020)

سياسات الصين الحمائية

تتبع الصين سياسات حمائية لحماية اقتصادها؛ فبينما تدعو دول العالم إلى فتح أسواقها للاستثمارات الصينية لتصريف منتجاتها تضع قيوداً على استثمارات الدول الأجنبية فيها، وهذا يطرح تساؤلاً في أذهان الباحثين والمحليلين؛ إن كانت مبادرة الحزام والطريق وُجدت لتحقيق أهدافاً صينية فقط وأحادية الجانب. (رضوان، 2021)

تأخير عائد المبادرة

تعدّ مشاريع المبادرة طويلة الأجل، وتأخير أرباحها يجعل الدول تقع في ضوائق مالية لتحملها نفقات جديدة للمؤسسات الصينية المالية، وثمة تقدم بطيء في تنفيذ مشاريع المبادرة من الشركات الصينية المستثمرة في الدول العربية. (صلاح، 2018)

التحديات التي تواجه الصين في تنفيذ مبادرة الحزام والطريق

تواجه الصين تحديات كثيرة لتنفيذ مشاريع المبادرة في العالم العربي، لا سيما أنّ دولاً كثيرة تعاني من اضطرابات سياسية وضعف في النمو الاقتصادي، وهذا يعوق إنشاء الممرات المارة بهذه الدول، ما يعني عدم تحقيق الصين أهداف المبادرة.

مما لا شكّ فيه أنّ تمويل مشاريع البنية التحتية والصرف الصحي في الدول التي تعاني من ضعف اقتصادي مكلف ويمثّل عبئاً على الاقتصاد الصيني والمؤسسات المالية التابعة له، ويمكن تأخير بعض المشاريع أو إلغاؤها

لعدم قدرة الصين على تحمّل تكلفتها الضخمة وحدها، والطرق البرية للمبادرة في العالم العربي قد تمرّ من جبال وصحارٍ، وهذا يصعب عمليات البنية التحتية وإنشاء سكك الحديد (البدراني، 2022). كما ترفض عدة دول منافسة للصين المبادرة، وتعوّق تنفيذها، وتحشد الدول الأخرى عليها، كالولايات المتحدة الأمريكية واليابان والهند. ليس هذا فحسب، بل تحاول إقامة مشاريع بديلة منها، كمشروع البنية التحتية في أمريكا اللاتينية، الذي أطلقته الولايات المتحدة الأمريكية وإيطاليا واليابان وفرنسا وكندا وألمانيا، ويهدف إلى منافسة مبادرة الحزام والطريق عبر زيادة تمويل المشاريع التي تتعلّق بالأمن الصحي والرقمي، ومشكلات تعيّر المناخ والاتصالات الرقمية (Global Americans, 2021).

والجدير بالذكر ان المبادرة تمرّ بمناطق تشهد صراعات عرقية وسياسية، منها سوريا والعراق واليمن، التي تعاني من الإرهاب، لا سيما مع وجود القرصنة البحرية في الممرّات البحرية للمبادرة، وهذا يتطلب فرض تكاليف عالية على الصين لحماية سفنها التجارية، ما يرفع أسعار البضائع للمستهلكين (ISDP, 2016).

ثانياً: استراتيجية الصين لمواجهة تحديات المبادرة في الدول العربية

بعد الظروف الاستثنائية التي عانت منها الصين والدول العربية، كفيروس كورونا، والضعف الاقتصادي وخوف بعض الدول من الوقوع في فخ الديون بقيت هناك التزامات من الصعب تنفيذها في الظروف الراهنة لكن لا مجال لإلغائها، بل وضعت الصين آليات لمواجهةها تتضح فيما يلي:

إعادة هيكلة الديون

تتحوّل الكثير من الدول العربية من الوقوع في فخ الديون وعدم القدرة على سدادها، فمع قيام المبادرة أصبحت الصين أكبر دولة دائنة ومحصّلة للديون في العالم. لذا؛ اشتركت الصين مع صندوق النقد الدولي لتحسين آلية الإقراض وتبادل الخبرات، وأعلن البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية عام 2017 عن مذكرة تفاهم مع البنك الدولي لتخفيف الديون عن الدول المقترضة من الصين. (البدراني، 2022)

حوكمة مشاريع المبادرة

رأت الصين أنّ من الجيد عدم البدء بتنفيذ المشاريع التي تحتاج إلى تمويل ضخم، كالسود، والتركيز أكثر على مشاريع التكنولوجيا والاتصالات الرقمية والذكاء الاصطناعي. واتخذت إجراءات أكثر دقة وشفافية في اختيار المشاريع، ووضع قواعد محدّدة يُحتكّم إليها في حال حدوث نزاعات. (علي، 2023)

إصلاح العلامة التجارية لمبادرة الحزام والطريق

أصلحت الصين فقرات المبادرة وحسّنتها في المنتدى الثاني للحزام والطريق عام 2019، وركّز الخطاب على إصلاح العلامة التجارية للمبادرة بتحديد أربع نقاط رئيسية؛ هي: التمويل، والشمولية، والشفافية، والآثار البيئية. وبيّنت الصين التزامها بتطبيق الشفافية في مشاريع المبادرة والابتعاد عن الفساد بوساطة "مبادرة بكين لطريق الحرير النظيف"، الذي دعت به حكومات الدول إلى التعاون لتوفير المعلومات بصورة أسهل، وتطبيق القانون على مشاريع المبادرة، والقدرة على تحمّل عبء الديون لبناء نظام مالي طويل الأجل. (Lam, 2020)

لتباعد إجراءات أمنية تعاونية مع الدول المنضمة للمبادرة

تتبع الصين إجراءات أمنية بالتعاون مع الدول المنضمة للمبادرة؛ لحماية مشاريعها واستثماراتها وعدم اعتراضها والحفاظ على التجارة البحرية من القرصنة في العالم العربي. وتشمل هذه الاستراتيجيات ما يلي:

- المشاركة في قوات حفظ السلام

تشتترك الصين في قوات حفظ السلام، ونجحت في مسح الخط الأزرق مع اليونيفيل، ونزع الألغام، وقدمت المساعدات الإنسانية والطبية للدول التي تعاني من الحروب والفقر، وتوضّح الصين نيّتها في أن تكون من الدول التي تسعى لبناء السلام في العالم. (جمال، 2022)

احتواء الصراعات القائمة في الدول العربية

وضعت الصين خطة لاحتواء الصراعات في الدول العربية؛ لما له من تأثير كبير في سير المبادرة؛ إذ تؤثر تلك الصراعات في أمن ممرّات المبادرة، كتوتر العلاقات بين المملكة العربية السعودية وإيران. ثمة ضرورة ملحّة لمعالجة الوضع لمحورية دورهما في خريطة الحزام والطريق، وأيّ توتر في العلاقة

يُعدّ تهديدًا للمبادرة. بناءً عليه؛ أصدر الرئيس الصيني شين جين بينج عام 2016 أول وثيقة عربية تحتّ على التعاون بعد زيارته السعودية وإيران. (جمال، 2022)
مكافحة القرصنة

مع إعلان مبادرة الحزام والطريق عام 2013 أرسلت الصين 15 فرقة تحتوي على 10 آلاف مقاتل على سفينتين لحماية السفن التجارية الصينية، لا سيما أنّ ثمة أكثر من 5000 سفينة تجارية صينية تمرّ بأكثر من 50 دولة، وأصدرت الصين دوريات لمكافحة الحرائق وتقديم المساعدات العسكرية اللازمة في عدة مناطق في الشرق الأوسط، كمنطقة الجزائر في دولة الجزائر، والإسكندرية في مصر، والمنامة في البحرين، ومنطقة الشويخ في الكويت، وأبو ظبي في الإمارات العربية المتحدة، وجدة في السعودية، والدوحة في قطر (USCC,2013).

إنجاز رواق الباكستان

مع إنجاز رواق الباكستان يقلّ وقت نقل البترول من دول الخليج إلى الصين، ويفسح المجال للصين بالنفوذ إلى المحيط الهندي ودول الخليج عبر مضيق ملقا، ورواق باكستان يحلّ أزمة هذا المضيق ويخلص الصين من تهديد الأسطول الأمريكي ووقف تدفقّ البترول إليها، بالإضافة إلى إقامة الصين قواعد بحرية لتأمين وجودها، مثل قاعدة جيبوتي، التي تُعدّ الأولى من نوعها خارج أراضي الصين. (lin,2017)

قانون مكافحة الإرهاب

الذي أقرّته الصين عام 2015 لمشاركتها في بعثات مكافحة الإرهاب؛ إذ دعمت العراق في حربها على داعش بالتدريب وتبادل المعلومات، وأجرت تدريبات مشتركة مع السعودية في مدينة تشونغ تشينغ في الصين، وعزّزت التعاون مع تركيا في هذا المجال لاحتواء تهديد حركة تركستان الشرقية الإسلامية ومواجهته. (حباشنة، 2020)

قاعدة جيبوتي

أقامت الصين أول قاعدة عسكرية لها خارج حدودها في جيبوتي عام 2027 لتعزيز وجودها في القرن الإفريقي؛ لما تمتلكه من موقع استراتيجي مهم للمبادرة؛ إذ تتحكّم بالملاحة الدولية لوقوعها قرب خليج عدن ومضيق باب المندب الذي يمرّ منه، وهذا ينقل ما لا يقلّ عن مليار دولار في اليوم من الصين إلى أوروبا. (زكريا، 2020).

السيناريوهات المحتملة للعلاقات العربية-الصينية في ظل التحديات الراهنة :

1- السيناريو الأول:

قد توسّع الصين استثماراتها مع الدول العربية من خلال إنشاء مناطق صناعية وتطوير البنى التحتية مثل الطرق والموانئ، وتأتي هذه الخطوة في ظل حاجة الصين إلى تعزيز ارتباطها بالدول العربية الواقعة ضمن إطار المبادرة، بينما تسعى بعض الدول العربية إلى تنويع شراكاتها وتقليل اعتمادها على الولايات المتحدة من خلال تعزيز تعاونها مع الصين.

2-السيناريو الثاني:

قد يستمر التعاون العربي-الصيني بشكل محدود، نتيجة التخوف من الهيمنة الصينية والوقوع في "فخ الديون" الذي قد يصعب سداه. كما أن بعض الدول العربية تتعرض لضغوط غربية تدفعها إلى تقليص مشاركتها في المبادرة أو الانسحاب منها.

3-السيناريو الثالث:

قد تتراجع بعض الدول العربية عن المشاركة في مشاريع المبادرة نتيجة ضعف العائد الاقتصادي منها أو عدم وضوح حقيقة أهدافها ونوايا الصين من المبادرة، كما أن التوترات الجيوسياسية، خاصة الصراع بين الولايات المتحدة والصين، قد تؤدي إلى تجميد تنفيذ بعض المشاريع في الدول التي تهيمن عليها الولايات المتحدة.

الخاتمة

على مدار العقد الممتد من 2013 إلى 2023، أظهرت مبادرة الحزام والطريق تأثيرًا عميقًا على العلاقات بين الصين والدول العربية، حيث لعبت المبادرة دورًا حيويًا في توطيد الروابط الاقتصادية وتعزيز النفوذ الصيني في المنطقة، فقد نتج عن هذه المبادرة تدفق كبير للاستثمارات الصينية في العديد من الدول العربية، مما ساعد على تعزيز البنية التحتية وتحفيز النمو الاقتصادي، كذلك، أدت هذه الاستثمارات إلى ازدهار حجم التبادل التجاري بين الصين والدول العربية، مما جعل الصين الشريك التجاري الأكبر للعديد من هذه الدول.

وهذا التوسع في العلاقات الاقتصادية لم يقتصر على الجانب المادي فقط، بل تجاوز ذلك ليشمل تعزيز النفوذ السياسي للصين في المنطقة، فالتعاون الوثيق في إطار المبادرة ساهم في تقوية العلاقات الدبلوماسية بين الصين والدول العربية، مما أدى إلى تنامي دور الصين كلاعب رئيسي في قضايا المنطقة، وزيادة اعتماد الدول العربية على الصين كشريك استراتيجي.

وفي ضوء ما سبق، فإن نجاح مبادرة الحزام والطريق لم يقتصر على تحقيق المكاسب الاقتصادية فقط، بل كان له تأثير شامل على تعزيز النفوذ الصيني في المنطقة العربية، مما يؤكد صحة الفرضية بوجود علاقة طردية بين نسبة إنجاز مشروعات مبادرة الحزام والطريق في الدول العربية ومستوى النفوذ الصيني في السياسات الاقتصادية والأمنية لتلك الدول، وإن استمرار هذا التوجه قد يعزز من مكانة الصين في المنطقة بشكل أكبر، ويعيد تشكيل العلاقات الدولية في الشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

حيث أن نجاح المبادرة تجلّى في تعزيز الاستثمارات الصينية في الدول العربية وزيادة حجم التبادل التجاري بين الصين وهذه الدول، كما أظهرت الدراسة أن الصين أصبحت الشريك التجاري الأكبر للعديد من الدول العربية، مما عزز من نفوذها السياسي والاقتصادي في المنطقة.

في الواقع أسهمت المبادرة سياسيًا في تعزيز العلاقات الدبلوماسية بين الصين والدول العربية، حيث تم توقيع العديد من الاتفاقيات التي تدعم التعاون السياسي والاستقرار الإقليمي، واقتصاديًا، أدت المبادرة إلى زيادة كبيرة في الاستثمارات الصينية في البنية التحتية والطاقة والتجارة، مما ساهم في تعزيز النمو الاقتصادي في الدول العربية.

في حين أن الدول العربية واجهت العديد من التحديات في تنفيذ مبادرة الحزام والطريق المتمثلة في الضعف الاقتصادي الذي أدى إلى عدم قدرتها على تمويل مشاريع البنية التحتية الكبيرة، كما أن هناك مخاوف من التأثير السياسي للمبادرة، حيث يمكن أن تؤدي إلى تزايد النفوذ الصيني في المنطقة على حساب القوى الكبرى الأخرى، بالإضافة إلى ذلك، تعاني بعض الدول المشاركة من عدم الاستقرار السياسي والصراعات الداخلية، مما عاق تنفيذ المشاريع بشكل فعال.

تُعد مصر نقطة محورية في مبادرة الحزام والطريق، حيث تُعتبر استفادتها من المبادرة الأكبر نسبيًا مقارنة بالدول العربية الأخرى، لكنها تواجه صعوبات متعلقة بتمويل مشاريع المبادرة في منطقة قناة السويس. أما الأردن، فتبقى استفادتها محدودة نسبيًا مقارنة بالدول العربية الأخرى. من جهتها، تعتبر السعودية ذات عوائد كبيرة من المبادرة، حيث تستقطب عددًا كبيرًا من المشروعات الاستثمارية المتنوعة ولديها القدرة على التمويل بعكس الدول العربية الأخرى.

على الرغم من المنافع الاقتصادية التي تعلنها المبادرة للدول العربية إلا أن العلاقة بين الصين والدول العربية تظل غير متكافئة حيث أن الصين بموارده الضخمة يسيطر على المبادرة بينما الدول العربية تبقى دون تأثير حقيقي يوازن ما تقدمه من موارد جغرافية حيث أنها تركز على الاستثمارات دون ملاحظة تأثيراتها الاقتصادية والسياسية

توصيات بناء على ما توصلت اليه الدراسة

أولاً : من الضروري تعزيز التنسيق العربي تجاه مبادرة الحزام والطريق حيث ان يكون هناك آلية عربية موحدة للتعاون مع الصين لتحقيق منافع اقتصادية جماعية
ثانياً: استغلال الموقع الجغرافي للدول العربية كورقة ضغط على الصين لتحقيق المنافع الاقتصادية للدول العربية.
ثالثاً: تحقيق التوازن العربي في العلاقات العربية مع الولايات المتحدة والصين لتجنب الوقوع في أي توترات تؤثر على تحقيق أهداف الدول العربية من المبادرة
رابعاً: التحقق من عدم الوقوع في فخ المديونية العربية للصين من خلال مراجعة الاتفاقيات التجارية للقروض المأخوذة من بنوك الصين لتمويل مشاريع المبادرة

المراجع:

- 1- أحمد، زرقين، "مبادرة الحزام والطريق الصينية قراءة استراتيجية"، مجلة قضايا آسيوية، المركز الديمقراطي العربي، 3:75، (2020).
- 2- إسماعيل، رولا غازي، "دراسة تحليلية لمبادرة الحزام والطريق الصينية"، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية، سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية. مجلد 45 عدد 4 (2023).
- 3- الأسود، حبيب، (2024)، "الصين والعرب: علاقات تتوطد بعوامل الثقة واحترام السيادة". صحيفة العرب. لندن. سنة 46 عدد 13145 https://alarab.co.uk/sites/default/files/2024-05/7_24.pdf تاريخ الدخول: 2024-4-26
- 4- أهم الموضوعات / الصين مقالة خاصة: اتفاق توأمة بين البتراء بالأردن وممر جيايوقوان بسور الصين العظيم ARABIC.NEWS.CN https://arabic.news.cn/2017-2017_03/31/c_136174812.htm تاريخ الدخول: 2024-4-25
- 5- البدراني، عدنان خلف حميد، (2022)، "تحديات مبادرة الحزام والطريق: دراسة حالة الصين والدول المشاركة"، مجلة المعهد. عدد 8. تاريخ الدخول: 2022-3-22
- 6- برو، تمارا، (2024)، دلالات إرسال الصين أسطولها البحري إلى البحر الأحمر، شبكة الميادين، متوفر على الرابط: <https://linksshortcut.com/SLdHy> تاريخ الدخول: 2024-4-22
- 7- بن قانة، شناز، (2019)، الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية، المركز الديمقراطي، برلين.
- 8- بوابة الحزام والطريق، (2024)، أرقام هامة حول النتائج المثمرة للتعاون العملي بين الصين والدول العربية. <https://ara.yidaiyilu.gov.cn/document/read/347325.htm> تاريخ الدخول: 2024-4-22
- 9- بوابة الحزام والطريق، (2024)، ملصق: العلاقات الصينية العربية.. بالأرقام، متوفرة على الرابط : <https://ara.yidaiyilu.gov.cn/document/read/347412.htm> تاريخ الدخول: 2024-4-23
- 10- جمال، هبة، "مفهوم المصير المشترك والعلاقات العربية الصينية: بين مبادرة الحزام والطريق وجائحة الكورونا"، مجلة كلية السياسة والاقتصاد، جامعة بني سويف، عدد 13 (2022).
- 11- الخصب، غازي محمد سمور وبني سلامة، محمد تركي، "الأبعاد السياسية للعلاقات العربية الصينية في ضوء مبادرة الحزام والطريق الصينية خلال الفترة 2013-2023"، الجامعة الأردنية، عمادة البحث العلمي، مجلة العلوم الإنسانية. 3، 51 (2024).
- 12- الدرايسة، أحمد حسن، أثر مبادرة الحزام والطريق في تطور علاقات الصين مع دول المشرق العربي 2018-2013، رسالة ماجستير، 2019، كلية الآداب، جامعة اليرموك.

- 13- ذراي، هديل الحربي، أثر مبادرة الحزام والطريق الصينية على العراق فرص وتحديات، (2022)، مركز البيان للدراسات والتخطيط. <https://www.bayancenter.org/2022/01/8029> تاريخ الدخول: 2024-4-22
- 14- زكريا، محمود، (2020)، القواعد العسكرية في جيبوتي: الواقع والأسباب، مركز فاروس للاستشارات والدراسات الاستراتيجية. متوفر على الرابط: <https://linksshortcut.com/Rhpjd> تاريخ الدخول: 2024-4-22
- 15- زهران، عزة جمال عبد السلام، الدور المحوري للسعودية مع الصين في إحياء طريق الحرير في ضوء 2030، المجلة العلمية لكلية الدراسات الاقتصادية والعلوم السياسية، مجلد 4 عدد 8 (2019). تاريخ الدخول: https://esalexu.journals.ekb.eg/article_110735.html 2024-3-31
- 16- سليمان، عمرو محمد فريد سيد، "مشروع الحزام والطريق وتأثيره على الاقتصاد المصري"، مجلة البحوث المالية والتجارية. جامعة بور سعيد - كلية التجارة. عدد 2-54-82 (2019).
- 17- شبكة تلفزيون الصين الدولية، 2024. البيان المشترك بين الصين والدول العربية بشأن القضية الفلسطينية. تاريخ الدخول: <https://linksshortcut.com/xAEgH> 2024-3-12
- 18- صفوري، إيمان، (2021)، الأردن على طريق الحرير، وكالة عمون الإخبارية، متوفرة على الرابط: <https://www.ammonnews.net/article/595229> تاريخ الدخول: 2024-4-2
- 19- صلاح، علي، (2018)، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي. مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 26، عمان، الأردن.
- 20- عبد الله، زينب، الإطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، 2019، المركز الديمقراطي العربي، برلين
- 21- علي، عادل، (2023)، الدول العربية ومبادرة "الحزام والطريق" .. المكاسب ورؤية تقييمية. الصين اليوم، متوفرة على الرابط: http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/2018/fmwz/202311/t20231121_80034999.html تاريخ الدخول: 2024-10-2
- 22- قدورة، عماد، (2023)، "موقع دول الخليج العربية في مبادرة الحزام والطريق الصينية"، مجلة سياسات عربية. عدد 63.
- 23- كمال، رشا وشيماء، قراءات في الحزام والطريق مبادرة الصين في القرن الحادي والعشرين، ط1، 2017، دار سما للنشر والتوزيع وبيت الحكمة للاستثمارات الثقافية، مصر. 2-28
- 24- محمود، فاطمة، (2018)، الصين تغزو القطب الشمالي. الهيئة العامة للاستعلامات تاريخ الدخول: <https://www.sis.gov.eg/Story/169766?lang=ar> 2024-4-1
- 25- مضخور، باهر مردان، "استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين"، مجلة دراسات دولية، 67 (1)، 185-225، (2019).
- 26- موسى، علي صالح، الحزام والطريق... مكاسب مشتركة، جامعة الدول العربية - الأمانة العامة، ع175 (2018)

المراجع باللغة الإنجليزية

- 1- Al adwan, A. M., (2019), The JordNIn-ChineseStrategicPartnership. *EuropeanJournal of Social Sciences*. Vol58.no4.
- 2- Angus Lam, *DomesticPolitics in SoutheastAsia and Local Backlashagainst the Belt and Road Initiative*, October 15, 2020, AccessedatNovember 18, 2020, <https://www.fpri.org/article/2020/10/domestic-politics-in-southeast-asia-and-local-backlash-against-the-belt-and-road-initiative/>
- 3- Arduino, A., (2018), *China's Private Army Protecting the New Silk Road*, Us: sPringer, 103

- 4- Chaiziza, M., (2016). COMPREHENSIVE STRATEGIC PARTNERSHIP: A NEW STAGE IN CHINA-EGYPT RELATIONS, **Middle East Review of International Affairs**.Vol. 20, Iss. 3
- 5- clark, M. (2017), **the Belt and Road initiative: China new Grand Strategy?** theNational Bureau of Asian Research, Washington. United state. 9
- 6- Global, T., (2021). **All Arab countries have inked BRI cooperation documents with, China:** Foreign Ministry. <https://www.globaltimes.cn/page/202312/1303131.shtml>
- 7- He, A., (2020), The Belt and Road Initiative: Motivation, Financing, EXpansion and Challenges of Xi's ever-expanding strategy, **Journal of Infrastructure, Pplicity and Development**, 4.1
- 8- Hoh, A., (2019). **China's Belt and Road Initiative in Central Asia and the Middle East .** Digest of Middle East Studie.Volum28, Issue 2. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/dome.12191>
- 9- Hong, Y. H. (2022). **The Belt and Road Initiative in Central Asia.**EaiBackground Brief No.163.National University of Singapore.<https://research.nus.edu.sg/eai/wp-content/uploads/sites/2/2022/03/EAIBB-No.-1636-The-BRI-in-Central-Asia-exsum.pdf>
- 10- ISDP.The Institute for Security and Development Policy, **The Belt and Road.**<https://www.isdp.eu/publication/belt-road-initiative/>
- 11- Tran, E., (2020), **China's ambitions in the kingdom of jordan.** Encyclopedia gepolitica<https://linksshortcut.com/AqQdP>
- 12- U.S.-**CHINA ECONOMIC AND SECURITY REVIEW COMMISSION(USCC)**, chapter 3: china and the World Sectionn1: china and the Middle east and NorthAfrica. <https://linksshortcut.com/SproJ>