

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/C.5/2019/CRP.2
E/ESCWA/S-6/7
2 December 2019
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)



الدورة الاستثنائية السادسة
عمّان، 21-22 كانون الأول/ديسمبر 2019

البند 7 من جدول الأعمال المؤقت

مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية؟

موجز

مبادرة الحزام والطريق الصينية (أو طريق الحرير الجديد) مشروعٌ ضخمٌ متعدد الأبعاد سيكون له تأثير هائل على قضايا متنوعة، منها النقل والتجارة الدوليين. ومن المتوقع أن تتأثر المنطقة العربية بهذا المشروع بطرق عديدة، نظراً لدورها المركزي في النقل والتجارة على الصعيد العالمي. وتستعد العديد من البلدان العربية للمشاركة في هذا المشروع والاستفادة منه. ولكن لم يتضح بعد ما إذا كانت المنطقة العربية ستؤدي دوراً في المشروع، نظراً إلى أنّ البلدان العربية ليست جزءاً رسمياً من أي من ممراته الحالية. ومع ذلك، سيُطال تأثير مبادرة الحزام والطريق، إيجابياً كان أو سلبياً، العديد من أنحاء العالم، بما في ذلك البلدان التي لم تنضم رسمياً إليها.

وتقدّم هذه الوثيقة معلومات عن مبادرة الحزام والطريق، وتقيماً أولياً لما تتطوي عليه من مخاطر في المنطقة. وممثلو وممثلات الدول الأعضاء مدعوون إلى الاطلاع عليها وإبداء الرأي بشأنها.

-2-

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	4-1مقدمة
		<u>الفصل</u>
5	7-5 أولاً- أثر مبادرة الحزام والطريق على التجارة العالمية
7	16-8 ثانياً- مبادرة الحزام والطريق في المنطقة العربية
10	20-17 ثالثاً- الطاقة والبلدان العربية
12	26-21 رابعاً- مبادرة الحزام والطريق ومناطق أخرى
14	29-27 خامساً- موقف الأمم المتحدة
16	34-30 سادساً- الخاتمة

مقدمة

1- أطلقت الصين مبادرة الحزام والطريق في عام 2013، وهي مشروع واسع النطاق يهدف إلى ربط بلدان العالم ببعضها البعض عبر شبكة من الطرق البرية، والسكك الحديدية، والموانئ، وخطوط أنابيب النفط والممرات البحرية وشبكات الاتصالات السلكية واللاسلكية التي تمر بالصين و65 بلداً آخر. وقدمت الحكومة الصينية هذه المبادرة باعتبارها وسيلة لتحسين التعاون والاتصال في ما بين المناطق. وأطلقت الصين هذا المشروع الذي بلغت كلفته تريليون دولار، واستقطب 8 تريليون دولار إضافية منذ إنشائه (1). وتركز المبادرة على خمسة مجالات هي: التنسيق في ما بين السياسات الإنمائية، وإنشاء بنى أساسية ومرافق وشبكات، وتعزيز الاستثمار والعلاقات التجارية، وتحسين التعاون المالي وتكثيف التبادل الاجتماعي والثقافي (2).

2- وتتألف هذه المبادرة من فرعين هما: الحزام الاقتصادي لطريق الحرير الذي يهدف إلى ربط الصين بأوروبا مروراً بجنوب آسيا وآسيا الوسطى؛ وطريق الحرير البحري الذي يهدف إلى ربط الصين بأوروبا مروراً بجنوب شرق آسيا ومنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا. ويشمل هذان الفرعان ستة ممرات اقتصادية. الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، حيث بلغت قيمة الاستثمار في الطرق السريعة والمناطق الصناعية ومشاريع الطاقة 62 مليار دولار منذ عام 2013 (3). والممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار، وهو من أكثر الخطط طموحاً التي كان التقدم المحقق فيها طفيفاً بسبب التغييرات السياسية في ميانمار (4). ومع ذلك، تعمل الصين على بناء سكك حديدية وطرق سريعة وجسر في بنغلاديش بكلفة 10 مليار دولار. وتسعى، في رؤيتها الطويلة الأجل إلى إنشاء ممر يصل بين الصين وباكستان والهند وإيران وأفغانستان وكازاخستان (5). والممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا، ويشمل مشاريع لتعزيز إنشاء الطرق السريعة والسكك الحديدية (6). وقد

Mohamad Khalil Khan and others, "China's belt and road initiative: a global model for an evolving approach (1) to sustainable regional development", in *Sustainability*, vol.10, No.11 (16 November 2018). Available at <https://www.mdpi.com/2071-1050/10/11/4234/htm>

Lauren A. Johnston, "The belt and road initiative: what is in it for China?", in *Asia and the Pacific Policy Studies*, vol. 6 No. 1 (31 October 2018) p.40-58. Available at <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1002/app5.265>

Antara Ghosal Singh, "China's vision for the belt and road in South Asia what progress has the BRI made in South Asia thus far?" *The Diplomat*, 2 March 2019. Available at <https://thediplomat.com/2019/03/chinas-vision-for-the-belt-and-road-in-south-asia/>

Man Hung & Thomas Chan, "The belt and road initiative- the new silk road: a research agenda" (4) in *Journal of Contemporary East Asia Studies*, vol.7, No. 2, (2018) p. 104-123. Available at <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/24761028.2019.1580407>

Antara Ghosal Singh, "China's vision for the Belt and Road in South Asia What progress has the BRI made in South Asia thus far?" *The Diplomat*, 2 March 2019. Available at <https://thediplomat.com/2019/03/chinas-vision-for-the-belt-and-road-in-south-asia/>

United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, "China's "one belt, one road" initiative: an ESCAP report" in *Population and Development Review*, vol.43, No. 3 (31 July 2017) p.583-587. Available at <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/padr.12089>

أنشأت روسيا والصين صندوق تعاون استثماري بقيمة 10 مليار دولار لتمويل مشاريع روسية تندرج في إطار مبادرة الحزام والطريق⁽⁷⁾، منها أكبر مشروع للغاز الطبيعي المسيل في منطقة القطب الشمالي ومن الممرات أيضاً مشروع الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يهدف بشكل أساسي إلى تحسين خدمات القطار لزيادة عدد حاويات الشحن التي تنقل السلع من الصين إلى أوروبا⁽⁸⁾. وبلغت قيمة الاستثمار الصيني المباشر في أوروبا 35 مليار يورو في عام 2016 مقابل مليار يورو في عام 2008. وفي آذار/مارس 2019، كانت إيطاليا أول بلد أوروبي ينضم إلى مبادرة الحزام والطريق. ومن شأن الممر بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية أن يربط في ما بين البلدان الواقعة على طول نهر الميكونغ⁽⁹⁾، وهو يشمل مشاريع لبناء سكك حديدية ثقيلة وطرق برية وموانئ فاقت قيمتها 739 مليار دولار بين عامي 2013 و2018⁽¹⁰⁾. أما الممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وآسيا الغربية فيربط الصين بإيران وتركيا عبر آسيا الوسطى، وبالتالي بطريق الحرير البحري⁽¹¹⁾. وإلى جانب هذه الممرات الست، تستثمر الصين حوالي 5 مليارات دولار في السنة في القارة الأفريقية باعتبارها جزءاً من طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين⁽¹²⁾. وتستهدف مشاريع البنى الأساسية قطاع الطاقة، والطرق، والسكك الحديدية، والموانئ، وتشمل طريقاً هاماً في كينيا يبلغ طوله 500 كيلومتر، وسككاً حديدية جديدة في إثيوبيا، وأنغولا، وكينيا، ونيجيريا⁽¹³⁾. وفي عام 2018، وعدت الصين البلدان الأفريقية بمبلغ 60 مليار دولار إضافي، يشمل قروضاً بشروط ميسرة ومنحاً، وأنشأت صندوقاً خاصاً بقيمة 10 مليار دولار لتمويل التنمية فيها⁽¹⁴⁾.

Russia Briefing, "Russia agrees to significant silk road projects with China", 19 July 2017. Available at (7)

<https://www.russia-briefing.com/news/russia-agrees-significant-silk-road-projects-china.html/>

Man Hung & Thomas Chan, "The Belt and Road Initiative- the new silk road: a research agenda" (8)

in *Journal of Contemporary East Asia Studies*, vol.7, No. 2, (2018) p. 104-123. Available at

<https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/24761028.2019.1580407>

United Nations Economic and Social Commission for Asia and the Pacific, "China's "One Belt, One Road" (9)

initiative: an ESCAP report" in *Population and Development Review*, vol.43, No. 3 (31 July 2017) p.583-587. Available at

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/padr.12089>

Phidel Vineles, "Making the Belt and Road work for Southeast Asia" *East Asia Forum*, 13 July 2019. Available (10)

.at <https://www.eastasiaforum.org/2019/07/13/making-the-belt-and-road-work-for-southeast-asia/>

Mohamad Khalil Khan and others, "China's Belt and Road initiative: a global model for an evolving approach (11)

to sustainable regional development", *Multidisciplinary Digital Publishing Institute*, 16 November 2018. Available at

<https://www.mdpi.com/2071-1050/10/11/4234/htm>

Vivien Foster and others, "Building bridges: China's growing role as infrastructure financier for Sub- (12)

Saharan Africa". Available at

https://siteresources.worldbank.org/INTAFRICA/Resources/BB_Final_Exec_summary_English_July08_Wo-Embg.pdf

Silja Fröhlich, "China's Belt and Road forum: does Africa need new funding options?", 26 April 2019. (13)

.Available at <https://www.dw.com/en/chinas-belt-and-road-forum-does-africa-need-new-funding-options/a-48502797>

Efem Nkam Ubi, "How Africa can benefit from China's Belt and Road Initiative", *Financial Nigeria*, 18 June (14)

2019. Available at <http://www.financialnigeria.com/how-africa-can-benefit-from-china-s-belt-and-road-initiative-blog-449.html>

3- ودوافع المبادرة واضحة من الناحية النظرية. فالحاجة إلى تنمية مشتركة على الصعيد العالمي تقترن بضرورة تعزيز الإدماج المالي، والحد من التكاليف التجارية، والاستفادة من الوقت بشكل فعال في الحصول على السلع والخدمات، والحد من الفقر، وإنشاء بنى أساسية، وتحقيق الاستيعاب الثقافي، وذلك عن طريق ربط البلدان ببعضها البعض⁽¹⁵⁾.

4- وتبحث هذه الوثيقة في مشاركة المنطقة العربية في مبادرة الحزام والطريق، وتبين أثر هذا المشروع على علاقات التجارة والتكامل في المنطقة العربية، فيما بين بلدانها ومع العالم. ومع التسليم بأن ندرة المعلومات عن هذا المشروع لا تسمح بإجراء تقييم سليم لأثره على المنطقة، تستعرض هذه الوثيقة المعلومات المتاحة، وتطرح مسائل وثيقة الصلة به.

أولاً- أثر مبادرة الحزام والطريق على التجارة العالمية

5- من المتوقع أن تزرع مبادرة الحزام والطريق التجارة الدولية، وأن يكون تأثيرها هائلاً على البلدان التي يمر بها طريق الحرير وكذلك على بلدان ومناطق أخرى، منها المنطقة العربية. وتبين دراسة للبنك الدولي آثار المبادرة على التجارة باعتماد تحليل اقتصادي قياسي وهندسي⁽¹⁶⁾. وتخلص إلى أن زيادة البنى الأساسية قد تؤدي إلى زيادة التبادل التجاري بين بلدان المبادرة بنسبة تتراوح بين 2.5 و 4.1 في المائة. وتشير النتائج إلى أن إصلاح السياسات الرامية إلى تقليل الحواجز التجارية أدى إلى ارتفاع في الصادرات بنسبة 7.2 في المائة. كذلك يمكن أن يؤدي تحقيق مزيد من التكامل في القوانين التجارية وإيجاد مداخل ملائمة إلى السوق إلى رفع هذه النسبة إلى 11.2 في المائة، ما يعني أن التوسع التجاري يمكن أن يزيد إذا ما تكاملت البنى الأساسية مع السياسات.

6- ومن المكاسب التجارية التي تحققت لبلدان المبادرة تحسين البنى الأساسية والاتصال بدول أخرى. ويظهر الشكل 1 التغيير المرتقب في صادرات بلدان معينة بعد انضمامها إلى المبادرة، بالمقارنة مع صادراتها قبل الانضمام. وإيران وعمان من أكثر الدول المستفيدة من المبادرة، إذ زادت صادراتهما بنسبة 7 في المائة. ويتوقع أن تشهد الصين والمملكة العربية السعودية زيادة في القيمة المضافة لصادراتهما، ولا سيما أن حجم التجارة فيهما كبير⁽¹⁷⁾.

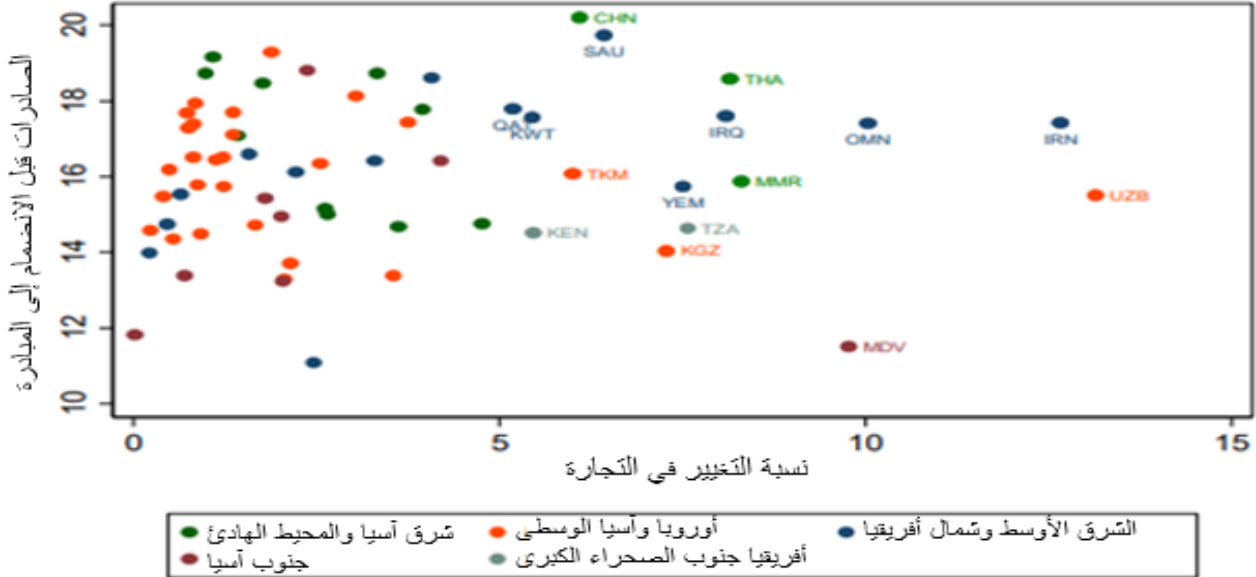
Mohamad Khalil Khan and others, "China's belt and road initiative: a global model for an evolving approach (15) to sustainable regional development", in *Sustainability*, vol.10, No.11 (16 November 2018). Available at <https://www.mdpi.com/2071-1050/10/11/4234/htm>

Suprabha Baniya and others, *Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis*, Policy Research (16) working paper, (Washington, D.C., World Bank Group, 2019). Available at <http://documents.worldbank.org/curated/en/623141547127268639/Trade-Effects-of-the-New-Silk-Road-A-Gravity-Analysis>

.Ibid (17)

-6-

الشكل 1- التغير في مجموع الصادرات حسب البلد



المصدر: Suprabha Baniya and others, *Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis*, Policy Research working paper, (Washington, D.C.: World Bank Group, 2019).

ملاحظة: التغيير في التجارة في بلد ما هو الفرق بين التجارة قبل انضمامه إلى المبادرة وبعد انضمامه إليها.

7- ومن المرجح أن تقلص مبادرة الحزام والطريق مدة الشحن للبلدان المنضمة وغير المنضمة إليها. ويتراوح متوسط الانخفاض في مدة الشحن من بلد ما إلى آخر بين 1.2 و 2.5 في المائة. وتشهد اقتصادات البلدان المنضمة إلى المبادرة انخفاضاً في مدة الشحن يتراوح بين 1.7 و 3.2 في المائة في المتوسط. ويُتوقع تحقيق مكاسب كبرى من الطرقات التجارية التي تربط بين شرق آسيا وجنوبها ومن ممرات المبادرة. فعلى سبيل المثال، ستتخفض مدة الشحن بين البلدان الواقعة على طول الممر الاقتصادي الذي يصل بين الصين وآسيا الوسطى وآسيا الغربية بنسبة 12 في المائة بفضل تحسين البنى الأساسية للنقل. ويؤدي تقليص مدة الشحن إلى انخفاض كبير في التكاليف التجارية. وتشير التقديرات إلى أن تنفيذ جميع مشاريع البنى الأساسية للنقل في إطار المبادرة سيقلل من التكاليف التجارية الإجمالية بنسبة تتراوح بين 1.1 و 2.2 في المائة عالمياً. وفي اقتصادات البلدان المنضمة إلى المبادرة، سيتراوح الانخفاض في التكاليف التجارية بين 1.5 و 2.8 في المائة. وتشير التوقعات المتعلقة بالبلدان العربية إلى انخفاض في التكاليف التجارية يتراوح بين 1 و 3 في المائة حسب موقعها ودرجة مشاركتها في المبادرة. ومن ناحية مدة الشحن، تتفاوت نسبة الانخفاض في التكاليف التجارية بين كل ثنائي من البلدان بشكل ملحوظ، حيث تسجل بلدان شرق آسيا والمحيط الهادئ وبلدان جنوب آسيا أعلى نسبة وسطى، علماً أن هذه النسبة تزيد في الممرات(18).

Charles Kunaka, "Six corridors of integration: connectivity along the overland corridors of the Belt and Road Initiative" *World Bank Blogs*, 4 Octobre 2018. Available at <https://blogs.worldbank.org/trade/six-corridors-integration-connectivity-along-overland-corridors-belt-and-road-initiative>

ثانياً- مبادرة الحزام والطريق في المنطقة العربية

8- كان طريق الحرير القديم يمر بالمنطقة العربية. لكن يبدو أنّ المبادرة الصينية الجديدة لا تشرك المنطقة العربية نظراً إلى أنّ الممرات الستة الحالية لا تشمل رسمياً أي بلد عربي. وهذا الاستثناء ملفت لأنّ للبلدان العربية دور مهم في التجارة الصينية، ولا سيما أن 40 في المائة من النفط الذي تستورده الصين مصدره البلدان العربية⁽¹⁹⁾. وتسعى البلدان العربية إلى الانضمام إلى المبادرة. ووقعت الصين وثائق للتعاون في إطار المبادرة مع تونس، والسودان، والعراق، وعمان، وقطر، والكويت، ومصر، والمغرب، والمملكة العربية السعودية، كما وقعت وثائق للتعاون في القدرات الصناعية مع الإمارات العربية المتحدة، والجزائر، والسودان، ومصر، والمملكة العربية السعودية.

9- ومن المرجح أن تؤثر المبادرة على "ديناميات القوى الإقليمية". وقد ينطوي الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين وآسيا الوسطى وآسيا الغربية على مشاكل بالنسبة إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي، نظراً إلى أنه يتيح لإيران أن تصبح مركزاً للوجستيات والنقل، بالإضافة إلى قدرتها على الإمداد بالطاقة. أما الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين وباكستان، فقد يشكل ممراً رئيسياً لبلدان مجلس التعاون الخليجي، لأنّ ميناء غوادار يمكن أن يسرّع تجارة النفط الخليجي مع الصين، لكنه قد يشكل في الوقت نفسه بديلاً عن الموانئ العربية، فيؤدي إلى تحويل التجارة الدولية بعيداً عن المنطقة⁽²⁰⁾.

10- وبشكل عام أدت المبادرة الصينية إلى تطورات اقتصادية إيجابية وحيوية بالنسبة إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي. ففي عام 2016، بلغ حجم الاستثمار الصيني المباشر في البلدان العربية 29.5 مليار دولار⁽²¹⁾. وفي عام 2017، وقعت الصين عقود إنشاء بقيمة 33 مليار دولار فيبلغ حجم التجارة بين الصين والبلدان العربية 191 مليار دولار، أي ما يفوق الرقم المسجل في عام 2004 بأربعة أضعاف⁽²²⁾.

11- ومنذ إطلاق المبادرة في عام 2013، ارتفعت الاستثمارات الصينية في مصر بنسبة 55 في المائة⁽²³⁾، ولا سيما في مجال تعزيز البنى الأساسية. وتعمل شركة صينية منذ عام 1998 على بناء المنطقة الاقتصادية لقناة

Muhammad Zulfikar Rakhmat, "The Belt and Road Initiative in the Gulf: building "oil roads" to prosperity", (19) *Middle East Institute*, 12 March 2019. Available at <https://www.mei.edu/publications/belt-and-road-initiative-gulf-building-oil-roads-prosperity>.

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/gcc-countries-and-chinas-belt-and-road-initiative-bri-curbing-their-enthusiasm>.

Middle East Monitor, "China is largest foreign investor in Middle East", 24 July 2017. Available at (21) middleeastmonitor.com/20170724-china-is-largest-foreign-investor-in-middle-east/

Xi Jinping, CASCF, 8th Ministerial Meeting "Xi Jinping addresses the China-Arab States Cooperation (22) Forum", video, 10 July 2018. Available at https://www.youtube.com/watch?v=GI_azPa6VKE

Noha El Tawil, "Why Egypt is significant to Belt and Road Initiative", *Egypt Today*, 27 April 2019. Available (23) at <https://www.egypttoday.com/Article/2/68862/Why-Egypt-is-significant-to-Belt-and-Road-Initiative>

السويس في مصر⁽²⁴⁾. وسيبلغ حجم الاستثمارات في هذا المشروع مليار دولار أميركي في الفترة الممتدة بين عامي 2015 و2019⁽²⁵⁾. وستتيح المنطقة الاقتصادية لقناة السويس فرصاً للكثير من الشركات التجارية المحلية، ما يؤدي إلى زيادة الاستثمارات والمبيعات والواردات والصادرات⁽²⁶⁾. وفي آذار/مارس 2019، أُدمجت هذه المنطقة بشكل كامل في مبادرة الحزام والطريق⁽²⁷⁾. وفي منتدى الحزام والطريق الثاني الذي انعقد في نيسان/أبريل 2019، وقّعت مذكرة تفاهم إعداداً للمرحلة الثانية من منطقة "تيدا" الصناعية داخل المنطقة الاقتصادية لقناة السويس. ومن المتوقع أن يتيح هذا المشروع ما لا يقل عن 25000 فرصة عمل، وأن يستقطب استثمارات صينية بقيمة 5 مليارات دولار⁽²⁸⁾.

12- وتخطط الحكومة الصينية لبناء طريق سريع يربط طريق الحرير بالجمهورية العربية السورية والعراق ولبنان. وتركز الاستثمارات في العراق على قطاع الغاز والنفط. ومن الواضح أن الصين تعمل على توسيع شبكتها النفطية، وأن العراق لا يزال مصدراً رئيسياً لوارداتها⁽²⁹⁾. وأعلن رئيس جمهورية الصين عن قرض بقيمة 20 مليار دولار لإعادة بناء الأردن والجمهورية العربية السورية ولبنان⁽³⁰⁾. ويشكل لبنان بالنسبة إلى الصين منفذاً هاماً إلى إعادة بناء الجمهورية العربية السورية⁽³¹⁾. لذلك، استثمر الصينيون في ميناء طرابلس لتعزيز قدرته على الاستيعاب.

13- ووقعت الصين والكويت مذكرة تفاهم تتعلق بإنشاء آلية تنمية تعاونية لمدينة الحرير والجزر الخمس الكويتية⁽³²⁾. ويساهم صندوق طريق الحرير في تمويل مشروع شبكة الألياف الضوئية الوطني الواسع النطاق

TEDA Suez, "TEDA, a city building expert from China", 15 May 2017. Available at <http://www.setc-zone.com/system/2017/05/15/011261383.shtml> (24)

Noha El Tawil, "Why Egypt is significant to Belt and Road Initiative", *Egypt Today*, 27 April 2019. Available at <https://www.egypttoday.com/Article/2/68862/Why-Egypt-is-significant-to-Belt-and-Road-Initiative> (25)

Mahmoud Fouly, "China's investment in Suez Canal zone tells success story of economic partnership", 1 September 2018. Available at http://www.xinhuanet.com/english/2018-09/01/c_137436109.htm (26)

Xinhua, "Egypt's Suez Canal economic zone integrates with China's BRI: minister", 20 March 2019. Available at http://www.xinhuanet.com/english/2019-03/20/c_137908213.htm (27)

Al-Masry Al-Youm, "China to invest US\$5 billion in Egypt's Suez Canal Economic Zone", 28 April 2019. Available at <https://egyptindependent.com/china-to-invest-us5-billion-in-egypts-suez-canal-economic-zone/> (28)

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/ (29)

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=GI_azPa6VKE (30)

Xinhua, "Egypt's Suez Canal economic zone integrates with China's BRI: minister", 20 March 2019. Available at http://www.xinhuanet.com/english/2019-03/20/c_137908213.htm (31)

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> (32)

في عُمان⁽³³⁾. ووقعت المملكة العربية السعودية مذكرة تفاهم مع الصين بشأن مشروع الجسر البري الذي يصل بين السواحل الغربية والشرقية من خلال سكة حديدية تربط موانئ البحر الأحمر والخليج العربي في ما بينها⁽³⁴⁾. ومنذ عام 2017، تتعاون الإمارات العربية المتحدة مع الصين في إطار المنطقة التجريبية الصينية-الإماراتية لتعزيز القدرات الصناعية، وفي إطار الحزام الاقتصادي لطريق الحرير ومبادرة طريق الحرير البحري للقرن الواحد والعشرين⁽³⁵⁾. ونتيجة لهذا التعاون، أبرمت 15 شركة اتفاقات إطارية بلغت قيمة الاستثمارات فيها 884 مليون دولار⁽³⁶⁾. وأطلقت الصين تحالف الحزام والطريق الدولي للتنمية الخضراء بالاشتراك مع 25 بلداً، منها الإمارات العربية المتحدة. واعتمدت مؤسسات مالية كبرى من الإمارات العربية المتحدة والصين مبادئ الاستثمار الأخضر في الإطار الإنمائي لمبادرة الحزام والطريق⁽³⁷⁾.

14- وينبغي البحث في مدى استفادة المنطقة العربية من انفتاح طرق التجارة وتيسيرها. فمن جهة، لا تزال العديد من البلدان العربية نامية وعلى اتصال ضعيف بالعالم، ما يؤكد استفادة اقتصاداتها على المدى البعيد من تعزيز البنى الأساسية فيها وربطها بمشروع اتصال عالمي. ومن جهة أخرى، تعتمد مشاركة بلدان المنطقة في هذا المشروع المهم على القرارات التي تتخذها إدارة المشروع وعلى رؤيتها بشأن مدى استفادة المبادرة من انضمام المنطقة إليها. وتجدر الإشارة إلى أن ليس للبلدان العربية تأثير يذكر في هذا القرار. ورغم ذلك، تتسابق العديد من البلدان العربية وتتنافس في ما بينها للانضمام إلى المبادرة، لما تتيحه من فوائد اقتصادية وفرص تجارية. ولكن لم يتضح بعد أي تصور لدور تؤوله المنطقة في إطار المبادرة.

15- وأعدّ معهد راند الأوروبي للأبحاث⁽³⁸⁾ دراسة لتقدير أثر تحسين الربط في إطار المبادرة. وينطلق سيناريو الدراسة من فرضية توفر شبكات للسكك الحديدية في جميع المناطق المشمولة بالمبادرة وانخفاض الكلفة البحرية بنسبة 20 في المائة. وتبين هذه المحاكاة زيادة كبيرة في الصادرات في منطقة غربي آسيا وفي مصر، وزيادة في التجارة بنسبة 10 في المائة، في مقابل نسبة تراوحت بين صفر و-2.5 في المائة في عدد من بلدان شمالي أفريقيا هي تونس، والجزائر وموريتانيا. أما البلدان التي لم تشهد تغييراً فهي الجمهورية العربية السورية ودولة فلسطين وليبيا واليمن، ربما بسبب النزاعات الجارية فيها.

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>

Saudi Gazette, "Three multi-billion-dollar railway deals inked", 23 October 2018. Available at (34) <http://saudigazette.com.sa/article/546339>

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> (35)

China Daily, "China-UAE industrial capacity cooperation demonstration zone", 13 February 2019. Available (36) at <http://govt.chinadaily.com.cn/a/201902/13/WS5c63c755498e27e33803839e.html>

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> (37)

Hui Lu and others, *China Belt and Road Initiative: Measuring the Impact of Improving Transport Connectivity on International Trade in the Region - A Proof-of-Concept Study* (Cambridge, RAND, 2018). (38)

16- وتتوقع الدراسة أن يؤدي تطوير البنى الأساسية إلى زيادة مجمل الصادرات بنسبة 2 إلى 5 في المائة في معظم بلدان منطقة غربي آسيا ومصر، وبنسبة تفوق 5 في المائة في العراق وحده. أما بلدان شمال أفريقيا كتونس والجزائر وموريتانيا فتراوحت نسبة التغيير فيها بين 2.5- وصفر كما ورد سابقاً. وأما البلدان التي لم تشهد أي تغيير فهي مجدداً الجمهورية العربية السورية، ودولة فلسطين، وليبيا، واليمن. وبالنتيجة، تخلص الدراسة إلى أن أثر الربط يفوق أثر البنى الأساسية في المنطقة العربية.

ثالثاً- الطاقة والبلدان العربية

17- الطاقة هي ركيزة الشراكة بين الصين ومجلس التعاون الخليجي. فالصين هي أكبر مستورد لمنتجات الطاقة، ومنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا هي المصدر الأكبر لها⁽³⁹⁾. وتشمل الترتيبات الأخرى التعاون في مجال نمو الاستثمار، لكن ذلك لا يحد على تعميق العلاقة بين الصين ودول المجلس.

18- وفي عام 2017، استوردت الصين حوالي 8.4 مليون اسطوانة من النفط في اليوم، 3.9 مليون منها من مجلس التعاون الخليجي. وكانت المملكة العربية السعودية المصدر الأكبر، يليها العراق، وعمان، وإيران، والكويت والإمارات العربية المتحدة⁽⁴⁰⁾. وبالمثل، كانت قطر في عام 2016 أكبر مصدر للغاز الطبيعي المسيل⁽⁴¹⁾. وتتحمل الصين تكاليف عديدة من جراء علاقتها مع المنطقة. فارتفاع أسعار النقل، على سبيل المثال، أجبر عدداً من الشركات الصينية على وقف نقل السلع إلى بلدان الاقتصادات المتضررة من الحروب كالجهورية العربية السورية، وإلى بعض المناطق في العراق⁽⁴²⁾. ولتخفيف اعتماد الصين على منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ستواصل بحثها عن موارد من خارجها، ولا سيما من خط الأنابيب الذي يمتد بين آسيا الوسطى وروسيا والصين والذي يشكل موضوع تداول⁽⁴³⁾.

Observatory of Economic Complexity, "Where does China import crude petroleum from", The Observatory of (39)
.Economic Complexity database. Available at https://oec.world/en/visualize/tree_map/hs92/import/chn/show/2709/2017

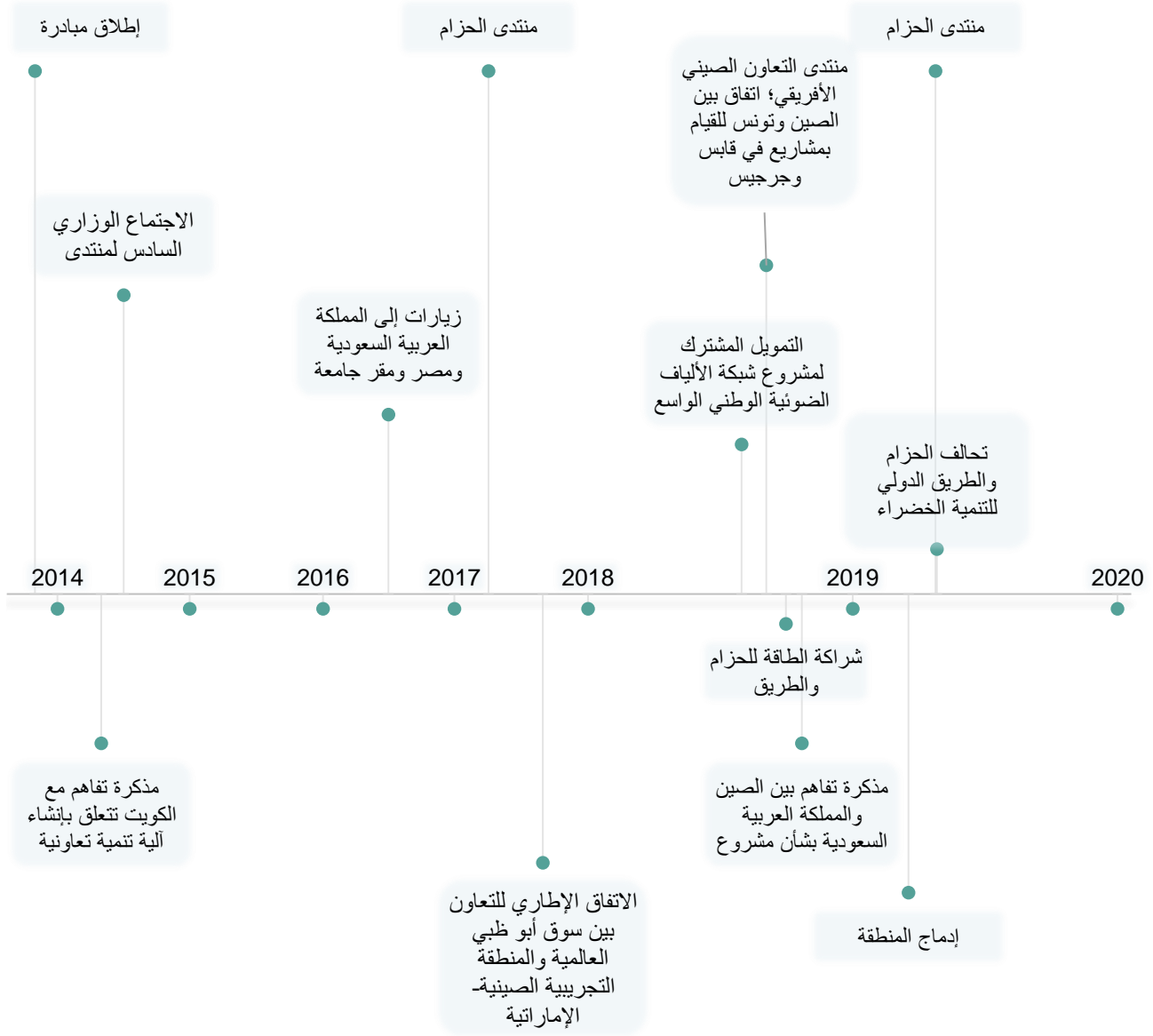
Xuming QIAN & Jonathan FULTON, "China-Gulf Economic Relationship under the "Belt and Road" Initiative", *Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies*, vol.11, No.3, (17 July 2018) P. 12-21. Available at <https://www.tandfonline.com/doi/pdf/10.1080/25765949.2017.12023306>

Carolyn Davis, "Qatar continues prepping for massive LNG export expansion", *NGI's Daily Gas Price Index*, (41)
2 April 2019. Available at <https://www.naturalgasintel.com/articles/117908-qatar-continues-prepping-for-massive-lng-export-expansion>

Nasser Saidi. & Aathira Prasad, "Trends in trade and investment policies in the MENA region", 27-28 (42)
November 2018. Available at <http://www.oecd.org/mena/competitiveness/WGTI2018-Trends-Trade-Investment-Policies-MENA-Nasser-Saidi.pdf>

Charles Kunaka, "Six corridors of integration: connectivity along the overland corridors of the Belt and Road Initiative", *World Bank Blogs*, 4 October 2018. Available at <https://blogs.worldbank.org/trade/six-corridors-integration-connectivity-along-overland-corridors-belt-and-road-initiative>

الشكل 2- الجدول الزمني لأنشطة المبادرة في المنطقة العربية



المصدر: الإسكوا.

19- وينخفض الطلب على الطاقة تدريجاً بسبب زيادة القيود البيئية، واستخدام الطاقة بكفاءة، وتطور التكنولوجيا. أما حصة الطاقة المتجددة من سوق الطاقة، فارتفعت. ولهذا السبب، على البلدان المنتجة للنفط السعي إلى الحفاظ على الصين كمستورد رئيسي للطاقة، وإلى تنويع اقتصاداتها.

20- وأطلقت الصين شراكة الطاقة للحزام والطريق مع 17 بلداً منها السودان والعراق والكويت من المنطقة العربية. وتعزز هذه الشراكة تبادل السياسات وبرامج التبادل التكنولوجي، وإطلاق مشاريع تعاون ثنائية ومتعددة الأطراف في قطاع الطاقة من خلال عقد مؤتمرات وزارية للطاقة كل سنتين، وتدريب الموظفين، وبناء القدرات(44).

رابعاً- مبادرة الحزام والطريق ومناطق أخرى

21- وقعت بلدان جنوب شرقي آسيا عدة اتفاقات ومشاريع بنى أساسية في إطار المبادرة، منها آلية تعاون خاصة بالمعايير المحاسبية(45)، ومشاريع لإنشاء السكك الحديدية الثقيلة والطرق والموانئ في إندونيسيا وكمبوديا وماليزيا(46). وبالإجمال، تخطت قيمة المشاريع في بلدان رابطة أمم جنوب شرق آسيا 739 مليار دولار من عام 2013 إلى عام 2018(47). وتستفيد بلدان جنوب آسيا بشكل أساسي من الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، حيث بلغت قيمة الاستثمارات في إنشاء طرق سريعة ومناطق صناعية ومشاريع للطاقة 62 مليار دولار منذ عام 2013. وفي إطار الممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار، تعمل الصين على إنشاء ثلاثة خطوط للسكك الحديدية، وثلاث طرق سريعة، وجسر في بنغلاديش بقيمة 10 مليارات دولار. وتسعى الصين في رؤيتها الطويلة الأجل إلى إنشاء ممر يصل بين الصين وباكستان والهند وإيران وأفغانستان وكازاخستان(48).

22- ولآسيا الوسطى دور أساسي في الممر الاقتصادي للجسر البري الأوراسي الجديد. واستثمرت الصين في البنى الأساسية، وخاصة في مجال السكك الحديدية، لنقل الحاويات من الصين إلى أوروبا في أقل من أسبوعين(49). وفي عام 2018، أنجزت ثلاث شبكات للسكك الحديدية وطريق سريع في إطار المبادرة، ومن

Belt and Road Energy Cooperation, "Cooperation principles and concrete actions of the Belt and Road (44)
.energy partnership, 25 March 2019. Available at <http://obor.nea.gov.cn/detail/8210.html?webSiteId=2>

Prashanth Parameswaran, "Southeast Asia and China's Belt and Road Initiative", *The Diplomat*, 15 May (45)
.2019. Available at <https://thediplomat.com/2019/05/southeast-asia-and-chinas-belt-and-road-initiative/>

Jinny Yan, "The Belt and Road Initiative in Southeast Asia", China's Belt and Road Initiative (BRI) and (46)
Southeast Asia, LSE IDEAS-CARI Special Report, October 2018. Available at
<http://www.lse.ac.uk/ideas/Assets/Documents/reports/LSE-IDEAS-China-SEA-BRI.pdf>

Phidel Vineles, "Making the Belt and Road work for Southeast Asia" *East Asia Forum*, 13 July 2019. Available (47)
.at <https://www.eastasiaforum.org/2019/07/13/making-the-belt-and-road-work-for-southeast-asia/>

Antara Ghosal Singh, "China's vision for the belt and road in South Asia what progress has the BRI made (48)
in South Asia thus far?" *The Diplomat*, 2 March 2019. Available at <https://thediplomat.com/2019/03/chinas-vision-for-the-belt-and-road-in-south-asia/>

Martin Russell, "Connectivity in Central Asia: reconnecting the Silk Road", (European Parliamentary (49)
Research Service, April 2019). Available at
[http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/637891/EPRS_BRI\(2019\)637891_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2019/637891/EPRS_BRI(2019)637891_EN.pdf)

المقرر بناء طريق سريع آخر يربط بين ثلاثة بلدان⁽⁵⁰⁾. وفي القوقاز، تركز الصين على الوصول إلى ثروة أذربيجان من الغاز والنفط من خلال خطوط الشحن وخط سكة حديد لا يمر بروسيا⁽⁵¹⁾.

23- وفي القارة الأفريقية، يقدر إجمالي الاستثمارات الصينية بحوالي 5 مليارات دولار في السنة⁽⁵²⁾. وتشمل مشاريع البنى الأساسية الطاقة، والطرق، والسكك الحديدية، والموانئ، وطريقاً هاماً في كينيا طوله 500 كيلومتر، وأربع سكك حديدية جديدة في إثيوبيا وأنغولا وكينيا ونيجيريا. وخلال منتدى التعاون الصيني الأفريقي في عام 2018، تعهدت الصين بمبلغ 60 مليار دولار إضافي للدول الأفريقية، بين قروض بشروط ميسرة ومنح. كذلك، أنشأت الحكومة الصينية صندوقاً خاصاً بقيمة 10 مليار دولار أميركي لتمويل التنمية⁽⁵³⁾.

24- وترغب روسيا بمزيد من التكامل بين الاتحاد الاقتصادي للمنطقة الأوروبية الآسيوية ومبادرة الحزام والطريق، لكنها تخشى من نفوذ الصين وخاصة في الشرق الأقصى لروسيا⁽⁵⁴⁾. وأنشأ البلدان صندوق تعاون استثماري باليوان بقيمة 10 مليار دولار لتمويل مشاريع روسية تدرج في إطار المبادرة⁽⁵⁵⁾، من ضمنها أكبر مشروع للغاز الطبيعي المسيل في منطقة القطب الشمالي⁽⁵⁶⁾.

25- وانقسمت البلدان الأوروبية بين مؤيدة ومعارضة للانضمام إلى المبادرة. فالعديد منها مرتاب من "دبلوماسية فخ الديون"، وما قد تؤدي إليه من تدخل الصين في شؤونها الداخلية، مع أنها تؤدي أيضاً إلى مكاسب في التجارة والاستثمار والبنى الأساسية⁽⁵⁷⁾. ومع ذلك، وصل الاستثمار الصيني المباشر إلى 35 مليار يورو في

Umida Hashimova, "Why Central Asia is betting on China's Belt and Road", *The Diplomat*, 13 August 2018. (50)

.Available at <https://thedi diplomat.com/2018/08/why-central-asia-is-betting-on-chinas-belt-and-road/>

Chris Devonshire- Ellis, "Baku, the city to watch as China's Belt and Road divides the Caucasus", *Silk Road* (51)

Briefing, 27 June 2018. Available at <https://www.silkroadbriefing.com/news/2018/06/27/baku-city-watch-chinas-belt-road-divides-caucasus/>

Vivien Foster and others, "Building bridges: China's growing role as infrastructure financier for Sub-

Saharan Africa". Available at

https://siteresources.worldbank.org/INTAFRICA/Resources/BB_Final_Exec_summary_English_July08_Wo-Embg.pdf

Efem Nkam Ubi, "How Africa can benefit from China's Belt and Road Initiative", *Financial Nigeria*, 18 June (53)

2019. Available at <http://www.financialnigeria.com/how-africa-can-benefit-from-china-s-belt-and-road-initiative-blog-449.html>

Jeff Schubert, "Russia & China's positioning within Belt & Road", *Belt & Road News*, 6 August 2019. (54)

.Available at <https://www.beltandroad.news/2019/08/06/russia-chinas-positioning-within-belt-road/>

Russia Briefing, "Russia agrees to significant Silk Road projects with China", 19 July 2017. Available at (55)

<https://www.russia-briefing.com/news/russia-agrees-significant-silk-road-projects-china.html/>

China Daily, "Belt and Road projects: past, present and future", *The Telegraph*, 2 May 2019. Available at (56)

<https://www.telegraph.co.uk/china-watch/business/belt-road-projects-list/>

Valbona Zeneli, "Italy signs on to Belt and Road Initiative: EU-China relations at crossroads?" *The Diplomat*, (57)

3 April 2019. Available at <https://thedi diplomat.com/2019/04/italy-signs-on-to-belt-and-road-initiative-eu-china-relations-at-crossroads/>

عام 2016 مقابل مليار يورو في عام 2008. وتستثمر الصين في سكة حديدية بقيمة مليار دولار بين هنغاريا وصربيا، وفي ميناء بيرايوس في اليونان، وفي طريق سريع في الجبل الأسود⁽⁵⁸⁾. وفي آذار/مارس 2019، كانت إيطاليا أول بلد من بلدان مجموعة السبعة ينضم إلى مبادرة الحزام والطريق⁽⁵⁹⁾.

26- والولايات المتحدة الأمريكية هي أكبر معارض للمبادرة الصينية، فهي تعمل على إيجاد بديل لها هو مؤسسة التمويل الإنمائي الدولي التي ستباشر عملها في تشرين الأول/أكتوبر 2019 بالتعاون مع أستراليا واليابان⁽⁶⁰⁾. ومع ذلك، تشارك بعض الشركات الأمريكية على غرار شركة هانوييل الدولية وجنرال إلكتريك في مشاريع مرتبطة بالمبادرة⁽⁶¹⁾. ومع أن كندا لم تشارك في المبادرة، فقد انضمت إلى المصرف الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية⁽⁶²⁾. وتعمل الشركات الكندية على حماية البيئة في المنطقة المشمولة بالمبادرة⁽⁶³⁾.

خامساً- موقف الأمم المتحدة

27- تقدر الأمم المتحدة دور الصين الحيوي في تعزيز التعاون الدولي وتعددية الأطراف. فمبادرة الحزام والطريق تتيح إطاراً إضافياً للمساهمة في بناء عالم أكثر ازدهاراً وإنصافاً للجميع، وتحقيق أهداف التنمية المستدامة بحلول عام 2030. وترتبط الركائز الخمس للمبادرة إلى حد كبير بأهداف التنمية المستدامة السبعة عشر. فالمبادرة تساهم في سد فجوات مالية كبيرة لتحقيق أهداف التنمية المستدامة، ولا سيما أن البلدان النامية تحتاج إلى تريليون دولار من الاستثمارات في البنى الأساسية⁽⁶⁴⁾.

-
- Erik Brattberg, Etienne Soula, "Europe's emerging approach to China's Belt and Road Initiative", *Carnegie Endowment for International Peace*, 19 October 2018. Available at <https://carnegieendowment.org/2018/10/19/europe-s-emerging-approach-to-china-s-belt-and-road-initiative-pub-77536>
- Charlotte Mitchell, "Italy joins China's Belt and Road Initiative", *Aljazeera*, 23 March 2019. Available at <https://www.aljazeera.com/news/2019/03/italy-joins-china-belt-road-initiative-190321170015949.html>
- Belt & Road News, "US challenges China's Belt & Road", 15 May 2019. Available at <https://www.beltandroad.news/2019/05/15/us-challenges-chinas-belt-road/>
- Cui Tiankai, "Why the U.S. shouldn't sit out the Belt and Road Initiative", 23 April 2019. Available at <https://fortune.com/2019/04/23/us-china-belt-and-road-initiative/>
- Calgary Herald, "Opinion: what China's Belt and Road Initiative could mean to Alberta", 25 May 2019. (62) Available at <https://calgaryherald.com/opinion/columnists/opinion-what-chinas-belt-and-road-initiative-means-to-alberta-oil-and-gas>
- Na Li, "Belt and Road close to Canada, figuratively", *China Daily*, 14 June 2017. Available at http://usa.chinadaily.com.cn/world/2017-06/14/content_29731128.htm
- United Nations Secretary-General, "Secretary-General's remarks at the opening ceremony of the Belt and Road Forum for International Cooperation", 26 April 2019. Available at <https://www.un.org/sg/en/content/sg/statement/2019-04-26/secretary-generals-remarks-the-opening-ceremony-of-the-belt-and-road-forum-for-international-cooperation>

28- كذلك تتيح المبادرة أداةً لتحويل المبادئ الخضراء إلى أفعال، وفرصةً لإنشاء جيل جديد من نظم النقل والمدن التي تركز على الإنسان وتقدر على التكيف مع التغيرات المستقبلية، و طاقة تعزز الاستدامة وتخفيض الانبعاثات. والبلدان لا تحتاج وحسب إلى جسور وطرق للربط بين الناس والأسواق، بل تحتاج أيضاً إلى مستقبل تكون فيه الطاقة نظيفة ومنخفضة الكربون. والأمم المتحدة مستعدة لتحقيق الاتساق بين مبادرة الحزام والطريق وأهداف التنمية المستدامة، وتبادل المعارف، ومساعدة العالم على الاستفادة من الفرص التي تتيحها المبادرة لتحقيق أكبر قدر من مكاسب التنمية المستدامة. وهي مستعدة لدعم الدول الأعضاء في مجالي الحوكمة وبناء القدرات، وفي دمج مشاريع المبادرة في مجتمعاتها واقتصاداتها بما يتوافق مع البرامج الإنمائية الوطنية المستوحاة من خطة التنمية المستدامة لعام 2030⁽⁶⁵⁾.

29- ويشارك عدد من وكالات الأمم المتحدة في مبادرة الحزام والطريق. فبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، والاتفاقية الإطارية بشأن تغيير المناخ، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا تعمل على جعل المبادرة أكثر مراعاةً للبيئة، وعلى دعم البلدان المنضمة إلى المبادرة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة⁽⁶⁶⁾. وتوفر مؤسسات تابعة للأمم المتحدة معلوماتٍ وسبلًا للتعاون وبرامج للبحث في مواضيع عدة، على غرار اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ⁽⁶⁷⁾، ومنظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية في تيسير التجارة وتطوير البنى الأساسية⁽⁶⁸⁾، وموئل الأمم المتحدة في إعادة البناء والتجديد والتخطيط الحضري⁽⁶⁹⁾، ومنظمة السياحة العالمية في التسويق وتطوير الطرق السياحية، ومنظمة الأمم المتحدة للطفولة في تصميم البرامج والإنتاج، مع التركيز على مساعدة الأطفال في بلدان المبادرة⁽⁷⁰⁾. وتدعم مؤسسات أخرى للأمم المتحدة المبادرات الفردية. ويدعم

.Ibid (65)

The United Nations Development Programme, "Belt and Road Initiative", Available at (66) <http://www.cn.undp.org/content/china/en/home/belt-and-road.html>; The United Nations Economic Commission for Europe, "Memorandum of Understanding between the United Nations Economic Commission for Europe and the National Development And Reform Commission Of China", 14 May 2017. Available at https://www.unece.org/fileadmin/DAM/MoU_between_UNECE_the_NDRC_in_China_2017-05-14.pdf; and The United Nations Framework Convention on Climate Change, " Belt & Road Green Development Partnership" Available at <https://unfccc.int/sites/default/files/resource/Press%20Release-Green%20Development%20Under%20the%20BRI-Phusing%20Forward%20the%20Global%20Implementation%20of%20the%20Paris%20Agreement-20171108.pdf>

Armida Salsiah Alisjahbana, "Statement at the Thematic Forum of Green Silk Road of the 2nd Belt and Road Forum for International Cooperation" 25 April 2019. Available at <https://www.unescap.org/speeches/statement-thematic-forum-green-silk-road-2nd-belt-and-road-forum-international-cooperation>

The United Nations Industrial Development Organization, "UNIDO further engages with the Belt and Road Initiative" 25 April 2019. Available at <https://www.unido.org/news/unido-further-engages-belt-and-road-initiative>

The United Nations Human Settlements Programme, "On official mission to China, Ms. Sharif gets warm reception" 25 March 2019. Available at <https://unhabitat.org/on-official-mission-to-china-ms-sharif-gets-warm-reception/>

Henrietta Fore, the United Nations Children's Fund, "Belt & Road Initiative and 2030 Agenda for Sustainable Development", 19 June 2018 Available at <https://www.unicef.org/press-releases/henrietta-fore-unicef-executive-director-high-level-symposium-belt-road-initiative>; and Belt & Road News, "UN Agency eyes BRI Cooperation with China in the Middle East". Available at http://belt.china.org.cn/2019-06/01/content_74845013.htm

مكتب الأمم المتحدة للتعاون فيما بين بلدان الجنوب برنامج القيادة الشبابية من أجل تحقيق التنمية الزراعية في أفريقيا⁽⁷¹⁾. وتتعاون منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة مع الصين لتطوير التعليم والتدريب في المجالين الفني والمهني والتدريب على المهارات في البلدان المنضمة إلى المبادرة⁽⁷²⁾. ووقعت وكالات أخرى للأمم المتحدة، على غرار منظمة العمل الدولية، واللجنة الاقتصادية لأفريقيا، ومنظمة الصحة العالمية، والاتحاد الدولي للاتصالات مذكرات تفاهم مع الصين للتعاون في إطار المبادرة.

سادساً- الخاتمة

30- السؤال عما إذا كانت المنطقة العربية قادة على التأثير في قرار مشاركتها في مبادرة الحزام والطريق هو سؤال في مكانه. ويبدو أنّ الصين قد رسمت خطة واضحة للمبادرة وللناطق التي ستمر بها، ومن المستبعد أن تغيرها على ضوء ما يمكن أن تقدمه البلدان. فالخطة جاهزة، ولا يمكن التأثير على الصين لتغيير وجهة مشروعها وإشراك المزيد من البلدان العربية. ولكن، بمزيد من الكفاءة ورؤوس الأموال والحوافز، يمكن حث الصين على شمول المنطقة في خططها وشقّ ممر يؤدي إليها. وسيظل هذا السؤال مطروحاً والإجابة عليه سياسية. وأعلنت 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.

31- وفي جميع الحالات، على المنطقة العربية أن تثبت أنها شريك موثوق في التجارة والاستثمار. لذلك، عليها تحقيق المزيد من التكامل والاستقرار والتضامن لتشكّل مركزاً موثقاً بالنسبة إلى المبادرة.

32- ومن الشروط الأخرى إنشاء سلاسل قيمة إقليمية، والمشاركة في سلاسل القيمة العالمية، لتصبح المنطقة العربية بالنسبة إلى الصين مصدراً لا غنى عنه ليس فقط للإمداد بالطاقة بل أيضاً بالسلع المصنعة والخدمات المتقدمة.

33- ومن الواضح أن أهمية الموقع الاستراتيجي للمنطقة العربية تتراجع في ظل التطورات الجارية. كذلك تتراجع أهميتها كمصدر للطاقة بسبب ظهور مصادر بديلة. فمن المهم إذاً أن تعزز المنطقة أهميتها، بتوفير خدمات أكثر كفاءة وتطوراً، تزيد من قيمتها كمركز للتجارة الدولية، وليس بالاعتماد على ثروتها الطبيعية.

34- وينبغي التوضيح بأن المشاركة في المبادرة لا تنطوي على نتائج إيجابية فحسب، بل يمكن أن تحمل نتائج سلبية. وينبغي أن يسبق أي قرار بالمشاركة تقييم سليم للإيجابيات والسلبيات، على الأقل لتحديد الكلفة، وكيفية تخفيف الآثار السلبية وزيادة الآثار الإيجابية. وينبغي إجراء تقييم واضح لآثار المشروع على المنطقة العربية. والاسكوا في موقع يسمح لها بإجراء هذا التقييم في الفترة المقبلة.

.The World Tourism Organization, "Objectives". Available at <http://silkroad.unwto.org/content/objectives> (71)

International Centre for Technical and Vocational Education and Training of the United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, "UNESCO participates at the 2018 BRI International Conference on TVET", 1 June 2018. Available at <https://unevoc.unesco.org/go.php?q=Belt+Road+Initiative+Conference+on+TVET+2018>