

دراسة اثار مبادرة الحزام والطريق على الاقتصاد العالمي

تحت إشراف الأستاذ:

إعداد الطالبين:

أ.د. سدي علي

✓ بوسجرة توفيق

✓ العومير أحمد سيف الدين

لجنة المناقشة:

الصفة	الدرجة العلمية	اسم ولقب الأستاذ
رئيسا	أستاذ التعليم العالي	أ.د. مداني بن شهرة
مشرفا	أستاذ التعليم العالي	أ.د. سدي علي
مناقش اول	أستاذ محاضر قسم ب	د. بوجلة ايمان
مناقش ثاني	أستاذة محاضرة قسم ب	د. بالقربوز مصطفى

نوقشت وأجيزت في:

دراسة اثار مبادرة الحزام والطريق على الاقتصاد العالمي

تحت إشراف الأستاذ:

أ.د. سدي علي

إعداد الطلبة:

✓ بوسجرة توفيق

✓ العومير أحمد سيف الدين

لجنة المناقشة:

الصفة	الدرجة العلمية	اسم ولقب الأستاذ
رئيسا	أستاذ التعليم العالي	أ.د. مداني بن شهرة
مشرفا	أستاذ التعليم العالي	أ.د. سدي علي
مناقش اول	أستاذ محاضر قسم ب	د. بوجلة ايمان
مناقش ثاني	أستاذ محاضر قسم ب	د. بالقربوز مصطفى

نوقشت وأجيزت في:



بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

﴿هُوَ الَّذِي بَعَثَ فِي الْأُمِّيِّينَ رَسُولًا مِنْهُمْ يَتْلُو عَلَيْهِمْ آيَاتِهِ وَيُزَكِّيهِمْ وَيُعَلِّمُهُمُ الْكِتَابَ وَالْحِكْمَةَ وَإِنْ كَانُوا مِنْ قَبْلُ لَفِي ضَلَالٍ مُبِينٍ﴾

{الجمعة: 2}

صَدَقَ اللَّهُ الْعَظِيمُ



◆ إهداء

إلى من أفضّلها على نفسي، ولمّ لا؛ فلقد ضحّت من أجلي
ولم تدّخر جُهدًا في سبيل إسعادي على الدوام
(أمّي الحبيبة).

نسير في دروب الحياة، ويقي من يُسيطر على أذهاننا في كل مسلك نسلكه
صاحب الوجه الطيب، والأفعال الحسنة.
فلم ينحل عليّ طيلة حياته
(والدي العزيز).

إلى أصدقائي، وجميع من وقفوا بجواري وساعدوني بكل ما يملكون، وفي أصعدة كثيرة
أقدّم لكم هذا البحث، وأتمنّى أن يجوز على رضاكم

◆ إهداء

وصلت رحلتي الجامعية إلى نهايتها بعد تعب ومشقة...

وها أنا ذا أحنم ببحثي بكم بكل همّة ونشاط
وأمتن لكل من كان له فضل في مسيرتي، وساعدني ولو باليسير، الأبوين والأهل
والأصدقاء والأساتذة المجلين

أهديكم ببحثي بكم...

سيف الدين.

◆ شكر و تقدير

الامتنان إلى من سدّد خطانا على طريق البحث أستاذنا الدكتور
سدي علي الذي لولا توجيهاته السديدة ما كان لهذا
البحث أن يخرج على صورته التي هو عليها، فجزاه الله خيرا وأدامه
ذخرا للعلم ولأهله.

فهرس المحتويات:

الصفحة	العنوان	البيانات
		قائمة الجدول البيانية.
		قائمة الاشكال البيانية
أ-ب- ت-ث		مقدمة
مشروع الحزام والطريق الصيني: إستراتيجية الصين الناعمة		الفصل الاول
2	طريق الحرير :دراسة تاريخية	المبحث الأول
2	نشأة طريق الحرير القديم	المطلب الأول
4	تأثيرات طريق الحرير القديم	المطلب الثاني
7	الجسر البري الأوراسي: محاولة إحياء طريق الحرير القديم	المطلب الثالث
9	ماهية مشروع الحزام والطريق الصيني	المبحث الثاني
12	مضمون مبادرة الحزام والطريق	المطلب الأول
17	نطاق مبادرة طريق الحرير الجديد	المطلب الثاني
22	المشروع ضمن رؤية إستراتيجية	المبحث الثالث
22	الأهداف الإستراتيجية للمشروع الصيني	المطلب الأول
24	أبعاد المشروع الصيني	المطلب الثاني
استراتيجية طريق الحرير التحول كالقوة ناعمة		الفصل الثاني
31	طريق الحرير بين الماضي والحاضر	المبحث الأول
31	طريق الحرير القديم	المطلب الأول
33	طريق الحرير الجديد	المطلب الثاني
35	طريق الحرير في سياق العلاقات الصينية مع بعض الدول	المطلب الثالث
36	دور بعض الدول المشاركة في مبادرة طريق الحرير	المبحث الثاني
36	منطقة الخليج العربي	المطلب الأول
37	تركيا في المبادرة الصينية	المطلب الثاني
37	إيران ومبادرة الحزام الصيني	المطلب الثالث
38	توسيع مبادرة الحزام والطريق	المبحث الثالث

38	مجالات رئيسيه للتعاون الدولي في بناء حزام الأمان	المطلب الأول
39	المصالح الإستراتيجية لمبادرة حزام الأمان	المطلب الثاني
الرهانات الإستراتيجية لمشروع الحزام والطريق الصيني		الفصل الثالث
42	إستراتيجية مشروع الحزام والطريق	المبحث الأول
42	أهمية مبادرة طريق الحرير بالنسبة للاقتصاد العالمي	المطلب الأول
45	المشاريع المنافسة لمشروع القرن الاقتصادي	المطلب الثاني
48	آفاق مشروع الحزام والطريق الصيني	المبحث الثاني
48	فرص نجاح طريق الحرير الجديد	المطلب الأول
51	تحديات تنفيذ المشروع الصيني	المطلب الثاني
51	طريق الحرير وشبكة المسارات والممرات التجارية العالمية	المطلب الثالث
دراسة تطبيقية لعينة من الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق (15 دولة)		المبحث الثالث:
54	مبادلاتها مع الصين قبل وبعد الانضمام للمبادرة	المطلب الأول
61	حجم الاستثمار الصيني في هذه الدول قبل وبعد المبادرة	المطلب الثاني
67	حجم الناتج المحلي الإجمالي قبل وبعد الانضمام للمبادرة	المطلب الثالث
76		الخاتمة
78		قائمة المراجع
86		الملخص

قائمة الجداول:

الصفحات	عنوان الجدول	رقم الجدول
47	أوجه الإخلاف والتشابه بين المشروع الصيني والمشروع الروسي	01

قائمة الأشكال:

الصفحات	عنوان الشكل	رقم الشكل
16	الطريق البحري والبري	01
21	إحياء طريق الحرير	02
34	مسارات طريق الحرير	03
51	مشروع طريق الصين العملاق	04

مقدمة عامة

مقدمة عامة

طرح الرئيس الصيني " شي جين بينغ " مبادرة الحزام والطريق في العام 2013 ، التي تمد النفوذ الصيني إلى مناطق واسعة من العالم في أوروبا وأفريقيا وآسيا من خلال شبكة من الطرق والموانئ والمطارات ومشاريع البنية التحتية، ويبدو أن هذه المبادرة سوف تحدد ملامح جديدة لتوازنات القوى في النظام الدولي، وهي مبادرة يمكن اعتبارها مشروع القرن الاقتصادي في العالم. لذلك، نجد الرئيس الصيني " بينغ " قد أحكم سيطرته على الشؤون الداخلية للصين، وأصبحت تسيير بخطوات واثقة لدعم تواجدها على الساحة الدولية. فيرى الرئيس الصيني أنه إذا كان التاريخ يذكر الرئيس السابق " ماو تسي تونغ " بوصفه مؤسس الدولة، والرئيس " دينغ شياو بينغ " بوصفه باعث نهضتها الاقتصادية بعد التحول لاقتصاديات السوق، فإنه يريد أن يذكره التاريخ بأنه أعاد الصين لمجدها الدولي، ومكانتها التي تستحقها في العالم. وبناء على ذلك، فقد وصفت جريدة "وول ستريت جورنال" الرئيس الصيني الحالي بأنه الرئيس الأقوى في تاريخ الصين الحديث منذ " ماو تسي تونغ " وبأنه الإمبراطور الجديد للصين، وأنه أكثر رؤساء الصين طموحاً وتأثيراً على الساحة الدولية، ليس فقط لأنه يحكم دولة يبلغ عدد سكانها 1 بليون نسمة، واقتصاد تفوق على الاقتصاد الأمريكي منذ عام 2014 كأكبر اقتصاد في العالم (استناداً لمؤشر القوة الشرائية)، بل أيضاً لأنه بنهاية الفترة الثانية للرئيس بينغ، فمن المتوقع أن يكون الاقتصاد الصيني أكبر بنسبة 40% من الاقتصاد الأمريكي. وأضف إلى ذلك، أن الرئيس الصيني قد تخلى عن مبدأ أسلافه بإخفاء القدرات الصينية حتى تحين اللحظة المناسبة، بل يسعى إلى إبراز هذه القوة على مستوى العالم. ومنها إنشاء بنك الاستثمار في البنية التحتية التي يقوم بالأدوار نفسها التي يقوم بها البنك الدولي. وفي إطار مبادرة الطريق والحزام التي طرحها الرئيس الصيني الحالي، تمويل أكثر من 900 مشروع اقتصادي وبنية تحتية في عديد من دول العالم، وبتكاليف تبلغ 1.4 تريليون دولار وهو ما يوازي 12 ضعف خطة مارشال، التي تبنتها الولايات المتحدة لإعادة إعمار أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية. إضافة للقوة العسكرية المتزايدة للصين، فقد تعهد الرئيس " بينغ " بتحديث الجيش كي يصبح قادراً على القتال والانتصار على خصم متقدم¹.

¹ - شرعان. عمار. مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم. برلين -ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية 2019، ص 1-2

ومن هنا نرى أن " بينغ " لا يترك فرصة للتأكيد على تمسك الصين واستعدادها لقيادة العالم في القضايا التي تخلت عنها إدارة " ترامب "، مثل العولمة، وحرية التجارة، وحماية البيئة. وبدأ الاقتصاد الصيني حالياً مرحلة انتقالية من نمو، يعتمد على التصدير والتصنيع، إلى نمط اقتصادي يركز على تعزيز التنمية المستدامة والطاقة الخضراء ونمو طبقة المستهلكين والحضنة. وباختصار، فإن هذا الرئيس الصيني يملأ بهدوء ثابت الفراغ الناتج عن انسحاب الرئيس الأمريكي " دونالد ترامب " من العالم، ويضع أسساً لنظام اقتصادي دولي جديد، بدأت ملامحه في القارة الآسيوية، وسيتمدد تدريجياً ليشمل العالم كله.

الإشكالية: يعتبر موضوع الإستراتيجية الصينية لمشروع طريق الحرير الجديد من أكثر المواضيع إثارة للجدل والنقاش على الساحة الأكاديمية، فقد انصب اهتمام معظم الباحثين في ميدان الدراسات الإستراتيجية والاقتصاد الدولي في السنوات الأخيرة حول هذا الموضوع، على إثر تزايد الصعود الصيني على الساحة الدولية الذي تزامن مع طرح الرئيس الصيني لمبادرة الحزام والطريق، الذي يتجاوز الحدود الوطنية إلى الإقليمية ومنها إلى الدولية، على اعتبار إن الدول في الوقت الراهن تحتاج إلى نمط جديد للتعاون والمشاركة في كل المجالات وعلى كل الأصعدة. وعلى هذا الأساس يمكن صياغة الإشكالية في التساؤل التالي:

ما هي آثار إستراتيجية الحزام والطريق الصينية على الاقتصاد الدولي؟
الأسئلة الفرعية:

- __ ما هي طبيعة مشروع الحزام والطريق الصيني؟
- __ هل يمكن اعتبار مشروع الحزام والطريق مشروع تعاون أم تنافس؟
- __ كيف كان أثر هذه المبادرة على الدول التي انضمت إليها؟

الفرضيات

الفرضية الرئيسية

آثار مبادرة الحزام والطريق على الدول المشاركة فيه هي آثار إيجابية، حيث تزيد نسب التبادلات التجارية الدولية والاستثمار الدولي والنتائج المحلي الخام، مما يوسع آفاق الاقتصاد الدولي.

الفرضيات الفرعية

__ زيادة توسع نطاق مشروع القرن الاقتصادي سيكون سبباً في زيادة التبادلات التجارية الدولية بين الصين والدول المشاركة في هذه المبادرة.

— زيادة توسع نطاق مبادرة الحزام والطريق سيكون سببا في زيادة الاستثمارات الدولية بين الصين والدول المشاركة في هذه المبادرة.

— زيادة توسع نطاق مبادرة الحزام والطريق سيكون سببا في زيادة الناتج المحلي الخام للصين والدول المشاركة في هذه المبادرة، وهو ما يدفع بالضرورة لزيادة الناتج الخام العالمي

مبررات إختيار الموضوع:

تنقسم مبررات إختيارنا للموضوع الى مبررات موضوعية واخرى ذاتية:

الاسباب الموضوعية:

يمكن إيجاز جملة الأسباب الموضوعية وراء إختيار هذا الموضوع فيما يلي:

— تواجد الموضوع ضمن النقاشات الأكاديمية ما شكل وجهات نظر متباينة حول الموضوع، ولكونه ايضا قد أحدث تطورات وتغييرات شكلت رؤية جديدة في العلاقات الاقتصادية الدولية.

— عملية فهم ظاهرة من الظواهر الاقتصادية يتطلب فهم وتفسير لمختلف الأحداث التي تميز النظام الاقتصادي الدولي، فالإستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق تعد من اهم الظواهر محل الجدل والتساؤل في الوقت الراهن وبذلك هي ظاهرة تتطلب الدراسة.

— كما ان فهم منطلق مشروع الحزام والطريق الصيني يمكننا من القدرة على إدراك طبيعة

واهداف وفرص نجاح المشروع من فشله. ويعطي تصورا عما يمكن ان يجنيه بلدنا من هذا

المشروع مع شريك مهم للجزائر في الوقت الراهن وهو الصين.

الاسباب الذاتية:

تعود الأسباب الذاتية لتناول هذا الموضوع الى الرغبة البحثية في دراسة المواضيع ذات الطابع الإستراتيجي، بالإضافة الى ذلك كون هذا الموضوع يحتوي قضايا مثيرة للإهتمامات والنقاشات الأكاديمية ما يفتح المجال المناسب لفهم الآفاق المستقبلية المرتبطة بكشف الرهانات الإستراتيجية لمشروع الحزام والطريق وما يحمله من تداعيات على السياق الإقليمي والدولي.

أهمية الدراسة:

الأهمية العلمية: تكمن الأهمية العلمية للموضوع في ارتباطه بأحد أكثر الاهتمامات البحثية في التجارة الدولية في الوقت الراهن، المتعلق بإستراتيجية الصين لمشروع الحزام والطريق التي أثارَت نقاشات أكاديمية عديدة حول إمكانية نجاح المشروع وما يترتب عنه من اثار في النسق

الإقليمي والدولي

وترجع الأهمية العملية للموضوع إلى اعتباره أحد المواضيع المهمة في حقل الاقتصاد الدولية لأنه يركز على أهم التحولات المميزة في القرن الحالي وهو مشروع الحزام والطريق الصيني. **أهداف الدراسة:** يكمن الهدف الأساسي لهذه الدراسة في محاولة بناء رؤية واضحة شاملة لأهم أبعاد الإستراتيجية الصينية لمشروع طريق الحرير الجديد ومدى تأثيرها على السياق الاقتصادي الإقليمي والدولي بالإضافة الى محاولة وضع المشروع الصيني في إطار نظري مفسر ومناسب. **مجالات الدراسة:**

المجال المكاني: يتعلق المجال المكاني بالصين كمؤسس وكطرف فاعل في تنفيذ الحزام والطريق، ويتضح أن مناقشة مشروع طريق الحرير الجديد ستكون على الصعيد الإقليمي والدولي. **المجال الزمني:** يتحدد المجال الزمني لهذه الدراسة منذ مبادرة الحزام والطريق عام 2013 وحتى يومنا هذا. لكن هذا لا ينفي ضرورة الرجوع الى الخلفية التاريخية للمشروع الصيني. **صعوبات البحث:**

بطبيعة الحال لا يخلو اي بحث من الصعوبات ومشاكل التي تعيق مساره ، إلا أنها تزيد من تحفيز الباحث على المواصلة في اتمام عمله العلمي ، صدفنا الصعوبة في إيجاد اهم المؤشرات والاحصائيات المتعلقة بالتبادلات التجارية واستثمارات بين الصين والدول المشاركة في المبادرة اذ لجأنا الى الاستعانة بالمواقع الالكترونية ، بالإضافة إلى قلة المصادر والمراجع حول الموضوع.

● قلة المصادر والمراجع المتعلقة بالبحث العلمي

● صعوبة الوصول إلى الأبحاث السابقة

تقسيم البحث:

استنادا الى الاشكالية المطروحة و الفرضيات الموضوعية تم تقسيم هذه الدراسة الي ثلاثة فصول : يتطرق الفصل الاول الي إستراتيجية الصين الناعمة ، حيث تضمن هذا الفصل ثلاث مباحث يشير المبحث الاول الي السياق التاريخي لمشروع الحزام و الطريق و يندرج تحته ثلاث مطالب وذلك لمعرفة نشأة طريق الحرير و تأثيراته الي جانب بعض المحاولات لإحياء هذا الطريق اما المبحث الثاني فتعلق بماهية مشروع الحزام و الطريق الصيني تناول المطلب الاول مضمون المبادرة الصينية فيما تطرق المطلب الثاني الي نطاق الحزام و الطريق و اما المبحث الثالث فركز علي وضع المشروع الصيني ضمن رؤية إستراتيجية من اهداف و ابعاد اما الفصل الثاني فيتناول إستراتيجية طريق الحرير التحول كقوة ناعمة حيث تضمن هذا الفصل ثلاث مباحث يوضح المبحث الاول طريق الحرير بين ماضي و الحاضر و يندرج تحت ثلاث مطالب لمعرفة الفرق بين طريق الحرير القديم و الجديد اما

المبحث الثاني فذكر دور بعض الدول المشاركة في المبادرة ضمن ثلاث مطالب اما المبحث الثالث فتعلق بتوسيع مبادرة الحزام و الطريق تحته مطلبين فمطلب الاول يشير الي المجالات رئيسية للتعاون الدولي في بناء حزام الامان و المطلب الثاني حول المصالح الاستراتيجية لمبادرة حزام الامان فيما تم وضع الفصل الثالث تحت عنوان الرهانات الاستراتيجية لمشروع طريق الحرير الجديد فقد قسم الى ثلاث مباحث: الاول تحدث عن استراتيجية مشروع الحزام وطريق وركز المبحث الثاني افاق مشروع الحزام والطريق الصيني فيما تناول المبحث الثالث دراسة تطبيقية لعينة من 15 دولة مشاركة في مشروع الحزام والطريق

الفصل الأول:

مشروع الحزام والطريق الصيني: استراتيجية الصين الناعمة

تمهيد

يناقش الفصل الأول من الدراسة موضوع طريق الحرير في الماضي والحاضر، حيث شكل طريق الحرير ظاهرة للنقاش الأكاديمي على مر العصور، ما جعل الحكومة الصينية تعيد إحياء هذا الطريق ولكن بمميزات القرن الواحد والعشرين، الأمر الذي يستدعي دراسة مشروع طريق الحرير دراسة تاريخية تساعد على فهم المشروع في الحاضر. لذلك يركز هذا الفصل على البحث في مشروع الحزام والطريق باعتباره يمثل استراتيجية الصين الناعمة، إنطاقاً من تحديد مضمون المشروع ونطاقه إلى فهم الأبعاد والأهداف التي يرمي إلى تحقيقها.

المبحث الأول: طريق الحرير: دراسة تاريخية

يستدعي الخوض في دراسة أي ظاهرة الرجوع الى السياق التاريخي الذي تأسست عليه، ما يسمح بمعالجة الموضوع بشكل دقيق وواضح، حيث عملية فهم الموضوع مرتبطة بالمجال الزمني والمكاني ما يجعل ضرورة الرجوع إلى التاريخ- الذي يعد مختبر الظاهرة الاقتصادية - أمر ضروري لتوضيح صورة الظاهرة المدروسة وما هي أبعادها في الحاضر.

المطلب الأول: نشأة طريق الحرير القديم

يرجع تاريخ طريق الحرير إلى القرن الثاني قبل الميلاد، حيث سمي بذلك نظرا لاحتكار الصين آنذاك صناعة الحرير واستخدامه كهدايا في العلاقات الدبلوماسية. كان هذا الطريق عبارة عن مجموعة من الطرق المترابطة تسلكه القوافل بهدف نقل البضائع التجارية بين الصين وآسيا الوسطى وبلاد الفرس والعرب وآسيا الصغرى وأوروبا، ومن أهم هذه البضائع نذكر: الحرير، الخزف، الزجاج، الأحجار الكريمة، التوابل، العطور والعقاقير الطبية. حيث ساهم هذا الطريق في نقل المعارف والثقافات بين الحضارات المختلفة، فانتقلت عبره الديانات والفلسفات والفنون، وظل طريق الحرير يلعب دورا هاما في التبادل التجاري الثقافي بين الشعوب والحضارات التي يمر عبرها حتى القرن السادس عشر ميلادي، كما تزامن مع وجود طريق الحرير البري ازدهار مجموعة الطرق التجارية البحرية حيث يربط الطريق البحري الصين ومناطق في آسيا وإفريقيا وينقل من خلاله سلع تجارية أخرى أشهرها التوابل والمنسوجات والأشغال المعدنية¹.

يعد طريق الحرير من أشهر الطرق التي ربطت بين شعوب العالم القديم، وهي شبكة مكونة من مجموعة من الممرات والمسالك والمسارات البرية والبحرية الممتدة من الصين المصدر الأصلي للحرير الطبيعي إلى روما. كان لطريق الحرير تأثير كبير على إزهار العديد من الحضارات القديمة مثل الصينية، المصرية، الهندية والرومانية حتى أنها أرست قواعد للعصر الحديث، حيث يمر بين العديد من الدول، فإذا كانت البداية من الصين فبعدها تأتي منغوليا وتركمانيتان، كازاخستان، أوزباكستان، أفغانستان، تركيا، إيران، الهند، باكستان، سوريا، مصر وإيطاليا. يمتد طريق الحرير من المراكز التجارية في شمال الصين حيث ينقسم إلى فرعين شمالي وجنوبي كالآتي:

الفرع الشمالي: يمر من منطقة الغار كيتشاك وعبر شرق أوروبا وشبه جزيرة القرم وحتى البحر الأسود وبحر مرمرة والبلقان وصولا الى البندقية.

¹ -مخلة محمد احمد جابر، "طريق الحرير: إستراتيجية القوة الناعمة"، مجلة شؤون عربية، العدد : 171، 2017، ص : 162-

الفرع الجنوبي: فيمر من تركستان وخراسان وعبر بلاد ما بين النهرين وكردستان والأناضول وسوريا وعبر تدمر وأنطاكية إلى البحر الأبيض المتوسط أو عبر دمشق وبلاد الشام ومصر وشمال إفريقيا¹ تاريخياً يشير طريق الحرير إلى مجموعة البرية وأخرى بحرية التي كانت تربط شرق آسيا بالبحر المتوسط مروراً بمنطقة وسط آسيا حيث كان الألماني فرديناند فريهر فون ريتشهوفن أول من استخدم تسمية طريق الحرير وذلك في عام 1877، وقد استخدمها لوصف الطرق التي كان يمر من خلالها الحرير الصيني المنتج من قبل إمبراطورية هان خلال الفترة من عام 206 قبل الميلاد إلى عام 220 ميلادية وصولاً إلى وسط آسيا، وصار هذا المفهوم يستخدم للإشارة إلى كل الطرق التي كانت تربط بين الصين ووسط آسيا وحوض البحر الأبيض المتوسط.

أما في الواقع العملي فقد استخدم طريق الحرير للإشارة إلى الطريق الذي يبدأ من مدينتي لويانج وتشان جان الصينيتين مروراً بممر كانسو وصولاً إلى نهاية هذا الممر عند مدينة دوتهانج الصينية، ثم بعد ذلك يتفرق الطريق إلى ثلاثة ممرات أساسية وهي الممر الشمالي، الذي يصل إلى جبال تيان تشان ومدينة اورومتشي، والممر الأوسط يمتد من مدينة توربان في غرب الصين إلى الأطراف الجنوبية من إقليم تشين جيانغ وصولاً إلى مدينة هوتان الصينية، ومنها إلى وسط آسيا وبلاد فارس إنتهاءً بأوروبا، أما الممر الجنوبي فيمر عبر جبال بامير إلى باكستان والهند²

تباين استخدام طريق الحرير القديم في التجارة عبر العصور المختلفة، حيث شهد هذا الطريق فترات من الازدهار تارة وفترات من الركود تارة أخرى. فمنذ فترة أسرة هان الإمبراطورية (206-220 ق.م) شهد طريق الحرير القديم أوج ازدهاره. وفي فترة أسرة تانغ (618-907) شهد طريق الحرير تطوراً سريعاً. وتشير بعض الكتابات إلى أن عدد العرب والفرس الذين استقروا في الصين وصل إلى 4000 شخص. وفي عام 879 م، كان عدد المسلمين واليهود والمسيحيين والمجوس يتراوح ما بين 120-200 ألف شخص، وهو الأمر الذي يوضح أن التبادلات والاتصالات بين الصين ودول آسيا الوسطى وآسيا الغربية كانت كبيرة، وقد استقر عدد من أبناء تلك المناطق في الصين.

انتقل مركز اقتصاد الصين إلى الجنوب، بعد أسرة تانغ، وازدادت التجارة الخارجية في جنوبي الصين، مما عزز ازدهار طريق الحرير في جنوبي الصين وطريق الحرير البحري، مما جعل قوانغتشو وتشنغدو وتشيوانتشو مدناً اقتصادية كبيرة في جنوبي الصين. وفي القرن الثالث عشر قاد جنكيز خان (1162-1227) الفرسان

¹ - نسمة أشرف، مصر وطريق الحرير الجديد. تقرير. جمعية رجال الأعمال المصريون 2015، ص: 161-162

² - علي صلاح، "مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟" مجلة اتجاهات الأحداث، العدد: 2018، 26، ص 32.

المغول لغزو آسيا الشمالية، فعاد طريق الحرير البري إلى الظهور. ووصل المغول إلى آسيا الغربية، ونشطت التجارة بين الصين وأوروبا في ذلك الوقت.

وفي مرحلة تاريخية لاحقة، تعرض طريق الحرير لحالة من الركود التدريجي، بعد أسيرة يوان (1217-1368) بسبب احتلال الدولة العثمانية للقسطنطينية عاصمة الإمبراطورية الرومانية، فصارت التبادلات التجارية بين أوروبا والصين أكثر صعوبة. وأيضاً بعد اكتشاف "فاسكو دي غاما" لطريق رأس الرجاء الصالح بالمحيط الهندي في عام 1498، مما حول الاهتمام إلى الطريق البحري¹

كان طريق الحرير طريقاً تجارياً رئيسياً في عصره احتفظ بأهميته لمدة 2000 عام، حيث يصل طريق الحرير إلى منطقة بأمير بعد أن يمر بإيران والأراضي الشمالية لأفغانستان، ويتفرع الطريق إلى فرعين الأول يذهب إلى الهند والثاني إلى الجزء الجنوبي من تركستان بدءاً من شرق الصين، كما اتبع طريق الحرير مسارات مختلفة حيث كان الأناضول هو الجسر الرابط بين الشرق والغرب وكان مفترق طرق رئيسي لطريق الحرير، الذي لم يكن يعمل فقط لتسهيل التجارة بل أدى أيضاً دوراً في تقدم التبادل الثقافي والديني².

المطلب الثاني: تأثيرات طريق الحرير القديم

إذا كان طريق الحرير أحد أعظم الطرق التجارية في العالم، فقد يكون كذلك أكثرها أهمية من حيث كونه طريقاً لتبادل الأفكار فعلى هذا الطريق انتقلت بعض الأفكار والتقنيات في العالم، كالكتابة والعجلة والنسيج والزراعة وركوب الخيل وغيرها. وكان للدين دور كبير على طول طريق الحرير وربما يكون الإسلام والبوذية أهم الديانات التي صاغت شخصية الطريق في عصر كل منهما، إلا أن ديانات أخرى عبرت قارة آسيا على هذا الطريق، مثال ذلك المسيحية والزرادشتية والمناوية واليهودية والمزدكية والكونفوشية والتاوية.

وفي الوقت نفسه ساعد طريق الحرير على حدوث تبادل من نوع مختلف، فكثير من الزهور والفواكه التي يعتبرها الغرب نباتات محلية موطنها الأصلي هو الصين وانتقلت إلى الغرب من خلال طريق الحرير. كما أعطت الصين الغرب أخذت منه: العنب، النبيذ والبرسيم والتين وعباد الشمس وغيرها، وكانت الخيول والجمال ذات السنامين هي دعامة الحضارة في آسيا، قد استأنسها الإنسان لأول مرة في آسيا الوسطى ثم بعد ذلك إلى شرق آسيا وغربها عبر طريق الحرير.

أما في العصور الوسطى، وبينما كانت أوروبا تعاني من الضعف أرسلت الصين المزدهرة إلى الغرب بعضاً من أعظم إسهاماتها وأن لم تتعمد ذلك، حيث شملت تلك الإسهامات الورق والطباعة أو ما أطلق عليه "

¹- أحمد سلام، "مبادرة الحزام والطريق: التاريخ والحاضر والمستقبل"، تاريخ الاطلاع 2022/03/18 <http://sis.gov.eg>

²- Sadik Ridvan and Suleyman Cem Karaman, "Bridging Civilizations From Asia to Europe: The Silk Road," Chinese Business Review, 12(2014) : 731

مايكل ادواردز > " سقالة العالم الحديث < ، إلى جانب التفكير الجديد والتطورات العلمية في الطب والفلك والهندسة، علاوة على الأسلحة التي تشمل القوس ومعدات الحصار والبارود والعجلات الحربية¹ وقد إنتظمت مسارات طريق الحرير منذ القرن الخامس قبل الميلاد وظلت منتظمة لألف وخمسمائة سنة تالية، كان طريق الحرير خلالها معبرا ثقافيا واجتماعيا إثر بشكل عميق في المناطق التي يمر بها . ولم يتوقف على كونه سبيل تجارة بين الأمم والشعوب القديمة، وإنما تجاوز الاقتصاد العالمي إلى آفاق إنسانية أخرى، فانتقلت عبره الديانات وعرف العالم البوذية وعرفت آسيا الإسلام.

ولقد ساهم طريق الحرير بدور بارز ومهم في نشر الإسلام ودخول كثير من الصينيين الى الإسلام، كما أدى الى إنشاء العديد من المساجد في جميع مناطق الصين في عهد أسرة" تانغ يوان (1206-1368) وأوائل أسرة" مينغ (1368-1644) ويبلغ عدد المساجد في الصين أكثر من ثلاثين ألف مسجد بعضها أثرى يعود تاريخ إنشائه الى القرن السابع ميلادي والعدد الأكبر منها في فترات تاريخية مختلفة.

وانتقل عبر هذا الطريق الورق فحدثت طفرة كبرى في تراث الإنسانية مع النشاط التدويني الواسع، و انتقلت عبره أنماط من النظم الاجتماعية التي كانت ستظل محصورة في وسط آسيا غير دن النشاط الاقتصادي ظل دوما هو العامل الأهم والأثر الظاهر. ويكفي لبيان أثره وأهميته اقتصاديا أن نوضح أن طريق الحرير أدى الى تراكم المخزون العالمي للذهب في الصين، حتى انه بحلول القرن 10 ميلادي صارت الصين وحدها تمتلك من مخزون الذهب قدرا اكبر مما تمتلكه الدول الأوروبية مجتمعة. كما كان لطريق الحرير تأثير كبير على ازدهار العديد من الحضارات القديمة مثل الصينية والحضارة المصرية والهندية والرومانية، حتى أنها درست القواعد للعصر الحديث.

فالغرب بدأ يعرف الصين جراء انتقال الحرير الصيني عبر طريق الحرير الى الخارج وذلك في عهد أسرة "تانغ"، حيث بلغت صناعة الحرير الصينية الذروة وازدادت أساليب نسجه وزخرفته، وقد ورثت المنسوجات الحريرية في عهد أسرة "مينغ". تقاليد بأنواع متعددة فأنجذبت تجار مختلف بلدان العالم بنوعيتها الممتازة. وفي العصور القديمة أصبح الحرير الصيني بضاعة مشهورة سعرها أعلى وربحها اعلي تدريجيا في التجارة العالمية، وإلى جانب الحرير أعجب الغرب بخزفيات الصين ومنتجاتها ذات الجاذبية الشرقية، فمع تجارة الحرير انتقلت منتجات العالم الى الصين مثل الفلفل والجزر والبصل والبطيخ. ومنذ بداية عهد أسرة "هان، انتقلت بعض النباتات إلى الصين والأوعية الزجاجية من روما والرقص والموسيقى من المناطق الغربية إلى الصين أيضا.

¹-ايرين فرانك وديفيد براون، طريق الحرير، ترجمة.احمد محمود، المركز القومي للترجمة، القاهرة، دون سنة نشر .

ومنذ عهدي أسرتي "وي" و"جين" حتى عهد أسرتي "سوى" وتانغ" انتقلت الموسيقى والرقص والأطعمة والملابس ذات المميزات الخاصة من آسيا الغربية والوسطى الى الصين، مع دخول أهل "سوته" المنتمي الى سلسلة الثقافة الفارسية الى الصين بأعداد كبيرة، فإن شق "طريق الحرير" وبقائه على زمن طويل قد ساهم مساهمات هامة في تبادل الثقافة المادية والثقافة الروحية بين الصين والمناطق الغربية.¹

ترجع أهمية هذا الطريق إلى أن الحضارة الصينية أبدعت صناعة الحرير، وكانت صناعة الحرير الصينية متميزة للغاية، وبلغت الذروة مع أسرة "تانغ" ومن بعدها أسرة "مينغ" وكان الجميع يتنافس على الحصول على الحرير الصيني عالي الجودة بأي مقابل وبدأ الحرير الصيني ينتشر في العالم، ومعه بضائع أخرى فخرجت هذه البضائع من الصين وجنوب شرق آسيا إلى أواسط آسيا وشمال أفريقيا ووسط أوروبا في مسارات تجارية وحضارية محددة وهكذا، كانت القوافل والسفن تتجه من الشرق إلى الغرب، رابطة العالم ببعضه البعض، وساهم هذا الطريق في ازدهار العديد من البلدان والمدن التي كانت تقع على مساره. فيما يتعلق بطريق الحرير انتشار الديانات فقد كان طريق الحرير مسارا ثقافيا وحضاريا واجتماعيا له عظيم الأثر على المناطق التي يمر بها ولم تكن التجارة أو الاقتصاد فقط هو ما يتم نقله إنما كذلك الديانات، فعرفت آسيا الإسلام وعرف العالم البوذية، وانتقل عبر طريق الحرير، وانتقل عبره البارود، مما أدى إلى زيادة الحروب والصراعات بين الأمم والشعوب. وانتقل الورق عبره، مما أدى إلى تحقيق إنجاز حضاري كبير، ساهم بشكل كبير في تقدم البشرية وحفظ ذاكرة الإنسانية من الضياع. وبقي هذا الطريق البري مستخدم إلى القرن السادس عشر، ثم اندثرت معالم طريق الحرير البري رويدا رويدا وصارت البضائع والمعارف الإنسانية تأخذ مسارات بحرية منتظمة، من جنوب آسيا عبر المحيط الهندي، ثم عبر البحر الأحمر عبر القوافل البرية من خليج السويس، ثم إلى المراكب في دمياط إلى شمال إفريقيا.²

وكذلك يعتبر طريق الحرير من مكتشفات الشعب الصيني قديما ومبتكراته الحضارية المفيدة، حيث تزايدت أهمية الحرير التاريخية والاقتصادية والفنية عبر العصور وأصبح من أهم مواضيع التبادل التجاري والتجارة الخارجية العالمية. كما أن أهمية طريق الحرير وأثره في التبادل التجاري والحوار الفكري والتفاعل الحضاري، جعلت منظمة اليونسكو تناشد مجتمعات العالم والدول الأعضاء في هيئة الأمم المتحدة للقيام بكل ما من شأنه بحث واستقصاء ومتابعة آثار طريق الحرير وذلك عبر أقطار عديدة في آسيا وأفريقيا ودول أوروبا برا وبحرا، وذلك في سبيل متابعة لثار طريق الحرير، أملا من منظمة اليونسكو في فتح حوار

¹ - نيفين حسين، طريق الحرير الجديد وأثره على دولة الامارات، تقرير لوزارة الاقتصاد الإمارات، 3، 2016، ص : 4-5

² -عادل عامر، "التأثيرات الاقتصادية والاستراتيجية لطريق الحرير"، المركز الاستراتيجي والدراسات الدولية، 2019،

http://elsada.net/108432، تاريخ الاطلاع: 2022/3/12

حضاري جديد يسهم في تقارب الشعوب الأمم، وتقدم المجتمع الإنساني وازدهار الاقتصاد وتوثيق العلاقات المختلفة بين الدول.¹

المطلب الثالث: الجسر البري الأوراسي: محاولة إحياء طريق الحرير القديم

إذا كانت توازنات القوى السياسية والعسكرية وتحولاتها قد أثرت في ازدهار طريق الحرير أو تراجعها، مما لا شك فيه لن تحولات القوى العالمية الراهنة نحو قارة آسيا ومع كل الحديث عن القرن "30" قرن آسيا، وتوازنات القوى الآسيوية وتحالفاتها في مواجهة تحالفات القوى الأوروبية والأمريكية ومصالحها العالمية وفي آسيا خاصة، فتشهد محاولات إحياء " طريق الحرير " كنموذج على تنظيم المصالح الاقتصادية بين مراكز ثقافية وحضارية بل وقوى سياسية مختلفة.²

إن مسألة إحياء طريق الحرير التجاري التاريخي بين دول آسيا وصولاً إلى أوروبا، كشف عنه الرئيس الروسي "فلاديمير بوتين" خلال زيارته إلى كوريا الجنوبية ورغبته في إعادة وصل الطريق عبر شبكة السكك الحديدية، والسعي إلى حل الأزمة في الجزيرة الكورية لما له من تأثير مباشر على سير هذا الخط.

وهذا الطرح يلتقي مع سياسات التعاون في تنفيذ الخطط الروسية لتنمية منطقة شرق سيبيريا ودعم مشاركة الشركات الكورية الجنوبية في المشروع الثلاثي المشترك بين سيول وموسكو وبيونغ يانغ إنشاء خط سكك حديدية يربط بين ميناء راجين الكوري الشمالي ومدينة خاسان الروسية الحدودية، ومشروع تطوير القطب الشمالي وغيرها من المشروعات المشتركة، ويلتقي هذا المشروع مع المبادرة التي أطلقها الرئيس الصيني "شي جين بينغ" حول فكرة "بناء حزام طريق الحرير الاقتصادي" أثناء الجولة التي قام بها في دول آسيا الوسطى، وقد لقيت هذه الفكرة إجماعاً واسعاً في قمة مجموعة شنغهاي للتعاون حيث يستند حزام طريق الحرير الاقتصادي على مفهوم طريق الحرير القديم، ويشكل منطقة التنمية الاقتصادية الجديدة.³

والجدير بالذكر أن الجسر البري الأوراسي الأول يعود تاريخه إلى أكثر من ألفي عام مبتدئاً من فلاديفستوك في شرقي روسيا إلى روتردام، أما الجسر البري الأوراسي الثاني قد دخل طور التشغيل 1992 وهو الأسرع بين آسيا و أوروبا، حالياً يبدد هذا الخط وطوله 10,870 كم من مدينة ليانيونقانغ الساحلية شرق الصين وينتهي في روتردام وهو ما يسمى بالجسر البري الأوراسي الجديد، ولكن يختلف هذا الجسر عن

¹ - بشير زهيدى، " طريق الحرير وتدمير مدينة القوافل التجارية ". مجلة دراسات تاريخية، العدد: 39-40، 1991، ص: 199.

² -نادية محمود مصطفى، العلاقات الدولية في التاريخ الإسلامي : منظور حضاري مقارن، مركز الحضارة للدراسات السياسية، دار البشير للثقافة والعلوم، د.س.ن، مصر، ص : 377.

³ -الجرف الأوراسي : محور الصراع الدولي، 2014، <https://www.beirutme.com>، تاريخ الاطلاع : 2022/3/13

جسر سيبيريا البري (أو الجسر البري الأوراسي) الذي يبدأ عند ميناء شرق روسيا مروراً عبر سيبيريا وصولاً إلى موسكو ثم إلى دول غرب أوروبا.

ففي إطار مبادرة الحزام والطريق تم إنشاء عدة خطوط سكك حديد عابرة للقارات. ضمن الممر الاقتصادي الأول "الجسر البري الأوراسي الجديد"، حيث تشمل هذه الخطوط خط تشونغتشينغ - شينجيانغ - أوروبا (الذي يصل إلى مدينة دويسبورج الألمانية عبر بولندا)، وخط تشنغدو - شين جيانغ - أوروبا (الذي يصل إلى بولندا)، وخط ييوو - شينجيانغ - أوروبا (الذي يصل إلى مدريد بإسبانيا).¹

فبناء السكك الحديدية عبر سيبيريا لم يكن فقط مهم بالنسبة لروسيا، ولكن أيضاً بالنسبة للبلدان الأخرى. من خلال ربط عواصم الدول الأوروبية بأكبر موانئ الشرق، أصبح خط السكة الحديد بالفعل جسر بين أوروبا وآسيا. حتى بعد تطوير النقل الجوي، لم تفقد دورها الرئيسي في نقل البضائع في أوراسيا. اليوم ينقل خط سكة حديد ترانس سيبيريا حوالي 100 مليون طن سنوياً. ومع ذلك، فقد تقرر تحديث السكك الحديدية عبر سيبيريا.

بسبب زيادة احتياجات شركات النقل روسيا والصين ومنغوليا، ومشروع التحديث وتشارك بيلاروسيا وبولندا وألمانيا. يهدف هذا المشروع إلى تمكين نقل البضائع في المنطقة بين العاصمة الصينية بكين ومدينة هامبورغ الألمانية.²

ومع مطلع التسعينيات بدأت محاولات لإنشاء طريق الحرير الجديد من بينها ما عرف بالجسر البري الأوراسي، الذي يصل بين الصين وكازاخستان ومنغوليا وروسيا ويصل إلى ألمانيا بسكك حديدية. وكشف الوزير الصيني في اللقاء ذاته عن المبادرة تتضمن نحو ألف مشروع، منها ربط الدول الأوروبية التي يمر بها الطريق بشبكة من الطرق البرية والحديدية وخطوط الطيران، فضلاً عن الأنابيب وشبكات الإنترنت، وهو ما يهيئ الظروف اللازمة للتنمية الاقتصادية.

وضمن هذا السياق، وصل إلى لندن دول قطار بضائع يربط مباشرة الصين بالمملكة المتحدة بداية 2017، بعد رحلة استمرت 07 يوماً بلغ طولها 03 دلف كلم. وترجمت هذه المسافة رغبة الصين في تعزيز علاقاتها التجارية مع غرب أوروبا من خلال إعادة إحياء طريق الحرير الذي كان يؤمن وصول البضائع إلى أوروبا¹

¹ - "حقائق عن دبلوماسية الدولة الكبرى للصينية: ستة ممرات اقتصادية رئيسية والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية الأساسية"،

http://arabic.news.cn، تاريخ الإطلاع: 2022/4/15،

² - "السكك الحديدية عبر سيبيريا: جسر بين أوروبا وآسيا - http://ar.rayhaber.com/2014/03/trans-

sibirya-demiyolu/ تاريخ الإطلاع: 2022/4/3

رغم أن الجسر البري الاوراسي تصنف على أنها إحدى المحاولات الأولى لإحياء طريق الحرير القديم تبقى مبادرة الرئيس الصيني المعروفة بـ "حزام واحد طريق واحد" **ONE BELT ONE ROAD** هي أكبر محاولة لاقت قبول إقليمي ودولي، ساعدت على إحياء طريق الحرير القديم بأحدث التكنولوجيات والآليات والخطط الاستراتيجية في القرن الحادي والعشرين.

المبحث الثاني: ماهية مشروع الحزام والطريق الصيني

منذ عقد التسعينيات والصين تحاول تعزيز علاقاتها الاقتصادية والتجارية مع مختلف مناطق العالم، بهدف ربط اقتصادها بالاقتصاد الدولي والوصول إلى مصافي القوى الاقتصادية الإقليمية والدولية. ولهذا تعمل الصين على الوصول إلى كافة دول العالم معتمدة على استراتيجية تنوع المصادر والعلاقات، بهدف كسب شركاء جدد وعدم الاعتماد على قارة أو منطقة معينة، فالصين عملت على توطيد علاقاتها مع عدة دول وخاصة الدول التي تمتلك موارد وثروات اقتصادية وأسواق كبيرة يمكن للصين الاستفادة منها في تعزيز اقتصادها، فتركز الصين استثماراتها في المناطق الغنية بالثروات النفطية والمعدنية خاصة في ظل حاجة الصين إلى مصادرة الطاقة باعتبارها المستهلك النفطي الثاني على المستوى العالمي بعد الولايات المتحدة، وتعول الصين أيضا على الدول التي تمتلك أسواق كبيرة بهدف تسويق المنتجات الصناعية والتكنولوجية الصينية. كما تسعى الصين لتغيير نمط الاقتصاد الدولي الذي تهمين على مفاصله الولايات المتحدة إلى نمط يعتمد على التعددية في إدارة هذا الاقتصاد من خلال تعدد التكتلات الاقتصادية. والفواعل الدولية. ومن الاستراتيجيات التي طرحتها الصين لتعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري الدولي، مبادرة الحزام والطريق التي تعمل على عدة مسارات برية وبحرية وحتى رقمية، لخلق نظام بديل للعملة الغربية وطريقة إدارة الاقتصاد الدولي، وتعزيز وتكثيف التعاون بين قارات العالم².

حيث شكلت مبادرة الحزام والطريق قفزة نوعية في استراتيجية الصين الرامية لتعزيز وتطوير علاقاتها مع مختلف دول العالم، حيث تعمل هذه المبادرة على تمتين العلاقات الاقتصادية الصينية مع دول عديدة من قارات العالم، وربط اقتصاديات هذه الدول مع بعضها، واستطاعت الصين في هذا الإطار إيجاد العديد من الدول التي تؤيد هذه المبادرة وتدعمها وترغب في تحقيق هذه المبادرة، لكن على الطرف الآخر يوجد دول وقوى ترفض هذه المبادرة وتعمل على إيقافها واحباطها، لأنها ترى فيها تهديد لمصالحها وهيمتها على

¹ - "ماذا تعرف عن طريق الحرير - <http://aljazeera.net/encyclopedia/encyclopedia>

economy/2017/1/23 تاريخ الإطلاع: 2022/3/10

² - أحمد حسين الخطيب، "الاستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الاقتصاد الدولي"، مجلة جيل الدراسات السياسية العلاقات الدولية العدد 24، د.س.ن، ص: 111.

العلاقات الاقتصادية الدولية وإدارتها. كما عبرت هذه المبادرة عن طموح صيني لربط العالم بشبكة من الطرق البرية والبحرية من اجل توطيد العلاقات الاقتصادية للصين بكافة مناطق العالم، وزيادة التفاعل بين دول على المستوى الدولي. كذلك تعد مبادرة الحزام والطريق مدخلاً لاستراتيجية الصين لدمج الاقتصاد الصيني بالاقتصاد الدولي، وتعول الصين على هذه المبادرة في ربط قارات العالم بشبكة من خطوط وطرق النقل بهدف تعزيز التعاون التجاري والاقتصاد الدولي.¹

فمع بداية الألفية الثانية اتجهت الصين بقوة لتصبح الامبراطورية التجارية الأكبر في العالم من خلال إطلاقها للمشروع الأكثر طموحاً للرئيس الصيني شي جين بينغ*، فأصبحت مبادرة إعادة طريق الحرير المحرك الرئيس للسياسة الصينية داخليا وللدبلوماسية الصينية خارجيا من اجل ربط قارات العالم تجاريا وبيدو أنها ستكون احد أهم المحددات لتوجهات الصين إزاء العالم ومنها المنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط لاسيما خلال فترة رئاسة شي جين بينغ صاحب المبادرة والتي من المقدر لها أن تستمر حتى عام 2022 تعرف هذه المبادرة باسم حزام واحد طريق واحد وهي عبارة عن مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البحري وطريق الحرير للقرن الـ 30 -، ويهدف طريق الحرير الجديد إلى إحياء وتطوير طريق الحرير التاريخي من خلال مد أنابيب للغاز الطبيعي والنفط وتشبيد شبكات من الطرق وسكك الحديد ومد خطوط للطاقة الكهربائية والإنترنت ويتكون طريق الحرير الجديد من طريق بري وآخر بحري فضلاً عن الطريق الرقمي وخطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي.

قطعت الصين أشواط طويلة لكي تدخل مرحلة أخرى بمشروعها الأضخم في تاريخ البشرية، وهو مشروع الحزام والطريق الذي يقوم على تحديث فكرة طريق الحرير القديم الذي كان يمتد من الصين إلى أوروبا لتبادل الحرير والبهارات من الشرق بمنتجات من أوروبا وحوض البحر المتوسط، لكن مشروع الحزام والطريق هذه المرة جاء بشكل أكثر عصرية وضخامة ويهدف إلى تغيير خريطة العالم بشق طريقين أحدهما بري ويمتد من الصين إلى آسيا الوسطى حتى البحر المتوسط وأوروبا، والثاني خطوط بحرية تمر بمجمعات تجارية وصناعية ومناطق حرة.

وبقدر تعلق الأمر بالاستراتيجية الصينية الهادفة إلى تعزيز وتنمية الاقتصاد الاشتراكي ذو الخصائص الصينية تطلب منها إقامة علاقات أوسع واشمل إقليمياً ودولياً، لذا وردت استراتيجية الحزام والطريق ضمن القرارات التشريعية في اجتماعات الدورة الثالثة للجنة المركزية للحزب الشيوعي الصيني المنعقدة ما بين 12/9 تشرين الأول عام 2013 في العاصمة بكين والتي اقرت بضرورة تدعيم بناء الحزام الاقتصادي حتى يتم تشكيل

¹ - نفس المرجع السابق.

وضع جديد من الانفتاح على الأصعدة كافة، وترجم هذا القرار إلى إطلاق مبادرة طريق الحرير الجديد من قبل الرئيس الصيني شي جين بينغ في نفس العام، وقسمت هذه الاستراتيجية حسب صانع القرار الصيني ووفقا للمدة الزمنية المرسومة لها إلى ثلاثة مراحل:

المرحلة الأولى: سميت بمرحلة التعبئة الاستراتيجية الواقعة بين عام 2013 ولغاية عام 2016.

المرحلة الثانية: وهي مرحلة التنفيذ الاستراتيجي ضمن المدة من عام 2016 حتى عام 2019

أما المرحلة الثالثة: وهي مرحلة التقييم الاستراتيجي فتكون ما بين عام 2019/2049

وترى الصين بان هذا الطريق يخدم معظم البشرية ويقوم على تنمية عدد كبير من المناطق ولا يقتصر على 68 دولة تمر بها الطرق والخطوط البحرية وإنما سينعش التجارة العالمية ويرفع معدلات النمو، إذ قال الرئيس الصيني شي جين بينغ إن الصين خصصت 900 مليار دولار للمشروع الذي يرفع مستوى معيشة 71 % من سكان العالم، لكن هذا المشروع لا يخلو من قلق يعتري بعض الدول المنافسة والمتخوفة من الصعود الصيني السريع التي

ترى ان مبادرة طريق الحرير الجديد سوف يغرق البلدان بالديون الصينية التي سيكون على كل دولة يمر بها أن تسدد تكلفة البنية الأساسية للجزء المقام على أرضها، لكن الحكومة الصينية تقول إن دراسات الجدوى الدقيقة للمشروع أكدت على ان الفوائد التي ستجنيها الدول تفوق بكثير أي نفقات، كما ان الحكومة والبنوك الصينية ستراعي الاثقل كاهل أي دولة.¹

المطلب الأول: مضمون مبادرة الحزام والطريق

منذ أن أطلق الرئيس الصيني شي جين بينغ خلال زيارته الى كازاخستان عام 2013 مبادرته "البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" المعروفة اختصارا باسم "حزام واحد طريق واحد"، باتت هذه المبادرة تشكل المحرك الأساسي للسياسة الصينية داخليا وللدبلوماسية الصينية خارجيا. وأدرجت رسميا عام 2014 ضمن أعمال الحكومة. حيث أصبحت المبادرة تحظى بمساحات واسعة من التقارير والتحليلات لدى وسائل الإعلام، وعقدت من اجلها المؤتمرات والندوات. فاستضافت الصين قمة خاصة للمبادرة يحضرها نحو 28 رئيسا ورئيس دولة من بينهم الرئيس الروسي "فلاديمير بوتين"، والأمين العام للأمم المتحدة "أنطونيو غوتيريس"، ورئيس البنك الدولي "جيم يونغ

¹ -عمار شرعان، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات السياسية والاستراتيجية، برلين، 2019 ص: 11-12-13.

كيم"، والمديرة الإدارية لصندوق النقد الدولي "كريستين لاجارد"، بالإضافة إلى نحو 1200 شخصية ممثلين عن نحو 60 منظمة إقليمية ودولية، ومدراء شركات ورواد أعمال وخبراء مال وصحفيون من 110 دولة. لم يكن الرئيس شي جين بينغ أول من أطلق المبادرة، فقد سبقه رئيس الوزراء الصيني الأسبق "لي بنغ" بعشرة أعوام خلال جولة له في دول آسيا الوسطى عام 1994. وكانت الفكرة قد راودت أيضا رئيس الوزراء الياباني هاشي موتو عام 1997 بهدف تعزيز التعاون بين بلده ودول آسيا الوسطى وجنوب القوقاز. وكانت الهند من جهتها قد اقترحت فكرة مشابهة عام 2002 تحت اسم "ممر مواصلات شمال جنوب" يربط الهند بروسيا عبر إيران والقوقاز. كما اقترح الاتحاد الأوروبي عام 2009 ما عرف باسم "برنامج طريق الحرير الجديد" لمد خط أنابيب ينقل الغاز الطبيعي من آسيا الوسطى إلى أوروبا بهدف تقليل الاعتماد على الغاز الروسي.

ولم تكن الولايات المتحدة بعيدة عن مثل هذه المبادرات، فقد اقترحت عام 2011 استراتيجية طريق الحرير الجديدة، التي تهدف إلى بناء شبكة خطوط حديدية لتعزيز التعاون الاقتصادي بين أفغانستان وجمهورية آسيا الوسطى ودول جنوب آسيا. لكن الرؤية الأكثر وضوحا تولدت من أفكار "شو شن دا"، نائب رئيس الهيئة الوطنية العامة للضرائب في الصين، الذي قدمها كمقترح لوزارة التجارة الصينية تحت عنوان "خطة مارشال الصينية" مقتبسا الاسم من المبادرة المعروفة لوزير الخارجية الأميركي جورج مارشال لمساعدة الدول الأوروبية في إعادة إعمار ما دمرته الحرب العالمية الثانية وبناء اقتصاداتها من جديد.

وجاءت مبادرة "شو" كرد صيني على الأزمة المالية والركود الاقتصادي العالمي عام 2008 وتقوم الفكرة على استخدام الاحتياطي الاستراتيجي الصيني من العملة لمنح قروض إلى الدول النامية، تستخدم لبناء مشاريع تنفذها شركات صينية في تلك الدول. وسرعان ما تلقف الرئيس الصيني شي جين بينغ الفكرة وجرى تطويرها بعد سلسلة من النقاشات وجلسات العصف الذهني في أروقة مراكز البحث وواعية الفكر الحزبية والحكومية الصينية لتصبح بعد ذلك "مبادرة الحزام والطريق"¹

فالمضمون الرئيسي لبناء الحزام والطريق يتمثل في خمس نقاط أساسية تبرز التعاون العملي القائم على المشاريع المفصلة وهي كالآتي:

¹ - عزت شحرور، "مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية". تقارير. مركز الجزيرة للدراسات. آخر تحديث بتاريخ

، <https://studies.aljazeera.net/ar/reports/2017/05/170511122804784.html> ، تاريخ

1. تناسق السياسات: يمكن بمختلف الدول إجراء التواصل الوافي حول الاستراتيجيات والسياسات الخاصة بالتنمية الاقتصادية، بحيث يتحقق الالتحام العضوي بين هذه الاستراتيجيات على أساس مبدأ " إيجاد قواسم مشتركة بين الاختلافات"، ورسم الخطط والإجراءات للتعاون الإقليمي عبر التشاور.

2. ترابط الطرقات: ان الصين والدول ذات الصلة بحاجة إلى البحث الإيجابي في تحسين البنية الأساسية العابرة للحدود في مجال المرور، و اتخاذ خطوات تدريجية لتكوين شبكة للنقل والمواصلات تربط مختلف المناطق دون الإقليمية في آسيا، كما تربط آسيا بأوروبا وإفريقيا.

3. تواصل الأعمال: البحث في سبيل تسهيل التجارة والاستثمار ووضع ترتيبات ملائمة، تساعد على إزالة الحواجز التجارية والاستثمارية ورفع سرعة الدورة الاقتصادية والإقليمية وجودتها، بما يطلق بشكل كامل الإمكانيات الكامنة للدول الواقعة في الحزام والطريق في مجالات التجارة والاستثمار وتوسيع كعكة التعاون.

4. تفاهم العقليات: ان الصين والدول ذات الصلة بالمبادرة بحاجة الى توطيد القاعدة الشعبية للعلاقات الرسمية، وتعزيز التواصل والتحاور بين مختلف الحضارات، وزيادة التبادل الودي بين شعوب الدول وخاصة على مستوى الفئات المجتمعية الأساسية، بما يعزز الفهم المتبادل والصداقة التقليدية فيما بينها¹.

ومن اجل تسهيل التجارة والاستثمار، تقترح المعاهدة إزالة الحواجز الاستثمارية والتجارية، وبناء مناطق للتجارة الحرة، ودفع التوازن التجاري، وتنمية الأعمال التجارية الإلكترونية العابرة للحدود، والتعاون في تطوير الطاقات النظيفة والمتجددة، والحفاظ على التنوع البيولوجي ومواجهة التغير المناخي لبناء «هذه المبادرة طريق الحرير الخضراء» لذا فإن لا تعتبر مجرد مبادرة لتسهيل وتوسيع حجم التجارة من خلال إزالة العوائق أمام هذه التجارة وتخفيض التكاليف بقدر ما تعتبر مبادرة تسعى لتقديم دعم تنموي في المناطق التي تمر بها من خلال المشروعات المزمع تنفيذها، فهي تحمل بين طياتها مكاسب اقتصادية محتملة للدول النامية المعنية بالمبادرة².

تمثل مبادرة الحزام والطريق أكبر ممر اقتصادي مقترح في العالم، حيث يتوخى مفهوم هذه المبادرة تعزيز التعاون الاقتصادي والتوزيع الفعال للموارد. وترمي كذلك الى تعزيز التكامل بين الأسواق واستحداث إطار تعاون اقتصادي إقليمي يعود بالنفع على جميع الدول المشاركة.

فالصين تروج لمبادرة الحزام والطريق باعتبارها مشروعاً يتيح القدرة على حل العديد من المشكلات التنموية، ليس في الصين فحسب وإنما في جميع الدول المشاركة فيه، وتقوم المبادرة على مبادئ السلام، والتعاون،

¹ -محمود إدريس الصيني، "معرفة حقيقة الحزام والطريق" ورقة مقدمة لمؤتمر أفاق التعاون العربي الإفريقي الصيني حول مبادرة الحزام والطريق تاريخ ومكان انعقاد المؤتمر الخرطوم 21-22 نوفمبر، 2017 تاريخ الاطلاع 2022/03/14

² - نحلة محمد احمد جابر، طريق الحرير، ص 163

والانفتاح، والشفافية، وتمثيل الجميع والمساواة والتعلم من الآخرين، والمنفعة المشتركة، والاحترام المتبادل من خلال تعزيز التعاون على المشاورات المكثفة وسيادة القانون والجهود المشتركة والمنافع المشتركة وتكافؤ الفرص للجميع. كما تمثل مبادرة طريق الحرير الجديد الناتج الطبيعي للسياسات الاقتصادية الداخلية والخارجية السابقة في الصين، فمن بين أبرز خبرات الصين في النجاح الاقتصادي هو تطوير منشآت البنية التحتية. فقد استطاعت هذه المنشآت بدعم من الاستثمارات الحكومية إنعاش الاقتصاد ولاسيما حينما انخفضت الصادرات، حيث أصبح تدفق السلع وحركة البشر أكثر سهولة وقل تكلفة لهذا تعتقد الصين ان تجربتها يمكن تعميمها في علاقاتها الاقتصادية الخارجية من خلال مبادرة الحزام والطريق، فلن تؤدي روابط التنمية التحتية الى تعزيز النمو الاقتصادي في المناطق الواقعة على طول الحزام والطريق فحسب، وإنما ستقوي أيضا الروابط الاقتصادية بين الصين وهذه المناطق.¹

كما تعبر مبادرة الحزام والطريق عن الرؤية الجيو اقتصادية الأكثر طموحا في التاريخ الحديث، حيث تغطي أكثر من ثلثي سكان العالم أي تضم نحو 71 دولة، وشملت الاستثمارات الصينية في هذه المبادرة ما يقارب 4 تريليون دولار. حيث تنوي الصين من خلال هذا المشروع تعزيز البنية التحتية الصلبة مع طرق وسكك حديدية جديدة، وبنية تحتية ناعمة مع اتفاقيات التجارة والنقل، وحتى العلاقات الثقافية مع المنح الدراسية الجامعية وغيرها من التبادلات بين شعوب الدول المنضمة للمبادرة.²

طريق الحرير الجديد يعتبر مشروع استراتيجي ضخم يعرض على المدى الطويل تصور السياسة الخارجية الصينية التي تشمل رؤية دولية، والتي تسترشد التعاون المتبادل والمكاسب والتنمية، حيث أسفرت مبادرة حكومة الرئيس " شي جين بينغ " عن رؤية استراتيجية لربط آسيا أوروبا إفريقيا. بالإضافة الى ذلك يؤكد النموذج الصيني على تشجيع العلاقات الاقتصادية التي ستساعد الشركات المحلية على الوصول الى أسواق جديدة، وتسهيل الحصول على الائتمان وتبسيط معايير التوسع الدولي فينظر للتجارة على أنها مشروع دبلوماسي ولكن في مقابل ذلك يزيد المشروع من نفوذ جيوسياسية واقتصادية للصين في منطقة ذات أهمية كبيرة كأوراسيا. فالمشروع يعتمد على سيناريوهات متبادلة بين الجانبين؛ أي ان الصين ترمي من خلال المشروع الى الربح المتبادل بينها وبين الدول المشاركة، وذلك سيساعد على زيادة مساهمة الصين في السلع

¹ -جين ليانجشيانج وان جاناردان، مبادرة الحزام والطريق: الفرص والتحديات أمام منطقة الخليج، أكاديمية الإمارات الدبلوماسية،

2018، ص 1-2

² - Jonathan Hillman , « china's belt and road initiative :five years later », center for strategic and international studies ,25january 2018 ,p 2

الجماعية العالمية . كما تعد المبادرة معلما تاريخيا يعتمز القيام به، وذلك لربط أكثر من ثلثي سكان العالم وفتح النوافذ لإحياء الأعمال التجارية العالمية والسلام وتطوير البنية التحتية في جميع أنحاء العالم¹.
ومن الأفضل تلخيص مبادرة الحزام والطريق الصيني في مقولة الرئيس الصيني " شي جين بينغ"
"ستعمل الصين بنشاط على تعزيز التعاون في العلاقات الدولية من خلال مبادرة الحزام والطريق. في القيام بذلك، نأمل في تحقيق السياسة، البنية التحتية، التجارة المالية، والاتصال بين الناس، وبالتالي بناء منصة جديدة للتعاون الدولي لخلق محركات جديدة للتنمية المشتركة".

تناقش " عبور " في سياق عالمي أوسع احتياجات البنية التحتية واستراتيجية الصين الاقتصادية على المدى الطويل، حيث يمكن لأدوات ورموز منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية ان تساعد الصين والاقتصادات المشاركة في المبادرة على كسب أفضل وتكامل أفضل في الاقتصاد العالمي . كما يشدد الرئيس " شي جين بينغ " على " :السياسة والبنية التحتية والتجارة والمالية والناس والاتصال".

فالمشروع ينطوي على التعليم والتبادل الثقافي والعلمي لمساعدة البلدان المشاركة، فالدول تتعلم من تجربة التنمية في الصين وقد أطلق الرئيس الصيني مركز المعرفة الدولية للتنمية والخطة الوطنية للصين على تنفيذ خطة التنمية المستدامة لعام 2030 جنبا الى جنب مع ما يتعلق بالمبادرة².

توضح الخريطة أدناه استراتيجية الحزام والطريق الصينية التي تعبر عن استراتيجية الصين الناعمة في القرن الحادي والعشرين، والتي تمثل مشروع اقتصادي عالمي حيث تتعامل مع ثلاث قارات آسيا وأوروبا وإفريقيا³.
فمع تبلور استثمار مشروع الحزام والطريق الصيني والتطورات المشتركة تدريجيا، ظهرت بعض الموضوعات الرئيسية بدأت في الظهور في الصين وبعض الدول الرئيسية على طول الحزام والطريق:

- الاستثمار في الموانئ عبر الطرق البحرية لزيادة القدرات والاتصال.
- طرق جديدة ومتوسعة لاحتياجات الصين من استيراد النفط والغاز والموارد الطبيعية.
- الترابط الإقليمي لشبكات السكك الحديدية والطرق السريعة والاتصالات عالية السرعة.

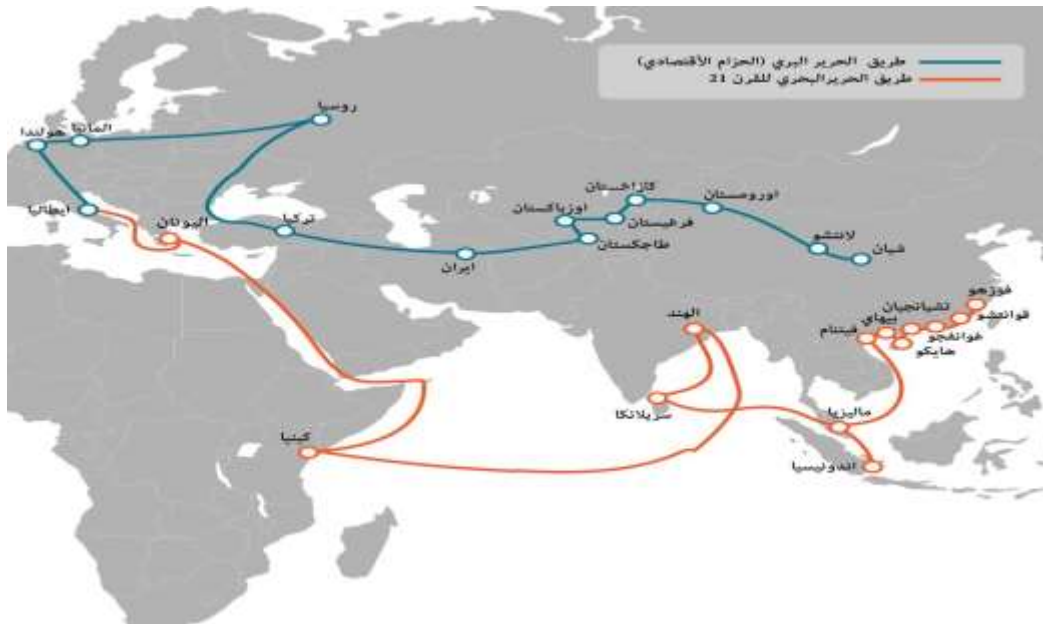
¹- Sajjad Hosain and Saddam Hossain , "one belt one road initiative : A Revolution on Regional and Global Development," journal of Sustainable Development studies 2 (2019) : 119-120-121

²- Belt and Road initiative in the Global Trade ,Investment and Finance Landscape ,find the chine OECD Business and finance outlook online at WWW.oecd.org/daF/,201

³-المصدر :الحزام والطريق الصيني :الوجه الحقيقي للحرب الناعمة، شبكة النبا المعلوماتية
annabaa.org/arabic/economicreports.m تاريخ الإطلاع:2022/03/15

- استمرار الاستثمار في قطاع الطاقة الصيني لتوسيع الطريق.
- الاستثمار الصيني في قطاعي توليد الطاقة والطاقة المتجددة في الدول النامية.
- التحضر وتخطيط المدن الذكية وتزايد الفرص في قطاعي البناء والهندسة للصين وكذلك لدول العالم الثالث، وتطوير المناطق الصناعية والتقنية والتجارية والتقنية الثنائية في الصين والدول النامية.
- التعاون القطري في التصنيع والقدرة الإنتاجية وكفاءة سلسلة التوريد (الاستيراد) ، والتعاون القطري في مجال تطوير البحوث والعلوم والتكنولوجيا وأيضا التعاون الإقليمي في مجال المصارف وتبادل المعلومات للمعاملات عبر الحدود.
- وبمجرد ان يتم تعبيد الطريق من خلال بناء أصول البنية التحتية الأساسية مثل الموانئ والسكك الحديدية والطرق والمطارات ومحطات الطاقة وشبكات إمدادات الطاقة وشبكات الاتصالات، سوف تعزز فرص النمو في التنمية الصناعية والسوقية والتجارة الدولية والانفتاح التجاري الاستثمار والخدمات والفرص التشغيلية.¹

الشكل 1: الطريق البحري والبري



المصدر: على أعتاب النظام العالمي الجديد: من حلف وارسو إلى طريق الحرير الجديد

تاريخ الاطلاع 2022/03/22 <https://www.annahar.com/arabic/article/1108789>

¹- The Belt and road initiatives: Opportunities and Challenges for EU SMEs, China-Britain Business council, march 2018.

المطلب الثاني: نطاق مبادرة طريق الحرير الجديد

في عام 2013 اقترح الرئيس الصيني " شي جين بينغ " مبادرة حزام واحد وطريق واحد أو مبادرة " عبور"، وهي رؤية تركز على إنشاء البنية التحتية وتتكون من حزام اقتصادي يبدأ من الصين مروراً بآسيا الوسطى إلى أوروبا، إضافة إلى الحزام الاقتصادي تتكون أيضاً المبادرة من طريق الحرير البحري الذي يبدأ من ساحل الصين إلى جنوب أوروبا عبر قناة السويس، وبالتالي يشمل جنوب شرق آسيا وشرق إفريقيا، بناءً على ذلك فالمبادرة تشمل القارات الثلاث آسيا أوروبا وإفريقيا¹.

ترمي مبادرة القرن الواحد والعشرين إلى إحياء طريق الحرير التاريخي، حيث يشمل المشروع تشييد شبكات من الطرق وسكك الحديد وأنابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية والانترنت ومختلف البنى التحتية. يتكون طريق الحرير البري من ثلاث خطوط رئيسية والمتمثلة في:

الخط الأول: يربط شرق الصين عبر آسيا الوسطى وروسيا الاتحادية إلى أوروبا.

الخط الثاني: يبدأ من الصين مروراً بوسط وغرب آسيا ومنطقة الخليج وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط.

الخط الثالث: يمتد من الصين مروراً بجنوب شرقي آسيا وآسيا الجنوبية والمحيط الهندي.

بالإضافة إلى وجود عدة ممرات برية في إطار المشروع منها: ممر الصين وشبه القارة الهندية ممر الصين وباكستان، ممر يربط إقليم يويان جنوب غربي الصين وميانمار وبنغلاديش مع شمال شرق الهند.

أما طريق الحرير البحري فيتكون من خطين رئيسيين وهما كالآتي:

الخط الأول: يبدأ من الساحل الصيني مروراً بمضيق ملقا إلى الهند والشرق الأوسط وشرق إفريقيا وصولاً إلى سواحل أوروبا.

الخط الثاني: يربط الموانئ الساحلية الصينية جنوب المحيط الهادي².

ومن الناحية الجغرافية الفرع البري من المبادرة يتكون من ستة ممرات وذلك في إطار التقسيم الجديد لممرات طريق الحرير الصيني بعد مبادرة عام 2013 كالآتي:

1. الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يمتد من غربي الصين إلى روسيا الغربية.

2. ممر الصين / منغوليا / روسيا الذي يمتد من شمال الصين إلى الشرق الروسي.

3. ممر الصين / آسيا الوسطى / آسيا الغربية الذي يمتد من جنوب الصين إلى تركيا.

¹ - Julia Breuer, "TWO BELTS ONE ROAD? The role of Africa in china's Belt and Road initiative", Blich weshsel, July 2017, p7.

² - إدريس الصيني، الحزام والطريق، 8-9

4. ممر الصين / شبه جزيرة الهند الصينية الذي يمتد من جنوب الصين إلى سنغافورة.
5. ممر الصين / باكستان الذي يمتد من جنوب غرب الصين إلى باكستان.
6. ممر بنغلاديش / الصين / الهند/ ميانمار الذي يمتد من جنوب الصين إلى الهند.
- أما بالنسبة للفرع البحري للطريق فهو يبدأ من فوجو الواقعة في الصين ويمر عبر فيتنام أوندونيسيا وبنغلاديش والهند وسريلانكا وجزر المالديف وشرق إفريقيا على طول الساحل الإفريقي متجها إلى البحر الأحمر مارا بقناة السويس إلى البحر المتوسط نحو أوروبا حتى يصل إلى الساحل الصيني.
- فيما يخص الممر الاقتصادي الجديد الأوراسي الذي يعبر عنه بالجسر القاري فيربط الصين بأوروبا عبر سكك حديدية دولية تمتد من مقاطعة جيانغسو شرقي الصين إلى روتردام في هولندا. مروراً بمقاطعة سينكيانج غرب الصين فتلتقي بخط سكك الحديد كازاخستان وروسيا وبلاروسيا وبولندا، حيث تنضم إلى شبكة السكك الحديدية الأوروبية، بالإضافة إلى ممر الصين منغوليا وروسيا.
- أما الممر الاقتصادي الممتد بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا، فيرتبط بشبكة من السكك الحديدية الممتدة من سينكيانج إلى آسيا الوسطى ماراً بكازاخستان، قرغيزستان، أوزباكستان، طاجيكستان وتركمانستان ثم يرتبط بغرب آسيا حيث تركيا وإيران ويتجه خطها منها باتجاه الجزيرة العربية والبحر المتوسط. بالنسبة للممر الاقتصادي فيمتد من الصين إلى الهند الصينية وماليزيا وسنغافورة واندونيسيا، والممر الاقتصادي الممتد بين الصين وباكستان فيمر عبر كاشغار في مقاطعة سينكيانج إلى ميناء جوادر في باكستان، وأخيراً الممر الاقتصادي الممتد بين الصين وبنغلاديش والهند وميانمار حيث يجري التعاون بين هذه الدول التي تتقاسم الحدود المشتركة.
- كل ممر من هذه الممرات يسعى إلى تحقيق هدف أعد لأجله، إذ يعد الجسر القاري بين الصين وأوروبا الممر اللوجستي بين موانئ الصين الشرقية وأوروبا، فيما يهتم ممر الصين منغوليا روسيا بالأمن القومي وتنمية الطاقة، ويعنى الممر الصيني الباكستاني بنقل البترول، فيما يهتم الممر بين الصين وبنغلاديش وميانمار بالتبادل التجاري بين دول الآسيان¹.
- فيما يتعلق بطريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين يتكون من جزئين رئيسيين هما:
- الجزء الأول:** يبدأ من موانئ الصين الجنوبية ويتجه نحو المحيط الهندي مروراً بمضيق ملقا والهند ومنها يتجه إلى الشرق باتجاه الخليج العربي وسواحل شرق إفريقيا.

¹ - عمار شرعان، مبادرة الحزام والطريق الصيني، ص 26-27.

الجزء الثاني: تربط موانئ الصين الجنوبية بجنوب المحيط الهادئ. يهدف طريق الحرير البحري الى إقامة طرق نقل فعالة بين الموانئ الرئيسية في مختلف البلدان وتطوير الممر الاقتصادي المار عبر المحيط الهندي وتوفير أفضل سبل النقل التي تربط الصين مع جنوب شرقي آسيا والشرق الأوسط وإفريقيا والبحر المتوسط¹ فترتكز المبادئ الحاكمة لتطبيق المبادرة على التنسيق السياسي بين الدول وتعزيز التواصل والحوار والتجارة دون عوائق لتهيئة الظروف اللازمة للتنمية الاقتصادية. وتتضمن المبادرة أيضا نحو ألف مشروع سينفذ تدريجيا، تسعى الى ربط دول آسيا وإفريقيا وأوروبا عبر شبكة موصلات معقدة من الجسور والطرق والسكك الحديدية والطائرات والبواخر، وكذلك بناء موانئ ومطارات وإنشاء مناطق تجارة حرة. الى جانب أنابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية وشبكات الانترنت والبنية التحتية، فقد لاقت المبادرة تجاوبا ومشاركة نشطة من نحو 71 دولة مطلة على هذا الخط بما فيها دول عربية وشرق أوسطية. حيث يغطي نطاق المبادرة الصينية نحو 71 دولة في القارات الثلاث آسيا وإفريقيا وأوروبا، وينقسم الى ثلاث مستويات: **المناطق المركزية:** تضم كل من الصين وروسيا ودول آسيا الوسطى الخمس.

المناطق المحاذية: تشمل الدول الأعضاء الدائمين والمراقبين في منظمة تعاون شنغهاي والدول التسع الاتحاد الاقتصادي (الهند، باكستان، إيران، أفغانستان، منغوليا، روسيا البيضاء، أرمينيا، أوكرانيا ومولدافيا). **المناطق الشعبية:** تشمل دول غرب آسيا (الدول العربية) ودول الاتحاد الأوروبي، وتمتد أيضا إلى اليابان وكوريا الجنوبية وغيرها من دول شرق آسيا²

فيما يتعلق أيضا بنطاق مبادرة طريق الحرير الجديد نجد ان منتدى مبادرة الحزام والطريق في 2017، قد سلط الضوء على بعد ثالث وهو "طريق الحرير الرقمي". "وتعهد المشاركون في المنتدى في بيانهم الختامي بتقديم الدعم لخطط الابتكار للتجارة الإلكترونية والاقتصاد الرقمي والمدن الذكية ومجمعات العلوم والتكنولوجيا، وتتوافق هذه الفكرة مع الخطط التي تم الإعلان عنها مؤخرا في المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة. ويتضمن مقترح "طريق الحرير المعلوماتي" إدراج القطاعات الرقمية ومنها الاتصالات والبنية التحتية للإنترنت والتجارة الإلكترونية في مبادرة الحزام والطريق.

وتضع هذه الفكرة إطاراً للورقة البيضاء لمبادرة الحزام والطريق 2015 التي تدعو إلى نمو التجارة الرقمية وتوسيع شبكات الاتصالات، وتنوي شركات الاتصالات الصينية المملوكة للدولة ضخ استثمارات هائلة في

¹ - نفس المرجع، ص 28.

² - عزت شحور، مبادرة الحزام والطريق، رؤية نقدية

<https://studies.aljazeera.net/ar/reports/2017/05/170511122804784.html> تاريخ الاطلاع

البنية التحتية الأكبر شبكة محمول بتقنية الجيل الخامس في العالم على مدار العقد المقبل لتشجيع التبادل الأفضل للبيانات وتيسير الحصول على مكاسب هائلة في الإنتاجية. ومن الجانب الصيني، ذهب أحد المسؤولين بهذه الفكرة إلى مستوى أعلى حينما قال " نستطيع ان نبي طريق حرير رقمياً؛ طريق حرير في الفضاء الإلكتروني".

ويستهدف هذا المشروع فتح أسواق جديدة للتجارة الإلكترونية أمام المنتجات الصينية، لاسيما ان هناك فرصاً كبيرة لنمو التجارة الإلكترونية في الدول المشاركة بمبادرة "الحزام والطريق"، وإن الاستثمارات الصينية في تلك الدول وتوسعها في إنشاء المشروعات القائمة على التكنولوجيا سوف تزيد من عدد مستخدمي الإنترنت بشكل سريع وكبير، كما ستلعب شركات الاتصالات الصينية خاصة "هواوي" و" زد تي إيه" دوراً محورياً في بناء شبكات الاتصالات والمعلومات في تلك الدول. ويأتي في هذا الإطار الاتفاق الذي وقعته شركة "هواوي" مع الحكومة الباكستانية عام 2017، الذي يقضي بإنشاء كابل من الألياف الضوئية يربط باكستان وجيبوتي وكينيا، تحت مسمى "باكستان-شرق إفريقيا كابل إكسبريس"، وقد يمتد الخط شمالاً إلى مصر وجنوباً إلى جنوب إفريقيا، كما تدرس بكين بناء كابل من الألياف الضوئية يربط بين فنلندا واليابان وروسيا والنرويج عن طرق القطب الشمالي.

حيث يوضح ذلك ان الصين تعمل على كافة المسارات من الاستثمارات والعلاقات التجارية والاقتصادية إلى التجارة الإلكترونية في إطار مبادرة الحزام والطريق التي تهدف لتوطيد وتعزيز الروابط بين دول العالم، عبر مختلف الطرق البرية والبحرية. فالصين تسعى من خلال هذه المبادرة إلى تكوين نمط جديد للعلاقات الاقتصادية الدولية، بهدف وضع حد لهيمنة طرف واحد على مخرجات الاقتصاد الدولي، حيث تسعى الصين حسب هذه المبادرة

إلى دمج كافة دول العالم في الاقتصاد الدولي، وتحقيق الاستفادة لكافة الدول من عمليات التجارة والاستثمارات على الصعيد الدولي¹.

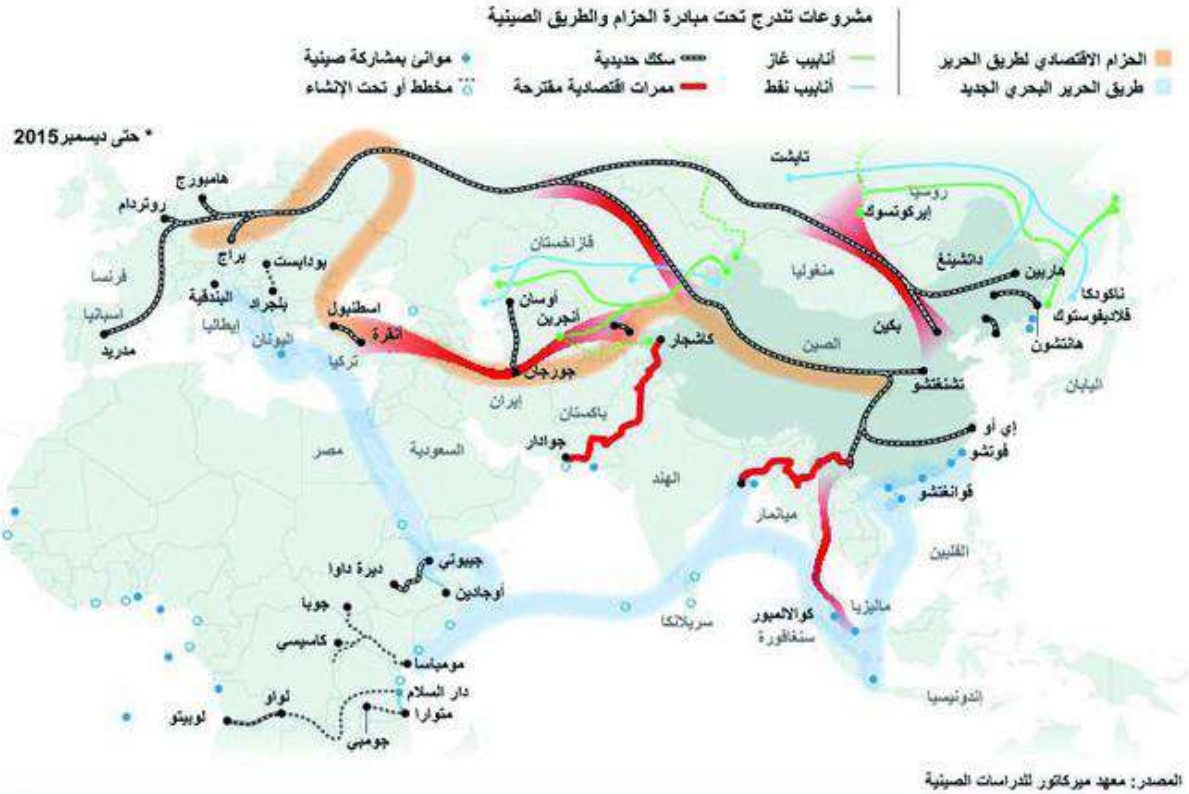
فالخريطة الموالية توضح نطاق مبادرة الحزام والطريق الصينية، حيث تبين مسار الحزام الاقتصادي وطريق الحرير البحري الجديد بالإضافة الى ما يندرج من مشاريع ضمن مشروع القرن الاقتصادي، من إنشاء أنابيب الغاز والنفط وبناء السكك الحديدية، كما يبين مفتاح الخريطة بعض الممرات الاقتصادية المقترحة وأيضاً بعض المخططات قيد الإنشاء.

¹- احمد حسين الخطيب، مرجع سابق، ص 6

الشكل 2: إحياء طريق الحرير

إحياء طريق الحرير

تهدف مبادرة طريق الحرير، التي أعلن عنها الرئيس الصيني شي جين بينغ عام 2013 والمعروفة أيضا بمبادرة الحزام والطريق الصينية، للاستثمار في مشروعات بنية تحتية تشمل خطوط سكك حديدية وشبكات كهرباء في وسط وغرب وجنوب آسيا بالإضافة لأفريقيا وأوروبا.



REUTERS

المرجع: المصدر: جريدة العرب الاقتصادية الدولية، www.aleqt.com

المبحث الثالث: المشروع ضمن رؤية استراتيجية

هناك العديد من المؤشرات والعوامل في المرحلة الراهنة التي تشير بقوة ان الصين أصبحت قطبا عالميا في العديد من المجالات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية، وهذه المكانة تجسدت بحكم موقعها الإستراتيجي والجيوبوليتيكي والإقتصادي.

المطلب الأول: الاهداف الاستراتيجية للمشروع الصيني

حاول الرئيس الصيني " شي جين بينغ " توضيح الهدف من المبادرة ودورها في خلق نطاق من التعاون الدولي في إطار ترابطي يعزز من سبل الاستقرار والتنمية بين الأطراف المتعدد حيث يركز المشروع مبدأ التشاور

والمشاركة في عملية صنع واتخاذ القرار لتبادل المنافع وتحقيق المصالح الوطني، داعيا الدول والشركات الى توسيع المصالح المشتركة الأمر الذي سينعكس بشكل عميق على مصلحة الشعوب. وهو ما برهن عليه الأمين العام للأمم المتحدة قائلاً " ان الدعائم الأساسية التي تقوم عليها المبادرة تمثل تقدم حقيقي لجميع الشعوب، حيث تتجسد في تنسيق السياسات وتعزيز الترابط بين المؤسسات الاقتصادية والتجارية بجانب احترام سيادة وثقافات الشعوب." وبذكر ان استراتيجية التعاون الصينية استطاعت تحقيق أهدافها، فقد تمكنت من زيادة معدلات التبادل التجاري بين الصين والدول المشاركة في المبادرة خلال الفترة الممتدة من 2013 إلى 2018 حتى بلغت 6 تريليون دولار فيما تجاوزت معدلات استثمار الصين في دول المبادرة أكثر من 90 مليار دولار، كما وفرت 82 منطقة تعاونية بنحو 800 ألف فرصة عمل. وفي هذا السياق، سعت وزارة المالية الى إصدار توجيهات خاصة بتقييم التداعيات والمخاطر الناجمة في سياق تقدم المشاريع الخاصة بالمبادرة على الدول المشاركة، وأوضحت ان أعضاء المبادرة رغم مواجهتهم بعض التحديات الاقتصادية الا أنهم يدعموا استمرار المبادرة والاشتراك فيها¹.

وتسعى الصين إلى تحقيق جملة من الأهداف في إطار مبادرة الحزام والطريق، والتي يمكن إجمالها فيما يلي:

1- الاستفادة من نمو التجارة العالمية: فمن المتوقع للتجارة العالمية المزيد من النمو خلال السنوات المقبلة، مدفوعة بعدة عوامل من بينها الزيادة المتوقعة في حجم الطبقة الوسطى في العديد من مناطق العالم، لاسيما في منطقتي آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط وشمال أفريقيا. وتسعى الصين إلى الاستفادة من هذا النمو المتوقع للتجارة العالمية من خلال ذلك من اجل تصريف منتجاتها.

2- تعزيز مكانة "اليوان" الصيني عالمياً: تهدف الصين إلى مواصلة عملية تدويل عملتها المحلية "اليوان"، وصول إلى جعلها العملة الرئيسية للتبادل التجاري العالمي، خاصة بعدما تمكن "اليوان" في عام 2016 من الانضمام إلى "سلة حقوق السحب الخاصة" التابعة لصندوق النقد الدولي، إلى جانب العملات الأربع المدرجة، وهي الدولار الأمريكي واليورو والين الياباني والجنيه الإسترليني، ويمثل استخدام "اليوان" في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في مبادرة "الحزام والطريق" خطوة كبيرة تسعى إليها الصين من اجل تداول عملتها.²

3- تهدف المبادرة إلى زيادة الطلب على المواد والسلع في الصين من خلال الاستثمار في مشا ريع البنية التحتية في الخارج، وفي تنمية العلاقات الاقتصادية لبكين مع الدول التي تقع على طول هذا الطريق.

¹ - أية عبد العزيز، "تحولات دبلوماسية: آفاق التعاون الدولي في إطار مبادرة الحزام والطريق". تقارير. المركز العربي للبحوث

والدراسات، <http://www.elsiyasa-online.com>، تاريخ الإطلاع 2022/03/23

² - علي صلاح، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟ ص3.

- وتهدف الخطة الصينية إلى تعزيز سلسلة الطلب العالمي، بشكل أساسي من خلال مشاريع البنى التحتية التي يتم تمويلها من خلال القروض عبر أكثر من 61 دولة مختلفة، حيث تتوقع الصين دن تبلغ قيمة تجارتها مع تلك الدول 2,5 تريليون دولار خلال عقد من الزمن، بعد دن بلغت تريليون دولار في عام 2015
- 4- ترمي مبادرة "حزام واحد، طريق واحد" أيضا إلى تشجيع إقامة بنية تحتية مالية بديلة تعتمد بشكل أكبر على العملة الصينية "اليوان" كتر من الاعتماد على الدولار الأمريكي، كما تهدف المبادرة إلى إقامة المزيد من مناطق التجارة الحرة، ومزيد من التكامل في السياسات التجارية، وتعميق التعاون الدبلوماسي بين الدول المشاركة في المبادرة¹.
- 5- تلبية متطلبات التنمية الاقتصادية المتسارعة في الصين، حيث يوفر المشروع فرصة استراتيجية لمعالجة مشكلة الفيض المتزايد في الإنتاج في الصناعات الأساسية كمواد البناء والحديد والصلب وبناء السفن وغيرها. وبالتالي ينتظر ان يساعد المشروع في تحسين معدلات النمو في الصادرات الصينية، والمحافظة على معدلات التشغيل والتخفيف من حدة الانعكاسات المرتبطة بتدني الطلي المحلي.
- 6- استكشاف فرص تنموية جديدة أمام اقتصاديات الدول المنخرطة في المشروع، وأمام الاقتصاد العالمي المنكشف باستمرار أمام الأزمات المالية كما حدث في خريف 2001، حيث جاء في البيان الختامي لقمة ومنتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي المنعقد في بكين يومي 5-6 ماي 2017، ان المشاركين يؤكدون مجددا على التزامهم المشترك ببناء اقتصاد مفتوح وضمن تجارة شاملة وحرّة، كما يسعون الى تعزيز نظام تجاري متعدد الاطراف تقوم على العالمية والالتزام بقواعد محددة والانفتاح وعدم التمييز والمساواة.
- 7- علاوة على ذلك يهدف المشروع على المدى الطويل الى توحيد منظومة معايير العمل وشهادات المنشأ وحماية الملكية الفكرية والتحكيم التجاري وحماية البيئة، فضلا عن إقامة مشروعات التعاون في مجالات البحث العلمي والتطوير والإنتاج والتسويق.
- 8- تسهيل وتسريع عمليات التمويل والاستثمار وتبادل العملات وتنسيق أسواق السندات، وضمن هذا الهدف يعمل المشروع على استغلال واستحداث آليات تمويل واستثمار جديدة.
- 9- أما على الصعيد غير المادي يعمل المشروع على تعزيز التبادل الثقافي والحضاري ومنح التعليم والتبادل الأكاديمي، ووفود الشباب وترويج السياحة وحماية البيئة وغيرها وذلك على أطراف الحزام والطريق².

¹- مبادرة "حزام واحد، طريق واحد" التأثيرات الجيوسياسية على إيران، "مركز الإمارات للسياسات

<http://www.acrseg.org/41862> تاريخ الإطلاع: 2022/04/14

²- "الأهداف الاستراتيجية لمشروع الحزام والطريق". مجلة دراسات شرق أوسطية العدد: 80، 2017، ص: 59-60

المطلب الثاني: أبعاد المشروع الصيني

يمكن تصنيف ابعاد استراتيجية الحزام والطريق الصينية الى ما هو جيو استراتيجي وآخر جيو اقتصادي، فالبعد الجيو استراتيجي للاستراتيجية الصينية يكمن بالأساس في رغبة الصين بتعزيز الاستقرار والثقة السياسية إقليمييا مع دول الجوار الشرقي والجنوبي، فضلا عن المشاكل المتأتية من الجوار الغربي، والأهم من الناحية الجيو استراتيجية هو مسعى الصين في تغيير نمط النظام الدولي الحالي، والانتقال به من نظام تهيمن عليه الولايات المتحدة الأمريكية الى نظام عالمي متعدد الأقطاب. أما البعد الجيو اقتصادي فنجد الصين تسعى وعبر دبلوماسية نشطة لتنفيذ استراتيجية الحزام والطريق خاصة في المجال الاقتصادي، ومن ثم دفع التبادلات الاقتصادية لتصل إلى مستويات عالية فضلا عن إقامة المناطق الحرة في مختلف أنحاء العالم . إذ أشارت الإحصائيات الصينية بان الصين قد أنشأت 18 منطقة تجارة حرة مع 18 دولة ومنطقة، وقعت 12 اتفاقية تجارة حرة و 6 اتفاقيات حرة تتفاوض بشأنها.

فيما يتعلق بمجال التبادلات التجارية فإن استراتيجية طريق الحرير البحري لها أهمية استراتيجية في تعزيز التبادلات التجارية خاصة مع مجموعة دول الآسيان في منطقة جنوب شرقي آسيا، منذ دن أقام الجانبين أكبر منطقة تجارة حرة عام 2010، وهذه الخطوة أدت بطبيعة الحال إلى تعاضد حجم التبادل التجاري بين الصين والآسيان.

بالنسبة للدول الأوراسية وبعض دول آسيا الوسطى فعلى سبيل المثال بلغ حجم التبادل التجاري بين صين وروسيا وكازاخستان وبيلاروسيا، 95.3 مليار دولار و 17.25 مليار دولار و 3.9 مليار دولار على التوالي عام 2014 ، لذلك تسعى الصين إلى دمج استراتيجية " الحزام والطريق " مع الاستراتيجيات الاقتصادية للأقاليم المختلفة، ومن بينها الاستراتيجية الأوراسية التي طرحت من قبل الرئيس الروسي الحالي "فلاديمير بوتين" بداية عام 2015 ، وبالتالي تعزيز تشكيل فضاء اقتصادي مشترك في جميع أنحاء القارة الأوراسية في المستقبل. فيما يخص القارة الإفريقية فلها حصة وموقع مهم في استراتيجية " الحزام والطريق " الصينية، وخاصة ضمن محطات طريق الحرير البحري يصل الى محطة شرق إفريقيا الكينية نيروبي، إذ تولي الصين أهمية كبيرة لاقتصادات الناشئة والنامية وذلك لأهميتها في تنمية الاقتصاد الصيني. فالصين تعد الشريك التجاري الأكبر لإفريقيا، بينما أصبحت إفريقيا مصدر مهما للواردات الصينية وثاني أكبر سوق خارجية للمشروعات الصينية.

كما ان الصين تسعى لخلق قاعدة أساسية لتحويل نفوذها الى منطقة أوراسيا من خلال مشاريع وبنى تحتية على نطاق واسع عابر للأقاليم، حيث تعمل الصين على تعزيز استثماراتها في مجال البنى التحتية لدول أوروبا

الوسطى والشرقية وهذا جزء من استراتيجية الحزام الاقتصادي لطريق الحري، الذي يهدف إلى استثمار وبناء وتوسيع الموانئ وممرات النقل الواقعة في الأماكن الاستراتيجية بالاعتماد على صندوق طريق الحرير والذي خصصت فيه الحكومة الصينية 40 مليار دولار لصالح توسيع البنى التحتية في تلك المنطقة للأعوام المقبلة. حسب وثيقة المبادرة التي أطلقتها الصين كوثيقة وطنية في 28 مارس 2015؛ هي وثيقة الرؤية والتحرك للدفع بالتشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين والتي اتفق على تسميتها اختصاراً بوثيقة "الرؤية والتحرك"، فإن الأبعاد الاستراتيجية للمبادرة الصينية تكمن فيما يلي:

1- التأكيد على رمزية ومرجعية طريق الحرير: حيث تراه الوثيقة تراثاً حضارياً وتعبيراً تاريخياً وتقليدياً لتعاون الشعوب الأوراسية منذ أكثر من 2000 سنة لتحقيق الإزهار والنماء المشترك العابر للحدود، وهي رسالة حضارية صينية امتدت منذ عصور إلى القرن الحادي والعشرين بنفس مضامينها مع تنوع أدواتها، وتشمل الشعوب الآسيوية والأوروبية والإفريقية.

2- دور المتغيرات العالمية في الدفع نحو التعاون الإنمائي الإقليمي والعالمي المشترك: حيث فرضت تداعيات الأزمة المالية العالمية وتباطؤ النمو ومعدلات التجارة وغيرها من المتغيرات، محفزات ودواعي لدفع نحو التعاون المشترك وتدفع التجارة والمصالح عبر الحدود لكافة دول العالم، وهو الأمر الذي تدعو إليه المبادرة الصينية

3- اعتبارات وأولويات التعاون في إطار المبادرة: من خلال إدراك المبادرة للتباينات بين الدول المعنية بالمشروع سواء في تباينات مستويات ومراحل التنمية أو تباينات الظروف الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، حيث تركز الوثيقة في هذا الصدد على أهمية تنسيق السياسات وترابط البنى التحتية وتواصل الأعمال والأموال بين هذه الدول، وتوفير الآليات التي تدعم الثقة المتبادلة والقواسم المشتركة بينها.

4- التركيز على البنى التحتية: خاصة الموانئ والطرق والنقل والمواصلات، والشبكات الكهربائية وخطوط الاتصالات، بما فيها كابلات الألياف الضوئية والممرات المعلوماتية الساتلية المعتمدة على الأقمار الصناعية وغيرها.¹

5- الاهتمام بالاعتبارات البيئية وتغير المناخ: من خلال مراعاة التوجهات الخضراء في المشروعات والسياسات.

¹ - باهر مردان مضخور، "إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين". مجلة دراسات دولية، العدد 67 2016، ص ص: 199-203

6- تحفيز الاستثمار والتجارة بكافة أشكالها: وما يرتبط بذلك من تسهيلات جمركية وإزالة الحواجز غير الجمركية، وتشجيع المناطق التجارية الحرة ونماذج وأشكال التجارة الحديثة مثل التجارة الإلكترونية.

7- تشجيع التعاون المشترك في المجالات التكنولوجية خاصة الجديدة وعلى رأسها تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، الطاقة النظيفة والنانو تكنولوجي والطب والجراحة، ومنظومات البحوث والتطوير والمختبرات المشتركة وغيرها.

8- تفعيل التعاون بين المؤسسات المالية والتمويلية وتوسيع ادوار صندوق طريق الحرير والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية.

9- تعزيز الأدوار المجتمعية السياسية والإنسانية بما فيها ادوار الأحزاب السياسية والبرلمانات ومنظمات المجتمع المدني وتعزيز المسؤولية الإجتماعية.

10- تعزيز التفاعلات الحضارية والإنسانية العلمية والتقليدية والثقافية والرياضية: ويتصدرها توفير الصين لـ 10 آلاف منحة حكومية سنويا للدول المرتبطة بالمبادرة، بخلاف التعاون في الفعاليات الإعلامية والثقافية والمهرجانات السينمائية، والعلاقات الرياضية والسياحية وغيرها من مجالات التعاون بين شعوب المبادرة¹.

هذه النقاط تلخص مختلف الأبعاد الإستراتيجية لمبادرة طريق الحرير الجديد، حيث نلاحظ ان الصين تسعى إلى تنفيذ مشروعها الاقتصادي الذي يعد الأكبر في القرن الحادي والعشرين، فهي طرحت المشروع في سياق إقليمي عالمي شامل وهذا ما أوضحته الصين من خلال وثيقة الرؤية والتحرك وفي معظم منطديات المبادرة في معظم المحافل الإقليمية والدولية.

الفرع الثالث: أدوات تنفيذ المشروع الصيني

ترى الصين في بناء وتنفيذ إستراتيجية الحزام والطريق ضرورة وجود العديد من الآليات التعاونية حيث يمكن تصنيفها كالتالي:

1- آليات التعاون الثنائي: ويقصد بها دن يتم تعزيز وتطوير العلاقات الثنائية بين الصين من جانب، ودول الإقليم الآسيوي من جانب آخر عبر تأسيس اللجان المشتركة والمضي قدما في توقيع الإتفاقيات ومذكرات التفاهم الثنائي في المجالات السياسية والإقتصادية والتجارية والاستثمارية والمالية وغيرها.

2- آليات التعاون متعددة الاطراف: ويقصد بها التعاون الجماعي بين أطراف المجتمع الدولي (التعاون الصيني الآسيوي العالمي) ، والإلزام ضمن مؤسسات لها أهداف معينة وفق إجراءات وسياسات متفق عليها

¹ -مبادرة الحزام والطريق وانعكاساتها المستقبلية والاقتصادية والسياسية على مصر، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، رقم 286،

في ميثاق او إتفاقية جماعية او معاهدة، فتعزيز التعاون المتعدد الأطراف وفق الرؤية الصينية سيزيد من دفع إستراتيجية الحزام والطريق، وفي هذا السياق سيتم تصنيف آليات التعاون الصيني الآسيوي الى:

أ-تعاون متعدد الأطراف (سياسيا وامنيا واقتصاديا): وهي التي تشمل على منظمة شنغهاي للتعاون (SCO)، ومنظمة التعاون الإقتصادي الآسيوي والباسفيك (APEC)، والمنتدى الآسيوي الأوروبي (ASEM)، وحوار التعاون الآسيوي (ACD) ومؤتمر التفاعل وتدابير بناء الثقة في آسيا (CICA) ومنتدى التعاون الصيني العربي، ومنتدى التعاون الصيني الإفريقي والحوار الإستراتيجي بين الصين ومجلس التعاون لدول الخليج، والتعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى (CAREC)

ب تعاون متعدد الأطراف (المالي): وهي التي تشمل رابطة البنوك لمنظمة شنغهاي للتعاون ورابطة البنوك بين الصين والآسيان، وبنك التنمية لدول البريكس وصندوق طريق الحرير وبنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية.

والجدير بالذكر ان الصين تعمل أيضا في سبيل دعم استراتيجية "الحزام والطريق" الى إشراك البنوك الصينية الوطنية لتحسين تخطيط الأعمال التجارية خارج البلاد ومن بين هذه البنوك بنك الصين (Bank of China) وهذه الخطوة ستعزز الاستراتيجية الصينية فضلا عن تدويل العملة الصينية¹.
تعتبر كافة أجهزة الحزب ومؤسسات الدولة ومراكز البحث ووسائل العلم والشركات المملوكة للدولة أدوات هامة لدراسة المبادرة والترويج لها داخليا وخارجيا. ويُعتبر بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية وبنك دول البريكس وصندوق طريق الحرير بالإضافة إلى مساهمات الشركات الصينية وتوفير الدعم الشعبي أهم الأدوات والأذرع المالية لضمان نجاح وتمويل مشاريع المبادرة. وقد حرصت الصين بعد عام على إطلاق مبادرتها، او بالأحرى مبادرة رئيسها، إلى إخراجها من الإطار النظري إلى التنفيذي. فبادرت في أكتوبر/تشرين الأول 2014 إلى تأسيس بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية ورصدت له 50 مليار دولار. وسرعان ما تجاوز راس مال البنك 100 مليار دولار بعد مساهمة بعض الدول فيه بما في ذلك دول عربية. ويقدم البنك الآسيوي للاستثمار في البنية الأساسية وصندوق طريق الحرير وصناديق التعاون متعددة الأطراف والشائبة للمشروعات في إطار المبادرة والتي اقر منها حتى الآن نحو دلف مشروع. واستثمرت الصين ما يربو على 51 مليار دولار في البلاد المشاركة في المبادرة، وقامت شركات صينية ببناء إجمالي 56 منطقة تعاون اقتصادي وتجاري في هذه الدول. وحققت حوالي 1.1 مليار دولار من العائدات الضريبية، ووفرت 180 ألف فرصة عمل محلية.

¹ - باهر مردان مضخور، استراتيجية الحزام والطريق للقرن الحادي والعشرين /ص 200

كما استثمرت الشركات الصينية 2.95 مليار دولار في 43 دولة على طول منطقة الحزام والطريق في الربع الأول من العام 2017 فقط، أي ما يعادل 14.4 في المائة من إجمالي الاستثمارات الخارجية مقارنة بتسعة في المائة في الفترة نفسها من عام 2016. وبلغ إجمالي قروض البنك الائتماني المتعدد الأطراف أكثر من 2 مليار دولار. بينما بلغت قيمة الصفقات التجارية بين الصين والدول الواقعة على طول الحزام والطريق حوالي 913 مليار دولار في عام 2016، أي أكثر من ربع إجمالي قيمة التجارة الصينية¹. بشكل عام، يعتمد المشروع حالياً على أربعة مصادر رئيسية للتمويل:

بنوك السياسة الصينية (بنك التنمية الصيني الخاضع لسيطرة وزارة المالية، وبنك اكسيم؛ بنك اكسيم الصيني تحت السيطرة المباشرة لمجلس الدولة). البنوك التجارية الأربعة المملوكة للدولة الصينية (البنك الزراعي الصيني، بنك الصين، بنك التعمير الصيني، البنك الصناعي والتجاري الصيني). المؤسسات متعددة الأطراف بما في ذلك بنك التنمية الجديد (او بنك البريكس) والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية. صندوق طريق الحرير وهو وسيلة أخرى تساعد في تمويل المشروع في صورة تمويل أسهم (تم توفيره في البداية بمبلغ 40 مليار دولار أمريكي)، حيث يتم تمويل الصندوق من قبل إدارة الدولة للنقد الأجنبي وشركة الصين للاستثمار وبنك التنمية الصيني وبنك اكسيم الصيني.

بالإضافة إلى القروض تخضع بعض المشروعات لتمويل الأسهم؛ وهذا هو الحال وبشكل خاص بالنسبة لصندوق طريق الحرير، وأيضاً بعض الشركات الصينية الكبيرة المملوكة للدولة خاصة تلك المسؤولة تقليدياً عن مشاريع البنية التحتية مثل الشركة الصينية للهندسة المدنية وشركة الصين للبترول والهندسة ولقد كان تمويل المشروعات حتى الآن، بشكل رئيسي في شكل قروض وليس منح ممنوحة بشروط غير ميسرة نسبياً.²

خلاصة الفصل الأول:

مع بداية الألفية الثانية اتجهت الصين وبقوة لتصبح الإمبراطورية التجارية الأكبر في العالم من خلال إطلاقها للمشروع الأكثر طموحاً للرئيس الصيني شي جين بينغ*، فأصبحت مبادرة إعادة طريق الحرير المحرك الرئيس للسياسة الصينية داخلياً وللدبلوماسية الصينية خارجياً من أجل ربط قارات العالم تجارياً ويبدو أنها ستكون أحد أهم المحددات لتوجهات الصين إزاء العالم ومنها المنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط. يطمح هذا المشروع إلى بناء شبكة من التجارة البينية التحتية تربط آسيا بأوروبا وأفريقيا، وتمكن الصين

5 - عزت شحرور، "مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية"، سلسلة تقارير مركز الجزيرة للدراسات ص 3

2- "الحزام والطريق الصيني والعالم: أشكال متنافسة من العولمة." الرصد الاستراتيجي

15/04/2022 تاريخ الاطلاع: http://www.dirasat.net/research.php?page=3&id_cat=18

من رفع حجم التجارة مع دول الحزام إلى 10 تريليون دولار خلال أول خمسة سنوات. والواقع أن الصين ستكتسب أهمية اقتصادية في حال تأسيس طريق الحرير، فالكثير من الدول سوف تستفيد بشكل غير مباشر من وراء غزارة الإنتاج الصيني وسيشكل النجاح الصناعي وتصدير المنتجات الصينية لدول العالم دخلا غير مباشر لجميع الدول التي سيمر هذا الطريق من خلالها. وفي حال استمر ذلك التمدد الصيني الجيو اقتصادي فإنه سيصبح الإرث الأكبر لها وسيكون له تأثير عميق على العالم وليس بالضرورة أن تكون جميع هذه التأثيرات سلبية.

سنحاول في الفصل الثاني ربط طريق الحرير بين الماضي والحاضر وعلاقته مع بعض الدول

الفصل الثاني:

استراتيجية طريق الحرير التحويل كالقوة ناعمة

تمهيد

اتجهت الصين لتصبح الإمبراطورية التجارية الأكبر في العالم بإطلاق مبادرة إعادة إحياء طريق الحرير القديم، فهذا الطريق الذي سيربط بين دول وقارات العالم، وسيوفر للعالم خيارات بديلة للعملة أكثر شمولية، كما يهدف إلى دعم تجارة عالمية حرة واقتصاد عالمي منفتح، وتوظيف الموارد بكفاءة للوصول إلى تحقيق الاندماج في الأسواق العالمية . فقد جاء مشروع طريق الحرير في سباق إستراتيجية الصين للصعود السلمي وتجنب أية مواجهة مع الغرب.

المبحث الأول: طريق الحرير بين الماضي والحاضر

توجهت الصين بقوتها الناعمة نحو العالم في اتخاذها للخيار السلمي لتفاعلها في النظام الدولي في إطار استراتيجية طريق الحرير إذ تحاول من خلال هذه الاستراتيجية أن تتموضع في الخريطة العالمية. قام العالم الجغرافي الألماني "فرديناند فون ريشت هوفن" بتسمية طريق الصيني بطريق الحرير¹، الذي هو عبارة عن اسم أطلق على مجموعة من الممرات والطرق البرية والبحرية التي كانت تسلكها سفن وقوافل صينية لتجارة البضائع والحرير الصيني بشكل أساسي، يبلغ طوله حوالي 12 ألف كيلومتر، حيث يمتد من المراكز التجارية شمال الصين، إذ ينقسم إلى قسمين الفرع الشمالي الذي يمر عبر شرق أوروبا، وجزيرة القرم وصولاً إلى البندقية، والفرع الجنوبي يمر عبر العراق وتركيا إلى البحر الأبيض المتوسط، أطلق عليه هذا الاسم باعتبار الصين وقتها المصدر الوحيد لمنتوج الحرير، فكان له تأثير كبير على ازدهار الكثير من الحضارات القديمة، وتقديمه كهدايا في العلاقات الدبلوماسية²

انتقلت عبره الثقافات وتطورت حضارات مختلفة، إضافة إلى انتقال الديانات والفلسفات بحيث لعبت دور هاماً في التبادل التجاري والثقافي حتى القرن السادس عشر إضافة إلى الطريق البحري المكون من طرق تجارية بحرية، فهي شبكة من الطرق الفرعية تصب في طريقين كبيرين أحد شمالي صيفي والآخر شتوي³.

المطلب الأول: طريق الحرير القديم

يعود تاريخ حزام الأمان الصيني إلى القرن الثاني قبل الميلاد، في عهد سلالة إهان، قام ملك إهان بإرسال أحد جنرالاته "تشانغ جيانغ" لعام 137 قبل الميلاد ببعثة دبلوماسية إلى شعوب "تشونغنو" لإقامة تحالف والتعاون للقضاء على الفساد الداخلي، ولكن ألقوا القبض عليه ليتمكن من الهرب بعدها ويعود بدون أن يحقق تلك الغاية التي ذهب من أجلها، ولكن استمر في رحلته مدة 13 عام بزيارته الشعوب المجاورة للصين

¹ - طريق الحرير في القديم، - http://arabic.chinatoday.com.cn/se/2013-12/24/content_586593.htm

- تاريخ الإطلاع: 2022/04/01

² - نسيم أشرف، "طريق الحرير الجديد"، جمعية رجال الأعمال المصريين، يوليو 2015م، ص 2

³ - نحلة، محمد أحمد جبر، "طريق الحرير... استراتيجية القوة الناعمة"، القاهرة: الأمانة الجامعية العامة لجامعات الدول

العربية، عدد، 177، ص 16.

ليحقق انفتاحا اقتصاديا ويكتشف ممرات وطرق تواصل تجارية، وأتى بتقارير مهمة حول المدن التي مر بها ليوصي الإمبراطور بإقامة علاقات مع هذه الدول لتسهيل مرور القوافل التجارية¹ هذه الرحلة التاريخية مهدت لأهم الطرق التجارية التي عرفها التاريخ ألا وهي طريق الحرير، لتبدأ القبائل من جانبي الطريق بالتبادل وشراء أو بيع البضائع إلى مدينة "كشغر" الصينية، انطلق التجار عبر آسيا إلى مختلف أنحاء العالم، وفي القرن التاسع عشر تردد نوع جديد من المسافرين على الطريق الحرير وهم المستكشفون الراغبون في خوض مغامرات، وعلماء الآثار والجغرافيا، والوافدون من بعض دول أوروبا من روسيا، مما أدى إلى اكتشاف العديد من المواقع الأثرية القديمة وإعداد الكثير من الدراسات الأكاديمية وإحياء الاهتمام بتاريخ هذا الطريق² فيعتبر هذا الطريق مسار لكل من الحجاج، التجار المغامرون واللاجئون، حيث صار الصينيون حتى منتصف الطريق عبر آسيا ليربطوه بطريق البحر الأبيض المتوسط إلى وسط آسيا، وكانت الصين المصدر الوحيد للأقمشة الرقيقة الفاخرة التي تصل إلى الغرب وفي الوقت نفسه كان الصينيون يسعون إلى الحصول على سلع نادرة من الغرب ما أدى إلى إتباع هذا الطريق للتبادل السلع النادرة. فبدأ طريق الحرير القديم من الصين مرورا بالاتحاد السوفيتي وإيران والعراق إلى سوريا أفغانستان، تركيا، باكستان، الهند لبنان، الأردن ومصر³

فقد كان عبارة عن مضيقتان ضيقة تسير فيها القوافل بهدف نقل البضائع التجارية بحيث شهد أنواع شتى من التجارة، وساهم في نقل المعارف والثقافات بين الحضارات المختلفة وتبادل الأفكار، وانتقلت عبره أهم الديانات، وقد واكب الطريق البري طريق بحري عبارة عن مجموعة من الطرق التجارية البحرية التي ازدهرت مع طريق الحرير البري، فقد عرف هذا الطريق سنوات عز وازدهار وأخرى من الكساد والانقطاع وأكثر أيامه ازدهارا كانت عندما خضعت البلاد للإمبراطوريات القوية، ومرت في حالة انقطاع أثناء قيام الحروب والصراعات والضعف الشديد.⁴

في سنة 1996 اجتمع رؤساء دول آسيا الوسطى (تركمنستان أوزباكستان وكازاخستان وتركيا أفغانستان أرمينيا جورجيا وإيران) وذلك لإعلان عن قيام طريق الحرير الجديد، وذلك من خلال خط السكك

¹ - نادية، كاظم العبودي «، مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة تاريخية" في مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع

القرن الاقتصادي في العالم، محررون. حارث قحطان وآخرون ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ط، 1، 2019.

² - المرجع نفسه، ص 31.

³ - فرانك، إيرين، ديفيد، بر ونستون، طريق الحرير (ترجمة أحمد محمود) النيل : مركز المشروع القومي للترجمة، ط، 1، 1986، ص 15.

⁴ - المرجع نفسه، ص 18.

الحديدية الإيرانية التركمانية الذي يحي طريق الحرير الذي يربط بين بكين شرقا والبحر المتوسط غربا، وقد وصف الطريق الذي يربط بكين واسطنبول عبر إيران وآسيا الوسطى بطريق الحرير للقرن الحادي والعشرين الذي يبلغ طوله 165 كلم. وهي شبكة تربط آسيا وتشكل ورقة رابحة على الصعيد السياسي لإيران فهي تأمل أن تستعيد مكانتها كمفتق طرق بين أوروبا والشرق الأوسط.

المطلب الثاني: طريق الحرير الجديد

طرح الرئيس الصيني "شي جين بينغ" سنة 2013 مبادرة أثناء جولته في آسيا الوسطى، وجنوب شرقها وهي مبادرة «حزام واحد طريق واحد» للقرن الواحد والعشرين، حيث تعتبر هذه المبادرة المحرك الأساسي للسياسة الصينية داخليا، والدبلوماسية خارجيا، وهي استراتيجية لتطوير الاقتصاد، وتهدف إلى إنشاء بنية تحتية للدول وتعزيز الاقتصاد العالمي، ونصت المعاهدة على إزالة الحواجز الاستثمارية والتجارية، وإقامة بناء مناطق للتجارة الحرة، هذه المبادرة تهدف إلى الدعم التنموي في المناطق التي تمر فيها. وفي 2014 أدرجت ضمن خطة أعمال الحكومة، وانهقد من أجلها مؤتمرات فقد استضافت الصين قمة خاصة لهذه المبادرة حضرها نحو 28 رئيسا للدول ومنظمات إقليمية ودولية¹.

لم يكن الرئيس الصيني أول من قام بإطلاق المبادرة بل كان قبلها لاتحاد الأوروبي عام 2009 باقتراح برنامج طريق الحرير الجديد لمد خط أنابيب لنقل الغاز الطبيعي من آسيا الوسطى إلى أوروبا لتقليل الاعتماد على الغاز الروسي، وفي عام 2008 قام رئيس الهيئة الوطنية العامة للضرائب في الصين باقتراح خطة كرد فعل على الأزمة المالية والركود الاقتصادي، وتقوم فكرته على استخدام الاحتياطي الاستراتيجي الصيني من العملة لمنح قروض إلى الدول النامية. فسرعان ما طورت الفكرة بعد سلسلة من النقاشات وجلسات تشاوريه في مراكز البحث لتصبح بعد ذلك مبادرة الحزام والطريق².

تسعى المبادرة إلى ربط دول آسيا وأفريقيا وأوروبا عبر شبكة مواصلات متكونة من جسور، طرقات، سكك حديدية، كذلك موانئ ومطارات، وإنشاء مناطق تجارية حرة، إضافة إلى أنابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية وشبكات الانترنت والبنية التحتية، وقد استجابت نحو 70 دولة بما فيها دول عربية وشرق أوسطية، فبعد انضمام الجزائر إلى المبادرة بهدف تحقيق التنمية للبلاد، تؤكد الصين إلى انضمام 90 دولة حتى الآن الذي يعتبر نجاحا بالنسبة للصين³.

¹ - نخلة محمد أحمد جبر، مرجع سابق، ص 162-163.

² - المرجع نفسه، ص: 163.

³ - هشام الزبيدي، "الجزائر تضع أزماتها الاقتصادية على طريق الحرير الصينية"، صحيفة العرب، العدد: 08-1440، جوان

2019، ص11.

ينقسم طريق الحرير الجديد إلى فرعين الفرع البري والبحري، ليصبح اسمه حزام واحد طريق واحد فبالنسبة للفرع البري فيشكل ستة ممرات¹:

الجسر البري الأوراسي يمتد من غربي الصين إلى روسيا الغربية، ممر الصين منغوليا روسيا يمتد من شمالي الصين إلى الشرق الروسي، ممر الصين آسيا الوسطى آسيا الغربية يمتد من غربي الصين إلى تركيا، ممر الصين شبه جزيرة الهند الصينية يمتد من جنوبي الصين إلى سنغافورة، ممر الصين باكستان يمتد من جنوب غربي الصين إلى باكستان، وممر الصين بنغلاديش الهند ميانمار يمتد من جنوبي الصين إلى الهند²
أما الفرع البحري: فيمتد من فوجو الصينية يمر عبر فيتنام وإندونيسيا وبنغلاديش والهند سيريلانكا وجزر المالديف متجها إلى البحر الأحمر عبر قناة السويس إلى البحر الأبيض المتوسط نحو أوروبا فهذه الممرات تهدف إلى إنشاء طرق وممرات تربط بين أكثر من 60 دولة.³

خريطة طريق الحرير البري والبحري

الشكل 3: مسارات طريق الحرير



المراجع: / 14:15:12 2015-04-15arabic.china.org.cn

¹ - إن جاناردان ، جين ليانجشيانج "، مبادرة الحزام و الطريق، الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج" أكاديمية الإمارات

الدبلوماسية، يونيو 2018م، ص 1

² - المرجع نفسه، ص 06

³ - المرجع نفسه، ص 80

المطلب الثالث: طريق الحرير في سياق العلاقات الصينية مع بعض الدول

تعتبر العلاقات العربية الصينية جد متطورة نظرا لمساندة الصين للقضية الفلسطينية والموقف المرن الذي اتخذته إزاء أزمة سوريا واعتماد الصعود الاقتصادي الصيني النفط العربي، إذ تستورد أكثر من 50% من النفط في الدول العربية. وقد لقيت مبادرة الصين طريق الحرير البري والبحري قبولا من الدول العربية خاصة أن معظم الاتفاقيات الاقتصادية تربط بين الصين والدول العربية فبلغ التبادل التجاري بينهما سنة 2015 حوالي 202 مليار دولار. وقد اتخذت الصين عدة إجراءات لإنجاح المشروع متمثلة في اتفاقات ونشاطات دبلوماسية وثقافية استثنائية¹

هناك ما يوضح التوجه السياسي الصيني نحو المنطقة العربية، ويظهر ذلك من خلال تعيينها سنة 2002 مبعوثا إلى الشرق الأوسط للتعامل مع النزاع الفلسطيني الإسرائيلي، وفي 2016 عينت مبعوثا خاصا للأزمة السورية، وهذا ما يوضح رغبة الصين في أداء ادوار دبلوماسية فبعد مبادرة طريق الحرير الجديد أخذت العلاقة الاقتصادية تتطور وتتوسع لتشمل كل الدول العربية خاصة الخليجية باعتبارها مصدر هام للطاقة أما بقية الدول فهي أسواق للمنتجات.²

شملت مبادرة الحزام والطريق معظم دول وقارات العالم، إضافة إلى المنظمات الدولية الحكومية التي تدعم المشروع، فنجحت الصين في جلب الاهتمام والتفاعل الإيجابي لمبادراتها.

وقعت 52 دولة على اتفاقية البنك الآسيوي للاستثمار في المبادرة، وأبدت 33 دولة ذات الاقتصاديات متوسطة اهتمامها بالمبادرة، وحددت تسعة دول مجال للتعاون التي تستهدف مشاركتها في المبادرة، إضافة إلى المنظمات الدولية التي تدعم هذا المشروع والتعاون في إطاره منها منظمة الأمم المتحدة، والبنك العالمي الذي دعم ب 7.86 دولار لتشجيع التنمية والتواصل بين الأطراف المشاركة، وصندوق النقد الدولي، أما الاتحاد الأوروبي فالأزمات الاقتصادية والسياسية التي تعاني منها استثمرت فيه الصين بإطلاق مبادراتها العالمية وكسب قوة أكبر في علاقتها مع الدول الأخرى دبلوماسيا واقتصاديا³

¹ - شفيق شقير، "طريق الحرير الجديد في سياق العلاقات العربية"، مركز الجزيرة للدراسة، 11 ماي، 2017، ص 4.

² - المرجع نفسه، ص 97.

³ - أميرة، أحمد حرزلي «، مبادرة الحزام والطريق الصينية، الخلفية-الأهداف-المكاسب"، في مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، محررون. حارث قحطان وآخرون. ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي

للدراستات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، 1، 2019، ص 73

المبحث الثاني: دور بعض الدول المشاركة في مبادرة طريق الحرير

تستهدف الصين من المبادرة زيادة ربطها بدول العالم وذلك عن طريق ضخ استثمارات بالمليارات في البنية التحتية لكل دولة من الدول الواقعة على "الطريق" ضمن المبادرة والتي يبلغ عددها أكثر من 126 دولة

المطلب الأول: منطقة الخليج العربي

تعتبر حلقة وصل لا غني عنها لنجاح مشروع الحزام والطريق الذي أعلنه الرئيس "شي جين بينغ" في 2013، وإشراك دول الخليج في هذا المشروع بهدف تطوير العلاقات بين الطرق ومواجهة أمريكا، ويتضمن المشروع ربط الصين بأوروبا من خلال الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري الذي يمر عبر ثلاث خطوط رئيسية، يمر أولها بآسيا الوسطى وروسيا، والثاني من الصين إلى منطقة الخليج والبحر الأبيض المتوسط مروراً بآسيا الوسطى وغربي آسيا والمحيط الهندي¹.

فخلال الزيارة التي قام بها الرئيس الصيني إلى السعودية تم توقيع 15 اتفاقية بين البلدين منها خاصة بانضمام المملكة إلى مشروع الحزام والطريق، فهذه المبادرة ستشكل فرصة لدول المنطقة الخليج لركوب موجة جديدة من العولمة، وهيكلها الاقتصادي، ودخولها في استثمارات مشتركة مع الصين في مشاريع البنية التحتية، وهذا يعزز من الحضور الدولي لدول منطقة الخليج العربي²

فتعود جذور العلاقات الصينية السعودية منذ القدم، ويشكل بنية تحتية لتلاقي الطموحات بين البلدين حول تحقيق حلم ومشروع "مبادرة الحزام والطريق" الذي يشمل دول في آسيا وأوروبا وأفريقيا يبلغ عدد سكانها 4.4 مليارات نسمة من سكان العالم، فترى الصين في السعودية شريكاً أساسياً في تفعيل هذا الحزام والطريق وبالنسبة للسعودية تتجه نحو تأسيس شراكة سياسية واقتصادية مع الصين عبر طريق الحرير³.

المطلب الثاني: تركيا في المبادرة الصينية

بعد زيارة "رجب طيب أردوغان" إلى الصين بناءً على دعوة من الرئيس الصيني سنة 2015 وذلك للمشاركة في القمة التي تطلق مبادرة طريق الحرير البري والبحري، عملت السلطات التركية على التمهيد

¹ - عبد الحفيظ عبد الرحيم، محبوب "، مستقبل العلاقات السعودية- الصينية، المصالح تفرض الشراكة و مواجهة التحديات" مجلة آراء ، العدد : 106، أبريل، 2016، ص 79.

² - المرجع نفسه، ص 80

³ - Palgrave Macmillan, *The New Silk Road, how a rising Arab world turning away from the west and rediscover in china* (New York : ben simpfendorfer, 2009) p36

للانخراط في المبادرة حيث قامت بالتوقيع على مذكرة تفاهم في 14 نوفمبر 2015 وذلك للتوافق بين طريق الحرير البري والبحري وبين مشروع الممر الأوسط التركي الذي هو عبارة عن شبكة خطوط نقل إقليمية تربط بين تركيا والصين عبر القوقاز وآسيا الوسطى¹

وفي عام 2016 انضمت تركيا إلى المبادرة لتأسيس البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية حيث ساهمت بمبلغ يقدر بـ 2.6 مليار دولار، وسيوفر هذا المشروع فرصا اقتصادية هائلة على المستوى الداخلي والخارجي، كما أنه سيعيد لتركيا أهميتها الجغرافية والتاريخية، بما أن جوهر هذه المبادرة اقتصادي وتجاري بالدرجة الأولى فمن المنتظر أن تساعد على تحرير طاقتها الاقتصادية خاصة بعد حالة عدم الاستقرار التي شهدتها دول جوار تركيا خلال السنوات الأخيرة، وكذلك مرحلة التشعب التي وصلت إليها التجارة مع أوروبا ولم يعد هناك فرص استثنائية لتحقيق قفزات في مجال التصدير.²

فمن هذا المنطلق ترى تركيا أن عليها الاتجاه إلى آسيا الوسطى، ومن خلالها إلى شرق آسيا باعتبارها مناطق تسمح بتحقيق القفزة الاقتصادية إن إعادة إحياء الطريق سوف يرد الاعتبار إلى الخط البري في التجارة بين الصين وأوروبا وهذا سوف يكون في مصلحة أنقرة خاصة أن التجارة بينهما تتم عبر البحر رغم أنها مساحة طويلة مقارنة بالبرية، وهذا راجع إلى عدم توفر البنية التحتية لنقل البضائع برا من الصين عبر آسيا الوسطى ومن ثم عبر تركيا إلى أوروبا.³

المطلب الثالث: إيران ومبادرة الحزام الصيني

يعتبر مشروع طريق الحرير حلما كبيرا بالنسبة لإيران حيث يقوم بربط بلدان شمالها بالمياه الدافئة للخليج وبحر عمان، فمداخلها من تجارة العبور سترجع بأرباح كبيرة، ولكن الشيء المهم هو جعل إيران مركز تجاري عالمي وتحولها إلى موقع استراتيجي وسياسي عالمي بعد أن أعادت الصين طرحها لمشروع طريق الحرير لقت ترحيبا كبيرا من قبل إيران، فهي تريد استعادة حلمها الكبير والقديم، وذلك بأن تكون قلب هذا المشروع الذي يهدف إلى مد مواصلات حديدية ومائية إضافة إلى مد أنابيب الغاز و النفط والطاقة، فأغلبها يعبر عبر إيران ليصل بحر الصين في الشرق، أوروبا وأفريقيا في الغرب.⁴

¹ - على حسين، باكير، "إحياء طريق الحرير: كيف تنظر تركيا إلى المبادرة الصينية؟" مركز الجزيرة للدراسة، 11ماي 2017 ص 4,3.

² - مرجع سابق، ص 88.

³ - مرجع سابق، ص 07.

⁴ - عماد آبناس، "مبادرة طريق الحرير البري والبحري الصيني من منظور إيراني"، مركز الجزيرة للدراسة، 11مايو، 2017 ص 3

أثناء زيارة الرئيس الصيني لإيران قامت بتقديم تسهيلات وعروض مغرية خاصة في ميناء شابها وميناء بدر عباس، وذلك لجعل إيران مركزا لمرور البضائع الصينية، فترى إيران أنه من الممكن أن يتم ربط شبكات مواصلاتها بأفغانستان وباكستان من جهة ومن جهة أخرى بالعراق، سوريا ولبنان، وهذا يجعلها شريان حيوي لنقل البضائع في هذه الدول، إضافة إلى الرسوم التي تجنيها من نقل هذه البضائع، ويستطيع هذا المشروع أن يوفر ما يزيد عن مليوني فرصة عمل في إيران، إذا تم ربط إيران بقنواتها من خلالها سوف تصبح المناطق الفقيرة مناطق سياحية وتجارية، ويصبح موقعها الجيو سياسي مهم جدا¹.

المبحث الثالث: توسيع مبادرة الحزام والطريق

المطلب الأول: مجالات رئيسيه للتعاون الدولي في بناء حزام الأمان

شملت مبادرة الحزام والطريق معظم دول وقارات العالم، إضافة إلى المنظمات الدولية الحكومية التي تدعم المشروع، فنجحت الصين في جلب الاهتمام والتفاعل الإيجابي لمبادراتها وقعت 52 دولة على اتفاقية البنك الآسيوي للاستثمار في المبادرة، وأبدت 33 دولة ذات الاقتصاديات المتوسطة اهتمامها بالمبادرة، وحددت تسعة دول مجال للتعاون التي تستهدف مشاركتها في المبادرة، إضافة إلى المنظمات الدولية التي تدعم هذا المشروع والتعاون في إطاره منها منظمة الأمم المتحدة، والبنك العالمي الذي دعم ب 7.86 دولار لتشجيع التنمية والتواصل بين الأطراف المشاركة، وصندوق النقد الدولي، أما الاتحاد الأوروبي فالأزمات الاقتصادية والسياسية التي تعاني منها استثمرت فيها الصين بإطلاق مبادراتها العالمية وكسبت قوة أكبر في علاقتها مع الدول الأخرى دبلوماسيا واقتصاديا².

المطلب الثاني: المصالح الاستراتيجية لمبادرة حزام الأمان

تمثل المشاركة في هذه المبادرة فرصة كبيرة لهذه الدول لتعزز مكانتها كشريك تجاري للصين، والحث علي سياسة الربط والتبادل الثقافي بين الدول، كما أنها تمكنها من الحصول على المنتجات النهائية الصينية لتلبية احتياجاتها المحلية، فهذه المبادرة تساهم في منح فرصة جديدة لدمج اقتصاد كل دولة مشاركة فيها في الموجة الجديدة من العولمة، فهذه الدول يتيح لها الاستفادة من الفرص الاستثمارية، وتسهيل التجارة وتبادل

¹ - المرجع نفسه، ص5

² - أميرة أحمد حرزلي، "مبادرة الحزام و الطريق الصينية، الخلفية-الأهداف-المكاسب"، في مبادرة الحزام و الطريق الصينية : مشروع القرن الاقتصادي في العالم، محررون. حارث قحطان وآخرون. ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ط 1، 2019، ص7

الخبرات وتنفيذ المشروعات، والتواصل بين الشعوب، كما تساهم مبادرة الحزام والطريق على توليد المزيد من فرص العمل للدول المشاركة وهذا ما يساعدها في مواجهة البطالة.¹ كما يتيح للصين الاستفادة من نمو التجارة العالمية لتصل إلى تصريف منتجاتها في العالم، وتوسيع نطاق تداول عملتها الوطنية اليوان، وأن تكون العملة الرئيسية في التبادل التجاري العالمي، وتهدف الصين إلى تطوير اقتصاد المناطق التي تعاني من ضعف اقتصادي، وتحويل الصين إلى اقتصاد متقدم، بالإضافة إلى تأمين إمدادات الطاقة لتجنب الصين أي عائق يعيق إمداداتها النفطية، الذي يعتبر العنصر الأساسي في النمو والاستقرار الاقتصادي والسياسي.²

1- أهمية المبادرة طريق الحرير بالنسبة للاقتصاد العالمي

العوائد الاقتصادية للمبادرة تظهر جليا على أرض الواقع من خلال اقتصاديات الدول المشاركة في المبادرة التي بدأت في جني ثمارها حيث أن الحجم الإجمالي لاقتصاديات هذه الدول يبلغ 28.2 تريليون دولار أو ما يساوي 35.3% من الحجم الإجمالي للاقتصاد العالمي، ومن المتوقع أيضا أن الدول المشاركة سوف تضيف إلى الناتج المحلي الإجمالي قيمة جديدة تتراوح من 422 مليار دولار. أما التجارة العالمية فهي أيضا لها نصيب من الدعم وذلك خلال تبادل السلع والخدمات ورأس المال بين الدول المشاركة فقد ساهمت في نمو التجارة العالمية.³

حيث بلغت قيمة التبادل التجاري بين الصين وباقي دول المبادرة 1.02 تريليون دولار في 2016 وفي عام 2017 ارتفعت إلى 1.2 تريليون دولار بنمو بلغ 17.8%.⁴

2- أهداف طريق الحرير الجديد: تهدف هذه المبادرة إلى إحياء طريق الحرير البحري "الحزام" والبري «الطريق» وهو اربط بين الصين والعالم، ومن خلاله ستحقق الصين أهم أهدافها منها الأهداف الجيو سياسية بتعزيز على التواصل لا على السيطرة وتقوية علاقاتها مع الجوار للاعتبارات أمنية زيادة نفوذها على المستوى الإقليمي العالمي وستأكد قوتها الناعمة. وهي زيادة الصادرات الصينية، وفتح مؤسسات البناء الصيني للاستثمار في الخارج، وإيجاد أسواق جديدة، فهي إحدى محركات النمو الاقتصادي والتشغيل في

¹ - علي صلاح، " مشروع الحزام والطريق "مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة 2018، ص: 26، 10.

² المرجع نفسه، ص 1

³ - الهام النجار، "طريق الحرير الصيني وانعكاساته على أنماط التجارة الدولية و حركة النقل العالمية"، المركز الديمقراطي العربي،

22 نوفمبر 2018

⁴ - سليم زين، "طريق الحرير الجديد... استثمار أم استعمار؟ قناة الحرة تتحرى، 27 أبريل 2019م، تاريخ

المشاهدة: 2022/04/04

الصين فمن خلال هذا الطريق سيتم تقليص مدة نقل البضائع الصينية إلى أسواق الاتحاد الأوروبي.¹ بالإضافة إلى تأمين إمداداتها الطاقوية والتقليل من مخاطر القرصنة ومن تواجد البحرية الأمريكية وتنمية الأقاليم الفقيرة الصينية للتقليل من تخوف الحكومة الصينية من حدوث تداعيات سياسية. هذه المبادرة تقوم على مبادئ تتمثل في التعايش السلمي كاحترام المتبادل للسيادة الوطنية، عدم التدخل في الشؤون الداخلية والمنفعة المتبادلة. ولتطبيق هذه المبادرة لا بد من التنسيق السياسي بين الدول وتعزيز التواصل والحوار، وإتمام التبادلات التجارية دون عراقيل لضمان ظروف التنمية الاقتصادية.² بالنسبة للدول المشاركة ستوفر لها بنية تحتية وتطويرها وسيحقق التوازن بين مختلف الأقاليم ويخفف من مخاطر الاضطرابات وحالات عدم الاستقرار في المنطقة. فهذه المبادرة تهدف إلى ربط العالم بالصين للتبادل التجاري والسياسي، لتكون هجوماً اقتصادياً ناعماً، فالصين تقوم بإقناع المجتمع الدولي وجوارها الإقليمي بأن مبادرتها للكسب المشترك وحل خلافاتها مع المنافسين، وتعزيز علاقتها مع الأصدقاء.³ من خلال المنتدى الثاني لمبادرة الحزام و الطريق الذي عقد في العاصمة الصينية بيجين 27 أبريل 2019، و الذي حضره مجموعة من رؤساء الدول المشاركة و المنظمة حديثاً إلى المبادرة إضافة إلى الشركات و المنظمات الدولية، والتي بين فيها الرئيس الصيني "شي جي بينغ" مجموعة من الأهداف كخلق نطاق من التعاون الدولي في إطار ترابطي، يعزز سبل الاستقرار و التنمية بين الأطراف المتعددة، و يركز على مبدأ التشاور و المشاركة في عملية صنع و اتخاذ القرار، لتبادل المنافع و تحقيق المصالح الوطنية، و توسيع المصالح المشتركة بين الدول و الشركات والذي ينعكس على تقدم الشعوب.⁴

¹ - وانغ، جيان، "العلاقات الصينية-الشرق أوسطية من منظور الحزام و الطريق"، مركز الجزيرة للدراسات، 11 ماي 2017م، ص 4

² - عزت، شحرور، "مبادرة الحزام و الطريق رؤية نقدية" مركز الجزيرة للدراسات، 11 ماي 2017م، ص 5

³ - شحرور، المرجع نفسه، ص 6

⁴ - المنتدى الثاني لطريق الحرير ينعقد في أبريل .

خلاصة الفصل الثاني:

حققت جمهورية الصين الشعبية إنجازات اقتصادية كبيرة منذ تأسيسها ولكي تتمكن من مواصلة هذا الانجاز وتوسع تجاري فإنها أطلقت "مبادرة الحزام والطريق". التي تساعد على تعزيز علاقاتها الاقتصادية مع العالم الخارجي وتعتمد هذه المبادرة على استثمار فكرة "طريق الحرير" القديم. فهي تهدف إلى تعزيز التدفق المنظم والحر للعوامل الاقتصادية، وتخصيص الموارد بكفاءة عالية والتكامل العميق للأسواق من خلال تعزيز الاتصال بين القارات آسيا وأفريقيا وأوروبا والبحار المحيطة بها. وأوضحت الصين أن المبادرة مفتوحة أمام جميع الدول والمنظمات الدولية والإقليمية للمشاركة، وان برامج التنمية مفتوحة وشاملة وليست حصرية وستكون بمثابة جوقه حقيقية تضم جميع الدول على طول الطرق، وليست حكرا للصين نفسها فعلى الرغم من التحديات السياسية والاقتصادية التي تواجه مبادرة الحزام والطريق، إلا أنها استراتيجية نوعية لإعادة تشكيل الاقتصاد العالمي وتغيير مسارات التجارة الدولية بما يسمح للدول النامية بأخذ دورها الحقيقي في مناقشة وصناعة القرارات الاقتصادية الدولية وكسر الهيمنة الغربية على المؤسسات الدولية والنظم الفرعية التابعة، كما أن الصين في الوقت الراهن لديها رؤية اقتصادية واضحة.

فستتطرق في الفصل الثالث عن اهمية المبادرة بالنسبة للدول والتطرق الي بعض المواقف والنسبة للدراسة التطبيقية اخذنا عينة لبعض الدول المشاركة في المبادرة ودرسناهم من حيث المبادلات التجارية والاستثمار والنتائج المحلي الخام

الفصل الثالث

:الرهانات الإستراتيجية لمشروع الحزام والطريق الصيني

تمهيد

بعد طرح الحكومة الصينية لمبادرة الحزام والطريق التي ترمي إلى بناء منصة جديدة للتعاون الدولي في مختلف المجالات، هذا ما أثار النقاش والتساؤل في العديد من الأوساط الأكاديمية في أنحاء العالم، لمعرفة طبيعة المشروع، فرص نجاحه وما إذا كان يحمل نوع من التهديد لمصالح بعض الدول مثل الولايات المتحدة وروسيا.... وأيضاً بعض التكتلات الإقليمية خاصة الاتحاد الأوروبي. فالاستراتيجية الصينية وضعت أمام دول العالم خيارات: إما التأييد أو الرفض، وإما المشاركة أو المنافسة، لهذا عملية تنفيذ المشروع مثلما تحمل إمكانية نجاح الاستراتيجية الصينية، أيضاً تحمل تحديات تعيق عملية إنجاز هذا المشروع. وهكذا فإن الفصل الثالث من الدراسة سيرتكز على معرفة الرهانات الاستراتيجية التي يحملها مشروع طريق الحرير الصيني، حيث قمنا بتقسيم الفصل إلى ثلاثة مباحث. تطرقت في المبحث الأول إلى أهم ردود الفعل الإقليمية والدولية التي شهدتها الاستراتيجية الصينية منذ طرحها، وصولاً إلى معرفة بعض المشاريع التي تنافس فكرة طريق الحرير الجديد. أما في المبحث الثاني فتناولنا مسألة التوقعات الممكنة من مشروع القرن الاقتصادي؛ أي ما يحمله المشروع من فرص نجاح على المستويين الإقليمي والدولي، مع ضرورة تحديد بعض المشاكل والتحديات التي تواجه عملية إنجاز المشروع الصيني أما المبحث الثالث فهو نظري.

المبحث الأول: إستراتيجية مشروع الحزام والطريق

يحتل مشروع طريق الحرير الجديد بأهمية كبيرة في المجال الأكاديمي من خلال التحليل والتفسير لمختلف جوانب المبادرة الصينية، لا سيما المواقف التي شهدتها المشروع وما ترتب عنها من وضع خطط وبناء مشاريع تنافسية للمشروع الصيني. حيث تأرجحت ردود الفعل حول الحزام والطريق بين مؤيد ومعارض وبين مشارك ومنافس، وهذا ما سيتم توضحه بشكل تفصيلي في هذا المبحث.

المطلب الأول: أهمية مبادرة طريق الحرير بالنسبة للاقتصاد العالمي

لقد طرحت مبادرة الحزام والطريق الصينية أمام دول العالم خيارات عديدة، الدعم والمنافسة، الرفض والقبول...، لهذا نجد ان مواقف الدول الأخرى تباينت من دولة الى أخرى. وهاته المواقف منها ما هو إقليمي ومنها ما هو دولي، والتي سندرجها كآتي

1-الموقف الياباني: تعتبر اليابان الحزام والطريق لعبة قوة صينية، فالمخاوف اليابانية المحيطة بالحزام والطريق تتعلق بخلق الديون، الاعتماد على الصين يؤدي الى تآكل المعايير التجارية الدولية، أيضا قلق الحكومة اليابانية من مشاهدة طريق الحرير الرقمي الجديد الذي سيضع الصين في الهيمنة على النظم الايكولوجية لتكنولوجيا المعلومات في البلدان الثالثة لا سيما في جنوب شرق آسيا. فمنذ 2015 انتقلت اليابان الى المنافسة بقوة مع استراتيجية الحزام والطريق الصينية، وذلك بزيادة مشاركتها مع الهند والولايات المتحدة الأمريكية في مشاريع البنية التحتية في آسيا وإفريقيا، منها ممر النمو المقترح في نوفمبر 2016 الذي يتصور خطة تنمية تعاونية فيها تستفيد كل من اليابان والهند من قوتها في آسيا لتعزيز الاتصال مع الولايات المتحدة الأمريكية، كما سعى الى إنشاء منصات جديدة للتعاون من خلال توقيع اتفاقيات بين بنك اليابان للتعاون الدولي ووكالة التجارة والتنمية الأمريكية، بالإضافة الى ان اليابان تستكشف حاليا شركات مع أوروبا حول المشاريع الاتصال في آسيا وربما في الشرق الأوسط وإفريقيا¹

2-الموقف الهندي: لا تزال نيودلهي تعارض بشدة استراتيجية الحزام والطريق، ترى الهند ان المشروع يحمل إهانة بسيادتها الوطنية حيث يمتد الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني من خلال منطقة كشمير المتنازع عليها. لهذا اتخذت الهند العديد من الخطوات الدبلوماسية التي تعبر عن موقفها تجاه الحزام والطريق، حيث رفضت الحكومة الهندية المشاركة في منتديات وقمم مبادرة طريق الحرير الجديد خاصة عامي 2017 و2018، وما زاد تأكيد الرفض الهندي البيان الرسمي المشترك الصادر في 2018 من منظمة شنغهاي

¹ - Daniel Kl iman, Abigail Grace, "Power Play: Adressing China 's Belt and Road Stategy", Center for a New American Security, September 2018, p 18

للتعاون، الذي صاغ مجموعة واضحة من المبادئ لدعم معارضة الهند للمشروع الصيني. فالهند تحركت لتعزيز علاقاتها في جنوب شرق آسيا من خلال التوقيع على اتفاقيات النقل البري؛ إتفاقية مع بنغلاديش وبوتان ونيبال وحل نزاع إقليمي مع بنغلاديش، أيضا تقوم الهند بتطوير شبكتها الإقليمية الخاصة بالبنية التحتية، ودعم مشاريع التجارة في سيريلانكا وبنغلاديش وإيران وبورما، كما أبرمت اندونيسيا مع فرنسا والهند في مارس 2018 إتفاقية تحديد محتملة يمكن لأسطولها البحري من استخدام المنشآت الفرنسية في المنطقة العربية والخليج وجيبوتي وأماكن أخرى¹.

3-موقف الاتحاد الأوروبي: شهد الاتحاد الأوروبي انقسامًا قويا فيما يتعلق بمشروع الحزام والطريق، وسط تراجع مواقف الدول الأعضاء بين المشاركة النشطة في المشروع وبين الرغبة في ان يكونوا قادة لدبلوماسية مشتركة في الاتحاد، فيسعى هذا الأخير الى ان يكون قادرا على دمج المشروع أي مع الاتحاد الأوروبي - ما يحقق له فوائد هائلة من حيث البنية التحتية والنقل بين أوروبا الشرقية وأوروبا الغربية وآسيا الوسطى والصين، ما يسمح أيضا بتطوير فرص جديدة للتجارة مع الصين ومع جميع الدول الواقعة على طول الحزام والطريق. كما يجب ان تكون فكرة دمج المشروع مع الاتحاد الأوروبي فرصة لنشر أفضل للمعايير المشتركة والتقارب التنظيمي في مجالات مثل التكنولوجيا والهندسة والبناء. خلال القمة الأخيرة بين الاتحاد الأوروبي والصين في 9 أبريل 2019، يبدو ان الاتحاد يتجه نحو الموقف المشترك الحقيقي، فتوافق الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي والصين على ورقة للتفاوض بشأن اتفاقيات تجارية ثنائية محددة، تهدف الى الحد من الممارسات التجارية والإعانات غير العادلة بشكل كبير، كما يرمي الأوروبيون الى الوصول الى سوق بحرية محمية من الصين لصادراتها واستثماراتها على الأراضي الصينية. كما نجد ان بعض الدول الأوروبية مثل اليونان والبرتغال وإيطاليا قد رحبت بالاستثمارات الصينية - في إطار طريق الحرير الجديد - وذلك للتغلب على تباطؤ النمو منذ سنوات عديدة، وكان قد ظهر الاتحاد الأوروبي في مارس 2019 مستعدا للحوار من اجل الاتفاق على التزام تجاري متبادل دائم، وعلى الرغم من إظهار الاتحاد الأوروبي اهتمامه بالمشروع الصيني إلا انه يرى بوجود العديد من الخلافات التي تحتاج الى التسوية، قبل أن تتمكن بكين من رؤية قبول السلطات الأوروبية هذا المشروع على الأراضي الأوروبية².

¹ - نفس المرجع السابق ص 18

² - Valentin Martin, " Entre émerveillement et appréhension : (Dés) Union Européenne face aux Nouvelles Routes de la Soie " (Master 2, université de Lyon, 2019), p : 120-121-129

وهذا فأوروبا تسعى إلى المشاركة بدلا من المواجهة، وذلك من خلال بناء شراكة تهدف إلى تعزيز ونقل التعاون إلى مستوى جديد في إطار العلاقات الثنائية بين الصين ومؤسسات الاتحاد الأوروبي.

4-الموقف الأمريكي: أثارت مبادرة الحزام والطريق الصينية ردود فعل عدائية خاصة في الغرب، فالصين ومن خلال هذه المبادرة أصبحت تنافس أمريكا على الطاقة والأمن الغذائي على اعتبار أنها يمكن أن تسهل الخيارات الاقتصادية كبديل للاكراهات الأمريكية القائمة على القوة العسكرية وعقيدة دفاعية موسعة . كما أن العديد من الدول الواقعة خارج حدود المبادرة الصينية تتعاون مع الصين بما في ذلك حلفاء واشنطن مثل السعودية، البنوك البريطانية وأيضا بعض الشركات الأمريكية الخاصة ما يعني التحرر من الهيمنة الأمريكية.

ولهذا يمكن للخطة الصينية ان تساعد على إنشاء شبكة من حلفاء واشنطن في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا مهددة المصالح الأمريكية في المنطقة، وذلك استنادا الى ما جاء في تقرير البنك الدولي عن منح الصين قروض مالية للدول الأخرى خاصة الدول النامية تفوق القروض الأمريكية، ما جعل هاته الدول تتجه نحو الاقتراض من الصين بدل أمريكا. وبالإضافة إلى الطاقة والأمن الغذائي فان المشروع الصيني قد يؤثر - وبشكل كبير- على نظام الأمن البحري الذي تقوده أمريكا في منطقة المحيط الهادئ الهندي، التي تشكل نقطة التنافس الرئيسية في التنافس الأمريكي - الصيني . وهذا ما يظهر في وصف أمريكا لمبادرة طريق الحرير الجديد أنها تهدد المصالح الأمريكية، حيث أوضح الرئيس الأمريكي دونالد ترامب " في استراتيجية الأمن القومي؛ التي أعلن عليها في ديسمبر 2017 ، معتبرا الصين قوة تحررية تسعى الى تقويض الأمن والازدهار الأمريكي¹ " .

بينما يذهب بعض المحللين السياسيين ان مبادرة الحزام والطريق ما هي إلا رد الصين على سياسة " محور الولايات المتحدة الأمريكية نحو آسيا» ؛ وهي سياسة تاريخية خلال فترة رئاسة" باراك اوباما"، على اعتبار ان أمريكا تهدف الى احتواء الصين باستخدام الوسائل السياسية والاقتصادية وحتى العسكرية . ولهذا السبب تسعى القيادة الصينية من اجل نظام قطبي متعدد الأقطاب .

المطلب الثاني: المشاريع المنافسة لمشروع القرن الاقتصادي

اعتبر العديد من المراقبين الصينيين ان " حزام واحد وطريق واحد " استراتيجية جيوسياسية للصين تهدف الى توسيع مجال نفوذها وتعزيز القواعد الجديدة للتعاون الدولي وتشكيل نظام عالمي جديد، فبينما تدافع

¹ - مرتضى الشاذلي، "انعكاسات طريق الحرير الصيني على استراتيجية واشنطن في المنطقة"، اطلع عليه بتاريخ 9 مارس 2022،

الحكومة الصينية والأوساط الأكاديمية باستمرار فان الدول الأخرى ترى بان هذه المبادرة تخفي من وراءها منافسة جيوسياسية أكثر حدة.¹

على هذا الأساس تباينت الآراء وردود الفعل من دولة الى أخرى على المشروع الصيني، حيث انتهجت كل دولة رد فعل يتلاءم ومصالحها، مما أدى الى اختلاف عملية إنشاء مشاريع تنافس تجابه بها مشروع القرن الاقتصادي. وبهذا يمكن إدراج أبرز المشاريع المنافسة لمشروع الحزام والطريق الصيني على النحو التالي:

1-الاتحاد الاقتصادي الأوراسي:

لقد شهد الاتحاد الاقتصادي الأوراسي تطوراً كبيراً، فقد أسست بيلاروسيا وكازاخستان وروسيا في عام 2010 الاتحاد الجمركي والذي تم إنشاؤه بموجب اتفاقية أبرمت عام 2007، ثم أسست الدول الثلاث في 2002 المجال الاقتصادي الموحد الذي يعمل على ضمان وجود سوق موحد للسلع والخدمات وتوحيد السياسات المتبعة في القطاعات الاقتصادية المختلفة وفي عام 2014 من الملاحظ انه تم تأسيسه بعد عام من إطلاق مشروع الحزام والطريق-تم التوقيع على معاهدة إنشاء الاتحاد الاقتصادي الأوراسي ودخلت حيز التنفيذ عام 2015.²

وفي الواقع روسيا لا تسعى من وراء إنشاء الاتحاد الاقتصادي الأوراسي سوى لتعزيز نفوذها في منطقة ما بعد الاتحاد السوفياتي، خوفاً من توسع الاتحاد الأوروبي باتجاه شرق أوروبا وخاصة تمدد النفوذ الصيني في منطقة آسيا الوسطى.³ لهذا عرفت الدوائر السياسية والأكاديمية الروسية نقاشاً محتمداً حول الفرص والمكاسب التي يوفرها مشروع الحزام والطريق مقابل التحديات والمخاطر بالنسبة لروسيا، فهذه الأخيرة تعتقد ان المشروع يحمل فرصاً استراتيجية جيدة للتنمية الاقتصادية المشتركة والمتبادلة بين جميع الدول المنضمة، حيث يقدم فرصة لإنشاء مناطق حرة متعددة الاطراف لتنشيط التجارة عبر الحدود، وذلك عبر مجموعة هائلة من المشاريع متعددة الأطراف والعبارة للحدود التي من شأنها ان تركز- وتعمق-لفكرة اعتماد متبادل بين الدول المشاركة.

بداية مشروع الحزام والطريق جاء في سياق دولي إقليمي- جيو-اقتصادي وجيو-سياسي عرف تحولات بارزة من بينها تزايد النزعة الإقليمية الصاعدة عبر العالم، وعودة السياسات التجارية الحمائية خاصة مع

¹- Zhang .Zhexin, “ The Belt and Road Initiative : China ‘s New Geopolitical Strategy ?,” China Quarterly of international Strategic Studies 3(2019) : 328

²- يوري يارمن ، "فاطرة بوتين : الاتحاد الأوراسي مدخل لتعزيز نفوذ روسيا الإقليمي"، مجلة اتجاهات الأحداث العدد 10 : 2015، ص : 80.

³- نفس المرجع السابق.

وصول دونالد ترامب الى السلطة، هذا ما شكل تحديا للسياسة الخارجية الروسية ما أدى الى مزيد من التعاون بين الصين وروسيا، وأيضا يدفع هذا الى مزيد من التشابك في العلاقة بينهما. فيظهر هذا التشابك في الاستدعاء المتكرر لمفهوم "أوراسيا" في خطاب السياستين الخارجيتين الروسية والصينية، وهو مفهوم يرتبط من جهة بالمشروع الصيني اما للحزام والطريق الذي يسعى الى ربط أوروبا وAsia تجاريا عبر شبكة معقدة من الممرات والمعابر الكبرى. أما من جهة أخرى يرتبط هذا المفهوم بالمشروع الروسي للاتحاد الاقتصادي الأوراسي، الذي يرمي الى إدارة وضبط العلاقات السياسية الأمنية والاقتصادية في المنطقة¹ لهذا يبدو ان عودة مفهوم أوراسيا يشكل مظهرا أساسيا للارتباط المتزايد الذي بات يميز الإدراكات والتصورات الاستراتيجية والسياسات الخارجية الروسية والصينية، مع ذلك تبقى روسيا - كغيرها من الدول الأخرى - متخوفة من الأهداف الفعلية للمشروع الصيني، حيث تتخوف روسيا من ان يسهم المشروع في فك الارتباط التقليدي بين روسيا ودول آسيا الوسطى؛ لأنه يمنحها مجالا واسعا للتعاون مع كلتا القوتين على نحو أكثر توازنا (مع روسيا في إطار الاتحاد الاقتصادي الأوراسي ومع الصين في إطار مشروع طريق الحرير الجديد).

وعلى الرغم من ان الصين دعت الى تعزيز التنسيق بين مبادرة الحزام والطريق والاتحاد الاقتصادي الأوراسي في 2015، فان التعارض بين وجهتي النظر الروسية والصينية يبقى أبرز من ان يتم تجاهله. فالصين تفضل التعامل مع دول آسيا الوسطى عبر المدخل ثنائي الأطراف بينما تشدد روسيا على ضرورة الاعتراف بالاتحاد الاقتصادي الأوراسي كمؤسسة إقليمية فاعلة في إدارة العلاقات الاقتصادية والتجارية بين الصين من جهة والدول الأعضاء في الاتحاد من جهة أخرى، على هذا الأساس غالبا ما ينظر الى المشروع الصيني على انه أداة لتفويض القدرة الروسية على المنافسة خاصة في مجالات البنية التحتية وإنشاءات النقل، وتبقى مسألة التنسيق بين المشروعين مجرد إعلان رسمي فقط إذ من الصعب التوفيق بين مشروع تحريري للتجارة الدولية يهدف الى تشبيك أكبر عدد ممكن من الأسواق وفتحها بعضها على بعض (مشروع الحزام والطريق)، وآخر حمائي يرمي الى إنشاء سوق إقليمية موحدة ومحدودة إقليميا (الاتحاد الاقتصادي الأوراسي).² وفي الجدول التالي سنوضح أبرز نقاط الاختلاف والتشابه بين مشروع طريق الحرير الجديد ومشروع الاتحاد الاقتصادي الأوراسي.

¹ - محمد حمشي، "التقارب المراوغ: هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا؟"، مجلة السياسة الدولية العدد:

214، 11-14ص: 2018.

² - نفس المرجع السابق، ص: 55.

جدول 01: أوجه الاختلاف والتشابه بين المشروع الصيني والمشروع الروسي

أوجه الاختلاف	الاتحاد الاقتصادي الأوراسي	مبادرة الحزام والطريق
ماهية المشروع	سوق إنشاء: حمائي مشروع إقليمية موحدة	مشروع تحريري: تحرير التجارة الدولية + تشبيك وفتح عدد كبير من الأسواق
نطاق المشروع	مشروع إقليمي	مشروع إقليمي - عالمي
أطراف المشروع	يضم كل من: روسيا+ كازاخستان + بيلاروسيا (مع امكانية انضمام أرمينيا)	يشمل أكثر من 61 دولة موزعة على القارات الثلاث (آسيا+ أوروبا + إفريقيا)
طبيعة المشاريع	يعمل الاتحاد على تنفيذ مشاريع اقتصادية	ترمي المبادرة الى إنجاز عدد كبير من المشاريع الاقتصادية + سياسية + دبلوماسية+ ثقافية + تكنولوجية
أوجه التشابه	نقطة الالتقاء التي تجمع المشروعين تكمن في الاهتمام المشترك بمنطقة " أوراسيا " والعمل على تعزيز نفوذها في المنطقة بواسطة طرح كل من الاتحاد الاقتصادي الاوراسي ومشروع طريق الحرير الجديد.	

من إعداد الطلبة: بناء على المعطيات السابقة

شهدت الساحة الدولية مشاريع تنافسية لعل أبرزها كان مشروع الاتحاد الأوراسي الذي يعد أكثر مشروع يمكن أن تنافس به روسيا الصين خاصة في منطقة أوراسيا، ولكن هذا لا ينفي وجود مشاريع منافسة أخرى كاستراتيجية آسيا للتواصل؛ استراتيجية أطلقها الاتحاد الأوروبي لتحسين علاقات في مجال النقل والتكنولوجيا والطاقة، لكن ذلك بقي مجرد إعلان ولم يصرح الاتحاد الأوروبي بعد بتنفيذ هذه الاستراتيجية . أيضا اعتمدت أمريكا استراتيجيات عديدة ضد الصين منها استراتيجية تطوير الصين وأخرى احتواء الصين، لكنها لا ترقى الى مستوى مشروع الحزام ولطريق الصيني.

المبحث الثاني: آفاق مشروع الحزام والطريق الصيني

أخذت مبادرة الحزام والطريق الصينية منحى استراتيجي هام - منذ انطلاقتها - على الساحة الدولية، بشكل يوحي بإمكانية نجاح الصين في بلوغ الأهداف الاستراتيجية من المبادرة على الصعيدين الإقليمي والدولي، وذلك باعتباره مشروع استراتيجي ضخم يعبر عن قوة الصين العالمية. فبينما تعمل الصين بشكل

مستمر على تنفيذ مشاريع طريق الحرير الجديد، قد تواجه في ذلك عدة تحديات يمكن ان تعيق فرص نجاح المشروع بالشكل الذي ترغب به الصين.

المطلب الأول: فرص نجاح طريق الحرير الجديد

منذ إطلاقها عام 2013 حققت مبادرة الحزام والطريق الصينية العديد من النتائج الملموسة، التي قد تكون لها تأثير دائم على التنمية للبلدان المشاركة والديناميكيات الجيو-سياسية للعالم. حيث تقاس إمكانية نجاح المشروع بمدى انتشاره وتقبله لدى الدول الأخرى، وأيضا بالإنجازات التي حققها على المستوى الإقليمي (آسيا) وعلى المستوى الدولي (أوروبا وإفريقيا) ، لذلك اعتمدت على دراسة فرص نجاح المبادرة من خلال دراسة تواجد بعض المناطق على طول الحزام والطريق، على النحو التالي:

1- المبادرة في إفريقيا: تعد شرق إفريقيا الحلقة الأولى في ارتباط مبادرة الحزام والطريق بإفريقيا، حيث تقوم الصين ببناء الموانئ والبنية التحتية البحرية لتحسين الطريق من جنوب آسيا الى كينيا وتنزانيا، ثم الى البحر الأبيض المتوسط عبر جيبوتي بالإضافة الى ان السكك الحديدية هي قيد الإنشاء. كما وعدت الصين بشكل خاص دمج مبادرة الحزام والطريق مع منتدى التعاون الصيني الإفريقي، لتعزيز الإنتاجية الزراعية الإفريقية وزيادة واردات المنتجات الزراعية من إفريقيا الى الصين، فهذه الأخيرة تمتلك مجموعات صناعية زراعية في موزنيق وأوغندا وزامبيا ودول أخرى، وتقوم ألان بتوسيع استثماراتها خاصة في الصناعات الزراعية في إطار مبادرة طريق الحرير الجديد.¹

اما بالنسبة لغرب إفريقيا فقد زار الرئيس الصيني " شي جين بينغ " المنطقة لأول مرة في يوليو 2018 ، بهدف ربط المنطقة بمبادرة الحزام والطريق. فقد قامت منصة " Diamniadio " الصناعية الدولية- هي منطقة اقتصادية خاصة تولها الصين تقع بالقرب من دكار- بتأسيس السنغال كنقطة انطلاق للصناعة الصينية في جميع أنحاء غرب إفريقيا، فبما ان السنغال مستفيدة من قانون فرص النمو والتنمية الإفريقية مكن ذلك الصين من تصنيع وتصدير البضائع من هذه المنطقة الاقتصادية الخاصة الى السوق الأمريكية، مع الاستفادة من الحصص والامتيازات - الإعفاء من الضرائب السنغالية- كما ينطبق ذلك أيضا على سوق الاتحاد الأوروبي والتي يمكن ان تصل إليها السلع السنغالية.²

وبخصوص شمال إفريقيا ركزت على دراسة الجزائر على اعتبار أنها تمثل أهم شركاء الصين في المغرب الكبير، ففي العقدين الأخيرين تنامت قيمة التجارة الصينية الجزائرية بشكل كبير ،حيث صارت الجزائر بمثابة

¹- " L' initiative " la Ceinture et la Route " L' agrobusiness Chinois se Mondialise،

تاريخ الاطلاع:2022/04/12 \6157 / article/ http://grain. Org / fr/

:

²- نفس المرجع السابق.

السوق الأكبر للصين في المنطقة ، وفي نفس الوقت تجاوزت الصين فرنسا باعتبارها المصدر الأكبر للواردات، كما يتم الآن تسوية المعاملات المالية بين الجزائر والصين باليوان الصيني بدلا من الدولار الأمريكي وفي إطار مشروع القرن الاقتصادي شرعت الصين منذ 2016 بمبادرة مشاريع لموانئ حيوية على طول منطقة شمال إفريقيا، دهمها ميناء الحمداية بمنطقة شرشال بالجزائر، الذي يراه الصينيون حيويا جدا لتصدير سلعهم نحو الضفة الشمالية للبحر المتوسط الى جانب ميناء طنجة بالمغرب وميناء انفيدا بتونس . يهدف مشروع شرشال الذي يكلف 3.3 مليار دولار الى بناء مركز توزيع أساسي للبحر المتوسط بقدره 6.5 مليون حاوية و 30 مليون طن من البضائع سنويا، فضلا عن مشاريع عملاقة أخرى : كدار الأوبرا الضخمة في العاصمة، مسجد الجزائر الأعظم، بناء مطار جديد بالعاصمة، ملاعب اولمبية، معامل تركيب السيارات، توسيع شبكة السكك الحديدية، مشروع طريق سيار سريع " شرق - غرب " ، بالإضافة الى الاستثمارات في حقول النفط والغاز جنوب البلاد.¹

2-المبادرة في آسيا " الشرق الأوسط: " في عام 2016 قام الرئيس الصيني " شي جين بينغ " بزيارة الى بعض دول الشرق الأوسط منها إيران والسعودية ومصر، حيث قال في خطابه في مقر جامعة الدول العربية في القاهرة " ان التبادلات بين الصين ومنطقة الشرق الأوسط تجاوزت حواجز المكان والزمان ولاستمرارية هذه العلاقات الوطيدة بين الجانبين تشارك الصين بشكل أكثر ايجابية في شؤون منطقة الشرق الأوسط، وهي تأمل ان يؤدي ذلك الى جعل أصدقائها القدامى أكثر قربا منها، والى تعزيز الثقة مع أصدقائها الجدد» .

فالصين ترى بأن مبادرة الحزام والطريق تساهم في إعادة بناء الاقتصاد وتعزيز الاستقرار الاجتماعي وتحقيق النهضة في مجالات متعددة في المنطقة، كما ينظر المحللون الصينيون الى ان قيام الصين بسلسلة الأنشطة الدبلوماسية وسط استمرار الاضطرابات في الشرق الأوسط، ذلك لا يعكس فقط اهتمام الصين بعلاقاتها بدول المنطقة، وانما يثبت ان السياسات الصينية اتجه الشرق الأوسط صامدة أمام الأوضاع المعقدة، وإنها أصبحت قوة بناءة في الدفع من اجل تحقيق السلام والتنمية في المنطقة². ومع تكيف منطقة الشرق الأوسط مع أجواء انخفاض أسعار البترول، فان هناك خطط مثل:

¹ - جلال خشيب، " حزام واحد أهداف متعددة «، "تحليلات سياسية(2019) - <http://www.eipss-eg.org/wp> تاريخ الاطلاع: 13/04/2022

² - أحمد علو ، " الصين وطريق الحرير الجديد ،"مجلة الجيش اللبناني، العدد : 370 ، 2016، ص : 66 ،

³ - <http://www.lebermy.gov.lb/ar/content-3> تاريخ الاطلاع : 12/04/2022

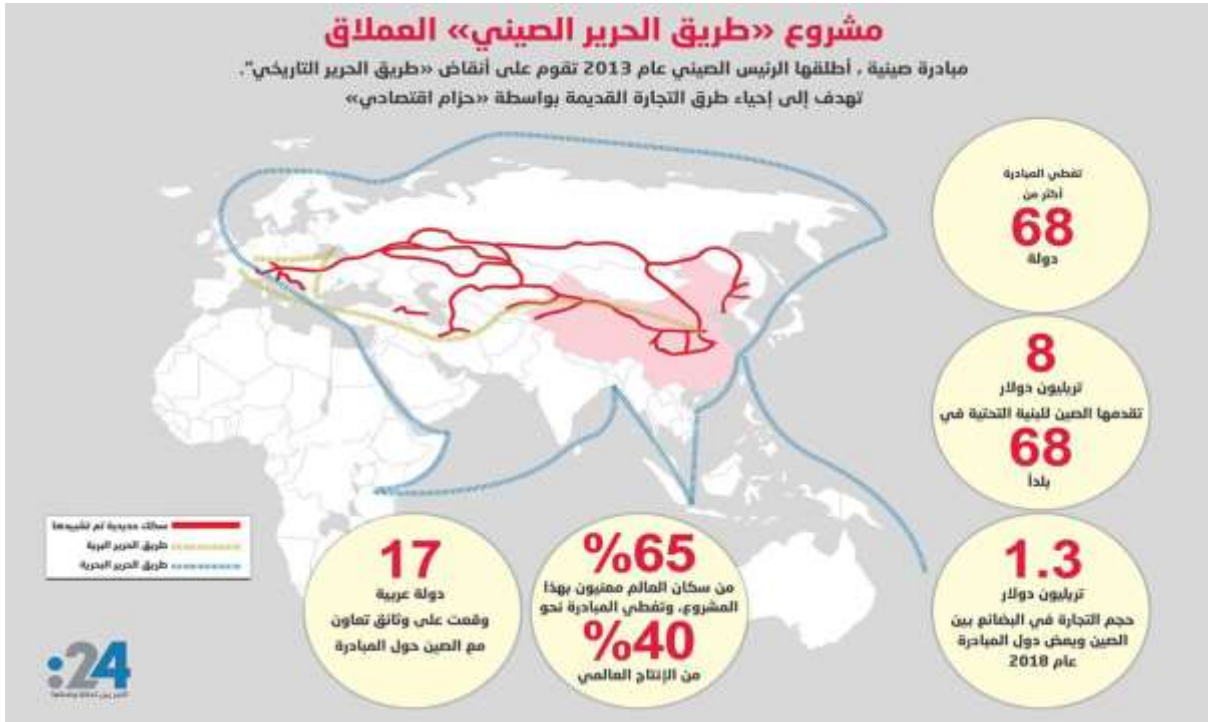
رؤية 2030 في السعودية واكسبو 2020 في دبي والرؤية الاستراتيجية 2023 في تركيا، تقوم بإدخال الإصلاحات الاجتماعية والمالية وفتح الأسواق المحلية لجذب الاستثمارات الأجنبية في مجالات تطوير البنية التحتية والتجارة والاستثمار والخدمات والتوريد. حيث يمكن لمشروع "نيوم" في السعودية ان يستفيد من الاستثمارات الصينية في الموانئ وتجارة التجزئة والإنشاءات، في حين تتراوح المشاريع الضخمة في تركيا ما بين محطة للطاقة النووية بدعم من شركة تكنولوجيا الطاقة النووية الصينية، وكذلك بناء مطار ثالث في تركيا. في الوقت نفسه تهدف مبادرة "دبي الذكية" 2021 الى تحويل المدينة من خلال التكنولوجيا والابتكار، ويفتح المجال أمام الشركات الصينية في مجال التكنولوجيا المتطورة.

هذا ما يوضح الآثار الضخمة لمبادرة الحزام والطريق الصينية على منطقة الشرق الأوسط، التي تقوم على نحو مواز بتنفيذ خطط التحول الاقتصادي في المنطقة، وتأييد الصين للتكامل الاقتصادي الموسع فمن المتوقع لهاته الفرص ان تزداد¹.

وتوضح الخريطة الموالية إحصائيات بخصوص مشروع القرن الاقتصادي، وما تحمله هذه الإحصائيات من ترجمة واضحة لبلوغ الصين أشواط كبيرة في المشروع ما يعكس فعليا نجاح الصين ولو جزئيا في توسيع آفاق المشروع بشكل يفتح لها المجال للهيمنة العالمية.

الشكل 04: مشروع طريق الصين العملاق: انجازات طريق الحرير الجديد

¹ - "خطة لتطوير البنية التحتية بتكلفة 900 مليار دولار أمريكي: موقع الشرق الأوسط وشمال إفريقيا وتركيا على طريق الحرير الجديد الى الصين،" اطلع عليه بتاريخ 12 مارس 2022، <http://business.algeria.nsb.com/ar-dz/article>



المرجع: <https://24.ae/article>

المطلب الثاني: تحديات تنفيذ المشروع الصيني

تعتبر مبادرة الحزام والطريق من المشروعات المستقبلية صعبة التنفيذ نظرا لضخامة حجمها وتضمنها العديد من الطموحات التي تحتاج الى سنوات لتنفيذها، لذلك ستواجه المبادرة الصينية تحديات عديدة منها:
_العقبات السياسية: حيث تعد الولايات المتحدة الأمريكية أكبر عائق سيواجه المشروع الصيني، فأمريكا لا ترغب بنجاح هذا المشروع باعتباره سيزيد من هيمنة الصين على المناطق التي يمر بها الطريق، ومن جهة أخرى تعتبر إيران الشريك في المشروع والعقبات والحصار المفروض عليها من طرف أمريكا لن تسمح للمشروع بالمضي قدما.

_العوائق الأمنية: ما تعلق بانتشار ظاهرة الإرهاب الدولي والنزاعات وانتشار بؤر التوتر، وانعدام الاستقرار في العديد من الدول المشاركة في المشروع ، فتعد خطرا على البنية التحتية المنجزة علاوة على ذلك وجود مشاريع منافسة للمبادرة الصينية.

_العوائق الجيوسياسية: فتنفيذ المشاريع يتوقف على نوع العلاقات لصينية مع الدول المشاركة، فهناك ممرات تسببت في علاقات بين الدول المشاركة كالحلاف بين الصين والهند على الممر الباكستاني الصيني الذي يمر من منطقة كشمير إذ تعتبره الهند مساسا بسيادتها¹.

¹ - سي محاند شهيناز نور الهدى، "الإستراتيجية التجارية الجديدة للصين : دراسة حالة العلاقات الصينية الافريقية بعد الحرب الباردة مذكرة ماستر تخصص: تخصص دراسات إقليمية، كلية: الحقوق والعلوم السياسي ة جامعة تيزي وز، 2018.

بالإضافة الى ذلك فقد شهد الوضع السياسي في بعض الدول الواقعة على طول الحزام والطريق اضطرابات وتغيرات كبيرة، وشهدت دول أخرى عدم توازن في التنمية الاقتصادية وصعوبات في انفتاح السوق، فضلا عن النزاعات العرقية والدينية واختلاف الثقافات، بينما لا تزال تراود الشكوك حول المشروع بعض الدول، ما شكل تحدي للصين وللدول المشاركة في بناء طريق الحرير الجديد.

كما ان مشاكل الصين لا تقتصر على النزاعات البرية والبحرية بل لديها العديد من المشاكل الداخلية مثل موضوع الحريات السياسية، الفساد، سيادة القانون وحقوق الأقليات (كالتبت وشينجيانغ " المسلمين " وغيرها، بالإضافة إلى الفجوة التي قد تنمو بين الصين الجنوبي وشمال الصين والتي لها انعكاس سلبي على انجاز مشاريع طريق الحرير الجديد.¹

ويمكن ان تلخص النقاط التالية أهم التحديات التي قد تواجه مشروع طريق الحرير الجديد:

— استمرار وديمومة المشروع : نظرا لارتباط المشروع بالرئيس الصيني " شي جين بينغ " فإن استمراره ممكن أنه يرجع إلى تمكن " شي جين بينغ " من إحداث تغييرات دستورية تسمح له بالبقاء لفترة رئاسية ثالثة.

— مع ظهور الصين كقوة دولية، فإن الاستراتيجية الاقتصادية الناعمة التي انتهجتها الصين قد شكلت مخاوف سياسية وأمنية لقوى إقليمية ودولية خاصة لدول الجوار التي تشهد علاقاتها مع الصين توترات ونزاعات، لذلك يبقى نجاح الاستراتيجية مرتبطا بقدرة الصين على طمأنة جيرانها وحل الخلافات معها.

— تسعى الصين الى تنمية بعض أقاليمها الفقيرة مثل إقليمي التبت وشينجيانغ الذين يعتبران محطتين هامتين على طريق الحرير الجديد، وذلك من خلال تشييد مشاريع تنمية كبرى وهناك تخوف دولي من ان تكون لهذه المشاريع آثار كارثية على التوازن الديموغرافي وعلى طمس الهويتين الثقافتين والدينين لسكان الاقليم المضطربين.

— تشكل ظاهرة الإرهاب الدولي والقرصنة والجريمة المنظمة وكذلك النزاعات وانعدام الاستقرار في العديد من الدول الواقعة على طول الحزام والطريق ، تحديات كبيرة أمام حماية أنابيب النفط والغاز السكك الحديدية والخطوط البحرية ، التي ستحتاج الصين الى الكثير من الاستثمارات للحد منها².

وبالرغم من هاته التحديات الداخلية والخارجية، تقود الصين معركة القوة الذكية بتنفيذ الحزام والطريق، والاعتماد على القوة الصلبة لتغذية النفوذ الصيني في البلاد، وقوتها الناعمة في الخارج كالعامل على الانتشار الثقافي، الاتصالات والأنترنت وغيرها كأدوات جيوسياسية فعالة.¹

¹ - وانغ شياو هي ، " انجازات وتحديات تقف أمام مبادرة الحزام والطريق ، " اطلع عليه في 13 مارس

، <http://arabic.China.org.cn/txt/2017-05-11/content-40790798.htm>، 2022 ،

² - لمياء مخلوني، استراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا مجلة مدارات سياسية، ديسمبر 2017، 189-188

المبحث الثالث: دراسة تطبيقية لعينة من الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق (15 دولة)

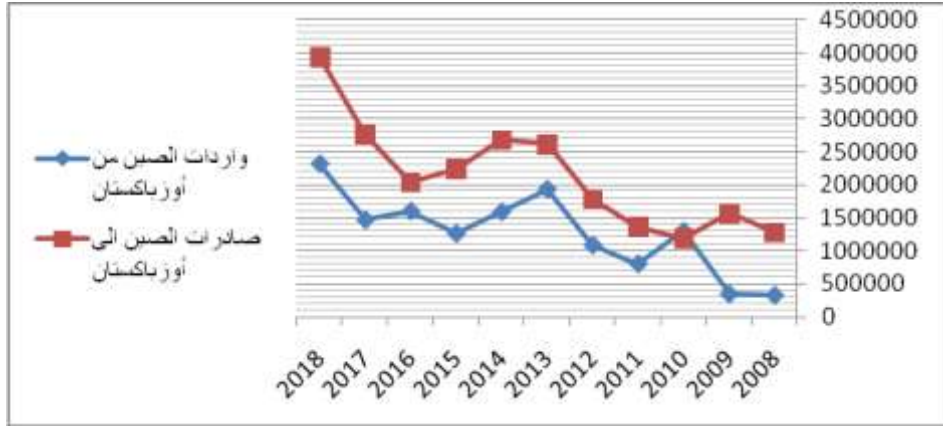
اقترحت الصين مبادرة الحزام والطريق في عام 2013 بقصد تحسين الترابط والتعاون على نطاق واسع يمتد عبر القارات.

والقياس الكمي لآثار مشروع على هذا القدر من الاتساع مثل مبادرة الحزام والطريق مهمة بالغة الصعوبة، ولذلك أجرينا هذا التحليل المستقل للامتيازات التي تنطوي عليها الدول في هذه المبادرة. وبدعمٍ من البحوث التطبيقية والنمذجة الاقتصادية الدقيقة، يهدف تحليل (اقتصاديات الحزام والطريق) إلى مساعدة البلدان المشاركة في المبادرة على أن تختار من أنواع الاستثمارات والإصلاحات ما يُحقق احتياجاتها الإنمائية على خير وجه. وتهدف هذه الدراسة أيضاً إلى إثراء النقاش العام حول مبادرة الحزام والطريق من خلال تأسيس النقاش على بيانات وتحليلات.

¹ - رشا الظريف، "طريق الحرير الجديد: قوة صينية عالمية" مذكرة ماستر، تخصص: العلوم السياسية والادارية الجامعة اللبنانية، 2016، ص: 48،50.

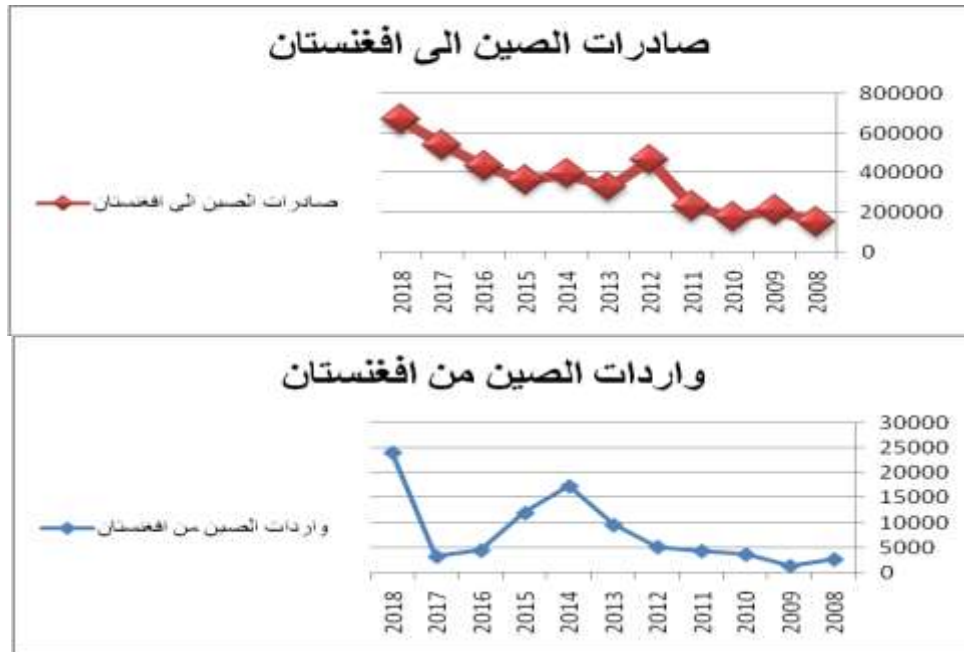
الفرع الأول: المبادلات التجارية مع الصين قبل وبعد الانضمام للمبادرة

الشكل 3-1- مبادلات أوزباكستان مع الصين 2008-2018



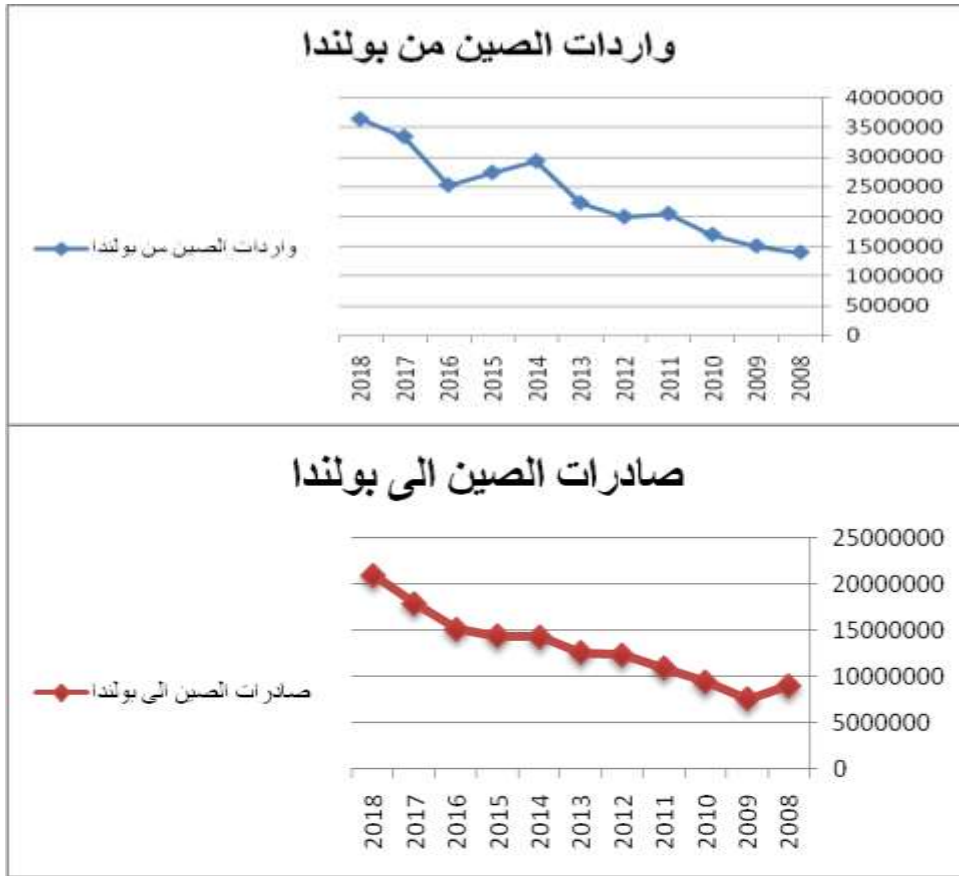
انضمت أوزبكستان إلى المبادرة سنة 2013، ونلاحظ من خلال الشكل ارتفاع المبادلات بين الصين واوزبكستان بعد الانضمام الي المبادرة أكبر بكثير قبل الانضمام، وهو ما يؤكد أن للمبادرة نتائج إيجابية.

الشكل 3-2- مبادلات أفغانستان مع الصين 2008-2018



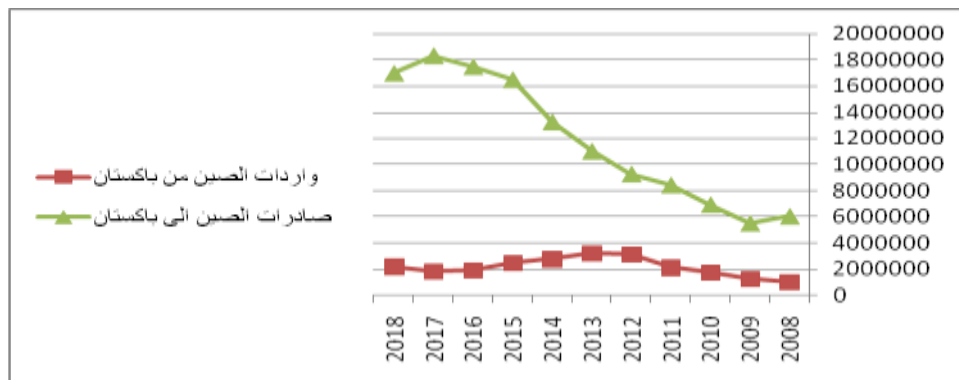
انضمت أفغانستان إلى المبادرة سنة 2013، ونلاحظ من خلال الشكل ارتفاع المبادلات بين الصين واوزبكستان بعد الانضمام الي المبادرة أكبر بكثير قبل الانضمام، وهو ما يؤكد أن للمبادرة نتائج إيجابية.

الشكل 3-3- مبادلات بولندا مع الصين 2008-2018



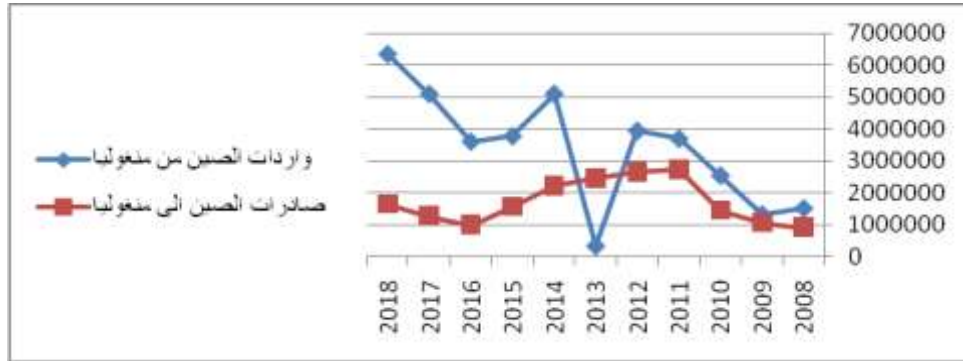
انضمت بولندا إلى المبادرة سنة 2013، ونلاحظ من خلال الشكل ارتفاع المبادلات بين الصين واوزبكستان بعد الانضمام الي المبادرة أكبر بكثير قبل الانضمام، وهو ما يؤكد أن للمبادرة نتائج إيجابية.

الشكل 3-4- مبادلات باكستان مع الصين 2008-2018



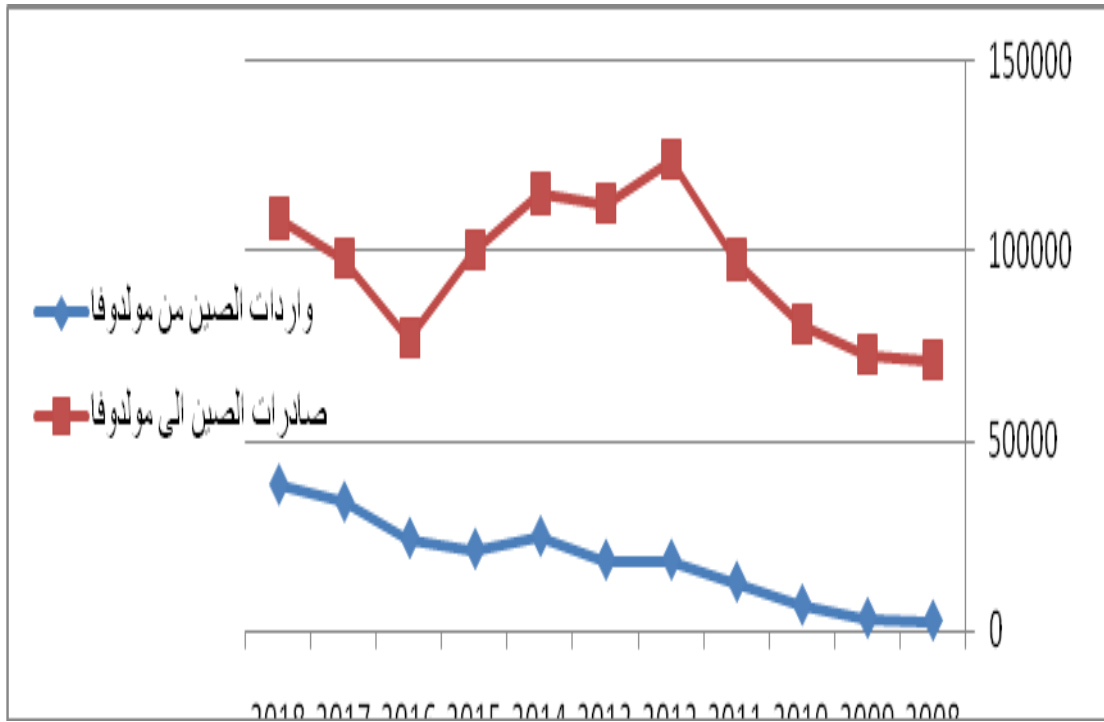
انضمت باكستان إلى المبادرة سنة 2013، ونلاحظ من خلال الشكل ارتفاع المبادلات بين الصين واوزبكستان بعد الانضمام الي المبادرة أكبر بكثير قبل الانضمام، وهو ما يؤكد أن للمبادرة نتائج إيجابية.

الشكل 3-5- مبادلات منغوليا مع الصين 2008-2018



انضمت منغوليا إلى المبادرة سنة 2013، ونلاحظ من خلال الشكل ارتفاع واردات الصين من منغوليا بعد الانضمام الي المبادرة يقابله انخفاض في الصادرات

الشكل 3-6- مبادلات مولودوفا مع الصين 2008-2018



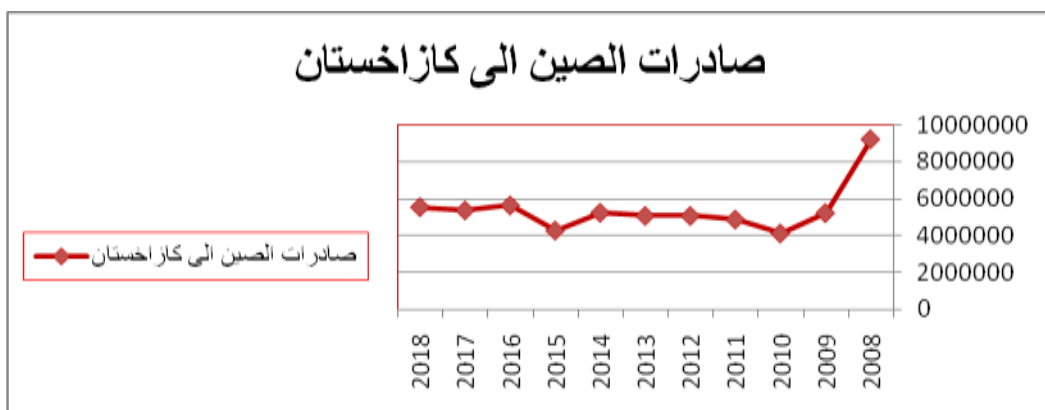
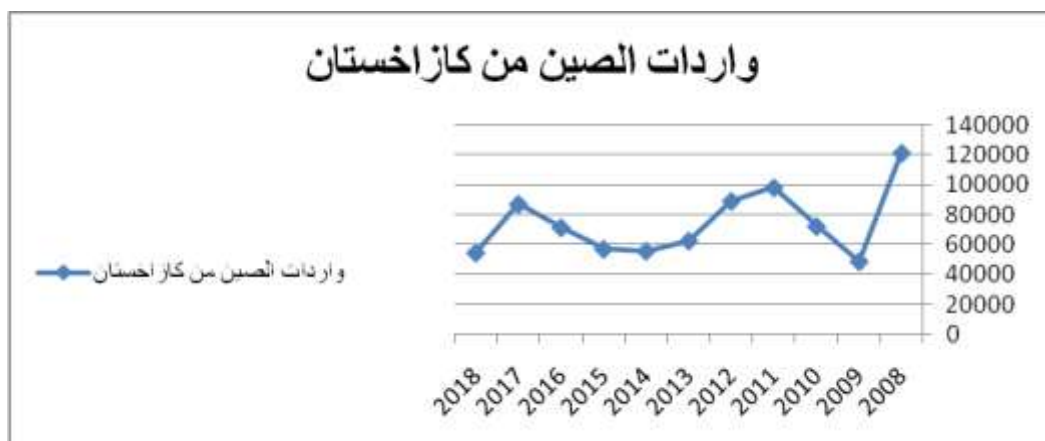
انضمت منغوليا إلى المبادرة سنة 2013، ونلاحظ من خلال الشكل ارتفاع في واردات الصين من مولدوفا يقابله انخفاض في الصادرات بعد الانضمام الي المبادرة.

الشكل 3-7- مبادلات مقدونيا مع الصين 2008-2018



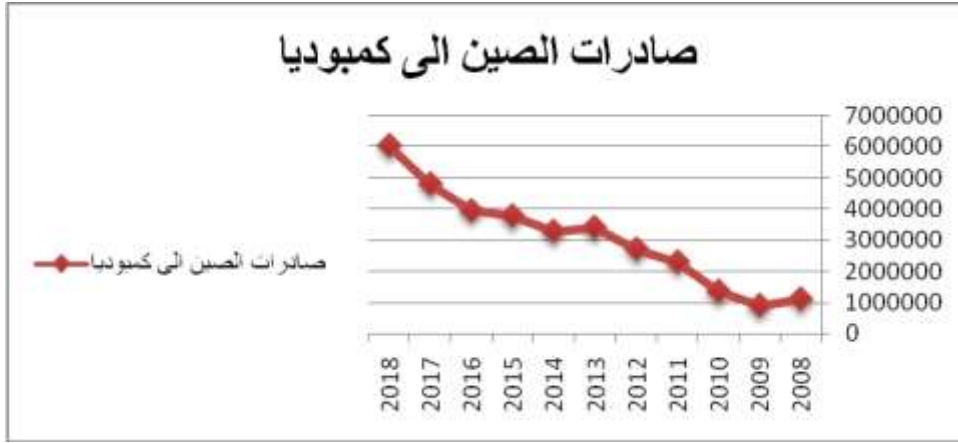
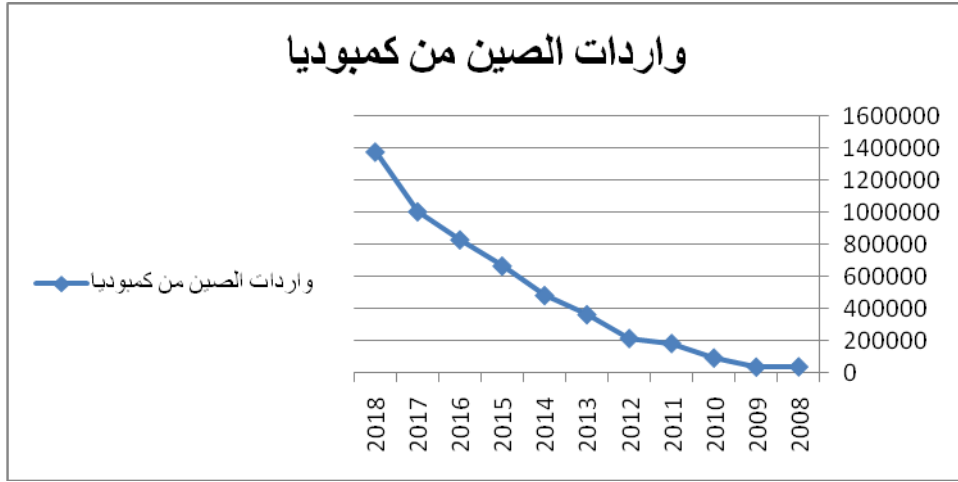
انضمت مقدونيا إلى المبادرة سنة 2013، ونلاحظ من خلال الشكل ارتفاع نسبي لصادرات الصين إلى مقدونيا بعد الانضمام إلى المبادرة وانخفاض كبير في الواردات.

الشكل 3-8- مبادلات كازخستان مع الصين 2008-2018



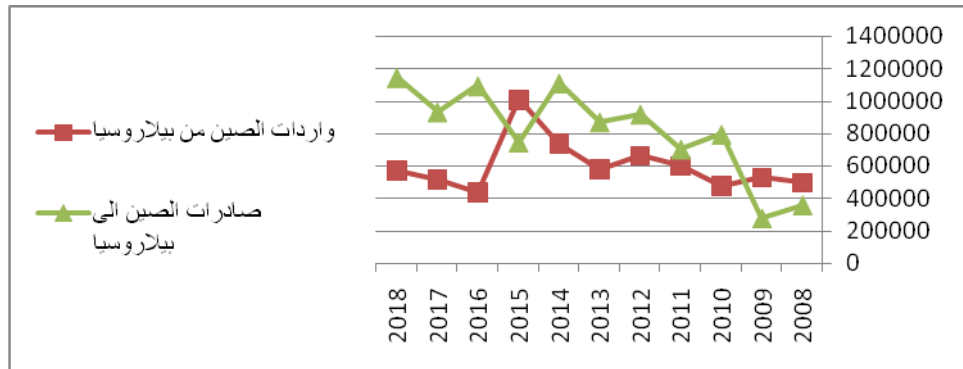
انضمت كازخستان إلى المبادرة سنة 2013، ونلاحظ من خلال الشكل انخفاض واردات الصين من كازخستان بعد الانضمام إلى مبادرة مع ارتفاع طفيف في الصادرات.

الشكل 3-9- مبادلات كمبوديا مع الصين 2008-2018



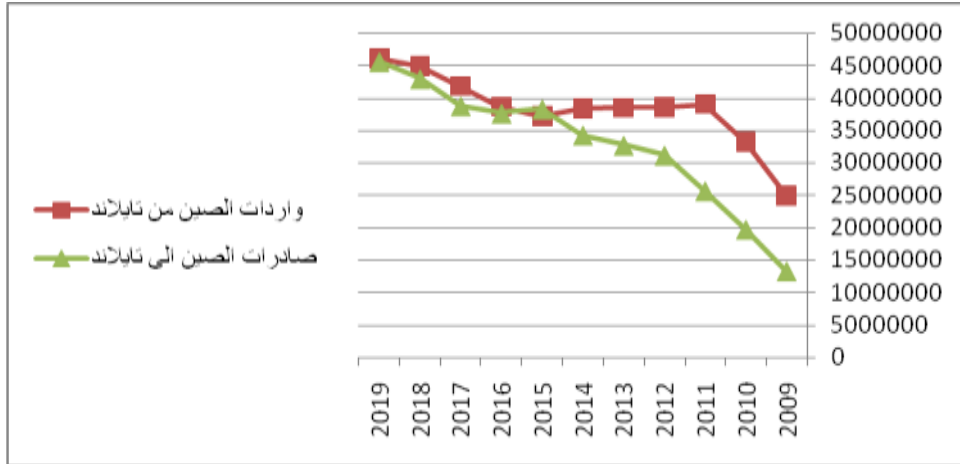
انضمت كمبوديا إلى المبادرة سنة 2013، ونلاحظ من خلال الشكل ارتفاع كبير في الواردات وصادرات الصين من وإلى كمبوديا بعد الانضمام إلى المبادرة.

الشكل 3-10- مبادلات بيلاروسيا مع الصين 2008-2018



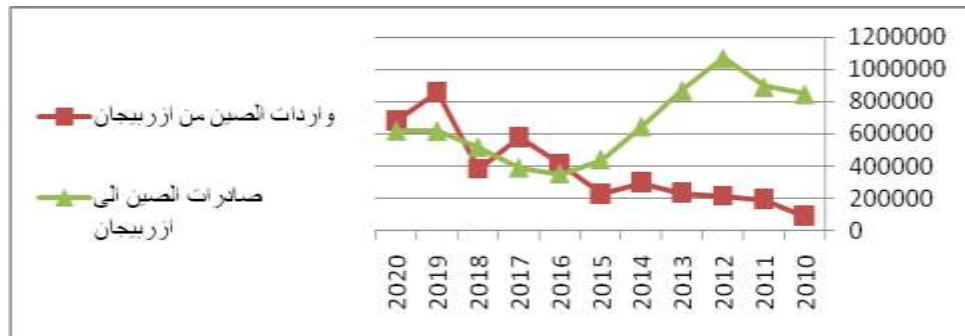
انضمت بيلاروسيا إلى المبادرة سنة 2013، ونلاحظ من خلال الشكل ارتفاع في صادرات الصين إلى بيلاروسيا بعد الانضمام إلى مبادرة يقابله انخفاض في الواردات.

الشكل 3-11- مبادلات تايلاند مع الصين 2009-2019



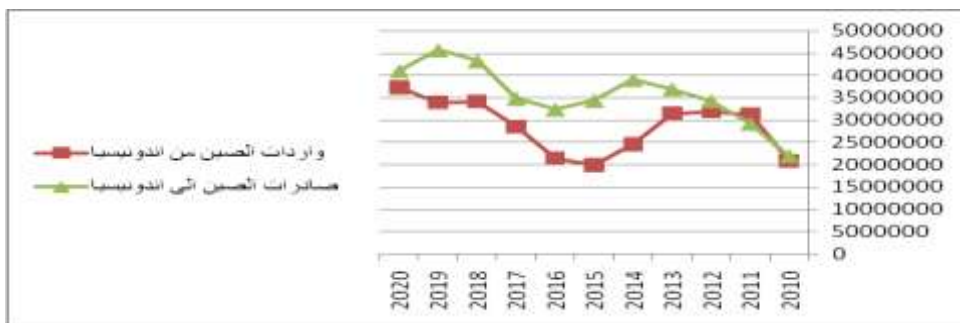
انضمت تايلاند إلى المبادرة سنة 2014، ونلاحظ من خلال الشكل ارتفاع وضخامة نسبة المبادلات التجارية بين الصين وتايلاندا بعد الانضمام إلى المبادرة.

الشكل 3-12- مبادلات أذربيجان مع الصين 2010-2020



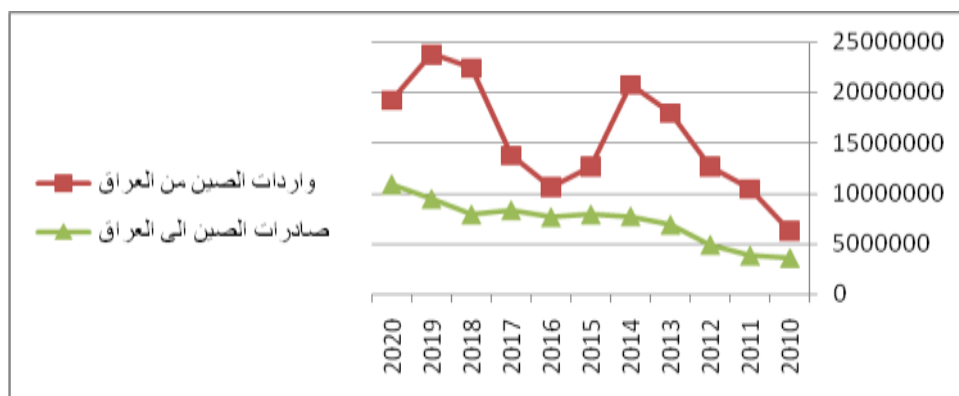
انضمت أذربيجان إلى المبادرة سنة 2015، ونلاحظ من خلال الشكل ارتفاع في الواردات و صادرات الصين من و إلى أذربيجان بعد الانضمام إلى المبادرة

الشكل 3-13- مبادلات اندونيسيا مع الصين 2010-2020



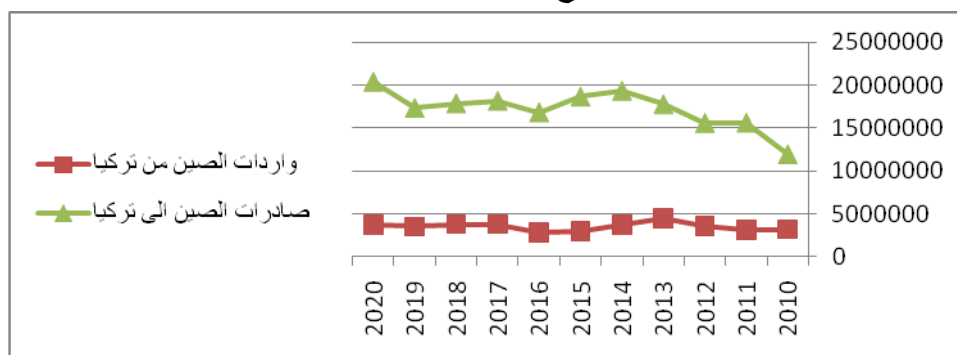
انضمت اندونيسيا إلى المبادرة سنة 2015، ونلاحظ من خلال الشكل ارتفاع كبير للمبادلات التجارية بين الصين واندونيسيا بعد الانضمام إلى المبادرة.

الشكل 3-14- مبادلات العراق مع الصين 2010-2020



انضمت اندونيسيا إلى المبادرة سنة 2015، ونلاحظ من خلال الشكل ارتفاع في واردات الصين من العراق بعد الانضمام إلى المبادرة مع ارتفاع طفيف للصادرات.

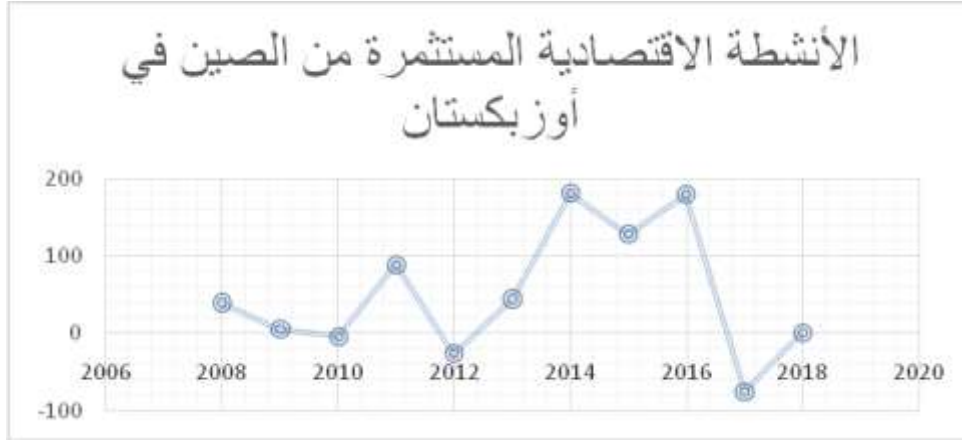
الشكل 3-15- مبادلات تركيا مع الصين 2010-2020



انضمت اندونيسيا إلى المبادرة سنة 2015، ونلاحظ من خلال الشكل ارتفاع لصادرات الصين إلى تركيا بعد الانضمام إلى المبادرة مع ثبات نسبي الواردات.

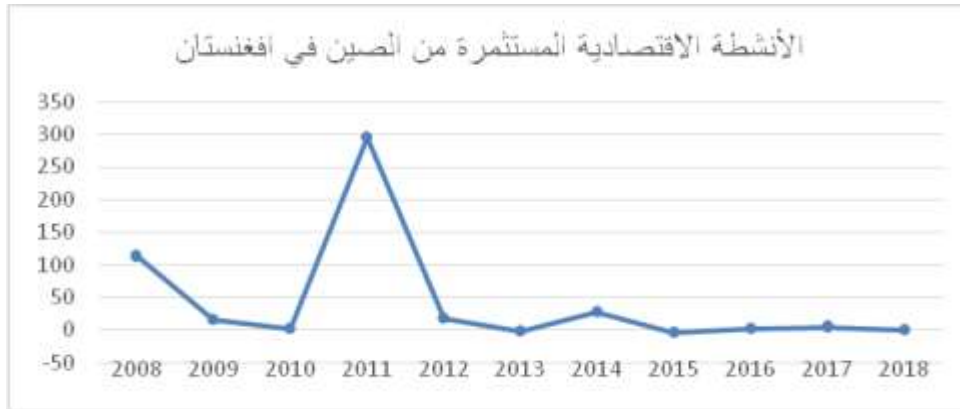
الفرع الثاني : حجم الاستثمار الصيني في هذه الدول قبل وبعد المبادرة

الشكل:3-16-حجم الاستثمار الصيني في اوزبكستان 2008-2018



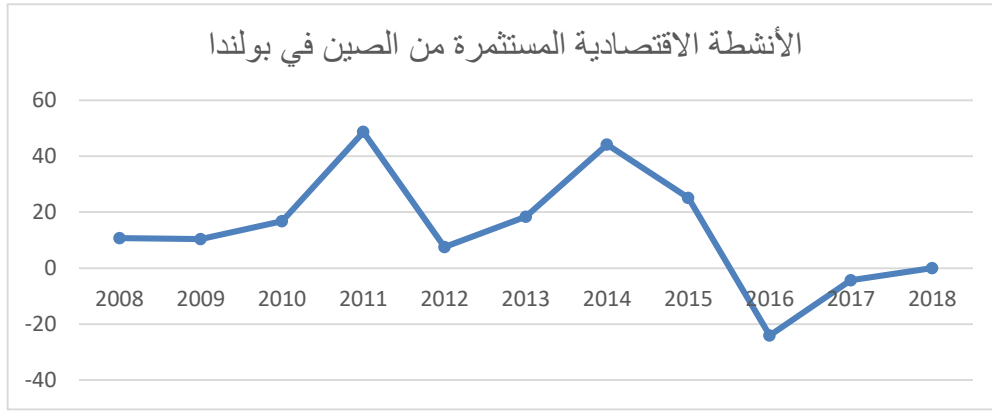
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع نسبة الأنشطة الاقتصادية المستثمرة من الصين في اوزبكستان بعد الانضمام الي المبادرة سنة 2013 و انخفاضها سنة 2017.

الشكل -3-17 حجم الاستثمار الصيني في أفغانستان 2008-2018



نلاحظ من خلال الشكل انخفاض الأنشطة الاقتصادية المستثمرة من الصين في أفغانستان بعد الانضمام إلى المبادرة.

الشكل -3-18 حجم الاستثمار الصيني في بولندا 2008-2018



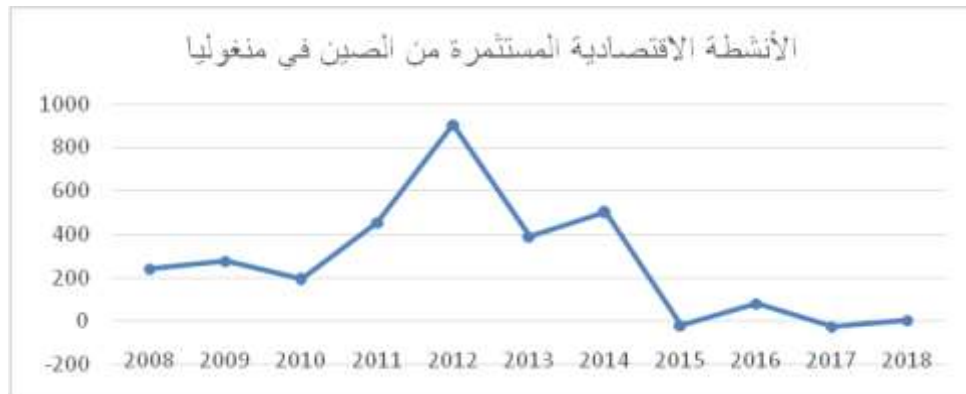
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع نسبة الأنشطة الاقتصادية المستثمرة من الصين في بولندا بعد الانضمام الى المبادرة سنة 2013 و انخفاضها سنة 2016.

الشكل -3-19 حجم الاستثمار الصيني في باكستان 2008-2017



نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع الأنشطة الاقتصادية المستثمرة من الصين في باكستان بعد الانضمام إلى المبادرة.

الشكل -3-20 حجم الاستثمار الصيني في منغوليا 2008-2018



نلاحظ من خلال الشكل انخفاض الأنشطة الاقتصادية المستثمرة من الصين في منغوليا بعد الانضمام إلى المبادرة.

الشكل -3-21 حجم الاستثمار الصيني في مولدوفا 2008-2018



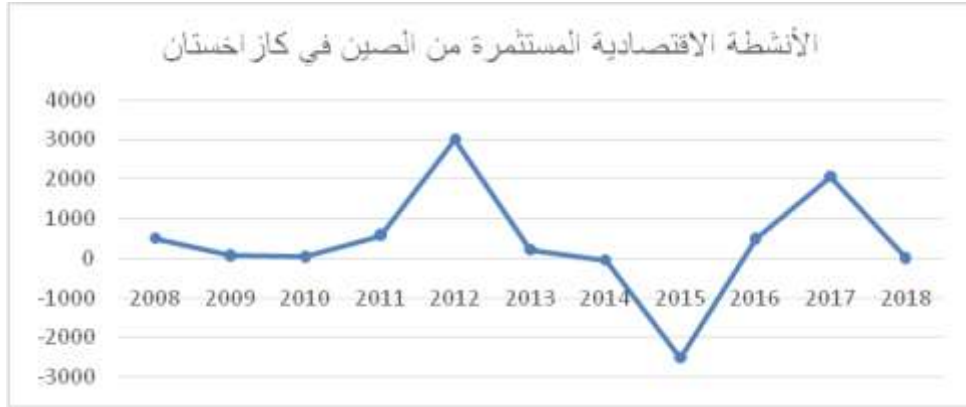
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع نسبة الأنشطة الاقتصادية المستثمرة من الصين في مولدوفا بعد الانضمام إلى المبادرة سنة 2013 وانخفاضها سنة 2018.

الشكل -3-22 حجم الاستثمار الصيني في مقدونيا 2008-2018



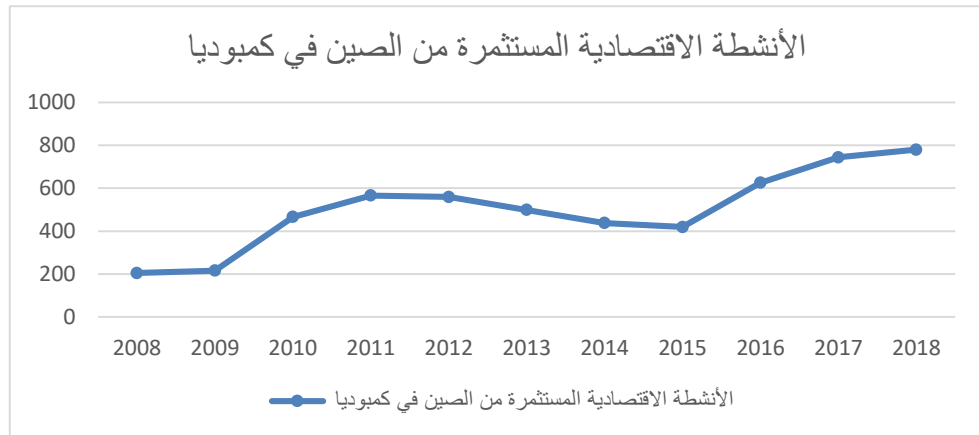
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع نسبة الأنشطة الاقتصادية المستثمرة من الصين في مقدونيا بعد الانضمام إلى المبادرة سنة 2013 و انخفاضها سنة 2017.

الشكل -3-23 حجم الاستثمار الصيني في كازاخستان 2008-2018



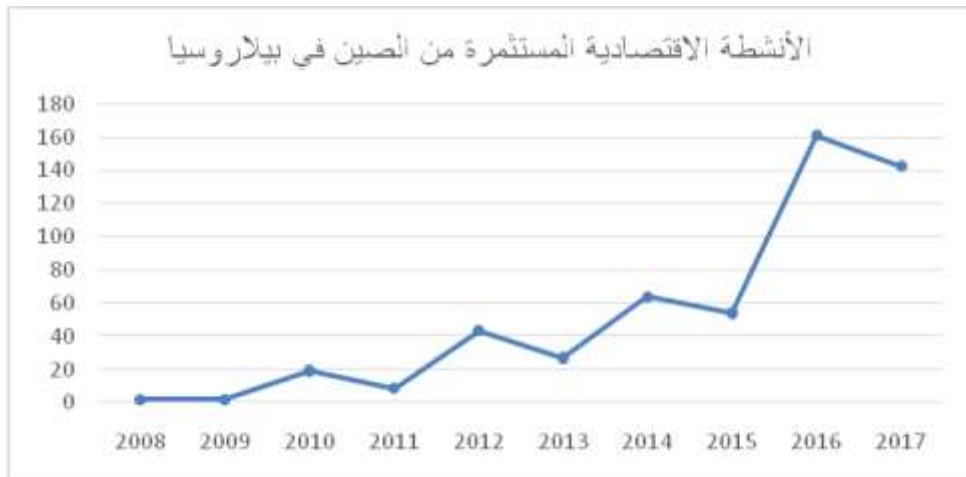
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع الأنشطة الاقتصادية المستثمرة من الصين في كازاخستان بعد الانضمام إلى المبادرة.

الشكل -3-24 حجم الاستثمار الصيني في كمبوديا 2017-2008



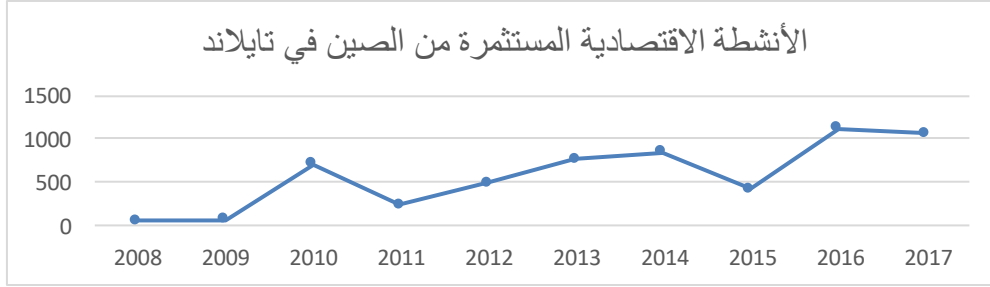
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع الأنشطة الاقتصادية المستثمرة من الصين في كمبوديا بعد الانضمام إلى المبادرة.

الشكل -3-25 حجم الاستثمار الصيني في بيلاروسيا 2018-2008



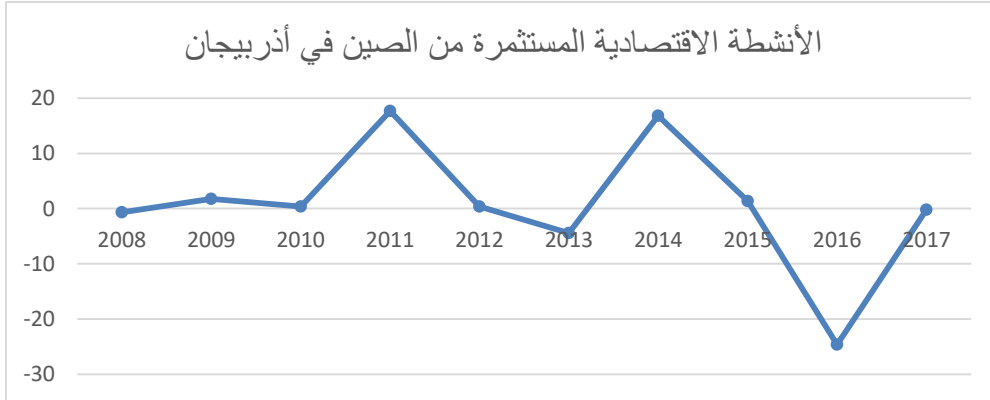
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع كبير للانشطة الاقتصادية المستثمرة من الصين في بيلاروسيا بعد الانضمام إلى المبادرة.

الشكل -3-26- حجم الاستثمار الصيني في تايلاند 2008-2017



نلاحظ من خلال الشكل -ضخامة الاستثمارات الصينية في تايلاند - ارتفاع الاستثمارات الصينية في تايلاند بعد الانضمام الي المبادرة.

الشكل -3-27- حجم الاستثمار الصيني في اذربيجان 2008-2017



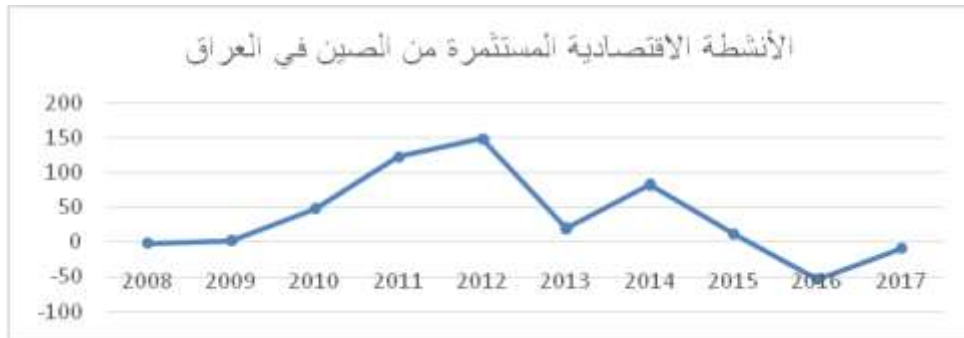
نلاحظ من خلال الشكل انخفاض كبير للانشطة الاقتصادية المستثمرة من الصين في اذربيجان بعد الانضمام إلى المبادرة.

الشكل -3-28- حجم الاستثمار الصيني في إندونيسيا 2008-2018



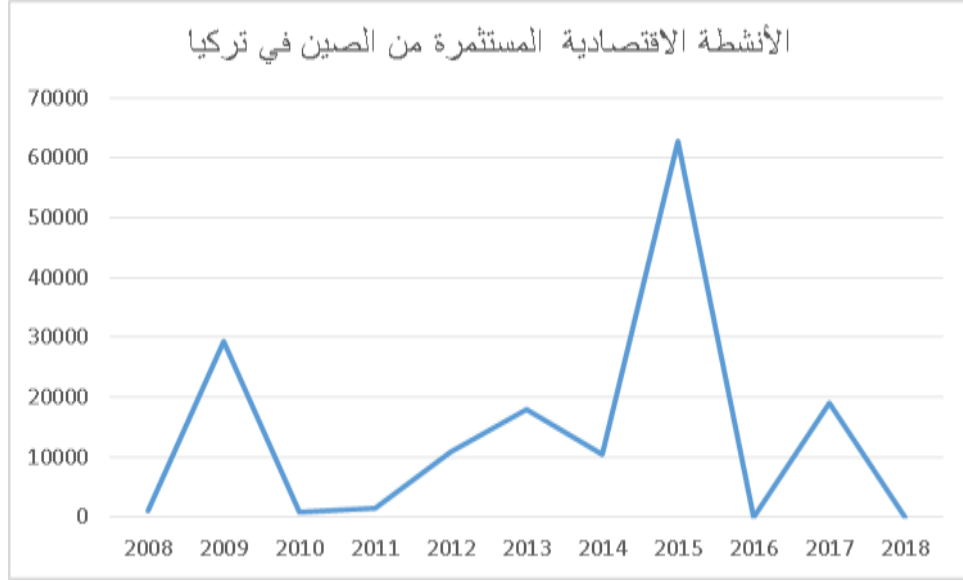
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع كبير للاستثمارات الصينية في إندونيسيا بعد الانضمام الى المبادرة -ضخامة الاستثمارات الصينية في أندونيسيا.

الشكل -3-29- حجم الاستثمار الصيني في العراق 2008-2018



نلاحظ من خلال الشكل انخفاض الأنشطة الاقتصادية المستثمرة من الصين في العراق بعد الانضمام إلى المبادرة.

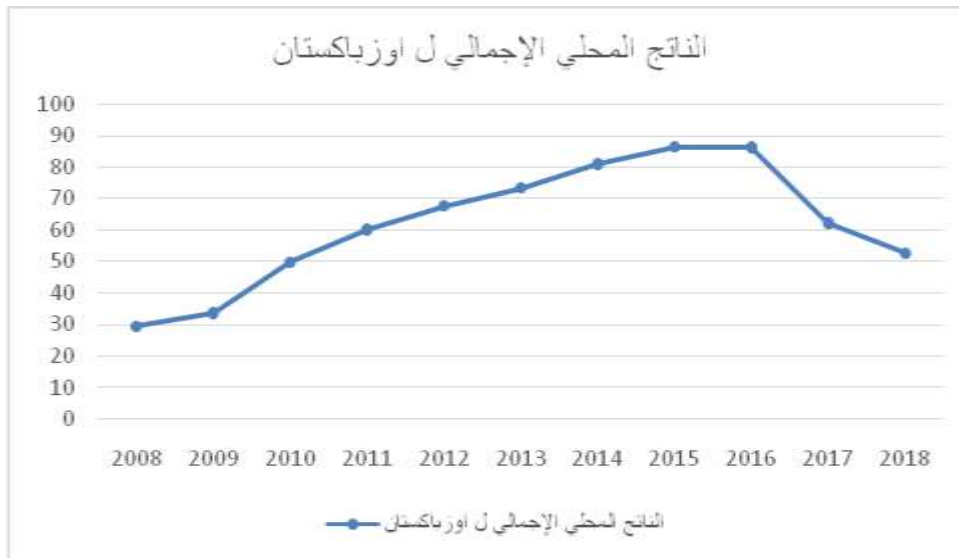
الشكل -3-30- حجم الاستثمار الصيني في تركيا 2008-2018



نلاحظ من خلال الشكل انخفاض كبير للأنشطة الاقتصادية المستثمرة من الصين في تركيا بعد الانضمام الى المبادرة

الفرع الثالث: حجم الناتج المحلي الإجمالي (GDP) للدول قبل وبعد الانضمام للمبادرة

الشكل 3-31- حجم الناتج المحلي الإجمالي لأوزبكستان 2008-2018



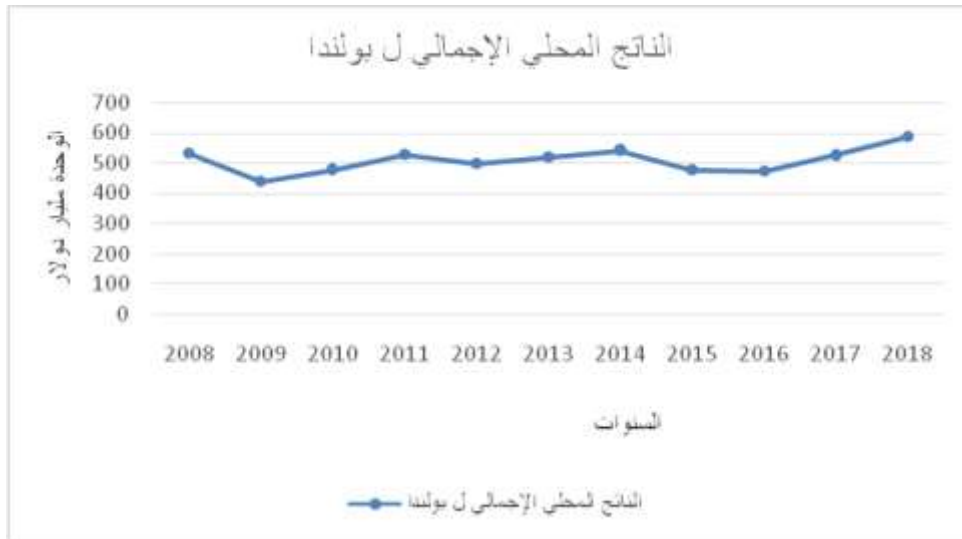
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع الناتج المحلي الاجمالي لأوزبكستان بعد الانضمام الى المبادرة سنة 2013 و بداية انخفاضه في سنة 2016

الشكل -3-32- حجم الناتج المحلي الإجمالي لأفغانستان 2008-2018



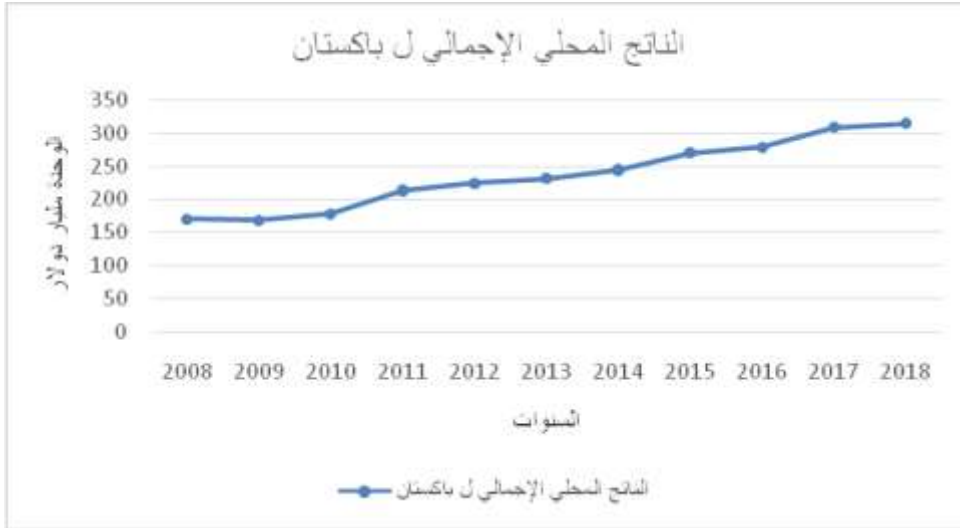
نلاحظ من خلال الشكل انخفاض طفيف لناتج المحلي الاجمالي لأفغانستان بعد الانضمام الي المبادرة

الشكل -3-33 حجم الناتج المحلي الإجمالي لبولندا 2008-2018



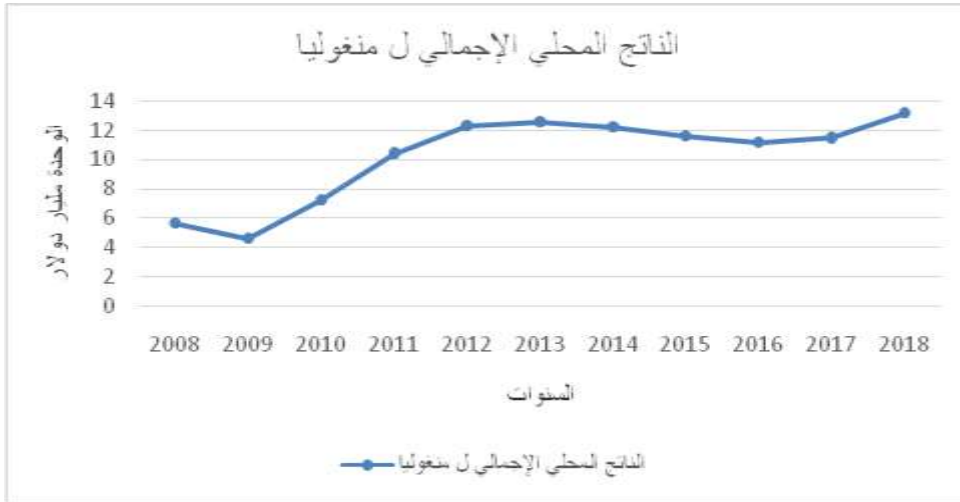
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع نسبي لناتج المحلي الاجمالي لبولندا بعد الانضمام الي المبادرة

الشكل -3-34- حجم الناتج المحلي الإجمالي لباكستان 2008-2018



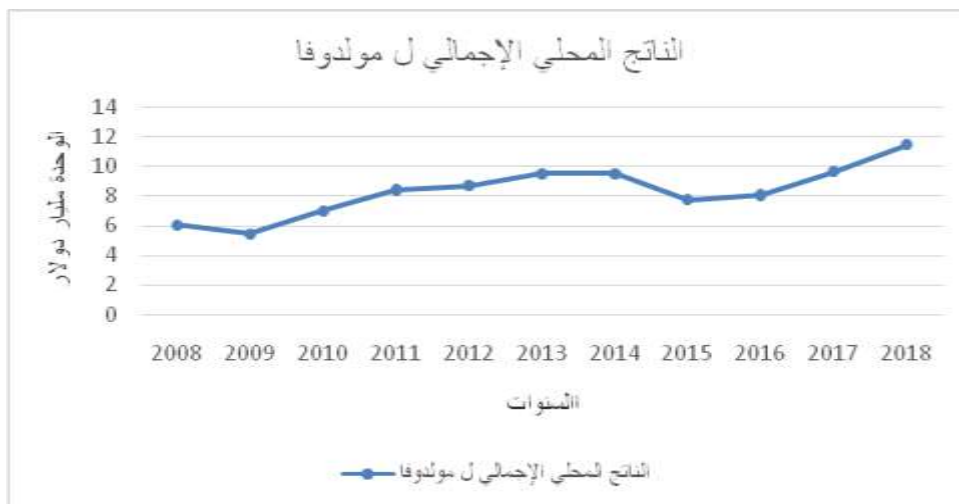
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع الناتج المحلي الاجمالي لباكستان بعد الانضمام إلى المبادرة

الشكل -3-35- حجم الناتج المحلي الإجمالي ل 2018-2008



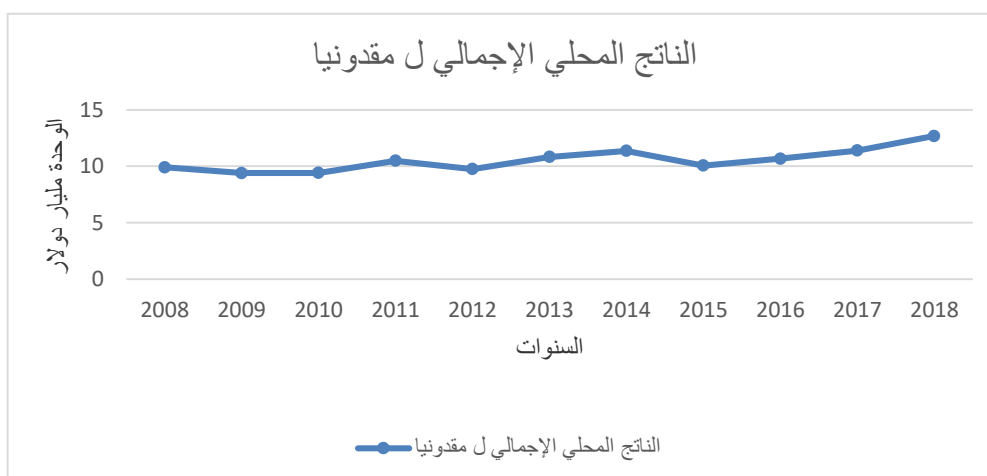
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع نسبي لناتج المحلي الاجمالي لمنغوليا بعد الانضمام إلى المبادرة

الشكل -3-36- حجم الناتج المحلي الإجمالي لمولدوفا 2018-2008



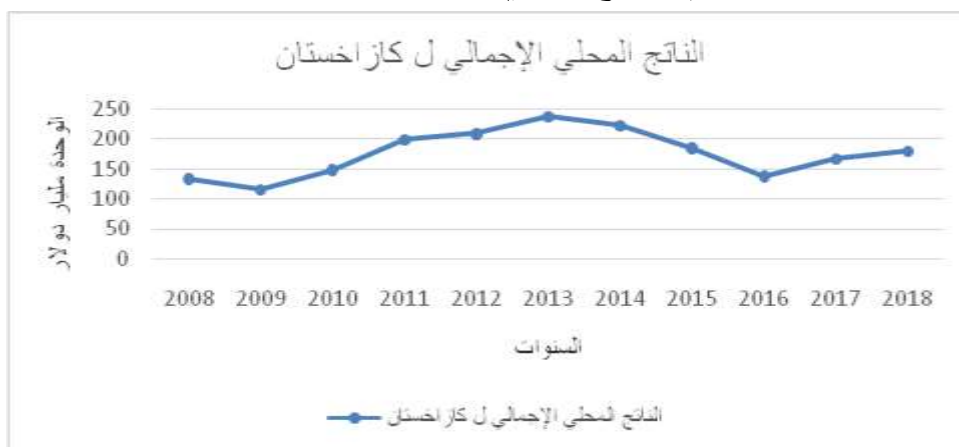
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع الناتج المحلي الاجمالي لمولدوفا بعد الانضمام إلى المبادرة

الشكل -3-37- حجم الناتج المحلي الإجمالي 2018-2008



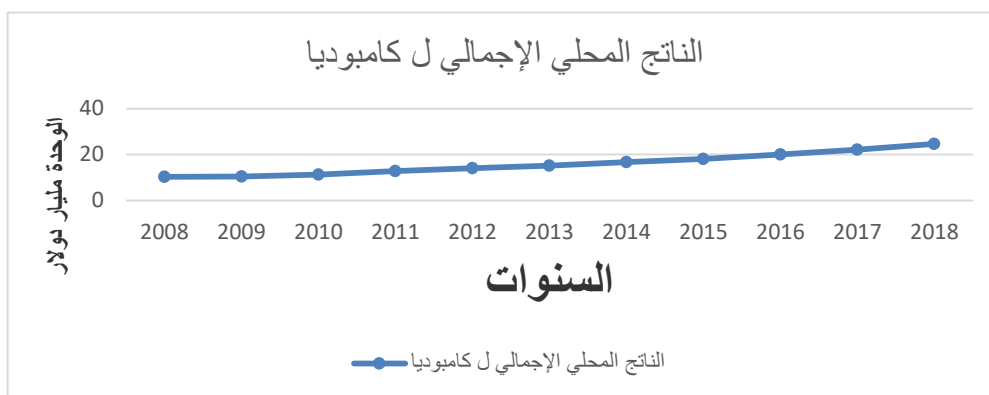
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع الناتج المحلي الاجمالي لمقدونيا بعد الانضمام الي المبادرة

الشكل -3-38- حجم الناتج المحلي الإجمالي لكازاخستان 2018-2008



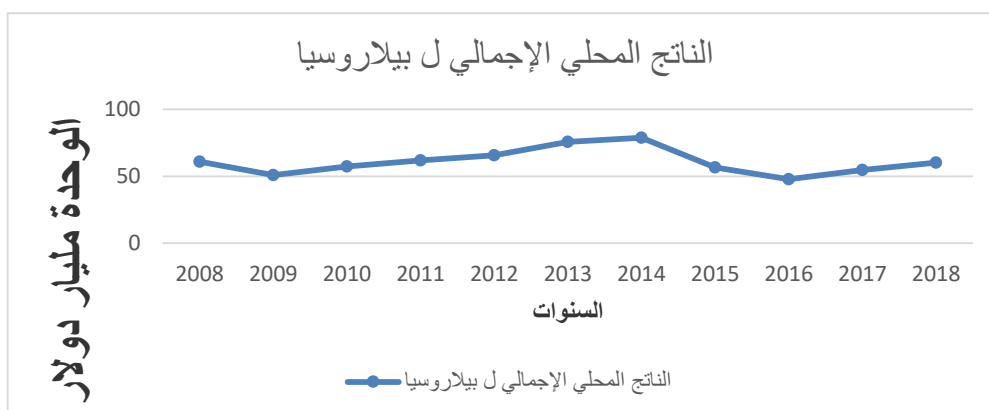
نلاحظ من خلال الشكل انخفاض الناتج المحلي الاجمالي لكازاخستان بعد الانضمام إلى المبادرة

الشكل 3-39- حجم الناتج المحلي الإجمالي لكمبوديا 2008-2018



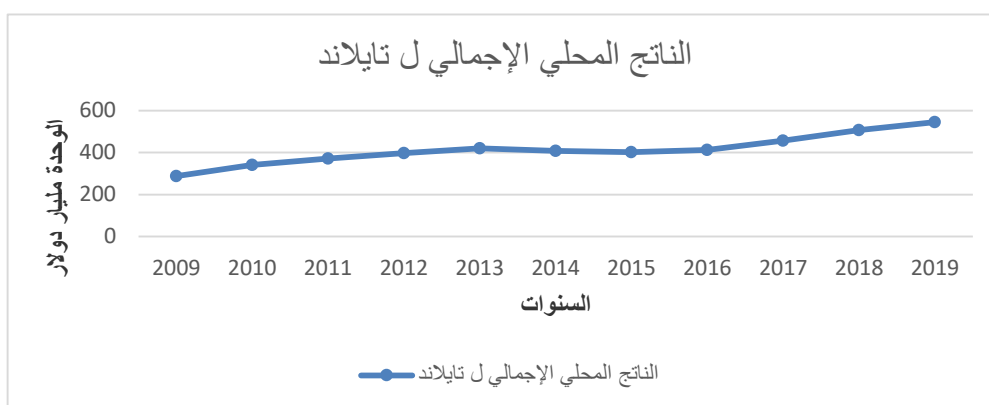
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع كبير لناتج المحلي الاجمالي لكمبوديا بعد الانضمام إلى المبادرة

الشكل 3-40- حجم الناتج المحلي الإجمالي لبيلاروسيا 2008-2018



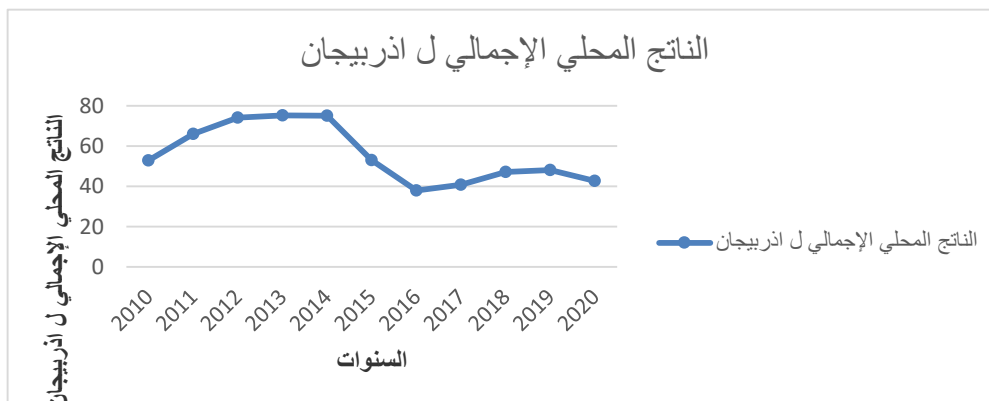
نلاحظ من خلال الشكل انخفاض الناتج المحلي الاجمالي لبيلاروسيا بعد الانضمام إلى المبادرة

الشكل 3-41- حجم الناتج المحلي الإجمالي لتايلاند 2008-2018



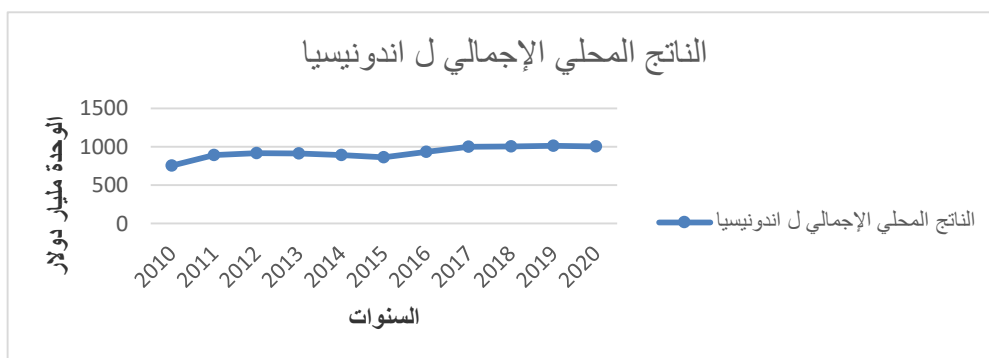
نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع الناتج المحلي الاجمالي لتايلاند بعد الانضمام إلى المبادرة

الشكل-3-42- حجم الناتج المحلي الإجمالي لأذربيجان 2008-2018



نلاحظ من خلال الشكل انخفاض الناتج المحلي الاجمالي لأذربيجان بعد الانضمام إلى المبادرة

الشكل-3-43- حجم الناتج المحلي الإجمالي لإندونيسيا 2008-2018



نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع الناتج المحلي الاجمالي لإندونيسيا بعد الانضمام إلى المبادرة

الشكل-3-44- حجم الناتج المحلي الإجمالي للعراق 2008-2018



نلاحظ من خلال الشكل انخفاض الناتج المحلي الاجمالي للعراق بعد الانضمام إلى المبادرة سنة 2015 و

ارتفاعه سنة 2019

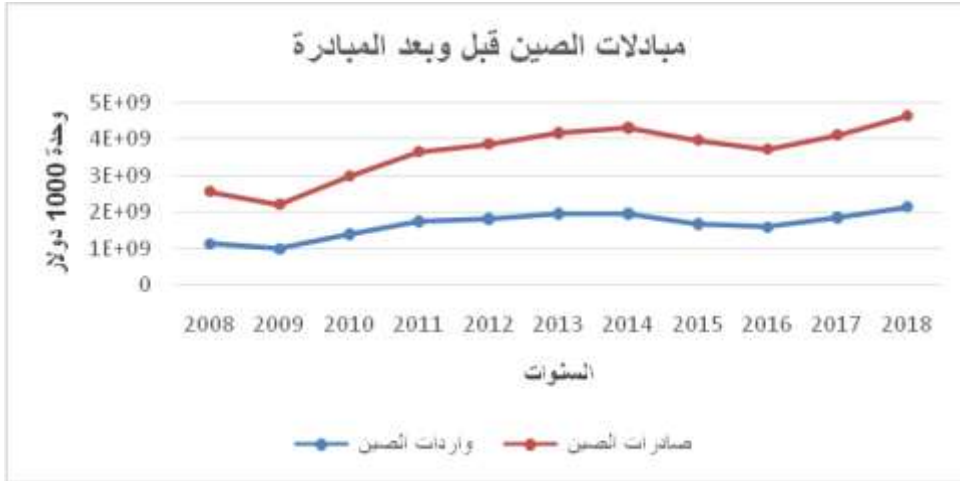
الشكل -3-45- حجم الناتج المحلي الإجمالي لتركيا 2008-2018



نلاحظ من خلال الشكل انخفاض الناتج المحلي الإجمالي لتركيا بعد الانضمام الى المبادرة.

الفرع الرابع:

الشكل -3-46- مبادلات الصين 2008-2018



نلاحظ من خلال الشكل

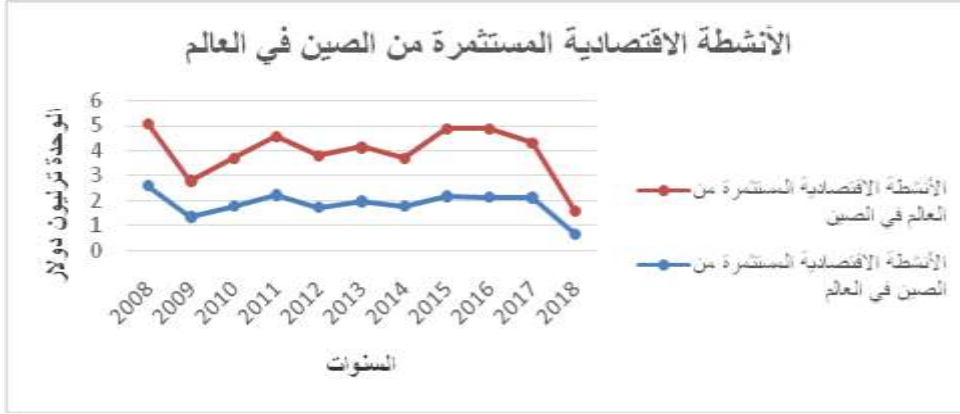
-ارتفاع قيمة المبادلات التجارية الصينية

-ربح ميزان التجاري للصين كون قيمة الصادرات اعلي من قيمة الواردات

-ارتفاع نسبة المبادلات التجارية بعد المبادرة

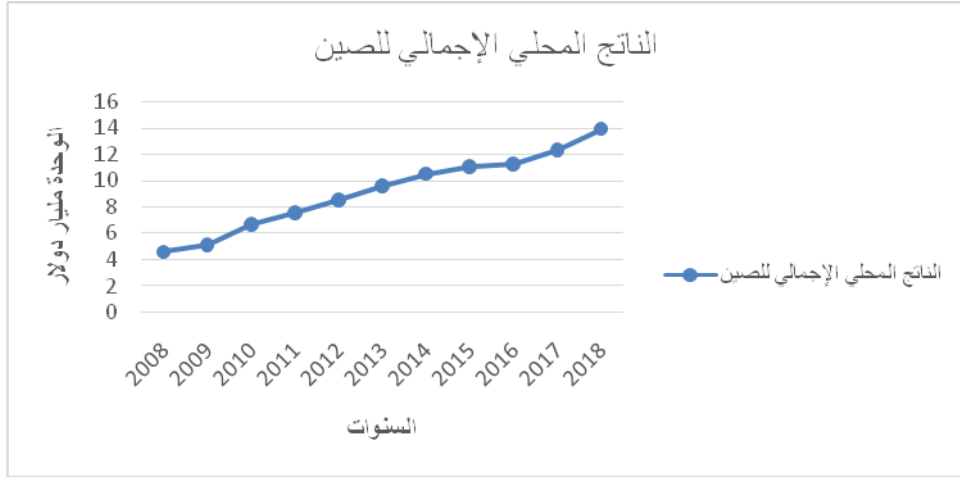
-ضخامة صادرات الصين نحو دول العالم.

الشكل -3-47- حجم الاستثمار الصيني الموجه للعالم 2008-2018



نلاحظ من خلال الشكل استثمار دول العالم في الصين أكبر من استثمار الصين في الدول العالم.

الشكل 3-48- حجم الناتج المحلي الإجمالي للصين 2008-2018



نلاحظ من خلال الشكل ارتفاع الناتج المحلي الاجمالي للصين بعد المبادرة

استنتاج: نستنتج ان مبادرة الحزام والطريق تدعم التجارة العالمية إلى حد بعيد، لاسيما أنها تقوم على تبادل السلع والخدمات ورأس المال بين الدول المشاركة بها. وهي قد ساهمت بالفعل في تعزيز نمو التجارة العالمية خلال السنوات الماضية اذ بينما بلغت قيمة التبادل التجاري بين الصين وباقي دول المبادرة 1.02 تريليون دولار عام 2016 ، فإنها ارتفعت إلى 1.2 في تريليون دولار في عام 2017 ،مسجلة نمواً بلغ 17.8 % ، في الوقت الذي لم يتجاوز بلغ فيه معدل نمو التجارة العالمية في العام نفسه 8.1 % . ولذلك فقد ساهمت هذه ما نسبته الدول بمفردها بنحو 14 % من الزيادة التي طرأت على التجارة العالمية في عام 2017 ، الأمر الذي رفع نصيبها من التجارة العالمية من 6.3 % إلى 6.9 %.

وقد ساهمت مبادرة الحزام والطريق في زيادة تدفقات الاستثمار العالمية ، فقد بلغت الاستثمارات على طول الحزام والطريق إلى 14.5 مليار دولار خلال الشهور العشر الأولى من عام 2017.

ذلك سيعني أن التدفقات الاستثمارية بين دول المبادرة سوف 2 تريليون دولار سنويا ، وهو ما يزيد عن إجمالي تبلغ التدفقات السنوية للاستثمار الأجنبي المباشر حول العالم الآن والتي تبلغ 1.75 تريليون دولار. و الزيادة في النمو الاقتصادي لهذه الدول في ظل مشاركتها في المبادرة سوف تضيف إلى الناتج المحلي الإجمالي العالمي قيمة مضافة جديدة تتراوح بين 422 مليار دولار كحد أدنى، ونحو 6.1 تريليون دولار كحد أقصى، وهذا من شأنه أن يرفع معدل النمو الاقتصادي العالمي

خلاصة الفصل الثالث:

وتُعد الصين قوة اقتصادية عظمى، وهي ثاني أكبر اقتصاد في العالم بإجمالي ناتج محلي يبلغ (11.5) تريليون دولار سنوياً، كما أن لديها ادخاراً محلياً يربو على (5) تريليونات دولار بالإضافة إلى مخزون من احتياطات النقد الأجنبي يبلغ (3) ترليون دولار، فضلاً عن كونها دائن صاف لسائر بلدان العالم بحدود (1.8) ترليون دولار، الأمر الذي جعلها تسعى إلى ممارسة دورها كقوة اقتصادية عالمية كبرى عن طريق وسائل مباشرة وغير مباشرة، للتأثير على النظام الدولي الراهن، ومحاولتها لإعادة تشكيل النظام العالمي المالي بما يحقق مصالحها ويضمن لها دور ريادي عالمي حيث يمر طريق الحرير بأكثر من (100) دولة، ويشمل (63%) من سكان العالم، ويغطي (29%) من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، وربع مبيعات الصين في العالم من السلع والخدمات 466، ولأجل تحقيق أهداف هذه المبادرة أعلنت الصين إنشاء صندوق بقيمة (40) مليار دولار لتعزيز الاستثمار في البنى التحتية للدول التي يمر بها مشروع " حزام وطريق الحرير" بما في ذلك الطرق وخطوط السكك الحديدية والموانئ والمطارات في هذه الدول لدعم الترابط بين دول الحزام والطريق.

الخاتمة العامة

يعد صعود الصين في السياسة العالمية محل نقاش كبير خاصة في السنوات الأخيرة، فالصين تعتبر قوة كبرى تتحرك في ميدانها الإقليمي والدولي لتحقيق مصالحها في ظل علاقات تنافسية مع بقية القوى الكبرى خاصة الاقتصادية منها (موارد الطاقة ، النفط ، الغاز،،،)، وهذا ما يشكل المحرك الأساسي لمبادرة الحزام والطريق الصينية التي أطلقها الرئيس الصيني " شي جين بينغ " بهدف تشكيل شبكة مسارات برية وبحرية وأخرى رقمية تجعل الصين متواجدة في قارة آسيا وأوروبا وإفريقيا ، من خلال صياغة خطط إستراتيجية ترمي الى بناء شراكات مع دول طريق الحرير الجديد ما يسمح بتحقيق التنمية الاقتصادية لهاته الدول، وأيضا يوفر للصين خيار بسط هيمنتها وزيادة قوتها في هاته المناطق ، ما يزيد من احتمالية بلوغ الصين لمساعدتها حول تشكيل نظام دولي جديد وفق أسس ومعايير صينية، يقوم على التعاون المشترك والثقة المتبادلة. ويمكن تلخيص النتائج التي توصلنا إليها من خلال دراستنا في النقاط التالية:

نتائج دراسة:

- تمثل مبادرة الحزام و الطريق الصينية مشروع إستراتيجي ضخم عبر عن قوة الصين الاقتصادية
- يركز مشروع الحزام و الطريق على تعزيز مكانة الدول المشاركة كشريك تجاري
- يتوجب على الجزائر ان تعمل على استفادة من طريق الحرير الجديد لأنه قد يتيح لها فرص لزيادة معدلات النمو الإقتصادي و خلق فرص عمل لإنجاز مشاريع الحزام و الطريق
- تتضمن آثار و عوائد مشروع الحزام و طريق على العديد من الواجه الايجابية على الاقتصاد العالمي

قائمة المراجع:

أولاً الكتب:

أ. باللغة العربية:

1. إيرين، فرانك. وبراون، ديفيد. طريق الحرير. ترجمة احمد محمود. القاهرة: المركز القومي للترجمة، د.س.ن.
2. نادية محمود مصطفى، العالقات الدولية في التاريخ الإسلامي: منظور حضاري مقارن. مركز الحضارة للدراسات السياسية: دار البشير للثقافة والعلوم، د.س.ن.
3. عمار شرعان، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم. (برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسي)،
4. جين ليانجشيانج وان جاناردان، مبادرة الحزام والطريق: الفرص والتحديات أمام منطقة الخليج، أكاديمية الإمارات الدبلوماسية، 2018 .
5. مبادرة الحزام والطريق وانعكاساتها المستقبلية والاقتصادية والسياسية على مصر، سلسلة قضايا التخطيط والتنمية، رقم 289-، معهد التخطيط القومي، 2018.
6. نسيمه أشرف، "طريق الحرير الجديد"، جمعية رجال الأعمال المصريين، يوليو 2015.
7. نحلة، محمد أحمد جبر، "طريق الحرير... استراتيجية القوة الناعمة"، القاهرة: الأمانة الجامعية العامة لجامعات الدول العربية، العدد، 177.
8. نادية، كاظم العبودي «، مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة تاريخية" في مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، محررون. حارث قحطان وآخرون ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ط، 1، 2019.
9. فرانك، إيرين، ديفيد، بر ونستون، طريق الحرير (ترجمة أحمد محمود) النيل: مركز المشروع القومي للترجمة، 1986.

10. أميرة، أحمد حرزلي «، مبادرة الحزام والطريق الصينية، الخلفية-الأهداف-المكاسب"، في مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، محررون. حارث قحطان وآخرون. ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، 2019.
11. علي صلاح، "مشروع الحزام والطريق" مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، عدد 2018.

ب_ باللغة الأجنبية:

1. Sadik Ridvan and Suleyman Cem Karaman, "Bridging Civilizations from Asia to Europe: The Silk Road», Chinese Business Review, 2014.
2. David Brewster, the MSRI and the Evolving Naval Balance in the Indian Ocean, in: Jean-Marc F, Blanchard(Ed) s'China, Maritime Millan, 2018.

ثانياً- الأطروحات والرسائل:

أ- باللغة العربية:

1. سي محاند شهيناز نور الهدى، " الإستراتيجية التجارية الجديدة للصين :دراسة حالة العلاقات الصينية الافريقية بعد الحرب الباردة (شهادة ماستر، جامعة تيزي وزو، 2018).
2. رشا الظريف، "طريق الحرير الجديد :قوة صينية عالمية» شهادة ماستر، الجامعة اللبنانية، 2016.

ب_ باللغة الأجنبية:

1. Valentin Martin, " Entre émerveillement et appréhension :(Dés) Union Européene face aux Nouvelles Routes de la Soie " (Master 2, université de Lyon, 2019).

ثالثاً_ المجالات:

أ- باللغة العربية:

2. نحلة محمد احمد جابر، "طريق الحرير: استراتيجية القوة الناعمة"، مجلة شؤون عربية 171 2017.
3. علي صلاح. "مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟". مجلة اتجاهات الأحداث العدد 2018.
4. نيفين حسين، طريق الحرير الجديد وأثره على دولة الامارات، تقرير لوزارة الاقتصاد الامارات، 2016.
5. بشير زهيدي، "طريق الحرير وتدمير مدينة القوافل التجارية". مجلة دراسات تاريخية 39-40 1991.
6. احمد حسين الخطيب، "الاستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الاقتصاد الدولي"، مجلة جيل الدراسات السياسية العلاقات الدولية العدد 24 د.س.ن.
7. «الأهداف الاستراتيجية لمشروع الحزام والطريق». مجلة دراسات شرق أوسطية: 80 2017.
8. باهر مردان مضخور، "استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين". مجلة دراسات دولية 67، 2016.
9. «الحزام والطريق الصيني والعالم: أشكال متنافسة من العولمة». الرصد الاستراتيجي 18(2019).
10. هيثم، الزبيدي، "الجزائر تضع أزماتها الاقتصادية على طريق الحرير الصينية"، صحيفة العرب العدد 1440-08، جوان 2019.
11. إن جاناردان، جين ليانجشيانح «، مبادرة الحزام والطريق، الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج"أكاديمية الإمارات الدبلوماسية، يونيو 2018م.
12. شفيق شقير، "طريق الحرير الجديد في سياق العلاقات العربية"، مركز الجزيرة للدراسة، 11ماي، 2017.
13. عبد الحفيظ عبد الرحيم، محبوب «، مستقبل العلاقات السعودية -الصينية، المصالح تفرض الشراكة ومواجهة التحديات"مجلة آراء، العدد، 106 أبريل، 2016.
14. علي حسين، باكير، "إحياء طريق الحرير تركيا: كيف تنظر تركيا إلى المبادرة الصينية؟"مركز الجزيرة للدراسة، 11ماي 2017.
15. عماد، آبناس «، مبادرة طريق الحرير البري والبحري الصيني من منظور إيراني"، مركز الجزيرة للدراسة، 11مايو، 2017.
16. الهام النجار، "طريق الحرير الصيني وانعكاساته على أنماط التجارة الدولية وحركة النقل العالمية"، المركز الديمقراطي العربي، 22 نوفمبر 2018.

17. سليم، زين، " طريق الحرير الجديد... استثمار أم استعمار؟، قناة الحرة تتحرى، 27 أبريل 2019م.
18. وانغ جيان، "العلاقات الصينية-الشرق أوسطية من منظور الحزام والطريق"، مركز الجزيرة للدراسات، 11 ماي 2017.
19. عزت، شحور، "مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية "مركز الجزيرة للدراسات، 11 ماي 2017.
20. يوري يارمن، "قاطرة بوتين: الاتحاد الاوراسي مدخل لتعزيز نفوذ روسيا الإقليمي"، مجلة اتجاهات الأحداث ال عدد 10 2015.
21. محمد حمشي، " التقارب المراوغ: هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا؟"، مجلة السياسة الدولية العدد 214 2018 .
22. لمياء مخلوفي، استراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا مجلة مدارات سياسية ديسمبر (2017).

ب-باللغة الأجنبية:

1. Hosain .Sajjad.and Hosain. Saddam." One belt and road initiative: a revolution on regional and global development, journal of sustainable development studies, No 02, 2019.
2. Breuer. Julia." two belts one road. The role of Africa in china's belt and road initiative, Blich weshsel, July 2017.
3. Daniel Kliman, Abigail Grace, "Power Play: Adressing China's Belt and Road Strategy"، Center for a r a New American Security, September 2018.
4. Zhang .Zhexin, "The Belt and Road Intiative: China's New Geopolitical Strategy?," China Quarterly of international Strategic Studies 3(2019).
5. C Alvin. Chua One Belt One Road and Opportunities, Centre for Financial Stability, July6 2017 .

رابعاً-المواقع الالكترونية:

أ-باللغة العربية:

1. نسمة أشرف، تقرير. جمعية رجال الأعمال المصريون

2. احمد سلام، "مبادرة الحزام والطريق: التاريخ والحاضر والمستقبل <http://sis.gov.eg>.
3. عادل عامر، "التأثيرات الاقتصادية والإستراتيجية لطريق الحرير"، المركز الاستراتيجي والدراسات الدولية، <http://sananews/net>.
4. الجرف الاوراسي :محور الصراع الدولي <https://www.beirutme.com>.
5. "حقائق عن دبلوماسية الدولة الكبرى الصينية : ستة ممرات اقتصادية رئيسية والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية الأساسية. <http://arabic.news.cn>.
6. «السكك الحديدية عبر سيبيريا :جسر بين اوروبا واسياجوان، 2014
7. <http://ar.rayhaber.com/2014/03/trans-sibirya-demiyolu/>.
8. «ماذا تعرف عن طريق الحرير
- <http://aljazeera.net/encyclopedia/encyclopedia-economy/2017/1/23>
9. عزت شحور، "مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية .« تقارير .مركز الجزيرة للدراسات . <https://bit.ly/2FCYZWX>.
10. المصدر :الحزام والطريق الصيني :الوجه الحقيقي للحرب الناعمة، شبكة النبأ المعلوماتية،
11. annabaa.org/arabic/economicreports.m2019/04/27.
12. جريدة العرب الاقتصادية الدولية، www.aleqt.com.
13. أية عبد العزيز، "تحولات دبلوماسية: آفاق التعاون الدولي في إطار مبادرة الحزام والطريق. « تقارير . المركز العربي للبحوث والدراسات <http://www.elsiyasa-online.com>
14. مبادرة " حزام واحد، طريق واحد "التأثيرات الجيوسياسية على إيران، «مركز الإمارات للسياسات، آخر تحديث بتاريخ <http://www.epc.ea>.
15. -طريق الحرير في القديم -2013 http://arabic.chinatoday.com.cn/se/2013-12/24/content_586593.htm
16. المنتدى الثاني لطريق الحرير ينعقد في أبريل . <https://www.hespress.com/international/412588.html>

17. مرتضى الشاذلي، "انعكاسات طريق الحرير الصيني على إستراتيجية واشنطن في المنطقة،
<http://noonpost.com/contnet/28869>.
18. جلال خشيب، «حزام واحد أهداف متعددة»، "تحليلات سياسية-سياسية"
http://www.eipss-eg.org/wp_content/uploads/2019/04/05
19. احمد علو، «الصين وطريق الحرير الجديد»، "الجيش اللبناني"
<http://www.lebermy.gov.lb/ar/content>.
20. خطة لتطوير البنية التحتية بتكلفة 900 مليار دولار أمريكي: موقع الشرق الأوسط وشمال إفريقيا
<http://business.algeria.nsb.com/ar-dz/article>، تركيا على طريق الحرير الجديد الى الصين.
21. وانغ شياو هي، «انجازات وتحديات تقف أمام مبادرة الحزام والطريق،
<http://arabic.China.org.cn/txt/2017-05-11/content-40790798.htm>، 23
22. «التنين الصيني سيد طريق الحرير الجديد»، الشرق الأوسط، 20 مايو 2017، موجود على
[الرابط التالي: https://bit.ly/Jay5rV/](https://bit.ly/Jay5rV/)
23. محمود إدريس الصيني، "معرفة حقيقة الحزام والطريق" ورقة مقدمة لمؤتمر أفاق التعاون العربي الإفريقي الصيني حول مبادرة الحزام والطريق، تاريخ ومكان انعقاد المؤتمر الخرطوم 21-22 نوفمبر، 2017
- ب- باللغة الأجنبية:

1. Hillman, Jonathan. « China's belt and road Initiative: five years later », center for strategic and international studies, 25 janvier 2018.
2. Belt and Road initiative in the Global Trade , Investment and Finance Landscape , find the OECD Business and finance outlook online at WWW.oecd.org/daF/, 2018
3. " L'initiative " la Ceinture et la Route " L'agrobusiness Chinois se Mondialise «, last modified 6 mars, 2019, <http://grain.Org/fr/article/6157>
4. China unveils vision for Polar Silk Road across Arctic, Reuters, January 26, 2018, accessible at <https://reut.rs/2u8oeOD>
5. Keith Johnson And Reid Standish, Putin and Xi Are Dreaming of a Polar Silk Road, Foreign Affairs, March 8, 2018, accessible at : <https://bit.ly/2DqTU3o>

6. A Web of Silk: China talks of building a digital Silk Road; an ancient Silk Road city wants to cash in, The Economist, May31, 2018, accessible at: <https://econ.st/2klyYNK>
7. China digital Silk Road, Economist Intelligence Unit on behalf of HSBC, May14, 2018, accessible at : <https://bit.ly/2u7rnxR>
8. Stephen, Nimis, Silk Road project, the havighurst centre for Russian and post-soviet studies at Miami University, 2006. <http://www.orgs.miamioh.edu/silkroad/maps/maps.html>

الملخص:

"الحزام والطريق" مبادرة صينية قامت على انقاض طريق الحرير القديم، وتهدف إلى ربط الصين بالعالم عبر استثمار مليارات الدولارات في البنى التحتية على طول طريق الحرير الذي يربطها بالقارة الاوروبية، ليكون أكبر مشروع بنية تحتية في تاريخ البشرية، ويشمل ذلك بناء مرافئ وطرق وسكك حديدية ومناطق صناعية ومشاريع للطاقة.

يشترك في هذا المشروع العملاق 126 دولة ، ويتم من خلاله تسريع عملية تبادل تجاري، ووصول المنتجات الي الاسواق العالمية.

وبالإضافة الي ما يطرحه المشروع من عوائد تنموية ايجابية بالنسبة للدول المشاركة فإن تنفيذه يحتاج لسنوات وربما لعقود نظرا لضخامة حجمه.

الكلمات المفتاحية: الحزام والطريق، الصين، التنافس، الصعود.

Abstract:

The "Belt and Road" is a Chinese initiative that was built on the ruins of the ancient Silk Road, and aims to connect China with the world by investing billions of dollars in infrastructure along the Silk Road that connects it with the European continent, to be the largest infrastructure project in human history, and this includes building ports, roads and railways Industrial zones and energy projects.

Participating in this giant project, 126 countries, through which the process of trade exchange is accelerated, and products reach global markets.

In addition to the positive development returns that the project offers for the participating countries, its implementation needs years and perhaps decades due to its huge size.

Key words: Belt and Road, China, Rivalry, Rise.