TJFPS

IRAQI Academic Scientific Journals

العراقية المجلات الاكاديمية العلمية

Contents lists available at :
http://tjfps.tu.edu.iq/index.php/poltic

Tikrit Journal For Political Science



The Belt and Road Initiative: Goals and Challenges

Asst.Prof.Dr. Adnan Khalaf Hammed Al-Badrani*
Mosul University –College of Political Science

Hind Ziyad Nafeih
Mosul University - College of Political Science

A r t i c l e i n f o.

Article history:
- Received 25 Feb . 2020
- Accepted 23 Mar. 2020
- Available online 16.May. 2020

Keywords:
- China
-Foreign Policy
- strategic depth.
- International studies

Abstract: The Belt and Road Initiative is an initiative to revive the ancient Silk Road, through networks of land and sea roads, oil and gas pipelines, electric power lines, the Internet and airports, to create a model of regional and international cooperation.

It is essentially a long-term development strategy, launched by the Chinese president in 2013 to become the main engine of Chinese domestic policy and foreign diplomacy and within the framework of the soft power strategy, to enhance its position and influence in the world as a peaceful and responsible country.

The study includes identifying the initiative and setting goals for China, as well as the challenges and difficulties that hinder the initiative.

***Corresponding Author:** Adnan Khalaf Hammed**, E-Mail:** adnan_63_adnan@yahoo.com **,Tel: , Affiliation**: Mosul University - College of Political Science

مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات

أ.م.د. عدنان خلف حميد

جامعة الموصل / كلية العلوم السياسية

هند زياد نافع

جامعة الموصل / كلية العلوم السياسية

معلومات البحث :

تواريخ البحث:

- الاستلام : 25/ شباط /2020
- القبول : 23/ اذار /2020
- النشر المباشر : 16/ايار /2020

الكلمات المفتاحية :

- الصين
- السياسة الخارجية
- العمق الاستراتيجي
- الدراسات الدولية

الخلاصة : ان مبادرة الحزام والطريق هي مبادرة لأحياء طريق الحرير القديم، من خلال شبكات من الطرق البرية والبحرية وانابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية والانترنت والمطارات، لخلق أنموذج من التعاون الإقليمي والدولي. وهي بالأساس استراتيجية تنموية طويلة الأجل، أطلقها الرئيس الصيني "شي جين بينج" في عام 2013 لتصبح المحرك الرئيسي للسياسة الصينية الداخلية والسياسة الخارجية وتدخل في إطار استراتيجية القوة الناعمة، لتعزيز مكانتها ونفوذها في العالم باعتبارها دولة سلمية ومسؤولة. تتضمن الدراسة الى التعرف الى المبادرة وتحديد أهداف التي تتطلع عليها الصين، وكذلك تحديات والصعوبات التي تقف عائق امام المبادرة.

المقدمة :

ان مبادرة الحزام والطريق التي اقترحها الرئيس الصيني شي جين بينغ في عام 2013، لأحياء طريق الحرير القديم الذي كان ممرا تجاريا يربط الصين بروسيا وآسيا الوسطى وغرب آسيا واوروبا، اذ جاءت التطلعات الطموحة للتنمية في الصين والدول المشاركة في المبادرة. فهي تشجع الانفتاح على جميع الدول والتنمية الحديثة لدول محيطها الإقليمي في آسيا، وانشاء أنموذج من التعاون الإقليمي والدولي في القرن الحادي والعشرين، يقوم على التعاون الاقتصادي، وبناء البنى التحتية وتداول العملات وحل المشكلات بين الدول، فهذه المبادرة ليست اقتصادية فقط، بل لها مصالح استراتيجية تتلاءم مع التحولات في النظام الدولي والإقليمي.

ومع صعود الصين كقوة دولية، فإن التطور الاقتصادي الكبير الذي تبنته عبر مبادرتها بدأ هناك تخوف قوى إقليمية ودولية كثيرة، لاسيما دول الجوار التي توجد بينهما توترات ونزاعات. لذلك يبقى النجاح الصيني لهذه المبادرة مرتبطًا بقدراتها على ارسال رسائل طمأنة الى جيرانها وحل خلافاتهما بالطرق الدبلوماسية، وإلا فإن الكثير من المعوقات سوف تضع في طريق إنجاح هذه المبادرة.

أولا: أهمية الدراسة: ان أهمية الدراسة تنبع في رصد مبادرة الحزام والطريق الصينية ا وأهميتها كمشروع اقتصادي، وتعود الأهمية الى تركيز المبادرة على الاستثمار في البنية الاقتصادية وبناء مؤسسات تعليمة حديثة وتوفير مواد البناء، وطرق السكك الحديدية الحديثة والطرق السريعة للسيارات، والعقارات وشبكة الطاقة والصلب وغيرها، فضلا عن قيام بناء شراكات تنظم من خلالها العلاقات الإقليمية والدولية مبنية على أساس المصالح الاقتصادية والسياسية لهذه القوى.

وتشكل المبادرة حجر الزاوية للاستراتيجية الصينية الجديدة، والهادفة إلى تحقيق الحلم الصيني، فهذه الدراسة ستركز على اهداف الصين من طرح المبادرة، والتحديات التي تواجهها من تنفيذ المبادرة، وعلى راسها الدول الكبرى.

ثانيا: إشكالية الدراسة: نظرا ما تمثله الدراسة من أهمية المبادرة في السياسة الخارجية الصينية، تتجلى الإشكالية في طبيعة الاهداف والتحديات التي تواجه هذه المبادرة، اذ تشكل في تطوير علاقاتها مع بعض من دول العالم وتعزيز شراكاتها الاقتصادية وتمكينها من الاندماج بقوة في الاقتصاد الدولي، وهنا يمكن لهذه المبادرة من تهديد لبعض الدول المنافسة التي لا تتفق مع استراتيجيتها، ومن ثم ستقوم بمعارضتها ومحاولة إعاقتها تطور المبادرة، وهذا سيؤدي إلى وجود العديد من التحديات التي ستعترض مسار امكانية تحقيق المبادرة. تنطلق هذه الدراسة بالأساس من سؤال رئيس مفاده ان أهداف مبادرة الحزام والطريق، هل ستتحقق في ظل التحديات التي تواجه الصين في مبتغاها؟ وتتفرع من هذا السؤال عدة تساؤلات أهمها:

- ما هي مبادرة الحزام والطريق؟
- هل أن مسارات وممرات المبادرة يمكن أن تحقق أهداف الصين؟
- هل تؤثر أهداف المبادرة على قوى إقليمية أو دولية؟
- ما هي التحديات التي تواجه الصين في تنفيذها للمبادرة؟

ثالثا: فرضية الدراسة: من خلال الإشكالية وتساؤلات الدراسة، التي وضعها الباحث في فرضية مفادها، كلما زادت أهمية المبادرة وأهدافها للصين، فان تنفيذها على ارض الواقع يتطلب مواجهة التحديات التي تواجهها. اما النظرية التي يمكن اعتمادها (نظرية القوة الناعمة)، اذ توظف الصين قدرتها الكبيرة في الاستثمار ومنح القروض للدول المشتركة معها لإنجاز البنى التحتية في بلادها وذلك وسيلة لزيادة قوتها.

رابعا: مناهج الدراسة: نظراً للطبيعة هذه الدراسة باعتبار أنها دراسة في الشأن الاقتصادي والسياسي، فإنها سوف تنهض على فكرة التكامل المنهجي، بما يعنيه ذلك من استخدام أكثر من منهج لذا اعتمد الباحث في دراسته على المناهج الآتية:

1- مقترب المصلحة الوطنية، والمنبثق من النظرية الواقعية، التي ترتبط بنظرية القوة، فان "هانز مور جانثو امريكي الاصل استاذ العلاقات الدولية"، ربط المصلحة الوطنية بالقوة، لان القوة هدف لصناع السياسة الخارجية، الذي هو بالأساس هدف من اهداف الدولة. اما الصين فطرحت المبادرة لتحقيق مصالحها الوطنية وهو باعثها الحقيقي.

2- المنهج الاستقرائي: يستخدم هذا المنهج لفهم المبادرة وطموح واهداف الصين، وعلاقتها بالمتغيرات التي تؤثر على ادامة وسير اعمال المبادرة.

خامسا: هيكلية الدراسة:

انطلاقا من إشكالية الدراسة وما تثيره من تساؤلات على نحو ما سبق توضيحه، وكذلك من انطباق المناهج المتبناة من قبل الباحث. تم تقسيم الدراسة الموسومة (مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات)، الى مقدمة وخاتمة، ومبحثين. المبحث الأول مبادرة الحزام والطريق واهدافها، اما المبحث الثاني حمل تحديات مبادرة الحزام والطريق.

المبحث الأول: ماهية مبادرة الحزام والطريق.

ان المبادرة مرت في عدة مراحل، قبل طرح وإعلانها بشكل رسمي، وتم تحديد الدول المشاركة ومسارات وممرات التي تقوم عليها المبادرة، وأهدافها موضحا فيما يأتي:

المطلب الأول: المبادرة ومساراتها

وهي مبادرة أطلقها الرئيس الصيني "شي جين بينج" في عام 2013، وتعد مشروعًا استراتيجيًّا شاملًا طويل الأجل، يهدف إلى ربط الصين بجنوب شرق آسيا ووسط آسيا والشرق الأوسط وأوروبا وإفريقيا من خلال طريقين رئيسيين، هما "حزام طريق الحرير الاقتصادي البري" و"طريق الحرير البحري". [1]

فالحزام، يُقصد به "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري"، اي بناء شبكة شاملة متفرعة عن طريق الحرير الاساس الذي يبدا من الصين ومن ثم ربطها مع وسط اسيا وروسيا وتركيا واوربا والبحر الابيض المتوسط. اما فيما يخص الطريق، ويُقصد به "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، اي بناء شبكة بحرية تستهدف ربط الساحل الصيني بأوروبا عبر

[1]() باسم راشد، تداعيات مبادرة الحزام والطريق على توازنات الشرق الأوسط، مقال منشور على شبكة المعلومات العالمية (الانترنت) متاح على الرابط: https://www.academia.edu/38258566

الصين الجنوبي والمحيط الهندي وقناة السويس والبحر الابيض المتوسط بطريق واحد وصولا الى السواحل الافريقي , وربط الساحل الصيني و منطقة جنوب شرق اسيا و الباسيفيك [2].

ويشمل المشروع تشييد شبكات من الطرق وسكك الحديد وانابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية والانترنت ومختلف البنى التحتية [3]، وانشاء مؤسسات بديلة لمؤسسات الحوكمة العالمية التي تضغط عليها، مثل بنك التنمية التحتية الآسيوي الذي ينظر كبنك عالمي لآسيا، وبنك التنمية الجديد المعروف باسم بريكس، وصندوق طريق الحرير.[4]

اما طرحت المبادرة اول مرة من قبل الرئيس الصيني في 7 أيلول/سبتمبر 2013، في زيارته الى كازاخستان، وألقى محاضره بعنوان "تطوير الصداقة الشعبية وخلق مستقبل جميل سويا" في جامعة نزار باييف، وطرح فيها "البناء المشترك للحزام والاقتصادي لطري الحرير"، وبعدها بشهر في 3 تشرين الأول/اكتوبر 2013، القى محاضره في البرلمان الاندونيسي طرح فيها "البناء المشترك لطريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين"[5]. وفي التاسع من الشهر نفسه، طرحا رئيس الوزراء الصيني لي كه تشيانغ في مؤتمر السادس عشر لقادة الأسيان"1+10"، في "إطار التعاون 7+2"[6]، لتعاون في مختلف المجالات وهي روابط الصداقة، والتعاون المالي، والتعاون الأمني، والتعاون البحري، والتواصل بين الشعوب، وانشاء البنى التحتية، ومنطقة تجاره حره بين الصين ورابطة جنوب شرق آسيا. [7]

على الرغم من طرحها من عام 2013، ولكن تسجيلها في الحزب الشيوعي الصيني في شهر تشرين الثاني/نوفمبر 2014 في الاجتماع الثالث في المؤتمر الثامن عشر للحزب الشيوعي[8] لكن تم الإعلان عنها رسميا الى 28اذار/ مارس 2015، عندما نشرت اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح ووزارة الخارجية ووزارة التجارة مجتمعة "الرؤية والتحرك للدفع

---

[2] () باهر مردان مصخور "استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين...بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية أنموذجا"، **دراسات دولية**، العدد67، (جامعة بغداد: مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية،2016) ، ص 191.

[3] () محمود ادريس الصيني، معرفة حقيقة الحزام والطريق، مؤتمر أفاق التعاون العربي الأفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، الخرطوم 21- 22نوفمبر2017، ص8.

(4) " China's foreign policy external relations"(European Parliament: Directorate General for External Policies,2015),P 13.

(5) ليو وي، **طريق الحرير القديم والجديد خلق عالم مترابط بين الشرق والغرب**، ط1، (بيروت: الدار العربية للعلوم،2018)، ، ص54.

(6) "2 + 7" إطار تعاون بين الصين وآسيان اقترحه لي كه تشيانغ في عام 2013 خلال اجتماع مع قادة الآسيان، أي التعاون في سبع مجالات مختلفة، لشراكة استراتيجية بين الصين وآسيان تجاه عام 2030 للارتقاء بالتعاون. "الصين والآسيان تصيغان رؤية لشراكة استراتيجية تجاه عام 2030"، تقرير منشور على شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: http://arabic.news.cn/2017-11/14/c_136749667.htm

(7) تشين يوي تساى و تشو قو بينغ و لوه وي دونغ، **قراءات في الحزام والطريق مبادرة الصين في القرن الحادي والعشرين**، ترجمة رشا كمال وشيماء كمال ، ط1 (مصر: دار سما للنشر والتوزيع وبيت الحكمة للاستثمارات الثقافية،2017)، ص28.

[8] () وانغ إي وي،**الحزام والطريق ماذا ستقدم الصين للعالم**، ترجمة رشا كمال وشيماء كمال ، (مصر: سما للنشر والتوزيع،2017)،ص 125.

بالتشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"[9]، وقسمت هذه المبادرة حسب صانع القرار الصيني، ووفقا لتنفيذها الى ثلاثة مراحل وهي:[10]

- المرحلة الاولى: (2013–2016) وهي مرحلة التعبئة الاستراتيجية.
- المرحلة الثانية: (2016–2019) وهي مرحلة التنفيذ الاستراتيجي.
- المرحلة الثالثة: (2019–2049) وهي مرحلة التقييم الاستراتيجي.

اما الدول المشاركة في المبادرة، لا يمكن حصرها، لأنها تشمل كل الدول التي تسعى الى تطوير "مبادرة الحزام والطريق"، ويمكن تقسيم الدول الى دول واقعة على خط الحزام، والثانية ذات صلة بطريق الحرير.[11] فالدول الواقعة على الحزام هي في مناطق جنوب شرق آسيا وغرب آسيا وآسيا الوسطى، أوربا وشمال افريقيا، أي عددهم 65 دولة اضافة للصين، هذا ما ذكره تقرير صيني صدر من معهد التجارة الدولية، في أب 2015. [12]

وقعت الصين اتفاقيات مع 126 دولة و29 منظمة، حول التعاون في إطار الحزام والطريق. [13] وتتكون هذه المبادرة من ثلاثة خطوط برية وخطين بحرية، فضلا عن خطوط لأنابيب الطاقة وخط اضافته هو طريق الحرير الرقمي وخط الجوي [14]

أولا: الطريق البري: يتكون طريق الحرير من ثلاثة طرق برئة رئيسية وهي: [15]

1- **الطريق الاول:** يربط الصين بأوروبا، ويمر هذا الطريق بسيبيريا جنوب روسيا الى بحر البلطيق.
2- **الطريق الثاني:** يبدا من الصين عبر آسيا الوسطى ويمر بإيران وشبة الجزيرة العربية وصولا الى اوروبا.
3- الطريق الثالث: يبدأ من الصين يمر بجنوب الصين وصولا الى الهند.

9() تشين يوي تساى و تشو قو بينغ و لوه وي دونغ ،المصدر نفسة، ص37.
10() زرقين احمد، "مبادرة الحزام والطريق الصينية قراءة استراتيجية"، **مجلة قضايا آسيوية**، العدد الثالث، (المانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية،2020)، ص75.
11( ) تشاو لي، ترجمة محمد بيج وشيه يانغ، **مبادرة الحزام والطريق الصينية من منظور الاقتصاد الثقافي العالمي**، ط1(الجزائر: دار الأمان ومنشورات الاختلاف ومنشورات ضفاف،2018)،ص251.
(12) Helen Chin, Winnie He, "The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond",(Hong Kong: Fung Business Intelligence Centre,2016),p.1.
(13)"مبادرة الحزام والطريق تستهدف التنمية المشتركة والمنافع المتبادلة"، تقرير منشور على شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: http://arabic.news.cn/2019-04/25/c_138009602.htm
14() واثق علي الموسوي، **مبادة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة**، الجزء الأول، (عمان: دار الأيام للنشر والتوزيع،2019) ، مصدر سابق، ص ص34-35.
15() أميرة احمد حرزلي، "مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية والاهداف والمكاسب"، إسلام عيادي (رئيس اللجنة العلمية) ، في مجموعة مؤلفين، **مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم**، مصدر سابق، ص74.

وتتضمن هذه الطرق ستة ممرات برية كبيرة "الممرات الاقتصادية" وهي الممر الاقتصادي للجسر القاري الآسيوي الجديد، الممر الصيني المنغولي الروسي، الممر الاقتصادي بين الصين واسيا الوسطى وغربها، الممر الاقتصادي الصيني وشبة الجزيرة الهندية، الممر الباكستاني، لممر البنغلادشي الصيني الهندي مينمار.[16]

ثانيا: الطريق البحري: يتكون طريق الحرير من خطين رئيسين، هما:[17]

1- **الطريق الأول:** يبدا من بحر الصين الى المحيط الهندي مرورا ببحر العرب والبحر الأحمر الى البحر الأبيض المتوسط.

2- **الطريق الثاني:** يربط موانى الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادي.

اما اهم مدن الموانئ الرئيسية في مبادرة الحزام والطريق وهي كوانتان (ماليزيا)وكياوكبيو (ميانمار) وجاكرتا وجزيرة باتام (إندونيسيا) وكولومبو وهامبانتوتا (سريلانكا)و جوادر (باكستان) جيبوتي (بالقرب من البحر الأحمر) ومومباسا (كينيا) وبيرايوس (اليونان).[18]

قد اضافت الصين طريق اخر بحري، في26 كانون الثاني/يناير عام 2018، وهو الطريق القطبي، والذي ذكر في الكتاب الأبيض الصيني الصادر عن مكتب الإعلام التابع لمجلس الدولة (مجلس الوزراء) وجاء فيه إن "الصين باعتبارها دولة رئيسية مسؤولة، فإنها مستعدة للتعاون مع جميع الأطراف المعنية لاغتنام الفرصة التاريخية في تنمية القطب الشمالي والتصدي للتحديات الناجمة عن التغيرات في المنطقة". [19] هذا الريق سوف يقلل الوقت من 48 يومًا إلى 20 يومًا فقط والذى تقضيه سفن الشحن التجاري من الصين الى اوروبا[20]

ثالثا: خطوط انابيب النفط والغاز الطبيعي

ان الصين تعتمد على 80% من استيرادها للنفط من مضيق ملقا، لكنه يعد منطقة نزاع جيوسياسي ، فلابد لها البحث عن مصادر بديلة للطاقة متنوعة عبر ممرات مختلفة. [21] فتضمنت المبادرة عدة خطوط وانابيب وهي، "خط انابيب النفط بين

16() احمد حسين الخطيب، "الاستراتيجية الصينية في اطار مبادرة الحزام والطريق وتأثرها على الاقتصاد الدولي"، مجلة جيل، العدد24، (لبنان: مركز جيل البحث العلمي،2019) ، ص117.

17() أميرة أحمد خرزلي، مصدر سابق، ص 74.

(18)"The Belt and Road Initiative",", (https://www.lehmanbrown.Com) accessed January 28, 2020.

19()"الصين تنشر كتابا أبيض حول سياستها في القطب الشمالي وتتطلع لرؤية "طريق الحرير القطبي"، تقرير منشور على شبكة المعلومات الدولية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: http://arabic.news.cn/2018-01/26/c_136926629.htm

20() "الصين تغزو القطب الشمالى"، مقال منشور على شبكة المعلومات الدولية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: https://www.sis.gov.eg/Story/169766?lang=ar

(21)Nazirul Islam Sarker,Altab Hossin, Yinxiao Hua, Kamruzzaman Sarkar, Nitin Kumar," Oil, Gas and Energy Business under One Belt One Road Strategic", **Open Journal of Social Sciences** , Vol.6 No.4 (China: Scientific Research Publishing,2018),P.126.

الصين وروسيا"، " وخط انابيب النفط بين الصين وكازاخستان" و" خط انابيب النفط بين الصين وميانمار" و"خط انابيب النفط بين الصين وميناء جوادر في باكستان" اما خطوط الغاز الطبيعي تتضمن "خط انابيب الغاز الطبيعي بين الصين وروسيا" و" خط انابيب الغاز الطبيعي الصين وتركمانستان" و" خط انابيب الغاز الطبيعي بين الصين وآسيا الوسطى" و " خط انابيب الغاز الطبيعي بين شرق وغرب الصين" [22]

رابعا: الطريق الرقمي: تم اقتراح هذا الطريق لأول مرة في تموز/يوليو 2015، في اجتماع الصين والاتحاد الأوربي للتعاون الرقمي في بروكسل، وهذا تضمن الاستثمارات والتجارة الالكترونية والاتصالات والتعاون العلمي ففي عام 2017 وقعت شركة هواوي اتفاقا مع باكستان، لمد كابل ضوئي "خط باكستان شرق افريقيا" يربط هذا الكابل باكستان بكينا عبر جيبوتي الى افريقيا وتمتد شمالا الى مصر جنوبا الى جنوب افريقيا، بدأت الصين في تنفيذ مشاريع الكابلات الرقمية[23] ا ما الإعلان الرسمي له من قبل الرئيس الصيني شي جين بينغ في نيسان/ ابريل 2018 ضمن مبادرة الحزام والطريق لمساعدة الدول في بناء بنية تحتية رقمية وتطوير أمن الانترنت، وتسعى الصين في جعل "شيآن "عاصمة الإمبراطورية الصينية سابقا" محور لهذا الطريق.[24]

خامسا: طريق الحرير الجوي

تم الإعلان عن استراتيجية مبادرة الحزام والطريق للطيران في عام 2015 في خطاب ألقاه نائب إدارة الطيران المدني لي جيان، اذ تعتمد جميع البلدان (بما في ذلك الصين) سياسة طيران استباقية وأكثر ليبرالية ومرونة من أجل اتباع نهج نشط ومنظم وتقدمي. كانت هذه هي المرة الأولى التي تم نشر الاستراتيجية فيها.

ستساعد مبادرة الحزام والطريق في تشكيل إطار لتوصيل الخدمات الجوية، كما تم تحديدها من قبل ادارة الطيران المدني في الصين (CAAC في تشرين الأول/أكتوبر 2017). وأعلن التقرير الخاص لبيانات الحزام والطريق لعام 2017 الذي نشره مركز معلومات الدولة، والمشار إليه في "بوابة الحزام والطرق الحكومية"، أنه في نهاية ايار/ مايو 2017 ، بانه تم ربط الخطوط الجوية المباشرة 26 منطقة محلية في الصين (84 بالمائة من العدد الإجمالي) ، مع 43 دولة على طول

22() علي صلاح، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي"، تقرير المستقبل ، العدد26، (ابوظبي: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 2018)، ص6.

(23)"China's digital silk road", May 14,2018,(https://www.business.hsbc.com), accessed February14, 2020.

(24)"A web of silk China talks of building a (digital Silk Road)", May 31,2018,(https://www.economist.com/china/2018/05/31/china-talks-of-building-a-digital-silk-road), accessed February14, 2020.

الحزام والطريق الممتد، مع افتتاح 240 خط جوي جديد في عام 2016، تم تحديد مشاريع المطارات للبلدان المشاركة بالمبادرة، وهي البلدان التي تقع على الطرق البرية والبحرية، التي تكون منها مبادرة الحزام والطريق الجوي وهي:[25]

1- **الطرق البرية:** قيرغيزستان، كازاخستان، طاجيكستان، أوزبكستان، إيران، تركيا، روسيا، روسيا البيضاء، بولندا، ألمانيا، هولندا.

2- **الطرق البحرية:** الهند، سريلانكا. إفريقيا (عامة)، اليونان، إيطاليا

3- **الخط الجنوبي الشرقي** من الموانئ البحرية (هانوي ، كوالا لامبور ، جاكرتا)

المطلب الثاني: أهداف المبادرة.

هناك عدد من الأهداف والدوافع التي جعلت الصين طرح المبادرة، ولأهمية هذه الأهداف التي سعت الى تحقيقها هي:

أولا: الأهداف السياسية: ان الصين تهدف الى تعزيز وجودها في منطقة أورآسيا، فضلا عن تعزيز نفوذها الإقليمي والعالمي، لمحاولة التغيير في بنية النظام الدولي الحالي.

1- **تعزيز وجودها في منطقة اورآسيا:** تهدف المبادرة الى تعزيز وجودها في منطقة اورآسيا، ذات الأهمية الجيواستراتيجية حسب نظرية ماكيندر "قلب الأرض"[26] ، الذي يرى ان قلب العالم هو منطقة أورآسيا لأنها تتمتع بحماية طبيعية في مختلف الجهات ضد الخطر الخارجي، فضلا عن مساحاتها الكبيرة وامكانياتها الاقتصادية الضخمة المتمثلة بالمواد الطبيعية، فأطلق عليها اسم "قلب الأرض". وهي تمثل للصين عمقا استراتيجيا تستثمر مشاريعها الطامحة في الحصول عليها اذ توفر لها قوة اقتصادية وجغرافية فضلا عن الحماية الأمنية. [27]

---

(25)""China's Belt and Road Initiative and Aviation", July 26,2018,(https://centreforaviation.com), accessed February15, 2020.

26()طرح المفكر هالفرد ماكيندر نظريته في محاضره له بعنوان "الارتكاز الجغرافي لتاريخ" عام 1904 وتضمنت نظريته "قلب الأرض"، من خلالها صور قارات العالم(اوربا و آسيا وافريقيا)تشكل كتلة أرضية ضخمة متصلة اتصالا بريا متكاملا هذه الكتلة اطلق عليها جزيرة العالم، اطلق على المنطقة الوسطى من الجزيرة العالمية بـ قلب الأرض التي تشمل جزء كبيرا من منطقة اورآسيا. المصدر: عبد القادر محمد فهمي، المدخل الى دراسة الاستراتيجية، (بغداد: كلية العلوم السياسية،2009)، ص74.

27() أميرة أحمد حرزلي، مصدر سابق،ص80.

2- **زيادة النفوذ الصيني على المستوى الإقليمي والعالمي:** تسعى الى توسيع نفوذها عبر العالم خلال الاستثمارات الضخمة وتقديمها أنموذج تنموي بديل عن الأنموذج الغربي [28]، لاسيما في الدول الاسيوية اذ استثمرت الحكومة الصينية مليارات الدولارات في دول جنوب آسيا مثل النيبال وأفغانستان وباكستان وسريلانكا وبنغلادش لتحسين البنية التحتية [29]

3- **التعددية القطبية:** تسعى من خلال تغيير النظام الدولي من الأحادية التي تهيمن عليه الولايات المتحدة الامريكية، والذي يصب في مصلحتها ومصلحة حلفائها، الى نظام متعدد الأقطاب، لان حسب رؤيتها سوف يسهم في تحقيق السلام والاستقرار والرفاهية، وسيعمل الى اقامة نظامان سياسي واقتصادي يتسمان بالعدل والمساواة العقلانية، لذا تقوم على أدامة جهدها الكبير على صعيد الدبلوماسية وذلك لتساهم في دفع الى التعددية القطبية [30]

ثانيا: الأهداف الاقتصادية: أن الدافع الأكبر وراء طرح المبادرة هو تقليل الحواجز المادية والتنظيمية أمام التجارة، إلى جانب استراتيجية التنمية الاقتصادية، فضلا عن دوافع اقتصادية أخرى وهي:

1- **الاستفادة من نمو التجارة العالمية المتوقعة:** تحاول الصين من ذلك الاستفادة من النمو الاقتصادي الحاصل لتصريف بضاعتها، فضلا عن الزيادة المتوقعة لحجم الطبقة الوسطى لمناطق العالم لاسيما مناطق آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط.

2- **تعزيز مكانة اليوان الصيني عالميا:** وجعلها عملة رئيسية للتبادل التجاري العالمي، خاصة بعد انضمام عملتها الى "سلة حقوق السحب الخاصة" التابعة "لصندوق النقد الدولي" الى جانب العملات الأربع المدرجة (الدولار الأمريكي، اليورو، الين الياباني، الجنية الإسترليني)، فضلا عن استخدام عملتها في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع دول الأعضاء في المبادرة. [31]

3- **تنمية الاقاليم الغربية:** فالمناطق الغربية والوسط لم تستفد من الطفرة الاقتصادية في الصين لمدة 20 عاما بقدر المناطق الشرقية [32] لذلك طرحت المبادرة لتحقيق تنمية المتوازنة لكافة البلاد، لان التنمية الغير متوازنة قد تسبب اثارة صراعات بين

28() شناز بن قانه، "**الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية** "،إسلام عيادي (رئيس اللجنة العلمية) ، في مجموعة مؤلفين، **مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم**، مصدر سابق، ص110.

(29)"China Belt and Road Initiative – Is it the Biggest Project in Human History?",(https://east-asian-cultures.com/belt-and-road-initiative), accessed February18, 2020.

30() احمد حسين الخطيب، مصدر سابق،ص115.

31() علي صلاح، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي"، **تقرير المستقبل** ، العدد26، (ابوظبي: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 2018)، ص3.

32() رشا الظريف، طريق الحرير الجديد: قوة صينية عالمية، (رسالة ماجستير غير منشورة، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية ، الجامعة اللبنانية، 2017)، ص117.

البلاد لتضارب المصالح، فتم طرح المبادرة لتنمية المناطق الغربية، لدفع عجلة النمو الى الامام، وربط استراتيجية الحزام والطريق مع استراتيجية التطور الوطني[33]

4- **تعزيز مواقع ونفوذ الشركات التكنولوجية:** خاصة شركات الاتصالات السلكية واللاسلكية والانترنت مثل شركة ZTE وشركة Huawei، التي سوف تستفاد من المبادرة من خلال بناء البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات ووضع معايير تكنولوجية من اجل زيادة حصتها من التجارة الالكترونية العالمية، مثال على ذلك قامت شركة مبيعات الانترنت الصينية Alibaba الى مواءمة بين استراتيجيتها الاستثمارية والمبادرة من خلال فتح اول منصة تداول إقليمية في كوالالمبور التي تجمع بين الإعلان والخدمات اللوجستية. [34]

5- **تداول الأموال من خلال تعميق التعاون المالي:** وذلك لبناء منظومة من الاستقرار النقدي ومنظومة الاستثمار والتمويل [35]، وتقديم مؤسسات مالية كبديل لنظام "بريتون وودز" فأن الصين تهدف لبناء عولمة جديدة هي تكون المركز، ومن الأمثلة بناء بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية في دعم استراتيجية الحزام والطريق الى جانب بنك التنمية لدول بريكس، وصندوق طريق الحرير، وسعيها لإنشاء هيئة لمنظمة شنغهاي للتعاون. [36]

6- **السعي وراء النفط :** لاسيما انها تعد ثاني مستهلك للنفط بعد الولايات المتحدة الامريكية و من المتوقع ان تصبح الأولى في الاستهلاك في عام 2030، ووصل الاستهلاك النفطي لعام 2013 إلى 10.399 مليون برميل يوميا ثم ارتفع إلى 11.490 مليون برميل يوميا و وارتفع في عام 2015 ارتفع الى 12.321 مليون برميل يوميا لعام 2017، و من المتوقع ان يرتفع الطلب حسب سيناريوات الطلب على الطاقة التي تعتمدها الوكالة الطاقة الدولية في عام2025 الى 13.9 مليون برميل يوميا و14.7 مليون برميل يوميا لعام 2030 والى 15.1 مليون برميل يوميا لعام 2035 .[37]

7- **تقليص مدة نقل البضائع:** وذلك من خلال الممرات والبنى التحتية التي ستنشأ من المبادرة، فأنه سيتم تقليص مده نقل البضائع من الصين الى الاتحاد الأوربي، والتي كانت تنقل البضائع عن طريق البحر بين الصين وهولندا يتطلب شهرا على الأقل، وكان يستلزم ثلاثة اسابيع عن طريق سكك الحديد، وخمسة عشرا يوما عن طريق الشاحنات، فمن خلال انشاء خط سكك جديدة مباشرة تربط أقاليم الشرقية للصين ببولونيا وألمانيا سيصبح نقل البضائع يستغرق 16 يوم اقل من الطريق

33() وانغ إي وي، مصدر سابق، ص ص 109-110.

(34)Maximilian Mayer," China's Rise as Eurasian Power: The Revival of the Silk Road and Its Consequences", in Maximilian Mayer (Edited), **Rethinking the Silk Road: China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations**, (Singapore: Macmillan, 2018), p.12.

35() باهر مردان مصخور، باهر مردان مضخور،"استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين"، **دراسات دولية**،العدد67،(جامعة بغداد: مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية،2016)،، ص197.

36() احمد حسين الخطيب، مصدر سابق، ص ص 115-116.

37() احمد حسين الخطيب، مصدر سابق ،ص116.

البحري، كما ان الطريق القطبي سوف يختصر الرحلات الى اوروبا بـ20 يوما مقارنة بالطريق القديم الذي يعبر من قناة السويس.[38]

8- **الخوف من زيادة الإنتاج المحلي الإجمالي:** الذي وصل الى حد التشبع من ان يودي الى اختلالات تشبه التي حدثت في اليابان خلال ازدهارها في ثمانينات القرن العشرين، او تأخير الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي عن الناتج المحلي الإجمالي الرسمي مع خفض الطلب ثم الأسعار على السلع الصينية، فتصبح البضائع غير قادرة على دعم نفسها فتودي الى تضخم الديون المعدومة والركود (حالة اليابان) او الانهيار الاقتصادي المباشر، فمن خلال المبادرة ستقوم الحكومة بكسب الوقت لصناعاتها، فضلا عن تحسين الظروف الاقتصادية المحلية بحيث يسمح للأشخاص الذين يعشون في هذه المناطق بشراء السلع الاستهلاكية المنتجة من الصين، أي من خلال بناء الاستهلاك الداخلي، الذين يعد من الركائز الأساسية للسياستها الاقتصادية في ظل الرئيس السابق(هوجينتاو) و ويواصل في هذا الاتجاه الرئيس الصيني الحالي جين شين بينغ. [39]

ثالثا: الأهداف الأمنية: هناك دوافع امنية لطرح المبادرة متعلقة بأمنها القومي، فضلا عن حماية مشاريعها، تتخلص الأهداف الأمنية بعدة نقاط:

1- **حماية مشاريعها:** ان توسيع حملات الصين الأمنية، لتشمل دولا ومناطق تعاني من صراعات واضطرابات داخلية، اذ تتطلب المشاريع الضخمة التي تحتاج الى قوات عسكرية لحمايتها، لاسيما في البلدان الافريقية، حيث بدأت الشركات الأمنية الصينية العمل هناك لحماية وتامين سفنها التجارية وناقلات النفط التي تمر بالسواحل الصومالية، وقيام شركة "ديوي الامنية المحدودة" الصينية (Dewei Security Group Ltd) بحماية شركاتها العاملة في كينيا،[40] وفتحت قاعدة عسكرية في جيبوتي، فضلا عن تبنيها عام 2015 قانون لمكافحة الإرهاب الذي سمح لها القيام في مهام امنية من وحدات جيش التحرير الشعبي.[41]

2- **ايجاد منافذ لإمدادات الطاقة:** ان ما أهداف المبادرة هو تنويع مصادر النفط، وايجاد مناطق استثمار متعددة للطاقة، تتخطى مضيق ملقا الذي تعتمد علية الصين حوالي 80% من احتياجاتها للطاقة مما يجعلها في مازق امام توتر العلاقة

38() شناز بن قانه، مصدر سابق، ص ص 107-108.
39()" مبادرة الحزام والطريق الصينية... فرصة للعراق، (بغداد: مركز البيان للدراسات والتخطيط،2018)، ص ص12-13.
40() علي صلاح، مصدر سابق، ص ص4-5.
41() احمد حسين الخطيب، مصدر سابق، ص 116.

مع الولايات المتحدة الامريكية[42]،خاصة تواجد القوات الامريكية في المحيط الهندي والهادي مما يشكل خطر على امداد الطاقة من فرض الولايات المتحدة الامريكية حصارا عليها. لتفادي هذا مما دفع الصين قيامها بأنشاء ممرين مهمين وهما:

أ-**الممر الاول** هو ميناء جوادر في باكستان حيث يمر مباشرة من إقليم شينجانغ الصينية

ب-**الممر الثاني** هو ميناء تشاوبيو في ميانمار الذي يمر مباشرة الى مدينة يونان الصينية. [43]

3- **التأمين من الإرهاب والتطرف والانفصال:** ان هذا الهدف من الناحية الأمنية شجع على طرح المبادرة لاسيما في إقليم شينجانغ ذات الحكم الذاتي في غرب البلاد، وقلقها من حركة الايغور المتواجدة هناك، فضلا عن امتدادهم العرقي في دول الجوار الأقليمي مثل كازاخستان وقيرغيزستان، وهذا من خلال تحسين الظروف الاقتصادية لإقليم شينجانغ، وتحصين نفسها من حركة الايغور من خلال ما تشير آلية بالتهديدات للثلاثة (الإرهاب، والتطرف والانفصال)، لذا تظهر الأهمية لغرب الصين من خلال ما جاء في البيان الصادر عام 2010 من قبل الجنرال ليو يانتشو في قيادة جيش التحرير الشعبي: " ان غرب الصين هو مساحة واسعة، فيجب علينا ان يكون اتجاهنا الاستراتيجي غربا مع موقع جغرافي ممتاز من مركز العالم(المقصود شرق الصين)، فالمنطقة الغربية يمكن ان توفر لنا القوة الدافعة لبناء قوتنا، وينبغي ان تعد الصين الغربية عمقا داخليا وليس منطقة حدودية"[44]

4- **تعزيز القوة البحرية:** من خلال الانتشار الصيني في المناطق الاستراتيجيةِ العشر، والتي جاءت في الكتابه «تأثير القوة البحرية على التاريخ» الصادر في عام 1890. التي توكد على العلاقة بين القوة البحرية والتنمية الاقتصادية، ويرى ان تعزيز الحماية للقوة التجارية عن طريق البحر هي فقط التي من شأنها أن تعمل على تأمين هذه الرابطة، وحسب هذه النظرية فإن المصالح الاقتصادية يتطلب منها التواجد العسكري وهذا يتم من خلال حصولها على قواعد بحرية على طول المضايق والممرات البحرية في المحيط الهندي لحماية مصالحها الاقتصادي وتعزيز وجودها الاستراتيجي، فضلا عن التحكم في المضايق الاستراتيجية المسيطرة على التجارة والاقتصاد العالمي وأمنه أيضًا. [45]

هذه هي الأهداف الرئيسة لطرح المبادرة، اما المضمون الحقيقي للأهداف الاستراتيجية التي تتضمنها المبادرة وهي متعلقة بالربط الجغرافي العالمي لتقديم نظرية جيواستراتيجية ترتكز على الجغرافية الاقتصادية الصينية، التي تربط القارات

42() إبراهيم القيسي، **السياسة الخارجية الصينية...قراءات ما بعد الإصلاح**،(العراق:دار الرائد للطباعة والنشر والتوزيع،2018)،ص90.

43() شناز بن قانه، مصدر سابق، ص ص 108-109.

44()" مبادرة الحزام والطريق الصينية... فرصة للعراق، مصدر سابق، ص13.

45() أسلام المنسي، "الحزام والطريق: الصين ولعبة السيطرة على مفاصل العالم"، مقالة منشورة على شبكة المعلومات العالمية (الانترنت) ، متاح على الرابط الاتي: https://www.ida2at.com

الثلاث، آسيا وافريقيا وأوروبا، ودمج اقتصادات الدول المتقدمة من ضمنها دول اسيا، مع الاقتصاديات النامية من خلال طرقها البرية والبحرية.[46]

المبحث الثاني: تحديات مبادرة الحزام والطريق

تواجه الصين عده تحديات لإكمال هذا المشروع، ومنها متعلقة بالتخطيط والتنفيذ وأدارة المشاريع مما يولد عدة تحديات داخلية والإقليمية والدولية هي:

المطلب الأول: تحديات تنفيذ المبادرة

على الرغم من تفاءل القيادة الصينية من مبادرة الحزام والطريق، لكن هناك تحديات تواجهها والدول المشاركة في تنفيذ المبادرة، ويمكن أجمالها بالآتي:

أولا: تحديات التي تواجه الصين لتنفيذ المبادرة.

اذ تواجه سلسلة التحديات لتنفيذها هذا المشروع ومنها:

1- **تحديات اقتصاديه:** متعلقة في مجالين **أولهما** هو التحديات التشغيلية، عندما تقوم الشركات في البناء، ستواجه الصين خاصة في البلدان الغير ساحلية في وسط وغرب آسيا ضعفا في الاقبال على أسواقها ودرجه تطورها، وهذا سيجعلها عرضة لمخاطر الشركات اثناء تطوير عملها، **والثاني** وهو تخف عن سداد الشركات الخاصة أو الحكومية لالتزاماتها، وهذا قد يؤدي الى خسارة الاستثمار والارباح الناتجة عن خرق في العقود بين الشركات او حكومات الدول المشاركة والصين. [47]

2- **تحديات سياسية:** تعتمد مبادرة الحزام والطريق الى عده اتفاقيات تعقدها الصين مع حكومات الدول المشاركة في المبادرة، وهذا قد يؤدي الى تغيير في وجهات نظر بعض الحكومات الى مراجعه لبعض الاتفاقيات، مثال على ذلك اعلان رئيس

46() باهر مصخور ، مصدر سابق، ص198.
47() واثق علي الموسوي، مبادة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة، مصدر سابق، ص329.

الوزراء الماليزي مهاتير محمد عن مراجعة لكافة الاتفاقيات التي ابرمتها الحكومة السابقة (حكومة نجيب عبد الرزاق) مع الصين، في هذا الإطار تم ايقاف مشروع ممول من الحكومة الصينية، تقدر تكلفته بـ 20 مليار دولار. [48]

3- **تحديات جغرافية:** حيث تمر الطرق البرية في المبادرة في مناطق ذات صحاري وجبال، مما يصعب عمليات انشاء البنية التحتية وسكك الحديد، الى جانب هذا، احيانا تنجز مشاريع في مناطق ذات كثافة سكانية قليلة، فمثال على ذلك "خط السكة الحديدية الذي يربط بلغراد ببودابست لا يمر على مدينة زيجيد (وهي ثالث أكبر مدينة في المجر)"، هذا يؤثر على أهمية المشروع المستوى المحلي.[49]

4- **تحديات مالية:** ان هذا المشروع يحتاج الى تكاليف مالية ضخمة، لبناء البنى التحتية من طرق وجسور وشبكات ري صرف الصحي، لاسيما في بلدان آسيا الوسطى مثل دول جنوب القوقاز التي تعاني من التخلف الاقتصادي ونقص الحاجات الأولية من بنها التحتية التعليمية وصحية منها.[50] اذ سوف يكون تمويل هذه المشاريع من الاقتصاد الصيني او المؤسسات التمويلية التابعة لها، وفي هذا الإطار يمكن الغاء او تأخير بعض المشاريع لكلفتها الكبيرة. [51]

5- **تحديات في تطبيق المشروع:** تصطدم المبادرة الصينية باختلاف السياسات الاقتصادية والإجراءات المتعلقة بالاستيراد والتصدير، وتباين درجة الاستجابة للإصلاحات الاقتصادية المطلوبة من هذه الدول لتحسين أداء المؤسسات، وفضلا عن تعقيد الإجراءات الجمركية لبعض الدول، مثال على هذا ان تصدير البضائع لآسيا الوسطى تستغرق 50 يوما للامتثال لإجراءات الاستيراد وهي مدة طويلة، بينما يستغرق الامر لسبع دول 10 ايام فقط، فالتحدي الأكبر هو محاولة موائمة السياسات الاقتصادية بين دول المبادرة.[52]

6- **تحديات اجتماعية والبيئية:** ان القضايا الاجتماعية والبيئية يمكن أن تكون حاسمه في مشاريع البنية التحتية والطاقة فهي لا تقتصر على ظروف العمل بل منع التلوث والحد منه، وحفظ وحماية البيئة، والتراث الثقافي. كما أصبح تطوير البنية التحتية المستدامة اتجاها عالميا، وهناك قواعد تلتزم بها الدول، مثل الميثاق العالمي للأمم المتحدة، ومبادئ برنامج الأمم المتحدة للبيئة وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، ومؤسسة التمويل الدولية ومعايير أداء الاستدامة البيئية، وإرشادات منظمة

48() علي صلاح، مصدر سابق، ص13.
49() شناز بن قانه، مصدر سابق، ص112.
50() رشا الظريف، مصدر سابق، ص 98.
51() علي صلاح، مصدر سابق، ص 12.
52() ويكن فازية، مبادرة الحزام والطريق: بين إعادة تموقع الصين ومواجهة التحديات" ،في إسلام عيادي (رئيس اللجنة العلمية)، في مجموعة مؤلفين، **مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم**، مصدر سابق،ص138.

التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي الخاصة بالشركات الدولية، واتفاق باريس للمناخ الذي بدأ نفاذة في 4 تشرين الثاني/نوفمبر 2016، هذا ممكن أن يكون تحدي لها في البلدان النامية. [53]

7- **تحديات امنية:** قد تتعطل استثمارات البنية التحتية بسبب الأحداث الأمنية مثل النزاعات الإقليمية أو التوترات الدولية، وعدم الاستقرار السياسي في بعض الدول [54] والتهديدات الإرهابية التي هدفها التخريب مثل ما قام به المتمردين في باكستان بتفجير خطوط غاز وقطارات وهجموا على مهندسين صينين [55]، فضلا عن الهجمات ذات الدوافع المالية، بما في ذلك عمليات الخطف من أجل الفدية وسرقة الممتلكات، مثل آليات الحفر النفطية، ومعدات الاتصالات التي تؤدي الى خسائر مباشرة، قد تفرض هذه الهجمات أيضًا تكاليف اقتصادية غير مباشرة حيث تنفق الشركات امالا أكثر على الخدمات الأمنية.[56] فضلا عن التحديات الأمنية البحرية، اذ أن القرصنة البحرية تفرض تكاليف مالية عالية من خلال زيادة أقساط التأمين وتؤدي هذه التكاليف في ارتفاع البضائع للمستهلكين، وهذا يتناقض مع أهداف طريق الحرير البحري.[57]

8- **تحديات محلية:** من التحديات على المستوى المحلي هي عدم سلاسة الآليات والأنظمة، و النفص في تواصل الإدارات والأجهزة التابعة لوزارة الخارجية واللجنة الوطنية للإصلاح والتنمية ووزارة التجارة، فضلا عن المنافسة بين الشركات المملوكة للدولة التي تتمثل بمضاربة متبادلة في الاسعار وسعى الى تدمير الآخر [58] وفساد هذه الشركات وعدم الثقة بها على الرغم من انها خاضعة للتنظيم وسيطرة الحكومة ولكنها لاتزال في استمرارها التنافس وتعظيم أرباحها.[59]

9- **تحديات الدولية المتعلقة بالمحاور المتعارضة:** ان الصين تسعى في علاقاتها مع مختلف الدول، ولكن هناك محاور متعارضة ومتباينة المصالح، فهذا قد يعيق اتحاذ قرارات واضحة في بعض القضايا، من الأمثلة علاقاتها مع تركيا وإيران وإسرائيل قد توثر على تطور علاقاتها مع الدول العربية، ومصالحها مع القوى الدولية قد تؤثر على موقفها من الشرق

---

(53)Jin Sheng," Analyzing the Risks of China's 'One Belt, One Road' Initiative", report for the 8th International NASD Conference on Economic and Legal Challenges held by the National Academy of Scientific Development(NASD),(Singapore: National University of Singapore, Centre for Banking & Finance Law, 2018),P.8.

(54)Ibid,p.4.

55()شناز بن قانه، مصدر سابق، ص112.

(56)Joel Wuthnow, "Chinese Perspectives on the Belt Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications", **China Strategic Perspectives**, No. 12,(Washington: Institute for National Strategic Studies, Center for the Study of Chinese Military Affairs,2017),p.15.

57)"The Belt and Road Initiative", October, 2016,(https://isdp.eu) , accessed February29, 2020. (

58() تشاو لي، ترجمة محمد بيج وشيه يانغ، مبادرة الحزام والطريق الصينية من منظور الاقتصاد الثقافي العالمي، ط1، (الجزائر: دار الأمان ومنشورات الاختلاف ومنشورات ضفاف،2018)، ص315.

(59)"The Belt and Road Initiative", op.cit.

الأوسط فعلاقتها مع روسيا قد تتأثر من تصويتها في مجلس الأمن على القرارات الخاصة بالأزمة السورية متوافقة مع الموقف الروسي. [60]

ثانيا: تحديات الدول المشاركة.

ان الدول المشاركة والمتعاونة تواجه تحديات ومخاوف من هذه المبادرة، أهمها:[61]

1- **قلق بعض الدول من اهداف المبادرة:** وجود اتجاه يرى ان المبادرة لا تتمتع بالوضوح وذات ابعاد تاريخية وهي أقرب للدعاية السياسية، من انه مشروع واقعي قابل للتطبيق، لاتساع نطاقه الجغرافي، واتجاه آخر يرى ان المبادرة تصب لمصلحه الصين فقط، وذلك لتصريف استثماراتها المالية وفتح أسواقها امام العالم لمنتجاتها

2- **الخوف من عدم الاستقرار المالي:** ان من المتوقع لمعظم دول المشاركة في المبادرة (بصرف النظر عن الصين والهند وروسيا وتركيا، ذات الاقتصاديات الناشئة لديها مستوى عال من التنمية الاقتصادية) ستؤدي التنمية الة عدم استقرار العملة وضعف القدرة على مكافحة مخاطر المؤسسات المالية وعرضة لائتمان النقدي والمخاطر المالية، من هذه المخاطر المالية تكون في ثلاثة مجالات في بناء الحزام والطريق وهي:

أ-**تقلبات أسعار الصرف،** خاصة بعص الاقتصاديات الصغيرة الحجم والهيكل الصناعي ذات الاقتصاد الواحد، مثل وسط وغرب وشرق آسيا، تتأثر بسهولة لاقتصاد العالمي وتقلب أسواق المالية الدولية، فتتأثر في تقلبات أسعار صرف العملة.

بـ_ **مخاطر الائتمان من سداد الديون،** يتطلب بناء البنية التحتية استثمارات ذات رأسمال كبير اذ تحتاج الى ضمان ائتماني، ومن المرجح أن تخلف بعض الشركات والحكومة عن السداد، ستؤدي الى مخاطر التخلف عن السداد.

جـ _ **انخفاض قيمة العملة،** لاسيما في دول ذات الاقتصاديات الصغيرة، سوف تكون عرضة للتقلبات في نموها الاقتصادي والأسواق المالية الدولية، فتصبح أهدافا للسيولة الدولية ومن ثم الى انخفاض قيمة عملاتها. [62]

3- **بطء الحصول على عوائد المبادرة:** ان مشاريع المبادرة هي مشاريع إنمائية، فتكون طويلة الاجل، بحيث يطيل المدة اللازمة لظهور عوائدها خاصة للدول الصغيرة المشاركة، فتأخير هذه العوائد قد تقع في ضائقة مالية ناجمة عن تحملها نفقات جديدة تتعلق بالديون الممنوحة من قبل الصين ومؤسساتها المالية[63] .

60() "كيف تفكر الصين في علاقاتها مع دول الخليج العربية؟"، مقال منشورة على شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: https://futureuae.com

([61]) المصدر نفسه

62() واثق علي الموسوي، مبادة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة، مصدر سابق، ص330.

63() علي صلاح، مصدر سابق، ص 13.

4-الخوف من الديون: ان الدول الغارقة في الديون والمستفيدة من مشاريع البنى التحتية أطار المبادرة، تزايد حجم ديونها الى درجة تثير قلق صندوق النقد الدولي، خاصة الدول التي تمولها المؤسسات الصينية، وهي من المفترض التعاون في تمويل هذه المشاريع، مثال على ذلك ألغت ماليزيا ثلاثة مشاريع، من ضمنها تشييد خطوط للسكك الحديد بكلفة 20 مليار دولار، يرجع السبب الى عدم قدرتها على تمويل ذلك نظرا لديونها التي بلغت حجمها 250 مليار دولار، هذا ما قاله رئيس الوزراء مهاتير محمد "لن نتمكن من السداد"، وتخوفها ما حدث لسريلانكا التي اقترضت 1,4 مليار دولار من الصين لتطوير احد موانئها، لكنها اضطرت أواخر عام 2017 بسبب الديون إلى منح الصين السيطرة الكاملة على المرفأ لمدة 99 عاما.[64]

4- **معارضة محلية:** اذ تواجه بعض المشاريع رفض محلي، وذلك لتعلقها بمسالة مليكة الأرض التي ستقام عليها المشاريع، لاسيما في المجتمعات ذات الطابع القبلي، برفضها عن التنازل عن أراضيها، ومن الأمثلة ما حدث في اندونيسيا، حيث رفض أهالي القرى ان تمر بها السكك الحديدية السريعة من أراضيهم وتنازلهم عن الأراضي أدى الى تأخير انجاز مشروع خط جاكرتا_باندونغ[65] .

5- **تحديات متعلقة بفقدان الثقة بالمبادرة:** تواجه بعض الدول المتعاونة مع الصين تحديات من وتشمل هذه التحديات:[66]

أ_ الخوف من تأكل السيادة الوطنية من خلال عقود الايجار الطويلة او عقود تشغليه لعده عقود التي قد يقوض سيطرة الدولة على المشاريع.

ب_ نقص الشفافية لعديد من المشاريع لاسيما العقود والشروط المالية، فهي لا تخضع للتدقيق العام.

ج_ بعض الشركات والعمالة لا تنقل خبرتها بالشكل الكافي الى العمال المحليين، فبعض الأحيان تنطوي الى ترتيبات غير عادلة لتقاسم الأرباح.

د_البدء في بعض المشاريع دون اجراء تقييمات بيئة كافية، قد تتسبب الى اضرار بيئة شديدة على الطبيعة.

ه_فضلا عن معدلات الفساد الضخم في مشاريع الحزام والطريق، قد تضمنت منح مكافآت لسياسيين ولمسؤولين حكوميين.

64() ندى علي،" طريق الحرير الجديد: بين مطبات الديون ومغناطيس الاستثمار"،؟"، مقال منشورة على شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: https://annabaa.org/arabic/economicreports/17317

65() شناز بن قانه، مصدر سابق، ص112.

66() "الحزام والطريق... 7 تحديات أمام الصين"، مقال منشورة على شبكة المعلومات العالمية (الانترنت) ، متاح على الرابط الاتي: https://www.alhurra.com

المطلب الثاني: التحديات الإقليمية والدولية.

تواجه المبادرة الصينية العديد من التحديات الإقليمية والدولية، مثل الولايات المتحدة الأمريكية التي تعتبرأن الصين تسعى لتغير بنية النظام الدولي وآلياته، والمعارضة الأوروبية التي تخشى من سيطرة الصين على اقتصاد القارة بما يحقق أهدافها وطموحاتها. فضلا عن معارضة بعض القوى الآسيوية مثل الهند واليابان وروسيا. [67]

أولا: التحديات الإقليمية: وتشمل ثلاث دول كبرى وهي اليابان والهند وروسيا.

1- **اليابان:** اذ رفضت المبادرة، لأنها ترى أن الصين تسعى الى تغير الوضع القائم شرق وجنوب شرق آسيا، ومنطلقة من تأسيسها مؤسسات مالية وإقامة علاقات اقتصادية لحشد مصالحها، فضلا عن إعطائها مبرر لعدم انضمامها وهي عدم شفافية المؤسسات المالية وادارتها. [68] ولكنها لم تقف فقط بالرفض بل سعت الى تطوير علاقاتها الدبلوماسية مع الدول الواقعة على المحيط الهادئ وتعزيز تواجدها العسكري لبناء خط دفاعي لكبح الصين، وتدفع بذلك كل من الهند وإيران لشق طريق الحرير البري والبحري. [69]

كل هذا جاء لتخوفها من توسع نفوذ الصين، مما يشكل خطر عليها، لكنها رأت أن الابتعاد عن المبادرة يضعف نفوذها كقوة في الأقليم،[70] أرادت الاستفادة من الفرص الممنوحة لها حيث أعلن رئيس الوزراء الياباني شينزو آبي في حزيران/يونيو عام 2017 انضمامها الى المبادرة، وفي أيار/مايو عام 2018 وقعت اليابان والصين اتفاقا للتعاون الاقتصادي لاستثمار في دول أخرى. [71]

لكن هذا الاتفاق لا يعني حل المشكلات العالقة بين البلدين، حيث لا تزال هناك قضايا اقتصادية وامنية ثير الخلافات بين البلدين، فالخلافات بينهما لا يمكن ان تختفي بمحرد اتفاق. [72]

67() احمد حسين الخطيب، مصدر سابق،ص126.
68() كاظم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية، (الأردن: دار امنة للنشر والتوزيع، 2018)، ص480.
69() ليو خاي تشوان، "مبادرة (الحزام والطريق) التحديات الأمنية والخيارات الصينية"، جانغ يون لينغ (محررا)، في الحزام والطريق تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن 21، "، ترجمة آية محمد الغازي ،ط1،(الجيزة: دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات،2017)،ص443.
70() كاظم هاشم نعمة، مصدر سابق، ص480.
71() شناز بن قانه، مصدر سابق، ص116.
72() كاواشيما شين، "اليابان تنوع سياساتها الخارجية في زمن يكتنفه الغموض"، مقال منشورة على شبكة المعلومات العالمية (الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: https://www.nippon.com

2- **الهند:** جعلت الصين، الهند جزء من المبادرة من خلال الممر البنغلادشي الصيني الهندي وميانمار، وتم الاتفاق عليه من اثناء زيارة قام بها رئيس مجلس الدولة الصيني لي كه تشيانغ للهند في عام 2013، ووقع بيان مشترك بينهماأشار فيه أن "تعزيز التعاون في ظل اتفاقية للممر الاقتصادي BCIM""، وفي عام 2015، أكدوا على التعاون في اطار الممر الاقتصادي، وتعزيز جهودهم لتنفيذه. [73] وشاركت الهند في تأسيس بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية (AIIB) حيث يعد ثاني أكبر مستثمر بعد الصين. كما استحوذت الهند على حصة في بنك التنمية الجديد (NDB) وعضو كامل العضوية في منظمة شنغهاي للتعاون(SCO).[74] ولكن هذا الاتفاق لم يدوم طويلا وذلك للخلافات المتكررة بين البلدين، اذ رفضت الهند المبادرة، ورفضت ارسال بعثة رسمية الى أول منتدى للمبادرة في أيار/مايو 2017 وأكدت رفضها أيضا في قمة (منظمة شنغهاي للتعاون) في حزيران/يونيو 2018، وانتقدت المبادرة لأنها عدتها تمس بسيادتها الوطنية. [75]()

ويرجع رفضها للمشروع هو استبعاد الصين للهند من مشروع هضبة دوكلام "Doklam" المتنازع عليها مع بوتان التي تعدها الهند منطقة استراتيجية لها وتدعم مطالبها [76] فضلا عن رفضها للممر الاقتصادي بين الصين وباكستان (CPEC) ، الذي يربط منطقة شينجيانغ الصينية ذاتية الحكم بمقاطعة بلوشستان الباكستانية. لأنه يمر في منطقة جيلجيت في إقليم كشمير وهو من الأراضي المتنازع عليها بين الهند وباكستان، ويعد هذا انتهاك للسيادة الهندية. [77] فضلا تطويقها واحتواءها من خلال "عقد لؤلؤ" والذي من خلاله يربط الصين بالمحيط الهندي بميناء جوادر ويتجنب المرور في مضيق ملقا واقتصار تكاليف الشحن والوقت، فضلا عن خرقها للحدود البحرية من خلال تواجدها في سريلانكا واستحواذها على أكبر حصة من ميناء هامبانتوتا الاستراتيجي، رأت الهند ان الصين تريد احتواءها بدل التعاون معها.[78]

فالهند لم تكتفي بعدم حضور المنتديات ورفض المبادرة، بل سعت الى مواجهة المبادرة الصينية وتقديم بديل عنها عبر انشاء ممر جديد تحت اسم "ممر النمو في آسيا وافريقيا"، فقد نشأت هذه الفكرة من خلال البيان المشترك الصادر عن رئيس وزراء كل من الهندي ناريندرا مودي والياباني شينزو آبي في تشرين الثاني/نوفمبر عام 2016، وهذا الممر سوف يكون بحريا يربط افريقيا بالهند ومع دول جنوب شرق آسيا، الهدف منه هو النمو التجاري والاستثماري لأفريقيا، وسيقلل الكلفة للهند واليابان مقارنة بالمبادرة. [79] وفي عام 2017، قدمت إدارة الرئيس الأمريكي دونالد ترامب رؤيتها الاستراتيجية

(73)DARSHANA M. BARUAH, "India's Answer to the Belt and Road: A Road Map March for South Asia", AUGUST 21, 2018,(https://carnegieindia.org), accessed March6, 2020.
(74) "Belt & Road Initiative: India", June 20, 2019,(https://www.silkroadbriefing.com), accessed March6, 2020.
75() شناز بن قانه، مصدر سابق، ص118.
76() فازية ويكن،" ، مصدر سابق ،ص142.
(77) Harsh V. Pant and Ritika Passi, "India's Response to China's Belt and Road Initiative: A Policy in Motion", **Asia policy**,(Washington: National Bureau of Asian Research ,2017),P.89.
78() فازية ويكن، مصدر سابق،ص142.
79() شناز بن قانه، مصدر سابق، ص118.

"الهند والمحيط الهادئ" التي تحل محل "آسيا والمحيط الهادئ" بعبارة "الهند والمحيط الهادئ" في أوراق السياسات التي ستعزز الأهمية الجيوسياسية للهند في مواجهة صعود الصين. أما في مجال الأمن، عززت الهند تعاونها مع الولايات المتحدة الأمريكية واليابان وأستراليا (والمعروفة باسم "رباعية") للحوار الأمني الرباعي لمواجهة نهوض الصين.[80] والرد الهندي على بناء ميناء جوادار الباكستاني، بتمويل وتطوير ميناء تشابهار الإيراني الذي سيربط بدوره بممر النقل بين الشمال والجنوب الهند، ويمر شمالًا عبر إيران، ثم يتفرع إلى أرمينيا ثم إلى روسيا، شرقًا في أفغانستان، غربا إلى أوروبا. ويبعد تشابهار عن مومباي بـ1438 كم فقط، ستكون الهند قادرة على الوصول إلى هذه الأسواق العالمية بشكل أفضل [81]

على الرغم من الخلافات سعت الصين الى تخفيف التوتر بين البلدين، من خلال إقامة" قمة غير رسمية "مع الهند في مدينة ووهان لتخطي النزاع الحدودي بينهما. ودعا الرئيس الصيني شي جين بينغ الهند الى القمة في 27 نيسان/ابريل 2018 [82] وفي ختام هذه القمة الغير رسمية تعهدوا بخفض التوتر الحدودي بينهما، وتحسين العلاقات، وتأكيد على حفظ الأمن والسلام [83]

3- **روسيا:** هناك مصالح مشتركة وتعاون بين الصين وروسيا، اذ الاولى تبحث عن تنويع مصادر الطاقة، وإيجاد ممرات أسرع للوصول الى الأسواق الاوربية، اما روسيا تريد الاستفادة من هذه المبادرة لتطوير اقاليمها مثل سيبيريا الشرق الأقصى الروسي، لاسيما في ظل العقوبات الغربية عليها بسبب ازمة أوكرانيا، فانضمت الى المبادرة لتخدم مصالحها، وإعطاء الأولوية للممرات التي تمر عبرها. [84]

وفي عام 2015 تم توقيع على "اتفاقية التعاون في إطار مشروع الحزام والطريق"، وفي 2016 خلال زيارة الرئيس الروسي فلاديمير بوتين الى الصين أكد على التعاون في إطار المنظمات الإقليمية.

ولكن هناك تحسس من مخاوف روسية من هذه المبادرة وهي :[85]

---

(80) Mala Sharma," India's Approach to China's Belt and Road Initiative—Opportunities and Concerns", **The Chinese Journal of Global Governance**, Vol: 5,(China: Brill Nijhoff,2019), P.144.

(81) Chris Devonshire-Ellis,, "Belt & Road Initiative: India", June 20, 2019,(https://www.silkroadbriefing.com), accessed March6, 2020.

82() "الرئيس الصيني يستقبل مودي مفتتحا "صلا جديدا" في العلاقات الثنائية"، مقال منشورة على شبكة المعلومات العالمية (الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: https://www.swissinfo.ch

83() "الرئيس الصيني ورئيس الوزراء الهندي يتفقان على خفض التوتر الحدودي"، قال منشورة على شبكة المعلومات العالمية (الانترنت) ، متاح على الرابط الاتي: https://www.swissinfo.ch

84() شناز بن قانه، مصدر سابق، ص117.

85() محمد حمشي، ،" التقارب المراوغ. هل تقوض مبادرة "الحزام والطريق "الفناء الخلفي لروسيا؟"، **مجلة السياسة الدولية**، العدد214، المجلد53، ملحق تحولات استراتيجية، (مصر: مؤسسة الأهرام،2018)، ص ص 13-15.

أ_ انها أداة لتطوير الاقتصاد الصيني، وذلك بالاتجاه الى الأقاليم الغربية وانفتاحها على أربع قوى تجارية مثل الولايات المتحدة الأمريكية، واليابان، وأوربا الغربية، وجنوب شرق آسيا.

بـ _ تتخوف من ان المبادرة تعمل على تقويض الاتحاد الأوربي الآسيوي، وتقويض روسيا ومنافستها، لاسيما بمشاريع البنية التحتية مثل مشروع "سكك الحديد العابرة لسيبيريا" و"مشروع طريق البحر الشمالي".

جـ _ اتباع الصين آلية التعاون الاقتصادي مع 16 دولة من أوروبا الشرقية وتأسيس(1+16)، يمثل تحدي لروسيا بوصفه اداه لتقويض نفوذها في اوروبا الشرقية، التي تسعى استعادة هيمنتها التقليدية أثناء الحقبة السوفيتية.

تحاول روسيا الى تقليص العلاقات الثنائية بين الصين ودول آسيا الوسطى، وأيضا تجنب إقامة علاقات ثنائية بين الصين ودول الاتحاد الأوربي الاسيوي. [86]

ثانيا: التحديات الدولية.

وتتمثل بالولايات المتحدة الامريكية والاتحاد الأوربي.

1- **الولايات المتحدة الامريكية:** سعت الولايات المتحدة الأمريكية بمواجهة المبادرة من خلال:

أ_ التوجه نحو آسيا التي عبر عنها الرئيس الأمريكي السابق أوباما في 5 تشرين الأول/اكتوبر 2015 عن توجه ادارته نحو آسيا، للحد من النمو الاقتصادي الصيني المتسارع بقوله" واشطن لن تسمح لبلدان مثل الصين او غيرها بكتابة قواعد الاقتصاد العالمي، عندما يعيش ما يزيد عن 95% من مستهلكينا المحتملين خارج حدودنا، فلا يمكن ان نجعل دولا كالصين تكتب قواعد الاقتصاد العالمي"، [87] فضلا عن الدفع استراتيجية "اعادة التوازن تجاه آسيا والمحيط الهادئ" وتعزيز قوتها العسكرية في منطقة آسيا والمحيط الهادئ. [88]

بـ _ طرحت "اتفاق الشراكة الاقتصادية عبر المحيط الهادئ"TTP" ومن خلال هذه الشراكة بناء علاقات اقتصادية مع دول آسيا وإلغاء الرسوم والقيود على التجارة، واستثنت أمريكا من هذه الشراكة الصين لتحجيم دورها الاقتصادي ونفوذها في آسيا، لكن انسحبت منها عند وصول الرئيس دونالد ترامب الى الحكم ملتزما بأحد تعهداته في حملته الانتخابية، [89] لكن هذه الاتفاقية لم تلغى بالكامل، بل تسعى حاليا الى الانضمام اليها، وتواصلت إدارة ترامب الانضمام إليها بشروطها

86() شناز بن قانه، مصدر سابق، ص117.
87() رشا الظريف، مصدر سابق،ص104.
88() ليو خاي تشوان، "مبادرة (الحزام والطريق) التحديات الأمنية والخيارات الصينية"، مصدر سابق، ص442.
89() رشا الظريف، مصدر سابق، ص ص 102-103

الخاصة.[90]، فضلا عن اتفاقية الشراكة التجارية والاستثمارية عبر المحيط الهادئ مع أوروبا "TTIP" وسعيها من وراء هذه الاتفاقيات لعرقلة الحزام والطريق.[91]

جـ _تطبيق "استراتيجية استغلال الجوار لكبح الصين"[92]، من خلال التحالفات ودعم المنافسين، ومن الأمثلة على ذلك علاقاتها مع بلدان آسيا الوسطى وفي تشرين الثاني/ نوفمبر2015 أثناء اجتماع وزراء الخارجية أمريكا وبلدان آسيا الوسطى في باكستان وصدر عن ذلك بيان مشترك للشراكة والتعاون، وإقرار الية التعاون (C5+1) [93]

وايضا عقدت اتفاقية مع اليابان وأستراليا في نهاية تموز/يوليو2018 للاستثمار في مشاريع البنية التحتية والتنمية لمنطقة المحيطين الهادئ والهندي، وسيكون الاستثمارات في مجال الطاقة والنقل والبنية التحتية والتكنولوجية. [94] فضلا عن اتفاق "الهند والمحيط الهادئ وتعاونها في مجال الامن "الرباعية" مع اليابان والهند وأستراليا.[95]

هـ _ الحرب التجارية: بدأت الحرب التجارية، عندما جاء قرار ترامب بزيادة الرسوم والتعريفات الجمركية على السلع والبضائع الصينية، للضغط عليها من خلال فتح أسواق بشكل أكبر امام البضائع الامريكية، اما ما اعلنته الإدارة الامريكية لفرض رسومها الجمركية وهي عدوان الصين لحقوقها الملكية، ومعاملة الصين بالمثل(لأنها ترفع اسعار الجمارك على البضائع الامريكية حسب قول ترامب)، وتلاعبها بأسعار اليوان وجعلها متدنية أمام الدولار لزيادة قدرتها التنافسية، وتعديل الميزان التجاري مع الصين الذي يميل لمصلحة الصين، اما الهدف الاستراتيجي تضيق على الاقتصاد الصيني، واتهمت وزارة العدل الأمريكية شركة هواوي بسرقة الأسرار التجارية من الشركات الامريكية،[96] على الرغم من المنافسة مع الصين ولكن ميادين التعاون متعددة يعمل كابح لنزاعهما لذلك أنشأتا آليات ثنائية لإدارة علاقاتهما، وعلى هامش قمة العشرين في كانون الأول/ديسمبر2018 التقى الرئيسان، واتفقا على هدنة بشان الحرب التجارية، طالبوا الامريكان بإصلاح هيكلية، وعدم سرقة اسرار التكنولوجية الامريكية، والعمل النسبي في الميزان التجاري.[97]

---

(90)John Charles Harman, "How do American people regard China's "One Belt, One Road" initiative?", Oct 17 2018,(https://www.quora.com), accessed March8, 2020.

91() ليو خاي تشوان، مصدر سابق، ص 448.

92() المصدر نفسة،ص442.

93() تساو لي، مصدر سابق، ص ص 111-112.

94() نادية الهواس، "نظام عالمي بديل.. تحديات بناء استراتيجية "احتواء" أمريكية للصين"، **مجلة السياسة الدولية**، العدد214، المصدر سابق، ص20.

(95) Mala Sharma, op.cit, P.144.

96() نادية حلمي، "الحرب التجارية الامريكية_الصينية..الى اين؟"، مجلة السياسة الدولية، العدد 217، المجلد 54، (مصر: مؤسسة الأهرام،2018)،ص 2 188-189.

97() مؤسسة حرمون للدراسات المعاصرة، "محددات العلاقات الامريكية-الصينية"، تحليل سياسي،(قطر: 2019)، ص 7.

2- **الاتحاد الأوربي:** في عام2011 قبل الإعلان عن مبادرة الحزام والطريق، حددت الصين إطار للتعاون مع دول وسط وشرق اوروبا وهي "16+1"[98]، لتعاون معهم ومن بينها 11 دولة من الاتحاد الأوربي، وخمسة من دول البلقان، ليصبح إطار التعاون وسيلة لتعزيز المبادرة في عام 2013. [99]

اما الدول الاوربية كانت مترددة بين المردود الاقتصادي وخوفها من زيادة النفوذ الصيني، فضلا عن تأثير الولايات المتحدة الأمريكية على حلفائها الأوربيين لأضعاف المبادرة. [100] هذا أدى الى انقسام بين الدول الاوربية الى ثلاث اراء وهي:[101]

المجموعة الأولى: الرافضة مثل دول ألمانيا وفرنسا، لخوفهم من نهوض الصين وفقدان القدرة التنافسية لشركاتهم مقارنة بنظرائهم الصينيين في الصناعات الاستراتيجية وذات القيمة المضافة العالية.

المجموعة الثانية: هناك دول تشترك في قلق المجموعة الأولى، لكن ترى إمكانية مواجهة الاقتصاد الصيني من خلال زيادة مستوى تدخل الدولة في الاقتصاد، تضم هذه المجموعة هولندا ودول الشمال الأوروبي والمملكة المتحدة.

المجموعة ثالثة: إن غالبية الدول في جنوب وشرق الاتحاد الأوروبي أكثر تقبلاً لمواصلة تعزيز العلاقات الاقتصادية مع الصين، حتى لو كانت السلطات الصينية غير مستعدة لتبني نماذج الحوكمة الاقتصادية الأكثر انسجاما مع الأنموذج الأوروبي من هذه الدول هي المجر واليونان وإيطاليا.

فأصبح الاتحاد الأوربي في تردد بين مخاوفه من الصين لزيادة نفوذها الاقتصادي والسياسي وتجنب المواجهة مع الولايات المتحدة الأمريكية، وبين تقسيم الاتحاد الأوربي وتهميشه من قبل الدول الاوربية، وفي النهاية لجعل الصين تقبل كشريك استراتيجي وفقا للوثيقة التي صدرت في 12 اذار/مارس 2019 "الاتحاد الأوربي والصين: نظرة استراتيجية"[102]

---

(98) 11 دولة عضو في الاتحاد الأوروبي (بلغاريا ، كرواتيا ، جمهورية التشيك ،إستونيا والمجر ولاتفيا وليتوانيا وبولندا ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا وخمسة دول البلقان ,وهي (ألبانيا والبوسنة والهرسك ومقدونيا والجبل الأسود وصربيا) المصدر:
TRAN Committee, "The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport",(Brussels: European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies,2018),P.33.

(99)Ibid, p.33.

100() ميران حسين حسن،" مستقبل مشروع طريق الحزام الصيني في ظل العقبات السياسية والاقتصادية"، إسلام عيادي (رئيس اللجنة العلمية) ، في مجموعة مؤلفين، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، مصدر سابق، ص ص 236-237.

(101)" EU policy in the face of the Chinese challenge", JUNE6, 2019, http://www.realinstitutoelcano.org),accessed March9, 2020.

102() حسام أبو حامد، "على طريق الحرير الجديد: القاطرة الفرنسية تقود أوروبا"، مقال منشورة على شبكة المعلومات العالمية (الانترنت) ، متاح على الرابط الاتي: https://asbarme.com

اما الصين استغلت الانقسامات في الاتحاد الأوربي، بانضمام دول اوربية للمبادرة لتلقي الاستثمارات الصينية، انضمت اليونان في عام 2019، وأصبحت هذه المبادرة 17 + 1 ليس فقط اليونان وانما المجر أيضا، واخرها إيطاليا التي انضمت في اذار/ مارس 2019 الاشتراك في مبادرة الجزام والطريق الصينية. [103]

على الرغم من الترحيب بأن الاتحاد الأوروبي ينتهج سياسة أكثر حزما تجاه الصين عام 2020. فإن القيادة الأوروبية الجديدة بقيادة فون دير لين والممثل السامي جوزيف بوريل جاءت لمواجهة التحديات المرتبطة بالصين، حيث يسعى الاتحاد الأوروبي إلى أن يصبح أكثر جيوسياسي للاضطلاع بدور عالمي، وحماية مصالحها التجارية في إطار علاقتها مع الصين والبدء في تطوير رؤية أكثر واقعية للشؤون الدولية، مستفيدًا من القوة الاقتصادية الجيولوجية للمفوضية الأوروبية.

[104] ويمكن ان تستغل ضغوطات الولايات المتحدة الامريكية عليها فاذا رضخت الصين لضغوطات لاسيما بشأن ممارسات التجارة والاستثمار الصينية، فمن المحتمل أن يكون لدى الاتحاد الأوروبي حجة قوية لجعل الصين تقدم نفس التنازلات للمستثمرين الأوروبيين.[105]

في ضوء ما تقدم ان المبادرة ذات أهمية كبيرة بالنسبة للصين، على كافة الأصعدة، وعلى الصعيد الاقتصادي على وجه الخصوص، لذلك بدأت بإخراجها من لإطارها النظري الى اطارها التنفيذي، عبر الاتفاقيات ومنتديات التي قامت بها وتنفيذها بعض المشروعات، لكن لا تزال تواجهها تحديات سواء على المستوى المحلي عدم وضوحها وعلى المستوى الإقليمي الدولي، فضلا الى انتكاسة بعض المشاريع كما حدث في ماليزيا، لكنها لا تزال تواجه التحديات لإنجاحها، في حال عدم نجاحها واكمال المشروع يمكن ان تستفاد الصين منها من خلال اتفاقياتها مع الدول، او تنفيذ مبادرات فرعية.

---

(103) Axel Berkofsky," China and the EU: “Strategic Partners” No More",**Issue Brief**,(Stockholm: Institute for Security and Development Policy,2019)P.2.

(104) Erik Brattberg, Philippe Le Corre," The Eu and China in 2020: More Competition Ahead", Carnegie Endowment for International Peace, February 19, 2020, Https://Carnegieendowment.Org), Accessed March9, 2020.

(105) Axel Berkofsky, op.cit, P4

الخاتمة

تعد مبادرة الحزام والطريق رؤية الصين الاستراتيجية والمستقبلية لتعزيز مكانتها على الصعيد الدولي من خلال ربط اقتصادها بالاقتصاد الدولي عبر ممرات ومسارات المبادرة بالتنسيق والاشتراك مع اطراف دوليين من دول ومنظمات دولية لاسيما أن مشاركتها ستعود عليهم بمكاسب اقتصادية مشتركة، ان ممرات المبادرة الصينية تهدف لزياد تجارتها ونموها الاقتصادي وتعزيز امنها البحري و تنمية بلادها، فضلا عن تعزيز نفوذها، ولكن هذا المشروع في طياته مخاوف سياسية سواء من بعض الدول المشاركة او قوى امنية اقليمية او دولية، فان نجاح المبادرة يتوقف على طمأنة الدول المشاركة والجوار الاقليمي للصين خاصة القوى الاقليمية مع مراعاة مصالحهم بالمنطقة، فضلا عن حل خلافاتها مع المنافسين والخصوم، فلابد ان تستغل الصين آليات الحوار والتبادل المتاحة لبناء الثقة ومواجهة التحديات.

المصادر:

- المصادر العربية

أولا: الكتب

1- إبراهيم القيسي، **السياسة الخارجية الصينية...قراءات ما بعد الإصلاح**،(العراق:دار الرائد للطباعة والنشر والتوزيع،2018)

2- إسلام عيادي (رئيس اللجنة العلمية)، في مجموعة مؤلفين، **مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم** ،(المانيا: لمركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادي،2019)

3- تشاو لي، **مبادرة الحزام والطريق الصينية من منظور الاقتصاد الثقافي العالمي**، ترجمة محمد بيج وشيه يانغ، ط1(الجزائر: دار الأمان ومنشورات الاختلاف ومنشورات ضفاف،2018).

4- تشين يوي تساى و تشو قو بينغ و لوه وي دونغ، **قراءات في الحزام والطريق مبادرة الصين في القرن الحادي والعشرين**، ترجمة رشا كمال وشيماء كمال، ط1 (مصر: دار سما للنشر والتوزيع وبيت الحكمة للاستثمارات الثقافية،)2017.

5- جانغ يون لينغ(محررا)،في مجموعة مؤلفين، في **الحزام والطريق تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن 21**، "، ترجمة آية محمد الغازي ،ط1،(الجيزة: دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات،2017)

6- عبد القادر محمد فهمي، **المدخل الى دراسة الاستراتيجية**، (بغداد: كلية العلوم السياسية،2009).

7- كاظم هاشم نعمة، **نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية**، (الأردن: دار امنة للنشر والتوزيع، 2018).

8- ليو وي، **طريق الحرير القديم والجديد خلق عالم مترابط بين الشرق والغرب**، ط1،(بيروت: الدار العربية للعلوم،2018).

9- واثق علي الموسوي، **مبادة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة**، الجزء الأول، (عمان: دار الأيام للنشر والتوزيع،2019).

ثانيا: المقالات والبحوث والدوريات

1- " مبادرة الحزام والطريق الصينية.. فرصة للعراق، (بغداد: مركز البيان للدراسات والتخطيط،2018).

2- احمد حسين الخطيب، "الاستراتيجية الصينية في اطار مبادرة الحزام والطريق وتأثرها على الاقتصاد الدولي"، مجلة جيل، العدد24، (لبنان: مركز جيل البحث العلمي،2019).

3- باهر مصخور،"استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين...بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية أنموذجا، دراسات دولية، العدد67،(جامعة بغداد: مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية،2016).

4- زرقين احمد، "مبادرة الحزام والطريق الصينية قراءة استراتيجية"، مجلة قضايا آسيوية، العدد الثالث، (المانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية،2020).

5- علي صلاح، "مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي"، تقرير المستقبل، العدد26، (ابوظبي: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 2018).

6- محمد حمشي،" التقارب المراوغ..هل تقوض مبادرة"الحزام والطريق"الفناء الخلفي لروسيا؟"، مجلة السياسة الدولية، العدد214، المجلد53، ملحق تحولات استراتيجية، (مصر: مؤسسة الأهرام،2018).
7- محمود ادريس الصيني، معرفة حقيقة الحزام والطريق، مؤتمر أفاق التعاون العربي الأفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، الخرطوم 21-22نوفمبر 2017.
8- مؤسسة حرمون للدراسات المعاصرة، "محددات العلاقات الامريكية-الصينية"، تحليل سياسي، (قطر: 2019).
9- نادية الهواس، "نظام عالمي بديل.. تحديات بناء استراتيجية "احتواء" أمريكية للصين"، مجلة السياسة الدولية، العدد214، المجلد53، ملحق تحولات استراتيجية، (مصر: مؤسسة الأهرام،2018).
10- نادية حلمي، "الحرب التجارية الامريكية_الصينية..الى اين؟"، مجلة السياسة الدولية، العدد 217، المجلد 54، (مصر: مؤسسة الأهرام،2018).

ثالثا: الرسائل العلمية:

1- رشا الظريف، طريق الحرير الجديد: قوة صينية عالمية، رسالة ماجستير غير منشورة، (لبنان: الجامعة اللبنانية، كلية الحقوق والعلوم السياسية والإدارية،2017).

رابعا: شبكة المعلومات الدولية(الانترنت)

1- "الحزام والطريق.. 7 تحديات أمام الصين"، مقال منشورة على شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: https://www.alhurra.com
2- "الرئيس الصيني ورئيس الوزراء الهندي يتفقان على خفض التوتر الحدودي"، قال منشورة على شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: https://www.swissinfo.ch
3- "الرئيس الصيني يستقبل مودي مفتتحا "صلا جديدا" في العلاقات الثنائية"، مقال منشورة على شبكة المعلومات العالمية (الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: " الاتي: https://www.swissinfo.ch
4- "الصين تغزو القطب الشمالى"، مقال منشور على شبكة المعلومات الدولية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: https://www.sis.gov.eg/Story/169766?lang=ar
5- "الصين تنشر كتابا أبيض حول سياستها في القطب الشمالي وتتطلع لرؤية "طريق الحرير القطبي"، تقرير منشور على شبكة المعلومات الدولية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: http://arabic.news.cn/2018-01/26/c_136926629.htm
6- "الصين والآسيان تصيغان رؤية لشراكة استراتيجية تجاه عام 2030"، تقرير منشور على شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: http://arabic.china.org.cn

7- "كيف تفكر الصين في علاقاتها مع دول الخليج العربية؟"، مقال منشورة على شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: https://futureuae.com

8- "مبادرة الحزام والطريق : رؤية صينية"، مقالة منشور على شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي:http://www.chinaasia-rc.org

9- "مبادرة الحزام والطريق تستهدف التنمية المشتركة والمنافع المتبادلة"، تقرير منشور على شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: arabic.china.org.cn

10- أسلام المنسي، "الحزام والطريق: الصين ولعبة السيطرة على مفاصل العالم"، مقالة منشورة على شبكة المعلومات العالمية (الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: https://www.ida2at.com

11- باسم راشد، تداعيات مبادرة الحزام والطريق على توازنات الشرق الأوسط، مقال منشور على شبكة المعلومات العالمية (الانترنت) متاح على الرابط: https://www.academia.edu/38258566

12- حسام أبو حامد، "على طريق الحرير الجديد: القاطرة الفرنسية تقود أوروبا"، مقال منشورة على شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: https://asbarme.com

13- كاواشيما شين، "اليابان تنوع سياساتها الخارجية في زمن يكتنفه الغموض"، مقال منشورة على شبكة المعلومات العالمية(الانترنت)، متاح على الرابط الاتي: https://www.nippon.com

English Recourses

First: Official Documents

Jin Sheng," Analyzing the Risks of China's 'One Belt, One Road' Initiative", report for the 8th International NASD Conference on Economic and Legal Challenges held by the National Academy of Scientific Development(NASD),(Singapore: National University of Singapore, Centre for Banking & Finance Law, 2018).

Second: Books

Maximilian Mayer," China's Rise as Eurasian Power: The Revival of the Silk Road and Its Consequences", in Maximilian Mayer (Edited), Rethinking the Silk Road: China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations, (Singapore: Macmillan, 2018).

Thread: Journals, Magazines.

1- Axel Berkofsky," China and the EU: "Strategic Partners" No More" ,**Issue Brief**,(Stockholm: Institute for Security and Development Policy,2019).
2- China's foreign policy external relations"(European Parliament: Directorate General for External Policies,2015).
3- Harsh V. Pant and Ritika Passi, "India's Response to China's Belt and Road Initiative: A Policy in Motion", **Asia policy**,(Washington: National Bureau of Asian Research ,2017).
4- Helen Chin, Winnie He, "The Belt And Road Initiative: 65 Countries And Beyond", (Hong Kong: Fung Business Intelligence Centre,2016).

5- Joel Wuthnow, "Chinese Perspectives on the Belt Road Initiative: Strategic Rationales, Risks, and Implications", **China Strategic Perspectives**, No. 12,(Washington: Institute for National Strategic Studies, Center for the Study of Chinese Military Affairs,2017).
6- Mala Sharma," India's Approach to China's Belt and Road Initiative—Opportunities and Concerns", **The Chinese Journal of Global Governance**, Vol: 5,(China: Brill Nijhoff,2019).
7- Nazirul Islam Sarker,Altab Hossin, Yinxiao Hua, Kamruzzaman Sarkar, Nitin Kumar," Oil, Gas and Energy Business under One Belt One Road Strategic", **Open Journal of Social Sciences** , Vol.6 No.4 (China: Scientific Research Publishing,2018).
8- TRAN Committee, "The new Silk Route - opportunities and challenges for EU transport",(Brussels: European Parliament, Policy Department for Structural and Cohesion Policies,2018).

Forth: Electric Resources

1- "A web of silk China talks of building a (digital Silk Road)", May 31, 2018,(https://www.economist.com/china/2018/05/31/china-talks-of-building-a-digital-silk-road), accessed February14, 2020.
2- "The Belt and Road Initiative", (https://www.lehmanbrow.com),
3- China Belt and Road Initiative – Is it the Biggest Project in Human History?", (https://east-asian-cultures.com), accessed February18, 2020.
4- Darshana M. Baruah, "India's Answer To The Belt And Road: A Road Map March For South Asia", August 21, 2018,(Https://Carnegieindia.Org), Accessed March6, 2020.
5- Erik Brattberg, Philippe Le Corre," The Eu And China In 2020: More Competition Ahead", Carnegie Endowment For International Peace, February 19, 2020 , (Https://Carnegieendowment.Org), Accessed March9, 2020.
6- John Charles Harman, "How do American people regard China's "One Belt, One Road" initiative?", Oct 17 2018,(https://www.quora.com), accessed March8, 2020.
7- "China's digital silk road", May 14,2018,(https://www.business.hsbc.com), accessed February14, 2020.
8- China's digital silk road", ", May 14, 2018,(https://www.business.hsbc.com), accessed February14, 2020.
9- "China's Belt and Road Initiative and Aviation", July 26,2018,(https://centreforaviation.com), accessed February15, 2020.
10- EU policy in the face of the Chinese challenge", JUNE6, 2019,(http://www.realinstitutoelcano.org),accessed March9, 2020.
11- Belt & Road Initiative: India", June 20, 2019,(https://www.silkroadbriefing.com), accessed March6, 2020.
Chris Devonshire-Ellis, "Belt & Road Initiative: India", June 20, 2019,(https://www.silkroadbriefing.com), accessed March6, 2020