

الإنعكاسات الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق على الدول النامية

(دراسة تحليلية)

إعداد

د. مصطفى أحمد حامد رضوان

أستاذ الاقتصاد والمالية العامة المساعد

معهد مصر العالي للتجارة والحاسبات بالمنصورة



موجز عن البحث

تأتى مبادرة الحزام والطريق الصينية كآلية جيو اقتصادية ؛ وجيو سياسية ؛ في سياق استراتيجية الصين للصعود السلمى ؛ التي تعتمد على التنمية الاقتصادية مع تجنب أي مواجهة سياسية مع الغرب ؛ حيث تركز المبادرة على آليات مختلفة من الشراكات الاقتصادية وبمستويات متعددة ؛ مع أكبر عدد ممكن من الدول المستعدة للانضمام لهذه المبادرة ؛ سواء كانت تقع على مسارات طريق الحرير البحري أو البري أو المستفيدة منه بوجه من الوجوه ؛ كما لا تقف أهمية المبادرة عند هذا الحد بل تحرص الصين على إعطاء هذا المشروع أبعاداً ثقافية وبيئية لتكون محل تفاعل إيجابي ؛ بشكل لا يجعل من المبادرة تنحصر في التبادل الاقتصادي والتجاري الصرف بما يجعل منها- أي المبادرة الصينية - إنعطافه قوية تعكس تطوراً سياسياً- اقتصادياً مهماً في التفاعل الصيني مع البيئة الاقتصادية الدولية وتحولها من مرحلة التكيف إلى مرحلة جديدة تكون فيها الصين فاعل رئيسي في تشكيل تلك البيئة الدولية .

هذا ويمثل سعى الصين في هذا الاتجاه بمثابة تعزيز للجيل الثالث من العولمة الاقتصادية (عولمة ذات طابع دولي أكثر تعاونية وأقل أحادية) عولمة سلمية وشاملة للجميع ؛ مقارنة بالجيل الأول من العولمة الاقتصادية (والذي كان يتسم بالهيمنة أمريكية على مقدراته) ومقارنة كذلك بالجيل الثاني للعولمة الاقتصادية (والذي كان يتسم بسيطرة الشركات الغربية على مقدراته) .

الكلمات المفتاحية : مبادرة الحزام والطريق ، الشراكات الاقتصادية ، الصعود السلمى للصين ، الجيل الثالث للعولمة ، التنمية الاقتصادية العالمية ، الدول النامية ورؤيتها التنموية المستقبلية .

Economic Impacts For The Belt And Road Initiative For Developing Countries " An Analytical Study "

Mostafa Ahmed Hamed Radwan

Economics and Public Finance , Misr Higher Institute for Commerce and Computers,
Mansoura , Egypt

E-mail : m.h.radwan@metmans.edu.eg

Abstract :

China's Belt and Road Initiative is a geo-economic mechanism; Geopolitical; In the context of China's strategy for peaceful rise; That depends on economic development while avoiding any political confrontation with the West; Where the initiative is based on various mechanisms of economic partnerships and at multiple levels; With the largest possible number of countries ready to join this initiative; Whether they are located on the paths of the Maritime or Land Silk Road, or benefit from it in any way; The importance of the initiative does not stop at this point, but China is keen to give this project cultural and environmental dimensions so that it can be a subject of positive interaction. In a way that does not make the initiative confined to pure economic and trade exchange, which makes it - that is, the Chinese initiative - its strong turning that reflects an important political-economic development in the Chinese interaction with the international economic environment and its transformation from the stage of adjustment to a new stage in which China is a major actor in shaping that environment International.

China's pursuit of this direction represents a promotion of the third generation of economic globalization (a globalization with a more cooperative and less unilateral international character) of a peaceful and inclusive globalization. Compared to the first generation of economic globalization (which was characterized by American hegemony over its capabilities) and compared to the second generation of economic globalization (which was characterized by the domination of Western companies over its capabilities).

Key words : Belt And Road Initiative, Economic Partnerships , The Peaceful Rise Of China, Third Generation Of Economic Globalization, Global Economic Development, Developing Countries, And Their Future , Development Vision .

مقدمة

تمثل مبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها الحكومة الصينية ؛ استراتيجية عالمية هادفة لزيادة الترابط الاقتصادي والتجاري بين الصين وكافة دول العالم المشاركة في المبادرة ؛ وذلك من خلال ممر يمر عبر أوراسيا لربط الصين بأوروبا والشرق الأوسط وجنوب ووسط آسيا .

تلك المبادرة هي بمثابة إستراتيجية وإطار للتنمية - إذ تركز على تنمية البنية التحتية للدول المشاركة التي تعزز التعاون الاقتصادي بينها على طول المسارات المقترحة - فضلا عن كونها قناة عبور لتحقيق طموحات الصين للعب دور أكبر على المسرح الاقتصادي و السياسي العالمي ؛ ومن ثم فهي إستراتيجية مربحة للجميع في الديناميكيات الدولية الجديدة .

أهمية البحث :

تأتى أهمية تلك الدراسة من كونها تقوم بتحليل استراتيجية الصين للصعود السلمى لتمثل أحد القوى الاقتصادية الفاعلة والمؤثرة على السياسات الاقتصادية العالمية والتي تعتمد فيها على التنمية الاقتصادية من خلال مبادرة للشراكة والتعاون المتبادل بين كافة دول العالم ؛ و إنعكاسات تلك المبادرة على الدول النامية المشاركة في المبادرة .

إشكالية البحث :

تتمثل الإشكالية الرئيسية للدراسة في الإجابة على تساؤل عن طبيعة الانعكاسات الإيجابية والسلبية لاستراتيجية الحزام والطريق الصينية على الدول النامية المشاركة في المبادرة ؛ وكذا عن قنوات بحث وإنجاح تلك المبادرة من الدول النامية المشاركة فيها.

منهجية البحث :

اعتمد الباحث في تلك الدراسة على المنهج التحليلي في جمع وعرض وتحليل المعلومات والأدلة التطبيقية عن الانعكاسات الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق الصينية على الدول النامية ؛ وطرح آليات داعمة لتعظيم العوائد الاقتصادية من تلك المبادرة على الدول النامية .

خطة البحث :

تتمثل خطة عمل تلك الدراسة فيما يلي :-

الفصل الأول : ماهية مبادرة الحزام والطريق.

المبحث الأول : الخلفية التاريخية لمبادرة الحزام والطريق الصينية ومضمونها.

المبحث الثاني : مسارات مبادرة الحزام والطريق الصينية.

الفصل الثاني : الأهداف الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية.

المبحث الأول : الأهداف الاستراتيجية للصين .

المبحث الثاني : الأهداف الإستراتيجية للدول المنضمة للمبادرة.

الفصل الثالث : التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق الصينية.

المبحث الأول : التحديات التي تواجه الصين في تطبيق مبادرة الحزام والطريق.

المبحث الثاني : التحديات التي تواجه الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق.

الفصل الرابع : انعكاسات مبادرة الحزام والطريق على الدول النامية.

المبحث الأول : الانعكاسات الإيجابية لمبادرة الحزام والطريق الصينية على الدول

النامية المشاركة في المبادرة.

المبحث الثاني : الانعكاسات السلبية لمبادرة الحزام والطريق الصينية على الدول

النامية المشاركة في المبادرة .

الفصل الأول ماهية مبادرة الحزام والطريق

تقديم :

في هذا الفصل سنقوم باستعراض الخلفية التاريخية لمبادرة الحزام والطريق ؛ ومضمون المبادرة ؛ فضلا عن استعراض الأهداف الاستراتيجية للمبادرة ؛ وذلك من خلال المباحث التالية :-

المبحث الأول

الخلفية التاريخية لمبادرة الحزام والطريق الصينية ومضمونها

في أثناء الجولة الآسيوية (آسيا الوسطى ؛ وجنوب شرف آسيا) للرئيس الصيني شي جين بينغ في سبتمبر ٢٠١٣ أعلن عن رغبته في دولة كازخستان لإنشاء حزام اقتصادي هادف لدعم المسارات التنموية داخل الصين وداخل الدول التي ستضم لهذا الحزام الاقتصادي ؛ وبعد شهر من ذلك أثناء زيارته لإندونيسيا أقر إنشاء " طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين " ؛ ويشار إلى المشروعين معاً باسم " مبادرة حزام واحد وطريق واحد " ؛ ليتغير هذا الأسم إلى " مبادرة الحزام والطريق الصينية " .

ويعتبر هذا المشروع مخطط إستراتيجي طويل المدى ؛ إذ سيستمر حتى عام ٢٠٥٠ (يكتمل بحلول الذكرى المئوية لتأسيس جمهورية الصين الشعبية) ؛ علما بأنه ليس الأول من نوعه ؛ فقد سبقته العديد من المشاريع كمشروع (Go out policy) الذي أطلقه الرئيس السابق " جيانغ زيمين " سنة ١٩٩٩ ؛ والذي كان يهدف إلى ترقية الاستثمارات الصينية في الخارج ؛ لكي تبقى مبادرة " الحزام والطريق الصينية " أوسع وأكثر طموحا ؛ إذ ظهرت في ظروف أصبحت فيها الصين تتمتع بقدرات وإمكانيات مالية ودبلوماسية أكبر لدعم هذه المبادرة^(١) .

فما هي الخلفية التاريخية لتلك المبادرة ؛ وما هو مضمونها ؛ ذلك ما سنحاول

(1) Alice (Ekman): « LA France face aux nouvelles routes de la soie chinoises », L'IFRI, Octobre 2018, p 12.

الإجابة عليه فيما يلي :-

المطلب الأول

الخلفية التاريخية لمبادرة الحزام والطريق الصينية

تمثل مبادرة الحزام والطريق الصينية إحياء لفكرة طريق الحرير القديم ؛ والتي يرجع تاريخها إلى القرن الثاني قبل الميلاد ؛ وكان عبارة عن شبكة من الطرق تسلكها القوافل بهدف نقل البضائع التجارية بين الصين وآسيا الوسطى وبلاد الفرس والعرب وأوروبا ؛ وكان الحرير من أهم هذه البضائع التي كانت تصدرها الصين^(١).

ولقد كان العالم الجغرافي الألماني " فرديناند فرايهر فون ريشتهوفن " أول من استخدم تسمية طريق الحرير ؛ وذلك عام ١٨٧٧ ؛ لوصف الطرق التي كان يمر من خلالها الحرير الصيني المنتج من قبل إمبراطورية (الهان) وصولاً لأوروبا ؛ ولم تقتصر الممرات التجارية على الطرق البرية فقط ؛ بل شملت أيضاً ممراً بحرياً ؛ كان يربط الصين بمناطق في آسيا وأفريقيا^(٢).

تلك الطرق مثلت سبيلاً لإزدهار كثير من الحضارات القديمة كالحضارة الصينية والهندية والمصرية وغيرها من الحضارات ؛ إذ شهدت المجتمعات القاطنة على امتداد هذه الطرق تبادلاً تجارياً وإنتشاراً للعلوم والفنون والأدب ؛ غير أن هذه الطرق قد اختفت تدريجياً لعدة عوامل منها سياسة العزلة والانغلاق التي طبقت في الصين في عهد (أسرة مينغ) وفتح مسارات بحرية أخرى بعد الاكتشافات الجغرافية^(٣).

(1) Luce (Boulnois): «La Route de la soie. Dieux, guerriers et marchands», Genève, Olizane, 2001, p 14.

(2) Jean-Paul (Roux): « L'Asie centrale. Histoire et civilisations », Paris, Fayard, 1997, p11.

(3) Luce (Boulnois),OP. CIT, p 35.

المطلب الثاني مضمون مبادرة الحزام والطريق الصينية

تمثل مبادرة الحزام والطريق مشروع اقتصادى عالمى ذو رؤية استراتيجية هادفة لتعظيم العوائد الاقتصادية على الدول المشاركة فيه من خلال الارتقاء بالأبعاد التنموية بتلك الدول ؛ وخلق حالة مرنة لانتقال السلع والخدمات عبر ممرات آمنة تمر بعدد كبير من دول العالم .

ولقد استهدفت المبادرة في بادئ الأمر أكثر من ٦٥ دولة بتعداد سكانى يزيد عن ٦٥٪ من مجموع سكان العالم حوالى أربعة مليارات نسمة ؛ فضلا عن ذلك تستقطب حوالى ٣٥٪ من التجارة العالمية^(١)؛ وأكثر من حوالى ٣١٪ من الناتج المحلى الإجمالى العالمى^(٢).

وفى العام ٢٠١٨ ارتفع عدد الدول المشاركة فى المبادرة نحو ١٠٠ دولة ؛ وحاليا ارتفع العدد إلى ١٠٦ دولة و ٢٩ منظمة دولية ؛ لتضم بذلك دولا من أمريكا اللاتينية كدولتي تشيلي وبوليفيا ليتحول بذلك من مبادرة هادفة لإحياء التعاون الاقتصادى بين الصين ودول قارات العالم القديم ؛ لمبادرة تعاون اقتصادى عالمى أعلنت فى يناير ٢٠١٨ تحت مسمى طريق الحرير القطبى وذلك خلال المؤتمر المنعقد بين الصين

(١) وهو ما يتضح من خلال حجم المخصصات الصينية لتلك المبادرة حيث خصصت نحو ١٢٤ مليار دولار لتفعيلها ؛ فضلا عن استهداف الصين استيراد نحو ٢ تريليون دولار من الدول المشاركة فى المبادرة لمدة خمس سنوات . محمد حمشى " العالم العربى ومشروع الحزام والطريق الصينى ؛ مجلة دراسات الشرق الأوسط ؛ العدد ٨٠ عمان : مركز دراسات الشرق الأوسط ؛ صيف ٢٠١٧ ص ٥٦

(2) **The Belt and Road Initiative**, lehman brown International Accountants, P 02, available at: www.lehmanbrown.com

ومجموعة دول أمريكا اللاتينية والكاريبية والذي انعقد ما بين ١٩ : ٢٢ يناير ٢٠١٨^(١) ؛ مستهدفة بذلك تلك الدول التي انضمت وستنضم للمبادرة خلق شبكة من التفاعلات التي تتيح فعالية إنتاجية وتدفع حر للتجارة ؛ فضلا عن مزيد من تكامل في الأسواق العالمية ماديًا ورقميا .

هذا وتتضمن المبادرة إنشاء شبكة من البنية التحتية على طول الممرات التي تعبر فيها وتمثل فيما يلي :-

- فيما يخص النقل :- إنشاء الطرقات والسكك الحديدية والموانئ والمطارات .
- فيما يخص الطاقة :- مد خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي ؛ كإنشاء خط أنابيب النفط وآخر للغاز بين الصين وروسيا ؛ وخط أنابيب الغاز بين الصين وكازاخستان ... الخ .
- فيما يخص الاتصالات :- إنشاء شبكة متطورة من البنى التحتية الالكترونية كالكابلات الضوئية وشبكة الهاتف النقال .
- تأسيس مناطق صناعية خاصة^(٢) .

(1) Pascal (ALLIZARD): « Pour la France, les nouvelles routes de la soie: simple label économique ou nouvel ordre mondial ? », consulté le 5/2/2019, sur le site: <https://www.senat.fr/notice-rapport/2017/r17-520-notice.html>

د. شناز بن قانه مقال بعنوان " الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية " ؛ إصدارات المركز العربي الديمقراطي ؛ ألمانيا (2) ؛ برلين الطبعة الأولى ص 105

المبحث الثاني

مسارات مبادرة الحزام والطريق الصينية

كنتاج للرؤية الإستراتيجية التي تستهدفها الصين من مبادرة الحزام والطريق التي أطلقها الرئيس الصيني (شي جين بينغ) التي تستند إلى تراث طريق الحرير التاريخي مع رؤية مستقبلية هدفها التنمية الاقتصادية في غرب الصين من جهة ورؤية اقتصادية طموحة تسعى لبناء جسر يربط بين الثقل الاقتصادي الآسيوي مع المحيط الهادي شرقاً والدول الأوروبية المتطورة غرباً من جهة أخرى ؛ وهو ما يجعله يشكل أطول ممر اقتصادي رئيسي يمتلك الإمكانيات الأكبر في العالم المعاصر ؛ ويقدم نموذجاً جديداً على التعاون الصيني مع دول الحزام على مختلف الأصعدة ويؤسس قاعدة صلبة لتحقيق التنمية المتوازنة بين الصين والدول المشاركة في المبادرة^(١).

هذا وتغطي المبادرة عدد من المسارات الهادفة لتعظيم العوائد الاقتصادية للدول المشاركة في المبادرة ؛ تلك المسارات منها ما هو برى ؛ ومنها ما هو بحري ؛ وما هو رقمي ؛ تلك المسارات هي ما سنحاول إبرازها في المطالب التالية :-

المطلب الأول

الحزام الاقتصادي لطريق الحرير (الطرق البرية)

يعد الحزام البري هو المكون الأول لمبادرة الحزام والطريق ؛ والذي يمثل على وجه الخصوص إحياء لطريق الحرير القديم . والحزام البري عبارة عن شبكة من الطرق البرية وكذلك خطوط السكك الحديدية ؛ التي تربط الصين بقارة أوروبا ؛ مروراً بوسط

(١) د. محمود على الداودي ؛ مبادرة مشروع الصين في بناء الحزام والطريق ودور الدول العربية ؛ دراسات سياسية

واستراتيجية ؛ العدد ٣٧ (بغداد : بيت الحكمة ؛ ٢٠١٨) من ص ١٥ : ١٧ .

آسيا والشرق الأوسط ؛ كما أنها تستهدف ربط الصين من ناحية ومناطق جنوب شرق آسيا وجنوب آسيا وسواحل المحيط الهندي من ناحية أخرى .

وعلى المستوى التفصيلي يتضمن الحزام البري المسارات الستة التالية :-

١ - الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين ومنغوليا وروسيا :- يشمل هذا الممر

مسارين رئيسيين ؛ إحداهما من منطقة بكين وتيانجين في الصين إلى منغوليا وروسيا

؛ والآخر من منطقة داليان الصينية إلى تشيا الروسية .

٢ - الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين وشبة الجزيرة الهندية الصينية :- يمتد من

دلتا نهر اللؤلؤ في الصين باتجاه الغرب ؛ ويربط هذا الجسر البري بين الصين وشبة

الجزيرة الهندية الصينية وفيتنام ؛ ولاوس ؛ وكمبوديا ؛ وتايلاند ؛ وميانمار ؛ وماليزيا

في جنوب شرق آسيا^(١) .

٣ - الجسر البري اليورو - آسيوي الجديد :- يمتد الجسر المقترح من مدينتي يونغانج

و كريشاو الساحليتين في الصين إلى روتردام في هولندا وأنتويرب في بلجيكا ؛ وذلك

لربط المحيط الهادي بالمحيط الأطلسي ويبلغ طول السكك الحديدية ١٠٨٠٠

كيلومتر ويمر في كل من كازاخستان ؛ وروسيا وبلاروسيا ؛ وبولندا وألمانيا .

٤ - الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب آسيا :- يعد هذا الممر من ممرات

التجارة لطريق الحرير القديم ؛ حيث يربط بين الصين وشبة الجزيرة العربية ؛ ويبدأ

من شيجيانج في الصين ويعبر وسط آسيا ثم إلى الخليج والبحر الأبيض المتوسط

وشبة الجزيرة العربية ؛ ويمر بخمسة دول في وسط آسيا وهي كازاخستان ؛

نهلة محمد أحمد جبر ؛ طريق الحرير استراتيجية القوة الناعمة ؛ مجلة شئون عربية ؛ العدد 171 ؛ (القاهرة :- الأمانة العامة لجامعة (1) الدول العربية ؛ 2017) ؛ ص 163

وقيرغيزستان ؛ وطاجيكستان ؛ وأوزبكستان ؛ و١٧ منطقة ودولة أخرى في غرب آسيا أو الشرق الأوسط ومنها إيران وتركيا والمملكة العربية السعودية^(١) .

٥- الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان :- يبدأ هذا الممر من مدينة كاشغر في الصين وينتهي في مدينة كوادر الساحلية في باكستان ؛ ويبلغ طوله ٣٠٠٠ كيلومتر ؛ ويُعد من الطرق الإستراتيجية المهمة كونه يربط بين الحزام الاقتصادي لطريق الحرير في الشمال وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين في الجنوب ؛ فضلا عن كونه شبكة تجارية من الطريق السريعة وخطوط السكك الحديدية وخطوط الأنابيب وكابلات الألياف البصرية .

٦- الممر الاقتصادي بين الصين وبنجلاديش والهند وميانمار :- ويبدأ من مدينة كونمينغ الصينية إلى إقليم يونان ؛ ويهدف إلى الربط بين كولكاتا في إقليم بنغال الغربية في الهند وبين بنجلاديش وميانمار بمساعدة الطرق والسكك الحديدية والممرات المائية والجسور الجوية^(٢) .

هذا ومما يجدر ذكره إلى أن الطريق البري سيتم تشغيله عبر القطارات السريعة وشبكة الطرق لاستخدام الشاحنات ؛ علما أن هناك مقترح آخر للطريق البري يعبر أفغانستان من الصين ويدخل إيران ويتصل بباقي الطرق في إيران^(٣) ؛ كما ينقسم الحزام

(١) على صلاح وآخرون ؛ مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي ؛ تقرير المستقبل ؛ العدد ٢٦ (أبو ظبي :- مركز المستقبل للأبحاث وللدراسات المتقدمة ؛ ٢٠١٨) ص ٥
(٢) د. جين ليانجشيانج ود. إن جاناردان ؛ مبادرة الحزام والطريق الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج ؛ منشورات وزارة الخارجية الإماراتية ؛ (أبو ظبي : أكاديمية الإمارات الدبلوماسية ؛ ٢٠١٨) ص ١
(٣) عماد آبشناس ؛ مبادرة طريق الحرير البري والبحري الصينية من منظور إيراني ؛ سلسلة تقارير ؛ (مركز دراسات الجزيرة : الدوحة ٢٠١٧) من ص ٣ : ٤ .

الاقتصادى لطريق الحرير الذى يعبر القارتين الآسيوية والأوروبية إلى ثلاث مستويات من حيث النطاق المكانى ألا وهى :-

١- مناطق محورية :- تضم الصين وروسيا ودول آسيا الوسطى الخمسة .

٢- المناطق التوسعية :- وتشمل الدول الأعضاء والمراقبة في منظمة شنغهاي للتعاون والاتحاد الاقتصادى الأوراسيوى وهى كل من الهند وباكستان وايران وأفغانستان ومنغوليا وروسيا البيضاء وأرمينيا وأوكرانيا ومولدافيا .

٣- المناطق الشعبية :- تشمل دول غرب آسيا ودول الاتحاد الأوربي وتمتد أيضا إلى اليابان وكوريا الجنوبية وغيرها من دول شرق آسيا^(١).

المطلب الثانى

طريق الحرير البحرى للقرن الحادى والعشرين (الطرق البحرية)

يشكل " طريق الحرير البحرى " ثانى مكون محورى لمبادرة الحزام والطريق . وقد أعلن الرئيس الصينى لأول مرة عنه في حديثه أمام البرلمان الإندونيسى في أكتوبر ٢٠١٤ ؛ في إطار حديثه عن ضرورة تعزيز التعاون البحرى بين الصين ودول " مجموعة الآسيان " ؛ وقد استخدم حينها مفهوم " طريق الحرير البحرى " ؛ ويهدف هذا الطريق إلى تطوير البنية التحتية البحرية للدول الشريكة فيه^(٢).

وبشكل عام ؛ يتضمن " طريق الحرير البحرى " إنشاء عدد من الممرات البحرية التي تربط الصين بقارة أوروبا ؛ بداية من بحر الصين الجنوبى ؛ مرورا بالمحيط الهندى ؛ وكذلك من خلال بحر الصين الجنوبى مرورا بجنوب المحيط الهادى . وتكتسب هذه

(١) عزت شحور؛ مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية ؛ سلسلة تقارير ؛ (مركز دراسات الجزيرة : الدوحة ٢٠١٧) ص ٤

(2) Alvin C. Chua, One Belt One Road and Opportunities, Centre for Financial Stability, July 6, 2017, pp. 6 - 48.

الممرات أبعادا استراتيجية ؛ نظرا للطبيعة الاستراتيجية للمحيط الهندي ؛ والذي يعد بمنزلة نظام استراتيجي شبه مغلق ؛ ويحتوى على عدد من المضائق التي تتحكم في حركة الدخول والخروج من شمال المحيط ؛ فيما يعرف باسم " نقاط الاختناق " (Choke points) .

ويتضمن " طريق الحرير البحري " أيضا ما يُعرف بطريق الحرير القطبي ؛ الذي أعلنت عنه الصين لأول مرة في يناير ٢٠١٨ ؛ حيث كشفت أنها سوف تشجع شركاتها في تطوير البنية التحتية والقيام برحلات تجارية تجريبية ؛ من أجل تدشين ممرات بحرية في القطب الشمالي ؛ تكون بدورها " طريق الحرير القطبي " ^(١).

وتعود رغبة الصين في إنشاء الممرات البحرية التي تربطها بقارة أوروبا عبر المحيط الهندي إلى أن هناك ندرة كبيرة في عدد الممرات البرية التي تربط بين المحيط الهندي ومنطقة أوراسيا عموما نظرا للحواجز الجغرافية الصعبة ؛ من سلاسل جبلية ؛ وصحراء وغابات ؛ والتي تمتد في جنوب آسيا وتفصلها عن آسيا الوسطى ؛ وهو ما يضعف قدرة دول المنطقة بما فيها الصين على الوصول إلى المحيط الهندي ^(٢).

وبالنسبة لطريق الحرير القطبي فتتمثل أهميته بالنسبة للصين في أنه يختصر وقت الرحلات البحرية إلى أوروبا بمقدار ٢٠ يوما مقارنة بمسارها التقليدي عبر قناة السويس ؛ كما تسعى الصين من خلال هذا الممر للدخول في شراكة تجارية مع روسيا ؛ وتهتدئة هواجس الأخيرة تجاه التمدد الصيني في الجوار المباشر لروسيا ؛ خاصة في آسيا

(1) Shannon Tiezzi, The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls, **The Diplomat**, February 13, 2014, accessible at: <https://bit.ly/2zpVLss>

(2) China unveils vision for 'Polar Silk Road' across Arctic, **Reuters**, January 26, 2018, accessible at: <https://reut.rs/2u8oeOD>

الوسطى . وينطوي هذا الممر أيضا على أهمية بالنسبة لروسيا إذا سينقل صادراتها من النفط والغاز عبر القطب الشمالي للأسواق الدولية ؛ ومن هنا تسعى روسيا لتكوين أسطول من السفن كاسحة الجليد من أجل مصاحبة السفن التجارية التي تمر عبر الطريق الشمالي ؛ ومن ثم الحصول على رسوم مقابل هذه الخدمة^(١) .

جدير بالذكر أن هناك صعوبات كبيرة تقف في وجه تنفيذ مشروع " طريق الحرير القطبي " ؛ وهو ما يرتبط بعدد من العوامل أهمها أن هذا الممر لا يستطيع حتى الآن استيعاب سفن الحاويات الضخمة ؛ التي تمر عبر قناة السويس^(٢) ؛ ويمكن الاستدلال على ذلك من خلال أنه في الوقت الذي بلغ فيه حجم التجارة الكلية التي مرت عبر القطب الشمالي ٩.٧ مليون طن عام ٢٠١٨ ؛ فإن ١٩٤.٤ ألف طن فقط من هذه التجارة هو الذي نُقل عبر الممرات البحرية ؛ أما باقى الحمولة ؛ فقد عبرت من خلال الطرق البرية^(٣) .

المطلب الثالث طريق الحرير الرقمي

يشكل طريق الحرير الرقمي أحدث مسارات المبادرة الصينية ؛ وتتضمن إنشاء شبكة متطورة من البنية التحتية التكنولوجية ؛ تستهدف ربط الصين بالعالم الخارجي عبر ما يسمى " طريق الحرير الرقمي "^(٤) والذي سيسهم في مساعدة الدول الأخرى في

(1) David Brewster, The MSRI and the Evolving Naval Balance in the Indian Ocean, in: Jean-Marc F. Blanchard (ed.), **China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia: A Political Economic Analysis of its Purposes, Perils, and Promise**, (Singapore: Palgrave Macmillan, 2018), pp. 55 – 56

(2) China unveils vision for 'Polar Silk Road' across Arctic, **op.cit.** accessible at: <https://reut.rs/2u8oeOD>

(3) 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>

(٤) بدأت فكرة إنشاء هذا الطريق في يوليو من عام ٢٠١٥ ؛ لدى انعقاد " ورشة عمل الصين – الاتحاد الأوروبي

للتعاون الرقمي " في بروكسل ؛ وكان التصور آنذاك أن يتكون المشروع من كابلات ضوئية وشبكات التليفون

المحمول ؛ فضلا عن تطوير التجارة الالكترونية بين الصين والدول الأعضاء في المبادرة .

المبادرة في تطوير بنيتها التحتية الرقمية ؛ وتعزيز الأمن السيبراني^(١).
ويستهدف هذا المشروع فتح أسواق جديدة للتجارة الالكترونية أمام المنتجات الصينية ؛ لاسيما أن هناك فرصا كبيرة لنمو التجارة الالكترونية في الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق .

ولعل الباعث على جدوى وأهمية طريق الحرير الرقمي للصين وكذا الدول المشاركة في المبادرة هو تنامي القطاع التكنولوجي والرقمي في الصين ؛ حيث أسهم الاقتصاد الرقمي عام ٢٠١٦ بنحو ٣٠.٣٪ من الناتج المحلي الإجمالي الصيني ؛ وفي العام ٢٠١٧ شكلت التجارة الالكترونية الصينية ٤٢٪ من الأسواق العالمية والتكنولوجيا العملاقة . وهو الأمر الذي شجع الصين على طرح مشروع الحرير الرقمي لإتاحة الفرص لشركاتها التكنولوجية بإيجاد أسواق خارجية جديدة أمام المنتجات الصينية^(٢) ؛ ويأتي ضمن هذا الإطار الاتفاق الذي وقعته شركة هواوي مع الحكومة الباكستانية في عام ٢٠١٧ ؛ والذي يقضى بإنشاء كابل من الألياف الضوئية يربط باكستان و جيبوتي وكينيا باسم " باكستان - شرق أفريقيا كابل اكسبريس " ؛ وقد يمتد الخط شمالا إلى مصر وجنوبا إلى جنوب أفريقيا ؛ بطول إجمالي يقدر حوالى (١٣) ألف كيلومتر ؛ وتدرس بكين أيضا بناء كابل من الألياف الضوئية يربط بين فنلندا واليابان وروسيا والنرويج عن طريق القطب الشمالي^(٣).

(1) A web of Silk: China talks of building a "digital Silk Road": An ancient Silk Road city wants to cash in, **The Economist**, May 31, 2018, accessible at: <https://econ.st/2KlyYNK>

(2) Grzegorz stec, The invisible silk road: enter the digital dragon, **Briefing papers**, (European Institute for Asian Studies: Brussels, 2018), p3.

(٣) على صلاح وآخرون ؛ مصدر سبق ذكره من ص ٦ : ٧

جدير بالذكر أن طريق الحرير الرقمي جزء من استراتيجية " صنع في الصين ٢٠٢٥ " والذي يشرف عليه مجلس الدولة الصيني منذ عام ٢٠١٥ ؛ حيث تضع الصين هدفا طموحا لتطوير القدرات التكنولوجية الصينية والتحول إلى التصنيع الذكي من خلال الاستثمارات في التقنيات المتقدمة بهدف تحويل كامل القطاعات الصناعية والإنتاجية بحلول ٢٠٢٥ إلى قطاعات تدار بواسطة برامج الذكاء الصناعي ؛ فضلا عن بناء القدرات التكنولوجية الخاصة بالفضاء والاتصالات التي تسعى هذه الاستراتيجية الواسعة لتنفيذها في المستقبل^(١).

(1) Deepakshi Rawat and Chan Jia Hao, Digital Silk Road: Implications for India, **ISAS Papers**, NO 521, (Institute of South Asian Studies: National University of Singapore, 2018),p3.

الفصل الثاني

الأهداف الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية

ذهب عدد من الباحثين إلى أن تحقيق المبادرة الصينية لأهدافها الاستراتيجية لا بد

وأن تقوم على عدد من الركائز الرئيسية ؛ تلك الركائز تتمثل في^(١):-

١ - تنسيق السياسات ؛ بحيث تشجع على التعاون المتبادل بين الدول المشاركة في

المبادرة من أجل الكسب المشترك .

٢ - التبادل الثقافي المتمثل أساسا في التواصل الشعبي بين مختلف شعوب الدول

المعنية وتعميق التفاهم الثقافي والتعاون السياحي .

٣ - الاندماج المالي من خلال تطوير المجال النقدي والتعاون المالي وتسهيل تبادل

العملات

٤ - تحفيز التجارة والاستثمار من خلال دعم الاستثمارات الخارجية ؛ والتجارة في

مختلف الاتجاهات بين الدول المعنية بالمبادرة بحيث تعزز الاندماج الاقتصادي .

٥ - تسهيل الربط / الاتصال بين مختلف المناطق المركزية في مسار الحزام والطريق

عبر الموانئ والمشاريع المشيدة والطرق السيارة وغيرها .

وبالبناء على هذه الركائز يمكن لكلا من الصين ؛ والدول المشاركة في المبادرة

تحقيق عدد من الأهداف الاستراتيجية نذكرها لكلا منهما على حدى على نحو التالي:-

(1) Lehman Brown international accountants , the belt and road initiative , (www.lehmanbrown.com)PDF,P2.

المبحث الأول الأهداف الاستراتيجية للصين

تتمثل أهم الدوافع والأسباب التي دفعت الصين إلى إطلاق هذه المبادرة رغم تكاليفها الباهظة في النقاط التالية :-

١- دفع العجلة الاقتصادية داخل الصين :-

كنتاج للتراجع الذى أصاب حجم الصادرات الصينية خلال الفترة الممتدة من ٢٠١٣ وحتى الربع الثالث لعام ٢٠١٦ ؛ أطلقت الحكومة الصينية تلك المبادرة مستهدفة منها أن تكون إحدى محركات النمو الاقتصادى والتشغيل فى الصين ؛ من خلال إيجاد أسواق جديدة للمؤسسات الصينية ؛ ومن ثم تسريع وتيرة الإنتاج ؛ حيث تتوقع الحكومة الصينية مثلاً إنشاء ٢٠ ألف كم من السكك الحديدية فى إطار المبادرة مما سيساهم فى إيجاد منافذ لإنتاج الحديد والصلب فى الصين^(١) ؛ كما أن المبادرة تمثل قناة فاعلة فى تحريك المياه الراكدة فى قطاع البناء داخل الصين مما يفتح المجال لمؤسسات البناء الصينية للاستثمار فى الخارج ؛ كما سيتم تطوير الصناعات الرقمية وتعزيز نشاط الشركات الصينية فى مجال تكنولوجيا الاتصالات ؛ ومن ثم زيادة حصتها السوقية فى مجال التجارة الالكترونية العالمية ؛ وهو ما بدأت الحكومة الصينية جنى ثماره من خلال قيام شركات الاتصالات الصينية كشركة (هواوى ؛ زد تى إيه) ببناء عدد من شبكات الاتصالات والمعلومات داخل بعض الدول المشاركة فى المبادرة حيث وقعت شركة هواوى مع الحكومة الباكستانية اتفاقاً عام ٢٠١٧ يقضى بإنشاء كابل

(١) على صلاح "؛ مرجع سبق ذكره ص ٧ .

من الألياف الضوئية يربط باكستان وجيبوتي وكينيا ؛ تحت اسم " باكستان - شرق أفريقيا كابل إكسبريس " ^(١).

٢- تعظيم العوائد من خلال تخفيض مدد النقل :-

حيث تسعى الحكومة الصينية من خلال المبادرة و ممراتها (البرية ؛ والبحرية) والبنى التحتية الجديدة التي ستنشأ في إطار هذه المبادرة ؛ إلى تقليص مدة نقل البضائع الصينية إلى أسواق الاتحاد الأوربي (الشريك التجاري الأول للصين) ؛ فنقل البضائع مثلا عبر البحر بين مدينة شنغهاي الصينية وروتردام الهولندية كان يتطلب شهر على الأقل ؛ وكان يستلزم ثلاثة أسابيع لنقل هذه البضائع عبر السكك الحديدية ؛ وخمسة عشر يوم عن طريق الشاحنات ؛ فكان هدف الحكومة الصينية هو تقليص مدة النقل ؛ ومن ثم استهدفت المبادرة إنشاء خط سكك حديدية مباشرة تربط الأقاليم الشرقية للصين ببولونيا وألمانيا ؛ وكذا دعم قيام طريق الحرير القطبي ومن ثم اختصار وقت الرحلات البحرية إلى أوروبا بمقدار ٢٠ يوما مقارنة بالطريق التقليدي الذي يعبر عبر قناة السويس ^(٢)؛ كما سيسمح إيجاد ممرات جديدة بتخفيف الضغط على الموانئ والسكك الحديدية الصينية القديمة .

٣- تأمين إمدادات الطاقة :-

نتاج لكون أن الصين تمثل أكبر مستورد للمحروقات على المستوى العالمي ؛ تسعى الحكومة الصينية من خلال المبادرة ؛ إلى خفض مؤشر تبعيتها لدول الخليج وأفريقيا

(١) على صلاح ؛ المرجع السابق ؛ ص ٧ : ٨ .

(2) Pascal (ALLIZARD): « Pour la France, les nouvelles routes de la soie: simple label économique ou nouvel ordre mondial ? » consulté le 5/2/2019, sur le site: <https://www.senat.fr/notice-rapport/2017/r17-520-notice.html>

كأكبر مصدرى المحروقات للصين ؛ وذلك من خلال تنويع مورديها ؛ الأمر الذى دفعها لتوقيع عقد توريد مع الحكومة الروسية لتوريد الغاز بقيمة ٤٠٠ مليار دولار في مايو ٢٠١٤^(١) ؛ كما ضاعفت الشركات الصينية استثماراتها في الطاقة في آسيا الوسطى والذى كان نتاجه إنشاء خط أنبوب للنفط بين الصين وكازاخستان ؛ وخط أنبوب للغاز بين الصين وتركمنستان .

وفي ظل هذا الهدف الاستراتيجي للحكومة الصينية عملت على تأمين إمدادات

الطاقة^(٢) من خلال إنشاء ممرين للطاقة :-

- الممر الأول من ميناء (كوادر) في باكستان يمر مباشرة إلى إقليم شينجانغ الصينى .
- الممر الثانى من ميناء (تشاوريو) في ميانمار يمر مباشرة إلى يونان الصينية .

٤- تعزيز مكانة العملة الصينية (اليوان) عالميا :-

لعل أحد الأهداف الاستراتيجية للحكومة الصينية من المبادرة هو توسيع نطاق تداول عملتها الوطنية اليوان وجعلها عملة رئيسية في التبادل التجارى العالمى ؛ خاصة بعدما تمكن اليوان عام ٢٠١٦ إلى الانضمام إلى سلة حقوق السحب التابعة إلى سلة النقد الدولى إلى جانب أربع عملات أخرى مدرجة وهى الدولار الأمريكى ؛ اليورو

(1) Alice (Ekman): « LA France face aux nouvelles routes de la soie chinoises », L'IFRI, Octobre 2018, p 18.

(٢) حيث ترى الصين أن ممرات الطاقة خاصتها غير آمنة لسببين هما :-

- القرصنة :- فهى منتشرة في مضيق ملقا ومضيق هرمز ؛ وخليج عدن وبحر الصين الجنوبي .
- قوات البحرية الأمريكية :- حيث تتواجد هذه القوات في المحيط الهندى والهادى؛ مما يشكل خطر على إمدادات الطاقة الصينية في حالة الخلاف مع الولايات المتحدة الأمريكية ؛ إذا يمكن لهذه الأخيرة أن تفرض حصارا بحريا على هذه الإمدادات .

Vivien (FORTAT): « LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE, TAOÏSME ÉCONOMIQUE OU NOUVEL IMPÉRIALISME? », ASIA FOCUS, N° 45, OCTOBRE 2017, p10 .

الأوربي ؛ الين الياباني ؛ الجنية الإسترليني^(١).

٥- إحداث توازن تنموي داخل الأقاليم الصينية ؛ والارتقاء بمعدلات النمو داخل

الأقاليم الفقيرة :-

حيث ترى الحكومة الصينية أن هذه المبادرة تمثل ركيزة أساسية في استراتيجيتها الرامية لتطوير أقاليمها الوسطى والغربية ؛ فالأقاليم المتواجدة في غرب ووسط الصين هي أقل نمواً وتطوراً من الناحية الاقتصادية^(٢) مقارنة بالأقاليم الشرقية مثل بكين ؛ فهناك فجوة تنموية بين الأقاليم ؛ الأمر الذي يثير مخاوف الحكومة الصينية من إندلاع اضطرابات سياسية كنتيجة لهذه الفجوة التنموية^(٣)؛ لذلك تسعى الحكومة الصينية إلى تحقيق نمو في الأقاليم الفقيرة بحثاً عن الاستقرار الداخلي ؛ من أجل ذلك جعلت الممرات الرئيسية للمبادرة تمر عبر تلك الأقاليم بهدف تطويرها .

٦- توطيد العلاقات وتقويتها مع دول الجوار الصينية :-

(١) على صلاح ؛ مرجع سبق ذكره ؛ ص ٣

(٢) هذا الأمر يبدو واضحاً خاصة في إقليم (شينجيانغ) ؛ وهو إقليم غني بالمواد الأولية كالفحم والحديد واليورانيوم ... الخ ؛ ويمثل قيمة اقتصادية كبرى للاقتصاد الصيني ؛ غير أن هذا الإقليم يقطن به أغلبية الإيجور المسلمة ؛ لذلك حاولت وتحاول الحكومة الصينية محو الخصوصيات الثقافية لهذه الأقلية ؛ مما نتج عنه ظهور حركات انفصالية كالحزب الاسلامي التركستاني ؛ لذا ترى الحكومة الصينية أن ضمان نمو اقتصادي في هذا الإقليم هو شرط للمحافظة على الأمن والاستقرار وتلاشي المطالب الانفصالية ومواصلة استغلال المواد الأولية وتأمين الحدود الغربية للصين .

Thierry (GARCIN): « Le chantier-très géopolitique-des Routes de la soie »,consulté le 5 janvier 2019 sur le site: www. diplomweb. com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-lasoie. html

(٣) جين (ليانجشيانج) و إن (جاناردان) : " مبادرة الحزام والطريق : الفرص والمعوقات أمام دول الخليج "

على موقع أكاديمية الإمارات الدبلوماسية :-

https://eda.ac.ae/docs/default-source/Publications/eda-insight_belt-and-road_ar

لعل أحد البواعث الرئيسية للمبادرة الحكومية الصينية هي تقوية العلاقات مع دول الجوار؛ وذلك استجابة للاعتبارات الأمنية؛ حيث تمثل تقوية العلاقات مع كازاخستان؛ وطاجيكستان؛ وقرغيزستان مسألة ذات أولوية للحكومة الصينية؛ لأن هذه الدول الثلاث هي دول مجاورة لإقليم شينجانغ ذو القيمة الاقتصادية للصين والذي يغلب على قاطنيه الانتماء للأقليات المسلمة والتي تتقاسم معه تلك الدول الروابط الأثنية؛ وبالتالي يمكن أن تشكل آسيا الوسطى مصدرا لعدم الاستقرار؛ ويمكن أن تزيد من حدة مشكلة التطرف أو الحركات الانفصالية في الصين؛ لذا تعمل الحكومة الصينية على توطيد علاقاتها مع دول الجوار من أجل دعم الاستقرار في المنطقة وتحقيق التنمية الاقتصادية فيها عن طريق مبادرة الحزام والطريق كحل لمشكلة الأمن خصوصا في حدودها الغربية.

٧- الصعود كقوة دولية اقتصادية وسياسية مؤثرة عالميا :-

حيث تسعى الصين من وراء هذه الاستثمارات الضخمة عبر العالم إلى توسيع نفوذها؛ والظهور كبديل تنموي بديل عن النموذج الغربي؛ ذلك أن هذه المبادرة تؤكد القوة الناعمة للصين؛ حيث تسعى الحكومة الصينية لتوظيف هذه المبادرة لتأكيد صعودها كقوة دولية ومنافسة الولايات المتحدة الأمريكية.

المبحث الثاني الأهداف الإستراتيجية للدول المنضمة للمبادرة

لهذه المبادرة عدد من الأهداف الاستراتيجية للدول المشاركة فيها ؛ تلك الأهداف تتمثل في :-

١- تطوير البنية التحتية :-

تمثل المشاركة في المبادرة فرصة كبيرة لتطوير البنية التحتية في العديد من الدول التي عجزت عن تمويل هذا النوع الاستثمارات - لكونها لا تمتلك الموارد الكافية لتطوير هذه البنية -؛ رغم أهميتها لدفع عجلة التنمية .

حيث أن الحكومة الصينية قدر رصدت نحو ٥٥.٨ مليار دولار كقيمة للاستثمارات المباشرة الصينية في الدول المشاركة في المبادرة الصينية (الحزام والطريق)^(١) .

٢- المساهمة في دفع عجلة النمو الاقتصادي :-

إن توفير البنى التحتية في الدول المشاركة في المبادرة الصينية كالطرق والموانئ وشبكات الكهرباء وكابلات الألياف الضوئية ؛ سيحفز الاستثمارات في القطاعات الاقتصادية المختلفة ؛ مما سيسهم في مواجهة عدد من المشكلات الهيكلية داخل اقتصاديات تلك الدول كمشكلة البطالة - حيث ستوفر تلك الاستثمارات مزيد من فرص العمل - والتضخم - نتاج لارتفاع معدلات الإنتاج ومن ثم ارتفاع جانب العرض في مقابل الطلب الاستهلاكي المحلي - وبناء على الاستغلال الأمثل لتلك المبادرة داخل الدول المشاركة في المبادرة من الممكن إحداث تغير نسبي ايجابي في موازين المدفوعات وكذا أسعار صرف العملات المحلية .

(1) (Paulo Afonso) Brardo: « La sécuritisation des intérêts chinois: la Nouvelle Route de la Soie au sein du Nouveau Grand Jeu centrasiatique », Paris, Dalloz, 2018, p105.

٣- النمو المتوازن داخل الأقاليم الأكثر احتياجاً للتنمية الاقتصادية :-

لعل أحد أبرز الأهداف الاستراتيجية التي لا بد وأن تكون ذات بواعث سياسية واقتصادية واجتماعية داخل الدول المشاركة في المبادرة الصينية هي تحقيق النمو المتوازن بين مختلف أقاليم الدولة ؛ مما سيدعم تحقيق حالة من الاستقرار السياسى والاجتماعى بتلك الدول .

٤- تنمية دون مشروطة سياسية :-

لعل ما يجعل المبادرة الصينية هدفا إستراتيجيا للدول للمشاركة فيها أنها مبادرة تنموية عالمية دون مشروطة سياسية ؛ ذلك أن الصين دائما ما تؤكد على مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول المشاركة في المبادرة (على عكس علاقات الشراكة الأوربية مع الدول النامية) ؛ وهو ما اتضح في إطار ما يسمى (بإجماع بكين) حيث أكدت الحكومة الصينية على المساواة بين الدول والثقة المتبادلة والتعاون الاقتصادى المتوازن ؛ ولهذا ترى الدول النامية أن الصين يمكن أن تشكل بديل تشاركى أفضل عن الدول الغربية^(١).

(١) جدير بالذكر أنه لا يمكن القطع بأن الصين لا تفرض مشاركة سياسية في علاقاتها الاقتصادية ؛ ذلك أنه تستخدم في بعض الأحيان سلاح المساعدات الاقتصادية في سبيل الاعتراف بوحدة أراضيها وكون أن تايوان أحد أقاليمها ؛ وهو ما نستطيع أن نضرب به مثال على ما طلبته من دولة مالاي من الاعتراف بوحدة أراضي الصين وقطع العلاقات الاقتصادية مع تايوان مقابل تقديم مساعدات تنموية صينية لها .
كذا المسلك الصين تجاه الدول التي سعت لتقديم شكاوى ضد الإغراق الصينى في منظمة التجارة العالمية ؛ إذ ألزمت الصين تلك الدول ؛ بعدم تقديم شكاوى للمنظمة في مقابل الحصول على مساعدات تنموية صينية .

الفصل الثالث

التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق الصينية

هناك نوعين من التحديات تواجه مبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها الحكومة الصينية ؛ النوع الأول متعلق بالدولة صاحبة دفة القيادة في هذه المبادرة ألا وهي الصين ؛ والنوع الثاني تحديات مرتبطة بالدول المشاركة في تلك المبادرة ؛ تلك التحديات هي ما سنحاول مناقشتها في المباحث التالية :-

المبحث الأول

التحديات التي تواجه الصين في تطبيق مبادرة الحزام والطريق

تصطدم الصين صاحبة راية إطلاق مبادرة الحزام والطريق بعدد من التحديات ؛ سواء فيما يتعلق بمشروع المبادرة نفسه وتطبيقه ؛ وعدد من التحديات الداخلية ؛ وتحديات أخرى إقليمية ؛ تلك التحديات المتعددة هي ما سنحاول إبرازها على النحو التالي :-

١ - تباين السياسات الاقتصادية :-

إذ تصطدم الصين في طريق سعيها لتطبيق المبادرة بتباين السياسات الاقتصادية والإجراءات المتعلقة بالاستيراد والتصدير ؛ ودرجة الاستجابة للإصلاحات الاقتصادية المطلوبة من الدول المشاركة بالمبادرة لتحسين أداء المؤسسات ؛ والعمل على تخفيف الإجراءات الجمركية ؛ فعلى سبيل المثال أن تصدير البضائع لآسيا الوسطى يستغرق نحو ٥٠ يوما بسبب الإجراءات المتبعة في عملية الاستيراد ؛ وهي مدة طويلة ؛ في حين أن الأمر ذاته يستغرق نحو ١٠ أيام للدول السبعة الكبار^(١)؛ ومن ثم فإن التحدي

(1) Belt and Road Initiative, In :- <https://www.worldbank.org/en/topic/regionalintegration/brief/belt-and-road-initiative> (vue le: 02-01-2019, à 20:45)

الأكبر الذي يواجه الصين هو محاولة موائمة السياسات والإجراءات الاقتصادية بين دول المبادرة لتجاوز تلك الإشكالية .

٢- التراجع الإقتصادي للدول المشاركة بالمبادرة :-

من أبرز التحديات التي تواجه الصين أيضا في تطبيق المبادرة هو التراجع الاقتصادي للدول المعنية بالمبادرة كأفغانستان ؛ ونيبال ؛ وكينيا ؛ وجيبوتي ... الخ وتراجع قدرتها على تمويل المشاريع المرتبطة بالمبادرة ؛ إذا تعاني معظم تلك الدول من ضعف بنيتها التحتية ؛ وتراجع مؤشراتها التنموية ؛ فضلا عن ارتفاع مؤشرات التضخم بها ؛ وهشاشة بنيتها المجتمعية^(١)؛ مما يحمل الصين إن أرادت المضي قدما في تلك المبادرة تكاليف إضافية لإعادة تجديد هذه البنية التحتية ودفع اقتصاديات تلك الدول للاندماج في الاقتصاد العالمي .

جدير بالذكر أن الصين إزاء ذلك رصدت نحو ٨ تريليون دولار أمريكي للاستثمار في البنى التحتية لدول المبادرة ؛ ولضمان التمويل بشكل مستمر عمدت إلى إنشاء مؤسسات مالية هي البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية "AIIB" وصندوق طريق الحرير "NSRF"^(٢) .

٣- إختلال مستويات التنمية الاقتصادية والاجتماعية بين المناطق في الصين :-

(١) فعلى سبيل المثال بناء الجزء من خط السكك الحديدية التي تربط كومنينغ - سنغافورة والذي يمر عبر جمهورية لاوس تقدر تكلفته بـ ٦ مليار دولار وهو ما يمثل ٤٠ ٪ من الناتج المحلي للاوس سنة ٢٠١٦ ؛ وهو مبلغ ضخم لا يمكن اقتطاعه من ميزانيتها في ظل محدودية الإمكانيات ؛ وهو ما جعل سلطات الدولة تقتصر مساهمتها في ٧٠٠ مليون دولار ؛ ٥٠٠ مليون دولار منها ممولة من قرض صيني .

(2) - Michele Ruta, Three Opportunities and Three Risks of the Belt and Road Initiative, In: <https://blogs.worldbank.org/trade/three-opportunities-and-three-risks-belt-and-road-initiative> (vue le 05-01-2019, à16:00).

على الرغم من مستويات التنمية العالية داخل الصين ؛ إلا أنه يبرز اختلال في مستويات التنمية الاقتصادية والاجتماعية بين المناطق في الصين ؛ إذ يرتبط النمو الاقتصادي بالمناطق الشرقية عكس المناطق الغربية ووسط الصين والمناطق الداخلية والحدودية والتي تسجل تراجع في مؤشرات التنمية ؛ وبالتالي فالمبادرة تشكل تحدياً للقيادة الصينية لتحقيق التجانس بين هذه المناطق الداخلية قبل الانطلاق لبناء شراكات خارجية .

وفي هذا الاطار عملت الصين على تمرير شبكة الطرق الخاصة بمبادرتها إلى الدول المجاورة لها في آسيا الوسطى عبر إقليم شانغ يانغ و التبت ؛ وهى المناطق التي تعرف حالة تراجع مستويات النمو ووجود مشكلات أمنية ومطالب بالانفصال^(١).

٤ - الانغلاق السياسي الصيني :-

تواجه الصين أيضا انتقادات داخلية وخارجية حول طبيعة النظام التسلسلي والانغلاق السياسي ؛ وتراجع الحريات وحقوق الانسان ؛ سواء من الدول أو المنظمات الدولية ؛ فمن خلال إطلاق مشروعها تلتزم الصين بالانفتاح على العالم وهو ما سيكلفها تدويل بعض قضاياها الداخلية ويجعلها في مواجهة قوى خارجية ضاغطة كالمنظمات الدولية فيما يتعلق بتجاوزات في حقوق الانسان والتعددية العرقية .

٥ - تراجع مستويات الثقة مع دول الجوار :-

من ضمن التحديات والعراقيل التي تواجه الصين في تطبيق المبادرة هو تراجع مستويات الثقة مع دول الجوار فالعلاقات الصينية مع كلا من كوريا الجنوبية ؛ واليابان ؛ والهند ؛ وكازاخستان ؛ وقيرغستان متوترة .

(1) Audrey Camonfour-Jobin et Al, La Belt and Road initiative: enjeux et défis pour la Chine, In: <https://cqegeulaval.com/la-belt-and-road-initiative-enjeux-et-defis-pour-la-chine/> (02-01-2019, à 20:55).

فوجود عداوات قديمة مثلا مع الهند بسبب النزاع الحدودي حول مناطق من الحدود التي تصل إلى ٤ آلاف كيلومتر؛ فضلا عن استبعاد الصين للهند من مشروعها وتطوير مشاريع استراتيجية مثل هضبة دوكلام Doklam المتنازع عليها مع مملكة بوتان والتي تدعم مطالبها الهند التي تعتبرها منطقة استراتيجية لها؛ وفي إقليم كشمير المتنازع عليه مع باكستان. وكذا تعمد الصين استخدام باكستان من أجل إحتواء الهند والحيلولة دون صعودها؛ وذلك بإنشاء الممر الصيني الباكستاني وهو ممر استراتيجي ربط الصين بالمحيط الهندي من خلال ربط إقليم شين جيانغ بميناء جوادار الباكستاني عبر مملكة Malacca واختصار لتكاليف الشحن والوقت؛ بالإضافة إلى محاصرتها من حدودها البحرية بتواجد الصين في سيريلانكا في إطار المبادرة واهتمامها بمشاريع تقوية البنية التحتية للنقل واستحواذها على أكبر حصة من ملكية ميناء هامبانتوتا الاستراتيجي؛ هو ما يثير مخاوف الهند ويزعزع الثقة في السياسة الصينية التي تعمل على محاولة احتواء الهند والسيطرة على مقدراتها وليس التعاون معها^(١).

ذلك التزعزع في ميزان الثقة بين الصين والدول المجاورة لها؛ جعل الصين تفكر في محاولة التخلص من تأثيراتها على تحركاتها في إطار المبادرة؛ بأن تربط تجارتها الخارجية بمناطق بعيدة عن هذا التوتر كأفريقيا وشرق أوروبا وأمريكا اللاتينية.

٦- القلق العالمي من إتساع رقعة النفوذ الصيني سياسيا واقتصاديا على المستوى

العالمي :-

على الرغم مما تمثله المبادرة الصينية من آليه فاعلة دعم الاقتصاد العالمي؛ وتنشيط

(١) ذكرُ الرحمن؛ الهند والصين.. اختبارات القوة؛ في :-

التجارة الدولية وتحريك المياه الراكدة بها ؛ لشمولها على مشاريع واستثمارات مع قوى إقليمية وعالمية ؛ فضلا عن إنضمام قوى اقتصادية عالمية للمبادرة كألمانيا وبريطانيا إلا أن الصين تواجه تنافسا من قوى عالمية^(١) كروسيا في آسيا الوسطى ومحاولات الولايات المتحدة الأمريكية لاحتوائها في القرب الجغرافي لها عبر مشروع محور آسيا ومعاهدة التجارة عبر الهادي مما يكبدها تكاليف إقتصادية وسياسية لمحاولة استمالة الدول الواقعة في منطقة التنافس خاصة وأنها مهمة لإنجاح المبادرة .

كذلك فإن الولايات المتحدة الأمريكية تنظر للمؤسسات المالية التي استحدثتها الصين لدعم مبادراتها والمتمثلة في البنك الآسيوي للاستثمارات في البنى التحتية ؛ وصندوق التحرير على أنه مؤسسات منافسة لمؤسسات بريتون وودز (البنك الدولي وصندوق النقد الدولي) لذلك تحاول الولايات المتحدة الأمريكية إثناء الدول الحليفة

(١) لعل أبرز المشاريع المضادة للمبادرة الصينية سعى اليابان عام ٢٠١٥ لإطلاق شراكة موسعة مع الولايات المتحدة الأمريكية وأستراليا بغرض تنسيق جهودهم لإنشاء آلية للتنسيق بينهم لمواجهة المد الصيني خاصة البحري ؛ وكذلك طرحت الهند مشروع ممر نمو آسيا- أفريقيا ٢٠١٧ لدى يركز على إنشاء الممرات البحرية الجديدة ==الرابطة بين القارة الأفريقية والهند وغيرها من البلدان جنوب آسيا وجنوب شرق آسيا . وكذلك أعلنت روسيا عن مشروعها للتكامل مع الدول الأعضاء في رابطة الدول المستقلة وهي نحو ١٢ دولة (روسيا وبلاروسيا ؛ أذربيجان ؛ كازاخستان ؛ قيرغستان ؛ مالدوفيا ؛ طاجيكستان ؛ تركمنستان ؛ أوكرانيا ؛ أوزبكستان ؛ أرمينيا ؛ جورجيا) وكذلك منظمة شنغها للتعاون ودول الآسيان .. وهو ما يتلاحظ معه أن روسيا اعتمدت على سياسة الاختراق لمناطق النفوذ الصيني على عكس القوى الإقليمية والعالمية التي يظهر أن مشاريعها وسياساتها أقرب إلى مواجهة والتحدى .

براكيتي جوبتا ؛ الهند تواجه " حزام الصين " بممر أفرو-آسيوي - مدعوم يابانياً ؛ في الشرق أوسط ؛ ٢٩ يولية ٢٠١٧ ؛ العدد ١٤١٢٣ في :-

<https://bit.ly/2N1Qc6Y> (vue le 08-01-2019, à 15:20)

لها عن المشاركة في مبادرة الحزام والطريق عن التعامل مع هذه المؤسسات وتشكك في عوائدها الاقتصادية.

ولعل الدافع وراء هذا التحرك الأمريكي هو مناهضة الرغبة الصينية في تعزيز مكانتها الإقليمية والعالمية ؛ وما يستتبعها من رغبة في إقامة نظام اقتصادى عالمى جديد يكون للصين فيه مكانة استراتيجية بعيدة عن هيمنة القوى الكبرى ؛ والتي ترى فيها الصين قوى تتعامل بإذعان مع كافة الدول الأخرى الموجودة على الساحة العالمية^(١).

٧- مشكلات البيئة الدولية (التحدى الأمني) :-

إن تفشى ظاهرة الإرهاب الدولى والقرصنة والجريمة المنظمة وكذلك إنتشار بؤر التوتر وإنعدام الاستقرار في العديد من الدول المشاركة في المبادرة الصينية^(٢) ؛ يشكل تحديا وعبئا على الحكومة الصينية لقيادة الحكومات المشاركة في المبادرة لمواجهة

(١) سنية الحسينى ؛ سياسة الصين تجاه الأزمة السورية ؛ هل تعكس تحولات استراتيجية في المنطقة ؛ المستقبل

العربى ؛ العدد ٤٤٠ ؛ أكتوبر ٢٠١٥ بيروت ؛ مركز دراسات الوحدة العربية ؛ ص ٤٤

(٢) حيث أن هناك العديد من النزاعات الإقليمية نستطيع أن نذكر منها على سبيل المثال :-

النزاعات حول الجزر والمناطق الاقتصادية الخالصة في منطقة جنوب شرق آسيا وخاصة في بحر الصين الجنوبي بين الصين وبعض دول جنوب شرق آسيا مثل النزاع بين الصين وفيتنام حول السيادة على جزر باراسيل .

المشاكل الحدودية البرية بين الدول مثل المشكلة بين الهند وباكستان حول كشمير وبين الصين والهند حول التبت..

مشاكل القوميات والأقليات والاثنيات العابرة للحدود مثل مشكلة الاكراد بين العراق وتركيا وسوريا وإيران ؛ ومشاكل المسلمين بين الهند وباكستان ؛ والإيجور في الصين والمسلمين في الفلبين

عدم استقرار الوضع السياسية في منطقة الشرق الأوسط والصراعات المسلحة ؛ فضلا عن وجود جماعات إرهابية كداعش وغيرها .

كونه يمثل عقبة كبيرة وخطيرة أمام حماية البنى التحتية المنجزة ؛ وكذا المشروعات الاقتصادية القائمة .

الأمر الذي يتطلب معه خلق حالة من السلام والاستقرار الدائم داخل كافة دول المبادرة قبل المضي قدما في تنفيذها ؛ حتى تؤتي هذه المبادرة ثمارها في تنشيط التجارة والاقتصاد في الصين وكذلك الدول المشاركة في المبادرة .

المبحث الثاني

التحديات التي تواجه الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق

على الرغم مما تحمله الرؤية الصينية لمبادرة الحزام والطريق من كونها تمثل قاطرة النمو للدول المشاركة في تلك المبادرة إلا أن هناك عدد من التحديات التي تواجه الدول المشاركة في المبادرة لعل أبرز تلك التحديات :-

١- عدم اليقين من التبشير الصيني بالنواتج الإيجابية للمبادرة :-

وهو ما يبدو من كون أنه على الرغم من أن السلطات الصينية تؤكد أن المبادرة قد سمحت بتوفير ٢٠٠ ألف فرصة عمل ؛ إلا أن واقع الأمر أن التوظيف تركز على العمالة الصينية دون اليد العاملة المحلية للدول المعنية بالمشاريع ؛ مما أثار الاستياء على المستوى الداخلي لهذه الدول ؛ و النظر برؤية للاستثمارات الصينية ومردودتها الإيجابية على اقتصادياتها الوطنية^(١).

٢- القلق من التبعية الاقتصادية والسياسية للصين :-

لعل أبرز التحديات والعقبات التي تلحق بالدول المشاركة في المبادرة هي خشيتها من التبعية السياسية والاقتصادية للصين ؛ خصوصا في ظل ما تعانيه تلك الدول من صعوبات في تمويل التزاماتها تجاه المبادرة (كتأهيل بنيتها التحتية لتكون ملائمة للاستثمارات الجديدة) وهو ما يجعلها تقبل دعم الصين للمشاركة سواء كقروض من خلال المؤسسات المالية التي أنشأتها لهذا الغرض أو المساعدات التي تقدمها مما يوقعها في خطر التبعية للصين خاصة إذا لم يحقق المشروع أهدافه المرجوة بالنسبة لهذه

(١) عزت شحرور ؛ مبادرة الحزام والطريق ؛ رؤية نقدية ؛ مركز الجزيرة للدراسات في :-

<https://bit.ly/2FcVZWX> (vue le: 08-02-2019, à 14:20).

الدول مما يساهم في خلق حالة عدم الرضا لدى شعوبها ؛ بسبب تنامي الفجوة بين المحقق والمتوقع .

٣- غموض الرؤية بالنسبة للمبادرة الصينية :-

حيث يمثل تحديا للدول المشاركة في المبادرة غموض صيغة المشروع في التصريحات الرسمية للمسؤولين وآليات تنفيذه والدول التي يشملها ؛ وطغيان الشعارات على المبادرة في مقابل عدم وضوح مضامينها بحيث لم تصدر أي وثيقة رسمية تبرز الدول التي سيمر عبرها الحزام والطريق حيث ترك الباب مفتوحا أمام كل الدول للانضمام .

٤- السياسات الحمائية الصينية :-

على الرغم مما تسعى له الصين من خلال المبادرة إلى ربط الصين بمناطق امدادات الطاقة وبمصادر المواد الأولية لصناعاتها إلى جانب تشجيع الاستثمارات الصينية في دول المبادرة ؛ لكن الصين في المقابل تتبع سياسة حمائية لاقتصادها تفرض من خلاله قيودا على الاستثمارات الأجنبية مما يثير تساؤلات عن مدى جدتها في مسعى الانفتاح على العالم الخارجي وتقاسم الاثار الايجابية للمبادرة مع الدول المعنية .

٥- التداعيات السياسية نتاج المشاركة في المبادرة مع الصين في ظل المخاوف العالمية

من الصعود الصيني كقوى إستراتيجية عالمية :-

لعل من أبرز التحديات التي تواجه الدول المشاركة في المبادرة هي الخشية من تداعيات المشاركة في المبادرة في ظل سعى كل القوى المناهضة للمبادرة في اتخاذ إجراءات تعسفية تجاه الدول المشاركة في المبادرة ؛ هذا التحدي أو العقبة يمكن التمثيل لها أنه كان نتاج التعاون المشترك بين الصين وأوكرانيا ؛ حيث استثمرت الصين

في أوكرانيا ٧ مليار دولار والتي كان أبرز تلك الاستثمارات إعادة تهيئة ميناء “Yuzhny” بهدف استقبال السفن ذات الحجم الكبير^(١). هذه الاستثمارات أثارت حنق روسيا التي تعتبر أوكرانيا منطقة نفوذ مباشرة لها؛ وتتعامل بحساسية مع أي تواجد خارجي فيها؛ الأمر الذي أثار التوتر بين روسيا وأوكرانيا ورتب أزمة إقليم القرم.

(1) Frank Holmes, China's Belt And Road Initiative Opens Up Unprecedented Opportunities, In: <https://www.forbes.com/sites/greatspeculations/2018/09/04/chinas-belt-and-road-initiativeopens-up-unprecedented-opportunities/> (vue le 02-01-2019, à 18:15)

الفصل الرابع

انعكاسات مبادرة الحزام والطريق على الدول النامية

يأتي الأثر الفاعل لمبادرة الحزام والطريق على الصين وكذا الدول المشاركة في المبادرة ؛ في سياق استراتيجية الصين للصعود السلمى ؛ التي تعتمد على التنمية الاقتصادية مع تجنب أي مواجهة سياسية مع الغرب ؛ حيث تركز المبادرة على آليات مختلفة من الشراكات الاقتصادية وبمستويات متعددة ؛ مع أكبر عدد ممكن من الدول المستعدة للانضمام لهذه المبادرة ؛ سواء كانت تقع على مسارات طريق الحرير البحري أو البري أو المستفيدة منه بوجه من الوجوه ؛ كما لا تقف أهمية المبادرة عند هذا الحد بل تحرص الصين على إعطاء هذا المشروع أبعاداً ثقافية وبيئية لتكون محل تفاعل إيجابي ؛ بشكل لا يجعل من المبادرة تنحصر في التبادل الاقتصادي والتجاري الصرف بما يجعل منها - أي المبادرة الصينية^(١) - إنعطافه قوية تعكس تطوراً سياسياً - اقتصادياً مهماً في التفاعل الصيني مع البيئة الاقتصادية الدولية وتحولها من مرحلة التكيف إلى مرحلة جديدة تكون فيها الصين فاعل رئيسي في تشكيل تلك البيئة الدولية .

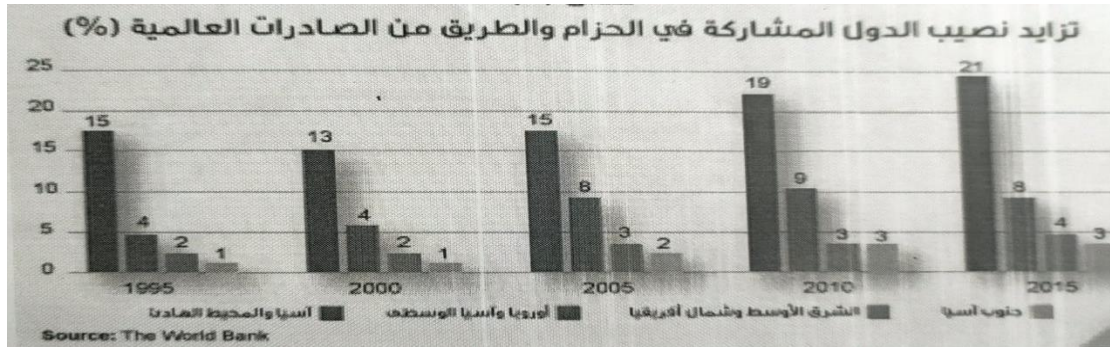
(١) وذلك في ظل كون الصين تمثل ثانياً أكبر اقتصاد في العالم بإجمالي ناتج محلي يبلغ (١١.٥) تريليون دولار سنوياً ؛ كما أن لديها إيدخارا محلياً يتجاوز (٥) تريليون دولار ؛ بالإضافة إلى مخزون من احتياطات النقد الأجنبي يبلغ (٣) تريليون دولار ؛ فضلاً عن كونها دائن صاف لسائر بلدان العالم بنحو (١.٨) تريليون دولار ؛ الأمر الذي جعلها تسعى لممارسة 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 . " إسوار براساد ؛ الطريق إلى التأثير ؛ مجلة التمويل والتنمية ؛ العدد ٥٤ ؛ واشنطن - صندوق النقد الدولي - ٢٠١٧ من ص ٢٢ : ٢٥ "

هذا وفي إطار قياس العوائد الاقتصادية المستقبلية للمبادرة سنقوم بطرح ؛ أبرز انعكاساتها الإيجابية ؛ وكذا السلبية على الدول المشاركة فيها وذلك من خلال المبحثين التاليين :-

المبحث الأول الانعكاسات الإيجابية لمبادرة الحزام والطريق الصينية على الدول النامية المشاركة في المبادرة

تعتبر " مبادرة الحزام والطريق " من فئة المبادرات التنموية الكبرى التي يمكنها دفع الاقتصاد العالمي ؛ وخصوصا اقتصاديات الدول النامية إلى النمو بمعدلات أسرع من المعتاد ؛ لاسيما إذا تم تنفيذها وفق المعايير وشروط النجاح والتوازن بين مصالح الدول المشاركة بها ؛ وهو ما يتضح على النحو التالي :-

١ - حيث ساهمت المبادرة في ارتفاع حجم صادرات الدول المشاركة من آسيا والمحيط الهندي وأوروبا وآسيا الوسطى ؛ والشرق الأوسط وشمال إفريقيا ؛ وجنوب آسيا ؛ حيث ارتفعت صادرات تلك الدول من ٢٣ ٪ عام ١٩٩٥ إلى ٣٦ ٪ في عام ٢٠١٥ ومن المتوقع أن تحقق المزيد من الزيادة في نصيبها خلال السنوات المقبلة^(١).



(١) على صلاح ؛ مرجع سبق ذكره ؛ ص ٧

كذلك تشير الإحصاءات الرسمية الواردة من مصلحة الجمارك الصينية العامة في العام ٢٠١٨ ، إلى أن إجمالي حجم واردات وصادرات الصين مع افريقيا قد سجل ٢٠٤.١٩ مليار دولار أمريكي. وهذا يمثل زيادة بنسبة ١٩.٧ في المائة على أساس سنوي ، متجاوزا معدل النمو الإجمالي للتجارة الخارجية الصينية في الفترة نفسها بـ ٧.١ نقطة مئوية. وخلال الفترة الزمنية نفسها ، بلغت صادرات الصين إلى افريقيا ١٠٤.٩١ مليار دولار أمريكي ، بنسبة زيادة ١٠.٨ ٪ ، وبلغت واردات الصين من افريقيا ٩٩.٢٨ مليار دولار أمريكي ، بنسبة زيادة ٣٠.٨ ٪ ، بفائض تجاري بلغ ٥.٦٣ مليار دولار أمريكي ، بانخفاض ٧٠ ٪ على أساس سنوي^(١) .

٢- وعلى مستوى النمو الاقتصادي ؛ في دراسة مسحية أجراها منتدى التمويل الدولي لاستطلاع آراء ٢٦ بنكا مركزيا ضمن الدول المشاركة ؛ رجح ٦٧ ٪ من بنوك تلك الدول أن المبادرة من المتوقع أن تسهم إلى زيادة في النمو الاقتصادي بمقدار ١.٥ نقطة مئوية خلال الفترة من ٢٠١٥ : ٢٠٢٠ ؛ في حين توقع ٢٥ ٪ من البنوك المركزية من الشريحة محل الاستطلاع أن تتراوح الزيادة في النمو داخل دولها بين ١.٥ و ٥.٥ نقطة مئوية خلال ذات الفترة^(٢) .

٣- وفيما يتعلق بالميزان التجاري الصيني مع الدول النامية ؛ فقد سجل الميزان التجاري الصيني العربي على سبيل المثال في العام ٢٠١٩ وفقا لتقرير صادر عن

(١) مقال بعنوان :- "باحث اقتصادي مصري: مبادرة الحزام والطريق تجلب فوائد عملية ضخمة لافريقيا وتحقق

مطلب دول عانت التهميش " ٢٠١٩-٠٤-٢٦ : ٤٨ : ٣١ : ١٥ | arabic.news.cn

http://arabic.news.cn/2019-04/26/c_138012648.htm

(٢) على صلاح ؛ المرجع السابق ص ٧ .

وزارة التجارة الصينية أن حجم التبادل التجاري بين بكين والدول العربية بلغ ١٢٦.٧ مليار دولار في النصف الأول من العام ٢٠١٩، بزيادة ١٢ في المائة على أساس سنوي ؛ حيث أن قيمة واردات الصين من الدول العربية بلغت ٦٩.٩ مليار دولار، فيما بلغت قيمة صادراتها ٥٦.٨ مليار دولار في الفترة بين يناير ويونيو ٢٠١٩ . وأضافت أن الصين قامت باستثمار ٩٠٠ مليون دولار في مختلف المجالات في الدول العربية في النصف الأول من العام الحالي.

من جهة أخرى ، كشفت وزارة التجارة الصينية في موقعها الرسمي مؤخراً أن قيمة التجارة بين الصين والدول الأفريقية وصلت إلى ١٠١.٩ مليار دولار في النصف الأول من عام ٢٠١٩ ، بزيادة ٣ في المائة على أساس سنوي. حيث بلغت واردات الصين من الدول الأفريقية ٤٩ مليار دولار، بزيادة ١ في المائة على أساس سنوي. في الوقت نفسه، بلغت قيمة صادراتها إلى أفريقيا ٥٢.٩ مليار دولار، بزيادة ٥ في المائة على أساس سنوي.

وقالت الوزارة إن الصين قامت باستثمار قدره ١.٧ مليار دولار في مختلف المجالات في أفريقيا في النصف الأول من العام الحالي، بزيادة ١١ في المائة على أساس سنوي^(١).

٤ - على المستوى الجيو استراتيجي الدولي :- فقد نجحت الصين كقوة صاعدة

(١) تقرير صحفي جريدة الشرق الأوسط بعنوان " التبادل التجاري العربي - الصيني يتخطى ١٢٦ مليار دولار في

النصف الأول " الباب الاقتصادي ؛ السبت - ٢٢ محرم ١٤٤١ هـ - ٢١ سبتمبر ٢٠١٩ م :

<https://aawsat.com/home/article/1911676>

ومن خلال مبادراتها^(١) في تحدى آليات النظام الرأسمالى التي تسيطر عليه الدول الكبرى وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية ؛ بحيث ساهمت في النمو الاقتصادى العالمى ؛ وأقامت آليات للتعاون الدولى في محاولة لفك الارتباط بمؤسسات بروتن وودز ؛ وهو الأمر الذى يتضح من خلال التحالفات الاقتصادية التي أقدمت عليها الصين مع دول مختلفة بهدف كسر الهيمنة الأمريكية على المؤسسات الاقتصادية^(٢).

جدير بالذكر أن إعادة صياغة النظام الاقتصادى العالمى والتي تسعى له الصين من خلال مبادراتها ؛ وغيرها من حلفائها كتكتل البريكس له أعظم الأثر على الدول لنامية خصوصا أنه سيحول المعادلة الدولية من كون الدول النامية مجرد مخزن للمواد الأولية للدول المتقدمة ؛ وسوق سلعى ضخمة لتسويق منتجاتها ؛ لشريك إقتصادى فاعل في النظام الاقتصادى العالمى نتاج للارتفاع بمستوياتها التنموية والذى سينعكس على الارتقاء بمعدلات نموها الاقتصادى ومن ثم المساهمة في زيادة حجم النمو الاقتصادى العالمى .

(١) إذ شكل طريق الحرير واحد من أهم الأهداف المتفق عليها داخل كتكتل بريكس (البرازيل ؛ روسيا ؛ الصين ؛ الهند ؛ جنوب افريقيا) والذى تؤدى فيه الصين دورا فاعلا لإعادة صياغة النظام الاقتصادى الدولى .

(٢) منصور أبو العزم ؛ الهيمنة الناعمة للصين عبر الحزام والطريق ؛ تقرير جريدة الأهرام ؛ ٥ فبراير ٢٠١٨ :-

<http://www.ahram.org.eg/News/202548>

المبحث الثاني الانعكاسات السلبية لمبادرة الحزام والطريق الصينية على الدول النامية المشاركة في المبادرة

على الرغم مما تحمله المبادرة الصينية من رؤى طموحة للصين والدول المشاركة بالمبادرة ؛ وكذا انعكاسات إيجابية على الواقع الاقتصادي العالمي ؛ ولكن واقع الحال قد أسفرت تلك المبادرة عن انعكاسات سلبية عديدة مؤثرة على اقتصاديات الدول النامية ؛ يمكن تقديم بعضها على النحو التالي :-

١- العديد من المشروعات التي تم إنجازها لم تحقق المردود والأرباح المنتظرة ؛ على الرغم من تكاليفها الباهظة بالمقارنة بموازنات الدول النامية التي نفذتها ؛ فمثلا تم لتخلي عن خط السكة الحديدية التي تربط تنزانيا بزامبيا بسبب قلة الصيانة وعدم تحقيق الأرباح المرتقبة ؛ وفي سيرلانكا المطار الدولي (ماهيندا راجاباكسا) الذي كان يفترض أن يستقبل مليون مسافر سنويا لم يستقبل سوى العدد القليل من المسافرين يوميا ؛ وميناء (هامبانتوتا) والذي تكلف نحو المليار ونصف دولار لم يجلب عدد كبير من السفن ؛ فهذه الأخيرة تفضل استعمال ميناء كولومبو في العاصمة السريلانكية^(١).

تلك الأمثلة التي عرضناها لا تشير سوى لمقدمة ونتيجة سلبية بارزة وهي كون أنه لم يتم دراسة الجدوى الاقتصادية لتلك المشاريع بشكل جيد ؛ فضلا عن عدم صياغة الخطط التنفيذية الجيدة لإدارتها ؛ وهو مؤشر سلبي لكون هذه المبادرة الصينية حملت

(1) Pascal (ALLIZARD): « Pour la France, les nouvelles routes de la soie: simple label économique ou nouvel ordre mondial ? » consulté le 5/2/2019, sur le site: <https://www.senat.fr/notice-rapport/2017/r17-520-notice.html>

آفقا تنمويا طموحة ؛ ولكن لم تحمل خططا تنفيذية ودراسات جدوى اقتصادية متقنة لتحقيق نتائج إيجابية ملموسة على أرض الواقع وهو ما قد يزيد من الآلام الدول النامية التي تعاني من عجز واضح في ميزانياتها .

٢- كان يُفترض أن تساهم مبادرة الحزام والطريق الصينية من خلال الاستثمار في البنى التحتية في رفع مستوى التشغيل داخل الدول المشاركة في هذه المبادرة ؛ وتحفيز النمو الاقتصادي من خلال زيادة الطلب على المعدات المحلية المستعملة لإنجاز تلك المشروعات ؛ لكن واقع الحال أشار إلى أن المبادرة لم تخدم سوى المصالح الصينية ؛ فالمشروعات غالبا ما تُمنح للمؤسسات الصينية على حساب المؤسسات المحلية ؛ لأن الصين تمنح الدعم المالي فقط للمشروعات التي تُسند إلى مؤسساتها^(١) .

والمشكلة الرئيسية هو أن هذه المؤسسات الصينية لا تقوم فقط باستخدام السلع والمعدات الصينية بل تعمل أيضا على جلب العمالة الصينية بديلا عن توظيف العمالة المحلية ؛ وهو الأمر الذي يحمل معه عبء إضافي على اقتصاديات الدول النامية خصوصا أن أحد أهدافها الاستراتيجية من المشاركة في المبادرة هو جذب الاستثمارات ؛ وتوظيفها في دعم استراتيجيتها التنموية والتي منها تقليل معدلات البطالة ؛ الأمر الذي صاحبه رفض السكان المحليين في عدد من الدول لهذه المبادرة .

٣- رغبة الصين في شراء أراضي زراعية في المناطق التي تمر منها المبادرة أدت إلى زيادة مخاوف السكان المحليين ؛ فمثلا في كازخستان تم وضع مشروع قانون

(1) Vivien (FORTAT): « LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE, TAOÏSME ÉCONOMIQUE OU NOUVEL IMPÉRIALISME? », ASIA FOCUS, N° 45, OCTOBRE 2017, p12

يهدف إلى تمديد إيجار الأراضي الزراعية للمستثمرين الأجانب من عشرة إلى خمسة وعشرون سنة ؛ نجم عنها سلسلة من الاحتجاجات الشعبية ؛ أدت إلى سحب هذا المشروع^(١).

٤- من أبرز الانعكاسات السلبية للمبادرة كون أن المناطق الاقتصادية الخاصة التي تسعى الصين لإنشائها داخل الدول المشاركة في المبادرة ؛ لا تخص سوى المؤسسات والسلع الصينية ؛ ومن ثم تخدم مصالحها فقط ؛ وهو ما يعنى أن التبشير الصيني بإنشاء نظام اقتصادى عالمى جديد قائم على التعاون وليس الإذعان ؛ غير صحيح حيث أن التوجه الصينى يُرسخ استمرار تبعية الدول النامية للدول المتقدمة ؛ ومن ثم استبدال القطب الأمريكى ومؤسسات بريتون وودز (البنك الدولى – صندوق النقد الدولى) بالقطب الصينى ومؤسسات الحزام والطريق كبنك الاستثمار فى البنية التحتية الآسيوية .

٥- كذلك قد يترتب على الدول النامية المشاركة فى المبادرة وقوعها فى فخ المديونية ؛ فالديون وسيلة للصين لزيادة نفوذها والاستيلاء على البنى التحتية التى عجزت الدول عن تسديد تكاليفها ؛ وتوجد أمثلة عدة على ذلك منها أنه فى دولة (لاوس) مثلا آثار تنفيذ جزء من خط السكك الحديدية التى تربط جنوب الصين بسنغافورة بطول ٤١٥ كيلومتر جدلا كبيرا بسبب تكلفته الباهظة والتى قدرت بنحو ٨.٥ مليار دولار ؛ حيث أثرت تساؤلات عدة عما ستجنيه هذه الدولة الفقيرة من المشروع الذى تعادل تكلفته نصف ناتجها القومى الاجمالى^(٢).

(1) (Paulo Afonso) Brardo: « La sécuritisation des intérêts chinois: la Nouvelle Route de la Soie au sein du Nouveau Grand Jeu centrasiatique », Paris, Dalloz, 2018, p131.

(٢) تقرير صحفى بعنوان " عراقيل تواجه خطة الصين لحياء طريق الحرير "

<https://www.aljazeera.net/news/reportsandinterviews/2017/11/12>

جدير بالذكر أنه وبسبب ارتفاع التكاليف وعجز الدول عن تسديد الديون تم إلغاء عدة مشروعات؛ فانسحبت باكستان من مشروع استثماري بقيمة ١٤ مليار دولار في نوفمبر ٢٠١٧ بسبب ديونها؛ وألغت كذلك ماليزيا عدة مشاريع؛ بما في ذلك مشروع إنجاز سكة حديدية بقيمة ٢٠ مليار دولار؛ وأكد رئيس وزرائها مهاتير محمد أن بلاده لا تستطيع تحمل تكلفة هذه المشاريع؛ وحذر من أن الصين تمارس نمطاً جديداً من الاستعمار^(١).

وما سبق يؤكده مؤسسة فيتش الدولية للتصنيف الائتماني من أن الدول المشاركة في هذه المبادرة ستجد نفسها في أزمة مديونية تجاه الصين بسبب الاستثمار في بنى تحتية قد لا تكون لها مردودية كبيرة^(٢)؛ فضلا عن كون أن تفاقم هذه المديونية داخل الدول النامية سيرتب تقليص النفقات العامة بها على قطاعات استراتيجية كالصحة والتعليم؛ كما سيَجبر تلك الدول للتخلي عن مشروعات للبنية التحتية ليست مرتبطة بمبادرة الحزام والطريق الصينية؛ رغم جدواها الاقتصادية للتنمية الاقتصادية المحلية؛ وهو ما سيصاحبه من انعكاسات سلبية على الاستقرار الاقتصادي والاجتماعي والسياسي بتلك الدول.

٦- أخيرا وليس آخر؛ قد يصاحب هذه المبادرة انعكاسات سلبية على البيئة؛ إذ أن هناك تخوف من أن تُمنح إنجاز مشاريع المبادرة إلى المؤسسات الصينية الأكثر تلويثا؛ خاصة وأن المبادرة تنص على بناء محطات للفحم على طول الممرات

(١) تقرير صحفي بعنوان "الصراع الصيني - الهندي على النفوذ في جنوب آسيا" جريدة الشرق الأوسط :-

<https://aawsat.com/home/article/1439171>

(2) Alice (Ekman), OP. CIT, p 43.

الجديدة؛ وهو الأمر الذي يعنى أن المبادرة الصينية تحمل تراجعاً عن الجهود الدولية الراهنة لتقليل معدلات الانبعاثات الحرارية المسببة لارتفاع درجة حرارة الأرض؛ بما يصاحبه ذلك من تداعيات على المناخ الكونى من ناحية؛ ومستقبل استمرار الجهود العالمية سواء في العالمين المتقدم والنامى في تحقيق معطيات التنمية المستدامة بما يصاحبها من مردود ايجابى على واقع ومستقبل المجتمعات في المحيط الكونى .

الخاتمة

كنتاج لدراستنا حول الانعكاسات الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق الصينية ؛ والتي تناولنا فيها ماهية المبادرة من حيث مضمونها ؛ مساراتها ؛ وكذا تعرضنا لأهداف المبادرة الاستراتيجية لكلا من الصين كدولة منشأ للمبادرة فضلا عن كونها الفاعل الرئيسي فيها ؛ والأهداف الاستراتيجية للدول المشاركة في المبادرة ؛ وتعرضنا للتحديات التي تواجه المبادرة السياسية والاقتصادية والاجتماعية ؛ وأخيراً استعرضنا أهم الانعكاسات الإيجابية والسلبية للمبادرة على الصين والدول المشاركة في المبادرة؛ من كل ذلك خلصنا لعدد من الاستنتاجات والتوصيات نطرحها على النحو التالي :-

أولاً- الاستنتاجات :

١- تسعى الصين إلى أن تروج لمبادرة الحزام والطريق الصينية باعتبارها مشروعاً يتيح القدرة على حل العديد من المشاكل التنموية في الدول المشاركة فيها ؛ وتؤكد أنها تقوم على مبادئ التعاون والانفتاح والشفافية والمنفعة المشتركة والاحترام المتبادل .

٢- يشير واقع الحال إلى أن الصين تسعى لاكتساب أهمية جيو اقتصادية ؛ تحتل من خلالها المرتبة الأولى اقتصادياً على مستوى العالم وتجاوز الولايات المتحدة الأمريكية ؛ وكذلك أهمية جيو سياسية ؛ تعمل من خلالها على زيادة نفوذها وفرض عولمة صينية على المستوى العالمي بطريقة تدريجية في جميع المجالات (الاقتصادية ؛ السياسية ؛ الاجتماعية ؛ الثقافية) ؛ مما يثير ريبية القوى الاقتصادية العالمية من انحسار وتراجع دورها العالمي الأمر الذي جعل منها قوى مناهضة وبقوة للمبادرة الصينية .

٣- على الرغم مما يظهر للدول النامية من الوهلة الأولى أن هذه المبادرة ستعمل على رفع معدلات النمو الاقصادى ؛ وكذا الارتقاء بالمؤشرات التنموية لتلك الدول ؛ تلك المؤشرات التي تنعكس على كثير من مظاهر الحياة الاقتصادية والاجتماعية لمجتمعات تلك الدول كانت هي عاجزة عن الوفاء بمعطياتها في ظل العجز المالى الذى تعاني منه ؛ إلا أنها يجب أن تتوخى الحذر عند الانضمام لتلك لمبادرة بشكل يسمح لها بتطوير اقتصادها دون أن تقع في فخ المديونية والتبعية للصين .

ثانياً - التوصيات :

أن محاولة الدولة النامية جنى ثمار المشاركة في مبادرة الحزام والطريق يتطلب منها

التالى :-

- ١- تنسيق السياسات الاقتصادية بين الدول النامية المشاركة بالمبادرة والصين من خلال تقوية القواسم المشتركة بينها وتفادى الخلافات التي تعجز عن حلها ؛ مما يؤدي إلى زيادة الاعتماد المتبادل بين الدول المشاركة بمبادرة الحزام والطريق .
- ٢- تشجيع التعامل بالعملات المحلية للدول المشاركة بالمبادرة بما يؤدي إلى تقوية اقتصادياتها ؛ وسهولة مواجهة الأزمات الاقتصادية بتدابير إقليمية دون الاضطرار إلى التبعية لأياً من القوى الاقتصادية العالمية ،
- ٣- ضرورة دراسة المشروعات التي تطرحها الصين لمسارات المبادرة ؛ بما يحقق الجدوى الاقتصادية لكلا طرفي المعادلة الصين والدول المشاركة في المبادرة لما ترتبه تلك المشروعات من تكاليف اقتصادية قد تمثل معوق تنموى للدول النامية إذا ما تمت لخدمة غرض واحد وهو مسارات المبادرة دون خدمة الأغراض التنموية في الدول النامية .

- ٤ - ضرورة وضع صياغة توافقية في المبادرة تكفل الاعتماد على العمالة المحلية دون غيرها في الدول النامية لإتمام مشروعات المبادرة ؛ خصوصا في ظل ارتفاع مؤشرات الفقر والبطالة بتلك الدول.
- ٥ - ضرورة وضع صياغة توافقية تكفل الاستفادة المتبادلة والمتوازنة من المناطق الاقتصادية الصينية التي تنشأها الصين داخل الدول النامية .
- ٦ - تشجيع التحوار بين الثقافات بالشكل الذى يخلق حالة من التواصل الشعبى بين الدول المشاركة في المبادرة وبما ينعكس على تشجيع الوعى الشعبوى الذى يخدم الأهداف الاستراتيجية للمبادرة للصين والدول المشاركة فيها .
- ٧ - تشجيع الصين على تقديم تنازلات لدول جوارها (الهند ؛ باكستان ؛ اليابان ...)؛ وكذا إقامة تحالفات استراتيجية معها بما لا يتعارض مع مبادئها بغرض استمالة تلك الدول حتى لا تمثل معوقا في طريق نجاح المبادرة .

المراجع

المراجع العربية :

- ١- " إسوار براساد ؛ الطريق إلى التأثير؛ مجلة التمويل والتنمية ؛ العدد ٥٤ ؛
واشنطن-صندوق النقد الدولي -٢٠١٧
- ٢- براكتي جوبتا ؛ الهند تواجه " حزام الصين " بممر أفرو-اسيوى - مدعوم يابانياً ؛
في الشرق أوسط ؛ ٢٩ يولية ٢٠١٧ ؛ العدد ١٤١٢٣
- ٣- جين (ليانجشيانج) و إن (جاناردان) : " مبادرة الحزام والطريق : الفرص
والمعوقات أمام دول الخليج " على موقع أكاديمية الإمارات الدبلوماسية ٢٠١٨
- ٤- سنية الحسينى ؛ سياسة الصين تجاه الأزمة السورية ؛ هل تعكس تحولات
استراتيجية في المنطقة . ؛ المستقبل العربى ؛ العدد ٤٤٠ ؛ أكتوبر ٢٠١٥ بيروت ؛
مركز دراسات الوحدة العربية
- ٥- شناز بن قانه مقال بعنوان " الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق
الصينية " ؛ إصدارات المركز العربي الديمقراطي ؛ ألمانيا ؛ برلين الطبعة الأولى
- ٦- عزت شحور؛ مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية ؛ سلسلة تقارير ؛ (مركز
دراسات الجزيرة : الدوحة ٢٠١٧)
- ٧- على صلاح وآخرون ؛ مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها
بالعالم الخارجى ؛ تقرير المستقبل ؛ العدد ٢٦ (أبوظبى :- مركز المستقبل
للأبحاث وللدراسات المتقدمة ؛ ٢٠١٨)
- ٨- عماد آبشناس ؛ مبادرة طريق الحرير البرى والبحرى الصينية من منظور إیرانى ؛
سلسلة تقارير ؛ (مركز دراسات الجزيرة : الدوحة ٢٠١٧)

- ٩- محمد حمشى " العالم العربى ومشروع الحزام والطريق الصينى ؛ مجلة دراسات الشرق الأوسط ؛ العدد ٨٠ عمان : مركز دراسات الشرق الأوسط ؛ صيف ٢٠١٧
- ١٠- محمود على الداود ؛ مبادرة مشروع الصين فى بناء الحزام والطريق ودور الدول العربية ؛ دراسات سياسية واستراتيجية ؛ العدد ٣٧ (بغداد: بيت الحكمة ؛ ٢٠١٨)
- ١١- منصور أبو العزم ؛ الهيمنة الناعمة للصين عبر الحزام والطريق ؛ تقرير جريدة الأهرام ؛ ٥ فبراير ٢٠١٨
- ١٢- " نهلة محمد أحمد جبر ؛ طريق الحرير استراتيجية القوة الناعمة ؛ مجلة شئون عربية ؛ لعدد ١٧١ ؛ القاهرة- الأمانة العامة لجامعة الدول العربية ؛ ٢٠١٧

المراجع الأجنبية :

- 1- Alice (Ekman): « LA France face aux nouvelles routes de la soie chinoises », L'IFRI, Octobre 2018
- 2- Audrey Camonfour-Jobin et Al, La Belt and Road initiative: enjeux et défis pour la Chine, In: <https://cqegehiulaval.com/la-belt-and-road-initiative-enjeux-et-defis-pour-la-chine/> (02-01-2019)
- 3- Alvin C. Chua, One Belt One Road and Opportunities, **Centre for Financial Stability**, July 6, 2017
- 4- China unveils vision for 'Polar Silk Road' across Arctic, Reuters, January 26, 2018, accessible at: <https://reut.rs/2u8oeOD>
- 5- David Brewster, The MSRI and the Evolving Naval Balance in the Indian Ocean, in: Jean-Marc F. Blanchard (ed.), China's Maritime Silk Road Initiative and South Asia: A Political Economic Analysis of its Purposes, Perils, and Promise, (Singapore: Palgrave Macmillan, 2018)
- 6- Deepakshi Rawat and Chan Jia Hao, Digital Silk Road: Implications for India, ISAS Papers, NO 521, (Institute of South Asian Studies: National University of Singapore, 2018)
- 7- Frank Holmes, China's Belt And Road Initiative Opens Up Unprecedented Opportunities, In: <https://www.forbes.com/sites/greatspeculations/2018/09/04/chinas-belt-and-road-initiativeopens-up-unprecedented-opportunities/> (vue le 02-01-2019)
- 8- Grzegorz stec, The invisible silk road: enter the digital dragon, Briefing papers, (European Institute for Asian Studies: Brussels, 2018)

- 9- Jean-Paul (Roux): « L'Asie centrale. Histoire et civilisations », Paris, Fayard, 1997
- 10- 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>
- 11- Lehman Brown international accountants , the belt and road initiative , (www.lehmanbrown.com)
- 12- Luce (Boulnois): «La Route de la soie. Dieux, guerriers et marchands», Genève, Olizane, 2001
- 13- Michele Ruta, Three Opportunities and Three Risks of the Belt and Road Initiative
- 14- Pascal (ALLIZARD): « Pour la France, les nouvelles routes de la soie: simple label
- 15- (Paulo Afonso) Brardo: « La sécuritisation des intérêts chinois: la Nouvelle Route de la Soie au sein du Nouveau Grand Jeu centrasiatique », Paris, Dalloz, 2018
- 16- Shannon Tiezzi, The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls, The Diplomat, February 13, 2014, accessible at: <https://bit.ly/2zpVLss>
- 17- Thierry (GARCIN): « Le chantier-très géopolitique-des Routes de la soie », consulté le 5 janvier 2019 sur le site: www.diploweb.com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-lasoie.html
- 18- The Belt and Road Initiative, lehman brown International Accountants, P 02, available at: www.lehmanbrown.com
- 19- Vivien (FORTAT): « LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE, TAOÏSME ÉCONOMIQUE OU NOUVEL IMPÉRIALISME? », ASIA FOCUS, N° 45, OCTOBRE 2017

الفهرس

٢٢١٨	موجز عن البحث
٢٢٢٠	مقدمة
٢٢٢٢	الفصل الأول : ماهية مبادرة الحزام والطريق
٢٢٢٢	المبحث الأول : الخلفية التاريخية لمبادرة الحزام والطريق الصينية ومضمونها
٢٢٢٣	المطلب الأول : الخلفية التاريخية لمبادرة الحزام والطريق الصينية
٢٢٢٤	المطلب الثاني : مضمون مبادرة الحزام والطريق الصينية
٢٢٢٦	المبحث الثاني : مسارات مبادرة الحزام والطريق الصينية
٢٢٢٦	المطلب الأول : الحزام الاقتصادي لطريق الحرير (الطرق البرية)
	المطلب الثاني : طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين (الطرق البحرية)
٢٢٢٩	
٢٢٣١	المطلب الثالث : طريق الحرير الرقمي
٢٢٣٤	الفصل الثاني : الأهداف الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية
٢٢٣٥	المبحث الأول : الأهداف الاستراتيجية للصين
٢٢٤٠	المبحث الثاني : الأهداف الإستراتيجية للدول المنضمة للمبادرة
٢٢٤٢	الفصل الثالث : التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق الصينية
٢٢٤٢	المبحث الأول : التحديات التي تواجه الصين في تطبيق مبادرة الحزام والطريق
٢٢٤٩	المبحث الثاني:التحديات التي تواجه الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق
٢٢٥٢	الفصل الرابع : انعكاسات مبادرة الحزام والطريق على الدول النامية
	المبحث الأول : الانعكاسات الإيجابية لمبادرة الحزام والطريق الصينية على الدول

النامية المشاركة في المبادرة	٢٢٥٣
المبحث الثاني : الانعكاسات السلبية لمبادرة الحزام والطريق الصينية على الدول	
النامية المشاركة في المبادرة	٢٢٥٧
الخاتمة	٢٢٦٢
المراجع	٢٢٦٥
الفهرس	٢٢٦٨

تمت بحمد الله