مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: دراسة تحليلية لمبادرة الحزام والطريق الصينية
اسم الكاتب: د. رولا غازي اسماعيل، د. دريد العيسى، رانيا محجازي
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/5934
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 17:04 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

An analytical study of the Chinese Belt and Road Initiative

Dr. Roula gaze Ismail*
Dr. Duraed Alissa**
Rania Mohjazi***

(Received 14 / 3 / 2023. Accepted 22 / 8 / 2023)

□ ABSTRACT □

The Chinese Belt and Road Initiative is a global development initiative that links China with the world in ways and paths of trade and political exchange, and thus works to draw new alliances and create a new pattern in relations between major countries.

The aim of the research is to study the importance and objectives of the initiative, its requirements and the challenges it faces, in addition to analyzing the impact of the initiative on the global economy and global trade.

The research reached several results, the most important of which is that the initiative represents China's soft power based on mutual partnership within the framework of a new international cooperation, which works to reshape the global economy and changes global trade paths, thus showing China as an effective international power that raises the concerns of regional and international powers.

Key Words: China's soft strategy, China's Belt and Road Initiative

Copyright **:**Tishreen University journal-Syria, The authors retain the copyright under a CC BY-NC-SA 04

* **Associate Professor.Department of Economics and planning, Faculty of Economics , Tishreen University , Latakia , Syria .Email Roula..Ismail@tishreen.edu.sy**

** **Assistant Professor. Department of Economics and planning, Faculty of Economics , Tishreen University , Latakia , Syria.Email: Duraed.al-issa@tishreen.edu.sy**

*** **Postgraduate Sudent, .Department of Economics and planning, Faculty of Economics , Tishreen University , Latakia , Syria .Email: Rania.mohjazi@tishreen.edu.sy**

دراسة تحليلية لمبادرة الحزام والطريق الصينية

د. رولا غازي اسماعيل*

د. دريد العيسى**

رانيا محجازي***

(تاريخ الإيداع 14 / 3 / 2023. قُبِل للنشر في 22 / 8 / 2023)

□ ملخّص □

إن مبادرة الحزام والطريق الصينية مبادرة تنموية عالمية تربط الصين بالعالم بطرق ومسارات للتبادل التجاري والسياسي وبالتالي فهي تعمل على رسم تحالفات جديدة وإيجاد نمط جديد في العلاقات بين الدول الكبرى .

هدف البحث إلى دراسة أهمية وأهداف المبادرة ومتطلباتها والتحديات التي تواجهها بالإضافة الى تحليل أثر المبادرة على الاقتصاد العالمي والتجارة العالمية .

توصل البحث إلى عدة نتائج أهمها أن المبادرة تمثل قوة الصين الناعمة القائمة على الشراكة المتبادلة في اطار تعاون دولي جديد والذي يعمل على اعادة تشكيل الاقتصاد العالمي ويغير مسارات التجارة العالمية ، مما يظهر الصين كقوة دولية فاعلة يثير مخاوف القوى الاقليمية والدولية .

الكلمات المفتاحية: استراتيجية الصين الناعمة ، مبادرة الحزام والطريق الصينية

حقوق النشر : مجلة جامعة تشرين- سورية، يحتفظ المؤلفون بحقوق النشر بموجب الترخيص CC BY-NC-SA 04

* أستاذ مساعد – قسم الاقتصاد والتخطيط – كلية الاقتصاد – جامعة تشرين – اللاذقية – سورية

Roula..Ismail@tishreen.edu.sy

** مدرس – قسم الاقتصاد والتخطيط – كلية الاقتصاد – جامعة تشرين – اللاذقية – سورية

Duraed.al-issa@tishreen.edu.sy

***طالبة دراسات عليا (دكتوراه)– قسم الاقتصاد والتخطيط – كلية الاقتصاد – جامعة تشرين – اللاذقية – سورية

Rania.mohjazi@tishreen.edu.sy

مقدمة

قدمت الصين نفسها للعالم كقوى عظمى من خلال طرح مبادرات تنموية عالمية ، فأخذت تعمل على احياء فكرة طريق الحرير القديم ، من خلال الإعلان عن مبادرة الحزام والطرق التي هي نتاج دمج مشروع الحزام الاقتصادي لطريق الحرير مع طريق الحرير البحري في القرن 21 ، عرفت فيما بعد باسم حزام واحد طريق واحد وهو مشروع الصين الرئيس الذي يربط الصين بالعالم بطرق ومسارات للتبادل التجاري والسياسي. تعد مبادرة الحزام والطريق من أكثر الموضوعات التي شغلت العالم بأسره، سواء كانت دول نامية أم متقدمة، وكل منها تضع في الاهتمام الآثار والانعكاسات لهذه المبادرة على الاقتصاد العالمي.

أهمية البحث وأهدافه

أهمية البحث

تكمن أهمية البحث العلمية من أهمية المبادرة نفسها كونها مبادرة تنموية عالمية تربط قارات العالم الثلاث آسيا أفريقيا وأوروبا والتي تؤدي إلى تغير في الخارطة الاقتصادية العالمية واتخاذ نمط جديد من العلاقات بين الدول الكبرى . أما الأهمية العملية للبحث فتكمن في تقديم دراسة تحليلية للآثار المتوقعة لمبادرة الحزام والطريق الصينية على كافة الأصعدة سواء بالنسبة للصين والدول المشاركة بالمبادرة أو بالنسبة للاقتصاد العالمي والتجارة العالمية بشكل عام .

أهداف البحث

1- دراسة أهمية وأهداف المبادرة .
2- دراسة متطلبات وتحديات المبادرة.
3- دراسة أثر المبادرة على الاقتصاد العالمي والتجارة العالمية وعلى الدول العربية.

مشكلة البحث

تكمن مشكلة البحث بالتساؤل الآتي : ما هو أثر مبادرة الحزام والطريق على الاقتصاد العالمي والتجارة العالمية ؟

فرضية البحث

يوجد أثر لمبادرة الحزام والطريق على الاقتصاد العالمي و التجارة العالمية.

متغيرات البحث

المتغير المستقل : مبادرة الحزام والطريق. المتغير التابع : الاقتصاد العالمي ، التجارة العالمية .

منهجية البحث

اعتمد البحث على المنهج الوصفي التحليلي لدراسة أهمية وخصائص وأهداف المبادرة بالإضافة الى دراسة ومتطلبات المبادرة والتحديات التي تواجهها في مرحلة التنفيذ والتطرق لمستقبل المبادرة وتحليل الآثار الناجمة عن تحقيقها على الاقتصاد العالمي والتجارة العالمية وذلك بالاستناد على مجموعة من البيانات والتقارير من تاريخ انطلاق المبادرة عام 2013.

الجانب النظري

طرح الرئيس الصيني "شي جين بينغ" مبادرة الحزام والطريق في العام 2013، التي تمد النفوذ الصيني إلى مناطق واسعة من العالم ،من خلال شبكة من الطرق والموانئ والمطارات ومشاريع البنية التحتية ، حيث ستحدد ملامح جديدة لتوازنات القوى في النظام الدولي ، لذلك يمكن اعتبارها مشروع القرن الاقتصادي في العالم.

أصبحت الصين تسير بخطوات واثقة من أجل تطور واستدامة اقتصادها ودعم تواجدها على الساحة الدولية ومكانتها التي تستحقها في العالم ، فعملت على إنشاء بنك الاستثمار في البنية التحتية الذي يقوم بنفس الأدوار التي يقوم بها البنك الدولي ، وطرح مبادرة الطريق والحزام بتمويل أكثر من 900 مشروع اقتصادي والذي يرفع مستوى معيشة70 % من سكان العالم وبنية تحتية للعديد من الدول ، وبتكاليف تبلغ 1.4 تريليون دولار وهو ما يوازي 12 ضعف خطة مارشال التي تبنتها الولايات المتحدة لإعادة إعمار أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية. إضافة للقوة العسكرية المتزايدة للصين ، والتأكيد على تمسك الصين واستعدادها لقيادة العالم في عدة قضايا مثل العولمة وحرية التجارة وحماية البيئة . بدأ الاقتصاد الصيني مرحلة انتقالية من نمو يعتمد على التصدير والتصنيع إلى نمط اقتصادي يركز على تعزيز التنمية المستدامة والطاقة الخضراء ونمو طبقة المستهلكين مما يضع أسساً لنظام دولي جديد بدأت ملامحه في القارة الآسيوية وسيمتد تدريجياً لباقي العالم (عيادي، 2019).

أهمية المبادرة

يستمد طريق الحرير أهميته من إرثه التاريخي فقد كان يمتد من الصين إلي أوروبا لتبادل المنسوجات الحريرية والبهارات وغيرها من البضائع من الشرق بمنتجات من أوروبا وحوض البحر المتوسط,ساهمت التجارة المتبادلة عبر هذا الطريق في ازدهار العديد من البلدان الواقعة على مساره وكانت سبباً رئيساً لازدهار كثير من الحضارات القديمة مثل الحضارات الصينية والمصرية . كما انتقلت عبر طريق الحرير الديانات المختلفة منها الإسلام ، كما انتقلت عبره المواد الخام الأولية التي مهدت الطريق للثورة الصناعية وخاصة صناعة الورق ، فخرجت هذه البضائع من الصين وجنوب شرق آسيا إلى أواسط آسيا وشمال أفريقيا ووسط أوروبا في مسارات تجارية وحضارية محددة ،حيث كانت السفن والقوافل التجارية تتجه من الشرق إلى الغرب رابطة العالم ببعضه البعض (عبد الله،2019).

لكن مشروع الحزام والطريق هذه المرة جاء بشكل أكثر عصرية وضخامة ويهدف إلى تعزيز وتنمية الاقتصاد الاشتراكي ذو الخصائص الصينية وبالتالي تغيير خريطة العالم بشق طريقين أحدهما بري يمتد من الصين إلى آسيا الوسطى حتى البحر المتوسط وأوروبا ، والثاني خطوط بحرية تمر بمجمعات تجارية وصناعية ومناطق حرة لإقامة علاقات أوسع وأشمل إقليمياً ودولياً. ترى الصين بأن هذا الطريق يخدم معظم البشرية ويقوم على تنمية عدد كبير من المناطق ولا يقتصر على الدول التي تمر بها الطرق والخطوط البحرية وإنما سيرفع معدلات النمو وينعش التجارة العالمية ، لكن بالمقابل هذا المشروع لا يخلو من قلق يعترى بعض الدول المنافسة والمتخوفة من الصعود الصيني السريع ، والتي ترى أن هذه المبادرة سوف تغرق البلدان بالديون الصينية حيث سيكون على كل دولة أن تسدد تكلفة الجزء المقام على أراضيها(عيادي،2019).

دول وممرات المبادرة

المساحة الجغرافية التي من المؤمل أن يغطيها المشروع هي أكثر من نصف سكان العالم 5.4 مليار نسمة وتبلغ الدول الواقعة علي مسار الحزام والطريق **65** دولة بما فيها الصين ومنغوليا وروسيا و **11** دولة جنوب شرق آسيا هي

(إندونسيا وتايلاند وماليزيا وفيتنام وسنغافورة والفلبين وميانمار وكمبوديا ولاوس وبروناي وتيمور الشرقية) و **8** دول جنوب آسيا هي(الهند وباكستان وبنجلاديش وسيريلانكا وأفغانستان ونيبال والمالديف وبوتان) و**16** دولة بالشرق الأوسط هي(السعودية والإمارات وسلطنة عمان وإيران وتركيا وإسرائيل ومصر والكويت والعراق وقطر والأردن ولبنان والبحرين واليمن وسوريا وفلسطين) و**16** دولة في أوربا الوسطى والشرقية هي (بولندا ورومانيا التشيك وسلوفاكيا وبلغاريا وهنغاريا ولاتفيا وليتوانيا وسلوفينيا وإستوانيا وكرواتيا وألبانيا وصربيا ومقدونيا والبوسنة والهرسك والجبل الأسود) و**5** دول بآسيا الوسطى هي(كازاخستان وأوزبكستان وتركمانستان قيرغيستان وطاجيكستان) و6 دول رابطة الدول المستقلة هي (أوكرانيا وروسيا البيضاء وجورجيا وأذربيجان وأرمينيا ومولدافيا).

وتضم الدول المشاركة في المبادرة مجتمعة 62.3%من اجمالي سكان العالم ,ومنذ اطلاق المبادرة عام 2013 وحتى 2017 انفقت الصين 34 مليار دولار علي المشروعات المتضمنة فيها,مابين طرق وخطوط سكك حديدية وموانئ وشبكات طاقة ولابد من الإشارة إلى أن بعض الدول المشاركة حققت بعض العوائد الاقتصادية خلال السنوات الماضية فتظهر بيانات البنك الدولي تحسن نسب مساهمتها في الصادرات العالمية(قنديل، 2020)

وهذا المشروع يشكل طريق بري وطريق بحري يوفر ارتباطية اعظم للصين ويتضمن المشروع بنية تحتية وممرات اقتصادية تمتد عبر عدة دول آسيوية ومناطق صناعية على طول انابيب نقل الطاقة إلى أراضي الصين المحتاجة للموارد وتعتمد على عدد من الممرات والخطوط البرية التي بلغ عددها 6 ممرات هي:

- الجسر البري الاوربي الجديد الذي يمتد من غرب الصين إلى غرب روسيا
- ممر الصين منغوليا روسيا الذي يمتد من شمال الصين إلى شرق روسيا
- ممر الصين اسيا الوسطى اسيا الغربية الذي يمتد من غرب الصين إلى تركيا
- ممر الصين شبه جزيرة الهند الصينية الذي يمتد من جنوب الصين إلى سنغافورة
- ممر الصين باكستان الذي يمتد من جنوب غرب الصين إلى باكستان
- ممر بنغلادش الصين الهند ميانيمار(بورما)الذي يمتد من جنوب الصين إلى الهند . (الشمري ، 2019)

طرق المبادرة

طريق الحرير البري :ويتكون من ثلاثة طرق رئيسة وهي:

الأول : يربط الصين بأوربا ويمر هذا الطريق بسيبيريا جنوب روسيا إلى بحر البلطيق

الثاني : يبدأ من الصين عبر آسيا الوسطى ويمر بإيران وشبه الجزيرة العربية وصولاً إلى أوروبا

الثالث : يبدأ من الصين ويمر بجنوب الصين وصولاً إلى الهند

طريق الحرير البحري : يبدأ من فوجو الواقعة في الصين ويمر عبر فيتنام وإندونيسيا وبنغلاديش والهند وسريلانكا وجزر المالديف وشرق أفريقيا على طول الساحل الأفريقي متجها إلى البحر الأحمر ماراً عبر قناة السويس إلى البحر المتوسط نحو أوروبا حتى يصل إلى الساحل الصيني. حيث الخط الاول يبدأ من الساحل الصيني الغربي عبر مرفأ غوادار الباكستاني غير البعيد عن الحدود الايرانية بعد تجديد 500 كم من الطريق الذي سيؤمن منفذاً للطرق التجارية الصينية للشرق الاوسط وشرق إفريقيا ثم سواحل أوروبا وهو اسهل من طريق ملقا(ماليزيا، اندونيسيا) الذي يبدأ من الساحل الصيني(بحر الصين الجنوبي) مروراً بالمحيط الهنديّ إذ يمر بمضيق ملقا إلى الهند والشرق الأوسط مروراً ب(بحر العرب والبحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط)وشرق إفريقيا حتى سواحل أوربا. أما الخط الثاني يربط الموانئ الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادي ويجاهد المشروع لتحقيق التكامل بين افضليات تلك المناطق والدول.

خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي : يُعدُّ مضيق ملقا الممر الحيوي لمرور 80 % من واردات النفط الصينية ، وبما أن هذا الممر يعد منطقة نزاع جيوسياسي ، عملت الصين على البحث عن مسارات آمنة و بديلة لواردتها من النفط والغاز الطبيعي وتأتي عبر ممرات مختلفة بعيدة عن الممرات التقليدية ، لذا تضمنت المبادرة خطوط وأنابيب عديدة وهي خط أنابيب النفط بين الصين وروسيا – خط أنابيب النفط بين الصين وكازاخستان –خط أنابيب النفط بين الصين وميانيمار– خط أنابيب النفط بين الصين وميناء جوادار في باكستان. أما خطوط الغاز الطبيعي فتتضمن خط أنابيب الغاز الطبيعي بين الصين وروسيا – خط أنابيب الغاز الطبيعي بين الصين وتركمانستان – خط أنابيب الغاز الطبيعي بين الصين وآسيا الوسطى – خط أنابيب الغاز الطبيعي بين شرق وغرب الصين.

طريق الحرير الرقمي : افتتح هذا الطريق لأول مرة في تموز 2015 في اجتماع الصين والاتحاد الأوربي للتعاون الرقمي في بروكسل ، إذ تضمن الاستثمارات والتجارة الإلكترونية والاتصالات والتعاون العلمي وقد كان الإعلان الفعلي عن هذا الطريق من قبل الرئيس الصيني شي جين بينغ في نيسان عام 2018 ، ضمن مبادرة الحزام والطريق ، إذ أكد بأن الطريق سيساعد الدول في بناء بنية تحتية رقمية وتطوير آمن للانترنت ، وتعمل الصين في جعل منطقة شيآنِ عاصمة الإمبراطورية الصينية سابقاً محوراً لهذا الطريق.

طريق الحرير الجوي : إن المبادرة ستساعد وفْقاً للطريق الجوي في تشكيل إطار لتوصيل الخدمات الجوية وأعلن التقرير الخاص لبيانات الحزام والطريق في عام 2017 الذي نشره مركز معلومات الدولة والمشار إليه في بوابة الحزام والطرق الحكومية إنهَ في أيار 2017 ربطت الخطوط الجوية المباشرة والبالغ عددها 26 منطقة محلية في الصين 84 % من العدد الاجمالي مع 43 دولة على طول الحزام والطريق الممتد ، مع افتتاح 240 خط جوي جديد في عام 2016 ، كما حددت مشاريع المطارات للدول المشاركة بالمبادرة وهي الدول التي تقع على الطرق البرية والبحرية ، والتي تتكون منها مبادرة الحزام والطريق الجوي هي الطرق البرية : قيرغيزستان كازاخستان طاجيكستان أوزبكستان إيران تركيا روسيا روسيا البيضاء بولندا ألمانيا وهولندا والطرق البحرية : الهند سريلانكا اليونان إيطاليا والخط الجنوبي الشرقي من الموانئ البحرية هانوي كوالالامبور وجاكرتا.

طريق الحرير الصحي :في وقت مبكر من جائحة كورونا ، أعادت الحكومة الصينية إحياء لقب طريق الحرير الصحي المتوقف عن العمل والمصمم لتوسيع نطاق مبادرة الحزام والطريق لتشمل رؤية الصين لحوكمة الصحة العالمية ، ويعود المفهوم إلى اقتراح مسؤول الصحة الصيني لعام 2015 لتعزيز التعاون الصحي الدولي في إطار مكون التبادل بين الأفراد في مبادرة الحزام والطريق ،ووقِعت مذكرة تفاهم رسمية لمبادرة الحزام والطريق لدعم طريق الحرير الصحي لإنشاء نظام لاحتواء تفشي الأمراض وتحقيق مجتمع للصحة العامة للبشرية وتحسين نتائج الصحة العامة في بلدان مبادرة الحزام والطريق واستمر المسؤولون الصينيون في استدعاء النظام المنسق للطرق السريعة ، كما عملت الصين على بناء سرد دبلوماسي إيجابي حول بيع الإمدادات الطبية والتبرع بها إلى البلدان المنكوبة بكورونا والحصول على الاعتراف بوصفها شركة رائدة في مجال الصحة العالمية ، ففي أيار 2020 أعلن الرئيس الصيني عن سلسلة من الإجراءات الصينية للتصدي للوباء بدءاً من ملياري دولار من المساعدات للبلدان المتضررة بشدة ،و تضمنت خطط الصين أيضاً إنشاء مركز استجابة في الصين بالاشتراك مع منظمة الصحة العالمية ،وهو ترتيب تعاوني يجمع بين المستشفيات الإفريقية والصينية ،ويتعهَد بضمان أن أي لقاحٍ يطور سيعامل على أنه منتج عام عالمي .وتضمنت المساعدات الصينية أيضاً تصدير المنصات التكنولوجية المتعلقة بالصحة إلى بلدان BRI ، ولا سيما أنظمة التشخيص والمراقبة الصحية الرقمية ، ومن ثم تضمنت جهود الصين لمكافحة كورونا كل شيء بدءاً من استخدام شبكات الجيل

الخامس لربط العاملين في الخطوط الأمامية والمرضى في المواقع البعيدة وحتى الخبراء الطبيين في الصين ، وحتى الروبوتات التي تأخذ القياسات الحيوية للمرضى وتسليم معدات الوقاية الشخصية من دون طيار، وكلها تدعم محرك الصين نحو نظام صحي عالمي يدعم التكنولوجيا ، لقد قدمت الصين بالفعل تقنية تشخيصية مدعومة بالذكاء الاصطناعي لعدد قليل من شركائها في مبادرة BRI ، وعززت الشبكات القائمة على 5G لتوفير الرعاية الصحية عن بعد ، نظراً لأن عديداً من دول مبادرة الحزام والطريق تفتقر إلى القدرة على تنفيذ مثل هذه الأنظمة ، لذا فإن التحول إلى توفير تكنولوجيا الرعاية الصحية الرقمية يسمح للصين بالحفاظ على مبادرة الحزام والطريق على قيد الحياة وذات أهمية حاسمة بالنسبة إلى البلدان المشاركة (ذاري ، 2022)

أهداف المبادرة

أهداف تعاونية : تتمثل في التعاون بين الصين والدول الواقعة علي طول الحزام والطريق وهي:

ا- تعميق التعاون المالي وتداول الأموال مما يؤدي لتعزيز مكانة اليوان الصيني عالمياً وذلك من خلال استخدامه في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق ولتحقيق هذا الغرض بادرت الصين بتأسيس البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية والذي اعتمد 9 مشاريع في مجالات الطاقة والمواصلات والتنمية الحضرية في كلا من(بنجلاديش وإندونسيا وباكستان وكازخستان وغيرها) بقيمة 170 مليون دولار .

2- حشد الآراء المشتركة حول تنمية مختلف الدول ، وتحقيق تناسق السياسات بينها ، وتعميق اندماج المصالح وتعزيز الثقة السياسية المتبادلة ، وكذلك ربط المنشآت والبنية الأساسية كالطرق والمواصلات بين الدول ، ومما يؤكد ذلك أنه منذ اعلان الصين عن المبادرة عام 2013 تم توقيع 15 اتفاقية تعاون بشأن بناء مشروعات البنية التحتية بين الصين والدول على طول الحزام والطريق بقيمة استثمارية إجمالية 18 مليار دولار ,وفي عام 2014 تم توقيع 8 اتفاقيات بقيمة 26 مليون دولار وفي عام 2015 قفزت الصين سريعاً في التوسع في مشروعات البنية التحتية والمشاريع الاستثمارية , فوقعت 19 اتفاقية جديدة بقيمة 50 مليار دولار.

3 – تعزيز التعاون والتبادل الودي بين الدول المشاركة بالمبادرة وتسهيل التجارة والاستثمار بينها عن طريق رفع الحواجز التجارية والاستثمارية ، مما سيؤدي إلي تحقيق تكامل اقتصادي.

4 – تحقيق تفاهم العقليات بين شعوب مختلف دول العالم ,فتقوم المبادرة على تحقيق التعاون في مجالات التعليم والتكنولوجيا والسياحة لمختلف الدول المشاركة ,مما يؤدي لتبادل الخبرات الثقافية والتقارب في المستوي الثقافي والفكري بين الدول وتحجيم الاختلافات الفكرية .

أهداف استراتيجية : تسعي الصين لتغيير النظام الدولي الحالي والانتقال به من نظام تهيمن عليه الولايات المتحدة الامريكية ,إلي نظام عالمي متعدد الأقطاب. إن المضمون الحقيقي للأهداف الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق هو الربط الجغرافي بين قارات العالم القديم آسيا وأفريقيا وأوروبا والتي ستؤدي لإعادة رسم ملامح الجيوسياسة العولمية وخريطة العالم ككل (قنديل ، 2020)

متطلبات المبادرة

الاحتياجات الاستثمارية للمبادرة : تتضمن 26 تريليون دولار للبنية التحتية للتجمعات ال 6 الاقتصادية بحلول 2030 و1 تريليون دولار للبنية التحتية للدول الأخرى الواقعة علي الطريق خلال 10 سنوات تبدأ من 2017 بالإضافة إلى احتياج المبادرة الصينية للاستثمار في البنية التحتية للنقل و البنية التحتية للطاقة .

وقسمت هذه المبادرة حسب صانع القرار الصيني ووفقا للمدة الزمنية المرسومة لها إلى:

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

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

المرحلة الثالثة :وهي مرحلة التقييم الاستراتيجي فتكون ما بين عام 2019 – 2049 (عبد الله،2019)

بالإضافة إلى أن تنفيذ المبادرة يحتاج العديد من الضمانات و تحقيق روابط للبلاد الواقعة على طول الطريق وهي :

تناسق السياسات :يعد تعزيز الاتصال السياسي ضمانة مهمة لبناء الحزام والطريق وذلك من خلال تعزيز التعاون بين الحكومات ، تنسيق السياسات الاقتصادية بين الدول المعنية بالمبادرة وبناء آلية متعددة المستويات للتواصل والتبادل في السياسة الكلية الحكومية الدولية ، وتعميق المصالح المتكاملة ، وتعزيز الثقة السياسية المتبادلة ، والتوصل إلى توافق في الآراء بشأن التعاون واحترام سيادة الدول وبناء أكبر قدر ممكن من التحالفات.

ترابط المنشآت :يعد ربط البنية التحتية أحد المجالات ذات الأولوية في إنشاء الحزام والطريق من خلال إنشاء بنية تحتية عالية الجودة ،حيث سيساعد التكوين التدريجي لشبكة البنية التحتية التي تربط مختلف المناطق الفرعية في آسيا وأوروبا وإفريقيا البلاد على إفساح المجال لمواردها ، والاندماج بشكل أفضل في سلسلة التوريد العالمية ، والسلسلة الصناعية ، وسلسلة القيمة ، وتحقيق التنمية المشتركة ، تعزيز التعاون في ربط البنى التحتية للطاقة.

تسهيل التجارة :الاستثمار والتعاون التجاري هو المحتوى الرئيسي لبناء الحزام والطريق من خلال البحث لحل مشكلة الاستثمار وتسهيل التجارة ، وللقضاء على حواجز الاستثمار والتجارة ، وبناء بيئة عمل جيدة ، وبناء منطقة تجارة حرة لتحفيز إطلاق إمكانية التعاون ، الاهتمام بالنقاط الحاسمة على مسار الطرق والممرات

تناقل الأموال :إن تمويل رأس المال هو دعم مهم لبناء الحزام والطريق فمن خلال تعميق التعاون المالي بين البلاد المشاركة ، سيتم تعزيز بناء نظام لاستقرار العملة الآسيوية ، تشجيع التعامل بالعملات المحلية ونظام الاستثمار والتمويل ، ونظام الائتمان ضمان سلاسة طريق الحرير الرقمي.

التواصل بين الشعوب :العلاقات بين الناس هي الأساس الاجتماعي لبناء المبادرة وذلك من خلال تعزيز روح الصداقة والتعاون على طريق الحرير ، تشجيع التحاور بين الثقافات والقيام بالتبادلات الثقافية والأكاديمية والمواهب والإعلام والتعاون بينهم ،وإرساء أساس متين للرأي العام لتعميق التعاون الثنائي ومتعدد الأطراف.(جينغ ، 2021)

تحديات ومعوقات المبادرة

هنالك العديد من التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق اذ هنالك تحديات ذات صلة بطبيعة المبادرة من حيث القدرة الصينية على تنفيذها وآليات التنفيذ ، وأخرى ترتبط بالمصاعب النابعة من اقتصاد كل طرف في طريق المبادرة وانضمامها إليها وأخرى تتعلق بمواقف بعض الدول اذ تختلف المواقف الدولية إزاء مبادرة الحزام والطريق بين مؤيد ومعارض للمبادرة. ومن أهم هذه التحديات اختلاف الأنظمة والسياسات الاقتصادية بين دول المشاركة في المبادرة ، ثقل الأعباء المالية اللازمة لتنفيذ المبادرة ، غياب الاطار المؤسساتي للمبادرة ، ظهور مشاريع منافسة ، تأخر الحصول على عوائد المبادرة ، المخاطر السياسية والصراعات الداخلية والدولية ، عدم توافر تصور متكامل للمبادرة والمخاوف من اتباع بكين لاستراتيجية الديون .(صلاح ، منصور ، 2018)

تقع الممرات المتوقع إنجازها على صحاري وجبال ، مما يصعب من عمليات إنشاء الطرقات والسكك الحديدية ، إلى جانب ذلك تنجز تلك المشاريع في مناطق ذات كثافة سكانية قليلة كخط السكة الحديدية الذي يربط بلغارد ببودابست وبالتالي تفقد هذه المشاريع أهميتها الاقتصادية على المستوى المحلي ، كما أن تفشي ظاهرة الإرهاب الدولي والقرصنة

والجريمة المنظمة وكذلك النزاعات وإنتشار بؤر التوتر و انعدام الاستقرار في العديد من الدول المشاركة في هذه المبادرة تشكل تحديا كبيراً و خطيراً أمام حماية البنى التحتية المنجزة,علماً أن توفير الحماية العسكرية لهذه المشاريع هو صعب نظراً لضخامتها فمثلا مشروع الممر الاقتصادي الصيني–الباكستاني الذي تم بداية إنجازه في 2013 بكلفة 54 مليار دولار أستهدف من طرف متمردون في إقليم بلوشستار، بالمقابل تواجه العديد من مشاريع المبادرة رفض محلي بسبب مشاكل في مسألة ملكية الأرض التي ستقام عليها هذه المشاريع فالعديد منها ستنجز في دول ذات طابع قبلي التي ترفض التنازل عن أراضيها, ففي إندونيسيا مثلا تأخر إنجاز مشروع خط جاكرتا – باندونغ "للقطارات السريعة بسب رفض أهالي القرى التي يمر عبرها خط السكة الحديدية التنازل عن أرضهم ، كما تؤثر الرهانات الجيوسياسية بشكل كبير على تنفيذ المبادرة فإنجاز المشاريع سيتوقف على نوع العلاقات التي تربط الصين ببقية الدول المشاركة في هذه المبادرة كروسيا وإيران وتركيا ، علماً أن هناك ممرات تسببت في خلافات بين الدول كالممر الاقتصادي الباكستاني–الصيني الذي يمر بإقليم كشمير المتنازع عليه بين الهند وباكستان، مما شكل أحد نقاط الخلاف بين الصين والهند حيث اعتبرته هذه الأخيرة مساسًا بسيادتها ، من جهة أخرى فإن رغبة الصين في شراء اراضي زراعية في المناطق التي تمر منها المبادرة أدت إلى زيادة مخاوف السكان المحليين ففي كازاخستان تم وضع مشروع قانوني هدف إلى تمديد إيجار الأراضي الزراعية للمستثمرين الأجانب من 10 إلى 15 سنة ، نجم عنه سلسلة من الاحتجاجات من الشعب أدت إلى سحب هذا المشروع ، كما أن أكبر خطر قد يترتب على الدول النامية التي تشارك في المبادرة هو وقوعها في فخ المديونية ، فالديون وسيلة الصين لزيادة نفوذها والاستيلاء على البنى التحتية التي عجزت الدول عن تسديد تكاليفها .(لعواشرية،2021)

بالإضافة إلى أن هذا التوسع يقابله قلق وتوتر دولي من القوى الدولية وعلى رأسها الولايات المتحدة الأمريكية التي ترى في ذلك تهديداً مباشراً لمصالحها ونفوذها في المنطقة في حال تصاعد التنافس الأمريكي الصيني على دول الشرق الأوسط ، كما اعلنت الولايات المتحدة أنها لن تسمح بقيام امبراطورية صينية في بحر الصين الجنوبي الذي يعد شكلاً من أشكال التنافس بينهما . تعيد المبادرة هيكلة سلاسل القيمة العالمية و ممرات النقل والطاقة الجديدة إلى الصين ، التي يتم تمويلها من خلال الادوات المالية الدولية بقيادة الصين مما جعل الولايات المتحدة تنظر إلى نماذج اتصال بديلة يمكن أن تنافس مبادرة الحزام والطريق ، كما قد تظهر تحديات اخرى اذا شاركت الصين في مبادرات التنمية الدولية مثل قضايا العمل والاهتمامات البيئية .(محمدين،2022)

ما تقدمه المبادرة للعالم

إن المبادرة يمكن أن تساعد في خلق فرص العمل وزيادة صافي الصادرات وجذب المزيد من الاستثمارات الاجنبية والتي في النهاية تزيد من اجمالي الناتج المحلي ، حيث هناك 2631 مشروع مطروح من خلال المبادرة بإجمالي 3.7 تريليون دولار امريكي وتعاقد من 2600 شركة ومؤسسة دولية تمثل الشركات غير الصينية حوالي 55 % وعقد عدد من مذكرات التعاون المشترك مع 126 دولة كما عقد مذكرات تعاون مع 29 منظمة دولية ، حجم التبادل التجاري بين الصين والدول المنضمة للمبادرة تخطى 6 تريليون دولار امريكي كما تعمل على توفير 244000 الف وظيفة ,ومنذ انطلاق المبادرة صرفت 440 مليار دولار على مشروعات بنية تحتية ، قيام 11 بنك صيني بافتتاح 76 فرع في عدد 28 من الدول المنضمة للمبادرة وقيام 50 بنك من 22 لدول المبادرة بافتتاح افرع بالصين.

بالنسبة للصين : تعمل المبادرة على تطوير الاقتصاد الصيني وتعزيز مكانة العملة الصينية اليوان عالمياً و تعزيز مكانة شركات تكنولوجيا الاتصالات الصينية وتحقيق الهدف الأمني. بالإضافة إلى زيادة تدفق الاستثمار الاجنبي

المباشر في دول الطريق ، غزو السوق الاوروبي ، تحقيق أمن الطاقة للصين من خلال تأمين استمرار امدادات الطاقة بتوفير النفط ، فتح أسواق جديدة عالميا للمنتجات الصينية ، توسيع الدور الخارجي للصين وتعزيز وجودها في منطقة اوراسيا ، بالإضافة إلى أن الصين تسعى لكسب نفوذ اقليمي في الشرق الأوسط ويأتي الاستثمار على قائمة الآليات التي تعمل على إدارة سلاسل الامداد الخضراء كتوجه استراتيجي في بلدان آسيا الصين تايلاند الهند ماليزيا وإقامة العديد من المشاريع التي تدعم الوجود الصيني على هذا الطريق .(صلاح ، منصور ، 2018).

وتعد مبادرة الحزام والطريق هي المبادرة الصينية الأكبر فيما يتعلق بأمور السياسة الخارجية أحد اهم الأسباب هو : اعتماد الصين اعتماداً كبيراً على ساحلها الشرقي ومضيق ملقا بالقرب من سنغافورة لتمرير السلع من وإلى أراضيها الشاسعة على سبيل المثال ، يمر أكثر من 80% من النفط الصيني عبر هذا المضيق لذلك فإن بناء طرق تجارية تمر عبر باكستان وآسيا الوسطى يبدو أمراً منطقياً أما السبب الآخر :يكمن في أن مبادرة الحزام والطريق سوف تساعد الصين على استثمار احتياطاتها الضخمة من العملة وإدخال العديد من شركاتها المعطلة إلى قوة العمل هذا فضلاً عن سبب آخر يتعلق بالتنافس الصيني مع الولايات المتحدة الأمريكية.

في جانب التجارة : توفر مبادرة الحزام والطريق منصة هامة للصين لزيادة صادراتها وارداتها من الدول المجاورة وغيرهم من الشركاء الرئيسيين ، حيث يلتقي الحزام والطريق بالقرب من البر الرئيسي للصين ، وهو ما من شأنه أن يقلل مواعيد التسليم ويعزز قدرة الصين على الوصول إلى مختلف الأسواق ، بما في ذلك الاقتصاديات الحدودية والناشئة التي تفتقر للخدمات .ومن المرجح أن يؤدي ذلك إلى نمو التجارة من خلال زيادة أحجام التجارة من وإلى الصين .وبالإضافة إلى ذلك، تتطلب مشاريع الطرق والسكك الحديدية والموانئ وغيرها من المشاريع المرتبطة بالبنية التحتية قدراً كبيراً من السلع والخدمات التي تتمتع الصين فيها بميزة تنافسية ، بما في ذلك قطاعي التشييد والصناعات الثقيلة .وهذا مهم جدا للصين التي أدى نموها المدفوع بالاستثمار إلى سوء توزيع رأس المال وخلق فائض في الطاقة الإنتاجية في تلك القطاعات .ومن خلال توليد طلب إضافي على مشاريع البنية التحتية ، ستعزز الصين صادراتها في بعض تلك القطاعات التي تحتاج بشدة لزيادة في الطلب.

في جانب الاستثمارات : فإن مبادرة الحزام والطريق توفر فرصا كبيرة للتوزيع الفعال للموارد الصينية .فلا يزال فائض الادخار المحلي ضخما جدا في الصين .كما أن عملية إعادة التوازن باتجاه الاستهلاك تجري لكن ليس بوتيرة سريعة تكفي لتقليص وفرة المدخرات .وقد يرى صناع القرار أن الاستثمار في المشاريع التي تقودها الصين بشكل رئيسي هو بمثابة فرصة مهمة لتوجيه تلك المدخرات.

في جانب المشاريع : هناك عدة مشاريع رئيسية إما في طور البناء أو يجري التخطيط لها فعلياً ، في باكستان، تقود الصين عملية تحويل ميناء جوادر في جنوب البلاد إلى مركز للطاقة يربط الصين بالشرق الأوسط .ويتضمن هذا المشروع بناء طريق وشبكة أنابيب تمتد من ميناء جوادر إلى غرب الصين ، مما يقلص رحلة استيراد مواد الطاقة من 12000 كلم عبر البحر إلى أقل من 3000 كلم عبر البر .وقد بدأت فعلا الأعمال في شبكة الطرق وتوسيع الميناء . وتعد الاستثمارات في بروناي وسريلانكا واليونان وبلجيكا من بين مشاريع الموانئ المهمة للمبادرة . وفي إندونيسيا، فإن طريق السكك الحديدية للقطار السريع الممتد لمسافة 142 كلم بين جاكارتا وباندونغ هو حاليا في طور البناء وهو أول خط أجنبي يستخدم معايير ومعدات وتكنولوجيا سكك حديد القطار السريع الصينية .وهناك مشروع سكك الحديد النيجيري بين أبوجا وكادونا ومشاريع بين الصين ولاوس ، وإثيوبيا وجيبوتي.

وبشكل عام ممكن أن توفر المبادرة دفعة كبيرة لاستثمارات البنية التحتية في الأسواق الحدودية والناشئة. ومع ضبط الصين لهذه المبادرة وتحسين إدارة المشاريع ، ستصبح الاقتصاديات المتقدمة ودول مثل إيطاليا وألمانيا وبلجيكا واليونان أكثر انخراطا في المبادرة .وتعتبر هذه خطوة جيدة بشكل خاص لبكين في الوقت الذي لا تزال فيه النزاعات الاقتصادية مع الولايات المتحدة تخلق توترا(ماسون، بينتو، الجهني ،2019) . وبالتالي تعمل المبادرة على مايلي:

أ-تطوير قدرات دول المبادرة : تغطي المبادرة مساحة جغرافية واسعة و 55% من الناتج الإجمالي العالمي ، كما تتواجد في الحيز سكان العالم الجغرافي للمبادرة 75% من احتياطي العالم من الطاقة المعروفة ، كما تعرف تنوعا في ثرواتها المعدنية وإمكانياتها الجيوبوليتيكية، وهو ما من شأنه أن يزيد من قدراتها التنافسية .

ب-تحقيق التنمية : تشمل المبادرة مناطق كثيرة ترتفع فيها نسبة الفقر وتتراجع فيها مستويات التنمية خاصة الموجودة منها في إفريقيا وآسيا الوسطى وبالتالي فنجاح المبادرة سيحدث آثاراً إيجابية في هذه الدول ويساهم في انطلاق عجلة التنمية وارتفاع مستوى المعيشة ، وتقوية اقتصادياتها و دفعها للتفاعل في الاقتصاد العالمي .

ج-خفض أوقات الشحن : تقوم المبادرة إلى التقليل من الوقت في التعاملات البينية عن طريق بناء وتجديد شبكة الطرق التي تربط الصين بالدول المعنية بالمبادرة ، ما يسمح باختصار الوقت وبالتالي التقليل من التكاليف ، فسابقا الشحن من الصين إلى آسيا الوسطى كان يستغرق حوالي 30 يوماً ، لكن مع تطوير شبكة السكك الحديدية في المنطقة والربط بين الطرفي سيخفض الوقت إلى النصف .

د-خفض تكاليف التجارة البينية : يُعد من النتائج الإيجابية للمبادرة هو خفض وقت الشحن بين الدول المعنية والناتج عن تطور بنية النقل وتوسيعها وتهيئة الموانئ لربط الصين بمناطق اقتصادية بعيدة ومنعزلة ، ما يساهم في تراجع تكاليف التجارة البينية ، وهذه الميزة تنتقل حتى إلى الدول غير المعنية بالمبادرة التي تتقاسم مع دول المبادرة نفس الممرات لنقل بضائعها (لعواشرية ،2021).

الدراسة التحليلية لأثر مبادرة الحزام والطريق

أولاً: بالنسبة لاقتصاديات الدول المشاركة

إن أهمية المبادرة بالنسبة للدول المشاركة تكمن في قدرتها على تحقيق التنمية الاقتصادية ، من خلال الاستثمار في البنى التحتية و رفع مستوى التشغيل وتحفيز النمو الاقتصادي من خلال زيادة الطلب على المعدات المحلية المستعملة لإنجاز هذه المشاريع ، حيث تعتبر مبادرة الحزام والطريق من فئة المبادرات التنموية الكبرى التي يمكنها دفع الاقتصاد العالمي إلى النمو بمعدلات أسرع من المعتاد لاسيما إذ تم تنفيذها وفق المعايير وشروط النجاح والتوازن بين مصالح الدول المشاركة لها ، بالإضافة لذلك يمكنها أن تعود على المستوى الوطني للدول المشاركة بالعوائد التنموية والاقتصادية الكبيرة كما أنها تعزز مكانة كل دولة من هذه الدول كشريك تجاري للصين صاحبة الاقتصاد الأوفر حظا للنمو على مستوى العالم ، ولذلك تمثل المشاركة في المبادرة فرصة كبيرة لهذه الدول من أجل الحصول على حصة من أسواق الواردات الصينية من مدخلات الإنتاج ، كما أن المشاركة فيها تمكن تلك الدول من الحصول على المنتجات النهائية الصينية لتلبية احتياجات أسواقها المحلية كما تمثل المبادرة فرصة جديدة لدمج اقتصاد كل دولة مشاركة في الموجة الجديدة من العولمة التي بلغت الصين دوراً محورياً فيها ، لاسيما أن المشاركة في المبادرة تربط اقتصاديات هذه الدول بالصين و ببعضها البعض أيضا ، مما ساعدها على الاستفادة من الفرص الاستثمارية المتاحة لكل منها ، ويمكنها تبادل الخبرات وتنفيذ المشروعات لاسيما في مجالات البنية التحتية والخدمات اللوجستية والتنمية بمفهومها الشامل .

وتجدر الإشارة إلى أن الدول المشاركة في المبادرة حققت بالفعل بعض العوائد الاقتصادية خلال السنوات الماضية ، إذ أنها حققت تحسناً ملحوظاً في نسب مساهمتها في الصادرات العالمية حيث أن هذه الدول المنتشرة في مناطق آسيا والمحيط الهادي وأوروبا وأسيا الوسطى والشرق الأوسط وشمال إفريقيا وجنوب آسيا، ارتفع نصيبها من الصادرات العالمية من نحو 23% في عام 1995 ، إلى 36% في عام 2015.

كما تساهم المبادرة في زيادة قدرة الدول المشاركة بها على توليد المزيد من فرص العمل بما يعزز قدرتها على مواجهة مشكلة البطالة حيث تظهر البيانات أن حجم فرص العمل التي ولدتها مشروعات المبادرة في عام 2016 بلغ نحو 0.5 من إجمالي فرص العمل الجديدة التي تم توليدها حول العالم في نفس العام والتي بلغت نحو 40 مليون فرصة في إطار قياس العوائد الاقتصادية المستقبلية ، والتي يتوقع أن تجنيها الدول المشاركة في المبادرة وفق دراسة مسحية أجراها منتدى التمويل الدولي وكذلك زيادة النمو الاقتصادي لهذه الدول بمقدار 1.5 نقطة مئوية خلال السنوات المقبلة و تتراوح الزيادة في النمو في تلك الدول بين 1.5 إلى 5.5 نقطة مئوية.

كما تنعكس الآثار التنموية للمبادرة بالإيجاب على المستوى المعيشي لسكان الدول المشاركة إذ يتوقع أن تسهم هذه المبادرة في تعزيز قدرة الدول على مواجهة الفقر لاسيما أن هذه الدول تضم ما يقارب من ثلثي عدد السكان العالم وتصل نسبة من يعيشون تحت خط الفقر في بعضها إلى ما نسبته 25%من إجمالي السكان كما هو الحال في كينيا، ونحو 23% في أوزباكستان وجيبوتي نحو 21% (لعواشرية،2021)

ثانياً : أثر مبادرة الحزام والطريق على التجارة العالمية

إن الحاجة إلى تنمية مشتركة على الصعيد العالمي تقترن بضرورة تعزيز الإدماج المالي ، والحد من التكاليف التجارية، والاستفادة من الوقت بشكل فعال في الحصول على السلع و الخدمات ، والحد من الفقر ،وإنشاء بنى أساسية ، وتحقيق الاستيعاب الثقافي ، وذلك عن طريق ربط البلدان ببعضها البعض ، وتبين أثر هذا المشروع على علاقات التجارة و التكامل ، كما أنه من المتوقع أن تزعزع المبادرة التجارة الدولية ، وأن يكون تأثيرها هائلا على البلدان التي يمر بها طريق الحرير وكذلك على بلدان ومناطق أخرى منها المنطقة العربية .

تبين دراسة للبنك الدولي آثار المبادرة على التجارة باعتماد تحليل اقتصادي قياسي وهندسي أن زيادة البنى الأساسية قد تؤدي إلى زيادة التبادل التجاري بين بلدان المبادرة بنسبة تتراوح بين 2.5و 4.1 % وتشير النتائج إلى أن إصلاح السياسات الرامية إلى تقليل الحواجز التجارية أدى إلى ارتفاع في الصادرات بنسبة 7.2% كما يمكن أن يؤدي تحقيق مزيد من التكامل في القوانين التجارية وإيجاد مداخل ملائمة إلى السوق إلى رفع هذه النسبة إلى 11.2% ما يعني أن التوسع التجاري يمكن أن يزيد إذا ما تكاملت البني الأساسية مع السياسات حيث أن التجارة التي تحققها بلدان المبادرة تعمل على تحسين البني الأساسية والاتصال بدول أخرى.

كما أن المبادرة تقلص مدة الشحن للبلدان المنضمة وغير المنضمة إليها حيث يتراوح متوسط الانخفاض في مدة الشحن من بلد ما إلى آخر بين 1.2و 2.5 % ، وبالمقابل تشهد اقتصاديات البلدان المنضمة إلى المبادرة انخفاضا في مدة الشحن يتراوح بين 1.7 و 3.2 % في المتوسط ، ويتوقع تحقيق مكاسب كبرى من الطرقات التجارية التي تربط بين شرق آسيا وجنوبها ومن ممرات المبادرة وبالمقابل ستنخفض مدة الشحن بين البلدان الواقعة على طول الممر الاقتصادي الذي يصل بين الصين وآسيا الوسطى وآسيا الغربية بنسبة 12 % بفضل تحسين البنى الأساسية للنقل ، ويؤدي تقليص مدة الشحن إلى انخفاض كبير في التكاليف التجارية حيث تشير التقديرات إلى أن تنفيذ جميع مشاريع البنى الأساسية للنقل في إطار المبادرة سيقلل من التكاليف التجارية الإجمالية بنسبة تتراوح بين 1.1و 2.2 % عالمياً ،

وفي اقتصاديات البلدان المنضمة إلى المبادرة سيتراوح الانخفاض في التكاليف التجارية بين 1.5 و 2.8 % ، وتشير التوقعات المتعلقة بالبلدان العربية إلى انخفاض في التكاليف التجارية يتراوح بين 1و 3 % حسب موقعها ودرجة مشاركتها في المبادرة ، ومن ناحية مدة الشحن تتفاوت نسبة الانخفاض في التكاليف التجارية بين كل ثنائي من البلدان بشكل ملحوظ ، حيث تسجل بلدان شرق آسيا والمحيط الهادئ وبلدان جنوب آسيا أعلى نسبة وسطياً علماً أن هذه النسبة تزيد في الممرات (لعواشرية ،2021)

تدعم المبادرة التجارة العالمية إلى حد بعيد لا سيما وأنها تقوم على تبادل السلع والخدمات ورأس المال بين الدول المشاركة بها، و قد ساهمت بالفعل في تعزيز نمو التجارة العالمية خلال السنوات الماضية ، إذ بينما بلغت قيمة التبادل التجاري بين الصين وباقي دول المبادرة 1.02 تريليون دولار في عام 2016 ، فأنها ارتفعت إلى 1.2 تريليون دولار في عام 2017 مسجلة نمواً بلغ 17.8% في الوقت الذي لم يتجاوز فيه معدل نمو التجارة العالمية في العام نفسه ما نسبته 8.1% ولذلك فقد ساهمت هذه الدول بمفردها بنحو 14 %من الزيادة التي طرأت على التجارة العالمية في عام 2017 ، الأمر الذي رفع نصيبها من التجارة العالمية من 6.3% إلى 6.9% أن الصفقات التجارية بين الصين والدول الواقعة على طول مبادرة بلغت 915 مليار دولار أي اكثر من ربع إجمالي قيمة التجارة الصينية ، اما حجم الاستثمارات المباشرة للشركات الصينية تتجاوز 50 مليار دولار عام 2017 ، حيث ساعد ذلك في بناء 56 منطقة تعاون اقتصادي وتجاري مما أدى إلى تحقيق عائدات ضريبية بلغت قيمتها مليار ومائة مليون دولار (حسن ، 2019)

ثالثاً : أثر مبادرة الحزام والطريق على الاقتصاد العالمي

تتضمن الآثار والعوائد الاقتصادية للمبادرة العديد من الأوجه الإيجابية على الاقتصاد العالمي وتبدأ هذه الآثار في إيجاد طريقها إلى أرض الواقع من خلال اقتصاديات الدول المشاركة في المبادرة ، حيث هي التي بدأت بالفعل في جني بعض ثمار المبادرة ، ومع الأخذ في الاعتبار أن الحجم الإجمالي لاقتصاديات هذه الدول يبلغ 28.2 تريليون دولار ، أو ما يساوي 35.3% من الحجم الإجمالي للاقتصاد العالمي ، البالغ نحو 79.9 تريليون دولار ، فإن الزيادة المتوقعة في النمو الاقتصادي لهذه الدول في ظل مشاركتها في المبادرة ، حيث تضيف إلى الناتج المحلي الإجمالي العالمي قيمة مضافة جديدة تتراوح بين 422 مليار دولار كحد أدنى ، ونحو1.6 تريليون دولار كحد أقصى خلال السنوات الخمس المقبلة ، وهذا من شأنه أن يرفع معدل النمو الاقتصادي العالمي السنوي بنحو 0.5% و 1.9% خلال نفس الفترة .

كما يتوقع أن تسهم المبادرة في زيادة تدفقات الاستثمار العالمية خلال السنوات المقبلة ، وتشير التقديرات إلى بلوغ الاستثمارات على طول الحزام والطريق إلى 14.5 مليار دولار خلال الشهور العشر الأولى فقط من عام 2017 ، كما تشير تقديرات بنك مينشنغ الصيني إلى أن المبادرة تشمل مشروعات استثمارية تبلغ قيمتها 10 تريليون دولار .

كما أن بناء المبادرة هو خطوة طموحة لتعميق التعاون الإقليمي وتعزيز الربط بين القارات و تحسين البنية التحتية للنقل وتحسين البيئة الاقتصادية والإقليمية وبالتالي تقليل تكاليف التجارة بشكل كبير وتعزيز الاستثمارات عبر الحدود ، إن التعاون في إطار المبادرة الصينية سيقلل من تكاليف التجارة العالمية بنسبة 1.1% – 2.2% وسيعزز تكاليف التجارة في الممر الاقتصادي بين الصين ووسط آسيا وغرب آسيا بنسبة 10.2% ، كما سيعزز أيضاً النمو الاقتصادي العالمي في عام 2019 بنسبة 0.1% على الأقل ، إن توفير التمويل اللازم ومن ثم تنفيذ هذه المشروعات بالفعل يعني

أن التدفقات الاستثمارية بين دول المبادرة سوف تبلغ 2 تريليون دولار سنويًا ، وهو ما يزيد عن إجمالي التدفقات السنوية للاستثمار الأجنبي المباشر حول العالم والتي تبلغ 1.75 تريليون دولار(لعواشرية،2021)

واتساقاً مع التطورات الاقتصادية العالمية المتسارعة يتوقع أن تتغير خارطة الاقتصاد العالمي ومراكز القوى فيها خلال 30 عاماً القادمة ، حيث يتوقع في أن تكون الصين في عام 2050 قد أزاحت الولايات المتحدة الأمريكية عن الهيمنة على الاقتصاد العالمي ، لتكون الأولى عالمياً بحجم للناتج المحلي الإجمالي يقدر بنحو 58.5 تريليون دولار وتأتي الهند بالمرتبة الثانية بحجم ناتج محلي إجمالي يقدر بنحو 44.1 تريليون دولار، وتتراجع الولايات المتحدة الأمريكية للمرتبة الثالثة عالمياً بحجم للناتج المحلي الإجمالي يقدر بنحو 34.1 تريليون دولار، وتتقدم إندونيسيا إلى المرتبة الرابعة بحجم للناتج المحلي الإجمالي يقدر بنحو10.5 تريليون دولار (حسن ، 2019)

رابعاً ؛ المبادرة والدول العربية

ان استراتيجية الحزام والطريق يمكن ان تكون فرصة تاريخية بالنسبة لدفع العلاقات العربية الصينية إلى مستويات غير مسبوقة في المجالات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية والأمنية ومن ثم تحقيق مصالح حيوية لكلا الطرفين. تُعرف العلاقات العربية الصينية من منظور الشراكة الاستراتيجية ، ويمكن إرجاع ذلك إلى ثلاثة أسباب رئيسية هي :

– طبيعة الصعود الصيني السلمي التنموي ، فالصين تدافع عن صيغة النظام الدولي الحالي أكثر من محاولتها تغييره، فهي في هذا الجانب وبارتباطها بالعالم العربي تسعى إلى إشراكه في مبادرة الحزام والطريق.

– إن التنمية السلمية للصين بحاجة إلى بيئة آمنة ، وبالتالي فالعالم العربي يشكل أهمية قصوى للدبلوماسية الصينية من هذه الزاوية .

– إن العالم العربي والصين يقتسمان اهتمامات مشتركة في عدد من القضايا ولهما رؤى متطابقة إلى حدٍّ كبير، فضلاً عن أن المحدد الاقتصادي يشكل سمتها البارزة خاصةً إذا ما نظرنا إلى مجالات العلاقات الثنائية بين الطرفين ، على سبيل المثال تُعد العلاقات الصينية السعودية نموذجًا حيويًّا لذلك.

أما سبب اختيار الصين للدول العربية لأنها تشرف على العديد من البحار والخلجان والممرات وتطل على منافذ للتجارة العلمية (مضيق هرمز – باب المندب – قناة السويس) وخصائص الموقع البري باعتباره امتداد بين قارتى أسيا وأفريقيا وخصائص المساحة الواسعة التى يحتويها الوطن العربى ووفرة الموارد الطبيعية وموارد الطاقة بالإضافة إلى إمكانية تنفيذ عدد من المراكز اللوجيستية فيها .(السقطي، 2020)

الفرص الاستراتيجية للعلاقات العربية الصينية عقب مبادرة الحزام والطريق : على مدار الأعوام الماضية أبدت الصين ترحيبها بمشاركة الدول العربية في مبادرة الحزام والطريق لما تحظى به من أهمية استراتيجية و لوجيستية مهمة يمكن أن تسهم في ربط أسواقها بالدول الأوروبية والآسيوية ، وفي الوقت نفسه فقد بادرت حكومات الدول العربية بدعم التعاون مع الصين وتوقيع عدد من مذكرات التفاهم والاتفاقيات لتعزيز استثمارات البنية التحتية اللازمة لتنفيذ المبادرة ،ويمكن توضيح أهم الفرص الاستراتيجية للدول العربية عقب مبادرة الحزام والطريق على النحو التالي: تنسيق السياسات اندماج الدول العربية في الاقتصاد العالمي ، دعم التجارة والاستثمار ، تشييد البنية التحتية والأساسية ، التبادل الثقافي والأكاديمي ، جدب الاستثمار الصيني ، الربط التجاري والجمركي والمالي ، التنسيق السياسي التجاري ، التنسيق الامني التجاري ، تطوير البنية التحتية و تحسين خدمات النقل.

تحديات مبادرة الحزام والطريق بالنسبة للدول العربية: فخ الديون ، غياب التعاون الامني والعسكري ، التبادل الاقتصادي غير المتكافئ ، عدم الاستقرار في بعض الدول العربية ، تختلف الدول العربية عن بعضها من حيث

الوضع الاقتصادي والبنية التحتية والموقع الجغرافي ، التاثير على ديناميات القوى الاقليمية ، ضعف المعرفة بالآخر الصيني ، اختلافات التخطيط للبنية التحتية للدول العربية المنضمة للمبادرة ، صعوبة إدارة المشروعات الكثيرة في عدة دول مختلفة ، احتمالية تغير الوضع الاقتصادي للصين ، معاناة بعض الدول العربية المنضمة للمبادرة من الفقر المائي ، الصين أصبحت اكبر دائن عالمي وتأثير الصين عالميا بضغوط الديون . (جابر، 2021)

سعت الصين من خلال مبادرتها تلك إلى مضاعفه تجارتها مع الدول العربية من 240 مليار دولار في عام 2013 إلى نحو 600 مليار دولار بعد إطلاقها لتلك المبادرة .هذا فضلاً عن سعيها إلى رفع رصيدها من الاستثمار غير المالي في تلك الدول من 10 مليار دولار إلى أكثر من 60 مليار دولار خلال العشر سنوات القادمة تستهدف الصين من هذه المبادرة الوصول بحجم تجارتها مع أفريقيا إلى 400 مليار دولار بحلول عام 2020 (عبد الله ، 2019) عرضت الصين 20 مليار دولار قروض للدول العربية كما عرضت 106 مليون دولار مساعدات مالية ل 5 دول عربية طورت الصين 40 الف متر مربع بميناء الدقم بسلطنة عمان كمركز لوجستي ودعوة الشركات الصينية للاستثمار بحوالي 10.7 مليار دولار طورت الصين 7 كم مربع بمحور قناة السويس بمصر. اتفقت الصين علي انشاء 66 كم من شبكة السكك الحديدية في مصر التوسع في الاستثمار الصيني حول العالم.(السقطي ،2020)

إن الدول العربية باعتبارها جزءًا من مبادرة الحزام والطريق أمامها مساران عليها الاختيار بينهما المسار الأول أن تبقى مجرد ممر جغرافي لعبور الواردات والصادرات بين أوروبا وشرق آسيا، بالإضافة إلى استمرارهم في القيام بدور السوق الاستهلاكية الآخذة في الاتساع ، أما المسار الثاني أن تقوم الدول العربية بدور اللاعب الجيواقتصادي المشارك بقوة وفاعلية في الحركة الاقتصادية التي من المتوقع أن تنشط على الطريقين على نحو متسارع خلال العقود القادمة بدل من دور الممر الجيو استراتيجي، ولا تزال ثمة فرصة أمام الدول العربية لتحقيق أقصى استفادة ممكنة من مبادرة الحزام والطريق وتحقيق مصالحها العليا والمحافظة على أمنها القومي(جابر ، 2021).

سجل الميزان التجاري الصيني العربي سنة 2014 إرتفاعاً من 25.5 مليار إلى238.4 مليار دولار بمعدل نمو سنوي بلغ 25%،كما قفزت واردات الصين من النفط العربي من 40.5 مليون طن إلى 133 مليون طن بمعدل نمو سنوي 12% ،وارتفعت قيمة عقود مقاولات البناء التي تتولاها الشركات الصينية في العالم العربي من 2.6 مليار دولار إلى, 29.6 مليار دولار بنسبة نمو سنوي 27%، أما الاستثمارات الصينية في الدول العربية فقد شهدت ارتفاعا ملحوظا قدر ب 25.17 مليونا إلى 2.2 مليار دولار وهو ما جعل الصين تتحول إلى ثاني أكبر شريك تجاري للدول العربية وشريك تجاري رئيسي في مجال الطاقة(لعواشرية،2021),

أن للبلدان العربية دور مهم في التجارة الصينية ، ولا سيما أن 40% من النفط الذي تستورده الصين مصدره البلدان العربية , وتسعى البلدان العربية إلى الانضمام إلى المبادرة .وقد وقعت الصين وثائق للتعاون في إطار المبادرة مع تونس، والسودان، والعراق، وعمان، وقطر، والكويت، ومصر، والمغرب و السعودية، كما وقعت وثائق للتعاون في القدرات الصناعية مع الإمارات العربية المتحدة، والجزائر، والسودان، ومصر، السعودية ومن المرجح أن تؤثر المبادرة على" ديناميات القوى الإقليمية ."وقد ينطوي الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين وآسيا الوسطى وآسيا الغربية على مشاكل بالنسبة إلى بلدان مجلس التعاون الخليجي ، نظراً إلى أنه يتيح لإيران أن تصبح مركزاً للوجستيات والنقل، بالإضافة إلى قدرتها على الإمداد بالطاقة .أما الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين وباكستان، فقد يشكل ممراً رئيسياً لبلدان مجلس التعاون الخليجي ، لأن ميناء غوادار يمكن أن يسرع تجارة النفط الخليجي مع الصين ، لكنه قد يشكل في الوقت نفسه بديلا عن الموانئ العربية ، فيؤدي إلى تحويل التجارة الدولية بعيداً عن المنطقة ، وبشكل عام

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

منذ إطلاق المبادرة في عام 2013 ارتفعت الاستثمارات الصينية في مصر بنسبة 55% ولا سيما في مجال تعزيز البنى الأساسية ، وتعمل شركة صينية منذ عام 1998 على بناء المنطقة الاقتصادية لقناة السويس في مصر وسيبلغ حجم الاستثمارات في هذا المشروع مليار دولار في الفترة الممتدة بين عامي 2015 و 2019 وستتيح المنطقة الاقتصادية لقناة السويس فرصاً للكثير من الشركات التجارية المحلية ، ما يؤدي إلى زيادة الاستثمارات والمبيعات والواردات والصادرات وفي آذار 2019 أدمجت هذه المنطقة بشكل كامل في مبادرة الحزام والطريق ،وفي منتدى الحزام والطريق الثاني الذي انعقد في نيسان 2019 وقعت مذكرة تفاهم إعداد للمرحلة الثانية من منطقة" تيدا "الصناعية داخل المنطقة الاقتصادية لقناة السويس ومن المتوقع أن يتيح هذا المشروع ما لا يقل عن 25000 فرصة عمل وأن يستقطب استثمارات صينية بقيمة 5 مليارات دولار .

وتخطط الحكومة الصينية لبناء طريق سريع يربط طريق الحرير بالجمهورية العربية السورية والعراق ولبنان ، وتركز الاستثمارات في العراق على قطاع الغاز والنفط .ومن الواضح أن الصين تعمل على توسيع شبكاتها النفطية وأن العراق لا يزال مصدراً رئيسياً لوارداتها, وأعلنت الصين عن قرض بقيمة 20 مليار دولار لإعادة بناء الأردن والجمهورية العربية السورية ولبنان ، ويشكل لبنان بالنسبة إلى الصين منفذا هاماً إلى إعادة بناء الجمهورية العربية السورية لذلك ، استثمر الصينيون في ميناء طرابلس لتعزيز قدرته على الاستيعاب .

ووقعت الصين والكويت مذكرة تفاهم تتعلق بإنشاء آلية تنمية تعاونية لمدينة الحرير والجزر الخمس الكويتية ويساهم صندوق طريق الحرير في تمويل مشروع شبكة الألياف الضوئية الوطني الواسع النطاق في عمان .و وقعت المملكة العربية السعودية مذكرة تفاهم مع الصين بشأن مشروع الجسر البري الذي يصل بين السواحل الغربية والشرقية من خلال سكة حديدية تربط موانئ البحر الأحمر والخليج العربي في ما بينها ومنذ عام 2017 تتعاون الإمارات العربية المتحدة مع الصين في إطار المنطقة التجريبية الصينية –الإماراتية لتعزيز القدرات الصناعية ، وفي إطار الحزام الاقتصادي لطريق الحرير ومبادرة طريق الحرير البحري للقرن الواحد والعشرين ونتيجة لهذا التعاون ، أبرمت 15 شركة اتفاقات إطارية بلغت قيمة الاستثمارات فيها 884 مليون دولار وأطلقت الصين تحالف الحزام والطريق الدولي للتنمية الخضراء بالاشتراك مع 25 بلد ،منها الإمارات العربية المتحدة .واعتمدت مؤسسات مالية كبرى من الإمارات العربية المتحدة والصين مبادئ الاستثمار الأخضر في الإطار الإنمائي لمبادرة الحزام والطريق.

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

سيناريو الدراسة من فرضية توفر شبكات للسكك الحديدية في جميع المناطق المشمولة بالمبادرة وانخفاض الكلفة البحرية بنسبة 20% وتبين هذه المحاكاة زيادة كبيرة في الصادرات في منطقة غربي آسيا وفي مصر، وزيادة في التجارة بنسبة 10% ، في مقابل نسبة تغير تراوحت بين صفر و 2.5% في عدد من بلدان شمالي أفريقيا هي تونس، والجزائر وموريتانيا .أما البلدان التي لم تشهد تغييرا فهي سورية و فلسطين وليبيا واليمن، ربما بسبب النزاعات الجارية فيها. وتتوقع الدراسة أن يؤدي تطوير البنى الأساسية إلى زيادة مجمل الصادرات بنسبة 2 إلى 5 % في معظم بلدان منطقة غربي آسيا ومصر، وبنسبة تفوق 5 % في العراق وحده .وأما البلدان التي لم تشهد أي تغيير فهي الجمهورية العربية السورية، ودولة فلسطين، وليبيا، واليمن .وبالنتيجة تخلص الدراسة إلى أن أثر الربط يفوق أثر البنى الأساسية في المنطقة العربية.

تعد الطاقة هي ركيزة الشراكة بين الصين ومجلس التعاون الخليجي .فالصين هي أكبر مستورد لمنتجات الطاقة ، ومنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا هي المصدر الأكبر لها وتشمل الترتيبات الأخرى التعاون في مجال نمو الاستثمار ، لكن ذلك لا يحث على تعميق العلاقة بين الصين ودول المجلس وفي عام 2017 ، استوردت الصين حوالي 8.4 مليون اسطوانة من النفط في اليوم، 3.9 مليون منها من مجلس التعاون الخليجي .وكانت المملكة العربية السعودية المصدر الأكبر ، يليها العراق، وعمان، وإيران، والكويت والإمارات العربية المتحدة وبالمثل ، كانت قطر في عام 2016 أكبر مصدر للغاز الطبيعي المسيل وتتحمل الصين تكاليف عديدة من جراء علاقتها مع المنطقة .فارتفاع أسعار النقل ، على سبيل المثال ، أجبر عدد من الشركات الصينية على وقف نقل السلع إلى بلدان الاقتصاديات المتضررة من الحروب كسورية ، وإلى بعض المناطق في العراق ولتخفيف اعتماد الصين على منطقة الشرق الأوسط وشمالي أفريقيا ، ستواصل بحثها عن موارد من خارجها ، ولا سيما من خط الأنابيب الذي يمتد بين آسيا الوسطى وروسيا والصين والذي يشكل موضوع تداول ، وينخفض الطلب على الطاقة تدريجاً بسبب زيادة القيود البيئية ، واستخدام الطاقة بكفاءة وتطور التكنولوجيا .أما حصة الطاقة المتجددة من سوق الطاقة ، فارتفعت .ولهذا السبب ، على البلدان المنتجة للنفط السعي إلى الحفاظ على الصين كمستورد رئيسي للطاقة ، وإلى تنويع اقتصادياتها وأطلقت الصين شراكة الطاقة للحزام والطريق مع 17 بلد منها السودان والعراق والكويت من المنطقة العربية .وتعزز هذه الشراكة تبادل السياسات وبرامج التبادل التكنولوجي ، وإطلاق مشاريع تعاون ثنائية ومتعددة الأطراف في قطاع الطاقة من خلال عقد مؤتمرات وزارية للطاقة كل سنتين ، وتدريب الموظفين وبناء القدرات(الاسكوا ، 2019)

الاستنتاجات والتوصيات

الاستنتاجات

1- إن مبادرة الحزام والطريق هي مبادرة تنموية عالمية تستند إلى ثلاثية (المسؤولية المشتركة ، والمنفعة المشتركة ، والمصير المشترك) للعالم حيث تربط قارات العالم الثلاث وبالتالي ستغير الخارطة الاقتصادية العالمية ، فهي تدعم مبدأ التشاور والتشارك والتقاسم ، وتدعو إلى التعددية القطبية، والتعاون متعدد الأطراف والأشكال ، للاستفادة الكاملة من مزايا البلاد الواقعة على طول الطريق وإمكانياتها ، كما تلتزم بمفهوم الانفتاح والنزاهة وثقافة الأخضر وتسعى لتحقيق معايير عالية تعود بالفائدة على معيشة الناس وتحقق أهدافًا مستدامة.

2- إن مبادرة الحزام والطريق وفق الرؤية الصينية ليست ساحة للصراع مع الولايات المتحدة ، وإنما هي ساحة واسعة لاستكشاف نمط جديد من العلاقات الدولية، حيث إن إعادة طريق الحرير من جديد وربط قارات العالم تجارياً يعد

المحرك الرئيس للسياسة الصينية داخلياً وللدبلوماسية الصينية خارجياً وأنها ستكون أحد أهم المحددات لتوجهات الصين إزاء العالم ، فهي توسع النفوذ الصيني وتعزز الدور العالمي للصين لكونها استراتيجية كبرى تخدم المصلحة الصينية من جهة ومصلحة الدول المشاركة فيها من جهة أخرى. كما لها تأثير على قضايا متنوعة منها النقل والتجارة الدولية ومن المتوقع ان تتأثر المنطقة العربية بطرق عديدة نظراً لدورها الهام في النقل والتجارة العالمية .

3- ظهرت الصين كقوة اقتصادية عالمية في المرتبة الثانية بعد الولايات المتحدة الأمريكية ، الأمر الذي جعلها تولي اهتماما لتبني مبادرات اقتصادية دولية وسياسة خارجية ترتكز على القوة الناعمة ودبلوماسية اقتصادية قائمة على التعاون والشراكة المتبادلة مع الدول تمكنها من اخذ دور دولي يتناسب مع قدراتها وإمكانياتها الاقتصادية و تعمل على بناء اطار تعاون دولي جديد، حيث يجسد المشروع الجديد قوة الصين الناعمة في نظام دولي يشهد تغيرات في البنية الهيكلية أخذت معالمه ترتكز على معطيات اقتصادية ومصالح وفتح اسواق بعد ان كانت للإيديولوجيات دور حاسم في ادارة السياسات الخارجية للدول في رسم التحالفات والتوازنات على الخريطة السياسية.

4- على الرغم من التحديات السياسية والاقتصادية التي تواجه مبادرة الحزام والطريق الصينية ، إلا أنها استراتيجية نوعية لإعادة تشكيل الاقتصاد العالمي وتغيير مسارات التجارة الدولية بما يسمح للدول النامية بأخذ دورها الحقيقي في مناقشة وصناعة القرارات الاقتصادية الدولية وكسر الهيمنة الغربية على المؤسسات الدولية والنظم الفرعية التابعة ، وبالتالي فإنه يوجد لمبادرة الحزام والطريق الصينية أثر على الاقتصاد العالمي والتجارة العالمية .

5- تعتبر مبادرة الحزام والطريق أهم مبادرة عالمية للصين ومن المتوقع أن يخلق هذا البرنامج الضخم المرتبط بالبنية التحتية فرص تجارية واستثمارية مباشرة للصين ، وهو ما سيسهل الانتقال من نموذج نمو كثيف الاعتماد على رأس المال إلى نموذج نمو يعتمد على الاستهلاك. تستخدم الصين المساعدات والتجارة والاستثمار الاجنبي المباشر لبناء علاقات ودية لتوسيع نفوذها وتامين الموارد الطبيعية ،على الرغم من ان الصين تدعي بان المشروع ذو ابعاد تجارية واقتصادية إلا انه في جوهره يحمل بعد استراتيجي ضخم يعبر عن قوة الصين الاقليمية والعالمية .

6- ان للمبادرة تأثيرات بعيدة المدى على النسق الدولي بسبب طبيعتها المعقدة اذ سيعطي نجاح المبادرة للصين مكانة وقوة اقليمية اكبر قد تتجاوز تأثير الولايات المتحدة وأوروبا في الشرق.إلا أنها تحمل تحديات ورؤى مستقبلية تثير الجدل والشكوك حول امكانية تنفيذها والعقبات التي تعترضها حيث إن ظهور الصين كقوة دولية شكل مخاوف سياسية وأمنية لقوى اقليمية ودولية .

التوصيات

1- يجب أن تتمسك مبادرة الحزام والطريق بسياستها للتنمية السلمية دون اثارة قلق غير ضروري بين الشركاء ويتعين على الصين بذل الجهود للقضاء على جميع الممارسات السيئة التي تقوض صورتها الايجابية في الخارج وثقة الدول الشريكة .

2- يجب أن يكون المشروع مربحاً لجميع البلدان المشاركة وليس فقط للصين حيث ان التعاون مع الصين يحقق التنمية في البلدان الشريكة ، مما يمنح بكين قدرات قابلة للازدياد ومن ثم سوف ينتشر نفوذ الصين وهيمنتها الاقتصادية في آسيا وربما تصل الى أوروبا .

3- على المبادرة ألا تراعي مصالح الصين فقط بل يجب ان تقوم على اساس متين من قيم العدل والمساواة بين الدول وان تضع مسؤوليات أكبر على الدول الكبرى في دعم التنمية الاقليمية والدولية .

4- مبادرة الحزام والطريق ينبغي أن تحمل مجموعة من القيم السياسية كي يستمر ولا ينحسر دورها في التبادل التجاري والمنافع الاقتصادية ، لان المشاريع السياسية قادرة على عرقلة مسارها.

Reference

- ABDULLAH, Z. *The theoretical and conceptual framework of the Chinese Belt and Road Initiative* .The Chinese Belt and Road Initiative: The World Economic Century Project, 1st edition, Arab Democratic Center for Strategic, Political and Economic Studies, Berlin, Germany, 2019, (In Arabic).
- AL-SAQATI, K. *The Belt and Road Initiative: Arab Countries between Opportunities and Challenges*, Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport,2020, (In Arabic)
- AL-SHAMMARI, W. *Belt and Road Analysis in Geopolitics*, Department of Geography, University of Kufa, Iraqi University Journal, Issue 44, Part Two, p. 305,2019, (In Arabic)
- AYADI, I. *The Chinese Belt and Road Initiative*, The Economic Century Project in the World, 1st edition, Arab Democratic Center for Strategic, Political and Economic Studies, Berlin, Germany, p. 2 ,2019, (In Arabic)
- ESCWA. *What does the Belt and Road Initiative hold for the Arab region*, Economic and Social Council, United Nations, Special Session 6 (2019) (In Arabic)
- HASSAN, A. *the geo-economic importance of the Chinese Belt and Road Initiative and its repercussions on the international economy*, The Chinese Belt and Road Initiative, The World Economic Century Project, 1st edition, Arab Democratic Center for Strategic, Political and Economic Studies, Berlin, Germany, p. 245,2019 (In Arabic)
- JABER, S. *The Belt and Road Strategy and the Arab Countries, Opportunities and Challenges*, The Belt and Road: Revival of the Past or Anticipation of the Future, Center for Strategic Studies, Bibliotheca Alexandrina, Egypt, p. 31,2021, (In Arabic)
- JING, X. *The Belt and Road and Mechanisms for Promoting Joint Construction between Egypt and China*, The Belt and Road: A Revival of the Past or a Forecast of the Future, Center for Strategic Studies, Bibliotheca Alexandrina, Egypt, p. 14,2021, (In Arabic).
- LAAACHRIA, M. *Algeria's site in the Chinese Belt and Road project, Opportunities and Challenges*. MA , University of May 8, 1945, Guelma, pp. 75-80,2021, (In Arabic)
- MASON, J. PINTO, L. Al JAHNI, A. *Analysis of the Chinese Belt and Road Initiative*, 2019, (In Arabic) economics@qnb.com
- MOHAMMEDIN, S. *China towards multi-polar competitiveness in the twenty-first century, the Belt and Road Initiative as a model 2013-2021*. PhD, Alexandria University, Journal of the Faculty of Politics and Economics, Issue 13,2022, (In Arabic)
- QANDIL, I. *The Silk Road and Arab-Chinese Relations*. College of Arts Research Journal, pp. 5-10 ,2020 (In Arabic)
- SALAH, A. MANSOUR, A. *The Belt and Road Project: How does China link its economy to the outside world?* . Future Center for Research and Advanced Studies, Issue 26, 2018, (In Arabic), www.Futureuae.com
- ZARI, H. *The Impact of the Chinese Belt and Road Initiative on Iraq, Opportunities and Challenges*, Al-Bayan Center for Planning and Studies ,2022, (In Arabic) www.bayancenter.org