

تقرير المستقبل

FUTURE REPORT

ملحق يصدر مع دورية "اتجاهات الأحداث"

مشروع الحزام والطريق:

كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟

أهداف ودوافع مشروع الحزام والطريق

شبكة من المسارات والممرات التجارية العالمية

انعكاسات اقتصادية كبيرة على "الدول المشاركة"

مبادرة ذات أبعاد جيواستراتيجية عميقة

تحديات وصعوبات أمام طريق الحرير

هل تمتلك الصين بديلاً عن الحزام والطريق؟

تحرير:

علي صلاح



”ملحق دوري يصدر مع "اتجاهات الأحداث"، يهتم برصد وتحليل الاتجاهات الاستراتيجية التي تتشكل على ساحة الشرق الأوسط، أو التطورات الدولية المؤثرة على المنطقة على المدى القصير، والتي يمكن أن تساهم في تقدير تحولات المستقبل“



تقرير المستقبل ملحق يصدر مع دورية



اتجاهات الأحداث

T R E N D I N G E V E N T S

عن "اتجاهات الأحداث"

دورية أكاديمية، تصدر كل شهرين عن مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، تهتم بتحليل اتجاهات المستقبل، بما يتضمنه من تيارات وتطورات متعددة الأبعاد، وذات تأثيرات استراتيجية، على المدى القصير، مع التركيز على "الأفكار غير التقليدية" و"الظواهر قيد التشكل"، في مجالات اهتمام برامج المركز، وهي: التحولات السياسية، والاتجاهات الأمنية، والتوجهات الاقتصادية، والتطورات التكنولوجية، والتفاعلات المجتمعية. وقد صدر العدد الأول من الدورية في أغسطس 2014.

وكلاء التوزيع:

الإمارات: شركة أبوظبي للتوزيع، هاتف: 800 2220
عمان: مؤسسة العطاء للتوزيع، هاتف: 0096824491399
البحرين: مجموعة الهلال - الهلال للخدمات المباشرة والتوزيع، هاتف: 0097317290000
الكويت: شركة مجموعة النظائر الاعلامية، هاتف: 0096524746500
لبنان: مؤسسة نعنوع الصحفية، هاتف: 009611666668
الأردن: وكالة التوزيع الأردنية، هاتف: 009625358855
مصر: مؤسسة الأهرام، هاتف: 0020227704213
تونس: الشركة التونسية للصحافة، هاتف: 0021671322499
المغرب: شركة سوشيريس، هاتف: 00212522589931
السودان: دار الريان للثقافة والنشر والتوزيع، هاتف: 00249120719238

للاتصال والمعلومات:

البرج الدولي، شارع الكرامة، منطقة مركز المعارض، الطابق (24)
ص.ب 111414 أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة
هاتف: +971-24444513، فاكس: +971-24444732
العلاقات العامة: 971 502 657 999
Email: info@futureuae.com
www.futureuae.com

المدير الأكاديمي:
د. محمد عبدالسلام

نائب المدير:
أ. إبراهيم غالي
د. أمل صقر

رئيس التحرير التنفيذي:
د. شادي عبدالوهاب

نائب رئيس التحرير:
محمد يونس

هيئة التحرير:
علي صلاح

حسام إبراهيم

أحمد عاطف

إيهاب خليفة

هالة الحفناوي

مصطفى ربيع

إبراهيم الغيطاني

بسمة الإتربي

يارا منصور

منى مصطفى

عبداللطيف حجازي

الإخراج الفني:
عبدالله خميس

الترجمة:

محمود يوسف سليمان

العلاقات العامة:

رحاب مكرم

info@futureuae.com

*الآراء الواردة في الإصدار تعبر عن كتابها، ولا تعبر بالضرورة عن "اتجاهات الأحداث" أو آراء مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة.

*حقوق النشر محفوظة ولا يجوز الاقتباس من مواد الإصدار من دون الإشارة إلى المصدر، كما لا يجوز إعادة نشر المقالات دون اتفاق مسبق مع المركز.



مشروع الحزام والطريق

كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟*

للمبادرة، وما إذا كانت هناك بدائل متاحة أمام الصين في حال عدم تمكنها من تنفيذها أم لا.

ويمثل هذا التقرير إضافة كبيرة في موضوعه، نظراً لأنه يعطي نظرة شاملة حول مبادرة الحزام والطريق، من حيث الموضوع والبعد الجغرافي، كما أنه يحتوي على مجموعة من الخرائط الأولى من نوعها في توضيح مسارات الخطوط البرية والممرات البحرية وخطوط سكك الحديد بداية من الصين حتى أوروبا، وكذلك مسارات خطوط أنابيب النفط والغاز التي تنشأها الصين في إطار المبادرة.

أولاً: أهداف ودوافع مشروع الحزام والطريق

تمثل "مبادرة الحزام والطريق" إحياءً لفكرة "طريق الحرير" القديم، الذي كان يربط الصين بالعالم الخارجي قبل ألفي عام، لكن المبادرة الجديدة تنطوي على ملامح وأبعادٍ عديدةٍ أكبر وأوسع مما كان عليه "طريق الحرير" القديم، ولذلك سينصب اهتمام هذا القسم على تناول المبادرة الجديدة، بداية من خلفيتها التاريخية ومحاورها والدول المشاركة فيها والأهداف المبتغاة منها.

1- الخلفية التاريخية للمبادرة: تاريخياً يشير "طريق الحرير" إلى مجموعة من الطرق البرية، التي كانت تربط منطقة شرق آسيا بالبحر المتوسط، مروراً بمنطقة وسط آسيا، غير أنه لم يكن معروفاً على وجه الدقة المسار الرئيسي لهذا الطريق. وقد كان الرحالة والجغرافي الألماني "فرديناند فرايهر فون ريشتهوفن" هو أول من استخدم تسمية "طريق الحرير"، وذلك في عام 1877، وقد استخدمها لوصف الطرق التي كان يمر من خلاله الحرير الصيني المنتج من قبل إمبراطورية الهان (Han Empire)، خلال الفترة من عام 206 قبل الميلاد إلى عام 220 ميلادية، وصولاً إلى وسط آسيا.

وعلى الرغم من أن استخدامه هذا المصطلح كان مقتصرًا على هذا الطريق خلال تلك الحقبة التاريخية تحديداً، من دون

حققت جمهورية الصين الشعبية إنجازات اقتصادية كبيرة منذ تأسيسها قبل ما يزيد على ستة عقود، وتركزت طفرتها الاقتصادية خلال العقود الثلاثة الماضية، حيث حقق اقتصادها معدلات نمو تفوق الـ10%، وحافظ على ذلك لسنوات ممتدة، ما دفعها إلى الصعود إلى المرتبة الثانية عالمياً من حيث حجم الاقتصاد بعد الولايات المتحدة، متغلبة بذلك على اليابان التي تراجعت إلى المرتبة الثالثة. واستطاعت الصين خلال تلك المرحلة أن تحقق طفرة صناعية غير مسبوقة وحصلت بذلك على لقب "مصنع العالم"، كما أنها باتت أكبر دولة مصدرة في العالم، ما أهلها لتحقيق فائض تجاري مع معظم دول العالم من دون منافس.

ولكي تتمكن الصين من مواصلة هذا التوسع فإنها أطلقت "مبادرة الحزام والطريق"، التي تساعدها على تعزيز علاقاتها الاقتصادية مع العالم الخارجي. وتعتمد هذه المبادرة على استثمار فكرة "طريق الحرير" القديم، ذلك الطريق البري الذي كان يربط الصين بمنطقة وسط آسيا والبحر المتوسط منذ آلاف السنين، لكن المبادرة الجديدة هي أوسع نطاقاً، من حيث المكون القطاعي، فهي تتضمن إنشاء شبكة من الطرق البرية وأخرى من الممرات البحرية وثالثة من خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي، بجانب شبكة من الألياف الصناعية تدرش طريق حرير إلكترونيًا يواكب القرن الحادي والعشرين، كما تعد المبادرة أوسع نطاقاً من الناحية الجغرافية مقارنة بطريق الحرير القديم إذ أنها تربط الصين بالعالم الخارجي بداية من مناطق شرق وجنوب ووسط آسيا وصولاً إلى قارة أوروبا، مروراً بمناطق غرب آسيا والشرق الأوسط وشمال أفريقيا.

وينصب اهتمام هذا التقرير على تحليل "مبادرة الحزام والطريق" من جميع جوانبها وأبعادها، بداية من الطبيعة والأهداف، مروراً بأهميتها الاقتصادية بالنسبة للصين ولباقي دول العالم، والأبعاد الجيوسياسية للمبادرة، والعقبات والتحديات التي تقف أمام تنفيذها، وصولاً إلى التصورات المستقبلية

* تم إعداد هذا التقرير بواسطة فريق عمل من مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة مكون من الأستاذ علي صلاح رئيس وحدة الدراسات الاقتصادية - والدكتور شادي عبد الوهاب منصور رئيس وحدة تقدير الاتجاهات الأمنية

وتتمثل أهم الدول التي قبلت المشاركة في المبادرة مالايزيا وماينمار والفلبين وتايلاند في منطقة جنوب شرق آسيا، بالإضافة إلى دول آسيا الوسطى الخمس، فضلاً عن أفغانستان وبنجلاديش والهند والمالديف ونيبال وباكستان في منطقة جنوب آسيا، بجانب 24 دولة في منطقة أوراسيا، أهمها روسيا وألبانيا وبيلاروسيا وتركيا وأوكرانيا ورومانيا وبولندا، و15 دولة في منطقة الشرق الأوسط، أبرزها الإمارات والسعودية ومصر والكويت والبحرين وعمان والأردن ولبنان وسوريا. وتضم الدول المشاركة في المبادرة مجتمعة 62.3% من التعداد الإجمالي لسكان العالم، ونحو 35.3% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، ونحو 24% من الإنفاق الاستهلاكي العالمي(8). ومنذ إطلاق المبادرة حتى نهاية عام 2017، أنفقت الصين نحو 34 مليار دولار على المشروعات المتضمنة فيها، تنوعت ما بين الطرق وخطوط السكك الحديدية والموانئ وخطوط وشبكات الطاقة(9).

3- أهداف المبادرة: تسعى الصين إلى تحقيق حزمة من الأهداف، والتي يمكن إجمالها فيما يلي:

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

ب- تعزيز مكانة "اليوان" الصيني عالمياً: تسعى الصين إلى مواصلة عملية تدويل عملتها المحلية "اليوان"، وصولاً إلى جعلها العملة الرئيسية للتبادل التجاري العالمي، خاصة بعدما تمكن "اليوان" في عام 2016 من الانضمام إلى "سلة حقوق السحب الخاصة" التابعة لـ"صندوق النقد الدولي"، إلى جانب العملات الأربعة المدرجة، وهي الدولار الأمريكي واليورو والين الياباني والجنيه الاسترليني، ويمثل استخدام "اليوان" في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في مبادرة "الحزام والطريق" خطوة كبيرة تسعى إليها الصين من أجل تداول عملتها(10).

ج- تطوير الاقتصاد الصيني: سعت الحكومة الصينية إلى تبني العديد من المبادرات لتطوير المناطق الغربية من البلاد، والتي تعاني ضعفاً اقتصادياً، وأطلقت في عام 2000 حملة في هذا الإطار، تحت شعار "الاتجاه غرباً" لتحفيز النمو الاقتصادي هناك، وقامت باستثمار مليارات الدولار لاستكشاف النفط والغاز الطبيعي بتلك المناطق. وسوف تسهم مبادرة "الحزام والطريق"، وبالتحديد الحزام البري في تطوير إقليم شينغيانغ وقانسو اقتصادياً، وغيرهما من الأقاليم الغربية، ومن ثم تمثل المبادرة في جانب منها محاولة لإحداث توازن في التنمية الاقتصادية بين مختلف مناطق الدولة(11).

الإشارة إلى الممرات التجارية التي ربطت بين المنطقتين خلال فترات تاريخية لاحقة، فإن المفهوم صار يُستخدم بعد ذلك للإشارة إلى كل الطرق التي كانت تربط بين الصين ووسط آسيا وحوض البحر المتوسط(1).

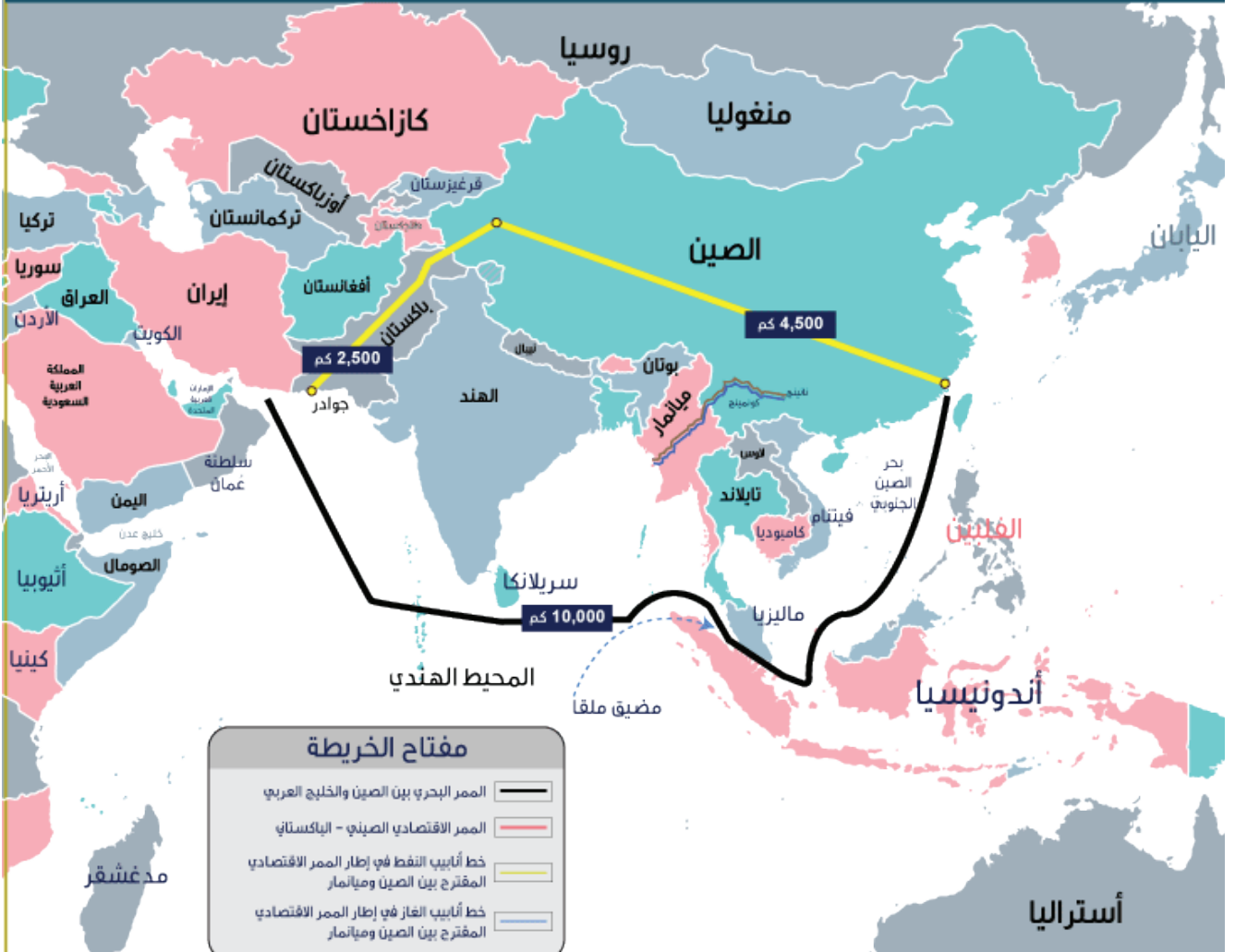
ويلاحظ أن هذه التسمية كانت مضللة، نظراً لعدد من العوامل، فهذه الطرق التجارية لم تكن تستخدم لتجارة الحرير فقط، بل تم الإتجار غيرها في عدد كبير من السلع، والتي يفوق بعضها أهمية مُنتج الحرير، مثل الخيول والقطن والورق والبارود. ومن جهة ثانية، فإن هذه الطرق لم يكن مقصوداً بها الربط بين الشرق والغرب فقط، بل كان جانب منها يتجه إلى شبه القارة الهندية، والتي ساهمت ليس فقط في تجارة البضائع، ولكن في نشر الديانة البوذية هناك(2).

وفي الواقع العملي، فقد استخدم هذا المفهوم للإشارة إلى الطريق الذي يبدأ من مدينتي "لويانج" و"تشانجان" الصينيتين، مروراً بـ "ممر قانسو" (Hexi Corridor) وصولاً إلى نهاية هذا الممر عند مدينة "دونهوانج" الصينية، ثم بعد ذلك يتفرق الطريق إلى ثلاثة ممرات أساسية، وهي "الممر الشمالي"، الذي يصل إلى جبال "تيان شان" ومدينة "أورومتشي"، عاصمة إقليم "شينجيانج"، و"الممر الأوسط"، الذي يمتد من مدينة "توربان" في غرب الصين إلى الأطراف الجنوبية من إقليم "شينجيانج"، وصولاً إلى مدينة "هوتان" الصينية، ومنها إلى وسط آسيا، وبلاد فارس (إيران)، وانتهاءً بأوروبا، و"الممر الجنوبي"، الذي يمر عبر جبال "بامير" إلى باكستان والهند(3).

وجدير بالذكر أن هذه الممرات التجارية لم تكن تقتصر فقط على الطرق البرية، بل شملت ممرًا بحرياً أيضاً، وهو الممر البحري الذي سلكه التجار العرب من شبه الجزيرة العربية وصولاً إلى المدن الصينية: "غوانشو" و"تشوانتشو" و"نينغبو" و"يانغتشو"، والذي كان من خلاله يتم تبادل ليس فقط الحرير، ولكن البورسلين، والسيراميك والشاي، وغيرها(4). وكان العرب هم من يسيطرون على هذا الطريق، نظراً لأنهم كانوا متقدمين في صناعة السفن آنذاك، كما أنهم كانوا يفضلونه إذ إنهم وجدوا أن الطريق البري أكثر تكلفة(5).

2- تاريخ طرح المبادرة والدول المشاركة فيها: أعلن الرئيس الصيني "شي جين بينغ" عن "مبادرة الحزام والطريق" للمرة الأولى في عام 2013 بعد توليه مقاليد الحكم في بلاده، وكانت المبادرة تحمل آنذاك اسم "حزام واحد وطريق واحد" (One Belt One Road). وفي مايو من عام 2017 استخدمت بكين لأول مرة مصطلحاً جديداً للإشارة إلى المبادرة، وهو "مبادرة الحزام والطريق" (Belt and Road Initiative)(6). وحتى شهر يناير من عام 2018 نجحت الصين في اجتذاب 75 دولة و35 منظمة دولية للانضمام إلى المبادرة، التي تربط آسيا بأوروبا وأفريقيا، بل يمتد نطاقها لتشمل أستراليا ونيوزيلندا(7).

ممرات الاقتصاد البديلة لمضيق ملقا في إطار مبادرة الحزام والطريق



المنطقة التي تتمتع بأهمية جيواستراتيجية كبيرة. وقد وضع "هالفورد ماكندر"، أحد مؤسسي علم "الجيواستراتيجية" في محاضرة بعنوان "نقطة الارتكاز الجغرافي للتاريخ" في عام 1904 نظرية "قلب العالم"⁽¹³⁾، والتي ترى أن قلب العالم يتمثل في منطقة أوراسيا، وأنها تمنح الدولة التي تسيطر عليها القوة الاقتصادية والجغرافية اللازمة للسيطرة على العالم كله، في ظل ما تمتلكه من موارد اقتصادية كبيرة⁽¹⁴⁾.

و- **توسيع الدور الخارجي للصين:** تشمل المبادرة دولاً ومناطق تعاني صراعات واضطرابات داخلية، وهو الأمر الذي يتطلب حماية المشروعات الضخمة التي يتم إنشاؤها ضمن المبادرة، وهو ما يتطلب توفير قوات عسكرية لحمايتها، ونظراً إلى أن العديد من الدول التي تشملها المبادرة تعاني ضعفاً في القدرات الأمنية، كما هي الحال في بعض الدول الأفريقية، فقد بدأت العديد من الشركات الأمنية الصينية الخاصة بالعمل هناك، كقيامها بتأمين السفن التجارية وناقلات النفط التي تمر بالقرب من السواحل الصومالية لحمايتها من القرصنة، ويأتي في هذا السياق كذلك قيام

ومن جهة ثانية، تهدف "مبادرة الحزام والطريق" إلى مساعدة الصين على إنفاذ خطتها الاقتصادية التي تحمل شعار "صنع في الصين 2025"، والتي تهدف إلى تحويل الصين إلى اقتصاد متقدم ذي قيمة مضافة عالية، مع نقل الشركات ذات التصنيع منخفض التكلفة إلى الدول الأخرى في منطقة جنوب شرق آسيا⁽¹²⁾.

د- **تعزيز مكانة شركات تكنولوجيا الاتصالات الصينية:** تسعى الحكومة الصينية إلى تشجيع شركاتها العاملة في مجال تكنولوجيا الاتصالات إلى الاستفادة من المبادرة، من أجل لعب دور حيوي في إنشاء البنية التحتية لقطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في عدد كبير من دول المبادرة، بما يساهم في تعزيز نشاط الشركات الصينية، خاصة شركة هواوي، فضلاً عن زيادة حصتها السوقية من التجارة الإلكترونية العالمية.

هـ - **تعزيز الوجود الصيني في منطقة أوراسيا:** هناك تفسيرات ترى أن الصين تسعى من خلال "مبادرة الحزام والطريق" إلى تعزيز وجودها في منطقة أوراسيا، وهي

وعلى المستوى التفصيلي، يتضمن "الحزام البري" شبكة من الطرق البرية مكونة من ستة ممرات أو طرق برية كبيرة، وهي: "الجسر البري الأوراسي الجديد"، الذي يمتد من غرب الصين إلى غرب روسيا، و"ممر الصين - منغوليا - روسيا"، الذي يمتد من شمال الصين إلى شرق روسيا، و"ممر الصين - آسيا الوسطى - غرب آسيا"، الذي يمتد من غرب الصين إلى تركيا، و"ممر الصين - شبه الجزيرة الهندية الصينية"⁽¹⁹⁾، الذي يمتد من جنوب الصين إلى سنغافورة، و"ممر الصين - باكستان"، الذي يمتد من جنوب غرب الصين إلى باكستان، و"ممر بنغلاديش - الصين - الهند - ماينمار"، الذي يمتد من جنوب الصين إلى الهند⁽²⁰⁾.

بجانب الطرق البرية، يتضمن "الحزام البري" شبكة من خطوط السكك الحديدية، التي تسعى الصين من خلال إنشائها إلى استثمار ما توصلت إليه من تكنولوجيا متطورة تتعلق بالقطارات فائقة السرعة. وتشمل هذه الشبكة عدة خطوط، وهي: "خط سكك حديد شرق الصين"، الذي يربط جنوب الصين بشمالها وصولاً إلى روسيا، و"خط سكك الحديد الأوسط"، الذي يبدأ من جنوب الصين أيضاً، ويمر بوسطها ثم ينتقل إلى منغوليا، ويواصل طريقه إلى غرب روسيا، و"خط سكك حديد الغرب"، الذي يبدأ من جنوب الصين، إلى شمالها، ويواصل طريقه إلى أوروبا عبر كازاخستان وروسيا، ليتفرع إلى فرعين، أحدهما يتجه إلى شمال أوروبا، وصولاً إلى لاتفيا وإستونيا وفنلندا، والآخر يمر ببولندا وألمانيا، وصولاً إلى المملكة المتحدة وفرنسا وإسبانيا، كما تشمل الشبكة بعض الخطوط الأخرى التي تتفرع من خط سكك حديد الغرب، والتي تتجه إلى إيران وتركيا، وتنتهي إلى أوروبا أيضاً عبر بلغاريا والمجر، كما تشمل هذه الشبكة كذلك "خط سكك حديد يوانان - بورما، الذي يربط الصين بخليج البنغال، وكذلك "خط سكك حديد بان آسيا"، الذي يربط الصين بتايلاند⁽²¹⁾.

2- طريق الحرير البحري: يأتي "طريق الحرير البحري" كثنائي مكون محوري لـ "مبادرة الحزام والطريق". وقد أعلن الرئيس الصيني لأول مرة عنه في حديثه أمام البرلمان الإندونيسي في أكتوبر 2014، في إطار حديثه عن ضرورة تعزيز التعاون البحري بين الصين ودول "مجموعة الآسيان". وهو قد استخدم حينها مفهوم "طريق الحرير البحري" (Maritime Silk Road). ويهدف هذا الطريق إلى تطوير البنية التحتية البحرية للدول الشريكة فيه⁽²²⁾.

وبشكل عام، يتضمن "طريق الحرير البحري" إنشاء عدة ممرات بحرية تربط الصين بقارة أوروبا، بداية من بحر الصين الجنوبي، مروراً بالمحيط الهندي، وكذلك من خلال بحر الصين الجنوبي مروراً بجنوب المحيط الهادئ. وتكتسب هذه الممرات أبعاداً استراتيجية، نظراً للطبيعة الاستراتيجية للمحيط الهندي، والذي يعد بمنزلة نظام استراتيجي شبه مغلق، ويحتوي على عدد من المضائق، التي تتحكم في

شركة "مجموعة ديوي الأمنية المحدودة" الصينية (Dewei Security Group Ltd) بحماية الشركات الصينية العاملة في بناء الطرق في كينيا⁽¹⁵⁾.

كما أن هناك بعض الرؤى التي تربط بين بعض المشروعات المتضمنة في المبادرة، لاسيما في إطار الطريق البحري، وسعي الصين إلى تعزيز قدرة أساطيلها البحرية العسكرية على الوصول إلى مناطق أوسع حول العالم. وتجدر الإشارة إلى أن بعض المشروعات البحرية المتضمنة في المبادرة أثارت هواجس الهند، التي ترى أن هذه المشروعات تهدف إلى تطويقها، خاصة أن بعض الممرات التي تهدف بكين إلى بنائها تمر من خلال المجال البحري التقليدي للنفوذ الاستراتيجي للهند في جنوب آسيا ومنطقة المحيط الهندي⁽¹⁶⁾.

ز- تأمين استقرار إمدادات الطاقة: تسعى الصين إلى تجنب أزمة حادة تترتب عليها إعاقة وصول إمدادات الطاقة إليها⁽¹⁷⁾، ما يهدد استقرار الاقتصاد الصيني. وتتعاظم هذه المخاوف، نظراً لأن 80% من احتياجات بكين من الطاقة تمر عبر مضيق "ملقا"، وذلك على الرغم من تزايد وارداتها من الطاقة من كل من روسيا وكازاخستان. وقد عبر الرئيس الصيني "هو جينتاو" في عام 2003 عن هذه المخاوف، إذ أكد ضرورة التخفيف من حدة ما أسماه "معضلة ملقا". ولذلك تهدف الصين من خلال مشروع "الحزام والطريق" إلى تطوير عدد من الممرات التجارية البديلة للمضيق، مثل خط أنابيب النفط بين الصين وميانمار وكذلك "الممر الاقتصادي الباكستاني-الصيني"، والذي يهدف إلى ربط ميناء "جوانر" جنوب باكستان بمنطقة "شينغيانغ" شمال غرب الصين، عبر مجموعة من الطرق والسكك الحديدية وأنابيب النفط. ومع اكتمال المشروع، يتوقع أن يستخدم الممر لاستيراد احتياجاتها من الطاقة من منطقة الخليج العربي⁽¹⁸⁾.

ثانياً: شبكة من المسارات والممرات التجارية العالمية

تتكون "مبادرة الحزام والطريق" من مجموعة كبيرة من الممرات والطرق البرية والبحرية وخطوط الأنابيب، وشبكات الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، التي تنطلق من الصين، وصولاً إلى قارة أوروبا، مروراً بجميع المناطق الواقعة في هذا المسار، ويمكن تفصيل ذلك على النحو التالي، وكما هو موضح في الخريطة المتاحة في صفحة 8 من هذا التقرير:

1- الممر الاقتصادي لطريق الحرير (الطرق البرية): يعد "الحزام البري" هو المكون الأول لمبادرة الحزام والطريق، والذي يمثل على وجه الخصوص إحياءاً لطريق الحرير القديم. و"الحزام البري" عبارة عن شبكة من الطرق البرية وكذلك خطوط السكك الحديدية، التي تربط الصين بقارة أوروبا، مروراً بوسط آسيا والشرق الأوسط، كما أنها تستهدف ربط الصين من ناحية ومناطق جنوب شرق آسيا وجنوب آسيا وسواحل المحيط الهندي، من ناحية أخرى.

حركة الدخول والخروج من شمال المحيط، فيما يعرف باسم "نقاط الاختناق" (Choke points).

ويتضمن "طريق الحرير البحري" أيضاً ما يُعرف بـ"طريق الحرير القطبي"، الذي أعلنت عنه الصين لأول مرة في يناير من عام 2018، 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" (23).

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 عموماً، نظراً 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 (24).

وبالنسبة لـ"طريق الحرير القطبي" فتتمثل أهميته بالنسبة للصين في أنه يختصر وقت الرحلات البحرية إلى أوروبا بمقدار 20 يوماً مقارنة بمسارها التقليدي عبر قناة السويس (25)، كما تسعى الصين من خلال هذا الممر للدخول في شراكة تجارية مع روسيا، وتهدئة هواجس الأخيرة اتجاه التمدد الصيني في الجوار المباشر لروسيا، خاصة في آسيا الوسطى. وينطوي هذا الممر أيضاً على أهمية بالنسبة لروسيا إذ إنه 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 (26).

وتجدر الإشارة إلى 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. ويمكن الاستدلال على ذلك من خلال أنه في الوقت الذي بلغ فيه حجم التجارة الكلية التي مرت عبر القطب الشمالي 9.7 مليون طن العام الماضي، فإن 194.4 ألف طن فقط من هذه التجارة هو الذي نُقل عبر الممرات البحرية، أما باقي الحمولة، فقد عبرت من خلال الطرق البرية (27).

3- خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي: تمثل خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي مكوناً محورياً من مكونات "مبادرة الحزام والطريق"، والتي تسعى الصين من خلالها إلى تأمين مسارات بديلة وأمنة لوارداتها من النفط والغاز بعيداً عن المسارات التقليدية، التي تتهددها المخاطر الأمنية والاستراتيجية، لاسيما أن الصين تستورد، وكما سبق الذكر، نحو 80% من احتياجاتها من الطاقة عبر مضيق "ملقا".

وتتضمن المبادرة عدة خطوط أنابيب، وهي "خط أنابيب النفط بين الصين وروسيا"، و"خط أنابيب الغاز الطبيعي بين الصين وروسيا"، و"خط أنابيب النفط والغاز بين الصين ووسط آسيا"، و"خط أنابيب النفط بين الصين وميانمار"، و"خط أنابيب النفط بين الصين وميانم جوارر في باكستان"، هذا بجانب "خط أنابيب الغاز الطبيعي بين شرق وغرب الصين" (28).

4- طريق الحرير الرقمي: تتضمن المبادرة أيضاً إنشاء شبكة متطورة من البنية التحتية الإلكترونية تستكمل مهمة ربط الصين بالعالم الخارجي في عصر التكنولوجيا، عبر ما يسمى بـ"طريق الحرير الرقمي"، وبدأت فكرة إنشاء هذا الطريق في يوليو من عام 2015، لدى انعقاد "ورشة عمل الصين - الاتحاد الأوروبي للتعاون الرقمي" في بروكسل، وكان التصور آنذاك أن يتكون المشروع من "كابلات ضوئية" وشبكات للتليفون المحمول، فضلاً عن تطوير التجارة الإلكترونية بين الصين والدول الأعضاء في المبادرة. وقد أعلن الرئيس الصيني عن البداية الفعلية لهذا المشروع في مطلع عام 2018، وأكد أن المشروع سوف يساعد الدول الأخرى على تطوير بنيتها التحتية الرقمية، وتعزيز الأمن السيبراني. وقد أوضح "تشن تشاو شيونج"، نائب وزير الصناعة وتكنولوجيا المعلومات الصيني أن الهدف من هذا المشروع خلق "مجتمع ذي مصير مشترك في الفضاء السيبراني". وتعتبر مدينة "شيان"، إحدى العواصم القديمة للصين، وإحدى المدن الرئيسية التي تمد الجيش الصيني بالخبراء الفنيين، هي مركز هذا الطريق، حيث تسعى بكين لتحويل المدينة إلى إحدى مراكز التكنولوجيا المتقدمة، أو كما يطلقون عليها "وادي السيليكون في غرب الصين". وتمتلك شركة هاواي الصينية، واحداً أكبر منشآتها البحثية هناك (29).

ويستهدف هذا المشروع فتح أسواق جديدة للتجارة الإلكترونية أمام المنتجات الصينية، لاسيما أن هناك فرصاً كبيرة لنمو التجارة الإلكترونية في الدول المشاركة في "مبادرة الحزام والطريق". فوفقاً لتقرير "الاتحاد الدولي للاتصالات" لعام 2016، فإن مستخدمي الإنترنت يمثلون 20% فقط من سكان هذه الدول حتى الآن، ومن ثم فإن الاستثمارات الصينية في تلك الدول، وتوسعها في إنشاء المشروعات القائمة على التكنولوجيا سوف تزيد من عدد مستخدمي الإنترنت هناك بشكل سريع وكبير، لاسيما بين فئة الشباب، ومن ما سيساعد على إيجاد سوق رائجة للتسويق الإلكتروني هناك. ومن جهة ثانية، فإن شركات الاتصالات الصينية، خاصة شركة "هاواي" و"زد تي إيه" سوف تلعب دوراً محورياً في بناء هذه شبكات الاتصالات والمعلومات في تلك الدول. ويأتي في هذا الإطار الاتفاق الذي وقعته شركة "هاواي" مع الحكومة الباكستانية في 2017، والذي يقضي بإنشاء كابل من الألياف الضوئية يربط باكستان

والشرق الأوسط وشمال أفريقيا وجنوب آسيا، ارتفع نصيبها من الصادرات العالمية من نحو 23% في عام 1995، إلى 36% في عام 2015، ومن المتوقع أن تحقق المزيد من الزيادة في نصيبها خلال السنوات المقبلة.

بجانب ذلك تساهم "مبادرة الحزام والطريق" في زيادة قدرة الدول المشاركة بها على توليد المزيد من فرص العمل بالدول المشاركة، بما يعزز قدرتها على مواجهة مشكلة البطالة، وهي المشكلة التي تؤرق العديد من اقتصاداتها. وتظهر البيانات أن حجم فرص العمل التي ولدتها مشروعات المبادرة في عام 2016 بلغ نحو 180 ألف فرصة عمل جديدة⁽³¹⁾، بما يساوي نحو 0.5% من إجمالي فرص العمل الجديدة التي تم توليدها حول العالم في نفس العام، والتي بلغت نحو 40 مليون فرصة⁽³²⁾.

وفي إطار قياس العوائد الاقتصادية المستقبلية، والتي يتوقع أن تجنيها الدول المشاركة في المبادرة، ووفق دراسة مسحية أجراها "منتدى التمويل الدولي"، لاستطلاع آراء 26 بنكاً مركزياً ضمن تلك الدول، ورجح 67% من هذه البنوك أن تؤدي المبادرة إلى زيادة النمو الاقتصادي لهذه الدول بمقدار 1.5 نقطة مئوية خلال السنوات الخمس المقبلة. في حين توقع 25% من تلك البنوك أن تتراوح الزيادة في النمو في تلك الدول بين 1.5 - 5.5 نقطة مئوية⁽³³⁾.

ومن المرجح كذلك أن 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 يقرب من ثلثي عدد سكان العالم، وتصل نسبة من يعيشون تحت خط الفقر في بعضها إلى ما نسبته 25% من إجمالي السكان، كما هي الحال في كينيا، ونحو 23% في أوزباكستان وجيبوتي، ونحو 21% في لاوس⁽³⁴⁾.

2- أهمية المبادرة بالنسبة للاقتصاد العالمي: تتضمن الآثار

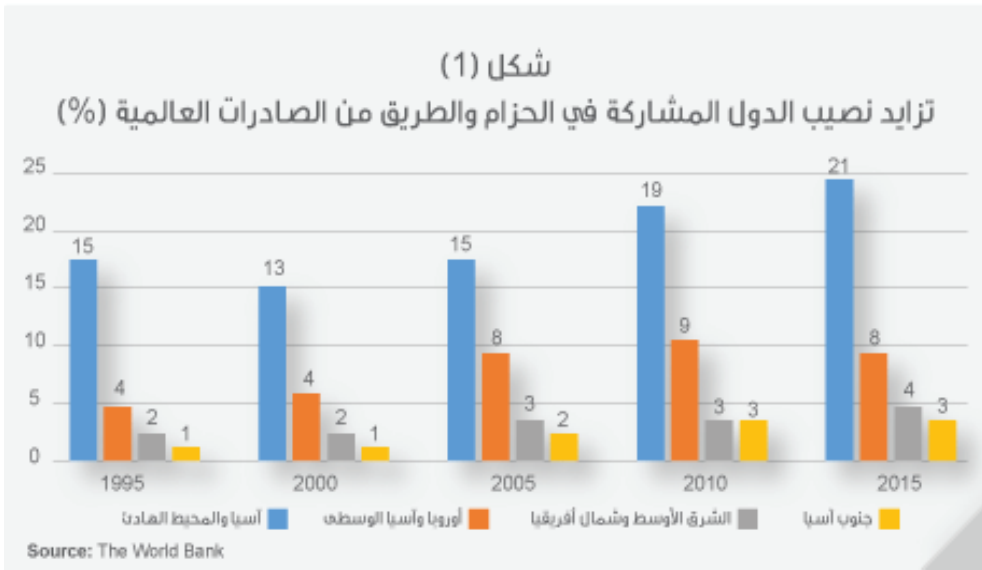
وجيبوتي وكينيا، تحت مسمى "باكستان - شرق أفريقيا كابل أكسبريس"، وقد يمتد الخط شمالاً إلى مصر وجنوباً إلى جنوب أفريقيا، بطول إجمالي يقدر بحوالي 13 ألف كيلومتراً. كما تدرس بكين بناء كابل من الألياف الضوئية يربط بين فنلندا واليابان وروسيا والنرويج عن طريق القطب الشمالي⁽³⁰⁾.

ثالثاً: انعكاسات اقتصادية كبيرة على "الدول المشاركة"

تعتبر "مبادرة الحزام والطريق" من فئة المبادرات التنموية الكبرى التي يمكنها دفع الاقتصاد العالمي برمته إلى النمو بمعدلات أسرع من المعتاد، لاسيما إذا تم تنفيذها وفق المعايير وشروط النجاح والتوازن بين مصالح الدول المشاركة بها، كما يمكنها أن تعود على المستوى الوطني للدول المشاركة بالعوائد التنموية والاقتصادية الكبيرة، هذا بخلاف آثارها السياسية والاجتماعية والأمنية أيضاً.

1- أهمية المبادرة بالنسبة لاقتصادات الدول المشاركة: تنطوي "مبادرة الحزام والطريق" على أهمية اقتصادية كبيرة بالنسبة للدول المشاركة بها، إذ إنها تعزز مكانة كل دولة من هذه الدول، كشریک تجاري للصين صاحبة الاقتصاد الأوفر حظاً للنمو على مستوى العالم في الوقت الحالي، ولذلك تمثل المشاركة في المبادرة فرصة كبيرة لهذه الدول للحصول على حصة من أسواق الواردات الصينية من مدخلات الإنتاج من ناحية، ومن ناحية أخرى فإن المشاركة تمكن تلك الدول من الحصول على المنتجات النهائية الصينية لتلبية احتياجات أسواقها المحلية. وتمثل المبادرة فرصة جديدة لدمج اقتصاد كل دولة مشاركة في الموجة الجديدة من العولمة، التي تلعب الصين دوراً محورياً فيها، لاسيما أن المشاركة في المبادرة تربط اقتصادات هذه الدول بالصين وبيعضها البعض أيضاً، ما يساعدها على الاستفادة من الفرص الاستثمارية المتاحة بكل منها، ويمكنها من تبادل الخبرات وتنفيذ المشروعات والمبادرات المشتركة، 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 إنها حققت تحسناً ملحوظاً في نسب مساهمتها في الصادرات العالمية، حيث تظهر بيانات البنك الدولي، وكما هو موضح في الشكل رقم (1)، أن هذه الدول، والمنتشرة في مناطق آسيا والمحيط الهادئ وأوروبا وآسيا الوسطى



مخطط شامل لمسارات

المحيط القطبي الشمالي



المصدر: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة - أبوظبي، الإمارات العربية المتحدة

مبادرة الحزام والطريق



مفتاح الخريطة

- الممر الاقتصادي لطريق الحرير (الطرق البرية)
- الحزام البحري لطريق الحرير (الممرات البحرية)
- خطوط السكك الحديدية
- خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي
- طريق الحرير الرقمي

ملاحظة: هذا المخطط يحتوي على مسارات مبادرة الحزام والطريق، سواء التي تم إنشاؤها أو الجاري إنشاؤها أو المعلنة. حتى تاريخ نشر هذا التقرير، مع ملاحظة أن هذه المسارات تخضع للتعديل من حين لآخر من الجانب الصيني وفقاً للمستجدات

والعوائد الاقتصادية المتوقعة لـ"مبادرة الحزام والطريق" العديد من الأوجه الإيجابية على الاقتصاد العالمي، وتبدأ هذه الآثار في إيجاد طريقها إلى أرض الواقع من خلال اقتصادات الدول المشاركة في المبادرة، والتي بدأت بالفعل في جني بعض ثمار المبادرة، كما سبق الذكر. ومع الأخذ في الاعتبار أن الحجم الإجمالي لاقتصادات 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 سوف تضيف إلى الناتج المحلي الإجمالي العالمي قيمة مضافة جديدة تتراوح بين 422 مليار دولار كحد أدنى، ونحو 1.6 تريليون دولار كحد أقصى، خلال السنوات الخمس المقبلة. وهذا من شأنه أن يرفع معدل النمو الاقتصادي العالمي السنوي بنحو 0.5 نقطة مئوية و 1.9 نقطة مئوية خلال نفس الفترة⁽³⁵⁾.

وبجانب دعم النمو الاقتصادي فإن "مبادرة الحزام والطريق" تدعم التجارة العالمية إلى حد بعيد، لاسيما أنها تقوم على تبادل السلع والخدمات ورأس المال بين الدول المشاركة بها. وهي قد ساهمت بالفعل في تعزيز نمو التجارة العالمية خلال السنوات الماضية، إذ بينما بلغت قيمة التبادل التجاري بين الصين وباقي دول المبادرة 1.02 تريليون دولار في عام 2016⁽³⁶⁾، فإنها ارتفعت إلى 1.2 تريليون دولار في عام 2017، مسجلة نمواً بلغ 17.8%⁽³⁷⁾، في الوقت الذي لم يتجاوز فيه معدل نمو التجارة العالمية في العام نفسه ما نسبته 8.1%⁽³⁸⁾. 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%.

يتوقع بجانب ذلك أن تسهم مبادرة "الحزام والطريق" 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⁽³⁹⁾. وفيما يتعلق بالمستقبل تشير تقديرات "بنك مينشنغ" الصيني إلى أن المبادرة تشمل مشروعات استثمارية تبلغ قيمتها 10 تريليونات دولار

جدول (1)

حجم اقتصادات الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق (مليار دولار)

#	الدولة	قيمة الناتج	#	الدولة	قيمة الناتج
1	الصين	12,014.0	40	كرواتيا	54.5
2	الهند	2,611.0	41	روسيا البيضاء	54.4
3	كوريا الجنوبية	1,538.0	42	لبنان	51.5
4	روسيا	1,527.5	43	سلوفينيا	48.7
5	إندونيسيا	1,015.0	44	أوزبكستان	47.9
6	تركيا	849.5	45	ليتوانيا	47.3
7	السعودية	683.8	46	صربيا	41.5
8	بولندا	524.9	47	أذربيجان	40.7
9	تايلاند	455.4	48	الأردن	40.5
10	إيران	431.9	49	تركمانستان	37.9
11	المنسا	416.8	50	البحرين	34.9
12	الإمارات	377.4	51	لاتفيا	30.1
13	إسرائيل	350.6	52	إستونيا	25.9
14	جنوب أفريقيا	349.3	53	نيبال	24.5
15	سنغافورة	323.9	54	كمبوديا	22.3
16	ماليزيا	314.5	55	أفغانستان	20.9
17	الفلبين	313.4	56	ترينداد وتوباغو	20.3
18	باكستان	304.0	57	اليوسنة والهرسك	17.5
19	بنجلاديش	261.4	58	لاوس	17.2
20	مصر	237.1	59	اليمن	16.5
21	فيتنام	220.4	60	جورجيا	15.2
22	التشيك	213.2	61	ألبانيا	13.0
23	رومانيا	211.3	62	فلسطين	12.3
24	نيوزيلندا	201.5	63	بروناي	11.9
25	العراق	197.7	64	مقدونيا	11.4
26	قطر	166.4	65	أرمينيا	11.0
27	كازاخستان	160.8	66	منغوليا	10.7
28	المجر	152.3	67	مدغشقر	10.6
29	الكويت	120.4	68	مولدوفا	7.9
30	المغرب	109.8	69	طاجيكستان	7.2
31	أوكرانيا	109.3	70	قرغيزستان	7.1
32	سلوفاكيا	95.9	71	المالديف	4.5
33	سيرلانكا	87.7	72	الجزيل الأسود	4.4
34	إثيوبيا	80.9	73	تيمور الشرقية	2.7
35	سوريا	77.5	74	بوتان	2.3
36	عمان	74.3	75	أنتيغوا أند باربودا	1.5
37	ماينمار	66.6	إجمالي ناتج الدول المشاركة		28,192.7
38	بنما	61.8	الناتج المحلي الإجمالي العالمي		79,865.5
39	بلغاريا	66.9	النسبة من الإجمالي العالمي		35.3%

المصدر: صندوق النقد الدولي، ما عدا ناتج فلسطين فهو من الأمم المتحدة

الاقتصادية ليست هي السبب وراء المشاكل والأزمات التي يعاني منها العالم، وأنه إذا كان صحيحاً أن العولمة تسببت في مشاكل اقتصادية جديدة، فإن هذا لا يعني أن نقضي على هذا النظام تماماً⁽⁴⁴⁾. وللتدليل على إصرار الصين على الدفاع عن العولمة، أكد الرئيس الصيني أنذاك التزام بلاده بأبرز المبادرات الاقتصادية والتجارية التي طرحتها، والتي تتمثل في "الشراكة الاقتصادية الشاملة الإقليمية"، و"مبادرة الحزام والطريق"، والتي يمكن النظر إليها باعتبارها بديلاً واعداً للمؤسسات المالية العالمية القائمة، والذي سوف يساهم في تعزيز موقع بكين كقوة اقتصادية كبرى تمتع بنفوذ في أغلب مناطق العالم⁽⁴⁵⁾.

وبشكل عام فقد تبنت الصين العديد من المبادرات منذ بداية القرن الواحد والعشرين، لتعزيز التعاون الاقتصادي عبر العديد من المنتديات والاتفاقات الاقتصادية، مثل "منتدى التعاون الصيني - الأفريقي" في عام 2000، و"منتدى التعاون الاقتصادي والتجاري بين الصين والدول الناطقة بالبرتغالية" في عام 2003، و"منتدى التعاون الصيني - العربي" في عام 2004، فضلاً عن "منتدى التعاون الاقتصادي والتجاري بين الصين ودول الكاريبي" في عام 2005، و"منتدى الصين وبلدان أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي" في عام 2014. كما استحدثت الصين "البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية"، والذي يمثل بديلاً للمؤسسات المالية الدولية، مثل "صندوق النقد الدولي" و"البنك الدولي"، أو "بنك التنمية الآسيوي"⁽⁴⁶⁾.

تسعى الصين وفق العديد من الآراء لتوظيف هذه المبادرة لتأكيد صعودها كقوة دولية، ومناقسة الولايات المتحدة الأمريكية. وهناك بعض الآراء التي تضع المبادر في إطار الاستراتيجية الرامية إلى تطويق المحاولات الأمريكية بدورها إلى تطويق الصين، والرد على الاستراتيجية الأمريكية القائمة على التوجه شرقاً (Pivot to Asia)، فضلاً عن تعزيز القوة الناعمة الصينية. وعلى الرغم من أن هناك من يرى أن المبادرة الصينية تشبه "خطة مارشال" التي تبنتها الولايات المتحدة لبناء أوروبا عقب الحرب العالمية الثانية، والتي سعت من خلالها إلى عزل الأخيرة عن بوتقة الاتحاد السوفييتي السابق، فإن التصريحات الرسمية الصينية ترفض ذلك، ويمكن الإشارة هنا إلى تصريحات وزير الخارجية الصيني "وانج يي" الذي أكد أن مبادرة "الحزام والطريق" هي "نتاج التعاون الشامل، وليست أداة من أدوات الجغرافيا السياسية، ولا يجب النظر إليها من خلال عقلية الحرب الباردة"⁽⁴⁷⁾.

وعلى الرغم من التصريحات الصينية، التي تسعى لاستيعاب مخاوف القوى الدولية الأخرى، فإن بعض الدول الكبرى تنظر بتشكك كبير تجاه المبادرة، كالولايات المتحدة والهند واليابان وأستراليا التي أعلنت أكثر من مرة أنها تجري محادثات بشأن برنامج مشترك للبنية التحتية الإقليمية كبديل لمبادرة الحزام والطريق الصينية⁽⁴⁸⁾، كما أن الولايات

خلال السنوات الخمس المقبلة⁽⁴⁰⁾. وفي حال تم توفير التمويل اللازم ومن ثم تنفيذ هذه المشروعات بالفعل فإن ذلك سيعني أن التدفقات الاستثمارية بين دول المبادرة سوف تبلغ 2 تريليون دولار سنوياً، وهو ما يزيد عن إجمالي التدفقات السنوية للاستثمار الأجنبي المباشر حول العالم الآن والتي تبلغ 1.75 تريليون دولار⁽⁴¹⁾.

رابعاً: مبادرة ذات أبعاد جيواستراتيجية عميقة

هناك أبعاد جيوسياسية عديدة لمبادرة "الحزام والطريق" بداية بالانعكاسات المتوقعة لها على موقع الصين كقوة كبرى في العالم، وصولاً إلى تأثيراتها المتوقعة على بنية النظام الدولي ككل.

1- موقع الصين كقوة كبرى في ظل المبادرة: تهدف "مبادرة الحزام والطريق" وفق العديد من الآراء إلى جعل آسيا وأوروبا فضاءً مشتركاً، وأن تكون الصين بدلاً من الولايات المتحدة هي محوره، من خلال مجموعة من المؤسسات المالية الدولية التي أسستها الصين، والتي تهدف من خلالها إلى تقديمها كبديل لنظام "بريتون وودز"، ومن ثم فهي تهدف إلى بناء عولمة جديدة محورها بكين، أو إلى وضع أسس ما يسمى بـ"العولمة الصينية"⁽⁴²⁾.

ومن ثم تهدف المبادرة إلى تحدي النظام الدولي الذي أرست أركانه الولايات المتحدة، عبر إرساء مؤسسات اقتصادية بديلة للمؤسسات القائمة على نظام بريتون وودز فكما سبقت الإشارة، ولأن الاستثمارات الصينية الهائلة عبر أقاليم العالم المختلفة سوف تحتاج إلى بيئة مستقرة، ونظراً لغياب مثل هذه البيئة، فإنه من المتوقع أن تتحول بكين تدريجياً إلى مزود رئيسي للأمن في هذه الدول، مع الأخذ في الاعتبار أن المسؤولين الصينيين يؤكدون على غياب البعد العسكري لهذه المبادرة.

2- بنية النظام الدولي في ظل المبادرة: تؤثر المبادرة الصينية على بنية النظام الدولي، باتجاه التأكيد على الطابع متعدد الأقطاب، والذي كان أحد التطورات التي ساهمت في تأكيده هو الأزمة المالية العالمية في عام 2008، والتي أضعفت مركز الولايات المتحدة باعتبارها مركز النظام الاقتصادي العالمي. وقد انعكس ذلك بصورة مباشرة في صعود أهمية "مجموعة العشرين"، لاسيما قمتها التي انعقدت في واشنطن في شهر نوفمبر من عام 2008، في أعقاب انهيار بنك "ليمان براذرز"⁽⁴³⁾.

وقد ساهم عدد من التطورات الأخرى في تنامي النفوذ الاقتصادي الصيني، ويتمثل أبرزها في صعود ترامب، والذي شرع في تبني الحمائية الاقتصادية كمدخل لتقليل العجز في الموازنة الأمريكية، وذلك في الوقت الذي أصبحت فيه الصين هي المدافع الرئيسي عن العولمة الاقتصادية، كما وضع في خطاب الرئيس الصيني أمام "المنتدى الاقتصادي العالمي" في دافوس في عام 2017، حين أكد أن "العولمة



المركزية، أو تلك التي يستطيع الاقتصاد الوطني توليدها، وكذلك عدم توافر القطاعات المالية والمصرفية المتطورة وذات القدرات المالية الكبيرة في تلك الدول، الأمر الذي يلقي بأعباء تمويل المبادرة في أغلبها على الاقتصاد الصيني والمؤسسات التمويلية التابعة للصين، أو التي أنشأت خصيصاً للمبادرة، كبنك التنمية الصيني⁽⁵¹⁾، في وقت تبلغ فيه تكلفة تنفيذ المبادرة 5 تريليونات دولار⁽⁵²⁾. وفي هذا الإطار يمكن الإشارة إلى أن بعض المشروعات المتفق عليها ضمن المبادرة قد تأخر تنفيذها، في حين تم إلغاء البعض الآخر، وهو أمر متوقع بالنظر إلى حجم المشروعات وتكلفتها الكبيرة⁽⁵³⁾.

ب- اختلاف السياسات الاقتصادية بين الدول المشاركة، يمثل تحدي التضارب في السياسات الاقتصادية بين دول مبادرة الحزام والطريق أحد العقبات الصعبة التي تقف في مواجهة تنفيذ المبادرة، وقد أوضحت دراسة لبنك قطر الوطني أن مهمة بناء مشروع المبادرة هي مهمة صعبة للغاية في ظل صعوبة قيام الحكومة الصينية بالتنسيق بين جميع الدول المشاركة، التي يبلغ عددها 75 دولة، والتي لكل منها نهجها وسياساتها الاقتصادية المختلفة⁽⁵⁴⁾.

ج- عدم توافر تصور متكامل للمبادرة: برغم كل ما هو منشور حول مبادرة الحزام والطريق يلاحظ أنه ليس هناك هيكل واضح مستقل ومتكامل لها، وعضواً عن عدم توافر ذلك الإطار والهيكل الواضح تقول الصين أنها سوف تستفيد

المتحدة تشجع الهند على تطوير قوتها البحرية من أجل المساعدة في تأمين المحيط الهندي، والحفاظ على استقرار خطوط التجارة الدولية⁽⁴⁹⁾. بجانب ذلك، فإنه على الرغم من أن روسيا رحبت بالمبادرة بشكل رسمي منذ 2014، وانفتحت مع الصين على توسيع التعاون بين المبادرة والاتحاد الاقتصادي الأوراسي، فضلاً عن التعاون معها أيضاً في إنشاء "طريق الحرير القطبي"، فإن العديد من المحليين يرون أن مثل هذا التعاون سيكون مؤقتاً⁽⁵⁰⁾.

خامساً: تحديات وصعوبات أمام طريق الحرير

في ظل الحجم الكبير لمبادرة "الحزام والطريق"، من حيث الرقعة الجغرافية التي تغطيها، ومن حيث المستوى الاقتصادي والتنموي والطبيعة السياسية والاجتماعية والظروف الأمنية المختلفة بين الدول المشاركة، إلى غير ذلك من عوامل، فإن المبادرة تواجه العديد من العقبات والتحديات، التي تجعل من عملية تطبيقها على النحو المعلن أمراً في غاية الصعوبة والتعقيد. وفيما يلي أهم هذه العقبات والتحديات:

1- الصعوبات والتحديات الاقتصادية للمبادرة: هناك العديد من التحديات والصعوبات الاقتصادية التي تقف في وجه عملية تنفيذ مبادرة "الحزام والطريق"، ومن أهمها:

أ- ثقل الأعباء المالية اللازمة لتنفيذ المبادرة، تعاني العديد بل ومعظم الدول المشاركة في المبادرة ضعف الموارد المالية والنقدية، سواء المتاحة بيد الحكومات والبنوك

ب- المخاطر السياسية: تعتمد مبادرة الحزام والطريق على مجموعة من الاتفاقات التي أبرمتها الصين مع حكومات بعض الدول، ويؤدي تغير هذه الحكومات إلى إمكانية مراجعة الاتفاقات، خاصة في ضوء ما يثار حولها من شكوك في بعض الأحيان، ومن ذلك على سبيل المثال، إعلان رئيس الوزراء الماليزي مهاتير محمد عن مراجعة مزمنة في بلاده لكافة الاتفاقات التي أبرمتها حكومة رئيس الوزراء السابق نجيب عبدالرازق، وفي هذا الإطار تم إيقاف مشروع ممول من قبل الصين، تقدر تكلفته بنحو 20 مليار دولار⁽⁶⁰⁾.

ج- المشاريع المنافسة: تمتلك بعض القوى الدولية مشاريع منافسة لتطيرتها الصينية، ويمكن في هذا الإطار الإشارة إلى "الاتحاد الاقتصادي الأوراسي"، الذي تسعى روسيا أن تستخدمه كقاطرة لتعزيز نفوذها في منطقة أوراسيا، وتحديداً آسيا الوسطى، وشرق أوروبا، كما أن الولايات المتحدة تسعى لصياغة مشروعات بديلة، مع اليابان والهند وأستراليا كما سبق الذكر⁽⁶¹⁾. وقد تتحول المنافسة على هذه المشاريع إلى صراع، وهو ما وضح في الأزمة التي شهدتها جزر المالديف، نتيجة للتنافس الصيني - الهندي بشأنها، إذ تنظر إليها نيودلهي باعتبارها جزءاً من نفوذها الجيوستراتيجي⁽⁶²⁾.

د- المخاوف من اتباع بكين لاستراتيجية الديون: تخشى بعض الدول من تحول المبادرة إلى أداة للسيطرة الصينية على مواردها وأصولها الاستراتيجية. وعلى سبيل المثال، تتخوف بعض الأوساط في ميانمار من الاستثمارات الصينية في ميناء "كياكيبو" (Kyaukpyu) الواقع في جنوب البلاد، والذي تسعى بكين لاستخدامه كبديل على "مضيق ملقا"، باستثمارات تقدر بحوالي 9 مليارات دولار، أي حوالي 14% من الناتج القومي الإجمالي للبلاد، ما يهدد بإمكانية عجز ميانمار عن السداد. وما يبرر هذه المخاوف أيضاً هو تخلف باكستان وسريلانكا عن سداد الديون الصينية، ودخولهما في مفاوضات مع بكين، والتي انتهت في "مقايضة الديون بالأصول"، أي توقيع عقود تأجير طويلة المدى لتلك الأصول مع الشركات الصينية، ومثال ذلك تأجير الشركات الصينية ميناء "هامبانوتوتا" السريلانكي لحوالي 99 عاماً، كما أن المناطق المجاورة لميناء جوارر الباكستاني تم تأجيرها لحوالي 43 عاماً⁽⁶³⁾.

سادساً: هل تمتلك الصين بديلاً عن الحزام والطريق؟

على الرغم من الأهمية الكبيرة التي تتطوي عليها "مبادرة الحزام والطريق"، سواء بالنسبة للصين، أو بالنسبة للدول الأخرى المشاركة فيها، أو بالنسبة للاقتصاد العالمي ككل، فإن المبادرة تظل في إطار المشروعات المستقبلية صعبة التنفيذ، ونظراً لضخامة حجمها وتضمنها العديد من المشروعات التي تحتاج لسنوات وربما لعقود لتنفيذها، ويتوقف تنفيذ المبادرة بالمستوى الطموح الذي تريده الصين، وكذلك تحقق عوائده التنموية الإيجابية بالنسبة للدول المشاركة، وكذلك الاقتصاد العالمي، على توافر العديد من الظروف والتزام

من الأطر التعاونية القائمة، خاصة "منظمة شنغهاي للتعاون" ومنظمة "الآسيان+الصين"، أو "10+1"، و"منتدى التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادئ"، و"اللقاء الآسيوي - الأوروبي" و"حوار التعاون الآسيوي" و"منتدى التعاون الصيني العربي" و"الحوار الاستراتيجي بين الصين ومجلس التعاون الخليجي"، وغيرها من المنتديات⁽⁶⁵⁾.

د- بطء الحصول على عوائد المبادرة، حيث يعد تحقيق المستوى المطلوب من العائدات التنموية المرجوة من المبادرة هو أمر صعب للغاية، نظراً لأن مشروعات المبادرة هي في الأساس مشروعات إنمائية طويلة الأجل وليست مشاريع تجارية بحتة، الأمر الذي يطيل من أمد الفترة اللازمة من أجل ظهور عوائدها على اقتصادات الدول الصغيرة المشاركة على وجه التحديد. وتأخر هذه العوائد قد يضع هذه الاقتصادات في ضوابط مالية ناتجة عن تحملها نفقات جديدة تتعلق بخدمة الديون الممنوحة لها من قبل الصين ومؤسساتها المالية⁽⁶⁶⁾.

هـ - التحديات القانونية والأعباء التنظيمية، يعد ضعف وعدم مرونة القواعد القانونية والتنظيمية المتعلقة بالأنشطة الاقتصادية في الدول المشاركة بالمبادرة أحد العقبات الكبيرة التي تقف عائق أمام الأنشطة الاقتصادية والمشروعات المراد تنفيذها ضمن المبادرة، لاسيما أن العديد من الدول المشاركة في المبادرة هي دول ذات نظم قانونية وتشريعية غير متطورة، وتعاني شحاً في القدرات والخبرات اللازمة للتطوير، كما أن التضارب والاختلافات الكبيرة بين هذه النظم وبعضها البعض يزيد من صعوبة هذه المهمة⁽⁶⁷⁾.

2- التحديات الجيوسياسية للمبادرة: هناك العديد من التحديات والصعوبات الجيوسياسية التي تعترض تنفيذ مبادرة "الحزام والطريق"، وتصبح من مهمة الدول المشاركة في الحصول على العوائد التنموية الناتجة عنها، ومن أهم هذه الصعوبات والتحديات ما يلي:

أ- الصراعات الداخلية والدولية: تواجه المبادرة الصينية العديد من التحديات، والتي تأتي في مقدمتها الصراعات الداخلية، في بعض الدول الأعضاء، أو حتى الصراعات الدولية، ومن ذلك على سبيل المثال، الصراعات الحدودية ما بين طاجيكستان وقيرغيزستان، أو العنف الإثني في إقليم "أوش" في قيرغيزستان⁽⁶⁸⁾.

كما أن "الممر الاقتصادي الباكستاني - الصيني"، والذي يهدف إلى تقليل اعتماد بكين على مضيق ملقا، يمر من خلال شمال باكستان قبل أن يصل إلى إقليم شينغيانغ الصيني، وتقع منطقة شمال باكستان تحت تهديد "حركة طالبان"، حيث تنتشر في مخيمات اللاجئين الأفغان، وهو الأمر الذي قد يعرّضها باستهداف هذا الخط ما لم يجر تأمينه جيداً⁽⁶⁹⁾، كما أن هذا الطريق سوف يثير حفيظة الهند، خاصة أنه يمر بالشق الباكستاني من إقليم كشمير، المتنازع عليه بين الهند وباكستان.

أن توافر واستقرار إمداداتها يعد شرطاً رئيسياً من شروط نجاح المبادرة، فمن الضرورة بمكان أن تبذل دول المبادرة جهوداً مشتركة لإنشاء شبكات خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي، وأن تضع معاً استراتيجية واضحة لإعادة رسم وتدشين خطوط التجارة والممرات البرية والبحرية وشبكات خطوط النفط والغاز، من أجل تجنب المناطق الرخوة التي تهددها المخاطر الأمنية والسياسية، كما أن هناك أهمية كبيرة لبناء الممرات العابرة للحدود لنقل الكهرباء، والمحافظة على أمنها بشكل مستمر.

د- الاهتمام بالنقاط الحاسمة على مسار الطرق والممرات: من الضروري الاهتمام بالممرات والنقاط الحاسمة والمشروعات الرئيسية على مسارات المبادرة المختلفة، وأن يتم إنشاء آلية موحدة لتنسيق النقل وتنويع أشكاله ووسائله، وتعزيز الارتباط العضوي فيما نقاط التخليص الجمركي، وتحقيق انسياب ممرات النقل البري والبحري المتصلة ببعضها البعض، ودفع التعاون المشترك في بناء الموانئ، وزيادة خطوط الملاحة البحرية ورحلاتها، وتعزيز التعاون في مشروعات الخدمات اللوجستية. كما أن هناك ضرورة لتعزيز التعاون في مجال الطيران المدني، حيث يتم إنشاء منصات وآليات للتعاون الشامل في مجال الطيران المدني، والإسراع برفع مستوى البنية التحتية للطيران.

هـ ضمان سلاسة طريق الحرير الرقمي: يتعين العمل بجهود مشتركة بين الدول المشاركة في المبادرة من أجل بناء شبكة خطوط الاتصالات المحورية العابرة للحدود،

الصين والدول الأخرى بالعديد من الشروط، وهذا بالضبط ما سيتم تناوله فيما يلي.

1- فرص نجاح وفشل مبادرة الحزام والطريق: تمتلك "مبادرة الحزام والطريق" فرص نجاح كبيرة، كما تكتنفها فرص عدة للفشل، وتعتمد فرص النجاح أو الفشل على مدى توافر أو انعدام توافر العوامل المؤدية لكل منها، ففرص النجاح تتوقف على مدى توافر التمويل اللازمة للمبادرة، ومدى التقارب بين الدول المشاركة، ورغبة كل منها في المضي قدماً في تنفيذ المشروعات والأنشطة ضمن المبادرة والتي تقع في نطاقها الجغرافي، ومن ثم مدى توافر الإمكانيات اللازمة لهذه الدول من أجل إنجاز جهودها في هذا الإطار. ولأن هذه الأمور في معظمها تبقى في إطار الفرضيات، فيمكن القول إن تنفيذ مبادرة الحزام والطريق يحتاج إلى العديد من الضمانات، والتي لعل من أبرزها⁽⁶⁴⁾:

أ- تنسيق السياسات بين الدول: حيث إن هناك ضرورة لتعزيز التعاون بين حكومات الدول المشاركة في المبادرة، والعمل الحديث على إنشاء آليات التواصل والتنسيق فيما بينها بشأن السياسات الكلية على مستويات مختلفة. كما أن هناك ضرورة لقيام هذه الدول بالتنسيق بين استراتيجيات التنمية الاقتصادية وسياساتها التنفيذية في كل منها، لإيجاد نقاط الالتئام فيما بينها، حتى تستطيع العمل بجهود مشتركة على وضع مخططات وإجراءات خاصة بدفع التعاون المشترك. مع الأخذ في الاعتبار أن تنسيق السياسات والتقارب بين الدول سيساعد على إزالة المخاوف لدى بعض الدول من الأضرار التي يمكن أن تلحق بها بسبب المبادرة، لاسيما تلك الدول التي لديها بعض البدائل والممرات البحرية والمشروعات المشابهة للممرات والمشروعات المتضمنة في إطار الحزام والطريق.

ب- ترابط البنى التحتية بين الدول: فمن الضروري أن تعمل الدول الواقعة على طول خطوط ومسارات المبادر على الربط بين مخططات البناء والمعايير الفنية للبنى التحتية لديها، وأن تستكمل بصورة مشتركة جهود بناء الممرات الدولية المحورية، حتى يتحقق تدريجياً تشكيل شبكة للبنى التحتية تربط بين شتى المناطق الآسيوية وكذلك فيما بين آسيا وأوروبا وأفريقيا.

ج- تعزيز التعاون في ربط البنى التحتية للطاقة، في ظل



نموه الذاتي، وتزايد حاجته يوماً بعد يوم للمزيد من الانفتاح على العالم الخارجي. وتجدر الإشارة في هذا الموضوع إلى أن حالة التوسع التي تشهدها الصين حالياً تشبه الحالة التي شهدتها الولايات المتحدة الأمريكية قبل نحو قرن من الزمان، والتي أصبحت من خلالها القوة الاقتصادية الأولى في العالم، وبالتالي فإن الصعود الاقتصادي للصين يستلزم - كما حدث في الاقتصاد الأمريكي في حينه - الذهاب إلى الأسواق الخارجية على نطاق واسع، من أجل تأمين مدخلات الإنتاج ولتسويق المنتجات النهائية، لاسيما بعد أن استطاع الاقتصاد الصيني خلال السنوات الماضية نيل لقب "مصنع العالم"، وهو لم يعد قادراً بمفرده على استهلاك ما ينتجه؛ بل إنه وصل إلى مرحلة ما يعرف بـ "مبدأ إلزامية التصدير" (65).

من هذا المنطلق يمكن القول إن مبادرة الحزام والطريق تمثل ضرورة بالنسبة للاقتصاد الصيني، وفي ظل هذه الحقيقة فإنه ليس هناك ما يمكن أن يطلق عليه مصطلح "البديل" المتاح أمام الصين بالنسبة لهذه المبادرة. وقد تحسّر البدائل المتاحة أمامها في حال واجهت مصاعب في تنفيذها، في إعادة التفكير في منهجية تنفيذها والآليات المستخدمة، وفي أسوأ الأحوال فإنه في حال تعثر تنفيذ المبادرة بشكل تام، يمكن للصين أن تقوم بتقسيمها إلى عدة مبادرات فرعية يتم العمل على تنفيذها بالتوازي أو تباعاً وفقاً للمعطيات المتاحة.

والمكونة من شبكات الألياف الضوئية، ورفع مستوى الترابط والتواصل للاتصالات الدولية، لتحقيق سلاسة المرور في "طريق الحرير الرقمي".

و- احترام سيادة الدول: على الرغم من أن مبادرة الحزام والطريق - وفق الحكومة الصينية - تلتزم موثيق منظمة الأمم المتحدة، المتعلقة بمبادئ الاحترام المتبادل وعدم التدخل في شؤون الدول والمنفعة المتبادلة والتعايش السلمي، لكن من الأهمية التأكيد على ضرورة مراعاة جميع الدول - بما فيها الصين ذاتها - هذه المبادئ، من أجل تعزيز الاستفادة من فرص التقارب بين الدول وانفتاحها على بعضها البعض والتشجيع على بذل الجهود اللازمة لإنجاح المبادرة.

2- هل هناك بدائل متاحة أمام الصين؟ ليس من السهل على الحكومة الصينية إيجاد بدائل لـ "مبادرة الحزام والطريق" في حال ثبت عدم القدرة على تنفيذها، أو واجهت عملية التنفيذ صعوبات كبيرة، في ظل أن المبادرة تتضمن طيفاً كبيراً من المشروعات الكبرى وعلاقات الشراكة مع العديد من دول العالم، هذا بجانب إن المبادرة تمثل المرحلة الثانية من مراحل التطور الاقتصادي للصين، التي تنطلق من خلالها إلى العالم الخارجي، بعد أن استطاعت خلال العقود الماضية بناء القدرات الذاتية لاقتصادها، الذي اقترب من استفاد فرص

1- James A. Millward, *The Silk Road: A Very Short Introduction*, (Oxford: Oxford University Press, 2013), pp. 20 – 21.

2- *Ibid.*, p. 21.

3- Jianxiong Ge, *The Silk Road: Historical Geographic Background and Outlooks*, in: Wei Liu (ed.), *China's Belt and Road Initiatives: Economic Geography Reformation*, (China: Springer, 2018), p. 1.

4- *Ibid.*, p. 7.

5- *Ibid.*, p. 11.

6- مشروع «طريق الحرير» الصيني، بي بي سي عربي، 15 مايو 2017، موجود على الرابط التالي: <https://bbc.in/2u5D0Wa>

7- فرص وتحديات على «طريق الحرير»، مجلة الصين اليوم، 1 مايو 2017، موجود على الرابط التالي: <https://bit.ly/2uh8jNe>

8- The Belt and Road Initiative: 65 Countries and Beyond, *Fung Business Intelligence Centre*, May 2016, (p. 1), accessible at: <https://bit.ly/2k3cOck>

9- China's Belt and Road Initiative, Five Years In, *Stratfor*, June 22, 2018, accessible at: <https://worldview.stratfor.com/article/chinas-belt-and-road-initiative-five-years>

10- Francis Schortgen, China and the Twenty-First-Century Silk Roads: A New Era of Global Economic Leadership?, in: Wenxian Zhang, Ilan Alon and Christoph Lattmann (eds.), *China's Belt and Road Initiative Changing the Rules of Globalization*, (US: Palgrave Macmillan, 2018), p. 27.

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

12- *Ibid.*, p. 12.

13- The Heartland Theory and the Present-Day Geopolitical Structure of Central Eurasia, *Silk Road Studies*, (p. 85), accessible at: <https://bit.ly/2fRvuJp>

14- Eldar Ismailov and Vladimer Papava, *Rethinking Central Eurasia*, (Singapore, The Central Asia-Caucasus Institute, June 2010), p. 85.

15- Alessandro Arduino, *China's Private Army, Protecting the New Silk Road*, (US: Springer, 2018), p. 103.

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

17- Ian Storey, China's "Malacca Dilemma", *China Brief*, Vol. 6, Issue 8, April 12, 2006, accessible at: <https://jamestown.org/program/chinas-malacca-dilemma/>

18- B.A. Hamzah, Alleviating China's Malacca Dilemma, *Institute for Security and Development Policy*, March 13, 2017, accessible at: <http://isdp.eu/alleviating-chinas-malacca-dilemma/>

19- شبه الجزيرة الهندية الصينية أو الهند الصينية هي منطقة تقع في جنوب شرق آسيا، وبالتحديد في شرق الهند وجنوب الصين، وهي متأثرة بكلا الثقافتين الهندية والصينية، ومن ذلك جاء الاسم، وهي تضم دول كمبوديا ولاوس وتايلاند وفيتنام (المعرفة: <https://goo.gl/gne6na>).

20- التنين الصيني سيد «طريق الحرير» الجديد، الشرق الأوسط، 20 مايو 2017، موجود على الرابط التالي: <https://bit.ly/2Jay5rV>

- 21- Alvin C. Chua, One Belt One Road and Opportunities, **Centre for Financial Stability**, July 6, 2017, pp. 6 - 48.
- 22- Shannon Tiezzi, **op.cit.**
- 23- China unveils vision for 'Polar Silk Road' across Arctic, **Reuters**, January 26, 2018, accessible at: <https://reut.rs/2u8oeOD>
- 24- 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.
- 25- China unveils vision for 'Polar Silk Road' across Arctic, **op.cit.**
- 26- 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>
- 27- **Ibid.**
- 28- Alvin C. Chua, **Op.cit.**, pp. 32 - 37.
- 29- 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/2KIyYnk>
- 30- China's digital silk road, **Economist Intelligence Unit on behalf of HSBC**, May 14, 2018, accessible at: <https://bit.ly/2u7mrxR>
- 31- سفير الصين بالقاهرة: مبادرة الحزام والطريق وفرت نحو 180 ألف فرصة عمل، **صحيفة الوطن**، موجود على الرابط التالي: <https://bit.ly/2LcTsxD>، (تاريخ الدخول: 10 يوليو 2018).
- 32- Jobs Data, **The World Bank**, accessible at: <http://datatopics.worldbank.org/jobs/> (Last accessed: July 10, 2018).
- 33- دراسة تظهر أفاقا اقتصادية واعدة للدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، **موقع أربيك نيوز**، موجود على الرابط التالي: <https://goo.gl/dyNWP2KK>، (تاريخ الدخول: 10 يوليو 2018).
- 34- Michele Ruta, Three Opportunities and Three Risks of the Belt and Road Initiative, **The World Bank Blogs**, May 4, 2018, accessible at: <https://goo.gl/JhexTy>
- 35- حجم الناتج المحلي الإجمالي مأخوذ من صندوق النقد الدولي، ما عدا الناتج المحلي الإجمالي لفلسطين فهو مأخوذ من الأمم المتحدة، ومعدلات النمو الاقتصادي مقدره بمعرفة فريق البحث.
- 36- مقدره بمعرفة فريق البحث بالاعتماد على بيانات وزارة التجارة الصينية، والبنك الدولي.
- 37- تنمية الحزام والطريق تحقق تقدماً قوياً في 2017، **موقع أربيك نيوز**، موجود على الرابط التالي: <https://goo.gl/Lt4Qx7> (تاريخ الدخول: 10 يوليو 2018).
- 38- International Trade Centre, World Trade Map, <https://www.trademap.org/Index.aspx>, accessed on July 10 2018.
- 39- سفير الصين بالقاهرة: مبادرة الحزام والطريق وفرت نحو 180 ألف فرصة عمل، **مرجع سبق ذكره**.
- 40- مقالة خاصة: تمويل مشاريع الحزام والطريق فرص بقيمة 10 تريليونات دولار، **موقع قناة الحزام والطريق**، موجود على الرابط التالي: <https://goo.gl/CZNmbY>، (تاريخ الدخول: 10 يوليو 2018).
- 41- **مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)**، موجود على الرابط التالي: <https://goo.gl/3rWjgP> (تاريخ الدخول: 10 يوليو 2018).
- 42- Maximilian Mayer, China's Rise as Eurasian Power: The Revival of the Silk Road and Its Consequences, **op.cit.**, pp. 4–5.
- 43- Francis Schortgen, **op.cit.**, p. 18.
- 44- **Ibid.**, p. 22.
- 45- **Ibid.**, p. 22.
- 46- **Ibid.**, p. 25.
- 47- Maximilian Mayer, **op.cit.**, pp. 7 - 9.
- 48- أحمد صبحي، تقرير: أستراليا وأمريكا والهند واليابان تجري محادثات لطرح مبادرة الحزام والطريق، **رويترز**، 19 فبراير 2018، موجود على الرابط التالي: <https://bit.ly/2NFq0io>
- 49- David Brewster, **op.cit.**, p. 58.
- 50- سالي عادل، الممرات الدولية: ساحة جديدة للصراع على النفوذ الجيوستراتيجي والاقتصادي، **دورية اتجاهات الأحداث**، العدد 24، نوفمبر – ديسمبر 2017، ص 44.
- 51- دراسة تظهر أفاقا اقتصادية واعدة للدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، **موقع أربيك نيوز**، **مرجع سبق ذكره**.
- 52- تعاون جديد لتعزيز الحماية القانونية لمبادرة «الحزام والطريق»، **محاكم مركز دبي المالي العالمي**، موجود على الرابط التالي: <https://goo.gl/3tGAMb>، (تاريخ الدخول: 11 يوليو 2018).
- 53- China's Belt and Road Initiative, Five Years In, **op.cit.**
- 54- تحديات تواجه مشروع طريق الحرير الصيني، **موقع العربي الجديد**، موجود على الرابط التالي: <https://goo.gl/ww8ioR> (تاريخ الدخول: 10 يوليو 2018).
- 55- Yitzhak Shichor, Vision, Revision and Supervision: the politics of China's OBOR and AIIB and their implication for the Middle East, in: Anoushiravan Ehteshami and Niv Horesh (eds.), **China's Presence in the Middle East: The Implications of the One Belt, One Road Initiative**, (London: Routledge, 1st edition: 2018), p. 43.
- 56- العربي الجديد، **مرجع سابق**.
- 57- دراسة تظهر أفاقا اقتصادية واعدة للدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، **مرجع سبق ذكره**.
- 58- Alessandro Arduino, **op.cit.**, pp. 4 – 5.
- 59- Jianxiong Ge, **op.cit.**, p. 9.
- 60- Malaysia's Mahathir says will raise 'unfair' contracts in visit to China, **Reuters**, July 6, 2018, accessible at: <https://reut.rs/2N1QtFx>
- 61- China's Belt and Road Initiative, Five Years In, **op.cit.**
- 62- براكريتي غوبتا، الهند تراجع حساباتها تجاه المالديف في صراعها مع الصين، **الشرق الأوسط**، 13 فبراير 2018، موجود على الرابط التالي: <https://bit.ly/2Emkdct>
- 63- China's Belt and Road Initiative, Five Years In, **op.cit.**
- 64- انظر:
- الرؤية والتحرك للدفع بالتشارك في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، **وزارة الخارجية الصينية**، موجود على الرابط التالي: <https://goo.gl/P9GSkz> (تاريخ الدخول: 11 يوليو 2018).
- أكبر 10 مشاريع تهدد قناة السويس، **Tops Arabia**، متاح على الرابط التالي: <https://goo.gl/VK7wTe>
- 65- أوديد شينكار (ترجمة سعدب الحسينة)، **العصر الصيني: الاقتصاد الصيني المناهض وتأثيره على الاقتصاد العالمي**، (بيروت: الدار العربية للعلوم، الطبعة الأولى: 2005)، ص 21.