



تحديات مبادرة الحزام والطريق: دراسة حالة الصين والدول المشاركة

ا.م.د عدنان خلف حميد البدراني

كلية العلوم السياسية / جامعة الموصل

<https://doi.org/10.61353/ma.0080105>

تاريخ استلام البحث ٢٠٢٢/١/٤ تاريخ قبول البحث ٢٠٢٢/٢/١٩ تاريخ نشر البحث ٢٠٢٢/٣/٣١

بعد انهيار المنظومة الاشتراكية وسقوط نظرية سيطرة القطب الواحد على العالم، وظهور عالم جديد متعدد الأقطاب، ظهرت على الساحة الدولية دعوة جديدة للصين "مبادرة الحزام والطريق" التي أطلقها الرئيس الصيني(شي جين بينغ) وعرفت بأنها "طريق الحرير الجديد" وهي بمثابة إحياء الطريق التجاري الذي ربط بينها وبين الدول المشاركة غربها وامتدادا إلى دول المشرق العربي والبحر المتوسط ثم يصل إلى أوروبا منذ أكثر من ٢٠٠٠ عام ق م.

وعلى الرغم من مرور ما يقارب سبع سنوات على انطلاق المبادرة، التي أسمتها "خطة عمل المبادرة" إلا أنها حتى الآن لا تزال لم تتضح معالمها، إن كانت على الصعيد النظري أم على صعيدها التنفيذية، وطغى عليها طابع الشعارات والدعاية والترويج أكثر من التركيز على فحواها ومضمونها، وهو ما دفع ببعض المتابعين النظر إلى موافقة كثير من الدول المارة عبرها المبادرة، لاسيما الدول النامية، إذ جاء من أجل إرضاء الصين أو حصولها على بعض الدعم المادي أو إنشاء مشاريع يمكن أن تقدمها الصين لتلك الدول، وأيضاً هناك من التحديات التي تخص الدول المشاركة في المبادرة من خلال النظر إلى المبادرة، التي تم ذكرها في متن البحث.

After the collapse of the socialist system and the fall of the theory of unipolar domination of the world, and the emergence of a new multipolar world, a new call for China's "Belt and Road Initiative" launched by Chinese President Xi Jinping has emerged on the international scene. Which was known as the "New Silk Road" and considered it as a revival of the trade route that linked it and the participating countries to the west and an extension to the countries of the Arab Mashreq and the Mediterranean and then reached Europe more than 2000 years BC.

Although nearly seven years have passed since the launch of the initiative, which it called the "initiative action plan", it is still not clear about its features, whether at the theoretical level or at the operational level. It was dominated by the nature of slogans, advertising and promotion more than the focus on the content and content. This prompted some observers to look at the approval of many countries passing through the initiative, especially the developing ones, in order to satisfy China or obtain some financial support or establish projects that China can provide to these countries. Also, there are challenges that pertain to the countries participating in the initiative by looking at the initiative, which was mentioned in the body of the research

الكلمات المفتاحية: الصين، مبادرة الحزام والطريق، طريق الحرير القديم.



المقدمة

إن مبادرة الحزام والطريق التي اقترحها الرئيس الصيني (شي جين بينغ) عام ٢٠١٣، لإحياء طريق الحرير القديم الذي يربط الصين مع روسيا ، وآسيا الوسطى ، وغرب آسيا وأوروبا، عبر بناء شبكة من الطرق البرية والممرات البحرية ، وخطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي، والطريق الرقمي والجوي، فضلاً عن الدعائم الأساسية التي تقوم عليها "التواصل في السياسات، وترابط المنشآت، وتيسير التجارة، وتيسير التمويل، والتواصل بين الشعوب".

وأنشئت ثلاث وكالات حكومية تنسيقية (اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح، ووزارة الشؤون الخارجية، ووزارة التجارة) وهو أول مخطط رسمي حول برنامج الحزام والطريق، ويعدّ "الرؤية والإجراءات المشتركة" في بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير ، وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، بعد عام ٢٠١٥، ومع ذلك، كان هناك تقدم ، ولكنه بطيء فيما يتعلق بتنفيذ المشاريع خارج الصين، لاسيما المتعلقة بتحديات التي تواجهها، فضلاً عن التحديات التي تواجهها الدول المشاركة في المبادرة، فعليها الأخذ بعين الاعتبار هذه التحديات عبر وضع آليات لمواجهتها.

أولاً: أهمية الدراسة:

تتضح أهمية الدراسة من البحث في التحديات التي تواجه الصين والدول المشاركة ، والاستفادة من نتائج تلك المبادرة على مستقبلها الاقتصادي والسياسي.

ثانياً: إشكالية الدراسة:

نظراً ما تمثله الدراسة من التحديات التي تواجه الصين والدول المشاركة في المبادرة ، ولدراسة تلك التحديات والوصول لعمل متكامل ، وتنفيذ المبادرة بصورة حقيقية على أرض الواقع، تنطلق هذه الدراسة من عدة تساؤلات عدة أهمها:

- ما التحديات التي تواجه الصين في تنفيذها للمبادرة؟
- ما التحديات التي تواجه الدول المشاركة لتنفيذ المبادرة؟
- ما آليات التي تضعها الصين لمواجهة التحديات التي تواجهها الصين والدول المشاركة؟
- هل أثرت جائحة كورونا في سير عمل المبادرة؟ وما الآليات التي وضعتها الصين لتنفيذ المبادرة في ظل الجائحة؟



ثالثاً: فرضية الدراسة:

كلما زادت التحديات التي تواجه الصين والدول المشاركة زاد إصرار الصين على تنفيذها عبر وضع آليات جديدة ، وزيادة في التسهيلات الممنوحة للدول المشاركة والتعاون معها في جميع الجوانب.

رابعاً: مناهج الدراسة:

نظراً لطبيعة الدراسة بعدّها دراسة في الشأن الاقتصادي والسياسي، فإنّها ستنهض على فكرة التكامل المنهجي، وقد اعتمد الباحث على ثلاثة مناهج: مقرب المصلحة الوطنية، والمنهج الاستقرائي، والمنهج الوصفي التحليلي.

خامساً: تقسيم الدراسة:

انطلاقاً من الإشكالية وما نأثرته من تساؤلات على نحو ما سيتم توضيحه، تم تقسيم الدراسة على مقدمة وأربعة محاور وخاتمة، ذكر فيها أهم الاستنتاجات، ويّين المحور الأول: ماهية مبادرة الحزام والطريق، وكشف المحور الثاني عن تحديات الصين لتنفيذ المبادرة، أما المحور الثالث فبيّن تحديات الدول المشاركة، ودرس المحور الرابع والأخير آليات الصين لمواجهة التحديات.

المحور الأول: مبادرة الحزام والطريق:

أعلنت الصين عام ٢٠١٣ عن مبادرة الحزام والطريق لإعادة إحياء طريق الحرير القديم ، الذي يرجع تاريخه إلى ٢٠٠ سنة قبل الميلاد، وهذا المشروع يهدف إلى إنشاء طريق يمتد من شنغهاي في الصين حتى لندن عاصمة بريطانيا ، ويصل طوله إلى ١٢ الف كيلومتر^(١)، ويشمل بناء شبكات من الطرق البرية والبحرية فضلاً عن أنابيب للنفط والغاز ، ونقل الطاقة الكهربائية، ومد خطوط الانترنت والألياف الضوئية، تتكون هذه الممرات من ثلاثة خطوط برية ، وخطين بحريين، وخطوط لأنابيب الطاقة ؛ فضلاً عن خطين آخرين هما طريق الحرير الرقمي والطريق القطبي^(٢).

إذ تهدف هذه المبادرة إلى ربط الصين بالعالم الخارجي عبر إنشاء شبكات من الطرق البرية والبحرية التي تمتد عبر بلدان عدّة في قارات آسيا وإفريقيا وأوروبا، وعلى الرغم من كون المبادرة ذات أبعاد اقتصادية، ولها أبعاد أخرى سياسية واستراتيجية ، ويتكون طريق الحرير من ثلاثة طرق برية رئيسة هي^(٣):

١- الطريق الأول: يربط الصين بدول أوروبا، ويمر هذا الطريق بـسيبيريا جنوب روسيا ، ويمتد إلى بحر البلطيق.



تحديات مبادرة الحزام والطريق: دراسة حالة الصين

- ٢- الطريق الثاني: يربط شرق آسيا من الشمال والجنوب، والجنوب الشرقي، فضلاً عن بلدان شمال أفريقيا، ويمتد من الصين، ويمر ببلدان آسيا الوسطى وإيران ودول شبه الجزيرة العربية وصولاً إلى أوروبا.
- ٣- الطريق الثالث: يبدأ من الصين، ويمر بجنوبها وصولاً إلى الهند.

ثانياً: الطريق البحري

يتكون طريق الحرير من خطين رئيسيين هما^(٤):

- ١- الطريق الأول: يبدأ من بحر الصين إلى المحيط الهندي مروراً ببحر العرب والبحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط.
- ٢- الطريق الثاني: يبدأ من بحر الصين الجنوبي إلى المحيط الهادئ.

ثالثاً: خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي

تعتمد الصين على ٨٠% من استيرادها للنفط عبر مضيق ملقا، لكنّه يعد منطقة ذات نزاع جيوسياسي، فلا بد لها من البحث على ممرات مختلفة وبديلة لذلك الممر، ووضعت هذه المبادرة لتنويع ممرات وخطوط نقل الطاقة عبر ربط خطوط أنابيب روسيا بدول آسيا الوسطى، فضلاً عن تعزيز ساحل جواردار في باكستان، وميانمار واليونان، وجعل هذه الخطوط تقلل من تعرض امداد النفط للخطر، فضلاً عن تقليل تكلفة نقلها^(٥).

رابعاً: طريق الحرير الرقمي:

إنّ فكرة طريق الحرير الرقمي جاءت إطاراً في الكتاب الابيض لمبادرة الحزام والطريق في عام ٢٠١٥، التي تؤكد على أهمية التجارة الرقمية، وتوسيع شبكات الاتصالات^(٦) بعدها أساساً للتبادل والتعاون المعلوماتي عبر تغلغل الشبكة الرقمية والشبكة اللاسلكية، وشبكة الانترنت في الدول المستضيفة والمستفيدة من هذه المبادرة، وهذا ما تقوم به مؤسسات الاتصالات الصينية وعلى رأسها "تشاينا يونيكوم، وتشاينا تيليكوم، وتشاينا موبايل" لتسريع بناء منظومة الاتصالات لدول التي تمر بها المبادرة^(٧) وكذلك ما قامت به شركتي "هواوي وزد تي إيه"، لاسيما الاتفاق الذي وقعته شركة "هواوي" مع الحكومة الباكستانية في عام ٢٠١٧، وذلك لمد كابل من الألياف الضوئية يربط باكستان وجيبوتي وكينيا، يسمى "باكستان - شرق إفريقيا كابل أكسبريس"، ويمتد شمالاً متجهها إلى مصر وجنوباً إلى دولة جنوب إفريقيا^(٨).



خامساً: طريق القطبي:

أعلنت الصين عن طريق الحرير القطبي في كتابها الأبيض في ٢٦ كانون الثاني/يناير ٢٠١٨ ، وحمل عنوان "سياسة الصين إزاء القطب الشمالي"، التي تؤكد أنّ الصين لديها مصالح مشتركة مع دول القطب الشمالي ومستقبل مشترك مع بقية دول العالم ؛ وذلك لغرض الاستفادة المشتركة، لاسيما وأنّ المنطقة اليابسة في القطب الشمالي تُشكّل نحو ٨ ملايين كيلومتر مربع، وتعود السيادة لدول عدة وهي "كندا والدنمارك وفنلندا وأيسلندا والنرويج وروسيا والسويد والولايات المتحدة الأمريكية"، إذ تبلغ مساحة المحيط القطبي أكثر من ١٢ مليون كيلومتر مربع، وتتقاسم الدول المطلة عليه ولدول أخرى حقوق ومصالح بحرية وفقاً للقانون الدولي، وتتطلع الصين إلى تطوير مشترك لموارد النفط والغاز والمعادن وماسواها من مصادر الطاقة غير الأحفورية ، والصيد والسياحة في المنطقة مع دول القطب الشمالي^(٩).

أما أهمية هذا الطريق فهو يختصر الطريق إلى أوروبا بمقدار ٢٠ يوماً بالمقارنة بقناة السويس، لذلك تسعى الصين الدخول إلى هذا الممر بالشراكة مع روسيا، لاسيما أهمية هذا الطريق لروسيا لنقل صادراتها من النفط والغاز، فضلاً عن سعيها لتكوين اسطول من السفن كاسحة الجليد مصاحبة لسفن التجارة التي تمر بالطريق الشمالي والحصول على رسوم مقابل هذه الخدمة المؤداة^(١٠).

وقد أعلنت الصين في آذار/مارس ٢٠١٥ في التقرير المشترك بعنوان " تعزيز رؤية وعملية البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير في القرن الحادي والعشرين" الذي نشرته لجنة التنمية والاصلاح بوزارة الخارجية بالتعاون مع وزارة الشؤون التجارية عن أبعاد التعاون ، التي تشمل "التواصل في السياسات، وتربط المنشأة، وتيسير التجارة، وتيسير التمويل، والتواصل بين الشعوب" في جوانب عدة^(١١).

المحور الثاني: تحديات الصين لتنفيذ المبادرة:

على الرغم من وضع الصين استراتيجية لتنفيذ مبادرة الحزام والطريق إلا أنّ إطار المبادرة يتميز بالمرونة الاستراتيجية وتعظيم الفرص، وهذا غير كافٍ لاندماج الصين مع دول المبادرة؛ إذ ستواجه سلسلة من التحديات الجيو سياسية والجيو اقتصادية لتنفيذها هذا المشروع الكبير في امكانياته والمردود المالي له.

أولاً: التحديات الجيوسياسية:

هناك شكوك لدى بعض الدول من مبادرة الحزام والطريق، والنظر إلى الصين كقوة طموحة تسعى إلى الهيمنة الإقليمية على المدى القصير، والهيمنة العالمية على المدى الطويل ومن ثمّ خلق عداء بين الصين



والقوى الإقليمية والعالمية الأخرى، فضلاً عن عدم الاستقرار السياسي والأمني في الدول ، التي تمر عبر أراضيها المبادرة ، وهذا يؤدي إلى تحديات لتنفيذ المبادرة ومنها:

١- هناك تحديات إقليمية ودولية لمواجهة ومنافسة الصين جيو سياسيا، والمتمثلة باليابان والولايات المتحدة الأمريكية في آسيا الشرقية، وروسيا في آسيا الوسطى، والهند في آسيا الجنوبية^(١٢)، فضلاً عن محاولات إنشاء مشاريع لمواجهة الحزام والطريق ومن الأمثلة على ذلك برنامج البنية التحتية في أمريكا اللاتينية التي أطلقتها مجموعة الدول السبع بقيادة "الولايات المتحدة الأمريكية ، وكندا وفرنسا وألمانيا ، وإيطاليا واليابان وبريطانيا" التي أطلق عليها "إعادة بناء عالم أفضل"، وتهدف إلى توفير معايير بيئية وعمالية أعلى من منافستها الصينية مع الاستفادة من الشفافية المالية، تخلص فكرتها حول زيادة تمويل مشاريع التنمية لمواجهة طموحات الصين بشكل غير مباشر، وتركز المبادرة الأميركية على مشاكل تغير المناخ والأمن الصحي والاتصال الرقمي والمساواة بين الجنسين، في حين تركز أوروبا على قضايا مثل الاتصالات الرقمية أكثر من مشاريع البنية التحتية التي تحتل الأولوية القصوى ضمن المبادرة الصينية^(١٣) .

٢- عدم الاستقرار السياسي للدول المشاركة في المبادرة قد يؤثر في اتفاقيات عدة تعقدها الصين مع حكوماتها، وهذا يؤدي إلى تغيير وجهات نظر بعض الحكومات إلى مراجعة لبعض الاتفاقيات^(١٤) ، ومن الأمثلة على ذلك ما حدث في ماليزيا أثناء رئاسة نجيب رزاق (٢٠٠٩-٢٠١٨)، إذ كانت ماليزيا تُعد على نطاق واسع أقوى شريكاً للصين في المبادرة، فقد بلغ حجم التجارة الثنائية أكثر من ٧٠ مليار دولار في عام ٢٠١٧، ولكن بحلول آب/ أغسطس ٢٠١٨، بدأ تحوّل جذري بعد إعلان رئيس الوزراء مهاتير محمد، إلغاء ثلاثة مشاريع لمبادرة الحزام والطريق، من بينها خط سكة حديد الساحل الشرقي ؛ وذلك بسبب الوضع المالي السيء للاقتصاد الماليزي، أمّا في إندونيسيا تفاقمت الانتقادات الموجهة لمشاريع مبادرة الحزام والطريق ، وإعاقة من الاستثمارات الصينية والخوف من دبلوماسية "فخ الديون" ، ولكن فوز "جوكو ويدودو" ، فقد فاز في الانتخابات في تموز/ يوليو ٢٠١٤ على أنه علامة على "التأييد الضمني" ، وتعزيز العلاقات مع الصين ، وزيادة الاستثمار في مبادرة الحزام والطريق، لاسيما عندما طلب من الصين صندوقاً خاصاً في إطار مبادرة الحزام والطريق أثناء قمة مجموعة العشرين لعام ٢٠١٩ في اليابان^(١٥) .

أمّا في أفغانستان فقد تمّ التوقيع على أول مذكرة تفاهم بشأن مبادرة الحزام والطريق بين أفغانستان والصين عام ٢٠١٦، وتمّ الاتفاق على كثير من المشاريع ، ولكنّ بسبب الإرهاب والظروف المناخية والجغرافية في أفغانستان فإنّ بناء هذه المشاريع لاسيما الطرق أصبح أمراً صعباً، لذلك تمّ تنفيذ عدد قليل

منها في إطار مبادرة الحزام والطريق، وعندما بدأت الولايات المتحدة الامريكية وحلفاؤها الانسحاب من أفغانستان في ١٥ آب/ أغسطس ٢٠٢١، ودخول طالبان العاصمة الأفغانية، قررت الصين إبقاء سفارتها مفتوحة، وزعمت أنها مستعدة لإقامة علاقات ودية مع طالبان^(١٦) بحسب تصريح المتحدث باسم الخارجية الصينية هوا تشون ينغ، التي أكدت أنه في حال إيفاء طالبان بوعوده، فإن الصين مستعدة لإقامة "علاقات ودية" مع حركة طالبان^(١٧).

٣- هناك افتقار كبير للثقة السياسية بين الصين وعدد من دول مبادرة الحزام والطريق الهامة، مثال على ذلك الهند، عندما صرّح وزير خارجيتها "سوبراهمانام جيشانكار" أن مبادرة الحزام والطريق مبادرة أحادية الجانب، وأن الهند لن تلتزم بالموافقة من دون إجراء مشاورات هامة، لاسيما ما يتعلّق بالممر الاقتصادي بين الصين وباكستان، الذي يمثل عقبة رئيسة أمام مشاركة الهند في المبادرة^(١٨)، وأزاد قلقها بعد تتطلع الصين إلى تمديد مشروع الحزام والطريق في أفغانستان التي تحكّمها طالبان^(١٩).

٤- هناك مخاوف سياسية وأمنية لدول إقليمية كثيرة، لذلك يتوقف نجاح المبادرة على قدرة الصين في طمأنة جوارها الاقليمي والمجتمع الدولي^(٢٠)، لاسيما بعد اتباعها سياسات أكثر حزم في الجزر المتنازع عليها مع اليابان^(٢١)، وتدهور العلاقات مع كثير من الدول المجاورة منذ عام ٢٠٠٩ بسبب النزاعات الإقليمية في بحر الصين الجنوبي، والتحالفات اللاحقة ضد الصين، التي تحولت إلى مصدر قلق كبير لها^(٢٢)، فضلاً عن الولايات المتحدة الامريكية، التي تنظر إلى المبادرة بريبة ومتخوفة من سيطرة الصين الاقتصادية والسياسية على القارات الثلاثة^(٢٣).

٥- إن مبادرة الحزام والطريق تمر عبر ثلاث قارات آسيا، وإفريقيا، وأوروبا إذ شهدت كثير من بلدانها اضطرابات سياسية مزمنة وعرقية وصراعات، وحروب ومن هذه البلدان مثل فيرغيزستان، وطاجيكستان وأوزبكستان في آسيا الوسطى، وأفغانستان في جنوب آسيا، وإيران والعراق وسوريا ولبنان غرب آسيا^(٢٤)، وكذلك تفشي ظاهرة الإرهاب الدولي والقرصنة والجريمة المنظمة^(٢٥)، فضلاً عن التحديات الأمنية البحرية، إذ أن القرصنة البحرية تفرض تكاليف مالية عالية لزيادة أقساط تأمينها، وتؤدي هذه التكاليف في ارتفاع البضائع للمستهلكين^(٢٦).

٦- تسعى الصين لعمل علاقات مع جميع الدول التي تمر فيها المبادرة، ولكن هناك محاور متعارضة ومتباينة المصالح، فهذا يؤثر في اتخاذ قرارات واضحة وصریحة في بعض القضايا^(٢٧)، ومثال على ذلك علاقاتها مع إسرائيل وفلسطين، وحفاظها على شراكات مع المملكة العربية السعودية، والإمارات العربية المتحدة، وإيران،



فضلاً عن دورها الوسيط في أفغانستان ، ولديها علاقات جيدة مع طرفي الصراع، فضلاً عن مشاركة الدبلوماسيين الصينيين في مبادرات متعددة الأطراف للسعي إلى تسوية سياسية مع طالبان^(٢٨).

ثانياً: التحديات الجيو اقتصادية:

هناك تحديات كثيرة تحد من تنفيذ المبادرة المتمثلة في تمويل المشاريع، والعقبات التي تعترض إلى ممارسة الأعمال التجارية، ومنها:

١- تحتاج بعض المشاريع إلى تكاليف مالية ضخمة، لبناء البنى التحتية من طرق وجسور وشبكات ري وصرف الصحي، لاسيما في بلدان آسيا الوسطى مثل دول جنوب القوقاز ، التي تعاني من التخلف الاقتصادي ، ونقص الحاجات الأولية في بنائها التحتية التعليمية وصحية منه^(٢٩) ، إذ يكون تمويل هذه المشاريع من الاقتصاد الصيني أو المؤسسات التمويلية التابعة لها، وفي هذا الإطار يمكن الغاء بعض المشاريع أو تأخيرها لكلفتها الكبيرة^(٣٠).

٢- تمر الطرق البرية في المبادرة في مناطق ذات صحاري وجبال، مما يصعب عمليات إنشاء البنية التحتية وسكك الحديد، إلى جانب هذا، تنجز احياناً مشاريع في مناطق ذات كثافة سكانية قليلة، فمثال على ذلك "خط السكة الحديدية الذي يربط بلغراد ببودابست فلا يمر على مدينة زيجيد (وهي ثالث أكبر مدينة في المجر)"، وهذا يؤثر في أهمية المشروع في المستوى المحلي^(٣١).

٣- من التحديات الاقتصادية التي تواجه الصين على المستوى المحلي عدم سلاسة الآليات والأنظمة والأجهزة التابعة لوزارة الخارجية، فضلاً عن المشكلات المرتبطة بالشركات المملوكة للدولة لا سيما المتعلقة بالاستثمارات الخارجية ، التي نتج عن معظمها استثمارات مدفوعة بـ(اليوان) ومنخفضة ، وتشكل هذه الشركات لاسيما الشركات الكبيرة والمثقلة بالديون خطراً مالياً على النظام المصرفي الصيني ، وتسعى الحكومة إلى إعادة هيكلة الشركات المملوكة للدولة غير الفعالة وإغلاقها^(٣٢).

٤- تحديات تنفيذ المشروع قد تصطدم المبادرة الصينية باختلاف السياسات الاقتصادية، والقيود المفروضة على الاستثمار الأجنبي المباشر، أدى إلى أن تكون أكثر أهمية في بلدان مبادرة الحزام والطريق بالمقارنة بالمناطق الأخرى، وبحسب مؤشرات "ممارسة أنشطة الأعمال" أنه في آسيا الوسطى، على سبيل المثال، قد يستغرق الامتثال لجميع إجراءات استيراد البضائع ما يصل إلى ٥٠ يوماً، بينما يستغرق الأمر لسبع دول أقل من ١٠ أيام، وفضلاً عن ذلك تمتلك بلدان مبادرة الحزام والطريق سياسات استثمار أجنبي مباشر أكثر



تقييداً وأكثر إرهافاً من دول منظمة التعاون الاقتصادي ، والتنمية ذات الدخل المرتفع ، من حيث بدء عمل تجاري أجنبي، والوصول إلى الأراضي الصناعية ، والتحكيم في النزاعات التجارية^(٣٣) .

٥- مع انتشار فايروس كورونا، ووضع القيود المفروضة على السفر، وإغلاق الموانئ، والرحلات الجوية، والطرق المغلقة ومنع العمال الصينيين من العودة إلى مواقع عمل مبادرة الحزام والطريق في العالم، في حين أدى إغلاق المصانع الصينية التي توفر الآلات والمواد الخام لمشاريع المبادرة إلى إعاقة تلك المشاريع من المضي قدماً، مما تسبب باضطرابات وما سواها من حالات التأخير وعدم الالتزام بالمواعيد النهائية ، وزيادة تكاليف الأضرار في إنشاء البنية التحتية ، التي ستجد الاقتصادات المحلية صعوبة في استيعابها^(٣٤) .

المحور الثالث: تحديات الدول المشاركة:

إنّ الدول المشاركة والمتعاونة تواجه تحديات ومخاوف من هذه المبادرة، أهمها:

١- هناك اتجاه يرى أنّ المبادرة طموحة فوق العادة، وهي أقرب للدعاية السياسية، وهي مشروع غير قابل للتطبيق، لاسيما بعد مرورها بعمليات التنفيذ ، فإنّها ستواجه صعوبات لم تكن في الحسبان؛ لأنّها ستتطلب موارد مادية وتقنية ، ومالية كبيرة ومؤسسات مالية ورقابية ، سيما وأنّ الصين قدمت نفسها الراعي الوحيد لهذه الخطة ، التي يندرج فيها أكثر من ٦٠ دولة ، وتغطي ثلاث قارات ، وهذه الدول ليست على مستوى واحد من التنمية الاقتصادية والاستقرار ، إذ تواجه تحديات الأمن التقليدي وغير التقليدي وأنّ الدراسات الصينية لم تفحص الأبعاد المترتبة على هذا المشروع بصورة وافية^(٣٥) .

٢- إنّ ما يقارب ثلثي دول المبادرة هي مشاريع إنمائية، فتكون طويلة الأجل، وتعدّ مشاريع أقل درجة من المشاريع الاستثمارية، فضلاً عن التقدم البطيء فيما يتعلق بتنفيذ المشروعات من قبل الشركات الصينية^(٣٦)، إذ يطيل المدة اللازمة لتنفيذ المشاريع ، فيؤدي إلى تأخير عوائدها، وربما تقع في ضائقة مالية نتيجة تحملها نفقات جديدة متعلقة بالديون ، التي منحتها الصين عبر مؤسساتها المالية^(٣٧) .

٣- تنطوي مشاريع مبادرة الحزام والطريق على مخاطر اقتصادية مشتركة في معظم مشاريع البنية التحتية، بالمقارنة مع مستثمرين أجنب آخرين على نطاق واسع، بسبب استخدام العمالة الصينية في المشاريع، والعزلة فيما يخص وكالات تنفيذ المشروع، ومعدلات الفائدة المرتفعة على قروضها انتقد "دبلوماسية فخ الديون"، لا سيما تلك البلدان التي تعاني من نقاط الضعف القائمة المتعلقة بالديون والدين العام المتزايد عليها، فضلاً عن أنّ الأساسيات الاقتصادية الضعيفة والافتقار إلى الحكمة يزيدان من مخاطر القدرة على تحمل الديون على هذا النحو، فبدأت دول مثل "باكستان والنيبال وميانمار" بالانسحاب أو الإلغاء من



مشاريع المبادرة^(٣٨)، لاسيما بعد التجربة السريلانكية" بعد أن فشلت في دفع الدين الباهظ الذي تراكم عليها لمصلحة الصين بمقدار ١,٤ مليار دولار لتطوير أحد موانئها، لكنّها اضطرت بتسليم مينائها الذي يتمتع بموقع استراتيجي "هامبانتوتا" إلى الصين لمدة ٩٩ عاماً، فإنّ التمويل الصيني يمكن أن يكبل البلدان الشريكة عوضاً عن تقديم المنح أو القروض الميسرة^(٣٩).

٤- تواجه بعض المشاريع المبادرة رفضاً محلياً، يؤدي إلى تأخير تنفيذها، ومن الأمثلة على هذا ما حدث في اندونيسيا، إذ رفض أهالي القرى أن تمر فيها السكك الحديدية السريعة، وتنازلهم عن أراضيهم أدى إلى تأخير إنجاز مشروع "خط جاكرتا-باندونغه"؛ فضلاً عن ذلك ظهرت معارضة في "قرغيزستان" لإقامة سكة حديدية تعبر أراضيها، وتسبب ذلك في وقف بناء السكة في "أوزباكستان"^(٤٠)، أمّا الفلبين فكانت السياسات المحلية بمثابة عقبة أمام كثير من مشاريع المبادرة لاسيما مشروع سد "كاليوا" وهذا المشروع بقيمة ٢١١ مليون دولار، ولكنّه يواجه معارضة من المنظمات غير الحكومية وحتى المسؤولين الحكوميين^(٤١).

٥- تقع بعض مشاريع المبادرة في مناطق هشة من الناحية البيئية واجتماعية، التي كثيراً ما تعاني بالفعل من أزمات الموارد البيئية، وقضايا التنمية غير المستدامة إلى جانب ضعف الحقوق الاجتماعية والبيئية، فضلاً عن عدم وجود إطار تنظيمي قوي، مما يؤدي إلى ظهور تحديات بيئية أكبر على سبيل المثال، أفاد سكان صحراء ثار في "باكستان" بتكثيف الجفاف، وتدهور النظام البيئي بسبب مشاريع الممر الاقتصادي المشترك بين البلدين، ومن الجدير بالذكر أيضاً أنّ حوالي ثلثي استثمارات الصين المكتملة في مشاريع المبادرة قد تمّ إنفاقها على توليد الطاقة والنقل، وهو ما يمثل حوالي ٥٠ مليار دولار و ١٥ مليار دولار على التوالي، وكثيراً ما تعدّ هذه المشاريع ذات التأثير البيئي الأكبر، وكذلك مشروع الغاز الطبيعي في "ميانمار" كمثال، له تأثيرات سلبية مختلفة في البيئة، فضلاً عن ذلك يفتقر إلى مشاركة في المجتمع المحلي، وقد أدى ذلك إلى الاستيلاء غير العادل وغير المستدام على الموارد، بما في ذلك إزالة الغابات الاستوائية المطيرة والمتنزهات البحرية الوطنية^(٤٢).

٦- بعض الدول المتعاونة مع الصين قلقة من تآكل سيادتها الوطنية، وعدم ثقتهم بالشركات الصينية، فضلاً عن تخوفهم من الفساد والمتضخم والمخاطر القانونية والجدوى الاقتصادية للعديد من مشاريع المبادرة^(٤٣).

٧- وجود المشاعر المعادية للصين والشكوك حول نفوذها المتزايد، لاسيما في دول آسيا الوسطى، وهذه المواقف السلبية واضحة بشكل خاص في "كازاخستان وقرغيزستان"، إذ يرى عدد كبير من مواطني قرغيزستان أنّ للصين تهديداً اقتصادياً وليس شريكاً كما ينظرون إلى "روسيا وتركيا وكازاخستان والاتحاد





الأوربي"، شركاء اقتصاديين أكثر أهمية، فكثيراً ما تغذي المشاعر المعادية للصين الاحتجاجات أو يستخدمها القادة السياسيون المعارضون لحشد الدعم ضد الشركات الصينية^(٤٤).

المحور الثالث: آليات الصين لمواجهة التحديات:

إنّ التحديات التي تواجهها الصين، كثيرة ومنها الصعوبات التي خلقتها كورونا أمام المبادرة، في ظلّ الالتزام الحكومي لتنفيذها هي جزء من هوية الصين في المرحلة الحالية والمستقبلية، فلا مجال لإلغاء العمل بما، ولكنّ مراجعة الأدوات ووضع آليات تراجع فيها التحديات التي تواجهها ومنها:

١- طريق الحرير الصحي: أصبح هذا الطريق هو العملة السارية بسبب تداعيات كورونا، ويعزز دور الصين عالمياً في التعاون الصحي العابر للحدود؛ ليحتل مكان الصدارة في دبلوماسيةها في ظل الجائحة ويواجه رد الفعل العنيف للمبادرة، أنّ "دبلوماسية اللقاح" سيكتسب أهمية جيوسياسية أوسع للصين، فضلاً عن تطوير اللقاحات سيعطي الأولوية لمصالح الشركات الصينية^(٤٥).

٢- طريق الحرير الرقمي: يعدّ هذا الطريق وسيلة الصين لمواصلة إظهار أنّ المبادرة ستكون مشروعاً رئيساً عن طريق بناء طريق سريع، وآمن لحركة الإنترنت إلى أوروبا عبر كابل مخصص يديره ويشرف عليه الصينيون^(٤٦)، وزادت أهمية هذا الطريق في ظلّ الجائحة أكثر من أي وقت مضى، عبر تمكين اقتصاد كلّ دولة رقمياً، لبناء قوة عاملة منتجة ومرنة تنخرط في السوق العالمية، لذلك دفع الصينيون لزيادة الاستثمار في تكنولوجيا المعلومات، والاتصالات في ظل الجائحة، بعدما شهد قطاع التجزئة في أسواقها تسارعاً ملحوظاً في الاستهلاك الرقمي أثناء المراحل الأولى من الإغلاق الناجم عن الوباء، إذ شهدت مشتريات التجارة الإلكترونية نمواً بنسبة ٢٠% بفضل الخصائص الديمغرافية الجديدة، التي تشتري الطعام والمواد الأساسية والعناية بالصحة عبر الإنترنت، وإنّ هذه الزيادة في عدد مستخدمي الإنترنت الصينيين النشطين تظهر الرغبة لسعي الحكومة الصينية لاقتصاد رقمي طموح يعم العالم^(٤٧).

٣- إعادة التفاوض بشأن هيكلية الديون: إنّ جدولة الديون والتفاوض بشأنها، فيما يخص الدول المدينة للصين سيحسن صورتها دولياً، لاسيما أنّ هناك مخاوف من "دبلوماسية فخ الديون"، وعدم القدرة على تحمل تلك الديون^(٤٨)، وتمكن الصين من إظهار التزامها بمعالجة المخاوف بشأن المبادرة من خلال الشراكة مع صندوق النقد الدولي؛ لتحسين ممارسات الإقراض التي قام بها الجانبان بالفعل، وتحسين الاتصالات وتبادل الخبرات، ففي أبريل ٢٠١٧ أعلن البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية عن مذكرة تفاهم مع البنك الدولي لتعميق التعاون بشأن تخفيف الديون^(٤٩)، فضلاً عن ذلك تمكنت الصين من إعادة جدولة ٦٦



مليار دولار أمريكي من إجمالي ٩٤ مليار دولار أمريكي طُلب منها^(٥٠)، فضلاً عن إعادة التفاوض بشأن أكبر مشروع للمبادرة في ماليزيا في عام ٢٠١٩ ، وتمكنت الصين من إظهار المرونة المالية وتخفيف عبء ديون ماليزيا، ويعد النهج البديل الأكثر إيجابية فيما يخص أهداف الصين طويلة المدى^(٥١).

٤- تطبيق آليات الحوكمة عند اختيار المشروعات محل التعاون في إطار المبادرة : بدأت الصين باتخاذ إجراءات واعية تخص الشفافية والاجرائية والمعلوماتية في اختيارها للمشروعات التي ستعاون معها أثناء المبادرة، وبذلك تتجه نحو وضع قواعد يتم الاحتكام إليها عند اختيار المشروعات والتعاقد وحل النزاعات، كما وضع آلية تقييم الأداء^(٥٢).

٥- تراجعت الاستثمارات الصينية في دول المشاركة في مبادرة في عام ٢٠٢٠ بنسبة ٥٤٪ مقارنة بعام ٢٠١٩ ، بينما انخفضت الاستثمارات الصينية في الدول غير الأعضاء في المبادرة بنسبة ٧٠٪، مع ذلك تعاملت الصين بمرونة فعملت على التركيز على المشاريع المستدامة مالياً، وتقليل الخسائر في المشاريع والتركيز على المشاريع الأصغر ، التي يسهل تمويلها ويسرع تنفيذها، لا سيما فيما يتعلق باستثمارات البنية التحتية والطاقة.

٦- لاحظت الصين تراجع عدد من دول جنوب شرق آسيا، فالتحذت خطوات لتحسين فقرات مبادرة الحزام والطريق في منتدى الحزام والطريق الثاني في نيسان/ أبريل ٢٠١٩ ، فحاول المسؤولون الصينيون " إصلاح العلامة التجارية لمبادرة الحزام والطريق" في خطاب تصالحي خرج عن خطابهم في المنتدى الأول في عام ٢٠١٧ ، وتناول أربع ركائز رئيسية هي: "الشفافية ، والتمويل ، والآثار البيئية ، والشمولية" ، وأظهرت الصين التزامها بتعزيز شفافية مشاريع المبادرة والحد من الفساد وذلك بتقديم " مبادرة بكين لطريق الحرير النظيف" ، التي تدعو الشركات والحكومات إلى إتاحة المعلومات بسهولة أكبر ، وتعزيز الإشراف على مشاريع المبادرة عن طريق أنظمة قانونية أقوى، أما من الناحية المالية فقد أكدوا التزامهم بإنشاء إطار عمل للقدررة على تحمل الديون من أجل "بناء نظام تمويل طويل الأجل ومستقر ومستدام ، ومتميز في وضع جيد لإدارة المخاطر"^(٥٣).

الخاتمة والاستنتاجات:

إنّ مبادرة الحزام والطريق ذات أهمية كبيرة للصين، على الأصعدة كافة، ولا سيما على الصعيد الاقتصادي؛ لذلك بدأت بإخراجها من إطارها النظري إلى إطارها التنفيذي، عبر الاتفاقيات والمنتدى التي

قامت بها وتنفيذها بعض المشروعات، ولكن لا تزال تواجهها تحديات على المستوى التنفيذي، سواء أكانت جيوسياسية أم اقتصادية أم تشغيلية، ومن هذه التحديات قد تعمل الولايات المتحدة الأمريكية والهند، واليابان وبعض دول الآسيان على منع بعض مشروعات مبادرة الحزام والطريق على سبيل المثال: تعارض الهند الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان؛ لأنه سيمر عبر مناطق تعدها الهند محتملة من قبل باكستان، فضلاً عن عدم استقرار الأنظمة السياسية في بعض البلدان على طول طريق المبادرة مثل أفغانستان، وبعض دول الشرق الأوسط وآسيا الوسطى، فضلاً عن ذلك فقد تواجه مشروعات هذه المبادرة كثيراً من المشكلات التشغيلية، مثل ظهور الاحتجاجات المحلية، مما يؤدي هذا إلى بطء في تنفيذ المشاريع وبشكل متزايد، فضلاً عن أزمة جائحة كورونا.

وتسعى الصين إلى استغلال آليات الحوار والتبادل المتاحة لبناء الثقة ومواجهة التحديات، فضلاً عن جودة إدارة الأزمات التي قد تواجهها في تنفيذ المبادرة، وهذا ما تمّ ملاحظته في وسط انتقادات متزايدة لـ "دبلوماسية فخ الديون"، وأزمة جائحة كورونا، واعتمدت الصين على المساعدات؛ وذلك لتعزيز الثقة بها أكبر، وستكون أكثر عرضة للمشاركة في تعاون لإنجاز مبادرة الحزام والطريق.

أمّا نجاح المشروع أو فشله في البلدان المضيفة للمبادرة فيعتمد على القدرة المحلية في التفاوض والتخفيف من نتائج الاستثمارات الصينية في تلك البلدان، إذ يجب على البلدان المضيفة أن تمارس سلطتها في اختيار وإملاء والمطالبة بسياسات لا تفضي إلى الاستثمار والترويج، وتيسير التجارة فحسب، بل إلى التنمية المستدامة والاستفادة من الطاقات الصينية الكبيرة، ويمكن توضيح أهم الاستنتاجات التي توصل إليها الباحث بما يأتي:

١. تمثل مبادرة الحزام والطريق مدى تعمق الفكر الاستراتيجي الصيني، وتسخير الاقتصاد في خدمة السياسة.
٢. تعدّ المبادرة في حال نجاحها نواةً لولادة نظام اقتصادي عالمي جديد؛ وعليه تهيئ الصين كلّ الامكانيات المادية والبشرية السياسية والاقتصادية والدعائية.
٣. ليس من السهل الحكم على نجاح المبادرة، فهناك جملة تحديات سياسية واقتصادية لم تستطع الصين تذليلها بعد.
٤. ثمة رغبة دولية واسعة من المبادرة لاسيما فيما يخصّ مسألة تآكل سيادة الدول.



٥. إنَّ المبادرة الصينية في ظلِّ الظروف الدولية الراهنة أشبه بمقامرة تقوم بها الصين، لاسيما مع تصاعد الاحتجاجات المحلية في بعض الدول، وحملات الولايات المتحدة الأمريكية لتطويق المشروع، فضلاً عن تفشي متحورات فايروس كورونا عالمياً وبشكل متسارع.

المصادر والمراجع:

(١) واثق علي الموسوي، مباداة الحزام والطريق بين الاثار والتحديات، ج ٢ ، (عمان: دار الايام للنشر والتوزيع)، ص ٦٠.

(٢) واثق علي الموسوي، مباداة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة، ج ١، (عمان: دار الايام للنشر والتوزيع) ، ص ٣٤-٣٥.

(٣) أميرة احمد حرزلي، "مباداة الحزام والطريق الصينية: الخلفية والاهداف والمكاسب"، في مجموعة مؤلفين، مباداة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، (برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسة والاقتصادية)، ص ٧٤.

(٤) المصدر نفسه، ص ٧٤.

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

(٦) احمد حسين الخطيب، "الاستراتيجية الصينية في اطار مباداة الحزام والطريق وتأثيرها على الاقتصاد الدولي" ، مجلة جيل، مركز جيل البحث العلمي، الجزائر، العدد ٢٤، (٢٠١٩)، ص ١٢٠.

(٧) ليو وي، طريقا الحرير القديم والجديد خلق عالم مترابط بين الشرق والغرب، ط ١، (بيروت: الدار العربية للعلوم ناشرون، ٢٠١٨)، ص ص ١١٠-١١١.

(٨) احمد حسين الخطيب، مصدر سبق ذكره، ص ١٢١.

(٩) يلينا نيدوغينا، " (الحزام والطريق) وتطويع الحتميات الجغرافية صينياً" ، الصين بعيون عربية، العدد ١٠١، المنتدى الاعلامي لمباداة الحزام والطريق حدث دوري وعالمي، (٢٠١٨)، ص ٤، وعلى الرابط :

<https://www.chinesebeltandroad.com/?p=378>

(١٠) علي صلاح ، "مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي" ، تقرير المستقبل، ملحق دورية اتجاهات الاحداث، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ابوظبي، العدد ٢٦، (٢٠١٨) ، ص ٦.



(١١) وانغ اي وي ، الحزام والطريق ماذا ستقدم الصين للعالم، ترجمة رشا كمال وشيماء كمال،(القاهرة: سما للنشر والتوزيع، ٢٠١٧)، ص ٩٩.

(١٢) تشاو لي، ترجمة محمد بيح وشية يانغ، مبادرة الحزام والطريق الصينية من منظور الاقتصاد الثقافي العالمي، ط١، الجزائر: دار الامان ومنشورات الاختلاف ومنشورات ضفاف، ٢٠١٨، ص ٣١٥.

(13) With eye toward countering Chinese Belt and Road, Biden administration lays groundwork for, *October 1, 2021, Accessed at November 11, 2020, on the link: <https://isdpc.eu>.*

(<https://theglobalamericans.org/2021/10/with-eye-toward-countering-chinese-belt-and-road-biden-administration-lays-groundwork-for-infrastructure-program-in-latin-america/>)

(١٤) علي صلاح، "مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي"، مصدر سبق ذكره، ص١٣.

(15) Angus Lam, Domestic Politics in Southeast Asia and Local Backlash against the Belt and Road Initiative, *October 15, 2020, Accessed at November 18, 2020, on the link:*

<https://www.fpri.org/article/2020/10/domestic-politics-in-southeast-asia-and-local-backlash-against-the-belt-and-road-initiative/>

(١٦) محمد يونس الشرايبي، "سير طالبان والصين معًا في طريق الحرير"، 05/09/2021، وصل له بتاريخ <https://www.noonpost.com/content/41722>: ١٨/١١/٢٠٢١ على الرابط:

(١٧) "هل تتجه الصين إلى احتواء حركة طالبان بعد سقوط كابول؟"، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، <https://futureuae.com>: ٢٠٢١/٨/17، وصل له بتاريخ ٢٠٢١/١١/١٨، على الرابط:

(18) Peter Ca, " UNDERSTANDING CHINA'S BELT AND ROAD INITIATIVE", 22 MARCH 2017, *Accessed at November 18, 2020, on the link: <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>*



(19) "China eyes Belt & Road extension in Taliban-ruled Afghanistan, raising concerns for India", Sep 3, 2021, , Accessed at November 18, 2020, on the link: <https://www.wionews.com/india-news/indias-concern-on-china-helping-afghanistan-is-inappropriate-taliban-413347>

(20) وفاء كاظم عباس الشمري، الحزام والطريق تحليل في الجيوبولتيكس"، مجلة الجامعة العراقية، مركز البحوث والدراسات الاسلامية، العدد ٤٤٤، ج٢، ص ٣١٠.

(21) ناصر التميمي، "صعود الصين: المصالح الجوهرية لبكين والتداعيات المحتملة عربيا"، في مجموعة مؤلفين، العلاقات العربية - الصينية، ط ١، (بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية ٢٠١٧)، ص ٣١٥.

(22) Veysel Tekdal, China's Belt and Road Initiative: at the crossroads of challenges and ambitions, October 2017, Accessed at November 20, 2020, on the link:

<https://www.researchgate.net/deref/http%3A%2F%2Fdx.doi.org%2F10.1080%2F09512748.2017.1391864>

(23) Jean-Pierre Lehmann and Ivy Buche with Michelle Perrinjaquet, "One belt – one road: China's re-engineering of the global business environment", July 2016, Accessed March 18, 2020, on the link:

<https://www.imd.org/research-knowledge/articles/one-belt-one-road-chinas-re-engineering-of-the-global-business-environment/>

(24) حيدر زهير جاسم الوائلي، مبادرة الحزام والطريق ومستقبل مكانة الصين العالمية، (اطروحة دكتوراه في العلوم السياسية، كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين، ٢٠٢١)، ص ٢٧٩.

(25) "الصينية والطريق الحزام لمبادرة الاس تراتيجة ال رهانات" قازانه، بن شناز (112 ص ذكره، س بق مصدر

Accessed at February ٢٠١٦, "The Belt and Road Initiative", October, (26) <https://isdpeu> on the link, ٢٠٢٠، ٢٩

(27) المس تقبل مركز، "العرية؟ الخ لميج دول مع علاقته ما في الا صين ت فكر كيف" :الرابط علمي 28/02/2020 بتاريخ له وصل، والدراسات للأبحاث

<https://futureuae.com>



(²⁸) RUPERT STONE, "The odd couple: China's deepening relationship with the Taliban", 2 AUG 2019, Accessed at November 18, 2020, on the link: <https://www.trtworld.com/opinion/the-odd-couple-china-s-deepening-relationship-with-the-taliban-28712>

(٢٩) الحريد رطريق،،عالمية صينية قوة: الجديد الحريد رطريق الظررف، رشا الحقوق كلبية السياسة، العلوم في ماجستير رسالة) عالمية، صينية قوة: الجديد 98. ص (2017) المبنانية، الجامعة والإدارة، السياسة والعلوم

(٣٠) اق تصادها الصين تربط كيف والطريق الحزام مشروع" صلاح، علمي (12. ص ذكره، سبق مصدر، "الخارجي بال عالم

(٣١) شناز بن قانه، "الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية"، مصدر سبق ذكره، في مجموعة مؤلفين، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، مصدر سبق ذكره، ص ١١٢.

(³²) Veysel Tekdal, China's Belt and Road Initiative: at the crossroads of challenges and ambitions, op.cit.

(³³) MICHELE RUTA, "Three Opportunities and Three Risks of the Belt and Road Initiative", MAY 04, 2018, , Accessed at November 20, 2020, on the link: <https://blogs.worldbank.org/trade/three-opportunities-and-three-risks-belt-and-road-initiative>

(^{٣٤}) Mordechai Chaziza, "The Impact of the Coronavirus Pandemic on China's Belt and Road Initiative in the Middle East", April 28, 2020, Accessed at March 17, 2021, on the link: <https://www.mei.edu/publications/impact-coronavirus-pandemic-chinas-belt-and-road-initiative-middle-east>

(^{٣٥}) كاظم هاشم نعمة، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية، (عمان: دار امنة للنشر والتوزيع، ٢٠١٨)، ص ٤٧٣-٤٧٤.

(^{٣٦}) واثق علي الموسوي، مبادرة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة، ج ١، (برلين: دار الايام للنشر والتوزيع، ٢٠١٩)، ص ٢٩٩.

(٣٧) اق تصادها الصين تربط كيف والطريق الحزام مشروع" صلاح، علمي (13. ص ذكره، سبق مصدر، "الخارجي بال عالم



(38) Xiang Li, Mengqi Shao and May Tan-Mullins, China's Belt and Road Initiative: Debates, Impacts, and Trends, 29 September 2021, Accessed at November 18, 2020, on the link: <https://translate.google.com/website?sl=en&tl=ar&nui=1&prev=search&u=https://doi.org/10.1093/acrefore/9780190846626.013.674>

(39) BRAHMA CHELLANEY, "China's creditor imperialism", Dec 21, 2017, Accessed at March 17, 2021, on the link: <https://www.japantimes.co.jp/opinion/2017/12/21/commentary/world-commentary/chinas-creditor-imperialism/>

(٤٠) عراقيل تواجه خطة الصين لإحياء طريق الحرير، ١٢/١١/٢٠١٧، وصل له بتاريخ ٢٠٢١/٠٣/١٨ على الرابط: <https://www.aljazeera.net>

(41) Angus Lam, op.cit.

(42) Xiang Li, Mengqi Shao and May Tan-Mullins, China's Belt and Road Initiative: Debates, Impacts, and Trends, op .cit.

(٤٣) ، 28/04/2019 الحرة ، "الصين أمام تحديات 7... والطريق الحزام")
الرابط على 01/03/2020 بتاريخ له وصل : <https://www.alhurra.com//>

(٤٤) واثق علي الموسوي ، مبادرة الحزام والطريق بين الواقع والطموح، ج٣، (برلين: دار الايام للنشر والتوزيع، ٢٠١٩)، ص ص ٢٩٥-٢٩٦

(45) "China's "Health Silk Road": Adapting the BRI to a pandemic-era world , Nov 25, 2020, Accessed at March 17, 2021, on the link: <https://merics.org/en/short-analysis/chinas-health-silk-road-adapting-bri-pandemic-era-world>

(46) MIFRAH HAQ, " China builds Digital Silk Road in Pakistan to Africa and Europe", January 29, 2021, Accessed at March 17, 2021, on the



link: <https://asia.nikkei.com/Spotlight/Belt-and-Road/China-builds-Digital-Silk-Road-in-Pakistan-to-Africa-and-Europe&prev=search&pto=aue>

(⁴⁷)George Magnus,Hannah Bretherton," Will digital diplomacy cement the Belt and Road Initiative's "common destiny", September 17th, 2020, *Accessed at March 17, 2021, on the link:* <https%3A%2F%2Fblogs.lse.ac.uk%2Fcff%2F2020%2F09%2F17%2Fwill-digital-diplomacy-cement-the-belt-and-road-initiatives-common-destiny%2F&anno=2&prev=search>

(⁴⁸)David Dollar," Seven years into China's Belt and Road", October 1, 2020, *Accessed at March 17, 2021, on the link:* <https%3A%2F%2Fwww.brookings.edu%2Fblog%2Forder-from-chaos%2F2020%2F10%2F01%2Fseven-years-into-chinas-belt-and-road%2F&anno=2&prev=search>

(⁴⁹) DYLAN GERSTEL, "It's a (Debt) Trap! Managing China-IMF Cooperation Across the Belt and Road", *Accessed at March 17, 2021, on the link:* <https%3A%2F%2Fwww.csis.org%2Fnppf%2Fits-debt-trap-managing-china-imf-cooperation-across-belt-and-road&anno=2&prev=search>

(⁵⁰)Chris Devonshire-Ellis, "Renegotiating China Belt And Road Debt", *Accessed at March 17, 2021, on the link:* <https%3A%2F%2Fwww.silkroadbriefing.com%2Fnews%2F2020%2F11%2F27%2Frenegotiating-china-belt-and-road-debt%2F&anno=2&prev=search>

(⁵¹)Nick Crawford and David Gordon," China Confronts Major Risk of Debt Crisis on the Belt and Road Due to Pandemic", April 10, 2020, *Accessed at March 17, 2021, on the link:* <https%3A%2F%2Fthediplomat.com%2F2020%2F04%2Fchina-confronts-major-risk-of-debt-crisis-on-the-belt-and-road-due-to-pandemic%2F&anno=2&prev=search>



(٥٢) هبة جمال الدين، "التداعيات المحتملة لازمة كورونا على الاقتصاد المصري"، سلسلة أوراق السياسات، معهد التخطيط القومي، القاهرة، العدد ٤، ٢٠٢٠، ص ٨-٩.

(⁵³)Angus Lam, Domestic Politics in Southeast Asia and Local Backlash against the Belt and Road Initiative, October 15, 2020, Accessed at November 18, 2020, on the link:

<https://www.fpri.org/article/2020/10/domestic-politics-in-southeast-asia-and-local-backlash-against-the-belt-and-road-initiative/>