

## مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم

رئيس المركز الديمقراطي العربي

د. عمار شرعان

الكتاب: مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم

رقم التسجيل: B. 33698. VR

الناشر:

المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية.

برلين - ألمانيا

لا يسمح بإعادة إصدار هذا الكتاب أو أي جزء منه أو تخزينه في نطاق استعادة المعلومات أو نقله

بأي شكل من الأشكال، دون إذن مسبق خطي من الناشر.

جميع حقوق الطبع محفوظة: للمركز الديمقراطي العربي

برلين - ألمانيا

2019

**All rights reserved no part of this book may be reproduced. Stored in retrieval System or transmitted in any form or by any means without prior Permission in writing of the publisher**

المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية.

Germany:

Berlin 10315 Gensinger Str.: 112

Tel: 0049-Code Germany

030-57348845

030- 89899419

030-89005468

Mobiltelefon: 0049174278717

E-mail: [book@democraticac.de](mailto:book@democraticac.de)

رئيس اللجنة العلمية:

د. إسلام عيادي

باحثة وأكاديمية في العلاقات الدولية - الجامعة العربية الأمريكية - فلسطين

أعضاء اللجنة العلمية:

• د. حارث قحطان

أستاذ مساعد - كلية العلوم السياسية - جامعة تكريت، العراق.

• د. محمد الأمير

أستاذ مساعد وباحث في الشؤون الصينية، جمهورية مصر العربية.

• د. محمد قروش

أستاذ محاضر، جامعة أبي بكر بلقايد - تلمسان، الجزائر.

• د. عدنان خلف البدراني

أستاذ مساعد - كلية العلوم السياسية - جامعة الموصل، العراق.

• د. جمال الفاضي

أستاذ مساعد وخبير في الشؤون الأمريكية ومحلل سياسي، فلسطين.

## الإهداء

أقدم هذا العمل

إلى روح والدتي الغالية... التي لم تأل جهداً في تربيته وتوجيهي

إلى روح والدي الحبيب... سبب وجودي في الحياة

رحمكما الله وغفر لكما

## إشكالية الكتاب:

تتبع إشكالية الكتاب من تبيان دور مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها وأهميتها كمشروع القرن الاقتصادي في العالم على القارات الثلاثة: الآسيوية، والأفريقية، والأوروبية، وكذلك على منطقة الشرق الأوسط. ويتمثل السؤال الرئيسي الذي يطرحه الكتاب ماهية دور مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها وأهميتها كمشروع القرن الاقتصادي في العالم؟

## أهمية الكتاب:

يهدف الكتاب إلى رصد دور مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها وأهميتها كمشروع القرن الاقتصادي في العالم، وتعود أهميته إلى ما يلي:

- تركيز المبادرة على الاستثمار في البنية التحتية، والتعليم ومواد البناء، والسكك الحديدية والطرق السريعة، والسيارات والعقارات وشبكة الطاقة والصلب.
- تشكل المبادرة حجر الزاوية الاستراتيجية الصينية الجديدة، والتي تهدف إلى استعادة الصين لدورها العالمي عامة والقارة الآسيوية خاصة.
- تعزز المبادرة الطبعة الثالثة من العولمة (ذات طابع دولي أكثر تعاونية وأقل أحادية) أي عولمة سلمية وشاملة للجميع، مقارنة بالطبعة الأولى للعولمة (قوة تهيمن عليها الولايات المتحدة). أما العولمة الثانية كما أكد عليها "توماس فريدمان فهي "عولمة الشركات الغربية.

## أهداف الكتاب:

- دعوة جادة لكل الباحثين المهتمين بالملف الصيني بدراسة أثر مبادرة الحزام والطريق وأهميتها ورصد تجليات ذلك كله كمشروع القرن الاقتصادي في العالم.
- تبادل الآراء والخبرات بين الباحثين.
- محدودية المواد البحثية التي تتحدث عن مبادرة الحزام والطريق الصينية كمشروع القرن الاقتصادي في العالم.
- إضافة علمية للدراسات في مجال العلاقات الدولية.

## فهرس المحتويات

	مقدمة
1	د. إسلام عيادي .....
3	الفصل الأول: مبادرة الحزام والطريق الصينية - خلفية تاريخية
	المبحث الأول: الإطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية
4	د. زينب عبد الله .....
	المبحث الثاني: مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة تاريخية
25	د. نادية كاظم العبودي .....
	المبحث الثالث: مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية - الأهداف - المكاسب
72	أ. أميرة أحمد حرزلي.....
101	الفصل الثاني: تحديات وعقبات مبادرة الحزام والطريق الصينية
	المبحث الأول: الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية
102	د. شناز بن قانه.....
	المبحث الثاني: مبادرة الحزام والطريق: بين إعادة تموقع الصين ومواجهة التحديات
123	د. فاذية ويكن.....
161	الفصل الثالث: أهمية مبادرة الحزام والطريق الصينية على القارة الآسيوية
	المبحث الأول: التموقع الجيوسياسي للصين في منطقة آسيا الوسطى: دراسة
	حالة أوزبكستان
162	أ. جبران سفيان وسعيد زيدان .....
	المبحث الثاني: أهمية دور مبادرة "الحزام والطريق" الصينية في القارة الآسيوية
196	أ. عبد الله عشاش .....
228	الفصل الرابع: سيناريوهات مستقبل مبادرة الحزام والطريق الصينية
	المبحث الأول: مشروع طريق الحزام الصيني في ظل العقبات السياسية والاقتصادية
229	أ. ميران حسين حسن.....
	المبحث الثاني: الأهمية الجيوإقتصادية لمبادرة الحزام والطريق الصيني وانعكاساتها
	على الاقتصاد الدولي
245	أ. أحمد فؤاد حسن .....

## مقدمة:

طرح الرئيس الصيني "شي جين بينغ" مبادرة الحزام والطريق في العام 2013، التي تمد النفوذ الصيني إلى مناطق واسعة من العالم في أوروبا وأفريقيا وآسيا من خلال شبكة من الطرق والموانئ والمطارات ومشاريع البنية التحتية، ويبدو أن هذه المبادرة سوف تحدد ملامح جديدة لتوازنات القوى في النظام الدولي، وهي مبادرة يمكن اعتبارها مشروع القرن الاقتصادي في العالم.

لذلك، نجد الرئيس الصيني "بينغ" قد أحكم سيطرته على الشؤون الداخلية للصين، وأصبحت تسير بخطوات وثقة لدعم تواجدها على الساحة الدولية. فيرى الرئيس الصيني أنه إذا كان التاريخ يذكر الرئيس السابق "ماو تسي تونغ" بوصفه مؤسس الدولة، والرئيس "دينغ شياو بينغ" بوصفه باعث نهضتها الاقتصادية بعد التحول لاقتصاديات السوق، فإنه يريد أن يذكره التاريخ بأنه أعاد الصين لمجدها الدولي، ومكانتها التي تستحقها في العالم.

وبناء على ذلك، فقد وصفت جريدة "وول ستريت جورنال" الرئيس الصيني الحالي بأنه الرئيس الأقوى في تاريخ الصين الحديث منذ "ماو تسي تونغ" وبأنه الإمبراطور الجديد للصين، وأنه أكثر رؤساء الصين طموحاً وتأثيراً على الساحة الدولية، ليس فقط لأنه يحكم دولة يبلغ عدد سكانها 1.4 بليون نسمة، واقتصاد تفوق على الاقتصاد الأمريكي منذ عام 2014 كأكبر اقتصاد في العالم (استناداً لمؤشر القوة الشرائية)، بل أيضاً لأنه بنهاية الفترة الثانية للرئيس بينغ، فمن المتوقع أن يكون الاقتصاد الصيني أكبر بنسبة 40% من الاقتصاد الأمريكي.

وأضف إلى ذلك، أن الرئيس الصيني قد تخلى عن مبدأ أسلافه بإخفاء القدرات الصينية حتى تحين اللحظة المناسبة، بل يسعى إلى إبراز هذه القوة على مستوى العالم. ومنها إنشاء بنك الاستثمار في البنية التحتية التي يقوم بالأدوار نفسها التي يقوم بها البنك الدولي. وفي إطار مبادرة الطريق والحزام التي طرحها الرئيس الصيني الحالي، تمويل أكثر من 900 مشروع اقتصادي وبنية تحتية في عديد من دول العالم، 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، فقد تعهد الرئيس "بينغ" بتحديث الجيش كي يصبح قادراً على القتال والانتصار على خصم متقدم.

ومن هنا نرى أن "بينغ" لا يترك فرصة للتأكيد على تمسك الصين واستعدادها لقيادة العالم في القضايا التي تخلت عنها إدارة "ترامب"، مثل العولمة، وحرية التجارة، وحماية البيئة. وبدأ الاقتصاد الصيني حالياً مرحلة انتقالية من نمو، يعتمد على التصدير والتصنيع، إلى نمط اقتصادي يركز على تعزيز التنمية المستدامة والطاقة الخضراء ونمو طبقة المستهلكين والحضنة.

وباختصار، فإن هذا الرئيس الصيني يملأ بهدوء ثابت الفراغ الناتج عن انسحاب الرئيس الأمريكي "دونالد ترامب" من العالم، ويضع أسساً لنظام دولي جديد، بدأت ملامحه في القارة الآسيوية، وسيتمدد تدريجياً ليشمل العالم كله. وعليه فسوف يتطلع العالم للقيادة الصينية من أجل تحقيق النمو والاستقرار.

#### د. إسلام عيادي

باحثة وأكاديمية في العلاقات الدولية

أستاذ مساعد - الجامعة العربية الأمريكية

# الفصل الأول



## الإطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية

د. زينب عبدالله

الجامعة المستنصرية/ كلية العلوم السياسية

### المقدمة:

تتجه الصين بقوة الآن لتصبح الإمبراطورية التجارية الأكبر في العالم. فماذا يعني ذلك اقتصادياً وسياسياً وأمريكاً وأوروباً والشرق كروسيا والهند وخاصة للشرق الأوسط والدول العربية؟ إن هذا المشروع الضخم وهو "طريق الحرير الجديد" وهو إلى حد بعيد المشروع الأكثر طموحاً للرئيس الصيني شي جين بينغ، يهدف إلى بناء طريق نقل من آسيا إلى أوروبا: 10 آلاف كيلومتر من الطرق، وخط سكة حديد لنقل البضائع وطريق بحري ينطلق من غرب الصين عبر كازاخستان والأورال وموسكو وصولاً إلى أوروبا، وأصبحت مبادرة إعادة طريق الحرير من الجديد لربط قارات العالم تجارياً المحرك الرئيس للسياسة الصينية داخلياً وللدبلوماسية الصينية خارجياً، ويبدو أنها ستكون أحد أهم المحددات لتوجهات الصين إزاء العالم، ومنها المنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط، لاسيما خلال فترة رئاسة شي جين بينغ صاحب المبادرة والتي تستمر حتى عام 2022.

تناولت هذه الدراسة موضوعه مفهوم طريق الحرير الصينية وقد تم تقسيمها إلى محورين أساسيين

المحور الأول: يتناول التحليل المفاهيمي والأساس التاريخي لطريق الحرير الصينية، فضلاً عن توضيح أهمية هذا الطريق.

أما المحور الثاني: فقد تناول المبادرة الصينية الجديدة لإحياء طريق الحرير والحزام الاقتصادي وآثارها المترتبة عنها.

## المحور الأول: الإطار المفاهيمي والخلفية التاريخية لطريق الحرير الصينية

طريق الحرير عبارة عن لقب أطلق على مجموعة من الطرق البرية والبحرية المترابطة مع بعضها البعض والتي كانت تسلكها السفن والقوافل بين الصين وأوروبا لتجارة الحرير الصيني بشكل أساسي، وتجارة العطور، والبخور، والتوابل، يبلغ طوله حوالي 12 ألف كيلومتر، حيث يمتد من المراكز التجارية في شمال الصين وينقسم إلى فرعين؛ الفرع الشمالي يمر عبر شرق أوروبا والبحر الأسود، وشبه جزيرة القرم وصولاً إلى البندقية، والفرع الجنوبي يمر عبر سوريا وصولاً إلى كل من مصر وشمال أفريقيا، أو عبر العراق وتركيا إلى البحر الأبيض المتوسط<sup>(1)</sup>.

### أصل التسمية:

سمي طريق الحرير بهذا الاسم لكميات الحرير الصيني الكبيرة التي كانت تنقل عبره. إذ كان الصينيون أول من تعلم صناعة الحرير، واستطاعوا المحافظة على سر هذه المهنة. فقد ظلت الصين المورد الوحيد للحرير حتى القرن السادس الميلادي، حين اكتشفت الدول الغربية كيفية صناعة المنسوجات الحريرية<sup>(2)</sup>.

### الخلفية التاريخية لطريق الحرير:

تعود بداية طريق الحرير إلى حكم سلالة هان في الصين قبل حوالي مئتي سنة قبل الميلاد، وقد أطلق عليه هذا اللقب سنة 1877م من قبل العالم الجيولوجي الألماني البارون فرديناند فون ريشتهوفن، وقد كان لطريق الحرير دوراً كبيراً في ازدهار العديد من الحضارات القديمة، مثل: المصرية، والصينية، والرومانية، والهندية، والتقاء الثقافات، والتبادل الفكري، والثقافي، وتعلم اللغات وتقاليد البلدان التي سافروا عبرها، كما لعب دوراً كبيراً في نمو العديد من المدن الساحلية حول الموانئ المحاذية للطريق، وقد توقف كخط ملاحى للحرير مع حكم العثمانيين في القسطنطينية<sup>(3)</sup>.

لقد بدأ الحرير يأخذ طريقه إلى الصين وإلى أرجاء العالم قبل خمسة آلاف سنة وليس الحرير وحده وإنما تسربت معه بضائع كثيرة ما لبث انتقالها أن اتخذ مسارات محددة عرفت

منذ الزمن القديم باسم طريق الحرير، وفي واقع الأمر فإن طريق الحرير لم يكن طريقاً واحداً وإنما شبكة من الطرق الفرعية التي تصب في طريقين كبيرين أحدهما شمالي (صيفي) والآخر شتوي، والذي يجمع بين هذه السبل والمسارات جميعاً هو أنها مسالك للقوافل المتجهة من الشرق إلى جهة الغرب لتمر في طريقها ببلدان أخذت تزدهر مع ازدهار هذا الطريق التجاري الأكثر شهرة في العالم القديم<sup>(4)</sup>. وقد انتظمت مسارات طريق الحرير منذ القرن الخامس قبل الميلاد كان هذا الطريق خلالها معبراً ثقافياً واجتماعياً ذا أثر عميق في المناطق التي يمر بها، فلم يتوقف شأن طريق الحرير على كونه سبيل تجارة بين الأمم والشعوب القديمة وإنما تجاوز الاقتصاد العالمي إلى آفاق إنسانية أخرى فانقلت عبره الديانات فعرف العالم البوذية وعرفت آسيا الإسلام وانتقل عبره البارود فعرفت الأمم الحروب المحترمة المدمرة، وانتقل عبره الورق فحدثت نقله كبرى في تراث الإنسانية مع النشاط التدويني الواسع الذي سهّل الورق أمره وانتقلت عبره أنماط من النظم الاجتماعية التي لولاه كانت ستظل مدفونة في مناطق وسط آسيا<sup>(5)</sup>. غير أن النشاط الاقتصادي بقي هو العامل الأهم والأكثر أثراً ويكفي لبيان أثره وأهميته أنه أدّى إلى تراكم المخزون العالمي من الذهب في الصين حتى أنه بحلول القرن العاشر الميلادي صارت الصين وحدها تمتلك من مخزون الذهب قدراً أكبر مما تمتلكه الدول الأوروبية مجتمعة. ومن اليابسة إلى البحر انتقل الاقتصاد العالمي نقلةً كبيرة مع اكتشاف التجار أن المسارات البحرية أكثر أمناً من الطرق البرية. وقد تزامن ذلك مع اشتعال الحروب المغولية - الإسلامية بقلب آسيا، وشيئاً فشيئاً اندثرت معالم طريق الحرير وصارت البضائع والثقافات الإنسانية تنتقل في مسارات بحرية منتظمة تتجه عبر المحيط الهندي إلى شمال أفريقيا مروراً بالبحر الأحمر لتستلم القوافل البرية البضائع من آخر نقطة في خليج السويس لتنتقلها إلى المراكب الراسية في ثغر دمياط وما حوله من موانئ<sup>(6)</sup>.

## تاريخ طريق الحرير:

### العلاقة بين طريق الحرير وشبه الجزيرة العربية

تعود هذه العلاقة إلى زمن العصور القديمة السابقة للميلاد إذ كانت السفن الصينية تقوم برحلات طويلة فيما بين الموانئ الصينية وموانئ الهند الغربية، في الوقت الذي كانت

سفن العرب تبحر من موانئ الخليج العربي وساحل اليمن إلى موانئ الهند الغربية وإلى ساحل جنوب الهند حيث يلتقون هناك بالتجار الصينيين ويحصلون منهم ومن التجار الهنود على بضائع الصين والهند ويبيعونهم بضائع الجزيرة العربية الثمينة التي كان من أهمها البخور والعمود والنحاس واللبان واللؤلؤ. وبوصول البضائع الصينية والهندية إلى موانئ الجزيرة العربية كان التجار العرب ينقلونها على متن سفنهم وعلى ظهور قوافلهم عبر شبكة من الطرق البرية والبحرية إلى بلاد فارس وبلاد ما بين النهرين والشام ومصر وساحل الحبشة<sup>(7)</sup>. وقد حققت هذه العلاقة الثراء للعرب الأمر الذي أثار حفيظة العديد من القوى والشعوب المحيطة بجزيرتهم ومنهم الآشوريون والفرس واليونانيون الذين حاولوا بشتى الطرق إقصاء عرب الجزيرة العربية من الميدان، إلا أن محاولاتهم للسيطرة تلك لم تحرم العرب من المشاركة الفعالة في حركة التجارة نظراً لخبرتهم الطويلة ومعرفتهم الواسعة ببناء السفن والإبحار في المحيط الهندي. وكان أقوى تنافس هو ذلك نشأ بين العرب والفرس حتى أصيبت تجارة الخليج العربي القادمة من الهند والصين بنوع من الانكماش نتيجة تشجيع الفرتيين (أقوام فارسية) لنقل تجارة الصين على الطريق البري الذي يمر عبر أراضيهم، غير أن سياسة الساسانيين الذين جاؤوا إلى الحكم بعدهم جاءت معاكسه لما سبق إذ عملوا على تشجيع التجارة على طريق الحرير البحري وانتقل الاهتمام إلى موانئ شمال عمان والبحرين وساحل هجر. كذلك فقد كان لميناء أبولوكس (الأبله) الذي يقع في مدينة البصرة دوراً مهماً في التجارة مع الصين والهند إذ إنه كان من أهم موانئ أعالي الخليج العربي. أما بالنسبة للفرع الآخر التابع لطريق الحرير البحري وهو الذي يصعد البحر الأحمر حتى يصل إلى مصر وحوض البحر الأبيض، فقد فرضت الممالك العربية (التي نشأت في جنوب الجزيرة العربية وفي الشمال على امتداد الطرق البرية المحاذية لسواحل البحر الأحمر) سيطرتها على الملاحة وعلى تجارة الشرق السائرة في البحر الأحمر. ولم تكن تجارة الشرق العابرة للبحر الأحمر حكراً للعرب على الدوام فقد أدخلتهم تلك المنافع التي كانوا يحرزونها جراء هذه التجارة في صراع وتنافس دولي ومواجهة مباشرة مع القوى الأوروبية التي كانت متواجدة في حوض البحر الأبيض ومنها (اليونان ثم حلفاؤهم الرومان ثم البيزنطيون). وعليه فإن الحال في البحر الأحمر لم يكن أفضل مما كان عليه في الخليج العربي، فما ان سيطر اليونانيون

على المناطق المحيطة بالجزيرة العربية الشام والعراق حتى قاموا بفرض سيطرتهم الكاملة على طريق الحرير البحري ولم يكن ينافسهم في ذلك إلا التجار والملاحون العرب<sup>(8)</sup>.

### طريق الحرير في العهد الروماني:

لقد عمل الإمبراطور أغسطس (أوكتافوس) على الاستيلاء على جزيرة العرب وعلى البحار المحيطة بها ولكنه فشل في تحقيق ذلك الحلم، كما جهز القيصر في عام 25-24 ق م حملة بقيادة إيلوس قالوس دخلت الجزيرة العربية من شماليها الغربي وسارت برا حتى سواحل البحر الأحمر الجنوبية وكان نصيبها في نهاية المطاف الفشل، ولكن هذا الفشل دفع القيصر إلى تشجيع الملاحين الرومان على ارتياد البحار العربية والوصول إلى الهند مباشرة واستبعاد الوساطة العربية في تجارة الهند والصين فزاد عدد السفن التي تسافر سنويا إلى الهند في عهده إلى مائة وعشرين سفينة<sup>(9)</sup>.

### طريق الحرير في العهد البيزنطي

لقد استفادت الموانئ المطلة على الخليج العربي وساحل اليمن من الصراع الاقتصادي بين الساسانيين والبيزنطيين، إذ عمل الساسانيون على تقليص تجارة البيزنطيين البحرية المباشرة مع الهند، فقلت بذلك سفن البيزنطيين المبحرة في المحيط الهندي والخليج العربي، واكتفت سفنهم بالوصول إلى باب المندب والسواحل الأفريقية للتزود منها ببضائع الشرق. وعليه فقد نجح الساسانيون في نقل تجارة الهند وسيلان والصين البحرية إلى الخليج العربي إذ لا يزاحمهم أحد فكانت بضائع الشرق تمر بموانئ صحار والبحرين حتى تصل إلى الأبله بالعراق. غير أن الساسانيون استعانوا بالأحباش ووضعوا لذلك خطة استراتيجية تهدف إلى سيطرة الأحباش على سواحل البحر الأحمر واليمن التي تفصل بين أراضيهم في بلاد الشام وموانئ تجارة الشرق في المحيط الهندي، فساعدوا الأحباش في الاستيلاء على اليمن، وبعدها أرسل البيزنطيون وفدا إلى الأحباش يطلبون منهم شراء الحرير الصيني والبضائع الأخرى من الهند بشكل مباشر ثم بيعها لهم وقد وافق الأحباش على ذلك<sup>(10)</sup>. ومن جهة أخرى لم ينجح التجار الأحباش في منافسة تجار الخليج من العرب والفرس على تجارة الشرق، فقد استقر هؤلاء في سيلان والهند ولعبوا لفترات طويلة دور الوسيط في هذه التجارة فسقطت بذلك

المخططات البيزنطية الحبشية؛ ومما قضى على هذه الأحلام نهائياً تمكن الجيش الساساني الذي وصل إلى اليمن بحرا من طرد الأحباش بمساعدة اليمنيين الذين كانوا قد أعلنوا ثورة عامة على الأحباش في بلادهم، وهكذا يتضح أن السيطرة على أرباح التجارة الصينية والهندية كانت السبب الرئيس المحرك للأحداث التي شهدتها جزيرة العرب في القرن السادس الهجري<sup>(11)</sup>.

### طريق الحرير في العهد الإسلامي:

مع ظهور الإسلام بدأت صفحة جديدة في تاريخ العلاقات التجارية بين الصين وبلاد الإسلام عامة والجزيرة العربية على وجه الخصوص، فلقد خلقت الفتوحات الإسلامية كتلة اقتصادية عالمية كبيرة شملت مصر وشمال أفريقيا والجزيرة العربية وبلاد الشام والعراق وإيران وأجزاء كبيرة من أواسط آسيا، كما جمعت لأول مرة في التاريخ الخليج العربي والبحر الأحمر تحت سلطة واحدة وكان لموقف الصينيين السلمي من هذا المد الإسلامي أكبر الأثر في تطور التجارة بينهم وبين أكبر كتلة اقتصادية شهدها العالم القديم، فلم يدخل الصينيون في صراع مع المسلمين الذين اقتربوا كثيرا من حدودهم بل استطاعوا بحكمتهم المعهودة التكيف مع الوضع الدولي الجديد والتغير الذي طرأ على موازين القوى في العالم، فسارعوا إلى الدخول في علاقات سلمية مع المسلمين وركزوا على تطوير التجارة واستفادوا من الأمن والاستقرار الذي وفروه على مسارات طرق الحرير البرية والبحرية، فانطلق الصينيون بأنفسهم ينقلون بضائعهم إلى ديار الإسلام وأخذت سفنهم تبحر شرقا إلى الموانئ العربية في الخليج والبحر الأحمر وساحل اليمن وحضرموت، وبالمقابل سهلوا للتجار العرب المسلمين الوصول إلى بلادهم والإقامة بها ومزاولة التجارة في حرية وعدل وأمان وأصبحت السفن العربية تصل بدورها مباشرة إلى ميناء كانتون<sup>(12)</sup>.

### حدود طريق الحرير:

يتمتد طريق الحرير من المراكز التجارية في شمال الصين حيث ينقسم إلى فرعين شمالي وجنوبي. يمرّ الفرع الشمالي من منطقة بلغار-كيبيتشاك وعبر شرق أوروبا وشبه جزيرة القرم وحتى البحر الأسود وبحر مرمرة والبلقان وصولاً للبنديقية. أما الفرع الجنوبي

فيمرّ من تركستان وخراسان وعبر بلاد ما بين النهرين وكردستان والأناضول ومن ثمّ في أنطاكية إلى البحر الأبيض المتوسط أو عبر بلاد الشام إلى مصر وشمال أفريقيا.

وعليه فإن طريق الحرير ينطلق من الصين عبر تركستان وخراسان وكردستان وسوريا إلى مصر ودول شمال أفريقيا، مروراً بأوروبا، ويمتد الطريق من المراكز التجارية في شمال الصين حيث ينقسم إلى فرعين شمالي وجنوبي. يمر الفرع الشمالي من منطقة بلغار - كيبنتشاك وعبر شرق أوروبا وشبه جزيرة القرم وحتى البحر الأسود وبحر مرمرة والبلقان وصولاً للبندقية. ويشق الفرع الجنوبي تركستان وخراسان وعبر بلاد ما بين النهرين وكردستان والأناضول وسوريا عبر تدمر وأنطاكية إلى البحر الأبيض المتوسط أو عبر دمشق وبلاد الشام إلى مصر وشمال أفريقيا<sup>(13)</sup>.

مما يتكون طريق الحرير:

• يتكون طريق الحرير البري من ثلاثة خطوط رئيسية:

○ الخطّ الأول: يبدأ من شرق الصين ويمر عبر آسيا الوسطى وروسيا الاتحادية وصولاً إلى أوروبا.

○ الخطّ الثاني: يبدأ من الصين ويمر في وسط وغرب آسيا ومنطقة الخليج وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط.

○ الخطّ الثالث: يبدأ من الصين ويمر في جنوب شرقي آسيا وآسيا الجنوبية وصولاً إلى المحيط الهندي.

• يتكون طريق الحرير البحري من خطين رئيسيين:

○ الخطّ الأول: يبدأ من الساحل الصيني ويمر في مضيق ملقا وصولاً إلى الهند ومنطقة الشرق الأوسط وشرق أفريقيا ثمّ إلى سواحل أوروبا.

○ الخطّ الثاني: يربط الموانئ الساحلية في الصين مع جنوب المحيط الهادئ<sup>(14)</sup>.

## أهمية طريق الحرير الصينية:

يستمد طريق الحرير أهميته من إرثه التاريخي إذ كانت تجارة المنسوجات الحريرية وغيرها من البضائع والمنتجات المتبادلة عبر مسارات الطريق سبباً رئيساً لازدهار كثير من الحضارات القديمة أرست قواعد العصر الحديث ومن بينها الحضارات: الصينية، والمصرية، والهندية، والرومانية. كما انتقلت عبر طريق الحرير الديانات المختلفة فعرف العالم الإسلام كما انتقلت عبره المواد الخام الأولية التي مهدت الطريق للثورة الصناعية وخاصة صناعة الورق التي أخذت طفرة في التراث المعرفي والإنساني<sup>(15)</sup>.

وترجع أهمية هذا الطريق إلى أن الحضارة الصينية أبدعت صناعة الحرير. وكانت صناعة الحرير الصينية متميزة للغاية، وبلغت الذروة مع أسرة تانج ومن بعدها أسرة مينج. وكان الجميع يتنافس على الحصول على الحرير الصيني عالي الجودة بأي مقابل. وبدأ الحرير الصيني ينتشر في العالم، ومعه بضائع أخرى. فخرجت هذه البضائع من الصين وجنوب شرق آسيا إلى أواسط آسيا وشمال أفريقيا ووسط أوروبا في مسارات تجارية وحضارية محددة. وهكذا، كانت القوافل والسفن تتجه من الشرق إلى الغرب، رابطة العالم ببعضه البعض، وساهم هذا الطريق في ازدهار العديد من البلدان والمدن التي كانت تقع على مساره<sup>(16)</sup>.

## المحور الثاني: المبادرة الصينية الجديدة لإحياء طريق الحرير والحزام الاقتصادي

مع بداية الألفية الثانية اتجهت الصين بقوة لتصبح الإمبراطورية التجارية الأكبر في العالم من خلال إطلاقها للمشروع الأكثر طموحاً للرئيس الصيني شي جين بينغ\*، فأصبحت مبادرة إعادة طريق الحرير المحرك الرئيس للسياسة الصينية داخلياً وللدبلوماسية الصينية خارجياً من أجل ربط قارات العالم تجارياً ويبدو أنها ستكون أحد أهم المحددات لتوجهات الصين إزاء العالم ومنها المنطقة العربية ومنطقة الشرق الأوسط لاسيما خلال فترة رئاسة شي جينبينغ صاحب المبادرة والتي من المقدر لها أن تستمر حتى عام 2022.



## تعريف المبادرة:

تعرف هذه المبادرة باسم حزام واحد وطريق واحد وهي عبارة عن مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البحري وطريق الحرير للقرن ال-21، ويهدف طريق الحرير الجديد إلى إحياء وتطوير طريق الحرير التاريخي من خلال مد أنابيب للغاز الطبيعي والنفط وتشبيد شبكات من الطرق وسكك الحديد ومد خطوط للطاقة الكهربائية والإنترنت ويتكون طريق الحرير الجديد من طريق بري وآخر بحري فضلاً عن الطريق الرقمي وخطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي<sup>(17)</sup>.

## تاريخ وأهداف طرح المبادرة:

رحلة طويلة قطعها الصين لكي تدخل مرحلة أخرى ليست للصين وحدها بل للعالم كله بمشروعها الأضخم في تاريخ البشرية وهو مشروع (الحزام والطريق) الذي يقوم علي تحديث فكرة (طريق الحرير) القديم الذي كان يمتد من الصين إلي أوروبا لتبادل الحرير والبهارات من الشرق بمنتجات من أوروبا وحوض البحر المتوسط، لكن مشروع (الحزام والطريق) هذه المرة جاء بشكل أكثر عصرية وضخامة ويهدف إلى تغيير خريطة العالم بشق طريقين أحدهما بري ويمتد من الصين إلي آسيا الوسطي حتى البحر المتوسط وأوروبا، والثاني خطوط بحرية تمر بمجمعات تجارية وصناعية ومناطق حرة<sup>(18)</sup>. وبقدر تعلق الأمر بالاستراتيجية الصينية الهادفة إلى تعزيز وتنمية الاقتصاد الاشتراكي ذو الخصائص الصينية تطلب منها إقامة علاقات أوسع واشمل إقليمياً ودولياً<sup>(19)</sup>، لذا وردت (استراتيجية الحزام والطريق) ضمن القرارات التشريعية في اجتماعات الدورة الثالثة للجنة المركزية للحزب الشيوعي الصيني المنعقدة ما بين 12/9 تشرين الأول عام 2013 في العاصمة بكين والتي أقرت بضرورة تدعيم بناء الحزام الاقتصادي حتى يتم تشكيل وضع جديد من الانفتاح على الأصعدة كافة، وترجم هذا القرار إلى اطلاق مبادرة طريق الحرير الجديد من قبل الرئيس الصيني شي جين بينغ في نفس العام<sup>(20)</sup>.

وقسمت هذه الاستراتيجية حسب صانع القرار الصيني ووفقاً للمدة الزمنية المرسومة لها إلى ثلاثة مراحل

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.

أما المرحلة الثالثة: وهي مرحلة التقييم الاستراتيجي فتكون ما بين عام 2019/2049<sup>(21)</sup>.

وترى الصين بان هذا الطريق يخدم معظم البشرية ويقوم على تنمية عدد كبير من المناطق ولا يقتصر على 68 دولة تمر بها الطرق والخطوط البحرية وإنما سينعش التجارة العالمية ويرفع معدلات النمو، إذ قال الرئيس الصيني شي جين بينج إن الصين خصصت 900 مليار دولار للمشروع الذي يرفع مستوى معيشة 70% من سكان العالم، لكن هذا المشروع لا يخلو من قلق يعترى بعض الدول المنافسة والمتخوفة من الصعود الصيني السريع التي ترى أن (مبادرة طريق الحرير الجديد) سوف يغرق البلدان بالديون الصينية التي سيكون على كل دولة يمر بها أن تسدد تكلفة البنية الأساسية للجزء المقام علي أراضيها، لكن الحكومة الصينية تقول إن دراسات الجدوى الدقيقة للمشروع أكدت على أن الفوائد التي ستجنيها الدول تفوق بكثير أي نفقات، كما أن الحكومة والبنوك الصينية ستراعي ألا تثقل كاهل أي دولة<sup>(22)</sup>.

وتعد مبادرة "الحزام والطريق" هي المبادرة الصينية الأكبر فيما يتعلق بأمر السياسة الخارجية حتى وقتنا هذا ولكنها لا تشبه خطة مارشال، فيكين لا تفعل ذلك من باب الإيثار أو لرغبتها في تحقيق الاستقرار في البلدان التي تقرضها فلماذا إذن تنفق الصين هذه المبالغ الهائلة على جيرانها؟

أحد أهم الأسباب هو: اعتماد الصين اعتماداً كبيراً على ساحلها الشرقي ومضيق ملقا بالقرب من سنغافورة لتمير 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 احتياطياتها الضخمة من العملة وإدخال العديد من شركاتها المعطلة إلى قوة العمل.

هذا فضلاً عن سبب آخر يتعلق بالتنافس الصيني مع الولايات المتحدة الأمريكية، الأمر الذي يفسر رغبة الصين في أن تجعل العديد من البلدان الصغيرة تشعر بالامتنان نحوها من الناحية الاقتصادية<sup>(23)</sup>.

### التقسيم الجديد لممرات طريق الحرير الصيني بعد مبادرة عام 2013

من الناحية الجغرافية الفرع البري من المبادرة ستة ممرات هي

- الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يمتد من غربي الصين إلى روسيا الغربية.
- ممر الصين / منغوليا / روسيا الذي يمتد من شمالي الصين إلى الشرق الروسي.
- ممر الصين / آسيا الوسطى / آسيا الغربية الذي يمتد من غربي الصين إلى تركيا.
- ممر الصين / شبه جزيرة الهند الصينية الذي يمتد من جنوبي الصين إلى سنغافورة.
- ممر الصين / باكستان الذي يمتد من جنوب غربي الصين إلى باكستان.
- والممر البري الأخير الذي هو: ممر بنغلاديش/ الصين / الهند / ميانمار الذي يمتد من جنوبي الصين إلى الهند.

### أما بالنسبة للفرع البحري للطريق

فهو يبدأ من فوجو الواقعة في الصين ويمر عبر فيتنام وإندونيسيا وبنغلاديش والهند وسريلانكا وجزر المالديف وشرق أفريقيا على طول الساحل الأفريقي متجهاً إلى البحر الأحمر ماراً عبر قناة السويس إلى البحر المتوسط نحو أوروبا حتى يصل إلى الساحل الصيني<sup>(24)</sup>.

مؤتمر القمة الصيني في عام 2017:

بعد أن أطلقت مبادرة "طريق الحرير الجديد" أو كما يطلق عليها مبادرة "الحزام والطريق" في عام 2013 كما ذكرنا سابقاً، والتي كانت تهدف إلى إنشاء طرق وممرات تجارية تربط أكثر من 60 دولة وتضمنت فرعين رئيسيين هما: حزام طريق الحرير الاقتصادي البري من خلال إقامة حزام بري من سكك الحديد والطرق عبر آسيا الوسطى وروسيا، وطريق آخر بحري يسمح للصين بالوصول إلى أفريقيا وأوروبا عبر بحر الصين والمحيط الهندي، سعت الصين من خلال هذه المبادرة إلى توثيق الروابط التجارية والاقتصادية بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، كما يشار إلى أن المبادرة تتضمن بناء طرق ومرافئ وسكك حديد ومناطق صناعية في 65 بلد تمثل 60% من سكان العالم وتوفر نحو ثلث إجمالي الناتج العالمي\*. أبو ظبي

وفي الرابع عشر من أيار/ مايو عام 2017 افتتحت الصين في العاصمة بكين قمه مخصصه للاحتفال بمبادرة 2013 والتي عدت أكثر سياسات الرئيس الصيني شي جينبينغ طموحا على النطاق الخارجي، إذ شارك في هذه القمه العديد من المسؤولين من رؤساء ورؤساء وزراء. إذ أكدت الصين في هذه القمه وأمام هذا المحفل الدولي الكبير على أنها ماضيه في انفاق مليارات الدولارات عن طريق استثمارات في البنى التحتية على طول طريق الحرير الذي يربطها بالقاره الأوروبية، كما أكدت على أنها أنفقت فعلا ما يقارب (150 مليار دولار) بشكل سنوي في الدول الثمانية والسنتين التي وافقت على المشاركة في مبادرة 2013. وقد أوضح رئيس مفوضيه التنمية والإصلاح الوطنية الصينية " وانغ شياو تاو " في حديث لوكالة شيخوا الرسمية للأنباء أن الغرض من هذه القمه هو تأسيس قاعده أكثر انفتاحا وكفاءه للتعاون الدولي، وشبكه أكثر قوه من الشراكات مع الدول المختلفه والدفع باتجاه إنشاء نظام دولي أكثر عدلاً وعقلانيةً واتزاناً\*\*\*.

يذكر الهامش إلى بعد 2013 وإلى بعد رؤساء الوزراء هنا قبل المصدر يعني هامشين ثم المصدر البي بي

وعليه يمكننا هنا إيجاز بعض الأهداف الرئيسية لمبادرة طريق الحرير لعام 2013 التي اكد عليها مؤتمر قمه 2017 بالنقاط الآتية:

1. تعد هذه القمة بمثابة منبراً للتوصل إلى برامج عمل تهدف إلى تنفيذ بنود مبادرة 2013 في مجالات البنى التحتية والطاقة والموارد الطبيعية والطاقة الإنتاجية فضلاً عن النشاط التجاري والاستثمارات.
2. سعت هذه القمة بدورها إلى توفير فرص التوقيع على اتفاقيات تعاون مع دول ومنظمات دوليه في مجالات التعاون المالي والعلوم والتكنولوجيا والبيئة وتبادل الخبرات \*\*\*\*.
3. كما أكدت هذه القمة على أن مبادرة 2013 كانت تسعى إلى تقليل النقل واللوجستيات من خلال إقامتها تلك الممرات الاقتصادية التجارية<sup>(25)</sup>.
4. 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.
5. تستهدف الصين من هذه المبادرة الوصول بحجم تجارتها مع أفريقيا إلى 400 مليار دولار بحلول عام 2020<sup>(26)</sup>.

#### انعكاسات المبادرة والدول المشاركة فيها:

سعت الحكومة الصينية خلال السنوات الأخيرة إلى إحياء طريق الحرير القديم بعد أن ثبت للعالم أن الممرات البحرية هي الأكثر أماناً لحركة التجارة العالمية من الطرق البرية، وأنها بهذا الإحياء ستمكن الصين من تصريف منتجاتها عالمياً بأيسر وأرخص الطرق مما يرفع من قوتها الاقتصادية ويعزز علاقاتها مع كل دول العالم التي يمر في أراضيها طريق الحرير الذي ستستفيد منه هذه الدول وفي مقدمتها المملكة العربية السعودية كثيراً في تنفيذ رؤيتها وخططها الاقتصادية الطموحة لعام 2030. ففيمما يخص تطورات هذه المبادرة وتأثيراتها على الشرق الأوسط تعد المملكة العربية السعودية ودول الخليج من أهم المحطات في طريق الحرير البحري الجديد الذي أعلنت عنه الصين في عام 2013.

وضمن هذا السياق قررت المملكة العربية السعودية وخاصة بعد الدعوة الرسمية التي وجهها إليها الرئيس الصيني (شي جين بينغ) دعوتها فيها للانضمام إلى منظومه الدول الـ 65 التي يمر بأراضيها طريق الحرير، أن تكون شريكاً أساسياً مع الصين في إحياء طريق الحرير القديم لتوفير الطاقة المطلوبة لتشغيل مصانع وشركات ومؤسسات أكبر دوله مستورده للبتروال في العالم، إذ إنّ الصين والسعودية سيتفان على الاستفادة من موقع المملكة الاستراتيجي كممر مائي واستثماره بشكل جيد باعتباره أكثر محطه دوليه لاستقبال النفط السعودي مقابل سلع ومنتجات صينية تحتاجها السوق السعودية. كما ترتبط عمليه الإحياء تلك مع رؤية المملكة المستقبلية ومرتكزاتها الأساسية والتي تمحورت حول تحويل الموقع الاستراتيجي للمملكة بين الممرات المائية العالمية الرئيسة إلى مركز لوجيستي عالمي، ومحاولتها الاستفادة من ذلك لجعل المملكة تشكل نقطه اتصال بين كل من قارة آسيا وأوروبا وأفريقيا، ومركزا للتجارة وبوابه للأسواق العالمية.

وقد اكد العديد من الخبراء على أن البتروال سيكون السلعة الأولى في قائمه التبادل التجاري مع الدول العابرة لطريق الحرير البحري عبر المملكة العربية السعودية الأمر الذي من شأنه أن يحقق توازناً دولياً وإقليمياً يعزز من مكانة المملكة اقتصاديا وسياسياً ويزيد من دورها المحوري في منطقتي آسيا والخليج العربي، وسيفتح الطريق أمامها لشراكات وتحالفات اقتصادية كبيره<sup>(27)</sup>.

كما تعد الصين أن دولة الإمارات تمثل بوابة الفرص المثالية للدخول إلى أسواق الشرق الأوسط، نظرا لما تتمتع به من مقومات كبيرة من حيث موقعها الجغرافي المتميز والتقدم الكبير الذي أحرزته في مجال النقل

وتوافر الموانئ العالمية والبنى التحتية الممتازة في مجال الطرق، وتنوع ثقافي واسع في بيئة الأعمال، فضلاً عن الأمن والاستقرار فيها. إذ تمثل الإمارات منفذا لنحو 60% من الصادرات الصينية إلى منطقة الشرق الأوسط، وبانت أول دولة في منطقة "مبادرة الحزام والطريق" تحصل على إعفاء متبادل للتأشيرة لجواز السفر العادي مع الصين في عام 2017. وأصبحت الإمارات العضو المؤسس لبنك الاستثمار في البنية التحتية الآسيوية في 2015،

وأتى إنشاء البنك في إطار مبادرة الحزام والطريق، لتمويل مشروعات البنية التحتية في البلدان الآسيوية النامية. ويغطي البنك الآسيوي النقص الاستثمارات في البنية التحتية في الدول الآسيوية، ويعزز هذا الانضمام من الدور الاقتصادي للإمارات فضلا عن تأكيد نظرتها الاستراتيجية للأسواق الآسيوية. وإلى جانب ذلك، يسير صندوق الاستثمار المتبادل الصيني - الإماراتي بسلاسة في بناء المطارات والموانئ والطرق والبنى التحتية للاتصالات وقد تم افتتاح بنك المقاصة الرنمينبي في الإمارات<sup>(28)</sup>.

كما أعلنت الجزائر انضمامها إلى هذه المبادرة الصينية خلال المنتدى السابع للتعاون الصيني الأفريقي في العاصمة الصينية بكين، إذ وقعت كل من الجزائر والصين مذكرة تفاهم نصت على هذا الانضمام<sup>(29)</sup>. الميداناما بالنسبة لجمهورية مصر العربية فأنها تعد مؤثراً رئيسياً في هذه المبادرة بسبب موقعها الجغرافي الذي يجعلها قادرة على تقديم الخدمات اللوجستية للشرق الأوسط وأفريقيا، إذ تعد قناة السويس بوابةً لطريق الحرير البحري فهي تشكل الممر الملاحي الرئيسي الرابط بين الشرق والغرب خاصة إذا علمنا بان حركة التجارة المنقولة عبر طريق الحرير والمتجهة إلى أوروبا لا بد أن تمر عبرها. وضمن هذا التوجه تسعى جمهورية مصر العربية إلى تعظيم دور موانئها المرتبطة بهذا الطريق لتكون محوراً استثمارياً في تجارة الترانزيت والخدمات اللوجستية والنقل متعدد الوسائط وغيرها من المجالات<sup>(30)</sup>، ولهذا فقد أعلنت بدورها على أنها تقبل فقط الاستثمارات الصينية في المشروعات التي تعود بالنفع على الجانبين. والتي وصلت قيمتها إلى نحو 18 مليار دولار في إطار تلك المبادرة<sup>(31)</sup>.

أما فيما يخص الجمهورية الباكستانية فقد أكد الرئيس الصيني على أن الصين لطالما أولت أهمية كبيرة لعلاقتها مع باكستان، كما أنه عبر عن تقديره للدعم والضمانات التي قدمتها باكستان لمبادرة الطرق الجديد وبناء الممر الاقتصادي الصيني / الباكستاني الذي سيحقق فائدة لكلا الجانبين، وقد تعهدت الصين باستثمار نحو 60 مليار دولار بباكستان في البنية التحتية المرتبطة بهذه المبادرة<sup>(32)</sup>.

وضمن إطار دول أمريكا اللاتينية فقد أعلنت جمهورية تشيلي ممثلةً بوزير خارجيتها (روبرتو أمبويرو) بأنها ستتضم إلى هذه المبادرة في خطوه منها تهدف لتوسيع التعاون الاقتصادي والسياسي مع الصين، إذ إنّ هذا الانضمام سوف يساعدها على أن تصبح أكثر جاذبيه للمستثمرين الصينيين خاصة أن الصين تعد الشريك التجاري الأكبر لجمهورية تشيلي<sup>(33)</sup>. كما وتختبر الصين بالفعل الهيمنة الأمريكية في أمريكا اللاتينية بعرض استثمارات بقيمة 250 مليار دولار على المنطقة على مدار الأعوام العشرة القادمة. وهي أكبر شريك تجاري لدول كثيرة أخرى في المنطقة من بينها البرازيل والأرجنتين<sup>(34)</sup>.

أما بالنسبة للبعد السياسي لتلك المبادرة فإنّ أراد أحد تحليل الأزمة الأمريكية الإيرانية يجب النظر إلى ما يحدث في المنطقة من انتقال حالة الصراع من الساحة السورية والعراقية إلى الساحة التركية والإيرانية، وذلك يتعلق بمحاولات الصين لمد خط استراتيجي وشراكة استراتيجية تعرف بطريق الحرير الجديد من الشرق باتجاه أوروبا مروراً بإيران وتركيا وكان هذا الخط يعتمد على ما تسميه إيران بمحور المقاومة لكنه الآن تغيرت الاستراتيجيات والصين والاتحاد الأوروبي يراهنان على إيران وتركيا لإنشاء هذه الشراكة الجيوستراتيجية، من هذا المنطلق فبقاء تأثير الولايات المتحدة على الشرق الأوسط يعتمد على عدم مد هذه الشراكة وهذا الخط، وإذا توسعت الصين باتجاه الغرب ستخسر الولايات المتحدة وروسيا جوازات نفوذ لصالح الصين وحتى بعض الدول الأوروبية خاصة ألمانيا وفرنسا<sup>(35)</sup>.

## الخاتمة

وبناءً على ما تقدم يمكننا أن نستنتج الآتي:

لقد سعت الصين إلى لعب دور أكبر في الخارج منذ انتخاب الرئيس الأمريكي دونالد ترامب، وذلك من خلال عرضها اتفاقاً تجارياً لشراكة اقتصادية إقليمية شاملة كبديل لاتفاقية الشراكة عبر المحيط الهادي التي تخلت عنها الولايات المتحدة الأمريكية. إذ يطمح هذا المشروع إلى بناء شبكة من التجارة البينية التحتية تربط آسيا بأوروبا وأفريقيا، وتمكن الصين من رفع حجم التجارة مع دول الحزام إلى 10 تريليون دولار خلال أول خمسة سنوات. والواقع أن الصين ستكتسب أهمية جيوسياسية في حال تأسيس طريق الحرير، فالكثير من



الدول سوف تستفيد بشكل غير مباشر من وراء غزارة الإنتاج الصيني وسيشكل النجاح الصناعي وتصدير المنتجات الصينية لدول العالم دخلا غير مباشر لجميع الدول التي سيمر هذا الطريق من خلالها. وفي حال استمر ذلك التمدد الصيني الجيواقتصادي فإنه سيصبح الإرث الأكبر لها وسيكون له تأثير عميق على العالم وليس بالضرورة أن تكون جميع هذه التأثيرات سلبية. وبما أن الغرب لا يملك مبلغ التريليون دولار لإنفاقه على مشاريع البنية التحتية في البلدان النامية في هذه اللعبة الجديدة فإن أفضل خيار له هو أن يكون قادراً على التكيف وتشكيل هذه القوة الكبيرة للصين.

فإذا كُتبت لمبادرة "الحزام والطريق" النجاح فإن الحركة على الطرق ستسير بشكل انسيابي أكثر مما هي عليه الوضع الآن، وسيسر عمل قطاع الخدمات اللوجستية بشكل أسرع الأمر الذي سيمكّن البلدان المنقطعة عن الأسواق العالمية من الانغماس في حركة التجارة بشكل أكبر. وإذا كان ما جاء في البحث المذكور أعلاه صحيحاً فإن ذلك سيؤدي إلى قلة التحارب بين الدول على الرغم من أنه سيجعل العديد من البلدان الصغيرة تشعر بالامتنان للصين. ومن هنا يتضح أن الصين تهدف من وراء هذه المبادرة إلى إيجاد نظام دولي أكثر إنصافاً ولا تريد تفكيك النظام الدولي.

## قائمة المصادر والمراجع:

- (1) ما هو طريق الحرير، على الموقع التالي:  
<http://mowdoo3.com>. 10/7/2017
- (2) طريق الحرير، موسوعة ويكيبيديا، على الموقع التالي:  
<http://Wikipedia.Org/wiki>
- (3) للمزيد من التفاصيل انظر: قوه بنغ ده، تاريخ العلاقات الصينية العربية، ترجمة شانغ جيا مين، المركز العربي للمعلومات، الصين، بكين، ص 9-10.
- (4) تشينغ بينغ، جغرافية الصين، دار النشر الصينية عبر القارات، بكين، 2010، ص 102-103.
- (5) Paul Halsall (2000) [1998]. [Jerome S. Arkenberg. "East Asian History Sourcebook: Chinese Accounts of Rome, Byzantium and the Middle East, c. 91 B. C. E. – 1643 C. E" . *Fordham. edu*. جامعة . تمت أرشفته من الأصل في 2014/9/10. نسخة محفوظة على موقع: واي فوردهام باك مشين.
- (6) Britannica Online Encyclopedia، Ban Chao نسخة محفوظة على موقع: واي باك مشين، بتاريخ 6 / 7 / 2014.
- (7) فرديناند فون-ريشتهوفن، على الموقع الاتي: [www.marefa.org/index.php/](http://www.marefa.org/index.php/).
- (8) طريق الحرير، موسوعة ويكيبيديا، مصدر سبق ذكره.
- (9) ماذا تعرف عن طريق الحرير، موسوعة الجزيرة، على الموقع الاتي: <https://www.Aljazeera.net/encyclopedia/economy/2017/1/23>
- (10) مطارحات النظام الدولي والقوى الكبرى "تأملات في المسرح الجيوسياسي العالمي الجديد"، مجموعة مؤلفين، تحرير: الدكتور علي بشار اغوان، "دار الرمال للنشر والتوزيع، شركة اكاديميون للنشر والتوزيع"، عمان - الأردن، ط 1، 2019، ص 314.
- (11) المصدر السابق نفسه، ص 315.
- (12) قوه بنغ ده، تاريخ العلاقات الصينية العربية، مصدر سبق ذكره، ص 13.

- (13) ما هو طريق الحرير الصيني، على الموقع: <https://www.alweeam.com.sa/422200>
- (14) ما هو طريق الحرير، مصدر سبق ذكره.
- (15) ما هو طريق الحرير الصيني، مصدر سبق ذكره.
- (16) طريق الحرير: طريق الحضارات، د. حسين عبد البصير، على الموقع: <https://www.Almasriaalyoum.com/news/details/1319682>
- \* إن أول من طرح فكره إحياء طريق الحرير هو رئيس الوزراء الصيني الأسبق لي بيغ خلال زيارته الرسمية إلى دول آسيا الوسطى عام 1994 وبعد ذلك تبنت العديد من الدول فكرة إحياء هذا الطريق وأولها اليابان في عام 1997 ومن بعدها الهند في عام 2002 ومن ثم الولايات المتحدة في عام 2007 إذ تبنت الإدارة الأمريكية هذه الفكرة بشكل رسمي في عام 2011، للمزيد من التفاصيل انظر:
- S ASSOCIATION FOR PEACE AND DISARMAMANT, BIEJIN, SERIAL NO. 114, MARCH 2015, PP. 16 /17 الأمريكية BAI YOUNGXIU, THE IN-DEPTH BACKGROUND AND GEO-STRATEGY FOR THE SILK ROAD ECONOMIC BELT, CHINESE PEOPLE
- (17) طريق الحرير الجديد بين مطبات الديون ومغناطيس الاستثمار، على الموقع: <https://annabaa.org/Arabic/economic-reports/17317>
- (18) <http://www.ahram.org.eg/NewsQ/668717.aspx>
- (19) للمزيد من التفاصيل انظر: الوثائق الصادرة عن الدورة الكاملة الرابعة للجنة المركزية الثامنة عشره للحزب الشيوعي الصيني، ترجمة مصلحة التأليف والترجمة المركزية للحزب الشيوعي الصيني، الصين، بكين، 2015، ص 67.
- (20) للمزيد من التفاصيل انظر: الوثائق الصادرة عن الدورة الكاملة الثالثة للجنة المركزية الثامنة عشره للحزب الشيوعي الصيني، دار النشر اللغات الأجنبية، بكين، الصين، ط1، 2013، ص 37.
- (21) للمزيد من التفاصيل انظر: أعمال ندوة "الحزام والطريق" التي إقامها مركز التبادلات الاقتصادية الدولية في بكين، جمهورية الصين الشعبية، بتاريخ 2015/4/10.
- (22) طريق الحرير الجديد بين مطبات الديون ومغناطيس الاستثمار، مصدر سبق ذكره.

(23) طريق الحرير.. كيف تعيد الصين تشكيل العالم بصمت، على الموقع الاتي  
[.https://midan.aljazeera.net/reality/politics/2017/11/20](https://midan.aljazeera.net/reality/politics/2017/11/20)

(24) رضا حبيشي، اعرف طريق الحرير، على الموقع الاتي:  
<https://www.youm7.com/story/2018/9/27>.

\*\* لقد تم تأسيس صندوق طريق الحرير في بكين في 29/ديسمبر/2014 براس مال 40 مليار دولار لتمويل تنفيذ هذه المبادرة.

المصدر: إنفوغرافيك: ما هو طريق الحرير الجديد، على شبكه أبو ظبي: سكاي نيوز العربية، بتاريخ 2018/4/17، على الموقع الاتي:

<https://www.skynewsarabia.com/business/1164908>

\*\*\* شارك في القمه أكبر عدد من الزعماء الأجانب الذين يقصدون بكين منذ دوره الألعاب الأولمبية التي استضافتها العاصمة الصينية في عام 2008.

\*\*\*\* تقول صحيفة نيويورك تايمز إن الإنتاج الصناعي الصيني الفائض يعد احد اهم الدوافع التي تقف خلف المبادرة فعلى سبيل المثال تنتج الصين نحو 1.1 مليار طن من الفولاذ سنويا ولكنها لا تستهلك داخليا إلا 800 مليون طن ويقدر اتحاد غرف التجارة الأوروبية أن المبادرة ستستوعب 30 مليون طن من هذا الإنتاج الفائض فقط. المصدر: مشروع طريق الحرير الصيني، 2017/5/15، على الموقع الاتي:

<http://www.bbc.com/arabic/business-39922326>.

(25) إنفوغرافيك: ما هو طريق الحرير الجديد، على شبكه أبو ظبي: سكاي نيوز العربية، مصدر سبق ذكره.

(26) تقرير التعاون الاقتصادي والتجاري بين الصين وأفريقيا (2013)، مكتب الإعلام التابع لمجلس الدولة لجمهورية الصين الشعبية، دار النشر باللغات الأجنبية، بكين، الصين، 2013، ص 7.

(27) ما هو طريق الحرير الصيني، مصدر سبق ذكره

- (28) إنفوغرافيك: ما هو طريق الحرير الجديد، على شبكة أبو ظبي: سكاى نيوز العربية، مصدر سبق ذكره
- (29) طريق الحرير.. كيف تعيد الصين تشكيل العالم بصمت، مصدر سبق ذكره
- (30) رضا حبيشي، اعرف طريق الحرير، مصدر سبق ذكره
- (31) حسين عبد البصير، طريق الحرير: طريق الحضارات ، مصدر سبق ذكره
- (32) مطارحات النظام الدولي والقوى الكبرى " تأملات في المسرح الجيوسياسي العالمي الجديد"، مصدر سبق ذكره، للمزيد من التفاصيل انظر: إحصائيات وزارة التجارة الصينية، إدارة الكمارك، 2014.
- (33) طريق الحرير.. كيف تعيد الصين تشكيل العالم بصمت، مصدر سبق ذكره الصيني.
- (34) طريق الحرير الجديد بين مطبات الديون ومغناطيس الاستثمار، مصدر سبق ذكره.
- (35) حسين عبد البصير، طريق الحرير: طريق الحضارات، مصدر سبق ذكره.

## مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة تاريخية

د. نادية كاظم العبودي

الجامعة المستنصرية/ كلية التربية الأساسية/ قسم التاريخ

### مقدمة:

استلهم الحزام الاقتصادي لطريق الحرير روحه من طريق الحرير القديم الذي مثل أعظم طريق تجاري عالمي ربط الصين بالبلدان الغربية في آسيا وأفريقيا وأوروبا، امتد لمسافة خمسة آلاف ميل، ولحقبة زمنية تربو على ألف وخمسمائة سنة، شهدت قيام العديد من المراكز التجارية العالمية، تاجرت فيها العديد من الشعوب، ودفع التنافس فيما بينها لافتتاح فروع عدة لهذا الطريق، الذي أزهرت على جنباته الحضارات، وتصارعت في سبيل السيطرة عليه الممالك والإمبراطوريات. وكان له دور عظيم في التفاعل الحضاري بين الأمم والشعوب المختلفة الثقافات والديانات والمذاهب الفكرية، لاسيما أن التبادل التجاري ومنذ أقدم العصور كان أقوى وسائل الاتصال بين الجماعات البشرية.

### أولاً: مفهوم مبادرة الحزام والطريق:

بعد ستة أشهر من انتخابه رئيساً لجمهورية الصين الشعبية، خلال زيارة إلى آسيا الوسطى في تشرين الأول 2013 طرح شي جين بينغ مبادرة "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" وذلك ضمن محاضرة ألقاها في جامعة نزار باييف الكازاخستانية بعنوان "المضي قدماً في الصداقة بين الشعوب من أجل مستقبل أفضل". وفي الشهر التالي وأثناء مشاركته في الاجتماع غير الرسمي لقادة منتدى التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادي (ايبك) دعا شي جين بينغ للمشاركة في تأسيس "طريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين". وأصبحت منطقة جنوب شرقي آسيا (الآسيان) محوراً مهماً في طريق الحرير البحري الجديد مثلما كانت عليه في الماضي<sup>(1)</sup>.

(1) وانغ إي وي، الحزام والطريق: ماذا ستقدم الصين للعالم، ترجمة رشا كمال، شيماء كمال، دار سما للنشر والتوزيع، القاهرة، 2017، ص 26-27.

بقيت تلك المبادرة حتى عام 2016 تعرف باسم حزام واحد.... طريق واحد One Road One Belt ولكن تم تغيير الاسم رسمياً إلى "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" إذ عدت الحكومة الصينية أن التركيز على "واحد" مدعاة لسوء الفهم. واختصاراً عرفت بمبادرة "الحزام والطريق" وكذلك "عبور". وأدت وسائل الإعلام الصينية دوراً كبيراً في الترويج لها<sup>(2)</sup>.

تهدف المبادرة إلى تعزيز التدفق المنظم والحر للعوامل الاقتصادية، وتخصيص الموارد بكفاءة عالية والتكامل العميق للأسواق من خلال تعزيز الاتصال بين القارات آسيا وأفريقيا وأوروبا والبحار المحيطة بها. وأوضحت الصين أن المبادرة مفتوحة أمام جميع الدول والمنظمات الدولية والإقليمية للمشاركة، وأن برامج التنمية مفتوحة وشاملة وليست حصرية وستكون بمثابة جوقة حقيقية تضم جميع الدول على طول الطرق، وليست حكراً للصين نفسها<sup>(3)</sup>.

وليس بعيداً عن ذلك، أن تهدف المبادرة وعلى نحو أكثر تحديداً إلى إحياء طريق الحرير التقليدي وتطويره من خلال تشييد شبكات من الطرق والحديد وأنابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية والإنترنت ومختلف البنى التحتية. ويتكون طريق الحرير البري (الحزام الاقتصادي) من ستة ممرات اقتصادية، هي<sup>(4)</sup>:

- الممر الاقتصادي الجديد لأوراسيا الذي يعبر عنه بالجسر القاري يربط الصين وأوروبا عبر سكة حديد دولية تمتد من مقاطعة جيانغسو شرقي الصين إلى روتردام في هولندا. فيعد خروجها من مقاطعة سينكيانج غربي الصين تلتقي بخط سكة حديد كازاخستان وروسيا وبيلاروسا وبولندا حيث تنضم إلى شبكة السكة الحديد الأوروبية.

(2) China Britain Business Council: On Belt One Road A Role for UK in Developing Chinas New Initiative Archived2017-07-13at The Wayback Machine, Archived 2017-07-13 at the Wayback Machine. [http://www.cbbc.org/cbbc/media/cbbc\\_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf](http://www.cbbc.org/cbbc/media/cbbc_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf)

(3) Ibid.

(4) Bala Ramasamy and Others, Trade and trade facilitation along the Belt and Road Initiative corridors, United Nations ESCA, Asia-Pacific Research And Training Network On Trade, Working Paper No. 172 | 2017,PP. 9-10. <http://www.unescap.org/sites/default/files/AWP172.pdf>.

- ممر الصين منغوليا روسيا.
  - الممر الاقتصادي الممتد بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا، ويرتبط بشبكة من السكك الحديدية الممتدة من سينكيانج إلى آسيا الوسطى، مارا بكازاخستان، قرغيزستان، أوزبكستان، طاجيكستان وتركمانستان، ثم يرتبط بغرب آسيا حيث تركيا وإيران ويتجه خطا منها باتجاه الجزيرة العربية والبحر المتوسط.
  - الممر الاقتصادي الممتد من الصين إلى الهند الصينية وماليزيا وسنغافورة وإندونيسيا.
  - الممر الاقتصادي الممتد بين الصين والباكستان، ويمتد عبر كاشغار في مقاطعة سينكيانج إلى ميناء جوادر في باكستان.
  - الممر الاقتصادي الممتد بين الصين وبنغلادش والهند وميانمار ويجري التعاون بين هذه الدول التي تتقاسم الحدود المشتركة.
- يعنى كل ممر من هذه الممرات بتحقيق هدف أعد لأجله، إذ يعد الجسر القاري بين الصين وأوروبا الممر اللوجستي بين موانئ الصين الشرقية وأوروبا، فيما يهتم ممر الصين منغوليا روسيا بالأمن القومي وتنمية الطاقة، ويعنى الممر الصيني الباكستاني بنقل البترول. فيما يهتم الممر بين الصين وبنغلادش والهند وميانمار بالتبادل التجاري بين دول الآسيان<sup>(5)</sup>.
- أما "طريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين" فيتكون من خطين رئيسيين، هما<sup>(6)</sup>:
- الخط الأول يبدأ من موانئ الصين الجنوبية ويتجه صوب المحيط الهندي مارا بمضيق ملقا والهند ومنها يتجه إلى الشرق باتجاه الخليج العربي والبحر الأحمر وسواحل شرق أفريقيا.

(5) وانغ إي وي، المصدر السابق، ص 28.

(6) Morgan Clemens, The Maritime Silk Road and the PLA, A paper for China as a "Maritime Power" Conference July 28-29, 2015, CNA conference Facility, Arlington, Virginia, P. 1. [https://www.cna.org/cna\\_files/pdf/maritime-silk-road.pdf](https://www.cna.org/cna_files/pdf/maritime-silk-road.pdf);

إدريس الصيني، معرفة حقيقة الحزام والطريق، مؤتمر آفاق التعاون العربي الأفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، الخرطوم، 21 - 22 نوفمبر 2017، ص 26.



• الخط الثاني يربط موانئ الصين الجنوبية بجنوب المحيط الهادئ.

يهدف طريق الحرير البحري إلى إقامة طرق نقل فعالة بين الموانئ الرئيسية في مختلف البلدان وتطوير الممر الاقتصادي المار عبر المحيط الهندي وتوفير أفضل سبل النقل التي تربط الصين مع جنوب شرقي آسيا والشرق الأوسط وأفريقيا والبحر المتوسط<sup>(7)</sup>.

وعلى نحو عام فإن الحزام الاقتصادي لطريق الحرير منطقة تنمية اقتصادية حديثة تشكلت على أطلال مفهوم "طريق الحرير القديم" لذا فإن إدراك سياق التطور التاريخي لطريق الحرير القديم أمر لا بد منه لاستيعاب الرابط بينه وبين مبادرة "الحزام والطريق" وتتبعي الإشارة هنا إلى أن أول من استخدم مصطلح طريق الحرير العالم الجغرافي الألماني فرديناند فون ريتشتهوفن عام 1877م وعنى به خط المواصلات لتجارة الحرير بين الصين والجزء الجنوبي والغربي لآسيا الوسطى والهند في عهد أسرة هان (206ق.م - 220م). ولم يتوقع ريتشتهوفن حينها أن طريق الحرير سيبعث للحياة من جديد في القرن الحادي والعشرين، ليعيد تشكيل المشهد السياسي والاقتصادي العالمي من جديد<sup>(8)</sup>.

ثانياً: طريق الحرير القديم: رحلات تشانغ جيان لاستكشاف آسيا الوسطى

ارتبطت نشأة طريق الحرير القديم بصناعة الحرير التي استأثرت بها الصين لنفسها لحقبة طويلة من الزمن رافضة البوح بأسرارها للشعوب الأخرى، وأخذت نعومة الحرير وجماله بلباب الملوك القدماء والأثرياء من الرجال والنساء فحرصوا على اقتنائه، فأصبح الحرير أهم السلع التي تاجرت بها الصين مع الشعوب الأخرى<sup>(9)</sup>. وحفلت السجلات التاريخية الغربية بالإشارة لتجارة الحرير منذ القرن الثالث قبل الميلاد، بل أطلق علماء الجغرافيا الرومان على الصين اسم "بلد السيركا" أو "سيركا" التي تعني باليونانية "دودة القز" أو "الحرير". لذا كان الحرير هو الوسيط الأهم الذي من خلاله تعرف الغربيون على الصين<sup>(10)</sup>.

(7) Bala Ramasamy and Others, Op. Cit., PP. 9-10.

(8) وانغ إي وي، المصدر السابق، ص23 ووص26.

(9) إيرين فرانك، ديفيد براونستون، طريق الحرير، ترجمة احمد محمود، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، مطابع الأهرام-كورنيش النيل، مصر، (د.ت)، ص24.

(10) وانغ إي وي، المصدر السابق، ص23-24.

أخذت التجارة الخارجية حيزاً مهماً في سياسة أسرة هان الخارجية فذهبت إلى تنظيمها على وفق ما عرف في تأريخ الصين بنظام الجزية والتجارة<sup>(11)</sup>، وبموجبه يترتب على الدول الراغبة بالتجارة مع الصين إرسال سفاراتها إلى الصين حاملة الجزية (الهدايا) للإمبراطور وهي غالباً ما تتكون من المنتجات المحلية لتلك الدولة وبالمقابل ينعم عليها الإمبراطور بهدايا مساوية أو تزيد على قيمة ما جلبوه، ترسل لحكامهم، كما يمنح الإمبراطور حكمهم الألقاب والشرعية لحكمهم. إذن فهو نظام للاعتراف المتبادل والشرعية المتبادلة التي دعمت مطالب الصين بالسيادة العالمية، ومنحت الدول الأخرى الفرص التجارية<sup>(12)</sup>.

استدعى تنفيذ هذه السياسة وضع حد لهجمات قبائل الهون (تشونج نو)<sup>(13)</sup> على حدود الصين الشمالية الغربية، والبحث عن حلفاء ضدهم تمهيدا لفتح الطريق التجاري الغربي وتأمينه، والشروع ببعثات استكشافية للمناطق المجاورة، فأصبحت هذه المحاور الثلاث مطلباً ملحا في سياسة الإمبراطور هان وو دي<sup>(14)</sup> (156-7 ق.م). الخارجية<sup>(15)</sup>. كما ان افتقار الصين إلى سلالات الخيول الأصيلة أوجب من وجهة نظر الحكومة الصينية الحصول على خيول فرغانة<sup>(16)</sup> السماوية الأصيلة، ولاسيما أن الصين لم تكن بلداً تربي فيها الخيول<sup>(17)</sup>. والجدير بالذكر أن الحصول على خيول فرغانة لم يكن يخلو من فكر أسطوري في طلب

(11) حول التباين في استخدام هذا النظام ينظر: باولو سانتانجيلو، إمبراطورية التقيوض السماوي: الصين بين القرنين الرابع عشر والتاسع عشر، ترجمة ناصر إسماعيل، أبو ظبي للسياحة والثقافة، أبو ظبي، 2015، ص 27-28.

(12) Timothy Brook (e. d), History Of Imperial China :The Troubled Empire China In The Yuan And Ming Dynasties, The Belknap Press Of Harvard University Press, Cambridge, 2010, P. 219.

(13) أقوى القبائل البدوية التي امتد نفوذها من منشوريا الغربية و عبر منغوليا غربا إلى جبال البامير.

(14) الإمبراطور الخامس من أسرة هان الغربية التي حكمت الصين للمدة (206 ق.م - 23م) واستمدت اسمها من نهر الهان، الذي أصبح لاحقا اسما لأكبر قومية صينية. دانييل اليسيف، تاريخ الصين، ترجمة يوسف شلب الشام، وزارة الثقافة، دمشق، 2007، ص 45.

(15) هيلدا هوخام، تاريخ الصين منذ ما قبل التاريخ حتى القرن العشرين، ترجمة أشرف محمد كيلاني، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2002، ص 88-92.

(16) يقع وادي فرغانة في آسيا الوسطى على حدود الصين الشمالية الغربية وتشغله اليوم كل من؛ أوزبكستان، قيرغيزستان، طاجيكستان.

(17) هيلدا هوخام، المصدر السابق، ص 93-94.

الخلود للأباطرة، فبحسب الأسطورة الصينية أن خيول فرغانة هي الخيول السماوية التي ولدت في الماء وحملت الأباطرة شبه الأسطوريين إلى السماء حيث يُخلدون<sup>(18)</sup>.

شرع الإمبراطور بإرسال بعثة استكشافية للتعرف على الأوضاع السياسية والعسكرية والجغرافية والاقتصادية والثقافية في فرغانة، والبحث عن قبائل اليويه تشي (الكوشان) البدوية في وادي نهر يلي شمال جبال تيان شان، للتحالف معهم ضد الهون<sup>(19)</sup>. انطلقت البعثة من العاصمة تشانغ آن في حدود عام (138ق. م) بقيادة الضابط تشانغ جيان مع قافلة ضمت ما يزيد على المائة رجل. وبحسب ما رواه المؤرخ الصيني سيما تشيان أن البعثة وقعت في أسر الهون قبل أن تحقق أهدافها، وبقيت في الأسر مدة عشر سنوات. وفي عام (129 ق. م) تمكن تشانغ جيان مع أفراد البعثة من الهرب فواصل السير نحو الغرب ووصل فرغانة وأدهشه كثيراً مما رآه من الأرض الخصبة والحقول الغنية بالمحاصيل. وشعر أهل فرغانة بالقدر نفسه من السرور للاتصال مع الصين التي كانوا قد سمعوا عن غناها وخصوبة أراضيها. وعرضوا على تشانغ جيان المساعدة فأمدوه بخط سير آمن ومترجمين ومرشدين إلى مملكة الصغد (سمرقند)<sup>(20)</sup> الصغيرة الواقعة إلى الغرب من فرغانة<sup>(21)</sup>. فواصل مهمته حتى لحق في نهاية الأمر بقبائل اليويه تشي الذين كانوا قد رحلوا إلى باكتيريا (بلخ)<sup>(22)</sup> وأقام معهم عاماً إلا أنه فشل في إقناعهم بالتحالف مع الصين فقرر العودة لبلاده، وفي الطريق وقع في أسر الهون ثانية، إلا أنه تمكن بعد عام واحد من الهرب وقل راجعاً إلى الصين وبمعيته احد الناجين من بعثته وزوجته من الهون<sup>(23)</sup>.

(18) إدوارد شيفر، دراق سمرقند: دراسة في غرائب عهد تانغ، ترجمة سامي الشاهد، المجمع الثقافي، أبو ظبي، 2005، ص 131-132؛ محمد عبد العظيم أبو النصر، تاريخ المسلمين وحضارتهم في آسيا الوسطى وبلاد القوقاز، شركة نوابغ الفكر، القاهرة، 2009، ص 335.

(19) علي رضا جكنكي وآخرون، طريق الحرير، ترجمة علي هاشم، مؤسسة الأستانة الرضوية المقدسة، إيران، 1996، ص 13 - 14.

(20) إحدى مدن أوزبكستان حالياً، أدت دوراً مهماً على طريق الحرير منذ القرن الثاني قبل الميلاد حتى القرن العاشر الميلادي.

(21) إيرين فرانك، ديفيد براونستون، المصدر السابق، ص 130 - ؛

Christopher I. Beckwith, Empires Of The Silk Road A History Of Central Eurasia From The Bronze Age To The Present, Princeton University Press, 2009, P. 86.

(22) أفغانستان حالياً.

(23) هيلدا هوخام، المصدر السابق، ص 93.

استغرقت رحلة تشانغ جيان الأولى ثلاثة عشرة عاماً (138 ق. م - 126 ق. م) وعلى الرغم من أنها لم تحقق التحالف مع اليويه تشي إلا أنه وبصفته مبعوثاً إمبراطورياً نجح ولأول مرة في استكشاف آسيا الوسطى واستقصى بنفسه عن المواصلات البرية من الشرق إلى الغرب وشق (طريق الحرير) الذي ربط الصين بأواسط آسيا وأوروبا<sup>(24)</sup>. كما انه جاء بمعلومات شاملة عن الأراضي الواقعة إلى الغرب من الصين والثروات التي يمكن تحقيقها عن طريق التجارة مع بلاد مثل الهند وبلاد فارس وما وراءهما، وجلب معه أنواعاً متعددة من النباتات والمنتجات الطبيعية<sup>(25)</sup>. لقد فتح تشانغ جيان قنوات الاتصال مع أهل فرغانة وعرف الكثير عن شعوب وأماكن جديدة كثيرة كانت مجهولة لدى الصينيين. كما جاء بمعلومات كانت متوافقة ورغبات الصينيين فإن ما قاله عن كون مملكة خوتان في حوض تاريم، أنه بلد فيه الكثير من اليشب أثار الاهتمام بكل تأكيد، كما أن حكايات خيول فرغانة السماوية صادفت هوى لدى الإمبراطور وجيشه الذي صار يعتمد على الفرسان الذين كانت تقل خيولهم منزلة عن خيول خصمهم الهون. كما أتى تشانغ جيان بحكايات عن بارثيا التي تقع في الهضبة الإيرانية ولم يكن الصينيون آنذاك يعلمون عنها شيئاً، لاسيما عن طبيعتها الجغرافية ومحاصيلها الزراعية ونشاطها التجاري وضرب العملة التي تحمل صورة ملكهم. ولأول مرة جلب تشانغ جيان معلومات عن الشرق الأدنى، لاسيما سوريا وبابل. كما أشار امتداد حدود بارثيا إلى ضفاف نهر دجلة، وجاء على بعض معتقداتهم<sup>(26)</sup>. وقدم توصيات للإمبراطور قضت بضرورة التحالف مع الوو صن ودويلة داروتشي الأمر الذي من شأنه تسهيل عملية مرور القوافل التجارية عبر أراضيها، وفتح أربع ولايات في الغرب، بناء أسوار الحراسة، إقامة الأبراج النارية للمراقبة والإنذار، تنظيم جنود مرابطين فيها يعهد اليهم إصلاح الأراضي، إقامة دائرة خاصة للإشراف على هذه المناطق في غربي البلاد نيابة عن الحكومة المركزية، والإفادة من ممرين شمالي كانصو لمرور القوافل التجارية<sup>(27)</sup>. من هنا يمكن القول

(24) إدريس الصيني، المصدر السابق، ص 26.

(25) هيلدا هوخام، المصدر السابق، ص 93.

(26) إيرين فرانك، ديفيد براونستون، المصدر السابق، ص 129-136.

Christopher I. Beckwith, Op. Cit., PP. 86-90.

(27) بشير زهدي، طريق الحرير وتدمير مدينة القوافل التجارية، مجلة دراسات تاريخية، العددان 39، 40، كانون الأول 1991، ص 122.

أن رحلة تشانغ جيان تعد من بين الرحلات الأكثر أهمية في استكشاف الطرق التجارية العالمية وتعزيز التواصل بين مختلف الشعوب لاسيما أنها مهدت لاهم الطرق التجارية التي عرفها التاريخ إلا وهو طريق الحرير.

هياً انتصار الصينيون على خصمهم الهون في حدود عام (121ق.م.) الوضع لفتح طريق الاتصالات بالغرب. فأرسل الإمبراطور بحدود عام (116ق.م.) تشانغ جيان على رأس بعثة أخرى ضمت ثلاث مائة رجل مع كل منهم حصانان ومؤونة من آلاف الثيران والخراف فضلاً عن مقادير كبيرة من الهدايا من الذهب والفضة والحرير. والواقع أنها كانت هدايا بالاسم فقط وذلك على وفق نظام الجزية والتجارة. استهدفت البعثة عقد تحالف مع الوو صن ضد الهون وإقامة علاقات دبلوماسية وتجارية مع الصغد وبلخ وبارثيا والهند وخوتان<sup>(28)</sup>. ويبدو أن هذه البعثة نجحت في تحقيق أهدافها إذ عاد تشانغ جيان إلى الصين تصحبه عشرات السفارات من الوو صن مع خيول كثيرة (رداً على هدايا الإمبراطور)<sup>(29)</sup>. وأعجب أولئك السفراء بما رأوه في الصين من ثروات وأدركوا حجم الصين وعظمتها فعادوا إلى بلادهم وهم يحملون أخباراً مثيرة عنها. كافئ الإمبراطور تشانغ جيان وأنعم عليه بلقب (الرحال الأكبر) وركب إلى وزير دولة للشؤون الخارجية وهو أحد المناصب الرفيعة في الإمبراطورية. وفي العام التالي عاد مساعدو تشانغ الذين وصلوا مسيرهم إلى البلدان الغربية البعيدة ووصلوا الدولة الأشكانية (249ق.م. - 226م.) التي أقامت إمبراطورية في شمال شرقي إيران عرفت بإمبراطورية بارثيا<sup>(30)</sup>، وبوصفهم مبعوثين رسميين تمكنوا من إقامة علاقات دبلوماسية رسمية معها. و جلبوا معهم عينات من النباتات والمعادن التي لم تكن معروفة في الصين، والأهم من ذلك أنهم وجدوا أن تربية دودة القز لم تكن معروفة لدى شعوب الغرب، لذا فإن أمام الصين سوقاً تتشوق للحرير ومصنوعاتها المعدنية ولاسيما الأسلحة<sup>(31)</sup>.

(28) إيرين فرانك، ديفيد براونستون، المصدر السابق، ص 37 - 38.

(29) هيلدا هوخام، المصدر السابق، ص 93.

(30) حول الدولة الأشكانية ينظر:

Gene Ralph Garthwaite, The Persians, Blackwell Publishing, Oxford & Carlton Ltd., 2005 .

(31) إيرين فرانك، ديفيد براونستون، المصدر السابق، ص 137-139.

لقد سخر الإمبراطور إمكانيات وطاقت كبيرة لفتح طرق التجارة غرباً لتصدير الحرير إلى البلدان الغربية، ورصد أموالاً طائلة ليقتطف أفضل الثمار من وراء هذا الطريق الجديد فنجح في مد طريق كبير مليء بمنازل القوافل في الجهات الشمالية والجنوبية من صحراء تاكلامكان ليمتد حتى جبال البامير ويرتبط من هناك بطرق وسط آسيا وغربها وجنوبها. مكن فتح هذا الطريق، في بادئ الأمر، المبعوثين الدبلوماسيين من الصين وآسيا الوسطى من الإمساك بزمام التجارة عبر هذا الطريق. ولكن سرعان ما تمكن تجار الصغد وكوشان وبارثيا من الإمساك بزمام المقايضات عبر هذا الطريق. وبحسب نقوش ذلك العصر أنهم كانوا يتميزون بعيون غائرة وأنوف كبيرة ولحى كثة، كما أنهم كانوا يتكلمون بلهجات فارسية مختلفة ويقودون قوافل كبيرة من الإبل اشتملت أحمالها على العطور والمجوهرات والبلور<sup>(32)</sup>. يعكس هذا الأمر بجلاء أهمية طريق تجارة الحرير القديم في الانتعاش الاقتصادي للمناطق المار عبرها وإفساحه المجال للشعوب الأخرى للمساهمة بالتبادل التجاري، وهو الأمر عينه الذي يمكن أن يحققه الحزام الاقتصادي لطريق الحرير مع الاختلاف في الإمكانيات المتاحة.

**أمن الطريق:** على الصعيد الأمني اتجهت الصين بعد الحاق الهزيمة بالهون لاتخاذ سلسلة إجراءات انصب جزء منها على تأمين الحدود نفسها، فوضعت ممر كانسو بأكمله تحت الحماية الصينية، وأقيمت أبراج المراقبة على طول الطريق الممتد غرباً ومدت جدران سور الصين العظيم لترتبط بين أبراج المراقبة والحصون المسؤولة عن أمن الطريق، ولاسيما حصن يانج كوان ويومن كوان (بوابة اليشب) اللذان أقيما لحراسة بوابات الخروج الخاصة بمسالك طريق الحرير شمالي حوض نهر التاريم وجنوبه. فيما أصبحت محطة توان هونغ (دونغ خان) التي يبدأ منها فرعا طريق الحرير الناشئ الرئيسان، المحطة الصينية الغربية الرئيسية على ذلك الطريق. ولتأمين الطريق التجاري غرباً حرصت الصين أيضاً على ضم ست وثلاثين دويلة من الدويلات الصغيرة في واحات التاريم الرئيسة، لا سيما تلك الواقعة بالقرب من لوب نور وحوض تورفان التي أصبحت مرتكزات نحو المزيد من الفتوحات<sup>(33)</sup>.

(32) عليرضا جكنكي وآخرون، المصدر السابق، ص14.

(33) إيرين فرانك، ديفيد براونستون، المصدر السابق، ص140-141؛ هيلدا هوخام، المصدر السابق، ص96.

كما أبدى الصينيون إصراراً كبيراً في الحصول على (الخيول السماوية) خيول فرغانة فتم لهم ذلك بعد تجهيزهم لأكثر من حملة عسكرية ضد خوقند انتهت بحصولهم على ثلاثين (حصاناً سماوياً) فضلاً عن ثلاثة آلاف حصان من النوعيات الأخرى وبإخضاع خوقند سيطرت الصين على كل منطقة حوض التاريم الذي أصبح يسمى من يومها سنكيانج (الولاية الجديدة)<sup>(34)</sup>. فضلاً عن ذلك مدت الصين نفوذها إلى الممرات المعلقة في هضبة بأمر التي اعترفت أمراؤها بسيادة حكومة الصين الإمبراطورية فأرسلوا إلى البلاط الصيني الهدايا والسفارات. ذلك كله وضع يد الصين على نقطة الانطلاق لما عرف لاحقاً بطريق الحرير وفرض حمايتها على هذه الطرق والممرات الدولية<sup>(35)</sup>. لذا لم يكن غريباً ان تصبح آسيا الوسطى أولى محطات الرئيس الصيني شي جين بينغ للانطلاق بمبادرة الحزام الاقتصادي، فهي حلقة وصل مهمة بين الصين وغربي آسيا.

بعد أن توطدت أقدام الصين في حوض التاريم افتتح النصف الشرقي من طريق الحرير بصورة كاملة ولم يعد هذا الطريق مقسماً إلى شرقي وغربي، وأصبح لأول مرة طريقاً متصلاً يمتد لمسافة خمسة آلاف ميل بين إمبراطورية الصين التي دخلت واحداً من أعظم عصورها في ظل حكم أسرة هان، وبلدان البحر المتوسط في آسيا التي ظهرت فيها إمبراطورية عظمى أخرى هي الإمبراطورية الرومانية. وبدأت التجارة تتجه غرباً على طريق الحرير، وأصبح بإمكان تجارة آسيا الوسطى، من الحرير واليشب والخيول والفراء والجمال أن تصل إلى أماكن أبعد من ذي قبل، بعد أن كانت توسعات الهون تقف حائلاً دون ذلك. ومارس الصينيون التجارة مع كل الوافدين ومن بينهم الهون انفسهم، جاعلين التجارة أداة من أدوات السياسة الخارجية<sup>(36)</sup>. ومن هنا يمكن القول أن تعزيز الجانب الأمني كان مطلباً أساسياً في التبادل التجاري عبر طريق الحرير القديم، وها هو اليوم يمثل مطلباً ودافعاً قوياً للصين في مبادرة الحزام والطريق.

(34) إيرين فرانك، ديفيد براونستون، المصدر السابق، ص144.

(35) محمد حرب فرزات، حوار الحضارات على طريق الحرير بين الصين والشام، مجلة دراسات تاريخية، العددان 39، 40، كانون الأول، 1919، ص99-100.

(36) إيرين فرانك، ديفيد براونستون، المصدر السابق، ص145-147؛

منذ عام (106 ق. م) أي بعد عقدين من بعثة تشانغ جيان انتظمت تجارة طريق الحرير عبر آسيا<sup>(37)</sup>. ولم تكن قوافل تجارة الصين البرية تتعدى حدود تركستان وإنما تتكفل الشعوب أخرى بنقلها<sup>(38)</sup>، الأمر الذي أعطى الفرصة لظهور العديد من الوسطاء في تجارة الحرير كانوا يظفرون بنصيبهم منها لدى مرورها إلى الغرب واستخدموا لهذا الغرض عدداً من الطرق التي كانت تمر عبر العديد من البلاد. وأسفرت المحاولات الساعية لتفادي بعضهم البعض إلى نشوء العديد من الطرق البديلة<sup>(39)</sup>.

### ثالثاً: مسارات طريق الحرير

تباينت آراء الباحثين في تحديد المحطة الصينية الأولى التي انطلق منها طريق الحرير البري، فأشار البعض إلى أن العاصمة تشانغ آن هي نقطة البداية<sup>(40)</sup>، فيما عد آخرون مدينة توان هونغ الواقعة نهاية الجانب الغربي من سور الصين العظيم هي بوابة طريق الحرير، وذهب آخرون إلى أن طريق الحرير يبدأ من مدينة لويانغ الواقعة جنوب نهر هوانغ هو<sup>(41)</sup>. ويبدو أن ذلك الاختلاف جاء تبعاً لنقل العاصمة من تشانغ آن إلى لويانغ في فترات لاحقة وتبعاً لذلك تغيرت وجهة القوافل التجارية ومحطاتها.

ليس ذلك فحسب بل اختلفت المصادر في بيان مسارات طريق الحرير القديم وفروعه محطاته وذلك لأسباب عديدة منها طول المسافة التي كان يشغلها هذا الطريق، واختلاف أسماء المركز العمرانية والمواقع التي وردت في تراث الدول التي مر بها طريق الحرير عن تلك المستخدمة حالياً نتيجة التحريف الذي طرأ عليها أو الأخطاء التي وردت أثناء النسخ والطباعة، فضلاً عن أخطاء الترجمة والقراءات المختلفة للأسماء الواردة بلغات متعددة،

(37) جوزيف نيدهام، موجز تاريخ العلم والحضارة في الصين، ترجمة: محمد غريب جودة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995، ص118.

(38) ف. هايد، تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى، ترجمة أحمد محمد رضا، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1985، ص15.

(39) جوزيف نيدهام، موجز تاريخ العلم والحضارة في الصين، ترجمة: محمد غريب جودة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995، ص118.

(40) بشير زهدي، المصدر السابق، ص122.

(41) عيليرضا جكنكي وآخرون، المصدر السابق، ص17.



والدمار الذي لحق ببعض المراكز العمرانية التي كانت في الماضي محطات للقوافل، وجعلها تختفي نهائياً من أرض الواقع. وتبعاً لذلك اختفت أسماء الكثير من المواقع<sup>(42)</sup>، وإذا أقررنا أن لويانغ تعد محطة مهمة لانطلاق القوافل التجارية فعليها أن تسلك الطريق الذي يبدأ بتشانغ آن ويتجه إلى، لانغ جو، ووي، جانغ يه في مقاطعة كانسو، ويومن كوان لتصل إلى تان هونغ ومن هناك يتفرع طريق الحرير إلى فرعين أحدهما شمال حوض نهر تاريم والآخر جنوبه ثم يلتقيان في كاشغار ومنها يأخذ كل فرع مساراً مختلفاً وعلى النحو الآتي:

1- الطريق الفرعي الشمالي: يتجه نحو الغرب من جنوبي جبال تيانشان وكانت أهم محطاته هامى، تورفان، قراشهر، كوجا، آق سو، وكاشغر، وكلها تقع ضمن مقاطعة سينكيانج<sup>(43)</sup>. حتى يخترق هضبة البامير مروراً بمراكز اقتصادية مهمة لاسيما فرغانة، سمرقند وغيرها، ثم ينعطف الطريق إلى جهة الجنوب الغربي ليصل إلى بلاد فارس، بلاد وادي الرافدين، بلاد الشام، الساحل السوري، اليونان، روما على التوالي<sup>(44)</sup>. وعرف هذا الطريق بطريق البوادي الذي سيطر عليه البدو الخيالة الذين جابوا بوادي أوراسيا<sup>(45)</sup>.

2- الطريق الفرعي الجنوبي: كان يتجه غرباً مجتازاً الممرات الوعرة والأودية العميقة ليقطع جبال تيانشان، آليت تاغ وكونلن، مروراً بأهم محطاته: ميزان، نيا، كريا، خوتان، في شان، يارقند، وكاشغار وكلها في مقاطعة سينكيانج أيضاً<sup>(46)</sup> ثم يخترق هضبة البامير وينعطف نحو الجنوب الغربي باتجاه الهند أو إلى الغرب حيث مناطق شمال نهر أموداريا ومنه إلى بلاد فارس، بلاد الرافدين، بلاد الشام، الساحل السوري، اليونان، إيطاليا وبقية أنحاء أوروبا على التوالي<sup>(47)</sup>. عرف هذا الطريق بطريق الواحات لامتداده بين مدن

(42) ساطع محلي، طريق الحرير 1991 الطريق وسيلة وصل حضارية بين الشعوب، مجلة دراسات تاريخية، دمشق، العددان 39 و40، كانون الأول 1991، ص52.

(43) عليارضا جكنكي وآخرون، المصدر السابق، ص17.

(44) بشير زهدي، المصدر السابق، ص123.

(45) علي أبو عساف، طريق الحرير والطرق التجارية الأقدم، مجلة دراسات تاريخية، العددان 39، 40، كانون الأول، 1991. ص72.

(46) عليارضا جكنكي وآخرون، المصدر السابق، ص17-18.

(47) بشير زهدي، المصدر السابق، ص122-123.

الوحدات والصحارى في آسيا الوسطى ويمتاز هذا الطريق عن الطريق الشمالي بأن مسالكه الفرعية تصل إلى الهند وأفغانستان، كما أن قطاع الطرق لم يطبقوا الإقامة في مناطقه<sup>(48)</sup>.

أما مسار طريق الحرير البحري فيبدأ من موانئ الصين الجنوبية باتجاه جنوب شرقي آسيا لتبحر السفن في المحيط الهندي وتحط ركابها في موانئ الهند وأرخيبيل الملايو، ومن هناك تنطلق باتجاه الخليج العربي، ويتجه فرعاً منه إلى عدن حيث تنقل البضائع إلى البحر الأحمر ومنه إلى البحر المتوسط<sup>(49)</sup>.

#### رابعاً: فارس وطريق الحرير:

أصبحت الصين بعد ضمها آسيا الوسطى على اتصال مباشر بإمبراطورية بارثيا (249ق.م - 226م.) وهي الحلقة الموصلة بين الصين ودول البحر المتوسط، فأعدت الصين عدتها لإقامة علاقات دبلوماسية وتجارية معها، وتجسيدا لذلك أرسلت عام 106 ق.م بعثة دبلوماسية وتجارية ولقي السفير الصيني ترحيباً كبيراً في بلاط بارثيا<sup>(50)</sup>. فكان ذلك تمهيداً لوشائج واسعة أخذت تتوطد يوماً بعد آخر من خلال تردد المبعوثين بين البلدين وكان الصينيون على علم بالموقع الحساس لفارس وكذلك كان الفرس ملمين بالدور الذي بإمكانهم أن يؤديه بوصف بلادهم الجسر الوحيد بين الشرق والغرب فكان الطرفان يحاولان تنشيط اقتصادهما عبر افتتاح طريق الحرير<sup>(51)</sup>.

منذ تأسيس الدولة الفرثية شمال الهضبة الإيرانية أصبح طريق الحرير عصب حياتها الاقتصادية وأصبحت العاصمة طيسفون (المدائن) المسيطر على طرق تجارة الحديد والتوابل. فأحتكر الفرثيون هذا الطريق ووسائل نقله بوصفهم الوسطاء الوحيدون وجعلوا من العراق

(48) علي أبو عساف، المصدر السابق، ص 72.

(49) جورج فضلو حوراني، العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، (د.ت)، ص 4.

(50) إيرين فرانك، ديفيد براونستون، المصدر السابق، ص 145-147.

(51) عليارضا جكنكي وآخرون، المصدر السابق، ص 18؛

Neilson C. Debevoise, A Political History of Parthia, University of Chicago Press, 1938, PP. 43-44 .

وإيران مركزاً مهماً لنقل التجارة بين الشرق والغرب واحتكار تجارة الهند والصين وأواسط آسيا<sup>(52)</sup>. وخلال العهد الساساني أصبحت المدائن من أهم المراكز التجارية على طريق الحرير<sup>(53)</sup>.

بينما كان الصينيون يؤمنون الجانب الشرقي من طريق الحرير وقفت مملكة بارثيا سداً منيعاً بوجه التوسع الروماني على خط الجزيرة والفرات على الجانب الغربي<sup>(54)</sup>. إذ سيطروا على أهم الطرق البرية التي تربط بلاد فارس بالهند، لاسيما الطريق الذي يبدأ من كابل ويمتد من جبال سليمان ويصل إلى مدينة بيشاور حيث يعبر مشهد السند ومنه إلى الهند. وطريق ممرات خيبر وهو الطريق الذي كانت قد نزلت منه الشعوب الهندو أوربية إلى الشرق الأدنى القديم والذي سلكه الإسكندر المقدوني للعبور للهند من قبل. وطريق آخر يربط وادي جيحون مع أفغانستان يبدأ من باميان وبلخ ويقطع جبال الهند ويتصل بوادي جيحون. وكان من نتائج هذا الاتصال استمرار سير القوافل من الصين وبارثيا عبر تركستان الصينية لتحمل الحرير إلى أنحاء العالم<sup>(55)</sup>.

انطلاقاً من أهمية العلاقات التجارية نظم الفرس الطرق التجارية بمحطات انتظم العمل فيها على نحو كبير، وأعطوا الجانب الأمني أهمية فوضعوا حداً لخطر القبائل الرحل في آسيا الوسطى لاسيما جماعة اليويه تشي، التي كانت تؤثر سلباً على خط سير القوافل التجارية. ذلك كله أسهم في تطور التجارة على طريق الحرير فحصل منها الفرس على ثروات طائلة<sup>(56)</sup>.

سيطر الفرس أيضاً على الطريق التجاري البحري المعروف بطريق التوابل والبخور<sup>(57)</sup>. وفي العهد الساساني قاموا بتوسيع المرافئ البحرية وإنشاء مرافئ جديدة. ويشير

(52) جورج فضلو حوراني، المصدر السابق، ص 10.

(53) لويس لومبارد، المصدر السابق، ص 31.

(54) Christopher I. Beckwith, Op. Cit., P. 118.

(55) Hadi Hasan, A History of Persia Navagation, Methuen and Co. LTD, London, 1928, PP.

جورج فضلو حوراني، المصدر السابق، ص 5-6؛ 45-58.

(56) المصدر نفسه، ص 6، ص 11.

(57) المصدر نفسه، ص 4.

بعض الباحثين إلى انهم بالاشتراك مع العرب كونوا قوة بحرية جديدة بالإعجاب وان سفنهم أخذت تمخر عباب البحار الشرقية كلها ونافتت الأسطولين الروماني والحبشي في أول الأمر ثم تفوقت عليها<sup>(58)</sup>.

كان الحرير اهم أصناف البضائع التجارية الصينية التي تم تبادلها عبر طريق الحرير مع بلاد فارس، ففي ظل حكم أسرة هان كان الصينيون يستخدمون لفائف الحرير كالتقدي في التبادل التجاري قبل أن تتطور هذه الوسيلة إلى ما أصبح فيما بعد الورق الحريري(الكاغد)<sup>(59)</sup>. وكان الفرس من جانبهم يعمدون إلى احتكار نسبة كبيرة من الحرير الخام لينسج ويبيع من خلالها إلى الجهات الغربية وبالأسعار التي يحدونها<sup>(60)</sup>. وإلى جانب الحرير صدر الصينيون الأحجار الكريمة لاسيما اليشب وكان يؤتى بها من الحافة الغربية لحوض نهر تاريم، والأصداف التي كان مصدرها ملاحى المحيط الهندي<sup>(61)</sup>. أما الفرس فكانوا يصدرون إلى الصين الكحل الإيراني المشهور، السجاد البابلي، الأحجار الكريمة السورية الباهظة الثمن الطبيعية منها والصناعية، المرجان واللؤلؤ من البحر الأحمر، الأقمشة المنسوجة في مصر والشام، المواد المخدرة من آسيا الوسطى<sup>(62)</sup>.

تاجر الفرس ببضائع أخرى إذ كانت قوافل التدمريين والأنباط تحمل الصادرات من الخمر والزيت والمنسوجات والزجاج والسلع القادمة من روما كالأواني الزجاجية والتمائم الزجاجية وأواني الفخار والمنتجات الوافية والفضية وكان الفرثيون يصدرون من بلاد وادي الرافدين طيور النعام من مدينة بابل فضلاً عن الجمال. كما صدروا الخيول المسماة خيول السماء وقيل من نوع نيسا فضلاً عن فاكهة الرمان. وحصلوا بالمقابل على الفاكهة كالخوخ والمشمش، والمعادن والمصنوعات الزجاجية والفخارية ومواد برونزية إضافة الحرير. واشتهر الحديد كونه من المعادن المهمة التي تنتج بجودة في بلاد الفرثيين وتاجروا معها

(58) أرثر كريستنسن، إيران في عهد الساسانيين، ترجمة يحيى الخشاب، دار النهضة العربية، بيروت، 1982،

ص117؛ Hadi Hasan, Op. Cit, PP. 59-95.

(59) محمد حرب فرزات، المصدر السابق، ص98.

(60) أرثر كريستنسن، المصدر السابق، ص117.

(61) محمد حرب فرزات، المصدر السابق، ص98.

(62) أرثر كريستنسن، المصدر السابق، ص117.

بالسجاد من كشمير وفارس والعاج والماس من الهند كما استورد الفرس القرفة الصينية والبخور والرقيق والأحجار الكريمة والعنبر<sup>(63)</sup>. كما وصل الصين عن طرق بلاد فارس شكلاً آخر من التجارة وهم الحواة ولاعبي الاكروبات الذين كان يتم جلبهم من الإسكندرية<sup>(64)</sup>. ختاماً لابد من القول أن للموقع بلاد فارس أثره في سيطرتهم ليس فقط على طريق التجارة الرئيسي بل على الطرق التجارية الفرعية أيضاً واستمر ذلك حتى نهاية العهد الساساني<sup>(65)</sup>.

### خامساً: الروم وطريق الحرير

بعد أن تمكن الرومان من تحقيق سيطرة كاملة على ساحل البحر المتوسط وأوروبا الوسطى والغربية في المدة (200 ق.م - 190 ق.م) توافرت بين أيديهم ثروات طائلة فأخذوا يميلون لأنفاق قسم منها لأنماط معينة من الترف كان للتوابل، العطور، الجوتة، السبور، الفيلة الهندية، وحرير الصين نصيب منها، وكانت تصلهم عبر أحد المسالك الغربية لطريق الحرير الذي ينتهي إليهم<sup>(66)</sup>. وفي حقيقة الأمر أن ما كان يصلهم من الحرير كميات ضئيلة وحتى ذلك الحين بقي اقتناؤه حكراً على النبلاء والمترفين الذين كانوا ينفقون في الحصول عليه مبالغ طائلة، ولاسيما في ظل سيطرة البارثيين على طريق التجارة. وبعد المسافة بين الصين وروما والتضاريس الجغرافية المعقدة، فضلاً عن الاضطرابات السياسية والصراع بين الشعوب من أجل السيطرة على طريق الحرير، ذلك كله أبقى الرومان على اتصال غير مباشر بالصين إلا ما ندر<sup>(67)</sup>.

بذل الرومان محاولات عدة لكسر احتكار بلاد فارس لتجارة طريق الحرير وأنهاء وسطاتهم، بفتح طريق آخر وبناء علاقات مباشرة مع الصين، الأمر الذي قاد إلى قيام سلسلة

(63) جورج فضلو حوراني، المصدر السابق، ص13.

(64) هيلدا هوخام، المصدر السابق، ص96.

(65) للمزيد حول ذلك ينظر: جورج فضلو حوراني، المصدر السابق، ص10-11.

(66) عليارضا جكنكي وآخرون، المصدر السابق، ص16.

(67) إيرين فرانك، ديفيد براوتستون، المصدر السابق، ص154.

من الحروب<sup>(68)</sup> بينهما أصبحت فيها سوريا وأرمينيا وبلاد ما بين النهرين مسرحاً للاشتباكات العسكرية لسنين متواترة<sup>(69)</sup>.

عبر سبيل العلاقات التعاهدية سجلت تجارة الرومان على طريق الحرير ازدهاراً ملحوظاً، ففي الوقت الذي احتكر فيه الفرس تدفق الحرير عبر الهضبة الإيرانية كان الرومان في وضع يسمح لهم بأن يكونوا هم الموردین الوحيدین له في أوروبا. ونظموا ذلك باتفاقيات تجارية مع فارس فرضت قيوداً صارمةً على تجارة الحرير<sup>(70)</sup>.

شهدت تجارة الرومان على طريق الحرير البحري امتداداً واسع النطاق ومثلت موانئ سواحل مصر والشام مركزاً مهماً لها<sup>(71)</sup>. حيث سارت القوافل التجارية من الإسكندرية إلى الهند وسيلان وجزر جنوب شرقي آسيا<sup>(72)</sup>. وكان للرومان دراية بمدن الهند وموانئها<sup>(73)</sup>. إذ حملت السفن التجارية الرومانية إلى الهند بضائع مختلفة منها: الأقمشة والملابس المطبوع منها والمزركش، مرجان البحر المتوسط، الأحجار الكريمة، الزبرجد الأخضر، جرعات من عبق شجرة العبهر، الأواني الزجاجية، الفضيّات، النقود الرومانية، النبيذ، والبخور المستورد من أفريقيا. وبالمقابل كان الرومان يستوردون من أسواق الصين أنواعاً مختلفةً من الأعشاب، الحرير، فراء بعض الحيوانات، الأصباغ النيلية، والأحجار الكريمة<sup>(74)</sup>.

(68) للمزيد حول هذه الحروب ينظر: نبيه عاقل، الإمبراطورية البيزنطية دراسة في التاريخ السياسي والثقافي والحضاري، دمشق، 1961، ص 84-97؛

Edward N. Luttwak, The Grand Strategy of the Byzantine Empire, The Belknap Press Of Harvard University Press Cambridge, Massachusetts, 2009, PP. 93-408 .

(69) علي رضا جكنكي وآخرون، المصدر السابق، ص 16.

(70) ف. هايد، المصدر السابق، ص 17.

(71) F. Hirth, China and Roman Orient: Researches in to their Ancient and Mediaval Relations as Represented in old Chinese Records, Lipsic and Munich: Geag Hirth, Shanghai, 1885, PP. 180-181.

(72) فيصل السامر، الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى، وزارة الإعلام، العراق، 1977، ص 10-11.

(73) Edward N. Luttwak, Op. Cit., P. 168.

(74) طارق احمد شمس، الشرق على طريق الحرير: دراسة تاريخية. جغرافية. اقتصادية 3000ق. م. - 2017م. ، دار الفاربي، بيروت، 2018، ص 35-45.

ترك انهيار الإمبراطورية الرومانية عام 476م. وقيام الإمبراطورية البيزنطية أثره على طريق الحرير البري حيث أسفر عن تفرع طرق برية جديدة من مرو (تركمانستان) وكانت تخرق أرمينيا وتمر بمحاذاة بلاد وادي الرافدين مما جعل الحرير يصبح من أهم مقومات الرخاء البيزنطي، ومع ذلك عانى البيزنطيون موقفاً صعباً لأنهم أُجبروا على الاشتباك مع الفرس في حروب عدة<sup>(75)</sup>. لاسيما بعد أن تحالفوا مع القبائل التركية هناك لضرب اقتصاديات الدولة الساسانية بحرمانها من الضرائب والمكوس التي كانت تفرضها على مرور تجارة الحرير القادمة من الصين<sup>(76)</sup>.

أما تجارة الصين البحرية مع الإمبراطورية الرومانية فيشير هيرث إلى انه لم تذكر مصادر أسرة هان الطريق البحري على نحو صريح ولكن وردت إشارات إلى أنهم ذهبوا بواسطة الجنك (نوع من السفن) من أنام إلى سيلان واتجهوا إلى البحر الأحمر<sup>(77)</sup>. فيما يشير هايد إلى أن الصينيين كانوا يصدرون بضاعتهم بأنفسهم إلا أن سفنهم التجارية لم تكن تتعدى سيلان باستثناء حالات قليلة، إذ يتم نقل بضائعهم بسفن تجارية أخرى<sup>(78)</sup>. من الواضح هنا أن سياسة الأسر الحاكمة المتعاقبة كانت متفاوتة في الانفتاح على الخارج من عدمه والشواهد التاريخية على ذلك كثيرة. ويبدو أن الصين اليوم أفادت من تجارب التأريخ وأدركت أهمية الانفتاح في السياسة البحرية ولاسيما أن البحار والمحيطات تعد نافذة مهمة للتبادل التجاري والثقافي بين الشعوب فجددت ذلك بطرحها مبادرة طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين.

كان اعتماد مبدأ المقايضة سمة بارزة في التجارة الصينية الرومانية ففي أغلب الأحيان لم يكن التجار الرومان يدفعون ثمن البضائع التي يجلبها التجار الصينيون، بل يبادلونها ببضائع أخرى من منتجاتهم، لاسيما الزجاج والمفارش، البطانيات، الأقمشة المزركشة والمطرزة، المنسوجات المذهبة، والأحجار الكريمة، فضلاً عن بعض الأدوية

(75) للمزيد حول هذه الحروب ينظر: آرثر كريستنسن، المصدر السابق، ص 208-244.

(76) أحمد غانم حافظ، الإمبراطورية الرومانية من النشأة إلى الانهيار، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2007، ص 196؛ عمر كمال توفيق، تاريخ الإمبراطورية البيزنطية، الإسكندرية، 1967، ص 53.

(77) Hirth, China and Roman Orient, PP. 178-179.

(78) ف. هايد، المصدر السابق، ص 15.

وأعواد الطيب، وحقق الطرفان أرباحاً عاليةً جداً بلغت في أغلب الأحيان مئة بالمئة<sup>(79)</sup>. وفي عام 552م. تمكن جستنيان من إنهاء احتكار بلاد فارس لتجارة الحرير وذلك بحصوله على بيوض دودة القز التي أتى بها بعض المبشرين من مملكة خوتان فكان ذلك بداية لإنتاج الحرير في الدولة البيزنطية<sup>(80)</sup>.

### خامساً: طريق الحرير في عصر السيادة الإسلامية

تميزت العلاقات بين الحضارة العربية الإسلامية والحضارة الصينية بخصائص فريدة من نوعها على مر التاريخ، فلم يشبها شائبة الصراع أو الخلاف الجوهري إلا ما ندر. فضلاً عن العمق التاريخي للتواصل بين البلاد العربية والإمبراطورية الصينية وتوثيقه في تفاصيل موسعة حفلت بها السجلات الصينية للأسر التي حكمت الصين منذ فترات مبكرة في التاريخ حتى نهاية العصر الإمبراطوري<sup>(81)</sup>. ارتبط مسار التفاعل بين هاتين الحضارتين بمسار النشاط التجاري عبر طريق الحرير، فتشير الدراسات الصينية إلى ان العلاقات العربية الصينية ليست وليدة العصر الإسلامي إنما سبقت ظهور الإسلام بقرون عدة، إذ كانت القوافل التجارية تتطلق من الصين غرباً باتجاه تركستان فبلاد فارس وبلاد وادي الرافدين فالقسطنطينية، ومن بلاد وادي الرافدين وبلاد فارس شرقاً حتى تأخذ طريقها إلى الصين عبر أواسط آسيا<sup>(82)</sup>.

شرع المسلمون عام (13هـ) بعد تثبيت أركان الدولة العربية الإسلامية في شبه الجزيرة العربية، بسلسلة من الفتوحات كانت بأرقتها الأولى العراق وطيستون التي شكلت قاعدة مهمة على طريق الحرير ثم سارت باتجاه بلاد فارس وآسيا الوسطى. ثم تقدمت بالاتجاه الشرقي من طريق الحرير، وسارت حتى تغور الصين، فربطت شبه الجزيرة العربية

(79) Hirth, China and Roman Orient, P. 228.

(80) ف. هايد، المصدر السابق، ص 25.

(81) للمزيد حول ذلك ينظر: حسنة الغامدي، العلاقات الصينية العربية في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر: نموذج الاعتراف الشرقي بين الحضارات، ص 931 - 141.

<https://ejournal.um.edu.my/index.php/JAT/article/download/10303/7335/>

(82) بدر الدين حي الصيني، العلاقات بين العرب والصين، مكتبة النهضة، 1950، ص 8 - 10.



بأقصى نقطة في شرق العالم وهي الصين عبر طريق الحرير<sup>(83)</sup>. الأمر الذي يعني أن الفتوحات الإسلامية أسفرت عن سيطرة الدولة العربية الإسلامية على طريق الحرير.

واجهت التجارة على طريق الحرير البري في صدر الإسلام عقبات ارتبطت بفقدان الأمن على أجزاء مهمة منه نتيجة حروب التحرير، فأتجه النشاط التجاري صوب الطريق البحري، ولكن ما لبث الطريق البري أن شهدت ازدهاراً في القرن السابع الميلادي أي في العصر العباسي، إذ أولت الدولة العباسية تلك الطرق التي كانت تدر عليها أرباحاً طائلة، عناية من قبيل توفير الأمن والخدمات للمسافرين<sup>(84)</sup>. وبعد أن كانت طيسفون (المدائن) في عهد الدولة الساسانية هي المركز الذي تنتهي إليه تجارة المشرق ومنه تتفرع إلى بقية البلاد باتجاه سوريا ومصر والإمبراطورية البيزنطية، أصبحت بغداد في عهد الدولة العباسية مركزاً للمواصلات حيث كان طريق الحرير البري ينطلق منها ويتجه إلى بلاد فارس وآسيا الوسطى فيجتاز نهر جيحون ليصل إلى بخارى وسمرقند وهي مراكز تجارية مهمة على طريق الحرير ليدخل الصين عبر حوض نهر تاريم<sup>(85)</sup>.

اعتمدت الحيوانات واسطة للنقل على طريق الحرير البري، حيث استخدمت الجمال البكتيرية ذات السناميين التي كان يكثر وجودها في أواسط آسيا، ومن هناك كانت تصدر بأعداد كبيرة، فضلاً عن الخيول. وكانت القافلة الواحدة تضم أعداداً كبيرة من الجمال قد تربو على المئة أو أكثر ولاسيما في أوقات السلم، وتحمل هذه الجمال السلع التجارية وبعض المواد الغذائية اللازمة لأوقات الحاجة. وبلغ الاهتمام بالطرق التجارية أن القوافل كانت تجد ما تحتاج إليه من المواد الغذائية في الخانات والمنازل التي تنتشر على طول الطرق التجارية، كما أن الخانات كانت توفر الحماية للقوافل ليلاً خوفاً من النهب<sup>(86)</sup>.

ألقت الصين إلى جانب الطريق البري في المدة بين القرنين التاسع والثاني عشر الميلاديين، سوقاً ممتازاً لتجارة الخليج العربي، والتجار المسلمين القادمين من بغداد، إذ كانت

(83) علي رضا جكنكي وآخرون، المصدر السابق، ص.

(84) ف. هايد، المصدر السابق، ص42.

(85) طارق فتحي سلطان، العرب والصين في القرون الوسطى دراسة سياسية حضارية 1-769/هـ-622-1368م، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة الموصل، 1980، ص 144 - 145.

(86) طارق فتحي سلطان، المصدر السابق، ص148 - 149.

الأسعار مقبولة وتدع مجالاً لتحقيق أرباح طائلة عند طرفي المحيط الهندي. فنشطت حركة تجارية عارمة بين العراق والصين على طول المراحل والمحطات العديدة التي تركزت في قواعد شبه جزيرة الملايو، وإمبراطورية الخمير (الهند الصينية)، وسومطرة وجافا<sup>(87)</sup>.

كان للعرب والمسلمين مكانة مهمة في تجارة المحيط الهندي وغطت معظم أجزاء شبه القارة الهندية. على أنه يمكن القول أن سواحل الهند لم تكن نهاية مطاف السفن العربية بل كان المحط الأول لسفن العرب المتجهة إلى الصين، وكانت الرحلة التجارية العربية هي أطول الرحلات البحرية في ذلك الوقت واعترف المؤرخ الصيني فواين جانغ في كتاب (مبادئ الشرق) بقوة العرب التجارية بقوله "إن العرب والمسلمين هم الذين كانوا يقبضون على ناحية التجارة الدولية في الشرق والغرب، من أوائل القرن الثامن الميلادي حتى أوائل القرن السادس عشر، فيبحرون بسلعهم من الخليج العربي فالمحيط الهندي، ومنه إلى الموانئ الصينية التجارية أمثال: كانتون، سوجو، يانغ، هانغ جو، ومنغ وكلها وكلها من موانئ الصين الجنوبية"<sup>(88)</sup>. واستمر تفوق التجارة الإسلامية حتى أصبحت في القرن الرابع الهجري على حد وصف الباحثين "مظهراً من مظاهر أبهة الإسلام وصارت هي السيدة في بلادها، وكانت سفن المسلمين وقوافلهم تجوب كل البحار والبلاد وكانت الإسكندرية وبغداد هما اللتان تقرران الأسعار للعالم في البضائع الكمالية على الأقل"<sup>(89)</sup>.

درت التجارة العربية الإسلامية على بلدان جنوب آسيا ربحاً وافراً، فأخذ التجار الهنود والصينيون يتوافدون إليها لجمع الذهب والفضة والأفوية بل أن قسماً كبيراً منهم أخذ يقصد هذه البلدان ويقيم فيها للمشاركة بثرواتها ولتفادي الاضطرابات والثورات في بلدانهم وقد ترك ذلك أثره في اقتصاديات المنطقة وحضارتها<sup>(90)</sup>. وفي هذا السياق ذكر ماركو بولو

(87) أدوار بروي، تاريخ الحضارات العام: القرون الوسطى، بيروت، 1965، ص243.

(88) شوقي عبد القوي عثمان، تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (41 - 904هـ -- 661 - 1498م)، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، 190، ص45-49.

(89) آدم متز، الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري أو عصر النهضة في الإسلام، ترجمة: محمد عبد الهادي أبو ريده، مكتبة الخانجي، القاهرة، (د.ت)، المجلد الثاني، ص371.

(90) أدوار بروي، المصدر السابق، ص345.

أن مقدار الذهب الذي كان يجمع من جاوة يفوق كل تقدير وتصور، وكان تجار الصين يستوردون منه مقداراً كبيراً<sup>(91)</sup>.

دخلت في نطاق التبادل التجاري آنذاك المئات من السلع والبضائع أهمها التوابل، البخور، العطور، الجواهر، الأحجار الكريمة والمعادن، الخيول، المنسوجات، البورسلين، الفخار، الرقيق... الخ<sup>(92)</sup>.

### سادساً: طريق الحرير في عهد الإمبراطورية المغولية

سعى المغول في مرحلة من مراحل تاريخهم إلى إقامة دولة عالمية كان من أبرز أهدافها السيطرة على الطريق التجاري الموصل بين الشرق والغرب، في وقت كانت قد خضعت فيه أجزاءه، على نحو متفاوت، للقوى السياسية والقبائل المتعددة في آسيا التي كانت ملهمة نشاطه التجاري، بدءاً من أسرة تشنغ (115 - 1234م) التي سيطرة على الأجزاء الشمالية من الصين، وأسرة سونغ (960 - 1127م) التي سيطرة على الأجزاء الجنوبية منها، تليها قبائل من الأتراك الأويغور وهي قبائل شبه متمدنة سيطرت على شمال شرق تركستان وقامت بدور الوسيط بين الأقوام المتحضرة من الفرس والصينيين والهنود، ثم القراخانيين<sup>(93)</sup> الذين كونوا في القرن الثاني عشر الميلادي أشبه بالدولة الحاجزة بين المغول والدولة الخوارزمية<sup>(94)</sup> التي سيطرت على مناطق ما وراء النهر ووصفت بأنها دولة ثنائية الثقافة عربية فارسية. كما كان الإسماعيليون في فارس والعباسيون في العراق مركز الخلافة الإسلامية، وسلاجقة الروم في آسيا الصغرى، والدولة البيزنطية، ثم الأيوبيين في مصر والشام، والإمارات الإفريقية على سواحل بلاد الشام فضلاً عن القوى التجارية الإيطالية في أكثر من منطقة. من خلال توزيع هذه القوى واختلافها تبين كبر حجم المشروع المغولي في

(91) ماركو بولو، 279-280.

(92) أدوار بروي، المصدر السابق، ص345.

(93) القراخانيين:

(94) الدولة الخوارزمية:

السيطرة على طريق الحرير، لذا كان لابد للمغول من إخضاع هذه القوى أو تحييدها أو ضمان تبعيتها ليتسنى لهم الانفراد بالسيطرة على هذا الطريق<sup>(95)</sup>.

في حقيقة الأمر أنهم تمكنوا من إنجاز نسبة كبيرة من مشروعهم هذا حتى خضعت لهم شمال الصين كلها والمنطقة الممتدة من سهول روسيا حتى بولندا والمجر، ومن الصين شرقاً حتى بلاد الشام غرباً مروراً بتركستان والدولة الخوارزمية والعراق في خط سير يتوافق مع طريق الحرير<sup>(96)</sup>.

ترك امتداد سيطرة المغول على تلك الساحة العالمية تأثيراً حاسماً على نشاط التجارة بين الشرق والغرب<sup>(97)</sup>. فالهجمة الكبيرة والتدمير الهائل والمجازر الفظيعة التي ارتكبوها كانت لها نتائج سلبية على طريق الحرير البري، ولم تستعد الحياة الاقتصادية في تلك المرحلة عافيتها من جديد كما كانت عليه من قبل<sup>(98)</sup>، وبحسب وصف ف. هايد أنه "كان لا بد من شجاعة كبيرة للإقدام على مزاولة أي نوع من التجارة مع جنس بشري كانت شراسته وعاداته الثورية تبعث الرعب في نفوس البشر كلهم. ولكن النجاح معهم في هذا السبيل فإنه نصراً لا يقدر بثمن"<sup>(99)</sup>. وحتى من امتلك الشجاعة من التجار للمبادرة بالنشاط التجاري آنذاك أصبح مصيره مجهولاً، فقد كان المغول في حالة تشاحن وتحارب دائمة في معظم عهد قوبيلاي خان (1260 - 1294) وعندما كان هولالكو وبركة خان يتقاتلان عام 1260 ذبح كل منهما تجار الآخر<sup>(100)</sup>. وأورد ماركو بولو أن سمرقند التي كانت من أهم المراكز التجارية شهدت اضطرابات كبيرة آنذاك بين سكانها المحليين أنفسهم<sup>(101)</sup>. وهذا يعني أن طرق الحرير في تلك المرحلة أصبح غير آمن لممارسة أي نوع من النشاط التجاري.

(95) نعمان محمود، جبران، محاولات المغول السيطرة على طريق الحرير (أسباب ونتائج)، مجلة دراسات تاريخية، العددان 39 و40، كانون الأول 1991، ص139.

(96) جون ماي، ص333.

(97) ف. هايد، المصدر السابق، ص298.

(98) طارق أحمد شمس، المصدر السابق، ص68 - 69.

(99) المصدر السابق، ص 298 - 299.

(100) جون مان، كوبلاي خان ملك المغول الذي أعاد بناء الصين، ترجمة احمد لطفي، هيئة ابوظبي للسياحة والثقافة، أبو ظبي، 2013، ص333.

(101) رحلات ماركو بولو، ترجمة عبد العزيز توفيق جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1977، ص80..

على الرغم من تعطل الطرق التجارية لاسيما البرية في تلك المرحلة، إلا أن ذلك لا ينسحب على سني حكم المغول كافة، فما إن استقرت السيطرة المغولية على مناطق التوسع إلا وبدأت حركة ازدهار وتوسع للطرق التجارية<sup>(102)</sup>. فقد تغيرت تلك النظرة تجاه المغول، إذ جعل وصول هولوكو حفيد جنكيز خان إلى مدينة بغداد وإسقاط الخلافة العباسية (656هـ/1258م) العالم المتمدن في المشرق العربي وأوروبا الصليبية يرى في أن الإمبراطورية المغولية أصبحت واقعاً سياسياً وعسكرياً واقتصادياً ولا بد من التواصل معها دبلوماسياً واقتصادياً. بل إن قيام دولة المغول في آسيا الوسطى وفارس والعراق فتح المجال هذه المرة أمام أوروبا لتصل إلى الصين براً وبحراً على نحو مباشر، لاسيما بعد انهيار الدولة العربية الإسلامية والدويلات القائمة على أنقاضها<sup>(103)</sup>. وضمن هذا السياق أشار المؤرخ عباس أقبال إلى أن خضوع معظم أنحاء آسيا لاسيما البلاد ذات الحضارات القديمة وطرق الربط المهمة تحت إدارة موحدة ونظام حكم واحد، وفرض إلياسا الجنكيزية على كل البلاد الخاضعة لأبناء جنكيزخان الأربعة، كانت سبباً في تداعي الحواجز الكبرى التي لم تكن تسمح من قبل لسكان مختلف البلاد بإقامة علاقات مباشرة بينها. فجاء ذلك متوافقاً مع رغبة المغول في جلب رؤوس الأموال والبضائع النفيسة من البلاد المتحضرة، لذا أبقوا على الطرق التجارية مفتوحة<sup>(104)</sup>. كما يمكن تلمس اهتمام المغول بالبعد التجاري ضمن الحياة الاقتصادية، فضلاً عن طبيعتهم البدوية التي جعلت للتجارة أهمية خاصة عند بعض قبائلهم، فإنهم ضمنوا إلياسا بنوداً حفظت بموجبها حقوق التجار وحرية التجارة. كما أولوا اهتماماً متزايداً للطرق التجارية وحفظ النظام والأمن لمستخدميها وأوجدوا ما يسمى بالمستخفيين (القراقية) الذين تجلت مهمتهم في حفظ الأمن على الطرق التجارية. ونلمح أيضاً التركيز على البعد الاقتصادي في معظم المناطق التي سيطروا عليها في أن الفئات التي نجت من القتل كانت تشمل التجار والحرفيين، الذين غالباً ما كانوا يرسلونهم إلى مركز الدولة في منغوليا. كما عنوا بإيجاد مناطق استقرار لجماعات صغيرة أسكنت على طول الطرق التجارية وجاء ذلك

(102) نعمان محمود جبران، المصدر السابق، ص148.

(103) طارق أحمد شمس، المصدر السابق، ص68.

(104) عباس أقبال، تاريخ المغول منذ حملة جنكيزخان حتى قيام الدولة التيمورية، ترجمة عبدالوهاب علوي، المجمع الثقافي، أبو ظبي، 2000، ص548-549.

لتحقيق هدفين في آن واحد: تأمين الاتصال بين أجزاء الإمبراطورية المغولية ضمن نظام البريد، وتوفير مناطق استراحة التجار في جميع أرجاء هذه الإمبراطورية<sup>(105)</sup>.

ذلك كله قاد إلى ازدهار تجارة طريق الحرير بين أقسام إمبراطورية المغول والدول المجاورة، ومن ثم فيما بينها وبين الدول الأوروبية وذلك عبر مسارين: الأول يبدأ من أرمينيا الصغرى وإمبراطورية طرابزون باتجاه فارس، وصولاً إلى الخليج العربي وينتقل التاجر من بعدها باتجاه الهند والصين، والثاني ينطلق من جنوب روسيا مجتازاً وسط آسيا وصولاً إلى الصين<sup>(106)</sup>.

لم تكن منغوليا هي المستفيد هذه المرة من النشاط التجاري بل الصين، ففي عام 1263 نقل قوبيلاي خان (1260-1294) عاصمة الإمبراطورية المغولية من زاندو إلى بكين بعد إعلانه تأسيس أسرة يوان الملكية (1271-1368)<sup>(107)</sup>. وشهدت الصين آنذاك ازدهاراً اقتصادياً، فقد صدرت تنسغ تو غربي الصين الحرائر الصينية إلى أواسط آسيا وانتشرت على السواحل البحرية المرافئ التي عجت بنشاط منقطع النظير<sup>(108)</sup>.

الملاحظ أن أسرة يوان انغمرت بالتقاليد الصينية فسارت على سياسة أسرة سونغ في التخفيف من نظام الجزية والتجارة، وافتتحت أربعة مكاتب بحرية لإدارة التجارة الخارجية عبر موانئ شنغهاي، فوتشو، نانجيو وكانتون، والميناء الأخير هو الأكثر أهمية لإدارة العلاقات التجارية مع التجار المسلمين<sup>(109)</sup>. وابدأ قوبيلاي خان اهتماماً كبيراً بالتجارة معهم وسمح لهم بتأسيس شركات لممارسة نشاطاتهم التجارية مع تجار الصين وتقديم القروض لهم<sup>(110)</sup>.

(105) نعمان محمود جبران، المصدر السابق، ص 47 - 48.

(106) طارق أحمد شمس، المصدر السابق، ص 75 - 76.

(107) جون مان، المصدر السابق، ص 27-28.

(108) أدوار بروي، المصدر السابق، ص 379.

(109) Timothy Brook (e. d), Op. Cit., P. 219.

(110) Morris Rossabi, China and the Islamic World, Comparative Civilizations Review: Vol. 13: No. 13, P. 272. Article 19. Available at: <https://scholarsarchive.byu.edu/ccr/vol13/iss13/19>

ولا يقل عن ذلك أهمية نشاط العلاقات التجارية، برأً وبحراً، مع بلاد فارس، حيث تولت الحكم آنذاك عائلة هولوكو المغولية، التي صدرت الطنافس والسروج الدروع المعدنية والأدوات البرونزية والأواني المزدانة بالمينا<sup>(111)</sup>. ويمكن القول أن في عصر الإيلخانات، كانت طرق القوافل في الشرق الأقصى والهند والبحر المتوسط وصحراء قبجاق وبلاد فارس والعراق تنتهي في مدينة تبريز. وفي الوقت نفسه كانت تبريز ترتبط بالخليج العربي عبر ثلاث طرق هي؛ طريق الصرة وبغداد، وطريق سيراف، وطريق هرمز. كما ارتبطت تبريز بالبلاد المسيحية عبر طريقين هما؛ طريق أرمينيا الكبرى، وطريق أرمينيا الصغرى<sup>(112)</sup>.

بالإجمال يمكن القول أن حكم المغول قد أعاد الحياة لطريق الحرير العظيم وإن زاد تشعبه ضمن إمبراطوريتهم، فقد أثمرت سياسة إيلخانات بلاد فارس تجاه بابوات أوروبا وملوكها والحملة على مصر والشام تدريجياً، في إيجاد قنوات اتصال مهمة بين مصر والشام وأوروبا مع مناطق آسيا الوسطى والشرقية التي كانت تمثل عالماً مجهولاً لدى الغرب<sup>(113)</sup>. إذ قام الأوروبيون برحلات وبعثات ضمن الإمبراطورية المغولية لأهداف سياسية واقتصادية ودينية. ومن أبرز الإعلام الأوروبية التي زارت الإمبراطورية المغولية جيوفاني دي بيانو كاربيني في المدة 1245 - 1247م، الذي كان أول من زود الغرب بمعلومات ثرية عن الشرق والمغول، وروبروك عام 1252، الذي كان لمعلوماته أكبر الأثر في حث الغرب على المزيد من الاتصال بالمغول. وعد تقرير روبروك من أفضل المؤلفات الجغرافية التي وصلتنا من العصر الوسيط<sup>(114)</sup>. كما كان لرحلة ماركوبولو أثراً كبيراً في دفع حركة الكشف الجغرافية وبداية السيطرة الغربية وأشار الباحثون إلى أن أهدافه كانت شبيهة بأهداف كريستوف كولومبوس في اكتشاف طريق تجاري جديد<sup>(115)</sup>.

(111) أدوار بروي، المصدر السابق، ص379.

(112) عباس إقبال، المصدر السابق، ص552.

(113) المصدر نفسه، ص549-550.

(114) نعمان محمود جبران، المصدر السابق، ص149.

(115) عبد الرحمن حميدة، طريق الحرير بين ابن بطوطة وماركوبولو، مجلة دراسات تاريخية، العددان 39، 40، كانون الأول، 1991، ص84.

بعد تنامي العسكرية التركية في بلاد المشرق وآسيا الغربية (المماليك والأتراك السلاجقة ثم الأتراك العثمانيون الذين أسسوا ممالك عسكرية بين القرنين الرابع عشر والسادس عشر) عادت الطرق التي فتحها المغول أمام التجار الغربيين لتغلق من جديد بعد انحسار المد المغولي. وقاد تغير الظروف الدولية على طريق الحرير إلى ضعف النشاط التجاري، وعودة الصين إلى سياسة العزلة، ثم انتهاء حكم سلالة يوان المغولية في الصين وتأسيس حكم سلالة جديدة هي سلالة المينغ (1368-1644) التي شهد عهدها محاولة جادة لبعث تجارة طريق الحرير البحري<sup>(116)</sup>.

### سابعاً: حوار الحضارات على طريق الحرير

#### 1- البوذية والإسلام على طريق الحرير

كان لطريق الحرير دور عظيم في التفاعل الحضاري، فضلاً عن دوره في التبادل التجاري، فقد كان يربط بين عدداً من الدول والإمارات التي تعتنق ديانات ومذاهب فكرية مختلفة ولها حضارات متنوعة والمعروف أن هناك قنوات متعددة لنقل الثقافة والحضارة إلا أن التبادل التجاري ومنذ أقدم العصور كان أقوى وسائل الاتصال بين الجماعات البشرية المختلفة والتفاعل الحضاري. فلم يكن دور التجار قاصراً على نقل البضائع عبر طريق الحرير وإنما نقلوا الحضارة والدين في مبادلاتهم التجارية التي أنتجت دولاً مختلفة. ولعل أبرز الديانات التي انتقلت عبر طريق الحرير هما البوذية والإسلام.

#### أ- البوذية

ظهرت البوذية في الهند في أواخر القرن السادس قبل الميلاد وعبر تاريخها الطويل شهد انتشارها فترات من الانكماش والانبساط متأثرة بعوامل مختلفة. إلا أن تاريخها الإجمالي يقرر أن هذه الديانة واصلت سيرها طوال خمسة وعشرين قرناً. وخلال هذه الفترة الطويلة

(116) محمد حرب فرزات، المصدر السابق، ص116.



تطورت البوذية سواء من ناحية العقيدة<sup>(117)</sup>، أو التطبيق أو الآداب أو المؤسسات المرتبطة بها كالمعابد والمعاهد<sup>(118)</sup>. وخلال القرن الثالث قبل الميلاد حاول ملك الهند الاشكاني أسوكا (273 - 232 ق. م) الذي اعتنق البوذية، نشرها خارج الهند لاسيما في المناطق الشرقية من الإمبراطورية الفارسية لاسيما في المناطق التي كانت خاضعة لنفوذ الكوشانيين. وكان لهذه السلالة دور أساس في نشر البوذية لاسيما غرب الهند، أفغانستان بلاد ما وراء النهر، شرق الإمبراطورية الفارسية بل وفي الصين حيث دخل بعض رهبان البوذية إلى قلب الصين عبر طريق الحرير كما تشير المصادر التاريخية إلى أن المبشرين بهذا الدين تحركوا بأمر الملك أسوكا وانطلقوا غرباً إلى مصر والشام وسيرنه في شمال أفريقيا<sup>(119)</sup>. وفي القرن الثاني الميلادي نفذت البوذية عبر مسالك طريق الحرير إلى آسيا الوسطى والصين وحظيت بدعم الحكام، وشهدت هذه الفترة ظهور أقدم ترجمة صينية للكتاب المقدس البوذي، إذ وسع الرهبان البوذيون من نشاطهم، وأخذت تعاليم البوذية تتكيف مع التقاليد الدينية الصينية. ومن الصين دخلت البوذية إلى كوريا. وكان لنشاط الرهبان الصينيين الذين زاروا الهند وسيلان وجاوه في القرن الخامس الميلادي أثراً كبيراً في نشر البوذية في هذه البقاع ولاسيما في ظل مساندة الأنظمة الحاكمة آنذاك<sup>(120)</sup>. كما أن ظهور التجارة البحرية دفعت إلى هجرات التجار البوذيين باتجاه الشبكات التجارية الجديدة في الشمال والجنوب على طول حافة المحيط الهندي وانتشرت معها مراكز البوذية التي بدأت تتجه غرباً<sup>(121)</sup>.

وفي المدة من القرن السادس إلى القرن العاشر الميلادي استمرت البوذية في التقدم والانتشار، وتعد هذه الفترة من أزهى فترات البوذية من الناحية الثقافية. وخلال المدة بين القرنين الحادي عشر والخامس عشر الميلاديين ضعفت البوذية واختفي الكثير من آثارها وذلك لعودة النشاط الهندوسي في الهند ولظهور الإسلام في الهند وفي سواها من المناطق التي

(117) حول العقيدة البوذية ينظر: كامل محمد محمد عويضة، بوذا والفلسفة البوذية، دار الكتب العلمية،

بيروت 1994؛ فؤاد محمد شبل، البوذية، دار المعارف، مصر، (د. ت).

(118) أحمد شلبي، أديان الهند الكبرى: الهندوسية، الجينية، البوذية مع ملحق عن قضية الألوهية كنموذج للمقارنة بين قضايا الأديان، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1984، ص 177.

(119) عيليرضا جكنكي وآخرون، المصدر السابق، ص 32-33.

(120) Daniel c. Waugh, The Silk Roads in History, PP. 11-13. www. penn. museum/expedition.

(121) يوهان أيلفركوغ، البوذية والإسلام على طريق الحرير، ترجمة عبد الجبار ناجي، المركز الأكاديمي للأبحاث، العراق، 2016، 64-67..

كانت تنتشر فيها البوذية<sup>(122)</sup>. وإلى جانب البوذية والإسلام انتقلت عبر طريق الحرير العديد من المعتقدات الدينية منها ما يتعلق بالطقوس الإغريقية فضلاً عن عبادة الشمس، المانوية، والزرادشتية<sup>(123)</sup>.

## ب: الإسلام

مهدت الفتوحات الإسلامية الطريق أمام الدعاة والتجار الذين كان لهم دوراً بارزاً في نشر الإسلام معتمدين سمو مبادئه منهجاً في التبشير<sup>(124)</sup>. وشكلت طرق الحرير البرية والبحرية المسالك الرئيسية لانتشار الإسلام في الهند وجنوب شرقي آسيا والصين ويعتقد الكثير من الباحثين بوجود صلة كبيرة بين التجارة وانتشار الإسلام<sup>(125)</sup>. إذ إن معظم المسلمين الذين وصلوا الصين قبل القرن الثالث عشر الميلادي كانوا من التجار وأقاموا في موانئ الصين الجنوبية والجنوبية الشرقية<sup>(126)</sup>. ففي القرن الثاني الهجري (الثامن الميلاد) مارس المسلمون من العرب والفرس تجارة التوابل والعاج والأحجار الكريمة بين الهند وأوروبا ولقرون عديدة، وأدى ذلك إلى توالي تدفق المسلمين وأقاموا لهم مستوطنات على طول الساحل الغربي لجنوب الهند وتزوجوا من النساء المحليات ونشأ أثر ذلك مجتمع خليط من العرب والفرس والهنود في مراكز التجارة على طول ساحل مليبار. ومما أسهم في تعميق الوجود الإسلامي وانتشاره جنوب الهند العلاقة الودية بين التجار المسلمين العرب والفرس والحكام الهنود الذي وفروا لهم الحماية والمساعدة لما درّه النشاط التجاري على بلادهم من ثروة ورخاء. لذا فإنهم لم يقفوا عقبة في طريق نشر الدعوة الإسلامية في الهند والواقع أن التجار المسلمين حققوا نفوذاً كبيراً

(122) أحمد شلبي، المصدر السابق، ص 178 - 179.

(123) عليارضا جكنكي وآخرون، المصدر السابق، ص 33-35.

(124) أمنية محمد الطنطاوي، المؤثرات الحضارية الصينية على إقليم تركستان الشرقية، المكتب العربي للمعارف، القاهرة، 2016، ص 17.

(125) حيدر علوان حسين، أثر العرب في نشر الإسلام والحضارة العربية الإسلامية عبر طريق الحرير، مجلة كلية التربية الأساسية الجامعة المستنصرية، ملحق العدد 74، 2012، ص 37.

(126) Morris Rossabi, Op. Cit, P. 270 .

في جنوب الهند حتى قدوم البرتغاليين<sup>(127)</sup>. وكانوا رأس جسر ساحلي هام لتطور الملاحة البحرية الإسلامية في المحيط الهندي<sup>(128)</sup>.

كما حمل التجار المسلمون من العرب والفرس والهنود الإسلام إلى جنوب شرقي آسيا وعبر فترات مختلفة تبدأ أهمها بنهاية القرن الثاني عشر الميلادي حيث أخذ الإسلام ينتشر على نحو واسع ولم تلبث إندونيسيا منذ القرن الرابع عشر أن قررت شخصيتها الإسلامية وطابعها الثقافي والحضاري<sup>(129)</sup>. كما شهد أرخبيل الملايو في القرن الخامس عشر انتشاراً كبيراً للإسلام لاسيما مع تراجع الممالك الهندوسية، ونشاط الحركة التجارية<sup>(130)</sup>.

أما في الصين فإن استمرار العلاقات التجارية فيما بين التجار العرب المسلمين وبين الصينيين مكنت التجار المسلمين الذين امتازوا بتفوقهم العلمي والثقافي من نشر الإسلام في مراكز التجارة، فضلاً عن أن تركّزهم في مناطق الموانئ واستقرارهم فيها لمتابعة نشاطهم التجاري دفعهم للزواج من النساء الصينيات اللاتي أسلمن على أيديهم. فشكل المسلمون جالية مهمة في مدينة خانفو (كانتون) منذ القرن الأول الهجري<sup>(131)</sup>. وذكر ابن بطوطة ان المسلمين كانوا يسكنون في بعض جهاتها ولهم فيها المسجد والزاوية والسوق ولهم قاض وشيخ يرجعون اليهم في أمورهم<sup>(132)</sup>. وفي موضع آخر أشار إلى أنه 'في كل مدينة من مدن الصين مدينة

(127) توماس. و. أرنولد، الدعوة إلى الإسلام: بحث في تاريخ نشر العقيدة الإسلامية، ترجمة: حسن إبراهيم حسن وآخرون، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1970، ص296، ص298؛

احمد زين الدين المعبدي المليباري، تحفة المجاهدين في أحوال البرتغاليين، مؤسسة الوفاء، بيروت، 1985، ص22؛ Stephen F. Dale, The Islamic Frontier in South-West India: The Shahd as a cultural Idea among the Mappillas of Malabar, Madern Aia Studies, Vol. 11, No. 1, February, 1977, P. 44.

(128) يوهان أيلفركوخ، المصدر السابق، ص65.

(129) فيصل السامر، المصدر السابق، ص43 - 44، ص46 - 47.

(130) للمزيد حول انتشار الإسلام في أرخبيل الملايو ينظر: علوي بن طاهر الحداد، المدخل إلى تاريخ الإسلام في الشرق الأقصى، تحقيق محمد ضياء شهاب، عالم المعرفة، 1985؛ بشار الجعفري، أولياء الشرق البعيد: أساطير مجهولة في أقاصي المعمورة، رواية تاريخية حول كيفية انتشار الإسلام في أرخبيل الملايو، الهيئة العامة السورية للكتاب، دمشق، 2016، ص496-527.

(131) توماس. و. أرنولد، المصدر السابق، ص334 - 335؛ عمار مرضي علاوي، أثر التجار في الحضارة العربية الإسلامية، صفحات للدراسات والنشر والتوزيع، سوريا، 2018، ص64.

(132) تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار، تحقيق علي المنتصر الكتاني، مؤسسة الرسالة، 1979، ج2، ص724.

للمسلمين ينفردون بسكناها، ولهم فيها المساجد لإقامة الجماعات وسواها وهم معظمون محترمون»<sup>(133)</sup>.

والواقع أن التجار المسلمين كانوا عنصراً نشطاً في الصين وذا فعالية مؤثرة خلال تاريخهم هناك فقد قاموا بدور كبير في حراك المجتمع<sup>(134)</sup>. حتى أن السجلات التاريخية لأسرة تانغ ذكرتهم باسم "الداشي فا" وداشي هي ترجمة حرفية لكلمة "تاجر" وفا تعني المسلم<sup>(135)</sup>. وحظي التجار المسلمون في عهدها لاسيما بعد أن تلقت مساعدات من الدولة العربية الإسلامية لإخماد الثورة التي أوشكت أن تطيح بها عام (137هـ/754م)<sup>(136)</sup>.

أما أسرة سونغ (960-1279) فقد أرسلت العديد من المبعوثين المحملين بالهدايا إلى البلاد العربية وبلاد فارس، على نحو شجع العديد من التجار على القدوم إلى الصين، فكانت حريصة على تعزيز وجودهم في كانتون وتسي تون (مدينة الزيتون) وتوفير الحماية لتجارهم، حتى بلغ عددهم آنذاك عشرة آلاف عربي في هذين الميناءين خلال القرن العاشر. ومن ملامح الحرية الدينية التي حظى بها المسلمون في عهد سونغ هو سماحهم بإنشاء مسجد تسي تون الكبير الذي بني على طراز المسجد الأموي في دمشق، فضلاً عن السماح لهم بتخصيص قطعة أرض لدفن موتى المسلمين<sup>(137)</sup>. الملاحظ هنا أن تركيز الجاليات العربية والإسلامية في مناطق الموانئ تعطينا انطباعاً أن الإسلام وصلها عبر طريق الحرير البحري.

وعلى طريق الحرير البري نفذ الإسلام مع التجار العرب والفرس والهنود إلى قلب آسيا الوسطى ومنها إلى الصين، فمن تركستان الشرقية انطلق مساران شمالاً حيث الممرات الطبيعية الرئيسية خاصة ممر زونغاريا وجنوباً حيث الواحات لاسيما تورفان، وحيث طرق التجارة التقليدية يلتقي المساران ويدخلان الصين في شمالها الغربي وذلك في القرن الثالث عشر ومنها بدأ ينتشر في مناطق عديدة في الشمال الغربي والجنوب الغربي وقليلاً منه دخل

(133) المصدر نفسه، ص718.

(134) سليمان عبد العزيز العتيق، الصين: الحضارة والثقافة، مؤسسة الانتشار العربي، بيروت، 2011، ص90.

(135) دار النشر للجامعات، الموسوعة الإسلامية الصينية، ترجمة بيت الحكمة، مصر، 2015، ج1، ص31.

(136) خالدة حمود سلمان الجبوري، كاشغور حاضرة تركستان الشرقية دراسة في أحوالها السياسية والحضارية، أطروحة دكتوراه، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 2011، ص73.

(137) فهمي هويدي، الإسلام في الصين، عالم المعرفة، 1981، المصدر السابق، ص24 - 34.

إلى إقليم منشوريا. وفي المناطق الجنوبية أنساب باتجاه شمال الهند الصينية ويمكن أن يؤرخ لانتشار الإسلام الحقيقي في الصين بين القرنين الثالث عشر والسادس عشر وبعدها ظل بصفة ثانوية<sup>(138)</sup>. فقد شهد عهد أسرة يوان حركة هجرة واسعة النطاق للمسلمين من العرب والفرس والترک وغيرهم إلى الصين، ولاسيما أن ضعف الخبرات الإدارية للمغول وخشيتهم من الصينيين اضطررتهم للاعتماد على المسلمين<sup>(139)</sup>. وكان بعضهم من التجار والصناع وبعضهم الآخر جنوداً أو أسرى حرب. واستقر عدداً كبيراً منهم بصفة دائمة وتزوجوا من النساء الصينيات حتى أصبحوا طائفة كبيرة ومزدهرة حتى تقلد قسم منهم مناصب مهمة في الدولة<sup>(140)</sup>. وهذا إن دل على شيء إنما يدل على علو شأن الإسلام والمسلمين هناك. وتزامن ذلك مع بدء انتشار الإسلام في ربوع إمبراطورية المغول لاسيما مغول فارس، بعد منافسة شديدة مع البوذية والمسيحية<sup>(141)</sup>.

وفي عهد أسرة المينغ (1368-1644) حصل المسلمون على كثير من الامتيازات وتدل كثرة المساجد التي بنيت في تلك الأثناء على انتعاشهم، كما وطد ملوك أسرة المينغ صلاتهم الودية بأمراء المسلمين الذين كانوا يقيمون على حدود الصين الغربية، وفي عام 1412 تلقى إمبراطور الصين دعوة لدخول الإسلام من الشاه رخ بهادر أحد الأمراء التيموريين عبر رسالتين، ويشير توماس أرنولد إلى أن هاتين الرسالتين خلقتا قصة روت أن أحد أباطرة الصين قد تحول إلى الإسلام<sup>(142)</sup>.

## 2- اسهامات فكرية وتقنية على طريق الحرير

لم يكن لذلك التحرك الواسع للجنود والتجار والرحالة والمسافرين عبر طريق الحرير أن يحرك النقود والديباج والمعادن والحلي والأحجار الكريمة فحسب بل كان وسيطاً ناقلاً

(138) حسين جلال، تاريخ الشعوب الإسلامية في العصر الحديث، دار الوفاء، الإسكندرية، 2001، ص25.

(139) Morris Rossabi, Op. Cit., P. 272.

(140) توماس. و. أرنولد، المصدر السابق، ص334 - 335.

(141) إبراهيم محمد علي مرجونة، المغول والحضارة الإسلامية: رحلة المغول من الاستكبار إلى الانصهار، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2019، ص348-315؛ رجب محمد عبد الحليم، انتشار الإسلام بين المغول، مطبعة الجيلاوي، القاهرة، 1986، ص175-226.

(142) توماس. و. أرنولد، المصدر السابق، ص336 - 339.

للأفكار والثقافات. فعلى هذا الطريق كانت تتحرك جماعات بأفكارها وعقائدها ولغاتها وتثقافتها، من مختلف القوميات والأديان<sup>(143)</sup>. فقد تعدى طريق الحرير دوره الاقتصادي إلى آفاق إنسانية أخرى، فانتقلت عبره الديانات فعرف العالم البوذية وعرفت آسيا الإسلام وانتقل عبره البارود فعرفت الأمم الحروب المدمرة وانتقل عبره الورق، فحدثت طفرة كبرى في تراث الإنسانية مع النشاط التدويني الذي سهل أمره الورق، وانتقلت عبره أنماط من النظم الاجتماعية التي كانت ستظل، لولاه، مدفونة في حواضر وسط آسيا<sup>(144)</sup>.

ويتقدم العرب والمسلمون على غيرهم من الشعوب فقد كان لهم إسهامات عدة في مجرى الحضارة الصينية والتفاعل الحضاري عبر طريق الحرير، برزت لك المؤثرات بأجلى صورها في حقبة أسرة يوان لاسيما في مجالات الفلك والرياضيات والطب العربي والإسلامي والصيلة والكيمياء، حتى أن قوبلاي خان أسس مراكز خاصة لدراسة الطب والصيلة والفلك، ضمت علماء عرباً ومسلمين إلى جانب العلماء الصينيين. وامتد تأثير الفلكيين العرب والمسلمين إلى استخدام الصين في تلك الفترة التقويم الإسلامي الهجري الذي أعده جمال الدين باسم تقويم (وان نيان) ويعني عشرة آلاف سنة، وأصبح التقويم الهجري مرجعاً هاماً لوضع التقويم الصيني على مدى أربعمائة سنة ابتداءً من أواسط القرن الثالث عشر<sup>(145)</sup>.

كما انتشرت ظاهرة تقليد الخزف الصيني في دمشق وبغداد وإيران وتركيا<sup>(146)</sup>. وازدهرت صناعة الورق، إذ انتقلت من الصين إلى البلاد العربية في عهد الخليفة العباسي هارون الرشيد، ونقلها العرب بدورهم إلى أوروبا، فضلاً عن دورهم في نقل البوصلة<sup>(147)</sup>. وعبر طريق انتقلت الكثير من الفنون والحرف والصنائع لاسيما أن المغول الذين أجبروا

(143) COSME programme of the European Union, The Potential of the Western Silk Road, Working paper, World Tourism Organization, 2017, P. 11;

محمد حرب فرزات، المصدر السابق، ص 109.

(144) محمود إدريس الصيني، المصدر السابق، ص 10.

(145) فهمي هويدي، المصدر السابق، ص 49-51؛ جعفر كرار أحمد، الحزام الثقافي: تاريخ التبادل الثقافي بين الصين والعرب، العلاقات العربية الصينية (ملف 1)، جامعة الدراسات الدولية في شنغهاي، مركز دراسات الشرق الأوسط، ص 85.

(146) جعفر كرار أحمد، الحزام الثقافي: تاريخ التبادل الثقافي بين الصين والعرب، ص 87.

(147) سليمان عبد العزيز العتيق، المصدر السابق، ص 87-88..

آلاف الفنيين والعلماء والصناع العرب للتقدم معهم نحو الصين، كانوا قد أُجبروا أيضاً آلاف الصناع والفنيين والفنانين والنقاشين الصينيين على التقدم معهم نحو العراق، بل كان من ضمنهم فنيون وخبراء في صناعة السلاالم والآلات الخشبية التي يعبر بها الجنود الحصون العالية<sup>(148)</sup>.

ومن المهم الإشارة هنا، إلى أن مقتضيات استمرار النشاط التجاري وتطوره على طريق الحرير قادت إلى تطور علم الجغرافية والخرائط تطوراً كبيراً وأسهم الجغرافيون العرب والمسلمون فيه على نحو كبير ونقلوا إلى الصين معلومات هامة حول آسيا الوسطى والشرق الأوسط، فأفاد الجغرافيون الصينيون كثيراً من المصادر الجغرافية العربية التي حملها العرب والمسلمون معهم إلى الصين<sup>(149)</sup>.

ولم يكن ليتم التواصل بين الشعوب على طريق الحرير دون أن تكون هناك لغة حوار مفهومة لطرفي النشاط التجاري، فقد ذلك بطبيعة الحال إلى انتشار اللغات الأجنبية في المراكز التجارية والشواهد على ذلك عديدة؛ منها انتشار اللغتين العربية والفارسية في المراكز التجارية الصينية التي أقام بها التجار العرب والفرس، بل شهدت اللغتان أهمية كبيرة في الصين في عهد أسرة يوان، واخذ يطلق عليهما سوية لغة هوى التي هي مزيج بين لغتين، وأصبحت اللغة الرسمية الثالثة في البلاد بعد اللغتين المغولية والصينية، وافتتحت مدارس تعنى بتدريسها لغير الناطقين بها<sup>(150)</sup>. ولعل من الأهمية بمكان أن نورد هنا دليلاً آخر هو ما سجله توم بيريز الذي رافق حملة افونسو البوكير في المحيط الهندي في مطلع القرن السادس عشر، أنه وجد ما يزيد على ثمانين لغة مستخدمة في أرخبيل الملايو الذي كان من أبرز محطات طريق الحرير لبحري<sup>(151)</sup>.

(148) جعفر كرار احمد، الحزام الثقافي: تاريخ التبادل الثقافي بين الصين والعرب، ص 87.

(149) المصدر نفسه، ص 81-83.

(150) سيف الحق (بان شيجي)، أثر الثقافة الإسلامية على اللغة العربية في الصين تاريخاً ودراسة، أطروحة دكتوراه، كلية الدراسات الإسلامية والعربية، جامعة بيشاور، 1995، ص 179؛ للمزيد حول اللغة العربية في الصين ينظر كذلك: رضوان ليولين روي، اللغة العربية في الصين قديماً وحديثاً.

(151) Armando Cortesao(ed), The Suma Oriental of Tome Pires, an account of the East, from the Red Sea to Japan, written in Melaka and India in 1512-15, and The Book of Francisco Rodrigues, rutter of a voyage in the Red Sea, nautical rules almanack and maps. vol. 2, New Delhi, 2005, P. 269.

## ثامناً: رحلات تشانغ هي في المحيط الغربي محاولة جادة لبعث طريق الحرير البحري في عصر المينغ

لم يلبث ذلك الازدهار التجاري الذي تحقق في عهد المغول أن تراجع في مطلع حكم أسرة مينغ<sup>(152)</sup>. إذ أظهر مؤسس هذه الأسرة الإمبراطور هونغ وو (1368-1398) اهتماماً كبيراً في إقرار الوضع الداخلي في أعقاب سقوط حكم المغول في الصين، لذا شهد عهده وعهد من تلاه من حكام المينغ استمرار الحملات العسكرية للقضاء بشكل حاسم على أي تهديد داخلي كان أم خارجي<sup>(153)</sup>. وفي الوقت نفسه اتجه لتبني سياسة العزلة فأصدر قراراً بمنع البحرية الصينية من ممارسة التجارة الخارجية وفتح أبواب الصين للمراكب التجارية الأجنبية فقط<sup>(154)</sup>. وتزامن ذلك مع قيام تيمور لنك بقطع الطريق التجاري المار عبر آسيا الوسطى<sup>(155)</sup>. فأسفر الأمران عن تراجع النشاط التجاري عبر طريق الحرير، وألحق أضراراً بتجارة الصين الخارجية.

ازدادت مساوئ الحصار البحري الذي فرضته الصين على نفسها، وقاد إلى تراجع مكانتها الدولية إذ امتنعت البلدان الأجنبية لأعوام عن تقديم الهدايا لإمبراطور الصين<sup>(156)</sup>. واستمر الأمر على ذلك النحو حتى اعتلاء الإمبراطور تشو دي (يونغ لي) (1402-1424) الحكم إثر انقلاب نفذه ضد ابن أخيه الإمبراطور جيانون (1398-1402)<sup>(157)</sup>.

قاد الإمبراطور يونغ لي الحملات العسكرية الكبرى ضد القبائل المغولية في شمال الصين وغربها وعرف بطموحه في إعادة أمجاد إمبراطورية الصين في عهد أسرتي هان

(152) شوقي عبد القوي عثمان، المصدر السابق، ص76.

(153) Geoff Wade, Ming China and Southeast Asia in the 15th Century: A Reappraisal, Working Paper No. 28, Asia Research Institute, Singapore, July 2004, Website: www. ari. nus. edu. sg, P. 1 .

(154) Yang Wei, Admiral Zheng He's Voyages to the "West oceans" , Education About Asia, Volume 19, Number 2, 2014,P. 26.

(155) Christopher I. Beckwith, Op. Cit.,P. 197.

(156) قوه ينغ ده، تاريخ العلاقات الصينية العربية، ترجمة تشانغ جيا مين، مجلة الصين اليوم، العدد9، أيلول، 2002، <http://www. chinatoday. com. cn/Arabic/a209/bb2. htm>

(157) Geoff Wade, Op. Cit., PP. 22-23.



وسونغ، وعلى أساس ذلك اتجه لإعادة نظام التبعية التقليدي<sup>(158)</sup>. واتجه لاتباع سياسة بحرية جديدة فأمر الجنرال المسلم تشانغ هي بالإبحار إلى (المحيط الغربي) المحيط الهندي<sup>(159)</sup>. فقد ذلك إلى بناء الصين أسطول بحري عملاق لم يشهد له العالم مثيل آنذاك ضم أكثر من مئتي سفينة مختلفة الأحجام، بلغ طول أكبرها (148) متراً وبعرض (60) متراً، ويستقلها أكثر من (27) ألف شخص<sup>(160)</sup>. هدفت هذه السياسة إلى استعراض قوة الصين العسكرية وتوسيع نفوذها السياسي، والبحث عن فرص تجارية وحلفاء استراتيجيين ضد الإمبراطورية التيمورية القابعة في آسيا الوسطى، مع محاولة إقامة نظام دولي يتسم بالسلام والوئام، فضلاً عن ترصين شرعية حكم الإمبراطور الجديد الذي وصل الحكم بعملية انقلابية ضد ابن أخيه<sup>(161)</sup>.

إن بحث الصين عن الفرص التجارية أستخدم إعادة اتصالاتها بالبلدان الأفروآسيوية، لذا شهد عهد الإمبراطور يونغ لي قيام الأسطول البحري بأعظم الرحلات التجارية في المحيط الهندي في تاريخ الصين البحري<sup>(162)</sup>. قاد هذه الرحلات الجنرال تشانغ هي الذي نال شهرة بوصفه قائداً عسكرياً ودبلوماسياً كبيراً، وقد بلغ عدد تلك الرحلات سبعة امتدت لثمان وعشرين عاماً (1405-1433). ضم أسطول تشانغ هي أكثر من (27) ألف شخصاً، معظمهم من الجنود والضباط، والبقية من التجار، المترجمين، الكتبة، المشرفين على الشؤون الخارجية وعلى البوصلة، الملاحين الأجانب، عمال الخدمة، الصناع العسكريون والمدنيون، الركاب، الربابنة والأطباء وغيرهم. وحمل الأسطول كميات كبيرة من الهدايا والبضائع فضلاً عن المؤن واللوازم اليومية من غذاء ومياه عذبة. وكان هذا الأسطول يشكل مشهداً رائعاً وهو يشق طريقه على هدى خريطة تشانغ هي البحرية<sup>(163)</sup>.

(158) J. K. Fairbank, Tributary Trade and China's Relations with the West, The Far Eastern Quarterly, Vol. 1, No. 2 (Feb., 1942), P133 .

(159) ريتشارد هول، إمبراطورية الرياح الموسمية، ترجمة كامل يوسف حسين، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، أبو ظبي، 1999، ص 120-121.

(160) Mark Dwinnells, Lost Leviathans: The Technology of Zheng He's Voyages, Bridgewater State University, Massachusetts, Undergraduate Review, Volume 4, Article 23, 2008, P. 128.

(161) Yang Wei, Op. Cit., P. 26.

(162) Timothy Brook(e. d), Op. Cit., P. 221.

(163) فوه ينغ ده، تاريخ العلاقات الصينية العربية.

إن وصول بعثات أسطول تشانغ هي إلى شبه جزيرة الهند الصينية وجزر الملايو وشبه جزيرة الهند والجزيرة العربية وسواحل شرقي أفريقيا، مكنه من زيارة (36) دولة ومدينة، من بينها بعض الدول والمدن العربية لاسيما الأحساء ووظفار وعدن ومكة المكرمة، وفي أفريقيا زار مقديشو وبراو<sup>(164)</sup>. وكان من أهم نتائج هذه الرحلات توافد المبعوثين من تلك الدول التي زارها أسطول تشانغ هي إلى الصين، لتقديم الهدايا وللتجارة كما أنها أحدثت أثراً واضحاً في ألفة الملاحين الصينيين للطرق البحرية في المحيط الهندي<sup>(165)</sup>. فضلاً عن تقدم مهارات الإبحار واستعمال البوصلة، وتحقيقها تقدماً جديداً في صناعة السفن معتمدة على الخبرات السابقة في هذا المجال<sup>(166)</sup>.

على الرغم مما حققته هذه الرحلات من تفعيل النشاط التجاري والتبادل الثقافي إلا أن هذه السياسة أصبحت ضحية الصراعات الداخلية، إذ شهد أواسط القرن الخامس عشر عودة الصين لسياسة العزلة وتخليها عن سياستها البحرية ورفع معارضوها شعار (دع الصين راضية تدخر قوتها في داخلها لكي تقاوم أي غزو يقوم به أعداؤها الذين يمكن أن يهاجموها من الشمال والغرب أو عن طريق البحر)<sup>(167)</sup>.

### تاسعاً: اضمحلال الدور التاريخي لطريق الحرير

تضافرت عوامل عدة قادت إلى أفول طريق الحرير العظيم وضمحلال دوره التاريخي، تأتي في مقدمتها عدم الاستقرار السياسي في آسيا الوسطى لاسيما بعد وفاة تيمورلنك عام 1405، واحتلال الأتراك القسطنطينية عام 1453، وقيام سلسلة من الحروب الروسية العثمانية التي أصبحت آسيا الوسطى والغربية ساحة لمعاركها<sup>(168)</sup>. فضلاً عن فرض العثمانيون الضرائب الباهظة على مرور التجارة في وقت عجزوا فيه عن توفير الأمن لها<sup>(169)</sup>. الأمر الذي أثر سلباً على الطريق التجاري البري وتحول قسم كبير من التجارة شطر

(164) فوه ينغ ده، تاريخ العلاقات الصينية العربية.

(165) شوقي عبد القوي عثمان، المصدر السابق، ص 79.

(166) فوه ينغ ده، تاريخ العلاقات الصينية العربية.

(167) شوقي عبد القوي عثمان، المصدر السابق، ص 79-80.

(168) محمود شاكر، الكشوف الجغرافية: دوافعها-حقيقتها، المكتب الإسلامي، بيروت، 1393هـ، ص 19-22.

(169) إيرين فرنك، ديفيد براونستون، المصدر السابق، ص 348.

الطريق البحري. وفي الوقت الذي توقفت فيه الصين عن تسيير رحلاتها البحرية وعادت لتتبع خلف أسوارها، كان الغربيون ماضون في الاستكشافات الجغرافية ومغامراتهم الاستعمارية نحو أفريقيا وتجهيزهم الأساطيل التجارية والحربية التي خرجت في أواخر القرن الخامس عشر لتفتح في تاريخ العالم عصراً جديداً هو عصر انتشار السيطرة الغربية وبداية الاستعمار، وعندها انتهى فعلياً الدور التاريخي لطريق الحرير ودخل اللقاء بين الثقافات والحضارات في طور آخر هو الصدام الدامي والحروب التي لم تتوقف حتى تصفية الإمبراطوريات الاستعمارية في القرن العشرين<sup>(170)</sup>. لاسيما أن قيام الثورة الصناعية في أوروبا أحدثت تغييرات مهمة في العلاقات السياسية والاقتصادية، وتسببت نتاجاتها في نقل مركز الحضارة من الشرق إلى الغرب، وكانت أبرز مزايا الحقل الصناعي هو اكتشاف الطاقة البخارية واستثمارها في مجال النقل فظهرت إلى الوجود السفن البخارية وحلت السيارات والقاطرات والطرق المعبدة والسكك الحديدية، محل الحيوانات في النقل، كما أن التطور الكبير في حركة الملاحة والعلوم المرتبطة بها واكتشاف الطرق البحرية وحفر قناة السويس عزز إمكانية اعتماد الطريق البحري دون الطريق البري الذي تسوده الصحارى القاحلة والرمال المتحركة والمنعطفات الجبلية المعقدة التي جعلت العبور منه أمراً شاقاً على المسافرين<sup>(171)</sup>. هكذا انطوت صفحات طريق الحرير العظيم.

(170) محمد حرب فرزات، المصدر السابق، ص116.

(171) عيليرضا جكنكي وآخرون، المصدر السابق، ص53-54.

## الخاتمة:

استلهمت الصين بطرحها مبادرة الحزام والطريق دروساً عدة من طريق الحرير القديم، مثلت دوافع حقيقية للمضي ببعثه من جديد وفق إمكانيات مختلفة ورؤى تتسجم وروح العصر الحديث، فعلى الصعيد الاقتصادي أن إسهام طريق الحرير القديم في الأزهار الاقتصادي للصين والممالك والإمبراطوريات المار عبر أراضيها كان عاملاً مشجعاً للصين على طرح مبادرة الحزام والطريق، ولدول وسط آسيا وجنوب شرقها على تقبل المبادرة. وعلى الصعيد الأمني الذي يرتبط ارتباطاً وثيقاً بالجانب الاقتصادي استلهمت الصين من طريق الحرير القديم فكرة أهمية توثيق العلاقات الدبلوماسية في تأمين طرق التجارة، واقتفاء السبل السلمية في تحقيق التقدم والازدهار على خلاف نهج الدول الاستعمارية واعتمادها لأساليب القوة. كما إن ظهور التنافس الدولي بأجلى صورته للسيطرة على طريق الحرير القديم قدم دروساً للصين وبقية دول طريق الحرير الجديد في ضرورة اعتماد أسلوب الحوار والركون إلى القوانين والاتفاقيات الدولية التي تضمن حرية المرور. وعلى الصعيد الثقافي قدم طريق الحرير مثلاً رائعاً ودوراً رائداً في التفاعل الحضاري الإيجابي بين الأمم والشعوب على مختلف أديانها وثقافاتهما على نحو أسهم في ازدهار المراكز الاقتصادية والحضارية.

## قائمة المصادر والمراجع:

### الكتب العربية والمعربة:

- أرنولد، توماس. و، "الدعوة إلى الإسلام: بحث في تاريخ نشر العقيدة الإسلامية"، ترجمة: حسن إبراهيم حسن وآخرون، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1970.
- أقبال، عباس، "تاريخ المغول منذ حملة جنكيزخان حتى قيام الدولة التيمورية"، ترجمة عبدالوهاب علوي، المجمع الثقافي، أبو ظبي، 2000.
- اليسيف، دانييل، "تاريخ الصين"، ترجمة يوسف شلب الشام، وزارة الثقافة، دمشق، 2007.
- أيفركوغ، يوهان، "البوذية والإسلام على طريق الحرير"، ترجمة عبد الجبار ناجي، المركز الأكاديمي للأبحاث، العراق، 2016.
- ابن بطوطة، محمد بن عبدالله بن محمد أبراهيم الطنجي، "تحفة النظار في غرائب الأمصار وعجائب الأسفار"، تحقيق علي المنتصر الكتاني، مؤسسة الرسالة، 1979، ج2.
- بولو، ماركو، "الرحلات"، ترجمة عبد العزيز توفيق جاويد، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1977.
- الجعفري، بشار، "أولياء الشرق البعيد: أساطير مجهولة في أقاصي المعمورة، رواية تاريخية حول كيفية انتشار الإسلام في أرخبيل الملايو"، الهيئة العامة السورية للكتاب، دمشق، 2016.
- جلال، حسين، "تاريخ الشعوب الإسلامية في العصر الحديث"، دار الوفاء، الإسكندرية، 2011.
- جكنكي، عليرضا وآخرون، "طريق الحرير"، ترجمة علي هاشم، مؤسسة الأستانة الرضوية المقدسة، إيران، 1996.

- حافظ، أحمد غانم، "الإمبراطورية الرومانية من النشأة إلى الانهيار"، دار المعرفة الجامعية، الإسكندرية، 2007.
- توفيق، عمر كمال، "تاريخ الإمبراطورية البيزنطية"، الإسكندرية، 1967.
- الحداد، علوي بن طاهر، "المدخل إلى تاريخ الإسلام في الشرق الأقصى"، تحقيق محمد ضياء شهاب، عالم المعرفة، 1985.
- حوراني، جورج فضل، "العرب والملاحة في المحيط الهندي في العصور القديمة وأوائل القرون الوسطى"، مكتبة الأنجلو المصرية، القاهرة، (د.ت).
- السامر، فيصل، "الأصول التاريخية للحضارة العربية الإسلامية في الشرق الأقصى"، وزارة الإعلام، العراق، 1977.
- سانتانجيلو، باولو، "إمبراطورية التفويض السماوي: الصين بين القرنين الرابع عشر والتاسع عشر"، ترجمة
- شاكور، محمود، "الكشوف الجغرافية: دوافعها-حقيقتها"، المكتب الإسلامي، بيروت، 1393هـ-.
- شلبي، أحمد، "أديان الهند الكبرى: الهندوسية، الجينية، البوذية مع ملحق عن قضية الألوهية كنموذج للمقارنة بين قضايا الأديان"، مكتبة النهضة المصرية، القاهرة، 1984.
- شمس، طارق احمد، "الشرق على طريق الحرير: دراسة تاريخية. جغرافية. اقتصادية 3000ق. م. -2017م."، دار الفارابي، بيروت، 2018.
- شيفر، إدوارد، "دراق سمرقند: دراسة في غرائب عهد تانغ"، ترجمة سامي الشاهد، المجمع الثقافي، أبو ظبي، 2005.
- الصيني، بدر الدين حي، "العلاقات بين العرب والصين"، مكتبة النهضة، 1950.

- الطنطاوي، أمنية محمد، "المؤثرات الحضارية الصينية على إقليم تركستان الشرقية"، المكتب العربي للمعارف، القاهرة، 2016.
- عاقل، نبيه، "الإمبراطورية البيزنطية دراسة في التاريخ السياسي والثقافي والحضاري"، دمشق، 1961.
- عبد الحليم، رجب محمد، انتشار الإسلام بين المغول، مطبعة الجيلاوي، القاهرة، 1986.
- العتيق، سليمان عبد العزيز، "الصين: الحضارة والثقافة"، مؤسسة الانتشار العربي، بيروت، 2011.
- عثمان، شوقي عبد القوي، "تجارة المحيط الهندي في عصر السيادة الإسلامية (41 - 904هـ - 661 - 1498م)"، المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت، 1990.
- علاوي، عمار مرضي، "أثر التجار في الحضارة العربية الإسلامية"، صفحات للدراسات والنشر والتوزيع، سوريا، 2018.
- عويضة، كامل محمد محمد، "بوذا والفلسفة البوذية"، دار الكتب العلمية، بيروت 1994.
- فرانك، إيرين، براونستون، ديفيد، "طريق الحرير"، ترجمة احمد محمود، الهيئة العامة لشؤون المطابع الأميرية، مطابع الأهرام-كورنيش النيل، مصر، (د.ت).
- كريستنسن، آرثر، "إيران في عهد الساسانيين"، ترجمة يحيى الخشاب، دار النهضة العربية، بيروت، 1982.
- نيدهام، جوزيف، "موجز تاريخ العلم والحضارة في الصين"، ترجمة: محمد غريب جودة، الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1995.
- مان، جون، "كوبلاي خان ملك المغول الذي أعاد بناء الصين"، ترجمة احمد لطفي، هيئة أبو ظبي للسياحة والثقافة، أبو ظبي، 2013.

- متز، آدم، "الحضارة الإسلامية في القرن الرابع الهجري أو عصر النهضة في الإسلام"، ترجمة محمد عبد الهادي أبو ريده، مكتبة الخانجي، القاهرة، (د.ت)، المجلد الثاني.
- مرجونة، إبراهيم محمد علي، "المغول والحضارة الإسلامية: رحلة المغول من الاستكبار إلى الانصهار"، مؤسسة شباب الجامعة، الإسكندرية، 2016.
- المليباري، احمد زين الدين المعبدي، "تحفة المجاهدين في أحوال البرتغاليين"، مؤسسة الوفاء، بيروت، 1985.
- أبو النصر، محمد عبد العظيم، "تاريخ المسلمين وحضارتهم في آسيا الوسطى وبلاد القوقاز"، شركة نوابغ الفكر، القاهرة، 2009.
- هايد، ف. ، "تاريخ التجارة في الشرق الأدنى في العصور الوسطى"، ترجمة أحمد محمد رضا، الهيئة المصرية العامة للكتاب، مصر، 1985، ج1.
- هوخام، هيلدا، "تاريخ الصين منذ ما قبل التاريخ حتى القرن العشرين"، ترجمة أشرف محمد كيلاني، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2002.
- هول، ريتشارد، "إمبراطورية الرياح الموسمية، ترجمة كامل يوسف حسين، مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، أبو ظبي، 1999.
- وي، وانغ إي، "الحزام والطريق: ماذا ستقدم الصين للعالم"، ترجمة رشا كمال، شيماء كمال، دار سما للنشر والتوزيع، القاهرة، 2017.

#### الأطروحات:

- الجبوري، خالدة حمود سلمان، "كاشغر حاضرة تركستان الشرقية دراسة في أحوالها السياسية والحضارية"، أطروحة دكتوراه، كلية التربية، الجامعة المستنصرية، 2011.
- سلطان، طارق فتحي، "العرب والصين في القرون الوسطى دراسة سياسية حضارية 1-1368-622/هـ769م"، رسالة ماجستير، كلية الآداب، جامعة الموصل، 1980.



- الحق، سيف (بان شيجي)، "أثر الثقافة الإسلامية على اللغة العربية في الصين تاريخاً ودراسة"، أطروحة دكتوراه، كلية الدراسات الإسلامية والعربية، جامعة بيشاور، 1995.

#### الدوريات:

- أحمد، جعفر كرار، "الحزام الثقافي: تاريخ التبادل الثقافي بين الصين والعرب، العلاقات العربية الصينية(ملف1)، جامعة الدراسات الدولية في شنغهاي"، مركز دراسات الشرق الأوسط.
- جبران، نعمان محمود، "محاولات المغول السيطرة على طريق الحرير (أسباب ونتائج)، مجلة دراسات تاريخية"، العددان 39 و 40، كانون الأول 1991، ص 139.
- حميدة، عبد الرحمن، "طريق الحرير بين ابن بطوطة وماركوبولو"، مجلة دراسات تاريخية، العددان 39، 40، كانون الأول، 1991.
- زهدي، بشير، "طريق الحرير وتدمير مدينة القوافل التجارية، مجلة دراسات تاريخية، العددان 39، 40، كانون الأول 1991.
- أبو عساف، علي، "طريق الحرير والطرق التجارية الأقدم، مجلة دراسات تاريخية"، دمشق، العددان 39 و 40، كانون الأول 1991.
- الغامدي، حسنة، "العلاقات الصينية العربية في القرنين الثامن عشر والتاسع عشر: نموذج الاعتراف الشرقي بين الحضارات"،  
<https://ejournal.um.edu.my/index.php/JAT/article/download/10303/7335/>
- الصيني، إدريس، معرفة حقيقة الحزام والطريق، مؤتمر آفاق التعاون العربي الأفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، الخرطوم، 21 - 22 نوفمبر 2017.
- قوه ينغ ده، " تاريخ العلاقات الصينية العربية"، ترجمة تشانغ جيا مين، مجلة الصين اليوم، العدد9، أيلول، 2002،

<http://www.chinatoday.com.cn/Arabic/a209/bb2.htm>

- محلي، ساطع، "طريق الحرير 1991 الطريق وسيلة وصل حضارية بين الشعوب، مجلة دراسات تاريخية"، دمشق، العددان 39 و40، كانون الأول 1991.

الموسوعات:

- دار النشر للجامعات، الموسوعة الإسلامية الصينية، ترجمة بيت الحكمة، مصر، 2015، ج1.

الكتب باللغة الإنكليزية:

- Beckwith, Christopher I., " **Empires of The Silk Road a History of Central Eurasia from The Bronze Age to The Present**, Princeton University Press, 2009.
- Brook (e. d), Timothy, "**History of Imperial China: The Troubled Empire China in The Yuan and Ming Dynasties** ،"The Belknap Press of Harvard University Press, Cambridge, 2010.
- Cortesao(ed), Armando, "**The Suma Oriental of Tome Pires, an account of the East, from the Red Sea to Japan, written in Melaka and India in 1512-15, and The Book of Francisco Rodrigues, rutter of a voyage in the Red Sea, nautical rules almanack and maps**", vol. 2, New Delhi, 2005.
- Debevoise, Neilson C., "**A Political History of Parthia**", University of Chicago Prees,1938.
- Garthwaite, Gene Ralph, "**The Persians**", Blackwell Publishing, Oxford & Carlton Ltd.,2005.
- Hasan, Hadi, "**A History of Persia Navagation** ،"Methuen and Co. LTD, London,1928.

- Hirth, F., **“China and Roman Orient: Researches in to their Ancient and Mediaval Relations as Represented in old Chinese Record”** s, Lipsic and Munich: Geag Hirth, Shanghai,1885.
- Luttwak, Edward N., **"The Grand Strategy of the Byzantine Empire"**, The Belknap Press of Harvard University Press Cambridge, Assachusetts, 2009.

الدوريات:

- Clemens, Morgan, **"The Maritime Silk Road and the PLA, A paper for China as a “Maritime Power” Conference July 28-29, 2015, CNA conference Facility"**, Arlington, Virginia, P. 1 .
- Dale, Stephen F.,**"The Islamic Frontier in South-West India: The Shabd as a cultural Idea among the Mappillas of Malabar, Modern Aia Studies"**, Vol. 11, No. 1, February, 1977 .
- Dwinnells, Mark, Leviathans, Lost, **"The Technology of Zheng He’s Voyages, Bridgewater State University, Massachusetts, Undergraduate Review"**, Volume 4, Article 23,2008, P. 128 .
- Fairbank ،J. K.,**"Tributary Trade and China's Relations with the West ،The Far Eastern Quarterly"**, Vol. 1, No. 2 (Feb., 1942), P133 .
- Rossabi, Morris, **"China andthe Islamic World, Comparative Civilizations Review"**, Vol. 13: No. 13, P. 270. Article 19. Available at: <https://scholarsarchive.byu.edu/ccr/vol13/iss13/19>
- Waugh, Daniel c., **The Silk Roads in History**, PP. 11-13. [www.penn.museum/expedition](http://www.penn.museum/expedition)
- Wade, Geoff, **"Ming China and Southeast Asia in the 15th Century: A Reappraisal, Asia Research Institute،”** Working Paper

No. 28, Singapore, July 2004, Website: www. ari. nus. edu. sg,P. 1-23 .

- Yang Wei, “Admiral Zheng He’s Voyages to the “West oceans”, **Education About Asia**", Volume 19, Number 2, 2014, P. 26 .

مطبوعات رسمية:

- COSME programme of the European Union, (2017), **The Potential of the Western Silk Road**, Working paper, World Tourism Organization .
- China Britain Business Council(2017),” **On Belt One Road A Role for UK in Developing Chinas New Initiative**”, Archived2017-07-13at The Wayback Machine, Archived 2017-07-13 at the Wayback Machine. [http://www.cbbc.org/cbbc/media/cbbc\\_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf](http://www.cbbc.org/cbbc/media/cbbc_media/One-Belt-One-Road-main-body.pdf).
- United Nations ESCA, (2017),” **Trade and trade facilitation along the Belt and Road Initiative corridors**”, Asia-Pacific Research and Training Network On Trade, Working Paper No. 172 | 2017, PP. 9-10. <http://www.unescap.org/sites/default/files/AWP172.pdf>.

## مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية - الأهداف - المكاسب

أميرة أحمد حرزلي<sup>172</sup>، باحثة في العلوم السياسية والعلاقات الدولية،

جامعة باجي مختار - عنابة

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية

### مقدمة:

حُظي مشروع "حزام واحد - طريق واحد" الذي أطلقه الرئيس الصيني شي جين بينغ في سنة 2013 باهتمام دولي كبير باعتباره مشروعاً اقتصادياً واستراتيجياً عالمياً ضخم يشمل العديد من دول العالم بجزأيه البحري (الحزام) والبري (الطريق)، المشروع من شأنه تلبية تطلعات الصين ومستقبلها لاسيما انه يساهم في دفع عجلة التطور والتنمية للعديد من دول في آسيا وأوروبا و أفريقيا... ، يمثل مشروع الحزام والطريق قوة ناعمة من شأنها ربط الصين والدول المشاركة بروابط الإخاء والسلام ونشر الثقافات والحضارات المتنوعة.

جدير بالذكر أن مشروع الحزام والطريق الصيني للقرن الحادي العشرين هو إحياء لطريق الحرير التاريخي وهو عبارة عن شبكة طرق مترابطة كانت تسلكها القوافل والسفن قبل ألفي سنة لتبادل الحرير والعطر، والتوابل والأحجار الكريمة من جنوب آسيا من مدينة تشانغ الصينية ثم العراق و سوريا و مصر عبر آسيا الوسطى برياً، أما طريق البخور البحري فيبدأ من فرعه الأول من السواحل الصينية عبر مضيق هرمز الإيراني، أما فرعه الثاني فيكمل من مضيق هرمز نحو سلطنة عمان ثم اليمن وصولاً إلى سوريا و مصر.

أصبح المشروع واقعا ملموسا لاسيما أن أزيد من 60 دولة من القارات الثلاثة منخرطة فيه بتعداد أربع مليارات نسمة أي ما يقارب 65 % من مجموع سكان العالم، وبإجمالي اقتصادات تتجاوز 20 تريليون دولار<sup>173</sup> ما يجعله مشروع القرن الاقتصادي.

172- البريد الإلكتروني: [amira\\_harzli@hotmail.com](mailto:amira_harzli@hotmail.com)

173- محمد حمشي، العالم العربي ومشروع الحزام والطريق الصيني، مجلة دراسات الشرق الأوسط، العدد 80، عمان: مركز دراسات الشرق الأوسط، صيف 2017، ص 55.

## المحور الأول: مبادرة الحزام والطريق الصينية: التعريف والخلفية

يتناول هذا المحور إحاطة مفصلة لمبادرة الحزام والطريق الاقتصادية التي طرحتها الصين قبل سنوات والخلفية التي تأسست عليها مبادرة الحزام والطريق وهو إحياء لطريق الحرير القديم.

### 1. التعريف بمبادرة الحزام والطريق:

هو مشروع اقتصادي عالمي يتكون من شقين الأول بري اسمه الطريق والثاني بحري اسمه الحزام، وبذلك يصبح اسم المبادرة الحزام والطريق (*Belt and Road Initiative*) أو حزام واحد وطريق واحد (*One Belt, One Road (OBOR)*) في بعض المؤلفات نجده يحمل اسم "طريق الحرير الجديد" نسبة إلى الطريق القديم (الخريطة رقم 01).

طرح الرئيس الصيني شي جين بينغ سنة 2013 المبادرة أثناء جولته في آسيا الوسطى وجنوب شرق آسيا، حيث تشمل أكثر من 65 دولة من ثلاث قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا وبتعداد سكاني يزيد 65% من مجموع سكان العالم حوالي أربعة مليارات ونصف نسمة، فضلا عن ذلك يستقطب حوالي 35% من التجارة العالمية وأكثر من 31% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي<sup>174</sup>.

خصت الصين للمبادرة حوالي 124 مليار دولار، وقد صرح وزير التجارة الصيني بان بلاده ستستورد منتجات بقيمة تريليوني دولار من الدول المشاركة في المبادرة لمدة خمس سنوات. ومن هنا جاء المشروع ليركز على خلق شبكة من التفاعلات التي تتيح فعالية إنتاجية وتدفع حر للتجارة، فضلا عن ذلك مزيد من تكامل في الأسواق العالمية مادياً ورقمياً.

ينقسم المشروع إلى خمسة ممرات\* أو طرق دولية رئيسية ثلاثة منها برياً وطريقاً بحرياً وهي<sup>175</sup>:

177- **The Belt and Road Initiative**, Lehman Brown International Accountants, P 02, available at: [www.lehmanbrown.com](http://www.lehmanbrown.com)

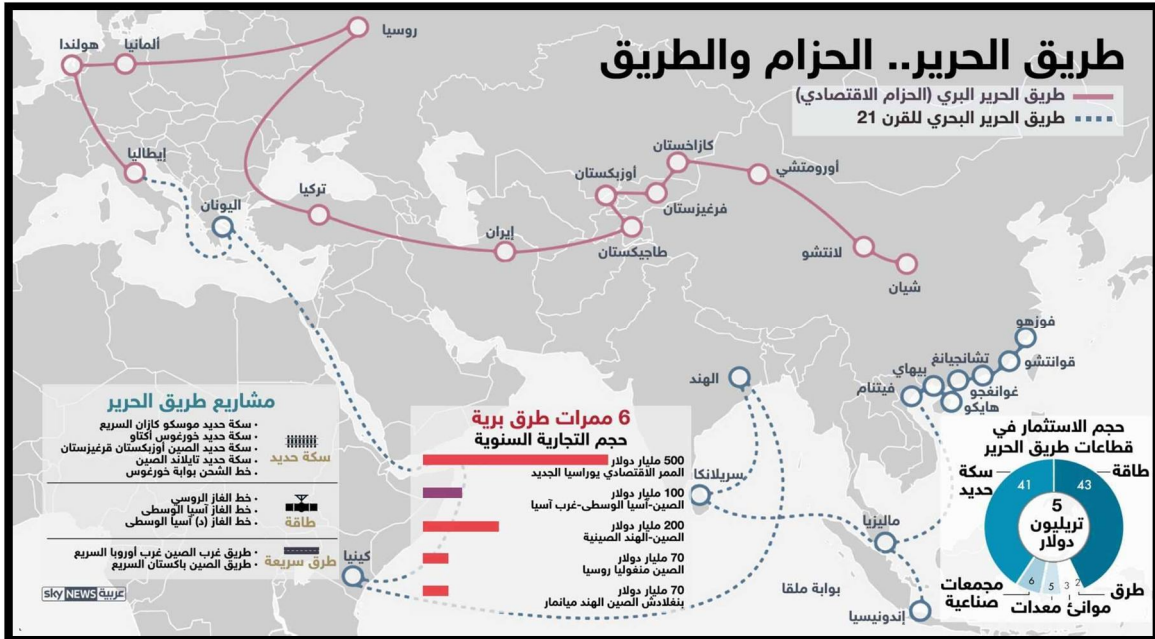
175- محمد حمشي، العالم العربي ومشروع الحزام والطريق الصيني، مرجع سابق، ص 56.

\* Michael Baltensperger and Uri Dadush, *The Belt and Road turns five*, Policy Contribution, Issue n°1, January 2019, p 10.

1. **طريق الحرير الشمالي:** ويمتد من الصين إلى أوروبا مروراً بسيبيريا جنوب روسيا وصولاً إلى بحر البلطيق.
2. **طريق الحرير الوسطى:** وتمتد من الصين عبر آسيا الوسطى مروراً بإيران وشبه الجزيرة العربية وانتهاءً بأوروبا.
3. **طريق الحرير الجنوبي:** ويمتد من الصين نحو جنوب آسيا إلى غاية الهند.
4. **الطريق البحرية الغربية:** ويمتد من بحر الصين نحو المحيط الهندي مروراً ببحر العرب والبحر الأحمر وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط.
5. **الطريق البحرية الجنوبية:** وتمتد من بحر الصين الجنوبي إلى المحيط الهادئ.

وتحتوي شبكة الطرقات تلك على عدد من طرق الاقتصادية الدولية تشكل معاً شبكة للنقل والتجارة و التنمية في جميع أنحاء أوراسيا وترسي أساساً متيناً للخطط والاستراتيجيات التنموية الإقليمية والعالمية تتمثل هذه الممرات في الجسر القاري الأوراسي الجديد ممر الصين - منغوليا - روسيا، ممر الصين - آسيا الوسطى - غرب آسيا، ممر الصين - شبه الجزيرة الهندية - وممر الصين - باكستان، وممر بنغلاديش - الصين - الهند - ميانمار.

### الخريطة رقم 01: خريطة توضح طريقا الحزام والطريق والدول الأطراف



المصدر: ما هو طريق الحرير الجديد، موقع سكاى نيوز عربي، على الرابط الإلكتروني:

<https://www.skynewsarabia.com/business/1164908->

تمثل الخريطة أعلاه الدول التي تُعبر وتُشارك في مبادرة الحزام والطريق الصينية في العالم، توضح الخريطة كذلك الممرات الخمس البرية وحجم التجارة السنوية، بحيث يستحوذ الممر الاقتصادي أوراسيا الجديد على ما قيمته 500 مليار دولار، وتغطي 200 مليار دولار ممر الصين - منغوليا - الفيتنام، ويأخذ ممر الصين - آسيا الوسطى - غرب آسيا 100 مليار دولار، ويكتفي ممر بنغلاديش - الصين - الهند - ميانمار بـ 70 مليار دولار، وأخيراً تصرف ميزانية 70 مليار دولار لممر الصين - منغوليا - روسيا، هذا الاختلاف راجع إلى طول الممرات و المشاريع التي تتضمنه<sup>176</sup>.

فضلاً عن ذلك توضح الخريطة الاستثمارات في قطاعات طريق الحرير الطاقوية والمجمعات الصناعية والموانئ والسكك الحديدية والذي بلغ حجم الاستثمار فيها 5 تريليون دولار.

## 2. الخلفية التاريخية لمبادرة الحزام والطريق الصينية

تعود مبادرة الحزام و الطريق الصينية الراهنة إلى عقود تاريخية حيث كانت الصين السباقة في اكتشاف دودة الحرير و استخراج خيوط الحرير منها، وذلك في الألف قبل الثالثة قبل الميلاد وينسب الصينيين هذا الاكتشاف للإمبراطور سي لنج شي Hsib-Ling-chi ومن اشتق لفظ Silk بمعنى حرير من اسمها وقد ظل سر استخراج الحرير وصناعته سر احتفظ به الصينيون واقتصر استعماله على الأمراء و الحكام الصينيون دون الشعب، ولم يسمح بتصدير الحرير المصنع خارج الصين إلا في عهد أسرة هان Han (206 ق.م - 220 ق.م). وعندئذ احتل الحرير مكانة هامة في تجارة الصين واشتد الإقبال على المنسوجات الحريرية في الشرق و الغرب<sup>177</sup>.

176- ما هو طريق الحرير الجديد، موقع سكاى نيوز عربي، على الرابط الإلكتروني:

<https://www.skynewsarabia.com/business/1164908>

177- جلال الحفناوي، طريق الحرير القديم، في طريق الحرير الجديد، تحرير محمد السيد سليم وآخرون، القاهرة: مركز الدراسات الآسيوية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، 2001، ص 04.



تم اكتشاف طريق الحرير القديم عام 1877 من طرف العالم الجغرافي الألماني فريدينانر فون ريتشتهوف-ن Richthofen F. Von على طريق المواصلات لتجارة الحرير بشكل رئيسي فيما بين الصين في أسرة هان وبين الجزء الجنوبي و الغربي لآسيا الوسطى و الهند و المناطق القريبة من أفريقيا و آسيا، و بواسطة هذا الطريق كانت تجرى مبادلات واسعة النطاق من حيث السياسة و الاقتصاد و الثقافة بين مختلف المناطق و القوميات، بانتقال الحضارة المادية عبر طريق الحرير إلى الخارج، الغرب يعرف الصين من انتقال الحرير الصيني عبر طريق الحرير في عهد أسرة تانغ بلغت صناعة الحرير الصينية الذروة، وازدادت أساليب نسجه وزخرفته، وقد ورثت المنسوجات الحريرية في عهد أسرة مينغ تقاليد كثيرة من حيث أنواعها وجمالها الزاهي عن أسرة تانغ<sup>178</sup>.

وانتشرت تجارة الحرير في الهند بطريقة لم ترق للصين، فالهند كانت تنتج نوعا من الحرير الخشن منذ وقت مبكر يرجع إلى 1400 سنة قبل الميلاد، ولكن الهنود عرفوا سر الحرير الصيني حين أخفت إحدى الأميرات الصينيات تحت غطاء رأسها بعضاً من بيض دودة القز وبذرت شجرت التوت ونقلته إلى الهند حسب بعض الأساطير، وانتقلت بذلك مع الوقت معرفة صناعة الحرير من الصين إلى الهند تدريجياً ومنها إلى آسيا الوسطى و بلاد فارس و انتهاءً بالبلاد العربية و أوروبا<sup>179</sup>. وفي الفترة ما بين القرن الثاني قبل الميلاد و القرن الثاني ميلادية كان على طول طريق الحرير أربع إمبراطوريات كبرى وهي روما في أوروبا و بارتيا في غرب آسيا (إيران القديمة في عهد العبودية) وكوشمان في آسيا الوسطى وأسرة هان الصينية في شرق آسيا، ومنه كان تشكيل طريق الحرير أساس لإقامة الحضارات العريقة التي تأثرت ببعضها البعض وبعدها تطورت الحضارات وتكتفت الاتصالات بين الشرق و الغرب. تعززت بشبكة من الطرق المعقدة التي تجلب من الغرب الجوز والخبار والفلفل الأسود والطيور والمجوهرات و التوابل، الأواني... وصدرت من الصين الحرير و المنسوجات و التبادل الثقافي<sup>180</sup>.

178- محمود إدريس الصيني، معرفة حقيقة الحزام والطريق، مرجع سابق، ص 11.

179- جلال الحفاوي، مرجع سابق.

180- محمود إدريس الصيني، مرجع سابق، ص 12-13.

## المحور الثاني: أطراف وأهداف مبادرة الحزام والطريق

سنحاول في هذا المحور استعراض الأطراف الدولية المشاركة في مشروع الحزام والطريق باعتباره مشروع عالمي يشمل عديد المناطق والدول، ومنه نسلط الضوء على درجة الاختلاف في الاستجابة والتعامل مع المبادرة تبعاً لقوتها ومصالحها منه، كما سنرى تحليل أهداف الصين من وراء طرح مشروع الحزام والطريق متعدد الأبعاد.

### 1. أطراف مبادرة الحزام والطريق:

مبادرة الحزام والطريق الصينية شملت معظم القارات الخمسة، وقد أبدت كل الدول الأطراف فيها استجابة معها، ما يعني نجاح الصين في جلب الاهتمام والتفاعل الإيجابي لمبادرتها، يبين الجدول أيضاً اختلاف لدى الأطراف في طريق الاستجابة بحيث وقعت 52 دولة من مجموع 93 دولة على اتفاقية البنك الآسيوي للاستثمار في مبادرة الحزام والطريق، وأبدت 33 دولة عن اهتمامها العميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية وهي دول تقع في أمريكا الشمالية و أمريكا اللاتينية وأفريقيا جنوب الصحراء، شمال أفريقيا و الشرق الأوسط ذات اقتصادات متوسطة- كذلك يلاحظ من خلال الملحق (الدول الأطراف في مبادرة الحزام والطريق الصينية وشكل التعاون فيها) أن هناك تسع دولة حددت مجال التعاون التي تستهدف مشاركتها في المبادرة الصينية و أغلبها اختار مجال البنى التحتية و النقل لأنها توفر منها عائدات حركة الاستيراد و التصدير و الملاحة البحرية.

يضاف إلى الدول المشاركة عدد من المنظمات الدولية الحكومية المعروفة عن دعمها لمبادرة الصين فكان أبرزها منظمة الأمم المتحدة التي أعلنت في 2017 أثناء المنتدى الدولي للتعاون في إطار مبادرة الحزام والطريق عبر السكرتير العام للأمم المتحدة عن دعمها لمبادرة، أما البنك العالمي فقد شجع المبادرة حيث أعلن رئيسه جيم يونغ كيم دعمها ب 7.86 مليون دولار لتشجيع التنمية و التواصل بين الأطراف المشاركة في المبادرة، وقد أكد على أن المبادرة لها قدرات في تنمية التجارة و الدفع بالمنافسة، و جلب الاستثمارات وإقامة مساحة كبرى للتواصل بين آسيا مع جوارها الإقليمي، من جهته صندوق النقد الدولي أثنى على دور الصين في تنشيط و تنمية الاقتصاد العالمي، أما الاتحاد الأوروبي فقد أكد في القمة

الأوروبية-الصينية التاسعة عشر في 2017 انه من الضروري الاستثمار و التعاون ضمن مبادرة الحزام و الطريق وقد رصد الاتحاد الأوروبي ما يعادل 250 مليون دولار للاستثمار في مشاريعها.

## 2. أهداف مبادرة الحزام والطريق

حدد القائمون على مشروع الحزام والطريق خمسة أهداف أساسية تشمل الأبعاد الاقتصادية والمالية، الجيوسياسية والثقافية الحضارية وهي<sup>181</sup>:

➤ **سياسة الربط:** تعزز المبادرة إلى حث الدول على المشاركة والعمل فالتعاون فيما بينها لإنجاز المبادرة.

➤ **تبادل الثقافي:** مشروع الحزام والطريق يهدف لتشجيع الأفراد وربطهم بين بعضهم البعض عبر تفاعلات الصداقة بين المؤسسات، فضلاً عن ذلك التفاهم الثقافي الأعمق من أجل التعاون العالمي.

➤ **التكامل المالي:** المبادرة تهدف إلى تحسين التعاون المالي والنقدي، وفي ان واحد مراقب التعامل مع المخاطر والتفاعلات المالية العامة، بالإضافة إلى أنها تبحث عن نطاق واسع لصرف العملة.

➤ **التجارة الاستثمار:** تهدف المبادرة العابرة للحدود إلى تسهيل التجارة والاستثمار والتعاون بين الدول تشجيعاً للتكامل الاقتصادي.

➤ **مرافق الاتصال:** تتضمن المبادرة بناء مرافق (منشآت) تمكن الاتصال السريع بين الدول المنخرطة في المشروع، مثل إعادة بناء وتطوير الموانئ، إزالة الحدود، إقامة طرق... ، فضلاً عن خلق شبكات تطوير الطرق الشريعة والسكك الحديدية وخطوط الألياف البصرية بين الدول على طول الحزام والطريق.

وفي تفاصيل الأهداف الموسعة لمشروع الحزام والطريق، تعزز الصين من خلال مشروعها تحقيق الأهداف التالية:

181- Ibid, p 02.

➤ **الاستفادة من نمو التجارة العالمية:** فمن المتوقع أن تزيد التجارة العالمية في السنوات المقبلة، من خلال عدة عوامل من بينها الزيادة المتوقعة في حجم الطبقة الوسطى في العديد من دول العالم، من بينها منطقتي آسيا والمحيط الهادي والشرق الأوسط وشمال أفريقيا، وبنمو التجارة العالمية تصل الصين لتصريف منتجاتها إلى العالم<sup>182</sup>.

➤ **تعزيز مكانة العملة الصينية (اليوان) عالمياً:** تهدف الصين عبر مشروعها إلى توسيع نطاق تداول عملتها الوطنية اليوان وجعلها عملة رئيسية في التبادل التجاري العالمي، خاصة بعدما تمكن اليوان سنة 2016 إلى الانضمام إلى سلة حقوق السحب الخاصة " التابعة إلى سلة النقد الدولي إلى جانب أربع عملات أخرى مدرجة وهي الدولار الأمريكي، اليورو الأوروبي، والين الياباني والجنيه الإسترليني، و يمثل استخدام " اليوان " في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في المبادرة خطوة كبيرة تسعى إليها الصين لتداول عملتها الوطنية.

➤ **تطوير الاقتصاد الصيني:** تسعى الحكومة الصينية إلى تبني العديد من المبادرات لتطوير المناطق الغربية في البلاد والتي تعاني من ضعف اقتصادي، وعليه أطلقت الصين في عام 2000 حملة في هذا الإطار تحت شعار "الاتجاه غرباً" لتحفيز النمو الاقتصادي هناك، وقامت باستثمار مليارات الدولارات لاستكشاف النفط والغاز الطبيعي في تلك المناطق، وسوف تسهم مبادرة الحزام و الطريق، وسوف تسهم هذه الأخيرة بالتحديد الحزام البري في تطوير إقليمي سينغيانغ وقانسو اقتصادياً وغيرهما من الأقاليم الغربية، ومن ثم تمثل المبادرة في جانبها محاول لإحداث توازن في تنمية الاقتصادية بين مختلف مناطق الدولة.

تهدف الصين من جهة أخرى عبر مشروعها إلى دعم 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 المنخفض إلى الدول الأخرى في منطقة جنوب

182- علي صلاح، مشروع الحزام و الطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟، تقرير المستقبل في دورية اتجاهات الأحداث، العدد 26، أبوظبي: مركز المستقبل للأبحاث و الدراسات المتقدمة، 2018، ص 03.

شرق آسيا<sup>183</sup>. وهذا سيسهم على المدى طويل في جعل الاقتصاد الصيني ينمو بوتيرة أسرع من الاقتصاد العالمي بحيث أن المبادرة الصينية تجعل الاقتصاد الصين يصبح محرك الاقتصاد العالمي بإعادة المكانة للاقتصادات الكبرى الصاعدة<sup>184</sup>.

➤ **تعزيز مكانة شركات التكنولوجيا الاتصالات الصينية:** تسعى الحكومة الصينية إلى تشجيع شركائها في مجال تكنولوجيا الاتصالات إلى الاستفادة من المبادرة، من أجل الاضطلاع بدور حيوي في إنشاء البنية التحتية لقطاع التكنولوجيا 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.

➤ **تعزيز الوجود الصيني في منطقة أوراسيا:** يرى محللون أن الصين تهدف من خلال مشروعها إلى تعزيز وجودها في منطقة أوراسيا ذات الأهمية الجيوستراتيجية الكبيرة حسب هالفورد جون ماكيندر \* *Halford john Makinder* في محاضرة بعنوان: نقطة الارتكاز الجغرافي للتاريخ عام 1904 نظرية قلب الأرض، والتي ترى في قلب العالم يتمثل في منطقة أوراسيا تتمتع بحماية طبيعية من مختلف الجهات ضد الغزو الخارجي، فضلاً عن ذلك المساحة الشاسعة التي تتمتع بها التي تقدر ب 5 ملايين ميل مربع، وتمتاز كذلك بإمكانيات اقتصادية هائلة بسبب غناها بالموارد الطبيعية وهو ما جعل ماكيندر يطلق عليها اسم " قلب الأرض"<sup>185</sup>. وبهذا تمثل أوراسيا للصين عمقا استراتيجيا تستثمر فيه الأخيرة عبر مشروعها الحزام والطريق، بحيث توفر لها هدف الحماية الأمنية، وقوة جغرافية واقتصادية لما تمتلكه المنطقة من موارد.

183- فرانسوا لو موان، **الاقتصاد الصيني**، ترجمة: صباح كعدان، دمشق: منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب، 2010، ص 07.

184- علي صلاح، مرجع سابق، ص 04.

\* ألد مؤسس علم الجيوستراتيجية بريطاني الجنسية من مواليد 5 فيفري 1861.

185- عباس غالي الحديثي، **نظريات السيطرة الاستراتيجية و صراع الحضارات**، عمان: دار أسامة، 2004، ص 38.

➤ **توفير الأمن الخارجي:** تشمل المبادرة دولا تعاني من نزاعات و اضطرابات داخلية وهو الأمر الذي يتطلب توفير الحماية المشروعات الضخمة التي تم إنشاؤها في إطار المبادرة، وهذا يستلزم توفير قوات عسكرية لحمايتها وقد بدأت الشركات الأمنية الصينية تعمل على ذلك، بحيث تحمي السفن البحرية الصينية و ناقلات النفط التي تمر بالقرب من السواحل الصومالية أين توجد عمليات القرصنة، كذلك قامت شركة ديوي الأمنية المحدودة على حماية الشركات الصينية التي تعمل في بناء الطرق في كينيا.

➤ **تأمين واستقرار إمدادات الطاقة:** وهو هدف مهم في المبادرة الصينية، بحيث أن الصين تريد تجنب أي خلل يعيق إمدادات الطاقة العنصر الأساسي في نمو و استقرار اقتصادها، فالصين تحتاج 80 % من الطاقة لتغطية احتياجاتها منها التي تمر عبر مضيق ملقا، وذلك على الرغم من تزايد وارداتها من الطاقة من روسيا و كزاخستان، وقد عبر هو جينتاو عن مخاوفه سنة 2003 مما اسماه " معضلة ملقا وهنا توفر المبادرة ممرات بديلة لتأمين الطاقة مثل خط " الصين - ميانمار " أو الممر الباكستاني - الصيني<sup>186</sup>.

### المحور الثالث: سياقات طرح مبادرة الحزام والطريق

يبحث المحور الثالث في السياقات الإقليمية وصولاً إلى الدولية التي يتزامن معها إطلاق مبادرة الحزام والطريق الصينية مع متغيرات اقتصادية وسياسية وعسكرية ومنها:

1. **السياقات الإقليمية:** وتخص المتغيرات الاقتصادية والسياسية والعسكرية لمنطقة آسيا وجنوب شرق آسيا وتوجهاتها.

➤ **بروز الصين قوة الصاعدة:** آثار الصعود الصيني على الساحة الدولية جدلاً واسعاً وتساؤلات كثيرة بين صناع القرار السياسيين والباحثين الأكاديميين حيث يلخصها سين لين - جونز Sean M. Lynn - Jones في أربع أسئلة وهي<sup>187</sup>:

186-علي صلاح، مرجع سابق، ص ص04-05.

187- مايكل براون وآخرون، صعود الصين، ترجمة: مصطفى قاسم، القاهرة: المركز القومي للترجمة، 2010، ص ص23-26.

### كم تبلغ قدرات الصين الاقتصادية والعسكرية؟

واستقر رأي بعض المراقبين إلى أن الصين ستصبح قوة عظمى بدرجة غير مسبوقة في أوائل القرن الحادي والعشرين، ومثال ذلك لي كوان يو Lee Kuan Yew رئيس الوزراء السنغافوري السابق الذي صرح انه من غير الممكن أن ندعي الصين مجرد لاعب آخر كبير فحسب، أنها اللاعب الأكبر في تاريخ الإنسان، في المقابل يؤكد رأي آخر بأنه ثمة خطر من أن تصبح الصين قوة مهيمنة في شرق آسيا و يشكك رأي ثالث في حجم زيادة قوة الصين فجيرالد سجال Gerald Segal مثلاً يرى أن نمو الصين الاقتصادي مبالغ فيه بفعل الإحصائيات المضللة مؤكداً أن الصين في الحقيقة القوة متوسطة من الصف الثاني لا يجب النظر إليها كقوة عظمى.

### كيف ينعكس نمو قوة الصين على السلام والاستقرار في النظام الدولي؟

ينظر بعض منظري العلاقات الدولية إلى ان بان صعود قوة عظمى جديدة يؤدي في الغالب إلى الحرب، سواء لان القوة الصاعدة تستخدم القوة لتغيير النظام الدولي لينسجم مع مصالحها أو لان القوة العظمى القائمة تشن حرباً وقائية للحفاظ على مكانتها وهي ما تزال قادرة على ذلك؟ في المقابل يشير مراقبون آخرون إلى النهاية السلمية للتنافس الأمريكي-السوفيتي كدليل على أن القوى العظمى يمكن أن تصعد وتهبط دون إثارة حروب كبرى.

### ماهي نوايا الصين؟ هل تسعى الصين بقوة لان تتحدى وتغير النظام الدولي؟

ليس هناك إجماع على هذين المسالتين يرى المراقبون أن الصين سوف تسعى على الأغلب لان تكون لها تأثير أكبر لها في شرق آسيا، فعلى خلاف الاتحاد السوفيتي لن تدخل الصين في منافسة أيديولوجية عالمية مع الولايات المتحدة الأمريكية، في المقابل يدفع المراقبون الأكثر تشاؤماً بأن الصين أظهرت ميلاً إلى استخدام القوة وتعتقد أنها كانت مراراً ضحية لأعمال عدوانية مذلة وسوف يؤكد بقوة لادعاءاتها بضم تايوان وجزر سبراتلي... ويذهب هذا التحليل إلى أن الصين ستدخل في صراع مع الولايات المتحدة الأمريكية.

### كيف يجب أن تتعامل الولايات المتحدة والدول الأخرى مع تنامي قوة الصين؟

في منتصف التسعينات يجادل معلقون أمريكيون حول ما إذا يجب الولايات المتحدة الأمريكية أن تتبنى سياسة الاحتواء أم إشراك الصين، وقد كان الاحتواء سياسة التعامل الأمريكي مع الصين باعتبارها خصماً عسكرياً ومنافساً اقتصادياً، ومنها تحاول الولايات

المتحدة الأمريكية الحد من نموها الاقتصادي وتقييد حصولها على التكنولوجيا العسكرية وتعاقب الصين على انتهاك حقوق الإنسان وتقوي تحالفات أمريكا وقدراتها العسكرية الموجهة ضد الصين.

وبغض النظر عن كل تلك التساؤلات، فإن بروز الصين في السنوات الأخيرة كقوة الصين صاعدة على المستويين الإقليمي والدولي عززته جملة من المؤشرات منها<sup>188</sup>:

- الصين الأولى عالمياً من حيث الموارد البشرية فعدد سكانها يربو عن مليار و300 مليون نسمة والرابعة عالمياً من حيث المساحة بعد روسيا وكندا والولايات المتحدة الأمريكية.

- تعد الصين الأولى عالمياً من حيث معدل سرعة النمو الاقتصادي وتمثل الآن ثاني أكبر قوة اقتصادية في العالم بعد الو. م. أ.

- الصين ثالث قوة فضائية و نووية بعد الو. م. أ وروسيا و القوة النووية.

- الصين ضمن الدول الخمس دائمة العضوية في مجلس الأمن الدولي.

- الصين تمثل قوة عالمية الأولى في جذب الاستثمارات بعد الو. أ. م والقوة الثالثة بعد الو.م.أ واليابان والثانية في حجم الإنتاج الإجمالي الذي بلغ 4.4 تريليون دولار سنة 2008.

- تمتلك موقعا استراتيجيا يربط شرق آسيا وشرق أوروبا وتتحكم بعدد من الطرق البحرية والبرية.

- القوة العالمية الأولى في احتياطي النقدي الأجنبي الذي بلغ أكثر من 2 تريليون دولار.

- التحالف الصيني-الروسي لخلق توازن استراتيجي في مواجهة الحلف الأطلسي في جنوب وشرق آسيا<sup>189</sup>.

188- محمود خليفة، أبعاد الصعود الصيني في النظام الدولي وتداعياته 1991-2010، المركز الديمقراطي العربي،

على الرابط الإلكتروني: <http://www.democraticac de/?P=750>.

189- يونس مؤيد، أوار القوى الآسيوية الكبرى في التوازن الاستراتيجي في آسيا بعد الحرب الباردة وافقها المستقبلية، عمان: الاكاديميون للنشر والتوزيع، 2015، ص ص 79-80.



## ➤ التوجه الصيني نحو المنطقة العربية:

يتزامن إطلاق مشروع الحزام والطريق مع تحولات جيوسراتيجية كبيرة يعيشها العالم العربي ضمن ما بات يعرف بـ"الحراك العربي 2011" الذي غير بشكل خطير الخريطة السياسية والاقتصادية وحتى الاجتماعية للوطن العربي، بحيث أدى سقوط الأنظمة العربية في كل من تونس ومصر وليبيا واليمن حالة من الفوضى الأمنية وانتشار السلاح خاصة في الحالتين الأخيرتين نتيجة غياب المؤسسات السياسية والسلطة الشرعية فيهما، كذلك تعيش سوريا في نزاعاً مسلحاً منذ 2011 نتيجة التدخلات العسكرية الدولية و انتشار التنظيمات الإرهابية.

وفي ظل هذا المشهد غير المستقر للدول العربية قد تكون مبادرة الصين الهادفة للتنمية الاقتصادية والتواصل الاجتماعي بين الشعوب فرصة لتجاوز المشكلات العربية من ارتفاع نسب البطالة والفقر، الهجرة غير الشرعية... على اعتبار أن المبادرة توفر عدد من المشاريع متعددة الأبعاد والمجالات التي من شأنها توفير مناصب عمل و تخفيض نسبة الفقر في تلك الدول، وهذا اذا ما تم التعامل معها بشكل جدي بحسن الاستثمار فيها عربياً، كذلك ترى الصين في توجهها نحو الدول العربية أهمية استراتيجية للمنطقة بالنظر لموقعها الاستراتيجي الرابط بين القارات الثلاث آسيا و أوروبا و أفريقيا و غناها بالموارد الطاقوية كدول الخليج.

## 2. السياقات الدولية: وتخص المتغيرات الاقتصادية والسياسية والعسكرية لأوروبا

والولايات المتحدة الأمريكية وتوجهاتها.

### ➤ الأزمات الاقتصادية و السياسية في الاتحاد الأوروبي: يشهد الاتحاد الأوروبي منذ

انهيار بنك ليمان برانرز في سبتمبر 2008 وتفجر أزمة الديون السيادية في منطقة اليورو سلسلة صدمات اقتصادية و المالية، وفي بداية أزمة اليورو كان النظام المالي الأوروبي الذي يتسم بالتكامل الفائق لا يزال مفتقراً إلى آليات لوقف التداول و إلى الرقابة المشتركة ومن ثم التعرض للعدوى، وانتشرت الصدمات الاقتصادية و المالية والقطرية بسرعة في جميع أنحاء المنطقة مما يهدد استمرارية اتحاد العملة الموحدة

اليورو التي يعتبر استحداثها خطوة مهمة في مسار التكامل الأوروبي بتوقيع معاهدة ماستريخت 1992 وإطلاقها 1999<sup>190</sup>.

وقد تأثرت مجمل أوروبا بفعل الأزمات المتكررة وما صاحبها من تداعيات في منطقة اليورو تحديات جسيمة لبلدان أوروبا الصاعدة فتجمدت الأسواق المالية وأصبح إصدار السندات السيادية الدولية وتراجعت تدفقات رؤوس الأموال حتى تلك الموجهة من خلال الفروع التابعة لبنوك أوروبا الغربية، ومع تعرض البنوك الغربية الأم لنقص في راس المال والسيولة، وهبوط الصادرات والطلب المحلي سجل الناتج انخفاضا حادا في معظم البلدان، مما اسفر عن تعميق الركود الاقتصادي في بلدان أوروبا الصاعدة مقارنة بأسواق الدول الأخرى ولم يفلت من هذا الركود إلا قليل من الدول إما لان ازدهارها قبل الأزمة كان اضعف مما ترك مساحة لاتباع سياسات معاكسة للاتجاهات الدورية أو لان تجارتها وروابطها المالية كانت محدودة بالأساس<sup>191</sup>.

أما سياسياً فيبرز حالياً التخبط الأوروبي مع إصرار بريطانيا الخروج من الاتحاد الأوروبي، فمنذ أن صوت معظم البريطانيين على خروج بلادهم من الاتحاد الأوروبي في استفتاء 2016، وبريطانيا تعيش على وقع انقسام وسجال داخلي بين البرلمان ورئيسة الوزراء تيريزا ماي حول اتفاقية الخروج لبريطانيا من الاتحاد الأوروبي، فرئيسة الوزراء على مدار أشهر من المشاورات الداخلية لإقناع الرافضين لاتفاقها التي ترى فيه الأفضل لتنفيذ خروج منظم منه، في المقابل ترى المعارضة البريطانية بقيادة حزب العمال الذي يرأسه جيرمي كوربين أن الاتفاقية تخل بالمصالح القومية لبريطانيا، وهذا الانقسام الداخلي انعكس على علاقة بريطانيا بدول الاتحاد الأوروبي الذي يرفض إعادة التفاوض على اتفاق " البريكسيت " البريطاني ما يهدد بتداعيات خطيرة على المدى المتوسط و البعيد على تكتل الاتحاد الأوروبي سياسياً و اقتصادياً فاجتماعياً في حال خروج بريطانيا وهو ما يضر بشكل واضح بمكانة وقوة الاتحاد الأوروبي دولياً، وعليه فالتراجع الأوروبي استثمرت فيه الصين بإطلاق مبادرتها العالمية وكسب قوة أكبر في علاقتها مع الدول الأخرى دبلوماسياً واقتصادياً...

190- رضا مقدم، الطريق إلى التكامل في أوروبا، مجلة التمويل والتنمية، مارس 2014، ص 10.

191- المرجع نفسه، ص 11.

➤ **التوجه الأمريكي الاستراتيجي نحو الباسفيك:** علاقات الولايات المتحدة الأمريكية بجمهورية الصين الشعبية مضطربة ومتأرجحة في أحيان كثيرة، فمن جهة تصف الولايات المتحدة الأمريكية الصين بالمجتمع الذي يتقدم ويدخل في مضمار الحداثة اقتصاديا واجتماعيا ومن ناحية أخرى تصفها بالدولة التي تستخدم آليات قديمة وموروثة من عهود الإمبراطورية منذ ما يربو على ألفي سنة، الصين دولة لها تاريخ مضطرب وعنيف، ومن جهة أخرى تعترف الولايات المتحدة بقوة الصين الاقتصادية، باختصار يصف الكاتب روس تيريل أن مشكلة الولايات المتحدة مع الصين كامنة في أن الأخيرة تمثل نمودجا إمبريالياً متحدياً غير متوافق مع القرن العشرين<sup>192</sup>. نستنتج من خلال انتقادات الولايات المتحدة الأمريكية للصين المتكررة أن الأولى ترفض التحدي والمنافسة الاقتصادية الصينية ما جعل القادة الأمريكيين يوجهون سياستهم نحوها لكبح سياستها.

فتساعد الاهتمام الأمريكي بمنطقة جنوب شرق آسيا والمحيط الهادي في السنوات الأخيرة لاسيما مع إعلان الرئيس الأمريكي السابق باراك أوباما عن عزمه زيادة الوجود العسكري الأمريكي في جنوب شرق آسيا خلال زيارته لأستراليا في نوفمبر 2011 يندرج في هذا السياق.

ومن دوافع هذا التغيير الاستراتيجي الأمريكي هو احتواء الصعود الصيني حيث تمثل المناوأة الصينية لمصالح الولايات المتحدة الأمريكية مع الدولة الصاعدة الدافع الرئيسي لتكثيف الوجود العسكري الأمريكي للإقليم بالنظر إلى أن الصين باتت على أعتاب تخطي الولايات المتحدة الأمريكية في المجال الاقتصادي بتحقيقها لنسب تصل إلى 30 % في مجال التصدير و 40 % في مجال الاستثمار الرأسمالي، 7.75 % للنتائج المحلي الإجمالي خلال عام 2011 لتحتكر الترتيب الثاني بين القوى الاقتصادية العالمية، على المستوى العسكري زادت الصين ميزانيتها عام 2012 لتصل إلى 6.1 مليارات دولار بنسبة زيادة تصل إلى 12 % عن العام السابق الأمر الذي أثار مخاوف واشنطن، فضلا عن ذلك وثقت الصين علاقاتها التجارية بدول القارة الآسيوية باتفاقيات التجارة الحرة خاصة مع آسيان التي دخلت حيز التنفيذ

192- روس تيريل، الإمبراطورية الصينية الجديدة وما تعنيه للولايات المتحدة الأمريكية، تر: محمد العمشاوي، القاهرة: المركز القومي للترجمة، 2010، ص ص 13-28.

في جانفي 2010، حيث تعد اكبر منطقة تجارة حرة في العالم لأنها تشمل 7.1 مليار مستهلك بناتج محلي إجمالي مشترك قدره 3.1 تريليون دولار، من ثم احتواء الصعود الصيني يتطلب اختراق مجالها الحيوي<sup>193</sup>.

كذلك وجهت الولايات المتحدة الأمريكية استراتيجيتها نحو المجال الحيوي الصيني لمواجهة التحالف الصيني - الروسي الذي اخذ اتجاها جديدا بتشكيل منظمة شنغهاي للتعاون منذ 1996 كتحالف مضاد لحلف الناتو للتصدي لاختراق الحلف للمجال الحيوي الروسي وتمدده نحو شرق أوروبا، ومع نهاية 2011 بدأت منظمة شنغهاي في بحث التوسع في القارة الآسيوية جنوبا بضم كل من الهند وباكستان وكوريا الشمالية منحها العضوية الكاملة بدلا من صفة مراقب بهدف احتواء النفوذ الأمريكي في القارة الآسيوية.

الأمن البحري وحرية الملاحة عامل استراتيجي مهم توليه الولايات المتحدة الأمريكية أهمية كبرى بالنظر لأهميته الاستراتيجية لحركة التجارة الدولية، حيث يشهد عبور 50 ألف سفينة سنوياً تنقل نحو 30 % من التجارة الدولية ويمر بها أيضاً نحو 20 مليون برميل من النفط يومياً، فضلاً عن ذلك تعزز الولايات المتحدة الأمريكية وجودها في جنوب شرق آسيا لمواجهة استراتيجية الصين في بحر الصين الجنوبي وإقامتها لقواعد بحرية في جزيرة هاينان، وتسييرها دورية بحرية من غواصاتها النووية للسيطرة على أنشطة الملاحة والصيد واستخراج النفط<sup>194</sup>.

#### المحور الرابع: مكاسب الصين والدول الأطراف من مبادرة الحزام والطريق

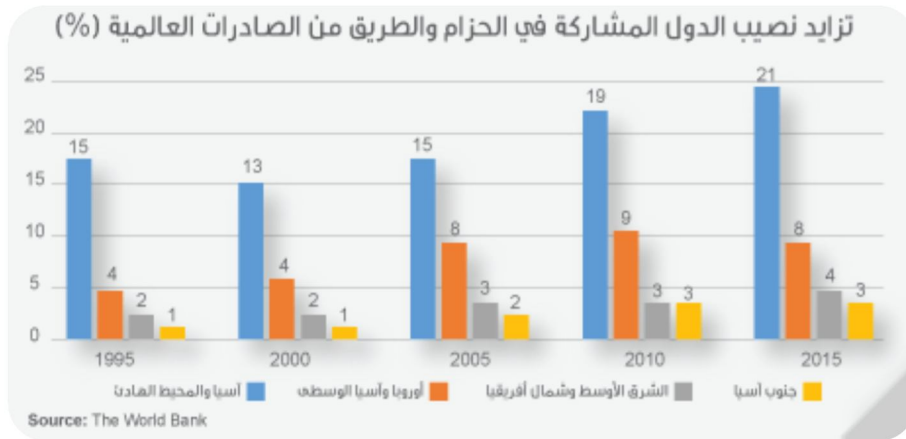
تعتبر مبادرة الحزام والطريق الصينية من كبرى المبادرات التنموية التي تمكنت في وقت وجيز من تحقيق معدلات نمو سريعة في الاقتصاد العالمي ومن أبرز ما حققته المبادرة من مكاسب نذكر:

193- محمد عبد الله يونس، تحول جيواستراتيجي: الاستراتيجية الأمريكية الجديدة في الباسيفيكي، مجلة السياسة الدولية، العدد 188، القاهرة: مركز القاهرة للدراسات السياسية و الاستراتيجية، أبريل 2012، ص ص 90. 91.  
194- محمد عبد الله يونس، المرجع نفسه، ص 91.

## 1. مكاسب على المستوى الاقتصادي:

➤ ارتفاع نسبة مساهمة الصادرات للدول المشاركة من آسيا و المحيط الهادئ و أوروبا و آسيا الوسطى، الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، جنوب آسيا، كما هو موضح في (الشكل رقم 01)، ارتفاع نصيب دول تلك المنطقة من الصادرات العالمية من نسبة 23% في عام 1995 إلى 36% في عام 2015، ومن المتوقع أن تحقق المزيد من الزيادة في نصيبها خلال السنوات المقبلة.

### الشكل رقم 01: مكاسب الدول المشاركة في المبادرة الصينية



**المصدر:** علي صلاح، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟ تقرير المستقبل في دورية اتجاهات الأحداث، العدد 26، أبوظبي: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 2018، ص 07.

➤ زيادة فرص العمل لدى الدول المشاركة بما ساهم في تخفيض نسبة البطالة فيها وتظهر البيانات أن حجم فرص العمل التي ولدتها مشروعات المبادرة في عام 2016 بلغ نحو 180 ألف فرصة عمل جديدة بما يساوي نحو 0,5% من إجمالي فرص العمل الجديدة تم استحداثها حول العالم من نفس العام والتي بلغت نحو 40 مليون فرصة عمل.

➤ زيادة ملحوظة في النمو الاقتصادي، وهذا ما لاحظته دراسة مسحية أجراها منتدى التمويل الدولي لاستطلاع آراء 26 بنكاً مركزياً ضمن الدول المشاركة، ورجح 67% من هذه الدول البنوك أن المبادرة إلى زيادة في النمو الاقتصادي للدول المشاركة بمقدار 1.5 نقطة

مئوية خلال السنوات الخمس المقبلة، في حين توقع 25% من تلك البنوك أن تتراوح الزيادة في النمو داخل تلك الدول بين 1.5 و 5.5 نقطة مئوية<sup>195</sup>.

➤ سجل الميران التجاري الصيني العربي سنة 2014 ارتفاعاً من 25,5 ملياراً إلى 238,4 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 ارتفاعات ملحوظاً 17.25 مليوناً إلى 2.2 مليار دولار، وهو ما جعل الصين تتحول إلى ثاني أكبر شريك تجاري للدول العربية و شريك تجاري رئيسي في مجال الطاقة<sup>196</sup>.

**2. مكاسب على المستوى الاجتماعي و الحضاري: حققت مبادرة الصين في بعدها الاجتماعي و الحضاري هدف التواصل بين الشعوب و الثقافات و بالتالي تبادل الأفكار و المعارف، بحيث أصبح الطب الشعبي الصيني منتشراً في عدد من الدول العربية، كذلك أصبحت تقاليد اللباس و الأكل الصيني، بحيث انتشر في دول المشرق مطاعم للأكل الصيني بأعواد هاشي، و أصبحت الفرق الموسيقية الصينية تترد على المنطقة العربية لإحياء حفلات و عرض موروثها الغنائي، في المقابل كشفت المبادرة الصينية عن عدد كبير من الجاليات العربية تعيش في الصين ناقلة هي الأخرى عاداتها و تقاليدھا الإسلامية خاصة العبادات الإسلامية و كيفية أداء ركن صيام رمضان، و الاحتفالات بالأعياد.**

**3. على المستوى الجيوسياسي الدولي: نجحت الصين كقوة صاعدة في تحدي آليات النظام الدولي الرأسمالي الأمريكي، بحيث ساهمت في النمو الاقتصادي العالمي و أقامت آليات للتعاون الدولي في محاولة لفك الارتباط بمؤسسات بروتن و وودز التي تهيمن عليها الولايات المتحدة الأمريكية، بشكل عام تعزز موقع دور الصين بفعل مبادرة الحزام و الطريق و مشاريعها على مستوى بنية النظام الدولي<sup>197</sup> و جعلت منها فاعلاً نشيطاً فيه.**

195- علي صلاح، مرجع سابق، ص 10-07.

196- محمد حمشي، مرجع سابق، ص 67.

197- علي صالح، مرجع سابق، ص 11.

## الخاتمة:

ما يمكن أن نستنتجه من الدراسة أن مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع اقتصادي عالمي، تحاول من خلاله الصين إحياء ماضيها حيث كان طريق الحرير التاريخي المشهور أساس مبادراتها الراهنة، من التاريخ انطلقت نحو تنمية حاضرها ومستقبلها، حيث عكفت الصين على ربط اقتصادها بالاقتصاد الدولي و تتميته بالتنسيق والاشتراك مع اطراف دوليين من دول ومنظمات دولية، بحيث أن الكل ابدى إعجاباً و ترحيباً وتجاوباً -اختلاف قدراتهم- بمشاركة الصين في مبادراتها لاسيما أن مشاركتها ستعود عليهم بمكاسب اقتصادية مشتركة. من ناحية أخرى تحمل المبادرة حسب منظمتها مبادئ إنسانية عالمية لأنها تعمل على ربط الشعوب بين بعضهم بالتبادل الثقافي والفكري في اللغة وعادات الأكل واللباس والأغاني.... وقد نجحت الصين في تحقيق هذا الهدف.

برزت أهمية المبادرة الصينية في الوقت الراهن في ظل حاجة العالم للاستقرار والأمن والتعايش السلمي بعيداً عن الأزمات الاقتصادية التي تعيشها أوروبا أو النزاعات المسلحة التي تمر بها الدول العربية، والمبادرة توفر هذه الفرصة إذا ما استغلت بشكل جيد.

يبقى التحدي الأكبر أمام الصين في تحقيق ونجاح مبادراتها هو تحدي مواجهة الضغوطات الأمريكية التي تسعى للحفاظ على مكانتها كقطب واحد مهيم في النظام الدولي بشعار "أمريكا أولاً"، وذلك عبر التعاون البناء مع حلفائها في العالم لاسيما روسيا.

**الملحق: جدول يوضح الدول الأطراف في مبادرة الحزام والطريق الصينية وشكل التعاون فيها**

التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	كوريا الشمالية	شرق آسيا
التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية	أفغانستان	جنوب آسيا
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	بنغلاديش	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	الهند	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	مولدافيا	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	نيبال	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	باكستان	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	سيريلانكا	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	كومبوديا	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	هونغ كونغ	



التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	اندونيسيا	جنوب شرق آسيا
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	لاوس	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	ماليزيا	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	ميانمار	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	الفلبين	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	سنغافورة	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	تايلندا	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	تيمور الشرقية	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	الفيتنام	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	كازاخستان	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	ج. قرغيزستان	

التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	طاجكستان	آسيا الوسطى
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	أوزباكستان	
تعاون ثنائي عميق مع الصين في إطار المبادرة في مجال البنى التحتية للنقل	الجزائر	الشرق الأوسط وشمال أفريقيا
التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية	البحرين	
ترحيب بمشاركة الصين في مبادرتها	جيبوتي	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	مصر	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	إيران	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	(إسرائيل)	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	الأردن	
التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية	الكويت	
تعاون ثنائي عميق مع الصين في إطار المبادرة ح. و. ط	المغرب	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	س. عمان	

السعودية	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
تونس	تعاون ثنائي عميق مع الصين في إطار المبادرة ح. و. ط
الإمارات	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
قطر	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
أرمينيا	التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية
أستراليا	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
أذربيجان	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
قبرص	التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية
الدانمارك	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
فنلندا	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
فرنسا	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية

أوروبا

ألمانيا	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
اليونان	التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية
هنغاريا	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
أيسلندا	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
إيرلندا	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
إيطاليا	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
لوكسمبورغ	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
مالطا	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
هولندا	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
النرويج	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
بولندا	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية
البرتغال	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية

التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية	رومانيا	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	روسيا	
تعاون ثنائي عميق مع الصين في إطار مبادرة ح. و. ط	إسبانيا	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	سويسرا	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	تركيا	
التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية	بريطانيا	
تعاون في مجال النقل والبنى التحتية	بروندي	
التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية	كوموروس	
تعاون ثنائي عميق مع الصين في إطار مبادرة ح. و. ط	أثيوبيا	
تعاون في مجال النقل والبنى التحتية	كينيا	
تعاون في مجال النقل والبنى التحتية	غينيا	
التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية	مدغشقر	
تعاون ثنائي عميق مع الصين في إطار مبادرة ح. و. ط	موريتانيا	

جزر الموريس	تعاون ثنائي عميق مع الصين في إطار مبادرة ح. و. ط	أفريقيا جنوب الصحراء	
الموزمبيق	تعاون في مجال النقل والبنى التحتية		
روندا	تعاون في مجال النقل والبنى التحتية		
السيشال	تعاون ثنائي عميق مع الصين في إطار مبادرة ح. و. ط		
الصومال	التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية		
جنوب أفريقيا	تعاون ثنائي عميق مع الصين في إطار مبادرة ح. و. ط		
جنوب السودان	تعاون في مجال النقل والبنى التحتية		
السودان	التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية		
تنزانيا	تعاون في مجال النقل والبنى التحتية		
أوغندا	تعاون في مجال النقل والبنى التحتية		
زامبيا	تعاون ثنائي عميق مع الصين في إطار مبادرة ح. و. ط		
زمبابوي	تعاون في مجال النقل والبنى التحتية		
أستراليا	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية		أوقيانوسيا
فيجي	التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية		
نيوزيلندا	التوقيع في إطار البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية		

مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم

التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية	ساموا	
التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية	تونغا	
التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية	كندا	أمريكا الشمالية
التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية	الأرجنتين	
تعاون ثنائي عميق مع الصين في إطار مبادرة ح. و. ط	البرازيل	
التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية	بوليفيا	أمريكا اللاتينية
التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية	الشيلي	
التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية	البيرو	
التعبير عن اهتمام عميق بمبادرة الحزام والطريق الصينية	فينزويلا	

المصدر:

The Belt and Road Initiative, lehman brown International Accountants, PP 11-13

## قائمة المصادر والمراجع:

أ / الكتب:

1. الحديثي عباس غالي، نظريات السيطرة الاستراتيجية وصراع الحضارات، عمان: دار أسامة، 2004.
2. براون مايكل وآخرون، **صعود الصين**، ترجمة: مصطفى قاسم، القاهرة: المركز القومي للترجمة، 2010.
3. تيريل روس، **الإمبراطورية الصينية الجديدة وما تعنيه للولايات المتحدة الأمريكية**، تر: محمد العمشاوي، القاهرة: المركز القومي للترجمة، 2010.
4. لو موان فرانسوا، **الاقتصاد الصيني**، ترجمة: صباح كعدان، دمشق: منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب، 2010.
5. سليم محمد السيد وآخرون، **طريق الحرير الجديد**، القاهرة: مركز الدراسات الآسيوية، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة، 2001.
6. مؤيد يونس، **أدوار القوى الآسيوية الكبرى في التوازن الاستراتيجي في آسيا بعد الحرب الباردة وافقها المستقبلية**، عمان: الأكاديميون للنشر والتوزيع، 2015.

ب/ المقالات:

1. الصيني محمود إدريس، معرفة حقيقة الحزام والطريق، مداخلة مقدمة في المؤتمر "آفاق التعاون العربي - الأفريقي - الصيني" في إطار مبادرة الحزام و الطريق، الخرطوم / السودان 21 - 22 / 11 / 2017.
2. جبر نهلة، طريق الحرير... استراتيجية القوة الناعمة، مجلة شؤون عربية، القاهرة: جامعة الدول العربية، د. س. ن.
3. حمشي محمد، العالم العربي ومشروع الحزام والطريق الصيني، مجلة دراسات الشرق الأوسط، العدد 80، عمان: مركز دراسات الشرق الأوسط، صيف 2017.



4. صالح على، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، تقرير المستقبل تقرير المستقبل في دورية اتجاهات الأحداث، العدد 26، أبو ظبي: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 2018.
5. مقدم رضا، الطريق إلى التكامل في أوروبا، مجلة التمويل والتنمية، مارس 2014.
6. يونس محمد عبد الله، تحول جيواستراتيجي: الاستراتيجية الأمريكية الجديدة في الباسيفيكي، مجلة السياسة الدولية، العدد 188، القاهرة: مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية، أبريل 2012.

#### ج/ المواقع الإلكترونية:

1. محمود خليفة، أبعاد الصعود الصيني في النظام الدولي وتداعياته 1991 - 2010، المركز الديمقراطي العربي، على الرابط الإلكتروني:

<http://www.democraticac.de/?P=750>

2. ما هو طريق الحرير الجديد، موقع سكاى نيوز عربي، على الرابط الإلكتروني:

<https://www.skynewsarabia.com/business/1164908>

3. The Belt and Road Initiative, lehman brown International Accountants, available at: <http://www.lehmanbrown.com>.
4. Michael Baltensperger and Uri Dadush, The Belt and Road turns five, Policy Contribution, Issue n°1, January 2019.

## الفصل الثاني

## \*عنوان المقال: "الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية".

د. شناز بن قانه

### مقدمة:

لقد حققت الصين إنجازات اقتصادية مهمة، فأصبحت تحتل المرتبة الثانية عالمياً من حيث حجم الاقتصاد بعد الولايات المتحدة الأمريكية، وتسعى الصين جاهدة لتوسيع نفوذها، وتستخدم لذلك قوتها الناعمة، و في هذا الإطار أطلق رئيسها "شي جين بينج" مبادرة الحزام والطريق الصينية، والتي تُعد من أكثر برامج التنمية طموحا في العالم، و أكد المؤتمر التاسع عشر للحزب الشيوعي الصيني أن هذه المبادرة هي مشروع القرن، و تم جعل هذه الاستراتيجية في قلب السياسة الداخلية و الخارجية الصينية.

وتكمن أهمية هذا المقال في كونه يبيّن أهم الرهانات الاستراتيجية لهذه المبادرة، كما يقوم بتقييم هذه الأخيرة، و يحلل انعكاساتها على الدول الشريكة في المبادرة، أما عن أهداف هذا المقال فتتمثل في توضيح دور هذه المبادرة في خدمة المصالح الاستراتيجية الصينية أساساً، و توسيع هيمنتها على المستوى الإقليمي و العالمي، ويحاول المقال الإجابة على الإشكالية التالية: ما هي الرهانات الاستراتيجية لهذه المبادرة، و كيف تساهم في بسط النفوذ الصيني؟

وينطلق من الفرضية الآتية: كلما زاد عدد الدول المنضمة للمبادرة كلما سهل على الصين بسط هيمنتها و نفوذها، أما النظرية المعتمدة فهي نظرية القوة الناعمة، حيث تستعمل الصين قدرتها على الاستثمار و منح القروض للدول لإنجاز البنى التحتية كوسيلة لزيادة قوتها الناعمة و بسط نفوذها العالمي.

\* المحور الأول: نشأة و مضمون مبادرة الحزام و الطريق الصينية.

أ- نشأة المبادرة:

تعتبر مبادرة الحزام والطريق الصينية إحياء لفكرة طريق الحرير القديم، والتي يرجع تاريخها إلى القرن الثاني قبل الميلاد، و كان عبارة عن شبكة من الطرق تسلكها القوافل بهدف نقل البضائع التجارية بين الصين و آسيا الوسطى وبلاد الفرس والعرب وأوروبا، وكان الحرير من أهم هذه البضائع التي كانت تصدرها الصين<sup>198</sup>.

لقد كان الرحالة و الجغرافي الألماني " فرديناند فرايهر فون ريشتهوفن" هو أول من استخدم تسمية طريق الحرير، وذلك عام 1877، لوصف الطرق التي كان يمر من خلالها الحرير الصيني المنتج من قبل إمبراطورية (الهان) وصولاً إلى أوروبا، ولم تقتصر الممرات التجارية على الطرق البرية فقط، بل شملت أيضاً ممراً بحرياً، كان يربط الصين بمناطق في آسيا و أفريقيا<sup>199</sup>.

وكان لطريق الحرير تأثيراً كبيراً على ازدهار كثير من الحضارات القديمة كالحضارة الصينية و الهندية و المصرية... ، و شهدت المجتمعات القاطنة على امتداد هذه الطرق تبادلاً و انتشاراً للعلوم و الفنون و الأدب و الديانات، لكن اختفت هذه الطرق تدريجياً لعدة عوامل منها سياسة العزلة والانغلاق التي طبقت في الصين في عهد (أسرة مينغ)، و فتح مسارات بحرية أخرى بعد الاكتشافات الجغرافية<sup>200</sup>.

وقام الرئيس الصيني "شي جين بينج" بإحياء فكرة طريق الحرير القديم، فأثناء زيارته لكازاخستان في سبتمبر 2013، أعلن إنشاء حزام اقتصادي جديد، وبعد شهر من ذلك أثناء زيارته لإندونيسيا، أقرّ إنشاء "طريق الحرير البحري للقرن الحادي و العشرين"، و يُشار إلى المشروعين معاً باسم "مبادرة حزام واحد و طريق واحد"، ليتغير هذا الاسم إلى "مبادرة الحزام والطريق الصينية"، حيث اعتبرت الحكومة الصينية أنّ التركيز على كلمة (واحد) عرضة

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

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

200- Luce (Boulnois),OP. CIT, p 35.

لسوء الفهم<sup>201</sup>، و تمّ إدراج هذه المبادرة في ميثاق الحزب الشيوعي الصيني، مما يعطي لها تقلاً سياسياً أكبر و يكتف الضغوط لإنجاحها، و يؤكد وجود إرادة سياسية قوية لتجسيد هذا المشروع على أرض الواقع حتى بعد انتهاء فترة ولاية الرئيس "شي جين بينج".

ويعتبر هذا المشروع مشروعاً طويلاً المدى، إذ سيستمر إلى غاية 2050 (بمناسبة الذكرى المئوية لتأسيس جمهورية الصين الشعبية)، علماً أنه ليس الأول من نوعه، فقد سبقته العديد من المشاريع كمشروع (Go out policy) الذي أطلقه الرئيس السابق (جيانغ زيمين) سنة 1999، و الذي كان يهدف إلى ترقية الاستثمارات الصينية في الخارج، لكن تبقى مبادرة "الحزام و الطريق الصينية" أوسع و أكثر طموحاً، إذ ظهرت في ظروف أصبحت فيها الصين تتمتع بقدرات و إمكانيات مالية و دبلوماسية أكبر لدعم هذه المبادرة<sup>202</sup>.

#### ب - مضمون المبادرة:

تتكون هذه المبادرة من طريق بحري يربط بين الصين و أوروبا من جهة و من جهة ثانية حزام اقتصادي بري، و هو عبارة عن شبكة من الطرق البرية، تهدف إلى ربط القارات الثلاث: آسيا و أفريقيا و أوروبا، و يتضمن هذا الحزام البري ستة ممرات، و هي:

1- الجسر البري الأوراسي الجديد، الذي يمتد من غرب الصين إلى روسيا الغربية.

2- ممر الصين منغوليا - روسيا الذي يمتد من شمال الصين إلى الشرق الروسي.

3- ممر الصين - آسيا الوسطى - آسيا الغربية، و يمتد من غرب الصين إلى تركيا.

4- ممر الصين - شبه جزيرة الهند، و يمتد من جنوب الصين إلى سنغافورة.

5- ممر الصين - باكستان، و يمتد من جنوب غرب الصين إلى باكستان.

6- ممر بنغلاديش - الصين - الهند - ميانمار، و يمتد من جنوب الصين إلى الهند<sup>203</sup>.

201- Antoine(Garapon): «Les Nouvelles Routes de la Soie: la voie chinoise de la mondialisation ? », Revue de L' Institut des Hautes Études sur la Justice, N°58, Novembre 2017, p 62.

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

203- محمد (أحمد حبر نهلة): " طريق الحرير: استراتيجية القوة الناعمة"، شؤون عربية، عدد 176، 2018، ص 163.

ويجدر الذكر أنّ خط ممرات هذا المشروع ليست نهائية، فمنذ إنطلاقه لم يتوقف عن الاتساع سواء ما يخص المجال الجغرافي أو القطاعات المعنية، ففي البداية كان يضم 60 دولة، أما سنة 2018 ارتفع العدد ليبلغ 100 دولة<sup>204</sup>، و حاليا ارتفع العدد إلى 106 دولة و 29 منظمة دولية<sup>205</sup>، إذ يمكن أن يتسع مداه الجغرافي برغبة الدول في الانضمام إليه، و من آخر الامتدادات التي تمّ الإعلان عنها في جانفي 2018 هو طريق الحرير القطبي، كما أعلنت بعض دول أمريكا اللاتينية كالشيلي و بوليفيا عن رغبتها في الانضمام إلى المبادرة، وذلك أثناء مؤتمر الصين و مجموعة دول أمريكا اللاتينية و الكاريبي المنعقد ما بين 19 إلى 22 جانفي 2018<sup>206</sup>.

وتتضمن المبادرة إنشاء شبكة من البنى التحتية على طول الممرات التي تعبر فيها وتتمثل فيما يلي:

\* فيما يخص النقل: إنشاء الطرقات و السكك الحديدية و الموانئ و المطارات.

\* فيما يخص الطاقة: مد خطوط أنابيب النفط و الغاز الطبيعي، كإنشاء خط أنابيب النفط وآخر للغاز بين الصين و روسيا وخط أنابيب الغاز بين الصين وكازاخستان... إلخ.

\* فيما يخص الاتصالات: إنشاء شبكة متطورة من البنى التحتية الإلكترونية كالكابلات الضوئية و شبكات الهاتف النقال.

\* تأسيس مناطق صناعية خاصة.

204- Alice (Ekman), OP. CIT, p19.

205- حسين (البيراوي): " تحديات مبادرة الحزام والطريق: مخاطر عدوى الديون الصينية في الخارج"، تاريخ

الإطلاع: يوم 3 جانفي 2019، على الموقع: <https://arb.majalla.com/node/65881>

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

## خريطة: مبادرة الحزام والطريق الصينية



المصدر:

<http://www.rfi.fr/emission/20180930-nouvelles-routes-soie-belt-road-initiative>

### \* المحور الثاني: الأهداف الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية:

تؤكد الصين أنّ هذه المبادرة ترمي إلى تعزيز التعاون الاقتصادي و التوزيع الفعال للموارد، كما تسعى إلى توسيع التكامل بين الأسواق، ومن ثمة تحقيق التنمية الاقتصادية، مما يعود بالنفع على جميع الدول المشاركة فيها، لكن وراء هذا الخطاب تُخفي الصين عدة أهداف استراتيجية، سيتم توضيحها فيما يلي.

#### أ- الأهداف الاستراتيجية للصين:

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

1- زيادة الصادرات الصينية: إذ تُعتبر من الأهداف الأساسية للمبادرة، حيث تناقصت الصادرات الصينية في المدة الممتدة من 2013 إلى الفصل الثالث من سنة 2016<sup>207</sup>، لذا يُنتظر من هذه المبادرة أن تُسرّع وتيرة الإنتاج، حيث ستسمح بإيجاد أسواق جديدة للمؤسسات الصينية، فتعتبر هذه المبادرة إحدى محركات النمو الاقتصادي و التشغيل في الصين، فمثلا يُتوقع إنشاء 20 ألف كم من السكك الحديدية في إطار هذه المبادرة، مما سيساهم في إيجاد منافذ لإنتاج الحديد والصلب في الصين<sup>208</sup>، كما تُعتبر هذه المبادرة مهمة أيضاً أمام تباطؤ قطاع البناء داخل الصين، مما يفتح المجال لمؤسسات البناء الصينية للاستثمار في الخارج، كما سيتم تطوير الصناعات الرقمية و تعزيز نشاط الشركات الصينية في مجال تكنولوجيا الاتصال، و ستزيد من حصتها السوقية في مجال التجارة الإلكترونية العالمية، لاسيما أن هناك فرص كبيرة لنمو هذه التجارة في الدول المشاركة في هذه المبادرة، فستلعب شركات الاتصالات الصينية كشركة (هواوي) و (زدتي ايه) دوراً محورياً في بناء شبكات الاتصالات و المعلومات في تلك الدول، فمثلاً وقّعت شركة (هواوي) مع الحكومة الباكستانية اتفاقاً سنة 2017 يقضي بإنشاء كابل من الألياف الضوئية يربط باكستان و جيبوتي و كينيا، تحت اسم "باكستان -شرق أفريقيا كابل اكسبريس"<sup>209</sup>.

2- تقليص مدة نقل البضائع: من خلال هذه الممرات و البنى التحتية الجديدة، التي ستنشأ في إطار هذه المبادرة، سيتم تقليص مدة نقل البضائع الصينية إلى أسواق الاتحاد الأوروبي (الشريك التجاري الأول للصين)، فنقل البضائع مثلاً عبر البحر بين مدينة شنغهاي الصينية و روتردام الهولندية كان يتطلب شهر على الأقل، و كان يستلزم ثلاثة أسابيع لنقل هذه البضائع عبر السكك الحديدية، و خمسة عشر يوم عن طريق الشاحنات، فكان هدف القادة الصينيين هو تقليص مدة النقل<sup>210</sup>، فمثلاً تم إنشاء خط سكك حديدية مباشرة تربط الأقاليم الشرقية للصين ببولونيا و ألمانيا، و بفضلها أصبح نقل البضائع يستغرق في المتوسط 16 يوم أي ثلاثة أسابيع

207- Ibid, p. 138.

208- Antoine (Garapon), OP. CIT, p. 64.

209- علي (صلاح): "مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟"، تقرير المستقبل، العدد 26، 2018، ص7.

210- (Paulo Afonso) Brardo: « La sécuritisation des intérêts chinois: la Nouvelle Route de la Soie au sein du Nouveau Grand Jeu centrasiatique », Paris, Dalloz, 2018, p102.



أقل من الطريق البحري<sup>211</sup>، كما أنّ طريق الحرير القطبي سوف يختصر وقت الرحلات البحرية إلى أوروبا بمقدار 20 يوماً مقارنةً بالطريق التقليدي الذي يعبر عبر قناة السويس<sup>212</sup>، كما سيسمح إيجاد ممرات جديدة بتخفيف الضغط على الموانئ والسكك الحديدية الصينية القديمة.

3- تأمين إمدادات الطاقة: تعتبر الصين أول مستورد للمحروقات على المستوى العالمي، و لهذا تحاول تقليص تبعيتها لدول الخليج و أفريقيا، عن طريق تنويع مٌورديها، لذلك قامت بإمضاء عقد مع روسيا لتوريد الغاز بقيمة 400 مليار دولار في ماي 2014<sup>213</sup>، كما تضاعفت استثمارات الشركات الصينية للطاقة في آسيا الوسطى، و تمّ إنشاء خط أنبوب النفط بين الصين و كازاخستان وخط أنبوب الغاز بين الصين وتركمانستان.

كما أرادت الصين تقريب و تأمين إمداداتها الطاقوية، والتقليل من تبعيتها تجاه ممرات النقل البحرية، حيث تراها غير آمنة لسببين هما:

\* القرصنة: فهي منتشرة في مضيق ملقا و مضيق هرمز، و خليج عدن و بحر الصين الجنوبي.

\* قوات البحرية الأمريكية: حيث تتواجد هذه القوات في المحيط الهندي و الهادي، مما يشكل خطر على الإمدادات الطاقوية للصين في حالة خلاف كبير مع الولايات المتحدة الأمريكية، إذ يمكن لهذه الأخيرة أن تفرض حصاراً بحرياً على هذه الإمدادات<sup>214</sup>.

ولتفادي هذين الخطرين قامت الصين بإنشاء ممرين طاقويين:

\* الممر الأول من ميناء (كوادر) في باكستان يمر مباشرة إلى إقليم شينجيانغ الصيني.

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

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

213- Alice (Ekman),OP. CIT, p 18.

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

\* الممر الثاني من ميناء (تشاويو) في ميانمار يمر مباشرة إلى يونان الصينية (Yunnan).

4- تعزيز مكانة العملة الصينية (اليوان) عالمياً وجعلها عملة رئيسية للتبادل التجاري العالمي: إذ ستسمح هذه المبادرة باستعمال (اليوان) في تسوية التعاملات المالية بين الصين و الدول المشاركة في المبادرة، علماً أنّ الصين نجحت في إضافة عملتها إلى سلة حقوق السحب الخاصة التابعة لصندوق النقد الدولي<sup>215</sup>.

5- تنمية الأقاليم الصينية الفقيرة و إحداث التوازن في النمو الاقتصادي بين مختلف المناطق: حيث تنظر الصين إلى هذه المبادرة باعتبارها ركيزة أساسية في استراتيجيتها الرامية لتطوير أقاليمها الوسطى والغربية، فالأقاليم المتواجدة في غرب و وسط الصين هي أقل نمواً وتطوراً من الناحية الاقتصادية مقارنةً بالأقاليم الشرقية (مثل بكين شنغاي و غوانغان)، فهناك فجوة تنموية بين الأقاليم، مما أثار تخوف الحكومة الصينية من حدوث تداعيات سياسية في حال استمرار هذه الفجوة<sup>216</sup>، لذلك تسعى الصين إلى تحقيق نمو في الأقاليم الفقيرة، بحثاً عن الاستقرار الداخلي، و في سبيل ذلك جُعلت الممرات الرئيسية للمبادرة تمر عبر هذا الأقاليم بهدف تطويرها.

وتُطرح هذه المسألة بإلحاح خاصة في إقليم (شينجيانغ)، فهو إقليم مهم للاقتصاد الصيني لأنه غني بالمواد الأولية كالفحم والحديد واليورانيوم... الخ، لكن يقطن في هذا الإقليم أغلبية (الإيغور) المسلمة، لذلك حاولت الصين محو الخصوصيات الثقافية لهذه الأقلية، مما نتج عنه ظهور حركات انفصالية (كالحزب الإسلامي التركستاني)، فترى الصين أنّ ضمان نمو اقتصادي في هذا الإقليم هو شرط للمحافظة على الأمن والاستقرار و تلاشي المطالب الانفصالية و مواصلة استغلال المواد الأولية وتأمين الحدود الغربية للصين<sup>217</sup>.

215- علي (صلاح)، المرجع السابق، ص3.

216- جين (ليانجشيانج) و إن (جاناردان): "مبادرة الحزام والطريق: الفرص والمعوقات أمام دول الخليج"، تمّ الاطلاع عليه يوم 20 جانفي 2019، على الموقع:

[http://eda.ac.ae/docs/default-source/Publications/eda-insight\\_belt-and-road\\_ar.pdf?sfvrsn=2](http://eda.ac.ae/docs/default-source/Publications/eda-insight_belt-and-road_ar.pdf?sfvrsn=2).  
217- Thierry (GARCIN): « Le chantier-très géopolitique-des Routes de la soie », consulté le 5 janvier 2019 sur le site: [www.diploweb.com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-la-soie.html](http://www.diploweb.com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-la-soie.html)

6- تقوية علاقات الجوار: وهذا استجابة للاعتبارات الأمنية، فتقوية العلاقات مع كزاخستان و طاجيكستان وفيزغستان مثلا هو مسألة ذات أولوية لبكين، لأنّ هذه الدول الثلاث هي دول مجاورة لإقليم شينجيانغ و تتقاسم معه روابط إثنية، وبالتالي يمكن أن تشكل آسيا الوسطى مصدراً لعدم الاستقرار، و يمكن أن تزيد من حدة مشكلة التطرف أو الحركات الانفصالية في الصين، لذا تعمل هذه الأخيرة على توطيد العلاقات مع جيرانها و دعم الاستقرار في المنطقة وتحقيق التنمية الاقتصادية فيها عن طريق مبادرة الحزام والطريق الصينية كحل لمشكلة الأمن خاصة في حدودها الغربية.

7- زيادة النفوذ الصيني على المستوى الإقليمي والعالمي: حيث تسعى الصين من وراء هذه الاستثمارات الضخمة عبر العالم إلى توسيع نفوذها و تقديم نموذج تنموي بديل عن النموذج الغربي، فهذه المبادرة ستؤكد القوة الناعمة للصين، حيث تسعى هذه الأخيرة لتوظيف هذه المبادرة لتأكيد صعودها كقوة دولية و منافسة للولايات المتحدة الأمريكية.

#### ب- أهداف الدول المنضمة للمبادرة:

لهذه المبادرة أهمية اقتصادية كبيرة بالنسبة للدول المشاركة فيها، يمكن توضيحها في النقاط التالية:

\* تمثل المشاركة في المبادرة فرصة كبيرة لتطوير البنى التحتية في العديد من الدول التي عجزت عن تمويل هذا النوع من الاستثمارات، رغم أهميتها لدفع عجلة التنمية، فهذا سيسمح لها بوضع أسس النمو المستدام، فالنموذج الصيني للنمو يقوم على أساس الاستثمار في البنى التحتية، مما سيعمل على تنشيط التجارة و الصناعة، فالعديد من الدول تحتاج إلى تمويلات ضخمة لتطوير بنيتها الأساسية، ولا يملك العديد منها الموارد المالية الكافية لتطوير هذه البنى، لذا تُعتبر مبادرة الحزام و الطريق الصينية فرصة للدول التي تحتاج إلى تطوير بنيتها الأساسية، علماً أنّ قيمة الاستثمارات المباشرة الصينية في الدول تحت غطاء هذه المبادرة بلغت 8.55 مليار دولار سنة 2017<sup>218</sup>.

218- (Paulo Afonso) Brardo, OP. CIT, p105.

\* إن توفير البنى التحتية في هذه الدول كالطرق والموانئ وشبكات الكهرباء وكابلات الألياف الضوئية، سيحفز الاستثمارات في القطاعات الاقتصادية الأخرى و سيولد المزيد من فرص العمل و يقضي على البطالة.

\* ستسمح هذه المبادرة بتحقيق النمو المتوازن بين مختلف أقاليم الدولة، مما سيخفف من مخاطر الاضطرابات العنيفة و حالات عدم الاستقرار.

\* إن ما يجذب الدول النامية في التعامل مع الصين هو أنّ هذه الأخيرة تؤكد على مبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول (عكس الدول الغربية)، فهي ترفض وضع مشروطة سياسية، و هذا في إطار ما يسمى (إجماع بكين)، حيث تؤكد الحكومة الصينية على المساواة بين الدول و الثقة المتبادلة والتعاون الاقتصادي المتوازن، ولهذا ترى الدول النامية أنّ الصين يمكن أن تشكل بديل عن الدول الغربية، خاصة وأنّ الصين عضو دائم في مجلس الأمن و تمتلك حق الفيتو، لذا إقامة علاقات متينة مع الصين قد يجنبها عقوبات من مجلس الأمن.

لكن في الواقع لا يمكن القول أنّ الصين لا تفرض قطعياً بعض الشروط على الدول لقاء منحها مساعدات اقتصادية، فقد تُجبر الدول مقابل الحصول على مساعدات تمويلية الاعتراف بوحدة الصين و قطع العلاقات مع تايوان مثلاً، و في هذا الشأن يمكن الاستدلال بدولة مالايو، فلم تحصل هذه الأخيرة على مساعدات تمويلية من الصين إلا بعد أن قامت بقطع علاقاتها مع تايوان سنة 2007، كما يجب أيضاً على الدول التي تطمح في الحصول على مساعدات صينية تقادي تقديم شكوى لمنظمة التجارة الدولية (I'OMC) ضد الصين بسبب الإغراق.

### \* المحور الثالث: تقييم مبادرة الحزام والطريق الصينية

في هذا المحور سيتم تقييم المبادرة من خلال إبراز أهمّ التحديات والعوائق التي تعيق تجسيدها، ثمّ توضيح أهم انعكاسات هذه المبادرة على الدول الشريكة.

## أ- أهم تحديات وعوائق المبادرة:

تواجه هذه المبادرة عدة عوائق و تحديات، الأمر الذي يصعب من إمكانية تجسيدها على أرض الواقع، و يمكن تلخيص هذه العوائق في النقاط التالية:

\* عوائق جغرافية: حيث تتجاز الممرات المتوقعة إنجازها في إطار هذه المبادرة على صحاري وجبال، مما يصعب من عمليات إنشاء الطرقات و السكك الحديدية، إلى جانب ذلك تتجزئ تلك المشاريع في مناطق ذات كثافة سكانية قليلة، فمثلاً خط السكة الحديدية الذي يربط بلغراد ببودابست لا يمر على مدينة زيجيد (وهي ثالث أكبر مدينة في المجر)، و بالتالي تفقد هذه المشاريع أهميتها الاقتصادية على المستوى المحلي.<sup>219</sup>

\* التهديدات الأمنية: إنّ تفشي ظاهرة الإرهاب الدولي والقرصنة والجريمة المنظمة وكذلك النزاعات وانتشار بؤر التوتر وانعدام الاستقرار في العديد من الدول المشاركة في هذه المبادرة، تشكل تحدياً كبيراً وخطيراً أمام حماية البنى التحتية المنجزة، علماً أنّ توفير الحماية العسكرية لهذه المشاريع هو صعب نظراً لضخامتها، فمثلاً مشروع الممر الاقتصادي الصيني - الباكستاني الذي تمّ بداية إنجازه في 2013 بكلفة (54 مليار دولار) استهدف من طرف متمردون انفصاليون في إقليم (بلوشستان)، حيث قاموا بتفجير خطوط أنابيب غاز وقطارات و هجموا على مهندسين صينيين.<sup>220</sup>

\* معارضة محلية: حيث تواجه العديد من مشاريع المبادرة رفض محلي بسبب مشاكل في مسألة ملكية الأرض التي ستقام عليها هذه المشاريع، فالعديد منها أنجزت أو ستُنجز في دول ذات طابع قبلي، و الإشكال هو أنّ هذه القبائل ترفض التنازل عن أراضيها، ففي إندونيسيا مثلاً تأخر إنجاز مشروع خط جاكرتا - باندونغ للقطارات السريعة بسبب رفض أهالي القرى التي يمر عبرها خط السكة الحديدية التنازل عن أراضيهم.<sup>221</sup>

219- (ALEXANDRE) CORNET, « LES ENJEUX STRATÉGIQUES DES ROUTES DE LA SOIE » ASIA FOCUS, N° 71, Mai 2018, p 5.

220- "عراقيل تواجه خطة الصين لإحياء طريق الحرير"، تمّ الاطلاع عليه يوم 2 جانفي 2019، على الموقع

[.https://www.aljazeera.net/news/reportsandinterviews/2017/11/12](https://www.aljazeera.net/news/reportsandinterviews/2017/11/12)

221- نفس المصدر.

\* عوائق مالية: تعاني العديد من الدول المشاركة في المبادرة من ضعف مواردها المالية، مما تسبب في إلغاء أو تأجيل تنفيذ بعض المشاريع، و هو أمر كان متوقع منه نظرا لضخامة حجم هذه المشاريع و تكاليفها الباهظة، فمثلا تمّ في تايلاند تأجيل إنجاز جزء من مشروع لقطار سريع كان يُفترض أن يربط الصين بسنغافورة بسبب نقص التمويل.

\* عوائق جيوسياسية: ستؤثر الرهانات الجيوسياسية بشكل كبير على تنفيذ مبادرة الحزام و الطريق الصينية، فإنجاز المشاريع سيتوقف على نوع العلاقات التي تربط الصين ببقية الدول المشاركة في هذه المبادرة كروسيا وإيران و تركيا، علماً أنّ هناك ممرات تسببت في خلافات بين الدول، كالممر الاقتصادي الباكستاني-الصيني الذي يمر بإقليم كاشمير المتنازع عليه بين الهند وباكستان، مما شكل أحد نقاط الخلاف بين الصين والهند، حيث اعتبرته هذه الأخيرة مساساً بسيادتها.

#### ب- أهم انعكاسات هذه المبادرة على الدول الشريكة:

يؤكد الخطاب الصيني الرسمي على فوائد و أهمية المبادرة على الدول الشريكة و قدرته على تحقيق التنمية الاقتصادية، لكن في الواقع قد يترتب عن هذه المبادرة انعكاسات سلبية، يمكن تلخيصها في النقاط التالية:

\* العديد من المشاريع التي تمّ إنجازها لم تحقق المردود والأرباح المنتظرة، و هذا رغم تكاليفها الباهظة فمثلا تم التخلي عن خط السكة الحديدية التي تربط تنزانيا بزيمبيا بسبب قلة الصيانة وعدم تحقيق الأرباح المرتقبة، وفي سيرلانكا المطار الدولي (ماهيندا راجاباكسا) الذي كان يفترض أن يستقبل مليون مسافر سنويا لم يستقبل سوى العدد القليل من المسافرين يومياً، وميناء (هامبانتوتا) -الذي كلف مليار و نصف دولار- لم يجلب عدد كبير من السفن، فهذه الأخيرة تفضل استعمال ميناء كولومبو في العاصمة السيرلانكية<sup>222</sup>.

\* كان يُفترض أن تساهم مبادرة "الحزام و الطريق الصينية" من خلال الاستثمار في البنى التحتية في رفع مستوى التشغيل داخل الدول المشاركة في هذه المبادرة، و تحفيز النمو

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

الاقتصادي من خلال زيادة الطلب على المعدات المحلية المستعملة لإنجاز هذه المشاريع، لكن في الواقع هذه المبادرة لم تخدم سوى المصالح الصينية، فالمشاريع غالباً ما تُمنح للمؤسسات الصينية على حساب المؤسسات المحلية، لأن الصين تمنح الدعم المالي فقط للمشاريع التي تُسند إلى مؤسساتها، وهذا ما أكده الوزير الأول الصيني (لي كه تشيانغ) في القمة الرابعة التي جمعت الصين و دول أوروبا الوسطى و الشرقية<sup>223</sup>، والإشكال هو أنّ هذه المؤسسات الصينية لا تقوم فقط باستخدام السلع و المعدات الصينية بل تعمل أيضاً على جلب العمالة الصينية عوض توظيف العمال المحليين، مما يفسر سبب رفض السكان المحليين لهذه المبادرة.

\* رغبة الصين في شراء أراضي زراعية في المناطق التي تمر منها المبادرة أدت إلى زيادة مخاوف السكان المحليين، فمثلاً في (كزاخستان) تمّ وضع مشروع قانون يهدف إلى تمديد إيجار الأراضي الزراعية للمستثمرين الأجانب من عشرة إلى خمسة و عشرون سنة، نجم عنها سلسلة من الاحتجاجات من طرف الشعب، أدت إلى سحب هذا المشروع<sup>224</sup>.

\* بالنسبة للمناطق الاقتصادية الخاصة التي تود الصين تأسيسها في المناطق المعنية بالمبادرة، هي في الواقع تخص فقط المؤسسات و السلع الصينية، فهي تخدم مصالحها فقط.

\* أكبر خطر قد يترتب على الدول النامية التي تشارك في المبادرة هو وقوعها في فخ المديونية، فالديون وسيلة للصين لزيادة نفوذها والاستيلاء على البنى التحتية التي عجزت الدول عن تسديد تكاليفها، ويمكن إعطاء العديد من الأمثلة التي تؤكد ذلك، ففي دولة (اللاوس) مثلاً أثار تنفيذ جزء من الخط الحديدي الذي يربط جنوب الصين بسنغافورة بطول (415 كيلومتر) جدلاً كبيراً بسبب تكلفته الباهظة و المقدرة ب (5.8 مليار دولار)، حيث كثرت التساؤلات عما ستجنيه هذه الدولة الفقيرة من المشروع الذي تعادل كلفته نصف ناتجها الوطني الإجمالي<sup>225</sup>.

223- Vivien (FORTAT), OP. CIT, p12.

224- (Paulo Afonso) Brardo, OP. CIT, p 131.

225- "عراقيل تواجه خطة الصين لإحياء طريق الحرير"، تمّ الاطلاع عليه يوم 2 جانفي 2019، على الموقع <https://www.aljazeera.net/news/reportsandinterviews/2017/11/12>.

وبسبب ارتفاع التكاليف وعجز الدول عن تسديد الديون تمّ إلغاء عدة مشاريع، فانسحبت باكستان من مشروع استثماري بقيمة (14 مليار دولار) في نوفمبر 2017 بسبب ديونها، كما ألغت النيبال أيضاً مشروع للطاقة الكهرومائية بقيمة (2.5 مليار دولار) كان في طور الإنجاز، وألغت كذلك ماليزيا عدة مشاريع، بما في ذلك مشروع إنجاز خط سكة حديدية بقيمة (20 مليار دولار)، وأكد رئيس وزرائها (محمد مهاتير) أنّ بلاده لا تستطيع تحمل تكلفة هذه المشاريع، وحذّر من أنّ الصين تمارس نمطاً جديداً من الاستعمار<sup>226</sup>.

واضطرت حكومة سيرلانكا التنازل عن حق استغلال ميناء (هامبانوتوتا) لصالح الصين لمدة (99 سنة) بسبب عدم قدرتها على دفع (8 مليار دولار) من الدين، وفي طاجيكستان اضطرت الحكومة إلى التنازل عن عدة أراضي لصالح الصين مقابل الديون<sup>227</sup>.

وأكدت مؤسسة (فيتش الدولية للتصنيف الائتماني) أنّ الدول المشاركة في هذه المبادرة ستجد نفسها في أزمة مديونية تجاه الصين بسبب الاستثمار في بنى تحتية قد لا تكون لها مردودية كبيرة<sup>228</sup>، كما يجب التنبيه إلى أنّ تفاقم أزمة المديونية داخل الدول ستؤدي إلى تقليص النفقات العمومية في عدة قطاعات مهمة كالصحة والتعليم، كما ستضطر الدول إلى التخلي عن مشاريع لبنى تحتية، ليست مرتبطة بمبادرة الحزام و الطريق الصينية، رغم أنها قد تحتاجها فعلاً، مما سينعكس سلباً على تحقيق النمو الاقتصادي من جهة و الاستقرار السياسي من جهة أخرى.

\* قد ينجم عن هذه المبادرة أيضاً انعكاسات سلبية على البيئة، فهناك تخوف من أن تُمنح إنجاز مشاريع المبادرة إلى المؤسسات الصينية الأكثر تلويثاً، خاصة وأنّ المبادرة تنص على بناء محطات للفحم على طول الممرات الجديدة.

226- "الصراع الصيني-الهندي على النفوذ في جنوب آسيا"، تمّ الاطلاع عليه يوم 3 جانفي 2019 على الموقع:

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

227- (ALEXANDRE) CORNET, OP. CIT, p14.

228- Alice (Ekman), OP. CIT, p 43.



\* المحور الرابع: موقف بعض الدول المنافسة للصين من مبادرة الحزام و الطريق الصينية

إنّ مبادرة الحزام و الطريق الصينية هي استراتيجية تبنتها الصين لسيط نفوذها العالمي، مما أثار مخاوف العديد من الدول، وهذا ما سيتم توضيحه:

\* الموقف الأمريكي: لم تقدم الولايات المتحدة الأمريكية تحت رئاسة (دونالد ترامب) موقف رسمي من المبادرة، لكن يبقى أنّ الخلافات بين الصين و الولايات المتحدة الأمريكية ازدادت في هذه الفترة.

وجاء في استراتيجية الأمن القومي التي تم الإعلان عنها في ديسمبر 2017 أنّ الصين منافس استراتيجي لأمريكا، واعتبرت أنّ الوسائل التي تستعملها الصين حالياً تعمل على زيادة نفوذها في العالم<sup>229</sup>، و تبني الرئيس (دونالد ترامب) في نوفمبر 2017 ما يسمى (استراتيجية من أجل هند باسفيكي حر و مفتوح)، حيث يدعو إلى تقوية التعاون بين الولايات المتحدة الأمريكية و اليابان وأستراليا و الهند، لكن لحد الآن بقي هذا المفهوم نظري و لا يوجد تعاون واقعي ملموس، فاهتمام (ترامب) بمفهوم (أمريكا أولاً) (America first) سيصعب من وضع إجابة واضحة و جماعية لمبادرة الحزام و الطريق الصينية.

\* الموقف الياباني: إنّ وجود استثمارات صينية ضخمة لتطوير البنى التحتية تخدم من جهة المصالح اليابانية، لكن من جهة أخرى تعتبر هذه المبادرة مشروع جيواستراتيجي يمكن أن يعمل على توسيع النفوذ الصيني في المنطقة، مما يشكل خطراً على المصالح اليابانية، لذلك قررت اليابان المشاركة في مبادرة الحزام و الطريق الصينية من أجل الاستفادة من الفرص التي قد تقدمها هذه الأخيرة، حيث أعلن الوزير الأول الياباني في جوان 2017 عن دعم دولته المشروط لهذه المبادرة، وفي ماي 2018 أمضت كل من اليابان و الصين على اتفاق إطار للتعاون الاقتصادي للاستثمار في دول أخرى<sup>230</sup>.

229- (Paulo Afonso) Brardo, OP. CIT, p174.

230- Alice (Ekman),OP. CIT,p74.

لكن في نفس الوقت حاولت اليابان تقديم بديل لمبادرة الحزام و الطريق الصينية، فهي أول من أعلنت عن "استراتيجية من أجل هند باسفيكي حر و مفتوح " وكان ذلك في أوت 2016، و أكدت أنها ستساهم في تنمية وترقية هذه المنطقة و الدفاع عن القيم الليبرالية.

وحتى وإن استحال على اليابان منافسة الصين بخصوص المبالغ المالية المخصصة للاستثمار، إلا أنّ اليابان تراهن على جودة عرضها و الشفافية في التسيير، فقامت بتبني ما يسمى « Partnership for quality infrastructure » والتي خصصت 200 مليار دولار لتمويل البنى التحتية في العالم<sup>231</sup>.

\* الموقف الروسي: استقبلت روسيا هذه المبادرة بحذر، فهناك تخوف من توسع اقتصادي و جيوسياسي للصين في منطقة آسيا الوسطى على حساب روسيا، فلذلك تم تأسيس "الاتحاد الاقتصادي الأوراسي"، وهو اتحاد أسسته كل من روسيا و روسيا البيضاء و كازاخستان بمعاهدة في ماي 2014، ووقعت أرمينيا على معاهدة الانضمام في أكتوبر 2014، لتليها قيرغيزستان في أوت 2015<sup>232</sup>.

لكن يبقى أن هناك مصلحة مشتركة بين الصين وروسيا، فمن جهة تبحث الصين عن تنويع مصادر و طرق الطاقة و تقليص تبعيتها تجاه دول الخليج، كما تريد إيجاد ممرات أسرع للوصول إلى الأسواق الأوروبية، أما روسيا فتريد الاستفادة من الوسائل التي تقدمها الصين من خلال مبادرة الحزام و الطريق الصينية لتطوير بعض أقاليمها مثل سيبيريا و الشرق الأقصى الروسي، خاصة في ظل العقوبات الغربية المفروضة عليها بسبب أزمة أوكرانيا، فانضمت روسيا إلى هذه المبادرة لتوجهها في المسار الذي يخدم مصالحها، كإعطاء الأولوية لمسار الممرات التي تعبر روسيا، و تقليص العلاقات الثنائية التي تربط الصين بآسيا

231- (Julie) Babin, « Les nouvelles routes de la soie chinoises: perspectives japonaises », consulté le 5 janvier 2019, sur le site: <https://cqegheiuval.com/la-belt-and-road-initiative-enjeux-et-defis-pour-la-chine-2/>

232- Florent (Marciacq), « L'Union européenne face au défi de l'Union économique eurasiatique » consulté le 3 janvier 2019, sur le site: [www.ladocumentationfrancaise.fr/pages-europe/pe000054-l-union-europeenne-face-au-defi-de-l-union-economique-eurasiatique-par-florent](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/pages-europe/pe000054-l-union-europeenne-face-au-defi-de-l-union-economique-eurasiatique-par-florent)

الوسطى، حيث تسعى روسيا لتجنب إقامة مفاوضات ثنائية بين دول أعضاء الاتحاد الاقتصادي الأوراسي و الصين<sup>233</sup>.

\* **الموقف الهندي:** تعرف منطقة جنوب آسيا تنافس هندي- صيني، حيث تسعى كل واحدة منهما لتوسيع نفوذها، إضافة إلى الخلافات المتكررة بين هذين البلدين في بحر الصين الجنوبي حول مسألة التتقيب عن النفط و الغاز من جهة و مشكلة الصيد من جهة أخرى، و النزاعات الحدودية بينهما، مما يفسر سبب رفض الهند لمبادرة الحزام و الطريق الصينية، حيث رفضت الهند إرسال بعثة رسمية إلى أول منتدى لهذه المبادرة في ماي 2017، و أكدت رفضها أيضاً في قمة (منظمة شنغاي للتعاون) الذي انعقد في جوان 2018، كما انتقدت الهند هذه المبادرة و اعتبرتها مساساً بسيادتها، لأن مشروع الممر الاقتصادي بين الصين و باكستان يعبر منطقة (جيلجيت) في إقليم كشمير المتنازع عليه بين الهند وباكستان، فاعتبرته الهند مساساً بسيادتها و وحدتها الترابية<sup>234</sup>.

وتحاول الهند مواجهة مبادرة الحزام و الطريق الصينية و تقديم بديل آخر عبر إنشاء ممر جديد تحت اسم " ممر النمو في آسيا و أفريقيا " - Route de la croissance Asie- (Afrique)، فقد نشأت فكرة إنجاز هذا الممر في البيان المشترك الصادر عن رئيس الوزراء الهندي والياباني في نوفمبر من عام 2016، وسوف يكون ممرا بحريا بالأساس يربط أفريقيا بالهند وغيرها من البلدان في جنوب شرقي آسيا، و يهدف إلى دفع النمو التجاري و الاستثماري في أفريقيا، و تؤكد كل من الهند و اليابان أنّ هذا الممر الجديد سيكون من الخيارات منخفضة التكلفة و أقل انبعاثا للكربون مقارنة بالمبادرة الصينية<sup>235</sup>.

233- Alice (Ekman), OP. CIT, p 80.

234- (ALEXANDRE) CORNET, OP. CIT, p 24.

235- "الهند تواجه «حزام الصين» بممر أفرو-آسيوي مدعوم يابانياً"، تمّ الاطلاع عليه يوم 2 جانفي 2019، على

الموقع <https://aawsat.com/home/article/985101>

## الخاتمة:

تروج الصين لمبادرة الحزام والطريق الصينية باعتبارها مشروعاً يتيح القدرة على حل العديد من المشاكل التنموية في الدول المشاركة فيها، و تؤكد أنها تقوم على مبادئ التعاون والانفتاح والشفافية و المنفعة المشتركة و الاحترام المتبادل، لكن في الواقع تبقى هذه المبادرة استراتيجية اقتصادية تسعى من خلاله الصين احتلال المرتبة الأولى عالمياً و تجاوز الولايات المتحدة الأمريكية، كما أنها استراتيجية جيوسياسية أيضاً تعمل على زيادة نفوذ الصين وفرض عولمة صينية على المستوى العالمي بطريقة تدريجية في جميع المجالات (الاقتصادية السياسية و القيمة...)، مما يثير مخاوف الدول الكبرى المنافسة لها.

وعليه حتى وإن ظهر للدول النامية من الوهلة الأولى أنّ هذه المبادرة ستعمل على تسريع وتيرة النمو الاقتصادي فيها، إذ ستسمح لها بتطوير البنى التحتية و التي هي في أمس الحاجة إليها، و في ظل العجز المالي الذي تعاني منه، إلا أنها يجب أن تتوخى الحذر عند الانضمام لمشاريع هذه المبادرة بشكل يسمح لها بتطوير اقتصادها دون أن تقع في فخ المديونية و التبعية للصين.

## قائمة المصادر والمراجع:

أ- المراجع باللغة العربية:

### الدوريات

- أحمد حبر نهلة (محمد): " طريق الحرير: استراتيجية القوة الناعمة "، شؤون عربية، عدد 176، 2018.

- صلاح (علي): "مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟"، تقرير المستقبل، العدد 26.

### المواقع الإلكترونية

- البطراوي (حسين): " تحديات مبادرة الحزام والطريق: مخاطر عدوى الديون الصينية في الخارج "، تاريخ الاطلاع: يوم 3 ا جانفي 2019، على الموقع:

<https://arb.majalla.com/node/65881/>

- الصراع الصيني-الهندي على النفوذ في جنوب آسيا "، تمّ الاطلاع عليه يوم 3 جانفي 2019، على الموقع: <https://aawsat.com/home/article/1439171>

- الهند تواجه «حزام الصين» بممر أفرو-آسيوي مدعوم يابانياً، تمّ الاطلاع عليه يوم 2 جانفي 2019، على الموقع <https://aawsat.com/home/article/985101>

- ليانجشيانج (جين) و جاناردان (إن): "مبادرة الحزام والطريق: الفرص والمعوقات أمام دول الخليج"، تمّ الاطلاع عليه يوم 20 جانفي 2019، على الموقع:

[http://eda.ac.ae/docs/default-source/Publications/eda-insight\\_belt-and-road\\_ar.pdf?sfvrsn=2.](http://eda.ac.ae/docs/default-source/Publications/eda-insight_belt-and-road_ar.pdf?sfvrsn=2)

- "عراقيل تواجه خطة الصين لإحياء طريق الحرير"، تمّ الاطلاع عليه يوم 2 جانفي 2019، على الموقع:

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

**Livres:**

- Boulnois (Luce): « La Route de la soie. Dieux, guerriers et marchands », Genève, Olizane, 2001
- (Paulo Afonso): « La sécuritisation des intérêts chinois: la Nouvelle Route de la Soie au sein du Nouveau Grand Jeu centrasiatique », Paris, Dalloz, 2018.
- Roux (Jean-Paul): « L'Asie centrale. Histoire et civilisations », Paris, Fayard, 1997.

**Revue:**

- CORNET (ALEXANDRE), « LES ENJEUX STRATÉGIQUES DES ROUTES DE LA SOIE » ASIA FOCUS, N° 71, Mai 2018 .
- Ekman (Alice): « LA France face aux nouvelles routes de la soie chinoises », L'IFRI, Octobre 2018.
- FORTAT (Vivien): « LES NOUVELLES ROUTES DE LA SOIE, TAOÏSME ÉCONOMIQUE OU NOUVEL IMPÉRIALISME? », ASIA FOCUS, N° 45, OCTOBRE 2017.
- Garapon (Antoine): « Les Nouvelles Routes de la Soie: la voie chinoise de la mondialisation ? », Revue de L' Institut des Hautes Études sur la Justice, N°58, Novembre 2017.

**Sites:**

- ALLIZARD (Pascal): « Pour la France, les nouvelles routes de la soie: simple label économique ou nouvel ordre mondial ? » consulté le 5/2/2019, sur le site: <https://www.senat.fr/notice-rapport/2017/r17-520-notice.html>.
- (Babin) Julie, « Les nouvelles routes de la soie chinoises: perspectives japonaises », consulté le 5 janvier 2019, sur le site: <https://cqegehiulaval.com/la-belt-and-road-initiative-enjeux-et-defis-pour-la-chine-2/>

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

-Marciacq (Florent) , « *L'Union européenne face au défi de l'Union économique eurasiatique* » consulté le 3 janvier 2019, sur le site: [www. ladocumentationfrancaise. fr/pages-europe/pe000054-l-union-europeenne-face-au-defi-de-l-union-economique-eurasiatique-par-florent](http://www.ladocumentationfrancaise.fr/pages-europe/pe000054-l-union-europeenne-face-au-defi-de-l-union-economique-eurasiatique-par-florent)

## مبادرة الحزام والطريق:

### بين إعادة تموقع الصين ومواجهة التحديات

د. ويكن فازية

جامعة وهران 2- الجزائر

#### مقدمة:

عرفت تفاعلات الصين في النظام الدولي تحولاً كبيراً منذ نهاية السبعينات وترسخ أكثر مع نهاية الحرب الباردة والتغيرات العميقة التي عرفها هذا النظام، فقد أدت نهاية الحرب الباردة إلى تغييرات جذرية في العلاقات الدولية أثرت بشكل مباشر على الصين وخياراتها الخارجية، بحيث تغيرت تحالفاتها وتراجعت الضغوطات المفروضة عليها أثناء الحرب الباردة بسبب التجاذب بين المعسكرين، ما فتح للصين المجال لإبراز طموحاتها الإقليمية والدولية، ومحاولتها الانخراط في علاقات تعاونية وتخليها تدريجياً عن سياسة الحذر خاصة على المستوى الإقليمي، من خلال تشارك قيم السيادة وعدم التدخل في الشأن الداخلي وتشارك تجاربها مع دول الجوار في المجال الاقتصادي.

أما على المستوى العالمي فتحاول الصين الاندماج أكثر في الاقتصاد العالمي والتفاعل بشكل أعمق وأكثر تأثيراً في الأحداث الدولية، ومساهمتها في حفظ السلم الدولي والاضطلاع بمهام الوساطة في عديد النزاعات الدولية.

في إطار السياسة الصينية لاستعراض قدراتها على المستوى الدولي أعلن رئيسها سنة 2013 عن مبادرة الحزام- الطريق إحياءً لطريق الحرير القديم، من خلال استثمارات ضخمة في أكثر من 60 دولة موزعة بين قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا.

تهدف مبادرة الطريق الحزام إلى تطوير البنى التحتية التي يشملها المشروع كشبكات الطرق، السكك الحديدية، الموانئ، عبر ستة طرق تربط الصين بآسيا الوسطى، أوروبا، الهند، جنوب شرق آسيا والشرق الأوسط.



## المحور الأول: استراتيجية الصين للتموقع في النظام الدولي في إطار مبادرة الحزام والطريق

في إطار نظرية "تحول القوة" صنف أورغانسكي "Organski" الدول في تفاعلاتها في السياسة العالمية بشكل هرمي وفق إمكانيات القوة المتوفرة لديها، والصراع الأكبر في هذه الهرمية هو بين القوى المسيطرة التي تملك إمكانيات الهيمنة وقابلية التصرف وفق إرادتها الوطنية، ولا تخضع لإملاءات خارجية، ولها إمكانية التحرك خارج أراضيها لإحداث تغييرات جوهرية في جيوبوليتيكية العلاقات الدولية، مع امتلاكها القدرة على تحمل التكاليف المترتبة عن هذا التحرك.

والطرف الثاني في هذا الصراع هي الدول العظمى التي تمتلك قدرات كبيرة ولكنها غير كافية للقيام بدور المهيمن، وتلعب في حيز ضيق ولم تبرز بعد قدراتها في الساحة الدولية، وتأثيرها الأكبر هو في مجالها الحيوي المباشر ولكنها تملك الإرادة التي ترشحها أن تكون منافسا محتملا للقوى المهيمنة في النظام الدولي مستقبلا، ولكن ذلك لن يحدث إلا في وجود تكافؤ للقوة وشعورها بعدم الرضا عن ترتيبات النظام الدولي<sup>236</sup> ويمكن تصنيف الصين في هذا الطرف.

### 1- مؤشرات تحول القوة الصينية:

مع بداية القرن 21 بدأ الحديث بشكل كبير في الأوساط الأكاديمية عن تحول في القوة في النظام الدولي "International Power Transition" لغير صالح الولايات المتحدة الأمريكية، لصالح قوى صاعدة فرضت تغييرات هيكلية في بنية النظام الدولي كروسيا، الصين، البرازيل، الهند و جنوب أفريقيا (BRICs).

تتميز القوى الصاعدة بمجموعة من الخصائص:

236- سليم قسوم، نظريات انتقال القوة والتغير السلمي: هل سيكون صعود الصين سلميا؟ في: المجلة الجزائرية للأمن والتنمية، العدد 13، جويلية 2018، جامعة مستغانم، ص. 148 .

- نسب عالية من النمو الاقتصادي، وينطبق هذا الوصف على الصين إذ تتراوح نسبة نموها ما بين 7-12%.
  - قابلية إبراز نفوذها في المجال الاقتصادي على المستوى الإقليمي والعالمي.
  - اكتساب قدرات تسمح لها بامتصاص تقلبات النظام الدولي ومواجهة محاولات الاختراق من قبل القوى العظمى.
  - مستويات التنمية الاقتصادية والبشرية العالية.
  - سعي هذه القوى الصاعدة للتكامل كتجمع دول البريكس "BRICs" (البرازيل، روسيا، الهند، الصين، وجنوب أفريقيا).
  - الانفتاح على الاقتصاد العالمي وامتلاكها للتقنية<sup>237</sup>.
- وهذا التحول يبرز بالنسبة للصين من خلال جملة من المؤشرات أهمها:

#### 1-1- المؤشرات التقليدية

يرى "ديفيد سنجر" و"ستوارت بريمر" و"جون ستوكي" أن هناك ستة مؤشرات لتحول القوة هي: عدد السكان الكلي، عدد سكان الحضر، الأفراد العاملين بالقوات المسلحة، مقدار الإنفاق العسكري، صناعات الحديد والصلب، ومعدل استهلاك الطاقة<sup>238</sup>، وهي المؤشرات التي تبرز فيها الصين وتحتل مراتب متقدمة على المستوى العالمي.

237- جارش عادل، القوى الصاعدة: دراسة في أبرز المضامين والدلالات، في: المركز الديمقراطي العربي، أكتوبر 2016، في:

<https://bit.ly/2HGrrdA> (vue le: 08-04-2018, à 18:20)

238- أحمد عبد الله محمود عطية الطحلاوي، مفهوم "تحول القوة" في نظريات العلاقات الدولية "دراسة الحالة الصينية، في:

<https://bit.ly/2qDZawn> (vue le 17-04-2018, à 20:50)

1-2- القوة الناعمة:

يعرفها جوزيف ناي على أنها "في جوهرها قدرة أمة معينة على التأثير في أمم أخرى وتوجيه خياراتها العامة، وذلك استناداً إلى جاذبية نظامها الاجتماعي والثقافي ومنظومة قيمها ومؤسستها بدل الاعتماد على الإكراه أو التهديد".

حسب جوزيف ناي "Joseph Ney" يمكن لأي دولة من الدول الكبرى الفاعلة في المسرح العالمي استخدام القوة الناعمة من خلال ثلاثة عناصر أساسية هي الثقافة العامة، القيم السياسية ومدى جدية الالتزام بها والسياسة الخارجية المنتهجة ودرجة مشروعيتها وقبولها الطوعي من طرف دول العالم وشعوبه بما يعزز مكانة الدولة<sup>239</sup>.

فالصين تعتمد القوة الناعمة لتنفيذ سياستها للتوسع باعتماد موارد غير عسكرية في المبادرة كالقوة الاقتصادية، الوسائل الدبلوماسية، والمقومات الثقافية، وتظهر القوة الناعمة للصين في المشاركة في صياغة القواعد والقوانين للمجالات المستحدثة في النظام الدولي كالفضاء السيبراني، الأمن النووي، وتغير المناخ<sup>240</sup>.

انطلاقاً من المؤشرات السابقة الذكر يتحكم في طموحات الصين كدولة صاعدة جملة من العناصر تتمثل:

**1- رؤية قادتها وطموحاتهم:** فتحركات الدول في الساحة العالمية مرتبطة برؤى قادتها واستشرافهم لمستقبل بلدانهم، وبالنسبة للصين يعتبر الرئيس الحالي "شي جين بينغ" من أقوى الرؤساء الذين حكموا الصين منذ عقود، إذ أعلن سنة 2013 عن مبادرة الحزام والطريق لتكريس قوة الصين في محيطها الإقليمي والعالمي.

**2 - قدرات الصين:** إذ تتفاوت الدول من حيث الإمكانيات الاقتصادية والعسكرية والعلمية ودرجة مناعتها للمشكلات الداخلية والتحديات الخارجية، وإمكانياتها الجغرافية والبشرية،

239- إياد خلف عمر الكعود، استراتيجية القوة الناعمة ودورها في تنفيذ أهداف السياسة الخارجية الأمريكية في المنطقة العربية، رسالة ماجستير، كلية الآداب والعلوم، جامعة الشرق الأوسط، ديسمبر 2016، ص ص. 23-24.  
240- Audrey Camonfour-Jobin et Al, La Belt and Road initiative: enjeux et défis pour la Chine, In: <https://cqegheiuval.com/la-belt-and-road-initiative-enjeux-et-defis-pour-la-chine/> (02-01-2019, à 20:55).

بالنسبة للصين تملك العديد من الإمكانيات التي تؤهلها للعب دور مؤثر في النظام الدولي إذ تبلغ مساحتها 9.6 مليون كلم<sup>2</sup> ولها حدود سياسية من الشمال مع منغوليا، روسيا وعدد من جمهوريات الاتحاد السوفياتي سابقا، ومن الغرب أفغانستان، باكستان والهند ومن الشرق كوريا الشمالية والجنوبية، اليابان، ومن الجنوب النيبال، بورما، لاوس، تايلند.

كما تمتلك إمكانيات اقتصادية ضخمة أهلتها لتحل مراتب متقدمة على المستوى العالمي، إذ تمتلك ثاني أكبر اقتصاد في العالم وتتصدر الترتيب العالمي في عدد السكان وحجم جيشها وقدراته العسكرية\*

**3 - احتياجات الصين:** عرف الاقتصاد الصيني في العقود الأخيرة تطورا كبيرا، فقد نمت اقتصادها بقيمة 5.6% سنة 2018، وتنوعت صادراتها في السوق العالمية وتعتبر ثاني أكبر اقتصاد في العالم بعد الولايات المتحدة الأمريكية بناتج محلي يقدر بـ 12.24 ترليون دولار سنة 2017<sup>241</sup>، وهذا التطور يفرض على الصين أعباء الاستثمارية ومحاولة التفوق ما يزيد من التزاماتها واستثماراتها الاقتصادية خاصة في مجالها الحيوي.

كما أن التوترات التي تعرفها في علاقاتها الخارجية خاصة مع دول الجوار تفرض على الصين كتحدي ضرورة تنمية قدراتها العسكرية وحماية أمنها القومي من أي تهديد محتمل.

**4- مخاوفها:** تعاني الصين من توتر علاقاتها مع العديد من المجاورة بهدف الحصول على النفوذ السياسي والجغرافي والاقتصادي، ويتركز هذا الصراع حول مساحات واسعة من بحر الصين الجنوبي، كما انخرطت أيضاً في مواجهات مع اليابان حول جزر متنازع عليها في بحر الصين الشرقي، ومع الهند حول منطقة حدودية في الهيمالايا، وهذه العداوات تثير مخاوف الصين من حصارها من قبل هذه الدول التي تعتبر قوى إقليمية منافسة لها.

**5 - محيط الصين وتفاعلها معها:** فالتوازنات الدولية وتموقع الصين في محيطها الجغرافي، سواء في إطار علاقات سلمية أو حتى نزاعية تؤثر بشكل كبير في تحركاتها الخارجية.

\* تمتلك الصين جيشا عدد أفراد يقدر بـ 2 مليون جندي، وتحتل المركز الثاني عالميا من حيث الإنفاق العسكري بـ 215 مليار دولار سنة 2016 .

241- <https://data.albankaldawli.org/country/china> (vue le:10-02-2019, à 20:55)

6- أثر تحرك الصين على القوى الأخرى: فالمسرح الدولي يشبه لعبة الدومينو وأي حركة من الدولة يستتبعه تحركات الفواعل الأخرى<sup>242</sup>، لذلك وجب عليها حساب تحركات اللاعبين الآخرين قبل التحرك.

والصين تتحرك في الساحة الدولية بدون اندفاع وتحاول تجنب الصدمات مع القوى الكبرى، لكن رغم ذلك تترقب هذه الأخيرة تحركات الصين الخارجية لما لها من تأثير في التفاعلات الدولية خاصة مع إطلاق مبادرة الحزام والطريق.

### 1- مظاهر تموقع الصين في السياسة العالمية:

يتساءل جون إكنبيري "John Ikenberry" إذا كانت الصين تحاول إحداث تغيير جوهرى في النظام العالمى الحالى وإعادة تشكيله أم أنها تسعى للانخراط فيه وتصبح جزءا منه، ويرى أنه حتى وإن حاولت الصين قلب موازين القوة إلا أنّ طبيعة النظام الدولى الحالى يختلف في ظروفه وفواعله عن ما واجهته القوى الصاعدة السابقة في تاريخ العلاقات الدولية، لأنها ليست في مواجهة هيمنة الولايات المتحدة الأمريكية وحدها بل في مواجهة منظومة غربية متكاملة ومندمجة تمتلك مؤسسات متماسكة يصعب اختراقها وإزالتها<sup>243</sup>.

وفي هذا الإطار يؤكد "زنغ بيجيان" أن الصين اتخذت الخيار السلمى في تفاعلها في النظام الدولى، ويصعب عليها أن تسلك نفس مسلك القوى الصاعدة السابقة واستخدام القوة لإبراز مكانتها وقدراتها ومحاولة الهيمنة<sup>244</sup>، لذلك فالإحتمال الراجح هو انخراط الصين في صعود سلمى في هرمية النظام الدولى والاندماج فيه باستخدام القوة الناعمة.

### 1-2- استراتيجية الباب المفتوح:

منذ منتصف القرن 19 حرصت الصين على بناء دولة عصرية وحديثة تضمن لها القدرة على مواجهة القوى الكبرى، ولضمان نجاح ذلك انتهجت سياسة انعزالية حدثت من تنامي

242- جاسم سلطان، جيوبوليتيك: عندما تتحدث الجغرافيا، (لبنان: تمكين للأبحاث والنشر، ط. 1، 2013)، ص ص. 118-115 .

243- قسوم، مرجع سابق، ص ص. 152-151 .

244- المرجع نفسه، ص. 153.

دورها في السياسة العالمية، وتهدف إلى تحقيق تنمية داخلية وتقوية صناعاتها وضمان الاستقرار والوحدة الداخلية<sup>245</sup>.

فإلى وقت قريب اعتمدت الصين على سياسة حماية الحدود في إطار استراتيجية "سور الصين العظيم" التي تقوم على التوقع داخل حدودها وتجنب القيام بأي دور إقليمي أو عالمي<sup>246</sup>، لكن مع توسع المصالح الصينية خارج حدودها وبروز مسألة الأمن الطاقوي، بدأت الصين في اعتماد استراتيجية "الباب المفتوح" وذلك بتسخير كل آلياتها الدبلوماسية لتكريس التواجد الصيني في الاقتصاد العالمي<sup>247</sup> مدفوعة بتزايد نسبة نمو اقتصادها بوتيرة ثابتة.

في إطار هذه الاستراتيجية تظهر الصين في العقود الأخيرة كدولة عظمى تشهد نسب عالية ومتزايدة من النمو الاقتصادي (6% إلى 12%) كما يبرزه الجدول أدناه، تعكس طموحاتها لإبراز قوتها.



Source: <https://data.albankaldawli.org/country/china> (vue le:10-02-2019, à20:55)

245- خضر عباس عطوان، مستقبل العلاقات الأمريكية الصينية، (أبوظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2004) ص ص. 94-95.

246- عاهد مسلم المشاقبة، البعد السياسي للعلاقات العربية-الصينية وآفاقها المستقبلية، في: دراسات العلوم الإنسانية والاجتماعية، المجلد 41، ملحق 1، 2014، الجامعة الأردنية، ص. 383.

247- المرجع نفسه، ص. 376.

وتحاول الصين أن تتوضع في الخريطة العالمية من خلال إعادة صياغة أهداف سياستها الخارجية وإبراز طموحها في التحرك خارج مجالها الحيوي من خلال إطلاق مشاريع وشراكات ومبادرات اقتصادية أبرزها مبادرة الحزام-الطريق.

هذه المبادرة تبرز عدم رضا الصين عن مكانتها في النظام الدولي مقارنة بمقومات القوة التي تملكها، من خلال تخليها عن سياسة الحذر والتحفظ في إبراز قدراتها وإمكانياتها في التأثير.

## 2-2- محاولة تحقيق الهيمنة الإقليمية:

يرى ميرشايمر "Mearsheimer" أنه: "في ظل التنافس الدولي على الهيمنة فإن أفضل وسيلة لإرضاء القوى العظمى هو تحقيقها للهيمنة الإقليمية بالسيطرة على النطاق الجغرافي الخاص بها، وهذا لتجنب الصدام والحرب"<sup>248</sup>.

وفي إطار استراتيجيتها للانفتاح أولت الصين أهمية كبرى لمجالها الإقليمي الآسيوي الذي تبحث فيه عن مركز لها خاصة جنوب شرق آسيا<sup>249</sup> وآسيا الوسطى، والتي تعتبر امتداد جغرافي لها وحزاما واقيا لها من أي تهديدات أمنية أو ضغوطات من القوى العالمية والإقليمية، كما تزخر بإمكانيات هامة من مصادر طاقوية إلى الموقع الجيوستراتيجي<sup>250</sup>، والتنوع الإنتاجي، وفررة اليد العاملة... الخ.

لتحقيق ذلك انتهجت الصين استراتيجية تقوم على الترويج لمشروعها في المنظمات الإقليمية التي تنتمي إليها والقريبة منها كمنظمة شنغهاي للتعاون لآسيا الوسطى، رابطة دول جنوب شرق آسيا، منتدى التعاون الصيني العربي، كما أنشأت صيغة 16 + 1 تجمعها ب-16 دولة في وسط وشرق أوروبا، وإطلاق منتدى الحزام-الطريق للتعاون الدولي في ماي 2017 والذي تعهدت فيه 70 دولة بالمشاركة في المبادرة<sup>251</sup>.

248- قسوم، مرجع سابق، ص. 149.

249- عطوان، مرجع سابق، ص. 94.

250- أعياد عبد الرضا، مسلم مهدي علي الخويلدي، النظريات الجيوبولوتيكية الحديثة وتطبيقاتها على منطقة آسيا الوسطى، في: مجلة البحوث الجغرافية، العدد 21، 2015، جامعة الكوفة، ص. 290.

251- Audrey Camonfour-Jobin et Al, Op. cit.

### 2-3- الوساطة في النزاعات الدولية:

تزامنا مع طرح مبادرة الحزام والطريق سنة 2013 نشطت الصين دورها كوسيط في العديد من النزاعات الدولية، حيث أبانت الصين عن جهود بارزة في حل النزاعات خارج حدودها حيث وصل عدد الوساطات سنة 2017 تسعة.

وتهدف الصين من لعب دور الوسيط إلى تحقيق الاستقرار في النظام الدولي خاصة في المناطق التي تمر عبرها الممرات الرئيسية لمبادرة الحزام والطريق خاصة جنوب آسيا والشرق الأوسط (سوريا، الصراع الفلسطيني الإسرائيلي، بنغلادش، ميانمار... إلخ)، كما تهدف الصين من جهود الوساطة أن تكون لاعبا دوليا مؤثرا.

### 3- مبادرة الحزام والطريق كآلية لتحقيق النفوذ الصيني في النظام الدولي:

تعتبر مبادرة الحزام والطريق BRI\* إحدى الاستراتيجيات التي تعتمدها الصين في سياستها الخارجية لزيادة نفوذها على المستوى الإقليمي والدولي، فرغم أنها مبادرة اقتصادية إلا أنّ أبعادها السياسية والأمنية والثقافية تبرز مع التقدم في المشاريع المبرمجة وتفاعل الدول معها.

فالمبادرة هي مشروع طموح يتكون من طريق بري يربط الصين بامتداداتها القارية في جنوب ووسط آسيا وصولاً إلى أوروبا الغربية، بالإضافة للطريق البحري الذي يمر عبر دول الخليج وأفريقيا وجنوب شرق آسيا<sup>252</sup>، وسيكلف الصين 12 ضعف ما أنفقته الولايات المتحدة الأمريكية في مشروع مارشال لإعادة إعمار أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية، ويشمل ربط خطوط نقل وتشيد بنى تحتية في منطقة جغرافية واسعة تضم 76 دولة في آسيا، أوروبا وأفريقيا، وسيؤثر في 60% من سكان العالم<sup>253</sup>.

\* BRI: Belt and Road Initiative

252- Michele Ruta, Three Opportunities and Three Risks of the Belt and Road Initiative, In: <https://blogs.worldbank.org/trade/three-opportunities-and-three-risks-belt-and-road-initiative> (vue le 05-01-2019, à 16:00).

253- Frank Holmes, **China's Belt And Road Initiative Opens Up Unprecedented Opportunities**, In:

<https://www.forbes.com/sites/greatspeculations/2018/09/04/chinas-belt-and-road-initiative-opens-up-unprecedented-opportunities/> (vue le 02-01-2019, à 18:15)



### 3-1- نطاق المبادرة:

تشمل مبادرة الحزام- الطريق طريقتين، الأولى طريق بري ببناء شبكة سكك حديدية وطرق تتطلق من الصين عابرة آسيا الوسطى وصولاً إلى أوروبا، أما الطريق الثاني فهو بحري يهدف لتهيئة الموانئ وتأمين الطرق البحرية للربط بين دول جنوب شرق آسيا والمحيط الهندي ودول البحر المتوسط.

يتكون المشروع من ستة 6 ممرات اقتصادية:

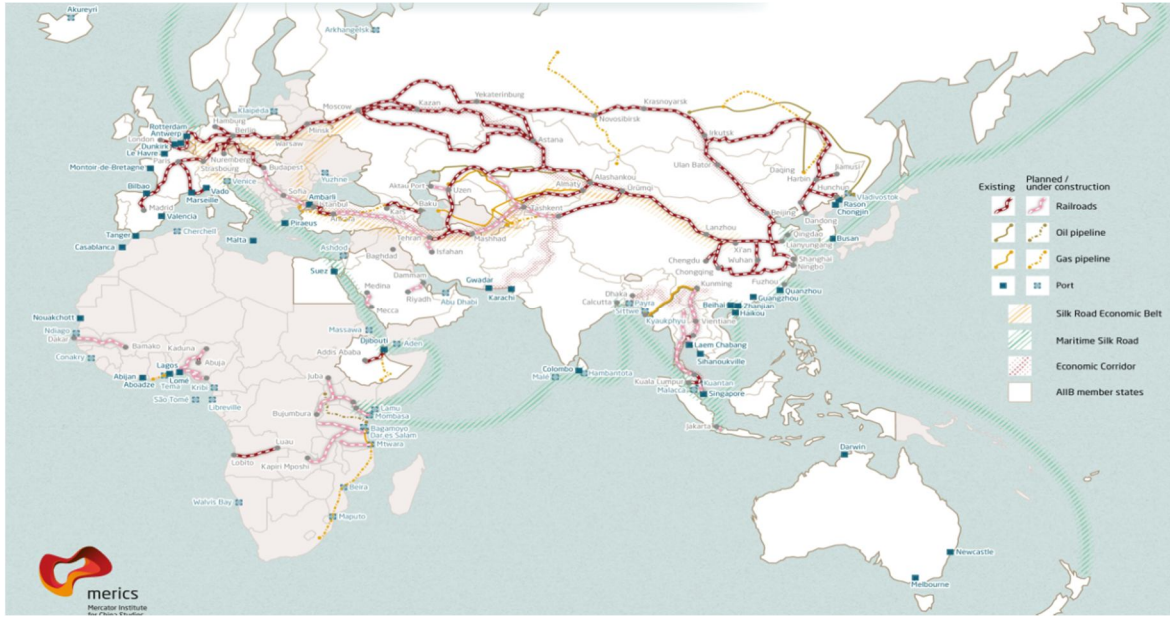
- 1- الممر الصيني الباكستاني.
- 2- الممر الصيني المنغولي الروسي.
- 3- ممر الصين - وسط آسيا - غرب آسيا ومنطقة الخليج وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط.
- 4- الممر الأوروبي الآسيوي (الصين - آسيا الوسطى - روسيا).
- 5- ممر الصين - الهند.
- 6- ممر إقليم يونان في جنوب غرب الصين - ميانمار - بنغلادش - شمال شرق الهند

أما الخط البحري فيتكون من طريقتين أساسيتين:

- 1- يبدأ من الساحل الصيني مروراً بمضيق ملقا إلى الهند - الشرق الأوسط - شرق أفريقيا - سواحل أوروبا
- 2- يربط الموانئ الصيني بجنوب المحيط الهادئ<sup>254</sup>.

254- محمود إدريس الصيني (li jin li)، معرفة حقيقة الحزام الطريق، في: مؤتمر آفاق التعاون العربي الأفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، جامعة أفريقيا العالمية، الخرطوم، 21-22 نوفمبر 2017، ص. 8.

الشكل رقم 2: خريطة الممرات البرية والبحرية لمبادرة الحزام والطريق الصينية



**Source:** Thomas S. Eder, Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand, Mercator Institute for China Studies, 07-06-2018 In: <https://www.merics.org/en/bri-tracker/mapping-the-belt-and-road-initiative> (vue le 12-01-2019, à 15:20)

يلاحظ التطور المستمر للنطاق الجغرافي لمبادرة الحزام -الطريق، فقد أطلقت الصين مشروعاً بعنوان "رؤية للتعاون البحري في إطار مبادرة الحزام الطريق "Vision for maritime cooperation under the belt and the road initiative" والتي تفتح المجال لطريق اقتصادي جديد إلى أوروبا عبر القطب الشمالي بالإضافة للتوسع نحو أمريكا اللاتينية<sup>255</sup> في خطوة لعولمة مشروعها.

### 3-2- أهداف المبادرة

تهدف مبادرة الحزام الطريق إلى تطوير البنى التحتية المتمثلة من خلال:

- 1 - تطوير شبكة المواصلات بين دول المبادرة من جسور وطرقات والسكك الحديدية والطائرات والبواخر.

255- Thomas S. Eder, Op. cit.

- 2- بناء موانئ ومطارات وإنشاء مناطق تجارة حرة.
  - 3- إنشاء أنابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية وشبكات الإنترنت والبنية التحتية<sup>256</sup>.
- كما تسعى المبادرة إلى:
- 1- وضع سياسات مشتركة بهدف تحقيق التكامل الاقتصادي والمالي وتحرير التجارة بين الدول الآسيوية.
  - 2- تحقيق التقارب الثقافي بين شعوب الدول المنتمية للمبادرة.
  - 3- تعزيز القوة الاقتصادية والسياسية للصين في السياسة الدولية.
  - 4- فتح المجال أمام الصناعات الصينية للاستثمار وتوسيع انتشارها وتعزيز قدراتها التنافسية في السوق العالمية.
  - 5- جذب الاستثمارات الأجنبية إلى داخل الصين لتطوير الاقتصاديات المحلية وزيادة عائداتها.
  - 6- إخراج الاقتصاد الصيني من حالة الركود التي عرفها كباقي اقتصاديات العالم عقب الأزمة الاقتصادية العالمية (2008-2009)، خاصة قطاع البناء والخدمات المصرفية والتصنيع.
  - 7- تعميم استخدام العملة الصينية على المستوى الإقليمي<sup>257</sup>.
  - 8- خلق جو من الثقة بين الصين والدول المعنية بالمبادرة، وتسويق نفسها كبديل يمكن أن يكون أفضل من القوى المهيمنة في النظام الدولي.

256- عزت شحرور، مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية، مركز الجزيرة للدراسات، في:

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

257- Audrey Camonfour-Jobin et Al, Op. cit.

### 3-3- الآثار الإيجابية لمبادرة الحزام-الطريق

#### 1- تطوير قدرات دول المبادرة:

تغطي مبادرة الحزام الطريق مساحة جغرافية واسعة يشكل سكان بلدانها 70% من سكان العالم (4.4 مليار نسمة)، 55% من الناتج الإجمالي العالمي، كما تتواجد في الحيز الجغرافي للمبادرة 75% من احتياطي العالم من الطاقة المعروفة<sup>258</sup>، كما تعرف تنوعاً في ثرواتها المعدنية وإمكانياتها الجيوبوليتيكية، وهو ما من شأنه أن يزيد من قدراتها التنافسية.

#### 2- تحقيق التنمية:

حسب صندوق النقد الدولي فإن مشروع الحزام-الطريق فرصة للدول المشاركة فيه لتغطية الاختلالات في اقتصادياتها وتطوير بنائها التحتية وتنشيط التجارة البينية ومع بقية العالم<sup>259</sup>.

تشمل المبادرة الحزام الطريق مناطق كثيرة ترتفع فيها نسبة الفقر وتراجع فيها مستويات التنمية خاصة الموجودة منها في أفريقيا وآسيا الوسطى، وبالتالي فنجاح المبادرة سيحدث آثاراً إيجابية في هذه الدول ويساهم في انطلاق عجلة التنمية وارتفاع مستوى المعيشة، وتقوية اقتصاديات الدول المعنية بالمبادرة ودفعها للتفاعل في الاقتصاد العالمي<sup>260</sup>.

#### 3- خفض أوقات الشحن:

تهدف 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، فسابقاً الشحن من الصين إلى آسيا الوسطى كان يستغرق حوالي 30

258- <http://www.iris-france.org/103572-belt-and-road-initiative-bri-une-lecture-economique/> (02-01-2019, à 20:45)

259- Frank Holmes, Op. cit.

260- Michele Ruta, Three Opportunities and Three Risks of the Belt and Road Initiative, Op. cit.

يوماً، لكن مع تطوير شبكة السكك الحديدية في المنطقة والرابط بين الطرفين سيخفف الوقت إلى النصف<sup>261</sup>.

#### 4- خفض تكاليف التجارة البينية

من النتائج الإيجابية للمبادرة هو خفض وقت الشحن بين الدول المعنية والنتائج 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 ولكن تتقاسم مع دول مبادرة الحزام الطريق نفس الممرات لنقل بضائعها وتستفيد من أي تطورات في وسائل النقل، فأستراليا على سبيل المثال يتوقع أن ينخفض زمن شحنها للبضائع إلى بعض الدول الأفريقية كرواندا وإثيوبيا ب- 0.5% و 1.2% على التوالي<sup>262</sup>.

#### 5- تشارك أعباء مواجهة التحديات الأمنية:

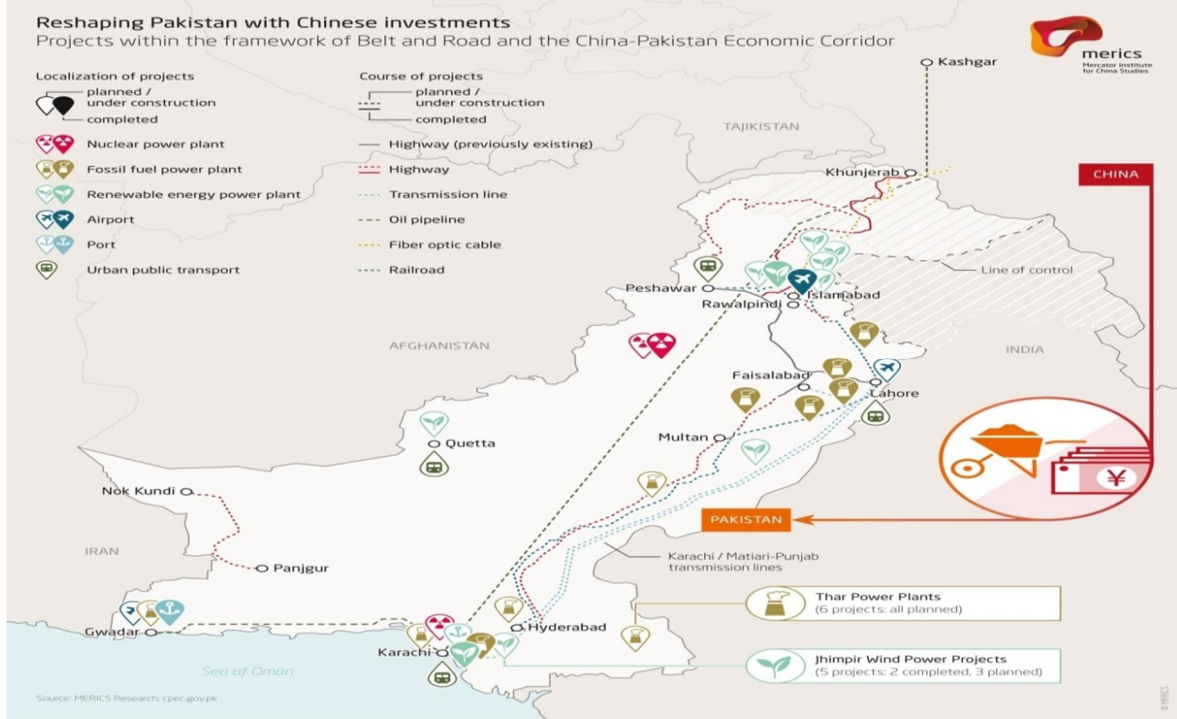
ويظهر ذلك من خلال التعاون الصيني الباكستاني، ففي أبريل 2015 أعلن عن تشييد الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني (CPEC) China-Pakistan economic corridor والذي يربط الصين بميناء جودار " Gwadar " الباكستاني من خلال شبكة من السكك الحديدية والطرق السريعة بتكلفة 62 مليار دولار، ما يلاحظ على المشاريع المبرمجة بين البلدين في إطار مبادرة الحزام-الطريق أن 90% منها في مجال الطاقة<sup>263</sup> ما يبرز أهمية هذا القطاع الحيوي بالنسبة للصين.

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

262- Michele Ruta et al, How much will the Belt and Road Initiative reduce trade costs? In: <https://blogs.worldbank.org/trade/how-much-will-belt-and-road-initiative-reduce-trade-costs> (vue le: 02-01-2019, à: 21:10)

263- Thomas S. Eder, Jacob Mardell, The BRI in Pakistan: China's flagship economic corridor, Mercator Institute for China Studies, In: <https://www.merics.org/en/bri-tracker/the-bri-in-pakistan> (vue le: 02-01-2019, à 21:30).

الشكل رقم 3: خريطة الاستثمارات الصينية في البنى التحتية لباكستان



Source: Thomas S. Eder, Jacob Mardell, The BRI in Pakistan: China's flagship economic corridor, Op. cit.

تركيز الصين على الاستثمار بقوة في باكستان يرجع لعدة اعتبارات اقتصادية، أمنية جيوبوليتيكية أبرزها:

1- التقليل من التطرف الديني المتفشي في باكستان ومحاولة تطويق الجماعات الإرهابية في المنطقة، وتخوف الصين من عودة مقاتلي عرقية الإيغور "Aigur" المسلمة الذين تدربهم طالبان وداعش في الأراضي الأفغانية عبر باكستان للقيام بهجمات مسلحة فوق أراضيها<sup>264</sup>.

فالصين يهتما كثيراً استقرار باكستان المجاورة لها والتي تعرف عدم استقرار أمني، خاصة وأن إقليم شينجيانغ "Xinjiang" الذي يظم قومية الإيغور يقع بجوار الحدود الأفغانية

264- Thomas Eder, China's March West Emergence in Central Asia and Afghanistan, In: **Security Policy Working Paper**, No. 13/2018, Federal Academy for Security Policy, P. 1, In: [https://www.baks.bund.de/sites/baks010/files/working\\_paper\\_2018\\_13.pdf](https://www.baks.bund.de/sites/baks010/files/working_paper_2018_13.pdf) (vue le: 22-01-2019, à 14:15).

الباكستانية، ما يهدد الصين بانتقال حالة اللااستقرار إليها، لذلك فتقوية الاستثمارات في هذه الدول يمكن أن يحسن البيئة الأمنية فيها ويفتح المجال أمام تحسين مستويات التنمية الاقتصادية والاجتماعية في إقليم شينجيانغ الذي يعاني تراجعاً في التنمية.

2- تحقيق التوازن الاستراتيجي للصين في مواجهة الهند في إقليم جنوب آسيا.

3- تحقيق عائدات ضخمة من المشاريع في باكستان في ظل غياب منافسة حقيقية ووجود سوق واعدة<sup>265</sup>، ما يزيد من حصتها في السوق العالمية.

4- تعتبر باكستان حاجزاً مهماً في النزاعات الحدودية بين الصين والهند خاصة مع وجود النزاع المزمع بين الهند وباكستان والذي يشتت تركيز الهند ويخفف الضغط على الصين<sup>266</sup>.

## المحور الثاني: التحديات في مواجهة التكاليف

### 1) التحديات المتعلقة بالمشروع وتطبيقه:

\* تصطدم مبادرة الحزام - الطريق الصينية بتباين السياسات الاقتصادية والإجراءات المتعلقة بالاستيراد والتصدير، ودرجة الاستجابة للإصلاحات الاقتصادية المطلوبة من هذه الدول لتحسين أداء المؤسسات، وتعقيد الإجراءات الجمركية فتصدير البضائع لآسيا الوسطى تستغرق 50 يوماً للامتثال لإجراءات الاستيراد وهي مدة طويلة، في حين ان الأمر يستغرق لدول مجموعة 7 حوالي 10 أيام<sup>267</sup>، فالتحدي الأكبر هو محاولة موائمة السياسات والإجراءات الاقتصادية بين دول المبادرة لتجاوز هذا المشكل.

\* **ضعف اقتصاديات الدول المعنية بالمبادرة** كأفغانستان، النيبال، طاجيكستان، كينيا، جيبوتي... إلخ وتراجع قدرتها على تمويل المشاريع المرتبطة بمبادرة الحزام الطريق، إذ تعاني من ضعف بنيتها التحتية، تراجع مستوى التنمية، ارتفاع نسبة التضخم، بالإضافة إلى

265- Thomas S. Eder, Jacob Mardell, Op. cit.

266- Loc. cit.

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

هشاشة بناها الاجتماعية، مما يحمل الصين إن أرادت إنجاز مشروعها تكاليف إضافية\* وأكبر لإعادة تجديد هذه البنى ودفع اقتصاديات هذه الدول نحو الاندماج في التجارة العالمية<sup>268</sup>، ولضمان تمويل مستمر للمشاريع عمدت الصين إلى إنشاء مؤسسات مالية هي البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية "AIIB" وصندوق طريق الحرير "NSRF".

فعلى سبيل المثال بناء الجزء من خط السكك الحديدية التي تربط كونمينغ- سانغفورة (Kunming- Sangapore) والذي يمر عبر جمهورية لاوس تقدر تكلفته ب6 مليار دولار وهو ما يمثل 40% من الناتج المحلي للاوس سنة 2016، وهو مبلغ ضخم لا يمكن اقتطاعه من ميزانيتها في ظل محدودية الإمكانيات، ما جعل سلطات الدولة تقتصر مساهمتها في 700 مليون دولار 500 مليون دولار منها ممولة من قرض صيني<sup>269</sup>.

وعلى شاكله جمهورية لاوس فإن الدول قليلة النمو تجد صعوبة في الموازنة بين متطلبات المشاركة في مبادرة الحزام- الطريق وما يترتب عن ذلك من التزامات، وبين قدراتها الفعلية على تحقيق ذلك دون الوقوع في خطر تراكم الديون عليها.

\* رغم أن السلطات الصينية تؤكد أن مبادرة الحزام- الطريق قد سمحت بتوفير 200 ألف منصب عمل، إلا أن ما يعاب على ذلك أن التوظيف مركز على العمالة الصينية دون اليد العاملة المحلية للدول المعنية بالمشاريع، مما أثار الاستياء على المستوى الداخلي لهذه الدول، والنظر بريبة للاستثمارات الصينية ونجاحاتها على الاقتصاد الوطني<sup>270</sup>.

\* **التخوف من التبعية للصين:** إذ تتخوف الدول التي تعاني من صعوبات في تمويل التزاماتها من مشروع الحزام- الطريق من قبول دعم الصين للمشاركة، سواء كقروض من خلال المؤسسات المالية التي أنشأتها لهذا الغرض أو المساعدات التي تقدمها، مما يوقعها في خطر

---

\* قيمة استثمارات الصين في البنى التحتية لمبادرة الحزام والطريق وصلت 900 مليار دولار أمريكي، ويتوقع أن تصل إلى 8 ترليون دولار أمريكي

268- Michele Ruta, Three Opportunities and Three Risks of the Belt and Road Initiative, Op. cit.

269- Loc. cit.

270- Audrey Camonfour-Jobin et Al, Op. cit.



التبعية للصين خاصة إذا لم يحقق المشروع أهدافه المرجوة بالنسبة لهذه الدول ما يساهم في خلق حالة عدم الرضا لدى شعوبها<sup>271</sup>، بسبب تنامي الفجوة بين المحقق والمتوقع.

\* غموض صيغة المشروع في التصريحات الرسمية للمسؤولين وآليات تنفيذه والدول التي يشملها، وطغيان الشعارات على المبادرة في مقابل عدم وضوح مضامينها بحيث لم تصدر أي وثيقة رسمية تبرز الدول التي سيمر عبرها الحزام والطريق حيث ترك الباب مفتوحاً أمام كل الدول للانضمام.

\* تسعى الصين من خلال المبادرة إلى ربط الصين بمناطق الإمدادات الطاقوية وبمصادر المواد الأولية لصناعاتها إلى جانب تشجيع الاستثمارات الصينية في دول المبادرة، لكن في المقابل تتبع الصين سياسة حمائية لاقتصادها تفرض من خلاله قيوداً على الاستثمارات الأجنبية، مما يثير تساؤلات عن مدى جدتها<sup>272</sup> في مسعى الانفتاح على العالم الخارجي وتقاسم الآثار الإيجابية للمبادرة مع الدول المعنية.

\* التكاليف الباهظة للمبادرة فالتساؤل الأكبر كيف يمكن للصين فعلاً تحمل هذه التكاليف، في ظل ضعف اقتصاديات العديد من الدول التي وجهت إليها مشاريع المبادرة.

## (2) التحديات الداخلية:

رغم مستويات التنمية العالية والمتزايدة في الصين إلا أنه يبرز اختلال في مستويات التنمية الاقتصادية والاجتماعية بين المناطق في الصين، إذ يرتبط النمو الاقتصادي بالمحافظات الشرقية عكس المحافظات الغربية ووسط الصين والمناطق الداخلية والحدودية والتي تسجل تراجع في مؤشرات التنمية<sup>273</sup>، وبالتالي فالمبادرة تشكل تحدياً للقيادة الصينية لتحقيق التجانس بين هذه المناطق الداخلية قبل الانطلاق لبناء شراكات خارجية<sup>274</sup>.

271- Loc. cit.

272- شحرور، مرجع سابق، د. ص .

273- محمود إدريس الصيني (li jin li)، مرجع سابق، ص 4.

274- Audrey Camonfour-Jobin et Al, Op. cit.

وفي هذا الإطار تعمدت الصين تمرير شبكة الطرق الخاصة بمبادرتها إلى الدول المجاورة لها في آسيا الوسطى عبر إقليم شانغ يانغ والتبت، وهي المناطق التي تعرف حالة تراجع مستوى النمو ووجود مشكلات أمنية ومطالب بالانفصال.

فمجاورة الإقليم لأفغانستان يجعله معرض لخطر انتقال الإرهاب والتطرف إليه، وانتقال الجماعات الإرهابية إليه مما يشكل حالة عدم استقرار للصين، لذلك عمدت الصين إلى تشجيع المبادرة بهدف تحقيق مستويات مرتفعة من التنمية واستقرار سياسي واجتماعي خاصة في منطقة شينجيانغ.

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

### (3) التحديات الإقليمية:

تعرف العلاقات الصينية مع دول الجوار الجغرافي حالة توتر وأزمات نتيجة الصراع على الزعامة الإقليمية والاستحواذ على النفوذ السياسي والجغرافي والاقتصادي، ومن أبرز هذه التحديات:

#### 3-1- تحدي عدم الثقة مع دول الجوار:

فرغم انتهاء الحرب الباردة إلا أنها مازالت مستمرة في شبه الجزيرة الكورية، فتطبيع العلاقات بين الصين وكوريا الجنوبية لم يمنع بروز مظاهر التوتر بين البلدين خاصة مع ظهور مشكلة المشروع النووي لكوريا الشمالية<sup>275</sup>.

275- عطوان، مرجع سابق، ص. 115 .

كما تتميز العلاقات الصينية اليابانية بالتوتر وأكبر عقبة أمامها هي الاعتراف بالتاريخ\* وقضية جزر دياويو المتنازع عليها في بحر الصين الشرقي، فسيطرة الصين على مضيق ملقا "Malacca" يجعلها تسيطر على منفذ اليابان إلى نطق الشرق الأوسط والأسواق الأوروبية<sup>276</sup> بالإضافة إلى وجود توترات مع العديد من دول جنوب شرق آسيا حول مساحات وجزر في بحر الصين الجنوبي، إلى جانب نزاعاتها الحدودية مع الهند<sup>277</sup>.

وجود عداوات قديمة للصين مع بعض جيرانها يقف عائقا أمام نجاح مبادرة الحزام- الطريق، كعلاقتها مع الهند بسبب النزاع الحدودي حول مناطق من الحدود التي تصل إلى 4 آلاف كيلومتر، وما يزيد من توتر العلاقات هو استبعاد الصين للهند من مشروعها وتطوير مشاريع استراتيجية مثل هضبة دوكلام "Doklam" المتنازع عليها مع مملكة بوتان والتي تدعم مطالبها الهند التي تعتبرها منطقة استراتيجية لها<sup>278</sup>، وفي إقليم كشمير المتنازع عليه مع باكستان.

وقد عمدت الصين إلى استخدام باكستان من أجل احتواء الهند والحيلولة دون صعودها، وذلك بإنشاء الممر الصيني الباكستاني وهو ممر استراتيجي لربط الصين بالمحيط الهندي من خلال ربط إقليم شين جيانغ بميناء جوادار الباكستاني تجنباً للمرور عبر ملكة "Malacca" واختصار لتكاليف الشحن والوقت، بالإضافة إلى محاصرتها من حدودها البحرية بتواجد الصين في سيريلانكا في إطار المبادرة واهتمامها بمشاريع تقوية البنى التحتية للنقل واستحواذها على أكبر حصة من ملكية ميناء هامبانتوتا "Hambantota" الاستراتيجي<sup>279</sup>، وهو ما يثير مخاوف الهند وترى في السياسة الصينية محاولة لاحتوائها بدل التعاون معها.

\* إنكار اليابان وقوع مذبحه مدينة نانجينغ بشرق الصين عام 1937 على يد قوات يابانية، والتي راح ضحيتها أكثر من 300 ألف صيني

276- زيغنييف بريجنسكي، رقعة الشطرنج الكبرى، تر: سليم أبراهام، (دمشق: منشورات دار علاء الدين، ط. 4، 2008)، ص. 186 .

277- جون باثو وآخرون (محررا)، التسليح ونزع السلاح والأمن الدولي، الكتاب السنوي 2017، تر: عمر سعيد الأيوبي، أيمن سعيد الأيوبي، (بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، 2018)، ص. 400.

278- نذكرُ الرحمن، الهند والصين.. اختبارات القوة، في:

<https://bit.ly/2FHS8zm> (vue le:09-02-2019, à 17:15).

279- Audrey Camonfour-Jobin et Al, Op. cit.

كما توجد حالة ترقب وتنافس بين الصين والدول المجاورة لها في آسيا الوسطى خاصة كازاخستان وقرغيزستان والتي ترى أن الصين تحاول احتوائها وتعتبرها تهديدا لاقتصادها، ويستخدم قادة هذه الدول هذا الشعور لتعبئة السكان ضد التواجد الصيني على أراضيها<sup>280</sup>، كما تزداد حدة التنافس في آسيا الوسطى بين الصين ومبادراتها الحزام والطريق وبين روسيا وطموحها لبناء أوراسيا العظمى.

هذه التوترات مع دول الجوار أدى إلى احتدام سباق التسلح في المنطقة، إذ تحتل القوى الإقليمية مراتب متقدمة في الإنفاق العسكري على مستوى العالم.

#### الجدول رقم 1: الإنفاق العسكري للصين والقوى العالمية والإقليمية المؤثرة في آسيا

الدولة (الترتيب العالمي)	الولايات المتحدة الأمريكية (1)	الصين (2)	روسيا (3)	الهند (5)	اليابان (8)	كوريا الجنوبية (10)
الإنفاق العسكري سنة 2016	611	215	2.69	9.55	1.46	8.36
نسبة الإنفاق العسكري من الناتج المحلي الإجمالي (%)	3.3	9.1	3.5	5.2	1	7.2

المصدر: جون باثو وآخرون (محررا)، التسلح ونزع السلاح والأمن الدولي، الكتاب السنوي 2017، مرجع سابق، ص ص. 393-394.

هذه التحديات بين الدول المتجاورة جعلت الصين تفكر في محاولة التخلص من تأثيراتها على تحركاتها في إطار مبادرة الحزام-الطريق، بأن تربط تجارتها الخارجية بمناطق بعيدة عن هذا التوتر كأفريقيا وشرق أوروبا وأمريكا اللاتينية.

### 3-2- التنافس على النفوذ:

يرى وليد عبد الحي أنه: "إذا كانت الصين هي القوة الأكثر تسارعاً في الصعود، فأنها لن تتمكن من تحمل أعباء القيادة بل ليست متعجلاً لهذا-، وهو ما سيجعل بنية وتفاعلات النظام الدولي أقرب للنمط "الفوضوي"، وتتعزز هذه الفوضى بالتنافس في آسيا بين القوى المركزية وعلاقات العداء بينها (الهند والصين وباكستان) من ناحية و(اليابان والصين وكوريا) من ناحية أخرى"<sup>281</sup>.

وقد نص "الكتاب العسكري الأبيض" الذي أصدرته الصين في ماي 2015 على ضرورة حماية البحار والدفاع عن الشواطئ الصينية، وهو ما يبرز انتقال الاستراتيجية العسكرية الصينية من التركيز على القوات البرية وإعطاء أهمية أكبر لحماية حقوقها البحرية. في إطار هذه الاستراتيجية تعتبر الصين بحر الصين الجنوبي ومعظم الجزر الواقعة فيه ضمن سيادتها انطلاقاً من أحقيتها في بسط سيادتها على 12 ميلاً بحرياً، واعتبارها مياهها الإقليمية لا يحق انتهاكها، لفرض ذلك على أرض الواقع قامت الصين بإقامة مطارات وأعلنت عن نيتها لبناء منظومة دفاع جوي في المنطقة<sup>282</sup>، رغم أن قرار محكمة التحكيم الدائمة سنة 2016 كان ضد مطالب الصين الإقليمية في بحر الصين الجنوبي<sup>283</sup> ما يبرز الأهمية الحيوية لهذه المنطقة.

هذه الاستراتيجية أثارت مخاوف الولايات المتحدة الأمريكية، والتي أعلنت عن استراتيجية إعادة التوازن سنة 2012 كرد فعل على ذلك، والتي تعتمد من خلالها نشر 60% من قواتها البحرية والجوية بآسيا والمحيط الهادي.

281- وليد عبد الحي، رؤية استراتيجية: أميركا وأزمة السلطة العالمية، جويلية 2013، في:

<https://bit.ly/2HNfqDq> (vue le:04-03-2018, à15:20)

282- محمد سعد أبو عامود، التنافس الأمريكي- الصيني في بحر الصين الجنوبي، في: الخليج، بتاريخ 11-12-2015، في:

<https://bit.ly/2HXlxXO> (vue le:02-02-2019, à 20:05)

283- قسوم، مرجع سابق، ص 153.

وتتظر الصين من جهتها لهذه الاستراتيجية على أنها محاولة من الولايات المتحدة الأمريكية لاحتوائها ومحاصرتها من خلال نشر قواتها بالقرب من السواحل الصينية والتعاون مع منافسيها الإقليميين كاليابان، كوريا الجنوبية... الخ<sup>284</sup>، ولمواجهة هذه السياسة عمدت الصين التركيز على هذه المنطقة في مبادرة الحزام والطريق.

3-3- تحدي النزاعات الإقليمية: كالنزاع الهندي الباكستاني والذي يقوض أي محاولة للصين لتطبيق مبادرة الحزام والطريق في جنوب آسيا وهي منطقة استراتيجية لنجاح الطريق البحري للمبادرة<sup>285</sup>، فأى محاولة للتقرب من أحد طرفي النزاع وإقامة مشاريع على أراضيها يثير مخاوف الطرف الآخر من أن تكون هذه الخطوة ضده، فمشروع الممر الصيني الباكستاني اعتبرته الهند تهديدا مباشرا لها ما دفعها لطرح مشروع ممر نمو آسيا - أفريقيا مع اليابان كرد فعل.

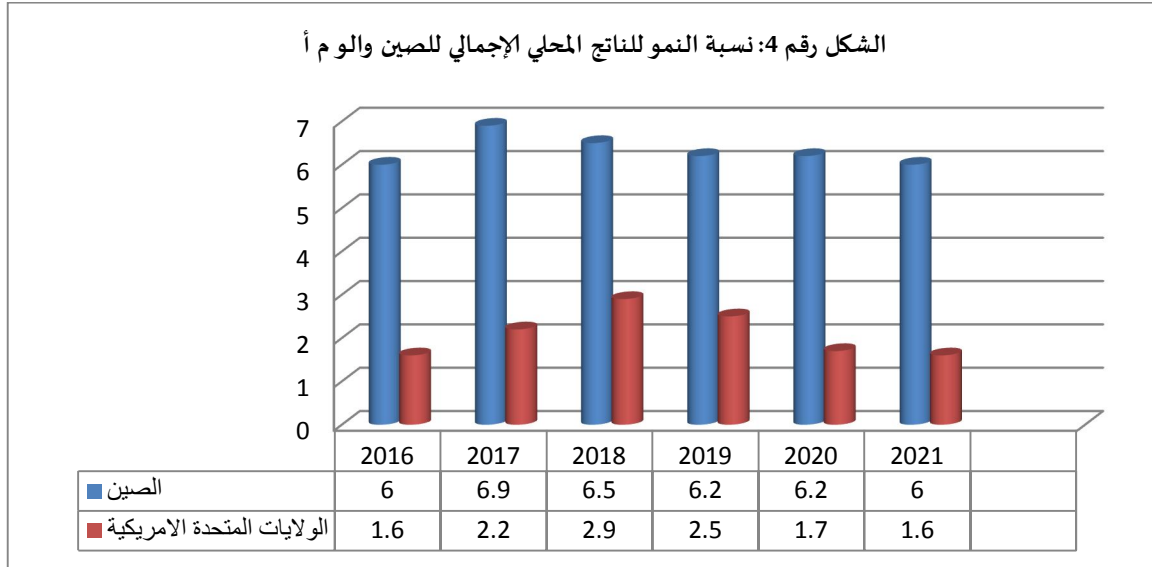
#### 4- التحديات على المستوى العالمي:

##### 4-1- المنافسة العالمية والإقليمية

أدى التطور الاقتصادي الذي عرفته منطقة شرق آسيا إلى تقارب مستويات نمو اقتصاديات المنطقة مع تلك في الدول المتقدمة كالولايات المتحدة الأمريكية والجماعة الأوروبية، تبرز مبادرة الحزام والطريق كمحاولة من الصين كدولة من المنطقة لفرض هيمنتها على المستوى الإقليمي، ومنافسة الولايات المتحدة الأمريكية على المستوى العالمي، وخاصة أن مؤشراتها الاقتصادية تدعم هذا التوجه، إذ يبرز الشكل أدناه تفاوت مستويات نمو الناتج المحلي بين البلدين لصالح الصين ما يبين مدى تسارع النمو الاقتصادي لهذه الأخيرة ما يرسحها في السنوات المقبلة لتتزعزع الترتيب العالمي.

284- محمد سعد أبو عامود، مرجع سابق، د. ص.

285- Audrey Camonfour-Jobin et Al, Op. cit.



Source:- <https://data.albankaldawli.org/country/china> (vue le:10-02-2019, à 20:55)

- <https://data.worldbank.org/country/united-states> (vue le:12-02-2019, à 14:20)

رغم التوقعات الإيجابية التي رافقت مبادرة الحزام -الطريق إلا أنّ الصين واجهت العديد من الصعوبات في المناطق التي شملتها المبادرة لارتباطاتها في إطار التجارة العالمية بمشاريع واستثمارات أخرى مع قوى إقليمية وعالمية، والتي بدورها إلى إقامة مبادرات مضادة لمواجهة المنافسة الصينية.

فرغم انضمام دول متقدمة كألمانيا وبريطانيا للمبادرة إلا أنّ الصين تواجه تنافسا من قوى عالمية كروسيا في آسيا الوسطى ومحاولات الولايات المتحدة الأمريكية لاحتوائها في القرب الجغرافي لها عبر مشروع محور آسيا ومعاهدة التجارة عبر الهادي، ما يكبدها تكليف اقتصادية وحتى سياسية إضافية لمحاولة استمالة الدول الواقعة في منطقة التنافس خاصة وأنها مهمة لإنجاح المبادرة.

#### أ- المشاريع المضادة للقوى الإقليمية:

أقدمت اليابان سنة 2015 على إطلاق الشراكة الموسعة من أجل البنية التحتية، سرعان ما انضمت إليها كل من الولايات المتحدة الأمريكية وأستراليا بغرض تنسيق جهودها

لإنشاء آلية للتنسيق بينها لمواجهة المد الصيني خاصة البحري<sup>286</sup>، كما طرحت مع الهند مشروع "ممر نمو آسيا-أفريقيا"<sup>\*</sup> سنة 2017 الذي يركز على إنشاء الممرات البحرية الجديدة الرابطة بين القارة الأفريقية والهند وغيرها من البلدان في جنوب آسيا وجنوب شرق آسيا<sup>287</sup>.

من جهتها أعلنت روسيا عن مشروعها "أوراسيا العظمى" من خلال التكامل الاقتصادي بين الدول الأعضاء في رابطة الدول المستقلة<sup>\*\*</sup> ومنظمة شنغهاي للتعاون ودول الآسيان<sup>288</sup>.

وما يلاحظ من خلال المشاريع المضادة المقترحة أن روسيا اعتمدت سياسة الاختراق لمناطق النفوذ الصيني على عكس باقي القوى الإقليمية والعالمية التي يظهر أن مشاريعها وسياستها أقرب إلى المواجهة والتحدي.

#### ب- الاستراتيجية المضادة الولايات المتحدة الأمريكية:

يرى الخبراء أن مبادرة الحزام-الطريق مشروع أقدمت عليه الصين لمواجهة استراتيجية إعادة التوازن التي أعلنتها الولايات المتحدة الأمريكية في آسيا والمحيط الهادئ منذ 2011، وهذا التنافس بين القوتين بالإضافة إلى توتر العلاقات الصينية الأمريكية بسبب الخلاف حول عدد من القضايا مثل حقوق الإنسان والدعم الأمريكي لتايوان، ما يجعل المشروع عرضة للعوائق وقد يواجه صعوبات خصوصا مع حلفاء الولايات المتحدة الأمريكية في المنطقة مما يعظم من فرص المواجهة بين القوتين.

فالولايات المتحدة الأمريكية تنظر للمؤسسات المالية التي استحدثتها الصين لدعم مبادراتها والمتمثلة في البنك الآسيوي للاستثمارات في البنى التحتية (AIIB) وصندوق طريق الحرير

286- Thomas S. Eder, Op. cit.

\* ويهدف لربط ميناء جمنغار بولاية غوجارات مع جيوتي في خليج عدن، وموانئ مومباسا وزنجبار بالموانئ القريبة من مادوراي، وربط ميناء كالكتا بميناء سيتي في ميانمار .

287- براكريتي غوبتا، لهند تواجه «حزام الصين» بممر أفرو-آسيوي مدعوم يابانياً، في: الشرق الأوسط، 29 جويلية 2017، العدد 14123، في:

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

\*\* تضم الرابطة 12 دولة هي: روسيا، بلاروسيا، أذربيجان، كازاخستان، قرغيزستان، مالدوفيا، طاجكستان، تركمانستان، أوكرانيا، أوزباكستان، أرمينيا، جورجيا .

288- Thomas S. Eder, Op. cit.



(NSRF) على أنها مؤسسات منافسة لنظام بروتن وودس "Bretton Woods" الذي أنشأ صندوق النقد الدولي والبنك العالمي في أعقاب الحرب العالمية الثانية، لذلك تحاول الولايات المتحدة الأمريكية نثي الدول الحليفة لها والمشاركة في مبادرة الحزام-الطريق عن التعامل مع هذه المؤسسات وتشكك في نجاعتها ومردوديتها الاقتصادية<sup>289</sup>.

إن التحرك الأمريكي في منطقة آسيا لمواجهة النفوذ الصيني ويجد مبرراته في قوة الاقتصاد الصيني وتزايد وتيرة نموه، بالإضافة إلى إفصاح القادة الصينيون عن أن الهدف من تعزيز المكانة الإقليمية والدولية للصين هو إقامة نظام اقتصادي عالمي جديد للصين فيه مكانة استراتيجية، بعيدا عن هيمنة القوى الكبرى والمستهدف الأكبر هو الولايات المتحدة الأمريكية<sup>290</sup>، إذ ترفض الصين منذ نهاية الحرب الباردة الهيمنة الأمريكية وأعلنت صراحة عدم موافقتها على منطق هذه الأخيرة في استخدام القوة وفرض العقوبات على الدول<sup>291</sup>.

ولمواجهة هذه الاستراتيجية الطموحة للصين قامت الولايات المتحدة الأمريكية بإقامة مشاريع مضادة تبرز رغبتها في الحفاظ على مكاسبها ونفوذها في منطقة آسيا، كمشروع محور آسيا "Pivot to Asia" ومعاهدة التجارة الحرة والتجارة عبر الهادي والتي تضم كل دول شرق آسيا ماعدا الصين، ما يعطي انطباع بأنه مشروع موجه ضدها.

#### 4-2- المنافسة على موارد الطاقة:

في ظل التحولات الكبرى في النظام الدولي بعد الحرب الباردة أصبح العالم رقعة شطرنج كبرى متحركة بشكل غير متوقع على ضوء تصاعد بعض الدول في السياسة العالمية، ففي العقد الأخير برزت دول صاعدة كالصين لها قابلية أن تصبح من المستهلكين الكبار وتملك الطموح لمزاحمة القوى الكبرى على المصادر الطاقوية.

289- Audrey Camonfour-Jobin et Al, Op. cit.

290- بريجنسكي، مرجع سابق، ص. 191 .

291- سنية الحسيني، سياسة الصين تجاه الأزمة السورية: هل تعكس تحولات استراتيجية في المنطقة؟ في: المستقبل العربي، العدد 440 ، أكتوبر 2015، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ص. 44 .

يحتل النفط صدارة مصادر الطاقة في الفترة المعاصرة فهو عصب النشاطات الاقتصادية لدول العالم خاصة الكبرى، مما جعل امتلاك هذا المورد الاستراتيجي عامل قوة ويساهم في تحديد مكانة الدولة في السياسة العالمية، وتتنافس الدول خصوصا الصناعية على امتلاك أكبر كمية من النفط وتوسيع احتياطياتها منه وضمان لحصولها على حاجاتها من هذا المورد.

يعتبر النفط عصب الاقتصاد العالمي ما يجعل السيطرة عليه ضمان للدول لاستمرار عمل آلياتها الصناعية والعسكرية ويجعله محور الصراع والتنافس خاصة بين الدول الكبرى للسيطرة على مصادره<sup>292</sup>.

أهمية النفط في السياسة العالمية تتجاوز الدول المنتجة له فهي ليست بيع وشراء فقط، فبالإضافة إلى مناطق الإنتاج يتم التركيز على الدول التي تمر عبرها أنابيب النفط، الموانئ التي تصدر من خلالها الممرات والقنوات التي تمر عبرها ناقلات النفط (مضيق البسفور، هرمز، باب المندب... إلخ)، الأسواق التي تباع فيها، الدول التي تعتمد في اقتصادها على وجود هذه المادة الاستراتيجية وهي كثيرة، وتتنافس هذه الأخيرة للسيطرة على تدفق النفط في الاقتصاد العالمي<sup>293</sup>.

يتوزع النفط كباقي الموارد الاستراتيجية في العالم بشكل غير متساوي بين الدول، فهناك تفاوت بين دول تملك وأخرى لا تملك وحتى تلك التي تملك هذا المورد الطاقوي تتفاوت في نسب إنتاجه<sup>294</sup>.

## جدول رقم 2: أكبر الدول المنتجة للنفط في العالم سنة 2016

الترتيب	الدولة	الإنتاج مليون برميل/اليوم
---------	--------	---------------------------

292- جواد العناني، النفط والعوامل المؤثرة على أسواقه في 2018، في:

<https://bit.ly/2GZ2oFB> (vue le 15-04-2018, à 14:20).

293- جاسم سلطان، مرجع سابق، ص 88.

294- بحيري، مرجع سابق، ص. 10.

6 .10	روسيا	1
5 .10	المملكة العربية السعودية	2
9 .8	الولايات المتحدة	3
5 .4	العراق	4
9 .3	إيران	5
9 .3	الصين	6
7 .3	كندا	7
1 .3	الإمارات العربية المتحدة	8
9 .2	الكويت	9

المصدر: جواد العناني، النفط والعوامل المؤثرة على أسواقه في 2018، مرجع سابق، د. ص.

إن التفاوت في امتلاك الموارد الطاقوية بين الدول يؤدي إلى الصراع بينها من أجل السيطرة على منابعها واستغلالها، فالدول المنتجة لهذه الثروة تحاول الاستفادة من عائداتها في تحقيق الرفاه الاقتصادي وزيادة قوتها العسكرية، واستخدامها كأداة ضغط في السياسة العالمية.

في المقابل الدول الكبرى المستهلكة وبسبب التخوف من التبعية الطاقوية للدول المنتجة وما قد ينتج عنه من خلل في اقتصادياتها، فهي أيضاً تحاول أن تتموضع في الخريطة العالمية للنفط من خلال التأثير في سعر النفط، تسويقه، طرق نقله، وذلك بطرق مباشرة عن طريق الدفع بالشركات النفطية العالمية التابعة لها لتكون طرفاً مؤثراً سواءً في الإنتاج أو التسويق، أو بطرق غير مباشرة بالضغط على الدول المنتجة أو محاولة زعزعة استقرارها ودفعها للدخول في صراعات داخلية أو إقليمية تؤثر على فاعليتها في استغلال النفط.

أدى التطور الاقتصادي الذي عرفه الاقتصاد الصيني في العقدين الماضيين إلى انتقال الصين من دولة مكتفية بقدراتها الإنتاجية لمصادر الطاقة إلى دولة مستوردة لها منذ سنة 1993، إذ تستورد ما يفوق 50% من حاجاتها وأصبحت ثاني أكبر مستورد للنفط في العالم منذ 2003، ويتوقع أن تحتل المرتبة الأولى عالمياً في استيراد موارد الطاقة سنة 2025<sup>295</sup>، وارتبط هذا الطلب المتزايد إلى اهتمام الصين بأمن الطاقة كأحد مقومات أمنها الإقليمي<sup>296</sup>.

انعكست زيادة الطلب الصيني على النفط على صناعة النفط العالمية واحتدام المنافسة بينها وبين المستهلكين الكبار الآخرين وعلى رأسهم الولايات المتحدة الأمريكية حول السيطرة على مناطق الإنتاج الرئيسية في الشرق الأوسط وآسيا الوسطى وأفريقيا، إذ تسعى الصين إلى توثيق علاقاتها السياسية والاقتصادية مع دول هذه المناطق<sup>297</sup>.

وهنا تبرز أهمية مبادرة الحزام والطريق الصينية المتكونة من ممرات برية وبحرية تتميز بأنها ممرات عالمية لتصريف النفط من دول المنتجة إلى السوق العالمية، وهو الأمر الذي يثير حساسة القوى الكبرى كالولايات المتحدة الأمريكية ودول الاتحاد الأوروبي وروسيا، من محاولة بسط نفوذها عليها خاصة في آسيا الوسطى والشرق الأوسط من خلال المشاركة باستثماراتها لتطوير البنية التحتية للدول المعنية والقيام بمشاريع لتطوير شبكات الطاقة وإنتاج الكهرباء وبناء خطوط أنابيب للنفط لضمان تدفق موارد الطاقة إلى الصين.

المنتبع للمشروع الصيني يلاحظ ارتباطه بإمدادات الطاقة العالمية في آسيا الوسطى والشرق الأوسط، كتحويل ميناء جوادر في باكستان لمركز للطاقة يربط الصين بالشرق الأوسط، ولكن في ظل التنافس بين القوى الكبرى والصراع حول شغل مساحة أكبر في الخريطة الجيوبوليتيكية للطاقة العالمية، فإن هذا المشروع سيواجه منافسة شديدة وعقبات أمام تحقيقه.

#### 4-3- مشكلات البيئة الدولية (التحدي الأمني):

295- المشاقبة، مرجع سابق، ص. 385.

296- الحسيني، مرجع سابق، ص. 52.

297- عمرو عبد العاطي، أمن الطاقة في السياسة الخارجية الأمريكية، (بيروت: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2014)، ص. 75.

تتخرب الصين في الاستراتيجية الدولية لمحاربة الإرهاب، لما تمثله المشكلة من خطر على الأمن العالمي وانعكاساته على الاقتصاد الدولي خاصة وأن مبادرة الحزام-الطريق تعنى بمناطق هامة تشهد تهديدات إرهابية حادة يمكن في حال حدوثها أن تعيق المبادرة وتكبد الصين خسائر كبرى.

لذلك عمدت الصين إلى جملة من الإجراءات أبرزها:

\* منذ 2015 تبنت قانوناً لمحاربة الإرهاب الذي سمح لجيش التحرير الشعبي الصيني "PLA" القيام بمهام خارجية.

\* قامت الصين بفتح أول قاعدة عسكرية لها خارج أراضيها في جيبوتي التي تعتبرها مركز طريق الحرير البحري.

\* تطوير شركات أمنية خاصة بهدف حماية مشاريع المبادرة في الدول التي تعرف حالة عدم استقرار أو توجد بها احتمالية وقوع هجمات إرهابية تكبد الصين خسائر في استثماراتها.

\* تعمل الصين على نقل خبرتها وتوظيف آلياتها القانونية وقدراتها العسكرية والتكنولوجية في الدول التي تشملها المبادرة في القضايا المتعلقة بمكافحة الجريمة وإدارة الكوارث<sup>298</sup>.

بالإضافة إلى خطر الإرهاب يعرف العالم العديد من مهددات الأمن الدولي أبرزها الجريمة المنظمة، القرصنة، وانعدام الاستقرار في الكثير من مناطق العالم والتي تشكل نقاط مركزية في مبادرة الحزام والطريق، وهو ما سيكلف الصين أعباء إضافية لمواجهةها ولحماية استثماراتها، أنابيب النفط، السكك الحديدية والخطوط البحرية<sup>299</sup>.

#### 4-4- تحدي التوجه نحو الأقاليم البعيدة:

أ- تحدي التوجه نحو أوروبا:

298- Thomas S. Eder, Op. cit.

299- شحرور، مرجع سابق، د. ص .

حسب ستراتفور "Stratfor" فالصين في العقد الأخير استثمرت ما قيمته 300 مليار دولار في أوروبا الشرقية، ففي إطار التعاون المشترك استثمرت الصين في أوكرانيا 7 مليار دولار لإعادة تهيئة ميناء يوزني "Yuzhny" بقيمة 40 مليون دولار بهدف استقبال السفن ذات الحجم الكبير<sup>300</sup>.

هذه الاستثمارات في أوكرانيا يمكن أن تثير حنق روسيا التي تعتبر هذه الأخيرة منطقة نفوذ مباشرة لها، وتتعامل بحساسية كبيرة مع أي تواجد خارجي فيها مثل ما حصل مع الاتحاد الأوروبي الذي حاول احتواء أوكرانيا في مشروعها الوحدوي ما أدى إلى توتر العلاقات الروسية الأوكرانية وإثارة أزمة القرم.

كما تتحسس دول الاتحاد الأوروبي من السياسة الطموحة للصين وتحاول تبني سياسة حمائية اتجاهها نتيجة اختلال الميزان التجاري بين الطرفين لصالح الصين.

#### ب- تحدي التوجه نحو أفريقيا:

تعد الصين الشريك التجاري الأول في أفريقيا لتسع سنوات متتالية، وهو ما أدى حسب وزير التجارة الأمريكية ويلبور روس "Wilbur Ross" إلى كسب الصين لنفوذ سياسي كبير في القارة نتيجة الاستثمارات المالية الضخمة<sup>301</sup>، ورغم أن الصين أكبر مستثمر في أفريقيا إلا أنها تواجه منافسة قوية من الدول الكبرى كالولايات المتحدة الأمريكية، فرنسا، بريطانيا... إلخ، كما يعترض الطموح الصيني في أفريقيا مشكلات متجذرة في القارة كعدم الاستقرار السياسي وتخلف اقتصادياتها وتراجع التنمية البشرية مما يفرض على الصين تكاليف ضخمة لإنجاح مبادراتها.

#### المحور الثالث: سبل إنجاح مبادرة الحزام والطريق الصينية

300- Frank Holmes, Op. cit.  
301- Loc. cit.

لإنجاح مبادرة الحزام والطريق الصينية يتوجب على هذه الأخيرة اتباع استراتيجيات وسياسات إما بشكل منفرد أو بالتعاون مع الدول المعنية بالمبادرة، لذلك يتحتم على الصين:

1- توسيع نشاطها الاقتصادي مع الالتزام بحدود إمكانياتها وتجنب تقديم وعود لن تتحمل مستقبلًا الوفاء بها.

2- دعم النشاط الاقتصادي للصين بتحريك عسكري خاصة في الممرات المائية الرئيسية في التجارة العالمية.

3- إبراز الصين نفسها كبديل للولايات المتحدة الأمريكية، واحتواء التأثير الأمريكي والروسي في القرب الجغرافي.

4- التواجد بقوة في المناطق الاستراتيجية في العالم والمشاركة بفعالية في المشكلات والأزمات التي تعانيها خاصة في آسيا الوسطى والشرق الأوسط<sup>302</sup>.

بالإضافة إلى السياسات المنفردة يتوجب على الصين بالتعاون مع الدول المعنية بالمبادرة:

1- تنسيق السياسات الاقتصادية بين الدول المعنية بالمبادرة، من خلال تقوية القواسم المشتركة بينها وتفادي الخلافات التي تعجز عن حلها، ما يؤدي إلى زيادة الاعتماد المتبادل بين الدول المعنية بمبادرة الحزام والطريق.

2- تشجيع التعامل بالعملة المحلية لدول المبادرة ما يؤدي إلى تقوية اقتصادياتها، وسهولة مواجهة الأزمات الاقتصادية بتدابير إقليمية دون الاضطرار إلى التبعية للاقتصاديات الغربية.

3- تشجيع التحاور بين الثقافات حيث لا يكفي الاتفاق والتفاهم على المستوى الرسمي بين الدول المعنية بالمبادرة، وتشجيع التواصل الشعبي<sup>303</sup> والانفتاح على الثقافات الأخرى.

302- الحسيني، مرجع سابق، ص ص. 57-58.

4- تقديم تنازلات: التنافس في آسيا بين القوى المركزية وعلاقات العداء بينها (الصين، الهند، وباكستان) من جهة، (اليابان، الصين، والولايات المتحدة) من جهة أخرى إذ تتخربط الصين في علاقات تنافسية تصل حد العداءة في كلا المحورين، ما يجبرها في سبيل تفعيل مشروعها تقديم تنازلات لا تتعارض مع مبادئها بغرض استمالة هذه القوى الإقليمية وإبداء حسن النية في التعامل معها.

5- بناء أكبر قدر ممكن من التحالفات وتفاذي الصدام مع الدول خاصة تلك التي تشهد معها حساسيات، فعلى الصين في إطار سياستها الخارجية تفعيل التعاون متعدد الأطراف بوضع سياسة خارجية نشطة مع دول الجوار تقوم على المنفعة المتبادلة وعدم الاستبعاد والتعاون الفعال وزيادة الارتباط الإقليمي.



## الخاتمة:

صعود الصين في السياسة العالمية يطرح تساؤلات حول مستقبل العلاقات الدولية وطبيعة النظام الدولي الذي سينتج، وهل سيؤدي هذا الصعود إلى تغير في موازين القوى، وإن حدث ذلك فالتساؤل الأكبر هو كيف سيحدث هذا التغيير هل سيكون بشكل سلمي أم عنيف، وإن كانت كل المؤشرات الراهنة ترجح الطريق الأول.

فالصين كغيرها من القوى العظمى تتحرك في محيطها الإقليمي والدولي لتحقيق مصالحها العليا وضمان أمنها القومي، ويظهر ذلك في شكل تفاعلاتها مع هذه القوى والتنافس معها على مصادر الطاقة، التي تعتبر المحرك الأساسي لمبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها منذ 2013، فهي تهدف إلى تأمين إمدادات الطاقة للصناعة الصينية ومواجهة تحدي سيطرة الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا على أهم الممرات البرية والمنافذ البحرية في آسيا الوسطى، جنوب شرق آسيا، أفريقيا، والشرق الأوسط، من خلال بناء شراكات مع الدول المعنية بالمبادرة لأجل هذا الغرض وإن كان ما تعلنه هو تحقيق التنمية الاقتصادية في هذه الدول.

تكلف المبادرة الصين أعباء اقتصادية ضخمة في مواجهة الدول المعنية بالمبادرة والتي تتسم بضعف اقتصاداتها وبنائها التحتية، كما أنها تكلفها تكاليف استراتيجية من خلال محاولة التقارب مع الدول التي تتميز بعلاقاتها بها بالعداوة، لكن لا يمكن الاستغناء عنها لإنجاح مبادرة الحزام والطريق لأنها دول محورية في خريطة المشروع.

كما ينظر للمبادرة كاستراتيجية تتبعها الصين لضمان تدفق المواد الأولية إليها وتصريف منتجاتها عبرها، لذلك فالتحدي بالنسبة للصين هو خلق جو من الثقة وإقناع الأطراف أنها لا تستغلهم، وأن المبادرة ستحقق منافع لهم بشكل متكافئ، بالإضافة إلى إقناع القوى الكبرى إقليمياً أن هذه المبادرة غير موجهة ضدهم وأن الصين لا تسعى لتغيير هرمية النظام الدولي بقدر سعيها للانخراط فيه.

## قائمة المصادر والمراجع:

أولاً: المراجع باللغة العربية:

1- أحمد عبد الله محمود عطية الطحلاوي، مفهوم "تحول القوة" في نظريات العلاقات الدولية "دراسة الحالة الصينية، في:

<https://bit.ly/2qDZawn> (vue le 17-04-2018, à 20:50).

2- أعياد عبد الرضا، مسلم مهدي علي الخويلدي، النظريات الجيوبولوتيكية الحديثة وتطبيقاتها على منطقة آسيا الوسطى، في: مجلة البحوث الجغرافية، العدد 21، 2015، جامع الكوفة، ص ص. 285-305.

3- إياد خلف عمر الكعود، استراتيجية القوة الناعمة ودورها في تنفيذ أهداف السياسة الخارجية الأمريكية في المنطقة العربية، رسالة ماجستير، كلية الآداب والعلوم، جامعة الشرق الأوسط، ديسمبر 2016.

4- براكريتي غوبتا، لهند تواجه «حزام الصين» بممر أفرو- آسيوي مدعوم يابانياً، في: الشرق الأوسط، 29 جويلية 2017، العدد 14123، في:

<https://bit.ly/2N1Qc6Y> (vue le 08-01-2019, à 15:20)0.

5- جارش عادل، القوى الصاعدة: دراسة في أبرز المضامين والدلالات، في: المركز الديمقراطي العربي، أكتوبر 2016، في:

<https://bit.ly/2HGrrdA> (vue le: 08-04-2018, à 18:20).

6- جاسم سلطان، جيوبوليتيك: عندما تتحدث الجغرافيا، (لبنان: تمكين للأبحاث والنشر، ط. 1، 2013).

7- جواد العناني، النفط والعوامل المؤثرة على أسواقه في 2018، في:

<https://bit.ly/2GZ2oFB> (vue le 15-04-2018, à 14:20).

8- جون باثو وآخرون (محررا)، **التسلح ونزع السلاح والأمن الدولي**، الكتاب السنوي 2017، تر: عمر سعيد الأيوبي، أيمن سعيد الأيوبي، (بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، 2018).

9- خضر عباس عطوان، **مستقبل العلاقات الأمريكية الصينية**، (أبوظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية، 2004).

10- ذِكْرُ الرحمن، الهند والصين.. اختبارات القوة، في:

<https://bit.ly/2FHS8zm> (vue le:09-02-2019, à 17:15).

11- زيغنييف بريجنسكي، **رقعة الشطرنج الكبرى**، تر: سليم أبراهام، (دمشق: منشورات دار علاء الدين، ط. 4، 2008).

12- سنية الحسيني، سياسة الصين تجاه الأزمة السورية: هل تعكس تحولات استراتيجية في المنطقة؟ في: **المستقبل العربي**، العدد 440، أكتوبر 2015، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ص ص. 41-59.

13- سليم قسوم، نظريات انتقال القوة والتغير السلمي: هل سيكون صعود الصين سلميا؟ في: **المجلة الجزائرية للأمن والتنمية**، العدد 13، جويلية 2018، جامعة مستغانم، ص ص. 146-156

14- عاهد مسلم المشاقبة، البعد السياسي للعلاقات العربية-الصينية وآفاقها المستقبلية، في: **دراسات العلوم الإنسانية والاجتماعية**، المجلد 41، ملحق 1، 2014، الجامعة الأردنية، ص ص. 373-393

15- عزت شحرور، مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية، مركز الجزيرة للدراسات، في:

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

16- عمرو عبد العاطي، أمن الطاقة في السياسة الخارجية الأمريكية، (بيروت: المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، 2014).

17- محمود إدريس الصيني (li jin li)، معرفة حقيقة الحزام الطريق، في: مؤتمر آفاق التعاون العربي الأفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، جامعة أفريقيا العالمية، الخرطوم، 21-22 نوفمبر 2017.

18- محمد سعد أبو عامود، التنافس الأمريكي- الصيني في بحر الصين الجنوبي، في: الخليج، بتاريخ 12-11-2015، في:

<https://bit.ly/2HXlxXO> (vue le:02-02-2019,à 20:05).

19- وليد عبد الحي، رؤية استراتيجية: أميركا وأزمة السلطة العالمية، جويلية 2013، في:

<https://bit.ly/2HNfqDq> (vue le:04-03-2018, à15:20).

#### المراجع باللغة الأجنبية:

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

21- Belt and Road Initiative, In:

<https://www.worldbank.org/en/topic/regional-integration/brief/belt-and-road-initiative> (vue le:02-01-2019, à 20:45)

22- Frank Holmes,China's Belt And Road Initiative Opens Up Unprecedented Opportunities, In:

<https://www.forbes.com/sites/greatspeculations/2018/09/04/chinas-belt-and-road-initiative-opens-up-unprecedented-opportunities/> (vue le 02-01-2019, à 18:15).

23- <https://data.albankaldawli.org/country/china> (vue le:10-02-2019, à 20:55).

24- <http://www.iris-france.org/103572-belt-and-road-initiative-bri-une-lecture-economique/> (vue le: 02-01-2019, à 20:45) .

25- Michele Ruta, Three Opportunities and Three Risks of the Belt and Road Initiative, In: <https://blogs.worldbank.org/trade/three-opportunities-and-three-risks-belt-and-road-initiative> (vue le 05-01-2019, à 16:00 .)

26- Michele Ruta et al, How much will the Belt and Road Initiative reduce trade costs? In:

<https://blogs.worldbank.org/trade/how-much-will-belt-and-road-initiative-reduce-trade-costs> (vue le: 02-01-2019, à 21:10 .)

27- Thomas S. Eder, Jacob Mardell, The BRI in Pakistan: China's flagship economic corridor, Mercator Institute for China Studies, In: <https://www.merics.org/en/bri-tracker/the-bri-in-pakistan> (vue le: 02-01-2019, à 21:30) .

28-Thomas Eder, China's March West Emergence in Central Asia and Afghanistan, In: Security Policy Working Paper, No. 13/2018, Federal Academy for Security Policy, P. 1, In: [https://www.baks.bund.de/sites/baks010/files/working\\_paper\\_2018\\_13.pdf](https://www.baks.bund.de/sites/baks010/files/working_paper_2018_13.pdf) (vue le: 22-01-2019, à 14:15).

## الفصل الثالث

## التموقع الجيوسياسي للصين في منطقة آسيا الوسطى في إطار مبادرة الحزام والطريق الصينية 2013-2017 "دراسة حالة أوزبكستان".

أ. جبران سفيان<sup>304</sup>، قسم العلوم السياسية، جامعة قاصدي مرباح ورقلة - الجزائر

أ. سعيد زيدان<sup>305</sup>، قسم العلوم السياسية، جامعة محمد بن احمد وهران 2 - الجزائر

### مقدمة:

تمثل مبادرة الحزام والطريق الصينية استراتيجية عالمية تدعمها الصين لزيادة الترابط الاقتصادي والتجاري، وذلك من خلال ممر يمر عبر أوراسيا لربط الصين بأوروبا والشرق الأوسط وجنوب ووسط آسيا.

فمبادرة حزام واحد طريق واحد تعتبر من المشاريع القديمة التي تزيد عن ألفي سنة والتي تعود إلى ما سمي بطريق الحرير، حيث أعادت الصين إحياءه من أجل التمرکز ضمن قواعد اللعبة الاقتصادية العالمية، يعد هذا المفهوم من الاستراتيجيات المهمة لسياسة الصين المستقبلية، والذي وضعته اللجنة المركزية للحزب الشيوعي الصيني بقيادة الأمين العام شي جين بينغ Xi Jinping.

إن الهدف الرئيسي من المبادرة الصينية هو تسهيل الاتصال الاقتصادي بين آسيا وأوروبا على طول الطريق الذي يشبه إلى حد كبير طريق الحرير القديم -ومن هنا جاء الاسم- عبر عنصرين رئيسيين: الحزام الاقتصادي لطريق الحرير (المكون البري) وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين (المكون البحري)، يربط الحزام الاقتصادي لطريق الحرير بين الصين وأوروبا عبر ممرات النقل البرية الممتدة عبر آسيا الوسطى والشرق الأوسط وروسيا، في حين يربط الطريق البحري بين بحر الصين الجنوبي والبحر المتوسط عبر مضيق ملقا والمحيط الهندي عبر قناة السويس.

تغطي المبادرة الصينية حالياً 65 دولة في غرب ووسط وشرق وجنوب شرق آسيا والشرق الأوسط وشمال أفريقيا ووسط وشرق وجنوب شرق أوروبا، تشمل أهداف المبادرة عدة مجالات تمس تنسيق السياسات، البنية التحتية، التجارة الحرة، والتكامل المالي، التواصل

304- أستاذ متعاقد بقسم العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة محمد بن احمد وهران 2، الجزائر.

305- أستاذ متعاقد بقسم العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة محمد بن احمد وهران 2، الجزائر.

بين الأفراد، وتسهيل التعاون في التجارة والاستثمار، والسياحة، والأسواق المالية، وتعزيز الروابط الثقافية بين الدول المشاركة بطريقة مرنة ومتبادلة المنفعة. يبدو أن تطوير البنية التحتية عبر الحدود هو العنصر الاقتصادي الرئيسي، وهو شرط أساسي لتحقيق مزيد من التحسينات الفعالة في مجال التعاون والربط، وهذا كله يجعل المسعى طموحاً من حيث النطاق والحجم.

تعتبر آسيا الوسطى من بين المناطق التي يشملها المشروع الصيني نظراً لأهميتها الاستراتيجية وموقعها الجيوسياسي، لأن المنطقة تمثل نقطة عبور لاثنتين من ستة مشاريع رئيسية للممر الاقتصادي (الصين و آسيا الوسطى وغرب آسيا والجسر البري الأوربي)، والتي سيكون لها تأثير على التطور الاقتصادي من جهة والسيناريو الجيوسياسي من جهة أخرى.

#### المحور الأول: محتوى ومضمون مبادرة الحزام والطريق الصينية.

تتكون مبادرة One Belt, One Road (حزام واحد، طريق واحد) من الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري الجديد، فقد تم الكشف عن حزام طريق الحرير الاقتصادي من قبل الرئيس الصيني "شي جين بينغ" Xi Jinping في جامعة نزارباييف في 7 سبتمبر 2013 كجزء من زيارته الرسمية إلى كازاخستان، في حين تم الإعلان عن طريق الحرير البحري الجديد أمام البرلمان الإندونيسي في 3 أكتوبر 2013 في إطار زيارته إلى إندونيسيا<sup>306</sup>، فالمبادرة one Belt, one Road تتم عن إمكانيات كبيرة في العديد من المجالات الاقتصادية والسياسية والثقافية والاستراتيجية.

يمكن تعريف مبادرة الحزام والطريق بأنها استراتيجية وإطار للتنمية، تركز على تنمية البنى التحتية التي تعزز التعاون الاقتصادي بين البلدان على طول المسارات المقترحة،

306- Michael Swaine, "Chinese Views and Commentary on the "One Belt, One Road" Initiative", China Leadership Monitor, No 47, p02.



تؤكد الاستراتيجية محاولة الصين لعب دور أكبر في الشؤون العالمية، وهي استراتيجية مبرحة للجميع في الديناميكيات الدولية الجديدة<sup>307</sup>.

تتبع مبادرة الحزام والطريق من طريق الحرير، وهو اسم الطريق الذي ربط الصين القديمة مع آسيا الوسطى وغرب آسيا والقارة الأوروبية، والذي كان مفتوحاً بالفعل في القرن الثاني الميلادي وكان الطريق التجاري الأساسي، بدءاً من الصين وربط آسيا وأفريقيا وأوروبا، صُمم مصطلح "طريق الحرير" من قبل الجغرافي الألماني فرديناند فون ريشتوفن Ferdinand von Richtofen في أواخر القرن التاسع عشر، مثل هذا الطريق فرصة لتبادل السلع والأفكار بين الصين والثقافات الأخرى في آسيا الوسطى، الهند وبلاد فارس، بدأ الطريق في تشانغآن (شيان الحالية عاصمة مقاطعة شانكسي) وعبر مقاطعتي قانسو وشينجيانغ إلى آسيا الوسطى وغرب آسيا حتى شواطئ البحر الأبيض المتوسط - لقد كان التبادل المباشر للسلع مثل المنسوجات، والمعادن، والسيراميك مصدر إلهام لأسرة تانغ (618 م - 907 م) - ومن ناحية أخرى تم ربط شبكة من الطرق البحرية للموانئ الصينية مثل ميناء قوانغتشو مع جنوب الهند، والخليج العربي والساحل الشرقي لأفريقيا<sup>308</sup>.

منذ إعلان الصين عن مبادرة "حزام واحد، طريق واحد" اكتسبت هذه الأخيرة أهمية ثابتة كعنصر رئيسي في السياسة الخارجية الصينية، في الواقع تم تقديمها باعتبارها المحور الرئيسي لدبلوماسية الصين في عامي 2014 و 2015، وكعنصر أساسي لمحاولة بكين تعميق الإصلاح الاقتصادي داخل الصين وتحفيز التنمية في المناطق الغربية بالصين، كما يصفها العديد من المراقبين الصينيين بأنها "استراتيجية" مهمة للغاية وليست مجرد مبادرة اقتصادية، ووفقاً لبعض المراقبين "من المتوقع أن تحتل مكاناً بارزاً في الخطة الخماسية الثالثة عشرة للصين، والتي ستستمر من عام 2016 إلى عام 2020 وتوجه استراتيجية الاستثمار الوطنية خلال تلك الفترة"<sup>309</sup>.

307- Mireia Venancio , "The 'Belt and Road' Initiative and its Global Geopolitical Implications", Facultat de Traducció i Interpretació, Universitat Autònoma de Barcelona, 2018, p12.

308- Ibid, p12.

309- Scott Kennedy, "Building China's 'One Belt, One Road'", Center for Strategic and International Studies, April 3, 2015.

يمتد الحزام والطريق الصيني عبر قارات آسيا وأوروبا وأفريقيا، ويربط الدائرة الاقتصادية في شرق آسيا النابضة بالحياة من جهة، ويطور دائرة اقتصادية أوروبية من جهة أخرى، ويشمل البلدان ذات الإمكانيات الهائلة للتنمية الاقتصادية، يركز الحزام الاقتصادي لطريق الحرير على الجمع بين الصين وآسيا الوسطى وروسيا وأوروبا (بحر البلطيق)، ربط الصين بالخليج العربي والبحر المتوسط عبر آسيا الوسطى وغرب آسيا، وربط الصين مع جنوب شرق آسيا وجنوب آسيا والمحيط الهندي، صُمم طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين للانتقال من الساحل الصيني إلى أوروبا عبر بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي في طريق واحد، ومن الساحل الصيني عبر بحر الصين الجنوبي إلى جنوب المحيط الهادئ في الطرف الآخر<sup>310</sup>.

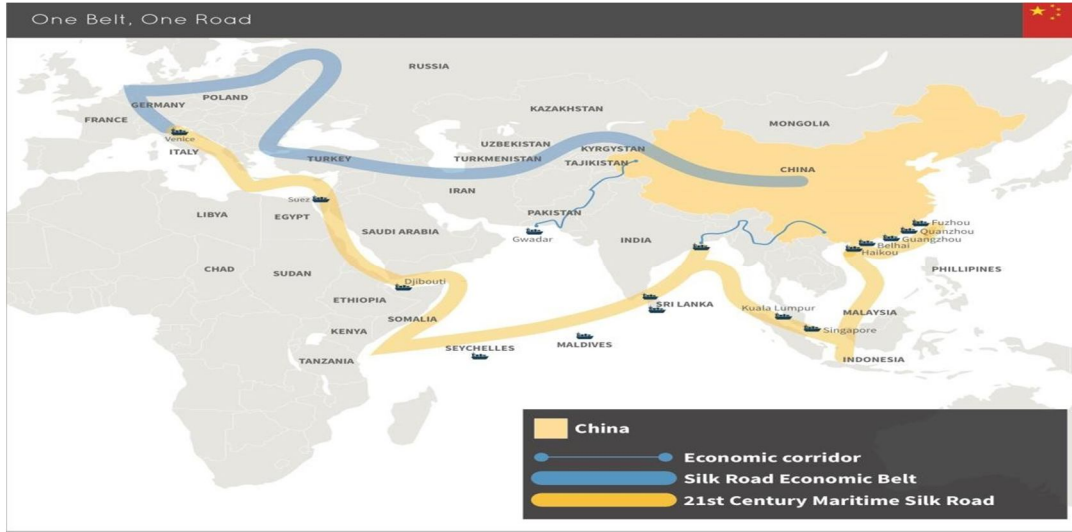
تشمل المبادرة ستة ممرات اقتصادية هي<sup>311</sup>:

1. الممر الاقتصادي الجديد لجسر لاند أوراسيا البري.
2. الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا.
3. الممر الاقتصادي بين الصين ووسط آسيا وغرب آسيا.
4. الممر الاقتصادي لشبه جزيرة الصين والهند الصينية.
5. الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني.
6. الممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار.

310- Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Commerce of the People's Republic of China, "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road", March 2015.

311- Judit Sági and István Engelberth, "The Belt and Road Initiative –a Way Forward to China's Expansion", Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal, Vol. 4, N°1, April 201 8, p16.

الخريطة رقم (01) توضح الدول التي تشملها المبادرة الصينية.



Source : [www.google.com](http://www.google.com).

ولعل من الأهداف الصينية لمبادرة الحزام والطريق تتمثل في النقاط التالية<sup>312</sup>:

- بناء وتطوير البنية التحتية للنقل على طول الطرق التجارية الرئيسية بين الصين والدول الأخرى، بما في ذلك الموانئ والمطارات والسكك الحديدية والطرق السريعة.
- تحسين الوصول إلى الأسواق، وإزالة الحواجز التجارية، وتبسيط عمليات الاستثمار الأجنبي، وبناء المزيد من المناطق التجارية الحرة في المنطقة.
- تشجيع المزيد من التعاون في مجال استكشاف الموارد الطبيعية واستخراجها، فالكثير من الدول النامية حول الصين غنية بالموارد الطبيعية مثل الجمهوريات السوفييتية السابقة في آسيا الوسطى.
- الاستثمار في البنية التحتية، هناك جانب مهم آخر لهذه السياسة يتمثل في بناء روابط مالية أقوى بين الصين والدول النامية الأخرى في آسيا. وهذا يشمل تطوير سوق السندات في عموم آسيا، وزيادة استخدام العملة الصينية في الصفقات الثنائية.

312- Peter Cai, "China's Ambitious New Marshall Plan for Asia," The Australian March 31st, 2015 Accessed December 31st, 2018, time 2:20 p.m., <https://www.theaustralian.com.au>

- من المتوقع أن تلعب المؤسسات المالية المتعددة الأطراف التي تدعمها بكين، مثل بنك الاستثمار في البنية التحتية الآسيوي، وبنك تنمية BRICS، وصندوق طريق الحرير دوراً هاماً في تعزيز الروابط المالية.
- وهناك أيضاً عناصر أكثر ليونة لمزيد من الطلاب والتبادلات الثقافية والطبية والسياحية.

إذا تم الانتهاء من المشروع كما هو مخطط له، فسوف تؤثر المبادرة الصينية حزام واحد، طريق واحد على 65 دولة وثلاث قارات وتلثي سكان العالم تقريباً، سيتطلب الحزام والطريق تعاوناً واتفاقيات مع أكثر من عشر دول على طول الطريق، مما يوسع ليس فقط الروابط الاقتصادية للصين مع هذه المناطق، ولكن أيضاً علاقاتها السياسية، وهذا بدوره سيوسع نطاق نفوذ الصين إلى مناطق تقع عادة تحت سلطة القوى العظمى الأخرى.

تسعى الصين من خلال علاقاتها الاقتصادية الخارجية، وخاصة في العالم النامي إلى تغذية مطالبها المفترضة من الطاقة، وخلق أسواق جديدة للشركات الصينية لتخفيف المخاوف بشأن الاقتصاد المحلي، وإقامة المزيد من القوة كقوة عظمى تتوافق، هذه الأهداف بدقة مع أهداف مبادرة الحزام والطريق حسب تيريزا فالون Theresa Fallon هي " (1) الطاقة، (2) الأمن، (3) الأسواق"<sup>313</sup>، يمكن القول أن تنفيذ مبادرة الحزام والطريق الصينية تشمل خمس مجالات، "... تنسيق السياسات، بناء البنية التحتية، التجارة دون عوائق، التكامل المالي، والروابط بين الأفراد."<sup>314</sup>، ويصف جاي هو تشونغ Jae Ho Chung سياسة الصين الخارجية في الألفية الجديدة بأنها "عظيمة عكس النهج الذي تم تبنيه بعد ماو Mao، مع تقديم "حزمة هائلة من المساعدات في شكل منح" لدول العالم الثالث، يواصل تشونغ القول إن "الصين تريد الموارد الطبيعية والطاقة، فضلاً عن الدعم السياسي... لذلك، فإن [دعم الصين] يعتمد على الفائدة بشكل كبير" بدلاً من كونه أيديولوجياً"<sup>315</sup>، يعتقد ييبينغ هوانغ Yiping

313- Theresa Fallon, "The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia," *American Foreign Policy Interests*, vol. 37, N° 3 2015, p140.

314- Junhua Zhang, "What's Driving China's One Belt One Road Initiative," East Asia Forum, September 2nd, 2016, Accessed January 01st, 2019, time 10: 12 a.m. <http://www.easiaforum.org/2016/09/02/whats-driving-chinas-one-belt-one-road-initiative/>

315- Jae Ho Chung, "Decoding the Evolutionary Path of Chinese Foreign Policy, 1949-2009: Assessments and Inferences", *East Asia*, vol. 28, issue 03, 2011, p180.

Huang أن نموذج الصين السابق للنجاح الاقتصادي "يعتمد بشكل رئيسي على التصدير والاستثمار" الذي كانت تحركه الصناعة التحويلية، وتشير المؤشرات الأخيرة "إلى أن نموذج النمو الصيني السابق قد سار في طريقه" و "يتطلب الآن نموذجًا جديدًا لدعم التنمية الاقتصادية"، والذي سيكون له "بُعد دولي مهم" وهو "تأكيد تأثير أكبر على الإدارة الاقتصادية الدولية، بدءًا من مبادرة تجارية واستثمارية إقليمية محددة"<sup>316</sup>.

❖ الخلفية الجغرافية للمبادرة الصينية ( الدول التي تشملها مبادرة حزام واحد، طريق واحد).

تضع الصين رؤية كيان اقتصادي إقليمي تم إحياءه على أساس المفهوم القديم لطريق الحرير، تشمل المبادرة الصينية حاليا البلدان التالية<sup>317</sup>:

الخريطة رقم (02) توضح الممرات الاقتصادية على طول المبادرة الصينية.



**Source:** Shirley Yu, "Belt and Road Initiative: Defining China's Grand Strategy and the Future World Order", (A Thesis in the Field of Government for the Degree of Master of Liberal Arts, Harvard University, March 2018), p 27.

316- Huang Yiping, "Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment", *China Economic Review*, vol 40, issue c, 2016, p31.

317- Shirley Yu, "Belt and Road Initiative: Defining China's Grand Strategy and the Future World Order", (A Thesis in the Field of Government for the Degree of Master of Liberal Arts, Harvard University, March 2018), p26.

- ✓ دول الآسيان وتشمل عشرة (10) دول وهي: سنغافورة، ماليزيا، الهند، ميانمار، تايلاند، لاوس، كمبوديا، فيتنام، بروناي، الفلبين.
- ✓ منغوليا وروسيا.
- ✓ بلدان غرب آسيا والبحر الأبيض المتوسط وتضم ثمانية عشر (18) دولة: إيران والعراق وتركيا، سوريا والأردن ولبنان، إسرائيل وفلسطين، والمملكة العربية السعودية واليمن وعمان والإمارات العربية المتحدة، قطر والكويت والبحرين، اليونان وقبرص وشبه جزيرة سيناء المصرية.
- ✓ بلدان من جنوب آسيا وهي ثمانية (08) دول: الهند وباكستان، بنغلاديش وأفغانستان، وسري لانكا وجزر المالديف، ونيبال وبوتان.
- ✓ آسيا الوسطى وتضم خمسة (05) دول هي: كازاخستان وأوزبكستان وتركمانستان وطاجيكستان وقيرغيزستان.
- ✓ دول اتحاد الجمهوريات الاشتراكية السوفياتية السابقة وتشمل ستة (06) دول: أوكرانيا، روسيا البيضاء، كرواتيا، أذربيجان، أرمينيا، مولدوفيا.
- ✓ بلدان أوروبا الوسطى والشرقية وتضم ستة عشر (16) دولة: بولندا وليتوانيا واستونيا ولاتفيا، جمهورية التشيك وسلوفاكيا والمجر وسلوفينيا، كرواتيا والبوسنة والهرسك والجبل الأسود، ألبانيا ورومانيا وبلغاريا ومالطا.

**المحور الثاني: الأبعاد الجيوسياسية والجيو-اقتصادية للمبادرة الصينية في منطقة آسيا الوسطى.**

تتمثل الاستراتيجية الكبرى الجديدة للصين لمنطقة وسط وشرق أوراسيا والمحيط البحري لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ، من خلال المبادرة التي أطلقتها الصين في أنها<sup>318</sup>:

1. تعد الاستراتيجية الكبرى منذ الإصلاح والانفتاح الذي شهدته الصين.
2. تشمل أكثر من 60% من شعوب الدول التي يتضمنها المشروع، و40% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي.

3. من الناحية الاقتصادية فقد جاءت لتسهيل التوسع الاقتصادي من خلال آلية الاستثمار في البنية التحتية الإقليمية التي تقودها الصين، بما في ذلك البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية AIIB و بنك التنمية الجديد NDB وصندوق طريق الحرير Silk Road Fund، بإجمالي حجم أصول يبلغ 240 مليار دولار، وهو أكبر من حجم البنك الدولي.

4. من الناحية العسكرية تأسست منظمة شنغهاي للتعاون على أساس التعاون الأمني والعسكري بين الدول الثماني الأعضاء، وسوف تتوسع قريباً إلى المزيد من الدول الأعضاء في المنطقة.

5. من الناحية الجغرافية السياسية، يدعو الرئيس الصيني شي جين بينغ إلى بناء "مجتمع القدر المشترك" بين شركاء مشروع الحزام والطريق الصينية.

#### ❖ الأبعاد الجيوسياسية لمبادرة حزام واحد، طريق واحد.

تعمل الصين بنشاط لزيادة نفوذها في جميع أنحاء العالم، وذلك من خلال بناء أنظمة وشبكة من التعاون والاستثمار وتطوير البنية التحتية، وهذا في إطار سعيها للانتشار العالمي من خلال المزيد من القوة الناعمة، بالإضافة إلى النفوذ الاقتصادي والسياسي، حيث تعتقد الصين أن هذا عنصر من عناصر القوة العظمى، وفي هذا السياق أشارت فالون Fallon لجهود الصين لكسب النفوذ السياسي وكيف ترتبط فكرة تجديد شباب الصين ارتباطاً مباشراً بنمو الصين كقوة عظمى، وهنا تلعب المبادرة الصينية (الحزام والطريق الصينية) دوراً مركزياً باعتباره "تعبيراً عن ثقة الصين ونفوذها الدولي"<sup>319</sup>، كما تصف Nadege Rolland المبادرة بأنها الآلية الممكنة لتحقيق هدف الرئيس شي جين بونغ في التجديد، الذي يعرفه على أنه استعادة الصين إلى "عظمة النفوذ والتأثير في القرن التاسع عشر"<sup>320</sup>، والتي بلغت ذروتها مع الحزام وتخطيط الطرق والترويج لها في عامي 2015 و 2016، حيث كانت محور الجهود الدبلوماسية الصينية في عامي 2014 و 2015<sup>321</sup>.

319- Theresa Fallon, op. cit, p141.

320- Nadege Rolland, "China's New Silk Road", National Bureau of Asian Research, April, 2015, Accessed January 01st, 2019, time 14: 46 p.m, <https://www.nbr.org/people/nadege-rolland/>.

321- Swaine Michael, "Chinese Views and Commentary on the "One Belt, One Road" Initiative", *China Leadership Monitor*, Issue 47, 2015, p1.

يشير التوقيت الذي طرحت فيه المبادرة الصينية على أنه قد يمثل جزئياً رداً على المحور الآسيوي من قبل الولايات المتحدة، مع رغبة الصين في تأسيس نفسها كشرطي في المنطقة، كما تم وصفها بأنها خطة مارشال الصينية والتي تنتقل نفوذاً جيوسياسياً ثقيلًا، يعتقد بيتر فرديناند Peter Ferdinand أن هذا الوصف يأتي بسبب جوانب تطوير البنية التحتية على نطاق واسع، وزيادة الترابط بين الدول، والسعي "لإعادة موازنة الجغرافيا الاقتصادية العالمية بشكل جذري" سواء شُبه بخطة مارشال أم لا، فإن هناك الكثير من النقاش حول الحزام والطريق تركز على الإمكانيات الجيوسياسية للسياسة الخارجية الصينية الجديدة التي أشارت إليها أعمال الرئيس شي جين بينغ<sup>322</sup>.

يعتقد بيتر فرديناند Peter Ferdinand أن السياسة الخارجية في عهد الرئيس شي جين بينغ بشكل عام فقدت طابعها الحذر وأصبحت أكثر جرأة وتفاؤلاً، إن فكرة تجديد طريق الحرير ليست جديدة أيضاً ولكنها تشبه الحلم الجديد الذي حققته الصين، فقد أصبحت محوراً للرئيس شي جين بينغ وقد وُصف نهج الرئيس شي جين بينغ للسياسة الخارجية بأنه الخروج عن الاستراتيجيات السابقة "المعرضة للمخاطر" إلى استراتيجيات "احتضان المخاطر"<sup>323</sup>، فهو يسعى إلى قيادة الصين إلى وضع أكثر قوة عالمياً، وقد يكون الحزام والطريق بطابعه الجيوسياسي أهم استراتيجية لفعل ذلك.

يركز فيرنر فاسلبند Werner Fasslabend على الجوانب الجيوسياسية في الحزام والطريق ويعتبره على أنه استراتيجية فريدة للرئيس شي جين بينغ لدور قيادي جيوسياسي جديد للصين ومركزي، وعلى الرغم من أن تغييرات الصين في الاستراتيجية نادراً ما تكون جذرية، إلا أننا نشهد تحولاً كبيراً للسياسة الصينية في العصر الحديث<sup>324</sup>، ويرى فرديناند أن الخطوات التي يتخذها الرئيس شي جين بينغ في هذه السياسة الخطرة على المستوى الخارجي

322- Peter Ferdinand, "Westward Ho – the China dream and One Belt One Road: Chinese foreign policy under Xi Jinping," *International Affairs*, vol. 92, issue 04, 2016, p951.

323- Yongjin Zhang, "Dynamism and contention: Understanding Chinese Foreign Policy under Xi Jinping," *International Affairs*, vol. 92, issue 04, 2016, p772.

324- Werner Fasslabend, "The Silk Road: A Political Marketing Concept for World Dominance", *European View*, Vol14, Issue 2, 2015, p294.



لتحريك الصين خارج نطاق نفوذه الحالي، سيكون لها تداعيات على الزعماء الصينيين لعقود قادمة<sup>325</sup>.

توضح فالون Theresa Fallon أن مبادرة الحزام والطريق الصينية يمكن أن تخلق مجتمعاً اقتصادياً مشتركاً يعزز التنمية، ويعزز التجارة، ويجذب الاستثمار الأجنبي... وبالتالي يعزز الاستقرار والأمن... الخ" في المنطقة<sup>326</sup>، وتقول رولاند Nadege Rolland إن دبلوماسية البنية التحتية " المتمثلة في الحزام والطريق تعكس حتمية دبلوماسية لتعزيز العلاقات حول الأطراف القارية... التي تشعر أنها أساسية لاستراتيجية الصين الدبلوماسية<sup>327</sup>.

يمثل طريق الحرير الجديد تهديداً حقيقياً للمصالح الأمريكية القائمة على القوة، فهو يحاول تقزيم دور الصين في مناطق (جنوب آسيا، ووسط آسيا، والشرق الأوسط)، حيث ضعف وجود الولايات المتحدة الأمريكية تحت إدارة أوباما، ويرجع ذلك جزئياً إلى التركيز الجديد على المحيط الهادئ للسياسة الخارجية الأمريكية على الرغم من أن الولايات المتحدة نفسها قد أطلقت نظام طريق الحرير، إلا أن نطاقه لا يتطابق مع المستوى الصيني، ولا يزال من غير الواضح ما إذا كانت القيادة الأمريكية لديها استراتيجية لمنع مبادرة حزام واحد، طريق واحد، علاوة على المواقف الأمريكية يؤثر المخطط الصيني على المواقف الروسية أيضاً في المقام الأول في آسيا الوسطى<sup>328</sup>، إن الوجود الاقتصادي للصين الذي اشدت في السنوات الأخيرة في منطقة تعتبر تقليدياً مجال اهتمام روسيا بعد تفكك الاتحاد السوفياتي، يزداد تكتيماً من خلال المبادرة، فالدور الروسي تراجع بسبب المشاكل الاقتصادية (العقوبات الدولية، وانخفاض أسعار الهيدروكربونات "البتترول")، وعليه فهو غير قادر على عرقلة المشروع الصيني، بالإضافة إلى ذلك هناك تحسن للعلاقات الروسية الصينية بشكل مستمر،

325- Peter Ferdinand, op. cit., p957.

326- Theresa Fallon, "Xi Jinping's Belt & Road Initiative: How to Win Friends & Influence Europeans", european institute for asian studies, 2016.

327- Nadege Rolland, op. cit., p 2.

328- Viktor Eszterhai, "The Geopolitical Significance of One Belt, One Road from a Historical Perspective", November 28, 2017, Aceceed January, 02, 2019, time 10: 45 a.m, http:

//www.geopolitika.hu/en/2017/11/28/the-geopolitical-significance-of-one-belt-one-road-from-a-historical-perspective-2/

ويرجع ذلك أساساً إلى موقف روسيا المعزول بعد صراع القرم، كما أصبحت روسيا بشكل متزايد مشاركاً ثانوياً والصين يعتمد عليها<sup>329</sup>.

#### ❖ الأبعاد الجيو-اقتصادية للمبادرة.

بالرغم من أهمية الجوانب الجيوسياسية الخاصة بالمبادرة الصينية، إلا أن الأهداف طويلة الأجل تتعلق بمصالحها السياسية، ولا يمكن بالتأكيد تجاهل الطبيعة الاقتصادية للحزام والطريق، فهي في المقام الأول شبكة اقتصادية تجمع بين العديد من الدول بهدف تسهيل التجارة، وتحسين الوصول إلى الأسواق، وبناء الروابط المالية، واستخراج الموارد الطبيعية.

ليس من المستغرب أن الأفكار التي تهدف إلى تحسين الاتصال بين الاقتصاديات والتوسع على طول الطريق فلن يكون تأثير الصين الإقليمي جديداً، فقد كان هناك عدد من المبادرات المبكرة التي اتخذتها الصين أهدافاً مشابهة لما طرحته في المبادرة الأخيرة - الحزام والطريق - (مثل مبادرة "Go Out" / "Go Global")، وسياسات "الصعود السلمي"، إلى حد ما تعتبر مبادرة الحزام والطريق بمثابة إعادة صياغة استراتيجية "Go Global" التي كانت سائدة من قبل - وهي سياسة تركز في الغالب على الاستثمارات في مشاريع مختلفة في الخارج خاصة البنية التحتية-، ولكن هذه المرة يبدو أن المبادرة قد اكتسبت دفعة أقوى بكثير مع إطار مفاهيمي أفضل وتمويل كبير<sup>330</sup>، خصوصاً وأن المسعى مدعوم بالتمويل المالي والذي يشمل مصادر متعددة مثل صندوق طريق الحرير (40 مليار دولار أمريكي)، والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (50 مليار دولار)، وبنك التنمية الجديد في BRICS (10 مليارات دولار أمريكي)، وصندوق طريق الحرير (15 مليار دولار أمريكي)، وصندوق الصين للاستثمار في منطقة وسط وشرق أوروبا (11 مليار دولار أمريكي)، بالإضافة إلى ذلك يتم دعم المشروع من خلال الصناديق الثنائية (الصناديق الصينية-الروسية، الصين-الهند، الصين-أفريقيا)، والمنظمات الصينية المتخصصة (على سبيل المثال بنك الصين للاستيراد والتصدير وبنك التنمية الصيني)<sup>331</sup>.

329- Ibid.

330- Amat Adarov, "China's Belt and Road Initiative: opportunity or threat?", The Vienna Institute for International Economic Studies, 2018.

331- Ibid.

يُنظر إلى الحزام والطريق ولو جزئياً كإجابة مباشرة لقضايا الصين الاقتصادية المحلية على الرغم من حقيقة أن ثلث ثروة العالم سوف تتأثر بالحزام والطريق الصيني<sup>332</sup>، وفي هذا الإطار يلخص ليونارد تشينغ Leonard Cheng الأهداف الاقتصادية الحقيقية المقترحة لمبادرة الحزام والطريق لتحل الأسواق العالمية بغية تخفيف الضغط من الطاقة الإنتاجية الفائضة للصين، وتأمين الموارد الطبيعية لها، وتعزيز تدويل بالعملة الصينية "الرنمينبي" (Renminbi's) واعتمادها كعملة احتياطية أجنبية، ومواجهة تمدد الولايات المتحدة وتقليص نفوذها في منطقة شرق ووسط آسيا<sup>333</sup>، يتطابق هذا مع اثنين من الأهداف الثلاثة التي حددتها فالون Fallon.

يجادل تشنغ Cheng's على فكرة أن الحزام والطريق هو بالفعل خطة مارشال صينية، مشيراً إلى أن هناك العديد من الاختلافات بين اليوم وبين وضع ما بعد الحرب العالمية الثانية، يشرح تشنغ Cheng's أن "الأهداف الحقيقية للصين هي أكثر محدودة بكثير"، ويخلص إلى أنه من "المشكوك فيه إلى حد كبير أن الصين لديها إما الطموح أو القدرة على إتباع استراتيجية اقتصادية وجيوسياسية كبرى... مماثلة لاستراتيجية الولايات المتحدة العالمية الكبرى في حقبة ما بعد الحرب العالمية الثانية."<sup>334</sup>

وتعتقد جيم نالبانتوغلو Cem Nalbantoglu أن الدوافع والمصالح الداخلية للصين هي محور مبادرة الحزام والطريق، مشيرة إلى أنها مصممة لمعالجة جوانب متعددة من المشكلات الداخلية التي تتخبط فيها الصين، وخلصت إلى أن المبادرة "... تبحث عن حل للمشاكل الداخلية للصين، وليس المسائل المتعلقة بالسياسة الخارجية..." وأن "القيادة الصينية" ترى نهاية محتملة لنموذجها الحالي في دعم نمو الناتج المحلي الإجمالي، فهي بحاجة إلى أسواق جديدة واستراتيجية جديدة للحفاظ على اقتصادها المحلي، وقد يوفر الحزام والطريق ذلك الحل<sup>335</sup>.

332- Peter Cai, op. cit.

333- Leonard Cheng, "Three Questions on China's "Belt and Road Initiative", China Economic Review, vol. 40, 2016, p311.

334- Ibid.

335- Cem Nalbantoglu, "One Belt One Road Initiative: New Route on China's Change of Course to Growth," Open Journal of Sociale Sciences, vol. 5, issue 01, 2017, p89.

فيما يخص الدول التي تشارك في مبادرة الحزام والطرق، توفر الصين الوصول إلى سوق كبير من المستهلكين الذين يمكنهم التعامل مع أي حجم من السلع من الاقتصاديات الناشئة من خلال هذا الممر الاقتصادي الجديد، تسعى الصين إلى ترسيخ نفسها كجزء من القيادة الاقتصادية العالمية، وليس من خلال استبدال القيادة الحالية ولكن الاندماج في النظام القائم<sup>336</sup>، وقد يوفر ذلك فوائد اقتصادية للعديد من الدول على طول الطريق، كما أن التكاليف والفوائد التي تعود على تلك الدول على المستوى الاقتصادي هي مصدر للعديد من النقاشات، في حين أن الهند منافسة حذر للصين ولم توقع على المبادرة، فإن بعض الباحثين يرون أن الهند يمكن أن تستفيد اقتصاديًا إذا تمكنت القيادة من التغلب على شكوكها حول الصين، وخلق حقبة جديدة من التعاون الاقتصادي يعود بالفائدة على البلدين<sup>337</sup>، في حين أن استراتيجية الصين تتقاطع مع المصالح القومية الأخرى للدولة، فهناك مجال واسع للسعي لتحقيق نتائج مفيدة للطرفين<sup>338</sup>.

على الرغم من اكتساب الاقتصاد السياسي الصيني أهمية كبيرة، فإن تفاعله مع الاقتصاديات السياسية الرئيسية الأخرى فرضت عليه التأقلم مع هذه الأخيرة، وبالرغم من أن سيطرة الدولة لا تزال موجودة في الصين، فإن النظام الهجين والمنافسة على التجارة أجبرت الصين على جعل سياساتها مناسبة داخل بعض المؤسسات الغربية، واضطرت الصين إلى تبني بعض القيم الغربية خاصة من خلال منظمة التجارة العالمية<sup>339</sup>.

لم تكن الصين راضية تمامًا عن هذه المؤسسات الغربية، ما دفعها إلى إنشاء البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB) لتمويل مشاريع البنية التحتية في آسيا كبديل للمصارف الإنمائية الغربية مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي، وبنك التنمية الآسيوي (ADB) على وجه الخصوص، يوفر بنك الاستثمار الآسيوي (AIIB) أداة لنفوذ الصين

336- Michael Du, "China's "One Belt, One Road" Initiative: Context, Focus, Institutions, and Implications", *The Chinese Journal of Global Governance*, vol. 2, issue 01, p34.

337- Li Zhu, "The Maritime Silk Road and India: The Challenge of Overcoming Cognitive Divergence", *Asia Policy*, vol. 22, 2016, p25

338- Yale Ferguson, "China's OBOR Policy, China-U.S. Relations, and the Return of Geopolitics", 44th Taiwan-American Conference on Contemporary China, 03 and 04/12/2015, Taiwan, p23.

339- Christopher McNally, "Sino-Capitalism: China's Reemergence and the International Political Economy," *World Politics*, vol. 64, N° 4, 2012, p750.

واقتمادها خاصة في إطار المبادرة التي طرحتها (حزام واحد، طريق واحد)، مما يمكن بكين من تسليط الضوء على المشاريع التي تفيد مصالحها الاقتصادية، اكتسب بنك AIB القبول والرضا من العديد من الدول، بما في ذلك الدول الأعضاء من أوروبا بدءاً من بريطانيا العظمى تليها فرنسا وألمانيا والعديد من الدول الأخرى<sup>340</sup>.

قد نشير المصالح السياسية الاقتصادية المتوسعة في الصين الكثير من الفرص لجيرانها كتهديد، تشمل الخطة الخماسية الحالية للصين لمبادرة الحزام والطريق كجزء رئيسي في الخطة، وتأمين موارد الطاقة اللازمة للاقتصاد والبنية التحتية الصينية، كما تسعى الصين إلى الاستفادة بشكل أفضل من تداولها الأجنبي الذي يزيد عن 4 تريليونات من خلال الاستثمار المباشر في الدول، هذا الاستثمار أيضا يزيد من تأثيرات الصين عالمياً<sup>341</sup>.

ومن المؤكد أن نجاح الأهداف السياسية للصين بالنسبة إلى المبادرة في آسيا الوسطى مرتبط بنجاحها الاقتصادي، قد لا تكون مرتبطة ارتباطاً مباشراً مع بعض الأهداف السياسية حتى لو لم يكن هناك سوى نجاح اقتصادي متوسط، ولكن هذا المستوى من النجاح الاقتصادي سيكون له تأثير على ما يمكن تحقيقه سياسياً.

عموماً يمكن القول على المبادرة الصينية حول الحزام والطريق والتي تشمل 64 دولة ستمنح فرصاً اقتصادية، وتفتح الطريق للصين لأن تكون مهيمنة في منطقة آسيا وما وراءها، كما أنها ستمثل فرصة لعودة عظمة الصين على المستوى العالمي، وهذا في إطار ما تحمله المبادرة من مؤشرات:

1. البعد الجيوبوليتيكي للمبادرة يضع الصين في المدار الاقتصادي والسياسي لكثير من القوى الآسيوية والأوروبية، بحيث يوفر للصين سيطرة سياسية على الأرض وربما على الطرق البحرية.
2. تعد المبادرة الصينية كحلقة وصل بين الشراكات الاقتصادية والسياسية في المنطقة، فمن الناحية التاريخية كانت الدول تميل إلى التوفيق الاستراتيجي نحو شركائها

340- Nicolas Firzli, "China's Asian Infrastructure Bank and the New Great Game," *Actualite*, vol. 57, 2015, p9.

341- Michael Du, op. cit., p42.

الاقتصاديين، ومع ذلك في الآونة الأخيرة تجاوزت الصين الولايات المتحدة لتصبح الشريك التجاري الأول في المنطقة، وعليه فمع هذا التطور يجب أن يكون الشركاء التجاريون للصين أكثر حساسية تجاه مصالحهم السياسية.

3. قد تكمن قوة الصين الناعمة في تأسيس المبادرة من خلال بناء البنية التحتية وتسخير الروابط في الأسواق غير المستغلة في البلدان الشريكة، وتستند المبادرة أيضاً إلى سرد الصين التاريخي الذي تألفت منها - طريق الحرير القديم والطرق البحرية-

من الصعب عزل التأثيرات الاقتصادية والسياسية للمبادرة، ويمكن أن يكون لها تأثير على المدى القصير والطويل في آسيا، وعليه فالتفسيرات مفتوحة حول المبادرة سواء من الناحية الزمنية أو الوظيفية أو الجغرافية.

المحور الثالث: انعكاسات المبادرة الصينية على دول آسيا الوسطى: دراسة حالة أوزبكستان.

#### 1. الوضع العام للمبادرة الصينية في آسيا الوسطى.

تمثل مبادرة الحزام والطريق (BRI) استراتيجية جيوسياسية عالمية تدعمها الصين لزيادة الترابط من خلال تحقيق ممر اقتصادي وتجاري يمر عبر أوراسيا لربط الصين بأوروبا والشرق الأوسط وجنوب آسيا، استثمرت الصين مليارات الدولارات لبناء بنى تحتية جديدة للنقل - الطرق السريعة، السكك الحديدية، الموانئ... الخ أو لترقية الموجودة منها<sup>342</sup>، ووفقاً للجنة الصين الوطنية للإصلاح والتنمية، منذ إطلاق هذه الاستراتيجية العالمية، استثمرت الصين أكثر من 50 مليار دولار في دول على طول الحزام والطريق، وبين 2014 و2016 وقعت عقود لمشاريع البناء الجديدة بقيمة 304.9 مليار دولار أمريكي، تم التأكيد على هذه المشاركة المالية الضخمة في ماي 2017 خلال منتدى الحزام والطريق في بكين، عندما تعهد الرئيس الصيني شي جين بينغ Xi Jinping بتقديم 124 مليار دولار أمريكي في

342- Huang Yiping, op. cit., p318.

مجموعة من المساعدات والقروض والاستثمارات إلى الدول المشاركة في المشروع الصيني<sup>343</sup>.

قبل إطلاق البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB) في جانفي 2016، منحت الصين قروض ثنائية - تم منحها بشكل أساسي - من قبل البنوك التجارية المملوكة للدولة، وخاصة بنك الصين Exim ، وصندوق طريق الحرير SRF الذي تم إنشاؤه في نوفمبر 2014 بمبلغ 40 مليار دولار أمريكي، وكانت أدوات الاستثمار الرئيسية لتحقيق مبادرة الحزام والطريق الصينية خلال منتدى الحزام والطرق في ماي 2017، حيث قرر الرئيس الصيني تخصيص 14.7 مليار دولار أمريكي إضافية إلى صندوق النتائج الاستراتيجية وتحقيق استثمارات إضافية بقيمة 79.4 مليار دولار<sup>344</sup>، ومع ذلك من المتوقع أن يكون بنك الاستثمار الآسيوي - مع رأس المال البالغ 100 مليار دولار أمريكي، والذي سيدفعه الأعضاء تدريجياً - أحد المصادر الرئيسية للتمويل في المشروع، حيث وافق بنك الاستثمار الآسيوي على تقديم قروض بقيمة 1.73 مليار دولار أمريكي لدعم 13 مشروعاً في ثمانية بلدان، بما في ذلك دول أذربيجان وطاجيكستان<sup>345</sup>.

من الناحية التحليلية فإن العقيدة الصينية لمشاريع الجغرافية السياسية لمبادرة الحزام والطريق الصينية تهدف إلى تحقيق هدفين استراتيجيين:

1. تنفيذ طريق قاري بديل لواردات التجارة والطاقة لتقليل الاعتماد على الطرق البحرية العابرة لمالكا وبحر الصين الجنوبي.

343- Fabio Indeo, "The Impact of the Belt and Road Initiative on Central Asia: Building New Relations in a Reshaped Geopolitical Scenario", in book **China's Belt and Road Initiative Changing the Rules of Globalization**, Palgrave Studies of Internationalization in Emerging Markets, 2018, p138.

344- International Crisis Group, "The Eurasian Economic Union: Power, Politics and Trade", International Crisis Group report N°240, 2016, Accessed December 31, 2018, time 12: 47 pm <https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries>

345- Hong Yu, "Motivation Behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank", Journal of Contemporary China, vol. 26, issue 105, 2016, p355.

2. تعزيز المنطقة الأمنية العازلة بين إقليم غرب شينجيانغ Xinjiang ووسط آسيا للحفاظ على المقاطعات الغربية في الصين من عدم الاستقرار<sup>346</sup>.

تتمتع آسيا الوسطى بأهمية استراتيجية فيما يخص مبادرة الحزام والطريق الصينية، لأن هذه المنطقة يتم عبورها من خلال اثنين من ستة مشاريع رئيسية للممر الاقتصادي (الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا والجسر البري الأوروبي)، والتي سيكون لها تأثير على تطورها الاقتصادي وسوف تؤثر على السيناريو الجيوسياسي الإقليمي.

ينبغي أن يربط ممر الصين ووسط آسيا وغرب آسيا بين السكك الحديدية ( بين الصين وكازاخستان وبين أوزبكستان وتركمانستان وإيران)، هذا الممر ذو أهمية استراتيجية من الناحية الجيوسياسية، ويرجع ذلك أساساً إلى أنه سيتفوق على الأراضي الروسية، وبالتالي يقلل من تأثير روسيا في آسيا الوسطى، ويشمل الممر الاقتصادي الجسر البري الأوراسي الجديد (روسيا من خلال ربط الصين بأوروبا عبر كازاخستان وروسيا)، هناك ممرات فرعية أخرى للمشاريع الرئيسية ذات الصلة بشكل خاص<sup>347</sup>:

- ✓ خط سكة حديد Khorgos-Aktau، الذي يربط ميناء كازاخستان في بحر قزوين بالعبارة التجارية الرئيسية لخورجوس Khorgos
- ✓ خط سكة الحديد بين الصين وقيرغيزستان وأوزبكستان، الذي يربط بين مدينتي كاشغار / Kashgar / كاشي Kashi في غرب شينجيانغ، عبر مدينة أوش Osh في جنوب قيرغيزستان، إلى أنديجان في شرق أوزبكستان
- ✓ خط أنابيب الغاز بين الصين وآسيا الوسطى، الذي يغذي في الوقت الحالي الغاز التركماني بشكل رئيسي، ولكن بعد تطبيق الخط D سيضم جميع بلدان آسيا الوسطى الخمس كموردين وبلدان عبور.

346- International Crisis Group, "Central Asia's Silk Road Rivalries", International Crisis Group, Europe and Central Asia Report N°245, 2017, Accessed december 31, 2018, time 13: 25 p.m, <https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries>.

347- Cooley Alexander, "The Emerging Political Economy of OBOR. The Challenges of Promoting Connectivity in Central Asia and Beyond", report Center for Strategic and International Studies, Washington: CSIS, 2016, p05.



من الواضح أن مشاركة بلدان آسيا الوسطى في المبادرة الصينية هي مربحة للغاية أولاً من خلال ضمان منافعها الاقتصادية والسياسية وثانياً من الناحية الجيوسياسية، سيسمح الوجود الصيني المتزايد في المنطقة لدول آسيا الوسطى بتنفيذ استراتيجية متعددة العوامل في السياسة الخارجية تحتوي على النفوذ الروسي التقليدي، وموازنة ضغوط موسكو للانضمام أو مواصلة تطوير مشروع تكاملها الاقتصادي المتمثل في الاتحاد الاقتصادي الآسيوي، فالمبادرة الصينية تعتمد على بعد شامل حيث تشارك جميع جمهوريات آسيا الوسطى الخمس في المشروع الصيني بشكل رئيسي، لأن الدعم لهذا المشروع لا يتضمن عضوية صلبة لمنظمة محتملة فوق وطنية<sup>348</sup>.

إن تقارب الاستثمارات الضخمة لتطوير البنى التحتية الوطنية سيكون مربحاً لبلدان آسيا الوسطى من خلال تعزيز الترابط وتحسين التعاون التجاري الإقليمي، وذلك بإنشاء شبكة نقل عبر إقليمية، وفتح أسواق جديدة لهذه البلدان غير الساحلية، علاوة على ذلك سيسمح تحديث البنية التحتية للنقل لدول آسيا الوسطى بتخصيص شبكات خطوط الأنابيب والطرق والسكك الحديدية الموروثة من الحقبة السوفيتية، والتي صممت لخدمة احتياجات المحور الروسي للاقتصاد السوفيتي<sup>349</sup>.

أصبحت الصين القوة الاقتصادية الرئيسية في المنطقة حيث ارتفعت التجارة بين الصين وجمهوريات آسيا الوسطى الخمس من 1.8 مليار دولار في عام 2000 إلى 34 مليار دولار في عام 2015، في مقارنة مع روسيا بلغت تجارة الدول الخمس 23 مليار دولار فقط<sup>350</sup>، علاوة على ذلك تعتبر الصين أهم دائن في المنطقة، بالإضافة إلى تمويلها لمشاريع البنية التحتية، فقد اجتذب قطاع الطاقة في تركمانستان وكازاخستان واستثمارات ضخمة من الحكومة الصينية والبنوك التي منحت 8 مليار دولار إلى تركمانستان و13 مليار دولار إلى

348- Bugajski Janusz and Margarita Assenova, **Eurasian Disunion. Russia's Vulnerable Flanks**, Washington, DC: The Jamestown Foundation, 2016, p371.

349- Cooley Alexander, op. cit., p03.

350- Peyrouse Sebastien, "The Evolution of Russia's Views on the Belt and Road Initiative", *Asia Policy*, vol. 24, 2017, p98.

كازاخستان لتطوير رواسب النفط والغاز الطبيعي، وبناء خطوط أنابيب موجهة نحو الشرق لشحن الهيدروكربونات إلى الصين<sup>351</sup>.

الجدول رقم (01) يوضح مجموع التبادل التجاري بين الصين ودول آسيا الوسطى (مليون دولار).

2016	2015	2014	2013	2012	2011	2010	التعاملات التجارية	دول آسيا الوسطى
80.09	36.16	32.78	35.85	61.37	42.04	28.25	التصدير إلى الصين	قرغيستان
1,468.40	1,049.51	1,200.25	1,452.76	1,214.91	923.54	الاستيراد من الصين		
1,548.49	1,085.66	1,233.03	1,488.61	1,276.28	965.58	مجموع التجارة		
28	19	15	17	16	15	14	النسبة	
4,228.4	5,480.1	9,799.4	14,373.7	14,227.8	14,777.5	10,121.6	التصدير إلى الصين	كازاخستان
3,668.0	5,087.8	7,357.2	8,364.5	7,444.8	4,928.8	3,962.5	الاستيراد من الصين	
7,896.4	10,568.0	17,156.6	22,738.2	21,672.7	19,706.3	14,084.1	مجموع التجارة	
16	17	17	21	20	20	17	النسبة	

351- Cooley Alexander, op. cit., p 40.

مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم

44.0	29.1	39.0	85.9	181.1	254.6	447.0	التصدير إلى الصين	طاجكستان
841.1	763.9	726.5	607.4	488.1	408.0	238.2	الاستيراد من الصين	
885.1	792.9	765.5	693.4	669.2	662.6	685.1	مجموع التجارة	
<b>23</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	النسبة	
1,607.1	1,267.1	1,597.9	1,938.1	1,091.8	807.3	1,300.8	التصدير إلى الصين	أوزبكستان
2,007.5	2,228.8	2,678.2	2,613.4	1,783.3	1,359.2	1,181.0	الاستيراد من الصين	
3,614.5	3,495.8	4,276.1	4,551.4	2,875.2	2,166.6	2,481.8	مجموع التجارة	
<b>17</b>	<b>3</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>12</b>	<b>9</b>	<b>12</b>	النسبة	

**Source** : Marlene Laruelle, "China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia", Washington, D.C.: The George Washington University, Central Asia Program, 2018, p11

أدى الانكماش الاقتصادي الذي أثر على روسيا - بسبب انهيار أسعار النفط وتأثير العقوبات الغربية - إلى إعاقة موسكو الآن في الوفاء بالتزاماتها الاقتصادية لتحقيق مشاريع محطات الطاقة الكهرومائية في قرغيزستان وتقديم حزمة مساعدات عسكرية إلى طاجيكستان، والتي قد تآكل تأثيرها الجيوسياسي في الفضاء ما بعد السوفييتي.

من المثير للاهتمام تحليل كيفية تأثير مبادرة الحزام والطريق الصينية على السياسة الخارجية لدول آسيا الوسطى والعلاقات بينها وبين روسيا، في الواقع حتى إذا نفت بكين امتلاكها طموحات سياسية وبالرغم من أنها أبرزت أن هذا المشروع هو مشروع اقتصادي عالمي فقط، فمن الواضح أن التدخل الصيني في المنطقة سيؤدي إلى تآكل وتهميش وجود روسيا من خلال تعزيز إطار جديد للتعاون بين الصين ودول آسيا الوسطى، سيكون هناك تأثير في المجال السياسي المحلي<sup>352</sup>، وهذا على الرغم من أن الصينيين جددوا التزامهم بمبادئ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول الأخرى، فإن حجم استثماراتهم وتحقيق مشاريع البنية التحتية الضخمة سوف ينطوي على نفوذ متزايد للصين على توجهات السياسة الخارجية والقرارات المعتمدة من قبل جمهوريات آسيا الوسطى، خاصة منذ أن وقعت الصين اتفاقية شراكة استراتيجية مع جميع هذه الدول.

على الرغم من وجود الصين في آسيا الوسطى تاريخياً، إلا أنها لم تكن دائماً لاعباً نشطاً أو مهيمناً، فقد كانت كل من المملكة المتحدة والولايات المتحدة الأمريكية وروسيا قوى عظمى تتنافس على النفوذ في آسيا الوسطى، سميت المنافسة بين روسيا وبريطانيا في القرن التاسع عشر فيما بعد بـ"اللعبة الكبرى" التي سعت بريطانيا إلى الدفاع عن مصالحها في الهند ضد نفوذ الامتداد الروسي المتنامي في المنطقة، استخدمت الإمبراطوريتان استراتيجيات مختلفة للسيطرة على أجزاء من آسيا الوسطى، إما مباشرة أو عن طريق الإكراه<sup>353</sup>.

إن الأوضاع في آسيا الوسطى ليست مسألة تخص السياسة الخارجية لبكين، حيث أن المنطقة تربطها علاقات وثيقة مع منطقة شينجيانغ Xinjiang الغربية في الصين، بحيث لا يمكن فصل نهج الصين تجاه آسيا الوسطى عن مقاطعة Xinjiang، فالاستقرار في شينجيانغ هو اعتبار لأي سياسة تجاه آسيا الوسطى، كما أن المنطقة كانت مشكلة بالنسبة لبكين بقضايا

352- Orozobekova Cholpon, "Can China's Ambitious OBOR Mesh with Russian Plans in Eurasia?", The Diplomat, November 9, 2016, Accessed December 31, 2018, time 15: 09 p.m. https:

//thediplomat.com/2016/11/can-chinas-ambitious-obor-mesh-with-russian-plans-in-eurasia/

353- Alexander Cooley, **Great Games, Local Rules**, New York: Oxford University Press, 2012, p05-06.

عدم المساواة الاقتصادية والمجتمعية بين مختلف المجموعات العرقية الصينية<sup>354</sup>، إن سياسات الصين الاقتصادية في آسيا الوسطى، بما في ذلك طريق الحزام تخدم غرضاً في شينجيانغ Xinjiang تعتقد بكون أن السياسات الاقتصادية يمكن أن تساعد في الحد من الاضطرابات العرقية وتحقيق الاستقرار في المقاطعة بينما تساهم في الأمن الإقليمي<sup>355</sup>.

## 2. أوزبكستان ومبادرة الحزام والطريق الصينية.

مرت أوزبكستان بفترة انتقال سياسي سلمي للقيادة السياسية في أواخر عام 2016، كان الرئيس شوكت ميرزوييوف Shavkat Mirziyoyev في مركز الاهتمام المحلي والدولي، وقد ترتب عن ذلك القيام بإصلاحات على المستوى السياسي الاقتصادي، وتجدر الإشارة إلى أن ديناميات الإصلاح المستمرة في أوزبكستان تتبلور حول ثلاثة اتجاهات كبرى: الإصلاحات السياسية والإدارية، التنمية الاقتصادية والتحديث الصناعي، انفتاح السياسة الخارجية<sup>356</sup>، وكجزء من هذا الزخم أطلقت أوزبكستان مؤخراً استراتيجية إنمائية جديدة تمتد لسنوات 2017-2021 وهي مشبعة بفلسفة التنمية الشاملة التي تهدف إلى إصلاحات جوهرية في خمسة مجالات ذات أولوية<sup>357</sup>:

- ✓ نظام الدولة والبناء العام.
- ✓ سيادة القانون وإصلاح النظام القضائي.
- ✓ التنمية الاقتصادية وتطوير المجال الاجتماعي.
- ✓ الأمن والوئام بين الأعراق والتسامح الديني.
- ✓ السياسة الخارجية.

354- Valerie Niquet and Nick Oates, "China and Central Asia", *China Perspectives*, N°67, 2006, p03.

355- Rachel Brown, "Where will the new silk road lead? The Effects of Chinese Investment and Migration in Xinjiang and Central Asia", *Columbia University Journal of Politics & Society*, 2015, p86

356- Ikboljon Qoraboyev, "The Belt & Road Initiative and Uzbekistan's New Strategy of Development: Sustainability of Mutual Relevance and Positive Dynamics", *Uzbek Journal of Legal Studies*, Vol. 02, 2018, p05.

357- Adopted by Presidential Decree on Action Strategy for Further Development of Republic of Uzbekistan, "Action Strategy on Five Priority Areas of the Country's Development for 2017-2021", February 7th, 2017, Aceceed 03/01/2019, tie 13: 06 p.m., <http://tashkenttimes.uz/national/541-uzbekistan-s-development-strategy-for-2017-2021-has-been-adopted-following->

والهدف الأساسي الذي تسعى إليه خطة العمل في مجال التنمية الاقتصادية والتحرير هو الحفاظ على استقرار الاقتصاد الكلي ومعدلات النمو الاقتصادي المرتفعة، وعلى وجه الخصوص تؤكد الاستراتيجية الحاجة إلى تطوير المزيد من التعاون الاقتصادي الدولي عن طريق تعزيز العلاقات مع المؤسسات المالية الدولية والأجنبية الرائدة، وزيادة كفاءة استخدام الاستثمارات والأرصدة الأجنبية، كما تتضمن الاستراتيجية العديد من التدابير لزيادة القدرة التنافسية للاقتصاد الأوزبكي من خلال الإصلاحات الهيكلية والتحديث والتنويع، وتشمل هذه الأمور تحسين وجود وإقامة مناطق اقتصادية وصناعية حديثة، ومدن تكنولوجية جديدة، تنمية صناعة السياحة، تحرير وتسهيل أنشطة التصدير، تطوير البنى التحتية للنقل أو إدخال تكنولوجيا المعلومات إلى المجالات الاقتصادية والإدارية والاجتماعية، أما فيما يتعلق بأهداف السياسة الخارجية فالاستراتيجية تنص على تفعيل "السياسة الخارجية البناءة التي تهدف إلى تعزيز استقلال وسيادة الدولة، وإنشاء حزام أمني حول أوزبكستان، وضمان الاستقرار، وحسن الجوار وتعزيز الصورة الدولية للبلاد"، والحاجة إلى تحسين المكانة الدولية لأوزبكستان من خلال توفير المعلومات ذات الصلة للمجتمع الدولي حول الإصلاحات الجارية في البلاد.

### الخريطة رقم (03) توضح موقع دولة أوزبكستان في منطقة آسيا الوسطى.



Source : [www.google.com](http://www.google.com)

تعد أوزبكستان من بين 65 دولة تغطيها مبادرة الحزام والطريق الصينية، فهي جهة فاعلة لا غنى عنها لتحقيق الممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا، وهو واحد من ستة ممرات اقتصادية تشكل مبادرة الحزام والطريق، يمتد هذا الممر الآسيوي عبر خمسة بلدان في آسيا الوسطى بالإضافة إلى دولتين في غرب آسيا هما إيران وتركيا، يسلط كوستا بورانيلي Costa Buranelli الضوء على الاهتمام المتبادل بين المبادرة الصينية وأوزبكستان من وجهة نظر كلا البلدين، بالنسبة له تحتاج الصين إلى إشراك أوزبكستان لأن هذا الأخير هو "المحور الجغرافي والإقليمي لوسط آسيا"، من منظور أوزبكستان يمكن أن تساعد المبادرة في فتح الممر إلى الخليج الفارسي، مما يتيح التوسع في الطرق التجارية للبلد<sup>358</sup>، وتكتسب النقطة الأخيرة أهمية خاصة مع مراعاة التركيز الأوزبكي في الآونة الأخيرة على ترويج تصدير السلع الأوزبكية في الأسواق الأجنبية، وقد أكدت أوزبكستان بالفعل استعدادها للمشاركة في مشاريع الحزام والطرق من خلال اتفاقيات ثنائية وإقليمية، تعد أوزبكستان مشاركاً منتظماً في منتدى التعاون السنوي بين الصين وآسيا الوسطى والذي يعقد بشكل منتظم لتعزيز التعاون بين الأطراف لبناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير، عقدت الدورة الخامسة لمنتدى التعاون بين الصين وآسيا الوسطى في أوت 2017 مع والتي ركزت على موضوع رئيسي وهو "بناء الجسور لتشجيع التعاون عبر طريق الحزام والجمع بين الجهود لضمان التنمية والازدهار السلميين"<sup>359</sup>.

فنظراً لمركزها الجغرافي في قلب آسيا الوسطى -مشاركة الحدود مع جمهوريات آسيا الوسطى الأربعة الأخرى ومع أفغانستان- فإن أوزبكستان في موقع استراتيجي رئيسي في المبادرة، فمنذ الاستقلال كان الميرر الرئيسي للسياسة الخارجية الأوزبكية هو تحقيق التوازن للمصالح بين الشرق والغرب، بما في ذلك النفوذ الروسي والصيني والأمريكي، ومع ذلك فقد اتخذ الرئيس الجديد ميرزوييوف نهجاً استباقياً للسياسة الخارجية مستنداً إلى استراتيجية مربحة متعددة الأطراف لتعزيز التعاون مع كل من روسيا والصين، ولكن بشكل رئيسي موجه إلى

358- Costa Buranelli, "One Belt One Road and Central Asia: challenges and opportunities", in book **The Belt & Road Initiative in the Global Arena - Chinese and European Perspectives**, Palgrave Macmillan, 2018, p.p. 217-218.

359- Ikboljon Qoraboyev, op.cit, p08.

تجديد التعاون الإقليمي، وتحسين العلاقات مع جمهوريات آسيا الوسطى الأخرى<sup>360</sup>، في هذا النموذج الجديد يعد التعاون مع الصين في مشروع الحزام والطريق عنصراً أساسياً يؤثر على التوجهات الاستراتيجية لطشقند، لا سيما أن النظام السياسي والاقتصادي في الصين يُنظر إليه على أنه بديل ملموس وناجح للديمقراطية على النمط الغربي أو للتغلب على الإرث الروسي، علاوة على ذلك فإن النهج الصيني المتمثل في السعي إلى "مبادئ عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول الأخرى" يجعل الصين شريكاً نموذجياً لأوزبكستان<sup>361</sup>.

قبل إطلاق المبادرة الصينية عززت أوزبكستان بشكل مطرد علاقاتها وتعاونها مع الصين التي أصبحت شريكاً تجارياً وسياسياً هاماً، في عهد الرئيس السابق كريموف، حيث وقعت أوزبكستان والصين إعلاناً حول الشراكة الاستراتيجية في جويلية 2012، ورفع مستوى العلاقات السياسية والاقتصادية بينهما خلال زيارة شي جين بينغ لطشقند في سبتمبر 2013، بالإضافة إلى العديد من الاتفاقيات حول التعاون الاقتصادي، كما تم التوقيع أيضاً على معاهدة حول الصداقة والتعاون وإعلاناً مشتركاً "حول المزيد من التنمية وتعميق العلاقات الثنائية للشراكة الاستراتيجية"<sup>362</sup>.

#### الجدول رقم (02) يوضح قيمة المشاريع في دولة أوزبكستان.

قيمة المشاريع الصينية في دول آسيا الوسطى (بمليون دولار).					
2015	2014	2013	2012	2011	
2,347	2,358	2,917	1,568	1,242	كازخستان
549	587	712	351	209	قرغيزستان

360- Rakhimov Mirzokhid, "New Priorities of Uzbekistan", Journal of International Affairs, April 17th, 2017. Accessed 03/01/2019, time 13: 46 p.m., <https://jia.sipa.columbia.edu/online-articles/new-priorities-uzbekistan>

361- Julie Yu-Wen Chen and Olaf Günther, "China's Influence in Uzbekistan: Model Neighbor or Indifferent Partner?", *China Brief*, vol. 16, issue 17, p04.

362- Farkhod Tolipov, "What Does It Mean for Uzbekistan and China to be Strategic Partners?", Central Asia and Caucasus Analyst Institute, 2013.



644	409	445	252	228	طاجكستان
644	409	445	252	228	أوزبكستان
<b>4,183</b>	<b>3,764</b>	<b>4,518</b>	<b>2,423</b>	<b>1,907</b>	<b>المجموع</b>

**Source** : Marlene Laruelle, "China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia", Washington, D.C.: The George Washington University, Central Asia Program, 2018, p11.

أشار الرئيس شي جين بينغ إلى أن أوزبكستان تعد من الأوائل المؤيدين للمبادرة، وأعرب عن عزم الصين على زيادة التعاون مع أوزبكستان في إطار المبادرة، والجدير بالذكر أن أوزبكستان من بين الأعضاء المؤسسين لبنك البنية التحتية والاستثمار الآسيوي<sup>363</sup>، لقد أقامت الصين وأوزبكستان بالفعل تقدماً للتعاون القوي في التجارة والاستثمار والبنية التحتية، وفقاً لسفير أوزبكستان لدى الصين كانت الصين واحدة من أهم شركاء الاستثمار في بلاده، كما أكد على الزيادة الأخيرة في التجارة الثنائية من خلال ملاحظة أنه من المتوقع زيادة التجارة إلى 5 مليارات دولار، ويبدو أن هذه التوقعات معقولة بالنظر إلى التطورات الثنائية الأخيرة المتعلقة بتنفيذ المبادرة، وعلى وجه الخصوص خلال زيارة الرئيس ميرزوييوف للصين في ماي 2017 وقع البلدان على 115 صفقة بقيمة أكثر من 23 مليار دولار لتعزيز تعاونهما في الطاقة الكهربائية وإنتاج النفط والمواد الكيميائية، والهندسة المعمارية والمنسوجات، والهندسة الدوائية، والنقل والبنية التحتية والزراعة<sup>364</sup>.

وتبين هذه التطورات استعداد أوزبكستان للمشاركة في مبادرة الحزام والطريق في الصين، وهذا ما يفسره توافق أجندات التنمية في كلا البلدين، إن عرض الصين لبيان المبادرة كإطار لتحقيق الاستثمارات وتحويلات بناء القدرات في مجال البنية التحتية يتناسب بشكل جيد مع أجندة أوزبكستان للتحديث الاقتصادي والصناعي وأهداف السياسة الخارجية<sup>365</sup>.

363- Ikboljon Qoraboyev, op. cit., p 90.

364- Ibid.

365- Ibid.

خلال قمة مبادرة الحزام والطريق أكد الرئيس الأوزبكي على الأهمية الاستراتيجية للسكك الحديدية المخطط لها بين الصين وقيرغيزستان وأوزبكستان وأفغانستان لربط المنطقة بأسواق في الخليج الفارسي وجنوب آسيا، في الوقت الحاضر تعد أوزبكستان الجار الوحيد لأفغانستان الذي يوجد به خط سكك حديدية (Termez – Hairaton – Mazar-i-Sharif)، إن تحسين العلاقات الثنائية بين أوزبكستان وقيرغيزستان يمثل بوضوح شرطاً ضرورياً لاستكمال مشروع النقل الاستراتيجي هذا، ويجب التغلب على المعارضة القيرغيزية لتحقيق الخط الداخلي لمشروع السكك الحديدية عبر الإقليمي، ومع ذلك فإن زيارة رئيس الوزراء الأوزبكي أرييوف إلى قرغيزستان في أوت 2017 قد تمهد الطريق لحل المشاكل الحدودية وترسيمها النهائي، مما يسمح ببعض التقدم في تحقيق السكك الحديدية بين الصين وقيرغيزستان وأوزبكستان<sup>366</sup>، في هذا النموذج الجديد من التعاون الإقليمي الجديد سيؤدي التقارب الأخير مع تركمانستان إلى فوائد جيوسياسية كبيرة، ويربط بين أوزبكستان والسكك الحديدية بين الشمال والجنوب من الصين عبر تركمانستان، الأمر الذي سيسمح لطشقند بفتح ممرات تجارية مع منطقتي بحر قزوين والخليج الفارسي<sup>367</sup>.

366- Bruce Pannier, "Uzbek-Kyrgyz Reset Is A Success, So Far", Qishloq Ovozi, Radio Free Europe/Radio Liberty, August 16 , 2017, Aceceed 03/01/2019, time 14: 58 p.m., <https://www.rferl.org/a/uzbekistan-kyrgyzstan-reset-success/28680254.html>

367- Fozil Mashrab, "New Uzbek President Courts Moscow During State Visit", Eurasia Daily Monitor, Vo 14, Issue 53, 2017.

## الخاتمة:

تم المبادرة الصينية حول الحزام والطريق عن رؤية الصين الاستراتيجية والمستقبلية في إطار تعزيز مكانتها عالمياً وزيادة توسعها وانتشارها ضمن المناطق الجيوسياسية والتي تعتبر مناطق نفوذ للدول الكبرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا... الخ، وهذا يعتبر بمثابة تهديد لمصالح هذه القوى، الأمر الذي يمكن أن يشكل إعاقة لاكتمال المبادرة.

في هذا الصدد من المهم تجنب أي مواجهة والتركيز على المجالات ذات الاهتمام المشترك (تسهيل بيئة تنظيمية غير تمييزية، التقارب، وزيادة كفاءة التكاليف واستدامة المشاريع الاستثمارية).

في الواقع إن التزام الصين بمبادرة الحزام والطريق مدفوع باعتبارات براغماتية تتعلق بسياساتها الداخلية والخارجية، وتشتمل هذه الاعتبارات على:

1. إعادة النظر في نموذج النمو الاقتصادي.
2. تنمية المناطق المتأخرة في الصين، وهو يرتبط ارتباطاً وثيقاً بما ذكر أعلاه بضرورة قيام الصين بتيسير تطوير مناطقها الغربية الأقل نمواً، والحد من عدم المساواة في الدخل، وبالتالي ضمان تماسك النسيج المجتمعي الداخلي للبلاد.
3. تأمين الوصول إلى الموارد الاستراتيجية، خصوصاً وأن اقتصاد الصين يعتمد بشكل كبير على موارد الطاقة والمعادن وغيرها من الموارد الطبيعية، وبالتالي سيوفر طريق الحرير الجديد طرقاً جديدة بديلة في آسيا الوسطى والشرق الأوسط.
4. التوسع في الأسواق الجديدة والترويج للعملة الصينية ليصبح متداول بها في الأسواق العالمية.
5. توسيع النفوذ الاقتصادي والسياسي في المناطق التي تشملها المبادرة الصينية.

على الرغم من أن منطقة آسيا الوسطى والتي تعد أوزبكستان احد دولها توفر فرصاً استثنائية لسياسة الصين التوسعية في إطار مبادرة الحزام والطريق، ومع ذلك سيكون من

الأساسي التغلب أولاً على العوائق البيروقراطية بين الدول المشاركة في إعادة تنشيط الممرات اللوجستية حتى يمكن لهذا المشروع أن يحقق نتائج حقيقية تعود بالفائدة على المشاركين.

إن نجاح المبادرة يعتمد على مدى الثقة المتبادلة بين كل من الصين والدول المشاركة ومنها دول آسيا الوسطى، إضافة إلى مدى التزام الصين بتعهداتها التمويلية لهذه الدول خاصة في البنية التحتية مع التأكيد على مبدأ تكافؤ الفرص في توزيع الاستثمارات على هذه الدول، كذلك من العوائق التي أن تشكل مشكلة بالنسبة لنجاح المبادرة الصينية هو ضرورة حل أو تجاوز مشكلة الحدود بين عدة دول مثل مشكلة الحدود بين أوزبكستان وقرغيزستان، الأمر الذي يمكن أن يشكل عائقاً أمام نجاح المشروع.

تعد أوزبكستان من الدول المهمة التي تعول عليها الصين في إنجاح المبادرة نظراً لأن أوزبكستان تحتل موقعاً جيوسياسياً مهماً باعتبارها تتوسط وتشارك في الحدود مع دول آسيا الوسطى (طاجكستان، قرغيزستان، تركمنستان، كازخستان)، مما يسهل على الصين الربط بين هذه الدول عبر ممرات اقتصادية من جهة، وتموقعها ضمن هذه الدول التي كانت تعتبر بالأمس القريب منطقة نفوذ روسي وأمريكي.

## قائمة المصادر والمراجع

1. Adopted by Presidential Decree on Action Strategy for Further Development of Republic of Uzbekistan, "Action Strategy on Five Priority Areas of the Country's Development for 2017-2021", February 7, 2017, Aceceed 03/01/2019, tie 13: 06 p.m.,  
<http://tashkenttimes.uz/national/541-uzbekistan-s-development-strategy-for-2017-2021-has-been-adopted-following->
2. Alexander Cooley, **Great Games, Local Rules**, New York: Oxford University Press, 2012.
3. Amat Adarov, "China's Belt and Road Initiative: opportunity or threat?", The Vienna Institute for International Economic Studies, 2018.
4. Bruce Pannier, "Uzbek-Kyrgyz Reset Is A Success, So Far", Qishloq Ovozi, Radio Free Europe/Radio Liberty, August 16 , 2017, Aceceed 03/01/2019, time 14: 58 p.m., <https://www.rferl.org/a/uzbekistan-kyrgyzstan-reset-success/28680254.html>
5. Bugajski Janusz and Margarita Assenova, **Eurasian Disunion. Russia's Vulnerable Flanks**, Washington, DC: The Jamestown Foundation, 2016.
6. Cem Nalbantoglu, "One Belt One Road Initiative: New Route on China's Change of Course to Growth," Open Journal of Sociale Sciences , vol. 5, issue 01, 2017.
7. Christopher McNally, "Sino-Capitalism: China's Reemergence and the International Political Economy," World Politics, vol. 64, N° 4, 2012.
8. Cooley Alexander, "The Emerging Political Economy of OBOR. The Challenges of Promoting Connectivity in Central Asia and Beyond", report Center for Strategic and International Studies, Washington: CSIS, 2016.
9. Costa Buranelli, "One Belt One Road and Central Asia: challenges and opportunities", in book **The Belt & Road Initiative in the Global**

- Arena - Chinese and European Perspectives**, Palgrave Macmillan, 2018.
10. Fabio Indeo, "The Impact of the Belt and Road Initiative on Central Asia: Building New Relations in a Reshaped Geopolitical Scenario", in book **China's Belt and Road Initiative Changing the Rules of Globalization**, Palgrave Studies of Internationalization in Emerging Markets, 2018.
  11. Farkhod Tolipov, "What Does It Mean for Uzbekistan and China to be Strategic Partners?", Central Asia and Caucasus Analyst Institute, 2013.
  12. Fozil Mashrab, "New Uzbek President Courts Moscow During State Visit", Eurasia Daily Monitor, Vo 14, Issue 53, 2017.
  13. Hong Yu, "Motivation Behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank", Journal of Contemporary China, vol. 26, issue 105, 2016.
  14. Huang Yiping, "Understanding China's Belt & Road Initiative: Motivation, Framework and Assessment", China Economic Review, vol. 40, issue c, 2016.
  15. Ikboljon Qoraboyev, "The Belt & Road Initiative and Uzbekistan's New Strategy of Development: Sustainability of Mutual Relevance and Positive Dynamics", Uzbek Journal of Legal Studies, Vol. 02, 2018.
  16. International Crisis Group, "Central Asia's Silk Road Rivalries", International Crisis Group, Europe and Central Asia Report N°245, 2017, Accessed December 31, 2018, time 13: 25 p.m.,  
<https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries>
  17. International Crisis Group, "The Eurasian Economic Union: Power, Politics and Trade", International Crisis Group report N°240, 2016, Accessed December 31, 2018, time 12: 47 pm.  
<https://www.crisisgroup.org/europe-central-asia/central-asia/245-central-asias-silk-road-rivalries>

18. Jae Ho Chung, "Decoding the Evolutionary Path of Chinese Foreign Policy, 1949–2009: Assessments and Inferences", East Asia, vol. 28, issue 03, 2011.
19. Judit Sági and István Engelberth, "The Belt and Road Initiative –a Way Forward to China’s Expansion", Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An International Journal, Vol. 4, N°1, April 2018.
20. Julie Yu-Wen Chen and Olaf Günther, "China’s Influence in Uzbekistan: Model Neighbor or Indifferent Partner?", China Brief, vol. 16, issue 17.
21. Junhua Zhang, “What’s Driving China’s One Belt One Road Initiative,” East Asia Forum, September 2nd, 2016, Accessed January 01<sup>st</sup>, 2019, time 10: 12 a.m.  
<http://www.eastasiaforum.org/2016/09/02/whats-driving-chinas-one-belt-one-road-initiative/>
22. Leonard Cheng, "Three Questions on China's “Belt and Road Initiative”", China Economic Review, vol. 40, 2016.
23. Li Zhu, "The Maritime Silk Road and India: The Challenge of Overcoming Cognitive Divergence", Asia Policy, vol 22, 2016.
24. Marlene Laruelle, "China's Belt and Road Initiative and its Impact in Central Asia", Washington, D.C.: The George Washington University, Central Asia Program, 2018.
25. Michael Du, "China’s “One Belt, One Road” Initiative: Context, Focus, Institutions, and Implications", The Chinese Journal of Global Governance, vol. 2, issue 01.
26. Michael Swaine, "Chinese Views and Commentary on the “One Belt, One Road” Initiative", China Leadership Monitor, No 47.
27. Ministry of Foreign Affairs and the Ministry of Commerce of the People’s Republic of China, “Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st Century Maritime Silk Road” , March 2015.

28. Mireia Venancio , "The 'Belt and Road' Initiative and its Global Geopolitical Implications", Facultat de Traducció i Interpretació, Universitat Autònoma de Barcelona, 2018.
29. Nadege Rolland, "China's New Silk Road", National Bureau of Asian Research, April, 2015, Accessed January 01st, 2019, time 14: 46 p.m., <https://www.nbr.org/people/nadege-rolland/>
30. Nicolas Firzli, "China's Asian Infrastructure Bank and the New Great Game," Actualite, vol. 57, 2015.
31. Orozobekova Cholpon, "Can China's Ambitious OBOR Mesh with Russian Plans in Eurasia?", The Diplomat, November 9, 2016, Accessed December 31, 2018, time 15: 09 p.m.  
. <https://thediplomat.com/2016/11/can-chinas-ambitious-obor-mesh-with-russian-plans-in-eurasia/>
32. Peter Cai, "China's Ambitious New Marshall Plan for Asia," The Australian March 31<sup>st</sup>, 2015 Accessed December 31<sup>st</sup>, 2018, time 2:20 p.m., <https://www.theaustralian.com.au>.
33. Peter Ferdinand, "Westward Ho – the China dream and One Belt One Road: Chinese foreign policy under Xi Jinping", International Affairs, vol. 92, issue 04, 2016.
34. Peyrouse Sebastien, "The Evolution of Russia's Views on the Belt and Road Initiative", Asia Policy, vol. 24, 2017.
35. Rachel Brown, "Where will the new silk road lead? The Effects of Chinese Investment and Migration in Xinjiang and Central Asia", Columbia University Journal of Politics & Society, 2015.
36. Rakhimov Mirzokhid, "New Priorities of Uzbekistan", Journal of International Affairs, April 17th, 2017. Accessed 03/01/2019, time 13: 46 p.m., <https://jia.sipa.columbia.edu/online-articles/new-priorities-uzbekistan>
37. Scott Kennedy, "Building China's 'One Belt, One Road'", Center for Strategic and International Studies, April 3, 2015.



38. Shirley Yu, "Belt and Road Initiative: Defining China's Grand Strategy and the Future World Order", (A Thesis in the Field of Government for the Degree of Master of Liberal Arts, Harvard University, March 2018).
39. Swaine Michael , "Chinese Views and Commentary on the "One Belt, One Road" Initiative", China Leadership Monitor, Issue 47, 2015.
40. Theresa Fallon, "Xi Jinping's Belt & Road Initiative: How to Win Friends & Influence Europeans", european institute for asian studies, 2016.
41. Theresa Fallon, "The New Silk Road: Xi Jinping's Grand Strategy for Eurasia," American Foreign Policy Interests, vol. 37, N° 3 2015.
42. Valerie Niquet and Nick Oates, "China and Central Asia", China Perspectives, N°67, 2006.
43. Viktor Eszterhai, "The Geopolitical Significance of One Belt, One Road from a Historical Perspective", November 28, 2017, Aceceed January, 02, 2019, time 10: 45 a.m., <http://www.geopolitika.hu/en/2017/11/28/the-geopolitical-significance-of-one-belt-one-road-from-a-historical-perspective-2/>
44. Werner Fasslabend, "The Silk Road: A Political Marketing Concept for World Dominance", European View, Vol14, Issue 2, 2015.
45. Yale Ferguson, "China's OBOR Policy, China-U.S. Relations, and the Return of Geopolitics," 44th Taiwan-American Conference on Contemporary China, 03 and 04/12/ 2015, Taiwan.
46. Yongjin Zhang, "Dynamism and contention: Understanding Chinese Foreign Policy under Xi Jinping," International Affairs, vol. 92, issue 04, 2016.

## أهمية دور مبادرة "الحزام والطريق" الصينية في القارة الآسيوية

أ. عبد الله عشايش

### مقدمة:

استرعت الصين، نظاماً وثقافة، باهتمام متزايد من لدن المتابعين للتحويلات الاقتصادية والسياسية على الساحة الدولية، لا سيما بعد الحضور المتزايد لآسيا عموماً، ولجمهورية الصين الشعبية على الخصوص، بالحياة الدولية الاقتصادية و السياسية و الثقافية.

ولعل خيارها نهج سياسة الإصلاح و الانفتاح قبل أربعين عاماً من اليوم، في دجنبر 1978، كان لحظة فارقة في تعاضم الدور الذي تؤديه كقوة دافعة للتنمية و الاقتصاد العالميين و ليس في تحقيق الازدهار السلمي داخليا فحسب. فمنذ ذلك التاريخ وضعت الاستراتيجيات الناجعة المنسجمة مع سياسة الإصلاح والانفتاح والمنزلة لغاياتها، فكانت مبادرة "الحزام و الطريق" واحداً من أكبر المشاريع و أكثرها جرأة و طموحاً، بحيث تجسد انفتاحها على العالم من خلال قيامها على ربط الصين، من شرقها وغربها، بدول شرق و جنوب آسيا و آسيا الوسطى و أوروبا و أفريقيا عبر شبكة من السكك الحديدية و الطرق و الموانئ و عدد من المشاريع التي تستتبعها في مناطق العبور. وأصبحت المبادرة بذلك ليس مجرد مشروع تجاري محض بل استراتيجية محفزة لتحويلات جيواستراتيجية و اقتصادية و ثقافية مهمة تقودها الصين.

ونظراً لأبعادها الاقتصادية و الجيوسياسية المهمة و آثارها على القارة الآسيوية وغيرها، فإن دراسة و تحليل مبادرة الحزام و الطريق يكتسي أهمية خاصة، لا سيما في بعدها الآسيوي الذي يُعد مُنطلقها و خصوصيتها و الذي تشمل فيه المبادرة عدداً من الدول المنتقاة بعناية، و الممرات الاقتصادية التي تشكل ركيزة لا محيد عنها لشبكة التجارة الدولية و التنمية الإقليمية.

تبعاً لذلك سيتم التركيز خلال هذا البحث على دراسة مدى أهمية المبادرة الصينية في بعدها الآسيوي و تحليل مختلف أبعادها و آثارها على الدول الآسيوية، وذلك من خلال محاولة الإجابة على مجموعة من الأسئلة المتفرعة عن هذه الإشكالية، و من بينها تلك المرتبطة بتحديد

السياق والمضامين والأبعاد الشاملة للمبادرة بإحياء طريق الحرير القديم، وتحليل آثارها وأهميتها بالقارة الآسيوية على وجه التحديد و التعريف بآليات تنفيذها. و ذلك بهدف المساهمة في إثراء النقاش و التحاليل المواكبة لهذا المشروع الاقتصادي الكبير.

وسيتجه البحث نحو إثبات مدى مساهمة المشروع الصيني لحد اليوم، وإلى غاية استكمال بقية مراحلها، في تعزيز الريادة الاقتصادية و التجارية للصين على المستوى الآسيوي و العالمي و آثاره على قارة آسيا على الخصوص. وسيتم ذلك باعتماد المنهج الوصفي الذي يقوم على تجميع و تركيب الحقائق و المعطيات المرتبطة بالموضوع المدروس، مع تحليل واستخلاص النتائج و الدلالات التي تتطوي عليها البيانات و المعلومات المجمع. ولأجل ذلك سيتم البدء أولاً ببسط المكانة التي تحتلها الصين اليوم ضمن النظام العالمي والسياق الجيوسياسي لمبادرة الحزام و الطريق قبل تناول أهمية المبادرة و أثرها على مجالها الآسيوي، دون إغفال التحديات التي يواجهها المشروع الصيني والضمانات المقدمة من أجل استدامته ونجاحه.

## I- الأهمية والسياق الجيوسياسي لمبادرة الحزام والطريق الصينية

### 1) مكانة الصين في النظام الدولي:

مر النظام الدولي من عدة مراحل اختلفت فيها درجة الريادة الدولية بين مختلف الدول والمناطق، وبالحدوث عن المكانة الاقتصادية يمكن الإشارة إلى أنه بعد المكانة النسبية التي حظيت بها إسبانيا في العهد المركنتيلي تحولت إلى مجرد معبر تتراكم فيه الأموال، فانسحب البحر الأبيض المتوسط من قطب الريادة الذي انتقل إلى مدينة أمستردام مع الأزمة الأولى للرأسمالية في القرن السابع عشر، أما في القرن الثامن عشر فقد انتقل إلى لندن مهد الثورة الصناعية، قبل أن يصبح العنصر المالي محركاً للدينامية الاقتصادية و تنبثق سلك الحديد كقاطرات جديدة للنمو، ثم انتقل دور الريادة عبر المحيط الأطلسي إلى بوسطن و نيويورك في الولايات المتحدة الأمريكية و هو الوضع الذي استطاعت أمريكا ترسيخه بعد الحربين العالميتين و بروز محركات قطاعية جديدة (الكهرباء و النفط و السيارة و الطائرة). خلال هذه الفترة انتقل محور الإشعاع الاقتصادي من شرق إلى غرب الولايات المتحدة. ثم جاءت ثورة

التكنولوجيات الإعلامية فاحتل غرب الولايات المتحدة و المحيط الهادئ موقع الريادة<sup>368</sup>، إلى أن دخلت مجموعة من القوى السياسية لنادي الكبار بامتلاكها ناصية التقدم العلمي، التكنولوجي والاقتصادي، وفي مقدمتها جمهورية الصين الشعبية.

وعلى المستوى السياسي كذلك، عرف العالم انتقالاً مستمراً لمراكز الريادة، التي عادة ما تلحق بالقوة الاقتصادية، فقد مر النظام الدولي -إذ ما أردنا الاختزال- منذ معاهدة وستفاليا (1648) من سيطرة أفكار الثورة الفرنسية إلى بروز بريطانيا كقوة رئيسية تمسك بزمام الأمور لتأتي مرحلة سيطرة فرنسا وبريطانيا، والدول المنتصرة معها في الحرب، على السياسة الدولية من نهاية الحرب العالمية الأولى حتى الحرب العالمية الثانية، ثم تلتها مرحلة ما بعد الحرب العالمية الثانية بسيطرة القطبين الأمريكي والسوفياتي قبل أن تنفرد الولايات المتحدة بالريادة مع بزوغ قوى جديدة في السياسة الدولية مثل الاتحاد الأوروبي و الصين<sup>369</sup> مؤكدة الرأي القائل بعدم وجود مناطق استراتيجية فعالة و أخرى هامشية غير مؤثرة في علاقات القوى و المصالح الدولية<sup>370</sup>.

وبموازاة مختلف التحولات والتطورات التي شهدتها العالم عرف مفهوم القوة في حقل العلاقات الدولية تطوراً كبيراً، فبعدما ظل يقتصر على العوامل العسكرية و الجغرافية والبشرية، ثم الاقتصادية في مرحلة لاحقة، انضافت إليه عوامل أخرى<sup>371</sup> لا تقل حيوية وأهمية من قبيل التقدم التكنولوجي و اكتساب المعلومات و الحضور الدبلوماسي الدولي و فاعلية المؤسسات السياسية والحضور الثقافي.

368- فتح الله ولعلو، نحن و الصين الجواب على التجاوز الثاني، المركز الثقافي العربي، الدار البيضاء - المغرب، الطبعة الأولى 2017، ص 14.

369- محمود خليفة جودة محمد، أبعاد الصعود الصيني في النظام الدولي و تداعياته 1991-2010م، المركز الديمقراطي العربي، 26 أبريل 2014. استرجع بتاريخ 15 يناير 2019 على الساعة 14:45 على الموقع التالي: <https://democraticac.de/?p=570>.

370- يوسف رزين، النظام الدولي: النشأة و التطور، موقع الحوار المتمدن، محور السياسة و العلاقات الدولية. العدد 4422، سنة 2014، استرجعت بتاريخ 12 يناير 2019، الساعة 15:20، على الموقع: <http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=410015>

371- إدريس الكريني، الصين و تحولات النظام الدولي الراهن، المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، العدد 461، يوليو 2017، ص 119.

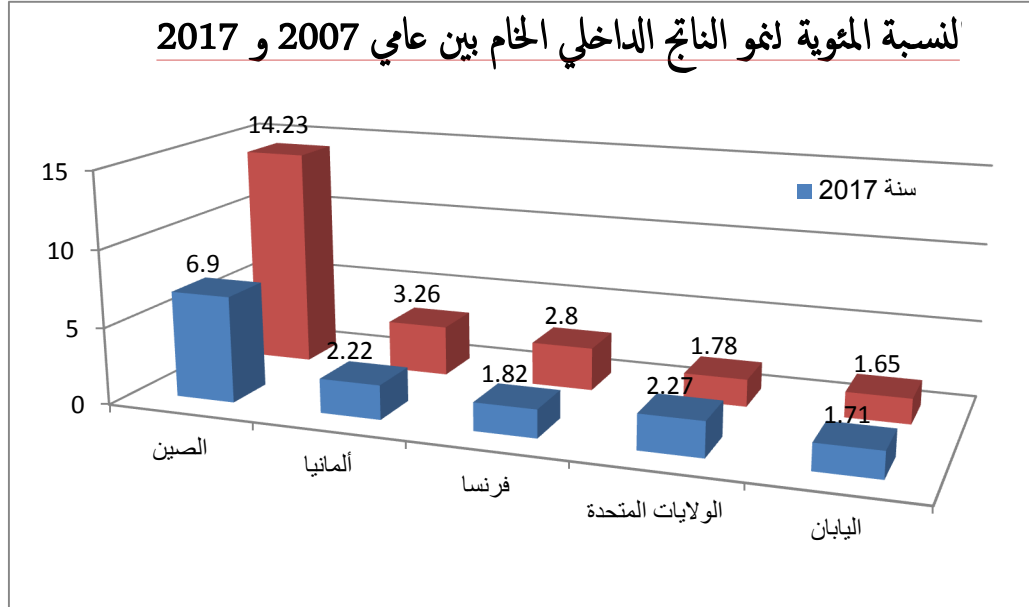
وخلال كل هذه المراحل والتحويلات السابقة كانت الصين آتية من بعيد على مسار النمو الذي نهجته بعناية و بعد نظر، حيث اتجهت بعد عهد "ماوتسي تونغ" نحو الإصلاح البنوي لاقتصادها والانفتاح التدريجي في علاقاتها الخارجية على مختلف الأصعدة، فأخذت تدخل في دينامية جديدة مع القائد "دينغ شياو بينغ" مهندس سياسة الإصلاح والانفتاح الذي دفع الصين بقوة نحو البروز كرقم مهم في القرن الواحد والعشرين.

لقد استثمرت الصين بذكاء مجموعة من الخصوصيات التي تتمتع بها لتجعلها دولة أقوى من غيرها على مختلف المستويات، فضلاً عن وضعها الجيوبوليتيكي الذي مكنها من مساحة جغرافية عملاقة وموارد طبيعية هائلة وعدد سكان هو الأكبر في العالم استطاعت أن تعزز مكانتها باستثمارها لغناها الثقافي والإثني الذي لم يُضعفها بالتناقضات التي يطرحها بل جعلت منه قوة موجهة بعناية نحو تعزيز تنافسيتها العالمية على المستوى الاقتصادي، فضلاً عن توحيدها لمنظومتها السياسية حول الحزب الشيوعي الصيني القوي ببنيته وأجهزته و بعشرات الملايين من أعضاءه. كل تلك العوامل - وغيرها كثير - جعلت الصين تتبوأ مرتبة القوة الاقتصادية الثانية عالمياً متجاوزة كلاً من فرنسا وبريطانيا العظمى وألمانيا واليابان. وبات من الواقعي اليوم أن يعتبر صندوق النقد الدولي أنها ستبوأ المرتبة الأولى عالمياً قبل انقراط العقدين المقبلين.

بعد أن تباطأت دينامية اقتصاديات البلدان المتطورة التي فقدت إلى حد كبير دور قاطرة الحركة الاقتصادية استطاع الاقتصاد الصيني أن يغدو مصدراً أساسياً للطلب العالمي، وتجلى ذلك بوضوح طوال الأزمة الاقتصادية والمالية العالمية الأخيرة، ابتداء من سنة 2008، حيث استفادت بلدان الشمال من مئاة الاقتصاد الصيني الذي حافظ على وتيرة مرتفعة للنمو آنذاك، كما استفادت من فوائضه المالية التي وظفت في تغذية اقتصادها في فترة كساد<sup>372</sup>. ويبرز المبيان بعده، نظرة عامة حول مستوى معدل النمو لعدد من الاقتصاديات البارزة مقارنة بمعدل النمو الصيني بين عامي 2007 و 2017. وإن كان قد عرف انخفاضاً ملحوظاً فقد ظل يساهم بنسبة كبيرة في معدل النمو العالمي حيث يتوقع صندوق النقد الدولي

372- فتح الله ولعلو، نحن و الصين الجواب على التجاوز الثاني، المركز الثقافي العربي، الدار البيضاء - المغرب، الطبعة الأولى 2017، ص 8.

أن يساهم النمو الاقتصادي الصيني بنسبة 35% في النمو الاقتصادي العالمي لسنة 2019.<sup>373</sup>



لم يكن خافياً على الصين بأن وثيرة النمو لا بد أن تعرف انخفاضا بعد التصاعد المثير الذي سجلته والذي بلغ أقصى درجاته في عام 1970 بمعدل 19,30% وعرف خلال العشرية الأخيرة انتقالا من 9,4 سنة 2009 إلى 6,6 سنة 2018. ولذلك فقد اختارت الصين تحديث سياستها الصناعية وتطوير نموذجها الاقتصادي بحيث يعتمد على السوق المحلية، بدل التصدير الذي كان غالبا عليه فيما مضى، و على عامل الاستهلاك الذي أصبح المحرك الأساسي للنمو الصيني والذي ساهم سنة 2017، حسب المكتب الوطني الصيني للإحصاء، بنسبة 58,8% في نمو الناتج الداخلي الخام.

وقد أدى الصعود الصيني على المستوى الاقتصادي إلى تحول كبير في التحليل الأيديولوجي للنظام العالمي تمثل في خلخلة ما ذهب إليه المفكر الأمريكي فرنسيس فوكوياما في أطروحته عن نهاية التاريخ، التي تقول بانتصار الرأسمالية و الديمقراطية الليبرالية كمنتهى الخيارات الاقتصادية و السياسية التي يمكن تبنيها، والتي على مختلف دول العالم

373- موقع الوكالة الرسمية شينخوا، استرجع بتاريخ 20 يناير 2019 على الساعة 20:55:  
[http://french.xinhuanet.com/chine/2018-01/03/c\\_136869148.htm](http://french.xinhuanet.com/chine/2018-01/03/c_136869148.htm)

اتباعها<sup>374</sup>، نظراً للعلاقة السببية الوثيقة، في نظره، بين اعتماد النموذج الديمقراطي الغربي وبين تحقيق الإقلاع الاقتصادي لأي مجتمع. والحال أن الصين حققت تطوراً اقتصادياً منقطع النظير معتمدة على نظام اقتصادي و سياسي مختلف يقوم على خصوصياتها الوطنية وينطلق من نموذجها الخاص، مثبتة بذلك أن طريق النهضة الاقتصادية و التنمية الشاملة لا يمر بالضرورة عبر النموذج الليبرالي للديمقراطية الغربية.

وتجدر الإشارة إلى أن الصعود الصيني إلى مصاف الدول الكبرى لم يقتصر على المجال الاقتصادي فحسب، بل هم مختلف القطاعات و الأبعاد. فبعد أن أصبحت الصين معمل العالم بتخطيها للولايات المتحدة الأمريكية من حيث كمية الإنتاج الصناعي و تجاوز صادراتها منذ عام 2011 الصادرات الأمريكية، منتقلة من مستوى علامة "صنع بالصين" إلى "ابتكر بالصين" وهي تطمح اليوم كذلك لأن تصبح المصدر الأول للاستثمارات الخارجية و الفاعل الأول في الطاقات المتجددة والصناعات الفضائية و الاقتصاد الأخضر<sup>375</sup>.

ويذهب الباحث ناصر التميمي إلى أن الصين لا تنظر إلى صعودها على أنه أمر طارئ أو تهديد لأحد، بل عملية طبيعية و منطقية لاستعادة الصين دورها التاريخي و الحضاري الذي فقدته نتيجة التدخلات الخارجية القديمة قبل أن يعلن "ماو تسي تونغ"، غداة انتصار الثورة الشيوعية في عام 1949، أن "الشعب الصيني، الذي يضم ربع البشرية، قد نهض اليوم"<sup>376</sup>.

وقد توازى ذلك الصعود الاقتصادي و الصناعي الكبير مع تطور عسكري لافت للصين التي تعد قوة نووية مهمة منذ عام 1964، فطورت قدرات عسكرية ضخمة بأكثر

374- Namalgzanga, la Chine, 1ère puissance économique mondiale: implications pour l'Afrique :

(<http://www.burkinathinks.com/qui-sommes-nous/la-chine-1ere-puissance-economique-mondiale-implications-pour-lafrique?showall=1>) , consulté le 24 janvier 2019 à 20 :55.

375- فتح الله ولعلو، مرجع سابق، ص 11.

376- ناصر التميمي، صعود الصين : المصالح الجوهرية لبكين و النداعيات المحتملة عربياً، المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت العدد 461، يوليو 2017، ص 59.

جيش مدرب في العالم، يقدر بنحو مليونين و نصف المليون عسكري، و باتت تخصص ميزانية مهمة لتطوير إمكاناتها العسكرية و النووية الكبيرة<sup>377</sup>.

أما على مستوى المؤسسات الدولية فالصين تحظى فيها بحضور وازن، كما ساهمت في مجموعة منها كمنظمة الأمم المتحدة و صندوق النقد الدولي و البنك الدولي وغيرها، وهو ما يجعلها مؤثرة في مسارات العلاقات الدولية، وهي التي تملك ثاني أكبر شبكة دبلوماسية في العالم<sup>378</sup> و المتمتعة بالعضوية الدائمة داخل مجلس الأمن الدولي المسؤول الرئيسي عن حفظ السلم و الأمن الدوليين كما أنها تملك حق النقض الذي يجعلها مساهما رئيسيا في تنفيذ اختصاصات المجلس الواسعة. وقد تراكت للصين مساهمات جليلة فيما يخص استتباب السلم و الأمن الدوليين وحضورها الوزان في منطقة شرق آسيا بأبعاد مختلفة بما يعطيها دوراً أساسياً في تحقيق الاستقرار في مجالها الآسيوي<sup>379</sup>.

ونجحت الصين إلى حد بعيد في توظيف الكثير من مقوماتها خدمة لتعزيز تواصلها وعلاقاتها بمختلف دول العالم و إعطائها بعدا استراتيجيا قوامه تبادل المصالح، سواء تعلق الأمر بدول قوية أو صاعدة أو نامية<sup>380</sup>. و عززت الصين شراكاتها و حضورها الاقتصادي بمختلف أنحاء العالم من أمريكا اللاتينية إلى القارة الأوروبية إلى أفريقيا التي تجاوزت فيها الصين، لأول مرة، الولايات المتحدة الأمريكية منذ عام 2009 على مستوى المبادلات التجارية. فأصبحت منذئذ الشريك التجاري الأكبر لأفريقيا بتجاوزها ل 100 مليار دولار من المبادلات التجارية<sup>381</sup>، و من المحتمل أن تصل قيمة مبادلاتها التجارية مع أفريقيا 400 مليار

377- محددات العلاقات الأمريكية-الصينية، مركز حرمون، وحدة دراسة السياسات، استرجع بتاريخ 21 أبريل 2019

على الساعة 20:55 <https://geiroon.net/archives/147978>

378- Lowy Institute For International Policy, classement des Etats du monde par indice de diplomatie en 2017, consulté le 21 avril 2019, sur le site :

<https://atlasocio.com/classements/politique/diplomatie/classement-etats-par-indice-de-diplomatie-monde.php>

379- إدريس الكريني، مرجع سابق، ص 125.

380- نفس المرجع السابق، ص 126.

381 هيثم قطب، كيف تغير الصين النظام العالمي، 11 فبراير، 2015، استرجع بتاريخ 21 أبريل 2019، على الموقع

التالي: <https://www.sasapost.com/how-do-china-change-the-global-system/>



دولار بحلول سنة 2020 و هو الرقم الذي حددته الصين هدفًا لها و يبدو هدفًا واقعيًا إلى حد بعيد.<sup>382</sup>

وعلمياً وتكنولوجياً قد أصبحت كذلك منذ عام 2003 قوة فضائية مهمة حيث تمكنت من إرسال أول إنسان إلى الفضاء فراكمت منذ ذلك الحين تقدماً علمياً هائلاً مكنها من افتتاح عام 2019 بإنجاز جديد كان لها السبق التاريخي فيه، وهو إرسال مسبار "تشانغ إيه-4" (Chang'e-4) إلى الوجه الخفي من القمر<sup>383</sup>.

ويضاعف كذلك من تعزيز المكانة الدولية للصين الانتشار المتزايد لثقافتها ولغتها عبر العالم و الذي يشكل تزايد عدد معاهد كنفوشيوس للغة الصينية عبر العالم واحداً من العوامل المساهمة فيه و التي تدعم الحضور المتزايد للغة الأكثر انتشاراً في العالم من حيث عدد الناطقين بها<sup>384</sup> علاوة على أن الصين تملك قدرة سياحية هائلة سواء من حيث عدد سياحها عبر العالم الذي بلغ 131 مليون سنة 2017<sup>385</sup> أو من حيث الإنفاق السياحي العالمي.

## (2) سياق و أهمية مبادرة "الحزام والطريق" الصينية

يلاحظ أن السياسة الخارجية الصينية في مختلف أبعادها السياسية و الاقتصادية والثقافية، علاوة على مبادئها الخمسة المعروفة<sup>386</sup> أصبحت تتحت لها موجهين اثنين إضافيين هما الرغبة في بناء نمط جديد من العلاقات الدولية يقوم على المساواة و احترام خصوصيات

382- La Tribune Afrique, Chine-Afrique : forte progression des échanges au 1er semestre 2017, 04/08/2017,

<https://afrique.latribune.fr/economie/2017-08-04/chine-afrique-forte-progression-des-echanges-au-1er-semester-2017-746248.html>, consulté le 22 avril 2019 à 00 :10.

383- Agence de presse chinoise de Xinhua, La sonde chinoise Chang'e-4 se pose en douceur sur la face cachée de la Lune, Publié le 2019-01-03, consulté le 21 avril à 10 :00 sur: [http://french.xinhuanet.com/2019-01/03/c\\_137717726.htm](http://french.xinhuanet.com/2019-01/03/c_137717726.htm)

384- ويبلغ عدد معاهد كنفوشيوس الصينية 173 معهداً عبر العالم و هناك 184 قسماً لدراسة الصينية موزعة على الدول المعنية بمبادرة الحزام و الطريق كما أن للصين 17 مركزاً ثقافياً عبر العالم، انظر الموقع الرسمي الخاص بالمبادرة الصينية: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/69500.htm>

385- وفقاً لوزارة السياحة الصينية، انظر : <https://ara.yidaiyilu.gov.cn/data/news/77008.htm>.

386- الاحترام المتبادل للسيادة و وحدة الأراضي، وعدم الاعتداء، وعدم التدخل في الشؤون الداخلية، و المساواة والمنفعة المتبادلة، و التعايش السلمي.

كل البلدان و مختلف الثقافات ثم مفهوم رابطة المصير المشترك للبشرية التي أصبحت منذ المؤتمر الوطني التاسع عشر للحزب الشيوعي الصيني، المنعقد في أكتوبر 2017، هدفاً عاماً للدبلوماسية الصينية في سياق تعميق الترابط الحاصل "بين جميع الدول بشكل غير مسبق حيث يعيش البشر في نفس القرية العالمية و في نفس المكان الذي يتلاقى فيه التاريخ و الواقع، وتصبح رابطة المصير المشترك وثيقة تدريجياً"<sup>387</sup>.

وفي العاشر من فبراير 2017، سُجل مفهوم بناء "رابطة المصير المشترك للبشرية" لأول مرة في قرار الأمم المتحدة. وفي السابع عشر من مارس نفس السنة، أجازت الدول الأعضاء الخمسة عشرة بمجلس الأمن التابع للأمم المتحدة القرار رقم 2344 بشأن قضية أفغانستان حيث أُدرجت "رابطة المصير المشترك للبشرية" في نص القرار مرة أخرى. ودعا القرار إلى تعزيز التعاون الإقليمي من خلال بناء "الحزام والطريق"<sup>388</sup>، مما يسجل قدراً من التوافق الدولي حول المفهوم و الحضور البارز للمفاهيم المبتكرة من طرف الصين و العاكسة لتوجهات سياستها الخارجية.

وسبق أن كتب، وانغ يي، مستشار الدولة ووزير الشؤون الخارجية في أحد المقالات<sup>389</sup> عن العناصر المكونة لمفهوم رابطة المصير المشترك للبشرية ولخصها في خمسة جوانب: 1- تأسيس شراكات تقوم على المساواة في التعامل بين جميع الدول؛ 2- الانخراط في تشاور مشترك يقوم على التفاهم المتبادل وخلق جو من التعامل الدولي يسوده الإنصاف و العدالة والمنفعة المتبادلة و 3- تعزيز التنمية المنفتحة والمبتكرة والمندمجة التي تعود بالنفع علي الجميع ثم 4- زيادة التبادل بين الحضارات لتعزيز الانسجام والانفتاح واحترام الاختلافات و 5- بناء نظام إيكولوجي يعطي الأولوية للبيئة والتنمية الخضراء.

387- من كلمة للرئيس الصيني شي جين بينغ بمعهد موسكو الحكومي للعلاقات الدولية في أول زيارة خارجية له بعد انتخابه رئيساً للصين، في مارس 2013، أنظر آن شين تشو، رابطة المصير المشترك للبشرية، مجلة الصين اليوم، أكتوبر 2017، ص 44.

388- موقع الصين اليوم، استرجع بتاريخ 6 يناير 2019 على الساعة 22:00 :

[http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/spc/2017-05/01/content\\_740627.htm](http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/spc/2017-05/01/content_740627.htm)

389- Wang Yi, work together to create a community of shared future for mankind, Foreign Affairs Journal, the 120th issue, summer 2016, P 2.

كان لابد من الإشارة، ولو بشكل مختصر، للرؤية الصينية لبناء رابطة المصير المشترك للبشرية نظراً لإمكانية اعتبارها إطاراً نظرياً عاماً لمبادرة الحزام والطريق في السياسة الخارجية الصينية. كما يمكن اعتبار المبادرة نموذجاً من نماذج التنزيل الصيني الحديث لسياسة الإصلاح والانفتاح.

وهناك من يرى<sup>390</sup> بأن الرئيس شي جين بينغ لم يكن أول من أطلق المبادرة، فقد سبقه رئيس الوزراء الصيني الأسبق "لي بنغ" إلى ذلك خلال جولة له في دول آسيا الوسطى عام 1994. ثم نادى رئيس الوزراء الياباني "هاشيموتو" عام 1997 إلى نفس الفكرة بهدف تعزيز التعاون بين بلاده ودول آسيا الوسطى و جنوب القوقاز. كما اقترحت الهند رؤية مشابهة سنة 2002 باسم آخر (ممر موصلات شمال - جنوب) يصل الهند بروسيا مروراً بإيران و القوقاز. ثم في سنة 2009 اقترح الاتحاد الأوروبي ما سمي بـ"برنامج طريق الحرير الجديد" يهدف لنقل الغاز الطبيعي من آسيا الوسطى إلى أوروبا قصد تقليل الاعتماد على الغاز الروسي. وقد اقترحت دول أخرى أفكاراً مشابهة، لكن الرؤية الأكثر وضوحاً كانت من بنات أفكار المسؤول الصيني "شو شن دا" نائب رئيس الهيئة الوطنية العامة للضرائب في الصين الذي قدمها كمقترح لوزارة التجارة الصينية. وتقوم الفكرة على استخدام الاحتياطي الاستراتيجي الصيني من العملة لمنح قروض للدول النامية من أجل بناء مشاريع بتعاون مع الصين، وقد تبلورت الفكرة وتطورت لتكتمل مع تطور النقاش و الدراسة إلى أن صارت "مبادرة الحزام و الطريق"<sup>391</sup>.

وقد تم الإعلان الرسمي عن المبادرة من طرف الرئيس الصيني شي جين بينغ في شنتبر 2013، في معرض خطاب له بجامعة نازارباييف Nazarbayev بكازاخستان، واقتصر الإعلان آنذاك عن "الطريق" قبل أن يتم، خلال أكتوبر من نفس السنة، الإعلان عن

390- عزت شحرور، مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية، مركز الجزيرة للدراسات، استرجع بتاريخ 15 يناير 2019 على الساعة 00:10 على الموقع :

<http://studies.aljazeera.net/ar/reports/2017/05/170511122804784.html>

391- نفس المرجع السابق.

"الحزام" البحري في إندونيسيا. لتصبح من ثمة محورا أساسيا للسياسة الخارجية الاقتصادية الصينية<sup>392</sup>.

أما عبارة "طريق الحرير" فترجع أصولها إلى عام 1877 حيث تم استعمالها، باللغة الألمانية « Die Seidenstrasse » من طرف العالم الجغرافي و البارون الألماني فيرديناند فون ريتشوفن Ferdinand von Richthofen، وقد كانت في الماضي طرقا تجارية تمر عبر اليابسة فقط، كما لا يمكن ربطها بأي أطماع جيوبوليتيكية للصين التي لم تعرف كدولة محتلة أو ذات أطماع خارجية. ويرجع تاريخ هذه الطرق إلى القرن الثاني قبل الميلاد مع الرحالة المستكشف الصيني "جانغ سيان" Zhang Qian، الذي عرفت الصين بعده حقبا متفرقة من الانفتاح على العالم كان أهمها بين القرنين السابع و العاشر الميلادي (سلالة تانغ Tang) ثم في القرن الخامس عشر من خلال الرحلات السبعة البحرية الشهيرة للأميرال جونغ هو Zheng He التي يرجح أنها قادت هذا الأخير حتى القرن الإفريقي و كينيا اليوم<sup>393</sup>.

وفي الواقع فإن عبارة "طريق الحرير" غير دقيقة إذا ما اعتبرنا أن الحرير لم يكن السلعة الوحيدة في المبادلات الصينية الأوروبية عبر تلك "الطرق"، فقد كان يتم تبادل عدة مواد أخرى إلى جانب الحرير<sup>394</sup> (من بينها التوابل، الشاي، الفواكه، النحاس، الأحجار الكريمة، اللؤلؤ، الزجاج والصوف) كما أن عبارة "طرق الحرير" -بالجمع- ستكون أكثر دلالة على واقع المسارات التي كانت تأخذها تلك المبادلات، و الحال أنها كانت طرقا مختلفة و متفرقة وليست طريقاً خطياً واحداً. وإن كانت اليوم عبارة طريق بالمفرد أوسع انتشاراً فلأنها أكثر دلالة على وحدة المشروع وتضاميه في فكرة واحدة ورؤية صينية موحدة.

وعملياً ترمي المبادرة في شقها البري إلى تشييد مجموعة من شبكات الطرق والسكك الحديدية وشبكات الكهرباء وخطوط أنابيب الغاز التي تربط وسط الصين (منطقة شيان

392- Raphael ZiroMwatela, Zhao Changfeng, Africa in China's 'One Belt, One Road' Initiative: A Critical Analysis, IOSR Journal Of Humanities And Social Science (IOSR-JHSS) Volume 21, Issue12, Ver. 1 (December. 2016), P10.

393- Thierry GARCIN, Le chantier - très géopolitique - des Routes de la soie, consulté le 18 février 2018 sur le site :

<https://www.diploweb.com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-la-soie.html>

394- Ibidem.

Xi'an التي تعتبر منطلق المبادرة التاريخي والتجاري) بآسيا وأوروبا وأفريقيا عابرةً عدداً هاماً من الدول من القارات الثلاث. وعلى المستوى البحري تهدف إلى بناء عدد من الموانئ جنوب الصين وفي المحيط الهندي وجنوب المحيط الهادي إلى حدود البحر المتوسط. وترتكز المبادرة على تعزيز تنسيق السياسات و تسهيل الربط بين مختلف المناطق وتحرير التجارة وتحقيق الاندماج المالي والتواصل بين الشعوب<sup>395</sup>.

وإلى حدود سنة 2015، أي سنتين فقط عن إطلاقها، أصبحت تهم أقاليمًا تضم 4، 4 مليار نسمة في 67 دولة، و هو ما يمثل 67% من مجموع سكان العالم<sup>396</sup>، وحوالي 35% من التجارة العالمية و أزيد من 31% من الناتج الداخلي الخام للعالم<sup>397</sup> و اعتمد لها "صندوق طريق الحرير" بغلاف مالي يقدر ب 40 مليار دولار أمريكي يمكنه تمويل مشاريع تهم المبادرة. و يهتم الصندوق أساساً بإيجاد الاستثمارات وتقديم الخدمات المالية المرتبطة بتنفيذ مشاريع المبادرة وخصوصاً المشاريع المتصلة بالبنيات التحتية و تنمية الموارد و التعاون الصناعي و المالي.

ويرى عدد من الباحثين أن المبادرة تركز أساساً على خمسة أهداف<sup>398</sup>:

- 1- تنسيق السياسات، بحيث تشجع على التعاون المتبادل بين الدول المشاركة في المبادرة من أجل الكسب المشترك؛
- 2- التبادل الثقافي المتمثل أساساً في التواصل الشعبي بين مختلف شعوب الدول المعنية وتعميق التفاهم الثقافي والتعاون السياحي؛
- 3- الاندماج المالي من خلال تطوير المجال النقدي والتعاون المالي و تسهيل تبادل العملات؛

395- Raphael ZiroMwatela, Zhao Changfeng, Africa in China's 'One Belt, One Road' Initiative: A Critical Analysis, IOSR Journal Of Humanities And Social Science (IOSR-JHSS) Volume 21, Issue12, Ver. 1 (December. 2016), P11

396- Raphael ZiroMwatela, Zhao Changfeng, op. cit., p. 11.

397- LehmanBrown International Accountants, the Belt and Road Initiative, (www.lehmanbrown.com), PDF, p. 2.

398- *Ibidem*.

4- تحفيز التجارة و الاستثمار من خلال دعم الاستثمارات الخارجية و التجارة في مختلف الاتجاهات بين الدول المعنية بالمبادرة بحيث تعزز الاندماج الاقتصادي؛

5- تسهيل الربط/الاتصال بين مختلف المناطق المركزية في مسار الحزام والطريق عبر الموانئ والمشاريع المشيدة والطرق السيارة وغيرها.

لعل كل ما سبق ذكره يبرر وصف مجموعة من المتابعين للمبادرة على أنها أكبر مشروع تنمية وبنى تحتية في التاريخ وكونها تشكل اليوم الموجه الأساسي للسياسات العمومية الصينية داخليا ولسياستها الخارجية كذلك. وقد أصبحت تعقد بشأنها مؤتمرات عديدة وتظاهرات قطاعية متفرقة ليس في الصين فحسب بل في مختلف البلدان عبر العالم. كما حظيت بمتابعة حثيثة من طرف مختلف وسائل الإعلام و المؤسسات الدولية، سواء الداعمة لها والمرحبة، وهي كثيرة، أم المتحفظة والمترددة.

وإلى حدود اليوم، بلغ عدد المتجاوبين مع المبادرة و الموقعين على مذكرات تفاهم أو برامج تنفيذية للتعاون مع الصين في إطارها أزيد من نصف دول العالم من بينها دول وازنة اقتصاديا و سياسيا في الساحة. و منذ ماي 2017، خلال "المنتدى الدولي للحزام و الطريق" صرح الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة بدعمه للمبادرة، وقبلها في شتبر 2016 تم توقيع مذكرة تفاهم بين برنامج الأمم المتحدة للتنمية و جمهورية الصين الشعبية حول التعاون في إطار المبادرة بهدف تعميق التعاون الاستراتيجي و الربط بين المبادرة الصينية و "برنامج 2030 للتنمية المستدامة" علاوة على توقيع برنامج عمل بين الطرفين لتنزيل التعاون ضمن المبادرة<sup>399</sup>.

هذا وكما هو موضح في الخريطة بعده، يشمل هذا المشروع العملاق ستة ممرات اقتصادية أساسية تشكل أعصاب شبكة التجارة والنقل الإقليمية و العالمية وهي<sup>400</sup>:

1. الجسر القاري الأوراسي الجديد.

2. ممر الصين منغوليا روسيا.

399- LehmanBrown International Accountants, op. cit., p. 3.

400- Ibidem.



## II- مركزية القارة الآسيوية في مبادرة "الحزام و الطريق"

### 1) أهمية و أثر المبادرة الصينية على القارة الآسيوية:

لم يكن من قبيل الصدفة أن الإعلان الرسمي الأول عن مبادرة الحزام و الطريق قام به الرئيس الصيني من خارج الصين و في بلدين آسيويين: الطريق البري في بلد من بلدان آسيا الوسطى، كزاخستان، ثم الحزام البحري بإندونيسيا. فالصين تعي جيداً أهمية آسيا الخاصة ودورها المحتمل في إنجاز مشروع تنموي من هذا الحجم كما تعي بأن تنمية جوارها الآسيوي واستقراره الاقتصادي والاجتماعي لا يمكن فصله عن استدامة التنمية الصينية الداخلية.

وقد حرصت الصين منذ البداية على الانطلاق من المنطلقات الثلاثة التي وضعتها لمبادرة الحزام و الطريق و التي و إن كانت تشمل مختلف شركاء الصين بغض النظر عن موقعهم الجغرافي، فحتمية الجغرافيا شاعت أن تهم الجوار الآسيوي للصين أكثر من غيره من الفضاءات. ويتمثل المنطلق الأول في ما تسميه أديبات المبادرة ب"رابطة المسؤولية المشتركة" والذي يعني في سياقه الآسيوي أن مسؤولية النهوض بتنمية آسيا مسؤولية مشتركة يتقاسمها الجميع في المنطقة وتنتج حتماً عن المنطلق الثاني الذي تتأسس عليه المبادرة و هو رابطة "المصير المشترك" التي تزداد متانة كلما تقلص المجال الجغرافي الذي نسقطه عليها، فعلى الرغم من تقوية العولمة للاعتماد المتبادل و لعوامل التأثير و التأثير بين مختلف مكونات النظام الدولي مهما تباعدت، فإن دول الجوار لبلد ما أكثر تقاسماً معه للمصير المشترك و أكثر حاجة لتعزيز "رابطة المصالح المشتركة" التي تمثل الركن الثالث الذي تنبني عليه المبادرة الصينية.

إن المنطقة الآسيوية واحدة من أكثر القوى المنتجة في العالم والأسرع نمواً بين القارات، وبقدر تسارع نموها و انفتاحها تزداد حاجياتها من البنى التحتية و منشآت الربط و الاتصال ببقية جهات العالم. وقد اهدت الصين كذلك إلى الأهمية الخاصة لهذا الأمر وانتبهت إلى أن تحفيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية ينطلق أولاً من توفير البنى التحتية و خصوصاً تلك المتصلة بالنقل والطاقة والاتصال وتجديد الموارد. وحسب الموقع الرسمي الخاص



بالمبادرة فإن حجم الصادرات الصينية حقق أعلى معدلاته بعدما تم اعتماد النقل عبر القطارات مسجلا معدل ارتفاع سنوي بلغ 34,5% خلال سنة 2017<sup>402</sup>.

وحسب تقرير للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية<sup>403</sup> فإن آسيا تحتاج ل 38 مليار دولار قبل سنة 2030 من أجل سد العجز الذي تعرفه على مستوى البنية التحتية. ومن ثمة فالعدد الكبير من المشاريع والاستثمارات الذي أنجزته الصين و تخطط لتتزيله سيكون أكبر عامل في تصفير هذا العجز والدفع بالمنطقة الآسيوية نحو مستوى أكبر من الحيوية التجارية والأهمية الاستراتيجية في العلاقات الاقتصادية الدولية. ومن هذا المنظور فإن مبادرة الحزام والطريق تمثل فرصة مهمة للمنطقة ككل طالما التزمت بمبادئ المنفعة المشتركة و تحفيز التنافسية و اتبعت قواعد السوق ودوره المحدد في توزيع الموارد و المشاريع.

وكما سبقت الإشارة فإن دول آسيا الوسطى كانت دائما العنصر الثابت في كل المبادرات الرامية لإحياء طريق الحرير أو لإنشاء ممرات اقتصادية عبرقارية، ويرجع ذلك لأهميتها الاستراتيجية من حيث الموقع و الاحتياطات من الغاز الطبيعي و مختلف الموارد الطبيعية. وخلافا للرؤى الأخرى المشابهة للمبادرة الصينية فإن رؤية الرئيس الصيني للحزام و الطريق تمكنت من الخروج لأرض الواقع و مرت بسرعة لمرحلة التنفيذ<sup>404</sup> و تشييد المشاريع على طول مسارات الطريق و الحزام و بناء المؤسسات المالية الكفيلة بتمويلها. كما أن المبادرة الصينية كذلك جعلت من آسيا، ولاسيما آسيا الوسطى و روسيا، محورها المركزي.

وللوقوف على أهمية المبادرة و أثرها الكبير، الحاصل و المرتقب، على المجال الآسيوي تجدر الإشارة خصوصا إلى الممرات الاقتصادية الكبرى التي تشكل "الحزام و الطريق" و التي، رغم عدم اليقين من رسميتها ومساراتها النهائية، يبدو أن من شأنها

402- الموقع الرسمي لمبادرة الحزام و الطريق، استرجع بتاريخ 29 يناير 2019 على الساعة 01:00.  
<https://eng.yidaiyilu.gov.cn/qwyw/rdxw/69500.htm>

403- Asian infrastructure finance 2019 Bridging Borders: Infrastructure to Connect Asia and Beyond, Asian Infrastructure Investment Bank Report, PDF, P1.

404- عزت شحرور، مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية، مرجع سابق.

النهوض بالدينامية التجارية لآسيا و تحفيز تنميتها و توسيع انفتاحها على العالم و ربطها بمختلف الجهات المنخرطة في المشروع.

#### (أ) الجسر القاري الأوراسي الجديد.

تم تصور هذا الممر الاقتصادي من طرف الصين ليتخذ شكل سكة حديدية دولية تمتد كخط أفقي من مقاطعة جيانغسو Jiangsu إلى روتردام بهولاندا. وحسب المخطط الموضوع فسيبلغ طوله 11800 كلم و سيخدم ما يزيد عن الثلاثين بلدا. وعلى طول هذا الممر الاقتصادي قد استطاعت الصين مسبقا فتح أربعة طرق شحن للقطارات، الأول يمتد من شونغنينغ Chongqing إلى دويسبرغ Duisberg بألمانيا و الثاني من ووهان Wuhan إلى باردوبيس Pardubice بالتشيك و الثالث من تشنغدو Chengdu إلى لودز Lodz ببولاندا ثم الرابع من تجانغجو Zhengzhou إلى همبورغ Hamburg بألمانيا. كما أن هناك مشاريع قيد التشييد تهم مجال نقل الطاقة و طرق سيارة و موانئ استراتيجية<sup>405</sup>.

#### (ب) ممر الصين منغوليا روسيا:

يشمل هذا الممر دولتين آسيويتين إلى جانب الصين وهما منغوليا و روسيا، ويرتكز على طريقين أساسيين أحدهما يربط العاصمة الصينية بالدولتين معا و الآخر يربط مدينتي "داليان" و "شانيان" شمال الصين بمدينة "منجولي" بمنغوليا و مدينة "شيتا" بروسيا. و قد كانت الانطلاقة الفعلية لتشييد هذا الممر الاقتصادي عقب لقاء ثلاثي جمع رؤساء الدول الثلاثة على هامش قمة منظمة شنغهاي للتعاون سنة 2014. وقد اتفق القادة الثلاثة آنذاك على تحقيق تعاون ثلاثي يعتمد على علاقاتهم الثنائية ببعض بهدف تعزيز الربط بينهم عبر السكك الحديدية والطرق السيارة و التسهيلات الجمركية<sup>406</sup>.

405- LehmanBrown International Accountants, *op. cit.*, p.5.

406- Ibid., p.6.

**ت) ممر الصين آسيا الوسطى غرب آسيا:**

يعتبر هذا الممر الاقتصادي من أهم وأكبر الممرات وأكثرها اتباعا لمسار طريق الحرير القديم، إذ يمتد من منطقة سينجيان Xinjiang غرب الصين إلى أالشانكو Alashankou غرب محافظة سينجيانغ، ويرتبط بالسكك الحديدية لوسط و غرب آسيا متجها نحو ساحل البحر الأبيض المتوسط ليصل إلى الجزيرة العربية. و يعبر هذا الممر الضخم على الخصوص كزاخستان، قيرغيزستان، طادجكستان، أوزبكستان و تركمنستان في آسيا الوسطى ثم إيران و تركيا غرب آسيا. وقد كانت الولادة الفعلية لهذا الممر في يونيو 2015 إثر توقيع إعلان مشترك بين الصين و الدول الخمسة لآسيا الوسطى خلال القمة الثالثة لمنتدى التعاون بين الصين و آسيا الوسطى حيث اتفقوا آنذاك على البناء المشترك طريق الحرير و الحزام الاقتصادي<sup>407</sup>.

**ث) ممر الصين شبه الجزيرة الهندية:**

ويمتد من دلتا نهر اللؤلؤ بالصين إلى الطريق السريع لمنطقة "نانشونغ غوانغ ان" Guang'an Nanchong- و خط القطار فائق السرعة لمنطقة "نانينغ غاونججو" -Nanning-Guangzhou بالغا العاصمة الفيتنامية هانوي و سنغافورة. و من تمة فهو يربط الصين بشبه الجزيرة الهندية ويعبر كلا من الفيتنام واللاوس وكمبوديا والتايلاند وميانمار وماليزيا. ويُضاف إلى هذه الطرق الربط بين مختلف موانئ المدن الصينية وموانئ تلك الدول وبين مطارات المدن الصينية الكبرى و مدن الدول الأعضاء في "رابطة دول جنوب شرق آسيا"<sup>408</sup> (ASEAN) بخطوط جوية كثيفة تستثمر سياسة السماء المفتوحة المصادق على اتفاق بشأنها من طرف كل دول المنظمة تقريبا<sup>409</sup>.

407- Ibidem.

408- تايلاند، إندونيسيا، الفلبين، ماليزيا، سنغافورة، بروناي دار السلام، فيتنام، اللاوس، ميانمار و كمبوديا.

409- LehmanBrown International Accountants, *op. cit.*, p.7.

### ج) ممر الصين باكستان:

يبلغ طول هذه الطريق 3000 كلم و تمتد من مدينة كاشغار في محافظة شينجيانغ غرب الصين إلى ميناء غوادر جنوب غرب باكستان لتربط بين طريق الحرير الاقتصادي في الشمال والطريق البحري للقرن الـ21 في الجنوب. و قد وقع البلدان من أبريل 2015 إعلاناً مشتركاً حول تقوية الترابط بينهما من خلال هذا الطريق وعدد من المشاريع الموازية له، وقد خصصت الصين أزيد من 62 مليار دولار من أجل هذا الممر الاقتصادي ذي الأهمية الاستراتيجية والأثر الكبير على ربط جنوب آسيا و الصين وآسيا الوسطى التي تمثل معا محركات مهمة للنمو بالقارة الآسيوية<sup>410</sup>.

وترجع أهمية ميناء غوادر لموقعه الاستراتيجي المنفتح على بحر العرب والقريب من مضيق هرمز الذي يعبره ثلث التجارة النفطية البحرية العالمية، علاوة على قربه من شينجيانغ أكثر من الموانئ الأخرى في شرق الصين مما سيوفر وقتا وكلفة لا يستهان بها في المبادلات التجارية عن طريقه. ويهدف التعاون الصيني الباكستاني إلى جعل ميناء غوادر منطقة اقتصادية خاصة و منصة للمبادلات في مجال المعادن و الصناعات المتقدمة و البترول و المنتجات الفلاحية. علاوة على التخطيط لإنشاء مطار دولي جديد بغوادر واستثمارات صينية في الطاقوتين الشمسية والنووية والطاقة الخضراء التي من شأنها أن توفر لباكستان نصف ما تحتاجه من الكهرباء فضلاً عن أنابيب البترول التي من المرتقب أن تعبرها 17% من حاجيات الصين من النفط.<sup>411</sup>

### ج) ممر بنغلاديش الصين الهند ميانمار:

يشمل هذا الممر الدول الأربعة المشار إليها في الاسم مع تركيز خاص على الهند، و يبلغ الجزء الأساسي منه مسافة 2800 كلم على شكل خطوط سكك حديدية و خطوط جوية و شبكات اتصال وطرق عبرمائية. وقد كان اقتراح إنشاء هذا الممر بشكل مشترك بين الهند

410- Ibid., p. 8.

411- Ibid., p. 9.

والصين منذ ماي 2013 بغرض تسهيل المبادلات بين منطقتي يونان بالصين وكولكاتا بالهند مروراً من ميانمار و بنغلاديش و هو مسار يهم مساحة تقدر ب 1,65 مليون كيلومتر مربع وأزيد من 440 مليون نسمة<sup>412</sup>.

يلاحظ من أهمية تلك الممرات الاقتصادية و حجمها أن تشييدها من شأنه أن ينعش أسواق القارة الآسيوية و يعزز بشكل كبير حركة التواصل التجاري و السياسي سواءً بين القوى الآسيوية فيما بينها، المتنازعة منها و المتوافقة، أو بين الدول الآسيوية و غيرها من الدول الأوروبية و الإفريقية. فعلى الصعيد العالمي تعتبر الممرات الاقتصادية أكثر الطرق نجاعة لربط البلدان بالتجارة والصناعة والإمكانيات الاستثمارية مع بعضها البعض، وعلى المدى الطويل توفر هذه الممرات وصولاً سريعاً إلى وحدات الإنتاج الصناعي وتخفيضاً لتكاليف المعاملات التجارية وتقليصاً للمُدَد الزمنية لرحلات السلع والبضائع<sup>413</sup>.

## (2) تحديات المبادرة الصينية بالقارة الآسيوية و ضمانات نجاحها:

لما كانت مبادرة الحزام و الطريق بذلك الحجم الكبير الذي اتخذته، أصبح من الطبيعي أن تتطلب التزاماً كبيراً و ضمانات توازي أهمية أهدافها و سعة المجال الجغرافي الذي تغطيه. وكذلك فإن التحديات التي تطرحها تصبح، بداهة، كبيرة لا يستهان بها.

### أ- تحديات مبادرة الحزام و الطريق بالمجال الآسيوي:

هناك مجموعة من التحديات الموضوعية والتقنية التي لا بد لمبادرة الحزام والطريق أن تأخذها بعين الاعتبار، ولا شك أن الجهات الصينية المسؤولة عن المشروع تعي أهميتها وسبل التغلب عليها. ومن منطلق ارتكاز المبادرة على ربط البنى التحتية و شق الطرق والممرات الاقتصادية الكبرى و على تنسيق السياسات المالية و الاقتصادية فإنه سيتعين بذل

412- LehmanBrown International Accountants, *op. cit.*, p.9.

413- *Ibidem*.

جهود كبيرة لإنشاء آليات موحدة و منسجمة لتنسيق عملية النقل من دولة إلى دولة أخرى على الرغم من طول المسافات واختلاف التدابير الوطنية لكل بلد عن الآخر. وكذلك لا بد من التعاون في المجال الأمني الذي سيكون صمام الأمان الحامي لمليارات الدولارات المستثمرة و العابرة للحدود.

يزيد من جدية الهاجس الأمني أن المنطقة الآسيوية تعرف عددا لا يستهان به من التحركات الإرهابية منذ زمن طويل خصوصا بعد أن انطلقت من آسيا الوسطى أكبر التنظيمات الإرهابية المنظمة التي سميت ب"الجبهة الإسلامية العالمية للجهاد ضد اليهود و الصليبيين" (تنظيم القاعدة) واليوم، بعد الهزائم الواضحة لـ"داعش" بالعراق و سوريا سيكون من الطبيعي أن تحترس الدول الآسيوية من عودة مواطنيها المقاتلين المنتمين لهذا التنظيم إلى بلدانهم علاوة عن التنظيمات المتواجدة بثغور آسيوية، ولا ننسى أن ثمانية تنظيمات إرهابية من أكبر التنظيمات في العالم كلها تواجدت أو متواجدة بآسيا، و هو عدد أكبر من ذلك الذي تعرفه مناطق أخرى كالشرق الأوسط و أفريقيا (جماعة أبو سيف، القاعدة، إمارة القوقاز، الجماعة الإسلامية، لشكر طيبة، الحركة الإسلامية لأوزباكستان، الحركة الإسلامية لتركمستان الشرقية ثم طالبان)<sup>414</sup>.

أما فيما يخص التحدي المتصل بتوجس بعض الدول في المبادرة و أهدافها فتجدر الإشارة إلى أن هناك عدد من المهتمين ينظرون إلى المشروع الصيني أساسا من مقاربة جيوبوليتيكية<sup>415</sup>، ويرون فيه اتجاها نحو تغيير موازين القوى في النظام الاقتصادي العالمي القائم، إلا أنه من المبكر الجزم بصحة هذا الرأي الآن، ليس لأن الصين تنفي هذا فقط و تؤكد على مبادئ التعايش السلمي و نبذ التدخل في الشؤون الداخلية للدول بل لأن المبادرة في حد ذاتها تحمل جوابا على هذا التخوف، حيث أن سعيها نحو تكثيف التعاون الاقتصادي و تحييد التوترات السياسية ينطوي على فرص إيجابية للتقريب بين مختلف الأطراف المتنازعة كلما

414- Laurent Dupuis, Les 18 principaux groupes islamistes armés dans le monde, <https://www.la-croix.com/Actualite/Monde/Les-18-principaux-groupes-islamistes-armes-dans-le-monde-2014-09-23-1210674> , consulté le 5/02/2019.

415- Thierry GARCIN, loc. cit.

ارتبطت مصالحها الاقتصادية، خصوصا و أن الطريق و الحزام يعبر دولا مختلفة فيها الصديقة فيما بينها وفيها التي تعيش خلافات و توترات لاسيما في المحيط الآسيوي.

علاوة على حجم المنافسة الدولية الذي ستعرفه عدد من المناطق التي تعد أساسية ضمن المبادرة الصينية مثل القارة الإفريقية و آسيا الوسطى اللتان تلتقيان فيهما طموحات أطراف دولية مختلفة قد تشكل تحديات لبعضها البعض بقدر ما تتيحه من فرص اقتصادية للمنطقتين. وفي هذا الإطار هناك احتمال وارد بأن تتنازل المشاريع و الاستراتيجيات المشابهة للمبادرة و إن بتسميات و أشكال مختلفة من قبيل تلك الاستراتيجية التي سبق للاتحاد الأوروبي أن اقترحها سنة 2018 و التي تستهدف تعزيز التعاون مع الدول الآسيوية من خلال ربط شبكات البنية التحتية و شبكات الطاقة و الاتصال و عدد من الشركات مع البلدان والمنظمات الجهوية الآسيوية<sup>416</sup>.

بالإضافة إلى ذلك هناك خوف دول كثيرة من أن تضاعف طرق الحرير حجم الصادرات الصينية إليها دون جلب قدر مواز من الواردات وهو ما يمكنه أن يعمق العجز التجاري الذي تعرفه دول عديدة مع الصين بما فيها الدول الآسيوية المجاورة لها. إلا أنه منذ سنة 2017 تم تسجيل، ولأول مرة، زيادة في حجم واردات الصين من دول "الحزام و الطريق" أسرع من صادرات الصين إليها، و حسب الموقع الرسمي لمبادرة الحزام و الطريق فقد بلغت قيمة واردات الصين من تلك الدول 666 مليار دولار أمريكي سنة 2017 بزيادة نسبة 20% مقابل زيادة صادرات الصين ب 8,5% فقط مقارنة بالسنة التي سبقتها<sup>417</sup>.

#### ب- ضمانات و آفاق التعاون الصيني الآسيوي في إطار "الحزام والطريق":

على الرغم من التحديات التي تطرحها المبادرة الصينية فإن الاطلاع على مختلف جوانبها، وخصوصا في بعدها الآسيوي، يؤكد أن جمهورية الصين الشعبية ماضية في تنفيذها

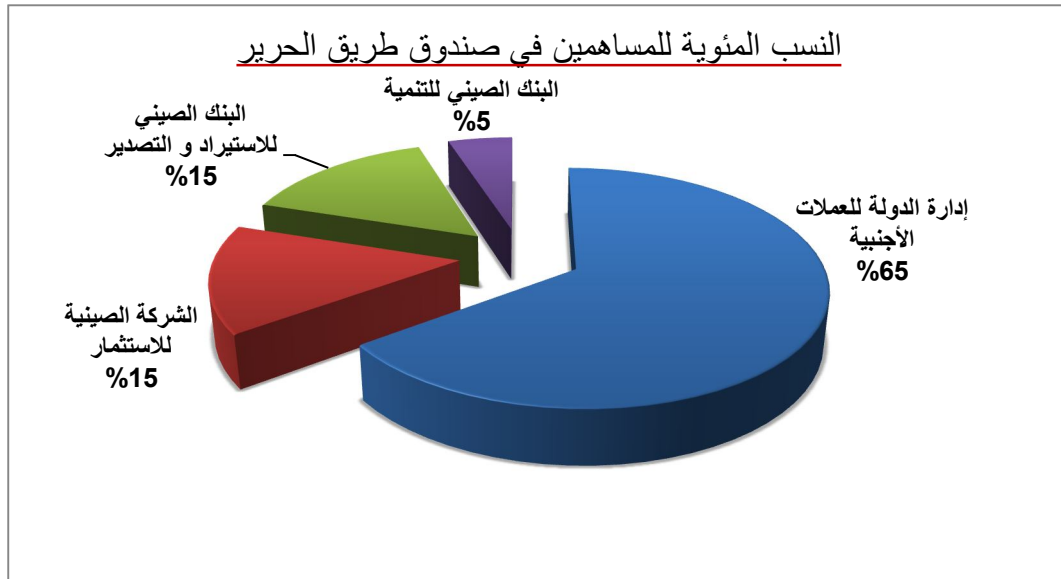
416- يربا الخراشي، هذا هو أكبر تحد أمام مبادرة "الحزام والطريق" الصينية، مدونات الجزيرة، استرجع بتاريخ 26 يناير 2019 على الساعة 19:30 على الموقع التالي: <https://blogs.aljazeera.net/blogs/2018/10/10/>.

417- الموقع الرسمي لمبادرة الحزام و الطريق، استرجع بتاريخ 22 يناير 2019 على الساعة 23:00 : <https://ara.yidaiyilu.gov.cn/noticia/word/36536.htm>

بإحكام و بعد نظر كبيرين، ولاشك أن ورشا عملاقا بهذا الحجم كان يستدعي أن تتم دراسة جميع أبعاده و متطلباته على أمد بعيد قبل أن يُشرع في تنفيذه. و هناك عنصرين اثنين يمكن اعتبارهما ضمانات على جدية الصين و التزامها باستدامة تنفيذ المبادرة و مشاريعها و أولوية الدول الآسيوية في إطارها:

- فاستعداداً لتنفيذ الاستثمارات التي تتطلبها المبادرة أنشأت الصين منذ دجنبر 2014 شركة "صندوق طريق الحرير" باستثمار قيمته 40 مليار دولار أمريكي و 100 مليار يوان صيني، ويمكن اعتباره أبرز الضمانات الأساسية لاستدامة المشاريع المبرمجة في إطار المبادرة.

يهدف الصندوق إلى دعم تمويل البنيات التحتية في مختلف المجالات التي سلف ذكرها في الدول الواقعة على طول "الحزام و الطريق" وهو يتكامل مع باقي الأبنك التتموية الدولية ويعزز أدوارها رغم أنه أكثر ارتباطا بالمبادرة. و مع أنه صيني الأصل فهو آسيوي المقاصد و يرحب بانضمام المستثمرين سواء من داخل الصين و آسيا أو خارجهما<sup>418</sup>. و يوضح الشكل أسفله<sup>419</sup> توزيع نسب رأسمال البنك بين مختلف المساهمين في الصندوق.



- ثم يمكن اعتبار إقدام الصين على إنشاء البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية كإحدى الضمانات و المؤشرات على امتلاكها لرؤية شاملة للتنمية الإقليمية بآسيا و التي تشكل

418- نفس المرجع السابق.

419- الموقع الرسمي لصندوق طريق الحرير، استرجع بتاريخ 22 يناير 2019 على الساعة 23:20 : <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>



## مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم

مبادرة الحزام و الطريق واحدا من عناصرها و يمثل هذا البنك، الذي يعد أول مؤسسة مالية يتم تأسيسها من طرف الصين وهي التي راكمت تجربة كبيرة في المجال المالي يشهد عليها كون أربعة من البنوك الخمسة الأولى في العالم صينية الأصل.<sup>420</sup>

أسس البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية في دجنبر 2015، و افتتحت أعماله في يناير 2016. وهو مؤسسة بنكية متعددة الأطراف برأسمال يبلغ 100 مليار دولار (49 % منها للصين) يقع مقرها المركزي بالعاصمة بكين و تهدف لتعزيز الأداء و العوائد الاقتصادية و الاجتماعية لآسيا من خلال الاستثمار في البنيات التحتية المستدامة و مختلف القطاعات المنتجة بآسيا و خارجها. و يبلغ عدد أعضاء البنك 70 دولة من مختلف أنحاء العالم (كما هو موضح بالجدول) مع وجود 23 دولة إضافية في طور الانضمام.<sup>421</sup>

### الدول الأعضاء في البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية<sup>422</sup>

الأعضاء المرتقبين		الأعضاء غير الإقليميين	الأعضاء الإقليميين
غير إقليميين	إقليميين		
الأرجنتين، بلجيكا، بوليفيا، البرازيل*، الشيلى، الإكوادور، غانا، اليونان، كينبا، ليبيا، المغرب، البيرو، الجزائر	تونغا، جزر كوك الكويت*، لبنان، بابوا غينيا الجديدة، أرمينيا	النمسا، بلاروسيا، كندا، الدنمارك، مصر، إثيوبيا، فينلاندا، فرنسا، ألمانيا، هنغاريا، إسلاندا، إرلاندا، إيطاليا، لوكسمبورغ، مدغشقر، مالطا، هولاندا، النرويج، بولاندا، البرتغال، رومانيا،	فيتنام، باكستان، الفلبين، قطر، روسيا، الساموا، العربية السعودية، سنغافورة، سيريلانكا، طاجكستان، تايلاند، تيمور الشرقية، تركيا، الإمارات العربية المتحدة، أوزبكستان، فانواتو، أفغانستان، أستراليا، أذربيجان، البحرين، بنغلاديش، بروناي دار السلام، كمبوديا، الصين، قبرص، الفيدجي، جورجيا، الهند، هونكونغ /الصين، إندونيسيا، إيران، إسرائيل، الأردن،

420- وهي بالترتيب: البنك الصناعي والتجاري الصيني، بنك التعمير الصيني، بنك الصين و البنك الزراعي الصيني. انظر فتح الله ولعلو، نحن والصين، مرجع سابق، ص 11.

421- الموقع الرسمي للبنك، استرجع بتاريخ 1 فبراير 2019 على الساعة 01:00 :  
<https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>

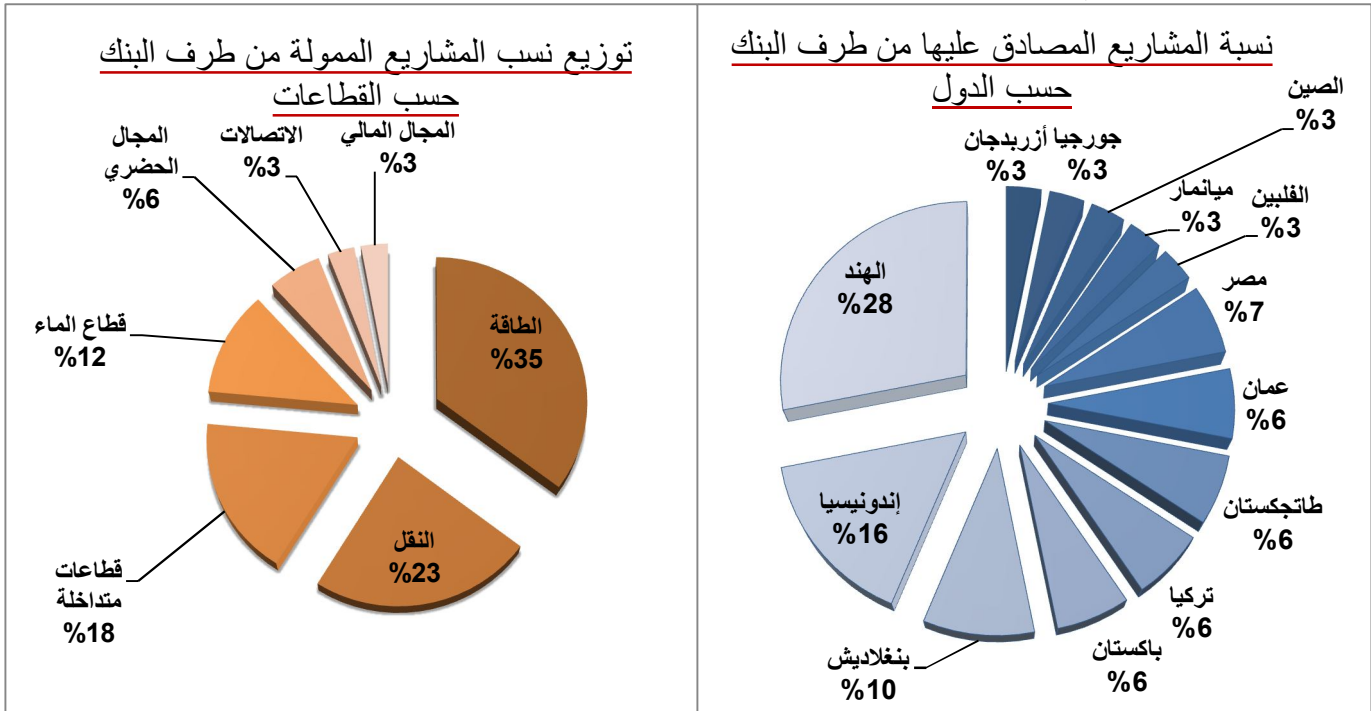
422- الجدول من إعداد الباحث بناء على الموقع الرسمي للبنك: <https://www.aiib.org/en/index.html>

\* عضو مؤسس مرتقب

## مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم

كزاخستان، كوريا، قرغيزستان، اللاوس، ماليزيا، المالديف، منغوليا، ميانمار، النيبال، نيوزيلاندا، عمان.	إسبانيا، السودان، السويد، سويسرا، المملكة المتحدة.	سيريبيا، جنوب إفريقيا*، الطوغو، فنزويلا.
---	--	--

وعلى الرغم من أن البنك مؤسسة متعددة الأطراف و ليست أداة مالية لتنفيذ مشاريع المبادرة الصينية بالضرورة إلا أن تأسيسه يعكس الالتزام الصيني الجدي نحو محيطها الآسيوي فهو من حيث التسمية و الأولويات يضع دول آسيا على رأس اهتماماته كما يؤكد ذلك توزيع قروضه و دعمه للاستثمارات و المشاريع التي صادق عليها، و يبلغ حتى اليوم 35 مشروعاً مختلفاً بمبلغ إجمالي يزيد عن 7,50 مليار دولار موزعة حسب أولويات المؤسسة كما هو موضح بالمبيانين أسفله<sup>423</sup>. كما أن هناك 25 مشروعاً مقترحاً قيد الدراسة من طرف البنك وكلها تهم دولا آسيوية.<sup>424</sup>



لعل المبيانين أعلاه يحملان دلالات واضحة عن أهمية آسيا في التصور الصيني لمبادرة الحزام والطريق وعلى القطاعات التي تحظى بالأولوية لديها. و يتبين أن القسط

423- من إعداد الباحث بناء على المعطيات الواردة بالموقع الرسمي للبنك.

424- الموقع الرسمي للبنك، استرجع بتاريخ 1 فبراير 2019 على الساعة 00:10:

<https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>

الأكبر من المشاريع المدعومة و الممولة تنتمي لدول تدخل ضمن مسار المبادرة و لقطاعات مهمة لتنفيذها، علما أن البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، كما سبقت الإشارة، ليس أداة صينية لتمويل المبادرة و هو ما يفسر حضور دول لا تدعم المبادرة بالضرورة أو لها تحفظات عليها مثل الهند التي سيمول بها العدد الأكبر من المشاريع و يبلغ تسعة مشاريع.

ومن خلال ما سبق، يمكن اعتبار المؤسستين الماليتين إحدى الضمانات الواقعية على قدرة الصين على استدامة مبادرة الحزام والطريق و تنفيذ مشاريعها في إطار مبدأ الكسب المشترك وتقاسم المنافع الذي تعتبره الصين محوريا في سياستها الخارجية الاقتصادية. و على الرغم من اختلاف البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية عن صندوق طريق الحرير من حيث كونه مؤسسة دولية متعددة الأطراف وليس جزءاً من المبادرة فهو يتقاطع معها على مسويين اثنين: انفتاحه على جميع أعضاء المجتمع الدولي الراغبة في الانضمام، و لذلك نجد من بين أعضائه أربع دول من مجموعة الدول الصناعية السبع و أربعة عشر دولة من مجموعة العشرين و جميع الدول دائمة العضوية بمجلس الأمن باستثناء الولايات المتحدة الأمريكية. ثم إن البنك كما هو مبين بالشكل يركز أساسا على الاستثمار في مجال الطاقة بمختلف أشكالها و النقل و الاتصالات و كل ما من شأنه ربط المدن الصناعية و المراكز التجارية بالمحيط الآسيوي.

## الخاتمة:

لعل هنري كيسنجر كان ذا رؤية ثابتة عندما أشار للرئيس الأمريكي نيكسون، عقب اللقاء الذي جمع هذا الأخير برئيس الوزراء الصيني، شواين لاي، سنة 1972، بأنه باستثناء بريطانيا فإن الصين هي الأقرب لأمريكا في إدراكاتها الدولية، وهي اليوم قد أثبتت أن إدراكها للحياة الدولية آنذاك قد رسي بها إلى الشاطئ الصحيح اليوم وهي تحتل مكانات متقدمة على مختلف المستويات بل و تساهم بشكل جلي في تحويل أنظار العالم نحو آسيا.

وقد كان من حظ آسيا أن بها قوى اقتصادية عدة لا يستهان بها، من قبيل الصين و اليابان والهند وغيرها وهي القارة الأكبر من حيث عدد السكان والمساحة والتي تعرف النمو الاقتصادي الأسرع في العالم (تحديداً آسيا الجنوبية و جنوب شرق آسيا)، لتكون مبادرة الحزام و الطريق متمتعة بإطار جغرافي واقتصادي إيجابي ومحفز من شأنه أن يساعد على إنجاحها، كما ستساهم هي كذلك في الدفع بعجلة النمو لآسيا و تعزيز التعاون الإقليمي من خلال الربط بين مختلف المراكز الآسيوية المهمة تجارياً واقتصادياً.

ومن هذه الزاوية يمكن اعتبار مبادرة الحزام و الطريق فرصة لآسيا ككل وليس للصين فحسب، مادامت ملتزمة بالمبادئ المعلنة التي تقوم عليها من قبيل احترام قواعد السوق و الدور الأساسي للشركات والمنفعة المتبادلة. ويتضح كذلك من خلال ما سبق أن المبادرة من خلال تعزيزها للانفتاح الآسيوي على قارتين هامتين كأوروبا وأفريقيا، وهي اليوم تربط 48 مدينة صينية بـ42 مدينة أوروبية، ستكون واحداً من أكبر المشاريع الداعمة للسلام والمساهمة في النمو العالمي و المدافعة عن نظام عالمي يسع الجميع.

## قائمة المصادر والمراجع

### المراجع باللغة العربية:

#### ■ الكتب:

- تيريل روس، الامبراطورية الصينية الجديدة وماتعنيه للولايات المتحدة الأمريكية، ترجمة محمد محمود العشماوي، المركز القومي للترجمة، القاهرة.
- ولعلو فتح الله، نحن و الصين الجواب على التجاوز الثاني، المركز الثقافي العربي، الدار البيضاء، المغرب، الطبعة الأولى 2017.

#### ■ الدوريات:

- التميمي ناصر، صعود الصين : المصالح الجوهريّة لبكين و التداعيات المحتملة عربياً، المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، العدد 461، يوليو 2017.
- الكريني إدريس، الصين و تحولات النظام الدولي الراهن، المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، العدد 461، يوليو 2017

#### ■ ويديوغرافيا:

- عزت شحرور، مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية، مركز الجزيرة للدراسات، استرجع بتاريخ 15 يناير 2019 على الساعة 00:10 على الموقع :

<http://studies.aljazeera.net/ar/reports/2017/05/170511122804784.html>

- هيثم قطب، كيف تغير الصين النظام العالمي، 11 فبراير، 2015، على الموقع التالي:

<https://www.sasapost.com/how-do-china-change-the-global-system/>

- يربا الخراشي، هذا هو أكبر تحد أمام مبادرة "الحزام والطريق" الصينية، مدونات الجزيرة، استرجع بتاريخ 26 يناير 2019 على الساعة 19:30 على الموقع التالي:

<https://blogs.aljazeera.net/blogs/2018/10/10/>

- يوسف رزين، النظام الدولي: النشأة و التطور، موقع الحوار المتمدن، محور السياسة و العلاقات الدولية. العدد 4422، سنة 2014، استرجعت بتاريخ 12 يناير 2019، الساعة 15:20، على الموقع :

<http://www.ahewar.org/debat/show.art.asp?aid=410015>

- محمود خليفة جودة محمد، أبعاد الصعود الصيني في النظام الدولي و تداعياته 1991-2010م، المركز الديمقراطي العربي، 26 أبريل 2014. استرجع بتاريخ 15 يناير 2019 على الساعة 14:45 على الموقع التالي: <https://democraticac.de/?p=570>

- محددات العلاقات الأمريكية-الصينية، مركز حرمون، وحدة دراسة السياسات، <https://geiroon.net/archives/147978>

- <https://ara.yidaiyilu.gov.cn/data/news/77008.htm>

- [http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/spc/2017-05/01/content\\_740627.htm](http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/spc/2017-05/01/content_740627.htm)

### المراجع باللغات الأجنبية:

#### ▪ الدوريات:

- Wang Yi, work together to create a community of shared future for mankind, Foreign Affairs Journal, the 120<sup>th</sup> issue, summer 2016.
- Raphael ZiroMwatela, Zhao Changfeng, Africa in China's 'One Belt, One Road' Initiative: A Critical Analysis, IOSR Journal Of Humanities And Social Science (IOSR-JHSS) Volume 21, Issue12, Ver. 1 (December. 2016).

▪ التقارير

- Lehman Brown International Accountants, the Belt and Road Initiative, (www.lehmanbrown.com), PDF.
- Asian infrastructure finance 2019 Bridging Borders: Infrastructure to Connect Asia and Beyond, Asian Infrastructure Investment Bank Report, PDF.

▪ ويديوغرافيا:

- Laurent Dupuis, Les 18 principaux groupes islamistes armés dans le monde, <https://www.la-croix.com/Actualite/Monde/Les-18-principaux-groupes-islamistes-armes-dans-le-monde-2014-09-23-1210674>
- <https://www.theguardian.com/cities/ng-interactive/2018/jul/30/what-china-belt-road-initiative-silk-road-explainer>
- Thierry GARCIN, Le chantier - très géopolitique - des Routes de la soie, consulté le 18 février 2018 sur le site : <https://www.diploweb.com/Le-chantier-tres-geopolitique-des-Routes-de-la-soie.html>
- Namalgbzanga, la Chine, 1ère puissance économique mondiale : implications pour l'Afrique : <http://www.burkinathinks.com/qui-sommes-nous/la-chine-1ere-puissance-economique-mondiale-implications-pour-lafrique?showall=1>
- La Tribune Afrique, Chine-Afrique : forte progression des échanges au 1er semestre 2017, <https://afrique.latribune.fr/economie/2017-08-04/chine-afrique-forte-progression-des-echanges-au-1er-semestre-2017-746248.html>
- <http://www.silkroadfund.com.cn/enweb/23775/23767/index.html>
- <https://www.aiib.org/en/about-aiib/index.html>
- [http://french.xinhuanet.com/chine/2018-01/03/c\\_136869148.htm](http://french.xinhuanet.com/chine/2018-01/03/c_136869148.htm)

- Lowy Institute For International Policy, classement des Etats du monde par indice de diplomatie en 2017:
- <https://atlasocio.com/classements/politique/diplomatie/classement-etats-par-indice-de-diplomatie-monde.php>
- Agence de presse chinoise de Xinhua, La sonde chinoise Chang'e-4 se pose en douceur sur la face cachée de la Lune : [http://french.xinhuanet.com/2019-01/03/c\\_137717726.htm](http://french.xinhuanet.com/2019-01/03/c_137717726.htm)



## الفصل الرابع

## مستقبل مشروع طريق الحزام الصيني في ظل العقبات السياسية والاقتصادية

أ. ميران حسين حسن

أكاديمي وأستاذ جامعي في الهيئة الكردستانية للدراسات الاستراتيجية والبحوث العلمية -  
كردستان العراق

### المقدمة:

يُعدّ مشروع مبادرة الحزام والطريق الصينية من اكبر المشاريع الاقتصادية على مستوى العالم، والتي تخطط الصين لتنفيذها منذ عام 2013 كمشروع اقتصادي وسياسي واستراتيجي شامل يهدف إلى إبراز القوة الاقتصادية الصينية على مستوى العالم، ويحقق العديد من الأهداف الاستراتيجية الأخرى للصين على مستوى العالم.

فالجانب الظاهري للمشروع والذي يهدف إلى تنشيط التجارة بين الصين وأوروبا وتطوير وإنشاء المئات من المشاريع الاقتصادية على طول الطريق الذي يمر بها الطريق، سيخلق مراكز نفوذ استراتيجية وعسكرية محتملة للصين وسيؤدي إلى زيادة تغلغلها في وسيطرتها على الطرق الملاحية والمناطق الاستراتيجية في آسيا وافر يقيا وأوروبا، وربما سيؤدي في المراحل المتقدمة إلى إنشاء قواعد عسكرية وزيادة النفوذ السياسي الصيني في هذه الدول بحجة حماية المصالح التجارية والاقتصادية الصينية، وخاصة ان الصين قد قامت فعلا على إنشاء قواعد عسكرية لها في مناطق خارج الصين.

وعلى الرغم من الجوانب الإيجابية لهذا المشروع والذي يهدف إلى ربط الصين بأوروبا والأهمية الاستراتيجية والجيوبوليتيكية للمشروع على المستوى العالمي والأبعاد الاقتصادية الكبيرة، والذي يهدف إيصال المنتجات الصينية الرخيصة للأسواق الأوروبية والعالمية، إلا أنّ هذا المشروع سيصطدم بعدة عقبات كبيرة ربما ستحول دون تنفيذه أو ستؤدي إلى إضعاف دوره المرسوم في الوقت الحاضر وفي المستقبل، بسبب وجود العديد من المشاكل التي ستعترض تنفيذ المشروع خلال مرحلة التنفيذ أو بعد تنفيذه والتي ربما ستؤدي

إلى إضعاف الأهداف الاقتصادية والسياسية والاستراتيجية والتي تهدف الصين إلى الحصول عليها من وراء تنفيذ المشروع.

فالمشروع الذي تهدف الصين من تنفيذها تهدف إلى ربط الاقتصاد الصيني بأوروبا وإنشاء ممر تجاري يربط الشرق والغرب، ولكنه سيعاني من مشاكل سواء من الدول التي تمر بها ومن المفترض أن تكون مستفيدة منها، أو من قبل الدول الأوروبية أيضاً التي هي أيضاً ستكون مستفيدة من تنفيذ المشروع، والأوضاع السياسية والأمنية والتي تعاني منها المناطق التي تمر بها أو من قبل الدول الكبرى التي تخشى على مصالحها من تنفيذ المشروع.

فالصين تهدف منذ فترة طويلة إلى أن تكون لها دور أكبر في رسم السياسة الدولية من خلال انتهاج نمط معين من السياسات، وأنها تشعر بأنها لم تتمكن من ممارسة الدور والتي يتلاءم مع حجمها وعدد سكانها وحجم مشاركتها في الاقتصاد العالمي، وأنها تهدف من خلال تنفيذ المشروع في جانبه الاقتصادي إلى إحياء طريق الحرير وإيجاد الأسواق الكبيرة لمنتجاتها الرخيصة قليلة التكلفة وإيصالها للأسواق الأوروبية والمحطات التجارية والتي تمر بها الخط التجاري، وفي الجانب السياسي والاستراتيجي فان الصين تسعى منذ بداية التسعينات الظهور بمظهر الدول العظمى ومنافسة الدول الكبرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية وروسيا والاتحاد الأوروبي واستخدام وفرة الإنتاج ورخص الإنتاج لأهداف سياسية واستراتيجية على مستوى العالم وفرض نفوذها على العالم.

أي أن هذا المشروع بالإضافة إلى كونه اقتصادي له أهداف سياسية واستراتيجية وسيؤدي إلى فرض المزيد من الهيمنة الصينية على المناطق التي تمر بها المشروع والدول الأوروبية على حد سواء وإلى المزيد من الهيمنة المنتجات الصينية على الأسواق العالمية، أي أنه ذات أبعاد سياسية واستراتيجية فالصين تسعى من تنفيذ المشروع إلى الظهور بمظهر الدول العظمى واستخدام الوفرة في الإمكانيات العسكرية والاقتصادية والاستراتيجية الصينية لفرض نفسها على العالم كقوة مؤثرة وفاعلة في العالم..

لذلك فمن المتوقع أن يتم عرقلة المشروع من قبل المارة بها بسبب وجود مشاريع متضاربة من قبل هذه الدول أو من قبل الدول الأوروبية والتي تستهدفها المشروع بسبب

التوجس من ازدياد النفوذ الصيني ومن قبل الدول الكبرى مثل الولايات المتحدة الأمريكية كون أن المشروع يمثل تهديد استراتيجي لمصالحها في العالم.

## (1) العقبات السياسية:

تعدّ الولايات المتحدة الأمريكية من أبرز العوائق التي ستعيق تنفيذ هذا المشروع في الوقت الحاضر، حيث أن الولايات المتحدة الأمريكية سوف لن تسمح بنجاح هذا المشروع على أرض الواقع، كون أن هذا المشروع سيؤدي إلى ازدياد هيمنة التتين الصيني على منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا وأوروبا، وسيؤدي إلى إضعاف الدورة الأمريكي في العالم.

كون أن الولايات المتحدة تعي انه على الرغم من الجانب الاقتصادي والتجاري البارز في المشروع، لكنه في جوهره هو مشروع استراتيجي وسياسي ويهدف إلى التغلغل الصيني في قارات آسيا وأفريقيا وأوروبا ومنطقة الشرق الأوسط، ومن غير المرجح ان تقف الولايات المتحدة الأمريكية مكتوفة الأيدي أمام هذا المشروع.

وقد أشارت صحيفة «أستراليان فايننشال ريفيو»، إلى أنه على جدول أعمال المحادثات بين ترينبول رئيس وزراء أستراليا، والرئيس الأميركي دونالد ترمب، مناقشة خطة مشروع بنية تحتية مشتركة بين الولايات المتحدة وأستراليا والهند واليابان، بديلا لمبادرة «الحزام والطريق» الصينية، سعيا إلى مواجهة اتساع نفوذ نطاق بكين، وعلى الرغم من أن الخطة المشتركة لخلق بديل للحزام والطريق وليدة، إلا أن هناك إصرارا من الولايات المتحدة على الحد من النمو الاقتصادي للصين، والذي يعد مشروع الحزام والطريق أحد أهم ركائزها الأساسية، والذي وضعت الصين 900 مليار دولار لتنفيذه، معولة عليه بأنه طريقها لمد صادراتها كالأخطبوط العملاق على خريطة العالم بسلاسة.

حيث أن الجميع يؤكدون بان الصين أصبحت تمثل تهديدا حقيقيا لأميركا التي يعرف الجميع أنها لن تتنازل عن مركزها كأكبر اقتصاد عالمي، خاصة منذ تولي دونالد ترمب كرسي الرئاسة في البيت الأبيض، وهو يصر على الاستمرار في ارتداء قبعة رجل الأعمال،

ويتعامل مع جمهورية الصين الشعبية كما يتعامل مع منافسه القوي داخل السوق، يتابع مميزاته ونقاط قوته، ويعمل على إضعافها، ويستغل نقاط ضعفه لمصلحته، ويصر على إزاحته من أمامه، أو توسيع الفارق بينهما، حيث هنالك حرب تجارية بين أميركا والصين، والتي بدأها ترمب بفرض ضرائب على الواردات الصينية، بلغت قيمتها أكثر من 60 مليار دولار، وردت عليها الصين بفرض ضرائب فوريه على أكثر من 120 منتجاً أميركياً، ولا نعلم التطورات في هذه المعركة ستذهب إلى أين.

ورغم أن مشروع البنية التحتية الإقليمي المشترك بين أميركا وأستراليا، والهند واليابان، بديلاً لمبادرة الحزام والطريق الصينية التي تتكلف مليارات الدولارات، سعياً إلى مواجهة اتساع نطاق نفوذ بكين، أتى متأخراً بعد بداية الصين بأكثر من 5 سنوات، ورغم أن خطة المشروع ما زالت تحت النقاش الجدي، إلا أن علاقات الولايات المتحدة الدولية القوية، تعمل لمصلحتها في إنجاح هذا المشروع<sup>425</sup>.

من جهة أخرى من المتوقع أن تعمل الولايات المتحدة الأمريكية على إفشال المشروع عن طريق ممارسة الضغوط على حلفائها وخلق المشاكل المتعددة للمشروع والعمل على إفشالها، كون أن هذا المشروع سيعمل على تقوية النفوذ الصيني في جميع أنحاء العالم، وأن الولايات المتحدة الأمريكية تدرك جيداً الأبعاد الاستراتيجية والسياسية والعسكرية للمشروع.

ومن جهة أخرى تعد الأزمة الإيرانية من المشاكل الكبيرة والتي ستعترض المشروع في حال استمرار المشاكل الحالية بين الولايات المتحدة الأمريكية وإيران واستمرار العقوبات الاقتصادية المفروضة على إيران.

وتعدّ إيران من أبرز الدول المشاركة في مشروع الحزام والطريق الصيني باعتبارها دولة محورية في تنفيذ المشروع، كون أن المشروع يمر بالأراضي الإيرانية باتجاه تركيا ومن ثم إلى أوروبا وأنها تقع ضمن احد الخطوط الرئيسية البرية الستة للمشروع، وهنالك مخطط آخر ضمن المشروع يشير إلى استخدام الموانئ الإيرانية على بحر العرب والخليج العربي.

425- موقع الشرق الأوسط / <https://aawsat.com/home/article/1180846/>

ولكن التطورات الأخيرة والحصار والمقاطعة المفروضة من قبل واشنطن على إيران تعد من أبرز المشاكل والعراقيل والتي ستقف أمام تنفيذ المشروع، في الوقت الذي أقرت فيه الولايات المتحدة الأمريكية العديد من العقوبات المفروضة على إيران، وقد دخلت الحزمة الثانية من العقوبات الأميركية على إيران حيز التنفيذ وتشمل هذه المرة قطاعي النفط والمصارف، بعدما أعلن الرئيس الأمريكي دونالد ترامب الانسحاب من الاتفاق النووي الإيراني في 8 أيار 2018.

من بينها حظر تصدير النفط والتعاملات المالية والمصرفية ومن المتوقع اشتداد العقوبات الاقتصادية والتجارية من قبل أمريكا على إيران، وان تشمل قطاعات التجارة والنقل والنشاطات الاقتصادية والتجارية الأخرى، وان واشنطن حددت عقوبات قاسية على الجهات والبلدان الغير الملتزمة بهذه العقوبات، في ظل احتمالية تفعيل عقوبات سابقة كانت قد فرضت على طهران في السابق يمنعها من المشاركة في أي اتفاقيات اقتصادية مشتركة.

والقرار الأميركي يعني منع كل الدول أو الكيانات أو الشركات الأجنبية من دخول الأسواق الأميركية في حال قررت المضي قدماً بشراء النفط الإيراني أو مواصلة التعامل مع المصارف الإيرانية<sup>426</sup>، وان ذلك سيحد من إمكانية تنفيذ احد الطرق الرئيسية للمشروع كون أن الصين والبلدان الأخرى سوف لن يتجرأوا على تحدي الولايات المتحدة والإصرار على إشراك إيران في المشروع يُعدّ رهاناً خطراً، كما أن الأوروبيين أيضاً سوف لن يرحبوا بإشراك الإيرانيين في مثل هذا المشروع..

ومن جهة أخرى هنالك مخاوف من توجيه ضربة عسكرية أميركية ونشوب حرب بين إيران والولايات المتحدة أو بين إيران وإسرائيل، وان ذلك لو حدث فلن يكون في صالح تنفيذ المشروع وسيعمل على إيقاف تنفيذ المشروع في الطريق الذي يمر بإيران، بالإضافة إلى التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز في حال توجيه ضربة عسكرية لها أو منعها من تصدير النفط.

ومن جانب آخر، فإن المشاكل والعلاقات المتوترة والتي تشهدها العلاقات بين إيران والدول المجاورة لها من بينها باكستان ودول الخليج العربي وآسيا الوسطى لن تكون مساعدة لإشراك إيران في مشروع الحزام والطريق الصيني.

وبالتالي فأمام الصين خياران أولهما إجراء تعديل في مسار احد خطوط المشروع وأن لا تمر بالأراضي الإيرانية، والبحث عن بدائل عن إيران لتنفيذ المشروع، والخيار الثاني هو تحدي واشنطن والمخاطرة بإشراك إيران في تنفيذ المشروع مع وجود احتمال بتأزم الأوضاع السياسية والاقتصادية والعسكرية في إيران واحتمالية توقف هذا الخط لو تم إشراك إيران بذلك المشروع.

## (2) العقبات الاقتصادية:

على الرغم من المزايا الاقتصادية والتي ستحصل عليها دول الأوربية ودول الاتحاد الأوربي من هذا المشروع المغربي إلا أن معظم الدول الأوربية لاسيما الدول الأوربية الكبيرة تتوجس من أي مساعي ومطامح صينية أو روسية للتغلغل في أوروبا، وان الجانب الاستراتيجي والنتائج المستقبلية للمشروع ستدفع بأوروبا للتفكير مليا بالجدوى الكاملة للمشروع وليس الجانب الاقتصادي فقط.

فالمشروع لو تم تنفيذه فان تأثيراته لن تقتصر على الجانب الاقتصادي فحسب وإنما الجوانب الأخرى وحتى فيما يخص الجانب الاقتصادي فان الدول الأوربية وخاصة التي ترتبط بعلاقات جيدة مع واشنطن لن تحبذ فكرة تنفيذ مثل هذه المشاريع.

فعلى الرغم من الترحيب الذي لاقاه المشروع من قبل عدد من الدول الأوربية إلا أن الدول الأوربية الكبرى تخشى كثيراً من النفوذ الصيني على القارة الأوربية.

حيث تبدو أوروبا منقسمة حول المشروع بين متفائل وقلق، حيث أشار بوغدان غورالتشيك، مدير مركز أوروبا في وارسو، والسفير السابق في آسيا، أن هذه النزعة إلى التوسع والتصميم الذي تبديه بكين أدبا إلى انقسامات عميقة داخل أوروبا.

ولا تخفي بعض الدول في أوروبا الغربية وخصوصاً في الشمال قلقها من تنفيذ المشروع حيث قال دبلوماسي غربي رفيع المستوى متسائلاً: «أليس (طريق الحرير الجديد) صيغة مغرية لإخفاء طموح للهيمنة على العالم؟». بدورها، قالت مسؤولة نشاطات الصين في «المعهد الفرنسي للعلاقات الدولية " أليس إيكمان " نظراً لحجم المشروع الصيني والغموض الذي يلفه، تلتزم دول أوروبية عدة بينها فرنسا وألمانيا الحذر. فهي تتساءل خصوصاً عن النتائج الجيو-استراتيجية لهذا المشروع على الأمد الطويل؟».

وفي مقال نشرته صحيفة ألمانية، حذر رئيس الوزراء الدنماركي السابق أندرس فوغ ريموسين من أنه يخشى أن تتنبه أوروبا متأخرة عندما تصبح شرائح كاملة من البنى التحتية في أوروبا الوسطى والشرقية تابعة للصين.

ومن جهته قال وزير الخارجية سيغمار غابرييل: «إذا لم نحضر استراتيجية في مواجهة الصين، فأنها ستتجح في تقسيم أوروبا».

أما فرنسا، فتتخذ موقفاً وسطياً وفق وكالة الصحافة الفرنسية. وقال وزير الخارجية الفرنسي، جان إيف لودريان، إن «هدف فرنسا ليس قطع الطريق على الصين، لكن يجب إقامة شراكة تستند إلى المعاملة بالمثل في فتح الأسواق»، مشيراً إلى أن «محادثة الصينيين يفضلون (صيغة) الكل رابحون. لم لا؟ شرط ألا تكون الجهة نفسها رابحة في المرتين»<sup>427</sup>.

وأشارت التقارير المختلفة إلى ازدياد النفوذ الاقتصادي الصيني في الدول الأوروبية واستحواد الصينيين وشرائهم للمنشآت الاقتصادية والصناعية الأوروبية بشكل متزايد، مما أثار قلق العديد من القادة الأوروبية، حيث أن هذه الأرقام أبرزت طموحات الصين في السيطرة على أبرز الأسواق بالعالم، ما أثار قلق القادة الأوروبيين، ومن ضمنهم المستشار الألمانية أنجيلا ميركل، والرئيس الفرنسي إيمانويل ماكرون، اللذان حذرا من خطورة النفوذ الصيني في دول الاتحاد<sup>428</sup>.

427- موقع الحياة <http://www.alhayat.com/article/908694>.

428- موقع الخليج أونلاين <http://alkhaleejonline>.



ومن جهته صرح مسؤول بارز في الحكومة الإسبانية، أن مدريد لن توقع خطة "طريق الحرير" الصينية الطموحة التي تسعى إلى تحسين الروابط بين آسيا وأوروبا، وذلك قبل زيارة الرئيس الصيني شي جينبيغ لمدريد<sup>429</sup>.

إن أهم أسباب خشية أوروبا ومخاوفها من تنفيذ المشروع الحزام الطريق الصيني يكمن:

1- الخوف من السيطرة الاقتصادية الصينية على الأسواق الأوروبية حيث أن معظم الدول الأوروبية يخشون من ازدياد تدفق الراس المالي الصيني إلى الدول الأوروبية، وقيامهم بشراء العديد من المصانع والمرافئ والصالح التجارية والصناعية في أوروبا، ومن جانب آخر هنالك مخاوف من غزو المنتجات الصينية الرخيصة للأسواق الأوروبية وتأثيراتها على قطاع الصناعة في أوروبا وتأثر القطاعات الاقتصادية الأوروبية. حيث أن السلع والبضائع الأوروبية ستتأثر كثيراً نتيجة لتنفيذ المشروع والذي سيعمل على تسهيل دخول ووصول المنتجات الصينية الرخيصة وقليلة التكلفة إلى الدول الأوروبية وإغراق الأسواق الأوروبية بالمنتجات الصينية.

2- على الرغم من المردود الاقتصادي الكبير للمشروع وخاصة على الدول الأوروبية الشرقية المتحمسة للمشروع إلا أن الدول الأوروبية وخاصة الكبيرة منها تخشى كثيراً من السيطرة والهيمنة الصينية على أوروبا، حيث أن المكاسب الاقتصادية سوف لن يعمل على إغفال مصالحها الاستراتيجية كون أن تنفيذ المشروع سيعمل على زيادة النفوذ الصيني في أوروبا والعالم بشكل كبير، ومثلما تتخوف الدول الأوروبية من الهيمنة الروسية ومساعدتها المستمرة لتتويع مصادر الغاز الطبيعي والتي تعتمد فيها أوروبا على روسيا، كون أوروبا تعتبر اعتماد أوروبا على الغاز الطبيعي الروسي يضعها تحت السيطرة الروسية فإن أوروبا ترى نفس الشيء بالنسبة لهذا المشروع والذي سيؤدي إلى ازدياد نفوذ الصين والشركات الصينية في أوروبا والعالم، وإن ذلك يثير مخاوف الكثير من الدول الأوروبية.

429- موقع سكاى نيوز العربية <https://www.skynewsarabia.com/business/1203492>.

3- ومن جهة أخرى فإن تزايد النفوذ الصيني في آسيا وأفريقيا والشرق الأوسط سيضر بالمصالح الأوروبية والشركات الأوروبية والنفوذ الأوربي في هذه المناطق، بسبب أن هذا المشروع سيؤدي إلى فرض الهيمنة الصينية الكاملة على هذه المناطق وخسارة هذه الأسواق لصالح الصين وبالتالي إلى تضرر المصالح الأوروبية في هذه المناطق من العالم.

4- بالإضافة إلى ذلك فإن للولايات المتحدة الأمريكية دور كبير في إفشال وعدم إنجاح المشروع بالاعتماد على حلفائها الأوروبية وخاصة الدول الحليفة لها كون الولايات المتحدة الأمريكية تنظر بخوف وريبة من المشروع، وان الضغوط الأمريكية على الدول الأوروبية الحليفة لها ستؤدي إلى إضعاف المشروع، كون أن الولايات المتحد الأمريكية ترى في هذا المشروع تهديد لأمن واستراتيجية الولايات المتحدة في العالم.

لذلك فمن المنتظر أن تلعب الدول الأوروبية دوراً سلبياً في مواجهة المشروع، وأن يضعوا العراقيل أمام تنفيذه بسبب خشيتها من الآثار السلبية على أوروبا، وتعتبر أن هذا المشروع سيضر بمصالحها الاستراتيجية والاقتصادية والسياسية وسيؤدي إلى إضعاف الدول الأوروبية وسيزيد من النفوذ الصيني والروسي على القارة الأوروبية، والإضرار بالمصالح الأوروبية في الدول الأخرى أيضاً.

### (3) العقبات الأمنية:

هناك العديد من النزاعات الإقليمية والجزرية في المنطقة، وان نتائج تسوية المنازعات تؤثر بشكل مباشر على الضمان الأمني لتنفيذ المبادرة.

حيث أنه هنالك العديد من المشاكل حول الجزر والمناطق الاقتصادية الخالصة في منطقة جنوب شرق آسيا وخاصة في بحر الصين الجنوبي بين الصين وبعض دول جنوب شرق آسيا، مثل النزاع بين الصين وفيتنام حول سيادة الجزر باراسيل، والنزاع بين الصين والفلبين وفيتنام حول السيادة على جزر سبراتلي، وهناك نزاعات حول جزر دياويو بين الصين واليابان، بالإضافة إلى وجود العشرات من النزاعات المماثلة حول الجزر والمناطق

الاقتصادية الخالصة بين الدول، وأن مثل هذه النزاعات تمنع وتعيق إنشاء مشاريع اقتصادية كبرى في هذه المناطق، كون أن ذلك يؤثر على مستوى التعاون بين الصين والدول المشاركة في المشروع وبين الدول المشاركين انفسهم، وان هذه المشاكل تكون عامل عدم استقرار وعدم تفاهم بين الدول وبالتالي ستؤثر بشكل كبير على أي مشروع اقتصادي وتجاري بشكل عام وعلى مبادرة الطريق والحزام الصيني<sup>430</sup>.

ومن جانب آخر هنالك العديد من المشاكل أو الخلافات الحدودية البرية بين الدول مثل المشكلة بين الهند وباكستان حول كشمير وبين الصين والهند حول التبت، وبين إسرائيل وفلسطين، والمشاكل بين تركيا وقبرص واليونان حول السيادة على كامل جزيرة قبرص والمشاكل الحدودية بين طاجكستان وقيرغيزستان وأوزبكستان حول الأراضي تقاسم المياه والمشاكل بين أوكرانيا وروسيا حول شبه جزيرة القرم والمشاكل بين روسيا وجورجيا حول اوسيتيا الشمالية والمشاكل بين ارمينيا واذربيجان حول مقاطعة ناكوروني كرة باغ.

وهنالك نوع آخر من المشاكل الحدودية وهي مشاكل القوميات والأقليات والإثنيات العابرة للحدود وهي المكونات القومية والدينية والمذهبية المتواجدة ضمن حدود أكثر من دولة واحدة وأصبحت عامل عدم استقرار في هذه المناطق دون إيجاد الحلول لها لحد الآن، مثل مشكلة الكورد بين العراق وتركيا وسوريا وإيران، والبلوج بين باكستان وإيران، ومشاكل المسلمين بين الهند وباكستان، ومشاكل المسلمين في بورما، والأمازيغ في المغرب العربي، والأتراك واليونانيين في قبرص، والأوغور في الصين والمسلمين في الفلبين، والتاميل في سيلان، وغيرها من المشاكل والصراعات القومية والدينية في قارتي آسيا وأفريقيا والتي تعدت حدودها الإطار الوطني وداخل الوطن الواحد.

إن هذه المناطق الحدودية والنزاعات الجيوب والنزاعات المائية أصبحت عاملا هاما في تقاوم الوضع في المنطقة، وتؤثر هذه النزاعات على مستوى الثقة السياسية المتبادلة والأمن والتعاون الاقتصادي بين هذه الدول، وان ذلك ينعكس بشكل سلبي على تنفيذ المشروع بشكل كبير.

430- Liu Haiquan- The Security Challenges of the "One Belt, One Road" Initiative and China's Choices-2017- pp 137 -138

الأوضاع العامة في منطقة الشرق الأوسط وأفريقيا وآسيا لن تكون في صالح تنفيذ أي مشروع في هذه المنطقة، بسبب عدم استقرار الأوضاع في عدد من الدول مثل سوريا والعراق واليمن وليبيا، واحتمالية بروز صراعات إقليمية جديدة مع عدم التخلّص نهائياً واحتمالية عودة مسلحي تنظيم داعش للواجهة في عدد من دول المنطقة، وخاصة بان مسار المشروع يقع داخل أو بجانب الدول التي تعاني من الفوضى وعدم الاستقرار، وان ذلك سيعرض المشروع للخطر أولاً، وسيزيد من تكاليف تنفيذ المشروع ثانياً.

فالمشاكل الأمنية تُعدّ من أهم القضايا والتحديات، والتي تعيق أي عملية تنمية أو إنشاء مشاريع اقتصادية كبرى في آسيا وأفريقيا، وخاصة في منطقة الشرق الأوسط، بسبب أن المشاكل القومية والإثنية والدينية والإرهاب والخلافات الحادة والمزمنة بسبب الحدود بين الدول والصراعات ستعيق تنفيذ أي مشروعات اقتصادية، ستجعل من تنفيذ هذا المشروع أمراً مستحيلاً، بسبب أنه قبل تنفيذ هذا المشروع يجب خلق سلام وأمن واستقرار دائم في هذه المناطق، من ثم التفكير في تنفيذ مثل هذه المشروعات، في الوقت الذي يعد المشروع في جوهره مشروعاً تجارياً واقتصادياً أي أنه يهدف إلى تنشيط التجارة والاقتصاد في هذه المناطق وان ذلك امر غير ممكن مع عدم توفر الأمن والاستقرار، حيث أن التجارة والاقتصاد يوصف ممارسيها بانهم شديدي التأثير والحساسية بعدم الاستقرار في الأوضاع، ولذلك فإن أي تدهور أو مشاكل فأنها ستؤثر بشكل كبير على تنفيذ أي نشاط اقتصادي أو تجاري<sup>431</sup>.

فمنطقة الشرق الأوسط لاتزال تعاني من العديد من المشاكل الأمنية المزمنة مثل الجماعات المسلحة وحركات التمرد والجماعات الإرهابية والتي أصبحت السمة البارزة للمنطقة.

فالمشروع الصيني الذي سيمتد على ستة خطوط رئيسية برية وخطوط بحرية سيمر بالعديد من الدول التي تعاني من مشاكل سياسية وداخلية مزمنة وعدم استقرار سياسي وامني واضطرابات وأزمات حكم، وان أسلوب إدارة هذه الدول لهذه المشاكل لم يكن بالشكل والحل الأمثل والعقلاني مما أدى إلى استمرار هذه المشاكل منذ عشرات السنين، وان هذه الصراعات

431- Liu Haiquan ،op. cit., p139

والاضطرابات السياسية والأمنية ستشكل عقبة كبيرة أمام تنفيذها، ففي باكستان تعرضت احد خطوط المشروع إلى اعتداءات من قبل متمردين انفصاليين في إقليم بلوشستان حيث فجروا خطوط أنابيب غاز وقطارات وهاجموا مهندسين صينيين<sup>432</sup>. وان الصراعات الحدودية ما بين طاجيكستان و قيرغيزستان، العنف الاثني في إقليم "أوش" في قيرغيزستان<sup>433</sup>

كما أنّ الممر الاقتصادي الباكستاني-الصيني، والذي يهدف إلى تقليل اعتماد بكين على مضيق ملقا، يمرّ من خلال شمال باكستان قبل أن يصل إلى إقليم سينكيانج الصيني.

وتقع منطقة شمال باكستان تحت تهديد "حركة طالبان"، حيث تنتشر في مخيمات اللاجئين الأفغان، وهو الأمر الذي قد يغريها باستهداف هذا الخط ما لم يجر تأمينه جيداً، كما أن هذا الطريق سوف يثير حفيظة الهند، خاصة أنه يمر بالشق الباكستاني من إقليم كشمير، المتنازع عليه بين الهند وباكستان<sup>434</sup>.

فمنطقة الشرق الأوسط خاصة وقارتي آسيا وأفريقيا تعاني من العديد من المشاكل الكبيرة، مثل عدم استقرار والأوضاع الأمنية في سوريا والعراق وإمكانية عودة تنظيم داعش إليهما في الوقت الذي يمر احدي هذه الطرق بتركيا وإيران المجاورتين للعراق وسوريا، والنزاعات والحروب الداخلية والافتتال في اليمن في الوقت تعد مضيق بابا المنذب احدي الطرق الرئيسية للمشروع، وكذلك المشاكل الداخلية في ليبيا وعدم الاستقرار السياسي والأمني فيها مع كونها تقع بالقرب من الطرق البحرية، واستمرار نشاطات تنظيم القاعدة وداعش في أفغانستان في الوقت الذي تقع بين ثلاثة خطوط رئيسية للمشروع.

بالإضافة إلى المشاكل الداخلية وعدم الاستقرار الأوضاع في باكستان وتركيا وإيران وبورما ومقاطعة سنكيانج الصينية والتنظيمات الإرهابية في شبه جزيرة سيناء المصرية وعمليات القرصنة في السواحل الصومالية، مع الأخذ بنظر الاعتبار احتمالية نشوء وبروز

432- <https://elaph.com/Web/Economics/2017/11/1176536.html> - موقع ايلاف

433- Alessandro Arduino, China's Private Army, Protecting the New Silk Road, (US: Springer, 2018), p. p. 4 – 5 .

434- تقرير المستقبل، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟- العدد 26 - السنة 2018، ص 13.

اضطرابات أمنية وسياسية في العديد من الدول في هاتين القارتين بسبب توفر الظروف الملائمة وعدم الاستقرار فيها واحتمالية نشوء جماعات مسلحة والافتتال والنشاطات الإرهابية. من جهة أخرى هنالك احتمالية قيام اطراف دولية بدعم وإشعال المشاكل الداخلية والنزاعات المسلحة ودعم الاضطرابات في هذه المناطق بهدف إفشال المشروع وخاصة من قبل الولايات المتحدة الأمريكية والهند وعدد من الأطراف المتضررة من المشروع.

يتضمن الفرع البري من المبادرة 6 ممرات إضافة إلى طريق الحرير البحري وهذه

الممرات هي:

- الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يمتد من غربي الصين إلى روسيا الغربية.
- ممر الصين - مونغوليا - روسيا الذي يمتد من شمالي الصين إلى الشرق الروسي.
- ممر الصين - آسيا الوسطى - آسيا الغربية الذي يمتد من غربي الصين إلى تركيا.
- ممر الصين - شبه جزيرة الهند الصينية الذي يمتد من جنوبي الصين إلى سنغافورة.
- ممر الصين - باكستان الذي يمتد من جنوب غربي الصين إلى باكستان.
- ممر بنغلاديش - الصين - الهند - ميانمار الذي يمتد من جنوبي الصين إلى الهند.

طريق الحرير البحري الذي يمتد من الساحل الصيني عبر سنغافورة والهند باتجاه البحر المتوسط.<sup>435</sup>

من أجل تنفيذ المشروع يجب على الصين أن تعمل على إيجاد الحلول المناسبة للمشاكل القومية والإثنية والدينية والمذهبية وحل المشاكل الأمنية والسياسية في قارتي آسيا وأفريقيا وخاصة في منطقة الشرق الأوسط، في مقدمتها العراق وسوريا واليمن وباكستان وتركيا وبورما وحل مشاكل القرصنة في السواحل الصومالية وحل مشكلة مقاطعة سنكيانغ الصينية مع الجماعات الايغورية كخطوة أولى لتنفيذ المشروع، كون أن الأوضاع المضطربة سيؤدي إلى عدم تنفيذ المشروع وعرقلته وسيحرم الدول المارة به من المزايا الاقتصادية المتوقعة من المشروع.

435- موقع بي بي سي عربي <http://www.bbc.com/arabic/business-39922326>

#### 4) المشاريع المنافسة:

تمتلك بعض القوى الدولية مشاريع منافسة لنظيرتها 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، حيث أن روسيا تسعى إلى خلق اتحاد اقتصادي بين دول وجمهورية الاتحاد السوفيتي السابقة بهدف خلق وحدة اقتصادية والتعاون الاقتصادي بينها وان تلعب روسيا دوراً محورياً في هذا الاتحاد وتهدف إلى تنسيق السياسات الاقتصادية والسياسية والاستراتيجية في هذه البلدان وإقامة وحدة اقتصادية وسياسية موحدة بين هذه البلدان وخاصة بين جمهوريات آسيا الوسطى<sup>436</sup>.

ومن جهة أخرى هنالك مشروع اقتصادي بديل عن مشروع طريق والحزام مقترح من قبل الولايات المتحدة الأمريكية وتضم كل من اليابان والهند وأستراليا بالإضافة إلى الولايات المتحدة، وتعتمد أسلوباً منافساً للمشروع الصيني في منطقة شرق آسيا.

وأطلق الاتحاد الأوروبي خطة بديلة لآسيا (استراتيجية آسيا للتواصل) الجديدة التي تهدف إلى تحسين العلاقات في مجالات النقل والتكنولوجيا والطاقة، وفي الوقت ذاته تعزيز المعايير الخاصة بالبيئة والعمل.

وقالت وزيرة خارجية الاتحاد الأوروبي فيديريكا موغيريني إن المحادثات تجري منذ أشهر عدة مع عدد من الدول الآسيوية "المهتمة بتجربة الطريقة الأوروبية". وأضافت "ستهدف مبادرتنا إلى استحداث الوظائف الجديدة والنمو الاقتصادي ومنح المجتمعات المحلية المزايا والفوائد". وتابعت "لا أستطيع أن أقول إن هذه المبادرة مختلفة عن اقتراحات آخرين، ولكن هذا هو اقتراحنا".

ويشرح مايكي اوكانو-هيجمانز، خبير العلاقات بين الاتحاد الأوروبي وآسيا في معهد كلينغيندايل في هولندا، أن المبادرة "خطوة مهمة جداً" بعد انتقاد بعض الأوساط للاتحاد الأوروبي بأنه بطيء في رده على أسلوب القوة الناعمة الذي تتبعه الصين. وأضاف "لا

436- تقرير المستقبل، المصدر السابق، ص 13.

نستطيع أن نتهمهم بعد الآن بأنه ليست لديهم رؤية. التحدي هو كيف يمكن أن نحول هذا إلى بديل حقيقي لبعض الدول، لأن ذلك يتطلب الكثير من المال، "مؤكدًا" لا أحد يمكنه منافسة الأموال الصينية"<sup>437</sup>.

ومن جانب آخر هنالك مشروع إيراني موازي لهذا المشروع هو مشروع الذي تلعب فيه طهران دوراً محورياً بدلاً من الدور الهامشي المرسوم لها في إطار مشروع الحزام والطريق الصيني.

فعلى الرغم من أن إيران رحبت بشكل كبير بالمشروع الصيني، إلا أن طهران تمتلك مشروع اقتصادي آخر تسعى من خلاله ربط الصين بباكستان ثم إيران والعراق وسوريا وأوروبا، وان تكون إيران مركز هذا المشروع، وتتضمن خطوطاً لنقل النفط والغاز وسكك الحديد تربط بين هذه الدول، وقد قامت إيران بتنفيذ خطوات في هذا المجال من حيث ربط سكك الحديد وخطوط الغاز والنفط بين كل من إيران والعراق وباكستان وسوريا.

#### النتائج:

- 1- إنه على الرغم من أن الصين تدعي بان هذا المشروع ذات أبعاد تجارية واقتصادية إلا أن هذا المشروع جوهره ذات بعد استراتيجي
- 2- إن الأوضاع الاقتصادية والسياسية والأمنية السائدة في العالم تتعارض مع تنفيذ هذا المشروع
- 3- هنالك العديد من المشاريع البديلة لهذا المشروع وهنالك العديد من الدول تنتظر بعين الريبة والشك والخوف من هذا المشروع.

437- موقع العربية 2018/9/26 [www.alaraby.co.uk/economy/](http://www.alaraby.co.uk/economy/)



## قائمة المصادر والمراجع:

### المصادر باللغة العربية:

- 1- تقرير المستقبل - مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟  
- العدد 26 - السنة 2018.

### المصادر باللغة الإنكليزية:

- 1- Liu Haiquan ،The Security Challenges of the “One Belt, One Road” Initiative and China’s Choices-2017.
- 2- Alessandro Arduino, China’s Private Army, Protecting the New Silk Road, (US: Springer, 2018).

### المواقع الإلكترونية:

- 1- الشرق الأوسط
- 2- الحياة
- 3- الخليج اونلاين
- 4- سكاي اربيا
- 5- الحرة
- 6- العربية
- 7- ايلاف
- 8- بي بي سي العربية

## الأهمية الجيوإقتصادية لمبادرة الحزام والطريق الصيني

### وانعكاساتها على الاقتصاد الدولي

أ. أحمد فؤاد حسن

باحث في العلاقات الاقتصادية الدولية/ العراق

#### المقدمة:

شهدت الصين وما زالت تشهد نمواً اقتصادياً ملحوظاً منذ بداية الألفية الثالثة وحتى الآن، وانعكس ذلك بشكل جلي على قوتها الاقتصادية والسياسية والعسكرية، حتى أصبحت قوة اقتصادية كبرى على الساحة الدولية بالإضافة إلى أنها أصبحت تمتلك القدرة في التأثير على النظام الدولي لصالحها كقوة كبرى منافسة للولايات المتحدة الأمريكية، وفي سياق ذلك أطلق الرئيس الصيني عام 2013 " شي جين بينغ" استراتيجية بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير (المعروف اختصاراً بـ الحزام) وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين (المعروف اختصاراً بـ الطريق)، حيث تُشكل المبادرة الصينية " طريق واحد حزام واحد" على الصعيد الدولي انعطافه قوية تعكس تطوراً سياسياً- اقتصادياً مهماً في التفاعل الصيني مع البيئة الاقتصادية الدولية وتحولها من مرحلة التكيف إلى مرحلة جديدة تكون فيها الصين فاعل رئيس في تشكيل تلك البيئة الدولية، فضلاً عن ذلك فإن الصين وحلفاؤها من الدول النامية تحاول إصلاح النظام الاقتصادي العالمي والنظم الفرعية له مثل النظام النقدي والتجاري الدوليين، وهو ما يعكس أيضاً أن الصين تتجه للقيام بدور عالمي يتناسب مع حجمها الاقتصادي والتجاري.

#### المبحث الأول: مسارات مشروع الحزام والطريق

تُعد مبادرة "الطريق والحزام" والتي عُرفت تاريخياً باسم طريق الحرير مشروع الصين الاستراتيجي للقرن الحادي والعشرون والذي تسعى من خلاله توسيع نطاق تأثيرها

على المستوى الدولي، وربط آسيا بأوروبا وأفريقيا، أذ تعود بدايات إنشاء هذا الطريق إلى القرن الثاني قبل الميلاد، وسمي بطريق الحرير نسبة إلى أشهر سلعة تنتجها الصين وقتها، حيث كان طريق الحرير القديم عبارة عن مجموعة من الممرات المترابطة تسلكه القوافل بهدف نقل البضائع التجارية<sup>438</sup>، بين الصين وآسيا الوسطى وبلاد فارس وشبه الجزيرة العربية وأوروبا، ومن أهم البضائع المنقولة عبر طريق الحرير هي الخزف والزجاج والأحجار الكريمة والتوابل والحرير والعطور والعقاقير الطبية، كما رافق ذلك نقل المعارف وربط بين الثقافات والحضارات في دول آسيا وأوروبا وأفريقيا الواقعة على امتداد هذا الطريق، وظل الطريق يلعب دوراً هاماً في التبادل التجاري والثقافي بين الشعوب والحضارات التي يمر عبرها حتى القرن السادس عشر الميلادي، وواكب هذا الطريق البري طريق بحري عبارة عن مجموعة من الطرق التجارية البحرية التي ازدهرت تزامناً مع طريق الحرير البري، حيث يتجه الطريق البحري من الصين صوب آسيا وأفريقيا، وينقل من خلاله سلع تجارية أخرى أشهرها التوابل والمنسوجات والمعادن<sup>439</sup>.

لقد تبنت دول عديدة إحياء طريق الحرير الجديد ومن بينها اليابان، إذ طرح رئيس وزرائها السابق "رايوتارا هاشيموتو" عام 1997 "استراتيجية دبلوماسية طريق الحرير" مع ثمان دول من منطقة آسيا الوسطى وجنوب القوقاز لتعزيز التعاون والوصول إلى تنمية مشتركة، كما طرحت الهند أيضاً عام 2002 فكرة خط "شمال- جنوب" كمر دولي ناقل من الهند يمر بإيران والقوقاز ومن ثم إلى روسيا، أما دول الاتحاد الأوروبي ومن أجل التقليل من اعتمادها على النفط والغاز الروسي طرحت "برنامج طريق الحرير الجديد" عام 2009 والمتضمن إنشاء خط نابكو للغاز الطبيعي، من دول آسيا الوسطى المنتجة للغاز، ولم تكن الولايات المتحدة الأمريكية بعيدة عن أهمية هذا الطريق إذ تبنت عام 2011 "استراتيجية

438- هي وين بينج، حزام واحد طريق واحد تواصل جديد للعلاقات الصينية الأفريقية في التنمية المستقبلية، (8 كانون الثاني 2019) بحث منشور على شبكة المعلومات الدولية (الانترنت) وعلى الرابط:

<http://www.sis.gov.eg/UP/12.pdf>

439- نهلة محمد احمد جبر، طريق الحرير استراتيجية القوة الناعمة، مجلة شؤون عربية، العدد 171، (القاهرة: الامانة العامة لجامعة الدول العربية، 2017)، ص 161-162.

طريق الحرير الجديد" وعملت على بناء شبكة من خطوط النقل بهدف التعاون الاقتصادي بين أفغانستان ودول آسيا الوسطى ودول جنوب آسيا<sup>440</sup>.

وفي أيلول/ سبتمبر عام 2013 طرح الرئيس الصيني (شي جين بينغ) خلال زيارته إلى إندونيسيا وأربع من دول آسيا الوسطى، استراتيجية بناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير (المعروف اختصاراً بـ الحزام) وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين (المعروف اختصاراً بـ الطريق) وأدرج رئيس مجلس الدولة الصيني (لي كه تشيانغ) هذه الاستراتيجية ضمن أهم أعمال الحكومة الصينية لعام 2014، نظراً لما تمثله مبادرة " الحزام والطريق" من أهمية كبيرة في الاستراتيجية الصينية لرفع مستوى الاقتصاد الصيني<sup>441</sup>، حيث جاء مشروع الحزام والطريق مستنداً إلى تراث طريق الحرير التاريخي مع رؤية مستقبلية هدفها التنمية الاقتصادية في غرب الصين من جهة، ورؤية اقتصادية طموحة تسعى لبناء جسر يربط بين النقل الاقتصادي الآسيوي مع المحيط الهادئ شرقاً والدول الأوروبية المتطورة غرباً من جهة أخرى، وهو يشكل أطول ممر اقتصادي رئيسي يمتلك الإمكانيات الأكبر في العالم المعاصر، ويقدم نموذجاً جديداً على التعاون الصيني مع دول الحزام على مختلف الصعد ويؤسس قاعدة صلبة لتحقيق التنمية المتوازنة والمشاركة بين غرب الصين ودول الشرق الممتدة حتى البحر المتوسط وأوروبا، فالغاية من حزام طريق الحرير الاقتصادي تعزيز التعاون الاقتصادي بين القارتين الآسيوية والأوروبية، وهي تركز إلى الدائرة الاقتصادية في شرق آسيا وأوروبا الغربية الغنية بالطاقة، والمعادن، والأماكن السياحية، والموارد الزراعية، والتراث الثقافي والفني والتي تشكل منطقة واسعة جداً للتبادل الاقتصادي والتفاعل الثقافي حيث الحجم والإمكانيات<sup>442</sup>.

440- د. باهر مردان مضخور، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، العدد 67، (مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية: جامعة بغداد، 2016)، ص 193

441- ليو خاي تشوان، مبادرة الحزم والطريق التحديات الأمنية والخيارات الصينية، في كتاب الحزم والطريق تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن 21، ترجمة آية محمد الغازي، (الجيزة: دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات، 2017)، ص 435.

442- د. محمود علي الداود، مبادرة مشروع الصين في بناء الحزام والطريق ودور الدول العربية، دراسات سياسية واستراتيجية، العدد 37، (بغداد: بيت الحكمة، 2018)، ص ص 15-17.

وتتضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية مجموعة من المسارات والممرات والطرق المتشعبة، سنوجز التركيز على اهم تلك المسارات عبر ما يأتي:

### أولاً: الحزام الاقتصادي لطريق الحرير (الطرق البرية)

وهو الشبكة الأساس لطريق الحرير ويتضمن ستة مسارات إضافة إلى طريق الحرير البحري واهم هذه الممرات ما يلي:

1. الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين ومنغولياً وروسيا: يشمل هذا الممر مسارين رئيسيين؛ إحداهما من منطقة بكين وتيانجين في الصين إلى منغوليا وروسيا، والآخر من منطقة داليان الصينية إلى تشيتا الروسية.
2. الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين وشبة الجزيرة الهندية الصينية: يمتد من دلتا نهر اللؤلؤ في الصين باتجاه الغرب، ويربط هذا الجسر البري بين الصين وشبة الجزيرة الهندية الصينية وفيتنام، ولاوس، وكمبوديا، وتايلاند، وميانمار، وماليزيا في جنوب شرق آسيا<sup>443</sup>.
3. الجسر البري اليورو-آسيوي الجديد: يمتد الجسر المقترح من مدينتي يانغونغانغ وريتشاو الساحليتين في الصين إلى روتردام في هولندا وأنتويرب في بلجيكا، وذلك لربط المحيط الهادئ بالمحيط الأطلسي و يبلغ طول السكك الحديدية 10800 كيلو متر ويمر في كل من كازاخستان، وروسيا، وبلاروسيا، وبولندا، وألمانيا.
4. الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب آسيا: يعد هذا الممر من ممرات التجارة لطريق الحرير القديم، حيث يربط بين الصين وشبة الجزيرة العربية، ويبدأ من شينجيانغ في الصين ويعبر وسط آسيا ثم إلى الخليج والبحر الأبيض المتوسط وشبة الجزيرة العربية، ويمر بخمسة دول في وسط آسيا وهي كازاخستان، وكيرجيزستان، وطاجاكستان، وأوزباكستان، وتركمانستان، و17 منطقة ودولة أخرى في غرب آسيا أو الشرق الأوسط ومنها إيران وتركيا والمملكة العربية السعودية<sup>444</sup>.

443- نهلة محمد احمد جبر، مصدر سبق ذكره، ص163.

444- علي صلاح وآخرون، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، تقرير المستقبل، العدد 26، (أبو ظبي: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 2018)، ص5.

5. الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان: يبدأ هذا الممر من مدينة قشغر في الصين وينتهي في مدينة كوار الساحلية في باكستان، ويبلغ طوله 3000 كيلو متر، ويُعد من الطرق الاستراتيجية المهمة كونه يربط بين الحزام الاقتصادي لطريق الحرير في الشمال وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين في الجنوب، فضلاً عن كونه شبكة تجارية من الطرق السريعة وخطوط السكك الحديدية وخطوط الأنابيب وكابلات الألياف البصرية.

6. الممر الاقتصادي بين الصين وبنجلادش والهند وميانمار: يبدأ هذا الممر من مدينة كونمينغ الصينية في إقليم يونان، ويهدف إلى الربط بين كولكاتا في إقليم بنغال الغربية في الهند وبين بنجلادش وميانمار بمساعدة الطرق والسكك الحديدية والممرات المائية والجسور الجوية<sup>445</sup>.

من الجدير بالإشارة إلى أن الطريق البري سيتم تشغيله عبر القطارات السريعة وشبكة الطرق لاستخدام الشاحنات، علماً أن هنالك مقترح آخر للطريق البري يعبر أفغانستان من الصين ويدخل إيران ويتصل بباقي الطرق في إيران<sup>446</sup>، كما ينقسم "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" الذي يعبر القارتين الآسيوية والأوروبية إلى ثلاث مستويات من حيث النطاق المكاني إلا وهي:

1. مناطق محورية: تضم كل من الصين وروسيا ودول آسيا الوسطى الخمسة.
2. المناطق التوسعية: وتشمل الدول الأعضاء والمراقبة في منظمة شنغهاي للتعاون والاتحاد الاقتصادي الأورآسيوي وهي كل من الهند وباكستان وإيران وأفغانستان ومنغوليا وروسيا البيضاء وأرمينيا وأوكرانيا ومولدافيا.

445- د. جين ليانجشيانج ود. إن جاناردان، مبادرة الحزام والطريق الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج، منشورات

وزارة الخارجية الاماراتية، (أبو ظبي: أكاديمية الإمارات الدبلوماسية، 2018)، ص 1.

446- عماد أبشناس، مبادرة طريق الحرير البري والبحري الصينية من منظور إيراني، سلسلة تقارير، (مركز دراسات الجزيرة: الدوحة، 2017)، ص ص 3-4.

3. المناطق التشعبية: تشمل دول غرب آسيا ودول الاتحاد الأوروبي وتمتد أيضاً إلى اليابان وكوريا الجنوبية وغيرها من دول شرق آسيا<sup>447</sup>.

### ثانياً: طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين (الطرق البحرية):

يُعد طريق الحرير البحري ثاني مسار محوري لمبادرة "الحزام والطريق" وقد أعلن عنه الرئيس الصيني أول مرة في البرلمان الإندونيسي في تشرين الثاني/ أكتوبر 2014، في إطار حديثه عن ضرورة تعزيز التعاون البحري بين الصين ودول الآسيان، ويهدف هذا الطريق إلى تطوير البنى التحتية البحرية للدول الشريكة فيه<sup>448</sup>.

بشكل عام، يتضمن طريق الحرير البحري Maritime Silk Road إنشاء عدة ممرات بحرية ولكن هنالك خطين رئيسيين؛ الأول يبدأ من الموانئ الساحلية الصينية مُروراً بمضيق ملقا ويصل إلى المحيط الهندي مُروراً ببحر الصين الجنوبي وينتهي بسواحل أوروبا، والثاني يربط الموانئ الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادئ<sup>449</sup>، وتكسب هذه المسارات البحرية أبعاداً استراتيجية، نظراً لأهمية المحيط الهندي الجيواقتصادية، والذي يعد بمنزلة نظام استراتيجي شبة مغلق بسبب وجود عدد من المضائق التي تتحكم في حركة الدخول والخروج من شمال المحيط وتعرف باسم "نقاط الاختناق" Choke Pointe، كما يتضمن طريق الحرير البحري طريقاً آخر يعرف "بطريق الحرير القطبي" الذي أعلنت عنه الصين لأول في كانون الثاني/ يناير 2018 حيث تسعى لتشجيع الشركات الصينية للقيام برحلات تجارية تجريبية، من أجل تدشين ممرات بحرية في القطب الشمالي، وتتجلى أهمية طريق الحرير القطبي بالنسبة للصين في انه يختصر وقت الرحلات البحرية إلى أوروبا بمقدار (20) يوماً مقارنةً بالمسار التقليدي عبر قناة السويس، فضلاً عن ذلك تسعى الصين بواسطة هذا الطريق للدخول في شراكة تجارية مع روسيا وتهدئة هواجس الأخيرة من التمدد الصيني في آسيا الوسطى، كما انه ممر مهم لروسيا إذ انه سينقل صادراتها من النفط والغاز عبر القطب الشمالي

447- عزت شحرور، مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية، سلسلة تقارير، (مركز دراسات الجزيرة: الدوحة، 2017)، ص4.

448- باهر مردان مضخور، مصدر سبق ذكره، ص194.

449- د. محمود إدريس الصيني، مؤتمر أفاق التعاون العربي الأفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، الخرطوم 21-22 نوفمبر/ 2017، ص9.

للأسواق الدولية، ولعل رغبة الصين في إنشاء الممرات البحرية التي تربطها بقارة أوروبا عبر المحيط الهندي تعود لوجود ندرة في كبيرة في عدد الممرات البرية التي تربط بين المحيط الهندي ومنطقة أوراسيا عموماً، نظراً للحواجز الجغرافية الصعبة، وتجدر الإشارة إلى أن هنالك الكثير من الصعوبات التي تقف أمام تنفيذ مشروع " طريق الحرير القطبي " في أن الممر لا يستطيع استيعاب سفن الحاويات الضخمة، التي تمر عبر قناة السويس<sup>450</sup>.

### ثالثاً: طريق الحرير الرقمي

تتضمن مبادرة الحزام والطريق أيضاً إنشاء شبكة متطورة من البنية التحتية الإلكترونية لأجل استكمال مهمة ربط الصين بالعالم الخارجي في عصر التكنولوجيا والمعلومات، بواسطة طريق الحرير الرقمي الذي تبنته الصين في تموز/ يوليو 2015 والهدف من ذلك تطوير التجارة الإلكترونية بين الصين ودول الأعضاء في المبادرة عبر شبكات التليفون المحمول والكابلات الضوئية، وفي عام 2017 سلط منتدى مبادرة الحزام والطريق الضوء على طريق الحرير الرقمي وادرج المجتمعون في بيانهم الختامي القطاعات الرقمية ومنها الاتصالات والبنية التحتية للإنترنت والتجارة الإلكترونية ضمن مبادرة الحزام والطريق<sup>451</sup>.

وتأتي أهمية طريق الحرير الرقمي مع تنامي القطاع التكنولوجي والرقمي في الصين حيث اسهم الاقتصاد الرقمي عام 2016 نحو (30.3%) من الناتج المحلي الإجمالي للبلاد، وبحلول عام 2017 شكلت التجارة الإلكترونية الصينية (42%) من الأسواق العالمية والتكنولوجيا العملاقة، الأمر الذي شجع الصين على طرح مشروع الحرير الرقمي لإتاحة الفرص لشركاتها التكنولوجية بإيجاد أسواق خارجية جديدة أمام المنتجات الإلكترونية الصينية<sup>452</sup>، ويأتي ضمن هذا الإطار الاتفاق الذي وقعته شركة "هواوي" مع الحكومة

450- علي صلاح وآخرون، مصدر سبق ذكره، ص6.

451- د. جين ليانجشيانج ود. إن جاناردان، مصدر سبق ذكره، ص5.

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



الباكستانية في 2017، والذي يقضي بإنشاء كابل من الألياف الضوئية يربط باكستان وجيبوتي وكينيا، باسم "باكستان- شرق أفريقيا كابل إكسبريس"، وقد يمتد الخط شمالاً إلى مصر وجنوباً إلى جنوب أفريقيا، بطول إجمالي يقدر حوالي (13) ألف كيلومتراً، وتدرس بكين أيضاً بناء كابل من الألياف الضوئية يربط بين فنلندا واليابان وروسيا والنروج عن طريق القطب الشمالي<sup>453</sup>.

بالمحصلة النهائية يمكن القول أن طريق الحرير الرقمي جزء من استراتيجية "صنع في الصين 2025" والذي يشرف عليها مجلس الدولة منذ عام 2015، حيث تضع الصين هدفاً طموحاً لتطوير القدرات التكنولوجية الصينية والتحول إلى التصنيع الذكي من خلال الاستثمارات في التقنيات المتقدمة بهدف تحويل كامل القطاعات الصناعية والإنتاجية بحلول عام 2025 إلى قطاعات تدار بواسطة برامج الذكاء الصناعي، فضلاً عن بناء القدرات التكنولوجية الخاصة بالفضاء والاتصالات التي تسعى هذه الاستراتيجية الواسعة لتنفيذها في المستقبل<sup>454</sup>.

### المبحث الثاني: التحديات التي تواجه مبادرة الحزام والطريق:

يرافق مبادرة الحزام والطريق العديد من التحديات الاقتصادية والسياسية والأمنية وهي تحديات مزدوجة ومعقدة ومنها تحديات أمنية تقليدية على رأسها الصراع السياسي بين الدول الكبرى، والنزاع على سيادة الأراضي والجزر، والاضطرابات السياسية في الدول التي يمر بها مشروع الحزام والطريق، فضلاً عن تهديدات أمنية غير تقليدية مثل الإرهاب والقرصنة والجريمة المنظمة العابرة للحدود الوطنية.

453- علي صلاح وآخرون، مصدر سبق ذكره، ص ص 6-7.

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

## أولاً: التحديات الاقتصادية

تظهر العديد من التحديات والصعوبات الاقتصادية التي تقف أمام تنفيذ مبادرة الحزام والطريق ومن أهمها ما يلي:

1. اختلاف الأنظمة والسياسات الاقتصادية بين دول المبادرة: حيث يمثل تحدي اختلاف وتنوع السياسات الاقتصادية بين دول مبادرة الحزام والطريق احد العقبات الصعبة التي تقف في مواجهة تنفيذ المبادرة، وهذا يتطلب تنسيق عالي المستوى بين دول المبادرة التي لكل منها نظامها وسياستها الاقتصادية المختلفة.
2. ثقل الأعباء المالية اللازمة لتنفيذ المبادرة: إذ تعاني اغلب الدول المشتركة في مبادرة الحزام والطريق من ضعف الموارد المالية والنقدية المتاحة بيد الحكومات والبنوك المركزية، أو تلك التي يستطيع الاقتصاد الوطني توليدها، فضلاً عن تراجع القطاعات المالية والمصرفية المتطورة، الأمر الذي يلقي بأعباء تمويل المبادرة في أغلبها على الاقتصاد الصيني والمؤسسات التمويلية التابعة للصين، أو التي أنشأت خصيصاً للمبادرة كبنك التنمية الصيني، في وقت تبلغ فيه كلفت المبادرة (5) تريليونات دولار، وفي هذا الاطار يمكن الإشارة إلى أن بعض المشروعات المتفق عليها تأخر تنفيذها، في حين تم إلغاء البعض الآخر، نتيجة حجم المشروعات وتكلفتها الكبيرة<sup>455</sup>.
3. غياب الاطار المؤسسي للمبادرة: برغم مرور اكثر من خمسة أعوام على اطلاق مبادرة الحزام والطريق، إلا أنها حتى الآن لا تزال تعاني من ضبابية وعدم وضوح سواء على صعيدها النظري أو على صعيد صيغها التنفيذية، حيث يطغى عليها الطابع الترويجي والدعائي اكثر من التركيز على مضمون المبادرة، عوضاً عن عدم توافر الاطار الواضح والهيكل المستقل للمبادرة، كما لم تصدر لغاية الآن خارطة رسمية توضح الدول التي سيمر عبرها كل من الحزام والطريق<sup>456</sup>.
4. ظهور مشاريع منافسة: تمتلك بعض القوى الدولية مشاريع منافسة لمبادرة الحزام والطريق الصينية، حيث تمتلك روسيا مبادرة "الاتحاد الاقتصادي الأوراسي" وتسعى

455- علي صلاح وآخرون، مصدر سبق ذكره، ص12.

456- عزت شحرور، مصدر سبق ذكره، ص5.

لاستخدامه كقاطرة لتعزيز نفوذها في منطقة أوراسيا وتحديداً آسيا الوسطى، وشرق أوروبا، فضلاً عن تطلع الولايات المتحدة الأمريكية لصياغة شراكات مع اليابان والهند وأستراليا من أجل تبني مشاريع منافسة لمبادرة الحرير، الأمر الذي يؤشر إمكانية تحول التنافس الاقتصادي بين هذه القوى الدولية إلى صراع محتمل.

5. تأخر الحصول على عوائد المبادرة: تعد مبادرة الحزام والطريق الصينية من المشاريع الإنمائية ذات الأجل الطويل، الأمر الذي يؤخر ظهور عوائد المبادرة بشكل سريع وهذا يؤثر على اقتصاديات الدول الصغيرة المشاركة في المبادرة، فضلاً عن أن تأخير العوائد قد يضع هذه الاقتصاديات أمام أزمات مالية ناتجة عن تحملها نفقات جديدة تتعلق بخدمة الديون الممنوحة لها من الصين ومؤسساتها المالية<sup>457</sup>.

### ثانياً: التحديات الجيوسياسية

تعد الصين ثاني أكبر مستورد للنفط في العالم بعد الولايات المتحدة الأمريكية، حيث بلغ معدل استيرادها عام 2015 من النفط (6.7) مليون برميل يومياً ومن المرجح أن الصين ستزيد الطلب على النفط في السنوات القادمة، ولذلك تولي الصين أهمية كبرى لتغطية هذه الاحتياجات عبر بناء شراكات اقتصادية عديدة مع دول منتجة للطاقة كروسيا وإيران ودول عربية، وعلى أساس ذلك فأن مشروع طريق الحرير الجديد سوف يؤمن للصين احتياجاتها المختلفة من الطاقة لا سيما النفط، فضلاً عن توسيع سوق صادراتها لتشمل دول أكثر، ويقف أمام ذلك تحديات أمنية كبيرة أذ إنها تسعى عبر شراكاتها مع الدول المصدرة للنفط لتقليل حجم المخاطر على نموها الاقتصادي المتزايد، وذلك من خلال تأمين موارد الطاقة اللازمة تحديداً النفط لاستمرار هذا النمو ومن أجل ذلك تبنت الصين استراتيجية لحماية أمن الطاقة وجعلها من أهم المرتكزات الأساس في استراتيجيتها العسكرية لتأمين وصول إمدادات الطاقة<sup>458</sup>.

457- علي صلاح وآخرون، مصدر سبق ذكره، ص13.

458- أيهم مقدسي الخطيب، الاستراتيجية العسكرية الصينية في سورية دوافع التحول وانعكاساته، تقدير موقف، (تركيا: مركز جسور للدراسات، 2016)، ص3.

وسيراً على ذات المنوال فأن الصين تسعى إلى دعم خطتها الهادفة إلى تقليل المخاطر المتعلقة بأمن الطاقة عبر تعزيز وجودها العسكري في محاور طرق الاستيراد البرية والبحرية، وهذا ما يفسر ارتباط أمن الطاقة بالاستراتيجية العسكرية الصينية، فضلاً عن ذلك فأن التنافس الصيني الياباني الهندي على الطرق البحرية دفع الصين إلى إتباع استراتيجية "عقد اللؤلؤ" والتي تشمل إنشاء منشآت وقواعد بحرية ضمن مناطق ساحلية في المحيط الهندي لحماية طرقها التجارية وتأمين وصول إمدادات الطاقة<sup>459</sup>.

ومن بين التحديات التي تواجه مبادرة الصين "حزام واحد طريق واحد" هي أن طرح المشروع أخذ بعداً عالمياً أكثر منه إقليمياً وهذا الطرح يضعه في مواجهة مباشرة مع المراكز الدولية التي تفقد مشاريع منافسة على مستوى العالم كالولايات المتحدة الأمريكية، أو تلك التي تتأثر منه سلباً كإلهند، علاوة على ذلك فأن اتساع نطاق المشروع لمساحات جغرافية واسعة ومتباعدة يستدعي بناء أكبر قدر من المشتركات السياسية والاقتصادية بين الدول الأعضاء، ولأن مبادرة الصين "حزام واحد طريق واحد" تشكل إحدى المخارج الممكنة من النظام الاقتصادي الدولي الراهن القائم على هيمنة الغربية والأمريكية تحديداً من خلال استخدام الدولار كعملة احتياط دولية، فأن الصين تدرك عدم قدرتها على إصلاح النظام الاقتصادي القائم إلا إذا التحق بمشروعها عدد كبير من الدول ذات تأثير اقتصادي حينها يمكن للصين وبمساعدة حلفائها أن تخلق فضاءً اقتصادياً موازياً للنظام الاقتصادي الدولي الراهن وهذا ما تسعى إليه الصين عبر مبادرة "الحزام والطريق"<sup>460</sup>.

إن الصين في الوقت الراهن لديها رؤية اقتصادية واضحة، ولكنها لم تستكمل رؤيتها السياسية التي يمكن أن يحملها هذا المشروع، خاصة إذا أرادت بناء علاقات وثيقة على المدى الطويل، فمشروع الحزام والطريق ينبغي أن يحمل مجموعة من القيم السياسية كي يستمر ولا ينحسر دوره في التبادل التجاري والمنافع الاقتصادية، لان المشاريع السياسية قادرة على

459- يونس مؤيد يونس، أدوار القوى الآسيوية الكبرى في التوازن الاستراتيجي في آسيا بعد الحرب الباردة وآفاقها المستقبلية، ط1، (عمان: الأكاديميون للنشر والتوزيع، 2015)، ص175.

460- أحمد السيد نجار، مصر والعرب ومبادرة الحزام والطريق ومستقبل النموذج الصيني، ط1، (القاهرة: دار ابن رشد، 2017)، ص8.

عرقلة مساره<sup>461</sup>، وبشكل عام يمكن إيجاز اهم التحديات التي تتدرج ضمن هذا العنوان بالاتي:

1. التحديات الداخلية: تقف التحديات الداخلية اهم المعوقات أمام مبادرة الحزام والطريق الصينية، وعلى الرغم من تقدم الصين اقتصادياً إلا أنها لم تتمكن لغاية الآن من تحقيق إصلاح أو تحديث سياسي على غرار النقلة الاقتصادية، نتيجة إصرار القيادة الصينية على إبقاء سلطة الحزب الشيوعي واستبعاد أي خطوة إصلاحية، وهذا ما يجعلها تواجه ضغطاً من الدول الغربية على انتهاكات حقوق الإنسان وكبت الحريات السياسية، فضلاً عن ذلك لا تزال الحركات الانفصالية احد اهم المصادر المهددة لاستقرار السياسي الداخلي، حيث تواجه الصين مطالب انفصالية ملحة في منطقة "التبت" والتي تسعى إلى الحكم الذاتي، كذلك المطالب الانفصالية في إقليم "اكستيانغ" الذي تقطنه الأغلبية المسلمة، إلى جانب ذلك لا تزال الصين تواجه تحديات حقيقية في مشكلة الفساد والتفاوت الكبير في المستويات الإنمائية والمعيشية بين المناطق الساحلية والداخلية<sup>462</sup>.

2. التحديات الإقليمية والدولية: إضافة إلى التحديات الداخلية التي تواجه الصعود الصيني، توجد عوامل خارجية مرتبطة بالجوار الإقليمي والفضاء الدولي التي تؤثر في حاضر الصين وفي مستقبلها، ولعل الخلافات الحدودية بين دول طريق الحرير تؤثر سلباً على نتائج المشروع وتعيق تقدمه، فضلاً عن خلافات الصين الحدودية مع دول الجوار لا سيما أن للصين حدوداً مشتركة مع 22 دولة، فالخلاف الصيني الياباني مثلاً يحمل إرثاً تاريخياً ثقيلاً ما زال ينعكس سلباً بطريقة أو بأخرى على العلاقات بين البلدين، أما على الصعيد الدولي فتبقى المنافسة المحتدمة بين الصين

461- شفيق شفيق، مصدر سبق ذكره، ص6.

462- هديل حربي، مستقبل الصعود الكوني للصين في القرن 21، مجلة القضايا السياسية، العدد 51، ( كلية العلوم السياسية: جامعة النهريين، 2018)، ص269.

والولايات المتحدة تأخذ اطار مختلف تفرضه طبيعة والظروف من حيث المكان والزمان<sup>463</sup>.

يمكن القول إجمالاً؛ إن ما يواجه مبادرة الحزام والطريق الصيني من تحديات سياسية واقتصادية، سواء أكانت داخلية أم خارجية سيدفع الصين باتجاه تنفيذ اكبر قدر من المشاريع لتثبت أنها تمتلك القدرة على أن تكون دولة قوية ومؤثرة في بنية النظام العالمي.

### المبحث الثالث: انعكاسات مبادرة الحزام والطريق على الاقتصاد الدولي

تأتي الأهمية الدولية لمبادرة الحزام والطريق في سياق استراتيجية الصين للصعود السلمي، التي تعتمد على التنمية الاقتصادية مع تجنب أي مواجهة سياسية مع الغرب، حيث يقوم المشروع بشكل أساس على الشراكة الاقتصادية الواسعة وبمستويات عدة، مع أكبر عدد من البلدان المستعدة للانخراط في هذه المبادرة، سواء تلك التي تقع على مسارات طريق الحرير البحري أو البري أو المستفيدة منه بوجه من الوجهه، كما لا تقف أهمية المشروع عند هذا الحد بل تحرص الصين على إعطاء هذا المشروع أبعاداً ثقافية وبيئية لتكون محل تفاعل إيجابي، بشكل لا يجعل المشروع ينحصر في التبادل الاقتصادي والتجاري الصرف، فضلاً عن ذلك فالمشروع يهدف إلى استثمار مئات المليارات من الدولارات، ومد طرق مواصلات حديدية ومائية، إضافة إلى مد أنابيب الغاز والنفط والطاقة وخطوط الألياف البصرية، لربط بحر الصين في الشرق بأوروبا وأفريقيا في الغرب<sup>464</sup>.

وتعد الصين قوة اقتصادية عظمى، وهي ثاني اكبر اقتصاد في العالم بإجمالي ناتج محلي يبلغ (11.5) تريليون دولار سنوياً، كما أن لديها ادخاراً محلياً يربو على (5) تريليونات دولار بالإضافة إلى مخزون من احتياطات النقد الأجنبي يبلغ (3) ترليون دولار، فضلاً عن

463- حكمت العبد الرحمان، الصعود السلمي للصين، مجلة سياسات عربية، العدد 14، (الدوحة: المركز العربي للأبحاث والدراسات السياسية، 2015)، ص58.

464- شفيق شفيق، طريق الحرير الجديد في سياق العلاقات العربية الصينية، سلسلة تقارير، (مركز دراسات الجزيرة: الدوحة، 2017)، ص ص 2-3.

كونها دائن صافٍ لسائر بلدان العالم بحدود (1.8) ترليون دولار، الأمر الذي جعلها تسعى إلى ممارسة دورها كقوة اقتصادية عالمية كبرى عن طريق وسائل مباشرة وغير مباشرة، للتأثير على النظام الدولي الراهن، ومحاولتها لإعادة تشكيل النظام العالمي المالي بما يحقق مصالحها ويضمن لها دور ريادي عالمي<sup>465</sup>.

كما تُشكل المبادرة الصينية "طريق واحد حزام واحد" على الصعيد الدولي انعطافه قوية تعكس تطوراً سياسياً- اقتصادياً مهماً في التفاعل الصيني مع البيئة الاقتصادية الدولية وتحولها من مرحلة التكيف إلى مرحلة جديدة تكون فيها الصين فاعل رئيس في تشكيل تلك البيئة الدولية، حيث يمر طريق الحرير بأكثر من (100) دولة، ويشمل (63%) من سكان العالم، ويغطي (29%) من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، وربع مبيعات الصين في العالم من السلع والخدمات<sup>466</sup>، ولأجل تحقيق أهداف هذه المبادرة أعلنت الصين إنشاء صندوق بقيمة (40) مليار دولار لتعزيز الاستثمار في البنى التحتية للدول التي يمر بها مشروع "حزام وطريق الحرير" بما في ذلك الطرق وخطوط السكك الحديدية والموانئ والمطارات في هذه الدول لدعم الترابط بين دول الحزام والطريق<sup>467</sup>.

ومن البديهي؛ أن تبني الصين مبادرة "حزام واحد طريق واحد" يمثل تطوراً سياسياً- اقتصادياً مهماً وهو يعبر عن انتقال الصين من التكيف مع النظام الاقتصادي العالمي والنظم الفرعية له مثل النظام النقدي والتجاري الدوليين، إلى محاولة إصلاح تلك النظم بمبادرة عالمية، كما يعكس أيضاً أن الصين تتجه للقيام بدور اقتصادي-سياسي أكثر فاعلية على الصعيد الدولي بما يتناسب مع حجمها الاقتصادي والتجاري العالمي، وما بين القوة الاقتصادية الصينية المتنامية وتجاهل الدول الرأسمالية الكبرى المتحكمة بالنظام الاقتصادي الدولي لهذه القوة والإصرار على معاملتها كدولة عادية، ولدت المبادرات الصينية لتشكيل مجموعة

465- إسوار براساد، الطريق إلى التأثير، مجلة التمويل والتنمية، العدد 54، (واشنطن: صندوق النقد الدولي، 2017)، ص ص 22-25.

466- نهلة محمد احمد جبر، مصدر سبق ذكره، ص 162.

467- د. نيفين حسين، طريق الحرير الجديد وأثره على دولة الإمارات العربية المتحدة، بحث منشور على شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت) وعلى الرابط:

<http://www.economy.gov.ae/EconomicalReports>

"البريكس" وبنك التنمية التابع لها برأس مال 100 مليار دولار، ومن بعدها مبادرة "الحزام والطريق" كألية لخلق فضاء اقتصادي عالمي تأخذ فيه الدول الصاعدة والنامية دور أساس لرسم مسار مرحلة جديدة من العلاقات الاقتصادية الدولية تتم صياغة العلاقات بين الدول وفقاً للرؤية الصينية أو بصورة توافقية بين الصين والدول التي تشاركها في ذلك الفضاء الاقتصادي الجديد<sup>468</sup>.

وفي إطار قياس العوائد الاقتصادية المستقبلية المتوقعة للمبادرة، تظهر العديد من الأوجه الإيجابية للمبادرة على الاقتصاد العالمي، تبدأ هذه الآثار في إيجاد طريقها إلى التطبيق من خلال اقتصاديات الدول المشاركة في المبادرة الصينية، حيث بلغ الحجم الإجمالي لاقتصاديات هذه الدول (28.2) ترليون دولار، أي ما يساوي (35.3%) من الحجم الإجمالي للاقتصاد العالمي البالغ نحو (79.9) ترليون دولار، وبالتالي 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 ادني، ونحو (1.6) ترليون دولار كحد اقصى، خلال السنوات الخمسة المقبلة، وهذا من شأنه أن يرفع معدل النمو الاقتصادي العالمي السنوي نحو (0.5) نقطة مئوية و (1.9) نقطة مئوية خلال نفس المدة، إلى جانب ذلك تدعم المبادرة التجارة العالمية إلى حد بعيد، لا سيما وانها 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) ترليون دولار في عام 2016، فأنها ارتفعت إلى (1.2) ترليون 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%)<sup>469</sup>.

468- أحمد السيد نجار، مصدر سبق ذكره، ص ص 5-6.

469- علي صلاح وآخرون، مصدر سبق ذكره، ص ص 8-10.



ويكمن البعد الجيوستراتيجي لمبادرة الحزام والطريق في رغبة الصين بتعزيز الاستقرار والثقة السياسية إقليمياً مع دول الجوار الشرقي والجنوبي فضلاً عن المشاكل المتأتية من الجوار الغربي، والاهم من ذلك هو سعي الصين في تغيير نمط النظام الدولي الحالي والانتقال به من نظام تهيمن عليه الولايات المتحدة الأمريكية إلى نظام عالمي متعدد الأقطاب، ولا شك في أن الصين والدول الصاعدة تسعى لفتح آفاق جديدة على المستوى الدولي وتتطلع لدور اكبر في بناء مرتكزات جديدة للنظام الاقتصادي الدولي<sup>470</sup>، إذ يشكل طريق الحرير واحد من اهم الأهداف المتفق عليها دخل تكتل بريكس ( البرازيل، روسيا، الصين، الهند، جنوب أفريقيا) والذي تؤدي فيه الصين دوراً فاعلاً لإعادة صياغة النظام الاقتصادي الدولي، كما تتزامن مبادرة إحياء طريق الحرير مع تحالفات اقتصادية أقدمت عليها الصين مع دول مختلفة بهدف كسر نفوذ التفرد بالمؤسسات الدولية من الدول الكبرى على أركان الاقتصاد الدولي، فضلاً عما تتمتع به الصين من تحالفات سياسية قوية مع دول تتفق معها على إنهاء التفرد الأمريكي بالساحة الدولية، كما يمكن النظر دولياً إلى مبادرة الصين (حزام واحد.. طريق واحد) على أنها تحدياً لمثلث القوى التقليدي (الولايات المتحدة، الاتحاد الأوروبي، اليابان) المسيطرة على مؤسسات الاقتصاد الدولي، وفرصاً للدول الصاعدة اقتصادياً في إعادة موازين القوى في هيكل النظام الدولي على أساس اقتصادي، مما يعزز بشكل مباشر طموحات تكتل (BRICS) في إنهاء نظام القطبية الأحادية والانتقال إلى نظام متعدد الأقطاب<sup>471</sup>.

أما على صعيد الاستثمارات، يتوقع أن تسهم المبادرة بزيادة تدفقات الاستثمار العالمية خلال السنوات المقبلة، وتشير التقديرات إلى بلوغ الاستثمارات على طريق المبادرة إلى (14.5%) مليار دولار خلال الأشهر العشرة الأولى من عام 2017، وفيما يتعلق بالمستقبل تشير تقديرات "بنك مينشنغ" الصيني إلى أن المبادرة تشمل مشروعات استثمارية تبلغ قيمتها (10) ترليون دولار خلال الخمس سنوات المقبلة، وفي حال تم توفير التمويل اللازم لتنفيذ مشروعات المبادرة في الدول المشاركة، فأن ذلك سيعني أن التدفقات الاستثمارية بين دول

470- د. باهر مردان مضخور، مصدر سبق ذكره، ص199.

471- منصور أبو عزام، الهيمنة الناعمة للصين عبر الحزام والطريق، تقرير جريدة الأهرام، (5 شباط 2018) على شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت) وعلى الرابط: <http://www.ahram.org.eg/News/202548>

المبادرة سوف تبلغ (2) ترليون دولار سنوياً، وهو ما يزيد عن إجمالي التدفقات السنوية للاستثمار الأجنبي المباشر حول العالم الآن والتي تبلغ (1.75) ترليون دولار<sup>472</sup>.

وأتساقاً مع التطورات الاقتصادية العالمية المتسارعة يتوقع أن تتغير خارطة الاقتصاد العالمي ومراكز القوى فيها خلال الثلاثين 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 الناتج المحلي الإجمالي يقدر بنحو (58.5) ترليون دولار، وتأتي الهند بالمرتبة الثانية بحجم ناتج محلي إجمالي يقدر بنحو (44.1) ترليون دولار، وتراجع الولايات المتحدة الأمريكية للمرتبة الثالثة عالمياً بحجم في الناتج المحلي الإجمالي يقدر بنحو (34.1) ترليون دولار، وتتقدم إندونيسيا إلى المرتبة الرابعة بحجم الناتج المحلي الإجمالي يقدر بنحو (10.5) ترليون دولار<sup>473</sup>.

ومن المهم الإشارة إلى أن النموذج الصيني في التجارة الدولية قد نهض وتطور على قاعدة القبول بمعدلات ربح معتدلة أو حتى منخفضة مستفيداً من الفروق في تكاليف عنصر العمل والمواد الخام في إمداد العالم بسلع قادرة على المنافسة في الأسواق الدولية نظراً لأن أسعار المنتجات الصينية ظلت مرتبطة بالتكاليف مع القبول بمعدلات ربح معتدلة بعيداً عن الأرباح الاحتكارية، وهذا ما تكفل باستمرار التوسع في صادرات الصين<sup>(474)</sup>، وجدير بالإشارة إلى أن الصفقات التجارية بين الصين والدول الواقعة على طول مبادرة الحزام والطريق بلغت (915) مليار دولار أي أكثر من ربع إجمالي قيمة التجارة الصينية، أما حجم الاستثمارات المباشرة للشركات الصينية تتجاوز (50) مليار دولار عام 2017، حيث ساعد

472- علي صلاح وآخرون، مصدر سبق ذكره، ص11.

473- نقلاً عن أحمد ماجد، الانعكاسات الاقتصادية للشراكة الاستراتيجية الشاملة بين دولة الإمارات العربية المتحدة والصين، تقارير اقتصادية، بلا عدد، (وزارة الاقتصاد: أبو ظبي، 2018)، ص3.

474- أحمد السيد نجار، مصدر سبق ذكره، ص23.

ذلك في بناء (56) منطقة تعاون اقتصادي وتجاري مما أدى إلى تحقيق عائدات ضريبية بلغت قيمتها مليار ومائة مليون دولار<sup>475</sup>.

صفوة القول؛ أن النظام الاقتصادي الدولي الراهن يشهد تغيرات كبيرة من حيث المنافسة، فقد كان الاقتصاد العالمي لسنوات قليلة ماضية يتسم بثلاثية قطبية تشمل الولايات المتحدة الأمريكية واليابان والاتحاد الأوروبي، إلى أن ظهرت الصين كقوة اقتصادية عالمية في المرتبة الثانية بعد الولايات المتحدة الأمريكية، الأمر الذي جعل الصين تولي اهتماماً كبيراً في تبني مبادرات اقتصادية دولية وسياسة خارجية تركز على القوة الناعمة ودبلوماسية اقتصادية قائمة على الشراكات المتبادلة مع الدول النامية ليتمكنها ذلك من اخذ دور دولي يناسب ما تمتلك من قدرات وإمكانات اقتصادية.

---

475- دهقاني يعقوب، الصين ومشروع طريق الحرير دراسة في الانعكاسات الاستراتيجية على الاقتصاد والتنمية في أفريقيا، ضمن كتاب دور الثقافة الاستراتيجية في توجيه السياسة الصينية تجاه دول المغرب العربي 2001-2017، (برلين: المركز الديمقراطي العربي، 2018)، ص ص 195-196.

## الخاتمة:

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، كما أن الصين في الوقت الراهن لديها رؤية اقتصادية واضحة، ولكنها لم تستكمل رؤيتها السياسية التي يمكن أن يحملها هذا المشروع، خاصة إذا أرادت بناء علاقات وثيقة على المدى الطويل، فمشروع الحزام والطريق ينبغي أن يحمل مجموعة من القيم السياسية كي يستمر ولا ينحسر دوره في التبادل التجاري والمنافع الاقتصادية، لأن المشاريع السياسية قادرة على عرقلة مساره.

## قائمة المصادر والمراجع

### أولاً: باللغة العربية

#### أ- الكتب

1. أحمد السيد نجار، مصر والعرب ومبادرة الحزام والطريق ومستقبل النموذج الصيني، ط1، (القاهرة: دار ابن رشد، 2017).
2. دهقاني يعقوب، الصين ومشروع طريق الحرير دراسة في الانعكاسات الاستراتيجية على الاقتصاد والتنمية في أفريقيا، ضمن كتاب دور الثقافة الاستراتيجية في توجيه السياسة الصينية تجاه دول المغرب العربي 2001-2017، (برلين: المركز الديمقراطي العربي، 2018).
3. ليو خاي تشوان، مبادرة الحزم والطريق التحديات الأمنية والخيارات الصينية، في كتاب الحزم والطريق تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن 21، ترجمة آية محمد الغازي، (الجيزة: دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات، 2017).
4. يونس مؤيد يونس، أدوار القوى الآسيوية الكبرى في التوازن الاستراتيجي في آسيا بعد الحرب الباردة وآفاقها المستقبلية، ط1، (عمان: الأكاديميون للنشر والتوزيع، 2015).

#### ب- المجلات والدوريات

1. أحمد ماجد، الانعكاسات الاقتصادية للشراكة الاستراتيجية الشاملة بين دولة الإمارات العربية المتحدة والصين، تقارير اقتصادية، بلا عدد، (وزارة الاقتصاد: أبو ظبي، 2018).
2. إسوار براساد، الطريق إلى التأثير، مجلة التمويل والتنمية، العدد 54، (واشنطن: صندوق النقد الدولي، 2017).
3. أيهم مقدسي الخطيب، الاستراتيجية العسكرية الصينية في سورية دوافع التحول وانعكاساته، تقدير موقف، (تركيا: مركز جسور للدراسات، 2016).

4. باهر مردان مضخور، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، العدد 67، (مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية: جامعة بغداد، 2016).
5. جين ليانجشيانج ود. إن جاناردان، مبادرة الحزام والطريق الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج، منشورات وزارة الخارجية الاماراتية، (أبو ظبي: أكاديمية الإمارات الدبلوماسية، 2018).
6. حكمت العبد الرحمان، الصعود السلمي للصين، مجلة سياسات عربية، العدد 14، (الدوحة: المركز العربي للأبحاث والدراسات السياسية، 2015).
7. شفيق شقير، طريق الحرير الجديد في سياق العلاقات العربية الصينية، سلسلة تقارير، (مركز دراسات الجزيرة: الدوحة، 2017).
8. عزت شحرور، مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية، سلسلة تقارير، (مركز دراسات الجزيرة: الدوحة، 2017).
9. علي صلاح وآخرون، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، تقرير المستقبل، العدد 26، (أبو ظبي: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، 2018).
10. عماد آبشناس، مبادرة طريق الحرير البري والبحري الصينية من منظور إيراني، سلسلة تقارير، (مركز دراسات الجزيرة: الدوحة، 2017).
11. محمود علي الداود، مبادرة مشروع الصين في بناء الحزام والطريق ودور الدول العربية، دراسات سياسية واستراتيجية، العدد 37، (بغداد: بيت الحكمة، 2018).
12. نهلة محمد احمد جبر، طريق الحرير استراتيجية القوة الناعمة، مجلة شؤون عربية، العدد 171، (القاهرة: الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، 2017).
13. هديل حربي، مستقبل الصعود الكوني للصين في القرن 21، مجلة القضايا السياسية، العدد 51، (كلية العلوم السياسية: جامعة النهريين، 2018).

ت - المؤتمرات

1. محمود إدريس الصيني، مؤتمر أفاق التعاون العربي الأفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، الخرطوم 21-22 نوفمبر/ 2017.

ث - مصادر الإنترنت

1. منصور أبو عزام، الهيمنة الناعمة للصين عبر الحزام والطريق، تقرير جريدة الأهرام، (5 شباط 2018) على شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت) وعلى الرابط:

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

2. نيفين حسين، طريق الحرير الجديد وأثره على دولة الإمارات العربية المتحدة، بحث منشور على شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت) وعلى الرابط:

<http://www.economy.gov.ae/EconomicalReports>

3. هي وين بينج، حزام واحد طريق واحد تواصل جديد للعلاقات الصينية الإفريقية في التنمية المستقبلية، (8 كانون الثاني 2019) بحث منشور على شبكة المعلومات الدولية (الإنترنت) وعلى الرابط:

<http://www.sis.gov.eg/UP/12.pdf>

ثانياً: المصادر الإنكليزية

1. Deepakshi Rawat and Chan Jia Hao, Digital Silk Road: Implications for India, **ISAS Papers**, NO 521, (Institute of South Asian Studies: National University of Singapore, 2018).
2. Grzegorz stec, The invisible silk road: enter the digital dragon, **Briefing papers**, (European Institute for Asian Studies: Brussels, 2018).