

مبادرة الحزام والطريق الصينية وانعكاساتها على الاقتصاد والامن الاقليمي والدولي

أ.م.د. انتظار رشيد زوير (*)

م.د. عمر سعدي سليم

المقدمة:

تعرف مبادرة الحزام والطريق باسم "حزام واحد طريق واحد" **OBOR** ام الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين أم "طريق الحرير الجديد". والذي يستخدم للدلالة على طريق التجارة الصيني البري الذي يبدأ من مدن "كوبانج وتشان جان" الصينيتين مروراً بمدينة «قانسور» ثم «دونهونج الصينية» ليتفرع منها الى ثلاث ممرات رئيسية: شمالي — أوسط — وجنوبي وصولاً الى مدينة "هوتان الصينية" ومن ثم الى وسط آسيا لينتهي بأوروبا، أما بحرياً فيتمثل بالممر البحري القادم من شبه الجزيرة العربية الى المدن الصينية محملاً بالبضائع.

لذا تسعى الصين الى اتباع سياسة تطوير المحاولات الامريكية الساعية للسيطرة على المنافذ البحرية التي تُعد الانطلاقة نحو قارة آسيا، ومنعها من السيطرة على ممرات العالم المائية التي تؤثر بصورة أو بأخرى على

ممرات الطاقة من جانب والتجارة الصينية من جانب اخر ومن ثم تحجيم القوة الناعمة الصينية.

الاشكالية: يركز البحث حول مدى انعكاسات مشروع الحزام والطريق على العلاقات الاقتصادية والامنية الدولية والاقليمية؟ فضلاً عن اسئلة فرعية:

ما مدى قدرة الصين على تحقيقها قطباً اقتصادياً جديداً مناوئاً للقطبية الامريكية الاحادية؟

هل نجحت الصين بتحقيق الاستثمارات العالمية الكفيلة بتغيير مسار العلاقات الدولية الجديدة؟

الفرضية: تأتي الفرضية للإجابة عن اهم المشكلات التي طرحت آنفاً وهي:

سعي الصين لتحقيق مركز دولي مهم عن طريق شبكة من المشاريع الاقتصادية التي تسعى الى تحقيقها عن طريق الممرات الاقتصادية التي تربط دول المبادرة مع بعضها البعض.

جذب الصين للاستثمارات العالمية الكفيلة

inrasheed@uomustansiriyah.edu.iq

omar.s@ircoedu.uobaghdad.edu.iq

كلية العلوم السياسية - الجامعة المستنصرية

كلية التربية ابن رشد للعلوم الانسانية

بتغيير مسار العلاقات الدولية الجديدة.

الاصرار الصيني المستمر على تحقيقها
الصعود الى مصاف الدول العظمى.

المنهجية: اعتمد البحث على المنهج
الاستقرائي في تجميع الحقائق الاقتصادية
الكفيلة بتدعيم تطبيق المبادرة فضلاً عن منهج
التحليل النظمي الذي يعمل على معرفة مدى
التقارب فيما بين الدول وماهي الآليات الكفيلة
بتحقيق ذلك التقارب.

المبحث الأول: ماهية الحزام والطريق

مبادرة الحزام والطريق هي (التعاون الدولي
والاستراتيجية الاقتصادية الرئيسة للصين)،
كما تعرف مبادرة الحزام والطريق أيضاً باسم
«حزام واحد طريق واحد» OBOR والحزام
الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير
البحري للقرن الحادي والعشرين أم «طريق
الحرير الجديد».

إذ تربط الممرات البرية الستة التي تشكل
جزء «الحزام» من مبادرة الحزام والطريق
أكثر من ستين دولة، وهو العدد الذي يستمر
في النمو مع انضمام العديد من الدول، ولا
تزال هناك أسئلة مفتوحة حول ما ستكسبه كل
دولة مشاركة من المبادرة. ويعتمد تحليلنا على
معرفة موقع المراكز الاقتصادية لكل دولة على
طول شبكة ممرات مبادرة الحزام والطريق إذ
ستعمل المبادرة على تغيير الطريقة التي ترتبط
بها المراكز الاقتصادية، فمن المؤكد أن البلدان
والمدن المشاركة داخلها سوف تتأثر بتنفيذ
مبادرة الحزام والطريق، ومدى التأثير سيعتمد
على المكان الذي يقع فيه البلد أو المدينة على

طول الممرات مقارنة بالمراكز الاقتصادية
الأخرى^(١).

المطلب الأول: أهداف طريق الحرير

لقد كان الهدف الأول للمشروع الصيني هو
التحوط ضد السياسة الخارجية الأمريكية
الديناميكية في السنوات الخمس عشرة
الماضية، بعدما تضمنت الاستراتيجية الأمريكية
الكبرى في العقدين الماضيين تمدداً دائماً لحلف
شمال الأطلسي، وإطلاق مبادرات متعددة مثل
الشراكة عبر المحيط الهادئ، شراكة التجارة
والاستثمار عبر المحيط الأطلسي، حتى أصبح
التحوط الصيني كحافز واضحاً عندما أعلنت
وزيرة الخارجية الأمريكية هيلاري كلينتون
عن «المحور إلى آسيا» ولم تتردد الصين
لفترة طويلة إذ بدأت مبادرة BRI بعد ذلك
بعامين^(٢).

في هذا الجانب كانت هناك فكرتان أساسيتان
في المناقشات السياسية الصينية: الأولى **الفكرة
الصينية الليبرالية** التي تؤكد على التعاون،
والثانية **الفكرة الصينية الواقعية** والتي لا
تتجنب المواجهة، وكلاهما كانتا مخطئتين في
افتراضاتهما، إذا تم الاعتداء على الصين دولياً،
وكان ذلك بمثابة رد فعل عنيف واضح للبلاد،
ولا يمكن طرح هذا النهج الليبرالي للجمهور.
كما إن افتراض الواقعيين بأن البحرية الصينية
كانت قوية بما يكفي في منطقة المحيط الهادئ
يتناقض أيضاً مع الواقع، إذ يجب تحقيق التحوط
ضد قوة البحر والحفاظ عليه عن طريق الطاقة
البرية^(٣).

إذ يعد التحول إلى المجالات الأرضية
الأوراسية خطوة مهمة للصينيين، وسوف

يؤثر على السياسة العالمية والاقتصاد العالمي لعدة عقود قادمة، لأنه لا يتعلق فقط بمصالح القوة الصاعدة، ولكن أيضًا حول فترة جديدة من العولمة^(٤). ويختلف هذا النهج عن الجغرافيا السياسية التي هي لعبة محصلتها صفر، إذ يعتمد بشكل كبير على الاقتصاد الجغرافي، والذي يمكن أن يؤدي إلى وضع مربح للجانبين من الدول المشاركة^(٥).

وينبغي أن يكون تطوير ممرات مبادرة الحزام والطريق مصحوباً باتفاقيات تعاون جديدة: أذ تؤثر الحدود وقدرة البلدان على التعاون عبرها على الاتصال. يمكن تقليل سمك الحدود من خلال التفاوض على اتفاقيات جديدة بين الدول الواقعة على طول ممر معين. ويشكل التفاوض على اتفاقيات تجارية جديدة جزءاً لا غنى عنه من مبادرة الحزام والطريق، وفي بعض الحالات أكثر أهمية بكثير من بناء بنية تحتية مادية جديدة.

كما وينبغي للمدن والبلدات المختلفة أن تخطط للاستفادة من مواقعها لتعظيم فوائد مبادرة الحزام والطريق: في الصين حددت سبع مدن (باوتو، تشنغتشو، شيان، لانتشو، أورومتشي، كونمينغ، وكوجينغ) التي ستصبح أكثر مركزية وأهمية داخل شبكات مبادرة الحزام والطريق وستكون حاسمة في كيفية تعامل الصين مع دول مبادرة الحزام والطريق، فضلاً عن ذلك، تم تحديد المدن في البلدان المشاركة الأخرى وعلى طول كل ممر والتي تتمتع أيضاً بوضع جيد للاستفادة بشكل كبير من التحسينات على طرق التجارة، فالمرکز هي (نوفوسيبيرسك، إيركوتسك، يكاترينبرج، وكراسنودار (روسيا)، ألماتي، أستانا (كازاخستان)،

طهران (إيران)، إسطنبول (تركيا)، كابول (أفغانستان)، يانجون (ميانمار)، كوالالمبور (ماليزيا)، بانكوك (تايلاند)، وهانوي (فيتنام)، وسنغافورة (سنغافورة)، روالندي، باهاوالبور، إسلام آباد وكراتشي (باكستان)، دكا (بنغلاديش)، كلكاتا (الهند)^(٦)، إذ تتمتع هذه المراكز بوضع جيد لإنشاء أو إضافة قيمة أو لعب أنوار كنقطة ارتكاز لتدفقات ممر مبادرة الحزام والطريق.

وعليه فإن لمبادرة الحزام والطريق (BRI) عدة أهداف أهمها: تنسيق السياسات وربط المرافق والتجارة دون عوائق والتكامل المالي، والتي سيتبين مدى أهميتها من خلال معرفة الأهمية المطروحة من إطلاق هذه المبادرة.

المطلب الثاني: أهمية طريق الحرير

ركزت الاوساط الصينية فضلاً عن المصالح الاقتصادية على زيادة الاهتمام بالمصالح الجيوسياسية التي يمكن تحقيقها على طول مسارات الحزام والطريق، فالمشروع يمكنه ان يوفر للصين مصالح حيوية في ثلاث قارات تمر بها خطوطه، بالتالي التمهيد لتحول الصين من قوة إقليمية اسيوية الى قوة عالمية متعظمة النفوذ في اكثر من بقعة جغرافية او اقليمية محددة، لاسيما مع وجود التوتر الدائم في علاقات الصين مع الولايات المتحدة الامريكية والاستمرار بتصعيد الخلافات التجارية حول الرسوم الجمركية والعملات^(٧).

وعلى الرغم من ضخامة المبادرة وتفاعلها مع كل المنطقة الاسيوية تقريباً، إذ للولايات المتحدة مصالح استراتيجية في الشرق الأوسط وبحر الصين الجنوبي والهند وباكستان وأوروبا

الشرقية وآسيا الوسطى على سبيل المثال لا الحصر، فإن واشنطن تعمل على تجاهلها إلى حد كبير، وفي بعض الحالات اتخاذ تدابير فعالة لتقويضها، ان منطقة BRI تمثل سبعين بالمائة من طاقة العالم وطاقة جميع دول العالم الإسلامي تقريباً، وهو ما يمكن أن يصبح في وسط هذا القرن أكبر منطقة اقتصادية في العالم، إذ أنها ربطت مصير النظام العالمي ككل بناءً على ما ستحققه تلك المبادرة في حال تم انشاء مساراتها وممراتها فعلاً.

فقد استثمرت الصين في إنشاء مشاريع الطرق والسكك الحديدية والطيران و الشحن والخدمات اللوجستية في جميع أنحاء العالم، فإجمالي المشاركة بالسكك الحديدية كان يستحق ٥,٦ مليار دولار أمريكي، والحالة المثيرة للاهتمام بشكل خاص هي:

عقد بقيمة (٢,٢) مليار دولار أمريكي مع شركة صينية شركة لبناء القسم الأخير من خط سكة حديد يهدف إلى ربط تنزانيا، الميناء الرئيسي مع جيرانه كجزء من خط إقليمي أوسع يبلغ طوله ٢٥٦١ كيلومتراً ويهدف إلى ربط ميناء دار السلام على المحيط الهندي إلى «موانزا» على بحيرة فيكتوريا، مع توتنهام في نهاية المطاف إلى بوروندي في جمهورية الكونغو الديمقراطية.

اتفاق على مشروع «الترام» في كولومبيا^(٨).

كما يشمل النقل البري: استمرار الصين في المشاركة في مشاريع بناء الطرق عبر العديد من البلدان. وتشمل الأمثلة الطريق برسم مرور في كمبوديا تبلغ قيمتها حوالي (١,٦٢٢) مليار دولار أمريكي.

وقد شهد الاستثمار الأجنبي مزيداً من النمو في الربع الأول من عام ٢٠٢٢، بعدما شهد العالم العديد من الأزمات منها (ضغط الديون، غزو أوكرانيا). إلا أنه أحدث تضرراً من تدهور التمويل والظروف بعد ما مرت به الدول من جائحة كورونا، وارتفاع أسعار الفائدة، وتزايد عدم اليقين في الأسواق المالية. فقيم تمويل المشاريع الدولية تقلصت بنسبة ٣٠٪ في عام ٢٠٢٢ ومع ذلك، فإن آثار انخفاض الاستثمار الأجنبي المباشر كانت أكثر انتشاراً في الدول المتقدمة، بينما شهدت اقتصادات آسيان زيادة بنسبة ٢١٪ في إعلانات المشاريع الخضراء. وبالمثل، شهدت البرازيل زيادة قدرها ٣٠٪ من إعلانات الحقول الخضراء.

أما الهند فقد اجتذبت أكبر عدد من مشاريع البحث والتطوير مثل الولايات المتحدة والمملكة المتحدة والصين. كما أن التركيز بشكل خاص على الاستثمار الأجنبي المباشر العالمي في عام ٢٠٢٢ كان في أشباه الموصلات: على سبيل المثال ٢٨ مليار استثمار من قبل تايوان تصنيع أشباه الموصلات (TSMC) في (الولايات المتحدة) ومتجدد الطاقة (استثمار بقيمة ١٣ مليار دولار أمريكي).

عليه يمكن الاستنتاج بأنه هناك أهمية في التركيز على:

المشاريع المستدامة مالياً وتقليص الخسائر في المشاريع غير الربحية إذ ينبغي للمستثمرين في مشاريع مبادرة الحزام والطريق داخل الصين وخارجها أن يركزوا على المشاريع الأصغر التي يسهل تمويلها وأسرع في التنفيذ.

دعم الدول الشريكة والشركات الشريكة في

المصدر: شبكة المعلومات الدولية على
الربط التالي: <https://www.emaratalyoun.com/local-/section>

المبحث الثاني: تأثير طريق الحرير على الاقتصاد الدولي

يشكل مشروع «حزام واحد طريق واحد» ٦٢٪ من حجم سكان العالم كونه يمر بـ ١٠٠ دولة. ويغطي ما يقارب ٣٥٪ من الناتج المحلي الاجمالي العالمي و ٣٤٪ من حجم الانفاق الاستهلاكي العالمي، ما دفع الصين الى مزيد من الانفاق لإنجاح هذا المشروع أذ أنفقت منذ ٢٠١٣_٢٠١٧ نحو (٣٤ مليار دولار) على مشاريع الطرق وسكك الحديد والموانئ وخطوط نقل الطاقة، بهدف احداث تنمية اقتصادية تبدأ من الصين وتنطلق الى العالم للحد من التفرد الامريكي وكسر مثلث القوى الاقتصادية الكبرى (الولايات المتحدة الأمريكية، الاتحاد الاوربي، اليابان) المسيطرة على الاقتصاد الدولي.

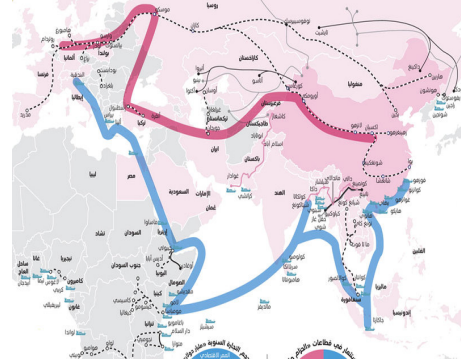
أذ تُعد الصين احدى كبريات القوى الاقتصادية الدولية بحجم اقتصادي كبير فبحسب صندوق النقد الدولي ان حصة الصين من الاقتصاد العالمي لسنة ٢٠٢٣ وصلت الى (١٨,٨٢١٪)، ومن المتوقع أن يبلغ حجم اقتصادها من الاقتصاد العالمي لسنة ٢٠٢٤ ليصل (١٩,٠٥٪). وبناتج اجمالي محلي بلغ (١١,٥ ترليون دولار) سنوي وادخار محلي يصل الى (٥ ترليون دولار) واحتياطي نقدي اجنبي يصل الى (٣ ترليون دولار) ودائن لعدد من الدول بحدود (١,٨ ترليون دولار) ما دفعها الى تبني اصلاح النظام الاقتصادي العالمي

التعامل مع سداد الديون السيادية لمشاريع مبادرة الحزام والطريق المستثمرة بالفعل، من خلال مقايضات الديون بالطبيعة وسندات أداء الطبيعة، إذ تشكل الديون مصدر قلق كبير للنمو المستقبلي في العديد من دول مبادرة الحزام والطريق.

زيادة التعاون الدولي لمشاريع مبادرة الحزام والطريق للسماح للمشاريع القائمة والمفيدة بالمضي قدماً أيضاً في الأوقات الصعبة.

وعلى الرغم من إطلاق الاتحاد الأوروبي مشروع «البوابة العالمية» ودفع الولايات المتحدة لخطة «إعادة بناء عالم أفضل»، إلا ان المنافسة على مبادرة الحزام والطريق تتزايد. لاسيما إذا كان التعاون لتمويل المشاريع وتطويرها في الأسواق الناشئة هو الهدف، إذ يمكن للمستثمرين والمطورين الصينيين تسريع تعاونهم مع المؤسسات المالية العامة والخاصة من مختلف البلدان، لاسيما بعد ان وقعت في تموز/ ٢٠٢٢ (١٤٨) دولة اتفاقيات تعاون لمبادرة الحزام والطريق. والخارطة رقم (١) توضح اهم الدول الداعمة والمؤسسة لمشروع الحزام والطريق الصيني.

خارطة رقم (١) الدول الداعمة والمؤسسة
لمشروع الحزام والطريق الصيني



والنظم الفرعية له كالنظام النقدي والتجاري الدوليين وممارسة دورها كقوة اقتصادية عالمية، مرتكزة على أرث طريق الحرير التاريخي وأثره الاقتصادي الذي أدى الى تراكم الذهب العالمي في الصين حتى باتت الصين في حلول القرن العاشر تمتلك اكبر مخزون للذهب العالمي يفوق او يعادل ما تمتلكه دول القارة الاوربية مجتمعة آنذاك .

المطلب الاول: انعكاسات الحزام والطريق على التجارة الدولية والأسواق المالية

١. تعزيز التجارة الدولية: تسهم مبادرة الحزام والطريق الى توسعة نطاق التجارة الدولية وزيادة حجم التبادل التجاري بين دول الشرق والغرب من خلال ربط الصين بآسيا والمحيط الهادئ والدول الاوربية مكونة ممر اقتصادي مع كبريات الدول ومقدمة لنموذج التعاون مع دول الحزام, اذ اقامت الصين بتأسيس صندوق التنمية بقيمة (٤٠ مليار دولار) لتعزيز التجارة الدولية والاستثمار في البنى التحتية للدول التي يمر من خلالها المشروع مما سيؤدي الى احداث تغيير في المشهد الجيو اقتصادي والجيوسياسي الدولي .

٢. نقل التكنولوجيا: جلب مشروع الحرير معه نقلاً للتكنولوجيا والفنون والثقافة بين الشعوب, أذ ساهم في التنوع والابتكار, من خلال انشاء شبكة رقمية متطورة فقد تبنت الصين في تموز/ ٢٠١٥ ما يُعرف بطريق الحرير الرقمي, والذي أكد العمل عليه في منتدى مبادرة الحزام والطريق عام ٢٠١٧, والذي عرف فيه بطريق الحرير الرقمي والمؤكد على (الاتصالات, الانترنت, التجارة الالكترونية...).

أذ اسهم الاقتصاد الرقمي في تحقيق قفزة اقتصادية مثلت خطراً لدول الليبرالية الرأسمالية ففي عام ٢٠١٦ حقق الاقتصاد الرقمي نحو (٣٠,٣٪) من الناتج المحلي الاجمالي للصين, وبحلول عام ٢٠١٧ حقق ما يقارب (٤٢٪) , وهذا من شأنه نقل الاقتصاد الدولي بفضل التكنولوجيا والذكاء الاصطناعي الى تحقيق طفرات اقتصادية نوعية ومؤثرة في حجم الاقتصاد العالمي.

٣. نمو الاقتصادات الوطنية: تأثرت الاقتصادات الوطنية الموجودة على طول مسارات الحرير بشكل مباشر, أذ استفادت الدول في تحسين فرص التجارة.

٤. تكوين هياكل اقتصادية متقدمة: أدى مشروع الحرير الى تشكيل هياكل اقتصادية متقدمة في بعض مناطق دول المبادرة, فعلى مستوى الاقتصاد الدولي فإنه يسهم في مزيد من النمو في التجارة العالمية من خلال الزيادة المتوقعة في الطبقة الوسطى لدول اسيا والشرق الاوسط والمحيط الهادئ وبالتالي فإن تحسين الهياكل الاقتصادية لهذه الدول سيؤدي الى نمو وتحسين معاشي يسهم في تصريف المنتجات الصينية في تلك الدول.

كما وتسعى الصين الى تدويل عملتها (اليوان الصيني) وجعله منافساً قوياً للدولار الامريكي للحد من الهيمنة الامريكية على الاقتصاد الدولي وخلق هيكلية اقتصادية جديدة للنظام الاقتصادي, لذلك ركزت في هذه المرحلة على استعمال (اليوان) في التعاملات التجارية بين الصين والدول الاعضاء في مبادرة الحزام والطريق .

هذا وقد أوضحت مؤسسة «موديز» للتحسين الائتماني ان ادراج عملة الصين (اليوان) الى جنب العملات الرئيسية لصندوق النقد الدولي يمنحه دفعة قوية لثقة المستثمرين العالميين, فقد شكل (الدولار) الامريكي في الصندوق (٩,٤١٪) و(الجنيه) الاسترليني (٣,١١٪) و(الين) الياباني (٤,٩٪), وان دخول (اليوان) الصيني سيجعله مناسب لأجراء مراجعة جديدة للاقتصاد الدولي .

٥. على مستوى التجارة والاستثمار: يزيد مشروع الحرير من حجم التجارة بين الصين والدول المشاركة، ما يزيد من الاستثمارات الصينية في مشاريع البنى التحتية في الدول المشاركة، أذ بلغت استثمارات الدول المشاركة في المشروع الى (٢ ترليون دولار) في حين بلغت حجم الاستثمارات الدولية الاخرى الى (٢,٧٥ ترليون دولار). وفي عام ٢٠١٦ بلغ حجم التجارة بين الصين ودول المبادرة الى (١,٠٢ ترليون دولار) لترتفع الى (٢,١) ترليون دولار) في عام ٢٠١٧ بنمو اقتصادي بلغ (٨,١٧٪) في حين ان حجم التجارة الدولي خارج حدود الحزام والطريق لم تتجاوز (١,٨٪) في نفس السنة . وهذا مؤشر على ان الحزام والطريق سوف يسهم بتحويل الاقتصاد الدولي نحو اقتصاد تنموي مستدام وهذا ما دفع المحللون الى توقع بأن تكون الصين في حلول عام ٢٠٥٠ قد ازاحت الهيمنة الامريكية عن الاقتصاد الدولي لتتربع على الاقتصاد الدولي بناتج اجمالي يقدر بـ(٥٨,٥ ترليون دولار), تليها الهند بالمرتبة الثانية بناتج اجمالي يقدر بـ(٤٤,١ ترليون دولار), لتتراجع الولايات

المتحدة الامريكية الى المرتبة الثالثة بناتج اجمالي يقدر بـ(١,٤٣ ترليون دولار) . وعليه فأن حجم الاستثمارات الدولية ستشهد تغيرات كبيرة من حيث المنافسة في ظل طريق واحد حزام واحد.

٦. على مستوى النقل: يسهم في تطوير البنى التحتية للنقل بين الدول المشاركة، مما يحسن فعالية حركة البضائع ويقلل من تكاليف الشحن, فقد شكل طريق الحرير القطبي الذي اعلن عنه في عام ٢٠١٨, انعطافه مهمة في نقل البضائع كونه يختزل وقت الرحلات البحرية الى اوربا بمقدار ٢٠ يوم مقارنة بالمسار التقليدي عبر قناة السويس . وبمقدار ٤٠ _ ٥٠ يوم عبر رأس الرجاء الصالح.

كما انه يسهم من خلال انشاء الممرات البحرية التي تربط الصين بقارة أوربا عبر المحيط الهندي وأراسيا الى الحد من النفقات التجارية وبالتالي سوف يساعد في تطوير الاسواق المالية.

المطلب الثاني : العواقب الاقتصادية والبيئية

يواجه مشروع الحرير العديد من العواقب الاقتصادية، الامنية والسياسية فقد خصص هذا المطلب لبيان ابرز العواقب والتحديات الاقتصادية والبيئية التي تواجهه:

١. الاعتماد على الديون أذ يؤدي تمويل المشروع من خلال القروض إلى ارتفاع مستويات الدين للدول المستفيدة مما يُزيد خطر الاستقرار المالي.

٢. انعدام التوازن الاقتصادي ان تركيز مشروع «الحزام والطريق» على بعض المناطق دون

غيرها إلى تفاقم الفجوات الاقتصادية بين المناطق ما يزيد من التوترات الاجتماعية والسياسية.

٣. التحديات التشغيلية تقوم على أمرين الأول: عندما تقوم الشركات في البناء ستواجه الصين خاصة في البلدان غير الساحلية في وسط وغرب آسيا ضعفاً في الاقبال على أسواقها ودرجه تطورها هذا ما يجعلها عرضة لمخاطر الشركات اثناء تطوير عملها، والثاني: هو تخف عن سداد الشركات الخاصة أم الحكومية لالتزاماتها، أذ يؤدي الى خسارة الاستثمار والارباح الناتجة عن خرق في العقود بين الشركات أم حكومات الدول المشاركة والصين.

٤. التحديات المالية ان هذا المشروع يحتاج الى تكاليف مالية ضخمة، لبناء البنى التحتية من طرق وجسور وشبكات ري الصرف الصحي، لاسيما في بلدان آسيا الوسطى مثل دول جنوب القوقاز التي تعاني من التخلف الاقتصادي ونقص الحاجات الاولوية من البنى التحتية التعليمية والصحية ، اذ سوف يكون تمويل هذه المشاريع من الاقتصاد الصيني ام المؤسسات التمويلية التابعة لها، وفي هذا الاطار يمكن الغاء او تأخير بعض المشاريع لكلفتها الكبير .

٥. التحديات البيئية ان القضايا البيئية يمكن أن تكون حاسمة في مشاريع البنى التحتية والطاقة فهي لا تقتصر على ظروف العمل بل منع التلوث والحد منه وحفظ وحماية البيئة والتراث الثقافي، كما أصبح تطوير البنى التحتية المستدامة اتجاهاً عالمياً، وهناك قواعد تلتزم بها الدول، مثل الميثاق العالمي للأمم المتحدة

ومبادئ برنامج الأمم المتحدة للبيئة وبرنامجه الانمائي ومؤسسة التمويل الدولية ومعايير اداء الاستدامة البيئية واتفاقية باريس للمناخ، ما مكنها أن تكون تحدي لها في البلدان النامية .

المبحث الثالث: تأثير الحزام والطريق على الأمن الإقليمي والدولي

بدأ تأثير مبادرة الحزام والطريق الصينية على البنية التحتية العالمية، سيما وان انطلاقها كانت من صعود المكانة الاقتصادية للصين، ومساعدة الصين للكثير من دول العالم لاسيما الدول الداخلية والواقعة على طول مسارات المبادرة ومساعدتها في مشاريع البنى التحتية من طرق وجسور ومد خطوط الطاقة ومشاريع السكك الحديدية والالكترونيات وغيرها من المشاريع التي تخص الدول الواقعة او التي تنتهي اليه مسارات المبادرة، ومن ثم فان هذا الواقع سيؤثر على الواقع الامني الخاص بتلك الدول وعلى المستويين الاقليمي والدولي معا.

المطلب الاول: تأثير المشروع على الأمن الإقليمي

بعد ان اصبح الاقتصاد الصيني الثاني عالمياً وبدخل قومي يساوي (١١) ترليون دولار مشكلاً نسبة ١٤,٨٪ من الاقتصاد العالمي، وهو بطور تجاوز الاقتصاد الأمريكي بحلول عام ٢٠٣٠ .

بحسب الدكتور «مازن اسماعيل الرمضاني» لاحتمالية تجاذب القوى الاقليمية بعد بروز قوى دولية جديدة، فقد رجح ان يكون التأثير

الصيني الاقليمي أقرب ما يكون على منطقة جنوب شرق اسيا .

من هنا فإن دراستنا للاستراتيجية الصينية تركز على بيان تأثيرها على أمن الطاقة في المناطق الآسيوية التي تشكل جوارها الإقليمي المباشر:

أولاً: جمهوريات آسيا الوسطى

العلاقات بين الصين وجمهوريات آسيا الوسطى محكومة بعدة عوامل «جغرافية، سياسية، اقتصادية وأمنية» فهما يعدان جيراناً بالمفهوم الجغرافي، والصين تمثل ممراً نحو البحر بالنسبة لتلك الجمهوريات، فيما توفر جمهوريات آسيا الوسطى ممرات اتصال برية للصين مع أوروبا وغرب آسيا (طريق الحرير)

سياسياً يتقاسمان العديد من وجهات النظر المتشابهة فيما يخص عدد من القضايا الوطنية والدولية، بينما تمثل الروابط الاقتصادية بينهما عاملاً جوهرياً فجمهوريات آسيا الوسطى بالنسبة للصين هي مصدر مهم لموارد الطاقة والمعادن وأسواق لتصريف المنتجات الصينية.

ويحتل قطاع الطاقة أهمية خاصة في العلاقات بينهما، لما تحويه المنطقة من ثروات نفطية وغازية، فضلاً عن القرب الجغرافي الذي يسهل مهمة نقل تلك الموارد إلى الصين مباشرة، دون الحاجة للمرور بالمسطحات المائية الخطيرة للمحيطين الهندي والهادي، وعملت الصين على تعزيز علاقاتها مع جمهوريات آسيا الوسطى على كل من المستوى الثنائي، بتقوية علاقاتها مع كل دولة على حدة، بالموازاة مع تطوير الروابط المتعددة الاطراف

عبر منظمة شنغهاي للتعاون (SCO) التي تضم في عضويتها الصين الشعبية _ روسيا الاتحادية وجميع دول آسيا الوسطى □ باستثناء تركمنستان .

ثانياً: منطقة جنوب شرق آسيا

تكمن الأهمية الحقيقية لدول جنوب شرق آسيا كونها تشرف على المحيط الهندي الذي يُعد من أكثر طرق الملاحة البحرية التي تمر عبرها شحنات النفط والغاز القادمة من الشرق الأوسط وإفريقيا نحو الصين، لذلك فعلاقة الصين بدول جنوب آسيا المطلة على المحيط الهندي تمثل أولوية للصين من أجل ضمان أمن ناقلات النفط والغاز المتجهة إلى موانئها .

ولكون جنوب آسيا كذلك منطقة مفصلية تربط بين مناطق آسيا الوسطى وشرق آسيا وغربها، أذ تشكل أراضيها ممراً لخطوط الأنابيب ولمشاريع طموحة مستقبلية لنقل الطاقة عبرها فضلاً عن كون الهند إحدى دول جنوب آسيا، والتي هي ضمن مجال اهتمام الصين، فالهند بدورها من القوى الصاعدة اقتصادياً وسياسياً ومنافس إقليمي للصين في قارة آسيا، لذا فمنطقة جنوب آسيا التي تضم: الهند، باكستان، أفغانستان، بنغلاديش، سريلانكا، المالديف، بوتان، نيبال، وميانمار (بورما).

من المتوقع أن تلعب دول جنوب آسيا دوراً رئيساً في سوق الطاقة العالمي في المدة القادمة، الهند من الدول المرشحة ان تكون ثالث أكبر مستورد للنفط في حلول عام ٢٠٣٠ والطلب المتزايد على الطاقة سيؤدي الى درجة

أعلى من التبعة على الطاقة، ونتيجة لذلك سيجد القادة الإقليميون أنفسهم منقسمين بين الرغبة في الحفاظ على حالة الاكتفاء الذاتي من الطاقة من جهة، والأهداف التنموية الطموحة التي وضعوها من جهة أخرى، ما يدفع الهند وباكستان وبقية دول المنطقة للاهتمام بالصراعات الدولية التي تقوم على حدود تجارة الطاقة، وفرض رقابة صارمة على المناطق الخارجية عن سيطرتها، وإعادة توجيه مهام القوات العسكرية لتصبح أكثر اتساعاً، وتطوير فهم أحسن لما ينتج عن التبعة على الطاقوية من تأثيرات على علاقات دول المنطقة مع دول جوارها الإقليمي .

فدول جنوب شرق آسيا تعد ممراً لنقل الغاز والنفط من دول آسيا الوسطى عبر خطوط أنابيب تمتد من أراضي هذه الدول إلى أفغانستان وباكستان، أم عبر إيران إلى باكستان والهند ويمكن أن تمتد إلى الصين، ما يضاعف القدرة الأمريكية على التحكم في إمدادات النفط والطاقة لكل من الصين والهند، والذي عده بعض المحللين أداة مهمة بالنسبة للولايات المتحدة لضبط عملية صعود هاتين القوتين الكبيرتين بما يتلاءم مع مصالحها الاستراتيجية أو بما لا يلحق أضراراً بهذه المصالح على المدى البعيد على أقل تقدير.

تبرز الهند اليوم كعلاق طاقوي جديد على الساحة العالمية، باعتبارها إحدى الاقتصادات الصاعدة وواحدة من «دول البريكس» (BRICS)، لذا فقد أصبحت الهند ضمن الدول التي يؤثر استهلاكها المتزايد لموارد الطاقة على ازدياد معدلات نمو الطلب العالمي على

الطاقة، وإن لاستهلاك الهند للطاقة يعود لعدة أسباب:

١. النمو الاقتصادي السريع: الهند واحدة من أسرع الاقتصادات العالمية نمواً بعد العام ٢٠٠٦ إذ تزايد الناتج المحلي الخام بمعدل ٨,٢ ٪ بينما تزايد الناتج الإجمالي العالمي خلال نفس المدة بنسبة ٤,٥ ٪ فقط.

٢. توسع قطاع النقل: بلغ عدد المركبات المسجلة في الهند سنة ٢٠٠٣ عدد ٦٧٠ مليون مركبة، وبحسب أرقام وزارة النقل والطرق الهندية، فإن النسبة السنوية لزيادة المركبات في الهند بلغت ١٠ ٪ خلال السنوات العشر الماضية .

أذ يعد قطاع النقل مسؤولاً عن النسبة الأكبر في استهلاك النفط، إذ يأتي قرابة ٥٠ ٪ من الطلب على النفط من هذا القطاع، وبهذا يكون هناك ارتباط مباشر ما بين القطاعين.

٣. النمو الديموغرافي الكبير: تعد الهند موطن أكثر من مليار نسمة (١,١ مليار نسمة)، أي حوالي ١٧ ٪ من سكان العالم لتكون الثانية من بعد الصين آخر الإحصائيات عام ٢٠٠٦، وقدرت نسبة نمو سكان الهند بـ ١,٨ ٪ سنوياً منذ العام ١٩٩٠ — ٢٠٠٠ وانخفضت هذه النسبة قليلاً لتبلغ ١,٥ ٪ منذ العام ٢٠٠٠، وهي بذلك تعادل الزيادة السنوية لعدد سكان أستراليا، وتواجه الهند صعوبات كبيرة في توفير الطاقة اللازمة لتلبية احتياجات هذا العدد الضخم من السكان، والذي يشكل تحدياً طاقوياً كبيراً إذا علمنا أن حوالي ٦٠٠ مليون نسمة منهم محرومون من الارتباط بالشبكة الكهربائية، و ٧٠٠ مليون نسمة منهم يستمرون

باستعمال مصادر الطاقة التقليدية (الخشب و مخلفات الحيوانات وجذور النباتات وغيرها)، فقد ذهب الرئيس الهندي الى اعطاء تصوره لمفهوم أمن الطاقة الهندي حين حدد له الأولوية الأساسية والعليا تحقيق الاستقلال الطاقوي «Independence Energy»، الذي ينبغي العمل على تحقيقه بحلول عام ٢٠٣٠، ما يعني تقارب وجهات النظر الهندية _ الصينية في هذا المجال ما يعني اعطاء هذا المفصل أولوية في تأمين الممرات الكفيلة بضمان تدفقها.

أما أفغانستان فهناك مخاوف أمنية وسياسية للعديد من الدول الاقليمية المجاورة للصين من مبادرة «الحزام والطريق الصينية» التي اطلقها الرئيس الصيني «شي جين بينغ» منذ العام ٢٠١٣، والتي يتوقف نجاحها على مدى قدرة الصين في طمأنة دول جوارها الاقليمي، من عدم تضرر تلك الدول بل العكس أذ تعود الفائدة على الاقليم الاسيوي ككل، وهو ما عملت عليه بتوقيع أول مذكرة تفاهم بشأن مبادرة الحزام والطريق عام ٢٠١٦، إذ تم الاتفاق على كثير من المشاريع، ورغم تعرقل بعضها إلا أن تشييدها كان ضمن إطار المبادرة وحسب الاتفاقيات المعقودة سلفا بين الجانبين، وهو ما أصرت عليه الصين عند الابقاء على سفارتها مفتوحة في افغانستان بعد انسحاب الولايات المتحدة الامريكية منها بتاريخ ١٥ / آب / ٢٠٢١، ودخول طالبان العاصمة كابول، وتصريح الحكومة الصينية على لسان المتحدث باسم الخارجية الصينية بانها على استعداد لإقامة علاقات مع طالبان في سبيل المحافظة على اتفاقيات «مبادرة الحزام والطريق» .

في حين تُعد ماليزيا اقوى شريك للصين في مبادرتها حتى العام ٢٠١٧، لكن عندما تغير رئيس وزرائها ليحل «مهاتير محمد» بدلاً عن «نجيب رزاق» في آب، فقد عمل الرئيس «مهاتير محمد» على الغاء ثلاثة مشاريع للمبادرة كان أهمها خط سكة حديد الساحل الشرقي بسبب تردّي الاقتصاد الماليزي .

كما كانت هناك مخاوف من دبلوماسية «فخ الديون» من قبل الجانب الاندونيسي إلا أن فوز «جوكو ويدودو» في انتخابات تموز / ٢٠١٤ أعطى الدعم والتأييد الضمني للمبادرة .

ومن ثم تعزيز العلاقات الصينية _ الاندونيسية وتعزيز مكانة الصين اقليمياً وانعكاس ذلك كله على الجانب الأمني في آسيا كلها.

أصبح مفهوم «أمن الطاقة» أحد تجليات المفاهيم الأمنية التي بدأت تتشكل وتأخذ مكانتها ضمن العديد من المتغيرات والمفاهيم التي تلت نهاية الحرب الباردة، فمسألة أمن الطاقة ضمن الأجندة الاستراتيجية لمختلف القوى الفاعلة في المحيط العالمي، وتؤثر في صلب المصلحة الوطنية، نظراً لارتباط المحددات الرئيسية لقوة الدولة بتحقيقها لأمنها الطاقوي، مثل الحفاظ على النمو الاقتصادي وتسريع وتيرته، زيادة قوة الدولة السياسية، الحفاظ على أمنها القومي وكل هذا جعلها تابعة لأمن الطاقة من هنا فأن منطقة جنوب آسيا تمثل أهمية استراتيجية بالغة للصين، وساحة من ساحات التنافس الاستراتيجي وتوطيد أمنها الطاقوي، من خلال الحصول على حقوق استغلال الموارد الغازية في المنطقة من جهة، وضمان ممرات بديلة

للإمدادات النفطية الصينية عبر الأراضي البرية لدول من جنوب آسيا، وتأمين الممرات البحرية الواسعة والمعرضة لإخطار متعددة في المحيط الهندي من جهة أخرى، وهذا ما تجلى في سعي الدبلوماسية الى إقامة علاقات مع دول مثل باكستان وميانمار، مما يمكنها من توفير ممرات بديلة للإمدادات الواردة من الخليج العربي، إتباع استراتيجية «عقد اللؤلؤ» التي تشمل إنشاء منشآت وقواعد بحرية في مناطق ساحلية مختارة من المحيط الهندي، بما في ذلك ساحل «كوادر» الباكستاني وساحل ميانمار.

يتضح مما تقدم اهتمام الصين بالمحيط الهندي وعده جزءاً من انشغالاتها الأمنية العميقة في المنطقة والمرتبطة ارتباطاً وثيقاً بأمن الطاقة، الامر الذي أجبر الصين على تركيز نظرها على خطوط المواصلات البحرية، والمرور الحر عبر الطرق المائية الممتدة من السواحل الصينية إلى المحيط الهندي.

فالصين ثاني أكبر مستهلك عالمي للطاقة لذلك يحظى المحيط الهندي والنفط العابر له من غرب آسيا نحو مضيق «ملقا» بأولوية عليا، لا سيما وان أكثر من ٨٠٪ من الواردات النفطية الصينية تمر عبره، فضلاً عن كونه معبراً لـ ٢٥٪ من الصادرات الصينية نحو أوروبا ومنطقة الخليج العربي.

المطلب الثاني: تأثير المشروع على السياسات الدولية

ان لمبادرة الحزام والطريق تأثير كبير على السياسة الدولية لاسيما على المستوى السياسي تتضمن المبادرة توسعة نطاق النفوذ الصيني في مناطق مختلفة من العالم، ومن ثم فإنه يثير قلق بعض الدول ويؤدي إلى تغييرات في الاتحادات والتحالفات السياسية الدولية. وعلى المستوى الجيوسياسي فإن المبادرة تشمل تطوير مشاريع البنى التحتية ك(السكك الحديدية . أمن الطاقة . الموانئ وأمن الملاحة الدولية). ما يؤدي إلى تحولات في القوى الجيوسياسية تؤثر على التوازنات الإقليمية والدولية من هنا فقد تباينت آراء الدول والمحللين حول تأثيرات مبادرة الحزام والطريق.

أذ ترى بعض الدول أن المشروع يمثل فرصة اقتصادية وتنموية، بينما يعده البعض الآخر مصدر قلق بشأن التأثير الجيوسياسي للصين وتأثيرها على سياسات التنمية والبنية التحتية في الدول المستفيدة من هنا سوف نبحث في بيان أمن الطاقة وأمن الملاحة الدولية.

أولاً: أمن الطاقة

لقد التقت المصالح الصينية مع المصالح الدولية لدول الشرق الاوسط في الاستفادة من المورد الاقتصادي الرئيسي الذي له الدور الفاعل في التأثير على البيئة الامنية السائدة بين الاطراف الدولية الفاعلة على الساحة الدولية ألا وهو النفط الخام، إذ كان الاتفاق مع الحكومة العراقية والتي يُعد النفط المورد الاساسي لها كمصدر من مصادر الدخل القومي ما دفع الجانبين لعقد اتفاقية فريدة من نوعها كانت

ذات طابع عالمي في ايلول/٢٠١٩ □، والتي أسست لعلاقة استراتيجية بينهما وفي شتى المجالات والتي كانت لها آثار واضحة في تنفيذ طريق الحرير الجديد، الذي يعد العراق حلقة وصل اساسية فيه، لربط تجارة الصين بأوروبا وافريقيا، ومن ثم ربط الدول الواقعة ضمن مسار مشروع الحزام والطريق بمسار واحد وجعلها عبارة عن حزام اقتصادي واحد ، سيكون له الدور الفاعل والمؤثر في محاولة الحفاظ على بيئة أمنية مستقرة، تحاول الحفاظ على استقرار وديمومة التجارة الدولية للصين مع دول هذا المحور.

لقد كان للصين علاقات وروابط تجارية كبيرة مع الدول العربية منذ طريق الحرير القديم، أسهمت بتأسيس علاقات دبلوماسية منذ العام ١٩٦٥ تطورت بشكل متسارع ومستمر ليكون لها آثار واضحة من حيث زيادة عدد الدول المشاركة في اطار العلاقات ، فضلا عن تزايد حجم التجارة ليصل من ٦ دول بمعدل تبادل تجاري بقيمة مليون دولار في العام ١٩٨٨ الى كافة الدول العربية وبمعدل (٣٦,٧) مليار دولار امريكي في العام ٢٠٠٤ عند تأسيس منتدى التعاون الصيني العربي والذي أرتفع الى (١٩١,٣) مليار دولار عام ٢٠١٧ .

وللمحافظة على ديمومة هذا التعاون الاقتصادي والتجاري بين الطرفين، فقد أشارت الخطط الأولية للمبادرة أن الخطوط التي تم تبنيها وهي ستة خطوط، يمر نصفها أو ينتهي على ضفاف المتوسط ولعل أكثر ما

يُميّز السياسة الخارجية الصينية في الشرق الأوسط هو تركيزها على تهدئة المنطقة التي توصف عادة بعدم الاستقرار، بسبب الحروب والثورات الداخلية، عن طريق دعم الأنظمة الحاكمة بغض النظر عن طبيعتها والأهم تأمين أكبر قدر ممكن من الاستقرار الأمني فيها.

كانت هناك ضرورة ملحة لعقد اتفاقيات تجارية وأمنية في ذات الوقت لغرض توفير البيئة الأمنية اللازمة للمحافظة على بقاء تلك العلاقات وتطويرها بما يخدم المصالح المشتركة للجانبين وفي مختلف المجالات سواء (الطاقة - النقل - المياه - الغذاء وحتى الموارد الطبيعية الخام).

ويتضمن المشروع بناء السكك الحديدية فائقة السرعة، والطرق السريعة وشبكات نقل الطاقة وشبكات التوزيع وشبكات الالياف البصرية، ويحقق التنمية الاقتصادية للمدن والموانئ على طول طريق الحزام والطريق بما فيها «بحر العرب والخليج العربي والبحر الاحمر والبحر الابيض المتوسط» والكفيل بخلق منطقة اقتصادية تضم أكثر من ثلث محيط الكرة الارضية.

وبالمقابل فإن دول الشرق الاوسط تستخدم العلاقة مع الصين كورقة ضغط على الولايات المتحدة الامريكية، رغم استحالاته بسبب اعتماد الدول العربية على الامتيازات الأمنية والعسكرية التي توفر لها علاقات مع الولايات المتحدة الأمريكية ومن ثم خلق بيئة أمنية متوترة وغير مستقرة، قد تؤدي الى اجراءات

عقابية صارمة لكلى الطرفين العربي والصيني في حال تجاوزهم الخط الأحمر في التعاملات فيما بينهم .

سيما وأن الصين تدرك بأن المنطقة العربية تقع في نطاق المصالح الحيوية للولايات المتحدة الأمريكية، والذي يعني بأن التعاون مع الصين في المجالات التجارية والاقتصادية قد يعرض العلاقات الاستراتيجية للأنظمة الحليفة للولايات المتحدة الأمريكية للخطر، ومن ثم سيكون له انعكاسات أمنية خطيرة على الدول العربية وعلى المحيط الدولي ككل. فالصين لم تصل الى الحد الذي يجعل تأثيرها يفوق التأثير الأمريكي في المحيط العربي بسبب التفوق العسكري الأمريكي والنفوذ السياسي والدبلوماسي فيه . كانت ثورات الربيع العربي وتساعد نشاط الجماعات الارهابية أبرز المتغيرات التي ساهمت بزيادة التفاعلات التنافسية للدول الكبرى في المنطقة العربية، ومن ثم توظيف مختلف الادوات الدبلوماسية والاقتصادية والعسكرية لتحقيق أهدافها.

ثانياً: أمن الملاحة الدولية

تُعد منطقة الشرق الاوسط جزءاً أساسياً من مبادرة «الحزام والطريق»، يرتبط هذا الاهتمام بأمن الملاحة البحرية من قبل الصين، إذ تمر معظم السفن التي تحمل البضائع بين أوروبا والصين عبر العديد من نقاط الاختناق الموجودة في هذه المنطقة، لذلك من مصلحة الصين الأولى تأمين هذه النقاط كما يُنقل

حوالي ثلث النفط الخام عبر البحار ويمر عبر مضيق هرمز .

أذ ان حركة النفط القادمة الى الصين بواسطة الناقلات عبر الممرات البحرية من مضيق «هرمز» ومنه الى مضيق «ملقا» باتجاه الصين، وعبور ناقلات النفط الصينية القادمة من دول الخليج الى الصين تمثل تحدياً آمناً بالنسبة لمبادرة الحزام والطريق، وبحسب تصنيف وزارة الطاقة الأمريكية فإن ٨٠٪ من واردات الصين النفطية يتم شحنها عبر «ملقا» والقلق الصيني لا يتوقف على خطر غلق المضيق من قبل القوى الكبرى فحسب وإنما من القرصنة والارهاب الحاصل هناك حيث حصل فيه ما يعادل ٤٠٪ من عمليات القرصنة العالمية في العام ٢٠٠٧ .

كذلك مضيق «هرمز» الذي يمر منه ثلث الطاقة المنقولة بحراً فهو أحد مناطق الاختناق في سلسلة الامدادات النفطية الصينية وهو كذلك معرض لهجمات ووضع أممي غير مستقر .

هذا ما دفع الصين الى الاهتمام بأمن الملاحة البحرية الدولية خصوصاً بعد تحولها الى الدولة الاولى عالمياً في استيراد النفط منذ العام ٢٠١٤ ولضمان تحقيق أمن دولي للملاحة البحرية لا يتم الا بمواجهة التحديات من خلال التعاون واقامة المشاريع المهمة كميناء «كوادر» في باكستان وميناء «الفاو الكبير» في العراق.

وكذلك بناء منظومة أمن بحرية متفوقة ومتقدمة فقد قام جيش التحرير الشعبي الصيني

الخاتمة

يمثل طريق الحرير الجديدة تحولاً استراتيجياً مهماً يمكن أن يؤثر بصورة كبيرة على الاقتصاد والأمن الدولي والإقليمي، أذ يعكس مشروع الحزام والطريق الجديد تطلعات العالم نحو التكامل الاقتصادي والتبادل التجاري بين قارات العالم السبع.

هذا ويثير المشروع عدة تحديات وانعكاسات في العديد من القضايا الاقتصادية والأمنية كونه أحد أكبر المشاريع في القرن الحادي والعشرين تشترك فيه عدد كبير من الدول التي قد تستفاد منه في حالة انضمامها له أو قد تتضرر مصالحها الاقتصادية والاستثمارية في حالة رفض الانضمام لمسارته، عليه يمكننا ان نبين عدداً من الاستنتاجات وأهمها هي:

١. يعمل المشروع على تعزيز التجارة والاستثمار وتسهيل حركة البضائع والخدمات، كما ويسهم في تعزيز النمو الاقتصادي في المناطق التي يمر عبرها.

٢. يواجه المشروع تحديات على مستوى التنمية على الرغم من الفرص الاقتصادية التي يقدمها، فهناك تحديات تنموية تواجه البلدان المتأثرة، مثل تأثيرات (بُنية التكلفة على الديون، البيئة، وحقوق الإنسان).

٣. أن مبادرة الحزام والطريق تسهم الى احداث تغييرات اجتماعية وثقافية في المجتمعات، والتي ستؤثر على الاستقرار الاجتماعي والأمني والاقتصادي.

بوضع برنامج شامل للبحرية الصينية من خلال مكافحة القرصنة والمراقبة المكثفة ما أدى الى زيادة الشكوك من قبل المجتمع الدولي الذي يرى بأن بناء قوة بحرية هو بمثابة اصرار ومقدمة للهيمنة البحرية، فكانت أول قاعدة بحرية خارجية للصين في جيبوتي بحلول العام ٢٠١٧، وصفتها «بكين» آنذاك بأنها منشأة لوجستية لدعم مهام مكافحة القرصنة، إلا أنها أقرت في وقت لاحق بأنها منشأة عسكرية ونقطة قوة استراتيجية لدعم مشروع طريق الحرير. لاحتوائها على (معدات لجمع المعلومات — استيعاب حاملات الطائرات والسفن الهجومية البرمائية) ويشير اهتمام بحرية جيش التحرير الشعبي في الحصول على موطئ قدم للقيام بعمليات في مناطق المحيط الهندي والخليج العربي لتأمين خطوط الملاحة الدولية .

عليه فقد قدمت مبادرة الحزام والطريق مشاريع حيوية لتفادي معضلة «ملقا» بالنسبة للصين من خلال انشاء ممرين مهمين بعيدين عن مضيق «ملقا» الاول: ممر الطاقة بين الصين وميانمار الذي ينظم نقل الغاز وانايبب النفط الممتدة من ميناء المياه العميقة الى كونمينغ جنوب غرب الصين الذي افتتح في العام ٢٠١٧، اما الثاني: الممر الاقتصادي الصيني _ الباكستاني المتمثل بميناء «كوادر» من السواحل الباكستانية حتى وادي السند الى شينجيانغ الذي يربط الحرير البحري بالحزام الاوربي.

tions,2018

5.Jin Sheng,» Analyzing the Risks of China's 'One Belt, One Road' Initiative», report for the 8th International NASD Conference on Economic and Legal Challenges held by the National Academy of Scientific Development(NASD),(Singapore: National University of Singapore, Centre for Banking & Finance Law, 2018

6.Joseph Macmillan. Energy security in South Asia: can interdependence breed stability. Strategic forum. N° 232. September 2008

٧. ابراهيم حردان مطر وسرى فؤاد عبدالكريم, سياسة الصين الاقليمية لضمان أمن الطاقة, مجلة كلية القانون والعلوم السياسية, العدد (٨), المجلد (١), ٢٠٢٠

٨. احمد ماجد, الانعكاسات الاقتصادية للشراكة الاستراتيجية الشاملة بين دولة الامارات العربية المتحدة والصين, تقارير اقتصادية, ابوظبي, ٢٠١٨

٩. اسوار براساد, الطريق الى التأثير, مجلة التمويل والتنمية, العدد ٥٤, واشنطن: صندوق النقد الدولي, ٢٠١٧

١٠. انحدار التنين ... أي مصير ينتظر ثاني أكبر اقتصاد في العالم؟ ملف لـ CNBC

٤. طريق الحرير الجديد يعزز من التعاون الدولي في مجالات متعددة كـ(البنية التحتية، التجارة والأمن) أذ يمكن للتعاون المشترك تقديم حلول مستدامة للتحديات الاقتصادية والأمنية.

وفي الختام، ينبغي التعامل مع مبادرة «طريق الحرير الجديد» بشكل شامل يراعي التحديات الاقتصادية والأمنية بشكل متوازن، مع التركيز على تعزيز التنمية المستدامة والتعاون الدولي لضمان استفادة جميع الأطراف المعنية وتحقيق الاستقرار الإقليمي والدولي.

المصادر

1.Andre Pertuzio. «The energy problem in India 19, April 2008.

2.China's foreign policy and "soft power" in South America, Asia and Africa. A study prepared for "Committee on foreign relations United States senate". Congressional research service. Washington, April 2008.

3.Cindy Hurst, china's Global Quest for Energy, the Institute for the Analysis of Global Security, Washington, 2007.

4.Guest Editor István Csaba Mol-dicz, Special Issue Geopolitics of Belt and Road Initiative and China's International Strategic Rela-

١٦. حسين حيدر محمد، طريق الحرير الجديد وآثاره الاقتصادية على العراق، مجلة البحوث والدراسات النفطية، العدد (٢٨)، أيلول/ ٢٠٢٠
١٧. خديجة عرفة محمد، أمن الطاقة وآثاره الاستراتيجية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض/ المملكة العربية السعودية، ٢٠١٤

١٨. زيد أحمد بيدر ورياض مهدي الزبيدي، التنافس الدبلوماسي للدول الكبرى على المنطقة العربية، مجلة تكريت للعلوم السياسية، العدد (٣٤)، جامعة تكريت، ٢٠٢٤

١٩. عبد القادر دندن، الإستراتيجية الصينية لأمن الطاقة وتأثيرها على الاستقرار في محيطها الإقليمي آسيا الوسطى - جنوب آسيا- شرق وجنوب شرق آسيا، اطروحة دكتوراه - جامعة باتنة - كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر ٢٠١٣

٢٠. عبد القادر دندن، الإستراتيجية الصينية لأمن الطاقة وتأثيرها على الاستقرار في محيطها الإقليمي آسيا الوسطى - جنوب آسيا- شرق وجنوب شرق آسيا، مركز الجزيرة للدراسات، تم النشر بتاريخ ١١ كانون الثاني - يناير ٢٠٢٤، تم الدخول بتاريخ ١٤ نيسان - ابريل ٢٠٢٤، على الرابط التالي : الإستراتيجية الصينية لأمن الطاقة وتأثيرها على الاستقرار في محيطها الإقليمي آسيا الوسطى - جنوب آسيا- شرق وجنوب

عربية نشر السبت، ٢٥/ نوفمبر/ ٢٠٢٣
على الرابط: <https://www.cnbcarabia.com/11/2023/11/25/>

١١. المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، ط ١، برلين- ألمانيا، ٢٠١٩.

١٢. باهر مردان مضخور، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، العدد ٦٧، بغداد/ ٢٠١٧

١٣. بحري سفيان، تحول موازين القوى في آسيا الباسفيك «دراسة في الصعود الصيني»، رسالة ماجستير كلية العلوم السياسية _ جامعة محمد بومرداس، الجزائر/ ٢٠١٦

١٤. بليك هيرزنجر وبين ليفكوفيتز، النفوذ البحري المتزايد للصين في الشرق الأوسط، ١٧ فبراير ٢٠٢٣، تم زيارة الموقع <https://www.washingtoninstitute.org/ar/policy-analysis/alnfdh-albhry-almtzayd-llsyn-fy-alshrq-alawst>

١٥. تشارلز كوناكا، ستة ممرات للتكامل: الاتصال على طول الممرات البرية لمبادرة الحزام ، تقرير نشر بتاريخ ١٠/٤ /٢٠١٨، على الموقع: <https://blogs.worldbank.org/trade/six-corridors-integration-connectivity-along-overland->

شرق آسيا | مركز الجزيرة للدراسات
(aljazeera.net)

٢١. عدنان خلف حميد البدراني، تحديات مبادرة الحزام والطريق (دراسة حالة الصين والدول المشاركة)، مجلة المعهد، العدد (٨)، تكريت/ العراق، ٢٠٢٢

٢٢. عدنان خلف حميد وهند زياد نافع، مبادرة الحزام والطريق الاهداف والتحديات، مجلة تكريت للعلوم السياسية، العدد (١٩)، ٢٠٢٠

٢٣. علي صالح، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، تقرير المستقبل، العدد (٢٦)، ابوظبي: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ٢٠١٨

٢٤. كريستوف نيدوبيل، مبادرة الحزام والطريق الصينية (BRI)، تقرير الاستثمار ٢٠٢٣ النصف الأول، مركز التمويل الأخضر والتنمية، جامعة FISF فودان، شنغهاي، حزيران/ ٢٠٢٣

٢٥. مازن اسماعيل الرمضاني، النظام الدولي قيد التشكيل ومشهد ديمومة الترددي وبداية التغيير العربي في عام ٢٠٤٠، مجلة التجديد العربي، العدد (٢) مدريد/ ٢٠٢١

٢٦. محمد بن صقر السلمي، التنافس الأمريكي _ الصيني على منطقة الشرق الاوسط، المعهد الدولي للدراسات الايرانية، مكتبة الفهد الوطنية، الرياض/ المملكة العربية السعودية، ٢٠٢١

٢٧. محمد حمشي، هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفضاء الخلفي لروسيا، السياسة الدولية (تحولات استراتيجية)، العدد ٢١٤ / مجلد ٥٣، مؤسسة الاهرام، القاهرة، اكتوبر ٢٠١٨

٢٨. منى الحداد، قراءة في تاريخ العلاقات الصينية _ العربية وسبل تعزيزها، مؤتمر افاق التعاون العربي الافريقي الصيني في اطار مبادرة الحزام والطريق، الخرطوم/ السودان، ٢١ - ٢٢ تشرين الثاني - نوفمبر، ٢٠١٧

٢٩. نيفين حسين، طريق الحرير الجديد واثار على دولة الامارات العربية المتحدة، وزارة الاقتصاد، ٢٠١٦، بحث منشور على الانترنت: <https://www.google.com/search?q>

٣٠. واثق الموسوي، مبادرة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة، ج ١، عمان، دار الايام للنشر والتوزيع، ٢٠١٩

الهوامش

١. تشارلز كوناكا، ستة ممرات للتكامل: الاتصال على طول الممرات البرية لمبادرة الحزام ، تقرير نشر بتاريخ ٤/١٠/ ٢٠١٨، على الموقع: <https://blogs.worldbank.org/trade/six-corridors-integration-connectivity-along-overland-corridors-belt-and-road-initiative>
٢. باهر مردان مضخور، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين،

٨ . انحدار التئنين ... أي مصير ينتظر ثاني أكبر اقتصاد في العالم؟ ملف لـ CNBC عربية نشر السبت، ٢٥/نوفمبر/٢٠٢٣ على الرابط: <https://www.cnbc-arabia.com/116478/11/25/2023/> تم زيارة الموقع في ٢٠٢٤/٢/٣

٩ . اسوار براساد، الطريق الى التأثير، مجلة التمويل والتنمية، العدد ٥٤، واشنطن: صندوق النقد الدولي، ٢٠١٧، ص ٢٢_٢٥.

١٠ . د. نيفين حسين، طريق الحرير الجديد واثـر على دولة الامارات العربية المتحدة، وزارة الاقتصاد، ٢٠١٦، ص ٣، بحث منشور على الانترنت: <https://www.google.com/search?q9>

١١ . د. نيفين حسين، طريق الحرير الجديد واثـر على دولة الامارات العربية المتحدة، نفس المصدر اعلاه، ص ٨.

١٢ . المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، مصدر سابق، ص ٢٥١.

١٣ . نفس المصدر، ص ص ٢٥١ - ٢٥٢.

١٤ . د. نيفين حسين، طريق الحرير الجديد واثـر على دولة الامارات العربية المتحدة، مصدر سابق، ص ٩.

١٥ . المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، مصدر سابق، ص ٢٥٩.

مجلة دراسات دولية، العدد ٦٧، بغداد/ ٢٠١٧، ص ٢٠٥.

٣- المصدر السابق نفسه، ص ٢٠٦_٢٠٧.

٤ . للمزيد ينظر: ايمن ابراهيم الدسوقي، التحوط الاستراتيجي في الشرق الاوسط، السياسة الدولية، مركز الاهرام، العدد ٢١٥، يناير/ ٢٠١٩، ص ٣٠.

5 . Guest Editor István Csaba Mol-dicz, Special Issue Geopolitics of Belt and Road Initiative and China's International Strategic Relations, 2018, p3 -

— المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، ط ١، برلين- ألمانيا، ٢٠١٩، ص ١٤.

٦ . محمد حمشي، هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفضاء الخلفي لروسيا، السياسة الدولية (تحولات استراتيجية)، العدد ٢١٤/ مجلد ٥٣، مؤسسة الاهرام، القاهرة، اكتوبر ٢٠١٨، ص ١٣_١٤.

٧ . كريستوف نيدوبيل، مبادرة الحزام والطريق الصينية (BRI)، تقرير الاستثمار ٢٠٢٣ النصف الأول، مركز التمويل الأخضر والتنمية، جامعة FISF فودان، شنغهاي، حزيران/ ٢٠٢٣، ص ١٤_١٦.

Finance Law, 2018),P.8. _

٢٢ . مازن اسماعيل الرمضاني، النظام الدولي قيد التشكيل ومشهد ديمومة الترددي وبداية التغيير العربي في عام ٢٠٤٠، مجلة التجديد العربي ، العدد (٢) مدريد/ ٢٠٢١، ص ٣٣٤.

٢٣ . الرمضاني، المصدر نفسه.

٢٤ . عبد القادر دندن، الإستراتيجية الصينية لأمن الطاقة وتأثيرها على الاستقرار في محيطها الإقليمي آسيا الوسطى - جنوب آسيا- شرق وجنوب شرق آسيا، اطروحة دكتوراه - جامعة باتنة - كلية الحقوق والعلوم السياسية، الجزائر ٢٠١٣، ص ١٣٥.

٢٥ . جمهوريات آسيا الوسطى ال ٥ هي : كازاخستان، قرغيزستان، طاجيكستان، اوزباكستان فضلاً عن تركمانستان.

26. China's foreign policy and "soft power" in South America, Asia and Africa. A study prepared for "Committee on foreign relations United States senate". Congressional research service. Washington, April 2008. p. 66. _

٢٧ . عبد القادر دندن، الإستراتيجية الصينية لأمن الطاقة وتأثيرها على الاستقرار في محيطها الإقليمي آسيا الوسطى - جنوب آسيا- شرق وجنوب شرق آسيا، مركز الجزيرة للدراسات، تم النشر بتاريخ ١١ كانون

١٦ . نقلاً عن: احمد ماجد، الانعكاسات الاقتصادية للشراكة الاستراتيجية الشاملة بين دولة الامارات العربية المتحدة والصين، تقارير اقتصادية، ابوظبي، ٢٠١٨، ص ٣.

١٧ . المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، مصدر سابق، ص ٢٥٠.

١٨ . واثق الموسوي، مبادرة الحزام والطريق بين المفهوم والسياسة، ج ١، عمان، دار الايام للنشر والتوزيع، ٢٠١٩، ص ٣٢٩.

١٩ . عدنان خلف حميد وهند زياد نافع، مبادرة الحزام والطريق الاهداف والتحديات، مجلة تكريت للعلوم السياسية، العدد (١٩)، ٢٠٢٠، ص ١٨١.

٢٠ . علي صالح، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، تقرير المستقبل، العدد (٢٦)، ابوظبي: مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ٢٠١٨، ص ١٢.

21. Jin Sheng,» Analyzing the Risks of China's 'One Belt, One Road' Initiative», report for the 8th International NASD Conference on Economic and Legal Challenges held by the National Academy of Scientific Development(NASD),(Singapore: National University of Singapore, Centre for Banking &

٣٤ - عن طريق انشاء ميناء الفاو الكبير المزمع انشاءه باتجاه دول اوروبا عبر تركيا وسوريا عبر القناة الجافة (الطريق البري والسكك الحديد) الذي يُعد الأكثر أماناً.

٣٥. حسين حيدر محمد، طريق الحرير الجديد وآثاره الاقتصادية على العراق، مجلة البحوث والدراسات النفطية، العدد (٢٨)، أيلول/ ٢٠٢٠، ص ٣١.

٣٦. منى الحداد، قراءة في تاريخ العلاقات الصينية _ العربية وسبل تعزيزها، مؤتمر افاق التعاون العربي الافريقي الصيني في اطار مبادرة الحزام والطريق، الخرطوم/ السودان، ٢١ - ٢٢ تشرين الثاني - نوفمبر، ٢٠١٧.

٣٧. زيد أحمد بيدر ورياض مهدي الزبيدي، التنافس الدبلوماسي للدول الكبرى على المنطقة العربية، مجلة تكريت للعلوم السياسية، العدد (٣٤)، جامعة تكريت، ٢٠٢٤، ص ١١_ ١٢.

٣٨. محمد بن صقر السلمي، التنافس الامريكي _ الصيني على منطقة الشرق الاوسط، المعهد الدولي للدراسات الايرانية، مكتبة الفهد الوطنية، الرياض/ المملكة العربية السعودية، ٢٠٢١، ص ٢٠_ ٢٥.

39. Cindy Hurst, china's Global Quest for Energy, the Institute for the Analysis of Global Security, Washington, 2007, p13.

٤٠. ابراهيم حردان مطر وسُرى فؤاد عبدالكريم، سياسة الصين الاقليمية لضمان أمن

الثاني -يناير ٢٠٢٤، تم الدخول بتاريخ ١٤ نيسان - ابريل ٢٠٢٤، على الرابط التالي : الإستراتيجية الصينية لأمن الطاقة وتأثيرها على الاستقرار في محيطها الإقليمي آسيا الوسطى - جنوب آسيا- شرق وجنوب شرق آسيا | مركز الجزيرة للدراسات (aljazeera.net)

28 . Joseph Macmillan. Energy security in South Asia: can interdependence breed stability. Strategic forum. N° 232. September 2008. p. 1

29. André Pertuzio. «La problématique énergétique en Inde 19, Avril 2008. p. 117_

٣٠. عدنان خلف حميد البدراني، تحديات مبادرة الحزام والطريق (دراسة حالة الصين والدول المشاركة)، مجلة المعهد، العدد (٨)، تكريت/ العراق، ٢٠٢٢، ص ١١١.

٣١. نفس المصدر ، ص ١١٠.

٣٢. خديجة عرفة محمد، أمن الطاقة وآثاره الاستراتيجية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض/ المملكة العربية السعودية، ٢٠١٤، ص ١٢٢_ ١٢٣.

٣٣. بحري سفيان، تحول موازين القوى في آسيا الباسفيك «دراسة في الصعود الصيني»، رسالة ماجستير كلية العلوم السياسية _ جامعة محمد بومرداس، الجزائر/ ٢٠١٦، ص ٩٣.

economy and international and regional security. The project faces challenges at the development level despite the economic opportunities it offers. There are development challenges facing the countries affected by it and that are trying to benefit from it. The New Silk Road enhances international cooperation. In multiple fields such as (infrastructure, trade and security), joint cooperation can provide sustainable solutions to economic and security challenges. This is what China is working hard to achieve and maintain its achievements in this field

الطاقة, مجلة كلية القانون والعلوم السياسية, العدد (٨), المجلد (١), ٢٠٢٠, ص ٣٢١.

٤١. بليك هيرزنجر وبين ليفكوفيتز, النفوذ البحري المتزايد للصين في الشرق الأوسط, ١٧ فبراير ٢٠٢٣, تم زيارة الموقع <https://www.washingtoninstitute.org/ar/policy-analysis/alnfdwh-albhry-almtzayd-llsyn-fy-alshrq-alawst>

الملخص:

يمثل طريق الحرير الجديدة تحولاً استراتيجياً مهماً يمكنه التأثير بصورة كبيرة على الاقتصاد والأمن الدولي والإقليمي، ويواجه المشروع تحديات على مستوى التنمية على الرغم من الفرص الاقتصادية التي يقدمها، فهناك تحديات تنموية تواجه البلدان المتأثرة به والتي تحاول الاستفادة منه، فطريق الحرير الجديد يعزز من التعاون الدولي في مجالات متعددة كـ (البنية التحتية، التجارة والأمن) أذ يمكن للتعاون المشترك تقديم حلول مستدامة للتحديات الاقتصادية والأمنية. وهذا ما تعمل الصين جاهدة على تحقيقه والمحافظة على انجازاتها في هذا المجال.

Summary

The New Silk Road represents an important strategic transformation that can significantly impact the