العدد 9 لسنة 2023
No. 9 – May 2023
المجلة العراقية للبحوث الانسانية والاجتماعية والعلمية
Iraqi Journal of Humanitarian, Social and Scientific Research
Print ISSN 2710-0952 -Electronic ISSN 2790-1254

# السياسية الخارجية الصينية الجديدة بعد عام 2013 وأثرها بمبادرة الحزام والطريق دراسة في الجغرافية السياسية

أ.م.د علي جارالله سعدون
جامعة ذي قار/ كلية التربية الأساسية

**الملخص :-**

تمثل السياسة الخارجية من خلالها تطبيق اهدافها على المستوى الداخلي والخارجي احدى الفعاليات التي تحاول الدولة من خلالها استغلال واستثمار امكانياتها ومواردها المتوفرة الى انها تختلف بين دول العالم ، فقد شدد صانعي السياسية في الحكومة الصينية على اتباع سياسة خارجية مرنة تتسم بالعلاقات المتوازية وعدم التدخل بالشؤون الدولية منطلقين من اهمية المصالح الاساسية للشعب الصيني، ففي المقابل شهدت السياسة الخارجية الصينية خلال القرن العشرين اتباع سياسة تحكمها المصالح تعمل على زيادة مكانتها ونموها الاقتصادي والصناعي لكن بوسائل ناعمة ومنها مبادرة الحزام والطريق لتحقيق المنفعة والتعاون والانفتاح وتمثيل الجميع بمشاريع عملاقة اقتصادية واستثمارية متوازية لتطبيق الروية الصينية مع الدول المشاركة وشكلت تحدياً لقدرة الصين على الانفتاح الاقتصادي بالأسواق العالمية لاسيما بعد عام 2019 بسبب الوباء الحالي(covid 19) والتوترات والخصومات الجيوسياسية المتزايدة في العالم، ولقد تناول الباحث مشكلة الدراسة وهي ما مدى تأثير السياسية الخارجية الصينية بعد عام 2013 على مبادرة الحزام والطريق ومكانتها بالنظام الاقتصادي العالمي، وكان الهدف من الدراسة تقييم السياسة الخارجية الصينية بعد عام 2013 وعلاقتها بمبادرة الحزام والطريق وصولاً لعام 2022 مع بيان الاهداف الاستراتيجية للمبادرة في زيادة النفوذ الاقتصادي الاقليمي والدولي للصين مع دول العالم، ولقد تم الاعتماد على المنهج (الوظيفي )باعتباره احد مناهج الجغرافية السياسية والذي يساعد على دراسة وظائف الدولة الداخلية والخارجية، وتوصلت الدراسة إلى جملة من النتائج اهمها اعتبار السياسة الخارجية قاعدة اساسية واحدى مجالات البحث بالعلاقات الدولية فمن خلالها يتم تعزيز المصالح المشتركة بين الوحدات الدولية المختلفة ففي اذار– مارس عام 2013 وبعهد الرئيس الصيني( شي جين بينغ )طرح استراتيجية الحزام الاقتصادي (طريق الحرير البري وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين ،ان من اهداف ودوافع المبادرة الاستفادة من نمو التجارة العالمية فضلاً عن تعزيز وزيادة نفوذها في منطقة اوراسيا واستمرار امدادات الطاقة والتبادل الثقافي والعلمي ،وقد بلغ عدد الدول التي وقعت مذكرات تفاهم الحزام والطريق والعراق من ضمنها 138 دولة حتى مارس – اذار 2020 وهي من المشروعات المستقبلية التي قد تواجه بعض العقبات اهما الصراعات السياسية الخارجية وضخامة الرقعة الجغرافية واختلاف المستويات الاقتصادية والامنية والسياسية والاجتماعية بين الدول المشاركة وانعدام الاستقرار.

**الكلمات المفتاحية :** السياسة الخارجية ، الصين ، مبادرة الحزام والطريق .

# The New Chinese Foreign Policy After 2013 And Its Impact On The Belt And Road Initiative, A Study In Political Geography

Assistant Professor Dr. Ali Jarallah Saadoun
Thi- Qar University- College of Basic Education
E-Mail:alijar583@ utq.edu.iq

**Abstract**

Foreign policy, through which the implementation of its objectives at the internal and external levels, represents one of the activities through which the state tries to exploit and invest its available capabilities and resources, although they differ among the countries of the world. The policy makers in the Chinese

government stressed the adoption of a flexible foreign policy characterized by parallel relations and non-interference in international affairs. Of the importance of the basic interests of the Chinese people. On the other hand, Chinese foreign policy witnessed during the twentieth century the adoption of a policy governed by interests that works to increase its status and economic and industrial growth, but by soft means, including the Belt and Road initiative to achieve benefit, cooperation, openness, and representation of everyone in parallel economic and investment giant projects to implement the Chinese vision with countries Participation and posed a challenge to China's ability to open up the economy in global markets, especially after 2019 due to the current epidemic (covid 19) and the increasing geopolitical tensions and rivalries in the world. The aim of the study was to evaluate Chinese foreign policy after 2013 and its relationship to the Belt and Road Initiative up to 2022, with a statement of the strategic objectives of the initiative to increase China's regional and international economic influence with the countries of the world. It helps to study the internal and external functions of the state, and the study reached a number of results, the most important of which is considering foreign policy as a basic rule and one of the areas of research in international relations, through which the common interests are promoted between the various international units. The economic belt (the land Silk Road and the maritime Silk Road for the twenty-first century), that among the goals and motives of the initiative is to benefit from the growth of global trade as well as to strengthen and increase its influence in the Eurasia region and the continuation of energy supplies and cultural and scientific exchange. Including 138 countries until March 2020, and it is one of the future projects that may face some obstacles, the most important of which are foreign political conflicts, the huge geographical area, the different economic, security, political and social levels between the participating countries, and instability.
**Keywords,** Foreign Policy, China, Belt and Road Initiative,

## المبحث الاول : الاطار المنهجي للدراسة ( The methodological framework of the study)

### المقدمة

ان الميزة الاساسية للسلوك الخارجي للصين يتثمل بقوتها الاقتصادية المتنامية والتي مثلت توجه واقعي محدد لزيادة علاقاتها الدولية والتجارية بعيداً عن الصورة النمطية السابقة للسياسة الخارجية الصينية المغلقة قبل عام 2013 ، اذ لعبت المقومات الاقتصادية ومتطلبات التنمية العالمية ووصول قيادات جديدة للحكم مساراً لتغيير النمط التقليدي التسلطي في اتخاذ القرارات المصيرية ، فمنذ قيام الجمهورية الصينية الشعبية عام 1949 اتجهت الدولة الصينية الى ترسيخ اسس الحكم والدولة وتطبيق حزمة من الاصلاحات الاقتصادية باعتبارها تمتلك عناصر ومقومات طبيعية وبشرية لها اثرها بالتفاعلات العالمية مثل الموقع الجغرافي والاقتصادي والسياسي والديموغرافي، ففي اذار – مارس عام 2013 وبعهد الرئيس الصيني(

شي جين بينغ ) طرحت الدولة الصينية استراتيجية الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري والبحري اثناء زيارته الى كازخستان وهي استراتيجية جيو-اقتصادية تعيد احياء طريق الحرير القديم فأصبحت انطلاقة رئيسة للسياسة الصينية الجديدة داخلياً وخارجياً باعتبارها رؤية شاملة تعزز مكانتها بالاقتصاد العالمي وتتيح فرصًا للتعاون مع الدول المشاركة من خلال تحديد ممرات اقتصادية مقترحه تربط الصين مع اوروبا ووسط اسيا والشرق الاوسط لغرض تطوير البنى التحتية والاستثمارية واقامة مشروعات عملاقة شاملة تساهم في رفع معدلات نموها ولاسيما في وسط وغرب الصين، وقد تم تسمية المشروع في بدايته بمبادرة حزام واحد وطريق واحد(One Road ON BeIT)حتى عام 2016 بعدها تم تغيير الاسم رسمياً الى الحزام الاقتصادي لطريق الحرير(Silk Road Economic Belt) ثم اخذ يشار لهم (بمبادرة الحزام والطريق او BRI) في الوقت الحالي، وقد لعبت وسائل الاعلام الصينية دور في الترويج لهذه المشروع وهو مؤشر بان الدولة الصينية اخذت تفكر بأهداف مستقبلية خارج حدودها السياسية بما يخدم مصالحها الوطنية.

## أولاً: مشكلة الدراسة (the study Problem).

تحاول الدراسة ان تجيب على السؤال الرئيس التالي :(ما مدى تأثير السياسية الخارجية الصينية بعد عام 2013 على مبادرة الحزام والطريق ومكانة الصين بالنظام الاقتصادي العالمي ؟ ومن هذا السؤال الرئيس يمكن طرح الاسئلة الفرعية التالية :-

1- كيف تغيرت السياسية الخارجية الصينية عبر المراحل التاريخية من عام 1949 الى عام 2022؟

2- ماهي طبيعية مشروع الحزام والطريق ؟ وهل تتمكن الصين من تنويع مصادرها الاقتصادية والسياسية عن طريق هذه المشروع بربطها بالدول الاوروبية والافريقية والاسيوية ؟

3- ما هي المواقف الاقليمية والدولية من مبادرة الحزام والطريق والتوقعات المستقبلية للمبادرة؟

## ثانياً : فرضية الدراسة ( Study hypothesis)

1- السياسية الخارجية الصينية الجديدة للقرن الحادي والعشرين قد تمتلك القدرة على معالجة العديد من المشكلات التنموية الاقتصادية بالعالم من خلال طرح فكرة خلق نظام عالمي جديد يربطها بعدد من الدول والاقاليم الجغرافية المختلفة .

2- عملت الصين لتحقيق طموحاتها العالمية بتعديل سياساتها الخارجية عبر المراحل التاريخية بشكل مستمر فشمل ثلاث مراحل مختلفة كانت بدايتها بالدبلوماسية الثورية عام 1949 ثم الدبلوماسية التنموية بعام 1979 وصولاً الى دبلوماسية الدول الكبرى عام 2013 .

3- حدد القائمون على مشروع الحزام والطريق اهداف اساسية ذات ابعاد اقتصادية ومردود مالي وحضاري وثقافي .

4- استمرار نجاح الدولة الصينية في المبادرة قد يؤثر على مصالح الدول الكبرى ولاسيما الولايات المتحدة الامريكية وروسيا وبالتالي سوف يدفعهما الى اتخاذ خيارات متعددة لمواجهة التمدد والنفوذ الصيني ، اما التوقعات المستقبلية المطروحة للمبادرة هي صعوبة التطبيق للمشروع لاسيما بعد انتشار وباء ( covid 19) وضخامة الرقعة الجغرافية واختلاف المستويات الاقتصادية والامنية والسياسية والاجتماعية بين الدول المشاركة .

## ثالثاً: أهداف الدراسة: (Purpose of the study).

1- تقييم السياسة الخارجية الصينية بعد عام 2013 وعلاقتها بمبادرة الحزام والطريق وصولا لعام 2022 .

2- بيان الاهداف الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق في زيادة النفوذ الاقتصادي الاقليمي والدولي للصين مع دول العالم .

3- تحليل محددات التحول النوعي في السياسة الخارجية مع اهم الخيارات المستقبلية المطروحة لمشروع الحزام والطريق.

**رابعاً: أهمية الدراسة : (the importance of studying).**

1- تسليط الضوء على موضوع مهم وذو قيمة علمية جغرافية سياسية يختص بمكانة الصين في النظام العالمي.

2- تقديم دراسة تحليلية لمبادرة الحزام والطريق الصينية مع استعراض المواقف الدولية من المبادرة لاسيما موقف الولايات المتحدة وروسيا .

3 - بيان اهمية مبادرة الحزام والطريق باعتبارها احد المحركات الاساسية للسياسية الخارجية الصينية .

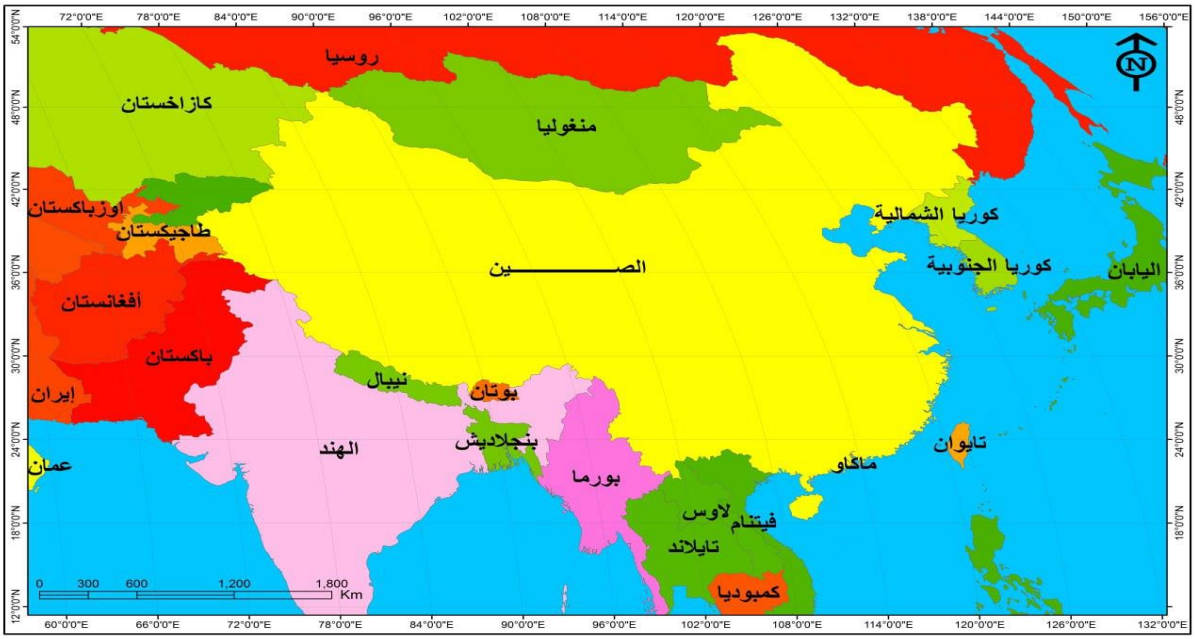
**خامساً : منهجية الدراسة : (Study Approach).**

أعتمد الباحث في هذه الدراسة على استخدام عدة مناهج معتمدة في حقل الجغرافية السياسية منها المنهج الوظيفي وهو يساعد بدراسة وظائف الدولة الداخلية والخارجية [1]، كما استعان الباحث بالمنهج التاريخي لمعرفة التطورات والحقائق التاريخية التي مرت بها السياسة الخارجية للصين مع بيان العلاقة المكانية لاسيما ما يخص تجارتها الدولية.

**سادساً: حدود منطقة الدراسة : (study area boundaries).**

تُحدَّدت الدراسة مكانياً بالدولة الصينية باعتبارها الطرف الرئيس في تنفيذ مبادرة الحزام والطريق ، اذ تقع في الجنوب الشرقي لقارة اسيا **وتحدها أربع عشرة دولة من** الشمال كل من روسيا وقرغيزستان ومنغوليا وكازاخستان ومن الجنوب يحدها كل من لاوس وفيتنام وبحر جنوب الصين ، اما من الغرب طاجيكستان وباكستان والهند وأفغانستان والنيبال والبوتان وميانمار، فيما يحدها كل من بحر شرق الصين وكوريا الشمالية والبحر الأصفر وروسيا من الشرق ، وبمساحة بلغت نحو (9.596.960) كيلومتر مربع العاصمة (بكين ) خريطة (1)، وزمانياً عام 2013 بداية طرح المبادرة الحزام والطريق من قبل الرئيس الصيني(شي جين بينج ) وصولاً الى عام 2022 مع الاستعانة بالمراحل التاريخية السابقة واللاحقة بحسب حاجة الدراسة .

**خريطة(1) : الموقع الجغرافي لدولة الصين وحدوها السياسية**



**المصدر: الباحث بالاعتماد على الموقع الالكتروني لوزارة الخارجية الصينية / تاريخ دخول الموقع 1 / 1 / 2023**
**https://www.chinasage.info/provinces/neighbor-countries.htm**

## المبحث الثاني : السياسية الخارجية الصينية وعلاقتها بمبادرة الحزام والطريق

تعد السياسة الخارجية قاعدة اساسية واحدى مجالات البحث بالعلاقات الدولية فمن خلالها يتم تعزيز المصالح المشتركة بين الوحدات الدولية المختلفة، فهي توصف بأنها تصرفات وسلوكيات تساهم بفهم الاستراتيجيات القومية للدول تجاه محيطها الخارجي بهدف الحفاظ على استقلاليتها وسيادتها واستقرارها وحماية مصالحها[1] ،اذ قال تشارلز فريزر المحلل الشهير في السياسيات الخارجية " التحول سمة عامة في السياسيات الدبلوماسية لدى الحكومات " فالصين عملت على تغيير سياساتها الخارجية بشكل مستمر عبر مراحل تاريخية لكي تحقق حلمها ، فالدبلوماسية الصينية شملت ثلاث مراحل مختلفة هما (**الدبلوماسية الثورية (Revolutionary diplomacy )** ، الدبلوماسية التنموية**(development diplomacy)** ، دبلوماسية الدول الكبرى **(diplomacy of major powers )**، **وقد** بدأت المرحلة الاولى عام 1949 وانتهت عام 1978 ركزت فيها على الدبلوماسية الثورية كان هدفها الاساسي هو حماية السلطة وتحقيق الاستقلال السياسي ، في المقابل اتخذت الصين بعض الاجراءات العديدة على المستوى الدبلوماسي وروجت لبعض المفاهيم الجديدة جعلتها تتمتع برؤية عالمية متميزة فيما يخص التقدم والابداع [2]، وقد بدأت المرحلة الثانية بعد عام 1978 مع بداية تطبيق نظرية الاصلاح والانفتاح والتي ترئ ان الدبلوماسية يجب ان تخدم الهدف الاكبر للتنمية المحلية وتدعم الصادرات الصينية وتعمل على جذب الاستثمارات الخارجية من خلال تعزيزها ببيئة تجارية خارجية مستقرة ، ففي نهاية عام 2004 بدأ قادة الصين يتحدثون بإيجاز عن مصطلح التنمية المستدامة وهو عبارة عن نهضة سلمية اقتصادية هدفها الاساسي تشكيل بيئة دولية سلمية ومستقرة تركز على اقتصاد الدولة وانتهت مع نهاية عام 2012 [3] ، والصين اليوم طرحت مفاهيم واستراتيجيات حديثة بالمرحلة الثالثة وهي دبلوماسية الدول الكبرى باعتبارها دولة عظمى في النظام الدولي منها استراتيجية البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين فهي تسعئ في المقام الاول الى اعادة بناء النظام الاقليمي كزعيم لنظام اسيوي مركزي لبناء مجتمع المصير المشترك بتوسيع التعاون الاسيوي والاستفادة من المنفعة المتبادلة التي روجت لها منذ مدة طويلة ليشمل المعتقدات المشتركة[4] وتعزيز قيادتها الاقليمية وتنويع امدادات الطاقة وانشاء شبكة اقتصادية وهي بمثابة شريان للحياة بالنسبة للشركات المثقلة بالديون والتي تعاني من ضعف الطلب في الداخل ، وتعد السياسة الخارجية الجديدة بعد عام 2013 اوسع نطاق واكثر طموحاً ، ففي اذار – مارس عام 2015 اصدرت بكين وثيقة سياسية بعنوان الرؤية والاجراءات حول البناء المشترك للحزام الاقتصادي ، فضلاً عن وضع خطط لتحسين الربط وانشاء مسارات تجارية جديدة في البر والبحر[5] ، وتتسم السياسية الخارجية الصينية الجديدة للقرن الحادي والعشرين بعدد من المقومات بما يخص مبادرة الحزام والطريق اهمها [6] :

أ- تأسيس نظام اقتصادي وعالمي جديد يتجاوز المفهوم الجغرافي التقليدي الضيق لمشروعات التعاون الاقليمي ، اي انها لا تستند الى تعريف جيوسياسي او جغرافي محدد مغلق يقتصر على اقليم جغرافي معين ، بل تضم منذ البداية مجموعة من الدول وعدد من الاقاليم الجغرافية مثل ( شرق اسيا ، جنوب شرق اسيا ، وسط اسيا ، الشرق الاوسط ، افريقيا ، وسط اوروبا ) .

ب- تحسين وتطوير العلاقات الدولية بين الدول في المجال التجاري وتسوية الخلافات بطريقة ملائمة والذي يساعد الدول ذات الاقتصاديات النامية والناشئة بصورة خاصة.

ج - وجود عدد من المؤسسات المالية الداعمة لتوفير التمويل اللازم لتطبيق المبادرة بالأخص مشروعات البنية التحتية مثل صندوق طريق الحرير والبنك الاسيوي لتنمية البنية الاساسية .

جدول (1) المراحل التاريخية للدبلوماسية للسياسة الخارجية الصينية للمدة (1949-2021)

| المدة الزمنية | المراحل الدبلوماسية | الهدف الاساسي | الغاية الاساسية | الدعامة الدبلوماسية | الوسيلة الدبلوماسية |
|---|---|---|---|---|---|
| 1949 -2020 | الدبلوماسية الثورية | بقاء الدولة | الحصول على الاعترافات الدبلوماسية | الايدلوجية الفكرية | تحالفات استراتيجية |
| 1979-2012 | الدبلوماسية التنموية | التنمية الاقتصادية الشاملة | جذب الاستثمارات | التنمية المحلية | المتابعة والحذر |
| 2013-2021 | دبلوماسية الدول الكبرى | صعود الصين الدولي | تحمل المسؤولية الدولية | بناء واجهة الدولة | التطبيق الشامل |

المصدر: جانغ يون لينغ ،تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن 21 ، ط1، ترجمة اية محمد غازي ، دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات ،القدس ،2017، ص 57.

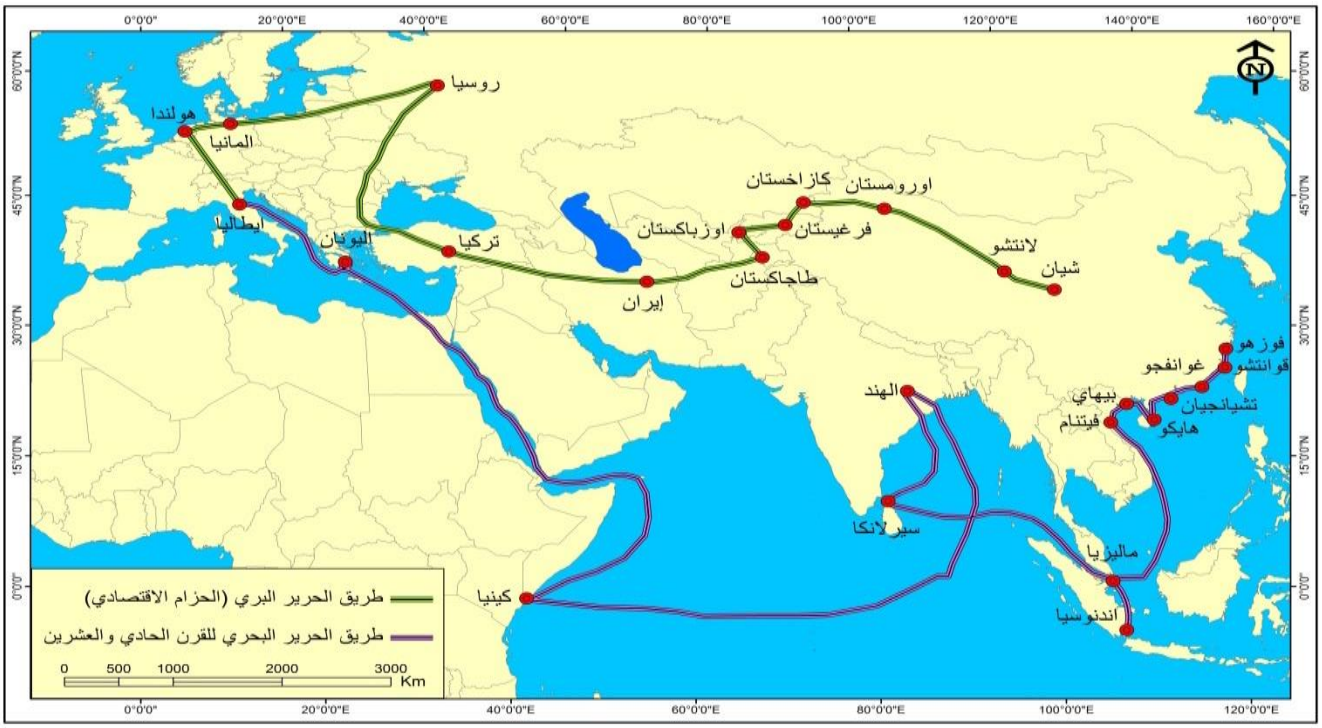
## المبحث الثالث : الممرات التجارية العالمية لمشروع الحزام والطريق

تعد مبادرة الطريق والحزام والتي عرفت تاريخياً بطريق الحرير القديم والذي تعود بدايته الى حكم سلالة هان في الصين قبل ما يقارب بنحو 200 عام قبل الميلاد ، اطلق هذه اللقب عام 1877 من قبل العالم الجيولوجي الالماني فون ريشتهوفن ، اذ كان لهذه الطريق دور في ازدهار الحضارات القديمة مثل الصينية والمصرية والرومانية عبر مسارات وشبكة من الطرق الفرعية التي تصب في طريقين كبيرين هما صيفي وشتوي عرفت منذ الزمن القديم للقوافل المتجهة من الشرق الى جهة الغرب [7] ، ولقد سميت بهذه الاسم لزيادة كمية الحرير التي كانت تنقل عبره الى الدول الاخرى ، فالصين بقيت المورد الوحيد للحرير حتى القرن السادس الميلادي فساهم في نقل المعرفة والثقافات وتبادل البضائع وتعلم زراعة الفواكه والخضروات وانتشرت بعض الاختراعات الصينية مثل البوصلة وصناعة الورق والطباعة الى غرب اسيا واوروبا، ويبدا طريق الحرير_القديم من الصين مروراً بالاتحاد السوفيتي وبعض الدول والتي من اهمها الجمهورية الاسلامية الايرانية والعراق_وتركيا وباكستان والهند [8]، ويلحظ من خريطة (2) ان مبادرة الحزام والطريق تضم مجموعه من الطرق والمسارات العالمية من اهمها:

### 1- طريق الحرير البري :( Wild Silk Road).

في تشرين الاول عام 2013 قامت الصين بعقد مؤتمر علمي اسمته ( الدبلوماسية متعددة الاطراف للدول الكبرى ) ، كان اول اجتماع منذ عام 2006 تجاه الدول المجاورة منذ تأسيس الجمهورية الشعبية الصينية وقد حصلت فيه بعض المناقشات بين الباحثين الصينيين وصانعي السياسة فيها على الاطار الاستراتيجي للسياسة الخارجية الصينية تناول الرئيس الصيني (شي جين بينج) القيمة الاستراتيجية للدول المجاورة وانها ترغب بتحسين علاقاتها مع الدول الاخرى لاسيما بالجانب الاقتصادي والامني [9] من خلال طرح مشروع استراتيجي شامل طويل الاجل ، يهدف الى ربط دولتهم مع باقي العالم عبر شبكة من الطرق البرية والسكك الحديدية والموانئ وخطوط انابيب النفط والممرات البحرية وشبكة من الاتصالات السلكية واللاسلكية ، وتركز المبادرة على خمسة مجالات هي التنسيق بين السياسات الانمائية وانشاء بنى اساسية ومرافق وشبكات وتعزيز الاستثمار والعلاقات التجارية وتحسين التعاون المالي والتبادل التجاري والثقافي ، وتتألف بشكل رئيس من فرعين هما :

**خريطة (2) : طريق الحرير البري والبحري لدولة الصين بمشروع الحزام والطريق**




**المصدر: الباحث بالاعتماد على الموقع الالكتروني لوزارة الخارجية الصينية / تاريخ دخول الموقع 2 -11 -2022**

**https://www.chinasage.info/provinces/neighbor-countries.htm**

أ- **الحزام الاقتصادي لطريق الحرير :** ويهدف لربط الصين بأوروبا مروراً بجنوب اسيا واسيا الوسطى ، ويشمل(6) ممرات اقتصادية برية بعد عام 2013 وهي [10] :

- **الجسر البري الاوراسي الجديد (الجسر القاري الاوراسي الجديد) :** الذي يمتد من غرب الصين الى روسيا الغربية وتم تفعيل هذا الخط في عام 2015.

- (ممر**الصين - منغوليا - روسيا ) :** الذي يمتد من شمال الصين الى الشرق الروسي وهي لن تتقيد بمبادرة الحزام والطريق بل بسكك الحديد العابرة للقارات .

- ( ممر **الصين - آسيا الوسطى – اسيا الغربية ) :** وهو عبارة عن خطوط نقل انابيب الغاز الطبيعي والنفط وتمتد من غرب الصين الى تركيا وايران وهو يعزز العلاقات الاقتصادية مع دول الشرق الاوسط وزيادة الاهتمام بمشاريع الطاقة النووية والمتجددة والاستثمار والتجارة .

-(ممر **الصين - شبه جزيرة الهند الصينية):** ويمتد من جنوبي الصين إلى سنغافورة.

- **(ممر الصين -باكستان ) :** ويمتد من جنوب غرب الصين الى باكستان .

- **(ممر بنغلاديش - الصين - الهند - ميانمار (بورما) :** الذي يمتد من جنوبي الصين إلى الهند لغرض ربط المناطق الصناعية بالصين مع مثيلاتها بالهند .

ان الطريق البري المطروح من المقرر ان يتم العمل به من خلال تشغيل القطارات السريعة والشاحنات ، كما ان هنالك مقترح ثاني للطريق البري يتم تشغيله عبر افغانستان من الصين ويدخل الجمهورية

الاسلامية الايرانية ويتصل بباقي الطرق فيها داخلياً، كما ينقسم الحزام الاقتصادي لطريق الحرير الذي يعبر القارتين الاسيوية والاوروبية الى ثلاث مستويات جغرافية وهي [11] :

أ- **مناطق محورية :** تضم كل من الصين وروسيا ودول اسيا الوسطى الخمسة .

ب- **المناطق التوسعية :** وتشمل الدول الاعضاء والمراقبين في منطقة شنغهاي للتعاون والاتحاد الاقتصادي الاوراسيوي وهي كل من الهند وباكستان والجمهورية الاسلامية الايرانية وافغانستان ومنغوليا وروسيا البيضاء وارمينيا واوكرانيا ومولدافيا .

ج- **المناطق التشعبية :** تشمل دول غرب اسيا ودول الاتحاد الاوروبي وتمتد ايضاً الى اليابان وكوريا الجنوبية وغيرها من دول شرق اسيا .

**2- طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين ( The Maritime Silk Road for the 21st Century)**

يعد طريق الحرير البحري مسار ثاني لمبادرة الحزام والطريق ، وقد اعلن عنها الرئيس الصيني في البرلمان الإندونيسي في تشرين الثاني – اكتوبر عام 2014 في اطار مناقشة تعزيز التعاون البحري ، ويهدف هذا الطريق الى تطوير البنى التحتية البحرية للدول الشريكة فيها ، يتضمن طريق الحرير البحري انشاء عدة ممرات بحرية ولكن هنالك خطين رئيسيين هما :

- **الخط الاول :** يبدأ من الموانئ الساحلية الصينية مروراً بمضيق ملقا - المحيط الهندي –الشرق الاوسط – شرق افريقيا- سواحل اوروبا [12] .

- **الخط الثاني:** يربط الموانئ الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادي [13].

تعد الصين الطريق البحري وسيله ومرتكز لبناء قوة بحرية ولتشغيل الموانئ لاسيما في جنوب شرق اسيا لضمان استمرارية التنافس مع الولايات المتحدة الامريكية في هذه المنطقة[14]، كما يشمل طريق الحرير البحري طريقا اخر يعرف (طريق الحرير القطبي ) الذي صرحت عنه الصين في كانون الثاني – يناير عام 2018 ، اذ تحاول تحفيز الشركات الصينية للقيام برحلات تجارية تجريبية من اجل تدشين ممرات بحرية في القطب الشمالي ، كما تبرز اهمية هذه الطريق في اختزاله للوقت لاسيما الرحلات البحرية الى اوروبا بمقدار (20) يوم مقارنة بالمسار التقليدي عبر مسار قناة السويس ، وفي المقابل تسعى الى دخول شراكة تجارية مع دولة روسيا لزيادة اطمئنان الروس من التمدد الصيني في اواسط اسيا وهو ايضا ممر لنقل صادراتهم من النفط والغاز عبر القطب الشمالي للأسواق العالمية[15]. ويمكن تلخيص بعض المزايا الرئيسة بالطريق البحري فهو يمثل خطوة للارتقاء بالموانئ وقدرتها التحميلية والارتقاء بخطوطها الملاحية وتطوير ما يقع خلفها من المناطق التنموية والتجريبية والاقتصادية ، فضلاً عن تقديمها الخدمات المالية والسياحية وحماية نظام الامن البحري وتجديد المبادئ المتعلقة بالشؤون البحرية [16].

3- **طريق الحرير الجوي :(aerial silk road)**.

تم الاعلان عن مبادرة الحزام والطريق للطيران بعام 2015 وفيها تعتمد جميع الدول المشاركة على تطبيق منهج منظم ونشط ذو مرونة استباقية بالطيران المحلي والعالمي و في بداية العام 2016 تم افتتاح 240 خط جوي وتحديد مشاريع المطارات الدولية وهي التي تقع على الطرق البرية والبحرية وبنهاية العام 2017 تم ربط الخطوط الجوية المباشرة في 26 منطقة محلية بالصين مع 43 دولة على طول الحزام والطريق، وقد استقطبت الصين اكثر من (40 دولة ) من خلال توقيع اتفاقيات ومذكرات تفاهم بينهم ورغبة فضلاً عن رغبة (100 دولة ) في المشاركة فيها [17] .

**4- طريق الحرير الرقمي :(Digital Silk Road ).**

تحاول الحكومة الصينية الترويج لطريق الحرير الرقمي في مجال التنمية الاقتصادية باعتباره استثمار مساعد للبنية التحتية الرقمية في ارجاء العالم ويشمل انشاء مجموعة من شبكات البنى التحتية الالكترونية الرقمية اللاسلكية وشبكة الانترنت وربطها مع مؤسسات صينية متخصصة بالاتصالات وعلى راسها (تشاينا يونيكوم ، وتشاينا تيليكوم ) مع الدول المشاركة ، وقد ظهرت هذه الفكرة بعام 2015 في بروكسل عند انعقاد ورشة تم تبنيها من قبل الحكومة الصينية والاتحاد الاوربي ، ففي المقابل اعلن الرئيس الصيني بعام 2018 عن البداية الفعلية للمشروع واعتبره تعزيز وتطوير للأمن السيبراني وللبنية التحتية الرقمية، وتعتبر مدينة شيان احدى العواصم القديمة للصين ومن مدنها الرئيسة هي مركز هذا المشروع ، اذ تسعى بكين لتحويل المدينة الى احد مراكز التكنلوجيا القديمة او كما يطلق عليه وادي السيلكيون في غرب الصين[18] ، لكن تبرز مخاوف من ان نمو التكنلوجيا والبنية التحتية الرقمية الصينتين خصوصا في مجال تكنلوجيا الاتصالات من الجيل الخامس (5G) والذكاء الصناعي قد يهدد الحريات المدنية في دول العالم ، الا ان السياسية الخارجية الصينية في اي مشروع ومبادرة من اولوياتها المطروحة التزامها بمسارات التنمية السلمية في معالجة تهديدات الامن غير التقليدية لاسيما بالدول النامية باعتبارها دولة صانعة للقواعد الحاكمة للنظام الدولي[19]، فالصين قوة متنامية بالجوانب السياسي والعسكري والاقتصادي تسير وفق خطة خارجية شاملة ذات بعد سياسي عالمية المجال الهدف منها نهضتها وتقدمها للوصول الى مكانة ملائمة على المستوى الدولي والعالمي ، ولقد كتب المؤرخ نيال فرجسون ان القرن الواحد والعشرون قد شهد تراجع الغرب واعادة توجه العالم نحو الشرق ، كما اشار مؤلف كتاب القرن الصيني اوديد شنكار الى ان الحكومة الصينية قد تتجاوز الولايات المتحدة في عام 2025 وقد استند على الاسباب اهمها (الاستثمارات الصينية الخارجية المتعاظمة ، التكنلوجيا الاجنبية الرخيصة)[20].

**المبحث الرابع : المواقف الاقليمية والدولية من مبادرة الحزام والطريق**

**اولاً: اهداف ودوافع مبادرة الحزام والطريق**

حدد القائمون على مشروع الحزام والطريق اهم الاهداف الاساسية والتي تشمل ابعاد اقتصادية ومالية وجيوسياسية وحضارية وثقافية وهي كالاتي [21] :

1- **الاستفادة من نمو التجارة العالمية :** من المتوقع للتجارة العالمية المزيد من النمو خلال السنوات المقبلة مدفوعة بعدة عوامل من بينها الزيادة المتوقعة في حجم الطبقة الوسطى في العديد من مناطق العالم لاسيما بمناطق اسيا والمحيط الهادي والشرق الاوسط وشمال افريقيا وتسعى للاستفادة من هذا النمو التجاري في تصريف منتوجاتها .

2- **تعزيز مكانة ((اليوان)) الصيني عالمياً:** تحاول الصين بمواصلة عملية تدويل عملتها المحلية (اليوان) في محاولة الى جعلها عملة رئيسة بالتبادل التجاري العالمي لاسيما بعد تمكن عملتها من الانضمام الى سلة حقوق السحب الخاصة بصندوق النقد الدولي الى جانب بعض العملات الاخرى مثل الدولار الامريكي واليورو والجنية الاسترليني ويمثل استخدامها لعملتها في المعاملات التجارية مع الدول المشاركة بالمبادرة خطوه كبيرة بالاتجاه الصحيح في الجانب الاقتصادي.

3- **التكامل الاقتصادي :** سعت الحكومة الصينية الى جذب العديد من المبادرات لتطوير المناطق الغربية فيهاوالتي تعاني من الضعف الاقتصادي واطلقت في عام 2000 حملة ضمن هذا الاطار تحت شعار(الاتجاه غربا) لتحفيز النمو الاقتصادي هناك وقامت باستثمار مليارات الدولارات لاستكشاف النفط والغاز الطبيعي فيها ، وتسهم مبادرة الحزام والطريق وتحديداً الحزام البري بتطوير اقليمي (شينيانغ وقانسو) بالجانب الاقتصادي وغيرهما من الاقاليم الغربية، كما تؤدي المبادرة لعملية توازن وتكامل

اقتصادي بين مختلف مناطق الدولة مع نقل الشركات ذات التصنيع المنخفض التكلفة الى دول اخرى في جنوب اسيا .

4- **تعزيز التبادل التكنلوجي الصيني** : تعمل الحكومة الصينية على تشجيع شركاتها العاملة بمجال تكنلوجية الاتصالات للاستفادة من المبادرة مثل انشاء شبكة متطورة من البنى التحتية الالكترونية والكابلات الضوئية والهاتف النقال لاسيما شركة هواوي وزيادة حصتها السوقية من التجارة الالكترونية العالمية .

5- **زيادة النفوذ الصيني في منطقة اوراسيا** : بعض التوجهات ترى ان مبادرة الحزام والطريق هي لتعزيز دورها ووجودها في منطقة اوراسيا وهي المنطقة التي تتمتع بأهمية جيواستراتيجية وقد وضح (هالفورد ماكندر) من مؤسسي علم الجيوستراتيجيا من خلال محاضرة بعنوان ( نقطة الارتكاز الجغرافي للتاريخ ) عام 1904 نظرية قلب العالم والتى تعد القلب يتمثل في منطقة اوراسيا وانها تمنح الدولة التي تسيطر القوة الاقتصادية والجغرافية للاستحواذ على العالم في ظل الامكانات والموارد الاقتصادية الكبيرة .

6- **استمرار امدادات الطاقة** : تحاول الصين الى تجنب ازمة حادة تواجهها عند اعاقة امدادات الطاقة لها ما يهدد استقرار الاقتصاد الصيني باعتبار ان 80% من احتياجات بكين تمر عبر مضيق ملقا على الرغم من تزايد وارداتها عبرروسيا وكازخستان ولذلك تسعى من خلال مشروع الحزام والطريق الى تطوير بعض الممرات التجارية البديلة للمضيق مثل خط انابيب النفط بين الصين وميانمار.

7- **التبادل الثقافي** : يهدف الى تشجيع الشعوب وربطهم بين بعضهم البعض عبر تفاعلات الصداقة بين المؤسسات لاسيما التفاهم الثقافي والعلمي .

وقسمت هذه المبادرة حسب صانع القرار الصيني ، ووفقا لتنفيذها الى ثلاثة مراحل وهي [22] :

- **المرحلة الاولى** : وهي مرحلة التعبئة الاستراتيجية (2013-2016).

-**المرحلة الثانية** : وهي مرحلة التنفيذ الاستراتيجي (2016-2019).

- **المرحلة الثالثة** : وهي مرحلة التقييم الاستراتيجي (2019-2049).

## ثانياً- المواقف الاقليمية والدولية من مبادرة الحزام والطريق

### 1-موقف الولايات المتحدة الامريكية :

هناك اشكال متعددة للتنافس والصراع الدولي لا يتوقف على الجوانب السياسية والعسكرية فقط بل يشمل الجوانب الاقتصادية ، وتوصف علاقة الحكومة الصينية والولايات المتحدة الامريكية بانها معقدة ، اذ تعد الولايات المتحدة الأمريكية اهم عائق سيواجه المشروع الصيني لان نجاحه سيزيد من النفوذ الصيني على حساب نفوذها لاسيما بأسيا الوسطى والشرق الاوسط وشرق البحر المتوسط مثل استخدام العملة الصينية لتسوية المعاملات الدولية على حساب الدولار الامريكي [23]، وقد اعلنت وزيرة الخارجية الامريكية هيلاري كلنتون مشروع ( اسيا الوسطى الكبرى ) في تشيناي الهندية عام 2011 اعتباره مشروع منافس لطريق الحرير داعية لبناء شبكة للمواصلات والتنمية الاقتصادية تربط بين جنوب اسيا واسيا الوسطى وغرب اسيا ووصفته بانه مخطط يتخذ من افغانستان مركزية لها املة في ان تساهم الدول المجاورة لأفغانستان في حماية مكانة الولايات المتحدة الريادية في عملية تطوير اوراسيا [24] ، وعند تولي الرئيس الامريكي دونالد ترامب الرئاسة الامريكية اتبع اسلوب متشدد فقام بفرض مزيد من الضغوطات التجارية بين الدولتين ومنع شراء تكنلوجيا متطورة امريكية واوربية وحاول التقليل من الاستثمارات الصينية بالولايات المتحدة كما اضاف بعض التعريفات الكمركية من جانب واحد وفي اكتوبر- تشرين الاول من عام 2018 قامت حكومة الولايات المتحدة الامريكية بتوحيد مؤسساتها الاستثمارية من برامج تمويل

التنمية في المؤسسة الدولية في محاولة لتعزيز الترابط جنوب شرق اسيا (OpIc 2018 ) كما حددت استراتيجية الربط التابعة للاتحاد الاوروبي والتي نشرت في سبتمبر من العام نفسه وهي تحسين الربط بين اوروبا واسيا بجوانب النقل والطاقة والشبكات الرقمية والاتصالات البشرية باعتبارها مشاريع منافسة لطريق الحرير الصيني فجوهر الاستراتيجية الامريكية بتعاملاتها التجارية والاقتصادية مبدا الشركات الامريكية اولاً بما يسمح لها الاستفادة من اي مشروع اقتصادي وطريق الحرير لا يمثل استثناء من هذا المبدا[25] ، وعلى الرغم من ان الدولتان منخرطتان في منافسة الى انهما انشا مجموعة اجراءات ثنائية لتحسين علاقاتهما وزيادة التبادل التجاري بينهما فعلى هامش قمة العشرين في كانون الاول – ديسمبر 2018 التقى الرئيسان الامريكي والصيني واتفقا على هدنة بشان الحرب التجارية الناشئة بينهما لمدة (3) اشهر مع وضع حد لهذه الحرب التجارية وقد اختتمت المفاوضات بين وفدي الدولتين في بكين بتاريخ 9 كانون الثاني – يناير 2019 كان من نتائجها مطالبة الامريكيون للجانب الصيني بإصلاحات هيكلية تضمن الالتزام بتعهداتهم بعدم سرقة اسرار التكنلوجيا الامريكية والعمل على توازن التوازن النسبي في الميزان التجاري [26] .

## 2-موقف الاتحاد الاوروبي

بعام 2009 طرح الاتحاد الاوروبي خطة بناء طريق الحرير الجديد لتعزيز الاتصال بأسيا الوسطى والدول المجاورة في مجال الطاقة والتجارة والمعلومات والتبادلات الانسانية ودفع بالاستثمارات بشكل ايجابي في محاولة لتعزيز تأثيره بالمنطقة وضمان الاكتفاء الذاتي بالطاقة وبالرغم من هذه الخطوة التي ساعدت بنحو عام بتحقيق التوازن بين الولايات المتحدة وروسيا الا انها واجهة بالأوضاع المعقدة التي تعيشها المنطقة [27] ، فاختار الاتحاد الاوربي مبدا الموازنة بين الصين والولايات المتحدة الامريكية بسبب الرؤية الواقعية وحرصه الى الانضمام الى رؤية بكين بالحصول على نسق دولي متعدد الاقطاب[28] ، وفي عام 2011 حددت الحكومة الصينية اطار التعاون مع دول وسط وشرق اوروبا مثل بلغاريا وكرواتيا وجمهورية التشيك ورومانيا فضلاً عن دول البلقان الخمسة (البانيا والبوسنة ، والهرسك ، ومقدونيا ، والجبل الاسود ، وصربيا )[29] ، ويمكن تلخيص الموقف الدولي الاوربي بثلاث محاور رئيسة وهي :

- **محور الدول الرافضة :** وهي دول المانيا وفرنسا لفقدانهم القدرة التنافسية لشركاتهم على منافسة الشركات الصينية بالصناعات الاستراتيجية ذات المردود الاقتصادي كما تتخوف من ( دبلوماسية فخ الديون ) الذي قد يؤدي الى تدخل الصين بشؤونها الداخلية بشكل غير مباشر مع انها سوف يحقق مكاسب بالتجارة والاستثمار والبنئ الاساسية [30] .

**- محور الدول ذات القدرة على المواجهة:** مثل هولندا ودول الشمال الاوروبي والمملكة المتحدة فهي ترى قدرتها على مواجهة الاقتصاد الصيني من خلال زيادة مستوى تدخل الدولة في الاقتصاد .

- **محور الدول ذات التقبل للمبادرة :** كدول جنوب شرق الاتحاد الاوروبي بسبب علاقاتها الاقتصادية مع الصين ومن هذه الدول المجر واليونان وايطاليا .

وقد اكد الاتحاد الاوروبي في القمة الاوروبية الصينية التاسعة عشر في عام 2017 على ضرورة التعاون ورصد مبلغ بنحو 250 مليون دولار للاستثمار ضمن المبادرة ومشاريعها[31].

## 3-الموقف الياباني والهندي

منذ اطلاق مبادرة الحزام والطريق بعام 2013 كرؤية لتعزيز النمو الاقتصادي الصيني اتخذت الدولة اليابانية مبدا الرفض باعتبار المشروع سوف يغير الوضع بجنوب وجنوب شرق اسيا [32]، وفي العام 2015 اتخذت استراتيجية شملت بعض الاجراءات لتحجيم المشروع للحفاظ على مصالحها فأعلنت عن دعمها لدول جنوب شرق اسيا وزيادة مشاركتها مع الهند والولايات المتحدة الامريكية في مشايع البنية التحتية بأفريقيا واسيا وتوسيع قواعد التجارة والاستثمار وبنهاية العام المذكور اقترحت القيام بممر

اقتصادي يضمن وضع خطة تنموية تعاونية تستفاد منها كل من اليابان والهند في اسيا ، كما قدمت مبادرة بديلة عن مبادرة الحزام والطريق اطلق عليها ( Pacific, Indian, free and open surroundings ) ، تستهدف الحفاظ على امن وحرية الملاحة في المحيطين استناداً الى قواعد القانون الدولي وتعزيز التعاون الاقتصادي والامني بين الدول المتواجدة في اسيا وافريقيا وتمتد الى الشرق الاوسط ، وقد اعلنت ثلاث دول رغبتها بتطبيق المبادرة اليابانية وهي (الهند والولايات المتحدة الامريكية واستراليا) ، فالهند تعارض المشروع الصيني باعتباره يمثل اهانة لسيادتها بسبب مرور الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني على ارض كشمير المتنازع عليها[33] ، كما انها تتخوف من الصعود الصيني في اسيا وبحر الصين الجنوبي فتحاول المواجهة بتقديم بديل ايضاً وهو طرح ممر جديد تم تسميته ( Route de Ia croissance Asie Afrique) - وقد نشأت فكرة انجاز هذا الممر بما عرض من البيان المشترك الصادر عن رئيس الوزراء الهندي والياباني في نوفمبر عام 2016 ويكون بحرياً بالاساس يربط افريقيا بالهند وغيرها من الدول في جنوب شرقي اسيا ويهدف الى دفع النمو التجاري والاستثماري في افريقيا.

## 4- موقف الدولة الروسية

قابلت الحكومة الروسية مبادرة الحزام والطريق بتخوف شديد بسبب انزعاجها من التوسع الاقتصادي والجيوسياسي للصين بمنطقة اسيا الوسطى فهي ظلت لمدة طويلة تعد الفناء الخلفي للإمبراطورية الروسية والاتحاد السوفيتي باعتبارها رقعة جغرافية تمتلك احتياط هائل من الطاقة وموقع استراتيجي يربط بين الشرق والغرب، فلذلك قامت الحكومة الروسية بتأسيس الاتحاد الاقتصادي الاوراسي وهو مشروع ضم كل من روسيا وكازخستان بعام 2014 ثم شمل بعض الدول الاخرى مثل ارمينيا قيرغيزستان بنهاية عام 2015 ، ولتقليل هذه التخوف ناقش الرئيس الروسي فلاديمير بوتين (Vladimir putin) وشي جين بينغ في ايار- مايو عام 2015 امكانية دمج حزام طريق الحرير الاقتصادي والاتحاد الاقتصادي الاورو-الاسيوي لغرض خلق مساحة اقتصادية مشتركة وتم اصدار وثيقة مشتركة تضمنت عقد محادثات متعددة الاطراف حول ربط المشروعين ، ويتمثل الهدف الروسي من المشاركة في تنفيذ المشروع لتامين مصالحهما معا في وسط اسيا [34]، باعتبار الشراكة الصين وروسيا اساس في تحقيق الاهداف الرئيسة للسياسة الخارجية الصينية لتنويع مصادر الطاقة وطرق النقل ، فضلاً عن تطوير بعض الاقاليم مثل سيبيريا والشرق الاقصى الروسي في ظل العقوبات المفروضة بسبب الحرب الاوكرانية الروسية .

## 5-موقف الجمهورية الاسلامية الايرانية :

تقع الجمهورية الاسلامية الايرانية في الجنوب الغربي من قارة اسيا وبإطلالة تشرف على ثلاثة مسطحات مائية وهي بحر قزوين في الشمال وخليج عمان والبحر العربي ومنهما الى المحيط الهندي في الجنوب والخليج في الجنوب الغربي خريطة (4)، وهذه الموقع جعلها تمثل حلقة وصل بين الشرق والغرب وبمثابة ممر طبيعي للتجارة العالمية والصين تعد احد ركائزها وهي تعد جسر يربط وسط اسيا ومشرقها اولا وغرب اسيا

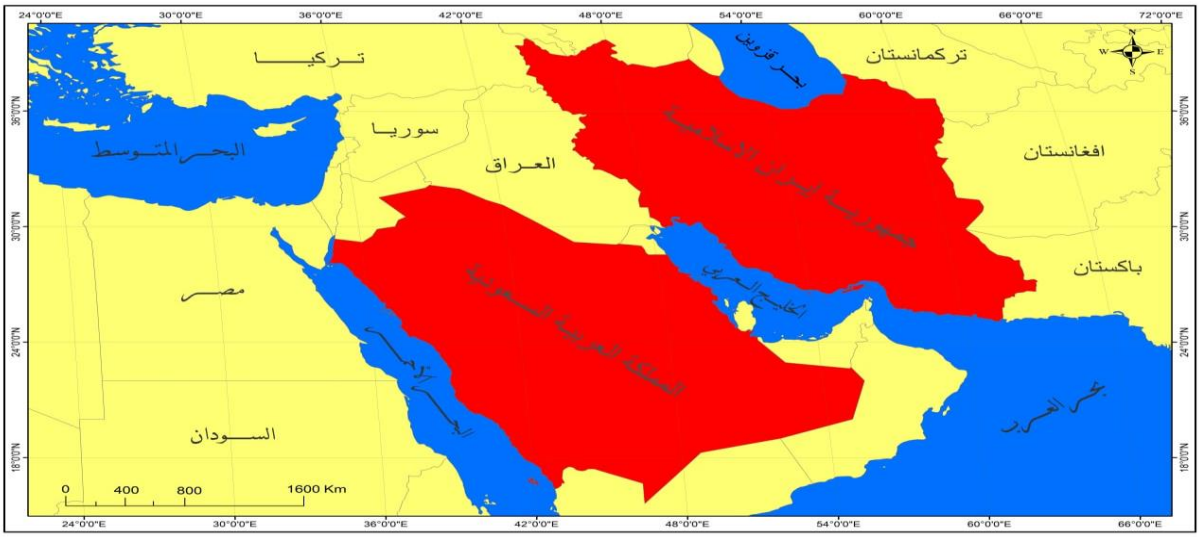
خريطة (3) طريق (المريديان السريع) الروسي – الصيني.

المصدر: ايمان فخري ، طريق الميريديان وارتباطه بمشروع الحزام والطريق ، على الموقع الالكتروني https://futureuae.com/ar-AE/Mainpage/Item تاريخ الدخول 8-1-2023

وشرق البحر المتوسط ثانياً وطريق حيوي للاستيراد والتصدير بين الشرق والغرب[35] ، ان اعتبار رحلة الرئيس الصيني (شي جين بينغ ) الى الجمهورية الاسلامية الايرانية في كانون الثاني – يناير عام 2016 نقطة نحول رئيس للتفاوض بين الدولتين باعتبار مشروع طريق الحرير يعد فرصة استراتيجية لها باعتبارها دوله ذات موقع استراتيجي وسياسي وعالمي يمكن ان يحولها الى مركز تجاري عالمي مع خلق توازن بالقوة الاقتصادية الدولية من خلال ربطها بشبكات المواصلات الباكستانية والافغانية من جهة والعراق وسوريا ولبنان من جهة ثانية وبالتالي تصبح شريان حيوي لنقل البضائع وما يترتب عليه من رسوم وفرص عمل فيها وبالتالي وصفها المرشد الاعلى الايراني علي خامنئي( بالفكرة الحكيمة) ورحب بالتعاون بين الطرفين ، وكانت الصين الشريك التجاري الاول للجمهورية الاسلامية في العقد الماضي فبلغ حجم التبادل بين الدولتين نحو 37.8 مليار دولار في عام 2017[36] ، وفي ظل الرئيس الايراني ابراهيم رئيسي عجلت الجمهورية الاسلامية من اندفاعها لتحقيق الربط الاقليمي بوصفه استراتيجية جغرافية – اقتصادية طويلة الامد بمعزل عن نتائج العقوبات الامريكية ولتعزيز نفوذها في العراق وسوريا بغية انشاء ممر للتجارة والنقل من الخليج الى سوريا ولبنان على طول ساحل البحر الابيض المتوسط وحاولت ان تلفت انتباه بكين الى هذه الطريق البرية الجنوبية ضمن ممر الصين – اسيا الوسطى – غرب اسيا ففي المقابل تأمل الحكومة الايرانية في ان يتوسع المشروع الزائد لمبادرة الحزام والطريق المرتبطة بالممر الاقتصادي الصيني – الباكستاني ليصبح ممر للتجارة والطاقة يمتد من الخليج عبر باكستان وصولاً الى غرب اقليم شينجيانغ الغربية وكما تسعى للاستفادة من الاستثمارات الصينية لتحويل ساحل مكران الى قوة في مجال الصناعة والطاقة[37]، وتعد الجمهورية الاسلامية الايرانية في ظل الوضع الجيوسياسي الحالي بمنطقة الخليج العربي الذي يعيش صراع الاقطاب الدولية ونفوذ الولايات المتحدة الامريكية نقطة محورية بنجاح المبادرة باعتبارها وسيلة وفرصة استراتيجية لابد من استثمارها كونها تعود عليها بالنفع المباشر لها وللمناطق المجاورة كما انها تعدى مهمة على المستوى الكلي من حيث دورها المحتمل في خلق توازن القوى في الاقتصاد السياسي ولانها كانت تاريخياً دولة مهمة على طريق الحرير القديم فان ذلك يمكنها من

احياء وضعها الجغرافي والاقتصادي علاوة على ذلك كانت العلاقات الصينية الايرانية على مدى العقود الثلاثة ودية ولا تحظى نظرية التهديد الصيني بشعبية كبيرة في الداخل الايراني[38].

**خريطة (4 )الموقع الجغرافي للجمهورية الاسلامية الايرانية وحدوها السياسية**




**المصدر: الباحث بالاعتماد على : خريطة العالم ضمن قواعد بيانات برنامج Arc Map 10.8**

## 6- موقف الدول العربية

منذ اعلان الصين لمبادرة الحزام والطريق عدتها دول مجلس التعاون الخليجي بمثابة محرك لتعزيز التعاون الثنائي من اجل البناء المشترك نظراً لموقعها الجغرافي والاستراتيجي [39] ، وتعد المملكة العربية السعودية الشريك التجاري الاكثر اهمية بالشرق الاوسط ويشكل تصدير النفط والبتروكيمياويات السعودي وواردات الآلات الصينية والسلع الاستهلاكية الجزء الاكبر من هذه التجارة كما تعد المملكة الوجهة الاقليمية المفضلة للصينين كما يمثل دمج مبادرة الطريق ورؤية السعودية لعام 2030 وسيلة للتعاون الثنائي بين الدولتين في مجال القطاع الصناعي غير النفطي والتجارة الثنائية والاستثمار ، ونجد ان خارطة المملكة لتطوير الطاقة المتجددة تؤفر مجالات واسعة لاستثمارات مشروع الحزام والطريق [40] ، اذ اعلن وزير الطاقة السعودي عبد العزيز بن سلمان عام 2020 ان الدولة تخطط لإنتاج احتياجاتها للكهرباء بحلول عام 2030 بنسبة تبلغ فوق(50 %) وتشمل هذه الخطة تطوير (35) منطقة صناعية لتوليد الطاقة المتجددة وانتاج المعدات والتكنلوجيا اللازمة لإنتاج الطاقة المتجددة ، وقد تتمكن من تصدير الطاقة الخضراء الى السوق الاقليمية الاوسع من منطقة الشرق الاوسط وشمال افريقيا ، فضلاً الى امكانية توفير شبكة الكهرباء المتكاملة لدول مجلس التعاون الخليجي لتوفير الدعم الكافي للبنية التحتية، كما ناقشت هيئة الربط الكهربائي لدول مجلس التعاون توسيع نطاق تجمع الطاقة ليشمل العراق والاردن ومصر، ان هذه الخطط كانت اكبر حافز للشركات الصينية فاصبح صندوق طريق الحرير المملوك للدولة السعودية والذي انشأ لاسيما للاستثمار في المشاريع الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق مساهم في شركة اكو للطاقة عام 2020 ويمتلك حصة تبلغ ( 49%) ، فضلاً عن الشراكة في مجال توليد الطاقة وتحلية المياه والتعاون مع الشركات الصينية مثل (شركة شنغهاي للكهرباء وهواوي وشركة الطاقة الصينية )[41] ، وقد اكد العديد من الخبراء ان البترول سيكون السلعة الاولى في قائمة التبادل التجاري مع الدول العابرة لطريق الحرير البحري عبر المملكة العربية السعودية الامر الذي من شانه ان يحقق توازن دولي واقليمي من مكانة المملكة سياسي واقتصادي ويزيد من دورها المحوري في منطقتي اسيا والخليج العربي وسيفتح الطريق امامها لشركات وتحالفات اقتصادية كبيرة ، اما دولة الامارات فانها تمثل بوابة الفرص المثالية للدخول الى اسواق الشرق الاوسط للصينين نظرا لما تتمتع به من مقومات كبيرة كالموقع الجغرافي المتميز والتقدم الكبير الذي احرزته في مجال النقل وتوافر المؤانى العالمية والبنى التحتية الممتازة في مجال الطرق وتنوع

ثقافي واسع في بيئة الاعمال فضلا عن الامن والاستقرار ، اذ تمثل منفذاً لنحو 60 % من الصادرات الصينية الى منطقة الشرق الاوسط ، واصبحت اول دولة في المنطقة تحصل على اعفاء متبادل للتأشيرة لجواز السفر العادي مع الصين بعام 2017 وعضو مؤسس لبنك الاستثمار في البنية التحتية الاسيوية بعام 2015 واتى انشاء البنك في اطار المبادرة لتمويل مشروعات البنية التحتية في الدول الاسيوية النامية [42] ، ان اكثر من 20 دولة عربية حققت ارتفاع بحجم التبادل التجاري مع الدولة الصينية منذ انطلاق مبادرة الحزام والطريق اغلبها مصدر رئيس للبترول الخام والغاز المسال ، ولكن في المقابل هناك بعض الدول العربية تطورت علاقاتها ايضاً مع انها ليست دول مصدر للنفط والغاز مثل تونس باعتبارها تمتلك موقع استراتيجي يجعلها احدى نقاط العبور لاكثر من دولة وقارة واطلق عليها بوابة افريقيا وهو ما يخدم المبادرة فوقعت تونس بعام 2018 مذكرة الانضمام للمبادرة وتفعيل العديد من المشاريع في ضوء استراتيجية شاملة للدولتين ، كما وقعت الامانة العامة للجامعة العربية والوكالة العربية للطاقة الذرية مذكرة تفاهم مع منظمة التعاون الدولي لتطوير الطاقة بالصين لانشاء مركز تدريب للاستخدام السلمي للطاقة النووية في المنطقة العربية خلال المدة القادمة ، وقد شاركت الدول العربية في قمة منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي بعام 2019، اذ تم انشاء منصة للتعاون في مجالات الموانى والجمارك وفحص الجودة [43] ، ان القوة الناعمة الصينية تهدف الى توسعة رقعة مساحة النفوذ الصيني ليتخطى قارة اسيا الى باقي دول العالم وفي هذا الاطار تقوم السياسة الصينية تجاه الدول الافريقية على تصنيف الدول الى اربعة مجموعات على النحو الاتي [44] :

أ- **المجموعة الاولى المحورية** : لا يوجد فيها سوى دولة واحدة هي جنوب افريقيا مما يؤشر على عمق العلاقات الاستراتيجية التي تجمع ما بين اقوى دول القارة والصين .

ب- **المجموعة الثانية الدول الرئيسة** : وهذه المجوعة تشمل ثمان دول فقط وهي (الجزائر ، انجولا ، نيجيريا ، كينيا ، تنزانيا ، اثيوبيا ، الكونغو ، غينيا الاستوائية ).

ج- **المجموعة الثالثة الدول ذات العلاقات الدبلوماسية** : وهذه المجموعة تشمل الدول ذات التعاون المشترك وهي تشمل (ليبيا) وباقي الدول الافريقية باستثناء دول المجموعة الرابعة .

ح- **المجموعة الرابعة الدول ذات العلاقات الغير الدبلوماسية** : وتشمل دولة واحدة فقط هي (بوركينا فاسو) التي ليس لها علاقات دبلوماسية مع الصين.

## المبحث الخامس: التوقعات المستقبلية لمبادرة الحزام والطريق .

يتفق العديد من الباحثين والدارسين للشؤون الدولية ان الجانب الاقتصادي اكثر انسجام في تفسير مجرى العلاقات الدولية حتى في مدة انتشار جائحة ( covid 19) وان استراتيجية الحزام والطريق تعد قلب السياسة الخارجية الصينية المناهضة للهيمنة، اذ تشير الوثائق الرسمية التي نشرتها الحكومة الصينية الى المبادرة باعتبارها وسيلة ومحور اساس لسياستها الخارجية لاحتضان الاتجاه نحو عالم متعدد الاقطاب لتحقيق الحلم الصيني بعد عام 2013 [45] ، وان عودة احياء الطريق هو عودة بالحياة للشرق ودول اسيا وافريقيا والعالم [46]، فالحكومة الصينية مؤهلة وبقوة لان تكون لاعب دولي برقم واحد في العالم فمع انتقال ميزان القوة العالمية من الولايات المتحدة الامريكية الى اسيا بدا التحول بقوة في جغرافية تموضع القوة العالمية والتبشير بالعودة الى مرحلة التعددية القطبية ، وقد بلغ عدد الدول التي وقعت مذكرات تفاهم الحزام والطريق والعراق من ضمنها 138 دولة حتى مارس – اذار 2020 ، لكن البعض يخالف النظرية السابقة التي طرحت ويقول بالعكس فهم يعتقدون ان الصين غير مؤهلة لأداء هذا الدور العالمي بسب المشكلات الموجودة فيها كالفساد وارتفاع معدلات البطالة اضافة الى دعوات الانفصال عن الحكومة المركزية ببعض المناطق الصينية ومشكلة تايوان والعلاقة مع اليابان التي تنافس الصين على الزعامة الاقليمية [47]، فضلاً عن تداعيات جائحة كورونا ( covid 19) باعتباره كارثة طبية واجهة الدولة لكن ما إن تمكّنت من مواجهة الفايروس حتى عاد انتعاش الاقتصاد الصيني وقررت تبنّي نهج الدبلوماسية الطبية التي تبنت تبادل

الخبرات وإرسال الأطباء والمعدات الطبية إلى البلدان التي كانت تكافح من أجل السيطرة على انتشار الفيروس، وتم تضمين كل تلك التحركات في إطار مشروع طريق الحرير الصحي، واختُزلت كل التحركات والمبادرات الصينية الخارجية تحت مظلة مبادرة طريق الحزام والطريق [48]، وقد عرضت الصين رؤيتها الطموحة فقد حدد عام 2049 باعتباره يوافق الذكرى المئوية لتأسيس جمهورية الصين الشعبية لتحقيق حلم التجدد الوطني فبحلول منتصف القرن يجب ان تكون الدولة الصينية غنية وقوية سواء في الداخل والخارج[49] ، وترى الدراسة ان مبادرة الحزام والطريق من المشروعات المستقبلية ذات الصعوبة في التنفيذ ومن الممكن ان تواجه بعض العقبات اهما **الصراعات السياسية الخارجية** فالولايات المتحدة الأمريكية اهم عائق سيواجه المشروع لان نجاحه سيزيد من النفوذ الصيني على حساب نفوذها لاسيما في المناطق والدول التي يمر فيها هذا الطريق، ومن جهة اخرى قد تحاول الحكومة الايرانية الدخول كشريك مع الحكومة الصينية بالرغم من العقبات والعقبات والحصار المفروض عليها من طرف الولايات المتحدة ، فضلاً عن ضخامة الرقعة الجغرافية واختلاف المستويات الاقتصادية والامنية والسياسية والاجتماعية بين الدول المشاركة وتضمنها العديد من الطموحات التي تحتاج الى مدة زمنية للتنفيذ ، وما يتعلق بانتشار ظاهرة الإرهاب الدولي وانعدام الاستقرار والنزاعات وانتشار بؤر التوتر لاسيما ان هنالك بعض الممرات التي تهدف بكين الى بنائها تمر من خلال المجال البحري التقليدي للنفوذ الاستراتيجي للهند في جنوب اسيا ومنطقة المحيط الهندي.

## النتائج :

1-السياسة الخارجية احدى الفعاليات التي تحاول الدولة من خلالها استغلال واستثمار امكانياتها ومواردها المتوفرة الى انها تختلف بين دول العالم بسبب تأثرها بالسياسة الداخلية وتوجهاتها الاقتصادية.

2- شهدت السياسة الخارجية الصينية خلال القرن العشرين اتباع سياسة تحكمها المصالح تعمل على زيادة مكانتها ونموها الاقتصادي والصناعي لكن بوسائل ناعمة ومنها مبادرة الحزام والطريق لتحقيق المنفعة والتعاون والانفتاح وتمثيل الجميع بمشاريع عملاقة اقتصادية واستثمارية متوازية لتطبيق الروية الصينية مع الدول المشاركة.

3- ان الميزة الاساسية للسلوك الخارجي للصين يتثمل بقوتها الاقتصادية المتنامية والتي مثلت توجه واقعي محدد لزيادة علاقاتها الدولية والتجارية بعيداً عن الصورة النمطية السابقة للسياسة الخارجية الصينية المغلقة قبل عام 2013 .

4- لعبت المقومات الاقتصادية ومتطلبات التنمية العالمية ووصول قيادات جديدة للحكم مساراً لتغيير النمط التقليدي التسلطي في اتخاذ القرارات المصيرية ، ففي اذار – مارس عام 2013 وبعهد الرئيس الصيني( شي جين بينغ ) طرح استراتيجية الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري والبحري اثناء زيارته الى كازخستان وهي استراتيجية جيو-اقتصادية تعيد احياء طريق الحرير القديم.

5- عملت الصين على تغيير سياساتها الخارجية بشكل مستمر عبر مراحل تاريخية لكي تحقق حلمها ، فالدبلوماسية الصينية شملت ثلاث مراحل مختلفة هما (الدبلوماسية الثورية ( Revolutionary diplomacy ) ، الدبلوماسية التنموية(development diplomacy) ، دبلوماسية الدول الكبرى ( diplomacy of major powers).

6-مبادرة الحزام والطريق تضم مجموعه من الطرق والمسارات العالمية من اهمها (طريق الحرير البري : Wild Silk Road) وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين ( The Maritime Silk Road for the 21st Century).

7- طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين ( The Maritime Silk Road for the 21st Century) يعد مساراً ثاني لمبادرة الحزام والطريق ولكن هنالك خطين رئيسيين هما ( الخط الاول يبدأ

من الموانئ الساحلية الصينية مروراً بمضيق ملقا - المحيط الهندي –الشرق الاوسط – شرق افريقيا- سواحل اوروبا والخط الثاني يربط الموانئ الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادي .

8- تم الاعلان عن مبادرة طريق الحرير الجوي :(aerial silk road ) بعام 2015 وفيها تعتمد جميع الدول المشاركة على تطبيق منهج منظم ونشط ذو مرونة استباقية بالطيران المحلي والعالمي .

9- تحاول الحكومة الصينية بعام 2015 الترويج لطريق الحرير الرقمي :(Digital Silk Road ) في مجال التنمية الاقتصادية باعتباره استثمار مساعد للبنية التحتية الرقمية في ارجاء العالم ويشمل انشاء مجموعة من شبكات البنى التحتية الالكترونية الرقمية اللاسلكية وشبكة الانترنت وربطها مع مؤسسات صينية متخصصة بالاتصالات .

10- اهداف ودوافع مبادرة الحزام والطريق الاستفادة من نمو التجارة العالمية فضلا عن تعزيز مكانة (اليوان)) الصيني عالمياً وزيادة النفوذ الصيني في منطقة اوراسيا واستمرار امدادات الطاقة والتبادل الثقافي والعلمي .

11- ان استراتيجية الحزام والطريق تعد قلب السياسة الخارجية الصينية المناهضة للهيمنة باعتبارها وسيلة ومحور اساس لسياستها الخارجية لاحتضان الاتجاه نحو عالم متعدد الاقطاب لتحقيق الحلم الصيني بعد عام 2013 وقد بلغ عدد الدول التي وقعت مذكرات تفاهم الحزام والطريق والعراق من ضمنها 138 دولة حتى مارس – اذار 2020.

12- ان مبادرة الحزام والطريق من المشروعات المستقبلية ذات الصعوبة في التنفيذ ومن الممكن ان تواجه بعض العقبات اهما الصراعات السياسية الخارجية وضخامة الرقعة الجغرافية واختلاف المستويات الاقتصادية والامنية والسياسية والاجتماعية بين الدول المشاركة وانعدام الاستقرار والنزاعات وانتشار بؤر التوتر لاسيما ان هنالك بعض الممرات التي تهدف بكين الى بنائها تمر من خلال المجال البحري التقليدي للنفوذ الاستراتيجي للهند في جنوب اسيا ومنطقة المحيط الهندي.

**المصادر والمراجع :**

1-صباح جاسم محمد الجنابي ، أثر المتغير الجيوبوليتيكي في السياسة الخارجية الصينية تجاه تايوان ، ط1، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية ، برلين (المانيا ) ، 2021 ، ص23.**2**- 2 --جانغ يون لينغ ،تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن 21 ، ترجمة اية محمد غازي ، ط1، دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات ،القدس ،2017، ص57.

**3-** توم ميلر ، الحلم الاسيوي للصين ، ترجمة عبد الرحمن أياس ، قنديل للطباعة والنشر ، الامارات ، 2019، ص40 .

**4-** William A Callahan, China's ''Asia Dream'': The Belt Road Initiative and the new regional order, Asian Journal of Comparative Politics, 2016, P 237.

**5-** توم ميلر ، الحلم الاسيوي للصين ، ترجمة عبد الرحمن اياس ، قنديل للنشر والتوزيع ،الامارات العربية المتحدة ، 2019، ص59.

**6-** لمياء مخلوفي ، استراتيجية الحزام والطريق الصينية وافريقيا ، مجلة مدارات سياسية ، العدد 1825، الجزائر ،2017 ، ص 178.

**7-** عمار شرعان ، مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم ، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية ، برلين (المانيا ) ، 2019 ، ص 6.
**8-** ايرين فرانك وديفيد براستون ، طريق الحرير ، ترجمة احمد محمود ، ط1، مركز المشروع القومي للترجمة ، مصر، 1986، ص 15 .

**9-** Peter Cai, Understanding China is Belt and Road Initiative ,Lowy Institute for International Policy, Australia, 2017,p3

**10 -** الامم المتحدة ، مبادرة الحزام والطريق ، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغرب اسيا ، عمان ،2019، ص 4.

**11-** عزت شحرور ، مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية ، مركز دراسات الجزيرة ، الدوحة ، 2017 ، ص4.

**12-** باهر مردان مضخور ، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين ، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية ، بغداد ، 2016، ص193.

**13-** سعيد عبد الرزاق ، التنين الصيني سيد طريق الحريري الجديد، جريدة الشرق الاوسط ، لندن ، 19 مايو 2017 على الموقع الالكتروني :
https://aawsat.com/home/article/930811

**14-** شريفة كلاع ، مركزية الصين في مجالها الحيوي الاول جنوب شرق اسيا والبحث عن توطين النفوذ، المركز الجامعي ، مجلة الاجتهاد للدراسات القانونية والاقتصادية ، المجلد10، العدد 2، الجزائر، 2021 ، ص446.

**15-** احمد فواد حسن ، الاهمية الجيو اقتصادية لمبادرة الحزام والطريق الصيني وانعكاساتها على الاقتصاد الدولي ، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية ، برلين (المانيا ) ،2019، ص250.

**16-** وانغ ايوي ، الحزام والطريق مسؤوليات عالمية تضطلع بها الصين بعد نهضتها ، مؤسسة الفكر العربي ، 2022، ص 33.

**17-** عدنان خلف حميد ، هند زياد ، مبادرة الحزام والطريق الاهداف والتحديات ، جامعة تكريت ، مجلة تكريت للعلوم السياسية ، العدد19، 2020، ص175.

18- علي صلاح ، مشروع الحزام والطريق ، تقرير المستقبل ، ملحق يصدر مع دورية اتجاهات الاحداث ، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة ، العدد 26 ، 2018 ، ص 6.

19- لو وي ، طريق الحرير القديم والجديد ، ط1 ، الدار العربية للعلوم ناشرون ، لبنان ، 2018، ص69.
20- رافع علي المدني ، الدبلوماسية الناعمة في السياسة الصينية تجاه افريقيا العلاقات الصينية السودانية نموذجاً(2000-2010)، ط1، دار الجنان للنشر والتوزيع ، الاردن ، 2016، ص112.
21- علي صلاح ، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي ، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة ، العدد 26، الامارات العربية المتحدة ، 2018، ص3-4.
22- زرقين احمد ، مبادرة الحزام والطريق الصينية قراءة استراتيجية ، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية ، برلين (المانيا ) ، 2020 ، ص75.

23- Henelito A.Sevilla,China is New SilK Route Initiative , political and Economic Implications for the Middle East and southeast Asia, Asian journal, 2017, p11.

**24-** جانغ يون لينغ ،تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن 21 ، ط1 ، ترجمة اية محمد غازي ، دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات ،القدس ،2017، ص442.

**25-** Henelito A.Sevilla,China is New SilK Route Initiative , political and Economic Implications for the Middle East and southeast Asia, Asian journal, 2017, p11

**26-** مركز حرمون للدراسات المعاصرة ، محددات العلاقات الامريكية والصينية ، قطر ، 2019، ص7.
**27-** جانغ يون لينغ ،تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن 21 ، ط1 ، ترجمة اية محمد غازي ، دار صفصافة للنشر والتوزيع والدراسات ،القدس ،2017، ص442 .

**28 -** William A .Callahan, China is Belt and Road Initiative and the New Eurasian order على الموقع الالكتروني: https://nupi.brage.unit.no/nupi-xmlui/handle/11250/2401876
**29-** ميران حسين حسن ومجموعة مؤلفين ، مبادرة الحزام والطريق الصينية ، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية ، المانيا ، 2019، ص236.
**30-** اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا ، مبادرة الحزام والطريق ماذا تحمل للمنطقة العربية ، عمان ، 2019، ص13.

**31-** اميرة احمد حرزلي ، مبادرة الحزام والطريق الصينية الخلفية – الاهداف – المكاسب ، ط1، المركز الديمقراطي العربي ، المانيا، 2019، ص78.

**32-** كاظم هاشم نعمة ، نقد الاستراتيجية الصينية حيال الدول العربية ، دار امنة للنشر والتوزيع ، الاردن ، 2018، ص 48.

**33-** Daniel Kliman , Abigail Grace , power play Addressing China is Belt and Road Stategy. Center for a new . American Security . September . 2018. P18.

**34-** محمد مطاوع ، طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية ، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات ، العدد 46 ، قطر، 2020، ص 11.
**35-** عبد الرؤوف مصطفى الغنيمي ، احمد شمس الدين ليلة ، العلاقات الصينية – الايرانية وافاق الشراكة في عالم متغير ، مجلة الدراسات الايرانية ، العدد 11، 2020، ص37.
**36-** Mohsen Shariatinia. The Jcpoa in crisis . Implications For sino-Iranian Relations alshrq forum , Expertbrlef world politics. Geneva . may 2018 ,p2.

**37-** ديبيكا ساراسوات ، الروابط بين ايران والصين تضافر الاستراتيجيات الجغرافية الاقتصادية ، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات ، قطر، 2022، ص 3.
**38-** حميدة عبد الحسين الظالمي ، الاهمية الجيوستراتيجية لموقع ايران الجغرافي في مبادرة الحزام والطريق الصينية ، مجلة الجامعة العراقية ، العدد 55 ، 2022 ، ص647.
**39-** مصطفى الفقي ، الحزام والطريق احياء للماضي ام استشراق للمستقبل ، مكتبة الاسكندرية ، مصر ، 2021، ص 25.
**40-** كولين وارد واخرين،الاطر السياسية والاقتصادية لتعميق التعاون الصيني السعودي، مركز الملك عبد الله للدراسات والبحوث البترولية، السعودية ،2020، ص 4.

**41-** دونمي تشين، مبادرة الحزام والطريق الصينية والرؤية السعودية 2030 ، مركز الملك عبد الله للدراسات والبحوث البترولية، السعودية ،2020، ص16.
**42-** زينب عبد الله ، الاطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية ، ط1، المركز الديمقراطي العربي، المانيا ، 2019، ص17.
**43-** عنود عبد الرحمن ، مبادرة الحزام والطريق واثرها على تطور العلاقات الاقتصادية الصينية العربية ، المركز الديمقراطي العربي ،مجلة العلوم السياسية والقانون ، العدد 25، مجلد4 ، المانيا، 2020، ص14.
**44-** جلال خشيب ، تنامي النفوذ الصيني بالمغرب العربي حزام واحد واهداف واحدة ، المعهد المصري للدراسات ، تركيا ، 2019، ص4.
**45-** مركز البيان للدراسات والتخطيط ، مبادرة الحزام والطريق الصينية فرصة للعراق ، بغداد ، 2018، ص 15.
**46-** الصين اليوم ، نهضة الصين ودورها في النظام العالمي الجديد ، المركز العربي للمعلومات: على الرابط الالكتروني :
http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/2018/xw/202112/t20211229_800271403.html

**47-** حكمات العبد الرحمن ، الصين والشرق الاوسط دراسة تاريخية في تطور موقف الصين تجاه قضايا المنطقة بعد الحرب الباردة ، ط1، المركز العربي للأبحاث والدراسات، الدوحة ،2020 ، ص 20.

**48-** Raffaello Pantucci, The Many Faces of China's Belt and Road Initiative, Current History, January,2021,p28.
- .
49 توم ميلر ، الحلم الاسيوي للصين ، ترجمة عبد الرحمن أياس ، قنديل للطباعة والنشر ، الامارات ، 2019، ص40 .