Journal Of the Iraqia University (76-2) 31 – May (2026)

ISSN(Print): 1813-4521 OnLine ISSN:2663-7502
Journal Of the Iraqia University
available online at
https://iasj.rdd.edu.iq/journals/journal/view/247

مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها على المنطقة العربية

م.م. احمد عبدالجليل خليل

كلية القانون والعلوم السياسية/الجامعة العراقية

The Chinese Belt and Road Initiative and Its Impact on the Arab Region

Prepared by: Assistant Lecturer Ahmad Abduljalil Khalil
Ahmad.alqaise1987@gmail.com
College of Law and Political Science – Al-Iraqia University

الملخص

تُعد مبادرة الحزام والطريق (Belt and Road Initiative) التي أطلقتها الصين عام ٢٠١٣، مشروعًا استراتيجيًا طموحًا يهدف إلى إعادة إحياء وتطوير شبكة طرق التجارة القديمة التي ربطت آسيا بأوروبا وأفريقيا، والمعروفة بطريق الحرير، وتسعى المبادرة إلى تعزيز التكامل الاقتصادي بين الدول المشاركة من خلال تطوير البنية التحتية، وتسهيل حركة التجارة والاستثمار، وتعميق التعاون في مجالات متعددة تشمل النقل والطاقة والاتصالات، ويبين هذ البحث أثر مبادرة الحزام والطريق الصينية على المنطقة العربية، من النواحي الاقتصادية والسياسية والاستراتيجية، وذلك باتباع المنهج الوصفي والتحليلي لدراسة موقف الدول العربية وتوازن علاقاتها الدولية، وأظهرت النتائج تزايد النفوذ الصيني في المنطقة وتباين مواقف الدول العربية، مع فرص تنموية كبيرة ومقابل تحديات تتعلق بالتوازن الدولي والاستدامة الاقتصادية.

الكلمات المفتاحية: مبادرة الحزام والطريق، الصين، التكامل الاقتصادي، التنمية، الدول العربية.

Abstract

The Belt and Road Initiative (BRI), launched by China in 2013, is an ambitious strategic project aimed at reviving and developing the ancient trade routes that connected Asia with Europe and Africa, known as the Silk Road. The initiative seeks to enhance economic integration among participating countries through infrastructure development, facilitating trade and investment flows, and deepening cooperation in various fields including transportation, energy, and communications. This research examines the Chinese Belt and Road Initiative and its impact on the Arab region, focusing on economic, political, and strategic aspects. The study adopts a descriptive and analytical methodology to explore the positions of Arab countries and the balance of their international relations. The results reveal an increase in Chinese influence in the region and diverse Arab responses, with significant developmental opportunities alongside challenges related to international balance and economic sustainability.

Keywords: Belt and Road Initiative, China, economic integration, development, Arab countries.

المقدمة

تشهد العلاقات الصينية العربية تطورًا متسارعًا في العقد الأخير، لا سيما بعد إعلان الصين عن "مبادرة الحزام والطريق" عام ٢٠١٣، والتي تهدف إلى إعادة إحياء طريق الحرير التاريخي عبر مشاريع ضخمة للبنية التحتية والاستثمار والتبادل التجاري، وقد أثارت هذه المبادرة اهتمامًا واسعًا لدى الدول العربية، التي وجدت فيها فرصة لتعزيز التنمية الاقتصادية وتحقيق التكامل الإقليمي، في ظل التغيرات التي يشهدها النظام الدولي وتعدد مراكز القوى العالمية.ومن خلال هذه الدراسة نسعى إلى تحليل آثار المبادرة الصينية على المنطقة العربية من جوانب متعددة تشمل الاقتصاد، السياسة، الاستراتيجية، والسيادة الوطنية، مع ببيان الفرص والتحديات التي تفرضها هذه الشراكات

أهمية البحث:

إن دراسة مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها على المنطقة العربية يعكس أهمية دراسة العلاقات العربية الصينية من منظور استراتيجي جديد يبرز التحولات في خريطة النفوذ الدولي، حيث يساهم في توجيه صناع القرار نحو فهم عميق لأبعاد المبادرة الصينية وتقدير أثرها على مستقبل المنطقة، ودعم تقييم جدوى المشاريع الممولة في إطار المبادرة ومدى انسجامها مع المصالح القومية للدول العربية.

مشكلة البحث:

رغم التوسع الكبير لمبادرة الحزام والطريق في المنطقة العربية، إلا أن ذلك يثير تساؤلات جوهرية وتدور هذه التساؤلات حول معرفة إلى أي مدى تمثل هذه المبادرة فرصة تنموية للدول العربية؟ وما هي الآثار السياسية والاستراتيجية المترتبة على الانخراط فيها؟ وهل من مخاطر محتملة على السيادة أو التوازنات الجيوسياسية في المنطقة؟

أهداف البحث:

يهدف هذا البحث الى تحليل أهداف ومضامين مبادرة الحزام والطريق، ودراسة مدى تفاعل الدول العربية مع المبادرة على الصعيدين الاقتصادي والسياسي، إضافة الى تقييم الأثر الاستراتيجي للمبادرة على موازين القوى في المنطقة العربية، من خلال بيان الإيجابيات والمخاطر المحتملة الناتجة عن الشراكة مع الصين في إطار المبادرة، وأخيرا تقديم توصيات عملية لصناع القرار في الدول العربية.

منهجية البحث:

لتحقيق الاهداف المرجوة من هذه الدراسة تم اتباع المنهج التحليلي الوصفي، إضافة الى مراجعة الأدبيات الصينية والعربية والدولية، واستخدام تقارير المنظمات الاقتصادية والدولية ذات الصلة.

هيكلية البحث:

للاحاطة بدراسة مبادرة الحزام والطريق الصينية وأثرها على المنطقة العربية تم تقسيمه الى مبحثين وكل مبحث الى مطلبين، وكما يلي:- **المبحث الأول: الإطار العام لمبادرة الحزام والطريق الصينية المطلب الأول: النشأة والأهداف الاستراتيجية للمبادرة** الفرع الاول: الخلفية التاريخية لطريق الحرير القديم.الفرع الثاني: الإعلان عن المبادرة في عام ٢٠١٣ وظروف إطلاقها.**المطلب الثاني: آليات تنفيذ المبادرة وأدواتها العملية** الفرع الاول: أدوات التمويل: البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، وصندوق طريق الحرير الفرع الثاني: دور الشركات الصينية الحكومية في تنفيذ المشروعات **المبحث الثاني: أثر المبادرة على المنطقة العربية المطلب الأول: الأثر الاقتصادي والتنموي** الفرع الاول: تحليل التبادل التجاري بين الصين والدول العربية بعد المبادرة الفرع الثاني: انعكاسات المبادرة على التنمية المحلية وتوفير فرص العمل **المطلب الثاني: الأثر السياسي والاستراتيجي** الفرع الاول: تعزيز النفوذ الصيني في المنطقة مقابل النفوذ الغربي الفرع الثاني: موقف الدول العربية المختلفة من المبادرة وتوازن علاقاتها الدولية **الخاتمة**

المبحث الأول الإطار العام لمبادرة الحزام والطريق الصينية

مع بداية العقد الثاني من القرن الحادي والعشرين، سعت جمهورية الصين الشعبية إلى ترسيخ مكانتها كقوة اقتصادية عالمية مؤثرة، من خلال مبادرات استراتيجية تترجم تطلعاتها نحو إعادة تشكيل النظام الاقتصادي الدولي، وبرزت مبادرة الحزام والطريق كأحد أبرز المشروعات الجيوسياسية والاقتصادية التي أطلقتها الصين عام ٢٠١٣، بهدف تعزيز الترابط بين القارات من خلال مشروعات البنية التحتية والتجارة والاستثمار، يُعد فهم الأبعاد الأساسية للمبادرة ضروريًا لتقييم آثارها اللاحقة على الدول المشاركة، لا سيما المنطقة العربية، التي تمثل نقطة محورية في مسارات "الحزام البري" و"الطريق البحري". ومن هنا، يُعنى هذا المبحث باستعراض النشأة التاريخية للمبادرة وأهدافها الاستراتيجية، إضافة إلى الآليات التي تعتمدها الصين في تنفيذها على أرض الواقع.

المطلب الأول النشأة والأهداف الاستراتيجية للمبادرة

تستمد مبادرة الحزام والطريق جذورها من التاريخ القديم لطريق الحرير، الذي كان يربط الصين بالعالم العربي وأوروبا منذ أكثر من ألفي عام، ناقلًا البضائع والثقافات والأفكار. إلا أن إعادة إحيائها في العصر الحديث جاء في إطار رؤية صينية طموحة لتعزيز التكامل العالمي من منظور صيني، وتحقيق مصالح مشتركة للدول المشاركة عبر مشاريع تنموية ضخمة، وقد أعلن الرئيس الصيني "شي جين بينغ" عن المبادرة للمرة الأولى عام ٢٠١٣، خلال زيارته إلى كازاخستان وإندونيسيا، محددًا هدفين رئيسيين هما" :الحزام الاقتصادي لطريق الحرير "الذي يعبر آسيا الوسطى

وأوروبا، و"طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" الذي يعبر المحيط الهندي ليصل إلى إفريقيا والشرق الأوسط (الاستراتيجية، ٢٠١٨)، وسنبين في هذا المطلب خلفيتها التأريخية والاعلن عنها واهدافها وكمت يلي:-

الفرع الأول خلفية مبادرة الحزام والطريق

مبادرة الحزام والطريق (Belt and Road Initiative – BRI) "هي مبادرة تنموية واقتصادية أطلقتها جمهورية الصين الشعبية عام ٢٠١٣، بهدف تعزيز الترابط التجاري والاستثماري بين آسيا وأوروبا وإفريقيا من خلال تطوير البنية التحتية وتسهيل التدفقات المالية والتجارية والثقافية بين الشعوب (يي، ٢٠٢٠)كما هي عبارة عن إطار اقتصادي عالمي يسعى إلى خلق شبكات تجارة واستثمار جديدة تربط أكثر من ٧٠ دولة عبر قارات آسيا، أوروبا، وإفريقيا، عبر مشاريع بنية تحتية ضخمة تموّلها الصين أو تنفذها شركاتها، ويعتبر مشروع استراتيجي يهدف إلى إعادة تموضع الصين كقوة محورية في النظام العالمي، عبر تأسيس شبكة من العلاقات التجارية والسياسية والثقافية الممتدة عالميًا، معتمدة على مبدأ "التنمية المشتركة" من جهة، وتعزيز النفوذ الجيوسياسي للصين من جهة أخرى (مينغهاو، ٢٠١٨).وايضا هي مبادرة متعددة الأبعاد، تجمع بين التنمية الاقتصادية والتوسع الاستراتيجي، وتقوم على إنشاء "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" و"طريق الحرير البحري"، مستهدفة تحقيق تكامل عابر للحدود من خلال الاستثمار في البنية التحتية، وتكريس الصين كفاعل دولي مركزي في النظام الدولي متعدد الأقطاب (الدولي، ٢٠١٨).لذا يمكن تعريفه على انها مشروع دولي أطلقته الصين عام ٢٠١٣ يهدف إلى تعزيز الربط بين القارات من خلال شبكة من المشاريع الاقتصادية والتجارية والبنية التحتية، بما يعكس تطلع الصين لإعادة تشكيل النظام الاقتصادي العالمي بما يخدم مصالحها التنموية والاستراتيجية.تستند مبادرة الحزام والطريق (Belt and Road Initiative – BRI) إلى إرث تاريخي عريق يتمثل في "طريق الحرير"، الذي كان شبكة تجارية وثقافية تربط الصين بآسيا الوسطى والشرق الأوسط وأوروبا منذ أكثر من ألفي عام، ولعب هذا الطريق القديم دورًا هاما في نقل السلع مثل الحرير، التوابل، والأقمشة، كما كان قناة لتبادل المعارف والثقافات والديانات، وأتاح للصين القديمة أن تكون مركزًا اقتصاديًا وثقافيًا عالميًا (عليوي، ٢٠٢٠)أما في العصر الحديث، حاولت الصين، ومع تزايد قوتها الاقتصادية منذ تسعينيات القرن العشرين، أن تستعيد هذا الدور الريادي، لا سيما بعد التحول إلى اقتصاد السوق الاشتراكي، واندماجها التدريجي في الاقتصاد العالمي، خاصة بعد انضمامها إلى منظمة التجارة العالمية عام ٢٠٠١، ومع حلول العقد الثاني من القرن الحادي والعشرين، ومع بروز الصين كثاني أكبر اقتصاد عالمي، بدأت بكين بالبحث عن أدوات جديدة لتعزيز مكانتها الدولية، ليس فقط اقتصاديًا، بل جيوسياسيًا أيضًا، لذا أعلن الرئيس الصيني "شي جين بينغ" خلال زيارتين رسميتين إلى كازاخستان (سبتمبر ٢٠١٣) وإندونيسيا (أكتوبر ٢٠١٣) عن مبادرة "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" و"طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، واللتين أصبحتا تُعرفان لاحقًا باسم مبادرة الحزام والطريق، كاستراتيجية شاملة لإعادة إحياء روابط الصين التاريخية مع العالم، ولكن بصيغة حديثة وعبر أدوات تنموية واستثمارية ضخمة (محمود، ٢٠١٩)وتعتبر هذا المبادرة الحزام والطريق انعكاسًا مباشرًا لتغيرات بنيوية في النظام الدولي، حيث بدأت ملامح عالم متعدد الأقطاب في الظهور، مع بروز قوى جديدة على الساحة الدولية، لا سيما الصين والهند وروسيا، في مقابل تراجع نسبي للهيمنة الغربية التقليدية، في ظل هذه التحولات، رأت الصين في المبادرة وسيلة لتعزيز نفوذها في مناطق استراتيجية مثل الشرق الأوسط، آسيا الوسطى، وإفريقيا، وهي مناطق كانت خاضعة تاريخيًا لنفوذ أمريكي وأوروبي (أمين، ٢٠٢٥).اما على الصعيد الاقتصادي، تعكس المبادرة حاجة الصين إلى تصريف فوائضها الإنتاجية من الحديد والصلب والأسمنت، إضافة إلى رغبتها في إيجاد أسواق جديدة لصادراتها، وتأمين خطوط إمداد بديلة ومستقرة للطاقة والمواد الخام، كما تهدف إلى تنمية المناطق الغربية من الصين التي تعاني من التهميش مقارنة بالمناطق الساحلية، وذلك عبر ربطها بممرات التجارة العالمية الجديدة، ومن الناحية المالية، حيث اعتمدت الصين على أدوات قوية مثل إنشاء البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية(AIIB) ، وصندوق طريق الحرير، لضخ التمويل في المشاريع المقامة ضمن الإطار العام للمبادرة، بما يعكس توجهًا صينيًا نحو قيادة التمويل التنموي العالمي.أما أهدافها، فلا تقتصر أهداف المبادرة على الجانب الاقتصادي فحسب، بل تمتد إلى ما هو أعمق، فهي تمثل في أحد أبعادها محاولة صينية لإعادة تشكيل الجغرافيا السياسية العالمية (محمد، ٢٠٢٤). تسعى بكين من خلالها إلى (البدراني، ٢٠٢٣):-

١. تقليص الاعتماد على الممرات البحرية الخاضعة للرقابة الأمريكية (مثل مضيق ملقا).

٢. بناء شبكة من الحلفاء الاقتصاديين عبر اتفاقيات طويلة الأمد تخلق نوعًا من "الاعتماد المتبادل" مع الصين.

٣. تعزيز صورة الصين كقوة مسؤولة عالميًا، تسهم في التنمية العالمية بدلًا من فرض الهيمنة التقليدية.

وتهدف المبادرة كذلك إلى خلق شبكة عملاقة من البنية التحتية تعزز من حركة التجارة والاستثمار، وتكرّس دور الصين كقائد للتنمية العالمية، من خلال ما يعرف بسياسة "الربح المشترك"، غير أن هذه الأهداف الاقتصادية تخفي خلفها أيضًا أبعادًا سياسية واستراتيجية تسعى من خلالها

الصين لتوسيع نفوذها الجيوسياسي على الساحة الدولية، خاصة في مناطق حيوية كالشرق الأوسط، وقد أثارت هذه الأبعاد الجيوسياسية قلق بعض الدول الكبرى، خاصة الولايات المتحدة والهند، اللتين تنظران إلى المبادرة على أنها محاولة لتوسيع النفوذ الصيني على حساب المصالح الجيوسياسية القائمة (محمود، ٢٠١٩)أما أهمية المنطقة العربية ضمن المبادرة، فتمثل المنطقة العربية بُعدًا اقتصاديا في تصور الصين لمبادرة الحزام والطريق، نظرًا لموقعها الاستراتيجي الرابط بين آسيا وإفريقيا وأوروبا، فضلًا عن ثرواتها النفطية وأسواقها الناشئة. فقد شملت المبادرة استثمارات كبيرة في موانئ عربية (مثل ميناء الدقم في عمان، وميناء بورسعيد في مصر، وميناء جيبوتي)، كما عززت الصين من حضورها الاقتصادي في الخليج، والمغرب العربي، وبلدان المشرق العربي، وترى الصين في التعاون مع الدول العربية جزءًا من سياسة "الجنوب–الجنوب"، وتحرص على تقديم المبادرة بوصفها شراكة تنموية قائمة على "الربح المتبادل"، لا الهيمنة أو التدخل في الشؤون الداخلية (علي، ٢٠٢٢).

الفرع الثاني الإعلان عن المبادرة في عام ٢٠١٣ وظروف إطلاقها

تم الإعلان الرسمي عن مبادرة الحزام والطريق في عام ٢٠١٣ على لسان الرئيس الصيني "شي جين بينغ"، في مناسبتين منفصلتين عكستا البعد البري والبحري للمبادرة، ففي سبتمبر ٢٠١٣، خلال زيارة رسمية إلى كازاخستان، طرح الرئيس الصيني لأول مرة فكرة إنشاء "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير"، وهو ممر تجاري بري يربط الصين بوسط وغرب آسيا وأوروبا، وبعد ذلك بشهر، أي في أكتوبر ٢٠١٣، أعلن "شي جين بينغ" من العاصمة الإندونيسية جاكرتا عن مشروع "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، الذي يهدف إلى تعزيز التعاون البحري بين الصين ودول جنوب شرق آسيا، المحيط الهندي، الشرق الأوسط، وصولًا إلى إفريقيا وأوروبا (ذاري، ٢٠٢٢)وقد جمع الإعلان بين هاتين المبادرتين تحت مظلة واحدة، هي مبادرة الحزام والطريق (Belt and Road Initiative – BRI)، وهي رؤية استراتيجية تهدف إلى إعادة إحياء الروابط التجارية والثقافية التي كانت قائمة على طول طريق الحرير القديم، ولكن عبر أدوات حديثة تشمل الاستثمار في البنية التحتية، التمويل، الطاقة، والربط الرقمي (أمين، ٢٠٢٥).وجاء إعلان المبادرة في سياق اقتصادي عالمي وإقليمي معقّد، يمكن تلخيص ملامحه الرئيسية بما يلي (محمد، ٢٠٢٤):–

١. تباطؤ اقتصادي داخلي في الصين :مع بداية العقد الثاني من القرن الحادي والعشرين، بدأت مؤشرات التباطؤ تظهر في الاقتصاد الصيني، الذي انتقل من مرحلة النمو المرتفع إلى ما يُعرف بـ"الوضع الطبيعي الجديد(New Normal) "، أي نمو أبطأ وأكثر استدامة، وكانت الصين بحاجة إلى خلق فرص استثمارية خارج حدودها لتفادي تباطؤ صناعاتها الضخمة التي تعاني من فائض إنتاجي كبير.

٢. فائض القدرات الإنتاجية :واجهت الصين فائضًا في مجالات مثل الحديد، الإسمنت، والآلات الثقيلة، ما دفعها للبحث عن أسواق جديدة ومشاريع خارجية تستطيع تصريف هذه القدرات، وتوظيفها في مشاريع دولية تعزز نفوذها وتدعم شركاتها الوطنية.

٣. الرغبة في تدويل العملة الصينية (اليوان) :كانت الصين تسعى لجعل عملتها جزءًا من النظام المالي العالمي، ووجدت في المبادرة فرصة لتعزيز استخدام اليوان في المبادلات التجارية والمالية مع دول المبادرة، ما يساعد في تقليص الاعتماد على الدولار الأمريكي.

٤. **تأمين موارد الطاقة** :كأكبر مستورد للطاقة في العالم، رأت الصين أن تأمين طرق بديلة وآمنة لإمدادات الطاقة، خصوصًا من الخليج وإفريقيا، يُعد هدفًا استراتيجيًا لا يقل أهمية عن المكاسب الاقتصادية المباشرة. إلى جانب الأسباب الاقتصادية، جاءت المبادرة في ظل تحولات جيوسياسية دولية بارزة، أبرزها:– (ذاري، ٢٠٢٢)

١. الفراغ النسبي في النظام الدولي :بعد الأزمة المالية العالمية ٢٠٠٨–٢٠٠٩، وتراجع الانخراط الأمريكي في قضايا الشرق الأوسط، بدأ يظهر نوع من "الفراغ الاستراتيجي" في عدد من المناطق، مما وفّر للصين فرصة لتعزيز نفوذها السياسي والاقتصادي، خاصة في إفريقيا والشرق الأوسط وآسيا الوسطى.

٢. الرد غير المباشر على سياسة "التمحور نحو آسيا "التي أطلقتها الولايات المتحدة في عهد الرئيس أوباما، والتي كانت تهدف إلى احتواء النفوذ الصيني في بحر الصين الجنوبي والمحيط الهادئ، فجاءت المبادرة كتحرك صيني مضاد، يعزز نفوذ بكين في البر والبحر على حد سواء.

٣. التوترات مع بعض الجيران الآسيويين :خاصة اليابان والهند، دفعت الصين إلى بناء شراكات بديلة في مناطق أخرى من العالم، وفتح أسواق واستثمارات جديدة تقلل من اعتمادها على الأسواق التقليدية المتوترة.

ومنذ الإعلان عن المبادرة، تفاوتت ردود الفعل الدولية تجاهها:– (إسماعيل، ٢٠٢٣)

- الترحيب من الدول النامية :لا سيما في آسيا الوسطى، إفريقيا، والدول العربية، التي رأت في المبادرة فرصة للحصول على تمويلات ومشاريع بنى تحتية لا تستطيع تنفيذها وحدها.

- التحفظ الغربي :وخاصة من الولايات المتحدة وبعض الدول الأوروبية، التي أبدت مخاوف بشأن الأهداف الجيوسياسية الخفية للمبادرة، وتأثيرها على موازين القوى الدولية، فضلًا عن مخاطر "فخ الديون" على الدول المتلقية للتمويل الصيني.
- المشاركة الواسعة :على الرغم من بعض التحفظات، انضمت عشرات الدول إلى المبادرة، ووقّعت أكثر من ١٤٠ دولة على مذكرات تفاهم مع الصين في إطار المبادرة حتى عام ٢٠٢٠.أما الدول عربية التي وقّعت على مذكرات تفاهم أو اتفاقيات تعاون مع الصين في إطار المبادرة، فهي السعودية والإمارات مصر والعراق والجزائر والمغرب وتونس والأردن وسوريا ولبنان والسودان وجيبوتي وموريتانيا واليمن وعمان البحرين وفلسطين، هذه الدول تختلف من حيث درجة التعاون، فبعضها أنشأ مشاريع بنية تحتية استراتيجية (مثل مصر في محور قناة السويس، والعراق في ميناء الفاو)، وبعضها في مرحلة تفاهمات أو مشاريع مستقبلية، المبادرة ترتبط بالموانئ، البنية التحتية، السكك الحديد، الاستثمار، والمناطق الصناعية (علي، ٢٠٢٢)أما انواع الطرق التي تمر بها الدول العربية، فهو الطريق البري (طريق الحرير البري) ويشمل السكك الحديدية، الطرق البرية، والنقل البري عبر آسيا الوسطى إلى أوروبا، أما الدول العربية مرتبطة به العراق وسوريا والأردن والسعودية والإمارات (من خلال الربط البري والسككي الخليجي) وعُمان ومصر (عبر ربط بري مع سيناء وآسيا لاحقًا)، أما طريق الحرير البحري (المسار البحري) ويمر عبر المحيط الهندي، البحر الأحمر، قناة السويس إلى البحر المتوسط ودول عربية رئيسية تمر بها الطرق البحرية ومصر (محور قناة السويس – محور رئيسي عالمي) السعودية (ميناء جدة – البحر الأحمر) والإمارات (ميناء جبل علي – الخليج العربي) وسلطنة عمان (ميناء الدقم) جيبوتي (مدخل البحر الأحمر) والسودان، اليمن، المغرب (ميناء طنجة)، الجزائر، أما الممر الاقتصادي (الطرق متعددة الوسائط) وهو يجمع بين البري والبحري والجوي (مشاريع لوجستية، مناطق اقتصادية) ويشمل دولًا مثل مصر (المنطقة الاقتصادية لقناة السويس) والإمارات (دبي مركز لوجستي عالمي) والسعودية (الربط عبر "رؤية ٢٠٣٠" ومبادرة "رؤية الحزام والطريق)، العراق (ميناء الفاو الكبير ومشروع القناة الجافة)، إذًا يمكن تلخيص أنواع الطرق التي تمر بها الدول العربية ضمن المبادرة إلى الطريق البري والطريق البحري والممرات الاقتصادية متعددة الوسائط (بري + بحري + جوي + لوجستي) (أمين، ٢٠٢٥).

المطلب الثاني آليات تنفيذ المبادرة وأدواتها العملية

بعد استعراض النشأة والإعلان الرسمي لمبادرة الحزام والطريق، يتطلب فهم هذا المشروع الطموح الغوص في تفاصيل كيفية تنفيذها على أرض الواقع، والآليات التي توظفها الصين لتحقيق أهدافها الاستراتيجية، فالمبادرة ليست مجرد رؤية نظرية أو خطة مستقبلية، بل هي برنامج عملي ضخم يتضمن سلسلة من المشاريع التنموية والاقتصادية المتنوعة التي تنفذ عبر مراحل متعاقبة، وتعتمد آليات التنفيذ على مجموعة متكاملة من الأدوات المالية، والمؤسسية، والتقنية، التي تم تصميمها بعناية لتناسب الطبيعة المعقدة للمبادرة والتي تمتد عبر عشرات الدول والقارات، وتشمل هذه الأدوات مؤسسات تمويلية جديدة كالبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، وصناديق استثمارية متعددة، إضافة إلى الاتفاقيات الثنائية والمتعددة الأطراف التي تبرمها الصين مع الدول المستفيدة، فضلاً عن التعاون في مجالات النقل، والطاقة، والاتصالات الرقمية، وسوف نستعرض في هذا المطلب أبرز هذه الآليات والأدوات، موضحين كيفية تكاملها وتفاعلها لتعزيز القدرة التنفيذية للمبادرة، فضلاً عن التحديات التي تواجهها على مستوى التنفيذ العملي، في ظل الظروف السياسية والاقتصادية المتغيرة على الساحة الدولية.

الفرع الأول أدوات التمويل: البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، وصندوق طريق الحرير

أولاً: البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية(AIIB)

يُعتبر البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (Asian Infrastructure Investment Bank – AIIB)أحد الركائز الأساسية في تمويل مشاريع مبادرة الحزام والطريق، تأسس البنك في ديسمبر ٢٠١٥ بمبادرة صينية، ويهدف إلى سد الفجوة التمويلية الكبيرة التي تعاني منها دول آسيا في مجال البنية التحتية، التي تُعد ضرورة ملحة لدعم التنمية الاقتصادية (Rolland, 2017)ويضم البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية أكثر من ١٠٠ دولة عضواً من مختلف أنحاء العالم، مما يعكس اهتمامًا دوليًا واسعًا بالمبادرة، حيث يعمل البنك على تقديم التمويل للمشاريع التي تشمل النقل (طرق، سكك حديدية، موانئ)، الطاقة (محطات توليد، خطوط نقل كهرباء)، والاتصالات، بالإضافة إلى مشاريع التنمية الحضرية والمياه (ذاري، ٢٠٢٢)ويتميز البنك عن المؤسسات المالية الدولية التقليدية مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي بعدة سمات، منها تركيزه الواضح على مشاريع البنية التحتية في آسيا والدول المجاورة، وسرعة اتخاذ القرار، ومرونة شروط التمويل بما يتناسب مع الاحتياجات التنموية للدول المستفيدة، كما يعكس البنك توجه الصين في لعب دور قيادي في إعادة ترتيب النظام المالي الدولي، إذ يُنظر إليه كأداة لاستحداث نظام تمويلي بديل يخفف من هيمنة الدولار الأمريكي والمؤسسات الغربية.تجدر الإشارة إلى أن البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية لا يقتصر

دوره على تقديم القروض فقط، بل يسعى أيضًا إلى التعاون مع مؤسسات مالية أخرى لتحقيق تكامل في التمويل، مما يعزز من قدرة المشاريع على النجاح والاستدامة (Fallon, 2015).

ثانيًا: صندوق طريق الحرير

إلى جانب البنك الآسيوي، أنشأت الصين صندوق طريق الحرير (Silk Road Fund)في عام ٢٠١٤، وهو صندوق استثماري حكومي يركز على تمويل مشاريع البنية التحتية والاستثمار الاستراتيجي داخل إطار المبادرة، يهدف الصندوق إلى تقديم رأس المال اللازم لدعم المشروعات التي قد تكون ذات مخاطر عالية ولا يمكن تمويلها بالكامل عبر القنوات التقليدية (ذاري، ٢٠٢٢)ويمتلك الصندوق موارد مالية ضخمة، تجاوزت ٤٠ مليار دولار، وتوظف هذه الموارد في استثمارات مباشرة في مجالات متنوعة، تشمل الطاقة، الموانئ، السكك الحديدية، والاتصالات. ويتميز الصندوق بالمرونة في هيكل تمويله، إذ يستطيع العمل كشريك استراتيجي في المشاريع، مما يسمح له بدعم مبادرات كبيرة ذات طابع استراتيجي بعيد المدى(Blanchard, 2018) وجدير بالذكر ان صندوق طريق الحرير يلعب دورًا مكملًا للبنك الآسيوي، حيث يعالج الثغرات التمويلية في المشاريع التي تتطلب تمويلاً أولياً أو استثمارات ذات مخاطر أعلى، كما يساعد في جذب استثمارات خاصة ودولية من خلال شراكاته المتنوعة، أضافة الى ذلك، فإن الصندوق يهدف إلى تعزيز التعاون الاقتصادي بين الصين والدول المستفيدة، مع التركيز على خلق فرص تنمية مستدامة وتحقيق مكاسب مشتركة (وآخرون، ٢٠٢١).أما التحديات، فيشكل البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية وصندوق طريق الحرير معًا منظومة مالية متكاملة تُمكّن مبادرة الحزام والطريق من تحقيق أهدافها الطموحة في بناء بنى تحتية عالمية متصلة، عبر توفير التمويل اللازم ودعم المشاريع التنموية في قطاعات حيوية، يُمكن لهاتين الأداتين تحقيق أثر اقتصادي عميق يمتد عبر القارات (إسماعيل، ٢٠٢٣).

ومع ذلك، تواجه هذه الأدوات تحديات عدة، منها (وآخرون، ٢٠٢١):

- المخاطر السياسية والأمنية في بعض الدول المشاركة، التي قد تؤثر على استقرار المشاريع.
- الشكوك حول جدوى بعض الاستثمارات وقدرتها على تحقيق عائدات مالية مستدامة.
- الانتقادات الدولية المتعلقة بمخاطر تراكم الديون على الدول المستفيدة، والتي قد تؤدي إلى أزمات مالية.
- الحاجة إلى تنسيق أكبر بين مؤسسات التمويل الدولية لتفادي التداخل وضمان الاستخدام الأمثل للموارد.

ورغم هذه التحديات، فإن آليات التمويل التي تمثلها هذه المؤسسات تُعد حاسمة في دفع المبادرة قدمًا نحو تحقيق رؤيتها الشاملة في تعزيز الترابط الاقتصادي والتنمية المستدامة بين آسيا وأوروبا وأفريقيا.

الفرع الثاني دور الشركات الصينية الحكومية في تنفيذ المشروعات

تلعب الشركات الصينية الحكومية (State–Owned Enterprises – SOEs)دورًا استراتيجياً في تنفيذ مشاريع مبادرة الحزام والطريق، إذ تعد هذه الشركات الذراع التنفيذية التي تُترجم الخطط والاستراتيجيات الصينية إلى واقع ملموس على الأرض في الدول المستفيدة، وتعكس مشاركتها الحجم الكبير للدولة الصينية في الاقتصاد، حيث تتركز في قطاعات البنية التحتية، الطاقة، النقل، والاتصالات، وهي القطاعات الأساسية التي تقوم عليها المبادرة، وتمتلك هذه الشركات خبرة واسعة في تنفيذ مشاريع ضخمة داخل الصين وخارجها، إضافة إلى قدرة مالية وتقنية كبيرة تُمكنها من التعامل مع متطلبات مشاريع البنية التحتية المعقدة في بيئات مختلفة، كما أن دعم الدولة الصينية الكامل لها يُسهل عملية التمويل والتفاوض الدولي، ويضمن تنفيذ المشروعات بما يتوافق مع الأهداف الوطنية الصينية (القادر، ٢٠٢٠)أما مجالات عمل الشركات الحكومية الصينية ضمن المبادرة فتتنوع أنشطة الشركات الحكومية الصينية في إطار المبادرة بين عدة قطاعات حيوية ومنها البنية التحتية والنقل حيث تشارك الشركات مثل شركة الصين للطرق السريعة (China State Construction Engineering Corporation) وشركة الصين للسكك الحديدية في بناء طرق سريعة، جسور، سكك حديدية عالية السرعة، وموانئ بحرية، حيث تُعتبر هذه المشاريع العمود الفقري لربط الصين بالعالم الخارجي من خلال الحزام والبُنى التحتية للطرق البحرية (يي، ٢٠٢٠)ومن مجالات عملها ايضا هو الطاقة اذ تعمل شركات الطاقة الحكومية، مثل شركة النفط الوطنية الصينية (CNPC) وشركة الكهرباء الوطنية الصينية(State Grid Corporation of China) ، على تطوير مشاريع طاقة كبرى تشمل محطات توليد الكهرباء، خطوط نقل الطاقة، واستثمارات في مصادر الطاقة المتجددة، بالإضافة إلى تأمين مصادر الطاقة الحيوية للصين عبر الاستثمار في حقول النفط والغاز في دول المبادرة، كما وتعمل ضمن الاتصالات والتقنية الرقمية، تشارك شركات مثل هواوي (Huawei) و ZTE في مشاريع البنية التحتية الرقمية، حيث تقوم ببناء شبكات الاتصالات الحديثة، شبكات الجيل الخامس(5G) ، وتطوير مراكز البيانات، مما يسهم في ربط الدول المشاركة رقمياً ويعزز التكامل الاقتصادي عبر التكنولوجيات الحديثة (وآخرون، ٢٠٢١)ومما يسهم في انجاح هذه المبادرة هو

التمويل والتسهيلات الحكومية اذ تحظى هذه الشركات بدعم حكومي كبير، مما يتيح لها الحصول على تمويل ميسر من البنوك الصينية الحكومية وصناديق الاستثمار الخاصة بالمبادرة، كما تستفيد من ضمانات الدولة التي تقلل مخاطر المشاريع، وكذلك القدرة على التعامل مع المخاطر حيث تتمتع هذه الشركات بقدرة عالية على إدارة المخاطر المالية والسياسية، نظراً لعلاقتها المباشرة بالدولة التي تدعمها، فضلاً عن قدرتها على التكيف مع البيئات التنظيمية والقانونية المتباينة في دول المبادرة، اضافة الى الخبرة الفنية والإدارية، وتُعد الشركات الحكومية الصينية من أكبر وأقوى شركات البناء والتشييد والهندسة في العالم، وتمتلك خبرات كبيرة في تنفيذ مشاريع ضخمة ومعقدة، وهو أمر ضروري لمشاريع البنية التحتية العابرة للحدود، كما وتوحيد التنسيق والتنفيذ كون هذه الشركات تعمل تحت إشراف الدولة مباشرة، يسهل تنسيق المشاريع الكبيرة مع الخطط الوطنية الصينية، مما يضمن تنفيذها وفق الجداول الزمنية والجودة المطلوبة.

المبحث الثاني أثر المبادرة على المنطقة العربية

تأتي مبادرة الحزام والطريق في إطار رؤية استراتيجية صينية تهدف إلى تعزيز الترابط الاقتصادي والتنمية عبر قارات آسيا، أوروبا، وأفريقيا، ويكتسب تأثيرها على المنطقة العربية أهمية خاصة نظراً للموقع الجغرافي الحيوي الذي تتمتع به هذه المنطقة، فقد أصبحت الدول العربية جزءًا من شبكة واسعة من المشروعات الاستثمارية والبنية التحتية التي تسعى إلى تحسين الربط الإقليمي وتعزيز التجارة والاستثمار، ويُنظر إلى مبادرة الحزام والطريق كفرصة لتحفيز التنمية الاقتصادية، تنويع مصادر الدخل، وخلق فرص جديدة للتعاون الدولي بين الصين والدول العربية، ومع ذلك، فإن دراسة أثر المبادرة في المنطقة العربية لا تقتصر على الجانب الاقتصادي فقط، بل تشمل أبعادًا سياسية واستراتيجية واجتماعية، وهو ما يجعل تقييم هذا الأثر موضوعًا معقدًا ومتعدد الأوجه (بي، ٢٠٢٠)، ولذا، يتطلب البحث تفكيك هذا التأثير في محاوره المختلفة، بدءًا من البعد الاقتصادي والتنموي الذي يشكل الأساس لأي تقييم عملي للمبادرة في المنطقة.

المطلب الأول الأثر الاقتصادي والتنموي في المنطقة العربية

يشكل البعد الاقتصادي والتنموي أحد المحاور الأساسية التي يمكن من خلالها قياس نجاح مبادرة الحزام والطريق في المنطقة العربية، فالمشروعات المرتبطة بالمبادرة تقدم فرصًا كبيرة لتعزيز البنية التحتية، تطوير قطاعات النقل والطاقة، وتحفيز التجارة والاستثمار الإقليمي والدولي، وتعاني العديد من الدول العربية من تحديات تنموية متعددة، مثل ضعف البنية التحتية، الاعتماد المفرط على موارد محدودة، وقلة التنوع الاقتصادي، ما يجعل مبادرة الحزام والطريق ذات بعد تنموي ملحوظ ومحتمل، من خلال استعراض وتقييم الاستثمارات والمشاريع المرتبطة بالمبادرة في الدول العربية، يمكن فهم كيف تسهم هذه المبادرة في تحفيز النمو الاقتصادي، خلق فرص العمل، وتعزيز التكامل الاقتصادي الإقليمي، مع ضرورة النظر أيضًا إلى التحديات والفرص التي ترافق هذا المسار التنموي، وسنبين في هذا المطلب تحليل التبادل التجاري بين الصين والدول العربية بعد المبادرة، وانعكاسات المبادرة على التنمية المحلية وتوفير فرص العمل، وكما يلي:-

الفرع الأول تحليل التبادل التجاري بين الصين والدول العربية بعد المبادرة

شهدت العلاقات الاقتصادية بين الصين والدول العربية تحولاً ملحوظًا بعد إطلاق مبادرة الحزام والطريق في عام ٢٠١٣، حيث شكلت المبادرة إطارًا جديدًا لتعزيز التعاون التجاري والاستثماري بين الجانبين، وكما يلي (وآخرون، ٢٠٢١):

أولاً: تطور حجم التبادل التجاري

بعد إعلان مبادرة الحزام والطريق، شهد حجم التبادل التجاري بين الصين والدول العربية نموًا ملحوظًا ومستمرًا. وفقًا للتقارير الرسمية، ارتفع حجم التبادل التجاري بين الطرفين من حوالي ١٢٠ مليار دولار في عام ٢٠١٣ إلى أكثر من ٢٠٠ مليار دولار في السنوات التي تلت، مع توقعات بمزيد من النمو في المستقبل القريب، يعكس هذا النمو توسعاً في حجم الصادرات والواردات بين الصين والدول العربية، ويشير إلى تعزيز الروابط الاقتصادية والتجارية (كرم، ٢٠٢٢)ويُعزى هذا الارتفاع إلى عدة عوامل، منها توسع الصين في استيراد النفط والغاز الطبيعي من المنطقة العربية لتلبية احتياجاتها المتزايدة من الطاقة، إلى جانب زيادة صادرات الصين من السلع الصناعية والتكنولوجية إلى الأسواق العربية، كما ساعدت مشاريع البنية التحتية التي تمولها المبادرة على تحسين القدرات اللوجستية والتجارية للدول العربية، مما ساعد في تسهيل حركة البضائع وتقليل التكاليف (بي، ٢٠٢٠).

ثانيًا: هيكلة التبادل التجاري

يُظهر التبادل التجاري بين الصين والدول العربية بعد المبادرة تغييرات في هيكلية السلع المتبادلة. فقد ظل النفط الخام والمواد البترولية المصدر الرئيسي من الدول العربية إلى الصين، حيث تشكل هذه المنتجات نسبة كبيرة من صادرات المنطقة، بالمقابل، تتنوع صادرات الصين إلى الدول

العربية بين السلع الصناعية مثل الأجهزة الإلكترونية، السيارات، والآلات الثقيلة، إضافة إلى المنتجات الاستهلاكية والبضائع ذات القيمة المضافة (الشريف، ٢٠٢٠)كما بدأت بعض الدول العربية في تطوير قطاعات صناعية محلية تستفيد من التكنولوجيا الصينية، مما يفتح آفاقًا جديدة للتعاون الصناعي المشترك، على سبيل المثال، اذ شجعت بعض الدول على إقامة مناطق صناعية مشتركة تتلقى دعمًا صينيًا، الأمر الذي قد يغير مع الزمن من طبيعة هذه التجاري نحو مزيد من التنويع.

ثالثًا: أثر المبادرة على التبادل التجاري

أسهمت مبادرة الحزام والطريق في تعزيز التبادل التجاري عبر عدة آليات وأدوات، منها (المجد، ٢٠٢١):-

- تحسين البنية التحتية للنقل واللوجستيات :من خلال مشاريع تطوير الموانئ، الطرق، والسكك الحديدية، والتي سهلت حركة البضائع بين الصين والدول العربية، وساهمت في تقليص زمن النقل وتكاليفه.
- تفعيل الاتفاقيات الاقتصادية والتجارية :حيث أبرمت الصين اتفاقيات ثنائية ومتعددة الأطراف مع الدول العربية لتسهيل التبادل التجاري، تشمل تخفيض الرسوم الجمركية، تبسيط الإجراءات، وتعزيز التعاون الجمركي.
- التنسيق في القطاعات الحيوية :خاصة في مجال الطاقة حيث أبرمت عقودًا طويلة الأجل لاستيراد النفط والغاز، مما وفر استقرارًا للسوقين.

هذه العوامل مجتمعة أدت إلى زيادة حجم التبادل التجاري وتعميق العلاقات الاقتصادية، مما يعزز من قدرة الدول العربية على الاستفادة من السوق الصينية الضخمة.ومما تجدر الاشارة اليه هو انه رغم النجاحات التي حققها التبادل التجاري في المنطقة العربية بعد المبادرة، إلا أنه يواجه عدة تحديات، من بينها اعتماد الدول العربية على صادرات النفط إذ يمثل النفط والغاز نسبة كبيرة من الصادرات العربية، مما يجعل التبادل التجاري عرضة لتقلبات أسعار الطاقة العالمية، وكذلك من التحديات الاخرى هو وجود الفجوة التكنولوجية التي قد تحد من قدرة الدول العربية على المنافسة في الصناعات المتقدمة، وتُقلل من فرص تطوير تصدير منتجات ذات قيمة مضافة، اضافة الى المخاطر السياسية والأمنية التي تؤثر على استقرار بعض الدول العربية، وتعيق تدفق التجارة والاستثمارات، وأخيرا الافتقار إلى التكامل الاقتصادي الإقليمي الذي يؤدي إلى تكرار بعض العمليات ويزيد من تكاليف التجارة بين الدول العربية نفسها (الفتاح، ٢٠٢٢).لذا فإن مبادرة الحزام والطريق قد أسهمت بشكل إيجابي في تعزيز التبادل التجاري بين الصين والدول العربية، من خلال رفع حجم التجارة وتحسين بنيتها التحتية وتنويعها تدريجياً، ومع ذلك، تبقى هناك تحديات تتطلب تعاونًا إقليميًا ودوليًا لتذليلها وتعزيز الفوائد الاقتصادية المستدامة للجانبين.

الفرع الثاني انعكاسات المبادرة على التنمية المحلية وتوفير فرص العمل

تُعتبر التنمية المحلية وتوفير فرص العمل من الأهداف الرئيسية التي تسعى مبادرة الحزام والطريق لتحقيقها في الدول المشاركة، ومن بينها الدول العربية، فقد جاءت المبادرة في وقت تواجه فيه المنطقة تحديات اقتصادية واجتماعية كبيرة، من بينها معدلات بطالة مرتفعة، خاصة بين الشباب، ونقص في البنية التحتية الضرورية للتنمية المستدامة، بناءً عليه، يشكل تحليل انعكاسات المبادرة على التنمية المحلية وتوفير فرص العمل أمرًا محوريًا لفهم مدى مساهمة هذه السياسة الصينية في تحسين أوضاع المجتمعات العربية (وآخرون، ٢٠٢١).ويمتد آثار المبادرة على التنمية المحلية الى تحسين البنية التحتية كقاعدة للتنمية حيث تضمنت مشروعات المبادرة في المنطقة العربية إنشاء وتطوير طرق، موانئ، شبكات سكك حديدية، ومرافق طاقة حديثة، فقد ساعدت هذه المشروعات على رفع كفاءة البنية التحتية، وهو ما يعتبر أساسًا للتنمية الاقتصادية المستدامة، فالبنية التحتية المحسنة تسمح بتسهيل حركة البضائع والخدمات، وتحفيز الاستثمارات المحلية والأجنبية، وبالتالي دعم النمو الاقتصادي، اضافة الى دعم القطاعات الاقتصادية المحلية من خلال إقامة مناطق صناعية مشتركة واستثمارات في قطاعات مثل الزراعة، التصنيع، والخدمات اللوجستية، وهي بدورها تساهم في تعزيز القطاعات الاقتصادية المحلية، مما يخلق بيئة اقتصادية أكثر تنوعًا وأقل اعتمادًا على النفط والغاز، وكذلك من اثارها هو نقل التكنولوجيا والخبرات يرافق تنفيذ المشاريع الصينية نقل جزء من التكنولوجيا والخبرات الفنية إلى الدول العربية، عبر تدريب العمالة المحلية على التقنيات الحديثة وإدارة المشروعات، مما يسهم في بناء القدرات المحلية وتعزيز المهارات الفنية (اللطيف، ٢٠٢٣)وتساهم هذه المبادرة ايضا في خلق فرص عمل مباشرة خلال مراحل التنفيذ حيث تُوفّر المشروعات الكبيرة التي تنفذها الشركات الصينية فرص عمل مباشرة في مجالات البناء، الهندسة، النقل، والخدمات المصاحبة. وبحسب تقارير ميدانية، فإن جزءًا من العمالة المستخدمة في بعض المشاريع في الدول العربية يكون محليًا، ما يخفف من معدلات البطالة خاصة بين فئات الشباب (يي، ٢٠٢٠)وهناك تأثيرات غير مباشرة على سوق العمل إلى جانب الوظائف المباشرة، تولّد المشروعات الجديدة فرصًا غير مباشرة في قطاعات مختلفة مثل النقل، الخدمات، التجارة، والإدارة، وذلك بسبب النشاط الاقتصادي المتزايد الناتج عن تطوير البنية التحتية وتحسن بيئة الأعمال، واخيرا تساهم في تشجيع ريادة الأعمال والمشاريع الصغيرة، مع زيادة حركة التجارة

وتحسن البنية التحتية، تظهر فرص للأعمال الصغيرة والمتوسطة لتقديم خدمات لوجستية، تمويلية، واستشارية، مما يساهم في توسيع قاعدة الوظائف وتوفير فرص عمل جديدة (الفتاح، ٢٠٢٢).وعليه، تشكل مبادرة الحزام والطريق فرصة هامة لتعزيز التنمية المحلية وتوفير فرص العمل في المنطقة العربية، لكنها في الوقت ذاته تتطلب جهداً متضافراً من الحكومات المحلية، القطاع الخاص، والمجتمع المدني لضمان تحقيق تأثير إيجابي ومستدام، إن الاستفادة القصوى من هذه المبادرة تكمن في التوازن بين استقطاب الاستثمارات الأجنبية وتنمية القدرات المحلية، وتوفير فرص عمل حقيقية ومتنوعة تدعم النمو الاقتصادي والاجتماعي في المنطقة.

المطلب الثاني الأثر السياسي والاستراتيجي

لا يقتصر تأثير مبادرة الحزام والطريق على الجوانب الاقتصادية والتجارية فحسب، بل يمتد ليشمل أبعادًا سياسية واستراتيجية عميقة، فبالإضافة إلى تعزيز الروابط الاقتصادية، تشكل المبادرة أداة حيوية في تحقيق أهداف الصين الاستراتيجية على الصعيد الدولي، خصوصًا في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا التي تمثل محورًا جيوسياسيًا ذا أهمية بالغة، ومن هنا، فإن دراسة الأثر السياسي والاستراتيجي للمبادرة في المنطقة العربية ضرورية لفهم كيف تسهم هذه المبادرة في إعادة تشكيل توازنات القوى الإقليمية والدولية، وتعزيز نفوذ الصين في منطقة تقليدية التأثير غربية وعربية، كما تؤثر المبادرة على العلاقات السياسية بين الدول العربية والدول الكبرى، وتدفع نحو بناء تحالفات اقتصادية وسياسية جديدة، وهو ما يحمل تأثيرات على السيادة الوطنية، ديناميات الأمن الإقليمي، والتوازنات الاستراتيجية، وبذلك يصبح تقييم هذه الأبعاد السياسية والاستراتيجية أمرًا أساسيًا لفهم فرص ومخاطر التعاون العربي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، وهو ما سنبينه في هذا المطلب وذلك في فرعين وكما يلي:-

الفرع الأول تعزيز النفوذ الصيني في المنطقة مقابل النفوذ الغربي

تمثل منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا إحدى المناطق الجيوسياسية الحيوية على مستوى العالم، لما تتمتع به من موقع استراتيجي، ثروات طبيعية هائلة، ودور مركزي في قضايا الأمن والطاقة العالمية. ومنذ عقود، كان النفوذ الغربي، خاصة الأمريكي والأوروبي، هو المهيمن في هذه المنطقة، من خلال تحالفات سياسية، قواعد عسكرية، وتأثير اقتصادي واسع. ومع إطلاق مبادرة الحزام والطريق الصينية في عام ٢٠١٣، وبدأ مشهد النفوذ الدولي في المنطقة يشهد تحولات جذرية، حيث تسعى الصين إلى تعزيز مكانتها السياسية والاقتصادية عبر أدوات دبلوماسية واستثمارية جديدة، مما يثير نقاشًا حول التوازن بين النفوذ الصيني والغرب في المنطقة العربية.

أولاً: أدوات النفوذ الصيني في المنطقة

١. الاستثمارات الاقتصادية والمشروعات التنموية: تُعد المبادرة الصينية أداة مركزية لتعزيز النفوذ في المنطقة من خلال ضخ استثمارات ضخمة في قطاعات البنية التحتية والطاقة والنقل، اذ تعمل هذه الاستثمارات على خلق تبعية اقتصادية للدول العربية على الصين، ما يترجم نفوذًا سياسيًا واستراتيجيًا عبر العلاقات الاقتصادية (المجد، ٢٠٢١).

٢. التعاون السياسي والدبلوماسي: تبنت الصين في إطار المبادرة سياسة عدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول العربية، مما جعلها شريكًا مفضلًا للكثير من الحكومات التي تنشد شريكًا يقدم الدعم دون التدخل في قضايا الحكم أو حقوق الإنسان، وهو ما يختلف عن النهج الغربي الذي غالبًا ما يرتبط بشروط سياسية (محمود، ٢٠١٩).

٣. التحالفات الاستراتيجية متعددة الأطراف: عملت الصين على بناء شبكة علاقات تشمل تحالفات اقتصادية وسياسية مع دول عربية رئيسية، من خلال إنشاء مراكز ثقافية وتبادل طلابي، وتعزيز التعاون الأمني والتقني، ما يسهم في تكوين نفوذ أكثر شمولًا وعمقً (وآخرون، ٢٠٢١).

ثانيًا: طبيعة النفوذ الغربي في المنطقة

١. الوجود العسكري والتحالفات الأمنية: يمتاز النفوذ الغربي، خاصة الأمريكي، بوجود قواعد عسكرية واسعة وتحالفات أمنية مع دول عدة في المنطقة، ما يمنحه قدرة على التأثير المباشر في ملفات الأمن والاستقرار الإقليمي.

٢. النفوذ السياسي والدبلوماسي: تمتلك القوى الغربية أدوات ضغط سياسي تتعلق بحقوق الإنسان، الديمقراطية، والحريات المدنية، وتستخدمها أحيانًا في رسم السياسة الخارجية للدول العربية، مما يثير أحيانًا توترًا مع بعض الحكومات التي ترى في ذلك تدخلًا في سيادتها (الفتاح، ٢٠٢٢).

٣. الهيمنة الاقتصادية والتجارية: بينما تتمتع الشركات الغربية بحضور اقتصادي قوي في بعض القطاعات، فإن الصين باتت تنافس هذا النفوذ من خلال تقديم عروض اقتصادية جذابة وشروط استثمارية ميسرة، موجهة بشكل خاص للدول التي تعاني من قيود تمويلية (وآخرون، ٢٠٢١).

ثالثًا: التنافس والانسجام بين النفوذين

١. التنافس على النفوذ الاقتصادي: يشكل الاقتصاد أحد أبرز ميادين التنافس، حيث تسعى الصين إلى توسيع حصتها في الأسواق العربية عبر مشاريع المبادرة، فيما تسعى القوى الغربية إلى المحافظة على نفوذها عبر استثماراتها التاريخية والشراكات القائمة (البدراني، ٢٠٢٣).

٢. توازن النفوذ السياسي: تسعى الصين لتجنب الوقوع في النزاعات الإقليمية والسياسية، متمسكة بمبدأ عدم التدخل، في حين تستخدم القوى الغربية سياسات أكثر تدخلاً، مما يجعل بعض الدول العربية تميل إلى التوازن بين الطرفين لتحقيق مصالحها الوطنية (حسن، ٢٠٢١).

٣. فرص التعاون المشترك: رغم التنافس، توجد فرص للتعاون بين الصين والقوى الغربية في المنطقة، خصوصًا في مجالات مكافحة الإرهاب، تطوير البنية التحتية، وحفظ الأمن البحري، ما يعكس تعقيد المشهد الاستراتيجي في المنطقة.

رابعًا: تأثير تعزيز النفوذ الصيني على توازن القوى الإقليمي

١. إعادة تشكيل موازين القوة: يسهم النفوذ الصيني المتزايد في تقليص الهيمنة الغربية التقليدية، ما يدفع الدول العربية إلى إعادة التفكير في استراتيجياتها الخارجية لتعظيم الفوائد وتقليل المخاطر.

٢. تعزيز الاستقلالية السياسية للدول العربية: توفر الصين خيارًا بديلاً للدول العربية للتعامل مع القوى الكبرى، مما يمنحها هامشًا أوسع في صناعة قراراتها السياسية والاقتصادية.

٣. تحديات جديدة للنظام الإقليمي: يرتبط النفوذ الصيني بأبعاد اقتصادية أكثر منه أمنية، ما قد يؤدي إلى تغيرات في ديناميكيات الصراعات والتوازنات الإقليمية، خصوصًا في ظل التداخل مع مصالح القوى الغربية (العزيز، ٢٠٢٢)وأخيرا فأن مبادرة الحزام والطريق لعبت دورًا محوريًا في تعزيز النفوذ الصيني في المنطقة العربية، مقدمة نموذجًا جديدًا في العلاقات الدولية يعتمد على الاستثمارات والتعاون الاقتصادي بعيدًا عن التدخل السياسي المباشر، وهذا يفرض على القوى الغربية إعادة تقييم استراتيجياتها في المنطقة، في وقت تزداد فيه أهمية التوازن بين النفوذين لتحقيق استقرار وتنمية مستدامة في المنطقة.

الفرع الثاني مواقف الدول العربية المختلفة من المبادرة وتوازن علاقاتها الدولية

تُعتبر مبادرة الحزام والطريق الصينية إحدى أهم المشاريع التنموية والاستراتيجية في العصر الحديث، وقد أثارت اهتمامًا واسعًا في المنطقة العربية لما تحمله من فرص استثمارية وتنموية، غير أن مواقف الدول العربية تجاه المبادرة لم تكن موحدة، بل تنوعت وفقًا لخصوصيات كل دولة، وأولوياتها السياسية والاقتصادية، ومدى انخراطها في التحالفات الإقليمية والدولية القائمة، هذا التباين في المواقف يعكس أيضًا حرص الدول العربية على الحفاظ على توازن علاقاتها الدولية، لا سيما بين النفوذ الصيني المتصاعد والنفوذ الغربي التقليدي، إضافة إلى تأثير عوامل إقليمية ودولية معقدة (عماد، ٢٠٢٠).

أولاً: مواقف الدول العربية نحو مبادرة الحزام والطريق

١. دول المحور الخليجي (السعودية، الإمارات، قطر، والكويت): تبنت دول الخليج موقفًا إيجابيًا من المبادرة، واعتبرتها فرصة لتعزيز التنويع الاقتصادي وتقليل الاعتماد على النفط. المملكة العربية السعودية، على سبيل المثال، أطلقت رؤية ٢٠٣٠ التي تتقاطع في كثير من محاورها مع أهداف مبادرة الحزام والطريق، مما دفعها إلى توقيع عدد من الاتفاقيات الاستثمارية مع الصين. كذلك، استثمرت الإمارات في مشاريع لوجستية وبنية تحتية ضمن إطار المبادرة، مستفيدة من موقعها الاستراتيجي كبوابة تربط بين آسيا وأفريقيا وأوروبا (بوزيان، ٢٠٢٠).

٢. مصر: كانت مصر من أبرز الدول العربية التي رحبت بالمبادرة، حيث استغلّت موقع قناة السويس كمحور رئيسي في شبكة التجارة العالمية التي ترعاها المبادرة، فقد أقامت مصر عددًا من المشروعات الضخمة بالتعاون مع الصين، منها محور قناة السويس الجديدة، والمشروعات الصناعية في المنطقة الاقتصادية الخاصة. وهذا يعكس حرص مصر على تعزيز مكانتها كمركز لوجستي واقتصادي إقليمي.

٣. دول المغرب العربي (المغرب، الجزائر، تونس): شهدت هذه الدول مواقف متباينة، فالمغرب أبدى اهتمامًا كبيرًا بالمبادرة، ووقع اتفاقيات تعاون في مجالات النقل والطاقة، معتمداً على علاقات دبلوماسية جيدة مع الصين، أما الجزائر وتونس، فتبدي حذرًا نسبيًا بسبب تذبذب أوضاعها السياسية والاقتصادية، وحاجتها لموازنة علاقاتها مع القوى الغربية التقليدية.

٤. سوريا واليمن وليبيا: تعاني هذه الدول من أزمات داخلية مستمرة أثرت على قدرتها على الانخراط الفاعل في المبادرة، رغم ذلك، حاولت الصين الحفاظ على علاقات جيدة مع هذه الدول، مع التركيز على دعم المشاريع التنموية والتعاون الاقتصادي في المناطق المستقرة نسبيًا (كرم، ٢٠٢٢).

ثانيًا: توازن الدول العربية في علاقاتها الدولية

١. الحفاظ على علاقات متوازنة مع الصين والغرب: تسعى معظم الدول العربية إلى تحقيق توازن دقيق في علاقاتها مع الصين والدول الغربية، لا سيما الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي. فبينما تستفيد من الاستثمارات الصينية ضمن إطار مبادرة الحزام والطريق، تحرص في الوقت ذاته على استمرار التعاون الأمني والاقتصادي مع الغرب، الذي لا يزال يشكل شريكًا استراتيجيًا في العديد من المجالات.

٢. توظيف المبادرة لتعزيز السيادة والاستقلالية: تستخدم بعض الدول المبادرة كوسيلة لتعزيز استقلاليتها السياسية والاقتصادية، من خلال تنويع شركائها الاستراتيجيين وتقليل التبعية الاقتصادية التقليدية. هذا التوجه يسمح لها بالمناورة بين القوى الكبرى واستثمار المنافسة بينها لصالح مصالحها الوطنية (كرم، ٢٠٢٢).

٣. القلق من التأثيرات الجيوسياسية: يُعبر بعض صناع القرار في الدول العربية عن قلقهم من احتمالية أن يؤدي التزايد في النفوذ الصيني إلى تعقيد العلاقات مع الغرب، أو إلى وجود ضغوط سياسية واقتصادية جديدة، كما تخشى بعض الدول من تأثيرات المبادرة على التوازنات الإقليمية، خصوصًا في سياق الصراعات والتنافسات القائمة (عبد الله، ٢٠٢١).

ثالثًا: عوامل مؤثرة في مواقف الدول العربية

١. الموقع الجغرافي والأهمية الاستراتيجية: تلعب مكانة الدولة الجغرافية دورًا مهمًا في تحديد موقفها من المبادرة، فالدول ذات المواقع الحيوية مثل مصر والإمارات أكثر انفتاحًا على التعاون الصيني، نظرًا للفوائد الاقتصادية المباشرة.

٢. الظروف السياسية والاقتصادية الداخلية: ترتبط مواقف الدول بدرجة استقرارها السياسي وقوة اقتصادها، حيث تميل الدول ذات الاستقرار النسبي والاقتصاد القوي إلى تبني موقف إيجابي، بينما تتسم الدول ذات الأوضاع الهشة بالتحفظ والحذر.

٣. التحالفات الإقليمية والدولية: تلعب شبكة التحالفات التي تنتمي إليها الدول دورًا في صياغة مواقفها تجاه المبادرة، خصوصًا في ظل التنافس الإقليمي بين دول الخليج وإيران، وتأثير القوى الكبرى في المنطقة (الفتاح، ٢٠٢٢).

رابعًا: الآفاق المستقبلية لمواقف الدول العربية

يرى العديد من المراقبين أن مواقف الدول العربية من مبادرة الحزام والطريق ستظل متباينة لكنها بشكل عام تميل نحو تعميق التعاون الصيني، خصوصًا مع تزايد الحاجة إلى الاستثمارات التنموية وتحسين البنية التحتية. كما أن الدول العربية ستواصل محاولة إيجاد توازن دقيق في علاقاتها مع القوى الكبرى، مستفيدة من المبادرة لتعزيز مكانتها الدولية واقتصاداتها المحلية دون التخلي عن علاقاتها التاريخية مع الغرب (المرشدي، ٢٠٢١)وعليه، تُظهر مواقف الدول العربية تجاه مبادرة الحزام والطريق تنوعًا يعكس تعقيد المشهد السياسي والاقتصادي في المنطقة، بالإضافة إلى الحرص على موازنة العلاقات الدولية، لذا فإن قدرة هذه الدول على استثمار المبادرة لتحقيق التنمية المستدامة وتحقيق توازن سياسي بين القوى الكبرى ستحدد إلى حد كبير مدى نجاحها في مواجهة تحديات المستقبل وتحقيق مصالحها الوطنية.

الخاتمة

تُعد مبادرة الحزام والطريق واحدة من أهم المشاريع التنموية والاستراتيجية التي أطلقتها الصين في القرن الحادي والعشرين، بهدف تعزيز الترابط الاقتصادي والسياسي بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، وقد أظهرت المنطقة العربية اهتمامًا متزايدًا بهذه المبادرة لما تحمله من فرص تنموية واستثمارية هامة، من خلال هذا البحث، تم استعراض خلفية المبادرة، أدوات تنفيذها، ومواقف الدول العربية المختلفة، فضلاً عن تحليل أثرها الاقتصادي والسياسي في المنطقة، وقد تبين أن المبادرة تُمثل تحولًا جيوسياسيًا واقتصاديًا مهمًا في المنطقة، حيث تُعزز النفوذ الصيني وتطرح نموذجًا بديلًا للعلاقات الدولية يعتمد على الاستثمار والبنية التحتية دون تدخل مباشر في الشؤون السياسية الداخلية، مما يجعلها خيارًا جذابًا للدول العربية التي تسعى إلى تنويع شراكاتها وتحقيق التنمية المستدامة.

أولا: النتائج

١. شهد التبادل التجاري والاستثماري نموًا ملحوظًا، مع تركيز على تطوير البنية التحتية والمشاريع التنموية الكبرى.

٢. بناءً على عوامل جغرافية وسياسية واقتصادية، أظهرت دول مثل مصر والسعودية والإمارات انفتاحًا واسعًا، في حين اتسمت دول أخرى بالحذر النسبي.

٣. ساهمت هذه المبادرة في تعزيز النفوذ الصيني في المنطقة على حساب النفوذ الغربي التقليدي، لكن مع حرص الدول العربية على موازنة علاقاتها مع كلا الطرفين لتحقيق مصالحها الاستراتيجية.

٤. ساهمت مبادرة الحزام والطريق الصنينة في إيجاد فرص جديدة للتنمية المحلية وتوفير فرص العمل من خلال المشاريع الاستثمارية، رغم بعض التحديات المتعلقة بالتمويل والاستدامة.

٥. تم استخدام المبادرة كأداة لتعزيز الاستقلالية السياسية والاقتصادية للدول العربية، من خلال تنويع الشركاء وتقليل الاعتماد على القوى التقليدية.

ثانيا: التوصيات

١. نوصي بتعزيز التنسيق العربي المشترك في التعامل مع مبادرة الحزام والطريق، من خلال إنشاء أطر إقليمية تسمح بتبادل الخبرات وتوحيد الرؤى لضمان تحقيق أقصى استفادة اقتصادية وتنموية.

٢. ضرورة وضع استراتيجيات وطنية واضحة لإدارة المشاريع الاستثمارية المرتبطة بالمبادرة، تشمل تقييم الأثر الاقتصادي والاجتماعي، وضمان الاستدامة المالية والبيئية.

٣. تشجيع الشفافية والمساءلة في تنفيذ المشروعات لتفادي وقوع الدول العربية في دوامة الديون أو الاعتماد المفرط على التمويل الخارجي.

٤. العمل على موازنة العلاقات الدولية عبر الاستفادة من النفوذ الصيني دون المساس بالعلاقات التقليدية مع القوى الغربية، بما يحافظ على الاستقرار السياسي ويعزز المصالح الوطنية.

٥. تطوير الكفاءات المحلية وتأهيل القوى العاملة لمواكبة متطلبات المشاريع الكبرى، وتعظيم استفادة المجتمعات المحلية من فرص العمل والتدريب.

قائمة المراجع

أولاً: المراجع الأجنبية

1. Blanchard, J.-M. F. (2018). China's Maritime Silk Road Initiative and Southeast Asia: Dilemmas, Doubts, and Determination.

2. Fallon, T. (2015). The New Silk Road: China's One Belt One Road Policy. European Institute for Asian Studies.

3. Rolland, N. (2017). . China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative. National Bureau of Asian Research.

ثانياً: المراجع العربية

٤. أحمد إبراهيم الشريف. (٢٠٢٠). ،الصين ومبادرة الحزام والطريق: أدوات القوة الناعمة والتغلغل الاقتصادي في العالم العربي، مجلة السياسة الدولية، مؤسسة الأهرام، العدد ٢١٩.

٥. أحمد حسن محمود. (٢٠١٩). أثر مبادرة الحزام والطريق في تطور علاقات الصين مع دول المشرق العربي ٢٠١٣-٢٠١٨ رسالة ماجستير، جامعة اليرموك، الأردن.

٦. إسراء محمد أمين. (٢٠٢٥). توظيف القوة الناعمة في السياسة الخارجية الصينية تجاه دول الخليج العربي في ظل مبادرة الحزام والطريق (رسالة ماجستير، جامعة كركوك، العراق.

٧. الشرقاوي، محمد عبد العزيز. (٢٠٢٢). ،مبادرة الحزام والطريق وتداعياتها على أمن الطاقة العربي، مجلة السياسة الدولية، مؤسسة الأهرام، العدد ٢٢٧.

٨. الضبع، عماد. (٢٠٢٠). ، مبادرة الحزام والطريق الصينية: قراءة في التحديات الاقتصادية العربية، مجلة المستقبل العربي، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت.

٩. العسيري، عبد الله. (٢٠٢١). ، التحول في السياسة الخارجية الصينية تجاه الخليج العربي في ظل مبادرة الحزام والطريق.

١٠.العكاري، حسن. (٢٠٢١). ،الصين ومبادرة الحزام والطريق: الأبعاد الاقتصادية والجيوسياسية في الشرق الأوسط، المركز العربي للبحوث والدراسات، القاهرة.

١١.أميرة أبو المجد. (٢٠٢١). ،أثر مبادرة الحزام والطريق على الأمن القومي العربي، مجلة دراسات أمنية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية.

١٢.بشير عبد الفتاح. (٢٠٢٢). ، العلاقات الصينية – العربية في ظل مبادرة الحزام والطريق: التحديات والفرص، مجلة شؤون عربية، جامعة الدول العربية.

١٣.جاو، مينغهاو. (٢٠١٨). مركز الصين والعولمة، "تحليل استراتيجي لمبادرة الحزام والطريق"، مركز الصين والعولمة، بكين،.

١٤.جمال عبد الجواد وآخرون. (٢٠٢١). الشرق الأوسط ومبادرة الحزام والطريق الصينية: مقاربات استراتيجية، مركز الأهرام للدراسات السياسية والاستراتيجية.

١٥.حريّر عصام محمد. (٢٠٢٤). الأبعاد الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق في مستقبل العراق: دراسة في الجغرافية السياسية، مجلة دراسات دولية، جامعة بغداد.

١٦.رولا غازي إسماعيل. (٢٠٢٣). دراسة تحليلية لمبادرة الحزام والطريق الصينية ، مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية السورية.

١٧.سليم كاطع علي. (٢٠٢٢). مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها في مكانة الصين الدولية ، مجلة المعهد، جامعة بغداد.

١٨.شيماء سامي، المرشدي. (٢٠٢١). ، أثر مبادرة الحزام والطريق على العلاقات الاقتصادية الصينية–المصرية، أطروحة ماجستير، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة.

١٩.صندوق النقد الدولي. (٢٠١٨). مبادرة الحزام والطريق: فرص وتحديات أمام الدول النامية. واشنطن العاصمة: قسم الدراسات الإقليمية، صندوق النقد الدولي.

٢٠.عدنان خلف حميد البدراني. (٢٠٢٣). مبادرة الحزام والطريق الصينية: جغرافية سياسية جديدة لنظام دولي متعدد الأقطاب ، مجلة دراسات دولية، جامعة الموصل.

٢١.فكرت نامق عبد الفتاح وهديل ذاري. (٢٠٢٢). أبعاد مبادرة الحزام والطريق الصينية على منطقة الخليج العربي ، قضايا سياسية، جامعة النهرين.

٢٢.ليلى عبد اللطيف. (٢٠٢٣). ، دور الشركات الصينية في تنمية البنية التحتية في الوطن العربي: دراسة في إطار مبادرة الحزام والطريق، مجلة الاقتصاد والتنمية، جامعة دمشق.

٢٣.محمد بوزيان. (٢٠٢٠). ، مبادرة الحزام والطريق ومكانة المغرب العربي في الاستراتيجية الصينية، مجلة العلوم السياسية والقانون، المركز الديمقراطي العربي، برلين.

٢٤.مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية. (٢٠١٨). الصين والعالم العربي: آفاق التعاون في إطار مبادرة الحزام والطريق،.

٢٥.مركز الإمارات للدراسات والبحوث الاستراتيجية الصين والعالم العربي: آفاق التعاون في إطار مبادرة الحزام والطريق. (بلا تاريخ).

٢٦.مصطفى شدهان عليوي. (٢٠٢٠). أثر مبادرة الحزام والطريق على الأمن والتنمية في الدول العربية، مجلة دراسات الشرق الأوسط، العدد(٣٤) .

٢٧.نزار عبد القادر. (٢٠٢٠). الصين و"طريق الحرير الجديد": الأطماع الاقتصادية والتحولات الجيوسياسية.

٢٨.وانغ، يي. (٢٠٢٠). مبادرة الحزام والطريق: رؤية استراتيجية صينية لنظام عالمي متعدد الأقطاب. جامعة تسينغهوا، معهد الدراسات الدولية، بكين، الصين.

٢٩.يوسف كرم. (٢٠٢٢). ، مبادرة الحزام والطريق: مشروع الصين لبناء النظام العالمي الجديد. دار الروافد الثقافية، بيروت.

References

First: Foreign References

1.Blanchard, J.-M. F. (2018). *China's Maritime Silk Road Initiative and Southeast Asia: Dilemmas, Doubts, and Determination.*

2.Fallon, T. (2015). *The New Silk Road: China's One Belt One Road Policy.* European Institute for Asian Studies.

3.Rolland, N. (2017). *China's Eurasian Century? Political and Strategic Implications of the Belt and Road Initiative.* National Bureau of Asian Research.

Second: Arabic References
4.Ahmed Ibrahim Al-Sharif. (2020). *China and the Belt and Road Initiative: Soft Power Tools and Economic Penetration in the Arab World,* International Politics Journal, Al-Ahram Foundation, Issue 219.
5.Ahmed Hassan Mahmoud. (2019). *The Impact of the Belt and Road Initiative on the Development of China's Relations with the Arab Mashreq Countries 2013–2018,* Master's Thesis, Yarmouk University, Jordan.
6.Israa Mohammed Amin. (2025). *Employing Soft Power in Chinese Foreign Policy toward the Gulf Arab States under the Belt and Road Initiative,* Master's Thesis, University of Kirkuk, Iraq.
7.Al-Sharqawi, Mohammed Abdel Aziz. (2022). *The Belt and Road Initiative and Its Repercussions on Arab Energy Security,* International Politics Journal, Al-Ahram Foundation, Issue 227.
8.Al-Dabaa, Imad. (2020). *China's Belt and Road Initiative: A Reading of Arab Economic Challenges,* Arab Future Journal, Center for Arab Unity Studies, Beirut.
9.Al-Asiri, Abdullah. (2021). *The Transformation in Chinese Foreign Policy toward the Arab Gulf under the Belt and Road Initiative.*
10. Al-Akkari, Hassan. (2021). *China and the Belt and Road Initiative: Economic and Geopolitical Dimensions in the Middle East,* Arab Center for Research and Studies, Cairo.
11. Amira Abu Al-Majd. (2021). *The Impact of the Belt and Road Initiative on Arab National Security,* Security Studies Journal, Naif Arab University for Security Sciences.
12. Bashir Abdel Fattah. (2022). *Chinese-Arab Relations under the Belt and Road Initiative: Challenges and Opportunities,* Arab Affairs Journal, League of Arab States.
13. Gao Minghao. (2018). *Strategic Analysis of the Belt and Road Initiative,* Center for China and Globalization, Beijing.
14. Gamal Abdel Gawad et al. (2021). *The Middle East and China's Belt and Road Initiative: Strategic Approaches,* Al-Ahram Center for Political and Strategic Studies.
15. Harir Issam Mohammed. (2024). *The Strategic Dimensions of the Belt and Road Initiative in Iraq's Future: A Study in Political Geography,* International Studies Journal, University of Baghdad.
16. Rula Ghazi Ismail. (2023). *An Analytical Study of China's Belt and Road Initiative,* Tishreen University Journal for Scientific Research and Studies, Syria.
17. Salim Kati' Ali. (2022). *The Belt and Road Initiative and Its Impact on China's International Status,* Al-Ma'had Journal, University of Baghdad.
18. Shaimaa Sami Al-Murshidi. (2021). *The Impact of the Belt and Road Initiative on Chinese-Egyptian Economic Relations,* Master's Thesis, Faculty of Economics and Political Science, Cairo University.
19. International Monetary Fund. (2018). *The Belt and Road Initiative: Opportunities and Challenges for Developing Countries.* Washington, D.C.: Regional Studies Department, IMF.
20. Adnan Khalaf Hamid Al-Badrani. (2023). *China's Belt and Road Initiative: A New Political Geography for a Multipolar International Order,* International Studies Journal, University of Mosul.
21. Fikrat Nameq Abdel Fattah & Hadeel Dhari. (2022). *Dimensions of China's Belt and Road Initiative on the Arab Gulf Region,* Political Issues Journal, Al-Nahrain University.
22. Laila Abdel Latif. (2023). *The Role of Chinese Companies in Developing Infrastructure in the Arab World: A Study within the Framework of the Belt and Road Initiative,* Economy and Development Journal, University
23. Mohammed Bouziane. (2020). *The Belt and Road Initiative and the Position of the Maghreb in Chinese Strategy,* Journal of Political Science and Law, Arab Democratic Center, Berlin.
24. Emirates Center for Strategic Studies and Research. (2018). *China and the Arab World: Prospects for Cooperation within the Framework of the Belt and Road Initiative.*
25. Emirates Center for Strategic Studies and Research. *China and the Arab World: Prospects for Cooperation within the Framework of the Belt and Road Initiative.* (Undated).
26. Mustafa Shadhan Aliwi. (2020). *The Impact of the Belt and Road Initiative on Security and Development in Arab Countries,* Middle East Studies Journal, Issue 34.
27. Nizar Abdel Qader. (2020). *China and the "New Silk Road": Economic Ambitions and Geopolitical Transformations.*
28. Wang Yi. (2020). *The Belt and Road Initiative: A Chinese Strategic Vision for a Multipolar World Order,* Tsinghua University, Institute of International Studies, Beijing, China.
29. Youssef Karam. (2022). *The Belt and Road Initiative: China's Project for Building a New Global Order,* Dar Al-Rafidain Cultural Publishing House, Beirut.