



دور مبادرة الحزام والطريق في تعزيز التنمية الاقتصادية: دراسة مقارنة لباكستان وماليزيا والامارات العربية المتحدة

The role of the Belt and Road Initiative in promoting economic development: a comparative study of Pakistan, Malaysia, and the United Arab Emirates

ا.م.د. عبير مرثضى حميد السعدي

Dr. Abeer Murthada Hamid

كلية العلوم السياحية جامعة كربلاء

rihan9927@gmail.com

07803118627

المستخلص

تعد مبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها الصين عام 2013 إحدى أبرز المبادرات الاقتصادية الدولية الهادفة إلى تعزيز الترابط الاقتصادي والتعاون التجاري بين الدول من خلال تطوير البنية التحتية وتوسيع مجالات الاستثمار والتعاون الاقتصادي. لذا يهدف البحث إلى دراسة دور مبادرة الحزام والطريق في دعم التنمية الاقتصادية من خلال دراسة تجارب كل من باكستان وماليزيا والإمارات العربية المتحدة، وبيان أثر المشروعات والاستثمارات المرتبطة بالمبادرة في تطوير البنية التحتية، وتعزيز التجارة والاستثمار، ودعم النمو الاقتصادي. مستخدم البحث المنهج الوصفي التحليلي والمنهج المقارن مستعين بعدد من الإحصائيات رسمية وتقارير دولية في ذلك. بالمقابل طرحت الدراسة أبرز التحديات التي واجهت المبادرة، ومنها تزايد أعباء الديون الخارجية في بعض الدول، ومحدودية الشفافية في تنفيذ بعض المشروعات، واحتمالات الاعتماد الاقتصادي الكبير على الصين، فضلاً عن بعض المخاوف الجيوسياسية والبيئية المرتبطة بها. وتوصلت الدراسة إلى أن مبادرة الحزام والطريق أسهمت بدرجات متفاوتة في دعم التنمية الاقتصادية في الدول محل الدراسة من خلال تطوير البنية التحتية وزيادة الاستثمارات وتنشيط التبادل التجاري، إلا أن حجم الاستفادة متفاوت بسبب اختلاف الأنظمة السياسية والأطر التشريعية والقانونية والقدرات المؤسسية والظروف الاقتصادية في البلد. توصي الدراسة بأهمية تعزيز الأطر التشريعية والمؤسسية والحوكمة الرشيدة في الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، بما يضمن الاستفادة المثلى من الاستثمارات والمشروعات المنفذة. الكلمات المفتاحية: مبادرة الحزام والطريق، التنمية الاقتصادية، باكستان، ماليزيا، الإمارات.

Abstract

The Belt and Road Initiative (BRI), launched by China in 2013, is one of the most prominent international economic initiatives aimed at enhancing economic connectivity and trade cooperation among countries through infrastructure development and the expansion of investment and economic cooperation. Therefore, this study aims to examine the role of the Belt and Road Initiative in supporting economic development through the experiences of Pakistan, Malaysia, and the United Arab Emirates, and to identify the impact of BRI-related projects and investments on infrastructure development, trade and investment promotion, and economic growth.

The study employs both the descriptive-analytical and comparative approaches, relying on a range of official statistics and international reports. At the same time, it highlights the major challenges facing the initiative, including rising external debt burdens in some countries, limited transparency in the implementation of certain projects, the possibility of excessive economic dependence on China, as well as geopolitical and environmental concerns associated with the initiative.

The findings indicate that the Belt and Road Initiative has contributed, to varying degrees, to supporting economic development in the countries under study through infrastructure



development, increased investment flows, and enhanced trade activities. However, the extent of these benefits differs across countries due to variations in political systems, legal and regulatory frameworks, institutional capacities, and economic conditions. The study recommends strengthening legislative and institutional frameworks, as well as promoting good governance practices in participating countries, in order to maximize the benefits derived from BRI investments and projects.

Keywords: Belt and Road Initiative (BRI), Economic Development, Pakistan, Malaysia, United Arab Emirates (UAE).

مقدمة البحث

أطلقت الصين عام 2013 مبادرة الحزام والطريق، التي تُعد من أكبر المبادرات الاقتصادية العالمية في القرن الحادي والعشرين، بهدف إحياء طريق الحرير التاريخي من خلال إنشاء شبكات واسعة من الطرق، والموانئ، وخطوط السكك الحديدية، ومشاريع الطاقة والاستثمار بين آسيا وأوروبا وأفريقيا. وقد انضمت إلى المبادرة أكثر من 150 دولة، مما يعكس الأهمية الاقتصادية والاستراتيجية التي تحظى بها. وتركز المبادرة على تطوير البنية التحتية وتعزيز الترابط التجاري والاقتصادي، الأمر الذي جعلها أداة رئيسية لتعزيز النفوذ الاقتصادي الصيني عالمياً، وفي الوقت نفسه فرصة تنموية للعديد من الدول النامية.

انطلاقاً من ذلك، هدف البحث إلى دراسة دور مبادرة الحزام والطريق في دعم التنمية الاقتصادية من خلال تحليل تجارب كل من باكستان وماليزيا والإمارات العربية المتحدة، وبيان أهم المشروعات والاستثمارات المرتبطة بالمبادرة، ومدى إسهامها في تطوير البنية التحتية وتعزيز التجارة والاستثمار وتحفيز النمو الاقتصادي، فضلاً عن استعراض أبرز التحديات التي واجهت تنفيذها والدروس المستفادة منها.

ولتحقيق أهداف البحث، جرى تقسيم الدراسة إلى ثلاثة محاور رئيسية، تناول المحور الأول الإطار المفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق من حيث نشأت المبادرة وأهدافها. أما المحور الثاني فيستعرض البنية الهيكلية للمبادرة المتمثلة بالممرات الاقتصادية والية تمويل مشروعاتها، أما المحور الثالث فقد ركز على تحليل دور المبادرة في دعم التنمية الاقتصادية من خلال استعراض تجارب باكستان وماليزيا والإمارات العربية المتحدة، مع بيان أبرز المشروعات والاستثمارات المنفذة في إطارها وانعكاساتها على البنية التحتية والتجارة والاستثمار والنمو الاقتصادي. في حين يخصص المحور الثالث لعرض أبرز التحديات والانتقادات المرتبطة بالمبادرة، ليختتم البحث بأهم الاستنتاجات والتوصيات التي توصل إليها البحث.

مشكلة البحث

تكمن مشكلة البحث في التساؤل حول مدى إسهام مبادرة الحزام والطريق في دعم التنمية الاقتصادية في الدول المشاركة (باكستان، ماليزيا، الإمارات) في ظل التباين الواضح في نتائج المشاريع بين دولة وأخرى، ووجود تحديات اقتصادية وسياسية ومالية صاحبت تنفيذ المبادرة.

فرضية البحث

تنطلق الدراسة من فرضية أن مبادرة الحزام والطريق قد تسهم في دعم التنمية الاقتصادية للدول المشاركة من خلال تطوير البنية التحتية وزيادة الاستثمارات والتبادل التجاري وتحسين قطاعات النقل والطاقة، إلا أن تحقيق هذه الفوائد يرتبط بقدرة الدول على إدارة المشاريع وتقليل المخاطر الاقتصادية والمالية المصاحبة لها.

أهمية البحث

تتبع أهمية البحث من تسليط الضوء على الصناعات الإبداعية بوصفها أحد القطاعات الاقتصادية الحديثة الداعمة للتنمية الاقتصادية وتنويع مصادر الدخل، فضلاً عن بيان دورها في تعزيز الاقتصاد القائم على المعرفة وخلق فرص العمل وزيادة القدرة التنافسية للدول. كما تبرز أهمية البحث من خلال استعراض بعض التجارب الدولية الرائدة والسياسات الحكومية المتبعة في دعم الصناعات الإبداعية منها كوريا الجنوبية والإمارات العربية المتحدة، والتي يمكن من خلالها تقديم بعض دلالات أو تصورات التي يمكن أن تستفاد منها الدول الأخرى في تطوير الصناعات الإبداعية وتعزيز مساهمته الاقتصادية.



أهداف البحث

يسعى البحث الى بيان مجموعة من الأهداف وتتمثل بالاتي:

- (1) التعرف على الإطار النظري والمفاهيمي للمبادرة الحزام والطريق وبيان نشأتها وأهدافها المختلفة.
- (2) استعراض البنية الهيكلية للمبادرة من حيث الممرات الاقتصادية الرئيسية واليات تمويل مشروعاتها.
- (3) تحليل دور مبادرة الحزام والطريق في دعم التنمية الاقتصادية في بعض الدول المشاركة مثل باكستان وماليزيا والإمارات العربية المتحدة، مع بيان أبرز المشروعات والسياسات المرتبطة بالمبادرة والتحديات التي واجهت تنفيذها.

منهجية البحث

استخدام البحث المنهج الوصفي التحليل والمنهج المقارن بهدف تحقيق أهداف الدراسة والإجابة عن تساؤلاتها. وتم جمع البيانات والمعلومات من مصادر متعددة شملت إحصاءات رسمية وتقارير دولية وبعض الأبحاث السابقة، إضافة إلى المواقع الإلكترونية الموثوقة ذات الصلة بموضوع البحث.

المبحث الأول // الإطار المفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق

تعد مبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها الصين عام 2013 إحدى أهم المبادرات التنموية والاستراتيجية في القرن الحادي والعشرين، إذ تهدف إلى تعزيز الترابط الاقتصادي والتجاري بين آسيا وأفريقيا وأوروبا عبر شبكات من البنى التحتية والطرق والموانئ. جاءت المبادرة استلهاماً لطريق الحرير التاريخي، لتجسد رؤية الصين في بناء نظام اقتصادي عالمي أكثر انفتاحاً وتعاوناً. يهدف هذا المبحث إلى تناول نشأة المبادرة وأهدافها، مع تحليل خلفيات ظهورها ودلالاتها الاقتصادية والاستراتيجية في السياسة الصينية المعاصرة.

أولاً: الخلفية التاريخية للمبادرة ونشأتها

تعد مبادرة الحزام والطريق (Belt and Road Initiative - BRI) واحدة من أبرز المشاريع الجيو-اقتصادية التي أطلقتها الصين في القرن الحادي والعشرين، وهي امتداد معاصر لفكرة طريق الحرير التاريخية القديمة الذي كان يربط بين الشرق والغرب منذ أكثر من ألفي عام. الذي كان شبكة من الطرق التجارية والثقافية الممتدة من الصين إلى آسيا الوسطى والشرق الأوسط وصولاً إلى أوروبا. ولم يكن الحرير السلعة الوحيدة المتداولة عبر هذا الطريق، إذ كانت تنتقل أيضاً التوابل والمعادن والأفكار والعقائد والتقنيات، ما جعله محورياً للحضارة والتبادل الثقافي بين الشعوب (The State

Council Information Office of the People's Republic of China, 2023)

وقد استلهمت الصين الحديثة فكرة المبادرة من هذا الإرث التاريخي لتعيد إحياءه في وقت الحاضر عبر ما يعرف بمبادرة الحزام والطريق التي هدفت الى تعزيز الترابط التجاري والاقتصادي والتنموي بين القارات الثلاث: آسيا، وأفريقيا، وأوروبا. إذ أعلن الرئيس الصيني شي جين بينغ عن المبادرة عقب توليه السلطة في عام 2013، باعتبارها أحد أهم السياسات الخارجية الصينية الجديدة.

ففي أيلول عام 2013 ألقى الرئيس شي أثناء زيارته إلى كازاخستان خطاباً في جامعة نزارباييف بالعاصمة أستانا، دعا فيه إلى إنشاء ما أطلق عليه اسم "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير"، وهو مشروع بري ضخم يهدف إلى ربط الصين بآسيا الوسطى وروسيا وأوروبا من خلال شبكة من الطرق والسكك الحديدية وخطوط أنابيب الطاقة. ليعد مرة أخرى بعد شهر من هذا الخطاب ليؤكد الرئيس شي خلال زيارته إلى إندونيسيا فكرة "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، والذي يهدف إلى تعزيز التواصل البحري والتجاري بين الصين ودول جنوب شرق آسيا والمحيط الهندي وشرق أفريقيا، مروراً بالبحر الأحمر حتى أوروبا. لتكتمل رؤية الصين الشاملة للمبادرة التي تجمع بين المسار البري (الحزام) والمسار البحري (الطريق)، لتشكل معاً شبكة متكاملة تهدف إلى إحياء الروابط الاقتصادية القديمة بين الشرق والغرب ضمن إطار حديث يقوم على الاستثمار والبنية التحتية والتعاون الدولي.

إن مبادرة الحزام والطريق هي إعادة صياغة حديثة لطريق الحرير التاريخي لكنه ليس لغرض تجاري فقط وإنما شملت أبعاداً سياسية واستراتيجية وثقافية وبيئية، إذ تهدف إلى تحقيق التنمية المستدامة وتعزيز الترابط الإقليمي وبناء نظام اقتصادي عالمي أكثر توازناً وإنصافاً. لذا بين هذه الأبعاد الشاملة هناك جدل في أن مبادرة ليست مجرد مشروع بنية تحتية ضخم، بل هي رؤية صينية شاملة لإعادة تشكيل الجغرافيا الاقتصادية للعالم بما ينسجم مع مصالحها الاستراتيجية طويلة المدى (مركز البيان للدراسات والتخطيط ، 2018) .



ومع حلول عام 2015، بدأت الصين في إضفاء الطابع المؤسسي على المبادرة من خلال إنشاء مؤسسات مالية دولية جديدة لدعمها، أبرزها البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB) وصندوق طريق الحرير، اللذان يهدفان إلى تمويل المشاريع الكبرى في الدول المشاركة وتوفير قروض ميسرة لدعم التنمية الإقليمية.

ثانياً: أهداف مبادرة الحزام والطريق

تعد مبادرة الحزام والطريق (Belt and Road Initiative - BRI) من أكثر المشاريع الاستراتيجية شمولاً في العصر الحديث، إذ تجمع بين الأبعاد الاقتصادية والتنموية والثقافية والاجتماعية والبيئية في إطار متكامل يهدف إلى تحقيق التنمية المشتركة والتعاون الدولي. وقد وضعت الصين لهذه المبادرة مجموعة من الأهداف العامة والتفصيلية التي يمكن تصنيفها ضمن محاور رئيسية كما يلي:

أولاً: الأهداف الاقتصادية

تسعى الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق إلى تعزيز الترابط الاقتصادي والتجاري مع الدول الواقعة على امتداد الممرات البرية والبحرية، عبر تسهيل حركة السلع والخدمات ورؤوس الأموال والمعلومات والأفراد، فضلاً عن تعزيز التبادل الثقافي بين الشعوب. وتهدف المبادرة إلى دعم التكامل الاقتصادي الإقليمي والعالمي، وتوسيع نطاق التجارة الحرة، وتحسين كفاءة تخصيص الموارد وربطها بالاقتصاد العالمي، بما يساهم في تحقيق تنمية أكثر توازناً داخل الصين وفي الدول الشريكة. وجاء إطلاق المبادرة في ظل التحديات التنموية التي واجهتها الصين في بعض الأقاليم الجغرافية حيث لم يكن النمو متوازناً جغرافياً في البلاد، إذ تركزت الاستثمارات ورؤوس الأموال والبنية التحتية الحديثة في المقاطعات الساحلية الشرقية مثل خبي وشاندونغ وجيانغسو وتشجيانغ وفوجيان وقوانغدونغ. إذ استحوذت على الجزء الأكبر من القدرات الصناعية والتكنولوجية والتجارية في البلاد، الأمر الذي أدى إلى اتساع الفجوة التنموية بينها وبين الأقاليم الداخلية والغربية. وقد ترتب عن ذلك عدد من التحديات، من أبرزها ارتفاع الضغوط السكانية والاقتصادية والبيئية في المناطق الساحلية نتيجة النمو المتسارع، وما رافقه من ازدحام في شبكات النقل وتفاقم مشكلات تلوث الهواء والمياه. في حين عانت المناطق الداخلية والغربية من محدودية الاستثمارات وفرص التنمية. لذلك برزت المبادرة كأداة استراتيجية تهدف إلى تحقيق تنمية أكثر توازناً من خلال توجيه الاستثمارات نحو المناطق الأقل نمواً، مثل منغوليا الداخلية وشينجيانغ، وربطها بشبكات النقل والتجارة الإقليمية والدولية. لذلك عملت الصين على إنشاء ممرات نقل برية تمتد من غرب البلاد عبر آسيا الوسطى وغرب آسيا وصولاً إلى أوروبا، بما يعزز ارتباط المراكز الصناعية الصينية بالأسواق الأوروبية. كما تسعى المبادرة إلى تنويع طرق التجارة الدولية، خصوصاً أن معظم الصادرات الصينية إلى الأسواق الغربية ما تزال تعتمد على النقل البحري عبر مضيق ملقا، إذ ما يقارب 80% من واردات الصين النفطية تمر عبر هذا المضيق، الأمر الذي يجعله نقطة استراتيجية حساسة ومهمة. لذلك تهدف المبادرة إلى تقليل الاعتماد على هذا المسار من خلال تطوير ممرات بديلة تعزز أمن الطاقة والتجارة الصينية على المدى الطويل (مركز البين للدراسات والتخطيط، 2018).

ثانياً: تعزيز التجارة العالمية وتوسيع الأسواق

تهدف المبادرة الحزام والطريق إلى توسيع نطاق التجارة الدولية عبر إنشاء شبكات متكاملة من الطرق والموانئ والممرات الاقتصادية والمناطق الصناعية في أكثر من 150 دولة تمتد عبر آسيا وأفريقيا وأوروبا. كما يساهم هذا الربط في تسهيل انسياب البضائع والخدمات والاستثمارات، وتعزيز الاندماج الاقتصادي بين الدول المشاركة. كما تهدف الصين إلى جعل المبادرة منصة لتوسيع أسواقها الخارجية وتصدير الفائض الصناعي والتقني، مع دعم الدول النامية في تحسين قدراتها الإنتاجية والتجارية. فقد بلغ إجمالي قيمة الواردات والصادرات بين الصين ودول مبادرة الحزام والطريق 19.1 تريليون دولار أمريكي، بمعدل نمو سنوي متوسط قدره 6.4%. خلال الأعوام 2013 - 2022. كما بلغ إجمالي الاستثمارات المتبادلة بين الصين ودول المبادرة 380 مليار دولار أمريكي خلال هذه الفترة، منها حوالي 240 مليار دولار أمريكي من الصين. وبحلول نهاية أغسطس 2023، انضمت أكثر من 80 دولة ومنظمة دولية إلى مبادرة تعزيز التعاون التجاري الحر على طول الحزام والطريق، التي اقترحتها الصين. ووقعت الصين 21 اتفاقية تجارة حرة مع 28 دولة ومنطقة (The State Council of the People's Republic of China, 2023).

ثالثاً: تطوير البنية التحتية وتعزيز الاتصال



تسعى المبادرة إلى بناء شبكة من البنى التحتية الحديثة تشمل الطرق البرية وسكك الحديد والموانئ والمطارات وشبكات الطاقة والاتصالات، بما يربط الصين بالدول المجاورة وصولاً إلى أوروبا. ويُعد هذا الجانب من المبادرة المحرك الأساسي لتسهيل التجارة والاستثمار، وتحسين الخدمات اللوجستية وحركة الأشخاص والبضائع، مما يخلق بيئة ملائمة للتبادل الاقتصادي والثقافي المستمر بين الشعوب (Belt and Road Portal, n.d.).

رابعاً: تقليل الفقر وتعزيز التنمية المستدامة

تولي مبادرة الحزام والطريق أهمية كبيرة لقضية الحد من الفقر وتحقيق التنمية الشاملة في الدول المشاركة، وذلك من خلال دعم مشاريع البنية التحتية والاستثمارات الاقتصادية التي تسهم في خلق فرص العمل وتحسين مستويات المعيشة. كما تتبنى المبادرة نهجاً تنموياً يركز على معالجة الأبعاد المختلفة للفقر، بما في ذلك الفقر الاقتصادي والتعليمي والاجتماعي والبيئي، بما ينسجم مع أهداف التنمية المستدامة التي أقرتها الأمم المتحدة. وتعكس هذه الرؤية الفلسفة التنموية الصينية القائمة على مبدأ التنمية المشتركة وتحقيق المنفعة المتبادلة بين الدول.

ففي إطار جهود الحد من الفقر وتعزيز الأمن الغذائي، وقّعت الصين أكثر من 100 وثيقة تعاون في مجالي الزراعة والثروة السمكية مع ما يقرب من 90 دولة ومنظمة دولية مشاركة في المبادرة. كما أوفدت أكثر من 2000 خبير وفني زراعي إلى أكثر من 70 دولة ومنطقة، ونقلت ما يزيد على 1500 تقنية ومحصول زراعي، من بينها عشبة جوناكوا والأرز الهجين، إلى العديد من الدول الشريكة. وأسهمت هذه الجهود في دعم التنمية الزراعية والحد من الفقر الريفي في آسيا وأفريقيا وجنوب المحيط الهادئ وأمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي، فضلاً عن تعزيز الزراعة الحديثة ورفع مستويات دخل المزارعين (The State Council of the People's Republic of China, 2023).

وفي مجال تعزيز فرص العمل، ساهم التعاون في إطار المبادرة في إنشاء عدد من المجمعات الصناعية في الدول الشريكة، إلى جانب تشجيع الشركات الصينية على توظيف العمالة المحلية من خلال مشاريع التعاون الصناعي والاستثماري. ووفقاً لدراسة أجرتها شركة ماكينزي، فإن الشركات الصينية العاملة في أفريقيا توظف نحو 89% من العاملين لديها من السكان المحليين، الأمر الذي يعزز مساهمتها في خلق فرص العمل وتنمية الاقتصادات المحلية. كما قدّر البنك الدولي أن الاستثمارات المرتبطة بمبادرة الحزام والطريق يمكن أن تسهم بحلول عام 2030 في انتشال نحو 7.6 مليون شخص من الفقر المدقع، إضافة إلى إخراج 32 مليون شخص من دائرة الفقر المعتدل (The State Council of the People's Republic of China, 2023).

في حين استضافت الصين عام 2013 أكثر من 10,000 عالم شاب من الدول الشريكة للمشاركة في برامج بحثية وتبادلات علمية قصيرة الأجل، كما قامت بتدريب أكثر من 16,000 فني وإداري. وإلى جانب ذلك، أنشأت سبع منصات عابرة للحدود لنقل التكنولوجيا استهدفت دول جنوب شرق آسيا وجنوب آسيا والدول العربية وأفريقيا وأمريكا اللاتينية، وساعدت 22 دولة أفريقية في إنشاء 23 مركزاً تجريبياً للتكنولوجيا الزراعية، فضلاً عن تأسيس أكثر من 50 مختبراً مشتركاً في مجالات الزراعة والطاقة الجديدة والصحة، بما يعكس اتساع نطاق التعاون العلمي والتكنولوجي في إطار مبادرة الحزام والطريق، وكما وقّعت اتفاقيات حكومية للتعاون العلمي والتكنولوجي مع أكثر من 80 دولة مشاركة في المبادرة في حزيران عام 2023 (The State Council of the People's Republic of China, 2023).

أما في مجال التنمية الخضراء، فقد عززت الصين تعاونها البيئي مع الدول المشاركة من خلال توقيع مذكرة تفاهم مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة لبناء "الحزام والطريق الأخضر" خلال الفترة 2017-2022. كما أبرمت اتفاقيات تعاون بيئي مع أكثر من 30 دولة ومنظمة دولية، وأطلقت مبادرة شراكة الحزام والطريق للتنمية الخضراء بمشاركة 31 دولة، إضافة إلى تأسيس التحالف الدولي للتنمية الخضراء في إطار المبادرة الذي يضم أكثر من 150 شريكاً من أكثر من 40 دولة، بهدف تعزيز التعاون في مجالات حماية البيئة والتنمية المستدامة (The State Council of the People's Republic of China, 2023).

خامساً: تعزيز التعاون المالي والاستثماري

تسعى الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق إلى تعزيز التعاون المالي الدولي والمساهمة في بناء نظام مالي أكثر توازناً وشمولاً، وذلك عبر توسيع الشراكات بين المؤسسات المصرفية والاستثمارية وتطوير آليات تمويل تدعم مشاريع التنمية والبنية التحتية. إذ لعبت المؤسسات المالية التي أنشئت في إطار المبادرة، مثل البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية وصندوق طريق الحرير دوراً محورياً في توفير التمويل اللازم للمشاريع الكبرى في مجالات النقل والطاقة والبنية التحتية والتكنولوجيا، فضلاً عن دعم الدول النامية من خلال توفير مصادر تمويل طويلة الأجل تساهم في تحقيق التنمية الاقتصادية المستدامة.



وقد شهد التعاون المالي بين الصين والدول الشريكة توسعا ملحوظا خلال السنوات الأخيرة، ففي حزيران 2023، أنشأت 13 مؤسسة مصرفية صينية ما مجموعه 145 مكتبا وفرعا رئيسيا في 50 دولة مشاركة في المبادرة. كما أتاحت شبكة (يونيون باي UnionPay) خدماتها المصرفية لنحو 17.7 مليون شركة في 131 دولة شريكة، في حين أصبحت خدمات الدفع عبر الهاتف المحمول التابعة لها متاحة في 74 دولة مشاركة. وفي إطار تعزيز التعاون النقدي والمالي، وقّعت الصين اتفاقيات ثنائية لمبادلة العملات مع 20 دولة، وأنشأت ترتيبات لمقاصة الرنمينبي في 17 دولة شريكة. أما على مستوى تمويل المبادرة دوليا، فقد أسست الصين صندوق طريق الحرير والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية بالتعاون مع الدول المشاركة في المبادرة. إذ وقع صندوق طريق الحرير اتفاقيات عام 2023 لتمويل 75 مشروعا بإجمالي التزامات استثمارية بلغت نحو 22 مليار دولار أمريكي، في حين وافق البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية على تمويل 227 مشروعا بقيمة إجمالية بلغت 43.6 مليار دولار أمريكي، الأمر الذي يعكس تنامي الدور الذي تؤديه هذه المؤسسات في دعم مشاريع التنمية الإقليمية والدولية (The State Council of the People's Republic of China, 2023).

أما في مجال التعاون المالي، أولت المبادرة اهتماما كبيرا بتعزيز التعاون الصناعي بين الصين والدول الشريكة، فقد وقّعت الصين عام 2023 اتفاقيات تعاون في مجال القدرات الصناعية مع أكثر من 40 دولة. وأسهمت هذه الاتفاقيات في توسيع نطاق التعاون في عدد من الصناعات التقليدية، مثل الحديد والصلب، والمعادن غير الحديدية، ومواد البناء، وصناعة السيارات، والآلات الهندسية، والزراعة، وقطاعات الموارد والطاقة. كما امتد التعاون ليشمل الصناعات الناشئة ذات القيمة المضافة العالية، بما في ذلك الاقتصاد الرقمي، ومركبات الطاقة الجديدة، وتقنيات الجيل الخامس، والطاقة النووية والتكنولوجيا المتقدمة، بما يعزز التكامل الصناعي والتنمية الاقتصادية المشتركة بين الدول المشاركة في المبادرة (The State Council of the People's Republic of China, 2023).

سادسا: تعزيز التبادل الثقافي والاجتماعي

تشجع المبادرة على الحوار بين الثقافات والتفاهم المتبادل، بما يعزز الروابط الإنسانية ويحد من النزاعات عبر التعاون الثقافي والتعليمي والسياحي، فقد وقّعت الصين اتفاقيات تعاون ثقافي وسياحي مع 144 دولة شريكة في مبادرة عام 2023 (The State Council of the People's Republic of China, 2023).

المبحث الثاني: البنية الهيكلية للمبادرة

تُعد المبادرة في جوهرها رؤية استراتيجية وتنموية تسعى الصين من خلالها إلى تعزيز مكانتها الاقتصادية العالمية، وتوسيع أسواقها، وضمان أمنها الطاقوي والتجاري عبر إنشاء سلسلة من مشاريع البنية التحتية الضخمة تمتد عبر القارات. وتشمل هذه المشاريع الطرق السريعة، الموانئ، خطوط السكك الحديدية، محطات الطاقة، شبكات الاتصالات، والمناطق الصناعية.

تمثل الممرات الاقتصادية الأساس الرئيسي لهذه المبادرة، حيث يتم ربطها بآليات تمويل ملائمة لضمان التنفيذ الفعال واستدامة المشاريع المرتبطة بها، مع توفير رؤية استراتيجية واضحة لتعظيم الأثر الاقتصادي وتحقيق الاستفادة القصوى من الموارد المتاحة.

أولا: الممرات الاقتصادية

تُعتبر المبادرة مشروعا استراتيجيا يركز على تعزيز الترابط والتعاون عبر قارة أوراسيا، بهدف إنشاء شبكة تجارية عالمية تتمحور حول الصين. وتتكون هذه الشبكة من جزأين أساسيين: الحزام الاقتصادي البري وطريق الحرير البحري، وتسعى من خلالهما إلى تعزيز التكامل الاقتصادي، وتطوير البنية التحتية، وتوسيع التبادل التجاري والثقافي بين الدول الواقعة على طول المسارين. وترتكز المبادرة كذلك على تطوير شبكات التبادل التجاري والتعاون العلمي والثقافي، إلى جانب إقامة مشاريع استثمارية كبرى تشمل البنية التحتية مثل الموانئ والمطارات وشبكات النقل البري وأنظمة الاتصالات، بما يضمن للصين الوصول السريع والأمن إلى المناطق والأقاليم التي تسعى إلى تعزيز علاقاتها الاقتصادية معها. كما ترى الصين في هذه المبادرة آلية لتحقيق التعاون الدولي المرن القائم على المنفعة المتبادلة، وحلا عمليا لتسوية الخلافات والنزاعات، مع الحرص على تجنب الصدمات المباشرة أو غير المباشرة، خصوصا مع دول الجوار الإقليمي. لذا تهدف المبادرة إلى ربط الصين بأوروبا من خلال شبكة واسعة من الموانئ والطرق السريعة وخطوط السكك الحديدية وشبكات الاتصالات، عبر مسارين رئيسيين:



- أ- الحزام الاقتصادي البري لطريق الحرير الذي يمتد من غرب الصين إلى أوروبا مروراً بوسط آسيا. ويضم الطريق البري (حزام طريق الحرير الاقتصادي) فهو يشمل ست ممرات هي (ليانجشيانج و جاناردان، 2018):
- (1) الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين ومنغوليا وروسيا: يشمل هذا الممر مسارين رئيسيين؛ أحدهما من منطقة بكين وتيانجين وهبي في الصين إلى منغوليا وروسيا، والآخر من منطقة داليان الصينية إلى تشيتا الروسية.
 - (2) الجسر البري اليورو-آسيوي الجديد: يمتد الجسر المقترح من مدينتي يانغونغانغ، وريتشاو الساحليتين في الصين إلى روتردام في هولندا وأنتويرب في بلجيكا، وذلك لربط المحيط الهادئ بالمحيط الأطلسي. ويمر خط السكك الحديدية، وطوله 10,800 كيلو متر، في كازاخستان، وروسيا، وبياروس، وبولندا، وألمانيا.
 - (3) الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب آسيا: يغطي هذا الممر الاقتصادي طريق الحرير القديم، حيث يربط بين الصين وشبه الجزيرة العربية. ويبدأ الممر من شينجيانغ في الصين ويعبر وسط آسيا ثم يصل إلى الخليج والبحر الأبيض المتوسط وشبه الجزيرة العربية. ويمر في خمس دول بوسط آسيا وهي كازاخستان، وكيرجيزستان، وطاجيكستان، وأوزبكستان، وتركمانستان، و17 دولة ومنطقة في غرب آسيا أو الشرق الأوسط ومنها المملكة العربية السعودية وتركيا وإيران.
 - (4) الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين وشبه الجزيرة الهندية الصينية: يهدف هذا الممر إلى محاولة الامتداد من دلتا نهر اللؤلؤ في الصين باتجاه الغرب بطول طريق نانتشونغ-غوانغان السريع وخط نانينغ-غوانزو للسكك الحديدية السريعة عبر نانينغ وبينغشيانغ إلى هانوي وسنغافورة. ويربط هذا الجسر البري بين الصين وبين شبه الجزيرة الهندية الصينية وفيتنام، ولاوس، وكامبوديا، وتايلاند، وميانمار، وماليزيا في جنوب شرق آسيا.
 - (5) الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان: يبدأ هذا الممر، ويبلغ طوله 3,000 كيلو متر، من مدينة قشغر في الصين وينتهي في مدينة كوار في باكستان، وبذلك يربط بين الحزام الاقتصادي لطريق الحرير في الشمال وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين في الجنوب. وهذا الممر عبارة عن شبكة تجارية من الطرق السريعة وخطوط السكك الحديدية وخطوط الأنابيب وكابلات الألياف البصرية.
 - (6) الممر الاقتصادي الذي يربط بين بنجلاديش والصين والهند وميانمار: يبدأ هذا الممر من مدينة كونيمنغ الصينية في إقليم يونان، ويهدف إلى الربط بين كولكاتا في إقليم بنغال الغربية في الهند وبين بنجلاديش وميانمار بمساعدة الطرق والسكك الحديدية والممرات المائية والجسور الجوية. الممرات الاقتصادية الستة لمبادرة الحزام والطريق
- ب- طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين الذي يربط الصين بأوروبا عبر بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي والبحر الأحمر (ليانجشيانج و جاناردان، 2018). وتتضمن المبادرة فرعين رئيسيين هما الطريق البحري أو ما يعرف ب(طريق الحرير البحري) والذي يضم أربع ممرات بحرية هي (عبد العزيز ، 2024):
- 1- الممر الأول: الصين – بحر الصين الجنوبي – المحيط الهندي – أفريقيا – البحر المتوسط – أوروبا.
 - 2- الممر الثاني: الصين – بحر الصين الجنوبي – المحيط الهادئ.
 - 3- الممر الثالث: طريق الحرير القطبي.
 - 4- الممر الرابع: طريق الحرير البحري إلى أمريكا اللاتينية.
- وتواصل شبكة طريق الحرير البحري توسعها. إذ بلغ عدد الموانئ التي تغطيها 117 ميناء في 43 دولة نهاية عام 2023، وانضمت أكثر من 300 شركة شحن صينية ودولية مرموقة، ومؤسسات موانئ، ومراكز أبحاث، وغيرها، إلى جمعية "طريق الحرير البحري".
- ت- إلى جانب إنشاء الطرق البحرية والأحزمة البرية، أولت بكين اهتماماً متزايداً ببناء ما يعرف بـ "طريق الحرير الرقمي" داخل آسيا، الذي يمتد من آسيا وصولاً إلى أوروبا وأفريقيا. وقد أعلن عن هذه المبادرة رسمياً عام 2017 على لسان الرئيس شي جين بينغ خلال المنتدى الأول لمبادرة الحزام والطريق في بكين، حيث أكد "أن الصين تسعى إلى تحقيق التنمية المبتكرة وتطوير الاقتصاد الرقمي، داعياً إلى تعزيز التعاون في مجالات التجارة



الإلكترونية، والذكاء الاصطناعي، وتكنولوجيا النانو، والحوسبة الكمومية، إضافة إلى تطوير الحوسبة السحابية والمدن الذكية، بما يسهم في تحويل هذه المبادرة إلى "طريق حرير رقمي للقرن الحادي والعشرين". لذا سيمثل بناء هذا الطريق الرقمي خطوة استراتيجية تهدف إلى إنشاء مجتمعات صناعية جديدة عالية التقنية في الدول المجاورة، مما يجعلها وجهات جاذبة للشركات الصينية. فبمجرد توفير البنية التحتية الرقمية المطلوبة، تستطيع الشركات التابعة والمشاريع المشتركة الصينية إنتاج تكنولوجيات مستقبلية وتهيئة بيئة استثمارية مواتية. الطريق الحريري الرقمي -- بحلول نهاية عام 2022، وقعت الصين مذكرات تفاهم بشأن بناء الطريق الحريري الرقمي مع 17 دولة، والتعاون في مجال التجارة الإلكترونية مع 30 دولة، والتعاون الوثيق في مجال الاستثمار في الاقتصاد الرقمي مع 18 دولة ومنطقة (The State Council of the People's Republic of China, 2023). ويرى صناع القرار الصينيون أن هذه الشركات التابعة تمثل العمود الفقري للتنمية الاقتصادية المستقبلية في الدول المشاركة ضمن مبادرة الحزام والطريق. كما تؤمن بكين بأن من الأنسب أن تتولى الشركات الرقمية الصينية الرائدة دوراً محورياً في إعادة تنظيم سلاسل القيمة العالمية، بما يعزز مكانة الصين في الاقتصاد الرقمي العالمي ويعمق روابطها الاقتصادية مع الدول الشريكة (Grassi, 2020).

كما وقعت الصين اتفاقيات ثنائية للنقل الجوي مع 104 دولة شريكة في مبادرة الحزام والطريق وفتحت خطوط طيران مباشرة مع 57 دولة شريكة لتسهيل النقل عبر الحدود.

ثانياً: التمويل والليات الاستثمار

حرصت الصين على توفير موارد مالية ضخمة لضمان تنفيذ مشاريع المتفق عليها في المبادرة في الدول المشاركة، إذ من المقدر أن يصل التمويل إلى 140 مليار دولار، لتسهم تلك الاستثمارات في رفع حجم التجارة السنوية بين الصين والدول المشاركة إلى نحو 5.2 تريليون دولار (مركز البيان للدراسات والتخطيط، 2018). وقد أعلن الرئيس الصيني خلال منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي المنعقد في بكين عام 2017 عن تخصيص تمويل إضافي بقيمة 124 مليار دولار أمريكي لدعم المبادرة، شمل منحا ومساعدات وقروض ميسرة للبلدان المشاركة، ليصل حجم الاستثمارات الصينية المتوقعة المباشرة المرتبطة بالمبادرة إلى نحو 300 مليار دولار بحلول عام 2030 (ليانجشيانج و جاناردان، 2018). ولتوفير تلك المبالغ المستثمرة، عملت الصين على إنشاء مجموعة من المؤسسات والوسائل المالية لتمويل تلك المشروعات المرتبطة بالمبادرة، منها (الجبوري، 2024):

- أ- البنك الآسيوي للاستثمار: يعد البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية من مقدمة المؤسسات التي ساهمت في المبادرة، الذي تأسس عام 2015 بوصفه مؤسسة مالية دولية متعددة الأطراف تعنى بتمويل مشاريع النقل والطاقة والاتصالات والمرافق العامة، فضلاً عن تقديم القروض الميسرة التي تسهم في دعم التنمية الاقتصادية والإقليمية. لذا هو يعد أحد أهم مصادر تمويل للمبادرة، حيث وصلت حجم مبالغ المولة إلى 43.6 مليار دولار لصالح 227 مشروع عام 2023.
- ب- صندوق طريق الحرير: أسست الصين هذا الصندوق ليكون أداة استثمارية مخصصة لدعم المشاريع الاستراتيجية طويلة الأجل في المبادرة، خاصة في قطاعات النقل والطاقة والبنية التحتية والتكنولوجيا والتنمية الإقليمية. وفي عام 2023 وقع الصندوق اتفاقيات لتمويل 75 مشروعاً بإجمالي استثمارات بلغت نحو 22 مليار دولار أمريكي، الأمر الذي يعكس تنامي دوره في دعم المشاريع التنموية في الدول المشاركة.
- ت- مؤسسات مصرفية صينية: مع توسع التعاون المصرفي بين البلدان المشاركة والصين، أنشأت الصين 13 مؤسسة مصرفية صينية و 145 مكتبا و فرعا في 50 دولة مشاركة، بهدف تسهيل عمليات التمويل والاستثمار والتعاون الاقتصادي. كما لعبت أنظمة الدفع والخدمات المالية دوراً مهماً في دعم المبادرة، حيث وفرت شبكة (UnionPay) خدماتها لنحو 17.7 مليون شركة في 131 دولة، وأتاحت خدمات الدفع عبر الهاتف المحمول في 74 دولة مشاركة.
- ث- توقيع اتفاقيات مبادلة العملات ومقاصة الرمينبي: في إطار تعزيز التعاون النقدي والمالي، وقعت الصين اتفاقيات ثنائية لمبادلة العملات مع 20 دولة، وأنشأت ترتيبات لمقاصة عملة الرمينبي في 17 دولة شريكة، بما يسهم في تسهيل المعاملات التجارية وتقليل تكاليفها وتعزيز التكامل المالي بين الدول المشاركة. لذا من خلال هذه الأدوات والمؤسسات التمويلية، تمكنت الصين من توفير قاعدة مالية متينة لدعم تنفيذ أكثر من 900 مشروع



اقتصادي ومشروع بنية تحتية في العديد من دول العالم، بتكاليف إجمالية قُدرت بنحو 1.4 تريليون دولار، وهو ما يعكس حجم الطموح الاقتصادي والتنموي الذي تستند إليه مبادرة الحزام والطريق (المرسى، 2024).

المحور الثالث: مساهمة مبادرة الحزام والطريق في تعزيز التنمية الاقتصادية بالدول المشاركة

تعتبر مبادرة الحزام والطريق واحدة من أبرز المشاريع الجيوسياسية والاقتصادية في القرن الحادي والعشرين، أطلقتها الصين بهدف تعزيز الترابط بين آسيا وأوروبا وإفريقيا من خلال تطوير والاستثمار في البنية التحتية لتسهيل حركة التجارة، وتعميق التعاون الاقتصادي بين البلدان المشاركة. لذا شهدت المبادرة مشاركة أو الانضمام العديد من الدول ذات المستويات الاقتصادية والجغرافية المختلفة.

من هنا يسعى المبحث الى تحليل حجم المنافع التي حققتها الدول المشاركة سواء عبر تحسين شبكات النقل والطاقة، أو زيادة حجم التبادل التجاري، أو استقطاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة وتوفير فرص العمل.

أولاً: مبادرة الحزام والطريق والتنمية الاقتصادية في الدول المشاركة.

تقوم مبادرة الحزام والطريق على أساس التشاور الواسع، والمساهمة المشتركة، وتقاسم المنافع بين جميع الأطراف، مع التأكيد على مبدأ التعاون المربح للجميع بما يخدم المصالح المشتركة والصالح العام. وتنطلق المبادرة من رؤية تعتبر جميع الدول شركاء متساوين في المشاركة والإسهام والاستفادة، بما يعزز التكامل الاقتصادي ويرسخ مسارات التنمية المترابطة ويضمن تقاسم الإنجازات بشكل عادل. لذا هي تهدف إلى تعزيز التعاون، وتحسين كفاءة الاستثمارات، وتعزيز جودة المشاريع، وزيادة معدلات النمو، بما يضمن تحقيق نتائج ملموسة وواقعية في التنمية الاجتماعية والاقتصادية لجميع الدول المشاركة (The State Council Information Office of the People's Republic of China, 2023).

فقد بلغ عدد الدول التي وقعت مذكرات تفاهم مع الصين في إطار المبادرة في أيار عام 2025 نحو 150 دولة، إلا أن طبيعة بعض المذكرات وعدم وضوح صفة الانضمام الرسمي يجعل عدد الدول المشاركة فعلياً يتراوح بين 146-150 دولة بما فيها الصين. وتنتشر الدول المشاركة عبر مختلف قارات العالم باستثناء فلسطين، إذ تضم المبادرة 53 دولة أفريقية، و29 دولة أوروبية، و22 دولة من أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي، و9 دول من الشرق الأوسط، إضافة إلى دول آسيا الوسطى وجنوب آسيا وجنوب شرق آسيا والمحيط الهادئ. كما تشمل المبادرة 17 دولة من الاتحاد الأوروبي و8 دول من مجموعة العشرين وكما هو موضح في الجدول (1). وفي المقابل، شهدت المبادرة انسحاب بعض الدول، مثل إيطاليا التي انسحبت في كانون الأول 2023، وبما التي أعلنت انسحابها في شباط 2025، وهو ما يعكس وجود تباين في مواقف الدول تجاه المبادرة ونتائجها الاقتصادية والسياسية (Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)، بلا تاريخ). وقد أسفرت المبادرة عن نتائج ملموسة في عدة مجالات، من أبرزها تحسين البنية التحتية والنقل، وزيادة حجم التبادل التجاري والاستثمارات الأجنبية المباشرة، إلى جانب خلق فرص عمل جديدة وتعزيز النمو الاقتصادي، وتطوير القطاعات الإنتاجية والصناعية، ودعم التكامل الاقتصادي الإقليمي. كما تشير التقديرات إلى انخفاض في مدة الشحن بين 1.7% و3.2% في الدول المشاركة، مع تسجيل أكبر التحسينات في الممرات الاقتصادية التي تربط الصين بوسط وغرب آسيا، وكما من المتوقع أن يؤدي اكتمال مشاريع البنية التحتية للنقل إلى خفض التكاليف التجارية الإجمالية بنسب تتراوح بين 1.1% و2.2%، بينما قد يتراوح الانخفاض في الاقتصادات المنضمة بين 1.5% و2.8% (اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، 2019).

جدول (1) الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق حسب الأقاليم الجغرافية عام 2025

الإقليم الجغرافي	عدد الدول	الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق
شرق آسيا	2	الصين، منغوليا
جنوب شرق آسيا	11	بروناي، كمبوديا، إندونيسيا، لاوس، ماليزيا، ميانمار، الفلبين، سنغافورة، تايلاند، تيمور الشرقية، فيتنام
جنوب آسيا	7	أفغانستان، بنغلاديش، الهند، جزر المالديف، نيبال، باكستان، سريلانكا
آسيا الوسطى	5	كازاخستان، قرغيزستان، طاجيكستان، تركمانستان، أوزبكستان
غرب آسيا (الشرق)	16	البحرين، إيران، العراق، الأردن، الكويت، لبنان، عُمان، قطر، المملكة العربية السعودية، سوريا، تركيا، الإمارات العربية المتحدة، اليمن،



الأوسط)	أرمينيا، أذربيجان، جورجيا	
شمال أفريقيا	الجزائر، مصر، ليبيا، المغرب، تونس	5
شرق أفريقيا	بوروندي، جيبوتي، إريتريا، إثيوبيا، كينيا، مدغشقر، موريشيوس، رواندا، سيشل، الصومال، جنوب السودان، السودان، تنزانيا، أوغندا	14
غرب أفريقيا	بنين، الرأس الأخضر، غامبيا، غانا، غينيا، غينيا بيساو، ليبيريا، مالي، موريتانيا، النيجر، نيجيريا، السنغال، سيراليون	13
وسط أفريقيا	أنغولا، الكاميرون، تشاد، الكونغو، غينيا الاستوائية، الغابون	6
جنوب أفريقيا	بوتسوانا، ليسوتو، مالاوي، موزمبيق، ناميبيا، جنوب أفريقيا، زامبيا، زيمبابوي	8
أوروبا الشرقية	بيلاروسيا، بلغاريا، مولدوفا، بولندا، رومانيا، روسيا، أوكرانيا	7
أوروبا الجنوبية	ألبانيا، البوسنة والهرسك، كرواتيا، قبرص، اليونان، إيطاليا، مالطا، الجبل الأسود، مقدونيا الشمالية، البرتغال، صربيا، سلوفينيا	12
أوروبا الوسطى	التشيك، المجر، لوكسمبورغ، سلوفاكيا	4
أوروبا الشمالية	لاتفيا، ليتوانيا	2
أمريكا الجنوبية	الأرجنتين، بوليفيا، تشيلي، الإكوادور، غيانا، بيرو، سورينام، أوروغواي، فنزويلا	9
أمريكا الوسطى والكاريبي	أنتيغوا وبربودا، باربادوس، كوستاريكا، كوبا، دومينيكا، جمهورية الدومينيكان، السلفادور، غرينادا، جامايكا، نيكاراغوا، بنما، ترينيداد وتوباغو	12
أوقيانوسيا	جزر كوك، فيجي، كيريباس، ميكرونيزيا، نيوزيلندا، بابوا غينيا الجديدة، ساموا، تونغا، فانواتو	9

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد عل بيانات مركز التمويل والتنمية الخضراء

[/https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri](https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri)

في ضوء اتساع نطاق مبادرة الحزام والطريق وانضمام عدد كبير من البلدان إليها، وما حققته بعض الدول المشاركة من منافع اقتصادية وتنموية متفائلة، سيتم التطرق الى بعض التجارب الدولية التي شهدت تطبيق مشاريع المبادرة على أرض الواقع والمتمثلة بتجربة الباكستان وماليزيا والامارات، باعتبارها من الدول التي لها علاقات اقتصادية قوية مع الصين من حيث عدد العقود المبرمة وحجم الاستثمارات الصينية في اطار مبادرة الحزام والطريق ، كما هو موضح بالجدول (2) وتوافرت بشأنها بعض بيانات التي تبين اثر مبادرة اقتصادية فيها، كما سيتم تناول اهم التحديات التي واجهت المبادرة بشكل عام وفي الدول العينة بشكل خاص.

جدول(2) أكبر الدول المستقبلية للاستثمار والعقود الصينية ضمن مبادرة الحزام والطريق(2014-2018)

الترتيب	الدول الأكثر حصولاً على العقود الصينية	قيمة العقود (مليار دولار)	الدول الأكثر للاستثمار الصيني	قيمة الاستثمار (مليار دولار)
1	باكستان	31.41	سنغافورة	24.27
2	نيجيريا	24.21	ماليزيا	14.09
3	بنغلادش	17.54	روسيا	10.44
4	إندونيسيا	16.77	إندونيسيا	9.35



5	ماليزيا	15.8	إسرائيل	7.88
6	مصر	14.95	باكستان	7.63
7	الإمارات	14.03	لاوس	6.68
8	روسيا	11.13	الإمارات	6.55
9	لاوس	11.06	نيجيريا	6.54
10	إيران	10.63	بنغلادش	5.3

Source: Alex He, The Belt And Road Initiative: Motivations, Financing, Expansion And Challenges Of Xi's Ever-Expanding Strategy, The Centre For International Governance Innovation(Cigi) Papers No. 225 , September 2019, P8.

يتضح من بيانات الجدول (2) أن الصين وجهت جزءا كبيرا من عقودها واستثماراتها إلى عدد من الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، حيث برزت باكستان وماليزيا والإمارات العربية المتحدة ضمن الدول الأكثر استفادة من هذه التدفقات ، فقد احتلت باكستان المرتبة الأولى بين الدول الأكثر حصولا على العقود الصينية بقيمة بلغت 31.41 مليار دولار، ليعكس ذلك الأهمية الاستراتيجية للممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني بوصفه أحد اهم المشروعات في المبادرة. كما احتلت باكستان المرتبة السادسة في قائمة الدول الأكثر استقبالا للاستثمار الصيني المباشر بقيمة 7.63 مليارات دولار، الأمر الذي يدل على استفادتها من كل من العقود الإنشائية والاستثمارات المباشرة. في حين احتلت ماليزيا المرتبة الثانية بين الدول الأكثر استقبالا للاستثمار الصيني بقيمة 14.09 مليار دولار ، والمرتبة الخامسة من حيث قيمة العقود الصينية بقيمة 15.8 مليار دولار ، وهذا ليس بالغريب فطالما كانت حاضرة الاستثمارات الصينية في الاقتصاد الماليزي . اما بالنسبة للإمارات ، فقد جاءت في المرتبة السابعة ضمن الدول الأكثر حصولا على العقود الصينية بقيمة 14.03 مليار دولار، وفي المرتبة الثامنة ضمن الدول الأكثر استقبالا للاستثمار الصيني بقيمة 6.55 مليارات دولار (Alex , 2019). ليشير ذلك ان للإمارات سيكون هناك دور تجاري ومالي ولوجستي في مبادرة كونها ستربط بين الأسواق الآسيوية والأفريقية والأوروبية.

أولا: التجربة الباكستانية

يعد الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني (CPEC) أحد أبرز مشروعات مبادرة الحزام والطريق، ويمثل حجر الأساس في التعاون الاقتصادي بين الصين وباكستان. ويشمل المشروع تطوير البنية التحتية، وقطاع الطاقة، وشبكات النقل، والموانئ، والمناطق الاقتصادية الخاصة، بما يهدف إلى تعزيز التنمية الاقتصادية والاجتماعية في باكستان. وترتبط الصين وباكستان بعلاقات استراتيجية طويلة الأمد (المحمدي و المشهداني، 2023)، ويعد طريق كراكورام السريع الرابط بين كاشغر الصينية وإسلام آباد رمزا لهذا التعاون، إذ يجري تطويره باستمرار لتسهيل حركة النقل والتجارة بين البلدين (Pakistan Institute of Development Economics, 2021). يستفيد أوزبكستان وكازاخستان وأذربيجان وتركمانستان من وجود ممر طاقة جديد بفضل الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني.

جدول(3) تقسيم مشاريع في اطار مبادرة الحزام والطريق الصينية في باكستان

المشروعات	التكلفة (مليون دولار)
قطاع الطاقة	33.728
تطوير البنية التحتية والنقل	11.636
تطوير ميناء جواهر	792.6
أخرى (الاياف ضوئية)	44
الاجمالي	46.200.6

Source: Asia Karim, Muhammad Fahim Khan, Sustainable Development Under Belt And Road Initiative: A Case Study Of China-Pakistan Economic Corridor's Socio-Economic Impact On Pakistan, Russian Law Journal Volume X (2022) Issue 4,P128.

وقد أسهم الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني في تعزيز مكانة باكستان الاقتصادية والإقليمية، نظرا لكونه جزءا محوريا من مبادرة الحزام والطريق. كما ساعد المشروع في تحويل باكستان إلى مركز عبور مهم يربط جنوب آسيا بآسيا الوسطى والشرق الأوسط، فضلا عن دوره في تسهيل نقل الطاقة والبضائع إلى دول مثل كازاخستان وأوزبكستان



وتركمانستان وأذربيجان (Menhas, 2019). وكما شهدت باكستان استثمارات صينية ضخمة ضمن إطار الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني، حيث خطط لضخ استثمارات بلغت نحو 46 مليار دولار أمريكي، وهو ما يعادل قرابة 20% من الناتج المحلي الإجمالي الباكستاني آنذاك، مما جعله أحد أكبر برامج الاستثمار الأجنبي في تاريخ باكستان الحديث، كما تجاوزت الاستثمارات المنفذة حتى عام 2026 نحو 25.93 مليار دولار أمريكي، وأسهمت في توفير أكثر من 261 ألف فرصة عمل مباشرة، الأمر الذي يعكس أهمية المشروع في دعم الاقتصاد الوطني وتقليل معدلات البطالة (CPEC \$25.9 billion investment Pakistan jobs,, 2026)

كما تشير بعض الدراسات إلى أن مشاريع الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني كان له دور كبير في الاقتصاد الباكستاني من خلال (Assadi, 2026):

1. ساهمت المبادرة بصورة مباشرة في دعم الناتج المحلي الإجمالي الباكستاني، إذ قُدرت مساهمة هذه المشاريع بما يقارب 8% من الناتج المحلي الإجمالي في بعض المراحل، نتيجة توسع مشاريع البنية التحتية والطاقة والنقل والتجارة (Menhas, 2019).
2. كما أصبحت الصين الشريك التجاري الأكبر لباكستان، حيث تجاوز حجم التجارة الثنائية بين البلدين 25 مليار دولار خلال عام 2025.
3. شكلت الاستثمارات الصينية أكثر من 53% من إجمالي الاستثمار الأجنبي المباشر الداخل إلى باكستان خلال السنوات الأخيرة.
4. كما ساهم الممر في معالجة أزمة الطاقة التي كانت عائقاً رئيسياً أمام التنمية الاقتصادية في باكستان. فقد أضافت مشاريع الممر أكثر من 8000 ميغواط إلى الشبكة الوطنية للكهرباء الذي ساعد في تقليل انقطاع التيار الكهربائي وتحسين بيئة الإنتاج الصناعي، كما أنشئت محطات للطاقة الحرارية والكهرومائية وطاقة الرياح والطاقة الشمسية في عدة أقاليم، مثل البنجاب والسند وبلوشستان، الأمر الذي ساعد في تنويع مصادر الطاقة وتحسين استقرار الاقتصاد.
5. أما في مجال البنية التحتية، ساهم المشروع في تطوير أكثر من 510 كيلومترات من الطرق وشبكات النقل، إضافة إلى إنشاء مشروعات نقل حضري مثل مترو الخط البرتقالي في مدينة لاهور. وقد أدى ذلك إلى تقليل تكاليف النقل والخدمات اللوجستية، وتحسين الربط بين المناطق المختلفة، ودمج المناطق الأقل نمواً في النشاط الاقتصادي الوطني والإقليمي.
6. كما لعب ميناء جوار دوراً مهماً في تعزيز التنمية الاقتصادية، إذ تحول من مدينة ساحلية صغيرة إلى مركز إقليمي للتجارة البحرية والخدمات اللوجستية. وشملت مشاريع التطوير إنشاء مطار دولي جديد، وتطوير البنية التحتية للميناء، وإنشاء محطات لتحلية المياه ومستشفيات وخدمات عامة، مما أسهم في دعم التنمية الحضرية والاقتصادية في إقليم بلوشستان.
7. كان من أهم إنجازات المرحلة الثانية من الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني، هو توجه نحو التنمية الصناعية وإنشاء المناطق الاقتصادية الخاصة، مثل منطقة راشكاي الصناعية ومدينة علامة إقبال الصناعية، التي كانت الهدف منها هو جذب الاستثمارات الأجنبية، وتطوير الصناعات التصديرية، وخلق فرص عمل جديدة. فضلاً عن زيادة اهتمام في الشركات المحلية والدولية واستثمارها في قطاعات النسيج والتصنيع والهندسة الخفيفة، بدعم من الخبرات التكنولوجية الصينية.
8. وامتدت آثار المبادرة إلى القطاع الزراعي، حيث ساعد التعاون الصيني الباكستاني في تطوير أساليب الزراعة الحديثة وتحسين الإنتاجية الزراعية. إذ زادت صادرات المنتجات الزراعية الباكستانية إلى الصين مثل السمسم والفلفل الحار، والذي وفر فرصاً جديدة للمزارعين ودعم الاقتصاد الريفي.
9. ولم تقتصر آثار الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني على الجوانب الاقتصادية فقط، بل شملت أيضاً الجوانب التعليمية والثقافية. فقد ازداد عدد الطلاب الباكستانيين الدارسين في الجامعات الصينية، وتوسعت برامج التبادل الأكاديمي والثقافي بين البلدين، الأمر الذي ساهم في تعزيز التفاهم المتبادل وتنمية رأس المال البشري.

ثانياً: الإمارات

أصدرت الصين عام 2016 أول وثيقة رسمية لسياساتها تجاه الدول العربية، أكدت فيها أهمية التعاون المشترك لدعم مبادرة الحزام والطريق وفق مبدأ "التشاور الواسع، والمساهمة المشتركة، والمنفعة المتبادلة". كما أوضحت الوثيقة



اعتماد نموذج (1+2+3) للتعاون بين الصين والدول العربية، والذي يقوم على ثلاثة محاور رئيسية هي: التعاون في مجال الطاقة بوصفه الركيزة الأساسية، وتعزيز الإنشاءات وتسهيل التجارة والاستثمار، إضافة إلى دعم التقنيات المتقدمة مثل الطاقة النووية، والأقمار الصناعية، والطاقة المتجددة (ليانجشيانج و جاناردان، 2018).

لذلك برزت دولة الإمارات العربية المتحدة كواحدة من أبرز الدول العربية المستفيدة من مبادرة الحزام والطريق، نتيجة موقعها الاستراتيجي وتطور بنيتها التحتية وموانئها العالمية. وقد أسهمت المبادرة في تعزيز التنمية الاقتصادية الإماراتية من خلال دعم قطاعات التجارة والاستثمار والخدمات اللوجستية والبنية التحتية، إذ تشير البيانات إلى أن حجم الاستثمارات الصينية المباشرة في الإمارات بلغ نحو 6.3 مليار دولار، في حين وصل حجم الاستثمار الثنائي بين البلدين إلى 15 مليار دولار عام 2022، كما سجلت التجارة غير النفطية بين البلدين نحو 77 مليار دولار مع معدل نمو سنوي بلغ 27%. كذلك تمر عبر الإمارات قرابة 60% من الصادرات الصينية المتجهة إلى الشرق الأوسط وأفريقيا، مما عزز دورها كمركز رئيسي ضمن طريق الحرير البحري (Marisha, 2024).

كما ساهمت المبادرة في توسيع التعاون المالي بين الصين ودول الشرق الأوسط من خلال إنشاء البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، والذي ضم عشرة أعضاء من الشرق الأوسط، من بينهم أربع دول من مجلس التعاون الخليجي. وانضمت الإمارات إلى البنك عام 2015 بوصفها عضوا مؤسسا، حيث مثل صندوق أبوظبي للتنمية الدولية في مجلس المحافظين، الأمر الذي أتاح للإمارات الاستفادة من الاستثمارات والمشروعات المشتركة المرتبطة بالمبادرة (ليانجشيانج و جاناردان، 2018).

وفي مجال النقل والخدمات اللوجستية، لعبت الشركات الإماراتية دورا محوريا في دعم مشروعات الحزام والطريق، خاصة شركة موانئ دبي العالمية التي تدير ما يقارب 20 ميناء عالميا، منها موانئ في الصين وجنوب آسيا وشرق آسيا. كما شاركت الشركة في تطوير مشروع محطة البوابة الشرقية في قورغاس على الحدود الصينية الكازاخستانية، وهو أحد أهم خطوط السكك الحديدية التي تربط الصين بأوروبا. كذلك انطلقت أول رحلة مباشرة لقطار بضائع من المملكة المتحدة إلى مدينة ييوو الصينية عبر ميناء لندن غيتواي الذي تديره موانئ دبي العالمية، وهو ما يعكس تنامي دور الإمارات في شبكات التجارة العالمية المرتبطة بالمبادرة (DP World helps advance Belt and Road connectivity, n.d.).

ومن جهة أخرى، عززت مبادرة الحزام والطريق مكانة الإمارات كمركز اقتصادي ومالي عالمي، خاصة مع تطور ميناء جبل علي وميناء خليفة كمراكز رئيسية للتجارة الدولية. وأسهم التعاون الإماراتي الصيني في تطوير البنية التحتية وقطاع الطاقة والخدمات اللوجستية، كما ساعد مشروع ميناء جواهر الباكستاني في تقليص مسافة الشحن التجاري بين موانئ الإمارات والصين من نحو 15 ألف كيلومتر إلى ما يقارب 2500 كيلومتر فقط، الأمر الذي أدى إلى خفض تكاليف النقل وتعزيز أمن إمدادات الطاقة والتجارة (ليانجشيانج و جاناردان، 2018).

وعلى الصعيد المالي، شهد التعاون المصرفي بين البلدين تطورا ملحوظا، إذ حصل البنك الزراعي الصيني عام 2016 على موافقة لإنشاء بنك لتسوية عملة الرمينبي في الإمارات، ثم بدأ تشغيل بنك المقاصة في دبي عام 2017. وبنهاية العام نفسه، افتتحت البنوك التجارية الصينية المملوكة للدولة سبعة فروع لها داخل الإمارات، مما ساعد في دعم حركة التجارة وتمويل المشاريع المرتبطة بالمبادرة (ليانجشيانج و جاناردان، 2018).

كما أسهمت المبادرة في زيادة القدرات الإنتاجية والصناعية للإمارات، حيث وقعت موانئ أبوظبي عام 2017 اتفاقية استثمارية لمدة خمسين عاما مع شركات صينية لتطوير مشاريع صناعية في المنطقة الحرة بميناء خليفة باستثمارات بلغت نحو 300 مليون دولار، بهدف تحويل المنطقة إلى مركز صناعي وتجاري رئيسي ضمن مبادرة الحزام والطريق (Abu Dhabi Ports, 2017).

وفي إطار التطور التكنولوجي، برز مفهوم (طريق الحرير الرقمي) الذي ركز على دعم الاقتصاد الرقمي والتجارة الإلكترونية والمدن الذكية وشبكات الاتصالات. وقد انسجم هذا التوجه مع خطط الإمارات في مجالات التكنولوجيا والتحول الرقمي، خاصة مع التوسع في البنية التحتية للاتصالات وتقنيات الجيل الخامس، الأمر الذي عزز التعاون بين الجانبين في مجالات الاقتصاد الرقمي والابتكار والتكنولوجيا الحديثة (ليانجشيانج و جاناردان، 2018).

ثالثا: ماليزيا

في جنوب شرق آسيا، أبدت ماليزيا استجابة كبيرة لمبادرة الحزام والطريق، إذ عززت خلال فترة حكم رئيس الوزراء السابق نجيب رزاق مشاركتها في المبادرة عبر توقيع 14 مذكرة تفاهم مع الصين، بقيمة إجمالية بلغت 143.64 مليار رينغيت ماليزي. وشملت هذه الاتفاقيات مشاريع متنوعة في قطاعات البنية التحتية والطاقة والمجمعات الصناعية



والإنشاءات والعقارات والاتصالات والتكنولوجيا والتمويل والسياحة، مما يعكس اتساع نطاق التعاون الاقتصادي بين البلدين (lee, 2016).

تعد التجارة الركيزة الأساسية للعلاقات الاقتصادية بين ماليزيا والصين، فمنذ عام 2009 أصبحت الصين أكبر شريك تجاري لماليزيا حتى وصل حجم التجارة الثنائية عام 2022 ما يقارب 110.62 مليار دولار، كما وصل حجم الصادرات الماليزية إلى الصين إلى 47.8 مليار دولار للعام نفسه، وهو ما أسهم في تعزيز النشاط الصناعي والتجاري ورفع مساهمة قطاع التجارة الخارجية في الاقتصاد الماليزي (Zaharul Abdullah, et.al, 2025). والصين ليس شريك تجاري فقط وإنما شريك مالي أيضا فقد شهدت ماليزيا تدفقات متزايدة من الاستثمارات الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق. فقد ارتفعت تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الصيني من 199 مليون دولار أمريكي عام 2012 إلى 1.61 مليار دولار عام 2022. كما ارتفع رصيد الاستثمار الأجنبي المباشر الصيني في ماليزيا من 2.23 مليار دولار عام 2015 إلى 12.05 مليار دولار عام 2022، مدفوعا بتوقيع اتفاقيات استثمارية في مجالات السكك الحديدية والموانئ والعقارات وصناعة الصلب والخلايا الشمسية والتجارة الإلكترونية والصناعات الدوائية وتكنولوجيا المعلومات. ففي عام 2022 برز قطاع التصنيع باعتباره أكبر مساهم في صافي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الصيني، بقيمة بلغت 1.90 مليار رينغيت، يليه قطاع الخدمات بقيمة 964 مليون رينغيت، ثم قطاع التعدين واستخراج المحاجر. كما احتلت الصين مراكز متقدمة باستمرار في مشاريع التصنيع المعتمدة في ماليزيا بين عامي 2016 و2022، حيث جاءت في المرتبة الثانية بعد سنغافورة عام 2022، ما يعكس تنامي الدور الصيني في دعم التصنيع الماليزي (Zaharul Abdullah, et.al, 2025).

لذا كان مبادرة الحزام والطريق عبارة عن مكملة لمشاريع صناعية وتجارية في ماليزيا حيث برزت العديد من المشاريع المرتبطة بالمبادرة مثل: مجمع كوانتان الصناعي الماليزي الصيني (MCKIP) الذي بدأ إنشاؤه عام 2013، وأسهم في جذب استثمارات ضخمة إلى قطاع التصنيع. حيث بلغت حجم الاستثمارات في المجمع عام 2023 أكثر من 31 مليار رينغيت ماليزي موزعة على 21 مشروع، والتي من المتوقع أن يوفر فرص عمل لأكثر من 14 ألف فرصة عمل، ليعكس ذلك مدى مساهمة المبادرة في خلق فرص العمل وتحفيز التنمية الصناعية. كما شهد المشروع توسعا إضافيا بخصيص مناطق جديدة تعرف باسم MCKIP 1 و MCKIP 2 و MCKIP 3. وفي تموز عام 2022، دخلت شركة (IJM Corporation Berhad) الماليزية في شراكة استراتيجية مع شركة هندسة الموانئ الصينية لتطوير مجمع كوانتان الصناعي اللوجستي الماليزي الصيني (MCKILP)، بما يعزز الخدمات اللوجستية وسلاسل التوريد والتصنيع (Zaharul Abdullah, et.al, 2025).

أما في مجال تطوير البنية التحتية البحرية، حقق مشروع توسعة ميناء كوانتان، المعروف بمحطة المياه العميقة الجديدة (NDWT)، تقدما ملحوظا، حيث تم انجاز المرحلة الأولى بنجاح وبدأ تشغيل المرحلة A1 عام 2018، ثم المرحلة B1 عام 2019. ويشارك ميناء كوانتان حاليا في التخطيط للمرحلة الثانية من المشروع، الأمر الذي يعزز قدرات الميناء التجارية واللوجستية ويرفع من مكانة ماليزيا كمركز بحري وتجاري في المنطقة (Kuantan Port Authority, 2018).

أما في قطاع النقل والبنية التحتية، فتواصل ماليزيا تنفيذ عدد من المشاريع الاستراتيجية الكبرى ضمن إطار مبادرة الحزام والطريق، وفي مقدمتها مشروع خط السكك الحديدية الساحلية الشرقية (ECRL)، الذي بلغت نسبة الإنجاز فيه أكثر من 82% حتى نيسان 2025. كما وصل مشروع خط السكك الحديدية الكهربائية المزدوجة بين جيماس وجوهور باهرو إلى نسبة إنجاز بلغت 92% حتى سبتمبر 2023. وفي ظل حكومة أنور إبراهيم، برز توجه لإعادة إحياء مشروع خط السكك الحديدية فائق السرعة بين كوالالمبور وسنغافورة، حيث بدأت الحكومة إجراءات رسمية لاستطلاع اهتمام القطاع الخاص بالمشاركة في تنفيذ المشروع.

أما فيما يخص مشاريع لبنية التحتية المتفق عليها ضمن المبادرة، كان مشروع خط السكك الحديدية الساحلية الشرقية (ECRL) من أوائل مشاريع النقل الممولة ضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية الذي تديره شركة (Malaysia Rail Link Sdn. Bhd) وكان من المخطط في الأصل أن يمتد المشروع لمسافة 668 كم، بكلفة تصل إلى 65.5 مليار رينغيت. إلا أنه بعد التغيير الحكومي في ماليزيا في 9 أيار 2018، قامت الإدارة الجديدة بإلغاء العقد الأصلي للمشروع. وفي 12 نيسان عام 2019، تم توقيع عقد معدل بتكلفة مخفضة بلغت 44 مليار رينغيت، أي بانخفاض قدره 21.5 مليار رينغيت عن تكلفة الأصلية. وتعكس هذه الحادثة حجم التحديات التي واجهتها كل من ماليزيا والصين في تنفيذ مشاريع البنية التحتية المرتبطة بمبادرة الحزام والطريق (MUI-YIN CHIN, et, al, 2022).



وتظهر هذه المؤشرات أن مبادرة الحزام والطريق أسهمت بصورة واضحة في تعزيز التنمية الاقتصادية في ماليزيا، من خلال زيادة الاستثمارات الأجنبية، وتنشيط التجارة الثنائية، وتطوير البنية التحتية، ودعم قطاع التصنيع، وخلق فرص العمل، فضلا عن تعزيز مكانة ماليزيا كمركز تجاري وصناعي ولوجستي مهم في جنوب شرق آسيا (Zaharul Abdullah,et.al, 2025).

جدول (4) مساهمة قطاع الإنشاءات في الناتج المحلي الإجمالي والتوظيف في ماليزيا (2010-2018)

السنة	الناتج المحلي الإجمالي الكلي (مليون رينغيت)	مساهمة قطاع الإنشاءات (مليون رينغيت)	نسبة مساهمة قطاع الإنشاءات في الناتج المحلي (%)	عدد العاملين في قطاع الإنشاءات (ألف عامل)
2010	821,434	28,213	3.43	2,108.50
2011	911,733	30,892	3.39	2,244.00
2012	971,252	37,909	3.90	2,263.70
2013	1,018,614	42,692	4.19	2,315.80
2014	1,106,443	48,650	4.40	2,372.50
2015	1,176,941	55,382	4.71	2,322.70
2016	1,249,698	61,089	4.89	2,390.60
2017	1,371,648	66,552	4.85	2,513.30
2018	1,446,914	70,111	4.85	2,499.90

SOURCE: MUI-YIN CHIN , et al, The Impact of China's Belt and Road Initiative on Malaysia's Construction Sector, tudies of Applied Economics, Volumen 40-2, Mayo 2022 ,p4.

يوضح الجدول أعلاه تصاعد مساهمة قطاع الإنشاءات في الاقتصاد الماليزي خلال الفترة 2010-2018، حيث ارتفعت مساهمة القطاع من 28.2 مليار رينغيت إلى 70.1 مليار رينغيت. كما ارتفعت نسبة مساهمة القطاع في الناتج المحلي الإجمالي من 3.43% إلى نحو 4.85%، بالتزامن مع زيادة عدد العاملين إلى قرابة 2.5 مليون عامل بحلول عام 2018. ويرتبط هذا النمو بالتوسع في مشاريع البنية التحتية، ومنها مشاريع مبادرة الحزام والطريق مثل مشروع خط السكك الحديدية الساحلية الشرقية (ECRL).

ثانياً: التحديات التي تواجه الصين والدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق

على الرغم من النجاحات التي حققتها مبادرة الحزام والطريق منذ إطلاقها عام 2013 في مجالات البنية التحتية والتجارة والاستثمار، فإنها واجهت مجموعة من التحديات والعراقيل التي أثارت نقاشاً واسعاً بين الباحثين وصناع القرار. وتتنوع هذه التحديات بين أبعاد مالية واقتصادية وبيئية وسياسية وجيوسياسية، وتشكل عوامل مؤثرة في قدرة المبادرة على تحقيق أهدافها التنموية طويلة الأمد.

أولاً: التحديات المالية والائتمانية

تعد التحديات المالية من أبرز العقبات التي تواجه المبادرة، نظراً لاعتماد عدد كبير من الدول المشاركة على التمويل والقروض الصينية لتنفيذ مشاريع البنية التحتية الضخمة. وقد أدى هذا الاعتماد إلى ارتفاع مستويات الدين الخارجي في بعض الدول النامية، مثل باكستان وزامبيا وغانا (Council on Foreign Relations , 2023)، مما أثار مخاوف تتعلق بقدرتها على سداد الالتزامات المالية مستقبلاً. ورغم انتشار مفهوم "دبلوماسية فخ الديون" في بعض الأدبيات الغربية، فإن العديد من الدراسات الحديثة تشير إلى أن المشكلة لا ترتبط بوجود سياسة صينية متمردة لإغراق الدول بالديون، بل ترتبط غالباً بالمبالغة في تقدير العوائد الاقتصادية للمشاريع أو ضعف الإدارة الاقتصادية في الدول المقترضة (Linda , The Belt and Road Initiative: what impact on China and the global economy?, 2025). لذا اتجهت الصين في محاولة منها للحد من المخاطر المالية إلى زيادة الاعتماد على الضمانات والتأمينات المرتبطة بالقروض الخارجية، حيث ارتفعت نسبة القروض المدعومة بضمانات من نحو 31% إلى ما يقارب 60%. كما ارتبط عدد كبير من القروض بضمانات عينية تعتمد على صادرات النفط أو المعادن، الأمر الذي يزيد من الأعباء المالية على الدول المقترضة ويحد أحياناً من مرونتها الاقتصادية. ويمكن الأخذ بتجربة باكستانية خير دليل في



هذا التحدي من خلال الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني، الذي يمثل المشروع المحوري لمبادرة الحزام والطريق. فعلى الرغم من مساهمته في تطوير البنية التحتية وقطاع الطاقة والنقل، فإنه أثار نقاشات واسعة حول الاستدامة المالية وحجم الديون الخارجية وضرورة تحقيق توازن بين الاستفادة من الاستثمارات الصينية والحفاظ على الاستقرار الاقتصادي.

ثانياً: تحديات الشفافية والحوكمة

تواجه المبادرة انتقادات متكررة تتعلق بمحدودية الشفافية في العقود وآليات التمويل والتنفيذ. ففي بعض الحالات يتم التفاوض على المشاريع بصورة غير واضحة، كما تعتمد المشروعات بشكل كبير على الشركات الصينية في التنفيذ، مما يثير تساؤلات حول دور الشركات المحلية وحجمها في مشاريع المبادرة، ومدى استفادة الاقتصادات الوطنية من هذه المشاريع. وخير مثال على ذلك قيام حكومة ماليزية بعهد مهاتير محمد في إعادة التفاوض بشأن عدد من مشاريع المبادرة بسبب ارتفاع تكاليفها ومخاوف تتعلق بالشفافية والشروط المالية للعقود. لذا كثير من الدراسات تشير أن تحدي الشفافية والحكومة غالباً ما يظهر في الدول التي تعاني من ضعف الحوكمة وانتشار الفساد الإداري والمالي، حيث ترتفع احتمالات سوء إدارة المشاريع أو ارتفاع تكلفتها أو تعثر تنفيذها (Council on Foreign Relations, 2023).

ثالثاً: التحديات البيئية والاجتماعية

تعرضت العديد من مشاريع الحزام والطريق لانتقادات بسبب أثارها البيئية والاجتماعية السلبية. فقد ارتبطت بعض المشاريع بإزالة الغابات، وتدمير الموائل الطبيعية، وتلوث المياه، والتأثير في التنوع البيولوجي، فضلاً عن تهجير بعض المجتمعات المحلية أو ضعف أنظمة التعويض وإعادة التوطين (Linda, The Belt and Road Initiative: what impact on China and the global economy?, 2025). كما أثار مشاريع الطاقة التقليدية، وخاصة محطات الفحم، انتقادات واسعة بسبب تعارضها مع الاتجاهات العالمية الهادفة إلى الحد من الانبعاثات الكربونية وتحقيق التنمية المستدامة. وقد دفعت هذه الانتقادات الصين إلى تبني مفهوم "الحزام والطريق الأخضر" سعياً لتعزيز المعايير البيئية في المشاريع المستقبلية.

رابعاً: التحديات الجيوسياسية والاستراتيجية

تمثل الأبعاد الجيوسياسية أحد أكثر الجوانب إثارة للجدل في المبادرة. فبينما تؤكد الصين أن المبادرة ذات طبيعة اقتصادية وتنموية وتهدف إلى تعزيز الترابط والتعاون بين الدول، يرى عدد من المراقبين أنها تحمل أبعاداً استراتيجية تسهم في توسيع النفوذ الصيني عالمياً، وتزداد هذه المخاوف في المناطق ذات الأهمية الجيوسياسية العالية، مثل الشرق الأوسط ومنطقة الخليج العربي. فالعلاقات المتنامية بين الصين وإيران في إطار المبادرة أثارت مخاوف لدى بعض الدول الخليجية، وخاصة الإمارات العربية المتحدة، التي تنتظر بحذر إلى أي ترتيبات قد تؤدي إلى تعزيز النفوذ الإيراني في المنطقة.

كما أن تطوير ميناء جوادر في باكستان ضمن الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني أثار نقاشات استراتيجية واسعة بسبب قربها من مضيق هرمز وأهميته بالنسبة لطرق التجارة والطاقة العالمية. ويرى بعض الباحثين أن هذه المشاريع تمنح الصين حضوراً استراتيجياً متزايداً في الممرات البحرية الحيوية. إضافة إلى ذلك، تواجه المبادرة منافسة من مشاريع وممرات اقتصادية دولية أخرى، مثل المبادرات التي تدعمها الولايات المتحدة والهند واليابان وأستراليا، فضلاً عن ممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب الذي تدعمه الهند، وهو ما يزيد من حدة التنافس الجيوسياسي حول شبكات التجارة والبنية التحتية العالمية.

خامساً: تحديات الإدراك والتصور السياسي

تتحدى المبادرة من تحديات مرتبطة بالإدراك السياسي والتصورات المختلفة حول أهدافها الحقيقية. فالصين تؤكد أن المبادرة تقوم على مبادئ التشاور والتعاون والمنفعة المتبادلة، وأنها ليست مشروعاً للهيمنة أو إقامة مناطق نفوذ، بل آلية متعددة الأطراف تهدف إلى تحقيق التنمية المشتركة. إلا أن العديد من الدول ودوائر صنع القرار الغربية تنظر إلى المبادرة باعتبارها أداة لتعزيز النفوذ الجيوسياسي الصيني. كما تقارن أحياناً بخطة مارشال الأمريكية بعد الحرب العالمية الثانية، الأمر الذي يؤدي إلى انتشار تصورات متباينة حول طبيعتها وأهدافها ويؤثر في مستوى الثقة الدولية بها.

سادساً: التحديات التشغيلية والتنافسية

إن اختلاف الأنظمة القانونية والتنظيمية والثقافية والاجتماعية في الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق قد يكون أحد الصعوبات التي تواجه الشركات الصينية. كما تواجه المبادرة تحديات تنافسية متزايدة نتيجة ظهور موانئ ومناطق اقتصادية وممرات تجارية جديدة. ففي منطقة الخليج مثلاً، ظهرت مخاوف من أن يؤثر نجاح بعض الموانئ المرتبطة بالمبادرة،



مثل ميناء جواهر الباكستاني، في الحصة السوقية لبعض الموانئ الخليجية، كما قد تزداد المنافسة بين المناطق الاقتصادية الحرة في المنطقة. سابعاً: التغييرات السياسية والإدارية.

واجهت مبادرة الحزام والطريق في بعض الدول المشاركة تحدياً يتمثل في التغييرات السياسية وتبدل الحكومات، إذ أدى اختلاف التوجهات والسياسات الاقتصادية إلى مراجعة عدد من المشروعات أو إعادة التفاوض بشأنها، مما أثر في استمرارية تنفيذها. وتعد التجربة الماليزية مثالا واضحا على هذا التحدي، إذ شهدت بعض المشاريع تعديلات وتوقيفات مؤقتة تبعا للتغييرات السياسية والاقتصادية. فقد أوقفت إدارة مهاتير محمد الثانية مشروع خط أنابيب الغاز العابر لصباح (TSGP) ومشروع خط أنابيب المنتجات المتعددة (MPP) في البداية، قبل أن يعاد إحياءهما خلال إدارة محيي الدين ياسين، واستمر العمل فيهما في عهد إسماعيل صبري. أما مشروع (بندر ماليزيا)، فقد ألغيت إدارة نجيب رزاق صفقة بيع 60% من أسهم المشروع لتحالف CREC-IWH بسبب عدم التزام التحالف بسداد المدفوعات. وعلى الرغم من إعادة إحياء المشروع خلال حكومة مهاتير محمد الثانية، فإن الاتفاقية انتهت لاحقا وأعلنت لاغية، قبل أن تتولى الحكومة المشروع مجدداً في عهد أنور إبراهيم (Zaharul Abdullah, et.al, 2025).

أما مشروع (بوابة ملقا Melaka Gateway)، فقد واجه تقلبات كبيرة، منها إلغاء المشروع في نيسان عام 2021 قبل أن تعيد حكومة ولاية ملقا إحياءه وتسليمه مجدداً إلى مستثمريه في آذار عام 2022، كما أعيد افتتاح محطة ملقا للسفن السياحية، في حين لا يزال العمل جارياً في الميناءين الآخرين ضمن المشروع (IDEAS, 2022). ثامناً: تفاوت استفادة الدول المشاركة

أحد المآخذ على مبادرة الحزام والطريق أنها لا تحقق فوائد أو نتائج نفسها في جميع الدول المشاركة في المبادرة، والحقيقة أن هذا هو الواقع، إذ تختلف مستويات الاستفادة وفقاً للقدرة الاقتصادية والمؤسسية لكل دولة. فنجاح المشاريع يعتمد بدرجة كبيرة على كفاءة الإدارة الحكومية، وفعالية المؤسسات الرقابية، والقدرة على التفاوض بشأن شروط التمويل والاستثمار (Council on Foreign Relations, 2023). وتوضح تجارب باكستان وماليزيا والإمارات هذا التفاوت بوضوح، فباكستان استفادت من تطوير البنية التحتية والطاقة لكنها واجهت تحديات مالية مرتبطة بالديون، بينما اتجهت ماليزيا إلى إعادة التفاوض بشأن بعض المشاريع للحفاظ على مصالحها الاقتصادية، في حين تنظر الإمارات إلى المبادرة باعتبارها فرصة اقتصادية مهمة، لكنها في الوقت نفسه تتابع بحذر انعكاساتها الجيوسياسية، خصوصاً فيما يتعلق بالعلاقات الصينية الإيرانية والتوازنات الإقليمية (ليانجشيانج و جاناردان، 2018).

الاستنتاجات

1. أثبتت الدراسة أن مبادرة الحزام والطريق أصبحت إحدى أكبر المبادرات الاقتصادية الدولية المعاصرة التي توسعت لتشمل نحو 150 دولة بحلول عام 2025، وأسهمت في تعزيز الترابط الاقتصادي والتجاري العالمي من خلال تطوير البنية التحتية وشبكات النقل والاستثمار، الأمر الذي انعكس على تحسين كفاءة التجارة الدولية عبر خفض مدة الشحن بنسبة تراوحت بين (1.7%-3.2%) وتقليل التكاليف التجارية بنسبة تراوحت بين (1.1%-2.8%)، فضلاً عن تحقيق حجم تبادل تجاري بين الصين والدول المشاركة بلغ نحو 19.1 تريليون دولار واستثمارات متبادلة وصلت إلى 380 مليار دولار خلال الفترة (2013-2022).
2. ساهمت مشاريع المبادرة في باكستان دعم النمو الاقتصادي، وتحسين قطاع الطاقة، وتطوير البنية التحتية، وتوفير فرص العمل وتعزيز الربط التجاري الإقليمي، حيث ساهم الممر الاقتصادي الصيني-الباكستاني المستثمر فيه بما يقارب 46 مليار دولار، في توفير أكثر من 261 ألف فرصة عمل مباشرة. كما أسهمت مشاريع المبادرة في باكستان في معالجة أزمة الطاقة من خلال إضافة أكثر من 8000 ميغاواط إلى الشبكة الوطنية للكهرباء، فضلاً عن تطوير أكثر من 510 كيلومترات من الطرق وشبكات النقل.
3. أسهمت المبادرة في دولة الإمارات في تعزيز مكانتها كمركز عالمي للتجارة والخدمات اللوجستية، إذ بلغ حجم الاستثمارات الصينية المباشرة نحو 6.3 مليار دولار، بينما وصل حجم الاستثمار الثنائي إلى 15 مليار دولار عام 2022، وبلغت قيمة التجارة غير النفطية بين البلدين نحو 77 مليار دولار. إذ استفادت الإمارات من المبادرة في تطوير الموانئ والمناطق الحرة وتعزيز التعاون المالي والمصرفي والتكنولوجي، خاصة في مجالات الاقتصاد الرقمي والبنية التحتية الذكية.



4. أظهرت تجربة ماليزيا استجابة قوية للمبادرة، حيث وقعت الحكومة الماليزية 14 مذكرة تفاهم مع الصين بقيمة إجمالية بلغت 143.64 مليار رينغيت ماليزي شملت قطاعات النقل والطاقة والبنية التحتية والصناعة والتكنولوجيا. كون الصين احد الشركاء الرئيسة لماليزيا منذ عام 2009، وأن المبادرة ساهمت في توسيع التعاون الاقتصادي والاستثماري بين البلدين ودعم مشاريع النقل الاستراتيجية وعلى رأسها مشروع السكك الحديدية الساحلية الشرقية.

6. رغم النتائج الإيجابية للمبادرة، فإن الدراسة أظهرت استمرار عدد من التحديات المتمثلة في ارتفاع المديونية الخارجية لبعض الدول، ومخاوف الاعتماد الاقتصادي على الصين، والحاجة إلى مزيد من الشفافية في إدارة المشاريع الاستثمارية الكبرى. أسهمت المبادرة في تحسين مؤشرات التنمية الاقتصادية في العديد من الدول المشاركة عبر زيادة الاستثمارات الأجنبية المباشرة، وتنشيط التجارة الدولية، وخلق فرص العمل، وتطوير القطاعات الإنتاجية والخدمية.

التوصيات

1. ضرورة تبني الدول المشاركة سياسات تفاوضية وتمويلية متوازنة عند الانخراط في مشاريع مبادرة الحزام والطريق، بما يضمن الاستفادة من الفرص الاستثمارية والتنموية التي توفرها المبادرة مع تجنب الوقوع في أعباء مديونية مرتفعة أو تبعية اقتصادية مفرطة لأي طرف خارجي.
2. تعزيز قدرة الدول المشاركة على التخطيط الاستراتيجي لمشاريع المبادرة بما ينسجم مع أولوياتها التنموية الوطنية.
3. توجيه الاستثمارات نحو القطاعات الإنتاجية والصناعية ذات القيمة المضافة العالية بدلا من الاقتصاد على مشاريع البنية التحتية التقليدية.
5. تنويع الشراكات الاقتصادية الدولية للدول المشاركة بما يحافظ على التوازن في العلاقات الاقتصادية ويقلل من مخاطر الاعتماد على طرف واحد.
6. بالنسبة للعراق، يوصى بالاستفادة من موقعه الجغرافي الاستراتيجي ضمن الممرات التجارية للمبادرة عبر تطوير الموانئ والسكك الحديدية ومشروع التنمية، بما يعزز دوره كمركز إقليمي للنقل والتجارة بين آسيا وأوروبا.

المراجع

أولاً: المصادر العربية

1. احسان داوود الجبوري. (2024). مبادرة الحزام والطريق واثرها في التوازنات الدولية (المجلد 1). برلين، ألمانيا: مركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية .
2. جين ليانجشيانج، و أن جاناردان. (2018). مبادرة الحزام والطريق: الفرص والمعوقات امام منطقة الخليج. اكااديمية الامارات الدبلوماسية .
3. صدام فيصل المحمدي، و سعود احمد المشهداني. (2023). مبادرة الحزام والطريق مشروع للتنمية الشاملة تقدمه الصين للعالم: دراسة قانونية بمنظار جيوسياسي (المجلد 1). العراق: مركز الرافيدين للحوار.
4. علاء عبد الوهاب عبد العزيز . (2024). مبادرة الحزام والطريق والنفوذ الصيني في أمريكا اللاتينية. قضايا سياسية، صفحة 136. doi:https://doi.org/10.58298/792024621
5. اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا. (2019). مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية؟، الدورة الاستثنائية السادسة. عمان: اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي اسيا.
6. محمد خليفه المليجي المرسي . (2024). مبادرة الحزام والطريق الصينية والانفتاح الاقتصادي العالمي. كلية الحقوق، صفحة 309.
7. مركز البيان للدراسات والتخطيط . (2018). مبادرة الحزام والطريق الصينية.. فرصة للعراق. العراق.



ثانيا: مصادر الأجنبية

1. *Countries of the Belt and Road Initiative (BRI)*. Green Finance & Development Center: <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>
2. MUI-YIN CHIN , et, al. (2022, May). The Impact of China's Belt and Road Initiative on Malaysia's Construction Sector. *tudies of Applied Economics*, p. 4.
3. A. h. (2019, September). The Belt And Road Initiative: Motivations, Financing ,Expansion And Challenges Of Xi's Ever-Expanding Strategy. *The Centre For International Governance Innovation(Cigi) Papers*, p. 8.
4. Abu Dhabi Ports. (2017). *China-UAE Industrial Capacity Cooperation Demonstration Zone at Khalifa Port*. Retrieved from <https://www.adports.ae/abu-dhabi-ports-signs-musataha-agreement-bringing-investments-of-aed-1-1-billion-into-khalifa-port-free-trade-zone-kpftz/>
5. Assadi, M. Z. (2026, 5 13). *CPEC strengthens economic resilience for Pakistan*. Retrieved from <https://global.chinadaily.com.cn/a/202605/13/WS6a03cb4da310d6866eb483ea.html>
6. *Belt and Road Portal*. (n.d.). Retrieved 7 يونيو 2026, from Belt and Road Portal: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/>
7. Council on Foreign Relations . (2023, February 2). *China's Massive Belt and Road Initiative," Backgrounder*. Retrieved from Council on Foreign Relations (CFR): <https://www.cfr.org/backgrounders/chinas-massive-belt-and-road-initiative>
8. *CPEC \$25.9 billion investment Pakistan jobs*,. (2026). Retrieved from The Daily CPEC: https://thedailycpec.com/cpec-25-9-billion-investment-pakistan-jobs/?utm_source=chatgpt.com
9. *DP World helps advance Belt and Road connectivity*. (n.d.). Retrieved jun 11, 2026, from Belt and Road Portal: <https://eng.yidaiyilu.gov.cn/p/10850.html>
10. Grassi, S. (2020). *THE BELT AND ROAD INITIATIVE IN MALAYSIA China's Geopolitics and Geoeconomics Challenged by Democratic Transformation*. p. 1.
11. IDEAS. (2022). *Melaka Gateway*. Kuala Lumpur: Institute for Democracy and Economic Affairs (IDEAS).
12. Kuantan Port Authority. (2018). *Annual Report 2018*. Kuantan Port Authority. Retrieved from <https://www.lpktn.gov.my/wp-content/uploads/2025/06/LPKTN-Annual-Report-2018.pdf>
13. L. C. (2025, May 27). *The Belt and Road Initiative: what impact on China and the global economy?* Retrieved from economicsobservatory: <https://www.economicsobservatory.com/the-belt-and-road-initiative-what-impact-on-china-and-the-global-economy>



- 14.lee, c. (2016). *Deepening of Malaysia's Economic Ties to China: What Are the Implications?* 69. Singapore: ISEAS – Yusof Ishak Institute: ISEAS Perspective. Retrieved from https://www.iseas.edu.sg/wp-content/uploads/pdfs/ISEAS_Perspective_2016_69.pdf
- 15.Linda Calabrese 27) .may, 2025 .(*The Belt and Road Initiative: what impact on China and the global economy* تم الاسترداد من economicsobservatory: <https://www.economicsobservatory.com/the-belt-and-road-initiative-what-impact-on-china-and-the-global-economy>
- 16.M. S. (2024, may 30). *UAE, China sign strategic agreements to enhance trade and boost Belt and Road Initiative*. Retrieved from gulfbusiness: https://gulfbusiness.com/en/2024/industry/uae-china-sign-deals-trade-belt-road-initiative/?utm_source=chatgpt.com
- 17.Menhas, R. (2019). Sustainable Development under Belt and Road Initiative: A Case Study of China Pakistan Economic Corridor's Socio-Economic Impact on Pakistan. *Sustainability*, p. 2. doi:10.3390/su11216143
- 18.The State Council Information Office of the People's Republic of China. (2023, October). *The Belt and Road Initiative: A Key Pillar of the Global Community of Shared Future*. Retrieved from <http://www.beltandroadforum.org/english/n101/2023/1010/c124-895.html>
- 19.The State Council of the People's Republic of China. (2023, October 11). *Key takeaways from BRI white paper*. Retrieved from The State Council of the People's Republic of China: https://english.www.gov.cn/news/202310/11/content_WS6526994fc6d0868f4e8e024a.html
- 20.Zaharul Abdullah,et.al. (2025, Decembe). The Belt and Road Initiative in Malaysia:Progress, Impacts and Challenges. *International Journal of China Studies*, p. 129.