

## مبادرة الحزام والطريق الصينية: الدوافع، الامتداد والتحديات

## China's Belt and Road Initiative: Drivers, Extension and Challenges

شريفة كلاع\*، كلية العلوم السياسية والعلاقات الدولية، جامعة الجزائر 3، (الجزائر)، cherifaklaa@gmail.com

تاريخ الاستلام: 2021/09/25 تاريخ القبول: 2021/11/30 تاريخ النشر: 2021/12/31

## ملخص:

يحتاج هذا البحث في السعي الصيني لتحقيق مكانة عالمية وأخذ الاعتراف الدولي بمكانتها كقوى اقتصادية كبرى في ظل تراجع القوة والهيمنة الأمريكية العالمية من خلال اعتمادها على مبادرة "الحزام والطريق"، وذلك من خلال التطرق إلى دوافع تأسيس هذه المبادرة ونطاق امتدادها العالمي، وتبيان مختلف التحديات والرهانات القائمة في ظل السعي الأمريكي لمحاصرة الصين ومنع صعودها السلمي في النظام الدولي، وقد خلص البحث إلى أن الصين تحاول توطين نفوذها ومكانتها على المستوى الدولي وفق سياسة براغماتية ورؤى جديدة في توسعها الخارجي لتحقيق الحلم الصيني في بناء مجتمع مزدهر وقوي ومتجانس بحلول سنة 2049 وهي الذكرى المئوية لتأسيسها.

**الكلمات المفتاحية:** مبادرة الحزام والطريق؛ الدوافع؛ الامتداد والنطاق؛ التحديات؛ الصين.

تصنيف JEL : A11 ،B25 ،F21 ،P40.

**Abstract:**

This research paper highlights the Chinese quest for a global standing and international recognition for it as a great economic power, in concurrence with the apparent American decline as a global hegemon, through its ambitious Belt and Road Initiative. China's motivations for this world-wide initiative as well as the stakes and challenges it faces, in light of growing U.S. efforts to contain China and undermine its peaceful rise, are to be addressed in this paper. In the conclusion, this paper depicts that China is seeking to enhance its influence globally, through pragmatic policies and a new vision to externally expand in order to achieve the Chinese dream in building a strong, homogenous and prosperous society by the year 2049.

**Keywords:** Belt and Road Initiative; motives; Extension and scope; challenges; China.**Jel Classification Codes:** A11 ،B25 ،F21 ،P40.

\* المؤلف المرسل

## 1. مقدمة:

تحاول الصين فرض نفسها كقوة كبرى في النظام الدولي بخطى ثابتة وحثيثة وفق استراتيجيات مدروسة قائمة على سياسات براغماتية للوصول إلى أعلى مستوى نمو وتطور وتحديث، وهو هدف صيني لتحقيق الحلم الصيني في بناء مجتمع مزدهر وقوي ومتجانس بحلول سنة 2049 وهي الذكرى المئوية لتأسيسها، ولأجل ذلك أطلقت مشروعها الاقتصادي والمتمثل في مبادرة "الحزام والطريق" سنة 2013 لربط مختلف دول وقارات العالم بالاقتصاد الصيني، والتي انضمت لها دولاً كثيرة سواء كانت حليفة أو غريبة وذات توجه غربي، في ظل تراجع القوة الاقتصادية الأمريكية في العالم منذ أزمة 2008 وصولاً إلى الأزمات التي خلقتها جائحة فيروس "كورونا" منذ سنة 2020، وهو ما جعل الولايات المتحدة الأمريكية في حالة وهن استراتيجي وتراجع لهيمنتها على المستوى الدولي.

## أهداف البحث:

يهدف هذا البحث إلى تقديم دراسة تحليلية تحاول الإلمام بمدى أهمية مبادرة الحزام والطريق في السياسات الصينية وأهدافها ونطاقها وتحدياتها، وذلك من خلال التطرق إلى دوافع تأسيس هذه المبادرة وامتداداتها، والوقوف على أهم التحديات أمامها والمتمثلة السعي الأمريكي لمحاصرة الصين من أجل كبح صعودها العالمي اللافت.

**إشكالية البحث:** وتمثل فيما يلي: ما مدى أهمية مبادرة الحزام والطريق في المنظور الصيني؟

**فرضية البحث:** وتكمن فيما يلي:

\*تعتبر مبادرة "الحزام والطريق" سياسة براغماتية أقامتها الصين لربطها بالاقتصاد العالمي على اعتبار أنها رؤية صينية للتوسع والامتداد الخارجي لتحقيق طموحها وإثبات ذاتها في هرمية النظام الدولي.

**منهج البحث:** تم الاعتماد في هذا البحث على المنهج التاريخي وكذا الإحصائي، والمدخلين الجيوبوليتيكي والاقتصادي، والتي تخدم موضوع البحث وتساعد على الإجابة على إشكالية الموضوع المطروحة.

**عناصر البحث:** سيتم معالجة موضوع: "مبادرة الحزام والطريق الصينية: الدوافع، الامتداد والتحديات"، من خلال تناول المحاور التالية:

1 - مبادرة الحزام والطريق: دوافع التأسيس ونطاق الامتداد.

2 - تحديات مبادرة "الحزام والطريق" في ظل السعي الأمريكي لمحاصرة الصين.

## 2. مبادرة الحزام والطريق: دوافع التأسيس ونطاق الامتداد:

## 1.2 دوافع التأسيس:

تعد مبادرة "الحزام والطريق" الصينية أو طريق الحرير الصيني الجديد من أبرز المشاريع والاستراتيجيات التي شهدها العالم في القرن الواحد والعشرين، وهي مبادرة وإن كانت في ظاهرها عبارة عن منطقة أو حزام اقتصادي يهدف إلى ربط ثلاث قارات من العالم، فهي تحمل في طياتها بعداً وطموحات استراتيجية وجيوسياسية كبرى، وإن كانت المبادرة قد جاءت في ظرفية تاريخية غاية في التعقيد، فمن المستبعد أن تكون قد أتت مصادفة، والحال أن المشروع يصب في اتجاه الاستفادة من لبس الظرفية وغموضها ليعطي نفساً جديداً ومتجدداً للعلاقات دولية (الهواس، 2018، ص 17)، خاصة في ظل إدراك الصين لأهمية أفكار ومنظورات المنظرين الجيوبوليتيكيين الذي قد ضُمَّنوا موقع الصين الهام ضمن نظرياتهم، ونذكر في هذا الصدد أفكار نظرية "سبيكمان" التي اهتمت بمناطق دول الحافة التي شملتها نظريته والتي أورد فيها أن الصين تقع في نطاقها، وأن أغلب مناطق هذا النطاق في أغلبها تطل على البحار والمضايق، وهو ما جعل الصين تعمل على إحياء طريق الحرير الصيني القديم وأضافت له طريقاً بحرياً، والذي قد ظهر جلياً في مبادراتها الاقتصادية لطريق الحرير الجديد "الحزام والطريق".

إن الهدف الرئيسي لمبادرة "الحزام والطريق" يكمن في تعزيز السياسات الاقتصادية والخارجية للصين التي نُجحت في الإصلاحات الاقتصادية منذ عهد الزعيم الصيني "دينغ كسيانغ بينغ" (Deng Xiao Ping) والتي كانت الأرضية التي مهدت لاستراتيجية "النظر للخارج" التي أطلقها الرئيس السابق الصيني "جيانغ زيمين" (Ziang Zemin) سنة 2002، ولاستراتيجية "الصعود السلمي" التي نظّر لها "زهنج بييجيان" (Zheng Bijian) سنة 2003، كما تسعى هذه المبادرة إلى محاكاة النجاح الاقتصادي الصيني القائم على تطوير منشآت البنية التحتية خارج حدود الصين، بحيث تهدف الحكومة الصينية من خلال إنشاء ممرات برية وبحرية تربط الصين وأوروبا عبر آسيا والشرق الأوسط وإفريقيا، إلى مساعدة هذه الدول في رفع معدلات نموها بداية من رفع معدلات النمو في الأقاليم الصينية الداخلية (التبت وسينكيانج بشكل أساسي) وكذا في الدول الأخرى المعنية بـ "الحزام والطريق" (كاتب، 2018، ص ص 23 – 24)، لذلك أدرك القادة الصينيون أن ظاهرة الاعتماد المتبادل في المجتمع الدولي لا تسمح بسياسة العزلة التي انتهجتها الصين زمن "ماوتسي تونغ"، وأن اندماج الإقتصاد الصيني في الإقتصاد العالمي أمر لا مفر منه، الأمر الذي جعل القيادة الصينية تخلق المبادرة الاقتصادية "الحزام والطريق" (سليم عبد الحي، 2010، ص 62)، رغم أنها ليست الأولى من نوعها فقد سبقها مشروع "Go out policy" الذي أطلقه الرئيس الصيني السابق "جيانغ زيمين" (Jiang Zemin) سنة 1999، والذي كان يهدف إلى ترقية الاستثمارات الصينية في الخارج، إلا أن مبادرة "الحزام والطريق" تعتبر أوسع وأكثر طموحا، إذ ظهرت في ظروف أصبحت فيها الصين تتمتع بقدرات وإمكانات مالية ودبلوماسية أكبر لدعم هذه المبادرة (بن قانة، 2019، ص 104).

يعتبر مشروع "الحزام والطريق" مبادرة جديدة للنمو الاقتصادي أطلقها الرئيس الصيني "شي جين بينغ" (Xi Jinping) خلال زيارته إلى كازاخستان في 7 سبتمبر 2013، وهي مبادرة طموحة تهدف إلى تعزيز النمو الاقتصادي الإقليمي بأفكار جديدة تحتوي على مقترحات لدول آسيا الوسطى، أما النصف الثاني من المبادرة فهو "طريق الحرير البحري" والذي أطلقه "شي جين بينغ" أثناء زيارته إلى الدول المجاورة للصين في جنوب شرق آسيا، ومن داخل البرلمان الأندونيسي تم الإعلان عنه يوم 3 أكتوبر 2013، إذ يغطي المشروع منطقة مختلفة تماما عن الحزام الاقتصادي لطريق الحرير يصل إلى دول الآسيان، ويهدف إلى توفير تعاون أعمق وأكثر عمقا مع دول الآسيان في المسائل البحرية، مما يسمح للصين بإدارة وتطوير واستغلال الأراضي والمساحات البحرية في منطقة جنوب شرق آسيا، إضافة إلى المناطق والموانئ التي يمر عليها الحزام البحري من خلال التعاون الاستثماري مع الدول ذات العلاقة به (Yuan, 2019, p 92)، وفي شهر نوفمبر 2013 تم صياغة هذه المبادرة بوصفها رؤية متكاملة من قبل قيادة الحزب الشيوعي الصيني، وأولوية يتم تنفيذها قبل حلول سنة 2020، وفي منتصف عام 2014 أطلق على هذه المبادرة "حزام واحد - طريق واحد" (One Belt – One Road) (مطاوع، 2020، ص 30).

وتؤكد الصين على أن هذه المبادرة ترمي إلى تعزيز التعاون الاقتصادي والتوزيع الفعال للموارد، كما تسعى إلى توسيع التكامل بين الأسواق، ومن ثمة تحقيق التنمية الاقتصادية، بما يعود بالنفع على جميع الدول المشاركة فيها، وفيما يلي يمكن عرض أهم الدوافع والأسباب التي دفعت الصين إلى إطلاق هذه المبادرة رغم تكاليفها الكبيرة:

**1 - زيادة الصادرات الصينية:** إذ تعتبر من الأهداف الأساسية للمبادرة، وينتظر من هذه المبادرة أن تسرع وتيرة الإنتاج، الأمر الذي سيسمح بإيجاد أسواق جديدة للمؤسسات الصينية، فهذه المبادرة تعتبر إحدى محركات النمو الاقتصادي والتشغيل في الصين، حيث يتوقع إنشاء 20.000 كم من السكك الحديدية في إطارها، مما يساهم في إيجاد منافذ لإنتاج الحديد والصلب في الصين، كما تعتبر هذه المبادرة مهمة أيضا أمام تباطؤ قطاع البناء داخل الصين، مما يفتح المجال لمؤسسات البناء الصينية للاستثمار في الخارج، كما سيتم من خلالها تطوير الصناعات الرقمية وتعزيز نشاط الشركات الصينية في مجال تكنولوجيا الاتصال، وستزيد من حصتها السوقية في مجال التجارة الإلكترونية العالمية (بن قانة، 2019، ص 107).

**2** - تقليص مدة نقل البضائع: وذلك من خلال الممرات البرية والبحرية والبنى التحتية الجديدة التي ستنشأ في إطار هذه المبادرة، ومن خلاله سيتم تقليص مدة نقل البضائع من الصين إلى الاتحاد الأوروبي على اعتبار أن هذا الأخير الشريك الأول للصين، وتجدد الإشارة إلى أن عملية نقل البضائع عن طريق البحر بين الصين وهولندا يتطلب شهرا على الأقل، وكان يستلزم ثلاثة أسابيع عن طريق سكك الحديد، وخمسة عشر يوما عن طريق الشاحنات، ومن خلال إنشاء خط سكك جديدة مباشرة تربط أقاليم الصين الشرقية ببولونيا وألمانيا سيستغرق نقل البضائع من خلالها ستة عشر يوما، أي أقل من مدة النقل عبر الطريق البحري، وهو ما يسمح بتخفيف الضغط على الموانئ وممرات السكك الحديدية القديمة (زياد نافع، خلف حميد، 2020، ص 177).

**3** - تأمين امدادات الطاقة: يتمثل هذا الهدف الاستراتيجي في محاولة التصدي للقضايا الاستراتيجية المتعلقة بالطاقة والأمن، حيث يأتي نحو 75% من واردات الصين الطاقوية من البحر، أين تمر عبر مضيق "ملقا" بين المحيط الهندي وبحر الصين الجنوبي، ومن المحتمل أن يتم إغلاق هذا الممر في حالة حدود نزاعات، ما يجعل الصين عرضة للاستغلال والمساومة وحتى الحصار، كما يتعرض أمن الصين الطاقوي للخطر بسبب القرصنة المنتشرة في هذه المنطقة وكذا التواجد الكثيف للقوات البحرية الأمريكية، ما أدى إلى انخفاض اعتماد الصين على الشحنات القادمة عبر هذا المضيق جزئيا عن طريق إنشاء قنوات تجارية بديلة عبر البر تضمن سلامة خطوط الأنابيب التي تمر عبر آسيا الوسطى والممرات التي تربط الصين بالمحيط الهندي مباشرة، كما تحاول أيضا تقليص تبعيتها لدول الخليج العربي وإفريقيا عن طريق تنويع مورديها، والتقليل من تبعيتها تجاه ممرات النقل البحرية (مطواع، 2020، ص 34).

**4** - تعزيز مكانة العملة الصينية "اليوان" عالميا وجعلها عملة رئيسية للتبادل التجاري العالمي: تسعى الصين إلى مواصلة عملية تدويل عملتها المحلية "اليوان"، وصولا إلى جعلها العملة الرئيسية للتبادل التجاري العالمي، خاصة بعدما تمكنها من جعل "اليوان" سنة 2016 ينضم إلى "سلة حقوق السحب الخاصة" التابعة لصندوق النقد الدولي، إلى جانب العملات الأربع المدرجة وهي الدولار الأمريكي واليورو والين الياباني والجنيه الإسترليني، ويمثل استخدام "اليوان" في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في مبادرة "الحزام والطريق" خطوة كبيرة تسعى إليها الصين من أجل تداول عملتها (مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، 2018، ص 3).

**5** - تنمية الأقاليم الصينية الوسطى والغربية وإحداث التوازن في النمو الاقتصادي بين مختلف المناطق: فالمناطق الغربية والوسطى لم تستفد من الطفرة الاقتصادية في الصين لمدة عشرين عاما بقدر ما استفادت منه المناطق الشرقية، حيث تعتبر الأقل نموا وتطورا من الناحية الاقتصادية مقارنة بالأقاليم الشرقية كمثل بكين، شنغهاي، غوانغان، لذلك طرحت هذه المبادرة لتحقيق تنمية متوازنة لكافة أنحاء ومناطق الصين، لأن التنمية الغير المتوازنة قد تسبب إثارة صراعات داخل الدولة لتضارب المصالح، ومن ثم طرحت هذه المبادرة لتنمية المناطق الغربية والأقاليم الفقيرة لدفع عجلة النمو فيها إلى الأمام بحثا عن الاستقرار الداخلي، وربط استراتيجية "الحزام والطريق" مع "استراتيجية التطور الوطني"، وفي سبيل ذلك جعلت الممرات الرئيسية للمبادرة تمر عبر هذه الأقاليم بهدف تطويرها (زياد نافع، خلف حميد، 2020، ص ص 176 - 177).

**6** - تقوية علاقات الجوار: وهذا استجابة للاعتبارات الأمنية، فتقوية العلاقات مع كازاخستان وطاجيكستان وقيرغيزستان مثلا هي مسألة ذات أولوية للصين، لأن هذه الدول الثلاث هي دول مجاورة لإقليم "شينجيانغ" الغني بالمواد الأولية كالفحم والحديد واليورانيوم والذي تقطنه أغلبية "الإيغور" المسلمة، والتي تتقاسم معه روابط إثنية، وبالتالي يمكن أن تشكل آسيا الوسطى مصدرا لعدم الاستقرار، لذا تعمل الصين على توطيد العلاقات مع جيرانها ودعم الاستقرار في المنطقة وتحقيق التنمية الاقتصادية فيها عن طريق هذه المبادرة كحل لمشكلة الأمن خاصة في حدودها الغربية (بن قانة، 2019، ص 110).

7 - تعزيز مكانة شركات تكنولوجيا الاتصالات الصينية: تسعى الحكومة الصينية إلى تشجيع شركاتها العاملة في مجال تكنولوجيا الاتصالات السلكية واللاسلكية كمثل شركة (ZTE) و"شركة هواوي" (Huawei) للاستفادة من المبادرة، من أجل القيام بدور حيوي في إنشاء البنية التحتية لقطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في عدد كبير من دول المبادرة، بما يساهم في تعزيز نشاط الشركات الصينية، خاصة "شركة هواوي"، فضلا عن زيادة حصتها السوقية من التجارة الإلكترونية العالمية (مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، 2018، ص 4).

8 - زيادة النفوذ الصيني على المستوى الإقليمي والعالمي: حيث تسعى الصين من وراء هذه الاستثمارات الضخمة عبر العالم إلى توسيع نفوذها وتقديم نموذج تنموي بديل عن النموذج الغربي، لاسيما في الدول الآسيوية حيث استثمرت الحكومة الصينية في دول جنوب آسيا مثل النيبال، أفغانستان، باكستان، سيريلانكا وبنغلاديش لتحسين البنية التحتية فيها، كما تهدف من خلال هذه المبادرة أيضا إلى تعزيز وجودها في منطقة أوراسيا، فضلا عن تعزيز نفوذها في مناطق أخرى كقارة إفريقيا ومناطق أخرى من العالم، وهو ما جعل هذه المبادرة تؤكد القوة الناعمة للصين، والتي تسعى لتوظيفها لتأكيد صعودها السلمي كقوة دولية ومنافسة للهيمنة الأمريكية في النظام الدولي (زياد نافع، خلف حميد، 2020، ص ص 175 - 176).

## 2.2 نطاق امتداد "الحزام والطريق":

تمتد مبادرة "الحزام والطريق" الصينية على نطاق ثلاث قارات وهي آسيا، إفريقيا وأوروبا، ففي البداية كانت تضم 60 دولة، أما في سنة 2018 فقد ارتفع العدد ليبلغ 100 دولة، ومطلع سنة 2019 ارتفع العدد إلى 106 دولة و29 منظمة دولية (بن قانة، 2019، ص 105)، بعدما وقعوا على وثائق تعاون مع الصين في إطار هذه المبادرة، وهو ما وسع نطاق المبادرة من أوراسيا إلى إفريقيا وأمريكا اللاتينية ومنطقة الكاريبي ومنطقة جنوب المحيط الهادئ (حسين، 2019، ص 11)، وتكمن أهمية مبادرة "الحزام والطريق" كونه يرسى دعائم خريطة جيوسياسية وجيواقتصادية جديدة تحتل فيها الصين المركز الوسط الذي تنطلق منه (كاتب، 2018، ص 24)، إذ تعتمد هذه المبادرة على عدد من الممرات والخطوط البرية والبحرية، وقد تشكلت هذه المبادرة من خلال طريقتين رئيسيتين هما: "طريق الحرير البري" و"الحزام البحري"، كما أضافت لهما الصين طريقا ثالثا عرف بـ "طريق الحرير الرقمي".

1 - **الطريق البري:** ويعرف أيضا باسم "طريق الحرير الاقتصادي البري"، وهو ممر اقتصادي لطريق الحرير الجديد، وهو قائم على بناء شبكة شاملة متفرعة عن طريق الحرير الأساس، والذي يبدأ من الصين ومن ثم ربطها مع وسط آسيا وروسيا وتركيا وأوروبا والبحر الأبيض المتوسط (زياد نافع، خلف حميد، 2020، ص 170)، حيث يحتوي على ست ممرات مترابطة وهي (كاتب، 2018، ص 24):

1 - الجسر البري الأورو آسيوي الجديد: ويمتد من مدينتي "يانيونجنانج" و"ريتشواو" الساحليتين في الصين إلى "روتterdam" في هولندا، و"أنتويرب" في بلجيكا، وذلك لربط المحيط العادي بالمحيط الأطلسي، ويمر خط السكك الحديدية الذي يبلغ طوله 10800 كم من الصين عبر كازاخستان، نحو روسيا، بيلاروسيا، بولندا، ألمانيا، هولندا وبلجيكا.

2 - ممر الصين - منغوليا - روسيا: ويمتد من شمال الصين إلى شرق روسيا عبر منغوليا، ويشمل هذا الممر مسارين رئيسيين أحدهما من منطقة "بيكين" و"تيانجين" و"هبي" في الصين إلى منغوليا وروسيا، والآخر من منطقة "داليان" الصينية إلى "تشيتا" الروسية.

3 - ممر الصين - آسيا الوسطى - آسيا الغربية: ويمتد من غرب الصين إلى تركيا، ويغطي هذا الممر طريق الحرير القديم حيث يربط بين الصين وشبه الجزيرة العربية مروراً بسوريا ثم تركيا، ويبدأ هذا الممر من "سينكيانج" في الصين ويعبر وسط آسيا، ثم يصل إلى الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط وشبه الجزيرة العربية، ويمر في خمس دول بوسط آسيا وهي كازاخستان، قيرغيزستان، طاجيكستان، أوزبكستان، وتركمنستان و18 دولة في غرب آسيا (الشرق الأوسط)، من بينها إيران والعراق وسوريا ودول الخليج العربي ومصر.

4 - ممر الصين - شبه جزيرة الهند الصينية: ويمتد من جنوب الصين إلى سنغافورة، ويهدف هذا الممر إلى محاولة الامتداد من دلتا "نهر اللؤلؤ" في الصين باتجاه الغرب بطول طريق "نانتشونج - جوانجنان" السريع وخط "نانج - جوانزو" للسكك الحديدية السريعة عبر "نانج" و"بينجشانج" إلى "هانوي" العاصمة الفيتنامية ثم سنغافورة، ويربط هذا الجسر البري بين الصين وشبه جزيرة الهند الصينية وفيتنام، لاوس، كمبوديا، تايلاند، ماينمار وماليزيا في جنوب شرق آسيا.

5 - ممر الصين - باكستان: ويمتد من جنوب غرب الصين إلى باكستان، ويبدأ هذا الممر الذي يبلغ طوله 3000 كم من مدينة "كاشجار" في الصين لينتهي في ميناء "جوادر" في باكستان، وبذلك يربط الحزام الاقتصادي لطريق الحرير في الشمال وطريق الحرير البحري في الجنوب، وهو ممر عبارة عن شبكة تجارية من الطرق السريعة وخطوط السكك الحديدية وخطوط الأنابيب وكابلات الألياف البصرية.

6 - ممر بنغلاداش - الصين - الهند - ماينمار: ويربط جنوب الصين وصولاً إلى الهند، ويمتد هذا الممر من مدينة "كونمينج" الصينية في إقليم "يونان"، ويهدف إلى الربط بين "كلكتوتا" في إقليم "بنغال الغربية" في الهند، وبنجلاداش وماينمار بمساعدة الطرق والسكك الحديدية والممرات المائية والجسور الجوية.

2 - الحزام البحري: ويسمى أيضاً "طريق الحرير البحري"، وهو ثاني مكون لمبادرة "الحزام والطريق"، وقد أعلن عنه الرئيس الصيني "شي جين بينغ" لأول مرة في خطابه أمام البرلمان الأندونيسي يوم 3 أكتوبر 2013، ويهدف هذا الحزام أو الممر إلى تطوير البنية التحتية البحرية للدول الشريكة فيه (مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، 2018، ص 5)، حيث يمتد على خطين وهما (كاظم عباس الشمري، 2019، ص 305):

**الخط الأول:** يبدأ من الساحل الصيني الغربي عبر ميناء "غوادر" الباكستاني الغير بعيد عن الحدود الإيرانية بعد تحديد 500 كم من الطريق، وسيؤمن الطرق التجارية الصينية نحو منافذ الشرق الأوسط وشرق إفريقيا ثم سواحل أوروبا، إذ يعتبر أسهل من طريق "ملقا" (ماليزيا، أندونيسيا)، وتأمل الصين وباكستان في جعل ميناء "غوادر" بديلاً عن ميناء دبي.

**الخط الثاني:** يربط الموانئ الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادئ.

ويمكن القول أن هذه المسارات والنطاقات البحرية تكسب أبعاداً استراتيجية نظراً لأهمية المحيط الهندي الجيواقتصادية، والذي يعد بمنزلة نظام استراتيجي شبه مغلق بسبب عدد من المضائق التي تتحكم في حركة الدخول والخروج من شمال المحيط الهندي وتعرف باسم "نقاط الاختراق" (Choke Point) (حسن، 2019، ص 250)، ولذلك يسعى طريق الحرير البحري إلى تأمين الموانئ في هذا المحيط، خاصة في دول كمثال كمبوديا، لاوس وتايلاند، والتي قد بدأت الصين فيها بنشر سلسلة من القواعد العسكرية الخاصة بها في المياه الإقليمية لهذه الدول عبر استراتيجية عرفت باسم "اللائق الصينية" أو "عقد اللؤلؤ"، لحماية خطوط التجارة الصينية والتي امتدت إلى سواحل شرق إفريقيا، إذ قامت سنة 2017 بافتتاح قاعدة عسكرية لها في "جيبوتي" كما قامت في سنة 2018 ببناء قاعدة عسكرية لها في "جيواني" بباكستان على بعد 500 كم من مضيق هرمز لتأمين وارداتها من الغاز والنفط القادمة من الخليج العربي، فضلاً عن الاستحواذ على ميناء "هامبانتوتا" في سريلانكا (كمال، 2019، ص 100)، حيث أبرمت الصين عقد إيجار لمدة 99 عاماً لبناء ميناء جديد في "هامبانتوتا" وقد قامت بتطويره (Mott, 2020, p 50)، ويذكر أن هذا الميناء يقع على الطرف الجنوبي من سريلانكا، وهو ممر بحري رئيسي للتجارة بين الهند والصين يمر من خلاله حوالي 70.000 إلى 80.000 سفينة، تجدر الإشارة في هذا الصدد أنه قد تم تدمير المنطقة التي كان بها الميناء سنة 2004 في إعصار "تسونامي" الذي ضرب المحيط الهندي، وفي سنة 2005 عندما أنتخب سريلانكا "ماهيندا راجاباكسا" (Mahinda Rajapaksa) رئيساً لها، والذي بدأ البحث عن التمويل لبناء وتطوير ميناء "هامبانتوتا"، حيث وصل "راجاباكسا" لأول مرة إلى الهند أقرب حليف لسريلانكا لكنها رفضت الأمر، ثم اقترب من الولايات

المتحدة الأمريكية والبنك الدولي وغيرهما من المستثمرين المحتملين، ولا أحد منهم أعرب عن الكثير من الحماس له، وفي النهاية وافقت الصين وكانت مقرا جذابا للرئيس "راجاباكسا" كما لم تفرض الصين شروطا للإصلاح أو الشفافية أو غيرها من القضايا المتعلقة بالحوكمة على سيريلانكا (Calinoff and Gordon, 2020, p 64).

كما تضمن طريق الحرير البحري طريقا آخر ثالث يعرف باسم "طريق الحرير القطبي" الذي أعلنت عنه الصين في شهر جانفي 2018، حيث تسعى من خلاله إلى تدشين ممرات بحرية في القطب الشمالي، وتتجلى أهمية طريق الحرير القطبي إلى أنه يختصر وقت الرحلات البحرية إلى أوروبا بمقدار 20 يوما مقارنة بالمسار التقليدي عبر قناة السويس نحو أوروبا والذي يصل إلى 48 يوما (حسن، 2019، ص 250)، فضلا عن ذلك تسعى الصين بواسطة هذا الممر للدخول في شراكة تجارية مع روسيا، ولطمأنة هذه الأخيرة وتهدئة هواجسها من التمدد الصيني في آسيا الوسطى الجوار المباشر لروسيا بسبب طريق الحرير البري، وينطوي هذا الممر أيضا على أهمية قدر من الأهمية بالنسبة لروسيا إذ أنه سينقل صادراتها الطاقوية عبر القطب الشمالي للأسواق الدولية، ومن ثم تسعى روسيا لتكوين أسطول من السفن كاسحة الجليد من أجل مصاحبة السفن التجارية التي تمر عبر الطريق الشمالي، ومن ثم الحصول أيضا على رسوم مقابل هذه الخدمة (مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، 2018، ص 6)، (أنظر الخريطة رقم 01).

### 3 – طريق الحرير الرقمي:

لقد أنشأت الصين ضمن مبادرة "الحزام والطريق"، طريقا ثالثا عرف باسم "طريق الحرير الرقمي" في شهر جويلية 2015 أثناء انعقاد "ورشة عمل الصين – الاتحاد الأوروبي للتعاون الرقمي" في مدينة "بروكسل" البلجيكية، وكان التصور آنذاك أن يتكون المشروع من كابلات ضوئية وشبكات للهاتف المحمول، فضلا عن تطوير التجارة الإلكترونية بين الصين والدول الأعضاء في المبادرة، وقد أعلن الرئيس الصيني "شي جين بينغ" عن البداية الفعلية لهذا المشروع في شهر أبريل 2018 مؤكدا على أنه يساعد الدول الأخرى على تطوير بنيتها التحتية الرقمية، وكذا تعزيز أمنها السيبراني من خلال خلق "مجتمع ذي مصير مشترك في الفضاء السيبراني" (مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، 2018، ص 6)، كما يهدف المشروع إلى لإنشاء شبكة متطورة من البنية التحتية الإلكترونية لأجل استكمال مهمة ربط الصين بالعالم الخارجي في عصر تكنولوجيا المعلومات، وتطوير التجارة الإلكترونية في الدول الأعضاء في المبادرة عبر إنشاء شبكات مترابطة من كابلات الألياف الضوئية (حسن، 2019، ص 251)، وتسعى الصين في جعل مدينة "شيان" عاصمة الإمبراطورية الصينية سابقا محورا لهذا الطريق (زياد نافع، خلف حميد، 2020، ص 174).

وتجدر الإشارة إلى أن طريق الحرير الرقمي يعتبر جزءا من استراتيجية "صنع في الصين 2025" التي يشرف عليها مجلس الدولة الصيني منذ سنة 2015، حيث تضع الصين هدفا طموحا لتطوير قدراتها التكنولوجية والتحول إلى التصنيع الذكي من خلال الاستثمارات في التقنيات المتقدمة بهدف تحويل كامل القطاعات الصناعية والإنتاجية بحلول سنة 2025 إلى قطاعات تدار بواسطة الذكاء الصناعي، فضلا عن بناء القدرات التكنولوجية الخاصة بالفضاء والاتصالات التي تسعى هذه الاستراتيجية الواسعة لتنفيذها في المستقبل (حسن، 2019، ص 252).

وسعى إلى توطين مبادرة "الحزام والطريق" وزيادة نطاقها والمنظمين لها، تعمل الصين على دعم الدول المشاركة في هذه المبادرة من خلال مجموعة من الآليات والتي تتمثل في (كاظم عباس الشمري، 2019، ص 309):

1 – القروض الغير مشروطة بمتغيرات سياسية واقتصادية عكس ما قام به صندوق النقد والبنك الدوليين، حتى أنها منحت الشركات مرونة كافية لعقد صفقات لا تشترط أن تكون عائداها أرباحا نقدية في المقام الأول، بل يمكن أن تكون قوى ناعمة كالأسواق وقبول العمال والمقاولين الصينيين، ويذكر في هذا الصدد أن هناك حوالي 7000 مواطن صيني يعملون على طول الممر الصيني – الباكستاني كمهندسين وعمال.

- 2 - تنظر الصين للاستثمارات على أنها المهد للتنمية الاجتماعية والاقتصادية للدول المشاركة في المبادرة الاقتصادية، حيث ارتفع مقدار الاستثمار من بنك آسيا للاستثمار إلى 10 مليار دولار أمريكي للبنى التحتية.
- 3 - أنشأت الصين "بنك الصين للتصدير والاستيراد" والذي له الدور الأكبر في تعزيز التجارة والاستثمار الأجنبي، حيث قدم 80 مليار دولار أمريكي لنحو 1000 مشروع في 49 دولة حسب "وكالة شيخو" الصينية شهر ديسمبر 2017، ويذكر في هذا الصدد أن تمويل البنوك الصينية لا يخضع دائما للمنطق التجاري بل لإيجاد طرق بديلة لواردات البترول بما يغنيها عن منطقة الشرق الأوسط وظروفه الأمنية.
- 4 - تستخدم الصين المساعدات والتجارة والاستثمار الأجنبي المباشر بشكل تدريجي لاستثمار احتياطياتها الضخمة من العملة، وإدخال العديد من شركاتها المعطلة إلى قوة العمل بتوسيع نفوذها السياسي وتأمين الموارد الطبيعية التي تحتاجها للنمو، حيث تمول معظم هذه المبادرات من خلال القروض.
- 5 - أنشأت الشركات الصينية 56 منطقة تعاون اقتصادي وتجاري في دول الطريق، حيث حققت أرباحا بلغت 1.1 مليار دولار من العائدات الضريبية ووفرت حوالي 180000 فرصة عمل محلية.
- 6 - أسست مبادرة "الحزام والطريق" ممرات اقتصادية عابرة للقارات تعتبر هي الأطول والأكثر تمتمعا بإمكانات التنمية للدول الناشئة والنامية، مما جعل المتوسط السنوي للتجارة بين الصين والدول الواقعة في نطاق المبادرة الاقتصادية يرتفع إلى 19%، كما ارتفع متوسط التجارة الخارجية الصينية بمعدل 4%.

### 3. تحديات مبادرة "الحزام والطريق" في ظل السعي الأمريكي لمحاورة الصين:

يعبر مشروع مبادرة "الحزام والطريق" عن تأثر السياسة الخارجية الصينية بالجانب الإيديولوجي للرئيس الصيني "شي جين بينغ" حسب الباحث "محمد مطاوع" والقائم على تحقيق "الحلم الصيني" لـ "التجديد الوطني الكبير" (Great National Rejuvenation) باعتباره وسيلة تتعدى تحقيق الأمن الداخلي والتنمية فحسب، إلى تمكين الصين من ولوج المسرح العالمي أيضا، وفي هذا الإطار تستهدف الصين تحقيق هدفين رئيسيين يتمثلان في: مجتمع مزدهر إلى حد بعيد بحلول سنة 2021، وإلى مزدهر وقوي ومتجانس بحلول سنة 2049، وعلى الرغم من أن "الحلم الصيني" يتم فهمه على الدوام على أنه استراتيجية موجهة محليا فقط لضمان شرعية الحزب الشيوعي الصيني، إلا أنه ينبغي التوضيح أنه يضم أيضا رؤية واضحة لأبعاد السياسة الخارجية الصينية، حيث أن تحقيق "التجديد الوطني الكبير" لن يؤدي فقط إلى تعزيز حكم الحزب الشيوعي الصيني على المستوى الداخلي، بل سوف يمد الصين بالقدرة على التأثير بفاعلية أكبر على مستوى النظام العالمي (مطاوع، 2020، ص 37).

على الرغم من التأكيدات الصينية المتكررة للطابع الانفتاحي للمبادرة الاقتصادية، وأنها ليست إطارا لأية مواجهات أو صراعات دولية أو جزء من هذه الصراعات وعدم سعيها إلى الصدام مع النظام الدولي القائم، فإن الأمر لا يعتمد على الطرح أو الخطاب الصيني بقدر ما يعتمد على إدراك الأطراف الدولية للمبادرة وتداعياتها الاستراتيجية المحتملة على التوازن الدولي، وفي هذا الصدد كان هناك إدراك سلمي لتلك المبادرة من جانب عدد من القوى العالمية والإقليمية ومن أهمها الولايات المتحدة الأمريكية الراضة لتأسيس "البنك الآسيوي للاستثمار في البنية الأساسية" والذي مثل حسبها خطوة صينية مهمة لتحجيم دور المؤسسات الدولية كصندوق النقد الدولي والبنك العالمي التي نشأت إثر نظام "بريتن وودز" (Bretton Woods) - ذات الثقل والنفوذ الغربي - خاصة في ضوء التعاطي الإيجابي لحوالي 57 دولة - حتى 19 سبتمبر 2017 - وتوقيعها بالفعل الاتفاقية المؤسسة للبنك، الأمر الذي يشير بشكل واضح إلى تنامي النفوذ والقوة الناعمة الصينية داخل النظام الاقتصادي العالمي، ورغم الموقف الأمريكي تجاه الصين في عدم الوقوف ضد قرار صندوق النقد الدولي بشأن ضم العملة الصينية "اليوان" إلى سلة العملات الرئيسية، فإن ذلك لا ينفي وجود صراعي فعلي بين الولايات



المتحدة الأمريكية والصين، قد اشتدت وتيرته منذ تولي الرئيس السابق "دونالد ترامب" (Donald Trump) الإدارة الأمريكية (فرحات، 2018، ص 6)، الأمر الذي جعل هذا الأخير يعلن حربا تجارية على الصين معتبرا إياها تهدد الهيمنة والنفوذ الأمريكي في العالم، وهو ما خلق إجماع قوي قد تطور في الهيئة السياسية الأمريكية ترى من خلاله بأن الصين تمثل تهديدا حقيقيا للولايات المتحدة الأمريكية، وفي هذا الصدد أكد الجنرال الأمريكي ورئيس هيئة الأركان المشتركة "جوزيف دانفورد" (Joseph Dunford)، بأنه: "من المحتمل أن تشكل الصين أكبر تهديد لأمتنا بحلول عام 2025"، ويمكن أيضا الإشارة هنا إلى ملخص ما تضمنته استراتيجية الدفاع الوطني الأمريكية لعام 2018 والتي أقرت بأن الصين وروسيا تعد "قوى مراجعة" تسعى لتشكيل عالم يتماشى مع نموذجهم الاستبدادي واكتساب سلطة النقض على القرارات الاقتصادية والدبلوماسية والأمنية لدول أخرى، ويمكن أن نستدل أيضا بما قاله مدير مكتب التحقيقات الفدرالي الأمريكي "كريستوفر راي" (Christopher Wray) لنرى من خلاله الحرص الأمريكي على مجابهة النفوذ الصيني من خلال مبادراتها "الحزام والطريق" بأن: "أحد الأمور التي نحاول من خلالها البحث عما يجب فعله هو النظر إلى التهديد الصيني على أنه ليس مجرد تهديد كامل للحكومة، بل تهديد كامل للمجتمع ... وأعتقد أنه سيستغرق استجابة من المجتمع بأكمله من قبلنا"، وحتى أحد منافسي "دونالد ترامب" والرافضين له "جورج سوروس" (George Soros) والذي أنفق الملايين في محاولة لمنع "ترامب" من الفوز في الانتخابات الأمريكية سنة 2016، قد أشاد به فيما بعد في إعلانه الحرب التجارية على الصين ومحاولة محاصرتها، مؤكدا على أنه كان من الصحيح لإدارة "ترامب" أن تعلن الصين "منافس استراتيجي" (Mahbubani, 2020, p p 7 – 8)، وما زاد من تلك المخاوف وحالات التردد الأمريكية هو إعلان مشروع الصين العملاق "صنع في الصين 2025"، والذي يهدف إلى الوصول بالتصنيع الصيني إلى قمة العالم على صعيد الصناعات ذات التقنية العالية، لأنه قد يؤدي إلى سيطرة الصين الشبه الكاملة في قطاعات كبيرة خاصة المرتبطة بالمواد الأساسية، بما يهدد الولايات المتحدة الأمريكية ودولا غربية أخرى في الصناعات فائقة التكنولوجيا التي تعتبر الأساس في نهضتها الاقتصادية (حسين، 2019، ص ص 16 – 17).

وفي ظل التحالف الاستراتيجي الصيني – الروسي ومن خلال الحزام البحري للقطب الشمالي وتدعيما لأواصر التعاون الاقتصادي والتجاري في إطار مبادرة "الحزام والطريق"، عكفت القوتين على بمناورات استراتيجية ثنائية في منطقة القطب الشمالي، وهو ما جعل ذلك يصبح أحد القضايا المهمة التي تؤرق الولايات المتحدة الأمريكية والتي أولتها أهمية في استراتيجيتها تجاه القطب الشمالي وقد نص ملخص تقرير وزارة الدفاع الصادر في شهر جوان 2019 المقدم إلى الكونغرس الأمريكي حول "استراتيجية القطب الشمالي" على أنه: "لدى الولايات المتحدة الأمريكية ... مجموعات واسعة ومتشابهة من مصالح الأمن القومي المتعلقة بمنطقة القطب الشمالي ... حيث يعتبر القطب الشمالي كمنزلة محتمل للمنافسة الاستراتيجية، وهو وسيلة محتملة لتوسيع المنافسة بين القوى العظمى والعدوان الذي يمتد بين منطقتين رئيسيتين من المنافسة المستمرة ... الهند والمحيط الهادئ وأوروبا – والولايات المتحدة الأمريكية، وتشمل المصالح الأمريكية الحفاظ على المرونة لإسقاط القوة العالمية، من خلال ضمان حرية الملاحة والتخليق؛ والحد من قدرة الصين وروسيا على الاستفادة من المنطقة كمنزلة للمنافسة التي تعزز أهدافهما الاستراتيجية من خلال السلوك الخبيث أو القسري"، ويمكن الإشارة أيضا إلى أن القطب الشمالي ليس مجرد ممر محتمل للمنافسة الاستراتيجية، أو طريق محتمل لتوسيع منافسة القوى العظمى حسب الباحث "مايكل آر جي ليونز" (Michael R. G. Lyons) بل لما يحتويه من مواد طاقوية، حيث قدر مسح جيولوجي أمريكي أن القطب الشمالي يحتوي على ما يقرب من 90 مليار برميل من النفط غير المكتشف، وهو ما يمثل حوالي 13% من الامداد العالمي، مع حوالي ثلث الغاز الطبيعي غير المكتشف على الأرض (R. G. Lyons, 2020).

لقد أصبحت الولايات المتحدة الأمريكية تنظر إلى تصاعد قوة الصين في النظام الدولي على أنها تمثل التحدي الجيوسياسي الأبرز، ويبدو أن المؤسسات الأمريكية بكل مكوناتها السياسية والحزبية والأمنية والاستخباراتية والعسكرية والفكرية، شبه موحدة في

مقاربتها على أن الصين التي تتضاعف قوتها الاقتصادية والعسكرية والتكنولوجية بسرعة كبيرة، بما يشكل تهديدا جيوسراتيجيا لمكانة الولايات المتحدة الأمريكية بصفقتها قوة عظمى، وعلى إثر ذلك يرى الرئيس الحالي الأمريكي "جو بايدن" (Joe Biden) بأن الصين تسعى إلى أن تصبح أغنى وأقوى دولة في العالم وفرض استبدادها القومي عليه وهو ما لن تسمح به الإدارة الأمريكية (أبو ارشيد، 2021، ص 2)، وفي هذا الصدد يمكن الإشارة إلى المخاوف الأمريكية من السياسات الاقتصادية الصينية من خلال ما تطرق له "جريج برازينسكي" (Gregg A. Brazinsky) الأستاذ في جامعة "جورج واشنطن" في كتابه "الفوز بالعالم الثالث: المنافسة الصينية الأمريكية خلال الحرب الباردة"، بأن الولايات المتحدة الأمريكية تخشى من أن "الصين ستنتشر نموذجا للتنمية السياسية والاقتصادية، سيقوض النظام الدولي الليبرالي الذي تسعى الولايات المتحدة إلى التمسك به"، فالمؤسسات التي أنشأها الصين عقب إطلاق مبادرة "الحزام والطريق" مثل "البنك الآسيوي للاستثمار في البنية الأساسية، من الممكن أن تحل محل مؤسسات "بريتون وودز" (البنك الدولي وصندوق النقد الدولي)، خاصة مع انضمام عدد كبير من الدول له ومن بينها دول أوروبية كبيرة، مثل بريطانيا وفرنسا وألمانيا وإيطاليا والتي انضمت لعضوية هذا البنك الذي أسسته الصين سنة 2014 (حسين، 2019، ص ص 16 - 17)، وهو ما جعل الولايات المتحدة الأمريكية تنظر إلى أن صعود الصين من خلال التمركز الاقتصادي وكذا المناطق، وسياسة فرض الأمر الواقع وإقامة تحالفات في مختلف مناطق العالم وخاصة بعد استثمارها في أزمة جائحة فيروس "كورونا"، بأنه سيخلق تحولات جيوسياسية جديدة تسعى من خلاله الصين إلى إعادة تشكيل نظام دولي متعدد الأقطاب، وفي هذا الإطار يؤكد "هنري كيسنجر" (Henry Kissinger) على أن الاستراتيجية الصينية تسترشد باللعبة الصينية "وي تشي" (Wei Qi)، التي يتم التركيز فيها على إيجاد أسرع طريقة للقبض على الملك، فالهدف منها هو بناء الأصول ببطء وبصبر لإثبات توازن اللعبة لصالح المرء، وينصب التركيز الصيني على استراتيجية طويلة الأجل، وليس على مكاسب قصيرة الأجل، وتجدد الإشارة إلى أن الولايات المتحدة الأمريكية قد بذلت جهودين رئيسيين لإحباط تحركين طويل الأجل من قبل الصين للحصول على ميزة، وكلاهما فشل، الأول تمثل في محاولة إدارة "باراك أوباما" (Barack Obama) منع حلفائها من الانضمام إلى بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية (AIIB) الذي بدأته الصين في سنتي 2014-2015، والثاني تمثل في الجهد الذي بذلته إدارة "دونالد ترامب" لمنع حلفائها من المشاركة في مبادرة "الحزام والطريق" (BRI) التي بدأتها الصين سنة 2013، وفي هذا الصدد يتساءل "كيسنجر": هل تخصص الولايات المتحدة الأمريكية موارد كافية للمنافسة طويلة المدى؟ وهل يتمتع المجتمع الأمريكي بالقوة والقدرة على التحمل لمطابقة لعبة الصين على المدى الطويل؟ (Mahbubani, 2020, p p 12 - 13)، خاصة وأن حالة الصراع بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين أصبحت تأخذ أبعادا متداخلة في العديد من مناطق العالم، وفي مقدمتها منطقة بحر الصين الجنوبي، وفي إفريقيا والشرق الأوسط حيث الصراع على الطاقة والتجارة والنفوذ، إذ أن هذا الصراع يتقاطع مع مصالح قوى كبرى مثل دول أوروبا المترددة بين حليفها التقليدي الولايات المتحدة الأمريكية، ومصالحها الكبرى مع الصين، وروسيا التي تشارك الصين سياستها في مناهضتها الهيمنة الأمريكية وانعكاسات كل ذلك على مستقبل النظام الدولي (الدسوقي، 2019، ص 80).

وتجدد الإشارة إلى أنه في شهر جوان 2020 قامت الإدارة الأمريكية بإقرار استراتيجية "إعادة التوازن في آسيا والمحيط الهادئ" (زهينغيو، 2017، ص 87)، حيث تسعى الولايات المتحدة الأمريكية من خلال هذا التوجه إلى خلق الشراكة عبر المحيط الهادي، وإلى ترسيخ مستدام من خلال إقامة نظام تحالف استراتيجي ومنطقة للتبادل الحر مع اليابان، كوريا الجنوبية، تايلاند، الفلبين، أستراليا، نيوزيلندا، ماليزيا، فيتنام وبروناي، اعتبارا من أن هذه الدول ستصبح من أكبر الأسواق الاقتصادية في القرن الواحد والعشرين، إذا ما تم ربطها بأعضاء منظمة التبادل الحر الأمريكي الشمالي، المكسيك وكندا، حيث يهدف كل هذا الارتكاز الدبلوماسي والاقتصادي والاستراتيجي الأمريكي إلى الحد من القوة الصينية في مجالها الجيو-سياسي المباشر (جراد، 2018، ص ص 164 - 165).

وفي هذا الإطار وفي خضم التساؤل عن قوة الاقتصاد الصيني خاصة ومدى صموده أما مختلف التحديات وسياسات المحاصرة الأمريكية، وهل ستكون الصين القوة الاقتصادية العظمى القادمة في العالم، وكيف ستصل إلى ذلك؟ يشير كل من "ديفيد دولار" (David Dollar) و"يينج هوانج" (Yiping Huang) و"يانغ ياو" (Yang Yao) في كتابهم المعنون بـ "الصين 2049" (China 2049)، والذي يحمل تحته عنواناً فرعياً آخر ألا وهو "التحديات الاقتصادية لقوة عالمية صاعدة" (Economic Challenges of a Rising Global Power) الصادر بتاريخ 9 جوان 2020، في تحليل معمق إلى أن نجاح الصين أو فشلها سيكون له تأثير كبير على الاستقرار والازدهار ليس فقط في الصين بل العالم بأسره، متسائلين في نفس الوقت عن الكيفية التي ستصبح الصين القوة الاقتصادية الأولى في العالم بحلول منتصف القرن الواحد والعشرين أي 2049م (Dollar, Huang, Yao, 2020)، خصوصاً إذا ما تم التسليم بأن الصين أصبح هي القوة الاقتصادية العظمى في العالم فترة ما بعد الأزمة المالية لسنة 2008، والتي بينت فيها الصين مدى قدرتها على أن تكون الدولة الوحيدة في العالم التي لم تتأثر بتلك الأزمة لدرجة أن الولايات المتحدة الأمريكية قد لجأت إليها للاقتراض، ونفس الأمر الذي أثبتته نواتج الاقتصاد الصيني لسنتي 2018 و2019 والذي جعل من الولايات المتحدة الأمريكية تعلن عليها الحصار والحرب الاقتصادية وتشدد عليها التعريفات الجمركية، كما أثبتت أيضاً قدرة الصين الاقتصادية وكذا حنكتها وقت الأزمات وهو ما تجلّى بشكل واضح من خلال جائحة فيروس "كورونا" الذي اجتاح العالم، وأثر بشكل كبير على اقتصاديات الدول الرأسمالية الليبرالية وفي مقدمتهم الولايات المتحدة الأمريكية، ولذلك تراهن الصين على مبادرة "الحزام والطريق" التي أطلقتها سنة 2013، ساعية من خلالها حسب الباحث "أسامة أبو ارشيد" إلى تعزيز ريادةها الاقتصادية والتجارية عالمياً عبر مشروع طموح يشمل مختلف قارات العالم مستفيدة من قوتها الاقتصادية التي تفوقت على نظيرتها الأمريكية، وكذا من كونها أكبر قوة تصنيعية عالمية فضلاً عن توظيفها الدبلوماسية الصحية أو "دبلوماسية اللقاحات" في مواجهة جائحة فيروس "كورونا"، في حين مازالت الولايات المتحدة الأمريكية عاجزة عن التصدي لها داخل حدودها (أبو ارشيد، 2021، ص 5).

إن تبني الصين مبادرة "الحزام والطريق" يمثل تطوراً سياسياً واقتصادياً مهماً، وهو يعبر عن انتقال الصين من التكيف مع النظام الاقتصادي العالمي والنظم الفرعية له مثل النظام النقدي والتجاري الدوليين، إلى محاولة إصلاح تلك النظم بمبادرة عالمية، كما يعكس أن الصين تتجه للقيام بدور اقتصادي - سياسي أكثر فاعلية على الصعيد الدولي بما يتناسب مع حجمها الاقتصادي والتجاري العالمي، وما بين القوة الاقتصادية الصينية المتنامية وتجاهل الدول الرأسمالية الكبرى المتحكمة بالنظام الاقتصادي الدولي لهذه القوة والإصرار على معاملتها كدولة لا ترقى إلى مصاف القوى العظمى، ومن ثم يكمن البعد الجيوسياسي لمبادرة "الحزام والطريق" حسب الباحث "أحمد فؤاد حسن" في رغبة الصين بتعزيز الاستقرار والثقة السياسية إقليمياً مع دول الجوار الشرقي والجنوبي، فضلاً عن المشاكل المتأنية من الجوار الغربي، والأهم من ذلك هو سعي الصين إلى تغيير نمط النظام الدولي الحالي والانتقال به من نظام تهيمن عليه الولايات المتحدة الأمريكية إلى نظام عالمي متعدد الأقطاب (حسن، 2019، ص 258 – 260).

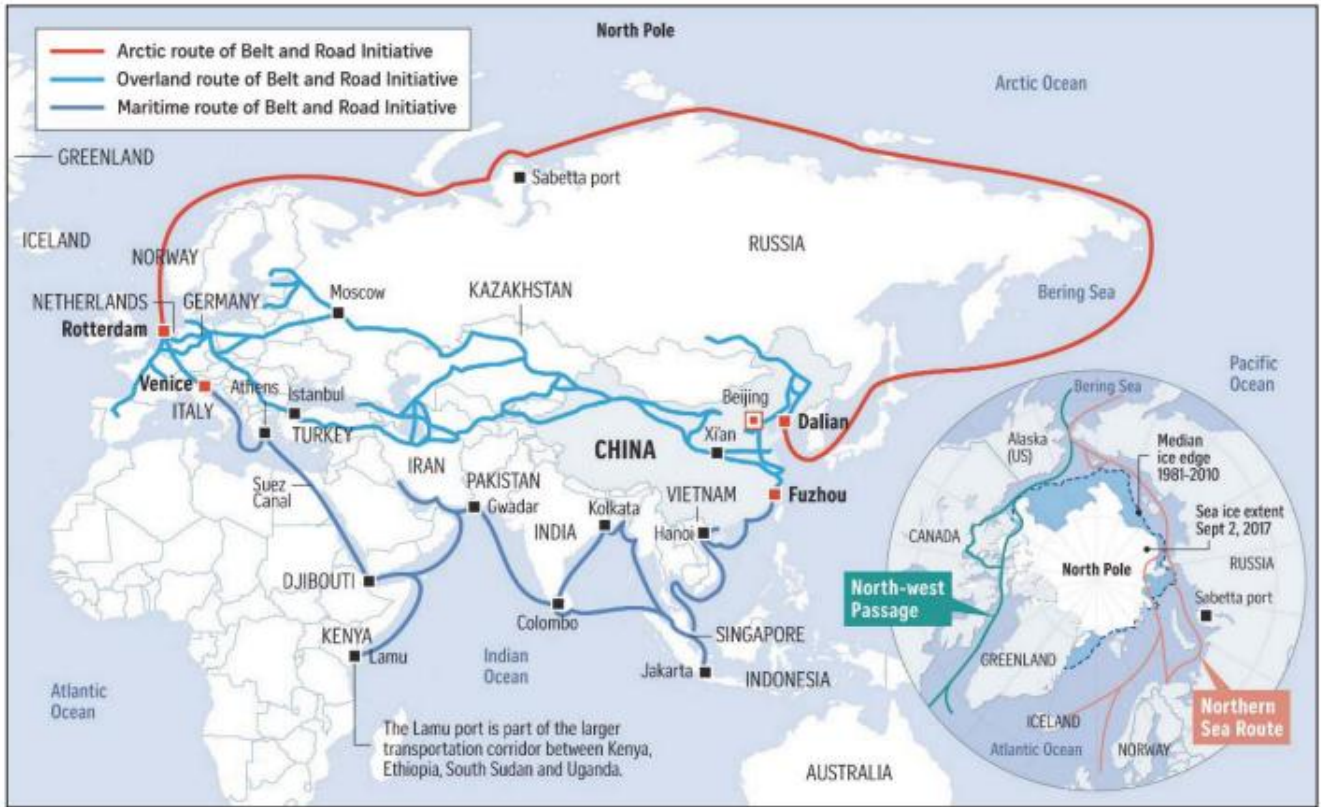
#### 4. الخاتمة:

تعتبر المبادرة الصينية "الحزام والطريق" سياسة براغماتية وطموح إيديولوجي، تسعى من خلالها الصين إلى السيطرة على الاقتصاد العالمي وبخطوات متدرجة ومتأنية لتأكيد وترسيخ مكانتها الدولية بعيداً عن الهيمنة الاقتصادية الأمريكية، في ظل وجود تنافس بينها وبين الولايات المتحدة الأمريكية، هذه الأخيرة التي أصبحت تترصد التحركات الصينية، وتعمل على محاصرتها وكذا الدخول معها في حرب تجارية من أجل كبح صعودها الدولي اللافت، ولذلك خلص هذا البحث إلى النتائج التالية:

- 1 – تسعى السياسة الخارجية الصينية إلى تحقيق "الحلم الصيني" و"التجديد الوطني الكبير"، والتي تتعدى تحقيق الأمن الداخلي والتنمية في الصين، إلى تمكينها من تحقيق مكانة عالمية والاعتراف بها كقوى كبرى تقود النظام الدولي في ظل التعددية القطبية بعيدا عن الهيمنة الأمريكية، وكذا الوصول إلى مجتمع صيني مزدهر وقوي ومتجانس بحلول سنة 2049 وهي الذكرى المئوية لتأسيس الصين.
- 2 – سوف تستمر الرهانات الجيوسياسية التي اندلعت بين الولايات المتحدة الأمريكية والصين للعقد أو العقدين القادمين، خاصة وأن الصين تحضر للاحتفال بمئويتها سنة 2049، وهي تحضر نفسها بأن تصلك إلى ذلك العام وهي تقود النظام الدولي جنبا إلى جنب مع الولايات المتحدة الأمريكية من خلال خلقها نظام عالمي متعدد الأقطاب.
- 3 – عمدت الصين من خلال مبادرة "الحزام والطريق" إلى بناء أكبر قدر من التحالفات، مع تفادي الصدام بشكل أساسي مع الولايات المتحدة الأمريكية، رغم إعلان هذه الأخيرة حربا تجارية عليها من أجل تحجيم ومحاصرة القوة الاقتصادية الصينية الآخذة في الصعود بشكل كبير وبتزو وحذر وبخطط مدروسة، مع اعتماد سياسة خارجية فعالة قائمة على المنفعة المتبادلة مع جميع الدول الأعضاء في المبادرة.

### 5. الأشكال والرسومات البيانية:

خريطة رقم (01): مسارات وخطوط الطريق البري والحزام البحري لمبادرة "الحزام والطريق" الصينية



المصدر:

\* A.S. Kovalenko, M.O. Morgunova, V.V. Gribkovskaia, "Infrastructural Synergy of the Northern Sea Route in the International Context", СИНЕРГИЯ АРКТИКИ, Выпуск 4, August 2018, p. 64.

### 6. قائمة المراجع:

#### 1 – باللغة العربية:

- 1 – الدسوقي، أبو بكر، "هل يشعل النزاع التجاري الصراع بين الولايات المتحدة والصين؟"، مجلة السياسة الدولية، م 54، ع. 218، أكتوبر 2019، ص. 80.

- 2 - الهواس، نادية، "نظام علمي بديل .. تحديات بناء استراتيجية احتواء أمريكية للصين"، مجلة السياسة الدولية، ملحق تحولات استراتيجية، م. 53، م. 214، أكتوبر 2018، ص. 17.
- 3 - أبو ارشيد، أسامة، "المنافسة الجيوستراتيجية الأمريكية - الصينية على نظام علمي جديد"، تقييم حالة، المركز العربي للأبحاث ودراسة السياسات، الدوحة، 7 أبريل 2021، ص. 2 - 5.
- 4 - بن قانة، شناز، "الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية"، في: مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، (إسلام عيادي محرراً)، برلين: المركز الديمقراطي العربي، 2019، ص. 104 - 110.
- 5 - جراد، عبد العزيز، الجيوسياسية: مفاهيم، معالم ورهانات، الجزائر: منشورات دار الشهاب، السداسي الأول 2018، ص. 164 - 165.
- 6 - حسين، خالد، "تحول الصين إلى سياسات أكثر واقعية على الساحة الدولية"، مجلة إتجاهات الأحداث، ع. 30، (ربيع 2019)، ص. 11 - 17.
- 8 - زهينغو، كونغ، إنشاء القوة البحرية الصينية: التحديات وإدارة الإستجابات، (ترجمة: حليم نصر)، بيروت: الدار العربية للعلوم ناشرون، جانفي 2017، ص. 87.
- 9 - زياد نافع، هند، و خلف حميد، عدنان، "مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات"، مجلة تكريت للعلوم السياسية، ع. 19، (ماي 2020)، ص. 176 - 177.
- 10 - عبد الحي، وليد سليم، المكانة المستقبلية للصين في النظام الدولي 1978 - 2010، أبو ظبي: مركز الإمارات للدراسات والبحوث الإستراتيجية، 2010، ص. 62.
- 11 - فايز فرحات، محمد، "الحزام والطريق .. هل يتجنب الصعود الصيني مثالب التدخل الغربي"، مجلة السياسة الدولية، ملحق تحولات استراتيجية، م. 53، م. 214، (أكتوبر 2018)، ص. 6.
- 12 - فؤاد حسن، أحمد، "الأهمية الجيواقتصادية لمبادرة الحزام والطريق الصيني"، في: مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، (إسلام عيادي محرراً)، برلين: المركز الديمقراطي العربي، 2019، ص. 250 - 251.
- 13 - كاتب، أحمد، "الانخراط الحذر .. التحول الضروري للسياسة الصينية في الشرق الأوسط"، مجلة السياسة الدولية، ملحق تحولات استراتيجية، م. 53، م. 214، (أكتوبر 2018)، ص. 23 - 24.
- 14 - كاظم عباس الشمري، وفاء، "الحزام والطريق: تحليل في الجيوبولتيكس"، مجلة الجامعة العراقية، م. 44، ع. 02، (2019)، ص. 305 - 309.
- 15 - كمال، مصطفى، "جيوسياسية الطاقة.. النزاع الأمريكي - الصيني في بحر الصين الجنوبي"، مجلة السياسة الدولية، م. 54، ع. 218، (أكتوبر 2019)، ص. 100.
- 16 - مطاوع، محمد، "طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية"، مجلة سياسات عربية، ع. 46، (سبتمبر 2020)، ص. 30 - 37.
- 17 - "مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي"، (علي صلاح محرراً)، ملحق مجلة اتجاهات الأحداث، ع. 26، (ربيع 2018)، ص. 3 - 6.
- 2 - باللغة الأجنبية:

- 18** – Calinoff, Jordan and Gordon, David, "Port Investments in the Belt and Road Initiative: Is Beijing Grabbing Strategic Assets?", *Survival*, Vol. 62, No. 4, August – September 2020, p. 64.
- 19** – Dollar, David and Huang, Yiping, and Yao, Yang, (2020), "China 2049 Economic Challenges of a Rising Global Power", June 9, 2020, Brookings Institution Press, see the link: <https://brook.gs/2FKM0IV>
- 20** – Kovalenko, A.S and Morgunova, M.O and Gribkovskaia, V.V, "Infrastructural Synergy of the Northern Sea Route in the International Context", *СИНЕРГИЯ АРКТИКИ*, Выпуск 4, August 2018, p. 64.
- 21** – Mahbubani, Kishore, *Has China Won? The Chinese Challenge to American Primacy*, (New York: BBS Publisher Public Affairs, First Edition, April 2020, p p. 7 – 13.
- 22** – Mott, Christopher, "Don't Fear China's Belt and Road Initiative", *Survival*, Vol. 62, No. 4, (August – September 2020, p. 50.
- 23** – R. G. Lyons, Michael, (2020), "No, America Is Not Ready to Counter China and Russia in the Arctic", September 11, 2020, *The National Interest*, see the link: <https://bit.ly/34diN23>
- 24** - Yuan, Feng, "The One Belt One Road Initiative and China's Multilayered Multilateralism", in: *Mapping China's 'One Belt One Road' Initiative*, (Edited by Li Xing), Cham, Switzerland: published by the registered company Springer Nature, 2019, p. 92.