

## مبادرة الحزام والطريق في مواجهة المخاطر الدولية: التصدي لجائحة كورونا The Belt and Road Initiative in Confronting International risks: confrontation the Coronavirus Pandemic

تاريخ القبول: 2021/05/08

تاريخ الإرسال: 2021/02/02

لقد زاد التطلع والطموح بشأن القدرة على تجسيد مضمون مبادرة الحزام والطريق خلال السنتين الماضيتين، غير أن جملة من المخاطر على الصعيد العالمي، تثير نقاشات عميقة بشأن عوائد ومستقبل المبادرة، وتدعمت المخاوف في هذا السياق مع تفشي وجائحة كورونا التي كان منشؤها الصين، وساهم في ركود اقتصادات العالم، بما عزز الحذر بشأن طرورات التعاون؛ لتحل محلها تدابير تتبنى سياسات حمائية واحترازية، وهو وضع ضاغط قد يدفع الصين نحو مراجعة خططها في تجسيد المبادرة، والاستعداد لتحديات ذات مضمون أمني ودفاعي، قد تؤخر المبادرة أو تحيل إلى خيارات بديلة، تتناسب مع حالة التنافس الدولي بين القوى الكبرى.

**الكلمات المفتاحية:** التعاون؛ الحزام والطريق؛ الصين؛ المخاطر؛ كورونا.  
\* المؤلف المراسل.

### **Abstract:**

The Belt and Road Initiative become a framework for China's

قصعة حورية  
مخبر الدراسات القانونية البيئية  
جامعة قالمة  
gassaa.houria@univ-guelma.dz  
حميداني سليم\*  
مخبر الدراسات القانونية البيئية  
جامعة قالمة  
hamidani.salim@univ-guelma.dz

### **ملخص:**

تتجه مبادرة الحزام والطريق لأن تصبح إطارا للتحرك الاستراتيجي للصين في العالم، والتوجه نحو تأثير أكبر في تفاعلات السياسة الدولية، مع تجاوز قيود الجغرافيا السياسية والاقتصادية، وهي القيود التي جابهت الصين على مدار القرون السابقة، وحالت دون حضور فاعل لها، وحرمانها من أن تكون ضمن القوى الكبرى، وتلك مبررات قوية لإحياء طريق الحرير القديم بآليات وأفكار أكثر استجابة لطبيعة الوضع السياسي والاقتصادي في العالم، واحتياجات الشعوب.

strategic move in the world ,  
towards a greater influence in  
international policy interactions  
,While transcending the

limitations of political and economic geography. These are the restrictions that confronted China over the past centuries, and prevented it from being an effective presence, and depriving China from being among the major powers. These are strong justifications for reviving the ancient Silk Road with mechanisms and ideas that are more responsive to the nature of the political and economic situation in the world, and the needs of peoples.

Ambition about China's ability to materialize the content of the Belt and Road Initiative has increased over the past two years. However, a number of risks at the global level raise deep discussions about the returns and future of the

initiative, and fears in this context have strengthened with the outbreak of the Corona pandemic, which originated in China. With a severe recession in world economies, which reinforced caution about proposals for cooperation; To be replaced by measures that adopt protectionist and precautionary policies, which is a pressing situation that may push China to review its plans in embodying the initiative, and prepare for challenges with a security and defense content, that may delay the initiative or refer to alternative options that are commensurate with the state of international competition between major powers.

**Keywords:** Cooperation; Belt and road; China; Risks; Corona.

#### مقدمة:

ظلت الصين قوة بشرية وعسكرية مهمة على الساحة الدولية، وأثبتت قدرتها على التكيف مع تحولات النظام الدولي على مدار العقود السابقة، ومع بداية القرن 21م أطلقت نهجا استراتيجيا، وسياسة خارجية تتجه أولوياتها أساسا نحو الحفاظ على بيئة دولية غير معادية، والإسهام في الأمن الدولي بالموازاة مع تعزيز التنمية الداخلية، وترجمت مسعاها في تحرك نشط على المستوى العالمي، وضمن هذا الإطار أطلقت مبادرة الحزام والطريق كاستراتيجية ذات أبعاد عالمية، تهدف إلى زيادة التجارة مع الدول المعنية بالمبادرة، وتكثيف التواجد الصيني بها، شاملة لأنشطة تطوير البنى التحتية والإنشاءات والمشاريع الكبرى، ولأجل جاذبية أكبر لمضمون تلك المبادرة، فقد تم الإعلان عنها كمسار يستند إلى مبدأ "الشراكة" في توزيع أرباح التنمية بين الدول المشاركة، وهي دول مختلفة سياسيا واقتصاديا وثقافيا خاصة في منطقة الشرق



الأوسط وشمال إفريقيا.

تحققت في السنوات الخمس (2013-2018) تطورات مهمة للمبادرة الصينية، وشهدت اتساعا واستقطابا لشركاء متزايدين، خاصة في ظل ما تقدمه الصين من تسهيلات، وبعد عن الأساليب التقليدية للهيمنة، إلا أنه وفي بداية ديسمبر 2019 حدث تطور مفاجئ على المستوى الدولي، يمكن وصفه بالاضطراب العالمي الكبير، خاصة في عجز الاستراتيجيات الدولية عن استيعاب الآثار السلبية لجائحة كورونا، والتي امتدت آثارها سلبا على مبادرة الحزام والطريق؛ خاصة بعد أن أعلن رسميا عن تفشي فيروس كورونا Coronavirus على نحو غير متحكم فيه، منذ اكتشافه في الصين، وهو الاكتشاف الذي وضع مسؤولية إضافية على الصين، وحملها التزامات إضافية بشأن استجاباتها لتعهداتها ضمن مبادرة الحزام والطريق، وكذا الصورة التي تسوقها بخلو سياساتها من أي نزعة توسعية أو طروحات للهيمنة.

لقد وجّه الوضع الصحي المتردي في العالم، الانتباه إلى ما يعانيه العالم من مخاطر، لطالما راهنت القوى الكبرى على مواجهتها واستيعابها ضمن تحركها الخارجي، وهو ما ينسحب على السلوك الخارجي الصيني، وعلى هذا الأساس تقوم الإشكالية المحورية لهذه الورقة البحثية على التساؤل التالي: ماهي حدود قدرة مبادرة الحزام والطريق في التصدي للمخاطر التي يعرفها الواقع العالمي، وفي صدارة ذلك جائحة كورونا؟

تندرج تحت هذه الإشكالية جملة من الأسئلة الفرعية:

- فيما تتمثل مبادرة الحزام والطريق؟

- ماهي المخاطر التي تعترض مبادرة الحزام والطريق؟

- كيف أثرت جائحة كورونا على مبادرة الحزام والطريق؟

للإجابة عن الإشكالية الرئيسية والأسئلة الفرعية نحاول اختبار الفرضية التالية:

تمثل جائحة كورونا فرصة مناسبة لحضور أقوى للصين في الحيز الجغرافي لمبادرة الحزام والطريق على نحو يزيد اعتماد الدول عليها.

تعتمد هذه الورقة البحثية المنهج الوصفي في تتبع مضمون مبادرة الحزام والطريق، والوقوف على أنماط الاستجابة تجاه المخاطر الدولية ضمن سيرورة مبادرة الحزام



والطريق، وعلى هذا النحو يتم التفصيل بشأن أثر جائحة كورونا على هذه المبادرة، بما يجمع بين الوصف والتحليل، وإمكانية الاستشراف والتنبؤ حول مستقبل المبادرة الصينية.

تحاول هذه الورقة البحثية التطرق إلى كفاءة مبادرة الحزام والطريق في مواجهة المخاطر الدولية، والتركيز على دور الصين في إعادة تشكيل الجغرافيا الاقتصادية للعالم، ثم الانتقال إلى تحديد أبرز المخاطر الدولية بأبعادها المختلفة، والتي تشمل نطاق جغرافيا المبادرة، ليتم في الأخير التركيز على البعد الصحي، وتداعيات الأزمات الصحية العالمية على المبادرة، من خلال دراسة الرهانات التي تفرزها مخرجات جائحة كورونا على حاضر ومستقبل المبادرة.

### **المحور الأول: مبادرة الحزام والطريق وإعادة تشكيل الجغرافيا الاقتصادية للعالم**

شكّلت تحولات النظام الدولي، والتغيرات البنيوية في هيكلته وفواعله، دافعا للعديد من القوى لتكييف سياساتها وفق تلك المستجدات، والتوجه بدلا عن الصدام والنزاع، نحو سياسة التحالفات والتعاون في ظل محيط من الاستقطاب الشديد، ويتم النظر إلى هذه التوجهات بكونها مساع تهدف لحماية مصالحها، وتحسين مكانتها الدولية وتعظيم نفوذها، وهو ما ترجم من خلال العديد من المبادرات الاستراتيجية، أبرزها مبادرة الحزام والطريق.

### **أولا- مبادرة الحزام والطريق: المفهوم والنطاق:**

ظهرت مبادرة الحزام والطريق، Belt and Road Initiative أو حزام واحد طريق واحد One Belt, One Road أو طريق الحرير الجديد New Silk Road، باعتبارها إحياء لطريق الحرير القديم الذي كان يضم شبكة من طرق التجارة عبر آسيا والعديد من دول البحر الأبيض المتوسط خلال العصور القديمة والوسطى، حيث ساعدت هذه الخطوط الواسعة للتبادل التجاري والثقافي على امتداد جغرافيا بين شرق آسيا ومنطقة أوراسيا، ليكون أول طريق يربط بين الشرق والغرب<sup>(1)</sup>، وقد قدمها الرئيس الصيني شي جين بينغ في خطابه بمنتدى الحزام والطريق في بكين عام 2017، باعتبارها "مشروع القرن الذي سيفيد الناس في جميع أنحاء العالم"<sup>(2)</sup>، وذلك في تأكيد على ما تطرحه الصين منذ سنوات بشأن شحن وتوصيل البضائع بين آسيا



وأوروبا، ضمن طريق بحري يمتد من الساحل الصيني عبر سنغافورة والهند باتجاه البحر المتوسط، أما الحزام البري فيشمل ست ممرات هي:

1. ممر الصين -منغوليا- روسيا الذي يمتد من شمالي الصين إلى الشرق الروسي؛
2. الممر الاقتصادي الذي يمتد من غربي الصين إلى روسيا الغربية؛
3. ممر الصين - آسيا الوسطى - آسيا الغربية الذي يمتد من غربي الصين إلى تركيا؛
4. ممر الصين - شبه جزيرة الهند الصينية، الذي يمتد من جنوبي الصين إلى سنغافورة؛
5. ممر الصين - باكستان المعروف ب: (CPEC) الذي يمتد من جنوب غربي الصين إلى باكستان؛
6. ممر بنغلاديش - الصين - الهند - ميانمار المعروف ب: (BCIM) الذي يمتد من جنوبي الصين إلى الهند،

تهدف هذه الممرات إلى خلق المزيد من فرص العمل، وتقليل الفوارق الإقليمية الواسعة في المناطق والأقاليم الواقعة على طول مبادرة الحزام والطريق، خاصة ذات الاقتصادات منخفضة الدخل.<sup>(3)</sup>

### ثانياً- مبادرة الحزام والطريق بين القوى الدافعة والأهداف المنشودة

بدأت محاولات الصين لإحياء طريق الحرير القديم بداية تسعينيات القرن الماضي، عبر ما عرف بالجسر البري الأوروبي الآسيوي الذي يصل بين الصين وكازاخستان ومنغوليا وروسيا، ويصل إلى ألمانيا عبر خط السكة الحديدية، وفي نهاية عام 2013 تم الإعلان عن مبادرة الحزام والطريق من طرف الرئيس الصيني شي جين بينغ، وكان التركيز الأول للمبادرة هو الاستثمار في البنية التحتية والسكك الحديدية والطرق السريعة، ما أصبح يعرف رسمياً بمبادرة الحزام والطريق (BRI)، التي عبّرت عن رغبة الصين في البناء المشترك لحزام اقتصادي، على طول طريق الحرير مع شركاء آسيا الوسطى، وتعميق التعاون وتوسيع التنمية في منطقة أوروبا وآسيا، وإنشاء دعم مالي متعدد الأطراف والمؤسسات على غرار البنك الآسيوي للبنية التحتية والاستثمار (AIIB)، وصندوق طريق الحرير (SRF).<sup>(4)</sup>



شمل الإعلان عن المبادرة اقتراحا من خمس نقاط لبناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير الجديد بشكل مشترك لتعزيز العلاقات بين الصين وآسيا الوسطى وأوروبا، وهي النقاط المتمثلة في الآتي:

1. تعزيز الاتصالات السياسية، والتي ستشكل دفعة للتعاون المشترك في المجال الاقتصادي؛

2. تعزيز روابط الطرق، مع فكرة إنشاء ممر نقل يمتد من المحيط الهادئ إلى بحر البلطيق ومن آسيا الوسطى إلى المحيط الهندي، ثم العمل تدريجيا على بناء شبكة لوصلات النقل بين شرق وغرب وجنوب آسيا؛

3. تعزيز تسيير قطاع التجارة، مع التركيز على إزالة الحواجز التجارية، واتخاذ خطوات للحد منها، بما فيها نفقات التجارة والاستثمار؛

4. تعزيز التعاون النقدي مع إعطاء اهتمام خاص لتسويات العملة، بشكل يمكن من خفض تكاليف المعاملات، وتقليل المخاطر المالية، مع زيادة القدرة التنافسية الاقتصادية؛

5. تعزيز العلاقات بين الشعوب التي تقيم على نطاق المبادرة.<sup>(5)</sup>

يمكن إبراز ما يتم اعتباره دورا إيجابيا - حسب الطرح الصيني-لمبادرة الحزام والطريق في الآتي:

أ- فتحت مبادرة الحزام والطريق مجالا للتعاون الدولي، وعززت الثقة بإمكانية تجسيده، في وقت يشهد العالم عودة للممارسات الحمائية وتقييد حرية التبادل وتوسعا لدور الدولة في الاقتصاد، مع بروز مستويات عالية لحالة عدم اليقين، والعوامل المزعزعة للاستقرار علي المستويين الإقليمي والدولي، لذا يتم النظر لمبادرة الحزام والطريق كخطوة مهمة اتخذتها الصين بثقلها الاقتصادي للانفتاح وتبديد المخاوف الدولية بشأن حرية وحركية المبادلات الدولية، كما تسعى لتجسيد التزام الصين بمشاركة فرص التنمية وتقاسم العوائد؛ واعتماد مبدأ التشاور والتعاون لتحقيق المنافع المشتركة، ووفق هذا التفسير فإن مبادرة الحزام والطريق تمثل نهجا للتعاون الدولي، يتسم بالاحترام المتبادل والعدالة والإنصاف والتعاون لتحقيق نتائج مفيدة للجميع، ومن جهة أخرى فهي عبارة عن التزام بالتعددية واقتصاد عالمي مفتوح، وهو ما سيؤدي إلى

دفع العولمة الاقتصادية نحو مزيد من الانفتاح والشمول والتوازن محققة بذلك معادلة رابع رابع.<sup>(6)</sup>

ب- خلقت مبادرة الحزام والطريق زخماً وفرصاً جديدة للنمو العالمي، فمنذ بوادر الأزمة المالية الدولية في عام 2008م، اتضح أن خلق محركات نمو ودورة جديدة من النمو العالمي هو مهمة مشتركة لفواعل الاقتصاد العالمي، وهو ما تهدف مبادرة الحزام والطريق إلى تحقيقه، من خلال تعزيز التنمية عبر تعزيز الاتصال الشامل، ومساعدة البلدان المعنية بالمبادرة على إزالة معوقات التنمية، وتنفيذ خطة الأمم المتحدة للتنمية المستدامة لعام 2030، وتشير دراسة أجراها البنك الدولي إلى أن التعاون في مبادرة الحزام والطريق سيخفض تكاليف التجارة العالمية بنسبة 1.1 إلى 2.2٪ وتكاليف التجارة على طول الممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا بـ 10.2٪، علاوة على ذلك فإن المبادرة ساهمت بما لا يقل عن 0.1٪ من النمو العالمي في عام 2019.<sup>(7)</sup>

ج- توفر مبادرة الحزام والطريق منصة جديدة وفرصاً جديدة لتعزيز العلاقات الوثيقة بين الدول وذلك من خلال تحسين الاتصال بينها، حيث عزز التعاون في إطار المبادرة العلاقات الاقتصادية والتبادلات بين الشعوب، وبالتالي ربطها بشكل أوثق مع المصالح المشتركة، وفقاً لمؤسسة السكك الحديدية الصينية، قامت قطارات الشحن بين الصين وأوروبا بـ 6363 رحلة في عام 2018، بزيادة قدرها 73٪ عن عام 2017.<sup>(8)</sup>

### المحور الثاني: المخاطر الدولية في نطاق مبادرة الحزام والطريق

على الرغم من الأهمية الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق (الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين) في تبادل المعلومات والأفكار والتكنولوجيا بين الدول، ودورها في تحقيق الاستدامة الاقتصادية والابتكار، وتوفير العديد من الفرص الاقتصادية والتنمية الجديدة، وتعزيز الانفتاح العالمي، إلا أن هناك العديد من المخاطر الدولية المرتبطة بهذه المبادرة (مخاطر أمنية، بيئية وصحية).

### أولاً- المخاطر الأمنية

تواجه مبادرة الحزام والطريق في إطار سعيها لتعميق التعاون الاقتصادي الإقليمي العديد من التحديات والمخاطر الأمنية، خاصة في ظل افتقار دول المنطقة إلى الضمانات الكافية لمنع الجرائم العابرة للحدود، وأهم هذه المخاطر ما يلي:

#### 1- النزاعات الإقليمية:

لأسباب تاريخية هناك العديد من النزاعات الإقليمية في منطقة المبادرة الصينية، ونتائج تسوية المنازعات تؤثر بشكل مباشر على الضمان الأمني لتنفيذ المبادرة، وأهم هذه النزاعات ما يلي:

تشمل النزاعات: "نزاع بحر الصين الجنوبي" بين الصين وبعض دول جنوب شرق آسيا؛ بين الصين والفيتنام؛ إضافة إلى النزاع بين الصين والفلبين وفيتنام، وهي خلافات بحرية تتصاعد في ظل تنامي القوة الصينية، وفي منطقة أخرى، فإنه لم يتم حل نزاع كشمير بين الهند وباكستان، والنزاع الحدودي الصيني الهندي، وفي الشرق الأوسط يظل النزاع الفلسطيني الإسرائيلي مستمرا، إضافة إلى نزاعات تركية الاتحاد السوفيتي بين دول لم يتم ترسيم الحدود بينها بعد، على غرار طاجيكستان وقيرغيزستان، وبين أرمينيا وأذربيجان<sup>(9)</sup>، وحالة عدم الاستقرار في المنطقة العربية، ووجود إيران كبلد يواجه حصارا، وله دور في التأثير على الاستقرار في أفغانستان والعراق واليمن وسوريا ولبنان، وبالتالي فإن المستويات العالية من عدم الاستقرار يظل لها دور سلبي على الثقة السياسية المتبادلة، ومستقبل الأمن والتعاون الاقتصادي الذي يشكل محور المبادرة.

#### 2- سلامة الممرات البحرية:

يعد الحفاظ على الوصول الآمن أحد الاعتبارات المهمة في تنفيذ مبادرة الحزام والطريق، وتعتبر طرق المحيط الهندي ذات أهمية استراتيجية للتجارة العالمية، حيث تتدفق 40% من التجارة العالمية عبر مضيق ملقا، و40% من تجارة النفط الخام تتدفق عبر مضيق هرمز<sup>(10)</sup>، في حين تتركز معظم تجارة النفط الصينية بحرا عبر مضيق ملقا، والمحيط الهندي إلى الشرق الأوسط وشمال إفريقيا، ليعبر التحدي بشكل أساسي مع محاولة الولايات المتحدة الهيمنة عليه، بينما يواجه مضيق هرمز مخطر





الصدام مع إيران، كما أن مضيق ماندي يعاني تهديد القرصنة<sup>(11)</sup>، وعلى هذا النحو فإن سلامة الممرات البحرية تشكل تحدياً كبيراً لهذه المبادرة.

### 3- الإرهاب والجريمة المنظمة:

يشكل العنف والأنشطة المسلحة، وكذا أفكار التطرف والنزعات الانفصالية عائقاً أمام مبادرة الحزام والطريق، فعدد من دول المبادرة تعاني من تهديدات أمنية غير تقليدية بارزة، في مقدمتها الإرهاب، ففي حين أن هناك 40 دولة على طول المبادرة في حالة سلام، هناك 15 دولة في حالة خطر، و11 دولة في حالة اضطراب، وخمس دول في منطقة حمراء عالية الخطورة؛ وفي وقت تسعى فيه الصين إلى إنجاح مبادرة الحزام والطريق، تظل الجريمة المنظمة العابرة للحدود متفشية عبر دول المبادرة شاملة:

- تهريب المخدرات: أين يؤثر "اقتصاد المخدرات" على أمن غرب الصين خاصة، وتحديدًا إنتاج الأفيون في أفغانستان؛

- ظاهرة الهجرة غير الشرعية ونشاط العمالة الصينية في الخارج، وكذا تزايد الجرائم التي تستهدف العمالة الأجنبية؛

- الجريمة الاقتصادية عبر الوطنية بما في ذلك تبييض الأموال، والأنشطة الاحتيالية.<sup>(12)</sup>

### ثانياً: المخاطر الصحية

تمثل الصحة بعداً مهماً في المضامين الموسّعة للأمن، ويجري تضمينها في التنمية الاقتصادية والتعاون الدولي، والأنشطة التي تتجاوز الحدود، وهي ضمن المسار الاستراتيجي للمبادرة، عبر الربط بين المضمون الاقتصادي في تحرك الصين، والارتقاء بمستوى القطاع الصحي في بلدان المبادرة، في وقت أصبحت الأمراض المعدية ذات الطبيعة العالمية والإقليمية أكثر انتشاراً، حيث شملت أمراض الإيدز، والدفترية، والملاريا، والحصبة، وشلل الأطفال، وأشكالا مختلفة من الأنفلونزا، وشكلت هذه الأمراض حوالي 15% من الوفيات في العالم في عام 2009، وكان أكثر من ثلث الأمراض في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، فوباء المتلازمة التنفسية الحادة الوخيمة (SARS) الذي نشأ في الصين (2002-2003) وانتشر في 37 دولة، كانت له تداعيات على الاقتصاد الصيني، حيث حدث تباطؤ لنمو الناتج المحلي الإجمالي



الصيني في 2003، وقد تعرضت الصين لانتقادات واسعة، بسبب إخفائها المعلومات، وفشلها في التقيد باللوائح الصحية الدولية.<sup>(13)</sup> في جانب آخر فإنه وبالرغم من القيود المفروضة على الأعمال المخبرية، والتجارب المتصلة بميدان الفيروسات والتكنولوجيا الحيوية، فإن الحروب والإرهاب البيولوجي كلها تشكل تحدياً صحياً لمبادرة الحزام والطريق، وتعظم المخاوف الأمنية ضمن نطاق المبادرة.<sup>(14)</sup>

### ثالثاً: المخاطر البيئية

نظراً لارتباط مبادرة الحزام والطريق بتطوير البنية التحتية، فإن أي زيادة في الإنتاجية الاقتصادية ستؤدي إلى زيادة التلوث، وإذا استمرت بلدان مبادرة الحزام والطريق في نماذج النمو الحالية، فمن المرجح أن تتسبب في تضاعف الانبعاثات العالمية، وفي هذا الإطار استثمر الصينيون في 240 محطة لتوليد الطاقة بالفحم في 65 دولة من بلدان الحزام والطريق خلال الفترة الممتدة من 2001 إلى 2016، وهناك 22 محطة طاقة تعمل بالوقود الأحفوري يتم بناؤها في جنوب شرق آسيا، مع زيادة احتمالات نقل الصناعات الملوثة من الصين إلى بلدان ذات معايير بيئية متساهلة على طول الحزام البري للمبادرة.<sup>(15)</sup>

لقد تم الانتباه إلى الآثار البيئية السلبية والمحتملة لمبادرة الحزام والطريق، لاسيما فيما يتعلق بتهديد التنوع البيولوجي، وقد تم توثيق التأثيرات المباشرة لمشاريع البنية التحتية، لاسيما للنقل الخطي، وزيادة وفيات الحياة البرية من جراء حوادث الطرق، وفتح المناطق الطبيعية الحدودية، مما يرفع أنشطة للصيد غير المشروع وقطع الأشجار المفرط، كما أن زيادة حركة المرور البحري ستزيد من حجم التلوث بالغازات والسوائل الزيتية<sup>(16)</sup>، ومن المتوقع أن الأثر السلبي لتطوير البنية التحتية لمبادرة الحزام والطريق، سيقع على التنوع البيولوجي في جنوب شرق آسيا، التي صارت مركزاً رئيسياً للتجارة غير المشروعة لكائنات الحياة البرية، دون إهمال حقيقة أن توسع شبكات النقل يحد ويهدد ذلك التنوع. لذا فإنه ورغم الأهمية الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق، إلا أنها تطرح تحديات على الأمن البيئي للدول المشاركة، والعالم ككل، بما يجعل إدراج البعد البيئي في محاور المبادرة، أمراً ضرورياً من أجل تحقيق



الاستدامة لأطرافها خاصة.

### المحور الثالث: جائحة كورونا ومبادرة الحزام والطريق بين التداعيات والآفاق

أدى الظهور المفاجئ والانتشار السريع لفيروس COVID 19 إلى إفراز تداعيات خطيرة على الاقتصاد العالمي، فقد تأثرت العديد من الصناعات بمخرجات الأزمة الصحية العالمية، كالنقل والسياحة خاصة بالنسبة للدول التي تشكل هاته الأخيرة عصب اقتصادها، مما نتج عنه قدر من عدم اليقين وانعدام الثقة، مع بروز الطرح الواقعي المبني على المصلحة الوطنية في سياسات عديد الدول خاصة الواقعة منها في نطاق مبادرة الحزام والطريق.

#### أولاً: تداعيات جائحة كورونا على مبادرة الحزام والطريق

أفرزت جائحة كورونا جملة من التداعيات على الاقتصاد العالمي من خلال توقف أغلب الأنشطة المتعلقة بالتجارة والصناعة ومشاريع البنى التحتية والنقل والاتصال، وهي الجوانب الرئيسية لمبادرة الحزام والطريق؛ حيث أضر الوباء على جميع بلدان العالم، بما في ذلك تلك التي لديها علاقات اقتصادية وثيقة مع الصين، أو هي جزء من مبادرة الحزام والطريق، بما ساهم في تقلص الاقتصاد الصيني إلى 6.8% على أساس سنوي في الربع الأول من عام 2020م<sup>(17)</sup>؛ ووفقاً لإدارة الشؤون الاقتصادية الدولية بوزارة الخارجية الصينية؛ فقد أضر الوباء على حوالي 40% من مشاريع مبادرة الحزام والطريق، على 30-40% من المشاريع الأخرى التي تمولها الصين بما في ذلك الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني (CPEC) ومنطقة Sihanoukville الاقتصادية الخاصة في كمبوديا، وتأخر مشروع السكك الحديدية بقيمة 1.5 مليار دولار في نيجيريا، حيث لم يتمكن العمال الصينيون الذين غادروا للاحتفال بالعام القمري الجديد من العودة.<sup>(18)</sup>

هذه التحديات يمكن أن تعرقل تجسيد مبادرة الحزام والطريق، والتي معظم مشاريعها في البلدان النامية، ومن المرجح أن يكون التعافي الاقتصادي بعد جائحة كورونا بطيئاً، وعلاوة على ذلك فإن العديد من الاقتصادات المعتمدة على السياحة- ومعظمها في جنوب آسيا- سوف تتأثر سلباً على المدى القصير إلى المتوسط، ومن المتوقع أن يؤدي الركود الناجم عن الجائحة إلى تعميق وضع الديون في هذه البلدان،



مما يحرم الصين من تحصيل قيمة أو فوائد تلك الديون، ويدفع بها إلى القبول بخيار تجميد، أو تأخير سداد القروض الممنوحة للدول المتعثرة اقتصادياً.

يمكن التطرق لأهم التداعيات المباشرة وغير المباشرة التي أفرزتها الجائحة على التنفيذ الفعال لمشاريع مبادرة الحزام والطريق، وهي على النحو التالي:

- 1- يواجه السفر والنقل عبر الحدود خلال جائحة كورونا قيوداً صارمة، ولأن مبادرة الحزام والطريق تتمحور إلى حد كبير حول توسيع حركة البضائع والخدمات والأشخاص عبر الحدود، وبالتالي فإنها تأثرت بشكل مباشر بما في ذلك انكماش التجارة وحجم الاستثمار، ونقل الركاب، ضف إلى ذلك الأضرار الجسيمة التي تحدث حالياً في سلاسل القيمة العالمية والتأثير السلبي لتباطؤ حركة البضائع عبر الحدود؛
- 2- هناك أسباب للقلق بشأن ديون البلدان واستدامتها المالية؛ فالعديد من البلدان المتلقية هي اقتصاديات متدنية ومتوسطة الدخل، وذات نمو اقتصادي غير مستقر، لهذا السبب فإن خطط الصين التي تم الإعلان عنها في منتدى الحزام والطريق الثاني في بكين في أبريل 2019، لتحليل القدرة على تحمل الديون لكل دولة بالتعاون مع المؤسسات المالية الدولية، كانت خطوة إيجابية إلى حد كبير، ويمكن تفعيلها في خضم الجائحة؛

- 3- هناك قلق من قلة الموارد المالية المتاحة من الصين لتمويل مشاريع مبادرة الحزام والطريق والتي لا تقتصر على كثافة رأس المال فحسب؛ بل تتطلب أيضاً تمويلاً ميسراً، ولاسيما في الاقتصاديات ذات الدخل المنخفض والمتوسط في جميع أنحاء أوراسيا والعالم، وبما أن الصين بحاجة لمواردها المالية لأجل تحفيز اقتصادها الوطني على المدى القصير، فهذا يشير الاستفهام بشأن توفر الموارد المالية للمشاريع طويلة الأجل ضمن المبادرة، وهي مخاوف يتعين معالجتها؛

- 4- تقوم معظم مشاريع المبادرة على العمالة الصينية، ونظراً لتوقف حركة النقل خاصة الجوي بشكل شبه كلي، ستواجه هذه المشاريع تعثراً مقترناً بغياب أو نقص القوة العاملة؛<sup>(19)</sup>

لقد بدأت تعددية الأطراف في مبادرة الحزام والطريق في الظهور في عام 2019؛ مع توقع النتائج المادية الأولى في عامي 2020 و2021، وفي إطار عملية التعددية كان من



المتوقع أن تتضمن المؤسسات المالية الدولية ذات التمويل الجيد إلى المبادرة (على سبيل المثال: البنك الدولي، بنك التنمية الآسيوي ADB، البنك الإسلامي للتنمية ISDB، البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية AIIB، بنك التنمية الجديد NDB، بنك التنمية للبلدان الأمريكية IADB، الصندوق الأوروبي للتنمية المستدامة EFSD) وتتقاسم عبء تمويل البنية التحتية مع الصين، وتقدم المؤسسات المالية الدولية التمويل للمشاريع على أساس المعاهدات الدولية الموقعة والمصادق عليها والتي لا تعتمد على التغييرات التشريعية المحلية، الأمر الذي يساعد على تخفيف بعض المخاطر، غير أن ذلك لم يتحقق على النحو المرجو، ففي ظل ظروف الأزمة التي خلفتها جائحة كورونا فإن المنظمات المالية الدولية اتجهت لأن تستخدم مواردها المالية والبشرية للتعامل مع تداعيات الجائحة، وبالتالي إنفاق الموارد التي تشتد الحاجة إليها عوض توجيهها لمشروعات البنية التحتية طويلة المدى ضمن المبادرة.<sup>(20)</sup>

5- شكلت جائحة كورونا صدمة لكل من مجالي العرض والطلب على مستوى الاقتصاد العالمي؛ وبما أن مبادرة الحزام والطريق تركز إلى حد كبير على البنية التحتية المادية، فقد كانت أكثر تضرراً، خاصة وأن الجائحة اضطرت فواعل الاقتصاد العالمي إلى تحفيز الاتصال الرقمي على حساب الاتصال المادي، خاصة في ظل الاستخدام المتزايد لتكنولوجيا الاتصالات الرقمية والابتكار، بما في ذلك الواقع الافتراضي والذكاء الاصطناعي، والروبوتات والطباعة ثلاثية الأبعاد، وهو ما سيكون له تداعيات على البنية التحتية التي تعتمد إلى حد كبير على العمل بالموقع ضمن ما يطلق عليه سوق المعاملات.<sup>(21)</sup>

6- على الرغم من أن الحكومة الصينية اتخذت تدابير فورية لمواجهة الأزمة باستخدام الأدوات المالية والنقدية المتوفرة، وذلك في إطار استجابة البنوك المركزية حول العالم في مواجهة الجائحة من خلال التحفيز النقدي، حيث قام بنك الشعب الصيني بتخفيض متطلبات نسبة الاحتياطي المصرفي ومعدلات الإقراض الرئيسية، وضح 243 مليار دولار في تسهيلات الإقراض المختلفة لمنع القطاع المصرفي الصيني من الانهيار، غير أنه تم تسجيل العديد من الخسائر بالنسبة للصين نظراً لتراجع حجم الصادرات، على الرغم من المكاسب الاقتصادية المحققة نتيجة انخفاض أسعار



الطاقة؛ كما أن إنجاز أعمال البنية التحتية في سياق مبادرة الحزام والطريق واجهت مخاطر التمويل والتأخير على المدى القصير والمتوسط، كما حدثت بعض التغييرات في سلسلة التوريد، بما يمكن أن يؤدي بالشركات متعددة الجنسيات لإعادة النظر في اعتمادها على الصين، والبحث عن بدائل لقاعدة الإنتاج كاليابان مثلاً.<sup>(22)</sup>

7- مع وضع الإغلاق الذي عرفته مدن ومناطق صناعية في الصين، تعطلت سلاسل التوريد في جميع أنحاء العالم، التي تمثل الصين محورا لها، وتكفل للملايين الأفراد والشركات الحصول على ما تحتاجه للأعمال، وهو ما كان له تأثير سريع على جميع أطراف مبادرة الحزام والطريق؛ حيث تم تأخير المشاريع الكبرى لصعوبة الحصول على الإمدادات التي كانت توفرها الصين، فعلى سبيل المثال كان خط السكك الحديدية عالي السرعة من جاكرتا إلى باندونج في إندونيسيا يعتمد على الصين للحصول على نصف مواد الإنجاز اللازمة، كما تعطلت مشاريع النيكل والكوبالت لمجموعة Zhejiang Huayou Cobalt و GEM GO LTD و Tsingshan Holding Group بقيمة 11 مليار دولار، وهو ما أكدته Mark Tanner مؤسس شركة China Skinny وهي وكالة خدمات مقرها شنغهاي، تقدم الأبحاث والاستراتيجيات وتنفيذ التسويق: "من بين مئات الشركات التي تحدثت إليها خلال الأسابيع القليلة الماضية، كانت سلاسل التوريد هي أكبر اضطراب"<sup>(23)</sup>.

لقد أثر هذا الوضع على تصنيع المنتجات وعلى الواردات إلى الصين وحتى عمليات التسليم في التجارة الإلكترونية، والتي تم تعليقها في المستودعات، وفي العبور.

8- انخفاض الناتج المحلي الإجمالي للصين في بداية الربع الأول من عام 2020م، بفعل الجائحة بنسبة 6.8% مقارنة بنفس الفترة من العام الماضي كانعكاس للعديد من المعطيات التي طرحتها الجائحة:

- التأخير في تنفيذ عدد من التعاقدات المبرمة في إطار المبادرة؛
- بقاء العمال في المنازل بسبب سياسة التباعد الاجتماعي في ظل الحظر، مما أدى لارتفاع التكلفة الاقتصادية للمشاريع بسبب توقف عمليات الإنتاج أو تباطؤها، وهو ما انعكس على قدرة الصين على الوفاء بالتزاماتها الاقتصادية في إطار المبادرة؛
- تجد معظم الدول على امتداد مسارات المبادرة نفسها محاصرة بعدد محدود للغاية



من البدائل، بسبب الجائحة، والتزاماتها في المشاريع المتعلقة بالبنية التحتية، وخاصة مع عجز الصين عن تلبية مطالب تلك الدول في ظل محدودية الموارد المتاحة بسبب تبعات الجائحة.

- حالة التعامل الحذر من البنوك الصينية مع طلبات منح القروض، وذلك لوجود مخاوف جدية بشأن اهتزاز قدرة الدول على السداد بسبب تداعيات الجائحة.

- نظرا لضعف الاقتصاد العالمي من جائحة كورونا، سيتعين على بكين تحمل المزيد من التكاليف المالية، إذا أرادت أن تحقق مبادرة الحزام والطريق تقدما كبيرا على المدى القريب، فبدلا من السماح فقط للدول المقترضة بتأجيل سداد القروض الممنوحة في إطار مبادرة الحزام والطريق، قد تضطر إلى إعادة هيكلة أو التنازل عن المزيد منها؛ كما قد تحتاج الصين أيضا إلى إيجاد طرق لتحويل المزيد من التجارة إلى طرق مبادرة الحزام والطريق بعيدا عن الطرق التقليدية مثل مضيق ملقا، ضف إلى ذلك يمكن للصين المساعدة في خلق الطلب من خلال إلغاء حواجز الاستيراد وتشجيع الدول الأخرى على تصدير البضائع إليها؛<sup>(24)</sup>

- تسبب نقص الطلب العالمي على السلع والخدمات، في مشاكل للبلدان التي حصلت على قروض من مبادرة الحزام والطريق، والحالة الأكثر وضوحا هي حالة سري لانكا، ولأنها قادرة على جذب عدد ضئيل فقط من السفن إلى مينائها الممول من مبادرة الحزام والطريق في Hambantota، فإنها لا تستطيع دفع الفائدة على قروضها، نتيجة لذلك اضطرت إلى منح شركة صينية تعمل في تشغيل الموانئ عقد إيجار للميناء لمدة 99 عاما ومساحة من الأرض حوله، كقابل لسداد ديونها تجاه الصين، وهناك مخاوف من أن شيئا مشابها يمكن أن يصيب جيوتي ومينائها على القرن الأفريقي، بارتفاع ديون البلاد للصين إلى أكثر من 100٪ من الناتج المحلي الإجمالي السنوي، وفي أبريل 2020م تم تداول أنباء بأن زامبيا تدرس عرض استغلال مناجم النحاس على دائتيها الصينيين، مقابل تأجيل تسديد الديون أو إلغائها، ومثل هذه الأخبار تجعل البلدان النامية تشعر بحالة من عدم الثقة تجاه سعي الصين إلى ممارسة "دبلوماسية فخ الديون".<sup>(25)</sup>

تبعاً لما تم إيراده، يبرز حجم التداعيات التي أفرزتها الأزمة الصحية الأخيرة على



مبادرة الحزام والطريق، من حيث إعادة ترتيب الأولويات بالنسبة للدول الأعضاء وأهمية كل دولة وما يمكن أن تقدمه للمبادرة.

### ثانياً: الآفاق المستقبلية لمبادرة الحزام والطريق في ظل تحديات جائحة كورونا

في رسالة للرئيس الصيني في المؤتمر رفيع المستوى حول التعاون الدولي للحزام والطريق في 18/06/2020، قال: "سواء كان ذلك في ترويض الفيروس أو في تحقيق الانتعاش الاقتصادي، لا يمكننا أن ننجح بدون التضامن والتعاون والتعددية؛ فالنهج الصحيح الذي تتم من خلاله معالجة الأزمات العالمية، وتحقيق التنمية طويلة الأجل، هو زيادة التواصل والانفتاح والشمول، وهذا هو المجال الذي يمكن أن يحدث فيه التعاون الدولي لمبادرة الحزام والطريق فرقاً كبيراً"<sup>(26)</sup>.

إن هذا التواصل والانفتاح هو بمثابة مؤشر على أنه بالرغم من التداعيات التي أفرزتها جائحة كورونا على الاقتصاد الصيني بما في ذلك مبادرة الحزام والطريق؛ إلا أن ذلك لا ينفي الآفاق المستقبلية التي فتحتها أمام الصين لتعزيز مكانتها الدولية وخاصة في إطار هذه المبادرة، حيث أن جائحة كورونا والنهج الانعزالي من كل دولة في مواجهتها، شكلاً فرصة للصين في تأكيد تواجدها في العديد من مناطق العالم، ولتعزيز حالة الرمزية في سلوكها الخارجي ضم حالة من الكرم الصيني<sup>(27)</sup>، وعلى الرغم من أن ما تقدمه الصين من قروض لا يواز ما تقدمه أوروبا والولايات المتحدة ومؤسسات بروتون وودز، إلا أنها توفر مساعدة مالية وتقنية بديلة، وعلى المدى الطويل، يمكن لهذه الترتيبات الجديدة أن تخلق مجالاً للتنافس مع القوى الأوروبية الأمريكية لجذب الاهتمام، والقبول بالمشاريع الصينية مستقبلاً.

لقد أدى التراجع الملحوظ في القوة الاقتصادية الأمريكية، والغياب النسبي للقيادة الصحية العالمية، إضافة إلى تزايد الاضطرابات التي تعاني منها دول الاتحاد الأوروبي، خاصة خلال الأزمة الصحية العالمية التي كشفت عن بروز المد القومي على حساب التكامل والاندماج والتصور الفردي للتهديد على حساب الإدارة الجماعية للأزمات، مما منح جانبا واسعا للصين للمناورة وتطبيق سياسة ملء الفراغ.

### خاتمة:

على الرغم من التداعيات التي أفرقتها جائحة كورونا على الصين باعتبارها بلد





المنشأ، وعلى الأوضاع العالمية عموماً، إلا أن الصين وفي ظل الضعف العالمي استطاعت إثبات نجاحها في إدارة الأزمة، وخلقت آفاقاً جديدة لقيادة العالم من خلال توظيف طرق مبتكرة في مجالات الصحة، حيث نجحت في استخدام قوتها الصناعية لتلبية احتياجات قطاع الصحة في جميع أنحاء العالم لتوفير الدعم الأساسي للبلدان المتضررة من الوباء، وتوفير التكنولوجيا الرقمية التي يقتضيها العالم المتغير سريعاً، مما مهد الطريق لطرح مبادرة طريق الحرير الصحي، والذي لطالما كان جزءاً من أجندة مبادرة الحزام والطريق على المدى الطويل وهو ما يعتبر تعزيزاً لمكانة مبادرة الحزام والطريق الصينية في الاقتصاد العالمي، والتي لطالما غيرت المفاهيم التقليدية للتنمية، وهو ما يؤكد فرضية الدراسة بأن جائحة كورونا تمثل فرصة مناسبة لحضور أقوى للصين في الحيز الجغرافي لمبادرة الحزام والطريق على نحو يزيد اعتماد الدول عليها.

بناءً على ما تم التعرض له في محاور الدراسة، يمكن استخلاص النتائج التالية:

- لقد أثرت جائحة كورونا بشكل بارز على الاقتصاد العالمي، بما أثر على التصنيع وسلاسل التوريد، وحركة الأشخاص والسلع، وبينما تحشد الصين الموارد لاحتواء الفيروس، يتعين عليها أيضاً موازنة التحديات التجارية والانكماش الاقتصادي العام.

- على الرغم من التحديات التي تواجه نشاط التصنيع وسلاسل التوريد؛ فقد تصاعدت وتيرة نشاط مبادرة الحزام والطريق الرقمية، وكذلك اهتمام المستثمرين بشركات التكنولوجيا الصينية، ومتطلبات الرعاية الصحية العامة.

- من الواضح أنّ الوضع العام في العالم بعد تفشي جائحة كورونا، سيجبر الصين على إعطاء الأولوية لمصالحها الوطنية، من خلال إعادة توجيه مواردها المالية لتخصيصها على المدى القصير لتثبيت الوضع الداخلي، واستعادة قوة الاقتصاد الصيني.

- سيتم تكييف وتيرة تنفيذ مشاريع وأنشطة مبادرة الحزام والطريق وفقاً للوضع الحالي، مما سيؤدي هذا أيضاً بالتأكيد إلى تأخير خطط البناء والاستثمار الصينية الموضوعية مسبقاً قبل الوباء، ووفقاً لذلك سيتعين على الصين إصلاح مبادرة الحزام والطريق، من خلال اعتماد تدابير تصحيحية وإصلاح السياسات من أجل النظر في



عواقب هذا الوباء وتخفيف آثاره السلبية.

- سيتم تسريع استخدام التكنولوجيا، ويجب أن يكون دور القطاع الخاص أكثر أهمية.

- لقد أثبتت الصين أنها استطاعت تغيير الصورة التي تم الترويج لها بكونها مصدر جائحة كورونا والاستفادة من الأزمة من خلال جعل نفسها المنقذ للدول الأخرى خاصة بعد الموقف الانهزامي للولايات المتحدة وهو ما سيشكل عاملاً لتعزيز مكانة الصين الدولية وتحقيق مكاسب اقتصادية لها.

- من المهم أن نقول أنه في ظل الآثار التي أفرزتها الجائحة على مبادرة الحزام من الممكن أن يشكل ذلك دافعاً للحكومة الصينية على تعديل موقفها وتصورها لتبني استراتيجية واضحة وشاملة لمبادرة الحزام والطريق من خلال إشراك المزيد من الشركاء والتعاون مع القطاع الخاص والاعتماد على مختلف الأساليب المالية المضمونة.

#### الهوامش والمراجع:

- (1)-Wolfgang, L., & Padilla-Taylor, V. (2015, November). *The New Silk Road – Idea and Concept. ISPSW Strategy Series: Focus on Defense and International Security* (390), pp. 01-08.
- (2)- قناة الجزيرة الفضائية، من الصين للعالم... كل ما تود معرفته عن طريق الحرير الجديد، منشور بتاريخ 2019/04/26، تم التصفح بتاريخ: 2020/12/02، متوفر على الرابط الإلكتروني: <https://tinyurl.com/yyulkngl>
- (3)-Aoyama, R.. *One Belt One Road: China's New Global Strategy. The Journal of Contemporary China Studies*, 5 (2), 2016, pp. 03-22.
- (4)-Michael Clarke, *The Belt and Road Initiative, Asia Policy, National Bureau of Asian Research (NBR), No. 24 (JULY 2017), pp. 71-79.*
- (5)- Ibid.
- (6)- أدهم السيد، مبادرة القرن، جريدة النداء، لبنان، العدد 359، بتاريخ 2019/06/13م.
- (7)- هديل عادل، البنك الدولي: مبادرة "الحزام والطريق" تزيد الدخل العالمي بنسبة 2.9%، موقع العين الإخبارية، منشور بتاريخ: 2019/04/22، تم التصفح بتاريخ: 2021/01/13، متوفر على الرابط: <https://tinyurl.com/yyu8bbof>
- (8)- موقع العين الإخبارية، الصين تطلق قطار شحن جديدا يربطها بأوروبا لتعزيز التجارة عبر الحدود، 2019/03/03، تم التصفح بتاريخ: 2021/01/17، متوفر على الرابط: <https://tinyurl.com/y45sga6v>
- (9)-Haiquan, L. *The Security Challenges of the "One Belt, One Road" Initiative and*



*China's Choices. CIRR , 23 (78), 2017, pp. 129-147.*

<sup>(10)</sup>-Kaplan, R. , *Center Stage for the 21st Century: Power Plays in the Indian Ocean. Foreign Affairs , 88 (02), 2009, pp. 16-33*

<sup>(11)</sup>-Haiquan, L. *The Security Challenges of the "One Belt, One Road" Initiative and China's Choices. CIRR , 23 (78), 2017, pp. 129-147.*

<sup>(12)</sup>-Yu, S. *The Belt and Road Initiative (BRI) and its associated potential criminal risks. IALS Student Law Review , 05 (02), (Autumn 2018), pp. 68-75.*

<sup>(13)</sup>-Tang, K.. *China's Silk Road and global health. The Lancet , 390 ( 10112), (2017, December 09), pp. 2595-2601.*

<sup>(14)</sup>- على مدار أشهر من سنة 2020م؛ تم تبادل الاتهامات بشأن المسؤولية عن انتشار فيروس كورونا، وذلك خاصة بين الصين والولايات المتحدة. انظر: قسم المتابعة الإعلامية لقناة BBC، فيروس كورونا: أجواء "حرب باردة" بين أمريكا والصين بسبب الوباء، بتاريخ: 2020/05/05، تم التصفح بتاريخ: 2021/02/01، متوفر على الرابط:

<https://www.bbc.com/arabic/inthepress-52546412>

<sup>(15)</sup>-Alex Lenchner & all, *The Belt and Road Initiative: Environmental Impacts in Southeast Asia, Singapore, ISEAS – Yusof Ishak Institute, 2019, p. 10.*

<sup>(16)</sup>- Faith, C., Lenchner, A. M., & Arceiz, A. C. (2018, January 18). *Biodiversity conservation should be a core value of China's Belt and Road Initiative. Nature Ecology & Evolution.*

<sup>(17)</sup>- Arestis Philip, *Financial Stability: Still Unsettled for the Future, in: Arestis Philip, Sawyer Malcolm (Eds.), Economic Policies for a Post-Neoliberal World, (Switzerland AG ,Springer Nature, Palgrave Macmillan, 2011) , p22.*

<sup>(18)</sup>- *Business times, Covid-19 epidemic slows China's Belt and Road push, Feb 19, 2020, Accessed on Jan 02, 2021, Available at: https://tinyurl.com/yxcx2tg9*

<sup>(19)</sup>-Vinokurov, E. (2020). *COVID-2019 and the Future of the Belt and Road Initiative. Asian Financial Cooperation Association (AFCA), p. 03.*

<sup>(20)</sup>- غيرد شوارتز وآخرون، الحوكمة القوية للبنية التحتية: كيف تضع نهاية للإهدار في الاستثمار العام؟، مدونات صندوق النقد الدولي، النسخة العربية، بتاريخ: 2020/09/03م، تم التصفح بتاريخ: 2021/02/02، متوفر على الرابط:

<https://tinyurl.com/y5n67fft>

<sup>(21)</sup>- Buckley, P. J. *China's Belt and Road Initiative and the COVID-19 crisis. Journal of International Business Policy ,(3), 2020, pp. 311-314.*

<sup>(22)</sup>-Tzogopoulos, G. N, *China and the World during the COVID-19 Pandemic, Policy Brief (115), May, 2020, pp. 01-10.*

<sup>(23)</sup>-Shepard, W. ( 2020, Feb 29). *Coronavirus Outbreak Puts Belt And Road Projects On Hold, For Now.* Retrieved May 27, 2020, from Forbes: <https://2u.pw/15a5X>

<sup>(24)</sup>- هبة جمال الدين. مستقبل مبادرة الحزام والطريق في ظل جائحة فيروس كورونا. سلسلة أوراق السياسات (04)، ماي، 2020م، ص ص 01-20.

<sup>(25)</sup>- دبلوماسية فخ الديون أو دبلوماسية مصيدة الديون *Debt rap Diplomacy* أول من استعمل



المصطلح Brahma Chellaney في النصف الأول من عام 2017، حيث تتم في إطار العلاقات الثنائية، أين تسعى دولة قوية إلى إثقال كاهل الدولة المقترضة بديون ضخمة لزيادة نفوذها عليها. أنظر: *Chang, F. K. Lack of Demand: The Coronavirus Pandemic and China's Belt and Road Initiative* 2020, April 27. Retrieved Jun 29, 2020, from The Foreign Policy Research Institute: <https://2u.pw/FghXJ>

<sup>(26)</sup> - segaye, K. K, Stay at home: Coronavirus (COVID-19), isolationism and the future of globalization. *African Journal of Political Science and International Relations*, 14 (03), 2020, July 31, pp. 84-90

<sup>(27)</sup> - محمد مكرم بلعاوي، توفيق حميد، مستقبل العلاقات الأمريكية الصينية في ظل كورونا، المعهد المصري للدراسات، إسطنبول، تركيا، أكتوبر 2020، ص ص 13-16.

