Journal of Libyan Academy Bani Walid 2025
مجلة الأكاديمية الليبية بني وليد
e-ISSN: 3104-3860
المجلد الأول، العدد الثاني، 2025

مشروع الحزام والطريق الصيني

طارق مفتاح حسن سلحب [1*]، عيسى إسريتي شطيب [2]
[2،1] قسم الإدارة العامة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة بني وليد، ليبيا
[*]البريد الإلكتروني (للباحث المرجعي): tareksalhb@bwu.edu.ly

The Chinese Belt and Road Initiative (BRI)

Tareg Muftah hassan salhep [1*], Issa Isriti Shateeb [2]
[1,2] Department of Public Administration, Faculty of Economics and Political Science, University of Bani Walid, Libya

Received: 24-03-2025; Accepted: 18-04-2025; Published: 02-05-2025

الملخص

يسعى البحث للوقوف على قدرة الصين الاقتصادية والسياسية لتحقيق مبادرة الحزام والطريق لكونها إحدى السمات المميزة لسياستها الخارجية، فضلاً عن قوتها الصاعدة وموقعها الحالي في النسق الدولي بعدما كانت مشاركتها منخفضة في المجالات الخارجية لنطاق نفوذها التقليدي مما حذا بها اطلاق المبادرة التي تقوم على مشاريع الاتصال عبر الحدود والأنشطة الأخرى المرتبطة بها لتحقيق جوهر المبادرة وسيتطلب من الصين زيادة مشاركتها الإقليمية والدولية فضلا عن تحقيق أهداف بعيدة المدى أهمها إحداث التحول في هيكل النسق الدولي من آحادي القطبية إلى نسق متعدد الأقطاب أو الوصول إلى حالة من اللاقطبية في النسق الدولي، وبيان موقف القوى الاقليمية والدولية لتحركاتها، وكذلك الفرص المتاحة و التحديات التي تواجها في ظل التغييرات في النظام الدولي.

الكلمات الدالة: مبادرة الحزام والطريق، السياسة الخارجية الصينية، النظام الدولي، الصين، المشاريع العابرة للحدود، القوى الإقليمية، التعددية القطبية.

Abstract

This research explores China's economic and political capacity to implement the Belt and Road Initiative (BRI), highlighting it as a key element of the country's foreign policy and a reflection of its growing influence on the global stage. Following a period of limited engagement beyond its traditional sphere of influence, China is now seeking to expand its presence through transnational infrastructure projects and related initiatives. These efforts are aimed at strengthening China's role both regionally and internationally, while also pursuing broader strategic goals. These include reshaping the current global order—shifting it from a unipolar system dominated by one superpower to a multipolar or potentially non-polar structure. The study also examines how other regional and global powers perceive and respond to China's actions, as well as the opportunities and challenges China faces amid ongoing transformations in the international system.

Keywords: Belt and Road Initiative, Chinese foreign policy, international system, China, cross-border projects, regional powers, multipolarity.

المقدمة

عملت الصين على انشاء اقتصاد حديث ومتطور يلبي المتطلبات الداخلية والخارجية إلى جانب نظام سياسي أكثر نشاطا في السياسة الدولية، لتعزيز دورها ومكانتها العالمية ولاستدامة النمو الاقتصادي والتأثير الصيني، ومنذ إعلانها عام 2013 حتى اليوم كونها تضم طرق وممرات برية وبحرية تربط قارات العالم بشبكة من مشروعات البنى التحتية كالجسور والسكك الحديدية ومشاريع الطاقة التي يمكن أن تغيير خريطة العالم الاقتصادية.

فالقوة الناعمة التي تستخدمها الصين وصعودها السلمي للنظام الدولي الذي تسيطر عليه الولايات المتحدة الأمريكية، والذي يشكل تحديا للولايات المتحدة وتهديداً لمصالحها ولدورها المالي وتهديداً أمنياً على خلفية كون مشروعها يستتبعه انتشار عسكري للصين خاصة في المناطق ذات الأهمية الاقتصادية في العالم مثل الشرق الوسط ومنطقة الاندوباسفيك.

أهمية الدراسة:

تكمن أهمية البحث في كونه يعالج موضوعاً حيوياً بعد عالمي ومستقبلي، قد يغير معالم الاقتصاد الدولي إذ أن حجم المشروعات التي قدمتها الصين في مشروعها والتي تضمن الطرق البرية والممرات البحرية تم تشبيهها بمشروع مارشال الأمريكي، الذي ساهم في إعادة بناء أوروبا الغربية وتحديثها في أعقاب الحرب العالمية الثانية، والذي يمكن أن يطور من الدول النامية ذات الاقتصاديات المختلفة.

أهداف الدراسة:

1- التعريف بمشروع الحزام والطريق الذي أطلقته الصين.
2- أثر مشروع الحزام والطريق على التنافس الأمريكي-الصيني.

مشكلة الدراسة:

-كيف يؤثر مشروع الحزام والطريق على التنافس الأمريكي-الصيني؟
- كيف تنظر الولايات المتحدة الامريكية لمشروع الحزام والطريق؟

فرضية الدراسة: كلما استمرت الصين في مشروع الحزام والطريق، زاد من تهديد مصالح الولايات المتحدة في المناطق التي يمر بها الطريق.

منهجية الدراسة: نستخدم في هذه الدراسة المنهج التحليلي لتحليل مشروع الحزام والطريق.

تقسيم الدراسة: المبحث الأول- مفهوم مشروع الحزام والطريق.
المبحث الثني- دوافع وآليات مشروع الحزام والطريق.
المبحث الثالث- التحدي الأمريكي لمشروع الحزام والطريق.
المبحث الرابع- انعكاسات المبادرة على القوى الإقليمية والدولية.

المبحث الأول: مفهوم مشروع الحزام والطريق

هو رؤية طموحة طويلة الأجل للتعاون بين الصين والقارة الأوروآسيوية وأفريقيا والممرات البحرية وما وراءها.

أطلق الرئيس الصيني **شي جين بينغ** سنة 2013 مشروعاً ضخماً يدعى طريق الحرير الجديد الذي يعيد التمركز الصيني إلى أجزاء كبيرة من العالم في أوروبا وآسيا وأفريقيا، من خلال مجموعة من الطرق والموانئ والمطارات ومشاريع البنية التحتية ويتضمن المشروع تمويل حوالي 900 مشروع اقتصادي

استثماري في العديد من دول العالم بتكاليف تقدر 1,4تريليون دولار، أي ما يعادل 12 مرة قيمة مشروع مارشال الأمريكي، يمكن اعتبار مشروع القرن الاقتصادي، الذي يهدف إلى أنشاء طريق نقل من آسيا إلى أوروبا على طول 10 كم، وخط سكك حديدية من غرب الصين إلى أوروبا.(1)

يشير "الحزام" إلى الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري، والذي يهدف إلى إقامة شبكة متكاملة من الطرق التي تنطلق من الصين وتتصل بآسيا الوسطى وتركيا وأوروبا حتى منطقة البحر المتوسط. أما "الطريق"، فيُقصد به طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، وهو عبارة عن مسارات بحرية تربط السواحل الصينية بأوروبا عبر بحر الصين الجنوبي، والمحيط الهندي، وقناة السويس، ثم البحر الأبيض المتوسط، وصولاً إلى السواحل الإفريقية، بالإضافة إلى تعزيز الصلات مع جنوب شرق آسيا ومنطقة الباسيفيك.(2)

ويتضمن المشروع بناء شبكات من الطرق وسكك وخطوط الطاقة الكهربائية والأنترنت وخطوط نقل النفط والغاز، وإنشاء مؤسسات بديلة لمؤسسات الحوكمة العالمية التي تضغط عليها بنك التنمية التحتية الآسيوية الذي يعتبر كبنك عالمي لأسيا، وبنك الجديد للبريكس وصندوق طريق الحرير. (3)

لقد حددت الحكومة الصينية طرق برية، وبحرية: -

الطرق البرية:

1- الجسر القاري الأوراسي الجديد: من المحتمل أن تعمل هذه الشبكة من خطوط السكك الحديدية من ميناء ليانيو نقانغ في مقاطعة جبا نغسو شرق الصين وعلى طول الطريق إلى روتردام في أوروبا الغربية ويمر بغرب الصين وكازخستان وبولندا وروسيا وقد تم بالفعل تفعيل جزء من خط السكة في عام 2015.

2- ممر الصين منغوليا روسيا: شبكة السكك الحديدية والطرق السريعة من بكين وتمتد من خلال منغوليا وكازخستان للوصول جنوب شرق روسيا.

3- ممر الصين آسيا الوسطى غرب آسيا: يتكون من خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي وتنقل هذه الشبكة من غرب الصين مرورا بأوزبكستان وكازخستان وصولا إلى شبه الجزيرة العربية وتركيا وإيران.

4- ممر الصين شبه جزيرة الهند الصينية: يتكون من ممرات السكك الحديدية السريعة والطرق السريعة، ويهدف إلى ربط المراكز الاقتصادية في الصين وكمبوديا، وميانمار، وتايلاند، وفيتنام.

5- ممر بنغلادش الصين الهند ميانمار: والغرض هو ربط الأراضي الصناعية في الصين مع الهند من خلال ميانمار.

6- ممر الصين باكستان: تهدف شبكة السكك الحديدية عالية السرعة إلى الصين و باكستان، مما يوفر للصين طريقاً مختصراً للشرق الأوسط وافريقيا عبر دبي وعمان متجاوزة مضيق مالقا يعد نقطة ضعف سوف يسبب الوجود الإقليمي للولايات المتحدة الأمريكية فيه، وعلى الرغم من أن الصين وباكستان توصلتا إلى اتفاق بقيمة 40 مليار دولار في عام 2015، فإن الهند تعارض بشدة الخطة بسبب الشبكة التي تمر بإقليم كشمير المتنازع عليه. (4)

أما الطرق البحرية فتتكون من ممرين:

1- الأول أنشئ من موانئ الصين إلى المحيط الهندي مرورا بمضيق مالقا والهند ببحر العرب وصولا إلى البحر الأحمر ثم البحر المتوسط عبر قناة السويس.
2- الثاني يربط موانئ الصين الجنوبية بجنوب المحيط الهادي: ويهدف إلى أقامه طرق مواصلات فعالة بين الموانئ الرئيسية في جميع البلدان المنضوية في المبادرة فضلاً عن توفير أفضل سبل النقل والأقل تكلفة عالميا.

لقد أضافت الصين طريقا بحريا في عام 2018 " الطريق القطبي" لتنمية القطب الشمالي والتصدي للتحديات الناجمة عن التغييرات في المنطقة.

الطرق الجوية لمشروع الحزام والطريق

حيث يتم ربط الخطوط الجوية المباشرة 26 منطقة في الصين مع 43 دولة على طول الحزام والطريق الممتد، مع افتتاح 240 خط جوي جديد في عام 2016، ثم تحديد مشاريع المطارات للبلدان المشاركة بالمبادرة وهي البلدان التي تقع على الطرق البرية والبحرية التي تتكون منها المبادرة الحزام والطريق الجوي هي:

1- الطرق البرية: قيرغيزستان، طاجكستان، أوزبكستان، إيران، روسيا، روسيا البيضاء، بولندا، ألمانيا، هولندا.
2- الطرق البحرية: الهند، سريلانكا، افريقيا، إيطاليا.
3- الخط الجنوبي الشرقي من الموانئ البحرية: هانوي، كوالالامبور، جاكرتا. (5)

المبحث الثاني: دوافع وآليات مشروع الحزام والطريق

اولاً: دوافع مشروع الحزام والطريق

تهدف الصين إلى تحقيق أهداف مركزية من وراء مشروع طريق الحرير الجديد.

1- الدوافع الاقتصادية:

أ- التعاون الاقتصادي: يستهدف ليكون منصة لتحقيق التعاون الاقتصادي العالمي والتجارة والتمويل.
ب- التعاون الاقتصاد المفتوح: لدعم نظام التجارة الحرة العالمية بروح التعاون الإقليمي المفتوح والشامل والمتوازن وتخصيص الموارد بكفاءة عالية وتكامل الأسواق مع تشجيع الدول الواقعة على طول الحزام الطريق على تنسيق سياساتها الاقتصادية.
ت- تعزيز المشاركة بين الدول المشاركة في الطريق: وفقاً لتصريح الرئيس الصيني 2015 فإنه من المستهدف أن يصل حجم التجارة مع الدول الواقعة على طول الطريق إلى 2,5 تريليون دولار أمريكي سنويا بحلول 2025.
بتعزيز التجارة بين الدول المشاركة في الطريق للصين والوصول إلى الموارد البترولية.
ث- تدويل العملة الصينية: يصبح اقتصادها مفتوح يعزز قدرتها لصناعة القرار ومساهمة في الاقتصاد العالمي ويساهم في تدويل العملة الصينية ليكون لها دوراً في تحقيق التنمية على المستوى الدولي.
ج- تعزيز مكانه شركات تكنولوجيا الاتصالات الصينية: تسعى الحكومة الصينية إلى تشجيع شركاتها العالمية في مجال تكنولوجيا الاتصالات والاستفادة من المبادرة من أجل لعب دور حيوي لتعزيز نشاط الشركات الصينية خاصة شركة هواوي. (6)

2-الدوافع السياسية: -

1-تعزيز الوجود في المنطقة أوراسيا: تهدف لتعزيز وجودها في منطقة أوراسيا ذات الأهمية الجيوستراتيجية حسب نظرية ما كيندر " قلب الأرض" التي تمثل الصين عمق استراتيجيا تستثمر اذ توفر لها قوة اقتصادية وجغرافية فضلاً عن الحماية الأمنية.
2-زيادة النفوذ الصيني على المستوى الإقليمي والعالمي: تسعى إلى توسيع نفوذها عبر العالم من خلال الاستثمارات الضخمة إذ استثمرت المليارات في جنوب آسيا مثل نيبال وسريلانكا وبنغلادش لتحسين البنية التحتية.
3-التعددية القطبية: تهدف لتغيير النظام من الأحادية التي تهيمن عليه الولايات المتحدة الأمريكية إلى نظام متعدد الأقطاب الذي يساهم في تحقيق السلام والاستقرار. (7)

3-الدوافع الأمنية: -

1-حماية مشاريعها: توسيع حملات الصين الأمنية لتشمل دولاً ومناطق تعاني من صراعات واضطرابات داخلية إذ تتطلب المشاريع الضخمة التي تحتاج إلى قوات عسكرية لحمايتها، لاسيما في البلدان الأفريقية حيث بدأت الشركات الأمنية الصينية العمل لحماية وتأمين سفنها التجارية وناقلات النفط التي تمر بالسواحل الصومالية.

2-إيجاد منافذ لإمدادات الطاقة: من أهداف المشروع تنويع مصادر النفط وإيجاد مناطق استثمار متعددة الطاقة تتخطى مضيق مالقا الذي تعتمد عليه الصين حوالي 80% من احتياجاتها للطاقة، مما يجعلها في مأزق أمام توتر العلاقة الولايات المتحدة الأمريكية.
3-الحماية من الإرهاب والتطرف والانفصال: أن هذا الهدف شجع طرح المبادرة في أقليم شيينجانغ ذات الحكم الذاتي في غرب البلاد وقلقها من حركة الأيغور المتواجدة في دول الجوار مثل كازخستان وهذا من خلال تحسين الظروف الاقتصادية. (8)

4-الدوافع الثقافية: -

نصّت وثيقة "الأمن الثقافي الوطني"، التي اعتمدها الحزب الشيوعي الصيني، على ضرورة التصدي للتحديات الثقافية والأيديولوجية على المستوى الدولي، من خلال تبني استراتيجية التنمية الثقافية وتنفيذ إصلاحات في هذا المجال. وبناءً على ذلك، أُنشئت مراكز بحثية (بنوك فكرية) بعد إطلاق مبادرة الحزام والطريق، منها ما يرتبط بالحكومة ويعمل بالتعاون بين الشركات ومؤسسات التعليم العالي، ومنها ما يتسم بالاستقلالية كمراكز بحثية مدنية، بالإضافة إلى بنوك فكرية إلكترونية تمتاز بطابعها الخاص، مثل "منتدى مائة خبير للحزام والطريق". ونظرًا لأن جوهر المبادرة يرتكز على مفهومي "الترابط والتواصل"، فقد أصبح من الضروري تعزيز التواصل اللغوي والثقافي. ومن أبرز المؤسسات الثقافية المعنية بذلك: مركز الصين للدراسات العالمية المعاصرة، ومعاهد الصين للعلاقات الدولية المعاصرة، ومعهد الصين للدراسات الدولية، والأكاديمية الصينية للتجارة الدولية والتعاون الاقتصادي، ومركز أبحاث جامعة مدينة هونغ كونغ، ومركز أبحاث التنمية التابع لمجلس الدولة، ومعهد دراسات الأسواق الناشئة، والأكاديمية الدولية للحزام والطريق، والأكاديمية الدولية لمؤسسة الحزام والطريق، ومؤسسة الحزام والطريق للمفكرين، ومعاهد شنغهاي للدراسات الدولية، إلى جانب جمعية طريق الحرير البحري.

ثانياً: آليات تنفيذ مشروع الحزام الطريق: -

1- الآلية الدبلوماسية: -

تكرس الصين نفسها من أجل تحقيق النهضة والتنمية السلمية، فهي لا تسعى إلى استخدام القوة والهيمنة بأي من الأحوال، بل من خلال الدبلوماسية إلى تحقيق المصالح المتبادلة والفوز المشترك ودفع التنمية المشتركة وحماية السلام العالمي.
وجوهرها التعامل مع الدول المشتركة معها في مشروع الحزام والطريق.
قامت الصين بنشاطات دبلوماسية تمثلت بالزيارات أغلب الدول التي تشملها مبادرة الحزام والطريق.
وفي عام 2017 افتتح الرئيس الصيني بالعاصمة بكين قمة "المنتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي"، بمشاركة أكثر من 100 دولة وأيضا مشاركة الأمين العام لمنظمة الأمم المتحدة، بهدف ترويج للمبادرة الصينية لتوسيع الروابط بين دول آسيا وافريقيا وأوروبا، ودعمها باستثمارات مالية في البنى التحتية، كل هذا يدخل ضمن الجهود الدبلوماسية الصينية لتنفيذ مشروع الحزام والطريق. (9)

2- الآلية المالية: -

تعتمد الصين لتمويل مشروع الحزام والطريق على مجموعة من المصادر مثل البنوك الصينية أضافة إلى رأس المال الصيني الخاص والسندات والمؤسسات المملوكة للدولة والشركات الخاصة والعامة.
يعتبر التكامل المالي عاملاً هاما لنجاح الحزام والطريق، حيث لعبت البنوك الصينية دورا مهما.
فخلال عام 2016 أنشأ بنك التنمية الصيني مجموعة من مشاريع الحزام والطريق وتضم أكثر من 900 مشروع في أكثر من 60 دولة، تشمل قطاعات النقل والطاقة، كما يحتفظ بنك التصدير والاستيراد برصيد قرض مستحق لأكثر من 1000 مشروع لتشمل الطرق والسكك الحديدية والموانئ وموارد الطاقة، وخطوط الأنابيب والاتصالات والمجمعات الصناعية في 49 دولة على طول طريق.
ركزت الصين على مؤسستين ماليتين هما الصندوق الحرير، البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية.

1-صندوق طريق الحرير: يهدف إلى إعانة وتمويل البنى التحتية في الدول على طول الحزام والطريق.
2-البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية: يهدف إلى تطوير البنى التحتية والقطاعات الإنتاجية مثل الطاقة والكهرباء النقل والاتصالات والزراعة ويضم البنك الدول الإقليمية للصين والدول النامية والمتقدمة، التي تسعى للمساهمة في تطوير البنية التحتية والربط الإقليمي. (10)

المبحث الثالث: التحدي الأمريكي لمشروع الحزام والطريق: -

تعد الولايات المتحدة الأمريكية من أشد المعترضين على مبادرة الحزام والطريق.

1-التحدي الاقتصادي: - يرى بعض الخبراء الأمريكيين أن مشروع الحزام والطريق شيدته الصين لمواجهة استراتيجية إعادة التوازن في آسيا الباسفيك التي أعلنت عنها
الولايات المتحدة الأمريكية في عام 2011.

ترى الولايات المتحدة الأمريكية في المؤسسات المالية التي أقامتها الصين صندوق الحرير والبنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية، والمؤسسات المنافسة لنظام "برتن وودس" الذي شيد صندوق النقد الدولي والبنك الدولي بعد الحرب العالمية الثانية، تسعى الولايات المتحدة الأمريكية إلى صرف نظر الدول الحليفة والمشاركة في مشروع الحزام والطريق عن التعامل مع هذه المؤسسات وتشكك في نجاحاتها.

حيث أن بنك الاستثمار الآسيوي وصندوق طريق الحرير، سيضعف من سطوة المؤسسات المالية الغربية صندوق النقد الدولي والبنك الدولي على الاقتصاد العالمي.(11)

لقد تبنت الإدارة الأمريكية السابقة موقفاً حاداً تجاه مبادرة الحزام والطريق عام 2018، واتهم نائب الرئيس الأسبق " مايك بنس" الصين بالدبلوماسية الديون.

وتبدو المبادرات الاقتصادية الصينية بمثابة انتصار دبلوماسي لبكين ونكسة دبلوماسية لواشنطن.

حيث تعاملت الولايات المتحدة الأمريكية بشكل سيء مع ظهور بنك الاستثمار الآسيوي، إذ بذلت جهدا لثني بعض الحلفاء عن الانضمام واختار الحلفاء الأوروبيون والآسيويون الانضمام للمبادرة.

2- التحدي الأمني والعسكري: -

ترى الولايات المتحدة الأمريكية بمشروع الحزام والطريق تحديا أمنيا يهدد مصالحها في العالم، أن استثمارات الصين النقدية والسياسية في مشاريع المبادرة تستلزمها أنشطة أمنية أكبر خارج الصين أي حماية المستثمرين والشركات الصينية من الإرهابين والاعتداءات في الدول الذي يمر بها المشروع.

فالتحديات الأمنية التي تواجه مبادرة الحزام والطريق أسهمت بامتلاك قوة عسكرية قادرة على حماية الطريق.

لذلك عززت الصين إنفاقها العسكري بشكل متصاعد مستفيدة من الفائض المالي الذي يوفره نموها السكاني.

والمعروف أن المصالح الاقتصادية تستجلب معها التواجد والانتشار في المناطق الاستراتيجية تواجد عسكري.

أن الانتشار العسكري للصين في مناطق مختلفة من العالم، لكي تعزز وترسخ مشروعها واستمراريتها في الصعود الاقتصادي، يثير قلق الولايات المتحدة الأمريكية من منافسها الأول في العالم الصين. (12)

المبحث الرابع: انعكاسات المبادرة على القوى الإقليمية والدولية: الفرص والتحديات

يرتبط نجاح مبادرة الحزام والطريق في النظام الدولي بشكل كبير بمستوى التنافس بين الولايات المتحدة والصين، في ظل سعي بكين إلى تعزيز تحالفاتها، لا سيما مع روسيا، التي تُعد شريكًا استراتيجيًا يسهم في موازنة الهيمنة الأمريكية. كما تسعى الصين إلى بناء علاقات مستقرة مع قوى دولية أخرى، بما يساعدها على خلق توازنات جديدة في النظام العالمي تمهد للانتقال من الأحادية القطبية إلى التعددية القطبية.

أولاً: انعكاسات المبادرة على القوى الإقليمية والدولية

لتوضيح ملامح السياسة الخارجية الصينية تجاه القوى الكبرى، يتم هنا تسليط الضوء على علاقتها بكل من روسيا الاتحادية، الهند، الولايات المتحدة، الاتحاد الأوروبي، بالإضافة إلى الدول المجاورة.

القوى الإقليمية

1- روسيا الاتحادية

رغم الخلافات التاريخية وبعض مظاهر التنافس الجيوسياسي بين الصين وروسيا، فإن البلدين يجتمعان على رفضهما للهيمنة الأمريكية، إلى جانب تقاطعهما في مصالح استراتيجية، أبرزها قطاع الطاقة. فالصين تسعى إلى تأمين مصادرها الطاقية عبر ممرات المبادرة، بينما تطمح روسيا إلى الاستفادة من هذه المبادرة لتطوير مناطقها الشرقية مثل سيبيريا والشرق الأقصى الروسي. وقد توّج هذا التقارب بتوقيع "اتفاقية التعاون في إطار مشروع الحزام والطريق" عام 2015، إلى جانب الزيارات المتبادلة رفيعة المستوى، والتعاون ضمن أطر إقليمية متعددة.

تطورت العلاقة بين الجانبين بشكل ملحوظ في ظل العقوبات الغربية المفروضة على روسيا عقب اندلاع الحرب في أوكرانيا. ومع بداية الحرب بتاريخ 24 مارس 2022، اتخذت الصين موقفًا حذرًا، إذ ركّزت وزارة خارجيتها على دعم المفاوضات، وامتنعت عن وصف العملية بأنها غزو، مفضلة تسميتها "عملية عسكرية خاصة"، وهو ما يُفهم منه أنها تتعامل مع أوكرانيا كأنها ضمن المجال الحيوي الروسي. ويُحتمل أن يكون هذا الموقف مدفوعًا برغبة الصين في الحصول على دعم مماثل من موسكو في حال تصاعد التوتر حول تايوان. كما أن المسؤولين الصينيين يعتبرون الولايات المتحدة، وليس روسيا، الطرف الرئيس في تأجيج الأزمة والتوترات في المنطقة (13).

2-الهند

تولي السياسة الخارجية الصينية أهمية خاصة لعلاقتها مع الهند، حيث سعت إلى إشراكها في مبادرة الحزام والطريق من خلال "الممر الاقتصادي الصيني-البنغلادشي-الهندي-الميانماري". وقد تم الاتفاق على هذا المشروع خلال زيارة رئيس مجلس الدولة الصيني، لي كه تشيانغ، إلى الهند عام 2013، حين صدر بيان مشترك يهدف إلى تعزيز التعاون بين البلدين وتفعيل هذا الممر الاقتصادي.

إلا أن العلاقات بين الطرفين لم تلبث أن توترت نتيجة الخلافات المتكررة، ما دفع الهند إلى رفض الانضمام إلى المبادرة، ورفضها إرسال وفد رسمي لحضور أول منتدى للحزام والطريق في مايو 2017. كما قاطعت قمة منظمة شنغهاي للتعاون في يونيو 2018، وأعلنت موقفًا ناقدًا للمبادرة، معتبرة إياها مساسًا بسيادتها الوطنية.

وقد شكلت الدوافع الجيوسياسية الكامنة وراء مشاريع التنمية الإقليمية التي تتبناها الصين، وعلى رأسها مبادرة الحزام والطريق، مصدر قلق دائم للدول المجاورة، خصوصًا الهند التي تمتلك مصالح استراتيجية في المنطقة وتُعد المنافس الإقليمي الأبرز للصين.(14)

3- الدول المتشاطئة لبحر الصين الجنوبي:

تُعد منطقة بحر الصين الجنوبي من أكثر المناطق توتراً في آسيا، لما لها من أهمية استراتيجية واقتصادية كبرى، فهي تُعرف بـ"قلب التجارة النابض"، نظراً لأنها تمثل ممرًا مائيًا تمر من خلاله بضائع تُقدر قيمتها بنحو خمسة تريليونات دولار سنويًا. وتبلغ مساحته نحو 3.5 مليون كيلومتر مربع، ويتميز بوفرة موارده الطبيعية، لا سيما النفط والغاز، بالإضافة إلى ثروته السمكية التي تمثل مصدر رزق رئيسي لسكان الدول المطلة عليه.

تطالب الصين بالسيادة على الجزء الأكبر من هذه المنطقة، الأمر الذي يتنازع عليه عدد من الدول، أبرزها بروناي، ماليزيا، الفلبين، تايوان، وفيتنام. وتُعد فيتنام من بين أكثر الدول نشاطاً في التصدي للمطالب الصينية، حيث تتخذ موقفًا حازمًا وإن كان بعيدًا عن التصعيد العسكري. أما الفلبين، فقد اختارت اللجوء إلى الأطر القانونية، ورفعت دعوى في يناير 2013 بموجب اتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار للطعن في الأنشطة الصينية في المنطقة. وقد أصدرت هيئة التحكيم الدولي في يوليو 2016 حكماً لصالح الفلبين، مؤكدة أحقيتها في بعض المناطق المتنازع عليها، وهو ما اعتُبر انتصاراً مهماً ضد الادعاءات الصينية.

أما بقية الدول المطلة على البحر، فموقفها أكثر تحفظًا لافتقارها إلى أدوات ضغط فعالة، إلا أنه من الممكن توقّع سيناريوهين رئيسيين في المرحلة المقبلة:(15)

أ- أن تسعى بعض هذه الدول إلى تكرار تجربة الفلبين في التحكيم الدولي، بهدف تقويض الموقف الصيني قانونياً.

ب- أن تعزز علاقاتها العسكرية والأمنية مع الولايات المتحدة، في محاولة لموازنة النفوذ الصيني المتصاعد، وهو خيار سيعتمد على مدى نجاح كل من واشنطن وبكين في كسب ثقة دول المنطقة.

ثانيا: القوى الدولية

1-الولايات المتحدة الامريكية

تنطلق العلاقات بين الصين والولايات المتحدة من منطق التنافس، خاصة في ظل النمو السريع والمتواصل للاقتصاد الصيني عالميًا، وهو ما تعتبره واشنطن محاولة من بكين لتوسيع نفوذها السياسي والاقتصادي على حساب المصالح الأمريكية. لهذا، تبنّت الولايات المتحدة سياسات تهدف إلى احتواء هذه الطموحات، من خلال ما يُعرف باستراتيجية "إعادة التوازن نحو آسيا والمحيط الهادئ"، إلى جانب تعزيز وجودها العسكري في المنطقة، فضلاً عن استراتيجية "استخدام المحيطين لاحتواء الصين" عبر دعم تحالفات إقليمية ومساندة القوى المنافسة لها.(16)

تعارض بكين بشدة أي توجه أمريكي للهيمنة على شؤون آسيا، وتُبدي حذرًا تجاه محاولات واشنطن تعزيز علاقاتها الأمنية مع الدول الآسيوية. ويعتقد عدد من المحللين الأمريكيين أن مواجهة صعود الصين، خصوصًا من الناحية الاقتصادية، يتطلب تركيزًا أمريكيًا متزايدًا على القدرات العسكرية وتوسيع الحضور الدبلوماسي، بما يشمل تشكيل "حزام ساحلي" يمتد من اليابان، مرورًا بدول الآسيان، ووصولاً إلى الشرق الأوسط، بهدف تطويق الصين جيوسياسيًا.(17)

إضافة إلى ذلك، تعمل الولايات المتحدة على تعزيز شراكاتها مع دول محورية مثل اليابان وأستراليا، حيث شهد عام 2018 إطلاق مشاريع مشتركة للبنية التحتية والتنمية في منطقتي المحيطين الهندي والهادئ، شملت مجالات الطاقة والنقل والتكنولوجيا. كما تنشط واشنطن ضمن إطار "الحوار الأمني الرباعي" الذي يجمعها بكل من اليابان والهند وأستراليا، لموازنة النفوذ الصيني.

أما على صعيد قضية تايوان، التي تمثل واحدة من أبرز أولويات السياسة الخارجية الصينية، فهي تُعد نقطة ارتكاز جيوسياسية ترتبط بشكل مباشر بالأمن القومي الصيني. في هذا السياق، تسعى الولايات المتحدة لدعم تايوان سياسيًا وعسكريًا، ويُعد وجودها العسكري في مضيق تايوان مصدر تهديد من وجهة نظر الصين. إذ ترى واشنطن أن مبادرة الحزام والطريق لا تُعزز التنمية فحسب، بل قد تُسهم في تقويض الأمن الإقليمي والدولي، ما يفسر موقفها المعارض للمبادرة.

2-دول الاتحاد الاوربي

اتخذ الاتحاد الأوروبي موقفًا جيوسياسيًا يتسم بالتوازن في تعامله مع الصين، خصوصًا في سياق العلاقة التنافسية بين الصين والولايات المتحدة. ويُلاحظ أن الاتحاد الأوروبي أبدى انفتاحًا على تبنّي الرؤية الصينية الرامية إلى تشكيل نظام دولي "متعدد الأقطاب"، وهو ما يظهر بوضوح في مختلف البيانات الرسمية المشتركة الصادرة بين الطرفين.

فيما يتعلق بالقطب الشمالي، تشكل هذه المنطقة محورًا مهمًا في السياسة الخارجية الصينية، حيث تسعى بكين إلى الانخراط الفاعل في التعاون الدولي المرتبط بشؤون القطب، إضافة إلى المساهمة في صياغة نظام حوكمة فعّال للمنطقة، واستغلال مواردها الطبيعية. وقد رحب كثيرون حول العالم بالتزام الصين بالتنمية السلمية في القطب الشمالي، خاصة من خلال مبادرتها "طريق الحرير القطبي"، بالنظر إلى أن المنطقة تُعد أساسية في جهود مكافحة تغير المناخ وتسهم في تحقيق التنمية المستدامة.

ومع ذلك، أثار الاهتمام الصيني بالقطب الشمالي بعض القلق لدى دوائر غربية، حيث يُنظر إلى تحركات الصين هناك على أنها تهديد لمصالح القوى التقليدية. وتُفسّر مبادرة "طريق الحرير القطبي" أحيانًا بأنها محاولة خفية من بكين لترسيخ نفوذها في المنطقة، بما يضر بمصالح الدول الغربية.(18)

من خلال ما سبق، يتضح أن الاستراتيجية الصينية في تعاملها مع القوى الكبرى، سواء كانت الولايات المتحدة، الاتحاد الأوروبي، أو روسيا، تقوم على تعزيز نفوذها الاقتصادي كأولوية، ومن ثم توسيع تأثيرها السياسي على المستوى العالمي. وتسعى الصين من خلال هذه الاستراتيجية إلى إعادة هيكلة النظام الدولي أحادي القطبية الذي تهيمن عليه الولايات المتحدة، واستبداله بنظام متعدد الأقطاب تكون فيه، إلى جانب روسيا، أحد الفاعلين الرئيسيين.

ثالثاً: فرص ومعوقات المبادرة في النظام الدولي

1- فرص الصين لإنجاح المبادرة

في ظل تصاعد التوترات بين روسيا وحلف شمال الأطلسي، يُحتمل أن تتفاقم الأوضاع إلى مواجهة أوسع، ما يفتح الباب أمام الصين للعب دور الوسيط في مساعي إحلال السلام. ورغم أن بكين تواجه خيارات صعبة ما بين تقديم دعم عسكري مباشر لموسكو، وهو أمر غير مرجّح، وبين التخوف من استغلال الغرب للأزمة الروسية–الأوكرانية لتضييق الخناق عليها، خصوصًا فيما يتعلق بقضية تايوان، فإنها تجد نفسها مضطرة لتحسين صورتها على الساحة الدولية، رغم ما تواجهه من تحديات تتعلق بمصداقيتها كوسيط محايد في نظر الدول الغربية.

لقد غيّر الغزو الروسي لأوكرانيا بشكل كبير ملامح الجغرافيا الاقتصادية العالمية، وهو ما يمكن فهمه في إطار مفهوم "الجيواقتصاد"، الذي يُقصد به التفاعل بين الاعتبارات الجغرافية والاقتصادية. وتبرز مبادرات كبرى ضمن هذا الإطار مثل "مبادرة الحزام والطريق" الصينية، "البوابة العالمية" للاتحاد الأوروبي، "شبكة النقطة الزرقاء" بقيادة واشنطن، ومبادرة "إعادة بناء عالم أفضل" التي أطلقتها مجموعة الدول السبع، إلى جانب مبادرات إقليمية مثل "البنية التحتية ذات الجودة" اليابانية، و"الاتحاد الاقتصادي الأوراسي" الروسي، وممر النقل الدولي بين الشمال والجنوب بقيادة روسيا، إيران، والهند. ورغم أن هذه المبادرات تمثل منافسين جيوسياسيين للصين، إلا أن "مبادرة الحزام والطريق" لا تزال الأوسع نطاقًا، وتشمل ما يزيد على 140 دولة، مما يمنحها ميزة تنافسية واضحة في هذا المجال.(19)

وفي إطار البحث عن بدائل فعالة في ظل الاضطرابات الناتجة عن الحرب، يمكن للصين التركيز على الممر الاقتصادي الذي يربطها بآسيا الوسطى وغرب آسيا. ويمر هذا الطريق عبر كازاخستان وبحر قزوين وصولاً إلى أذربيجان، ثم يمتد إلى جورجيا ورومانيا، وصولًا إلى ألمانيا. وقد أُطلقت خدمة نقل جديدة متعددة الوسائط في أبريل 2022 تربط شيان في الصين بمانهايم في ألمانيا، مرورًا بعدة نقاط استراتيجية. ورغم أن هذا المسار لا يزال ضعيف البنية مقارنة بالجسر البري الأوراسي، إلا أنه يحمل إمكانات مستقبلية هامة لتطوير التجارة العابرة للقارات.

تتجاوز مبادرة الحزام والطريق أهدافها الاقتصادية البحتة، حيث تُعد أداة استراتيجية تسعى من خلالها الصين إلى تحقيق نوع من التوازن الجيوسياسي مع الولايات المتحدة، وتهيئة بيئة أمنية إقليمية تصب في مصلحتها. ومن أبرز مخاوف الصين هو احتمال تعرض طرقها التجارية للقطع في حال نشوب نزاع مع الولايات المتحدة، خصوصًا في ظل تطويقها بتحالفات أمريكية في شرق آسيا. ولهذا تسعى بكين إلى تعزيز نفوذها في الدول الواقعة على طول الطرق التجارية، من شرق آسيا مرورًا بالمحيط الهندي وآسيا الوسطى، ووصولًا إلى الشرق الأوسط وأفريقيا وأوروبا، عبر مشاريع بنى تحتية ضخمة مثل الموانئ في جوادر (باكستان)، هامبانتوتا (سريلانكا)، وجيبوتي.(20)

ومن بين مكونات المبادرة التي تحظى بأهمية متزايدة في الوقت الراهن هو "طريق الحرير الرقمي"، والذي يتمثل في إنشاء شبكة اتصالات رقمية متقدمة تربط أوروبا بباكستان وشرق إفريقيا باستخدام كابلات الألياف الضوئية

البحرية، عبر الممر الاقتصادي الصيني–الباكستاني. وتسعى الصين من خلال هذا المشروع إلى السيطرة على 60% من سوق الألياف الضوئية عالميًا، وهو ما يُعد بعدًا استراتيجيًا بالغ الأهمية في سياق التنافس مع الغرب. وفي المجمل، تراهن الصين على أن مبادرتها ستعزز مكانتها تدريجيًا في قارة آسيا، وتُمكّنها من تقليص الفجوة الجيوسياسية مع الولايات المتحدة، وربما تحل محلها في بعض المناطق الحيوية على المدى القريب.

2- التحديات التي تواجه الصين:

إن تسمية "مبادرة الحزام والطريق" تعكس سعي الصين لتقديم نفسها كقوة دولية ذات رؤية تنموية متفردة، إلا أن المبادرة لا تتخذ شكل مشروع قانوني دولي ملزم، كما أنها ليست مؤسسة أو منظمة دولية ذات صلاحيات محددة، بل تُعد إطارًا مرنًا للتعاون متعدد الأطراف، قائم على مبادئ غير مُلزمة تهدف بالأساس إلى تنسيق السياسات وتعزيز الشراكة الاقتصادية بين الصين والدول المشاركة. وقد أبرمت بكين عددًا كبيرًا من الاتفاقيات الثنائية مع الدول والمنظمات المشاركة، غير أن معظم هذه الاتفاقيات تظل ذات طابع استرشادي ولا تترتب عليها التزامات قانونية مُلزمة، مما يمنح المبادرة مرونة سياسية لكنها تفتقر في المقابل إلى أدوات الحوكمة الصارمة.

رغم الطموحات الكبيرة التي ترتكز عليها المبادرة، إلا أنها تواجه جملة من التحديات المعقدة، أبرزها ما يتعلق بطريق الحرير البحري، حيث تركز الصين بشكل متزايد على التعاون مع إيران وباكستان، وهما طرفان لهما وزن استراتيجي في المنطقة، لكنه تعاون محفوف بتحديات جيوسياسية. فالهند، الخصم الإقليمي الأبرز للصين، تستثمر بشكل مباشر في ميناء تشابهار الإيراني، بينما ترتبط الصين بعقد شراكة طويلة الأمد مع طهران، يمتد لـ25 عامًا. هذه التداخلات قد تُسهم في تعزيز التجارة الإقليمية في جنوب ووسط آسيا، لكنها في الوقت نفسه تفتح المجال أمام منافسة حادة على النفوذ في إيران، قد تستفيد منها الأخيرة عبر توظيفها في علاقاتها الثنائية. أما باكستان، فهي شريك رئيسي للصين في تنفيذ مشاريع حيوية، وعلى رأسها تطوير ميناء جوادر، الذي يُعد نقطة الارتكاز للممر الاقتصادي الصيني–الباكستاني.(21)

ويُضاف إلى ذلك التحديات المرتبطة بالتغيرات في السياق الدولي. فعلى الصعيد الدبلوماسي، تسعى الصين إلى تبني مقاربة تقوم على الحزم في حماية مصالحها الوطنية، إلى جانب اعتمادها على أدوات الحوار والتسوية في التعامل مع القضايا الإقليمية والعالمية. وقد كان هذا واضحًا في إدارتها لأزمات مثل جائحة كوفيد-19، والانسحاب الأمريكي من أفغانستان، وأخيرًا الحرب الروسية–الأوكرانية. وتمثل هذه الأزمة الأخيرة مصدر قلق متزايد لبكين، لما قد تسببه من اضطراب في حركة البضائع والبنية التحتية للنقل، خاصة ما يتعلق بخطوط القطارات التي تربط الصين بأوروبا. فاستمرار النزاع من شأنه أن يُلقي بظلال سلبية على التجارة الصينية–الأوروبية، وهو ما يهدد أحد المسارات الأساسية للمبادرة.(22)

كما تواجه الصين تحديًا آخر يتمثل في تنامي المشاعر المعادية لها، وازدياد الشكوك بشأن نواياها التوسعية، خصوصًا في منطقة آسيا الوسطى. ففي دول مثل كازاخستان وقيرغيزستان، ينظر قطاع واسع من السكان إلى الصين على أنها تهديد اقتصادي، لا شريك تنموي، ويُفضلون التعاون مع أطراف مثل روسيا وتركيا والاتحاد الأوروبي، التي يرونها أكثر قربًا من مصالحهم. وغالبًا ما تُستغل هذه المواقف من قبل قوى سياسية داخلية لتأجيج الاحتجاجات أو كسب الدعم الشعبي من خلال معارضة المشاريع الاستثمارية الصينية، ما يُعيق تنفيذ بعض مشروعات المبادرة ويفرض على الصين إعادة النظر في آليات التواصل المجتمعي والسياسي في هذه البلدان.(22)

الخاتمة

أن الصين من خلال مشروع الحزام والطريق تهدف إلى احياء طريق الحرير القديم لكن بآليات الزمن الجديد، ليصبح أكبر طريق تجاري في العالم، الذي يتكون من شبكات طرق تمتد إلى العالم حتى وصل إلى القطب الشمالي حيث وظفت الصين قدرات هائلة من أجل دعم البنية التحتية لهذا المشروع.

حيث وضعت ميزانية تقدر من 4-8 تريليون دولار، وإذا ما اخذنا الرقم الأقل 4 تريليون دولار، حيث يعادل ميزانية الولايات المتحدة الأمريكية.

وتحاول الصين عن طريق المشروع أن تضيق الخناق على الولايات المتحدة في المناطق نفوذها ليس اقتصادياً أنما سياسياً وعسكرياً، كانتشارها العسكري في المنطقة الاندوباسفيك والشرق الأوسط ومحاولة الصين دعم الدول النامية في أمريكا الجنوبية عن طريق إقامة خط بحري بينها وبين أمريكا الجنوبية عن طريق المحيط الهادي أي إقامة علاقات اقتصادية ودبلوماسية.

خاصة مع كوبا وفنزويلا الدولتان التي لديهما مشاكل مع الولايات المتحدة الأمريكية.

أن الولايات المتحدة الأمريكية ومجموعة الدول السبع أطلقت مشروع يطلق عليه (بناء أفضل للعالم)، حيث حشدت حلفائها لإقرار هذا المشروع لكي ترد على مشروع الحزام والطريق بدعم البنى التحتية في الدول الفقيرة والنامية.

أعلنت عن مبادرتها في عام 2022حيث بدأت الصين بالمشروع منذ عام 2013 وأصبح حقيقة على أرض الواقع، أما مشروع أمريكا وحلفائها ما يزال مُبهم.

نصل إلى الاستنتاجات منها:

1-تعتبر مبادرة الحزام والطريق فكرة تم اقتباسها من طريق الحرير القديم، إذ تسعى الصين من خلالها إلى تحقيق مكانة اقتصادية عالمية، مستهدفة بذلك الدول النامية.

2-تشكل مبادرة الحزام والطريق مدخلا لإستراتيجية الصين لدمج الاقتصاد الصيني بالاقتصاد الدولي، وتعول الصين على هذه المبادرة في ربط قارات العالم بشبكة من خطوط وطرق النقل بهدف تعزيز التعاون التجاري والاقتصاد الدولي.

المراجع

1. أحمد، ر. (2020). مبادرة الحزام والطريق قراءة استراتيجية *قضايا آسيوية، المركز العربي الديمقراطي*، (3)، 7.
2. خلف، ع.، &زياد، هـ. (2020). مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات. *مجلة تكريت للعلوم السياسية، جامعة تكريت*، (19)، 170-171.
3. خلف، ع.، &زياد، هـ. (2020). مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات. *مجلة تكريت للعلوم السياسية، جامعة تكريت*، (19)، 173.
4. مركز البيان للدراسات والتخطيط. (2018). مبادرة الحزام والطريق الصينية: فرصة للعراق. *أوراق سياسية وبحثية*، 7.
5. جاسم، ح. ز. (2021). *مبادرة الحزام والطريق ومستقبل مكانة الصين العالمية* (أطروحة دكتوراه غير منشورة). كلية العلوم السياسية، جامعة النهرين.
6. صالح، ع. (2018). مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي. *مجلة اتجاهات الأحداث، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة*، (26)، 4.
7. الطيب، ح. (2019). الاستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الاقتصاد الدولي. *مجلة جيل للدراسات السياسية والعلاقات الدولية، مركز جيل للبحث العلمي*، (24)، 117.
8. خلف، ع.، &نزار، هـ. (2020). مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات. *مجلة تكريت للعلوم السياسية، جامعة تكريت*، (19)، 178-179.
9. حردان، إ. (2018). *السياسة الخارجية الصينية: قراءات ما بعد الإصلاح*. بغداد: دار الرائد للنشر والتوزيع.

10.مراد، ب. (2016). استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين. *مجلة دراسات دولية، جامعة بغداد*، (67)، 204.
11.حردان، إ. (2018). *السياسة الخارجية الصينية: قراءات ما بعد الإصلاح*. بغداد: دار الرائد للنشر والتوزيع، 93.
12.حردان، إ. (2018). *السياسة الخارجية الصينية: قراءات ما بعد الإصلاح*. بغداد: دار الرائد للنشر والتوزيع، 91.
13.بن قانه، ش. (2019). الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية. في مجموعة مؤلفين، *مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم* (ص. 118). برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية.
14.محمدين، ص. خ. (2022). الصين نحو تنافسية قطبية متعددة في القرن الحادي والعشرين: مبادرة الحزام والطريق أنموذجًا (2013-2021). *مجلة كلية السياسة والاقتصاد، جامعة بني سويف*، (13)، 181.
15.فتحي، م. م.، &فخري، هـ. و. (2022). المغيرات المؤثرة في مستقبل الصين الدولي. *مجلة دراسات إقليمية، جامعة الموصل*، أبريل، 352.
16.محمدين، ص. خ. (2022). الصين نحو تنافسية قطبية متعددة في القرن الحادي والعشرين: مبادرة الحزام والطريق أنموذجًا (2013-2021). *مجلة كلية السياسة والاقتصاد، جامعة بني سويف*، (13)، 181.
17.إسماعيل، ح. (2018). طريق الحرير القطبي. *الصين اليوم*. مسترجع من http://www.chinatoday.com.cn/ctarabic/2018/kfg
18.بثياغودا، ك. (دون تاريخ). ما الذي يحفّز طريق الحرير الجديد في الصين، وكيف يجب أن تكون استجابة الغرب. مسترجع من https://www.brookings.edu/
19.الفخراني، إ. أ. (2021، مارس 1). مستقبل النسق الدولي الحالي في ظل صعود دول كبرى: دراسة حالة دولة الصين الشعبية. *المركز الديمقراطي العربي*. مسترجع من https://democraticac.de/?p=73608
20.أحمد، أ. (2019). *مبادرة الحزام والطريق الصينية: الخلفية والأهداف والمكاسب* (ط. 1). برلين: المركز الديمقراطي العربي.
21.حمشي، م. (2018). التقارب المراوغ: هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا؟ *السياسة الدولية، ملحق تحولات استراتيجية، مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية*، 53.(214)
22.صبري، ع. (دون تاريخ). لماذا تنزلق الصين في غزو أوكرانيا؟ *الجزيرة*. مسترجع من https://mubasher.aljazeera.net/opinions