

## مبادرة الحزام والطريق بعد عقد من إطلاقها التحديات والآفاق

إعداد: الرائد الدكتور / أيوب نايف منها | الجمهورية اللبنانية  
دكتوراه في العلوم السياسية والإدارية / علاقات دولية ودبلوماسية

E-mail: ayoubmhanna12@gmail.com | <https://orcid.org/0009-0000-8756-3508>  
<https://doi.org/10.70758/elqarar/7.21.28>

تاريخ النشر: 2025/9/15	تاريخ القبول: 2025/9/4	تاريخ الاستلام: 2025/8/30
------------------------	------------------------	---------------------------

للاقتباس: منها، أيوب نايف، مبادرة الحزام والطريق بعد عقد من إطلاقها: التحديات والآفاق، مجلة القرار للبحوث العلمية المحكمة، المجلد السابع، العدد 21، السنة 2، 2025، ص-ص: 655-630.  
<https://doi.org/10.70758/elqarar/7.21.28>

### المُلْخَّص

يهدف هذا البحث إلى دراسة مبادرة الحزام والطريق بعد مرور عقد على إطلاقها، من خلال تحليل خلفياتها التاريخية والسياسية والاقتصادية، ورصد التحديات التي واجهتها، واستشراف آفاقها المستقبلية. تتطرق الدراسة من إشكالية أساسية مفادها: إلى أي مدى نجحت المبادرة في تحقيق أهدافها الاستراتيجية والتنمية، وما هي أبرز التحديات والفرص التي تواجهها مستقبلاً؟.

اعتمد البحث على المنهج الوصفي-التحليلي لتفسير أبعاد المبادرة وتداعياتها، والمنهج المقارن لبحث مواقف القوى الدولية والإقليمية المختلفة، إضافة إلى منهج استشراف المستقبل لاستخلاص السيناريوهات المحتملة خلال العقد القادم.

توصل البحث إلى أن المبادرة تمثل أداة استراتيجية لتعزيز نفوذ الصين عالمياً بقدر ما هي مشروع اقتصادي تموي، وأنها حققت نجاحات ملحوظة في توسيع الشراكات الدولية ومشاريع البنية التحتية. ومع ذلك، واجهت المبادرة تحديات جيوسياسية وأمنية واقتصادية أعادت مسارها، مما يجعل مستقبلها مرهوناً بقدرة الصين على تطويرها وتكييفها مع المتغيرات الدولية.

**الكلمات المفتاحية:** مبادرة الحزام والطريق، الصين، التحديات، الجيوسياسي، الأهمية الإستراتيجية، الفرص المستقبلية.

## The belt and road initiative a decade after it's launch: challenges and prospects

**Author:** Major Dr. / Ayoub Nayef Mhanna | Lebanese Republic

**Ph.D. in Political and Administrative Sciences / International Relations and Diplomacy**

E-mail: ayoubmhanna12@gmail.com | <https://orcid.org/0009-0000-8756-3508>

<https://doi.org/10.70758/elqarar/7.21.28>

**Received :** 30/8/2025

**Accepted :** 4/9/2025

**Published :** 15/9/2025

**Cite this article as:** Mhanna, Ayoub Nayef, *The belt and road initiative a decade after it's launch: challenges and prospects*, ElQarar Journal for Peer-Reviewed Scientific Research, vol 7, issue 21, 2025, pp. 630-655. <https://doi.org/10.70758/elqarar/7.21.28>

### Abstract

This research aims to examine the Belt and Road Initiative (BRI) after a decade since its launch, by analyzing its historical, political, and economic foundations, identifying the challenges it has faced, and exploring its future prospects. The study is guided by the central question: To what extent has the initiative achieved its strategic and developmental objectives, and what are the main challenges and opportunities it faces in the future?.

The research employs a descriptive-analytical method to assess the dimensions and implications of the initiative, a comparative approach to analyze the positions of major international and regional powers, and a futures studies approach to outline potential scenarios for the coming decade.

The findings suggest that the BRI is as much a strategic tool for China to expand its global influence as it is a developmental economic project. While it has succeeded in fostering international partnerships and infrastructure development, it has also faced significant geopolitical, security, and economic challenges. The future of the initiative will depend largely on China's ability to restructure and adapt it to ongoing international transformations.

**Keywords:** Belt and Road Initiative, China, challenges, geopolitics, Strategic Importance, future opportunities.

## الفهرس

### - المقدمة

- المبحث الأول : الإطار النظري والتاريخي لمبادرة الحزام والطريق وأهدافها

- المطلب الأول: الجذور التاريخية والفكيرية للمبادرة ومرتكزاتها

- المطلب الثاني: الدوافع والأهداف الصينية من المبادرة

- المطلب الثالث: الأبعاد الجيوسياسية والاقتصادية والحضارية للمبادرة

- المبحث الثاني : التحديات التي واجهت مبادرة الحزام والطريق

- المطلب الأول: التحديات الجيوسياسية

- المطلب الثاني: التحديات الاقتصادية والمالية

- المطلب الثالث: التحديات الأمنية والاستراتيجية

- المبحث الثالث : آفاق المبادرة المستقبلية

- المطلب الأول: الفرص الاقتصادية والتنموية

- المطلب الثاني: التوجه نحو طريق الحرير الرقمي

- المطلب الثالث: المبادرة وإعادة تشكيل النظام الدولي

### - الخاتمة

## المقدمة

إن مبادرة البناء المشتركة لـ«الحزام الاقتصادي لطريق الحرير» و «طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين»<sup>(1)</sup>. قد تحولت من كونها مبادرة إلى إستراتيجية، وقد تمت الإشارة إليها بـ«إستراتيجية الحزام والطريق» ، وتُجسد فكرة هذه الإستراتيجية، من وجهة نظر الصين، إحياءً لفكرة طريق الحرير القديم الذي كان يربط الصين بالعالم الخارجي قديماً.

تشكل مبادرة الحزام والطريق التي أطلقها الرئيس الصيني شي جين بينغ عام 2013 إحدى أكبر المشاريع الجيوسياسية والاقتصادية في القرن الحادي والعشرين، حيث تهدف إلى ربط آسيا وأوروبا وإفريقيا عبر شبكة واسعة من الممرات البرية والبحرية والمشاريع الاستثمارية. ويعتقد بعض المحللين الاقتصاديين أن مبادرة الحزام والطريق وسيلة لتوسيع النفوذ الاقتصادي والسياسي الصيني، في هذا السياق كان من المهم التطرق إلى استراتيجية الحزام والطريق بشكل مفصل، وبعد مرور عقد من الزمن على انطلاقتها، تبرز الحاجة الملحة إلى تقييم مسارها، والوقوف على ما حققته من إنجازات، وما اعترضها من تحديات، وما ينتظرها من آفاق مستقبلية.

**إشكالية البحث:** تتطرق هذه الدراسة من التساؤل الرئيس: إلى أي مدى استطاعت مبادرة الحزام والطريق، بعد مرور عشر سنوات على إطلاقها، أن تحقق أهدافها الإستراتيجية والاقتصادية، وما هي أبرز التحديات والفرص التي تواجهها في المستقبل؟.

**أهداف البحث:** يهدف البحث إلى تحليل الجذور التاريخية والفكريّة للمبادرة، ورصد أبرز التحديات الجيوسياسية والاقتصادية التي واجهتها المبادرة خلال العقد الأول، وصولاً إلى استشراف آفاق المبادرة في ظل التحولات الدولية الراهنة.

**منهجية البحث:** يعتمد هذا البحث على المنهج الوصفي التحليلي لدراسة المبادرة في أبعادها السياسية والاقتصادية والاستراتيجية. والمنهج المقارن لمقارنة مواقف القوى الدولية والإقليمية المختلفة من المبادرة. والمنهج استشراف المستقبل لاستنتاج السيناريوهات المحتملة للمبادرة خلال العقد القادم.

---

(1)- تشارنغ ياف شنغ ، الصين لن تفرض قيمها مع مبادرة الحزام والطريق، صحيفة الشعب الصينية ، بتاريخ 2015/5/8 ، متوفّر على الأنترنت على الموقع التالي: <http://www.people.com.cn> ، تم الإطلاع في 2025/4/15

## المبحث الأول: الإطار النظري والتاريخي لمبادرة الحزام والطريق وأهدافها

يُعد طريق الحرير من أقدم شبكات التجارة العالمية التي ربطت بين الصين وآسيا الوسطى والشرق الأوسط وأوروبا منذ القرن الثاني قبل الميلاد. فقد لعب دوراً محورياً في تبادل السلع مثل الحرير والتوابل والأحجار الكريمة، لكنه لم يقتصر على التجارة المادية فقط، بل كان كذلك قناة للتواصل الثقافي والفكري ونقل المعارف والأديان. ومن هذا المنطلق، فإن إحياء الصين لفكرة «الحزام والطريق» يستند إلى إرث تاريخي عميق يجعلها تقدم المشروع كإحياء لمسار حضاري أكثر من كونه مجرد مبادرة اقتصادية<sup>(1)</sup>.

لهذا سأحاول من خلال هذا المبحث، إعادة تسلیط الضوء على هذه المبادرة والتعرف عليها من خلال ثلاثة مطالب، سأعرض الجذور التاريخية للمبادرة ومرتكزاتها في المطلب الأول، من خلال عرض السياق التاريخي للمبادرة، أما في المطلب الثاني سأتحدث عن الرؤية الصينية لإحياء الطريق في القرن الحادي والعشرين وأهدافها، أما في المطلب الثالث سأتكلم عن الأبعاد الجيوسياسية والاقتصادية للمبادرة.

### المطلب الأول: الجذور التاريخية والفكرية للمبادرة ومرتكزاتها

#### الفرع الأول : لمحة تاريخية

أول من طرح فكرة إحياء طريق الحرير هو رئيس الوزراء الصيني السابق «لي بینغ» (Li Peng) خلال زيارته الرسمية إلى دول آسيا الوسطى عام 1994، إذ قال :« إنه من المهم أن يكون هناك انفتاح شامل للنسخة الحديثة لطريق الحرير »<sup>(2)</sup>.

أما الصين ، فقد طرحت فكرت إنشاء «حزام اقتصادي لطريق الحرير» (Economic Belt) من قبل الرئيس الصيني «شي جين بينغ» أثناء زيارته لказاخستان في أيلول/ سبتمبر عام 2013 ، وبعدها بشهر وعلى هامش مشاركته في اجتماع غير رسمي لقادة منتدى التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادئ «أبيك» في أندونيسيا، دعا الرئيس الصيني إلى تأسيس «طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين»، اتسمت معالم الفكرتين في بيان مشترك بين اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح ووزارتى الخارجية والتجارة الصينيتين في آذار/مارس عام 2015 حمل عنوان «رؤى وخطوات دفع التأسيس المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين»<sup>(3)</sup>، وفي مرحلة لاحقة

(1)- Frankopan, P. The Silk Roads: A New History of the World, Bloomsbury, 2015, p:43-45.

(2)- Bai Yongxiu, the In-Depth Background and Geo-Strategy for the Silk Road Economic Belt, Chinese Peoples Association for Peace and Disarmament , Beijing , Serial No.114, March 2015 , p.16-17 :

(3)- وانغ إي وي، الحزام والطريق ماذا ستقدم الصين للعالم ،ترجمة: رشا كمال وشيماء كمال، القاهرة، دار سما للنشر والتوزيع،2017، ص: 27-26.

تم دمج الفكرتين في إطار مبادرة واحدة أطلقت عليها تسمية «حزام واحد، طريق واحد»، واستقرت المبادرة أخيراً تحت مسمى «مبادرة الحزام والطريق» (BRI)، ورُفعت هذه المبادرة إلى مكانة محورية في السياسة الخارجية الصينية بموجب إفرازات المؤتمر التاسع عشر للحزب الشيوعي في عام 2017<sup>(1)</sup>.

وفي هذا الإطار، أعلنت الصين عدداً من الوثائق الرسمية توضيحاً لرؤيتها لهذه المبادرة، منها وثيقة بعنوان ”إنشاء الحزام والطريق: المفهوم، والممارسة والمساهمة الصينية“، وذلك خلال منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي في أيار/مايو عام 2017، وأوضحت هذه الوثيقة أن ”مبادرة الحزام والطريق“ مبادرة صينية تستهدف تعزيز التعاون والتنمية المشتركة حول العالم، وتشمل دول العالم كافة سواء كانت كبيرة أو صغيرة، غنية أو فقيرة، فالكل سوف يشارك على نحو متساوٍ وشفاف ومنفتح لتحقيق السلام العالمي والتنمية المشتركة<sup>(2)</sup>. ومن خلال ذلك، تستهدف الصين الدمج بين كافة أشكال التنمية بين الدول المختلفة والتكامل بينها، مع الأخذ في الاعتبار المزايا النسبية للدول المشاركة في الطريق لتعزيز تنسيق السياسات الاقتصادية، وتحسين القدرة الاتصالية، والتعاون الثنائي والمتعدد الأطراف على نطاق أوسع من خلال إطار جديد للتعاون مفتوح للجميع وشامل، ومتوازن وذي منفعة مشتركة ل الجميع.

وفي عام 2017 تعهد الرئيس الصيني في خطاب أمام مؤتمر طريق الحرير للتعاون الدولي برصد مبالغ مالية قدرها 124 مليار دولار أمريكي في شكل مساعدات وهبات وقرروض للدول المنضوية تحت لواء المبادرة<sup>(3)</sup>. تضع هذه الأرقام مبادرة الحزام والطريق في خانة أكثر المشاريع البشرية طموحاً على الإطلاق، وُسُبِّهِتْ بـ«خطة مارشيل» التي أقرتها الولايات المتحدة الأمريكية لإعادة إعمار أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية، ولهذا يتم النظر إلى تلك المبادرة باعتبارها حجر الأساس لبنيّة عالمية جديدة صممتها الصين لتأكيد دورها كقوة عالمية رائدة.

وقد أخذت مبادرة الحزام والطريق ”Belt and Road Initiative“ شكلها الدستوري عندما تم دمجها في دستور جمهورية الصين الشعبية في عام 2017 ، كما أعلنت الحكومة الصينية عن تاريخ الانتهاء المستهدف لهذه المبادرة وهو عام 2049 والذي سيتزامن مع الذكرى المئوية لتأسيس جمهورية الصين الشعبية<sup>(4)</sup>.

(1)- توقيق حكيمي وفاطمة الزهراء حشاني، السياسة الخارجية الصينية في عهد شي جين بينغ: معالم التحول وخلفياته، الجزائر، المجلة الجزائرية للأمن الإنساني، المجلد:5، العدد:2، 18/1/2020، ص: 784.

(2)- “Building the Belt and Road: Concept, Practice and China’s Contribution,” Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative (May 2017), p3-6:, Available On Internet At: <https://www.bit.ly/2KIt64T> , accessed on 2/4/2024.

(3)- Giorgio Cafiero, Daniel Wagner, , What the Gulf states think of “One Belt, One Road”, UAE: Gulf News 28 February2018, P:35.

(4)- جهاد شريف حلمي، نحو هيمنة اقتصادية جديدة من خلال إستراتيجية الحزام والطريق، القاهرة، مجلة البحوث الإدارية، العدد الأول يناير 2023، ص:5.

## الفرع الثاني : مرتکزات المبادرة

ترتکز هذه المبادرة على:

• **طريق الحرير البحري:** يركز على إنشاء وتطوير موانئ بحرية وممرات مائية استراتيجية تربط الصين بجنوب شرق آسيا والشرق الأوسط وإفريقيا وصولاً إلى أوروبا. من أبرز هذه المشاريع ميناء جوادر في باكستان، وميناء بيرايوس في اليونان.

• **حزام اقتصادي بري:** وهو عبارة عن شبكة من الطرق البرية، تهدف إلى ربط القارات الثلاث: آسيا وأفريقيا وأوروبا، ويتضمن هذا الحزام البري ستة ممرات، وهي<sup>(1)</sup>:

- 1 - الجسر البري الأورواسي الجديد، الذي يمتد من غرب الصين إلى روسيا الغربية.
- 2 - ممر الصين منغوليا – روسيا الذي يمتد من شمال الصين إلى الشرق الروسي.
- 3 - ممر الصين – آسيا الوسطى – آسيا الغربية، و يمتد من غرب الصين إلى تركيا.
- 4 - ممر الصين – شبه جزيرة الهند، و يمتد من جنوب الصين إلى سنغافورة.
- 5 - ممر الصين – باكستان، و يمتد من جنوب غرب الصين إلى باكستان.
- 6 - ممر بنغلاديش – الصين – الهند – ميانمار، و يمتد من جنوب الصين إلى الهند

• **طريق الحرير الرقمي والثقافي:** في السنوات الأخيرة، طورت الصين المبادرة لتشمل مجالات جديدة مثل البنية التحتية الرقمية، والاتصالات، والذكاء الاصطناعي، وهو ما يُعرف بـ«طريق الحرير الرقمي». كما تحرص على التبادل الثقافي والأكاديمي من خلال المنح الدراسية والمراکز الثقافية لتوسيع القوة الناعمة الصينية<sup>(2)</sup>.

## المطلب الثاني: الدوافع والأهداف الصينية من المبادرة

أطلقت الصين المبادرة عام 2013 بهدف استعادة مكانها كقوة عالمية وتعزيز نفوذها الاقتصادي والسياسي. وقد قدم الرئيس الصيني شي جين بينغ المبادرة في خطابات بكازاخستان وإندونيسيا، مؤكداً على أهمية تعزيز التعاون والسلام والتنمية المشتركة، ما يعكس البعد الرمزي للمبادرة باعتبارها امتداداً طبيعياً للتاريخ الصيني التجاري والحضاري، وليس مجرد مشروع اقتصادي أحادي. فمن هنا سوف يعرض هذا المطلب الدوافع والأهداف الصينية من إطلاقها لهذه المبادرة.

## الفرع الأول: الدوافع الصينية

هناك دوافع داخلية وخارجية لمشروع الحزام والطريق تسعى عن طريقها الصين تحقيق الاستراتيجيات

(1)- محمد أحمد جبر نهلة، طريق الحرير إستراتيجية القوة الناعمة، شؤون عربية، مصر، عدد: 176، 2018، ص: 163.

(2)- Rolland, N. China's Belt and Road Initiative: Underwhelming or Game-Changer?. The Washington Quarterly, 2019, 42(2), P:7–25.

الآتية<sup>(1)</sup>:

أولاً: القضاء على الفجوة التنموية المتمامية بين شرق الصين وغربها في المدن والمناطق الاقتصادية الخاصة في الشرق، وهذا ما بدأت بتنفيذه عبر إنشاء المدن والمصانع والمطارات والطرق السريعة وسكك الحديد والمعارض والأسواق التجارية الواسعة في غرب البلاد، إذ يوفر المشروع فرصة إستراتيجية لمعالجة مشكلة الفيض المتزايد في الإنتاج للصناعات الأساسية كمواد البناء والحديد، وتحقيق التوازن التنموي بين شرق البلاد والوسط والغرب اللذان يرثيان تحت التخلف.

ثانياً: حماية الأمن الاقتصادي الوطني الصيني وتعزيز أمن الطاقة عبر طرق الشحن البديلة، ومكافحة الإرهاب والانفصاليين والتطرف الديني في الداخل عن طريق التنمية الاقتصادية وإعادة توزيع الثروة.

ثالثاً: التخلص من الانبعاثات الكاربونية بالتحول من استعمال الفحم إلى الاعتماد على مصادر الطاقة النظيفة المستوردة من آسيا الوسطى وروسيا، وتمثل ذلك في كلمة الرئيس الصيني (شي جين بينغ) في افتتاحية منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي في نيسان عام 2019، إذ قال: «تابع تحقيق التعاون المفتوح والأخضر والنظيف، وسوف نطلق مشروعات بنية تحتية خضراء وننفذ استثمارات خضراء، ونوفر تمويل أخضر لحماية الأرض التي نسميها جميعاً البيت<sup>(2)</sup>.

رابعاً: تسهيل الاتصال ما بين البلدان لتفعيل التجارة العالمية وطريق الحرير الصيني ، وهذا ما تم التأكيد عليه ضمن الخطة الخمسية الثالثة عشر من قبل كبار القادة الصينيين والوزارات الرئيسية<sup>(3)</sup>: يجب تعميق التعاون الصناعي حتى الوصول إلى خطط التنمية الصناعية في مختلف البلدان الموقعة على الاتفاقية الصينية. ينبغي لنا تعزيز الاتصال البري والبحري والجوي والفضائي الإلكتروني، وتركيز جهودنا على المفتاح الممرات والمدن والمشاريع وربط شبكات الطرق السريعة والسكك الحديدية والموانئ البحرية.

خامساً: الابتكار العلمي، عقدت الصين على نفسها مواصلة التنمية المدفوعة والمدعومة بالابتكار وتكتيف التعاون في عدة مجالات مثل الاقتصاد الرقمي والذكاء الاصطناعي وتقنولوجيا النانو وتقنولوجيا الحوسبة، ودفع تطوير البيانات الضخمة والبرامج الحاسوبية والمدن الذكية بذلك لتحويلها إلى طريق حرير رقمي للقرن الحادي والعشرين.

(1) - أحمد عبد الجبار عبد الله، استراتيجية الحزام والطريق انطلاقاً من الفكر الاستراتيجي الصيني، مجلة العهد، عدد:13، 2023، ص:15.

(2) - محمد مطاوع، طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية الأهداف الكبرى، والوزن الاستراتيجي، والتحديات، مجلة سياسات عربية، المركز العربي للباحثين ودراسة السياسات، قطر، العدد: 46، 2020، ص: 37-40.

(3)- دوافعمبادرة الحزام والطريق، مجلة العالم الجديد، 15 أيار 2023،الموقع على الانترنت:- <https://al-aalem.com> ، تم الاطلاع بتاريخ 24/08/2025.

## الفرع الثاني: الأهداف الصينية المتعددة من المبادرة

تسعى الصين إلى تحقيق عدة أهداف مركبة من وراء مشروع طريق الحرير الجديد، تتراوح ما بين أهداف محلية وإقليمية ودولية وأهداف سياسية واقتصادية وثقافية، وفي تفاصيل الأهداف الموسعة لمشروع الحزام والطريق، تعتمد الصين من خلال مشروعها تحقيق الأهداف التالية:

**1 - الاستفادة من نمو التجارة العالمية:** فمن المتوقع أن تزيد التجارة العالمية في السنوات المقبلة، من خلال عدة عوامل من بينها الزيادة المتوقعة في حجم الطبقة الوسطى في العديد من دول العالم، من بينها منطقتي آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط وشمال إفريقيا، وبنمو التجارة العالمية تصل الصين لتصريف منتجاتها إلى العالم<sup>(1)</sup>.

**2 - تعزيز مكانة العملة الصينية (اليوان) عالمياً:** تهدف الصين عبر مشروعها إلى توسيع نطاق تداول عملتها الوطنية «اليوان» وجعلها عملة رئيسية في التبادل التجاري العالمي، خاصةً بعدما تمكن اليوان عام 2016 إلى الانضمام إلى سلة حقوق السحب الخاصة التابعة لصندوق النقد الدولي إلى جانب أربع عملات أخرى مدرجة وهي الدولار الأمريكي، اليورو الأوروبي، والين الياباني والجنيه الإسترليني، ويمثل استخدام «اليوان» في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في المبادرة خطوة كبيرة تسعى إليها الصين لتداول عملتها الوطنية<sup>(2)</sup>.

**3 - تطوير الاقتصاد الصيني:** تسعى الحكومة الصينية إلى تبني العديد من المبادرات لتطوير المناطق الغربية في البلاد والتي تعاني من ضعف اقتصادي، وعليه، أطلقت الصين في عام 2000 حملة في هذا الإطار تحت شعار «الاتجاه غرباً» لتحفيز النمو الاقتصادي هناك، وقامت باستثمار مليارات الدولارات لاستكشاف النفط والغاز الطبيعي في تلك المناطق، وسوف تسهم مبادرة الحزام والطريق، وبالتحديد الحزام البري في تطوير إقليمي «سينغاغانغ وقانسو» اقتصادياً وغيرهما من الأقاليم الغربية، وإحداث توازن في التنمية الاقتصادية بين مختلف مناطق الدولة<sup>(3)</sup>.

**4 - تعزيز مكانة شركات التكنولوجيا والاتصالات الصينية:** تسعى الحكومة الصينية إلى تشجيع شركائها في مجال تكنولوجيا الاتصالات إلى الاستفادة من المبادرة، من أجل الاضطلاع بدور حيوي في إنشاء البنية التحتية لقطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في عدد كبير من دول المبادرة، بما يُساهم في تعزيز نشاط الشركات الصينية، خاصةً شركة «هواوي» فضلاً عن

(1)- علي صلاح، مشروع الحزام و الطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟، تقرير المستقبل في دورية اتجاهات الأحداث، العدد 26 ، أبوظبي: مركز المستقبل للأبحاث و الدراسات المتقدمة، 2018،ص:3.

(2)- أميرة أحمد حزلي، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، ألمانيا، برلين، إصدارات المركز العربي، الطبعة الأولى، 2019، ص:79.

(3)- المرجع ذاته، ص:79.

## زيادة حصتها السوقية من التجارة الإلكترونية العالمية.

5 - تعزيز الوجود الصيني في منطقة أوراسيا: تهدف الصين من خلال مشروعها إلى تعزيز وجودها في منطقة أوراسيا ذات الأهمية الجيوإستراتيجية الكبيرة، فهذه المنطقة تمثل للصين عمقاً إستراتيجياً تستثمر فيها عبر مشروعها الحزام والطريق، بحيث توفر لها هدف الحماية الأمنية، وقوة جغرافية واقتصادية لما تمتلكه المنطقة من موارد.

6 - تأمين واستقرار إمدادات الطاقة: وهو هدف مهم في المبادرة الصينية، بحيث أن الصين ت يريد تجنب أي خلل يعيق إمدادات الطاقة العنصر الأساسي في نمو واستقرار اقتصادها. فهذه المبادرة تشمل دولاً تعاني من نزاعات واضطرابات داخلية، وهذا الأمر يتطلب توفير الحماية للمشروعات الضخمة التي تم إنشاؤها في إطار المبادرة، وهذا يتلزم توفير قوات عسكرية لحمايتها وقد بدأت الشركات الأمنية الصينية كشركة «ديوبي» تعمل على ذلك<sup>(1)</sup>.

ولتمويل إستراتيجية الحزام والطريق، أنشأت الصين المؤسسات المالية الكفيلة بتمويلها، مثل «صندوق طريق الحرير» والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB) لتمويل مشاريع البنية التحتية في آسيا كبديل للمصارف الإنمائية الغربية مثل البنك الدولي وصندوق النقد الدولي، وبنك التنمية الآسيوي (ADB) على وجه الخصوص، واكتسب بنك الاستثمار الآسيوي (AIIB) القبول والرضا من العديد من الدول، بما في ذلك الدول الأوروبية بدءاً من بريطانيا العظمى تليها فرنسا وألمانيا والعديد من الدول الأخرى<sup>(2)</sup>.

## المطلب الثالث: الأبعاد الاستراتيجية والجيسياسية للمبادرة

جاءت المبادرة في سياق تحولات النظام الدولي وبروز الصين كقوة اقتصادية عالمية، تسعى لكسر الطوق الجيوسياسي الأمريكي في شرق آسيا، وتوسيع نفوذها في آسيا الوسطى والشرق الأوسط وإفريقيا. بالنسبة للصين، تمثل المبادرة وسيلة لتحقيق «الحلم الصيني» المتمثل في نهضة الأمة واستعادة مكانتها العالمية.

## الفرع الأول: الأبعاد الاستراتيجية للمبادرة

أخذت هذه الاستراتيجية كثيراً من الجدل الدولي عن ماذا تهدف الصين من وراء هذه الاستراتيجية، وقد اعتقد بعض المحللين أن استراتيجية الحزام والطريق، هي وسيلة لتوسيع النفوذ الاقتصادي والسياسي الصيني باعتبارها استراتيجية تسعى في المقام الأول إلى إعادة بناء النظام الإقليمي ووضع الصين قائد لنظام آسيوي، ثم بناء نظام عالمي جديد تقوده الصين. وعلى ذلك يرون أن

(1)- أميرة أحمد حرزلي، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، مرجع سابق، ص.80:

(2)- Nicolas Firzli, "China's Asian Infrastructure Bank and the New Great Game", Actuality, vol. 57, 2015, p9:.

الاستراتيجية سوف تقوم بالتركيز على ثلاثة أبعاد رئيسية من أجل تحقيق غايتها، وهي<sup>(1)</sup>:

- 1 - تتجاوز الاستراتيجية للهدف المعلن من تطوير للبنية الأساسية للدول المنضمة إلى الاستراتيجية إلى كونها استراتيجية جيوسياسية تستهدف تطوير شبكة اتصال واسع بين الدول المختلفة لتغطي معظم الأراضي الإفريقية والآسيوية والأوروبية.
- 2 - تتضمن الاستراتيجية تحقيق أهداف سياسية واقتصادية للصين على المستوى المحلي، وأيضاً على المستوىين الإقليمي والدولي إلى جانب تعزيز سياستها الخارجية، وتسعى لأن يكون لها دوراً رئيسياً في الاقتصاد العالمي كمؤشر على تحقيق أهدافها وقوة تأثيرها في النظام السياسي الدولي.
- 3 - أن تستطيع الاستراتيجية الصينية مواجهة أهم تحديين وهما: موقف الدول الكبرى من الاستراتيجية، والآخر هو كيفية تفزيذ الرؤية على أرض الواقع.

### الفرع الثاني: الأبعاد الجيوسياسية للمبادرة

يتمثل البعد الجيوسياسي الصيني من المبادرة بالدرجة الأساس بالتعديدية القطبية، إذ تعتقد الصين أن التعديدية القطبية تسهم في تحقيق السلام والاستقرار للعالم، بعكس نظام أحادي القطبية الذي تهيمن عليه الولايات المتحدة. كذلك تعزيز انتشار القوى في المناطق التي يستهدفها التمدد الصيني، بما يتتيح لها مستقبلاً بناء شراكات لتنظيم التفاعلات الإقليمية وما وراء الإقليمية، بعيداً عن هيمنة أي طرف دولي منافس لها، وبعبارة أخرى يتضح أن الصين تحاول تقويض قدرات الهيمنة الأمريكية من جهة، وتأسيس نمط إمبراطوري توسيعي جديد يقوم على تعزيز نفوذها وهيمتها عبر آليات التشارك الاقتصادي والتمويلي من جهة أخرى<sup>(2)</sup>.

وكذلك تسعى الصين من خلال المبادرة إلى تعزيز النفوذ الصيني على الساحة الدولية وتقوية الشراكات الاستراتيجية. ومواجهة التحديات الجيوسياسية من المنافسة مع القوى الكبرى، خصوصاً الولايات المتحدة وأوروبا.

(1)- جهاد شريف حلمي، نحو هيمنة اقتصادية جديدة من خلال إستراتيجية الحزام والطريق، مرجع سابق، ص: 7.

(2)- زرقين أحمد، مبادرة الحزام والطريق الصينية : قراءة استراتيجية، مجلة قضايا آسية، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية و السياسية والاقتصادية برلين، ألمانيا ، العد:3، 2022، ص: 77.

## المبحث الثاني: التحديات التي واجهت مبادرة الحزام والطريق

يواجه تنفيذ مشروع الحزام والطريق عدداً من التحديات الجيوسياسية والاقتصادية والأمنية، وذلك حسب اختلاف وتتنوع الأنظمة والمصالح السياسية والاقتصادية للدول المشاركة.

### المطلب الأول: التحديات الجيوسياسية

هناك شكوك لدى بعض الدول من مبادرة الحزام والطريق، والنظر إلى الصين كقوة طموحة تسعى إلى الهيمنة الإقليمية على المدى القصير، والهيمنة العالمية على المدى الطويل، فضلاً عن عدم الاستقرار الأمني السياسي في الدول التي تمر عبر أراضيها المبادرة. فيتمثل التحدي الجيوسياسي للمبادرة في المنافسة الاستراتيجية بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية من جهة، والمؤافف والإدراكات الدولية للمبادرة من جهة أخرى.

#### الفرع الأول: المنافسة الاستراتيجية بين الصين والولايات المتحدة

تعتبر المبادرة جزءاً من استراتيجية الصين لتعزيز نفوذها العالمي، وهو ما دفع الولايات المتحدة إلى اعتبارها تهديداً لمصالحها في آسيا وإفريقيا وأوروبا. فالمبادرة توسيع النفوذ الصيني في مناطق حيوية للطاقة والتجارة، مثل الخليج العربي وشرق المتوسط، وتنظر قدرة الصين على تشكيل موازين قوى جديدة، ما يثير مخاوف واشنطن من فقدان التأثير التقليدي لهذه المناطق. وكذلك، فإن استخدام المتزايد لعملة الرنمينبي «يوان» لتسويه المعاملات الدولية يهدد الدولار الأميركي خاصهً في منطقة الشرق الأوسط.

وتعمل الولايات المتحدة على مواجهة تنفيذ هذا المشروع من خلال: تعزيز المشاركة الاقتصادية الأمريكية في آسيا مع إدخال تغييرات في المؤسسات المالية الدولية لحماية دورها في الإدارة الاقتصادية العالمية، وتشجيع الحلفاء على عدم المشاركة في تنفيذ مشاريع الطريق، وتأجيج المعارضة المحلية في الدول المشاركة في تنفيذ المشروع، من خلال استخدام الوكلاء لإثارة التوترات في دول مثل باكستان، مع ممارسة نفوذها في المنظمات الدولية لحقوق الإنسان والعمل والبيئة التي تنتقد المشروعات المنفذة تحت شعار حماية البيئة وحقوق الإنسان<sup>(1)</sup>. وتتمثل الاستراتيجية الأمريكية في التعامل مع المشروع في مبدأ "أمريكا أولاً"، التي تعني أن الشركات الأمريكية يجب أن تكون في أفضل وضع بما يسمح لها بالاستفادة من أي مشروعات اقتصادية عالمية، ومشروع الحزام والطريق لا يمثل استثناءً من هذا المبدأ الأميركي.

(1)- Padraig Murphy, "The Silk Road, XXI Century 'One Belt One Road'", The Institute of International and European Affairs, 24/3/2016, p5 :.

## الفرع الثاني: المواقف الدولية تجاه المشروع

**1- دول منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا:** تسود حالة من التفاؤل لدى دول منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا بخصوص المشروع الصيني، وذلك نتيجة لمعاناة هذه الدول للسلوكيات السياسية والاقتصادية للولايات المتحدة وغيرها من القوى الأوروبية كفرنسا وألمانيا وبريطانيا. وترى هذه الدول أن وجود الصين على المستوى الدولي يجعل من بنية النظام الدولي أكثر تعديداً. وبالفعل، انضمت عدة دول من المنطقة إلى المشروع، مستهدفةً تحقيق مكاسب اقتصادية شاملة وتوسيع الوجود في أسواق الطاقة وتكنولوجيا المعلومات والسكك الحديدية والقطاع البنكي وغيرها من القطاعات الأخرى الواعدة، وترحب العديد من الدول، على رأسها مصر والجزائر والمملكة العربية السعودية، بالصين بوصفها شريكاً استراتيجياً<sup>(1)</sup>.

**2- الموقف الروسي من المشروع:** تعتبر روسيا الوجود الصيني في مناطق نفوذها بمنزلة تهديد لها، فإن زيادة النفوذ الصيني في هذه المناطق سيكون على حساب النفوذ الروسي. وفي محاولة لتقليل هذا الوجود الصيني، ناقش فلاديمير بوتين وشي جين بينغ في أيار/ مايو 2015 إمكانية دمج "حزام طريق الحرير الاقتصادي" و"الاتحاد الاقتصادي الأوروبي-الآسيوي" بهدف خلق مساحة اقتصادية مشتركة، وأوضح الجانب الصيني التزامه بذلك من خلال إصدار وثيقة مشتركة بعقد محادثات متعددة الأطراف حول ربط المشروعين<sup>(2)</sup>. ويتمثل الهدف الروسي الرئيس من المشاركة في تنفيذ مشروع طريق الحرير الجديد في تأمين مصالحها.

بمعنى آخر، سيكون على روسيا أن تتخذ قراراً بين خيارات صعبة: فمن جهة تعاني موسكو العقوبات المفروضة عليها من الولايات المتحدة، التي تحاول من خلالها عزلها سياسياً عن شركائها الاقتصاديين في أوروبا، إضافة إلى انخفاض أسعار النفط، ومن ثم فإن الخيار الأقرب إليها هو تقاربها مع الصين. إلا أنه، من جهة أخرى، ترى موسكو أن الصين تمثل مصدر تهديد لها على المدى البعيد، فبعض السياسيين الروس يدركون أن الصين هي المنافس الحقيقي والتهديد القادم على المدى الطويل لروسيا.

**3- المواقف اليابانية والهندية من المشروع:** من المنظور الياباني، لم تكتف اليابان بمعارضة مشروع الحزام والطريق، ولكن امتدت ردة فعلها لتشمل مجموعة من الإجراءات التي تحاول بها تحجيم التهديد المتوقع من هذا المشروع على مصالحها الاستراتيجية. فقد أعلنت اليابان علناً عن دعمها لدول جنوب شرق آسيا، خاصة الفلبين، وعوّلت على تدخل الولايات المتحدة في آسيا من الناحية الاقتصادية من خلال اتفاقية الشراكة عبر الباسيفيك التي وضعها جورج بوش الابن

(1)- محمد مطاوع، طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية للأهداف الكبرى، والوزن الاستراتيجي، والتحديات، مرجع سابق، ص:37.  
 (2)- المرجع ذاته، ص:39.

(2001-2009) وقام بصياغتها باراك أوباما (2009-2017)، ويتمثل هدفها الرئيسي في توسيع قواعد التجارة والاستثمار في منطقة آسيا والمحيط الهادئ إلى جانب احتواء الصين بوصفها أهم هدف جيوسياسي.

ومن هذا المنطلق، حاولت اليابان أن تقدم مبادرة بديلة من مبادرة الحزام والطريق، أطلقت عليها مبادرة "محيط هادئ وهندي حر ومفتوح". ووفقاً للمنظور الياباني، تستهدف المبادرة الحفاظ على أمن وحرية الملاحة في المحيطين استناداً إلى قواعد القانون الدولي، وتعزيز التعاون الاقتصادي والأمني بين الدول في هذه المنطقة التي تضم دولاً آسيوية وإفريقية وتمتد إلى الشرق الأوسط. ويرى بعض الأكاديميين أن تلك الاستراتيجية هي رد من اليابان، وكذلك الهند، على الاستراتيجية التي تتباينها الصين وقلق الدولتين من الصعود الصيني في آسيا وفي منطقة بحر الصين الجنوبي<sup>(1)</sup>.

أما الهند فقد رفضت المبادرة في بعض مرات آسيا الوسطى نظراً لمقاطعتها مع نفوذها الإقليمي. بحيث أن وجود الصين يحد من الدور الهندي في المنطقة، وقد ظهر هذا جلياً منذ إعلان الممر الاقتصادي الصيني - الباكستاني وحماية أراضي كشمير، المنطقة المتنازع عليها بين باكستان والهند، وذلك يظهر بوصفه تحدياً واضحًا للهند من الصين التي تحمي مصالحها الاستراتيجية وستكمل تنفيذ مشروعها<sup>(2)</sup>.

**4 - المواقف الأوروبية من المشروع:** يرتكز النشاط الدولي للاتحاد الأوروبي على نحو بعيد على بناء المؤسسات والنھوض بحقوق الإنسان، ومن ثم قد لا يكون في منافسة مع الصين في تنفيذ طريق الحرير الجديد. وعلى النقيض، يمكن القول إن هناك مصلحة أوروبية من تنفيذ المشروع لضمان تطوير البنية التحتية في أوروبا وتعزيز تنمية التجارة الدولية. وتستهدف أوروبا من تعاونها مع الصين في إطار مشروعات الطريق تعزيز القطاع الخاص لتنفيذ مشروعات البنية التحتية وتعزيز التعاون الإقليمي. ولهذا فإنها مستعدة لدعم المشروع الصيني بشرط أن تتقيد الصين بالمعايير الأوروبية التي تمثل في احترام حقوق الإنسان وقيم الديمقراطية.

وتعتبر الصين أوروبا الطرف الآخر من حزام طريق الحرير الاقتصادي، حيث ينطلق الطريق البري عبر كازاخستان مروراً بروسيا ثم بيلاروسيا ومنها إلى الاتحاد الأوروبي. وتعُد صفقات الموانئ واحدة من أبرز مظاهر خطط بكين لربط الصين بأوروبا عن طريق البحر.

ومن الناحية الاقتصادية، يدرك معظم القادة الأوروبيين أن مبادرة الحزام والطريق محاولة صينية للتغلغل وزيادة النفوذ السياسي والاقتصادي في العالم. ويثير التأثير الصيني المتزايد قلق قادة

(1)- محمد مطاوع، طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية الأهداف الكبرى، والوزن الاستراتيجي، والتحديات، مرجع سابق ، ص:40.

(2)- Ketian Zhang, "A View from the United States," *The Asian Forum*, 30/4/2023 , accessed on 9/7/2025, at: <https://bit.ly/2WIwWAj>.

الدول الأوروبية<sup>(1)</sup>. بحيث تدرك أن المبادرة هي أكثر من أنها مشروع يحقق مكاسبًا مشتركةً للجميع، والدليل على ذلك أنه في نيسان/أبريل 2018، صدر تقرير وقعه 27 من أصل 28 سفيراً أوروبياً لدى الصين رأوا أن مشروعات الحزام والطريق تضع الشركات الصينية في وضع تنافسي أفضل من الشركات الأوروبية، وأنها لا تتبع قواعد الشفافية الدولية<sup>(2)</sup>. وقادت ألمانيا تيار التحفظ ضد هذه المبادرة، وشترطت تقديم الصين ضمانات لحرية التجارة والمنافسة العادلة، ولهذا السبب أوضح الرئيس الصيني، شي جين بينغ، أن المبادرة هي مشروع القرن، وأكد أن المشروع مفتوح أمام الجميع على أساس مبدأ الربح لكل الأطراف، كما أكد اعتماد المبادرة على قواعد الشفافية ونظام التجارة المفتوحة المتعددة الأطراف.

### **المطلب الثاني: التحديات الاقتصادية والمالية**

هناك تحديات اقتصادية كثيرة تحد من تنفيذ المبادرة المتمثلة في تمويل المشاريع، بالإضافة إلى العقبات المالية التي تعرّض ممارسة الأعمال التجارية، كما أن بعض المشاريع لم تتحقق العوائد الاقتصادية المتوقعة بسبب ضعف التخطيط المحلي، أو الفساد، أو ضعف البنية التحتية المصاحبة، مما أدى إلى تباطؤ بعض المشاريع وتأخيل أخرى. وبالإضافة إلى ذلك فهناك أزمة الديون والأزمات المالية العالمية.

#### **الفرع الأول: أزمة الديون في بعض الدول الشريكة**

واجهت بعض الدول الشريكة في المبادرة مشاكل مالية كبيرة نتيجة القروض الصينية المرتفعة، ما أدى إلى تحويل الحكومات ديوناً باهظة. على سبيل المثال، سيريلانكا اضطررت إلى تأجير ميناء هامبانوتا للصين لمدة 99 سنة لتسديد الديون. هذا الوضع أدى إلى وصف بعض المشاريع بـ«فتح الديون» وأثار انتقادات من المؤسسات المالية الدولية.

وترى الولايات المتحدة والدول الغربية أن مبادرة الحزام والطريق أدت إلى تراكم الديون على الدول الفقيرة، إذ أشار تقرير أعدد خبراء في جامعة بوسطن الأمريكية إلى وقوع العديد من الدول المستقدمة من القروض الصينية فريسة للإفراط في المديونية، معتبراً أن الديون الصينية تمثل نسبة كبيرة من الديون الخارجية لهذه الدول. كذلك أشارت تقارير إعلامية غربية إلى أن القروض الضخمة الموجهة لتمويل مشروعات المبادرة أغلقت كاهل البلدان الفقيرة بديون كبيرة، مما أدى في بعض الحالات إلى سيطرة الصين على تلك الأصول<sup>(3)</sup>.

(1)- Michel Rose, “China’s New ‘Silk Road’ Cannot be One Way, France’s Macron Say’s,” *Reuters*, 8/1/2018, accessed on 10/8/2025, at: <https://reut.rs/2zp7LL8>.

(2)- محمد مطاوع، طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية للأهداف الكبرى، والوزن الاستراتيجي، والتحديات، مرجع سابق، ص: 40.

(3)- عادل علي، كيف تققر الصين في تصحيح مبادرة الحزام والطريق، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات

## الفرع الثاني: تداعيات جائحة كورونا والأزمات المالية العالمية

ترتب على الانكماش الاقتصادي العالمي في أعقاب جائحة «كورونا»، إثارة الجدل بشأن جدوى مبادرة الحزام والطريق، والاستدامة الاقتصادية للعديد من مشروعاتها، فضلاً عن مدى قدرة العديد من البلدان المستفيدة من المبادرة على سداد ديونها. كما أدت تداعيات الحرب الروسية الأوكرانية إلى توقف حركة قطارات الشحن بين الصين ودول أوروبا، وتوقف العمل في مشروعات الحزام والطريق بمعظم دول الاتحاد الأوروبي.

وفي السياق ذاته، أدى تباطؤ نمو الاقتصاد الصيني إلى تراجع نشاط بكين في دول مبادرة الحزام والطريق خلال السنوات الخمس الماضية بنسبة 40%，مقارنة بذلك نشاط هذا الشطر في عام 2018. وقد مثل تفشي جائحة «كورونا» أحد الأسباب الرئيسية لهذا التراجع، إذ تسببت الجائحة في الحد من قدرة الشركات والأموال الصينية على الاتجاه إلى الخارج<sup>(1)</sup>.

## المطلب الثالث: التحديات الأمنية والاستراتيجية

تواجه مبادرة الحزام والطريق الصينية مجموعة من التحديات الأمنية والاستراتيجية التي تهدد استقرارها ونجاحها على المدى الطويل، وذلك نظراً لامتدادها عبر مناطق تشهد توترات جيوسياسية دائمة وصراعات إقليمية.

## الفرع الأول: النزاعات الإقليمية وتأثيرها على المبادرة

إن مبادرة الحزام والطريق تمر عبر ثلات قارات آسيا، إفريقيا وأوروبا، إذ تشهد بلدانها اضطرابات سياسية مزمنة وعرقية وصراعات وحروب، مما يفرض عليها الكثير من التحديات الأمنية، فمثلاً:

تعد منطقة كشمير، التي يمر بها الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان (CPEC)، من أبرز نقاط التوتر، حيث تعتبر هذه المنطقة موضع نزاع بين الهند وباكستان، وهما دولتان نوويتان، أي إن أي تصاعد في التوترات أو اندلاع مواجهة عسكرية في هذه المنطقة يمكن أن يؤثر بشكل مباشر على أمان وجドوى مشاريع CPEC<sup>(2)</sup>.

كما تشكل الصراعات الأخرى، مثل النزاع بين أرمينيا وأذربيجان حول منطقة ناغورنو-كاراباخ، خطراً على مسار المبادرة، حيث يعبر ممر شرق-غرب العابر لبحر قزوين في كلا البلدين، مما يعني أن أي تجدد للصراع قد يعطل حركة النقل واللوجستيات على هذا المسار الحيوي.

المتقدمة، 2 نوفمبر 2023، الموقع على الانترنت:

تم الاطلاع بتاريخ 2025/8/22 <https://futureuae.com.2025/8/22>

(1)- المرجع ذاته.

(2)- سامر الحجات، التحديات الأمنية ونقاط الضعف على طول مسارات مبادرة الحزام والطريق، فضاء بوست، 2024/11/12، الموقع على الانترنت:

تم الاطلاع بتاريخ 2025/7/15 <https://www.fadaapost.com.2025/7/15>

تعد مشكلة الإرهاب والتطرف تهديداً كبيراً لمشاريع المبادرة، خاصة في المناطق التي تنشط فيها الجماعات الإرهابية. في آسيا الوسطى، حيث تشكل جماعات مثل حركة أوزبكستان الإسلامية وحركة تركستان الشرقية الإسلامية خطراً على البنية التحتية والأفراد المرتبطين بالاستثمارات والمشاريع الأجنبية. كما يمثل نشاط جماعات مثل طالبان في أفغانستان والتنظيمات الإرهابية المختلفة في باكستان خطراً على مشاريع المبادرة، بالإضافة إلى ذلك، يواجه مسار المبادرة عبر منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا تهديدات من الجماعات المتطرفة مثل تنظيم الدولة الإسلامية (داعش)، مما يزيد من احتمالية التعرض لهجمات تستهدف طرق التجارة البحرية أو المنشآت المينائية.

التحديات الأمنية لا تقتصر فقط على الصراعات المسلحة والإرهاب، بل تشمل أيضاً المخاطر الطبيعية والكوارث البيئية. بحيث تمر مسارات المبادرة عبر مناطق معرضة للزلزال والفيضانات والانهيارات الأرضية، والتي يمكن أن تسبب في أضرار كبيرة للبنية التحتية وتعطل شبكات النقل، مما يشكل تهديداً مباشراً لاستمرارية المشاريع. إلى جانب ذلك، تواجه المبادرة مخاطر بيئية مثل التصحر ونقص المياه وأثار تغير المناخ، مما قد يزيد من التوترات والصراعات القائمة، خاصة في مناطق تعاني من قلة الموارد<sup>(1)</sup>.

## **الفرع الثاني: أمن الممرات البحريّة والطرق البريّة**

ال McCormats البحرية الحيوية مثل مضيق ملقا والمحيط الهندي تشهد تهديدات من القرصنة، والصراعات الإقليمية، مما يتطلب تأميناً عسكرياً وحماية لوجستية. بحيث يشمل المكون البحري لمبادرة الحزام والطريق مناطق تشهد نزاعات إقليمية مستمرة، مثل بحر الصين الجنوبي، كالتوترات بين الصين ودول أخرى، مثل فيتنام والفلبين وماليزيا، التي تدعي سيادتها على أجزاء من هذا البحر وبالتالي تترتب من احتمالات المواجهات العسكرية، مما يثير المخاوف بشأن أمن طرق التجارة البحرية.

وبالاضافة الى ذلك، أن مدخل البحر الأحمر يمثل نقطة حرجية بسبب التهديدات الأمنية والتحديات التجارية التي تواجهها المبادرة هناك، خصوصاً مع ظهور مشروع «الهند-أوروبا». كما ان التهديدات الإيرانية بإغلاق مضيق هرمز يجعل البحر الأحمر بدليلاً استراتيجياً للملحة.

(١)- سامر الحجات، التحديات الأمنية ونقط الضعف على طول مساراتمبادرةالحزام والطريق، فضاء بوست،  
12/11/2024، الموقع على الانترنت:  
تم الاطلاع بتاريخ 15/7/2025 <https://www.fadaapost.com.2025/7/15>

## المبحث الثالث: آفاق المبادرة المستقبلية

بعد مرور عقد على إطلاق مبادرة الحزام والطريق، بدأت العديد من الدراسات تركز ليس فقط على التحديات التي واجهتها، بل على الآفاق المستقبلية التي يمكن أن تفتحها هذه المبادرة للاقتصاد العالمي وللتعميم في دول الجنوب العالمي على وجه الخصوص. فالمبادرة، بتكويناتها البرية والبحرية وال الرقمية، تتيح فرصاً واسعة للاستثمار في البنية التحتية، وتطوير الممرات الاقتصادية، وتعزيز التجارة الدولية، بما يجعلها مشروعًا ذات تأثير استراتيجي طويل الأمد.

### المطلب الأول: الفرص الاقتصادية والتنموية

إن استشراف آفاق المبادرة المستقبلية يكشف عن فرص اقتصادية وتنموية هائلة للدول المشاركة، خاصة تلك التي تعاني من فجوة في البنية التحتية أو تسعى إلى توسيع اقتصاداتها. بحيث تمثل المبادرة جسراً تجارياً ضخماً يربط أكثر من 65% من سكان العالم، وتغطي حوالي ثلث الناتج المحلي الإجمالي العالمي، وقد أشارت تقارير البنك الدولي إلى أن تحسين البنية التحتية في إطار المبادرة يمكن أن يزيد حجم التجارة العالمية بنسبة تقارب 10% على المدى المتوسط<sup>(1)</sup>. فالممرات البرية والبحرية الجديدة ستقلل تكاليف النقل وتسرع تدفق السلع، الأمر الذي يساهم في زيادة التأثير التجاري للدول النامية.

### الفرع الأول: مشاريع البنية التحتية الكبرى

تعد فجوة البنية التحتية من أبرز التحديات التي تواجه العالم النامي، حيث تشير تقديرات البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية إلى أن دول آسيا وحدها تحتاج إلى أكثر من 26 تريليون دولار حتى عام 2030 لتطوير بنيتها الأساسية. وهنا تأتي المبادرة كآلية لسد هذا العجز، إذ قامت الصين بتمويل مشروعات ضخمة مثل الميناء الجديد في باكستان (غواذر)، وخطوط السكك الحديدية السريعة في كينيا وإثيوبيا، ومشروعات الطاقة في مصر<sup>(2)</sup>.

وقد أطلقت الصين 51 خطًا للسكك الحديدية يربط بين الصين و28 مدينة أوروبية، ونقلت هذه القطارات السلع الصغيرة الحجم بين الصين وأوروبا، خاصة الهاتف وأجهزة الكمبيوتر المحمولة، ويتوقع أن يسهم طريق الحرير الجديد في إنعاش سياحي ضخم في الدول التي يمر بها، وخاصة لندن، وقد زادت الصين استثماراتها في قطاعات الصناعة والطاقة والسياحة، كما وأنها استطاعت عن طريق عقد العديد من الاتفاقيات الثنائية والمتعلقة بالأطراف أن تقيم 2951 مشروع من

(1)- World Bank (2019). Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. Washington, DC: World Bank.

(2)- سعيد عبد الرزاق، ”البنية الصينية ‘سيد’ طريق الحرير الجديد“، الشرق الأوسط، الموقع على الانترنت: تم الإطلاع بتاريخ 15/8/2018. <https://bit.ly/2yFEBrh>

مشروعات الربط المخطط لها بمبادرة الطريق والتي تقدر بإجمالي 3.8 تريليون دولار<sup>(1)</sup>.

### **الفرع الثاني: تعزيز الترابط الاستثماري والتجاري**

تشكل مبادرة «الحزام والطريق» منصة حيوية لإعادة تشكيل أنماط التكامل الاقتصادي العالمي عبر تعزيز الترابط التجاري والاستثماري بين آسيا وأوروبا وأفريقيا. فواحدة من أبرز الفوائد المتوقعة ترتبط بخفض الوقت وتكاليف النقل، إضافة إلى ذلك، تعمل المبادرة على تعزيز الروابط التجارية والاستثمارية من خلال تطوير مناطق صناعية ولوجستية على طول الممرات، ما يدفع الاستثمارات الصينية المباشرة إلى التوسيع.

و ساهمت المؤسسات المالية التي أنشأتها الصين "البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، وصندوق الحرير"، في زيادة التعاون المشترك في مجال التجارة والاستثمار بين الصين وكل من دول المبادرة ، حيث تجاوزت استثمارات الصين في هذه البلدان 50 مليار دولار أمريكي، مع إقامة الشركات الصينية 56 منطقة تعاون اقتصادي في أكثر من 20 دولة، وحققت عائدات ضريبية قدرها 1.1 مليار دولار أمريكي مع توفير 180 ألف وظيفة<sup>(2)</sup>.

كما استطاعت أيضاً أن تتفوق على المنافس الأمريكي وتجذب أهم شركائه في التبادل التجاري وهي القارة الإفريقية وتسطر عليها، ففي عام 2013 أصبحت الصين تمثل الشريك التجاري الأول لإفريقيا، ووصل حجم التبادل التجاري إلى 200 مليار دولار ليتجاوز بذلك حجم التبادل التجاري بين الولايات المتحدة الأمريكية والقارة الإفريقية بنحو الضعفين، كما وأن حجم التجارة بين الصين ودول الحزام والطريق قد وصل خلال الفترة 2014 - 2016 إلى حوالي 3 تريليون دولار، ومن المستهدف أن يصل حجم التجارة مع الدول الواقعة على طول الطريق إلى 2.5 تريليون دولار أمريكي سنوي بحلول عام 2025<sup>(3)</sup>.

على الرغم من هذه الإنجازات، يبقى نجاح المبادرة رهيناً بضمان حوكمة شفافة، ترتيب مستدام للتمويل، وتكامل فعلي بين البنية التحتية «الصلبة» والإصلاحات المؤسسية «الناعمة» كالتخليص الجمركي الموحد، والمعايير البيئية والاجتماعية. فضمن هذا الإطار يمكن للمبادرة أن تحول إلى دعامة لتعزيز التكامل الاقتصادي العالمي، وليس مجرد سلسلة من المشاريع المعزولة.

### **المطلب الثاني: نحو طريق الحرير الرقمي**

لم تعد المبادرة مقتصرة على الطرق التقليدية، بل تطورت لتشمل ما يُعرف بـ«طريق الحرير الرقمي». ويهدف هذا المسار إلى بناء شبكات اتصالات حديثة، وتوسيع نطاق الإنترنت عريض

(1)- جهاد شريف حلمي، نحو هيمنة اقتصادية جديدة من خلال إستراتيجية الحزام والطريق، مرجع سابق، ص:20.

(2)- جهاد شريف حلمي، المرجع ذاته، ص:21.

(3)- المرجع ذاته، ص:22.

النطاق، وتطوير التجارة الإلكترونية، وهو ما يفتح آفاقاً جديدة أمام الاقتصاد الرقمي.

### الفرع الأول: الأبعاد التكنولوجية

تسعى الصين إلى بناء جسر رقمي بين الدول، والذي يعتمد على ترويج صيغة جديدة من العولمة القائمة على التجارة الرقمية، والبنية التحتية الرقمية، والتجارة الإلكترونية المجاورة للحدود، والأدوات المالية المتقلقة عبر الهاتف ووسائل الاتصال، وتقنيات الثورة الصناعية. وتتضمن مشروعات البنية التحتية الرقمية التي تُعنى بها الصين: مشروعات نقل التكنولوجيا، والاتصالات، وكابلات الألياف الضوئية، ومنظومات أمن المعلومات، والتكنولوجيا المالية.

فتشكل المبادرة فرصة لتعزيز التعاون التكنولوجي والعلمي، عبر إنشاء مناطق صناعية مشتركة، ومراكز بحثية، ومبادرات تدريبية. فعلى سبيل المثال، أنشأت الصين عدة مناطق صناعية في مصر وبيلاروسيا وماليزيا، تسهم في نقل التكنولوجيا وتدريب الكوادر المحلية<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: دور الذكاء الاصطناعي في دعم المبادرة

أصبح الذكاء الاصطناعي (AI) أحد الأدوات المحورية لتعزيز فرص نجاح مبادرة الحزام والطريق، إذ يمثل قيمة مضافة في تطوير البنية التحتية، وتحفيز النمو الاقتصادي، وتسهيل التكامل الرقمي بين الدول المشاركة. تقوم الصين بتوظيف الذكاء الاصطناعي في مجالات متعددة ضمن إطار المبادرة، أبرزها إدارة سلاسل الإمداد والنقل الذكي. فمن خلال استخدام خوارزميات التعلم الآلي في تحليل البيانات الضخمة، يمكن تحسين طرق الشحن البري والبحري والسككي، وتقليل التكاليف والوقت، وزيادة كفاءة الموانئ الذكية<sup>(2)</sup>.

على المستوى الاستثماري، يسهم الذكاء الاصطناعي في تحليل الأسواق وتقدير المخاطر، مما يمكن المستثمرين من اتخاذ قرارات أكثر دقة بشأن المشاريع المرتبطة بالمبادرة. كما أنه أداة فعالة في دعم التمويل الذكي، حيث بدأت البنوك الصينية والمؤسسات الدولية في الاعتماد على تقنيات الذكاء الاصطناعي لتقييم الجدارة الائتمانية للمشاريع في دول المبادرة.

وقد أشار تقرير المنتدى الاقتصادي العالمي 2023<sup>(3)</sup> إلى أن التكامل بين الذكاء الاصطناعي والمبادرة يمكن أن يخلق فرصاً تنمية متوازنة من خلال تحسين إدارة الموارد، وتعزيز الأمن السيبراني، ودعم التحول الرقمي في الدول النامية. إلى جانب ذلك، يسهم الذكاء الاصطناعي في تعزيز الحوارحضاري والثقافي من خلال تطبيقات الترجمة الآلية الفورية، وتسهيل التواصل بين الشعوب على امتداد طرق التجارة الجديدة. إلا أن توظيف هذه التقنيات يتطلب استثمارات ضخمة

(1)- Liu, W., & Dunford, M.. Inclusive Globalization: Unpacking China's Belt and Road Initiative. *Area Development and Policy*, 2016,1(3),P: 323–340.

(2)- Zhao, H. (2022). The Digital Silk Road and AI Integration. *Journal of International Affairs*.

(3)- المنتدى الاقتصادي العالمي .(2023) - المنظمة العالمية لـ [Artificial Intelligence and Global Development. WEF Report].

في التدريب وبناء القدرات البشرية، فضلاً عن وضع إطار تشريعية مشتركة لضمان الاستخدام الآمن والمسؤول للذكاء الاصطناعي.

بذلك، يمكن القول إن الذكاء الاصطناعي لا يمثل مجرد عنصر مساعد، بل محرك استراتيجي قادر على تحويل مبادرة الحزام والطريق إلى مشروع أكثر كفاءة ومرنة واستدامة.

### المطلب الثالث: المبادرة وإعادة تشكيل النظام الدولي

تعد مبادرة الحزام والطريق أحد أبرز أدوات الصين لإعادة صياغة موقعها في النظام الدولي المعاصر، حيث تجاوزت كونها مشروعًا اقتصاديًا تقليديًا لتصبح مشروعًا جيوستراتيجياً يسعى إلى بناء شبكة عالمية من الترابط الاقتصادي والسياسي والثقافي. فالمبادرة، التي تشمل أكثر من 150 دولة ومنظمة دولية، تقدم نموذجًا جديًا للتعاون الدولي. وقد أثبتت الصين للعالم من خلال تقديمها لمبادرة الحزام والطريق أن النظام الدولي القائم هو نظام به عوار شديد ولا يستحق الاستمرار، وأن فكرة المصير المشترك تتطلب تغيير النظام الحالي والاندماج في نظام جديد يسعى لتحقيق المصالح المشتركة.

### الفرع الأول: تعزيز التعددية القطبية

تعتبر المبادرة رافعة أساسية لتوزيع مراكز القوة عالمياً، حيث تربط اقتصادات ناشئة وصاعدة ضمن شبكة متكاملة تخلق أقطاباً جديدة، فمن هنا تسهم المبادرة في التحول من النظام الأحادي القطبي الأمريكي إلى نظام متعدد الأقطاب تتقاسم فيه الصين مع قوى أخرى أدواراً محورية.

فرغم القيمة الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق، فإن أهميتها الحقيقية تكمن في كونها تعبر عن رؤية الصين الشاملة لمستقبل العالم. عالم تكون فيه بيجين قطبًا رئيسياً ومركزاً فاعلاً لا هامساً تابعاً، وتحتل فيه موقعًا قيادياً على جميع المستويات، وتشكل جزءاً ضرورياً من نسيجه الاقتصادي والسياسي والأمني لا يمكن عزله أو الاستغناء عنه. غير أن مبادرة الحزام والطريق، على أهميتها، ليست هي الحزام الوحيد الذي يدور حول الصين ويعزز من قوتها الاقتصادية وتأثيرها السياسي. فشلة أحزمة أخرى من المنظمات الإقليمية والدولية والتحالفات الإستراتيجية التي تشكل روافع متعددة لصعود الصين قوة عالمية ضاربة. مثل ذلك، منظمة شانغهاي للتعاون، ومجموعة البريكس، التي شهدت في العام 2024 توسيعاً لافتاً، خاصة تجاه منطقة الشرق الأوسط<sup>(1)</sup>.

### الفرع الثاني: انعكاسات المبادرة على التوازنات العالمية

لمبادرة الحزام والطريق انعكاسات على التوازنات العالمية في عدة مجالات وهي<sup>(2)</sup>:

(1)- عز الدين عبد المولى، أحزمة الصين المتعددة، مركز الجزيرة للدراسات، 7 ايار 2025، الموقع على الانترنت:

تم الاطلاع بتاريخ 15/6/2025 <https://studies.aljazeera.net>

(2)- سامي وزيان، الصين وإعادة تشكيل النظام الدولي: مبادرة الحزام والطريق نموذجاً. مجلة المستقبل العربي،

1- **الانعكاسات الاقتصادية على التوازنات العالمية:** المبادرة تعزز موقع الصين كمحور للتجارة العالمية، عبر خطوط سكك حديدية تربط بكين بأوروبا، وموانئ تمتد من المحيط الهادئ إلى البحر المتوسط. بالإضافة إلى بروز مؤسسات مالية بديلة مثل، البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB) وصندوق طريق الحرير كمؤسسات موازية لصندوق النقد الدولي والبنك الدولي. مما أدى إلى تقليل التبعية للغرب فالدول النامية المشاركة في المبادرة تجد بدليلاً للتمويل الغربي المشروط، مما يعزز استقلاليتها الاقتصادية والسياسية. هذه الديناميات تساهم في إعادة توزيع النفوذ الاقتصادي العالمي من الغرب إلى الشرق، وتؤسس لتوازن أكثر شمولاً.

## 2- الانعكاسات الجيوسياسية:

• **آسيا الوسطى:** تحولت إلى مجال تنافسي بين الصين وروسيا والولايات المتحدة، حيث تسعى بكين لتعزيز حضورها عبر مشاريع الطاقة والبنية التحتية.

• **إفريقيا:** عززت المبادرة النفوذ الصيني في القارة عبر الاستثمار في الموانئ والطرق، مما يغير توازن القوى التقليدي الذي كانت تهيمن عليه أوروبا.

• **أوروبا:** بعض الدول الأوروبية (إيطاليا، اليونان، المجر) انخرطت في المبادرة، مما خلق توترات داخل الاتحاد الأوروبي، وأدى إلى إعادة التفكير في العلاقة مع الصين.

هذا الامتداد الجغرافي للمبادرة يجعلها أداء لإعادة توزيع النفوذ السياسي والجيوسياسي عالمياً.

3- **الأبعاد الحضارية والثقافية:** إلى جانب الاقتصاد والسياسة، تطرح الصين من خلال المبادرة نموذجاً للقوة الناعمة يقوم على التبادل الثقافي، التعليمي والتكنولوجي.

- **طريق الحرير الثقافي:** برامج التبادل الطلابي والثقافي التي تتيح للصين تعزيز صورتها كقوة حضارية.

- **القوة الرقمية:** عبر «طريق الحرير الرقمي» تسعى الصين لنشر معاييرها التكنولوجية "5G"، الذكاء الاصطناعي عالمياً، مما يمنحها موقعًا متقدماً في النظام الدولي الجديد.

## الخاتمة

تمثل مبادرة الحزام والطريق مبادرة جيوسياسية تهدف إلى ربط الصين بباقي دول العالم وقارتها على نحو يجعل بكين تقع في مركز النقل الاقتصادي والسياسي في العالم. وتتنوع الأهداف الاستراتيجية الصينية من هذا المشروع ما بين أهداف اقتصادية وأخرى جيوستراتيجية، ولكنها في النهاية تدرج تحت أهداف محلية، وإقليمية، ودولية.

فبعد عقد من إطلاق مبادرة الحزام والطريق، يتضح أن المشروع الصيني قد شَكَّل أحد أبرز التحولات في النظام الدولي المعاصر، إذ جمع بين الطموح الاقتصادي والاستراتيجية الجيوسياسية، ما جعله يتجاوز كونه مجرد مشروع بنية تحتية إلى كونه رؤية عالمية لإعادة تشكيل التوازنات الدولية. فقد تمكنت الصين من توسيع شبكة علاقاتها التجارية والاستثمارية، وربط قارات العالم عبر مشاريع ضخمة، مما ساهم في تعزيز نمو بعض الاقتصادات الصاعدة، وفي ترسيخ نفوذها على الساحة الدولية.

غير أن المبادرة واجهت، في المقابل، جملة من التحديات التي أثرت في وثيره تقدمها، بدءاً من التناقض الصيني-الأمريكي الحاد، وإدراكات القوى الدولية وموافقتها تجاه المبادرة، مروراً بتناامي المخاوف لدى بعض الدول من «فخ الديون»، وصولاً إلى التحديات الأمنية المتمثلة في النزاعات الإقليمية وأمن الممرات البحرية، فضلاً عن التداعيات الاقتصادية لجائحة كورونا والأزمات المالية العالمية. هذه التحديات كشفت أن المبادرة ليست مجرد مسار اقتصادي تنموي، بل هي أيضاً ساحة صراع استراتيجي بين القوى الكبرى.

وعلى الرغم من الأهداف الطموحة لمبادرة الحزام والطريق، فإن المعلومات الموثوقة عن مسار مشروعاتها لا تزال قليلة. ونقص المعلومات يجعل من الصعب علينا أن نُحكم استيعاب التأثيرات الناشئة عن مبادرة الحزام والطريق، ولذلك تتناقض الآراء بشأنها: فبعض المراقبين يرى أن مبادرة الحزام والطريق محرك رئيسي للنمو الاقتصادي والتنمية، في حين يحذر آخرون منها ويقولون إنها فخ لإيقاع الدول في الديون، وسبب بارز للتدهور البيئي.

أما على مستوى الأفاق المستقبلية، فإن المبادرة تمتلك فرصاً كبيرة إذا ما تمكنت الصين من تكييفها مع التغيرات الدولية، خاصة عبر التركيز على «طريق الحرير الرقمي» والتكنولوجيا الحديثة، وتوسيع مجالات التعاون ليشمل التنمية المستدامة والابتكار. كما أن استمرار المبادرة مرتبط بقدرة الصين على بناء شراكات متوازنة تأخذ بعين الاعتبار مصالح الدول الشريكة وتجنبها أعباء مالية ثقيلة.

فإن أهم ما يأخذ في الاعتبار ونحن ننظر على الساحة الدولية بما فيها من أحداث سياسية وصراعات دولية، أن المصلحة القومية لتلك الدول هي المحرك الرئيسي، ومن أهم النتائج الرئيسية

التي توصل إليها البحث:

1. أثبتت المبادرة خلال عقدها الأول أنها أداة صينية لتعزيز النفوذ العالمي بقدر ما هي مشروع اقتصادي.
2. التحديات الجيوسياسية والمالية والأمنية أظهرت حدود المبادرة وعرقلت بعض مشاريعها.
3. مستقبل المبادرة مرهون بقدرة الصين على إعادة هيكلتها بما يتلاءم مع التحولات الدولية وتطورات الدول المشاركة.

أما التوصيات التي يمكن الأخذ بها

- ضرورة تبني الصين لسياسات أكثر شفافية في إدارة مشاريع المبادرة لزيادة ثقة الشركاء.
- تشجيع الدول المستفيدة على تنوع مصادر تمويل مشاريعها لتجنب الاعتماد الكلي على القروض الصينية.
- تعزيز البعد التكنولوجي والرقمي للمبادرة بما يتماشى مع متطلبات الاقتصاد العالمي الجديد.
- التركيز على التعاون في مجالات التنمية المستدامة، والطاقة المتتجدة، والتعليم والبحث العلمي لتعزيز القبول الدولي للمبادرة.

قائمة المراجع

المراجع العربية

15. محمد أحمد جبر نهلة، طريق الحرير: إستراتيجية القوة الناعمة، شؤون عربية، مصر ، عدد: 2018 ، 176

16. وانغ اي وي،الحزام والطريق مادا ستقدم الصين للعالم، ترجمة: رشا كمال وشيماء كمال، القاهرة، دار سما للنشر والتوزيع، 2017 .

### المراجع الأجنبية

1. Bai Yongxiu, the In-Depth Background and Geo-Strategy for the Silk Road Economic Belt, Chinese Peoples Association for Peace and Disarmament , Beijing , Serial No.114, March 2015.
2. “Building the Belt and Road: Concept, Practice and China’s Contribution,” Office of the Leading Group for the Belt and Road Initiative (May 2017),Available On Internet At: <https://www.bit.ly/2KIt64T> .
3. Donaldson, R., Nogee, J.L., The Foreign Policy of Russia, Changing Systems Enduring Interests, London,New York , M.E.Sharpe, 1998.
4. Frankopan, P. The Silk Roads: A New History of the World, Bloomsbury, 2015.
5. Giorgio Cafiero, Daniel Wagner, , What the Gulf states think of “One Belt, One Road”, UAE: Gulf News 28 February2018.
6. Liu, W., & Dunford, M.. Inclusive Globalization: Unpacking China’s Belt and Road Initiative. Area Development and Policy, 2016,1(3).
7. Nicolas Firzli, “China’s Asian Infrastructure Bank and the New Great Game”, Actuality, vol. 57, 2015.
8. Padraig Murphy, “The Silk Road, XXI Century ‘One Belt One Road’», The Institute of International and European Affairs, 24/3/2016.
9. Ketian Zhang, “A View from the United States,” *The Asian Forum*,30/4/2025 , at: <https://bit.ly/2WIwWAj>.
10. Michel Rose, “China’s New ‘Silk Road’ Cannot be One Way, France’s Macron Say’s,” *Reuters*, 8/1/2018,at: <https://reut.rs/2zp7LL8>.
11. Rolland, N. (2019). China’s Belt and Road Initiative: Underwhelming or Game-Changer?. *The Washington Quarterly*,2019, 42(2).
12. Zhao, H. (2022). The Digital Silk Road and AI Integration. *Journal of International Affairs*.
13. World Bank (2019). Belt and Road Economics: Opportunities and Risks of Transport Corridors. Washington, DC: World Bank.