دينغ لونغ (Ding Long)*

مبادرة الحزام والطريق: نشأة وأهداف

The Belt and Road Initiative: Origin and Objectives

<https://doi.org/10.1515/caas-2021-2008>

تاريخ النشر: 30-8-2021

الملخص: مبادرة الحزام والطريق خطة تنموية أطلقتها الحكومة الصينية وتسعى إلى ربط آسيا بأوروبا وإفريقيا عبر الشبكات البرية والبحرية بهدف تحسين التكامل الإقليمي وزيادة التجارة وتحفيز النمو الاقتصادي. وتتألف مبادرة الحزام والطريق من الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين. ووضعت الصين خمس أولويات رئيسية لتطبيق المبادرة، هي تنسيق السياسات، وربط البنية التحتية، والتجارة دون عوائق، والتكامل المالي، وتوثيق الروابط بين الشعوب. وتحتوي المبادرة على برامج استثمارية كبيرة في مشاريع البنية التحتية، كما تتحول إلى آلية تنشيط التجارة بين الصين وشركاء المبادرة.

الكلمات مفتاحية: مبادرة الحزام والطريق؛ أهداف؛ الصين

Abstract: The Belt and Road Initiative (BRI) is a strategy initiated by Chinese government that seeks to connect Asia with Africa and Europe via land and maritime networks with the aim of increasing commercial exchange, stimulating economic growth and improving regional integration. The BRI comprises a Silk Road Economic Belt and a 21st century Maritime Silk Road. The initiative defines five major priorities, namely policy coordination, infrastructure connectivity, unimpeded trade, financial integration, and people-to-people bonds. The BRI has been associated with large investment programs in infrastructure projects. It is also an increasingly important umbrella mechanism for China's bilateral trade with BRI partners.

Keywords: The Belt and Road Initiative; origin and objectives; China

* دينغ لونغ، جامعة الدراسات الدولية بشأنغهاي، شانغهاي، الصين، dinglong@shisu.edu.cn

1 المقدمة

منذ أن أطلق الرئيس الصيني شي جينبينغ خلال زيارته إلى كازخستان واندونيسيا عام 2013 مبادرته "البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، المعروفة اختصاراً باسم مبادرة "الحزام والطريق"، باتت هذه المبادرة تشكّل محرّكاً أساسياً للسياسة الصينية داخلياً وخارجياً. وأدرجت رسمياً عام 2014 ضمن خطة أعمال الحكومة. كما أصدرت الحكومة الصينية "الرؤى وخطة العمل حول دفع البناء المشترك للحزام والطريق"، عام 2015، ومنذ ذلك الحين، تُعقد من أجلها مؤتمرات وندوات وتُفرد لها وسائل الإعلام الصينية مساحات واسعة من التقارير والتحليلات، إذ إنّ مبادرة الحزام والطريق تُجسّد روح طريق الحرير المتمثلة في السلام والتعاون، والانفتاح والتسامح، والتعلم المتبادل والاستفادة المتبادلة، والمنفعة المتبادلة والكسب المشترك، كما أنها تعمل على بناء عالم نظيف وجميل يسوده السلام الدائم والأمن الشامل والازدهار المشترك وكذلك الانفتاح مع الشمول.

2 نشأة مبادرة الحزام والطريق

1.2 الخلفية التاريخية

تضرب فكرة التنمية السلمية والفوز المشترك جذورها في الحضارة الصينية، حيث يعتبر طريق الحرير القديم خير شاهد على ذلك، إذ إنّهُ يحمل تاريخ التبادل بين الصين والدول الأخرى والصداقة بينها. رغم أن مبادرة الحزام والطريق اقتبست الرمز التاريخي والثقافي لطريق الحرير القديم واستوحيت منها، إلا أنها لا تحاول إعادة إحياء طريق الحرير القديم، بل هي ابتكار عظيم يتكيف مع ظروف تاريخية جديدة.

2.2 الخلفية الداخلية

تراكمت للصين ثروات مالية هائلة وقدرات تكنولوجية وإنتاجية متقدمة نسبياً بعد 40 سنة من مسيرة الإصلاح والانفتاح، حيث تحولت الصين من بلد فقير جداً إلى ثاني أكبر اقتصاد في العالم وأكبر دولة تجارية وأكبر مصدر في العالم وأكثر الدول جذباً للاستثمار الأجنبي المباشر. بلغ حجم الاقتصاد الصيني في عام 2018 نحو 13.7 تريليون دولار (16% من الاقتصاد العالمي، 64% من الاقتصاد الأمريكي)، أما نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي فيبلغ قرابة 10 آلاف دولار. (إحصائيات مصلحة الدولة الصينية للإحصاء، 2018) كما تمتلك الصين أكبر احتياطي للنقد الأجنبي في العالم حيث تبلغ احتياطات النقد الأجنبي 3 تريليونات، والآن هي أكبر دائن للولايات المتحدة، وقد بلغ شراء الصين لسندات الخزينة في الولايات المتحدة 1.19 تريليون دولار عام 2018. (إحصائيات وزارة التجارة الصينية، 2018) وفي نفس الوقت، تجاوز حجم التجارة الخارجية الصينية 4.62 تريليون دولار (إحصائيات المصلحة العامة للجمارك الصينية، 2018) وتصنف المرتبة الأولى عالمياً. أما حجم الاستثمار الأجنبي المباشر فيبلغ 129.83 مليار دولار (إحصائيات وزارة التجارة الصينية، 2018) عام 2018. بالإضافة إلى ذلك أصبحت الصين متقدمة ورائدة في بناء منشآت البنية التحتية والصناعة وقطاع المعلوماتية وغيرها من المجالات، وتتمتع المؤسسات المملوكة للدولة والشركات الخاصة بها بالقدرة الإنتاجية الضخمة، وقد سعت دائماً إلى الاستثمار في بناء البنى التحتية الصينية بما في ذلك الطريق العام والسكك الحديدية والموانئ والمطار وشبكة الطاقة والقرى الجميلة الجديدة في الصين على سبيل المثال، وتجاوز إجمالي الطول للطائرات فائقة

السرعة 25 ألف كم، ويشكل 66.3% من الإجمالي العالمي، واحتل المرتبة الأولى عام 2017. (إحصائيات وزارة التجارة الصينية، 2018) بحيث أصبحت الصين قادرة على تلبية احتياجات الدول النامية في بناء البنى التحتية والإسهام في عملية التصنيع لدول العالم النامي، من خلال مبادرة الحزام والطريق. إذ إنَّ أغلبية الدول النامية تعتمد بشكل أوحَد على إيرادات تصدير الطاقة والمعادن وغيرها من الموارد الطبيعية بفعل غياب البنية التحتية التي تتطلبها الصناعة التحويلية؛ وإن الصين تتمتع بخبرات وقدرات مالية وفنية في هذا الصدد.

من جانب آخر، تعاني الصين حاليًا من كثير من الإشكالات الهيكلية مثل التوسع في القدرة الإنتاجية وضعف الطلب المحلي، وصعوبات التصدير إلى البلدان الغربية بسبب سياساتها الحمائية وخاصة في ظلَّ الحملة الأمريكية ضدَّ الصين والاحتكاكات التجارية مع دول غربية عديدة. لذلك، تسعى الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق إلى نقل القدرات الإنتاجية العاطلة إلى الدول النامية لتجنب القيود الكمية التي تفرضها الدول المتقدمة على الصادرات الصينية وفي الوقت ذاته، تساهم في تسريع مسيرة التصنيع في الدول النامية، هذا من جهة، ومن جهة أخرى، تنوي الصين كدولة تدعو دوماً إلى السلام والعدالة تعزيز التعاون الاقتصادي مع دول العالم على أسس متكافئة، إذ تواكب مبادرة الحزام والطريق تيار التعددية القطبية والعولمة الاقتصادية والتنوع الثقافي، بهدف الحفاظ على نظام التجارة الحرة والاقتصاد المفتوح، الأمر الذي سيخلق منظومة التعاون الاقتصادي ونسخة جديدة من العولمة الاقتصادية تعود بالخير على البلدان النامية.

3.2 الخلفية الدولية

(1) سياسياً: يختلف الوضع العالمي الحالي عن الوضع في عام 1989 من نهاية التاريخ إلى الأزمات الاقتصادية والسياسية في المعسكر الغربي، وبعد أن ثبت فشل النموذج الغربي المفروض بالقوة أو بإغراءات مادية على دول كثيرة في العالم، منها بلدان عربية. فقد أخذت الأصوات تتعالى في العالم الثالث، بل في داخل المجتمعات الغربية لمساءلة العولمة الرأسمالية التي تقودها الولايات المتحدة. فضلاً عن الاستراتيجية الأمريكية لـ"العودة إلى آسيا"، التي طرحتها حكومة إدارة باراك أوباما حيث كانت آسيا باعتبارها منطقة مفعمة بالزخم والحيوية في الاقتصاديات الناشئة حيث تمتلك أسواق الاستهلاك الضخمة وأفاقاً رحبة للتطور التي لا تستهين أمريكا بها. وتزداد آثار الصين في منطقة آسيا والمحيط الهادئ عاماً بعد عام منذ تنفيذ الإصلاح والانفتاح. ونظراً لذلك، تسيطر أمريكا على زمام المبادرة في هذه المنطقة لتحقيق مصالحها الذاتية، ثم دعت بعض الدول الآسيوية إلى إبرام اتفاقية الشراكة عبر المحيط الهادئ (TPP) باستثناء الصين، على هذه الخلفية، تلتزم الصين بصياغة مفهوم تنمية جديد.

(2) اقتصادياً: في الوقت الحالي، ينتعش الاقتصادي العالمي بصعوبة وببطء، ولا زالت التجارة والاستثمار في حالة من الركود، حيث يحتاج العالم إلى إيجاد دوافع جديدة للخروج من المأزق الحالي. كما تعاني العولمة الاقتصادية من النكسات التي تتمثل في تصاعد فكر مناهض للعولمة ومحاولة الانسحاب منها وسياسة الأحادية والحماية، ومشكلة تجزئة القواعد الاقتصادية والتجارية الدولية، وتضطر دول العالم إلى الاهتمام بالعواقب السلبية التي تترتب على العولمة النيوليبرالية. على سبيل المثال، مشكلة التنمية غير المتوازنة، واتساع الفجوة بين الأغنياء والفقراء والشمال والجنوب وتهيش بلدان العالم الثالث، واقتران المعونات الغربية بشروط سياسية محففة دون مراعاة أو احترام للنظم السياسية والمكونات الثقافية والخلفيات التاريخية والعادات الاجتماعية وغيرها من الظروف المحلية، ويتجلى ذلك بشكل أوضح في العالم العربي. وفي ظلَّ هذه الظروف، تسعى الصين إلى دفع توجه السوق للعوامل الاقتصادية والترتيب الفعال للموارد والإصلاح العميق للسوق، الأمر الذي يدفع إلى تعميق الإصلاح والانفتاح في الصين وتحويل الفرص الصينية إلى فرص عالمية. لذلك، يمكن القول إن مبادرة الحزام والطريق تقدم نموذجاً جديداً من العولمة التي تعود بالخير على الجميع.

3 أهداف المبادرة

1.3 الأفكار الإطارية العامة

تهدف المبادرة إلى محاولة إحياء طريقي الحرير البحري (الحزام) والبري (الطريق) اللذين كانا يربطان الصين بالعالم قبل ثلاثة آلاف عام، ويتم من خلالهما تبادل السلع والمنتجات كالحديد والبخور والتواب والعاج والأحجار الكريمة وغيرها، وكذلك تبادل الثقافات والعلوم. وتقوم المبادرة على مبادئ وميثاق الأمم المتحدة والمبادئ الخمسة للتعيش السلمي كاحترام المتبادل للسيادة الوطنية، وسلامة الأراضي وعدم الاعتداء، وعدم التدخل في الشؤون الداخلية، والمنفعة المتبادلة.

وترتكز المبادئ الحاكمة لتطبيق المبادرة على التنسيق السياسي بين الدول وتعزيز التواصل والحوار والتجارة دون عوائق لتهيئة الظروف اللازمة للتنمية الاقتصادية. وتتضمن المبادرة نحو ألف مشروع ستنفذ تدريجيًا، تسعى إلى ربط دول آسيا وإفريقيا وأوروبا عبر شبكة مواصلات من الجسور والطرق والسكك الحديدية، وكذلك بناء الموانئ والمطارات وإنشاء مناطق التجارة الحرة، إلى جانب أنابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية وشبكات الإنترنت وغيرها من منشآت البنية التحتية. وقد لاقت المبادرة تجاوبًا ومشاركة نشطة من 123 دولة بما فيها دول عربية وشرق أوسطية. ويغطي نطاق المبادرة نحو 70 دولة في القارات الثلاث آسيا وإفريقيا وأوروبا، وينقسم إلى ثلاثة مستويات:

المناطق المركزية: تضم كلاً من الصين وروسيا ودول آسيا الوسطى.
المناطق المحاذية: تشمل الدول الأعضاء الدائمين والمراقبين في منظمة تعاون شانغهاي والدول التسع للاتحاد الاقتصادي (الهند، باكستان، إيران، أفغانستان، منغوليا، روسيا البيضاء، أرمينيا، أوكرانيا ومولدافيا).
والمناطق الشعبية: تشمل دول غرب آسيا (الدول العربية) ودول الاتحاد الأوروبي، وتمتد أيضًا إلى اليابان وكوريا الجنوبية وغيرها من دول شرق آسيا.

يخترق "الحزام والطريق" قارات آسيا وأوروبا وإفريقيا، ويتركز الحزام الاقتصادي لطريق الحرير على ثلاثة خطوط رئيسية:

- خط من الصين إلى أوروبا (بحر البلطيق) مروراً بآسيا الوسطى وروسيا؛
- خط من الصين إلى منطقة الخليج والبحر الأبيض المتوسط مروراً بآسيا الوسطى وغرب آسيا؛
- خط من الصين إلى جنوب شرقي آسيا وجنوب آسيا والمحيط الهندي؛
- ويتركز طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين على خطين رئيسيين:
- خط من موانئ الصين إلى أوروبا عبر بحر الصين الجنوبي مروراً بمضيق ملقا والمحيط الهندي؛
- خط من موانئ الصين إلى المحيط الهادي الجنوبي عبر بحر جنوب الصين؛
- كما تشمل المبادرة ستة ممرات اقتصادية أساسية تشكل أعصاب شبكة التجارة والنقل والتنمية الإقليمية والدولية القادمة وهي:

- الجسر البري الأوراسي الجديد، هو ممر دولي يربط بين المحيط الهادئ والمحيط الأطلسي. كما أنّ هذا الجسر "الثاني" الذي يختلف عن الجسر البري السيبيري الذي يمتد من ميناء فلاديفوستوك بشرقي روسيا إلى موسكو حتى دول أوروبا الغربية، يذهب من المدن الساحلية الصينية لنيانغوانغ وريتشاو إلى روتردام الهولندية وأنتويرب البلجيكية.

- الممر الاقتصادي بين الصين- ومنغوليا- وروسيا، اقترحت الصين فكرة الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا في سبتمبر 2014 خلال الاجتماع الثلاثي الأول لرؤساء الدول الثلاث في دوشانبيه عاصمة طاجيكستان. وفي 23 يونيو 2016، توصلت الدول الثلاث إلى ورقة حول خطة التنمية المقترحة، وهي أول خطة للتعاون متعدد الأطراف لتشكل جزءاً من مبادرة الحزام والطريق. ويضمّ الممرّ اثنين من الشرايين الرئيسية: واحد

يمتد من إقليم بكين - تيانجين - خبي إلى هوهيوت ومنغوليا وروسيا؛ ويمتد الآخر من مدن داليان وشنيانغ وتشانغتشون وهاربين ومانتشولي الصينية إلى تشينا الروسية. ومن المتوقع تحقيق سبعة مجالات رئيسية للتعاون: الهياكل الأساسية للنقل والاتصال؛ بناء الميناء، وخدمات الجمارك والتفتيش الحدودي والحجر الصحي؛ والقدرة الصناعية والاستثمار؛ والتجارة؛ والتبادلات الثقافية والشعبية؛ حماية البيئة؛ والتعاون مع المناطق المجاورة. ويعد النقل هو التركيز الرئيسي.

- الممر الاقتصادي بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا، هذا الممر الذي يغطي المنطقة الشاسعة يتبع مسار طريق الحرير القديم. يبدأ الممر من منطقة شينجيانغ الصينية ويعبر آسيا الوسطى قبل الوصول إلى الخليج العربي والبحر الأبيض المتوسط وشبه الجزيرة العربية، وهو يعبر خمسة بلدان في آسيا الوسطى، بما فيها كازاخستان وقيرغيزستان وطاجيكستان وأوزبكستان وتركمانستان و17 بلدا ومنطقة في غرب آسيا بما في ذلك إيران والسعودية وتركيا.

- الممر الاقتصادي بين الصين والهند، يمتد الممر عبر دلتا نهر اللؤلؤ الصينية وطريق نانغونغ - قوانغان السريع وسكة حديد ناننينغ - قوانغتشو السريع إلى هانوي وسنغافورة. ويربط هذا الجسر البري الصين بشبه جزيرة الهند الصينية ويعبر قلب فيتنام ولاوس وكمبوديا وتايلاند وميانمار وماليزيا. ومن المتوقع أن يعزز تعاون الصين مع دول الآسيان.

- الممر الاقتصادي بين الصين-باكستان، اقترح رئيس مجلس الدولة الصيني لي كه تشيانغ خلال زيارته لباكستان في مايو 2013 بناء الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان. ويبدأ الممر الذي يبلغ طوله 3000 كيلومتر من كاشجار الصينية وينتهي في جوادار الباكستاني، ويربط الحزام الاقتصادي لطريق الحرير في الشمال وطريق الحرير البحري للقرن الـ21 في الجنوب. ويعد الممر شبكة تجارية من الطرق السريعة والسكك الحديدية وخطوط الأنابيب والكابلات البصرية، وكذلك مشروعا رائدا في إطار مبادرة الحزام والطريق.

- الممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار، كشفت الصين والهند عن اقتراح لبناء الممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار خلال زيارة رئيس مجلس الدولة الصيني لي كه تشيانغ للهند في مايو 2013 بهدف ربط السوقين الهائلين للصين والهند وتعزيز الربط الإقليمي. وفي ديسمبر 2013، عقد الاجتماع الأول لفريق العمل المشترك للممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار في كونيمنغ، حيث وقعت جميع الأطراف خطة دراسة مشتركة، مما أدى إلى إنشاء آلية للتعاون بين الحكومات الأربع.

2.3 المجالات الرئيسية للتعاون

يعد طريق الحرير رابطة الصداقة بين الصين والدول المشاركة. كما أشار الرئيس الصيني شي جينبينغ إلى أن روح طريق الحرير تتمثل في "التعاون السلمي والانفتاح والتسامح والاستفادة المتبادلة والمنفعة المتبادلة والكسب المشترك". (خطاب شي جينبينغ، 2017)

(1) **تنسيق السياسات:** تسعى المبادرة إلى تعزيز التعاون والتنسيق بين الحكومات، من خلال تشكيل آليات التنسيق والتبادل بشأن السياسات الاقتصادية الكلية بين الحكومات، وتعزيز الثقة السياسية المتبادلة، والتوصل إلى رؤى مشتركة. قد أعربت أكثر من 150 دولة ومنظمة دولية عن رغبتها في المشاركة في الحزام والطريق. وأصدرت الجمعية العامة للأمم المتحدة 3 قرارات بشأن المبادرة إذ تدعو المجتمع الدولي إلى تعزيز التعاون من خلال بناء الحزام والطريق. كما وقعت الصين وثيقة التعاون لبناء الحزام والطريق مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP) واللجنة الاقتصادية الاجتماعية لآسيا والمحيط الهادي ومنظمة الصحة العالمية.

(2) **ترابط البنية التحتية:** يعد ربط منشآت البنية التحتية مجالا ذا أولوية لبناء الحزام والطريق، حيث تعبر المبادرة أهمية قصوى للتعاون في بناء شبكة من منشآت البنية التحتية التي يرتبط بعضها ببعض وبين أقاليم مختلفة. وتسعى إلى بناء المشروعات الرئيسية للبنية الأساسية للمواصلات وبناء المنشآت الأساسية في المعابر، وتحقيق سلاسة

الممرات للشحن البري والبحري، وبناء الموانئ، وزيادة الخطوط البحرية ورحلاتها، ورفع مستوى البنية الأساسية للطيران والحفاظ المشترك على أمن أنابيب النفط والغاز الطبيعي، وبناء الممرات العابرة للحدود للطاقة الكهربائية ونقل الكهرباء وبناء شبكات كابلات الاتصالات (طريق الحرير المعلوماتي).

(3) **تيسير التجارة والأعمال:** تهدف المبادرة إلى تيسير الاستثمار والتجارة، وإزالة الحواجز الاستثمارية والتجارية، وتهيئة بيئة تجارية جيدة، وبناء مناطق التجارة الحرة، وتوسيع المجالات التجارية وإيجاد مجالات جديدة للنمو التجاري، ودفع التوازن التجاري وتنمية التجارة الإلكترونية العابرة للحدود، وتنمية تجارة الخدمات الحديثة، وتسهيل الاستثمار، وتجنب الازدواج الضريبي، وحماية الحقوق والمصالح المشروعة للمستثمرين وتعزيز التعاون في التنقيب واستغلال الفحم والنفط والغاز الطبيعي والمعادن، والتعاون في الطاقة الكهربائية والطاقة النووية وطاقة الرياح والطاقة الشمسية وغيرها من الطاقات النظيفة والمتجددة، إلى جانب التعاون في الصناعات الناشئة، والتعاون في حماية البيئة الإيكولوجية والتنوع البيولوجي ومواجهة التغير المناخي، لبناء طريق الحرير الأخضر.

(4) **تدفق الأموال:** تسعى المبادرة إلى تعزيز التعاون المالي حيث قدم الرئيس شي جينبينغ شرحاً شاملاً ومنهجياً للمجتمع الدولي بشأن "الحزام والطريق" في الدورة الأولى لقمة الحزام والطريق للتعاون الدولي متعهداً بضخ رأس المال الضخم لصندوق طريق الحرير والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية وبنك التنمية الجديد لدول "بريكس"، لتمويل مشروعات البنية التحتية في الدول النامية، وخاصة تلك المطلة على الحزام والطريق مما يضمن عهداً جديداً لترجمة مبادرة الحزام والطريق إلى واقع ملموس لتستفيد منها شعوب العالم النامي.

(5) **البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB):** ظهرت فكرة "البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية"، أول ما ظهرت عام 2013 حين طرح الرئيس الصيني في خطاب له في إندونيسيا فكرة إنشاء مؤسسة مالية دولية لتمول مشاريع البنية التحتية في آسيا. في أكتوبر 2014، وقعت الصين و21 دولة أخرى على مذكرة تفاهم لتأسيس البنك، فيما أعلن عن لائحة الدول المؤسسة له في منتصف الشهر الجاري، والتي شملت 37 دولة من آسيا وأوقيانوسيا و20 دولة من خارج هذا الإقليم، ومنها دول متقدمة ودول نامية واقتصادات ناشئة في القارات الخمس. ويبلغ الرأسمال المصرح به للبنك 100 مليار دولار، ورأس المال الأولي 50 مليار دولار، ومقره الرئيسي في بكين. وتعد الصين أكبر مساهم بالبنك حيث تبلغ حصتها نحو 50%. يضم البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية 57 دولة مؤسسة بما فيها دول أساسية في الشرق الأوسط: مصر، إيران، إسرائيل، الأردن، الكويت، الإمارات، قطر، السعودية، عمان.

(6) **صندوق طريق الحرير:** في نوفمبر عام 2014، أعلن الرئيس شي جينبينغ أن الصين ستنشئ صندوق طريق الحرير باستثمار قيمته أربعون مليار دولار أمريكي. (خطاب الرئيس شيجين بينغ، 2014) ويقدم هذا الصندوق دعماً تمويلياً لبناء البنية التحتية وتنمية الموارد والتعاون الصناعي وغيرها من المشروعات في الدول الواقعة على طول "الحزام والطريق". وتتميز علاقته مع سائر بنوك التنمية العالمية والإقليمية متعددة الأطراف بالتكامل فهو ليس بديلاً عنها، ويعمل وفقاً للنظام الاقتصادي والمالي الدولي الحالي.

(7) **التفاهم بين الشعوب:** قال الرئيس الصيني "إنَّ الصداقة بين الدول في أيدي الشعوب، ومحبة الشعوب أساس التفاهم بينهم." (خطاب الرئيس شيجين بينغ، 2017) إنَّ التبادل على أعمق مستوى بين الدول هو التفاهم بين شعوبها، إنَّ بناء مجتمع ذي المصير المشترك للبشرية يدعو إلى التفاهم بين الشعوب واهتمام الشعوب بالمصير المشترك، وتسعى الصين إلى نشر روح طريق الحرير المتمثلة في الصداقة والتعاون وتعزيز التبادل الثقافي والأكاديمي والإنساني والإعلامي والشبابي، حيث تتعهد الحكومة الصينية بتقديم سنوياً 10,000 منحة دراسية، وإقامة أنشطة العام الثقافي والمهرجانات والمعارض الفنية والسينمائية إلخ، إلى جانب تعزيز التعاون في السياحة والرياضة والصحة والعلم والتكنولوجيا وتعزيز التبادل الحزبي والنقابي والشعبي.

4 الحصاد الأولي خلال السنوات المنصرمة

وقد تم تحقيق تقدم ملحوظ في إطار المبادرة منذ انطلاقتها قبل ثماني سنوات. في مجال تناسق السياسات، وقعت 123 دولة و 29 منظمة دولية في إطار مبادرة "الحزام والطريق" 171 وثيقة تعاون للبناء المشترك للحزام والطريق، وأنشأت أكثر من 50 آلية للتعاون الدولي في الإنتاج حتى يوم 6 مارس عام 2019 (إحصائيات اللجنة الوطنية الصينية للتنمية والإصلاح، 2019) حيث تتجاوز منصة التمويل في إطار الحزام والطريق ضمن صندوق طريق الحرير 20. كما أعربت الكثير من الشركات والمؤسسات المالية عن رغبتها في التعاون مع الصين لتطوير تمويل الطرف الثالث على طول "الحزام والطريق". على سبيل المثال، أعرب ولي العهد السعودي الأمير محمد بن سلمان عن رغبة السعودية في البناء المشترك لمشروع ميناء كوانغ في ممر الاقتصاد الصيني الباكستاني، وتعهدت السعودية أن تستثمر 20 مليار دولار أمريكي، وذلك خلال زيارته لباكستان في فبراير الماضي، كما وقعت الصين مع اليابان على اتفاقية التعاون لتمويل مشروعات في أراضي الطرف الثالث.

في مجال ترابط البنية التحتية، شهد بناء البنية التحتية في إطار "الحزام والطريق" تقدماً ملحوظاً بما في ذلك تشييد أول طريق سريع في شرقي إفريقيا، وأول جسر عابر للبحار في المالديف ومصنع سيارات في روسيا البيضاء وانطلاق السكة الحديدية بين الصين ولاوس. مما يجدر ذكره أن افتتاح خط السكك الحديدية مومباسا-نيروبي الرابط بين العاصمة الكينية نيروبي وميناء مومباسا، أكبر ميناء في شرق إفريقيا، ويبلغ طول هذا الخط 472 كم وأصبح "مشروع العصر" لكينيا حيث قدم 50 ألف وظيفة للجمهور. بالإضافة إلى ذلك، تقدم بناء الموانئ تقدماً كبيراً بما في ذلك ميناء كوانغ وميناء هامبانتوتا وميناء بيرايوس وميناء خليفة. وتم تشكيل شبكة الاتصال، وأبرزها الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان والممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا. وبلغت مجموعة عدد الرحلات لقطار شحن يربط الصين الآن مع أوروبا (China Railway Express) 14 ألف رحلة وأصبح أطول رابطة تعاون في القارة الأوراسية من حيث المسافة.

في مجال التجارة والأعمال، بلغ حجم التجارة الإجمالي على طول "الحزام والطريق" 6 تريليون دولار أمريكي خلال السنوات الخمس الماضية (إحصائيات وزارة التجارة الصينية، 2019)، كما بلغت الاستثمارات المباشرة الصينية للدول على طول "الحزام والطريق" 15.6 مليار دولار أمريكي في عام 2018 (إحصائيات وزارة التجارة الصينية، 2018). وأنشأت حوالي 113 (إحصائيات وزارة التجارة الصينية، 2018) منطقة تعاون للتجارة والاقتصاد الخارجي في العالم، تتقدمها منطقة صناعية بين الصين وروسيا البيضاء ومنطقة التعاون الإنتاجية بين الصين والإمارات ومنطقة السويس للتعاون الاقتصادي والتجاري.

في مجال تدفق الأموال، بلغت القروض لبنك التعمير الصيني وبنك التصدير والاستيراد الصيني للمبادرة 250 مليار دولار أمريكي وقد تجاوز الائتمان والضمان من الشركات الصينية للتصدير 600 مليار دولار أمريكي خلال عام 2017. (إحصائيات وزارة التجارة الصينية، 2017)

أما فيما يتعلق بمجال تفاهم الشعوب، فحقق تفاهم الشعوب نتائج مثمرة في التبادل التكنولوجي والتعاون التعليمي والسياحة الثقافية والتنمية الخضراء والإغاثات الخارجية. على كل حال، فإن البناء المشترك لم يكن تعزيز التنمية الاقتصادية وزيادة نسبة التوظيف وتقديم الربح الضريبي لتحسين معيشة الشعب على طول "الحزام والطريق" فقط، بل يهدف إلى تعزيز انتعاش الاقتصاد والتنمية في المناطق المعنية من العالم.

5 آلية التعاون وخطة العمل

1.5 آلية التعاون للحزام والطريق

خلال السنوات الثماني الماضية، وضعت الصين آليات التعاون مع ما أكثر من 20 دولة. توصل منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي عام 2017 إلى 279 مشروع للتعاون، والآن يجري تنفيذ المشاريع المعنية بنشاط. وفي عام 2018، وقعت الصين ملفات التعاون للمبادرة مع أكثر من 50 دولة ومنظمة دولية، مما يجعل إجمالي عدد الاتفاقات يبلغ 140. (إحصائيات وزارة التجارة الصينية، 2018) كما تم إدراج مفهوم التعاون للحزام والطريق في الآليات الدولية المهمة بما فيها الأمم المتحدة ومنظمة شانغهاي للتعاون ومنتدى التعاون الصيني الإفريقي والمؤتمر الأوروبي الآسيوي. إلى جانب ذلك، تم تأسيس منصات التعاون الوظيفي تدريجياً، على سبيل المثال، اتحاد التعاون لبنك الأفكار للحزام والطريق، وشبكة التعاون للمؤسسة الشعبية للحزام والطريق، والاتحاد الدولي للتنمية الخضراء للحزام والطريق، واتحاد التعاون الإعلامي للحزام والطريق، واتحاد المؤسسات الاستراتيجية للحزام والطريق، كما تمت إقامة آلية التنسيق ونظام دعم السياسة في الصين، حيث نفذت القطاعات الحكومية التخطيط الاستراتيجي وإجراءات الابتكار.

2.5 خطة عمل المبادرة في السنوات المقبلة

في المرحلة المقبلة، يجب التمسك بمفهوم التعاون والفوز المشترك، وتحقيق مزيد من التوافق والتعاون والتركيز على التواصل والترابط، وتعزيز الاتصالات المادية والمعنوية لتحقيق الهدف المتمثل في التنمية المشتركة وإقامة علاقات الشراكة الوثيقة وتعزيز التعاون في القدرة الإنتاجية الدولية إلى جانب إقامة سلسلة القيمة الخضراء وتطوير التعاون في أسواق الطرف الثالث في إطار مبادرة الحزام والطريق. على الرغم من أن المبادرة ولدت في الصين، إلا أن ثمارها ملك للعالم كله، إذ إن المبادرة ليست "فخ الديون"، بل "كعكة" تستفيد منها الشعوب المختلفة. وليست "أداة جيوسياسية"، بل فرصة للتنمية المشتركة. قد أثبتت الكثير من الحقائق أن المبادرة عبارة عن فكرة الفلسفة التنموية وليست فكرة الفلسفة الجغرافية. ستواصل الصين تنفيذ خطة عمل العلوم والتكنولوجيا والابتكار في هذا الإطار وتتخذ إجراءات جديدة لانتفاخ سوقها على نحو أكبر بما فيها السماح للاستثمار الأجنبي بالدخول إلى المزيد من القطاعات، وحماية حقوق الملكية الفكرية على نحو أفضل، وزيادة استيراد السلع والخدمات.

المراجع

- إحصائيات مصلحة الدولة الصينية للإحصاء لعام 2018. <http://www.stats.gov.cn>
- إحصائيات وزارة التجارة الصينية، عام 2017. <http://chinawto.mofcom.gov.cn>
- إحصائيات وزارة التجارة الصينية لعام 2018. <http://www.gov.cn>
- إحصائيات وزارة التجارة الصينية، مارس عام 2019. <http://www.mofcom.gov.cn>
- إحصائيات المصلحة العامة للجمارك الصينية لعام 2018. <http://www.customs.gov.cn>
- إحصائيات اللجنة الوطنية الصينية للتنمية والإصلاح، عام 2019. <https://www.ndrc.gov.cn>

خطاب ألقاه الرئيس الصيني شي جينبينغ في الجلسة الافتتاحية للدورة الأولى لقمة الحزام والطريق للتعاون الدولي، بكين، 14 مايو عام 2017. <http://www.cnr.cn>

خطاب ألقاه الرئيس الصيني شي جينبينغ في الجلسة الافتتاحية للاجتماع غير الرسمي لقادة منظمة التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادئ (APEC)، بيكن، عام 2014. <http://www.xinhuanet.com>