



جامعة 8 ماي 1945 -قائمة-
كلية الحقوق والعلوم السياسيّة
قسم العلوم السياسيّة



رقم التسجيل:

الرقم التسلسلي:

موقع الجزائر في مشروع الحزام والطريق الصيني:
الفرص والتحديات

السياسية

شهادة :

إستراتيجية وأمنية :

د. توفيق بوستي :

مريم لعواشريّة :

:

رئيسا	8 ماي 1945 قائمة	أستاذ مساعد أ	رياض مزيان
مشرفا ومقررا	8 ماي 1945 قائمة	أستاذ محاضر أ	توفيق بوستي
مناقشا	8 ماي 1945 قائمة	أستاذ مساعد أ	نصر الدين لبال

السنة الجامعية: 2020-2021

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

كلمة شكر:

الحمد والشكر لله عز وجل

أولاً وأخيراً الذي وفقني بعونه تعالى في إنجاز هذا العمل المتواضع
كما أتقدم بأسمى معاني الشكر والتقدير والعرفان إلى الدكتور

" توفيق بوستي "

على قبوله الإشراف على هذه المذكرة، وعلى كل المعلومات والتوجيهات
والإرشادات القيمة التي ساعدتني في إنجاز هذا العمل.
إلى كل أعضاء لجنة المناقشة الذين سألنا شرف مناقشتهم لبحثي هذا
فلهم مني كل الشكر والعرفان.

وشكر خاص للدكتور "حميداني سليم" على كل مساعداته المقدمة

والتي ساعدتني في إنجاز المذكرة

فله كل الشكر والتقدير

هداء:

بعد حمد الله وشكره على ما وصلت إليه الذي منحني الصبر
والقوة فهو المعين المستعان

اهدي ثمرة جهدي وعملي الى أقرب الناس الى قلبي

الى من قال فيهما عز وجل: "ولا تقل لهما أف ولا تنهرهما وقل لهما قولا كريما وأحفظ
لهما جناح الذل من الرحمة وقل رب ارحمهما كما ربياني صغيرا" صدق الله العظيم
سورة الاسراء (23-24)

إلى أعلى وأثنى جوهرتين في هذا الوجود قرة عيني واليادي العزيزين
الى من رباني على الخير والعمل به، الى من عمل في سبيلي وأوصلني الى ما أنا
عليه، لن يكرره الزمن أبي الغالي "حميد" أدامه الله لي.

أهدي هذا العمل الى من ربنتي وأنارت دربي وأعانتني
بالصلوات والدعوات، وعلمتني الصمود مهما تبدلت الظروف، أعلى إنسانة في
الوجود أُمي الغالية أطل الله في عمرها
"شربيطي ساسية"

إلى من دعموني وساندوني في الشدائد والافراح وعند نجاحي وفشلي تلك الجبال التي أسند كتيفي
عليهم قرتي عينيا إخواتي: سليف، فارس، طارق، لطفي، بلال.

إلى أعز وأطيب وأفى إنسانة على قلبي التي أشاركها طعم الحياة أختي الغالية والحببية "حميدة"
الى التي أُنقاسم معهما مشوار الحياة عمتي الغالية "نفيسة لعواشيرية" وأختي التي

لم تلدها أُمي العزيزة "سعاد أريج" دون أن أنسى "محمد صالح مرابط" الغالي على قلبي

إلى رفيقتي وزميلاتي في الدرب "تسرين بونفلة"

خطة الدراسة

مقدمة:

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمشروع الحزام والطريق الصيني

المبحث الأول: ماهية مشروع الحزام والطريق الصيني

المطلب الأول: الإطار التاريخي لمشروع الحزام والطريق الصيني

المطلب الثاني: مفهوم ومضمون مشروع الحزام والطريق الصيني

المطلب الثالث: أسباب طرح مشروع الحزام والطريق الصيني

المبحث الثاني: أبعاد وأهداف مشروع الحزام والطريق الصيني

المطلب الأول: أبعاد وأسس مشروع الحزام والطريق الصيني

المطلب الثاني: أهداف ومكاسب مشروع الحزام والطريق الصيني

المطلب الثالث: أدوات تنفيذ مشروع الحزام والطريق الصيني

المبحث الثالث: النظريات المفسرة لمشروع الحزام والطريق الصينية

المطلب الأول: النظرية الواقعية

المطلب الثاني: النظرية الليبرالية المؤسساتية

المطلب الثالث: النظرية البنائية

المطلب الرابع: النظرية الجيوبوليتكية

الفصل الثاني: دراسة في الأبعاد والانعكاسات

المبحث الأول: ممرات ومسارات مشروع الحزام والطريق الصينية

المطلب الأول: مسارات مشروع الحزام والطريق الصيني

المطلب الثاني: أهمية وأثار السلبية والإيجابية لمشروع الحزام والطريق الصيني

المطلب الثالث: فرص نجاح وفشل مشروع الحزام والطريق الصيني

المبحث الثاني: تأثير وانعكاسات مشروع الحزام والطريق الصيني على الإقتصاد العالمي

المطلب الأول: أثر مبادرة الحزام والطريق الصيني بالنسبة لإقتصادات الدول المشاركة

المطلب الثاني: أثر مبادرة الحزام والطريق على التجارة العالمية

المطلب الثالث: أثر مبادرة الحزام والطريق على الإقتصاد العالمي

المبحث الثالث: مواقف القوى الإقليمية والدولية من الحزام والطريق الصيني

-
- المطلب الأول: مواقف القوى الإقليمية من مشروع الحزام والطريق الصيني
- المطلب الثاني: مواقف القوى الدولية من مشروع الحزام والطريق الصيني
- المطلب الثالث: المشاريع المنافسة لمشروع الحزام والطريق الصيني
- الفصل الثالث: مكانة الجزائر في مشروع الحزام والطريق الصيني
- المبحث الأول: أهمية الجزائر بالنسبة لمشروع الحزام والطريق الصينية
- المطلب الأول: الأهمية التاريخية والإقتصادية للجزائر بالنسبة لمشروع الحزام والطريق
- المطلب الثاني: التعاون الصيني الجزائري حول مشروع الحزام والطريق
- المطلب الثالث: أهمية البنى القاعدية لمشروع الحزام والطريق
- المبحث الثاني: أبعاد وأليات التعاون الصيني الجزائري في مشروع الحزام والطريق
- المطلب الأول: أبعاد التعاون الصيني الجزائري في مشروع الحزام والطريق
- المطلب الثاني: الأليات الإقتصادية لتنفيذ مشروع الحزام والطريق
- المطلب الثالث: الإنعكاسات الإقتصادية لمشروع الحزام والطريق
- المبحث الثالث: موقع الجزائر بالنسبة لمشروع الحزام والطريق الصيني
- المطلب الأول: إنضمام الجزائر الى مشروع الحزام والطريق الصيني
- المطلب الثاني: بناء شراكة إقتصادية إستراتيجية مع الصين
- المطلب الثالث: مستقبل العلاقات الجزائرية الصينية في إطار مشروع الحزام والطريق.
- المطلب الرابع: فرص وتحديات مكانة الجزائر في إطار مشروع الحزام والطريق.

الخاتمة

قائمة المراجع

تمهيد:

تحاول الصين منذ عقد التسعينيات تعزيز علاقاتها الإقتصادية والتجارية مع مختلف مناطق العالم، بهدف ربط إقتصادها بالإقتصاد الدولي والوصول إلى مصاف القوى الإقتصادية الإقليمية والدولية ولهذا تعمل الصين على الوصول إلى كافة دول العالم معتمدة على إستراتيجية تنويع المصادر والعلاقات، بهدف كسب شركاء جدد وعدم الإعتماد على قارة أو منطقة معينة، فالصين عملت على توطيد علاقاتها مع دول تنتمي لقارات مختلفة وخاصة الدول التي تمتلك موارد وثروات إقتصادية وأسواق كبيرة يمكن للصين الإستفادة منها في تعزيز إقتصادها، فتركز الصين إستثماراتها في المناطق الغنية بالثروات النفطية والمعدنية خاصة في ظل حاجة الصين إلى مصادرة الطاقة بإعتبارها المستهلك الثاني على المستوى العالمي بعد الولايات المتحدة الأمريكية، وتعول الصين أيضاً على الدول التي تمتلك أسواق كبيرة بهدف تسويق المنتجات الصناعية والتكنولوجية الصينية.

بالمقابل قامت الصين بطرح العديد من ومن الاستراتيجيات التي طرحتها الصين لتعزيز التعاون الإقتصادي والتجاري الدولي، مبادرة "الحزام والطريق" التي أطلقها الرئيس الصيني "شي جين بينغ" في عام 2013 لتصبح المحرك الرئيسي للسياسة الصينية الداخلية والسياسة الخارجية وتدخل في إطار إستراتيجية القوة الناعمة، لتعزيز مكانتها ونفوذها في العالم بإعتبارها دولة سلمية ومسؤولة، كما تعمل على عدة مسارات برية وبحرية وحتى رقمية، لخلق نظام بديل للعولمة الغربية وطريقة إدارة الإقتصاد الدولي وتعزيز وتكثيف التعاون بين قارات العالم.

تتألف هذه المبادرة من فرعين هما الحزام الإقتصادي لطريق الحرير الذي يهدف إلى ربط الصين بأوروبا مروراً بجنوب آسيا وأسيا الوسطى وطريق الحرير البحري الذي يهدف إلى ربط الصين بأوروبا ووجنوب شرق آسيا ومنطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا ويشمل هذا الفرعان ستة ممرات إقتصادية، حيث تتجه الصين إلى التعاون مع القارة الإفريقية، بهدف تطوير علاقاتها التجارية والإقتصادية وخاصة في مجال الطاقة والاستثمارات، كما تهدف الصين إلى شراكات إستراتيجية مع الدول الإفريقية والمساهمة في تنمية القارة، ولذلك تعمل الصين على دمج إفريقيا في مبادرة "الحزام والطريق"، بهدف ربط إفريقيا مع القارات الأخرى عبر الطريق البحري وتعزيز التجارة الدولية وتطوير خطوط ومسارات النقل الدولية.

وتعتبر منطقة شمال القارة الإفريقية بالتحديد إقليمياً جديداً وقد بدأت العلاقة الصينية ببلدان شمال إفريقيا لاسيما الجزائر خلال فترة النضال ضد الإستعمار ومن الجدير بالذكر أن الصين كانت أول بلد غير عربي يعترف بالجزائر ويقدم الدعم السياسي والعسكري لنضالها الثوري، غير أن أساس إهتمام الصين

بشمال إفريقيا تحول من الرومانسية الثورية إلى الشواغل الإقتصادية والإستراتيجية في نهاية القرن 20، حيث تعد الجزائر حاليا شريكا إستراتيجيا بالغ الأهمية لبكين شمال القارة منذ حقبة تاريخية تتجاوز نصف قرن، حيث تعمل الصين على إنشاء شركات إستراتيجية شاملة مع الجزائر وهذا ما يعكس الدور الكبير الذي تضطلع به في شمال إفريقيا بالإضافة إلى أنها تشكل الصديق الأساسي للصين في المنطقة من جهة التجارة ومشاريع البنى التحتية بالمقابل حيث غدت بكين التجاري الأول لها.

أهمية الدراسة:

✓ **الأهمية العلمية:** تتجلى الأهمية العلمية للموضوع الدراسة من خلال تحديد إرتباط دور مشروع الحزام والطريق الصيني في إدارة علاقات الصين مع دول العالم، ومدى نجاح البعد الإقتصادي في تعزيز وتطوير العلاقات على المستوى الإقليمي والدولي.

✓ **الأهمية العملية:** تكمن الأهمية العلمية لموضوع الدراسة الذي يندرج في حقل الدراسات الإستراتيجية من خلال رصد مختلف دوافع طرح المشروع وأبعاده المختلفة التي ترمي من ورائها الصين فرض نفوذها على المستوى الإقليمي والدولي بما فيه مدى أهمية مشروع الحزام والطريق في تعزيز علاقاتها مع العالم.

أهداف الدراسة:

- ✓ إيضاح حقيقة ومضمون مشروع الحزام والطريق الصينية.
- ✓ بناء رؤية واضحة وشاملة لأهم أهداف وأبعاد الإستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق الصيني ومدى تأثيره على السياق الإقليمي والدولي.
- ✓ ديناميكية العلاقات بين الجزائر والصين ورصد تطورات وأهم محطات العلاقات الثنائية على مدى السنوات الماضية.

✓ تحديد أهم الآثار السلبية والإيجابية التي تواجه مشروع الحزام والطريق الصينية.

مبررات اختيار الموضوع:

هناك مجموعة من الأسباب التي دعنتي للبحث في هذا الموضوع والتي يمكن تلخيصها فيما يلي:

الأسباب الموضوعية:

- 1- وقع اختياري على موضوع الدراسة بعد أن قمت بإطلاع على عدد من المراجع التي تناولت فيها إستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق تعد من أهم الظواهر محل التساؤل في الوقت الراهن.

2- إلقاء الضوء على موضوع بالغ الأهمية يحظى بالدراسة وفهم منطلق مشروع الحزام والطريق وإدراك أهمية وأهداف وفرص وتحديات المشروع وأثره الكبير الحاصل والمرتبب في الوقت الراهن.

3- إرتباط الموضوع بطبيعة تخصصي المتمثل في الدراسات الإستراتيجية والأمنية.

الأسباب الذاتية:

1-الميل الذاتي في دراسة الموضوع مشروع الحزام والطريق الصيني.

2-الرغبة في الإطلاع على أهم المواضيع ذات الطابع الإستراتيجي وهذا الموضوع يحتوي على قضايا مثيرة للإهتمام يفتح المجال لفهم الأفاق المستقبلية المرتبطة بمعرفة موقع الجزائر في مشروع الحزام والطريق الصيني.

3-الرغبة في معرفة الأثار الإيجابية التي يمكن أن تتحصل عليها الجزائر من وراء إنضمامها لمشروع الحزام والطريق الصيني في الوقت الحالي.

مجالات الدراسة:

✓ **المجال المعرفي:** في دراستنا نرى المجال المعرفي لهذه الدراسة تتدرج من "حقل الدراسات الإستراتيجية"، حيث طرحت الصين هذا المشروع للوصول إلى غاياتها في تعزيز التعاون المتبادل مع تمثين الروابط الإقتصادية مع القوى الإقليمية والدولية.

✓ **المجال المكاني:** تركز دراستنا في تحديد الإطار المكاني المرتبط بالصين في تنفيذ مشروع "الحزام والطريق الصينية" على الصعيد الإقليمي والدولي.

✓ **المجال الزماني:** تم تحديد الإطار الزمني لهذه الدراسة منذ طرح الرئيس الصيني "شي جين بينغ" مبادرة الحزام والطريق الصيني في عام 2013.

إشكالية الدراسة:

بناء على ما سبق من الدراسة يعتبر موضوع: موقع الجزائر في مشروع الحزام والطريق الصيني: الفرص والتحديات أكثر المواضيع إثارة للجدل والنقاش على الساحة الأكاديمية ويمكن طرح الإشكالية التالية: ماهي مكانة الجزائر في مشروع الحزام والطريق الصيني؟ وما هو موقع الجزائر من هذه الشراكة الإستراتيجية؟

تتضمن هذه الإشكالية عددا من التساؤلات الفرعية التي يمكن حصرها فيما يلي:

1- هل تحقق الصين والجزائر الأهداف التنموية المشتركة من خلال عملهما المشترك في مشروع بناء الحزام والطريق؟

1- ماهي طبيعة ومضمون مشروع الحزام والطريق الصينية؟

2- ما هي مواقف الدول الإقليمية والدول الدولية من مشروع الحزام والطريق الصينية؟

3- هل تحقق الصين التعاون الاقتصادي بين الدول المنضمة لمشروع الحزام والطريق؟

4- ماهي محددات العلاقات الجزائرية الصينية؟

فرضيات الدراسة:

الفرضية المركزية:

ماهي المكاسب التي تستنتجها من خلال طرح مشروع الحزام والطريق الصيني؟

الفرضيات الفرعية:

1. يسهم مشروع الحزام والطريق في تعزيز وتطوير العلاقات الاقتصادية بين الدول المشاركة

2. يواجه مشروع الحزام والطريق الصينية العديد من الإنتقادات المعارضة له على مستوى الإقليمي والدولي

3. إنجاح مشروع الحزام والطريق يهدد القوى الدولية خاصة الصين، روسيا، الإتحاد الأوروبي، أمريكا

مناهج الدراسة:

إنطلاقا من طبيعة الموضوع المدروس في هذه المذكرة الدراسات الإستراتيجية وهو المنهج التاريخي وقد إستدعت الدراسة إلى التنسيق بين منهجين هما المنهج التاريخي والوصفي والتحليلي.

1- المنهج التاريخي:

بصد الرجوع إلى الأصول والجذور التاريخية لمشروع الحزام والطريق وإستعراض مختلف تطورات ومظاهر المشروع بإعتبار المنهج التاريخي يوفر لنا مجموعة من الخطوات العلمية التي تساعدنا في دراسة ماضي المشروع "الحزام والطريق" وإستعاب وفهم النتائج المترتبة عليها.

2- منهج دراسة حالة:

إعتمدت هذه الدراسة على هذا منهج يفيد في جمع المعطيات والبيانات حول ظاهرة معينة أو موضوع معين أو مؤسسة أو دولة أو نظام وذلك عن طريق التعمق في دراسة مرحلة معينة من تاريخ أو جميع المراحل التي تمر بها بقصد الوصول إلى تعميمات علمية متعلقة بالوحدة المدروسة وبالوحدات المشابهة لها وإستخدامنا هذا المنهج في دراستنا بهدف جمع أكبر قدر من المعلومات حول موضوع الدراسة "مكانة الجزائر في مشروع الحزام والطريق الصينية".

الإطار النظري للدراسة:

✓ النظرية الواقعية:

إن النظرية الواقعية من أهم النظريات المفسرة في حقل العلاقات الدولية، حيث تركز في تفسيرها على ربط المصلحة الوطنية بالقوة هدف من أهداف صناع السياسة الخارجية ولفهم الظواهر السياسية إلى توسيع نطاق مبادرة الحزام والطريق وتعتمد هذه الدراسة الصينية على الصعيد الإقليمي والدولي.

✓ النظرية النيوليبرالية:

إن النظرية النيوليبرالية المؤسساتية من أهم النظريات في حقل العلاقات الدولية تقوم به المؤسسات الدولية في دراسة الظواهر العابرة للحدود في كيفية تحقيق التعاون فيما بين الدول والإعتماد المتبادل وتأثيراتها في مشروع الحزام والطريق على صعيد الدولي والإقليمي.

✓ النظرية البنائية:

تعتمد النظرية البنائية على إنتشار متغير الهوية الصينية، حيث تؤثر بشكل مباشر وغير مباشر لكنها مهمة لصناعة السياسة العامة للدولة، حيث تسعى الصين للتأثير على هويات ومصالح الدول من خلال مشروع الحزام والطريق الصيني.

✓ النظرية الجيوبوليتيكية:

النظرية الجيوبوليتيكية تعتمد في تفسيرها لهذه الظاهرة على أن مشروع الحزام والطريق الصيني يقوم على المضائق والممرات البرية والبحرية حتى تضمن تدفق المواد الأولية بما يشمل القارات الثلاث (إفريقيا، أوروبا، آسيا).

أدبيات الدراسة:

✓ لقي هذا الموضوع إهتماما واسعا تمت دراسته من عدة جوانب ومن بين هذه الدراسات نذكر ما يلي: دراسة للباحث إسلام عيادي، الموسوم بـ: مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي في العالم"، دار النشر المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية، برلين-ألمانيا، 2019، الذي حلّ فيه دور المبادرة الصينية على إعتبار أنها تشكل حجر الزاوية في الإستراتيجية الصينية الجديدة، التي تهدف إلى إستعادة الصين لمكانتها العالمية والآسيوية، لكن الدراسة لم تتطرق الى موقع الجزائر في هذا المشروع.

✓ أما الباحث علي صلاح في دراسته الموسومة بـ " مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين إقتصادها بالعالم الخارجي؟ لدار النشر مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، فقد

سلط الضوء في هذا المقال ركز على فهم المبادرة من مضامين وأهداف مشروع الحزام والطريق الى التحديات التي تواجه عملية تنفيذه منطلق من فكرة أن المبادرة للإقتصاد الصيني.

✓ بالمقابل فإن الباحث محمد حمشي في مقاله الموسوم بـ مشروع الحزام والطريق الصيني، الصادر عن مجلة دراسات الشرق الأوسط؛ فقد ركز على أهداف ومكاسب وإنعكاسات من مشروع الحزام والطريق، أما الباحث الخطيب أحمد حسين في مقاله الموسوم بـ " الإستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الإقتصاد الدولي " فقد إعتبر مبادرة الحزام والطريق بطرح إطار للتعاون مع دول الآسيان والغرض منه هو إنشاء صيغة للتعاون بين الطرفين.

تبرير الدراسة:

إستنادا إلى الإشكالية المطروحة والفرضيات الموضوعية قمنا بتقسيم هذه الدراسة إلى ثلاث فصول، حيث يتطرق الفصل الأول إلى الإطار المفاهيمي والنظري لمشروع الحزام والطريق الصيني، حيث يتضمن هذا الفصل ثلاث مباحث يشير المبحث الأول إلى ماهية مشروع الحزام والطريق الصيني ويندرج تحته ثلاثة مطالب ويتم من خلاله عرض تاريخ ومضمون مشروع الحزام والطريق الصيني، أما بالنسبة إلى المبحث الثاني مضامين وأهداف مشروع الحزام والطريق الصيني ويندرج تحته ثلاث مطالب الأول أبعاد وأسس مشروع الحزام والطريق الصيني والثاني أهداف ومكاسب المشروع الصيني والثالث ركز على أدوات تنفيذ مشروع الصيني، أما بالنسبة للمبحث الثالث يتطرق إلى النظريات المفسرة لمشروع الحزام والطريق الصيني يتضمن أربع مباحث ويشير المطلب الأول إلى النظرية الواقعية ومرورا إلى المطلب الثاني النظرية النيوليبرالية والمطلب الثالث النظرية البنائية والمطلب الرابع أدرج على أهم النظريات وهي نظرية الجيوبوليتيكية المفسرة لنطاق توسع البري والبحري لمشروع الحزام والطريق الصيني.

أما الفصل الثاني فيتناول تقييم مشروع الحزام والطريق الصيني حيث يتضمن ثلاث مباحث الأول يتضمن مسارات وممرات مشروع الصيني ويندرج من ثلاث مطالب الأول ممرات ومسارات المشروع الصيني مرورا إلى الثاني ركز على أهمية آثار السلبية والايجابية لمشروع الحزام والطريق الصيني والثالث يركز على فرص إنجاح وفشل مشروع الحزام والطريق وبالنسبة للمبحث الثاني يتضمن تأثير انعكاسات مشروع الحزام وطريق الصينية على الإقتصاد العالمي و الثالث يتضمن مواقف القوى الإقليمية و الدولية و المشاريع المنافسة لمشروع الحزام والطريق الصيني.

أما الفصل الثالث فيتناول موقع الجزائر في مشروع الحزام والطريق الصينية يتضمن هذا الفصل ثلاث مباحث الأول أهمية التاريخية والإقتصادية للجزائر بالنسبة لمشروع الحزام والطريق والتعاون الصيني والجزائري حول مشروع الحزام والطريق، المبحث الثاني ركز على أبعاد وآليات التعاون الصيني الجزائري للمشروع الصيني والمبحث الثالث يتضمن إنضمام الجزائر الى مشروع الحزام والطريق وبناء شراكة إقتصادية إستراتيجية مع الصين ويرتكز على فرص وتحديات مكانة الجزائر في إطار مشروع الحزام والطريق.

صعوبات الدراسة:

لا يخلو أي بحث من الصعوبات والمشاكل التي تعيق مساره إلا أنها تزيد من التحفيز على الوصلة في إتمام عمله العلمي، من الصعوبة تناول موضوع جد هام له إرتباطات بعدة تخصصات قلة المراجع التي تتناول مشروع الحزام والطريق الصينية وخاصة الكتب بإعتبار موضوع جديد لا يوجد دراسات كثيرة سابقة، حتما علينا الإطلاع على مختلف المراجع خاصة المواقع الإلكترونية لإيجاد معلومات مهمة لإثراء هذا الموضوع.

:

الإطار المفاهيمي والنظري لمشروع الحزام والطريق الصيني

إن مبادرة الحزام والطريق الصينية هي مبادرة لإحياء الطريق الحرير القديم من خلال شبكات من الطرق البرية والبحرية وأنابيب النفط والغاز والخطوط الكهربائية والانترنت والمطارات، لخلق نموذجاً من التعاون الإقليمي والدولي وهي إستراتيجية تنموية طويلة الأجل أطلقها الرئيس الصيني عام 2013 لتصبح المحرك الرئيسي للسياسة الصينية الداخلية والخارجية، تدخل في إطار استراتيجية القوة الناعمة من أجل تعزيز مكانتها في العالم.

كما بدأت الصين تعرض حلمها الكبير على العالم، المرتبط بمشروع طريق الحرير الجديد؛ يذكر الصينيون من خلال هذا المشروع بطريق الحرير الذي كان يربط بلدهم مع أوروبا بين القرن السابع والقرن الثالث عشر في عز إزدهار الحضارة الصينية، وتماشياً مع ذلك تستعيد مبادرة الحزام والطريق الصينية الأهمية التاريخية لطريق الحرير، والذي كان حلقة وصل في التواصل والتجارة والتفاعل بين الحضارات، أما الصيغة المعاصرة من هذا الطريق، فالهدف منها هو تعزيز السياسات الاقتصادية والخارجية للصين، وترجع جذور هذه المبادرة إلى النجاح الإقتصادي الذي تتمتع به الصين من جراء الإعتماد على تطوير منشآت البنية التحتية.

كما تسعى المبادرة إلى محاكاة الإستراتيجية الاقتصادية خارج حدود الصين، وتهدف إلى تحقيق ذلك من خلال محاولة إنشاء مسارات تجارية برية وبحرية تربط بين الصين وأوروبا عبر المرور في آسيا وإفريقيا إلى المساعدة في رفع معدلات نموها، ولا سيما في وسط وغرب الصين، وكذلك رفع معدلات النمو في البلدان الأخرى، لذلك تتضمن الدراسة إلى التعرف على مضمون المبادرة وأسباب طرح أدوات التنفيذ التي تنتطلع عليها الصين، وكذلك تحديد الأهداف ومكاسب مشروع الحزام والطريق الصينية.

المبحث الأول: ماهية مشروع الحزام والطريق الصيني

قطعت الصين أشواط طويلة لكي تدخل مرحلة أخرى في مشروعه الضخم والمتمثل في مشروع "الحزام والطريق" الذي يقوم على تحديث فكرة طريق الحرير القديم الذي كان يمتد من الصين إلى أوروبا لتبادل الحرير من الشرق بمنتجات من أوروبا وحوض البحر المتوسط لكن مشروع الحزام والطريق هذه المرة جاء بشكل أكثر عصرية وضخامة حيث يهدف إلى تغيير خريطة العالم بشق طريقين إحدهما بري ويمتد من الصين إلى آسيا الوسطى حتى البحر المتوسط وأوروبا، والثاني خطوط بحرية تمر بمجمعات تجارية وصناعية ومناطق حرة.

المطلب الأول: الإطار التاريخي لمشروع الحزام والطريق الصيني

يرجع تاريخ طريق الحرير إلى أكثر من 2000 سنة ويمتد طوله إلى أكثر من 10000 كيلومتر، وهو يُمثل مجموعة الطرق المترابطة التي كانت تسير فيها القوافل والسفن قديماً بين الصين وأوروبا منذ أيام أسرة هان (منذ نحو 200 عام ق. م)، والذي ربط بين كل من الصين والهند والإمبراطورية الفارسية والدول العربية واليونان القديمة إلى جانب روما القديمة، وعزز التبادلات الحضارية بين آسيا وأوروبا وإفريقيا، وقد كان له تأثير كبير في ازدهار ونشر العديد من ثقافة الحضارات المختلفة كالحضارة الصينية والمصرية والهندية والرومانية¹.

وأطلق عليه تلك التسمية من قبل العالم الجغرافي الألماني "فرديناند فون ريشتهوفر" في عام 1877، كون الحرير كان يمثل النسبة الأكبر في التجارة بين الدول في ذلك الوقت، حيث يُشير طريق الحرير القديم إلى الطريق الذي يبدأ من مدينة "شيان"، والتي كانت تعرف قديماً باسم "تشنغان" وكانت عاصمة قديمة للصين لأكثر من 10 أسر متتالية حاکمة عبر تاريخ الصين القديم، كما يمر الطريق عبر ممر "قاسو"، والذي كان يعرف في التاريخ القديم باسم ممر "خهشي" وماراً أيضاً بمنطقة "شانشان".

وباعتباره طريقاً تجارياً ربط الصين بالعالم الغربي في الأزمنة القديمة، فهو يمتد من المراكز التجارية في شمال الصين، حيث ينقسم إلى فرعين: الفرع الشمالي يمر عبر شرق أوروبا وشبه جزيرة القرم حتى البحر الأسود وصولاً إلى البندقية، أما الفرع الجنوبي فيمر عبر العراق وتركيا وصولاً إلى البحر المتوسط،

¹ إسلام عيادي، زينب عبد الله وآخرون، "مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية، برلين، ألمانيا، 2019، ص5

أو عبر سوريا إلى مصر وشمال إفريقيا، وقد توقف طريق الحرير كخط ملاحى مع حكم العثمانيين في القسطنطينية، ولكن في مطلع التسعينيات ظهرت محاولات لإنشاء طريق الحرير الجديد،¹ من بينها ما عرف بالجسر البري الأوروبي الآسيوي، الذي يربط بين الصين وكازاخستان ومنغوليا وروسيا وصولاً إلى ألمانيا عبر السكك الحديدية، ولكن في سبتمبر 2013 وضمن زيارة إلى كازاخستان أعلن الرئيس الصيني شي جين بينج عن خطة لتأسيس طريق حرير جديد يصل الصين بأوروبا عرف بحزام واحد طريق واحد.

يُعد طريق الحرير البري الطريق الرئيسي بعد قيام الإمبراطورية الصينية-الإمبراطور السابع لإمبراطورية "هان" وكان له الفضل الكبير في العديد من التوسعات الخاصة بمملكته-من خلال إرسال تشانغ تشيان (164-114 ق.م) لأول مبعوث صيني لأسرة هان الغربية (206 ق.م - 24 م) إلى آسيا الوسطى، إذ رأى في أفغانستان والتي عرفت قديماً بإسم "سوق داشيا" العكاز المصنوع من الخيزران وقماش شو المصنعين في جنوب غربي الصين.²

كما قاد "تشانغ تشيان" عام 138 قبل الميلاد وفداً مكوناً من ما يقارب من 100 شخص من مدينة تشانغان (شيان) حالياً إلى مناطق آسيا الوسطى، في عام 119 قبل الميلاد، حيث أرسل الإمبراطور هان وو دي (عام 156 ق.م - 87 ق.م) المبعوث "تشانغ تشيان" إلى المناطق الغربية للمرة الثانية، كما زار العديد من الدول في المناطق الغربية، بينما أرسلت دول المناطق الغربية مبعوثين إلى مدينة تشانغان، مما أدى إلى زيادة التبادلات والاتصالات بين أسرة هان والمناطق الغربية، وبالمقابل أرسلت أسرة هان الشرقية (25 - 220م) في عام 73 م "بان تشاو" (32 - 102م) إلى المناطق الغربية، وكان "بان تشاو" قد أرسل "قان ينغ" إلى الإمبراطورية الرومانية، الذي كان قد وصل إلى منطقة الخليج العربية، أما في سنة 166 م، فقد جاء مبعوث من الإمبراطورية الرومانية إلى مدينة لويانغ، بالشكل الذي مثل أول تبادل دبلوماسي للدول الأوروبية مع الصين.

وقد كانت كل من بيزنطة وسوريا ومصر تمثل مراكز النسيج الرئيسية في الإمبراطورية الرومانية في الفترة الممتدة من القرن الثالث إلى الرابع الميلادي، وفي البداية كان الرومان يصنعون الملابس المزخرفة

¹ زينب عبد الله، الإطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، (المركز

الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية)،: برلين، ألمانيا، 2019، ص5

² أحمد سلام، "مبادرة الحزام والطريق والحاضر والمستقبل"، تم نشره بتاريخ 24 أبريل 2019، بتاريخ 27 أبريل

<https://www.sis.gov.eg/Story/190307?lang=ar:2021>

من الحرير الصيني الخام، حيث كان الحرير أشهر سلعة تُصدّرها الصين عبر طريق الحرير، كما كان الصينيون يقدمون الحرير كهدية تعبيراً عن الصداقة، وكان القادة في الدول الغربية يعتزّون بإرتداء الحرير الصيني الملون، وكانت "كليوباترا" ملكة مصر تستقبل المبعوثين وهي ترتدي الملابس المصنوعة من الحرير الصيني، كما تم اكتشاف الحرير الصيني في مقبرة فرعونية يرجع تاريخها إلى أكثر من ألف سنة قبل الميلاد، كذلك يؤكد اكتشاف حجر اللازورد الذي يُستخرج في أفغانستان ويرجع تاريخه إلى أكثر من خمسة آلاف سنة -وهو ما يثبت بأن المصريين مارسوا التجارة عبر طريق الحرير القديم¹.

من جهة أخرى استخدم طريق الحرير القديم في التجارة عبر العصور المختلفة، حيث شهد هذا الطريق فترات من الازدهار تارة وفترات من الركود تارة أخرى، فمنذ فترة حكم أسرة هان الإمبراطورية (206-220 ق.م) شهد طريق الحرير القديم أوج إزدهاره، وفي فترة حكم أسرة تانغ (618-907م) شهد طريق الحرير تطوراً سريعاً، حيث تُشير بعض الكتابات إلى أن عدد العرب والفرس الذين إستقروا في الصين وصل عددهم إلى 4000 شخص، أما في عام 879 م فقد كان عدد المسلمين واليهود والمسيحيين والمجوس يتراوح عددهم ما بين 120-200 ألف شخص، وهو الأمر الذي يوضح بأن التبادلات والاتصالات بين الصين ودول آسيا الوسطى وآسيا الغربية كانت كبيرة، وهو ما يفسر إستقرار عدد من أبناء تلك المناطق في الصين².

كما انتقل مركز اقتصاد الصين إلى الجنوب بعد أسرة تانغ، حيث ازدادت التجارة الخارجية في جنوبي الصين، مما عزّز ازدهار طريق الحرير في جنوبي الصين إلى جانب طريق الحرير البحري، مما جعل "قوانغتشو" و"تشنغدو" و"تشيانغتشو" مدناً اقتصادية كبيرة في جنوبي الصين، وفي القرن الثالث عشر قاد جنكيز خان (1162-1227م) الفرسان المغول لغزو آسيا الشمالية، فعاد طريق الحرير البري إلى الظهور من جديد، ووصل المغول إلى آسيا الغربية، ونشطت التجارة بين الصين وأوروبا.

كما تعرض طريق الحرير لحالة من الركود التدريجي، بعد حكم أسرة يوان (1271-1368م)، بسبب إحتلال الدولة العثمانية للقسطنطينية عاصمة الإمبراطورية الرومانية، فصارت التبادلات التجارية بين أوروبا

¹ أحمد سلام، مبادرة الحزام والطريق التاريخ والحاضر والمستقبل، تم نشره بتاريخ: 24 أبريل 2019، تم الاطلاع عليه بتاريخ

27 أبريل 2021: <https://www.sis.gov.eg/Story/190307?lang=ar>

² مرجع سابق.

والصين أكثر صعوبة، ولكن بعد اكتشاف "فاسكو دا جاما" لطريق رأس الرجاء الصالح بالمحيط الهندي في عام 1498، تحوّل الإهتمام إلى الطريق البحري.

ويتكون طريق الحرير من ثلاثة خطوط:¹

1-الخط الأول: الطريق البري الذي سلكه تشانغ تشيان مبعوث أسرة هان الغربية، ويبدأ من مدينة تشانغان (شيان) ويعبر ممر خشي ومنطقة شينجيانغ ويصل إلى آسيا الوسطى والغربية وصولاً إلى أوروبا.

2-الخط الثاني: "طريق الحرير من جنوب غربي الصين" في الأزمنة القديمة، فُتِحَ في جنوب غربي الصين طريقاً تجارياً يبدأ من مدينة تشنغدو ويمر بمقاطعة يونان وميانمار والهند وباكستان ويمر بآسيا الوسطى وصولاً إلى أوروبا.

3-الخط الثالث: هو طريق مروج شمالي الصين الذي يتكون من خطين، الخط الشمالي يبدأ من هضبة سيبيريا شرقاً، ويعبر هضبة منغوليا وبحر آرال وبحر قزوين والبحر الأسود ويصل إلى شرقي أوروبا، أما الخط الجنوبي فيبدأ من لياوهاي ويسير مع السفح الشمالي لجبال تيانشان ويصل إلى آسيا الوسطى وغربي آسيا وشرقي أوروبا.

4-الخط الرابع: هو طريق الحرير البحري حيث فتح الصينيون هذا الطريق في عهد أسرة هان (206 ق.م - 220 م)، ويبدأ من مقاطعة قوانغدونغ ويصل إلى الهند، وبعد حكم أسرة سونغ (960-1279) أصبحت الطرق البحرية التي تبدأ من مدينة قوانغتشو وتشيوانتشو وهانغتشو متطورة بشكل كبير، كما يمر هذا الطريق بمضيق ملقا وشبه القارة الهندية والمحيط الهندي وبحر العرب، ويصل إلى الإمبراطورية العربية حتى السواحل الشرقية لإفريقيا، حيث يحمل طريق الحرير البحري لقب طريق الفخار والخزف البحري أو طريق التوابل البحري.

كما إرتبط طريق الحرير القديم بمجموعة من الشخصيات الشهيرة الصينية والأجنبية، وأهمها:²

¹ أحمد سلام، مبادرة الحزام والطريق التاريخ والحاضر والمستقبل، المرجع السابق

1- تشانغ تشيان: كان له الفضل فتح طريق الحرير القديم رسمياً في عام 138 قبل الميلاد، حيث أرسل الإمبراطور وو دي لأسرة هان (156 - 87 ق. م) تشانغ تشيان إلى المناطق الغربية، للتواصل مع أبناء يويتشي الذين طردهم أبناء الهون من ممر خشي إلى المناطق الغربية، كما قاد تشانغ تشيان أكثر من 100 شخص إلى الغرب، وقد أسره أبناء الهون وهو في طريقه وظل أسيراً لمدة 11 عام، ولكنه لم ينس مهمته فحاول الهرب، ووصل في الأخير إلى يويتشي، ولكن بعد عودته إلى تشانغان نقل تشانغ تشيان ما رأى وما سمع في المناطق الغربية إلى الإمبراطور وو دي، ونقل رغبة أبناء يويتشي في التواصل مع أسرة هان.

2- الراهب كوماراجيفا(334-413): ترهبين وعمره سبع سنوات وتعلم وأمن بالبوذية، وكان له فضل نشر البوذية في مختلف دول المناطق الغربية، وفي عام 382 جاء إلى الصين وأشرف على ترجمة الأسفار البوذية في تشانغان، فتمت ترجمة 35 كتاباً في 294 مجلداً.

3- ماركو بولو: مستكشف وُلد في أسرة تعمل بالتجارة في إيطاليا - البندقية - وسافر مع أبيه وعمه إلى الصين وكان عمره آنذاك 17 عاماً عابراً منطقة الشرق الأوسط، وقد استغرقت هذه الرحلة أربعة أعوام، وبعد عودته إلى بلاده، نشر كتابه الموسوم بـ "رحلة ماركو بولو"، الذي سجل فيه ما رآه وسمع عنه في أعنى وأكبر دولة شرقية "الصين"، مما أثار تطلعات الأوروبيين إلى الشرق، وأثر تأثيراً عظيماً في فتح الخطوط البحرية الجديدة، حيث رسم علماء الجغرافيا في الغرب "خريطة العالم" وفقاً لوصفه في الكتاب.

بالمقابل، ومنذ أن أطلق الرئيس الصيني "شي جين بينغ" من خلال زيارته إلى كازاخستان سنة 2013 مبادرته الموسومة بـ البناء المشترك للحزام الإقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري المعروف بإسم "حزام واحد وطريق واحد" وهذا المشروع يشكل المحرك الأساسي للسياسة الصينية داخليا وللدبلوماسية الصينية خارجيا، حيث أدرج رسمياً ضمن خطة أعمال الحكومة عام 2014، ومنذ ذلك الوقت أصبح يُعقد من أجله المؤتمرات والندوات، وتُفرد له وسائل الإعلام والأدوات والآليات التي يتم إستخدامها للوصول إلى أهداف مستقبلية لخدمة المصلحة الوطنية الصينية¹.

كما تم تقديم العديد من التقارير والتحليلات وأصبحت الصين تستضيف قمة خاصة للمشروع يحضره نحو 28 رئيس دولة، وبالإضافة إلى نحو 1200 شخصية وممثلين عن نحو 60 منظمة إقليمية ودولية

¹ باهر مضخور، إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، بغداد، العدد 67 (2016):

ومدراء شركات ورواد أعمال وخبراء وصحفيون من 110 دولة، وفي الحقيقة فإن الرئيس الصيني "شي جين بينغ" لم يكن أول من أطلق هذا المشروع، حيث سبقه قبل ذلك رئيس الوزراء الصيني الأسبق "Lipeng لي بيغ" بعشرة أعوام خلال جولة له في دول آسيا الوسطى عام 1994، حيث أن هذه الفكرة راودت أيضا رئيس الوزراء الياباني "هاشيموتو" عام 1997 الذي هدف إلى تعزيز التعاون بين بلاده ودول آسيا الوسطى وجنوب القوقاز والهند، من جهتها قد اقترحت فكرة مشابهة عام 2002 تحت اسم "ممر موصلات شمال-جنوب" يربط الهند بروسيا عبر إيران والقوقاز¹.

كما إقترح الإتحاد الأوروبي عام 2009 ما عُرف باسم "برنامج طريق الحرير الجديد" لمد خط أنابيب ينقل الغاز الطبيعي منسيا الوسطى إلى أوروبا، وذلك بهدف تقليل الاعتماد على الغاز الروسي، ولم تكن الولايات المتحدة بعيدة عن مثل هكذا مبادرات، فقد اقترحت عام 2011 إستراتيجية طريق الحرير الجديدة أو ما عُرف في حينه بإسم "طريق الحرير الحديدي"، الذي يهدف إلى بناء شبكة خطوط حديدية لتعزيز التعاون الاقتصادي بين أفغانستان وجمهورية آسيا الوسطى إلى جانب دول جنوب آسيا.

كما انتهجت الصين سياسة الإصلاح والانفتاح عام 1978 بهدف تعزيز وتنمية الاقتصاد الاشتراكي ذو الخصائص الصينية، كما أن تعميق الإصلاح والانفتاح الشامل يتطلب إقامة علاقات أوسع وأشمل إقليميا ودوليا، وبغية إستكمال سياسة الإصلاح والانفتاح ينبغي تبني سياسات حديثة وواقعية، كإستراتيجية الحزام والطريق"، فمن الناحية التشريعية وضمن قرارات اجتماعات الدورة الكاملة الثالثة للجنة المركزية الثامنة عشرة للحزب الشيوعي الصيني المنعقدة في المدة الممتدة ما بين 9-12 تشرين الأول من سنة 2013 في بكين، حيث نتج عنه الإقرار بأهمية تشكيل نظام اقتصادي منفتح عبر القيام بالإجراءات التالية:

- 1-ينبغي إقامة أجهزة مالية للتنمية
- 2-الإسراع ببناء شبكات الاتصال والنقل التي تربط بين الصين وبين الدول المجاورة والبنية التحتية الإقليمية
- 3-تدعيم بناء الحزام الإقتصادي لطريق الحرير الذي يمر به طريق الحرير البحري حتى يتم تشكيل وضع جديد من الانفتاح على الأصعدة كافة²

بالمقابل فقد تجسدت هذه القرارات من بينها فكرة " الحزام والطريق" خلال زيارة رئيس مجلس الدولة الصيني "لي كه تشيانغ" إلى دول جنوب شرق آسيا بتاريخ 2013/10/9 طرح إطارا للتعاون مع دول منظمة الآسيان يهدف إلى إنشاء صيغة للتعاون بين الطرفين، وهذا خلال العشر سنوات المقبلة وأهمها:

¹ Global affaires magazine, une 4,2011 at:

<http://www.diplomaticourier.com/news/regions/asia/200-the-new-iron-silk-road>

²Global affaires magazine, op-cit

- 1-تبنى إستراتيجية الحزام الإقتصادي لطريق الحرير وبنك الإستثمار الآسيوي للبنية التحتية
 - 2-دفع التعاون البحري وبذل جهود مشتركة لبناء طريق الحرير البحري للقرن 21
 - 3-الإسراع في بناء البنية التحتية المترابطة بين الجانبين.
 - 4-حسن الاستفادة من الآليات القائمة مثل لجنة التعاون لربط البنية التحتية بين الصين ومنظمة الآسيان لدفع مشروع سكك حديد في عموم آسيا.
 - 5-العمل على إنشاء " بنك الإستثمار الآسيوي للبنية التحتية، حيث يوفر إطارا للتمويل لربط البنية التحتية بين دول الآسيان ودول المنطقة.
- وفي نهاية تشرين الثاني من سنة 2014 قام الرئيس الصيني " شي جين بينغ" بزيارة دول آسيا الوسطى وجنوب شرق آسيا، إذ دعا إلى البناء المشترك لـ " الحزام الاقتصادي لطريق الحرير¹ " و " طريق الحرير البحري " في مجال الحزام الاقتصادي لطريق الحرير مع دول آسيا الوسطى حيث طرح الرئيس الصيني عدة نقاط تتمثل في:

- 1-تشكيل تعاون إقليمي كبير تدريجياً²
 - 2-تعزيز التواصل بشأن السياسات وتعزيز ربط الطرق وتعزيز تسهيل إنسياب التجارة
 - 3-تعزيز التداول النقدي وتعزيز الاتصالات الودية بين الشعوب.
- كما أن الرؤية الأكثر وضوحاً تولدت من أفكار " شو شن دا" نائب رئيس الهيئة الوطنية العامة للضرائب في الصين، الذي قدمها كمقترح لوزارة التجارة الصينية تحت عنوان "خطة مارشال الصينية" المعروفة لوزير الخارجية الأميركي جورج مارشال لمساعدة الدول الأوروبية في إعادة إعمار ما دمرته الحرب العالمية الثانية وبناء اقتصادها من جديد³
- وفي عام 2008 جاءت مبادرة "شو كرد" الصيني على الأزمة المالية والركود الإقتصادي العالمي وتقوم الفكرة على إستخدام الإحتياطي الإستراتيجي الصيني من العملة لمنح قروض إلى الدول النامية، تستخدم لبناء مشاريع تنفذها شركات صينية في تلك الدول، وسرعان ما تلقف الرئيس الصيني "شي جين

¹ باهر مضخور، إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، بغداد، العدد67، (2016): ص8

³ شي جيف بينغ، حول حكم الإدارة، دار النشر بالغات الأجنبية، بكين، الصين، الطبعة الأولى، 2014، ص 307
<http://readerbook.club/?p=%D8%B4%D9%8A%>

³ باهر مضخور، إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، بغداد، العدد67، (2016): ص9.

بينغ "الفكرة وتم تطويرها بعد سلسلة من النقاشات وجلسات العصف الذهني في أروقة مراكز البحث وأوعية الفكر الحزبية والحكومية الصينية لتتبلور فيما عرف بـ "مشروع الحزام والطريق".

كما نجحت الصين في تعزيز هذه المبادرة التاريخية من خلال الحفاظ على روح الترابط والتفاهم الإقليمي للشعوب المشاركة فيها، وتعزيز مناخ مناسب لتفاهمات، وتؤدي بالصين إلى توسيع مشاريعها الضخمة مع الدول المشاركة في مشروع الحزام والطريق كالملاحة والطاقة والسكك الحديدية، الطرق ووسائل الاتصالات وغيرها¹.

وحسب الإحصاءات والمعلومات والحقائق المتوافرة للنجاحات المتحققة لمبادرة الحزام والطريق فإن:

1- الشركات الصينية قدمت مساهمات ومساعدات ملموسة في بناء (56) منطقة تعاون إقتصادي وتجاري

في (20) دولة على طول المبادرة الصينية، وحقق ذلك عائدات ضريبية بلغت أكثر مليار دولار أمريكي

2- تحقيق أكثر من (160) ألف فرصة عمل دولية

3- تعزيز التبادلات الثقافية والإعلامية والإنسانية والسياحية الصينية مع الدول الأخرى، ليعود ذلك بالنفع

على البلدان المشاطئة لطريق المبادرة

4- أفضى نجاح المبادرة إلى الشروع بتأسيس (شبكة تجارة وبنية أساسية) تربط آسيا بأوروبا وإفريقيا، تشتت

تجزؤها على طرق التجارة القديم، بغبة الحفاظ على زخم الإندفاعية التاريخية للمبادرة الجديدة لتشمل بفوائدها

العالم أجمع

5- تحولت المبادرة إلى ينبوع عالمي هو الأول من نوعه للبشرية جمعاء من حيث الأعمال والإستثمارات.

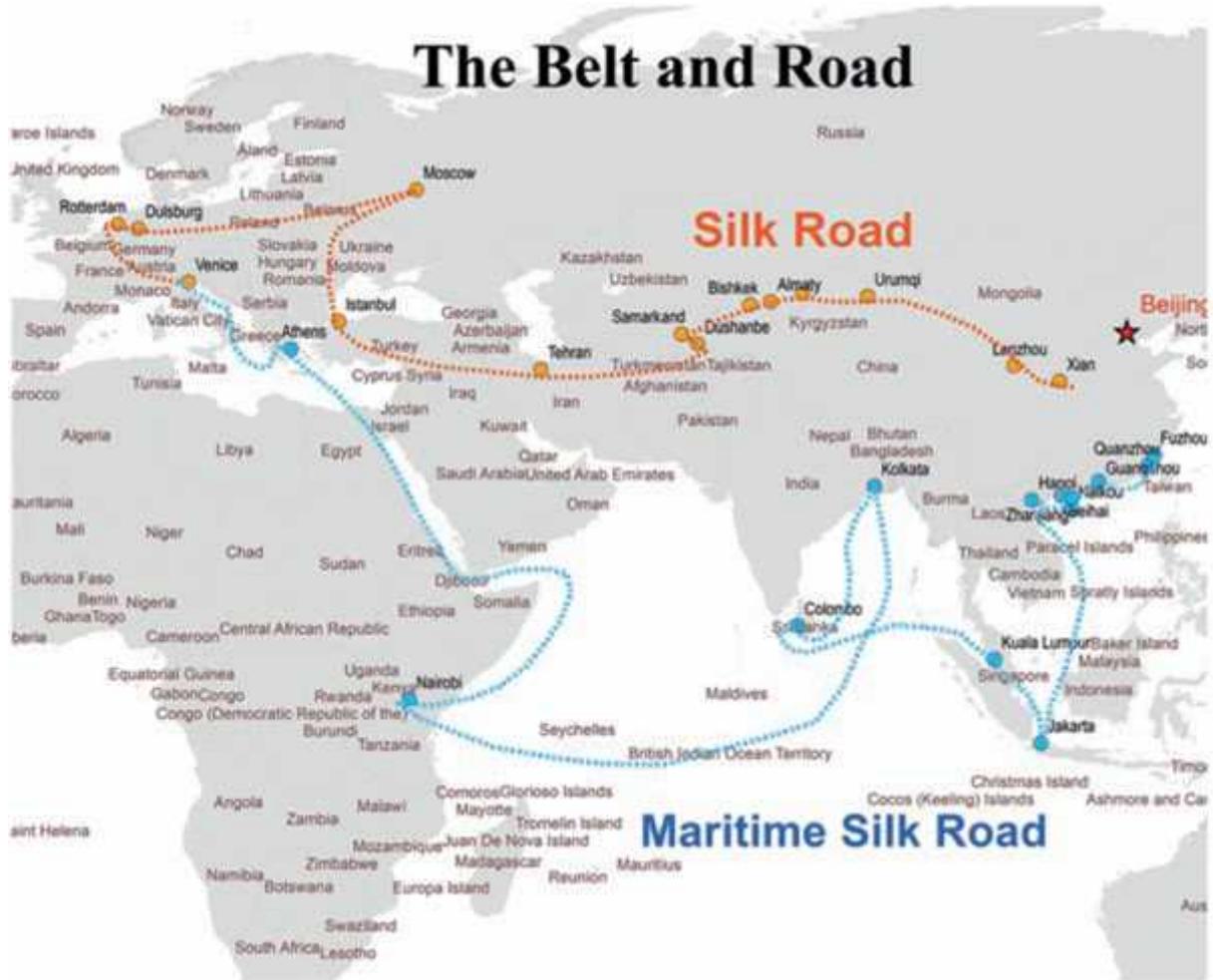
¹مروان سوداح، موقع مبادرة الحزام والطريق بعيون عربية، تم نشره بتاريخ: 10 مارس 2017، تم تصفحه بتاريخ: 16 أكتوبر 2018

<https://www.chinesebeltandroad.com/?p=155>

المطلب الثاني: مفهوم ومضمون مشروع الحزام والطريق الصيني

تشكل مبادرة الحزام والطريق التي أعلنت عنها الصين عام 2013 مشروعاً ضخماً بكل المقاييس، غير أنها ورغم رؤيتها العالمية يصعب فيها بسبب تداخل عدد من المتغيرات والمحددات وضع اليد على معنى واضح لماهية المقصود بالحزام والطريق رغم وجود العديد من المذكرات الموقعة بين الصين ودول أخرى أطراف في هذه المبادرة¹.

خريطة رقم (1): تبين الخريطة باللون البرتقالي خط الطريق البري وباللون الأزرق خط الطريق البحري



المصدر: العولمة الصينية ومبادرة الحزام والطريق، متوفر على الرابط:

<https://trendsresearch.org/ar/insight>

¹ هيثم عين الناس، "العولمة الصينية ومبادرة الحزام والطريق"، عرض وتلخيص كتاب، العربية، 2020 ص 15، متوفر على الرابط: <https://trendsresearch.org/ar/insight>

كما أطلق الرئيس الصيني أطلق الرئيس الصيني " شي جين بينغ" مشروعاً إستراتيجياً شاملاً طويل الأجل في عام 2013 يهدف إلى ربط الصين بجنوب شرق آسيا ووسط آسيا والشرق الأوسط وأوروبا وإفريقيا من خلال طريقين رئيسيين " حزام طريق الحرير الاقتصادي البري وطريق الحرير البحري"¹، بالمقابل يقصد "بالحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري" بناء شبكة شاملة متفرعة عن طريق الحرير الأساس الذي يبدأ من الصين ومن ثم ربطها مع وسط آسيا وروسيا وتركيا وأوروبا والبحر الأبيض المتوسط، كما تربطها بجنوب شرق آسيا وجنوب آسيا ومحيط الهندي، كما يقصد "بالطريق الحرير البحري" بناء شبكة بحرية تستهدف ربط الساحل الصيني بأوروبا عبر الصين الجنوبي والمحيط الهندي وقناة السويس والبحر الأبيض المتوسط بطريق واحد وصولاً إلى الساحل الإفريقي وربط الساحل الصيني ومنطقة جنوب شرق آسيا والباسيفيك².

ويركز المشروع على تشييد شبكات من الطرق وسكك الحديد وأنابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية والانترنت ومختلف البنى التحتية، إلى جانب إنشاء مؤسسات بديلة لمؤسسات الحكومة العالمية كبنك التنمية التحتية الآسيوية الذي يعتبر كبنك عالمي لآسيا، وبنك التنمية الجديد المعروف بإسم بريكسو صندوق طريق الحرير³.

¹باسم راشد، تداعيات مبادرة الحزام والطريق على توازنات الشرق الأوسط؛ متاح على الرابط: <https://www.academia.edu>

²باهر مضخور، إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، بغداد، العدد 67، (2016): ص5

³Chinas foreign policy external relations (European parliament: Directorate General for external policies,2015) P13

خريطة رقم (2): تبين طريق الحرير القديم



المصدر: <https://russiasperiphery.blogs.wm.edu/central-asia/general/silk-road>

يُعتبر مشروع الحزام والطريق مدخلا إستراتيجية الصين لدمج الإقتصاد الصيني بالإقتصاد الدولي، حيث تعتمد الصين على هذا المشروع في ربط قارات العالم بشبكة من خطوط وطرق النقل بهدف تعزيز التعاون التجاري والاقتصاد الدولي، حيث قام الرئيس الصيني " شي جين بينغ" في سنة 2013 بطرح مبادرتين اقتصاديتين " الحزام الاقتصادي لطريق وطريق الحرير البحري للقرن 21 حيث سميا باسم مشروع الحزام والطريق ويشمل المشروع المنطقة بطول طريق الحرير القديم الذي كان في حقيقة الأمر عبارة عن مجموعة مختلطة من الطرق والسكك الحديدية والممرات التي سهلت التبادل الاقتصادي والثقافي في أنحاء أوراسيا¹.

كما تشمل مبادرة الحزام والطريق قارات آسيا وأوروبا وإفريقيا بربط مجموعة كبيرة ومتباينة من الإقتصاديات الغنية النشطة اقتصاديا، حيث تقوم فكرة "الحزام والطريق" من خلال زيارة رئيس مجلس الدولة

¹محمود إدريس الصيني، معرفة حقيقة الحزام والطريق، مؤتمر أفق التعاون العربي الإفريقي الصيني حول مبادرة الحزام والطريق، نوفمبر 2017، الخرطوم، ص 21

الصيني "لي كه تشياتغ" إلى دول جنوب شرق آسيا في عام 2013 حيث قام بطرح إطار للتعاون مع دول الآسيان والغرض منه هو إنشاء صيغة للتعاون بين الطرفين خلال عشر سنوات المقبلة¹، كما خصص الرئيس الصيني للمشروع حوالي 124 مليار دولار وقد صرح وزير التجارة الصيني بأن بلاده ستستورد منتجات بقيمة تريليوني دولار من الدول المشاركة في المشروع لمدة خمس سنوات.

وبالإضافة إلى أن "مشروع الحزام والطريق يشمل بناء طرق بحرية وبرية تساعد على تعميق التجارة والاستثمارات الصينية بما يتيح الوصول إلى مختلف مناطق العالم، وربط كافة المناطق بالاقتصاد الصيني وإيجاد ممرات بديلة للطرق التقليدية لمرور السلع والبضائع، حيث أن المضمون الرئيسي لبناء الحزام والطريق يتمثل في خمس نقاط أساسية تبرز التعاون العلمي القائم على المشاريع المفصلة والمتمثلة في:

1- تواصل الأعمال: البحث في سبيل تسهيل التجارة والاستثمار ووضع ترتيبات ملائمة تساعد على إزالة الحواجز التجارية والاستثمارية ورفع سرعة الدورة الاقتصادية والإقليمية فوجودها يطلق بشكل كامل الإمكانيات الكامنة للدول الواقعة في الحزام والطريق في مجالات التجارة والاستثمار

2- تناسق السياسات: عبر إجراء التواصل الوافي حول الاستراتيجيات والسياسات الخاصة بالتنمية الاقتصادية بما يحقق الالتحام العضوي بين هذه الاستراتيجيات على أساس مبدأ "إيجاد قواسم مشتركة بين الاختلافات" وذلك برسم خطط والإجراءات للتعاون الإقليمي²

3- تفاهم العقليات: فالصين والدول ذات صلة بالمبادرة بحاجة إلى توطيد القاعدة الشعبية للعلاقات الرسمية وتعزيز التواصل والتحاور بين مختلف الحضارات والتبادل الودي بين شعوب الدول وخاصة على مستوى الفئات المجتمعية الأساسية بما يعزز الفهم المتبادل والصداقة التقليدية بينها.

4- ترابط الطرق: فالصين والدول ذات الصلة بحاجة إلى البحث الإيجابي في تحسين البنية الأساسية العابرة للحدود في مجال المرور، وإتخاذ خطوات تدريجية لتكوين شبكة للنقل والمواصلات تربط مختلف المناطق دون الإقليمية في آسيا حيث تربط آسيا وأوروبا وإفريقيا.

¹محمود إدريس الصيني، معرفة حقيقة الحزام والطريق، مؤتمر أفاق التعاون العربي الإفريقي الصيني حول مبادرة الحزام والطريق، نوفمبر 2017، الخرطوم، ص 22

المطلب الثالث: أسباب طرح مشروع الحزام والطريق

توجد عدة أسباب تسعى الصين إلى تحقيقها من خلال طرح "مشروع الحزام والطريق"، منها ما يتعلق بربط إقتصادها ودمجه بالإقتصاد الدولي بآليات جديدة، بالإضافة إلى إيجاد طرق جديدة لخطوط نقل البترول وممرات عبور التجارة، ومنها ما يتعلق بطبيعة العلاقات الدولية والرغبة في تغيير نمط هذه العلاقات إلى التعددية القطبية بدلاً من الأحادية القطبية بزعامة الولايات المتحدة الأمريكية¹

1- التعددية القطبية:

ترى الصين بأن النظام الدولي الذي تهيمن عليه الولايات المتحدة الأمريكية غير عادل وغير متوازن وهذا لمصلحة الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها، حيث تعمل الصين على تغيير واقع النظام الدولي من الأحادية القطبية إلى التعددية القطبية، فترى بأن التعددية القطبية تسهم في تحقيق السلام والإستقرار والرفاهية في العالم، بما يؤدي إلى بناء نظام إقتصادي وسياسي يتسم بالعدل والعقلانية والمساواة، لذلك فالصين تعمل على الصعيد الدبلوماسي من أجل التوجه نحو التعددية القطبية²

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، خاصة بعد تمكن "اليوان" سنة 2016 من الانضمام لسلة حقوق السحب الخاصة لصندوق النقد الدولي إلى جانب أربع عملات أخرى وهي الدولار الأمريكي و"اليورو" الأوروبي والين الياباني والجنيه الإسترليني، ويمثل استخدام "اليوان" في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في المبادرة خطوة كبيرة تسعى من خلالها الصين لتداول عملتها الوطنية³

3- تداول الأموال:

تعميق التعاون المالي وبناء منظومة للإستقرار النقدي ومنظومة الإستثمار والتمويل وتوسيع النطاق والحجم للمبادلة الثنائية للعملات، وهنا تأتي أهمية بنك الإستثمار الآسيوي للبنية التحتية في دعم إستراتيجية الحزام والطريق إلى جانب بنك التنمية لدول البريكس وصندوق طريق الحرير والسعي لإنشاء هيئة التمويل

¹ علي صلاح، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين إقتصادها بالعالم الخارجي؟ مركز المستقبل للأبحاث والدراسات

المتقدمة، العدد 26، أبو ظبي، 2018، ص 3

² مرجع سابق، ص 4

³ مرجع سابق، ص 4

لمنظمة شنغهاي للتعاون، حيث تهدف الصين من وراء ذلك إلى تقديم هذه المؤسسات المالية كبديل لنظام "بريتون وودز" فهي تعمل على بناء عولمة جديدة مركزها بكين.

4- تعزيز مكانة شركات تكنولوجيا الاتصالات الصينية:

تسعى الحكومة الصينية إلى تشجيع شركاتها العاملة في مجال تكنولوجيا الاتصالات إلى الاستفادة من المشروع، من أجل لعب دور حيوي في إنشاء البنية التحتية لقطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في عدد كبير من دول المشروع، بما يساهم في تعزيز نشاط الشركات الصينية، خاصة شركة "هواوي" فضلاً عن زيادة حصتها السوقية من التجارة الإلكترونية العالمية¹

5- السعي وراء النفط:

تعد الصين المستهلك الثاني للنفط على المستوى العالمي بعد الولايات المتحدة الأمريكية، ومن المتوقع أن تتجاوز الصين الولايات المتحدة وتصبح المستهلك العالمي الأول للنفط عام 2030، حيث وصل الإستهلاك الصيني للنفط عام 2013 إلى 10.399 مليون برميل يومياً، ثم ارتفع إلى 11.490 مليون برميل يومياً عام 2015، وإلى 12.321 مليون برميل يومياً عام 2017 وتتوقع وكالة الطاقة الدولية أن يرتفع الطلب الصيني على النفط ليصل إلى 13.9 مليون برميل يومياً عام 2025، و14.7 مليون برميل عام 2030، كما يرتفع إلى 15.1 مليون برميل يومياً عام 2035، وذلك حسب سيناريوهات الطلب على الطاقة التي اعتمدها الوكالة²

6- الهدف الأمني:

يُركز مشروع الحزام والطريق على الأمن بإعتباره إحدى أولويات التعاون في بكين، ولإستثمارات الصين المتنامية وتزايد أعداد المغتربين الصينيين في البلدان المعرضة للمخاطر، حيث أصبحت بكين مقتنعة بأن عليها أن تأخذ المخاوف الأمنية على طول مسارات BRI، ففي عام 2015 تبنت الصين قانوناً لمكافحة الإرهاب يسمح بالقيام بمهام أجنبية لوحدة جيش التحرير الشعبي الصيني، وفتحت أول قاعدة عسكرية لها في الخارج في جيبوتي التي تعد بمثابة مركز طريق الحرير البحري"، فشركت الأمن الخاصة الصينية تتطور بسرعة وتوفر الحماية لمشروعات BRI، توجّه بكين أيضاً قدراتها التكنولوجية وإنفاذ القانون

¹إسلام عيادي وآخرون، مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الإقتصادي في العالم، المركز الديمقراطي العربي

للدراستات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية، برلين، ألمانيا، 2019، ص79

²مرجع سابق، ص80

والعسكرية إلى البلدان التي يغطيها مكتب التحقيقات الاتحادي بشأن المسائل المتعلقة بالأمن مثل الملاحة عبر الأقمار الصناعية وإدارة الكوارث ومكافحة الجريمة¹.

إن مشروع الحزام والطريق مهم كثيراً بالنسبة للصين، لأنها ستمهد الطريق لمسارات وطرق نقل النفط على المستوى الدولي، وخاصة أنها تربط قارات العالم عبر طرق برية وبحرية ربما تخفض التكاليف في النقل والعبور والوقت، وتتوع إمدادات الطاقة للصين من حيث إيجاد مصادر جديدة للإستيراد، في ظل الأزمات التي تعيشها منطقة الشرق الأوسط والتي تؤثر على حصول الصين على مصادر الطاقة وخاصة النفط، وهذا المشروع ربما يحقق للصين تدويل عملتها (اليوان) من خلال المبادلات التجارية مع الدول المنضمة للمشروع وتعزز عمل الشركات التكنولوجية الصينية على المستوى العالمي، ولعل الهدف الأهم لهذا المشروع بالنسبة للصين هو إنهاء سيطرة الولايات المتحدة الأمريكية على مفاصل السياسة والإقتصاد العالمي، والبدء بنمط جديد لإدارة الإقتصاد العالمي متعدد الأقطاب والفاعلين.

المبحث الثاني: مضامين وأهداف مشروع الحزام والطريق

تؤكد الصين أن هذه المبادرة ترمي إلى تعزيز التعاون الاقتصادي والتوزيع الفعال للموارد، كما تسعى إلى توسيع التكامل بين الأسواق، ومن ثمة تحقيق التنمية الاقتصادية، مما يعود بالنفع على جميع الدول المشاركة فيها، لكن وراء هذا الخطاب تخفي الصين عدة أهداف وأبعاد إستراتيجية، واقتصادية. سيتم توضيحها فيما يلي.

المطلب الأول: أبعاد وأسس مشروع الحزام والطريق

تهدف إستراتيجية "الحزام والطريق" ضمن الأبعاد والأسس المتبعة إلى توسيع نطاق إستراتيجية الحزام والطريق سيتم توضيحها فيما يلي.

البعد الجيوإستراتيجي:

إن إستراتيجية الحزام والطريق الصينية قلب السياسة الخارجية الصينية إلى ما هو جيو إستراتيجي وآخر جيوإقتصادي، فالبعد الجيوإستراتيجي للإستراتيجية الصينية وتكمن بالأساس رغبة الصين بتعزيز الاستقرار والثقة السياسية إقليمياً مع دول الجوار الشرقي والجنوبي، من حيث المشاكل المتأتية من الجوار الغربي، والأهم من الناحية الجيو إستراتيجية هو تسعى الصين في تغيير نمط النظام الدولي الحالي، والانتقال به من نظام تهيمن عليه الولايات المتحدة الأمريكية إلى نظام عالمي متعدد الأقطاب.

¹ علي صلاح، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين إقتصادها بالعالم الخارجي؟ مرجع سابق، ص ص4-5

بقدر تعلق الأمر بمنطقة غرب آسيا وشمال إفريقيا أي منطقة الشرق الأوسط وهذا ما يبيننا، فإن هذه المنطقة قد دخلت في الحسابات الجيوإستراتيجية الصينية الدولية، أي أصبحت منطقة الشرق الأوسط من أهم المناطق خاصة بعد أن تبنت لولايات المتحدة الأمريكية إستراتيجية " إعادة التوازن في منطقة آسيا الباسيفيك أي الانتقال الاستراتيجي الأمريكي من منطقة الشرق الأوسط إلى منطقة آسيا الباسيفيك"¹ إن إستراتيجية "الحزام والطريق" يمكن أن تكون إستراتيجية وفرصة تاريخية بالنسبة لدفع العلاقات العربية الصينية إلى مستويات غير مسبوقة في المجالات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية والأمنية، ومن ثم إلى تحقيق المصالح الحيوية لكل الطرفين من خلال خلق آليات التعاون التي تتشأ مع إستراتيجية " الحزام والطريق الصينية " وهذه الآليات تستهدف إلى تعزيز التعاون في مجال مكافحة الإرهاب والجريمة الدولية وغيرها من القضايا.

إن إستراتيجية " الحزام والطريق الصينية «فان صانع القرار الصيني يرى في منظمة التعاون الإسلامي دورا فريدا بالتأثير على العالم الإسلامي عامة كالشرق الأوسط خاصة تلك الدول التي تدخل ضمن إستراتيجية الحزام والطريق الصينية، وبالتالي تذهب الصين إلى تعزيز علاقاتها الإستراتيجية وتعميقها مع هذه المنظمة بوصفها منظمة دولية متعددة الأطراف وأثبتت وجودها وتأثيرها على الدول الإسلامية منذ عام 2000².

-البعد الجيوإقتصادي:

ف نجد الصين تسعى وعبر دبلوماسية نشطة لتنفيذ إستراتيجية الحزام والطريق خاصة في المجال الإقتصادي، ومن ثم دفع التبادلات الاقتصادية لتصل إلى مستويات عالية عن إقامة المناطق الحرة في مختلف أنحاء العالم، إذ أشارت الإحصائيات الصينية بان الصين قد أنشأت 18 منطقة تجارة حرة مع 18 دولة ومنطقة، وقعت 12 إتفاقية تجارة حرة و 6 إتفاقيات حرة تتفاوض بشأنها³، أما فيما يتعلق بمجال التبادلات التجارية فإن إستراتيجية طريق الحرير البحري لها أهمية إستراتيجية في تعزيز التبادلات التجارية خاصة مع مجموعة دول الآسيان في منطقة جنوب شرقي آسيا، منذ

¹ Gao Zugi , The New Development of China –Middle East Relations Since the Arab Upheaval , Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia) ,Institute of Shanghai International Studies University, Vol.8 ,No.4 December 2014, p78 .

²Ma Lirong &Hou Yuxiang , Analysis on the Potential of Strategic Cooperation between China and OIC under the ‘ Silk Road Strategy’ , Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia) ,Institute of Shanghai International Studies University , Vol. 9 ,No.1, March , 2015, p22

³ Economy , Give Full Play to the Power of Market , China Intercontinental Press ,China , Beijing , 2014 , p20 .

أن أقام الجانبين أكبر منطقة تجارة حرة عام 2010، وهذه الخطوة أدت بطبيعة الحال إلى تعاضم حجم التبادل التجاري بين الصين والآسيان¹.

بالنسبة للدول الأوراسية وبعض دول آسيا الوسطى فعلى سبيل المثال بلغ حجم التبادل التجاري بين الصين وروسيا وكازاخستان وبيلاروسيا، 95,3 مليار دولار و 25,17 مليار دولار و 97,3 مليار دولار على التوالي عام 2014، لذلك تسعى الصين إلى دمج إستراتيجية "الحزام والطريق مع الإستراتيجيات الاقتصادية للأقاليم المختلفة، ومن بينها الإستراتيجية الأوراسية التي طرحت من قبل الرئيس الروسي الحالي " فلاديمير بوتين "بداية عام 2015، وبالتالي تعزيز تشكيل فضاء اقتصادي مشترك في جميع أنحاء القارة الأوراسية في المستقبل².

فيما يخص القارة الإفريقية فلها حصة وموقع مهم في إستراتيجية "الحزام والطريق" الصينية، وخاصة ضمن محطات طريق الحرير البحري يصل إلى محطة شرق إفريقيا الكينية نيروبي، إذ تولي الصين أهمية كبيرة لإقتصادات الناشئة والنامية وذلك لأهميتها في تنمية الإقتصاد الصيني، كما أن الصين تسعى لخلق قاعدة أساسية لتحويل نفوذها إلى منطقة أوراسيا من خلال مشاريع وبنى تحتية على نطاق واسع عابر للأقاليم، حيث تعمل الصين على تعزيز إستثماراتها في مجال البنى التحتية لدول أوروبا الوسطى والشرقية وهذا جزء من إستراتيجية الحزام الاقتصادي لطريق البحري، الذي يهدف إلى إستثمار وبناء وتوسيع الموانئ وممرات النقل الواقعة في الأماكن الإستراتيجية باعتماد على صندوق طريق الحرير والذي خصصت فيه الحكومة الصينية 40 مليار دولار لصالح توسيع البنى التحتية في تلك المنطقة للأعوام المقبلة³.

حسب وثيقة المبادرة التي أطلقتها الصين كوثيقة وطنية في 28 مارس 2015؛ هي وثيقة الرؤية والتحرك للدفع بالتشارك في بناء الحزام الإقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي

¹Lin Hongyu , An Understanding of The Maritime Silk Road International Strategic Importance , Chinese Peoples Association for Peace and Disarmament , Beijing , Serial No.114, March 2015, p 15 .

²باهر مردان مضخور، إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، مركز الدراسات الدولية والإستراتيجية، العدد 67 ، جامعة بغداد، العراق، تشرين الأول، 2017، ص 13.

³ باهر مردان مضخور، مرجع سابق، ص 13

والعشرين، والتي إتفق على تسميتها باختصار بوثيقة" الرؤية والتحرك، فإن الأبعاد الإستراتيجية للمبادرة الصينية تكمن فيما يلي¹:

أ- التأكيد على رمزية ومرجعية طريق الحرير :

حيث تراه الوثيقة تراثا حضاريا وتعبيرا تاريخيا وتقليديا لتعاون الشعوب الأوراسية منذ أكثر من 2000 سنة لتحقيق الازدهار والنمو المشترك العابر للحدود، وهي رسالة حضارية صينية إمتدت منذ عصور إلى القرن الحادي والعشرين بنفس مضامينها مع تنوع أدواتها، ولتشمل الشعوب الآسيوية والأوروبية والإفريقية.

ب- دور المتغيرات العالمية في الدفع نحو التعاون الإنمائي الإقليمي والعالمي المشترك:

حيث فرضت تداعيات الأزمة المالية العالمية وتباطؤ النمو ومعدلات التجارة وغيرها من المتغيرات، محفزات ودواعي لدفع نحو التعاون المشترك وتدفع التجارة والمصالح عبر الحدود لكافة دول العالم، وهو الأمر الذي تدعو إليه المبادرة الصينية.

ت- إعتبرات أولويات التعاون في إطار المبادرة:

من خلال إدراك المبادرة للتباينات بين الدول المعنية بالمشروع سواء في تباينات مستويات ومراحل التنمية أو تباينات الظروف الإقتصادية والإجتماعية والسياسية، حيث تركز الوثيقة في هذا الصدد على أهمية تنسيق السياسات وترابط البنى التحتية وتواصل الأعمال والأموال بين هذه الدول، وتوفير الآليات التي تدعم الثقة المتبادلة والقواسم المشتركة بينها.

ث- التركيز على البنى التحتية :

خاصة الموانئ والطرق والنقل والمواصلات، والشبكات الكهربائية وخطوط الإتصالات، بما فيها كابلات الألياف الضوئية والممرات المعلوماتية الساتليتيية المعتمدة على الأقمار الصناعية وغيرها.

ج- الإهتمام بالإعتبرات البيئية وتغير المناخ :

من خلال مراعاة التوجهات الخضراء والسياسات والمشروعات.

ح- تحفيز الإستثمار والتجارة بكافة أشكالها :

¹ اسمية بلحسن، الرهانات الإستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق، (شهادة ماستر في العلوم السياسية)، جامعة قلمة، الجزائر، 2020، ص49.

وما يرتبط بذلك من تسهيلات جمركية وإزالة الحواجز غير الجمركية، وتشجيع المناطق التجارية الحرة ونماذج وأشكال التجارة الحديثة مثل: التجارة الإلكترونية¹

تعزيز التفاعلات الحضارية والإنسانية العلمية والتقليدية والثقافية والرياضية

ويتصدرها توفير الصين 10 آلاف منحة حكومية سنويا للدول المرتبطة بالمبادرة، بخلاف التعاون في الفعاليات الإعلامية والثقافية والمهرجانات السينمائية، والعلاقات الرياضية والسياحية وغيرها من مجالات التعاون بين شعوب المبادرة.

خ- تشجيع التعاون المشترك في المجالات التكنولوجية:

خاصة الجديدة وعلى رأسها تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، الطاقة النظيفة والطب والجراحة، ومنظومات البحوث والتطوير والمختبرات المشتركة وغيرها.

أسس مشروع الحزام والطريق:

يقوم مشروع الحزام والطريق على جملة من الأسس نذكر منها:

- 1- تعزيز تنسيق إستراتيجيات التنمية الاقتصادية والاندماج الإقتصادي الإقليمي، وتنسيق السياسات التجارية والجمركية والضريبية والمالية وسياسات النقل والبيئة والقياس والإحصاء وغيرها .
- 2- تعزيز ربط منشآت البنية التحتية للدول المشاركة، وربط الطرق البرية لتستكمل الشبكات القائمة، وتفتح مناطق الإختناق وطرق قطارات فائقة السرعة، وتعزيز خطوط الطيران وخطوط النقل البحري والموانئ البحرية والجوية، وبناء شبكة مواصلات واتصالات ومد كابلات ألياف ضوئية برية وبحرية (طريق حرير معلوماتي) وأفكار صناعية (خطوط معلومات جوية)، تربط شرقي آسيا وغربها وجنوبها تدريجياً، وتربط شبكات نقل الطاقة والنفط والغاز، من أجل تسهيل النقل وتسريعه وخفض تكاليفه، وإحداث ممر كبير للشحن من المحيط الهادئ إلى أوروبا² .

- 3- تسهيل إنسياب التجارة في البضائع والخدمات والإستثمار وإزالة الحواجز من أمامها، وبناء مناطق حرة للإستثمارات الصناعية والخدمية، وتسهيل الإجراءات الجمركية والفحص وإجراءات الحجر الصحي وتبادل المعلومات وإقامة مناطق صناعية وخدمات تجارية ولوجستية على طول مسارات طرق الأحزمة البرية الثلاثة والطريق البحري، وتوحيد المعايير والفحص والحجر ومعايير القياس والإحصاء وشهادات المنشأ

¹ سمية بلحسن، مرجع سابق

² سمير سعيقان، الصين... مشروع الحزام والطريق ودور العرب، 21 ماي، 2016، متوفر على الرابط:

<https://www.alaraby.co.uk/>

وحماية الملكية الفكرية والتحكيم التجاري وحماية البيئة، وإقامة مشروعات التعاون في مجالات البحث العلمي والتطوير والإنتاج والتسويق وغيرها.

4- تسهيل التمويل والإستثمار وتبادل العملات وتنسيق أسواق السندات، وإنشاء بنك الإستثمار الآسيوي وهيئة التمويل التابعة لمنظمة شنغهاي للتعاون، وتشغيل صندوق طريق الحرير والتعاون في قضايا الإستثمار والتصنيف الائتماني، وتعزيز التداول النقدي بالعملة المحلية وتسوية الحساب الجاري وحساب رأس المال بالعملة المحلية، بما يخفض كلفة التداول، ويقلص المخاطر المالية، ويرفع القدرة التنافسية للاقتصاد الإقليمي، والأهم يعزز دور " اليوان" الصيني عملة عالمية رئيسية، ما يمنح الصين دوراً أكبر، ويحقق لها أرباحاً ربعية هائلة¹

5- تعزيز التبادل الثقافي ومنح التعليم والتبادل الأكاديمي ووفود الشباب وترويج السياحة وتوأمة المدن وحماية البيئة وغيرها على طرفي الطريق، أي ربط القلوب بالجيوب.

حتى الآن، أبرمت الصين أكثر من مائة عقد لإقامة مشاريع على مسار مشروع الحزام والطريق، مثل بناء موانئ في اليونان وجيبوتي، وطرق سكك حديد فائق السرعة في شرق أوروبا وتركيا، وتشارك الصين في مناقصات المشروعات التي تطرحها تلك الدول، على أساس تجاري، إن وجدت المشروع يتناسب مع مشروع الحزام والطريق ومصالح الصين².

وسيشكل المشروع، في حال نجاحه، جسراً يربط جنوب آسيا وشرقها بآسيا الداخلية وبنجوب المحيط الهادئ وبأفريقيا وأوروبا، وخصوصاً بآسيا الداخلية وأفريقيا التي مازالت تحمل طاقات نمو هائلة، ويجعل البضائع الصينية تصل إلى كل مناطق مسارات الأحزمة خلال أيام، بدلاً من أسابيع، فتصل إلى الخليج العربي خلال 48 ساعة فقط، عبر القطارات فائقة السرعة، وتوفر في تكاليف النقل، ما يجعل آسيا مركزاً للتجارة العالمية، كما أن نجاح المشروع في رفع حصة التجارة البرية إلى 10%، وربما 20%، بدلاً من نسبتها الحالية التي لا تزيد عن 5%، فهذا يعني كميات وقيماً هائلة وسوقاً ضخماً تفتح سوقاً كبيرة للمنتجات الصينية.

¹سمير سعيقان، الصين...مشروع الحزام والطريق ودور العرب، مرجع سابق

²مرجع سابق

المطلب الثاني: أهداف ومكاسب مشروع الحزام والطريق الصيني

تعتمد الصين في سياستها الخارجية على أربعة مبادئ تنتهجها منذ عام 1954 وهذه الإستراتيجية الحزام والطريق الصينية لها أهمية في تنمية الاقتصاد الصيني وبالاعتماد على المبادئ الأربعة الرئيسية: التمسك بالطريق الاشتراكي والديمقراطية الشعبية وقيادة الحزب الشيوعي الصيني والماركسية اللينة وأفكار " ماوتسي تونغ " وتعد هذه المبادئ أساس الدولة و الهدف الذي وضعته الحكومة الصينية في نظر الاعتبار على الأمد الطويل و هذا راجع منذ أنتبنى الرئيس " دينغ شياوبينغ " إستراتيجية الخطوات الثلاثة في عام 1981 هدفها الناتج الإجمالي واعتماد على سياسة الإصلاح والانفتاح¹

كما يضع مشروع الحزام والطريق بأجندته هدف الوصول إلى فهم الشامل من خلال المناقشات وتبادل وجهات النظر بين المسؤولين في اللجنة الوطنية للإصلاح والتنمية والوزارات ذات الصلة بين الباحثين والخبراء وهذا ما يعكس إهتمام الصين بهذه الإستراتيجية وتقديمها كرؤية صينية لمستقبل قارة آسيا والعالم، كما تنقسم إستراتيجية الحزام والطريق الصينية إلى مستويين:

1-أهداف تعاونية: تتمثل في:

- 1-ضرورة التعاون بين الدول الواقعة على طول " الحزام والطريق " في مجالات رئيسية وهنا يمكن أن تتحقق إستراتيجية الحزام والطريق الصينية بشكل كامل.
- 2-تناسق السياسات وتمثل الضمان الإستراتيجي " الحزام والطريق " من حيث التعاون بين الحكومات والعمل النشط على تشكيل آليات التناسق والتبادل بشأن السياسات الكلية على مستويات عديدة بين الحكومة وتعميق إندماج المصالح وتعزيز ثقة السياسة المتبادلة.
- 3-السعي إلى إنشاء هيئة التمويل لمنظمة " شنغهاي " للتعاون في ظل هذه المساعي في تعزيز التداول المالي.
- 4-التعاون الإستثماري والتجاري وحل مشكلة تسهيل الإستثمار² والتجارة وإزالة الحواجز الإستثمارية والتجارية وتهيئة بيئة أمنة داخل الأقاليم والدول المختلفة، والإسراع بعملية تسهيل الإستثمار وتعزيز التشاور في الإتفاقيات بشأن حماية الإستثمار الثنائي، وتجنب الازدواج الضريبي وحماية الحقوق والمصالح المشروعة للمستثمرين.

¹ General, increase the welfare of the people and compréhensive deepen Reform. China intercontinental press, china, Beijing, 2014, P 10-11

²باهر مضخور، إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مرجع سابق، ص ص9-10

5- التأكيد على أن الصين ترحب بأن تستثمر المؤسسات من مختلف الدول فيها وتشجيع الحكومة الصينية مؤسساتها على المشاركة في بناء البنية الأساسية والاستثمار الصناعي في الدول على طول "الحزام والطريق".

6- تداول الأموال حيث هنا تصفه " إستراتيجية الحزام والطريق الصينية "بالدعامة الرئيسية لتحقيق أهدافها الكبرى من خلال تعميق التعاون المالي ودفع بناء منظومة الاستقرار النقدي ومنظومة الاستثمار والتمويل وتوسيع النطاق والحجم للمبادلة الثنائية للعملات¹

7- أهمية دور بنك الإستثمار الآسيوي للبنية التحتية في دعم إستراتيجية الحزام والطريق الصينية إلى جانب بنك التنمية لدول " بريكس " وصندوق الحرير والسعي إلى إنشاء هيئة التمويل لمنظمة " شنغهاي للتعاون وفي ظل هذه المساعي في تعزيز التداول المالي وفي نفس الوقت تعزيز التعاون في المراقبة المالية حيث دفع توقيع مذكرات التفاهم الثنائية.

8- تفاهم العقليات وهي ضرورة التواصل الودي بين الشعوب وهو هدفا إجتماعيا بدمجه مع مجالات التعاون الأخرى في تحقيق أهداف إستراتيجية وتفاهم العقليات وتحجيم الاختلافات الفكرية تتم من خلال تعزيز التبادلات الشعبية والثقافية والأكاديمية والإعلامية والسياحية والمعلوماتية والعلمية.

2- الأهداف الإستراتيجية:

تهدف إلى تحقيق غايات شكلية عامة تراها الصين ضرورية في ظل النظام الدولي الحالي، حيث " إستراتيجية الحزام والطريق الصينية " تعد طريقا للتعاون والكسب المشترك، وبالتالي التنمية والإزدهار وتعزيز التفاهم والثقة المتبادلة ودفع التعاون العلمي في جميع المجالات.

كما المضمون الحقيقي للأهداف الإستراتيجية هي تلك المتعلقة الربط الجغرافي العالمي لتقدم نظرية جيواستراتيجية تركز على الجغرافية الاقتصادية الصينية²، حيث وضعت إستراتيجية لتخترق قارات آسيا وأوروبا وإفريقيا من الصين في شرق آسيا وجنوبها إلى أقصى الشمال الأوربي والجنوب الإفريقي وهذا الربط سيتم دمج إقتصاديات المقدمة مع الإقتصاديات الآسيوية النشطة ويتضمن ثلاثة خطوط بنية إستراتيجية. **المناطق المركزية:** يبدأ من الصين إلى أوربا " بحر البلطيق" مرورا بآسيا الوسطى وروسيا الدول الخمس.

¹باهر مضخور، مرجع سابق، ص10

²مرجع سابق، ص117

المناطق المحايدة: تشمل الدول الأعضاء الدائمين والمراقبين في منطقة تعاون " شنغهاي " والدول التسع للإتحاد الاقتصادي يبدأ من الصين إلى منطقة الخليج والبحر الأبيض المتوسط مروراً بآسيا الوسطى وغربي آسيا (الهند؛ باكستان؛ إيران؛ أفغانستان؛ منغوليا روسيا البيضاء؛ أرمينيا أوكرانيا ومولدا فيا)¹

المناطق الشعبية: تشمل دول غرب آسيا " الدول العربية " ودول الإتحاد الأوروبي؛ وتمتد إلى اليابان وكوريا الجنوبية وغيرها من دول شرقي آسيا وجنوبها والمحيط الهندي.

إن الصين قد ربطت بإستراتيجيتها بين الحزام والطريق عبر² الإستناد على الممرات والجسور الدولية الكبرى كما يشمل المشروع ستة ممرات اقتصادية أساسية تشكل أعصاب شبكة التجارة والنقل والتنمية الإقليمية والدولية القادمة وهي:

الجسر القاري الأوراسي الجديد.

ممر الصين منغوليا روسيا.

ممر الصين آسيا الوسطى غرب آسيا.

ممر الصين باكستان.

ممر بنغلاديش الصين الهند ميانمار.

-مكاسب الصين من مشروع الحزام والطريق:

يعتبر مشروع الحزام والطريق الصينية من أكبر المشروعات التنموية التي تمكنت من تحقيق في وقت وجيز معدلات نمو سريعة في الاقتصاد العالمي ومن أهم ما حققه المشروع من مكاسب:

-مكاسب على المستوى الاجتماعي والحضاري:

إن هدف مشروع الصين هو التواصل بين الشعوب والثقافات وتبادل الأفكار والمعارف حيث أصبح الطب الشعبي الصيني منتشراً في عدد من الدول العربية؛ حيث كشف المشروع الصيني عدد كبير من

¹ أحمد حسين الخطيب، "الإستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الإقتصاد الدولي، مرجع سابق، ص117

²JuditSagi and IstvanEngelbert" The Belt and Road Initiative-a Way Forward to China's Expansion», Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An international Journal, vol.4 N1, April 2018, P16

الجاليات العربية تعيش في الصين ناقلة هي الأخرى عاداتها وتقاليدها الإسلامية خاصة العبادات الإسلامية وكيفية أدائها¹

-مكاسب على المستوى الجيوسياسي الدولي:

نجحت الصين كقوة صاعدة في تحدي آليات النظام الدولي الرأسمالي الأمريكي؛ بالإضافة ساهمت في النمو الاقتصادي العالمي وأقامت آليات للتعاون الدولي في محاولة لفك الارتباط بمؤسسات " بروتن وودز" التي تهيمن عليها الولايات المتحدة الأمريكية؛ أي تعزز موقع ودور الصين بفعل مشروع الحزام والطريق على مستوى بنية النظام الدولي²

مكاسب على المستوى الاقتصادي

ارتفاع نسبة مساهمة الصادرات للدول المشاركة في آسيا والمحيط الهادئ أوروبا وأسيا الوسط والشرق الأوسط وشمال إفريقيا؛ جنوب آسيا وارتفاع نصيب دول تلك المنطقة من الصادرات العالمية بنسبة 23% إلى 36% في عام 1995 ومن المتوقع يحقق الزيادة في نصيبها خلال السنوات المقبلة³، زيادة ملحوظة في النمو الاقتصادي؛ وهذا ملاحظته دراسة مسحية أجراها منتدى التمويل الدولي لاستطلاع آراء 26 بنكا مركزيا ضمن الدول المشاركة.

كما سجل الميزان التجاري الصيني العربي سنة 2014 ارتفاعا من 25,5مليار إلى 238,4مليار دولار بمعدل نمو سنوي بلغ 25% كما قفزت وازدادت الصين من النفط العربي 40,5مليون طن إلى 133مليون بمعدل نمو سنوي 12% و ارتفعت قيمة عقود مقاولات البناء التي تتولاها الشركات الصينية في العالم العربي من 2,6مليار دولار إلى 29,6مليار دولار بنسبة نمو سنوي 27% الاستثمارات الصينية في الدول العربية شهدت ارتفاعا 25,17مليون إلى 2,2مليار دولار حيث تتحول الصين إلى ثاني أكبر شريك تجاري للدول العربية و شريك تجاري رئيسي في الطاقة⁴

¹ علي صلاح، مشروع الحزام والطريق، مرجع سابق، ص 11

² محمد حمشي؛ العالم العربي ومشروع الحزام والطريق الصيني؛ مجلة دراسات الشرق الأوسط؛ العدد 80، عمان؛ (2017): ص 67

³ علي صلاح؛ مشروع الحزام والطريق، مرجع سابق، ص 11-7

⁴ مرجع سابق، ص 11

كما لوحظ زيادة فرص العمل لدى الدول المشاركة بما ساهم في تخفيض نسبة البطالة فيها وتظهر البيانات أن حجم فرص العمل التي ولدتها مشروعات في عام 2016 بلغ نحو 180 ألف فرصة عمل جديدة نحو 0,5% من إجمالي فرص العمل الجديدة التي بلغت نحو 40 مليون فرصة عمل.

المطلب الثالث: أدوات تنفيذ المشروع الصيني:

تعتبر الصين أن كافة أجهزة الحزب ومؤسسات الدولة ومراكز البحث ووسائل الإعلام والشركات المملوكة للدولة أدوات هامة لدراسة المبادرة وتنفيذ وترويج لها داخليا وخارجيا وهذا بضرورة وجود عدة آليات التعاونية بالإضافة إلى مساهمات الشركات الصينية وتوفير الدعم الشعبي وأهم الأدوات والأدع المالية لضمان نجاح وتمويل مشاريع المبادرة؛ حيث يمكن تصنيفها كما يلي:

-آليات التعاون الثنائي:

ويقصد بها أن يتم تعزيز وتطوير العلاقات الثنائية بين الصين من جانب ودول الإقليم الآسيوي من جانب آخر عبر تأسيس اللجان المشتركة والمضي قدما في توقيع الإتفاقيات ومذكرات التفاهم الثنائي في المجالات السياسية والاقتصادية والتجارية والاستثمارية وغيرها.¹

-آليات التعاون متعددة الأطراف:

يقصد بها التعاون الجماعي بين أطراف المجتمع الدولي " التعاون الصيني الآسيوي العالمي، وتعزيز التعاون المتعدد الأطراف وفق الرؤية الصينية سيزيد من دفع إستراتيجية الحزام والطريق حيث يتم تصنيفها:²

أ-تعاون متعدد الأطراف (سياسيا وامنيا واقتصاديا):

هي التي تشمل على منطقة " شنغهاي" للتعاون (SCO)؛ ومنطقة التعاون الاقتصادي الآسيوي والباسيفيك(APEC)والمنتدى الآسيوي الأوريي) (ASEM)؛ وحوار التعاون الآسيوي(ACD)؛ ومؤتمر التفاعل وتدبير بناء الثقة في آسيا(CICA)ومنتدى التعاون الصيني العربي؛ ومنتدى الإفريقي والحوار الاستراتيجي بين الصين ومجلس التعاون لدول الخليج والتعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى (CAREC).

¹ سمية بلحسن؛ الرهانات الإستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق؛ (شهادة ماستر جامعة قلمة؛2019-2020)؛

ب-تعاون متعدد الأطراف (المالي) : يشمل رابطة البنوك " شنغهاي " للتعاون ورابطة البنوك بين الصين والآسيان وبنك التنمية للدول البريكس وصندوق طريق الحرير وبنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية؛ أن الصين تعمل في دعم إستراتيجية الحزام والطريق إلى إشراك البنوك الصينية¹.

قد حرصت الصين بعد عام على إطلاق مبادرتها، أو بالأحرى مبادرة رئيسها، إلى إخراجها من الإطار النظري إلى التنفيذي. فبادرت في أكتوبر/تشرين الأول 2014 إلى تأسيس بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية ورسدت له 50 مليار دولار. وسرعان ما تجاوز رأسمال البنك 100 مليار دولار بعد مساهمة بعض الدول فيه بما في ذلك دول عربية. ويقدم البنك الآسيوي للاستثمار في البنية الأساسية وصندوق طريق الحرير وصناديق التعاون متعددة الأطراف والثنائية، دعماً مالياً للمشروعات في إطار المبادرة والتي أقر منها حتى الآن نحو ألف مشروع.

كما إستثمرت الصين ما يربو على 50 مليار دولار في البلاد المشاركة في المبادرة، وقامت شركات صينية ببناء إجمالي 56 منطقة تعاون اقتصادي وتجاري في هذه الدول. وحققت حوالي 1.1 مليار دولار من العائدات الضريبية، ووفرت 180 ألف فرصة عمل محلية²، كما إستثمرت الشركات الصينية 2.95 مليار دولار في 43 دولة على طول منطقة الحزام والطريق في الربع الأول من العام 2017 فقط، أي ما يعادل 14.4 في المائة من إجمالي الاستثمارات الخارجية مقارنة بتسعة في المائة في الفترة نفسها من العام 2016. وبلغ إجمالي³ قروض البنك الائتماني المتعدد الأطراف أكثر من 2 مليار دولار، بينما بلغت قيمة الصفقات التجارية بين الصين والدول الواقعة على طول الحزام والطريق حوالي 913 مليار دولار في عام 2016، أي أكثر من ربع إجمالي قيمة التجارة الصين.

¹ باهر مضخور؛ إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مرجع سابق، ص 203

² باهر مضخور؛ إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين مرجع سابق؛ ص 204

³ وفاء كاظم الشمري، تركيا والشرق الأوسط: دراسة في الجغرافيا السياسية، (دار البداية، عمان): 2016، ص 252

المبحث الثالث: النظريات المفسرة لمشروع الحزام والطريق الصينية

في أي ظاهرة في العلاقات الدولية العودة إلى المرجعية النظرية لها، أي يمكن في دراسة أي ظاهرة أو موضوع يجب الاعتماد على نظريات مفسرة لها، وعلى هذا الأساس إعتدنا على أهم النظريات الجيوبوليتيكية التي تساعدنا على تفسير إستراتيجية الحزام والطريق الصينية.

المطلب الأول: النظرية الواقعية

تعد الواقعية مقارنة ثابتة في العلاقات الدولية فمن بين الأسباب الرئيسية هو أنها تقدم نفسها بوصفها علما عمليا جادا في السياسة الدولية؛ وهناك سبب آخر هو أن مبادئها واضحة وسهلة الفهم؛ كما أن لها قوة تفسيرية حيث الواقعيون بان أن دراسة موضوعية للقضايا الدولية يجب أن تركز على علاقة القوة بين الدول، ويمكن ذلك أكثر بالتحقق من أن الواقعيين يقصرون تفحصهم على دراسة قوة الدولة؛ فالواقعيون يؤكدون حقيقة أن الدول تمثل اللاعبين الأساسيين أو مراكز القوة في القضايا الدولية؛ مما يعني أن لغة سياسة القوة تساعدنا على فهم تصرف الدولة¹.

طور العديد من الباحثين النظرية الواقعية أمثال "هانز مورغانتو" و"جورج كينان" و"فيرد بريك شورمان" وغيرهم؛ حيث أكدوا على الدولة هي الفاعل ذات السيادة من الناحية القانونية أي لا فاعل يعلو فوق الدولة ويحدد تصرفاتها؛ كما تركز هذه النظرية كذلك على مفهوم القوة حيث يحدد "هانز مورغانتو" فإنه يربط هذا المبدأ ضمن المكونات الأساسية للنظام الدولي؛ سواء بالتأثير النسبي الذي تمارسه في علاقاتها المتبادلة؛ سواء بإبراز تزايد قوتها المادية التي تمنحها القدرة على ممارسة النفوذ؛ فالتفاعل الذي يحدد قوة الدولة².

ويقول "هانز مورغانتو" بأن السياسة الدولية شأنها شأن أي سياسة أخرى هي صراع على القوة والقوة هي الهدف العاجل والملح لكل السياسات الدولية بغض النظر على الأهداف النهائية لتلك السياسات وقد يكون الأمن والرفاهية أو الحرية أو حتى القوة نفسها، وقد تغلف هذه الأهداف النهائية بغلاف ديني أو فلسفي أو إقتصادي أو إجتماعي...؛ لكن ما سعت الدول إلى تحقيق مثل هذه الأهداف فإنها لا تتوانى عن استخدام القوة³.

“International politics like all politics is a struggle of power whatever the ultimate aims of international politics power is always the immediate aims”

¹ سمية بلحسن؛ الرهانات الإستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق مرجع سابق، ص 55

² مرجع سابق؛ ص 56

³ مرجع سابق؛ ص 56

وعلى اعتبار أن القوة كثيرا ما لا تستعمل للدفاع عن الدولة أو الأمن أو المعتقدات السياسية؛ أو عن المصالح الوطنية الأساسية للدول ويمكن التفريق بين ثلاث طرق لاستخدامها: الإقناع؛ الإغراء؛ الإكراه.

وبالمقابل فقد افترض كل من " نيكولا ميكيايلي " مؤلف كتاب " الأمير " و " توماس هوبز " مؤلف كتاب " اللويثان " أن السياسة الدولية هي صراع مستمر على السلطة لا تترتب عليه لزاما حروب علنية متواصلة؛ وفي خصم حالة الفوضى السياسة المتسمة بكون المسار أمام الأمير هو شحذ أكبر قدر ممكن من القوة وأعمالها في حماية المصلحة الوطنية لبلاده والسعي وراءها¹.

وبالنسبة للصين يقول " ثيوسايدديس " بنهوض الصين قول مغلوطن؛ والأدق أن نقول إعادة صعود لأنه حجما وتاريخيا كانت المملكة الوسطى قوة كبرى ردحا طويلا في شرق آسيا وكانت الصين هي رائدة العالم فنيا واقتصاديا رغم دعم الوصول إلى العالمية. سرعان ما إنتقلت الصين " من خلال العقد الأول من الألفية الثانية " من كونها تاسع أكبر مصدر في العالم، بعد أن أيقن الجيل الحالي من القادة الصينيين أن النمو الإقتصادي السريع هو مفتاح الإستقرار السياسي الداخلي؛ فالصين ترى نفسها مركز أو مملكة وسطى في شرق آسيا وأنها ستسعى لإعادة خلق هذا النظام²

كما تهدف الصين في المدى القريب لتحل محل الولايات المتحدة الأمريكية بإعتبارها القوة المهيمنة في شرق آسيا؛ وفي المدى البعيد لتحدي مركز أمريكا بإعتبارها القوة المهيمنة في العالم، كما يؤكد " مورغانو " في كتابه " السياسات بين الأمم " على نظرية كلية العلاقات الدولية مفادها ان الدولة سياستها الخارجية تبحث عن أحد الخيارات الآتية:³

1- الكفاح من أجل القوة بدعم الوضع الراهن.

2- من أجل زيادة القوة بتوسيع قوتها فيما يسميه " مورغانو " بالإمبريالية.

3- من أجل إظهار القوة لكسب النفوذ تستخدمه في تحقيق أهدافها.

هذه الخيارات عند إسقاطها على إستراتيجية الصينية الجديدة " إستراتيجية الحزام والطريق " نجدها تلازم وبدرجة كبيرة الخيار الثاني إلا وهو العمل على زيادة القوة الصينية؛ حيث يمكن فهم " مبادرة الحزام والطريق "

¹ بول ويلكينس؛ العلاقات الدولية: مقدمة قصيرة جدا، تر: لبنى عماد تركي، مؤسسته هندايو للتعليم والثقافة؛ القاهرة، 2013، ص10.

² جوزيف ناي؛ مستقبل القوة؛ تر: أحمد عبد الحميد نافع، المركز القومي للترجمة؛ 2015 القاهرة، صص 212-216

³ علي زياد العلي؛ مرتكزات النظرية في السياسة الدولية، (دار الفجر للنشر والتوزيع)، القاهرة؛ 2017؛ صص 205.

واعتبارها مبادرة تعزيز قدرة الصين على استثمار فوائدها المالية الضخمة وتعزيز قدرتها على الدخول إلى الأسواق ونفوذها الاقتصادي على طول الطريق التي يتم تطويرها في إطار تلك المبادرة.

كما أن للمبادرة انعكاس آخر مهم ألا وهو تعزيز انتشار القوة في المناطق التي يستهدفها التمدد الصيني، حيث يتيح مستقبلا في بناء شركات لتنظيم التفاعلات الإقليمية وما وراء الإقليمية؛ بعيدا عن الهيمنة؛ أي من طرف دولي منافس للصين¹، بعبارة أخرى أن الصين تحاول تفويض قدرات الهيمنة الأمريكية من جهة ومن جهة ثانية تحاول تأسيس منظور إمبراطوري توسيعي جديد يقوم على تعزيز نفوذها وهيمنتها عبر آليات التشارك الاقتصادي والتنموي مؤكدة أن تمددها الاقتصادي يتم عبر بوابة الدولة وليس بالعارض معها.

¹ أحمد زرقين؛ "مبادرة الحزام والطريق": قراءة إستراتيجية؛ مجلة قضايا أسيوية؛ العدد 3؛ (2020): ص 77.

المطلب الثاني: النظرية الليبرالية المؤسساتية

تعد النظرية الليبرالية الجديدة شكل من أشكال النظرية الليبرالية في العلاقات الدولية؛ تركز على الدور الذي تقوم به المؤسسات الدولية في الحصول على مخرجات جماعية دولية؛ كما ينصب الاهتمام المركزي الليبرالية الجديدة في كيفية تحقيق التعاون الدولي فيما بين الدول والجهات الأخرى الفاعلة في النظام الدولي؛ ويظهر التعاون الدولي عند تعديل الدول سلوكها ليلتئم التفضيلات الفعلية أو المتوقعة للدول الأخرى.

كما أن النيوليبرالية تفحص التعاون الدولي؛ فإنها تتفق مع منظور يتمركز حول الدولة و هو المنظور الذي تجسده الواقعية البنوية؛ من منطلق أن الدول تعمل على أنها جهات فاعلة وعقلانية تعظم المنفعة وتسيطر على الشؤون العالمية، كما تبقى النيوليبرالية مبنية على افتراضات ليبرالية أساسية تفترض إمكانية تحقيق الفوائد من خلال ابتكار تدابير مؤسساتية أكثر فعالية؛ كما تجادل بان هيكل بنية المؤسسات الدولية أو تصميمها يؤدي دورا مهما في تحديد مدى إمكانية تحقيق الأهداف الجماعية؛ مما يحقق التأثير السلبي للفوضى على أعمال الجماعة الدولية¹.

بالمقابل فقد تطور المذهب الليبرالي المؤسسي تطورا شاملا في النظرية الليبرالية منذ ثمانينيات القرن العشرين في المرحلة المعاصرة؛ حيث يركز على ضرورة وجود المؤسسات الدولية التي تساعد على إدارة السياسة الدولية في جميع المجالات التي تتطلب التعاون؛ حيث عرف هذا التطور باسم " المذهب المؤسسي الليبرالي الجديد" **Neoliberal institutionalism** ويطلق عليه أحيانا الليبرالية الجديدة **Neoliberalism** ومن أبرز مفكريها " روبرت كيوهان " و " جوزيف ناي"²، حيث طرح " روبرت جيرفس " **Robert jervis** هذا التفكير الليبرالي بشكل تكون فيه فعالية المؤسسات الدولية ذات أكثر فعال على التعاون الدولي فهو يرى التعاون سيكون أكثر شمولاً؛ كلما كانت المؤسسات أكثر فعالية.

كما ترتبط الليبرالية المؤسساتية الجديدة أيضا بالنظام الدولي الذي يتوفر فيه شرطين رئيسيين³:

1- يجب أن يكون بين الفاعلين من الدول وغيرها من مصالح متبادلة يرجى الحصول عليها نتيجة لعملية التعاون

¹ هاني رمضان طالب؛ مفهوم الحكومة العالمية في النظرية الليبرالية للعلاقات الدولية، الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية؛ برلين، ألمانيا، 2020؛ ص 93.

² مرجع سابق؛ ص 93.

³ تارا طه عثمان؛ النظرية الليبرالية والعلاقات الدولية، مركز كردستان للدراسات الإستراتيجية، السليمانية؛ 2013؛ ص 32.

- 2- أن يكون التغيير في درجة المؤسسية **Institutionalisation** يمارس تأثير قوي في سلوك الدول أما بالنسبة للاعتماد المتبادل أو ما يسمى بنظرية الاعتماد المتبادل المركب حسب تعبير " روبرت كيوهان" يعود أساسا إلى تفاعل عدة عوامل أصبحت تميز الحياة الدولية منذ منتصف الألفية الثانية خاصة التحول الاقتصادي؛ تطور عالم الشبكات؛ الاستقلالية المتزايدة للفاعلين عبر الدوليين و تنامي الاهتمام بالأيكولوجي... فالتعددية تركز على القنوات المتعددة التي تربط المجتمعات بما فيها " بين الدولية" و "عبر الحكومية" و "عبر الوطنية" لإقامة شبكة علاقات تعاونية بإمكانها أن تكون قاعدة لضمان السلم الدولي على أساس الديمقراطية الليبرالية و في إطار متعدد الأطراف¹
- كما تبني الصين لأفكار النظرية النيوليبرالية يظهر في كون العمق الإستراتيجي الصيني أصبح يمتد إلى إمتداد مصالحها الإقتصادية والتجارية؛ حيث أن التصرف كدولة كبرى على المستوى التعامل الخارجي؛ وتعتمد على مقارنة مختلفة تتلاءم في نفس الوقت مع طبيعة قوتها الإقتصادية وهذه المقارنة تركز على ثلاثة مفاهيم مترابطة: السلام والتنمية والتعاون وأهمها:
- 1- التعاون والتنمية أمر تقرره طبيعة الصين الاشتراكية كما تبني السياسة الداخلية على مبادئ التعاون والحظوظ والفرص تبنت الصين سياسة خارجية تؤمن بالتعاون من أجل تعزيز متطلبات التنمية والتعاون.
- 2- حسن الجوار والتعاون تعتبر ركائز أساسية للثقافة الصينية التقليدية.²
- 3- في ظل تزايد مطرد للاعتماد المتبادل تؤكد صناع القرار في الصين أن المنهج الاقتصادي في تسيير العلاقات الدولية أسهل وأهم في تحقيق المصالح والتوسع العمودي على المستوى الاقتصادي والتوسع الأفقي على المستوى الإيديولوجي والسياسي.
- 4- تبني الصين لمفهوم النظام الدولي العادل؛ الذي تكافئ فيه فرص التبادل والتعاون الاقتصادي والذي لن يتحقق إلا بإقامة نظام دولي جديد يبنى على أسس ديمقراطية العلاقات الدولية.
- 5- دعوة الصين إلى تبني إجراءات بناء الثقة المتبادلة سواء على المستوى الإقليمي أو الدولي لأنها تعد أساس هام لتبادل المنافع والتعاون بين الدول.

¹ أمال محمد عبد الرحمان؛ النظرية الواقعية والنظرية الليبرالية في العلاقات الدولية: دراسة مقارنة (رسالة ماجستير؛ جامعة الأزهر)، غزة، 2016، ص90

² نسيم طویل، الدبلوماسية الاقتصادية الصينية: أساليب التغلغل الناعم، مجلة العلوم الإنسانية، العدد 46، 2007، ص625
<https://search.mandumah.com/Record/987943/Details>.

كما طرحت الصين ضرورة رفع مستوى الاقتصاد الصيني المنفتح منذ انعقاد المؤتمر الوطني الثامن عشر للحزب الشيوعي الصيني في 2012؛ حيث دعت إلى ضرورة توسيع التعاون وتعزيز التواصل مع دول الجوار، والتخطيط الشامل للتعاون الثنائي ومتعدد الأطراف والتعاون على المستويين الإقليمي ودون الإقليمي، حيث طرحت أيضا ضرورة الإسراع في بناء وسائل للتواصل مع البنية التحتية للدول والمناطق المجاورة وبناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري، كما دعت في مؤتمر العمل الإقتصادي للجنة المركزية للحزب الشيوعي 2014؛ إلى ضرورة صياغة خطة إستراتيجية وتطبيق إستراتيجية الحزام والطريق.¹

كما تهدف الصين ضمن الآليات والأسس المتبعة إلى توسيع نطاق مبادرة الحزام والطريق البني المؤسساتية الصينية والإقليمية والدولية وتسخيرها لخدمة المبادرة والتي تتمثل في إشراك مجموعة من التكتلات والمنظمات والمؤسسات المالية لتفعيل دورها في تسيير المبادرة.²

- رابطة جنوب شرق آسيا " ASEAN".
- منظمة شنغهاي للتعاون " الصين وروسيا ودول آسيا الوسطى.
- منظمة مؤتمر التفاعل وبناء آسيا " CICA " واعتبرتها الصين منصة للحوار.
- البنك الآسيوي للاستثمار.
- بنك التنمية الجديد مع مجموعة " البريكس " وتشمل البرازيل وروسيا والهند وجنوب إفريقيا.
- الإتحاد التجاري لطريق الحرير.
- صندوق الطريق الحرير حيث تساهم أكبر المؤسسات الصينية فيه كأدوات لتسريع نجاح المبادرة

¹سمية بلحسن؛ الرهانات الإستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق، مرجع سابق؛ ص 61.

² نفس المرجع؛ ص 62.

المطلب الثالث: النظرية البنائية

ظهرت البنائية في العلاقات الدولية في نهاية الثمانينات كإنتقاد للإتجاهات التي كانت سائدة في العلاقات الدولية، وقد كان **Nicholas Onuf** "أول من استعمل المصطلح في كتابه **world of our making** حيث ركز على انتقاد أعمال الواقعية البنوية، حيث تزامن ظهورها مع نهاية الحرب الباردة، التي شكلت عقبة فشل أمام العديد من النظريات وخاصة النظرية الواقعية باتجاهيها، في التنبؤ بنهاية هذه الحرب بطريقة سلمية، كما ساهمت هذه الحرب في إضفاء الشرعية على النظريات البنائية لأن الواقعية والليبرالية أخفقتا في استباق هذا الحدث كما أنهما وجدتا صعوبة كبيرة في تفسيره، بينما تمتلك البنائية تفسيراً له، خصوصاً ما يتعلق بالثورة التي أحدثها" ميخائيل غورباتشيف " في السياسة الخارجية السوفيتية بإعتناقه أفكاراً جديدة "كالأمن المشترك"¹

كما تركز النظرية البنائية على دور الثقافة والقيم والأفكار في العلاقات الدولية، وتتناول بالتحليل قضايا الهوية والمصالح والأفضلية والمعايير (Norms) ، فهي نظرية نظامية تعتمد في جوهرها على علم الاجتماع، وعلم النفس الاجتماعي، وفيها تعتبر الهويات والمصالح المتغير التابع الذي ينبغي دراسته وفهمه، ويرى أنصار هذا الطرح أن الاعتبار المادية وحدها لا تقدم تفسيراً مقنعاً للعديد من الحالات في السياسات الدولية، فهي يعكس الواقعية والليبرالية الجديدتين التي تركزان على البعد المادي للسياسة الدولية بالنظر لبيئة المنظومة الدولية على أنها تتحدد بتوزيع القوى المادية، والليبراليون الجدد يضيعون دور² المؤسسات الدولية لتلك القاعدة المادية، "ألكسندر واندت" يجادل بأن الأفكار والثقافة المشتركة هي التي تعكس معنى ودلالة ومحتوى للعوامل المادية، أي أن بنية النسق الدوليين حسب البنائيين "تتحدد بتوزيع الأفكار بين الفاعلين ثم يأتي دور القوى المادية وليس العكس"، ولذلك نجد أن البنية حسب البنائيين تتشكل من:

- المعتقدات المشتركة.
- الموارد المادية، والتي لا تتخذ شكلاً أو صيغة إلا من خلال تأويلات الفاعلين التي تنعكس على ممارستهم.
- ممارسات الفاعلين.

¹النظرية البنائية في العلاقات الدولية؛ أطلع عليه بتاريخ: 28 أبريل 2021

<https://cte.univ-setif2.dz/moodle/mod/book/tool/print/index.php?id=105782021>

² مرجع سابق.

كما أن الهياكل الاجتماعية حسب البنائية تعرف وتتشكل في جزء منها، من خلال التفاهات المشتركة والتوقعات أو المعرفة المشتركة (**Intersubjective**) تذاثانية المعرفة، لذلك تعد البنائية توجه إنتقائي من النظريات الاجتماعية، ويتميز بشكل أكثر تحديدا بواسطة المثالية لها، وهذه المثالية وفقا "لوا ندت" تعني أنه: - يتم تحديد وتشكيل أبنية الوجود البشري في المقام الأول عن طريق الأفكار المشتركة وليس فقط عن طريق القوى المادية البحتة.

- إن هويات ومصالح الجهات الفاعلة تم بناؤها بواسطة هذه الأفكار المشتركة، ولا يمكن اعتبارها أمورا معطاة بشكل طبيعي، وتستجيب لمطالبها وعليه ومما سبق يمكن القول أن البنائية نظرية مميزة للعلاقات الدولية تشدد على البعد الاجتماعي أو الذاتي المشترك للسياسة العالمية، فهي تحدد العلاقات الدولية وفق نظرية (**Intersubjective**) بتركيزها على الأفكار، كما تعتبر أن دور القواعد والمعايير (**Norms**) مهم في توجيه سلوك الفاعلين الدوليين وهيكل الحياة الدولية بصفة عامة إضافة إلى تركيزها على عنصر الهوية بخلاف الاتجاهات النظرية التقليدية والتي تعتبر الهوية مسألة جوهرية في عالم ما بعد الحرب الباردة، وتؤكد على كيفية تعامل الهويات مع الطريقة التي تستوعبها الوحدات السياسية الدول ولمؤسساتها¹

وعموما فإن البنائية كمنظور عام في العلاقات الدولية واعتمادا على تصور وإدراك ألكسندر وندت تنطلق من الافتراضات الأساسية التالية:

1-الدول هي الوحدات الأساسية للتحليل.

2-تذاثانية (**Intersubjective**) البني الأساسية للنظام القائم على الدول.

3-تتشكل هويات ومصالح الدول في إطار نسق مترابط بفعل البنى الاجتماعية ضمن النظام.

وبالنسبة للبنائين الفوضى ليست معطى مسبق، وإنما هي نتاج ما تصنعه الدول حيث أعتبر وندت أن الفوضى مبنية اجتماعيا فيما بين الدول، وبهذا أعطى تصورا جديدا لفهم سلوك الدول بتبنيه لتركيب نظري يقوم على:²

1-دور الأفكار الذي يتعدى دور القوى المادية.

2-كيفية تحديد الفواعل لهويات البنات المادية.

¹ أعمار باله؛ المقاربات التكوينية لمفهوم الأمن المقرب البنائي إلى ما بعد الحداثة؛ مجلة الحقوق والعلوم السياسية؛ العدد 09، (2018) ص 78.

² النظرية البنائية في العلاقات الدولية، أطلع عليه بتاريخ: 28 أبريل 2021

<https://cte.univ-setif2.dz/moodle/mod/book/tool/print/index.php?id=105782021>

3-النظام تذاتاني للبنيات والذي يتكون من انسجام لمفاهيم والتنبؤات.

4-الهويات هي التي تحدد المصالح والسلوكيات فالهويات هي أساس وقاعدة المصالح.

كما أن البنائية وإنطلاقاً من هذه الافتراضات تحاول أن تبني نظرة أو تصور أكثر إجتماعية وأكثر إرادية أي عكسي المفاهيم المادية والحتمية لتصورات الواقعية الجديدة خاصة والأنطولوجيا المادية المسيطرة على دراسة السياسة الدولية عامة، أما بخصوص الصين نجد قد أدركت بأن القوة الناعمة لا تتشكل إلا بدعائم أساسية وهي الثقافة و القيم السياسية والسياسة الخارجية وأهمية هذه العناصر في خدمة مكانة الصين على الصعيدين الإقليمي والدولي، حيث أفرزت سياسة الانفتاح زيادة الإهتمام بالثقافة الصينية عبر العالم؛ و ذلك بفتح عدد كبير من المعاهد الكونفوشيوسية لتعليم اللغة الصينية في العالم، أين أيقن القادة الصينيون أهمية اللغة في مضاعفة الجاذبية الثقافية؛ حتى وصل عدد الطلاب الأجانب الذين يدرسون اللغة إلى نحو 200 مليون طالب.

في 25 أبريل 2015 ذكرت وزارة الثقافة والسياحة الصينية أن التعاون الثقافي والسياحي يزداد بين الصين والدول المشاركة في المبادرة؛ وتم توقيع 108 وثيقة بين الصين والدول المعنية بالمبادرة في الفترة الممتدة من 2013 إلى 2018 بما في ذلك التعاون الثنائي في مجالي الثقافة والسياحة، كما تعمق التعاون الدولي بين المنظمات الثقافية في دول الحزام والطريق على نحو أكبر وهو ما أدى إلى إنشاء تحالفات طريق الحرير من مسارح ومتاحف ومهرجانات فنية ومكتبات¹

كما تعمل الصين بشكل مستمر على نشر ثقافتها عبر دول الحزام والطريق من خلال دعم آليات التبادل الثقافي بين الطرفين؛ حيث يسمح للثقافة واللغة الصينية بالتغلغل في المناطق حيث ينتج فرص لبسط هيمنتها ليس فقط اقتصاديا وسياسيا بل تجاوزت إلى جانب الثقافي؛ فهوية الصين كقوة فاعلة في النظام الدولي راجع إلى قوتها الإقتصادية والعسكرية المتنامية.²

¹ سمية بلحسن؛ الرهانات الإستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق، مرجع سابق؛ ص64.

²مرجع سابق ؛ ص65

المطلب الرابع: النظرية الجيوبوليتيكية

تتعدد وتتوغل النظريات الجيوبوليتيكية التي يمكن الرجوع إليها لتفسير مشروع الحزام والطريق الصيني والتي يمكن إجمالها فيما يلي:

1- نظرية ماكيندر:

خلال هذه النظرية قدم "ماكيندر" إحدى النظريات المختصة بمجال صراع القوى العالمية تنظر إلى العالم ككل نظرة كوكبية، كما هو الذي ربط بين المساحات الضخمة والموقع المكاني، فقد وجد أنّ الماء يشغل ثلاثة أرباع مساحة الكرة الأرضية، بينما تشغل اليابسة ربع مساحتها فقط، كما وجد أنّ قارات العالم القديم الثلاث "آسيا وأفريقيا وأوروبا" تشغل ثلثي مساحة اليابسة، ويسكن هذه القارات الثلاث نحو 90% من سكان العالم بينما لا يسكن القارات الأخرى سوى 10%، كما إعتبر قارات العالم القديم الثلاث قارة واحدة أطلق عليها جزيرة العالم (World Island)¹

ويرى "ماكندر" أنّ من يستطيع أن يسيطر على جزيرة العالم فإنه يستطيع أن يسود العالم كله، وأنّ أيّة قوة بحرية لن تقف في وجه القوة البرية بحكم أنّ الأخيرة ستكون مسيطرة على هوامش الجزيرة العالمية بما في ذلك القواعد البحرية، كما أنّ القوة البرية بما تمتلك من إمكانيات بشرية وموارد طبيعية ستكون في مركز أقوى يمكنها من غزو أية قارة أخرى وفرض السيطرة .

كما أعاد "هالفورد جون ماكندر" صياغة أفكاره عن نظرية قلب العالم في سنة 1943، تتلخص بالتالي فيما يلي:

توسيع قلب العالم وأصبح هناك قلبان شمالي الذي تحدث عنه في نظريته السابقة، والقلب الجنوبي، وما يربط بين القلبين هي المنطقة العربية، حيث تصور منطقة إرتكاز أخرى ولو أنها حسب رأيه أقل أهمية من سابقتها وسمّاها القلب الجنوبي وتتكون من إفريقيا جنوب الصحراء الكبرى، حيث أنّ مياه هذا القلب تفيض من الهضاب الداخلية إلى كل من النيجر والكونغو والزمبيزي والأولانج واللمبويو، وتصلح الأجزاء العليا لهذه الأنهار كلها للملاحة إلى مسافات طويلة، وثمة وجه شبه بين منطقتي القطب الشمالية والجنوبية ذلك أنّ كلاّ منهما يوجد به غابات وحشائش كثيرة، يتصل القطبان الشمالي والجنوبي ببعضهما البعض عن طريق جسر بلاد العرب، وبلاد العرب في رأي "ماكندر" هي تلك التي تمتد من لنيل غرباً إلى ما وراء

¹نظرية قلب العالم Herat landtheory، <https://political-encyclopedia.org/dictionary>

الفرات شرقاً، و من سفوح جبال طوروس شمالاً حتى خليج عدن جنوباً أي حوالي 1800 ميل وتمتاز هذه المنطقة بوجود ثلاث طرق مائية وهي النيل والبحر الأحمر، نهر الفرات والخليج العربي، كما أنّ بلاد العرب نفسها تكون طريقاً برياً بين القلب الشمالي والقلب الجنوب¹.

كما إستبعد أرض لينا نسبة إلى نهر لينا في منطقة القلب وهي تقع إلى الشرق من نهر ينسى -لقلّة أهميتها الاقتصادية والإستراتيجية، ورأى أيضاً أن الدول على شاطئ الأطلنطي الشمالي، غرب أوروبا وأمريكا الشمالية ترتبط بروابط وثيقة وذات قوة صناعية وعسكرية جبارة، واعتبرها منطقة جيواستراتيجية خطيرة الحوض الأوسط **Mid Land** وإستحدث اصطلاح جديد هو الحوض الأوسط ويقصد به شمال المحيط الأطلنطي وشرق الولايات المتحدة وغرب أوروبا.

كما تصور "ماكيندر" منطقة ارتكاز ثانية سماها قلب الأرض الجنوبي، وتتكون من إفريقيا جنوب الصحراء، ويتصل القلبان الشمالي والجنوبي عن طريق بلاد العرب، ويحيط بقلب الأرض نطاق أو قوس من الأراضي ذات التصريف المائي الخارجي أطلق عليها "ماكيندر" اسم الهلال الداخلي "**Interior marginal Crescent**"، ويضم هذا الهلال أوروبا الغربية، والأرض العربية الواقعة في "الشرق الأوسط" والمناطق الموسمية في آسيا، وقد اعتبر "ماكيندر" هذه المنطقة، منطقة الصدام بين القوات البرية والبحرية. ويحيط بالهلال الداخلي، قوس من الجزر التي تفصلها عن الهلال الداخلي بحار ومحيطات واسعة، سماها ماكيندر "بالهلال الخارجي **Outer Crescent**" ويشمل أمريكا الشمالية والجنوبية وأستراليا ونيوزيلندا واليابان، ويمتلك هذا النطاق قوة بحرية عظيمة².

قلب العالم إذن قاري وأطرافه جذرية وعلى هذا وضع "ماكيندر" فرضيته التي تعتبر بأن:

من يتحكم في منطقة القلب يتحكم في الجزيرة العالمية ومن يتحكم في الجزيرة العالمية يتحكم في العالم.

كما أن للتغير الطارئ في ميزان القوى بعد الحرب العالمية الأولى، كتب "ماكيندر" كتاباً جديداً عام 1919 سماه "المثاليات الديمقراطية والواقع والحقيقة"، وفيه عدل مصطلح المنطقة المحورية إلى قلب

¹نظرية قلب العالم، مرجع سابق

²هالفورد ماكيندر ونظرية قلب العالم 1861-1949، المدرسة البريطانية، تم نشره بتاريخ: 11 أبريل 2016، تم تفحصه بتاريخ 20 جوان 2020، متوفر على الرابط:

<https://bohoht.blogspot.com/2016/04/1861-1947.html>

الأرض، وفي نظرة يشمل بحر البلطيق، الدانوب الأوسط والأدنى، البحر الأسود وآسيا الصغرى، أرمينيا وإيران، التبت ومنغوليا، وبذلك أكد "ماكيندر" على أهمية شرق أوروبا كبوابة تفتح على قلب الأرض، وأن شرق أوروبا يعتبر المفتاح الوحيد الذي أو امتلكته قوة خارجية يمكنها أن تسيطر بالتالي على قلب الأرض.

وبهذا لخص ماكيندر نظريته في الثلاثيات التالية¹:

- من يتحكم في شرق أوروبا يسيطر على قلب الجزيرة العالمية الهارتلاند

-ومن يتحكم في منطقة القلب يسيطر على الجزيرة العالمية

-ومن يتحكم في الجزيرة العالمية يسيطر على العالم

وفي ضوء تطورات الحرب العالمية الثانية، كتب ماكيندر بحثا تحت عنوان **Round World and warning of peace** سنة 1943 في مجلة الشؤون الخارجية من نظريته حيث جعل الولايات المتحدة الأمريكية ركنا أساسيا بعد بروزها كقوة على المسرح الدولي فبرأيه أن الموقف السياسي للقوة العالمية لا يعتمد فقط على الموقع الجغرافي في قلب الأرض، وإنما يعتمد كذلك على التقدم العلمي والتكنولوجي والتطور الصناعي، ولهذا استحدث اصطلاح "الحوض الأوسط" الذي يضم شمال المحيط الأطلسي وشرق الولايات المتحدة الأمريكية وغرب أوروبا، واعتبر أن منطقة الرايخ الألماني فاصلا بين الحوض الأوسط من ناحية وقلب الأرض من ناحية ثانية.

كما يرى "ماكيندر" أن الجزء الداخلي من أوراسيا هو مركز العالم سياسيا، وقد حذر من حكم أكبر كتل أرضية في العالم يكمن أن يعطي الأسس التي تبنى عليها السيطرة العالمية حيث شعر "ماكيندر" أن بإمكان القوة التي تحكم قلب العالم سواء كانت روسيا وألمانيا أو الصين إن تنافس بنجاح القوى البحرية وأن تتغلب عليها، وبعد مرور 11 سنة على أقوال "ماكيندر" حتى أكد "فيرجريف جيمس" في كتابه "الجغرافيا والسيطرة العالمية" بقوة أن الصين في موقع ممتاز للسيطرة على داخلية أو أوراسيا².

¹ هالفورد ماكيندر ونظرية قلب العالم 1861-1949، المدرسة البريطانية، مرجع سابق

² محمد رياض، الأصول العامة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيك: دراسة تطبيقية على الشرق الأوسط، مؤسسة هنداي للتعليم والثقافة، القاهرة، 2014، ص62

كما تهدف من خلال مبادرة الحزام والطريق الصين إلى تعزيز وجودها في منطقة أوراسيا فضلا عن تعزيز نفوذها الإقليمي والعالمي لمحاولة التغيير في بنية النظام الدولي الحالي، حيث ترمي المبادرة إلى تقوية الوجود الصيني في منطقة أو أوراسيا ذات الأهمية الجيو إستراتيجية حسب نظرية "ماكيندر" قلب الأرض"، الذي ير بأن قلب الأرض هو منطقة أو أوراسيا لأنها تتمتع بحماية طبيعية في مختلف الجهات ضد الخطر الخارجي، فضلا عن مساحاتها الكبيرة وإمكانياتها الاقتصادية الضخمة المتمثلة في المواد الطبيعية فأطلق عليها "ماكيندر" تسمية " قلب الأرض"، فهي تمثل للصين عمقا إستراتيجيا تستثمر مشاريعها الطامحة في الحصول عليها إذ توفر لها قوة اقتصادية وجغرافية فضلا عن الحماية الأمنية¹.

نظرية ماهان:

نظرية القوة البحرية لألفريد ماهان "AlfredThayerMahan" 1840-1914 تتلخص نظرية "ماهان" حول القوة البحرية بأن السيطرة على البحر ضرورة أولية للسيادة العالمية، وقد أكد ن "ماهان" على أهمية التطور البحري في تاريخ الدول، كما أكد أن أهم عامل جغرافي يؤثر في قوة الدولة لا يمكن في عدد الكيلومترات المربعة من الأراضي التي تمتلكها الدولة بقدر ما يكمن في طول السواحل و الموانئ التي تسيطر عليها.² كما يؤكد "ماهان" من خلال العديد من كتاباته أن الشرط الأساسي للقوة العالمية هو التحكم في البحر فلقد كان مقتنعا بأن القوة البحرية في المحيطات لها اليد العليا في ترجيح الصراع في أي مشكلة فالموقع البحري المناسب يعطي ميزة سياسية إقتصادية بعيدة المدى بينما الموقع الحبيس يشكل عيبا نسبيا³، كما إعتبر "ماهان" في ذلك الوقت بريطانيا القوة الأولى في العالم لما تتمتع به من موقع بحري أو من قواعد منتشرة في العالم مما جعلها تتمكن من المحافظة على تفوقها البحري. كما أكد أنه ينبغي للولايات المتحدة أن تمتلك قوة حرية قوية و قواعد بحرية حولها في مناطق عديدة من العالم.

بالمقابل أضاف "ماهان" أن الدولة التي تقع على البحر يجب أن يكون لديها قوة بحرية مدعمة بجيوش برية ليس في أراضيها فحسب بل في قواعد خارج حدودها حتى يمكنها أن تدفع الخطر من أراضيها قبل أن يصل إلى أراضيها، كما تنبأ "ماهان" كلا من بريطانيا وألمانيا والولايات المتحدة سوف تجد من مصلحتها السيطرة على العديد من مناطق العالم خاصة الإتحاد السوفياتي والصين، ويرى أنه لا بد من

¹ سمية بلحسن، الرهانات الإستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق، مرجع سابق، ص 68

² نصري ذياب خاطر، الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا، (الجنادرية للنشر والتوزيع)، الأردن، 2010، ص 57.

³ فايز محمد العيسوي، الجغرافيا السياسية المعاصر، (دار المعرفة الجامعية)، القاهرة، 2003، ص 300-301

وجود عازل بحري بين أمريكا وروسيا بحيث تسيطر أمريكا على البحار والمحيطات وألا تدع القوى المعادية تنزل إلى مياه المحيطات¹.

كما أصبحت كتابات " ماهان " عن السيطرة البحرية مهمة وذات طابع جغرافي حينما عندما يتناول العالم كله في نظرة إستراتيجية، وقد أعرب عن ذلك الاتجاه الجغرافي الجيوبوليتيكي لأول مرة في كتابه "مشكلات آسيا " عام 1900 بهذا لا يمكن رصد أفكار "ماهان " فيما يتعلق بالإستراتيجية العالمية من كتاب واحد أو مقالة واحدة، وإنما يمكن الحصول عليها وتجميعها من كتاباته المتعددة فتعد ثلاثيته الشهيرة أكبر إسهاماته العلمية وهي:

أثر القوة البحرية على التاريخ **The Influence of Sea Power on History** "وأثر القوة البحرية على الثورة والإمبراطورية الفرنسية" ، وكان كتابه الثالث عن حياة" نلسون " حيث تشترك كتاباته في محور واحد وهو إبراز أن الشرط الأساسي للقوة العالمية هو التحكم في البحر، لأن " ماهان " يرى أن البحر هو الطريق ذو المعبر العظيم بين الدول خاصة في عالم تسود فيه التجارة العالمية، فان الموقع البحري المناسب أعطى ميزة سياسية اقتصادية بعيدة المدى².

بالمقابل يرى أن تحليل موقف الدولة ووضعها الجيوبوليتيكي يتم على أساس بنود ستة:

- 1-الموقع الجغرافي للدولة، مدى انفتاحها على البحار مع إمكانية إجراء الاتصالات البحرية مع الدول الأخرى والقدرة على بسط السيطرة على المناطق الهامة إستراتيجيا.
- 2-الهيئة الفيزيائية للدولة، أي هيئة الشطآن البحرية وإعداد الموانئ المتواضعة عليه فهذا يرتبط ازدهار التجارة الإستراتيجية الدفاعية.
- 3-إمتداد مساحة الأراضي، وهي تعادل امتداد الخط الساحلي.
- 4-العدد الإحصائي للسكان؛ وذلك لتقييم قدرة الدولة على بناء السفن وخدمتها.
- 5-الطابع القومي أي مقدرة الشعب على العمل بالتجارة، إذ أن القوة البحرية تعتمد التجارة السلمية والواسعة
- 6-الطابع السياسي للإدارة، وبه ترتبط إعادة توجيه أفضل المصادر الطبيعية والبشرية نحو إنشاء القوة البحرية القادرة.

وهنا فإن الصين تطلع عدد من البحار مثل بحرا لصين الجنوبي والبحر الأصفر وبحر الصين الشرقي وجميعها بحار ذات أهمية إستراتيجية وذات خصائص مؤثرة في امن الطاقة الصين يفضل ما تختزنه من

¹حسام الدين جاد الرب، الجغرافيا السياسية، (دار النشر المصرية اللبنانية، الطبعة 01)، القاهرة، 2009.

² فاير محمد العيسوي، الجغرافيا السياسية المعاصرة، مرجع سابق، ص301.

احتياطيات نفطية وغازية منجها، وبسبب كون مياها جزءا من الطرق البحرية التي تمر عبرها إمدادات النفط الصينية القادمة من إفريقيا والشرق الأوسط شرقا ومن أمريكا اللاتينية والشمالية والكاربي غربا، وهي بحار ذات أهمية حيوية فيطرق نقل السلع الصينية المصدرة للخارج والقادمة منه، ومحل إنتشار القوات البحرية الصينية وقوات دول مجموعة الآسيان، ناهيك عن أسطولها في المحيط الهادي الذي يمثل أكبر هواجس الصين الإستراتيجية في منطقة آسيا المحيط الهادي¹.

كما نجد من بين الأهداف الجيوإستراتيجية لمشروع الحزام والطريق هو هيمنة الصين على المضائق والممرات البحرية، حتى تضمن تدفق المواد الأولية كالنفط والمعادن وإيجاد منابع دائمة لإستمرار مسيرة نموها، وأهم هذه الممرات مضيق ملقا الذي يربط المحيط بين الهادي والهندي، حيث وقعت الصين مع ماليزيا مع إيران وإتفاقيات لإقامة مدينة صينية كاملة به على الحدود مع سنغافورة تسمى " مدينة الغابة بأربع جزر إصطناعية"².

كما أن مضيق " لومبوك " التابع لأندونيسيا والذي تمر به السفن التجارية الصينية التي تنقل السلع والنفط، وتتوزع خياراتها في ما بعد بين مضيق " كاريماتا " و" بحر " ناتونا" الموصولين ببحر الصين الجنوبي مضيق "مكاسر " و" بحر " سواالويزي " ، وكانت الصين قد اقترحت مشاريع لتطوير البنية التحتية بهذا الطريق وتوفير الخدمات اللوجستية لمنافسة مضيق ملقا بالتعاون مع الشركات الصينية وهنا كأخبار عن وجود خطط صينية لإنشاء سبع مدن ساحلية فيعد مواقع مهمة في اندونيسيا، كما يشمل مشروع الحزام والطريق ممرًا بحريًا مهمًا أيضًا هو مضيق " باب المنذب " الذي تمر منه 77% من التجارة العالمية، وما لا يقل عن 4 ملايين برميل نفط يوميًا .

كما تمول المصاريف الصينية 14 مشروعًا في البنية التحتية في أندونيسيا بتكلفة 14,4 مليار دولار من بينها إنشاء 6 موانئ لإستقبال الحاويات القادمة من الصين، ويتعزز الوجود الصيني في المضيق من خلال القاعدة العسكرية في جيبوتي التي تم افتتاحها في أوت 2017 لتكون بذلك بوابة لبسطا لهيمنة على القرن الإفريقي، كما بددت الصين في تهيئة الطريق البحري إلى المحيط المتجمد الشمالي في تجربة استخدام

¹ عبد القادر دندن، مكانة بحري الصين الشرقي والجنوبي في الإستراتيجية الصينية تجاه آسيا المحيط الهادي، مجلة قضايا أسيوية، العدد 1، 2019، ص 4.

² عبلة مزوزي، محمد بلعيشة (محررا)، النقل الأسيوي في السياسة الدولية: محددات القوة الأسيوية، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، برلين، ألمانيا، 2018، ص ص 175-176.

الطريق البحري الذي يمر به، عبر مضيق " بيرينغ " الذي يربط المحيط الهادئ آسيا بشمال الولايات المتحدة الأمريكية¹.

كما عبرت هذه مبادرة " الحزام والطريق " عن طموح صيني لربط العالم بشبكة من الطرق البرية والبحرية من دجل توطيد العلاقات الإقتصادية للصين بكافة مناطق العالم، وزيادة التفاعل بين دول على المستوى الدولي، كذلك تعد مبادرة الحزام والطريق مدخلاً لإستراتيجية الصين لدمج الإقتصاد الصيني بالإقتصاد الدولي، وتعمل الصين على هذه المبادرة في ربط قارات العالم بشبكة من خطوط وطرق النقل بهدف تعزيز التعاون التجاري والاقتصاد الدولي

- تعزيز القوة الاقتصادية والسياسية للصين في السياسة الدولية.
- فتح المجال أمام الصناعات الصينية للاستثمار وتوسيع انتشارها وتعزيز قدراتها التنافسية في السوق العالمية.
- جذب الاستثمارات الأجنبية إلى داخل الصين لتطوير الاقتصاديات المحلية وزيادة عائداتها
- تعميم استخدام العملة الصينية على المستوى الإقليمي
- خلق جو من الثقة بين الصين والدول المعنية بالمبادرة، وتسويق نفسها كبديل يمكن أن يكون أفضل من القوى المهيمنة في النظام الدولي.

¹ عبلة مزوزي، محمد بلعيشة(محررا)، الثقل الآسيوي في السياسة الدولية: محددات القوة الآسيوية، مرجع سابق، ص176-

⋮

دراسة في الأبعاد والإنعكاسات

تطرح مبادرة الحزام والطريق نفسها كطريقة أفضل للتنمية من خلال التعاون بين الدول، مما قد يشكل نمطاً جديداً من أنماط الإدارة العالمية غير قائم على الهيمنة والانفرادية والتدخل والحماية، وهذا النمط يتيح للدول النامية الثقة في الصين والإيمان بمساعدتها، كما يتماشى نظام "مبادرة الحزام والطريق" مع المصالح والتوقعات المشتركة لتنمية كل بلد، فضلاً عن أنها تعلى من قيمة التعددية وتفتح الطريق أمام استكشاف نماذج حوكمة عالمية جديدة

إن الأهمية الكبيرة التي تتطوي عليها " مبادرة الحزام والطريق سوء بالنسبة للصين، أو بالنسبة للدول المشاركة فيها، أو بالنسبة للاقتصاد العالمي ككل فإن المبادرة تظل في إطار المشروعات المستقبلية صعبة التنفيذ وهذا لضخامة حجمها وتضمنها مع العديد من المشروعات التي تحتاج لسنوات لتنفيذها وهنا يتوقف تنفيذها بالمستوى الطموح الذي تريده الصين وأيضاً تحقق عوائدها التنموية الإيجابية بالنسبة للدول المشاركة كذلك الإقتصاد العالمي

وتتضمن الدراسة إلى أهمية وأثر إنعكاساته في مشروع الحزام والطريق بالنسبة لإقتصادات الدول المشاركة وللإقتصاد العالمي وموقف القوى الإقليمية والدولية في المشروع الصيني.

المبحث الأول: ممرات ومسارات مشروع الحزام والطريق الصيني

يوجد العديد من المسارات والممرات التي تتجه من الصين إلى مختلف المناطق في آسيا ومنها إلى أوروبا وإفريقيا ومختلف مناطق العالم، بهدف الربط بين أنحاء العالم وتعزيز التعاون الدولي عبر مجموعة من المشاريع على طول هذه الطرق والممرات.

المطلب الأول: مسارات مشروع الحزام والطريق

وتتكون هذه المبادرة من ثلاثة خطوط برية وخطين بحرية، فضلا عن خطوط لأنابيب الطاقة وخط إضافته هو طريق الحرير الرقمي وخط الجوي

1- الطريق البري:

يشمل المشروع تشييد شبكات من الطرق وسكك الحديد وأنابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية والإنترنت ومختلف البنى التحتية، ويتكون طريق الحرير البري من ثلاثة خطوط رئيسية تتمثل في:

أ- الخط الأول: يربط بين شرق الصين عبر آسيا الوسطى وروسيا الاتحادية إلى أوروبا.

ب- الخط الثاني: يبدأ من الصين مروراً بغرب ووسط آسيا ومنطقة الخليج وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط.

ج- الخط الثالث: يمتد من الصين مروراً بجنوب شرقي آسيا وآسيا الجنوبية والمحيط الهندي¹

هذه الطرق الستة تعد ممرات برية كبيرة وهي: الممر البري الأوراسي الإقتصادي الجديد، وممر الصين، منغوليا، روسيا، وممر الصين، آسيا الوسطى، غرب آسيا، وممر الصين، شبه الجزيرة الهندية الصينية، وممر الصين، باكستان، وممر بنغلادش، الصين، الهند، كما أن الممر الأوراسي الجديد يربط الصين حتى كازاخستان وروسيا وبولندا إلى روتردام، وممر الصين آسيا الوسطى غرب آسيا ينطلق من تشنجانغ غرب الصين ليخلق إتصال مع إيران وتركيا من خلال بلدان آسيا الوسطى ويستمر الممر إلى شبه الجزيرة العربية وحوض البحر الأبيض المتوسط².

2- الحزام البري:

¹ إسلام عيادي وآخرون، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي في العالم، مرجع سابق، ص73

² JuditSagi, Istvan Engel berth: The Belt and Road Initiative a Way Forward to China's Expansion, Contemporary Chinese Political Economand Strategic Relations an International Journal, Geopolitics of Belt and Road Initiative and China's International Strategic Relations, Vol 4, N1, 2018, P16. <https://www.proquest.com/openview/b6>

يتضمن شبكة من خطوط السكك الحديدية، وهذه الشبكة لديها عدة خطوط وهي خط سكك حديد شرق الصين الذي يربط جنوب الصين بشمالها وصولاً إلى روسيا، وخط سكك الحديد الأوسط الذي يبدأ من جنوب الصين ويمر بوسطها ثم ينتقل إلى منغوليا ويواصل طريقه إلى غرب روسيا وخط سكك حديد الغرب الذي يبدأ من جنوب الصين إلى شمالها ويواصل طريقه إلى أوروبا عبر كازاخستان وروسيا، ليتفرع إلى فرعين أحدهما يتجه إلى شمال أوروبا وصولاً إلى لاتفيا وإستونيا وفنلندا، والأخر يمر ببولندا وألمانيا، وصولاً إلى المملكة المتحدة وفرنسا وإسبانيا، بالإضافة لبعض الخطوط التي تتجه إلى إيران وتركيا وتنتهي إلى أوروبا عبر بلغاريا والمجر، وتشمل هذه الشبكة خط سكك حديد يونان- بورما الذي يربط الصين بخليج البنغال، وكذلك خط سكك حديد بان آسيا الذي يربط الصين بتايلاند.

3- الطريق البحري

يتكون الطريق البحري من خطين رئيسيين هما:¹

أ- **الخط الأول:** يبدأ من الساحل الصيني مروراً بمضيق ملقا إلى الهند والشرق الأوسط وشرق إفريقيا وصولاً إلى سواحل أوروبا.

ب- **الخط الثاني:** يربط الموانئ الساحلية بجنوب المحيط الهادئ

أعلن الرئيس الصيني عن طريق الحرير البحري لأول مرة في حديثه أمام البرلمان الإندونيسي عام 2014، في إطار حديثه عن ضرورة تعزيز التعاون البحري بين الصين ودول مجموعة الآسيان، ويهدف هذا الطريق إلى تطوير البنية التحتية البحرية للدول الشريكة فيه، ويتضمن إنشاء عدة ممرات بحرية تربط الصين بقارة أوروبا بداية من بحر الصين الجنوبي، مروراً بجنوب المحيط الهادئ، وتكتسب هذه الممرات أبعاداً إستراتيجية نظراً للطبيعة الاستراتيجية للمحيط الهندي الذي يحتوي على عدة مضائق تتحكم في حركة الدخول والخروج من شمال المحيط فيما يعرف باسم "نقاط الإختناق"²

ب- **طريق الحرير القطبي:**

نشرت الصين كتاب أبيض حول سياساتها إزاء القطب الشمالي في 26 كانون الثاني سنة 2018 متعهداً بالحكومة التعاونية وشرح رؤيتها بشأن " طريق الحرير القطبي " وشددت الوثيقة التي حملت عنوان " سياسة الصين إزاء القطب الشمالي حيث أن الصين لديها مصالح مشتركة مع الدول القطب الشمالي

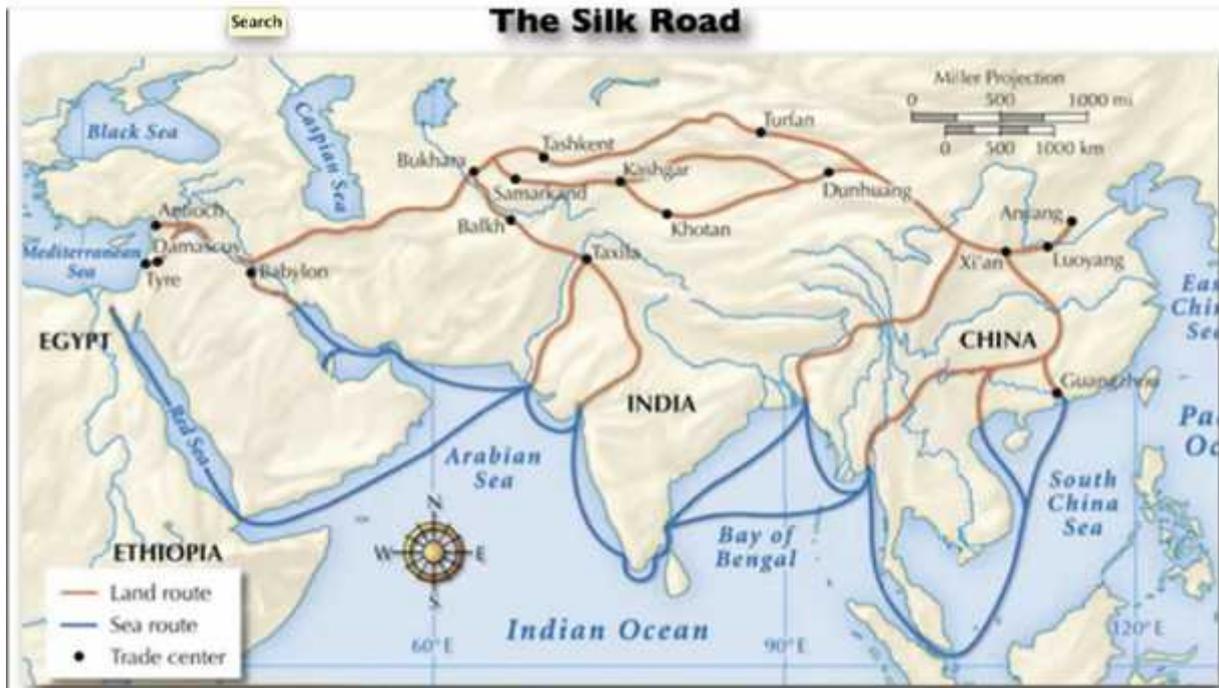
¹ أحمد حسين الخطيب، "الإستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الإقتصاد الدولي، مجلة جيل،

العدد 24، مركز جيل البحث العلمي، لبنان، 2019، ص 117

² إسلام عيادي مرجع سابق، ص 74

ومستقبل مشترك مع بقية العالم حيال القطب كما أن المنطقة اليابسة في القطب الشمالي تشكل نحو 8 مليون كيلو متر مربع، وتعود السيادة عليها إلى كندا والدنمرك وفنلندا وأيسلندا والنرويج وروسيا والسويد والولايات المتحدة؛ فيما تبلغ مساحة المحيط القطبي أكثر من 12 مليون كيلو متر مربع، وتتطلع الصين إلى تطوير مشترك لموارد النفط والغاز والمعادن وغيرها من مصادر الطاقة غير الأحفورية والصيد في المنطقة مع دول القطب الشمالي¹.

خريطة رقم(1): تبين الممرات البرية والبحرية لمبادرة الحزام والطريق الصينية



<https://www.google.com/search> : _____

✓ تسعى الصين إلى تطوير مشترك لموارد النفط والغاز والمعادن وغيرها من مصادر الطاقة غير الأحفورية والصيد في المنطقة مع دول القطب الشمالي²، بالمقابل كشفت الصين أنها ستشجع شركاتها في تطوير البنية التحتية من أجل تدشين ممرات بحرية في القطب الشمالي تكون بدورها

¹The belt and road Initiative : accessed january28,2020 <https://www.lehman.com>

²ibid

"طريق الحرير القطبي" وتتمثل أهمية هذا الطريق بالنسبة للصين في أنه يختصر طريق الرحلات البحرية إلى أوروبا بمقدار 20 يوم مقارنة بمسارها التقليدي عبر قناة السويس.

✓ تسعى الصين من خلال هذا الممر للدخول في شراكة تجارية مع روسيا، وتهدئة هواجس تجاه التمدد الصيني في الجوار المباشر لروسيا خاصة في آسيا الوسطى، وينطوي هذا الممر على أهمية بالنسبة لروسيا إذ أنه سينقل صادراتها من النفط والغاز عبر القطب الشمالي للأسواق الدولية.

✓ تسعى روسيا لتكوين أسطول من السفن كاسحة الجليد مصاحبة السفن التجارية التي تمر عبر الطريق الشمالي، ومن ثم الحصول على رسوم مقابل هذه الخدمة¹

ج- إستراتيجية عقد اللؤلؤ كدعم لمشروع الحزام والطريق:

شرعت الصين عملياً في مد نفوذها وإيجاد نقاط ارتكاز لها على " طريق الحرير البحري «قبل الإعلان رسمياً عن إستراتيجية الحزام والطريق كمشروع متكامل، وذلك من خلال سلسلة اللآلئ وهي عبارة عن عدد من الموانئ التي طورتها الصين على سواحل المحيط الهندي، وأصبحت قواعد ثابتة لها يقتصر دورها على الخدمات اللوجستية والتجارية، بل توفر لها أفضلية اقتصادية وعسكرية في المحيط الهندي وجنوب آسيا². وتقوم إستراتيجية عقد اللؤلؤ الصينية على بناء قوة بحرية ضخمة قادرة على حماية مصالحها، كما تعمل على توثيق علاقاتها الإستراتيجية ببعض الدول المختارة من بحر الصين الجنوبي وصولاً للشرق الأوسط. فهي بنت وتبني منشآت حيوية وإستراتيجية (موانئ، قواعد، رادارات، طرق، مصافي نفط)، في كل من بنغلادش بورما، كمبوديا، مالديف، ميانمار السيشل، سيرلانكا، تايلاند، باكستان، وتسعى إلى تقوية علاقاتها مع هذه الدول التي تنتشر على طول الخط الساحلي الذي يزودها بإمداداتها الخارجية و وارداتها البحرية المهمة والمواقع الإستراتيجية غرب وشرق المحيط الهندي من خليج عدن مروراً ببحر العرب ومضيق ملكا³.

فقد نفذت الصين بناء ميناء " غواد" في موقع باكستاني استثنائي الحساسية لتفوز بموطئ قدم في مجال التحكم بالخطوط البحرية كما تحركت الصين لبناء الموانئ ومد أنابيب النفط وشق الطرق في ميانمار أيضاً، بالإضافة لميناء "هامبنتولا" الذي شيد بمعونة صينية في سريلانكا، ويعد تنفيذاً مدروساً لإستراتيجية

¹الصين تنشر كتاباً أبيض حول سياستها في القطب الشمالي وتتطلع لرؤية "طريق الحرير القطبي"، متاح على الرابط:

http://arabic.news.htm.136926629-cn/2018_01/26/c

²الصين تغزو القطب الشمالي، متاح على الرابط التالي:

<https://www.sis.gov.eg/story/169766?lang=ar>

³ The belt and road Initiative : accessed january28,2020 <https://www.lehman.com>

سلسلة اللآئى أبرز للصين من وراء هذه الإستراتيجية فرض قوتها الاقتصادية ونفوذها على طرق التجارة البحرية، وتعزيز دورها في المحيط الهندي، عبر تطوير علاقاتها مع دول المنطقة لخلق طريق بحري من الموانئ يبدأ من بحر الصين الجنوبي، لتأمين مسار السفن البحرية الصينية في الوصول إلى الساحل الشرقي لإفريقيا¹.

د-طريق الحرير الرقمي:

سلط مشروع الحزام والطريق 2017 الضوء على بعد ثالث وهو "طريق الحرير الرقمي" وتعهد المشاركون في المنتدى في بيانهم الختامي بتقديم الدعم لخطط الابتكار للتجارة الإلكترونية والاقتصاد الرقمي والمدن الذكية ومجمعات العلوم والتكنولوجيا، وتتوافق هذه الفكرة مع الخطط التي تم الإعلان عنها مؤخراً في المملكة العربية السعودية ودولة الإمارات العربية المتحدة. ويتضمن مقترح "طريق الحرير لمعلوماتي"، كما أن إدراج القطاعات الرقمية ومنها الاتصالات والبنية التحتية للإنترنت والتجارة الإلكترونية في مبادرة الحزام والطريق. وتضع هذه الفكرة إطاراً للورقة البيضاء لمشروع الحزام والطريق 2015 التي تدعو إلى نمو التجارة الرقمية وتوسيع شبكات الإتصالات².

كما تتوي شركات الاتصالات الصينية المملوكة للدولة ضخ استثمارات هائلة في البنية التحتية لأكبر شبكة محمول بتقنية الجيل الخامس في العالم على مدار العقد المقبل لتشجيع التبادل الأفضل للبيانات وتيسير الحصول على مكاسب هائلة في الإنتاجية، ومن الجانب الصيني ذهب أحد المسؤولين بهذه الفكرة إلى مستوى أعلى حينما قال: "تستطيع أن نبني طريق حرير رقمياً، طريق حرير في الفضاء الإلكتروني"

كما يستهدف هذا المشروع فتح أسواق جديدة للتجارة الإلكترونية أمام المنتجات الصينية، لاسيما أن هناك فرصاً كبيرة لنمو التجارة الإلكترونية في الدول المشاركة بمبادرة "الحزام والطريق" وأن الاستثمارات الصينية في تلك الدول وتوسعها في إنشاء المشروعات القائمة على التكنولوجيا سوف تزيد من عدد مستخدمي الإنترنت بشكل سريع وكبير، كما ستلعب شركات الاتصالات الصينية خاصة "هاواي" و"زد تي إيه" دوراً

¹ Nazirul Islam Sarker, Altab Hossin, Yinxiao Hua, Kamruzzaman Sakar, Nitin Kumar, "Oil, Gas and Energy Business under One Belt One Road Strategic," open Journal of Social Sciences, vol.6No.4 (China: Scientific Research Publishing, 2018), p127

² A web of silk china talks of building a (digital silk Road) "May 31, 2018/2018/05/31/China-talks-of-building-a-digital-silk-road", accessed February 14, 2020. <https://www.economist.com/china>

محورياً في بناء شبكات الإتصالات والمعلومات في تلك الدول. وبأتي في هذا الإطار الاتفاق الذي وقعته شركة "هواوي"¹ مع الحكومة الباكستانية عام 2017.

كما يقضي بإنشاء كابل من الألياف الضوئية يربط باكستان وجيبوتي وكينيا تحت مسمى "باكستان شرق إفريقيا كابل اكسبريس" وقد يمتد الخط شمالاً إلى مصر وجنوباً إلى جنوب إفريقيا، كما تدرس بكين بناء كابل من الألياف الضوئية يربط بين فنلندا واليابان وروسيا والنرويج عن طرق القطب الشمالي.

كما يتضح بأن الصين تعمل على كافة المسارات من الاستثمارات والعلاقات التجارية والإقتصادية إلى التجارة الإلكترونية في إطار مبادرة الحزام والطريق التي تهدف لتوطيد وتعزيز الروابط بين دول العالم، عبر مختلف الطرق البرية والبحرية، فالصين تسعى من خلال هذه المبادرة إلى تكوين نمط جديد للعلاقات الإقتصادية الدولية، بهدف وضع حد لهيمنة طرف واحد على مخرجات الإقتصاد الدولي، حيث تسعى الصين حسب هذا المشروع إلى دمج كافة دول العالم في الإقتصاد الدولي؛ وتحقيق الإستفادة لكافة الدول من عمليات التجارة والإستثمارات على الصعيد الدولي.

¹China's digital silk road", May14, 2018 accessed February14, 2020. , <https://www.business.hsbc.com>

المطلب الثاني: أهمية وأثار مشروع الحزام والطريق الصيني

إن مبادرة الحزام والطريق قام بها الرئيس الصيني من خارج الصين وفي بلدين آسيويين " الطريق البري في بلد من بلدان آسيا الوسطى، كازاخستان، ثم الحزام البحري بإندونيسيا فالصين تعي جيدا أهمية آسيا الخاصة ودورها المحتمل في إنجاح مشروع تنموي من هذا الحجم، كما تعي بأن تنمية جوارها الآسيوي وإستقرارها الإقتصادي والإجتماعي لا يمكن فصله عن إستدامة التنمية الصينية الداخلية، بالمقابل فقد حرصت الصين منذ البداية على الإنطلاق من المنطلقات الثلاثة التي وضعتها المبادرة الحزام والطريق والتي وإن كانت تشمل مختلف شركاء الصين بغض النظر عن موقع الجغرافي، فحتمية الجغرافي أشاءهم الجوار الآسيوي للصين أكثر من غيره من الفضاءات¹.

كما يتمثل المنطلق الأول في ما تسميه أدبيات المبادرة بـ "رابطة المسؤولية المشتركة" والذي يعني في سياقه الآسيوي أن مسؤولية النهوض بتنمية آسيا مسؤولية مشتركة يتقاسمها الجميع في المنطقة، وتنتج حتميا عن المنطلق الثاني الذي تتأسس عليه المبادرة وهو رابطة المصير المشترك "التي تزداد متانة كلما تقلص المجال الجغرافي الذي نسقطه عليها، فعلى الرغم من تقوية العولمة للإعتماد المتبادل ولعوامل التأثير والتأثر بين مختلف مكونات النظام الدولي مهما تباعدت، فإن دول الجوار لبلد ما أكثر تقاسما مع هل لمصير المشترك وأكثر حاجة لتعزيز "رابطة المصالح المشتركة" التي تمثل الركن الثالث الذي تنبني عليه المبادرة الصينية.

كما إهدت الصين كذلك إلى الأهمية الخاصة لهذا الأمر وانتبهت إلى أن تحفيز التنمية الاقتصادية والإجتماعية ينطلق أولا من توفير البنى التحتية وخصوصا تلك المتصلة بالنقل والطاقة والإتصال و تجديد الموارد، وحسب الموقع الرسمي الخاص بالمبادرة فإن حجم الصادرات الصينية حققا على معدل انه بعدما تم إعتماد النقل عبر القطارات مسجلا معدل إرتفاع سن و يبلغ % 34,5 خلال سنة 2017²، كما أن أهمية المبادرة وأثرها الكبير، الحاصل والمرتبب، على المجال الآسيوي تجدرا لإشارة خصوصا إلى الممرات الاقتصادية الكبرى التي تشكل عصب "الحزام والطريق" والتي ورغم عدم اليقين من رسميتها ومساراتها النهائية، يبدو أن من شأنها النهوض بالدينامية التجارية لآسيا وتحفيز تنميتها وتوسيع إنفتاحها على العالم وربطها بمختلف الجهات المنخرطة في المشروع.

أ-الجسر القاري الأوراسي الجديد:

تمت صور هذا الممر الإقتصادي من طرف الصين ليتخذ شكل سكة حديدية دولية تمتد إلى "روتردام" بهولندا، وحسب المخطط الموضوع Jiangsu كخطاً فمن مقاطعة" جيانغ سوف سيبلغ «طوله

¹ عبد الله عماش، أهمية دور مبادرة الحزام والطريق الصينية في القارة الآسيوية، في: إسلام عيادي وآخرون، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي في العالم، ص211

² نفس المرجع، ص212

11800 كلم وسيخدر مما يزيد عن الثلاثين بلدا وعلى طول هذا الممر الإقتصاد يفقد إستطاعت الصين مسبقا فتح أربعة طرق شحن للقطارات الأول يمتد من إلى Wuhan بألمانيا والثاني من "ووهان" Duisberg إلدويسبرغ "Chongqing" شونغسينغ "بولندا ثم Lodz إبلودز Chengdu بالتشيكو الثالث من تشنغدو "Pardubice" باردوبيس "بألمانيا، كما أن هناك مشاريع Hamburg إلهمبورغ Zhengzhou الرابع منتج ان النقل الطاقة وطرق سيارة وموانئ إستراتيجية¹.

أ- ممر الصين منغوليا روسيا:

يشمل هذا الممر دولتين آسيويتين إلى جانب الصين وهما منغوليا وروسيا، ويرتكز على طريقين أساسيين أحدهما يربط العاصمة الصينية بالدولتين معا والآخر يربط مدينتي "داليان" و"شانيان" شمال الصين بمدينة "منجولي" بمنغوليا ومدينة شيتا "بروسيا"، وقد كانت الانطلاقة الفعلية لتشييد هذا الممر الإقتصادي عقب لقاء ثلاثي جمع رؤساء الدول الثلاثة عليها مشقمة منظمة شنغهاي للتعاون سنة 2014، وقد إتفق القادة الثلاثة آنذاك على تحقيق تعاون ثلاثي يعتمد على علاقاتهم الثنائية ببعض بهدف تعزيز الربط بين هم عبر السكك الحديدية والطرق السيارة والتسهيلات الجمركية.

ب- ممر الصين آسيا الوسطى غرب آسيا:

يعتبر هذا الممر الإقتصادي من أهم وأكبر الممرات وأكثرها إتباع المسار طريق غرب الصين إلى لأشانكو Xinjiang الحرير القديم، إذ يمتد من منطقة "سينجيان" غرب محافظة "سينجيانغ"، ويرتبط بالسكك الحديدية لوسط وغرب آسيا متجها "Alashankou" نحو ساحل البحر الأبيض المتوسط ليصل إلى الجزيرة العربية، ويعبر هذا الممر الضخم على الخصوص "كازاخستان"، "قيرغيزستان"، "طاجاكستان"، "أوزبكستان" و"تركمنستان" في آسيا الوسطى ثم إيران وتركيا غرب آسيا، وقد كانت الولادة الفعلية لهذا الممر في جوان 2015 إثر توقيع إعلان مشترك بين الصين والدول الخمسة لآسيا الوسطى خلال القمة الثالثة لمندى التعاون بين الصين وآسيا الوسطى حيث إتفقوا آنذاك على البناء المشترك لطريق الحرير والحزام الإقتصادي.

ج- ممر بنغلاديش الصين الهند ميانمار:

يُعتبر ممر للدول الأربعة المشار إليها في الإسم السابق مع تركيز خاص على الهند، ويبلغ الجزء الأساسي منه مسافة 2800 كلم على شك لخطوط سكك حديدية وخطوط جوية وشبكات إتصال وطرق

¹ عبد الله عماش، أهمية دور مبادرة الحزام والطريق الصينية في القارة الآسيوية، مرجع سابق، ص 213-214

عبر مائة، وقد كان إقتراح إنشاء هذا الممر بشكل مشترك بين الهند والصين منذ ماي 2013، مروراً منميانمار وبنغلاديش¹.

إن أهمية تلك الممرات الإقتصادية وحجمها أن تشييدها من شأنه أن ينعش أسواق القارة الآسيوية ويعزز بشكل كبير حركة التواصل التجاري والسياسي سواء بين القوى الآسيوية فيما بينها، المتنازعة منها والمتوافقة، أو بين الدول الآسيوية وغيره امن الدول الأوروبية والإفريقية.

د- ممر الصين باكستان:

يمتد هذا الممر من مدينة "كاشغار" في محافظة "شينجيانغ" غرب الصين إلى ميناء "غواندر" جنوب غرب باكستان لتربط بين طريق الحرير الإقتصادي في الشمال والطريق البحري للقرن الـ 21 في الجنوب، وقد وقع البلد ان من أبريل 2015 إعلاناً مشتركاً حول تقوية الترابط بينهما منخلا لهذا الطريق وعدد من المشاريع الموازية له، وقد خصصت الصين أزيد من 62 مليار دولار من أجل هذا الممر الإقتصادي ذي الأهمية الإستراتيجية والأثر الكبير على ربط جنوب آسيا والصين وآسيا الوسطى التي تمثل عام حركات مهمة للنمو بالقارة الآسيوية.

إن أهمية ميناء "غواندر" لموقعه الإستراتيجي المنفتح على بحرا لعرب والقريب من مضيق "هرمز" الذي يعتبره ثلث التجارة النفطية البحرية العالمية، علاوة على قربه من "شينجيانغ" أكثر من الموانئ الأخرى في شرق الصين، مما سيوفر وقتا وكلفة في المبادلات التجارية، حيث يهدف التعاون الصيني الباكستاني إلى جعل ميناء "غواندر" منطقة إقتصادية خاصة ومنصة للمبادلات في مجال المعادن والصناعات المتقدمة إلى جانب البترول والمنتجات الفلاحية².

كما عملت الصين على الإستثمار في الطاقتين الشمسية والنووية والطاقة الخضراء التي من شأنها أن توفر لباكستان نصف ما تحتاجه من الكهرباء، فضلاً عن أنابيب البترول التي من المرتقب أن تعتبرها حوالي 17 % من حاجيات الصين من النفط، بالمقابل تواجه هذه المبادرة عدة إيجابيات وسلبيات، الأمر الذي يصعب من إمكانية تجسيدها على أرض الواقع ويمكن تلخيص هذه الآثار في النقاط التالية:

1- الآثار السلبية:

تجتاز الممرات المتوقع إنجازها في إطار هذه المبادرة على صحاري وجبال، مما يصعب من عمليات إنشاء الطرقات والسكك الحديدية، إلى جانب ذلك تتجز تلك المشاريع في مناطق ذات كثافة سكانية قليلة،

¹ عبد الله عشاش، أهمية دور مبادرة الحزام والطريق الصينية في القارة الآسيوية، مرجع سابق، ص 215

² نفس المرجع، ص 215

كخط السكة الحديدية الذي يربط بلغراد ببودابست والذي يمر على مدينة "زيجيد" وهي ثالث أكبر مدينة في المجر، وبالتالي تفقد هذه المشاريع أهميتها الاقتصادية على المستوى المحلي¹.

كما أن تفشي ظاهرة الإرهاب الدولي والقرصنة والجريمة المنظمة، وكذلك النزاعات وانتشار بؤر التوتر وإنعدام الإستقرار في العديد من الدول المشاركة في هذه المبادرة تشكل تحدياً كبيراً أو خطيراً أمام حماية البنى التحتية المنجزة، علماً أن توفير الحماية العسكرية لهذه المشاريع هو صعب نظراً لضخامتها، فمثلاً مشروع الممر الإقتصادي الصيني-الباكستاني الذي تم بداية إنجازه في 2013 بكلفة 54 مليار دولار إستهدف من طرف متمردون انفصاليون في إقليم بلوشستار².

بالمقابل تواجه العديد من مشاريع المبادرة رفض محلي بسبب مشاكل في مسألة ملكية الأرض التي ستقام عليها هذه المشاريع، فالعديد منها أنجزت أو ستُنجز في دول ذات طابع قبلي، والإشكال هو أن هذه القبائل ترفض التنازل عن أراضيها، ففي إندونيسيا مثلاً تأخر إنجاز مشروع خط "جاكرتا - باندونغ" للقطارات السريعة بسبب برفض أهالي القرى التي يمر عبرها خط السكة الحديدية التنازل عن أراضيهم³.

كما تؤثر الرهانات الجيوسياسية بشكل كبير على تنفيذ مبادرة الحزام والطريق الصينية، فإنجاز المشاريع سيتوقف على نوع العلاقات التي تربط الصين ببقية الدول المشاركة في هذه المبادرة كروسيا وإيران وتركيا، علماً أن هنا كمرات تسببت في خلافات بين الدول، كالممر الإقتصادي الباكستاني-الصيني الذي يمر بإقليم "كاشمير" المتنازع عليه بين الهند وباكستان، مما شكل أحد نقاط الخلاف بين الصين والهند، حيث اعتبرته هذه الأخيرة مساساً بسيادتها.

من جهة أخرى فإن رغبة الصين في شراء أراضي زراعية في المناطق التي تمر منها المبادرة أدت إلى زيادات مخاوف السكان المحليين، ففي كازاخستان تم وضع مشروع قانوني هدف إلى تمديد إيجار الأراضي الزراعية للمستثمرين الأجانب من عشرة إلى خمسة وعشر سنة، نجم عنه سلسلة من الإحتجاجات من طرف الشعب، أدت إلى سحب هذا المشروع⁴، كما أن أكبر خطر قد يترتب على الدول النامية التي

¹Alexandre Cornet, « "les enjeux stratégiques Des routes De la soie » Asia Focus, n71 Mai 2018, P5 <https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2018/05/Asia-Focus-71.pdf>

²عراقيل تواجه خطة الصين لإحياء طريق الحرير، تقارير وحوارات، ميانمار (بورما): نشر بتاريخ 12-11-2017، متوفر

على الرابط: <https://www.aljazeera.net/news/reportsandinterviews/2017/11/122017>

³نفس المرجع

⁴ شناز بن قانة، مرجع سابق، ص 144

تشارك في المبادرة هو وقوعها في فخال مديونية، فالديون وسيلة الصين لزيادة نفوذها والإستيلاء على البنى التحتية التي عجزت الدول عن تسديد تكاليفها¹.

2- الآثار الإيجابية:

يمكن إجمال الآثار الإيجابية لمشروع الحزام والطريق الصيني فيما يلي:

أ- تطوير قدرات دول المبادرة:

تغطي مبادرة الحزام والطريق مساحة جغرافية واسعة يشكل سكان بلدانها %70 من 4,4 مليار نسمة، و %55 من الناتج الإجمالي العالمي، كما تتواجد في الحيز سكان العالم الجغرافي للمبادرة %75 من إحتياطي العالم من الطاقة المعروفة، كما تعرف تنوعاً في ثرواتها المعدنية وإمكاناتها الجيوبوليتيكية، وهو ما من شأنه أن يزيد من قدراتها التنافسية².

ب- تحقيق التنمية:

تشمل مبادرة الحزام والطريق مناطق كثيرة ترتفع فيها نسبة الفقر وتراجع فيها مستويات التنمية خاصة الموجودة منها في إفريقيا وآسيا الوسطى وبالتالي فنجاح المبادرة سيحدث أثراً إيجابية في هذه الدول ويساهم في إنطلاق عجلة التنمية وإرتفاع مستوى المعيشة، وتقوية إقتصاديات الدول المعنية بالمبادرة و دفعها للتفاعل في الإقتصاد العالمي.

ج- خفض أوقات الشحن:

تقوم المبادرة إلى التقليل من الوقت في التعاملات البيئية عن طريق بناء وتجديد شبكة الطرق التي تربط الصين بالدول المعنية بالمبادرة، ما يسمح باختصار الوقت وبالتالي التقليل من التكاليف، فسابقاً الشحن من الصين إلى آسيا الوسطى كان يستغرق حوالي 30 يوماً، لكن مع تطوير شبكة السكك الحديدية في المنطقة والرابط بين الطرفين سيخفض الوقت إلى النصف.

د- خفض تكاليف التجارة البيئية³

يُعد من النتائج الإيجابية للمبادرة هو خفض وقت الشحن بين الدول المعنية والناتج عن تطور بنية النقل وتوسيعها وتهيئة الموانئ لربط الصين بمناطق إقتصادية بعيدة ومنعزلة، ما يساهم في تراجع تكاليف

¹عراقيل تواجه خطة الصين لإحياء طريق الحرير، مرجع سابق

² ويكن فازية، مبادرة الحزام والطريق بين إعادة تموقع الصين ومواجهة التحديات، في: إسلام عيادي وآخرون، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي في العالم، جامعة وهران، الجزائر، ص135

³ نفس المرجع، ص136

التجارة البينية، وهذه الميزة تنتقل حتى إلى الدول غيرا لمعنية بالمبادرة ولكن تتقاسم مع دول مبادرة الحزام والطريق نفس الممرات لنقل بضائعها وستستفيد من أن يتطور في وسائل النقل، فأستراليا على سبيل المثال يتوقع أن ينخفض زمن شحنها للبضائع إلى بعض الدول الإفريقية.

المطلب الثالث: فرص نجاح وفشل مشروع الحزام والطريق

تمتلك مبادرة "الحزام والطريق" فرص نجاح كبيرة، كما تكتنفها فرص عدة للفشل حيث تعتمد فرص النجاح أو الفشل على مدى توافر أو انعدام توافر العوامل المؤيدة لكل منها، وهنا فرص النجاح تتوقف على هذه الأخيرة إتباع إستراتيجيات وسياسات إما بشكل منفرد أو بالتعاون مع الدول المعنية بالمبادرة، لذلك يتيح تم على الصين:

1-توسيع نشاطها الإقتصادي مع الإلتزام بحدود إمكانياتها وتجنب تقديم وعود لن تتحمل مستقبل الوفاء بها
2-دعم النشاط الإقتصادي للصين بتحريك عسكري خاصة في الممرات المائية الرئيسية في التجارة العالمية
3-إبراز الصين نفسها كبديل للولايات المتحدة الأمريكية، واحتواء التأثير الأمريكي والروسي في القرب الجغرافي

4-التواجد بقوة في المناطق الإستراتيجية في العالم والمشاركة بفعالية في المشكلات والأزمات التي تعانيها خاصة في آسيا الوسطى والشرق الأوسط بالإضافة إلى السياسات المنفردة يتوجب على الصين بالتعاون مع الدول المعنية بالمبادر¹

ومن أجل إنجاح جهودها في هذا الإطار فيمكن القول إن تنفيذ مبادرة الحزام والطريق يحتاج إلى العديد من الضمانات وأهمها:

1-تنسيق السياسات الإقتصادية بين الدول المعنية بالمبادرة:

من خلال تقوية القواسم المشتركة بينها وتفاذي الخلافات التي تعجز عن حلها، ما يؤدي إلى زيادة الإعتماد المتبادل بين الدول المعنية بمبادرة الحزام والطريق، وهناك ضرورة لتعزيز التعاون بين الحكومات الدول المشاركة والعمل الحديث على إنشاء آليات التواصل والتنسيق فيما بينها بشأن السياسات الكلية على مستويات مختلفة².

¹ سنية الحسيني، سياسة الصين إتجاه الأزمة السورية: هل تعكس تحولات إستراتيجية في المنطقة؟ المستقبل العربي، العدد440، أكتوبر2015، مركز دراسات الوحدة العربية، بيروت، ص ص57-58.

² نفس المرجع، ص 58

بالمقابل هنا كضرورة تنسيق هذه الدول بين إستراتيجيات التنمية الإقتصادية وسياسياتها التنفيذية في كل منها لإيجاد نقاط الالتئام فيما بينها، للعمل بجهود مشتركة على وضع مخططات وإجراءات خاصة بدفع التعاون المشترك، والتنسيق السياسات والتقارب بين الدول سيساعد على إزالة المخاوف لبعض الدول من الأضرار بسبب المبادرة، بالإضافة إلى تلك الدول التي لديها بعض البدائل والممرات البحرية والمشروعات المشابهة في إطار مشروع " الحزام والطريق"¹.

2- تشجيع التعامل بالعملات المحلية:

يجب على الدول التعامل بالعملات المحلية مما يؤدي إلى تقوية إقتصادياتها، وسهولة مواجهة الأزمات الإقتصادية بتدابير إقليمية دون الإضطرار إلى التبعية للإقتصاديات الغربية.

3- تشجيع التحاور بين الثقافات:

حيث لا يكفي الإتفاق والتفاهم على المستوى الرسمي بين الدول المعنية بالمبادرة وتشجيع التواصل شعبي والانفتاح على الثقافات الأخرى².

4- ترابط البنى التحتية بين الدول:

من الضروري أن تعمل الدول الواقعة على طول خطوط ومسارات المبادرة على الربط بين مخططات البناء والمعايير الفنية للبنى التحتية لديها، وأن تستكمل بصورة مشتركة جهود بناء الممرات الدولية المحورية حتى يتحقق تدريجيا تشكيل شبكة للبنى التحتية تربط بين شتى المناطق الآسيوية، وكذلك بين آسيا وأوروبا وإفريقيا³.

5- تقديم تنازلات:

التنافس في آسيا بين القوى المركزية وعلاقات العداء بينها (الصين، الهند، وباكستان منجهة، اليابان، الصين، والكوريين)، منجهة أخرى إذ تتخبط الصين في علاقات تنافسية تصل حد العداوة في كلا المحورين ما يجبرها في سبيل تفعيل مشروعها تقديم تنازلات لا تتعارض مع مبادئها بغرض إستمالة هذه القوى الإقليمية وإبداء حسن النية في التعامل معها⁴.

¹ علي صلاح مشروع الحزام والطريق: كيف تربط اقتصادها بالعالم الخارجي؟، تقرير المستقبل، اتجاهات الأحداث، العدد 26، 2018، ص14

² محمود إدريس الصيني (li jin li) معرفة حقيقة الحزام والطريق في مؤتمر: أفاق التعاون العربي الإفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، جامعة إفريقيا العالمية، الخرطوم، 22 نوفمبر 2017، ص ص5-6.

³ علي صلاح، مرجع سابق، ص14

⁴ محمود إدريس الصيني، مرجع سابق، ص6

6- بناء أكبر قدر ممكن من التحالفات:

تفادي الصدام مع الدول خاصة تلك التي تشهد معها سياسات، فعلى الصين في إطار سياستها الخارجية تفعيل التعاون متعدد الأطراف بوضع سياسة خارجية نشطة معدول الجوار تقوم على المنفعة المتبادلة وعد مال إستبعاد والتعاون الفعال وزيادة الارتباط الإقليمي.

7- تعزيز التعاون في ربط البنى التحتية للطاقة:

في ظل توافر وإستقرار إمداداتها والذي يُعد شرطاً رئيسياً من شروط نجاح المبادرة، وهذا مع ضرورة بدل دول المبادرة جهوداً مشتركة لإنشاء شبكات خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي، ووضع إستراتيجية واضحة بشكل مشترك، لإعادة رسم وتدشين خطوط التجارة والممرات البرية والبحرية وشبكات خطوط النفط والغاز، من أجل تجنب المناطق الرخوة التي تهددها المخاطر الأمنية والسياسية، كما أن هناك أهمية كبيرة لبناء الممرات العابرة للحدود لنقل الكهرباء والمحافظة على أمنها بشكل مستمر¹.

8- الإهتمام بالنقاط الحاسمة على مسار الطرق والممرات:

يتم الإهتمام بالنقاط الحاسمة على مسار الطرق والممرات عبر:

1- إنشاء آلية موحدة لتنسيق النقل وتنويع أشكاله ووسائله وتعزيز الإرتباط العضوي فيما يخص نقاط التخلص الجمركي وتحقيق إنسياب ممرات النقل البري والبحري المتصلة ببعضها البعض.

2- دفع التعاون المشترك في بناء الموانئ وزيادة خطوط الملاحة البحرية ورحلاتها وتعزيز التعاون في مشروعات الخدمات اللوجستية

3- ضرورة لتعزيز التعاون في مجال الطيران المدني، حيث يتم إنشاء منصات وأليات للتعاون الشامل في مجال الطيران المدني والإسراع برفع مستوى البنية التحتية للطيران

9- ضمان سلاسة طريق الحرير الرقمي:

يتعين العمل بجهود مشتركة بين الدول المشاركة في المبادرة من أجل بناء شبكة خطوط الإتصالات المحورية العابرة للحدود والمكونة من شبكات الألياف الضوئية ورفع مستوى الترابط والتواصل للإتصالات الدولية لتحقيق سلامة المرور في "طريق الحرير الرقمي"².

¹ علي صلاح، مرجع سابق، ص 14

² مرجع سابق، ص 15

10- إحترام سيادة الدول:

على الرغم من أن مبادرة " الحزام والطريق " وفق الحكومة الصينية تلتزم موافق منظمة الأمم المتحدة، المتعلقة بمبادئ الاحترام المتبادل وعدم التدخل في شؤون الدول والمنفعة المتبادلة والتعايش السلمي، فضلا عن التأكيد على ضرورة مراعاة جميع الدول بما فيها الصين ذاتها هذه المبادئ من أجل تعزيز الإستفادة من فرص التقارب بين الدول وإنفتاحها على بعضها البعض والتشجيع على بذل الجهود اللازمة لإنجاح المبادرة.

ليس من السهل على الحكومة الصينية إيجاد بدائل لـ " مبادرة الحزام والطريق " في حال ثبت عدم القدرة على تنفيذها أو إتجهت عملية التنفيذ صعوبات كبيرة في ظل أن المبادرة تتضمن طيفا كبيرا من المشروعات الكبرى وعلاقات الشراكة مع العديد من دول العالم.

إن المبادرة تمثل المرحلة الثانية من مراحل التطور الإقتصادي للصين التي تنطلق من خلالها إلى العالم الخارجي بعد أن إستطاعت خلال العقود الماضية بناء القدرات الذاتية لإقتصادها الذي إقترب من إستفادة فرص نموه الذاتي، وتتزايد حاجته يوما بعد يوم للمزيد من الإنفتاح على العالم الخارجي، فحالة التوسع التي تشهدها الصين حاليا تشبه الحالة التي شهدتها الولايات المتحدة الأمريكية قبل نحو قرن من الزمان، والتي أصبحت من خلالها القوة الإقتصادية الأولى في العالم.¹

إن الصعود الاقتصادي للصين يستلزم كما حدث في الإقتصاد الأمريكي في حينه الذهاب إلى الأسواق الخارجية على نطاق واسع من أجل تأمين مدخلات الإنتاج ولتسويق المنتجات النهائية بعد أن إستطاع الإقتصاد الصيني خلال السنوات الماضية نيل لقب "مصنع العالم" وهو لم يعد قادرا بمفرده على إستهلاك ما ينتجه بل أنه وصل إلى مرحلة ما يعرف بـ " مبدأ إلزامية التصدير ".

¹ علي صلاح، مرجع سابق، ص 15

المبحث الثاني: تأثير وإنعكاسات مشروع الحزام والطريق على الإقتصاد العالمي

إن تقييم مشروع الحزام والطريق من خلال إبراز أهم التأثيرات والإنعكاسات والعوائق التي تعيق تجسيدها، ثم توضيح أهم انعكاسات هذه المبادرة على إقتصاد العالمي حيث يواجه تواجه هذا المشروع عدة إنعكاسات على مستوى الإقليمي والدولي والأمر الذي يصعب من إمكانية تجسيدها على أرض الواقع.

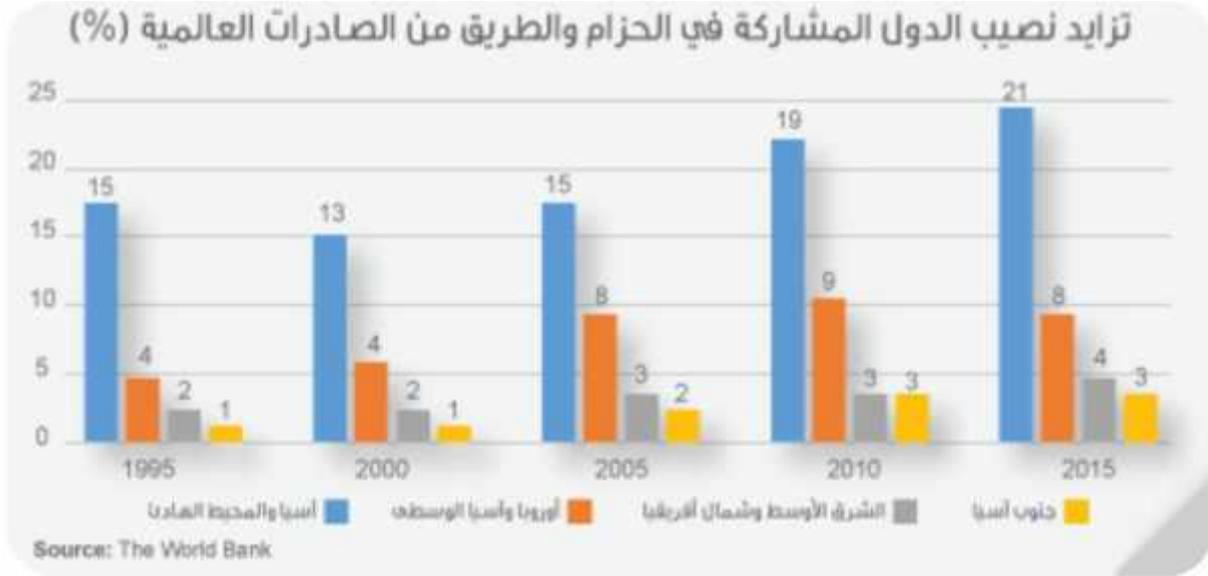
المطلب الأول: أثر مبادرة الحزام والطريق بالنسبة لإقتصادات الدول المشاركة

إن أهمية المبادرة بالنسبة للدول الشريكة تكمن في قدرتها على تحقيق التنمية الإقتصادية، لكن في الواقع قد يترتب عن هذه المبادرة إنعكاسات حيث تساهم مبادرة "الحزام والطريق الصينية" من خلال الإستثمار في البنى التحتية في رفع مستوى التشغيل ذا خلال دول المشاركة في هذه المبادرة، وتحفيز النمو الإقتصادي منخل الزيادة الطلب على المعدات المحلية المستعملة لإنجاز هذه المشاريع، حيث تعتبر "مبادرة الحزام والطريق" من فئة المبادرات التنموية الكبرى التي يمكنها دفع الإقتصاد العالمي إلى النمو بمعدلات أسرع من المعتاد لاسيما إذ تم تنفيذها وفق المعايير وشروط النجاح والتوازن بين مصالح الدول المشاركة لها، بالإضافة لذلك يمكنها أنتعود على المستوى الوطني للدول المشاركة بالعوائد التنموية والإقتصادية الكبيرة. كما تتطوي "مبادرة الحزام والطريق" على أهمية اقتصادية كبيرة بالنسبة للدول المشاركة لها إذ أنها تعزز مكانة كل دولة من هذه الدول كشريك تجاري للصين صاحبة الإقتصاد الأوفر حظا للنمو على مستوى العالم، ولذلك تمثل المشاركة في المبادرة فرصة كبيرة لهذه الدول من أجل الحصول على حصة من أسواق الواردات الصينية من مدخلات الإنتاج، كما أن المشاركة فيها تمكن تلك الدول من الحصول على المنتجات النهائية الصينية لتلبية إحتياجات أسواقها المحلية¹.

كما تمثل مبادرة الحزام والطريق فرصة جديدة لدمج إقتصاد كل دولة مشاركة في الموجة الجديدة من العولمة التي بلغت الصين دورا محوريا فيها، لاسيما أن المشاركة في المبادرة تربط إقتصادات هذه الدول بالصين وبععضها البعض أيضا، مما ساعدها على الاستفادة من الفرص الإستثمارية المتاحة لكل منها، ويمكنها تبادل الخبرات وتنفيذ المشروعات والمبادرات المشتركة لاسيما في مجالات البنية التحتية والخدمات اللوجستية والتنمية بمفهومها الشامل، وتجدر الإشارة إلى أن الدول المشاركة في المبادرة حققت بالفعل بعض العوائد الإقتصادية خلال السنوات الماضية، إذ أنها حققت تحسبا ملحوظا في نسب مساهمتها في الصادرات العالمية.

¹ علي صلاح، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين إقتصادها بالعالم الخارجي؟ مرجع سابق، ص7

الشكل رقم (1): يبين تحسن نسب مساهمتها في الصادرات العالمية



المصدر: https://sjam.journals.ekb.eg/article_158580

- ✓ يتبين من الشكل رقم (1) أن هذه الدول المنتشرة في مناطق آسيا والمحيط الهادي وأوروبا وآسيا الوسطى والشرق الأوسط وشمال إفريقيا وجنوب آسيا، ارتفع نصيبها من الصادرات العالمية من نحو 23% في عام 1995، إلى 36% في عام 2015 من المتوقع أن تحقق المزيد من الزيادة في نصيبها خلال السنوات المقبلة، كما تساهم " مبادرة الحزام والطريق " في زيادة قدرة الدول المشاركة بها على توليد المزيد من فرص العمل بالدول المشاركة، بما يعزز قدرتها على مواجهة مشكلة البطالة وهي المشكلة التي تؤرق العديد من لإقتصاداتها¹.
- ✓ كما تظهر البيانات أن حجم فرص العمل التي ولدتها مشروعات المبادرة في عام 2016 بلغ نحو 0,5 من إجمالي فرص العمل الجديدة التي تم توليدها حول العالم في نفس العام، والتي بلغت نحو 40 مليون فرصة في إطار قياس العوائد الاقتصادية المستقبلية، والتي يتوقع أن تجنيها الدول المشاركة في المبادرة ووفق دراسة مسحية أجراها " منتدى التمويل الدولي " لإستطلاع آراء 26 بنكا مركزيا ضمن تلك الدول، ورجح 67% من هذه البنوك أن تؤدي

¹ علي صلاح، مرجع سابق، ص7

المبادرة إلى زيادة النمو الإقتصادي لهذه الدول بمقدار 1,5 نقطة مئوية خلال السنوات الخمس المقبلة، في حين توقع 25% من تلك البنوك أن تتراوح الزيادة في النمو في تلك الدول بين 1,5 إلى 5,5 نقطة مئوية.

✓ كما سجل الميزان التجاري الصيني العربي سنة 2014 إرتفاعا من 25,5 مليار إلى 4,238 مليار دولار بمعدل نمو سنوي بلغ 25%، كما قفزت واردات الصين من النفط العربي من 40,5 مليون طن إلى 133 مليون طن بمعدل نمو سنوي 12%، وارتفعت قيمة عقود مقاولات البناء التي تتولاها الشركات الصينية في العالم العربي من 2,6 مليار دولار إلى 29,6 مليار دولار بنسبة نمو سنوي 27%، أما الإستثمارات الصينية في الدول العربية فقد شهدت إرتفاعا ملحوظا قدر بـ 17,25 مليونا إلى 2,2 مليار دولار وهو ما جعل الصين تتحول إلى ثاني أكبر شريك تجاري للدول العربية وشريك تجاري رئيسي في مجال الطاقة.¹ كما تتعكس الآثار التنموية للمبادرة بالإيجاب على المستوى المعيشي لسكان الدول المشاركة إذ يتوقع أن تسهم هذه المبادرة في تعزيز قدرة الدول على مواجهة الفقر لاسيما أن هذه الدول تضم ما يقارب من ثلثي عدد السكان العالم وتصل نسبة من يعيشون تحت خط الفقر في بعضها إلى ما نسبته 25% من إجمالي السكان كما هو الحال في كينيا، ونحو 23% في أوزباكستان وجيبوتي نحو 21%.²

¹ محمد حمشي، العالم العربي ومشروع الحزام والطريق الصيني، مرجع سابق، ص 67.

² علي صلاح، مرجع سابق، ص 7

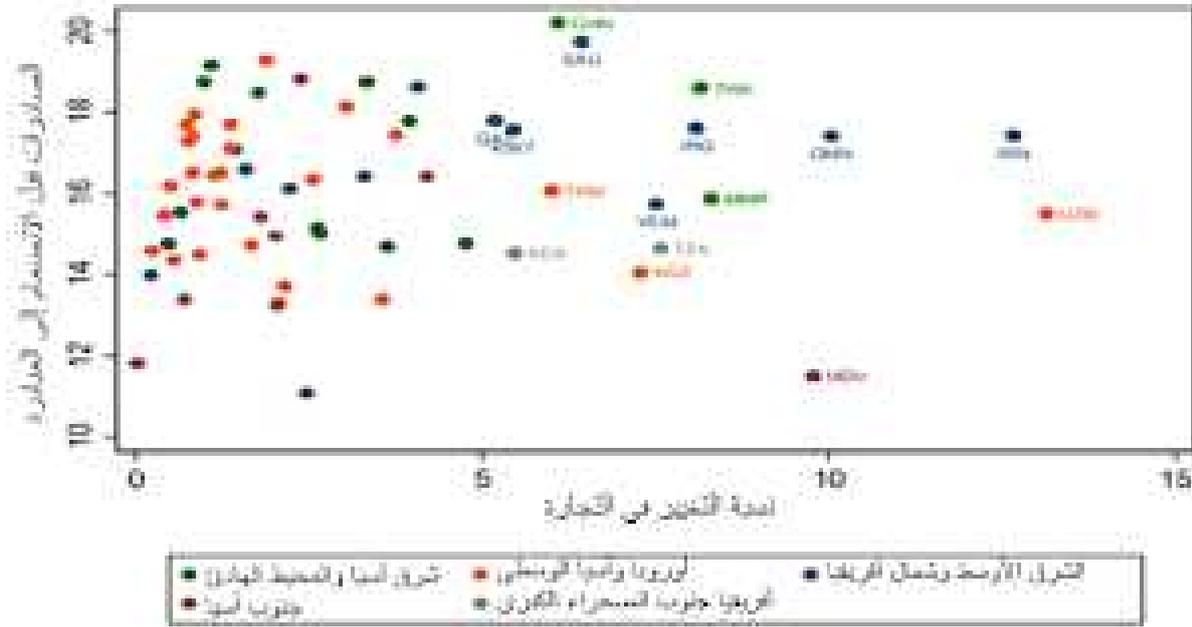
المطلب الثاني: أثر مبادرة الحزام والطريق على التجارة العالمية

إن مبادرة الحزام والطريق واضحة، فالحاجة إلى تنمية مشتركة على الصعيد العالمي تقترن بضرورة تعزيز الإدماج المالي، والحد من التكاليف التجارية، والإستفادة منال وقت بشكل فعال في الحصول على السلع والخدمات، والحد من الفقر، وإنشاء بنى أساسية، وتحقيق الإستيعاب الثقافي، وذلك عن طريق ربط البلدان ببعضها البعض، وتبين أثر هذا المشروع على علاقات التجارة والتكامل، كما أنه من المتوقع أن تزعزع مبادرة الحزام والطريق التجارة الدولية، وأن يكون تأثيرها هائلا على البلدان التي يمر بها طريق الحرير وكذلك على بلدان ومناطق أخرى، منها المنطقة العربية، وتبين دراسة للبنك الدولي آثار المبادرة على التجارة بإعتماد تحليل إقتصادي قياسي وهندسي.

إن زيادة البنى الأساسية قد تؤدي إلى زيادة التبادل التجاري بين بلدان المبادرة بنسبة تتراوح بين 2.5 و4.1 في المائة، وتشير النتائج إلى أن إصلاح السياسات الرامية إلى تقليل الحواجز التجارية أدى إلى إرتفاع في الصادرات بنسبة 7.2 في المائة¹، كما يمكن أن يؤدي تحقيق مزيد من التكامل في القوانين التجارية وإيجاد مداخل ملائمة إلى السوق إلى رفع هذه النسبة إلى 11.2 في المائة، ما يعني أن التوسع التجاري يمكن أن يزيد إذا ما تكاملت البنى الأساسية مع السياسات.

¹Suprabha Baniya and others, *Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis*, Policy Research working paper, (Washington, D.C., World Bank Group, 2019). Available at <http://documents.worldbank.org/curated/en/623141547127268639/Trade-Effects-of-the-New-Silk-Road-A-Gravity-Analysis>

الشكل رقم (2): التغير في مجموع الصادرات حسب البلد



المصدر: <https://www.google.com/search?q=%D8%AA%D8%B2>

✓ كما أن التجارة التي تحققها بلدان المبادرة تحسين البنية الأساسية والاتصال بدول أخرى، وفي الشكل رقم (2) التغير المرتقب في صادرات بلدان معينة بعد انضمامها إلى المبادرة، بالمقارنة مع صادراتها قبل الانضمام وإيران وعمان من أكثر الدول المستفيدة من المبادرة، إذ زادت صادراتهما بنسبة 7% ويتوقع أن تشهد الصين والمملكة العربية السعودية زيادة في القيمة المضافة لصادراتهما، ولا سيما أن حجم التجارة فيهما كبير.

كما أن تقلص مبادرة الحزام والطريق مدة الشحن للبلدان المنضمة وغير المنضمة إليها، كما ويتراوح متوسط الإنخفاض في مدة الشحن من بلد ما إلى آخر بين 1.2 و 2.5%، وبالمقابل تشهد إقتصادات البلدان المنضمة إلى المبادرة إنخفاضا في مدة الشحن يتراوح بين 1.7 و 3.2 في المائة في المتوسط، ويتوقع تحقيق مكاسب كبرى من الطرقات التجارية التي تربط بين شرق آسيا وجنوبها ومن ممرات المبادرة¹ وبالمقابل ستخفض مدة الشحن بين البلدان الواقعة على طول الممر الإقتصادي الذي يصل بين الصين

¹Charles Kunaka, "Six corridors of integration: connectivity along the overland corridors of the Belt and Road Initiative" *World Bank Blogs*, 4 October 2018. Available at: <https://blogs.worldbank.org/trade/six-corridors-integration-connectivity-along-overland-corridors-belt-and-road-initiative>

وآسيا الوسطى وآسيا الغربية بنسبة 12% بفضل تحسين البنى الأساسية للنقل، ويؤدي تقليص مدة الشحن إلى إنخفاض كبير في التكاليف التجارية.

تشير التقديرات إلى أن تنفيذ جميع مشاريع البنى الأساسية للنقل في إطار المبادرة سيقلل من التكاليف التجارية الإجمالية بنسبة تتراوح بين 1.1 و2.2% عالمياً، وفي إقتصادات البلدان المنضمة إلى المبادرة، سيتراوح الانخفاض في التكاليف التجارية بين 1.5 و2.8 في المائة، وتشير التوقعات المتعلقة بالبلدان العربية إلى إنخفاض في التكاليف التجارية يتراوح بين 1 و3 في المائة حسب موقعها ودرجة مشاركتها في المبادرة¹، ومن ناحية مدة الشحن، تتفاوت نسبة الإنخفاض في التكاليف التجارية بين كل ثنائي من البلدان بشكل ملحوظ، حيث تسجل بلدان شرق آسيا والمحيط الهادئ وبلدان جنوب آسيا أعلى نسبة وسطى، علماً أن هذه النسبة تزيد في الممرات.

المطلب الثالث: أثر مبادرة الحزام والطريق على الإقتصاد العالمي

تتضمن الآثار والعوائد الإقتصادية لـ"مبادرة الحزام والطريق" العديد من الأوجه الإيجابية على الإقتصاد العالمي وتبدأ هذه الآثار في إيجاد طريقها إلى أرض الواقع من خلال إقتصادات الدول المشاركة في المبادرة، حيث هي التي بدأت بالفعل في جني بعض ثمارها للمبادرة، ومع الأخذ في الإعتبار أن الحجم الإجمالي لإقتصادات هذه الدول يبلغ 28,2 تريليون دولار، أو ما يساوي 35,3% من الحجم الإجمالي للإقتصاد العالمي، البالغ نحو 79,9 تريليون دولار، فإن الزيادة المتوقعة في النمو الإقتصادي لهذه الدول في ظل مشاركتها في المبادرة، حيث تضيف إلى الناتج المحلي الإجمالي العالمي قيمة مضافة جديدة تتراوح بين 422 مليار دولار كحد أدنى، ونحو 1,6 تريليون دولار كحد أقصى خلال السنوات الخمس المقبلة، وهذا من شأنه أن يرفع معدل النمو الإقتصادي العالمي السنوي بنحو 0.5% و1.9% خلال نفس الفترة².

بالمقابل يتوقع أن تسهم مبادرة "الحزام والطريق" في زيادة تدفقات الإستثمار العالمية خلال السنوات المقبلة، وتشير التقديرات إلى بلوغ الإستثمارات على طول الحزام والطريق إلى 14,5 مليار دولار خلال الشهور العشر الأولى فقط من عام 2017، كما يتعلق بالمستقبل تشير تقديرات "بنك مينشنغ" الصيني إلى أن المبادرة تشمل مشروعات إستثمارية تبلغ قيمتها 10 تريليون دولار، كما أن بناء "مبادرة الحزام والطريق" هو خطوة طموحة لتعميق التعاون الإقليمي وتعزيز الربط بين القارات، كما ستعمل على تحسين البنية

¹Charles Kunaka, "Six corridors of integration: connectivity along the overland corridors of the Belt and Road Initiative, op-cit

² علي صلاح، مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين إقتصادها بالعالم الخارجي؟، تقرير المستقبل في دورية إتجاهات الأحداث، العدد 26، أبو ظبي، 2018، ص ص 10-11 <https://futureuae.com/media/china9bef715500074>

التحتية للنقل وتحسين البيئة الاقتصادية الإقليمية، وبالتالي تقليل تكاليف التجارة بشكل كبير وتعزيز الإستثمارات عبر الحدود¹.

إن التعاون في إطار المبادرة الصينية سيقبل من تكاليف التجارة العالمية بنسبة 1.1 % إلى 2.2%، وسيعزز تكاليف التجارة في الممر الاقتصادي بين الصين ووسط آسيا وغرب آسيا بنسبة 10.2%، كما سيعزز أيضاً النمو الاقتصادي العالمي في عام 2019 بنسبة 0.1% على الأقل، وخلال السنوات الخمس المقبلة وفي تم توفير التمويل اللازم ومن ثم تنفيذ هذه المشروعات بالفعل فإن ذلك سيعني أن التدفقات الاستثمارية بين دول المبادرة سوف تبلغ 2 تريليون دولار سنوياً، وهو ما يزيد عن إجمالي التدفقات السنوية للإستثمار الأجنبي المباشر حول العالم، والتي تبلغ 1.75 تريليون دولار

المبحث الثالث: مواقف القوى الإقليمية والدولية من مشروع الحزام والطريق الصيني

إن المبادرة الصينية تواجه العديد من الانتقادات والمعارضة، سواء من قبل الولايات المتحدة التي تعتبرها إستراتيجية صينية تهدف إلى تغيير بنية النظام الدولي وآلياته، ورغبة صينية في الإستثمار بالنظام الاقتصادي الدولي، أو من ناحية المعارضة الأوروبية التي ترى في هذه المبادرة محاولة صينية لخلق إنقسامات داخل القارة الأوروبية، وبالتالي السيطرة على إقتصاد القارة وسياساتها بما يحقق أهداف وطموحات الصين، بالإضافة لمواقف بعض القوى الآسيوية مثل الهند التي ترى في المبادرة مساس بسيادتها خاصة في ظل الاتفاق الصيني الباكستاني بالنسبة لمنطقة العبور، مما قد تؤثر على مبادرة الحزام والطريق الصينية وتعرقل مسار تنفيذها.

المطلب الأول: مواقف القوى الإقليمية من مشروع الحزام والطريق الصيني

تتعدد وتتنوع مواقف القوى الإقليمية من مشروع الحزام والطريق الصيني والتي يمكن إجمالها فيما يلي:

1- الموقف الياباني من مشروع الحزام والطريق الصيني

إن مشروع الحزام والطريق تعتبره اليابان لعبة قوة صينية، وهنا تكون مخاوف اليابانية المحيطة بالحزام والطريق تتعلق بخلق الديون، حيث الإعتماد على الصين يؤدي إلى تآكل المعايير التجارية الدولية، حيث الحكومة اليابانية قلقة ومنزعجة من مشاهدة طريق الحرير الرقمي الجديد الذي سيضع الصين في الهيمنة

¹ نفس المرجع، ص 11

على النظم الإيكولوجية لتكنولوجيا المعلومات في البلدان الثالثة لا سيما في جنوب شرق آسيا، ففي عام 2015 إنتقلت اليابان إلى المنافسة بقوة مع إستراتيجية الحزام والطريق الصينية، وذلك بزيادة مشاركتها مع الهند والولايات المتحدة الأمريكية في مشاريع البنية التحتية في آسيا وإفريقيا، منها ممر النمو المقترح في نوفمبر 2016 الذي يتصور خطة تنمية تعاونية فيها تستفيد كل من اليابان والهند من قوتها في آسيا لتعزيز الإتصال مع الولايات الأمريكية¹.

كما قامت اليابان برفض هذه المبادرة لأن الصين تسعى إلى تغيير الوضع القائم شرق وجنوب شرق آسيا، ومنطقة من تأسيسه المؤسسات مالية وإقامة علاقات إقتصادية لحشد مصالحها، فضلا عن إعطائها مبرر لعدم إنضمامه أو هي عدم شفافية المؤسسات المالية وإدارتها²، ولكنه المتقف فقط بالرفض بل سعت إلى تطوير علاقاتها الدبلوماسية مع الدول الواقعة على المحيط الهادئ وتعزيز تواجدتها العسكري لبناء خط دفاعي لكبح الصين، وتدفع بذلك كل منا لهند وإيران لشق طريق الحرير البري والبحري.

كما جاء لتخوفها من توسع نفوذ الصين مما يشكل خطر عليها لكنها رأت أن الإبتعاد عن المبادرة يضعف نفوذها كقوة فيا لإقليم³، كما أرادت الإستفادة من الفرص الممنوحة لها حيث أعلن رئيس الوزراء الياباني "شينزوآبي" في جوان 2017 إنضمامها إلى المبادرة، وفي ماي 2018 وقعت اليابان والصين إتفاقا للتعاون الإقتصادي للإستثمار في دول أخرى، لكن هذا الإتفاق لا يعني حل المشكلات العالقة بين البلدين، حيث لازالت هناك قضايا إقتصادية وأمنية يثير الخلافات بين البلدين، فالخلافات بينهما لا يمكن أن تختفي بمجرد الإتفاق بين الطرفين.

2- الموقف الهندي من مشروع الحزام والطريق الصيني:

جعلت الصين، الهند جزء من المبادرة من خلال الممر البنغلادشي الصيني الهندي وميانمار، وتم الإتفاق عليه من أثناء زيارة قام بها رئيس مجلس الدولة الصيني " ليكهنشيانغ" للهند في عام 2013، ووقع بيان مشترك بينهما أشار فيه أن تعزيز التعاون في ظل اتفاقية للممر الاقتصادي "BCIM"، وفي عام 2015، كما أكدوا على التعاون في إطار الممر الإقتصادي⁴، وتعزيز جهودهم لتنفيذه حيث قامت الهند بالمشاركة

¹ Daniel Kliman and Abigail Grace, "Power play, Addressing China's Belt and Road strategy" center for new American security, September 2018,

<https://www.finance.senate.gov/imo/media/doc/Daniel%20Kliman>

² كاظم هاشم نعمة، نقد الإستراتيجية الصينية حيال الدول العربية، دار أمانة للنشر والتوزيع، الأردن، 2018، ص 480.

³ كاظم هاشم نعمة، مرجع سابق، ص 480.

⁴ Darshana M. Baruah, "India's answer to belt and road: A Road Map March for South Asia" August 21, 2018.

https://carnegieendowment.org/files/WP_Darshana_Baruah_Belt_Road_FINAL.pdf

في تأسيس بنك الإستثمار الآسيوي للبنية التحتية AIB حيث يُعد ثاني أكبر مستثمر بعد الصين، كما إستحوذت الهند على حصة في بنك التنمية الجديد NDB وعضو كامل العضوية في منظمة "شنغهاي" للتعاون¹ SCO ولكن هذا الإتفاق ليوم طويلا وذلك بسبب الخلافات المتكررة بين البلدين.

كما رفضت الهند المبادرة، ورفضت إرسال بعثة رسمية إلى أول منتدى للمبادرة في ماي 2017 وأكدت رفضها أيضا في "قمة منظمة "شنغهاي" للتعاون في جوان 2018، وإنتقدت المبادرة لأنها تمس بسيادتها الوطنية، كما يرجع رفضها للمشروع هو إستبعاد الصين للهند من مشروع هضبة دوكلام Doklam "المتنازع عليها مع بوتان التي تعدها الهند منطقة إستراتيجية لها وتدعم مطالبها، فضلا عن رفضها للممر الإقتصادي بين الصين وباكستان الذي يربط منطقة "شينجيانغ" الصينية ذاتية الحكم بمقاطعة بلوشستان الباكستانية لأنه يمر في منطقة "جيلجيت" في إقليم كشمير و هو من الأراضي المتنازع عليها بين الهند وباكستان مما يُعد إنتهاك للسيادة الهندية²، عبر تطويقها واحتواءها من خلال" عقد لؤلؤ" والذي من خلاله يربط الصين بالمحيط الهندي بميناء "جوادر" ويتجنب المرور في مضيق ملقا وإقتصار تكاليف الشحن و الوقت، فضلا عن خرقها للحدود البحرية "هامبانتوتا" الإستراتيجي، حيث رأت الهند أن الصين تريد إحتواؤها بدل التعاون معها.

كما لم تكتفي الهند بعدم حضور المنتديات و رفض المبادرة، بل سعت إلى مواجهة المبادرة الصينية وتقديم بديل عنها عبر إنشاء ممر جديد تحت اسم "ممر لنمو في آسيا وإفريقيا"، فقد نشأت هذه الفكرة من خلال البيان المشترك الصادر عن رئيس وزراء كل من الهندي "ناريندرا مودي" والياباني "شينزوآبي" في تشرين الثاني/نوفمبر عام 2016، وهذا الممر سوف يكون بحريا يربط إفريقيا بالهند ومع دول جنوب شرق آسيا، الهدف منه هو النمو التجاري والإستثماري لإفريقيا، وسيقلل كلفة للهند واليابان مقارنة بالمبادرة³ وفي عام 2017، قدمت إدارة الرئيس الأمريكي "دونالد ترامب" رؤيتها الإستراتيجية.

كما أن الهند والمحيط الهادئ "التي تحل محل" آسيا والمحيط الهادئ "بعبارة" الهند والمحيط الهادئ" في أوراق السياسات التي ستعزز الأهمية الجيوسياسية للهند في مواجهة صعود الصين، أما في مجال

¹ Belt and Road initiative: India May18, 2019.

<https://www.silkroadbriefing.com/news/2019/06/20/belt-road-initiative-india>

² Harsh V.Pant and Ritika Passi, India's Response to China's Belt and Road initiative: A Policy in Motion Asia Policy (Washington: National Bureau of Asian Research,2017) ,P88 - 95 <https://kclpure.kcl.ac.uk/portal/en/publications/indias-response-to-chinas-belt-and-road-initiative>

³ فازية ويكن، مبادرة الحزام والطريق: بين إعادة تموقع الصين ومواجهة التحديات، مرجع سابق، ص 138

الأمن، عززت الهند تعاونها مع الولايات المتحدة الأمريكية واليابان وأستراليا و"المعروفة باسم" رابعة" للحوار الأمني الرباعي لمواجهة نهوض الصين¹ والرد الهندي على بناء ميناء "جوادار" الباكستاني، بتمويل وتطوير ميناء "تشابهار" الإيراني الذي سيربط بدوره بممر النقل بين الشمال والجنوب الهند، ويمر شمالاً عبر إيران، ثم يتفرع إلى أرمينيا ثم إلى روسيا، شرقاً في أفغانستان غرباً إلى أوروبا.

بالمقابل، يبعد "تشابهار" عن مومباي بـ 1438 كم فقط، ستكون الهند قادرة على الوصول إلى هذه الأسواق العالمية بشكل أفضل بالإضافة إلى الخلاف اتسعت² الصين إلى تخفيف التوتر بين البلدين، من خلال إقامة "قمة غير رسمية" مع الهند في مدينة "وهان" لتخطي النزاع الحدودي بينهما، ودعا الرئيس الصيني "شي جينبينغ" الهند إلى القمة في 27 نيسان/أفريل 2018 وفي ختام هذه القمة غير الرسمية تعهدوا بخفض التوتر الحدودي بينهما، وتحسين العلاقات الثنائية وتأكيد على حفظ الأمن والسلام.

3- الموقف روسي من مشروع الحزام والطريق الصيني:

إن المواقف و ردود الافعال الدولية حيال المبادرة الصينية خاصة من قبل الدول المعنية بها، والتي تعد روسيا أبرزها نظراً لموقعها الحيوي ضمن جغرافيا الحزام والطريق وأيضا لعلاقتها التاريخية المعقدة مع الصين ، وقد ترددت روسيا سنتين كاملين 2013-2015 قبل أن تعلن رسمياً إستعدادها للتعاون والإنخراط في مشروع المبادرة (الحزام والطريق) وهذا الإستعداد يعبر عن وجود آمال وتوقعات خلو من لدى روسيا بشأن المكاسب التي يمكنها حينها عبر التعاون مع الصين لتجسيد المشروع ، فإن الأمر يخلو من وجود مخاوف من يكون هذا المشروع مجرد أداة لتعزيز صعود الصين إقليمياً وعالمياً وتقويض مكانة روسيا وتحويلها إلى قوة كبرى من الدرجة الثانية.

كما تبدي العديد من الدول المعنية بالمشروع شكوكاً متزايدة حول الأهداف الفعلية لمشروع الحزام والطريق بما في ذلك روسيا وقد بدا ذلك في تردد روسيا مدة سنتين قبل إبداء الإستعداد للتعاون والإنخراط في المشروع عموماً ويمكن إفتراض أن محاذير روسيا ومخاوفها من فيض تكاليف المشروع وغيض مكاسبه بالنسبة لها، جيواقتصادياً وجيو إستراتيجياً³، كما أن هناك مصالح مشتركة وتعاون بين الصين وروسيا، إذ

¹ Mala Sharma, "India's Approach to China's Belt and Road Initiative Opportunities and Concerns", The Chinese Journal of Global Governance, 2019, P.144. <https://www.sciencegate.app/source/287086>

² Chris Devonshire Ellis, "Belt and Road initiative India", june20, 2019. <https://www.sciencegate.app/source/287086>

³ محمد حمشي هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا؟، السياسة الدولية، المجلد 3، العدد 214، أكتوبر 2018،

متوفر على الرابط: <https://www.academia.edu/37579152/%D9%85%D8%AD%D9%8>

الأولى تبحث عن تنويع مصادر الطاقة، وإيجاد ممرات أسرع للوصول إلى الأسواق الأوروبية، أما روسيا تريد الاستفادة من هذه المبادرة لتطوير أقاليمها مثل سيبيريا لشرقاً لأقصى الروسي، لاسيما في ظل العقوبات الغربية عليها بسبب أزمة أوكرانية فإنضمت إلى المبادرة لتخدم مصالحها، وإعطاء الأولوية للممرات التي تمر عبرها.

وفي عام 2015 تم توقيع على "اتفاقية التعاون في إطار مشروع الحزام والطريق"، وفي 2016 خلال زيارة الرئيس الروسي "فلاديمير بوتين" إلى الصين أكد على التعاون في إطار المنظمات الإقليمية، ولكن هناك تحسس من مخاوف روسية من هذه المبادرة وهي:

- 1- أنها أداة لتطوير الإقتصاد الصيني، وذلك بالإتجاه إلى الأقاليم الغربية وإنفتاحها على أربع قوى تجارية مثل الولايات المتحدة الأمريكية، واليابان، وأوروبا الغربية، وجنوب شرق آسيا.
- 2- تتخوف من أن المبادرة تعمل على تقويض الإتحاد الأوروبي الآسيوي، وتقويض روسيا ومنافستها، لاسيما بمشاريع البنية التحتية مثل مشروع "سكك الحديد العابرة لسيبيريا" و"مشروع طريق البحر الشمالي"¹
- 3- إتباع الصين آلية التعاون الإقتصادي مع 16 دولة من أوروبا الشرقية وتأسيس 16+1، يمثل تحدي لروسيا بوصفه أداة لتقويض نفوذها في أوروبا الشرقية، التي تسعى استعادة هيمنتها التقليدية أثناء الحقبة السوفيتية، كما تحاول روسيا إلى تقليص العلاقات الثنائية بين الصين ودول آسيا الوسطى، وأيضا تجنب إقامة علاقات ثنائية بين الصين ودول الإتحاد الأوروبي الآسيوي.
- 4- تتخوف روسيا من أن يسهم مشروع الحزام والطريق في فك الارتباط التقليدي بين روسيا ودول آسيا الوسطى لأنه يمنحها مجالا واسعا للتعاون مع كلتا القوتين على نحو أكثر توازنا مع روسيا في إطار الإتحاد الإقتصادي الأوراسي ومع الصين في إطار مشروع الحزام والطريق.
- 5- يوسع من خياراتها في التفاوض والمساومة بشأن مصالحها القومية بعيدا عن ربطها على نحو كامل بقوة إقليمية دولية، لذلك يبدو أنه يتعين على روسيا تعيد تعريف دورها في المنطقة التي ستشهد نفوذا صينيا متزايدا بفضل مشروع الحزام والطريق.

6- وترغب روسيا بمزيد من التكامل بين الإتحاد الإقتصادي للمنطقة الأوروبية الآسيوية ومبادرة الحزام والطريق، لكنها تخشى من نفوذ الصين وخاصة في الشرق الأقصى لروسيا، وأنشأ البلدان صندوق تعاون

¹ محمد حمشي، التقارب المراوغ: هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا، مجلة السياسة الدولية، المجلد 23،

العدد 214، الأهرام للدراسات السياسية والإستراتيجية، القاهرة، 2018، ص ص 13-15

<https://www.academia.edu/37579152>.

إستثماري باليوان بقيمة 10 مليار دولار لتمويل مشاريع روسية تندرج في إطار المبادرة، من ضمنها أكبر مشروع للغاز الطبيعي في منطقة القطب الشمالي¹.

7- رغم دعوة الصين إلى تعزيز التنسيق بين مبادرة الحزام والطريق والإتحاد الإقتصادي الأوراسي في سنة 2015 فإن التعارض بين وجهتي النظر الروسية والصينية يبقى أبرز من أن يتم تجاهله، حيث الصين تفضل التعامل مع دول آسيا الوسطى عبر المدخل الثنائي الأطراف بينما تشدد روسيا ضرورة الإعتراف بالإتحاد الإقتصادي الأوراسي كمؤسسة إقليمية فاعلة في إدارة العلاقات الإقتصادية والتجارية بين الصين من جهة والدول الأعضاء في الإتحاد من جهة أخرى².

المطلب الثاني: مواقف القوى الدولية من مبادرة الحزام والطريق الصيني

نظرا لأهمية مشروع الحزام والطريق الصيني فقد قدمت العديد من القوى الدولية مواقفها منه إستنادا لتأثيره عليها والتي يمكن إجمالها فيما يلي:

1- الموقف الأمريكي من مشروع الحزام والطريق الصيني:

إن الأمم المتحدة تقدر أهمية ودور الصين الحيوي في تعزيز التعاون الدولي وتعددية الأطراف فمشروع الحزام والطريق تتيح إطارا إضافيا للمساهمة في بناء عالم أكثر ازدهارا وإنصافا للجميع، وتحقيق أهداف التنمية المستدامة بحلول عام 2030، حيث ترتبط الركائز الخمس للمبادرة إلى حد كبير بأهداف التنمية المستدامة السبعة عشر بالإضافة تساهم المبادرة في سد فجوات مالية كبيرة لتحقيق أهداف التنمية المستدامة ولاسيما أن البلدان النامية تحتاج إلى تريليون دولار من الإستثمارات في البنى الأساسية.

كذلك تعتبر المبادرة أداة لتحويل المبادئ إلى أفعال، وفرصة لإنشاء جيل جديد منظم النقل والمدن التي تركز على الإنسان وتقدر على التكيف مع التغيرات المستقبلية، بالشكل الذي يُعزز الإستدامة وتخفيض الإنبعاثات، فالدول لا تحتاج و حسب إلى جسور وطرق للربط بين الناس والأسواق بل تحتاج أيا إلى مستقبل تكون فيه الطاقة نظيفة ومنخفضة الكربون، أما الأمم المتحدة مستعدة لتحقيق الإتساق بين مبادرة الحزام والطريق و أهداف التنمية المستدامة، وتبادل المعارف، ومساعدة العالم على الإستفادة من الفرص التي تتيحها المبادرة لتحقيق أكبر قدر من مكاسب التنمية المستدامة. وهي مستعدة لدعم الدول الأعضاء

¹China Daily, "Belt and Road projects: Past, Present and future", the telegraph, May2, 2019 <https://www.eurobiz.com.cn/the-belt-and-road-initiative-globalisations>

²محمد حمشي، هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا، السياسة الدولية، المجلد 3، العدد 214، أكتوبر 2018، متوفر على الرابط: <https://www.academia.edu/37579152/%D9%85%D8%AD%D9%8>

في مجالى الحوكمة وبناء القدرات وفي دمج مشاريع المبادرة في مجتمعاتها وإقتصاداتها بما يتوافق مع البرامج الإنمائية الوطنية المستوحاة من خطة التنمية المستدامة لعام 2030¹

كما يشارك عدد من وكالات الأمم المتحدة في مبادرة الحزام والطريق، فبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي والاتفاقية الإطارية بشأن تغير المناخ، ولجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا تعمل المبادرة على مراعاة البيئة وعلى دعم البلدان المنضمة إلى المبادرة في تحقيق أهداف التنمية المستدامة وتوفير مؤسسات تابعة للأمم المتحدة معلومات، حيث تُعد سبلا للتعاون وبرامج للبحوث في مواضيع عدة، على غرار اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ، ومنظمة الأمم المتحدة للتنمية الصناعية في تيسير التجارة وتطوير البنى الأساسية، كما تمويل الأمم المتحدة في إعادة البناء والتجديد و التخطيط الحضري، إلى جانب منظمة السياحة العالمية التي تعمل في التسويق وتطوير الطرق السياحية، ومنظمة الأمم المتحدة للطفولة التي تساهم في تصميم البرامج والإنتاج مع التركيز على مساعدة الأطفال في بلدان المبادرة، وتدعم مؤسسات أخرى للأمم المتحدة المبادرات الفردية².

كما يدعم مكتب الأمم المتحدة للتعاون فيما بين بلدان الجنوب برنامج القيادة الشبابية من أجل تحقيق التنمية الزراعية في إفريقيا وتتعاون منظمة الأمم المتحدة للتربية والعلم والثقافة مع الصين لتطوير التعليم والتدريب في المجالين الفني والمهني والتدريب على المهارات في البلدان المنضمة إلى المبادرة، كما وقعت وكالات أخرى للأمم المتحدة، على غرار منظمة العمل الدولية واللجنة الاقتصادية لإفريقيا، ومنظمة الصحة العالمية، والاتحاد الدولي للإتصالات مذكرات تفاهم مع الصين للتعاون في إطار المشروع.

موقف الاتحاد الأوروبي من مشروع الحزام والطريق الصيني:

عبرّ الاتحاد الأوروبي عن مخاوفه من الحضور الصيني في منطقة أوروبا الوسطى والشرقية، وظهر ذلك بعد التعاون بين الصين ودول أوروبا الشرقية والوسطى، حيث ترى مؤسسات الاتحاد الأوروبي أن النشاط الصيني في هذه المناطق يؤثر على وحدة الاتحاد، وأن الصين تمارس تأثيراً سلبياً على أعضائه، فقبل الإعلان عن مبادرة الحزام والطريق، حددت الصين إطار للتعاون معدول وسط وشرق أوروبا وهي 16

¹المجلس الاقتصادي والاجتماعي، مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية؟، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية

لغربي آسيا، كانون الأول، ديسمبر 2019، عمان، متوفر على الرابط:

<https://www.unescwa.org/sites/www.unescwa.org/files>

² مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية؟، مرجع سابق

1 + للتعاون معهم ومبينها 11 دولة من الإتحاد الأوروبي، وخمسة من دول البلقان، ليصبح إطارا لتعاون وسيلة لتعزيز المبادرة في عام 2013¹.

أما الدول الأوروبية فقد كانت مترددة بين المردود الاقتصادي وخوفها من زيادة النفوذ الصيني، فضلا عن تأثير الولايات المتحدة الأمريكية على حلفائها الأوروبي ينل إضعاف المبادرة وهذا ما أدى إلى إنقسام بين الدول الأوروبية إلى ثلاث آراء وهي:²

1- المجموعة الأولى :

وهي الدول الراضة للمبادرة مثل دول ألمانيا وفرنسا، نتيجة خوفهم من نهوض الصين وفقدان القدرة التنافسية لشركاتهم مقارنة بنظرائهم الصينيين في الصناعات الإستراتيجية وذات القيمة المضافة العالية.

2- المجموعة الثانية :

تمثل الدول التي تشترك في القلق من المبادرة، لكن ترى إمكانية مواجهة الإقتصاد الصيني من خلال زيادة مستوى تدخل الدولة في الإقتصاد، وتضم هذه المجموعة هولندا ودول الشمال الأوروبي والمملكة المتحدة.

3- المجموعة الثالثة :

إن غالبية الدول في جنوب وشرق الإتحاد الأوروبي تعد أكثر تقبل المواصلة تعزيز العلاقات الإقتصادية مع الصين، حتى لو كانت السلطات الصينية غير مستعدة لتبني نماذج الحوكمة الإقتصادية الأكثر إنسجاما مع النموذج الأوروبي من هذه الدول وهي المجر واليونان وإيطاليا، حيث تردد الإتحاد الأوروبي بسبب مخاوفه من الصين لزيادة نفوذها الإقتصادي والسياسي وتجنب المواجهة مع الولايات المتحدة الأمريكية، كما بين تقسيم الإتحاد الأوروبي تهميش هل جعل الصين تقبل كشريك إستراتيجي وفقا للوثيقة التي صدرت في 12 مارس " 2019 " الإتحاد الأوربي والصين."

¹ Tran Committee, The new Silk Route –opportunities and challenges for EU transport , (Brussels): European Parliament ,policy Department for Structural and cohesion ,policies,2018,P33.

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU\(2018\)585907_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2018/585907/IPOL_STU(2018)585907_EN.pdf)

² ميران حسين حسين، "مستقبل مشروع الحزام والطريق الصيني في ظل العقبات السياسية والإقتصادية، مرجع سابق، ص 236-237.

أما الصين فقد إستغلت الإنقسامات تداخل الإتحاد الأوروبي، من خلال إنضمام دول¹أوروبية للمبادرة لتلقي الإستثمارات الصينية، إنضمت اليونان في عام2019، وأصبحت هذه المبادرة 1 + 17 ليس فقط اليونان وإنما المجر أيضا، وأخرها إيطاليا التي إنضمت في مارس 2019 الإشتراك في مبادرة الحزام والطريق الصينية .

على الرغم من الترحيب بأن الإتحاد الأوروبي ينتهج سياسة أكثر حزم اتجاه الصين عام2020 فإن القيادة الأوروبية الجديدة بقيادة فونديرلين" والممثل السامي" جوزيف بوريل" جاءت لمواجهة التحديات المرتبطة بالصين، حيث يسعى الاتحاد الأوروبي إلى أن يصبح أكثر جيوسياسي للإضطلاع بدور عالمي، وحماية مصالحها التجارية في إطار علاقتها مع الصين والبدء في تطوير رؤية أكثر واقعية للشؤون الدولية، مستفيداً من القوة الاقتصادية والجيولوجية للمفوضية الأوروبية.

فالدول الأوروبية وخاصة التي ترتبط بعلاقات مع واشنطن لن تحبذ تنفيذ مثل هذه المشاريع، فعلى الرغم من الترحيب الذي لاقاه المشروع من قبل عدد من الدول الأوروبية، إلا أن الدول الأوروبية الكبرى تخشى كثيراً من النفوذ الصيني على القارة الأوروبية. حيث تبدو أوروبا منقسمة حول المشروع بين متفائل ومتشائم.

كما أن معظم الدول الأوروبية يخشون من إزدياد تدفق رأس المال الصيني إلى الدول الأوروبية، وقيامهم بشراء العديد من المصانع والمرافئ والمصالح التجارية والصناعية في أوروبا، بالإضافة للمخاوف من غزو المنتجات الصينية الرخيصة للأسواق الأوروبية وتأثيراتها على قطاع الصناعة الأوروبي، وأيضاً الخوف من الهيمنة والسيطرة الصينية على أوروبا.²

ولذلك أنشأت بروكسل مجموعة عمل لتطوير إستراتيجية أوروبية للتعامل مع مبادرة الحزام والطريق الصينية(BRI) وهجومها الإقتصادي في الإتحاد الأوروبي وجوارها، ومن جملة التوصيات الرئيسية، أنه ينبغي على المفوضية الأوروبية أن تسد الفجوات في تمويل البنية التحتية التي ستسعى الصين لولا ذلك

¹ Axel Berkofsky, "China and the EU: "Strategic Partners" No More», Issue Brief,(Stockholm: Institute for Security and Development Policy,2019,P.2. https://www.ispionline.it/sites/default/files/publicazioni/indo-pacific_web.def_.pdf

²أحمد حسين الخطيب، إستراتيجية الصينية في إطار الحزام والطريق وتأثيرها على الإقتصاد الدولي، (رسالة ماجستير في العلاقات الإقتصادية الدولية)، مجلة الدراسات السياسية والعلاقات الدولية، العدد 24، سوريا، 02-09-2019، ص111.

<https://jilrc.com/الاستراتيجية-الصينية-في-إطار-مبادرة->

لسدها، وتخصيص الموارد الأوروبية من صناديق التماسك الهيكلي. كما تحتاج الدول الأعضاء في الإتحاد الأوروبي أيضاً إلى التأكد من أن ميزانية الاتحاد الأوروبي بعد خروج بريطانيا من الإتحاد الأوروبي 2020 لن تؤدي إلى تخفيض كبير في تمويل بلدان أوروبا الوسطى والشرقية CEEC وبالتالي فتح المجال أكثر للصين¹.

بالمقابل، فقد حذر رئيس الوزراء السابق "أندرس رسموسين" من أنه يخشى أن تنتبه أوروبا متأخرة عندما تصبح شرائح كاملة من البنى التحتية في أوروبا الوسطى والشرقية تابعة للصين، كما حذر كل من المستشار الألمانية "أنجيلا ميركل" والرئيس الفرنسي "إيمانويل ماكرون" من خطورة النفوذ الصيني في دول الإتحاد وفي كلمته التي ألقاها في مؤتمر ميونيخ الأمني في شباط 2018، على سبيل المثال، فقد قال وزير الخارجية الألماني السابق "سيجمار غابرييل": "إن مبادرة طريق الحرير الجديد تمثل محاولة لإنشاء نظام شامل لتشكيل العالم وفقاً لمصالح الصين.

هذا لم يعد منذ فترة طويلة ليكون مجرد مسألة الاقتصاد. تعمل الصين على تطوير بديل عالمي شامل للنموذج الغربي من خلال عدم وجود مبادئها الأساسية في الحرية والديمقراطية واحترام حقوق الإنسان الفردية"، وفي شهر نيسان 2018، وقع سفراء جميع دول الإتحاد الأوروبي، عدا المجر، على تقرير نقدي حول مشروع بكين، يؤكد فيه افتقاره إلى الشفافية وحقيقة أن المبادرة تعزز حالياً المصالح التجارية للشركات الصينية حصرياً، وأيضاً يلاحظ الهجوم الدبلوماسي في بروكسل وبرلين على المبادرة الصينية من الألمان وتحديدًا اتحاد الصناعات الألمانية، في تقرير جديد عن الصين نشر في كانون الثاني 2019، وصفوا "مبادرة الحزام والطريق" بأنها محاولة بكين لتوسيع نفوذها الجيوسياسي وتشكيل أسواق الدول الثالثة على أساس مصالحها الخاصة. بينما يوضحون أنهم لا يريدون عزل الصين، إلا أنهم يقترحون أن الشركات الألمانية تحد من اعتمادها على السوق الصينية من خلال تنويع مصادر ربحها.²

إذاً شكلت مبادرة الحزام والطريق اختراق لدول القارة الأوروبية خاصة شرق ووسط أوروبا، حيث اعتبرت بعض الدول وعلى رأسها ألمانيا وفرنسا هذه المبادرة خطراً على القارة الأوروبية وأن الصين تسعى من ورائها إلى السيطرة على الاقتصاد الأوروبي عن طريق المبادلات التجارية والاستثمارات في شرق ووسط

¹ أحمد حسين الخطيب، مرجع سابق، ص 111.

² مرجع سابق، ص 111

أوروبا مُستغلة الأوضاع الاقتصادية التي تعيشها هذه الدول، ولذلك حاولت الدول المعارضة للمبادرة الصينية أن تعرقل جهود الصين في تحقيق طموحها في إدخال القارة الأوروبية ضمن هذه المبادرة، وتشكيل تحالف أوروبي لتعزيز الاستقرار والتعاون الاقتصادي ضمن إطار الإتحاد الأوروبي.

المطلب الثالث: المشاريع المنافسة لمشروع الحزام والطريق

تمتلك بعض القوى الدولية مشاريع منافسة لنظيرتها الصينية ويمكن في هذا الإطار الإشارة إلى "الإتحاد الاقتصادي الأوراسي الذي تسعى روسيا أن تستخدمه كقاطرة تعزيز نفوذها في منطقة أوراسيا، وتحديدًا آسيا الوسطى، وشرق أوروبا، حيث أن روسيا تسعى إلى خلق إتحاد إقتصادي بين دول وجمهورية الإتحاد السوفيتي السابقة بهدف خلق وحدة إقتصادية والتعاون الإقتصادي بينها ولأن تلعب روسيا دوراً محورياً في هذا الإتحاد وتهدف إلى تنسيق السياسات الإقتصادية والسياسية والإستراتيجية في هذه البلدان وإقامة وحدة إقتصادية وسياسية موحدة بين هذه البلدان و خاصة بين جمهوريات آسيا الوسطى.

منجهة أخرى هنالك مشروع إقتصادي بديل عن مشروع الحزام والطريق مقترح من قبل الولايات المتحدة الأمريكية وتضم كل من اليابان والهند وأستراليا بالإضافة إلى الولايات المتحدة، وتعتمد أسلوباً منافساً للمشروع الصيني في منطقة شرق آسيا¹، بالمقابل أطلق الإتحاد الأوروبي خطة بديلة لآسيا تمثلت في إستراتيجية آسيا للتواصل الجديدة التي تهدف إلى تحسين العلاقات في مجالات النقل والتكنولوجيا والطاقة، وفي الوقت ذاته تعزيز المعايير الخاصة بالبيئة والعمل، وفي هذا الإطار إعتبرت وزيرة خارجية الإتحاد الأوروبي في ديري كاموغ يريني إن المحادثات تجرى منذ أشهر عدة مع عدد من الدول الآسيوية المهمة بتجربة الطريقة الأوروبية وأضافت "ستهدف مبادرتنا إلى استحداث الوظائف الجديدة والنمو الإقتصادي ومنح المجتمعات المحلية المزايا والفوائد.

بالمقابل قام الخبير "مايكياوكانو-هيجمانز" بشرح العلاقات بين الإتحاد الأوروبي وآسيا في معهد "كلينغيندايل" في هولندا، وتوصل إلى أن المبادرة "خطوة مهمة جداً" بعد إنتقاد بعض الأوساط في الإتحاد الأوروبي بأنه بطيء في رده على أسلوب القوة الناعمة الذي تتبعه الصين، كما أضاف "لا نستطيع أن نتهمهم بعد الآن بأنه ليست لديهم رؤية. التحدي هو كيف يمكن أن نحول هذا إلى بديل حقيقي لبعض الدول، لأن ذلك يتطلب الكثير من المال"، مؤكداً "لا أحد يمكنه منافسة الأموال الصينية"،

¹ميران حسين حسن، مستقبل مشروع الحزام والطريق في ظل العقبات السياسية والإقتصادية، مرجع سابق، ص 242.

ومن جانب آخر هنالك مشروع إيراني موازي لهذا المشروع هو مشروع الذي تلعب فيه طهران دوراً محورياً بدلاً من الدور الهامشي المرسوم لها في إطار مشروع الحزام والطريق الصيني. من جهة أخرى رحبت إيران بشكل كبير بالمشروع الصيني، إلا أن طهران تمتلك مشروعاً إقتصادياً آخر تسعى من خلاله ربط الصين بباكستان ثم إيران والعراق وسوريا وأوروبا، وإن تكون إيران مركز هذا المشروع، وتتضمن خطوط النقل النفط والغاز وسكك الحديد تربط بين هذه الدول، وقد قامت إيران بتنفيذ خطوات في هذا المجال من حيث ربط سكك الحديد وخطوط الغاز والنفط بين كل من إيران والعراق وباكستان وسوريا¹.

وبالرغم من أن الصين تدعيها هذا المشروع ذات أبعاد تجارية واقتصادية إلا أن هذا المشروع جوهر هذا تبعد إستراتيجي، فإن الأوضاع الاقتصادية والسياسية والأمنية السائدة في العالم تتعارض مع تنفيذ هذا المشروع، كما أن هنالك العديد من المشاريع البديلة لهذا المشروع وهنالك العديد من الدول تنتظر بعين الريبة والشك و الخوف من هذا المشروع، وهنا تباينت الآراء وردود الفعل من دولة إلى أخرى على المشروع الصيني، حيث أنتجت كل دولة رد فعل يتلاءم ومصالحها، مما أدى إلى اختلاف عملية إنشاء مشاريع تنافس وتجاوبه بها مشروع القرن الإقتصادي، وبهذا يمكن إدراج أبرز المشاريع المنافسة لمشروع الحزام والطريق الصيني.

-الإتحاد الإقتصادي الأوراسي:

شهد الإتحاد الإقتصادي الأوراسي تطوراً كبيراً، فقد أسست بيلاروسيا وكازاخستان وروسيا في عام 2010 الإتحاد الجمركي والذي تم إنشاؤه بموجب إتفاقية أبرمت عام 2007 ثم أسست الدول الثلاث في 2002 المجال الإقتصادي الموحد الذي يعمل على ضمان وجود سوق موحد للسلع والخدمات وتوحيد السياسات المتبعة في القطاعات الاقتصادية المختلفة، وفي عام 2014 من الملاحظ أنه تم تأسيسه بعد عام من إطلاق مشروع الحزام والطريق وتم التوقيع على معاهدة إنشاء الإتحاد الإقتصادي الأوراسي ودخلت حيز التنفيذ عام 2015، حيث لا تسعى روسيا من وراء إنشاء الإتحاد الإقتصادي الأوراسي سوى لتعزيز نفوذها في منطقة ما بعد الاتحاد السوفياتي، خوفاً من توسع الإتحاد الأوروبي بإتجاه شرق أوروبا وخاصة تمدد النفوذ الصيني في منطقة آسيا الوسطى².

¹ميران حسين حسن، مستقبل مشروع الحزام والطريق في ظل العقبات السياسية والإقتصادية، مرجع سابق، ص 243
²بوري يارمن، "قاطرة بوتين: الإتحاد الأوراسي مدخل لتعزيز نفوذ روسيا الإقليمي، مجلة إتجاهات الأحداث، العدد 10، ماي 2015، ص 80، متوفر على الرابط: <https://futureuae.com/ar/Mainpage/Item/5336>

لهذا عرفت الدوائر السياسية والأكاديمية الروسية نقاشا محتدما حول الفرص والمكاسب التي يوفرها مشروع الحزام والطريق مقابل التحديات والمخاطر بالنسبة لروسيا، فهذه الأخيرة تعتقد دن المشروع يحمل فرصا إستراتيجية جيدة للتنمية الاقتصادية المشتركة والمتبادلة بين جميع الدول المنضمة، حيث يقدم فرصة لإنشاء مناطق حرة متعددة الأطراف لتنشيط التجارة عبر الحدود، وذلك عبر مجموعة هالة من المشاريع متعددة الأطراف والعبارة للحدود التي من شأنها أن تركز وتعمق لفكرة اعتماد متبادل بين الدول المشاركة. كما ظهر تشابك متكرر حول مفهوم "أوراسيا" في خطاب السياستين الخارجيتين الروسية والصينية، وهو مفهوم يرتبط من جهة بالمشروع الصيني دما للحزام والطريق الذي يسعى إلى ربط أوروبا وأسيا تجاريا عبر شبكة معقدة من الممرات والمعابر الكبرى، أما من جهة أخرى يرتبط هذا المفهوم بالمشروع الروسي للإتحاد الإقتصادي الأوراسي، الذي يرمي إلى إدارة وضبط العلاقات السياسية والأمنية والإقتصادية في المنطقة.

بالمقابل دعت الصين إلى تعزيز التنسيق بين مبادرة الحزام والطريق والإتحاد الإقتصادي الأوراسي في سنة 2015، فإن التعارض بين وجهتي النظر الروسية والصينية يبقى أبرز من أن يتم تجاهله، فالصين تفضل التعامل مع دول آسيا الوسطى عبر المدخل ثنائي الأطراف بينما تشدد روسيا على ضرورة الإعتراف بالإتحاد الإقتصادي الأوراسي كمؤسسة إقليمية فاعلة في إدارة العلاقات الإقتصادية والتجارية بين الصين من جهة والدول الأعضاء في إتحاد من جهة أخرى، على هذا الأساس غالبا ما ينظر إلى المشروع الصيني على أنه أداة لتقويض القدرة الروسية على المنافسة خاصة في مجالات البنية التحتية وإنشاءات النقل.¹ كما تبقى مسألة التنسيق بين المشروعين مجرد إعلان رسمي فقط، إذ من الصعب التوفيق بين مشروع تحريري للتجارة الدولية يهدف إلى تشبيك أكبر عدد ممكن من الأسواق وفتحها بعضها على بعض ومشروع الحزام والطريق، فالمشاريع الدولية تنافسية أبرزها كان مشروع الإتحاد الأوراسي الذي يعد أكثر مشروع يمكن أن تنافس به روسيا الصين خاصة في منطقة أوراسيا، ولكن هذا لا ينفي وجود مشاريع منافسة أخرى كإستراتيجية آسيا للتواصل؛ إستراتيجية أطلقها الإتحاد الأوروبي لتحسين علاقات في مجال النقل والتكنولوجيا

¹ محمد حمشي، "التقارب المراهق: هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا؟"، مرجع سابق، ص14

والطاقة لكن ذلك بقي مجرد إعلان ولم يصرح الإتحاد الأوروبي بعد بتنفيذ هذه الإستراتيجية.¹ وهنا تبرز أهمية مبادرة الحزام والطريق الصينية المتكونة من ممرات برية وبحرية تتميز بأنها ممرات عالمية لتصريف النفط من دول المنتجة إلى السوق العالمية، وهو الأمر الذي يثير حساسة القوى الكبرى كالولايات المتحدة الأمريكية ودول الإتحاد الأوروبي وروسيا، من محاولة بسط نفوذها عليها خاصة في آسيا الوسطى والشرق الأوسط من خلال المشاركة باستثماراته التطوير البنية التحتية للدول المعنية والقيام بمشاريع لتطوير شبكات الطاقة وإنتاج الكهرباء وبناء خطوط أنابيب للنفط لضمان تدفق موارد الطاقة إلى الصين.

¹ نفس المرجع، ص 15

:

والطريق الصيني

بدأت علاقة الصين مع بلدان شمال أفريقيا، ولا سيما الجزائر ومن بين هذه العلاقات نجد العلاقات الجزائرية الصينية التي تعد من أهم العلاقات الدولية ذلك أن الصين والجزائر يتمتعان بتاريخ طويل من العلاقات الثنائية متعددة الأوجه وضاربة في عمق التاريخ فقد كانت الجزائر من أوائل الدول العربية التي أقامت معها الصين علاقات دبلوماسية.

في خلال الكفاح المناهض للاستعمار، إذ انبثقت عن دعمٍ أيديولوجي لحركات التحرير الوطنية. واللافت في الأمر أن الصين كانت البلد الغير العربي الأول الذي إعترف بإستقلال الجزائر وقدمت دعماً سياسياً وعسكرياً لكفاح الجزائر الثوري. غير أن أساس مصلحة الصين في شمال أفريقيا إبتعد عن "الرومانسية الثورية" وتحوّل إلى الهواجس الاقتصادية والإستراتيجية في نهاية القرن العشرين حيث تعدّ الجزائر حالياً شريكاً إستراتيجياً بالغ الأهمية لبكين شمال القارة منذ حقبة تاريخية تتجاوز نصف قرن، حيث تتضمن الدراسة معطيات عامة حول الجزائر وخلفية تاريخية للعلاقات الصينية والجزائرية وأبعاد العلاقات الصينية الجزائرية في مشروع الحزام والطريق الصيني، ومكانة الجزائر في بالنسبة لمشروع الحزام والطريق الصيني.

المبحث الأول: أهمية الجزائر بالنسبة لمشروع الحزام والطريق الصيني

تنبت الصين مجموعة من الإستراتيجيات الإقتصادية والسياسية والتكنولوجية، وحتى العسكرية، من أجل توسيع مجال نفوذها في العالم، والسيطرة على مناطق حيوية، إذ تعتبر إفريقيا من بين المناطق التي تهدف الصين منذ مدة طويلة للتواجد فيها بكل ثقلها، وعلى الرغم من ان العلاقات الصينية الإفريقية ليست جديدة، فقد لعبت إفريقيا دوراً مهماً في الإستراتيجية الصينية الساعية إلى تحقيق أهدافها السياسية، حيث تعمل السياسة الصينية حالياً على تعزيز التحالف مع عديد من الدول الإفريقية من بينها الجزائر.

المطلب الأول: الأهمية التاريخية والإقتصادية للجزائر بالنسبة لمشروع الحزام والطريق الصيني

أصبحت الصين تنتهج منذ مدة طويلة مختلف الإستراتيجيات لتحسين علاقاتها مع دول القارة الإفريقية، كما تسعى ليكون لها حضور عميق وقوي للحصول على الدعم السياسي على المستوى الدولي في مختلف قضاياها، بالإضافة إلى تعزيز مداخنها إلى الأسواق الإفريقية، والتصدير نحو وجهات جديد وتعتبر منطقة شمال القارة، بالتحديد، إقليمياً جد مهم، وقد بدأت العلاقة الصينية ببلدان شمال إفريقيا، لا سيما الجزائر.

أدركت بكين مبكراً أهمية إفريقيا في السياسة العالمية خاصة الجزائر خلال فترة النضال ضد الاستعمار، ومن الجدير بالذكر أهمية التي تميز العلاقة بين الجزائر والصين بجانبها التاريخي، إذ تعتبر الصين أول بلد اعترف بالحكومة الجزائرية المؤقتة، التي أعلنت خلال حرب التحرير الجزائرية في عام 1958 أن الصين كانت أول بلد غير عربي يعترف بالجزائر، ويقدم الدعم السياسي والعسكري لنضالها الثوري¹.

غير أن أساس أهمية الجزائر بالنسبة لصين تحول من "الرومانسية الثورية" إلى الشواغل الإقتصادية والاستراتيجية في نهاية القرن الـ 20، حيث تعدّ الجزائر حالياً شريكاً إستراتيجياً بالغ الأهمية لبكين شمال القارة منذ حقبة تاريخية تتجاوز نصف قرن. ومن خلال العقد الأخير يبدو ذا طبيعة إقتصادية، مع توجيهه بكين مسار التعاون الإستراتيجي، بإتجاه هدف وحيد "حماية شركاتها، وضمان وصولها إلى السوق الجزائرية"

¹ شروق متسور، إستراتيجية " الحزام والطريق " وتنامي الدور الصيني في الجزائر، (شهادة ماستر): علاقات دولية تخصص دراسات أمنية وإستراتيجية، الجزائر، 17مارس 2021، متوفر على الرابط: <https://sitainstitute.com/?p=10800>

مع مطلع الألفية الجديدة، كانت حصة الصين من التجارة الخارجية الجزائرية بالكاد تذكر، لكن مع مرور السنوات بدأت العلاقات الاقتصادية بين البلدين تتطور تطوراً سريعاً، ومع حلول عام 2016 أصبحت الصين المصدر الأول للجزائر¹.

ويركز هذا النمو السريع على ثلاث جوانب، هي الاستثمارات الخارجية المباشرة للصين، والبنية التحتية التي شيدتها الصين في الأراضي الجزائرية، إضافة إلى العمالة الصينية البلاد. بينما تعالج الحكومة الجزائرية أزمة شرعية مستمرة وتنفذ إصلاحات اقتصادية كبيرة، بما في ذلك تخفيف تكاليف ممارسة الأعمال التجارية في البلاد، ستظل الصين الشريك المفضل في مساعي التنويع².

بالمقابل فقد إنضمت الجزائر إلى مبادرة "الحزام والطريق"، في 4 سبتمبر 2018 كما وقعت مؤخراً على اتفاقية للتعاون الاقتصادي والتقني مع الوكالة الصينية للتعاون الدولي من أجل التنمية، على هامش زيارة وفد عن اللجنة المركزية للحزب الشيوعي الصيني، والتي يمكن اعتبارها "خطوة جزائرية أولى ضمن المبادرة، وعلى حسب تصريح سفير الصين في الجزائر لجريدة الشعب اليومية، إن هذا المشروع سيمكن للجانبين من إجراء التبادلات والتعاون في مختلف المجالات، بما فيها التعليم والعلوم والثقافة والرياضة والسياحة والصحة³.

بإختصار، إنه بناء مشترك لـ "الحزام والطريق" بين كل من الصين والجزائر حيث سيلعب دوراً هاماً في تعميق علاقة الشراكة الإستراتيجية الشاملة بين البلدين. وفي جزئية مهمة تعتبر الصين أهمية، الجزائر هي مورداً مهماً للنفط والغاز إلى أوروبا، بالإضافة إلى أنها جهة فاعلة إقتصادية وأمنية أساسية في مناطق المتوسط وشمال إفريقيا والساحل الإفريقي، ولديها ميزانيتها العسكرية الأكبر ضمن القارة السمراء، والنقطة الأولى الأساسية بالنسبة للصين:

هي أن الجزائر تمثل بوابة واسعة لإفريقيا وانضمامها لمبادرة "الحزام والطريق" يعني فتح طريق أمام دخولها للأسواق الإفريقية، حيث عملت الصين منذ أعوام على جعل سلعها أرخص ما في المتناول، وهذا بعد

¹ الجزائر والصين تبحتان أفاق العلاقات وسط هواجس اختلالات "التوازن التجاري"، نشر بتاريخ 29 ديسمبر 2020، بتاريخ

18 يناير 2021، متوفر على الرابط: <https://asharq.com/ar/1AGQ3hh3ip6MiwM4e3avM7>

² Adel Hamza, Algeria: Rebalancing Algeria's Economic Relation with China, 3 December 2020, at: <https://allafrica.com/stories/202012040091.html>

³ شروق متسور، إستراتيجية " الحزام والطريق" وتنامي الدور الصيني في الجزائر، مرجع سابق

دراستها للقدرة الشرائية الإفريقية، وهو ما تحقق بالفعل من خلال غزو المنتجات والبضائع الصينية لأسواق القارة.

النقطة الأساسية الثانية: هي وجود تعاون مشترك على مستوى الموانئ البحرية وحتى الجافة منها والتي تشكل أساس المبادرة، حيث قال الخبير الاقتصادي، "بوزيان مهمام"، إن الجزائر "واحدة من الأقطاب التنموية في طريق الحرير البري والبحري بإفريقيا، من خلال ميناءي الحمداية وبجاية"، مشيراً إلى أن بجاية يربط ميناء الحمداية بطريق الوحدة الإفريقية وصولاً إلى نيجيريا، وأنه بتهيئة الحمداية سيكون رابطاً مهماً للحركة التجارية والتنموية بين عمق إفريقيا وغربها وشمالها مع المخطط الكبير في شقيه البري والبحري¹.

كما يسمح الميناء بربط الجزائر مع جنوب وشرق آسيا، والأميركيتين وإفريقيا، بالنظر إلى ارتفاع حجم حركة النقل البحري المنتظر مع دخول ملاك سفن جدد ذوي مستوى عالمي حيث سيكون إعادة بعث "طريق الحرير" من خلال مشروع ميناء الحمداية ببلدية شرشال بتمويل مشترك جزائري - صيني بقرض من الصندوق الوطني للإستثمار والبنك الصيني "إكزيم بنك"، حيث سيسمح بتعزيز التجارة الوطنية عن طريق البحر، كما سيكون محوراً للمبادلات على المستوى الإقليمي، كونه يحوي 23 رصيفاً تسمح بمعالجة 6.5 ملايين حاوية و25.7 مليون طن من البضائع سنوياً.

تعمل حوالي 1000 شركة صينية بالفعل في الجزائر، ومن المرجح أن يؤدي التنازل عن قاعدة الملكية 49/51 (للقطاعات غير الاستراتيجية) جنباً إلى جنب مع تطور مشاركة مبادرة الحزام والطريق إلى زيادة هذا العدد، حددت الصين المجالات الرئيسية حيث يمكن للجزائر الاستفادة من ميزتها التنافسية، مثل الطاقة الشمسية، هناك أيضاً خطط مهمة لاستخراج الفوسفات وكذلك الذهب واليورانيوم والزنك وخام الحديد -وهي موارد حيوية لتنمية كل من الجزائر والصين .

بالإضافة إلى دمج الطرق الحربية والبحرية والصحية في جهود التنويع، تهدف الحكومة الجزائرية إلى تحسين بنيتها التحتية الرقمية والمعلوماتية، كما دخلت كل من Huawei " و ZTE-corporation

¹شروق متسور، إستراتيجية " الحزام والطريق" وتنامي الدور الصيني في الجزائر، مرجع سابق

وBeidou، جنباً إلى جنب مع لاعبين متوسطي الحجم، السوق ويلعبون دوراً في الجهود الأوسع للرقمنة والاتصالات في الجزائر¹.

من المرجح أيضاً أن تستفيد الإصلاحات الحيوية المطلوبة في القطاع المصرفي القديم الذي يهيمن عليه القطاع العام من التقنيات الصينية. عبر القطاعات الاستراتيجية، يجب أن تدعم الجزائر الشركات المحلية وتحميها، بينما تتفاوض بشأن صفقات أفضل مع شركاء أجنبية بشأن نقل التكنولوجيا والمحتوى المحلي وتنمية رأس المال البشري المحلي.

على صانعي السياسة الجزائريين وهيئات القطاع الخاص مثل الإتحاد الجزائري لأصحاب العمل المواطنين CAPC -FCE سابقاً أن يهدفوا إلى تعزيز التعاون الخاص بقطاع معين من خلال مجالس الأعمال المشتركة ومجموعات العمل مع نظرائهم الصينيين وكذلك الشركاء التجاريين الرئيسيين الآخرين مع استمرار الجزائر في مسار التحول السياسي والإقتصادي المطول وإعادة تحديد جوانب سياستها الخارجية².

يجب أن يساعد بناء شراكات أقوى وأكثر تنوعاً في التفاوض على شروط أكثر ملاءمة مع المستثمرين الذين يساعدون في دعم خلق فرص العمل والنمو الشامل، التعاون المستقبلي مع الشركاء متعددي الأطراف، مثل البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية والبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية (الذي انضم إليه فقط في عام 2020)، جنباً إلى جنب مع إعادة التفاوض والأكثر ملائمة لتجارة الإتحاد الأوروبي³.

وبالتوازي مع النمو الإقتصادي، دفع البلدان خلال العقد الأخير باتجاه منح هذا التعاون إطاراً رسمياً، ففي عام 2014 عبر الرئيس السابق عبد العزيز بوتفليقة، والرئيس الصيني "شي جين بينغ" رسمياً عن

¹ Adel Hamza, Algeria: Rebalancing Algeria's Economic Relation with China, 3December2020, at: <https://allafrica.com/stories/202012040091.html>

² الجزائر والصين تبثان أفاق العلاقات وسط هواجس اختلالات "التوازن التجاري"، نشر بتاريخ 29 ديسمبر 2020، بتاريخ <https://asharq.com/ar/1AGQ3hh3ip6MiwM4e3avM7>، متوفر على الرابط: 18 جانفي 2021،

³ Adel Hamza, Algeria :Rebalancing Algeria's Economic Relation with China, op-cit

الرغبة في الإرتقاء بالعلاقات الثنائية إلى مستوى "الشراكة العالمية"، ومتابعة لهذا التوجه، وتم التوقيع على " إتفاقية تعاون" بين البلدين في عام 2016 بالجزائر العاصمة، وصدق عليها في أوت 2017¹.

كما قدم السفير الصيني في الجزائر "يانغ غوانغويو"، مطلع عام 2018 النتائج التالية:

النتائج الأولى:

باستثمار صيني في قطاع النفط والغاز الجزائري، وإستثمارات 6.2 مليار دولار بشكل رئيسي في حقول النفط والغاز"، مقدراً أن مناخ الأعمال كان "مواتياً" لتعزيز الشراكة الإقتصادية الثنائية.

النتائج الثانية:

تسارعت الأحداث في العام نفسه، إذ في 4 من سبتمبر في بكين توقيع على "مذكرة تفاهم"، تُفسّر عموماً على أنها تأييد لمشروع الصين الضخم "طريق الحرير الجديد مبادرة "الطريق والحزام"

تعتبر مبادرة "الحزام والطريق" خطوة إستراتيجية مهمة لتطوير وتنمية الشراكة الاقتصادية والسياسية والعسكرية بين الجزائر والصين. وعلى الرغم من أن أغلب التحليلات تفيد بأنه لا يمكن أن يتساوى كلا الجانبين بالقدر نفسه من المكاسب، إلا أن هذه المبادرة تحمل في طياتها أهمية كبيرة لتحقيق تعاون أكبر؛ فالجزائر تتمتع بموارد وطاقات ضخمة إذا عرفت كيف تستغلها بشكل عقلاني، حيث ستستطيع من خلالها بناء شراكات أكثر فعالية وتحقيق مردود كبير².

يجب على النظام الجزائري إستغلال الشراكة الصينية بكل أجزائها لتطوير اقتصادها وتنمية صناعاتها لتصبح منافس قوي في شمال إفريقيا، مع ضرورة السعي للوصول إلى شراكة متكافئة نسبياً مع الصين من حيث المكاسب، أو الشراكة الإستراتيجية غير المتكافئة من الممكن أن تؤدي إلى استهلاك طاقة الجزائر

¹ الجزائر والصين تبحران أفاق العلاقات وسط هواجس اختلالات " التوازن التجاري"، نشر بتاريخ 29 ديسمبر 2020، بتاريخ

18 يناير 2021، متوفر على الرابط: <https://asharq.com/ar/1AGQ3hh3ip6MiwM4e3avM7>

² شروق متسور، إستراتيجية " الحزام والطريق" وتنامي الدور الصيني في الجزائر، مرجع سابق

ومواردها دون الوصول إلى فوائد ومكاسب، لذا يجب التركيز على الاستفادة من الخبرات الصينية المعرفية والتكنولوجية وتعزيز التعاون والتحالف على كافة الأصعدة لمواجهة التحديات والتهديدات الإقليمية والدولية.

إن أهمية مشروع "الحزام والطريق" تشكل خطوة إستراتيجية مهمة من الممكن ان تساهم في انفتاح الجزائر، بشكل كبير، على العالم الخارجي لتطوير وتنمية إقتصادها؛ وباعتبار أن الصين قوة عظمى، فإن هذه المبادرة ستعمق العلاقات الصينية الجزائرية وتدعم الأهداف الإستراتيجية المشتركة¹، فعلى الجزائر الإنتفاع من المشروع من أجل تعزيز المستوى الإقتصادي، بشكل رئيس، وتدعيم الأوضاع السياسية والعسكرية عن طريق التنمية الداخلية والخارجية بداية عبر دعم الإقتصاد الداخلي وصولاً إلى تحقيق مقاصد إقليمية لإثبات الوجود في شمال إفريقيا.

إن الجزائر تولي أهمية كبيرة لتعزيز مبادرة "الحزام والطريق"، وستعمل مع الصين على دفع المشروعات المشتركة الكبرى إلى الأمام للسماح لشعبي البلدين الاستفادة بشكل أكبر من التعاون الثنائي، فللجزائر مكانة بارزة دائمة في الدبلوماسية الصينية، كما تم الإرتقاء بالعلاقات الصينية الجزائرية إلى علاقات الشراكة الاستراتيجية الشاملة، مما جعل الجزائر أول دولة عربية أقامت الصين معها الشراكة الإستراتيجية الشاملة، فيجب على البلدين إنتهاز هذه الفرصة لدفع التعاون العملي الثنائي إلى مرحلة جديدة في كافة المجالات².

إن الجزائر دولة عربية وإفريقية في آن واحد، وهي على استعداد لدفع التعاون مع الصين في هذين المسارين، وفي هذا السياق أكد الوزير "وانغ يي" على ثقته بأن الجزائر ستقدم مساهمات فعالة في دفع العلاقات بين الصين والدول العربية من ناحية وبين الصين والدول الإفريقية من ناحية أخرى، حيث أكد وزيراً الخارجية على ضرورة تنفيذ "الخطة الخماسية للتعاون الاستراتيجي الشامل بين الصين والجزائر" وفقاً للإعلان المشترك الذي وقعت عليها قيادتا البلدين بشأن إقامة علاقات الشراكة الاستراتيجية الشاملة بين البلدين، ودفع التعاون المشترك في مجالات الإقتصاد والتجارة والاستثمار والطاقة والمعادن والبنية التحتية

¹ شروق متسور، إستراتيجية " الحزام والطريق" وتنامي الدور الصيني في الجزائر، مرجع سابق

² وانغ يي، التعاون العلمي بين الصين والجزائر ويدخل مرحلة جديدة، منتدى التعاون الصيني العربي، نشر بتاريخ 30-

07-2014، بتاريخ 26-06-2021، متوفر على الرابط:

<https://www.fmprc.gov.cn/zalt/ara/zajw/t1178836.htm>

والزراعة والعلوم والتكنولوجيا والفضاء والتبادل الإنساني، وخاصة المجالات التي يكون الجانب الجزائري في حاجة ملحة إليها ويمتلك الجانب الصيني ميزة فيها لتحقيق التكامل والمنفعة المتبادلة والكسب المشترك¹

المطلب الثاني: التعاون الصيني الجزائري حول مشروع الحزام والطريق

إن أهمية ضمّ الجزائريين لطريق الحرير الجديدة المعروفة بـ "مبادرة الحزام والطريق"، عبر توقيع إتفاقية تعاون إقتصادي وتقني بينهم وبين الوكالة الصينية للتعاون الدولي من أجل التنمية، وهي إتفاقية مهّدت لها تصريحات جزائرية رسمية متتالية، فالعلاقات الثنائية والشراكة بين الصين والجزائر، بعلاقات "الإعتزاز والثقة والعزم"، مشيراً إلى أن الجزائر أول بلد عربي يقيم علاقات ثنائية وشراكة إستراتيجية مع الصين من هذا المستوى"، حيث وقعت كل من الصين والجزائر في جوان 2014 على مخطط يمتد لخمس سنوات للتعاون الإستراتيجي الشامل بينهما يندرج ضمن تطبيق إتفاقية الشراكة الإستراتيجية الشاملة التي أعلنتها البلدان في ماي 2014، ويهدف المخطط لإعطاء دفع أكبر للعلاقات الإقتصادية الجزائرية الصينية، لا سيما الإستثمارات المباشرة للصين في كل القطاعات الأولوية للمخطط الخماسي للجزائر 2015-2019.

¹ وانغ بي، التعاون العلمي بين الصين والجزائر ويدخل مرحلة جديدة، منتدى التعاون الصيني العربي، المرجع السابق

خريطة رقم (1): مذكرة التفاهم المتعلقة بمشروع الحزام الإقتصادي لطريق الحرير



المصدر: <https://www.aps.dz/ar/economie/73591-2019-07-08-18-42-29>

- التصديق على المذكرة بشأن التعاون في إطار مبادرة الحزام الإقتصادي، لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، الموقعة ببيكين بتاريخ 4 سبتمبر 2018¹
- يسعى الطرفان من خلال عملهما المشترك إلى بناء "الحزام والطريق" على أساس التعاون المتبادل والمنفعة والتشاور والكسب والازدهار والثقة المتبادلة ووفقا لمبادئ التشاور الموسع والمساهمة المشتركة والمنافع المتبادلة إلى توطيد العلاقات السياسية بين البلدين وتمتين الروابط الإقتصادية وتكثيف التواصل الإنساني والتبادل الثقافي بما يسهم وفي تحقيق الأهداف التنموية المشتركة².

الجزائر تصدق على مذكرة التفاهم المتعلقة بمبادرة الحزام الإقتصادي لطريق الحرير، متوفرة على الرابط:

<https://www.aps.dz/ar/economie/73591-2019-07-08-18-42-29>

² عزيز بن عامر، مبادرة "الحزام والطريق" تعزز أفاق الشراكة بين الجزائر والصين"، مرجع سابق

كما تسعى الجزائر والصين إلى تعزيز التعاون مع الدول المشاركة في المبادرة " الحزام والطريق " وتدعيم تنميتها الإقتصادية بما يحقق تطورها بالإضافة إلى "تعزيز التواصل والدعم المتبادل وفقا لمفهوم مبادرة "الحزام والطريق" القائم على التعاون والتنمية والكسب المتبادل من خلال التوظيف الكامل لآليات التعاون الثنائية القائمة والآليات متعددة الأطراف التي تضم الطرفين، كما إتفقت الجزائر مع الصين على تعزيز التعاون الكامل في مجالات الاقتصاد والتجارة المائية والصناعة والتعاون العسكري والصحة والبرلمان، والتعاون الفضائي، والعلوم والتكنولوجيا ومكافحة الإرهاب، لرفع "الشراكة الإستراتيجية الثنائية الشاملة"، وأعلنت الجزائر إنخراطها الكامل في عملية تفعيل "مبادرة طريق الحرير" بما يحمله ذلك من تنازلات مع الطرف الآخر¹.

ومن هنا أقامت الصين والجزائر شراكة إستراتيجية شاملة في عام 2014، ووقعنا مذكرة تفاهم في إطار مبادرة الحزام والطريق خلال قمة بكين لمنندى التعاون الصيني الإفريقي المنعقد في سبتمبر 2018، حيث صنفت الصين كأول مصدر إلى الجزائر في 2013 بواقع 8 مليارات دولار أمريكي متقدمة على فرنسا التي كانت تستحوذ على المركز الأول لعشرات السنين، وهو تحول تاريخي لوضع التبادلات التجارية مع الجزائر لا يزال لصالح الصين إلى الآن، وإكتملت دائرة التعاون التجاري بين الجزائر والصين بتوقيعها بإعلان البلدين في فيفري 2014 الإرتقاء بعلاقاتهما الثنائية إلى شراكة إستراتيجية شاملة بعد إقامة العلاقات الدبلوماسية بينهما في 20 ديسمبر 1958².

ويمتد التعاون بين البلدين ليشمل كل المجالات تقريبا منذ إنشاء اللجنة المشتركة للتعاون الإقتصادي والتجاري والفني بينهما العام 1982، ويشمل التعاون مجالات الطاقة والزراعة والبناء والبحث العلمي والثقافة والإنتاج الحيواني ومحاربة التصحر والري وتعبئة الموارد، حيث أن الأصول التاريخية للصدقة الخاصة بين الصين والجزائر، وعرض النتائج المثمرة للشراكة الإستراتيجية الشاملة بين البلدين، حيث أصبحت الجزائر أول دولة عربية تقيم شراكة إستراتيجية شاملة (الحزام والطريق) مع الصين في عام 2014، ومنذ ذلك الحين

¹ الجزائر تصدق على مذكرة التفاهم المتعلقة بمشروع الحزام الاقتصادي لطريق الحرير، وكالة الأنباء الجزائرية، أدرج الاثنين 8 جويلية 2019 <https://www.aps.dz/ar/economie/73591-2019-07-08-18-42-29>

²الجزائر تصدق رسميا على مبادرة الحزام والطريق مع الصين، بتاريخ 2019-07-09 http://arabic.news.cn/2019-07/09/c_138212486.htm

دخلت العلاقات بين البلدين مرحلة جديدة من التطور، مؤكداً مواصلة البلدان تعميق وتعزيز شراكتهما الإستراتيجية الشاملة¹.

إن الجزائر هي أكبر دولة ورابع أكبر اقتصاد في إفريقيا، وهي دولة رئيسية في منطقة البحر الأبيض المتوسط والجزيرة العربية. والصين والجزائر تشتركان في أساس سياسي متين، وأسفر تعاونهما العملي عن نتائج مثمرة، حيث تعد الصين أكبر مصدر للواردات للجزائر وشريك تجاري رئيسي منذ سنوات. وأكمل البلدان بشكل مشترك العديد من مشاريع التعاون العملي، بما في ذلك مشاريع القرن في الجزائر، (الطريق السريع بين الشرق والغرب، والطريق السريع بين الشمال والجنوب، والمسجد الكبير في الجزائر - أكبر مسجد في إفريقيا وثالث أكبر مسجد في العالم، والمركز الدولي للمؤتمرات، ودار الأوبرا) في الجزائر العاصمة، والتي أصبحت رموزاً جديدة للصدقة الصينية-الجزائرية.

دعمت الصين بنشاط الشركات الصينية في الجزائر للإستجابة لدعوة الحكومة الجزائرية لإستئناف الإنتاج، وقدمت مساهمات مهمة في الإقتصاد الجزائري وساعدت الجزائر في التغلب على الصعوبات التي واجهتها، كما ساعدت الصين والجزائر بعضهما البعض بثبات في الأوقات الصعبة، وتغلبتا بشكل مشترك على الصعوبات، وأظهرتا الصداقة الخاصة بين البلدين من خلال أفعالهما، ووضعنا نموذجاً للتعاون الدولي.

تحتاج كل من الصين والجزائر إلى تعزيز وتطوير صداقتهما التقليدية أكثر من أي وقت مضى لمواجهة المخاطر والتحديات التي ظهرت بشكل مشترك، ويواجه كلاهما مهمة التنمية الهامة بإعتبارهما بلدان ناميتين²، فالصين ستواصل، كعادتها، دعم الجزائر في إتباع مسار التنمية الذي يناسب ظروفها الوطنية، وترفض بشدة أي تدخل خارجي في شؤونها الداخلية، وتود الصين مواصلة العمل مع الجزائر لتعميق الشراكة الاستراتيجية الشاملة بشكل مستمر، وحماية الحقوق والمصالح المشروعة للدول النامية بشكل

¹ سفير الصيني " لي ليان خه"، أفاق التعاون الصيني الجزائري في عصر ما بعد وباء كورونا، صحيفة الشعب اليومية أونلاين، نشر بتاريخ 25-03-2021، بتاريخ: 26-06-2021، متوفر على الرابط:

<http://www.chinaarabcf.org/ara/zagx/sjfc/t1864007.htm>

² سفير الصيني " لي ليان خه"، أفاق التعاون الصيني الجزائري في عصر ما بعد وباء كورونا، مرجع سابق

مشترك، والدفاع عن القوانين الدولية والقواعد الأساسية للعلاقات الدولية، وتعزيز بناء مجتمع مصير مشترك للبشرية.

بالمقابل، فقد إقترح الرئيس الجزائري بناء جزائر جديدة"، وتكرس الدولة الآن جهودها لتحقيق تلك الرؤية والإزدهار الإقتصادي، حيث وترغب الصين مشاركة تجربتها التنموية الخاصة، ودعم الشركات الصينية لمواصلة المشاركة في البناء الإقتصادي والإجتماعي في الجزائر، وزيادة التأزر بين مبادرة "الحزام والطريق" مع رؤية "جزائر جديدة"، إذ ستحفز الصين بشكل أعمق للاستفادة من الإمكانيات الهائلة للتعاون الثنائي في مختلف المجالات، وإثراء محتوى الشراكة الاستراتيجية الشاملة بين الصين والجزائر، وبناء مجتمع صيني . جزائري ذي مستقبل مشترك¹، وفي ظل الجهود المشتركة للبلدين في إطار مبادرة "الحزام والطريق"، ورؤية "جزائر جديدة"، سيطلق التعاون الصيني الجزائري بإستمرار المزيد من إمكانياته العظيمة، التي تبشر بمستقبل أكثر إشراقاً للشراكة الإستراتيجية الصينية - الجزائرية الشاملة.

المطلب الثالث: أهمية البنى القاعدية لمشروع الحزام والطريق

إن أهمية ضمّ الجزائريين لطريق الحرير الجديدة المعروفة بـ "مبادرة الحزام والطريق"، وتمثّل ذلك بتوقيع اتفاقية تعاون اقتصادي وتقني بينهم وبين الوكالة الصينية للتعاون الدولي من أجل التنمية، وهي اتفاقية مهّدت لها تصريحات جزائرية رسمية متتالية تتقاطع المبادرة الصينية مع اهتمامات جزائرية واضحة في السوق الأفريقية، من خلال استثمار مليارات الدولارات في المنشآت القاعدية والبنى التحتية على طول طريق الحرير القديمة، وصولاً إلى الجزائر وأف، ويشمل ذلك بناء موانئ وطرق وسكك حديدية ومناطق صناعية ومشاريع للطاقة.

• مشروع الإستثمار المُشترك:

عبر الأعوام الماضية العديدة، عرفت نشاطات مشاريع الإستثمار الصينية بالجزائر تنوعاً متنامياً مُتروحةً بين إستثمارات في قطاع التعدين وإنتاج الإسمنت إلى مشاريع السكك الحديدية وتصنيع المعدات والصناعات البترولية، إلا أنّ الشركات الصينية سعت إلى الإستفادة من فرص الإستثمار بالجزائر وعرفت

¹ مرجع سابق.

تطوراً بشكلٍ سلسٍ وغير مُعقّد، كما سعت الشركات الحكومية الصينية إلى إرساء موطئ قدم لها في قطاع النفط الجزائري منذ القيود التي خففت على الإستثمار الخارجي أواخر التسعينيات¹.

كما إرتقت مستوى العلاقة بين البلدين في 2014 إلى شراكة إستراتيجية شاملة شركات دفعت الشركات الصينية تجاه قطاع الإسكان ثم مشاريع البنية التحتية الأكبر (تحتل الجزائر بـ 6% من إجمالي الاستثمار الأجنبي الصيني في أفريقيا)، كتوسيع السكك الحديدية والطرق السريعة، وأنشأت الصين ميناء شرشال الجزائري بوصفه أحد أهم الموانئ البحرية هناك، وامتد الأمر لإنشاء المطار الجديد في الجزائر العاصمة، والملعب الأولمبي في وهران، وأنشأ الصينيون أيضاً أكبر سجن في البلاد، ومع وجود بيئة عمل سلسة وغير معقّدة مضت الشركات الصينية نحو توسعة أنشطتها في قطاعات التعدين وإنتاج الأسمنت وتصنيع المعدات².

ورغم تلك الإتفاقية، يمكننا إعتبار إتفاقية بناء ميناء حاويات المياه العميقة في الحمداية (ولاية تيبازة) التي مؤلتها مجموعة من البنوك الصينية عام 2016 بـ 6 مليارات دولار هي البداية الحقيقية لإنضمام الجزائر للمشروع الصيني العالمي، إذ تُمكن الإتفاقية بكين من أن تضع يدها في المستقبل القريب على ما سيُعتبر أكبر ميناء جزائري، وبما أن مشاريع البنى التحتية والموانئ ومسارات الشحن هي عنصر أساسي في مبادرة الحزام والطريق، فإن خطة التعاون الصينية الجزائرية الخمسية الجديدة "2019-2023" تُقدّم بالفعل فرصاً ومزايا عديدة للصين³.

تُتيح مشاريع كتلك للصين أولاً أن تمد جذورها في بوابة الشمال الإفريقي الغنية وتُعزّز وجودها على حوض البحر الأبيض المتوسط، لكن الأهم أنها تسمح لها بمد نفوذها على حدود أوروبا الجنوبية، ويبدو أن خطوات بكين القادمة ستُرَكّز على شق الطرقات البحرية، على غرار ميناء شرشال التجاري، وكذلك زيادة الإستثمار في الموارد الطبيعية كالمعادن، وتحديدًا اليورانيوم، حيث توجد إتفاقية تعاون صيني جزائري بشأن

¹ جون كلايريسي، تر: جلال الخشيب، العلاقات الصينية الجزائرية، معهد الشرق الأوسط، نشر بتاريخ 23-04-2017،

توفر بتاريخ 20-11-2018، متوفر على الرابط: <http://aw-cs.net/%d9%85%d8>

² الوجود الصيني في الجزائر... هل تدخل بكين إفريقيا من بوابة الكبار، الجزيرة نت، نشر بتاريخ: 12 نوفمبر 2020،

متوفر على الرابط: <https://www.aljazeera.net/midan/reality/politics>

³ الوجود الصيني في الجزائر... هل تدخل بكين إفريقيا من بوابة الكبار، مرجع سابق

التتقيب عنها وإستغلالها، لكن مقابل المكسب الصيني فإنه ينبغي للجزائريين بالأحرى تحديد إستراتيجية طويلة الأجل، ربما تمتد لعقدين، لتكون قادرة على الإستفادة من فرص مبادرة "الحزام والطريق" الصينية بشكل يوازي الإستفادة الصينية منها قدر المتاح.

المبحث الثاني: أبعاد وأليات التعاون الصيني الجزائري في مشروع الحزام والطريق

تمتد العلاقات الصينية الجزائرية إلى ذلك التفاعل بين الحضارتين الصينية والعربية الإسلامية، وزاد خضوع الدولتين للإستعمار وإن اختلفت أسبابه من دولة لأخرى من ترابط هاتين دولتين حيث ايدت بكين ثورة التحرير الجزائرية في مؤتمر باندونغ سنة 1955 وإعترفت بحكومتها المؤقتة في الثاني من ديسمبر عام 1958، كما دافعت الجزائر من جهتها على مبدأ "وطن واحد للصين الشعبية" وإستعادة مكانها في هيئة الأمم المتحدة وعضويتها الدائمة في مجلس الأمن.

المطلب الأول: أبعاد التعاون الصيني الجزائري في مشروع الحزام والطريق

مجرد إبرام اتفاقية إيفيان، كانت الصين اول دولة غير عربية تعترف بالجزائر المستقلة سنة 1962 على الرغم من هذه البداية الميمونة، إنطلقت العلاقات السياسية والإقتصادية بين البلدين حتى اوائل سنة 2000، هذا التطور كان مفضلا من قبال عدة عوامل داخلية في الجزائر كان من أهمها المناخ الرئيسي للأمن والإستقرار¹

البعد السياسي والأمني للتعاون الصيني الجزائري في مشروع الحزام والطريق:

أولا: البعد السياسي للتعاون الصيني الجزائري في مشروع الحزام والطريق:

في الكثير من القضايا الدولية جمعت المواقف المشتركة بين الصين والجزائر كمسألتى "تايوان وحقوق الإنسان" كما ساعدت عودة الجزائر إلى الساحة الدولية بعد العشرية السوداء على تعزيز العلاقات بين

¹ طيب جميلة، "العلاقات الصينية المغاربية بعد الحرب الباردة: العلاقات الصينية الجزائرية نموذجا"، المجلة الجزائرية للدراسات السياسية 1، جوان 2018، ص18

البلدين حيث أكد الرئيس الجزائري "عبد العزيز بوتفليقة" في زيارته للصين سنة 2000 على ضرورة التنسيق الدولي لمحاربة الإرهاب وتدعيم الشراكة الاقتصادية بين بكين والجزائر.¹

لقد توالى الزيارات الرسمية في السنوات التالية حيث زار الرئيس الصيني "هوجين تاو" الجزائر في سنة 2004 وأكد بدوره على رغبته في إقامة علاقات إستراتيجية مع الجزائر² في سنة 2006، حضر الرئيس الجزائري قمة بكين للمنتدى الإفريقي حيث وقع مع الرئيس الصيني اتفاقية التعاون الاستراتيجية والتي مهدت لمرحلة جديدة من التعاون الكثيف بين البلدين خاصة في المجال الاقتصادي، أضف الى ذلك الرؤى في بعض القضايا الدولية والتشابه في بعض مبادئ السياسة الخارجية للبلدين كمبدأ عدم التدخل في الشؤون الداخلية في الدول إحترام الوحدة الوطنية وسلامة الأراضي كذلك مبدأ رفض الحروب كوسيلة لحل النزاعات الدولية³

بعدها أجبرت الإحتجاجات التي انفجرت في اواخر فبراير الماضي على الإطاحة ببوتفليقة ولا يزال غليان الشارع مسيطرا على المشهد العام للبلاد في ظل تمسك الحراك الشعبي بإقصاء الوجوه القديمة وتقديمها للمحاكمة، في خضم ذلك بعث رئيس جمهورية الصين الشعبية «شي جين بينغ» رسالة تهنئة الى "عبد المجيد تبون" إثر إنتخابه رئيسا جديدا للجمهورية في انتخابات 12 ديسمبر، أكد فيها على ابلائه اهتماما بالغا لتطوير العلاقات الصينية الجزائرية، وتقدم الرئيس الصيني بتهانيه الحارة لتبون، منوها بعمق العلاقات التاريخية التي تربط بين البلدين ومعربا عن إرتياحه لترسخ الثقة المتبادلة بشكل مطرد في الوقت الراهن وكذا لإحراز التعاون العملي بين البلدين للإنجازات مثمرة في كافة المجالات⁴.

البعد الأمني للتعاون الصيني الجزائري في مشروع الحزام والطريق:

¹ إيهاب شوقي، العلاقات الجزائرية والصينية 22ماي 2014، متوفر على الرابط:

<http://www.anntv.tv/showsubject.aspx?id=87693>

² Janvier liste et les autre, investissements chinois et création d'emplois en Algérie et en Egypte, 2012. P.9.

³ سعيداني علاء الدين، السياسة الخارجية الصينية تجاه المنطقة العربية الجزائر نموذجا 2000-2018، (رسالة ماستر) للعلوم السياسية والعلاقات الدولية المسيلة: كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2019، ص52

⁴ الجزائر تضع أزماتها الاقتصادية على الطريق الحرير، تم فحص بتاريخ: 6 جوان 2021 متوفر على الرابط: ،

<https://alarab.co.uk>

أقامت الصين والجزائر شراكة استراتيجية شاملة هي الأولى من نوعها بين علاقات ن علاقات الصين مع الدول العربية ، في هذا السياق ،الجزائر التي تعمل بالفعل وتتطلع الى أكبر ميزانية دفاعية في إفريقيا زيادة تعاونها مع الصين على الرغم من ان روسيا هي المورد العسكري الرئيسي للجزائر ، فقد أفادت وكالة الأنباء الجنوب الإفريقية «*défense web*» هذا الشهر ان الجيش الجزائري قد حصل على مدفعية ذاتية الدفع من الصين وتقوم بتقييم المركبات الجوية الصينية بدون طيار (وافز) كما تستمر بتوسيع قدراتها العسكرية الى حد كبير، ومن المحتمل أن يتسع هذا التعاون العسكري في المستقبل ؛مع استمرار الجزائر في تحديث قدراتها العسكرية،64وبسبب ان التزود بالموارد الطبيعية الإفريقية ،وخصوصا الطاقة منها، باتت من مرتكزات الامن القومي الصيني ،فمن الطبيعي ان نشهد حماية صينية لمناطق نفوذها بهذه القارة ،سواء عبر المشاركة في عمليات حفص السلام المنتشرة ببعض المناطق الإفريقية (ليبيريا ،الكوديفوار ،الجنوب السودان، السودان، الكونغو الديمقراطية)،او عن طريق توريد السلاح¹.

من هنا تمكنت الصين من الولوج الى السوق الجزائرية فيما يخص التسليح والترسانة الدفاعية، وفي شهر ماي 2017 عرض الجيش الجزائري صورا لمدفع الصيني "هاونز" ذاتي الدفع" وهو طراز صيني الصنع **KLZ45155** كما تعاقدت الجزائر مع الصين من أجل تزويدها بـ 50 صاروخا مضاد للسفن من طراز **CC-802**، وأيضا صواريخ أرض جو نوع **FM90**، وفي شهر جويلية من سنة 2017 إستلمت البحرية الجزائرية سلاحا بحريا من طراز **C28A²**

تبحث الجزائر في المقام الأول عن معدات عالية التقنية لجعل من جيشها الأحدث في إفريقيا، هذا ولماذا يقلق المجتمع الدولي مع احتمالية تعاون مع الصين في مجال الأسلحة النووية تعود لعام 1980 وتستمر إلى اليوم وأنه قد لوحظ انه في نوفمبر 2005 ،"jing zhiyuan" قائد السلاح المدفعية الثانية وعضو اللجنة الشؤون العسكرية ذهب الى الجزائر لمناقشة التعاون العسكري ،وايضا قد لوحظ انه في مارس

¹لحسن الحسناوي، "إستراتيجية الوجود الصيني في إفريقيا: الديناميت والإنعكاسات"، المستقبل العربي، العدد 664، ديسمبر 2017، ص10

² سعيداني علاء الدين، المرجع السابق، ص56

2008 وقعت الجزائر والصين عقدا لبناء محطة توليد الكهرباء بالطاقة النووية، كما ان السلطات العسكرية الغربية قلقة حول هذه الانشطة، لأنها قد تشير الى طموحات نووية جزائرية.¹

البعد الإقتصادي للتعاون الصيني الجزائري في مشروع الحزام والطريق:

تطورت القوة الإقتصادية للصين حيث تدعم علاقاتها مع الجزائر وذلك من أجل الإستفادة من الفرص الإقتصادية التي تقدمها هذه الدولة، حيث وسعت الجزائر منذ إنفتاح إقتصادها الذي تزامن مع صعود القوة الصينية، وذلك على تدعيم العلاقات مع الإمبراطورية الوسط وخاصة في المجال الإقتصادي (مجال التكنولوجيا والخبرات) مما زاد في إنشاء فضاءات للتعاون متزايدة بين الجزائر والصين وخاصة في مجال الإستثمار، والتجارة والبناء والعمالة.

• التبادل التجاري بين الصين والجزائر ضمن الشراكة الإستراتيجية الثنائية:

أصبحت تعتبر الجزائر الشريك التجاري الهام للصين التي تتمتع بتنافس في إنتاج الكثير من السلع مما ساعد على ارتفاع حجم التجارة البينية بين الجزائر والصين، حيث الجزائر هي الشريك التجاري الأول للصين في المنطقة وأكبر سوق للتصدير في المغرب العربي.²

وهنا تهيمن المبادلات التجارية بين البلدين على أزيد من 40% من معاملات الصين في الحوض المغربي والذي يقارب 21مليار دولار، ولقد زادت التجارة البينية في السنوات التالية 2003-2012 بين هذين البلدين.

البعد الإجتماعي للتعاون الصيني الجزائري في مشروع الحزام والطريق:

تجمع الصين والجزائر علاقات ثقافية وإجتماعية تتركز على علاقات الصداقة التاريخية بين البلدين إذ وقع البلدان نحو 20 إتفاقية للتعاون والتبادل في مجالات الثقافة والتعليم والرياضة والإعلام 85 التي فيما بعد إمتدت إلى الفضاء ونجلى ذلك في إطلاق الجزائر لأول قمر صناعي المسمى بالكوم سات" والذي أطلق من قاعدة فضائية في الصين وهو قمر موجه للاتصالات اللاسلكية والبث الاذاعي والتلفزيوني وتطوير شبكات الانترنت.

¹ Thierry pairault, China's Economic Presence in Algeria, January 2015, p.1

² إيهاب شوقي، العلاقات الجزائرية والصينية في 22ماي 2014
[http:// www.anntv.tv/showsubject.aspx?id=87693](http://www.anntv.tv/showsubject.aspx?id=87693)

• البعد الثقافي للتعاون الصيني الجزائري في مشروع الحزام والطريق:

ترتبط الصين والجزائر بعلاقات ثقافية وطيدة أصبحت تميز المشهد الثقافي الصيني-الجزائري، ترجمها جملة من الإتفاقيات بين البلدين في هذا المجال و اقدمها اتفاقية التعاون الثقافي بين الجزائر والصين الموقع في 14 سبتمبر 1963 ونجد الصين بدل حريصة على أن تسجل حضورها في مختلف المحافل التي تنظمها الجزائر على غرار إرسالها لفرق موسيقية سيمفونية سنويا لزيادة التعاون الثقافي بين البلدين لجأتا الى تعليم لغتيهما العربية والصينية معا لأبنائهما في المدارس، وتعزيز تبادل وفود الطلبة فيما يخص الرحلات اللغوية التي تعتبر من اقدم الوسائل التي تساهم في ترقية تعليم اللغة الصينية في الجزائر¹.

كما وقع البلدان في أوت 2002 التنفيذ للاتفاقية الثقافية، حيث يدرس أكثر من 20 طالبا جزائريا في الصين في الفترات الأخيرة، كما أقامت الصين معارض كثيرة في الجزائر مثل "معرض الصين الجميلة لفن التصوير الفوتوغرافي" المعرض الصيني للصور الفوتوغرافية "معرض الصور الفوتوغرافية للتراث العالمي بالصين، كما نفذت الصين العديد من المشاريع الثقافية على غرار مشروع دارا لأوبرا بالجزائر.

• البعد الصحي للتعاون الصيني الجزائري في مشروع الحزام والطريق:

كانت دولة الصين الشعبية منذ زمن سابق وبعيد بمثابة السند القوي للدولة الجزائرية أين قامت بإرسال أول فريق طبي إلى الجزائر، يعد الأول من نوعه الذي أرسلته بكين إلى إفريقيا أيضا، ومنذ ذلك العهد تواصل حكومة بكين دعمها للجزائر وتقوم بإرسال عشرات الفرق الطبية، المجهزة والمدعمة بالأطباء والمرمضين حيث أرسلت الصين الشعبية الى الجزائر 21 فرقا طبيا صينيا عمل فيه أكثر من 2800 شخص².

نتيجة للأحداث الاخيرة قدم خبراء طبيون صينيون ارشادات حول الوقاية من مرض فيروس كورونا الجديد (كوفيد-19) للعمال الصينيين والجزائريين في مشروعات الشركات الصينية بمدينة الجزائر، عاصمة الجزائر. زار الفريق الطبي الصيني مشروع استاد برقي الذي نفذته مجموعة هندسة انشاءات السكك الحديدية

¹ محمد الأمير أحمد عبد العزيز، العلاقات الجزائرية-الصينية: الواقع وآفاق المستقبل، المركز الديمقراطي العربي، تم الاطلاع بتاريخ: 27-06-2021، متوفر على الرابط: <https://democraticac.de/?p=58124>

² مقال "العلاقات الجزائرية الصينية مواقف متكاملة وتعاون بناء" تم الاطلاع على الموقع بتاريخ: 24-2021، متوفر على الرابط: <https://www.politics-dz.com>

الصينية قيم الخبراء تدابير الوقاية الخاصة بالمشروع واجروا تدريبا ميدانيا حول الوقاية من المرض لأفراد دارة المشروع و60 ممثلا للعمال، كما قدموا ايضا استشارات نفسية للموظفين الصينيين والجزائريين. قال "بي شيانغ كوي" مدير فرع المجموعة الصينية في الجزائر، أن فريق الخبراء لم يجلب معرفة ومواد فقط وانما جلب ثقة وأملا أيضا لهم، واطاف المدير " ان طاقم عمل المشروع لديه ثقة في تحقيق نصر مزدوج في الوقاية من المرضى وادارة الانتاج"¹

أبلغت الصين الجزائر دعمها للأخيرة في مكالمة جمعت رئيس الوزراء الصيني "لي كي كيكيانغ" ونظيره الجزائري "عبد العزيز جراد"، حيث ابدى استعداد بلاده وضع كافة المستلزمات للحماية والوقاية الصحية وعتاد فريق من الخبراء والمختصين في تسيير الازمة الصحية بالإضافة الى ذلك عرضت الصين انشاء بنى تحتية صحية متخصصة في إطار برنامج الحكومة بتطوير الصحة العمومية.²

¹ خبراء طبيون صينيون يقدمون إرشادات للشركات الصينية في الجزائر للوقاية من مرض "كوفيد19"، تم الإطلاع على الموقع يوم 18ماي 2021-06-24 <http://arabic.news.cn>

²أميرة أحمد حرزني، التعاون الجزائري-الصيني في مكافحة" وباء كورونا"متوفر على الرابط: <https://eldjazaireldjadida.com>

المطلب الثاني: الآليات الاقتصادية لتنفيذ مشروع الحزام والطريق الصيني

إن هدف هذا المشروع هو تحقيق تنمية عالمية قائمة على الاقتصاد الفيزيائي الحقيقي لذلك يقترح إنطلاقاً من أفكار لاروس الاقتصادية آلية جديدة لتمويل البنية التحتية تستند إلى قانون " غلاس ستيغال" (Glass Steagall Act)

الآلية الأولى:

يقوم على المحافظة نظام بنكي منفصل، حيث تتول البنوك الوطنية تمويل المشاريع الإنتاجية ويجب أن تكون منفصلة قانونياً وعملياً عن البنوك التجارية التي تقوم على المضاربة وترتبط بنظام مالي عبر أطلسي، بهذه الطريقة يمنع القانون استعمال أموال الزبائن للمضاربة بالأوراق المالية وتوجيهها في بناء المشاريع التي تحتاج الدولة إليها¹.

الآلية الثانية:

فهي توليد الائتمانات الوطنية للمشاريع المنتجة تماماً مثل السياسة التي إعتدها المصرفي الأمريكي " ألكسندر هاملتون الرامية إلى سيطرة الدولة من طريق البنوك الوطنية على العملة والإئتمانات وتوجيهها نحو تطوير الإقتصاد الفيزيائي للأمة. بينما في حالة الجسر البري العالمي فيتم، مثلما اقترح لاروس في 1985، تأسيس نظام إئتمانات عالمي جديد تشارك فيه الاقتصادات الكبرى، وقد تجسدت هذه الفكرة في شكلها الأولي من خلال «بنك التنمية الجديد " التابع لمجموعة البريكس (NDB) والبنك الآسيوي لإستثمارات البنية التحتية «(AIIB)، ويمكن تطوير ذلك إلى " بنك تنمية دولي" يمول المشاريع المطروحة ويسهم في تطوير منصات البنية التحتية الجديدة والتطور التكنولوجي²

¹ جلة سماعين، من طريق الحرير الجديد إلى الجسر البري العالمي، المستقبل العربي، مؤسسة أكزكتف أنتلجنس ريفيو، تقرير خاص، 2016، ص 172-173.

² نفس المرجع

المطلب الثالث: الإنعكاسات الاقتصادية لمشروع الحزام والطريق الصيني

تعلق الصين على تنمية علاقاتها مع الجزائر، من منظور الصيني، الجزائر هي أكبر دولة في إفريقيا من حيث المساحة، ولديها ثامن أكبر دولة من حيث عدد السكان ما يقارب 39 مليون نسمة وهي أيضا رابع إقتصاد في إفريقيا والعالم العربي، فالجزائر هي أيضا عضو في منظمة الأوبك، أكبر منتج للغاز الطبيعي وثاني أكبر منتج للنفط في إفريقيا بعد نيجيريا، بينما تطورت علاقاتها مع الصين، ويلاحظ ذلك بعمق من المنظور التجاري، حيث انتقلت التبادلات التجارية بين الطرفين من حوالي 0.45 مليار دولار سنة 2003 إلى 8.35 مليار دولار سنة 2015، لتحل الصين خلال هذه السنة المرتبة، كأول ممول للجزائر بمبلغ صادرات يقدر بحوالي 7.5 مليار دولار، بعدما كانت فرنسا تحتل هذه المرتبة لعدة سنوات، في حين أن القيمة الإجمالية (الصادرات والواردات) الصينية الجزائرية زادت التجارة أربعة عشر مرة بين عامي 2003 و2012 (ارتفاع من 0.6 إلى 8.6 ألف مليون)¹

في حين أن القيمة الإجمالية (الصادرات والواردات) الصينية الجزائرية زادت التجارة أربعة عشر مرة بين عامي 2003 و2012 ارتفاع من 0.6 إلى 8.6 ألف مليون دولار، لا يذكر في أوائل العقد الواحد والعشرين لذلك هذه التجارة إكتسبت تدريجيا في الأهمية الكمية في عام 2012، تأثرت الجزائر بنسبة 7.2 في المئة من إجمالي التجارة الخارجية الجزائرية يشار إلى أن التقدم السريع للصين يرجع إلى عاملين رئيسيين:

أولاً: كان ذلك على المستوى المنخفض أصلا للتجارة.

ثانياً: كان نتيجة ديناميكيات إنفتاح الإقتصاد الجزائري مما أفاد جميع شركاء الجزائر الميزان التجاري بين البلدين يظهر نموا متزايدا للجزائر هذه الحقيقة وحدها تشير إلى أن الجزائر بحاجة إلى الصين أكثر مما

¹ نادية خطاب، زكريا حمزة، "التواجد الصيني في الجزائر بين الإستثمار الأجنبي المباشر وتقديم خدمات"، معارف مجلة علمية دولية محكمة، قسم العلوم الإقتصادية، ع 22، جوان 2017، ص 120

تحتاجه الصين على الأقل من نقطة تجارية بحتة الرؤية.¹

الشكل رقم (1): جدول عن الصادرات والواردات من السلع بين الجزائر والصين من 2012-2017

السنة	2012	2013	2014	2015	2016	2017
الصادرات	2,596	2,81	1,729	557	333	691
الواردات	6,964	6,827	8,243	8,259	8,409	8,317

المصدر: <https://comtrade.un.org/data>

- هذا الجدول أن الجزائر تستورد السلع من الصين أكثر مما تصدره لها من السلع. وأن أكبر نسبة صادرات للجزائر مع الصين كانت عام 2012؛ أما الحجم الاقل فسجل عام 2016 .
- أما الواردات؛ فهي فيتراوح بين الإرتفاع والإنخفاض سنة 2012؛ سجلت، نسبة بدأت تتصاعد تدريجيا حتى سنة 2016 وتراجعت في العام الموالي.

الإستثمارات الصينية بالجزائر:

لم تختصر العلاقات الجزائرية الصينية في التبادلات التجارية فقط بل تطورت الى عمليات توطين الشركات الصينية لمختلف فروعها في مجال الاستثمار، فبنسبة لاستقطاب الجزائر للاستثمارات الاجنبية المباشرة الصينية لسنة 2015، تحتل الجزائر المرتبة السادسة افريقيا، بقيمة 210.57 مليون دولار بعد كل من غانا (281.83) مليون دولار، (كينيا، جنوب افريقيا، تنزانيا)، بقيمة (213.71، 226.32، 233.17، 281.83) مليون دولار على التوالي:

أهم قطاعات الإستثمارات الصينية الجزائرية:

- قطاع المحروقات:

وقعت كل من الجزائر والصين على عدة عقود حول النفط و الغاز الطبيعي مما أدى إلى تعزيز التعاون بين الصين والجزائر في قطاع الطاقة، حيث أطلقت الشركات الصينية (الشركة الوطنية للتعاون في النفط ، شركة البترول والكيماويات للبترول وشركة الهندسة والبناء)، أكبر الإستثمارات في

¹ Thierry pairaul, op-cit, p6

المجال ، حيث الشركة الصينية للنفط " سينوبك" في سنة 2002 وقعت على عقد لتطوير حقل " زارزايتين " في صحراء الجزائر الشركة الصينية للنفط والتقيب عن الغاز " حقل لتكرير البترول في أدوار في صحراء الجزائر ، كما أتمت شركة البترول و الكيماويات الصينية " سينوبك" في 08 أكتوبر 2016 مشروع المسح الزلزالي " توال ثلاثي الأبعاد" في ولايتي ورقلة وإليزي¹

• قطاع البناء:

قامت الجزائر طلب المساعدة الكبيرة لليد العاملة في مجال البناء شركات أجنبية منها الشركات الصينية التي تستحوذ على مشاريع كبيرة في قطاع الأشغال العمومية كما حصلت على عقود كبيرة لبناء السكنات الاجتماعية والطرق والسكك الحديدية حيث وصل حجم إستثمارات الشركات الصينية الناشطة في قطاع البناء في الجزائر 14 مليار دولار في 2005 إلى 2013.²

إن الجزائر ثاني سوق للشركات المقاولاتية الصينية في إفريقيا بعد نيجيريا وتعتبر أحد أهم من بين 15 شريكا عبر العالم، حيث قامت الصين بإنجازات ومشاريع كبرى البنية التحتية للجزائر مثل مشروع الطريق السيار في سنة 2006 ومشروع بناء خطوط السكك الحديدية في سنة 2009.

كما حصلت الجزائر على مشاريع كبرى مثل مشروع بناء وتمويل جزء من ميناء الكبير لشرشال مشروع الجامع الأعظم الذي يعتبر ثالث أكبر مساجد العالم بعد الحرمين الشريفين.

• القطاع الصناعي:

وقعت شركة صينية مع الجزائر في سنة 2013 على إنشاء مصنع لتجميع السيارات من علامة "فاو" كما تقوم شركة الصينية "شيري" لافتتاح مصنعها لتكيب السيارات و الحافلات في 2018 بولاية "سطيف" وهنا يتم نقل التكنولوجيات المتعلقة بتصنيع و تركيب السيارات ، حيث كل من الجزائر والصين في 2017 توقيع اتفاقية " تعزيز القدرات الإنتاجية" لتعزيز الشراكة في مجالات الصناعة التحويلية واستغلال الموارد و الطاقات ، صناعة السكك الحديدية ، الحديد و الصلب، الصناعة الميكانيكية، و

¹ Thierry Pairautl, " china's economic presence in Algeria" l'ecole des hautes etudes en sciences sociales, 2015, P5

² Ibid, p5.

البنى التحتية ، الصناعة البتروكيمياوية ، الطاقات المتجددة ، الكفاءة الطاقوية تحويل المواد المنجمية، البناء والأجهزة الكهرومنزلية بالإضافة إلى التعاون التقني.¹

المبحث الثالث: مكانة الجزائر بالنسبة لمشروع الحزام والطريق الصيني

إن العلاقات الجزائرية الصينية، نجد بأنها جد عميقة وتعود لسنوات الثورة أو بداية بناء الدولة الجزائرية المستقلة حيث كانت بداية العلاقات الرسمية مع جبهة التحرير الوطنية الجزائرية عقب اعتراف الصين الشعبية بالحكومة الجزائرية المؤقتة في 22 سبتمبر 1958؛ وبعدها، أقيمت العلاقات الدبلوماسية، 20 ديسمبر 1958، وبدأت الصين بتقديم الدعم السياسي والمادي والعسكري للجزائر منذ ذلك الوقت.

المطلب الأول: إنضمام الجزائر إلى مشروع الحزام والطريق الصيني

التحقت الجزائر بركب دول شمال إفريقيا في الإنضمام إلى مبادرة الحزام والطريق الصينية في تحرك يتوقع أن يقطع مع النمط القديم في عقد شراكاتها الإقتصادية التقليدية وذكرت وكالة الأنباء الجزائرية الرسمية أن الرئيس المؤقت " عبد القادر بن صالح " وقع الخميس مرسوما حول موافقة بلاده على الإنضمام رسميا إلى " الطريق الحرير الجديد، وبحسب بيان رئاسة الجمهورية ، فإن بن صالح وقع 5 مراسيم رئاسية تتضمن التصديق على اتفاقيات و مذكرات تفاهم تخص التعاون مع عدد من الدول، وأوضح البيان ان المرسوم الثالث يتعلق بمذكرة التفاهم بين الجزائر والصين بشأن التعاون ضمن مبادرة الحزام الإقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن 21، وتأتي الخطوة فيما تحاول الحكومة المؤقتة بكل الوسائل المتاحة لكي تخرج البلاد من دوامة الأزمة الإقتصادية، التي تعاني من تركة ثقيلة خلفها حكم الرئيس " عبد العزيز بوتفليقة طيلة عقدين تمثلت في نفسي الفساد والبيروقراطية².

وذكرت وكالة الأنباء الجزائرية الرسمية أن الرئيس المؤقت " عبد القادر بن صالح " وقع الخميس مرسوما حول موافقة بلاده على الانضمام رسميا الى " الطريق الحرير الجديد. وبحسب بيان رئاسة الجمهورية، فان بن صالح وقع 5 مراسيم رئاسية تتضمن التصديق على اتفاقيات و مذكرات تفاهم تخص التعاون مع عدد من الدول ، وأوضح البيان ان المرسوم الثالث يتعلق بمذكرة التفاهم بين الجزائر والصين بشأن التعاون

¹ Ibid, p5

² الجزائر تضع أزماتها الإقتصادية على الطريق الحرير، المرجع السابق

ضمن مبادرة الحزام الإقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن 21، وتأتي الخطوة فيما تحاول الحكومة المؤقتة بكل الوسائل المتاحة لكي تخرج البلاد من دوامة الأزمة الإقتصادية التي تعاني من تركة ثقيلة خلفها حكم الرئيس "عبد العزيز بوتفليقة" طيلة عقدين تمثلت في نفسي الفساد والبيروقراطية¹.

خريطة رقم (2) تبين: إعلان الجزائر الإنضمام إلى مبادرة "الحزام والطريق الصيني"



[المصدر: https://www.google.com/search?q=%D8%A:المصدر](https://www.google.com/search?q=%D8%A:المصدر)

- الجزائر تعلن الانضمام إلى مبادرة "طرق الحرير الجديدة" الصينية خلال المنتدى السابع للتعاون الصيني الأفريقي في بكين وفق بيان جزائري .

¹ لجزائر تنضم إلى طريق الحرير الجديدة للصين، تم تصفح الموقع يوم 27-06-2021، متوفر على الرابط: <https://www.alarabiya.net/ar/aswaq/economy/2018/09/05>

- في 4 سبتمبر 2018، وقع وزير الخارجية الأسبق "عبد القادر مساهل مذكرة تفاهم حول إنضمام الجزائر إلى المبادرة لكن الدستور يشترط أن تبقى المعاهدات الدولية للتعاون مجمدة، إلى غاية تأشير رئيس الجمهورية شخصياً عليها لكي تدخل حيز التنفيذ¹.

يذكر بأن الجزائر إنضمت الى مبادرة "طرق الحرير الجديدة" الصينية خلال المنتدى السابع للتعاون الصيني الافريقي في بكين، وفق وزارة الخارجية الجزائرية، وأكدت الوزارة في بيان أنه هامش هذه القيمة الدبلوماسية والتجارية التي شارك فيها قادة 53 بلدا إفريقيا، وقعت الجزائر والصين مذكرة تفاهم تنص على انضمام الجزائر الى المبادرة الصينية، وفق لوكالة "فرانس برس". وتمثل مبادرة "طرق الحرير الجديدة" الصينية التي أطلقها الرئيس الصيني "شي جين بينغ" في 2013 مجموعة من مشاريع البنى التحتية الضخمة الرامية الى تعزيز العلاقات التجارية بين بكين وقارات آسيا وأوروبا وإفريقيا²

كما أن هناك بناء موازي لطريقين واحدة عبر الوطنية تفسر الإزدهار في إستيراد إستهلاك "صنع في الصين" المنتجات التي تؤدي الى اعادة هيكلة الشبكات التجارية الجزائرية، والطريق الثاني طريق وطني تهب عبر الهضاب العالية في شرق الجزائر، انهم يشكلون وجهين لشبكة إعادة تشكيل المركزية التجارية الكبرى³، ذلك فبانضمام الجزائر تؤكد الصين أن 90 دولة إنضمت حتى الآن الى المشروع الضخم، التي تروج له كسبيل جديد لدعم التنمية العالمية، حيث رصدت له استثمارات بأكثر من تريليون دولار.

¹الجزائر-الصين: مخطط تنمية على المدى البعيد للإستفادة من طريق الحرير الجديد، متوفر على الرابط:

<https://www.assawt.net/2019/12/%D8%A7%D>

² الجزائر-الصين: مخطط تنمية على المدى البعيد للإستفادة من طريق الحرير الجديد، المرجع السابق

³ Said belguidoum, olivier pliez, construire une route de la saie entre l'Algérien la chine, 19 April2013, p.2

المطلب الثاني: بناء شراكة إقتصادية إستراتيجية مع الصين

وبعد الإعلان عن استقلال الجزائر العام 1962، كانت الصين من أولى الدول غير العربية التي قررت الاعتراف بالجمهورية الجزائرية¹ لكن في عام 2014 شكل بداية لعلاقات أكثر عمقاً بين الطرفين، حيث اكتسحت الشركات الصينية قطاع الإسكان ومشاريع البنية التحتية الأكبر " تحظى الجزائر بـ 6% من إجمالي الإستثمار الأجنبي الصيني في إفريقيا"، كما أنه ومن المنتظر أن يكون للصين يد في بناء وانجاز أكبر ميناء في الجزائر، ميناء الوسط بالحمدانية قرب شرشال بولاية تيبازة، الذي تصل تكلفته نحو 6 مليارات دولار.

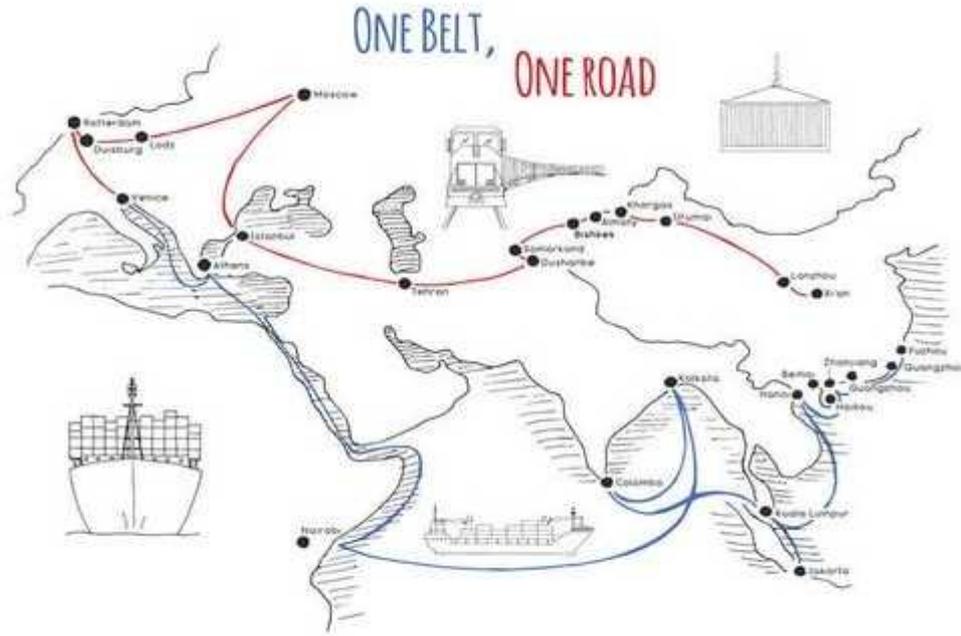
بالإضافة إلى أن شركة هندسة البناء الصينية بالجزائر هي المسؤولة عن مشروع بناء مئذنة المسجد الأعظم، الذي يعتبر أكبر مشروع تنجزه الشركة في إفريقيا إلى حد الآن، وهذا يدل على التواجد البارز للشركات الصينية في الجزائر، خاصة في قطاع البناء. خصوص وضع التجارة الخارجية للجزائر خلال 9 أشهر الأولى من العام 2018، حلت الصين في المركز الأول ضمن قائمة الدول المصدرة للجزائر بـ 5.520 مليار دولار سنوياً، كما اتسعت رقعة التعاون الصيني الجزائري لتشمل الفضاء؛ ففي العام 2017، أعلنت بكين نجاحها بإطلاق أول قمر اصطناعي جزائري للاتصالات²، فحسب تصريحات "تشين جيان رونغ" المسؤول الأول بقسم بحوث "الحمل النافع" للقمر الإصطناعي، يُستخدم هذا القمر في مجالات البث الإذاعي والتلفزيوني وإتصالات الطوارئ والتعليم عن بُعد والشؤون الحكومية الإلكترونية والاتصالات التجارية والخدمات العريضة للنطاق.

كما تعمل الصين على إنشاء شراكات إستراتيجية شاملة مع الجزائر، وهذا ما يعكس الدور الكبير الذي تضطلع به في شمال إفريقيا، بالإضافة إلى أنها تشكل الصديق الأساسي للصين في المنطقة لجهة التجارة ومشاريع البنى التحتية بالمقابل، حيث غدت بكين الشريك التجاري الأول لها.

¹سخري محمد، "إستراتيجية الحزام والطريق ونامي الدور الصيني في الجزائر"، الموسوعة الجزائرية للدراسات السياسية والاستراتيجية، 17-03-2021، متاح على الرابط: <https://www.politics-dz.com>

²نفس المرجع

خريطة رقم (3) مخطط تنمية على المدى البعيد للاستفادة من طريق الحرير الجديد



المصدر: <https://www.aps.dz/ar/economie/81680-2019-12-27-14-42-52>

✓ إنضمت الجزائر إلى مبادرة "الحزام والطريق" في 4 سبتمبر 2018 ، كما وقعت مؤخراً على اتفاقية للتعاون الإقتصادي والتقني مع الوكالة الصينية للتعاون الدولي من أجل التنمية، على هامش زيارة وفد عن اللجنة المركزية للحزب الشيوعي الصيني، والتي يمكن اعتبارها "خطوة جزائرية أولى ضمن المبادرة".

وحسب تصريح سفير الصين في الجزائر، أن هذا المشروع سيمكن للجانبين من إجراء التبادلات والتعاون في مختلف المجالات، بما فيها التعليم والعلوم والثقافة والرياضة والسياحة والصحة؛ باختصار إنه بناء مشترك لـ "الحزام والطريق" بين كل من الصين والجزائر حيث سيلعب دوراً هاماً في تعميق علاقة الشراكة الإستراتيجية الشاملة بين البلدين¹، حيث تعتبر الجزائر مورداً مهماً للنفط والغاز إلى أوروبا، بالإضافة

¹سخري محمد، "استراتيجية الحزام والطريق وتنامي الدور الصيني في الجزائر"، مرجع سابق، متوفر على الرابط: <https://www.politics-dz.com>

إلى أنها جهة فاعلة إقتصادية وأمنية أساسية في مناطق المتوسط وشمال إفريقيا والساحل الإفريقي، ولديها ميزانيتها العسكرية الأكبر ضمن القارة السمراء¹

النقطة الأولى:

النقطة الأساسية للصين هي أن الجزائر تمثل بوابة واسعة لإفريقيا وانضمامها لمبادرة "الحزام والطريق" يعني فتح طريق أمام دخولها للأسواق الإفريقية، حيث عملت الصين منذ أعوام على جعل سلعتها أرخص ما في المتناول، وهذا بعد دراستها للقدرة الشرائية الإفريقية، وهو ما تحقق بالفعل من خلال غزو المنتجات والبضائع الصينية لأسواق القارة.

النقطة الثانية: هي وجود تعاون مشترك على مستوى الموانئ البحرية وحتى الجافة منها والتي تشكل أساس المبادرة، إن الجزائر "واحدة من الأقطاب التنموية في طريق الحرير البري والبحري بإفريقيا، من خلال ميناء "الحمداية" وبجاية، يربط ميناء الحمداية بطريق الوحدة الإفريقية وصولاً إلى نيجيريا، وأنه بتهيئة الحمداية سيكون رابطاً مهماً للحركة التجارية والتنموية بين عمق إفريقيا وغربها وشمالها مع المخطط الكبير في شقيه البري والبحري.²

كما يسمح الميناء بربط الجزائر مع جنوب وشرق آسيا، والأميركيتين وإفريقيا، بالنظر إلى ارتفاع حجم حركة النقل البحري المنتظر مع دخول ملاك سفن جدد ذوي مستوى عالمي حيث سيكون إعادة بعث "طريق الحرير" من خلال مشروع ميناء الحمداية ببلدية شرشال بتمويل مشترك جزائري صيني بقرض من الصندوق الوطني للاستثمار والبنك الصيني "كزيم بنك"، حيث سيسمح بتعزيز التجارة الوطنية عن طريق البحر، كما سيكون محورياً للمبادلات على المستوى الإقليمي، كونه يحوي 23 رصيفاً تسمح بمعالجة 6.5 ملايين حاوية و25.7 مليون طن من البضائع سنوياً.

من جهته إن الجزائر التي تملك الساحل الأكبر في غرب المتوسط وتوجد فيها منطقة اقتصادية وفق القانون البحري الدولي الجديد، هي الأكبر في غرب المتوسط. الجزائر بوابة حقيقية باتجاه منطقة غرب

¹ مخطط تنمية على المدى البعيد للإستفادة من طريق الحرير الجديد، متاح على الرابط:

<https://www.aps.dz/ar/economie/81680-2019-12-27-18-19-11>

² نفس المرجع

إفريقيا، حيث لها حدود جنوبية شاسعة، وستكون منصة حقيقية تنطلق منها الصين لغزو الأسواق الإفريقية¹، كما تعتبر مبادرة "الحزام والطريق" خطوة إستراتيجية مهمة لتطوير وتنمية الشراكة الاقتصادية والسياسية والعسكرية بين البلدين. وعلى الرغم من أن أغلب التحليلات تفيد بأنه لا يمكن أن يتساوى كلا الجانبين بالقدر نفسه من المكاسب، إلا أن هذه المبادرة تحمل في طياتها طاقة كبيرة لتحقيق تعاون أكبر؛ فالجزائر تتمتع بموارد وطاقت ضخمة إذا عرفت كيف تستغلها بشكل عقلائي، حيث ستستطيع من خلالها بناء شراكات أكثر فعالية وتحقيق مردود كبير.

بالمقابل يجب إستغلال الشراكة الصينية بكل أجزائها لتطوير اقتصادها وتنمية صناعاتها لتصبح منافس قوي في شمال إفريقيا، مع ضرورة السعي للوصول إلى شراكة متكافئة نسبياً مع الصين من حيث المكاسب؛ فالتحالف أو الشراكة الإستراتيجية غير المتكافئة من الممكن أن تؤدي إلى استهلاك طاقة الجزائر ومواردها دون الوصول إلى فوائد ومكاسب. لذا، يجب التركيز على الاستفادة من الخبرات الصينية المعرفية والتكنولوجية وتعزيز التعاون والتحالف على كافة الأصعدة لمواجهة التحديات والتهديدات الإقليمية والدولية.²

كما أن الإستراتيجية الشاملة حول "مبادرة الحزام و الطريق"، تجديد المخطط الخماسي للتعاون الجزائري الصيني 2019-2023، صارت ديناميكية طريق الحرير الجديد تمنح فرصاً مؤكدة و امتيازات عديدة للجزائر و من ثمة ينبغي للجزائر أن تعتمد على مخطط إستراتيجي على المدى البعيد بين 15 و 20 سنة حتى يتسنى لها تحديد المحاور الإستراتيجية للتنمية الخاصة بها بإضافة أن هذا الأمر سيسمح للجزائر أن تحدد الشراكات الإستراتيجية التي تنوي عقدها مع شركائها بما فيها الصين، وإذ استعرض الامتيازات المرتبطة بالتموقع السياسي للجزائر، لاسيما علاقات صداقتها التاريخية مع الصين و مواقفها المشتركة بشأن كبار القضايا الدولية، أوصى الخبير بضرورة تحسين علاقاتها القائمة مع العملاق الآسيوي من خلال البحث عن مكانة متميزة في خضم إستراتيجية إعادة التوزيع العالمي الخاص بالصين³.

¹ الوجود الصيني في الجزائر، الجزيرة، 11 نوفمبر 2020، متاح على الرابط:

<https://www.aljazeera.net/midan/reality/politics/2020/11/12>

² Paul Nantulya, "implications for Africa from china's One Belt One Road strategy, march22,2019.

<https://africacenter.org>

³ مخطط تنمية على المدى البعيد للاستفادة من طريق الحرير الجديد، وكالة الأنباء الجزائرية أدرج في 27 ديسمبر 2019،

متاح على الرابط: <https://www.aps.dz/ar/economie/81680-2019-12-27-18-19-11>

يجب على الجزائر التي لم تبد إلا في الآونة الأخيرة اهتماما بهذه المبادرة، أن تقترح مشروعا يسمح لها بالاستفادة من دعائم تنميتها المتعددة، حيث موقع الجزائر المتوسطي وقربها من أوروبا وكونه بوابة نحو أعماق إفريقيا، إضافة إلى توفره على الموارد الطاقوية والمنجمية وكذا موارد بشرية مؤهلة، حيث أن مكانة قطاع الطاقة من هذا المشروع، هو إزاء التحديات الطاقوية التي تلوح في أفق الجزائر على غرار إعادة بعث الإنتاج الصناعي، استهلاك كبير للطاقة، ارتفاع نسبة السكان سنويا وارتفاع الإستهلاك الداخلي، وهنا يمكن لمبادرة طريق الحرير الجديد أن تقترح حولا قد تصلح أيضا لتطوير شبكة كهربائية بين القارات¹، كما يتعين على الجزائر دراسة الشروط التي من خلالها قد يمكن إعداد محور إستراتيجي حول إمكانيات الطاقة الشمسية في الجزائر، كما يتوجب عليها أن تفكر بعمق وأن تقدم حججا للخروج من المخطط الصيني الذي يوجه إنتاج الجزائر للطاقات المتجددة بصفة حضرية للسوق الأوروبي².

¹ مخطط تنمية على المدى البعيد للاستفادة من طريق الحرير الجديد، المرجع السابق

² نفس المرجع

المطلب الثالث: مستقبل العلاقات الجزائرية الصينية في إطار مشروع الحزام والطريق

العلاقات الجزائرية-الصينية أمامها مستقبل واعد، وذلك في إطار خصوصية العلاقات بين البلدين ما بين الماضي والحاضر، ولوجود مصالح مشتركة بين الطرفين، ومن أجل تحقيق تعاون متبادل المنفعة وتنمية مشتركة بين البلدين. ومن المتوقع ان يرتفع حجم الاستثمارات الثنائية بين الجانبين في السنوات القادمة خاصة في ظل سياسة الدولة الجزائرية الحالية التي بدأت تدير ظهرها للأوروبيين¹، في المقابل تقدم الصين للجزائر قروضا بنسب منخفضة، ما يتماشى مع اهداف الجزائريين، اين تضرروا بشكل كبير من تراجع اسعار النفط، وما يعد بارتفاع الاستثمارات ايضا هو ان الاقتصاد الجزائري بيد مؤسسات الدولة ورجال السياسة فيها، وبالتالي فان درجات التعاون الاقتصادي تحركها المصالح الجيو-استراتيجية².

لا بد على البلد المضيف عند إستقبال الشركات الصينية على أراضيه ان تتخذ الإحتياطات اللازمة للحرص على ألا تتحول المشاريع الإقتصادية نحو جمع المعلومات الإستخباراتية والمراقبة كما اظهر مثل ميناء " هامبانتونا" في سريلانكا ذلك يزيد احتمال ان تحقق نتائج ايجابية جراء انخراطها مع الصين في حال تمكنت من التباحث بصوت موحد مع الصينيين، فخاليا تتخرط مع الصين في علاقات ثنائية، او من خلال منتديات اقليمية متعددة الاطراف، مثل المنتدى الصيني الافريقي ومندى التعاون بين الصين والدول العربية، غير أن تكاملا إقليميا أكبر، مثل تجديد اتحاد المغرب العربي قد يؤدي الى تحقيق الكثير في الحرص على تنسيق اقليمي أفضل في مواضيع التجارة والإستثمار والدبلوماسية والتعاون الدفاعي مع جهات فاعلة مثل الصين وروسيا والولايات المتحدة والإتحاد الأوروبي³.

كذلك إتفقت الجزائر والصين ببيكين على اعداد حصيلة حول الانجازات المحققة في إطار المخطط الخماسي 2014-2018 وعلى وضع مخطط حماسي جديد 2019-2023، جاء هذا الإتفاق خلال المحادثات التي أجزاها وزير الشؤون الخارجية عبد القادر مساهل مع نظيره الصيني "وانغ يي" في إطار

¹ محمد الأمير أحمد عبد العزيز، العلاقات الجزائرية-الصينية: الواقع وفاق المستقبل، المركز الديمقراطي العربي، اطلاع على الموقع بتاريخ 20-06-2021، متوفر على الرابط: <https://democraticac.de/>

² التتين الصيني يواصل زحفه في شمال إفريقيا... من يغري من؟ تم تصفح الموقع بتاريخ: 20-06-2021، متوفر على الرابط: <https://www.dw.com/>

³ عادل عبد الغفار، بكين تنادي: تقييم حضور الصين المتنامي في شمال افريقيا، تم الإطلاع على الموقع بتاريخ: 27-06-2021، متوفر على الرابط: <https://www.brookings.edu/ar/>

الزيارة الرسمية التي يقوم بها الى الصين حسبما علم لدى وزارة الشؤون الخارجية، كما اتفق الوزيران ايضا على مواصلة التشاور من اجل تجسيد المشاريع الجاري إنضاجها¹، كما أن هناك إمكانية كبيرة لزيادة المصالح المشتركة بين الطرفين في المجالات السياسية والاقتصادية والثقافية خاصة في ظل تطابق وجهات النظر بين الجانبين في العديد من القضايا ذات الاهتمام المشترك، وفي ظل سعي الصين للتوسع أكثر فأكثر في السوق الجزائرية الواعدة واتخاذ الجزائر بوابة العبور إلى دول افريقية اخرى، وتطوير التبادل الثقافي، وتقديم المنح الدراسية من الجانبين في مختلف التخصصات وعلى الجزائر التركيز على الاستفادة من لتجربة الصينية في مجال التنمية والتكنولوجيا وذلك بتوسيع التعاون العلمي والتكنولوجي مع الصين.

¹الجزائر والصين تتفقان على وضع مخطط خماسي جديد، تم الإطلاع على الموقع بتاريخ: 27-06-2021، متوفر على الرابط: <https://www.eldjazaireldjadida.com>

المطلب الرابع: فرص وتحديات مكانة الجزائر في إطار مشروع الحزام والطريق:

إن الإستراتيجية الشاملة حول "مبادرة الحزام والطريق، رهاناتها وفرصها"، تجديد المخطط الخماسي للتعاون الجزائري الصيني 2019-2023، صارت ديناميكية طريق الحرير الجديد تمنح فرصا مؤكدة وامتيازات عديدة للجزائر" ومن ثمة "ينبغي للجزائر أن تعتمد على مخطط استراتيجي على المدى البعيد بين 15 و 20 سنة حتى يتسنى لها تحديد المحاور الاستراتيجية للتنمية الخاصة بها".

أ-فرص مكانة الجزائر في إطار مشروع الحزام والطريق:

ركزت على دراسة الجزائر على إعتبار أنها تمثل أهم شركاء الصين في المغرب الكبير، ففي العقدين الاخيرين تنامت قيمة التجارة الصينية الجزائرية بشكل كبير، حيث صارت الجزائر بمثابة السوق الأكبر للصين في المنطقة، وفي نفس الوقت تجاوزت الصين فرنسا باعتبارها المصدر الأكبر للواردات، كما يتم الان تسوية المعاملات المالية بين الجزائر والصين "باليوان" الصيني بدلا من الدولار الأمريكي وفي إطار مشروع القرن الاقتصادي¹، كما يمكن إعتبار اتفاقية بناء ميناء حاويات المياه العميقة في الحمدانية "بولاية تيبازة" التي مؤلتها مجموعة من البنوك الصينية عام 2016 بـ 6 مليارات دولار هي البداية الحقيقية لانضمام الجزائر للمشروع الصيني العالمي، إذ تمكّن الاتفاقية بكين من أن تضع يدها في المستقبل القريب على ما سيعتبر أكبر ميناء جزائري، وبما أن مشاريع البنى التحتية والموانئ ومسارات الشحن هي عنصر أساسي في مبادرة الحزام والطريق، فإن خطة التعاون الصينية الجزائرية الخمسية الجديدة "2019-2023" تُقدّم بالفعل فرصا ومزايا عديدة للصين².

بالمقابل يهدف مشروع شرشال الذي يكلف 3,3 مليار دولار الى بناء مركز توزيع أساسي للبحر المتوسط بقدرة 6,5 مليون حاوية و 30 مليون طن من البضائع سنويا، فضلا عن مشاريع عملاقة أخرى :

- كدار الاوبرا الضخمة في العاصمة.

- مسجد الجزائر الأعظم،

- معامل تركيب السيارات

¹ " L'initiative " la Ceinture et la Route " L'agrobusiness Chinois se Mondialise «, last modified 6 mars 2019, <http://grain.Org/fr/article/6157>

²منتدى التعاون الصيني -العربي ساهم في توطيد العلاقات الاقتصادية بين البلدين، " وكالة الانباء الجزائرية" بتاريخ 08 جويلية 2018، متاح على الرابط: <https://www.aps.dz/ar/economie/58536-2018-07-08-14-22-37>

- كتوسيع شبكة السكك الحديدية، والطرق السريعة مشروع "طريق سيار سريع" شرق - غرب" بالإضافة إلى الإستثمارات في حقول النفط والغاز جنوب البلاد.¹

- أنشأت الصين ميناء شرشال الجزائري بوصفه أحد أهم الموانئ البحرية.

- إنشاء المطار الجديد في الجزائر العاصمة، والملعب الأولمبي في وهران.

كما أن الجزائر أول دولة أفريقية تستورد أنظمة الصواريخ الصينية المضادة للسفن من نوعي "C-802/CSS N-8، ومتعددة الصواريخ من نوع "إس آر 5" التي لديها القدرة على إطلاق صواريخ موجّهة، و"مدافع هاو تزر" ذاتية الدفع "LZ45" عيار 155 ملم سلّمت عام 2014 وتستخدم في التدريبات التكتيكية، وفي آخر تعاون عسكري زوّدت بكين الجزائر بأنظمة صواريخ متطورة من الجيل الثالث "HJ-12" المضادة للدبابات بوصفها أول دولة أفريقية تحصل عليها²، حيث توجد اتفاقية تعاون صيني جزائري بشأن التنقيب عنها واستغلالها، لكن مقابل المكسب الصيني فإنه ينبغي للجزائريين بالأحرى تحديد إستراتيجية طويلة الأجل، ربما تمتد لعقدين، لتكون قادرة على الاستفادة من فرص مبادرة "الحزام والطريق" الصينية بشكل يوازي الاستفادة الصينية منها قدر المتاح³.

ب- تحديات التي تواجه مكانة الجزائر في إطار مشروع الحزام والطريق:

تشكل ظاهرة الإرهاب الدولي والقرصنة والجريمة المنظمة وكذلك النزاعات وانعدام الاستقرار في العديد من الدول الواقعة على طول "الحزام والطريق"، تحديات كبيرة امام حماية انابيب النفط والغاز السكك الحديدية والخطوط البحرية، التي ستحتاج الصين الى الكثير من الاستثمارات للحد منها⁴

هناك أسباب قد تُعزّل ذلك، منها ما يتعلّق بممارسات بعض الشركات الصينية العاملة في الجزائر، حيث ينتشر في بيئاتها بعض أوجه الفساد من رشوة واختلاس وأيضاً رداءة عمل، ومن جهة أخرى قد تُشكّل السياسات الجزائرية الداخلية عائقاً آخر أمام تطور العلاقات الثنائية.

¹ John calabrese, sino-Algerian Relations: On a path to Realizing their full potential?, October 31,2017. <https://www.mei.edu/publications/sino-algerian-relations-path-realizing-their-full-potential>

² John calabrese, sino-Algerian Relations: On a path to Realizing their full potential?, October 31,2017. <https://www.mei.edu/publications/sino-algerian-relations-path-realizing-their-full-potential>

³منتدى التعاون الصيني -العربي ساهم في توطيد العلاقات الاقتصادية بين البلدين، مرجع سابق.

⁴لمياء مخلوفي، "استراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا"، مجلة مدارات سياسية ديسمبر (2017) 188-189.

ورغم تمكّن الجزائر حتى من مقاومة موجات انتفاضات الربيع العربي التي وصلت إليها ولجوئها للإنفاق الهائل على الأجور من عائدات النفط لتهدئة تلك الموجات، فإنها في نهاية المطاف وبعد استنزاف عائدات صندوق الثروة السيادي لن تستطيع الإفلات من المعاناة الاقتصادية، خاصة مع استمرار انخفاض أسعار النفط الذي ساهم في إعاقة النشاط الاقتصادي¹، كما دفع النظام لسياسات تقشّف كتجميد التوظيف في القطاع العام، ووقف بعض مشاريع البنى التحتية، مما يزيد من مخاطر الاضطرابات وغيرها من الإحتجاجات، خاصة أن النخبة السياسية والعسكرية والاقتصادية في الجزائر غير مستعدة على الأرجح للتخلّي عن سيطرتها على الاقتصاد السياسي للبلاد، الأمر الذي سيعوق الطموحات الصينية عن تحقيق أهدافها الكاملة هناك.

كما أن إندلاع الإحتجاجات الجزائرية في 2019 بسبب الأزمات الاقتصادية يُرجّح أن بكين ستحافظ على دعمها للحكومة الجزائرية، مقابل ضمان عدم انقلاب الحكومة الحالية، وأي حكومة جديدة قادمة، على معظم المشاريع والأنشطة الصينية في البلاد، ومع أهمية تفادي العقبات المحتملة الواردة سابقا، يتضح لنا أن بكين ستجتهد في السنوات القادمة أكثر لترسيخ روابطها السياسية والاقتصادية مع دول منطقة شمال أفريقيا الإستراتيجية، وفي مقدمة تلك الدول الجزائر²، كما أن يستمر مسار العلاقات الصينية الجزائرية في اتباع مسار مختلف وأكثر تطوّرا عن علاقات الصين مع البلدان الأخرى في أفريقيا، وهو ما سيُثير حفيظة الأوروبيين والأميركيين بشكل متزايد وربما سيجعل من المغرب العربي ساحة مواجهة جديدة بين بروكسل وواشنطن وبكين، ساحة ثرية لن تتركها الصين تتفقت بأي حال على الأرجح

ورغم هاته التحديات الداخلية والخارجية، تقود الصين معركة³ القوة الذكية بتنفيذ الحزام والطريق، والإعتماد على القوة الصلبة لتغذية النفوذ الصيني في البلاد، وقوتها الناعمة في الخارج كالمعمل على الانتشار الثقافي، الاتصالات والأنترنت وغيرها كأدوات جيوسياسية فعالة، كما بدأت العمالة الصينية تمثل ضغطا على القاعدة العمالية، ففي الجزائر التي تعاني مشاكل كبيرة على مستوى البطالة من بين كل عشر شبان جزائريين، يوجد سبعة يعانون البطالة، والتي تمثل أكبر إقتصاد في أفريقيا، يقبل العمال الصينيون

¹ الوجود الصيني في الجزائر... هل تدخل بكين أفريقيا من بوابة الكبار، الجزيرة نت، نشر بتاريخ: 12 نوفمبر 2020،

متوفر على الرابط: <https://www.aljazeera.net/midan/reality/politics>

² نفس المرجع

³ رشا الظريف، "طريق الحرير الجديد: قوة صينية عالمية (« شهادة ماستر)»، الجامعة اللبنانية، 2016، ص48

على العمل بأجور أقل من تلك التي يتقاضها الجزائريون ما يؤدي الى تفاق موضع فرص العمل السيء أساسا، وتعكس الإشتباكات التي إندلعت بين مجموعة من الجزائريين والصينيين في العاصمة الجزائرية موجة الغضب التي تجتاح الجزائريين ضد الوجود الصيني في بلادهم الذي يقدر بالآلاف¹.

وبالمقابل وحسب شهود عيان ومشاركين في الاشتباكات، فان الصينيين يتعاملون مع المواطنين تعاملًا فوقيا وبتعال، وبطريقة العصابات دون مراعاة قوانين البلاد التي يقيمون فيها،² لذلك تبرز تلك الاحداث الموقف المعادي لوجود الصيني الذي بدا يتشكل بوصفه نوعا من الصراع الثقافي الديني بين الطرفين، فالمهاجرون الصينيون لم يراعوا تقاليد البلاد التي وفدوا اليها ويعكس موقف أحد أصحاب المحال وشاهد على الاحداث تصرفات المهاجرين الصينيين وموقف الجزائريين منهم، بحيث يطالب الصين بالمغادرة يصعب التعايش، فهم يشربون الكحول ولا يراعون التقاليد ولا يحرصون على إحترام الدين الاسلامي²

كما أطرت فضائح الفساد أيضا بسمعة الشركات الصينية في الجزائر حيث تفتقر صفقات البناء بشكل عام الى الشفافية، فواجهت سكك الحديد الصينية (CRCC) الانتقاد بعد بروز مزاعم بأحجامها عن دفع رواتب تقدر قيمتها بحوالي 4.2مليون دولار امريكي، وتلطخت سمعة مشاريع كبيرة مثل الطريق السيار شرق-غرب نتيجة فضائح متعددة وتأخر العمل فيها نتيجة التصليلحات اللازمة³

¹ حكمت العبد الرحمن، "إستراتيجية الوجود الإفريقي"، سياسات عربية، العدد22، سبتمبر2016، ص84

² نفس المرجع، ص 84،

³ عادل عبد الغفار، بكين تنادي: تقييم حضور الصين المتنامي في شمال إفريقيا، تم الإطلاع على الموقع بتاريخ 27-06-

2021، متوفر على الرابط: <https://www.brookings.edu/ar/>

خاتمة:

يهدف مشروع الحزام والطريق منذ أن طرحه الرئيس الصيني " شي جين بينغ" سنة 2013 إلى ربط بلدان العالم ببعضها البعض بهدف تشكيل شبكة من الطرق البرية، والسكك الحديدية، والموانئ، وخطوط أنابيب النفط والممرات البحرية، المتواجدة في قارة آسيا وأوروبا وإفريقيا، حيث تمتد النفوذ الصيني إلى مناطق واسعة من العالم ، من خلال شبكة الطرق والموانئ والمطارات ومشاريع البنية التحتية، ويبدو أن هذه المبادرة سوف تحدد ملامح جديدة لتوازنات القوى في النظام الدولي، وهي مبادرة يمكن إعتبارها مشروع القرن الإقتصادي في العالم، وتعتبر مبادرة الحزام والطريق، إحدى الإستراتيجيات التي تعتمد عليها الصين في سياستها الخارجية لزيادة نفوذها على المستوى الإقليمي والدولي، فرغم أنها مبادرة إقتصادية إلا أن أبعادها السياسية والأمنية والثقافية تبرز مع التقدم في المشاريع المبرمجة وتفاعل الدول معها.

كما تعدّ الصين من الدول التي بدأت بالصعود سلميا في النظام الدولي مرتكزة على قوتها الناعمة، في منافسة الولايات المتحدة الأميركية والدول الكبرى في الأقاليم ذات الأهمية الإستراتيجية؛ كإفريقيا عموماً، والجزائر بصفة خاصة، إذ يسعى الطرفان من خلال عملهما المشترك إلى بناء "الحزام والطريق" على أساس التعاون المتبادل والمنفعة والتشاور والكسب والإزدهار والثقة المتبادلة ووفقا لمبادئ" التشاور الموسع والمساهمة المشتركة والمنافع المتبادلة إلى "توطيد العلاقات السياسية بين البلدين وتمتين الروابط الإقتصادية وتكثيف التواصل الإنساني والتبادل الثقافي بما يسهم في تحقيق الأهداف التنموية المشتركة.

مما سبق فقد توصلت الدراسة إلى النتائج التالية:

- على الرغم من أن الصين تدعي بأن هذا المشروع ذو أبعاد تجارية وإقتصادية إلا أن هذا المشروع في جوهره ذو بعد إستراتيجي.
- تمثل مبادر الحزام والطريق الصينية مشروع إستراتيجي ضخم عبّر عن قوة الصين الإقليمية والعالمية.
- إستراتيجية الصين الناعمة القائمة على دبلوماسية التعاون المشترك والإعتماد المتبادل لبناء إطار تعاون جديد.
- مع ظهور الصين كقوة دولية، فإن إستراتيجية القوة الناعمة التي إنتهجتها الصين قد شكلت مخاوف سياسية وأمنية لقوى إقليمية ودولية
- تمثل الجزائر شريك مهم للصين في إطار مبادرة الحزام والطريق بإعتبار الجزائر تحتل موقع إستراتيجي هام بالنسبة للصين في منطقة شمال إفريقيا وللجزائر أن تستفيد من المشروع الصيني

من خلال تواصل المشاريع الإستثمارية مع الصين، التي تتيح فرصة دخول إستثمارات دول الحزام والطريق للجزائر بتكلفة ومدة أقل.

- ساهم هذا التقارب في إقامة علاقات شراكة إستراتيجية شاملة بين البلدين تهدف إلى تكثيف الحوار السياسي على كافة المستويات من خلال آليات منتظمة لتنسيق وبرمجة التعاون الثنائي وتعميقه في جميع المجالات.
- تعمق التعاون بين الصين والجزائر في السنوات الأخيرة في مختلف المجالات بشكل مستمر، حيث أصبحت نموذجا يحتذى به في تعاون جنوب- جنوب واكتسب خبرة وتجارب.

قائمة المراجع:

أولاً-باللغة العربية:

1-الكتب:

1. بن قانة شناز، الرهانات الإستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية، في: إسلام عيادي، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي في العالم، برلين، ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية، 2019
2. بوعيشة محمد، الدبلوماسية الجزائرية وصراع القوى الصغرى في القرن الإفريقي وإدارة الحرب الإثيوبية الإرتيرية، بيروت: دار الجيل، 2004
3. تارا طه عثمان، النظرية الليبرالية والعلاقات الدولية السليمانية، العراق: مركز كردستان للدراسات الإستراتيجية، 2013
4. حسين حسن ميران، "مستقبل مشروع الحزام والطريق الصيني في ظل العقبات السياسية والإقتصادية، في: إسلام عيادي،" مبادرة الحزام والطريق الصيني مشروع القرن الإقتصادي في العالم، 2019
5. رياض محمد، الأصول العامة في الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا، القاهرة: مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، 2013
6. شي جين بينغ، حول الحكم الإدارة، بكين، الصين: دار النشر بالغات الأجنبية، الطبعة الأولى، 2014
7. عبد الله زينب، الإطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي في العالم، برلين، ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية، 2019
8. عبلة مزوزي، بلعيشة محمد (محررا)، الثقل الآسيوي في السياسة الدولية: محددات القوة الآسيوية، برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والإقتصادية، 2018
9. العلي زياد، المرتكزات النظرية في السياسة الدولية، مصر: دار الفجر للنشر والتوزيع، 2017.
10. عيادي إسلام، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي في العالم، برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية، 2019
11. فاير محمد العيسوي، الجغرافيا السياسية المعاصرة، القاهرة: دار المعرفة الجامعية، 2003
12. كاظم هاشم نعمة، نقد الإستراتيجية الصينية حيال الدول العربية، الأردن: دار أمانة للنشر والتوزيع، 2018

قائمة المراجع

13. نصري ذياب خاطر، الجغرافيا السياسية والجيوبوليتيكا، الأردن: الجنادرية للنشر والتوزيع، 2010
14. هاني رمضان طالب؛ مفهوم الحكومة العالمية في النظرية الليبرالية للعلاقات الدولية، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية؛ برلين، ألمانيا، 2020
15. ويكن فازية، مبادرة الحزام والطريق بين إعادة تموقع الصين ومواجهة التحديات، في: إسلام عيادي، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي في العالم، برلين، ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، 2019
16. ويلكسين بول، العلاقات الدولية: مقدمة قصيرة جدا، ترجمة لبنى عماد تركي، مصر: مؤسسة هنداوي للتعليم والثقافة، 2013

ثانيا-الكتب باللغة الأجنبية:

1. Gao Zugi, The New Development of China –Middle East Relations Since the Arab Upheaval, Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia), Institute of Shanghai International Studies University, 2014
2. General, increase the welfare of the people and comprehensively deepen Reform. China intercontinental press, China, Beijing, 2014
3. Economy, Give Full Play to the Power of Market, China Intercontinental Press, China, Beijing, 2014.
4. Janvier liste et autre, Investissements chinois et création d'emplois en Algérie et en Egypte, 2012.
5. Thierry Pairautl, "China's economic presence in Algeria" l'Ecole des hautes etudes en sciences sociales, 2015
6. Naser al-Tamimi, China Algeria Relations: Growing Slowly but Surely, Wednesday 26 march 2014
7. Ma Lirong & Hou Yuxiang, Analysis on the Potential of Strategic Cooperation between China and OIC under the 'Silk Road Strategy' , Journal of Middle Eastern and Islamic Studies (in Asia) ,Institute of Shanghai International Studies University , 2015.
8. Tran Committee, The new Silk Route –opportunities and challenges for EU transport, (Brussels (: European Parliament, policy Department for Structural and cohesion, policies, 2018

الأطروحات والرسائل:

1. بلحسن سمية، الرهانات الإستراتيجية الصينية لمشروع الحزام والطريق، (شهادة ماستر في العلوم السياسية)، جامعة قالمة، الجزائر، 2020
2. سعيداني علاء الدين، السياسة الخارجية الصينية تجاه المنطقة العربية الجزائر نموذجا 2000-2018، (رسالة ماستر في العلوم السياسية والعلاقات الدولية المسيلة)، كلية الحقوق والعلوم السياسية، 2019
3. الظريف رشا، "طريق الحرير الجديد: قوة صينية عالمية (شهادة ماستر) ، الجامعة اللبنانية، 2016،
4. متسور شروق، إستراتيجية " الحزام والطريق" وتنامي الدور الصيني في الجزائر، (شهادة ماستر): علاقات دولية تخصص دراسات أمنية إستراتيجية، الجزائر، 2021
5. محمد عبد الرحمن عوض أمال، "النظرية الواقعية والنظرية الليبرالية في العلاقات الدولية: دراسة مقارنة"(رسالة ماجستير)، جامعة الأزهر، غزة، 2016
6. ناصر نسيمة، دراسة تحليلية للميزان التجاري في الجزائر للفترة 2012-2005(مذكرة ماستر)، جامعة محمد خيضر)، بسكرة: كلية العلوم الاقتصادية 2014

المجلات باللغة الأجنبية:

1. Axel Berkofsky," China and the EU: "Strategic Partners" No More», Issue Brief, (Stockholm: Institute for Security and Development Policy, 2019.
2. Charles Kunaka, "Six corridors of integration: connectivity along the overland corridors of the Belt and Road Initiative" *World Bank Blogs*, 4 October 2018.
3. China Daily," Belt and Road projects: Past, Present and future", the telegraph, May2, 2019.
4. Chinas foreign policy external relations (European parliament: Directorate General for external policies,2015
5. Daniel Kliman and Abigail Grace," Power play, Addressing China's Belt and Road strategy" Center for new American security, September 2018.
6. Darshana M. Baruah, "India's answer to belt and road: A Road Map March for South Asia" August 21, 2018.
7. Harsh V.Pant and Ritika Passi, India's Response to China's Belt and Road initiative: A Policy in Motion Asia Policy) Washington: National Bureau of Asian Research,2017
8. JuditSagi and Istvan Engel berth, The Belt and Road Initiative-a Way Forward to China's Expansion», Contemporary Chinese Political Economy and Strategic Relations: An international Journal, 2018

قائمة المراجع

9. L'initiative " la Ceinture et la Route " L'agrobusiness Chinois se Mondialise «, last modified 6 mars 2019, <http://grain.Org/fr/article/6157>
10. Lin Hongyu, An Understanding of The Maritime Silk Road International Strategic Importance, Chinese Peoples Association for Peace and Disarmament, Beijing, Serial No.114, March 2015.
11. Mala Sharma," India's Approach to China's Belt and Road Initiative—Opportunities and Concerns", The Chinese Journal of Global Governance, ,2019,
12. Nazirul Islam Sarker, AltabHossin, Yinxiao Hua,KamruzzamanSakar,Nitin Kumar,"Oil ,Gas and Energy Business under One Belt One Road Strategic",open Journal of Social Sciences,vol.6No.4 (China: Scientific Research Publishing,2018),p127
13. Suprabha Baniya and others, *Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis*, Policy Research working paper, (Washington, D.C., World Bank Group, 2019).

المجلات باللغة العربية:

1. إدريس محمود الصيني، معرفة حقيقة الحزام والطريق، مؤتمر أفاق التعاون العربي الإفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، الخرطوم 21 -22 نوفمبر 2017.
2. بالة عمار، " المقاربات التكوينية لمفهوم الأمن من المقتررب البنائي إلى ما بعد الحادثة، مجلة الحقوق والعلوم السياسية، العدد 09، 2018
3. بوري يارمن، " قاطرة بوتين: الإتحاد الأوراسي مدخل لتعزيز نفوذ روسيا الإقليمي، مجلة إتجاهات الأحداث العدد10، ماي 2015
4. جلة سماعيل، من طريق الحرير الجديد الى الجسر البري العالمي، المستقبل العربي، مؤسسة أكزكتف أنتلجنس ريفيو، تقرير خاص، 2016،
5. الحسنواوي لحسن "إستراتيجية الوجود الصيني في إفريقيا : الديناميت والانعكاسات"، المستقبل العربي، العدد 664، ديسمبر 2017
6. الحسيني سنية، سياسة الصين إتجاه الأزمة السورية: هل تعكس تحولات إستراتيجية في المنطقة؟ المستقبل العربي، العدد440، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، أكتوبر 2015
7. حمشي محمد، " التقارب المراوغ: هل تقوض مبادرة الحزام والطريق الفناء الخلفي لروسيا،" مجلة السياسة الدولية، العدد 214، 2018
8. خطاب نادية، زكريا حمزة، "التواجد الصيني في الجزائر بين الإستثمار الأجنبي المباشر وتقديم خدمات"، مجلة معارف، قسم العلوم الإقتصادية، العدد 22، جوان 2017

قائمة المراجع

9. الخطيب أحمد حسين " الإستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الإقتصاد الدولي،" مجلة جيل للدراسات السياسية، العدد 24، د.س.ن
10. دندن عبد القادر، "مكانة بحري الصين الشرقي والجنوبي في الإستراتيجية الصينية تجاه آسيا المحيط الهادي"، مجلة قضايا أسيوية، العدد 1، 2019
11. زرقين أحمد، "مبادرة الحزام والطريق: قراءات إستراتيجية، مجلة قضايا أسيوية، العدد 03، 2020
12. صلاح علي، مشروع الحزام والطريق: كيف تربط إقتصادها بالعالم الخارجي؟، تقرير المستقبل، إتجاهات الأحداث، العدد 26، 2018
13. الطويل نسيم، "الدبلوماسية الاقتصادية الصينية: أساليب التغلغل الناعم، مجلة العلوم الإنسانية 46، 2017
14. طيب جميلة، "العلاقات الصينية المغاربية بعد الحرب الباردة: العلاقات الصينية الجزائرية نموذجا"، المجلة الجزائرية للدراسات السياسية 1، جوان 2018
15. عبد الرحمن حكمت، "إستراتيجية الوجود الإفريقي"، سياسات عربية، العدد 22، سبتمبر 2016
16. عشاش عبد الله، أهمية دور مبادرة الحزام والطريق الصينية في القارة الأسيوية، في: إسلام عيادي وآخرون، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي في العالم، 2019
17. كاظم عباس الشمري وفاء " الحزام والطريق: تحليل في الجيوبوليتيكس"، مجلة الجامعة العراقية، العدد 44، د.س.ن
18. مخلوفي لمياء، "إستراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا"، مجلة مدارات سياسية ديسمبر 2017
19. مردان مضخور، "باهر إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين"، مجلة دراسات دولية العدد 67، 2016

المراجع الإلكترونية:

1. "العلاقات الجزائرية الصينية مواقف متكاملة وتعاون بناء" تم الإطلاع على الموقع بتاريخ: 24-2021، متوفر على الرابط: <https://www.politics-dz.com>
2. أحمد حرزني أميرة، التعاون الجزائري-الصيني في مكافحة وباء كورونا، متوفر على الرابط: <https://eldjazairedjadida.com>

قائمة المراجع

3. أحمد عبد العزيز محمد الأمير ، العلاقات الجزائرية-الصينية: الواقع وآفاق المستقبل، المركز الديمقراطي العربي، تم الإطلاع على الموقع بتاريخ 20-06-2021، متوفر على الرابط:
[/https://democraticac.de](https://democraticac.de)
4. الأمير أحمد عبد العزيز محمد، العلاقات الجزائرية-الصينية: الواقع وآفاق المستقبل، المركز الديمقراطي العربي، تم الإطلاع بتاريخ:27-06-2021، متوفر على الرابط:
<https://democraticac.de/?p=58124>
5. إيهاب شوقي، العلاقات الجزائرية والصينية 22 ماي 2014، متاح على الرابط:
<http://www.anntv.tv/showsubject.aspx?id=87693>
6. التتين الصيني يواصل زحفه في شمال إفريقيا... من يغري من؟ تم تصفح الموقع بتاريخ: 20-06-2021، متوفر على الرابط: <https://www.dw.com>
7. جاد الرب حسام الدين، الجغرافيا السياسية، دار النشر المصرية اللبنانية، الطبعة 01، القاهرة، 2009، متوفر على الرابط: https://www.merefa2000.com/2021/01/pdf_81.html
8. الجزائر تصدق على مذكرة التفاهم المتعلقة بمشروع الحزام الإقتصادي لطريق الحرير، وكالة الأنباء الجزائرية، أدرج الإثنين 08 جويلية 2019. <https://www.aps.dz/ar/economie/73591-2019-07-08-18-42-29>
9. الجزائر تضع أزماتها الإقتصادية على الطريق، تم فحص بتاريخ: 6 جوان 2021 متوفر على الرابط: <https://alarab.co.uk>
10. الجزائر تتضم الى طريق الحرير الجديدة للصين، تم تصفح الموقع يوم 27-06-2021، متوفر على الرابط: <https://www.alarabiya.net/ar/aswaq/economy/2018/09/05>
11. الجزائر والصين تبثان آفاق العلاقات وسط هواجس اختلالات " التوازن التجاري"، نشر بتاريخ 29 ديسمبر 2020، بتاريخ 18 يناير 2021، متوفر على الرابط:
<https://asharq.com/ar/1AGQ3hh3ip6MiwM4e3avM7>
12. خبراء طبيون صينيون يقدمون إرشادات للشركات الصينية في الجزائر للوقاية من مرض "كوفيد19"، تم الإطلاع على الموقع يوم 18 ماي 2021-06-24 <http://arabic.news.cn>
13. راشد باسم ، تداعيات مبادرة الحزام والطريق على توازنات الشرق الأوسط؛ متاح على الرابط:
<https://www.academia.edu>
14. سخري محمد، " إستراتيجية الحزام والطريق وتنامي الدور الصيني في الجزائر"، الموسوعة الجزائرية للدراسات السياسية والإستراتيجية، 17-03-2021. <https://www.politics-dz.com>

قائمة المراجع

15. سفير الصيني " لي ليان خه "، أفاق التعاون الصيني الجزائري في عصر ما بعد وباء كورونا، صحيفة الشعب اليومية أونلاين، نشر بتاريخ 25-03-2021، بتاريخ: 26-06-2021، متوفر على الرابط: <http://www.chinaarabcf.org/ara/zagx/sjfc/t1864007.htm>
16. سلام أحمد ، "مبادرة الحزام والطريق والحاضر والمستقبل"، تم نشره بتاريخ 24 أبريل 2019، بتاريخ 27 أبريل 2021: <https://www.sis.gov.eg/Story/190307?lang=ar>
17. سوداح مروان ، موقع مبادرة الحزام والطريق بعيون عربية، تم نشره بتاريخ: 10 مارس 2017، تم تصفحه بتاريخ: 16 أكتوبر 2018 <https://www.chinesebeltandroad.com/?p=155>
18. الصين تغزو القطب الشمالي، متاح على الرابط التالي: <https://www.sis.gov.eg/story/169766?lang=ar>
19. الصين تنشر كتابا أبيض حول سياستها في القطب الشمالي وتطلع لرؤية "طريق الحرير القطبي"، متاح على الرابط: Http://arabic.news.cn/2018_01/26/c-136926629.htm
20. عبد الغفار عادل، بكين تنادي: تقييم حضور الصين المتنامي في شمال إفريقيا، تم الإطلاع على الموقع بتاريخ 27-06-2021، متوفر على الرابط: <https://www.brookings.edu/ar>
21. عراقيل تواجه خطة الصين لإحياء طريق الحرير، تقارير وحوارات، ميانمار (بورما) 12-11-2017 <https://www.aljazeera.net/news/reportsandinterviews/2017/11/12>
22. العلاقات الجزائرية الصينية على الرابط: <http://www.chinatoday.com.cn/arabic/2004N/4n3/3n3n2.htm>
23. كلابريسي جون ، ترجمة وتحرير جلال الخشيب، العلاقات الصينية الجزائرية، معهد الشرق الأوسط، نشر بتاريخ 23-04-2017، متوفر بتاريخ 20-11-2018، متوفر على الرابط: <https://aw-cs.net/%d9%85%d8>
24. مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية؟، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، عمان، كانون الأول الثاني، ديسمبر 2019 <https://www.unescwa.org/sites/www.unescwa.org/files>
25. المجلس الاقتصادي والاجتماعي، مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية؟، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا، كانون الأول، ديسمبر 2019، عمان، متوفر على الرابط: <https://www.unescwa.org/sites/www.unescwa.org/files>

قائمة المراجع

26. مخطط تنمية على المدى البعيد للإستفادة من طريق الحرير الجديد، " وكالة الأنباء الجزائرية "أدرج في 27 ديسمبر 1019، متاح على الرابط: <https://www.aps.dz/ar/economie/81680-2019-12-27-18-19-11>
27. منتدى التعاون الصيني –العربي ساهم في توطيد العلاقات الإقتصادية بين البلدين، " وكالة الأنباء الجزائرية" بتاريخ 08 جويلية 2018. <https://www.aps.dz/ar/economie/58536-2018-07-08-14-22-37>
28. موسوعة السياسة والإستراتيجية، تطور الإستراتيجية الصينية الجديدة في إفريقيا، قسم دراسات الإفريقية متاح على www.Pomitics.dz.com/threads/ttu-alastratigi-alsini-alsgdid-93
29. النظرية البنائية في العلاقات الدولية؛ أطلع عليه بتاريخ: 28 أبريل 2021، متاح على الرابط: <https://cte.univ-setif2.dz/moodle/mod/book/tool/print/index.php?id=105782021>
30. نظرية قلب العالم **Herat land theory** متاح على الرابط: <https://political-encyclopedia.org/dictionary>
31. هالفورد ماكيندر ونظرية قلب العالم 1861–1949، المدرسة البريطانية، تم نشره بتاريخ: 11 أبريل 2016، متاح على الرابط: <https://bohoht.blogspot.com/2016/04/1861-1947.html>
32. وانغ يي، التعاون العلمي بين الصين والجزائر ويدخل مرحلة جديدة، منتدى التعاون الصيني العربي، نشر بتاريخ 2014/07/30، تم الاطلاع عليه بتاريخ: 2021/06/26، متاح على الرابط: <https://www.fmprc.gov.cn/zalt/ara/zajw/t1178836.htm>
33. الوجود الصيني في الجزائر ..هل تدخل بكين إفريقيا من بوابة الكبار. <https://www.aljazeera.net/midan/reality/politics/2020/11/12>
34. الوجود الصيني في الجزائر: هل الجزائر مهمة لمشروع طريق الحرير الصيني الهائل؟ <https://www.aljazeera.net/midan/reality/politics/2020/11/12>
35. الوجود الصيني في الجزائر، الجزيرة، 11 نوفمبر 2020، <https://www.aljazeera.net/midan/reality/politics/2020/11/12>

المراجع الإلكترونية باللغة الأجنبية:

1. A web of silk china talks of building a (digital Silk Road) “, May31, 2018/2018/05/31/China-talks -of-building -a digital-silk-road), accessed February14, 2020. <https://www.economist.com/china>
2. Abhijan Rej, Us Defense Secretary visits Northern Africa Amid Russian and Chinese push in the region, October 02, 2020. <https://thediplomat.com/2020/10/us-defense-secretary-visits-northern-africa>

قائمة المراجع

3. Adel Hamza, Algeria: Rebalancing Algeria's Economic Relation with China, 3December2020, at: <https://allafrica.com/stories/202012040091.html>
4. Alexandre Cornet, « "les enjeux stratégiques Des routes De la soie » Asia Focus, n71 Mai 2018, <https://www.iris-france.org/wp-content/uploads/2018/05/Asia-Focus-71.pdf>
5. China's digital silk road", May14, 2018 accessed February14, 2020. , <https://www.business.hsbc.com>
6. Chris Zambelis," China's Inroads in to North Africa: An Assessment of Sino-Algerian Relations "publication china beief, january7, 2010. <https://jamestown.org/program/chinas-inroads-into-north-africa-an-assessment-of-sino-algerian-relations/>
7. Guy Burton , what protests in Algeria and sudan mean for China ,March 08,2019 <https://thediplomat.com/2019/03/what-protests-in-algeria-and-sudan-mean-for-china>
8. John calabrese, sino-Algerian Relations: On a path to Realizing their full potential?, October 31,2017 . <https://www.mei.edu/publications/sino-algerian-relations-path-realizing-their-full-potential>
9. L'initiative " la Ceinture et la Route " L'agrobusiness Chinois se Mondialise «, last modified 6 mars 2019, <http://grain.Org/fr/article/6157>
10. Paul Nantulya, "implications for Africa from china's One Belt One Road strategy, march22, 2019. <https://africacenter.org>

قائمة الخرائط

الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمشروع الحزام والطريق الصينية	
21	خريطة رقم (1): مبادرة الحزام والطريق" تبين باللون البرتقالي خط الطريق البري وباللون الأزرق خط الطريق البحري
23	خريطة رقم (2): طريق الحرير القديم
الفصل الثاني: مشروع الحزام والطريق الصيني: دراسة في الأبعاد والإنعكاسات	
59	خريطة رقم (1): تبين الممرات البرية والبحرية لمبادرة الحزام والطريق الصينية
الفصل الثالث: موقع الجزائر في مشروع الحزام والطريق الصينية	
102	خريطة رقم (1): مذكرة التفاهم المتعلقة بمشروع الحزام الإقتصادي لطريق الحرير
119	خريطة رقم (2): إعلان الجزائر الإنضمام إلى مبادرة "الحزام والطريق الصيني
122	خريطة رقم (3) مخطط تنمية على المدى البعيد للاستفادة من طريق الحرير الجديد

قائمة الأشكال

الفصل الثاني: مشروع الحزام والطريق الصيني: دراسة في الأبعاد والإنعكاسات	
74	الشكل رقم (1): يبين تحسن نسب مساهمتها في الصادرات العالمية
77	الشكل رقم (2): التغير في مجموع الصادرات حسب البلد
الفصل الثالث: موقع الجزائر في مشروع الحزام والطريق الصينية	
116	الشكل رقم (1): جدول عن الصادرات والواردات من السلع بين الجزائر والصين من 2012-2017

فهرس المحتويات

قائمة الخرائط والأشكال	
مقدمة	
الفصل الأول: الإطار المفاهيمي والنظري لمشروع الحزام والطريق الصينية	
13	المبحث الأول: ماهية مشروع الحزام والطريق
13	المطلب الأول: الإطار التاريخي لمشروع الحزام والطريق الصيني
21	المطلب الثاني: مفهوم ومضمون مشروع الحزام والطريق الصيني
24	المطلب الثالث: أسباب طرح مشروع الحزام والطريق الصيني
27	المبحث الثاني: مضامين وأهداف مشروع الحزام والطريق الصيني
27	المطلب الأول: أبعاد وأسس مشروع الحزام والطريق الصيني
33	المطلب الثاني: أهداف ومكاسب مشروع الحزام والطريق الصيني
37	المطلب الثالث: أدوات تنفيذ مشروع الحزام والطريق الصيني
39	المبحث الثالث: النظريات المفسرة لمشروع الحزام والطريق الصينية
39	المطلب الأول: النظرية الواقعية
42	المطلب الثاني: النظرية الليبرالية المؤسساتية
45	المطلب الثالث: النظرية البنائية
48	المطلب الرابع: النظرية الجيوبوليتكية
الفصل الثاني: دراسة في الأبعاد والانعكاسات	
57	المبحث الأول: ممرات ومسارات مشروع الحزام والطريق الصينية
57	المطلب الأول: مسارات مشروع الحزام والطريق الصيني
63	المطلب الثاني: أهمية وأثار السلبية والايجابية لمشروع الحزام والطريق الصيني
69	المطلب الثالث: فرص نجاح وفشل مشروع الحزام والطريق الصيني
73	المبحث الثاني: تأثير وانعكاسات مشروع الحزام والطريق الصيني على الإقتصاد العالمي
73	المطلب الأول: أثر مبادرة الحزام والطريق الصيني بالنسبة لإقتصادات الدول المشاركة
76	المطلب الثاني: أثر مبادرة الحزام والطريق على التجارة العالمية.

79	المطلب الثالث: أثر مبادرة الحزام والطريق على الإقتصاد العالمي
80	المبحث الثالث: مواقف القوى الإقليمية والدولية من مشروع الحزام والطريق الصيني
80	المطلب الأول: مواقف القوى الإقليمية من مشروع الحزام والطريق الصيني
85	المطلب الثاني: مواقف القوى الدولية من مشروع الحزام والطريق الصيني
90	المطلب الثالث: المشاريع المنافسة لمشروع الحزام والطريق
الفصل الثالث: مكانة الجزائر في لمشروع الحزام والطريق الصينية	
95	المبحث الأول: أهمية الجزائر بالنسبة لمشروع الحزام والطريق الصينية
95	المطلب الأول: الأهمية التاريخية والإقتصادية للجزائر بالنسبة لمشروع الحزام والطريق
102	المطلب الثاني: التعاون الصيني الجزائري حول مشروع الحزام والطريق
106	المطلب الثالث: أهمية البنى القاعدية لمشروع الحزام والطريق
108	المبحث الثاني: أبعاد وأليات التعاون الصيني الجزائري في مشروع الحزام والطريق
108	المطلب الأول: أبعاد التعاون الصيني الجزائري في مشروع الحزام والطريق الصيني
114	المطلب الثاني: الاليات الاقتصادية لتنفيذ مشروع الحزام والطريق
115	المطلب الثالث: الانعكاسات الاقتصادية لمشروع الحزام والطريق الصيني
118	المبحث الثالث: موقع الجزائر بالنسبة لمشروع الحزام والطريق الصيني
118	المطلب الأول: إنضمام الجزائر إلى مشروع الحزام والطريق الصيني
121	المطلب الثاني: بناء شراكة إقتصادية استراتيجية مع الصين
126	المطلب الثالث: مستقبل العلاقات الجزائرية الصينية في إطار مشروع الحزام والطريق الصيني
128	المطلب الرابع: الفرص والتحديات لمكانة الجزائر في إطار مشروع الحزام والطريق
132	الخاتمة
134	قائمة المراجع

ملخص:

تعد مبادرة الحزام والطريق رؤية الصين الإستراتيجية والمستقبلية لتعزيز مكانتها على الصعيد الدولي من خلال ربط إقتصادها بالإقتصاد الدولي عبر ممرات ومسارات المبادرة بالتنسيق والإشتراك مع أطراف دوليين من دول ومنظمات دولية لاسيما أن مشاركتها ستعود عليهم بمكاسب إقتصادية مشتركة، ان ممرات المبادرة الصينية تهدف لزيادة تجارتها ونموها الإقتصادي كما هو معلوم فإن مبادرة الحزام والطريق الصينية هي عن خطة صينية على انفاض طريق الحرير القديمة وتهدف إلى ربط الصين بالعالم عبر إستثمار مليارات الدولارات في المنشآت القاعدية ، والبنى التحتية على طول طريق الحرير القديمة وصولا إلى إفريقيا خاصة الجزائر، ويشمل ذلك بناء موانئ وطرق وسكك حديدية مناطق صناعية ومشاريع في الطاقة وإذ أستعرض الإمتيازات المرتبطة بالتموقع السياسي للجزائر لاسيما علاقات صداقتها التاريخية، مع الصين ومواقفها المشتركة بشأن كبار القضايا الدولية بضرورة تحسين علاقاتها القائمة مع العملاق الآسيوي من خلال البحث عن مكانة الجزائر المتميزة في الشراكة الإستراتيجية من خلال عملهما المشترك إلى بناء "الحزام والطريق" على أساس التعاون المتبادل والمنفعة والتشاور والكسب والإزدهار والثقة المتبادلة ووفقا لمبادئ" الموسع والمساهمة المشتركة ، بما يسهم في تحقيق الأهداف التنموية المشتركة.

الكلمات المفتاحية: الصين، الجزائر، التعاون الإقتصادي، الشراكة الإستراتيجية.

Abstract:

The Belt and Road Initiative is China's strategic and future vision to enhance its position at the international level by linking its economy to the international economy through the corridors and paths of the initiative in coordination and participation with international parties from countries and international organizations, especially that its participation will bring them joint economic gains. The corridors of the Chinese initiative aim to increase its trade and economic growth. As is known, the Chinese Belt and Road Initiative is about a Chinese plan on the ruins of the ancient Silk Road and aims to connect China with the world by investing billions of dollars in basic facilities and infrastructure along the ancient Silk Road to Africa, especially Algeria, and this includes building ports, roads and railways Industrial zones and energy projects, while reviewing the privileges associated with Algeria's political position, especially its historical friendship relations with China and its common positions on major international issues, with the need to improve its existing relations with the Asian giant by searching for Algeria's distinguished position in the strategic partnership through their joint work to build the "belt." and the way" on the basis of mutual cooperation, benefit and consultation And gain, prosperity, and mutual trust, in accordance with the principles of "expanded and joint contribution, in a way that contributes to achieving common development goals."

Keywords: China, Algeria, Economic cooperation, strategic partnership.