

Dirassat & Abhath
The Arabic Journal of Human
and Social Sciences



مجلة دراسات وأبحاث
المجلة العربية في العلوم الإنسانية
والاجتماعية

EISSN: 2253-0363
ISSN : 1112-9751

مبادرة الحزام والطريق، بين المعطيات التاريخية، والرهانات الآنية، آفاق الاقتصاد العالمي والجزائري

**The belt and road initiative between the historical data and current issues, the
perspective of the world and Algerian economy**

1. حياة بعين Hayet Baiben 2. رشيد مباد Rachid Miad

1 طالبة دكتوراه، جامعة يحيى فارس -المدية، مخبر الدراسات التاريخية المتوسطية عبر العصور
PhD student, University yahia fares- médéa, Laboratory of Mediterranean historical studies
through the ages, baiben.hayet@univ-medea.dz

2أستاذ محاضر، جامعة يحيى فارس -المدية، مخبر الدراسات التاريخية المتوسطية عبر العصور
Lecturer professor, University yahia fares- médéa, Laboratory of Mediterranean historical
studies through the ages, miad.rachid@univ-medea.dz

المؤلف المراسل: رشيد مباد، Rachid Miad الإيميل: miad.rachid@univ-medea.dz

تاريخ القبول : 18- 03- 2024

تاريخ الاستلام: 26- 10- 2023

الملخص:

تتناول الورقة البحثية التالية، البحث في محتوى مشروع طريق الحرير، من حيث إطاره التاريخي، والآفاق المسطرة له، واليات تنفيذه، والمكاسب التي يمكن أن تجنيها الدول المنضوية منه، والمعوقات التي تعترضه، وكذا المخاطر التي قد يسببها انجاز المشروع على البيئة، واقتصاديات الدول، كما تحيل الى مستوى التعاون الجزائري الصيني في إطار المشروع والإنجازات المجسدة ميدانيا والرؤية المستقبلية التي دعت سطرها الطرفان.

الكلمات المفتاحية: طريق الحرير، عقد الؤلؤ، البنى التحتية، مستويات التنمية، التغير المناخي.

Abstract:

The following research paper deals with research into the content of the silk rods project, in terms of its historical framework, the horizons it outlines, the mechanisms for its implementation, the gains that can be gained by the countries participating in it, the obstacles that confront it, as well as the risks that the completion of the project may cause to the environment and the economies of the countries, as it refers To the level of Algerian-Chinese cooperation within the framework of the project, the achievements embodied on the field, and the future vision drawn up by the two parties.

Keywords: Silk Road, pearl necklace, infrastructures' levels of development, climate change.

للتخطيط لمستقبل أفضل، غير انها ملزمة بتوفير الأرضية البنكية، والبنية التحتية اللازمة، لتحقيق ذلك.

التساؤلات:

ما هو الإطار الجغرافي لطريق الحرير القديم، وما تأثيره في التواصل الثقافي والحضاري؟

ما هي الرؤية الجديدة لمشروع الحزام والطريق المعلن عنه 2013؟ وماهي مساراته الجغرافية، واليات تنفيذه المالية والميدانية؟

ما هي التحديات والعقبات التي تواجه المشروع؟، وماهي المخاطر التي قد يسببها على اقتصاديات الدول المنضوية، والدول الكبرى، وعلى البيئة؟

ما هي استراتيجية الجزائر في علاقاتها الخارجية بالصين، وتجاه مشروع الحزام والطريق، وكيف يمكن استغلاله لتحقيق تنمية مستدامة للجزائر؟.

وللإجابة على تلك التساؤلات تم وضع الخطة المنهجية التالية :

المحور الاول: نظرة تاريخية، وجغرافية

المحور الثاني : احياء طريق الحرير، مبادرة الحزام والطريق، ما بين تحديات النظام العالمي القائم "بريتن وودز"، و افاق النظام العالمي الجديد

-المحور الثالث: معوقات مبادرة الحزام والطريق، وتحدياتها:

المحور الرابع: الجزائر، واندماجها في مبادرة الحزام والطريق:

المحور الأول: الإطار التاريخي لطريق الحرير

في القرن الثاني قبل الميلاد، أرسل الإمبراطور هان وو دي ضابطا يدعى Zhang Qian كمبعوث لمملكة Yezhi الواقعة شمال أفغانستان حاليا للباحث حول سبل التحالف ضد ممالك الاستبس المهاجمة، لكن القدر كشف للمبعوث الصيني طرقا وأقواما جديدة لم تكن بالمعروفة لديهم، وفتحت لمملكة الصين أبواب الانفتاح على العالم. إذ أنها الطريق التي تجعل من الصين إمبراطورية تجارية لا تضاهي. وافرد الرحالة في كتهم مساحات واسعة لوصف المسارات والطرق المختلفة التي سلكوها بين الصين وما جاورها من آسيا الوسطى والجنوبية الغربية، وصولا الى بلاد الترك والشام وحتى الى الجزيرة العربية.

ولم تكن هناك تسمية معينة للطريق وإنما نشأت بعد قطعه مرات عديدة¹ الحرير، ولعلها تسمية فيها شيء من التخصيص لا يعبر بصدق عن دور الطريق التجاري الذي انتقلت عبره

مقدمة:

كان اكتشاف العسكري الصيني المغمور لطريق الحرير أوائل القرن الثالث قبل الميلاد، إيدانا ببداية التواصل الحضاري بين الشعوب الاسيوية، وغيرها من شعوب العالم بأوروبا واسيا، كما انه فتح طريق التجارة المجال لتوسع المبادلات التجارية الدولية فقد امتد من الصين الى باقي غرب اسيا ومنها الى اوروبا والبحر المتوسط ، وبالرغم من ان الكشف الجغرافية اوجدت طرقا بحرية ثانوية، الا انه بقي الطريق الرئيسي للتجارة الدولية ، والتواصل الثقافي، لغاية قيام النظام الدولي المالي في مؤتمر "بريتن وودز" 1944، والذي كرس هيمنة الدولار، ونمط الاقتصاد الرأسمالي على المبادلات الاقتصادية العالمية.

واليوم ومع توحش النظام المالي القائم، وفي ظل تحديات المنافسة الامريكية والغربية، للاقتصاد الصيني بوصفه العملاق القادم، تعمل الصين على اعادة احياء مشروع طريق الحرير القديم، عن طريق إعادة الاعتبار له وذلك من خلال وضع شبكة تجارية تركز على تجديد مساراته القديمة عن طريق، تشييد بنية تحتية جديدة، وذلك من خلال إقامة الموانئ البحرية، وطرق الشحن السريعة، و مستودعات التخزين، ومطارات الشحن الجوي، وهو الامر الذي يستدعي إقامة منظومة مالية تتوافق مع سرعة العمليات التجارية المرتقبة، وحيوية الأهداف المسطرة، ما سوف يحقق افاقا اقتصادية كبيرة للدول المنضوية في المشروع ، غير انه مهدد بالتأجيل بسبب تحديات المعارضة والمنافسة الغربية، وظهور الازمات في اهم نقاط مساراته كالأزمة السورية والملف الإيراني، ناهيك عن الأوبئة والكوارث التي عطلت من استكمال مراحل.

ولم تكن الجزائر غافلة عن فرصة الالتحاق بالمبادرة في جو من المنافسة الشرسة من دول الشمال الافريقي، فأطلقت الوصاية جهودا دبلوماسية واسعة، ولقاءات ثنائية ودولية مع الأطراف المهمة بالمشروع، مستغلة علاقاتها التاريخية بالفاعلين فيها على غرار الصين، وروسيا، لايجاد مكانة محورية في المشروع، ايمانا منها بالتحديات والرهانات، للتأقلم مع التحولات الاقتصادية الجارية في العالم، وحرصا منها

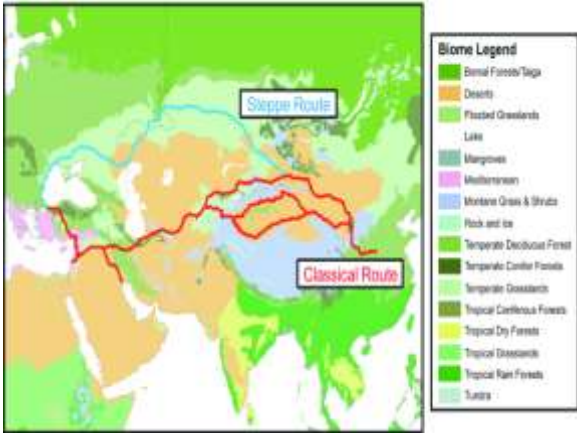
دودة القز، واحتضان بيوضها التي تنتج خيوط الحرير، بحيث كان الاعتقاد السائد أن مصدر الحرير نوع من الصوف النباتي، وهكذا ذاع السر الذي حرص الصينيون على إخفائه لقرون، و تمكن الرومان من التحرر من احتكار الفرس للوساطة في توريد الحرير للرومان، وحرصوا على تجنب طرق اعداءهم الباريين، من خلال سلك طرق عبر القوقاز وبحر قزوين⁷.

اما التجار العرب فقد كانت علاقاتهم التجارية تاريخية بشبه القارة الهندية بحيث ان التجارة بين الجزيرة العربية والهند شهدت ازدهارا كبيرا قبل العصر الإسلامي، من خلال قوافل العرب الى الهند ومنها الى الصين، وبقي الطريق البري الرئيسي في المعاملات التجارية لغاية اندلاع الحروب المغولية الإسلامية، غير انه تعرض للضرر وتعطل النشاط التجاري، بسبب الحرب والعوامل الطبيعية، وفتح المجال واسعا أمام شبكة الطرق البحرية التي أصبحت أكثر أمنا، من خلال الإبحار جنوب الهند في المحيط الهندي، ومنه إلى البحر الأحمر فيتم الدخول لمطقة البحر المتوسط، وأصبحت السلع تصل تباعا إلى جنوب اوروبا، وشمال افريقيا وازدهر الطريق بشكل كبير في عهد حكم اسرة "تانغ" الصينية 618-906م، وشكلت مدينة Chang'an أهم مراكزها التجارية، شكلت محطة النهاية ونقطة الانطلاق للأشخاص والبضائع، ونقطة للسفر البري من الصين الى شبه القارة الهندية وشبه الجزيرة العربية⁸، والهضبة الإيرانية" وقد مرت السلع القادمة من الصين على عدة مراحل، تطورت معها طريقة النقل.

وفي القرون الوسطى، عبر طريق الحرير بواسطة العربات التي تجرها الاحصنة، والتي تتخذ من الخانات في طريقها ملاذا للاستراحة بين مختلف المحطات، ويفصل بين كل خان واخر حوالي ثلاثين كيلومترا، او مسيرة يوم واحد بين كل خان واخر، من أشهرها خانات اسيا الوسطى ببلاد الترك، وخان الحرير في حلب ببلاد الشام، المحطة الثانية لإحياء طريق تمثلت في قرار القيصر الروسي "بطرس الأكبر" الذي "وقع في معاهدة Nerchinsk، في 22 نوفمبر 1689، ولم يبدأ العمل بها حتى 1730، وتهدف أساسا الى تفعيل الطريق المار عبر سيبيريا، بحيث ربط سيبيريا بموسكو وصولا إلى أوروبا⁹ وكان الشاي الصيني من النخب الأول السلعة الرئيسة التي تنقل من الحدود المنغولية الصينية عبر روسيا، وأواسط آسيا، إلى باقي دول أوروبا. غير إن الكشوف الجغرافية التي ميزت نهايات القرون الوسطى وبدايات العصر الحديث كشفت عن مسارات

أنواع مختلفة من البضائع والسلع كالزجاج والتوابل والخزف الصيني الجميل، والورق، والملابس²، وهي السلع التي لم يكن من السهل تأمينها في طريق طويل وشاق، يقطع أراضي وبيئات، وشعوب مختلفة فمن الشعاب والصحاري وبين اكوام الجليد المتراسة، جاهد الوسطاء التجاريون لإيصال السلع لأسواقها، في طريق محفوفة بمخاطر قطاع الطرق، والصوص، ناهيك عن المخاطر الطبيعية و قساوتها، بحيث تولى "الفرسان الرحل" حماية قوافل التجارة عبر طريق الحرير في ركنه الشمالي، بينما كانت الممرات الجليدية في الجزء الجنوبي³ من الطريق أهم المعيقات التي تعترض مسار التجار والقوافل التجارية، وشكلت السلع الخفيفة الوزن، والعالية القيمة أهم منتجاتها العابرة نحو غرب آسيا و أوروبا.

كانت السلع التجارية والقوافل تمر عبر مسارات من اوراسيا إلى أوروبا وصولا إلى البحر المتوسط وإفريقيا وشكل الطريق إضافة لذلك جسرا مرت عبره المعتقدات والأديان كالبودية والكنفوشسية، وبالرغم من الدفاع المستميت عن الخصوصيات الثقافية للشعوب والأقليات، إلا أن طريق الحرير لعب دور "الناقل الثقافي" للهويات الثقافية⁴ ورافدا من روافد التواصل الحضاري بين الشعوب؛ وقناة للتبادل الثقافي والديني عبرت منه أنماط اجتماعية كثيرة، لتعم منطقة أواسط آسيا، وحتى إلى جنوبها وغربها، ومع ذلك ليس من المبالغة القول انه إضافة لذلك يعتبر طريق الحرير واحدا من أهم بؤر الأمراض في القرون الماضية⁵، الى جانب دوره التجاري والاقتصادي، وبدأت المنطقة المجهولة من شرق آسيا وسكانتها من الشعوب اليافثية المجهولة، اقرب للاكتشاف أكثر من أي وقت مضى بدت التبادلات التجارية مع العالم في الازدهار، وربطت علاقات تجارية مع أباطرة العالم وممالكها من مختلف الأجناس والألوان، واعتبرت السلع الصينية ضرورة لا مفر منها لدى كثير منها، فالرومان مثلا ادركوا رقي الحرير الصيني والوجاهة التي يضيفها على لابسها، بحيث أصبح ارتداؤه جزء من الرفاهية لدى اكابر روما في القرن الأول قبل الميلاد، بعد إن وصل إلى الغرب عن طريق الطرق البرية حسب المؤرخ Pelini⁶، ولم يذخر تجارهم جهدا لاستقدامه، وبدأ وصول الحرير الصيني إلى أراضي الإمبراطورية الرومانية لا يمكن أن يتم إلا عبر وساطة تجار بلاد فارس برغم العداء بين الإمبراطوريتين، وحاول الإمبراطور الروماني "جستنيان أغسطس" الاستفادة من خبرة بعض التجار الهنود في إنتاج



المصدر: Olson et Al: 2001

المحور الثاني: من طريق الحرير الى طريق الحزام، بين تحديات النظام العالمي القائم "بريتن وودز" و افاق النظام العالمي الجديد:

أصبح العالم بعيد نهاية الحرب العالمية الثانية، أمام أمر واقع فرضته القوة الأمريكية على الغرب والعالم، بسطت سيطرة الدولار كعملة عالمية لأول مرة، تتم بها مختلف العمليات المالية، وتم تكريسه فعليا كعملة المبادلات التجارية في العالم في مؤتمر "بريتن وودز" 1944، وظلت القوة المالية للدولار مهيمنة على الاقتصاد العالمي، مدعمة بذراعيه المالي متمثلا في صندوق النقد الدولي، والبنك العالمي، إلى غاية الإعلان عن افاق الرؤية الصينية العام 2013، وهو ما قد يسبب في حال نجاح المشروع الصيني، تهديدا للنظام المالي القائم، على اعتبار ان القوة الاقتصادية هي التي تحدد أسس الهيمنة الاقتصادية المالية على العالم، ومشروع الحزام برؤيته الحالية لا يمتد إلى أراضي العالم الجديد في الأمريكيتين وهو الامر الذي سيجعل منها منطقة خارج التعاون الدولي الاقتصادي ويعمل على عزلها في زاوية ضيقة تهدد بالتالي هيمنتها المالية العالمية، خاصة وأنه تعزز بمؤسستان ماليتان هما "البنك الآسيوي للاستثمارات في البنى التحتية"، و "صندوق طريق الحرير"، كما سيعمل المشروع على بروز قوى اقتصادية كبرى واقطاب متعددة في مختلف المحاور، ما سيقضي على الأحادية القطبية التي عملت الولايات المتحدة على تكريسها منذ بداية تسعينيات القرن الماضي والتوقيع على اتفاقية "يالطا" بينها وبين الاتحاد السوفييتي الذي كان يلفظ أنفاسه الأخيرة.

ولعل بؤادر تغير موازين الهيمنة المالية بدأت تلوح من خلال الإعلان عن المجموعة الاقتصادية الجديدة "بريكس"

أخرى غير ذلك المعهود، باتجاه الصين، عززت من فرص التبادل التجاري، والحضاري بين الصين والعالم.

أولا- الكشوفات الجغرافية وأثرها على طريق الحرير:

اعتاد التجار منذ ان بدأت المبادلات التجارية بين الشرق والغرب، على الطريق الكلاسيكي في التجارة مع الصين، بحيث يتم قطع المسافات كبيرة برا عبر أواسط وغرب اسيا، وصولا إلى بلاد الشام ومنها للحوض المتوسط، وكان على الأوروبيين البحث عن طريق آخر بسبب الحروب البيزنطية العثمانية التي جعلت المرور عبر الطريق البري الكلاسيكي أمرا شبه مستحيل¹⁰، ومع تصاعد الكشوفات الجغرافية تمكن البرتغاليون من اكتشاف طريق بحري جديد يوصل إلى جنوب أسيا بدون المرور على شرق اوروبا واواسط اسيا، وأتاح الاكتشاف الجديد لتجار أوروبا الغربية المواجهة للأطلسي، اختصار الطريق، من خلال المرور مباشرة إلى شبه القارة الهندية لتصل إلى الطرق البحرية لجنوب شرق اسيا ويمكن منها التنقل برا إلى الصين، ومنها إلى الصين لجلب البضائع والسلع المختلفة، وأتاح الاكتشاف اختصار الطريق لسكان جنوب إفريقيا والأطلسي، وغرب أوروبا، وكسر احتكار المماليك للطرق التجارية البحرية نحو أسيا عبر منافذ البحر الأحمر، وهو نفسه ما أدى إلى انخفاض الإيرادات المالية عن خزينة المماليك، ما أسهم لاحقا في سقوط دولتهم تحت ضربات العثمانيين، فبدأ ان طريق رأس الرجاء الصالح قد انهى ازهى عصور التجارة المملوكية ولم تعد أراضيها نقاط العبور الوحيدة إلى أسواق اسيا المزدهرة، مثل الهند والصين، كما أتاح فتح العثمانيين لبلاد الشام السيطرة على الطرق البرية، التي تربط طريق الحرير في جزؤه الغربي، بجزئه الشرقي في غرب المتوسط. وبدأت منتجات الصين اقرب وصولا من أي وقت مضى لتجار الجزء الغربي من العالم، من خلال المرور جنوب افريقيا عبر مضيق رأس الرجاء الصالح. تذكر كتب التاريخ كيف ان "ماركو بولو" احضر من الصين المعكرونة التي أصبحت بعد قرون ابداعا إيطاليا خالصا رغم شهادته بمبهدا الصيني.

الشكل (1): خريطة لطريق الحرير القديم ومساراته

الشعبية وذلك بهدف جعلها القوة العالمية الأولى ففي المبادلات التجارية وسوق التوريد العالمي ،وهي الرؤية التي تحرص الصين على تجسيدها بكثير من الصبر والحكمة استنادا للحكمة الصينية الشهيرة " الصبر نبات مر ،لكن ثماره حلوة" ، والمبادرة تشمل اغلب المسارات القديمة لطريق الحرير ،إضافة لمحطات تجارية أخرى تعمل على تجسيدها بمختلف محاور الطريق ، تسهيلات للحركة التجارية والممرات الآمنة والسريعة لمختلف السلع والمنتجات على خطوط الطريق المختلفة .وهو مشروع " يضم ثلاث أنماط من الدول ،وهي الدول الواقعة على طول الممرات الاقتصادية للطريق بما فيها الصين ،والدول الموقعة لعقود مع الحكومة الصينية .ودول أخرى كالولايات المتحدة ،والمملكة المتحدة" حسب ما صرح به

الخبير Plenary chapter .واساس المبادرة "احترام سيادة الدول، عدم الاعتداء، عدم التدخل في شؤون الآخرين المساواة والمنفعة المتبادلة ،والتعايش السلمي"¹²

2- محاور طريق الحزام:

يمر طريق الحرير بمواقع عديدة للمواد الأولية من معادن ومصادر طاقة، وأراضي زراعية، بهدف التأمين ضد مخاطر الندرة أو شح الموارد، الذي قد تصادفه المشاريع الاقتصادية والتجارة الخارجية للصين كما وأنه يجنب التجارة الصينية أي تقلبات قد يعرفها طريق "ملقه"، يتخذ مساراً يمر بعدة محطات برية وبحرية، وتتمثل الممرات البرية كالتالي:(انظر الخريطة، مسارات مشروع الحزام والطريق)

- الممر الرابط بين الصين بأوراسيا وأروبا، عبر خط السكك الحديدية من "جيانغ سو" الصينية إلى ميناء روتردام بهولندا من خلال المرور بكل من كازاخستان بروسيا، بيلاروسيا وبولندا.

وفي هذا الصدد تبدو الاستثمارات الصينية بشرق ووسط أوروبا لإنشاء البنية التحتية بتلك المناطق تهديدا لوحدة أوروبا، وهو شر لا مفر منه، كما تعززت الاستثمارات الصينية في إطار المشروع بمختلف المناطق للاستثمار في بناء شبكات الطرق البرية والسكك الحديدية والموانئ، من ذلك -ممر الصين -منغوليا -روسيا¹³

ممر الصين -ميانمار -بنجلاديش -الهند-

ممر الصين-آسيا الوسطى-آسيا الغربية، يمتد من غرب الصين إلى تركيا

التي تضم عمالقة الاقتصاد العالمي من مختلف القارات وحرصها على كسر هيمنة الدولار من خلال استراتيجيتها للتعامل بالعملة الأخرى على غرار الين والبل وتخطط لإصدار عملة مشتركة جديدة تحل محل الدولار في التعاملات التجارية التي تعقدها.

أولاً: مبادرة الحزام وال طريقBRI،2013، نطاقها الجغرافي، الرؤية والافاق:

تمكنت الصين من التحكم في توريد السلع إلى الأسواق التجارية العالمية بحيث أصبحت المصدر الأساسي لأغلب أنواع السلع والمنتجات، وقد ساعدها على ذلك ، امكانياتها البشرية، وراثها التاريخي والحضاري، و علاقاتها القديمة بالتجارة الدولية، وخبرتها في هذا المجال عبر طريق الحرير القديم، واليوم عزز ثقلها الديموغرافي الكبير الذي أتاح لها وفرة يد عاملة رخيصة، وتحكمها في تكنولوجيات الصناعة والنقل، من أن تطمح في إعادة الحياة للمشروع، وإطلاقه من جديد، من خلال التعاون مع عديد الدول من قارات آسيا، أوروبا وأفريقيا، ولعل المرة الأولى التي أعلن فيها الرئيس الصيني jipin عن المبادرة في أكتوبر2013، في محاضرة له بجامعة "نزار باييف" الكازاخية ،"حزام واحد، طريق واحد"، ويستهدف بلوغ الصين مكانة رائدة في الاقتصاد الدولي بحلول العام 2050¹¹، وتتعلق المبادرة بإحياء الطرق القديمة للتجارة بأوراسيا ، وأرساء طريق للتجارة الدولية، يتكرس من خلالها التعاون التجاري، والاقتصادي الدولي. وتكريس العولمة الاقتصادية لكن بعيداً عن الهيمنة الأحادية للاقتصاد العالمي، حسب، ما كانت تهدف إليه الرؤية الأمريكية. عقب انهيار النظام الاشتراكي في نهاية ثمانينات القرن العشرين.

1-مضمون المبادرة

مشروع طريق الحزام، عبارة عن مشروع اقتصادي ضخم، يتجاوز الماضي والحاضر، ويهدف للمستقبل، يقوم على انقض طريق الحرير القديم ، ويتمثل أساساً في إقامة شبكة من الطرق والمسارات البرية والبحرية، انطلاقاً من الصين، ووصولاً إلى أوروبا وأفريقيا، من خلال إقامة استثمارات صينية خارجية في البنية التحتية والمنشآت القاعدية للنقل البري والبحري، تشبه في ترابطها عقد اللؤلؤ، أي الموانئ البحرية التي تستهدف الصين إقامتها على طول الممر البحري للحزام ، وتعمل أساساً لإعادة الانتشار التجاري الصيني في العالم بحلول العام 2049، بمناسبة ذكرى تأسيس جمهورية الصين

يتطلب المشروع ما قيمته 26000-4000 مليار دولار من الاستثمارات لمائة دولة تقريبا يشملها المشروع¹⁷، وهي العملية التي تتطلب تعاونا صينيا كبيرا مع مختلف المجموعات الاقتصادية، والدول

المنضوية تحت المشروع، ما دفع بالصين إلى الشروع الاستباقي أو اللاحق في عدة مبادرات استثمارية منها إنشاء بنك الصين للتنمية" الذي يمول بحوالي 890 مليار دولار، وصندوق طريق الحرير الذي تشارك فيه الدول المعنية بـ 40 مليار دولار¹⁸، و أخرى للتعاون الدولي مع الصين منها على سبيل المثال، إطلاق الصين منتدى بكين 1+16 للتعاون مع دول وسط وشرق أوروبا، تضم ستة عشر دولة للاندماج مع الصين، بحيث تواصل عقد المنتديات بينها واعتمدت التوجهات الأوروبية والصينية في هذا الإطار، ومنذ الإعلان عن مبادرة الحزام اجتهت خطة التعاون في إطار تفعيل الاستثمارات التي تجسد تلك التحديات، وتعزز من سرعة إنجاز المشروع على الشطر الأوروبي منه، وبعيدا عما يشكله من منافسة للاقتصاد الأوروبي إذا ما قيس بمعيار التحكم الدولي في سوق المبادلات التجارية فان دول الاتحاد الأوروبي، تجد نفسها مجبرة على الدخول فيه، لما يوفره كذلك لها من خدمة لبنيتها التحتية، وجعلها شريكا رئيسيا في خطة التجارة الدولية باعتبارها حلقة هامة في مشروع الحزام لا يمكن تجاوزها أو الاستغناء عن أهميتها الاستراتيجية، لدرجة انها تمثل الوسيط التجاري.

ويمر تنفيذ مشروع الحزام بثلاث مراحل على الشكل التالي:

1- المرحلة الأولى

مرحلة التعبئة الاستراتيجية، وتهدف أساسا للتعريف بالمشروع لدى الدول المستهدفة، ومحاولة اقناعها بأهميته الاستراتيجية، وتمتد من: 2013-2016

2- المرحلة الثانية:

مرحلة التنفيذ، وهي التي يتم فيها بالشروع في انجاز مشاريع البنى التحتية المسطرة في الفترة الزمنية الممتدة بين 2016-2020، غير ان هذه المرحلة اصبح من المستحيل

-ممر جنوب شرق آسيا عبر الهند الصينية، مالايزيا، سنغافورة، الممر الصيني إلى ميناء "جوادور" الباكستاني
-ممر الصين -آسيا الوسطى -الشرق الأوسط، يمر عبر عدة محطات مارا بـ كازاخستان، قرغيزستان، أوزبكستان، طاجيكستان وتركمانستان، ثم يرتبط بغرب آسيا حيث تركيا وإيران ويتجه خطا منها ب اتجاه الجزيرة العربية، خاصة ان دولة الامارات المتحدة تستحوذ على نسبة معتبرة من الترانزيت للسلع الصينية من موانئها نحو الشرق الأوسط، ويتجه هذا الممر صوب البحر الأحمر فيمر عبر قناة السويس إلى إيطاليا ومن ثمة الحوض المتوسط¹⁴

-ممر الصين -أوروبا¹⁵ يمر الطريق البحري إلى أوروبا، من خلال المرور عبر موانئ بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي، ومن موانئ بحر الصين الجنوبي، إلى المحيط الهادي،¹⁶ بحيث ينطلق من فيوجو بالجنوب الصيني ويمر عبر بحر الصين إلى فيتنام و إندونيسيا، ثم يتجه غربا إلى مالايزيا سنغافورة سيريلانكا فالهند، وعبر المحيط الهندي يتجه غربا إلى كينيا بشرق إفريقيا، ثم يواصل مساره في البحر الأحمر، ليعبر من خلال قناة السويس إلى اليونان في البحر المتوسط، وعبر البحر الأدرياتيكي إلى إيطاليا نظرا لأهميتها، علما ان 90 % من التجارة الدولية تمر عبر الشحن البحري لكونه أكثر أمنا، وأكثر قدرة على استيعاب كميات هائلة من السلع والبضائع، في مدة قصيرة.



ثانيا: مشروع الحزام بين الإنجازات والأفاق:

دبلوماسية على أعلى مستوى، للظفر بعقود الإنجاز أو حتى التمويل، قد تتخللها منافسات شرسة من دول منافسة، على غرار كندا أو الولايات المتحدة الأمريكية.

أولاً: اختلاف مستويات التنمية والبنية التحتية بين دول المشروع:

لعله من أهم المعوقات التي تعترض التنفيذ السريع للمشروع، هو أن العديد من الدول المنضوية في المشروع، تعاني من الهياكل المالية الضعيفة، وترتبط عادة بالسياسات النقدية للدول الكبرى وهو ما يحمل الصين مسؤولية تمويل العديد من تلك المشاريع القاعدية الحيوية لمشروع الحزام والطريق، يظهر هذا الاشكال بصفة خاصة في دول المجموعة الأوروبية، بحيث تعاني من التباين في مستويات تطور البنية التحتية من شبكات الطرق البرية، والتخزين، والموانئ البحرية، وهيكلتها بين دولها، بحيث تعاني دوال أوروبا الشرقية والوسطى، من ضعف الاستثمارات في بناء البنية التحتية، وهو ما يحمل الصين مسؤولية الدفاع عن رؤيتها تجاه الاتحاد الأوروبي، الذي قد يرى في ذلك تغلغلا للصين في مجالها الحيوي، وفي هذا الإطار حذرت المستشارة الألمانية "انجيلا ميركل"، والرئيس الفرنسي "إيمانويل ماكرون" من خطر التغلغل الصيني واستحوادها على محاور البنى التحتية بشرق أوروبا²¹، ودافعا للتأثير على دول أوروبا الشرقية وتحصر كل من دول أوروبا الشرقية والصين على تحقيق التجانس والتوازن، والتقليل من الفروقات في مستويات تقدم شبكات البنية التحتية بين دول أوروبا²²، وفي هذا الصدد تبدو الاستثمارات الصينية بشرق ووسط أوروبا لإنشاء البنية التحتية بتلك المناطق تهديدا لوحدة أوروبا، وهو شر لا مفر منه، كما تعاني العديد من دول آسيا الوسطى عدم القدرة المالية على القيام بمشاريع البنى التحتية نظرا لمشاكل تتعلق أساسا بالعجز المالي، أو التخلف التقني، في حين أن دولاً أخرى مثل اندونيسيا، وروسيا، وتركيا تشكل منظومتها المالية تحد آخر لكونها من التوسع المفرط في الائتمان²³، وهو ما يضع تلك المشاريع محل تأجيل، أو تعطيل في إنجازها.

ثانياً: توترات الشرق الأوسط:

لا يمكن لأحد تجاهل المصالح الأمريكية في الشرق الأوسط، بحيث أن الممر التجاري الذي يشمل أواسط آسيا نحو غربها لا بد وأن يتصادم مع مصالح الولايات المتحدة في الشرق الأوسط، والتي تتمثل في التنافس على الاستحواذ على مناطق

اليوم احترام اجالها بسبب المعوقات والمشاكل والأزمات الدولية التي حدثت في طريق الحزام على عدة محاور، كالحرب الأوكرانية، والازمة السورية.

3- المرحلة الثالثة

تمتد من 2019-2049، تخصص لتقييم الإنجازات، وما تم تنفيذه من مشاريع مشروع الحزام، وما يجب استدراكه، ونتائجه على الاقتصاد الصيني، وعلى وزن الصين الاستراتيجي العالمي.

كما تعززت الاستثمارات الصينية في إطار المشروع بمختلف المناطق للقيام ببناء شبكات الطرق البرية والسكك الحديدية والموانئ في دول آسيا، من ذلك تأسيس بنك الاستثمار في البنية التحتية الآسيوية، عام 2015، واستثمرت الصين الملايير في تطوير البنية التحتية والمنشآت اللوجستية، كما انفقت الصين وكذا على مشروع الممر الصيني الباكستاني، الذي يوصل الصين بغرب آسيا¹⁹، وتهدف الصين من وراء ذلك المشروع الطموح الى جانب التبادل الثقافي والاتصال الحضاري، الرفع من مستوى الديناميكية التجارية، وتخفيض التوترات مع جيرانها كاليابان وتايوان²⁰.

المحور الثالث: معوقات مبادرة الحزام والطريق، وتحدياتها:

أي مشروع طموح قد تواجه بعض العراقيل والتحديات، ويمكن القول أن مشروع طريق الحرير يواجه العديد من المشاكل قد تتعلق بالوضع الداخلي لدول المبادرة، وقد نشرت الاكاديمية الصينية للعلوم الاجتماعية تقريراً في العام 2017، عن العقبات المحتملة لاسيما المخاطر الجيوسياسية التي قد تحول دون استكمال أجزاء المشروع، من غير اهمال أصعب تحدي وهو الموارد المالية لتغطية نفقات المشروع، ووفقا لبنك التنمية الآسيوي فإن مشروع طريق الحزام بحاجة لتمويل استثمارات البنى التحتية بدول آسيا المعنية بقيمة تصل الى 730 مليار دولار. وهو الغلاف المالي الذي يجبر الصين على التعاون مع الدول المنضوية لتمويل المشاريع المتعلقة بالبنى التحتية، أو حتى الدخول في شراكات التعاون الاقتصادي بهدف اقحام الشركات الصينية في تجسيدها من باب الشراكة، وهو ما يشنت من الطاقات الصينية عبر مختلف نقاط العالم، وهو ما يستوجب إقامة شبكة علاقات

عبور، ومحطة هامة، لشق طريق للسكة الحديدية، تربط بين إيران والعراق وسوريا، توصل بين غرب آسيا إلى شرق المتوسط، كذلك يمكن أن تكون حلقة في ما يعرف ب"البحر الخمس" وهو المشروع الذي أعلن عنه رأس النظام السوري ويستهدف أساسا إقامة أنظمة للطاقة وربطها بالبحر الأسود وبحر قزوين، والبحر الأحمر، والبحر المتوسط²⁵، وقد سبق إعداد خطة أولية لذلك لولا الأوضاع الأمنية التي تجتاح المنطقة، والأزمة السورية التي اندلعت منذ العام 2011، جعلت الصين ترجئ إدخال سوريا في مشروع الحزام إلى حين تحقيق، نظرا للأخطار الأمنية العالية، والمخاطر الجيوسياسية التي قد تعصف بأي محاولة استثمارية صينية في المنطقة، غير أن بعض المؤشرات التي بدأت في الظهور منذ العام 2017، جعلت الصين تفكر في انتهاج سياسة معتدلة تجاه خطتها فيها، خاصة وأن النظام السوري استعاد السيطرة على مدينة "حلب" قلب الاقتصاد السوري²⁶ ما شجع الصين على التوقيع على مذكرة تفاهم بخصوص التعاون الاقتصادي، خاصة في مشاريع إعادة أعمار سوريا بعد الحرب، غير أن عراقيل كثيرة تتسبب في تعطيل المشروع منها العقوبات الدولية على النظام السوري، وحالة الفوضى، وحالة الاستقطاب التي تجعل المنطقة قابلة للتأزم أكثر في أية لحظة، وهو ما يشكل بيئة منفرة للاستثمارات الأجنبية، لذلك ورغم الخلافات الكبيرة بين دول الخليج والنظام السوري إلا أن مصالح الاقتصاد المشتركة عبر مبادرة الحزام، عززت من إعادة تموقع سوريا عربيا، وشكلت عودة العلاقات بين السعودية وإيران بوساطة صينية مظهرًا آخر لرغبة الصين في التمدد بشكل أكبر في المنطقة، حرصا منها على مصالحها، وخطتها المستقبلية في سوق الاستثمارات، فمشروع الحزام والطريق يحتاج لبيئة استقرار سياسي، بين طرفي الصراع المذهبي، والسياسي، وهي ما تعكف عليه الجهود الصينية. والتي توجت بإعادة العلاقات الدبلوماسية بين إيران حليفة سوريا، والمملكة العربية السعودية، برعاية صينية في سبيل خلق بيئة ملائمة وأكثر استقرارا للمشروع الصيني الكبير في المنطقة.

رابعا: الحرب الروسية الأوكرانية والأزمة في أفغانستان:

تمثل الأزمات الدولية في محاور الطريق الرئيسية عقبة أمام تسريع وتيرة إنجازه، بحيث أن الكثير من المحللين راو وفي خروج الولايات المتحدة من أفغانستان وإتاحة الفرصة لطالبان السيطرة على مقاليد الحكم بها، في الواقع يعكس رغبة أمريكية

النفوذ التركي والإيراني، هنا ستصدم مصالح الصين كذلك بالرؤية الاستراتيجية لبعض دول المنطقة على غرار الإمارات العربية المتحدة التي تطمح لرؤية تجارية نظرا لموقعها الذي يتوسط الغرب والشرق، في البحر الأحمر على غرار تضارب مصالح "شركة موانئ دبي العالمية" التي تدير أكثر من ميناء عبر العالم، بحيث تستحوذ الشركة على حقوق تسيير عدة مرافئ عبر مسار الممر البحري، وتدير حوالي 80 محطة برية وبحرية، عبر 40 دولة في العالم، كما أنه المبادرة لكونه قوس التوترات الشرق الأوسطية التي ومع قد يتسبب أي إخلال بالأمن فيه في إعاقه التجارة العالمية، فهو الشريان الذي تنقل عبره الصين صادراتها إلى أوروبا وإفريقيا، وتؤمن عبه وارتدائها من مصادر الطاقة، لذلك فالصين مجبرة على عدم غض الطرف عن أي توترات قد تتضرر منها محاور التجارة الخارجية للصين، وتعمل على سلامة تلك الممرات في الشرق الأوسط الذي يشكل أم نقاط فك الاختناق للواردات الصينية من مصادر الطاقة وهي لذلك سعت لتأمين نقاط العبور البحرية تلك من خلال ربط علاقات وطيدة بأغلب الفاعلين في المنطقة لكونها لاعبا أساسيا في مشروع الطريق والحزام، إذ يشكل العبور عبر مضيق هرمز بين إيران والإمارات العربية المتحدة نقطة حيوية في طريق الحزام، على اعتبار أن 20% من احتياجاتها لمصادر الطاقة تمر عبر هذا المحور، كما تعبر البضائع بين الصين وأوروبا عبر باب المندب قبالة جيبوتي واليمن²⁴، ونظرا لقيمة المبادلات الصينية التي تمر عبر قناة السويس وما تشكله من أهمية اقتصادية فإن الصين سعت لتخفيف الاعتماد عليها كليًا على تأمين سلامة احتياجاتها والمرور الأمن لها، من خلال ربطها علاقات اقتصادية مع الكيان الصهيوني لتجنب الاعتماد الكلي على القناة وما قد يسببه ذلك لها.

ثالثا: الأزمة السورية:

لعل من أبرز خصائص محور الطريق الذي يوصل بين آسيا الوسطى والغربية عبر طريق تركيا باتجاه سوريا أنه يوفر إطلالة بحرية على شرق المتوسط، كما يسمح بالوصول إلى ميناء طرابلس اللبناني وهو الطريق الذي تنظر إليه الصين بعين الاهتمام، بوصفه نافذة للتجارة الخارجية، بالرغم من كون انضمام سوريا للمبادرة يعتبر أمرا لا مفر منه نظرا لموقعها الجغرافي، بالرغم من كونها لا تعتبر منطقة ذات موارد استراتيجية، إلا أن موقعها الجغرافي يسمح بأن تكون نقطة

تهدف إلى توفير البنية التحتية لتوسيع طاقة استيعاب السلع التجارية الصينية عبر العالم، فذلك معناه بالضرورة أن توسعا هائلا من المزمع تحقيقه في مجال الإنتاج الموجه أساسا للتصدير لمختلف أنواع الصناعات وهو ما يستتبع بالضرورة ازدياد خطر التلوث المناخي وارتفاع مستويات الانبعاث للغازات الملوثة للغلاف الجوي، فبقدر حجم المبادرة، بقدر ما تطرح مخاوف مشروعة بشأن تأثيرها السليبي على المناخ، سواء بمناسبة انجاز المشاريع المتعلقة بالبنية التحتية، أو بسبب توسيع الإنتاج الصناعي لتلبية المزيد من حاجات الأسواق التجارية، وبالتالي المزيد من ارتفاع نسبة التلوث في الجو، ولعل أية مشاريع بنى تحتية في تلك الناطق الشاسعة لابد أن تأخذ في الاعتبار مدى ملاءمتها للبيئة المحيطة بها، والعمل على تجسيدها بأقل تلويث محتمل، ألزم الرئيس "شي الصين" سياسات بشأن تغير المناخ، والتنمية المستدامة، والتنمية منخفضة الكربون في منتدئ الحزام والطريق التاريخي الذي انعقد في "بيكين" مايو 2017، ولهذا تعمل الصين على تجسيد تلك المشاريع مع مراعاة الحفاظ الأقصى على البيئة، وهو نفس الالتزام الذي عقده في مؤتمر الحزب السابع عشر في نفس السنة²⁹.

من خلال مبادرة التنمية الخضراء رفقة 28 دولة منضوية في مشروع الحزام والطريق، تحرص الصين على إقامة مشاريع التكنولوجيا النظيفة ووقف الانبعاث³⁰، وكذا وقف ارتفاع درجة حرارة الأرض والتلوث، خاصة وأن أغلب الصناعات مسؤولة عن ارتفاع نسبة غازات الاحتباس الحراري كصناعة الملابس والأحذية، كما تشكل صناعة الأزياء ما مقداره 20/° من مياه الصرف الصحي للعالم بالنظر لمواد القماش المستخدمة كالكليريك والنايلون والبوليستر وتعرض لضغط أكبر لتصبح صناعة أكثر استدامة باستخدام الألياف النباتية³¹، علما أن أكبر المصانع تتواجد بمنطقة آسيا، ومناطق طريق الحزام من دول آسيا وأوروبا الشرقية، وحول الأنهار ومصادر المياه، والصين ومعها باقي دول الحزام مطالبة بتوفير انمطا أكثر استدامة، وتعمل الصين على تفعيل مبادرة "الحزام الأخضر" للحد من التلوث البيئي بسبب المشاريع الإنتاجية، وتحويل إمدادات الطاقة الخاصة بها في اتجاه فعال ونظيف ومتنوع، على سبيل المثال، إنشاء "محطة كروت للطاقة الكهرومائية"، أكبر مشروع للطاقة الكهرومائية في باكستان، ومشروع لطاقة الرياح في ومزورا بجنوب مونتغونغرو،

في وضع عقبات للصين على طول ذلك المحور من طريق الحزام بخاصة مدينتي "كابل" و "تنغرهار"، كما تدعم الولايات المتحدة الانفصاليين الإيجور في منطقة شينجيانغ غرب الصين، ودعم استقلال مقاطعة "بلوشستان" جنوب غرب باكستان التي تشرف على أهم ميناء، يوصل الصين بغرب آسيا، ميناء "جوادر" الباكستاني الذي تشحن عبره الصين وارداتها من بحر العرب.

يشكل النزاع العسكري القائم بين روسيا وأوكرانيا، على محور الربط في مشروع الحزام والطريق الصيني بواجهه أصعب التحديات وأكثرها عرقلة لواحد من الممرات البحرية والبرية في آسيا الوسطى وأوروبا، بحيث أنه ومنذ اندلاع الحرب تعطلت تجارة القطارات في دول أوروبا الشرقية، وتضررت تجارة الصين عبر القطارات مع "أوروبا" لحد أنها توقفت بسبب أن الممر الرئيسي للقطارات الذي كان يمر عبر كازاخستان إلى روسيا ويعبر بيلاروسيا إلى بولندا ثم يتفرع إلى باقي دول أوروبا بات من المستحيل استخدامه في الوقت الراهن بسبب الحرب" ويبلغ عدد خطوط السكة الحديدية التجارية إلى دول أوروبا نحو 78 خطا، تنقل إلى 60 مدينة أوروبية تمثل 32 دولة أوروبية²⁷، وهي خسارة للاقتصاد الصيني بملايير الدولارات لم تتمكن للآن من تعويضها.

خامسا: التغير المناخي:

يمتد طريق الحرير الكلاسيكي على مساحات واسعة مختلفة من الأراضي تشمل بيئات مختلفة، كطرق جبلية، وصحاري واسعة، وأخرى من الاستبس أو الصقيع، وهي مناطق هشة ذات رطوبة عالية، وهي مساحات القاحلة²⁸ البعض منها يتعرض للأمطار الموسمية المفاجئة التي قد تسبب في كثير الأحيان فيضانات ودمارا كبيرا، كما يحتمل أن تعرف تغيرا مناخيا مستقبلا بسبب تغيرات الأيكولوجية الحاصلة على كوكب الأرض، ومنها اتساع رقعة التصحر في وسط آسيا، أو ازدياد نسبة التبخر ما ينتج عنه المزيد من المناطق الجافة، ناهيك عن التضرر الحاصل بسبب تدخل الإنسان والتركز الصناعي الكبير في مناطق، التغير المناخي، إضافة للنمو الديموغرافي المتسارع في مناطق جنوب شرق آسيا إلى 8/° بحلول العام 2050، وعلى اعتبارا أن مبادرة الحزام والطريق

ولموقعها الاستراتيجي الذي يتوسط القارات الثلاث، فإنها شكلت وجهة جد هامة للصين وتعزز دور الجزائر خاصة بعد زيارة الرئيس عبد العزيز بوتفليقة للصين سنة 2000 بحيث استحوذت الصين على نسبة معتبرة من مشاريع البنى التحتية في الجزائر كالجسور والطرق السريعة، وتمكنت الصين من إزاحة فرنسا كأول متعاون مع الجزائر من العام 2013. من خلال فوزها بتنفيذ مشاريع هامة على غرار مشروع الطريق السيار شرق -غرب في شطره الأوسط والغربي من خلال شركتيها CITIC وCRCC، ومشاريع السكن بالإيجار، ومشروع بناء المسجد الكبير، نظرا لتفوق العروض الصينية وكفاءة ايدي عمالتها، إضافة للتعاون في المجال الصحي، من خلال ارسال بعثات طبية صينية الى الجزائر وصل تعدادها الى 27 بعثة، ناهيك عن التعاون العسكري، لذي أسفر عن توريد الصين للكثير من المعدات العسكرية على غرار الطرادات، والمعدات اللوجستية.

كما وقعت الجزائر اتفاقية الشراكة الاستراتيجية سنة 2014، وانضمت الجزائر الى مبادرة "الحزام والطريق" في مارس من عام 2018، من خلال توقيعها على مذكرة التفاهم وتم التأكيد على المذكرة من خلال المرسوم التنفيذي 67: 1 وتم في التوصل الى الاتفاق للبناء المشترك للمبادرة³⁷، والتي ستسمح بتحقيق تنمية في البنى التحتية وشبكة الطرق والمواصلات، وفي هذا الإطار تم برمجة مشروع "ميناء الحمدانية" على الواجهة البحرية بتيبازة، وصف بأنه مشروع القرن لكونه يعتبر واحدا من أكبر الموانئ على المتوسط بتكلفة مالية تقدر بستة ملايين دولار، يتم إنشاؤه خلال سبع سنوات، ويتم ربطه بشبكة السكة الحديدية، والطريق العابر للصحراء يمكنه أن يستوعب الواردات الضخمة نحو قارة إفريقيا، وهو ما يتيح للجزائر ان تلعب دور الوسيط التجاري الأكبر في شمال إفريقيا، بمعدل ستة 6,5 ملايين حاوية، وثلاثين مليون طن من البضائع الضخمة سنويا³⁸. وتعتبر الجزائر من بين الدول الأقل استفادة ن القروض الخارجية التي تمولها الصين في سبيل تحقيق مشاريع البنى التحتية لطريق الحزام

ومشروع طاقة الرياح في "ديا"، وهو مشروع طاقة الرياح الأكبر في جنوب أفريقيا³²، كما اتخذت الصين خلال تنفيذ مشروع محطة "بداما" في بنغلاديش سلسلة من الإجراءات للتعامل مع مسائل التلوث وإعادة تدوير مياه الإنتاج³³.

المحور الثالث: الجزائر ومشروع الحزام والطريق:

عرفت العلاقات الجزائرية الصينية بالتاريخية بحيث انها لم تكن وليدة فترة الاستقلال، بل انها ترعرعت منذ فجر الثورة لتحريرية الجزائرية المباركة، وازدادت متانة العلاقات الثنائية بعد اعتراف الصين بالحكومة الجزائرية المؤقتة، إذ كانت أول دولة غير عربية تعترف بحق الشعب الجزائري في الحرية كما أرسل الرئيس الصيني "ماوتسي تونغ" برقية تهنئة بمناسبة استقلال الجزائر³⁴ في فترة الحرب الباردة، إذ وبعد استقلال الجزائر اختار النظام الجديد انتهاج الفكر الاشتراكي الذي تعتبر الصين أحد أهم عناصر ارتكازه في العالم،

ومع السقوط الحر للنظام السوفييتي نهاية الثمانينات من القرن الماضي، تمكن كل منهما بالاتجاه السلس نحو اقتصاد السوق، وهو ما أتاح فرصا أكبر للتعاون الاقتصادي بين الطرفين، وتحولت الصين من مجرد حليف مناهض للإمبريالية والاستعمار، إلى شريك اقتصادي³⁵ وأثبتت قدرة كبيرة على إعادة التمتع في علاقاتها الخارجية مع ما كان يعرف بالدول الاشتراكية، فلم تفقد مكانتها ووزنها الهام مع اغلب الدول الصديقة في المرحلة الجديدة، بالرغم من تغير الرؤية الاقتصادية لكلا الطرفين، فان اعتبرت حليف معنويا بالأمس، فإنها أصبحت اهم الشركاء الاقتصاديين اليوم.

ولم تكن الجزائر غائبة عن حسابات الصين الجديدة التي أصبحت الورشة الإنتاجية الكبرى لأغلب الصناعات الأوروبية، نظرا لما تتوفر عليه من يد عاملة رخيصة ومؤهلة، ولا يمكن ان نفصل الرؤية الصينية في الجزائر عن رؤيتها في القارة الافريقية، بحيث سبق وان وقعت الصين والاتحاد الافريقي عام 2015، وهو ما سهل على هيئة الطرق والجسور الصينية من الضفر بعقد امتياز لشق خط السكة الحديدية الذي يربط كينيا وتانزانيا وبورندي، رواندا واوغندا³⁶، نظرا لمكانة الجزائر في محيطها المغاربي، والافريقي والمتوسطي،

الشركات الوطنية اقل فعالية من المأمول ، بسبب عدم الثقة في قدرتها على تجسيد مشاريع عملاقة ، ما سوف يضر بالخبرة الوطنية على المدى الطويل .

خاتمة:

توصلت هذه الدراسة إلى جملة من النتائج سيتم عرضها في النقاط التالية:

✓ لم يشكل طريق الحرير القديم، مجالاً للتبادل التجاري بين الصين والعالم المحيط بها فحسب، لكنه كان ناقلاً ثقافياً للديانات والمعتقدات، والخبرات اليدوية وقناة للتبادل الثقافي والاتصال الحضاري بين الصين والعالم، كما شكل بؤرة لنقل الأمراض والجائحات، كالطاعون، ولانزال الجوائح اليوم تنتقل منها إلى العالم، نظراً لكونها مركزاً للاستقطاب التجاري والاقتصادي. ومكان جذب لمختلف الجماعات والأفراد المنتجة والمؤثرة في العلاقات الاقتصادية والتجارية.

✓ إذا كان طريق الحرير القديم، معبراً للتبادل الثقافي، والتعاون التجاري، فإن مشروع الحزام الجديد يستهدف إضافة لذلك مضاعفة الحركة الاقتصادية والمبادلات التجارية واختصار الوقت والتخفيف من حدة التوترات مع جيرانها مثل تايوان واليابان.

✓ تهدف الصين من خلال المشروع تجنب أي صدمة اجتماعية أو سياسية جراء أي خلل يسببها نقص الموارد في الغذاء أو مصادر الطاقة. فلا تريد أن تكون رهينة التقلبات الاقتصادية والعسكرية التي قد تحدث في منطقة التبادل التجاري، من خلال إقامتها لشبكة إمدادات برية وبحرية على امتداد خطوط المشروع.

✓ تمتد شبكة طريق الحزام إلى أفق كبير من طريق الحرير القديم، نظراً لتوسّعها إلى شمال إفريقيا وقارة أمريكا من خلال توقيع انضمام البرازيل والجزائر، وباقي دول المغرب العربي، إلى المبادرة لتكون همزة وصل، والوسيط التجاري بين مراكز الإنتاج الصينية وقارتي أمريكا وإفريقيا، من خلال إقامة مشاريع البنى التحتية المتعلقة بالنقل البحري، والموانئ وشبكات الطرق البرية ومراكز التخزين.

والطريق ، نظراً لسياسة الجزائر المالية التي استهدفت تجنب المديونية الخارجية، فمن بين القروض المالية الصينية الممنوحة لدول المغرب العربي ، لم تستفد الجزائر إلا بقرضين من أصل 24 قرض قدمت للمغرب العربي³⁹، وتتشابه الأهداف والرؤية الجزائرية والصينية، في هذا الصدد مع أهداف الجزائر في إطارها الإقليمي المغاربي والإفريقي ، خاصة وأن مشروع طريق الصحراء العابر لإفريقيا شمال الصحراء ، بالرغم من كونه سابقاً لمشروع الحزام والطريق ، إلا أنهم توافقا مع الأهداف الصينية الجزائرية من مشروع ميناء "الحمداية".

كما حازت الصين، في إطار التعاون العلمي بين الجزائر والصين، بشرف المشاركة في إطلاق أول قمر صناعي جزائري "الكوم سات" من قاعدة صينية سنة 2017⁴⁰ ووقعت الدولتان المخطط الخماسي للتعاون الجزائري الصيني الذي يمتد ما بين 2019-2023.

وقعت الجزائر خطة التعاون الخماسية 2022-2026، وتحدد الخطة التنفيذية للبناء المشترك لمبادرة الحزام والطريق آفاق التعاون الجزائرية الصيني في كافة المجالات، "البنى التحتية للنقل والاستثمار التجاري والتنمية الصناعية والتدريب المهني وصناعة التكنولوجيا المعلوماتية والزراعة والغابات والمياه وحفظ الطاقة وحماية البيئة والرعاية الصحية"⁴¹.

وما يلاحظ أن الجزائر تركز في شراكها مع الصين على سياسة التعاون في المشاريع الكبرى والمستعجلة التي تتطلب يدا عاملة مؤهلة، ووقتها قياسياً لإنجازها، وهي مشاريع البنية التحتية التي تتطلب تجربة ميدانية ، بينما تمنح الشركات الوطنية على غرار شركة "كوسيدار" للأشغال الكبرى، مشاريع أخرى ، دون أن تجاهل اكتساب خبرة من الشريك الصيني ، بدأت تلوح في المشاريع التنموية التي تعكف شركة "كوسيدار" الجزائرية على إنجازها، وهو ما سيجعل من الجزائر بيئة جاذبة للاستثمارات نظراً لما حققته على مدى العشر سنوات الأخيرة من تطور ملحوظ في بنيتها التحتية ، لكنه في نفس الوقت يجعل

1. Alexandre, cornet : Les enjeux stratégiques des routes de la soie, IRIS, Asia Focus, Mai 2018.
2. Daniel J. Hill : Climate change and the Rise of the central Asian Silk Roads, Socio environmental Dynamics along the Historical Silk Roads, Liang Emlyn Yang editor and others, 2018.
3. Divya, Hundlani: Socio-Environmental Dynamics along Navigating a Green BRI in Sri Lanka, in Silk Road to Belt Road Reinventing he past and Shipping the Future ,Md. Nazrul Islam editor, Springer Nature Singapore Pte Ltd. 2019 , p 217.
4. Les Nouvelles routes de la soie en Méditerranée, risques et opportunités, 30 ème sessions Méditerranéen des hautes études, MES.
5. Vivien, Forta : Les nouvelles Routes de soie, Taoïsme Economique ou Nouvel Impérialismes, Asia Focus, IRIS, 2017.

1. عبد الله، عشايش: أهمية دور مبادرة الحزام والطريق الصينية في القارة الآسيوية، المركز الديمقراطي العربي، برلين، ألمانيا، 2019.
2. عمار شرعان: مبادرة الحزام والطريق الصينية، مشروع القرن الاقتصادي في العالم، منشورات المركز الألماني العربي للدراسات الديمقراطية والاستراتيجية والسياسية، والاقتصادية، برلين، 2019.

• المقالات:

1. Chloé, Morel : Routes de la soie de la préhistoire à demain, Cahiers d'histoires, N°151, 2021.
2. Nazrul, Islam: Silk Road to Belt Road, Reinventing the past and shaping the future. (التاريخ)
3. Pierre, Schneider : Les Routes de La soie dans L'Antiquité, une brève histoire des connections Orient –Occident, (4ème siècle avant notre 6ème siècle de notre ère), Cahiers d'histoire, N°151, 2021.
1. غازي فيصل غدير: العلاقات العربية الصينية ومبادرة إحياء طريق الحرير -دراسة تاريخية-، مجلة كلية المأمون، عدد خمسة وثلاثون، 2020
2. لمياء مخلوفي: استراتيجية الحزام والطريق الجديدة وإفريقيا، مدارات سياسية، ديسمبر 2017
3. بن جدو، محمد الشريف: طريق الحرير الجديد وانضمام الجزائر للمبادرة، مجلة الأصالة للدراسات والبحوث، مجلد 1، عدد 2.
4. أحمد حسن الخطيب: الاستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق، وتأثيرها على الاقتصاد الدولي، جيل للدراسات السياسية والعلاقات الدولية، العدد 24.
5. حنينة رجوح، عتيقة كواشي: الشراكة الجزائرية الصينية على ضوء مبادرة الحزام والطريق: المكاسب والمخاطر «، مجلة السياسة العالمية، المجلد 6، عدد 1، 2022.

• مواقع الانترنت:

- ✓ يعتبر مشروع طريق الحزام، شكلا آخر من أشكال الهيمنة، نظرا لما ينطوي عليه من تهديدات لكونه يقوم أساسا على القروض المالية الصينية، للدول المستهدفة بالمشروع، في سبيل انجاز مشاريع البنى التحتية، وهو ما يجعل تلك الدول مرتبطة اقتصاديا بالصين، ويهدد باستحواذ الصين على أصولها في حال عجزها عن سدادها، ما يهدد حرية القرار السياسي لديها.
- ✓ تبنت الجزائر استراتيجية مالية، من مبادئها تجنب القروض المالية، وعلى هذا الأساس تتعامل مع الصين من منطلق الندية، التي تتيح لها الحفاظ على مصالحها، وهي تنظم للمشروع الحزام بكل سيادة.
- ✓ تستهدف الجزائر من الانضمام لمشروع الحزام، ان تتحكم في الوساطة التجارية بين قارة أفريقيا واسيا، وبين افريقيا والعالم، من خلال مشروع ميناء الحمداية الذي سوف تتم عبره أكبر عمليات النقل التجاري البحري،
- ✓ تهدف الجزائر من الانضمام للمبادرة الاستعانة بالخبرة الصينية في مجال المشاريع الاستراتيجية للبنى التحتية، التي تحمل طابعا استعجاليا، ومرهون بإطار زمني محدد، بحيث تملك الصين القدرة على الالتزام بمواعيد انجاز تلك المشاريع نظرا لا مكانيات شركاتها المادية والبشرية.
- ✓ لعل التعاون الجزائري الصيني في إطار مبادرة الحزام، يشكل منافسة حقيقية للشركات الوطنية، نظرا لاستحواذ الصين على اغلب مشاريع البنى التحتية ذات الأهمية الاستراتيجية، برغم ما يوفره ذلك من انتهاء للمشاريع في الأجل المحددة، وبكفاءة عالية، الا انه يقلص فرص الجزائر في كسب المزيد من الخبرات في القيام بمشاريع الكبرى.
- ✓ برغم من طموح المبادرة ومساهمتها في تعزيز التعاون الدولي، الا انها تعرض العالم لمزيد من الاستقطاب بين القوى الكبرى المتنافسة، ما سوف يقيض فرص السلام في العالم، وينذر بالمزيد من التأزم في العلاقات الصينية الامريكية.

• قائمة المراجع:

• الكتب:

5. يومية الخير، عدد 10499، 6 ديسمبر 2022.

1. Federico, Mayor : étude intégrale des routes de la soie, Routes des Dialogue, Préface, p3, <https://unesdoc.unesco.org/>.
<https://ar.unesco.org/silkroad/>

1. التعاون الجزائري ال صيني <http://aa.com.tr>.

2. جهاد بالكحلة: الصين تزحف نحو سوريا عبر طريق الحرير، مايو ص <https://arabi21..>

3. الحرب الروسية على أوكرانيا تهدد بتوقف إلى أجل غير مسمى، اغلب مشروعات الحزام والطريق الصينية في مناطق شرق أوروبا <https://www.alaraby.co.uk/economy> العربي الجديد، مارس 2022.

4. الصين في سوريا: المساعدات والتجارة حاليا، النفوذ والصناعة لاحقاً، مركز البحث والتحليل العملياتي، COAR يوليو 2022. <https://coar-global.org/> تم الاضطلاع عليه في: 2022/07/22.

. الهوامش:

¹ غازي نفيعل غدير: العلاقات العربية الصينية ومبادرة إحياء طريق الحرير -دراسة تاريخية-، مجلة كلية المأمون، عدد خمسة وثلاثون، 2020، ص 6.

² يعتبر الباحث الألماني "فرديناند فون ريتشهوفن" أول من أطلق هذه التسمية على الطريق سنة 1877، نظرا لكون حرير الصين من أهم السلع الموردة منها إلى أوروبا وباقي المناطق وكان من أنفس أنواع السلع وأغلاها قيمة.

³ Nazrul, Islam: Silk Road to Belt Road, Reinventing the past and shaping the future, Nazrul Islam editor, Springer.2019 , p 17

⁴ Federico, Mayor : étude intégrale des routes de la soie, Routes des Dialogue, Préface, p3, <https://unesdoc.unesco.org/>.

⁵ وليس الأمر اليوم بالجديد، إذ بقيت آسيا لليوم، مصدر انتقال الأوبئة والعدوى لمختلف الأمراض والأوبئة والجوائح، وجائحة كورونا خير مثال على ذلك.

⁶ Pierre, Schneider : Les Routes de La soie dans L'Antiquité, une brève histoire des connections Orient –Occident, (4ème siècle avant notre 6ème siècle de notre ère), Cahiers d'histoire, N°151, 2021, p 39.

⁷ <https://ar.unesco.org/silkroad/>

⁸ <https://en.unesco.org/silkroad/content,Did you know? The Copolitian City of Chang at an Eastern End of the Silk Road.>

⁹ Alexandre, cornet : Les enjeux stratégiques des routes de la soie, IRIS, Asia Focus, Mai 2018, p 3.

¹⁰ Chloé, Morel : Routes de la soie de la préhistoire à demain, Cahiers d'histoires, N°151, 2021, p11-15.

¹¹ يتزامن ذلك مع الذكرى المئوية لتأسيس جمهورية الصين الشعبية،

¹² Nazrul, Islam: op cite, p 3

¹³ Les Nouvelles routes de la soie en Méditerranée, risques et opportunités, 30 ème sessions Méditerranéen des hautes études, MES, p 59.

¹⁴ عمار شرعان: مبادرة الحزام والطريق الصينية، مشروع القرن الاقتصادي في العالم، منشورات المركز الألماني العربي للدراسات الديمقراطية والاستراتيجية والسياسية، والاقتصادية، برلين، 2019، ص 55.

¹⁵ Les Nouvelles routes de la soie en Méditerranée: op cit, p 12.

¹⁶ Vivien, Forta : Les nouvelles Routes de soie, Taoïsme Economique ou Nouvel Impérialismes, Asia Focus, IRIS, 2017, p 4-5.

¹⁷ Les Nouvelles routes de la soie en Méditerranée, op cite, p56.

¹⁸ لمياء مخلوفي: استراتيجية الحزام والطريق الجديدة وإفريقيا، مدارات سياسية، ديسمبر 2017، ص180.

¹⁹ عبد الله، عشاش: أهمية دور مبادرة الحزام والطريق الصينية في القارة الآسيوية، المركز الديمقراطي العربي، برلين، ألمانيا، 2019، ص215.

²⁰ بن جدو، محمد الشريف: طريق الحرير الجديد وانضمام الجزائر للمبادرة، مجلة الأصالة للدراسات والبحوث، مجلد 1، عدد2، ص19.

²¹ أحمد حسن الخطيب: الاستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق، وتأثيرها على الاقتصاد الدولي، جيل للدراسات السياسية والعلاقات الدولية، العدد 24، ص 111.

²² Les routes de soie en Méditerranée, Op cite, p58.

²³ Ibid, p 213.

²⁴ Le moyen Orient et la route de soie, Politique de sécurité : analyses du CSS, No 254, Décembre, 2019, p 2.

²⁵ جهاد بالكحلة: الصين تزحف نحو سوريا عبر طريق الحرير، مايو ص <https://arabi21>..

²⁶ الصين في سوريا: المساعدات والتجارة حالياً، النفوذ والصناعة لاحقاً، مركز البحث والتحليل العملي، COAR، يوليو 2022، <https://coar-global.org/> تم الإضطلاع عليه في: 2022/07/22.

²⁷ الحرب الروسية على أوكرانيا تهدد بتوقف إلى أجل غير مسمى، أغلب مشروعات الحزام والطريق الصينية في مناطق شرق أوروبا <https://www.alaraby.co.uk/economy>، العربي الجديد، مارس 2022.

²⁸ Daniel J. Hill : Climate change and the Rise of the central Asian Silk Roads, Socio environmental Dynamics along the Historical Silk Roads, Liang Emlyn Yang editor and others ,2018,p 251.

²⁹ Divya, Hund lani: Socio-Environmental Dynamics along Navigating a Green BRI in Sri Lanka, in Silk Road to Belt Road Reinventing he past and Shipping the Future ,Md. Nazrul Islam editor, Springer Nature Singapore Pte Ltd. 2019 , p 217.

³⁰ www.chinatoday.com

³¹ طرق الحرير في الحوارات المعاصرة، مساهمة الاستهلاك المستدام هذا الإرث في المنتجات.

³² اللون الأخضر اللون الأساسي للحزام والطريق، منتدى التعاون الصيني العربي، <http://ar.unesco.org/www.chinaarabcf.org>

³³ OP, cite.

³⁴ بن جدو، محمد: المرجع نفسه، ص 19.

³⁵ عائشة، قندوز: دور طريق الحرير الجديد في تنمية التجارة الخارجية الجزائرية" مقارنة تحليلية للعلاقات التجارية الجزائرية الصينية، الباحث الاقتصادي، المجلد: 08، العدد: 01، 2020، ص55.

³⁶ أحمد حسين الخطيب: المرجع نفسه، ص111.

³⁷ التعاون الجزائري الصيني <http://aa.com.tr>

³⁸ يومية الخبر، عدد10499، 6ديسمبر2022، ص 3.

³⁹ قندوز، عائشة: المرجع نفسه، ص120.

⁴⁰ حنينة رجوح، عتيقة كواشي: الشراكة الجزائرية الصينية على ضوء مبادرة الحزام والطريق: المكاسب والمخاطر"، مجلة السياسة العالمية، المجلد6، عدد1، 2022، ص 25.

⁴¹ <https://alharir.info>, 26March 2023.