

الجزائر ومبادرة الحزام والطريق: تحليل للأهداف الإستراتيجية الصينية والمكاسب المتبادلة

Algeria and One Belt One Road Initiative: Analyzing China's Strategic Goals and Mutual Benefits

فلة عربي عودة

جامعة الجزائر 3، (الجزائر)، arbifella@gmail.com

تاريخ الإستلام: 2024/10/23 تاريخ قبول النشر: 2025/ 05/11 تاريخ النشر: 2025/06/30

ملخص:

نسعى من خلال هذه الورقة العلمية الموسومة بـ: الجزائر ومبادرة الحزام والطريق: تحليل للأهداف الاستراتيجية الصينية والمكاسب المتبادلة للتعرف وتبيان المغزى من هذه المبادرة وماهي اهم المكاسب المتبادلة بين الطرفين وخاصة الجزائر التي تعتبر من أهم الدول التي لها دور محوري وفاعل في مبادرة الحزام والطريق بحكم موقعها الاستراتيجي الذي سوف يسهل ويفتح الباب على القارة الافريقية ويوسع الاستثمارات والتجارة الصينية لتحقيق الاهداف الاستراتيجية التي تسعى الصين لتحقيقها. كذلك ما يمكن أن تحققه الجزائر من خلال هذه المبادرة من استثمارات وتعزيز البنية التحتية واكتساب التكنولوجيا لتحقيق التنمية المستدامة الشاملة وهذا كله يكون بتنسيق وتعاون وثيق بين الدولتين اللاتان تربطهما علاقات صداقة متميزة.

الكلمات مفتاحية: الصين؛ الشراكة الاستراتيجية؛ الجزائر؛ طريق الحرير؛ الاهداف الاستراتيجية.

Abstract:

this research paper seeks to depict the essence of China's One road One belt initiative as well as the benefits procured by both China and Algeria, which has been contributing to this initiative given its strategic location that would allow china to enhance its presence in Africa and expand its trade and investments there. Taking into account that Algeria strives to bolster its infrastructure, acquire new technologies, and attract foreign investments to attain its sustainable development goals that can only be achieved through close cooperation and coordination between the two countries that have had friendly relationships for long decades.

Keywords: China; Strategic Partnership; Algeria; Silk Road; Strategic goals.

1. مقدمة:

تعرف مبادرة الحزام والطريق الصينية، التي أطلقها الرئيس شي جين بينغ عام 2013، كواحدة من أكثر الاستراتيجيات الطموحة التي تبنتها الصين لتعزيز مكانتها الاقتصادية والجيوسياسية على الصعيد العالمي. تهدف هذه المبادرة إلى إنشاء شبكة واسعة من الممرات

التجارية والطرق البحرية والبرية التي تربط الصين بأجزاء مختلفة من العالم، مما يسهم في تسهيل التجارة والاستثمار وتوسيع النفوذ الصيني. في ظاهرها، تركز المبادرة على المشاريع الاقتصادية، ولا سيما تطوير البنى التحتية وتوسيع الروابط التجارية، إلا أن الأبعاد الخفية لها، وخاصة الجيوسياسية، تجعل منها نقطة اهتمام وشك من قبل العديد من الدول، خاصة القوى الكبرى كولايات المتحدة، التي تنظر إلى النمو الصيني على أنه تهديد لهيمنتها الدولية. تعتبر الجزائر من بين الدول التي تلعب دوراً محورياً في مبادرة الحزام والطريق، نظراً لموقعها الجغرافي الاستراتيجي في شمال إفريقيا وإطلالتها على البحر الأبيض المتوسط. يمثل هذا الموقع فرصة هامة للصين لتوسيع نطاق المبادرة إلى القارة الإفريقية وأوروبا عبر الجزائر. في هذا السياق، تسعى الجزائر إلى تحقيق مكاسب اقتصادية وسياسية من خلال الانخراط في هذه المبادرة، حيث تأمل في جذب الاستثمارات الصينية وتعزيز بنيتها التحتية ومكانتها كجسر اقتصادي بين إفريقيا وأوروبا.

على الرغم من الفرص العديدة التي تقدمها مبادرة الحزام والطريق، تظل هناك العديد من التساؤلات حول الأهداف الحقيقية التي تسعى الصين إلى تحقيقها من خلال هذه المبادرة، خاصة في علاقتها بالجزائر. وعليه تطرح هذه الدراسة إشكالية تتمثل فيما يلي: ما هي الأهداف الاستراتيجية التي تسعى الصين لتحقيقها من خلال مبادرة الحزام والطريق، وما هي المكاسب المتبادلة التي يمكن أن تحققها الجزائر من هذه المبادرة؟

سيتم تناول دراسة هذه الإشكالية في ثلاثة محاور رئيسية تتعلق بمبادرة الحزام والطريق. المحور الأول يتناول "مبادرة الحزام والطريق: المفهوم والأبعاد الأساسية"، حيث سيتم استعراض المفهوم العام للمبادرة، مع التركيز على الأبعاد الاقتصادية، السياسية والثقافية التي تنطوي عليها. في المحور الثاني، سنناقش "الأهداف الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق: رؤية الصين نحو تعزيز نفوذها العالمي"، حيث سنستعرض الأهداف التي تسعى الصين لتحقيقها من خلال هذه المبادرة، بما في ذلك الأبعاد الجيوسياسية والاقتصادية. أما المحور الثالث، فسيتناول "دور الجزائر في مبادرة الحزام والطريق وفرص الشراكة الاستراتيجية الصينية-الجزائرية"، حيث سنستكشف كيف يمكن أن تستفيد الجزائر من هذه المبادرة وكيف يمكن تعزيز التعاون والشراكة الاستراتيجية بين الصين والجزائر لتحقيق التنمية المستدامة.

2. مبادرة الحزام والطريق: المفهوم والأبعاد الأساسية

تعد مبادرة طرق الحرير الجديدة، التي أطلقتها الصين عام 2013، أحد أهم المشاريع الاقتصادية العالمية في القرن الحادي والعشرين. ورغم التباين في التسميات المرتبطة بها، مثل "مبادرة الحزام والطريق" أو "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" أو "حزام واحد، طريق واحد"، إلا أن جوهرها يبقى ثابتاً كمشروع استراتيجي صيني يسعى إلى إحياء طريق الحرير التاريخي. تهدف هذه المبادرة إلى إنشاء شبكة من الطرق والممرات البرية والبحرية التي تربط الصين بعدد كبير من الدول عبر آسيا، وأوروبا، وإفريقيا، وذلك لتسهيل التجارة والتعاون الاقتصادي. وبينما تركز المبادرة في ظاهرها على الأبعاد الاقتصادية، فإن تأثيراتها الجيوسياسية الواسعة جعلتها محط اهتمام وقبول من العديد من الدول والمنظمات الدولية والإقليمية.

يشير مصطلح "طرق الحرير" إلى شبكة من الطرق البرية التي كانت تربط منطقة شرق آسيا بالبحر الأبيض المتوسط مروراً بوسط آسيا. وقد أطلق الرحالة والجغرافي الألماني "فرديناند فريهير فون ريشتهوفن" (F. Von Richthofen) هذا المصطلح لأول مرة عام 1877 لوصف الطرق التي استخدمت لنقل الحرير الصيني الذي كانت تنتجه إمبراطورية الهان (206 ق.م - 220 م). لها هذه الطرق دوراً فاعلاً في تعزيز التبادل التجاري والثقافي بين الشرق والغرب على مر العصور¹.

كان طريق الحرير يتألف من مسارين أحدهما بري والآخر بحري، وساهما بشكل كبير في تسهيل نقل السلع من آسيا إلى أوروبا. من بين السلع التي كانت تنقل عبر هذين المسارين الشاي الصيني، واختراعات مثل الورق والبارود والبوصلة والحرير. وتم نقل المنتجات الثقافية كالنصوص البوذية والموسيقى. كان لطريق الحرير تأثير في ازدهار وتطور العديد من الحضارات القديمة، مثل الحضارة الصينية والهندية والمصرية والرومانية. وقد ساهم أيضاً في وضع أسس العصر الحديث نظراً لمروره عبر العديد من الدول وتعزيزه التبادل التجاري والثقافي بين مختلف الشعوب.

مع حلول القرن الحادي والعشرين سعت الصين إلى توسيع نطاق نفوذها خارج حدودها الإقليمية باتجاه العالم، مستخدمة الآليات التجارية والاقتصادية كوسيلة لتحقيق ذلك. في عام 2013، أطلق الرئيس الصيني "شي جين بينغ" (Xi Jinping) "مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" خلال زيارة قادته إلى آسيا الوسطى، وذلك أثناء محاضرة ألقاها في جامعة نزار ببايف في كازاخستان بعنوان "المضي قدماً في الصداقة بين الشعوب من أجل مستقبل أفضل"، وفي الشهر التالي خلال الاجتماع غير الرسمي لقادة منتدى التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادئ (APEC)، دعا "شي جين بينغ" إلى المشاركة في تأسيس "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، وبقيت المبادرة وحتى سنة 2016 تعرف باسم حزام واحد ... طريق واحد، إلا أنه تم تغيير الاسم رسمياً إلى "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" حيث اعتبرت الحكومة الصينية أن التركيز على مصطلح "واحد" فهو يخلق نوعاً من سوء الفهم، وقد أطلق عليها عدة تسميات على غرار مبادرة "الحزام والطريق" وكذلك "عبور"، وكان لوسائل الإعلام دوراً محورياً في الترويج لها².

كما يجدر الإشارة إلى أن الرئيس الصيني "شي جين بينغ" لم يكن أول من أطلق هذه المبادرة. فقد سبقه رئيس الوزراء الصيني الأسبق "لي بنغ" في عام 1994، خلال جولة قادته إلى دول آسيا الوسطى، حيث قدم أفكاراً مشابهة حول تعزيز الروابط الاقتصادية بين الصين والمنطقة. وطرح رئيس الوزراء الياباني "هاشيموتو" عام 1997 فكرة مشابهة تهدف إلى تعزيز التعاون بين اليابان ودول آسيا الوسطى وجنوب القوقاز. كما اقترحت الهند في عام 2002 مشروعاً مماثلاً تحت مسمى "ممر مواصلات شمال-جنوب" يربط الهند بروسيا عبر إيران والقوقاز، مما يعكس تعدد المبادرات الإقليمية التي تسعى إلى تعزيز التواصل والتعاون بين الدول في تلك الفترة.

وقد اقترح الاتحاد الأوروبي سنة 2009 ما عرف باسم "برنامج طريق الحرير الجديد" لمد خط أنابيب ينقل الغاز الطبيعي من آسيا الوسطى إلى أوروبا بهدف تقليل الاعتماد على الغاز الروسي، ولم تكن الولايات المتحدة بعيدة عن مثل هذه المبادرات، فقد اقترحت عام

2011 استراتيجية طريق الحرير الجديدة أو ما يعرف باسم "طريق الحرير الحديدي" الذي يهدف إلى بناء شبكة خطوط السكك الحديدية لتعزيز التعاون ما بين أفغانستان وجمهورية آسيا الوسطى ودول جنوب آسيا.³

تعد الرؤية الأكثر وضوحاً لتأسيس مبادرة الحزام والطريق مستمدة من أفكار "شو شن دا" نائب رئيس الهيئة الوطنية العامة للضرائب في الصين، الذي قدم مقترحاً لوزارة التجارة الصينية تحت عنوان "خطة مارشال الصينية". استلهم شو اسم الخطة من المبادرة الشهيرة لوزير الخارجية الأمريكي "جورج مارشال" التي ساعدت في إعادة إعمار أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية. كانت "خطة مارشال الصينية" ردّاً على الأزمة المالية العالمية والركود الاقتصادي الذي شهدته الأسواق العالمية في عام 2008، وقد ركزت الفكرة على استخدام الاحتياطي الاستراتيجي الصيني من العملات الأجنبية لتمويل قروض للدول النامية، موجهة لبناء مشاريع تنفذها شركات صينية في تلك الدول. ومن هذا المفهوم تطورت الفكرة لاحقاً بجهود الرئيس الصيني "شي جين بينغ" الذي قام بتعزيزها داخل مراكز البحث الحكومية الصينية. ومن ثم برزت "مبادرة الحزام والطريق" والتي أصبحت الاسم الشائع والمعترف به في الخطابات الرسمية والدراسات والملتقيات الفكرية حول العالم.⁴

وتتكون مبادرة الحزام والطريق من محورين رئيسيين: أحدهما بري والآخر بحري ويمثلان البنية الأساسية للمبادرة، يتفرع من هذين المحورين العديد من الممرات والممرات الفرعية التي تشكل شبكة واسعة تربط دولاً في ثلاث قارات، مما يسهم في تعزيز التواصل الاقتصادي والجغرافي بين الشرق والغرب. أبرز هذه الممرات تشمل⁵:

1.2. الطريق البري

يتشكل الطريق البري لمبادرة الحزام والطريق من مجموعة من الخطوط التي أنشأتها الحكومة الصينية، وتشمل:

1. خط يربط بين شرق الصين وآسيا الوسطى وروسيا في أوروبا: يهدف هذا الخط إلى تعزيز التبادل التجاري بين المناطق الصناعية في شرق الصين والأسواق الأوروبية، مما يسهم في زيادة التنافسية الاقتصادية.
2. خط ينطلق من الصين مروراً بغرب ووسط آسيا ومنطقة الخليج وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط: يسهل هذا الخط نقل السلع والموارد بين الصين ودول الشرق الأوسط وأوروبا، مما يعزز الروابط التجارية والثقافية.
3. خط يبدأ من الصين مروراً بجنوب شرقي آسيا وآسيا الجنوبية والمحيط الهندي: يهدف هذا الخط إلى تعزيز التجارة مع دول جنوب شرق آسيا والهند، ويعزز من الوصول إلى الأسواق البحرية.

وبالإضافة إلى هذه الخطوط الرئيسية، تتفرع إلى مجموعة من الممرات، وهي:

1. الممر البري الأوراسي الاقتصادي الجديد: يربط هذا الممر الصين بكازاخستان وروسيا وبولندا، وصولاً إلى روتردام، ويعزز من النقل التجاري عبر أوروبا وآسيا.
2. ممر الصين (آسيا الوسطى) غرب آسيا: يمتد من منطقة تشنجانغ غرب الصين، ويتصل بإيران وتركيا عن طريق بلدان آسيا الوسطى، وصولاً إلى شبه الجزيرة العربية والبحر الأبيض المتوسط.

3. ممر الصين - منغوليا - روسيا: يعزز من الربط بين الصين ومنغوليا وروسيا، مما يسهل حركة البضائع عبر الحدود.
 4. ممر الصين - شبه الجزيرة الهندية الصينية: يساهم في تعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري بين الصين ودول جنوب شرق آسيا.
 5. ممر الصين - باكستان: يركز على تطوير البنية التحتية والاتصالات بين الصين وباكستان، مما يساهم في تعزيز العلاقات الاقتصادية.
 6. ممر بنغلاديش - الصين - الهند: يعزز من التعاون بين الدول الثلاث ويشجع على تطوير المشاريع المشتركة وتحسين وسائل النقل.
- يمثل هذا التنوع في الخطوط والممرات البرية جزءاً أساسياً من استراتيجية الصين لتعزيز الروابط التجارية والاقتصادية على المستوى العالمي⁶.

2.2. الطريق البحري

أما بالنسبة للطريق البحري لمبادرة الحزام والطريق، فهو يتضمن مجموعة من الطرق المترابطة التي تشمل:

1. طريق يربط الساحل الصيني بمضيق ملقا: ينطلق هذا الطريق من الساحل الشرقي للصين، مروراً بمضيق ملقا، ويتجه نحو الهند والشرق الأوسط وشرق إفريقيا، وصولاً إلى سواحل أوروبا. يسهل هذا الطريق حركة البضائع بين الصين والأسواق الأوروبية والآسيوية، مما يعزز التجارة البحرية ويقوي الروابط الاقتصادية.
2. طريق يربط الموانئ الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادي: يساهم هذا الطريق في تعزيز العلاقات التجارية بين الصين ودول جنوب المحيط الهادي. من خلال تطوير الموانئ والبنية التحتية البحرية، يهدف إلى زيادة التبادل التجاري وتعزيز التعاون بين الصين وهذه الدول.

ويمثل هذا الطريق البحري جزءاً حيوياً من استراتيجية الحزام والطريق، حيث يسهل الحركة التجارية ويساهم في تعزيز التنمية الاقتصادية بين الدول المرتبطة به، وتهدف هذه الطرق البحرية إلى تطوير البنية التحتية للدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، مما يعزز من قدراتها الاقتصادية ويزيد من مستوى التبادل التجاري بينها. وتكتسب هذه الممرات أبعاداً استراتيجية مهمة نظراً للطبيعة الحيوية للمحيط الهندي، الذي يحتوي على عدة مضائق تتحكم في حركة الدخول والخروج من شمال المحيط، والتي تُعرف بنقاط الاختناق⁷.

3. الأهداف الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق: رؤية الصين نحو تعزيز نفوذها العالمي
- عند دراسة مضمون ومحتوى مبادرة الحزام والطريق، يمكن استنتاج الأهداف الرئيسية التي تسعى الحكومة الصينية إلى تحقيقها. تتنوع هذه الأهداف بين الاقتصادية والمالية، والجيوسياسية، فضلاً عن الأهداف الثقافية والحضارية. بعض هذه الأهداف معلن عنها، بينما يبقى البعض الآخر غير مرئي. بناءً على ذلك، يمكن الإشارة إلى أبرز الأهداف التي تسعى الصين لتحقيقها من خلال هذه المبادرة في النقاط التالية:

- 1.3. السعي لتغيير طبيعة النظام الدولي القائم على الأحادية القطبية منذ نهاية الحرب الباردة:

تعتبر الصين أن النظام الدولي الحالي غير عادل وغير متوازن، وذلك بسبب هيمنة الولايات المتحدة الأمريكية عليه منذ نهاية الحرب الباردة وسقوط الاتحاد السوفيتي. يعكس هذا النظام مصالح الولايات المتحدة وحلفائها بشكل كبير. من هنا، ترى الصين ضرورة تغيير هذا الوضع والانتقال من الأحادية إلى التعددية القطبية، وهو ما تسعى لتحقيقه من خلال مبادرة الحزام والطريق. وقد تزايدت التوقعات بأن الصين ستحتل مكانة رائدة في السنوات القليلة القادمة، خاصة في ضوء المستوى المتقدم الذي وصلت إليه في النمو الاقتصادي.

تعتقد الصين أن نظام التعددية القطبية هو السبيل الأمثل لتحقيق السلام والأمن الدوليين، فضلاً عن الرفاهية للشعوب في جميع أنحاء العالم. من شأن هذا النظام أن يعود بالنفع على كلا النظامين الاقتصادي والسياسي الدوليين، مما يجعلهما يتسمان بالعقلانية والعدل والمساواة. ويأتي ذلك في ظل الأحداث والنزاعات الداخلية والدولية التي شهدتها الساحة الدولية نتيجة نظام الأحادية القطبية الذي تقوده الولايات المتحدة الأمريكية، والسياسات المتبعة من قبلها، خاصة فيما يتعلق بمكافحة الإرهاب الدولي.

2.3. تطوير الاقتصاد الوطني الصيني:

تسعى الصين إلى معالجة الضعف الاقتصادي الذي تعاني منه العديد من الأقاليم، خصوصاً المناطق الغربية من البلاد، من خلال البحث عن سبل لتقليل الفجوة التنموية المتزايدة بين شرق الصين وغربها. وقد أدت هذه الفجوة إلى قيود واختناقات في إمدادات الطاقة والبيئة، مما دفع الحكومة إلى تبني عدة مبادرات لتطوير هذه المناطق. في عام 2000، أطلقت الصين حملة تحت شعار "الاتجاه غرباً" بهدف تعزيز النمو الاقتصادي في هذه المناطق، حيث استثمرت مليارات الدولارات في استكشاف النفط والغاز الطبيعي. ومن خلال مبادرة الحزام والطريق، وخصوصاً الجانب المتعلق بالحزام البري، تهدف الحكومة الصينية إلى تطوير الأقاليم الغربية، مثل شينغيانغ وقانسو مما سيساهم في تحقيق توازن في التنمية الاقتصادية بين مختلف مناطق الدولة. هذا النهج يسعى للقضاء على التناقضات الداخلية التي قد تؤدي إلى عدم الاستقرار في البلاد.⁸

تهدف مبادرة الحزام والطريق الجديدة إلى دعم جهود الصين في تنفيذ مشروعاتها الاقتصادية المعروف بشعار "صنع في الصين 2025"، الذي يهدف إلى تحويل الصين إلى اقتصاد متقدم يتسم بقيمة مضافة عالية. تتضمن هذه الاستراتيجية نقل الشركات ذات التصنيع منخفض التكلفة إلى دول أخرى في منطقة جنوب شرق آسيا. الهدف الرئيسي الذي تسعى الصين لتحقيقه هو جعل الاقتصاد الصيني محركاً رئيسياً للاقتصاد العالمي، بالإضافة إلى الترويج لمنتجاتها وعلامتها التجارية في جميع أنحاء العالم. من خلال هذه المبادرة، تسعى الصين إلى تعزيز وجودها الاقتصادي وتوسيع نفوذها على المستوى الدولي، مما يساهم في تحقيق طموحاتها الاقتصادية والتنموية.⁹

إلى جانب كل هذا تسعى الحكومة الصينية إلى زيادة صادراتها، حيث شهدت الصادرات الصينية خلال الفترة من 2013 إلى 2016 تراجعاً ملحوظاً. وبالتالي، ترى الصين في مبادرة الحزام والطريق الجديدة فرصة لتحسين معدلات نمو صادراتها والحفاظ على مستويات التشغيل، فضلاً عن استكشاف فرص تنموية جديدة للدول المشاركة في المبادرة. تعتبر هذه المبادرة أيضاً فرصة لإيجاد أسواق جديدة للشركات والمؤسسات الصينية، بالإضافة إلى خلق

استراتيجية لمعالجة الفائض المتزايد في إنتاج المواد الأساسية، مثل بناء السفن ومواد البناء والحديد والصلب. كما ستفتح هذه المبادرة المجال أمام شركات البناء الصينية للاستثمار في الخارج، خاصة في ظل التباطؤ الذي تعاني منه هذه الشركات داخل الصين. هذا الاتجاه يتجلى في الانتشار المتزايد للشركات الصينية التي تستثمر في مختلف المجالات، وخاصة في مجالات البنية التحتية والطاقة، مما يسهم في تعزيز دور الصين في السوق العالمية¹⁰.

3.3 تعزيز مكانة اليوان الصيني كعملة رئيسية في المعاملات التجارية العالمية:

تسعى الحكومة الصينية إلى جعل عملتها الوطنية، اليوان، عملة رئيسية في المعاملات التجارية العالمية من خلال تفعيل عملية تدويلها. وقد تحقق هذا الهدف جزئياً عندما انضم "اليوان" في عام 2016 إلى سلة حقوق السحب الخاصة التابعة لصندوق النقد الدولي، إلى جانب العملات الأربع الأخرى المدرجة: الدولار الأمريكي، اليورو، الين الياباني، والجنيه الإسترليني. يمثل استخدام "اليوان" في تسوية المعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق خطوة هامة تسعى الصين لتحقيقها لتعزيز تداول عملتها الوطنية. يأتي ذلك في ظل رغبة العديد من الدول في التخلي عن الدولار الأمريكي كعملة رئيسية في عمليات التبادل التجاري، وهو اتجاه بدأ يظهر بشكل واضح في المعاملات المالية بين العديد من الدول والتكتلات في قارتي آسيا وأوروبا. تفتح هذه الديناميكيات فرصة للصين لتعزيز تدويل عملتها في الأسواق التجارية العالمية، مما يسهم في تعزيز مكانتها الاقتصادية والنموذج السياسي على الساحة الدولية¹¹.

4.4 تحقيق الكفاءة الزمنية في عمليات التبادل التجاري:

ستساهم مختلف الطرق والممرات، بالإضافة إلى البنى التحتية التي تتضمنها مبادرة الحزام والطريق، في تقليص المدة الزمنية اللازمة لنقل البضائع من الصين إلى مختلف الأسواق العالمية، مع التركيز بشكل خاص على أسواق الاتحاد الأوروبي، الذي يُعتبر الشريك التجاري الأول للصين. على سبيل المثال، تتطلب عملية نقل السلع عبر البحر بين مدينة شنغهاي الصينية ومدينة روتردام الهولندية مدة تتراوح بين شهرين ونصف إلى ثلاثة أشهر. ولذا، تسعى الحكومة الصينية إلى تقليص هذه الفترات الزمنية، مما يعزز كفاءة التبادل التجاري ويساعد في تحسين القدرة التنافسية للمنتجات الصينية في الأسواق الدولية. من خلال تحسين البنية التحتية وفتح طرق جديدة، تأمل الصين في تسريع عمليات الشحن والتسليم، مما ينعكس إيجاباً على الاقتصاد الصيني ويعزز من قدرتها على تلبية احتياجات الأسواق العالمية بشكل أسرع وأكثر فعالية¹².

كما قامت الصين بإنشاء خط سكك حديدية يربط الأقاليم الشرقية للصين مباشرة مع بولندا وألمانيا، مما أدى إلى تقليل مدة نقل السلع والبضائع بمقدار ثلاثة أسابيع مقارنة بالطريق البحري. بالإضافة إلى ذلك لطريق الحرير القطبي دوراً كبيراً في اختصار الوقت اللازم للرحلات البحرية نحو أوروبا، حيث يقلص مدة السفر بمقدار 20 يوماً مقارنة بالممر القديم الذي كان يمر عبر قناة السويس. وبناءً على ذلك، سيكون لمبادرة الحزام والطريق أثر كبير على حركة التجارة الدولية والنشاط الاقتصادي بشكل عام، وخاصة في المناطق النائية في قارتي إفريقيا وأمريكا اللاتينية، حيث تُعتبر العديد من دولهما من بين أكبر الشركاء التجاريين

للصين. من خلال تحسين البنى التحتية وزيادة كفاءة النقل، تأمل الصين في تعزيز علاقاتها التجارية مع هذه الدول وتحقيق فوائد اقتصادية متبادلة¹³.

وحسب دراسة للبنك الدولي حول تأثير مبادرة الحزام والطريق على حجم التجارة وتسهيلها، يظهر الشكل رقم (01) التأثير المباشر وغير المباشر لمجموعة من المواد والمنتجات. تشمل هذه المنتجات إنتاج الخشب والمعادن، أدوات الصناعة الميكانيكية والإلكترونية، الصناعة الكيماوية، الحديد، المطاط، البلاستيك، المحركات وقطع غيار المحركات، بالإضافة إلى زراعة البذور والألياف، والمستخرجات من باطن الأرض وغيرها. توضح هذه البيانات كيف يمكن لمبادرة الحزام والطريق أن تعزز تدفق التجارة الدولية وتعزز من فعالية سلاسل الإمداد العالمية، مما يسهم في تحسين الكفاءة الاقتصادية للدول المشاركة في هذه المبادرة¹⁴.

5.3 تفعيل وتعزيز النفوذ الصيني على المستويين الإقليمي والدولي:

تسعى الحكومة الصينية من خلال المشاريع المنصوية تحت إطار مبادرة الحزام والطريق إلى توسيع نفوذها وتقديم نموذج بديل للنموذج الغربي، وذلك بالاعتماد على ما يُعرف بالقوة الناعمة للصين. تعمل الصين على استثمار هذه المبادرة لتأكيد صعودها كقوة دولية ومنافسة للولايات المتحدة الأمريكية. يمكن القول إن الصين استفادت من تجارب القوى التقليدية في عمليات التوسع والنفوذ حول العالم، حيث غيرت الأسلوب التقليدي الذي كان يعتمد على استخدام القوة الصلبة والجوء إلى العنف، إلى أساليب ناعمة تُرحب بها العديد من الدول، خاصة دول العالم الثالث. يتضمن ذلك تقديم الدعم والإعانات المالية على شكل قروض وهبات، وتأسيس علاقات تجارية مع الدول الأخرى على أساس مبدأ "رابح - رابح"، بالإضافة إلى ذلك، تدعم الصين تفعيل دور شركاتها الاستثمارية والتجارية لتعزيز سيطرتها على المشاريع والأسواق في مختلف أنحاء العالم. هذه الاستراتيجيات تساعد الصين في تعزيز مكانتها الاقتصادية والنفوذ السياسي، مما يتيح لها تشكيل نظام دولي جديد يتماشى مع مصالحها وأهدافها.

بالنسبة لمبادرة الحزام والطريق، فهي تمر عبر العديد من الدول والمناطق التي تعاني من النزاعات والاضطرابات الداخلية، مما يستدعي توفير قوات عسكرية لتأمين وحماية المشاريع التي يتم إنشاؤها في إطار هذه المبادرة. ونظراً لضعف القدرات الأمنية في العديد من هذه الدول، وخاصة الدول الإفريقية، بدأت العديد من الشركات الأمنية الصينية الخاصة في العمل في تلك المناطق. وعلى سبيل المثال، تقوم هذه الشركات بتأمين السفن التجارية وناقلات النفط التي تمر بالقرب من السواحل الصومالية، حيث تسهم في حمايتها من تهديدات القرصنة. كما تلعب شركة مجموعة ديوي الأمنية المحدودة (Dewei Security Group Ltd) دوراً مهماً في حماية الشركات الصينية العاملة في مشاريع بناء الطرق في كينيا، مما يعكس التزام الصين بضمان سلامة استثماراتها ونجاح مشاريعها في مناطق ذات بيئات أمنية غير مستقرة. وتظهر هذه الجهود كيف تسعى الصين إلى تعزيز وجودها الاقتصادي في هذه المناطق، مع التركيز على تأمين بيئة مواتية للنمو والتطور، رغم التحديات الأمنية القائمة.

هناك من يربط بين بعض مشاريع مبادرة الحزام والطريق، خاصة في جانبها المتعلق بالطرق البحرية، وسعي الصين إلى تعزيز قدرة أساطيلها البحرية العسكرية على الوصول

إلى مناطق أوسع حول العالم. يُنظر إلى هذه المشاريع من قبل الهند على أنها تهدف إلى تطويرها، خاصة أن بعض الممرات التي تعترم بकिन بناؤها تمر عبر المياه التقليدية للنفوذ الاستراتيجي للهند في جنوب آسيا ومنطقة المحيط الهندي. وبالإضافة إلى ذلك، تسعى الصين إلى تعزيز تواجدتها في منطقة أوراسيا من خلال مشاريع الحزام والطريق الجديدة، نظرًا للأهمية الجيوستراتيجية لهذه المنطقة. تعتبر أوراسيا منطقة تاريخية تشهد صراعات القوى على مدار الزمن، نظرًا لموقعها الجغرافي الاستراتيجي والموارد الاقتصادية الضخمة التي تحتويها. يراها بعض منظري الجغرافيا السياسية على أنها "قلب العالم"، مما يجعلها محورًا رئيسيًا للتنافس الدولي، ويزيد من أهمية وجود الصين فيها ضمن سياق استراتيجياتها التوسعية. إن هذه الديناميكيات توضح كيف تسعى الصين لتوسيع نفوذها في مناطق حساسة، مما يثير مخاوف بعض القوى الإقليمية مثل الهند، ويعكس تعقيد العلاقات الدولية في إطار مبادرة الحزام والطريق¹⁵.

6.3 تقوية علاقات الجوار بهدف خلق الاستقرار الداخلي

تسعى الحكومة الصينية إلى تعزيز علاقاتها مع دول الجوار لأسباب أمنية، خاصة في المناطق الحدودية المجاورة لإقليم شانغهاي، حيث تنقسم هذه الدول روابط إثنية مع كزاخستان وطاجيكستان وقرغيزستان. يُمكن أن تؤدي هذه الروابط إلى تفاقم مشكلات عدم الاستقرار، وزيادة حدة التطرف والحركات الانفصالية في المنطقة. وترى الصين في مبادرة الحزام والطريق الجديدة أداة فعّالة لدعم استقرار المنطقة وتحقيق التنمية الاقتصادية في هذه المناطق. إذ يعتبر تحقيق النمو والرفاه الاقتصادي من الوسائل الفعّالة لتقليل التوترات والخلافات، مما يسهم في تعزيز القبول بالسلطة المركزية. علاوة على ذلك، يحدث العديد من النزاعات والفوضى في دول قريبة من الحدود الصينية، مما يمنح الصين فرصة أكبر لرصد وتقييم مشكلاتها الداخلية، من خلال تعزيز الروابط الاقتصادية والثقافية مع الدول المجاورة، تأمل الصين في وضع خطط مناسبة لتحقيق الاستقرار في مختلف أقاليم البلاد، وبالتالي تعزيز الأمن الداخلي ومنع تفشي الاضطرابات في المناطق الحدودية.

7.3 تعزيز وتأمين إمدادات الصين الطاقوية

تسعى الصين إلى حماية استقرار اقتصادها من خلال تأمين إمدادات الطاقة، مما يمكنها من تجنب أي أزمات قد تنشأ نتيجة تعرض هذه الإمدادات لأي طارئ أو عائق. تعمل الصين أيضًا على البحث عن موارد جديدة للطاقة في مختلف أنحاء العالم، مع التركيز على تنويع مصادرها لضمان عدم الاعتماد على مصدر واحد فقط¹⁶، حيث تمر نحو 80 بالمئة من إمدادات الصين من الطاقة عبر مضيق ملقا، وهو ما يعكس أهمية هذه النقطة الاستراتيجية في تأمين احتياجات البلاد. وقد عبّر الرئيس الصيني، شي جين بينغ، عن مخاوفه بشأن هذا الأمر في عام 2003، مشيرًا إلى ما أسماه "معضلة ملقا". وأكد على ضرورة تقليل الاعتماد المطلق على هذا المضيق، نظرًا لما يمثله من خطر على الاقتصاد الوطني ككل في حال حدوث أي أزمة. يأتي هذا في ظل التطور الصناعي الكبير الذي تشهده البلاد واحتياجاتها المستمرة للطاقة، مما يستدعي اتخاذ تدابير لضمان أمن واستقرار إمداداتها الطاقوية¹⁷.

كما تسعى الحكومة الصينية إلى تنويع مواردها للطاقة بهدف تقليل تبعيتها لكل من دول الخليج وإفريقيا. ففي عام 2014، أبرمت الصين اتفاقاً مع روسيا لتزويدها بالغاز بقيمة 400 مليار دولار على مدى 30 عاماً، بدءاً من عام 2018، وتهدف الاتفاقية إلى رفع حجم الشحنات لتصل إلى 38 مليار متر مكعب سنوياً. وقد تم تدشين هذا الأنبوب، الذي أطلق عليه اسم "قوة سيبيريا"، في 2 ديسمبر 2019، ويبلغ طوله 3000 كيلومتر¹⁸، كما خلقت أنبوباً للنفط ما بين الصين وكازاخستان وأنبوب للغاز مع تركمنستان.

بالإضافة إلى سعي الصين لتقليل تبعيتها لممرات النقل البحرية، والتي تعاني من انعدام الأمان نتيجة انتشار القرصنة في مضيق ملقا، ومضيق هرمز، وبحر الصين الجنوبي، وخليج عدن، فإن وجود القوات الأمريكية في المحيطين الهادئ والهندي يُشكل مصدر قلق كبير. هذا الوضع قد يؤدي إلى تصاعد التوترات في حال حدوث خلاف حاد مع الولايات المتحدة. لذلك، تسعى الصين إلى تأمين مصادر الطاقة وممراتها استعداداً لأي طارئ أو أزمة دولية. كما تعتمد الصين في بناء استراتيجياتها على الدراسات والأبحاث التي تقوم بها مراكزها البحثية، التي تدرس الأزمات الدولية السابقة والحالية لتقييم الأوضاع ووضع الخطط بما يتماشى مع أهداف الحكومة الصينية. من الضروري أيضاً الأخذ بعين الاعتبار التواجد الأمريكي المكثف في آسيا، وخاصة في بحر الصين الجنوبي، والعلاقات المتوترة بين البلدين، خاصة في الفترة الأخيرة.

8.3 تعزيز نشاط الشركات التكنولوجية الصينية

تعمل الحكومة الصينية على دعم شركاتها المتخصصة في المجال التكنولوجي من خلال مبادرة طرق الحرير الجديدة. يتم ذلك من خلال تعزيز دور هذه الشركات في إنشاء البنية التحتية لقطاع تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في العديد من الدول المستفيدة من المشروع. يساهم هذا الدعم في تعزيز قدرة الشركات التكنولوجية الصينية، مثل شركة "هواوي"، على التوسع في الأسواق العالمية وزيادة حصتها السوقية في التجارة الإلكترونية. هذه الاستراتيجية لا تعزز فقط من مكانة الشركات الصينية، بل تساهم أيضاً في تطوير التكنولوجيات والبنى التحتية الرقمية في الدول المشاركة في المبادرة، مما يساهم في تعزيز العلاقات الاقتصادية بين الصين وهذه الدول¹⁹.

بالإضافة إلى ذلك، تستغل الصين "طريق الحرير الرقمي" الذي أعلن عنه في منتدى مبادرة الحزام والطريق لعام 2017، يتضمن هذا الطريق إدراج القطاعات الرقمية، بما في ذلك الاتصالات والبنية التحتية للإنترنت والتجارة الإلكترونية. تهدف الصين إلى ضخ استثمارات كبيرة في تطوير أكبر شبكة محمولة بالجيل الخامس (5G) في العالم على مدار العقد المقبل، مما يساهم في تعزيز تبادل البيانات بشكل أفضل. من خلال هذه المبادرة، تسعى الصين إلى تحقيق مكاسب كبيرة من حيث الإنتاجية وتعزيز الابتكار في القطاعات التكنولوجية المختلفة، مما يعزز من موقعها كمركز رئيسي في الاقتصاد الرقمي العالمي²⁰.

9.3 إنجاح التعاون بين الدول الواقعة على طول مبادرة الحزام والطريق

تسعى الصين إلى تحقيق تعاون فعال بين هذه الدول يشمل مختلف المجالات، بدءاً من تنسيق السياسات، الذي يعتبر الضمان الاستراتيجي للتعاون بين الحكومات. هذا يتضمن تنشيط التبادل بشأن السياسات الكلية وتعزيز الثقة السياسية وإدماج المصالح، مما يعزز التعاون

الإقليم، كما تعمل الحكومة الصينية على تحسين مجال تواصل الأعمال من خلال تعزيز التعاون الاستثماري والتجاري وإزالة الحواجز أمام التجارة والاستثمار، في هذا الإطار، تشجع الصين شركاتها ومؤسساتها على المشاركة في مشاريع الاستثمار الصناعي والبنية التحتية في جميع الدول المعنية بالمبادرة. علاوة على ذلك، تسعى الصين إلى تعزيز التعاون في مجال تداول الأموال من خلال تعميق التعاون المالي وبناء منظومة للاستقرار النقدي وتوسيع حجم المبادلات الثنائية للعملة. وفي النهاية، يُعتبر تفاهم العقلية هدفا اجتماعيًا بامتياز، حيث تسعى الحكومة الصينية إلى خلق تواصل ودي بين الشعوب من خلال تعزيز التبادلات الثقافية، الإعلامية، الأكاديمية، المعلوماتية، والسياحية.²¹

4. دور الجزائر في مبادرة الحزام والطريق وفرص الشراكة الاستراتيجية الصينية-الجزائرية:

تعتبر العلاقات الجزائرية الصينية من بين العلاقات الثنائية الأقوى بين الدول في العالم وهذا لما تتميز به من توافق في المواقف السياسية والدبلوماسية من القضايا الدولية، ونظرا لقدمها باعتبارها تضرب في عمق التاريخ وخاصة في الأوقات التي كانت كل دولة بحاجة إلى دعم الدولة الأخرى حيث تجلّى ذلك في الدعم الصيني للجزائر إبان ثورتها التحريرية وموقفها منها وخاصة أنها تعتبر من أولى الدول التي اعترفت بالحكومة الجزائرية المؤقتة، ومن الجانب الآخر لعبت الجزائر دور في تجميع الدعم لجمهورية الصين الشعبية لتعويض تاوان في مجلس الأمن والأمم المتحدة والتي أصبحت فيه عضوا دائما، كل هذا كان بداية لدفع العلاقات الثنائية ما بين البلدين إلى التطور والنمو وأصبحت تمس مختلف الميادين والمجالات وخاصة منها الميدان الاقتصادي والذي أصبح الوجه الأول والرئيسي لهذه العلاقات وهذا لما وصلت إليه الصين من نمو وتطور في هذا الميدان من جهة ورغبة الجزائر في دفع عجلة النمو في البلاد من جهة أخرى. كل هذا أضيف له مبادرة الحزام والطريق التي أطلقها الرئيس الصيني والتي هي شرارة البداية بسط السيطرة الصينية على الاقتصاد العالمي خاصة وأنها تمس مختلف أرجاء العالم بما فيها الجزائر التي انضمت إليها رسميا سنة 2019.

إن الموقع الجغرافي للجزائر يلعب دورا محوريا في علاقاتها الدولية وهذا لتواجدها في منطقة استراتيجية ومهمة جدا، باعتبارها تنتمي إلى مجالات جغرافية متنوعة باعتبارها تتوسط أربع قارات أوروبا، أمريكا، إفريقيا وآسيا، وهي تتوسط المغرب العربي وتعد الدول الوحيدة التي تمتلك حدودا مع كل هذه الدول المغاربية وهي تنتمي إلى الفضاء المتوسطي باعتبارها مجاورة لأوروبا عبر ضفتي المتوسط²²، وهو ما مكنها من أن تكون ملتقى للتيارات الحضارية المتنوعة، وكذا هي بوابة للقارة الإفريقية بحيث تمكنها من ربطها بالقارة الأوروبية، كما أن دول القارة الأوروبية تجعل من الجزائر نقطة انطلاق للتغلغل نحو الدول الإفريقية جنوب الصحراء أو غرب إفريقيا²³، وعليه فالجزائر ستمكن الحكومة الصينية من تسهيل قيامها باستثمارات في القارة الإفريقية، وستكون الجزائر بوابة لها من أجل دخول القارة السمراء، التي تحتل فيها مرتبة الشريك الأول، وقد بلغت قيمة المبادلات التجارية سنة 2017 أكثر من 170 مليار دولار بعد أن كانت لا تتجاوز 10 مليار دولار سنة 2000 .

وعليه فإن الصين ترى في الجزائر موقعا استراتيجيا مهما للتغلغل في القارة الإفريقية بصفة عامة وغرب إفريقيا بصفة خاصة، حيث أن المبادرة مبنية على إنجاز البنى التحتية وفي

مقدمتها الموانئ والسكك الحديدية وعليه لا بد من الإشارة إلى المشروع الضخم الذي ستنتجزه الصين في الجزائر، وهو مشروع الميناء الكبير الذي يقع غرب الجزائر العاصمة وبالتحديد في منطقة الحمداية، بمدينة شرشال التابعة لولاية تيبازة، والذي من شأنه توفير نحو 200 ألف منصب شغل فعلي، وتقوم الصين بتمويله وفقاً لاتفاق إقراض طويل الأجل بحوالي 3 مليار دولار، وسوف يكون لهذا الميناء دور فعال في تفعيل شريان الصادرات والواردات وبخاصة الصينية والجزائرية، ويمكن للصين اعتباره نقطة رئيسية لأفريقيا وأوروبا الغربية، للانطلاق الأسهل من الجزائر نحوها من خلال طريق سهل، وخاصة أن الصين تعتبر الشريك التجاري الأول لإفريقيا والجزائر، حيث أن أكبر نسبة الواردات الخارجية للجزائر هي من الصين، وتأتي بعدها فرنسا وعدد من الدول الغربية الأخرى، ما يتيح أن تتبوأ الجزائر عرش العلاقات الأفريقية مع الصين²⁴، وهو يفتح للصين المجال من أجل توسعة شبكات الطرق والممرات التي تحتويها مبادرة الحزام والطريق.

ومن جهة أخرى هذه البنى التي تعمل الصين على إنشائها بالجزائر تمكنها من أن تكون نقاط تجمع المواد الأولية والسلع المتجهة نحو الصين سواء من الجزائر في حد ذاتها أو من الدول الإفريقية، ولا يمكن إغفال موقع الجزائر القريب من القارة الأوروبية وخاصة منها الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط والتي بإمكان الصين توسيع شبكة طرق وممرات المبادرة نحوها من خلال الجزائر، أما فيما يخص القدرات البشرية للجزائر فلا بد من الإشارة إلى نسبة السكان في الجزائر التي تقدر حسب الديوان الوطني للإحصائيات حتى الفاتح من جانفي 2020 بـ 43.9 مليون نسمة مع العلم أن أكثر من 70 بالمئة شباب²⁵، وهو الأمر الذي يعد نقطة قوة للجزائر عند مقارنتها مع باقي دول العالم وخاصة منها الدول الأوروبية التي تعاني من ارتفاع نسبة الشيخوخة، وهو الأمر الذي يكسبها يدا عاملة كبيرة وقادرة على إنجاز المشاريع الاستثمارية، وعليه فإن الصين وشركاتها المستثمرة في الجزائر بإمكانها استغلال هذه الطاقات والقدرات البشرية في إنجاز مشاريعها رغم ما تعانيه من يد عاملة مؤهلة ومتخصصة في بعض المجالات.

وعليه فإن مبادرة طرق الحرير الجديدة والمشاريع التي تحتويها بإمكانها الاعتماد على اليد العاملة المحلية دون اللجوء إلى جلب يد عاملة من الصين، وهو ما يوفر لها تكاليف نقل العمال إلى الجزائر وكذا الصعوبات التي قد تعاني منها هذه العمالة الصينية في التأقلم في المجتمع المحلي الجزائري ومعاملاتهم اليومية وفي مقدمتها مشكل اللغة الذي يفرض على الشركات الصينية توفير مترجمين مع العمال الصينيين في تنقلاتهم سواء في فترات العمل أو في أثناء وقت الراحة، وهو الأمر الذي بإمكان هذه الشركات تجاوزه عن طريق استغلال اليد العاملة المحلية في إنجاز الأشغال التي لا تستوجب تواجد عمالة متخصصة ودقيقة والاستعانة باليد العاملة الصينية من مدراء وتقنيين في المناصب الحساسة والدقيقة الذين لا يمكن الاستغناء عنهم، وهذا دون إغفال السوق الاستهلاكية الجزائرية التي تعتبر سوقا مفتوحة بامتياز أمام المنتجات الصينية.

للجزائر بالإضافة إلى ذلك إمكانيات اقتصادية وموارد طبيعية تزر بها، وهنا نتكلم عن الموارد الطبيعية الغير متجددة كالبترول والغاز والموارد المعدنية بشتى أنواعها كالححاس والحديد والزنك وغيرها، والموارد المتجددة كالطاقة الشمسية في الصحراء الجزائرية، إضافة

إلى الموارد المائية والأراضي الخصبة، وعليه فهي تتميز بالتنوع في قدراتها الطاقوية، وقد صرح وزير الطاقة الجزائري حينها "مصطفى قيتوني" بأن احتياطات الجزائر حتى سنة 2019 تقدر بحوالي 24 ألف مليار متر مكعب من الغاز الصخري، وأكثر من 10 مليارات متر مكعب من الغاز الطبيعي و 6 آلاف مليار برميل من البترول، وهو ما يمثل عائقا أمام شركة سوناطراك التي لا يمكنها أن تعمل بمفردها على الاحتياطات الحالية للنفط، بما يحتم الاستعانة بالموارد المالية والتكنولوجية الأجنبية²⁶.

كما صرح الرئيس التنفيذي لشركة "إيني" الإيطالية للنفط والغاز "كلاديو ديسكالنسي" خلال النسخة الحادي عشر من مؤتمر الأيام التقنية والعلمية التي نظمتها شركة "سوناطراك" بمدينة وهران شهر أبريل 2018، بأن الجزائر تملك احتياطات من النفط والغاز والطاقة الشمسية تكفي لتغطية احتياجات الضفتين الشمالية والجنوبية للبحر المتوسط واعتبر أن الجزائر ودول شمال إفريقيا تمثل أحد أفضل البدائل لتنويع مصادر الطاقة للقارة الأوروبية²⁷.

بالإضافة إلى أن بيانات منظمة الدول المصدرة للنفط "أوبك" ووكالة الطاقة الدولية تدل عن أن الجزائر تحتل المركز الـ 15 عالميا من حيث احتياطات البترول المثبتة، والمقدرة بـ 12.200 مليار برميل وبحصة 0.8% من الاحتياطي النفطي العالمي، وبالرغم من التنوع الذي تزخر به الجزائر إلا أنها لازالت تعتمد بشكل كبير يفوق 93% على الربع النفطي، كما يؤهلها قربها الجغرافي من أوروبا لأن تصبح ممولا مهما من الغاز الطبيعي والبترول، كما أن الجزائر من المنظور الأوروبي تعد ممون أمن على اعتبار أنها لم تقطع تموينها إلى أوروبا من الموارد الطاقوية بما فيها الغاز الطبيعي حتى في أحلك الظروف التي مرت بها في سنوات التسعينات، بالإضافة إلى الظروف التي تمر بها القارة الأوروبية بعد الحرب الروسية الأوكرانية²⁸.

بالإضافة إلى كل ما سبق لابد من الإشارة إلى أهم عوامل جلب الاستثمار الأجنبي والشركات الاستثمارية والمتمثل في العامل السياسي والأمني، وهذا لما تمتاز به الجزائر من استقرار سياسي وأمني مقارنة بدول المنطقة وخاصة منها دول الساحل، حيث أن معظم دول الساحل وإفريقيا تعاني من اللااستقرار السياسي ومن كثرة التوترات والنزاعات الداخلية وخاصة في فترة ما بعد 2011، حيث شهدت العديد من الدول سقوط أنظمتها السياسية على غرار مصر تونس مالي وليبيا وأخرى عرفت انهيارا تاما داخليا مثل ما حصل في ليبيا، وأصبحت الأوضاع الأمنية فيها جد متدهورة، وهو الأمر الذي استغلته الكثير من الجماعات الإرهابية والمسلحة لزعة الاستقرار في هذه الدول بل والسيطرة على العديد من الممرات الاستراتيجية والثروات الباطنية كما هو الأمر لجماعة بوكو حرام بنيجيريا وحركة الشباب في الصومال وغيرها، وعليه فإن حكومات الدول أو الشركات المتعددة الجنسيات الراغبة في الاستثمار في المنطقة تولي أهمية كبيرة للوضع الأمني وتبحث عن المناطق الآمنة لمقراتها ومشاريعها وعمالها، وهو الأمر الذي يميز الجزائر مما يخلق نوع من الطمأنينة لدى الحكومة الصينية في تكريس مشاريع مبادرة الحزام والطريق في الجزائر باعتبارها تضمن الحماية لها ولشركاتها وعمالها، وذلك نظرا لقدراتها العسكرية والأمنية باعتبار الجزائر من بين أقوى دول منطقة الساحل والمتوسط عسكريا.

5. الخاتمة:

تعكس العلاقات الثنائية بين الجزائر وجمهورية الصين الشعبية مستوى عاليًا من الصداقة والتعاون المتميز، حيث تمتد هذه الشراكة الاستراتيجية عبر مختلف المجالات السياسية والدبلوماسية والاقتصادية على مدار العقود، بدءًا من فترة الاستعمار وصولًا إلى التعاون الحالي في مواجهة التحديات العالمية كجائحة الكورونا. وللجزائر دور بارز في مبادرة الحزام والطريق الصينية، حيث تمتلك إمكانيات وقدرات تجعلها شريكًا استراتيجيًا مهمًا للصين في تنفيذ هذه المبادرة. يتمثل موقع الجزائر الاستراتيجي في أنه بوابة للصين نحو إفريقيا، مما يساهم في تعزيز التجارة والاستثمارات الصينية عبر القارة، وتحقيق الفوائد المتبادلة بين البلدين. مع ذلك تواجه المشاريع الصينية في الجزائر تحديات عدة، بما في ذلك العوائق البيروقراطية والاقتصادية، بالإضافة إلى المخاطر الجيوسياسية التي قد تعوق تقدم المبادرة. لذا، ينبغي على الجزائر والصين العمل بتنسيق وتعاون وثيق لتجاوز هذه التحديات والاستفادة القصوى من الفرص المتاحة. تمثل طرق الحرير الجديدة فرصة حقيقية للجزائر لتعزيز اقتصادها وتحقيق التنمية المستدامة، شريطة أن تدرك وتتعامل مع التحديات والمخاطر المرتبطة بهذه المبادرة بحكمة وحذر، وبما يحافظ على سيادتها واستقلاليتها في التعامل مع القوى العالمية الكبرى.

6. الهوامش:

- ¹ علي صلاح وآخرون، "مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي"، **تقرير المستقبل**، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، أبوظبي، العدد 26، 2018، ص2.
- ² أحمد زرقين، "مبادرة الحزام والطريق الصينية: قراءة إستراتيجية"، **مجلة قضايا أسيوية**، المركز الديمقراطي العربي، برلين، العدد 3، جانفي 2020، ص72.
- ³ باهر مردان مضافور، "إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين: بنك الإستثمار الأسيوي للبنية التحتية أنموذجًا"، ص8.
- ⁴ عزت شحرور، "مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية"، **تقارير مركز الجزيرة للدراسات**، 2017، ص3.
- ⁵ أحمد حسين الخطيب، "الإستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الاقتصاد الدولي"، **مجلة جيل للدراسات السياسية والعلاقات الدولية**، مركز جيل البحث العلمي، لبنان، العدد 24، جوان 2019، ص117.
- ⁶ Ségi Judit and Engelberth Istvan, "The Belt and The Road Initiative: A Way Forward to China's Expansion," **International Journal**, Vol. 4, No. 1, 2018, P.16.
- ⁷ علي صلاح وآخرون، مرجع سبق ذكره، ص6.
- ⁸ ليو شيه تشنج ولي شي دونج، **الصين والولايات المتحدة الأمريكية: خصمان أم شريكان**، تر عبد العزيز عبد العزيز، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2003، ط1، ص98.
- ⁹ الوموان فرانسوا، **الاقتصاد الصيني**، تر: صباح كعدان، منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب، دمشق، 2010، ص7.
- ¹⁰ Antoine Garapon, "Les nouvelles routes de la soie: la voie chinoise de la mondialisation," **Revue de L'Institut des Hautes Etudes sur la Justice**, N°58, Novembre 2017, P.64.
- ¹¹ إسلام عيادي وآخرون، **مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي**، ط 1، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والاقتصادية، ألمانيا، 2019، ص79.
- ¹² Paulo Afonso Brardo, **La sécuritisation des intérêts chinois: La Nouvelle Route de la Soie au sein du Nouveau Grand Jeu trasiatique**, Dalloz, Paris, 2018, P.102 .

¹³ Thierry Garcin, "Le chantier très géopolitique des Routes de la soie," Consulté sur le site: <https://2u.pw/ILAIq>, le 13/09/2024

¹⁴ Baniya Suprabha and others, "Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis," **Policy Research Working Paper 8694**, World Bank Group, Washington, January 2019, P.25 .

¹⁵ Shannon Tiezzi, "The Maritime Silk Road Vs. The String of Pearls," accessible at: <https://2u.pw/yMV3Y>, in 10/10/2024.

¹⁶ Ian Storey, "China's 'Malacca Dilemma'," Consulté sur le site: <https://2u.pw/9y2IG> le 08/10/2024 .

¹⁷ Hamzah B.A., "Alleviating China's Malacca Dilemma," accessible at: <https://2u.pw/FHoLa>, in 11/09/2024

¹⁸ وكالة الأناضول، "روسيا والصين تدشن أنبوب الغاز 'قوة سيبيريا'"، <https://2u.pw/T4dJM>

¹⁹ علي صلاح وآخرون، مرجع سبق ذكره، ص4.

²⁰ جين ليانجشيانج وإن جاناردان، مرجع سبق ذكره، ص5.

²¹ باهر مردان مصخور، "إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الواحد والعشرين"، مجلة دراسات دولية، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، العدد 67، 2016، ص197.

²² عبد السلام فريقة، دور الجزائر في إطار المغرب العربي، رسالة ماجستير، جامعة الجزائر، كلية العلوم السياسية والإعلام، 2004، ص14.

²³ محمد الهادي العروق وسمير بوريمة، أطلس الجزائر والعالم، الجزائر: دار الهدى للنشر، د.س.ن، ص13.

²⁴ عبد القادر خليل، "الحزام والطريق ودور الجزائر في شمال إفريقيا"، من الموقع: <https://2u.pw/4topq>، 2024/10/12

²⁵ Office National des Statistiques, "Démographie," consulté sur le site: Demographie.html, le 17/09/2024 .

²⁶ يونس بورنان، "وزير الطاقة الجزائري: الاحتياطات تكفي للعيش بأمان عشرات السنين"، من الموقع: <https://2u.pw/0dayH>، 2024/09/15

²⁷ عربي سبوتنيك، "إيني الإيطالية تكشف مفاجأة عن احتياطات الطاقة بالجزائر"، من الموقع: <https://2u.pw/izdLC>، 2024/09/15

²⁸ طارق قديس، دليل الرفيق إلى مبادرة الحزام والطريق، جريدة الصين بعيون عربية، العدد 101، 2017، ص12.

5. قائمة المراجع:

كتب ومقالات باللغة العربية:

1. علي، صلاح وآخرون. مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي.

تقرير المستقبل، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، العدد 26، أبوظبي، 2018.

2. تشنج، ليو شيه، ولي شي دونج. الصين والولايات المتحدة الأمريكية: خصمان أم شريكان. ترجمة عبد العزيز عبد العزيز، ط1، المجلس الأعلى للثقافة، القاهرة، 2003.

3. فرانسوا، الوومان. الاقتصاد الصيني. ترجمة صباح كعدان، منشورات الهيئة العامة السورية للكتاب، دمشق، 2010.

4. عيادي، إسلام وآخرون. مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي. ط1، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الإستراتيجية والسياسية والاقتصادية، ألمانيا، 2019.

5. العروق، محمد الهادي، وسمير بوريمة. أطلس الجزائر والعالم. دار الهدى للنشر، الجزائر، د.س.ن.

6. زرقين، أحمد. مبادرة الحزام والطريق الصينية قراءة إستراتيجية. مجلة قضايا أسبوعية، المركز الديمقراطي العربي، العدد 3، برلين، 2020.

7. مصخور، باهر مردان. إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الواحد والعشرين. مجلة دراسات دولية، مركز الدراسات الاستراتيجية والدولية، جامعة بغداد، العدد 67، 2016.

8. الخطيب، أحمد حسين. الإستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الاقتصاد الدولي. مجلة جيل للدراسات السياسية والعلاقات الدولية، العدد 24، مركز جيل البحث العلمي، لبنان، 2019.
9. الصيني، محمود إدريس. معرفة حقيقة الحزام والطريق. مؤتمر آفاق التعاون العربي الأفريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، مركز البحوث والدراسات الأفريقية، الخرطوم، جامعة إفريقيا العالمية، 2017.
10. شحرور، عزت. مبادرة الحزام والطريق: رؤية نقدية. تقارير مركز الجزيرة للدراسات، 2017.

مواقع إلكترونية باللغة العربية:

1. خليل، عبد القادر. الحزام والطريق ودور الجزائر في شمال إفريقيا. من الموقع: <https://2u.pw/4topq>، 2024.
2. وكالة الأناضول. روسيا والصين تدشن أنبوب الغاز قوة سيبيريا. من الموقع: <https://2u.pw/uTG2b>.
3. بورنان، يونس. وزير الطاقة الجزائري: الاحتياطات تكفي للعيش بأمان عشرات السنين. من الموقع: <https://2u.pw/wulc4>.

كتب ومقالات باللغة الأجنبية:

1. Baniya, S., et al. Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis, Policy Research Working Paper 8694, World Bank Group, Washington, January 2019.
2. Bardo, P. A. La sécuritisation des intérêts chinois: La Nouvelle Route de la Soie au sein du Nouveau Grand Jeu, Dalloz, Paris, 2018.
3. Garapon, A. Les nouvelles route de la soie: la voie chinoise de la mondialisation, Revue de L'Institut des Hautes Etudes sur la Justice, N°58, November 2017.
4. Storey, L. China's 'Malacca Dilemma', consulted on: <https://jamestown.org/program/chinas-malacca-dilemma>, 2024.