

مبادرة الحزام والطريق في منطقة غرب المتوسط: بين تمدد الصين الجيواقتصادي ونفوذ القوى الغربية

The Belt and Road Initiative in The Western Mediterranean Region: Between China's Geoeconomic Expansion and The Influence of Western Powers

تاريخ القبول: 2025/06/29

تاريخ الإرسال: 2025/01/03

المنطقة، التي ترى أن تمدد الصين نحو المتوسط يشكل تهديداً لمصالحها. وعليه، تناقش الورقة أهمية منطقة غرب المتوسط ضمن مشاريع مبادرة الحزام والطريق، إلى جانب إثارة النقاش حول آثار مشاريع الاستثمار الصينية في الموانئ المتوسطية والتصورات الغربية تجاه هذه الاستثمارات ورهانات هذا التمدد ضمن سياق إقليمي معتقد.

الكلمات المفتاحية: الاستثمار الصيني؛ التمدد الجيواقتصادي؛ النفوذ الغربي؛ طريق الحرير البحري؛ مبادرة الحزام والطريق.

Abstract:

This paper aims to shed light on China's expansion strategies in the Mediterranean through the Belt and Road Initiative and how these strategies intersect with the influence of Western powers in the region, which perceive China's expansion as a threat to their interests. Accordingly, the paper discusses the

نسبية تامة * Nassiba TAMMA

جامعة بومرداس

University of Boumerdes

مخبر الدراسات السياسية والدولية

N.tamma@univ-boumerdes.dz

Abdelhamid

MECHERI

عبد الحميد مشري

جامعة بومرداس

University of Boumerdes

مخبر الدراسات السياسية والدولية

A.mecheri@univ-boumerdes.dz

ملخص:

تسعى هذه الورقة إلى تسليط الضوء على استراتيجيات تمدد الصين في المتوسط عبر مبادرة الحزام والطريق، وتقاطع هذه الاستراتيجيات مع نفوذ القوى الغربية في importance of the Western Mediterranean within the framework of the Belt and Road Initiative, while also addressing the implications of Chinese investment projects in Mediterranean ports, Western perceptions of these investments, and the stakes of this expansion within a complex regional context.

Keywords: Chinese Investment; Geo-

* - المؤلف المراسل.

*economic Expansion; Western and Road Initiative.
Influence; Maritime Silk Road; Belt*

مقدمة:

تربط منطقة غرب المتوسط، كمحور جيوسياسي رئيسي وشحن بحري، الموانئ البحرية والشبكات التجارية بالإضافة إلى العديد من الاقتصاديات ذات النفوذ في العالم. في هذا السياق، تعتبر أوروبا الفضاء المتوسطي ضمن نطاق نفوذها الخاص، وأقامت فيه روابط بنوية عميقة مع دول المنطقة سياسياً واقتصادياً. وكانت خلال القرن الماضي لاعباً مهماً في التجارة البحرية المتوسطية عبر السيطرة على الموانئ الاستراتيجية وشركات الشحن الرائدة التي يقع معظمها في أوروبا الغربية. كما يُعتبر الحلف الأطلسي وعلى رأسه الولايات المتحدة، فاعلان عسكريان تقليديان في منطقة البحر الأبيض المتوسط. حيث تموّعت الولايات المتحدة والقوى الأوروبية في الموانئ البحرية المتوسطية بقواعد عسكرية، وأصبحت الموانئ "رؤوس جسر" للتحكم في الممرات الاستراتيجية من المحيط الهندي إلى البحر الأبيض المتوسط. مما يسمح للقوى الأمريكية والأوروبية إنشاء قواعد عسكرية مباشرة في الموانئ البحرية للبلدان الواقعة على طول الطريق أو استخدام الموانئ البحرية للتمركز العسكري والزيارات والتدريبات العسكرية. تدمج الولايات المتحدة القواعد العسكرية في تركيا واليونان وإيطاليا وإسبانيا لضمان أن تصبح منطقة البحر الأبيض المتوسط "بحيرة داخلية" تسيطر عليها بنفسها، ولا تسمح لأي دولة من خارج حلف الناتو بالسيطرة على الممر الاستراتيجي من البحر الأبيض المتوسط إلى المحيط الأطلسي أو من البحر الأسود إلى البحر الأحمر.

والأمر سيات بالنسبة للصفة الجنوبية الغربية للمتوسط، حيث تُعتبر فضاء نفوذ القوى التقليدية، خاصة الفضاء المغاربي، الذي يربطه مع أوروبا إرث تاريخي وعلاقات جيوسياسية طويلة الأمد. لذلك، يشكل التواجد الصيني في المنطقة البحرية المتوسطية تحدياً استراتيجياً للغرب الذي يرى أنه يقوض النظام الأمني



والاقتصادي الذي تقوده الولايات المتحدة منذ الحرب العالمية الثانية. والملاحظ أن مشاركة الصين في البحر الأبيض المتوسط تتمثل في اهتمامها بثلاثة عناصر: الحاجة إلى الوصول، والحق في العبور، والبنية الأساسية للنقل. وهذه العناصر تقوم بها مشاريع مبادرة الحزام والطريق.

في هذا السياق التحليلي، اعتمدت الدراسة مقارنة نظرية ومنهجية تستند إلى البراديجم العقلاني والبنوي في العلاقات الدولية، مع التركيز على أدوات تفسيرية من النظريتين النيوليبرالية والنيواقعية، إلى جانب استدعاء مفاهيم من النظرية البنائية. إن هذه التعددية النظرية تفيد في فهم الحضور الصيني عبر مبادرة الحزام والطريق في منطقة غرب المتوسط من خلال عدسات تتجاوز القراءات الأحادية، من خلال مقارنة تركيبية تراعي تفاعل الأبعاد المادية والمؤسسية والمعارية في بناء النفوذ الدولي، إلى جانب تفسير أنماط التنافس الجيواقتصادي في غرب المتوسط. لا تكتفي الدراسة بتفكيك التوقعات الصينية في الفضاء المتوسطي عبر شبكات الموانئ والربط اللوجستي والرقمي، بل تهدف أيضاً إلى فهم التحول في السياسات والخطابات المؤسسية الغربية التي انتقلت من الانفتاح إلى الحذر والتوجس، كاستجابة لإدراك متغير لطبيعة التهديد الصيني. ولتحقيق ذلك، تم توظيف مفاهيم مركزية مثل التمدد الجيواقتصادي، مناطق النفوذ التقليدية، التنافس النظامي، وإعادة تشكيل المعايير الدولية. كما تم الاعتماد على مصادر أولية رسمية، من بينها وثيقة الرؤية الصينية حول المبادرة (2015)، وبيانات المفوضية الأوروبية بشأن الصين (2019)، وتقارير مركز MERICS وغرفة التجارة الأوروبية في الصين (EUCCC)، إلى جانب مصادر تحليلية ثانوية متخصصة من إنتاج باحثين بارزين مثل Agatha Kratz ، Wang Yiwei. يسمح هذا الإطار المنهجي المركب بإعادة تركيب ديناميكيات القوة والنفوذ في غرب المتوسط، وفهم مبادرة الحزام والطريق

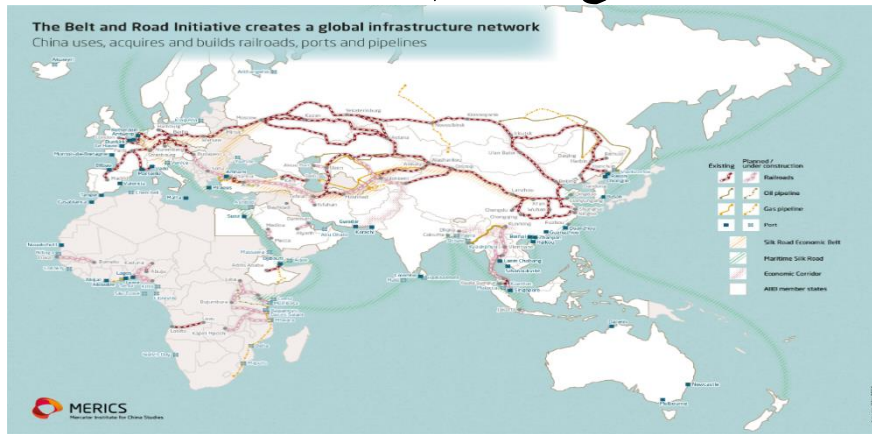
كأداة استراتيجية لإعادة صياغة التوازنات والمعايير في النظام الدولي لما بعد الحرب الباردة.

على هذا النحو، يمكن طرح الإشكالية التالية: كيف يؤثر حضور الصين الجيواقتصادي من خلال مبادرة الحزام والطريق على تراجع نفوذ القوى التقليدية في منطقة غرب المتوسط؟

المحور الأول: تموقع منطقة غرب المتوسط ضمن مشاريع مبادرة الحزام والطريق

يعتبر البحر الأبيض المتوسط هو الطرف الغربي لمبادرة الحزام والطريق الذي يتيح توسيع مصالح الصين الاقتصادية من خلال شبكة من مشاريع البنية التحتية البرية والبحرية والرقمية. فمن يسيطر على البحر الأبيض المتوسط يستطيع الوصول إلى موارد النفط في الخليج الفارسي، والاقتصادات الناشئة في إفريقيا، وموارد الطاقة شرق المتوسط، فضلاً عن الوصول إلى الأسواق الأوروبية. ومن وجهة نظر الاقتصاد السياسي، يعتمد اقتصاد الصين على صادراته نحو الدول الغربية، لذا تحتاج الصين إلى بناء سلس للاستثمار في سلعهم وبيعها إلى أكبر منطقة تجارية في العالم، وهو ما أكدته وانغ ييوي Wang Yiwei أن: "من يصل إلى أوروبا يمتلك العالم".⁽¹⁾

الخريطة (01): تمدد مشاريع مبادرة الحزام والطريق نحو البحر الأبيض المتوسط



Source: Mercator Institute for China Studies, Mapping the Belt and Road initiative: this is where we stand, 2018, in: <https://merics.org/en/tracker/mapping-belt-and-road-initiative-where-we-stand> (02/01/2025)

بناء على ما سبق، يمكن تسليط الضوء على نحو مقتضب أهم الجوانب التي تسعى الصين إلى وضع موطئ قدم فيها بالمنطقة المتوسطية:

أولاً- البنية التحتية للموانئ:

كانت الموانئ هدفاً ثابتاً لاستثمارات الصين في البنية التحتية للنقل. واعتباراً من عام 2019، امتلكت الشركات الصينية حصصاً في أكثر من 12 ميناءً أوروبياً، بما لا يقل عن 10% من سعة حاويات الشحن الأوروبية. تتشابه هذه الاستثمارات، مع تحول في مركز الثقل الاقتصادي نحو الموانئ الأوروبية على البحر الأبيض المتوسط، بدلاً من موانئ شمال أوروبا المهيمن عليها تقليدياً.⁽²⁾

أصبحت استثمارات الصين في الموانئ البحرية الخارجية مهمة لمشروع طريق الحرير البحري، الذي يهدف إلى حماية وتوسيع مصالحها الجيواقتصادية، من خلال ربط الصين بسلسلة أسواق عبر مناطق واقتصاديات رئيسية على طول طرق الحرير، وبناء شبكة ربط شاملة ومتعددة المستويات ومركبة تمثل فيها الموانئ البحرية عقدة أساسية في هذا الترابط، قامت الصين بربطها من خلال الاستحواذ على حصص حوالي عشرة موانئ بالمتوسط.⁽³⁾ ففي السنوات الأخيرة، استثمرت الشركات الصينية (خاصة شركة COSCO) في موانئ بيرايوس في اليونان، وشرشال في الجزائر، وبورسعيد والإسكندرية في مصر، وموانئ أشدود وحيفا في إسرائيل، ومحطة كومبورت في ميناء أمبارلي في إسطنبول، وموانئ سافونا وتريست وجنوة ونابولي في إيطاليا. كما أعربت الصين عن اهتمامها بالعديد من الموانئ في البرتغال، ورغبتها في إنشاء مدينة صناعية متاخمة لميناء طنجة في المغرب.⁽⁴⁾

كما تشمل الصفقات مشاريع تطوير ميناء جرجيس الجنوبي التونسي إلى مركز اقتصادي وتجاري. حيث تخلق هذه الموانئ سلسلة اقتصادية تربط الصين بالخليج وبحر العرب والبحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط. وقد وصفت بكين ذلك عام 2018 "بالمناطق الصناعية لربط الموانئ، والعجلتين والجناحين"، وتوقعت أنه سيكون سمة رئيسية للوجود الاقتصادي الصيني في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا.⁽⁵⁾

ثانياً- البنية التحتية للسكك الحديدية:

تشكل الروابط البرية بين الصين والمنطقة المتوسطية رؤية أساسية لمبادرة الحزام والطريق، على النحو المبين في خطة الرؤية والإجراءات لعام 2015 بشأن البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين. حيث بدأ أول خط سكة حديد منتظم بين الصين والاتحاد الأوروبي في عام 2011، بين تشونغتشينغ ودويسبورغ في ألمانيا. الأهم من ذلك، أن الدافع الأولي لاتصالات السكك الحديدية بين الصين وأوروبا جاء من الجهات الفاعلة الأوروبية ومن الشركات متعددة الجنسيات، مثل هواوي، الموجودة في المراكز الصناعية والإلكترونية في الصين.⁽⁶⁾ فتحت طرق السكك الحديدية وسيلة نقل بديلة بين الصين وأوروبا، كان يهيمن عليها سابقاً الشحن البحري والجوي. ففي ظل النماذج الحالية، يعد القطار خياراً أقل تكلفة من الشحن الجوي للبضائع ذات القيمة الأعلى أو التي تتأثر بالوقت. لقد أثبت هذا التنوع في الخيارات أنه مفيد خلال جائحة كوفيد-19، عندما أدت الاضطرابات اللوجستية وارتفاع تكاليف الشحن الجوي والنقل البحري إلى قفزة كبيرة في استخدام السكك الحديدية. كما أن تطوير ممرات السكك الحديدية يتماشى إلى حد كبير مع أولويات الاتحاد الأوروبي.⁽⁷⁾

لقد تم ربط حوالي 12 منطقة صينية بشكل منسق مع تسع محطات أوروبية، على سبيل المثال، تتصل سوتشو حالياً بالسكك الحديدية إلى وارسو ومن تشونغتشينغ



إلى دويسبورغ ومن تشنغتشو إلى هامبورغ. على طول هذه الخطوط، تعمل قطارات الشحن، التي تكلف أقل من السفن، على نحو مطرد في الأعمال التجارية بين الاتحاد الأوروبي والصين.⁽⁸⁾

في ديسمبر 2014، اقترح رئيس الوزراء الصيني لي كه تشيانغ إنشاء الطريق البري والبحري السريع بين الصين وأوروبا، عبر خط السكك الحديدية من ميناء بيرايوس في اليونان إلى بودابست في المجر وتصميم الطريق الذي يمر عبر مقدونيا وصربيا، حيث يمكن تقصير النقل بين الصين وأوروبا بمقدار 7 إلى 11 يوماً مقارنة بالسفر البحري. وعليه، تمثل بلدان أوروبا الوسطى والشرقية بالنسبة للصين منطقة استراتيجية لتحقيق طريق الحزام.⁽⁹⁾

وبغض النظر عن كون أوروبا سوق استهلاكي كبير ومرتفع الدخل، تعتبر أيضاً موطناً لبعض الشركات الصناعية وشركات التكنولوجيا الرائدة في العالم التي تتمتع بمعرفة وأصول مهمة.⁽¹⁰⁾ من خلال الاستثمار في أوروبا، تحصل الشركات الصينية على معرفة وأصول تكنولوجية يمكنها الارتقاء بسلاسل القيمة العالمية الصينية ودفع التنمية المحلية باتجاه تصوّر "صنع في الصين 2025"،⁽¹¹⁾ التي تهدف إلى جعل الصين رائدة في التصنيع عالي التقنية.⁽¹²⁾ لقد أعطت الأزمة المالية العالمية لعام 2008 زخماً أولياً هاماً للاستثمارات الصينية في أوروبا،⁽¹³⁾ حيث تشير التقديرات إلى أن الشركات والمستثمرين الصينيين اشترروا واستثمروا حوالي 335 مليار دولار في الأصول الأوروبية بين عامي 2008 و2019، أي ما يقارب 28% من الاستثمار الصيني المباشر عالمياً.⁽¹⁴⁾ إن هذه الاستراتيجية للاستثمار تعكس هدف ترقية التكنولوجيا واكتساب العلامة التجارية والأصول الاستراتيجية الأخرى.

أما بالنسبة للضفة الجنوبية للمنطقة المتوسطية، حيث يمثل الموقع الجيوستراتيجي لدول الفضاء المغاربي على طول شواطئ البحر الأبيض المتوسط أحد الدوافع الرئيسية لتنامي التمدد الصيني في المنطقة، وعلى رأس أولويات السياسة الخارجية

الصينية، باعتبارها إحدى أهم المراكز العالمية التي يجري فيها إعادة تشكيل التجارة الدولية الناجمة عن عولمة الاقتصاد،⁽¹⁵⁾ ومصدر للطاقة والتجارة والاستثمار الصيني وسوق استهلاكية واسعة تتيحها أسواق هذه الدول. فضلاً عن أن القرب من أهم الممرات المائية والبنية التحتية والأسواق ومناطق صناعية متعددة،⁽¹⁶⁾ يجعلها جزءاً مهماً من طريق الحرير البحري خارج منطقة آسيا والمحيط الهادئ. مع أن الخريطة الرسمية للمبادرة لم تشير بشكل مباشر إلى مرور طرق الحرير البرية والبحرية عبر الفضاء المغاربي، إلا أن دوله قد وقعت على مذكرة تفاهم مع الصين للانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق.⁽¹⁷⁾

المحور الثاني: التصورات الغربية تجاه مبادرة الحزام والطريق

علق صانعو السياسة الغربيون آمالاً كبيرة على دمج الصين، كسوق استهلاكية نامية، في النظام الاقتصادي الليبرالي بعد انضمامها إلى منظمة التجارة العالمية عام 2001. خلال التسعينيات، شهدت الصين طفرة في الاستثمار الداخلي، تبع ذلك تنامي الاستثمارات الصينية الخارجية في أوائل العقد الأول من القرن الحادي والعشرين، وتوسعت بشكل ملحوظ بعد الأزمة المالية العالمية في عام 2008.⁽¹⁸⁾ خلال هذه الفترة توقع الاتحاد الأوروبي إلى جانب الأمريكيين، أن الصين سوف تنتقل إلى مجتمع أكثر انفتاحاً وليبرالية، كما افترضوا أن التركيز على الأولويات المحلية سيجعل ظهور الصين كلاعب عالمي عملية تدريجية وطويلة الأجل، وأن الصين الصاعدة سوف تستوعب القواعد التي روج لها الاتحاد الأوروبي نفسه.⁽¹⁹⁾ إلا أن الصين وجدت بعضويتها في منظمة التجارة العالمية نهاية لعملية الإصلاح الاقتصادي وليس البداية. لقد زاد تدخل الحكومة الصينية في الاقتصاد بدلاً من أن ينخفض، وبهذا فإنها تقف في تناقض مباشر مع نموذج الحوكمة الذي يسعى الاتحاد الأوروبي إلى تعزيزه ويحتمل أن يشكل ثقلًا موازنًا مباشراً للمعايير السياسية والاقتصادية الأوروبية.⁽²⁰⁾ إن وضع الصين على مستوى عالمي يوضح التوجه المتغير لدى

الأوروبيين عبر الدعوة إلى ضرورة السعي نحو تطوير استراتيجية أكثر قوة تجاه الصين وفقاً لمتطلبات المصالح والمعايير الأوروبية، إضافة إلى أن صعود الصين وتزايد قوتها في ظل بيئة تنافسية مع الولايات المتحدة، شكل ضغطاً متزايداً على الأوروبيين للاصطفاف إلى جانب أحد الأطراف المتنافسة.⁽²¹⁾

في بداية عام 2010 كان مرحب بالاستثمار الصيني في أوروبا، لكن في نهاية العقد أصبح يُعتبر كمصدر تهديد للأمن القومي والاقتصادي في العديد من الاقتصاديات ذات الدخل المرتفع.⁽²²⁾ لقد أثار الوجود المتزايد للاستثمار الذي تقوده الدولة الصينية بعد الأزمة المالية العالمية عام 2008 تساؤلات حول الفوائد والتحديات المحتملة المرتبطة بالاستثمار الصيني، لا سيما في مجال التكنولوجيا الفائقة والقطاعات الحساسة الأخرى. وقد تفاقمت هذه النقاشات مع الإعلان عن إستراتيجية "صنع في الصين 2025" في عام 2015. حيث تبين أن الاستثمار الذي تقوده الدولة الصينية في المنطقة الأوروبية، مثل ألمانيا، يستهدف في الغالب قطاعات التكنولوجيا والمعرفة الرئيسية التي حددها مجلس الدولة الصيني على أنها ذات صلة باستراتيجية صنع في الصين 2025.⁽²³⁾ يوضح وزير الخارجية الألماني زيجمار غابرييل أنه إذا لم ننجح في تطوير استراتيجية واحدة تجاه الصين، فإنها ستنتج في تقسيم أوروبا.⁽²⁴⁾ وهو ما شكّل نقطة انعطاف نحو تغيير صانعي السياسة الأوروبيين خاطبهم تجاه الصين من شريك اقتصادي إلى منافس بنيوي *systemic rivalry*، ومن موقف مفتوح أو محايد نسبياً إلى مواقف حمائية، والضغط على الحكومات الأوروبية لاتخاذ مواقف أكثر تشدداً تجاه الصين وتقليل اعتمادهم الاقتصادي عليها.⁽²⁵⁾

إن هذه المخاوف انعكست على تصور الأوروبيين من مبادرة الحزام والطريق. كان الاتحاد الأوروبي في عام 2015 مهتماً بالمبادرة والفرص المتاحة لجذب الاستثمار الصيني إلى أوروبا، لكن لم يوقع الاتحاد الأوروبي ككتلة واحدة على الانضمام

للمبادرة، بل كانت الاستجابة فردية.⁽²⁶⁾ لقد تم توضيح تغيير الموقف الأوروبي بشأن الحزام والطريق في بيان نُشر أوائل 2019: "من خلال مبادرة الحزام والطريق، تسعى الصين إلى بناء نفوذ جيوسياسي وتشكيل أسواق بما يتماشى مع مصالح الصين وشروطها، وهو ما يكشف عن مقارنة تتمحور حول الصين وليس نهجاً متعدد الأطراف تجاه الحوكمة العالمية التي يتبناها الاتحاد الأوروبي. علاوة على ذلك، يشير الخطاب الجري للقيادة الصينية الحالية إلى أن الصين تعتبر نموذج الحوكمة الاستبدادي بديلاً جذاباً لنموذج الحكم الليبرالي الغربي وتشجع على محاكاته من قبل الدول الأخرى".⁽²⁷⁾

عموماً، يمكن الإشارة إلى أهم الأسباب التي أدت إلى تغيير الخطاب الأوروبي تجاه مبادرة الحزام والطريق:

أولاً، على الرغم من إعلان الحكومة الصينية أن مبادرة الحزام والطريق تهدف إلى التعاون متعدد الأطراف، فإن هذه الصورة تتلاشى عندما يُلقى المرء نظرة فاحصة على مشاريع مبادرة الحزام والطريق، حيث تحتفظ الصين دائماً بالسيطرة على تمويلها وتنفيذها.⁽²⁸⁾ حيث يرى الأوروبيون أن المبادرة تتعارض مع أجندة الاتحاد الأوروبي لتحرير التجارة ويدفع بميزان القوى لصالح الشركات الصينية المدعومة.

ثانياً، في العديد من المشاريع، اتُهمت الصين بممارسة "دبلوماسية فخ الديون" من خلال شروط سداد القروض الصارمة. على سبيل المثال، أدى مشروع الطريق السريع في الجبل الأسود إلى ارتفاع ديون البلاد من 63% من الناتج المحلي الإجمالي في عام 2012 إلى ما يقرب من 80%. كما كشف التقرير الذي أصدرته غرفة التجارة الأوروبية في الصين أوائل عام 2020 عن خيبة أمل الأوروبيين من أن الشركات الأوروبية سعت باستمرار إلى إيجاد طرق للمساهمة من أجل إدخال منافسة أكبر.

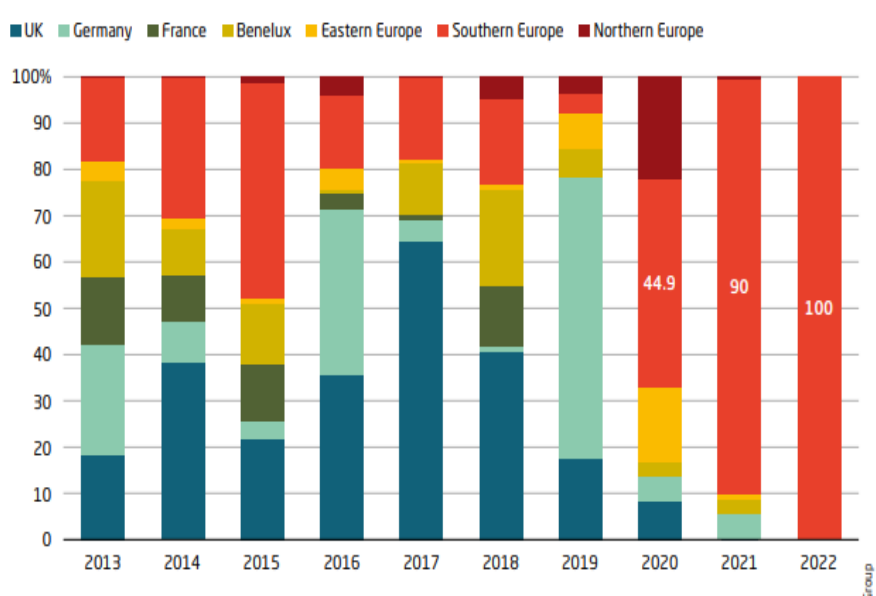
ومع ذلك، فقد واجهوا مجموعة متنوعة من الحواجز كعدم القدرة على الوصول إلى المعلومات بغطاءات المشروع.⁽²⁹⁾

ثالثاً، أصبحت الاستثمارات تستهدف قطاعات حيوية وحساسة ستؤدي دوراً واضحاً على المدى الطويل في زيادة التأثير الصيني في الاتحاد الأوروبي، على سبيل المثال، يمكن الإشارة إلى انكباب الصينيين على ضخ استثمارات مهمة بالموانئ الهولندية والإسبانية والفرنسية والبلجيكية، وخاصة موانئ اليونان والبرتغال. أيضاً سيطرة شركة الشحن واللوجستيك الصينية كوسكو COSCO على معظم أسهم ميناء بيريه اليوناني الذي يعد أكبر ميناء للحاويات في شرق البحر الأبيض المتوسط، إذ تزايدت الدعوات من أجل تعديل القوانين المؤطرة للاستثمارات الأجنبية، من أجل وقف زحفها على القطاعات الحيوية والاستراتيجية، التي تمثل عمقاً للأمن القومي والمصالح الوطنية للاتحاد الأوروبي.⁽³⁰⁾

رابعاً، اشتكى الاتحاد الأوروبي من غياب المعاملة بالمثل بين الاتحاد الأوروبي والصين.⁽³¹⁾ المسألة الأولى تتعلق بعدم التناسق بين سياسات الاستثمار الاتحاد الأوروبي والصين، حيث تحظر الصين الاستثمار الأجنبي في 11 قطاعاً وتقيده بشدة في مجالات أخرى. في المقابل، يواجه المستثمرون الغربيون العديد من العراقيل، مثل صعوبة إعادة رأس المال من الصين، وطلب الصين باستمرار من الشركات الأجنبية نقل التكنولوجيا، والتنازل عن رمز المصدر لتكنولوجيا المعلومات. السبب الآخر للقلق والأهم، هو أهداف نشاط الاستثمار الصيني في أوروبا. إن مشاريع البنية التحتية مثل الموانئ والسكك الحديدية تتم من خلال قروض مع وعود بالاستثمار في المستقبل، وهي في الغالب عمليات تستهدف الاستحواذ على قطاعات التكنولوجيا الفائقة التي لا يُستبعد أن يكون لها علاقة بقطاعات الأمن والدفاع، حيث يصعب تحديد الخط الفاصل بين التكنولوجيا العالية المدنية والعسكرية.⁽³²⁾

من جهة أخرى، يرى الاتحاد الأوروبي أن الصين تسعى إلى تعزيز قوتها الناعمة بآليات استراتيجية، و"مُصدرة للنفوذ" عبر تقديم نفسها بشكل متزايد كبديل للتنمية والديمقراطية الغربية التي تتعارض مع المعايير الأوروبية والتي لها صلة مباشرة بالحزب الشيوعي الصيني، (33) حيث تفتقر إلى الشفافية والمساءلة وعدم الكفاءة الاقتصادية والفساد. وهو ما يتوافق مع ميول بعض دول وسط وشرق أوروبا، مثل المجر، حيث تؤدي انخراط هذه الدول في مشاريع مبادرة الحزام والطريق إلى تقليل ولائها للاتحاد الأوروبي. (34)

الشكل (01): تركيز استثمارات الشركات الصينية في جنوب أوروبا



Source: Agatha Kratz (eds), "EV BATTERY INVESTMENTS CUSHION DROP TO DECADE LOW: Chinese FDI in Europe: 2022 Update", Mercator Institute for China Studies, 2023, P.10.

يبدو مما سبق، إن الاختلافات السياسية بين دول الاتحاد الأوروبي في تبني استجابة مشتركة تجاه مبادرة الحزام والطريق تقوض بشكل متكرر الإمكانيات الواعدة للتعاون. فالعديد من الدول الأوروبية، مثل إيطاليا واليونان، تشارك فعلياً

في المبادرة، بينما تظل دول أخرى مثل فرنسا وألمانيا مشككة تجاه نوايا الصين. ويرجع عدم وجود رد مشترك على مبادرة الحزام والطريق الصينية في الأساس إلى الهشاشة الداخلية للاتحاد الأوروبي.⁽³⁵⁾ وهذا النفوذ المتواضع الذي تتمتع به الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي على الصين، بشكل جماعي وفردى، يزداد ضعفاً بسبب الانقسام في مناهجهم الفردية.⁽³⁶⁾ لقد تعلمت الصين استغلال الانقسامات بين دول الاتحاد الأوروبي، حيث تتعامل معها على أنها لعبة شطرنج. يقول الأكاديمي الصيني بان وي Pan Wei: "الاتحاد الأوروبي ضعيف ومنقسم سياسياً وغير مؤثر عسكرياً. لكن من الناحية الاقتصادية، إنه عملاق، لكننا لم نعد نخشى ذلك لأننا نعلم أن الاتحاد الأوروبي يحتاج إلى الصين أكثر مما تحتاج الصين إليه".⁽³⁷⁾

لا تتوقف مخاوف الأوروبيين تجاه تمدد الصين عند هذا الحد، بل تشمل أيضاً تزايد التغلغل الاقتصادي الصيني في الضفة الجنوبية للمتوسط، خاصة الفضاء المغاربي، الذي تعتبره القوى الأوروبية جزءاً من محميته التقليدية وأنه لا ينبغي لأي قوة منافسة أن تكتسب موطئ قدم ودائم فيه. في حين، ترى الصين أن القرب من هذه الأسواق المتنوعة أمراً ضرورياً لاقتصادها ونجاح مبادرة الحزام والطريق.⁽³⁸⁾

المحور الثالث: تأثير التمدد الصيني الجيواقتصادي على النفوذ الغربي في المتوسط

في النظام الوستفالي، لا يُعبّر عادة بشكل صريح ورسمي عن مجالات النفوذ ولا التفاوض بشأنها بين القوى العظمى. إن الدول لا تعترف صراحة بمناطق النفوذ الخاضعة تحت سيطرتها، إنما وفقاً للمنظور البنائي، هي مناطق تخضع لتوازنات ذات بعد سوسيولوجي تتفاهم عليها القوى الاستعمارية مسبقاً. فضلاً عن أن الاعتراف بها صراحة يقوض البنيات المعيارية التي قامت بصياغتها هذه الدول، مثل مبادئ وستفاليا لاستقلال الدولة، والحصانة من التدخل العسكري، والمساواة في السيادة التي يقوم عليها نظام الأمم المتحدة والنظام العالمي ما بعد الاستعمار.

لكن حقيقة أن مجالات النفوذ غير المعلن عنها لا ينبغي أن تحجب استمرارية العمل بمقتضى الهيمنة العسكرية والسياسية والاقتصادية والتكنولوجية التي أثارت حفيظة الدول المستقلة، لا سيما في فترة التحولات الكبرى في موازين القوى والهيمنة منذ نهاية الحرب الباردة.⁽³⁹⁾ في هذا السياق، تعتبر أوروبا أن دول الفضاء المغاربي جزء من منطقة نفوذها التقليدية، وبالتالي، لا ينبغي لأي قوة منافسة (أو معادية) أن تسعى لاكتساب موطئ قدم عميق ودائم هناك كمنافس للقوى الأوروبية.⁽⁴⁰⁾ حيث ترتبط المنطقة المغاربية وأوروبا برابط جغرافي وإرث تاريخي وعلاقات جيوسياسية طويلة الأمد.⁽⁴¹⁾

بينما تستمر الاقتصاديات الغربية في النضال مع أزمة اقتصادية لا مثيل لها منذ الكساد الكبير، كما هو معروف، عادت الصين إلى نمو قوي في أقل من عام، حيث قادت النمو الاقتصادي العالمي في عام 2010. ترافق هذا النجاح الاقتصادي استراتيجية تدويل قوية، والتي عرفت حصول الشركات الصينية على حصة في السوق العالمية والانخراط في استثمارات مباشرة على مستوى عالمي من ضمنها القارة الإفريقية.⁽⁴²⁾ لقد كان من شأن ذلك أن يدفع المجتمع الأكاديمي إلى مناقشة "النموذج التنموي الصيني" كمنافس للنموذج التنموي الغربي"، وأهمية التعاون بين دول الجنوب.⁽⁴³⁾

من شأن مشاريع الاتصال التي تروج لها مبادرة الحزام والطريق في المنطقة المغاربية أن تعيد ترتيب الفضاء الجيوسياسي ضمن نظام إقليمي وعالمي يتشكل حديثاً. حيث تظهر ترتيبات جديدة تواكب التغيرات الاقتصادية والسياسية التي شكلها دور الصين المتزايد في الشؤون الإقليمية والدولية.⁽⁴⁴⁾

على هذا النحو، أطلقت الصين مبادرات لإعادة تشكيل حوكمة اقتصادية تعكس القدرة الصينية المتزايدة والنفوذ الاقتصادي الذي تنوي بكن استخدامه في السعي لتحقيق أهدافها الدبلوماسية المتعددة، وبعث دور أكبر في النظام الاقتصادي

العالمي. إن الصين قد تجاوزت البنك الدولي وبنوك التنمية الأخرى من خلال الإقراض من جانب واحد في إطار مبادرة الحزام والطريق، وعلى نحو متعدد الأطراف من خلال البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية إلى البلدان النامية لدعم مشاريعها الاستثمارية في البنية التحتية. فعلى عكس الأموال الغربية المقدمة إلى الدول النامية التي ترتبط بشكل أساسي بالخدمات الاجتماعية وتعزيز الديمقراطية، تقوم مبادرة الحزام والطريق والبنك الآسيوي للاستثمار بدور لا يمكن الاستغناء عنه في تطوير البنية التحتية وتحفيز النمو الاقتصادي في العالم النامي من خلال الجمع بين نظام حكم مركزي ونظام اقتصادي منتج، وهو ما يعني في نهاية المطاف، تعزيز نفوذ الصين في تلك المناطق.⁽⁴⁵⁾

على عكس الاتحاد الأوروبي الذي لم يقدم لمناطق نفوذه في المتوسط أي نوع من التكامل الاقتصادي كالذي قدمته ألمانيا إلى المناطق النائية في أوروبا الشرقية. لا تشترك دول شمال إفريقيا وأوروبا الشرقية، مثلاً، في نفس الحساب التاريخي أو الاقتصادي. كما لم تكن نية فرنسا، الفاعل الرئيسي في هذه المسألة، أن تعرض على مستعمراتها السابقة شراكة في التنمية الصناعية. إن افتقار الاتحاد الأوروبي إلى المشاركة الاقتصادية العميقة مع المنطقة المغاربية هو أيضاً نتيجة دفاع فرنسا عن مصالحها في مستعمراتها السابقة. بشكل عام، عزز الاتحاد الأوروبي قوته المعيارية في شمال إفريقيا، لكنه لم يروج أبداً لأي سياسة صناعية كان من الممكن أن تفيد بلدان المنطقة المغاربية ككل. حتى أساليب التنمية والتعاون الموجهة نحو دول المنطقة عرفت فشلاً ذريعاً.⁽⁴⁶⁾ يشير عدم قدرة الاتحاد الأوروبي على التفكير بشكل استراتيجي في شمال إفريقيا ومنطقة المتوسط، على نحو أوسع، إلى تراجع نفوذه، خاصة في نهاية الربع الأول من القرن الحادي والعشرين.⁽⁴⁷⁾ وبدلاً من تعزيز شراكات استراتيجية ذات منفعة متبادلة، تركز الدول الأوروبية بشكل متزايد على مصالحها

قصيرة الأجل. فأوروبا تنظر إلى المنطقة من خلال عدستين فقط: الهجرة ومكافحة الإرهاب.⁽⁴⁸⁾

إن هذا التراجع للقوى التقليدية وعجزها الواضح عن إيجاد طريقة للتعامل مع بلدان شمال إفريقيا سمح بظهور فواعل جديدة مثل الصين، إلى جانب روسيا كفاعل قديم في المنطقة، ومكّن النخب الحاكمة في الدول المغاربية بتنوع سياستها الخارجية مع هذه الفواعل والاستفادة من مصادر عسكرية وتجارية جديدة من أجل تقليل اعتمادها المفرط على أوروبا.⁽⁴⁹⁾ لقد سمح إجماع الاتحاد الأوروبي عن الانخراط في مشاركة سياسية أعمق وأكثر استدامة في المنطقة لقوى مثل تلك المذكورة آنفاً، إلى تقوية تحالفاتها مع الدول المغاربية.⁽⁵⁰⁾

وفما يتعلق بمبادرة الحزام والطريق، من منظور جيوسياسي، تؤثر المبادرة الصينية على الأنماط المكانية والأدوار والمعايير والقيم التي شكلتها الجهات الغربية في الفضاء المغاربي منذ فترة طويلة. وتشمل أفكار حول التنمية والعدالة العالمية التي تستند إلى مفاهيم تروج لها الصين تحت ظل المبادرة، والتي تنسجم مع المصالح الاقتصادية والسياسية لدول المنطقة.⁽⁵¹⁾

من جهة أخرى، ليس للصين تجاه المنطقة المغاربية سياسة محددة، إنما تسعى بكون إلى الاستفادة من الإمكانيات الجغرافية والاقتصادية والجيوسياسية للمنطقة نظراً لقربها من أوروبا وإفريقيا جنوب الصحراء. تدرك بكون أن منطقة المتوسط أصبحت فضاء منافسة لمختلف القوى إلا أنها منطقة الفرص غير المستغلة. بينما يميل الغرب إلى اعتبارها نقطة ساخنة للتحديات الجيوسياسية والأمنية. وفقاً لذلك، يمكن للنموذج الصيني أن يصلح مشاكل المنطقة بمجرد أن تُشرع دول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا في مسار تنموي يجمع بين القيادة الاستبدادية والانفتاح على رأس المال الأجنبي، وهي العملية التي تعتبر فيها المشاركة في إطار مبادرة الحزام والطريق علامة بارزة.⁽⁵²⁾ إن جاذبية النموذج التنموي الذي تقوم عليه مبادرة الحزام والطريق

لا يشترط تغيير أنظمة الحكم أو تغيير القيم السائدة وفقاً للنمط الغربي، فهو نموذج يتسق مع طبيعة أنظمة الدول المغاربية، التي ترى التعاون مع الصين وسيلة لمقاومة الضغط الغربي فيما يتعلق بإصلاحات الحوكمة والمساءلة في مجال حقوق الإنسان مقابل التنمية والاستثمار.⁽⁵³⁾

وعليه، إن تعارض الصين مع بعض المعايير والمؤسسات والقيم العالمية السائدة قد يفتح آفاقاً جديدة للتنافس، ويقدم بدائل للجهات الفاعلة الإقليمية في الشرق الأوسط وشمال إفريقيا. إذا كانت بكين قادرة على وضع معايير ومؤسسات بديلة، فقد تكون بعض الدول المغاربية منفتحة على إعادة تشكيل بعض اتفاقياتهم المشتركة، وتجديد سلوكياتهم وفقاً للمعايير الجديدة بعيداً عن معايير النظام الليبرالي الغربي. بعبارة أخرى، قد تصبح الصين قوة معيارية غير مباشرة، ليس من خلال الترويج الفعال لنموذجها السياسي أو الاقتصادي فحسب، ولكن من خلال تقديم مثال، وفتح المجال أمام الجهات الفاعلة الدولية والقوى الصاعدة الأخرى لتقليد السلوك الصيني، مما يمكن من تحدي قيم النظام العالمي السائدة.⁽⁵⁴⁾

خاتمة:

توصلت الدراسة إلى نتيجة مفادها، إن التطور السريع الذي عرفته الصين وتأثيرها في أسواق الدول النامية والمنطقة المتوسطية تحديداً وما صاحبها من علاقات دبلوماسية ودية وشرائط استراتيجية وكسب الدعم في المنتديات الدولية لطموحات الصين وسمعتها العالمية، يمثل تغيير عميق في ميزان القوى الدولي والإقليمي في منطقة غرب المتوسط. حيث تشكل الغالبية العظمى من الدول النامية العمود الفقري لهيمنة وسياسة القوة، ويعني نمو هذه الدول أنه لم يعد من الممكن بالنسبة للقوى الكبرى فرض مصالحها وهيمنتها عليها، وتقسمها إلى مناطق نفوذ كما فعلوا في الماضي.

ورغم أن المنطقة المتوسطية تقع خارج نفوذ الصين المباشر، إلا أن ما يهم بكين في هذه المنطقة هو الوصول السريع إلى السوق الأوروبية والإفريقية والاستحواذ على

الموائى الاستراتيجية باستخدام أدواتها الاقتصادية ومبادرة الحزام والطريق. وعليه، فإن تمدد الصين في منطقة غرب المتوسط عبر مبادرة الحزام والطريق من شأنه أن يتقاطع مع مصالح القوى التقليدية الحاضرة في المنطقة ويفرض تحديات جيوسياسية في ميزان القوة الإقليمي ويثير مخاوف الدول الغربية من الحضور الصيني خاصة سيطرتها على البنى التحتية كالموائى، الذي فتح باب استقطاب دول منطقة المتوسط من الضفتين الشمالية والجنوبية نحو هذه المشاريع.

الهوامش والمراجع:

- (1)- Bogdan Goralczyk, "China's interests in central and Eastern Europe: enter the dragon", *European View*, 16, (2017), P.159
- (2)- Ian Anthony (eds), *China-EU connectivity in an era of geopolitical competition*, Sweden: Stockholm international peace research institute, 2021, P.29.
- (3)- Zhiqiang Zou, Ahmet Faruk Isik, "China's Seaport Investment in the Mediterranean Region and EU's Interrogative Approach", *Journal of Balkan and Near Eastern Studies*, 01, 25, 2023, PP.01-02.
- (4)- Alice Ekman, "China in the Mediterranean: An Emerging Presence", *Center for Asian studies*, 2018, PP.14-15.
- (5)- Cecilia Attanasio Ghezzi, Renzo Cavalieri, "Is the Mediterranean Sea Still the Mare Nostrum? The Belt and Road Initiative and Chinese Investments in the Region", in: *States, Actors and Geopolitical Drivers in the Mediterranean Perspectives on the New Centrality in a Changing Region*, Switzerland: Springer, 2021, P.183.
- (6)- Ian Anthony (eds), *op.cit*, P.30.
- (7)- *Ibid*, P.31.
- (8)- Sahibzada Muhammad Usman, "A Debate at the beginning of Belt and Road Initiative (BRI): Impact on Shaping Responses of European Nations", *Journal of European studies*, 38, 01, (2022), P.90.
- (9)- Weidong Wang, Simona Picciau, *op.cit*, P.25.
- (10)- Milan Babic, Adam D. Dixon, "Is the China Effect Real? Ideational Change and the Political Contestation of Chinese State-Led Investment in Europe", *The Chinese Journal of international politics*, 15, 02, (2022), P.115.
- (11)- *Ibid*, PP.115-116.
- (12)- Roger Cliff, "China's strategy and policy toward Europe today", in: *China, Europe, and the Pandemic Recession: Beijing's Investments and Transatlantic Security*, Strategic Studies Institute, US, 2022, P.43.
- (13)- Jan Drahekoupil, *Chinese investment in Europe: corporate strategies and labour relations*, ETUI aisbl, Brussels, 2017, P.08.
- (14)- Roger Cliff, *op.cit*, P.32.
- (15)- Said Belguidoum, Farida Souiah, "les nouvelles routes de la soie en Méditerranée", *Confluences Méditerranée*, 109, 02, (2019), P.10.



- (16)- Adel Abdel Ghafar, *China and North Africa: Between economics, politics, and security*, London: Bloomsbury, 2022, P.199.
- (17)- Ibid, P.01.
- (18)- Milan Babic, Adam D. Dixon, *op.cit*, PP.115-116.
- (19)- Ian Anthony (eds), *op.cit*, P.01.
- (20)- Svante E. Cornell, Niklas Swanstrom, *Compatible Interests ?The EU and China's Belt and Road Initiative*, Stockholm: Swedish Institute for European Policy Studies, 2020, P.63.
- (21)- Jing Men, "The EU-China diplomacy and the belt and road initiative", in: *The European Union and China's Belt and Road: Impact, Engagement and Competition*, New York: Routledge, 2022, P.37.
- (22)- Milan Babic, Adam D. Dixon, *op.cit*, P.115-116.
- (23)- Loc.cit.
- (24)- François Godement & Abigaël Vasselier, *China at the gates: A Power Audit of EU-China Relations*, London: European Council on Foreign Relations, 2017, P.17.
- (25)- Milan Babic, Adam D. Dixon, *op.cit*, PP.117-118.
- (26)- Matthias Hackler, "Rapprochement amid readjustment: how China sees issues and trends in its changing relationship with the EU", *Asia Europe Journal*, (2020), P.253.
- (27)- Jing Men, *op.cit*, P.33.
- (28)- Ibid, P.34.
- (29)- Loc.cit.
- (30)- محمد مصطفى بن الحاج، "موقف الاتحاد الأوروبي من مبادرة الحزام والطريق الصينية: الفرص والتحديات"، *المستقبل العربي*، 44، ع 509، (2021)، ص 124.
- (31)- Jing Men, *op.cit*, P.35.
- (32)- François Godement & Abigaël Vasselier, *op.cit*, P.39.
- (33)- Jing Men, *op.cit*, P.34.
- (34)- Claude Zanardi, "Europe and the belt & road initiative (BRI): Infrastructure and connectivity", In: *Europe in an Era of Growing Sino-American Competition: Coping with an unstable triangle*, New York: Routledge, 2021, P.162.
- (35)- Giulia Di Donato, "China's approach to the belt and road initiative and Europe's response", *Italian Institute for international political studies* 06 May 2020, (accessed on 01/01/2025) <https://www.ispionline.it/en/publication/chinas-approach-belt-and-road-initiative-and-europes-response25980>
- (36)- John Fox, François Godement, *A Power Audit of EU-China Relations*, London: European Council on foreign relations, 2009, P.01.
- (37)- Ibid, P.03.
- (38)- Mordechai Chaziza, *The New Silk Road Grand Strategy and the Maghreb: China and North Africa*, New York: Routledge, 2023, PP.109-110
- (39)- Chas W. Freeman Jr, "About Spheres of Influence", in: Paul Webster Hare (eds), *The Palgrave Handbook of Diplomatic Reform and Innovation*, Switzerland: Palgrave Macmillan, 2023, P.464.
- (40)- Mordechai Chaziza, *op.cit*, PP.109-110.
- (41)- Ibid, P.98.

- (42)- Mukesh Shankar Bharti, "The Sustainable Development and Economic Impact of China's Belt and Road Initiative in Ethiopia", *East Asia*, 40, (2023), P.180.
- (43)- Richard Asante, "China and Africa Model of South-South Cooperation?", *China Quarterly of International Strategic Studies*, 04, 02, (2018), PP.263-264.
- (44)- Cliff Mboya, "China's Belt and Road Initiative in the East African Community", *Policy Brief*, 2023, P.07.
- (45)- Kevin G. Cai, "China's Initiatives: A Bypassing Strategy for the Reform of Global Economic Governance", *Chinese Political Science Review*, 2023, P.14.
- (46)- Francis Ghilès, "Escalating rivalry between Algeria and Morocco closes the Maghreb-Europe pipeline", *CIDOB notes internacionales*, 2021, P.04.
- (47)- Jordi Quero, "China's Impact on the Middle East and North Africa's Regional Order: Unfolding Regional Effects of Challenging the Global Order", *Contemporary Arab Affairs*, 13, 01, (2020), PP.88-89.
- (48)- Chris Raggett, Adam Harrison, "Strengthening European autonomy across MENA", *European Council on Foreign Relations*, 2019, https://ecfr.eu/special/mapping_eu_leverage_mena (accessed on 01/01/2025)
- (49)- Francis Ghilès, *op.cit*, P.04.
- (50)- Chris Raggett, Adam Harrison, *op.cit*.
- (51)- Cliff Mboya, *op.cit*, P.07.
- (52)- Mordechai Chaziza, *op.cit*, P.31.
- (53)- Camille Lons (eds), "China's great game in the Middle East", *European Council on Foreign Relations*, 2019, P.08.
- (54)- Jordi Quero, *op.cit*, P.101.

