

# ALGERIA'S CHANCES OF DEVELOPMENT UNDER CHINA'S "BELT AND ROAD" INITIATIVE

Fatiha Mokhtari<sup>1</sup>, Abdellatif Habi<sup>2</sup>, Hicham Benazza<sup>3</sup>.

<sup>1</sup>Human Rights and Freedoms Research Informant, University Abou Bekr Belkaid of TLEMCEN (Algeria).

<sup>2</sup>Professor Lecturer A, Research Laboratory on Public Governance and Social Economics, University Abou Bekr Belkaid of TLEMCEN (Algeria).

<sup>3</sup>Research Laboratory on Public Governance and Social Economics, University Abou Bekr Belkaid of TLEMCEN (Algeria).

The Author's E-mail: [fatiha.mokhtari@univ-tlemcen.dz](mailto:fatiha.mokhtari@univ-tlemcen.dz)<sup>1</sup>, [Abdellatif.habi@univ-tlemcen.dz](mailto:Abdellatif.habi@univ-tlemcen.dz)<sup>2</sup>, [hicham.benazza@univ-tlemcen.dz](mailto:hicham.benazza@univ-tlemcen.dz)<sup>3</sup>

Received: 08/2023

Published: 03/2024

## Abstract

The distinguished historical relations between Algeria and China have contributed to building solid diplomatic relations between the two countries, and China's foreign policy based on mutual benefit made China the first exporting country and the main economic partner for Algeria within investment contracts amounting to 22.20 billion \$ during the period 2005 to 2016. With the aim of promoting economic relations, Algeria joined in 2018, the Belt and Road Initiative, which was adopted by China in 2013 to integrate its economy into the international economy in various continents, including the African continent, in order to achieve sustainable development. Algeria is looking for investments to gain technology and find an alternative to the oil economy, which is what it found in the Chinese partner. From this point of view, we try, through this intervention, to shed light on Algeria's chances of development as the gateway to Africa under the Chinese initiative.

**Keywords:** The Belt and Road Initiative, International Economy, Mutual Profit, Sustainable Development, Algeria, China.

حظوظ الجزائر من التنمية في ظل مبادرة الصين "الحزام والطريق"

د. مختاري فتيحة<sup>1</sup>، د. حابي عبداللطيف<sup>2</sup>، د. بن عزة هشام<sup>3</sup>

<sup>1</sup>مخبر بحث حقوق الإنسان و الحريات، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان (الجزائر).

<sup>2</sup>أستاذ محاضر-أ-، مخبر بحث الحوكمة العمومية والاقتصاد الاجتماعي، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان (الجزائر).

<sup>3</sup>مخبر بحث الحوكمة العمومية والاقتصاد الاجتماعي، جامعة أبي بكر بلقايد تلمسان (الجزائر).

## المخلص:

ساهمت العلاقات التاريخية المتميزة التي تربط الجزائر بالصين في بناء علاقات دبلوماسية متينة بين البلدين، كما أن السياسة الخارجية للصين القائمة على أساس المنفعة المتبادلة جعل من الصين البلد المصدر الأول، والشريك الاقتصادي الأساسي للجزائر ضمن عقود استثمارية تصل إلى 20,22 مليار دولار، خلال سنة 2005 إلى غاية سنة 2016. وبهدف ترقية العلاقات الاقتصادية انضمت الجزائر سنة 2018 إلى مبادرة الحزام والطريق التي اعتمدها الصين سنة 2013 لدمج اقتصادها بالاقتصاد الدولي في مختلف القارات منها القارة الأفريقية تحقيقاً للتنمية المستدامة. فالجزائر تبحث على استثمارات لكسب التكنولوجيا وإيجاد بديل لاقتصاد النفط وهو ما وجدته في الشريك الصيني. من هذا المنطلق نحاول من خلال هذه المداخلة تسليط الضوء على حظوظ الجزائر من التنمية باعتبارها بوابة إفريقيا في ظل المبادرة الصينية.

**الكلمات المفتاحية:** مبادرة الحزام والطريق، الاقتصاد الدولي، المنفعة المتبادلة، التنمية المستدامة، الجزائر، الصين.

## مقدمة:

تسعى الصين الى الحصول على أسواق جديدة في إفريقيا نتيجة لما تزخر به هذه الاخيرة من الموارد الأولية ومصادر الطاقة التي يحتاجها الاقتصاد الصيني. وتعتبر الجزائر واجهة إفريقيا وتربطها علاقات جيدة مع الدول الإفريقية، وهو ما تحتاجه الصين من أجل اقتحام الأسواق الإفريقية.

وظلت الصين الحليف التقليدي للجزائر بالنظر للعلاقات الدبلوماسية المتينة التي تربط البلدين، وهو ما ساهم في تطور العلاقات الاقتصادية، وأصبحت الصين مع بداية سنة 2016 البلد المصدر الأول للجزائر بحسب البيانات الصادرة عن وزارة التجارة الصينية حيث أن حجم التجارة بين الصين والدول العربية وصل إلى 266,4 مليار دولار أمريكي في عام 2019، بزيادة بنسبة 09% على أساس سنوي. كما أن عدد العقود المبرمة بين الجزائر والصين بلغ 29 عقدا بقيمة تصل الى 20,22 مليار دولار، خلال سنة 2005 الى غاية سنة 2016.

ورغبة في الارتقاء بالعلاقات الثنائية بين البلدين إلى مستوى العلاقات الدولية تم التوقيع على إتفاقية تعاون بين البلدين سنة 2016 لتشمل الاستثمار في مجال النفط والغاز تقدر نحو 06.02 مليار دولار . ويرى خبراء الإقتصاد أن العوامل الأساسية التي ساهمت في النمو الاقتصادي المتسارع للعلاقات الاقتصادية بين البلدين تتمثل في الاستثمارات الخارجية المباشرة للصين في الجزائر، البنية التحتية التي شيدها الصين على الأراضي الجزائرية، كما أن عامل اليد العاملة الصينية كان له الدور الفعال في تسريع التنمية الاقتصادية للبلدين. ووفقا لتقرير وزارة المالية لسنة 2020، فإن حجم المبادلات بين البلدين بلغ 22.72 مليار دولار وهو ما جعل من الصين الشريك الأساسي للجزائر، وأوضحت حصيلة وزارة التجارة في نفس الفترة ان الصين تعتبر أول ممول للجزائر بنسبة تقدر بـ 17%، وهو ما يعادل 09 مليارات دولار.

وتأييدا لمشروع الصين الضخم الممثل في طريق الحزام والطريق تم التوقيع على مذكرة التفاهم بن الجزائر والصين سنة 2018 ببيكين لتضم مشروعين ضخمين وهما ميناء الحمداية المركزي في شرشال بغرب العاصمة الذي يهدف إلى فك العزلة على الدول الإفريقية الحبيسة، ومشروع مجمع الفوسفات والغاز الطبيعي بتيسة في أقصى شرق الجزائر والذي من المتوقع أن يحقق استثمارات تقدر بستة مليارات دولار مما يحقق التنمية في الجزائر بعيدا عن قطاع المحروقات.

من هذا المنطلق تكمن أهمية هذه الورقة العلمية في التعريف بالمبادرة أولا، ثم التعرف على المقومات الأساسية التي تقوم عليها، والتعرف على فرص التنمية التي تطرحها المبادرة بالنسبة للجزائر وكيفية الاستفادة منها. كما تتمثل أهمية هذه الورقة العلمية في تبيان التحديات التي تواجه تنفيذ المشاريع المدرجة ضمن المبادرة والبحث عن الحلول الممكنة خاصة وان المبادرة تحتاج الى استراتيجيات بعيدة المدى. وبناء على ما سبق يمكن طرح الاشكالية التالية:

### ما هي ظروف الجزائر من التنمية في ظل مبادرة الحزام والطريق؟

وللإجابة على الاشكالية المطروحة اعتمدنا على المنهج الوصفي التحليلي من أجل وصف مقومات المبادرة الصينية وتحليل مضمونها، وتحليل المعطيات والأرقام الصادرة عن المؤسسات المالية الدولية. كما اعتمدنا على المنهج المقارن من أجل مقارنة مختلف التحديات التي تواجه الدول الإفريقية والجزائر خلال المرحلة الأولى من بداية تنفيذ المبادرة. كما أن المنهج التاريخي كان ضروريا لتبيان مراحل تطور العلاقات الدبلوماسية بين الصين والجزائر بالنظر الى أهميتها في تطوير العلاقات الاقتصادية بين الصين والجزائر. وبناء على ما سبق تم تقسيم هذه الورقة البحثية الى مبحثين:

#### المبحث الأول: مقومات مبادرة الحزام والطريق

#### المبحث الثاني: مدى استفادة الجزائر من مبادرة الحزام والطريق.

#### المبحث الأول: مقومات مبادرة الحزام والطريق

في سنة 2013 أطلق الرئيس الصيني "شي جين بينغ" مبادرة اقتصادية أطلق عليها اسم البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير للقرن الواحد والعشرين، والذي وصف آنذاك بمشروع القرن. إن مبادرة الحزام والطريق عبارة عن حزام أرضي يربط الصين بقارة آسيا وأوروبا وطريق بحري يسمح لها بالوصول الى القارة الإفريقية عبر بحر الصين والمحيط الهادي. بهدف تحقيق التنمية المستدامة على المدى البعيد.

وتقوم المبادرة على مجموعة من المقومات التي تجعلها ترقى الى مستوى الاستراتيجية الاقتصادية العالمية من خلال مضمونها وهو موضوع المطلب الأول، كما تقوم المبادرة على مجموعة من الأبعاد الإستراتيجية وهو ما سنتعرض له في المطلب الثاني.

### المطلب الأول: مضمون مبادرة الحزام والطريق

قبل التطرق إلى مضمون المبادرة يحدر بنا التعرف على دور العلاقات التاريخية التي تربط الجزائر بالصين في ترقية العلاقات الاقتصادية بين البلدين.

ذلك ان المرجعية التاريخية للعلاقات بين الجزائر والصين لعبت دورا مهما في انضمام الجزائر إلى المبادرة سنة 2018 ، و هو ما سنتطرق له في الفرع الاول، ثم ان الصين رسمت خطة ومسارا يمر به الحزام الإقتصادي وهو موضوع الفرع الثاني من هذا المطلب.

### الفرع الأول: دور العلاقات التاريخية في ترقية الاقتصاد بين الجزائر والصين

بدأت العلاقات التاريخية بين الجزائر والصين من خلال اللقاء التاريخي بين الزعيم الصيني "تشون لاي" ووفد جبهة التحرير الوطني خلال مؤتمر "باندونغ" في أبريل سنة 1955، وما زاد من متانة العلاقات بين الدولتين هو اعتراف الصين بالحكومة الجزائرية المؤقتة آنذاك في 22 سبتمبر 1958 بعد ثلاث أيام فقط من الإعلان عن ميلادها. كما أن الجزائر كانت ضمن الوفد الذي دافع عن استرجاع الصين لمقعدها في هيئة الأمم المتحدة سنة 1971. كما أن الجزائر والصين تنتهجان سياسة خارجية تقوم على نفس المبادئ التي أسست لها هيئة الأمم المتحدة لاسيما مبدأ احترام سيادة الدول، وعدم التدخل في الشؤون الداخلية للدول.

كما أن الجزائر والصين تتفاسمان نفس الرؤى بخصوص القضايا الدولية والجهوية من أجل تحقيق السلم والأمن الدوليين بعيدا عن فكرة الهيمنة في العلاقات الدولية وتحقيقا للتنمية المستدامة<sup>1</sup>.

### الفرع الثاني: مسار مبادرة الحزام والطريق

المبادرة هي عبارة عن شبكة مواصلات معقدة من الجسور والطرق والسكك الحديدية والطائرات والبواخر، كما تتضمن المبادرة بناء الموانئ والمطارات وإنشاء مناطق تجارية حرة. كما تشمل المبادرة شبكات من أنابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية وشبكات الإنترنت والبنى التحتية<sup>2</sup>. أما الطرق الرئيسية للمبادرة، فمن المنتظر أن تشمل على خمس طرق رئيسية، ثلاثة (03) منها برية، وإثنان (02) بحريان.

### أولاً: المشاريع التي تتضمنها المبادرة

تضم المبادرة نحو ألفين وستة مائة وواحد وثلاثون (2631) مشروعاً بقيمة 3.7 ترليون دولار، وتم التعاقد مع 2600 شركة ومؤسسة دولية، وتمثل الشركات الغير الصينية حوالي 55 بالمائة. وتم التوقيع على مجموعة من مذكرات التعاون المشترك مع مائة وستة وعشرون (126) دولة، كما تم التوقيع على مجموعة من مذكرات التعاون مع المنظمات الدولية والتي بلغ عددها تسعة وعشرون (29) منظمة دولية. ويبلغ حجم الإستثمارات التجارية بين الصين والدول المنضمة للمبادرة أكثر من ستة (06) ترليون دولار وهو ما يعكس حجم المبادرة<sup>3</sup>.

تمر المبادرة بأكثر من مائة (100) دولة، ومن المنتظر أن تشمل 63 بالمائة من سكان العالم و29 من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، وربع مبيعات العالم من السلع والخدمات<sup>4</sup>.

### ثانياً: الطرق الرئيسية لمبادرة الحزام والطريق

<sup>1</sup> مروان سوداح، في صلالة العلاقات الجزائرية الصينية، مقال منشور على الموقع الإلكتروني لمنندى التعاون الصيني العربي: <http://www.chinaarabcf.org> تاريخ الزيارة: 25 ماي 2021.

<sup>2</sup> لمياء مخلوفي، إستراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا، مجلة مدارات سياسية، مجلة دورية دولية أكاديمية محكمة، مركز المدار المعرفي للأبحاث والدراسات، الجزائر، ديسمبر 2017، المجلد: 01، العدد: 03، ص 177. الرابط الإلكتروني: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article> تاريخ الزيارة: 06 جوان 2021.

<sup>3</sup> خالد عبد الله السقطي، مبادرة الحزام والطريق بين الفرص والتحديات، الأكاديمية العربية للتكنولوجيات والنقل البحري، الإسكندرية، ص 10. مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <https://www.unescwa.org>، تاريخ الزيارة: 24 ماي 2021.

<sup>4</sup> لمياء مخلوفي، المرجع السابق، ص 178.

تستند المبادرة الى احياء طريقين قديمين في الصين كانا يربطان الصين إقتصاديا بالدول الأخرى وذلك قبل ثلاثة آلاف سنة. الطريق الأول وهو طريق الحرير (الحزام) وهو طريق بحري، والطريق الثاني هو طريق بري يربط الصين بالعالم ويتم من خلاله تبادل السلع والمنتجات كالحريير والعمور والتوابل والعاج، والأحجار الكريمة، فضلا عن تبادل الثقافات والعلوم بين الصين والدول الأخرى<sup>5</sup>.

وتتضمن المبادرة ثلاثة خطوط برية وخطين بحريين، بالإضافة الى خطوط أنابيب الطاقة.

**أولا: الطريق البري:** ويتكون من ثلاث خطوط رئيسية وهي:

- الخط الأول: يربط الصين بأوروبا ويمر بسيبيريا جنوب روسيا ويصل إلى بحر البلطيق
- الخط الثاني: ينطلق من الصين عبر آسيا الوسطى ويمر بإيران وضبه الجزيرة العربية، وصولا الى أوروبا.
- الخط الثالث: يبدأ من جنوب الصين ويصل إلى الهند.

**ثانيا: الطريق البحري:** يتكون من خطين أساسيين

- الخط الأول: ينطلق من بحر الصين ويصل الى المحيط الهندي، مرورا ببحر العرب والبحر الأحمر ووصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط.

- الخط الثاني: يربط هذا الطريق الموانئ الساحلية للصين بجنوب المحيط الهادي<sup>6</sup>.

كما تم إضافة طريقاً آخر سنة 2018 وهو الطريق القطبي وتم النص عليه في الكتاب الأبيض الصادر عن مكتب الإعلام التابع لمجلس الدولة الصيني، واعتبرته الصين فرصة لتنمية القطب الشمالي وتسهيلا للمواصلات والتبادلات التجارية وتنمية المنطقة، سيعمل هذا الطريق على تقليص مدة الشحن من 48 يوما الى 20 يوما فقط من الصين الى أوروبا.

**ثالثا: الطرق الجوية**

في سنة 2015 تم الاعلان عن الاستراتيجية الجوية لتسهيل نقل الخدمات، وتم ربط ستة وعشرون (26) منطقة محلية في الصين وهو ما يمثل نسبة 84 بالمائة من العدد الإجمالي للخطوط الجوية المقترحة باتجاه ثلاثة وأربعين (43) دولة على طول الحزام، مع افتتاح 240 خطا جويا في سنة 2016. كما تم تحديد المشاريع التي تخص المطارات الجديدة للدول المشاركة في المبادرة<sup>7</sup>.

ويتم تنفيذ المبادرة على ثلاث مراحل أساسية وهي مرحلة التعبئة، مرحلة التنفيذ، ثم مرحلة التقييم، كما يلي:

- المرحلة الأولى: (2013-2016) وهي مرحلة التعبئة الإستراتيجية
- المرحلة الثانية: (2016-2019) وهي مرحلة التنفيذ الإستراتيجي
- المرحلة الثالثة: (2019-2049) وهي مرحلة التقييم الإستراتيجي<sup>8</sup>.

**رابعا: خطوط أنابيب النفط والغاز**

تضمنت المبادرة إنشاء شبكة لنقل النفط باعتبار أن الصين تعتمد على استيراد النفط لتطوير الصناعة بنسبة 80 بالمائة، ومن بين الخطوط المهمة خطوط أنابيب تربط الصين بعدة دول منها: روسيا، كازخستان، ميانمار، باكستان.

أما خطوط الغاز فتمتد لتشمل شرق وغرب الصين، وكذلك كلا من روسيا، تركمانستان، آسيا الوسطى<sup>9</sup>. والملاحظ ان المسار الذي وضعته الصين للمبادرة يتميز بمراحل متسلسلة، كما أن تنفيذ المشاريع المبرمجة يتم ضمن جدول زمني محكم وهو ما جعل المبادرة تقوم على ابعاد استراتيجية سنتعرض لها بالتفصيل في المطلب الثاني من هذا المبحث.

**المطلب الثاني: الأبعاد الإستراتيجية لمبادرة الحزام والطرق**

<sup>5</sup> عدنان خلف حميد، هند زياد نافع، مبادرة الحزام والطرق: الأهداف والتحديات، المجلات الأكاديمية العلمية، مجلة تكريت للعلوم السياسية، العراق، 2020، العدد: 19، ص 179.

<sup>6</sup> عدنان خلف حميد، هند زياد نافع، المرجع السابق، ص 172

<sup>7</sup> تقرير بعنوان: تقييم حضور الصين المتنامي في شمال إفريقيا، منشورات مركز بركنجز، الدوحة، الموقع الإلكتروني: <https://www.brookings.edu>، تاريخ الزيارة: 18 جوان 2021.

<sup>8</sup> عدنان خلف حميد، هند زياد نافع، المرجع السابق، ص 172.

<sup>9</sup> عدنان خلف حميد، هند زياد نافع، نفس المرجع، ص 172

تقوم المبادرة على أبعاد استراتيجية تجعل منها مشروع القرن وهو ما صرّح به الرئيس الصيني في عدة مناسبات، وهو ما يجعلها تتميز بعدة مميزات سننتظر لها في الفرع الأول، وبالنظر لأهمية الدول الإفريقية والعربية ضمن المبادرة سنحاول تبيان ذلك في الفرع الثاني من هذا المطلب.

### الفرع الأول: مميزات مبادرة الحزام والطريق

تتميز مبادرة الحزام والطريق بمجموعة من العناصر التي تجعلها ترقى بها إلى مستوى إستراتيجية دولية، ومن هذه المميزات:

#### أولاً: الربط بين التجارة والتنمية

من المميزات التي تميز المبادرة الصينية انها تعمل على الربط بين التجارة وتحقيق التنمية المستدامة في الدول المنضمة الى المبادرة كونها تعتمد على تنسيق السياسات بين الدول التي يمر بها الطريق الإقتصادي.

كما أن المبادرة ستعمل على الربط بين المرافق الخدمائية كالبنوك مثلاً في كل الدول وتزيج بذلك العوائق وتدعم التكامل المالي والتبادلات بين مختلف المتعاملين، هذا من جهة، ومن جهة أخرى فإن المبادرة ستعمل على سدّ فجوات التمويل التي تواجه معظم المشاريع الضخمة وهو ما يحقق التنمية المستدامة، خاصة وأن حجم الاستثمارات في البنية التحتية في الدول النامية يتطلب توفير تريليون دولار.

ومن العوامل التي تعمل على تحقيق التنمية المستدامة من خلال تحقيق الإقتصاد الأخضر والحفاظ على البيئة السليمة فالدول لا تحتاج فقط إلى الجانب المادي من التنمية ولكنها بحاجة الى مستقبل نظيف وصديق للبيئة<sup>10</sup>.

وفي هذا الإطار فإن هيئة الأمم المتحدة مستعدة لتقديم الدعم والتنسيق بين مبادرة الحزام والطريق وأهداف التنمية المستدامة من خلال دعم الدول الأعضاء في مجال الحوكمة وبناء القدرات عن طريق دمج مشاريع المبادرة في إقتصادياتها<sup>11</sup>.

#### ثانياً: وجود مؤسسات داعمة للمبادرة

قامت الصين بتخصيص مائة وستة وعشرون (126) مليار دولاراً من أجل تنفيذ المشاريع المدرجة ضمن مبادرة الحزام والطريق.

وتقوم الخطة الصينية على ان تقوم كل دولة بتمويل مشاريع البنية التحتية التي تخصها بنفسها، على أن تقدم لها قروضا من طرف بنوك تم إنشائها لهذا الغرض، وتم اقتراح بنكين وهما: البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، و صندوق طريق الحرير.

#### أ: البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية

أعلنت الصين سنة 2015 عن مشاريع البنية التحتية لتطبيق مبادرة الحزام والطريق والتي بلغت تكلفتها أكثر من مائة وستون (160) مليار دولار أمريكي. ويبلغ رأس المال المصرح به للبنك المقترح 100 دولار مليار، 75٪ منها سيأتي من آسيا وأوقيانوسيا، وتعد الصين المساهم الرئيسي حيث يملك الطرف الصيني نسبة 26.63٪ من حقوق التصويت. انضمت الجزائر الى البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية في 04 يناير من سنة 2019. وتتمثل الأهداف الأساسية للبنك الآسيوي في تقديم التمويل وتلبية إحتياجات البنية التحتية عبر قارة آسيا، كما يعمل البنك على تعزيز التنمية الإقتصادية وكذلك تشجيع التكامل الإقليمي<sup>12</sup>.

ويرى بعض المحللين ان مسألة الديون تمثل فخاً للدول التي تقوم بالاقتراض وذلك عندما تعجز هذه الدول في سداد الديون وتبقى في تبعية إقتصادية للصين، وبالتالي تكون ملزمة بتقديم البديل وهو ما يخدم الإقتصاد الصيني<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> مقال بعنوان: مبادرة "طريق الحرير الجديد" بوسعها فتح فرص هائلة للعالم، منشور على الموقع الإلكتروني للأمم المتحدة:

<https://www.un.org/>، تاريخ الزيارة: 09 جوان 2021.

<sup>11</sup> تقرير اللجنة الإقتصادية والإجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، الدورة الاستثنائية، السادسة، عمان 21 و22 ديسمبر 2019، ص16، رقم الوثيقة:

[E/ESCWA/C.5/102 9/CRP.2](https://www.un.org/).

<sup>12</sup> مقال بعنوان: حزام واحد، طريق واحد، منشور على الموقع الإلكتروني: <https://ar.wikipedia.org/>، تاريخ الزيارة: 07 جوان 2021.

<sup>13</sup> مقال بعنوان الحزام والطريق... بين رؤيتي فخ الديون ومشروع الازدهار، جريدة الشرق الأوسط، الموقع الإلكتروني: <https://aawsat.com/>

تاريخ الزيارة: 08 جوان 2021.

وبالنظر إلى جائحة كورونا التي اجتاحت العالم، انصب اهتمام الصين على مكافحة الوباء ومعظم المشاريع تم تعطيلها في الدول، مما دفع بعض الدول الى التفاوض بهدف تأجيل دفع الديون المستحقة، وتعد قارة إفريقيا مدينة للصين بنحو مائة وخمسة وأربعون (145) مليار دولار<sup>14</sup>.

#### ب: صندوق طريق الحرير

تم استحداث صندوق الحرير سنة 2014 باستثمار قدره أربعون (40) مليار دولار أمريكي وهو صندوق منفصل عن البنك الآسيوي كما ان الهدف من الصندوق هو الاستثمار في الأعمال التجارية وليس تقديم القروض لتنفيذ المشاريع. من مهام الصندوق تقديم الدعم التمويلي لبناء البنية التحتية وتنمية الموارد والعمل على التعاون في مختلف المشاريع المدرجة ضمن مبادرة الحزام والطريق.

ما يميز هذا الصندوق أنه يقدم دورا مكمل للبنوك الأخرى ويعمل ضمن معايير النظام الإقتصادي والمالي الدولي العالمي. كما أن الصندوق سيعمل على استحداث فرصا للتنمية للدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، وهو يحتمل مشاركة المستثمرين من داخل آسيا وخارجها<sup>15</sup>.

وبلغت استثمارات الصين في الصندوق نحو 2.95 مليار دولار في ثلاثة وأربعين (43) دولة على طول منطقة الحزام والطريق في سنة 2017، أي ما يعادل 14.4 في المائة من إجمالي الاستثمارات الخارجية. كما بلغت قروض البنك الإئتماني المتعدد الأطراف أكثر من إثنين (02) مليار دولار، كما بلغ حجم المبادلات التجارية بين الصين والدول الواقعة على طول الحزام الإقتصادي ما يقارب تسعة مائة وثلاثة عشر (913) مليار دولار خلال سنة 2016، وهو ما يفوق إجمالي التجارة الصينية وهو رقم يعكس إهتمام الصين بالمبادرة<sup>16</sup>.

#### ثالثا: قابلية الاستراتيجية للتكيف مع تغير الظروف

تتميز المبادرة بأنها قابلة للتكيف وفق تغير الظروف، فهي تتجاوز بذلك البنية التحتية التقليدية وهو جانب إيجابي في المبادرة، إلا أن الجانب الأمريكي متخوف من هذه الميزة وهو ما أشار اليه التقرير الصادر عن مجلس العلاقات الخارجية الأمريكية الصادر في 24 مارس من سنة 2021.

وأشار التقرير أن الجهود التي تبذلها الولايات المتحدة الأمريكية لتقوية البنية التحتية والتجارة والإتصال في جميع أنحاء آسيا غير كافية لمواجهة المبادرة الصينية. وتتميز المبادرة انها قابلة للتكيف مع مختلف الظروف في عدة مجالات كالصحة (مثل ما حدث بسبب وباء كورونا).

ومن بين الأمثلة الحديثة على التكيف مع وباء كورونا هو ما قامت به الصين من إجتهدات علمية في إطار بناء طريق الحرير الصحي، حين أقدمت على وضع خطة ديناميكية لتخفيف الصدمة على دول الشرق الأوسط عن طريق جسر جوي ينقل المعدات الخاصة بالوقاية من الفيروس. ويرى المختصون في الشؤون الآسيوية ان الصين لم تتعزل عن نفسها وإنما قامت بتقديم المساعدة للآخرين<sup>17</sup>.

#### رابعاً: البعد الجغرافي الغير محدود للمبادرة

تتميز المبادرة الصينية بأنها غير مقيدة ببعد جغرافي وهي قابلة للتغير وفق متطلبات الظروف الاقتصادية التي تطرأ في العالم.

فهي لا تنحصر في إقليم معين وإنما تمتد لتشمل عدة قارات وعبر مختلف الأقاليم (شرق آسيا، جنوب شرق آسيا، وسط آسيا، الشرق الأوسط إفريقيا، وسط أوروبا) وهو ما يعطي للمبادرة بعدا دوليا<sup>18</sup>.

<sup>14</sup> مقال بعنوان: حزام واحد، طريق واحد. منشور على الموقع الإلكتروني: <https://ar.wikipedia.org>، تاريخ الزيارة: 08 جوان 2021.

<sup>15</sup> مقال بعنوان: صندوق طريق الحرير يعزز عمليات التمويل، صحيفة الشعب اليومية أونلاين بتاريخ 07 ماي 2019، منقول من الموقع الإلكتروني:

<http://arabic.people.com.cn>، تاريخ الزيارة: 24 جوان 2021.

<sup>16</sup> مقال بعنوان مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية، الموقع الإلكتروني: <https://studies.aljazeera.net>

<sup>17</sup> تقرير إخباري: الدعوة لبناء طريق حرير أخضر وصحي وذكي وسلمي تتناسب مع الوضع العالمي الحالي، أكتوبر 2020،

<http://arabic.news.cn>، تاريخ الزيارة: 27 جوان 2021.

<sup>18</sup> لمياء مخلوفي، المرجع السابق، ص 178. الرابط الإلكتروني: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article>

وبالنظر الى البعد الجغرافي الغير المحدود للمبادرة والذي جعلها تشمل مختلف القارات منها القارة الإفريقية ودول الشرق الأوسط سنحاول التعرف على اهمية الدول الإفريقية والعربية ضمن المبادرة في الفرع الموالي.

### الفرع الثاني: أهمية الدول الإفريقية العربية ضمن مبادرة الحزام والطريق

إن العلاقات المتميزة بين الصين وإفريقيا، والثروات التي تزخر بها إفريقيا من الموارد الأولية، جعل من القارة الإفريقية وجهة مهمّة للإقتصاد الصيني.

من هذا المنطلق استثمرت الصين في القارة الإفريقية من خلال إنشاء عدة مشاريع مثل خط السكّة الحديدية بين دولتي تنزانيا وزامبيا، كما تعمل الصين على تقديم المنح والقروض للدول الإفريقية، فكان من الطبيعي ان تلعب إفريقيا دورا فعالا ضمن مبادرة الحزام والطريق فهي بحاجة الى التنمية وتطوير اقتصادياتها.

### أولاً: إستفادة إفريقيا من مبادرة الحزام والطريق

من المنتظر ان تحقق مبادرة الحزام والطريق نموا اقتصاديا في إفريقيا على عدة مستويات، إلا أن مشكلة الديون قد تقف عائقا أمام تحقيق التنمية في الدول الإفريقية.

أ: ربط إفريقيا بالأسواق العالمية: يرى خبراء الإقتصاد أن المبادرة الصينية ستعمل على تعزيز النمو الإقتصادي في الدول الإفريقية من خلال تحسين الكفاءات في مجال التجارة بين الدول الإفريقية، كما سيكون للرقمنة التي اقترحتها المبادرة الأثر الإيجابي على تطوير المبادلات التجارية.

كما ستستفيد الدول الإفريقية من الابتكارات التي طورتها الصين وبالتالي ستعمل على ربط إفريقيا بالعالم، وهو ما تطمح إليه الدول الإفريقية.

### ب: الاستفادة من الإقتصاد الرقمي:

يعمل النظام البيئي الرقمي الذي توفره مبادرة الحزام والطريق على توفير الأسس لنمو المدن الذكية في إفريقيا والإعتماد على التكنولوجيا الحديثة مثل التكنولوجيا المالية.

وتهدف مبادرة الحزام والطريق الى تطوير البنى التحتية وتسهيل التجارة والاستثمارات بين الدول الإفريقية والأسواق الدولية.

### ح: تطوير منطقة التجارة الحرة

إن الإقتصاد الرقمي الذي وضعته المبادرة سيعمل على تطوير منطقة التجارة الحرة<sup>19</sup>، التي تضم 54 دولة إفريقية وقعت على الإتفاقية التجارية الإفريقية، ويعد هذا التكتل أكبر كتلة تجارية وتشمل ما يقرب 1.3 مليار نسمة، في المنطقة ومن المنتظر أن تعزز النمو الإقتصادي في المنطقة<sup>20</sup>.

### ثانياً: التحديات التي تواجه الدول الإفريقية ضمن المبادرة و الحلول الممكنة

إن ارتفاع الديون لدى الدول الإفريقية يثير عدة مخاوف على تطبيق مبادرة الحزام والطريق، فالتمويل التي تعتمد عليه الصين لتشييد البنية التحتية في الدول الإفريقية تنفيذا للمبادرة له انعكاسات قد تعيق تنفيذ المشاريع خاصة وان الدول الإفريقية تعاني من عدم الاستقرار السياسي.

وكذلك تعاني الدول الإفريقية من التقلبات المالية، وهو ما دفع بالصين إلى اعتماد سياسة "الموارد مقابل البنية التحتية" والتي تهدف الى إعادة تشكيل الديون المدعومة لدى الصين بالموارد وذلك لتفادي تحمّل الدول الإفريقية مخاطر المديونية بالرغم من أن هذه السياسة لقت عدة انتقادات من الدول الأوروبية<sup>21</sup>.

<sup>19</sup> إتفاقية التجارة الحرة القارية الأفريقية: هي إتفاقية تجارية بين 49 دولة عضو في الاتحاد الأفريقي، تهدف إلى إنشاء سوق موحدة تليها حرية الحركة وعملة موحدة. تم توقيع إتفاقية التجارة الحرة لأفريقيا في كينغالي، رواندا في 21 مارس 2018. استمرت المفاوضات في عام 2018 مع المرحلة الثانية، بما في ذلك سياسة المنافسة والاستثمار وحقوق الملكية الفكرية. وبعد التصديق من طرف دولة غامبيا في 02 أبريل 2019، تم الوصول إلى عتبة 22 دولة مصادقة على إنشاء منطقة تجارة حرة بشكل رسمي، كما أنه في 30 أبريل 2019، قدمت جميع الدول المصدقة وثائق تصديقها إلى الاتحاد الأفريقي. الموقع الإلكتروني: <https://ar.wikipedia.org>. تاريخ الزيارة: 27 جوان 2021.

<sup>20</sup> مقابلة مع الخبير الإقتصادي: إدوارد كوسيو مع وكالة الأنباء الصينية شينخوا، منشور على الموقع الإلكتروني: [arabic.people.com](http://arabic.people.com)

تاريخ الزيارة: 08 جوان 2021.

<sup>21</sup> سماح علي، التعاون الصيني الأفريقي وآفاق الدور الأفريقي في ظل مبادرة الحزام والطريق، مركز التحرير للدراسات والبحوث، مصر، مقال منشور على الموقع: <https://tahreersr.com/reports>، تاريخ الزيارة 22 جوان 2021.

ويرى خبراء الاقتصاد المهتمون بالشأن الإفريقي أن استفادة القارة الإفريقية من التنمية ضمن مبادرة الحزام والطريق مرهون بمجموعة من العوامل أهمها:

- العمل على توحيد الاستراتيجية الإفريقية في التفاعل مع المبادرة من خلال جهود الاتحاد الإفريقي والعمل على وضع مخطط إقليمي بين الدول الإفريقية المنضمة للمبادرة والموافقة على الالتزام بتطبيقه.
- تبادل الخبرات والكفاءات بين الدول الإفريقية والعمل على الاستفادة من الأخطاء التي تواجه تنفيذ المبادرة وبالتالي التغلب على كل الصعاب وتدارك الأخطاء
- التعاون على ربط المبادرة والاتفاقيات التجارية في القارة مثل اتفاقية التجارة الحرة الإفريقية عن طريق الاتفاق على بروتوكولات، فالصين يمكنها التعامل مع الاتفاق الإقليمي أحسن مما تتعامل مع كل دولة على حدة<sup>22</sup>.

للإشارة ان منطقة التجارة الحرة الإفريقية يمكن أن تحقق قيمة اقتصادية متميزة للمنتجات الجزائرية بما تتميز به من عمق تاريخي وجغرافي<sup>23</sup>.

### ثانيا: أهمية الدول العربية ضمن مبادرة الحزام والطريق

أظهرت بيانات صادرة عن وزارة التجارة الصينية أن حجم التجارة بين الصين والدول العربية وصل إلى 266,4 مليار دولار أمريكي في عام 2019، بزيادة بنسبة 9% على أساس سنوي. ووفقا لما نقلته وكالة أنباء الصين الجديدة بلغ حجم الواردات الصينية من الدول العربية 146 مليار دولار أمريكي في العام الماضي، بزيادة 4,8% على أساس سنوي. وفي الفترة نفسها، وصلت الصادرات الصينية إلى الدول العربية إلى 120,4 مليار دولار، بزيادة 14,7% على أساس سنوي. كما أوضحت البيانات أن الاستثمارات المباشرة الصينية في الدول العربية بأكملها بلغت 1,42% مليار دولار أمريكي في عام 2019 بزيادة 18,8%.

وبلغت قيمة عقود المشاريع المتعاقد عليها التي وقعتها الشركات الصينية مع الدول العربية 32,5 مليار دولار أمريكي في العام الماضي، بانخفاض يقدر بـ 8,7% على أساس سنوي<sup>24</sup>. كما أن علاقة الصين بالدول العربية متميزة بالنظر الى نظرة التقدير التي توجهها قيادة الصين الى الدول العربية، وتؤكد قيادة الصين على أهمية المصالح بين الطرفين الصيني والدول العربية، فالعلاقات الاقتصادية جيدة بين الطرفين حيث يعتبر الصين الشريك الأساسي لعشرة (10) دول عربية سنة 2018<sup>25</sup>. ومن الدوافع التي جعلت الصين تختار الدول العربية ضمن استراتيجية الحزام والطريق

- الموقع الجغرافي المهم لمعظم الدول العربية كونها تطل على البحار والخلجان والممرات البحرية
- معظم الدول العربية تطل على منافذ التجارة العالمية
- خصائص الموقع البري باعتباره يربط بين قارتي آسيا وإفريقيا
- وفرة الموارد الطبيعية وموارد الطاقة في الدول العربية<sup>26</sup>.

اما بالنسبة للمكانة الاقتصادية للجزائر ضمن مبادرة الحزام والطريق سنتعرض اليها في المبحث الثاني من هذه الورقة العلمية.

### المبحث الثاني: مدى استفادة الجزائر من مبادرة الحزام والطريق

<sup>22</sup> سماح علي، التعاون الصيني الإفريقي وآفاق الدور الإفريقي في ظل مبادرة الحزام والطريق، مركز التحرير للدراسات والبحوث، مصر، مقال منشور على الموقع: <https://tahreersr.com/reports>، تاريخ الزيارة 22 جوان 2021.

<sup>23</sup> عاطف قدادرة، الجزائر تحول بوصلة التجارة الخارجية نحو الشرق، مقال منشور على الموقع الإلكتروني:

<https://www.independentarabia.com/>، تاريخ الزيارة: 24 جوان 2021.

<sup>24</sup> مقال منشور بجريدة القدس العربي على الموقع الإلكتروني: <https://www.alquds.co.uk>

<sup>25</sup> د.علي الدين هلال، العرب والصين... رهان على المستقبل، مقال منشور على موقع العين الإخبارية. <https://al-ain.com/>، تاريخ الزيارة: 09 جوان 2021.

<sup>26</sup> خالد عبد الله السقطي، المرجع السابق، ص 17.

إن اشتراك الاهتمامات الاقتصادية للجزائر مع الصين أصبحت واضحة في السوق الإفريقية، من خلال استثمار الملايير من الدولارات في المنشآت القاعدية والبنى التحتية.

وهو ما شجّع الجزائر الى الانضمام الى المبادرة عن طريق التوقيع على مذكرة التفاهم بين البلدين سنة 2018، ببيكين لتضم مشروعين ضخمين وهما ميناء الحمداية المركزي في شرشال بغرب العاصمة، ومشروع تطوير رواسب خام الحديد في غار جبيلات بالجنوب الغربي للجزائر.

كما ان المبادرة توأجها عدة عقبات، من هذا المنطلق سنتعرض الى المكانة الاقتصادية للجزائر ضمن مبادرة الحزام والطريق في المطلب الأول، وإلى التحديات التي تواجه المبادرة بشكل عام في المطلب الثاني.

### المطلب الأول: المكانة الاقتصادية للجزائر ضمن مبادرة الحزام والطريق

تتضمن مبادرة الحزام والطريق مشاريع متعددة تتعلق بالبنية التحتية وتسعى الى ربط الدول في قارة آسيا، إفريقيا وأوروبا عن طريق شبكة من المواصلات والطرق والجسور والموانئ والمطارات.

وتسعى المبادرة الى اشراك الدول من اجل تحقيق التنمية والمنفعة المشتركة، سنتعرض الى مشاريع البنية التحتية التي تسعى الصين الى تجسيدها في الجزائر في الفرع الاول، كما سنتطرق الى التحديات التي تواجه الجزائر ضمن مبادرة الحزام والطريق في الفرع الثاني.

### الفرع الاول: مدى تجسيد مشاريع البنية التحتية في الجزائر

من الاستثمارات والمشاريع الكبرى التي تعمل الصين على تجسيدها في الجزائر والتي لها أهمية بالغة في الإقتصاد الجزائري والتي تدخل ضمن تجسيد مبادرة الحزام والطريق، نجد مشروع الميناء الكبير الذي يتم تجسيده في منطقة الحمداية، وكذلك مشروع تطوير رواسب خام الحديد في غار جبيلات بالصحراء الجزائرية.

### أولاً: مشروع الميناء الكبير

يعد مشروع الميناء الكبير من أضخم المشاريع التي تم تجسيدها في الجزائر العاصمة في منطقة الحمداية بمدينة شرشال. هو الميناء الذي سيتم إنجازه في منطقة الحمداية (60 كيلومتراً غرب العاصمة)، والذي سيكون استثماراً صينياً ضخماً، تصل قيمته إلى 3.3 مليارات دولار، وفق نظام خاص سيسمح للشركات الصينية باستغلاله مقابل الإسهام في تمويله.

ويعتبر الميناء الحلقة الرئيسية في تفعيل شريان الإقتصاد بين الجزائر والصين عن طريق تفعيل الصادرات والواردات من الجزائر والى مختلف الدول الإفريقية أوروبا الغربية.

ومن المنتظر أن يعالج 6.5 مليون حاوية سنوياً، و25.70 مليون طن من البضائع، وهو ما سيعطي إضافة الى التجارة الوطنية عن طريق البحر، كما سيكون الميناء محورا أساسيا للمبادلات التجارية على المستوى الاقليمي<sup>27</sup>.

ومن المنتظر ان يحدث هذا المشروع نقلة نوعية في السياسة الاقتصادية للجزائر وجعلها بلداً فعالاً في مبادرة الحزام والطريق<sup>28</sup>.

ولقد درس اجتماع الحكومة بتاريخ 28 فبراير من سنة 2021 التدابير لانطلاق مشروع الحمداية من خلال دراسة مدى التقدم الحاصل في الآليات الإدارية، والمالية، والتنظيمية، التي تسمح بإنجاز هذه البنية التحتية الهامة ذات الطابع الإقتصادي والتجاري وذلك تحسباً لانطلاق المشروع<sup>29</sup>.

ومن المنتظر أن يبدأ تشغيل المجمع في سنة 2022، بهدف ضمان دخول العملة الأجنبية، إلا أن إدارة هذا المشروع وتمويله لم تكن واضحة من طرف السلطات الجزائرية.

### - أهمية مشروع الحمداية

من المنتظر أن يساهم المشروع في زيادة الحركة التجارية بين الجزائر ومختلف دول حوض المتوسط، فضلاً عن أنه سيرفع المبادلات بينها وبين الصين.

<sup>27</sup> عاطف قدارة، الجزائر تحول بوصلة التجارة الخارجية نحو الشرق، مقال منشور على الموقع الإلكتروني:

<https://www.independentarabia.com/>، تاريخ الزيارة: 23 جوان 2021.

<sup>28</sup> أحمد حسين الخطيب، لاستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الإقتصاد الدول، مجلة جيل للدراسات السياسية والعلاقات الدولية، لبنان، 2019، العدد: 24، ص 111.

<sup>29</sup> خالد زوييري، الحكومة تقف على مدى تقدم مشروع إنجاز ميناء الوسط للحمداية بشرشال، مقال منشور على الموقع الإلكتروني:

<https://www.ennaharonline.com>، تاريخ الزيارة: 19 جوان 2021.

وتعول الشركات الصينية على المنطقة الحرة التي ستقام على أطراف الميناء، لتكون نقطة عبور للمنتجات الصينية نحو أوروبا وأيضاً إلى القارة الأفريقية.

كما يجري بناء خط أنابيب للغاز الطبيعي يصل بين الجزائر والعاصمة النيجيرية لاغوس، فضلاً عن مشروع الربط بالألياف البصرية بين الجزائر والنيجر ومالي ونيجيريا وتشاد. هذه الاستثمارات تصل قيمتها إلى عشرات المليارات من الدولارات، استطاعت الجزائر الانطلاق بها، بسبب الوفرة المالية التي تحققت لها بين عامي 2003 و2014، جراء ارتفاع أسعار النفط إلى مستويات قياسية

### ثانياً: مشروع تطوير رواسب خام الحديد في غار جبيلات

يقع غار جبيلات على بعد 130 كلم جنوب شرق مدينة تندوف بأقصى جنوب غرب الجزائر وكان اكتشف العام

1952.

ويندرج مشروع تطوير رواسب خام الحديد في غار جبيلات في إطار تنفيذ اتفاقيات الشراكة بين الجزائر والصين بشأن مشاركة الجزائر في بناء الحزام الاقتصادي ضمن مبادرة الحزام والطريق التي انضمت إليها الجزائر سنة 2018، وتبلغ تكلفة المشروع أكثر من ملياري دولار. كما يندرج أيضاً ضمن الخطة الخماسية للتعاون الاستراتيجي العالمي 2021-2025.

وتحتوي مناجم الحديد في غار جبيلات على نسبة كبيرة من الحديد، وما يميزها أنها تقع في فضاء مفتوح، كما أن الاحتياطات من هذه المادة الخام تصل إلى 3.5 مليار طن. وتوزع على ثلاثة مواقع وهي غار الغرب وغار الوسط وغار الشرق، على مساحة تقدر بأربعين (40) ألف هكتار<sup>30</sup>.

إن الهدف من المشروع هو إنتاج ما قيمته إثني عشرة (12) مليون طن من الحديد سنوياً، وبالتالي ينتظر من المشروع أن يعزز التنمية الاقتصادية في المنطقة، وإستحداث فرص التوظيف، كما سيعمل على تأمين إنتاج الحديد والصلب بهدف الصناعة المحلية وبهدف تصدير المواد الخام وبالتالي توفير العملة الصعبة.

### - أهمية مشروع غار جبيلات

تكمن أهمية مشروع غار جبيلات في ضمان وتأمين الإمداد بالحديد الخام لمصانع الحديد والصلب، وأيضاً إلى التصدير. كما ينتظر من المشروع أن يحقق التنمية الاقتصادية في مناطق الجنوب الغربي بالجزائر بالإضافة إلى توفير العملة الصعبة عن طريق تخصيص جزء كبير من واردات المواد الخام المخصصة لتزويد مصانع الصلب والحديد<sup>31</sup>.

### الفرع الثاني: التحديات التي تواجه الجزائر ضمن مبادرة الحزام والطريق

من التحديات التي تواجه الجزائر في إطار تنفيذ مبادرة الحزام والطريق هي الأزمة المالية التي انعكست سلباً على أدائها الاقتصادي المبني على أساس المداخيل المنتظرة من المشاريع العمومية، ولقد تسبب انهيار أسعار النفط حوالي ثلثي مداخيلها من العملة الصعبة بين عامي 2014 و2018.

فالإقتصاد الجزائري يعتمد على الصادرات من النفط حيث بلغت 80 مليار دولار قبل أن تنخفض هذه النسبة إلى 35 مليار دولار مع بداية الأزمة سنة 2014.

وفي ظل هذه المعطيات انهار احتياطي العملة الصعبة الذي كان يصل إلى حدود 200 مليار دولار قبل بداية الأزمة ليصل إلى 100 مليار دولار، ووفق توقعات الخبراء الاقتصاديون فإن هذه النسبة يمكن أن تصل إلى 40 مليار دولار بحلول سنة 2021 وهو ما سيؤثر سلباً على توازن الميزان التجاري بين الجزائر والصين<sup>32</sup>.

ومن أكبر التحديات التي تواجه الجزائر كغيرها من دول شمال إفريقيا هي الأزمات الاقتصادية المرتبطة بالنمو الضعيف ونسبة البطالة المرتفعة وارتفاع معدلات الفقر وهو ما يؤثر على قدرتها على استيعاب التنمية ضمن مبادرة الحزام والصين.

### المطلب الثاني: العقبات التي تقف أمام تجسيد مبادرة الحزام والطريق

<sup>30</sup> مقال بعنوان مليارات دولار لاستغلال أكبر منجم حديد في الجزائر بالشراكة مع الصين، موقع البيان الإقتصادي: <https://www.albayan.ae/> تاريخ الزيارة: 06 جوان 2021.

<sup>31</sup> مقال بعنوان الجزائر والصين توقعان على مذكرة تفاهم لاستغلال أكبر منجم للحديد في البلاد. موقع منتدى التعاون الصيني العربي: <http://www.chinaarabcf.org> تاريخ الزيارة: 06 جوان 2021.

<sup>32</sup> محمد العيد، الجزائر تسلك «طريق الحرير» لإنهاء عهد النفط، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <https://al-akhbar.com/Arab> ، تاريخ الزيارة: 13 جوان 2021.

تسعى المبادرة الى اشراك الدول من اجل تحقيق التنمية والمنفعة المشتركة، إلا ان الظروف الاقتصادية المختلفة لمختلف الدول المنضمة في المبادرة قد تطرح عدة إشكالات، سنتعرض الى أهداف الصين الاقتصادية في الفرع الاول، والى التحديات تواجه تنفيذ المبادرة في الفرع الثاني.

### الفرع الأول: أهداف الصين الاقتصادية

وتهدف خطة الصين الاستراتيجية الى تحقيق ثلاث أهداف رئيسية وهي:

#### - زيادة النمو الاقتصادي

تسعى الصين الى تطوير المناطق الغربية التي تعاني من ضعف اقتصادي، وسوف يساهم الحزام البري خاصة في تطوير هذه الأقاليم.

كما تسعى الصين الى نقل الشركات ذات التصنيع المنخفض الى الدول الأخرى في منطقة جنوب شرق آسيا، وهو ما سيحقق النمو الاقتصادي بوتيرة أسرع.

#### - تلبية احتياجات الصين من الموارد

وهو من الأهداف الأساسية للمبادرة فالصين تحاول تأمين امدادات الطاقة وتجنب أي خلل قد يعيق وصول مصادر المواد الأولية، فالصين تحتاج الى 80 بالمائة من الطاقة لتغطية احتياجاتها لتطوير الصناعة<sup>33</sup>.

#### - إستحداث شبكة لتوزيع منتجات الصين عبر العالم

إن توزيع المنتجات الصينية يتحقق من خلال الاستفاضة من نمو التجارة العالمية والتي من المتوقع أن تشهد نموا سريعا نتيجة زيادة حجم الطبقة الوسطى في الدول وهو ما يتوقعه الخبراء الاقتصاديون<sup>34</sup>.

ويرى الخبراء في مجال الإقتصاد أن المبادرة ستحدث فرصا تجارية واستثمارية للصين، وستعمل على الانتقال من نموذج النمو المعتمد على الرأس المال إلى نموذج النمو القائم على الإستهلاك<sup>35</sup>.

#### الفرع الثاني: التحديات التي تواجه مبادرة الصين

إن المبادرة الصينية لازالت في بداية الطريق ومن الصعب الحكم على مدى نجاحها إلا انه من الطبيعي أن تكون هناك عقبات تقف امام تنفيذ المبادرة بالنظر الى ضخامة المشاريع المبرمجة وكذلك اختلاف البنية الاقتصادية للدول المنضمة، ومن بين هذه التحديات:

- بالنسبة للدول العربية، فإن الفجوة الموجودة بين إقتصاديات الدول خاصة الدول النامية كان لها التأثير السلبي

كصعوبة ادارة المشروعات الكثيرة في عدة دول، اختلاف البنية التحتية للدول العربية المنضمة للمبادرة

- إن الصين تسعى الى الحصول على الموارد الأولية من الدول الأخرى لكنها في نفس الوقت تبقى على الاستثمارات في بعض القطاعات الهامة موصدة أمام الاجانب، وهو ما يثير التساؤلات حول تحقيق التوازن في الميزان التجاري بين الصين والدول الأخرى.

- إن نتائج المبادرة تتحقق على المدى البعيد وهو ما سيؤثر على إقتصاديات الدول النامية، وتأخر العائدات من المبادرة يجعل الدول تتحمل نفقات إضافية وهو ما يرهق إقتصادها الوطني<sup>36</sup>.

- إن المبادرة تسعى الى تحقيق الإستقرار السياسي في المنطقة وفي الأقاليم المجاورة وتحسين وضعها الجيو استراتيجي قبل تحقيق التنمية في الدول المنضمة وهو ما يتطلب بناء الثقة السياسية اقليميا ودوليا، إلا أن الصين لم تتمكن من حل مشاكلها الحدودية مع دول الجوار وهو ما قد يعرقل نجاح المبادرة.

<sup>33</sup> د.عمار شرعان، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي العالمي، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والإقتصادية، برلين، ألمانيا، 2019، ص 79.

<sup>34</sup> خالد عبد الله السقطي، المرجع السابق، ص 04.

<sup>35</sup> تقرير مجموعة البنك القطري (QNB) لسنة 2019، قسم الإقتصاد في مجموعة البنك القطري، متوفر على الموقع الإلكتروني:

<https://www.qnb.com>، تاريخ الزيارة 27 جوان 2021.

للإشارة أن بنك قطر الوطني تأسس سنة 1964 هو شركة مساهمة عامة قطرية هو اول بنك تجاري قطري، يتقاسم ملكيته جهاز قطر للإستثمار بنسبة 50 بالمائة والقطاع الخاص 50 بالمائة الباقية. <https://www.qnb.com> / تاريخ الزيارة 27 جوان 2021.

<sup>36</sup> د.عمار شرعان، المرجع السابق، ص 254.

- تعد الصين اكبر شريك اقتصادي للدول الإفريقية، إلا أن التنافس الدولي على الأسواق الخارجية يشكل أهم التحديات أمام المبادرة خاصة الاتحاد الأوروبي الذي يعتبر الشريك الأساسي لمعظم الدول الإفريقية منها الجزائر، المغرب، تونس، مصر.
- تشكل جائحة كورونا أكبر تهديد يمكن أن يعرقل تنفيذ المبادرة وتدعو الصين الى ضرورة التعاون الدولي في اطار منظمة الصحة العالمية.
- إن التهديدات الأمنية كظاهرة الارهاب الدولي، ووجود النزاعات الدولية التي تسبب عدم الاستقرار السياسي التي تعرفه الدول في افريقيا ودول الشرق الأوسط والقرصنة والجريمة المنظمة تشكل اهم العقبات التي تواجه تنفيذ مبادرة الحزام والطريق، خاصة من خلال حماية أنابيب النفط والغاز والسكك الحديدية والخطوط البحرية<sup>37</sup>.
- إن امكانية تغير الوضع الاقتصادي للصين يمثل اهم التحديات التي تقف امام تنفيذ مبادرة الحزام والطريق بالنظر الى ارتباطها بالرئيس الصيني الحالي الذي ستنتهي ولايته سنة 2022 بسبب طبيعة النظام الصيني المغلق اقتصاديا وسياسيا.
- إن الخوف من عدم الاستقرار المالي في الدول المنظمة يعد من أهم التحديات خاصة تقلبات أسعار الصرف، خاصة في الدول ذات الاقتصادات الضعيفة التي تتأثر بتغيرات صرف العملة، كذلك مخاطر الائتئمان من سداد الديون، كذلك مشكل انخفاض قيمة العملة بالنسبة للدول ذات الاقتصادات الضعيفة وكذلك الخوف من مشكلة الديون التي تعيشها الدول الغارقة من الديون والتي انضمت الى المبادرة وهو ما يثير قلق صندوق النقد الدولي<sup>38</sup>.
- وبالرغم من كل التحديات التي تواجه تنفيذ المبادرة إلا أن الأمين العام للأمم المتحدة " أنطونيو غوتيريش" خلال كلمته الإفتتاحية التي ألقاها في المنتدى الثاني لمبادرة الحزام والطريق سنة 2019 أكد على أن: " الركائز الخمسة التي تقوم عليها المبادرة وهي: تناسق السياسات وترابط المنشآت وسلاسة القنوات التجارية وتداول الأموال وتفاهم الشعوب تعد بمثابة أعمدة مفاهيمية يمكن ترجمتها إلى تقدم حقيقي لجميع الشعوب"<sup>39</sup>.

#### الخاتمة:

- إن مبادرة الحزام مشروع مهم ويحمل في طياته بذور التنمية، ولكي تستفيد الجزائر من ثمار التنمية التي تطرحها المبادرة عليها إعتماذ سياسة إقتصادية على المدى البعيد وذلك عن طريق:
- إعتماذ مخططا استراتيجيا على المدى البعيد من أجل الاستفادة من الفرص المتاحة من مبادرة الصين على مدى 15 إلى 20 سنة .
- العمل على تقوية مجال الصادرات بهدف تقليص الفجوة الموجودة في الميزان التجاري بين البلدين حيث تتجاوز قيمة واردات الصين أكثر من 08.41 مليار دولار سنويا، في حين لا تتجاوز الصادرات الجزائرية للصين قيمة 333 مليون دولار سنويا، مقارنة بالدول الأوروبية.
- على الجزائر ان تعمل وفق التكامل الإفريقي ضمن الإتحاد الإفريقي لأن التكامل الاقليمي يسمح باكتساب المهارات والاستفادة من الكفاءات ضمن الإتحاد وبالتالي القدرة على مواجهة العقبات التي تقف أمام تنفيذ المشاريع.
- على الجزائر أن تحدد الشركات الاستراتيجية التي سيتم التعاقد معها في إطار مبادرة الصين، كما يجب اعتماد عنصر الشفافية في المفاوضات قبل توقيع الاتفاقيات حتى تتفادى الجزائر الوقوع في الديون.
- إعداد منظومة قانونية واضحة وشفافة لا يجري تغييرها بحسب المصالح الضيقة
- رفع قاعدة الأفضلية الوطنية في المشاريع (كل مستثمر أجنبي يجب أن يجد شريكاً جزائرياً يأخذ حصة 51 في المئة من المشروع)

<sup>37</sup> حاتم الشنغري، التعاون في سياق مبادرة الحزام والطريق، مداخلة في إطار المنتدى الدولي حول: مبادرة الحزام والطريق: التعاون بين الصين والشرق الأوسط في زمن من الاضطراب السياسي، الفترة من 16 و 17 ديسمبر 2019، الدوحة، قطر.

<sup>38</sup> عدنان خلف حميد، هند زياد نافع، المرجع السابق، ص 184.

<sup>39</sup> تقرير إخباري: تنمية الحزام والطريق على مسار عالي الجودة مع اختتام فعاليات المنتدى الثاني، بكين، سنة 2019، الموقع الإلكتروني:

<http://arabic.people.com.cn>، تاريخ الزيارة 27 جوان 2021.

- تحرير رؤوس الأموال ومناخ الاستثمار من البيروقراطية خاصة على مستوى الدوائر الادارية.

## قائمة المراجع:

### I. الكتب

د.عمار شرعان، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي العالمي، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والإقتصادية، الطبعة الأولى، برلين، ألمانيا، 2019.

### II. المقالات والمدخلات

د.عمار شرعان، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الإقتصادي العالمي، المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والإقتصادية، الطبعة الأولى، برلين، ألمانيا، 2019.

د.علي الدين هلال، العرب والصين... رهان على المستقبل، مقال منشور على موقع العين الإخبارية. <https://al-ain.com>، تاريخ الزيارة: 09 جوان 2021.

مروان سوداح، في صلالة العلاقات الجزائرية الصينية، مقال منشور على الموقع الإلكتروني لمنتدى التعاون الصيني العربي: <http://www.chinaarabcf.org>، تاريخ الزيارة: 25 ماي 2021.

لمياء مخلوفي، إستراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا، مجلة مدارات سياسية، مجلة دورية دولية أكاديمية محكمة، مركز المدار المعرفي للأبحاث والدراسات، الجزائر، ديسمبر 2017، المجلد: 01، العدد: 03، ص 177. الرابط الإلكتروني: <https://www.asjp.cerist.dz/en/article>

عدنان خلف حميد، هند زياد نافع، مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات، المجلات الأكاديمية العلمية، مجلة تكريت للعلوم السياسية، العراق، 2020، العدد: 19.

د.علي الدين هلال، العرب والصين... رهان على المستقبل، مقال منشور على موقع العين الإخبارية. <https://al-ain.com>، تاريخ الزيارة: 09 جوان 2021.

احمد حسين الخطيب، الاستراتيجية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق وتأثيرها على الاقتصاد الدول، مجلة جيل للدراسات السياسية والعلاقات الدولية، لبنان، 2019، العدد: 24.

خالد عبد الله السقطي، مبادرة الحزام والطريق بين الفرص والتحديات، الأكاديمية العربية للتكنولوجيات والنقل البحري، الإسكندرية. مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <https://www.unescwa.org>، تاريخ الزيارة: 24 ماي 2021.

عاطف قدارة، الجزائر تحول بوصلة التجارة الخارجية نحو الشرق، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <https://www.independentarabia.com/>، تاريخ الزيارة: 23 جوان 2021.

مقال بعنوان: مبادرة طريق الحرير الجديد بوسعها فتح فرص هائلة للعالم، منشور على الموقع الإلكتروني للأمم المتحدة: <https://www.un.org/>، تاريخ الزيارة: 09 جوان 2021.

سماح علي، التعاون الصيني الأفريقي وآفاق الدور الأفريقي في ظل مبادرة الحزام والطريق، مركز التحرير للدراسات والبحوث، مصر، مقال منشور على الموقع: <https://tahreersr.com/reports>، تاريخ الزيارة: 22 جوان 2021.

محمد العبد، الجزائر تسلك «طريق الحرير» لإنهاء عهد النفط، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <https://al-akhbar.com/Arab>، تاريخ الزيارة: 13 جوان 2021.

خالد زويبري، الحكومة تقف على مدى تقدم مشروع انجاز ميناء الوسط للحمداية بشرشال، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <https://www.ennaharonline.com>، تاريخ الزيارة: 19 جوان 2021.

عاطف قدارة، الجزائر تحول بوصلة التجارة الخارجية نحو الشرق، مقال منشور على الموقع الإلكتروني: <https://www.independentarabia.com/>، تاريخ الزيارة: 24 جوان 2021.

مقال بعنوان: حزام واحد، طريق واحد، منشور على الموقع الإلكتروني: <https://ar.wikipedia.org>، تاريخ الزيارة: 07 جوان 2021.

مقال بعنوان الحزام والطريق... بين رؤيتي فخ الديون ومشروع الازدهار، جريدة الشرق الأوسط، الموقع الإلكتروني: <https://aawsat.com>، تاريخ الزيارة: 08 جوان 2021.

مقال بعنوان: حزام واحد، طريق واحد، منشور على الموقع الإلكتروني: <https://ar.wikipedia.org>، تاريخ الزيارة: 08 جوان 2021.

- مقال بعنوان مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية، الموقع الإلكتروني: <https://studies.aljazeera.net>
- مقال منشور بجريدة القدس العربي على الموقع الإلكتروني: <https://www.alquds.co.uk>
- مقال بعنوان مليارا دولار لاستغلال أكبر منجم حديد في الجزائر بالشراكة مع الصين، موقع البيان الاقتصادي: <https://www.albayan.ae>، تاريخ الزيارة: 06 جوان 2021.
- مقال بعنوان: صندوق طريق الحرير يعزز عمليات التمويل، صحيفة الشعب اليومية أونلاين بتاريخ 07 ماي 2019، منقول من الموقع الإلكتروني: <http://arabic.people.com.cn>، تاريخ الزيارة: 24 جوان 2021.
- مقال بعنوان الجزائر والصين توقعان على مذكرة تفاهم لاستغلال أكبر منجم للحديد في البلاد، منشور على موقع منتدى التعاون الصيني العربي: <http://www.chinaarabcf.org>، تاريخ الزيارة: 06 جوان 2021.
- حاتم الشنفرى، التعاون في سياق مبادرة الحزام والطريق، مداخلة في إطار الملتقى الدولي حول: مبادرة الحزام والطريق: التعاون بين الصين والشرق الاوسط في زمن من الاضطراب السياسي، الفترة من 16 و 17 ديسمبر 2019، الدوحة، قطر.

### .III التقارير

- تقرير اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)، الدورة الاستثنائية ، السادسة، عمان 21 و22 ديسمبر 2019. رقم الوثيقة: E/ESCWA/C.5/102 9/CRP.2.
- تقرير مجموعة البنك القطري (QNB) لسنة 2019، قسم الاقتصاد في مجموعة البنك القطري، متوفر على الموقع الإلكتروني: <https://www.qnb.com>، تاريخ الزيارة 27 جوان 2021.
- تقرير بعنوان: تقييم حضور الصين المتنامي في شمال إفريقيا، منشورات مركز بركنجز، الدوحة، قطر، الموقع الإلكتروني: <https://www.brookings.edu>، تاريخ الزيارة: 18 جوان 2021.
- تقرير إخباري: تنمية الحزام والطريق على مسار عالي الجودة مع اختتام فعاليات المنتدى الثاني، بكين، سنة 2019، الموقع الإلكتروني: <http://arabic.people.com.cn>، تاريخ الزيارة 27 جوان 2021.
- تقرير إخباري: الدعوة لبناء طريق حرير أخضر وصحي وذكي وسلمي تتناسب مع الوضع العالمي الحالي، أكتوبر 2020، الموقع الإلكتروني: <http://arabic.news.cn>، تاريخ الزيارة: 27 جوان 2021.