

## الحزام والطريق كأحد بدائل اندماج الجزائر في الإقتصاد العالمي

## Belt and Road as one of the alternatives for Algeria's integration into the global economy

أحمد عزي<sup>1</sup>، وافية تجاني<sup>2</sup><sup>1</sup> جامعة الحاج لخضر باتنة 1، مخبر الدراسات الاقتصادية المغربية LEEM، ahmed.azi@univ-batna.dz<sup>2</sup> جامعة الحاج لخضر باتنة 1، ouafia.tedjani@univ-batna.dz

تاريخ الاستلام: 2021/05/25 تاريخ القبول: 2021/10/27 تاريخ النشر: 2021/12/12

## ملخص:

تهدف هذه الدراسة إلى التعرف على مبادرة "الحزام والطريق" الصينية، كونها أضخم المشاريع الاقتصادية الواعدة عالميا والتي أطلقت عام 2013، من أجل ربط الإقتصاد الصيني بالإقتصاد العالمي عبر شبكة من الخطوط البرية والبحرية بهدف تعزيز التنمية الاقتصادية وتحقيق التعاون والتكامل بين الدول. كما تهدف الدراسة الى التعرف على واقع العلاقات الجزائرية-الصينية ودورها في تفعيل انضمام الجزائر في هذه المبادرة واندماجها في الإقتصاد العالمي.

وتوصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج أهمها ان هذه المبادرة ستفتح آفاقا واسعا على الإقتصاد الوطني لاسيما في التجارة والاستثمار، كما ستكون بديلا واعدة لإعادة رسم الجزائر ضمن خارطة الإقتصاد العالمي كما توصلت الدراسة الى أن نجاح هذه المبادرة يتوقف على مدى جاهزية البنى التحتية والمشاريع الكبرى على غرار مشروع ميناء الحمداية إضافة الى تنويع الإقتصاد الجزائري وتطوير منظومة التجارة الخارجية والنظام الجمركي بالجزائر.

**كلمات مفتاحية:** مبادرة الحزام، طريق الحرير، العلاقات الجزائرية-الصينية، الاندماج الاقتصادي، ميناء الحمداية.

تصنيفات JEL : F59، P33، F02، F15

## Abstract:

This study aims to identify the Chinese "Belt and Road" initiative, as it is the most promising economic project in the world launched in 2013, in order to link the Chinese economy with the global economy through a network of land and sea lines with the aim of promoting economic

development and achieving cooperation and integration between countries. The study also aims to know the reality of the Algerian-Chinese relations and their role in activating Algeria's accession to this initiative and its integration into the global economy.

The study reached a set of results, the most important of which is that this initiative will open broad horizons on the national economy, especially in trade and investment, and will be a promising alternative to redrawing Algeria within the global economic map. The study also concluded that the success of this initiative depends on the readiness of the infrastructure and major projects such as The Hamdaniya port project, in addition to diversifying the Algerian economy, developing the foreign trade system and the customs system in Algeria.

**Keywords:** Belt initiative; Silk Road; Algerian-Chinese relation ; Economic integration.

**Jel Classification Codes:** F15, F02, P33, F59.

المؤلف المرسل: وافية تجاني، الإيميل: ouafia.tedjani@univ-batna.dz

## 1. مقدمة:

تعد الصين من بين دول العالم التي لها مكانة سياسية واقتصادية معتبرة، فتربعها على مساحة شاسعة وامتلاكها لأكبر كثافة سكانية عالميا إضافة الى العديد من المقومات جعل من العديد يصفها بالتنين النائم، وهو بالفعل فمع مرور الزمن وبفضل سياسات الصين الاقتصادية المنتهجة، استيقظ هذا التنين وصار يخلق في سماء الاقتصاد العالمي، فتحوّلت الصين الى اكبر قوة اقتصادية على الصعيد الدولي، فاقتصادها يشهد نموا سريعا وأصبح ينافس كبرى الاقتصاديات العالمية بما في ذلك الولايات المتحدة الأمريكية وغيرها من الدول المتقدمة، ونتيجة هذا التطور الكبير صارت الصين تمتلك كل الإمكانيات والمفاتيح لإطلاق مشاريع او مبادرات ذات أبعاد دولية.

وفي هذا الاطار فلقد طرح الرئيس الصيني "شي جين بينغ" عام 2013 مبادرة طموحة سميت بمبادرة "الحزام والطريق BRI" (Belt and Road Initiative) والتي تعتبر من بين اهم المشاريع الاقتصادية في العالم، تربط من خلالها الاقتصاديات العالمية ببعضها البعض عبر خطوط برية وبحرية متشابكة استلهمتها الصين من روح طريق الحرير القديم الذي كان يربط الصين بالشعوب والحضارات الأخرى، ليشكل

هذا المشروع منعطفا قويا حول الصين من مرحلة التكيف مع الإقتصاد الدولي الى مرحلة التفاعل معه.

والجزائر كغيرها من الدول الساحلية التي تتربع على مساحة هامة وتتوسط شمال افريقيا تعتبر من بين الدول الواعدة للجمهورية الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق. ومع الاصلاحات الاقتصادية التي شهدتها الجزائر نهاية تسعينيات القرن الماضي، تكون بذلك قد هيات الارضية الملائمة لاندماجها في الإقتصاد العالمي والتي اثمرت باتفاقية الشراكة الاورو-جزائرية مطلع الالفية الجديدة. إلا أن الجزائر كغيرها من الدول لن تبقى حبيسة شريك واحد بل لا بد أن تفكر في غيره كأحد بدائل الاندماج في الإقتصاد العالمي، سواء كان تكتل اقتصادي أو قوة اقتصادية على غرار الصين.

وامتدادا للعلاقات التاريخية الوطيدة التي جمعت الشعبين الجزائري والصيني، وتزايد تواجد الإقتصاد الصيني في الجزائر، وفي ظل تسارع الدول للانضمام الى المبادرة واتساع رقعتها الجغرافية، رسمت الجزائر انخراطها في هذ المشروع الطموح، لتدخل مرحلة جديدة أملا في تحقيق أهدافها ومعالجة المسائل الاقتصادية المطروحة في كافة الأصعدة، ولعل أبرزها تحقيق اندماج فعال في الإقتصاد العالمي والاستفادة من المكاسب التي يطرحها هذا الأخير، التي طالما فرضت جهودا كبيرة للوصول إليه.

**إشكالية الدراسة:** في ضل العلاقات الاقتصادية الصينية-الجزائرية وبعد ترسيم الجزائر انضمامها في مشروع مبادرة الحزام والطريق الصينية، تكون بذلك قد دخلت مرحلة أخرى جديدة من الاندماج في الإقتصاد العالمي محاولة بذلك تحقيق أهدافها الاقتصادية والاستفادة قدر الإمكان من المكاسب التي ستحققها هذه المبادرة، وعلى ضوء ما تقدم طرحه فإن الدراسة تبحث عن الإجابة على الإشكالية الرئيسية التالية:

**"ماهي الآفاق الاقتصادية لانضمام الجزائر في مبادرة "الحزام والطريق" الصينية؟ وهل تعد بديلا أخرا لاندماجها في الإقتصاد العالمي؟"**

وتندرج تحت هذه الإشكالية الأسئلة الفرعية التالية:

- ما المقصود بمبادرة الحزام والطريق الصينية؟
- ما هي الأهمية والأهداف الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق الصينية؟
- ما هو واقع العلاقات الاقتصادية الجزائرية-الصينية؟
- ما هي آفاق الإقتصاد الجزائري في إطار مبادرة الحزام والطريق؟ وما هي متطلبات نجاح هذه المبادرة؟

**فرضية الدراسة:** نظرا لطبيعة الدراسة فإنها تنطلق من فرضية رئيسية واحدة والتي تمت صياغتها وفقا لما يلي: -يعد انضمام الجزائر الى مبادرة الحزام والطريق فرصة بديلة لدمج اقتصادها في الإقتصاد العالمي.

**أهمية الدراسة:** تتجلى أهمية الدراسة في كونها تتناول أحد أبرز المشاريع الاقتصادية الحديثة والواعدة على الصعيد العالمي، والمتمثلة في مبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها الصين في سبيل إنعاش التجارة الخارجية من خلال ربط مختلف دول العالم بطرق برية وبحرية أطلق عليها تسمية طريق الحرير، كما تتجسد أهمية الموضوع في دراسة مدى استفادة الجزائر من هذه المبادرة في اندماجها في الاقتصاد العالمي.

**أهداف الدراسة:** تهدف الدراسة الى التعرف على الإطار العام لمبادرة الحزام والطريق الصينية من خلال التعرض لماهيتها وأهدافها الاقتصادية، كما تهدف الدراسة كذلك الى معرفة واقع العلاقات الاقتصادية الجزائرية-الصينية المتعلقة بالمعاملات التجارية والاستثمار الصيني بالجزائر، إضافة الى التعرف على الآفاق الاقتصادية للجزائر في إطار الانضمام لهاته المبادرة ومتطلبات نجاحها لاندماج الجزائر في الاقتصاد العالمي.

**منهج الدراسة:** نظرا لطبيعة الدراسة فلقد تم الاعتماد على المنهج الوصفي للوقوف على أهم المفاهيم النظرية التي لها صلة بموضوع الدراسة. كما تم الاعتماد على المنهج التحليلي من أجل تحليل البيانات والإحصائيات المتوفرة حول موضوع الدراسة ومحاولة استخلاص أهم النتائج.

**هيكل الدراسة:** قصد معالجة اشكالية الدراسة فلقد تم تقسيمها إلى ثلاث محاور رئيسية يتناول المحور الأول منها الإطار العام لمبادرة الحزام والطريق، أما المحور الثاني فيتطرق الى واقع العلاقات الاقتصادية الجزائرية-الصينية، في حين جاء المحور الثالث ليعرض آفاق الاقتصاد الجزائري في إطار مبادرة الحزام والطريق.

## 2. الإطار العام لمبادرة الحزام والطريق الصينية

لعل الاستراتيجية الصينية المنتهجة في توسيع رقعتها الاقتصادية، إلى جانب تنامي اقتصادها وزيادة حاجته للمواد الأولية خاصة الطاقوية منها، فرض عليها إيجاد مكانة دولية إلى جانب كل من الولايات المتحدة واليابان ودول الاتحاد الأوروبي، وتماشيا مع هذا المسعى بحثت الصين عن آليات تمكنها من الخروج من الإطار الإقليمي باتجاه العالمية، فأطلقت في عام 2013 مبادرة طموحة سميت بمبادرة "الحزام والطريق BRI".

### 1.2 ماهية مبادرة "الحزام والطريق"

تم طرح هذه المبادرة من طرف الرئيس الصيني "شي جين بينغ" في اكتوبر 2013 باسم "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين"، والذي يشار اليها اختصارا باسم "حزام واحد، وطريق واحد". ومن أجل تجنب سوء الفهم الذي قد ينتج من جراء استخدام كلمة "واحد"، فقد اقدمت الصين منذ عام 2017 على تبني مصطلح جديد لهذا المشروع باسم "الحزام

والطريق" (BRI)، كون أن هذه المبادرة تتضمن العديد من الطرق البرية والبحرية (Mendes, 2019, p. 1).

يقصد بالحزام الاقتصادي لطريق الحرير بناء شبكة شاملة متفرعة من طريق الحرير الأساسي الذي يبدأ من الصين ومن ثم ربطها مع وسط آسيا وروسيا وتركيا وأوروبا والبحر الأبيض المتوسط، أما طريق الحرير البحري فيقصد به بناء شبكة بحرية تستهدف ربط الساحل الصيني بأوروبا عبر بحر الصين الجنوبي والمحيط الهندي وقناة السويس والبحر الأبيض المتوسط بطريق واحد وصولاً إلى السواحل الإفريقية، وربط الساحل الصيني ومنطقة جنوب شرق آسيا والباسفيك (مضخور، 2016، صفحة 191).

تاريخياً كان "طريق الحرير" يتألف من مجموعة من الطرق البرية والبحرية المترابطة مع بعضها البعض، والتي كانت تسلكها السفن والقوافل بين الصين وأوروبا، ويبلغ طوله حوالي 12 ألف كم، ويمتد من المراكز التجارية في شمال الصين وينقسم إلى فرعين، أحدهما شمالي (صيفي) والآخر شتوي، يمر الفرع الشمالي عبر شرق أوروبا والبحر الأسود، وشبه جزيرة القرم وصولاً إلى البندقية، والفرع الجنوبي يمر عبر سوريا وصولاً إلى مصر وشمال إفريقيا، أو عبر العراق وتركيا إلى البحر الأبيض المتوسط (عبد الله، 2019، صفحة 5).

ان أول من أطلق تسمية "طريق الحرير" هو الرحالة والجغرافي الألماني "فيرديناند فرايهر فون ريشتهوفن" عام 1877 لوصفه الطرق التي كان يمر من خلالها الحرير الصيني المنتج من قبل إمبراطور (الهان) وصولاً إلى أوروبا (بن قانه، 2019، صفحة 103). أما من يعود إليه الفضل في اكتشاف الطريق فهو الجنرال "زانغ كيان" في القرن الثاني قبل الميلاد، حينما أرسله الإمبراطور الصيني سنة 139 قبل الميلاد في رحلة باتجاه الغرب مع بعثة دبلوماسية لأجل عقد تحالفات مع شعوب معادية للصين بآسيا الوسطى، إلا أن هذا الجنرال تم اعتقاله لمدة 13 سنة تمكن بعدها من الفرار والعودة إلى الصين مقدماً تفاصيل جذابة عما اكتشفه، مما جعل الإمبراطور يعيد إرساله من جديد لاستكشاف الشعوب المجاورة للصين، فشق طريقه باتجاه آسيا الوسطى (خشيب، 2019، صفحة 2).

يمثل طريق الحرير أحد أعظم الطرق التجارية في العالم، فقد كان أكثرها أهمية كونه ساهم في الربط بين ثقافات الشرق والغرب فضلاً عن كونه إرثاً تاريخياً مشتركاً لشعوب العالم كلها وساهم أيضاً في نشر الثقافات وإشاعتها بين الدول، وبرز دوره الاقتصادي بشكل كبير في تنشيط حركة تجارة البضائع من الصين واليهما، فكان الصينيون يصدرون الحرير والشاي والأواني الفخارية، في حين كانوا يستوردون التوابل والجواهر والخيول وغير ذلك من المواد الغذائية النباتية والحيوانية، وفي

الوقت ذاته ساعد هذا الطريق في انتشار التكنولوجيا والاختراعات الصينية كالتقويم الفلكي والأجهزة الطبية ( لينغ ، 2020، صفحة 88).

## 2.2 الأهمية والأهداف الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق

■ **الأهمية الاقتصادية:** تعتبر مبادرة الحزام والطريق من أبرز المشاريع الشاملة التي تسعى الصين إلى تحقيقها، حيث تعمل من خلالها على دمج الاقتصاد الصيني بالاقتصاد العالمي، من خلال ربط قارات العالم بشبكة من خطوط وطرق النقل بهدف تعزيز التعاون التجاري والاقتصاد الدولي، وقد راهنت الصين على مصداقيتها الدولية وكأكبر قوة اقتصادية في تنفيذها لهذا المشروع ، والذي تحول إلى أحد الأهداف الرئيسية لسياستها الخارجية التي تسعى من خلاله إلى تقديم صورة إيجابية عن الصين (Mendes, 2019, p. 1).

ترى الصين أن هذا المشروع يخدم معظم البشرية ويقوم على تنمية عدد كبير من المناطق ولا يقتصر فقط على الدول التي تمر بها الطرق والخطوط، وانما ينعش التجارة العالمية ويرفع معدلات النمو، وان كانت الصين قد خصصت مبالغ ضخمة من اجل رفع مستوى معيشة 70 % من سكان العالم، فان هذا المشروع شكل قلقا لدى بعض الدول المنافسة والمتخوفة من الصعود الصيني السريع التي تراه سيغرق البلدان التي يمر عليها هذا الطريق بالديون الصينية، مما يجعل كل دولة معنية بهذا المشروع مجبرة على تسديد تكاليف البنية الأساسية التي تقع على عاتقها، لكن الحكومة الصينية ترى ان دراسات الجدوى الاقتصادية للمشروع أكدت ان الفوائد التي ستجنيها الدول تفوق بكثير كل النفقات المدفوعة، كما أن الحكومة الصينية تراعي أن لا تنقل هذه الديون كاهل الاقتصاديات الوطنية (عبد الله، 2019، صفحة 13).

■ **الاهداف الاقتصادية:** يمكن ذكر أهم الأهداف الاقتصادية للمبادرة وفقا لما يلي:

- تشجيع المزيد من التعاون في مجال التنقيب عن الموارد الطبيعية واستخراجها. فالعديد من البلدان النامية حول الصين غنية بالموارد الطبيعية مثل الجمهوريات السوفيتية السابقة في آسيا الوسطى (CAI, 2015).

- تطوير وتشبيك منشآت البنى التحتية للدول المنخرطة، بما في ذلك شبكات النقل البري (الطرق السريعة، الجسور، سكك الحديد والقطارات فائقة السرعة) وشبكات النقل والشحن البحري(الموانئ)؛

- خلق الشروط الملائمة للاندماج الإقليمي بين الدول الواقعة على طول الحزام والطريق في المدى الطويل، عبر هندسة الآليات والعمليات المناسبة لمساعدة الأطراف المنخرطة على تنسيق سياساتها الاقتصادية سواء على المستوى المحلي او الإقليمي او العابر للحدود، وتشمل هذه السياسات العديد من المجالات كتحرير التجارة

البينية، إجراءات تنقل الأشخاص وسياسات الاستثمار المباشرة وغير مباشرة، والسياسات الجمركية والضريبية والسياسات المالية وسياسات النقل والشحن وغيرها. العمل على الإزالة التدريجية للحواجز أمام حركة البضائع والخدمات والاستثمارات سعيا نحو بناء مناطق حرة للتبادل والاستثمار وتسهيل الإجراءات الجمركية وغير الجمركية على طول المسارات (حمشي، العالم العربي ومشروع الحزام والطريق، 2017، الصفحات 60-61).

- يعتبر تداول الأموال الدعامية الأساسية لتحقيق أهداف المبادرة، ويتم من خلال تعميق التعاون المالي ودفع بناء منظومة الاستقرار النقدي ومنظومة الاستثمار والتمويل وتوسيع النطاق والحجم للمبادلات الثنائية للعملات، وهنا تأتي أهمية دور بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية إلى جانب بنك التنمية لدول البريكس BRICS، وصندوق طريق الحرير (مضخور، 2016، صفحة 197).

- تمثل المبادرة فرصة جديدة لدمج اقتصاد كل دولة مشاركة في الموجة الجديدة من العولمة التي تلعب الصين دورا محوريا فيها، لاسيما أن المشاركة في المبادرة تربط اقتصاد هذه الدول بالصين و ببعضها البعض، مما يساعدها على الاستفادة من الفرص الاستثمارية المتاحة، ويمكنها من تبادل الخبرات وتنفيذ المشروعات والمبادرات المشتركة، لاسيما في مجالات البنية التحتية والخدمات اللوجستية والتنمية بمفهومها الشامل.

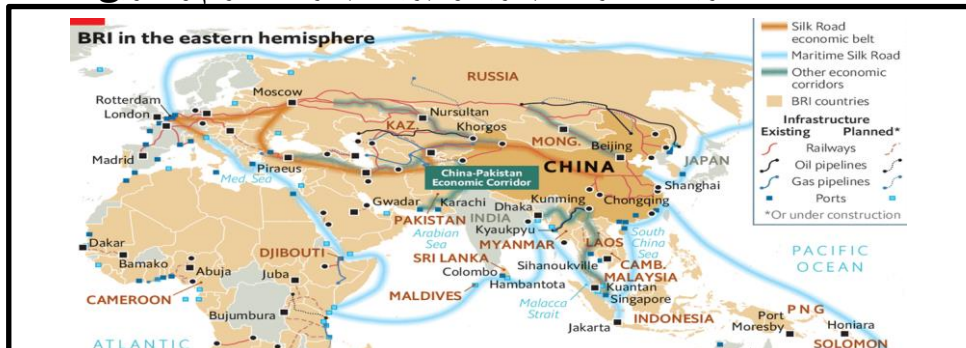
- تساهم " مبادرة الحزام والطريق "في زيادة قدرة الدول المشاركة بها على توليد المزيد من فرص العمل بالدول المشاركة، بما يعزز قدرتها على مواجهة مشكلة البطالة؛

- "مبادرة الحزام والطريق" تدعم التجارة العالمية إلى حد بعيد، لاسيما أنها تقوم على تبادل السلع والخدمات ورأس المال بين الدول المشاركة بها، وقد ساهمت بالفعل في تعزيز نمو التجارة العالمية خلال السنوات الماضية، حيث بلغت قيمة التبادل التجاري بين الصين وباقي دول المبادرة 1.02 تريليون دولار في عام 2016 (صلاح، 2018، صفحة 7).

### 3.2 النطاق الجغرافي لمبادرة الحزام والطريق

يشمل النطاق الجغرافي لمبادرة الحزام والطريق الصينية على فرعين رئيسيين: الأول حزام طريق الحرير البرّي، أما الثاني فهو طريق الحرير البحري. والذي يمكن توضيحهما وفقا للشكل رقم 1 الموالي:

شكل 1: خريطة الممرات البحرية والبرية لمبادرة "الحزام والطريق"



Source :[https://www.researchgate.net/publication/340547812\\_CHINA%27S\\_%277BELT\\_AND\\_ROAD\\_INITIATIVE%27\\_AND\\_GLOBAL\\_MARITIME\\_TRADE\\_FLOWS/figures?lo=1](https://www.researchgate.net/publication/340547812_CHINA%27S_%277BELT_AND_ROAD_INITIATIVE%27_AND_GLOBAL_MARITIME_TRADE_FLOWS/figures?lo=1) تاريخ زيارة الموقع: 2021-4-3

يتكون حزام طريق الحرير البري من ستة ممرات رئيسية وهي:

- الممر الاقتصادي الجديد لاوراسيا الذي يعبر عنه بالجسر القاري يربط الصين وأوروبا عبر سكك حديدية دولية تمتد من مقاطعة "جيانغسو" شرقي الصين إلى روتردام في هولندا، وبعد خروجها من مقاطعة سيكانغ غرب الصين تلتقي بخط سكك حديد كازاخستان وروسيا وبيلاروسيا وبولندا.
- الممر الاقتصادي الممتد بين الصين وآسيا الوسطى وغرب آسيا، ويرتبط بشبكة من السكك الحديدية الممتدة من سيكانغ إلى آسيا الوسطى، مارا بكازخستان، قرغيزستان، أوزبكستان، طاجكستان وتركمنستان، ثم يرتبط بغرب آسيا حيث تركيا وإيران، ويتجه خطها منها باتجاه الجزيرة العربية والبحر المتوسط.
- الممر الاقتصادي الممتد من الصين إلى الهند الصينية وماليزيا وسنغافورة واندونيسيا.
- الممر الاقتصادي الممتد بين الصين وباكستان، ويمتد عبر كاشغار في مقاطعة سيكانج إلى ميناء جوادر في باكستان وممر الصين - منغوليا - روسيا
- الممر الاقتصادي الممتد بين الصين وبنغلادش والهند وميانمار ويجري التعاون بين هذه الدول التي تتقاسم الحدود المشتركة (العبودي، 2019، الصفحات 26-27).

أما "طريق الحرير البحري" يبدأ من فوجو في الصين ويمر عبر فيتنام واندونيسيا وبنجلادش والهند وسيريلانكا وجزر المالديف وشرق أفريقيا على طول الساحل الأفريقي متجها إلى البحر الأحمر مارا عبر قناة السويس إلى البحر المتوسط نحو أوروبا حتى يصل إلى الساحل الصيني (حبيشي، 2018).

ويشهد نطاق مبادرة الحزام والطريق توسعا كبيرا بانضمام عدد كبير من دول والمنظمات الدولية، فقد ارتفع عدد الدول من 60 دولة منذ انطلاق المشروع الى 100 دولة عام 2018، ليلعب العدد في سنة 2019 الى 106 دولة و29 منظمة دولية. ويمكن ان يتسع هذا النطاق بانضمام دول أخرى إلى هذه المبادرة (بن قانه، 2019، صفحة 105).



تجدر الإشارة إلى أن خطوط ممرات هذا المشروع ليست نهائية، مرتبطة دائما بانضمام دول أخرى إلى مبادرة "الحزام والطريق"، ولعل أحدث هذه الطرق المنشأة في هذا الإطار، ما سمي بطريق "الحرير الشمالي" المعروف أيضا باسم "طريق البحر الشمالي"، والذي يعبر المحيط المتجمد الشمالي ويسمح بالعبور إلى أوروبا في وقت قصير ( Bersenev, Chikilevskaya, & Rusinov, 2020, p. 1082 ) والذي تم التفكير فيه مليا خاصة بعد أزمة جنوح سفينة ايفر جيفن في قناة السويس نهاية مارس 2021.

### 3. واقع العلاقات الاقتصادية الجزائرية-الصينية 1.3 العلاقات التاريخية الجزائرية-الصينية

تتمتع الجزائر والصين بعلاقات وطيدة على غرار باقي دول المغرب العربي الأخرى، وتمتد بجذورها الى الماضي، حيث تأسست تلك العلاقات بعد الحرب العالمية الثانية وما رافقها من صعود حركات التحرر في دول العالم الثالث، فعرفت الصين بمساندتها لحركات التحرر في شمال إفريقيا، وقد تأكد هذا الموقف من طرف الصين في مؤتمر باننونغ لدول عدم الانحياز سنة 1955، والذي أبدت فيه الصين تأييدها لشعوب المغرب العربي من اجل الاستقلال الوطني وحمانيته (قوادرة، 2017، صفحة 66). فأعلنت دعمها المباشر للكفاح المسلح بقيادة جبهة التحرير الوطني، لتفتح بذلك أول قنوات الاتصال بين الشعبين الجزائري والصيني، ولتكون بذلك الصين أول دولة غير عربية تعترف بالحكومة الجزائرية المؤقتة في ديسمبر 1958 ( Kyle , 2017, p. 340).

منذ ذلك التاريخ توالى الزيارات الدبلوماسية بين البلدين لتترجم المستويات العالية للتعاون. فعززت الزيارة التي قام بها كريم بلقاسم نائب رئيس الحكومة ووزير الخارجية الجزائري -انذاك- في افريل 1960 قوة الروابط بين البلدين، حيث اكد من خلال ترأسه لوفد مكون من 13 عضو ان "العامل الجغرافي لن يكون حاجزا أمام تضاعف علاقات الصداقة والتعاون بين الجزائر والصين (حمشي و ربيعي، ستون سنة من العلاقات الصينية الجزائرية، 2013)، وفي عام 1963 وبناءً على طلب الحكومة الجزائرية، أرسلت الصين أول فريق طبي إلى الجزائر، وفي عام 1971 كانت الجزائر كطرف مهم في مقترح لاستعادة الحقوق القانونية لجمهورية الصين الشعبية في الأمم المتحدة، ولعبت دورًا مهمًا في استعادة مقعد الصين القانوني في الأمم المتحدة (لي ، 2021).

على الرغم من التطورات الهامة التي حدثت على مستوى العلاقات الثنائية، فان الجانب الاقتصادي لم يسجل تطور هامًا إلا مع بداية القرن الحادي والعشرين، ويعود ذلك إلى الاضطراب الأمني الذي كان سائدا بالجزائر في تسعينيات القرن الماضي، وقد كانت بداية انطلاق البرامج الاقتصادية الرامية لإعادة بناء الإقتصاد الوطني،

خاصة تلك المتعلقة بتحسين مناخ الاستثمار في قطاع البناء خلال عامي 2008 و2009 الدور الكبير في تقوية تعزيز هذه الروابط الاقتصادية بين البلدين (Alden & Aggad-Clerx, 2012).

وما زاد هذه العلاقات تميزا تبادل المساعدات الطبية لمحاربة انتشار جائحة كورونا، حيث كانت الجزائر السباقة لإرسال هذه المساعدات في بداية تفشي الفيروس بالصين مع نهاية 2019، فردت عليها الصين بإرسال طائرات محملة بأجهزة طبية وكمامات، بالإضافة إلى فرق طبية مختصة في الأوبئة.

### 2.3 العلاقات الاقتصادية الجزائرية-الصينية

■ **المبادلات التجارية الجزائرية-الصينية:** عكس النمو المتزايد في حجم التجارة بين الجزائر والصين قوة الروابط الاقتصادية، والتي حولت الصين إلى أهم متعامل تجاري للجزائر خلال العقود الأخيرة، حيث ارتفع حجم التعاملات التجارية بين الجزائر والصين من 292 مليون دولار إلى 5.15 مليار دولار بين سنتي 2001 و2010، لتقفز في عام 2020 إلى 6.58 مليار دولار (trademap, 2021).

وفيما يلي جدول رقم 1 يوضح ويلخص حجم المبادلات التجارية للجزائر مع الصين ومقارنتها مع أهم شركائها وذلك خلال الفترة الممتدة ما بين 2011 و2020:

**جدول 1: المبادلات التجارية للجزائر مع الصين وأهم شركائها خلال الفترة 2011-**

2020

الوحدة: مليار دولار										
2020	2019	2018	2017	2016	2015	2014	2013	2012	2011	
5.59	6.94	7.92	6.74	7.64	7.58	7.39	6.02	5.41	4.47	لصادرات
0.99	1.14	1.17	0.44	0.33	0.76	1.31	2.16	2.31	1.96	لواردات
4.78	5.51	6.22	5.63	5.62	6.89	8.18	7.84	8.16	8.02	لصادرات
3.05	4.96	4.92	3.83	3.32	4.32	5.83	5.63	5.03	6.11	لواردات
15.41	19.02	22.01	20.95	22.34	24.54	31.00	29.77	27.02	24.17	لصادرات
13.50	20.80	24.70	20.93	18.37	23.24	39.17	42.58	42.15	38.75	لواردات

: من اعداد الباحثين بالاعتماد على المصدر <https://www.trademap.org>

2021/04/13

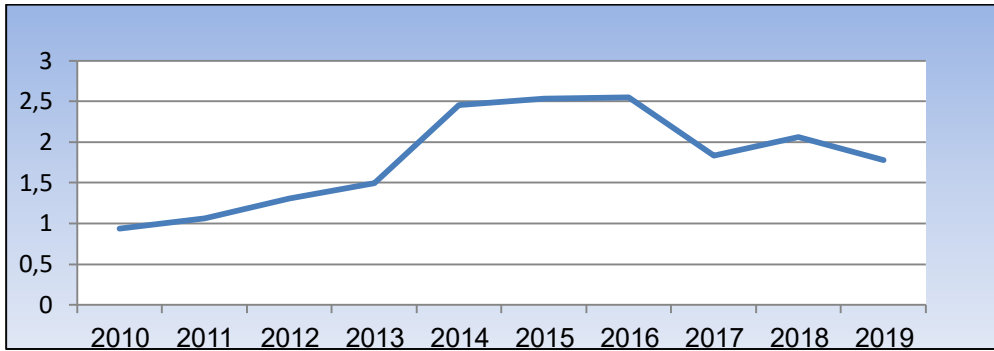
ووفق لبيانات الجدول رقم 01 تعد الصين المورد الأساسي للجزائر، فقد ارتفعت صادراتها إلى الجزائر من 4.47 مليار دولار عام 2011 إلى 7.64 مليار دولار في عام 2016، ثم ما قيمته 6.94 مليار دولار في عام 2019، لتمثل هذه القيمة نسبة 16.36% من إجمالي واردات الجزائر التي قدرت بـ 42.41 مليار دولار من نفس السنة، وبهذا تكون الصين قد أزاحت فرنسا من أعلى ترتيب الدول الممونة للجزائر منذ عام 2015 بمعدل سنوي يقارب أو يفوق 7 مليار دولار.

يمكن القول أن التزايد الكبير للصادرات الصينية نحو الجزائر أوضح تعبير على أن السوق الجزائرية أصبحت أهم الوجهات التجارية وأفضلها للسلع الصينية، حيث سجلت ما قيمة 5.59 مليار دولار في سنة 2020 وهو ما يمثل نسبة 36.27% من صادرات دول الاتحاد الأوروبي إلى الجزائر التي بلغت 15.41 مليار دولار في نفس السنة.

تعتبر الصين من أكبر مستهلكي الطاقة في العالم وبالتالي هي في حاجة دائمة لاستيراد هذه المواد، وعلى غرار باقي الشركاء التجاريين للجزائر تبقى الواردات الصينية تتشكل إجمالاً من المواد الطاقوية، في حين تفاوتت قيمها من عام لآخر خلال هذه الفترة، مع تسجيل أعلى قيمة لها في سنة 2013 بـ 2.16 مليار دولار. ثم تراجعت هذه لتصل إلى 0.99 مليار عام 2020.

■ **الاستثمار الصيني في الجزائر:** يشكل الاستثمار مجالاً آخر للتعاون بين الجزائر والصين، إذ عمدت الشركات الصينية على تعظيم تواجدتها في الجزائر، خاصة بعد الإجراءات المتخذة لتطوير وانجاز البنى التحتية خلال السنوات الماضية. وفيما يلي شكل رقم 2 يوضح قيمة الاستثمار المباشر الصيني في الجزائر خلال الفترة الممتدة ما بين 2010 و2019:

شكل 2: قيمة الاستثمار المباشر الصيني في الجزائر خلال 2010-2019 الوحدة: مليار دولار



المصدر: من إعداد الباحثان بالاعتماد على:

**China-Africa Trade**, China Africa Research Initiative at Johns Hopkins University's School of Advanced International Studies, 2021, USA. Link <http://www.sais-cari.org/data-china-africa-trade> تاريخ زيارة الموقع: 2021/04/13

من خلال الشكل السابق يلاحظ أن الشركات الصينية استحوذت خلال الفترة الممتدة من 2010-2019 على أكثر من 18 مليار دولار من إجمالي المشاريع المنجزة، لتكون ذروتها في سنة 2016 بقيمة 2.52 مليار دولار، حيث مثلت هذه القيمة ما نسبته 6.4% من إجمالي الاستثمار الصيني في البلدان الإفريقية، لتكون بذلك

الجزائر رابع دولة استفادت من الاستثمار المباشر الصيني في تلك السنة، بعد جنوب إفريقيا (الأولى)، جمهورية الكونغو (الثانية)، زامبيا (الثالثة). ويعود التراجع في رصيد الاستثمارات بعد سنة 2016 إلى تأثير إيرادات الجزائر نتيجة انخفاض أسعار المحروقات، فضلا عن انتهاج سياسات جديدة لترشيد النفقات التي الفت بضلالها على جانب الاستثمار.

ما يلفت للانتباه للحضور القوي للشركات الصينية هو حجم الإيرادات المحصلة في الجزائر، فقد أظهرت البيانات المقدمة من جامعة جونز هوبكنز تحت عنوان مبادرة أبحاث الصين وأفريقيا، أن إجمالي الإيرادات السنوية لمشاريع الهندسة والبناء للشركات الصينية المقامة في الجزائر وصل في نهاية سنة 2019 إلى حوالي 6.3 مليار دولار أمريكي، وهو ما جعل الجزائر تعتلي صدارة الدول لإجمالي الإيرادات للمشاريع الصينية في إفريقيا بنسبة مئوية قدرت ب 14٪، وبالمقابل جلبت هذه المشاريع الاستثمارية في الجزائر حوالي 42999 عاملاً صينياً، مما جعلها تعتلي أيضا صدارة الدول الإفريقية لأكبر جالية صينية مقيمة في إفريقيا.

من بين العقود البارزة التي أبرمت بين الجزائر والصين، مشروع انجاز الطريق السريع الذي يربط بين شرق البلاد وغربها، والذي انطلق في عام 2007 واستُكمل في عام 2015، فضلا عن بناء فنادق شيراتون في وهران والجزائر العاصمة، وعملية توسعة مطار هواري بومدين في العاصمة، كما شُيّدت الاف الوحدات السكنية منذ العام 2000. وكان اخر هذه المشاريع تشييد ثالث أكبر مسجد في العالم بالجزائر العاصمة (غانم و بن عبدالله ، 2016).

اتسعت رقعة التعاون الاقتصادي الصيني-الجزائري لتشمل مجالات أخرى في صناعات العربات النفعية والصناعات الالكترونية والمناجم وكذا منشأة للنقل البحري، واختارت الجزائر الشريك الصيني في انجاز خمسة مشاريع من اصل 20 مشروع مقترح، وستنجز هذه المشاريع في إطار شراكة بين مؤسسات عمومية جزائرية وشركات صينية، حيث تم ذلك خلال اشغال اجتماع حول التعاون الثنائي لتعزيز أداء النشاطات المنتجة بين البلدين. وتمثلت هذه المشاريع في: (وكالة الأنباء الجزائرية، 2018)

- المشروع الأول في تفعيل استثمار لإنتاج وتسويق الشاحنات بالشراكة مع المؤسسة الوطنية للعربات الصناعية بالروبية مع ضمان اندماج محلي تدريجي في المنتج.
- المشروع الثاني ويخص إنتاج نهائيات الدفع الالكتروني (TPE) بين المؤسسة الوطنية للصناعات الالكترونية (إيني) والشركة الصينية زاد تي أي (ZTE).
- المشروع الثالث فيتعلق بتطوير واستغلال أحواض الرخام والبلاط مع المجمع الصناعي العمومي مناجم الجزائر (منال)

- المشروع الرابع في استغلال مناجم الفوسفات.
  - المشروع الخامس فيتمثل في انجاز ميناء الجزائر للوسط بمنطقة الحمداية قرب شرشال (ولاية تيبازة)
- كما يرتقب انطلاق مشاريع حديثة، على غرار المشروع الضخم المتعلق بالتنقيب عن الحديد بمنجم "غار جبيلات" بأقصى الجنوب الغربي وبالتحديد في ولاية تندوف، ومن المتوقع أن يسهم هذا المشروع في إنشاء أكثر من 3 آلاف منصب عمل، ويتضمن ذلك حوالي ألف منصب موجه لإطلاق المرحلة الأولى للاستغلال. حيث أسندت الدراسات والأعمال بالشراكة بين المؤسسة الوطنية للحديد والصلب "فيرال" وائتلاف شركات صينية، ليكون المشروع الفعلي في الاستغلال مع نهاية سنة 2023 (وكالة الأنباء الجزائرية، 2021).

#### 4. آفاق الإقتصاد الجزائري في إطار مبادرة الحزام والطريق

بعد مرور 06 سنوات عن إعلان مبادرة "الحزام والطريق"، رسمت الجزائر انخراطها في هذه المبادرة بموجب مرسوم رئاسي رقم 19-176 صدر في الجريدة الرسمية بتاريخ 06 جوان 2019، بعدما كانت قد صادقت بتاريخ 04 سبتمبر 2018 على مذكرة تفاهم تربطها بجمهورية الصين الشعبية بشأن التعاون في هذه إطار المبادرة، لتدخل بذلك الجزائر عهدا جديدا، أملا في تحقيقها أهدافها الاقتصادية محليا، وتعظيم مكاسبها وتدعيما لمسارها الدولي في انفتاحها عليه، وتدعيما لاندماجها في الإقتصاد العالمي.

أشادت الجزائر كثيرا بهذه المبادرة على لسان رئيس وزراءها، في خطابه الذي ألقاه أثناء أعمال مؤتمر قمة فوكاكا الثالث، حيث قال "مما لا شك فيه أن انضمام الجزائر إلى مبادرة طريق الحرير الجديد سيزيد من كثافة تعاوننا وشراكتنا مع الصين، كما يتضح من مشاريعنا المشتركة الكبرى .....". (smati, 2018)

واستنادا إلى نص مذكرة التفاهم بين البلدين "يأتي هذا القرار تعزيزا للتعاون الثنائي أكثر على ضوء الشراكة الاستراتيجية الشاملة التي تمت إقامتها من خلال الإعلان المشترك حول إقامة شراكة استراتيجية شاملة بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وجمهورية الصين الشعبية الموقع بتاريخ 25 مايو 2014".

كما يسعى البلدان من خلال عملهما المشترك لبناء "الحزام والطريق على أساس التعاون المتبادل والمنفعة والتشاور والكسب والازدهار والثقة المتبادلة ووفقا لمبادئ "التشاور الموسع والمساهمة المشتركة والمنافع المتبادلة". ويعمل البلدان أيضا على "تعزيز التعاون مع الدول المشاركة في المبادرة وتوطيد تنميتها الاقتصادية التي تحرز تقدما". وكذلك "تعزيز التبادل والدعم المتبادلين وفقا لمفهوم المبادرة القائم على التعاون والتنمية والمكاسب المتبادلة، من خلال الاستخدام الكامل لآليات التعاون

الثنائي والآليات المتعددة الأطراف القائمة التي تلزم الأطراف (مرسوم رئاسي رقم 19-176، 2019).

#### 1.4 مشروع ميناء "الحمداية" بشرشال

وفي سبيل تجسيد الصين لمشروعها الطموح، كانت الحكومة الصينية قد صبت اهتمامها على الممرات البحرية لهذه المبادرة، بعد ان ثبت انها الأكثر أمانا لحركة التجارة العالمية من الطرق البرية، قصد تمكينها من تصريف منتجاتها عالميا بأيسر وارخص الطرق، مما يساهم على الرفع من قوتها الاقتصادية ويعزز علاقتها مع كل دول العالم التي يشملها هذا الطريق (عبد الله، 2019، صفحة 16). لهذا الغرض من المنتظر أن يكون للصين يد في بناء وانجاز أكبر المشاريع الهامة، قرب مدينة "شرشال" بولاية تيبازة، وبكلفة تقدر بمبلغ 3.3 مليار دولار ستبني الجزائر احد اكبر الموانئ في إفريقيا بالشراكة مع العملاق الصيني "الشركة الصينية العامة للهندسة الإنشائية CSCEC" التي عهد لها بناء المسجد الكبير في الجزائر العاصمة (Bousquet, 2016, p. 8).

تم اختيار هذا الموقع بناء على دراسات فنية تفيد انه عبارة عن خليج واسع بعمق 20 متر يوفر الحماية الطبيعية لهذا الميناء، ومن المتوقع ان يحوي هذا المشروع على 23 محطة بقدرة معالجة تقارب 6.5 مليون حاوية سنويًا، مع 25.7 مليون طن من البضائع سنويًا، وسيوجه في المستقبل الى تنشيط التجارة الوطنية عن طريق البحر هذا فضلا انه سيكون محورا للتجارة الإقليمية (algérie presse service, 2021). وسيسمح بربط الجزائر مع دول جنوب وشرق آسيا وكذا الأمريكيتين وإفريقيا وذلك بفضل ارتفاع حجم حركة النقل البحري المنتظرة مع دخول ملاك سفن جدد ذوي مستوى عالمي. واستجابة للزيادة في الحركة التجارية التي يمكن ان تصل إلى 35 مليون طن مع 02 مليون حاوية في افاق 2050، وهو ما لن تتمكن من القيام به الموانئ الموجودة في الجزائر على غرار ميناء "الجزائر العاصمة" الذي طالما انتُقد لصغر لحجمه وافتقاره إلى المعدات (Bousquet, 2016, p. 42).

يعتبر هذا المشروع الاستراتيجي انه أحد الأبواب لفك العزلة عن الدول الإفريقية التي لا تملك منافذ بحرية، وسيتم تمويل المشروع بقرض طويل الأجل من صندوق الاستثمار الوطني (FNI) والبنك الصيني "Exim-bank of China"، على ان تكون مدة انجاز هذا الميناء سبع (7) سنوات ليدخل حيز الخدمة تدريجياً خلال أربع (4) سنوات، وتضمن تسييره الشركة صينية "موانئ شنغهاي algérie presse service r. , 2021).

#### 2.4 أفاق المبادرة على الاقتصاد الوطني

انطلاقاً من انضمام الجزائر في مبادرة الحزام والطريق التي تقوم أساساً على الشراكة الاقتصادية الواسعة وبمستويات عدة مع أكبر عدد من البلدان المستعدة للانخراط في هذه المبادرة سواء التي تقع على مسارات طريق الحرير البحري أو البري أو المستفيدة منه بوجه من الوجوه، فضلاً عن ذلك فالمشروع يهدف إلى استثمار مئات المليارات من الدولارات، ومد طرق موصلات حديدية ومائية إضافة إلى مد أنابيب الغاز والنفط وخطوط الألياف البصرية ( شقير، 2017، صفحة 2). وبفضل مشروع ميناء الحمداية الضخم والاستراتيجي الذي يعد ثمرة هذا الانضمام، فإنه من المتوقع أن يحقق العديد من الآفاق أهمها:

- يعزز هذا الميناء من التبادلات التجارية بين الجزائر والدول المشاركة في طريق الحرير، لاسيما وأن مجمل حركة التجارة العالمية تتم عبر الموانئ البحرية، خاصة إذا ما توفرت الخدمات اللوجستكية المتطورة للصادرات التي طالما عانى المصدرين الجزائريين من صعوبات الشحن والنقل والتأمين وغيرها.

- لطالما اعتبرت الجزائر بوابة إفريقيا، لذا سيعبد هذا المشروع الطريق للتغلغل في أذغالها، وسيجعل منها محورا فعالا في تعزيز خطط الصين الجيوستراتيجية العالمية المتنامية، لتكون رابطا حيويا عبر شبكة الطرق البرية والبحرية المترابطة مع بعضها البعض بين إفريقيا والصين أو إفريقيا والعالم، ويجعل الأسواق الأفريقية التي ليس لها منافذ بحرية في متناول حاويات ميناء " الحمداية" خاصة إذا تم إشراك الصين كطرف في منطقة التبادل الحر الإفريقي المنشأة حديثا.

وفي هذا الإطار أوضح الخبير الاقتصادي بوزيان مهمام " أن الجزائر واحدة من الأقطاب التنموية في طريق الحرير البري والبحري بأفريقيا، من خلال مينائي الحمداية وبجاية". وأشار إلى أن ميناء بجاية يربط ميناء الحمداية بطريق الوحدة الأفريقية وصولا إلى نيجيريا، وأنه بتهيئة الحمداية سيكون رابطا مهما للحركة التجارية بين عمق أفريقيا وغربها وشمالها مع المخطط الكبير في شقيه البري والبحري" (بلخير، 2020).

كذلك من المتوقع أن تساهم الحركة التجارية التي تنطلق من هذا الميناء باتجاه إفريقيا عبر شبكة الطرق المترابطة في وصول المنتجات الجزائرية إلى الأسواق الإفريقية، وهنا تبرز أهمية الطريق البري العابر للصحراء (الجزائر-لاغوس) الذي سيدخل الخدمة عن قريب، ليكون هو الجسر لحركة التجارة الوطنية والدولية.

- ستفتح هذه المبادرة أفاقا جديدة للجزائر لتدفق الاستثمار الأجنبي المباشر، الذي من شأنه أن يساهم في تحريك الآلة التصنيعية في البلاد، من خلال إنشاء مناطق اقتصادية تستقبل فيها الشركات الصينية لاسيما في مناطق " العلةمة، تاجنانت، وعين الفكرون" التي طالما اشتهرت بالحركة التجارية، فضلا عن ولاية برج بوعريبيج التي شكلت خلال العقود الماضية قطب صناعي إلكتروني بامتياز، وبالتالي تساهم هذه المشاريع

في نقل التكنولوجيا والخبرات فضلا عن التنوع الاقتصادي وزيادة الدخل القومي، وتقليص معدلات البطالة.

- أما في قطاع الطاقة فمن المتوقع أن توفر هذا المبادرة ديناميكيات اقتصادية جديدة لاسيما أن الجزائر تعتبر مورداً مهماً للنفط والغاز في العالم، حيث من المتوقع إن يتضاعف استهلاك الطاقة مع حلول 2030، مما قد يفتح هذا المشروع منافذ جديدة أمام الجزائر لتصدير منتجاتها الطاقوية نحو العالم، خاصة مع التعقيدات التي تفرضها الأسواق التقليدية الأوروبية بسبب حدة المنافسة الموجودة هناك (bouaricha, 2019).

- تضل السياحة مفتاحا في سبيل تحقيق تنويع اقتصادي في الجزائر خارج قطاع المحروقات، خاصة بما تزخر به هاته الأخيرة من مقومات كبيرة في هذا القطاع، لذلك فان الفرصة مواتية لتقديم صورة ايجابية للسياحة الجزائرية أمام الزوار القادمين إليها. وبالتالي فان هذا المشروع الهام الرابط بين دول العالم مرورا بالطرق البرية المتشابكة والمترابطة إلى إفريقيا، يمكن أن يكشف النقاب عن الإرث السياحي الجزائري التي طالما شكل كنزا يغفل عنه الكثيرون.

### 3.4 متطلبات نجاح انضمام الجزائر في مبادرة الحزام والطريق

إذا كانت الجزائر تريد فعلا ان تكون محورا فعالا في "مبادرة الحزام والطريق" وان تحقق غايتها المنشودة للاندماج أكثر في الاقتصاد العالمي، فعليها ان تقوم بما يتطلبه ذلك تماشيا مع مصالحها الاستراتيجية، ولا تكتفي ان تكون جسرا لعبور التجارة الدولية فقط، بل ان هناك جملة من الإجراءات التي ينبغي إتباعها أملا في تعظيم مكاسبها من وراء الانخراط في هذه المبادرة لذا عليها:

- تحديد استراتيجية طويلة الأجل تقوم على التنويع الاقتصادي خارج قطاع المحروقات، لاسيما في القطاعات التي تتمتع بها الجزائر بميزة نسبية، فإلى جانب قطاعات (الفلاحة، السياحة، المناجم) وجب الاهتمام والتركيز أيضا على الطاقات المتجددة، لاسيما في الطاقة الشمسية وطاقة الرياح، حيث يمكن أن تفسح الخبرة الصينية في هذين المصدرين للطاقة البديلة والمساحات الخالية الشاسعة في الصحراء الجزائرية، المجال لقيام تعاونٍ يحقق مكاسب للطرفين معا (غانم و بن عبدالله ، 2016). وتفتح ذلك آفاقا واسعة نحو تصدير هذه الطاقات نحو الخارج لتكون بذلك الجزائر قادرة على الاستفادة أكثر من فرص مبادرة "الحزام والطريق" لاسيما اذا تم الأخذ بعين الاعتبار خطوط الكهرباء والنفط التي ستنتج في هذا الإطار.

- الدفع أكثر بإنشاء وانجاز البنى التحتية، وفي هذا الإطار قال الخبير الاقتصادي، بوزيان مهمام، "إن الجزائر حتى تكون قطبا في غرب أفريقيا عليها تطوير البنية



التحتية وخلق أرضية وطنية وتطوير منظومة التجارة الخارجية وتعزيز السلاسل، لتستقطب المتعاملين التجاريين عبر طريق الحرير." (غانم و بن عبدالله ، 2016).  
- انطلاقاً من العلاقات الجزائرية-الصينية المتميزة، فينبغي للحكومة الجزائرية التفكير في طرق لتعزيز تنافسيتها لجهة استقطاب الاستثمارات الخارجية المباشرة من الصين. يمكن في هذا الإطار الاقتداء بالمغرب، حيث أصدرت السلطات مؤخراً تنظيمات تنص على إلغاء تأشيرات السفر للمستثمرين الصينيين، في خطوة يُتوقع أن تقضي إلى زيادة أعداد السياح والمستثمرين الصينيين في المملكة (غانم و بن عبدالله ، 2016).

- فيما يتعلق بمجالات الشراكة مع الصين في إطار مبادرة الحزام والطريق، يوصي أحد الخبراء بالتركيز على منطقة تمرست العابرة للحدود وغيرها من المعابر الحدودية، ووضع حاجز أخضر لمكافحة التصحر، وإنشاء مدارس مهنية بالشراكة وجامعة للتكنولوجيا والرقمية (algérie presse service e. , 2019).

## 5. خاتمة

تصنف مبادرة الحزام والطريق الصينية على أنها أضخم مشروع اقتصادي عالمي، ويمكن القول انها مبادرة طموحة وواعدة تحاول من خلالها الصين ربط اقتصادها بباقي دول العالم وقاراته عبر شبكة من الخطوط والمسارات ومن خلال تشييد البنى التحتية وشبكات النقل لتعزيز الاقتصاد العالمي المفتوح على النحو الذي يجعل اقتصادات هذه الدول تتفاعل مع بعضها وفق منظومة عالمية، تنصهر وفقها الحدود لتساهم في تدعيم التجارة الدولية وتشجيع الاستثمار بين الدول، مع تعزيز التنمية المشتركة وخلق اندماج إقليمي بين الدول المنظمة تحت لواءها من أجل تشكيل النظام الاقتصادي العالمي أكثر عدالة يوفر مكاسب لكافة الدول خاصة الدول النامية والتي تعد الجزائر إحداها.

**1.5 نتائج الدراسة:** لقد توصلت الدراسة إلى مجموعة من النتائج يمكن ذكر أهمها وفقاً لما يلي:

- رغم عدم تواجد الجزائر بصورة مباشرة ضمن الخطوط الرئيسية للمبادرة، إلا أنها تظل تحظى بأهمية بالغة ضمن المبادرة، وتأتي هذه الأهمية بسبب مسارها التاريخي الحافل مع الصين، وعلاقتها الاقتصادية المتميزة التي ترجمتها الأرقام والإحصائيات المتعلقة بالتجارة والاستثمار، فضلاً عن مكانتها الجغرافية كبوابة إفريقيا؛

- تشكل مبادرة الحزام والطريق بديلاً واعداداً لدمج الاقتصاد الجزائري ضمن خارطة الاقتصاد العالمي عبر خطوطها البرية والبحرية، بعد فشل فرص الاندماج في إطار الشراكة المبرمة مع التجمعات الإقليمية الموجودة في المنطقة؛

- تسمح مبادرة الحزام والطريق بتوسيع دائرة تواجد الجزائر على النطاق العالمي، في ظل أهدافها الرئيسية التي تقوم على اندماج اقتصادات الدول المنظمة تحت لواءها، وتشكيل النظام الاقتصادي العالمي أكثر عدالة يوفر مكاسب لكافة الدول خاصة الدول النامية والتي تعد الجزائر إحداها.

- إن انضمام الجزائر إلى مبادرة الحزام والطريق وبإنجازها لأضخم مشروع في إفريقيا "ميناء الحمداية" سيفتح أفقا كبيرة على الاقتصاد الوطني على الصعيدين المحلي والعالمي، ليكون هذا الميناء همزة وصل بين العالم وإفريقيا من جهة، وتكون الجزائر جسرا بريا يدعم حركة التجارة العالمية من جهة أخرى؛

**2.5 توصيات الدراسة:** يتوقف تحقيق الاهداف الاقتصادية من وراء انضمام الجزائر في مبادرة الحزام والطريق على جملة من التوصيات والمقترحات والتي يمكن ذكر أهمها وفقا لما يلي:

-التعجيل في التطبيق الميداني لمشروع مبادرة الحزام والطريق مع الأخذ بعين الاعتبار متطلبات نجاحها؛

-على الجزائر تكثيف جهودها أكثر والتفاوض على صفقات أفضل مع الجانب الصيني من أجل استقطاب استثمار صيني مباشر لتحقيق منفعة متبادلة رابح-رابح خاصة مع انضمامها لمبادرة الحزام والطريق؛

-يجب على الجزائر العمل على تطوير ودعم علاقتها مع العملاق الصيني للاستفادة أكثر من خبراته وتجاربه في كافة المجالات؛

- إيجاد الحلول والخطط الفورية الكفيلة بإصلاح وتطوير المنظومتين الجمركية والبنكية، فلا يعقل ان يكون للجزائر ميناء بحجم مدينة في حين لا تزال أنظمتها التجارية والجمركية تعمل وفق الصيغ التقليدية؛

- تعزيز تنوع الاقتصاد الجزائري خارج قطاع المحروقات لاسيما في القطاعات التي تتمتع بها الجزائر بميزة نسبية من أجل الاستفادة من سهولة التصدير وفق خطوط مبادرة الحزام والطريق؛

- تعزيز البنى التحتية وتطويرها وانشاء المشاريع الاقتصادية اللازمة لمتطلبات مبادرة الحزام والطريق.

## 6. قائمة المراجع:

### 1-6 قائمة المراجع باللغة العربية

1. اقتصاد وكالة الأنباء الجزائرية. (2018-1-31). الجزائر- الصين : 5 مشاريع شراكة في القطاع الصناعي و المنشآت المينائية. تاريخ الزيارة: 2021-4-4، من وكالة الأنباء الجزائرية:

<https://www.aps.dz/ar/economie/52774-5>

2. اقتصاد وكالة الأنباء الجزائرية، (2021-3-30)، استغلال منجم غار جبيلات: التوقيع على مذكرة تفاهم بين "فيرال" وائتلاف شركات صينية. تاريخ الزيارة: 2021-4-29، من وكالة الأنباء الجزائرية:

<https://www.aps.dz/ar/economie/104384-2021->

3. باهر مردان مضخور، استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، مجلة دراسات دولية، العدد 67، 2-10-2016.
4. الجريدة الرسمية، المرسوم الرئاسي رقم 19-176. (6-6-2019). التصديق على مذكرة التفاهم بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة الصين الشعبية بشأن التعاون في إطار مبادرة "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير. الجريدة الرسمية.
5. جلال خشيب، (26-4-2019)، تنامي النفوذ الصيني بالمغرب الكبير حزام واحد، أهداف متعددة، تاريخ الزيارة 2-1-2021، من المعهد المصري للدراسات: <https://eipss-eg.org>
6. حسين قوادرة، الاستراتيجية الاقتصادية الصينية في المنطقة المغاربية - الفرص والمخاطر بالنسبة لدول المنطقة، مجلة اقتصاديات المال والاعمال، 2017.
7. دالية غانم، و لينا بن عبدالله، (21-11-2016). حسنت الجزائر وبيجينغ علاقتهما الاقتصادية، لكن لاشك أنه بإمكان الجزائر أن تحصد منافع أكبر. تاريخ الزيارة 2-1-2021، من مركز مالكوم كير-كارنيغي: <https://carnegie-mec.org/diwan/66211>
8. دليلة بلخير. (30-6-2020). الجزائر تعيد بعث طريق الحرير عبر ميناء الحمداية. تاريخ الزيارة: 2-1-2021، من العربي الجديد: <https://www.alaraby.co.uk>
9. رضا حبشي. (27-9-2018). اعرف طريق الحرير وممراته ودور قناة السويس فيه 17 معلومة. تاريخ الزيارة: 2-1-2021، من اليوم السابع: <https://www.youm7.com/story/2018/9/27/>
10. زينب عبد الله، الإطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم، برلين، ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، 2019.
11. شفيق شفير، طريق الحرير الجديد في سياق العلاقات العربية الصينية، مركز دراسات الجزيرة، الدوحة، 2017.
12. شناز بن قانه. الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية، مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم، برلين، مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم، ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، 2019.
13. علي صلاح. (15، 8، 2018). مشروع الحزام والطريق، كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟ (تقرير المستقبل، المحرر) دورية اتجاهات الاحداث (26).
14. لاو لينغ لينغ، الصين وعلاقتها الاستراتيجية في ضوء مبادرة "الحزام والطريق"، العلاقات الصينية المصرية أنموذجاً، الفكر السياسي، العدد (74-75)، 2020.
15. ليان لي، (11-4-2021). آفاق التعاون الصيني الجزائري في عصر ما بعد الوباء واعدة، تاريخ زيارة: 30-4-2021، من <http://www.chinaarabcf.org/ara/zagx/sjfc/t1868148.htm>
16. محمد حمشي. (جويلية 2017). العالم العربي ومشروع الحزام والطريق. مجلة دراسات شرق اوسطية (80).
17. محمد حمشي، و سامية ربيعي، ستون سنة من العلاقات الصينية الجزائرية، المجلة العلمية للبحوث الصينية المصرية، المجلد 2، العدد 1، جامعة حلوان، جانفي، 2013.
18. نادية كاظم العبودي، مبادرة الحزام والطريق الصينية دراسة تاريخية، مبادرة الحزام والطريق الصينية مشروع القرن الاقتصادي في العالم، برلين، ألمانيا: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، 2019.

## 2-6 قائمة المراجع باللغة الأجنبية:

1. Alden, C., & Aggad-Clerx, F, Chinese Investments and Employment Creation in Algeria and Egypt, *African Development Bank Economic Brief*, 5-4-2012.
2. algérie presse service, e, (27-12-2019). *Algérie-Chine: un plan de développement pour tirer profit de la Nouvelle route de la soie*. Consulté le: 15-1- 2021, sur algérie presse service: <https://www.aps.dz/economie/99464-algerie-chine-un-plan-de-developpement-pour-tirer-profit-de-la-nouvelle-route-de-la-soie>.
3. algérie presse service, r, (25-3-2021). *Port d'El Hamdania: présentation de trois sites pour implanter la base de vie de la société de réalisation*. Consulté le 5-2- 2021, sur

- algérie presse service: <https://www.aps.dz/regions/119686-port-d-el-hamdania-presentation-de-trois-sites-pour-implanter-la-base-de-vie-de-la-soc>
4. Bersenev, A., Chikilevskaya, M., & Rusinov, i, Silk Road Rail Corridors Outlook and Future Perspectives of Development, *Procedia Computer Science*, N° 167, 1-1-2020.
  5. bouaricha, n, (9-6-2019), *Gigantesque projet des Nouvelles routes de la soie : L'Algérie signe un mémorandum d'entente avec la Chine*. Consulté le 5-1- 2021, sur elwatan: <https://www.elwatan.com/edition/economie/gigantesque-projet-des-nouvelles-routes-de-la-soie-lalgerie-signe-un-memorandum-den>
  6. Bousquet, M, Cherchell, le port de la polémique, *African Business - Le Magazine des Dirigeants Africains*, avril- mai 2016.
  7. CAI, P. (31-3-2015), *China's ambitious new Marshall Plan for Asia*, Consulté le 12-2-2021, sur the australian: <https://www.theaustralian.com.au/business/business-spectator/chinas-ambitious-new-marshall-plan-for-asia-/news->
  8. Kyle , H.-F, An illusory alliance: revolutionary legitimacy and Sino-Algerian relations, 1958–1962. *The Journal of North African Studies*, N°19, 25-5-2017.
  9. Mendes, C. A, *China's New Silk Road: An Emerging World Order*, routledge, new york, 2019.
  10. SMATI , S, (5-9-2018), *L'Algérie adhère à la nouvelle "route de la soie*. Consulté le 1-2-2021, sur L'Algérie adhère à la nouvelle "routhttps://www.liberte-algerie.com/actualite/lalgerie-adhere-a-la-nouvelle-route-de-la-soie-299308
  11. trademap, (13-4-2021). Consulté le 13-4-2021, sur trademap: <https://www.trademap.org>