

Opportunities for Algeria to Join the “Belt and Road” Initiative (The case of Hamdaniya port)

- *Yahiaoui Abdelhafid*¹: MCA, Université Ziane Achour Djelfa, Algérie
- *Kaki Abdelkrim*²: MCA, Université Ziane Achour Djelfa, Algérie
- *Benali Ihcene*³: MCA, Université Ziane Achour Djelfa, Algérie

Received:27/10/2021

Accepted :14/01/2022

Published :31/01/2021

Abstract

This research paper aims to shed light on Algeria's accession to the Belt and Road Initiative, which is considered the bet of international economic relations and the future of international trade, and the largest infrastructure project in the world. Also this research paper aims to shed light on the alternative opportunities available to Algeria to benefit from the growth of international trade and the development of international economic relations, as well as to integrate into the largest international trade line in the world that links the regions of Asia, Africa, and Europe, which allows to raise the competitiveness of the Algerian economy , facilitate the flow of foreign direct investment, stimulate economic development, and increase economic growth.

Key words: *The Belt and Road Initiative, Algeria, China, International trade, International economic relations, The competitiveness of the Algerian economy.*

1 - **MQEMADD**, hafidhyahiaoui@yahoo.fr

2 - **Kaki Abdelkrim**, PDRZSADG, doct1984@yahoo.fr

3 - **MQEMADD**, ihcene154@hotmail.fr

الفرص المتاحة للجزائر من الانضمام لمبادرة "الحزام والطريق" (حالة ميناء الحمداية)

- يحيوي عبد الحفيظ¹: أستاذ محاضر(أ)، جامعة زيان عاشور بالجللفة، الجزائر.
- كاكبي عبد الكريم²: أستاذ محاضر (أ)، جامعة زيان عاشور بالجللفة، الجزائر.
- بن علي إحسان³: أستاذة محاضرة (أ)، جامعة زيان عاشور بالجللفة، الجزائر.

تاريخ النشر: 2022/01/31

تاريخ القبول: 2022/01/14

تاريخ الإرسال: 2021/10/27

ملخص

تهدف هذه الورقة البحثية إلى تسليط الضوء على انضمام الجزائر إلى مبادرة الحزام والطريق القائمة على أنقاض طريق الحرير الصيني في القرن التاسع عشر، التي تعتبر رهان العلاقات الاقتصادية الدولية ومستقبل التجارة الدولية، وأكبر مشروع بنية تحتية في العالم. كما تهدف هذه الورقة البحثية إلى تسليط الضوء على الفرص البديلة المتاحة أمام الجزائر للاستفادة من نمو التجارة الدولية، وتطور العلاقات الاقتصادية الدولية، كذلك الاندماج في أكبر خط للتجارة الدولية في العالم الذي يربط مناطق آسيا، إفريقيا، وأوروبا، وبالتالي الاستفادة من تنوع الواردات وترقية الصادرات مما يمكنها من تعزيز الاتصال الإقليمي الذي يسمح بالرفع من تنافسية الاقتصاد الجزائري، وتسهيل تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة، وتحريك التنمية الاقتصادية، وزيادة النمو الاقتصادي، إضافة إلى التواصل الثقافي والحضاري وتبادل الخبرات مع مجموعة الدول المنظمة لمشروع المبادرة.

الكلمات المفتاحية: مبادرة الحزام والطريق، الجزائر، الصين، تجارة دولية، علاقات اقتصادية دولية، تنافسية الاقتصاد الجزائري.

¹- الطرق الكمية في العلوم الاقتصادية وعلوم إدارة الأعمال وتطبيقاتها من اجل التنمية المستدامة، hafidhyahiaoui@yahoo.fr

²- سياسات التنمية الريفية في المناطق السهبية في الجزائر في ظل تحديات العولمة، doct1984@yahoo.fr

³- الطرق الكمية في العلوم الاقتصادية وعلوم إدارة الأعمال وتطبيقاتها من اجل التنمية المستدامة، ihcene154@hotmail.fr

- مقدمة:

إن التطور المتسارع في العلاقات الاقتصادية الدولية، خاصة بعد نهاية الحرب العالمية الثانية، أدى إلى التفاعل المتبادل بين اقتصاديات الدول نتيجة لنمو الصادرات وازدياد التبادل التجاري بفعل اتفاقيات تحرير التجارة الدولية، أين سيطرت فيه الولايات المتحدة الأمريكية على المشهد الاقتصادي باستحواذها على حصص هامة من الأسواق الدولية للتمكين لصادرات منتجاتها، وهو ما أدى إلى احتدام المنافسة مع أقطاب إقليمية أخرى غالباً ما كانت ضمن تكتلات اقتصادية إقليمية، منها، الاتحاد الأوروبي، مجموعة الآسيان، اليابان، والصين بمبادرة "الحزام والطريق" أكبر مشروع بنية تحتية في العالم يربط آسيا، وإفريقيا، وأوروبا، الذي تهدف من خلاله من اختراق شبكة أسواق الدول الواقعة على طول خط هذا المحور، ومنه السيطرة على أهم منافذ التجارة الدولية.

ظهرت الصين أهم منافس تجاري للقطب الرأسمالي الذي تقوده الولايات المتحدة الأمريكية، بفعل التفوق الاقتصادي الذي عرفته في السنوات الأخيرة، خاصة بعد طرحها لمبادرة "الحزام والطريق"، وتسمى أيضاً حزام واحد- طريق واحد، وهي مبادرة قامت على أنقاض طريق الحرير الصيني في القرن التاسع عشر، بهدف ربط الاقتصاد الصيني بالعالم الخارجي والتمكين لصادراتها باختراق أسواق دول طول خط المبادرة، والتي تشمل آسيا، وإفريقيا، وأوروبا، وذلك بربطها بشبكة مواصلات معقدة تشمل طرق ومسارات برية، وبحرية، وجوية، من خلال الاستثمار في بناء شبكة طرق برية، وسكك حديدية، وموانئ، ومطارات، على طول خط محور المبادرة. كذلك إنشاء مناطق تجارة حرة، مما يجعل المبادرة أكبر مشروع بنية تحتية في العالم.

والجزائر رغبة منها في تعزيز التعاون الثنائي مع الصين على ضوء الشراكة الإستراتيجية الشاملة، عملت على الانضمام إلى مبادرة "الحزام والطريق"، بالتصديق على مذكرة التفاهم بين الجزائر والصين بشأن التعاون في إطار مبادرة "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين (21)"، الموقعة في بيجين بتاريخ 4 سبتمبر سنة 2018، والتي تم التصديق عليها من خلال المرسوم الرئاسي رقم 19-176، المؤرخ في 6 يونيو سنة 2019. وذلك بهدف الاستفادة من الفرص الاستثمارية التي توفرها المبادرة، في مجالات مختلفة، منها، مجال تنسيق السياسات، مجال ترابط المنشآت، مجال تواصل الأعمال، مجال تداول الأموال، مجال التواصل بين الشعوب، ومجالات أخرى مختلفة.

إشكالية البحث:

مما سبق، تتمثل إشكالية البحث في الإجابة على التساؤل الآتي:

ما هي الفرص البديلة المتاحة أمام الجزائر للاستفادة من نمو التجارة الدولية من خلال الانضمام إلى مبادرة "الحزام والطريق"؟ (مع أخذ مينااء الحمدانية كحالة دراسة)

أهمية البحث:

تتمثل أهمية البحث في معرفة أهم الفرص البديلة المتاحة أمام الجزائر للاستفادة من نمو التجارة الدولية، عن طريق الانضمام إلى مبادرة "الحزام والطريق"، أو ما يعرف بـ "حزام واحد، طريق واحد"، وتسهيل الضوء على أهم هذه الفرص التي يمكن أن يستفيد منها الاقتصاد الجزائري، خاصة في مجال، ترقية الصادرات الجزائرية خارج قطاع المحروقات، جذب

وتوطين الاستثمارات الأجنبية المباشرة، تأهيل قطاعات الإنتاج الوطنية، وإمكانية اختراق الأسواق الدولية والإقليمية، والاستفادة من تحويل التكنولوجيا في مجال الإنتاج، وتحليل آثار هذه الفرص على تنافسية الاقتصاد الجزائري.

هدف البحث:

يهدف البحث إلى:

- معرفة أهم الفرص البديلة المتاحة أمام الجزائر للاستفادة من نمو التجارة الدولية عن طريق الانضمام إلى مبادرة "الحزام والطريق".
- تحليل آثار هذه الفرص البديلة التي تتيحها مبادرة "الحزام والطريق"، والتي يمكن الاستفادة منها من خلال الانضمام إلى المبادرة على تنافسية الاقتصاد الجزائري.
- تحليل وتقدير حجم المبادلات التجارية بين الجزائر والصين من جهة، وبين الجزائر وباقي الشركاء في مبادرة "الحزام والطريق" من جهة أخرى.
- معرفة طرق تأهيل الاقتصاد الجزائري والتي تجعله منتج للثروة، خاصة في مجال ترقية الصادرات.

فرضية البحث:

تتمثل فرضية البحث في أن الفرص البديلة المتاحة أمام الجزائر من خلال الانضمام إلى مبادرة "الحزام والطريق"، تساهم في تحريك الإنتاج الوطني، وزيادة في إجمالي الناتج الداخلي الخام، وبناء قدرات تصديرية كبيرة، وهو ما يؤدي إلى الرفع من تنافسية الاقتصاد الجزائري، وبالتالي تحقيق التنمية الاقتصادية وزيادة النمو الاقتصادي.

منهجية البحث:

من اجل تحقيق البحث للفرضية والوصول إلى نتائج البحث، لابد من إتباع المنهج التحليل الوصفي، مستخدمين أسلوبا استقرائيا للوصول إلى النتائج المتوقعة.

الدراسات السابقة:

دراسة (Adnan, Hammed & Hind, 2020)، المعنونة بـ: The Belt and Road Initiative: Goals

and Challenges، تطرقت هذه الورقة البحثية إلى مبادرة الحزام والطريق، والتي هي مبادرة قامت لإحياء طريق الحرير القديم، من خلال شبكات الطرق البرية والبحرية وخطوط أنابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية والإنترنت والمطارات، وذلك لخلق نموذج للتعاون الإقليمي والدولي، والتي تعتبر في الأساس إستراتيجية تنمية طويلة الأجل، أطلقها الرئيس الصيني في عام 2013 لتصبح المحرك الرئيسي للسياسة الداخلية الصينية والدبلوماسية الخارجية وفي إطار إستراتيجية القوة الناعمة، لتعزيز مكانتها وتأثيرها في العالم. وتشمل الدراسة تحديد المبادرة وتحديد الأهداف للصين، وكذلك التحديات والصعوبات التي تعيق المبادرة.

دراسة (Michael. L, 2017)، المعنونة بـ: The Belt and Road Initiative: China's New Grand

Strategy?، تطرقت هذه الدراسة إلى الكشف عن المكونات الرئيسية لما أصبح يعرف باسم مبادرة "الحزام والطريق"

(BRI)، والتي تمثل رغبة الصين في بناء "حزام اقتصادي" على طول طريق الحرير بشكل مشترك مع شركاء آسيا الوسطى من أجل تعميق التعاون وتوسيع التنمية في منطقة اليورو، ومنطقة آسيا، الطموحة من خلال تحديد ستة "ممرات اقتصادية" أساسية تربط الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري، وإنشاء مؤسسات مالية داعمة متعددة الأطراف، مثل البنك الآسيوي للبنية التحتية والاستثمار (AIIB) وصندوق طريق الحرير (SRF). كما دعمت الصين المبادرة بالتزام مالي كبير، حيث خصصت 40 مليار دولار للحزام الاقتصادي لطريق الحرير، و25 مليار دولار للطريق البحري، و50 مليار دولار للبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية، و40 مليار دولار لصندوق التمويل الاستراتيجي.

دراسة (Monika.P. M, 2019)، المعنونة بـ: Education along the Belt and Road، ركزت هذه الدراسة على أن الهدف من مبادرة الحزام والطريق (BRI)، هو توسيع التعاون بين الصين ودول آسيا الوسطى والشرق الأوسط وأفريقيا وأوروبا، من خلال الأهداف الخمسة التي وضعتها الحكومة الصينية، جنبا إلى جنب مع التجارة والتكامل المالي دون عوائق، بما في ذلك الروابط الاجتماعية بين الناس. وهذا الهدف الأخير الذي يمكن تحقيقه من خلال التعليم والتعاون الأكاديمي الدولي. ففي عام 2016، قدمت وزارة التعليم الصينية إطار تفصيلي يوضح المشاريع التعليمية التي يمكن تنفيذها ضمن مبادرة الحزام والطريق. كما أن لهدف من هذه الدراسة هو تحليل التنوع، بناءً على الوثائق الرسمية المقترحة من قبل الوزارات الصينية من البرامج التعليمية التي تقدمها الحكومة الصينية لدول مبادرة الحزام والطريق، علاوة على ذلك، ستركز الدراسة أيضاً على الفرص المتاحة للغة البولندية في مؤسسات التعليم العالي التي قد تستفيد من المشاريع ذات القيادة الجيدة.

هيكلية البحث:

لغرض الوصول إلى هدف البحث قُسمت الدراسة إلى المحاور الآتية:

- I- المفهوم النظري لمبادرة "الحزام والطريق" (BRI)؛
- II- تحليل العلاقات الجزائرية الصينية في المجال الاقتصادي؛
- III- الجزائر ومبادرة الحزام والطريق؛
- IV- دراسة حالة ميناء الحمداية (ميناء الوسط) بشرشال؛

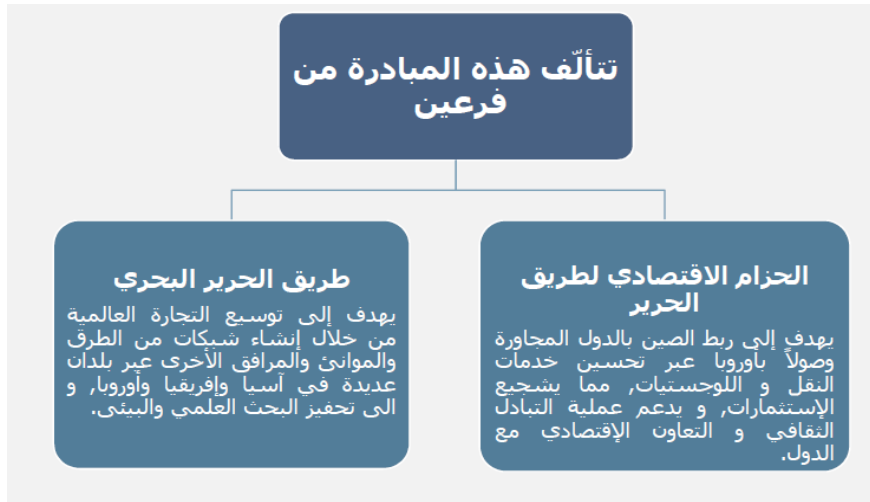
I- المفهوم النظري لمبادرة "الحزام والطريق" (BRI)

بمجرد طرح الصين لمبادرة "الحزام والطريق" كبرنامج اقتصادي عالمي مستوحى من طريق الحرير القديم، تَشكَّل نظام اقتصادي جديد تقوده الصين على طول محور آسيا، وإفريقيا، وأوروبا، في مواجهة امتداد نفوذ الولايات المتحدة الأمريكية قارياً، وهيمنتها على مجمل شبكة الأسواق الدولية، وحصص التجارة الدولية، وتدفعات رؤوس الأموال الدولية (الاستثمارات الأجنبية المباشرة)، بالإضافة إلى سيادة عملة الدولار. مبادرة عرفت انضمام ومشاركة 60 دولة من القارات الثلاث، آسيا، إفريقيا، وأوروبا، تمثل ثلثي سكان العالم، وبربع الناتج المحلي الإجمالي العالمي، وهي بذلك أكبر مشروع بنية تحتية في العالم.

I-1- الخلفية التاريخية للمبادرة

تاريخيا يشير "طريق الحرير" إلى مجموعة من الطرق البرية، التي كانت تربط منطقة شرق آسيا بالبحر المتوسط، مروراً بمنطقة وسط آسيا، غير انه لم يكن معروفاً على وجه الدقة المسار الرئيسي لهذا الطريق. وقد كان الرحالة والجغرافي الألماني "فرديناند فراهير فون ريشتهوفن" هو أول من استخدم تسمية "طريق الحرير"، وذلك في عام 1877، وقد استخدمها لوصف الطرق التي كان يمر من خلاله الحرير الصيني المنتج من قبل إمبراطورية الهان (Han Empire)، خلال الفترة من عام 206 قبل الميلاد إلى عام 220 ميلادية، وصولاً إلى وسط آسيا. (علي صلاح، 2018، ص 2)

الشكل (01): ممرات طرق الحرير البحري، والحزام الاقتصادي لطريق الحرير.



المصدر: مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية، الدورة الاستثنائية السادسة، عمان، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)، الأمم المتحدة، ديسمبر 2019، ص 3.

وعلى الرغم من أن استخدامه هذا المصطلح كان مقتصرًا على هذا الطريق خلال تلك الحقبة التاريخية تحديداً، من دون الإشارة إلى الممرات التجارية التي ربطت بين المنطقتين خلال فترات تاريخية لاحقة، فإن المفهوم صار يستخدم بعد ذلك للإشارة إلى كل الطرق التي كانت تربط بين الصين ووسط آسيا وحوض البحر المتوسط. وفي الواقع العملي، فقد استخدم هذا المفهوم للإشارة إلى الطريق الذي يبدأ من مدينتي "لويانج" و"تشانجان" الصينيتين، مروراً بممر قانسو "Xexi Corridor) وصولاً إلى نهاية هذا الممر عند مدينة "دونغوانج" الصينية، ثم بعد ذلك يتفرق الطريق إلى ثلاثة ممرات أساسية، وهي "الممر الشمالي"، الذي يصل إلى جبال "تيان شان" ومدينة "اورومتشي"، عاصمة إقليم "شينجيانج"، و"الممر الأوسط"، الذي يمتد من مدينة "توربان" في غرب الصين إلى الأطراف الجنوبية من إقليم "شينجيانج"، وصولاً إلى مدينة "هوتان" الصينية، ومنها إلى وسط آسيا، وبلاد فارس (إيران)، وانتهاءً بأوروبا، و"الممر الجنوبي"، الذي يمر عبر جبال "بامير" إلى باكستان والهند. (علي صلاح، 2018، ص 2)

وفي سنة 2013، أطلق الرئيس الصيني " شي جينينغ"، مبادرة "الحزام والطريق"، والتي تعرف أيضاً بالحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الواحد والعشرين، وهي المبادرة القائمة على أنقاض طريق الحرير، أو تطويرها، والتي تسعى إلى ربط آسيا، وإفريقيا، وأوروبا، بشبكة من الطرق البرية والبحرية، إضافة إلى مناطق تجارة حرة، بهدف زيادة نمو التجارة الدولية، وتدفعات الاستثمار الأجنبي المباشر.

الشكل (02): مبادرة الحزام والطريق
(الممرات مرسومة بشكل تقريبي)

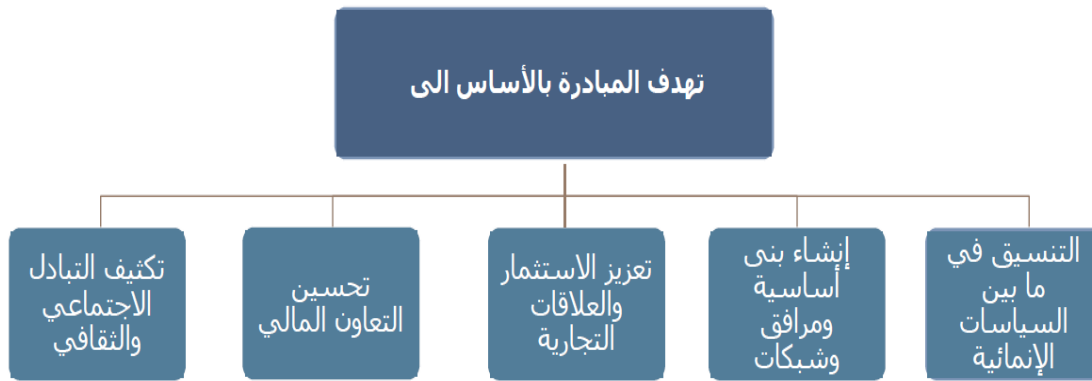


المصدر: مجلس الأعمال الصيني البريطاني وتحليل QNB

I-2- أهداف مبادرة "الحزام والطريق"

تهدف الصين من وراء تطوير مشروع طريق الحرير الصيني إلى مبادرة "الحزام والطريق"، الانتقال من نموذج نمو كثيف الاعتماد على رأس المال إلى نموذج نمو يعتمد على الاستهلاك. ولتحقيق ذلك أدمجت على طول خط محور المبادرة الذي يمر بالقارات الثلاث، آسيا، وإفريقيا، وأوروبا، 60 دولة، ليصبح أكبر مشروع بنية تحتية في العالم يشمل (موانئ، مطارات، طرق برية، سكك حديد، مسارات بحرية، الخ)، وذلك لخدمة التجارة والاستثمار.

الشكل (03): أهداف مبادرة الحزام والطريق



المصدر: مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية، الدورة الاستثنائية السادسة، عمان، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)، الأمم المتحدة، ديسمبر 2019، ص 4.

يمكن تقسيم أهداف إستراتيجية "الحزام والطريق" الصينية إلى مستويين وحسب المدة الزمنية كالآتي: (باهر مردان

مضخور، 2017، ص:10-11)

I-2-1- أهداف تعاونية

ويقصد بها هنا بضرورة التعاون بين الدول الواقعة على طول الحزام والطريق في مجالات رئيسية وبالتالي يمكن أن تتحقق إستراتيجية "الحزام والطريق" بشكل كامل فيما بعد، ومجالات التعاون هي:

- تناسق السياسات وتمثل الضمان الاستراتيجي لإستراتيجية "الحزام والطريق" من حيث التعاون بين الحكومات والعمل النشط على تشكيل آليات التناسق والتبادل بشأن السياسات الكلية على مستويات عديدة بين الحكومات وتعميق اندماج المصالح وتعزيز الثقة السياسية المتبادلة، وإجراء اتصالات مستفيضة حول استراتيجيات التنمية الاقتصادية وخطط التدبير والدفع إلى التعاون الإقليمي، وكذلك يعد التعاون في مجال ربط المنشآت والبنية الأساسية للطرق والمواصلات بين الدول مجالاً مهماً لتحقيق إستراتيجية "الحزام والطريق".
- تواصل الأعمال، وتعني التعاون الاستثماري والتجاري وحل مشكلة تسهيل الاستثمار والتجارة وإزالة الحواجز الاستثمارية والتجارية، وتهيئة بيئة آمنة داخل الأقاليم والدول المختلفة، فضلاً عن الإسراع بعملية تسهيل الاستثمار وتعزيز التشاور في الاتفاقيات بشأن حماية الاستثمار الثنائي وتجنب الازدواج الضريبي وحماية الحقوق والمصالح المشروعة للمستثمرين، وهنا تم التأكيد على أن الصين ترحب بأن تستثمر المؤسسات من مختلف الدول فيها، وتشجع الحكومة الصينية مؤسساتها على المشاركة في بناء البنية الأساسية والاستثمار الصناعي في الدول على طول الحزام والطريق.
- تداول الأموال، وهنا تصفه إستراتيجية "الحزام والطريق" بالدعامة الرئيسية لتحقيق أهدافها الكبرى، من خلال تعميق التعاون المالي، ودفع بناء منظومة الاستقرار النقدي ومنظومة الاستثمار والتمويل وتوسيع النطاق والحجم للمبادلة الثنائية للعمليات، وهنا تأتي أهمية دور بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية في دعم إستراتيجية "الحزام والطريق" الصينية إلى جانب بنك التنمية لدول بريكس وصندوق طريق الحرير، والسعي إلى إنشاء هيئة التمويل لمنظمة شنغهاي للتعاون، وفي ظل هذه المساعي في تعزيز التداول المالي ينبغي في ذات الوقت تعزيز التعاون في المراقبة المالية حيث دفع توقيع مذكرات التفاهم الثنائية.
- تفاهم العقليات، ويقصد بها ضرورة التواصل الودي بين الشعوب، ويعد هدف اجتماعياً بدمجه مع مجالات التعاون الأخرى في تحقيق أهداف الإستراتيجية، وتفاهم العقليات وتحجيم الاختلافات الفكرية تتم من خلال تعزيز التبادلات الشعبية والثقافية والأكاديمية والإعلامية والسياحية والمعلوماتية والعلمية.

I-2-2- الأهداف الإستراتيجية

الإستراتيجية الصينية بإطارها العام تهدف إلى تحقيق غايات شكلية عامة تراها الصين ضرورية في ظل النظام الدولي الحالي، حيث أن إستراتيجية "الحزام والطريق" تعد طريقاً للتعاون والكسب المشترك وبالتالي التنمية والازدهار وتعزيز التفاهم والثقة المتبادلة ودفع التعاون العملي في جميع المجالات. أما المضمون الحقيقي للأهداف الإستراتيجية التي تتضمنها الإستراتيجية هي تلك المتعلقة بالربط الجغرافي العالمي لتقدم نظرية جيواستراتيجية تركز على الجغرافية الاقتصادية الصينية، أي أن إستراتيجية "الحزام والطريق" وضعت لتخترق قارات آسيا وأوروبا وإفريقيا، من الصين في شرق آسيا وجنوبها إلى أقصى الشمال الأوروبي والجنوب الإفريقي وبهذا الربط سيتم دمج الاقتصادات المقدمة مع الاقتصادات الآسيوية النشطة وما بينهما الاقتصادات النامية طبعاً، لذلك فإن الحزام يتضمن ثلاثة خطوط برية إستراتيجية وهي:

- **الأول:** يبدأ من الصين إلى أوروبا (بحر البلطيق) مروراً بآسيا الوسطى وروسيا.
- **الثاني:** يبدأ من الصين إلى منطقة الخليج والبحر الأبيض المتوسط مروراً بآسيا الوسطى وغربي آسيا.
- **الثالث:** يبدأ من الصين إلى جنوب شرقي آسيا وجنوبها والمحيط الهندي.

بينما يتركز طريق الحرير البحري على الاتجاه من الموانئ الساحلية بالصين إلى المحيط الهندي والقارة الإفريقية مروراً ببحر الصين الجنوبي ودول جنوب شرقي آسيا وامتداداً إلى أوروبا عبر قناة السويس، وبالتالي فإن الصين قد ربطت بإستراتيجيتها بين الحزام والطريق عبر الاستناد على الممرات أو الجسور الدولية الكبرى كمر الصين -من غوليا- روسيا، وممر الصين وباكستان، وممر الصين -آسيا الوسطى غرب آسيا أي منطقة الشرق الأوسط.

I-3- أدوات تنفيذ المبادرة

تعتبر كافة أجهزة الحزب ومؤسسات الدولة ومراكز البحث ووسائل الإعلام والشركات المملوكة للدولة أدوات هامة لدراسة المبادرة والترويج لها داخليا وخارجيا. ويعتبر بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية وبنك دول بريكس وصندوق طريق الحرير بالإضافة إلى مساهمات الشركات الصينية وتوفير الدعم الشعبي أهم الأدوات والأذرع المالية لضمان نجاح وتمويل مشاريع المبادرة. وقد حرصت الصين بعد عام على إطلاق مبادراتها، أو بالأحرى مبادرة رئيسها، إلى إخراجها من الإطار النظري إلى التنفيذي. فبادرت في أكتوبر 2014 إلى تأسيس بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية ورصدت له 50 مليار دولار. وسرعان ما تجاوز رأسمال البنك 100 مليار دولار بعد مساهمة بعض الدول فيه بما في ذلك دول عربية. ويقدم البنك الآسيوي للاستثمار في البنية الأساسية وصندوق طريق الحرير وصناديق التعاون متعددة الأطراف والثنائية، دعماً مالياً للمشروعات في إطار المبادرة والتي أقر منها حتى الآن نحو ألف مشروع. (عزت شحرور، 2017، ص 4)

واستثمرت الصين ما يربو على 50 مليار دولار في البلاد المشاركة في المبادرة، وقامت شركات صينية ببناء إجمالي 56 منطقة تعاون اقتصادي وتجاري في هذه الدول. وحققت حوالي 1.1 مليار دولار من العائدات الضريبية، ووفرت 180 ألف فرصة عمل محلية. واستثمرت الشركات الصينية 2.95 مليار دولار في 43 دولة على طول منطقة الحزام والطريق في الربع الأول من العام 2017 فقط، أي ما يعادل 14.4 في المائة من إجمالي الاستثمارات الخارجية مقارنة بتسعة في المائة في الفترة نفسها من العام 2016. وبلغ إجمالي قروض البنك الائتماني المتعدد الأطراف أكثر من 2 مليار دولار. بينما بلغت قيمة الصفقات التجارية بين الصين والدول الواقعة على طول الحزام والطريق حوالي 913 مليار دولار في العام 2016، أي أكثر من ربع إجمالي قيمة التجارة الصينية. (عزت شحرور، 2017، ص 4)

I-4- تحديات وعقبات على الطريق

مع بزوغ نجم الصين كقوة دولية، فإن الهجوم الاقتصادي الناعم الذي تشنه عبر مبادراتها لا بد أن يحمل في طياته أيضا مخاوف سياسية وأمنية لقوى إقليمية ودولية كثيرة، وخاصة لدول الجوار التي تشهد علاقاتها معها توترات ونزاعات. لذلك يبقى نجاح هذه المبادرة مرتبطاً بقدرة الصين على طمأنة جيرانها وحل خلافاتها معهم، وإلا فإن الكثير من الأشواك ستنبثق على طريق الحرير هذا وتهدد مستقبله، ومنها: (عزت شحرور، 2017، ص 4-5)

- على الرغم من مرور ما يقارب خمسة أعوام على إطلاق المبادرة، وعلى الرغم من إطلاق الصين ما سمي "خطة عمل المبادرة"، إلا أنها حتى الآن لا تزال تعاني من ضبابية وعدم وضوح سواء على صعيدها النظري أو على

صعيد صيغها التنفيذية. ويطغى عليها الطابع الشعاراتي والدعائي والترويجي أكثر من التركيز على الفحوى والمضمون. ولم تصدر حتى الآن خارطة رسمية توضح الدول التي سيمر عبرها كل من الحزام أو الطريق، فقد ترك الباب مفتوحا أمام الدول والمنظمات للانضمام والمشاركة في الوقت الذي تراه مناسباً. وهو ما دفع بعض المراقبين إلى اعتبار أن موافقة الكثير من الدول، خاصة النامية منها، جاء فقط من اجل إرضاء الصين وقيادتها أو من اجل الحصول على بعض الدعم المادي أو بناء المشاريع التي تقدمها الصين لتلك الدول.

- تسعى الصين من خلال المبادرة إلى تصدير وتعميم نموذجها التنموي، لكن هذا النموذج لا يزال حتى الآن في إطاره التجريبي. ومن المبكر الحكم عليه فيما إذا كان بالفعل نموذجاً ناجحاً يمكن تعميمه والاحتذاء به، خاصة في ظل ما يشهده من مشاكل وأزمات سواء على صعيد تراجع الأداء الاقتصادي والمالي، أو على صعيد استشراف الفساد، مروراً بغياب العدالة الاجتماعية وتنامي الفجوة الكبيرة بين الفقراء والأغنياء، وصولاً إلى تأثيراته البيئية المدمرة.

- تسعى الصين من خلال مبادرتها إلى إيجاد خطوط إمداد دائمة ومستقرة لتلبية احتياجاتها من الطاقة عبر شبكة من أنابيب النفط والغاز، وكذلك ضمان تدفق المواد الأولية إليها عبر شبكة من السكك الحديدية والبحرية، وضمان المحافظة على أسواق لبضائعها. لكنها في الوقت ذاته تبقى على أسواقها محصنة أمام الواردات الأجنبية، كما تدفع بشركاتها وتوفر لها الدعم للاستثمار الخارجي في الوقت الذي تبقى فيه أبواب الاستثمار في بعض القطاعات الصينية موصدة أمام الاستثمار الأجنبي. وعلى الرغم من الشعارات البراقة التي ترفعها الصين حول البناء المشترك للمبادرة والمنفعة المتبادلة وغيرها، إلا أن ما تتميز به السياسة الاقتصادية والتجارية الصينية من أنانية قد تكون مثار تساؤل وعدم رضى الكثير من الدول.

- بالإضافة إلى أن آلية عمل المبادرة تقوم على التعاون متعدد الأطراف بين الصين وبعض المنظمات الإقليمية، إلا أنها في جزئها الأوسع تقوم على أساس التعاون الثنائي بين الصين والدول المشاركة في المبادرة. وهذا ما يمكن أن يؤدي إلى بروز تناقضات كبرى في بناء مشاريع في بعض الدول قد تهدد الأمن القومي لدول أخرى مشاركة في المبادرة، ما سيهدد تماسكها في المستقبل.

- تسعى الصين إلى تنمية بعض أقاليمها الفقيرة مثل إقليم التيب وشنجيانغ اللذين يعتبران محطتين هامتين على طريق المبادرة، وذلك من خلال بناء وتشبيد مشاريع تنموية كبرى. وهناك خشية دولة من أن تكون لهذه المشاريع آثار كارثية على التوازن الديمغرافي وعلى طمس الهويتين الثقافيتين والدينتين لسكان الإقليم المضطربين.

- ما من شك بأن الصين تسعى من خلال هذه المبادرة إلى تحصين وضعها الجيوستراتيجي، وتعزيز الاستقرار وبناء الثقة السياسية إقليمياً مع دول الجوار، وعالمياً مع القوى الكبرى، لكنها حتى الآن لم تنجح في حل الكثير من مشاكلها، خاصة الحدودية، سواء البرية أو البحرية مع معظم دول الجوار. وبعض هذه المشاكل تصل إلى حد الأزمات والنزاعات كما هو الحال مع الهند برا أو في بحري الصين الشرقي والجنوبي بحراً.

- تحظى القارة الإفريقية على أهمية خاصة في الرؤية الإستراتيجية الصينية، فالصين تعتبر أكبر شريك تجاري لإفريقيا، وثاني أكبر مقصد للاستثمارات الصينية الخارجية. لكن حجم التنافس الدولي على القارة السمراء لا بد أن يشكل احد العقبات والتحديات أمام طموحات المبادرة الصينية.
- يحظى الشرق الأوسط بأهمية كبيرة في هذه المبادرة، باعتباره احد أهم مصادر الطاقة بالنسبة إلى الصين، أو واحدا من الأسواق الاستهلاكية الهامة للبضائع الصينية وكذلك للاستثمارات، بالإضافة إلى موقعه الاستراتيجي كجسر على طريق المبادرة يوصلها إلى منتهاها في أوروبا. لكن ما يعاني منه الشرق الأوسط ودوله من أزمات وصراعات وانعدام الاستقرار يبقى احد التحديات الكبيرة أمام المبادرة الصينية في ظل عزوف الصين عن الانخراط في لعب دور سياسي في قضايا المنطقة.
- تعتبر دول آسيا الوسطى محطات هامة على طريق المبادرة. وهنا لا بد أن تزداد حدة المنافسة الإستراتيجية بين طموحات روسيا في بناء الاتحاد الأوروسي، وبين طموحات الصين في بناء مبادرة الحزام والطريق.
- تخشى دول كثيرة في الاتحاد الأوروبي أن تزيد المبادرة من حجم الصادرات الصينية إلى دول الاتحاد، وهو ما سيؤدي إلى عدم تمكن دول الاتحاد من حل احد أكبر المشاكل استعصاء مع الصين، وهو إصلاح الخلل في عدم تكافؤ الميزان التجاري بين الصين ودول الاتحاد، والذي يميل بشكل كبير لصالح الصين.
- تسعى الصين أيضا إلى محاولة تغيير نمطية النظام الدولي الحالي، أو على الأقل في شقه الاقتصادي، من نظام تهيمن عليه الولايات المتحدة إلى نظام متعدد الأقطاب تكون الصين احدها. وهذا ما لا يمكن أن تسلم به واشنطن بسهولة، خاصة مع تنامي دور القوى الشعبوية والحمايية في الاقتصادات الدولية لاسيما في الولايات المتحدة، حيث سيكون من الصعب على الصين إحداث اختراقات لعولمة الاقتصاد وفق رؤيتها الخاصة.
- مع تفشي ظاهرة الإرهاب الدولي والقرصنة والجريمة المنظمة وكذلك النزاعات وبؤر التوتر وانعدام الاستقرار في العديد من الدول والمناطق التي تشكل مفاصل هامة بالنسبة إلى المبادرة فان مثل هذه التهديدات الأمنية ستبقى تشكل تحديا كبيرا وخطيرا أمام حماية أنابيب النفط والغاز والسكك الحديدية والخطوط البحرية، وستحتاج إلى الكثير من الاستثمارات للحد منها.

II- تحليل العلاقات الجزائرية الصينية في المجال الاقتصادي

ترتبط الجزائر والصين بعلاقات قوية منذ حرب التحرير، حيث كانت الصين من المؤيدين للقضية الجزائرية، إذ كانت أول دولة غير عربية تعترف بالحكومة الجزائرية المؤقتة في سبتمبر 1958 بعد تأسيسها، ومباشرة بعد الاستقلال أقيمت العلاقات الدبلوماسية. أين شهد بعد ذلك تواصل سياسي ودبلوماسي متبادل بين البلدين، وتعاون اقتصادي ترحم في العديد من المجالات، إذ تم توقيع أول اتفاقية للتجارة والمدفوعات عام 1964، يليها بعد ذلك تعاون في المجال الصحي، والثقافي، والأشغال العمومية، والفلاحة، والصناعة، والرياضة، وغيرها... الخ. ثم تطورت العلاقات بشكل أكبر بعد انضمام الجزائر لمبادرة "الحزام والطريق" سنة 2018، وبذلك تكون 90 دولة قد انضمت إلى هذه المبادرة. وكان ميناء الحمداية أول المشاريع التي تمت في إطار هذه المبادرة، يليها مشاريع أخرى مخطط لها. وتعتبر الصين أول مزود للجزائر بالسلع، حيث يتجاوز حجم المبادلات التجارية السنوية 9 مليارات دولار، ويبلغ حجم استثمارات الشركات الصينية بالجزائر 10 مليارات دولار.

II-1- تطور التعاون الاقتصادي الجزائري الصيني

بعد أن وقع البلدان لأول مرة اتفاقية التجارة والمدفوعات عام 1964، ينمو التبادل التجاري بينهما بشكل متواصل في السنوات الأخيرة، ومع تحسن الأوضاع الداخلية في الجزائر تدريجيا ونمو اقتصادها، زاد حجم التبادل التجاري بينهما مرة أخرى، حيث بلغ 198.85 مليون دولار أمريكي عام 2000، وارتفع إلى 433.8 مليون دولار 2002، وبلغ 659.97 مليون في الفترة من جانفي إلى نوفمبر عام 2003، منها 565.08 مليون دولار أمريكي صادرات صينية للجزائر، بزيادة 83.1%، وواردات صينية قيمتها 94.9 مليون دولار بزيادة نسبتها 26.8%. هذا يعني أن حجم التبادل التجاري الصيني الجزائري قد زاد نحو 2.5 ضعف من عام 2000 إلى عام 2003. وفي نفس الوقت تحسن هيكل المنتجات في التجارة بين الطرفين، ففي الفترة من جانفي إلى سبتمبر من عام 2003 بلغت قيمة المنتجات الصناعية التي صدرتها الصين إلى الجزائر 295.83 مليون دولار أمريكي، أي أكثر من نصف الصادرات الصينية إليها. وفقا لأرقام مصلحة الجمارك، صدرت الصين منتجات قيمتها 338 مليون دولار إلى الجزائر من جانفي إلى سبتمبر 2003، وبهذا تكون الصين سابع أكبر مصدر إلى الجزائر. (الصين اليوم، 2004)

جدول رقم (01): البلدان الشريكة للصين في منطقة الشرق الأوسط وشمال إفريقيا،

من العام 2012 إلى يوليو 2016.

البلد	السنة	الشراكة
الجزائر	2014	شراكة إستراتيجية شاملة
مصر	2014	شراكة إستراتيجية شاملة
إيران	2016	شراكة إستراتيجية شاملة
العراق	2015	شراكة إستراتيجية
الأردن	2015	شراكة إستراتيجية
المغرب	2016	شراكة إستراتيجية
قطر	2014	شراكة إستراتيجية
المملكة العربية السعودية	2016	شراكة إستراتيجية شاملة
الإمارات العربية المتحدة	2012	شراكة إستراتيجية

المصدر: عادل عبد الغفار وأنا جاكوبس، بكين تنادي: تقييم حضور الصين المتنامي في شمال إفريقيا، موجز السياسة، مركز بروكنجز الدوحة، سبتمبر 20، ص 2.

وهناك توجه تطور جيد للتعاون الصيني الجزائري في مجال البترول. كما هو معروف يوجد بالجزائر احتياطي كبير من البترول والغاز حتى أنه يقال عنها "مستودع البترول في شمال أفريقيا". في نهاية 2003، بلغ احتياطي الجزائر من البترول والغاز 135 مليار برميل، منها 40 مليار برميل منها قابلة للاستخراج، 29% بترول، و56% غاز، و9% لنواتج التكرير، و6% لغاز البترول المسال. بعد أن فازت الشركة الصينية للبترول، صينوكيت، بمشروع إصلاح حقول زارزاتين في أكتوبر 2002، وقعت مجموعة الصينية للبترول، بترو تشينا، اتفاقية مع الجزائر لبناء أول مشروع موحد للتعاون الجزائري الخارجي في مجال البترول في يوليو 2003، ثم وقعت في ديسمبر من نفس العام اتفاقيتين حول التنقيب المخاطر على منطقة 112-201A بحوض الشريف ومنطقة أخرى، مما يشير إلى أن التعاون الصيني الجزائري في مجال البترول يتطور بخطى متسارعة. (الصين اليوم، 2004)

II-2- تطور التجارة الخارجية للجزائر

تمثل التجارة الخارجية منفذ لصادرات الدول لاختراق الأسواق الدولية والإقليمية والتخلص من فائض الإنتاج المحلي من جهة، والتزود بمحاجات الإقليم من السلع والخدمات لسد فجوة الطلب المحلي الغير منتجة داخليا من جهة أخرى. كما تساعد على ربط شبكة الأسواق القطرية والإقليمية في سوق دولية واحدة، مما يساعد على توسيع القدرة التسويقية للدول، وهو ما يمكن من انتشار منتجاتها إقليميا ودوليا مما يكسبها قدرة إنتاجية وتنافسية دولية، وتحقيق فوائض في العملة الصعبة، وإعطاء الإيجابية للميزان التجاري، وميزان المدفوعات، والرفع من احتياطي الصرف للدولة، وتقوية العملة المحلية، إضافة إلى زيادة النمو الاقتصادي، وتحقيق التنمية الاقتصادية.

والجزائر مع نهاية 2020، سجلت التجارة الخارجية للبضائع ما يلي: (DEP، 2020، ص 7)

- حجم إجمالي للواردات يقدر بـ 34.39 مليار دولار أمريكي، أي انخفاض بنسبة 17.99% بالمقارنة مع نتائج سنة 2019.
- حجم إجمالي للصادرات يقدر بـ 23.80 مليار دولار أمريكي، أي تراجع بنسبة 33.57% مقارنة بسنة 2019.
- مبلغ الصادرات المؤقتة للمحروقات (أنظمة جمركية لم تصفى بعد) يقدر بـ 5.12 مليار دولار أمريكي خلال السنة الجارية، في حين أن المبلغ المتعلق بالصادرات النهائية للمحروقات بلغ 16.42 مليار دولار أمريكي.
- عجز في الميزان التجاري قدره 10.6 مليار دولار أمريكي - خلال السنة الجارية مقابل 6.11 مليار دولار أمريكي سُجل سنة 2019.
- أبرزت هذه النتائج عن معدل تغطية الواردات بالصادرات بلغ 69.19% خلال سنة 2020، مقارنة بمعدل 85.43%. (انظر الجدول 02)

جدول رقم (02): تطور الميزان التجاري.

(* : مبالغ مؤقتة، ** : مبالغ مجمعة، القيمة بالمليون)

نسبة التغير %		سنة 2020*			سنة 2019**		
دولار أمريكي	دينار جزائري	عدد التصريحات لدى الجمارك	دولار أمريكي	دينار جزائري	عدد التصريحات لدى الجمارك	دولار أمريكي	دينار جزائري
-17.99%	-12.89%	249000	34391.64	4360320.30	299180	41934.12	5005302.53
الواردات							
-33.57%	-29.44%	16159	23796.60	3016678.53	18538	35823.53	4275399.03
الصادرات							
			5124.32	649606.96			5993.92
منها: الصادرات المؤقتة للمحروقات							
-73.39%	-84.08%		-10595.04	-1343641.77		-6110.58	-729903.50
الميزان التجاري (إجمالي)							
			-15719.39	-1993245.74			
الميزان التجاري (خارج الصادرات المؤقتة للمحروقات)							
			69.19%				85.43%
معدل التغطية %							

المصدر: تقرير إحصاءات التجارة الخارجية، مديرية الدراسات والاستشراف (DEP)، المديرية العامة للجمارك، الجزائر، 2020، تحديث 2021، ص 7.

III- الجزائر ومبادرة الحزام والطريق

نظرا للعلاقة القوية التي تجمع الجزائر بالصين سواء في المجال السياسي، أو المجال الاقتصادي، إذ بلغت التبادلات التجارية بين البلدين 9 مليارات دولار، وحجم استثمارات الشركات الصينية 10 مليارات دولار، إضافة إلى توافق الرؤى السياسية بين البلدين في العديد من القضايا الإقليمية والدولية. ويهدف الاستفادة من المزايا التي توفرها عملية الانضمام إلى مبادرة "الحزام والطريق"، قامت بالتصديق على مذكرة تفاهم منها في الاستفادة من أكبر بنية تحتية في العالم للرفع من تنافسية اقتصادها من جهة، وإيجاد دور محوري سياسي في هذه المبادرة من جهة أخرى.

III-1- انضمام الجزائر لمبادرة الحزام والطريق

تضمن المرسوم الرئاسي رقم 19-176 المؤرخ في 6 يونيو سنة 2019، التصديق على مذكرة التفاهم بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية الصين الشعبية بشأن التعاون في إطار مبادرة "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين (21)"، الموقع في بيجين (عاصمة الصين) بتاريخ 4 سبتمبر سنة 2018.

وبعد الاطلاع على مذكرة التفاهم بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية الصين الشعبية بشأن التعاون في إطار مبادرة "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين (21)"، الموقع في بيجين (عاصمة الصين) بتاريخ 4 سبتمبر سنة 2018. تم الاتفاق على أن يرسم ما يأتي: (الجريدة الرسمية، 2019، ص 5)

- يصدق على مذكرة التفاهم بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية الصين الشعبية بشأن التعاون في إطار مبادرة "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين (21)"، الموقع في بيجين بتاريخ 4 سبتمبر سنة 2018، وتنشر في الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية. (المادة الأولى)
- إن حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية الصين الشعبية، المشار إليهما فيما يأتي بـ"الطرفين".
- ترحيبا بمبادرة "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن 21"، المشار إليها فيما يأتي بعبارة "الحزام والطريق" التي طرحها الجانب الصيني ودعمها لما تضمنته من مقترحات.
- ورغبة منهما في تعزيز التعاون الثنائي على ضوء الشراكة الإستراتيجية الشاملة التي تمت إقامتها من خلال الإعلان المشترك حول إقامة شراكة إستراتيجية شاملة بين الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وجمهورية الصين الشعبية، الموقع بتاريخ 25 مايو سنة 2014.
- وحرصا منهما على تعزيز التعاون في جميع المجالات المدرجة في إطار مبادرة "الحزام والطريق" وتشجيع بناء مجتمع مصير مشترك للبشرية.

III-2- أهداف التعاون ومبادئه التوجيهية

- يسعى الطرفان، 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"، إلى: (المادة الأولى)
- توطيد العلاقات السياسية بين البلدين وتمتين الروابط الاقتصادية وتكثيف التواصل الإنساني والتبادل الثقافي، بما يساهم في تحقيق الأهداف التنموية المشتركة.
 - إرساء تعاون مثمر وتنمية مستدامة بفصل ما يتوفر عليه اقتصادا البلدين من إمكانيات وفرص وميزات تكاملية.
 - تعزيز التعاون مع الدول المشاركة في المبادرة وتدعيم تنميتها الاقتصادية بما يحقق تطورها.
 - تعزيز التواصل والدعم المتبادل وفقا لمفهوم مبادرة "الحزام والطريق" القائم على التعاون والتنمية والكسب المتبادل، من خلال التوظيف الكامل لآليات التعاون الثنائية القائمة والآليات متعددة الأطراف التي تضم الطرفين.

III-3- مجالات التعاون

يتعاون الطرفان، في إطار مذكرة التفاهم هذه، في المجالات الآتية: (المادة 2)

- III-3-1- مجالات تنسيق السياسات:** التحاور والتواصل بشكل منتظم بشأن الاستراتيجيات والمخططات والسياسات التنموية الهامة للطرفين والدفع بالموافقة فيما بينهما وتعزيز التواصل والتنسيق بشأن التعديلات الرئيسية لسياساتهما الشاملة.

- III-3-2- مجال ترابط المنشآت:** التعاون والتواصل من اجل دفع الترابط بين منشآت البنية التحتية التي تهم الطرفين

III-3-3- مجال تواصل الأعمال: رفع مستوى الانفتاح المتبادل بين البلدين، خاصة من خلال:

- العمل على تكثيف الشراكة والاستثمار ونقل التكنولوجيا والتجارة الثنائية على أساس المصالح المتبادلة والمتوازنة، بما يساهم في تنويع الاقتصاد الجزائري وتحسين الهيكل الصناعي.
- مواصلة عمل الطرف الصيني على تشجيع الشركات الصينية على زيادة الواردات من الجزائر، والترحيب بمشاركة الجزائر في معرض الصين الدولي للاستيراد، بما يخدم مصلحة البلدين.
- وضع الآليات المناسبة للتعاون الثلاثي وتقديم التسهيلات المتاحة في هذا الصدد.
- تشجيع شركات البلدين على التعاون في مجال تهيئة وتأهيل المناطق الصناعية ومناطق التعاون الاقتصادي والتجاري ومناطق التوسع السياحي، ومواصلة تشجيع الطرف الصيني للشركات الصينية ذات الكفاءة العالية على الاستثمار في الجزائر.
- تشجيع الشراكة بين مكاتب الدراسات ومؤسسات الانجاز لكلا البلدين، في إطار دراسة وأنجاز مشاريع البنية التحتية في مجال الأشغال العمومية في كلا البلدين، وفقا للقوانين السارية فيهما، لاسيما تلك المتعلقة بإنشاء شركات مختلطة أو مجتمعات، مع مراعاة أحكام اتفاقيات التعاون الثنائي ذات الصلة المبرمة بين البلدين.
- تشجيع إقامة المعارض والتظاهرات الاقتصادية في مختلف المجالات وإقامة الفعاليات السياحية والثقافية للتعريف بالوجهة السياحية لكلا البلدين والترويج لها.

- تشجيع شركات الطرفين على التباحث، على أساس مبادئ السوق، بشأن سبل تنفيذ المشاريع الخاصة بالبنية التحتية والطاقة الإنتاجية وقطاع الصناعة والمناجم وغيرها من المشاريع الهامة في إطار مبادرة "الحزام والطريق"، من اجل المحافظة على مصالح البلدين من خلال الطرق التمويلية المتفق عليها وفقا للسياسات والقوانين المعمول بها.

III-3-4- مجال تداول الأموال:

- في حدود الإطار القانوني والتنظيمي المعمول به في كلا البلدين ووفقا لاحتياجات البلدين الاستثمارية والاقتصادية والتجارية، يتعاون الطرفان على: (المادة 2)
- تشجيع المؤسسات المالية في كلا البلدين على توفير الدعم اللازم في هذا الصدد.
 - تشجيع استخدام العملة المحلية في الاستثمار والتجارة في إطار القوانين والتنظيمات المعمول بها في هذا المجال في كل بلد.
 - تعزيز التواصل والتعاون بين أجهزة إدارة العملة والرقابة المالية لدى البلدين.
 - تشجيع المؤسسات المالية لكل طرف على فتح مكاتب لها لدى الطرف الآخر.
 - إقامة آلية تعاون لمعالجة المخاطر والأزمات المالية.
 - تعزيز التواصل والتعاون بين القطاع المصرفي والمستثمرين المؤسساتيين للبلدين.
 - تعزيز التعاون بين رأسمال القطاعين الخاص والعام من اجل تشجيع الاستثمار في المشاريع الهامة وتمويلها.

III-3-5- مجال التواصل بين الشعوب:

- يعمل الطرفان على تعزيز التعاون الودي وروابط الصداقة بين شعبي البلدان، من خلال: (المادة 2)
- التعريف بالتبادل والتعاون الثقافي ودعم التواصل بين شعبي البلدين.
 - تعزيز التواصل بين الجماعات المحلية الجزائرية ونظيراتها الصينية وحثها على إقامة علاقات التعاون والتوأمة بين المدن، وتشجيع التواصل والتعاون الاقتصادي والثقافي بين المدن.
 - إبرام اتفاقات التعاون في مجالات التعليم والثقافة والرياضة والصحة والسياحة والرعاية الاجتماعية... الخ.
 - تعزيز التعاون بين وسائل الإعلام ومراكز الفكر والشباب.
 - مواصلة الجهود الحثيثة للتعاون التنموي في إطار تحسين ظروف المعيشة لشعبي البلدين.

III-3-6- مجالات التعاون الأخرى التي يتفق عليها الطرفان:

يمكن للطرفين التعاون في مجالات أخرى مختلفة، يمكن إيجازها في الآتي:

III-3-6-1- طرق التعاون: يمكن للطرفين: (المادة 3)

- اعتماد برامج تنفيذية بخصوص التعاون في مجال معين في إطار تنفيذ مذكرة التفاهم هذه.
- البحث عن السبل الكفيلة بإدراج مجالات التعاون المذكورة أعلاه في خطط التعاون الثنائية، ودفع هذا التعاون في إطار الشراكة من اجل بناء "الحزام والطريق".
- تنفيذ مشاريع نموذجية في المجالات ذات الأولوية لكلا الطرفين.
- إنشاء اطر لتبادل زيارات الوفود وإقامة آليات لتبادل المعلومات.

III-3-6-2- آليات التعاون: (المادة 4)

يقوم الطرفان باستخدام اللجنة المشتركة الجزائرية الصينية للتعاون الاقتصادي والتجاري والتقني وآلية التعاون في مجال الطاقة الإنتاجية وكذا آليات التعاون القطاعية الثنائية القائمة بين الطرفين، لمتابعة تنفيذ مذكرة التفاهم هذه وبحث فرص جديدة للتعاون في إطار البناء المشترك لـ"الحزام والطريق".

III-3-6-3- الفعالية والتنفيذ: (المادة 5)

- لا تؤثر مذكرة التفاهم هذه على فعالية الاتفاقات الأخرى المبرمة بين الطرفين وتلك المبرمة بين احد الطرفين مع طرف آخر أو منظمات دولية و/أو إقليمية. كما لا تؤثر على الالتزامات والحقوق الناشئة عن الاتفاقات المذكورة أعلاه.
- يسهر الطرفان على تنفيذ مذكرة التفاهم هذه على أساس المساواة في الحقوق والواجبات والامتيازات والمصلحة المتبادلة واحترام القوانين والتنظيمات سارية المفعول في البلدين والأولويات المترتبة على استراتيجياتهما وبرامجهما التنموية.

III-3-6-4- تسوية الخلافات: (المادة 6)

تتم تسوية أي خلاف ينشأ عن تفسير أو تطبيق مذكرة التفاهم هذه، حصريا، عن طريق التشاور المباشر بين الطرفين عبر القنوات الدبلوماسية.

III-3-7- الدخول حيز التنفيذ والتعديل والإنهاء: (المادة 7)

- (1) تدخل مذكرة التفاهم هذه حيز التنفيذ ابتداء من تاريخ استلام آخر إشعار كتابي عن طريق القناة الدبلوماسية، يخطر من خلاله احد الطرفين الطرف الآخر باستكمال الإجراءات القانونية الداخلية اللازمة لهذا الغرض.
 - (2) تبقى مذكرة التفاهم هذه سارية المفعول لمدة (5) سنوات، يمكن تمديدها تلقائيا لمدة مماثلة ما لم يتم أي طرف بإخطار الطرف الآخر كتابيا، برغبته في إنهاء العمل بها وذلك ثلاثة (3) أشهر قبل تاريخ انتهاء مدة سريانها. لا يؤثر إنهاء مذكرة التفاهم هذه على إنجاز المشاريع الجارية، والتي يستمر تنفيذها وفقا للجدول الزمني المتفق عليه من قبل الطرفين.
 - (3) يجوز للطرفين إدخال تعديلات على مذكرة التفاهم هذه كتابيا، على أن تكون هذه التعديلات جزءا من مذكرة التفاهم هذه وتدخل حيز التنفيذ وفقا لنفس الإجراءات المذكورة في الفقرة (1) أعلاه.
- وقعت مذكرة التفاهم هذه في بيجين يوم 4 سبتمبر سنة 2018، في نسختين أصليتين باللغات العربية والصينية والانجليزية، ولكل النصوص نفس الحجية القانونية، وفي حالة الاختلاف في التفسير، يُرجَّح النص باللغة الانجليزية.

IV-دراسة حالة ميناء الحمدانية (ميناء الوسط) بشرشال

تشرع الجزائر وبالشراكة مع الصين في انجاز اكبر ميناء في إفريقيا والشرق الأوسط، ومن اكبر الموانئ في العالم، في إطار مبادرة "الحزام والطريق" بهدف الاندماج في شبكة التجارة الدولية، بكلفة تقدر بـ6 مليارات دولار، ومدة انجاز تقدر بـ7 سنوات، بمدينة الحمدانية دائرة شرشال (ولاية تيبازة)، والذي سيُربط بشبكة السكك الحديدية، إضافة إلى الطريق العابر للصحراء والذي يمتد إلى عمق إفريقيا (طريق الوحدة الإفريقية). ويمكن للميناء معالجة 6.33 مليون حاوية، و25.7 مليون طن من البضائع سنويا.

IV-1- التعريف بميناء الحمدانية

ميناء الحمدانية هو ميناء تجاري يقع في منطقة الجزر الثلاثة* شرق مدينة شرشال ويعتبر احد الموانئ الجديدة لولاية تيبازة في ميداني التجارة والمواصلات البحرية. وتم اختيار موقع إنشاء ميناء الحمدانية لاستقبال مساحات الرسو وانجاز المرافق الضرورية للعمل التجاري وفق المعايير الدولية لضمان تطوير مختلف خدماته. ويتواجد موقع ميناء الحمدانية شمال قرية الحمدانية**، على بعد 8 كم شرق مدينة شرشال، و2 كم غرب مدينة بوعروة. ويقع هذا الميناء التجاري قرب مصبات عدة مجاري مائية، في وسطه يصب وادي هاشم، وإلى الغرب منه يصب وادي البلاع، وإلى الشرق منه يصب وادي اومازيغ، الذين ينبعون جميعا من مرتفعات سلسلة جبال ساحل الجزائر*** ومن جبل شنوة****. (2021، ar.wikipedia.org)

الجدول رقم (03): ميناء الحمدانية في أرقام

البلد	الجزائر
المكان	الحمدانية، شرشال، ولاية تيبازة
الإحداثيات	2259188136.620800°N°E
المالك	وزارة النقل الجزائرية
النوع	ميناء تجاري

Source: ar.wikipedia.org.

يحد ميناء الحمدانية شرقا رأس المسخوطة الذي تقابله الجزر الثلاثة بإحداثيات : (36.6275728 N° : 2.2602241°E)، التي هي جزر صغيرة تشبه الجزر الأربعة التي أنشئ عليها ميناء الجزائر أسفل قصبه الجزائر. ويمكن الوصول إلى موقع ميناء الحمدانية بواسطة الطريق الوطني رقم 11، بالإضافة إلى الطريق الولائي رقم 109. ويتقاطع الطريق الولائي رقم 109 مرتين مع الطريق الولائي رقم 11، الأولى في بلدية تيبازة بإحداثيات

* الجزر الثلاثة: هي ثلاثة جزر صغيرة تقع على ساحل ولاية تيبازة.

** الحمدانية: قرية تقع شرق مدينة شرشال في دائرة شرشال ضمن ولاية تيبازة الجزائرية، تقع شمال الولاية في الحدود مع دائرة تيبازة على بعد 8 كم شرق مدينة شرشال، و2 كم غرب مدينة بوعروة.

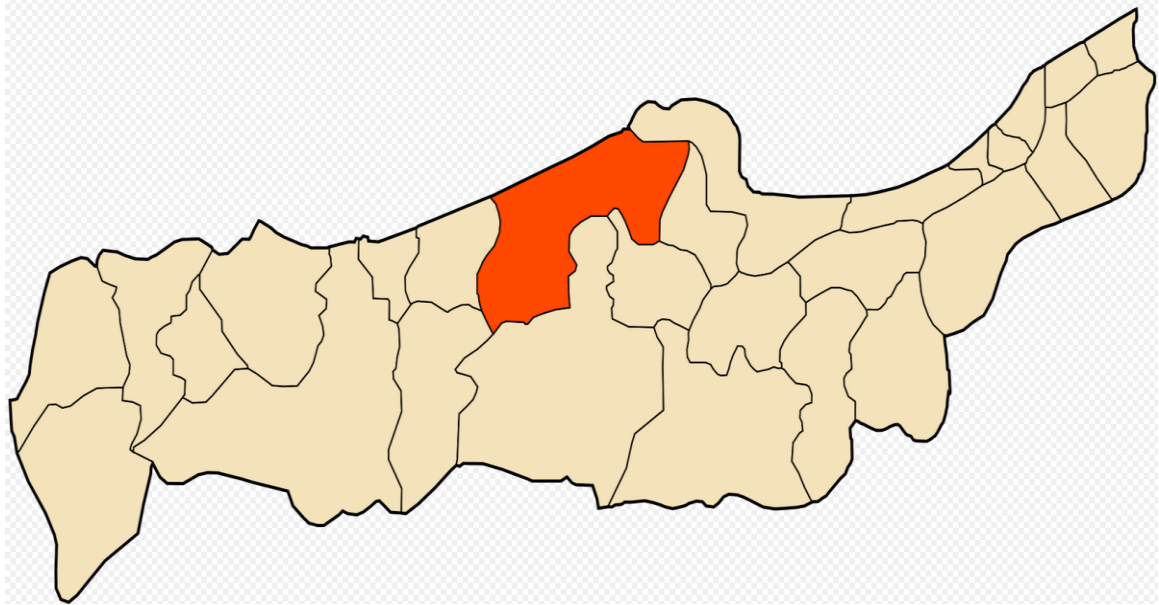
*** جبال ساحل الجزائر: هي سلسلة جبلية تقع في شمال الجزائر ضمن الأطلس التلي بين جبال الخشنة وال تيظري وجبال الظهرة والأطلس البلدي، وتضمها إداريا ولاية الجزائر وولاية تيبازة المطلتان على البحر الأبيض المتوسط ومتيجة.

**** جبال شنوة: هو جبل يوجد بمنطقة تيبازة بشمال الجزائر، يمثل جزءا من بلدية الناظور، وجزءا من بلدية تيبازة، ومن بلدية شرشال بولاية تيبازة، يصل ارتفاع قمته إلى 905 متر، يغطي مساحة بحوالي 9000 هكتار، ويحده شمال البحر الأبيض المتوسط، وجنوبا سهل متيجة.

(36.5871107°N2.4267608°E)، والثانية في بلدية شرشال بإحداثيات (36.5944906°N2.2551964°E).

(2021، ar.wikipedia.org)

الشكل رقم (04): الحمدانية (شرشال)



Source: ar.wikipedia.org.

IV-2- انطلاقة المشروع

في عام 2016، وقّع "مجمع تسيير موانئ الجزائر" الحكومي، مع "شركة هندسة البناء الحكومية الصينية"، و"شركة الصين لهندسة الموانئ"، مذكرة تفاهم، تقضي بإنشاء شركة مختلطة تخضع للقانون الجزائري، لإنجاز الميناء. وكانت الصفقة تقدر قبل أربع سنوات بنحو 3.3 مليار دولار، ويومها تقرر تكفل الجانب الصيني بالتمويل الكامل للمشروع، بصيغة "قرض طويل الأمد"، نظراً للصعوبات المالية التي تشهدها الجزائر بعد فقدانها لأكثر من 50% من مداخل النفط منذ عام 2014، بسبب تهاوي أسعارها في السوق الدولية. وتراجعت الجزائر عن فكرة التمويل الصيني الكامل، وتبنت خيار التمويل المشترك، بقرض من "الصندوق الوطني للاستثمار" (الجزائري)، والبنك الصيني "إكزيم بنك"، حسب ما جاء في بيان اجتماع مجلس الوزراء، المنعقد في الـ 28 من يونيو الماضي. (APS، 2020)

ثم صدر المرسوم التنفيذي رقم 20-376 المؤرخ في 16 ديسمبر سنة 2020، يتضمن إنشاء وكالة وطنية لإنجاز "ميناء الوسط" لشرشال. وجاء في المادة 6 من المرسوم، إن الوكالة هي صاحبة المشروع المنتدب المكلفة بتسيير وقيادة باسم الدولة ولحسابها، كل العمليات التي تساهم في دراسات وإنجاز الميناء وسط لشرشال ومنشآته القاعدية وتجهيزاته.

ومن مميزات الميناء حسب بطاقته التقنية:

- ميناء ذو مياه عميقة.
- منطقة لوجستية مدمجة في الميناء.

- خدمة طريق سريع بـ2*3 مسارات بطول 37.5 كم التي تربط الميناء بشبكة الطرق الوطنية.
- خدمة السكك الحديدية بطول 42.5 كم.
- ثلاثة مناطق صناعية بمساحة إجمالية تقدر بـ2000 هكتار.

IV-3- مشروع الميناء والتكلفة

شهدت الأشهر الأولى من 2021، تسارع جهود بكين لانجاز البنى التحتية اللازمة لطريق الحرير الصيني في الجزائر عبر مشاريع ضخمة. وأطلقت بالفعل أشغال انجاز أضخم مشروع صيني بالجزائر هو ميناء "الحمداية" الواقع بولاية تيبازة الذي من المتوقع أن يصبح أكبر ميناء بإفريقيا والبحر الأبيض المتوسط، بعد تجميد المشروع لـ7 سنوات كاملة. وأعلنت وزارة النقل الجزائرية أن تكلفة المشروع الضخم نحو 6 مليارات دولار، بعد أن باشر مجمع جزائري صيني أشغال تهيئة الأرضيات لنصب القواعد والورشات لانجاز مشروع الميناء. وحددت مدة انجاز المشروع بـ7 أعوام على 3 مراحل، تمتد الأولى منها إلى 3 أعوام، والثانية إلى 4 أعوام. (يونس بورنان، 2021)

الشكل رقم (05): موقع إنشاء ميناء الحمداية (ميناء الوسط)



Source: ar.wikipedia.org.

IV-4- خدمات الميناء رثة التنمية المحلية والإفريقية

في منتصف العام الماضي، أمر الرئيس الجزائري عبد المجيد تبون الحكومة بإعادة دراسة مشروع ميناء الوسط "الحمداية" مع الشريك الصيني "وفق قواعد شفافة"، مشددا على أن التأخر في انجازه تسبب في خسائر كبيرة للاقتصاد الجزائري. وأكدت الرئاسة الجزائرية بأن "ميناء الحمداية" يعد "رثة التنمية المحلية" في البلاد و"مشروع القرن"، وله هدف استراتيجي يتعدى حدود الجزائر إلى "فك العزلة عن الدول الإفريقية التي ليس لها منافذ بحرية. وحددت تكلفة مشروع ميناء "الحمداية" بـ6 مليارات دولار بتمويل مشترك جزائري صيني، فيما تبلغ مساحته 310 هكتارات. (يونس بورنان، 2021)

ويتكون الميناء من 23 رصيفاً ويعالج 6 ملايين و500 ألف حاوية بقدرة استيعاب تقدر بـ25.7 مليون طن سنوياً، وهو قادر أيضا على استيعاب أضخم سفينة في العالم بسعة 240 ألف طن، مع ربط الميناء الضخم بميناء "جن

جن "الواقع بمحافظة جيجل الساحلية شرقي البلاد. وكذا يمتد إلى أعماق أفريقيا عبر الطريق العابر للصحراء على مسافة 4500 كيلومتر، وتهدف الجزائر لأن يكون "همزة وصل" بين السوق الأفريقية والأوروبية، وأن يحول الجزائر إلى قطب صناعي عالمي. كما يمر بالموانئ الجافة لمحافظة الجلفة وتمنست ويتوسع شرقاً وغرباً عبر الطريق السيار وشبكة السكك الحديدية التي تصل إلى الحدود مع النيجر ومالي. ويضم المشروع أيضاً، مدينة صناعية توجه منتجاتها للتصدير نحو الدول الأفريقية ومختلف دول العالم، وسط توقعات بأن يوفر 150 ألف وظيفة مع نهاية الأشغال. (يونس بورنان، 2021)

IV-5- الجزائر - مبادرة "الحزام والطريق" والاستثمارات الضخمة

انضمت الجزائر بشكل رسمي إلى طريق الحرير الصيني المعروف بـ "مبادرة الحزام والطريق" في جوان 2019، فيما تبلغ قيمة الاستثمارات الصينية المباشرة بالجزائر 10 مليارات دولار، وحجم التبادل التجاري السنوي بين البلدين وصل إلى 9 مليارات دولار وبقيت الصين في صدارة الدول الممونة للجزائر للسلع وفق أرقام رسمية جزائرية.

وميناء "الحمداية" هو ثاني استثمار ضخم للصين بالجزائر في 2021، وكان أول مشروع في أفريل الماضي بعد أن استحوذت بكين على أكبر منجم للحديد بأفريقيا وهو منجم "غار جبيلات" بقيمة وصلت إلى 2 مليار دولار الواقع بولاية تندوف الواقعة في الجنوب الغربي من الجزائر. ومن بين أكبر المشاريع الصينية أيضاً بالجزائر، يوجد: (يونس بورنان، 2021)

- مشروع استثماري بدأ في 2018 لبناء مصنع للفوسفات بولاية تبسة شرقي البلاد بقيمة 6 مليارات دولار.
- واستحوذت الصين قبل ذلك على عدة مشاريع ضخمة بالجزائر، كان من أبرزها "جامع الجزائر الأعظم" الذي بلغت تكلفته نحو 3 مليارات دولار.
- والطريق السيار شرق - غرب على مسافة 1216 كيلومتر بتكلفة وصلت إلى 19 مليار دولار مع شركاء أجنبى ومحليين آخرين.
- وكذا مشروع توسعة مطار الجزائر الدولي الذي رصدت له ميزانية بقيمة 650 مليون دولار.
- بالإضافة إلى استثمارات أخرى في قطاع السكن.

* منجم غار جبيلات يعد واحد من أكبر المشاريع الاستثمارية في الجزائر في مجال المناجم بقيمة وصلت إلى ملياري دولار. مشروع قدرت تكلفته الأولية بـ 2 مليار دولار لاستغلال المنجم بولاية تندوف الواقعة في الجنوب الغربي من الجزائر بتمويل مشترك من الجانبين. وذلك بالشراكة بين المؤسسة الجزائرية للحديد والصلب "فيرال" و 3 شركات صينية عملاقة مختصة في مجال التنقيب والاستغلال المنجمي وهي شركة "أم سي سي" و"سي دابليو إي" "هايداي سولار" وفق القاعدة الاستثمارية 49/51 (51% للجزائر و 49% للشركات الصينية). "أم سي سي" من الشركات الصينية الرائدة عالمياً في بناء وتطوير المناجم واستخراج المعادن، و"سي دابليو إي" تختص بتطوير وبناء وتشغيل مشاريع الطاقة المتجددة، أما شركة "هايداي سولار" فيكمن اختصاصها في حلول الشبكات الكهربائية الدقيقة والمعدات الرئيسية.

خاتمة: نتائج الدراسة والتوصيات

في ظل سيطرة الولايات المتحدة الأمريكية وحلفائها على، حصص التجارة الدولية، وشبكة الأسواق العالمية والإقليمية، ووسائل النقل المختلفة، وانتشار الشركات متعددة الجنسيات رائدة الاستثمار الدولي والتي اغلبها أمريكية الموطن، ظهرت الصين كمنافس عنيد في الأسواق الدولية، فاعتمدت "اقتصاديات الحجم" كآلية لاخترق هذه الأسواق، كما تبنت استراتيجيات أخرى مختلفة بهدف وصول صادراتها إلى مختلف الدول منها، الشراكة، الاستثمار الأجنبي المباشر، الإقراض، ومبادرات أهمها مبادرة "الحزام والطريق".

إن مبادرة "الحزام والطريق" للقرن (21)، قد تضمنت خطط وأهداف إستراتيجية يمكن استعمالها من طرف الشركاء في المبادرة والبالغ عددهم 90 دولة للوصول إلى النتائج المرجوة، خاصة بالنسبة لترقية الصادرات وتقوية القدرة التصديرية للدول، كذلك توفير بيئة مناسبة لجذب وتوطين الاستثمارات الأجنبية المباشرة، وهما الهدفين الرئيسيين اللذين جاءت بهم المبادرة، مستغلين في ذلك أكبر بنية تحتية في العالم وضعتها الصين من أجل تحقيق هذه الأهداف المرجوة، إذ تسهل الطرق البرية والبحرية، إضافة إلى مناطق التجارة الحرة عملية نقل وتبادل السلع.

ولكون المبادرة تتضمن نحو ألف مشروع سيتم تنفيذا، وجب على الجزائر التي تعتبر أهم الشركاء التجاريين للصين في منطقة شمال إفريقيا، العمل على تنويع الشركاء التجاريين، وتشجيع الاقتصاد المنتج للثروة والقيمة المضافة، إضافة إلى بناء قدرات تصديرية متقدمة، مستغلين في ذلك أكبر بنية تحتية في العالم تتيحها مبادرة "الحزام والطريق" من طرق برية وبحرية ومناطق تجارة حرة، إضافة إلى العمل على تسهيل تدفقات الاستثمارات الأجنبية المباشرة الصينية، والعمل على اكتساب حصص هامة من التجارة الدولية.

استخلاصا من نتائج الدراسة فإننا نوصي بالآتي:

- تأهيل البنية التحتية الوطنية، وربطها بالبنية التحتية الكبيرة لمبادرة الحزام والطريق، لتكون أكثر فعالية في خدمة الاقتصاد الوطني.
- العمل على بناء اقتصاد يخلق الثروة والقيمة المضافة، ويرفع من القدرات التصديرية للبلد، مما يؤهل الجزائر بأن تكون شريك تجاري وليس بلد مستهلك للواردات فقط. مما يؤهلها إلى استعمال البنية التحتية الضخمة لمبادرة "الحزام والطريق" لإيصال صادراتها إلى مناطق مختلفة.
- تشجيع قطاع المؤسسات الناشئة والمصغرة بالتكوين والتمويل والمرافقة، مما يجعلها خالقة للثروة، ورافدا للقطاع الإنتاجي، سواء الصناعي، أو الفلاحي، أو التجاري، وهو ما يسمح بزيادة القدرات التصديرية، بما يتوافق والهدف الذي انضمت من اجله الجزائر إلى مبادرة "الحزام والطريق".
- تشجيع الاستثمار المحلي، كذلك تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة كتكملة للمدخرات المحلية، لإيجاد منافذ تمويل للعمليات الإنتاجية التي تؤدي إلى زيادة الصادرات ليتم توزيعها عبر وسائل النقل المتاحة ضمن المبادرة.
- إصلاح المنظومة المالية والمصرفية، وإخراجها من رتابة البيروقراطية والعمل الإداري إلى العصرية واستعمال طرق التسيير الحديثة حتى يسهل إدماجها في المنظومات المالية العالمية، بما يسهل التعامل مع الشركاء في مبادرة "الحزام والطريق".

- تفعيل العمل الدبلوماسي والسياسي من اجل التنسيق والتواصل وتسهيل المفاوضات مع مجموعة دول المبادرة ولتعزيز التواصل والحوار مع الشركاء.

قائمة المراجع باللغة العربية

1. علي صلاح. (2018). مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي. تقرير المستقبل ملحق يصدر مع دورية "اتجاهات الاحداث"، العدد 26.
2. مبادرة الحزام والطريق: ماذا تحمل للمنطقة العربية، الدورة الاستثنائية السادسة، عمان، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الاسكوا)، الأمم المتحدة، ديسمبر 2019.
3. تحليل اقتصادي، قسم الاقتصاد في QNB، QNB، 12 ماي 2019.
4. باهر مردان مضمخور. (2017). إستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين: بنك الاستثمار الآسيوي للبنية التحتية نموذجاً. مجلة دراسات دولية، مركز الدراسات الدولية والإستراتيجية، جامعة بغداد، العراق، العدد 67.
5. عزت شحور. (2017). مبادرة الحزام والطريق رؤية نقدية. مركز الجزيرة للدراسات، الدوحة، قطر.
6. الصين اليوم. (2004). العلاقات الصينية الجزائرية. العدد 3، مارس، الموقع الشبكي: <http://www.chinatoday.com.cn/Arabic/2004n/4n3/3n3n2.htm>
7. عادل عبد الغفار وأنا جاكوبس، بكين تنادي: تقييم حضور الصين المتنامي في شمال إفريقيا، موجز السياسة، مركز بروكنجز الدوحة، سبتمبر 2020.
8. تقرير إحصاءات التجارة الخارجية، مديرية الدراسات والاستشراف (DEP)، المديرية العامة للحمارك، الجزائر، 2020، تحديث 2021.
9. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 39، المرسوم الرئاسي رقم 19-176 المؤرخ في 3 شوال عام 1440 الموافق 6 يونيو سنة 2019، المتضمن التصديق على مذكرة التفاهم بين حكومة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية وحكومة جمهورية الصين الشعبية بشأن التعاون في إطار مبادرة "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين (21) الوقعة في بيجين بتاريخ 4 سبتمبر سنة 2018".
10. ar.wikipedia.org، 2021.
11. يونس بورنان، طريق الحرير الصيني يمنح الجزائر أكبر ميناء في أفريقيا والبحر المتوسط، العين الاخبارية، الجزائر، الموقع الشبكي: <https://al-ain.com/article/chinese-silk-road-algeria-largest-port-africa>. تصفح يوم: 2021/10/01.
12. ميناء الحمداية في ولاية تيبازة، وكالة الأنباء الجزائرية (APS)، 06 أكتوبر 2020، الموقع الشبكي: <https://asharq.com/ar/>، تصفح يوم: 2021/10/01.
13. الجريدة الرسمية للجمهورية الجزائرية، العدد 77، الصادرة بتاريخ 20 ديسمبر سنة 2020.

References in english

1. Adnan. K, Hammed. B, Hind. Z. N. (2020). The Belt and Road Initiative: Goals and Challenges. Tikrit Journal For Political Science. DOI: 10.25130/politic.v0i19.216.
2. Michael. C. (2017). The Belt and Road Initiative: China's New Grand Strategy?. *asia policy*, number 24 (july 2017), pp:1-60. DOI: 10.1353/asp.2017.0023.
3. Monika. P.M. (2019). Education along the Belt and Road. Scientific Journals of the Maritime University of Szczecin 60 (132), pp : 210-216, DOI: 10.17402/391.