

وزارة التعليم العالي والبحث العلمي

جامعة العربي التبسي - تبسة



كلية الحقوق والعلوم السياسية

قسم العلوم السياسية

## التكامل الاقتصادي الإقليمي الأورو-آسيوي

### ضمن مبادرة الحزام والطريق الصينية

مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في العلوم السياسية والعلاقات الدولية

تخصص دراسات إستراتيجية وأمنية

إشراف الأستاذة:

د- ليلي لعجال

إعداد الطالبة:

خولة بوعلام

#### لجنة المناقشة

الاسم واللقب	الرتبة	الصفة
نسرين نموشي	أستاذ محاضر-ب-	رئيسا
ليلى لعجال	أستاذ محاضر-أ-	مشرفا ومقررا
ايناس شيباني	أستاذ محاضر-ب-	عضوا مناقشا

السنة الجامعية: 2021/2020

## ملخص الدراسة:

في عام 2013 أطلقت الصين مبادرة الحزام والطريق، والتي تعد رؤية ونموذج تهدف من خلاله إلى تعزيز التكامل الإقليمي على أوسع نطاق، تعد المبادرة مشروع ضخم و طموح من حيث قيمة الاستثمارات الصينية وكذا المشاريع المبتكرة التي تنطوي عليها، وقد جاءت المبادرة لإحياء طريق الحرير القديم، من خلال شبكات من الطرق البرية والبحرية والمطارات وأنابيب النفط والغاز الطبيعي، والتي تهدف لخلق نموذج من التعاون الإقليمي والدولي ، وهي بالأساس إستراتيجية تنموية طويلة الأجل، وتواجه المبادرة عدة تحديات وصعوبات التي من شأنها أن تقف كعائق أمام تنفيذ المبادرة. وتهدف دراستنا إلى قياس مدى قدرة مبادرة الحزام والطريق الصينية على تعزيز وتعميق التعاون الأورو-آسيوي، وإرساء تكامل اقتصادي إقليمي في إطار المبادرة الصينية.

**الكلمات المفتاحية:** مبادرة الحزام والطريق ، تكامل اقتصادي إقليمي، الأورو-آسيوي

## Abstract :

In 2013, china launched its “belt and road initiative”, the initiative is china’s broadly sketched vision of how it plans to boost regional integration in its wider neighbourhood. The initiative is unprecedented in terms of china’s financial engagement and the innovative network-based project design.

The belt and road initiative is an initiative to revive the ancient silk road, through network of land and sea roads, oil and gas pipelines, electric power lines, the internet and airports, to create a model of regional and international cooperation, it is essentially a long-term development strategy, the initiative faces several challenges and difficulties that may hinder the initiative.

Our study aims to measure the capacity of the Chinese initiative to promote and deepen Eurasian cooperation and to establish regional integration within the framework of the initiative.

**Keywords:** belt and road initiative, regional integration, Eurasian.

# إهداء

إلى كل من يعيش في هذا الوطن :

الإجازات الكبيرة تبدأ بحجر

ومشوار الألف ميل يبدأ بخطوة

يمكنك أن تضع أنت الحجر

ويمكنك أن تبدأ أنت الخطوة

يمكنك أنت أن تبني الوطن....

خولة

# شكر وتقدير

الحمد والشكر لله عز وجل الذي وفقنا لإتمام هذا العمل..نُحمده ونشكره على  
نعمه وفضله علينا

أشكر الأستاذة الدكتورة ليلي لعجال على قبولها الإشراف على هذا العمل وعلى  
توجيهاتها ونصائحها القيمة

كما أوجه شكري لكل أساتذتي بقسم العلوم السياسية  
وأوجه شكري الخاص لكل من ساهم في انجاز هذا العمل ولو بكلمة تشجيع

## فهرس المحتويات

الصفحة

شكر و تقدير

فهرس المحتويات

فهرس الجداول

فهرس الأشكال

قائمة الملاحق

مقدمة.....1-5

### الفصل الأول: التكامل الاقتصادي الإقليمي: الإطار المفاهيمي والنظري

- المبحث الأول: التكامل الاقتصادي الإقليمي: مدخل مفاهيمي.....7
- المطلب الأول: تعريف التكامل (لغة واصطلاحاً).....7
- المطلب الثاني: مفهوم التكامل الاقتصادي.....9
- المطلب الثالث: التكامل الإقليمي -المفهوم ومراحل التطور.....11
- المبحث الثاني: أشكال التكامل الاقتصادي الإقليمي.....15
- المطلب الأول: التكامل المؤسسي.....15
- المطلب الثاني: التكامل التلقائي (الصناعي-التجاري).....18
- المبحث الثالث: النظريات المفسرة للتكامل الاقتصادي الإقليمي.....20
- المطلب الأول: النظرية الفيدرالية.....20
- المطلب الثاني: النظرية الوظيفية.....22
- المطلب الثالث: النظرية الوظيفية الجديدة.....24

### الفصل الثاني: التكامل الاقتصادي الإقليمي الأورو-آسيوي

- المبحث الأول: العلاقات الاقتصادية و التجارية بين الصين و روسيا.....33
- المطلب الأول: تطور العلاقات الاقتصادية و التجارية بين الصين و روسيا.....33
- المطلب الثاني: العلاقات الاقتصادية الثنائية الصينية الروسية.....37

المبحث الثاني: العلاقات الاقتصادية الصينية الأوروبية.....	41
المطلب الأول: العلاقات التجارية بين الصين والاتحاد الأوروبي.....	41
المطلب الثاني: العلاقات الاستثمارية بين الصين والاتحاد الأوروبي.....	45
المطلب الثالث: تعاون 1+17 بين الصين ودول وسط وشرق أوروبا.....	49
المبحث الثالث: العلاقات الاقتصادية الثنائية بين الصين وتركيا.....	51
المطلب الأول: العلاقات التجارية الصينية التركية.....	51
المطلب الثاني: الشراكة الاستثمارية الصينية التركية.....	54

### الفصل الثالث: مبادرة الحزام والطريق الصينية التحديات والآفاق المستقبلية

المبحث الأول: مبادرة الحزام والطريق الصينية The Belt and Road Initiative...58	58
المطلب الأول: الإطار المفاهيمي للمبادرة.....	58
المطلب الثاني: مبادرة الحزام والطريق: الأهمية والأهداف.....	62
المبحث الثاني: أهم إنجازات المبادرة في المنطقة الأوروآسيوية.....	66
المطلب الأول: قطار الصين تركيا.....	67
المطلب الثاني: طريق الميريديان السريع.....	69
المبحث الثالث: مستقبل مبادرة الحزام والطريق في ظل التحديات التي تواجهها.....	74
المطلب الأول: التحديات التي تواجه طريق الحرير الجديد.....	74
المطلب الثاني: الآفاق المستقبلية لمبادرة الحزام والطريق الصينية.....	78
الخاتمة.....	83
قائمة المراجع.....	92-86

## فهرس الجداول

الصفحة	العنوان	الرقم
14	مقارنة بين خصائص الإقليمية القديمة والجديدة	1-1
18	مراحل التكامل الاقتصادي	2-1
31	النظريات المفسرة للتكامل الإقليمي	3-1
45	تجارة الخدمات بين الصين والإتحاد الأوروبي	1-2
53	حجم التبادل التجاري التركي مع الصين	2-2

## فهرس الأشكال

الصفحة	العنوان	الرقم
37	حجم التجارة بين روسيا والصين (مليار دولار)	1-2
39	بنية الصادرات الروسية إلى الصين والصادرات الصينية لروسيا(%)	2-2
44	حجم التجارة بين الصين والإتحاد الأوروبي (مليار يورو)	3-2
61	خريطة مسارات مبادرة الحزام والطريق الصينية	1-3
68	خريطة توضح مسار القطار التركي-الصيني	2-3
70	خريطة طريق الميريديان السريع Meridian Highway	3-3

## قائمة الملاحق

رقم الملاحق	عنوان الملاحق
1	خريطة توضح مسار قطار الصين العظيم (الصين-أوروبا)
2	جدول يوضح الدول الآسيوية والأوروبية الأطراف في مبادرة الحزام والطريق الصينية



# مقدمة





## مقدمة

عرف العالم أواخر القرن العشرين تحولات سياسية واقتصادية عميقة، من أبرزها نهاية الحرب الباردة وانتصار الرأسمالية وتحول النظام الدولي من الثنائية القطبية إلى الأحادية القطبية، وقد أدت هذه التغيرات إلى تنامي ظاهرة العولمة والتي تحققت على الصعيد الاقتصادي، المالي والتكنولوجي قبل أن تتحقق على المستوى السياسي، كما تميزت هذه المرحلة بتعدد أشكال العلاقات العابرة للحدود الجغرافية بين مختلف دول العالم مما ساهم في مزيد من التشابك على مستوى العلاقات الاقتصادية الإقليمية خاصة، وذلك من خلال زيادة درجة الاعتماد المتبادل وزيادة نسب تبادل السلع والخدمات، إضافة إلى سرعة حركة رؤوس الأموال، الأمر الذي جعل اقتصادات الدول أكثر اندماجا وتكاملا.

وقد أدى هذا التطور إلى تزايد الشعور بأهمية التعاون والتكامل بين الدول على المستوى الإقليمي مما دفع بالدول إلى تعزيز التكاملات القائمة، أو ظهور ترتيبات تكاملية إقليمية جديدة مختلفة الأبعاد والتوجهات، وقد أطلق على مجموعة العلاقات والتنظيمات التي تطورت منذ بداية التسعينات الإقليمية الجديدة، حيث استخدم المصطلح للتمييز بين المحتوى الاقتصادي للعلاقات والتفاعلات التي تحدث داخل التجمعات الإقليمية الجديدة وبين المضمون السياسي والعسكري الذي ظل يحكم العلاقات الدولية.

ونميز بين موجتين من الإقليمية، الموجة الأولى التي ظهرت بداية الستينيات وسببها الأساسي تأثر الدول بنجاح السوق الأوروبية المشتركة في تلك الفترة، أما الموجة الثانية هي الموجة الحديثة التي عرفتها الإقليمية، قد ظهرت في منتصف الثمانينيات وحازت على أهمية محورية في نمط العلاقات الاقتصادية الدولية .

من جهة أخرى، أثرت التغيرات الجذرية التي تسببت بها نهاية الحرب الباردة، بشكل مباشر على جمهورية الصين الشعبية وخياراتها الخارجية، ما فتح المجال لإبراز طموحاتها الإقليمية والدولية على حد سواء، ومحاولتها الانخراط في علاقات تعاونية وتخليها تدريجيا على سياسة الحذر، ما جعلها تحقق معدلات نمو تفوق الـ10 بالمائة خلال العقود الثلاثة الماضية لتصعد إلى المرتبة الثانية عالميا من حيث حجم الاقتصاد، ولتطلق فيما بعد مبادرة "الحزام والطريق" والتي تعد مشروع القرن، وأحد البرامج الطموحة للسياسة الخارجية الصينية، والتي يعتبرها العديد من المحللين والمختصين النمط والنموذج الجديد من الإقليمية والحرك الجديد للتنمية بفضل أدواتها وآلياتها المتعددة الأطراف. المبادرة الصينية والتي تركز أساسا على مبادئ كالتنسيق السياسي بين

الدول و تعزيز التواصل والحوار والتجارة دون عوائق لتهيئة الظروف اللازمة لتعميق التعاون الاقتصادي بين الدول المشاركة ، وتسعى الصين من خلال المبادرة إلى الربط بين اقتصاد الآسيوي والأوروبي والتي تمثل مجتمعة حوالي 55 بالمائة من التجارة العالمية، و 60 بالمائة من سكان العالم، و 65 بالمائة من الاقتصاد العالمي، و 75 بالمائة من السياحة العالمية. وذلك من خلال مجموعة ضخمة من المشاريع التي تغطي مختلف المجالات.

### أهمية الدراسة

يحتل موضوع الدراسة أهمية كبيرة في كونه يركز ويسلط الضوء على إمكانية تطور العلاقات الأورو-آسيوية إلى تكامل اقتصادي إقليمي، وذلك من خلال ارتباط اقتصاد وتجارة القارتين الأوروبية والآسيوية الذي تشجعه مبادرة الحزام والطريق الصينية من خلال جملة من المشاريع المنجزة والمخطط لها وكذلك التي في طور الانجاز، خاصة وأن الدول الأورو-آسيوية تجمع بينها العديد من الاتفاقيات، ومختلف منصات وصيغ التعاون والتي تستطيع الصين من خلال مبادراتها الطموحة أن تستثمر في هذا التعاون، خاصة وأن الدول الأوروبية والآسيوية مشتركة ستشكل قوة سكانية واقتصادية عظمى، كما أن التكامل الأورو آسيوي في حال تحققه سيعود بالنفع والكسب المشترك على كل الدول المشاركة، وهذا ما يعطي للموضوع أهمية بالغة في كونه يدرس إمكانية حدوث هذا التكامل من خلال الوقوف على واقعه وكذا العوامل المتوفرة لنجاحه إلى جانب المبادرة الصينية.

### أهداف الدراسة

تسعى هذه الدراسة إلى:

- تقديم دراسة علمية حول الموضوع نظرا لحدائته وأهميته، وكذلك تسليط الضوء على جزئيتين مهمتين للاستفادة منها، وهما أهمية العلاقات التكاملية الاقتصادية وأولويتها بالنسبة للدول المتقدمة حتى وإن اختلفت سياسيا، وكذا الطموح الصيني والذي نلمسه من خلال مشروع القرن "مبادرة الحزام والطريق".
- إثراء مكتبة الجامعة بأحد المواضيع الهامة والتي تعد من أبرز المواضيع المطروحة على الساحة الأكاديمية.

- و تنطوي الدراسة على هدف ذاتي وهو رغبتنا في زيادة المعرفة في الجوانب المرتبطة بالاقتصاد العالمي خاصة موضوع التكامل الاقتصادي الإقليمي.

### إشكالية الدراسة

لمناقشة وتحليل موضوع الدراسة سنحاول الإجابة على الإشكالية الآتية:  
إلى أي مدى تعتبر مبادرة الحزام والطريق الصينية فعالة في إرساء تكامل اقتصادي إقليمي أورو-آسيوي؟

### الأسئلة الفرعية

1. فيما تتمثل مراحل ومستويات التكامل الاقتصادي؟ وماهي أهم النظريات المفسرة للتكامل الإقليمي؟
2. ماهي مبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها الصين؟ ماهي أهدافها وأهميتها بالنسبة للشراكة الأورو-آسيوية؟
3. ما تأثير التحديات التي تواجه المبادرة الصينية على آفاق التكامل الاقتصادي الأورو-آسيوي؟

### فرضيات الدراسة

- هناك تقارب كبير بين اقتصاديات الدول الأورو-آسيوية، مما يرفع من إمكانية المبادرة الصينية على الارتقاء بالتعاون الأورو-آسيوي إلى تكامل اقتصادي إقليمي.
- يعتبر نجاح مبادرة الحزام والطريق في تعميق الشراكة الأورو-آسيوية محكوم بعدة متغيرات، أبرزها التحديات والعقبات التي تواجه تنفيذ المشروع الصيني.

### مجال الدراسة

فيما يخص الإطار المكاني فإن الدراسة لايمكنها أن تشمل القارتين الآسيوية والأوروبية ككل لذا حاولنا التركيز على منطقة أوراسيا والاتحاد الأوروبي والصين بصفتها محور موضوع الدراسة، أما فيما يخص الإطار الزمني فتركز الدراسة على الفترة الزمنية الحديثة (2020/2013)، غير أن مقتضيات الإلمام بكافة جوانب الموضوع تستدعي العودة إلى فترات سابقة.

## مناهج الدراسة

لقد اعتمدنا في دراسة الإشكالية المطروحة على المنهج التاريخي الذي يمكننا من وضع الظاهرة في سياق تطورها، المنهج الوصفي والذي استخدمناه من خلال دراسة أهم المفاهيم المتعلقة بدراستنا، بالإضافة إلى منهج دراسة الحالة والذي استخدمناه خاصة في الفصل الثالث في دراستنا لمبادرة الحزام والطريق.

## الدراسات السابقة:

هناك عدة دراسات ومؤلفات تناولت مواضيع قريبة من موضوع دراستنا أو تشاركت معها في بعض الجزئيات، نذكر منها:

- دراسة صادرة عن Shanghai stock exchange مترجمة للإنجليزية بعنوان The belt and road initiative: reshaping the global value chain، حيث يقدم لمحة عامة حول طموحات الصين في إطار المبادرة وأثرها على الاقتصادات الإقليمية.

- تقرير للباحث Gisela Grieger بعنوان One belt, One road(OBOR) : china's regional integration initiative، والذي يدرس المبادرة باعتبارها برنامج تهدف من خلاله الصين للتكامل في جوارها الإقليمي الموسع.

- كتاب مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم وهو كتاب جماعي بمقالات يدرس المبادرة الصينية من مختلف جوانبها بما في ذلك التحديات والآفاق المستقبلية.

- مقال للباحثان Alicia Garcia Herrero and Jianwei xu بعنوان Why do Asia and Europe need more connectivity المنشور في 2016 و يناقش المقال وجوب وحاجة أوروبا وآسيا إلى المزيد من الترابط المادي إلى جانب منصات التعاون الموجودة بالفعل.

## تقسيم الدراسة

شملت هذه الدراسة على خطة من ثلاثة فصول وقد تناولنا في كل منها ما يلي:

- الفصل الأول: تم تخصيص الفصل الأول للإطار المفاهيمي والنظري للدراسة من خلال التطرق إلى ثلاث مباحث أساسية، حيث تناولنا في البحث الأول الحدود المفاهيمية لمصطلح التكامل، وتطرقتنا

في المبحث الثاني إلى مستويات ومراحل التكامل الاقتصادي الإقليمي، ودرسنا في المبحث الثالث من الفصل النظريات المفسرة لظاهرة التكامل الإقليمي.

- الفصل الثاني: تم التطرق فيه إلى التكامل الاقتصادي الإقليمي الأورو-آسيوي وذلك من خلال ثلاث مباحث، المبحث الأول خصصناه لمناقشة العلاقات الاقتصادية الصينية الروسية، والمبحث الثاني حللنا فيه العلاقات الاقتصادية الصينية الأوروبية بمختلف جوانبها، ومبحث ثالث أدرجنا به العلاقات الاقتصادية والتجارية بين الصين وتركيا.

- الفصل الثالث: الفصل الثالث والأخير تطرقنا في إلى مبادرة الحزام والطريق الصينية في ثلاثة مباحث حيث حددنا من خلالها ماهية المبادرة ، أهدافها، أهميتها، خصصنا المبحث الثاني لاستعراض أهم الإنجازات في الإقليم محل الدراسة، وفي الأخير تم تحديد التحديات التي تواجه تنفيذ المبادرة وآفاقها المستقبلية.

#### صعوبات الدراسة

كل عمل بحثي تعترضه العديد من الصعوبات والمعوقات والتي تجعله بحاجة للدراسة والتطوير من أجل تغطية أوجه القصور، ولعل أهم الصعوبات التي واجهناها في إعداد هذا العمل، ندرة المراجع المتخصصة والمرتبطة مباشرة بالموضوع نظرا لحداثة الموضوع خاصة المراجع باللغة العربية.

## الفصل الأول

التكامل الاقتصادي الإقليمي  
الإطار المفاهيمي والنظري

## الفصل الأول: التكامل الاقتصادي الإقليمي الإطار المفاهيمي والنظري

يعتبر التكامل من أرقى صور التعاون وأهمها، وقد لعب دورا هاما في تنظيم العلاقات بين الدول والتخفيف من حدة الصراعات والحروب التي خاضتها. حيث عرف النصف الثاني من القرن العشرين توجهها عاما نحو التكاملات الاقتصادية ويعود إنشاء هذه التكتلات إلى مجموعة من العوامل تدفع بالدول سواء كانت متقدمة أو نامية بالتوجه نحو التكامل قصد تحقيق عدة أهداف، ولقد كان من ردود الأفعال للتطورات التي عرفها النظام الدولي، أن بدأت معظم الدول في تشكيل تكتلات اقتصادية إقليمية وفق ترتيبات تكاملية جديدة تتيح لأعضائها تطوير أدائها في الساحة الدولية ويهدف هذا الفصل إلى استعراض الإطار المفاهيمي والنظري للتكامل الاقتصادي الإقليمي.

### المبحث الأول : التكامل الاقتصادي الإقليمي: مدخل مفاهيمي

لقي موضوع التكامل اهتمام العديد من الباحثين خاصة مع نهاية الحرب الباردة ، حيث عرفت هذه الظاهرة انتشارا واسعا نظرا للتغيرات الكبيرة التي عرفتها البيئة الدولية والتركيز على العامل الاقتصادي كقوة مؤثرة في العلاقات الدولية.

### المطلب الأول: تعريف التكامل

تعدد وتختلف تعاريف التكامل وفقا للزوايا التي ينظر له بها، وعليه سيكون تعريف التكامل لغة واصطلاحا كالاتي :

### أولا -التعريف اللغوي للتكامل

كلمة التكامل من الجانب اللغوي تعني التكميل والتمام، وقد برز المفهوم في الصحاح بمفرد : الكمالُ بمعنى التمام ، وفيه ثلاث لغات: كَمَلْ وكَمُلْ وكَمِلْ والكسر أردؤها ، وتكاملَ و أكملَ<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> - إسماعيل بن حماد الجوهري، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية،(بيروت: دار العلم للملايين، ط4، 1987)ص1813.

ومن الواضح أن الفعل الخماسي "تكامل" على وزن تفاعل والذي يشير إلى اجتماع واقتراب أجزاء شيء ما إلى بعضها البعض نحو الكمال والتمام في إطار الكل الذي يجمع بين هذه الأجزاء.<sup>1</sup>

أما في اللغة الإنجليزية فكلمة "Integration" قد بدأ استعمالها في عام 1620 في قاموس أكسفورد الإنجليزي. بمعنى "توحيد وتجميع الأجزاء لتكوين وحدة أكبر، وهو عملية ربط الأجزاء المنفصلة وتجميعها لتكوين كل متكامل". وقد اشتق هذا اللفظ من "Enteger" الذي يعني الشيء المترابك عضويا في كل لايتجزأ.<sup>2</sup>

### ثانيا - التكامل اصطلاحا

مصطلح التكامل كغيره من المصطلحات يعرف اختلافا وتباينا كبيرا فبعض الباحثين يعرفه كعملية "process" أمثال هاس و البعض يعرفه كحالة أو شرط "Condition" أمثال دويتش وأتزيوني.<sup>3</sup> وفيما يلي سنوضح المصطلح من خلال تعاريف أهم المفكرين:

يعرف إرنست هاس Ernst Hass التكامل بأنه "العملية التي بواسطتها يقتنع الفاعلون السياسيون في العديد من الأوضاع الوطنية المتميزة بتغيير ولائهم وتوقعاتهم ونشاطاتهم السياسية نحو مركز جديد وكبير"<sup>4</sup>

واستنادا إلى تعريف هاس عرف ليون ليندبرغ Leon Lindberg في دراسة له التكامل بأنه "العملية التي تجتهد الدول نفسها راغبة أو عاجزة عن إدارة شؤونها الخارجية أو شؤونها الداخلية الرئيسية باستقلالية عن بعضها البعض، وتسعى بدلا من ذلك لانتخاذ قرارات مشتركة في هذه الشؤون أو تفوض

<sup>1</sup> - سعيد علي أحمد طه، "خبرات التكامل في التجمعات الإقليمية الإفريقية: حالة تجمع دول الساحل و الصحراء"، آفاق إفريقية، م13، ع2016، 44، ص12.

<sup>2</sup> - سامي عفيفي حاتم، التجارة الخارجية بين التنظير و التنظيم، (القاهرة: الدار المصرية، ط2، 1991)، ص277.

<sup>3</sup> - جون بيليس و ستيف سميث، عولمة السياسة العالمية، (دبي: مركز الخليج للأبحاث، 2004)، ص854

<sup>4</sup> - عامر مصباح، نظريات تحليل التكامل الدولي، (الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، 2008)، ص15



أمرها فيها لمؤسسة جديدة" ويعرف التكامل أيضا بأنه "العملية التي تقتنع من خلالها مجموعة من المجتمعات السياسية بتحويل نشاطاتها السياسية إلى مركز جديد".<sup>1</sup>

وفي سياق آخر وعلى النقيض من ذلك يقول أميتاي اترزيوني Amitai Etzioni أن التكامل عبارة عن حالة ناتجة عن امتلاك المجتمع مركزا لاتخاذ القرار حيث يرى أن المجتمع يعتبر متكاملًا إذا كان يملك سيطرة فعالة في استخدام أدوات العنف أو الإكراه حيث يكون لهذا المجتمع مركزا لاتخاذ القرار يقوم بدور توزيع 'الثواب والعقاب' داخل المجتمع ويمثل البؤرة الرئيسية لتحديد الهوية السياسية للشعب.<sup>2</sup>

ويركز كارل دويتش Karl Deutch على الجماعة في تعريفه للتكامل حيث يرى بان التكامل حالة، تفرض على الأفراد داخل المجتمع الواحد، حل خلافاتهم بطرق سلمية بدلا من اللجوء إلى العنف حيث يرى أن التكامل هو الحالة التي تمتلك فيها جماعة ما شعورا كافيا بالجماعية، مما ينعكس على مؤسساتها الاجتماعية وسلوكها الاجتماعي، إلى درجة تمكنها من التقدم على صعيد التطور السلمي.<sup>3</sup>

وفي تعريف آخر يرى بأنه "إنجاز داخل الإقليم للمؤسسات، وتطبيقات قوية وواسعة الانتشار بشكل كاف، لضمان الاستمرار لوقت طويل، اعتمادا على توقعات التغيير السلمي بين مجتمعات الإقليم"<sup>4</sup>؛ حيث يرى دويتش أن في التكامل حل وبديل عن التزايدات والصراعات التي تنتهي من خلال التعاون وأن الغاية والهدف من التوجه للتكامل هو بناء مجتمعات آمنة.

### المطلب الثاني : مفهوم التكامل الاقتصادي

لقد اختلف رواد الفكر الاقتصادي في تحديد مفهوم لمصطلح التكامل الاقتصادي، ويرجع هذا الاختلاف إلى سعة المفهوم واختلاف وجهات نظر الاقتصاديين حول درجة التعاون الاقتصادي القائم بين الدول، على أساس النظر إليها كوحدة اقتصادية مستقلة ترغب في إقامة شكل من أشكال التكامل.

ولتوضيح مصطلح التكامل الاقتصادي نميز بين اتجاهين :

<sup>1</sup> - جيمس دورتي وروبرت بالاستغراف، النظريات المتضاربة في العلاقات الدولية، ترجمة وليد عبد الحى، (بيروت: كاظمة للنشر و التوزيع، 1985)، ص 272

<sup>2</sup> - عامر مصباح، مرجع سابق، ص 16

<sup>3</sup> - جهاد عودة، النظام الدولي نظريات و إشكاليات، (مصر: دار الهدى للنشر و التوزيع، 2005)، ص 103

<sup>4</sup> - رقية بلقاسمي، التكامل الإقليمي المغربي: دراسة في التحديات والآفاق المستقبلية، رسالة ماجستير (جامعة محمد خيضر بسكرة: كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2010-2011)، ص 8

الاتجاه الأول يمثل اتجاه عام يرى بأن التكامل يعني أي شكل من أشكال التعاون أو التنسيق بين الدول المختلفة.<sup>1</sup>

والاتجاه الثاني اتجاه أكثر تحديدا يعتبر التكامل عملية لتطوير العلاقات بين الدول وصولا إلى أشكال جديدة مشتركة بين المؤسسات والتفاعلات التي تؤثر على سيادة الدول ومن ثم تتضمن عملية التكامل نقل الاختصاصات في مجالات معينة من الدولة إلى هيئات ومؤسسات إقليمية.<sup>2</sup>

ويمكن إيراد أهم التعاريف التي قدمها علماء الاقتصاد فيما يلي :

يعرف بيلا بالاسا "Bela Ballasa" التكامل الإقتصادي بأنه "عملية وحالة، فيوصفه عملية أو مسار process يتضمن كافة الإجراءات الموجهة لإلغاء التمييز بين الوحدات الاقتصادية المنتمة إلى الدول الرامية نحو التكامل. وحالة State، يشير إلى غياب مختلف صور التفرقة بين الوحدات الاقتصادية الوطنية".<sup>3</sup>

أما ماكلوب "Machlup" يعتبر أن "فكرة التكامل تنطوي على الإفادة الفعلية من كل الفرص الممكنة التي يتيحها التقسيم بكفاءة للعمل ويضيف أنه في نطاق أية منطقة تكاملية يتم استخدام عوامل الإنتاج والسلع كما يتم تبادلها بالدرجة الأولى على أساس حساب الكفاءة الاقتصادية البحتة، وبصفة أكثر تحديدا، دون تمييز وتخصيص متعلقين بالمكان الجغرافي الذي نشأت فيه هذه السلطة، أو بالمكان الذي تقصد إليه مع ما يتضمن ذلك من أن تتساوى أسعار السلع المتساوية في جميع أنحاء المنطقة المتكاملة مع تعريف «تساوى» وسائل الإنتاج بمعيار إمكانية الكاملة للتنقل"؛ حيث يرى ماكلوب أن جوهر التكامل الإقتصادي ينظر إلى إزالة العقبات التي تحول دون انتقال جميع أنواع وأنماط العمالة ورأس المال والمنتجات بوصفها شروطا ضرورية، وان لم تكن بالكافية وحدها لإحراز التكامل الكامل.<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup>-إكرام عبد الرحيم، التحديات المستقبلية للتكامل الإقتصادي العربي، (القاهرة، عربية للطباعة والنشر، 2002)، ص42

<sup>2</sup>-سامي عفيفي حاتم، مرجع سابق، ص28

<sup>3</sup>-صلاح الدين ناصر غربي، دراسة إمكانية إقامة منطقة نقد مثلى بين دول مجلس التعاون الخليجي من خلال تحليل تماثل الصدمات، رسالة دكتوراه(جامعة أبي بكر بلقايد-تلمسان:كلية العلوم الاقتصادية والعلوم

التجارية، 2014-2015)ص27

<sup>4</sup>- إكرام عبد الرحيم، مرجع سابق، ص43، 44

في تعريف آخر يرى تينبرغن Tinbergen أن التكامل الاقتصادي هو الوسيلة لخلق الهيكل المرغوب في الاقتصاد الوطني بما يتضمنه ذلك من إزالة للحواجز بين الدول الأعضاء والتي تحول دون كفاءة النظام الاقتصادي، وكذلك إيجاد الصيغ الملائمة للتنسيق والتوحيد بين هذه الدول.<sup>1</sup>

ويعرف التكامل الاقتصادي بأنه "عملية تحوي جانبين إيجابي وسلبي، الجانب الإيجابي يقتضي تسوية التفاوت القائم في السياسات التجارية ووضع مؤسسات تتمتع بصلاحيات الإلزام، وجانب سلبي يقتضي إزالة التمييز وكافة الإجراءات التقييدية بما في ذلك إزالة التعريفات الجمركية وأنظمة الحصص وزيادة الحرية في المعاملات الاقتصادية."<sup>2</sup>

بصفة عامة وعلى الرغم الاختلافات في المفاهيم التي قدمها المفكرين الاقتصاديين، فإنها تشترك في اعتبار أن التكامل الاقتصادي هو العملية التي تتم بموجبه إزالة جميع الحواجز الموجودة بين الوحدات الوطنية المختلفة، ومن شأن ذلك أن يؤدي إلى تحقيق تكافؤ الفرص أمام جميع عناصر الإنتاج بهدف الحصول على مكاسب اقتصادية في شكل زيادة معدلات النمو وارتفاع مستويات المعيشة تبعاً لذلك.

### المطلب الثالث : التكامل الإقليمي المفهوم ومراحل التطور

#### أولاً- تعريف التكامل الإقليمي

يعد التكامل الإقليمي أحد أبرز المظاهر التي يتسم بها المجتمع الدولي المعاصر، وهو الحالة والعملية التي تقوم فيها الدول بالدخول في اتفاق إقليمي لتعزيز التعاون فيما بينها عبر المؤسسات والاتفاقيات الإقليمية .

<sup>1</sup> - نوال شحاب، أثر التكتلات الاقتصادية الإقليمية على تحرير التجارة الدولية، رسالة ماجستير (جامعة

الجزائر 3:كلية العلوم السياسية و الإعلام، 2009-2010)، ص6

<sup>2</sup> - عبد المطلب عبد الحميد، السوق العربية المشتركة: الواقع والمستقبل في الألفية الثالثة، (القارة:مجموعة النيل

العربية، 2003)، ص15

ويعرف التكامل الإقليمي على أنه التكامل بين أنواع مختلفة من الأنشطة والوظائف المرتبطة بها، والسياسات والقرارات المتخذة بصددتها، وذلك في نطاق مكاني معين قد يضيق ليتحدد بمنطقة صغيرة أو إقليم محلي في بلد معين، ويتسع ليشمل عددا من البلدان تشكل في مجموعها إقليما جغرافيا.<sup>1</sup>

يرى هانس فان جينكل Hans Van Ginkel أن التكامل الإقليمي هو "عملية تقوم بها الدول في إقليم محدد تزيد من مستوى التفاعل، مع الأخذ بعين الاعتبار الجوانب الاقتصادية والأمنية والسياسية، وكذلك القضايا الاجتماعية والثقافية، حيث يجمع الدول المتفرقة داخل إقليم في كل أوسع بحيث تعتمد درجة التكامل على مدى رغبة والتزام دول السيادة المستقلة بتقسيم سيادتها للحصول على تكامل إقليمي أكثر فاعلية من المفهوم التقليدي للتكامل".<sup>2</sup>

وعادة ما يحدث التكامل في إقليم جغرافي معين وهذا ما يطلق عليه "التكامل الإقليمي" Regional "Integration"، لكن ونظرا للتطورات التي تشهدها العلاقات الدولية والنظام الدولي، أصبح المعيار الجغرافي معيارا أضيق من أن يكون قاعدة لتحديد التجمعات الإقليمية. ويمكن التمييز بين اتجاهين في تحديد كلمة إقليمي وهما :

الاتجاه الأول: يركز على التجاور الجغرافي والتشابه الثقافي كأساس للتكامل .

الاتجاه الثاني: يركز على عملية التكامل في حد ذاتها بصرف النظر عن التجاور الجغرافي والتشابه الثقافي والفكري بين الدول الأعضاء .<sup>3</sup>

#### ثانيا- مراحل تطور التكامل الإقليمي

التكتلات الاقتصادية ليست بالظاهرة الجديدة، لكن ظهورها كتجربة اقتصادية كان بعد الحرب العالمية الثانية، فقد شكل مشروع مارشال الذي قدمته الولايات المتحدة الأمريكية لأوروبا في سنة 1947م النواة الأولى للوحدة الأوروبية بعد عام 1957م.

<sup>1</sup>-حسين عمر، التكامل الاقتصادي أنشودة العالم المعاصر: النظرية والتطبيق، (القاهرة: دار الفكر

العربي، 1998)، ص9

<sup>2</sup>- «Regional Integration»، in: <https://en.m.wikipedia.org/wiki/> , 02/03/2020 at 22:30

<sup>3</sup>- محمد السيد سليم، تطور السياسة الدولية في القرنين التاسع عشر والعشرين، (القاهرة: دار الفجر للنشر

والتوزيع، 2002)، ص611

## 1\_ الإقليمية القديمة

هي تلك الحركة التي حدثت بعد الحرب العالمية الثانية والتي تمثل المنهج التقليدي في التكامل الإقليمي التي تعارفت عليه نظرية التكامل منذ أعمال فينر 1950Viner وبلاسا 1962Ballasa. وبدأت هذه الموجه بعد تأثرها بنجاح الإتحاد الأوروبي الذي أدى إلى الاندفاع نحو الإقليمية بين الدول النامية في الستينات، وانتشرت تجارب مشابهة من التكامل الإقليمي في أجزاء أخرى من العالم.<sup>1</sup>

وقد قامت الإقليمية القديمة أساسا على التكتلات بين الدول المتقدمة أي تكتلات شمال-شمال، أو بين بعض الدول النامية جنوب-جنوب، والواقع أن معظم التكتلات بين الدول النامية لم يخالفها النجاح وذلك لأنها قامت على محاولة مد السياسات المحلية للإحلال محل الواردات إلى المستوى الإقليمي، فقد وفرت الدول الأعضاء في هذه التكتلات لبعضها حرية النفاذ إلى أسواق كل منها بما فيما يتعلق فقط بالمنتجات التي تستوردها من باقي دول العالم، وقامت بفرض حواجز تجارية خارجية مرتفعة أي أن هذه التكتلات الإقليمية قامت أساسا على تحويل التجارة، زيادة على تشابك أمورها السياسية.<sup>2</sup>

## 2\_ الإقليمية الجديدة

لقد جاءت الإقليمية الجديدة في سياق التحولات الاقتصادية في العالم لما قبل فترة التسعينات ولما بعدها من القرن 20، حيث جمعت في طياتها بين أبعاد الفكر الاقتصادي والاتجاه نحو المنافسة في التجارة العالمية.

وبازدياد وتيرة العولمة والذي عززه اختتام جولة أورغواي لمفاوضات التجارة وإنشاء منظمة التجارة العالمية سنة 1995م سمح بظهور منهج ثان حديث أطلق عليه المنهج البديل للتكامل الإقليمي وهو ما يجمع بين الإقليمية والتحرك صوب الاندماج في الاقتصاد العالمي وأصبح يعرف بالإقليمية الجديدة أو المنفتحة Neo regionalism or open، وبذلك فالإقليمية الجديدة تمثل الموجه الحديثة من علاقات

<sup>1</sup> - محمد محمود الإمام، تجارب التكامل العالمية ومغزاها للتكامل العربي، (بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، 2004)، ص324

<sup>2</sup> - عابد شريط، دراسة تحليلية لواقع و آفاق الشراكة الاورومتوسية، أطروحة دكتوراه، (جامعة الجزائر: كلية العلوم القانونية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، 2004-2005)، ص45

وتنظيمات التكامل الإقتصادي والتجاري الإقليمي التي أخذت في التبلور ابتداء من منتصف الثمانينات في شكل تجمعات وتكتلات تجارية إقتصادية إقليمية كبرى.<sup>1</sup>

وقد اتسمت الإقليمية الجديدة باتساع التجمعات التكاملية بشكل كبير لتضم مناطق أخرى خارج الإقليم، وكذا ظهور نظم تكاملية عبر إقليمية معقدة ومتباينة تطبق درجات متفاوتة من صور المشاركة مع غير الأعضاء تكون أكثر تشابكا وتعقيدا من حيث هياكلها و نطاقها الجغرافي، إضافة إلى كون هذه الترتيبات التكاملية مختلطة ذات التزامات تبادلية بين دول متقدمة ونامية.<sup>2</sup>

ويمكن التمييز بين الإقليمية القديمة و الجديدة من خلال المقارنة بين الخصائص التالية:

### الجدول رقم (1-1) : مقارنة بين خصائص الإقليمية القديمة والجديدة

الإقليمية التقليدية	الإقليمية الجديدة
قامت على الإحلال محل الواردات والانسحاب من الاقتصاد العالمي.	تقوم على التوجه نحو التصدير والاندماج في الاقتصاد العالمي.
تخصيص الموارد اعتمد على التخطيط والقرارات السياسية.	تخصيص الموارد يعتمد على قوى السوق.
دفعتها الجهود الحكومية	يدفعها القطاع الخاص
التكتل في السلع الصناعية	التكتل يشمل كافة السلع والخدمات والاستثمار
تعاملت مع الحواجز الجمركية	تقوم على التكتل العميق
معاملة تفضيلية للدول الأقل نموا	تطبيق قواعد متساوية على الدول مع السماح بفترات زمنية مختلفة للتأقلم
إقليم يضم دول متجاورة لها تجانس وتقارب في المستويات الاقتصادية والاجتماعية والثقافية	إقليم أو أكثر يضم دول متباينة في مستوياتها الاقتصادية، الاجتماعية والثقافية والسماح بالخصوصيات

المصدر: سكينه حمالوي، واقع التكتلات الاقتصادية الإقليمية الجديدة في ظل الأزمة المالية الراهنة: دراسة حالة الشراكة الأوروبية، رسالة ماجستير (جامعة محمد خيضر - بسكرة: كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2011-2012)، ص78

<sup>1</sup> - محمد محمود الإمام، مرجع سابق، ص324

<sup>2</sup> - سعد عبيد علوان، "الإقليمية وأثرها في السياسة الدولية" مجلة جامعة ذي قار، ع 13، ص2، (أفريل 2018)، ص146

## المبحث الثاني : أشكال التكامل الاقتصادي الإقليمي

من خلال التجارب التكاملية يتضح أن الاتفاقيات الإقليمية تختلف وتتنوع حسب درجة عمقها وحسب مستوى الحماية اتجاه السوق، ويأخذ التكامل الاقتصادي الإقليمي مظهرين: الأول هو نموذج التكامل الشكلي المؤسساتي والمظهر الثاني هو نموذج التكامل التلقائي.

### المطلب الأول : التكامل المؤسساتي

قام على أساس المنهج الوظيفي الجديد، ويأخذ هذا النموذج أشكالاً أو مراحل مختلفة ومتدرجة وفقاً للتحليل الاقتصادي المرجعي الذي وضعه "بالاسا" في 1964 Theory of Economic Integration.

### 1\_اتفاقية التجارة التفضيلية Trade Agreement Preferential

مجموع الإجراءات التي تتخذها دول معينة لتخفيف القيود التي تعرقل تبادل المنتجات فيما بينها كإلغاء نظام الحصص مثلاً، وهو أبسط درجات التكامل الاقتصادي. ومن أمثلتها منطقة الكومنولث التي أنشأتها إنجلترا مع مستعمراتها السابقة.<sup>1</sup>

وجدير بالذكر أن تخفيض العوائق التجارية قد يكون من جانب واحد، بمعنى أن تقوم مجموعة من الدول المشاركة في الاتفاق بتخفيض العوائق التجارية على الواردات من الدول المشتركة الأخرى، في حين لا تقوم هذه الأخيرة بتخفيض العوائق على بقية الدول الأعضاء، ومن أمثلة هذا النوع من الاتفاقيات المعاملة التفضيلية التي تمنحها دول المجموعة الاقتصادية الأوروبية لواردها من عدد من الدول النامية.<sup>2</sup>

### 2\_منطقة التجارة الحرة Free Trade Area

تتسم هذه المرحلة بإلغاء التعريفات الجمركية والإجراءات التقييدية للتجارة بين الدول الأعضاء، ولكن يحتفظ كل عضو بتعريفته الجمركية الخاصة بالنسبة للغير، وقد تكون قاصرة على بعض المنتجات دون البعض الآخر.

<sup>1</sup> -مصطفى العبد الله الكفري، التكتلات والمنظمات الاقتصادية، (دمشق: منشورات جامعة دمشق، 2013)، ص33

<sup>2</sup> - سعاد يحيى، تقييم مسار عملية التكامل لدول الخليج العربي و الآثار المترتبة على رصد عملة خليجية

موحدة، رسالة ماجستير، (جامعة محمد خيضر، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير، 2012-2013)، ص7

المشكلة التي تواجه مناطق التجارة الحرة هي مشكلة إعادة التصدير، وما يتولد عنها من احتمالات انحراف التجارة عن طرقها الطبيعية داخل نطاق المنطقة؛ حيث يكون الأمر مربح للدول من غير الأعضاء من خلال تصدير منتج الدولة العضو التي تحتفظ بمستويات منخفضة من الرسوم الجمركية الخارجية، وهكذا تقوم بتصديرها من خلالها إلى بقية الدول الأعضاء التي احتفظت برسوم مرتفعة، ولا يمكن منع ذلك دون الاتفاق على "قواعد المنشأ" Rules of origin.<sup>1</sup>

وكانت منطقة التجارة الحرة الأوروبية EFTA أكثر مناطق التجارة الحرة بروزا لعدد من السنوات، وكذا منطقة التجارة الحرة لشمال أمريكا بين كل من الولايات المتحدة وكندا والمكسيك التي بدأت رسميا سنة 1994م.<sup>2</sup>

### 3\_الاتحاد الجمركي Custom Union

في هذه الصورة من صور التكامل تصبح حركة السلع بين الدول حرة حيث يتم إلغاء الرسوم الجمركية الموحدة و المشتركة على البضائع التي ترد من العالم الخارجي (الدول غير الأعضاء) ويمكن تلخيص الاتحاد الجمركي في أربع نقاط رئيسية:

- وحدة القانون الجمركي بين الدول الأعضاء ووحدة التعريف الجمركية .
- وحدة تداول السلع بين الدول الأعضاء.
- وحدة الحدود الجمركية والأقاليم الجمركية بالنسبة لبقية دول العالم غير الأعضاء في الاتحاد .
- توزيع حصيلة الرسوم الجمركية المفروضة على واردات الدول الأعضاء من العالم الخارجي حسب معادلة يتفق عليها.<sup>3</sup>

<sup>1</sup>- إكرام عبد الرحيم، مرجع سابق، ص63

<sup>2</sup>- المرجع نفسه، ص64

<sup>3</sup>- حسين عمر، مرجع سابق، ص171

\*- توجد خمسة عناصر إنتاج أحدها سالب وهو عنصر الأرض أو الطبيعة وأربعة عناصر موجبة وهي العمل غير المؤهل، العمل المؤهل(رأس المال الإنساني)، رأس المال المادي، و التكنولوجيا.



ويتميز الاتحاد الجمركي على منطقة التجارة الحرة في كونه لا يواجه مشكلة إعادة التصدير وما ينجم عنها من احتمالات انحراف التجارة عن طرقها الطبيعية داخل نطاق المنطقة، ومن أشهر الأمثلة على هذا "اتحاد البلوكس" بين كل من بلجيكا وهولندا ولوكسمبورج والذي عقد في لندن سبتمبر 1944م.

#### 4\_ السوق المشتركة Common Market

في هذه المرحلة تستهدف تجاوز الطبيعة التجارية للمرحلتين منطقة التجارة الحرة و الاتحاد الجمركي، وهكذا إضافة إلى حرية حركة السلع فيما بين الدول الأعضاء وتطبيق تعريف جمركية موحدة تجاه العالم الخارجي فإنه يتم إلغاء القيود على حركة عناصر الإنتاج\*، ليعطي بذلك السوق المشتركة وهي وحدة جمركية يتم فيها تحرير حركة عناصر الإنتاج. ومن أمثلة ذلك "السوق الأوروبية المشتركة" التي أنشأت بموجب معاهدة روما سنة 1957م.<sup>1</sup>

#### 5\_ الاتحاد الاقتصادي Economic Union

يعد صورة أعلى من صور التكامل الاقتصادي عن السوق المشتركة، حيث يتضمن كافة أوجه السوق المشتركة إضافة إلى توحيد و تنسيق السياسات الاقتصادية فيما بين الدول الأعضاء (التجارية والمالية والنقدية وسعر الصرف) والسياسات الاجتماعية وتشريعات العمل والضرائب.<sup>2</sup> والجماعة الاقتصادية الأوروبية هي أقرب حالياً إلى الاتحاد الاقتصادي منها إلى السوق المشتركة، حيث يوجد تنسيق بين دول المجموعة في العديد من المجالات أهمها السياسة الزراعية وسياسة سعر الصرف.<sup>3</sup>

#### 6\_ الاندماج الاقتصادي التام Integration Economic

المرحلة الأخيرة التي يمكن أن يصل إليها أي مشروع للتكامل الاقتصادي إذ تتضمن إضافة إلى ما تقدم في المراحل السابقة، توحيد السياسات الاقتصادية كافة وإيجاد سلطة إقليمية عليا، وجهاز إداري مسؤول عن تنفيذ هذه السياسات.

<sup>1</sup> - حسين عمر، مرجع سابق، صص 170، 171

<sup>2</sup> - مصطفى العبد الله الكفري، مرجع سابق، صص 34

<sup>3</sup> - يحي سعاد، مرجع سابق، صص 9

وفي هذه المرحلة من التعاون الاقتصادي توافقت كل دولة عضو على تقليص سلطاتها التنفيذية الذاتية وخضوعها في كثير من المجالات للسلطة الإقليمية العليا وهذا يعني الوصول إلى التكامل الاقتصادي التام.<sup>1</sup>

والجدول التالي يوضح أهم الأشكال والفوارق بين مراحل أو أشكال التكامل الاقتصادي المؤسساتي:

**الجدول رقم (1\_2) : مراحل التكامل الاقتصادي**

اتحاد اقتصادي ونقدي	اقتصاد موحد	سوق مشتركة	اتحاد جمركي	منطقة تجارة حرة	اتفاقيات تفضيلية	أدوات التكامل
✓	✓	✓	✓	✓	✓	تخفيض عوائق التجارة
✓	✓	✓	✓	✓		إزالة عوائق التبادل البيني
✓	✓	✓	✓			توحيد العوائق الخارجية
✓	✓	✓				تحرير حركة عناصر الإنتاج
✓	✓					تنسيق السياسات الاقتصادية
✓						توحيد اقتصادي مالي ونقدي

المصدر: محمد محمود الإمام، مرجع سابق، ص 581

**المطلب الثاني: التكامل التلقائي (الصناعي التجاري)**

النموذج التلقائي لا يقل أهمية عن النموذج المؤسساتي، فقد ازدهر في ظل التطورات الجديدة للاقتصاد الدولي والذي يهدف لتكريس التكامل عبر السوق، وهذا النوع يوجد أساسا في مناطق جنوب آسيا .

ينشأ هذا النموذج بالأساس بدوافع تفرضها العلاقات الصناعية والتكنولوجية، وعلى عكس التكامل المؤسساتي فإن النموذج التلقائي لا يشترط أن يكون بين دول ومن خلال اتفاقيات إقليمية، بل يمكن أن ينشأ بين مناطق أو ولايات داخل الدولة الواحدة أو مناطق في دول متعددة، لا يشترط أن تكون متقاربة

<sup>1</sup> - مصطفى العبد الله الكفري، مرجع سابق، ص 35، 36

جغرافيا بشرط أن تكون متكاملة صناعيا. البعض يسميها إقليمية فرعية **Sub-regional** والبعض الآخر يطلق عليها اسم الدولة الإقليم **1. Region State**

يعتبر هذا النموذج أو النوع من التكتل الاقتصادي أحد نتائج عملية التدويل الاقتصادي **Economic Internationalisation** والثورة التكنولوجية والنوع الجديد من التخصص في تقسيم العمل؛ الذي يكون بين بلاد أو دول مختلفة لإنتاج السلعة نفسها وهو ما يعرف بتقسيم العمل داخل الصناعة الواحدة **Intra-industry**، وأصبح شائعا أن يتجزأ إنتاج الشركة الواحدة بين مناطق أو مقاطعات في عدد من الدول بحيث تخصص كل واحدة في إنتاج جزء أو أكثر من تلك السلعة، وهو ما يعرف بتقسيم العمل داخل السلعة الواحدة **2. Intra-firm**

هذا النوع من التخصص ينشأ بين الدول الصناعية وأحيانا بين دول صناعية وأخرى نامية. هذا النوع الجديد من التخصص و تقسيم العمل وفي إطار عملية تدويل الاقتصاد، أدى إلى ظهور تجمعات أو كتل اقتصادية تربط بين مناطق أو أقاليم متكاملة اقتصاديا و صناعيا تجمعها مصالح مباشرة.

الملاحظ أن هذه المناطق أو الكتل الإقليمية الفرعية لم تنشأ بقرار سياسي وإنما عن طريق علاقات نتجت عن حركة السوق العالمي للسلع والخدمات، نجد هذا النموذج شائع بكثرة في الشرق الأقصى وجنوب شرقي آسيا وأهمها ما يعرف مثلث النمو الإقليمي الفرعي **The subregional growth triangle** الذي نشأ عام 1990 لربط التكنولوجيا والقوة المالية السنغافورية مع العمالة والموارد في أرخبيل ريو باندونيسيا، ومنطقة جوهور **Johore** جنوبي ماليزيا، ومنها كذلك الروابط غير الحكومية التجارية والمالية بين مقاطعة فوجيان الصينية مع تايوان، وأيضا تربط المقاطعات الشمالية الشرقية في الصين بعلاقات وارتباطات مماثلة مع كوريا الجنوبية واليابان لجذب المستثمرين وتنشيط التجارة **3**.

<sup>1</sup> - محمد السعيد إدريس، تحليل النظم الإقليمية: دراسة في أصول العلاقات الدولية الإقليمية، (القاهرة: مركز الدراسات السياسية والإستراتيجية، 2001)، ص 144 .

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص ص. 144، 145

<sup>3</sup> - شحاب نوال ، مرجع سابق، ص 42

### المبحث الثالث: النظريات المفسرة للتكامل الاقتصادي الإقليمي

تعدد النظريات المفسرة لعملية التكامل بين الدول المختلفة من حيث الدوافع والقوى المحركة والآليات، مع التنبؤ بمستقبل هذه العملية، وعلى الرغم من قدم الكتابات حول موضوع الوحدة و التكامل بين الدول إلا أن نظريات التكامل الإقليمي لم تتطور بشكلها الحديث إلا مع تطور التجربة الأوروبية.

وتعتبر مدرسة التكامل واحدة من أبرز المدارس الفكرية التي ظهرت للرد على معظم الأفكار التي عبر عنها أنصار المدرسة الواقعية، والنظرة التشاؤمية التي جاءت كرد فعل لمآسي الحرب العالمية الثانية.<sup>1</sup> وسنوضح في هذا المبحث أبرز النظريات التي قدمت تصورا حول عملية التكامل بهدف تحقيق السلم والتعاون بين الدول.

### المطلب الأول: النظرية الفيدرالية Federalism Theory

كلمة الإتحاد Federation مشتقة من الاسم اللاتيني Foedus وتعني الميثاق، التحالف، إبرام اتفاق طوعي ينطوي على درجة من الثقة المتبادلة. حيث يعتبر الإتحاد أحد أشكال الدول في العلاقات الدولية، وتقوم الفدرالية أو الاتحادية على الجمع بين الحكم الذاتي والحكم المشترك.

ويمكن تعريف الإتحاد على أنه "ترتيب مؤسسي يتخذ شكل دولة ذات سيادة، ويتميز عن غيره من الدول المماثلة فقط بأن حكومته المركزية تدمج وحدات إقليمية في إجراءاتها لاتخاذ القرارات على أساس دستوري راسخ" فالإتحاد شكل تنظيمي محدد، يشمل الهياكل والمؤسسات والإجراءات والتقنيات، وهو واقع مؤسسي ملموس ويمكن تمييزه عن أشكال الدولة الأخرى بشكل واضح نسبيا.<sup>2</sup>

تسعى المقاربة الفدرالية إلى تطبيق نموذج الدولة الفيدرالية على المستوى الدولي، وبموجبه ينتقل التجمع الإقليمي مباشرة إلى إتحاد تتولى شؤونه سلطة تحل محل سلطاته القطرية في الشؤون الاتحادية بينما تتولى هذه الأخيرة صلاحيات تتحدد وفق نظام اللامركزية الذي يتم الاتفاق عليه، إذ يشترط المنهج الفيدرالي ضرورة تنازل الدول الأعضاء عن جزء من سيادتها لأجهزة الإتحاد.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - محمد السعيد إدريس، مرجع سابق، ص 35

<sup>2</sup> - Soren Dosenrode, "Federalism Theory And Neo-Functionalism: Elements for an analytical framework", *centro studi sul federalism*, V2, Is3 (2010), p16

<sup>3</sup> - شحاب نوال، مرجع سابق، ص 11

يوجد في التفكير الفدرالي عنصران ثابتان حيث يعتبر كطريقة لتحقيق الإتحاد السياسي بين الدول المنفصلة، وينظر إليه كذلك كشكل للحكومة، مع امتيازات معينة وعيوب خارج النظام الموحد.<sup>1</sup>

وتتعامل الفدرالية مع المشكلة السياسية\_الدستورية وذلك ما أكده مكاي Mackay عند حديثه عن مستقبل التكامل الأوروبي، حيث اعتبر أن الأمل في اقتصاد حقيقي وتقدم اجتماعي يكون من خلال سلطة سياسية معززة بقوة تقوم بتحقيق ذلك، واعتبر مكاي الفيدرالية بأنها طريقة لتوزيع القوى الحكومية بشكل تصبح الحكومة المركزية والحكومة الإقليمية ينسقان ضمن مجال محدد لكنهما مستقلتان نسبياً.<sup>2</sup>

يعتبر دعاة المقاربة الفدرالية أن مشروعهم مقبول من الدول الصغرى خاصة لأنه لا يتطلب منها أن تتخلى كلياً عن سلطاتها إلى جانب أنه يضع ضوابط على السلطة المركزية الجديدة، وبدخول هذه الدول مع دول أخرى في صيغ سياسية يصعب حصول نزاعات بينها ويشكل نوعاً من الأمن الجماعي للدول الصغرى.<sup>3</sup>

• وقد اقترح وير Whear ستة شروط لخلق الفدرالية وحددها كآلآتي :

-إدراك عدم الأمن العسكري وإدراك الحالة التالية للدفاع المشترك .

-الرغبة في الاستقلالية عن القوى الخارجية مع ضرورة الإتحاد .

-الأمل في الامتياز الاقتصادي من الإتحاد .

-بعض من المرافقة السياسية .

-المجاورة الجغرافية .

-التشابه في المؤسسات السياسية .<sup>4</sup>

<sup>1</sup>- عامر مصباح، نظريات تحليل التكامل الدولي، مرجع سابق، ص39

<sup>2</sup>- وليد كاصد الزبيدي، الفيدرالية: دراسة في المصلح والمفهوم والنظرية، (العراق: مركز الدراسات الإستراتيجية، 2019)، ص121.

<sup>3</sup>- ناصيف يوسف حتي، النظرية في العلاقات الدولية، (بيروت: دار الكتاب العربي، 1985)، ص282.

<sup>4</sup>- عامر مصباح، نظريات تحليل التكامل الدولي، مرجع سابق، ص62

## المطلب الثاني: النظرية الوظيفية Functionalism theory

ارتبطت المقاربة الوظيفية بإسهامات المنظر البريطاني دافيد ميطراني David Mitrani الذي صاغ أفكارها المركزية في كتابه *working peace system* الذي نشره سنة 1943م، والتي من شأنها أن تشكل هذا النهج في وقت لاحق وتعود أصول التزعة الوظيفية بالتالي إلى وقت كان فيه بناء أوروبا مجرد فكرة أو مشروع.<sup>1</sup>

الوظيفية هي نظرية غير سياسية فهي تركز على قضايا ومجالات التعاون وتحاول خلق شبكة كثيفة من المصالح والنشاطات والإهتمامات عبر حدود الدول؛ حيث يرى ميطراني أنه يمكن إقامة مجتمع دولي مسلم من خلال التعاون في المجالات الاقتصادية وليس عبر توقيع اتفاقيات ومواريق بين الدول كما هو الحال في المدرسة الفدرالية الكونفدرالية.

يرى ميطراني أن التعاون أنسب حل لضمان الأمن والرفاه والتنمية حيث ينظر إلى الصلة بين التكامل والأمن، وفقا للنهج الوظيفي على أنها تستند إلى تسلسل منطقي فمستوى التهديدات يتطلب قدرة ووسائل أكبر من تلك التي يمكن لدولة واحدة أن توفرها بمفردها،<sup>2</sup>

وركزت الوظيفية التقليدية اهتمامها كثيرا على معالجة أسباب النزاع في النظام الدولي بطرق جديدة غير معهودة في السياسة الدولية، من ناحية أخرى حاول دافيد ميطراني أن يواجه التحديات الوطنية التي تعمل كعيب وظيفي مثل السيادة وتحكم النخب الوطنية في السلطة وبناء على ذلك حاول صياغة إستراتيجية تؤدي إلى بناء نظام أو جماعة اجتماعية وظيفية فوق قومية متفاعلة وظيفيا وليست متصارعة أيديولوجيا أو سياسيا، وقائمة أساسا على إعلاء الاعتبارات الاقتصادية على الاعتبارات الأخرى، فليس من الضروري أن يحدث أي تغيير للبنية الدستورية للدولة باتجاه انصهار سياسي، ولكن ما يحدث هو أن دور الدولة ومفهوم السيادة مثلا يفقدان قيمتهما العملية وبالتالي الفعلية وتتحول هذه القيمة أو الدور إلى المنظمات الوظيفية المتخصصة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - ANGELA MEYER, *L'integraton Regional Et Son Influence Sur La Structure : La Securite Et La Stabilité D'états Faibles*, These Doctorale (institut d'études politiques de paris , 2006), p274

<sup>2</sup> - ANGELA MEYER, Op.cit, p275

<sup>3</sup> -عمر مصباح، النظرية المعاصرة في تحليل العلاقات الدولية، (الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، 2011)،

كما يدعو دافيد ميتراي إلى نقل الاهتمام من القضايا السياسية الحادة إلى المشكلات الفنية؛ إذ يرى أن المشكلة لا تكمن في القضايا السياسية بل في الحاجة إلى تحقيق أهداف لا يمكن إنجازها إلا عن طريق حل أو معالجة المشكلات الاقتصادية ذات الطابع الفني، وهذا من شأنه أن يوفر قاعدة للاتفاق السياسي في مرحلة لاحقة بين النخب الحاكمة والمسؤولة عن اتخاذ قرارات سياسية.<sup>1</sup>

وتتلخص أهم افتراضات المقاربة الوظيفية في العناصر الآتية :

## 1-مبدأ الانتشار

يؤكد دافيد ميتراي على مبدأ الانتشار الذي يعني من وجهة نظره، أن تطور التعاون في حقل واحد يؤدي إلى خلق تعاون في مجالات أخرى، و يرى أن مثل هذه النشاطات لا سيما عند انتشارها ستسهم في توجيه النشاطات الدولية وتدعم الاتجاه نحو خلق سلام عالمي.<sup>2</sup>

## 2\_التقسيم النظري للقضايا(سياسات عليا ودنيا)

يميز الوظيفيون بين نوعين من السياسات: العليا وهي تلك الميادين الحساسة المتعلقة بالسيادة والدفاع والسياسة الخارجية، والسياسات الدنيا وهي أقل حساسية وأكثر قابلية للتكامل مثل الميادين الاقتصادية والعلمية. وتنظر المدرسة الوظيفية بحذر إلى القرار السياسي والمسائل المتعلقة بالسيادة فتعتبرها من المسائل الحساسة التي ينبغي تفاديها على الأقل في المراحل الأولى من التكامل، وتدعو للتركيز بدلا من ذلك على التكامل في الميادين الفنية والاقتصادية والثقافية التي لا تعتبر بهذه الدرجة من الحساسية.

### الانتقادات الموجهة للمقاربة الوظيفية

تعرضت المقاربة الوظيفية للنقد من قبل الوظيفيين الجدد وخاصة فيما يتعلق بفكرة الفصل بين السياسات الدنيا والعليا، وافتراض الانتقال من التكامل على المستوى الوظيفي إلى المستوى السياسي تلقائيا كما انتقدت من حيث افتراضها بإمكانية اقتطاع أنشطة معينة من أنشطة الدول المتكاملة دون أن يتأثر

<sup>1</sup>-عبد القادر محمد فهمي،النظريات الجزئية والكلية في العلاقات الدولية،(عمان:دار الشروق للنشر،2010)،

ص150

<sup>2</sup>- المرجع نفسه، ص 151

ذلك بالقرارات السياسية التي قد تعوق التكامل الوظيفي نفسه أو أن يؤثر ذلك على التكامل الوظيفي في السياسة العليا مما قد يهدد بإيقافه من جانب القيادات السياسية.<sup>1</sup>

ويمكن تلخيص أهم الانتقادات التي تعرضت لها الوظيفة الأصلية فيما يلي:

1- أول ما يبرز في تقويم الوظيفة الأصلية مثاليتها المطلقة من حيث تقسيمها النظري للقضايا \_سياسة عليا وسياسة دنيا\_ حيث أن هذا التقسيم لا يمكن أن يحدد نظريا أو يعمم فهو ينتج عن كل رؤية كل سلطة سياسية وتأمينها للقضايا التي تواجهها.

2- لم تحدد الوظيفة الأصلية كيف يمكن أن يبدأ مسار التكامل في حالة لم تكن هناك إرادة سياسية واعية تصب في هذا الاتجاه.<sup>2</sup>

3- الحرب ظاهرة مستمرة في العلاقات الدولية على الرغم من التعاون.

4- لا تسعى لحل المشكلات على المستوى الأعلى واكتفت بالمشكلات الفنية والتقنية.<sup>3</sup>

### المطلب الثالث: النظرية الوظيفية الجديدة Neo-Functionalist Theory

تبلورت الوظيفة الجديدة بعد الحرب العالمية الثانية وقد سعت لمعالجة القصور الذي عرفته النظرية الوظيفية الأصلية. قامت أساسا على إسهامات إرنست هاس Ernst Hass الذي يعتبر أب الوظيفة الجديدة إضافة إلى إسهامات كل من أميتاي ايتزيوني Amitai Etzioni ، وكارل دويتش Karl Deutsch ، وليون ليندبرغ Leon Lindberg .

ويعتبر الوظيفيون الجدد التكامل عملية وينظرون في الشروط الأولية للتكامل، وفي نقطة الوصول والوسائل اللازمة لتحقيقه ويولي إرنست هاس أهمية أكبر من ميرانتي للمؤسسات المركزية.<sup>4</sup> كما تستمد الوظيفة الجديدة كمدخل للتكامل الإقليمي بعض عناصرها من النظرية الوظيفية فهي تعتبر أن التكامل يبدأ في مجالات السياسة الدنيا ولكن عكس الوظيفية لا يمكن أن يتم في ظل قيادات غير سياسية بمعنى خبراء

<sup>1</sup> - جيمس دورتي وروبرت بالاستغراف، مرجع سابق، ص 303

<sup>2</sup> - ناصيف يوسف حتي، مرجع سابق، ص 278

<sup>3</sup> - رياض حمدوش، محاضرات في نظرية التكامل والاندماج، جامعة قسنطينة: قسم العلوم السياسية.

<sup>4</sup> - Olivier Dabéne, **Approches Théoriques :Integrations Régionales**, Site Internet: <https://www.sciencespo.fr> ,15/02/2021 at 19 :00



وفيين، فمسار التكامل السياسي تؤثر فيه مباشرة وبشكل فعال الدول وهو بذلك جزء غير منفصل عن المسار السياسي.<sup>1</sup>

محور هذه النظرية أن الدول تتخلى عن سلطاتها في مجالات تعتبر أنه من غير الممكن أن تتعاطى فيها بنجاح وفعالية فرديا، ويكون ذلك بإنشاء مؤسسات أو منظمات إقليمية تمنح صلاحيات في هذه المجالات وسلطات وان كانت محددة وفي هذا الإطار تنشأ نخبة سياسية جديدة في هذه المنظمات لها توجهات وولاءات إقليمية تعمق نتيجة امتلاكها للقرار على المستوى الإقليمي، ويرافق ذلك توسع عملية التكامل الإقليمي من ميدان إلى آخر نتيجة القدرة التي تملكها المنظمات الإقليمية لحل القضايا على المستوى الإقليمي بدل المستوى الدولي، وفي ظل النجاح الذي تحققه المنظمات الإقليمية تتحول إلى محور استقطاب للولاء من مجتمعات الدول الأعضاء إذن ينتقل الولاء من مستوى الدولة إلى مستوى أعلى هو مستوى المنظمة الإقليمية.<sup>2</sup>

وترتكز الوظيفية الجديدة على مجموعة من الافتراضات تتلخص فيما يلي :

1\_ بداية المسار أو العملية التكاملية من خلال البدء بالقطاعات الحيوية والذي يحتل مكانة إستراتيجية بالنسبة لاقتصاديات الدول المعنية كما يجب أن يتميز هذا القطاع بالطابع التنافسي دون وجود تناقض المصالح بين الدول الأعضاء.<sup>3</sup>

2\_ الدور الذي تمارسه جماعات الضغط والأحزاب السياسية والتي تعد عاملا جديدا في السياسة الوطنية فهي تطالب بإعطاء أهمية للمؤسسات الوظيفية الجديدة في حال وجود مصالح حيوية لها في العملية التكاملية، وبالتالي تمارس الضغط على الحكومات للعضوية في مثل هذه المؤسسات.

3\_ تركز الوظيفية الجديدة على التكامل الجهوي أو الإقليمي بدل التكامل الدولي، فهي ترى أن الجمع بين دول مختلفة من حيث الجانب الاقتصادي والاجتماعي أمر مستحيل، وبالتالي يجب التركيز على التكامل في

<sup>1</sup> - Loc. Cit

<sup>2</sup> - ناصيف يوسف حتي، مرجع سابق، ص 279

<sup>3</sup> - رقية بلقاسمي، مرجع سابق، ص 23

الإطار الجهوي والذي يكون في مناطق جغرافية معينة تتوفر فيها الشروط الأولية لعملية التكامل لهذا يرى الموظفون الجدد أن التجانس الاقتصادي والاجتماعي من أهم الشروط لنجاح العملية التكاملية.<sup>1</sup>

يتفق معظم منظري الوظيفة الجديدة على الملامح العامة لظاهرة التكامل لاسيما أن اهتمامهم يدور حول الكيفية التي يتم بها تحويل الولاء من مركز لآخر، إضافة لعنصر أنماط الاتصال بين الوحدات المتكاملة، ويعتقدون أن السلوك التكاملية يعود إلى تماثل في التوقعات سواء الثواب أو العقاب والملاحظ أن هذه التوقعات تتطور بشكل أساسي بين أفراد النخبة داخل المجتمع سواء في القطاع العام أو الخاص، ونجاح عملية التكامل يعتمد بشكل أساسي على قدرة النخبة في تدويت **Internalize** عملية التكامل، وقد استخدم هاس وازيوني ودويتش نظرية النظم في تطوير نماذج التكامل إذ أكد ثلاثتهم على تأثير التكامل في قطاع معين على قدرة الأطراف في تحقيق تكامل في قطاعات أخرى.<sup>2</sup>

ومن خلال ماتقدم سنوضح الأفكار والافتراضات التي جاء بها كل من أرنست هاس وآميثاي ازيوني و كارل دويتش في الطرح التكاملية :

## 1 - إرنست هاس Ernest Haas

يعتبر ارنست هاس مؤسس الوظيفة الجديدة وقد قام في هذا الصدد بنشر كتابين الأول في سنة 1958 بعنوان **the uniting of Europe** ، والثاني سنة 1964 تحت عنوان **Beyond the nation state**، وقد كان متأثر بتطور التجربة التكاملية الأوروبية في إطار السوق الأوروبية المشتركة.

يعتمد هاس في تحليله للتكامل على نظرية الجماعة **Group theory** التي بمقتضاها يعتقد أن بداية أي تجربة تكاملية يجب أن ترتبط بموافقة ومساندة الجماعات والفئات الفاعلة في المجتمع التعددي الديمقراطي، وهذه العملية لا تتطلب موافقة الأغلبية المطلقة في المجتمع ولا تتطلب تجانس الأهداف.<sup>3</sup> قبول مثل هذا الشكل من التكامل الوظيفي يكون مرجحا بشكل كبير إذا كان بين الجماعات المشاركة الصناعية والسياسية أو لها أي نوع من أنواع المصالح التي سوف نتحصل عليها من وراء نجاح عملية التكامل

<sup>1</sup> - خالد خميس السحاتي، "الوظيفية الجديدة وتجربة النكامل الأوروبي: الآفاق والمضامين والقدرات التفسيرية"،

مجلة العلوم والدراسات الإنسانية، ع33، (ماي 2017)، ص13

<sup>2</sup> - جيمس دورتي وروبرت بالاستغراف مرجع سابق، ص174

<sup>3</sup> - رقية بلقاسمي، مرجع سابق، ص24

الوظيفي، وتعطي مثل هذه الجماعات قيمة كبيرة العملية وتدفع الأطراف المترددة \_ سواء كانوا نجبا وطنية أو جماعة أخرى \_ نحو الانخراط في عملية التكامل.<sup>1</sup>

ولإقحام الجماعات والأحزاب وضمن الدعم في العملية التكاملية لا بد أن يكون القطاع المختار مهما ومثيرا للاهتمام، وأن تكون العملية الوظيفية التكاملية نفسها ذات قيمة ثمينة في جوهرها، وعند تورط الجماعات إلى مستويات لا تستطيع فيها التراجع يصبح التعبير عن المطالب والحاجات المختلفة يتم عبر جماعات الضغط والأحزاب السياسية.<sup>2</sup>

استخدم كذلك هاس مصطلح **Spill over** أي الانتشار والتعميم وهو نفس المعنى الذي قصده ميتراني بالمصطلح **Ramification**، حيث يرى هاس من خلال دراسته لهيئة الصلب والفحم الأوروبي أن الذي يحققون منافع من المنظمات فوق القومية في قطاع محدد يميلون بشكل ملحوظ لتأييد التكامل في قطاعات أخرى، وبالتالي دفع عملية التعميم أو الانتشار من قطاع لآخر.<sup>3</sup>

وأيضاً يؤكد هاس أن التكامل الوظيفي عندما يتحقق في قطاع معين من النشاط الاقتصادي سوف يمتد بالضرورة \_ تحت طائلة الحاجة \_ إلى القطاعات الأخرى التي لها علاقة وظيفية مع القطاع المتكامل.

### 3- أميتاي ايتزيوني Amitai Etzioni

ركز أميتاي ايتزيوني في دراسته على الوحدة السياسية وهدف ايتزيوني لتتبع تطور عملية التوحيد من لحظة اعتبارها فكرة حتى نضوجها وذلك لبناء نموذج تكاملي وجعله مستندا لأربع مراحل :

1\_ حالة ما قبل التوحيد

2\_ عملية التوحيد من خلال القوى الفاعلة فيها

3\_ عملية التوحيد من خلال القطاعات التي شملتها

4\_ نضوج عملية التوحيد ووصولها للنهاية المرسومة لها

ولكي يصل إلى هذا النموذج درس ايتزيوني أربع حالات توحيد أو تكامل وهي :

<sup>1</sup> - عامر مصباح، النظرية المعاصرة في تحليل العلاقات الدولية، مرجع سابق، ص 107

<sup>2</sup> - المرجع نفسه، ص 112

<sup>3</sup> - جيمس دورتي وروبرت بالاستغراف، مرجع سابق، ص 287

1\_ اتحاد الوست انديز 1958\_1962

2\_ اتحاد الشمال 1953\_1964

3\_ الجمهورية العربية المتحدة 1958\_1961

4\_ السوق الأوروبية المشتركة 1958\_1964<sup>1</sup>

وقد توصل ايتزيوني عبر دراسته للعديد من النتائج من بينها :

- أهمية النخبة الخارجية، ومفاد هذه الفرضية أنه إذا تطابقت أهداف النخبة المحلية والنخبة الخارجية بادرت الأخيرة بتشجيع وتدعيم عملية التكامل.<sup>2</sup>
- في فرضية ثانية يرى ايتزيوني أن الاتحادات ذات النخب القليلة يرجح لها النجاح أكثر من التي تضم نخبا عديدة، وفي فرضية أخرى مرتبطة بهذا الموضوع يرى أن الاتحادات القائمة على المساواة أكثر احتمالا للنجاح وفي نفس الموضوع يرى أن حالات الوحدة الفاعلة هي التي تكون محكومة بنخبة يحكمها نظام وليس نخبة أفراد.
- البطء في جهود التوحيد يكون أكثر فاعلية عندما تكون قوى معارضة الوحدة كبيرة ومؤثرة، والإسراع يكون أكثر فاعلية عندما يصل الاتحاد لمرحلة النضج.
- مكافأة-الحصول على المنافع- أكبر قدر ممكن من الوحدات الرئيسية والفرعية المشاركة في الاتحاد هو عامل هام لدفع النجاح إلى حده الأعلى، حيث يساهم ذلك في اتساع دائرة التأييد.<sup>3</sup>

### 3-كارل دويتش Karl Deutsch

يعتبر كارل دويتش من المنظرين الأوائل الذين ساهموا في تطوير التكامل الإقليمي خاصة في تركيزه على دراسة منظمة شمال الأطلسي The North Atlantic Area، يركز في طرحه على فكرة مفادها أن تعدد الاتصالات وأهميتها كوسيلة لتعميق شعور جماعة بأهمية جماعة أخرى إذا ما توافر الاستعداد للاستجابة التبادلية بينهما.

<sup>1</sup> - جهاد عوده، مرجع سابق، ص ص107،108

<sup>2</sup> - المرجع نفسه ، ص109

<sup>3</sup> - جيمس دورتي، روبرت بالاستغراف، مرجع سابق، ص ص281-283

ويركز دويتش على تاريخ العلاقات بين الوحدات السياسية المعنية بالتكامل، فيرى أنه بقدر ودية العلاقات بين الأطراف المعنية، بقدر ما يؤدي ذلك إلى تفعيل قنوات الاتصال وبالتالي تدفق المعلومات بينها ومن ثم التعجيل بالعملية التكاملية.<sup>1</sup>

ويجادل كارل دويتش بأن أنماط الاتصالات والتبادل (التعامل) بين فاعلين مختلفين قد يعزز روابط (تكامل) الجماعة السياسية التي تتخطى الحدود القومية، وتؤدي إلى تكوين جماعة أمنية على أساس توقعات السلوك التعاوني السلمي.<sup>2</sup>

ويأخذ المجتمع الآمن Security Community حسب كارل دويتش أحد السكّين الآتين :

1\_ المجتمع الموحد: وهو المجتمع الذي تندمج بموجبه الوحدات الأعضاء في كيان أكبر.

2\_ المجتمع التعددي: وهو المجتمع الذي تحتفظ فيه الحكومات باستقلالها القانوني ولكنها تنشئ مؤسسات لبعض أوجه التعاون.

فالعبارة حسب دويتش ليست في الأطر المؤسسية بل في الإحساس بالانتماء إلى جماعة واحدة أي أنه من دون توافر مجموعة مشتركة من القيم والمعايير والإحساس بالانتماء يكون من الصعب إضفاء شرعية على مؤسسات التكامل.<sup>3</sup>

إلى جانب الطرح الذي قدمه كارل دويتش فيما يخص نظريته حول الاتصال، يركز أيضا على الاعتماد المتبادل حيث يرى أن وجود درجة معينة من الاعتماد المتبادل يعتبر خاصية أساسية لأي نظام والاعتماد المتبادل بين أي مركبين أو وحدتين يكمن في احتمال أنه إذا حدث تغير في أحدهما أو أجرى تعديل جوهري في جهاز أحدهما فإنه يحدث تغيير يمكن التنبؤ به في الآخر.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - عبد الناصر جندلي، "النظريات التفسيرية للعلاقات الدولية بين التكيف والتغير في ظل تحولات عالم ما بعد

الحرب الباردة"، مجلة المفكر، ع 5، ص 135

<sup>2</sup> - جون بيليس وستيف سميث، مرجع سابق، ص 854

<sup>3</sup> - شهاب نوال، مرجع سابق، ص 12، 13

<sup>4</sup> - كارل دويتش، ترجمة شعبان محمد محمود شعبان، تحليل العلاقات الدولية، (مصر: الهيئة المصرية العامة

للكتاب، 1983)، ص 217

• انتقادات الوظيفة الجديدة

إن الانتكاسات التي تعرضت لها التجربة التكاملية الأوروبية سنة 2007 والتي تمثلت في مناهضة الرأي العام الأوروبي لخطوات إقامة الدستور الأوروبي وتوحيد السياسة الخارجية الأوروبية، كمظهرين لتجسيد الوحدة السياسية التي توقعوا أنها ستكون في نهاية المطاف، وكذا الأزمة المالية العالمية التي جعلت المتعاملين الاقتصاديين لا يودعون أموالهم وأصولهم المالية إلا في المصارف التابعة للدولة مما يعكس ثقة الناس في الدولة وليس في المؤسسات الأخرى وهذا أثبت هشاشة الادعاءات الوظيفية حول الوحدة السياسية وكذا قوة هيئات التكامل الوظيفي وصمودها أمام التحديات الاقتصادية.<sup>1</sup>

وتتلخص الانتقادات الموجهة للوظيفة الجديدة فيما يلي :

1\_ لم تثبت دائما صحة الافتراض بتطور العملية التكاملية في اتجاه التصاعد عن طريق الانتشار Spill Over وإنما يمكن أن تحدث انتكاسة إذا تفاقمت المشاكل في قطاع معين، مما قد يؤدي إلى بداية موجة الانحسار في العملية التكاملية Spill Back.<sup>2</sup>

2\_ إهمال موضوع الصراع الذي يلعب دورا في التكامل أو الوحدة، على الرغم من أن دارسي الصراع بحثوا دوره في التكامل، أي أن دارسي التكامل أهملوا موضوع الصراع في حين ركز دارسو الصراع على دوره في التكامل.<sup>3</sup>

ويمكن تلخيص أهم أفكار هذه النظريات في الجدول الآتي :

<sup>1</sup> - عامر مصباح، النظرية المعاصرة في تحليل العلاقات الدولية، مرجع سابق، ص ص 197، 198

<sup>2</sup> - رقية بلقاسمي، مرجع سابق، ص 29

<sup>3</sup> - جيمس دورتي وروبرت بالستغراف، مرجع سابق، ص 303

الجدول رقم (1-3): النظريات المفسرة للتكامل الإقليمي

النظرية	آلية عملية التكامل	الشكل النهائي للعملية
الفدرالية	مؤتمر دستوري أو تفاوض بين الدول	دولة فيدرالية
الوظيفية	إنشاء عدد من المنظمات الوظيفية ونقل جزء من السيادة إليها	مجموعة من المنظمات الوظيفية غير المسيسة
الوظيفية الجديدة	الانتشار من القطاعات الفنية إلى القطاعات السياسية	منظمات إقليمية فوق قومية

المصدر: نوال شحاب، مرجع سابق، ص 16

**الفصل الثاني**  
**التكامل الاقتصادي**  
**الإقليمي الأورو-آسيوي**



## الفصل الثاني: التكامل الاقتصادي الإقليمي الأورو-آسيوي

تتميز العلاقات الاقتصادية الأورو-آسيوي بالتقارب الشديد وخصوصا العلاقات الاقتصادية الصينية مع الدول الأورو-آسيوية والتي تشمل خاصة العلاقات التجارية والاستثمار الأجنبي المباشر..، حيث تعد الصين الشريك الاقتصادي والتجاري الأول لعدة دول أورو-آسيوية.

### المبحث الأول: العلاقات الاقتصادية والتجارية بين الصين وروسيا

لعبت العوامل الطبيعية الإيجابية أهمية كبيرة في وضع الأطر العامة للعلاقات بين الصين وروسيا، فالبلدين يشتركان في حدود يبلغ طولها حوالي 4300 كلم، مما دفع بالبلدين إلى تجاوز المفهوم التقليدي للحدود، وذلك من خلال توقيع معاهدة ترسيم الحدود بين البلدين التي أبرمت سنة 2008 والتي هيأت الأرضية فيما بعد لاتفاقيات ومشاريع مشتركة من خلال رسم استراتيجيات للتعاون الاقتصادي والتجاري خاصة في قطاع الطاقة والاقتصاد الرقمي وكذا البنية التحتية الضخمة، في ظل مساعي ربط أوروبا بآسيا، وسيتم التطرق في هذا المبحث لأوجه العلاقات الاقتصادية والتجارية الصينية-الروسية إضافة إلى التحديات والآفاق المستقبلية لهذه العلاقات.

### المطلب الأول: تطور العلاقات الاقتصادية والتجارية بين الصين وروسيا

على مدى ما يقارب ثلاثة عقود منذ انضمام الاتحاد السوفيتي كثفت روسيا والصين علاقتهما الاقتصادية والتجارية بشكل كبير، وتحولت من "الشراكة الإستراتيجية" "Strategic partnership" إلى "معاهدة الصداقة والتعاون" "and cooperation Treaty partnership" "الموقعة سنة 2001. وقد نتج ذلك عن عدة عوامل داخلية ودولية على حد سواء.

وفي ظل الظروف الجيوسياسية المتغيرة تحولت موسكو بثبات إلى التركيز الاستراتيجي من الغرب الذي اعتبرته شريك غير موثوق إلى الشرق، وفي أقل من عشرون عاما تمكن البلدان من تنشيط شراكتهما الاقتصادية لتصبحا الفاعلين الرئيسيين في كتلة تجارية تغطي معظم أوراسيا.

### الفرع الأول: العلاقات الاقتصادية الصينية-الروسية في التسعينات 1900م (علاقات تجارية صعبة)

بالرغم من أن العلاقات السياسية بين روسيا والصين استمرت في التحسن بعد تفكك الاتحاد السوفيتي، إلا أن العلاقات الاقتصادية كانت مثقلة بالأعباء فلم تعكس طموحات قادة البلدين في تطوير

شراكة اقتصادية وتجارية قوية بل كانت محيية في كثير من الأحيان. حيث ظلت التجارة بين الصين وروسيا عند مستويات منخفضة للغاية طيلة تسعينيات القرن العشرين.<sup>1</sup>

وقد قدمت عدة تفسيرات و أسباب لهذه الصعوبة التي واجهتها الدولتين في بناء علاقات اقتصادية أقوى ولعل أهمها تمثل في: سوء العلاقات بين البلدين بوجه عام والاختلافات بين أولويات سياستهما، كذلك ضعف الاقتصاد الروسي و المشاكل الداخلية في عدة مناطق روسية مما نتج عنه بيئة غير مستقرة داخليا، انعدام القدرة الهيكلية و صعوبة النقل بين الدولتين، إضافة إلى نوعية المنتجات الصينية (التي كانت رديئة في البداية) والترعة الصينية الناشئة التي قد تهدد استقلال روسيا الاقتصادي.<sup>2</sup>

خلال تلك السنوات كانت التجارة الروسية مع الصين تمثل أقل من 2% من إجمالي التجارة الروسية، بالمقابل كانت أوروبا الشريك الأكبر حيث بلغت صادراتها 44 بليون دولار سنة 1995، وأكثر من 72 مليار دولار سنة 2000، في حين بلغت قيمة صادراتها إلى الصين 3,5 بليون دولار سنة 1995 و 5,2 مليار دولار سنة 2000، عموما تراوحت صادرات روسيا إلى الصين بين 5,1 و 5,7 مليار دولار في الفترة الممتدة ما بين 1992-1999.<sup>3</sup>

ويعود السبب الأول في انخفاض نسبة التبادل التجاري إلى أن تركيبة الصادرات الروسية إلى الصين كانت تركز على الأسمدة ومعدات الاتصالات السلكية واللاسلكية التي شكلت أضخم فئات التصدير في تلك الفترة فالموارد الطبيعية (النفط والغاز) لم تكن الأكثر أهمية في التجارة الثنائية كما هي اليوم.

لقد سيطرت ثلاث قضايا على الخطابات المتصلة بالتبادل الاقتصادي بين الصين وروسيا منذ تسعينيات القرن العشرين وتتمثل في:

1- "درجة عالية من التكامل" بين الاقتصاد الصيني والروسي الذين تعين تعزيزهما فيما بعد بالشراكة الإستراتيجية بين موسكو وبكين.

<sup>1</sup> -Jouko Rautava,"Russia Economic Policy and Russia-China economic relation",in Arkady Moshes, **Russia-China relations: Current state alternative futures**,(Finland: the finnish institute of international affairs ,2011), p.42

<sup>2</sup> -Alessia Amighini,"Russia and China :the prgressive bulding of a major trading bloc",in Paolo Magri, **Russia and China: anatomy of a partnership**(Italy: ledizioni ledipublishing, 2019), p.90

<sup>3</sup> - Ibid, p.91

2- ضرورة معرفة أسباب الهيكل القديم و المستوى المنخفض للتبادل الاقتصادي بين الدولتين

3- توصيات للتغلب على العقبات الاقتصادية والسياسية وغيرها لجعل هذه العلاقات مزدهرة وحديثة وناجحة.<sup>1</sup>

### الفرع الثاني: تحسين الروابط والترتيبات التجارية منذ بداية الألفية 2000م

شهدت التجارة الثنائية بين الصين وروسيا العديد من الاضطرابات ولكن في السنوات الأخيرة نمت بسرعة وتطورت بحيث أصبحت يعتمدان على بعضهما، ومن الأسباب وراء تحسن العلاقات هو العقوبات الاقتصادية التي فرضتها الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي بسبب الغزو الروسي لشبه جزيرة القرم، والهجمات العسكرية للأراضي الأوكرانية الشرقية. إن روسيا تحتاج إلى الصين من أجل التمويل وتطوير البنية التحتية، والصين تحتاج إلى روسيا لتلبية احتياجاتها الضخمة من الطاقة.

استفادت الروابط الاقتصادية المتنامية بين روسيا والصين منذ أوائل العقد الأول من القرن 21 من التحسينات التي طرأت على النقل بين البلدين، فقد كانت المشاكل الناجمة عن النقص الشديد في الهياكل الأساسية تشكل عائقاً خطيراً أمام التجارة، حيث فتحت معابر حدودية جديدة و أنشأت روابط جوية وبرية وتم بناء سكك حديدية جديدة ونشر المزيد من المرافق المجتمعية.<sup>2</sup>

وظهرت أيضاً العديد من المناطق المعفاة من الرسوم الجمركية التي تعتبر نوافذ مهمة للتجارة الخارجية لجمهورية الصين الشعبية في شمال شرق الصين وهي منطقة متاخمة الشرق الأقصى الروسي وتمتد إلى المقاطعات الصينية هيلونغجيانغ، لياونينغ، وجيلين. وأنشأ الصينيون مراكز للإنتاج والتجارة موجهة إلى السوق الروسية ومستودعات ومراكز توزيع والعديد من مرافق الصناعات الخفيفة، وقد أنشئ إلى حد ما هيكل لتوزيع السلع بين البلدين، وقد أضافت إلى تجارة التجزئة أنشطة البناء والزراعة والسياحة<sup>3</sup>. وتم تطوير التنسيق عندما وقعت الدولتين معاهدة حسن الجوار والتعاون الودي سنة 2001، وتعززت المعاهد من خلال بيان عمل على تعميق شراكتهما الإستراتيجية الشاملة في التنسيق والذي تم توقيعه سنة 2013، وقد

<sup>1</sup> -Victor Iarin, "Russia-China economic relation in the 21st century: unrealized potential or predetermined outcome?", **Chinese journal of international review**, Vol.2, No.1,(September 2020), pp.2,3

<sup>2</sup> -Alessia Amighini, op.cit,p.23

<sup>3</sup> -Olga Alexeeva and Frédéric Lasserra, "The evolution of Sino-Russian relations as seen from Moscow: the limits of strategic rapprochement", **OpenEdition Journals**,( September 2018),p.70

ارتفعت مستوى التجارة بين الصين-روسيا بسرعة في كلا الاتجاهين بعد تعزيز التعاون بين البلدين وتحسين الصلات بينهما، وأدى هذا لوصول العلاقة الروسية الصينية إلى مستوى جديد تماما كما هي عليه اليوم.<sup>1</sup>

وقد وجدت موسكو وبكين منظمة شنغهاي للتعاون SCO وسيلة مفيدة لعلاقتها الثنائية على الصعيد الإقليمي، ويمكن تفسير نادي الطاقة "Energy Club" التابع لمنظمة شنغهاي للتعاون على أنه مشروع روسي صيني رئيسي لتعزيز التطور السلس لعلاقتها كمقدم للطاقة ومستهلك، وعلاوة على كونها أداة لتحقيق بعض المصالح بين البلدين، فإن منظمة شنغهاي للتعاون تعمل أيضا كعامل توطيد للعلاقة الصينية-الروسية من خلال توفير وسيلة لإدارة شؤونهما.<sup>2</sup>

• حجم التبادل التجاري بين روسيا والصين : الجهود المشتركة بين روسيا والصين أثرت فقد انعكس

ذلك بشكل كبير على تطور مستوى التجارة بينهما منذ بداية القرن 21 :

1- منذ سنة 2001 ازداد حجم التجارة الثنائية الصينية-الروسية تسعة أضعاف بالرغم من الأزمة الاقتصادية التي ضربت العالم في 2008، ليصل إلى 95,3 مليار دولار سنة 2014 وهو رقم قياسي.<sup>3</sup>

2- في سنة 2017 انتعشت العلاقات التجارية الصينية-الروسية من جديد بعد الانكماش الاقتصادي العالمي سنة 2015، مدفوعة ببيع الأسلحة والتكنولوجيات العسكرية الروسية وتكثيف صادرات النفط والغاز الطبيعي.

3- أيضا في سنة 2017 أصبحت الصين الشريك التجاري الرئيسي لروسيا لثمانية سنين على التوالي، حيث بلغ حجم التجارة 84,07 مليار دولار بزيادة قدرها 20,8% مقارنة بالعام الذي سبق.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> -Nikolay Megits, "The Impact of Russia-China trade relationship on the U.S. Economy ", **Eastern European and central Asian Research**, Vol.3, No.2, (December 2016), pp.1,2

<sup>2</sup> -Stephen Aris, "Russian-Chinese Relations through the lens of the SCO", **Russia.**

**Nei.visions**, N43, (September 2008), pp.12-13.

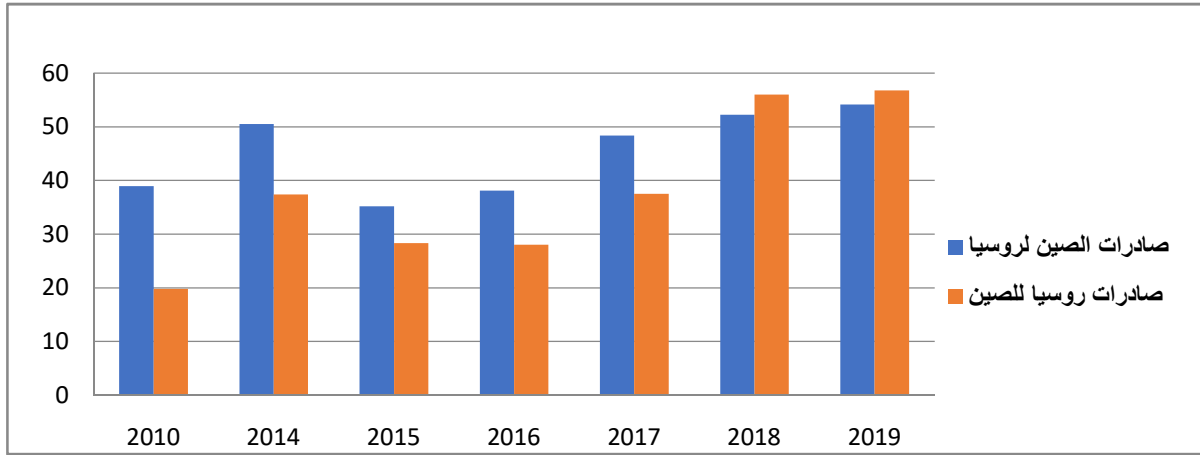
<sup>3</sup> -Olga Alexeeva and Frédéric Lassera, op.cit,p.71

<sup>4</sup> -Ibid, p.72.

4- بلغت التجارة الثنائية الصينية-الروسية 100 مليار دولار سنة 2018 ووصلت إلى 110 مليار دولار تقريبا سنة 2019، وأعلن الرئيس الروسي والصيني عن هدف جديد يتمثل في 200 مليار دولار بحلول سنة 2024.<sup>1</sup>

5- تراجع مستوى التجارة بين الصين وروسيا بسبب جائحة كورونا COVID-19 التي أصابت العالم مطلع 2020 وأثرت بشكل عام على الاقتصاد العالمي وبشكل خاص على التبادلات بين البلدين، ولكن تدارك البلدان الوضع فقد ارتفع مستوى التبادل في شهري جانفي وفيفري 2021 بنسبة 8,5% مقارنة بالفترة نفسها من العام الماضي، حيث بلغت قيمة المبادلات خلال الشهرين 8,78 مليار دولار.<sup>2</sup>

### الشكل رقم (2-1): حجم التجارة بين روسيا والصين (بليون دولار)



Source : <https://www.statista.com/statistics/1003171/russia-value-of-trade-with-china/>

### المطلب الثاني : العلاقات الاقتصادية الثنائية الصينية-الروسية

يوجد ثلاث طرق يمكن من خلالها الربط بين اقتصاد بلدين، من خلال التجارة و الاستثمار وهجرة العمالة. وهذه الجوانب الثلاثة موجودة في العلاقة الاقتصادية الصينية-الروسية، وإن كانت التجارة هي المحرك الأساسي للعلاقة بينهما.

<sup>1</sup> -Jonathan E.Hillman, "China and Russia : Economic unequals", **Center for strategic and international studies**, (July 220),p.2

<sup>2</sup> -Site Internet : <https://arabic.rt.com/business/>, 07/03/2021 at 08:20

الفرع الأول: التجارة الصينية-الروسية

**أولا- الطاقة Energy**

على مدى العقدين الماضيين أصبح التعاون التجاري الثنائي بين الصين وروسيا أكثر تركيزا على المواد الخام، حيث تمثل الطاقة أكثر من 70% من صادرات روسيا للصين، فحقيقة أن روسيا لديها احتياطات وفيرة من النفط والغاز الطبيعي وأن الصين لديها طلب متزايد تشكل أساسا واقعا للتعاون الصيني الروسي في هذا المجال.<sup>1</sup>

وقعت شركة جازبروم Gazprom و شركة النفط والغاز الوطنية الصينية CNPC عقدا بشأن بيع الغاز من حقلين في شرق سيبيريا إلى الصين عبر خط أنابيب يسمى سيبيريا Sila Siberi (قوة سيبيريا) والذي يضغط 38bcm مليار متر مكعب سنويا إلى غاية 2030، والرقم الإجمالي للعقد 400 مليار دولار حوالي 305 دولار لكل طن.<sup>2</sup> وقد تم تدشين المشروع في ديسمبر 2019.

وشهدت إمدادات الغاز الطبيعي من روسيا إلى الصين عن طريق قوة سيبيريا ارتفاعا إلى 12 مليون متر مكعب يوميا بعد أن كانت 10 ملايين، أما الإمدادات السنوية ارتفعت من 21 مليار متر مكعب في 2019 إلى حوالي 24 بليون متر مكعب في نهاية 2020.<sup>3</sup>

أما بخصوص النفط فقد وقعت الدولتين عقدا بقيمة 270 مليار دولار في 2013 بين شركة روسنفت Rosneft الروسية و CNPC الصينية لإمداد الصين بالنفط على مدى 25 عاما.<sup>4</sup> وتعرف الساحة الدولية حربا في تصدير النفط للصين بين روسيا والسعودية التي كانت المورد الأول للصين ولكن السنوات الأخيرة شهدت تقاربا كبيرا بين روسيا والسعودية في إحصائيات تصدير النفط للصين.

في أبريل 2020 ووافق قادة الدولتين على خطة مشروع قوة سيبيريا2 وهي عبارة عن خطوط أنابيب من يامال إلى الشرق الأقصى الروسي والصين، ينقل ما يصل إلى 50 مليار متر مكعب من الغاز الطبيعي الروسي إلى غرب الصين .

<sup>1</sup> - Jonathan E.Hillman, op.cit, p.3

<sup>2</sup> -Alexander Gabuev, "Russia-China Relations after the Ukraine crisis", **European council on foreign relations**, (February2019), p.4

<sup>3</sup> -Michael Kern, "Russia's Gazprom boosts natural gaz supplies to china", in: <https://oilprice.com>

<sup>4</sup> - "Russia, China sign unprecedented 270\$ Billion Oil deal", in: [www.industryweek.com](http://www.industryweek.com)

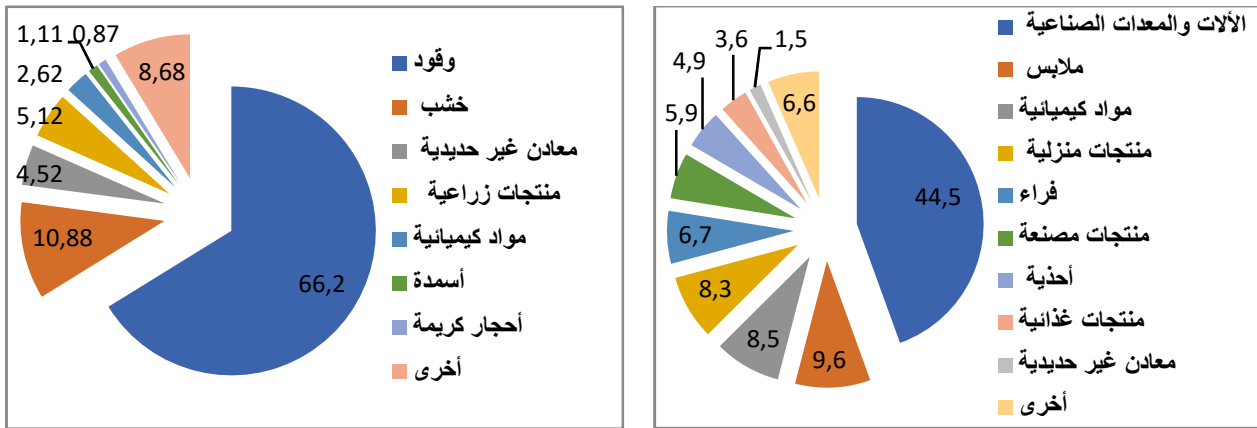
فيفري 2021 وقعت شركة Novatek الروسية و Chenergy الصينية على صفقة جديدة للغاز، الأمر الذي يبرز أولوية روابط الطاقة في العلاقات بين الصين وروسيا.<sup>1</sup>

### ثانيا- السلع المصنعة Manufactured goods

في حين تصدر روسيا إلى الصين الموارد الطبيعية من غاز طبيعي و نفط و خشب و معادن غير حديدية كالنحاس والنيكل، فإن الصين تصدر كل أنواع السلع المصنعة تقريبا لروسيا، فالعقوبات الغربية أدت لتضخيم صادرات الصين من السلع ذات التكنولوجيا العالية إلى روسيا، و بحلول عام 2016 أصبحت الصين المورد رقم واحد للآلات و المعدات المصنعة ووسائل النقل إلى روسيا.<sup>2</sup>

والشكل الآتي يوضح بالتفصيل بنية صادرات روسيا للصين وكذا صادرات الصين لروسيا:

الشكل رقم (2-2) : بنية الصادرات الروسية إلى الصين، والصادرات الصينية إلى روسيا (%)



Source: Olga Alexeeva and Frédéric Lassera, op.cit, p.72,73

### الفرع الثاني: الروابط الاستثمارية المالية والمعلوماتية

#### أولا- الاستثمار Investment

أصبحت الصين واحدة من المستثمرين البارزين في الاقتصاد الروسي، فحسب البنك المركزي الروسي بلغ الاستثمار الأجنبي المباشر الصيني في روسيا 140 مليار دولار في 2017، فقد أجرت

<sup>1</sup> - Francesco Sassi, "Energy partnership bolsters China-Russia relations", in:

[www.eastasiaforum.org](http://www.eastasiaforum.org) .

<sup>2</sup> -Viktor Larin, op.cit, p.15

العقوبات الغربية روسيا على التطلع إلى الصين للحصول على فرص الاستثمار، وكان مشروع يامال Yamal LNG Project، في القطب الشمالي الروسي، سيكون صعبا بدون الدعم الصيني، وقدمت الصين التمويل من خلال صندوق طريق الحرير والقروض من مصارفها الحكومية والاستثمار من خلال مؤسسات تابعة للدولة، كما استخدمت الصين صندوق طريق الحرير للاستثمار في SIBUR أكبر شركة للبتروكيمياويات في روسيا.<sup>1</sup>

تطورت الشراكة الصينية/الروسية في مجال البنية التحتية نتيجة لحجم الاستثمارات المباشرة التي تمثل 40% من إجمالي حجم الاستثمارات المقدمة من قبل الصندوق الروسي للاستثمارات والتي غالبا ما تكون مرتبطة بمبادرة الحزام والطريق الصينية.<sup>2</sup>

### ثانيا- التكنولوجيا والمعلومات Technology and Data

تزيد روسيا والصين من روابطهما الاقتصادية من خلال شراكة أقوى في مجال التكنولوجيا المتقدمة التي تشمل الاتصالات السلكية واللاسلكية والذكاء الاصطناعي والتكنولوجيا الحيوية والاقتصاد الرقمي. وهذه الجهود ليست جديدة فقد كانت روسيا من أوائل الأسواق الخارجية التي دخلها هواوي Huawei كمشروع مشترك في 1997، وقررت البقاء في الأسواق الروسية حتى بعد مغادرة الشركات الغربية، وبحلول 2003 كانت روسيا من بين أكبر أسواق هواوي Huawei .

في 2019 أدت الروابط الرسمية بين الدولتين إلى تقرير روسيا التعاون مع العملاق الصيني في تطوير الجيل الخامس 5G، بالرغم من الحظر الذي تعرضت له في الأسواق الأمريكية والغربية واتهامها بالتجسس، وتعاون روسيا والصين أيضا في تطوير نظم ساتلايت عالمية Satellite system لأهداف تجارية وعسكرية على حد سواء.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> -Alexander Gabuev, Vita Spivak, " The asymmetrical Russia-China Axis", in Paolo Magri, **Russia and China: anatomy of a partnership**(Italy: ledizioni ledipublishing, 2019),pp.49,50

<sup>2</sup> - Renny Castaneda, " The domains and the future of sino-russian economic relations", in: <https://trendsresearch.org>

<sup>3</sup> - Jonathan E.Hillman, op.cit, p.8-11



## المبحث الثاني: العلاقات الاقتصادية الصينية الأوروبية

اعتمد الاتحاد الأوروبي والصين إستراتيجية جديدة لوضع خريطة لعلاقة اقتصادية قوية، وتعزز الإستراتيجية المعاملة بالمثل، وتحقيق تكافؤ الفرص، والمنافسة العادلة في جميع مجالات التعاون، وتشمل الإستراتيجية أيضا جدول أعمال للتجارة يركز تركيزا قويا على تحسين فرص الوصول إلى الأسواق بما في ذلك المفاوضات حول اتفاق شامل بشأن الاستثمار.

يعد الاتحاد الأوروبي أكبر شريك تجاري للصين، وخلال عام 2020 نجحت الصين في أن تصبح الشريك التجاري الأول للاتحاد الأوروبي، بعد أن كانت الشريك التجاري الثاني عام 2019 بعد الولايات المتحدة الأمريكية .

### المطلب الأول: العلاقات التجارية بين الصين والاتحاد الأوروبي

منذ انضمام الصين إلى منظمة التجارة العالمية في ديسمبر 2001، شهدت صادراتها إلى الاتحاد الأوروبي نموا سريعا، وكذلك نمت صادرات الاتحاد الأوروبي من السلع إلى الصين بأكثر من 10% سنويا، وصادراتها من الخدمات بأكثر من 15% سنويا وقد أدى ذلك إلى فوائد كبيرة للمنتجين والمستهلكين من كلا الطرفين.

### الفرع الأول: تجارة السلع

عززت الصين بشكل نشط علاقتها التجارية مع الاتحاد الأوروبي، منذ تحسن العلاقات الدبلوماسية بينهما في السبعينات وكانت هناك زيادة هائلة في التجارة الصينية مع بلدان الاتحاد الأوروبي حتى قبل انضمام الصين إلى منظمة التجارة العالمية في 2001، فعلى سبيل المثال، استوردت ألمانيا سلعا لا تتجاوز قيمتها 1.9 مليار دولار من الصين في 1980، ولكن الواردات نمت بسرعة إلى 16.9 مليار دولار في السنوات العشرين اللاحقة.<sup>1</sup>

وتتلخص الواردات الرئيسية لأوروبا من الصين في السلع الصناعية والاستهلاكية، والمعدات، والأحذية، والملابس. بينما يصدر الاتحاد الأوروبي إلى الصين في الغالب الآلات والمعدات والسيارات

<sup>1</sup> -Alicia garcia-herrero and others, **EU-China trade and investment relations in challenging times**, (Belgium: policy department for external policies of the union, 2020), p.12

والطائرات والمواد الكيميائية، وعلى وجه الخصوص تستفيد ألمانيا، وهي الاقتصاد الرائد في أوروبا وأكبر المساهمين في ميزانية الاتحاد الأوروبي من مسار التنمية الإيجابية في الصين.<sup>1</sup>

تشكل الصين قاعدة إنتاج هامة، وسوق استهلاكية ومصدر استيراد، فضلا عن كونها واحدة من أكبر محاور البحث و التطوير في العالم، والاتحاد الأوروبي والصين لديهما القدرة على إقامة علاقات تجارية مفيدة، الأمر الذي يحفز كل منهما على المزيد من التنمية.<sup>2</sup>

### 1- تخفيض الحواجز الجمركية

نمت التجارة بين الاتحاد الأوروبي والصين بسرعة في العقدين الماضيين، ومع ذلك لا تزال هناك إمكانيات كبيرة للنمو، وقد أعاق التقدم المحرز مجموعة من الحواجز الجمركية، فعلى الرغم من أنه يتعين على المصدرين الصينيين مواجهة الرسوم المرتفعة للاتحاد الأوروبي ومختلف تدابير الدفاع عن التجارة في بعض القطاعات الحساسة، فإن الرسوم التي تواجهها شركات الاتحاد الأوروبي أكبر بكثير وتغطي نطاقا أوسع من القطاعات، فقد بلغت التعريفات الجمركية 8.75% سنة 2017، ونظرا لتصدير الاتحاد الأوروبي لما قيمته 200 مليار دولار من السلع إلى الصين في 2018 فإن هذا يعني أن الشركات المصدرة من الاتحاد الأوروبي دفعت نحو 17.5 مليار دولار من الرسوم الجمركية.<sup>3</sup>

ومع ذلك في سنة 2018 اعتمد مجلس الدولة في الصين تدابير لخفض تعريفات السيارات من 25% إلى 13.8%. ويواجه المصدرون الصينيون تعريفات جمركية أقل، ففي سنة 2017 كان المتوسط المرجح للتعريفات المطبقة على المنتجات الصينية 3.6% وتواجه أكبر صادرتين للصين وهي الآلات والمعدات التي تمثل أكثر من 50% من إجمالي الصادرات الصينية إلى الاتحاد الأوروبي تعريفات لا تتجاوز 1.2%.

وعلى الرغم من الحواجز الجمركية، أحرزت العلاقات التجارية بين الصين والاتحاد الأوروبي كما يتضح من انخفاض الرسوم الجمركية على صادرات الاتحاد الأوروبي من السيارات وأجزائها، ومنذ 2018 خفضت الصين التعريفات المطبقة على وارداتها من السلع الكمالية مما أفاد فرنسا وإيطاليا وغيرها من أعضاء الاتحاد الأوروبي.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - Frederick Kliem, " Hang together ! the case for unity in EU Trade negotiations with China", in **Christian Ehle**, Trade and economic connectivity in the age of uncertainty, (Singapore: konrad-adenauer-stiftung, 2019),p.62

<sup>2</sup> -Ibid, p.63

<sup>3</sup> -Uri Daduch, Marta Dominguez and Tianlang Gao, The state of China-European union economic relations, **Bruegel, working paper**, No.09, November2019), pp 10,11

<sup>4</sup> - Ibid, p.12

## 2- حجم المبادلات التجارية بين الصين والاتحاد الأوروبي

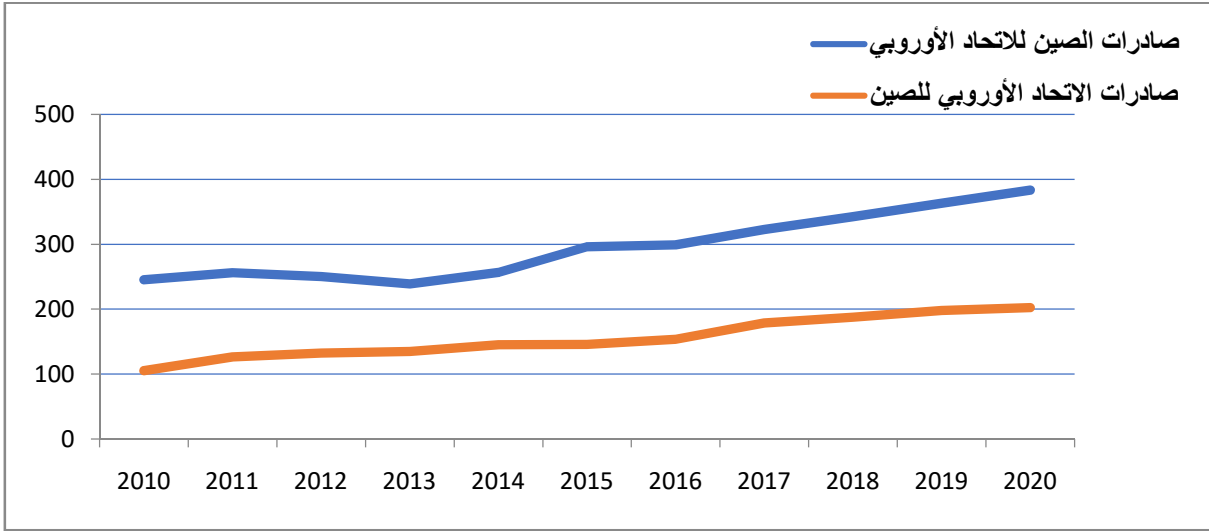
إن الصين والاتحاد الأوروبي شريكان تجاريان منذ أمد طويل، استنادا إلى الشراكة الاستراتيجية التي تشكلت في 2003 وتتلخص إحصائيات التبادل التجاري بالنسبة للسلع بين الصين والاتحاد الأوروبي، حسب الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، ووفق نوع السلعة فيما يلي:

- أكبر ثلاثة بلدان مصدرة للصين في الاتحاد الأوروبي هي ألمانيا (93.715 مليون يورو)، وفرنسا (20.850 مليون يورو) وتحتفظ ألمانيا (17%) بأعلى حصة من الصادرات إلى الصين في إجمالي صادراتها خارج الاتحاد الأوروبي، تليها فرنسا (10%).
- تحتفظ صادرات الاتحاد الأوروبي من السلع المصنعة (84%) بحصة أعلى من السلع الأولية (12%)، إن السلع المصنعة الأكثر تصديرا من الاتحاد الأوروبي إلى الصين هي الآلات والمركبات (53%)، ثم المنتجات المصنعة الأخرى (18%) والمواد الكيميائية (13%).<sup>1</sup>
- أما واردات الاتحاد الأوروبي من الصين فتتمثل في السلع المصنعة (97%) وتمثل حصة أعلى من السلع الأولية (2%) والسلع المصنعة الأكثر استيرادا هي الآلات والمركبات (53%)، ثم المنتجات المصنعة الأخرى (39%) والمواد الكيميائية (5%).
- تهيمن السلع المصنعة على كل من صادرات السلع من الاتحاد إلى الصين والواردات من الصين إلى الاتحاد الأوروبي، مما يمثل (85%) من إجمالي الصادرات و(97%) من إجمالي الواردات.
- التبادل التجاري بين الصين والاتحاد الأوروبي في المتوسط يزيد عن بليون يورو يوميا.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> -Bahri Yilmaz, China-EU trade relations :is china an economic partner, competitor or rival ?, Tusiad economic research Forum, working paper, No.2010, (April2020), p.5

<sup>2</sup> -Ibid, p.6,7.

الشكل رقم (2-3): حجم التجارة بين الصين والاتحاد الأوروبي (مليار يورو)



**Source:** European union, trade in goods with china, European commission, directorate-general for trade, April 2021,p.3

الفرع الثاني: تجارة الخدمات

شهدت تجارة الخدمات في الاتحاد الأوروبي نموا هائلا حيث ارتفعت حصتها في الناتج المحلي الإجمالي من 9.6% سنة 1992 إلى 24.9% سنة 2018، ولكن تجارة الخدمات في الصين شهدت تطورا أبطأ بكثير على الرغم من النمو السريع الذي شهده قطاع الخدمات ذاته من حيث القيمة المضافة والعمالة على المستوى المحلي في الصين، وهذا تسبب بانخفاض تجارة الخدمات الثنائية بين الصين والاتحاد الأوروبي، ورغم ذلك، فإن الصين هي بالفعل ثالث أكبر شريك تجاري للخدمات مع الاتحاد الأوروبي وراء سويسرا والولايات المتحدة الأمريكية. وفي الوقت نفسه يشكل الاتحاد الأوروبي أكبر شريك تجاري للصين في مجال الخدمات.<sup>1</sup>

إن ما يجعل الخدمات أكثر أهمية بالنسبة للعلاقة بين الاتحاد الأوروبي والصين هو أن الاتحاد الأوروبي يحتفظ مع الصين بفائض في تجارة الخدمات يختلف عن التجارة في السلع. في 2017 عرفت الخدمات 9%

<sup>1</sup> - Alicia garcia-herrero and others, op.cit, p.17.

من العجز التجاري بين الاتحاد الأوروبي والصين، وبعبارة أخرى فإن الاتحاد الأوروبي قادر في مجال الخدمات على اكتساب فائض أكبر من الصين.<sup>1</sup>

الاتحاد الأوروبي متخصص في مجال السفر والخدمات المتعلقة بالتكنولوجيا التي تعتبر الأكثر أهمية حيث يقدم الاتحاد الأوروبي للصين خدمات تكنولوجية أكثر من الولايات المتحدة التي تتجاوزها في مجال السفر، مما يشير إلى أن الاتحاد الأوروبي أكثر استعدادا للتعاون في مجال التكنولوجيا مع الصين في السنوات الأخيرة.<sup>2</sup>

علاوة على ذلك فإن أوروبا ليست سوقا رئيسية للصادرات بالنسبة للصين فحسب، بل إنها أيضا تزود الصين بالسلع التي لا غنى عنها في ظل التحسين الصناعي الذي تشهده الصين التي تحتاج إلى التكنولوجيا والدراية الفنية الأوروبية في سعيها إلى تحقيق أهدافها.<sup>3</sup>

وتبلغ التجارة في الخدمات بين الاتحاد الأوروبي والصين أكثر من 10 % من إجمالي التجارة في السلع، وتشكل صادرات الاتحاد الأوروبي من الخدمات 19 % من إجمالي صادرات الاتحاد الأوروبي من السلع.<sup>4</sup>

الجدول رقم (2-1): تجارة الخدمات بين الصين و الاتحاد الأوروبي 2014-2016 (مليار يورو)

السنوات	صادرات الصين	صادرات الاتحاد الأوروبي	الميزان التجاري
2014	23.1	30.3	7.2
2015	28.7	38.3	9.7
2016	29.6	38.3	8.8

Source: Frederick Kliem, op.cit, p.61

المطلب الثاني: العلاقات الاستثمارية بين الصين والاتحاد الأوروبي

إن تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر بين الصين و الاتحاد الأوروبي ترتبط ارتباطا وثيقا بالتجارة، فهي تكمل التجارة لأن الاستثمار الأجنبي المباشر يؤدي إلى تطوير شبكات التسويق، ويوفر الخدمات المالية وخدمات النقل.

<sup>1</sup> -Loc.cit

<sup>2</sup> -Ibid, p.18

<sup>3</sup> -Carolina Meinhardt, "Towards a principles first approach in europe's china policy", in Miko Huotari, (Germany: Mercator institute for china studies,2020), p.39

<sup>4</sup> -China-Trade-EU, in: <https://ec.europa.eu> .

وقد أرادت الصين منذ أمد بعيد إبرام اتفاقية التجارة الحرة مع الاتحاد الأوروبي، ولكن أوروبا تصر على ضرورة إبرام اتفاقية استثمار أولا وتقول مالستروم Cecilia Malmstrom المفوضة الأوروبية للتجارة في هذا الصدد "هناك الكثير من العقبات التي يجب إزالتها وبمجرد أن يتم ذلك يمكننا أن نبدأ في مناقشة اتفاقية التجارة الحرة ولكننا بحاجة إلى القيام بذلك بالترتيب الصحيح".<sup>1</sup>

### الفرع الأول: الاستثمار المباشر بين الصين والاتحاد الأوروبي

إن فرص النمو في الصين والحجم الهائل لسكانها وكذا سوقها المحتملة، تجتذب الاستثمار الأجنبي المباشر الأوروبي، وقد دخلت الشركات الأوروبية السوق الصينية بطرق مختلفة تبعا للقطاع والشركات. ففي 2005 بلغت صادرات الصين التي أسهمت بها الشركات المملوكة للأجانب ما يقرب من 60%، متجاوزة بذلك الحصة التي أسهمت بها الشركات المملوكة للدولة والتي بلغت 20% فقط.<sup>2</sup>

#### **1- حجم الاستثمار الأجنبي المباشر الصيني والأوروبي**

ليس من المستغرب أن يزداد الاستثمار بتواعد التجارة بين الاتحاد الأوروبي والصين، بالرغم من هذا لا تزال تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الثنائية صغيرة مقارنة بحجم الاقتصاد الصيني والأوروبي الهائل، ومع ذلك من سنة 2008 إلى سنة 2017 ارتفع رصيد الاتحاد الأوروبي من الاستثمار الأجنبي المباشر في الصين من 54 مليار يورو إلى 178 مليار يورو.<sup>3</sup>

وفي الوقت نفسه ارتفع رصيد الاستثمار الأجنبي المباشر الصيني في الاتحاد الأوروبي عشرة أضعاف تقريبا خلال العقد الماضي، ليصل سنة 2016 إلى ذروته حيث بلغ 37 مليار يورو لينخفض مجددا في السنوات اللاحقة لعدة أسباب أبرزها تشديد الضوابط الإدارية في الصين على الاستثمار الخارجي اعتبارا من 2017.<sup>4</sup>

وبلغت عائدات الصين 8.3 مليار يورو من استثماراتها في أوروبا في الفترة من 2013 إلى 2017 في حين عائدات استثمار الاتحاد الأوروبي في الصين بلغت 81 مليار يورو، وفقا للمكتب الإحصائي الأوروبي، وكان المستفيدون الأوائل ألمانيا وهولندا وفرنسا. وبلغ متوسط العائد السنوي للاستثمارات

<sup>1</sup>-**Eu-China cooperation in an age of uncertainty**, (Brussels : The Europe-China Forum, Report, July 2017), p.9

<sup>2</sup>-Alicia garcia-herrero and others, op.cit, p.27

<sup>3</sup> - Uri Daduch, Marta Dominguez and Tianlang Gao, op.cit, p.12

<sup>4</sup> -Agatha Kratz and others, **Chinese FDI in Europe: 2019 updata**, (Berlin Germany: Mercator institute for china studies, April 2020), p.9

المباشرة للاتحاد الأوروبي 10.1% بين عامي 2013 و 2017، وبلغ متوسط الاستثمارات الصينية المباشرة في الاتحاد الأوروبي 4.2% خلال نفس الفترة.<sup>1</sup>

داخل الاتحاد الأوروبي يعد القطاع الخاص الألماني من بين أكثر القطاعات استثمارا في الصين، خاصة في مجال صناعة السيارات حيث تعتمد اعتمادا كبيرا على المبيعات للمستهلكين الصينيين، إضافة لشركات أخرى مثل شركة ASM International الهولندية.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: الاتفاق الشامل بشأن الاستثمار

في نوفمبر 2013 أطلق الاتحاد الأوروبي والصين مفاوضات حول الاستثمار، وتمثل الاتفاقية إطارا قانونيا موحدا لعلاقات الطرفين الثنائية في مجال الاستثمارات وتحل محل الاتفاقيات الثنائية، الهدف من ذلك هو تزويد المستثمرين من كلا الجانبين بإمكانية الوصول إلى أسواق الاتحاد الأوروبي والصين على المدى الطويل وعلى نحو يمكن التنبؤ به، وحماية المستثمرين واستثماراتهم من التمييز ونزع الملكية أو الحرمان من العدالة في البلد المضيف، إن المفاوضات حول اتفاق الاستثمار تشكل الأداة الأكثر أهمية بالنسبة للاتحاد الأوروبي لإعادة التوازن في علاقته الاقتصادية مع الصين.

تعد اتفاقية الاستثمار قائمة بذاتها ولا تغطي التجارة ولكنها تتجاوز معاهدة الاستثمار الثنائية التقليدية من خلال تضمينها أحكام تتعلق بالوصول إلى الأسواق.<sup>3</sup>

#### **1- مفاوضات الاتفاق بين الاتحاد الأوروبي والصين**

على الرغم من مصالح الجانبين، فإن الطريق إلى إبرام معاهدة استثمار ثنائية بين الصين والاتحاد الأوروبي لا يزال صعبا، حيث حدد الاتحاد الأوروبي والصين نطاق الاتفاق في أوائل 2016، وفي صيف 2018 قدمت الصين عرضا للتفاوض لكن هذا العرض وفقا للمفوضية الأوروبية يتألف من التزامات دولية سبق أن قطعها البلد على نفسه.

<sup>1</sup> - Uri Daduch, Marta Dominguez and Tianlang Gao, op.cit, p.14

<sup>2</sup> - Carolina Meinhardt, op.cit, p.39

<sup>3</sup> -Gisela Grieger, **Eu-China relations taking stock after the 2020 Eu-China summit**, (European parliamentary research service, June 2020), p.7

وحتى الجولة السادسة والعشرين من المفاوضات في جانفي 2020، لم تحرز الدولتين تقدم كبير، ومع ذلك فإن الضغوط من أجل التوصل إلى نتيجة إيجابية كبيرة للغاية. وقد قرر الطرفان اختتام المفاوضات بحلول نهاية عام 2020.<sup>1</sup>

في 30 ديسمبر 2020 وبعد 35 جولة من المحادثات على مدى سبع سنوات، عقدت الصين والاتحاد الأوروبي قمة افتراضية لإعلان اختتام المفاوضات، حيث توصل الطرفين إلى اتفاق مبدئي بشأن الاستثمار.<sup>2</sup> ويحدد الاتفاق أن الصين والاتحاد الأوروبي سوف يستكملان المفاوضات بشأن حماية الاستثمار وتسوية المنازعات بين المستثمرين والدول ذات الصلة، في غضون عامين من التوقيع على الاتفاق الحالي، حيث يعمل الجانبان على وضع الصيغة النهائية لنص الاتفاق، الذي سيلزم استعراضه وترجمته بصورة قانونية قبل المصادقة عليه، ومن المرجح أن يتم إقرار الاتفاق رسميا في النصف الأول من عام 2022، وفي هذا الوقت تظل معاهدات الاستثمار الثنائية بين الصين والدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي سارية المفعول.<sup>3</sup>

## 2- أهداف الاتفاق الشامل بشأن الاستثمار

تعد الاتفاقية أهم محاولات التعاون بين الطرفين شمولاً بما ينقل العلاقات لأفق أوسع، خاصة أنها تحل محل نحو 20 اتفاقاً ثنائياً بين الصين ودول الاتحاد الأوروبي في مجال الاستثمارات. وإضافة إلى حماية الاستثمار والمستثمرين تشمل الاتفاقية أهدافاً عديدة لكلا الطرفين تتمثل فيما يلي:

1. أن يحظى المستثمرون الأوروبيون لدى الصين ببيئة وأطر قانونية أفضل.
2. تقليل الحواجز أمام المستثمرين الأوروبيين في الصين. بما يسمح بتدفق الاستثمارات الأوروبية للصين ومن بينها الترخيص والقيود الصينية المعنية بمجال الملكية الفكرية.

كما يسمح للشركات الصينية بالنفوذ إلى ما يعد قطاعات إستراتيجية في دول الاتحاد الأوروبي.<sup>4</sup>

<sup>1</sup> - Alicia garcia-herrero and others, op.cit, p.31

<sup>2</sup> -**Eu-China comprehensive agreement on investment : milestones and documents**, site internet : <https://trade.ec.europa.eu>

<sup>3</sup> -Uri Dadush, André Sapir, **Is the european union's investment agreement with china underrated?**, (Brussels: Bruegel, No.09, April2020), p.2

<sup>4</sup>-خديجة عرفة، اتفاقية الاستثمار بين الصين والاتحاد الأوروبي: الفرص والتحديات،

[www.chinatoday.com.cn](http://www.chinatoday.com.cn)



### المطلب الثالث: تعاون 1+17 بين الصين ودول وسط وشرق أوروبا

في عام 2012 أطلقت الصين مبادرة 1+16 في قمة عقدت في وارسو تجمع بين الصين ودول وسط وشرق أوروبا ، وقد توسع المنتدى إلى 1+17 بانضمام اليونان رسميا كعضو في أبريل 2019، ولم تكن هذه الخطوة مفاجئة للغاية نظرا للاستثمارات الصينية منذ الأزمة الاقتصادية والمالية العالمية في عام 2009. والدول السبع عشرة هي: ألبانيا والبوسنة وبلغاريا وكرواتيا وجمهورية التشيك واستونيا والمجر ولاتفيا وليتوانيا ومقدونيا الشمالية والجبل الأسود وبولندا ورومانيا وصربيا وسلوفاكيا وسلوفينيا، وأخيرا اليونان، وتعتبر المبادرة نهج مبتكر للتعاون الإقليمي.<sup>1</sup>

وتشمل منصة التعاون دول البلطيق، والبلقان، ودول مجموعة Visegrad الأربعة (بولندا، سلوفاكيا، التشيك، المجر)، بعضها عضو في الاتحاد الأوروبي وبعضها لا تزال مرشحة للانضمام للإتحاد الأوروبي أو في منتصف مفاوضاتها للانضمام. والبعض عضو في منظمة حلف الشمال الأطلسي (NATO).<sup>2</sup>

وحتى بداية عام 2020، كانت هناك 8 مؤتمرات قمة ، عقدت في عدة دول أعضاء إضافة للصين، وهي كالتالي: القمة الافتتاحية في وارسو 2012 (بولندا)، بوخارست 2013 (رومانيا)، بلغراد 2014 (صربيا)، سوزو 2015 (الصين)، ريجا 2016 (لاتفيا)، بودابست 2017 (المجر)، صوفيا 2018 (بلغاريا)، دوبروفنيك 2019 (كرواتيا)، وقد عقدت 2021 عن بعد، قد أدلى الرئيس الصيني بخطاب قائلا " إن 17 زائد 1 من الممكن أن تساوي أكثر من 18" في إشارة إلى التعاون الذي يشمل الدول الأعضاء و يغطي أكثر من 20 قطاعا، وقد شدد على أن التعاون بين الجانبين يقوم على الاحترام المتبادل ولا يرتبط بقيود سياسية ، مضيفا أن جميع الدول المعنية بغض النظر عن حجمها شركاء متساوون في آلية تعاون تتميز بمشاورات مكثفة وإسهامات ومنافع مشتركة، وتعتبر وسط وشرق أوروبا المنطقة الأولى التي وقعت فيها جميع الدول اتفاقيات بشأن تعاون ضمن الحزام والطريق.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> -Gisela Grieger, **China, the 16+1 format and the EU**, (European parliamentary research service, September 2018), p.2

<sup>2</sup> - Ivana karaskova, **Empty shell no more: china's growing footprint in central and eastern Europe**, (Prague: Czech republic AMO, 2020), p.14.

<sup>3</sup> - Ibid, p.16-19

وشددت المبادئ التوجيهية لمؤتمر قمة صوفيا لعام 2018 لأول مرة على الحاجة إلى زيادة التوازن في التجارة وتكافؤ الفرص في الوصول إلى الأسواق، مما يعكس الشواغل التي أثارها الاتحاد الأوروبي مرارا مع الصين.<sup>1</sup>

بينما تركز أكبر حصة من الاهتمام على مؤتمرات القمة رفيعة المستوى، توسع تعاون 1+17 ليشمل عددا أكبر من أشكال التعاون، تتراوح بين الحوارات الوزارية والحلقات الدراسية.<sup>2</sup> ويشكل المنبر مجموعة كبيرة من الدول، يشبه إلى حد كبير نموذج المحور مع الصين في المركز ولكن لا توجد علاقات كبيرة بين دول وسط وشرق أوروبا خارج هذا التعاون، مؤتمر القمة الثاني في بوخارست أظهر إضفاء الطابع المؤسسي و الشكلي، والأداة الإدارية الرئيسية الرسمية للتعاون وهي الأمانة العامة وتعامل هذه المؤسسة التي أعلن عنها أثناء القمة الافتتاحية والتي أنشئت في العام التالي تحت إشراف وزارة الخارجية الصينية، وتشمل مهمتها الاتصالات والتنسيق فيما يخص المسائل المتعلقة بالتعاون، وكذا التحضير للاجتماعات وتنفيذ النتائج ذات الصلة، وتتألف الأمانة العامة من 24 مؤسسة تمثل أهم الوزارات والوكالات في الصين الناشطة في العلاقات الخارجية للدولة، ومن الجانب الآخر عين كل بلد من بلدان وسط وشرق أوروبا إدارة ضمن الهيكل المؤسسي واختار المنسقين الوطنيين للمشاركة في التنسيق مع الأمانة العامة منذ عام 2013، مع عقد اجتماعات ربع سنوية وها يشير إلى التعمق التدريجي في عملية التنسيق وتحديد الأجندات.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - Gisela Grieger, Op. Cit

<sup>2</sup> -Julia Gruebler, “the people’s republic of china connecting Europe?,” **ADBI working paper**, No. 1178, (August2020), p.2,3.

<sup>3</sup> - ibid, p. 4-8.

### المبحث الثالث : العلاقات الاقتصادية الثنائية بين الصين و تركيا

تعود العلاقات بين تركيا والصين إلى آلاف السنين، ولكنها أنشئت رسمياً في عام 1971 عندما أصبحت الصين عضوا دائما في مجلس الأمن، وبسبب قضية إساءة معاملة الدولة الصينية للأقلية المسلمة (الإيغور) تم تعليق العلاقات الدبلوماسية والاقتصادية بين الدولتين من عام 1999 إلى عام 2000. وأسفرت إعادة بناء العلاقات تدريجياً منذ عام 2000 عن إقامة شراكة إستراتيجية بين الصين و تركيا من ناحيتين الاقتصادية والثقافية، وفي كل من البلدين تم الاحتفال بعامي 2012 و 2013 على أنها سنوات تركيا والصين.

وبعد مرور 50 عاما تعززت العلاقات بين تركيا والصين على جبهات عديدة، في السنوات الأخيرة تحسنت العلاقات بشكل كبير في المجالات الاقتصادية والتجارية والسياحية والنقل لتصل إلى مستوى تعاون إستراتيجي، ويرجع التقدم المحرز في العلاقات إلى مبادرة الحزام والطريق التي وسعت نطاق التعاون الاقتصادي كجزء من شراكة إستراتيجية أكثر تطوراً.<sup>1</sup>

#### المطلب الأول: العلاقات التجارية الصينية-التركية

توقف النمو الاقتصادي السريع لتركيا بعد الأزمة الاقتصادية العالمية بسبب العقوبات التي فرضتها روسيا في عام 2015 بعد إسقاط تركيا لطائرة روسية فوق الحدود التركية السورية، كما أن المحادثات بشأن الانضمام للاتحاد الأوروبي التي بدأت في 2005 لا ترضي حالياً أي من الطرفين، وقد اضطر ذلك تركيا إلى تحقيق التوازن والبحث عن شركاء خارج الاتحاد.<sup>2</sup>

ومن جهة أخرى فإن الشراكة التجارية تشكل أولوية في العلاقات بين الصين و تركيا، حيث أصبحت الصين واحدة من أكبر ثلاثة شركاء تجاريين لتركيا بعد ألمانيا وروسيا في الأعوام العشرة الماضية، وتلعب تركيا دوراً هاماً بالنسبة للصين وذلك بسبب سوقها المحلية التي يبلغ عدد سكانها 83 مليون نسمة، وبشكل خاص مع موقعها الجغرافي، حيث تريد الصين تعزيز علاقاتها مع تركيا من خلال دبلوماسية في

<sup>1</sup> -50 years on Turkish-Chinese ties grow stronger, in : [www.aa.com.tr](http://www.aa.com.tr)

<sup>2</sup> -Jakub Klepek, **Contemporary China-Turkey Relations**, (Instytut Nowej Europy, January 2020), p.2

غرب آسيا الموقع الجغرافي لتركيا التي تقع على مفترق طرق ثلاث قارات، مما يجعلها بوابة هامة للأسواق الأوروبية بالإضافة إلى سوقها الداخلية الهامة.<sup>1</sup>

### الفرع الأول: طموحات تنمية التعاون التجاري

بلغ حجم التبادل التجاري بين الصين وتركيا 21.08 مليار دولار في عام 2019، وبلغ نحو 24 مليار دولار اعتبارا من عام 2020، حيث أصبحت بكين ثاني أكبر شريك تجاري لأنقرة، لكن أدى هذا إلى انحراف كبير لصالح بكين.<sup>2</sup>

فمن السمات الأساسية للعلاقات التجارية الصينية التركية العجز التجاري الهائل (حوالي 90%) لصالح الصين، ووفق إحصائيات عام 2019 فإن الصادرات التركية إلى الصين التي تبلغ قيمتها 2.5 مليار دولار بعيدة كل البعد عن تعويض الواردات من الصين التي تصل إلى حدود 18.5 مليار دولار أمريكي، الأمر الذي يستوجب توسيع السياسات التجارية للبلدين بما في ذلك تخفيض الرسوم الجمركية المفروضة على المنتجات التركية، وأن تسمح بدخول المزيد من المنتجات التركية للأسواق الصينية وخاصة سوق شينجيانج.<sup>3</sup>

ولا تزال العلاقات بين الصين وتركيا، وأيضا حجم التجارة البينية الصينية-التركية بعيدة عن طموحات الرئيس التركي رجب طيب أردوغان المعلن عنها منذ 2010 العام الذي وصف فيه العلاقات بين البلدين بأنها علاقات إستراتيجية، وأنها ستصل إلى حجم تجاري ثنائي يبلغ 100 مليار دولار سنويا بحلول عام 2020، ويرجع هذا الأمر إلى أن الفجوة بين الطموحات المعلنة وحقائق الميدان غالبا ما تكون هامة في العلاقات الصينية التركية.<sup>4</sup>

والجدير بالذكر أن الحكومة التركية قررت في عام 2016 تنفيذ خطة ذات أهداف محددة من أجل تحفيز العلاقات التجارية، ومن هناك وضعت جميع الإدارات والمؤسسات الحكومية خطط عملها الخاصة بهدف زيادة تصدير المنتجات الغذائية والزراعية إلى الصين وتشجيع استخدام العملات المحلية وإنشاء مناطق

<sup>1</sup> -Mehmet Soylemez, **turkey-china relations in the 21 st century: from enhanced to strategic partnership**, (Hong Kong: Baptist University, 2017)

<sup>2</sup> -china-turkey volume Trade, in: <https://tradingeconomics.com>

<sup>3</sup> -Jakub Klepek, op.cit, p.2,3

<sup>4</sup> -Tolga Bilener, **Relations Turquie-Chine ambitions et limites de la coopération économique**, (France : ifri centre de recherche, Octobre 2020), p.8

حرة للشركات الصينية في تركيا لتكون بمثابة قاعدة لوجستية ومركز إنتاج، ولكن كل هذه الأهداف لم تنفذ بعد، وهذه من الأمثلة التي تعكس الفجوة بين الطموحات التي أبدت والإنجازات الملموسة.<sup>1</sup>

وسنوضح في الجدول الآتي حجم التجارة البينية بما في ذلك الصادرات والواردات التركية-الصينية والميزان التجاري.

الجدول رقم (2-2): حجم التبادل التجاري التركي مع الصين 2016-2019 (مليار دولار أمريكي)

السنوات	الصادرات	الواردات	حجم التجارة	الميزان التجاري
2016	2.32	25.44	27.76	-23.12
2017	2.93	23.37	26.30	-20.43
2018	2.91	20.71	23.63	-17.80
2019	2.58	18.49	21.08	-15.90

Source : website, <https://www.researchgate.net>

كما هو موضح في الجدول فإن التبادلات التجارية بين البلدين لصالح الصين بالرغم من الانخفاض في الصادرات الصينية لكن يبلغ العجز التجاري التركي بقيمة 20 إلى 15 مليار دولار أمريكي سنويا ، بالنسبة للصادرات التركية نحو الصين فهي ثابتة تقريبا عند 2 مليار دولار أمريكي، أما الواردات التركية من الصين فقد عرفت انخفاضا ملحوظا بين عامي 2016 و 2019.

ويرجع هذا الانخفاض في حجم التجارة بين البلدين إلى زيادة التجارة التركية الروسية بعد انتهاء الأزمة السياسية الدبلوماسية التي مرت بها أنقرة وموسكو. ويمكن لهذا الاختلال والعجز التجاري التركي أن يكون متوازنا إلى حد ما عندما تسمح الصين بدخول المزيد من المنتجات التركية إلى الأسواق الصينية و أن يقوم المزيد من المصدرين الأتراك باستكشاف السوق الصينية.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> -Ibid, p.8,9

<sup>2</sup> - Tolga Bilener, op.cit, p.10

## الفرع الثاني: تنوع التجارة

تسعى تركيا إلى تنوع شركائها من ناحية، للحد من اعتمادها على شركائها التقليديين في الغرب، ومن ناحية أخرى لخلق منافذ جديدة للتجارة التركية، حيث تسعى تركيا إلى توسيع تجارتها مع الصين من خلال عدد من السلع التي تمه العملاء الصينيين.

إن الصين في تجارتها مع الشريك التركي أكثر اهتماما بموارد التعدين كالرخام والنحاس والحديد، في حين ترغب تركيا في زيادة حصة قطاع المنتجات والأغذية الزراعية، وقد زادت الصادرات التركية من المنتجات الغذائية والزراعية إلى الصين بنسبة 65.5% في 2019 لتصل إلى 225.4 مليون دولار.<sup>1</sup>

فقد حصلت تركيا على تصاريح تصدير الكرز إلى الصين في 2019 بعد ست سنوات من المفاوضات، وشرعت في تصدير لحوم الدواجن، والليمون، والحمضيات، والرمان، والعنب، والتفاح والتين إلى الصين، بعد أن استمرت عمليات التحقق منها لسنوات. وعلى العكس من ذلك تشتري تركيا من الصين جميع أنواع السلع الاستهلاكية، بما في ذلك الأجهزة المنزلية والهواتف النقالة...<sup>2</sup> وهذا يعكس الطموح التركي بشأن بلوغ 100 مليار دولار حجم التجارة مع الصين سنة 2023.

## المطلب الثاني: الشراكة الاستثمارية بين الصين وتركيا

وقعت تركيا والصين في أكتوبر 2020 على اتفاق بشأن تعزيز و حماية الاستثمارات بين البلدين على نحو متبادل، ويشمل الاتفاق تعزيز وحماية جميع أنواع الاستثمارات في كلا البلدين باستثناء الاستثمارات التي تشكل أقل من 10 في المائة من أسم لشركة تم اقتناؤها من خلال أسهم مسجلة في بورصة لا تقيم أي علاقات اقتصادية دائمة. وطبقا للاتفاق، يتعين على البلدين تشجيع المستثمرين، التعامل على نحو منصف دون أي تمييز، الحماية والأمن لضمان استدامة الاستثمارات، إضافة لتسهيل عمليات الاستثمار من خلال توفير تأشيرات العمل، والتسوية الودية للمنازعات وغير ذلك.<sup>3</sup>

## الفرع الأول: السمات الرئيسية لتزايد الاستثمار الصيني في تركيا

<sup>1</sup> -website: [www.turkpress.co](http://www.turkpress.co) , 21/04/2021

<sup>2</sup> - Tolga Bilener, op.cit, p.11

<sup>3</sup> -"Bilateral investment treaty between Turkey and China",in : [www.dentons.com](http://www.dentons.com) ,October 12,2020

تتمتع تركيا بالكثير من المزايا لجذب المستثمرين الصينيين ومن بين هذه المزايا ما يلي:

أولا تركيا لديها موقع جغرافي فريد يمتد من أوراسيا وجنوب غرب آسيا وجنوب شرق أوروبا، فضلا عن كونها متاخمة لثمانية بلدان، تركيا لديها احتياطات كبيرة من الفحم والمعادن والنفط والغاز مما يجعلها مركز للطاقة في العالم، وتعتبر المعادن والمنتجات الكيماوية من المنتجات الرئيسية التي يتم تصديرها من تركيا نحو الصين.<sup>1</sup>

ثانيا قوة العمل التركية التي تعد العامل الرئيسي لجذب الاستثمار الأجنبي عامة والصيني خاصة لتركيا، حيث يبلغ عدد القوى العاملة التركية 28 مليون عامل أي ما يقارب 36% من مجموع السكان. ثالثا تولي الحكومة التركية أهمية لاجتذاب الاستثمار في مجال الطاقة وتحسين بيئة الاستثمار حيث تغطي الحكومة العديد من النفقات كالإعفاء الضريبي و الدعم المباشر، إضافة إلى كون البيئة المصرفية في تركيا سليمة وفعالة، تفضي إلى الحفاظ على ثقة الأسواق المالية والاستقرار والقدرة التنافسية وحماية مصالح المستثمرين ولدى تركيا نظام مالي يعمل بشكل جيد فقد أدمج بالفعل في النظام المالي العالمي.<sup>2</sup>

هذه المزايا شجعت الاستثمار الأجنبي المباشر الصيني على التزايد، فلا يزال عدد الشركات الصينية التي أنشئت في تركيا ولاسيما في قطاع التعدين يتزايد، بينما من جهة أخرى لا يزال عدد الشركات التركية في الصين، متواضعا. في عام 2020 بلغ عدد الشركات الصينية في تركيا حوالي ألف (1000) شركة، في مقابل مئة (100) شركة تركية في الصين، ويرجع هذا الاختلاف أساسا إلى الفجوة الكبيرة بين القدرات الاقتصادية للبلدين (الناتج المحلي الإجمالي في الصين يعادل 30 ضعف الناتج المحلي الإجمالي في تركيا).<sup>3</sup>

### الفرع الثاني: مجالات الاستثمار الصيني في تركيا

شهدت الاستثمارات الصينية في تركيا وعلى وجه الخصوص في السنوات العشر الماضية زيادة ملحوظة، واقترن ذلك بتعاون كبير على الصعيد الحكومي بين بكين وأنقرة في مجالات التجارة والسياحة

<sup>1</sup> -Yiling Huang, "research on Chinese energy investment in turkey under silk road strategy", IOP Conf Publishing, No.94, (2017), p.4

<sup>2</sup> -Ibid, p.5,6

<sup>3</sup> - Tolga Bilener, op.cit, p.11,12

والصناعة، وقد تعززت الروابط بين البلدين بشكل خاص بعد زيارة الرئيس التركي رجب طيب أردوغان إلى بكين في العام الماضي.

وتعتمد تركيا على تدفق رأس المال الأجنبي إلى الداخل لتحفيز نموها، خاصة وأنها كانت تكافح لسنوات من أجل خفض نسبة البطالة والتضخم السنوي (أكثر من 10% في 2020)، وفي هذا السياق تأمل أنقرة في اجتذاب المزيد من المستثمرين الصينيين للإنتاج في السوق المحلي التركي، ولتعويض عجزها التجاري.

وقد بلغت قيمة الاستثمارات الصينية في تركيا 2.8 مليار دولار في سنة 2019، وبلغت قيمتها 15 مليار دولار بين عامي 2005 و 2018. وتهدف الصين إلى زيادة استثماراتها مع تركيا بحجم سنوي قدره مليار دولار بداية من عام 2021. وتتركز الاستثمارات الصينية في تركيا في عدة مجالات كقطاع الطاقة، والتعدين وأيضا في الهياكل الأساسية.<sup>1</sup>

## 1- مجال الهياكل الأساسية

من بين أهم الاستثمارات الصينية في البنية الأساسية في تركيا، شراء ثلثي أسهم ميناء كومبورت Kumport ثالث أكبر ميناء تجاري في تركيا والذي يقع بالقرب من اسطنبول، من قبل شركة كوسكو هولدينجز Cosco Holdings الصينية، وقيمة هذا الاستثمار 940 مليون دولار، وقد تم تحديد هذا الاستثمار كأحد الروابط الرئيسية في مشروع الصين العملاق (مبادرة الحزام والطريق).<sup>2</sup>

وفي إطار الهياكل الأساسية أيضا، شراء 51% من أسهم مشروع الجسر الثالث فوق البوسفور (جسر السلطان سليم) بمبلغ 688.5 مليون دولار من قبل اتحاد الشركات كونسورتيوم Consortium (اتحاد يتألف من ست شركات صينية)، وتشمل الصفقة الطريق السريع لشمال مرمرة، وهو طريق سريع طوله 60 كيلومترا.<sup>3</sup>

## 2- مجال الطاقة

فيما يخص قطاع الطاقة، استثمرت شركة كونسورتيوم في مشروع كبير يتعلق ببناء محطة الطاقة النووية في إغنادا Igneada في شمال غرب البلاد، وقد تم التوقيع على اتفاقية المشروع في جوان 2016

<sup>1</sup> -China investment in turkey, in: <https://estatenation.com>

<sup>2</sup> -Tolga Bilener, op.cit, p.13

<sup>3</sup> -Loc.cit



وصادق عليه البرلمان التركي في 9 أوت 2016، وفي مشروع آخر والذي يعد أكبر استثمار للصين في تركيا ويتمثل في بناء محطة هونوتلو Honotlu للطاقة الحرارية في ولاية أضنة Adana، بتكلفة 2.1 مليار دولار من قبل شركة كونسورتيوم الصينية.<sup>1</sup>

### 3- مجال التكنولوجيا والمعلومات

استثمرت شركة أليبابا Alibaba الصينية العملاقة في سنة 2018، 750 مليون دولار في ترينديول Trendyol التركية وهي واحدة من أفضل منصات التجارة الإلكترونية المعروفة في تركيا، وهذا أكبر استثمار صيني في تركيا بما يخص هذا القطاع بعد نتاش تيليكوم Natas Telekom من قبل الشركة الصينية ZTE في عام 2016 مقابل 101 مليون دولار،<sup>2</sup> ومن الاستثمارات الرئيسية الأخرى تطوير شبكة 5G في تركيا، في جانفي 2019 توصلت شركة توركسل Turkcell للهواتف المحمولة إلى اتفاق مع هواوي Huawei لتكوين البنية التحتية في جميع أنحاء الإقليم، والمشروع جزء من " طريق الحرير الرقمي " الذي أعلنت عنه الشركة الصينية.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> -China's largest investment in turkey, in: [www.imtilak.net](http://www.imtilak.net) , 07/04/2021

<sup>2</sup> -Robin moh, China's Alibaba invests 750 \$m in turkey's Trendyol, in: <https://kr-asia.com>, 15/08/2018

<sup>3</sup> -Jakub Klepek, Op.cit, p.4

## الفصل الثالث

مبادرة الحزام والطريق  
الصينية التحديات والآفاق  
المستقبلية

## الفصل الثالث: مبادرة الحزام والطريق الصينية التحديات والآفاق المستقبلية

في إطار السياسة الصينية أعلن الرئيس شي جين بينغ Xi Jinping في سنة 2013 عن مبادرة " الحزام والطريق" (The Belt and Road Initiative) ، المبادرة من شأنها دفع عجلة التطور في العديد من دول القارات الثلاث آسيا وأوروبا وأفريقيا، كما أنها تساهم وبشكل كبير في ربط اقتصاديات الدول إقليميا من خلال مشروعات البنية التحتية، مشروع الحزام والطريق الصيني، كبير و طموح بحجم الصين وطموحاتها، وبالتالي سيواجه تحديات وصعوبات كثيرة مستقبلا سواء على المستوى الداخلي أو على المستوى الإقليمي والدولي.

### المبحث الأول: مبادرة الحزام والطريق الصينية

إن مبادرة الحزام والطريق (The Belt and Road Initiative) هي المبادرة العالمية الأكثر طموحا والإستراتيجية الوطنية الأولى بالنسبة للرئيس الصيني شي جين بينغ Xi Jinping، وقد هدف المشروع في البداية إلى إنشاء شبكة واسعة من السكك الحديدية والطرق السريعة والموانئ وخطوط أنابيب الطاقة التي من شأنها أن تربط الصين بأوروبا من خلال أوراسيا، ولكن جرى توسيع نطاق المشروع ليشمل إلى الشرق منطقة المحيط الهادي وإفريقيا، وإلى الغرب الأمريكتين، كما اتسع ليشمل المجمعات الصناعية والروابط الثقافية والتعليم والاقتصاد الرقمي، هذه المبادرة عبارة عن رؤية تنموية طويلة المدى و خطة عولمة مستوحاة من الصين. وإلى اليوم وقعت أكثر من 130 دولة و 29 منظمة دولية مذكرات تفاهم أو أعربت عن اهتماما.

### المطلب الأول: الإطار المفاهيمي للمبادرة

مشروع "الحزام والطريق" " Belt and Road "، هو مبادرة صينية قامت على أنقاض طريق الحرير القديم، ويهدف إلى ربط الصين بالعالم من خلال الاستثمار في البنى التحتية على طول طريق الحرير القديم الذي يربط الصين بالقارة الأوروبية ويتجاوز ذلك ليربطها أيضا بالقارتين الأفريقية والأمريكية، ليكون أكبر مشروع في تاريخ البشرية.

### الفرع الأول: الخلفية التاريخية للمبادرة

قبل أكثر من 2100 سنة، قام جانغ كيان Zhang Qian برحلة كمبعوث إمبراطوري إلى المناطق الغربية لسلالة هان، وبعد مدة ، بدأ الصينيون في التجارة مع سكان المناطق الغربية بإتباع طريقه الذي سمي

فيما بعد "طريق الحرير"، وبعد حوالي قرن ظهر طريق آخر وهو الطريق البحري، وربط الطريقان البلدان الأوروبيآسيوية برا وبحرا، وعلى طول هذا الطريق كانت الصين القديمة تتبادل التجارة والثقافة حيث أدى طريق الحرير البري والبحري إلى تعزيز التبادل الودي بين الناس وكذلك عزز التبادل الثقافي والتقارب الحضاري بين الشرق والغرب.<sup>1</sup>

وقد أطلق اسم "طريق الحرير" سنة 1877م من قبل العالم الجيولوجي الألماني البارون فرديناند فون ريشتهوفن، يعود أصل التسمية "طريق الحرير" لكميات الحرير الصيني الكبيرة التي كانت تنقل عبره، حيث كان الصينيون أول من تعلم صناعة الحرير وقد ظلت الصين المورد الوحيد للحرير حتى القرن السادس الميلادي إلى أن اكتشفت الدول الغربية كيفية صناعة المنسوجات الحريرية.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: المبادرة ومساراتها

في سنة 2013 أعلن الرئيس الصيني شي جين بينغ Xi Jinping في خطاب له ألقاه في كازاخستان عن إعادة إحياء الطريق البري الذي سماه "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير"، وبعد شهر أعلن في زيارة لاندونيسيا، عن مشروع "طريق الحرير البحري"، وقد اقترحت الصين مبادرة الحزام والطريق لتحسين التواصل والتعاون على نطاق عابر للقارات، وتشتمل المبادرة على عنصرين رئيسيين، كل منهما مدعوم باستثمارات كبيرة في البنية الأساسية: ويضم "حزام الحرير الاقتصادي" (الحزام) و "طريق الحرير البحري" للقرن 21 (الطريق).<sup>3</sup>

وتتضمن المبادرة نحو ألف مشروع ستنفذ تدريجيا، تسعى لربط دول آسيا وإفريقيا وأوروبا عبر شبكة مواصلات معقدة من الجسور والطرق والسكك الحديدية والطائرات والبواخر، وكذلك بناء موانئ ومطارات وإنشاء مناطق تجارة حرة، وهذا إلى جانب أنابيب النفط والغاز وخطوط الطاقة الكهربائية وشبكات الإنترنت والبنية التحتية. وينقسم نطاق المبادرة إلى ثلاث مستويات:

1- المناطق المركزية: تضم كلا من الصين وروسيا ودول آسيا الوسطى الخمس

<sup>1</sup>-Shi Donghui and Helen Brand, **The belt and road initiative : reshaping the global value chain**, London: English Report, the association of chartered certified accountants, shanghai stock exchange , July2017), p.8

<sup>2</sup>- شناز بن قانه، "الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية"، في عمار شرعان، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم (برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، 2019)، ص103.

<sup>3</sup>-Sophie Boisseau du rocher, **"the Belt and road : china's community of destiny for southeast Asia ?"** Paris: Asie visions, No 13, Ifri, June2020,p.9

- 2- المناطق المحاذية: تشمل الدول الأعضاء الدائمين والمراقبين في منظمة شنغهاي للتعاون والدول التسع للاتحاد الاقتصادي (الهند، باكستان، إيران، أفغانستان، منغوليا، روسيا البيضاء، أرمينيا، أوكرانيا، مولدافيا)
- 3- المناطق الشعبية: تشمل دول غرب آسيا (الدول العربية) ودول الاتحاد الأوروبي، وتمتد أيضا إلى اليابان، كوريا الجنوبية وغيرها من دول شرق آسيا.<sup>1</sup>

أما مسارات وطرق مبادرة الحزام والطريق التي أطلقتها الصين فهي كالاتي:

#### أولا- الطريق البري

يشمل الطريق البري ثلاثة طرق رئيسية وهي:

- الطريق الأول: يربط الصين بأوروبا ويمر هذا الطريق بآسيا جنوب روسيا إلى بحر البلطيق.
- الطريق الثاني: يبدأ من الصين عبر آسيا الوسطى ويمر بإيران وشبه الجزيرة العربية وصولا إلى أوروبا.
- الطريق الثالث: يبدأ من الصين مروراً بجنوب الصين وصولاً إلى الهند.<sup>2</sup>

وينقسم الطريق البري (الحزام الاقتصادي لطريق الحرير) من المبادرة إلى ستة ممرات وهي

1. الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يمتد من غربي الصين إلى روسيا الغربية.
2. ممر الصين-منغوليا- روسيا الذي يمتد من شمالي الصين إلى الشرق الروسي.
3. ممر الصين-آسيا الوسطى-آسيا الغربية ويمتد من غربي الصين وصولاً لتركيا.
4. ممر الصين-شبه جزيرة الهند الصينية ويمتد من جنوبي الصين إلى سنغافورة.
5. ممر الصين-باكستان الذي يمتد من جنوب غربي الصين وصولاً لباكستان.
6. ممر بنغلاديش-الصين-الهند-ميانمار ويمتد من جنوبي الصين إلى الهند.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - ابتسام محمد عبد العامري، "مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على الشرق الأوسط"، بغداد، مركز الدراسات الإستراتيجية والدولية، ماي 2020، ص 2.

<sup>2</sup> - عدنان خلف حميد و هند زياد نافع، "مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات"، مجلة تكريت للعلوم السياسية، م 19، (ماي 2020)، ص 172

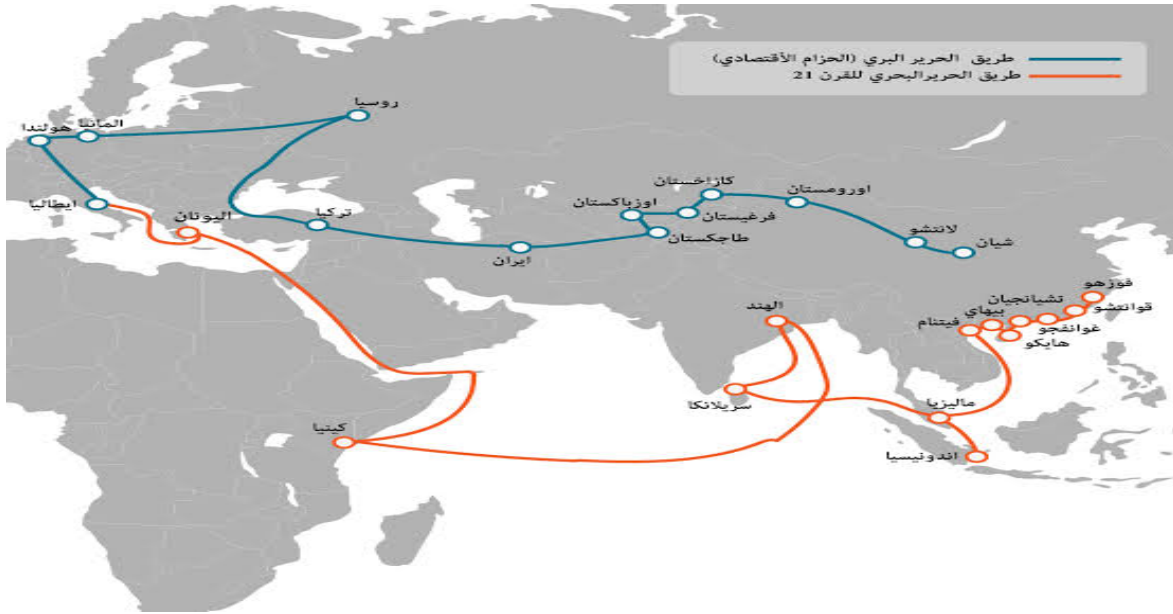
<sup>3</sup> - مرجع سابق، ص 14

## ثانياً- الطريق البحري (طريق الحرير البحري للقرن 21)

- الطريق الأول: يبدأ من بحر الصين إلى المحيط الهندي مروراً ببحر العرب والبحر الأحمر إلى البحر الأبيض المتوسط.
- الطريق الثاني: يربط الموانئ الساحلية الصينية بجنوب المحيط الهادي.

وقد أضافت الصين طريق آخر بحري، في 2018 وهو الطريق القطبي، وسيقلل هذا الطريق الوقت الذي تقضيه سفن الشحن التجارية من الصين إلى أوروبا، من 48 يوماً إلى 20 يوماً فقط، شملت أيضاً المبادرة خطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي، والطريق الرقمي الذي تم اقتراحه أول مرة في عام 2015 في اجتماع الصين والاتحاد الأوروبي للتعاون الرقمي في بروكسل.<sup>1</sup>

### الشكل رقم: (3-1) خريطة توضح مسارات مبادرة الحزام والطريق الصينية



Source: <https://www.annahar.com/arabic/article/1108789>

وإضافة للمسارين البري والبحري ضمن المبادرة، أعلنت الصين عن إستراتيجية مبادرة الحزام والطريق للطيران في عام 2015، وطريق الحرير الصحي الذي تم تقديمه في خطاب عام 2016 من قبل الرئيس الصيني في أوزباكستان، وأخيراً طريق الحرير الفضائي وهو تطوير لنظام بيدو (Beidou) نظام ملاحية عبر الأقمار الصناعية، يعتبر بديل لخدمة GPS).

<sup>1</sup> - عدنان خلف حميد وهند زياد نافع، مرجع سابق، ص 173

تسعى الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق إلى بناء اتصالات اقتصادية وتجارية وثيقة بين الصين وجنوب شرق آسيا ، آسيا الوسطى ، الشرق الأوسط وأوروبا، ودفع التنمية والازدهار لدول المنطقة من خلال نقل رؤوس الأموال والتكنولوجيا.<sup>1</sup>

وسيوفر ذلك خيارا عالميا لعولمة أكثر شمولية وانفتاحا وتوازنا، وتهدف الإستراتيجية لدعم اقتصاد عالمي منفتح وتعزيز التدفق المنظم والحر للعوامل الاقتصادية، وتوظيف الموارد بكفاءة عالية لتحقيق الاندماج الكامل بين الأسواق، حيث تشجع المبادرة الصينية البلدان الواقعة على طول الحزام والطريق على تحقيق التنسيق بين السياسات الاقتصادية، والعمل في إطار تعاون إقليمي أوسع، بمعايير أعلى وأعمق.<sup>2</sup>

### المطلب الثاني: مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والأهمية

تعتبر الصين المبادرة "صفقة مربحة لكافة الأطراف"، لأنها تساهم في زيادة معدل النمو الاقتصادي على المدى الطويل للصين وشركائها على طول الطريق، وقد أوضحت الصين في العديد من المرات أن المبادرة مفتوحة للجميع، وأن بكين ترحب بجميع الدول والمنظمات الدولية والإقليمية للانضمام إلى المبادرة.

### الفرع الأول: أهداف مبادرة الحزام والطريق

تهدف مبادرة الحزام والطريق إلى تحفيز النمو الاقتصادي من خلال تعزيز التعاون بين الأقاليم على مساحة شاسعة تغطي المناطق الفرعية في آسيا من جهة وترتبط بين ثلاثة قارات من جهة ثانية، وقد سلط المشروع الضوء على خمسة أولويات بالنسبة للصين والبلدان المشاركة في المشروع وتمثل في :

- **تنسيق السياسات:** أمر حيوي لتنفيذ مبادرة الحزام والطريق، ويتطلب ذلك تعاون حكوميا دوليا وثيقا وآلية حكومية دولية متعددة المستويات لتبادل السياسات من أجل تعزيز الاهتمام بالمشروع وتعزيز الثقة السياسية المتبادلة والتوصل إلى توافق في الآراء بشأن التعاون.<sup>3</sup>
- **ربط البنية التحتية:** يشكل الربط بين الهياكل الأساسية أولوية في مبادرة الحزام والطريق، وينبغي للبلدان على طول الحزام والطريق أن تخطط بنشاط لربط هياكلها الأساسية، وأن تعمل معا لبناء

<sup>1</sup> - جانغ يون لينغ ترجمة آية محمد الغازي، ، الحزام والطريق: تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن 21،(مصر: دار صفصافة للنشر و التوزيع والدراسات، 2017)، ص448

<sup>2</sup> - ابتسام محمد عبد العامري، مرجع سابق، ص02

<sup>3</sup> - Shi Donghui and Helen Brand, op.cit, p.9

ممرات دولية وشبكة هياكل أساسية تربط جميع المناطق الفرعية في آسيا، وتربط بين القارات الثلاث آسيا و أوروبا وأفريقيا، وهذا يعني تحسين البنية الأساسية للنقل والطاقة، وشبكة الاتصالات السلكية واللاسلكية عبر الحدود.<sup>1</sup>

• **التجارة بدون عوائق:** تشكل التجارة والاستثمار عنصرين رئيسيين من عناصر المبادرة، والهدف إزالة الحواجز أمام حركة البضائع والخدمات والخدمات والاستثمارات تدريجيا لبناء مناطق حرة للتبادل والاستثمار، وكذلك لتسهيل الإجراءات الجمركية وغير الجمركية على طول الحزام والطريق، ويهدف المشروع أيضا إلى توحيد منظومة معايير العمل وحماية الملكية الفكرية و حماية البيئة، فضلا عن التعاون في مجالات البحث العلمي و التطوير والإنتاج والتسويق.<sup>2</sup>

• **التكامل المالي:** تسهيل وتسريع عمليات التمويل والاستثمار وتبادل المعلومات وتنسيق أسواق السندات، ويسعى المشروع إلى العمل على تعزيز التداول النقدي بالعملة المحلية بما يخفض كلفة التداول ويقلص حدة المخاطر المالية ويرفع القدرة التنافسية للاقتصاد الإقليمي، وفي هذا السياق يتولى البنك الآسيوي للاستثمار في البنى التحتية مهمة تمويل مشاريع البنى الأساسية في البلدان النامية، ويتولى صندوق طريق الحرير مهمة تمويل المشاريع التي ستستفيد منها الدول المشاركة في المبادرة، أما بنك مجموعة البريكس (BRICS) للتنمية فيتولى مهمة توفير قروض تنمية في الاقتصادات النامية.<sup>3</sup>

• **الربط بين الأفراد:** طريق الحرير يشجع التعاون الودي من خلال التبادل الثقافي والأكاديمي الواسع النطاق، وتشمل أيضا تبادل الموظفين والخدمات التطوعية، كما ستزداد عمليات التبادل الطلابي بين البلدان على طول طريق الحرير، وستساعد هذه البرامج على كسب تأييد الجمهور لتعميق التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف.<sup>4</sup>

علاوة على ذلك، تعترم الصين من خلال طريق الحرير الجديد\* تحقيق الأهداف الموسعة التالية:

<sup>1</sup> - Loc. cit

<sup>2</sup> - محمد حمشي، "العالم العربي ومشروع الحزام والطريق"، مجلة دراسات شرق أوسطية، ع 80، (صيف 2017)، ص 61

<sup>3</sup> - المرجع نفسه، ص 61، 62

<sup>4</sup> - Shi Donghui and Helen Brand, p.9,10

\*- في بعض المؤلفات نجد المبادرة تحمل اسم "طريق الحرير الجديد" نسبة إلى الطريق القديم.



- الاستفادة من نمو التجارة العالمية من خلال الزيادة في حجم الطبقة الوسطى في مناطق كآسيا والشرق الأوسط وشمال أفريقيا؛ لتصل الصين بذلك لتصريف منتجاتها إلى العالم.<sup>1</sup>
- تعزيز مكانة اليوان (العملة الصينية) عالمياً، وذلك يجعل اليوان عملة رئيسية للتبادل التجاري العالمي، خصوصاً بعد انضمام عملتها إلى "سلة حقوق السحب الخاصة" \*.
- تعزيز مكانة الشركات التكنولوجية من خلال بناء البنى التحتية لتكنولوجيا المعلومات ووضع معايير من أجل زيادة حصتها من التجارة الإلكترونية العالمية.
- تأمين إمدادات الطاقة خصوصاً أنها ثاني مستهلك للنفط بعد أمريكا، حيث تحتاج 80% من الطاقة لتغطية احتياجاتها.
- تقليص مدة نقل البضائع وذلك من خلال الممرات البرية والبحرية والبنى الأساسية التي أقرتها المبادرة.<sup>2</sup>
- إضافة للأهداف الاقتصادية، الصين تسعى لتحقيق أهداف سياسية وأمنية من خلال إستراتيجيتها ومشروعها، فهي تهدف إلى تعزيز وجودها في منطقة أوراسيا، فضلاً عن تعزيز وزيادة نفوذها الإقليمي والعالمي، لمحاولة تغيير بنية النظام من الأحادية إلى نظام متعدد الأقطاب، هذا وتهدف كذلك لحماية أمنها القومي، وتأمين مشاريعها.<sup>3</sup>

#### الفرع الثاني: أهمية مبادرة الحزام والطريق الصينية

مبادرة الحزام والطريق الصينية من المبادرات التي تسعى لإحداث تنمية شاملة حيث تعد من أضخم المبادرات التنموية التي ستتمكن من دفع الاقتصاد الإقليمي والعالمي إلى النمو بمعدل أكثر سرعة، خصوصاً إذا نفذت وفق شروط النجاح التوازن بين مصالح الدول الأعضاء في المبادرة.

<sup>1</sup>- مرجع سابق، ص 79

\*- حقوق السحب الخاصة (SDR) هي أصل احتياطي دولي أنشأه صندوق النقد الدولي سنة 1969، قيمة السحب الخاص مرتبطة بسلة عملات مكونة من الدولار الأمريكي، اليورو، الين الياباني، الجنيه الاسترليني، واليوان الصيني.

<sup>2</sup>- عدنان خلف حميد و هند زياد نافع، مرجع سابق، ص 176، 177

<sup>3</sup>- المرجع نفسه، ص 175-178

## أولاً-أهمية المبادرة بالنسبة لاقتصادات لدول المشاركة

تعتبر "مبادرة الحزام والطريق" جد مهمة لاقتصاد الدول المشاركة بها، حيث أنها تعزز مكانة كل دولة من هذه الدول كشريك تجاري للصين التي تحتل مرتبة مهمة في الاقتصاد العالمي، ولذلك تمثل المشاركة في المبادرة الصينية فرصة كبيرة للحصول على حصة من أسواق الواردات الصينية، وأيضاً تمكنها من الحصول على المنتجات الصينية لتلبية احتياجات أسواقها المحلية، فضلاً عن ربط اقتصادات هذه الدول بالصين و بعضها البعض أيضاً مما يساعدها على الاستفادة من الفرص الاستثمارية المتاحة لاسيما في البنية التحتية والخدمات اللوجستية والتنمية.

ومن جهة ثانية فإن المشاركة في المشروع الصيني فرصة جديدة لدمج اقتصاد الدول الأعضاء في المبادرة في الموجة الجديدة من العولمة، التي تحتل الصين مكانة رئيسة وتلعب دوراً محورياً فيها.<sup>1</sup>

وقد حققت بالفعل الدول المشاركة بعض العوائد الاقتصادية في السنوات الماضية، إذ أنها حققت تحسناً ملحوظاً في نسب مساهمتها في الصادرات العالمية، حيث تظهر بيانات البنك الدولي أن هذه الدول المنتشرة في آسيا الوسطى وجنوب آسيا والمحيط الهادي وأوروبا والشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ارتفع نصيبها من الصادرات العالمية من 23% سنة 1995، إلى 36% سنة 2015.

ومن المرجح كذلك أن تنعكس الآثار التنموية للمبادرة بالإيجاب على المستوى المعيشي لسكان الدول المشاركة، حيث يتوقع أن تساهم المبادرة في تعزيز قدرة الدول على مواجهة الفقر، خاصة أن هذه الدول تضم ما يقارب ثلثي سكان العالم، وتصل نسبة من يعيشون تحت خط الفقر في بعض هذه إلى 25% من إجمالي السكان.<sup>2</sup>

## ثانياً-أهمية المبادرة بالنسبة للاقتصاد العالمي

تشكل مبادرة الحزام والطريق على الصعيد الدولي انعطافة قوية تعكس تطوراً اقتصادياً-سياسياً مهماً في التفاعل الصيني مع البيئة الاقتصادية الدولية وتحولها حيث تكون الصين فاعل رئيسي في تشكيل البيئة الدولية، فطريق الحرير الجديد يمر بأكثر من 100 دولة، وتشمل 63% من سكان العالم، وتغطي أكثر من 29% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي.

<sup>1</sup> - علي صلاح، "مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي"، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ع26، 2018، ص7

<sup>2</sup> -المكان نفسه

كما تبني الصين لهذا المشروع يعبر عن انتقالها من التكيف مع النظام الاقتصادي العالمي والنظم الفرعية له (النظام النقدي والتجاري الدوليين)، إلى محاولة إصلاح تلك النظم بمبادرة عالمية، كما يعكس أن الصين تتجه للقيام بدور اقتصادي-سياسي أكثر فاعلية على الصعيد الدولي.<sup>1</sup>

العوائد الاقتصادية المتوقعة لهذه المبادرة تعكس العديد من الأوجه الايجابية على الاقتصاد العالمي، فبحانب دعم النمو الاقتصادي المتوقع ارتفاعه خلال السنوات المقبلة، فإن مبادرة الحزام والطريق تدعم التجارة العالمية إلى حد بعيد، لاسيما أنها تقوم على تبادل السلع والخدمات ورأس المال بين الدول المشاركة بها.

وستساهم المبادرة في زيادة تدفقات الاستثمار العالمية، وتشير التقديرات إلى بلوغ الاستثمارات على طول الحزام والطريق إلى 14.5 مليار دولار خلال الشهور العشر الأولى فقط من عام 2017.<sup>2</sup> وتشير تقديرات "بنك مينشنغ" الصيني إلى أن المبادرة تشمل مشاريع استثمارية تبلغ قيمتها 10 ترليون دولار، وفي حال تم توفير التمويل اللازم لتنفيذ مشاريع المبادرة في الدول المشاركة، إن التدفقات الاستثمارية بين دول المبادرة ستبلغ 2 ترليون دولار سنويا.

وبصفة عامة ستتيح مبادرة الحزام والطريق فرصا جديدة للتعاون بين البلدان من أجل زيادة النمو الاقتصادي العالمي، وستغطي أيضا العديد من البلدان النامية، وإلى المساواة والتعاون من أجل المنفعة المتبادلة والسعي إلى تحقيق مصير مشترك، وتناقش المبادرة تعزيز العولمة، فضلا عن إمكانية المساعدة في التخفيف من اختلال توازن التنمية الاقتصادية بين البلدان النامية المتقدمة.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - أحمد فؤاد حسن، "الأهمية الجيواقتصادية لمبادرة الحزام والطريق الصيني وانعكاساتها على الاقتصاد الدولي"، في عمار شرعان، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم (برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، 2019)، ص258.

<sup>2</sup> - علي صالح، مرجع سابق، ص10، 11.

<sup>3</sup> - Shi Donghui and Helen Brand, p.19

## المبحث الثاني: أهم إنجازات المبادرة في المنطقة الأوروبي-آسيوية

بدأت محاولات الصين لإحياء طريق الحرير بداية تسعينيات القرن الماضي، عبر ما عرف بالجسر البري الأوروبي الآسيوي الذي يربط بين الصين و كازاخستان ومنغوليا وروسيا، ويصل إلى ألمانيا عبر سكك حديدية، ومنذ الإعلان عن مبادرة الحزام والطريق على لسان الرئيس الصيني سنة 2013 كان التركيز الأول موجهاً نحو الاستثمار في البنية التحتية والسكك الحديدية والطرق السريعة.

### المطلب الأول: قطار الصين-تركيا (China-Turkey Train)

لقد رأت أنقرة في المبادرة تقاطعا مع أهدافها الإستراتيجية في إقامة علاقات مستقلة مع الأقطاب الدولية الكبرى شرقا وغربا، وفرصة للاستفادة من "الجغرافيا السياسية/الاقتصادية" التي تحيط بها، خاصة أن المشروع الصيني جغرافيا يمر بنطاقها الحيوي في طريقه شمالا وحزامه جنوبا.

#### أولا: الدور التركي

بالتزامن مع الإعلان الصيني عن إطلاق مبادرة الحزام والطريق، كانت تركيا بالفعل على وشك الانتهاء من مشروع هندسي ضخم يتقاطع مع ويخدم التصورات الصينية لمسار طريق الحرير من الصين إلى أوروبا عبر الأناضول، المشروع ربط الشطر الآسيوي والشطر الأوروبي من مدينة إسطنبول ببعضها البعض عبر سلسلة أنفاق تمر في جزء منها أسفل المانع المائي الذي كان يفصل بين الشطرين: مضيق البوسفور.<sup>1</sup>

القطار الصيني-التركي لم يكن ليرى النور لولا المشروع الكبير الذي جرى إتمامه في السنوات الأخيرة (خط سكة حديد باكو-تبليسي-قارص) وهو خط سكة يربط تركيا بأذربيجان مروراً بالأراضي الجورجية، وهو ما فتح أفقا أوسع للتجارة بين تركيا وجورجيا وأذربيجان وصولاً لدول أخرى في وسط آسيا والقوقاز. وقد عملت تركيا على تطوير بنيتها التحتية من أجل تعزيز مكانتها على طرق التجارة الدولية ولعب دور أساسي يربط الشرق بالغرب، ولهذا الهدف بنت جسورا جديدة هائلة فوق مضيق البوسفور، ونفقا للسيارات وآخر للمترو، وسكة الحديد أسفل المضيق، وشبكة كبرى من الجسور والأنفاق والطرق والسكك الحديدية داخل البلاد بتكلفة بلغت عشرات مليارات الدولارات.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>-أحمد سلطان، "قصة أول قطار لتصدير البضائع من تركيا إلى الصين"، في:

2021-03-13 ، <https://www.noonpost.com>

<sup>2</sup>-إسماعيل جمال، "تركيا تعزز مكانها كممر إستراتيجي للتجارة بتفعيل خطوط قطارات مع الصين وباكستان

والعراق"، في: <https://www.alquds.co.uk> ، 2021-03-22

ويعد الممر الأوسط أحد أهم عناصر مشروع إحياء طريق الحرير، حيث يصل بين تركيا والصين مروراً بـجورجيا وأذربيجان وبحر قزوين (بواسطة عبارات) ومنه إلى تركمانستان وكازاخستان ثم أفغانستان وباكستان.<sup>1</sup>

العلاقة بين شبكة الأنفاق التركية ومبادرة الحزام والطريق الصينية هي جزء من اتفاق معلن بين البلدين لتوظيفهما للاستخدامات المحلية ولأغراض إقليمية، ويقول وزير المواصلات التركي حول المشروع التركي "إنها ليست مشروع نقل فقط ولا تهدف إلى تخفيف الازدحام المروري في إسطنبول فحسب، بل هي حلقة جديدة في طريق الحرير الذي تلتقي حوله الحضارات". خدمة الشحن من إسطنبول (تركيا) إلى شيان (الصين) منتظمة، حيث كان أول قطار متجه إلى الصين من تركيا قد غادر في 04 ديسمبر 2020، والثاني من تركيا للصين في جانفي 2021، وهذا القطر يعني الكثير لتركيا، التي تعتمد القيام بدور نشط على طريق الحرير الجديد، كما يضيف قيمة إلى الممر الأوسط كطريق بديل يرب الصين بأوروبا.<sup>2</sup>

الشكل رقم (3-2): خريطة توضح مسار القطار التركي-الصيني



Source: <https://m.arabi21.com/story/1319424>.

رحلة القطار الأولى من تركيا إلى الصين استغرقت 12 يوماً، وانطلق من ولاية تكير داغ، مروراً بإسطنبول حيث عبر نفق مرمراي وولاية قوجالي وأنقرة وسيواس وأرضروم وقيصري إلى قارص شمال

<sup>1</sup> - "china-bound turkish export trains to rev up trade, regional cooperation, officials say", in: <https://www.dailysabah.com/business/economy>, 02/04/2021

<sup>2</sup> - Loc. cit

شرق البلاد ومن هناك إلى محطة آخالكالافي جنوب غرب جورجيا ثم إلى طريق النقل الدولي العابر لبحر قزوين في أذربيجان وميناء أكتاو في كازاخستان وصولاً إلى الصين. ويقطع القطار مسافة 8693 كلم، حيث يمر بقارتين وبحرين و خمسة دول، وقد شهد التبادل الثنائي للسلع والتعاون الاقتصادي الإقليمي نموا ملحوظا بعد أن أكمل قطار الشحن التركي-الصيني رحلته التاريخية.<sup>1</sup>

### ثانيا: الأهمية و المكاسب

- هذا الخط سيكون بديل لخطوط النقل البحري، ويزيد من الأهمية الإستراتيجية لطريق الحرير، كما أنه سيعطي تركيا والقوقاز أهمية بالغة كونهما تشكلاان أهم نقطتين في هذا المسار.
- يحقق القطار التركي-الصيني العابر للحدود مكاسب كبيرة لكلا البلدين، فسيزيد القوة التنافسية لأنقرة وسيسهل عليها الوصول إلى سوق الاتحاد الأوروبي الشريك التجاري الأكبر والأهم لتركيا، وسيقربها من هدفها بأن تصبح أحد أقوى عشرة اقتصادات في العالم.<sup>2</sup>
- يعد هذا التطور أحدث مثال على رؤية تطوير الترابط بين الشرق والغرب، حيث قدمت تركيا مساهمات كبيرة لتطوير الترابط غير المنقطع بين آسيا وأوروبا عبر تطوير بنيتها التحتية .
- من جهة الصين كما قالت المتحدثات باسم الخارجية هواتشونينغ حول القطار التركي-الصيني فإنه "سيسرع عملية الانتعاش الاقتصادي ويعزز روابط النقل والتجارة والثقافة".<sup>3</sup>

### **المطلب الثاني: طريق الميرديان السريع Meridian Highway**

يشكل الطريق السريع الجديد الذي يربط الصين بأوروبا، جزءا مهما من خطة الصين الطموحة، المتمثلة في مبادرة "الحزام والطريق"، والتي تحظى بتأييد ودعم كبير من روسيا.

### أولا: التعريف بالمشروع

وافق رئيس الوزراء الروسي ديمتري ميدفيديف في 12 جويلية 2019، على بداية شق الطريق السريع الذي يمتد عبر جميع أنحاء روسيا و يربط الصين بأوروبا، طريق "ميرديان السريع" يمتد على مسافة

<sup>1</sup>-Majorie van Leijen, "Turkey's train to china regular on the 2021 timetable", in:

<https://www.railfreight.com/beltandroad/>, 15/04/2021

<sup>2</sup>-"First cargo train from turkey to china reaches Xi'an", in:

<https://www.xinhuanet.com/english/>, 22/04/2021

<sup>3</sup>- أحمد سلطان، مرجع سابق.

2000 كيلومتر من حدود بيلاروسيا إلى حدود كازاخستان (يربط الصين بأوروبا) عبر الأراضي الروسية، ومن المتوقع أن تبلغ تكلفة الطريق 9.5 مليار دولار (600 مليار روبل روسي).<sup>1</sup>

مشروع مد الطريق السريع الجديد سيعتمد بالكامل على أموال المستثمرين، ولن يتم تخصيص أي أموال من الميزانية الروسية، ولكن في نفس الوقت تعهدت الحكومة الروسية بالمساعدة في جذب استثمارات للمشروع بما في ذلك من الصين، العمل على الطريق بدأ حول مركز "ساغارتشين" الحدودي بين كازاخستان وروسيا، في الطرف الشرقي من الطريق، بينما غربا في بيلاروسيا بالقرب من سمولينسك في منتصف الطريق بين موسكو ومينسك.<sup>2</sup> وقد تم تصميم طريق الميريديان السريع ليخترق بعض المناطق المهمشة والمحرومة في أكبر دولة في العالم، والتي يطلق عليها "حزام الصدأ الروسي". ويمكن توضيح مسار طريق الميريديان السريع من خلال الشكل الآتي:

### الشكل رقم (3-3): طريق الميريديان السريع Meridian Highway



المصدر: "من آسيا إلى أوروبا...روسيا وافقت على طريق يغير خريطة العالم"، مرجع سابق.

الطريق السريع مكمل لخط السكك الحديدية العابرة لسيبيريا والطريق البحري الشمالي المتوقع عبر القطب الشمالي، مما يجعل روسيا مهمة إلى حد كبير في النظام العالمي، وبدورها يمكن لروسيا أن تستفيد

<sup>1</sup> "من آسيا إلى أوروبا...روسيا وافقت على طريق يغير خريطة العالم"، في : <https://ww.skynesarabia.com/world/1266678> ، 2021/04/25.

<sup>2</sup> دينا عبد الخالق ، "ميريديان السريع... طريق عالمي جديد يصل روسيا بكازاخستان"، في: <https://m.elwatannews.com/news/details/4255498> ، 2021-04-27.

من موقعها الجغرافي الإستراتيجي للنهوض بعملية التوازن الدولي، وأن تصبح عنصرا اقتصاديا ودبلوماسيا لا غنى عنه على مدى العقود المقبلة، الأمر الذي من شأنه أن يضمن الدور الذي توخاه الرئيس فلاديمير بوتين لبلده.<sup>1</sup>

### ثانيا: أهداف المشروع

الهدف من الطريق تعزيز الروابط بين الشرق والغرب وذلك من خلال تسريع حركة المرور بين الصين وأوروبا، وتقصير طرق الشحن بشكل كبير فمن الموقع أن يصبح طريق الميريديان من أسرع طرق النقل بالشاحنات والسيارات بين الصين وأوروبا، فضلا عن تنشيط التجارة العالمية خاصة بين الدول التي يمر فيها الطريق، وتعميق التحالف بينهم، بالإضافة إلى كونه أحد طرق الحروب التجارية والتغلب على الحصار المتمثل في العقوبات التجارية التي تعاني منها الصين وروسيا.<sup>2</sup>

ويهدف الطريق الجديد الوصول إلى مختلف دول القارة الأوروبية لتسهيل نقل البضائع والأفراد عبر الشبكة المتطورة من خلال الطرق التي تمتد في شتى المناطق الفرعية، بحيث تتصل مع الكل وخاصة الدول المحيطة بالطريق.

كما يسعى لضمان التنمية الاقتصادية المستدامة والنمو الاقتصادي في المنطقة، إضافة إلى تصدير البضائع عبر القارات بشكل أسرع وأرخص وأكثر كفاءة، من جهة أخرى يهدف الطريق الجديد إلى تطوير روابط جديدة بين الدول وخلق فرص جديدة للعمل.<sup>3</sup>

### ثالثا: أهمية طريق الميريديان السريع

طريق الميريديان السريع سيلعب دورا هاما كأحد الممرات الاقتصادية لطريق الحرير ويمكن تلخيص أهميته في العناصر الآتية:

- طريق الميريديان يعد أهم المسارات لتعزيز التعاون بين الصين وروسيا، كما أنه يربط الأسواق الصينية والأوروبية لأنه من أكثر الطرق شمولية بين أوروبا وآسيا، وبمجرد اكتماله سيكون بمثابة الجهاز العصبي لمبادرة الحزام والطريق

<sup>1</sup> -“Why Russia’s Meridian Highway is a game changer for china’s BRI”, in:

<https://www.news.cgtn.com/news/2019-07-10/>, 29/04/2021.

<sup>2</sup> - دينا عبد الخالق، مرجع سابق.

<sup>3</sup> -Chris Devonshire-Ellis, “Key logistics hubs Along Russia’s Meridian Road”, in:

<https://www.russia-briefing.com/news>, 01/05/2021.



الطريق السريع سوف يسد الفجوة في الجسر الأوراسي ضمن المبادرة، وسيساعد بشكل كبير في التنمية الاقتصادية الوطنية لروسيا، وهو بالفعل مغير للعبة بسبب الفوائد العديدة التي ستجلبها للجميع في أوراسيا، ويمثل الطريق نموذجا للتعاون الإقليمي حيث أنه يرمز لروح طريق الحرير لأنه يسهل عملية التجارة بين الشرق والغرب، مما يجعله إسهاما أساسيا في التنمية الاقتصادية العالمية.<sup>1</sup>

- جلب فرص العمل والتنمية إلى قلب روسيا، وهو ما من شأنه أن يساعد البلاد على إيجاد مكانها في الاقتصاد العالمي المتغير بسرعة في القرن الحادي والعشرين، مما يعني أن الدور الروسي سيكون مهما في ربط التجارة بين الشرق والغرب بحكم جغرافية روسيا الاتحادية.

- طريق الميريديان لديه القدرة على تنمية العلاقات بين الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي الأوراسي (EAEU)، فثلاث بلدان أعضاء في الاتحاد ترتبط ارتباطا مباشرا بالطريق وهي روسيا وبيلاروسيا وكازاخستان، وهذا يعني أن السلع المشحونة على طول الطريق ستكون قادرة على تجنب رفع الأسعار بالإضافة إلى تعزيز السرعة وزيادة التواصل بين الدول.<sup>2</sup>

- بلدان آسيا الوسطى ستستفيد بشكل مباشر من هذا المشروع، لأن الربط السريع بين الشرق والغرب يؤثر تأثيرا إيجابيا على دول آسيا الوسطى من ناحية التواصل مع شركائها التجاريين المجاورين.<sup>3</sup>

#### رابعاً: الآثار والمكاسب

يمكن القول أن طريق ميريديان السريع يعد مؤشرا جيدا على الاتجاه الذي تسعى إليه كل من روسيا والصين، حيث اكتسبت مبادرة الحزام والطريق الصينية المزيد من الزخم بعد الإعلان عن مشروع طريق ميريديان السريع، فضلا عن أن روسيا من الداعمين الأوائل للمبادرة، فهي تدعم الجانب الصيني من خلال إزالة الحواجز الصارخة في الاتحاد الاقتصادي الأوراسي.

كما أن طريق الميريديان يتيح إمكانية تحسين التجارة والاستثمار الأجنبي والظروف المعيشة للمواطنين في البلدان التي يمر من خلالها.

<sup>1</sup> - Loc. Cit

<sup>2</sup> -Dowell Austen, "The meridian Highway through central Asia", in: <https://thediplomat.com>, 01/05/2021.

<sup>3</sup> - Loc. Cit .

1-تحسين التجارة: وفقا لوزارة النقل الروسية، لن يتجاوز نقل البضائع بين القارتين 11يوما، وهو أسرع ثلاث مرات تقريبا من الوقت الحالي وأسرع بكثير من النقل البحري من الصين لأوروبا والذي يقدر حاليا بجوالي 45 يوما، وكذلك أسرع من السكك الحديدية التي تستغرق 15يوما، أي أنه أسرع خيار بري، كما أن الطريق الجديد سيحلب الكثير من الفرص والمزايا لمصنعي السلع الصناعية القابلة للتلف.

إضافة إلى أنه سيساعد على إعادة توجيه الشحنات في اتجاه آسيا-أوروبا بقناة السويس وطريق البحر الشمالي، وعبر السكك الحديدية التي تمر بسيبيريا وطريق البحر الشمالي عبر القطب الشمالي.<sup>1</sup>

2-زيادة الاستثمارات: وذلك من خلال إنشاء شركات متلفة على طول الطريق السريع لاستغلال ممر الاتصال بين الشرق والغرب، وسيتم توجيه حصة كبيرة من الاستثمارات في النقل والخدمات اللوجستية لبناء أو توسيع الموانئ، ويمكن زيادة الاستثمار من خلال تعزيز التعاون المالي في المنطقة لتمويل البنية التحتية.

3-خلق سوق حرة: وذلك من خلال الاتفاقية الموقعة بين الصين والاتحاد الاقتصادي الأوراسي، فإنه من المتوقع أن تتمكن المنتجات الصينية من السير على طريق ميريديان السريع معفاة من الرسوم الجمركية وصولا إلى حدود الاتحاد الأوروبي.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>مروة عماد، "طريق الميريديان...مشروع القرن للتكامل الاقتصادي الإقليمي الأورو-آسيوي"، في: <https://al->

2021/04/20، [ain.com/article/europe-asia](http://ain.com/article/europe-asia)

<sup>2</sup>-المكان نفسه.

### المبحث الثالث: مستقبل مبادرة الحزام والطريق في ظل التحديات التي تواجهها

تعد مبادرة الحزام والطريق الصينية من أضخم المشاريع التي تخطط الصين لتنفيذها بداية من 2013، والتي حظيت باهتمام دولي كبير باعتباره مشروع استراتيجي واقتصادي ضخم يشمل العديد من دول العالم، ويهدف إلى دفع عجلة التطور والتنمية وربط الاقتصاد الصيني باقتصاديات الدول المشاركة، لكن يصطدم بعدة تحديات وعقبات سيتعين على الصين التغلب عليها لتحقيق نجاح واسع النطاق للمبادرة.

#### المطلب الأول: التحديات التي تواجه طريق الحرير الجديد

تواجه الصين عدة تحديات لإكمال مشروعها، فالمشروع الصيني الذي يهدف إلى ربط الاقتصاد الآسيوي والأوروبي وإنشاء ممر تجاري يربط الشرق والغرب، سيعاني من مشاكل داخلية محلية من جهة و عقبات إقليمية ودولية من جهة ثانية، خاصة في ظل الحجم الكبير للمبادرة من حيث النطاق الذي تغطيه وكذا المستوى الاقتصادي والطبيعة السياسية للدول المشاركة في المبادرة وكذا المشاكل الأمنية المختلفة التي تعاني منها عدة مناطق آسيوية.

#### الفرع الأول: التحديات الداخلية (المحلية)

تعتبر العقبات الداخلية الصينية من أهم التحديات التي تقف أمام المبادرة الصينية، فعلى الرغم من تقدم الصين اقتصاديا إلا أنها لم تتمكن لغاية الآن من تحقيق إصلاح أو تحديث سياسي، وهذا ما يجعلها تواجه ضغطا من الدول الغربية على انتهاكات حقوق، فضلا عن ذلك لا تزال الحركات الانفصالية أحد أهم المصادر المهددة للاستقرار السياسي الداخلي، حيث تواجه الصين مطالب انفصالية ملحة في منطقة "التبت" والتي تسعى إلى الحكم الذاتي، كذلك المطالب الانفصالية في إقليم "شينجيانغ" (Xinjiang)، الذي تقطنه الأغلبية المسلمة، إلى جانب ذلك لا تزال الصين تواجه تحديات حقيقية في مشكلة الفساد والتفاوت الكبير في المستويات الإنمائية والمعيشية بين المناطق الساحلية والداخلية.<sup>1</sup> حيث أن المدن الصينية على طول الحزام الاقتصادي هي مناطق أقل نموا وتكاد تنعدم فيها البنية التحتية، وهذا يتطلب استثمارات ضخمة وفترة زمنية أطول لتشكيل الحزام الاقتصادي الكامل، وهذا الأمر يحتاج عقودا لتغيير الأوضاع في المنطقة.<sup>2</sup> من التحديات الأخرى التي يواجهها المشروع الصيني على المستوى المحلي، هي عدم سلاسة الآليات والأنظمة، والنقص في تواصل الإدارات والأجهزة التابعة لوزارة الخارجية واللجنة الوطنية للإصلاح

<sup>1</sup> - أحمد فؤاد حسن، مرجع سابق، ص 256.

<sup>2</sup> - ابتسام محمد عبد العامري، مرجع سابق، ص 12.

والتنمية ووزارة التجارة، إضافة للمنافسة بين الشركات المملوكة للدولة التي وعلى الرغم من أنها خاضعة للتنظيم والسيطرة الحكومية إلا أنها تتميز بنوع من الحدة في التنافس وتعظيم أرباحها.<sup>1</sup>

كما أن الصين لم تصدر بعد خطة وطنية شاملة لتنفيذ مبادرة الحزام والطريق، ولكن بعض المقاطعات تصرفت بشكل استباقي من أجل تحقيق بداية جيدة، ومع ذلك بدون ترتيبات وجداول وتنسيق لا مفر من أن تتداخل خططها، على سبيل المثال، يوجد عدة مقاطعات وأقاليم صينية كشانشي (Shanxi) و هينان (Henan) و تشونغكينغ (Chongqing) ، تتنافس على نقطة بداية الحزام الاقتصادي لطريق الحرير، في حين أن فوجيان (Fujian) وجيانسو (Jiangsu) وجيجيانغ (Zhejiang) وغوانغدونغ (Guangdong) ، مرشحون جميعا لنقطة بداية طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، وفي الكفاح من أجل الامتيازات التي ستمنحها الحكومة في مجال السياسة العامة، يتعين على المقاطعات الصينية أن تحرص على أن تكون جزءا من إستراتيجية الحزام والطريق.<sup>2</sup>

### الفرع الثاني: التحديات و العقبات الخارجية

تواجه مبادرة الحزام والطريق بمسارها البري والبحري عدة عقبات وتحديات تتراوح بين التحديات الإقليمية في الدول المشاركة على طول طريق الحرير الجديد أو التحديات الدولية والتي تتمثل في الاختلافات التي تواجهها من قبل الدول التي لا يخدمها المشروع والصعود الصيني على حد سواء، وتتعدد هذه التحديات بين: تحديات اقتصادية ومالية، تحديات سياسية، وتحديات أمنية وهي كالآتي:

#### **أولا- التحديات الاقتصادية والمالية**

الحوافز التي تعرقل التكامل الاقتصادي بين الدول التي تقع على طول الطريق معقدة ومتشابكة فيما يخص البنية التحتية، الأسواق المالية، تيسير التجارة والحوافز التجارية، وضعف التعاون الإقليمي..

**1-الحماية التجارية:** إن العديد من الدول على طول الحزام والطريق تشكل تحديا كبيرا، وهذا يشمل حماية التجارة الوطنية، ففي بعض بلدان آسيا الوسطى(مثل كازاخستان، أوزباكستان، طاجيكستان وقيرغيزستان)، تحتاج الواردات والصادرات إلى العشرات من الوثائق وقد يستغرق شهورا لإجراء التصدير.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> - عدنان خلف حميد و هند زياد نافع، مرجع سابق، ص 182.

<sup>2</sup> - Shi Donghui and Helen Brand, op.cit, p.22

<sup>3</sup> - Loc. Cit.

2- عدم استقرار الأسواق المالية: العديد من الدول الواقعة على طول الطريق هي دول صغيرة نسبياً و تعاني من مشكلة تقلبات سعر الصرف، وهي بذلك عرضة للضربات المالية التي تسببها الأزمات والتقلبات الاقتصادية وقد تقع بسهولة فريسة للمضاربين الدوليين بسبب أوجه القصور في أسواقها المالية.<sup>1</sup>

3- ثقل الأعباء المالية والخوف من الديون: النظر إلى حجم استثمارات المبادرة فإن المخاطر المالية من بين أكثر التحديات التي تواجهها البلدان والمستثمرين، ولاسيما بالنسبة للبلدان التي تعاني من أعباء ديون عالية، حيث تبلغ الاستثمارات التي حددتها مصادر البيانات المختلفة على طول طريق الحرير الجديد، حوالي 575 مليار دولار، باستثناء الصين، ولا يشمل مشاريع النقل فحسب بل يشمل جميع المشاريع التي يجري تنفيذها، وقد استثمرت الصين بين عامي 2013 و 2018 حوالي 614 مليار دولار في المبادرة. لذا يتعين على شروط التمويل أن تكون واضحة وشفافة ومفهومة— وفي سياق الأطر المالية التي تلتزم بالمعايير الدولية، ولدى مبادرة الحزام والطريق إمكانية التعجيل بالتكامل الاقتصادي والتنمية في عدد من البلدان، غير أن التكاليف المالية لمشاريع المبادرة تثير القلق بشأن القدرة على تحمل الديون في بعض البلدان المستفيدة.<sup>2</sup>

4- العوائد غير المؤكدة للمبادرة: تحقيق المستوى المطلوب من العائدات التنموية المرجوة من المبادرة هو أمر صعب للغاية، فالفترة اللازمة من أجل ظهور العوائد على اقتصادات الدول الصغيرة المشاركة ستكون طويلة الأجل، وتأخر هذه العوائد قد يضع هذه الاقتصاديات في ذوائق مالية ناتجة عن تحملها نفقات جديدة تتعلق بخدمة الديون الممنوحة لها من قبل الصين ومؤسساتها المالية.<sup>3</sup>

#### ثانياً- التحديات السياسية

تواجه المبادرة الصينية عدة تحديات سياسية يتمثل أبرزها في كون المبادرة تعتمد على مجموعة من الاتفاقات التي أبرمتها الصين مع حكومات بعض الدول، حيث قد يؤدي تغير هذه الحكومات إلى إمكانية مراجعة الاتفاقات ومثال ذلك إيقاف مشروع ممول من قبل الصين في ماليزيا تقدر تكلفته بحوالي 20 مليار دولار، وهذا بعد قرار رئيس الوزراء الماليزي عن مراجعة الاتفاقات التي أبرمتها حكومة رئيس الوزراء

<sup>1</sup> - Ibid, p. 23.

<sup>2</sup> - “Belt and Road Economics : opportunities and risks of transport corridors”, Washington, DC: World Bank. License: Creative commons Attribution, 2019, p.97,98.

<sup>3</sup> - علي صلاح، مرجع سابق، ص13.

السابق.<sup>1</sup> فضلا عن مواقف وإدراكات بعض الدول الإقليمية والدولية وعلى رأس هذه الدول الولايات المتحدة الأمريكية والهند واليابان.

تتخوف الولايات المتحدة الأمريكية من زيادة النفوذ الصين البحري ونفوذها في عدة مناطق، وهو ما يمثل تهديدا للقيادة الأمريكية في جهودها للاحتفاظ بنفوذها في آسيا الوسطى...، وتعمل الولايات المتحدة الأمريكية على مواجهة تنفيذ المشروع الصيني من خلال تعزيز المشاركة الاقتصادية الأمريكية في آسيا، وإدخال تغييرات في المؤسسات المالية الدولية لحماية دورها في الإدارة الاقتصادية العالمية، وتشجيع الحلفاء على عدم رفض المشاركة في المشاريع، وتأجيج المعارضة المحلية في الدول المشاركة من خلال وكالاتها في دول مثل باكستان، فضلا عن ممارسة نفوذها في المنظمات الدولية لحقوق الإنسان وحماية البيئة التي تنتقد المشاريع المنفذة.<sup>2</sup>

من جهة أخرى تعد الهند والصين في طليعة الدول المعاكسة للدول الآسيوية التي رحبت بالمبادرة الصينية، حيث تقود اليابان والهند بصورة مشتركة مبادرة النمو الآسيوي الأفريقي (AAGC)، حيث أنه هناك أسباب سياسة خاصة بعلاقة الدول الثلاثة تدفعهم للتنافس على الأراضي الإفريقية خاصة بعد أن استطاعت الصين أن يكون لها قاعدة قوية في كامل أفريقيا، وهنا تلتقي مصلحة الهند واليابان ضد الصين.<sup>3</sup>

### ثالثا-التحديات الأمنية

نجد في المناطق الاستراتيجية للحزام والطريق نزاعات عديدة على سيادة الأراضي والجزر، وبدون أدنى شك فإن هذه النزاعات ستؤثر على الوضع الأمني لدى تطبيق هذه الاستراتيجية، وتشمل النزاعات القائمة نزاعات بحرية كالتراع على بحر الصين الجنوبي بين الصين وبعض دول جنوب شرق آسيا، ونزاعات حول المناطق الاقتصادية في بحر الصين الشرقي،<sup>4</sup> إضافة إلى اضطرابات سياسية مزمنة و صراعات عرقية وحروب في بلدان آسيا الوسطى، وأفغانستان في جنوب آسيا، و نزاعات برية وأبرزها التراع الهندي الباكستاني والتراع على منطقة الحدود بين الهند والصين، فضلا عن الوضع الأمني في الشرق الأوسط والذي يشمل، الحرب في سوريا، والصراع الفلسطيني مع الكيان الصهيوني، والاضطرابات السياسية في العراق و

<sup>1</sup> - المكان نفسه .

<sup>2</sup> -محمد مطاوع، "طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية: الأهداف الكبرى والوزن الاستراتيجي والتحديات"، مجلة سياسات عربية، ع 46، (سبتمبر 2020)، ص 37، 38.

<sup>3</sup> - ابتسام محمد عبد العامري، مرجع سابق، ص 8.

<sup>4</sup> - المرجع نفسه، ص 9، 10.

لبنان. إضافة إلى أهمية القنوات والمضائق البحرية كمضيق هرمز وباب المندب ومضيق ملقه والحفاظ عليها يعد من أقصى الضروريات على طول طريق الحرير البحري، كون النفط هو المغذي للتنمية الاقتصادية الصينية فإن هذه الممرات تمثل شريان المبادرة والاقتصاد الصيني وعليه لن يسير المشروع بسلاسة ما لم تضمن الصين الدعم على طول طريق الحرير.<sup>1</sup>

### المطلب الثاني: الآفاق المستقبلية لمبادرة الحزام والطريق

تشكل مبادرة الحزام والطريق قفزة نوعية في الإستراتيجية الصينية الرامية لتعزيز وتطوير علاقاتها مع مختلف دول العالم من جهة و ربط اقتصاديات هذه الدول مع بعضها، وضمان إتاحة الفرص وتحقيق الازدهار للجميع، ومن المقرر الانتهاء من الجدول الزمني للمبادرة في 2049، بالتزامن مع الذكرى المئوية لجمهورية الصين الشعبية.

### أولاً- فرص نجاح مبادرة الحزام والطريق

تمتلك مبادرة "الحزام والطريق" الصينية فرص نجاح كبيرة، حيث يعتمد نجاحها على مدى توافر العوامل المؤدية لذلك، وفرص النجاح تتوقف على مدى توافر التمويل اللازم للمشروع، ومدى التقارب بين الدول المشاركة، ورغبة كل منها في المضي قدماً في تنفيذ المشاريع ضمن المبادرة والتي تقع في نطاقها الجغرافي، وكذا توفر الإمكانيات لدى هذه الدول لإنجاح المبادرة،<sup>2</sup> ويعد بناء المبادرة مشروعاً ممنهج يتطلب التمسك بمبادئ التشاور والتشارك، وبذل جهود حثيثة لتحقيق الاندماج بين الإستراتيجيات التنموية للدول الواقعة على طول الخط، ومن أجل المضي قدماً بتنفيذ المبادرة بما يبعث حيوية جديدة لطريق الحرير القديم، ويوثق الروابط بين شتى الدول الآسيوية والأوروبية والأفريقية من خلال مستوى جديد من التعاون المتبادل ويحتاج تنفيذ المبادرة إلى العديد من الضمانات ومن أبرزها:<sup>3</sup>

-تنسيق السياسات بين الدول حيث أنه من الضروري تعزيز التعاون بين حكومات الدول المشاركة في المبادرة والعمل على إنشاء آليات التواصل والتنسيق بما يؤدي إلى تعميق المصالح وتعزيز الثقة السياسية المتبادلة، والعمل بجهود مشتركة لوضع مخططات وإجراءات خاصة بدفع التعاون الإقليمي.

<sup>1</sup> - Shi Donghui and Helen Brand, op.cit, p.21.

<sup>2</sup>-علي صلاح، مرجع سابق، ص 14.

<sup>3</sup> - "Construire ensemble la ceinture économique de la route de la route de la soie et la route de la soie maritime du XXIe siècle-perspectives et actions" , **Ministère des Affaires étrangères chinois**, Mars 2015.

-ترابط البنى التحتية يعد من أولويات المبادرة وذلك من خلال تشكيل شبكة للبنى التحتية تربط بين شتى المناطق الآسيوية وكذلك بين آسيا وأوروبا وأفريقيا، ويشمل ذلك أيضا تعزيز التعاون في ربط البنى التحتية للطاقة والحفاظ بجهود مشتركة على أمن أنابيب النفط والغاز الطبيعي، فضلا عن بناء شبكة خطوط الاتصالات المحورية العابرة للحدود، ورفع مستوى الترابط والتواصل وضمن تحقيق سلاسة طريق الحرير الرقمي.<sup>1</sup>

-الاهتمام بالنقاط الحاسمة على طول المسار من خلال التركيز على المشاريع الرئيسية، وإنشاء آلية موحدة لتنسيق النقل والتسهيل التجاري والاستثماري من خلال تعزيز التعاون الجمركي وتوسيع المجالات التجارية، وتعزيز التعاون في الصناعات المستحدثة وفقا لمبادئ تكامل المزايا والمنفعة المتبادلة والكسب المشترك وذلك فيما بين الدول الواقعة على طول الحزام والطريق.

-احترام سيادة الدول فوق الحكومة الصينية، تلتزم المبادرة بمواثيق منظمة الأمم المتحدة المتعلقة بمبادئ الاحترام المتبادل وعدم التدخل في شؤون الدول و التعايش السلمي، ومن المهم التأكيد على مراعاة جميع الدول لهذه المبادئ وذلك لضمان تعزيز التقارب بين الدول وانفتاحها وبذل الجهود اللازمة لإنجاح المبادرة.<sup>2</sup>

### ثانيا- مستقبل مبادرة الحزام والطريق الصينية

يشهد الوقت الراهن تسارع خطى الاندماج الاقتصادي العالمي وتساعد التعاون الإقليمي، والدول الواقعة على طول خط مبادرة الحزام والطريق تتباين في مواردها ومزاياها على نحو يكمن فيه حيز كبير للتكامل الاقتصادي وإمكانيات كبيرة للتعاون.

#### 1-مجالات تطور المبادرة في المستقبل القريب

إن تطوير البنية الأساسية التقليدية، والتي تشمل بريا طرق النقل والسكك الحديدية ستساعد في تسريع التبادل التجاري وتمكين التجارة بين أوروبا والصين، فضلا عن تشجيع بناء ممرات بحرية جديدة، وهو ما يعني ضمنا تسريع الاتصال من خلال الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني، وهذا من شأنه أن يتيح للصين الوصول الإستراتيجي لأفريقيا من خلال بحر العرب الذي يحيط بالهند، كما سيؤدي إنشاء مناطق تجارة حرة ذات خصائص صينية دورا كبيرا في تعزيز الترابط التجاري والاقتصادي ككل، أيضا سيتم تنفيذ

<sup>1</sup>-Loc.Cit .

<sup>2</sup>- علي صلاح، مرجع سابق، ص 15.



طريق الحرير الرقمي من خلال زيادة الاستثمارات في شبكة 5G.<sup>1</sup> علاوة على ذلك فإن التجارة الإلكترونية عبر الحدود تشكل طريقا هاما للتعجيل بالتكامل الاقتصادي الإقليمي بما يضمن النمو الاقتصادي العالمي، وقد أكدت الصين على تعجيل التنمية الخضراء والنظيفة على طول الحزام الاقتصادي للمبادرة وذلك من خلال تشييد بني تحتية صديقة للبيئة.<sup>2</sup> كما أن طريق الحرير الصحي سيحصل على دفعة، ففي ظل مكافحة البلدان على طول طريق المبادرة من أجل التعامل مع أزمة كوفيد، تتطلع عدة بلدان إلى الصين للحصول على الدعم لمواجهة تداعيات الفيروس.

## 2- مستقبل التعاون في إطار المبادرة

غالبا ما يصور النقاد مبادرة "الحزام والطريق" على أنها شكل من أشكال دبلوماسية "فخ الديون" ، *Debt trap diplomacy*، ويصفونها باعتبارها جزءا من مؤامرة جيواستراتيجية لغزو العالم، لكن في المقابل تنظر العديد من الدول للمبادرة باعتبارها أداة لتعزيز الروابط التجارية وتحقيق الرخاء للجميع.<sup>3</sup>

ويرتكز مستقبل التعاون على الرؤية الرسمية للحكومة الصينية التي تعتبر مبادرة الحزام والطريق أداة الصين لتقوية روابطها الاقتصادية مع غيرها من الدول، ولزيادة تأثيرها على الساحة الدولية، و سوف تركز الصين على التعاون الإقليمي نظرا لأن العديد من الدول المشاركة في المبادرة تواجه صعوبات في أعقاب وباء كورونا، فمن المحتمل أن تعتمد الصين إلى لعب دور أكثر نشاطا على الساحة الدولية، فالكورونا فرصة للصين لتقوية مكانتها من خلال المبادرة.<sup>4</sup> كما أن الدول المشاركة في المبادرة ستعمل على استكمال مشروعات البنية التحتية المادية للحزام والطريق وذلك لمصلحتها الوطنية والاقتصادية، مما يقدم فرصة أكبر للصين لإكمال المبادرة على الرغم من الجائحة.<sup>5</sup>

كما ستركز الصين على الاستغلال الإيجابي للآليات القائمة للتعاون الثنائي ومتعدد الأطراف في سبيل دفع عملية تنفيذ المبادرة بما يساهم في تطوير التعاون الإقليمي على نحو مزدهر. وذلك من خلال

<sup>1</sup> -Christoph Nedopil Wang, "what is the future of the belt and road initiative (BRI) after Covid-19 and after the two sessions?", in: <https://green-bri.org/what-is-the-future-of-the-belt-and-road-initiative-bri-after-Covid-19-and-after-the-two-sessions?>, 09/05/2021.

<sup>2</sup> -Loc. Cit

<sup>3</sup> -Raffaello Pantucci, "The many faces of china's belt and road initiative", **Current History Article**, January 2021, p.28

<sup>4</sup> -Wade Shepard, "the future of china's belt and road after the corona virus pandemic: will we still be talking about the new silk road when this is over? ,in:

<https://newsilkroad.substack.com/p/the-future-of-chinas-belt-and-road> , 12/05/2021.

<sup>5</sup> -Loc.Cit

آليات التعاون متعدد الأطراف، بما فيها منظمة شنغهاي للتعاون (SCO)، وآلية الصين-آسيان (10+1)، ومنظمة التعاون الاقتصادي لآسيا والباسيفيك (APEC)، والمؤتمر الآسيوي الأوروبي (ASEM)، وحوار التعاون الآسيوي (ACD)، ومؤتمر التفاعل وتدابير بناء الثقة في آسيا (CICA)، والتعاون الاقتصادي الإقليمي لآسيا الوسطى (CAREC). وستوظف الصين على نحو وافر المزايا النسبية التي تتميز مناطقها المختلفة، وتنفذ إستراتيجية الانفتاح الأكثر نشاطاً.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> --"Construire ensemble la ceinture économique de la route de la route de la soie et la route de la soie maritime du XXIe siècle-perspectives et actions", **op.cit** .

الخاتمة

## الخاتمة

نجد أن الواقع الذي أفرزته نهاية القرن العشرين، فرض على الدول خاصة المتقدمة منها التفكير في الاتجاه نحو تكوين تكتلات اقتصادية وترتيبات تكاملية بما يحقق لها أكبر المكاسب والمنافع، فأصبح بذلك التكامل الإقليمي الميزة التي تحكم العلاقات الدولية في عالم اليوم، وتسعى الدول من خلال تشكيل التكتلات الاقتصادية الإقليمية أو الانضمام إلى القائم منها، أو إنشاء ترتيبات وتسهيلات اقتصادية إلى استغلال المزايا النسبية للدول الأعضاء بما يدعم مساهمتها في الاقتصاد العالمي، وتحسين قدرتها على المنافسة، مما يحفز النمو الاقتصادي عن طريق الاستثمارات الأجنبية والتبادلات التجارية الكثيفة، التي تسمح بزيادة فرص النفاذ إلى الأسواق.

وللتكامل الاقتصادي مراحل ومستويات حددها الاقتصادي "بيلا بالاسا" بداية باتفاقية التجارة التفضيلية، منطقة التجارة الحرة، الاتحاد الجمركي، السوق المشتركة، ثم مرحلة الاتحاد الاقتصادي وصولاً للاندماج الاقتصادي التام، ويعود الإسهام الأكبر في تفسير وتحليل ظاهرة التكامل إلى المدرسة الوظيفية بشقيها التقليدي والحديث، حيث حددت منهج لتحقيق التكامل من خلال البدء بالتكامل في مجالات السياسة الدنيا أولاً وصولاً إلى التكامل في مجالات السياسة العليا، وأكدت على ضرورة الانطلاق من القطاعات الحيوية لاقتصاديات الدول.

إن الإشكالية التي حاولنا الإجابة عنها من خلال هذه الدراسة تتمثل في إبراز دور مبادرة الحزام والطريق الصينية في الربط بين اقتصاد الدول الأورو-آسيوية في إطار تكامل اقتصادي إقليمي وإذا كانت هذه المبادرة قادرة على تعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري بين الدول الأوروبية والآسيوية من خلال تحرير التجارة وتيسير شروط الاستثمار الأجنبي المباشر، وقد ناقشنا هذه الإشكالية عبر فصول المذكرة وتوصلنا في الأخير إلى النتائج الآتية:

- تركز الترتيبات التكاملية الاقتصادية الإقليمية الراهنة على مجالات جديدة وحساسة مثل تحرير الاستثمار، والعلاقة بين التجارة وأسواق العمل وعدد من القضايا الاقتصادية والمالية، كما توسعت أهداف التجمعات الاقتصادية وأصبحت تشمل الاتصالات والنقل...

- تحويل الصين تركيزها إلى الاقتصادات المجاورة بشكل علامة إيجابية، حيث تتيح مبادرة الحزام والطريق الصينية فرصة لتوسيع صلتها بعدة مناطق منها المناطق الأوروبية، فالهدف النهائي من المبادرة

الصينية الطموحة هو بناء شبكة تجارية سلسلة تمتد من آسيا إلى أوروبا، و إذا ما تم الانتهاء من ذلك فإن التبادلات التجارية خاصة من البلدان الآسيوية إلى الأوروبية وكذلك العكس ستعرف نوعا من السلاسة والحرية، والتقديرات الحالية تشير بالفعل إلى انخفاض كبير في تكاليف النقل وفي مدة النقل.

- تتمتع الدول الأورو-آسيوية مجتمعة بمزايا اقتصادية كبيرة أبرزها أنها تمثل 60 بالمائة من سكان العالم حوالي 55 بالمائة من التجارة العالمية، و65 بالمائة من الاقتصاد العالمي، و 75 بالمائة من السياحة العالمية، لذا فالمبادرة الصينية بكل ما ينطوي تحت مظلتها من مشاريع يمكنها أن تعود بالنفع والمكاسب المشتركة على الدول الآسيوية وكذا الأوروبية، كما أن العلاقات بين الصين ومختلف الدول الأوروآسيوية وبالأخص روسيا وتركيا والإتحاد الأوروبي وكذا دول شرق ووسط أوروبا الغير أعضاء بالاتحاد، تعرف تقاربا اقتصاديا كبيرا نلاحظه من خلال نسب التبادل التجاري وحجم الاستثمار الأجنبي إضافة لصيغ واتفاقيات التعاون الأخرى والتي تعد حجر الأساس وتمهيدا لتعاون أعمق بين هذه البلدان يعد إلى حد ما تكاملا اقتصاديا في مراحله الأولى.

- في ظل نظام قائم على عدم التكافؤ واللامساواة لا يصبح هناك مكان للدول الصغيرة إلا بتوحيد جهودها وتنسيق مواقفها وتعزيز تعاونها الإقليمي وهذا يبرر الترحيب الكبير الذي عرفته المبادرة من قبل دول شرق ووسط أوروبا وهي الدول الأولى التي وقعت على مذكرات تفاهم في إطار المبادرة، إضافة إلى دول آسيا الوسطى خاصة وأنها تحتل مكان جغرافي يجعلها جسرا وممر للعديد من المشاريع ضمن المبادرة والتي تهدف للربط بين آسيا وأوروبا .

- وتواجه المبادرة الصينية في الوقت الحالي تحديات داخلية محلية، وإقليمية على طول الحزام والطريق وكذا عقبات دولية عديدة، ولعل أبرزها يتمثل في المشاريع المنافسة للمشروع الصيني، والمواقف الدولية المناهضة والتي تعتبر المبادرة الصينية تهديد صريح لمصالحها وبالأخص الموقف الأمريكي والياباني والهندي خاصة، دون أن يغفل الشكوك والحذر من قبل العديد من الدول الأخرى .

-تمكنت مبادرة الحزام والطريق الصينية من تعميق وتعزيز التعاون والشراكة الأورو-آسيوية الموجودة بالفعل وجمعت الدول الآسيوية والأوروبية من خلال عدة مشاريع، ودفعها نحو التكامل الاقتصادي الإقليمي يعتمد على إرادة وقدرة الدول الأورو-آسيوية على اعتماد منهجية عمل حقيقية تقتضي توحيد الجهود فيما بينها بما يعود بالنفع والكسب المشترك على كل الدول الأعضاء، وكذا التكيف مع التغيرات والتطورات التي تشهدها البيئة الإقليمية والدولية على حد سواء.

الملاحق

الملحق رقم (1): خريطة مسار قطار الصين العظيم (الصين/أوروبا)



المصدر: لؤي عبد الله، في: <https://www.albayan.ae/economy/local-market/2019-06-16>

الملحق رقم (2): جدول يوضح الدول الآسيوية والأوروبية الأطراف في مبادرة الحزام والطريق الصينية

أفغانستان- كوريا الشمالية-بنغلاديش-الهند-مولدافيا-نيبال-باكستان- سيريلانكا- كومبوديا-اندونيسيا-لاوس-ماليزيا-ميانمار-الفلبين-سنغافورة- تايلاندا-تيمور الشرقية-الفيتنام-كازاخستان-قيرغيزستان-طاجيكستان- أوزباكستان.	الدول الآسيوية
أرمينيا-أذربيجان-قبرص-الدانمارك-فرنسا-فنلندا-هنغاريا-ألمانيا-آيسلندا- اليونان-إيرلندا-إيطاليا-ماتو-لوكسمبورغ-هولندا-النرويج-بولندا-روسيا- رومانيا-البرتغال-سويسرا-إسبانيا-تركيا-بريطانيا.	الدول الأوروبية

#### I- الكتب:

1. إدريس محمد السعيد ، تحليل النظم الإقليمية: دراسة في أصول العلاقات الدولية الإقليمية، القاهرة: مركز الدراسات السياسية والإستراتيجية،2001.
2. الإمام محمود محمد، تجارب التكامل العالمية ومغزاها للتكامل العربي، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، 2004
3. بن قانه شناز ، "الرهانات الاستراتيجية لمبادرة الحزام والطريق الصينية"، في عمار شرعان، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم (برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، 2019).
4. بيليس جون و سميث ستيف، عولمة السياسة العالمية، (دبي: مركز الخليج للأبحاث ، 2004
5. جانغ يون لينغ ترجمة آية محمد الغازي، الحزام والطريق: تحولات الدبلوماسية الصينية في القرن 21، (مصر: دار صفصافة للنشر و التوزيع والدراسات، 2017).
6. الجوهري بن حماد إسماعيل ، الصحاح تاج اللغة وصحاح العربية، بيروت: دار العلم للملايين، ط4، 1987 .
7. حتي ناصيف يوسف ، النظرية في العلاقات الدولية ، بيروت : دار الكتاب العربي ، 1985.
8. دورتي جيمس و بالاستغراف روبرت ، النظريات المتضاربة في العلاقات الدولية، ترجمة وليد عبد الحي، بيروت: كاظمة للنشر و التوزيع،1985.
9. دويتش كارل، ترجمة شعبان محمد محمود شعبان، تحليل العلاقات الدولية، مصر: الهيئة المصرية العامة للكتاب، 1983 .
10. السيد محمد سليم ، تطور السياسة الدولية في القرنين التاسع عشر والعشرين، القاهرة: دار الفجر للنشر والتوزيع، 2002.
11. عبد الحميد عبد المطلب، السوق العربية المشتركة: الواقع والمستقبل في الألفية الثالثة، القاهرة: مجموعة النيل العربية، 2003.
12. عبد الرحيم إكرام ، التحديات المستقبلية للتكامل الإقتصادي العربي، القاهرة: عربية للطباعة والنشر، 2002 .
13. عفيفي سامي حاتم، التجارة الخارجية بين التنظير و التنظيم، القاهرة: الدار المصرية، ط2، 1991 .
14. عودة جهاد ، النظام الدولي نظريات و إشكاليات، مصر: دار الهدى للنشر و التوزيع، 2005 .
15. فهمي عبد القادر محمد ، النظريات الجزئية والكلية في العلاقات الدولية، عمان: دار الشروق للنشر، 2010 .



16. فؤاد حسن أحمد، "الأهمية الجيواقتصادية لمبادرة الحزام والطريق الصيني وانعكاساتها على الاقتصاد الدولي"، في عمار شرعان، مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، 2019 .
17. كاصد وليد الزبيدي، الفيدرالية: دراسة في المصلح و المفهوم والنظرية، العراق: مركز الدراسات الإستراتيجية، 2019 .
18. الكفري مصطفى العبد الله ، التكتلات والمنظمات الاقتصادية، دمشق: منشورات جامعة دمشق، 2013 .
19. مصباح عامر، النظرية المعاصرة في تحليل العلاقات الدولية، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، 2011 .
20. مصباح عامر ، نظريات تحليل التكامل الدولي، الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، ط2، 2008 .

## II- المقالات والدوريات

21. جندي عبد الناصر ، "النظريات التفسيرية للعلاقات الدولية بين التكيف والتغير في ظل تحولات عالم ما بعد الحرب الباردة"، مجلة المفكر، ع 5.
22. حمشي محمد ، "العالم العربي ومشروع الحزام والطريق"، مجلة دراسات شرق أوسطية، ع 80، (صيف 2017).
23. خلف حميد عدنان و زياد نافع هند ، "مبادرة الحزام والطريق: الأهداف والتحديات"، مجلة تكريت للعلوم السياسية، م 19، (ماي 2020).
24. السحاتي خالد خميس ، "الوظيفية الجديدة وتجربة التكامل الأوروبي: الآفاق والمضامين والقدرات التفسيرية"، مجلة العلوم والدراسات الإنسانية، ع 33، (ماي 2017).
25. صلاح علي، "مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي"، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المقدمة، ع 26، 2018.
26. علوان سعد عبيد ، "الإقليمية وأثرها في السياسة الدولية"، مجلة جامعة ذي قار، م 13، ع 2، (أفريل 2018).
27. علي سعيد أحمد طه، "خبرات التكامل في التجمعات الإقليمية الإفريقية: حالة تجمع دول الساحل و الصحراء"، آفاق إفريقية، م 13، ع 44، 2016 .
28. مطاوع محمد، "طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية: الأهداف الكبرى والوزن الاستراتيجي والتحديات"، مجلة سياسات عربية، ع 46، (سبتمبر 2020).

## III- الأطروحات والرسائل

29. بلقاسمي رقية، التكامل الإقليمي المغاربي: دراسة في التحديات والآفاق المستقبلية، رسالة ماجستير (جامعة محمد خيضر-بسكرة: كلية الحقوق و العلوم السياسية، 2010-2011).

30. حملاوي سكيينة، واقع التكتلات الاقتصادية الإقليمية الجديدة في ظل الأزمة المالية الراهنة: دراسة حالة الشراكة الأوروبية-متوسية، رسالة ماجستير(جامعة محمد خيضر-بسكرة:كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير،2011-2012).
31. شحاب نوال، أثر التكتلات الاقتصادية الإقليمية على تحرير التجارة الدولية، رسالة ماجستير(جامعة الجزائر3:كلية العلوم السياسية و الإعلام،2009-2010).
32. شريط عابد ، دراسة تحليلية لواقع و آفاق الشراكة الأوروبية-متوسية، أطروحة دكتوراه جامعة الجزائر: كلية العلوم القانونية وعلوم التسيير والعلوم التجارية، 2004-2005).
33. غربي ناصر صلاح الدين، دراسة إمكانية إقامة منطقة نقد مثلى بين دول مجلس التعاون الخليجي من خلال تحليل نماثل الصدمات، رسالة دكتوراه (جامعة أبي بكر بلقايد-تلمسان:كلية العلوم الاقتصادية و العلوم التجارية،2014-2015).
34. يحي سعاد، تقييم مسار عملية التكامل لدول الخليج العربي و الآثار المترتبة على رصد عملة خليجية موحدة، رسالة ماجستير، (جامعة محمد خيضر، كلية العلوم الاقتصادية وعلوم التسيير،2012-2013).

#### IV- المحاضرات والملتقيات

35. ابتسام محمد عبد العامري، "مبادرة الحزام والطريق الصينية وتأثيرها على الشرق الأوسط"، بغداد، مركز الدراسات الإستراتيجية والدولية، ماي2020
36. رياض حمدوش، محاضرات في نظرية التكامل والاندماج، جامعة قسنطينة: قسم العلوم السياسية.

#### V- المواقع الإلكترونية

37. سلطان أحمد، " قصة أول قطار لتصدير البضائع من تركيا إلى الصين"، في: <https://www.noonpost.com> ، 2021/03/13.
38. جمال إسماعيل ، "تركيا تعزز مكانها كحجر إستراتيجي للتجارة بتفعيل خطوط قطارات مع الصين وباكستان والعراق"، في: <https://www.alquds.co.uk/> ، 2021/03/22.
39. عبد الخالق دينا ، "ميريديان السريع... طريق عالمي جديد يصل روسيا بكازاخستان"، في: <https://m.elwatannews.com/news/details/4255498> ، 2021/04/27.
40. عماد مروة ، "طريق الميريديان...مشروع القرن للتكامل الاقتصادي الإقليمي الأورو-آسيوي"، في: <https://al-ain.com/article/europe-asia> ، 2021/04/20 .
41. -"من آسيا إلى أوروبا...روسيا وافقت على طريق يغير خريطة العالم"، في : <https://ww.skynesarabia.com/world/1266678> ، 2021/04/25.

### I- Books:

1. Amighini Alessia,"Russia and China :the prgressive bulding of a major trading bloc",in Paolo Magri, **Russia and China: anatomy of a partnership**(Italy: ledizioni ledipublishing, 2019),
2. Gabuev Alexander, Vita Spivak," The asymmetrical Russia-China Axis", in Paolo Magri, **Russia and China: anatomy of a partnership** (Italy: ledizioni ledipublishing, 2019) .
3. Ivana karaskova, **Empty shell no more: china's growing footprint in central and eastern Europe**, (Prague: Czech republic AMO, 2020).
4. Kliem Frederick," Hang together ! the case for unity in EU Trade negotiations with China", in **Christian Echle**, Trade and economic connectivity in the age of uncertainty, (Singapore: konrad-adenauer-stiftung, 2019),
5. Meinhardt Carolina, "Towards a principles first approach in europe's china policy", in Miko Huotari, (Germany: Mercator institute for china studies,2020) .
6. Rautava Jouko,"Russia Economic Policy and Russia-China economic relation",in Arkady Moshes, **Russia-China relations: Current state alternative futures**,(Finland: the finnish institute of international affairs ,2011).

### II-Journals:

7. Alexeeva Olga and Lasserra Frédéric, "The evolution of Sino-Russian relations as seen from Moscow: the limits of strategic rapprochement", **OpenEdition Journals**,(September 2018).
8. Aris Stephen, "Russian-Chinese Relations through the lens of the SCO", **Russia. Nei.visions**, N43, (Setember2008).
9. Bilener Tolga, **Relations Turquie-Chine ambitions et limites de la coopération économique**, (France : ifri centre de recherche, Octobre 2020).
- 10.Boisseau Sophie, "**the Belt and road : china's community of destiny for southeast Asia ?**" Paris: Asie visions, No 13, Ifri, June2020 .
11. Daduch Uri, Marta Dominguez and Tianlang Gao, The state of China-European union economic relations, **Bruegel, working paper**, No.09, November2019),
- 12.Dadush Uri, André Sapir, **Is the european union's investment agreement with china underrated?**, (Brussels: Bruegel, No.09, April2020) .
13. Dosenrode Soren, "Federalism Theory And Neo-Functionalism: Elements for an analytical framework",**centro studi sul federalism**, V2, I3, (2010),
14. E.Hillman Jonathan, "China and Russia : Economic unequals", **Center for strategic and international studies**, (July 220).

15. Gabuev Alexander, "Russia-China Relations after the Ukraine crisis" ,**European council on foreign relations**, (February2019).
16. Huang Yiling, "research on Chinese energy investment in turkey under silk road strategy", **IOP Conf Publishing**, No.94, (2017).
- 17.larin Victor, "Russia-China economic relation in the 21st century: unrealized potential or predetermined outcome?", **Chinese journal of international review**, Vol.2, No.1,(September 2020).
18. larin Victor, "Russia-China economic relation in the 21st century: unrealized potential or predetermined outcome?", **Chinese journal of international review**, Vol.2, No.1,(September 2020).
- 19.Megits Nikolay , "The Impact of Russia-China trade relationship on the U.S. Economy ", **Eastern European and central Asian Research**, Vol.3, No.2, (December 2016).
- 20.Pantucci Raffaello, "The many faces of china's belt and road initiative", **Current History Article**, January 2021 .
21. Soylemez Mehmet, **turkey-china relations in the 21 st century: from enhanced to strategic partnership**, (Hong Kong: Baptist University, 2017) .
22. Yilmaz Bahri, China-EU trade relations :is china an economic partner, competitor or rival ?, **Tusiad economic research Forum, working paper**, No.2010, (April2020).

### III-Thesis Memory

- 23.MEYER ANGELA , **L'integraton Regional Et Son Influence Sur La Structure : La Securite Et La Stabilité D'états Faibles** , Thèse Doctorale (institut d'études politiques de paris, 2006) .

### IV- Reports and Studies

24. " Belt and Road Economics : opportunities and risks of transport corridors", Washington, DC: World Bank. License: Creative commons Attribution, 2019 .
25. "Construire ensemble la ceinture économique de la route de la route de la soie et la route de la soie maritime du XXIe siècle-perspectives et actions" , **Ministère des Affaires étrangères chinois**, Mars 2015.
- 26.Amighini Alessia,"Russia and China :the pgressive bulding of a major trading bloc",in Paolo Magri, **Russia and China: anatomy of a partnership**(Italy: ledizioni ledipublishing, 2019),
27. Donghui Shi and Brand Helen, **The belt and road initiative : reshaping the global value chain**, London: English Report, the association of chartered certified accountants, shanghai stock exchange , July2017) .
28. Gabuev Alexander, Vita Spivak," The asymmetrical Russia-China Axis", in Paolo Magri, **Russia and China: anatomy of a partnership** (Italy: ledizioni ledipublishing, 2019) .

29. Gisela Grieger, **China, the 16+1 format and the EU**, (European parliamentary research service, September 2018) .
30. Grieger Gisela, **Eu-China relations taking stock after the 2020 Eu-China summit**, (European parliamentary research service, June 2020) .
31. Julia Gruebler, "the people's republic of china connecting Europe?," , **ADB working paper**, No. 1178, (August 2020).
32. Kliem Frederick ," Hang together ! the case for unity in EU Trade negotiations with China", in **Christian Eehle**, Trade and economic connectivity in the age of uncertainty, (Singapore: konrad-adenauer-stiftung, 2019),
33. Kratz Agatha and others, **Chinese FDI in Europe: 2019 updata**, (Berlin Germany: Mercator institute for china studies, April 2020) .
34. Meinhardt Carolina, "Towards a principles first approach in europe's china policy", in Miko Huotari, (Germany: Mercator institute for china studies, 2020) .
35. Rautava Jouko, "Russia Economic Policy and Russia-China economic relation", in Arkady Moshes, **Russia-China relations: Current state alternative futures**, (Finland: the finnish institute of international affairs , 2011).

#### V- Web Sites:

36. Austen Dowell, "The meridian Highway through central Asia", in: <https://thediplomat.com>, 01/05/2021 .
37. Castaneda Renny, " The domains and the future of sino-russian economic relations", in: <https://trendsresearch.org> .
38. Dabéne Olivier, **Approches Théoriques :Integrations Régionales**, Site Internet: <https://www.sciencespo.fr> , 15/02/2021
39. **Eu-China comprehensive agreement on investment : milestones and documents**, in : <https://trade.ec.europa.eu> .
40. Kern Michael, "Russia's Gazprom boosts natural gaz supplies to china", in: <https://oilprice.com> .
41. Majorie van Leijen, "Turkey's train to china regular on the 2021 timetable", in: <https://www.railfreight.com/beltandroad/>, 15/04/2021 .
42. moh Robin, China's Alibaba invests 750 \$m in turkey's Trendyol, in: <https://kr-asia.com>, 15/08/2018 .
43. Nedopil Wang Christoph, "what is the future of the belt and road initiative (BRI) after Covid-19 and after the two sessions?", in: <https://green-bri.org/what-is-the-future-of-the-belt-and-road-initiative-bri-after-Covid-19-and-after-the-two-sessions?>, 09/05/2021.
44. Sassi Francesco, "Energy partnership bolsters China-Russia relations", in: [www.eastasiaforum.org](http://www.eastasiaforum.org) .

45. Shepard Wade, "the future of china's belt and road after the corona virus pandemic: will we still be talking about the new silk road when this is over? ,in: <https://newsilkroad.substack.com/p/the-future-of-chinas-belt-and-road> , 12/05/2021
46. Devonshire-Ellis Chris , "Key logistics hubs Along Russia's Meridian Road", in: <https://www.russia-briefing.com/news>, 01/05/2021
47. " china-bound turkish export trains to rev up trade, regional cooperation, officials say", in: <https://www.dailysabah.com/business/economy>, 02/04/2021
48. -"Regional Integration» ,in: <https://en.m.wikipedia.org> 02/03/2020 at 22:30
49. "Russia, China sign unprecedented 270\$ Billion Oil deal" , in: [www.industryweek.com](http://www.industryweek.com) .