

مشروع الحزام والطريق كواجهة جديدة لاستقطاب الاستثمارات الأجنبية

The belt and road project as a new interface to attract foreign investmentsد. بن ياني مراد¹، د. بوعقل مصطفى²¹ جامعة عين تموشنت بلحاج بوشعيب (الجزائر)، mourad.beniani@univ-temouchent.edu.dz² جامعة غليزان (الجزائر)، mustapha.bouakel@univ-relizane.dz

تاريخ النشر: 2024/12/25

تاريخ القبول: 2024/10/31

تاريخ الاستلام: 2024/09/03

Abstract:

This study aims to highlight the dimensions of the Belt and Road Initiative as a new direction for commercial and financial globalization. The study concluded that judging the future of the BRI project is premature, however the fact developments indicate that to the extent that the BRI embodies a bold vision to promote economic development and achieve the benefit of all mankind in the future, it is also subject to a variety of risks and constraints that may lead to severe economic and strategic slippage that is difficult to control

keywords; Belt and Road Initiative (RBI), Direct Investment, Globalization**Jel Classification Codes:** A11, F21, B05**ملخص:**

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز أبعاد مبادرة الحزام والطريق كاتجاه جديد للعملة التجارية والمالية. وقد خلصت إلى أن الحكم على مستقبل المشروع هو أمر سابق لأوانه، ومع ذلك تشير التطورات على أرض الواقع إلى أنه بقدر ما تجسد مبادرة الحزام والطريق رؤية جريئة لتعزيز التنمية الاقتصادية وإحقاق مبدأ المنفعة للجميع في المستقبل، فإنها عرضة أيضا لمجموعة متنوعة من المخاطر والقيود التي قد تؤدي إلى منزلق اقتصادي واستراتيجي حاد يصعب التحكم فيه.

كلمات مفتاحية: مبادرة الحزام والطريق، الاستثمار الاجنبي، العملة

تصنيفات JEL: B05, F21, A11

1. مقدمة:

تعتبر مبادرة الحزام والطريق استراتيجية واسعة النطاق لتطوير البنية التحتية العالمية، وقد اعتمدتها الحكومة الصينية في عام 2013 للاستثمار في أزيد عن 70 دولة. وتعتبر حجر الزاوية في السياسة الخارجية للزعيم الصيني شي جين بينغ. تشكل مبادرة الحزام والطريق مكونا مركزيا في استراتيجية "دبلوماسية الدول الكبرى" والتي تسعى إلى تولي الصين لدور قيادي أكبر للشؤون العالمية وفقا لمقوماتها ومكانتها المتصاعدة، واعتبارا من مارس 2022، تم إدراج 146 دولة على مبادرة الحزام والطريق. وأعلن الرئيس شي عن الاستراتيجية باسم "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" خلال زيارة رسمية لكازاخستان في سبتمبر 2013، ف "الحزام" هو اختصار لـ "الحزام الاقتصادي"، في إشارة إلى الطرق البرية المقترحة للنقل البري والسكك الحديدية عبر آسيا الوسطى غير الساحلية على طول طرق التجارة التاريخية الشهيرة للمناطق الغربية؛ في حين أن "الطريق" هي اختصار لـ "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، في إشارة إلى الطرق البحرية بين المحيطين الهندي والهادئ عبر جنوب شرق آسيا إلى جنوب آسيا والشرق الأوسط وأفريقيا. يثني المؤيدون على مبادرة الحزام والطريق لقدرتها على تعزيز الناتج المحلي الإجمالي العالمي ورفع مستوى الاندماج، لا سيما في البلدان النامية، من جهة أخرى تم طرح عدة انتقادات بشأن انتهاكات حقوق الإنسان والأثر البيئي، فضلا عن مخاوف دبلوماسية للإيقاع بفخ الديون.

إشكالية الدراسة:

ارتبطت مبادرة الحزام والطريق ببرنامج ضخم للغاية من الاستثمارات في تطوير البنية التحتية للموانئ والطرق والسكك الحديدية والمطارات، فضلا عن محطات الطاقة وشبكات الاتصالات. منذ عام 2019، انخفض حجم إقراض مبادرة الحزام والطريق الصينية بفعل تأثير جائحة كورونا على الصعيد التجاري والمالي. تركز مبادرة الحزام والطريق الآن بشكل متزايد على "الاستثمار عالي الجودة"، بما في ذلك زيادة المنتجات عالية التقنية، وأدوات تخفيف المخاطر، والتمويل الأخضر وغيرها. وعلى هذا الأساس تبلور إشكالية الدراسة المصاغة في السؤال الرئيسي التالي:

إلى أي مدى يمكن لمبادرة الحزام والطريق التأثير على خارطة الاستثمارات الأجنبية ؟

أهداف الدراسة:

- تسعى الدراسة لتحقيق جملة من الأهداف نوجز أبرزها فيما يلي:
- إبراز أبعاد مبادرة الحزام والطريق كاتجاه جديد للعملة التجارية والمالية؛
- مناقشة وزن مبادرة الحزام والطريق من الاستثمار الأجنبي العالمي.

أهمية الدراسة:

إن التطورات الحالية ذات الصلة بالتجارة الدولية وتدفقات الاستثمار الأجنبي، بما في ذلك الحروب التجارية، والبيئة السياسية والاقتصادية غير المستقرة، والصراعات العسكرية، والتباطؤ المتزامن، الذي تفاقم بسبب الآثار المستمرة لجائحة كوفيد-19، تضع مبادرة الحزام والطريق ودينامياتها في سياق معقد للغاية وهو ما تحاول الدراسة الحالية التعرض له.

منهج الدراسة:

تطلبت طبيعة الموضوع وخصوصياته الاعتماد على المنهج الوصفي من خلال عرض المفاهيم الأساسية المرتبطة بمبادرة الحزام والطريق، كما تم اللجوء إلى المنهج التحليلي في إطار مناقشة تطور مؤشرات الاستثمارات الصينية في الدول المشاركة في المشروع.

محاور الدراسة:

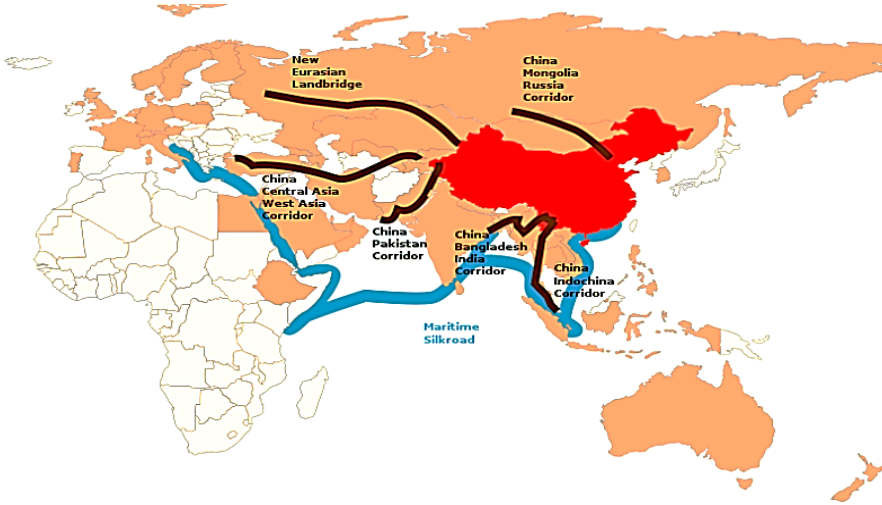
- الإطار المفاهيمي لطريق الحرير
- الأسس والدوافع الجيو اقتصادية لطريق الحرير
- الوزن الاستراتيجي العالمي لطريق الحرير

2. الإطار المفاهيمي لطريق الحرير

تم تسمية طريق الحرير (Road Silk) بهذا الاسم نسبة لكميات الحرير الصينية الكبيرة التي كانت تنتقل من الصين إلى الحضارات الأخرى، وظلت الصين المورد الوحيد للحرير حتى القرن السادس ميلادي (إلهام، 2018، ص1). ويعتبر مشروع طريق الحرير أو "حزام واحد، طريق واحد" One Belt, One Road (OBOR) مبادرة لإقامة تكتل إقليمي جديد تم إطلاقها من قبل الرئيس الصيني Xi Jinping

سنة 2013، يهدف إلى تعزيز فرص التنمية وزيادة الرفاهية و تـثـمـين الاعتماد المتبادل بين الدول الأعضاء (Ivan, 2015, P20)، ويشمل اتجاه بري وآخر بحري يمر بـ 65 دولة يسكنها 4.4 مليار نسمة أي ما يعادل 63% من إجمالي السكان في العالم، وتنتج 30% من الناتج المحلي الخام العالمي وتحوي 65% من التجارة الدولية ويتوقع أن يصل حجم المبادلات في ظل هذا المشروع إلى حوالي 3 تريليون دولار (CNBC, July 17th, 2018)، وإلى غاية 06 جويلية 2017 تم توقيع أزيد عن 40 دولة على هذا المشروع الذي يركز على خمسة محاور رئيسية تشمل تعزيز الارتباط السياسي، البنية التحتية، الاندماج المالي، التدفق التجاري، التواصل الاجتماعي، وقد تم توقيع 8158 عقد من قبل مؤسسات صينية في 61 دولة وتم إنفاق 953 مليار دولار في سنة 2016 أي ما يعادل 25.7% من الناتج المحلي الخام للصين (Alvin, 2017, P4).

الشكل (1): خارطة جيوغرافية لمبادرة الحزام والطريق



Source: Fairley, 2019, P7

تتضمن الخريطة الجديدة مشاريع عديدة على مستوى البنية التحتية للدول، حيث تشمل مرافق الموانئ ومرافق النقل الجوي وشبكة البيع بالتجزئة والتوزيع وشبكة الهاتف وشبكة الطرق وشبكة الطاقة وشبكة السكك الحديدية والبنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات (EIU, 2016, P4). وتستخدم الصين

"OBOR" لتأكيد زعامتها الإقليمية من خلال برنامج ضخم للتكامل الاقتصادي. وهدفها هو إنشاء سلسلة إنتاج إقليمية، حيث ستكون الصين مركزا للتصنيع والابتكار المتطور، والمصدر الرئيسي لصياغة القرارات الاقتصادية العالمية (Peter, 2017, P5).

برزت الصين كواحدة من أسرع مصادر الاستثمار الأجنبي المباشر نموا، فقد احتلت المرتبة 17 في عام 2016، بعد أن كانت في المرتبة 28 في عام 2014 والمرتبة 35 في عام 2011، وفقا لتصنيف الهند الرسمي لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر (Yu, 2016). وقد استثمرت الصين مليارات الدولارات في العديد من دول جنوب آسيا مثل باكستان ونيبال وسريلانكا وبنغلادش وأفغانستان لتحسين بنيتها التحتية الأساسية، مع ما يترتب على ذلك من آثار على نظام التجارة الصيني، وعلى أن يصبح هذا المشروع أيضا ممرا اقتصاديا جديدا لمناطق مختلفة. وعالج تشانغ وآخرون مسألة ما إذا كانت نظريات الاستثمار الأجنبي المباشر الحالية يمكن أن تشرح جوانب معينة من مبادرة الحزام والطريق. في الواقع، تشير البيانات التي جمعها المؤلفون إلى أن نسبة كبيرة من النظريات الحالية تنطبق على الاستثمار الأجنبي المباشر الموجه إلى الخارج في الصين. وبعبارة أخرى، من المرجح أن يختار الاستثمار الأجنبي المباشر المتجه إلى الصين البلدان ذات أحجام الأسواق الكبيرة، والموارد الطبيعية الوفيرة، والعمالة الرخيصة غير الماهرة، والسياسات المستقرة، والبنية التحتية الجيدة، وتكاليف التجارة المرتفعة، وتكاليف الاستثمار المرتفعة (Anna & Miltiadis, 2022, P1).

3. الأسس والدوافع الجيو اقتصادية لطريق الحرير

تركز مبادرة الحزام والطريق، بوصفها مبادرة استراتيجية على ربط الصين بباقي دول العالم، على نحو يجعلها تقع في مركز الثقل الاقتصادي والسياسي في العالم، ويمكنها من التصدي لعدة قضايا تتعلق بالأمن والطاقة وغيرها.

1.3 أسس مبادرة الحزام والطريق: وفقا للخطوط العريضة فإن مبادرة الحزام والطريق تركز على خمس أولويات للتعاون (beltroad-initiative.com/belt-and-road, 2022):

– تنسيق السياسات: تعزيز التعاون الحكومي الدولي، وتبادل السياسات الكلية الحكومية الدولية المتعددة المستويات، وآلية الاتصال؛

– توصيل المرافق: تحسين ربط خطط تشييد البنية التحتية وأنظمة المعايير التقنية؛

– التجارة بدون عوائق: الحد من حواجز الاستثمار والتجارة، وتعزيز التكامل الاقتصادي الإقليمي؛

– التكامل المالي: التنسيق والتعاون في السياسة النقدية، وإنشاء مؤسسات التمويل؛

– الروابط الشعبية: التبادل الثقافي والأكاديمي والحوار والتعاون الإعلامي.

2.3 تنسيق مبادرة الحزام والطريق:

لا يوجد لدى مبادرة الحزام والطريق هيئة مؤسسية رسمية ويشمل تنفيذها العديد من الجهات الفاعلة وأصحاب المصلحة. الهيئة المشرفة على مبادرة الحزام والطريق هي "مكتب المجموعة الرائدة لتعزيز تنفيذ مبادرات الحزام والطريق" التي تخضع للجنة الوطنية للتنمية والإصلاح (NDRC). المجموعة الرائدة هي المسؤولة عن توجيه وتنسيق العمل المتعلق بالمبادرة.

تلعب وكالة التعاون التنموي الدولي الجديدة (SIDCA) في الصين دوراً مهماً في تنفيذ مبادرة الحزام والطريق. تم الكشف عن الوكالة في 18 أبريل 2018 وستكون مسؤولة عن المبادئ التوجيهية والسياسات الاستراتيجية بشأن المساعدات الخارجية. ستكون SIDCA مسؤولة أمام مجلس الدولة ووفقاً لمجلس الدولة "ستستخدم بشكل أفضل الاستراتيجية العالمية للبلاد وستبني مبادرة الحزام والطريق". تشارك العديد من الوكالات الحكومية الصينية في صياغة وتنفيذ مبادرة الحزام والطريق، بما في ذلك اللجنة الوطنية للتنمية والإصلاح (NDRC)، ووزارة التجارة (MOFCOM)، ووزارة الشؤون الخارجية (MOFA) أو وزارة الثقافة (MoC) (Office of Leading Group, 2019, P12).

3.3 الرؤية الاستراتيجية للصين في ظل طريق الحرير:

تسعى الصين إلى تحقيق ثمانية أهداف مركزية من وراء مشروع طريق الحرير الجديد، تراوح ما بين أهداف محلية وإقليمية ودولية، وأهداف سياسية واقتصادية وثقافية. ويتمثل الهدف الاستراتيجي الصيني الأول في التعاون الاقتصادي، حيث لا تستهدف "مبادرة الحزام والطريق" تطوير البنية الأساسية وتنفيذ

مشروعات مختلفة فحسب، ولكنها تستهدف أيضا أن تكون المنصة الرئيسية لتحقيق التعاون الاقتصادي العالمي متضمنة تنسيق السياسات والتجارة والتمويل والتعاون الاجتماعي والثقافي. أما بقية الأهداف الاستراتيجية الأخرى فتتضمن تعزيز الاقتصاد العالمي المفتوح، وزيادة تطبيق تكنولوجيا المعلومات لدعم نظام التجارة الحرة، والتعاون الإقليمي المفتوح والشامل والمتوازن، وتعزيز التدفق المنتظم والحر للعوامل الاقتصادية وتخصيص الموارد بكفاءة عالية، وتكامل الأسواق، مع تشجيع الدول الواقعة على طول الحزام والطريق على تنسيق سياساتها الاقتصادية، مع التركيز على ضخ طاقة إيجابية جديدة في تعزيز السلام والتنمية العالمية، إضافة إلى تعزيز التجارة بين الدول المشاركة في المبادرة وتدويل العملة الصينية. من جهة أخرى تسعى الصين تعزيز تحقيق السلام وزيادة رصيد بكين من القوة الناعمة في العالم، والترويج لفلسفتها القائمة على استفادة الجميع. علاوة على تنمية منطقة التبت وخلق جوار جغرافي أكثر أمنا خصوبة (مطاول، 2020، ص ص 31-33).

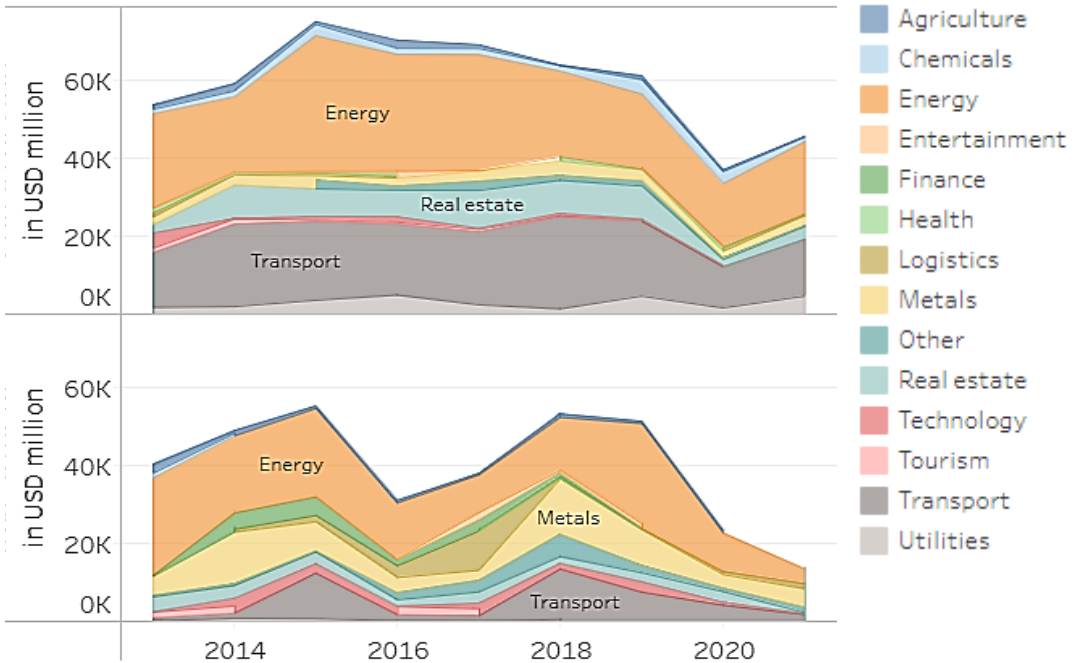
إلى جانب السياسة والعلاقات الدولية، لا يمكن إنكار أن مشروع الحزام والطريق له بعد اقتصادي قوي، لا سيما فيما يتعلق بأمن الموارد. يرتبط الاقتصاد الصيني بقوة بالاقتصادات الأخرى. الصين مستهلك رئيسي للنحاس والحديد والعديد من الموارد الأخرى التي تنتجها البلدان الأفريقية. تعتمد الصين أيضا بشكل كبير على إنتاج النفط والغاز المسال من شبه الجزيرة العربية. ومع ذلك، فإن الطرق البحرية في مضيق هرمز وخليج عدن ومضيق ملقا وبحر الصين الجنوبي عرضة للقرصنة. بالإضافة إلى ذلك، تريد الصين أن تكون قادرة على التعامل مع الاحتكاك المحتمل مع الولايات المتحدة ووجود البحرية الأمريكية في المحيطين الهندي والهادئ الذي قد يؤثر على إمداداتها. لذلك، يعد حزام واحد طريق واحد طريقة لتأمين تلك الإمدادات. في الوقت نفسه، هناك طموح لتنويع تصدير السلع والخدمات إلى أسواق جديدة يمكن أن يمثل بدائل رئيسية للحماية المتزايدة في الولايات المتحدة أو النمو البطيء للاتحاد الأوروبي. من أجل تطوير بنى تحتية جديدة من شأنها تحويل التجارة، بدأت الصين في الاستثمار بشكل مكثف في ولايات متعددة. إن مشروع طريق الحرير هو مشروع عملاق تسعى من خلاله كل من أوروبا والصين ودول آسيا الوسطى إلى بناء محور تجاري رئيسي جديد (Julien, 2018, P165).

4: الوزن الاستراتيجي العالمي لطريق الحرير

1.4 واقع الاستثمار الأجنبي في ظل مبادرة الحزام والطريق:

بعد ان شهد الاستثمار الاجنبي نموا وتطورا ملحوظا لتدفقاته في جميع نواحي العالم (Goual, P112, 2024)، باعتبار الاستثمار الاجنبي هو المحرك الاساسي للعملية والعامل الاساسي الذي يتحكم فيه (Bassour, 2023, P115) حيث بلغت المشاركة الصينية من خلال الاستثمارات المالية والتعاون التعاقدى لعام 2021 في حوالي 144 دولة في مبادرة الحزام والطريق 59.5 مليار دولار أمريكي. من هذه المشاركة، تم حوالي 13.9 مليار دولار أمريكي من خلال الاستثمار، و45.6 مليار دولار أمريكي من خلال العقود (تم تمويلها جزئيا من خلال القروض الصينية). تعد مشاركة الصين الإجمالية تطورا ثابتا مقارنة بعام 2020، عندما راوحت قيمتها حوالي 60.5 مليار دولار أمريكي. في ذلك الوقت، ارتفع حجم العقود من حوالي 37 مليار دولار، في حين تقلص الاستثمار من 23.4 مليار دولار. مقارنة بعام 2019، العام الذي سبق جائحة كوفيد-19، انخفض مشاركة الصين بنحو 53 مليار دولار أمريكي

الشكل (2):تطور استثمارات مبادرة الحزام والطريق حسب القطاعات خلال الفترة 2013-2021

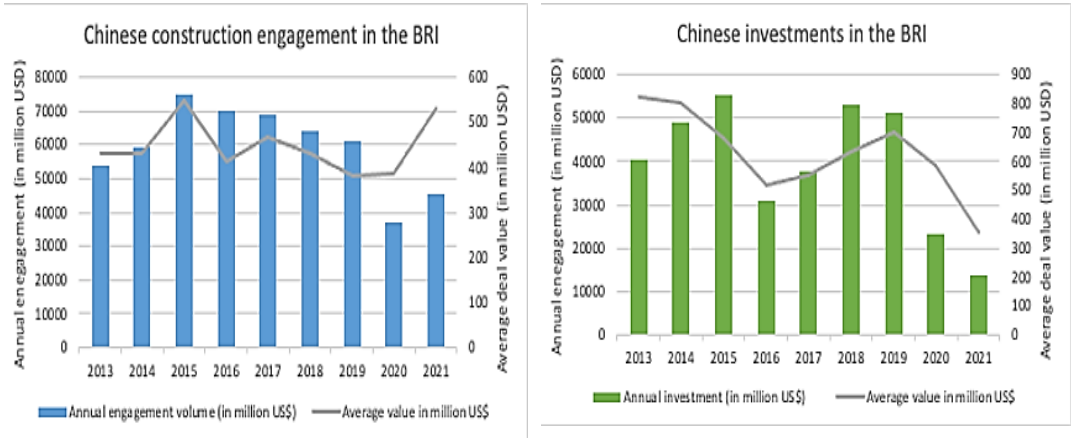


Source: Christoph, February 2nd, 2022, P7

(حوالي 48٪). ومع استمرار جائحة كوفيد-19، كانت استثمارات مبادرة الحزام والطريق في أبطأ وتيرة منذ أن تمت صياغة استراتيجية الاستثمار الخارجي للصين في عام 2013 (Christoph, 2022, P7). وبحسب التمثيل البياني فإن الاستثمارات الصينية قد استهدفت قطاعات الفلاحة، الصناعة الكيماوية والطاقة بدرجة كبيرة، والصيانة والمالية والصحة بدرجة أقل.

حيث تم تسجيل زيادة متوسط حجم الصفقة من حوالي 444 مليون دولار أمريكي في عام 2020 إلى 476 مليون دولار أمريكي في عام 2021. وبالمقارنة مع عام 2015، فإن حجم الصفقة في عام 2021 أقل بنسبة 21٪. خاصة بالنسبة لمشاريع البناء، للإشارة فقد تطور حجم الصفقة بين عامي 2020-2021، حيث بلغ حوالي 530 مليون دولار في عام 2021 مقارنة بـ 386 مليون دولار في عام 2020، من جهة أخرى انخفض حجم صفقة الاستثمار من حوالي 585 دولارا أمريكيا إلى 355 مليون دولار أمريكي. قد يكون أحد الأسباب هو زيادة نفور المستثمرين الصينيين من المخاطرة بسبب جائحة كوفيد-19، والتحول للتركيز أكثر على مشاريع البناء والتشييد في الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق.

الشكل (3): توزيع صفقات التشييد والاستثمار خلال الفترة 2013-2021

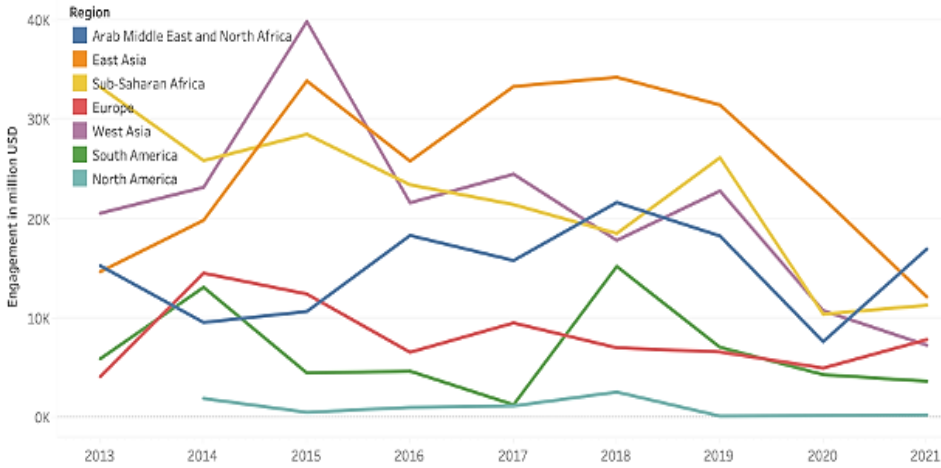


Source: Christoph, February 2, 2022, P3

لم يتم توزيع مشاركة مبادرة الحزام والطريق الصينية بالتساوي بين جميع المناطق. استمرت الدول الآسيوية في تلقي الحصة الأكبر من استثمارات الحزام والطريق الصينية (حوالي 35٪ في عام 2021).

ومع ذلك، حصلت دول إفريقيا والشرق الأوسط على حصة كبيرة بشكل متزايد من المشاركة الصينية، من 8% في عام 2020 إلى حوالي 38% من مشاركة مبادرة الحزام والطريق في عام 2021. وانخفضت الاستثمارات في بلدان مبادرة الحزام والطريق الأوروبية بنسبة 84% مقارنة بالأشهر الستة الأولى من عام 2020 زادت البلدان العربية ودول الشرق الأوسط على وجه الخصوص حصة الاستثمار بنحو 360% والمشاركة في البناء والتشييد بنسبة 116% مقارنة بعام 2020. ولوحظت زيادة أكبر في أمريكا الجنوبية، حيث ارتفعت المشاركة في البناء بنسبة 643%.

الشكل (4): تطور استثمارات مبادرة الحزام والطريق حسب الأقاليم خلال الفترة 2013-2021



Source: Christoph, February 2, 2022, P3

2.4 الآفاق المستقبلية لطريق الحرير:

تهدف استراتيجية صنع في الصين 2025 إلى تشجيع التكنولوجيا والمعايير والمعدات والمعرفة الهندسية الصينية، والتي يمكن اعتمادها أيضا داخل مبادرة الحزام والطريق في منافسة الاقتصادات المتقدمة التي تحاول أن تفعل الشيء نفسه: أي الفوز بالأعمال والمشاريع المستقبلية من خلال نتائج الفوائد/التكلفة السليمة. يتناسب صنع في الصين 2025 أيضا بشكل طبيعي مع استراتيجية نقل الأنشطة التكنولوجية الأقل نحو الحزام والطريق، مثلما فعلت الدول الغربية في فترة ما بعد الحرب (OECD, 2018, P22).

الجدول (1): الأهداف المسطرة في استراتيجية الصين 2025

2025	2020	2015	مؤشرات القيمة المضافة
5.5	6.5		إنتاجية العمل في قطاع التصنيع (% مقارنة بـ 2015)
4	2		نسبة القيمة المضافة في قطاع الصناعة (% مقارنة بـ 2015)
82	70	50	اختراق النطاق العريض للإنترنت (% مقارنة بـ 2015)
84	72	58	استخدام التصميم الرقمي في البحث والتطوير (% مقارنة بـ 2015)
-40	-22		تغير في انبعاث غاز CO ₂ (% مقارنة بـ 2015)

Source : OECD, 2018, P23

بحسب التقديرات فإن مبادرة الحزام والطريق ستشكل دافعا قويا لتحريك عجلة التنمية الاقتصادية

حول العالم حيث تشير التوقعات إلى مايلي (Maryla & Dominique, 2019, PP 7-10):

— يزداد الدخل الحقيقي العالمي بنسبة 0.7% (في عام 2030 بالنسبة لخط الأساس)، وهو حجم كبير نسبيا من منظور المقارنة، حيث تبلغ التقديرات العليا لتأثير الدخل الحقيقي للتجارة الحرة العالمية حوالي 1%. هذا يترجم إلى ما يقرب من 930 مليار دولار في المؤشر العام لأسعار 2014 وكذا أسعار الصرف في السوق.

— حجم الصادرات العالمية بنسبة 1.7% (في عام 2030 مقارنة بخط الأساس)، أي ما يعادل زيادة بنحو 565 مليار دولار مقارنة بسنة 2014.

— تسجل الواردات نموا أعلى من الصادرات، حيث يبلغ نمو الواردات 3.4% (في عام 2030 بالنسبة لخط الأساس)، بتقييم يزيد عن 1,153 مليار دولار استنادا إلى أسعار 2014.

— يمكن للاستثمارات المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق أن ترفع 7.6 مليون من الفقر المدقع و 32 مليونا من الفقر المعتدل. ستستفيد البلدان النامية إلى أقصى حد من الانخفاض في مستوى الفقر المدقع بمقدار 4.3 مليون والفقر المعتدل بمقدار 26.7 مليون (Jolliffe & prydz, 2016, P191).

- سيكون تأثير استثمارات مبادرة الحزام والطريق على إزاحة العمالة معتدلاً، يبلغ إجمالي النزوح حوالي 12 مليون عامل، أو 0.48% من القوة العاملة الأساسية.
- تستحوذ منطقة الحزام على 70% من المكاسب، مع حصول الصين على حوالي 20% من إجمالي المكاسب العالمية. من حيث النسبة المئوية، يعود أكبر عائد إلى باكستان بزيادة قدرها 10.5% في إجمالي الدخل الحقيقي وجمهورية قيرغيزستان بنسبة 10.4%. شهدت اقتصادات شرق آسيا أيضاً مكاسب كبيرة: تايلاند (8.2%)، ماليزيا (7.7%) وكمبوديا (5%)، وأعلى بكثير من دول جنوب وغرب آسيا.

خاتمة:

بعد ما يقرب من عشر سنوات من ميلاد مبادرة الحزام والطريق، تم العمل على توحيد أهداف المبادرة وتقديم فهم أوضح لرؤيتها الاستراتيجية. والجدير بالذكر أن هناك اعترافاً متزايداً من سواء من حيث نتائج الأبحاث والدراسات أو حتى من جانب تصريحات المنظمات الدولية، أنه ينبغي النظر بجدية في مبادرة الحزام والطريق وآثارها. في الوقت نفسه، تشير التطورات على أرض الواقع إلى أنه بقدر ما تجسد مبادرة الحزام والطريق رؤية جريئة لتعزيز التنمية الاقتصادية وإحقيق مبدأ المنفعة للجميع في المستقبل، فإنها عرضة أيضاً لمجموعة متنوعة من المخاطر والقيود التي قد تؤدي إلى منزلق اقتصادي واستراتيجي حاد يصعب التحكم فيه.

ركزت الدراسة الحالية على إبراز أبعاد مبادرة الحزام والطريق كاتجاه جديد للعملة التجارية والمالية، غير أنها لم تفي إلى تسليط الضوء على متغيرات تتعلق بسياسات تحرير التجارة وآليات الاستثمار الأجنبي، واكتفت بمناقشة الوزن الاستراتيجي للصين وكذا الدول المشاركة ضمن المبادرة وتحليل أثرها بناء على مؤشرات تتعلق بنمو التجارة الدولية، الناتج الداخلي الخام، والحد من التخم، البطالة والفقر وغيرها.

في حين يتضمن مشروع طريق الحرير خمس أسس رئيسية، وهو يتيح المجال للبحث في العديد القضايا التي تخص تنسيق السياسات، وتشبيد المرافق وتعزيز البنية التحتية، علاوة على الجهود المفعلة في إطار تحرير التجارة وعملة الاستثمار وزيادة الترابط والاعتماد المتبادل بين الشعوب.

نتائج الدراسة: خلصت الدراسة الحالية إلى جملة من النتائج التي يمكن إيجازها فيما يلي:

- تهدف مبادرة الحزام والطريق إلى تحقيق التعاون الاقتصادي العالمي متضمنة تنسيق السياسات والتجارة والتمويل والتعاون الاجتماعي والثقافي وتسهدف بشكل بارز تعزيز المكانة الاستراتيجية للصين ضمن الخارطة الاقتصادية الدولية؛
- تسعى مبادرة الحزام والطريق إلى تركيز الاستثمار الأجنبي في قطاعات الفلاحة، الصناعة الكيماوية والطاقة بدرجة كبيرة، وفي قطاع الصيانة والتمويل والصحة بدرجة أقل.
- تسجيل تفاوت كبير في المزايا المترتبة عن مبادرة الحزام والطريق نظرا للتوزيع غير المتكافئ للاستثمارات بين الأقاليم؛
- تعتبر جائحة كوفيد-19 أكثر العوامل المفسرة لتراجع الاستثمار الأجنبي المفعّل ضمن مشروع طريق الحرير، وهو ما أدى إلى نفور المستثمرين وتحول المنحى العام ببتدفقات المالية نحو التشييد والبناء بدل الاستثمارات؛
- يعد مشروع طريق الحرير خطة استراتيجية طويلة المدى، لذا لا يمكن تقديم تقييم مطلق لأداء مبادرة الحزام والطريق خلال الفترة 2013-2021 بفعل ضعف نضج المشروع، وتباطؤ وتيرة تقدمه جراء متغيرات القاهرة (جائحة كوفيد-19).

5. قائمة المراجع:

- (1) إلهام النجار (نوفمبر 2018)، طريق الحرير الصيني وإنعكاساته على أنماط التجارة الدولية وحركة النقل العالمية، إصدارات المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية، الاقتصادية والسياسية، ألمانيا.
- (2) مطاوع محمد، (سبتمبر 2020)، طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية: الأهداف الكبرى، الوزن الاستراتيجي والتحديات، مجلة سياسات عربية، العدد 46.
- (3) Alvin C. Chua, (July 6, 2017), One Belt One Road and Opportunities, Center for Financial Stability, Guangzhou, China.
- (4) Anna Visvizi and Miltiadis D. Lytras, (2022), Belt and Road Initiative in Times of 'Synchronized Downturn': Issues, Challenges, and Opportunities, Sustainability Journal - MDPI, 14- 1164.
- (5) Belt and Road Initiative, Retrieved form: beltroad-initiative.com/belt-and-road, on May 24, 2022.

- 6) OECD, (2018), China's Belt and Road Initiative in the Global Trade, Investment and Finance Landscape, OECD Business and Finance Outlook 2018.
- 7) Christoph Nedopil Wang, (February 2, 2022), Brief: China Belt and Road Initiative (BRI) Investment Report 2021, , Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, Shanghai.
- 8) Bassour Kamel, (2023), Algerian economic growth in light of foreign capital inflows: An econometric study using the Autoregressive Distributed Time Lapse (ARDL) model during the period (1990-2017). revue les cahier du poidex vol 12.
- 9) Goual Nadia, (2024), An econometric study of the impact of foreign direct investment on economic growth in Algeria - using the ARDL model during the period 1990-2022, revue les cahier du poidex vol 13.
- 10) Ivan Diaz Campos, (Dec 2015), One Belt & One Road: Between Cooperation and Geopolitics in the Silk Road, Contacto Global, Vol. 6, The Autonomous University of Central America UACA.
- 11) Jolliffe, D., & Prydz, E. B., (2016), Estimating international poverty lines from comparable national thresholds, Journal of Economic Inequality, Vol 14.
- 12) Julien Chaisse, (February 2018), China's "Belt and Road" Initiative: Mapping the World's Normative and Strategic Implications, Journal of World Trade.
- 13) Maryla Maliszewska & Dominique van der Mensbrugghe, (April 2019), The Belt and Road Initiative Economic, Poverty and Environmental Impacts, Policy Research Working Paper No.8814, World Bank Group.
- 14) EIU, (March 2016), One Belt, One Road: An Economic Roadmap, The Economist Intelligence Unit (EIU), London.
- 15) Peter Cai, (March 2017), Understanding China's Belt and Road Initiative, Lowy Institute, Australia.
- 16) Silk Road .. New Promotion of Trade Globalization, TV Share on CNBC, July 17, 2018, 12:44.
- 17) OLG, (2019), The Belt and Road Initiative Progress, Contributions and Prospects, Office of the Leading Group for Promoting the Belt and Road Initiative 2019, First Edition 2019, Foreign Languages Press, China.
- 18) Yu, Hong, (November 2016), Motivation behind China's 'One Belt, One Road' Initiatives and Establishment of the Asian Infrastructure Investment Bank, Journal of Contemporary China 26 (105).
- 19) Fairley Peter, (February 21st, 2019), China's Ambitious Plan to Build the World's Biggest Supergrid, IEEE Spectrum: Technology, Engineering, and Science News.