

تأثير الاستثمارات الصينية على الاقتصاد الألماني -شركة فولكسفاغن أنموذجا-

Impact of Chinese investments on the German economy

- Volkswagen company Model-

صبيحي شهنياز¹ Sbihie Chahinez

جامعة حسيبة بن بوعلي-الشلف- (الجزائر)، c.sbihie@univ-chlef.dz

تاريخ الاستلام: 2025/04/02 تاريخ القبول: 2025/07/27 تاريخ النشر: 2025/9/21

ملخص:

تهدف هذه الدراسة الى تسليط الضوء على وضع الاقتصاد الألماني وتوضيح أسباب الأزمة التي يعاني منها حاليا، ومدى تأثير الاستثمارات الصينية على الاقتصاد بألمانيا وخصوصا في القطاع الصناعي الذي يعتبر أساس الاقتصاد، وذلك من خلال التطرق لمثال حي حول تأثير تلك الاستثمارات على كبرى الشركات الصناعية بألمانيا كشركة فولكسفاغن وذلك بالاعتماد على المنهج الوصفي لإعطاء صورة واضحة لمتغيرات الدراسة، والمنهج التحليلي في تحليل وتوضيح أسباب الأزمة التي يعاني منها الاقتصاد الألماني وتحليل العلاقة القائمة بين الاستثمارات الصينية وأزمة القطاع الصناعي الألماني بشكل عام وقطاع السيارات خاصة. وأظهرت النتائج أن الاستثمارات الصينية كان لها دور في الأزمة التي يعاني منها الاقتصاد في ألمانيا بسبب تراجع الحصة السوقية للمنتجات الألمانية مقابل المنتجات الصينية بالإضافة الى زيادة القدرة التنافسية للشركات الصينية وامتلاكها للعديد من الميزات التنافسية التي سمحت لها في تصدر الأسواق العالمية.

كلمات مفتاحية: الاقتصاد الألماني، الاستثمارات الصينية، الأزمة الاقتصادية، القطاع الصناعي، شركة فولكسفاغن.

تصنيفات JEL : O52، E22، A10، L60.

Abstract:

This study aims to highlight the situation of the German economy and to illustrate the causes of the current crisis. and the impact of Chinese investment on Germany's economy, particularly in the industrial sector, which is the basis of the economy. By addressing a vivid example of the impact of such investments on Germany's major industrial companies as Volkswagen, building on the descriptive approach to give a clear picture of the study's variables s economy and the relationship between Chinese investment and the German industrial sector in general and the automotive sector in particular. The results showed that Chinese investments played a role in the crisis in Germany's economy due to the decline in market shares of German products versus Chinese products as well as the increased competitiveness of Chinese companies and their possession of many competitive advantages that allowed them to lead global markets.

Keywords: German economy; Chinese investment; economic crisis; industrial sector; Volkswagen.

JEL Classification Codes: O52,E22, A10, L60.

¹ المؤلف المرسل: صبيحي شهنياز ، الإيميل: c.sbihie@univ-chlef.dz

Sbihie Chahinez, e.mail : c.sbihie@univ-chlef.dz

المقدمة:

على مدار العقدين الماضيين كان الاقتصاد الألماني والصيني على قدر عال من التعاون والتكامل، ويرجع ذلك إلى التجارة الثنائية المتنامية بين الدولتين من جهة، والاستثمارات الصينية الموجهة لألمانيا من جهة أخرى. وعلى هذا الأساس قدم القطاع الصناعي بألمانيا المعرفة الهندسية التي احتاجتها الشركات الصينية في تطوير صناعاتها، كما ساهم الطلب المتزايد على السيارات الألمانية من طرف السوق الصيني إلى تحويل ألمانيا إلى قاطرة النمو بالقارة الأوروبية، بالرغم من تعرض أوروبا لجملة من الأزمات المالية ما بين 2009-2013، لأن الطلب المتزايد والمستمر من الصين ساعد في حماية الاقتصاد الألماني.

غير أنه خلال السنوات الأخيرة تحوّلت العلاقة التكاملية بين الاقتصاد الدولتين إلى تنافس؛ وذلك بظهور الصين منافساً قوياً لألمانيا في الصناعات التي كانت تهيمن عليها من قبل، وذلك نتيجة لعدة أسباب منها ارتفاع أسعار الطاقة باعتبار أن معظم الصناعات الألمانية تعتمد على الطاقة بشكل كبير مما يؤثر على التكلفة الإنتاجية للمنتج، لكن مع العمليات العسكرية الروسية الأوكرانية وفقدان امدادات الطاقة التي كانت توفرها روسيا، أصبح تأثيرها واضح على القدرة الصناعية لألمانيا، ما يؤكد ذلك إعلان شركة فولكسفاغن أكبر شركة لصناعة السيارات في ألمانيا في أوائل سبتمبر 2024 بغلق مصنعين في ألمانيا وإقدامها على هذه الخطوة يعكس حجم الأزمة التي يعاني منها الاقتصاد الألماني عامة والقطاع الصناعي خاصة.

الإشكالية الدراسة: تنطلق هذه الدراسة في محاولة للإجابة عن الإشكالية التالية:

ما مدى تأثير الاستثمارات الصينية على الاقتصاد الألماني ؟

وتتفرع عن هذه الإشكالية التساؤلات الفرعية التالية:

- ما واقع الاقتصاد الألماني وما هي أسباب أزمته الاقتصادية ؟

- ما هو تأثير الاستثمارات الصينية على القطاع الصناعي في ألمانيا؟

فرضية الدراسة: تأتي هذه الدراسة في ظل التغيرات الدولية التي أثرت على القطاعات الاقتصادية في ألمانيا، فالتابع للسياسة الاقتصادية الألمانية سيكتشف مدى تأثير الاستثمارات الصينية وبالأخص في قطاع الصناعة بألمانيا، لذلك ستحاول الدراسة إثبات أو تفنيد الفرضية التالية:

أدت الاستثمارات الصينية إلى حد ما في التأثير على نمو الاقتصاد الألماني وعلى استمرار نشاط بعض القطاعات الصناعية كقطاع السيارات بالخصوص من خلال استغلالها لهذه الاستثمارات في زيادة قدرتها التنافسية ومنها زيادة حصتها الدولية في السوق العالمي.

أهمية الدراسة: تنبع أهمية هذه الدراسة في كونها تحاول توضيح واقع الاقتصاد الألماني والتعرف على أهم الأسباب التي أدت الى الأزمة الاقتصادية الحالية في ألمانيا، كما حاولنا تبين تأثير الاستثمارات الصينية على الاقتصاد الألماني ودورها في زيادة عمق المشاكل التي يعاني منها القطاع الصناعي الألماني.

منهجية الدراسة: اتساقا مع طبيعة الموضوع اعتمدنا على المنهج الوصفي في وصف واقع الاقتصاد الألماني وهذا من خلال جمع المعلومات والبيانات وكذا المنهج التحليلي في محاولة تفسير وتحليل البيانات من أجل قياس ومعرفة حجم التأثير الذي مس القطاع الصناعي الألماني من الاستثمارات الصينية وخاصة صناعة السيارات وعلى رأسها شركة فولكسفاغن الألمانية، واختبار مجموعة من الفرضيات ومحاولة إثباتها أو نفيها من خلال دراسة مسحية.

تقسيمات الدراسة: حاولنا من خلال الدراسة التركيز على وضع الاقتصاد الألماني وفيما تتمثل أسباب الازمة التي يتعرض لها، وفي المقام الثاني تطرقنا الى واقع الاستثمارات الصينية في ألمانيا وفي المقام الثالث توضيح تأثير الاستثمارات الصينية على أهم الصناعات الألمانية لاسيما صناعة السيارات بالإسقاط على شركة فولكسفاغن نموذجا، وأخيرا نعرض أهم ما جرى التوصل إليه من نتائج.

المحور الأول: وضع الاقتصاد الألماني

يمر الاقتصاد الألماني بتحديات متعددة في السنوات الأخيرة فهو في طريقه هذه السنة أن يسجل ركودا للعام التالي على التوالي، فالتوقعات لأداءه في سنة 2025 ليست مبشرة، وعلى سبيل المثال قدم البنك المركزي الألماني بعض التوقعات عن الأوضاع الاقتصادية في ألمانيا حيث كان من المتوقع أن ينمو الاقتصاد الألماني بنحو 0.3% في سنة 2025، غير أن هذه التوقعات تغيرت الى انكماش الاقتصاد الألماني بـ 0.2% (DW، 2024)، ما يوضح أن حالة ضعف الاقتصاد الألماني ستطول أكثر مثلما حدث لها بعد أزمة وباء كورونا، ويمكن أن تبقى هذه الازمة إلى ما بعد 2025 تبعا لما كان متوقعا له من قبل البنك المركزي الألماني باستمرارية هذه الأزمة وأن النمو في هذه السنة يمكن أن يبلغ 0.2% ويمكن أن يكون هناك تحسن طفيف، في حين سيرتفع النمو في 2026 ليبلغ 0.8% (DW، 2024)، ولكن التقديرات التي قدمها البنك تبقى مجرد أرقام وتنبؤات مرتفعة بالرغم من انها ضعيفة جدا. أما صندوق النقد الدولي فيتوقع أن نمو الاقتصاد الألماني في عام 2026 لن يتجاوز 0.8%. فما يحدث للاقتصاد الألماني حاليا ليس مجرد أزمة عادية لأنها بنظر الكثير من الخبراء الاقتصاديين أنها أزمة مختلفة عن باقي الازمات الاقتصادية السابقة التي مرت

بها ألمانيا، لأن أسبابها كثيرة ومعقدة ويمكن أن تأخذ وقت أكبر في حلها. والجدول التالي يوضح نمو الناتج المحلي الإجمالي لألمانيا.

الجدول رقم (01): يوضح نمو الناتج المحلي الإجمالي لألمانيا ما بين 2015-2023

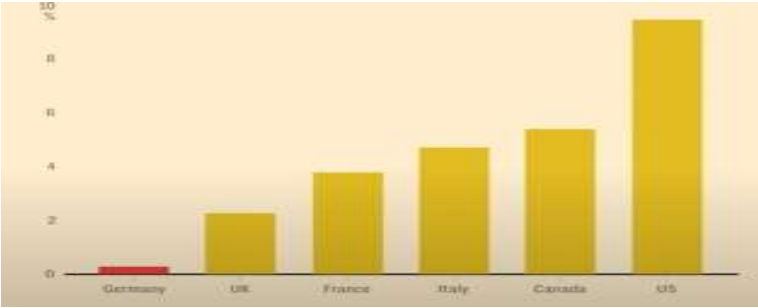
السنة	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
النسبة	%1.7	%2.3	%2.7	%1.10	%01	%4.1-	%3.7	%1.4	%0.3

المصدر: من اعداد الباحثة بالاعتماد على بيانات البنك الدولي، تم الاطلاع بتاريخ: 2025/03/22، من الموقع الالكتروني:

<https://data.albankaldawli.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=DE>

والشكل التالي سيوضح نمو الناتج المحلي الإجمالي الألماني بعد وباء كورونا مقارنة ببعض الدول .

الشكل رقم (01): مقارنة بين الناتج المحلي لألمانيا وبعض الدول بعد وباء كورونا



المصدر: من اعداد الباحثة بالاعتماد على احصائيات صندوق النقد الدولي.

يتبين من خلال الشكل أن هناك ضعف في نمو معدل الناتج المحلي الإجمالي الألماني مقارنة بالدول الأخرى كبريطانيا، فرنسا، إيطاليا، كندا والولايات المتحدة الأمريكية، حيث أنه لم يتزحزح من مكانه فبلغ كحد أقصى 0.3% فلا يوجد مقارنة بينه وبين هذه الدول. ما أثر على الأوضاع المعيشية للألمان، فطبقا لاستطلاع رأي قامت به مجلة the economist يرى 43% من الألمان أن الوضع الاقتصادي متدهور لدرجة أكبر من الأزمة المالية لسنة 2008 (economist, 2024) وهو ما أثر على المواطنين الألمان والذي بدوره يعتبر أحد أهم الأسباب في دخول الحكومة الألمانية الحالية في أزمة ويرجع الوضع الاقتصادي الألماني المتدهور لعدة أسباب أهمها:

أولا- ضعف القدرة التنافسية: صرح رئيس البنك المركزي الألماني أن الاقتصاد الألماني يعاني العديد من المشاكل الهيكلية مثل: ضعف الإنتاجية، نقص في تبني التكنولوجيا الرقمية، ضعف الابتكار في بعض القطاعات، أزمة القطاع الصناعي بسبب ارتفاع تكاليف الطاقة، متطلبات التحول الأخضر المرتفعة، التنافس مع الصين، بيروقراطية وروتين في ألمانيا، قيود على الميزانية، قلة الانفاق على البنية التحتية، نقص العمالة الماهرة (storbeck, 2024). كلها مخاطر طويلة الأجل تؤثر في القدرة التنافسية الألمانية وبالتالي تؤثر في النمو، لكن البعض يعتبر أن هذه المشاكل مجرد مبالغت من طرف بعض المؤسسات الألمانية لأن تاريخيا دائما أثبتت ألمانيا أنها قوية في مواجهة الأزمات، فهي الدولة التي نهضت بعد حربين عالميتين، وانقسمت وتم توحيدها مرة ثانية، الدولة التي دخلت في مراحل الركود والضعف أكثر من مرة وتم وصفها برجل ألمانيا المريض (economist, 2023) ومع ذلك كانت تستطيع النهوض وتتحول في كل مرة الى معجزة اقتصادية، لكن المحللين والخبراء الاقتصاديين يؤكدون أن هذه الأزمة مختلفة عن سابقتها وتحديدا آخر أزمة التي كانت في بداية الألفينات والتي من خلالها تمت بعض الإصلاحات في سوق العمل انطلقت ألمانيا من جديد، ضف على ذلك أن المرات السابقة كانت تقريبا الظروف واحدة في كل الدول، حيث لم يكن هناك فرق في التقدم العلمي أو التكنولوجي بين الشركات الألمانية وغيرها من الشركات العالمية وهو ما ساعد ألمانيا، غير أن العالم يعيش حاليا حقبة تكنولوجية متطورة وجديدة عن الشركات الألمانية هذا من جهة، من جهة أخرى التكنولوجيا الألمانية سابقا كانت تتمحور حول الهندسة والميكانيك والكيمياء، فألمانيا كانت دائما الأولى والسابقة في الدخول للأسواق الاقتصادية، حيث كانت لها الريادة في تصنيع الماكينات والآلات الصناعية، وفي تصنيع السيارات وتطويرها، المواد الكيميائية، الصناعات الثقيلة وكل هذا يتم بمهارة ودقة بتكنولوجيا عالية جدا، وتباع بأعلى الأسعار في السوق العالمي. لكن حاليا دخل متغير جديد استحوز على حصة كبيرة ومنافسة في السوق وهي المنتجات الصينية.

لذلك فالأزمة الاقتصادية الألمانية ليست عابرة وإنما هي أزمة مشاكلها هيكلية تتطلب حلول جذرية، وهو ما كان يحاول أن يشير له رئيس البنك المركزي الألماني في توقعاته التي تم ذكرها سابقا، وعند إضافة باقي المشاكل من تهديدات تتعلق بمنافسة الصناعات الصينية للصناعات الألمانية، فهنا يتم تأكيد تقارير البنك المركزي الألماني حول توقعاته للاقتصاد الألماني في هذه الفترة.

ثانيا- أزمة الطاقة: أعلنت شركة الطاقة الروسية Gazprom في 31 أوت 2022 أنها ستقوم بقفل خط نورد ستريم الذي ينقل الغاز الطبيعي من روسيا إلى ألمانيا لمدة ثلاثة أيام لغرض الصيانة،

ولكن في 2 سبتمبر 2022 أعلنت الشركة أنها ستؤجل إعادة تشغيل الخط لأنها أثناء الصيانة اكتشفت مشكلة فنية ولم توضح المدة، إلى غاية ما تم تفجير أجزاء من خط نورد ستريم 1 ونورد ستريم 2 تحت بحر البلطيق في أواخر سبتمبر 2022.

في البداية تم توجيه أصابع الاتهام الى روسيا في إطار استخدامها للطاقة كسلاح ضد الدول الأوروبية لكن في الحقيقة أن أوكرانيا هي من كانت وراء التفجير، حيث تم طرح فكرة تخريب خطوط نورد ستريم في اجتماع ضم رجال الاعمال وعدد من كبار الضباط العسكريين الأوكرانيين في ماي 2022 (Pancevski, 2024) ، وعرضت الخطة على الرئيس الأوكراني ووافق عليها، لكن بعدها علمت الاستخبارات الامريكية التي أبلغت بدورها ألمانيا بحسب ما نشرته وول ستريت جورنال، حيث تواصلت الاستخبارات الامريكية مع الرئيس الاوكراني وطلبت منه الغاء الخطة وبناء عليه طلبت إلغاء العملية، لكن قائد الجيش تجاهل الأوامر وسمح بتنفيذها (Pancevski, 2024) فكانت ضربة قوية لروسيا، لكنها في نفس الوقت كانت ضربة لألمانيا بسبب اعتمادها على الغاز الطبيعي الروسي، ان تفجير خط نورد ستريم حرم ألمانيا من الغاز الروسي في وقت لم تكن فيه ألمانيا مستعدة لمواجهة هذه المشكلة.

بعد تخريب خط نورد ستريم وخروجه من الخدمة أثرت على أسعار الطاقة في ألمانيا وصلت لمستويات قياسية خصوصا في ظل لجوء ألمانيا للاعتماد بشكل كبير على الغاز الطبيعي المسال والذي أسعاره وتكلفته أعلى بكثير من الغاز الطبيعي الروسي، والمتضرر الرئيسي من هذه الزيادات هم الأفراد والشركات، ففي نهاية سنة 2022 وفي محاولة لتخفيف الأعباء عن المستهلكين وافق البرلمان الألماني على مشروع قانون يضع سقف لأسعار الكهرباء والغاز في خطة تكلفتها قدرت بـ 100 مليار يورو، لكن من وجهة نظر المستهلكين خطة تسقيف الأسعار لم تكن كافية لأنها حتى في ظل وجودها فإن أسعار الطاقة لا تزال مرتفعة بالنسبة لهم،. بالرغم من ذلك اعتبر البعض أن هذه الخطة أحسن من عدم وجودها، لكن وزير المالية كريستيان ليندнер أعلن في نوفمبر 2023 أن خطة سقف الأسعار ستنتهي بنهاية سنة 2023 ولن يتم تمديدها وذلك في إطار حرصه على ضبط المالية العامة بأي شكل من الأشكال لأن الميزانية الألمانية لن تستطيع تحمل لفترة أطول وهذا نفس السبب الذي جعل وزير المالية يعترض على الخطة التي أعلنت عنها وزارة الاقتصاد الألمانية في ماي 2023، التي كانت تهدف لتوفير الكهرباء بأسعار مدعمة للمنشآت الصناعية. فخطة وزارة الاقتصاد كانت تقوم على بيع الكهرباء للمصانع بسعر 6 سنت للكيلو واط ساعي لغاية سنة 2030، لكن بما أن تكلفة هذه الخطة كانت من الممكن أن تبلغ قيمتها 30 مليار يورو فوزارة المالية

أعلنت بعدها مباشرة عن اعتراضها على هذه الخطة وصرحت أنه لا يوجد مال متاح في الميزانية لدعم ذلك.

ثالثا- الأزمة السياسية للحكومة الألمانية: في سبتمبر 2021 فاز الحزب الديمقراطي الاجتماعي وأصبح أكبر حزب في البرلمان الألماني بزعامة وزير المالية ونائب المستشار الألمانية السابقة أولف شولتس، لكن رغم تصدره القائمة في الانتخابات الألمانية إلا أنه كان عاجز عن تشكيل الحكومة لوحده بسبب عدم امتلاكه الأغلبية وبالتالي لجأ الحزب للتحالف مع باقي الأحزاب لتسمح له بتشكيل الحكومة وهي حزب الخضر والحزب الديمقراطي الحر، وبعد مفاوضات بين الأحزاب الثلاثة اتفقوا على تشكيل تحالف مشترك لحكم ألمانيا في ديسمبر 2021 عرف باسم "تحالف إشارات المرور" وفي هذا الائتلاف تم تقاسم السلطة على النحو التالي: المستشارية كانت من نصيب الديمقراطيين الاجتماعيين بزعامة "أولف شولتس" ووزارة الاقتصاد من نصيب زعيم حزب الخضر "روبرت هابيك"، أما وزارة المالية فكانت من نصيب زعيم حزب الديمقراطيين الأحرار "كريستيان ليندнер" وكانت هذه اللحظة هي لحظة زراعة بذور عدم الاستقرار لأنه بمرور الوقت ظهرت اختلافات عديدة بين مكونات الائتلاف الحاكم ما أدى الى انهياره.

فالائتلاف الذي قام به شولتس لم يكن في محله لأنه تولى الحكومة في نهاية 2021 في وقت كانت فيه ألمانيا لا تزال تتعامل مع تبعات أزمة وباء كورونا التي تسببت في معاناة الاقتصاد الألماني لفترة كبيرة مثله مثل باقي اقتصاديات العالم، وخلال الأشهر الأولى من تشكيل الحكومة الجديدة واجهت واحدة من أخطر الأزمات الدولية التي اندلعت مع غزو روسيا لأوكرانيا في 24 فيفري 2022، ما أثر على امدادات الطاقة لألمانيا وحرمانها بشكل دائم من الغاز الروسي ما أدى الى ارتفاع أسعار الطاقة في ألمانيا لمستويات قياسية لم يستطع المستهلكين -سواء أسر أو شركات- تحملها، وفي محاولة لتخفيف العبء أعلن المستشار الألماني أولف شولتس في سبتمبر 2022 عن حزمة مساعدات بقيمة 65 مليار يورو وهو ما لا يتوافق مع الانضباط المالي المعروفة به ألمانيا، الذي من أعظم مظاهرها هو القيد الذي تم وضعه في الدستور الألماني في سنة 2009، الذي بموجبه لا يجوز لأي حكومة ألمانية أن تتجاوز قيمة عجز الميزانية بما يعادل 35% من الناتج المحلي الإجمالي لألمانيا إلا في حالة الطوارئ، والهدف من القيد الدستوري هو وضع سقف للديون الذي تستطيع الحكومة الألمانية أن تقتضيه سنويا، لأنه كلما زاد عجز الميزانية كلما زادت حاجة الحكومة للاقتراض لسد العجز. وعلى مدار ثلاثة سنوات متتالية من 2020-إلى 2022 الحكومة الألمانية علقت العمل بقاعدة سقف الديون معتبرة أن الدولة في حالة طوارئ تبرر من خلالها التوسع في الانفاق وإقرار ميزانيات بعجز قيمته تتجاوز 35% من الناتج المحلي الإجمالي وتسمح لها باللجوء

للاقتراض من أجل أن تسد هذا العجز، لكن في 2023 وزير المالية الألماني وزعيم حزب الديمقراطي الحر "كريستيان ليندير" كان مصمم على أن الحكومة الألمانية لا بد أن تلتزم بقاعدة سقف الديون المنصوص عليها في الدستور وتمتنع عن تعليق العمل بها، وبعد ضغوط وافق الائتلاف الحاكم إعادة العمل بقاعدة سقف الديون التي تلزم السيطرة على عجز الميزانية، غير أن الذي جعل الائتلاف بزعامة المستشار الألماني شولتس يوافق هو إدراكه أن الحكومة تستطيع أن تلتف على القيد الدستوري وتمول انفاقها من خارج الميزانية الفيدرالية من خلال باب خلفي في المالية الألمانية اسمه "الصناديق ذات الأغراض الخاصة" فألمانيا في 2023 كان عندها 29 صندوق خاص لأغراض مختلفة قيمتهم الإجمالية كانت تقدر بـ 869 مليار يورو وهي أموال خارج الميزانية، وأحد أبرز هذه الصناديق هو صندوق اسمه "الصندوق الخاص بالمناخ والتحول" من أجل أن تستطيع أن تقلل من العجز في الميزانية للنسبة المتوافقة مع القيد الدستوري لأن الحكومة الألمانية تمول عدد من المشاريع المرتبطة بالطاقة والمناخ من خلال هذا الصندوق، حيث قررت احضاره من خلال تخصيص حوالي 60 مليار يورو وتم اقتراضهم في 2021 لمواجهة وباء كورونا لكن لم يتم استخدامهم، وهذه الخطة كانت ستجعل الحكومة الألمانية تخفف العبء شكليا على الميزانية العامة وكانت محل اتفاق ما بين الائتلاف الحاكم، لكن المعارضة بقيادة الحزب الديمقراطي المسيحي رفعت قضية على الحكومة وفي نوفمبر 2023 المحكمة الدستورية الألمانية حكمت أن قرار الحكومة الألمانية بإعادة تخصيص الأموال المقترضة في فترة الوباء لصالح صندوق المناخ والتحول يعتبر اجراء غير دستوري.

لذا وضع هذا القرار الائتلاف الحاكم في مشكلة لأنه فجأة أصبح مضطر يجد طريقة لتمويل فجوة تمويلية قيمتها 60 مليار يورو، وبالتالي لم يكن هناك خيار سوى تعليق العمل بالقاعدة الدستورية التي وافق عليها وزير المالية للسنة الرابعة على التوالي، لكن من 2023 إلى 2024 والمناوشات بين الأحزاب الثلاثة المشكلة للإئتلاف لا تنتهي ومحور الخلاف الأساسي هو الميزانية والمالية العامة مما أضعف الحكومة أكثر حيث كان المستشار الألماني شولتس ووزير الاقتصاد هاييك كانا من أنصار تعليق القيد الدستوري الخاص بسقف الميزانية أو سقف الديون للمرة الخامسة، مما يسمح للحكومة الاقتراض وسد العجز، في حين أن وزير المالية ليندندر كان رافضا تماما هذا الحل وقدم اقتراح يتمثل في الدعوة الى انتخابات مبكرة والتي كان من المفترض أن تنعقد بشكل طبيعي في سبتمبر 2025، ولكن المستشار الألماني رفض هذا الاقتراح وقرر إقالة وزير المالية وشريكه في الائتلاف بعد اتهامه بأنه غير جدير بالثقة وأنه يقدم مصالحه الحزبية على مصالح ألمانيا.

رابعا- تأثير السياسة الاقتصادية الأمريكية: مع عودت الرئيس دونالد ترامب للسلطة وتصريحه برفع الرسوم الجمركية على السلع الأوروبية من 10 إلى 20% وهو ما يعتبر كارثة للاقتصاد الألماني ويجعله يخسر من 1 إلى 1.5% من الناتج المحلي الإجمالي، والتي يمكن أن تبلغ قيمتها من 40 إلى 60 مليار يورو في السنة الواحدة وفي أربع سنوات تقدر الخسائر بـ 180 مليار يورو أو أكثر (Katanich, 2024) ، والاقتصاد الألماني في الوقت الحالي لا يستطيع تحمل هذه الخسائر بالرغم من أنها احصائيات تقريبية وليست نهائية فلا أحد سيعرف هل ستستمر السياسة الاقتصادية للرئيس الأمريكي دونالد ترامب على ما هي عليه أم أنه سيتراجع عنها.

وعدم الاستقرار في السياسة الاقتصادية للدول ممكن أن تجعل السوق في حالة عدم الاستقرار وخطر على الاقتصاد العالمي والاقتصاد الألماني خاصة، حيث جاء في تقرير Gold man sachs بعنوان التداعيات الاقتصادية لإعادة انتخاب ترامب على أوروبا أن قدر كبير من تباطؤ النمو في أوروبا سيأتي من ارتفاع حالة عدم اليقين في السياسات التجارية وليست من الزيادات الفعلية في الرسوم الجمركية نفسها، لان حالة عدم اليقين نفسها هي مشكلة كبيرة في الاقتصاد.

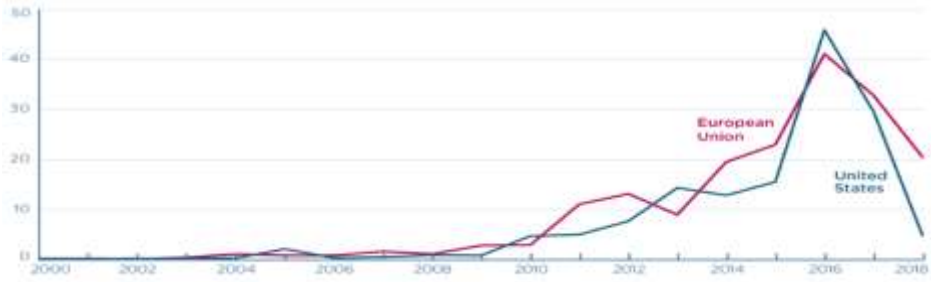
كل ما يحدث حاليا سواء على الساحة السياسية أو الاقتصادية عالميا عكس الظروف التي ساعدت ألمانيا في الخروج من أزمتها الاقتصادية في أواخر التسعينات وأوائل الألفينات، حيث كانت فترة تجارة وتميزت بالانفتاح الغربي على العالم وكذلك فترة الصفقات التجارية الكبرى واتفاقيات التجارة الحرة وبداية منظمة التجارة العالمية، فترة انتصر فيها الغرب في الحرب الباردة واندماج باقي دول العالم سياسيا واقتصاديا مع الغرب، وهذه الفترة كانت أحد الأسباب التي ساعدت ألمانيا في الخروج من أزمتها الاقتصادية، لكن حاليا الأوضاع مختلفة وخصوصا مع صعود الصين كقوة عسكرية وسياسية واقتصادية تنافس الولايات المتحدة الأمريكية، ضف على ذلك رجوع الرئيس ترامب لرئاسة الولايات المتحدة الأمريكية وهي كلها أسباب ستجعل خروج ألمانيا من الأزمة الاقتصادية صعب لأنها مجبرة أن تختار ما بين الصين والولايات المتحدة الأمريكية، فإذا إختارت الاعتماد الاقتصادي على الصين ومنافعها من هذه العلاقة، أو اعتمادها الأمني على الولايات المتحدة الأمريكية، لذلك هذه المعادلة مكلفة لألمانيا وصعبة لكن لابد لها أن تختار بين الاثنين وهو ما جعل الكثير من الاقتصاديين غير متفائلين، وطبقا لمعهد ايفو IFO Institute الذي قام بمسح لحوالي 180 أستاذ وخبراء اقتصاديين في ألمانيا لمعرفة تقييمهم لتأثير فوز ترامب على الاقتصاد الألماني (ifo & Frankfurter Allgemeine Zeitung Economists Pan, 2024) كانت النتيجة إجماع أغلب الخبراء على التأثير السلبي لترامب على الصادرات الأوروبية عامة وألمانيا خاصة

وتأكيدهم على فرض ترامب لزيادة في التعريفات الجمركية على أوروبا مثل ما سيفرضها على الصين حتى ولو كانت بنسب مختلفة لكن هذه الزيادة ستمس الجميع من دون استثناء.

المحور الثاني: واقع الاستثمارات الصينية في ألمانيا

تعتبر سنة 2016 استثنائية على كل من الصين وألمانيا، حيث صرفت الصين ما يقرب من 200 مليار دولار في الاستثمارات الخارجية (Kirkegaard, 2019)، والشكل التالي يوضح الاستثمارات الصينية الخارجية من 2000 إلى 2016 في كل من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي

الشكل رقم (02): الاستثمارات الخارجية الصينية في كل من الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي من 2000-2018



المصدر: Jacob Funk Kirkegaard, **Chinese Investment into the US and EU Has Plummeted since 2016**, PETERSON INSTITUTE FOR INTERNATIONAL ECONOMICS, (16/09/2019), date de consultation : 14/02/2025, from the site :

[https://www.piie.com/research/piie-charts/chinese-investment-us-and-eu-has-plummeted-](https://www.piie.com/research/piie-charts/chinese-investment-us-and-eu-has-plummeted-2016#:~:text=In%202016%2C%20China%20invested%20%2446,percent%20of%20the%20country's%20GDP)

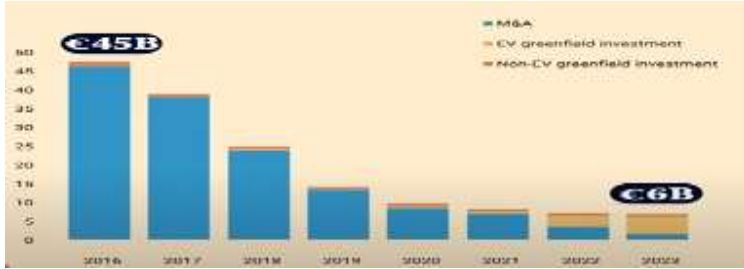
2016#:~:text=In%202016%2C%20China%20invested%20%2446,percent%20of%20the%20country's%20GDP

يتبين من خلال الشكل أن مئات المليارات تم صرفها من قبل الصين وكان أغلبها في شركات أجنبية إما للشراكة والتعلم أو للاستحواذ، كمل تم نقل أغلب هذه الشركات بأسرارها التجارية إلى الداخل الصيني ومن 200 مليار دولار كان هناك 45 مليار للاتحاد الأوروبي والجزء الأكبر منهم كان موجه لألمانيا، ولكن الملاحظ بعد سنة 2016 الصين لم تستثمر هذه الأموال على الاتحاد الأوروبي،

تأثير الاستثمارات الصينية على الاقتصاد الألماني

بل بالعكس بدأت تقل سنة بعد سنة إلى أن بلغت في سنة 2023 حوالي 6 مليار يورو، وأغلبهم تم صرفها على قطاعات معينة مثل السيارات الكهربائية والتحول الأخضر .

الشكل رقم (03): يوضح قيمة الاستثمارات الصينية في الاتحاد الأوروبي ما بين 2016-2023



المصدر:

china's state administration of foreign exchange, date de consultation : 29/02/2025,
from the site : <https://www.safe.gov.cn/en/SelectedDataon/index.html>

يتضح من خلال الشكل انخفاض في الاستثمارات الصينية بالاتحاد الاوروبي ويرجع ذلك إلى عدة أسباب أولها مخاوف الأمن القومي وزيادة القيود التنظيمية في أوروبا، وكذا فرض بعض القيود على الاستثمارات الخارجية في الصين، بالإضافة الى ذلك الصين بعد أخذ أسرار الشركات في عشرين سنة الماضية أصبح تركيزها على الاستثمار المحلي في شركاتها والدليل أنه بعد سنة 2017 الاستثمارات الصينية تقل وبدأ معها الاقتصاد الألماني يعاني شيء من الضعف الذي تحول الى فوضى اقتصادية في سنة 2024. والجدول التالي يبين قيمة الاستثمارات الصينية في ألمانيا .

الجدول رقم (02): قيمة الاستثمارات الصينية الأجنبية المباشرة بألمانيا ما بين 2012-2022

الوحدة: مليار دولار

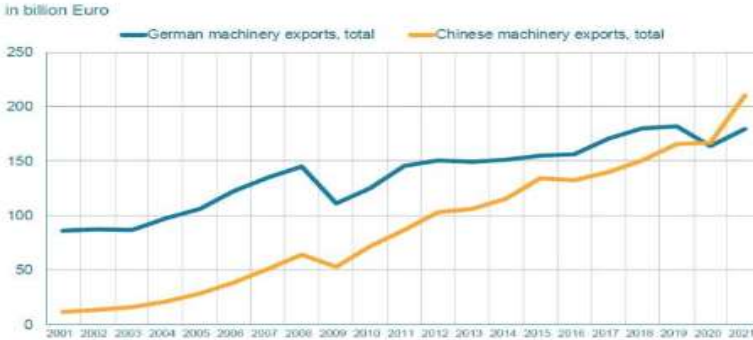
السنة	2012	2014	2016	2017	2018	2019	2020	2021
قيمة الاستثمارات	0.799	1.43	2.38	2.71	1.46	1.45	1.37	2.71

المصدر: من اعداد الباحثة بالاعتماد على موقع البيانات Statista، بتاريخ: 2025/03/22، من
الموقع الالكتروني: <https://www.statista.com/statistics/721888/outward-fdi-stock-from-china-to-germany>

من خلال الجدول نلاحظ أن ما بين 2012-2021 شهدت تدفقات للاستثمارات الصينية إلى ألمانيا قدراً كبيراً من التذبذب؛ ففي عام 2012 قدرت الاستثمارات الصينية بنحو 799 مليون دولار، لترتفع الى الضعف تقريباً في عام 2014 بقيمة 1.43 مليار دولار، غير أنه في عام 2015 انخفضت قيمة الاستثمارات الصينية في ألمانيا انخفاضاً كبيراً، لتعود التدفقات الاستثمارية الى الارتفاع ما بين 2016 و2017 بنحو 2.38 مليار دولار و2.71 مليار دولار على التوالي، غير أن ذلك الصعود ما لبث أن يتراجع خلال السنوات الثلاثة التالية إلى معدلات متقاربة بنحو 1.46 مليار دولار في 2018 و1.45 مليار دولار في 2019 و1.37 مليار دولار في 2020، لترتفع مرة أخرى في عام 2021 بقيمة 2.71 مليار دولار.

أما فيما يخص العلاقة بين كل من الاقتصاد الصيني والاقتصاد الألماني فنجد أن كل واحد كان يكمل الآخر قبل عشرين سنة في العديد من القطاعات حيث ما بين 2000-2018 تميزت بالتكامل فألمانيا تصنع وتبيع الآلات والصين تشتري تلك الآلات وتنتج وتبيع للعالم والكل في هذه المعادلة رابع وهو ما يوضحه الشكل التالي:

الشكل رقم (04): صادرات الآلات ومعدات التصنيع لكل من ألمانيا والصين ما بين 2001-2021



المصدر: Machinery exports: China extends lead over Germany, Date of consultation:

15/02/2025, from the win news :

<https://www.wileyindustrynews.com/en/news/machinery-exports-china-extends-lead-over-germany#:~:text=China%20retains%20the%20title%20of,by%20a%20good%2026%20percent>

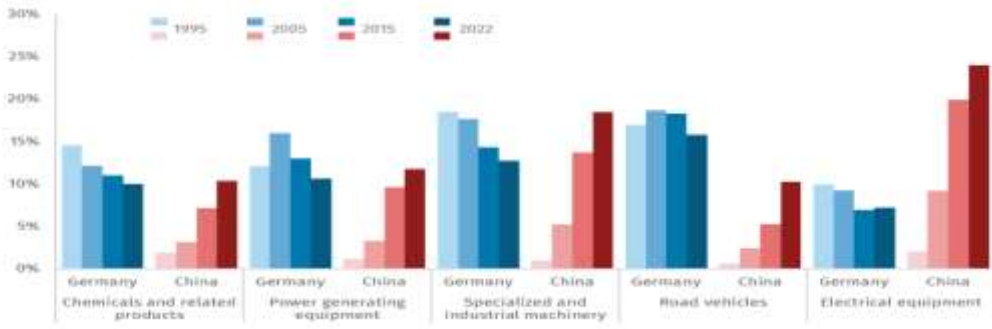
lead-over-germany#:~:text=China%20retains%20the%20title%20of,by%20a%20good%2026%20percent

تأثير الاستثمارات الصينية على الاقتصاد الألماني

يوضح الشكل صادرات ألمانيا من الآلات ومعدات التصنيع، حيث كانت في 2001 قيمة أرباح ألمانيا من قطاع الآلات قرابة 100 مليار يورو سنويا بالموازاة مع الصين في نفس الوقت كانت قيمة أرباحها تقريبا 10 مليار يورو، وظلت ألمانيا محافظة على الفرق بينها وبين الصين الى غاية سنة 2008 وهنا تحولت علاقة التكامل وبدأت تتغير وتحولت الى تنافس بين الدولتين والفرق بينهما بدأ يقل لغاية 2021 حيث يتضح أن الصين تجاوزت ألمانيا ووصلت قيمة الأرباح الى 210 مليار يورو وألمانيا 179 مليار يورو، وهو ما يعني أن أحد الصناعات والقطاعات الرئيسية التي كانت ألمانيا متفردة بها عالميا أصبح لها منافس جديد وقوي وهو الصين، كما أن نسبة الصين من حصة السوق العالمي ناتجة بالأساس من الشركات الأجنبية التي تصنع هذه الآلات في الصين وتصدرها الى العالم، والصين تحاول حاليا اغلاق هذه الفجوة من خلال شركاتها الصاعدة المحلية التي تتنافس مع الشركات الأجنبية الغربية الموجودة على أراضيها. وقطاع السيارات يشهد على ذلك ويؤكد على تغير السياسة الصينية مع هذه الشركات حيث نرى مثلا شركة BYD وغيرها من العلامات تنافس شركة فولكسفاغن الألمانية التي كانت على رأس سوق السيارات العالمية وهو يوضح مدى قوة شركات السيارات الصينية وقدرتها الكبيرة على المنافسة في الأسواق العالمية وخاصة منافسة الشركات الألمانية، وقطاع الآلات والمعدات وقطاع السيارات ليس هو الوحيد الذي تتنافس فيه الصين مع ألمانيا والشكل التالي يوضح أهم القطاعات المتنافس فيها.

الشكل رقم (05): يوضح مقارنة في اهم القطاعات المتنافس عليها بين الصين وألمانيا

من 1995-2022



المصدر: Noah Barkin and Gregor Sebastian, Tipping Point? Germany and China in an Era of Zero-Sum Competition, (15/02/2024), Date of consultation: 09/01/2025, from the Rhodium Group : <https://rhg.com/research/tipping-point-germany-and-china-in-an-era-of-zero-sum-competition>

يتضح أنه في جزء المعدات الكهربائية والمواد الكيميائية تفوق الصين على ألمانيا، أما قطاع الآلات الكهربائية فنجد تساوي الصين مع ألمانيا في تصنيع الآلات الكهربائية، كما نلاحظ من خلال الشكل أن نمو الصين بمعدلات أعلى من المعدلات الألمانية في باقي القطاعات الصناعية وهو ما يعني أن الصين في فترة التكامل بينها وبين ألمانيا كانت تستحوذ على التكنولوجيا والمعرفة التصنيعية، وذلك من خلال الاستثمار في الشركات الغربية عامة والألمانية خاصة حيث تقوم بغلق الشركات والمصانع في ألمانيا وشحنها إلى الصين بأسرارها التجارية على أساس أن هذه الاستثمارات كانت بنظر ألمانيا ستبقى على نفس الوتيرة وبنفس القوة والدرجة، وهي كانت بالنسبة لألمانيا معادلة رابحة وكل منها يكمل الآخر، مثلما اعتقدت ألمانيا أن الغاز الروسي الرخيص سيبقى موجود والدليل أنه لم يكن هناك سياسة ألمانية تحاول الخروج من سيطرة الغاز الروسي لدرجة أنه أصبح 55% من واردات الغاز الألمانية مستوردة من روسيا قبل الغزو الروسي لأوكرانيا، وحاليا تدفع ألمانيا الثمن والاقتصاد الألماني يعاني من أزمة خانقة وأغلب الصناعات القيادية التي تقود النمو في ألمانيا من سيارات، آلات، الكيمياء والصلب وغيرها أغلبها صناعات كثيفة الطاقة وبعضها يحتاج إلى الغاز كمكون أساسي من مكونات التصنيع. وقد حذرت الدراسات ولفترة طويلة من ذلك لكن السياسيين والحكومة الألمانية أغفلت ذلك واعتقدت أن العلاقة الألمانية الروسية ستدوم ولن يؤثر أي شيء عليها لدرجة أن الحكومة الألمانية تخلصت من أهم مصادر الطاقة الرخيصة - الطاقة النووية- في سنة 2023.

المحور الثالث: تأثير الاستثمارات الصينية على القطاع الصناعي الألماني: شركة فولكسفاغن نموذجاً

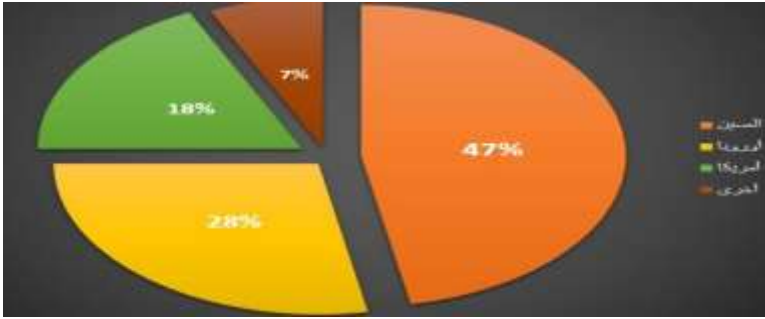
يعتبر القطاع الصناعي الألماني أحد أهم القطاعات التي تساهم في الاقتصاد الألماني ولكنه يعاني حالياً من أزمة كبيرة ، فعلى مدار عقود طويلة وألمانيا تصدر الآلات والسيارات ولكنها اليوم تواجه منافسة شرسة من الشركات الصينية التي باتت تهدد وجود كبرى الشركات الألمانية، وأدى إلى تباطؤ صادراتها في الأسواق الدولية، فبعد أن كانت العلاقة شراكة وتكامل بين الصين وألمانيا وفتح ألمانيا أراضيها للاستثمارات الصينية في مختلف القطاعات تحولت إلى علاقة منافسة لدرجة عدم قدرت بعض المنتجات الألمانية وخصوصاً بعض القطاعات الصناعية على منافسة المنتجات الصينية، وأصبح واضح أن قدرة الصناعة الألمانية على التمسك والثبات أصبحت محل شك وخصوصاً بعد اعلان شركة فولكسفاغن أكبر شركة لصناعة السيارات في ألمانيا في أوائل سبتمبر 2024 في غلق مصنعين في ألمانيا واقدام شركة بحجمها على هذه الخطوة يعكس حجم الأزمة التي يعاني منها الاقتصاد الألماني.

أولاً- مؤشرات سيطرت الصين على القطاع الصناعي في ألمانيا

يمكن تبين سيطرة الصين على قطاع الصناعة في ألمانيا من خلال بعض المؤشرات، وذلك على النحو التالي (انترجونا للتحليلات الاستراتيجية، 2024):

1- اكتساب السيارات الكهربائية الصينية حصة سوقية كبرى في ألمانيا : تمكنت صناعة السيارات الكهربائية في ألمانيا في السنوات الأخيرة وبالتحديد صناعة البطاريات من جذب الشركات الصينية إلى السوق الألمانية؛ فبعدما بدأت شركة تصنيع البطاريات الصينية CATL الإنتاج رسمياً في أول مصنع لها خارج الصين في مدينة "آرنشتات" الألمانية في ديسمبر 2022، أعلنت شركة Gotion High-Tech الصينية المتخصصة في صناعة بطاريات السيارات الكهربائية في سنة 2023 عن الشروع في تشييد مصنع للبطاريات في مدينة "جوتنجن" الألمانية، وهو أول مصنع لها في أوروبا. وفي ذات العام 2023 أعلنت شركة XPeng المصنعة للسيارات عن نيتها التوسع في كل من ألمانيا والمملكة المتحدة وفرنسا خلال عام 2024. وتمكنت السيارات الكهربائية المصنعة في الصين خلال عام 2023 من اكتساب حصة سوقية كبيرة في ألمانيا مثلت نحو 11.7% من السيارات الكهربائية المسجلة حديثاً. والشكل التالي يوضح حصص مبيعات الصين للسيارات الكهربائية عالمياً.

الشكل رقم (06): حصة مبيعات السيارات الكهربائية عالمياً ما بين 2010-2020



المصدر: الصين والنموذج الألماني .. هل تجاوزت بكين مرحلة "الإعجاب" إلى "المنافسة" بشكل كامل، (2021/08/24)، تم الاطلاع بتاريخ: 2025/03/22، من الموقع الإلكتروني:

<https://www.argaam.com/ar/article/articledetail/id/1491434>

يتضح من خلال الشكل أن السيارات الكهربائية الصينية هي المسيطرة على السوق العالمي بنسبة 47%، وذلك راجع لأنها ذات جودة عالية وتكلفة منخفضة وأهم الدول المستوردة لها هي أوروبا، حيث تم تصديرها لأوروبا بصورة متصاعدة، حتى إن الحصة السوقية للمركبات الكهربائية

المصنوعة في الصين للاتحاد الأوروبي قفزت إلى أكثر من 20% من حوالي 3% قبل ثلاث سنوات وذلك بسبب تركيز الصين على السيارات الكهربائية وتطوير بطارياتها بتكلفة أقل، بينما قضت الشركات المصنعة الأوروبية عقوداً في التركيز على محاولة جعل محركات الاحتراق الداخلي أكثر كفاءة.

2- نمو عمليات الاستحواذ الصيني على الشركات الألمانية: تشمل الصناعات الجذابة للاستثمارات الصينية بشكل خاص كلاً من الهندسة الميكانيكية، وبناء المصانع، وصناعة الإلكترونيات، والسلع الاستهلاكية العالية الجودة، وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات. وبناءً على ذلك انتهجت الشركات الصينية أسلوب الاستحواذ على شركات ألمانية رائدة في هذه المجالات، وعلى سبيل المثال استحوذت شركة تصنيع الآلات الصينية XCMG على الشركة الألمانية المصنعة لمضخات الخرسانة Schwing، وكذلك استحوذت مجموعة ساني SANY الصينية على شركة Putzmeister، وهي أيضاً شركة ألمانية مصنعة للمضخات. وفي مجال الموانئ استحوذت شركة COSCO وهي شركة صينية مملوكة للدولة بصفتها شركة موردة لخدمات الشحن والخدمات اللوجستية - على حصة بلغت 24.9% من منشأة "توليرورت" للحاويات التي تعتبر واحدة من بين عدة محطات ضمن ميناء هامبورج، والمصنفة على أنها "بنية تحتية حيوية".

3- المزايا التنافسية للشركات الصينية في ألمانيا: تحظى الشركات الصينية في ألمانيا بحضور قوي مقارنةً بالشركات الأوروبية الموجودة في الصين من خلال عقود إدارة مماثلة؛ وذلك على خلفية تغير مناخ الاستثمار في الصين منذ قرار الرئيس الصيني شي جين بينج منح الأولوية لاعتبارات الأمن القومي، وتقليص فرص الاستثمار الأجنبي في الصين؛ ما أسفر عنه وجود الشركات الأوروبية في وضع غير مستقر مقارنةً بنظيراتها الصينية. ومن الشركات الصينية التي تتمتع بمكانة كبيرة في ألمانيا شركة COSCO الصينية حيث تحظى بحرية كبيرة في عملياتها، وكذلك الشركات المتخصصة في تطوير وإدارة البنى التحتية باستثناء مجال الشحن.

ثانياً- أزمة شركة فولكسفاغن

إن انسحاب الحكومة الألمانية من سوق الطاقة وترك الشركات تتحمل بنفسها أعباء أسعار الطاقة المرتفعة جعلها في أزمة كبيرة خاصة ما تعلق بالصناعات التي معظمها صناعات كثيفة الاستهلاك للطاقة، وواحدة من أبرز الصناعات التي تضررت من ارتفاع أسعار الطاقة وارتفاع التكاليف بشكل عام هي صناعة السيارات الألمانية التي تعتبر أحد المحركات الرئيسية للاقتصاد الألماني. حيث نجد أن في سنة 2023 صناعة السيارات الألمانية حققت إيرادات تجاوزت 564 مليار

يورو، وسر نجاحها وتوسعها في السنوات الأخيرة كان قائما بشكل كبير على عنصرين: أولها هو انخفاض التكاليف وأهمها تكاليف الطاقة التي كانت ألمانيا تحصل عليها بأسعار رخيصة من روسيا. وثانيا هو مبيعات السوق الصيني الذي يعتبر أكبر مستهلك للسيارات في العالم ويرجع ذلك إلى:

1- ارتفاع أسعار الطاقة والمستمرة لفترة طويلة وجهت ضربة مزدوجة قوية للصناعة الألمانية وبالتالي قدرة الشركات الموجودة بالفعل على الصمود تضررت.

2- رغبة الشركات الألمانية في التوسع داخل السوق الألماني انخفضت بشكل كبير وهذا كان السبب الرئيسي وراء القرار الذي أعلنت عنه شركة صناعة السيارات الألمانية فولكسفاغن في سبتمبر 2024، حيث أعلنت أن مصانعها الستة الموجودة بألمانيا والتي تنتج حوالي 500 ألف سيارة أكثر من عدد بيع السيارات، أي أن الطاقة الإنتاجية الفائضة مهددة وغير مستغلة، ما يؤكد أن هناك مصنعين زائدين عن حاجتها الفعلية.

في هذا الوضع أصبحت شركة فولكسفاغن أمام خيارين إما أن ترفع انتاجها وتشغل الطاقة الفائضة أو تقوم بغلق المصانع الزائدة وتسرح العمال حتى لا تكون مكلفة، والخيار الأول المتعلق برفع الإنتاج غير متاح للشركة ويؤكد ذلك تصريح المدير المالي للشركة "أرنو أنتليتز" الذي اعتبر أن مشكلة هذا الخيار هو أنه لا يوجد سوق متاح للإنتاج الزائد، كما أن الشركة لها فترة تقوم بصرف المال أكثر مما تكسبه، وعدم وجود سوق متاح لمزيد من انتاج فولكسفاغن يعكس في الحقيقة مشكلتين تتمثل في:

1- ارتفاع تكاليف الإنتاج بالنسبة للشركة الألمانية أثر بشكل كبير بالسلب على قدرتها على التنافس خصوصا على المستوى الدولي.

2- من أهم العناصر التي تؤثر في التكلفة خصوصا في حالة الصناعات كثيفة الطاقة هي الأجور وأسعار الطاقة، وألمانيا معروفة بأن أجور العمال فيها أعلى بالمقارنة مع الدول الأوروبية الأخرى، وفقا لتحليل قامت به الجمعية الألمانية لصناعة السيارات فأجرة العامل في صناعة السيارات في ألمانيا سنة 2023 كان حوالي 62 يورو في الساعة مقارنة مع 23 للساعة للعامل في صناعة السيارات بالتشيك و 29 يورو للساعة للعامل الإسباني في نفس الصناعة (Wilmot, 2024).

وهنا الصناعة الألمانية أصبحت في وضع صعب إذا ما تم مقارنتها مع الشركات الصينية داخل الاتحاد الأوروبي فعلى سبيل المثال شركة السيارات BYD الصينية تبني حاليا مصنع في المجر لتستطيع من خلاله تصدير السيارات للاتحاد الأوروبي دون جمارك، ومتوسط أجر العامل في الساعة هو 16 يورو بالمجر، وبالتالي فإن مسألة الأجور هذه تعطي لمنافسي شركات السيارات الألمانية ميزة تنافسية عالية، بالرغم من أن هذه الصناعة في ألمانيا استطاعت ولفترة طويلة التعامل مع هذه الميزة وتتغلب عليها في ضوء امتلاكها لميزة مقابلة حاسمة وهي انخفاض أسعار الطاقة، لكن بعد الغزو الروسي لأوكرانيا المنافسين الأجانب وخصوصا الصينيين لشركة السيارات الألمانية أصبح عندهم الميزتين؛ هي ميزة الأجور المنخفضة وميزة أسعار الطاقة الرخيصة.

وخلال الفترة الماضية فإن شركة فولكسفاغن كانت تحاول أن تستوعب التكاليف المتزايدة أثر بالسلب على هامش الربح الذي انخفض بشكل كبير، ولكنها مؤخرا صرحت بعدم قدرتها على التحمل أكثر ووجود العمليات الإنتاجية للشركة في ألمانيا أصبح عبئ يشدها للخلف ويصعب عليها المنافسة وهو ما أكدته "أوليفر بلوم" الرئيس التنفيذي للشركة في إطار تبريره لخفض الشركة التكاليف من خلال تفكيكها في غلق المصانع وتسريح العمال والتوسع في دول أخرى بسبب الظروف المحيطة بالاقتصاد الألماني في العديد من النواحي، كما أصبح هناك قناعة عند عدد كبير من الشركات الألمانية أن مستقبل الاقتصاد الألماني ليس أفضل من حاضره وهو ما انعكس على الخطط المستقبلية، فحسب استطلاع رأي أجرته غرفة التجارة والصناعة الألمانية في أوت 2024 أوضحت فيه أن حوالي 3300 شركة أي ما نسبته 37% من الشركات الألمانية تفكر في خفض انتاجها أو تنقل عملياتها الى خارج ألمانيا، هذه النسبة كانت في عام 2023 حوالي 31% وفي 2022 كانت 21% (Reuter, 2024) وهو ما يوضح أن كل سنة أسوء من السنة التي سبقتها.

بالإضافة الى ذلك أن حوالي نصف الشركات الصناعية كثيفة استهلاك الطاقة في ألمانيا تدرس خفض انتاجها والانتقال إلى دول أخرى هذا من ناحية، وثلاثي الشركات الصناعية في ألمانيا يرون أن قدراتهم التنافسية معرضة للخطر في ظل ارتفاع أسعار الطاقة من ناحية ثانية، وهو ما يوجهنها مباشرة إلى العنصر الثاني والذي يعتبر أحد أسباب صعود صناعة السيارات الألمانية وعلى رأسها شركة فولكسفاغن التي كانت تباع نصف انتاجها في الصين، فعلى سبيل المثال في سنة 2019 حوالي 40% من انتاج الشركة الألمانية قامت الصين بشرائه، وفي السنوات الأخيرة خسرت شركة فولكسفاغن جزء كبير من السوق الصيني حيث انخفضت حصتها في الصين من 19% في 2019 إلى 14.5% في 2023 (White و Waldersee، 2024) وذلك راجع للعديد من العوامل أبرزها الصعود السريع لشركات السيارات الصينية وعلى رأسها BYD الصينية فبعد أن سيطرت هذا

الشركة على السوق الصيني وتصدرته بدأت تنافس الدول الأوروبية في أسواقهم الخاصة. وأمام هذا التوسع السريع لمنافسين فولكسفاغن الألمانية رأت ضرورة تغير الاستراتيجية في أسرع وقت ممكن حتى لو أن التغير استلزم إجراءات غير مسبقة. وما تقوم به شركة فولكسفاغن تقوم به العديد من الشركات الألمانية الأخرى فشركة BASF الألمانية التي تعتبر أكبر منتج للكيماويات في العالم تقوم بنفس الشيء حيث أغلقت جزء من منشأتها الصناعية في ألمانيا وتوسعت خارجا والخطر هو أن ارتفاع أسعار الطاقة ليس المشكل الوحيد الذي يهدد الاقتصاد الألماني، وإنما هناك مشكل آخر لا يقل أهمية وهي النقص الشديد في العمالة الماهرة والمدرّبة المتاحة في الاقتصاد، ونقص العمالة يزيد من تنافس الشركات على الموظفين ويدفعهم لرفع الرواتب بشكل يصب في النهاية في خانة التكاليف.

الخاتمة :

يمكن القول في الأخير أن الاقتصاد الألماني يواجه العديد من الضغوطات والتحديات في الفترة الحالية وذلك راجع عدم الاستقرار السياسي الناتج عن انتظار تشكيل حكومة جديدة والاستمرار أزمة الطاقة بسبب العمليات العسكرية الروسية الأوكرانية ضف على ذلك المشاكل الهيكلية والبنوية المتجذرة كنقص اليد العاملة المؤهلة وتأخر عمليات الرقمنة والتطور التكنولوجي وبالتالي فقدانها للميزة التنافسية في قطاعاتها ذلك من جهة، من جهة أخرى نجد ان الاستثمارات الصينية في ألمانيا كان لها يد في ما يواجهه الاقتصاد الألماني حاليا من تحديات بسبب شكل هذه الاستثمارات التي كانت في الأساس اما استثمارات تأسيسية أو استثمارات في شكل عمليات اندماج واستحواذ ماكان لها الأثر البالغ على القطاعات الاقتصادية وبالأخص القطاع الصناعي في ألمانيا وعلى رأسها صناعة السيارات، حيث ساهمت هذه الاستثمارات في تقوية الصناعة الصينية وامتلاكها للعديد من الميزات التنافسية كالجودة العالية والتكلفة المنخفضة مقارنة بالمنتجات الألمانية في الأسواق العالمية.

اختبار الفرضيات:

أدت الاستثمارات الصينية إلى حد ما في التأثير على نمو الاقتصاد الألماني وعلى استمرار نشاط بعض القطاعات الصناعية كقطاع السيارات من خلال استغلالها لهذه الاستثمارات في زيادة

قدرتها التنافسية ومنها زيادة حصتها الدولية في السوق العالمي، صحيح وما يؤكد ذلك هو الصعود السريع لشركات السيارات الصينية وعلى رأسها BYD الصينية وسيطرتها على السوق الصيني وتصدره، وبعدها بدأت تنافس الشركات الأجنبية ومنها شركة فولكسفاغن في أسواقها حيث انخفضت حصت فولكسفاغن في الصين من 19% في 2019 إلى 14.5% في عام 2023.

نتائج الدراسة: من أهم النتائج التي تم التوصل إليها الآتي:

- إن الاقتصاد الألماني يعاني من انكماش قدر بـ 0.2% مقارنة بنظيرتها من الدول المتقدمة خاصة الدول الأوروبية.
- الأزمة اقتصادية حادة التي تمر بها ألمانيا سببها الفوضى السياسية داخل الدولة، واستمرار ارتفاع أسعار الطاقة بالإضافة إلى المشاكل الهيكلية.
- ارتفاع قيمة الاستثمارات الصينية في ألمانيا ووصولها في سنة 2017 إلى حوالي 2.71 مليار دولار وتنوعها في القطاعات الاقتصادية ساعد في تجاوز ألمانيا للعديد من الأزمات الاقتصادية في هذه الفترة، ثم بداية انخفاضها من سنة 2018 أثر سلبا وتدرجيا في الاقتصاد لدرجة وصوله حاليا لفوضى اقتصادية.
- تأثير الاستثمارات الصينية في الاقتصاد الألماني على تقوية القدرة التنافسية للشركات الصينية من خلال استثمارات تركز على الاندماج والاستحواذ في القطاعات الصناعية ذات المعرفة التصنيعية ذات المعرفة التصنيعية كالهندسة الميكانيكية وصناعة الإلكترونيات والسلع الاستهلاكية العالية الجودة والتكنولوجيا ونقلها للداخل الصيني بأسرارها التجارية.
- سيطرة الشركات الصينية على العديد من القطاعات الصناعية في ألمانيا كشركة BYD ، وشركة BAIC ، شركة COSCO أثر سلبا على الشركات الألمانية وأصبح يهدد بقائها بسبب تراجع الحصة السوقية لهاته الشركات مقابل المنتجات الصينية كأزمة شركة السيارات فولكسفاغن بسبب زيادة القدرة التنافسية للشركات الصينية وفي مقدمتها شركة BYD الصينية .

قائمة المراجع:

المراجع العربية:

1. انترريجونال للتحليلات الاستراتيجية.(13 ماي 2024). مخاوف برلين: كيف تصاعدت

التحديات أمام الاستثمارات الصينية في ألمانيا.

doi:https://dd8tm5zo9pl5p.cloudfront.net/articles/article21715617783666.

pdf

المراجع الأجنبية:

1. DW. (2024, December 13). *German central bank slashes growth outlook for 2025- 2026*. Consulté le 02 14, 2025, sur DW Global Media: <https://www.dw.com/en/german-central-bank-slashes-growth-outlook-for-2025-2026/a-71045577>
2. ifo, i., & Frankfurter Allgemeine Zeitung Economists Pan. (2024, november 27). *Trump's Re-election: Economists See Predominantly Negative Consequences*. Consulté le february 22, 2025, sur Inf institu: <https://www.ifo.de/en/facts/2024-11-27/trumps-re-election-economists-see-predominantly-negative-consequences>
3. Katanich, D. (2024, november 14). *Germany versus the 'Tariff' Man: How Trump could make it lose out*. Consulté le february 22, 2025, sur the euro news: <https://www.euronews.com/business/2024/11/14/germany-is-facing-the-tariff-man-how-europes-biggest-economy-could-lose-out-under-trump-pl>
4. Kirkegaard, J. F. (2019, september 16). *Chinese Investment into the US and EU Has Plummeted since 2016*. Consulté le february 14, 2025, sur PETERSON INSTITUTE FOR INTERNATIONAL ECONOMICS: <https://www.piie.com/research/piie-charts/chinese-investment-us-and-eu-has-plummeted-2016#:~:text=In%202016%2C%20China%20invested%20%2446,percent%20of%20the%20country's%20GDP>
5. Merlyn , T., & Plummer , R. (2022, september 27). *Nord Stream: Ukraine accuses Russia of pipeline terror attack*. Consulté le february 20, 2025, sur BBC news: <https://www.bbc.com/news/world-europe-63044747>
6. Pancevski, B. (2024, august 14). *A Drunken Evening, a Rented Yacht: The Real Story of the Nord Stream Pipeline Sabotage*. Consulté le february 20, 2025, sur wall street journal: <https://www.wsj.com/world/europe/nord-stream-pipeline-explosion-real-story-da24839c>

7. Reuter. (2024, august 1). *More German companies mull relocation due to high energy prices – survey*. Consulté le february 22, 2025, sur Reuter journal: <https://www.reuters.com/business/energy/more-german-companies-mull-relocation-due-high-energy-prices-survey-2024-08-01/>
8. storbeck, o. (2024, december 13). *Bundesbank slashes growth forecast and sounds alarm over trade war*. Consulté le february 14, 2025, sur the Financial Times journal: <https://www.ft.com/content/31f49c12-84ec-4f42-81ec-a1161073db48?shareType=nongift>
9. the economist. (2023, august 13). *is germany once again the sick man of europe*. Consulté le february 2025, sur the economist: <https://www.economist.com/leaders/2023/08/17/is-germany-once-again-the-sick-man-of-europe>
10. the economist. (2024, December 13). *What to expect after Germany's confidence vote*. Consulté le february 14, 2025, sur the economist: <https://www.economist.com/graphic-detail/2024/12/13/what-to-expect-after-germanys-confidence-vote>
11. Waldersee, V., & White, J. (2024, july 23). *Volkswagen is reeling in China. Can EVs help it grow in the US?* Consulté le march 23, 2025, sur Reuters: <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/volkswagen-is-reeling-china-can-evs-help-it-grow-us-2024-07-23/>
12. Wilmot, S. (2024, september 04). *For Volkswagen, the Bumpy Road to Electric Vehicles Starts to Hit Home*. Consulté le february 20, 2025, sur wall street journal: <https://www.wsj.com/business/autos/for-volkswagen-the-bumpy-road-to-electric-vehicles-starts-to-hit-home-1e7f4a66>