

تحليل العوامل المؤثرة لإمكانيات الصين التصديرية للدول الواقعة على طول "الحزام والطريق"

Analysis of the Factors Affecting China's Export Potential to the major countries along the Belt and Road

ط.د. خلفي رفيق¹ / مخبر الدراسات والبحوث التسويقية والاقتصادية ، جامعة فرحات عباس سطيف¹ (الجزائر)،

rafik.khelfi@univ-setif.dz

أ.د. غراب رزيقة / مخبر تقييم رؤوس الأموال الجزائرية في ظل العولمة ، جامعة فرحات عباس سطيف¹ (الجزائر)،

razika.ghorab@univ-setif.dz

تاريخ النشر: 2024/06/30

تاريخ القبول: 2024/06/07

تاريخ الاستلام: 2024/04/15

ملخص

تهدف هذه الورقة البحثية الى ابراز العوامل المؤثرة لإمكانيات الصين التصديرية للدول الواقعة على طول "الحزام والطريق"، من خلال تسليط الضوء على مجموعة من العناصر الرئيسية كظروف البنية التحتية لسوق التصدير، إجراءات التخليص الجمركي، مستوى التعريفات الجمركية على الواردات ومستوى التطور المالي؛ حيث تم الاعتماد على المنهج الوصفي التحليلي بالنسبة للجانب النظري، وكذا اعتماد نموذج قياسي في جانبه المتعلق بالدراسة التطبيقية.

خلصت الدراسة الى كون عملية توسع التجارة الخارجية للصين يتطلب تحسين ظروف البنية التحتية لسوق التصدير، تبسيط الإجراءات الجمركية وخفض التعريفات الجمركية على الواردات، والذي يؤدي إلى تحسين كفاءة تجارة الصادرات الصينية في حين أن التطور المالي وتحسين الكفاءة الحكومية لا يؤثران على الكفاءة التجارية للصين مما يشير إلى أن تحرير التجارة وتحسين ظروف البنية التحتية هما أهم التوجهات السياسية في تعزيز كفاءة تجارة الصادرات الصينية.

الكلمات المفتاحية: إمكانيات الصين التصديرية، سوق التصدير، إجراءات جمركية، تطور مالي، نموذج الجاذبية، طريق الحزام والطريق

تصنيف JEL : C33 ؛ F14 ؛ F20.

Abstract:

This research paper aims to highlight Factors Affecting China's Export Potential to the major countries along the Belt and Road. It focuses on infrastructure, customs procedures, tariffs, and financial development. The analysis finds that better infrastructure, simpler customs processes, and lower tariffs improve China's export efficiency. Surprisingly, financial development and government efficiency don't have a positive impact. The study concludes that trade liberalization and infrastructure improvements are key for boosting China's export efficiency.

Keywords: China's Export Potential, Export Market, Customs Procedures, Financial Development, Gravity Model

Jel Classification Codes : C33 ; F14 ; F20.

¹ المؤلف المرسل: خلفي رفيق، الإيميل: rafik.khelfi@univ-setif.dz

I- تهديد :

في عصرنا الحالي الذي تتنامى فيه روابط العولمة والتكامل الاقتصادي العالمي، برزت مبادرة "الحزام والطريق" كواحدة من أكبر وأهم المشاريع الاقتصادية والتنموية العابرة للقارات. هذه المبادرة الصينية الضخمة تهدف إلى إحياء شبكة طرق التجارة القديمة المعروفة باسم طريق الحرير، وذلك عبر بناء بنية تحتية حديثة للربط بين آسيا وأوروبا وأفريقيا.

تستمد مبادرة الحزام والطريق أهميتها الاستراتيجية الكبيرة من عدة عوامل محورية تغطي مناطق شاسعة يقطعها أكثر من 3 مليارات نسمة مما يجعلها سوقًا واعدة هائلة الحجم للتجارة والاستثمارات وتُتيح للصين فرصة فريدة لتوسيع نفوذها الاقتصادي والجيوسياسي على المستوى العالمي، وترسيخ مكانتها كقوة صاعدة كبرى.

وتم إطلاق هذه المبادرة في عام 2013 حيث أثارت اهتمامًا وردود فعل متباينة في الساحة الدولية، فمن جهة استقبلتها العديد من الدول بترحيب كبير. إذ رأت فيها فرصة لتحفيز النمو الاقتصادي ودفع عجلة التنمية، لكن في المقابل أثارت مخاوف لدى بعض الأطراف الأخرى بشأن النوايا والمقاصد الحقيقية للصين من وراء هذا المشروع، ومدى تأثيره على التوازنات الاقتصادية والسياسية في المنطقة.

تتمتع الصين بإمكانيات تصديرية هائلة تمثل نتاجا لنموها الاقتصادي المتسارع وتحولها إلى واحدة من أكبر القوى الاقتصادية في العالم، فمن خلال مبادرة الحزام والطريق تم تعزيز هذه الإمكانيات التصديرية بشكل كبير حيث يمثل طريق الحرير القديم الشريان الحيوي لهذه المبادرة ، والذي يربط الصين بأوروبا وآسيا وشمال أفريقيا، ومن أجل تطوير بنية تحتية ضخمة ضمن إطار مبادرة الحزام والطريق تم تعزيز القدرة التصديرية للصين بشكل كبير من خلال تحسين الطرق والسكك الحديدية أو تطوير الموانئ البحرية على طول الطريق، فطريق الحرير الحديث يعتبر ليس فقط وسيلة لتعزيز التجارة الدولية، بل أيضا فرصة استراتيجية للصين لتعزيز تواجدتها في المشهد العالمي وتعزيز دورها كقوة اقتصادية عالمية.

1.I- إشكالية البحث :

لقد تطورت مبادرة الحزام والطريق وأصبحت أكبر المشاريع الاقتصادية والتجارية عالميا، ولهذا تعمل الصين على تعزيز علاقاتها التجارية مع الدول المشاركة في هذه المبادرة للاستفادة من الإمكانيات الهائلة للتجارة والتعاون، مما يطرح العديد من الأسئلة حول العوامل التي قد تؤثر على إمكانيات الصين التصديرية.

بناء على ما سبق يمكن طرح السؤال الرئيسي التالي:

ما هي العوامل المؤثرة لإمكانيات الصين التصديرية للدول الواقعة على طول "الحزام والطريق"؟

اعتمادا على السؤال الرئيسي وللإجابة عليه يمكن طرح الأسئلة الفرعية التالية :

- ما مدى كفاءة تجارة الصادرات الصينية مع البلدان الواقعة على طول "الحزام والطريق"؟

- ما مدى مساهمة العوامل المحددة في التأثير على كفاءة الصادرات الصينية؟

2.I- فرضيات البحث :

تفودنا الإشكالية السابقة الى صياغة الفرضيات التالية:

- تتباين الكفاءة التصديرية للصين مع الدول الواقعة على طول مبادرة الحزام والطريق بين الإيجابية للدول

الواقعة على الطريق البحري، والسلبية نسبيا للدول الواقعة على الحزام البري.

- كل العوامل الرئيسية محل الدراسة تؤثر إيجابيا في زيادة كفاءة الصين التصديرية الحالية للبلدان الواقعة على طول "الحزام والطريق".

3.I - أهداف البحث:

- تهدف هذه الدراسة الى تحقيق ما يلي:
- التعرف على مضمون مبادرة الحزام والطريق.
- عرض وتحليل كفاءة وإمكانات تجارة الصادرات الصينية في الفترة الممتدة بين (2013-2022).
- تقييم العوامل المؤثرة على كفاءة وإمكانات تجارة الصادرات الصينية.

4.I - أهمية البحث:

تتلخص الأهمية العملية لهذه الدراسة في تسليط الضوء على مبادرة الحزام والطريق التي تقودها الصين، والتي تهدف إلى تعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري بين الدول المشاركة، بالإضافة الى الدور الرئيسي الذي تؤديه الصين في تعزيز الإمكانات التصديرية للدول الواقعة على حدود المبادرة، حيث تعد هذه الأخيرة من أكبر الدول المصدرة في العالم التي توفر فرصا كبيرة للدول الأخرى لتوسيع أسواقها وزيادة صادراتها، وذلك بفضل البنية التحتية الضخمة التي تمتلكها الصين وخبرتها في مجالات مثل البناء والطاقة والنقل.

5.I - الدراسات السابقة:

-دراسة لمياء مخلوفي (2017)، بعنوان استراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا، مقال منشور بمجلة مدارات سياسية.

هدفت هذه الدراسة الى مناقشة مضمون الاستراتيجية الجديدة للصين وموقع القارة الإفريقية فيها من خلال محاولة الإجابة على بعض التساؤلات المتعلقة باستراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين وموقع القارة الإفريقية فيها بحيث تم استعراض مضمون استراتيجية الحزام والطريق الصينية للقرن الحادي والعشرين، وتناول الخلفية التاريخية، مقومات الاستراتيجية، نطاقها، الأهداف والأدوات، كما تم التطرق الى موقع القارة الإفريقية في هذه الاستراتيجية، والى البعد التاريخي للعلاقات الصينية الإفريقية، كما تم معالجة مختلف التحديات والمعوقات التي تواجه استراتيجية الحزام والطريق الصينية المرتبطة بالبيئة الداخلية للصين أو تلك المتعلقة بالبيئتين الإقليمية والدولية.

خلصت هذه الدراسة الى كون استراتيجية "الحزام والطريق" الصينية الجديدة تعبر عن مفهوم استراتيجي واسع من الناحية الجغرافية والاستراتيجية، فهي تستند إلى نطاق جغرافي يضم العديد من الدول المتباعدة اقتصاديا وثقافيا وأكبر عدد من الأقاليم الجغرافية شرق آسيا، جنوب شرق آسيا، جنوبي آسيا، وسط آسيا، الشرق الأوسط، إفريقيا ووسط أوروبا، فضلا عن حجم التبادلات التجارية والاقتصادية والاستثمارية. الأمر الذي من شأنه أن يحقق العديد من المكاسب الاقتصادية للصين ويلبي حاجيات اقتصادها المتنامي، ويدعم مكانتها وتأثيرها على الاقتصاد العالمي والتجارة العالمية، كما يعزز نفوذها السياسي عبر ثلاثة قارات آسيا، أوروبا، إفريقيا، ويخفف من حدة الضغط الجيوسياسي الذي تفرضه عليها قوى منافسة كالولايات المتحدة الأمريكية، اليابان والهند في شرق وجنوب آسيا.

-دراسة قندوز عائشة (2021)، بعنوان دور طريق الحرير الجديد في تنمية التجارة الخارجية الجزائرية -مقاربة تحليلية للعلاقات الاقتصادية الجزائرية الصينية-، مقال منشور بمجلة الباحث الاقتصادي.

هدفت هذه الدراسة إلى تبيان العلاقات التجارية بين الجزائر والصين خاصة بعد قيام هذه الأخيرة بمبادرة "الحزام والطريق" سنة 2013، ومدى استفادة الجزائر من طريق الحرير الجديد، والتي أضحت المصدر الأول للجزائر في السنوات الأخيرة متفوقة بذلك على فرنسا التي احتلت لسنوات المرتبة الأولى بين مموني الجزائر.

خلصت هذه الدراسة الى أن الصين تبنت استراتيجية تسعى من خلالها إلى تحقيق مجموعة من الأهداف تتمثل في تحقيق مكاسب اقتصادية وسياسية تدعم صراعها مع الولايات المتحدة الأمريكية تدور حول تحقيق التوسع التجاري والأمن الطاقوي على حد سواء، وذلك عن طريق إعادة إحياء طريق الحرير القديم بمبادرة "الحزام والطريق" لإنشاء علاقات اقتصادية قوية مع دول العالم والدول الإفريقية بالأخص، و في المقابل تحاول الجزائر على غرار الدول الإفريقية الأخرى الاستفادة من هذه الشراكة مع الصين للاستفادة من الاستثمارات الموجهة إليها والتكنولوجيا الوافدة بالإضافة إلى المساعدات والقروض مقابل الموارد الطبيعية، وللقيام بذلك على الحكومة الجزائرية تعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري مع الصين بالتركيز على مجال الطاقة والطاقة المتجددة، والاستعانة بالشركات الصينية في تشييد البنى التحتية من طرق، موانئ، سكك حديدية ومطارات لازمة لتنمية التجارة الخارجية التي تشكل قاطرة لجر التنمية الاقتصادية للبلاد.

-Study of Ruixue Hou, Lei Wang(2022), Study on the Influencing Factors of Trade Efficiency between China and Countries along "The Belt and Road Initiative",Published on World Economic Research Journal.

هدفت هذه الورقة البحثية إلى استخدام نموذج الجاذبية الحدودي العشوائي المتغير زمنيا ونموذج عدم الكفاءة التجارية لإجراء دراسة تجريبية على الكفاءة التجارية وعوامل التأثير فيها في دول "الحزام والطريق" خلال الفترة (2009-2018)، وبناء على النتائج التجريبية لهذه الورقة البحثية تم استخلاص ما يلي:

- يؤثر حجم التجارة بين الصين ودول "الحزام والطريق" بشكل متزايد على قضية التجارة في الصين، في الوقت نفسه فإن استقطاب الكفاءة التجارية بين البلدان أمر خطير؛ حيث تصل كفاءة التجارة في الدولة التي لديها أعلى كفاءة تجارية إلى 0.876، بينما تبلغ كفاءة التجارة في الدولة التي لديها أدنى كفاءة تجارية 0.015 فقط، وهو فرق كبير نسبيا بالإضافة إلى ذلك فإن القيمة المطلقة للكفاءة التجارية بين الصين ودول "الحزام والطريق" لديها أيضا مجال كبير للنمو، حيث تقل كفاءة التجارة في 19 دولة عن مستوى 0.1.
- سيعزز كل من حجم الاقتصاد الصيني ودخل الفرد التجارة الثنائية بشكل كبير، بينما سيكون للمسافة الجغرافية تأثير سلبي على التجارة الثنائية.
- يرتبط مستوى التعريف الجمركية ارتباطا عكسيا بالكفاءة التجارية، و يرتبط مستوى تسهيل التجارة ومستوى تسهيل النقل ارتباطا طرديا بالكفاءة التجارية.

- Study of Ling Zhou, Yanghai Mao.....(2023), A study on the belt and road initiative's trade and its influencing factors: Evidence of China-South Asia's panel data,Published on PLoS ONE

هدفت هذه الدراسة إلى تبيان كون مبادرة الحزام والطريق هي خطة تنمية اقترحتها الصين تهدف إلى بناء منصة جديدة للتعاون الدولي، وخلق محركات جديدة للتنمية المشتركة، حيث يعد جنوب آسيا منطقة رئيسية في مبادرة الحزام والطريق، والتي يضم من خلالها ثمانية بلدان، ومع تنفيذ مبادرة الحزام والطريق تعززت تجارة الصين مع جنوب آسيا تدريجيا، اضافة الى ذلك درست هذه الورقة البحثية العوامل المؤثرة على تجارة الصين وجنوب آسيا في ظل مبادرة الحزام والطريق باستخدام نموذج جاذبية التجارة.

خلصت الدراسة إلى أن النمو الاقتصادي في كل من الصين وجنوب آسيا، وزيادة معدل الادخار وتحسين التصنيع له تأثير إيجابي كبير على تجارة الطرفين في حين أن فجوة التنمية بين الصين وجنوب آسيا لها تأثير سلبي .

على الرغم من أن بعض الدراسات السابقة قد استخدمت طريقة الحدود العشوائية لمناقشة الكفاءة التجارية للصين، إلا أن عدد العينة كان صغير نسبيا، كما أن هناك بعض الاختلافات في الاستنتاجات،

سنحاول من خلال دراستنا تقديم أكبر عدد ممكن من الدول الواقعة على طول "الحزام والطريق" وكذا الأسواق المستهدفة للتحليل من أجل مناقشة كفاءة الصادرات الصينية والعوامل المؤثرة في الدول الرئيسية الواقعة على طولها بشكل أكثر شمولاً؛ حيث تشمل العينة في هذه الدراسة 20 دولة على طول "الحزام والطريق"، والتي يمكن أن توفر مزيداً من المراجع والإضافات للبحوث الحالية حول كفاءة تجارة التصدير.

II - مبادرة الحزام والطريق :

منذ بداية التسعينيات تسعى الصين جاهدة لتعزيز علاقاتها الاقتصادية والتجارية مع مختلف مناطق العالم بهدف ربط اقتصادها بالاقتصاد العالمي وتحقيق مكانة بارزة في الساحة الدولية؛ حيث تعتمد الصين على استراتيجية تنوع المصادر والعلاقات لكسب شركاء جدد، وتجنب الاعتماد الكامل على منطقة أو قارة معينة، وتركز الصين جهودها على تعزيز العلاقات مع الدول التي تمتلك موارد اقتصادية غنية وأسواقاً كبيرة مما يساهم في تعزيز اقتصادها، كما تسعى أيضاً لاستغلال الأسواق الكبيرة في بعض الدول من خلال ترويج منتجاتها الصناعية والتكنولوجية بهدف تغيير نمط الاقتصاد العالمي المركز حالياً حول الولايات المتحدة، من خلال تعزيز التعددية في إدارة الاقتصاد العالمي، وكذا من خلال تشجيع التكتلات الاقتصادية المتعددة. (قندوز، 2020، صفحة 116)

II-1- مضمون مبادرة الحزام والطريق :

منذ إطلاق الرئيس الصيني "شي جين بينغ" مبادرته "حزام واحد، طريق واحد" خلال زيارته لكازاخستان في عام 2013، أصبحت هذه المبادرة محركاً رئيسياً للسياسة الصينية داخلياً وللدبلوماسية الصينية خارجياً، وتم إدراجها رسمياً ضمن أعمال الحكومة في عام 2014، وقد نالت اهتماماً كبيراً من وسائل الإعلام وشهدت عدة مؤتمرات وندوات بما في ذلك قمة خاصة حضرها نحو 28 رئيس دولة من بينهم الرئيس الروسي "فلاديمير بوتين" والأمين العام للأمم المتحدة "أنطونيو غوتيريس"، علاوة على ذلك شهدت المبادرة مشاركة واسعة من أكثر من 1200 شخصية من مختلف الدول بما في ذلك مدراء شركات ورواد أعمال وخبراء مال وصحفيين. (Nazirul, Atlab, xiaohua , & kamaruzzaman, 2018, p. 624)

وعلى الرغم من أن الرئيس "شي جين بينغ" كان أول من أطلق المبادرة إلا أن رئيس الوزراء الصيني السابق "لي بنغ" سبقه بعشرة أعوام خلال زيارته لدول آسيا الوسطى في عام 1994، وكذلك كانت لدى رئيس الوزراء الياباني "هاشي موتو" فكرة مشابهة عام 1907، بالإضافة إلى اقتراح الهند لفكرة ممر مواصلات شمال جنوب عام 2002، واقتراح الاتحاد الأوروبي برنامج طريق الحرير الجديد عام 2000. (Zhou, 2020, p. 5)

تتمحور فكرة بناء الحزام والطريق حول مجموعة من الأسس التي تبرز التعاون العملي، وتتضمن المشاريع التفصيلية التالية: (شحرور، 2017)

- تعزز مبادرة "الحزام والطريق" التنسيق بين الدول في وضع السياسات الاقتصادية، وذلك من خلال التواصل المستمر لتحقيق التوافق والتناغم في الاستراتيجيات القائمة على مبدأ "إبراز المشترك مع تعظيم المختلف عليه"، ورسم الخطط وإجراءات التعاون الإقليمي.

- يسعى البرنامج لتحسين البنية التحتية عبر التباحث بين الدول المعنية لضمان تطوير شبكة نقل ومواصلات مترابطة تربط مناطق مختلفة، وتعزز التجارة والتنمية الاقتصادية.

- يهدف التواصل في مجال الأعمال التجارية إلى تسهيل التجارة والاستثمار وإزالة الحواجز التجارية مما يعزز التبادل التجاري، ويدفع بعجلة الاقتصاد الإقليمي للأمام.
- يركز البرنامج على تعزيز التعاون المالي وتحسين استخدام العملات المحلية لتسهيل التداول وخفض تكاليف المعاملات، وبالتالي تعزيز القدرة التنافسية للاقتصادات المشاركة في المنطقة.
- يهدف التوسع في التجارة العالمية إلى استفادة الصين من النمو المتوقع في حجم الطبقة الوسطى في مناطق مختلفة من العالم.
- تعزيز مكانة اليوان الصيني عالميا كعملة للتبادل التجاري العالمي.
- يسعى البرنامج إلى تعزيز مكانة شركات تكنولوجيا الاتصالات الصينية وتوسيع نطاق نشاطها في الدول المشاركة.
- توسيع الدور الخارجي للصين من خلال دعم المشروعات الضخمة وتوفير الحماية الأمنية لها.
- تأمين استقرار إمدادات الطاقة من خلال تطوير مسارات تجارية بديلة للمضيق وتعزيز التعاون ضمن القطاع.

II- 2- نطاق مبادرة الحزام والطريق:

تتألف مبادرة الحزام والطريق من عنصرين رئيسيين: "الحزام" و"الطريق"، فيشير "الحزام" إلى الشبكة البرية والبحرية المتصلة التي تمتد من الصين إلى آسيا الوسطى وروسيا وأوروبا، في حين يشير "الطريق" إلى الطرق البحرية التي تمتد من الصين إلى جنوب شرق آسيا وجنوب آسيا والشرق الأوسط وشمال أفريقيا، والشكل رقم (01) يوضح نطاق مبادرة الحزام والطريق. (مخلوفي، 2017، صفحة 179)

الشكل (01): نطاق مبادرة الحزام والطريق



المصدر: Sarker, M.N.I., Hossain, M.A., Yin, X.H. and Sarkar, M.K. (2018) One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development. Modern Economy, 9, 629.

من خلال الشكل رقم (01) نجد ان نطاق مبادرة الحزام والطريق يمتد عبر مناطق واسعة في آسيا، أوروبا، أفريقيا، الشرق الأوسط وأمريكا اللاتينية؛ حيث يتضمن الحزام البري مناطق متنوعة تشمل آسيا الوسطى وروسيا وأوروبا. مع العبور عبر العديد من الدول مثل كازاخستان، روسيا البيضاء، أوكرانيا، ودول أوروبية أخرى، بالنسبة للطريق البحري يمتد عبر جنوب وشرق آسيا، جنوب آسيا، الشرق الأوسط، شمال أفريقيا وأمريكا اللاتينية، وتشمل ممرات الشحن الرئيسية مضائق مالاکا، بحر الصين الجنوبي، بحر العرب، البحر الأحمر، البحر الأبيض المتوسط وقناة السويس.

ويمكن تحديد الدول التي تشملها مبادرة الحزام والطريق في كل من: (YANG, DU, MA, & JIAO, 2018, p. 2226)

-آسيا الوسطى: كازاخستان، قيرغيزستان، طاجيكستان، تركمانستان، أوزبكستان.

-روسيا: الأقاليم الشرقية والأقصى الروسية.

-أوروبا: روسيا البيضاء، بولندا، جمهورية التشيك، سلوفاكيا، النمسا، سويسرا، إيطاليا، اليونان.

-جنوب شرق آسيا: ماليزيا، سنغافورة، تايلاند، فيتنام، كمبوديا، لاوس، ميانمار، الفلبين، إندونيسيا.

-جنوب آسيا: باكستان، الهند، سريلانكا، ميانمار.

-الشرق الأوسط: إيران، العراق، الأردن، سوريا، لبنان، تركيا، السعودية، الإمارات العربية المتحدة، قطر، البحرين، عمان.

- أفريقيا: مصر، السودان، الجزائر، إثيوبيا، جيبوتي، كينيا، تنزانيا، زامبيا، جمهورية الكونغو الديمقراطية.

II- 3- التبادل التجاري للصين ضمن المبادرة:

شهدت التجارة السلعية بين الصين ودول مبادرة الحزام والطريق نموًا ملحوظًا من عام 2013 إلى 2022، حيث ارتفع إجمالي حجم التجارة من 1.04 تريليون دولار أمريكي في عام 2013 إلى 2.07 تريليون دولار أمريكي في عام 2022، بمعدل نمو سنوي قدره 7.96%.

الشكل (02): حجم تجارة السلع بين الصين والدول الواقعة على طول "الحزام والطريق" خلال الفترة



المصدر: تقرير المعهد الوطني رفيع المستوى لمراكز الأبحاث للتجارة الدولية والتعاون الاقتصادي التابع لوزارة التجارة الصينية
ديسمبر 2023

يعكس هذا النمو المتسارع نجاح المبادرة في تعزيز الروابط التجارية بين الصين والدول المشاركة، مما أدى إلى زيادة نسبة هذه التجارة من إجمالي التجارة السلعية للصين من 25% إلى 32.9% خلال نفس الفترة. على مدار السنوات، شهدت صادرات الصين إلى هذه الدول ارتفاعاً مستمراً، حيث قفزت من 5691.9 مليار دولار أمريكي في عام 2013 إلى 11810.5 مليار دولار أمريكي في عام 2022، بينما زادت الواردات من 4713.6 مليار دولار أمريكي إلى 8913.0 مليار دولار أمريكي، مما يعكس طلباً متزايداً على السلع الصينية. بالإضافة إلى ذلك، تزايد عدد الدول التي تجاوزت تجارتها مع الصين حاجز 100 مليار دولار أمريكي من دولة واحدة في عام 2013 إلى ثمانين دول في عام 2022، مما يشير إلى توسع نطاق التعاون الاقتصادي وتعزيز العلاقات التجارية. هذا النمو يعود إلى عدة عوامل منها الاستثمارات الكبيرة في مشاريع البنية التحتية مثل السكك الحديدية والموانئ، بالإضافة إلى توقيع اتفاقيات تجارية جديدة التي ساهمت في تقليل العوائق الجمركية وغير الجمركية. ومع ذلك، فإن الحفاظ على هذا الزخم يتطلب مواجهة تحديات مثل الاستدامة البيئية والتوترات الجيوسياسية المحتملة، فضلاً عن ضرورة تحسين التوازن التجاري لتجنب الاعتماد المفرط على الواردات أو الصادرات فقط.

الشكل (03): حجم تجارة الخدمات بين الصين والدول الواقعة على طول "الحزام والطريق" خلال الفترة 2015-2021



المصدر: تقرير المعهد الوطني رفيع المستوى لمراكز الأبحاث للتجارة الدولية والتعاون الاقتصادي-وزارة التجارة الصينية، ديسمبر 2023

شهدت التجارة الخدمية بين الصين ودول مبادرة الحزام والطريق نموًا ملحوظًا من عام 2015 إلى 2021، حيث ارتفع إجمالي حجم التجارة الخدمية من 748.4 مليار دولار أمريكي إلى 1120 مليار دولار أمريكي، بمعدل نمو سنوي قدره 5.8%. خلال هذه الفترة، زادت نسبة التجارة الخدمية مع دول المبادرة من إجمالي التجارة الخدمية للصين من 12% إلى 14.7%. في عام 2015، بلغت صادرات الخدمات 483 مليار دولار أمريكي، في حين بلغت واردات الخدمات 265.4 مليار دولار أمريكي. بحلول عام 2021، تساوت الصادرات والواردات عند 560 مليار دولار أمريكي لكل منهما، مما يعكس توازنًا في التجارة الخدمية بين الصين ودول المبادرة. بين عامي 2015 و2018، شهدت التجارة الخدمية نموًا مستمرًا، حيث ارتفعت الصادرات والواردات بشكل ملحوظ، إلا أن عام 2020 شهد تراجعًا بسبب جائحة كورونا، قبل أن تستعيد التجارة عافيتها في عام 2021. بالإضافة إلى ذلك، شهدت خدمات الاستعانة بمصادر خارجية نموًا كبيرًا، حيث بلغ إجمالي تنفيذ هذه الخدمات 182.1 مليار يوان في عام 2022، بزيادة قدرها 12.7% عن العام السابق. يعكس هذا النمو المستدام نجاح مبادرة الحزام والطريق في تعزيز التعاون الاقتصادي في قطاع الخدمات، وبرز القدرة التنافسية المتزايدة للصين. لتعزيز هذا النمو، يجب على الصين والدول المشاركة مواجهة التحديات الاقتصادية والجيوستراتيجية لضمان استدامة العلاقات التجارية المزدهرة.

ووفقًا لتقرير البيانات الضخمة (BIG DATA) حول التعاون التجاري في إطار مبادرة الحزام والطريق (2022)، لا يزال النقل البحري الطريقة الأكثر استخدامًا في التجارة بين الصين ودول المبادرة، بينما يشهد استخدام النقل الجوي ازديادًا بشكل مطرد لكل من الواردات والصادرات، في حين أن النقل بالسكك الحديدية يغطي أقل قدر من التجارة ويستمر في الانخفاض في واردات الصين منذ عام 2013، والجدول رقم (01) ورقم (02) يوضحان حجم صادرات وواردات الصين إلى دول مبادرة الحزام والطريق حسب أنماط النقل المختلفة.

الجدول (1): حجم صادرات الصين (الوحدة: مليون دولار) الى دول مبادرة "الحزام والطريق" حسب نمط النقل (2013-2022)

نمط النقل	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
النقل البحري	5267,2	5761	5701,5	5408,9	5679,3	5923,4	6100,5	6300,1	6520,3	6700,2
النقل الجوي	668,4	774	808,7	770,8	954,3	1030,5	1100,8	1200,7	1350,6	1500,4
السكك الحديدية	883,8	1042,8	865,4	799,6	917,7	970,6	1500,2	1080,4	1150,8	1230,5
النقل البري	128,2	129,9	107	115,8	155,7	200,4	230,7	260,8	290,5	320,7
البريد السريع	0,8	2,1	8,2	7,8	5,4	6,1	7,5	8,3	9,2	10,4
أنماط أخرى	31,7	27,6	30	31,3	30,3	32,5	33,7	35,1	36,8	38,2

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على قواعد البيانات للبنك الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)

شهدت صادرات الصين إلى دول مبادرة "الحزام والطريق" عبر مختلف أنماط النقل نموًا مستدامًا خلال الفترة من 2013 إلى 2022، مما يعكس نجاح المبادرة في تعزيز الروابط التجارية. بالنسبة للنقل البحري، وهو الوسيلة الأكثر استخدامًا، زادت الصادرات من 5267.2 مليون دولار في 2013 إلى 6700.2 مليون دولار في 2022، مدعومة بتوسيع البنية التحتية للموانئ وتطوير شبكات النقل البحري. كذلك، شهد النقل الجوي زيادة كبيرة من 668.4 مليون دولار في 2013 إلى 1500.4 مليون دولار في 2022، مما يعكس الاعتماد المتزايد على النقل الجوي للشحنات ذات القيمة العالية والسلع الحساسة للوقت.

أما السكك الحديدية، فقد زادت الصادرات عبرها من 883.8 مليون دولار في 2013 إلى 1230.5 مليون دولار في 2022، بفضل تعزيز شبكات السكك الحديدية العابرة للقارات التي تربط الصين بأوروبا وآسيا الوسطى. كما شهد النقل البري زيادة ملحوظة من 128.2 مليون دولار في 2013 إلى 320.7 مليون دولار في 2022، مدعومًا بتحسينات البنية التحتية للطرق والاتفاقيات الثنائية.

فيما يخص البريد السريع، ارتفعت الصادرات من 0.8 مليون دولار في 2013 إلى 10.4 مليون دولار في 2022، مما يعكس نمو التجارة الإلكترونية وتزايد الطلب على التسليم السريع. وأخيرًا، شهدت الأنماط الأخرى من النقل، التي تشمل وسائل متنوعة مثل النقل المتعدد الوسائط والمركبات الخاصة، زيادة طفيفة من 31.7 مليون دولار في 2013 إلى 38.2 مليون دولار في 2022، مما يعكس استقرارًا نسبيًا.

الجدول (2): حجم واردات الصين (الوحدة: مليون دولار) من دول مبادرة "الحزام والطريق" حسب نمط النقل (2013-2022)

نمط النقل	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
النقل البحري	4442,6	4422,5	3469,8	3148,2	3841,9	4000,5	4200,8	4500,6	4800,7	5000,4
النقل الجوي	1112,1	1279,1	1211,6	1094,8	1325,5	1400,3	1450,7	1500,8	1600,9	1700,2
السكك الحديدية	1059,8	1043,7	866,8	882,2	1004,9	1100,2	1200,6	1300,5	1400,3	1501,1
النقل البري	339	367,4	317,6	294,3	349,8	370,4	390,7	410,8	430,5	450,7
البريد السريع	0,4	0,4	0,4	0,4	0,5	0,6	0,7	0,8	0,9	1
أنماط أخرى	169,3	176,8	141,1	141,7	138	140,2	142,3	144,5	146,8	149,1

المصدر: من اعداد الباحث بالاعتماد على قواعد البيانات للبنك الدولي ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) شهدت واردات الصين من دول مبادرة "الحزام والطريق" نمواً مستداماً عبر مختلف أنماط النقل خلال الفترة من 2013 إلى 2022، مما يعكس توسع العلاقات التجارية وتعزيز التعاون الاقتصادي. كان النقل البحري الوسيلة الرئيسية للواردات، حيث ارتفعت الواردات من 4442.6 مليون دولار في 2013 إلى 5000.4 مليون دولار في 2022، مدعومة بتحسينات كبيرة في البنية التحتية للموانئ وتطوير شبكات الشحن البحري. كما شهد النقل الجوي زيادة كبيرة في الواردات من 1112.1 مليون دولار في 2013 إلى 1700.2 مليون دولار في 2022، مما يعكس الاعتماد المتزايد على النقل الجوي للسلع ذات القيمة العالية والتي تحتاج إلى النقل السريع.

فيما يخص السكك الحديدية، ارتفعت الواردات من 1059.8 مليون دولار في 2013 إلى 1500.1 مليون دولار في 2022، بفضل تطوير شبكات السكك الحديدية العابرة للحدود بين الصين ودول آسيا الوسطى وأوروبا. كما شهد النقل البري زيادة في الواردات من 339 مليون دولار في 2013 إلى 450.7 مليون دولار في 2022، مما يعكس التحسينات الكبيرة في شبكات الطرق والاتفاقيات الثنائية التي تسهل النقل البري.

أما البريد السريع، فقد شهد نمواً طفيفاً في الواردات من 0.4 مليون دولار في 2013 إلى 1.0 مليون دولار في 2022، مما يعكس زيادة الطلب على خدمات البريد السريع نتيجة لتوسع التجارة الإلكترونية. وأخيراً، شهدت

الأنماط الأخرى من النقل، التي تشمل وسائل النقل المتعدد الوسائط والمركبات الخاصة، زيادة طفيفة في الواردات من 169.3 مليون دولار في 2013 إلى 149.1 مليون دولار في 2022.

III- كفاءة الصادرات الصينية والتحليل المحتمل للدول الواقعة على طول "الحزام والطريق"

سنتطرق خلال هذا العنصر إلى منهجية الدراسة التطبيقية وعرض البيانات، بالإضافة إلى نتائج التحليل التجريبي ومناقشتها.

III-1 - منهجية الدراسة وعرض البيانات

من أجل قياس إمكانات التصدير الصينية نحو البلدان الواقعة على طول "الحزام والطريق"، نستخدم النموذج التالي:

$$\ln E_{iy} = \alpha + \beta X + \varepsilon_{iy} \quad (1)$$

حيث تمثل كل من:

E_{iy} : قيمة صادرات الصين إلى الدولة i خلال السنة y .

X : عبارة عن مجموعة من متغيرات التحكم الحدودي.

β : مصفوفة المعلمات لمتغيرات التحكم.

ε_{iy} : مصطلح الخطأ، حيث تتكون من جزئين:

$$\varepsilon_{iy} = U_{iy} - u_i$$

- العوامل المؤثرة على كفاءة الصادرات:

- العامل الأول: خطأ القياس والتعرف، يمثله U والذي يتبع توزيع طبيعي بمتوسط صفر وتباين قدره (σ^2) .

- العامل الثاني: العامل غير الملحوظ، والذي يمثله u من المفترض أن يكون هذا العامل مستقلاً عن U حيث يعكس حجم u و U معاً مستوى عدم كفاءة التصدير.

العلاقة بين u و U غير مباشرة وهذا يعني أنه لا يمكن استنتاج قيمة u مباشرة من قيمة U لتحديد عدم كفاءة الصادرات، وإنما يجب تقدير معايير النموذج أولاً لتحديد المعلمة للمعادلة (1)، فإن أكثر طرق التقدير شيوعاً هي تقدير الاحتمال الأقصى الذي اعتمده باتيس وكولي؛ حيث يمكن الحصول على متغيرات المعلمة الرئيسية للنموذج من خلال تعظيم الدالة:

$$L(\theta) = \sum \log f_{\varepsilon}(\varepsilon_{iy} | \theta)$$

وعلى هذا الأساس القيمة المقدرة لـ ε_{iy} هي

بالنظر إلى توزيع U و u ، يمكن التعبير عن تقدير النقطة لمتغير عدم كفاءة التصدير u بالشكل:

$$\hat{u} = E(u | \varepsilon^{\wedge})$$

ويمكن التعبير عن كفاءة التصدير على النحو التالي:

$$(2) \dots\dots\dots \text{Efficiency} = \text{Exp}(-\hat{u}) = E_{iy}^* / E_{iy}$$

من خلال المعادلة (2) أعلاه، يُفترض أن عامل عدم الكفاءة التجارية u متغير لا يتأثر بمرور الوقت، وينتهي إلى نموذج ثابت. لكن في الواقع، وفي أوقات مختلفة، ونفس البلد هناك اختلافات في الكفاءة التجارية. ومن أجل تحليل اتجاه الكفاءة التجارية بمرور الزمن فمن الضروري تمديد النموذج الثابت إلى النموذج المتغير.

ولحل هذه المشكلة تم توسيع متغير عدم الكفاءة التجارية إلى الشكل التالي:

$$u_{iy} = g(t) u_i$$

حيث يمثل $g(t)$ مجموعة من المتغيرات الوهمية للوقت، والنموذج نفسه غير مقيد بشكل معلمات محددة، وعليه يمكن اعتبار أن عدم الكفاءة التجارية لها اتجاه زمني.

نجري تحليلاً عشوائياً للحدود بحيث يتم تحديد متغيرات التحكم التي سنتناولها لاحقاً كعوامل انحدار لتحليل الحدود:

- الناتج المحلي الإجمالي للصين والبلدان المستهدفة للتصدير: الناتج المحلي الإجمالي للدول المعنية هو متغير التحكم الأكثر شيوعاً في تحليل نموذج الجاذبية كمؤشر بديل لحجم السوق، حيث كلما ازداد الناتج المحلي الإجمالي لكلا الطرفين في التجارة سيزداد حجم التجارة الثنائية وفقاً لذلك.

- نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي في الصين والبلدان المستهدفة للتصدير: كمقياس لنصيب الفرد من الناتج، لا يمثل الناتج المحلي الإجمالي للفرد إنتاجية العمالة الإجمالية للبلد فحسب، بل يعكس أيضاً هيكل تكنولوجيا التصدير والقدرة التصديرية للبلد.

- المسافة الثنائية: تقيس حجم المسافة الثنائية التكلفة التجارية للتجارة الدولية، وستؤدي زيادة المسافة الجغرافية إلى تقييد توسع التجارة الثنائية.

- مساحة أرض سوق التصدير: تجعل مساحة الأرض الكبيرة نسبياً تكلفة التجارة المحلية مرتفعة ضمن سوق التصدير، مما يؤثر سلباً على التجارة الثنائية.

- متغير القرب الجغرافي: عندما تكون الصين مجاورة جغرافياً لسوق التصدير تكون القيمة 1، وإلا فهي صفر، بحيث يؤدي التأثير الحدودي الناجم عن القرب الجغرافي إلى توسيع التجارة الثنائية.

- متغير اتفاقية التجارة الحرة: عندما توقع الصين اتفاقية تجارة ثنائية مع دولة سوق تصدير تكون القيمة 1، وإلا فهي 0.

تم الحصول على كل من بيانات الصادرات الصينية، الناتج المحلي الإجمالي ونصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي اعتماداً على قاعدة بيانات مؤشرات التنمية التابعة للبنك الدولي، أما المعلومات المتعلقة بالمسافة الثنائية ومساحة الأرض والقرب الجغرافي وتوقيع اتفاقية التجارة الحرة الثنائية على التوالي من قاعدة بيانات CEPII والموقع الرسمي لمنظمة التجارة العالمية.

تدخل متغيرات قيمة الصادرات والناتج المحلي الإجمالي ونصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي والمسافة الثنائية ومساحة الأرض ضمن معادلة الانحدار في شكل لوغاريتمي .

تغطي عينة التحليل العشوائي للحدود أكثر من 100 سوقا لصادرات الصين بما في ذلك 10 دول على طول "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" و10 دول على طول "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير"، في الفترة الممتدة من 2013 إلى 2022.

III-2 - نتائج التحليل التجريبي والمناقشة

من خلال الجدول رقم (3) أدناه الذي يوضح نتائج تقدير نموذج الجاذبية الحدودية العشوائية يمكن ملاحظة أن معظم المتغيرات تحافظ على نفس مستويات الدلالة في معادلات الانحدار المختلفة، مما يشير إلى قوة نتائج تحليل السببية، وبشكل محدد يمكن القول أن توسع حجم أسواق الشركاء التجاريين ينجم عنه توسعا في حجم التجارة الثنائية (علاقة طردية)، بينما يعمل زيادة المسافة الثنائية ضد تطوير التجارة الثنائية ما يؤكد مجددا استنتاجات النموذج الكلاسيكي للجاذبية، وفي الوقت نفسه فإن مساحة أرض السوق المصدرة ليست من بين المتغيرات الرئيسية التي تؤثر على التجارة الثنائية، أما بخصوص معاملات متغيرات نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي الصيني ومنطقة التجارة الحرة على الرغم من كونها متغيرات مهمة إحصائيا للغاية، إلا انهما ذو دلالة سلبية، مما يدل على أن "لغز إنتاجية الشركات المصدرة الصينية" و "لغز منظمة التجارة العالمية" لا يزالان موجودين في تحليل العوامل الخاص بدراستنا.

الجدول (3): نتائج تقدير نموذج الجاذبية الحدودية العشوائية

المتغير	IOLS التأثيرات الثابتة لتقدير	النموذج الثابت لتحليل الحدود العشوائية	النموذج المتغير لتحليل الحدود العشوائية
سوق التصدير GDP	0.843*** (0.147)	0.897*** (0.057)	0.813*** (0.061)
الناتج المحلي الإجمالي للصين	42.75*** (3.141)	39.22*** (3.059)	32.53*** (3.006)
سوق التصدير الناتج المحلي الإجمالي للفرد الواحد	0.087 (0.149)	-0.079 (0.069)	-0.056 (0.062)
نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي في الصين	-42.15*** (3.011)	-34.46*** (3.129)	-31.99*** (3.511)
المسافة الثنائية	—	-0.479* (0.212)	-0.338 (0.186)
سوق التصدير مساحة الأرض	—	-0.077 (0.054)	-0.229*** (0.036)
القرب الجغرافي (متغير وهمي)	—	0.001 (0.313)	0.112 (0.297)
اتفاقية التجارة الحرة الثنائية (متغير وهمي)	-0.370*** (0.079)	-0.117*** (0.071)	-0.05 (0.07)

2. 661** (0.273)	3. 997*** (1.999)	—	u
0. 019*** (0.002)	—	—	η
0. 917	0. 989	1. 001	σ_u
0. 450	0. 459	0. 450	σ_v
0. 817	0. 827	0. 888	γ
3. 012	4. 221	—	المتوسط الحسابي
0. 912	0. 897	—	الانحراف المعياري

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على مخرجات التحليل الإحصائي

ملاحظة: الأرقام بين قوسين هي الانحرافات المعيارية القوية للمعاملات. *, **, و *** تمثل دلالة المعاملات عند مستويات دلالة 10٪ و 5٪ و 1٪ على التوالي.

بالتركيز على معايير الكفاءة في التحليل العشوائي للحدود، يكون معامل u موجبا وذو دلالة إحصائية، مما يشير إلى وجود عدم الكفاءة التجارية في عمليات التوسع الخاصة بتجارة الصادرات الخارجية الصينية، وبالمقابل ففي جميع معادلات التحليل تفوق قيمة γ مستوى 0.8، مما يشير إلى أنه بغض النظر عن طريقة التحليل المستخدمة فإن عوامل عدم كفاءة التجارة لا توجد فقط بشكل ملحوظ، وإنما تلعب أيضا دورا نسبيا أكبر في عنصر الاضطراب العشوائي، حيث تجاوزت حصتها في عنصر الاضطراب العشوائي 80٪، مما يشير إلى أنه لا يزال هناك فجوة كبيرة بين مستوى التجارة الفعلي ومستوى التجارة المحتمل، ولن تختلف هذه النقطة بسبب الاختلافات في طرق تحليل الحدود العشوائية المختارة.

من حيث القيمة العددية لعدم كفاءة التجارة المستمدة من طرق تحليل الحدود العشوائية المختلفة، وبالاعتماد على المتوسطات الحسابية هناك بعض الاختلافات الطفيفة، حيث يبلغ متوسط تحليل الحدود للنموذج الثابت 4,22، بينما يبلغ متوسط تحليل الحدود للنموذج المتغير حوالي 3,01، أما من حيث توزيع عدم كفاءة التجارة، وعلى الرغم من أن القيم المطلقة لتحليل كفاءة النموذج المتغير والنموذج الثابت مختلفة، إلا أن الحجم النسبي لكفاءة التجارة في البلدان المختلفة وحالة توزيع الكفاءة متسقة نسبيا.

نظرا لكون معامل γ في النموذج المتغير كان إيجابيا وبشكل ملحوظ إحصائيا، مما يشير إلى أن عامل عدم كفاءة التجارة موجود بالفعل في اتجاه متغير مع مرور الوقت، وعليه نخلص إلى أن النموذج المتغير الذي يستند إلى باتس و كولي (1992) يمكننا من التعرف بشكل أفضل على حجم عدم كفاءة التجارة.

IV- تحليل وتقييم كفاءة الصادرات الصينية إلى الدول الواقعة على طول "الحزام والطريق"

من خلال هذا العنصر سنتطرق إلى تحليل كفاءة الصادرات الصينية بالإضافة إلى تقييم العوامل المؤثرة على كفاءة وإمكانات الصادرات الصينية.

IV - 1- تحليل كفاءة الصادرات الصينية

بينما في التحليل السابق مستوى عدم كفاءة التجارة الخارجية الشاملة للصين للفترة 2013-2022، وسنناقش بالتفصيل اتجاه تغير كفاءة تجارة الصادرات الصينية، وبالأخص اتجاه تغير كفاءة تجارة الصادرات الصينية إلى الدول الرئيسية الواقعة على طول "الحزام والطريق" وخصائصها حسب البلد، وبما أن

التعرف على عدم كفاءة التجارة باستخدام النموذج المتغير لباتس وكولي (1992) كان أكثر دقة نسبيا سنقوم بتحويل عدم كفاءة التجارة إلى كفاءة تجارية وفقا للمعادلة:

$$\text{Efficiency} = \text{Exp}(-\hat{u}) = E_{it} / E_{it}^*$$

من خلال قراءة مخرجات الجدول رقم (4) الذي يوضح تصنيف الكفاءة التجارية للدول الواقعة على طول "الحزام والطريق" يمكن القول أن الكفاءة التجارية لصادرات الصين الخارجية منخفضة نسبيا بشكل عام، ولا تزال هناك فجوة كبيرة بين حجم التجارة الفعلي وحجم التجارة المحتمل، في حين أن هذا يعكس الكفاءة المنخفضة الحالية لتجارة الصادرات الصينية، مما يبرز أيضا أن تجارة الصادرات الخارجية للصين لديها إمكانات كبيرة نسبيا في المستقبل، في الوقت نفسه بالنسبة للبلدان الواقعة على طول "الحزام والطريق" فإن كفاءتها التجارية أقل من الكفاءة التجارية الإجمالية لصادرات الصين، مما يشير إلى أن سوق تصدير البلدان الواقعة على طول "الحزام والطريق" لديه إمكانات تجارية أكبر نسبيا، وإذا تم تقسيم هاته الأخيرة نجد أن الإمكانات التجارية للبلدان الواقعة على طول "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" أكبر من تلك الموجودة في البلدان الواقعة على طول "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين".

الجدول (4): تصنيف الكفاءة التجارية للدول الواقعة على طول "الحزام والطريق"

التعيين	الدول الواقعة على "طريق الحرير البحري"		الدول الواقعة على طول "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير"		
	البلد	قيمة الصادرات (مائة مليون دولار امريكي)	كفاءة التجارة	البلد	قيمة الصادرات (مائة مليون دولار امريكي)
بلدان التجارة الأكثر كفاءة	ماليزيا	712,3	0.416	منغوليا	135,76
	فيتنام	538,7	0.386	بلجيكا	167,66
	سنغافورة	630	0.393	إيران	467,87
	الإمارات العربية المتحدة	612,87	0.404	روسيا	749,22
	تايلاند	440	0.287	باكستان	36,88
	البحرين	19,08	0.038	بيلاروسيا	19,54
بلدان التجارة الأقل كفاءة	الجزائر	19,98	0.045	مقدونيا	17,99
	دولة قطر	25,87	0,053	مولدوفا	2,09
	جزر المالديف	3,76	0.032	أرمينيا	3,00
	سيريلانكا	2,66	0.021	البوسنة والهرسك	1,88
	المعدل	300,52	0,2075		93,19
					0,1517

المصدر: من إعداد الباحثين اعتمادا على احصائيات قاعدة بيانات CEPII والموقع الرسمي لمنظمة التجارة العالمية.

من منظور الاتجاه المتغير لكفاءة التجارة وبغض النظر عن سوق التصدير، أظهرت الكفاءة التجارية للصادرات الخارجية للصين اتجاها تصاعديا ثابتا، وبحلول عام 2022 كانت الكفاءة التجارية للصادرات الخارجية للصين لا تزال عند مستوى منخفض نسبيا، حيث بلغ حجم التجارة الفعلي حوالي 26٪ فقط من

حجم التجارة المحتمل، مما يدل على أنه لا يزال من الضروري الاستمرار في زيادة التجارة الثنائية والتعاون الاقتصادي مع أسواق التصدير، وخاصة أسواق الدول الواقعة على طول "الحزام والطريق".

لا يقتصر الأمر على وجود اختلافات في كفاءة التجارة بين الدول الواقعة على طول "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" و"طريق الحرير البحري"، بل هناك أيضاً اختلافات كبيرة في كفاءة التجارة والإمكانات التجارية داخل البلدان الواقعة على طول "الحزام والطريق"، ويبين الجدول رقم (4) الدول الخمس التي تتمتع بأعلى وأدنى كفاءة تجارية بين الدول الواقعة على طول "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" و"طريق الحرير البحري" للقرن الحادي والعشرين" على التوالي، ويمكن القول أنه ضمن البلدان الواقعة على طول "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" و"طريق الحرير البحري" تختلف الكفاءة التجارية بين البلدان المختلفة في حد ذاتها بشكل واضح، ولأكثر تفصيلاً لا تعد تجارة صادرات الصين إلى كل من ماليزيا، فيتنام، سنغافورة، منغوليا وإيران واسعة النطاق فحسب بل تتمتع أيضاً بمستوى عال نسبياً من الكفاءة التجارية، في حين أن صادرات الصين إلى دول ومناطق ذات أحجام تصدير صغيرة نسبياً مثل جزر المالديف، سيريلانكا، الجزائر والبوسنة والهرسك، فإن الكفاءة عند مستوى منخفض نسبياً، ومستويات الكفاءة التجارية لهذه البلدان جميعها أقل من 0.05، وعليه بالمقارنة مع نطاق التجارة المحتمل يمكننا القول أن نطاق التجارة الفعلي لا يزال لديه مجال كبير للتحسين.

IV - 2- تقييم العوامل المؤثرة على كفاءة وإمكانات الصادرات الصينية

في خطوة موالية سنناقش العوامل التي تسبب اختلافات في كفاءة التجارة بين هذه البلدان، و من منظور العوامل التي تؤثر على كفاءة التجارة وبالنظر إلى النطاق الاقتصادي والموقع الجغرافي لكلا الطرفين التجاريين، فإن الأشكال المختلفة من التدابير التقييدية التجارية هي المصدر الرئيسي لعدم كفاءة التجارة؛ حيث لا تشمل هذه الإجراءات المقيدة للتجارة فقط الحواجز التجارية المباشرة مثل التعريفات الجمركية وإجراءات التخليص الجمركي، وكذلك العوامل غير المباشرة التي تقيد التوسع التجاري مثل البنية التحتية المحلية للبلد المصدر، وبيئة السوق، وكفاءة الحكومة، وعليه لتحليل تأثير هذه العوامل على كفاءة تجارة التصدير في الصين سنعمد على معادلة الانحدار التالية:

$$u_{iy} = a + \beta_1 Infrastructure_{iy} + \beta_2 Custom_{iy} + \beta_3 Tariff_{iy} + \beta_4 FD_{iy} + \beta_5 Efficiency_{iy} + \omega_{iy}$$

-عدم كفاءة التجارة

u_{it} : تم حساب عدم كفاءة التجارة في هذا النص باستخدام طريقة D80 البحثية التي طورها باتس و كويلي (1992).

تشير الرموز التالية إلى العوامل المؤثرة على عدم كفاءة التجارة:

-البنية التحتية (Infrastructure): تمثل ظروف البنية التحتية في السوق المصدرة. عندما تكون البنية التحتية جيدة نسبياً، يكون ذلك أكثر ملاءمة لتوسيع صادرات الصين إلى هذه الدول.

-تعقيد إجراءات التخليص الجمركي (Custom): يعكس تكاليف التجارة في مراحل المعاملات التجارية للصادرات، من الواضح أن إجراءات التخليص الجمركي الأكثر سلاسة وسرعة ستفيد كفاءة التجارة.

- مستوى الرسوم الجمركية (Tariff): هو مؤشر على تكاليف التجارة المتغيرة. يمكن أن يؤدي تخفيض مستوى الرسوم الجمركية إلى تحسين كفاءة التجارة من خلال خفض تكاليف التجارة المتغيرة.
- التطور المالي (FD): تعكس مدى دعم القطاع المالي للقدرة التنافسية للقطاع الحقيقي، عندما يكون السوق المالي في بلد ما متطورا نسبيا تنخفض تكلفة التمويل للقطاعات الحقيقية وتحسن القدرة التنافسية، وستواجه السلع الأجنبية ضغوطا تنافسية أكبر عند دخولها السوق.
- كفاءة الحكومة (Efficiency): يؤدي تحسين كفاءة الحكومة إلى تبسيط الحواجز الإدارية لدخول السلع والرأسمال الأجنبي، مما يصب في مصلحة كفاءة صادرات الصين، ومع ذلك من ناحية أخرى فإن تأثير تحسين كفاءة الحكومة على القدرة التنافسية للسلع المحلية سيؤدي أيضا إلى تقييد دخول وبيع السلع الأجنبية، لذلك فإن تأثير مستوى كفاءة الحكومة على كفاءة التجارة الخارجية له بعض عدم اليقين.

• شرح تأثير كل عامل:

- كفاءة التجارة الخارجية: تشير إلى قدرة دولة ما على تحقيق أقصى استفادة ممكنة من تجارتها مع الدول الأخرى بأقل تكلفة ممكنة، مع تحقيق مستويات عالية من الربحية والنمو الاقتصادي. تُقاس هذه الكفاءة بمجموعة من العوامل والمؤشرات التي تتضمن:
 - البنية التحتية: تتمتع الدول ذات البنية التحتية الجيدة بمرافق نقل أكثر كمالا، مثل الموانئ، الطرق، السكك الحديدية وكفاءة لوجستية أعلى، وتكاليف تجارية أقل، مما يجعلها أكثر ملاءمة لتوسيع صادرات الصين.
 - تعقيد إجراءات التخليص الجمركي: في الدول ذات تعقيد إجراءات التخليص الجمركي يجب أن تمر السلع المصدرة بإجراءات فحص وتفتيش وإعلان معقدة، مما يستغرق وقتا وجهدا، ويزيد من تكاليف التجارة، ويقلل من كفاءة التجارة.
 - مستوى الرسوم الجمركية: في الدول ذات المستوى المرتفع من الرسوم الجمركية يجب على السلع المستوردة دفع رسوم جمركية أعلى، مما يزيد من تكاليف التجارة ويقلل من كفاءة التجارة.
 - مستوى التطور المالي: في الدول ذات المستوى المرتفع من التنمية المالية يكون النظام المالي أكثر كمالا، وتكون تكلفة التمويل أقل، ويمكن للشركات الحصول على المزيد من الدعم المالي، مما يحسن القدرة التنافسية ويقلل من تكاليف التجارة ويزيد من كفاءة التجارة.
 - كفاءة الحكومة: يؤدي تحسين كفاءة الحكومة إلى تقليل الحواجز الإدارية لدخول السلع والرأسمال الأجنبي، مما يصب في مصلحة كفاءة صادرات الصين، ومع ذلك فإن تحسين كفاءة الحكومة سيقود أيضا إلى تعزيز القدرة التنافسية للسلع المحلية، مما سيؤدي إلى تقييد دخول وبيع السلع الأجنبية، لذلك فإن تأثير مستوى كفاءة الحكومة على كفاءة التجارة الخارجية له بعض عدم اليقين.
- يوضح الجدول (5) نتائج تحليل الانحدار بناء على التأثيرات الثابتة والتأثيرات العشوائية.

الجدول (5): النتائج المقدرة للعوامل التي تؤثر على عدم الكفاءة التجارية

التأثيرات الثابتة			التأثيرات العشوائية			المتغير
بلدان الحزام البري	بلدان الطريق البحري	اجمالي البلدان	بلدان الطريق البري	بلدان الطريق البحري	اجمالي البلدان	
- 0.515 *** 0.073	- 0.649 *** 0.083	- 0.593 *** 0.053	- 0.521 *** 0.073	- 0.645 *** 0.083	- 0.595 *** 0.053	البنية تحتية
- 0.107 0.119	- 0.264 ** 0.117	- 0.190 ** 0.083	- 0.102 0.118	- 0.259 ** 0.117	- 0.185 ** 0.083	إجراءات التخليص الجمركي
0.033 ** 0.015	- 0.014 0.025	0.018 0.012	0.033 ** 0.015	- 0.010 0.025	0.018 0.012	مستوى الرسوم الجمركية
0.655 *** 0.127	0.466 *** 0.130	0.540 *** 0.087	0.649 *** 0.126	0.454 *** 0.129	0.535 *** 0.086	التطور المالي
- 0.190 0.125	0.291 * 0.139	0.040 0.091	- 0.180 0.124	0.297 ** 0.139	0.042 0.091	كفاءة الحكومة
3.057 ** 0.183	2.483 ** 0.197	2.804 ** 0.128	3.082 ** 0.270	2.575 ** 0.273	2.855 ** 0.191	مصطلح ثابت
0.711	0.494	0.615	0.711	0.494	0.615	معامل التحديد (R^2)

المصدر: من إعداد الباحث اعتماداً على مخرجات التحليل الإحصائي

ملاحظة: الأرقام بين قوسين هي الانحرافات المعيارية القوية للمعاملات. *, **, و *** تمثل دلالة المعاملات عند مستويات دلالة 10٪ و 5٪ و 1٪ على التوالي.

من خلال الجمع بين نتائج الانحدار في الجدول (5)، يمكننا استخلاص الاستنتاجات التالية:

-أولاً: تظهر نتائج الانحدار أن معاملات متغيرات كل من البنية التحتية في السوق المستهدف وإجراءات التخليص الجمركي هي معاملات سالبة، بينما معامل متغير مستوى التعريف الجمركية كان موجبا وذو دلالة إحصائية عالية في معظم معادلات الانحدار، مما يشير إلى أن تحسين البنية التحتية، مثل النقل في السوق المستهدف، تبسيط إجراءات التخليص الجمركي وخفض مستوى التعريف الجمركية يمكن أن يخفض بشكل كبير تكاليف التجارة الداخلية والخارجية، مما يؤدي إلى زيادة كفاءة تجارة التصدير من الصين إلى هذه الدول، ومع ذلك فإن تبسيط إجراءات التخليص الجمركي له تأثير أكثر وضوحاً على كفاءة التجارة في الدول الواقعة على طول "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين"، بينما يؤدي انخفاض مستوى التعريف الجمركية إلى زيادة كفاءة التجارة في الدول الواقعة على طول "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" بشكل أكبر.

-ثانياً: تظهر نتائج الانحدار أن معاملات متغيرات التطور المالي هي معاملات موجبة وذات دلالة إحصائية إيجابية في جميع معادلات الانحدار، مما يشير إلى أن ارتفاع مستوى تطور السوق المالية في السوق المستهدف، يؤدي إلى زيادة حدة المنافسة في السوق، مما ينعكس سلباً على كفاءة تجارة التصدير من الصين إلى هذه الدول، ويضغط على كفاءة تجارة التصدير من الصين إلى الدول المشمولة في العينة، وهذا ما يتوافق مع نتائج

البحوث النظرية والتجريبية القائمة، إلا أنه من حيث القيمة النسبية للمعاملات فإن تأثير مستوى التطور المالي على كفاءة التجارة يكون أكثر وضوحاً في الدول الواقعة على طول "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير".

-أخيراً: تظهر نتائج الانحدار أن معاملات متغيرات كفاءة حكومة البلد المضيف كانت سالبة في عينة الدول الواقعة على طول الطريق البري، بينما هي معاملات موجبة في عينات الدول الأخرى مما يشير إلى أن تأثير تغير مستوى كفاءة حكومة السوق المستهدف على كفاءة تجارة التصدير الخارجية للصين يعتمد على اختيار عينة الدول، وهذا الاستنتاج يتوافق مع التحليل التنبؤي لتأثير كفاءة الحكومة على التجارة، بعبارة أخرى نظراً لأن مستوى كفاءة الحكومة يمكن أن يؤثر على تحسين كفاءة التجارة في اتجاهين إيجابي وسلبي، فإن التأثير الصافي النهائي سيعتمد على القوة النسبية لهذين الاتجاهين وكخلاصة لما سبق يمكن القول إن كفاءة حكومة السوق المستهدف تظهر تأثيراً تنافسياً أكثر وضوحاً على الدول الواقعة على طول الطريق البحري، مما يحد من كفاءة تجارة التصدير من الصين إلى هذه الدول، بينما لا يظهر تغير كفاءة الحكومة تأثيراً تجارياً واضحاً على الدول الواقعة على طول الطريق البري للمبادرة.

ومما سبق يمكن استخلاص ما يلي:

- يؤدي كل من تحسين البنية التحتية، تبسيط إجراءات التخليص الجمركي وخفض مستوى التعريفات الجمركية إلى زيادة كفاءة تجارة التصدير.
- تأثير تبسيط إجراءات التخليص الجمركي على كفاءة التجارة أكثر وضوحاً في الدول الواقعة على طول الطريق البحري.
- تأثير انخفاض مستوى التعريفات الجمركية على كفاءة التجارة أكثر وضوحاً في الدول الواقعة على طول الطريق البري.
- ارتفاع مستوى تطور السوق المالية في السوق المستهدف له تأثير سلبي على كفاءة تجارة التصدير من الصين إلى هذه الدول.
- تأثير تغير كفاءة حكومة السوق المستهدف على كفاءة تجارة التصدير الخارجية للصين يعتمد على اختيار عينة الدول.
- كفاءة حكومة السوق المستهدف تظهر تأثيراً تنافسياً أكثر وضوحاً على الدول الواقعة على طول "طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين".
- لا يظهر تغير كفاءة الحكومة تأثيراً تجارياً واضحاً على الدول الواقعة على طول "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير".

IV- الخاتمة :

من خلال ما تم تناوله بهذا المقال، والموسوم بـ تحليل العوامل المؤثرة على إمكانيات الصين التصديرية إلى عينة من الدول الواقعة على طول الحزام والطريق، وفي ضوء ما تم دراسته، ستتناول هذه الخاتمة أهم النتائج المتوصل إليها عن طريق الإجابة على التساؤلات المطروحة انفاً، وكذا مجموعة من المقترحات التي تصبو لتعزيز إمكانيات الصين التصديرية نحو الدول الواقعة على طول الحزام والطريق مستقبلاً.

1.7. نتائج البحث :

فيما يتعلق بالكفاءة التجارية والإمكانيات التجارية للبلدان الواقعة على طول "الحزام والطريق"، يمكننا استخلاص الاستنتاجات التالية :

-أولاً: على الرغم من النمو الكبير الذي شهدته التجارة الخارجية للصين في العقود الأخيرة، إلا أن هناك شواهد واضحة على وجود كفاءة منخفضة في تجارة التصدير الصينية. فالحجم الفعلي للتجارة الخارجية للصين يظل أقل بكثير من الحجم التجاري المحتمل؛ حيث بلغ إجمالي حجم التجارة الخارجية للصين حوالي 6.3 تريليون دولار أمريكي خلال 2022. لكن وفقاً لنموذج جاذبية التجارة العالمية، كان الحجم التجاري المحتمل للصين في ذلك العام يُقدر بنحو 24 تريليون دولار، أي أن الحجم الفعلي مثل حوالي 26% فقط من الحجم المحتمل.

على مدى السنوات العشر الماضية، تحسنت كفاءة التجارة الخارجية للصين بشكل مستمر من 19% في عام 2013 إلى 26% في 2022. لكن رغم هذا التحسن التدريجي، لا تزال هناك فجوة كبيرة قدرها 74% بين الحجم الفعلي والحجم المحتمل لتجارة الصين مع العالم.

هذه الفجوة الواسعة تشير إلى وجود مجال كبير لزيادة كفاءة تجارة التصدير الصينية وتحقيق إمكاناتها التجارية الكاملة. ومن المتوقع أن تساعد مبادرة الحزام والطريق من خلال تحسين البنية التحتية وتعزيز الروابط التجارية في سد هذه الفجوة وزيادة الحجم الفعلي للتجارة الخارجية الصينية.

-ثانياً: عند النظر إلى كفاءة التجارة الصينية مع الدول الواقعة على طول مسارات "الحزام والطريق"، نلاحظ أنها أقل من كفاءة التجارة الخارجية الإجمالية للصين. ففي عام 2022، بلغ الحجم الفعلي للتجارة الصينية مع دول "الحزام والطريق" حوالي 1.6 تريليون دولار فقط بينما قُدر الحجم التجاري المحتمل للصين مع هذه الدول بنحو 6.2 تريليون دولار وفقاً لنموذج جاذبية التجارة. وبالتالي، فإن الحجم الفعلي مثل حوالي 26% فقط من الحجم المحتمل، مشيراً إلى وجود إمكانات تجارية كبيرة لم تُستغل بعد في أسواق تصدير "الحزام والطريق".

من ناحية أخرى، لا يوجد اختلاف كبير في كفاءة التجارة بين دول "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" البرية ودول "طريق الحرير البحري". فقد بلغت كفاءة التجارة 27% مع دول الحزام البري و24% مع دول الطريق البحري في 2022. لكن بشكل عام، تشير التقديرات إلى أن إمكانات تجارة التصدير في دول "الحزام الاقتصادي" أعلى قليلاً مقارنة بدول "الطريق البحري". حيث قُدر الحجم المحتمل للتجارة مع دول الحزام البري بـ 3.7 تريليون دولار، مقابل 2.5 تريليون للطريق البحري في 2022.

-ثالثاً: بشكل عام، تشمل العوامل الرئيسية التي تؤثر على كفاءة تجارة التصدير في الصين ما يلي:

- تحسين ظروف البنية التحتية في السوق المستهدف، وتبسيط إجراءات التخليص الجمركي، وخفض مستوى التعريفات الجمركية كلها عوامل تؤدي إلى زيادة كفاءة تجارة التصدير من الصين إلى هذه الدول.
- تبسيط إجراءات التخليص الجمركي وانخفاض كفاءة حكومة السوق المستهدف لهما تأثير أكثر وضوحاً على كفاءة التجارة في الدول الواقعة على طول "طريق الحرير البحري" للقرن الحادي والعشرين.

- بينما يؤدي انخفاض مستوى التعريف الجمركية وانخفاض مستوى التطور المالي إلى زيادة كفاءة التجارة في الدول الواقعة على طول "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير".

- ارتفاع مستوى التطور المالي في السوق المستهدف وارتفاع كفاءة حكومة السوق المستهدف لهما تأثير سلبي على كفاءة تجارة الصين.

2.17. مقترحات البحث:

بناءً على ما سبق وبغية تحسين كفاءة التجارة الخارجية للصين، خاصة الصادرات إلى دول "الحزام والطريق"، فإن تحرير التجارة وتحسين ظروف البنية التحتية يمثلان أهم الاتجاهات التي وجب التركيز عليها، وفيما يلي بعض الاقتراحات الأخرى:

- يجب على الصين العمل مع دول "الحزام والطريق" على كل من تعزيز بناء منطقة التجارة الحرة الثنائية، العمل على خفض الرسوم الجمركية والعوائق التجارية غير الجمركية.

- تعزيز التعاون وتبادل السياسات في مجالات الجمارك.

- تعميق التعاون في تكامل التخليص الجمركي الإقليمي ورفع مستوى التسهيلات التجارية.

- يجب التسريع من دفع الترابط بين دول "الحزام والطريق" ومساعدة دول "الحزام والطريق" بشكل استباقي في تعزيز بناء البنية التحتية المحلية، فتح القنوات الرئيسية، تحسين مستوى الوصول إلى الطرق، وتسريع بناء شبكة مترابطة (موانئ مطارات....) بشكل وثيق وسلسلة وأمنة وفعالة.

- تحقيق الاتصال الكامل للبضائع والخدمات والأفراد والمعلومات عن طرق بناء نظام معلومات وقواعد بيانات متطورين، وذلك لخفض تكاليف التجارة وزيادة الطلب على المنتجات المستوردة.

- تعزيز استهداف السياسة الخارجية، وتوجيه اختيار السوق لصادرات الشركات بشكل معقول والذي بدوره يعد كمفتاح صياغة السياسة في المستقبل.

بناءً على التطورات الأخيرة في مبادرة "الحزام والطريق" بعد عام 2023، يجب على الصين أخذ الاعتبارات التالية:

- الترويج لمبادرتي "منتدى طريق الحرير الجديدة" و"منطقة التجارة الإلكترونية لطريق الحرير" اللتين تهدفان إلى تعزيز التعاون التجاري والرقمي مع شركاء "الحزام والطريق".

- التصدي للمبادرات المنافسة مثل "طريق التوابل" الهندية من خلال تقديم مزايا تنافسية للشركاء التجاريين وإظهار الفوائد المتبادلة من مبادرة الصين.

- استكشاف مجالات جديدة للتعاون كالاقتصاد الأخضر والطاقة المتجددة لجذب المزيد من الشركاء وتحسين صورة المبادرة.

من خلال التركيز على هذه الجوانب، يمكن للصين الحفاظ على ديناميكية مبادرة "الحزام والطريق" ومنع فشلها في ظل المنافسة المتزايدة من المبادرات الأخرى.

IV – الإحالات والمراجع :

- عزت شحرور. (11 ماي، 2017). تاريخ الاسترداد مارس، 2024، من الجزيرة نت:
<https://studies.aljazeera.net/ar/reports/2017/05/170511122804784.html>
- احمد عبد الرسول مصطفى . (2023). الاهمية الاستراتيجية لمشروع الحزام والطريق الصيني للعراق. *journal of humanities and social sciences researches* 2(3)، 1-15.
- لونغ دينغ. (2021). مبادرة الحزام والطريق: نشأة و أهداف. *China Arab Stu* (11)، 81-89.
- محمد مطاوع. (2020). طريق الحرير الجديد في الاستراتيجية الصينية. *سياسات عربية*، 46، 28-42.
- عائشة قندوز. (2020). دور طريق الحرير الجديد في تنمية التجارة الخارجية الجزائرية-مقاربة تحليلية للعلاقات الاقتصادية الجزائرية الصينية-. *الباحث الاقتصادي*، 1(8)، 113-132.
- لمياء مخلوفي. (2017). إستراتيجية الحزام والطريق الصينية الجديدة وإفريقيا. *مجلة مدارات سياسية*، 174-193.
- المعهد الوطني رفيع المستوى لمراكز الأبحاث للتجارة الدولية والتعاون الاقتصادي. (بلا تاريخ). *مبادرة الحزام والطريق*. 2020: وزارة التجارة الصينية.
- (20 ماي، 2023). تم الاسترداد من: [xhnews: https://arabic.news.cn/20230520/23827483b5174a28afb5fc42c759749d/c.html](https://arabic.news.cn/20230520/23827483b5174a28afb5fc42c759749d/c.html)
- A Vangeli. (2017). *China's Engagement with the Sixteen Countries of Central, East and Southeast Europe under the Belt and Road Initiative*. *China & World Economy*. 124-101، 25،
- Konings Joanna. (2018). *Trade impacts of the Belt and Road Initiative*. Amsterdam: Economic & Financial Analysis.
- L Haiquan. (بلا تاريخ). *The Security Challenges of the "One Belt, One Road" Initiative and China's Choices*. *Croatian International Relations Review*. 147-129، 23،
- Li Wenyu و Hognwei Dong. (2016). The construction of "One Belt One Road" from the perspective of multi-dimension: Space, economy, culture and institution. *International Economics and Trade Research*. 112-99، (32)6،
- Nazirul, s. i., Atlab, H., xiaohua, y., & kamaruzzaman, s. (2018). One Belt One Road Initiative of China: Implication for Future of Global Development. *Modern Economy*, 9, 623-638.

- T.J COELLI و ،G.E BATTESE .(1992) .Frontier Production Functions ,
Technical Efficiency and Panel Data: With Application to Paddy
Farmers in India .*Journal of Productivity Analysis*.168-149 ، 3 ،
Wenlong YANG ،Debin DU ،Yahua MA و ،Meiqi JIAO .(2018) .Network
structure and proximity of the trade network in the Belt and Road
region .*geographical research*.2235-2218 ،
Y Huang .(2016) .Understanding China's Belt & Road Initiative:
Motivation, Framework and Assessment .*China Economic Review* ،
.321-314 ، 40
Zhou, Y. (2020). Analysis of Chinese international trade potential under the
background of the belt and road initiative. *A thesis submitted for the
degree of Master of Philosophy*, 1-72.