



طريق الحرير كنافذة اقتصادية لاستقطاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة

The Silk Road as an economic window to attract foreign direct investments

ناصرى نفيسة

موساوي عبد السميع طه*

مخبر الدراسات الاقتصادية والتنمية المحلية بالجنوب الغربي، مخبر الدراسات الاقتصادية والتنمية المحلية بالجنوب الغربي،

جامعة طاهري محمد بشار،

جامعة طاهري محمد بشار،

nafissafine@yahoo.fr

tahacom_dcp2013@hotmail.fr

تاريخ النشر: 2022/08/31

تاريخ القبول: 2022/05/29

تاريخ الإرسال: 2022/01/02

ملخص:

تهدف هذه الدراسة الى إلقاء الضوء على الانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق التي تعتبر الرهان على العلاقات الاقتصادية ومستقبل التجارة الدولية، وكذلك تسمح بالاندماج في أكبر خط للتجارة الدولية في العالم الذي يربط مناطق آسيا وإفريقيا وأوروبا، مما يسمح برفع مستوى تحفيز تنافسية الاقتصاد، وتسهيل تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر، وزيادة النمو الاقتصادي، حيث تبنت الدراسة منهج وصفي استقرائي من خلال عرض مشروع الحزام والطريق الصيني، وقد أظهرت نتائج الدراسة أن البنى التحتية المتأتمية من مبادرة الحزام والطريق، قد ساهمت في ارتفاع حجم الاستثمار الأجنبي في الدول المشاركة إلى أرقام هائلة وهو ما يؤكد دور شبكة المواصلات والنقل في جذب الاستثمار الأجنبي، وقد أوصت الدراسة بضرورة الاقتداء بالمشروع الصيني و إطلاق مشروع الطريق المغاربي والعربي وكذلك طريق الوحدة الإفريقية.

الكلمات المفتاحية: مشروع الحزام والطريق صيني؛ استثمار أجنبي مباشر؛ بنى تحتية؛ تمويل اقتصادي؛ تجارة البينية.

Abstract :

This study aims to shed light on joining the Belt and Road Initiative, which is considered the bet of economic relations and the future of international trade, It also allows integration into the largest international trade line in the world linking the regions of Asia, Africa and Europe, which allows raising the level of stimulating the competitiveness of the economy, and facilitating the flow of investment foreign direct, and increase economic growth. The study adopted a descriptive inductive approach through the presentation of the Chinese Belt and Road, so the study's results showed that the infrastructure provided from the Belt and Road Initiative, has contributed to the increasing of foreign investment volume inside the participating countries, which confirms the role of the transportation network in attracting foreign investment. The study recommended the necessity of imitating the Chinese project and launching the Maghreb and Arabic road project as well as the path of African unity.

Key Words: Chinese Road and Belt, FDI, Infrastructure, Economic Financing, Intra-Trade.

JEL Classification: F21, F23, H54.

*مرسل المقال: موساوي عبد السميع طه (tahacom_dcp2013@hotmail.fr)



المقدمة:

تسعى جل الدول (النامية خاصة) جاهدة إلى تحقيق تنمية اقتصادية، إلا أن تمويل التنمية الاقتصادية يعتبر المشكل الأكبر، حيث يعد قصور رأس المال أحد القيود على عملية التنمية. ولهذا تلجأ الدول النامية إلى المصادر الخارجية للتمويل والتي من ضمنها الاستثمارات الأجنبية لتغطية فجوتي الموارد المحلية والنقد الأجنبي. وقد اتجهت غالبية الدول النامية إلى تهيئة المناخ المناسب واتخاذ العديد من السياسات وتقديم الكثير من الحوافز والمزايا والضمانات لتلك الاستثمارات بغرض استقطاب المزيد منها. ولعل من أهم ما يحفز الاستثمار الأجنبي المباشر خاصة هو توفر الدولة على بنى تحتية وشبكة طرق ومواصلات جيدة. وفي هذا الإطار يقول أستاذ الاقتصاد بجامعة الموصلات الصينية جاو جيان "إن تطوير قطاع النقل بشكل عام وقطاع السكك الحديدية بشكل خاص هو قاعدة بناء اقتصاد السوق الحديث، لأنه من خلال تطوير وسائل النقل الحديثة والمتطورة تُفتح الأسواق المختلفة أمام التبادل التجاري". وقد قدمت الصين واحدا من أضخم الاستثمارات الأجنبية على المستوى العالمي من أجل تعزيز التعاون الإقليمي، والذي هو عبارة عن مشروع تشييد طريقين بري وبحري يربط الصين بأزيد من 60 دولة من مختلف القارات منخرطة في المشروع بتعداد أربع مليارات نسمة أي ما يقارب: 65% من مجموع سكان العالم، وبإجمالي اقتصاديات تتجاوز 20 تريليون دولار ما يجعله مشروع القرن الاقتصادي، وهو ما يعرف بمشروع "الحزام والطريق".

الإشكالية: هل فعلا ساهم مشروع الصين "حزام واحد، طريق واحد" في جلب وتحفيز الاستثمارات الأجنبية المباشرة للدول المشاركة فيه؟

الأسئلة الفرعية: من أجل تبسيط الإشكال الرئيسي للورقة البحثية يمكن أن نقسمها إلى:

- فيما يتمثل الاستثمار الأجنبي وما هي أشكاله؟

- ما هي محفزات الاستثمار الأجنبي؟

- فيما يتمثل المشروع الصيني "الحزام والطريق" وكيف يؤثر في الاستثمار الأجنبي؟

الفرضيات:

* **الفرضية 01:** تساهم مبادرة الحزام والطريق في الاندماج الدولي ورفع التجارة البينية في الدول المشاركة في المبادرة.

* **الفرضية 02:** خلف مشروع "الطريق والحزام الصيني" أثارا إيجابية على الاستثمارات الأجنبية المباشرة في الدول

المشاركة في المشروع.

هدف الدراسة: حيث تهدف هذه الدراسة إلى إلقاء الضوء على المبادرة الصينية "الحزام والطريق" ودورها في خلق

ظروف مناخية جيدة أمام الاستثمار الأجنبي المباشر في الدول المشاركة في المبادرة.



الدراسات السابقة:

- دراسة (2021، قسمة حورية، جميداني سليم) بعنوان: "The Belt and Road Initiative in International risks: Confronting (confrontation the Coronavirus Pandemic) مبادرة الحزام والطريق لمواجهة المخاطر الدولية: (مواجهة جائحة فيروس كورونا)". عرجت الدراسة للتطلع والطموح بشأن القدرة على تجسيد مضمون مبادرة الحزام والطريق خلال السنتين الماضيتين، غير أن جملة من المخاطر على الصعيد العالمي، تثير نقاشات عميقة بشأن عوائد ومستقبل المبادرة، وتدعمت المخاوف في هذا السياق مع تفشي بجماعة كورونا التي كان منشؤها الصين، وساهمة في ركود اقتصادات العالم، وكما تضمنت الدراسة كيفية الاستفادة من المبادرة لمواجهة التحديات الاقتصادية ومسار التحويلات لتحكم في الأمن القومي.

- دراسة (2022، يحياوي عبد الحفيظ وآخرون) تحت عنوان: "Opportunities for Algeria to join the Belt and Road initiative (The case of Hamdaniya port)", "الفرص المتاحة للجزائر للانضمام إلى مبادرة "الحزام والطريق" (حالة ميناء الحمدانية). حيث تضمن هذا البحث تسليط الضوء على انضمام الجزائر إلى مبادرة الحزام والطريق الذي يعتبر الرهان على العلاقات الاقتصادية الدولية ومستقبل التجارة الدولية، وأكبر مشروع بنية تحتية في العالم. كما يهدف هذا البحث إلى إلقاء الضوء على الفرص البديلة المتاحة للجزائر للاستفادة من نمو التجارة الدولية وتطوير العلاقات الاقتصادية الدولية، وكذلك الاندماج في أكبر خط للتجارة الدولية في العالم الذي يربط مناطق آسيا وإفريقيا وأوروبا، مما يسمح برفع مستوى تحفيز تنافسية الاقتصاد الجزائري، وتسهيل تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر وزيادة النمو الاقتصادي.

- دراسة (2021، شريفة كراع) بعنوان: "China's Belt and Road Initiative: Drivers, Extension, and Challenges" مبادرة الحزام والطريق الصينية: الدوافع والامتداد والتحديات". حيث خلص البحث على سعي الصين للحصول على مكانة عالمية واعتراف دولي لأنها قوة اقتصادية عظمى، بالتزامن مع الانحدار الأمريكي الواضح كقوة مهيمنة عالمية، ومن خلال مبادرة "الحزام والطريق" الطموحة، وضحت الدراسة الدوافع الصينية لهذه المبادرة العالمية كذلك المخاطر والتحديات التي تواجهها، في ظل تنامي جهود الولايات المتحدة لاحتواء الصين وتقويضها، كما أوضح البحث سعي الصين لتعزيز نفوذها على الصعيد العالمي، من خلال سياسات عملية ورؤية جديدة للتوسع في الخارج من أجل تحقيق الحلم الصيني في بناء مجتمع قوي ومتجانس ومزدهر.

- دراسة (2021، قندوز عائشة) بعنوان: "دور طريق الحرير الجديد في تطوير التجارة الخارجية الجزائرية (مقاربة تحليلية للعلاقات الاقتصادية الجزائرية الصينية)، (The role of the new Silk Road in the development of Algerian-Chinese economic relations) Algerian foreign trade An analytical approach to the Algerian-Chinese economic relations"، حيث تطرق هذا البحث لشرح العلاقات التجارية بين الجزائر والصين، خاصة بعدما أطلقت الصين مبادرة "الحزام والطريق" في عام 2013، كما أوضح البحث مدى استفادات الجزائر من طريق الحرير الجديد، خاصة



بعدها أصبحت الصين المصدر الرئيسي للجزائر في السنوات الأخيرة. **I. مفاهيم عامة حول الاستثمار الأجنبي ومبادرة "الحزام والطريق" الصيني**

1. عموميات حول الاستثمار الأجنبي:

يعتبر الاستثمار الأجنبي المباشر من أهم أشكال تدفقات رؤوس الأموال الدولية الذي يلقي اهتماما وتفضيلا من طرف الدول المضيفة التي تجد فيه المنافع والمكاسب المرتبطة بعملية التنمية في الاقتصاد وبالتالي فهو يحتل مكانة كبيرة في الأدبيات الاقتصادية خاصة الرأسمالية منها، وأصبح بذلك القناة الرئيسية للعلاقات الدولية.

1.1. تعريف الاستثمار الأجنبي: توجد عدة تعريفات نذكر منها:

* هو كل استثمار يتم خارج موطنه بحثا عن دولة مضيفة بهدف تحقيق جملة من الأهداف الاقتصادية، الاجتماعية المالية والسياسية سواء لأجل محدد أو غير محدد ويكون بشكل مباشر و غير مباشر، سواء كان مالك دولة أو عدة دول أو شركة أو عدة شركات؛ (النجار، 2000، صفحة 23)

* هو كل استخدام يجري في الخارج لموارد مالية يملكها بلد ما من البلدان؛ (جيل، 1970، صفحة 07)

* هو تلك الحركات الدولية لرؤوس الأموال؛

بعد التمعن والتحليل الجيد لهذه التعاريف، يمكن صياغة مفهوم دقيق للاستثمار الأجنبي:

«الاستثمار الأجنبي هو مجموع الاستخدامات من الموارد المالية التي تجري تحديدا خارج البلد الأصل (الأم) تشكل في الأخير حركات دولية لرؤوس الأموال بغرض تحقيق أهداف سياسية واقتصادية ومالية... الخ، وتتخذ هذه الحركات أشكالا متعددة».

2.1. أنواع الاستثمار الأجنبي: يوجد نوعين أساسيين للإستثمار الأجنبي:

أ. الاستثمار الأجنبي غير المباشر: ويسمى بالاستثمار المحفظي أو الاستثمار في الأوراق المالية، حيث يمثل تلك الاستثمارات التي تتدفق داخل الدولة في صورة قروض مقدمة من أفراد أو مؤسسات أجنبية خاصة، أو تأتي في صورة اكتتاب في الصكوك الصادرة عن إحدى الدول النامية أو في مشروعات التي تقوم بها، سواء تم الاكتتاب عن طريق السندات أو عن طريق الأسهم التي تصدرها الدولة أو المشروعات المقامة بها على ألا تحول للأجانب حق الإدارة. (السامرائي، 2006، صفحة 66)

وبصورة أخرى يتعلق الاستثمار الأجنبي الغير مباشر بشراء المستثمرين للأسهم والسندات و الأوراق المالية عموما بهدف المضاربة، و ذلك من خلال اقتنائها لفترة معينة ثم بيعها عندما يرتفع سعرها في السوق بغرض الحصول على أرباح إضافية وبالتالي فالمستثمرين الأجانب ليس لهم دور مؤثر في قرارات الإدارة. (على، 2009، صفحة 37)

ب. الاستثمار الأجنبي المباشر:

ب 1. تعريف صندوق النقد الدولي *FMI*: هو نوع من أنواع الاستثمار الدولي الذي يعكس هدف حصول كيان مقيم في اقتصاد ما على مصلحة دائمة في مؤسسة مقيمة في اقتصاد آخر، وتنطوي هذه المصلحة على وجود علاقة طويلة الأجل بين المستثمر المباشر والمؤسسة بالإضافة إلى تمتع المستثمر المباشر بدرجة كبيرة من النفوذ.

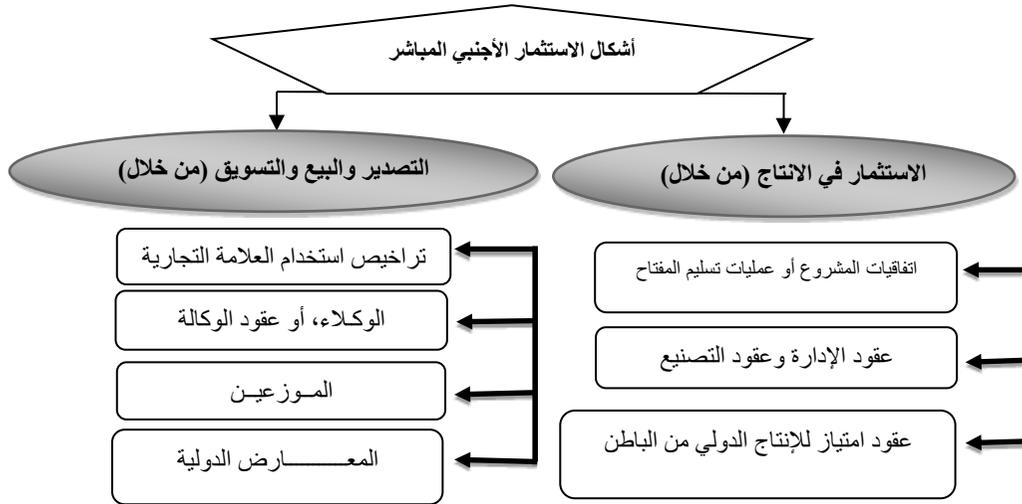


(قدي، 2005، صفحة 251)

ب 2. تعريف بعض الاقتصاديين: هو وسيلة تحويل الموارد الحقيقية ورؤوس الأموال من دولة إلى أخرى وخاصة في الحالة الابتدائية عند إنشاء المؤسسة؛ (Bernard, 1997, p. 25) يستلزم السيطرة (الإشراف) على المشروع بحيث يأخذ هذا الإستثمار بإنشاء مؤسسة من قبل المستثمر الأجنبي وحده أو بالمشاركة المتساوية أو غير متساوية، كما أنه يأخذ شكل إعادة شراء كلي أو جزئي لمشروع قائم؛ (جيل، 1970، صفحة 11) ينطوي هذا الاستثمار على تملك المستثمر الأجنبي لجزء أو كل الاستثمار في مشروع معين هذا بالإضافة إلى قيامه بالمشاركة في إدارة المشروع مع المستثمر الوطني في حالة الاستثمار المشترك joint-venture أو سيطرته الكاملة على الإدارة والتنظيم في حالة ملكيته المطلقة لمشروع فضلا عن قيام المستثمر الأجنبي بتحويل كمية من الموارد المالية والتكنولوجية والخبرة التقنية في جميع المجالات إلى الدول المضيفة؛ (أبو قحف، 1989، صفحة 13)

ج. أشكال الاستثمار الأجنبي المباشر: توجد أشكال عديدة نلخصها في الشكل التالي:

الشكل رقم 01: "أشكال الاستثمار الأجنبي المباشر"



المصدر: عبد السلام أبو قحف، مرجع سبق ذكره، 1989، ص 493

3.1 علاقة الاستثمار الأجنبي بالنقل: يشير بعض الاقتصاديين أمثال "Loree، Mody & Wheeler"

"Quazi، Guisinger" وغيرهم بالدور المهم للبنية التحتية (والتي تتكون من مكونات مختلفة مثل الطرق والممرات والموانئ " خطوط النقل الداخلية منها والخارجية «، شبكات الاتصالات " وسائل اتصال ذات كفاءة عالية مواكبة للتطور التكنولوجي تسرع الاتصال بين الشركة الأم وفروعها"، والكهرباء وغيرها)، في تحفيز وجذب الاستثمار الأجنبي خاصة المباشر. حيث أن البنية التحتية الجيدة هي شرط ضروري للمستثمرين الأجانب للعمل بنجاح، أين تساهم البنية التحتية الجيدة في تقليل تكاليف ممارسة الأعمال التجارية، والبنية التحتية الضعيفة أو المدخلات العامة غير المتاحة من ناحية أخرى تؤدي إلى زيادة التكاليف. وبالتالي، ينبغي للبنية التحتية أن تحسن مناخ الاستثمار للاستثمار



الأجنبي من خلال دعم تكلفة إجمالي الاستثمار من قبل المستثمرين الأجانب وبالتالي رفع معدل العائد.
(SEETANAH & KHADAROO, 2008, p. 104)

جدول 01: أهم القطاعات المستقبلية للمشاريع الاستثمارات الأجنبية لدول العربية في الربع الأول لعام

2021

Sector / القطاع	عدد المشاريع	عدد الوظائف	متوسط الوظائف	التكلفة الاستثمارية (مليون دولار)	متوسط التكاليف
خدمات الأعمال	26	2627	101	1028,8	40
النقل والتخزين	11	964	87	869,7	79,10
العقارات	7	2798	399	650,8	93
الأغذية ومشروبات	6	588	98	423	70,50
الاتصالات	6	272	45	293,6	49
البرمجيات وخدمات تكنولوجيا المعلومات	17	687	40	255,8	15,00
الخدمات المالية	6	185	30	100,7	17
مكونات السيارات	3	1019	339	85,7	28,60
مكونات الكترونية	4	334	83	64,7	16
المعدات الصناعية	5	106	21	22,6	4,50
قطاعات أخرى	20	4707	235	1762,6	88
Total / المجموع	111	13408	120	5495,8	49,5

Source: fdi Market Data base

يتصدر قطاع الخدمات المجالات المستثمر فيها بما قيمته 1028,8 مليون دولار ثم يليه قطاع النقل بمبلغ قدره 869,7 مليون دولار، تم تليها باقي القطاعات الأخرى بنسب متفاوتة ومن هنا تتوضح العلاقة المباشرة بين قطاع النقل والاستثمار الأجنبي المباشر.



2. عموميات حول الطريق الحرير:

1.2. خلفية تاريخية: سمي طريق الحرير بهذا الاسم لكميات الحرير الصيني الكبيرة التي كانت تنقل عبره، إذ كان الصينيون أول من تعلم صناعة الحرير وبشكل عام، يتكون طريق الحرير بشكل أساسي من جانبيين، أي طريق الحرير البري وطريق الحرير البحري. وقد بدأ طريق الحرير في الظهور بداية من القرن الثاني قبل الميلاد، بسبب الرحلات الرائدة للمبعوث الإمبراطوري الصيني تشانغ تشيان خلال عهد أسرة هان. ويبدأ الطريق في شيان بالصين ويمتد حتى غرب إفريقيا وجنوب أوروبا وكانت من الطرق الرئيسية العابرة للقارات في العصور القديمة التي تربط آسيا بأوروبا وأفريقيا. (Deepak, 2018, p. 15)

وقد طرح الرئيس الصيني شي جين بينغ مفهوم الحزام الاقتصادي لطريق الحرير في عام 2013 من أجل تعزيز التعاون الإقليمي وتحقيق وضع مريح لدول المنطقة، في 7 سبتمبر 2013، أين ألقى خطاباً بعنوان "تعزيز الصداقة بين الناس وخلق مستقبل أفضل" في جامعة نزارباييف، كازاخستان، اقترح التعاون في بناء حزام طريق الحرير الاقتصادي مع وضع تعاون مبتكر وجعله مشروعاً كبيراً يستفيد منه الجميع، وفي 1 فبراير 2015، عقدت الحكومة الصينية مؤتمراً لتشجيع تنفيذ مخطط "One Belt One Road" من خلال تحديد سلسلة من القضايا الرئيسية ونقاط المتابعة، نتيجة لذلك اتخذت فكرة طريق الحرير الاقتصادي خطوة إلى العمل الملموس. (Mayer, 2018, pp. 03-04)

وفي إطار مبادرة الطريق والحزام التي طرحها الرئيس الصيني الحالي، مولت الصين أكثر من 900 مشروع اقتصادي وبنية تحتية في عديد من دول العالم، وبتكاليف بلغت 1.4 تريليون دولار وهو ما يوازي 12 ضعف خطة مارشال، التي تبنتها الولايات المتحدة لإعادة إعمار أوروبا بعد الحرب العالمية الثانية.

2.2 حدود طريق الحرير: يتكون طريق الحرير من فرعين:

أ. الخط البري: ويتكون من ثلاثة خطوط رئيسية:

الخط الأول: يبدأ من شرق الصين ويمر عبر آسيا الوسطى وروسيا وصولاً إلى أوروبا.

الخط الثاني: يبدأ من الصين ويمر في وسط وغرب آسيا ومنطقة الخليج وصولاً إلى البحر الأبيض المتوسط.

الخط الثالث: يبدأ من الصين ويمر في جنوب شرقي آسيا وصولاً إلى المحيط الهندي.

ب. الخط البحري: يتكون طريق الحرير البحري من خطين رئيسيين:

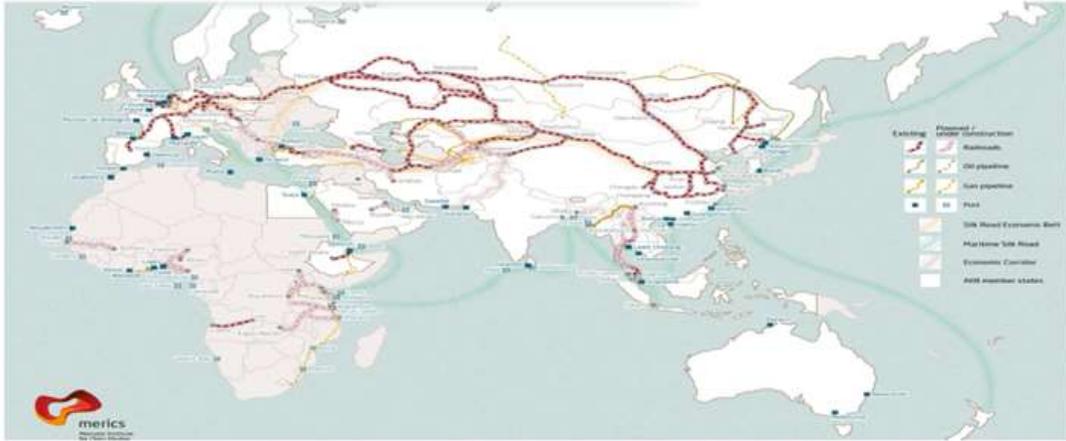
الخط الأول: يبدأ من الساحل الصيني ويمر في مضيق ملقا وصولاً إلى الهند ومنطقة الشرق الأوسط وشرق أفريقيا ثم إلى سواحل أوروبا.

الخط الثاني: يربط الموانئ الساحل الصين مع جنوب المحيط الهادئ. (عبدالله، 2018، الصفحات 09-10)

ويوضح الشكل رقم 2 خريطة الممرات البرية والبحرية لمبادرة الحزام والطريق.



الشكل رقم 02: "خريطة الممرات البرية والبحرية لمبادرة الحزام والطريق".



المصدر: ويكن فازية، مبادرة الحزام والطريق، 2018، ص 133.

3.2 أهمية طريق الحرير الصينية: يستمد طريق الحرير أهميته من إرثه التاريخي إذ كانت تجارة المنسوجات الحريرية، وغيرها من البضائع والمنتجات المتبادلة عبر مسارات الطريق سبباً رئيساً لازدهار كثير من الحضارات القديمة أرست قواعد العصر الحديث ومن بينها الحضارات: الصينية، المصرية، الهندية، والرومانية، كما انتقلت عبر طريق الحرير الديانات المختلفة فعرف العالم الإسلام كما انتقلت عبره المواد الخام الأولية التي مهدت الطريق للثورة الصناعية وخاصة صناعة الورق. (عبدالله، 2018، صفحة 11)

4.2 المبادرة الصينية الجديدة لإحياء طريق الحرير والحزام الاقتصادي:

تعرف هذه المبادرة باسم حزام واحد طريق واحد وهي عبارة عن مبادرة الحزام الاقتصادي لطريق الحرير البحري وطريق الحرير البري للقرن الـ 21 ، ويهدف طريق الحرير الجديد إلى إحياء وتطوير طريق الحرير التاريخي من خلال مد أنابيب الغاز الطبيعي والنفط وتشبيد شبكات من الطرق وسكك الحديد ومد خطوط للطاقة الكهربائية والإنترنت ويتكون طريق الحرير الجديد من طريق بري وآخر بحري فضلاً عن الطريق الرقمي وخطوط أنابيب النفط والغاز الطبيعي. وقسمت هذه الإستراتيجية وفقاً للمدة الزمنية المرسومة لها إلى ثلاثة مراحل:

المرحلة الأولى: سميت بمرحلة التعبئة الاستراتيجية الواقعة بين عام 2013 ولغاية 2016.

المرحلة الثانية: مرحلة التنفيذ الاستراتيجي ضمن المدة من عام 2016 حتى عام 2019.

أما المرحلة الثالثة: وهي مرحلة التقييم الاستراتيجي فتكون ما بين عام 2019 إلى 2049.

5.2 أهداف مبادرة الحزام والطريق: يمكننا إيجاز بعض الأهداف الرئيسية لمبادرة طريق الحرير لعام 2013 والتي أكد عليها مؤتمر قمة الصين 2017 بالنقاط الآتية:

- تعد هذه القمة بمثابة منبراً للتوصل إلى برامج عمل تهدف إلى تنفيذ بنود مبادرة 2013 في مجالات البنى التحتية
- الطاقة، الموارد الطبيعية والطاقة الإنتاجية فضلاً عن النشاط التجاري والاستثمارات الأجنبية.



- سعت هذه القمة بدورها إلى توفير فرص التوقيع على اتفاقيات تعاون مع دول ومنظمات دولية في مجالات التعاون المالي، العلوم، التكنولوجيا، البيئة وتبادل الخبرات.
- كما أكدت هذه القمة إلى تقليل النقل واللوجستيات من خلال إقامتها تلك الممرات تجارية.
- سعت الصين من خلال مبادرتها تلك إلى مضاعفه تجارتها مع الدول العربية من 240 مليار دولار في عام 2013 إلى نحو 600 مليار دولار بعد إطلاقها لتلك المبادرة، هذا فضلاً عن سعيها إلى رفع رصيدها من الاستثمار الغير المالي في تلك الدول من 10 مليار دولار إلى أكثر من 60 مليار دولار خلال العشر سنوات القادمة. (عبدالله، 2018، صفحة 16).

3. أسباب تخصيص الصين ميزانية ضخمة لمبادرة الحزام والطريق:

أما أسباب إنفاق الصين مبالغ ضخمة من اجل هذه المبادرة فيمكن أن نوجزها فيما يلي:

- اعتمدت الصين اعتمادا كبيرا على ساحلها الشرقي ومضيق ملقا بالقرب من سنغافورة لتمرير السلع من وإلى أراضيها الشاسعة، فيمر أكثر من 80% من نفطها عبر هذا المضيق.
- إن مبادرة "الحزام والطريق" سوف تساعد الصين على استثمار احتياطياتها الضخمة من العملة وإدخال العديد من شركاتها المعطلة إلى قوة العمل.
- التنافس الصيني الأمريكي، الأمر الذي يفسر رغبة الصين في أن تجعل العديد من البلدان الصغيرة تشعر بالامتنان لها اقتصادا. (عبدالله، 2018، الصفحات 11-12)

II. تحليل مبادرة الحزام-الطريق وآثارها على الدول المشاركة في المبادرة:

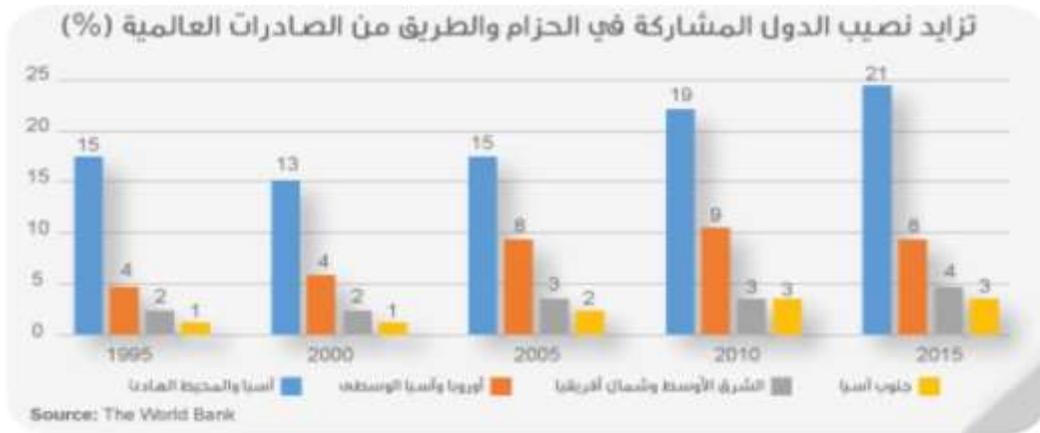
تعتبر مبادرة "الحزام والطريق" الصينية من أكبر المشروعات الاقتصادية الواعد في العالم الذي تم إطلاقها عام 2013، بهدف ربط الاقتصاد الصيني بالاقتصاد العالمي من خلال شبكة من الخطوط البرية والبحرية مع العالم، بهدف تحقيق التنمية الاقتصادي والوصول للتعاون والتكامل بين الدول المشاركة في المبادرة الصينية.

1. تطوير قدرات دول المبادرة: تغطي مبادرة الحزام الطريق مساحة جغرافية واسعة يشكل سكان بلدانها 70 % من سكان العالم، 55 % من الناتج الإجمالي العالمي، 75 % من احتياطي العالم من الطاقة المعروفة، كما تعرف تنوعا في ثرواتها المعدنية وإمكاناتها الجيولوجية، وهو ما من شأنه أن يزيد من قدراتها التنافسية.
2. تحقيق التنمية: تشمل المبادرة الحزام والطريق مناطق كثيرة ترتفع فيها نسبة الفقر، وبالتالي فنجاح المبادرة سيحدث أثارا إيجابية في هذه الدول ويساهم في انطلاق عجلة التنمية وارتفاع مستوى المعيشة، وتقوية اقتصاداتها ودفعها للتفاعل في الاقتصاد العالمي. (ويكن، 2018، الصفحات 135-138) ووفقاً لمعهد ميركاتور لدراسات، فقد تضاعفت الأصول المالية للصين إلى ثلاثة أضعاف حيث تعدت 20 تريليون دولار بداية عام 2020، كما أن عملية الاندماج والشراء الصينية وأشكال أخرى من الاستثمار الأجنبي المباشر تنمو بوتيرة قياسية في أوروبا، وسيستمر هذا على الأرجح في النمو. (Wade, 2020)



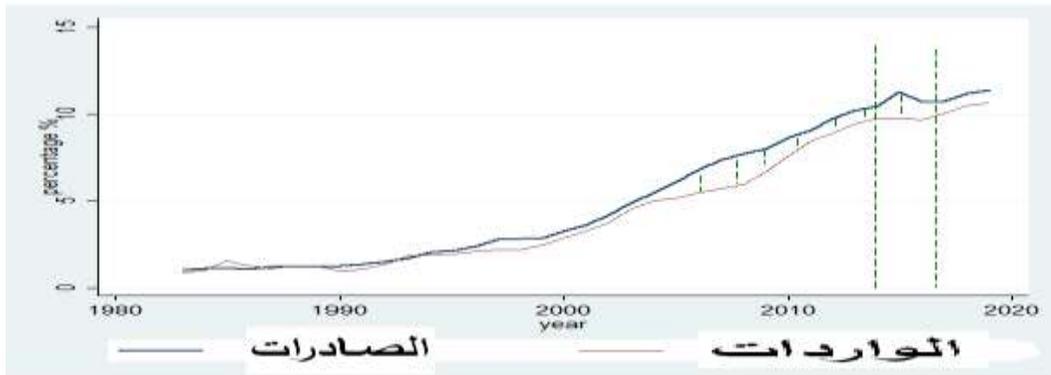
3. ارتفاع نسبة الصادرات: ارتفاع نسبة مساهمة الصادرات للدول المشاركة من آسيا والمحيط الهادئ وأوروبا وآسيا الوسطى، الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، جنوب آسيا، كما هو موضح في الشكل رقم 3 ارتفاع نصيب دول تلك المنطقة من الصادرات العالمية من نسبة 23% في عام 1995 إلى 46% في عام 2018، ومن المتوقع أن تحقق المزيد من الزيادة في نصيبها خلال السنوات المقبلة، كما أن الصين صاحبة المبادرة ارتفع إجمالي صادراتها من 8 مليار دولار في عام 1979 إلى أكثر من 2.2 ترليون دولار في عام 2018 فخلال 40 عامًا من الإصلاح والتطوير رفعت الصين حصتها في السوق العالمية من أقل من 1% إلى 11% (الشكل 4) هذا التوسع الهائل في الصادرات نتج عن التكوين المتغير بشكل جذري لسلة التصدير صينية، والتي تحولت من المنتجات أولية نحو السلع المصنعة كما يرجع السبب إلى الحزام والطريق الذي أسست له الصين. (Jianing, 2018, p. 15)

الشكل رقم 03: "مكاسب الدول المشاركة في المبادرة الصينية"



المصدر: أميرة أحمد حرزلي، مبادرة الحزام والطريق الصينية، 2018، ص: 88.

الشكل رقم 04: "حصة الصين في السوق العالمية (%)"



Source: Jianing Hou, 2018, p:03.

4. تخفيض نسبة البطالة: ارتفع الاستثمار الخارجي للصين في الاقتصاديات مما يوفر أكثر من 200 ألف وظيفة للسكان المحليين بما يساوي نحو 0,5% من إجمالي فرص العمل الجديدة تم استحداثها حول العالم من نفس العام والتي بلغت نحو 40 مليون فرصة عمل. (Yukun, 2020)



5. **تحسين الميزان التجاري:** سجل الميزان التجاري الصيني العربي سنة 2014 ارتفاعاً من 25,5 ملياراً إلى 238,4 مليار دولار بمعدل نمو سنوي بلغ 25 %، كما قفزت واردات الصين من النفط العربي من 40,5 مليون طن إلى 133 مليون طن بمعدل نمو سنوي 12 %، وارتفعت قيمة عقود مقاولات البناء التي تتولاها الشركات الصينية في العالم العربي من 2,6 مليار دولار إلى 29,6 مليار دولار بنسبة نمو سنوي 27 %، أما الاستثمارات الصينية في الدول العربية شهدت ارتفاعات ملحوظاً من 25,17 مليوناً إلى 2 مليار دولار، وهو ما جعل الصين تتحول إلى ثاني أكبر شريك تجاري للدول العربية و شريك تجاري رئيسي في مجال الطاقة.

6. **خفض أوقات الشحن:** تهدف هذه المبادرة إلى التقليل من الوقت في التعاملات البينية عن طريق بناء وتحديد شبكة الطرق التي تربط الصين بالدول المعنية بالمبادرة، ما يسمح باختصار الوقت وبالتالي التقليل من التكاليف، فسبقاً الشحن من الصين إلى آسيا الوسطى كان يستغرق حوالي 30 يوماً، لكن مع تطوير شبكة سكك الحديدية في المنطقة بين الطرفين سيخفف الوقت إلى النصف.

7. **خفض تكاليف التجارة البينية:** من النتائج الإيجابية للمبادرة هو خفض وقت الشحن بين الدول المعنية والنتائج عن تطور بنية النقل وتوسيعها وتهيئة الموانئ لربط الصين بمناطق اقتصادية بعيدة ومنعزلة، ما يساهم في تراجع تكاليف التجارة البينية.

8. القروض الصينية لدول آسيا الوسطى في إطار مبادرة الطريق والحزام:

باعتبارها صاحبة أكبر احتياطات أجنبية في العالم وكدولة ذات إمكانات اقتصادية قوية، أطلقت الصين مبادرة الحزام والطريق كاستراتيجية طويلة الأجل لتعزيز قيادتها الاقتصادية وضمان النمو لعقود قادمة، حيث يتجلى ذلك في سياسات الإقراض التي انتهجتها الصين أين كانت على استعداد لتقديم قروض لجيرانها المندمجين في المبادرة، فقد أصبحت بطبيعة الحال الشريك الاستثماري الرئيسي للحكومات آسيا الوسطى. وعلى مدى العقد الماضي أصبحت بكين المقرض الرئيسي لدول آسيا خاصة التي تنتمي إلى المبادرة.

الجدول رقم 02: "حجم القروض الصينية الموجهة الى آسيا الوسطى".

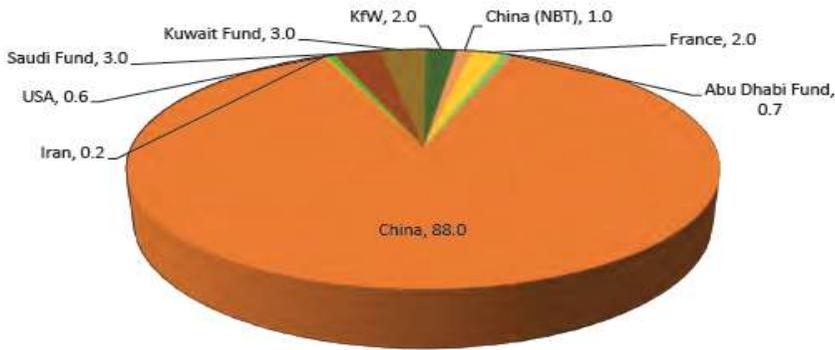
Country	Type of Loan	2006	2007	2009	2011	2013	2015	2016
Kazakhstan	Total	74,014	96,893	112,867	125,321	150,033	153,696	165,364
	Bilateral	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
	Chinese	n/a	1,000	7,810	n/a	16,600	13,600	12,328
Kyrgyzstan	Total	1,980	2,077	2,476	2,803	3,159	3,602	3,743
	Bilateral	334	356	757	1,032	1,518	2,060	2,210
	Chinese	14	9	47	273	758	1,296	1,483
Tajikistan	Total	866	1,120	1,691	2,124	2,188	2,195	2,276
	Bilateral	185	386	792	1,018	1058	1,216	1,296
	Chinese	0	217	631	878	900	1,069	1,163

Source: Marlene laruelle, also mentioned, 2018, p: 14.



نلاحظ أن القروض الصينية تشكل حصة متزايدة من الدين الخارجي لطاجيكستان، حيث أنه في عام 2006، لم يكن لدى دوشانبي أي ديون صينية، وبحلول عام 2016، كانت الدولة قد اقترضت أكثر من 1.1 مليار دولار أمريكي. علاوة على ذلك، فقد ارتفعت حصة القروض الصينية بشكل مستمر خلال العقد الماضي، كما يوضح الشكل (6) أدناه، أين شكلت القروض الصينية 88 % من محفظة الديون الثنائية في طاجيكستان (وأكثر من 50 % من الديون السيادية) بحلول نهاية عام 2015. وتشير هذه التغييرات الجذرية في هيكل الدين الخارجي للبلاد كانت موجهة لحكومة طاجيكستان لتمويل مشاريع البنية التحتية.

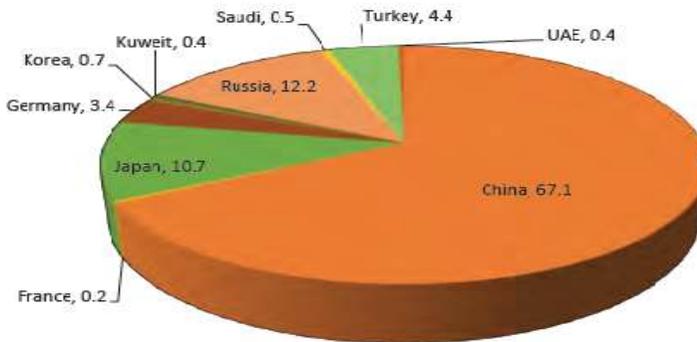
الشكل رقم 06: "محفظة الديون الثنائية في طاجيكستان".



Source: Marlene laruelle, also mentioned, 2018, p: 15

كما كان اعتماد قرغيزستان على القروض الصينية يتزايد بسرعة هائلة كما يوضح الشكل 7، أين حصلت هذه الأخيرة على قروض صينية بقيمة 1.483 مليار دولار أمريكي بحلول عام 2015، مقارنة بـ 14 مليون دولار أمريكي فقط في عام 2006، وبحلول نهاية عام 2016 شكلت القروض الصينية 67.1 بالمائة من إجمالي محفظة القروض الثنائية، مقارنة بـ 4.1 بالمائة في عام 2006.

الشكل رقم 07: "محفظة الديون الثنائية في قرغيزستان"



Source: Marlene laruelle, also mentioned, 2018, p: 19

9. السكك الحديدية اللوجستية: تسعى بكين إلى تأمين الوصول اللوجستي إلى محيط آسيا الوسطى، ولكن "طريق الحرير الحديدي" - الاستعارة لشبكات السكك الحديدية الجديدة - لا يتوقف هناك في الواقع، إنه يتكون من مشروع



علمي، من المحتمل أن يحدث ثورة في البنية التحتية للاتصالات في جميع أنحاء العالم على هذا النحو، حتى لو كان من أولويات الصين تأمين وصولها إلى القارة الأوروبية - من خلال مشروع التقارب بين السكك الحديدية عالية السرعة بين الصين وآسيا الوسطى وشبكة السكك الحديدية الأوروبية لربط لندن ببيكين في غضون 48 ساعة فقط - بل بكن تخطط على المدى الطويل، إلى مشاريع أكثر طموحًا، مثل ربط الصين بأمريكا الشمالية بالسكك الحديدية، كما يوضح الشكل (5). (Marlene, 2018, p. 14).

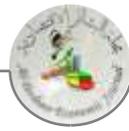
الشكل رقم 05: "خط السكة الحديدية الرابط بين الصين وأمريكا الشمالية".



Source: Marlene laruelle, china's belt and road initiative, 2018, p: 13.

10. البنية التحتية للنقل ومساهمتها في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة إلى الدول العربية:

تعتبر البنية التحتية للنقل شريان الحياة الاقتصادية وركيزة أساسية في النشاط الاقتصادي حيث تساهم بشكل في استقطاب المشاريع الاستثمارية الأجنبية المباشرة واستخدام أحدث التقنيات التكنولوجية يضيفي جاذبية أكبر لجذب الاستثمار الأجنبي المباشر (عائشة و ليندة ، 2020 ، صفحة 209) وهذا ما يوضحه الجدول التالي:



الجدول رقم 03: المشاريع الاستثمارية الأجنبية المباشرة الواردة إلى الدول العربية فترة: 2003 إلى 2018

عدد الشركات	عدد الوظائف	التكلفة بالمليون دولار	عدد المشاريع	المستقبل الدولة
738	285739	235971	1060	مصر
1104	174830	179714	1561	السعودية
4245	434610	171193	5202	الامارات
694	93847	91524	838	قطر
356	116911	75400	439	الجزائر
470	108496	75162	665	سلطنة عمان
812	274627	71892	1049	المغرب
261	50021	64661	342	العراق
289	69639	48093	369	الأردن
566	89441	36134	706	البحرين
150	33152	32703	162	ليبيا
138	40961	28366	167	سويا
364	108280	28127	447	تونس
229	39883	15604	260	لبنان
49	14398	13714	53	اليمن
308	43308	13341	391	الكويت
59	16839	8921	73	السودان
29	8162	5443	33	موريتانيا
30	5470	5183	32	جيبوتي
11	3538	1341	17	فلسطين
19	1742	1113	21	الصومال
4	336	161	7	جزر القمر
10925	2014230	1204061	13894	الإجمالي

المصدر: المؤسسة العربية لضمان الاستثمار وائتمان الصادرات، 2019، ص 17

يوضح الجدول أعلاه أن إجمالي المشاريع الاستثمارية الأجنبية المباشرة الواردة إلى الدول العربية بين سنة 2003-2018 بلغت 13894 مشروع بتكلفة استثمارية قدرتها 1204061 مليون دولار حيث وفرت هذه المشاريع 2014230 منصب شغل وقد تصدرت مصر ترتيب الدول العربية بتكلفة للمشروعات الاستثمارية تقدر بـ 235971 مليون دولار تليها السعودية بـ 179714 مليون دولار وفي المرتبة الثالثة نجد الامارات بـ 171193



مليون دولار وحيث احتلت الجزائر المرتبة الخامسة بتكلفة تقدر ب 75400 مليون دولار.

III. النتائج:

سعت جاهدة الدول النامية والتي تعاني من عجز كبير في تمويل استثماراتها المتزايدة، وتتخطى في مشكل المديونية، إلى استقطاب أكبر عدد ممكن من الاستثمارات الأجنبية، وذلك من خلال توفير أنسب مناخ لها، ولعل أبرز ظرف يوفر هذا المناخ هو وجود شبكة نقل ومواصلات جيدة، وقد توصلت الدراسة إلى جملة من النتائج أبرزها:

- ساهمت البنى التحتية المتأتمية من مبادرة الحزام والطريق في ارتفاع حجم الاستثمار الاجنبي في الدول المشاركة الى أرقام هائلة وهو ما يؤكد دور شبكة المواصلات والنقل في جذب الاستثمار الاجنبي.
- تمثل البنية التحتية الجيدة شرط ضروري للمستثمرين الأجانب للعمل بنجاح؛
- النقل هو الحضارة بحد ذاته؛
- يعتبر النقل أحد أهم مكونات البنية الأساسية للاقتصاد الوطني وركيزة أساسية للتنمية الاقتصادية والاجتماعية؛
- بدون نشاط نقل لا يمكن لأي منظمة أعمال حديثة أن تعمل وتدبر أمر نقل المواد الأولية ومستلزمات الإنتاج من مواقعها إلى مواقع الإنتاج وكذلك نقل المنتجات النهائية لها إلى مواقع الاستهلاك؛
- جلب مشروع "الحزام والطريق الاقتصادي" 900 مشروع اقتصادي وبنية تحتية في عديد من دول العالم عملت الصين على تمويله وبتكاليف بلغت 1.4 ترليون دولار؛
- ان مبادرة «الحزام والطريق» سوف تساعد الصين على استثمار احتياطياتها الضخمة من العملة وإدخال العديد من شركاتها المعطلة إلى قوة العمل؛
- ارتفع إجمالي صادرات الصين من 8 مليارات دولار في عام 1979 إلى أكثر من 2.2 ترليون في عام 2018، رفعت الصين حصتها في السوق العالمية من أقل من 1% إلى 11%؛
- بفضل الحزام والطريق قفزت واردات الصين من النفط العربي من 40,5 مليون طن إلى 133 مليون طن بمعدل نمو سنوي 12%؛
- وارتفعت قيمة عقود مقاولات البناء التي تتولاها الشركات الصينية في العالم العربي من 2,6 مليار دولار إلى 29,6 مليار دولار بنسبة نمو سنوي 27%؛
- فتحت هذه الطريق المجال أمام الاستثمارات الصينية في الدول العربية، حيث شهدت ارتفاعات ملحوظا من
- 25,17 مليوناً إلى 2 مليار دولار، وهو ما جعل الصين تتحول إلى ثاني أكبر شريك تجاري للدول العربية.



الخاتمة:

عملت الصين من خلال طرح مبادرة الحزام والطريق إلى تحقيق طموحاتها على الصعيد الدولي، متمثلة في محاولة تدويل عملتها الوطنية في المبادلات التجارية، والاستفادة من طرق العبور في تعزيز تجارتها العالمية وتنويع مصادر حصولها على الطاقة وخاصة النفط، وإيجاد شركاء استراتيجيين جدد. ولذلك عملت الصين على ضخ الكثير من الدولارات وعرض قروض والاستثمارات بهدف جذب الدول من مختلف القارات لهذه المبادرة الصينية. وقد توصلت الدراسة الى النتائج التالية:

- ساهمة المبادرة الصينية في رفع الاندماج الدولي وزيادة التجارة البينية في الدول المنظمة لمشروع "الحزام والطريق".
- خلف مشروع "الطريق والحزام الصيني" أثارا ايجابية على الاستثمارات الأجنبية المباشرة في الدول المشاركة في المشروع.

وفي الأخير يمكن أن نقترح التوصيات التالية:

- ضرورة تهيئة المناخ ومتطلبات نجاح مرور الطريق الصيني بالجزائر باعتباره فرصة مهمة في تحقيق التنمية والنهضة المنشودة، وللاعب أساسي في دفع العملية الصناعية ورفع الطاقات الإنتاجية، فضلاً عن التواصل الثقافي والحضاري وتبادل الخبرات بين الشعوب التي يكرسها المشروع.
- ضرورة تنفيذ برنامج تنمية البنى التحتية الذي يتضمنه المشروع مع التركيز على إنشاء خط سكك حديدية تربط مختلف مناطق دولة الجزائر باعتبارها دولة معنية بالمشروع، وبذلك تضمن استفادتها من خطوط التجارة العالمية وتمتكن من خلق صناعات جديدة واستغلال هذا الطريق اقتصاديا وتسويقيا، من أجل تمرير المنتج المحلي إلى مختلف الدول العالم.
- ضرورة الاقتداء بالمشروع الصيني وإطلاق مشروع الطريق المغاربي والعربي وكذلك طريق الوحدة الافريقية، وذلك من أجل خلق بنية اقتصادية جديدة هدفها بناء نظام اقتصادي جديد ينافس التكتلات الدولية، وانهاء هيمنة الدول الكبيرة.
- اقتداء بنجاح الصين في إنجاز «مشروع تحويل المياه من الجنوب إلى الشمال»، نقترح فتح قناة مائية في الجزائر تربط البحر الابيض المتوسط بالمحيط الأطلسي مروراً بموريتانيا.

قائمة المراجع :

- أحمد عبد اللطيف محمود. (2001). *اقتصاديات النقل البحري* (الإصدار الطبعة الأولى). القاهرة، مصر: مكتبة الإشعاع الفني.
- القانون رقم 01 - 13 المؤرخ في 17 أوت 2001، يتضمن توجيه النقل البري وتنظيمه، ص 44. (بلا تاريخ).
- برتان جيل. (1970). *الاستثمار الدولي* (الإصدار الطبعة الاولى). (ترجمة علي مقلد، علي زيعور، المترجمون، المحرر) بيروت، لبنان: مكتبة الفكر الجامعي منشورات عويدات.



- حمادة فريد منصور. (1998). مقدمة في اقتصاديات النقل . القاهرة، مصر: مركز الإسكندرية للكتاب.
- دريد محمد السامرائي. (2006). الاستثمار الأجنبي المعوقات و الضمانات القانونية. بيروت، لبنان: مركز دراسات الوحدة العربية.
- زينب عبدالله. (2018). الإطار النظري والمفاهيمي لمبادرة الحزام والطريق الصينية، كتاب: مبادرة الحزام والطريق: مشروع القرن الاقتصادي في العالم، (الإصدار ط1). برلين: المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية.
- سعيد عبده. (2017). جغرافيا النقل مغزاها وممرهاها. القاهرة، مصر: مكتبة الأنجلو للنشر.
- عباس على. (2009). إدارة الأعمال الدولية. عمان، الاردن: دار المسيرة للنشر والتوزيع والطباعة.
- عبد السلام أبو قحف. (1989). نظريات التدويل وجدوى الاستثمارات الأجنبية. القاهرة، مصر: مؤسسة شباب الجامعة.
- عبد المجيد قدي. (2005). مدخل للسياسات الاقتصادية الكلية دراسة تحليلية تقييمية. الجزائر، الجزائر: OPU.
- عزوز عائشة ، و بولعسل ليندة . (2020). مساهمة البنية التحتية للنقل في استقطاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة "حالة الدول العربية. مجلة الاستراتيجية والتنمية، المجلد 20(العدد 06).
- ف نحال، و ج العبد. (2003). إدارة اللوجستيات. الإسكندرية، مصر: الدار الجامعة الجديدة للنشر.
- فازية ويكن. (2018). مبادرة الحزام والطريق: بين إعادة تموقع الصين ومواجهة التحديات، كتاب: مبادرة الحزام والطريق : مشروع القرن الاقتصادي في العالم (الإصدار ط1). برلين، ألمانيا: DAC للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية.
- فريد النجار. (2000). الاستثمار الدولي و التنسيق الضريبي. القاهرة، مصر: مؤسسة شباب الجامعة.
- مصطفى يوسف كافي. (2017). اقتصاديات النقل والتنمية في إطار ضوابط التنمية المستدامة (الإصدار ط1). قسنطينة، الجزائر: ألفا للنشر و التوزيع.

- Bernard, R. (1997). *Economie Financière Internationale*. Paris, France: Edit PUF.
- Deepak, B. (2018). *China's Global Rebalancing and the New Silk Road*. Singapura: Springer Nature Pte Ltd.
- Jianing, H. (2018). Measuring the Benefits of the "One Belt, One Road". *Journal of Sustainability*, 15.
- Marlene, L. (2018). *China's Belt and Road Initiative And Its Impact in Central Asia*. Washington; D.C, USA: Scythia-Print.
- Mayer, M. (2018). *Rethinking the Silk Road "China's Belt and Road Initiative and Emerging Eurasian Relations"*. Londres, Angleterre: This Palgrave Macmillan.
- Pons, J. (2005). *Transport ET logistique-maillon déterminants de la supply chain*. (2. Edition, Éd.) Paris, France: Hermès – Lavoisier.



- Seetanah, A., & Khadaroo, A. (2008). Transport Infrastructure and foreign Direct Investment. *Journal of International Development, Vol 22*, 104.
- Wade, S. (2020, 02 17). *forbes*. Récupéré sur <https://www.forbes.com/sites/wade-shepard/2019/11/22/what-win-win-along-the-new-silk-road-really-means/#b6e33687be73>.
- Yukun, L.(2020, 02 05). *chinadaily*. Récupéré sur <http://www.chinadaily.com.cn/a/2018/01/20/WS5a629b12a3106e7dcc135710.html>.