

مبادرة الحزام والطريق وأثرها على التدفقات التجارية بين الصين والدول العربية

د / خالد هاشم عبد الحميد حنفي

أستاذ مساعد – قسم الاقتصاد والتجارة الخارجية- كلية التجارة وإدارة الأعمال –
جامعة حلوان

ملخص البحث:

أطلقت الصين في عام ٢٠١٣ مبادرة طريق واحد حزام واحد One Belt and Road Initiative (OBOR)، والتي عرفت اختصاراً بمبادرة الحزام والطريق Belt & Road Initiative (BRI)، وتستند هذه المبادرة على فكرة طريق الحرير القديم الذي كان يربط الصين بالقارات الثلاثة آسيا وأوروبا وأفريقيا، وتهدف هذه المبادرة إلى تعزيز علاقات الصين مع دول العالم الخارجي.

ومن المتوقع أن تؤدي هذه المبادرة إلى إعادة تشكيل العلاقات التجارية للدول المشاركة فيها مع بعضها البعض ومع بقية دول العالم، وذلك من خلال خفض أوقات التجارة عبر الحدود Trading Across Border بين هذه الدول، وبالتالي حدوث تغيير في نمط الميزة النسبية نتيجة الانخفاض في تكاليف التجارة.

ويهدف هذا البحث إلى دراسة أثر مبادرة الحزام والطريق على التدفقات التجارية بين الصين والدول العربية من خلال التطبيق على 10 دول عربية أعضاء في المبادرة، وذلك من خلال استخدام نموذج الجاذبية وبيانات سلسلة مقطعية خلال الفترة ٢٠٠٦-٢٠١٦، وقد توصلت الدراسة إلى الأثر الإيجابي لمبادرة الحزام والطريق على تدفقات التجارة التجارية بين الصين والدول العربية.

الكلمات المفتاحية:

مبادرة الحزام والطريق- تدفقات التجارة البينية- نموذج الجاذبية- الصين – الدول العربية.

Belt and Road Initiative and Its Impact on Trade Flows Between china and Arab Countries

Abstract:

In 2013 China launched One Belt One Road Initiative (OBOR), known as the Belt and Road Initiative (BRI), this Initiative is based on the idea of the ancient Silk Road, which linked China with three continents, Asia, Europe and Africa, the initiative aims to enhance China's relations with countries of the world.

The initiative expected to redesign the commercial relations between the participating countries with each other and with the rest of the world, by reducing times of trading Across Border between these countries, and thus a change in the pattern of comparative advantage as a result of the decrease in trade costs.

This research aims to discuss the impact of Belt and Road Initiative on trade flows between China and the Arab countries through application on 10 Arab countries that are members in the initiative, by using gravity model and cross-section data during the period 2006-2016, The study concludes to the positive impact of the initiative on trade flows between China and the Arab countries.

Key Words:

Belt and Road Initiative, trade flows, gravity model, china, Arab countries.

مقدمة:

يعتبر الاقتصاد الصيني ثاني أكبر اقتصاد على المستوى الدولي حيث بلغ الناتج المحلي الإجمالي للصين حوالي ١٣.٦ تريليون دولار في عام ٢٠١٨ لتحتل الصين المركز الثاني بعد الولايات المتحدة الأمريكية، كما تمكنت الصين من تحقيق طفرة صناعية ليطلق عليها لقب مصنع العالم، هذا إلى جانب النمو الكبير في حجم صادراتها وحجم الاحتياطيات المتوافرة لديها.

ولكي تتمكن الصين من مواصلة هذا النجاح أطلقت في عام ٢٠١٣ مبادرة طريق واحد حزام واحد (One Belt One Road Initiative) (OBOR) والتي عرفت اختصاراً بمبادرة الحزام والطريق (Belt & Road Initiative) (BRI)، وتهدف هذه المبادرة إلى تعزيز علاقات الصين مع دول العالم الخارجي، وتستند هذه المبادرة على فكرة طريق الحرير القديم الذي كان يربط الصين بالقارات الثلاثة آسيا وأوروبا وأفريقيا.

وتعتبر هذه المبادرة أحد الأدوات الهامة التي تسعى الصين من خلالها لزيادة صادراتها ووارداتها مع الشركاء الرئيسيين بالمبادرة، حيث يلتقي "الحزام والطريق" بالقرب من البر الرئيسي للصين، وهو من شأنه أن يقلل مواعيد التسليم للشحنات كما يعزز قدرة الصين على الوصول إلى مختلف الأسواق، بما في ذلك الاقتصادات الحدودية والدول الناشئة التي تفتقر للخدمات.

ولذلك فمن المتوقع أن تؤدي هذه المبادرة إلى نمو التجارة من خلال زيادة حجم التبادل التجاري بين الصين وشركائها التجاريين، هذا إلى جانب زيادة الاستثمارات الأجنبية المباشرة، من خلال توفير فرص كبيرة للتوزيع الفعال للموارد الصينية خاصة وأن الصين لا تزال تتمتع بفائض ضخم من الادخار المحلي.

كما قامت الصين في عام ٢٠١٤ بتوقيع مبادرة ١+٢+٣ للتعاون مع الدول العربية وتحدد هذه المبادرة مجالات التعاون بين الصين والدول العربية والتي تتمثل في التعاون في مجال الطاقة والتعاون في مجال التجارة والاستثمار، هذا إلى جانب التعاون في مجال الطاقة النووية والأقمار الصناعية.

وخلال منتدى الحزام والطريق للتعاون الدولي الذي عقد في مايو 2017 قامت مجموعة من الدول العربية بالتوقيع على مبادرة الحزام والطريق وهذه الدول هي (مصر- السعودية- الامارات- البحرين- الأردن- عمان - الكويت - قطر - جيبوتي- العراق- لبنان- اليمن-فلسطين- سوريا).

ومن المتوقع أن تفتح هذه المبادرة مجالات واسعة للتعاون في مجالات التجارة والاستثمار بين الصين والدول العربية، خاصة وأن الصين تعتبر من أكبر الشركاء التجاريين للدول العربية حيث بلغت صادرات الدول العربية للصين حوالي ١٠٤ مليار دولار عام ٢٠١٨، وتتركز أغلب صادرات الدول العربية في المنتجات النفطية، كما بلغت واردات الدول العربية من الصين حوالي ٩١ مليار دولار عام ٢٠١٨، وتتركز أغلب الواردات العربية من الصين في منتجات الأجهزة الكهربائية والسيارات والاثاث والملابس والمنسوجات.

في ضوء ما سبق تتمثل مشكلة الدراسة في محاولة الإجابة على التساؤل

الآتي:

"ما هي الآثار المتوقعة لمبادرة الحزام والطريق على التدفقات التجارية بين الصين والدول العربية؟"

كما تتمثل فرضية الدراسة في الآتي "من المتوقع أن تؤثر مبادرة الحزام والطريق إيجابيا على تدفقات التجارة البينية بين الصين والدول العربية".
أما فيما يتعلق بهدف الدراسة فتهدف الدراسة إلى توضيح أثر مبادرة الحزام والطريق على التدفقات التجارية بين الصين والدول العربية.

أما بالنسبة لأهمية الدراسة فتتمثل في انها أحد الدراسات التي تحاول تحليل أثر مبادرة الحزام والطريق على تدفقات التجارة البينية بين الصين والدول العربية. وبالنسبة لنطاق الدراسة فتركز الدراسة على 10 دول من الدول العربية الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق، وهذه الدول هي مصر- السعودية- الامارات- البحرين- الأردن- عمان - الكويت - قطر - العراق- لبنان، وقد تم اختيار هذه الدول في ضوء توافر البيانات والإحصاءات خلال الفترة محل الدراسة.

أما بالنسبة لمنهجية الدراسة فتنقسم الدراسة إلى جزئين: الجزء الأول هو الإطار النظري للدراسة ويتناول خلفية تاريخية عن المبادرة، والدول المشاركة بها، والتكاليف المتوقعة للمبادرة ومراحل التنفيذ، ثم مبادئ المبادرة وأهداف المبادرة بالنسبة للصين وللدول المشاركة، يلي ذلك تناول التعاون العربي الصيني، يلي ذلك تناول تطور تدفقات التجارة البينية بين الصين والدول العربية، والعلاقة بين مبادرة الحزام والطريق والتدفقات التجارية، وأخيراً الدراسات السابقة.

أما الجزء الثاني فيتناول الإطار التطبيقي للدراسة وذلك من خلال تقدير أثر مبادرة الحزام والطريق على التدفقات التجارية بين الصين والدول العربية من خلال استخدام نموذج الجاذبية Gravity Model لتدفقات التجارة الثنائية، واستخدام بيانات سلسله مقطعية Panel Data لعدد 10 دول من الدول العربية خلال الفترة من ٢٠٠٦-٢٠١٦.

الجزء الأول: الإطار النظري لمبادرة الحزام والطريق:

١- خلفية تاريخية عن المبادرة:

مبادرة الحزام والطريق ترجع جذورها إلى طريق الحرير القديم Silk Road الذي كان موجوداً في القرن الثامن عشر وكان يربط بين الصين وقارات العالم الثلاث إفريقيا وآسيا وأوروبا، وقد سمي طريق الحرير بهذا الاسم عام ١٨٧٧ من قبل العالم الجيولوجي الألماني البارون فرديناند فون ريشتهوفن، وذلك لكثرة كميات الحرير الصيني التي كانت تنقل عبره، حيث كان الصينيون أول من تعلم صناعة الحرير، وقد كان لهذا الطريق دوراً كبيراً في ازدهار العديد من الحضارات القديمة، مثل الحضارة المصرية، والصينية، والرومانية، والهندية، والتقاء الثقافات، والتبادل الفكري، والثقافي.

ويبلغ طول طريق الحرير حوالي ١٢ ألف كيلومتر، ويمتد من المراكز التجارية في شمال الصين وينقسم إلى فرعين؛ الفرع الشمالي يمر عبر شرق أوروبا والبحر الأسود، وشبه جزيرة القرم وصولاً إلى البندقية، والفرع الجنوبي يمر عبر سوريا وصولاً إلى كل من مصر وشمال أفريقيا، أو عبر العراق وتركيا إلى البحر الأبيض المتوسط.

وفي عام ٢٠١٣ أطلق الرئيس الصيني أثناء زيارته إلى كازاخستان مبادرة "البناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير البري، هذا إلى جانب طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين المعروفة اختصاراً باسم "حزام واحد طريق واحد One Belt One- Road initiative"، وتهدف هذه المبادرة إلى تعزيز التواصل والتجارة وتدفقات رؤوس الأموال بين آسيا وأفريقيا وأوروبا. ويشير "الحزام Belt" إلى مجموعة من مشاريع الطرق البرية التي تربط الصين بدول آسيا الوسطى، وهي عبارة عن ستة ممرات هي:

١. الجسر البري الأوراسي الجديد الذي يمتد من غرب الصين إلى روسيا الغربية.
٢. ممر الصين - منغوليا - روسيا الذي يمتد من شمال الصين إلى الشرق الروسي.
٣. ممر الصين - آسيا الوسطى - آسيا الغربية الذي يمتد من غرب الصين إلى تركيا.
٤. ممر الصين -شبه جزيرة الهند الصينية الذي يمتد من جنوب الصين إلى سنغافورة.

٥. ممر الصين - باكستان الذي يمتد من جنوب غرب الصين إلى باكستان.
٦. ممر بنجلاديش- الصين - الهند - ميانمار الذي يمتد من جنوب الصين إلى الهند.

بينما يشير "الطريق Road" إلى طريق الحرير البحري Maritime Road وهو عبارة عن مجموعة من مشاريع الطرق البحرية التي تربط الصين بأفريقيا والشرق الأوسط عبر جنوب شرق آسيا وجنوب آسيا، ويبدأ من فوجو في الصين ويمر عبر فيتنام وإندونيسيا وبنجلاديش والهند وسريلانكا وجزر المالديف وشرق أفريقيا على طول الساحل الأفريقي متجهاً إلى البحر الأحمر ماراً عبر قناة السويس إلى البحر المتوسط نحو أوروبا حتى يصل إلى الساحل الصيني.

كما تتضمن المبادرة أيضاً طريق الحرير الرقمي وذلك من خلال إنشاء شبكة متطورة من البنية التحتية الإلكترونية لاستكمال مهمة ربط الصين بالعالم الخارجي في عصر التكنولوجيا والمعلومات، من خلال طريق الحرير الرقمي الذي تبنته الصين في يوليو 2015، والهدف من ذلك تطوير التجارة الإلكترونية بين الصين والدول الأعضاء في المبادرة عبر شبكات التليفون المحمول والكابلات الضوئية.

وترجع أهمية طريق الحرير الرقمي إلى تنامي القطاع التكنولوجي والرقمي في الصين حيث ساهم الاقتصاد الرقمي عام 2016 بنحو 30.3% من الناتج المحلي الإجمالي للصين، وفي عام 2017 شكلت التجارة الإلكترونية الصينية حوالي 42% من الأسواق العالمية وهو ما شجع الصين على طرح مشروع طريق الحرير الرقمي، وذلك لإتاحة الفرص لشركاتها التكنولوجية في إيجاد أسواق خارجية جديدة أمام المنتجات الإلكترونية الصينية.

2/ الدول المشاركة بالمبادرة:

تتسم مبادرة الحزام والطريق بالطابع الانفتاحي، وعدم اقتصرها على إقليم معين أو مجموعة دولية بعينها، أو توجه سياسي محدد، فضلا عن تمسكها بالنظام الاقتصادي العالمي متعدد الأطراف، كما أنها لا تسعى إلى بناء كتلة دولية محددة، بالمعنى السياسي-الأمني-الأيديولوجي - الاقتصادي.

وقد بلغ عدد الدول التي وقعت على الاتفاقية حوالي 70 دولة، كما يتضح من بيانات الجدول رقم (1) بملاحق الدراسة، وتمثل الدول الأعضاء بالمبادرة حوالي ثلثي سكان العالم وحوالي 60% من الناتج المحلي الإجمالي العالمي، كما وقعت الصين اتفاقيات تعاون متعلقة بمبادرة الحزام والطريق مع 126 دولة و 29 منظمة دولية.

3/ تكاليف المبادرة ومراحل التنفيذ:

تبلغ التكلفة المتوقعة لإنشاء مشروع الحزام والطريق ما بين 2 تريليون دولار إلى 8 تريليون، ومن أهم الجهات الممولة:

● صندوق طريق الحرير وهو صندوق انشأته الحكومة الصينية في ديسمبر 2014 ويبلغ رأس مال الصندوق حوالي 40 مليار دولار، ويهدف الصندوق إلى تنمية وتطوير مشاريع البنية التحتية في دول المبادرة.

● بنك الاستثمار والتنمية الآسيوي The Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB) ويبلغ عدد الدول الأعضاء حتى مارس 2017 حوالي 52 دولة عضو، وتعتبر الصين أكبر مساهم فيه حيث تبلغ القوة التصويتية للصين حوالي

٢٦.١% و يبلغ رأس مال البنك ١٠٠ مليار دولار.

● بنك التنمية الجديد: (The New Development Bank (NDB) وتم تأسيس البنك في عام ٢٠١٤ من قبل دول البريكس (البرازيل وروسيا والهند والصين وجنوب إفريقيا) ويقع مقره في الصين، و يبلغ رأس مال البنك حوالي ١٠٠ مليار دولار أمريكي.

وقد قسمت الاستراتيجية مراحل تنفيذ المبادرة إلى ثلاثة مراحل هي المرحلة الأولى وتعرف بمرحلة التهيئة الاستراتيجية خلال الفترة من ٢٠١٣ إلى ٢٠١٦، يلي ذلك المرحلة الثانية وهي مرحلة التنفيذ الاستراتيجي خلال الفترة من عام ٢٠١٦ حتى عام ٢٠١٩، أما المرحلة الثالثة فهي مرحلة التقييم الاستراتيجي وسوف تكون خلال الفترة من عام ٢٠١٩-٢٠٤٩.

٤/ مبادئ المبادرة:

تعتبر مبادرة الحزام والطريق أحد المشروعات التنموية الهادفة إلى تحقيق خمسة مبادئ هي:

١. تنسيق السياسات من خلال التخطيط لإقامة مجموعة من المشروعات التنموية؛

٢. تسهيل الروابط من خلال أقامه مجموعة من الروابط بين دول المبادرة؛

٣. تسهيل التجارة والاستثمار عبر الحدود لدول المبادرة؛

٤. التكامل المالي من خلال تنسيق السياسات المالية والنقدية في الدول الأعضاء؛

٥. تشجيع التبادل الثقافي والحوار بين الحضارات بين الدول المشاركة.

٥/ أهداف المبادرة بالنسبة للصين:

تهدف الصين من خلال المبادرة إلى إحياء طريق الحرير القديم، وذلك لتحقيق مجموعة من الأهداف هي:

١. الاستفادة من نمو التجارة العالمية: من المتوقع نمو التجارة العالمية خلال السنوات المقبلة، مدفوعة بعدة عوامل منها الزيادة المتوقعة في حجم الطبقة الوسطى في

- العديد من مناطق العالم، خاصة منطقتي آسيا والمحيط الهادئ والشرق الأوسط وشمال أفريقيا، ولذلك تسعى الصين إلى الاستفادة من هذا النمو المتوقع للتجارة العالمية من أجل تصريف منتجاتها.
٢. تعزيز مكانة اليوان الصيني عالمياً: حيث تسعى الصين إلى مواصلة عملية تدويل عملتها المحلية اليوان، وذلك لجعلها العملة الرئيسية للتبادل التجاري العالمي، خاصة بعد تمكن اليوان في عام 2016 من الانضمام إلى سلة حقوق السحب الخاصة التابعة لصندوق النقد الدولي، كما تسعى الصين إلى استخدام اليوان في تسوية التعاملات التجارية الصينية مع الدول الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق.
٣. تطوير الاقتصاد الصيني: حيث تسعى الصين إلى تبني العديد من المبادرات لتطوير المناطق الغربية من البلاد، والتي تعاني من ضعف اقتصادها، ولذلك أطلقت في عام 2000 حملة تحت شعار الاتجاه غرباً لتحفيز النمو الاقتصادي بتلك المناطق، ولذلك تمثل المبادرة محاولة لإحداث توازن في التنمية الاقتصادية بين مختلف مناطق الدولة.
٤. مساعدة الصين على تنفيذ خططها الاقتصادية التي تحمل شعار صنع في الصين ٢٠٢٥، والتي تهدف إلى تحويل الصين إلى اقتصاد متقدم ذي قيمة مضافة عالية، مع نقل الشركات ذات التصنيع منخفض التكلفة إلى الدول الأخرى في منطقة جنوب شرق آسيا.
٥. تعزيز الوجود الصيني في منطقة أوراسيا حيث تسعى الصين من خلال مبادرة الحزام والطريق إلى تعزيز وجودها في منطقة أوراسيا، وهي منطقة تتمتع بأهمية كبيرة حيث تمثل منطقة أوراسيا قلب العالم.
٦. تأمين استقرار إمدادات الطاقة حيث تسعى الصين إلى تجنب حدوث أزمة حادة يترتب عليها إعاقة وصول إمدادات الطاقة إليها وذلك من خلال تطوير عدد من الممرات التجارية البديلة لمضيق ملقا، مثل خط أنابيب النفط بين الصين وميانمار وكذلك الممر الاقتصادي الباكستاني-الصيني ومنطقة الخليج العربي.

٦/ أهداف المبادرة للدول المشاركة:

- تعتبر مبادرة الحزام والطريق من المبادرات التنموية التي تهدف إلى دفع الاقتصاد العالمي إلى النمو بمعدلات أسرع من المعتاد.
- تهدف المبادرة إلى تعزيز مكانة الدول المشاركة بالمبادرة، كشريك تجاري للصين صاحبة الاقتصاد الأكثر نمواً على مستوى العالم في الوقت الحالي.
- تمثل المبادرة فرصة كبيرة للدول المشاركة في الحصول على حصة من أسواق الواردات الصينية من مدخلات الإنتاج.
- تمكن المبادرة الدول المشاركة من الحصول على المنتجات النهائية الصينية لتلبية احتياجات أسواقها المحلية.
- تسهم المبادرة في زيادة قدرة الدول المشاركة بها على توليد المزيد من فرص العمل بها، بما يعزز قدرتها على مواجهة مشكلة البطالة.
- تنعكس الآثار التنموية للمبادرة بالإيجاب على المستوى المعيشي لسكان الدول المشاركة، إذ يتوقع أن تسهم هذه المبادرة في تعزيز قدرة الدول على مواجهة الفقر، خاصة أن الدول الأعضاء بالمبادرة تضم حوالي ثلثي عدد سكان العالم.

٧/ التعاون العربي الصيني:

ترتبط الصين بروابط تاريخية مع الدول العربية منذ الخمسينات من القرن العشرين حيث تعتبر الدول العربية في مقدمة الدول التي اعترفت باستقلال الصين في الخمسينات من القرن الماضي، كما ساندت الصين الدول العربية في العديد من القضايا. وفي عام ٢٠١٤ تم تأسيس منتدى التعاون العربي الصيني، لتتنقل العلاقات الصينية العربية من مستوى التعاون إلى مستوى الشراكة الاستراتيجية، وذلك من خلال طرح استراتيجية (١+٢+٣) للتعاون الصيني- العربي لتشجيع التعاون في كافة المجالات. ويضم المنتدى كافة الدول العربية بالإضافة إلى الصين، ويهدف المنتدى إلى تحقيق الآتي:

- تنشيط التعاون بين الطرفين في كافة المجالات؛
- التنسيق بين الطرفين في المحافل الدولية والاقليمية والسعي إلى تحقيق ديمقراطية العلاقات الدولية والحفاظ على مصالح الطرفين؛
- التأكيد على المشاركة الفعالة في نظام التجارة متعددة الاطراف وتشجيع الاستثمار المتبادل وتعزيز التعاون في مجال الطاقة بالإضافة إلى التعاون العلمي والتقني والزراعي وفي مجال حماية البيئة.

كما قامت الصين بإجراء مفاوضات لإنشاء منطقة تجارة حرة مع دول مجلس التعاون الخليجي، وزيادة مستوى التعاون الاقتصادي مع مصر من خلال زيادة حجم الاستثمارات في منطقة العين السخنة بالسويس وانشاء منطقة السويس للتعاون الاقتصادي.

كما قامت العديد من الدول العربية بالانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق التي أعلنت عنها الصين، وقد بلغ عدد الدول العربية التي وقعت على المبادرة حوالي ١٤ دولة هي مصر- السعودية- الامارات- البحرين- الأردن- عمان - الكويت - قطر - جيبوتي- العراق- لبنان- اليمن-فلسطين- سوريا.

وتهدف الدول العربية إلى تنمية علاقتها مع الصين في إطار مبادرة الحزام والطريق، وذلك من خلال:

١. تشجيع التعاون الاقتصادي والتجاري بين دول المبادرة خاصة وأن الصين سوق استهلاكي ضخم يفتح العديد من الفرص أمام دول المبادرة.
٢. تسهيل التجارة بين دول المبادرة من خلال تبسيط إجراءات التخليص الجمركي وتطبيق إجراءات الاعتراف المتبادل.
٣. إزالة حواجز التجارة والاستثمار، وخلق بيئة جيدة للتجارة الدولية والإقليمية، وبناء مناطق تجارة حرة مشتركة.

٨/ تطور التجارة البينية بين الصين والدول العربية:

تعتبر الصين أكبر شريك تجاري للدول العربية ويتضح ذلك من زيادة إجمالي صادرات الدول العربية إلى الصين خلال الفترة من ٢٠٠١-٢٠١٨، حيث يوضح

الجدول رقم (٢) أن إجمالي صادرات الدول العربية للصين قد زادت من حوالي ٨.٧ مليار دولار عام ٢٠٠١ لتصل إلى حوالي ١٠٤ مليار دولار عام ٢٠١٨ بمعدل نمو بلغ حوالي ١١%.

ويعتبر النفط من أهم صادرات الدول العربية للصين حيث تعتبر الدول العربية مصدر هام للصين لتأمين احتياجاتها من النفط، ولذلك قامت الصين منذ عام ٢٠١٦ باستثمارات بلغت قدرها ٢٩.٥ مليار دولار في الدول العربية، وقد تركزت هذه الاستثمارات في البنية الأساسية والموانئ والطرق وقطاع النفط.

وبالنسبة لتحليل تطور صادرات الدول العربية الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق إلى الصين فيتضح من بيانات الجدول رقم (٣) والجدول رقم (٤) أن الصادرات المصرية للصين قد زادت من ٤٠ مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصل إلى ٣٧٤ مليون دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة صادرات مصر للصين من إجمالي صادراتها من ٢٢.٢% عام ٢٠٠١ لتصبح ٤٦.٠% عام ٢٠١٨.

أما بالنسبة للبحرين فقد ارتفعت صادراتها للصين من ٣٥ مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصبح ٣٣٢ مليون دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة صادرات البحرين للصين من إجمالي صادراتها من ١% عام ٢٠٠١ لتصبح ١.٦% من إجمالي صادرات البحرين عام ٢٠١٨.

أما بالنسبة للأردن فقد زادت صادراتها للصين من ٤٢ مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصبح ١٠٤ مليون دولار عام ٢٠١٨، إلا أن نسبة صادرات الأردن للصين من إجمالي صادراتها انخفضت من ٠.٨% عام ٢٠٠١ لتصبح ٠.٥% عام ٢٠١٨.

أما بالنسبة للكويت فقد زادت صادراتها للصين من ٤٩ مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصبح ٢٨٩ مليون دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة صادرات الكويت للصين من إجمالي صادراتها من ٠.٧% عام ٢٠٠١ لتصبح ١% من إجمالي صادراتها عام ٢٠١٨.

أما عمان فقد زادت صادراتها للصين من ١.٢ مليار دولار لتصبح ١٨ مليار دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة صادرات عمان للصين من ١٩% لتصبح ٥٣%

من إجمالي صادراتها. وبالنسبة لقطر فقد زادت صادراتها للصين من ٣٢٧ مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصبح ٩.٦ مليار دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة صادرات قطر من إجمالي صادراتها للصين من ٨.٤% لتصبح ٢٩% من إجمالي صادراتها عام ٢٠١٨. أما المملكة العربية السعودية فقد زادت صادراتها للصين من ٦.٥ مليار دولار عام ٢٠٠١ لتصبح ٣٨ مليار دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة صادرات السعودية من إجمالي صادراتها للصين من ١٩% عام ٢٠٠١ لتصبح ٣٢% عام ٢٠١٨. أما الامارات فقد زادت صادراتها إلى الصين من ٤٢٢ مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصل إلى ١٥ مليار دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة صادرات الامارات للصين من ١.٧% عام ٢٠٠١ لتصبح ٦.٧% عام ٢٠١٨. أما لبنان فقد زادت صادراتها للصين من ٢,5 مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصبح 118 مليون دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة صادرات لبنان إلى الصين من إجمالي صادراتها من 0.04% عام ٢٠٠١ لتصل إلى 0.6% من إجمالي صادرات لبنان عام ٢٠١٨. وبالنسبة للعراق فقد زادت صادراتها للصين من ٦٨ مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصبح حوالي ٢١.١ مليار دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة صادرات العراق إلى الصين من إجمالي صادراتها من 1.3% عام ٢٠٠١ لتصل إلى حوالي 63% من إجمالي صادرات العراق عام ٢٠١٨. أما بالنسبة لتطور واردات الدول العربية من الصين فيتضح من بيانات الجدول رقم (٥) زيادة واردات الدول العربية من الصين من ٥.٩ مليار دولار عام ٢٠٠١ لتصل إلى ٩١ مليار دولار عام ٢٠١٨ بمعدل نمو حوالي ١٤.٤%، وتعتبر الدول العربية مستورد أساسي للعديد من المنتجات من الصين مثل منتجات الأجهزة الكهربائية والسيارات والاثاث والملابس والمنسوجات، وفيما يلي نوضح تطور صادرات الدول العربية للصين. وبالنسبة لتطور واردات الدول العربية من الصين فيتضح من بيانات الجدول

رقم (٦) والجدول رقم (٧) زيادة واردات مصر من الصين من ٥١٢ مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصبح ٦ مليار دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة واردات مصر من الصين من ٨.٣% عام ٢٠٠١ لتصبح ١٩% عام ٢٠١٨.

كما زادت واردات البحرين من الصين من ١٣٧ مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصبح ١.٨ مليار دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة واردات البحرين من الصين من ٤.٢% عام ٢٠٠١ لتصبح ١٣.٤% عام ٢٠١٨.

وبالنسبة للأردن فقد زادت وارداتها من الصين من ٢٣٧ مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصبح ٢.٧ مليار دولار عام ٢٠١٨ كما زادت نسبة واردات الأردن من الصين من إجمالي وارداتها ١١.٣% من إجمالي وارداتها عام ٢٠٠١ لتصل ٣٣.٧% من إجمالي الواردات الأردنية عام ٢٠١٨.

أما الكويت فقد زادت وارداتها من الصين من ٣٤٤ مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصبح ٥.٩ مليار دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة واردات الكويت من الصين إجمالي وارداتها من ٢% عام ٢٠٠١ لتصل ٨.٦% من إجمالي الواردات الكويتية عام ٢٠١٨.

أما عمان فقد زادت وارداتها من الصين من ٩٧ مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصبح ١.٥ مليار دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة واردات عمان من الصين من إجمالي وارداتها من ١% لتصل إلى ٣.٥% من إجمالي الواردات العمانية عام ٢٠١٨. أما المملكة العربية السعودية فقد زادت وارداتها من الصين من ١.٤ مليار دولار عام ٢٠٠١ لتصبح ٢١ مليار دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة واردات السعودية من الصين من ١.٩% من إجمالي وارداتها عام ٢٠٠١ لتصل ٧.٥% من إجمالي الواردات السعودية عام ٢٠١٨.

أما الامارات فقد زادت وارداتها من الصين من 2.2 مليار دولار عام ٢٠٠١ لتصبح ٣٨ مليار دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة واردات الامارات من الصين من ٥.٩% من إجمالي وارداتها عام ٢٠٠١ لتصل ١٧.٥% من إجمالي الواردات الاماراتية عام ٢٠١٨.

أما لبنان فقد زادت وارداتها من الصين من ٤١٠ مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصبح ٢ مليار دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة واردات لبنان من الصين من إجمالي وارداتها من ٣٢% لتصل ٥٠% من إجمالي الواردات اللبنانية عام ٢٠١٨. أما العراق فقد زادت وارداتها من الصين من ٤٢١ مليون دولار عام ٢٠٠١ لتصل إلى ٨.٤ مليار دولار عام ٢٠١٨، كما زادت نسبة واردات العراق من الصين من إجمالي وارداتها من ٣.٥% لتصل ٨.٨% من إجمالي الواردات العراقية عام ٢٠١٨.

٩/ العلاقة بين مبادرة الحزام والطريق والتدفقات التجارية:

من المتوقع أن تقوم المبادرة بإعادة تشكيل العلاقات التجارية للدول المشاركة فيها مع بعضها البعض ومع بقية دول العالم، وذلك من خلال خفض أوقات التجارة عبر الحدود Trading Across Border بين هذه الدول، وبالتالي حدوث تغير في نمط الميزة النسبية نتيجة الانخفاض في تكاليف التجارة، وقد توقعت العديد من الدراسات التطبيقية أنه من المتوقع أن يؤدي التحسن في مشاريع البنية التحتية للنقل عبر دول المبادرة إلى زيادة حجم التجارة البينية بنسبة تتراوح بين ٤.٤%-٧.١%. كما يترتب على خفض الزمن اللازم للتجارة عبر الحدود إلى التأثير على الصادرات من السلع شديدة الحساسية للوقت والقابلة للتلف مثل الفواكه الطازجة والخضروات والماشية والمكسرات والمحاصيل، وذلك من خلال زيادة القدرة على نقل المنتجات للمستهلكين أو المستخدمين النهائيين في الوقت المحدد، هذا إلى جانب زيادة القدرة على الوصول إلى المدخلات الوسيطة في الوقت المحدد.

١٠ / الدراسات السابقة:

دراسة (Fan Zhai (2017):

وقد قامت الدراسة باستخدام نموذج التوازن العام المقارن CGE لتقدير أثر مبادرة الحزام والطريق على النمو في الناتج المحلي الإجمالي في الدول الأعضاء في المبادرة، وذلك من خلال تقدير أثر مرونة التخير في تكاليف النقل الناتجة عن تحسين البنية الأساسية للنقل.

وقد توصلت الدراسة إلى الأثر الإيجابي لمبادرة الحزام والطريق على الدول الأعضاء حيث من المتوقع أن تؤدي المبادرة إلى زيادة الناتج المحلي الإجمالي للدول الأعضاء بنسبة ١.٣% وزيادة حجم التجارة بين الدول الأعضاء بنسبة ٥% بحلول عام ٢٠٣٠.

دراسة (Villafuerte, Corong, et al (2016):

وقد تناولت الدراسة أثر مبادرة الحزام والطريق على تكاليف النقل بالدول الأعضاء وقد توصلت الدراسة أن مبادرة الحزام والطريق تؤدي إلى خفض تكاليف النقل البري بنسبة ٢٥% وخفض تكاليف النقل البحري بنسبة ٥%، هذا إلى جانب خفض الوقت اللازم للاستيراد بدول المبادرة نتيجة تطبيق إجراءات تسهيلات التجارة بين الدول الأعضاء.

كما توصلت الدراسة أيضا أن المبادرة تؤدي إلى حدوث نمو في الناتج المحلي الإجمالي للدول الأعضاء بنسبة تتراوح بين ٠.١-٠.7%، وزيادة حجم صادرات الدول الأعضاء بنسبة تتراوح بين ٥ مليار دولار و ١٣٥ مليار دولار اعتمادا على التخفيض في تكاليف التجارة.

دراسة (Rodgers Mukwaya & Andrew Model (2018):

وقد تناولت الدراسة أثر مبادر الحزام والطريق الصينية على التجارة والرفاهية بالتطبيق على ٦ دول من شرق أفريقيا هي جيبوتي، إثيوبيا، كينيا، رواندا، أوغندا، تنزانيا، باستخدام نموذج التوازن العام المقارن computable general equilibrium (CGE) model.

وقد توصلت الدراسة إلى الأثر الإيجابي للمبادرة على دول شرق أفريقيا حيث من المتوقع أن تؤدي إلى زيادة تدفقات التجارة البينية بين الدول الأعضاء، وزيادة صادرات دول شرق أفريقيا بمقدار ١٩٢ مليون دولار، وزيادة رفاهية الدول بمقدار مليار دولار، كما توصلت الدراسة أن توزيع المنافع الناتجة عن المبادرة لم يكن بشكل متساوي بين الدول حيث تعتبر إثيوبيا وكينيا وتنزانيا هي أكثر دول شرق أفريقيا التي استفادت من المبادرة.

دراسة (2019) Tchamy Jonathan:

وقد تناولت الدراسة أثر مبادرة الحزام والطريق على التدفقات التجارية بين الصين وغانا من خلال استخدام نموذج الجاذبية خلال الفترة ٢٠٠٩-٢٠١٧، وقد توصلت الدراسة إلى الأثر الإيجابي لمبادرة الحزام والطريق على التدفقات التجارية بين الصين وغانا.

دراسة (2019) Suprabha Baniya, et al:

وقد تناولت الدراسة أثر مبادرة الحزام والطريق على التدفقات التجارية بين الصين وحوالي ٧٠ دولة من الدول الأعضاء المشاركة في المبادرة باستخدام نموذج الجاذبية لتقدير أثر المبادرة على الانخفاض في الوقت المطلوب للتدفقات التجارية بين الدول الأعضاء قبل وبعد تطبيق المبادرة، ثم تقدير أثر انخفاض الوقت على التحسن في التدفقات التجارية بين الدول الأعضاء من خلال بيان الأثر على الصادرات ونمط التجارة بين دول الأعضاء.

وقد توصلت الدراسة إلى أن مبادرة الحزام والطريق من المتوقع أن تؤدي إلى زيادة التدفقات التجارية بين الدول الأعضاء بنسبة ٤.١%، نتيجة خفض الوقت اللازم للتدفقات التجارية بين الدول الأعضاء نتيجة وجود علاقة عكسية بين التدفقات التجارية والوقت المطلوب للتصدير والاستيراد، حيث يؤدي خفض الوقت بين الدول الأعضاء بمقدار يوم واحد إلى زيادة التدفقات التجارية بين الدول الأعضاء بنسبة ٥.٤%، كما أشارت الدراسة إلى حدوث انخفاض في معدلات التعريفات الجمركية، نتيجة زيادة التكامل بين الدول الأعضاء بالمبادرة، كما أنه من المتوقع أن تزيد هذه النسبة بمقدار ثلاثة أضعاف في حالة حدوث تحسن في البنية الأساسية للنقل، كما أن المكاسب التجارية سوف تكون أكبر في حالة المنتجات الأكثر حساسية للوقت.

١١ / الجزء الثاني: أثر مبادرة الحزام والطريق على التدفقات التجارية بين الصين والدول العربية:

في ضوء الدراسات التطبيقية السابقة استخدم نموذج الجاذبية لتقدير أثر مبادرة الحزام والطريق على التدفقات التجارية بين الصين والدول العربية، وقد أخذت

معادلة التقدير الشكل التالي:

$$\text{Log Tot} = \beta_0 + \beta_1 L(\text{pc}) + \beta_2 \text{Log}(\text{pop}) + \beta_3 \text{Log}(\text{day}) + e$$

ويمكن توصيف المتغيرات المستخدمة في التقدير كما يلي:

- Tot متغير تابع ويشير إلى إجمالي تدفقات التجارة البينية بين الصين والدول العربية خلال الفترة محل الدراسة.
- pc متغير مستقل ويشير إلى مؤشر متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي في دول التكتل، ومن المتوقع أن يكون لهذا المتغير أثر ايجابي على تدفقات التجارة بين الدول الأعضاء، حيث تعنى زيادة مستويات الدخل في الدول المصدرة زيادة حجم الإنتاج، وهو ما يؤدي إلى زيادة السلع المتاحة للتصدير هذا من ناحية العرض، أما فيما يتعلق بجانب الطلب فان زيادة مستويات الدخل في الدول المستوردة يعنى زيادة الطلب على الواردات.
- pc متغير مستقل ويشير إلى عدد السكان في الدول محل الدراسة، ومن المتوقع أن يكون لحجم السكان أثر موجب على التدفقات التجارية.
- day متغير مستقل ويشير إلى متوسط عدد الأيام اللازمة للتصدير والاستيراد، ومن المتوقع أن يكون لعدد الأيام اللازمة للتصدير والاستيراد أثر عكسي على التدفقات التجارية، حيث يؤدي خفض عدد الأيام اللازمة للتصدير والاستيراد إلى خفض أوقات التجارة عبر الحدود Trading Across Border وبالتالي زيادة تدفقات التجارة البينية بين الدول محل الدراسة.
- $\beta_0 \beta_1 \beta_2 \beta_3$ معاملات يتم تقديرها من خلال النموذج المستخدم.
- e حد الخطأ.

بالنسبة لعينة الدراسة فقد اعتمدت الدراسة على بيانات سلسلة مقطعية لعدد 10 دول من الدول العربية خلال الفترة محل الدراسة 2006-2016، وتتمثل الدول محل الدراسة في كل من (الإمارات- البحرين- السعودية- الكويت- قطر- عمان- الأردن- مصر- لبنان- العراق)، وقد تم الاعتماد على هذه البيانات في ضوء توافر البيانات من المصادر الدولية.

أما بالنسبة لمصادر البيانات فقد تم الحصول على تدفقات التجارة البينية من إحصاءات صندوق النقد الدولي *direction of trade statistics*، أما بالنسبة لبيانات متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي وبيانات إجمالي السكان فقد تم الحصول عليها من إحصاءات البنك الدولي *World bank*، أما بالنسبة لبيانات متوسط عدد الأيام اللازمة للتصدير والاستيراد فقد تم الحصول عليها من إحصاءات البنك الدولي *Doing Business statistics*، وقد تم التعبير عن كافة المتغيرات السابقة في شكل لوغاريتمي.

وقد تم إجراء تقدير للنموذج السابق باستخدام برنامج *EViews*، وقد جاءت نتائج التقدير كما يلي.

$$LTot = -16.04 + 1.005 (LPC) + 1.0016 (LPop) - 0.2648 (LDay)$$

$$(-9.1) \quad (11.9) \quad (14.9) \quad (-2.2)$$

$$R\text{-squared} = 70\%$$

$$\text{Adjusted } R\text{-squared} = 69\%$$

$$\text{Prob}(F\text{-statistic}) = 0.000$$

وبتحليل النتائج السابقة يتضح ما يلي:

- معنوية التأثير الطردي لمتوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي على التدفقات التجارية بين الصين والدول العربية، وهو ما يتفق مع النظرية الاقتصادية بوجود علاقة طردية بين متوسط نصيب الفرد من الناتج المحلي والتدفقات التجارية.
- معنوية التأثير الطردي لحجم السكان على التدفقات التجارية بين الصين والدول العربية، وهو ما يتفق مع النظرية الاقتصادية بوجود علاقة طردية بين حجم السكان والتدفقات التجارية.
- معنوية التأثير العكسي لمؤشر متوسط عدد الأيام اللازمة للتصدير والاستيراد والتدفقات التجارية بين الصين والدول العربية، وهو ما يتفق مع النظرية الاقتصادية بوجود علاقة عكسية بين الانخفاض في عدد الأيام اللازمة للتصدير والاستيراد نتيجة التحسن في البنية الأساسية للنقل وزيادة في حجم التدفقات التجارية.
- بلغت القوة التفسيرية للمتغيرات المستقلة المستخدمة في النموذج 69%، وهو ما

يوضح أن 69% من التغيير في المتغير التابع يرجع إلى التغيير في المتغيرات المستقلة في النموذج المستخدم، كذلك تشير قيمة اختبار F إلى معنوية وجودة النموذج المقدر من الناحية الإحصائية.

12/ ملخص ونتائج الدراسة:

تناولت الدراسة أثر مبادرة الحزام والطريق على التدفقات التجارية بين الصين والدول العربية، وذلك من خلال استخدام نموذج الجاذبية وبيانات سلسلة مقطعية لعدد 10 دول من الدول العربية خلال الفترة 2006-2016، وقد توصلت الدراسة إلى الأثر الإيجابي لمبادرة الحزام والطريق على التدفقات التجارية بين الصين والدول العربية. حيث يؤدي تحسين البنية الأساسية للنقل والتجارة في الدول الأعضاء في إطار المبادرة إلى خفض متوسط عدد الأيام اللازمة للتصدير والاستيراد، ومن ثم خفض الوقت اللازم للتدفقات التجارية، وبالتالي زيادة حجم التدفقات التجارية بين الصين والدول العربية.

ملاحق الدراسة

جدول رقم (1) الدول المشاركة بمبادرة الحزام والطريق

الدول المشاركة	الإقليم
بروني، كمبوديا، إندونيسيا، لاوس، ماليزيا، ميانمار، الفلبين، سنغافورة، تايوان، الصين، تايلاند، تيمور، لاوس، فيتنام.	جنوب شرق اسيا والباسفيك
ارمنيا، أذربيجان، جورجيا، إيران، كازاخستان، أوزبكستان، تركمنستان، منغوليا، طاجكستان، تيمور الشرقية.	اسيا الوسطى وغرب اسيا
البحرين، مصر، جيبوتي، العراق، إسرائيل، الأردن، الكويت، لبنان، عمان، قطر، السعودية، فلسطين، سوريا، الامارات، اليمن، تركيا.	الشرق الأوسط وشمال افريقيا
أفغانستان، بنجلاديش، الهند، المالديف، نيبال، باكستان، سيرلانكا.	جنوب اسيا
المجر، لاتفيا، لاتوانيا، بولندا، رومانيا، روسيا، صربيا، سلوفاكيا، سلوفانيا، البانيا، البوسنة، بلغاريا، كرواتيا، التشيك، استونيا، اليونان، مقدونيا، المالديف، الجبل الأسود، روسيا البيضاء، أوكرانيا.	وسط وشرق اوربا
تنزانيا، كينيا.	افريقيا

Source: suprabha Baniya, *et al* (2019), "Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis, *world bank*, Policy Research Working Paper No. 8694

جدول رقم (٢)

تطور إجمالي صادرات الدول العربية للصين

خلال الفترة من ٢٠٠١-٢٠١٨

مليون دولار

السنة	اجمالي الصادرات	السنة	اجمالي الصادرات
2001	8,792.42	2010	55,395.04
2002	9,131.55	2011	87,633.96
2003	12,197.97	2012	104,759.31
2004	17,878.78	2013	115,259.39
2005	25,145.71	2014	119,966.95
2006	30,729.94	2015	75,519.35
2007	31,811.78	2016	63,094.24
2008	57,639.21	2017	72,877.82
2009	36,828.16	2018	104,604.71

المصدر: تم اعداده بواسطة الباحث اعتمادا على بيانات: - Direction of Trade Statistics

IMF Data.

جدول رقم (٣)

تطور صادرات الدول العربية الى الصين خلال الفترة ٢٠٠١-٢٠١٨

مليون دولار

صادرات الدوا البحرين	مصر	العراق	الأردن	الكويت	لبنان	عمان	قطر	السعودية	الامارات	السنة
35.43042	40.26546	68.89	42.08854	49.43246	2.564031	1245.573	327.4707	6558.432	422.27	2001
32.92283	221.355	90.8	52.01916	46.86999	3.827068	1345.416	116.5287	6801.654	420.16	2002
13.31117	100.1371	0.31	36.22976	63.08332	7.528658	2184.78	258.0568	8803.504	731.03	2003
28.18033	121.7833	304.26	34.7993	87.24903	12.23655	3678.568	208.8248	12172.17	1230.71	2004
37.49774	108.5152	392.76	41.49958	119.4367	26.03161	4253.129	376.9649	17860.2	1929.68	2005
23.15405	106.9641	616.02	38.06714	159.8032	45.58868	5675.042	398.2413	21029.6	2637.46	2006
35.75212	128.4436	718.79	61.99031	177.0573	57.81762	6543.139	334.9485	20917.51	2836.33	2007
117.4977	340.5368	1302.03	110.153	508.0888	55.57994	11131.13	770.2122	38938.82	4365.16	2008
81.7352	972.7116	3091.4	38.63169	329.8494	32.28881	4832.586	923.1737	24085.92	2439.87	2009
173.2197	452.5068	5912.4	110.7179	456.3344	49.95387	9263.549	2225.218	32634.94	4116.2	2010
397.0379	622.421	9824.19	199.0206	664.1101	44.8049	14192.93	4494.946	49402.7	7791.8	2011
369.3033	743.8363	11927.57	188.8672	774.6699	32.82497	17186.14	6814.144	56516.06	10205.89	2012
520.4167	568.4902	16951	103.7104	769.397	38.22568	20574.44	8450.653	55278.84	12004.22	2013
1002.918	329.4078	19573.24	184.8897	652.9541	62.56934	22896.19	9495.91	51089.38	14679.49	2014
37.36411	425.194	11939.93	210.8068	268.6735	162.0839	14724.71	5289.814	31818.86	10641.91	2015
66.36097	348.1	10017.13	78.92992	164.0776	244.8425	11185.53	4485.832	27129.56	9373.88	2016
323.039	218.2	12947.2	137.0687	164.2087	443.211	14075.74	7244.973	25827.13	11497.05	2017
332.453	374.1967	21191.88	104.6427	289.8313	118.9189	18888.13	9609.375	38386.32	15308.96	2018

المصدر: تم اعداده بواسطة الباحث اعتمادا على بيانات: - Direction of Trade Statistics - IMF Data

جدول رقم (٤)
صادرات الدول العربية للصين كنسبة من إجمالي صادراتها
خلال الفترة ٢٠٠١-٢٠١٨

	البحرين	مصر	العراق	الأردن	الكويت	لبنان	عمان	قطر	السعودية	الإمارات
2001	1.00	0.22	1.30	0.80	0.72	0.04	19.77	8.43	19.10	1.07
2002	0.84	1.30	1.61	0.84	0.57	0.07	17.70	2.82	18.75	0.91
2003	0.28	0.54	0.01	0.51	0.60	0.10	38.61	4.74	21.55	1.28
2004	0.48	0.51	3.17	0.39	0.71	0.15	45.21	2.65	27.57	1.70
2005	0.51	0.39	4.13	0.43	0.86	0.35	48.59	3.83	33.87	2.00
2006	0.27	0.32	6.29	0.35	1.03	0.54	51.93	2.64	33.26	2.34
2007	0.38	0.30	5.72	0.43	0.88	0.52	41.63	1.57	24.55	2.04
2008	0.76	0.57	5.03	0.5	2.04	0.29	46.87	2.83	36.80	2.21
2009	0.74	1.89	10.24	0.24	1.83	0.22	28.66	4.17	28.07	1.65
2010	1.21	0.73	18.56	0.62	2.06	0.28	45.07	10.94	32.68	2.34
2011	2.20	0.94	31.62	0.97	2.73	0.24	57.77	20.66	40.64	3.58
2012	1.79	1.05	32.51	0.83	3.06	0.17	57.24	26.94	38.75	4.08
2013	2.54	0.84	41.44	0.42	2.70	0.19	60.84	31.19	34.53	4.60
2014	4.98	0.42	48.35	0.74	2.11	0.32	69.50	28.42	30.84	5.49
2015	0.24	0.58	35.06	1.04	1.02	0.92	45.13	17.13	19.48	4.42
2016	0.48	0.49	34.75	0.43	0.66	1.43	35.66	15.53	21.24	4.13
2017	2.05	0.29	39.58	0.69	0.59	2.40	40.68	25.60	21.16	4.97
2018	1.68	0.46	63.47	0.54	1.00	0.64	53.32	29.89	32.29	٦.٧

المصدر: تم اعداده بواسطة الباحث اعتمادا على بيانات: - Direction of Trade Statistics

IMF Data

مبادرة الحزام والطريق وأثرها على التدفقات التجارية بين الصين والدول العربية

د / خالد هاشم محمد الحميد حنفي

جدول رقم (٥)

تطور إجمالي واردات الدول العربية من الصين
خلال الفترة ٢٠٠١-٢٠١٨

مليون دولار

السنة	اجمالي الواردات	السنة	اجمالي الواردات
2001	5,938.14	2010	45,012.61
2002	6,826.76	2011	53,654.39
2003	8,718.81	2012	75,713.08
2004	12,995.71	2013	66,029.30
2005	16,985.71	2014	76,630.86
2006	21,267.57	2015	78,252.71
2007	30,329.22	2016	67,149.92
2008	46,093.39	2017	94,516.51
2009	38,637.54	2018	91,744.83

المصدر: تم اعداده بواسطة الباحث اعتمادا على بيانات: Direction of Trade Statistics - IMF Data

جدول رقم (٦)

تطور واردات الدول العربية من الصين خلال الفترة ٢٠٠١-٢٠١٨

مليون دولار

تطور واردات	البحرين	مصر	العراق	الاردن	الكويت	لبنان	عمان	قطر	السعودية	الامارات
2001	137.46	512.67	421.70	237.84	344.06	410.86	97.07	106.98	1440.90	2228.60
2002	163.27	560.07	446.10	333.99	468.98	434.93	96.45	128.37	1717.51	2477.10
2003	193.66	535.49	59.42	454.78	628.17	530.67	159.26	166.19	2186.38	3804.80
2004	220.61	661.31	158.52	687.83	1934.79	717.76	149.54	183.60	2968.07	5313.68
2005	378.72	908.42	432.58	968.54	1530.26	734.44	212.79	519.85	4409.12	6891.00
2006	330.45	1182.27	520.49	1213.53	1594.02	751.60	368.40	956.82	5847.15	8502.84
2007	479.75	1612.81	727.74	1308.24	2455.82	1017.98	476.96	1366.71	8575.24	12307.98
2008	1109.84	4398.27	1271.38	1764.34	3332.54	1391.40	1048.21	2007.30	12414.05	17356.07
2009	817.95	3890.23	1947.59	1567.56	2438.23	1439.69	856.65	1966.84	10690.18	13022.62
2010	1178.04	4884.39	3815.70	1674.08	2835.88	1637.95	957.06	2103.91	12336.69	13588.91
2011	1367.04	5694.57	4060.15	1855.53	3687.41	1641.09	1094.36	2154.74	17134.23	14965.28
2012	1360.00	6442.65	5208.55	1994.96	3519.60	1787.12	1404.79	2462.75	19635.04	31897.62
2013	1335.87	6810.68	7309.40	2281.89	4011.84	2294.59	1048.14	2659.63	20807.22	17470.03
2014	1615.88	7607.37	8207.44	2402.64	4452.19	2499.26	1405.90	3212.13	23078.15	22149.90
2015	1577.64	9093.92	8402.57	2640.35	1686.81	2083.30	1518.34	3765.19	24639.44	22845.15
2016	1429.74	4533.90	8207.67	2334.29	1537.49	2100.11	1184.38	3315.49	20082.36	22424.49
2017	1653.77	4584.20	8854.82	2763.63	1815.30	1885.04	1595.05	3395.82	19723.47	48245.39
2018	1876.80	6087.06	8473.26	2766.07	5978.93	2059.87	1520.39	3916.17	21048.56	38017.71

المصدر: تم اعداده بواسطة الباحث اعتمادا على بيانات: Direction of Trade Statistics - IMF Data

جدول رقم (٧)
واردات الدول العربية من الصين كنسبة من إجمالي وارداتها
خلال الفترة من ٢٠٠١-٢٠١٨

	البحرين	مصر	العراق	الأردن	الكويت	لبنان	عمان	قطر	السعودية	الامارات
2001	4.2	8.3	3.5	11.3	2.0	32.1	1.0	0.9	1.9	5.9
2002	5.4	7.6	4.4	12.3	2.7	29.4	1.0	1.1	2.4	6.8
2003	5.8	5.9	0.6	14.5	3.0	30.9	1.5	1.1	2.3	7.8
2004	5.3	5.5	0.9	16.5	6.9	28.8	1.2	1.0	2.5	7.9
2005	6.8	6.1	2.3	20.8	3.9	34.5	1.3	2.0	2.7	7.5
2006	4.5	5.6	1.8	25.4	3.1	33.8	1.5	2.7	2.8	7.6
2007	6.1	6.0	1.9	23.1	4.1	31.0	2.1	3.3	3.8	9.7
2008	10.6	13.2	2.0	23.2	3.8	34.1	3.0	3.0	3.8	9.3
2009	11.8	14.3	4.8	25.4	4.6	42.8	3.5	4.2	5.7	11.1
2010	12.8	15.7	7.3	25.0	4.1	43.5	2.9	3.1	5.0	7.9
2011	12.6	15.8	5.1	24.5	3.8	43.7	2.4	2.0	4.8	6.8
2012	10.6	18.5	5.5	25.5	3.0	39.9	2.8	1.9	5.0	12.6
2013	11.3	20.5	8.1	30.4	3.6	49.6	1.9	2.0	5.5	6.9
2014	13.0	24.2	9.5	29.6	4.4	56.2	2.8	2.6	6.4	9.5
2015	18.0	36.0	15.4	34.4	3.0	58.2	4.6	4.9	11.3	13.4
2016	19.0	18.2	16.7	32.4	3.5	61.6	4.3	6.0	11.3	13.2
2017	16.0	15.8	13.0	36.1	3.4	48.8	5.0	5.3	9.4	25.4
2018	13.4	19.1	8.8	33.7	8.6	50.8	3.5	4.7	7.5	17.5

المصدر: تم اعداده بواسطة الباحث اعتمادا على بيانات: - Direction of Trade Statistics

IMF Data

نتائج القياس

Dependent Variable: LTot

Method: Panel Least Squares

Date: 02/25/20 Time: 18:49

Sample: 2006 2016

Periods included: 11

Cross-sections included: 10

Total panel (balanced) observations: 110

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-16.04536	1.749966	-9.168955	0.0000
LPc	1.005895	0.083942	11.98317	0.0000
LPop	1.001604	0.066892	14.97334	0.0000
LDay	-0.264865	0.117882	-2.246860	0.0267
Root MSE	0.686577	R-squared		0.707434
Mean dependent var	8.647257	Adjusted R-squared		0.699154
S.D. dependent var	1.275146	S.E. of regression		0.699411
Akaike info criterion	2.158529	Sum squared resid		51.85262
Schwarz criterion	2.256729	Log likelihood		-114.7191
Hannan-Quinn criter.	2.198360	F-statistic		85.43708
Durbin-Watson stat	0.112507	Prob(F-statistic)		0.000000

قائمة المراجع

أولاً: المراجع العربية:

- الهام النجار (٢٠١٨)، "طريق الحرير الصيني وانعكاساته على أنماط التجارة الدولية وحركة النقل العالمية"، *المركز الديمقراطي العربي*.
- باهر مردان (٢٠١٥)، "العلاقات الصينية العربية، بكين، متاح على <https://www.academia.edu/10754769/>
- جيمس ماسون وآخرون (٢٠١٩)، "تحليل مبادرة الحزام والطريق الصينية"، *بنك قطر الوطني*.
- جين ليانجشيانج & ان جاناردان (٢٠١٨)، "مبادرة الحزام والطريق الفرص والمعوقات امام منطقة الخليج"، *اكاديمية الامارات الدبلوماسية*.
- على صلاح (٢٠١٨)، "مشروع الحزام والطريق: كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي؟" *مركز المستقبل للدراسات والأبحاث المتقدمة*، العدد ٢٦.
- عمار شرعان (٢٠١٩)، "مبادرة الحزام والطريق الصينية: مشروع القرن الاقتصادي في العالم"، *المركز الديمقراطي العربي للدراسات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية*. برلين - ألمانيا.
- محمد حمشى (٢٠١٧)، "العالم العربي ومشروع الحزام والطريق الصيني"، *مجلة دراسات شرق أوسطية* العدد ٨٠.
- محمود حسن حسنى (١٩٩٨)، "تحليل تدفقات التجارة السلعية الثنائية بين مصر والدول العربية فى ضوء نموذج الجاذبية"، *المجلة العلمية للبحوث والدراسات التجارية*، كلية التجارة وإدارة الأعمال، جامعة حلوان، العدد الأول، السنة الثانية عشر.
- نهلة محمد أحمد جبر (٢٠١٧)، "طريق الحرير استراتيجية القوة الناعمة"، *الأمانة العامة لجامعة الدول العربية* - القاهرة.

ثانياً: المراجع الأجنبية:

- Al-Rawashdeh Mohammad& Mohammad Katatsheh(2017), "China's strategy in the Middle East (The Silk Road Project)", *IOSR Journal Of Humanities And Social Science* , Vol. 22, Issue 1, Ver. 4.
- Baniya Suprabha, *et al* 2019, "Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis, *world bank*, Policy Research Working Paper No. 8694.

- .Corong Villaafuerte, *et al* (2016), “The One Belt, One Road Initiative Impact on Trade and Growth”, *19th Annual Conference on Global Economic Analysis*.
- Dossou Marce (2018), “The impact of China’s one belt one road Initiative in Africa: The Evidence from Kenya”, *Munich Personal RePEc MPRA*, Paper No. 90460, *available at:* <https://mpra.ub.uni-muenchen>.
- Ehizuelen Michael (2017), “More African countries on the route: the positive and negative impacts of the Belt and Road Initiative”, *Transnational Corporations Review*.
- Fan Zhai (2018), "China’s belt and road initiative: A preliminary quantitative assessment," *Journal of Asian Economics, Elsevier*, vol. 55.
- Hosain Sajjad& Saddam Hossain (2019), “One Belt One Road initiative: Revolution on Regional and Global Development”, *Journal of Sustainable Development Studies*, Vol. 12, No 2.
- Joanna Schinas & Arnd Graf von Westarp(2017), “Assessing the impact of the maritime silk road”, *Journal of Ocean Engineering and Science*, Vol.2 .
- Jonathan Tchamy, *et al* 2019, “Gravity Model Analysis On of China One Belt One Road Project On the Port Development Based of West Africa Country (Case of Ghana)”, *international Journal of Economics, Commerce and Management*, United Kingdom, Vol. VII, Issue 5.
- Koboevic Zarko, *et al* (2018), “The Maritime Silk Road and China’s Belt and Road Initiative”, *Naše more*, vol .65(2).
- Konings Joanna (2018), “Trade impacts of the Belt and Road Initiative “economics and finical analysis, *available at:* www.ing.com/THINK.

- Lu Hui , *et al*(2018), “China Belt and Road Initiative Measuring the impact of improving transport connectivity on international trade in the region – a proof-of-concept study” **RAND Corporation**, Santa Monica, Calif., and Cambridge, UK, **available at:** www.rand.org/t/RR2625.
- Maliszewska Maryla & Dominuque Mensbrugghe2019, “The Belt and Road Initiative Economic, Poverty and Environmental Impacts”, **World Bank Policy Research**, Working Paper No. 8814.
- Martinez Zarzoso Inmaculada (2009), "Gravity Model: An Application to Trade Between Regional Blocs", **Atlantic Econ**, www.ideas.org
- Mukwaya Rodgers & Andrew Model (2018), “Modelling the economic impact of the China Belt and Road Initiative on East Africa “, **Conference: GTAP 21st Annual Conference on Global Economic Analysis**, **available at** <https://www.researchgate.net/publication>.
- Payne Jeffrey (2016), “The G.C.C. and China’s One Belt, One Road: Risk or Opportunity?”, **Middle East Institute**, **available at:**<https://www.mei.edu/publications>
- Qian Xuming & Jonathan Fulton (2017),” China-Gulf Economic Relationship under the “Belt and Road” Initiative”, **Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies**.
- Sarker Md , *et al* (2018), “One Belt One Road Initiative of China:Implication for Future of Global Development”, **Modern Economy**, **available at** <http://www.scirp.org/journal/me>.
- Sharma Anu (2019) An Analysis of ‘Belt and Road’ Initiative and the Middle East, **Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies**, vol.13:1.
- Soliman Mahmoud & Jun Zhao (2019), “The Multiple Roles of Egypt in China’s ‘Belt and Road’ Initiative”, **Asian Journal of Middle Eastern and Islamic Studies**.

- Umbac Frank (2018),” China’s Belt and Road Initiative and The Mediterranean Region: The Energy Dimension”, Mediterranean Dialogue Series, **Regional Program Political Dialogue South Mediterranean**, No. 14.
- Villafuerte James, *et al* (2016), “The One Belt, One Road Initiative Impact on Trade and Growth”, **19th Annual Conference on Global Economic Analysis**.
- World Bank (2019), “Belt and Road Economics Opportunities and Risks of Transport Corridors”, **International Bank for Reconstruction and Development**.
- Yuldashev Marat (2017), “East Mediterranean in the Context of China’s Belt and Road Initiative”, **Cyprus center for European and international affairs**, university of Nicosia, No.20.
- Zhai, Fan, 2018. "China’s belt and road initiative: A preliminary quantitative assessment," **Journal of Asian Economics, Elsevier**, vol. 55(C).
- Villafuerte, Corong, et al (2016), “The One Belt, One Road Initiative Impact on Trade and Growth”, **19th Annual Conference on Global Economic Analysis**.
- Rodgers Mukwaya & Andrew Model 2018, “Modelling the economic impact of the China Belt and Road Initiative on East Africa “, **Conference: GTAP 21st Annual Conference on Global Economic Analysis**, <https://www.researchgate.net/publication>
- Tchamy Jonathan , *et al* (٢٠١٩), “Gravity Model Analysis On Of China One Belt One Road Project On The Port Development Based Of West Africa Country (Case Of Ghana)”, **international Journal of Economics, Commerce and Management** , United Kingdom ISSN 2348 0386 Vol. VII, Issue 5.

- Suprabha Baniya, *et al* (2019), "Trade Effects of the New Silk Road: A Gravity Analysis, *world bank* ,
- Zarzoso Inmaculada Martinez (2009), "Gravity Model: An Application to Trade Between Regional Blocs", *Atlantic Econ*, www.ideas.org.
- Zhai, Fan, 2018. "China's belt and road initiative: A preliminary quantitative assessment," *Journal of Asian Economics, Elsevier*, vol. 55(C).