

Distr.
LIMITED

E/ESCWA/C.5/2021/4
5 October 2021
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

المجلس
الاقتصادي والاجتماعي



اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لغربي آسيا (الإسكوا)

لجنة النقل واللوجستيات
الدورة الثانية والعشرون
القاهرة، 6-7 كانون الأول/ديسمبر 2021

البند 6 من جدول الأعمال المؤقت

تأثير كوفيد-19 على مبادرة الحزام والطريق: وضع المنطقة العربية

موجز

تقيّم هذه الوثيقة التطوّر السريع لطريق الحرير الصحية كجزء من مبادرة الحزام والطريق في المنطقة العربية. وتقيّم أيضاً الخلل في البنية التحتية التقليدية للمبادرة في محاولة لتسليط الضوء على التطورات المستقبلية التي ستطرأ على المبادرة في المنطقة. وتلقي الوثيقة الضوء على تأثير كوفيد-19 على أسعار الشحن البحري في المنطقة.

ولجنة النقل واللوجستيات مدعوة إلى إبداء الرأي بضمون الوثيقة والإحاطة علماً باستنتاجاتها.

-2-

المحتويات

<u>الصفحة</u>	<u>الفقرات</u>	
3	3-1 مقدمة
		<u>الفصل</u>
3	9-4 أولاً- العلاقات الصينية العربية
7	15-10 ثانياً- طريق الحرير الصحية
8	22-16 ثالثاً- مشاريع البنية التحتية لمبادرة الحزام والطريق
11	27-23 رابعاً- جائحة كوفيد-19 وآثارها على أسعار الشحن البحري في المنطقة العربية
13	29-28 خامساً- خلاصة

مقدمة

1- في عالم تهيمن عليه العولمة، تطال آثار الاختلالات التي قد تطرأ، ومنها جائحة كوفيد-19، كل جانب من جوانب المجتمع والاقتصاد العالمي. ومما لا شك فيه أن تؤدي الجائحة والتدابير المتخذة لمكافحتها إلى خلل في سلاسل الإمداد العالمية، والأسواق المالية، والإنتاجية الاقتصادية العالمية.

2- وتعتمد مشاريع البنية التحتية لمبادرة الحزام والطريق الصينية في المنطقة العربية بشكل كبير على سلاسل الإمداد العالمية للمواد الخام، والحركة الدولية للعمال الصينيين، والنظم المالية السليمة، وليس على المواد والإمدادات المحلية⁽¹⁾. ونتيجة لإغلاق الحدود، وانقطاع خطوط الإمداد، وزيادة خطر التخلف عن سداد القروض في الأسواق المالية خلال فترة الجائحة، تعطلت معظم مشاريع البنية التحتية للمبادرة في العالم، إن لم يكن كلها، بما في ذلك في المنطقة العربية. وفي حين كان التركيز الرئيسي لمشاريع المبادرة الصينية في المنطقة العربية على بناء وتطوير البنى التحتية الرئيسية مثل الموانئ ومحطات الطاقة والطرق لتحسين التجارة وتعزيز التنمية في البلدان المشاركة، غالباً ما قوبل أحد جوانب المبادرة بالتجاهل، وهو التركيز على تحسين أنظمة الصحة العامة. وما يسمى "طريق الحرير الصحية" هو جزء لا يتجزأ من المبادرة منذ إنشائها في عام 2015، ولكن ألقى الضوء عليه في إطار الاستجابة العالمية الرامية إلى الحد من تأثير كوفيد-19⁽²⁾.

3- وفي حين أوقفت الجائحة مشاريع البنية التحتية الواسعة النطاق للمبادرة وعطلتها مؤقتاً، عجلت بنمو طريق الحرير الصحية وتطويرها. وتلقت الدول العربية، في إطار طريق الحرير الصحية، مساعدات صحية من الحكومة الصينية تضمنت معدات للحماية ولقاحات وأدوات اختبار كوفيد-19. وتقيم هذه الوثيقة التطور السريع لطريق الحرير الصحية باعتبارها جزءاً من مشاريع المبادرة في المنطقة العربية، كما تقيم الخلل في المشاريع التقليدية للمبادرة في محاولة لتسليط الضوء على التطورات المستقبلية للمبادرة في المنطقة العربية.

أولاً- العلاقات الصينية العربية

4- الاستثمار الصيني في العديد من مشاريع المبادرة في المنطقة العربية هو دليل على العلاقات الدبلوماسية الوثيقة التي طورتها الصين مع عدد من بلدانها، استكمالاً لعقود من العلاقات التجارية الثنائية الوثيقة والاستثمارات والاتفاقات الاقتصادية. واليوم، سمحت المبادرة للصين بأن تصبح الشريك الاقتصادي الأساسي للعديد من البلدان العربية. وزادت صادرات الصين من السلع إلى البلدان العربية باطراد من 6 مليارات دولار في عام 2000 (2.6 في المائة من مجموع الصادرات الصينية) إلى أكثر من 120 مليار دولار في عام 2019 (4.8 في المائة من مجموع الصادرات الصينية). وبالمثل، زادت واردات الصين من المنطقة العربية من 8.8 مليار دولار إلى 145 مليار دولار بحلول عام 2019 (من 3.9 إلى 7 في المائة من مجموع الواردات الصينية)⁽³⁾. ويرجع جزء كبير من هذا التطور إلى النمو الاقتصادي الهائل الذي حققته الصين في العقود الأخيرة، الذي غذى الطلب على الموارد الطبيعية والطاقة من المنطقة العربية. فقد كان للمنتجات البترولية المكررة والنفط الخام والغاز

(1) <https://asiasociety.org/sites/default/files/2019->

[06/Navigating%20the%20Belt%20and%20Road%20Initiative_0.pdf](https://asiasociety.org/sites/default/files/2019-06/Navigating%20the%20Belt%20and%20Road%20Initiative_0.pdf)

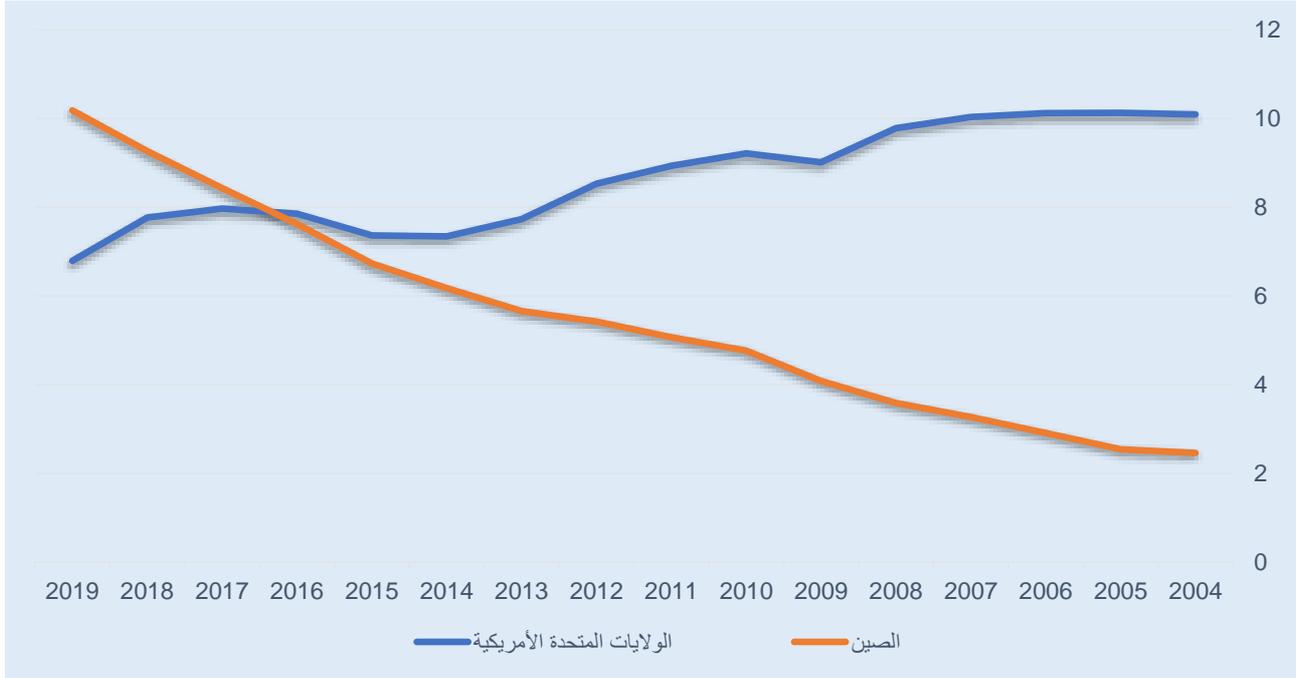
(2) <https://merics.org/en/short-analysis/chinas-health-silk-road-adapting-bri-pandemic-era-world>

(3) <https://wits.worldbank.org/CountryProfile/en/Country/CHN/Year/2000/TradeFlow/EXPIMP/Partner/all/Product/Total#>

-4-

الطبيعي من المنطقة العربية دور حاسم في النمو الاقتصادي الحديث للصين، وهي لا تزال تؤدي أدواراً حيوية في الحفاظ على مصالح الامن القومي للصين(4).

**الشكل 1- واردات الصين والولايات المتحدة السنوية من النفط الخام (2019-2004)
(بملايين البراميل يومياً)**



المصدر: <https://www.eia.gov/todayinenergy/detail.php?id=43216>.

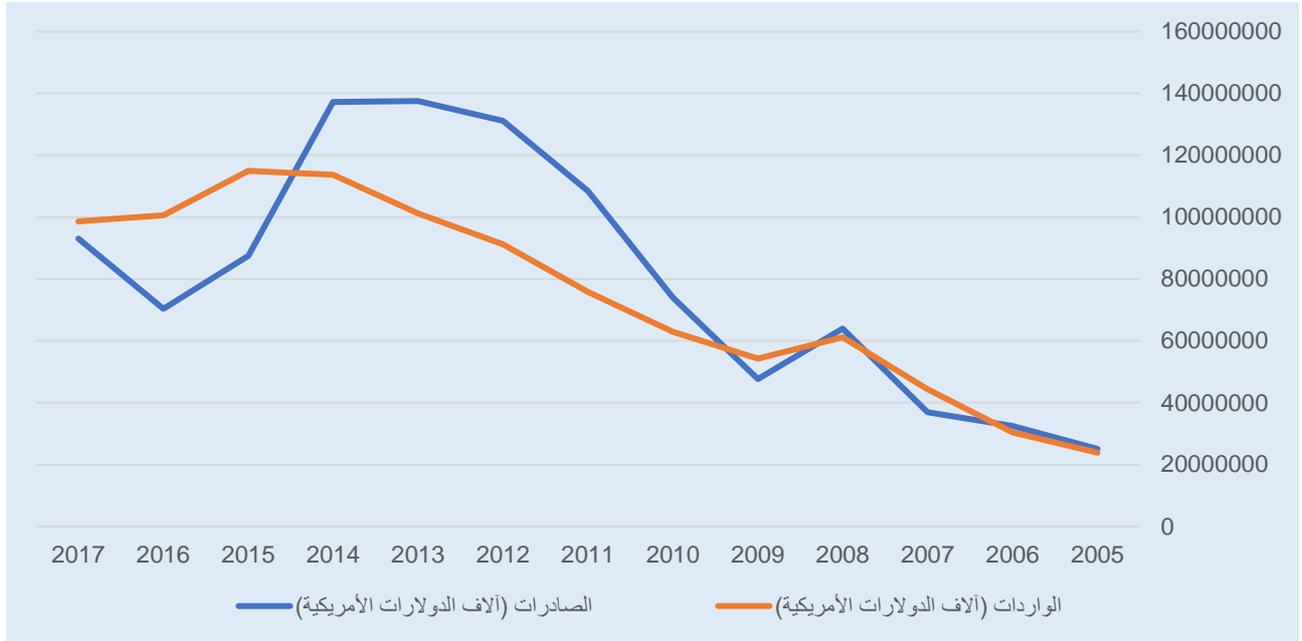
5- وعلى هذا النحو، أصبحت الصين شريكاً تجارياً رئيسياً للدول العربية المصدرة للنفط مثل العراق و عُمان والمملكة العربية السعودية. كما اعتمدت بلدان أخرى غير مصدرة للنفط في المنطقة على الصين كمصدر رئيسي للواردات.

6- ومنذ الأزمة المالية العالمية في عام 2008، نما الاستثمار الصيني في المنطقة العربية بشكل كبير. وزادت قيمة العقود الصينية السنوية للاستثمارات الأجنبية والانشاءات في البلدان العربية من حوالي ملياري دولار في عام 2005 إلى أكثر من 25 مليار دولار بحلول عام 2018(5).

(4) <https://www.mei.edu/publications/chinas-growing-role-middle-east>

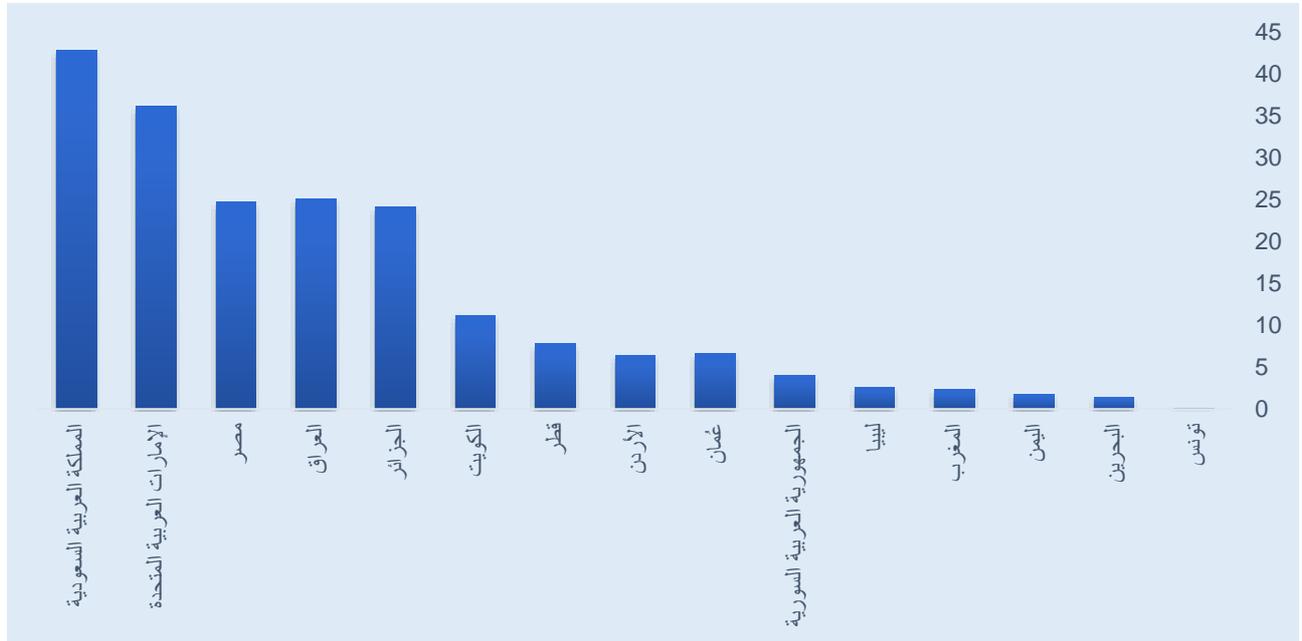
(5) <https://valdaiclub.com/a/highlights/the-impact-of-the-coronavirus-on-the-chinese-belt/>

الشكل 2- التجارة بين المنطقة العربية والصين



المصدر: بيانات جمعتها الإسكوا من قاعدة بيانات الأمم المتحدة لإحصاءات التجارة الدولية.

الشكل 3- الاستثمار الصيني في المنطقة العربية (بمليارات الدولارات)



المصدر: https://www.brandeis.edu/economics/RePEc/brd/doc/brandeis_wp131.pdf

7- وصبت معظم الاستثمارات في المشاريع المتعلقة بالطاقة في البلدان المصدرة الغنية بالنفط مثل الإمارات العربية المتحدة والمملكة العربية السعودية، في حين قامت استثمارات أخرى على العقارات والنقل. وترد تفاصيل استراتيجية التحول البطيء هذه عن العلاقة التجارية القائمة على الطاقة مع المنطقة العربية في ورقة السياسة الصينية لعام 2014 حول العلاقات الصينية العربية، التي تتناول "صيغة 3+2+1" للتعاون الصيني في المنطقة العربية، وتندرج المبادرة في إطارها⁽⁶⁾. ووفقاً لهذه الصيغة، فأولى الأولويات في التعاون الصيني مع المنطقة العربية هي قطاع النفط والغاز، وتأتي التجارة والبنية التحتية في المرتبة الثانية. والأولوية الثالثة هي مصادر الطاقة الجديدة مثل التكنولوجيا النووية والمتجددة والأقمار الصناعية. وتشير هذه الخطة إلى تغيير دقيق ولكنه تدريجي نحو العلاقة المتعددة الأوجه بين الصين وبلدان المنطقة⁽⁷⁾.

8- وأعقب توسيع العلاقات التجارية الصينية العربية استثمار سياسي كبير في محاولات لتعميق العلاقات الدبلوماسية بين الجانبين. وبحلول عام 2019، كانت الأردن والإمارات العربية المتحدة والجزائر والعراق وعمان وقطر والكويت ومصر والمغرب والمملكة العربية السعودية قد وقعت بالفعل وبشكل فردي اتفاقات تعاون ثنائية لتسهيل التعاون الاقتصادي والثقافي مع الصين⁽⁸⁾. كذلك وقعت الصين اتفاقات مع جامعة الدول العربية في عام 2016 وعدت فيها بزيادة المشاركة العربية في المبادرة⁽⁹⁾. وحتى بالمقارنة مع البلدان والمناطق الأخرى التي تشكل جزءاً من خطة الصين الكبرى للمبادرة، يبدو أن التركيز كبير على الاستثمارات والمشاريع في البلدان العربية. فعلى سبيل المثال، المملكة العربية السعودية ومصر هما ثاني وثالث أكبر مستفيد من مشاريع المبادرة حيث بلغ عدد المشاريع ذات الصلة القائمة 101 في المملكة و99 في مصر⁽¹⁰⁾.

9- وظل التعاون العربي مع الصين قويا عندما كانت الصين تكافح محلياً لاحتواء فيروس كوفيد-19 في أوائل عام 2020. وفي الأيام الأولى من تفشي الفيروس، كانت الصين هي المستفيدة من الدعم، وكانت دول الخليج مثل المملكة العربية السعودية هي التي قدمت المساعدة المالية والمعدات الطبية للصين لمكافحة الفيروس⁽¹¹⁾. ولكن بمجرد أن تمكنت الصين من احتواء الفيروس بعد عدة أشهر، أصبحت مورداً للمعدات والإمدادات الطبية ومترعاً بها لبقية بلدان العالم والبلدان العربية⁽¹²⁾. وقد بذلت الصين جهوداً كبيرة لتدمج في المبادرة عمليات تصدير الإمدادات الطبية والتبرع بها لبلدان أخرى منها بلدان عربية. ومنذ أوائل عام 2015، اقترحت السلطات الصحية الصينية بناء طريق حرير صحية مع بلدان المبادرة لتعزيز التعاون الصحي الدولي ضمن مكوّن التبادل بين الشعوب في المبادرة⁽¹³⁾. وحظيت طريق الحرير الصحية، التي تم تجاهلها وتهميشها إلى حد كبير مقارنة بمشاريع البنية التحتية الطموحة الأخرى في المبادرة، باهتمام عالمي مع تحول جهود بكين لمكافحة الجائحة من احتواء التفشي محلياً إلى تقديم المساعدة الطبية العالمية.

(6) <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/25765949.2020.1841991>

(7) https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2020/11/China-Proceedings-2_English_Web.pdf

(8) https://ecfr.eu/publication/china_great_game_middle_east/

(9) <http://www.chinaarabcf.org/chn/lthyjwx/bzjhyw/dbjzbjhy/P020180726404036530409.pdf>

(10) <https://www.refinitiv.com/en/belt-road-initiative-data-insight#>

(11) <https://www.arabnews.com/node/1627261/saudi-arabia>

(12) <https://www.wilsoncenter.org/event/ground-truth-briefing-chinas-covid-19-diplomacy-middle-east>

(13) <https://www.worldscientific.com/doi/pdf/10.1142/S2377740020500013>

ثانياً- طريق الحرير الصحية

10- كان الرئيس شي أول من أشار إلى مفهوم طريق الحرير الصحية في عام 2015 كجزء من خطة عمل للحكومة الصينية ضمن المبادرة. ووفقاً لخطة عام 2015، هدفت طريق الحرير الصحية إلى: "تعزيز التعاون ... بشأن تبادل المعلومات عن الأوبئة، وتبادل تقنيات الوقاية والعلاج وتدريب المهنيين الطبيين وتحسين ... القدرة على التصدي بشكل مشترك للطوارئ الصحية العامة... [الصين] ستقدم المساعدة الطبية والمعونات الطبية الطارئة للبلدان المعنية، وتتعاون بشكل عملي في مجال صحة الأم والطفل، وإعادة تأهيل ذوي الإعاقة، والأمراض المعدية الرئيسية بما في ذلك الإيدز والسل والملاريا ... كما ستوسع [الصين] التعاون في مجال الطب التقليدي"⁽¹⁴⁾.

11- وُضع هذا المفهوم موضع التنفيذ في عام 2017 باعتباره مبادرة متعددة الأطراف وذلك في أعقاب مؤتمر صحي رفيع المستوى في الصين استضاف كبار مسؤولي الصحة من أكثر من 30 بلداً وممثلين عن منظمات دولية مثل منظمة الصحة العالمية، وبرنامج الأمم المتحدة المشترك المعني بفيروس نقص المناعة البشرية/الإيدز، والتحالف العالمي للقاحات والتحصين، والصندوق العالمي لمكافحة الإيدز والسل والملاريا. ووفقاً للمبادرة، تهدف طريق الحرير الصحية إلى تعزيز التعاون الصحي من خلال⁽¹⁵⁾:

- (أ) إنشاء شبكة بحوث في السياسات الصحية وتحالف في التنمية المستدامة في قطاع الصناعة الصحية؛
- (ب) تحسين التنسيق في مجالات رصد الأمراض المعدية الرئيسية والوقاية منها وضبطها ومكافحتها؛
- (ج) تعزيز تدريب الأخصائيين الصحيين وبناء قدراتهم؛
- (د) تعزيز التعاون في مجال البحث والتطوير الطبيين واستخدام الطب التقليدي؛
- (هـ) زيادة المساعدات الطبية والمعونة الصحية في بلدان المبادرة؛
- (و) دعم منظمة الصحة العالمية في الاضطلاع بدور هام في إدارة الصحة العالمية وعملية إصلاحها⁽¹⁶⁾.

12- ومنذ ذلك الحين، واصلت بكين تعزيز طريق الحرير الصحية من خلال تنظيم ورعاية منتديات إقليمية صحية، منها المنتديات الصحية بين الصين والدول العربية⁽¹⁷⁾. وما بدأ كمبادرة طبية تهدف إلى تموضع الصين كجهة فاعلة في مجال الرعاية الصحية العالمية تحوّل على وجه السرعة إلى وسيلة تشتد حاجة البلدان الشريكة في المبادرة إليها لتعزيز التعاون الصحي والتعامل مع كوفيد-19 المنتشر في جميع أنحاء العالم. وفي أعقاب مؤتمر افتراضي رفيع المستوى شارك فيه كبار المسؤولين من البلدان المنضمة إلى المبادرة، صدر بيان مشترك وضع طريق الحرير الصحية على رأس الأولويات التقليدية للمبادرة مثل البنية التحتية⁽¹⁸⁾.

(14) https://reconasia-production.s3.amazonaws.com/media/filer_public/e0/22/e0228017-7463-46fc-9094-0465a6f1ca23/vision_and_actions_on_jointly_building_silk_road_economic_belt_and_21st-century_maritime_silk_road.pdf

(15) <https://www.worldscientific.com/doi/pdf/10.1142/S2377740020500013>

(16) <https://www.worldscientific.com/doi/pdf/10.1142/S2377740020500013>

(17) <https://news.cgtn.com/news/2019-08-16/-Silk-Road-of-Health-2nd-China-Arab-States-Health-Forum--JcLQqhMcy4/index.html>

(18) <https://www.worldscientific.com/doi/pdf/10.1142/S2377740020500013>

13- وبالنظر إلى أن معظم المصانع العالمية للكمامات تقع في الصين، كانت بكين شبه محتكرة لتزويد البلدان بالكمامات والمعدات الطبية بعد أن استعادت السيطرة على وضع الجائحة فيها. وجاءت المساعدات المبكرة من الصين في معظمها بشكل إمدادات طبية وموارد مالية وتبرعات⁽¹⁹⁾. وبينما استعادت الصين السيطرة ببطء على الفيروس وأعدت تشغيل اقتصادها، واصلت إرسال فرق طبية متخصصة وعلماء فيروسات صينيين إلى البلدان المنكوبة بالجائحة. وفي الأشهر الأخيرة، تحول التركيز نحو تزويد البلدان باللقاحات التي تنتجها الصين. وقد أقيمت المنطقة العربية على وجه الخصوص على المساعدات الصينية كجزء من مبادرة الحزام والطريق ومن طريق الحرير الصحية، كما التزمت الصين بجدية بالتعاون الصحي مع المنطقة العربية. ومن خلال هذه المبادرات، تمكنت الصين من تعزيز أهمية طريق الحرير الصحية وحاولت الظهور في موقع الريادة العالمية في مجال الرعاية الصحية⁽²⁰⁾.

14- وبصرف النظر عن التركيز على البنية التحتية للرعاية الصحية، سمحت الجائحة للصين بتحويل تركيزها نحو تعزيز تكنولوجيات المعلومات الرقمية والاتصالات في إطار المبادرة في المنطقة العربية. وتهدف هذه العمليات، التي أطلق عليها اسم "طريق الحرير الرقمية"، إلى تجديد وتطوير الاقتصاد الرقمي في المنطقة العربية⁽²¹⁾. وتتطلب مشاريع طريق الحرير الرقمية استثمارات رأسمالية أصغر من تلك التي تتطلبها مشاريع البنية التحتية التقليدية، وقد سمحت للقطاع الرقمي المحلي في الصين بالتوسع في الخارج. وعلى سبيل المثال، تقود شركات التكنولوجيا الصينية مثل هواوي وعلي بابا وتينسنت عملية تطوير الاقتصاد الرقمي في الإمارات العربية المتحدة. كذلك دخل بنك التنمية الصيني في شراكة مع شركة مبادلة للاستثمار الإماراتية لإنشاء صندوق بقيمة 10 مليارات دولار لدعم النمو الرقمي وشركات التكنولوجيا في المنطقة⁽²²⁾.

15- ومن خلال الالتزام المتزايد باستخدام الموارد المقدمة في إطار المبادرة، اكتسبت الصين ومبادراتها وطريق الحرير الصحية التي شققتها أهمية كبيرة في المنطقة. وقد ساهمت جائحة كوفيد-19 في المزيد من التطورات في البنية التحتية للرعاية الصحية والاقتصاد الرقمي ضمن إطار المبادرة، ما أدى إلى تحول تدريجي عن العلاقات التجارية التقليدية في الطاقة التي كانت تربط الصين بالبلدان العربية في العقود الماضية، نحو علاقات أكثر تنوعاً.

ثالثاً- مشاريع البنية التحتية لمبادرة الحزام والطريق

16- دفعت جائحة كوفيد-19 إلى زيادة المشاركة في طريق الحرير الصحية في المنطقة العربية، إلا أنها عرقلت مشاريع البنية التحتية التقليدية للمبادرة. وقد عانت المنطقة العربية، مثلها مثل بقية العالم، من تدهور اقتصادي كبير بسبب الجائحة. وشهدت البلدان العربية المصدرة للنفط خسارة كبيرة في الإيرادات خلال عام 2020، كما تكبدت البلدان العربية غير المصدرة للنفط خسائر كبيرة بسبب تباطؤ السياحة والانخفاض الحاد في التحويلات المالية. ونتيجة لذلك، تقلصت أو تأجلت المشاريع الرئيسية للبناء والبنى الأساسية في المنطقة، إذ أعادت الحكومات توجيه الموارد نحو قطاعات الرعاية الصحية، وحزم الحوافز نحو الاقتصادات المحلية.

(19) <https://thedi diplomat.com/2020/03/chinas-mask-diplomacy/>

(20) <https://www.swp-berlin.org/10.18449/2021C09/>

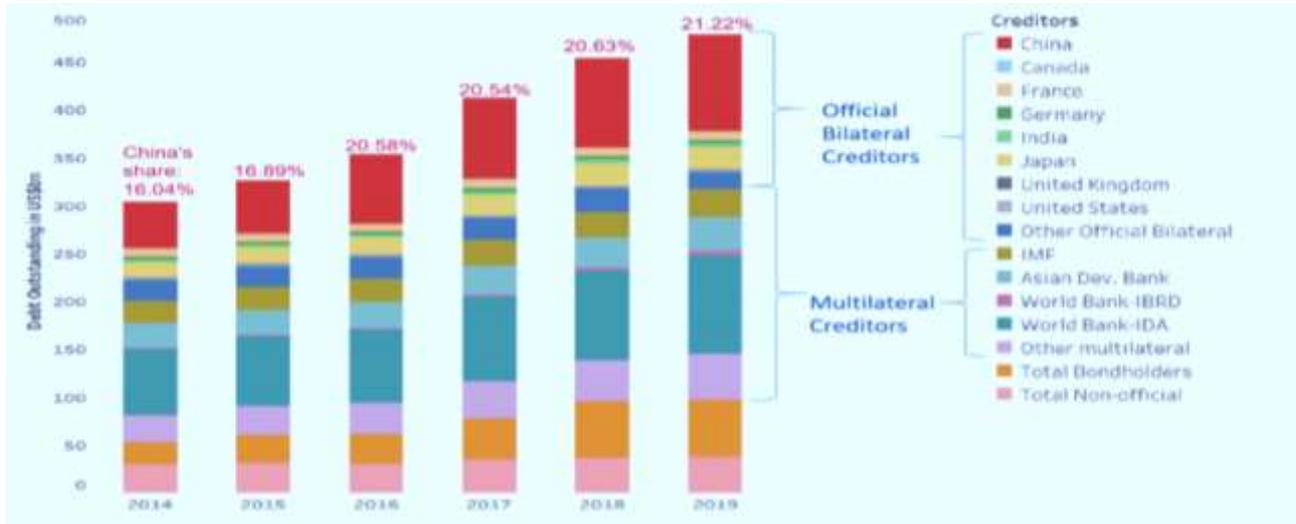
(21) <https://www.csis.org/analysis/chinas-digital-silk-road-after-coronavirus>

(22) https://www.brandeis.edu/economics/RePEc/brd/doc/brandeis_wp131.pdf

17- وينطبق الوضع نفسه على الصين، التي اضطرت خلال عام 2020 إلى إعادة توجيه مواردها المالية نحو شؤونها الداخلية، مما أدى إلى إبطاء تنفيذ بعض الالتزامات في الخارج أو وقفها مؤقتاً. ومع أن الصين كانت من البلدان القليلة التي حققت نمواً اقتصادياً خلال عام 2020، تقلص ناتجها المحلي الإجمالي بنسبة 6.8 في المائة في الأشهر الثلاثة الأولى من عام 2020، وهي المرة الأولى التي ينكمش فيها الناتج المحلي الإجمالي الصيني منذ عام 1992⁽²³⁾. ومشاريع البنية التحتية في المنطقة العربية، التي أحرها التباطؤ الاقتصادي العالمي، تعتمد بشكل رئيسي على الإمدادات والمواد والعمالة من الصين بدلاً من المصادر المحلية⁽²⁴⁾. لذلك، أدى إغلاق العديد من المصانع وفرض حجر صحي في الصين ومنع المواطنين الصينيين من السفر الدولي إلى إبطاء تقدم مشاريع البنية التحتية للمبادرة في المنطقة العربية⁽²⁵⁾. وفي بداية عام 2020، أفادت تقارير عن 2951 مشروعاً مرتبطاً بالمبادرة في جميع أنحاء العالم بقيمة 3.9 تريليون دولار تقريباً، كانت إما في مرحلة التخطيط أو في مرحلة التنفيذ. لكن بحلول حزيران/يونيو، أعلنت وزارة الخارجية الصينية أن نسبة 30-40 في المائة من مشاريع المبادرة قد تأثرت بالفيروس، وأن نسبة 20 في المائة أخرى توقفت⁽²⁶⁾.

18- وحتى قبل الجائحة، تعرّضت المبادرة لانتقادات بشأن تمويلها والتعامل مع الديون. وتمول الصين مشاريع المبادرة بشكل أساسي من خلال قروض رخيصة من المصارف الصينية. واستناداً إلى هذه القروض، صارت الصين أكبر دائن ثنائي في العالم بحلول عام 2019، إذ أقرضت مبالغ قاربت تلك التي أقرضها البنك الدولي.

الشكل 4- الديون الخارجية الرسمية المستحقة في 52 بلداً منضماً إلى مبادرة الحزام والطريق حسب الدائنين



المصدر: <https://green-bri.org/public-debt-in-the-belt-and-road-initiative-bri-covid-19/>

https://www.wsj.com/articles/china-set-to-report-plunge-in-first-quarter-gdp-11587086697?mod=article_inline (23)

<https://www.mei.edu/publications/impact-coronavirus-pandemic-chinas-belt-and-road-initiative-middle-east> (24)

<https://doi.org/10.11610/Connections.19.2.09> (25)

<https://oxfordbusinessgroup.com/news/has-covid-19-prompted-belt-and-road-initiative-go-green> (26)

19- وتناقص الاستثمار الصيني في مشاريع المبادرة إلى 47 مليار دولار في عام 2020، أي أقل بنسبة 54 في المائة تقريباً من مبلغ 104 مليارات دولار المستثمر في عام 2019⁽²⁷⁾. كذلك انخفضت القروض لمشاريع المبادرة على مر السنين، من 75 مليار دولار في عام 2016 إلى 3 مليارات دولار فقط في عام 2020⁽²⁸⁾. وفي حين يعزى تراجع حجم الديون جزئياً إلى تشديد الصين لسياساتها الاقتصادية والالتفات إلى معالجة اقتصادها الأخذ في الانكماش والبطالة المحلية الآخذة في التنامي، فمن أسبابه أيضاً تضائل قدرة العديد من البلدان الصغيرة في المبادرة على زيادة القروض. فالعديد من البلدان العربية الصغيرة في المبادرة لديها اقتصادات أكثر تركيزاً وتعتمد على السياحة أو التحويلات المالية التي تأثرت بشدة بالجائحة⁽²⁹⁾. ويمكن أن يشير هذا الانخفاض في مستوى التمويل إلى تباطؤ وتيرة مشاريع المبادرة في المنطقة.

20- وعلى هذا النحو، طلبت بلدان العالم المشاركة في المبادرة من الصين تخفيف عبء الدين بسبب الجائحة. لكن من غير المرجح أن تعفي الصين من الديون، ولا سيما أنها لم تلغ بين عامي 2000 و2018 سوى 96 ديناً، أي أقل من 2 في المائة من إجمالي القروض الصينية⁽³⁰⁾. بيد أن الصين قدمت لبعض البلدان عدة تنازلات ثنائية تتعلق بديون المبادرة، كما وقعت رسمياً على مبادرة البنك الدولي التي طلب فيها من مجموعة العشرين تعليق سداد خدمة الدين لمساعدة البلدان على التصدي للجائحة. وبموجب مبادرة البنك الدولي، ستوقف الصين مؤقتاً ديون البلدان المعرضة للخطر التي تعاني من الجائحة. ومن الدول العربية المؤهلة للاستفادة من هذه المبادرة السودان والصومال وموريتانيا واليمن.

21- ورغم المشاكل المالية واللوجستية الناجمة عن الجائحة، ذكرت الصين رسمياً أنها لا تعتزم التخلي عن أي من مشاريع البنية التحتية التابعة لمبادرة الحزام والطريق في المنطقة العربية، وهي لا تزال تؤكد دعمها لهذه المشاريع⁽³¹⁾.

22- وأصدر بنك التنمية الصيني بيانات رسمية جاء فيها إنه سيواصل إصدار المزيد من القروض منخفضة الكلفة لبلدان المبادرة المتضررة من كوفيد-19 في محاولة لمواصلة بناء مشاريع البنية التحتية للمبادرة، كما نشرت شبكة التلفزيون المركزي الصيني في أوائل عام 2021 معلومات عن التقدم والنجاح المستمرين للعديد من مشاريع البنية التحتية للمبادرة في المنطقة العربية⁽³²⁾. ووفقاً للتقارير، واصلت الشركات الصينية طوال عام 2020 بناء محطة عطارات المدعومة من المبادرة لتوليد الطاقة من الحجر الزيتي في الأردن. وأصبحت الوحدة الأولى من محطة توليد الطاقة جاهزة للاستخدام ومن المتوقع أن تكتمل في أواخر عام 2021. وشكلت منطقة المركزية الجديدة للأعمال التي تقوم مؤسسة صينية حالياً ببنائها في العاصمة المصرية إنجازاً هاماً في أوائل

(27) <https://green-bri.org/china-belt-and-road-initiative-bri-investment-report-2020/>

(28) <https://www.livemint.com/news/world/xi-jinping-s-dream-project-belt-road-initiative-in-trouble-amid-china-s-shrinking-economy-11615712156492.html>

(29) <https://www.cnbc.com/2020/11/24/covid-halts-investments-in-chinas-belt-and-road-initiative-moodys.html>

(30) <https://green-bri.org/public-debt-in-the-belt-and-road-initiative-bri-covid-19/>

(31) https://baijiahao.baidu.com/s?id=1671976451203775398&wfr=spider&for=pc&searchword=%E6%96%B0%E5%86%A0%E7%97%85%E6%AF%92%E5%9C%A8%E4%B8%AD%E4%B8%9C%E4%B8%80%E5%B8%A6%E4%B8%80%E8%B7%AF&fbclid=IwAR0TH77o_rHjZGso9B0Z3VznzhCg9VZdX_gH1LiNFfM9Jz7dAnJZ44zemic

(32) <https://www.reuters.com/article/health-coronavirus-china-belt-and-road/china-development-bank-to-support-belt-and-road-companies-hit-by-coronavirus-xinhua-idUSB9N2AM006>

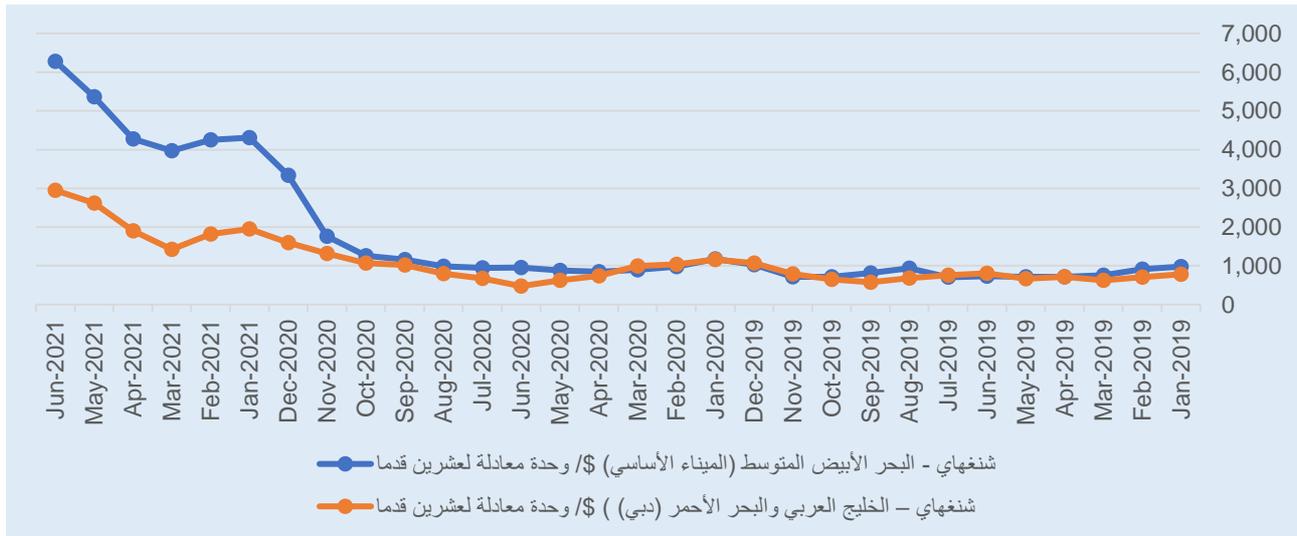
تشرين الثاني/نوفمبر 2020. وفي دبي، دخلت رسمياً محطة حسيان لإنتاج الطاقة بتقنية الفحم النظيفة الممولة من المبادرة مرحلة التشغيل التجاري في أوائل كانون الأول/ديسمبر (33).

رابعاً- جائحة كوفيد-19 وآثارها على أسعار الشحن البحري في المنطقة العربية

23- دفعت جائحة كوفيد-19 البلدان إلى اتخاذ مجموعة متنوعة من تدابير التخفيف، مثل الحجر والتباعد الاجتماعي والإغلاق الشامل، مع ما يترتب على ذلك من آثار عميقة ومتنوعة على تنقل الأشخاص والسلع وأنماط الاستهلاك والإنتاج. وكان لهذه التدابير آثار غير مسبقة على أسعار الشحن البحري بشكل خاص.

24- ولم تكن المنطقة العربية بمنأى عن الآثار التي طالت أسعار الشحن. وبين تشرين الأول/أكتوبر 2020 وحزيران/يونيو 2021، شهد مؤشر شنغهاي لشحن الحاويات من شنغهاي إلى دبي زيادة بنسبة 176 في المائة وبنسبة 400 في المائة لشحنها من شنغهاي إلى موانئ البحر الأبيض المتوسط.

الشكل 5. معدلات مؤشر شنغهاي لشحن الحاويات من شنغهاي إلى الموانئ العربية



المصدر: حسابات مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)/الإسكوا، استناداً إلى كلاركسنز للبحوث.

25- وقُدمت مجموعة من العوامل لتفسير هذا التقلب في أسعار الشحن، بما فيها خفض تدابير الإغلاق، وتفاوت سرعة التعافي حول العالم، والنقص في الحاويات الفارغة وناقلات الحاويات، والتأخير بسبب الازدحام في الموانئ الرئيسية وعقد الشحن الناجمة عن فترات الإغلاق والإغلاق الشامل.

26- ومن المتوقع أن تتضخم آثار هذه الطفرة في أسعار الشحن في معظم البلدان المنخفضة والمتوسطة الدخل في المنطقة العربية، ولا سيما تلك التي تعاني من الصراعات أو الأزمات الاقتصادية والمالية. ومع ذلك، اعتمدت

بعض البلدان تدابير خاصة ساعدت على تخفيف هذه الآثار على أسعار المستهلك النهائية. فلا تزال مصلحة الجمارك في لبنان تستخدم سعر الصرف الرسمي، وهو أقل بكثير من سعر الصرف في السوق السوداء، لحساب قيمة الرسوم الجمركية على السلع المستوردة. وفي الأردن، وضعت السلطات الجمركية حداً أقصى لأسعار الشحن لحساب الرسوم الجمركية على السلع المستوردة. ويخفف كلا التدبيرين قليلاً من أثر الزيادة على أسعار الاستهلاك. وسيكون من المفيد رصد المدة التي يمكن أن تحافظ فيها هذه البلدان على تدابير الدعم الخاصة هذه في ضوء الأدلة الاقتصادية والمالية مقارنة بالإجراءات التقليدية الأخرى لتيسير التجارة.

27- وتضمنت المبادرات الإقليمية لمعالجة تأثير كوفيد-19 على قطاع النقل واللوجستيات التجارية في المنطقة العربية في الفترة 2020-2021 ما يلي:

(أ) ورقة عمل مشتركة بعنوان تأثير جائحة COVID-19 على النقل في المنطقة العربية أعدتها الإسكوا والأونكتاد تناولت تأثير الجائحة على النقل في المنطقة العربية، تم تلخيصها في موجز للسياسات. ووثيقة عن تأثير جائحة كوفيد-19 على النقل في المنطقة العربية لتحفيز المناقشات خلال اجتماع خاص نُظِم ضمن أنشطة الدورة الحادية والعشرين للجنة النقل واللوجستيات التابعة للإسكوا، التي عقدت عن بعد يومي 24 تشرين الثاني/نوفمبر و8 كانون الأول/ديسمبر 2020.

(ب) عدة أنشطة نفذتها الإسكوا في إطار مشروع حساب الأمم المتحدة للتنمية في مجال النقل والربط التجاري في عصر الجائحات، بالشراكة مع الأونكتاد ولجان إقليمية تابعة للأمم المتحدة. وتحت مظلة هذا المشروع العالمي، أصدرت الإسكوا مادة إعلامية بعنوان "كوفيد-19: استجابات التجارة وتسهيل التجارة في المنطقة العربية"، وتقريراً عن التطبيق الجماعي للنظام الإلكتروني للنقل البري الدولي عبر ممر للنقل البري يربط شرق البحر الأبيض المتوسط ببلدان مجلس التعاون الخليجي (لبنان - الإمارات العربية المتحدة). كما وضعت ثلاثة استبيانات تستهدف المصارف والشركات وصانعي السياسات لتبيان ظروف تمويل التجارة في المنطقة، ولا سيما خلال جائحة كوفيد-19. ونظمت الإسكوا أيضاً حلقة عمل افتراضية لبناء القدرات على تنفيذ النظام الإلكتروني للنقل البري الدولي في منطقة الإسكوا، في يومي 16 و17 كانون الأول/ديسمبر 2020، بالتعاون مع لجنة الأمم المتحدة الاقتصادية لأوروبا والاتحاد الدولي للنقل على الطرق ومشروع دعم النقل الأورومتوسطي. كما دعمت نظام المعلومات الجمركية الآلي في تونس للربط مع النظام الإلكتروني للنقل البري الدولي بالتعاون مع اللجنة الاقتصادية لأوروبا.

(ج) الدعم والمدخلات المواضيعية من الإسكوا للمبادرة التي تقودها دائرة النقل والسياحة في جامعة الدول العربية لوضع مجموعة من التوصيات لمعالجة تأثير كوفيد-19 على النقل العربي. وصنفت التوصيات بين قصيرة الأجل (الاحتواء) ومتوسطة الأجل (الانتعاش) وطويلة الأجل (القدرة على مواجهة أزمات مماثلة في المستقبل). وقد اعتمدت هذه التوصيات في اجتماع الدورة الثلاثين لمجلس وزراء النقل العرب المنعقد في الإسكندرية، مصر، في 21 و22 تشرين الأول/أكتوبر 2020.

خامساً. خلاصة

28- مبادرة الحزام والطريق هي الموضوع الأساسي للسياسة الخارجية الصينية، لذلك، من المرجح أن تواصل الصين إعطاء الأولوية لاستثمارات المبادرة في المنطقة العربية⁽³⁴⁾. بيد أن الآثار الكاملة لكوفيد-19 على الاقتصاد المحلي الصيني وكذلك على اقتصادات المنطقة العربية لم تظهر بعد كافة. لقد ضيّقت الجائحة نطاق تطوير مشاريع المبادرة في المنطقة العربية وأخرت وتيرتها، والوقت وحده سيحدّد السرعة التي ستتعاوى بها الصين والدول العربية وتنفق الموارد على مشاريع المبادرة. وبما أن قسماً كبيراً من الموارد المالية والسياسية العالمية مكرسٌ حالياً لمكافحة الجائحة وتأمين اللقاحات، فمن المرجح ألا تعطى الأولوية بعد لمشاريع البنية التحتية للمبادرة إذ أن العمل جارٍ على تطوير البنية التحتية الصحيّة الشديدة الأهميّة من خلال طريق الحرير الصحيّة.

29- وفي حين قد تبدو هذه التغييرات مؤقتة، لا مفر من تغييرات أطول أجلا في سلاسل الإمداد العالمية نحو المزيد من التنوع والتبسيط، قد تؤدي إلى تخفيف الاعتماد على الصين كمصدر للإمداد العالمي بالعديد من السلع، ما قد يقلل من ميل الصين إلى الاستثمار في البنية الأساسية على المدى المتوسط. لذلك، تشجّع البلدان العربية المشاركة في مشروع المبادرة على الاستعداد لاحتمال تأخير بعض المشاريع أو حتى إلغائها. وتشجّع البلدان أيضاً على الاستعداد للتغييرات في سلاسل القيمة العالمية للاستفادة من الفرص التي قد تنجم عن إعادة تصميم السلاسل لتقليل الاعتماد على الصين.
