

مرکز حمو رايي



بادرة الحزام والطريق ليست ميتة بل في مرحلة تطور
في أمريكا اللاتينية

بادرة الحزام والطريق ليست ميتة بل في مرحلة تطور في

أمريكا اللاتينية

تتجه الصين نحو إبعاد تركيزها عن المشاريع الكبرى والجسور

لصالح تبني نهج جديد في الاستثمار

بقلم: مي هويريس دال

ترجمة: صفا مهدي عسكر

مركز حمورابي للبحوث والدراسات الإستراتيجية

24 تشرين الثاني 2024

حقوق النشر محفوظة لمركز حمورابي

للبحوث والدراسات الإستراتيجية

لا يجوز نشر أي من هذه الابحاث والدراسات والمقالات الا
بموافقة المركز، ويجوز الاقتباس بشرط ذكر المصدر كاملا، وليس من
الضروري ان تمثل المقالات والابحاث والدراسات والترجمات المنشورة وجهة
نظر المركز وانما تمثل وجهة نظر الباحث

يُجري الرئيس الصيني شي جين بينغ زيارة إلى بيرو هذا الأسبوع للمشاركة في قمة منتدى التعاون الاقتصادي لدول آسيا والمحيط الهادئ (APEC)، حيث سيقوم بافتتاح ميناء تشانكايا العميق المياه الواقع على بُعد حوالي 45 ميلاً شمال العاصمة ليما. يُعد هذا المشروع، الذي تبلغ قيمته 3.6 مليار دولار، من أبرز استثمارات الصين في البنية التحتية في المنطقة خلال العقدين الماضيين. ويُحتمل أن يكون هذا المشروع من بين آخر المشاريع من هذا النوع.

عند توليه منصب الرئاسة في عام 2013، أطلق شي جين بينغ خطة إصلاح تهدف إلى تعزيز استراتيجية (الانفتاح الخارجي) وتوسيع أسواق المنتجات الصينية المتزايدة، وكان "مبادرة الحزام والطريق" (BRI) أبرز ملامح هذه الجهود. كانت العقود الكبيرة في مشاريع البنية التحتية خطوة مربحة للطرفين، إذ سمحت للصين بتفريغ فائض الإنتاج من الفولاذ والعمالة والموارد الأخرى، بينما قدمت بنية تحتية أساسية وحيوية لأمريكا اللاتينية. ومنذ عام 2017، انضمت 22 دولة من أمريكا اللاتينية ومنطقة البحر الكاريبي إلى مبادرة الحزام والطريق، مما أحدث تحولاً جذرياً في علاقات الصين مع القارة، وفي الوقت الراهن أصبحت الصين ثاني أكبر شريك تجاري لأمريكا اللاتينية بعد الولايات المتحدة.

لكن بعد عقدين من التوسع المتسارع في المنطقة تبني الصين الآن نهجاً جديداً في ظل التحديات الاقتصادية التي تواجهها، بما في ذلك تباطؤ النمو الاقتصادي وارتفاع عبء الديون وانهيار سوق العقارات، وبدأت بكين في تقليص استثماراتها في المشاريع الكبرى ذات المخاطر المرتفعة والتكلفة العالية، واستبدالها بمشروعات أصغر تركز على القطاعات الجديدة مثل الحوسبة السحابية وتكنولوجيا الجيل الخامس (5G) والطاقة المتجددة والذكاء الاصطناعي والمركبات الكهربائية. وقد قدمت الصين هذه الاستراتيجية الجديدة على أنها رؤية مبتكرة ومتطورة، لكن شركاءها في أمريكا اللاتينية يظهرون تردداً في تبني هذه التوجهات.

إن الفجوة الكبيرة والمستدامة في البنية التحتية في أمريكا اللاتينية قد جعلت العديد من القادة في المنطقة في حاجة ماسة إلى الاستثمارات الخارجية، بينما كان كل من الولايات المتحدة والاتحاد الأوروبي مترددين في ضخ مبالغ كبيرة من المال، وكانت الصين مستعدة للمشاركة.

قدمت الأموال الصينية في إطار مبادرة الحزام والطريق تمويلًا لعدد من المشاريع الكبرى، مثل بناء الطرق عبر غابات كوستاريكا، وإنشاء السكك الحديدية في بوليفيا والأرجنتين وتطوير مناطق صناعية وموانئ حاويات في ترينيداد وتوباغو بالإضافة إلى أكبر محطة كهرومائية في الإكوادور وأول كابل ألياف ضوئية عبر المحيط يربط مباشرة بين آسيا وأمريكا الجنوبية من الصين إلى تشيلي وغيرها من المشاريع المرموقة.

وقد ترافق هذا التوسع الكبير في البنية التحتية مع زيادة الاستثمارات الصينية في الدبلوماسية والقوة الناعمة، فعلى الرغم من أن الولايات المتحدة كانت تتمتع بقدره فائقة على التواصل مع شركائها في أمريكا اللاتينية، فقد تمكنت الصين من التفوق في هذا المجال، كما أشار بنيامين كروتسفيلدت الخبير في الشؤون الصينية. وقال: "لقد أصبح الصينيون أكثر براعة في التفاعل مع سفرائهم الجذابين، لقد تعلموا كيف يتعاملون بفعالية مع نظرائهم". لكن توسع الصين في المنطقة - خاصة في مشاريع البنية التحتية الكبيرة- جاء بثمن، فقد وُجّهت اتهامات للشركات الصينية بممارسات بناء غير مطابقة للمعايير وفساد في تنفيذ المشاريع الضخمة السابقة. على سبيل المثال سد "كوكا كودو سينكلير"، وهو سد كهرومائي صخري في غابات الإكوادور، لم يتوقف عن إثارة الجدل منذ افتتاحه في تشرين الثاني 2016، حيث يعتبر هذا المشروع الذي بلغت تكلفته 3.4 مليار دولار من أكبر المشاريع في تاريخ الإكوادور. وقد بُني وموّل من قبل الصين كجزء من مبادرة الحزام والطريق، ومع ذلك بحلول تموز 2022، كانت قد ظهرت أكثر من 17,000 شق في السد، وقد تم سجن العديد من المسؤولين الإكوادوريين البارزين المتورطين في المشروع بتهم فساد.

بالإضافة إلى ذلك لم تقتصر الإكوادور على التعامل مع بنية تحتية معطلة، بل أصبحت أيضًا مثقلة بديون ضخمة، وبدلاً من أن تظل الصين مصدرًا رئيسيًا للتمويل في أمريكا اللاتينية، تحولت إلى أكبر دائن في المنطقة، حيث أصبحت تنافس كلاً من البنك الدولي وبنك التنمية الأمريكي (IDB) في حجم القروض المقدمة. وتُقدّر مدفوعات خدمة الديون في المنطقة بحوالي 4% من الناتج المحلي الإجمالي الإقليمي، مما يجعلها من أعلى المعدلات عالميًا. وفقًا لأبحاث مركز السياسات الاقتصادية، ارتفعت حصة القروض الصينية الموجهة إلى الدول المثقلة بالديون من نحو 5% في عام 2010 إلى حوالي 60% بحلول عام 2022.

من جانبها تسعى الإكوادور لتسديد ديونها عبر تصدير النفط إلى الصين بخصم يصل إلى 80%، إلا أن هذا الترتيب قد يترتب عليه مشاكل للصين على المدى الطويل. وفي هذا السياق قال ليلاند لازاروس المدير المساعد في معهد جاك دي جوردون لدراسات السياسة العامة بجامعة فلوريدا الدولية: "دعم مشاريع ضخمة لا تحقق عوائد كبيرة في البلدان المثقلة بالديون قد لا يكون استراتيجية تجارية فعّالة". وأضاف أكسل دريهر أستاذ في جامعة هايدلبرغ الألمانية: "الصين قد تكون في خطر من عدم استرداد أموالها".

بعد أكثر من عقدين من تنفيذ مشاريع بنية تحتية كبرى وطموحة، بدأت الصين تواجه تحديات واضحة، فقد ازدادت الضغوط الاقتصادية والسياسية داخليًا، مما دفع الحكومة الصينية إلى تقليص الإنفاق الخارجي والتركيز على تلبية احتياجاتها التنموية الداخلية. وفي الأسبوع الماضي فقط، وافقت الحكومة الصينية على خطة ضخمة بقيمة 1.4 تريليون دولار لتحفيز الاقتصاد، وذلك من خلال تمكين الحكومات المحلية من إعادة تمويل ديونها.

وفي ضوء الانتقادات التي طالت تنفيذ المشاريع في إطار مبادرة الحزام والطريق، بدأت الصين في تقليص مشاركتها في مشاريع البنية التحتية الكبرى، ووفقًا لتحليل أجراه "أيد داتا"، وهو مختبر أبحاث دولي في التنمية، تم اكتشاف مشكلات تنفيذ كبيرة في 35% من المشاريع التي تبلغ قيمتها 843 مليار دولار، مثل الفضائح والاحتجاجات والانتهاكات العمالية والفساد والتدهور البيئي. على الرغم من استمرار الصين في تنفيذ بعض المشاريع الكبرى مثل "مترو بوغوتا" في كولومبيا، فإنها ستقلص حجم هذه المشاريع مستقبلاً، وبدلاً من ذلك تسعى الصين الآن إلى تركيز استثماراتها على القطاعات الرقمية والابتكارية التي تتمتع بمخاطر أقل وتكاليف تشغيلية منخفضة وعوائد أسرع في عالم ما بعد الجائحة.

تقول ويني كاي الرئيس التنفيذي لشركة "بوليمات فينتشرز" في أمريكا اللاتينية، إن الصين أبدت اهتمامًا كبيرًا في الاستثمار في القطاعات الرقمية، لا سيما في المكسيك والبرازيل. في عام 2022، كانت 58% من الاستثمارات الصينية في المنطقة موجهة نحو هذه الصناعات الرقمية، مقارنة بـ 25% فقط في العام الذي قبله. يمثل هذا التحول تحولًا جذريًا في صناعة الاتصالات، حيث تدعم شركة هواوي الصينية 70% من شبكات (4-LTE-G) في أمريكا اللاتينية، وقد نمت بنسبة 9% في المنطقة في عام 2022، كما تقوم هواوي أيضًا بنشر شبكات (5-G) في عدة دول

في المنطقة.

علاوة على ذلك، سجلت الصين تقدماً ملحوظاً في صناعة المركبات الكهربائية. في عام 2022، استثمرت الشركات الصينية 2.2 مليار دولار في هذه الصناعة ما يشكل 35 % من إجمالي الاستثمارات الصينية في المنطقة، كما أصبحت الصين أكبر مورد للسيارات إلى المكسيك في عام 2023، حيث صدرت سيارات بقيمة 4.6 مليار دولار بينما تبحث شركة BYD الصينية لصناعة السيارات الكهربائية عن مواقع لإنشاء مصانع في البلاد. من الواضح أن الاهتمام الصيني بالقطاعات الجديدة يستند إلى دوافع اقتصادية بحتة، فالاستثمارات في هذه القطاعات تعرض الصين لمخاطر أقل وتكاليف تشغيلية أقل وعوائد أسرع مقارنة بمشاريع البنية التحتية التقليدية في عالم ما بعد الجائحة. وقالت مارجريت مايرز مديرة برنامج آسيا وأمريكا اللاتينية في "الحوار بين أمريكا اللاتينية": "نظرًا لأن الصين تملك رأسملاً أقل بشكل عام لتخصيصه، فإنها تحاول تخصيصه بطريقة أكثر استراتيجية".

ومع ذلك، أدى هذا التحول إلى انخفاض كبير في التمويل المقدم لأمريكا اللاتينية، من عام 2010 إلى 2019، كانت الصين تستثمر بمعدل 14.2 مليار دولار سنويًا في المنطقة. لكن بحلول عام 2022، انخفض هذا المبلغ إلى أقل من النصف - حيث بلغ 6.4 مليار دولار فقط. ويمكن ملاحظة اتجاه مماثل في القروض من المؤسسات المالية التنموية الصينية الكبرى، في ذروتها في عام 2010، قدمت الصين قروضًا تتجاوز 25 مليار دولار في المنطقة، ولكن هذا الرقم انخفض إلى ما يزيد قليلاً عن 1.3 مليار دولار سنويًا بين عامي 2019 و2023.

على الرغم من أن البنية التحتية لم تُعدّ الاستراتيجية الأكثر فاعلية للاستثمار، إلا أن ذلك لا يعني أن حاجة المنطقة إليها قد تلاشت، فقد صرح لويس ألبرتو مورينو الرئيس السابق للبنك الأمريكي للتنمية لصحيفة "فورن بوليسي" بأن هناك عجزًا كبيرًا مستمرًا في البنية التحتية في أمريكا اللاتينية، وهذا العجز يزداد اتساعًا مع زيادة ثراء المنطقة وتنامي احتياجاتها من الطاقة والسلع والخدمات. وقد بدأت البنوك التنموية غير الصينية بما في ذلك البنك الدولي والبنك الأمريكي للتنمية، في سد هذا الفجوة منذ تراجع القروض الصينية في عام 2015، وقد تضمن هذا التمويل الجديد تخصيص البنك الأمريكي للتنمية مبالغ كبيرة لتحسين الطرق في العام الماضي حيث تم تخصيص 600 مليون دولار للمكسيك و480 مليون دولار للبرازيل و345 مليون

دولار للأرجنتين.

لكن مورينو أعرب عن شكوكه في قدرة البنك الدولي والبنك الأمريكي للتنمية على سد هذه الفجوة بشكل كامل، ويبدو للصين الخيار الوحيد الآخر، لكنها لا تتفاعل كما كانت في السابق. رغم أن المنطقة تجد نفسها محاصرة في ديون محلية وقد عانت من مشاريع بنية تحتية لم تحقق التوقعات من حيث الزمن والتكلفة والجودة، إلا أن هناك قلقًا مستمرًا في أمريكا اللاتينية حول ما سيفعله الإقليم بدون التدفقات المالية الضخمة من الصين. وأشارت مارجريت مايرز مديرة برنامج آسيا وأمريكا اللاتينية في "الحوار بين أمريكا اللاتينية"، إلى أنه ما يزال هناك شعور عام بأن المشاريع البنية التحتية يجب أن تُنفذ بأي شكل سواء كانت الصين هي من يقوم بها أم لا. ومع ذلك، فإن تركيز الصين المتزايد على الاستثمارات في مجالات جديدة قد يمكن دول أمريكا اللاتينية من تعزيز بنيتها التحتية الرقمية التي هي في أمس الحاجة إليها، ما سيمكنها من الاستفادة من الأتمتة وتبني الذكاء الاصطناعي، كما قد يسهم هذا التحول في تمكين المنطقة من المشاركة في الانتقال العالمي نحو الطاقة الخضراء. وفي هذا الصدد، يرى خيسوس سيدا سفير المكسيك لدى الصين، أن التوجه المتزايد نحو الاستثمارات المدفوعة بالابتكار يمثل فرصة كبيرة للمكسيك، قائلاً لصحيفة "فورن بوليسي": "هذا يعني التنمية، ويعني مساعدة المكسيك على الارتقاء في سلسلة القيمة".

لكن هناك مخاوف من أن تصبح المنطقة معتمدة بشكل مفرط على الصين في هذه القطاعات الجديدة، كما كانت الحال مع المشاريع الكبرى للبنية التحتية المادية، دون أن تحسن من قدرتها التنافسية في هذه العملية. على الرغم من أن البعض يرحب بالتقنيات الخضراء الرخيصة القادمة من الصين لتسريع التحول إلى الطاقة النظيفة، إلا أن هناك قلقًا من عدم قيام دول أمريكا اللاتينية بما يكفي لتعزيز قدراتها في إنتاج السلع المصنعة ذات القيمة العالية، والاستفادة بشكل كامل من التحويلات التكنولوجية الصينية وتنفيذ تدابير أمنية قوية لحماية بيانات المواطنين. كما أن الاستثمارات في هذه القطاعات الجديدة قد تشكل تهديدات أمنية لحكومات أمريكا اللاتينية ومواطنيها، مثلما يحدث في مجالات المراقبة والأمن السيبراني وحقوق الملكية الفكرية، التي قد تكون المنطقة غير مستعدة للتعامل معها. وفقًا لروبيرت إيفان إيس أستاذ الدراسات اللاتينية في كلية الحرب التابعة للجيش الأمريكي، فهو يشعر بالقلق من

قدرة الصين على إساءة استخدام وصولها ومعرفتها حول العمليات في مراكز اللوجستيات الحيوية مثل قناة بنما أو ميناء تشانكاى، لإحداث اضطرابات أو شن هجمات في حال نشوب نزاع.

هناك أيضًا قلق بشأن توازن القوى بين الصين وشركائها في أمريكا اللاتينية، وفقًا لماريسلا كونلي أستاذة في مركز دراسات آسيا وأفريقيا في كلية المكسيك، فإن الصين هي التي تفرض شروط التجارة والاستثمار في المنطقة. وقالت كونلي: "الصين ببساطة تريد من دول أمريكا اللاتينية التكيف مع احتياجاتها". وانتقدت الحكومة المكسيكية لكونها دون استراتيجية ودون أهداف واضحة في علاقتها مع الصين.

في النهاية يثير هذا الوضع تساؤلاً مهمًا حول نوع البنية التحتية التي تحتاجها أمريكا اللاتينية، كما أشار إيفان إليس إلى أنه "لست متأكدًا مما إذا كان [الاستثمار الأقل في البنية التحتية الصلبة] أمرًا سيئًا". وأضاف أنه في النهاية يجب على أمريكا اللاتينية أن تتحمل تكاليف مشاريعها الخاصة بالبنية التحتية، وقد يساعد التحول في سياسة الصين على تجنب المزيد من المشاريع غير القابلة للتنفيذ والمكلفة في المستقبل.

مركز حمورابي للبحوث و الدراسات الاستراتيجية

أسس مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية في 25-4-2012 بمدينة بابل (الحلة)، كمركز علمي بحثي يمتد الى دراسة الموضوعات السياسية و المجتمعية بصورة علمية و استراتيجية، فضلاً عن التركيز على القضايا والظواهر الحادثة والمحتملة في الشأن المحلي والأقليمي والدولي ، ويتعامل مع باحثين من مختلف التخصصات داخل العراق وخارجه، وتحتضن بغداد المقر الرئيسي للمركز.

www.hcrsiraq.net



07810234002



hcrsiraq@yahoo.com



t.me/hammurabicrss



مركز حمورابي للبحوث والدراسات الاستراتيجية



[hcrsiraq](https://www.hcrsiraq.net)



العراق - بغداد - الكرادة

