

بررسی علل انتخاب توسعه کمر بند آسیا توسط دولت چین به عنوان اصلی ترین استراتژی رشد اقتصادی با بررسی پروژه توسعه راه آهن سریع السیر

مهدي صفائي، نرگس حميديان

دانشجو کارشناسی ارشد، دانشکده علوم اداری و اقتصاد، دانشگاه اصفهان، safaiemahdi1999@gmail.com

استادیار، دانشکده علوم اداری و اقتصاد، دانشگاه اصفهان، n.hamidian@ase.ui.ac.ir

بازده مالی برخی از سرمایه گذاری های انجام شده اندک است، توسعه زیرساخت ها کمی جلوتر از تقاضا، نشانه رشد اقتصادی چین، به ویژه در دهه گذشته بوده است. دوم اینکه، قابلیت مالی برخی از پروژه های سرمایه گذاری زیرساختی نباید به صورت مستقل ارزیابی شود. هزینه های سرمایه ای اکثر شبکه راه آهن سریع السیر را می توان تا حد زیادی از درآمدهای اضافی ناشی از حمل بار بیشتر با سیستم ریلی قبلی به دست آورد. سوم، در حالی که برخی از شرکت های سرمایه گذاری محلی ممکن است جریان نقدی ضعیفی داشته باشند، به طور متوسط ورشکسته نیستند. در پایان سال ۲۰۰۹، دارایی های این شرکت ها کمی بیشتر از بدهی معوق آنها است. و این وضعیت با دهه ۱۹۹۰ که شرکت های دولتی بسیاری منحل شدند متفاوت است. در نهایت، دولت های محلی احتمالاً مسئولیت بازپرداخت بخشی از وام را بر عهده بگیرند. اما خدمات این سیستم در طول زمان به افزایش درآمدهای مالیاتی دولت های محلی نیز کمک می کند. علاوه بر این در چین تا قبل از برنامه اصلاح بازار مسکن، دولت های محلی از درآمد قابل توجهی از اجاره زمین برخوردار خواهند بود، درآمدی که در بودجه های دولت محلی منعکس نمی شود.

دیدگاه های موجود در رابطه با اثرات اقتصادی توسعه زیرساخت ریلی

دیدگاه اول - زیرساخت ها به عنوان بخشی از رشد اقتصادی پایدار با اثرگذاری بر شاخص های کیفیت شهری (مکان) و کیفیت تراکم شهری (جمعیت): این دیدگاه ۱- به بررسی توسعه زیر ساخت ریلی سریع بر السیر (HSR) بر توسعه کیفیت مکان ۲- بررسی توسعه HSR بر تراکم شهری ۳- اثر متقابل کیفیت مکان و تراکم شهری می پردازد. دیدگاه دوم- تاثیرات اقتصادی فعلی توسعه زیرساخت ریلی با استفاده از متغیر های کلان می پردازد در این دیدگاه فقط اثرات مستقیم توسعه ریلی بررسی می شود و شامل ۱- بررسی اثر توسعه HSR بر رشد اقتصادی ۲- بررسی اثر توسعه HSR بر بازار کار و ۳- بررسی اثر توسعه HSR بر سطح عمومی قیمت ها است.

نتیجه گیری

در اولین دیدگاه، توسعه HSR باعث تاثیر بر ارتقا شاخص کیفیت شهری و باعث هم سطح سازی سریع تر شهر ها می شود. که به معنی ارتقا ساختار بازار، بازار نیروی کار است و تسريع انتقال نوآوری میان شهرها می شود. همچنین توسعه HSR وابستگی تراکم شهری را به شهرهای مرکزی کاهش دهد و ثبات تراکم شهری را بهبود بخشد. در نتیجه باعث رشد اقتصاد پایدار با اثرگذاری بر کیفیت شهری و تراکم شهری خواهد شد. افزایش کیفیت شهری همچنین به معنی افزایش قیمت مسکن و پرداخت دستمزد بالاتر و حضور بیشتر کارفرمایان است، در نتیجه دولت های محلی می توانند از افزایش قیمت ها و همچنین سطح درآمدی بالاتر مالیاتی استفاده کنند. از طرف دیگر با بررسی از نظر دیدگاه اثر رشد اقتصادی ناشی از توسعه HSR به علت استفاده از اضافه ظرفیت شرکت های صنعتی، افزایش سطح تولید، ایجاد اشتغال و آزاد سازی سایر روش های حمل و نقل بسیار اثر گذار است. بررسی دوره ۱۲ ساله نیز نشان داد که افزایش رشد اقتصادی ناشی از توسعه HSR نزدیک به ده درصد تولید ناخالص ملی این کشور در سال ۲۰۰۲ است. همچنین افزایش تقاضا به معنی کاهش سریع تقاضا برای سایر روش های حمل نقل نبوده، بلکه کاهش تقاضا (تقاضا جایگزینی) برای سایر روش ها در مقابل تقاضا القایی بسیار اندک بوده است.

مراجع

Y. Wang, "Offensive for defensive: the belt and road initiative and China's new grand strategy," *Pacific Rev.*, vol. 29, no. 3, pp. 455-463, Mar. 2016.

S. Lin, P. R. Dhakal, and Z. Wu, "The Impact of High-Speed Railway on China's Regional Economic Growth Based on the Perspective of Regional Heterogeneity of Quality of Place," *Sustainability*, vol. 13, no. 9, p. 4820, Apr. 2021.

Z. Chen, J. Xue, A. Z. Rose, and K. E. Haynes, "The impact of high-speed rail investment on economic and environmental change in China: A dynamic CGE analysis," *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 92, pp. 232-245, Oct. 2016

چکیده (ریشه های انتخاب استراتژی جدید رشد اقتصادی)

دولت چین پس از بحران اقتصادی ۲۰۰۸، که اروپا و آمریکا را فرا گرفت متوجه شد که مدل اقتصادی فعلی مبتنی بر صادرات به رشد اقتصادی این کشور آسیب خواهد زد و به همین دلیل به سرعت محرکی اقتصادی طراحی کرد که علاوه بر هدف عبور از بحران اقتصادی همراه با رشد اقتصادی بتواند مدل اقتصادی مبتنی بر مصرف داخلی را جایگزین کند. این اولین برنامه تغییر استراتژی رشد اقتصادی چین بود. این برنامه با نقد های بسیاری روبرو شد از آن جا که قسمتی از این محرک اقتصادی عظیم به توسعه زیرساخت ریلی تخصیص داده شد، منتقدان بر این باور بودند که قیمت پایین خدمات دولتی در حوزه حمل و نقل باعث شکست پروژه خواهد شد و این خطوط ریلی حتی هزینه سرمایه گذاری اولیه و هزینه های تاسیسات خود را نیز بدست نخواهند آورد و این بدهی باید توسط دولت های محلی پرداخت شود. با این حال برنامه توسعه کمر بند آسیا به عنوان مهم ترین برنامه کشور چین برای حفظ رشد اقتصادی، کاهش تراز ارزی و مقابله با جنگ تجاری است. از آن جا که ابعاد تاثیر گذاری خطوط ریلی بر اقتصاد بسیار فراتر از سایر پروژه های اقتصادی است.

مازاد ظرفیت و عدم تراز ارزی به همراه جنگ تجاری چالش های اصلی رشد اقتصادی چین

چالش های جدی برای اقتصاد چین، طرح کمر بند و جاده آسیا است. پس از تاثیر بحران مالی جهانی در سال ۲۰۰۸، تجربه رشد اقتصادی سریع به کمک محرک اقتصادی دولت، رشد اقتصادی چین از سال ۲۰۱۲ کند شده است. این کاهش رشد باعث شده تا رشد اقتصادی به حدود ۷ درصد در سال برسد و از طرف دیگر مدل رشد اقتصادی چین از مدلی که قبل از ۲۰۰۸ ناشی از صادرات و سرمایه گذاری است به مدلی که توسط مصرف داخلی هدایت می شود تغییر یابد. مشکلات اقتصاد چین شامل دو مشکل عمده، ظرفیت مازاد و ذخایر ارزی بیش از حد است که بخشی از آن ناشی از بسته محرک مقابله با بحران اقتصادی در مقیاس بزرگ ۴ تریلیون یوانی است. مشکل مازاد ظرفیت در صنایع نیروی کار محور مانند فولاد و سیمان و در صنایع با ارزش افزوده بالا از جمله بخش انرژی های نو نیز وجود دارد. حل این مازاد ظرفیت بیش از ۱۰ سال طول می کشد. ظرفیت مازاد نرخ رشد را پایین نگه داشته است که پیدا کردن بازارهای جایگزین خارجی را ضروری می کند. بدیهی است که این توسعه پایدار نیست و به منظور افزایش کارایی، آنها باید راه های خروجی بیشتری برای چنین حجم عظیمی از منابع پیدا کنند. از این رو، طبیعی است که به ایده های بانک زیرساخت آسیا (AIIB) و ابتکار کمر بند و جاده بیابند تا به هضم این دو مشکل بزرگ کمک کنند. مطالعات انجام شده نشان می دهد که سرمایه گذاری زیرساختی در اقتصادهای در حال توسعه آسیایی به میزان ۸ تریلیون دلار آمریکا تا سال ۲۰۲۰ نیاز است، که تا حد زیادی با تامین مالی نهادهای توسعه ای چند جانبه و منطقه ای موجود برآورده نمی شود.

انتقادات وارده به برنامه محرک اقتصادی در پاسخ به بحران اقتصادی ۲۰۰۸

برخی از پروژه های توسعه یافته با استفاده از محرک اقتصادی بر اساس برنامه های بلند مدت تفصیلی که سال ها قبل از بحران مالی و اقتصادی جهانی تدوین شده بودند، بود. به عنوان مثال، گسترش چشمگیر توسعه ریلی که از سال ۲۰۰۹ شروع شد، بر اساس طرح توسعه ریلی است که در سال ۲۰۰۳ تصویب شد. این طرح، برای رفع نیازمند جداسازی مسافر و بار در مسیرهای با ظرفیت محدود و توسعه شبکه مسافربری بین شهری پر سرعت در مناطق پرجمعیت است و رفع کمبود ظرفیت حمل و نقل ریلی چین طراحی شده است. یک نگرانی موجود این است که درآمد برخی از خدمات ارائه شده توسط آژانس های شبه دولتی به طور قابل ملاحظه ای کمتر از سطحی هستند که امکان بازیابی کامل هزینه ها را فراهم می کند. از طرف دیگر کاهش قیمت برخی از خدمات ارائه شده توسط سازمان های شبه دولتی، توانایی این سازمان ها را برای بازپرداخت وام های دریافتی به منظور پاسخگویی به تقاضای رو به رشد این خدمات را مختل می کند.