



مركز الرافدين للحوار
Al-Rafidain Center For Dialogue
R . C . D

22

تقرير استثمارات مبادرة الحزام والطريق الصينية لعام 2021



د. كرستوف نيدوبل وانغ

مراجعة
عمّار كريم

ترجمة
حوراء منذر



تقرير استثمارات مبادرة الحزام والطريق الصينية لعام 2021

د. كرستوف نيدوبل وانغ

ترجمة
حوراء منذر

مراجعة
عمّار كريم

مركز التنمية والتمويل الأخضر في جامعة فودان في
مدينة شنغهاي- الصين

آيار / مايو 2022

تقرير استثمارات مبادرة الحزام والطريق الصينية لعام 2021

تأليف
د. كرستوف نيدوبل وانغ

مراجعة
عمار كريم

ترجمة
حوراء منذر

الطبعة الأولى 2022 م

القياس: 21×14.5

عدد الصفحات: 66

رقم الإيداع: (446) لسنة 2023

ISBN: 978 – 9922 – 693 – 92 - 7

نشر وتوزيع

مركز الرافدين للحوار RCD



مركز الرافدين للحوار
Al-Rafidain Center for Dialogue
R. C. D.

جميع الحقوق محفوظة لـ مركز الرافدين للحوار RCD
لا يجوز النسخ أو إعادة النشر من دون موافقة خطية من المركز

المحتويات

الصفحة	الموضوع
9	نبذة عن مركز الرافدين للحوار
17	انخراط الصين في مبادرة الحزام والطريق (BRI)
25	التحليل الإقليمي والقطري للشراكة الصينية في مبادرة الحزام والطريق (BRI)
29	الاتجاهات القطاعية للشراكة في مبادرة الحزام والطريق (BRI)
32	الشراكة المتعلقة بقطاع الطاقة في مبادرة الحزام والطريق (BRI)
39	الشراكة المتعلقة بقطاع النقل في مبادرة الحزام والطريق (BRI)
43	الفواعل الرئيسيون في استثمارات مبادرة الحزام والطريق (BRI)
45	استثمارات مبادرة الحزام والطريق في مقارنة عالمية (BRI)
49	توقعات الاستثمارات الأجنبية المباشرة لعام 2021
50	توقعات تمويل واستثمارات مبادرة الحزام والطريق (BRI)
60	الملحق: حول مبادرة الحزام والطريق (BRI)
62	بلدان مبادرة الحزام والطريق
64	حول المؤلف
65	حول مركز التنمية والتمويل الأخضر في كلية فانهاي الدولية للتمويل - FISF جامعة فودان

قائمة الجداول

الصفحة	الجدول
43	(1) أكبر المستثمرين الصينيين في مبادرة الحزام والطريق لعام 2021 (الشركات الأم)
44	(2) أكبر الشركات الصينية المشتركة في المشاريع الإنشائية في مبادرة الحزام والطريق لعام 2021 (الشركات الأم)
47	(3) أكبر مصادر الاستثمار الأجنبي المباشر في النصف الأول من عام 2021

قائمة الأشكال

الصفحة	الشكل
19	(1): الشراكة الصينية في مبادرة الحزام والطريق في المشاريع الإنشائية (في الأعلى) والاستثمارات (في الأسفل) 2013-2021
20	(2): نسبة الشراكة في المشاريع الإنشائية والاستثمار في مبادرة الحزام والطريق.
22	(3): حجم صفقة الشراكة الصينية في مبادرة الحزام والطريق: المشاريع الإنشائية على اليسار، والاستثمارات على اليمين.
24	(4): الشراكة الصينية في الخارج في بلدان مبادرة الحزام والطريق والبلدان غير الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق 2018-2021.
26	(5): الشراكة الصينية في مناطق مختلفة من مبادرة الحزام والطريق.

28	(6): اتجاهات شراكة مبادرة الحزام والطريق الصينية عبر مختلف البلدان 2018-2021
30	(7): استثمارات مبادرة الحزام والطريق الصينية في مختلف القطاعات.
31	(8): الشراكة الصينية في مبادرة الحزام والطريق في مختلف القطاعات المتعلقة بالمشاريع الانشائية والاستثمارات 2013-2021.
32	(9): إجمالي الشراكة الصينية في قطاع الطاقة في مبادرة الحزام والطريق. 2013-2021 (BRI)
35	(10): الشراكة الصينية في قطاع الطاقة من خلال الاستثمار والمشاريع الإنشائية في مبادرة الحزام والطريق -2013 (BRI) 2021 حسب القطاع الفرعي.
38	(11): الشراكة الصينية في قطاع الطاقة في مبادرة الحزام والطريق (BRI) بحسب الدول المشاركة في عام 2021.
42	(12): الشراكة الصينية في البنية التحتية للنقل في مبادرة الحزام والطريق 2013-2021
48	(13): التدفقات العالمية للاستثمار الأجنبي المباشر، وحسب مجموعة الاقتصادات 2021 مقابل 2021 (المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية)
50	(14): آفاق الاستثمار الأجنبي العالمي المباشر لعام 2021 وما بعده (المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية)
53	(15): إطار عمل مكوّن من 5 خطوات لتسريع استثمارات الطاقة الخضراء في مبادرة الحزام والطريق بعد كوفيد-19

نبذة عن مركز الرافدين للحوار

يُعدُّ مركزُ الرافدين للحوار من المراكز النوعية في العراق التي تجمعُ على منبرها النخب السياسية والاقتصادية والأكاديمية الناشطة في توجيه الرؤى والمؤثرة في صناعة القرار والرأي العام. فهو مركز فكري مستقل (THINK TANK)، يعمل على تشجيع الحوارات في الشؤون السياسيّة والثقافية والاقتصادية بين النخب العراقية؛ بهدف تعزيز التجربة الديمقراطية، وتحقيق السِّلْم المجتمعي، ومساعدة مؤسسات الدولة في تطوير ذاتها، من خلال تقديم الخبرات والرؤى الإستراتيجية؛ لذا يمثل المركز صالوناً للحوار يتّسم بالموضوعية والحياد ويوظف مخرجاته للضغط على صناع القرار وتوجيه الرأي العام نحو بناء دولة المؤسسات، في إطار النظام الديمقراطي، وسيادة القانون، واحترام حقوق الانسان.

تأسس المركز في الاول من شباط (فبراير) 2014 في مدينة النجف الأشرف على شكل مجموعة افتراضية في الفضاء الالكتروني تضم عددا محدوداً من السياسيين والأكاديميين والمثقفين، وقد تطورت الفكرة لاحقاً، ليتم إكسابها الصفة القانونية عن طريق تسجيل المركز في دائرة المنظمات غير الحكومية NGO التابعة للأمانة العامة لمجلس الوزراء العراقي.

يضم "مركز الرافدين للحوار" اليوم في جنباته الحوارية أكثر من سبعمائة عضو عراقي من التوجهات السياسية والاختصاصات الأكاديمية والمذاهب الدينية كافة، إذ يمكن تشبيهه بـ "عراق مصغر" اتفق فيه الجميع على اعتماد الحوار ركيزة أساسية لمواجهة المشاكل، وإنتاج حلول استراتيجية، تتناغم ورؤية المركز في بناء الوطن المزدهر. كما يعمل في أقسام المركز الإدارية 30 موظفاً من مختلف الاختصاصات.

وقد استطاع المركز خلال مدة وجيزة تحقيق مجموعة من الإنجازات عبر تسخير الطاقات المختلفة وتوظيف مخرجاتها لصالح القضية العراقية، مستفيداً بذلك من التقنيات الحديثة في التواصل

الالكتروني مع النخب في مركز القرار ومتجاوزا حواجز الجغرافيا والزمن والضرورات الأمنية، التي لربما تعيق الحوار المباشر. لم يكتف المركز بالتواصل الالكتروني، بل أقام مجموعة من النشاطات على أرض الواقع شملت عدداً من الندوات والمؤتمرات وورش العمل والجلسات الحوارية التخصصية وفي مجالات متعددة منها على سبيل المثال لا الحصر: تطوير القطاع المصرفي وسوق الأوراق المالية، إنضاج مشاريع المصالحة الوطنية والتسوية بين الفرقاء والتوسط في الأزمات بين حكومي المركز والإقليم، تحسين القطاعات الخدمية والتخلص من البيروقراطية الإدارية والروتين، تحقيق الأمن المائي والغذائي، إضافة إلى استقراء العديد من الملفات الشائكة كالدستور والبتروول والعلاقات الخارجية والحشد الشعبي والمنافذ الحدودية والاستثمار والرعاية الاجتماعية وغيرها. فيما يعد ملتقى الرافدين للحوار معلماً بارزاً ضمن أنشطة المركز والذي يعد الاول من نوعه في العراق، والاكثر سعة وتنظيماً، ويهدف الى اثراء الحوار بين صناع القرار في القضايا التي تهم البلد، وتعزيز النقاشات بشأنها، وتبادل الخبرات مع الخبراء والأكاديميين.

رؤية المركز

المركز هو المحطة التي تتلاقح عندها آراء النخب وصناع القرار بجميع أطرافها السياسية والدينية والقومية، وبما يوفر من بيئة حوارية إيجابية تُحسّن إيجاد الفضاءات المشتركة بين تلك الآراء، وتسهم في بناء بلدٍ مزدهر.

رسالة المركز

تشجيع وتنمية الحوارات الموضوعية والجادة بين النخب العراقية وصناع القرار بما يعزز التجربة الديمقراطية، ويحقق السلم المجتمعي، والتنمية المستدامة في العراق.

أهداف المركز

- يسعى المركز الى تحقيق جملة من الاهداف منها:
- تحقيق السلم الاجتماعي والعمل على ادامته، عن طريق تشجيع الحوار البناء والتبادل الفكري بين النخب العراقية، ضمن قواعد واطر وطنية شاملة.
- تعزيز الشعور بالمسؤولية الوطنية في المجتمع، عن طريق صناعة رأي عام باتجاه ادامة التجربة الديمقراطية، والحفاظ على علاقة متوازنة، وثقة متبادلة بين النخب من جهة، وبين اجهزة الدولة ومؤسساتها من جهة أخرى.
- مساعدة مؤسسات الدولة وهيئاتها في وضع حلول للمشكلات التي تواجه عملها، من خلال تقديم الدراسات والاستشارات والرؤى الاستراتيجية من قبل باحثين متخصصين.
- توسيع قاعدة المشاركات بين الكيانات السياسية والاجتماعية، عن طريق توفير بيئة حوارية محايدة وموضوعية، توجه الحوار بما يصب في الصالح العام للوطن والمواطن.

الوسائل

- من أجل تحقيق أهداف المركز فإنه يتوسل الوسائل الاتية:
- إقامة المؤتمرات والندوات والملتقيات التخصصية في المجالات السياسية والاجتماعية والاقتصادية والثقافية، وتوفير التغطية الإعلامية المناسبة لها ومتابعة مخرجاتها.
- إصدار الكتب المؤلفة والمترجمة والمجلات والصحف والمنشورات والبحوث باللغة العربية او باللغات الأخرى، ونشرها ورقياً، أو إلكترونياً.
- عقد اتفاقاتٍ وشراكاتٍ للتعاون وتوقيع مذكرات تفاهم مع المؤسسات والمنظمات والمراكز المحلية والدولية التي تحملُ توجهاتٍ وأهدافاً تشترك مع توجهات المركز.
- عقد اتفاقيات مع الجامعات والكليات رفيعة المستوى في العراق وخارجه؛ لإقامة فعاليات علمية مشتركة تسهم في تحقيق اهداف المركز.
- إنشاءً دوائر البحوث والدراسات العلمية والفكرية والثقافية، وتشكيل اللجان المتخصصة الدائمة او المؤقتة، التي تعزز حركة البحث العلمي بما يسهم في تحقيق أهداف المركز في القضايا التي تخص العراق ومنطقة الشرق الأوسط.
- عقد حلقات الحوار والتفاهم بين المختلفين، سواء أكان اختلافهم إنشياً أم عرقياً أم سياسياً؛ لتطوير آليات فهم الآخر كمقدمة لاكتشاف المشتركات الوطنية، وجعلها قاعدة الانطلاق في حوار بناء خلاق لتحقيق الاندماج الاجتماعي.

لقد تم إعداد هذا التقرير الموجز من قبل مركز التنمية والتمويل الأخضر (GFDC) في كلية فانهاي الدولية للتمويل (FISF) في جامعة فودان في مدينة شنغهاي في جمهورية الصين الشعبية.

يهدف هذا الموجز إلى تزويدنا بوسيلة لنشر النتائج الأولية حول المواضيع المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق (BRI) لتشجيع فرصة مناقشتها والتداول بشأنها. إن هذه النتائج والتفسيرات والاستنتاجات المعدة في هذه الورقة البحثية من نتاج المؤلف/المؤلفين لا تُنسب، بأي شكل من الأشكال، إلى كلية فانهاي أو جامعة فودان أو المنظمات التابعة لها أو أعضاء مجلس إدارتها التنفيذي. كما ينبغي على من يقتبس أو يستخدم هذه المادة الواردة في هذا التقرير الموجز أن يراعي الشرط الموضح في هذه الفقرة.

للمزيد من المعلومات حول الملخصات المتعلقة بـ (GFDC)، يُرجى، فضلاً، الاتصال بالمدير د. كريستوف نيدوبيل وانغ.

تقرير استثمارات مبادرة الحزام والطريق الصينية لعام 2021

الاستنتاجات الرئيسية:

- استقرار استثمارات وتمويل مبادرة الحزام والطريق عند 59.5 مليار دولار أمريكي في عام 2021 (مقارنةً بـ 60.5 مليار دولار أمريكي في عام 2020).
- لم تتلقَ مشاريع الفحم أي تمويل أو استثمارات في عام 2021.
- زيادة نسبة الاستثمارات والتمويل في مجال الطاقة الخضراء في مبادرة الحزام والطريق بنسبة طفيفة لتحقيق ارتفاعاً جديداً بلغ 6.3 مليار دولار أمريكي في عام 2021 (مقارنةً بـ 6.3 مليار دولار أمريكي في عام 2020).
- توسّع نسبة الاستثمارات والتمويل في مجال النفط في مبادرة الحزام والطريق، لتصل إلى 6.4 مليار دولار أمريكي في 2021 (مقارنةً بـ 1.9 مليار دولار أمريكي جميعها في عام 2020).
- تقلصت نسبة الاستثمارات في المشاركة الصينية لمبادرة الحزام والطريق إلى نقطة منخفضة في عام 2021، وزيادة نسبة عقود المشاريع الإنشائية (التي غالباً ما يتم تمويلها بقروض صينية).
- تحوّل قوي في مشاركة مبادرة الحزام والطريق في التوجه نحو دول الشرق الأوسط وأفريقيا.

- كان العراق المستفيد الأكبر من مبادرة الحزام والطريق الصينية في عام 2021، إذ بلغت قيمة عقود المشاريع الانشائية ما يقارب 10.5 مليار دولار أمريكي.
- تسارع تمويل مبادرة الحزام والطريق الصينية في قطاعات الصحة والمرافق الخدمية بشكل خاص (ولكن بمستويات إجمالية منخفضة).
- في المقارنة العالمية، كان اتجاه استثمار مبادرة الحزام والطريق دون الاتجاهات العالمية فيما يتعلق بالاستثمار الأجنبي المباشر في الأسواق الناشئة والذي ازداد بنسبة 30% (بما في ذلك الاستثمار الأجنبي المباشر في الصين).
- فيما يتعلق بعام 2022، نتوقع تسارع مشاركة مبادرة الحزام والطريق الصينية، مع التركيز على مجال النقل في آسيا، والموارد والأصول الاستراتيجية الأخرى (مثل الموانئ).
- في عام 2022، مازلنا نرى فرصاً أفضل في مجال الاستثمار في المشاريع الصغيرة التي تكون أسرع في عملية التنفيذ (مثل الطاقة الشمسية وطاقة الرياح)، وفرصة لتقليص المشاريع الكبيرة والتي غالباً ما تكون غير مُربحة (مثل الفحم).
- في عام 2022، نتوقع تسارع وثيرة مشاريع الطاقة الخضراء، ويرجع ذلك أيضاً إلى "المبادئ التوجيهية خضرة [Greening] الاستثمار والتعاون في الخارج" الصادرة في تموز/ يوليو 2020، و"إرشادات الحماية البيئية لتعاون الاستثمار الأجنبي ومشاريع البناء" الصادرة في كانون الأول/

يناير 2022، كلاهما صادر عن وزارة التجارة الصينية (MOFCOM) ووزارة البيئة والايكولوجيا (MEE). كلا التوجيهين يدعوان إلى تطبيق معايير بيئية أكثر صرامة، وإذا لزم الأمر.

- بالنسبة لعام 2022، نرى المزيد من المنافسة على تمويل التنمية من خلال استراتيجيات ما سُمِّي بـ (B3W)* المدعومة من الولايات المتحدة و "البوابة العالمية" التابعة للاتحاد الأوروبي، والتي يمكن أن توفر فرصاً للتعاون الثلاثي الأطراف والتمويل.

* هو برنامج للرئيس الأمريكي جو بايدن وقد تمت تسميته على اسم أحد شعارات حملته المحلية "إعادة البناء بشكل أفضل للعالم" أو (B3W)، ويهدف إلى أن يكون برنامج تمويل بديل متعدد الأطراف لمبادرة الحزام والطريق الصينية للدول النامية. (الترجمة) للمزيد، يُنظر:

<https://syndicationbureau.com/ar/bidens-b3w-proposal-at-g7-not-threat-to-chinas-belt-and-road/>

انخراط الصين في مبادرة الحزام والطريق (BRI)

بلغت قيمة انضمام الصين في الاستثمارات التمويلية والتعاون التعاقدية لعام 2021 في البلدان الملتحقة بمبادرة الحزام والطريق⁽¹⁾، البالغ عددها 144 دولة، ما يقارب 59.5 مليار دولار أمريكي؛ إذ تمت هذه الشراكة من خلال الاستثمار الذي بلغ حوالي 13.9 مليار دولار أمريكي، ومن خلال العقود (التي كانت ممولة جزئياً من القروض الصينية) والبالغة 45.6 مليار دولار أمريكي. تمثل المشاركة الصينية، بشكل عام، تطوراً مهماً مقارنةً بعام 2020، عندما بلغت مشاركتها 60.5 مليار دولار أمريكي. ففي ذلك الوقت، ارتفع حجم التعاقد الى ما يقارب 37 مليار دولار أمريكي، بينما تقلص حجم الاستثمار الى 23.4 مليار دولار أمريكي. وبالمقارنة مع عام 2019، وهو العام الذي سبق انتشار جائحة كوفيد-19، انخفض حجم المشاركة الصينية الى حوالي 53 مليار دولار أمريكي (أي بنسبة 48%). ومع استمرار كوفيد-19، كانت استثمارات مبادرة الحزام والطريق في أبطأ مستوياتها منذ أن وُضعت استراتيجية الاستثمار خارج الصين باسم (مبادرة الحزام والطريق BRI)، وتحديداً في عام 2013، عندما كانت الصين المستثمر الرئيس في العديد من بلدان مبادرة الحزام والطريق (يُنظر الشكل 1).

(1) <https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>

حول البيانات.

أطلقت وزارة التجارة الصينية (MOFCOM) في 21 كانون الثاني/ يناير 2022، بيانات حول "الاستثمارات والتعاون الصيني في البلدان الواقعة على طول الحزام والطريق" تضم كشافاً للمدة من كانون الثاني/ يناير إلى كانون الأول/ ديسمبر 2021⁽²⁾.

وفقاً لهذه البيانات، استثمرت الشركات الصينية حوالي 20.3 مليار دولار أمريكي في الاستثمارات المباشرة غير المالية في البلدان الواقعة "على طول الحزام والطريق". إضافةً إلى توقيع عقود حديثة تضم 560 مشروعاً بقيمة تبلغ أكثر من 100 مليون دولار أمريكي. حيث ركزت بيانات وزارة التجارة الصينية على 55 دولة واقعة على الحزام والطريق، أي الواقعة على الممر الذي يربط بين الصين وأوروبا بما في ذلك جنوب آسيا⁽³⁾.

يتضمن هذا التقرير التعريف بالبلدان ضمن مبادرة الحزام والطريق التي تتضمن 142 دولة وقعت اتفاقيات تعاون مع الصين للعمل تحت إطار هذه المبادرة في نهاية عام 2021.

ولتحليل الاستثمارات في هذه البلدان، نُسند بياناتنا هذه إلى مسار الاستثمار العالمي الصيني⁽⁴⁾ والبيانات البحثية في مركز التنمية والتمويل الأخضر التابع لجامعة فودان في مدينة شنغهاي. وكما هو الحال مع اغلب البيانات، فإن هذه البيانات لا تدعي الكمال.

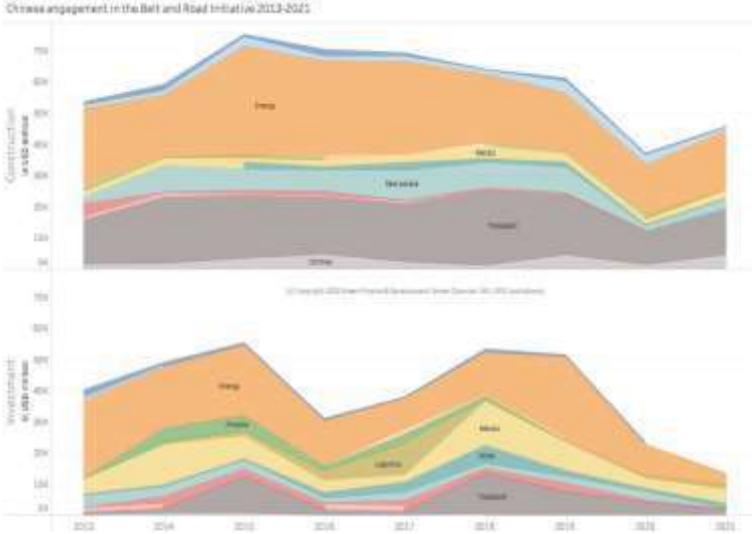
(2)

<http://www.mofcom.gov.cn/article/tongjiziliao/dgzz/20220103239000.shtml#>

(3) <https://mp.weixin.qq.com/s/jzOoIjBBr3N7LjUYd3bBw>

(4) Scissors Derek, "China Global Investment Tracker 2021," China Global Investment Tracker (Washington: American Enterprise Institute (AEI), January 2022), <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

الشكل (1): الشراكة الصينية في مبادرة الحزام والطريق في المشاريع الإنشائية (في الأعلى) والاستثمارات (في الأسفل) 2013-2021

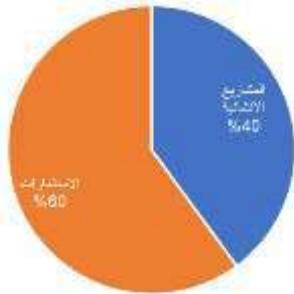


انخفاض نسبة الاستثمارات وارتفاع نسبة المشاريع الإنشائية في شراكة مبادرة الحزام والطريق الصينية

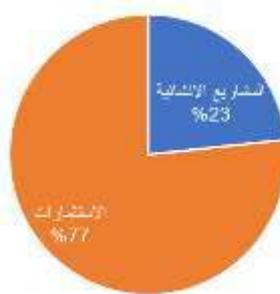
كانت نسبة الاستثمار الصيني في انخفاض يتجاوز نسبة المشاريع الإنشائية من منذ عام 2019، عندما بلغت نسبة الاستثمار 45% تقريباً من شراكة مبادرة الحزام والطريق. وفي عام 2021 بلغت نسبة الاستثمار الصيني 23% من إجمالي شراكة مبادرة الحزام والطريق. إذ يتم تمويل عقود المشاريع الإنشائية من خلال القروض التي تقدمها المؤسسات المالية الصينية و/ أو المتعاقدين مع المشاريع الذين يستلمون ضمانات من المؤسسات الحكومية في البلد المضيف (يُنظر الشكل 2).

الشكل (2): نسبة الشراكة في المشاريع الإنشائية والاستثمار في مبادرة الحزام والطريق

نسبة الاستثمارات والمشاريع الإنشائية 2013 - 2021



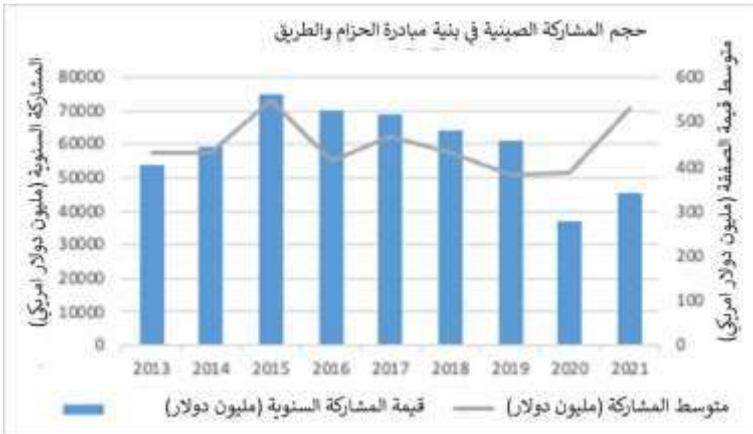
نسبة الاستثمارات والمشاريع الإنشائية 2021



انخفاض حجم صفقة الشراكة الصينية

لقد ارتفع متوسط حجم الصفقة بشكل طفيف من 444 مليون دولار أمريكي تقريباً في عام 2020 إلى 476 مليار دولار أمريكي في عام 2021. وبالمقارنة مع عام 2015، فإن حجم الصفقة في عام 2021 أصغر بنسبة 21%. ولا سيما فيما يتعلق بالمشاريع الإنشائية، إذ كان حجم الصفقة في عام 2021 أكبر منه في عام 2020، إذ بلغت نسبته 530 مليون دولار أمريكي في 2021 مقارنةً بـ 386 مليون دولار أمريكي لعام 2020، بينما انخفض حجم الاستثمار من 585 مليون دولار أمريكي إلى 355 مليون دولار تقريباً. قد يُعزى أحد الأسباب إلى زيادة نفور المستثمرين الصينيين بسبب مخاطر جائحة كوفيد-19، في حين أدت العديد من الصفقات (أنظر القسم اللاحق) إلى زيادة متوسط حجم الصفقات المتعلقة بالمشاريع الإنشائية (يُنظر الشكل 3).

الشكل (3): حجم صفقة الشراكة الصينية في مبادرة الحزام والطريق: المشاريع الإنشائية في الاسفل، والاستثمارات في الاعلى.



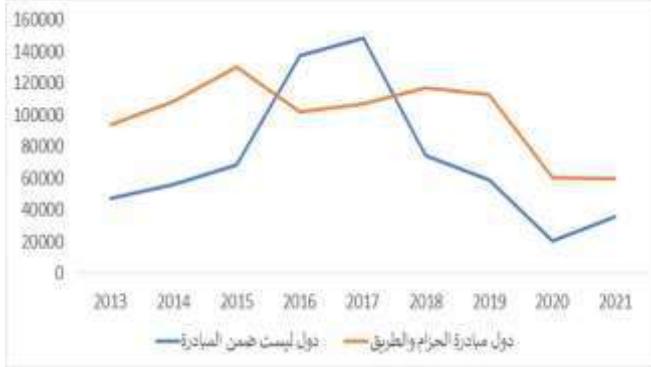
المصدر:

(Green Finance & Development Center, FISF Fudan University, based on AEI data)

شهدت بلدان مبادرة الحزام والطريق مزيداً من الشراكة الصينية الاجمالية في عام 2021، ولكن بنمو أبطأ مقارنةً بالبلدان غير الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق.

كانت أنشطة الصين في مجال المشاريع الإنشائية والاستثمار في بلدان مبادرة الحزام والطريق أكثر بحوالي 14 مليار دولار أمريكي منها في البلدان غير الأعضاء في المبادرة في عام 2021، وخاصةً في الشراكة في مجال المشاريع الإنشائية. تجاوزت الاستثمارات الصينية في البلدان غير الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق تلك المنضوية تحت المبادرة في المرة الأولى في عام 2019. ومع ذلك، فإن النمو السنوي للشراكة الصينية في البلدان غير الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق كان أعلى في عام 2021 مقارنةً ببلدان مبادرة الحزام والطريق.

الشكل (4): الشراكة الصينية في الخارج في بلدان مبادرة الحزام والطريق والبلدان غير الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق 2018-2021

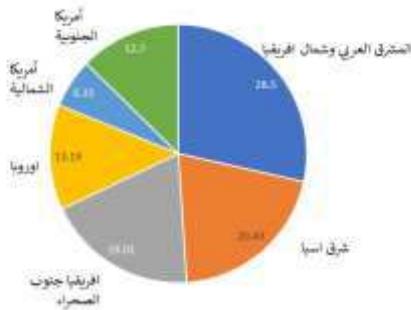
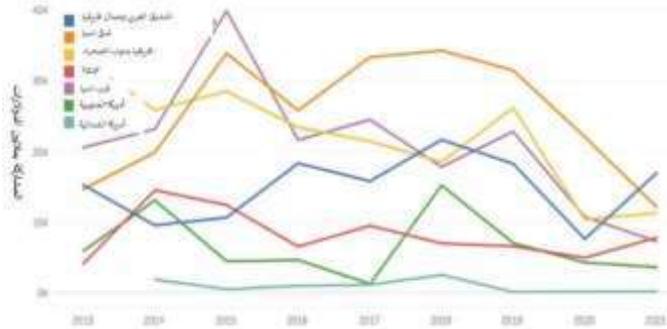


التحليل الإقليمي والقطري للشراكة الصينية في مبادرة الحزام والطريق BRI

تحول قوي للشراكة مع أفريقيا والدول العربية، فضلاً عن المزيد من المشاريع الإنشائية في أمريكا الجنوبية.

لم تكن الشراكة الصينية في مبادرة الحزام والطريق موزعةً بصورة متساوية بين الأقاليم. فلا زالت الدول الآسيوية تتلقى النسبة الأكبر من حجم الاستثمارات الصينية في مبادرة الحزام والطريق بنسبة قُدّرت بحوالي 35% في عام 2021. مع ذلك، حصلت دول أفريقيا والشرق الأوسط على نسبة كبيرة بشكل متزايد من الشراكة الصينية، لترتفع النسبة من 8% عام 2020 إلى 38% في عام 2021 من شراكة مبادرة الحزام والطريق. وانخفض حجم الاستثمارات في الدول الأوروبية الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق بنسبة 84% مقارنةً بالأشهر الستة الأولى من عام 2020. وزادت الدول العربية والشرق الأوسط، بصورة خاصة، من حجم الشراكة في الاستثمار بنسبة 360%، والمشاريع الإنشائية بنسبة 116% تقريباً مقارنةً بعام 2020. وقد لوحظ زيادةً أكبر في أمريكا الجنوبية، إذ ارتفع حجم الشراكة في المشاريع الإنشائية بنسبة 643% (يُنظر الشكل 5).

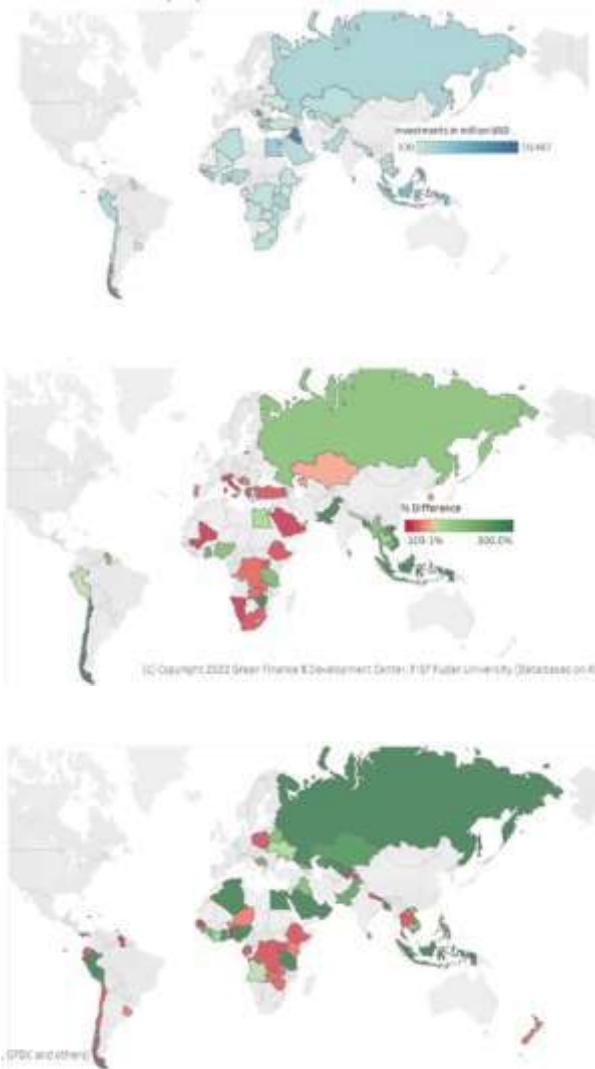
الشكل (5): الشراكة الصينية في مناطق مختلفة من مبادرة الحزام والطريق



2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015		
-21	-49	32	-33	-2	10	15	بنسبة	أفريقيا جنوب الصحراء
156	-81	63	150	-41	-43	-2	استثمار	الشرق العربي وشمال أفريقيا
116	-44	-28	43	-23	59	9	بنسبة	أفريقيا جنوب الصحراء
361	-96	52	11	85	742	--	استثمار	المنطقة العربية
-3	-56	20	-45	41	-45	48	بنسبة	أفريقيا جنوب الصحراء
-70	-48	42	84	-49	-46	51	استثمار	شرق آسيا
643	-33	-67	84	-76	-28	-4	بنسبة	أمريكا الجنوبية
-61	-93	-52	2187	-66	242	-94	استثمار	أمريكا الجنوبية
-33	-15	-13	24	-14	31	17	بنسبة	أفريقيا جنوب الصحراء
-56	-40	-4	-9	78	-49	114	استثمار	شرق آسيا
106	-11	45	12	22	560	-85	بنسبة	أفريقيا جنوب الصحراء
-56	-44	-38	-39	55	-62	-3	استثمار	أوروبا
22	44	-94	119	119	0	17	بنسبة	أفريقيا جنوب الصحراء
				-100		-100	استثمار	أمريكا الشمالية

ينتشر التمويل والاستثمار الصيني في 46 دولة من بلدان مبادرة الحزام والطريق، حيث تتلقى 26 دولة استثمارات، و37 دولة أخرى شراكة في المشاريع الإنشائية. وقد كان العراق أكبر دولة من حيث حجم الشراكة في المشاريع الإنشائية بكلفة تقدر بحوالي 10.5 مليار دولار أمريكي، تليه صربيا (بحوالي 6.8 مليار دولار أمريكي) واندونيسيا (بحوالي 2.4 مليار دولار أمريكي). وتزانيا ومصر وروسيا الاتحادية وسنغافورة. وبالمقارنة مع عام 2020، هبط حجم الشراكة في المشاريع الإنشائية في فيتنام من 3.1 مليار دولار أمريكي إلى 430 مليون دولار. ومن حيث الاستثمارات، كانت إندونيسيا وزيمبابوي الدولتين المضيفتين الرئيسيتين في عام 2021، تلتهما فيتنام وتشيلي. وقد شهدت لاوس وسريلانكا وسنغافورة قفزة في حجم الاستثمارات الصينية بصورة خاصة (يُنظر الشكل 6).

الشكل (6): اتجاهات الشراكة الصينية في مبادرة الحزام والطريق عبر مختلف البلدان 2018-2021

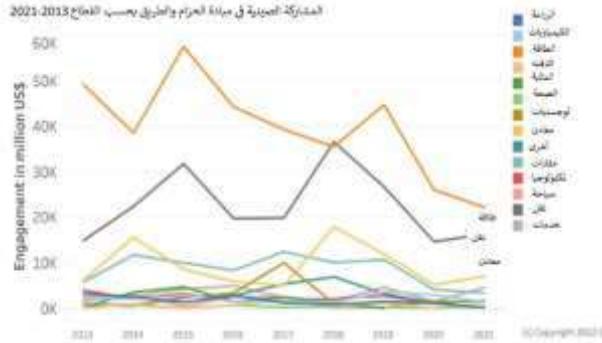


الاتجاهات القطاعية للشراكة في مبادرة الحزام والطريق

شارك المتعاقدون والمستثمرون الصينيون في معظم القطاعات في عام 2021. واستمر تركيز مبادرة الحزام والطريق على البنية التحتية، ولاسيما في قطاعي الطاقة والنقل. ومع ذلك، انخفضت حصتي الاستثمار والمشاريع الانشائية في هذين القطاعين بشكل طفيف من ما يقارب 67% في عام 2020 إلى 65% في عام 2021.

شهد قطاع الصحة في العام 2021 بصورة خاصة، نمواً كبيراً في حجم الشراكة بنسبة 246%، من ما يقدر بحوالي 130 مليون دولار أمريكي إلى 450 مليون دولار أمريكي، بينما انخفضت قطاعات مثل الترفيه والتكنولوجيا (عدا بعض الاستثمارات التقنية في سنغافورة، مثل مزود الخدمات اللوجستية "نينجا فان Ninja Van" في تطبيق مجموعة علي بابا)، (يُنظر الشكل 7).

الشكل (7): استثمارات مبادرة الحزام والطريق الصينية في مختلف القطاعات



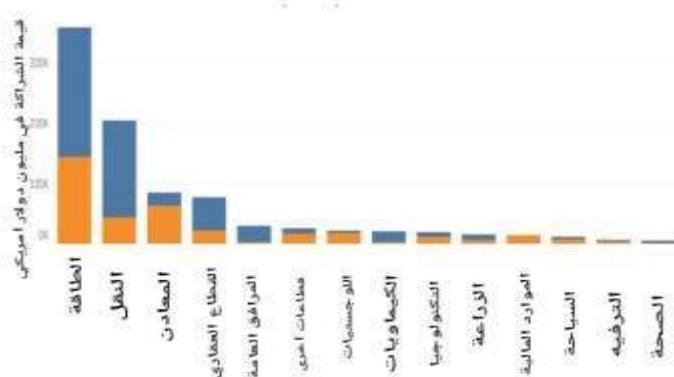
2021	2020	2019	2018	2017	2016	2015	2013	القطاع
80.6	20.2	66.7	26.8	55.6	108.8	46.5	41.2	الزراعة
50.3	18.3	168.1	15.3	4.5	46.2	38.8		التكنولوجيا
14.6	41.8	25.7	9.5	11.2	23.0	49.0	82.8	الطاقة
100.0	78.5	100.0	68.2	148.1	710.0	90.2	33.3	البنية التحتية
100.0	88.9	60.9	64.3	67.7	32.9	80.0		الاتصالات
246.2	50.5	44.7	30.6	50.7	217.4	66.7	31.1	المعادن
16.1	630.4	79.6	88.8	193.3	48.9	159.6	92.0	المعدات
36.7	56.4	33.3	252.5	14.6	30.9	45.0	41.7	النقل
18.7	60.9	6.2	19.0	48.8	16.4	14.8	18.2	الخدمات
69.9	60.1	31.6	25.0	15.4	54.7	53.0	65.3	التكنولوجيا
11.1	45.0	27.0	83.5	0.7	37.7	41.5	15.3	النقل
	100.0	85.7	90.9	0.4	451.1	85.0	651.5	البنية التحتية
191.8	65.8	158.1	28.1	50.3	17.1	56.8	18.6	معدات
35.9	60.5	53.6	29.4	88.2	12.1	383.0	68.4	أخرى

حصة القطاعات من المشاركة في مبادرة الحزام والطريق 2013 - 2021



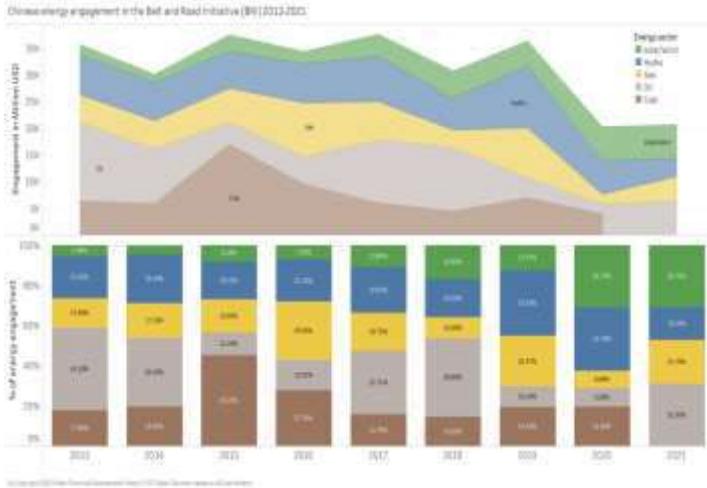
يمكن العثور على فرقٍ مهم عند التمييز بين الشراكة الصينية في الاستثمار والمشاريع الانشائية، ففي حين تشكّل الاستثمارات في قطاع الطاقة حوالي 40% من الشراكة في الاستثمار والمشاريع الانشائية، فإن الشراكة الصينية في المشاريع المرتبطة بقطاع النقل (مثل إنشاء الطرق والمطارات والشحن) تشكل 12% فقط من خلال استثمارات (الموانئ على سبيل المثال)، بينما تعدّ المعادن ثاني أكبر قطاع للاستثمار في الشراكة الصينية في بلدان مبادرة الحزام والطريق (يُنظر الشكل 8).

الشكل (8): الشراكة الصينية في مبادرة الحزام والطريق في مختلف القطاعات المتعلقة بالمشاريع الانشائية والاستثمارات 2013-2021



الشراكة المتعلقة بقطاع الطاقة في بلدان مبادرة الحزام والطريق
تشكل الشراكة الصينية في قطاع الطاقة غالبية الشراكة الصينية في مبادرة الحزام والطريق. ففي عام 2021، بلغ إجمالي الشراكة في قطاع الطاقة حوالي 22.3 مليار دولار أمريكي. ويمكن مقارنة هذه القيمة بأكثر من 26.1 مليار دولار أمريكي في الشراكة في عام 2020، و44.8 مليار دولار أمريكي تقريباً في عام 2019. إن معظم الشراكة في قطاع الطاقة في عام 2021، كان من نصيب النفط بنسبة 31%، تليه الطاقة الشمسية وطاقة الرياح بنسبة 31%، والغاز بنسبة 22%.

الشكل (9): إجمالي الشراكة الصينية في قطاع الطاقة في مبادرة الحزام والطريق (BRI) 2013-2021



الفحم

لم تشترك الصين في استثمار أو مشاريع انشائية متعلقة بالنفط في عام 2021، كما وعد الرئيس الصيني بعدم بناء محطات طاقة جديدة تعمل بالفحم في الخارج.

ويتماشى هذا أيضاً مع تحليلاتنا السابقة القائمة على بيانات المراقب العالمي لريادة الأعمال (GEM) التي تُظهر أنه لم يتم الإعلان عن محطات طاقة تعمل بالفحم تمولها الصين في عام 2020.⁽⁵⁾ ومع ذلك، تم الاعلان عن ثلاث محطات طاقة جديدة تعمل بالفحم سيتم تنفيذها من قبل مطورين صينيين في النصف الأول من عام 2021: وهي محطة طاقة بسعة 2×350 ميغا واط (Ugljevik III) في البوسنة⁽⁶⁾، ومحطة طاقة تعمل بالفحم 3×380 ميغا واط في إندونيسيا من قبل شركة شنغهاي ألكتریک⁽⁷⁾، ومحطة طاقة بسعة 110 ميغاواط في فيتنام⁽⁸⁾. إن من غير الواضح كيف، أو حتى، ما إذا كان يتم تمويل هذه المحطات في الوقت الراهن، فعلى سبيل المثال، مع تراجع تمويل المحطات التي تعمل بالفحم في الخارج من قبل المؤسسات ذات الصلة (مثل تراجع تمويل محطات الفحم في زيمبابوي من قبل البنك الصناعي

⁽⁵⁾ <https://greenfdc.org/coal-phase-out-in-the-belt-and-road-initiative-bri-an-analysis-of-chinese-backed-coal-power-from-2014-2020/>

⁽⁶⁾

<https://mp.weixin.qq.com/s/n5qYPMIWX096IVwbA3ZUC>

g

⁽⁷⁾ <https://www.seetao.com/details/70780.html>

⁽⁸⁾ https://mp.weixin.qq.com/s/qaHHDlIImc0tAmlq0jw_oVg

والتجاري الصيني ICBC من 3 مليارات دولار أمريكي، بسعة 2.8 غيغا واط في حزيران/ يونيو 2021⁽⁹⁾. وعلى نحو مماثل، أصبح القرض المصرفي الصيني المقدم لتمويل محطة الطاقة التي تعمل بالفحم Ugljevik III والمخطط لها بسعة 700 ميغا واط في البوسنة غير متاح⁽¹⁰⁾.

الغاز والنفط

كانت نسبة الشراكة في قطاع النفط أعلى مما كانت عليه في العامين الماضيين؛ فقد بلغ إجمالي شركات النفط العشرة 6.4 مليار دولار أمريكي في عام 2021 بالكامل، مقارنةً بـ 1.9 مليار دولار أمريكي في العام 2020، و3.7 مليار دولار أمريكي في العام 2019. وكان العراق وتنزانيا والكويت والإكوادور وأوغندا المتلقين الرئيس من هذه الشركات.

الطاقة الخضراء/ الطاقة الكهرومائية

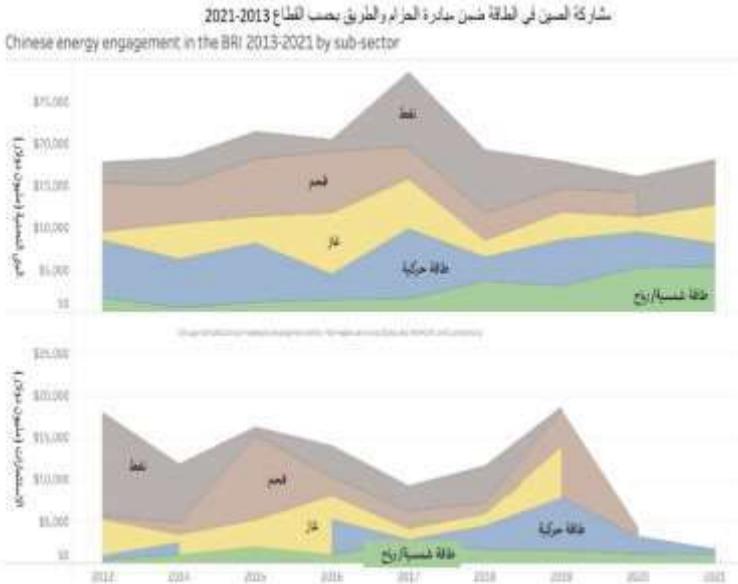
بلغت قيمة الشراكة الصينية في الطاقة الخضراء والطاقة الكهرومائية 10 مليار دولار أمريكي. مقارنةً بـ 12.5 مليار دولار

⁽⁹⁾ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2021-06-30/biggest-china-bank-walks-away-from-3-billion-zimbabwe-coal-plan>

⁽¹⁰⁾ <https://mailchi.mp/6e8f251587c4/ngos-hail-chinese-banks-exit-from-bosnias-controversial-ugljevik-iii-coalplant-project?e=c4938ac326>

أمريكي في شراكة عام 2020 و16.4 مليار دولار أمريكي في العام 2019 (يُنظر الشكل 9). وانخفض حجم الاستثمار الصيني في الطاقة الخضراء والطاقة المائية من 8.8 مليار دولار أمريكي في عام 2019، إلى 3.1 مليار دولار أمريكي في عام 2020 و1.6 مليار دولار أمريكي في عام 2021. بينما ارتفع حجم المشاريع الإنشائية من 8.6 مليار في 2019 إلى 9.5 مليار دولار أمريكي في 2020، لينخفض بشكل طفيف إلى 8.1 مليار دولار أمريكي في 2021.

الشكل (10): الشراكة الصينية في قطاع الطاقة من خلال الاستثمار والمشاريع الإنشائية في مبادرة الحزام والطريق (BRI) 2013-2021 بحسب القطاع الفرعي



الشراكة في قطاع الطاقة في بلدان مختلفة

من خلال تحليل الشراكة الصينية في قطاع الطاقة في مختلف بلدان مبادرة الحزام والطريق، وجدنا أن العراق كان البلد الذي تلقى معظم الاستثمارات في مجال الطاقة إلى حد كبير في عام 2021، وتليه إندونيسيا. ومع الشراكة القوية في العراق في العام 2021، تقدم العراق إلى ثالث أكبر شريك في مبادرة الحزام والطريق في الشراكة في مجال الطاقة للمدة بين عام 2013 و2021 (الشريك الأكثر أهمية هو باكستان، تليها روسيا الاتحادية). يتعاون العراق والصين في قطاع النفط (على سبيل المثال، بناء محطة الخيرات^(*)) لتوليد الطاقة الكهربائية بالنفط الثقيل بقيمة اجمالية تبلغ حوالي 5 مليارات دولار أمريكي⁽¹¹⁾، والغاز (على سبيل المثال، تطوير حقل غاز المنصورية^(**)) من قبل شركة سينوبك الصينية مع شركة نفط الوسط العراقية) فضلاً عن الطاقة الشمسية (على سبيل المثال، مشروع للطاقة الكهروضوئية بسعة 2 غيغا واط، في مرحلة

* تقع المحطة المذكورة في ناحية الخيرات التابعة لمحافظة كربلاء في العراق، بجوار مصفى كربلاء. (المراجع).

⁽¹¹⁾ <https://www.iraq-businessnews.com/2021/11/01/citic-construction-wins-3-7bn-iraq-power-deal/>

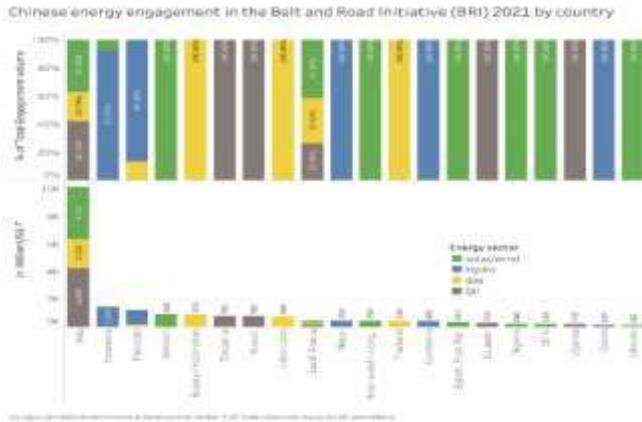
** يقع حقل غاز المنصورية في محافظة ديالى، ويعد، بحسب مصادر، ثاني أكبر حقل غازي في العراق، (4.5 مليار م³) بعد حقل عكاظ في محافظ الانبار. (المراجع).

الترخيص التي تطورها وتملكها شركة power Construction الصينية التي تقدر بـ3.7 مليار دولار أمريكي⁽¹²⁾. ولكن؛ ومع هذه المشاريع، يتعين علينا أن نشهد تنفيذها، وخاصةً أن سعر مشاريع الطاقة الشمسية يبدو أكثر كلفةً بشكل غير عادي إن لم يتم تضمين أي منشأة لتخزين الطاقة (تم تسعير محطة طاقة شمسية مماثلة بسعة 2.2 غيغا واط في مقاطعة تشينغهاي الصينية بسعة تخزين 202 ميغاواط بقيمة 2.2 مليار دولار أمريكي⁽¹³⁾). (يُنظر الشكل 11).

(12) <https://www.power-technology.com/marketdata/power-china-solar-pv-park-iraq/>

(13) <https://balkangreenenergynews.com/china-completes-worlds-second-largest-solar-power-plant/>

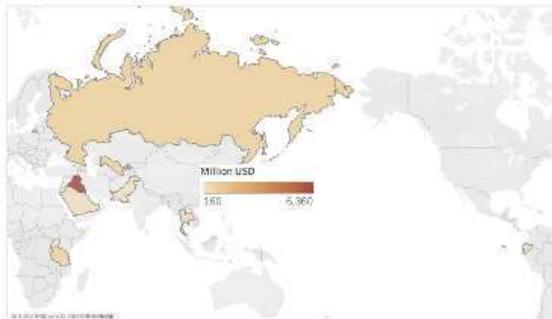
الشكل (11): الشراكة الصينية في قطاع الطاقة في مبادرة الحزام والطريق (BRI) حسب الدولة في عام 2021



Green energy engagement 2021



Fossil-fuel energy engagement



الشراكة في قطاع النقل في مبادرة الحزم والطريق

تعدُّ الشراكة في قطاع النقل العامل الرئيس لتوفير وسائل التجارة بين الصين وبلدان مبادرة الحزام والطريق. وتأسيساً على ذلك، استثمرت الصين وأنشأت مشاريع في مجالات الطرق والسكك الحديدية والطيران والشحن والخدمات اللوجستية في جميع أنحاء العالم (يُنظر الشكل 12).

في مجال الطيران، تم الإعلان في عام 2021، عن أربعة مشاريع متعلقة بالطيران، تُقدر بحوالي 810 مليون دولار أمريكي، مثل إعادة تأهيل مطار الناصرية الدولي في العراق⁽¹⁴⁾.

في مجال السكك الحديدية، يمكن العثور على معظم مشاريع السكك الحديدية من خلال الشراكة الصينية في عام 2021 في شرق آسيا، بما في ذلك استمرار مشاريع السكك الحديدية عالية السرعة التي تربط الصين عبر تايلاند وماليزيا بسنغافورة (سكك حديد كونمينغ-سنغافورة). بدأ تشغيل خط سكة الحديد الذي يبلغ طوله 422 كم والذي يربط بين الصين ولاوس في كانون الأول/ ديسمبر 2021⁽¹⁵⁾. وبلغت تكلفة المشروع حوالي 6 مليارات دولار أمريكي، تم تمويل 70% منها من خلال القروض المقدمة من المؤسسات المالية الصينية. تقوم الصين

(14) <https://www.iraq-businessnews.com/2021/06/09/china-to-rehabilitate-the-nassiriyah-international-airport/>

(15) <https://asia.nikkei.com/Politics/International-relations/China-Laos-railway-begins-with-limited-service2>

أيضاً ببناء سكة حديدية فائقة السرعة بقيمة 6 مليارات دولار أمريكي، تربط 142 كم بين جاكرتا وباندونج في إندونيسيا⁽¹⁶⁾. علاوة على ذلك، شاركت الصين في بناء العديد من مشاريع السكك الحديدية في القارة الأفريقية، مثل مشروع بقيمة 1.32 مليار دولار أمريكي في تنزانيا بمسافة 341 كم لربط مدينة موانزا على ساحل بحيرة فيكتوريا بميناء دار السلام في تنزانيا⁽¹⁷⁾. كما بدأ تشغيل خط سكك حديد بودابست-بلغراد (عاصمتي المجر و صربيا) فائق السرعة والذي يبلغ طوله 350 كم بقيمة 2.89 مليار دولار أمريكي في عام 2021⁽¹⁸⁾. وزاد إجمالي الشراكة في السكك الحديدية من حوالي 7.5 مليار دولار أمريكي في عام 2020 إلى حوالي 10.6 مليار دولار أمريكي في عام 2021. وكل ذلك من خلال عقود المشاريع الإنشائية.

في مجال النقل البري، شاركت الصين في إنشاء الطرق في العديد من البلدان، مثل تايلند و صربيا و غينيا. وانخفضت قيمة الشراكة الصينية في التمويل والاستثمارات في البنية التحتية للطرق لعام 2021 بشكل طفيف مقارنةً بعام 2020 مما يبلغ حوالي 4.5 مليار دولار أمريكي إلى حوالي 3.6 مليار دولار أمريكي (مقارنة

(16)

<https://www.globalconstructionreview.com/news/jakarta-bandung-high-speed-railway-64-complete/>

(17) <https://www.reuters.com/article/uk-tanzania-railway-idUSKBN29C20X>

(18) <https://www.globalconstructionreview.com/chinese-companies-start-work-on-1bn-high-speed-rail-line-in-serbia/>

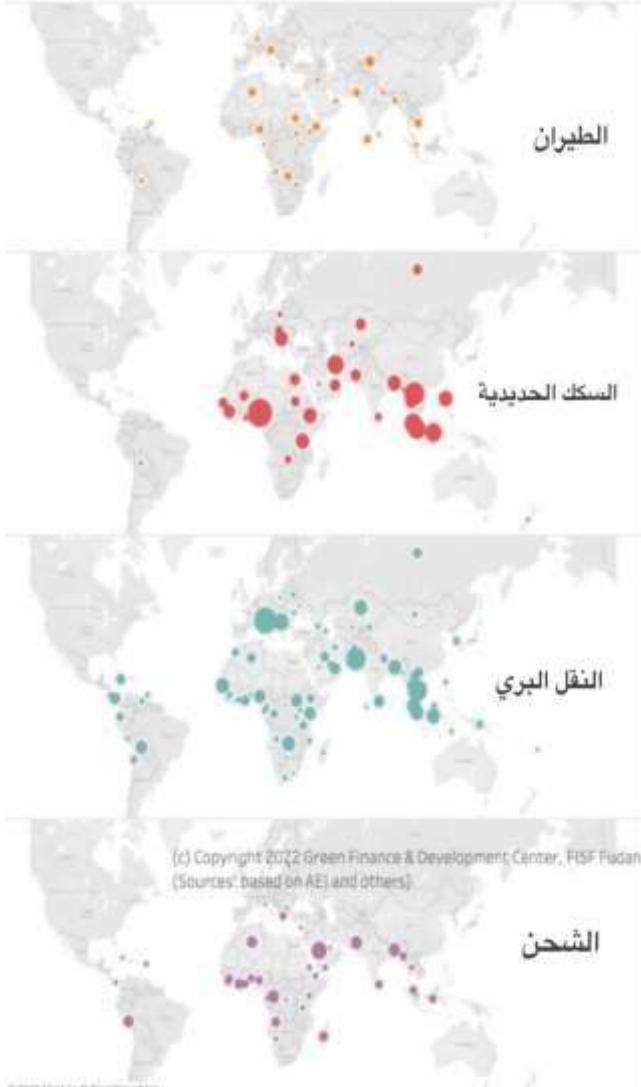
بحوالي 14 مليار دولار أمريكي في عام 2019 و13 مليار دولار أمريكي في عام 2018). كانت جميع المشاريع عبارةً عن عقود مشاريع إنشائية، باستثناء تأهيل طريق سريع يبلغ طوله 195 كم تم منحه للشركة الصينية لإنشاء السكك الحديدية (CRCC)⁽¹⁹⁾.

فيما يتعلق بالموانئ، تواصل الصين استثماراتها بوصفها مستثمراً مهماً في الموانئ على الصعيد العالمي. ففي عام 2021، بلغ إجمالي الشراكة في الموانئ في الخارج حوالي 3.1 مليار دولار أمريكي، مع استثمارات في ميناء جدة الإسلامي بالمملكة العربية السعودية، وميناء في تايلاند (مع شركة الخليج للطاقة)، وإعادة تأهيل وتحديث ميناء كاليمي في جمهورية الكونغو الديمقراطية. وفي بداية عام 2021، تم إلغاء اتفاقية بقيمة 3 مليارات دولار أمريكي لتكليف أكبر ميناء في كرواتيا وهو (ميناء رييكا) لاتحاد مكون من ثلاثة متعاقدين صينيين⁽²⁰⁾.

(19) <https://www.globalconstructionreview.com/chile-awards-major-highway-ppp-chinese-firm-first/>

(20) <https://www.total-croatia-news.com/business/49331-rijeka-port-chinese-investment>

الشكل (12): الشراكة الصينية في البنية التحتية في قطاع النقل
في مبادرة الحزام والطريق 2013-2021



الفاعِل الرئيسيون في استثمارات مبادرة الحزام والطريق

كان هناك مزيج من الشركات الصينية المملوكة للدولة والشركات الخاصة (مثل بويو كابيتال وعلي بابا وجينكو سولار) من بين الفواعل الرئيسيين في استثمارات مبادرة الحزام والطريق في عام 2021 (يُنظر الجدول 1 و2). وكانت الشركات الصينية (Power) وChina Communications Construction وشركة الصين للبتروكيمياويات (Sinopec) هي الشركات الأكثر بروزاً في المشاريع الإنشائية في مبادرة الحزام والطريق في عام 2021. كانت جميع الشركات الرائدة المشاركة في المشاريع الإنشائية، مملوكةً للدولة (SOEs).

جدول (1) أكبر المستثمرين الصينيين في مبادرة الحزام والطريق لعام 2021 (الشركات الأم)

النسبة المئوية من مجموع الاستثمارات	الشركة
17.29%	زيجين مينينغ
16.09%	بويو كابيتال، وهيل هاوس كابيتال
12.29%	المؤسسة الوطنية الصينية للنفط البحري CNOOC
11.7%	تسينغشان القابضة
11.2%	شركة الخوانق الثلاثة الصينية
9.9%	الشركة الصينية لإنشاء السكك الحديدية
9.4%	مجموعة علي بابا
6.2%	شركة (China Communications Construction)
6.2%	جينكو سولار

جدول (2) أكبر الشركات الصينية المشتركة في المشاريع الانشائية في مبادرة الحزام والطريق لعام 2021 (الشركات الأم)

النسبة المئوية من مجموع الاستثمارات	الشركة
23.8%	شركة (PowerChina)
16.5%	شركة (China Communications Construction)
9.2%	شركة الصين للبترول والكيمائيات (Sinpoec)
9.0%	شركة الصين الدولية للائتمان والاستثمار (CITIC)
6.8%	الشركة الصينية لإنشاء السكك الحديدية
7.3%	هندسة التشييد الحكومية الصينية
6.1%	هندسة الطاقة الصينية
4.3%	هندسة السكك الحديدية الصينية
2.6%	ساينو ستيل الصينية
2.6%	شركة بناء الاتصالات الصينية، Shandong Gaosu
2.2%	هندسة الطاقة الصينية، شركة الصين للمعادن
2.2%	شركة البترول الوطنية (CNPC)
2.1%	صناعة الآلات الوطنية الصينية (Sinomach)
1.9%	شركة الصين للمعادن
1.4%	شركة الصين الوطنية لمواد البناء (CNBM)

استثمارات مبادرة الحزام والطريق في مقارنة على المستوى العالمي

انتعش الاستثمار الأجنبي المباشر، عالمياً، بقوة في عام 2021، إذ ارتفع إلى 77% بما يقارب 1.65 ترليون دولار أمريكي (ارتفاعاً من 929 مليار دولار أمريكي في عام 2020)، كما أظهرت البيانات الصادرة من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في 29 كانون الثاني/يناير 2022⁽²¹⁾.

كان هذا الانتعاش في الاستثمار الأجنبي المباشر قوياً في الاقتصادات المتقدمة بصورة خاصة، والتي شهدت ما يقدر بنحو 777 مليار دولار أمريكي من الاستثمار الأجنبي المباشر (مقارنة بـ 259 مليار دولار أمريكي في عام 2020). كان هذا مدفوعاً بمضاعفة التدفقات الداخلة إلى الولايات المتحدة، لا سيما من خلال عمليات الدمج والاستحواذ عبر الحدود. ولكن مقارنةً بالتدفقات الوافدة إلى البلدان النامية (بما في ذلك العديد من بلدان مبادرة الحزام والطريق)، بلغت 870 مليار دولار أمريكي في عام 2021، أي بزيادة الاستثمار الأجنبي المباشر بنحو 30%. وقد استفادت بلدان شرق وجنوب شرق آسيا على وجه الخصوص (شهدت الصين تدفقات قياسية بقيمة 179 مليار دولار أمريكي من التدفقات الداخلة، أي بزيادة قدرها 20%)، بينما شهدت بلدان أمريكا اللاتينية مستويات في الاستثمار الأجنبي المباشر مماثلة لمستويات

(21) <https://unctad.org/news/global-foreign-direct-investment-rebounded-strongly-2021-recovery-highly-uneven>

ما قبل جائحة كوفيد-19. وشهدت أقل البلدان نمواً زيادة بنحو 19%. (يُنظر الشكل 13). وجاءت زيادة الاستثمار الأجنبي المباشر مدفوعةً بشكل حصري باستثمارات مشاريع البنية التحتية، التي ارتفعت بنسبة 53% من حيث العدد و91% من حيث القيمة. وظلت الإعلانات عن مشروع الحقل الأخضر ثابتة نسبياً.

نمو الاستثمار الأجنبي المباشر العالمي نمواً يفوق استثمارات مبادرة الحزام والطريق الصينية

ارتفعت نسبة الاستثمار الأجنبي المباشر العالمي إلى 77% (30% في البلدان النامية) مقارنةً بانخفاض استثمارات مبادرة الحزام والطريق الصينية إلى 40.8% في عام 2021. وعلى غرار اتجاهات شراكة مبادرة الحزام والطريق، شهدت أفريقيا أقوى نمو في تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر العالمي وعمليات الدمج والاستحواذ عبر الحدود في عام 2021، في حين نما الاستثمار الأجنبي المباشر العالمي في آسيا بنسبة 18% فقط.

تصنيف الاستثمار الأجنبي المباشر الصادر من الصين من بين أفضل 5 دول عالمياً

وفقاً للبيانات الصادرة من منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD)⁽²²⁾، بلغت قيمة الاستثمار الأجنبي المباشر الإجمالي الصادر من الصين وعمليات الدمج والاستحواذ عبر

(22) <https://www.oecd.org/investment/investment-policy/FDI-in-Figures-October-2021.pdf>

الحدود 55.7 مليار دولار أمريكي في النصف الأول من عام 2021. ويمكن مقارنة هذا بـ 44.2 مليار دولار أمريكي صادر من هولندا، وحوالي 63.3 مليار دولار أمريكي من ألمانيا، و88.5 مليار دولار أمريكي من اليابان، وحوالي 230.5 مليار دولار أمريكي من الولايات المتحدة (أنظر الجدول 3). بيد أنه ليس واضحاً إلى أين تذهب هذه الاستثمارات في الوقت الراهن.

الجدول (3): أكبر مصادر الاستثمار الأجنبي المباشر في النصف

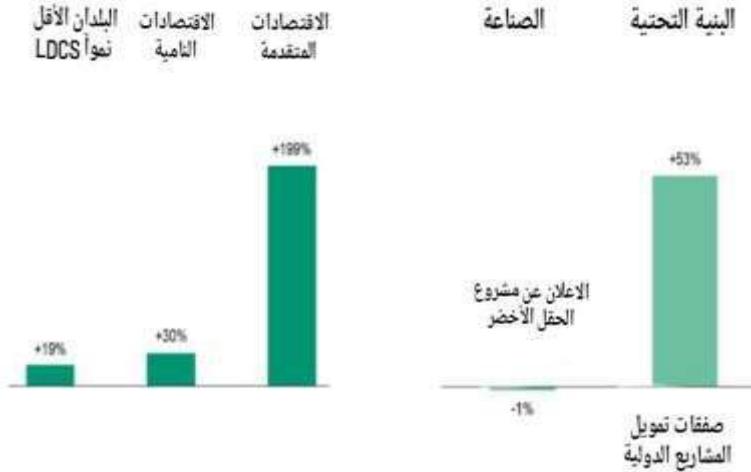
الأول من عام 2021

البلد	الاستثمار الاجنبي المباشر الصادر، وعمليات الدمج والاستحواذ عبر الحدود (بالمليارات الدولارات)
الولايات المتحدة	230.5
اليابان	88.5
ألمانيا	63.3
الصين	55.7
هولندا	44.2

(Source: OECD)

معظم تمويل المشاريع العالمية في مجال الطاقة المتجددة
 تعدُّ مشاريع الطاقة المتجددة من بين أهم القطاعات لصفقات تمويل المشاريع الدولية، والتي شهدت ارتفاعاً بنسبة 121% بقيمة 432 مليار دولار أمريكي في عام 2021 مقارنةً بعام 2020. وبمقارنة استثمارات النفط والغاز مع ذلك، فقد نمت هي أيضاً بنسبة 115% بنحو 110 مليار دولار أمريكي، في حين تقلص حجم الاستثمار العالمي في البنية التحتية في قطاع النقل في الخارج بنسبة 11% إلى حوالي 36 مليار دولار أمريكي.

الشكل (13): التدفقات العالمية للاستثمار الأجنبي المباشر، وبحسب مجموعة الاقتصادات 2021 مقابل 2021



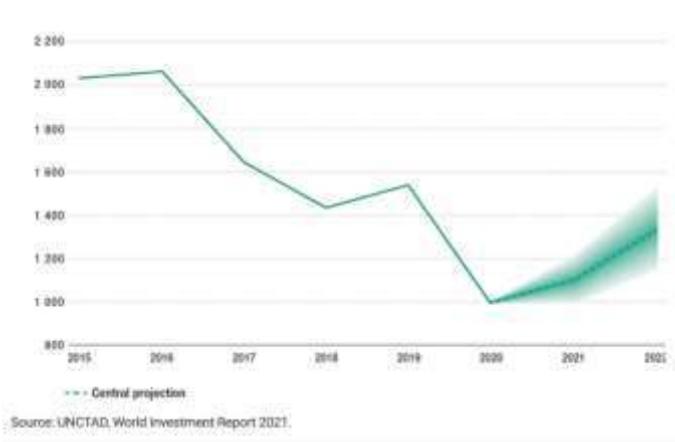
(Source: UNCTAD)

توقعات الاستثمارات الأجنبية المباشرة لعام 2021

وفقاً لمؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD فإن توقعات الاستثمار الأجنبي المباشر لعام 2021 كانت "إيجابية" وإن كان من غير المرجح أن يتكرر معدل الانتعاش لعام 2021 بسبب ارتفاع خط الأساس في عام 2021 (يُنظر الشكل رقم 14). ومن المتوقع أن يستمر تمويل المشاريع الدولية في قطاعات البنية التحتية في توفير زخم النمو. ومع ذلك، تقدّم جائحة كوفيد-19 الكثير من حالات عدم اليقين في كل من الاقتصادات النامية والمتقدمة على حدٍ سواء. يمكن أن يكون لقضية نقص الاستثمارات في مختلف بلدان الاقتصادات النامية تأثير غير مباشر من خلال زيادة الفجوة التكنولوجية، بينما يؤدي بطء النمو أو انخفاض الناتج المحلي الإجمالي إلى زيادة عبء الديون في العديد من البلدان المضيفة⁽²³⁾. في الوقت نفسه، يمكن أن يؤدي الى المزيد من الاستثمار الأجنبي المباشر بشكل خاص إلى ارتفاع عائدات الضرائب، ومن ثم، تحسين الوضع الاقتصادي العام.

(23) يمكنك العثور على معلومات مفصلة ورسومات توضيحية حول هذا الموضوع على موقعنا عن الديون في مبادرة الحزام والطريق على:

الشكل (14): آفاق الاستثمار الأجنبي المباشر العالمي لعام 2021 وما بعده (المصدر: مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية)⁽²⁴⁾



توقعات تمويل واستثمارات مبادرة الحزام والطريق (BRI)

استقرت نسبة التمويل والاستثمارات الصينية في بلدان مبادرة الحزام والطريق في عام 2021. وبالنسبة لعام 2022، وعلى الرغم من أن عمليات الإغلاق المستمرة وخاصة في الصين، مع استمرار حالة عدم اليقين بشأن جائحة كوفيد-19، واستمرار مشكلات الدين السيادي، فإننا نرى بوادر مهمة لمزيد من التعافي. فمن ناحية، هناك حاجة أكبر للاستثمارات لتعزيز النمو في عالم ما بعد كوفيد-19 بدعم من المؤسسات المالية العالمية، بما في ذلك مؤسسات تمويل التنمية (مثل البنك الدولي، بنك التنمية

⁽²⁴⁾ <https://unctad.org/news/global-foreign-direct-investment-set-partially-recover-2021-uncertainty-remains>

الآسيوي، البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية)، والتي يمكن للمتعاقدین الصينيين الاستفادة منها. ومن ناحية أخرى، نشهد بالفعل العديد من الصفقات التي تم التوقيع عليها في عام 2022، مثل المرحلة الأولى من مشروع السكك الحديدية الفلبينية البالغة قيمتها 2.8 مليار دولار أمريكي والتي يبلغ طولها 565 كم الممنوحة لمجموعة سكك حديد الصين وغيرها⁽²⁵⁾.

ومع ذلك، لا نتوقع أن تصل الشراكة الصينية لمبادرة الحزام والطريق إلى المستويات التي كانت عليها في أواخر العقد الأول من القرن الحادي والعشرين. وهذا باعتراف من وزارة التجارة الصينية (MOFCOM)، التي كبحت التوسع الخارجي السريع في خطتها الخمسية (FYP) الرابعة عشرة⁽²⁶⁾ للمدة 2021 إلى 2025؛ فهي تخطط لاستثمار 550 مليار دولار أمريكي (بما في ذلك البلدان غير الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق)، بانخفاض 25% من 740 مليار دولار أمريكي في المدة 2016-2020. وكذلك، من المخطط أن ينخفض حجم التعاقد الصيني من 800 مليار دولار أمريكي في الخطة الخمسية السابقة إلى 700 مليار دولار أمريكي في هذه الخمسية الحالية.

⁽²⁵⁾ <https://www.globalconstructionreview.com/chinese-team-awarded-2-8bn-first-phase-of-philippines-bicol-rail-scheme/>

⁽²⁶⁾ http://images.mofcom.gov.cn/zhs/202107/20210708110842898.pdf?mc_cid=25492edd68&mc_eid=7d8719095

وهذا لا يعني بالضرورة أن أرقام التعاقد في تناقص. كما رأينا في عام 2021 وما فتئنا نناقش ذلك من قبل، يمكن تمويل العديد من المشاريع الصغيرة حتى في الظروف الاقتصادية الأكثر صعوبة، وغالباً ما توفر الوسائل لتعزيز التنمية الاقتصادية المستدامة، وتوفير فرص العمل، وتكون أكثر قدرةً على حماية البيئة. ورغم ذلك، فإننا نرى بأن تلك الاستثمارات الاستراتيجية الكبيرة المحددة (مثل الموانئ والموارد) ستستمر في المضي قدماً، بينما ستركز استثمارات الطرق والطاقة على البلدان التي تحتاج فيها الموارد إلى النقل كصادرات إلى الصين أو واردات منها.

وللاستمرار في التقدم في استثمارات مبادرة الحزام والطريق، نقوم بتوسيع توصياتنا من التقرير السابق.

الشكل (15): إطار عمل مكوّن من 5 خطوات لتسريع استثمارات الطاقة الخضراء في مبادرة الحزام والطريق بعد كوفيد-19



1. التركيز على المشاريع المستدامة مالياً والحد من الخسائر في المشاريع غير الربحية

يجب أن يركز المستثمرون في مشروعات مبادرة الحزام والطريق داخل الصين وخارجها على المشروعات الأصغر التي يسهل تمويلها وتنفيذها بشكل أسرع. وخاصةً في مجال استثمارات البنية التحتية والطاقة، إذ تبدو الاستثمارات القابلة للتطوير فيما يتعلق بالطاقة الشمسية وطاقة الرياح قابلةً للتطبيق، طالما أن الظروف المحلية توفر الشبكات ذات الصلة للتعامل مع إمدادات الطاقة المتجددة. ومع انخفاض تكلفة الطاقة للطاقة المتجددة، نرى أيضاً فرصة للاستثمار في الإلغاء التدريجي المبكر لمشاريع الفحم القديمة التي تعمل حالياً، والتي ستكون ذات أهمية اقتصادية وبيئية على حدٍ سواء.

2. دعم البلدان الشريكة والشركاء التجاريين في التعامل مع سداد الديون (السيادية) لمشاريع مبادرة الحزام والطريق المستثمرة فعلياً، من خلال، على سبيل المثال، مقايضات الديون مقابل حماية الطبيعة وسندات ضمان حسن الأداء.

يمثل الدين مصدر قلق كبيراً للنمو المستقبلي في العديد من بلدان مبادرة الحزام والطريق. كما وجدنا في تحليلنا المعمق للديون في بلدان مبادرة الحزام والطريق، فإن للصين فرصةً فريدةً لدعم هذه البلدان في التعامل مع ديونها على الصعيدين الثنائي والمتعدد الأطراف. ويُعد التعامل مع قضية الديون أمراً بالغ الأهمية لتزويد بلدان مبادرة الحزام والطريق بالحيز المالي اللازم للاستثمارات المستقبلية.

في حين تبدو مقايضة الديون بالموارد أو الديون مقابل الأسهم مفيدةً للصين على المدى القصير لتقليل عبء الديون في بلدان مبادرة الحزام والطريق، فإن هذه المقايضات تميل إلى تقويض فرص النمو المحلي المستقبلية لبلدان مبادرة الحزام والطريق. وبدلاً من ذلك، ينبغي لأصحاب المصلحة الصينيين المعنيين جنباً إلى جنب مع الشركاء الدوليين من خلال أطر متعددة الأطراف، دعم التعافي الأخضر عن طريق مبادلة جزء من الديون بفرض حماية الطبيعة، وتوفير الأطر اللازمة لزيادة الشفافية والمساءلة عن استخدام الأموال. علاوة على ذلك، يمكن استخدام أدوات الدين المستدامة لجمع المزيد من الأموال، فعلى سبيل المثال، من خلال سندات أداء الطبيعة⁽²⁷⁾.

3. زيادة التعاون الدولي لمشاريع الحزام والطريق للسماح للمشاريع القائمة والمفيدة بالمضي قدماً حتى في ظل الظروف الصعبة

يمكن للتعاون الثلاثي الأطراف مع الشركاء الماليين والتنفيذيين الدوليين أن يدعم مشاريع مبادرة الحزام والطريق من خلال تحسين الوصول إلى الموارد المالية وتقاسم المخاطر وتبادل المعرفة. ويمكن للشركات غير المملوكة للدولة، على وجه الخصوص، والتي غالباً ما تتحمل عبئاً أكبر في الوصول إلى الاستثمارات من المؤسسات المالية الصينية الضخمة، أن تستفيد

⁽²⁷⁾ <https://www.f4b-initiative.net/news/new-%E2%80%9Cnature-performance-bond%E2%80%9D-to-tackle-twin-sovereign-debt-and-biodiversity-crises>

من خلال الوصول إلى التمويل على نطاق أوسع، كما هو الحال، على سبيل المثال، في مزرعة الرياح Zhanatas في كازاخستان، بتمويل مشترك من البنك الأوروبي لإعادة البناء والتنمية EBRD، والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية AIIB، وصندوق المناخ الأخضر GCF، والبنك الصناعي والتجاري الصيني ICBC، أثناء بنائه وتشغيله من قبل شركة التأمين الصينية الدولية القابضة⁽²⁸⁾. كذلك، يمكن للمؤسسات المالية الصينية أن تستفيد من تخفيف مخاطر تمويل المشاريع من خلال توسيع نطاق تعاونها الدولي. وقد صدر تقرير جديد بعنوان "دليل آلية تمويل تعاون السوق الثلاثي الأطراف في الصين من أجل تمويل البنية التحتية" في أيلول/ سبتمبر 2021 لتسريع تمويل المشاريع الثلاثية الأطراف⁽²⁹⁾.

بالإضافة إلى ذلك، ومع إطلاق الاتحاد الأوروبي "البوابة العالمية" ودفع الولايات المتحدة لمبادرة "إعادة بناء عالم أفضل" (B3W)، تتزايد المنافسة على مبادرة الحزام والطريق. ولكن؛ إذا كان التعاون من أجل تمويل المشاريع والتنمية في الأسواق الناشئة هو الهدف، فيمكن للمستثمرين والمطورين الصينيين تسريع

⁽²⁸⁾ <https://www.ebrd.com/news/2020/ebd-aiib-icbc-and-gcf-provide-us-953-million-for-wind-farm-in-kazakhstan.html>

⁽²⁹⁾ <https://greenfdc.org/china-third-party-market-cooperation-for-infrastructure-projects-financing-mechanism-handbook/>

تعاونهم مع كل من المؤسسات المالية العامة والخاصة من مختلف الاقتصادات، لا سيّما إذا تمكّنوا من مشاركة المعايير.

4. زيادة استخدام المعايير البيئية والاجتماعية المشتركة في تقييم المشروع (مثل تقييم الأثر البيئي EIA) وإدارة المخاطر البيئية والاجتماعية (ESMS).

أصدرت وزارة التجارة الصينية (MOFCOM)، بالاشتراك مع وزارة البيئة والايكولوجيا في تموز/ يوليو 2021، "المبادئ التوجيهية لتخضير الاستثمار والتعاون في الخارج"⁽³⁰⁾ وفي كانون الثاني/ يناير 2022، "المبادئ التوجيهية لحماية البيئة الايكولوجية للتعاون والتشديد في مجال الاستثمار الأجنبي ومشاريع البناء"⁽³¹⁾. ضمن هذه المبادئ التوجيهية، يتم تشجيع المطورين الصينيين على الالتزام بالمعايير البيئية الصينية أو الدولية، لا سيما في البلدان التي لا تتوافق معاييرها البيئية المحلية وحوكمتها مع المعايير الدولية.

يُعد هذا بمثابة إضفاء للطابع الرسمي على عدد من التوجيهات السابقة، بما في ذلك "المبادئ التوجيهية للتنمية الخضراء لدراسة

(30)

<http://images.mofcom.gov.cn/hzs/202107/20210716144040753.pdf>

(31)

http://www.mee.gov.cn/xxgk2018/xxgk/xxgk05/202201/t20220110_966571.html

خط الأساس لمشاريع مبادرة الحزام والطريق" و "دليل التطبيق للشركات والمؤسسات المالية" بدعم من الوزارات الصينية المختلفة ذات الصلة والذي نشره التحالف الدولي للتنمية الخضراء لمبادرة الحزام والطريق (BRIGC) في كانون الأول/ ديسمبر 2020 وتشيرين الأول/ أكتوبر 2021 على التوالي. تدعو هذه التوجيهات المستثمرين الصينيين في الخارج إلى تطبيق تقييمات مستقلة للأثر البيئي (EIA) وإدارة صارمة للمخاطر البيئية والاجتماعية (ESMS) لضمان قيام المشاريع والاستثمارات بتقليل الضرر البيئي وتعظيم الفوائد البيئية. أيضاً، تدمج مبادئ الاستثمار الأخضر (GIP) الاستدامة في حوكمة الشركات، مما يتطلب من مجالس الإدارة فهم المخاطر البيئية والاجتماعية ومخاطر الحوكمة، فضلاً عن الكشف عن المعلومات البيئية.

يمكن للمؤسسات المالية الصينية، من خلال تطبيق المعايير الدولية، زيادة رأس المال في أسواق رأس المال العالمية بسهولة، وتسريع التمويل المشترك مع الشركاء الدوليين وتحمل المسؤولية لتحقيق هدف بناء "الحزام الأخضر والطريق".

5. تطوير استراتيجيات مدروسة من الناحية الاجتماعية

والبيئية للإلغاء التدريجي للاستثمارات المتعثرة

كان لا بد من إيقاف العديد من الاستثمارات في مبادرة الحزام والطريق أو تعطيلها أو إلغائها لأسباب مالية (على سبيل المثال، صعوبات في تمويل أو خدمة الديون) وأسباب تشغيلية (على سبيل المثال، بسبب قيود السفر أو مشاكل في سلاسل التوريد). ووفقاً

لدراستنا، تم الإعلان عن إيقاف أكثر من 50% من محطات الطاقة التي تعمل بالفحم.

ومن أجل تجنب مخاطر السمعة الاجتماعية والبيئية الناشئة عن المشاريع المتوقفة أو المعطلة أو الملغاة، يجب وضع الخطط وتنفيذها من قبل المؤسسات المالية بما في ذلك شركات التأمين والمطورين والحكومات المحلية والسلطات الصينية ذات الصلة التي تعوض أي خسائر للعمال والشركات إلى حد معين، وهذا يضمن إمكانية معالجة الطبيعة المحيطة بالمشاريع المتعطلة والمتوقفة بشكل خاص. ويساعد هذا أيضاً في تجنب بناء الهياكل التي تكون بمثابة تذكير بالمشاريع غير المكتملة.

الملحق: حول مبادرة الحزام والطريق (BRI)

تعدُّ مبادرة الحزام والطريق التعاون الدولي والاستراتيجية الاقتصادية الرئيسة للصين. وتُعرف أيضاً باسم "حزام واحد طريق واحد" (OBOR)، أو "الحزام الاقتصادي لطريق الحرير" واستراتيجية تطوير طريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" أو باسم "طريق الحرير الجديد" فقط. أسمها الصيني هو —带— (yì dài yì lù). وتم الإعلان عنها من قبل الرئيس الصيني شي جين بينغ في كازاخستان في تشرين الأول/ أكتوبر 2013. كما أن تفسير مبادرة الحزام والطريق مترسِّخٌ في الدستور الصيني.

أهداف مبادرة الحزام والطريق وكيف يتم تخضيرها*

إن لمبادرة الحزام والطريق "خمسة أهداف" رسمياً:

- التنسيق بين السياسات.
- ربط المرافق.
- تجارة دون معوقات.
- التكامل المالي.
- الترابط بين الناس.

لقد تسارع التركيز على مدار السنوات الماضية على تطوير مبادرة الحزام والطريق "الخضراء" و"عالية الجودة". نشرت وزارة حماية البيئة "وزارة البيئة والايكولوجيا الآن" دليلاً ارشادياً حول

* المقصود بذلك جعل آليات مبادرة الحزام والطريق والمشاريع التي تتضمنها هذه المبادرة صديقة للبيئة وذات جودة عالية.

تعزيز مبادرة الحزام والطريق بالفعل في عام 2017. حيث شددت الوثيقة على "الحضارة البيئية"، و "مفاهيم التنمية الخضراء"، و "مبادئ كفاءة الموارد والصدقة البيئية" ضمن الأهداف الخمسة لمبادرة الحزام والطريق.

لقد احتلت التنمية الخضراء والمستدامة لمبادرة الحزام والطريق مركز الصدارة إلى جانب تحمل الديون خلال منتدى الحزام والطريق عام 2019. ووفقاً لذلك، أطلقت وزارة البيئة والايكولوجيا التحالف الدولي للتنمية الخضراء لمبادرة الحزام والطريق (BRIGC). حيث يهدف هذا التحالف من خلال مجموعات العمل العشر التابعة لها إلى دعم التنمية الخضراء، على سبيل المثال:

- التمويل الأخضر
- النقل الأخضر
- الابتكار الأخضر
- التوسع الحضري/العمراني الأخضر
- المعايير الخضراء

قامت وزارة البيئة والايكولوجيا الصينية مع العديد من الوزارات ذات الصلة في عام 2020 بدعم إرشادات التنمية الخضراء لدراسة خط الأساس لمشاريع مبادرة الحزام والطريق التي نشرها التحالف الدولي للتنمية الخضراء لمبادرة الحزام والطريق (BRIGC). تحدد الإرشادات تسع توصيات لتخضير مبادرة الحزام والطريق وتصنيف أولي للمشروع ("نظام إشارات المرور" الذي يميز المشاريع ذات المخاطر البيئية العالية (المشاريع الحمراء) والمشاريع ذات الفوائد البيئية ("المشاريع الخضراء"). في عام

2021، تم نشر دليل تنفيذ للمؤسسات المالية ومطوري المشاريع، كما تم نشر المبادئ التوجيهية للتنمية الخضراء للاستثمار والتعاون في الخارج من قبل وزارة التجارة الصينية ووزارة البيئة والايكولوجيا في عام 2021 أيضاً، في حين نشرت الوزارات نفسها المبادئ التوجيهية لحماية البيئة للتعاون في مجال الاستثمار الأجنبي ومشاريع البناء في كانون الثاني/يناير 2022 للتأكيد على ممارسات إدارة المخاطر البيئية ذات الصلة⁽³²⁾.

بلدان مبادرة الحزام والطريق

وقّعت 144 دولةً اتفاقيات تعاون من أجل مبادرة الحزام والطريق، وفقاً للمعطيات الرسمية في عام 2022. فبالنسبة للدول والمنظمات التي تنضم لمبادرة الحزام والطريق، وقعت الصين والدولة أو المنظمة المعنية مذكرة تفاهم (MOU). أما بالنسبة للدول السبعة المدرجة في وسائل الأعلام الصينية الرسمية (yidaiyilu.gov.cn)، فلم نتمكن من تأكيد توقيع مذكرة تفاهم للتعاون الثنائي تحت إطار مبادرة الحزام والطريق. وتُظهر خارطة مبادرة الحزام والطريق التالية قائمة الدول التي وقعت مذكرات تفاهم أو التي يُقال إنها أعضاء في مبادرة الحزام والطريق⁽³³⁾.

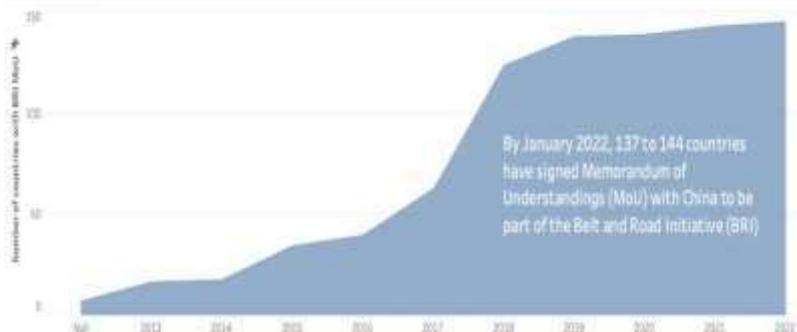
(32) احصل على نظرة عامة على وثائق السياسة ذات الصلة لمبادرة الحزام والطريق هنا على:

<https://greenfdc.org/bri-policies/>

(33) يمكن الحصول على المزيد من التفاصيل حول قائمة الدول التابعة لمبادرة الحزام والطريق على:

<https://greenfdc.org/countries-of-the-belt-and-road-initiative-bri/>

Countries of the Belt and Road Initiative



حول المؤلف

الدكتور (كريستوف نيدوبيل وانغ) هو مدير مركز التنمية والتمويل الأخضر في كلية فانهاي الدولية للتمويل في جامعة فودان. ويعُدُّ الدكتور وانغ المدير المؤسس لمركز التنمية والتمويل الأخضر واستاذ مشارك في كلية فانهاي الدولية للتمويل (FISF) في جامعة فودان في مدينة شنغهاي في الصين. وهو عضو في التحالف الدولي للتنمية الخضراء في مبادرة الحزام والطريق (BRIGC) التابع لوزارة البيئة والايكولوجيا الصينية. وقد ساهم في السياسات وتقديم البحوث/ الاستشارات من بين أمور أخرى لمجلس الصين للتعاون الدولي في مجال البيئة والتنمية (CCID)، ووزارة التجارة ومختلف المؤسسات المالية الخاصة والمتعددة الأطراف (مثل بنك التنمية الآسيوي ADB، ومؤسسة التمويل الدولية IFC) وكذلك المؤسسات متعددة الأطراف (مثل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، اللجنة الاقتصادية والاجتماعية لآسيا والمحيط الهادئ UNESCAP) والحكومات الدولية.

حصل وانغ على شهادة الماجستير في الهندسة من الجامعة التقنية في برلين، وماجستير في الإدارة العامة من كلية كينيدي في جامعة هارفارد، وكذلك دكتوراه في الاقتصاد. يتمتع بخبرة واسعة في التمويل والاستدامة والابتكار والبنية التحتية، حيث عمل في مؤسسة التمويل الدولية (IFC) لما يقرب من 10 سنوات، وعمل مديراً لمشروع النقل المستدام الصيني الألماني مع وكالة التعاون الألمانية GIZ في بكين.

قام بتأليف الكتب والمقالات والتقارير، بما في ذلك التصنيف المالي لأهداف التنمية المستدامة لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي،

"والتنقل خلال الأزمات" و"حوكمة الشركات - كتيب لمديري مجلس الإدارة"، والعديد من البحوث الأكاديمية حول تدفقات رأس المال والاستدامة والتنمية الدولية.

حول مركز التمويل والتنمية الأخضر في كلية فانهاي الدولية للتمويل FISF في جامعة فودان

مركز التمويل والتنمية الأخضر (GFDC)، هو مركز بحثي رائد يقدم الاستشارات والبحوث وبناء القدرات للمؤسسات المالية والجهات التنظيمية للتمويل الأخضر والمستدام في الصين وعلى الصعيد دولي. ويعمل عند نقطة تقاطع بين التمويل والسياسات والصناعة لتسريع تطوير واستخدام أدوات التمويل الأخضر والمستدام لمعالجة مشاكل المناخ والتنوع البيولوجي، فضلاً عن المساهمة في تحسين فرص التنمية الاجتماعية.

إن مواضيع عمل مركز التنمية والتطوير الأخضر تلبى احتياجات وتطورات السوق المالية والسياسات ذات الصلة في الصين وعلى الصعيد الدولي، بينما نهدف أيضاً إلى تقديم الاستشارات والابحاث القائمة على الأدلة لمستقبل السياسات والاستراتيجيات لتسريع عملية تخضير التمويل في السياسات والتطبيق.

يعمل مركز التنمية والتمويل الأخضر في أربع مختبرات مترابطة لقيادة تنمية التمويل الأخضر:

- مختبر مبادرة الحزام والطريق الأخضر
- مختبر الممارسات البيئية والاجتماعية وحوكمة الشركات
- مختبر الابتكار الأخضر

- مختبر تمويل التنوع البيولوجي
لقد تم تأسيس مركز التنمية والتمويل الأخضر في عام 2021،
حيث يواصل الكثير عمله من مركز مبادرة الحزام والطريق الأخضر
في المعهد الدولي للتمويل الأخضر IIGF. ويرتبط مع كلية فانهاي
الدولية للتمويل في جامعة فودان في شنغهاي في جمهورية الصين
الشعبية.

تقرير استثمارات مبادرة الحزام والطريق الصينية لعام 2021



جميع الحقوق محفوظة لـ مركز الرافدين للحوار RCD
لا يجوز النسخ أو إعادة النشر من دون موافقة خطية من المركز

جمهورية العراق - النجف الاشرف - حي الحوراء - امتداد شارع الإسكان

جمهورية العراق - بغداد - الجادرية - تقاطع ساحة الحرية

www.alrafidaincenter.com

info@alrafidaincenter.com

00964782622246

ص.ب. 252

