

# الاستثمارات الصينية في مجالات الطاقة من منظور مُبادرة الحزام والطريق

فيليب غالكين ودونمي تشن وجونيوانغ كه

## عن كابسارك

مركز الملك عبد الله للدراسات والبحوث البترولية (كابسارك) هو مركز عالمي غير ربحي يجري بحثاً مستقلة في اقتصاديات وسياسات وتقنيات الطاقة بشتى أنواعها بالإضافة إلى الدراسات البيئية المرتبطة بها. وتتمثل مهمة كابسارك في تعزيز فهم تحديات الطاقة والفرص التي تواجه العالم اليوم وفي المستقبل من خلال بحوث غير منحازة ومستقلة وعالية الجودة لما فيه صالح المجتمع، ويقع كابسارك في الرياض بالمملكة العربية السعودية.

## إشعار قانوني

© حقوق النشر 2019 محفوظة لمركز الملك عبدالله للدراسات والبحوث البترولية (كابسارك). لا يجوز استخدام هذا المستند أو أي معلومات أو بيانات أو محتوى يتضمنه دون نسبه بشكل ملائم لكابسارك. كما لا يجوز إعادة إنتاج هذا المستند أو جزء منه دون إذن خطي من كابسارك. ولا ينشأ عن المعلومات الواردة في هذا المستند أي ضمان أو تعهد أو أي مسؤولية قانونية –سواء مباشرة أو غير مباشرة- تجاه دقتها أو اكتمالها أو فائدتها. كما لا يجوز أن يعتبر هذا المستند –أو أي جزء منه- أو أن يفسر ك نصيحة أو دعوة لاتخاذ أي قرار.

لطالما كان الاستثمار الصيني المباشر في مجالات الطاقة المتجه إلى الخارج (ODI) ركيزة أساسية في العلاقات الاقتصادية الدولية الصينية وفي السياسة الخارجية للصين، وقد شكلت الطاقة إلى حد كبير الأساس الجغرافي والإطاري لمبادرة الحزام والطريق الصينية (BRI). ولا يزال الاستثمار الصيني المباشر في قطاع الطاقة يلعب متعاطم الأهمية في هذه المبادرة في ظل تطورها وتوسيع نطاقها، غير أنّ هذا الاستثمار يتأثر بدوره وبنحو متنامٍ بالأهداف والأولويات والتحديات الأوسع لمبادرة الحزام والطريق. وتستكشف هذه الدراسة الدوافع والقضايا والاتجاهات الرئيسية في مجال الطاقة الصينية والاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج في إطار مبادرة الحزام والطريق.

تعتبر الفجوة في استثمارات البنية التحتية في مناطق مبادرة الحزام والطريق واضحة وجليّة لاسيما في بعض قطاعات الطاقة (مثل الفحم) وبعض الدول (الولايات القضائية الشديدة المخاطر)، حيث يمكن لنقص خيارات التمويل الدولية أن يجعل من تمويل التنمية الصيني البديل الوحيد المقبول، كما يمكن لهذه الديناميكيات أن تؤثر كذلك على تكوين محفظة استثمارات الطاقة في الصين.

فيما يشير تخصيص الوقود والتخصيص القطاعي للاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج وقروض الطاقة إلى أنّ أمن الطاقة لا يعدّ المحرك الرئيسي لهذه الأنشطة، ويبدو أنّ استراتيجية أمن الطاقة للاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج تتحول من تأمين موارد الوقود الأجنبية إلى تطوير ممرات نقل الطاقة وتنويع طرق الاستيراد.

تؤدي خصائص النظام الاقتصادي المحلي الصيني والأشكال المختلفة للدعم الحكومي وممارسات تقييم المشاريع المرنة إلى هيمنة الشركات المملوكة للدولة على الطاقة الصينية في الاستثمارات المباشرة المتجهة إلى الخارج. في حين نجد أنّ الاستثمار الذي تقوده الشركات المملوكة للدولة يمكن أن يكون الخيار الوحيد القابل للتطبيق بالنسبة للمشاريع التي تنسم بكثافة رأس المال في دول مبادرة الحزام والطريق الشديدة المخاطر، كما يمكن لزيادة تحرير الاستثمار الأجنبي وتدفقات رأس المال أن تشجع على زيادة الاستثمار من جانب القطاع الخاص.

يمكن للتركيز الذي توليه المؤسسات الصينية المملوكة للدولة على أهداف الاقتصاد الكلي والأهداف الاستراتيجية لتقييم الاستثمار المباشر في مجالات الطاقة المتجه إلى الخارج أن يهدد تقييم مخاطر المشروع وإدارته، مما يؤدي إلى استثمارات غير مستدامة اقتصادياً ومشاكل مالية للدول المستفيدة. ومن المرجح أن يؤدي التوسع المطرد في مبادرة الحزام والطريق لاسيما بالنسبة للدول ذات المستويات العالية من المخاطر الاقتصادية والسياسية إلى تصعيد وتفاقم هذه المشكلة.

الحزام والطريق الأصلية البالغ عددها 65 بلداً (BRI-65) أكثر من 40% من إجمالي الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج، ويعد الاستثمار أمراً أساسياً لمبادرة الحزام والطريق والنقطة المحورية في مثل هذه النزاعات. وتهدف بكين منذ فترة طويلة إلى تأمين إمدادات الوقود الأجنبية وتطوير ممرات استيراد الطاقة، ولقد شكلت هذه الأهداف المبادرة منذ بدايتها. ورغم ذلك، فقد أدت الطموحات المتزايدة لمبادرة الحزام والطريق إلى حدوث تنوع أكبر عبر القطاعات وزيادة التركيز على الاستثمار الخارجي في مشاريع التصنيع والبنية التحتية. ونتيجة لذلك يفقد الاستثمار المباشر في الطاقة المتجه إلى الخارج دوره المهيمن بنحو تدريجي، ويصبح بدوره بنحو متنامٍ مدفوعاً بالأولويات الأوسع لمبادرة الحزام والطريق. ونجد أن هذه الأولويات تتضمن تطوير الأسواق المالية الإقليمية والتبادل الثنائي للعملة وتوسيع مؤسسات تمويل التنمية الإقليمية التي تقودها الصين وتدويل عملة الرنمينبي الصينية وإنشاء مراكز تجارية جديدة وإعادة توجيه تدفقات الطاقة العالمية.

يتناقض التوزيع القطاعي الأخير وأنواع الوقود للاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج وقروض الطاقة التي تدعمها الحكومة الصينية مع النظرة التقليدية لاستثمارات الطاقة الصينية بوصفها أداة لتعزيز أمنها في مجالات الطاقة من خلال الاستحواذ على موارد الطاقة الأجنبية. ونجد أن مشاريع توليد الطاقة والفحم-التي بالكاد تسهم في أمن الطاقة الداخلي للصين- تهيمن على مبادرة الحزام والطريق وعلى المحفظة الشاملة للاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج. ورغم ذلك، توجد العديد من المشاريع في قطاعي تحويل ونقل الطاقة باستطاعتها تحسين أمن الطاقة من خلال تنويع طرق استيراد الطاقة.

ومن ناحية أخرى يمكن تفسير انتشار الوقود الأحفوري في مزيج الاستثمار الصيني المباشر في مجالات الطاقة المتجه إلى الخارج من منظور الدول المستفيدة، فيما يظل الفحم في دول مثل فيتنام وإندونيسيا أحد أكثر الخيارات الميسورة التكلفة لتلبية الطلب المتزايد على الكهرباء، ذلك لأن مؤسسات التنمية الدولية

أطلقت الحكومة الصينية مبادرة الحزام والطريق في عام 2013م كروية لتعزيز النمو والتعاون بين اقتصادات دول آسيا وأوروبا، ولقد توسعت هذه المبادرة في النطاق الجغرافي والاستراتيجي على مدى السنوات الخمس التي انقضت منذ إنشائها، فاعتباراً من أوائل عام 2019م انضمت 141 دولة و29 منظمة دولية إلى هذه المبادرة التي توسعت من استهداف ترابط البنية التحتية والخدمات اللوجستية إلى الأهداف الأوسع المتمثلة في التجارة الحرة والتكامل المالي وتنسيق السياسات والروابط بين الأفراد. ولقد تمت الموافقة الفعلية على الآلاف من مشاريع مبادرة الحزام والطريق بإمكانات استثمارية إجمالية قدرها (1.2-1.3) تريليون دولار بحلول عام 2027م (IDSA 2018, Morgan Stanley 2019). ومن ناحية أخرى يمكن لمثل هذا المشروع الطموح أن يعرقل الهيكل الحالي للتنمية الاقتصادية الدولية والمؤسسات ذات الصلة، حيث نلاحظ أن مبادرة الحزام والطريق والنهج الصيني الشامل للاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج تتعارض مع المبادئ والقيم الثابتة للنظام العالمي الحالي، مما يثير بعض الجدل في المجالات السياسية والتنموية والأكاديمية. ولعل أهم الحجج التي تُساق في هذا الصدد تتعلق بدوافع بكين الأساسية الكامنة وراء إطلاق هذه المبادرة.

إلى أي مدى يتم تعريف مبادرة الحزام والطريق من خلال طموحات الصين الجيوسياسية لتوسيع نفوذها والتصدي للوضع العالمي الراهن؟ هل تعدّ مبادرة الحزام والطريق مدفوعة بعوامل الاقتصاد الكلي في الصين، مثل الطاقة الصناعية المحلية الفائضة والاختلالات الاقتصادية الإقليمية؟ نلاحظ أن هذه الأسئلة تثير المزيد من النقاش حول دور الشركات الصينية المملوكة للدولة، التي غالباً ما يُنظر إليها على أنها توجه جدول أعمال بكين وتستغل مزاياها التنافسية المكتسبة من خلال الإعانات المالية الحكومية المباشرة والضمنية. كما اتهمت الصين كذلك بانتهاجها "لدبلوماسية دفتر الديون" التي تجذب عبرها بعض المشاركين في مبادرة الحزام والطريق إلى "فخ الديون".

يمثل الاستثمار في الطاقة بالنسبة إلى دول مبادرة

والجدير بالذكر أنّ الشركات الصينية المملوكة للدولة تؤدي أدواراً رئيسية في التيسير المباشر وغير المباشر للاستثمار المباشر في الطاقة المتجه إلى الخارج في إطار مبادرة الحزام والطريق، حيث تتولى الشركات المملوكة للدولة والشركات الخاصة العاملة في قطاع الطاقة إضافة للصناديق المملوكة للدولة وتلك الخاصة والأجنبية وشركات إدارة الاستثمار الاضطلاع بمهمة التمويل المباشر لمشاريع الطاقة. كما يتم توفير التمويل غير المباشر في المقام الأول عن طريق المصارف السياسية والتجارية الصينية المملوكة للدولة وشركات التنمية المتعددة الأطراف وشركات التأمين.

إنّ انتشار الشركات الصينية المملوكة للدولة في مشاريع الطاقة الخاصة بمبادرة الحزام والطريق ينجم بدرجة كبيرة عن هيمنتها على الاقتصاد المحلي، حيث يُمكن لهذه الشركات الاستفادة من شبكاتها الواسعة في الأوساط الصناعية والمالية والحكومية المحلية للحصول على التمويل والتأمين المدعومين ومشاريع الاستثمار الأكثر ربحية في مبادرة الحزام والطريق. وبالتالي، فإنّ هذه الشركات تتمتع بمزايا تنافسية كبيرة مقارنةً بغيرها من المستثمرين الصينيين والأجانب لاسيما بالنسبة لمشاريع البنية التحتية للطاقة ذات رأس المال المكثف وفي البيئات شديدة الخطورة في بعض اقتصادات دول مبادرة الحزام والطريق.

ورغم ذلك، فإنّ التقارير تذكر أنّه حتى الشركات الصينية المملوكة للقطاع الخاص تتلقى توجيهات رسمية للمشاركة في مشاريع مبادرة الحزام والطريق، وأنّ هذه الشركات ربما تحظى في المقابل بالمساعدة من الشركات المملوكة للدولة التي قد تتنوع أشكالها مثل الحصول على أسعار التمويل أو التأمين أقلّ من أسعار السوق. ورغم ذلك، فإنّ هذه الشركات لا تزال تواجه عقباتٍ إدارية كبيرة وأنظمة معقدة وأنظمة ضريبية غير ملائمة لعملياتها الاستثمارية الأجنبية، بينما تعمل الترتيبات المالية والتعاقدية المعقدة وإعادة هيكلة الشركات على إعاقة القدرة التنافسية لهذه الشركات والحدّ من نطاق مشاركتها المحتملة في مبادرة الحزام والطريق.

الكبرى (غير الصينية) بما فيها البنك الدولي وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ومصرف التنمية الآسيوي كانت تحجم بنحوٍ مطردٍ عن دعم مشاريع الوقود الأحفوري وبخاصة مشاريع الفحم، كما أنّ المؤسسات الصينية التي تعمل في إطار مبادرة الحزام والطريق كانت تنعدم فيها المنافسة في هذه المجالات، وقد أدى ذلك إلى الحصة غير المتناسبة من هذه المشروعات في إجمالي الاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج وفي محافظ قروض الطاقة على الرغم من الجهود التي تبذلها الصين لتعزيز مبادرة "الحزام والطريق الخضراء".

لا يواجه المستثمرون الصينيون والمؤسسات المالية الصينية منافسة تذكر تقريباً في العديد من دول مبادرة الحزام والطريق ذات المخاطر المالية والاقتصادية أو السياسية المرتفعة، في حين نجد أنّ مؤسسات التنمية الدولية والشركات غير الصينية تحد من تأثيرها في مثل هذه الولايات القضائية بسبب صلاحيات الاستثمار الصارمة وممارسات تمويل المشاريع. كما نلاحظ أنّ المستثمرين الصينيين ينزعون إلى النظر إلى ما يتجاوز العائدات قصيرة الأجل مع مراعاة تأثير الاقتصاد الكلي والتأزر التجاري المحتمل والاعتبارات الاستراتيجية الأخرى. ويمكن أن يؤدي هذا النهج إلى الموافقة على المشروعات غير السليمة من الناحية المالية، مما يؤدي إلى تفاقم المشكلات المالية في دول مثل باكستان ولوس، التي تُشكلُ فيها قروض الطاقة نسبة كبيرة من الدين الخارجي للحكومة. إضافة إلى أننا نجد تزايد عدد الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق غير المستقرة مالياً تزامناً مع توسيع مبادرة الحزام والطريق لتشمل إفريقيا وأمريكا الجنوبية، وهو الأمر الذي ربما يهدد استدامة الاستثمارات الصينية في مجالات الطاقة في الخارج.

<sup>1</sup>الرنمينبي هي العملة الرسمية لجمهورية الصين الشعبية وإحدى العملات الاحتياطية الرئيسية في العالم، وتعني هذه الكلمة حرفياً (عملة الشعب) ووحدتها الأساسية تدعى اليوان، وهي مقسمة إلى 10 «جياو» والمقسمة بدورها إلى 10 «فن».

# مبادرة الحزام والطريق: التقدم في خضم الخلافات

## نظرة عامة على مبادرة الحزام والطريق

والتجارة دون عوائق والتكامل المالي والأواصر بين الشعوب (مجلس الدولة 2015).

أعلن الرئيس الصيني شي جين بينغ عن مبادرة الحزام والطريق في عام 2013م بوصفها رؤية الصين لتعزيز التعاون الاقتصادي عبر اقتصادات دول آسيا وأوروبا وأفريقيا، ويشير مصطلحي «الحزام» و«الطريق» إلى ما وصفته الحكومة الصينية «بالحزام الاقتصادي لطريق الحرير» الذي يربط الصين براً بوسط وجنوب آسيا ومنها إلى أوروبا، وطريق الحرير البحري الجديد الذي يربط الصين بحراً بدول جنوب شرق آسيا ودول الخليج وشمال إفريقيا وأوروبا.

تواصل مبادرة الحزام والطريق -منذ إطلاقها قبل خمس سنوات ماضية- توسعها الجغرافي والموضوعي، حيث زاد عدد الدول المدرجة كدول مشاركة وشركاء في هذه المبادرة بأكثر من الضعف من 65 دولة في عام 2013م إلى أكثر من 130 دولة اعتباراً من الربع الثاني لعام 2019م (راجع الملحق الأول «1» للاطلاع على قائمة الدول المشاركة في المبادرة). وبالإضافة إلى ذلك، فلقد وقعت أكثر من ثلاثين (30) منظمة دولية اتفاقيات تعاون مع الصين (Belt and Road Portal 2019a). ويدل إدرج دول من إفريقيا وجنوب المحيط الهادئ والأمريكيتين التي تقع جميعها خارج الممرات الاقتصادية الأولية على الطبيعة المفتوحة لهذه المبادرة.

نلاحظ كذلك أنّ مبادرة الحزام والطريق تشهد نمواً من حيث فئات استثمارها المستهدفة وأهدافها الاستراتيجية الشاملة، وقد أكدت القيادة الصينية في البداية في الفترة بين الأعوام 2013-2014م على أنّ مبادرة الحزام والطريق تهدف إلى تحسين البنية التحتية والروابط اللوجستية بين الدول الشريكة (Xinhua 2015a). ولقد سعت الخطة التي اشتركت في وضعها اللجنة الصينية للتنمية الوطنية والإصلاح ووزارة الشؤون الخارجية ووزارة التجارة في عام 2015م إلى توسيع نطاق وطموح مبادرة الحزام والطريق لتشمل تنسيق السياسات وربط المرافق

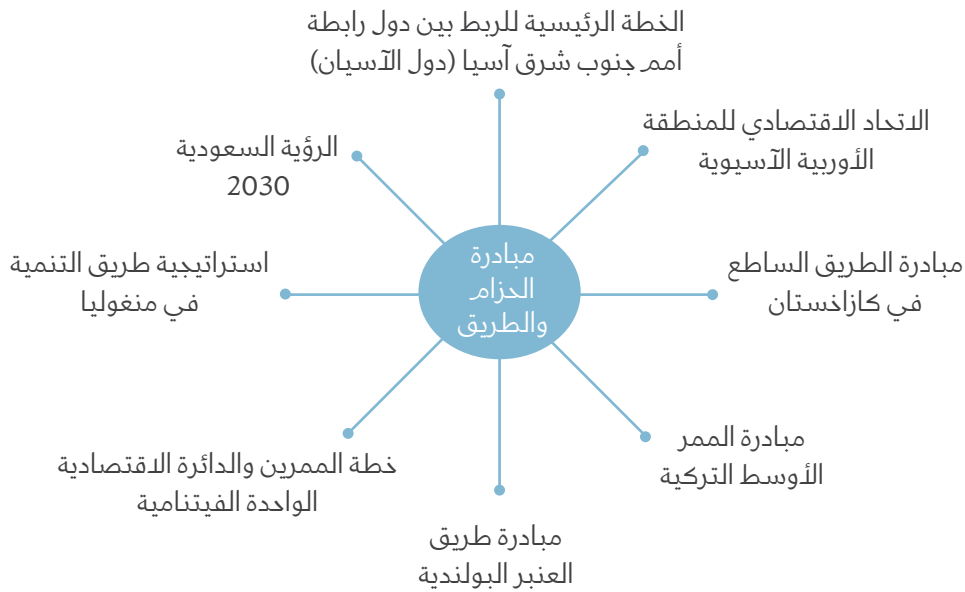
يشير التوسع المستمر في الشراكات والمناطق الجغرافية ومجالات التركيز إلى أنه يمكن اعتبار مبادرة الحزام والطريق بمثابة منصة تعاون مفتوحة عوضاً عن كونها برنامجاً ذا معايير صارمة أو خطة ثابتة. ولقد نجحت هذه المبادرة في الاندماج مع برامج التنمية الإقليمية والقطرية، مثل الخطة الرئيسية بشأن الربط الشبكي بين الدول الأعضاء في رابطة أمم جنوب شرق آسيا (الآسيان) ومبادرة الطريق الساطع في كازاخستان وهي عبارة عن نهج أصبح يحتل مكاناً محورياً في تحقيق أهدافه الشاملة بنحو متزايد (الشكل رقم "1").

ولم يغب هذا عن أعين الجهات الفاعلة العالمية الأخرى، وبخاصة أولئك الذين يشعرون بالقلق حيال النفوذ الصيني المتنامي. فعلى سبيل المثال، قامت الولايات المتحدة الأمريكية في شهر أكتوبر من عام 2018م بتوحيد مؤسستها الاستثمارية لما وراء البحار وغيرها من برامج تمويل التنمية في المؤسسة الدولية لتمويل التنمية الجديدة، في محاولة منها لتعزيز الترابط في جنوب شرق آسيا (OPIC 2018). فيما تحدد استراتيجية الربط التابعة للاتحاد الأوروبي التي نُشرت في شهر سبتمبر من عام 2018م رؤية لتحسين الربط بين أوروبا وآسيا من خلال روابط النقل والطاقة والشبكات الرقمية والاتصالات البشرية (European Commission 2018).

يمكن اعتبار مبادرات الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد الأوروبي -على عكس تلك المبادرات المبينة في الشكل رقم (1)- كمنافسين لمبادرة الحزام والطريق بدلاً من برامج الشركاء. ولقد رفض ممثلو الاتحاد الأوروبي علانية إمكانية الانضمام إلى مبادرة الحزام والطريق باعتبارها كتلة (EURACTIV 2019). وعلى نفس المنوال، انتقد المسؤولون الأمريكيون مبادرة الحزام والطريق ووصفوها بأنها "مبادرات موجهة من الدولة

## مبادرة الحزام والطريق: التقدم في خضم الخلافات

**الشكل 1.** جسر الهوة بين مبادرة الحزام والطريق مع استراتيجيات التنمية الأخرى في الدول الشريكة.



المصدر: كابسارك، بوابة الحزام والطريق (2019b).

الأجل بهذه المبادرة. كما استثمرت الصين اعتباراً من منتصف عام 2018م أكثر من 70 مليار دولار في الاقتصادات المشاركة في مبادرة الحزام والطريق وأنشأت عدد (82) منطقة للتعاون الاقتصادي والتجاري في الخارج والتي حققت عائدات ضريبية تتجاوز المليار دولار وإيجاد ما يقرب من 250,000 وظيفة (Zhao 2018). وقد تم بالفعل إنجاز العديد من المشاريع الرائدة بنجاح في إطار مبادرة الحزام والطريق بما فيها ميناء بيربوس (Piraeus) في اليونان ومحطة (Sumsel-5) لتوليد

تتضمن العديد من القيود“ بدعوى أنها أخفقت في تعزيز الوظائف المحلية وأثقلت كاهل الدول الفقيرة” بمستويات هائلة من الديون“ (Gan and Delaney 2019).

سرعان ما أصبحت مبادرة الحزام والطريق مرادفة لاستراتيجية الصين للاستثمار المتجه للخارج والسياسة الخارجية الأشمل، حيث تضمن دستور الحزب الشيوعي الصيني ذكر مبادرة الحزام والطريق منذ شهر أكتوبر لعام 2017م وهو الأمر الذي يبرز التزام بكين طويل

### الجغرافيا الاقتصادية أم الجغرافيا السياسية؟

تحمل التنمية المفتاح الرئيسي لحل كافة المشكلات، وينبغي علينا في إطار متابعة مبادرة الحزام والطريق أن نركز على القضية الأساسية للتنمية وإطلاق إمكانات النمو لمختلف البلدان وتحقيق التكامل الاقتصادي والتنمية المترابطة وتحقيق المنافع للجميع. وإنما على أهبة الاستعداد لتبادل ممارسات التنمية مع الدول الأخرى مع عدم وجود نية لدينا للتدخل في الشؤون الداخلية لهذه الدول أو تصدير نظامنا الاجتماعي ونماذج التنمية أو فرض إرادتنا على الآخرين. ولن نلجأ في إطار متابعة مبادرة الحزام والطريق إلى المناورات الجيوسياسية القديمة، كما أننا نطمح لتحقيق نموذجاً جديداً للتعاون المفيد للجانبين. خطاب الرئيس الصيني شي جين بينغ (Xinhua 2017).

فيما يُؤكد منظور بديل آخر على المنافع الاقتصادية التي تعود على الصين جراء إنشاء مثل هذه الشبكة، مُشيراً إلى أنّ تحقيق أيّ مكاسب جيوسياسية ستكون لها أهمية ثانوية (Djankov and Miner 2016; Cai 2017). وتعد مبادرة الحزام والطريق نتيجة منطقية للسياق الاقتصادي الصيني وبخاصة قدرتها الإنتاجية الصناعية الفائضة وحالات عدم التوازن بين المقاطعات الساحلية والداخلية. وتهدف المبادرة إلى بناء روابط استراتيجية مع دول مبادرة الحزام والطريق لأغراض التنمية المشتركة، بدلاً من استبدال أو التنافس مع الأطر القائمة أو الوضع الجغرافي السياسي الراهن.

بينما تزعم وجهة النظر الثالثة أن مبادرة الحزام والطريق تهدف إلى تحقيق النمو الاقتصادي وزيادة النفوذ السياسي (Fukuyama 2016; Clarke 2017; Fulton 2017; Saalman and Dethlefsen 2017; Baruah 2018; Hillman 2018a; Hurley et al. 2018). كما أنّ من شأن هذه المبادرة مساعدة الصين على تدعيم نموذجها السياسي والاقتصادي والاجتماعي الذي يتميز بوجود سيطرة كبيرة للدولة والقدرة التنافسية الشاملة مع اقتصادات السوق الحرة. ويمكن للصين ترسيخ نموذجها على الصعيد العالمي من خلال إعادة تشكيل النظام الاقتصادي الدولي والتوازن السياسي من خلال مبادرة الحزام والطريق.

تستدعي الأهداف الاقتصادية والتحويلية لمبادرة الحزام والطريق وجود استثمارات كبيرة في البنية التحتية للدول المستفيدة في العديد من القطاعات بما فيها قطاعات الكهرباء والمياه والنقل والاتصالات، وكذلك تهدف هذه المبادرة إلى ربط الصناعات المحلية بالسوق العالمية وتحسين الخدمات اللوجستية التجارية وزيادة معارف ومهارات رواد الأعمال المحليين.

قامت اتحادات البنوك والصناديق التي تقودها الصين بجمع قدرًا كبيراً من رأس المال لمشاريع الاستثمار الخاصة بمبادرة الحزام والطريق، وتم إنشاء العديد من المنظمات الجديدة إضافة إلى المؤسسات الصينية

الطاقة الكهربائية في إندونيسيا والسكك الحديدية في إثيوبيا وجيبوتي والطرق في كمبوديا. وعلى أية حال، نجد أنّ مبادرة الحزام والطريق قد أثارت مجموعة متنوعة من ردود الأفعال بين الحكومات والمعلقين والمحللين، حيثُ اعتبرت العديد من المشاريع مجرد إخفاقات -بما فيها تطوير ميناء هامبانوتا (Hambantota) في سريلانكا (Belt and Road News 2019)- أو أنها قد تعرضت إلى قدر كبيرٍ من التأخير مثل مشروع مايتسون (Myitson) للطاقة الكهرومائية في ميانمار أو مشروع السكك الحديدية في جاوة الغربية بإندونيسيا. كما أثارت مبادرة الحزام والطريق كذلك جدلاً أوسع نطاقاً حول النفوذ السياسي للصين ودور الشركات المملوكة للدولة ومشاكل الديون المحتملة للاقتصادات المُستفيدة.

يعكس النهج الذي تتبعه الصين تجاه التنمية الدولية ازدهارها الاقتصادي: الاستثمار بكثافة في البنية التحتية مع توسيع نطاق التجارة الخارجية والاستثمار، وتُركّز بكون على مشاريع التنمية الملموسة ولا تتضمن صراحة أيّ شروط اقتصادية أو سياسية على عكس النهج التقليدي الذي تتبعه الاقتصادات الغربية والمؤسسات الإنمائية. ويتحدى هذا الهيكل المؤسسي المبادئ المركزية والقيم الأساسية للنظام القائم (Renwick et al. 2018; BDI 2019; Baltensperger and Dadush 2019). ولقد أدت هذه الاختلافات الأساسية إلى إجراء مناقشات حول دوافع بكون الكامنة وراء مبادرة الحزام والطريق والتنمية الدولية بصورة عامة.

يتمسك أحد الآراء بأن الأهداف الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق ماهي في المقام الأول إلا وسيلة لتحقيق المزيد من الهيمنة الجيوسياسية، وبالتالي فإنّ المبادرة مدفوعة بطموحات الصين لكسر هيكل التحالف الأمريكي الحالي في منطقة آسيا والمحيط الهادئ وتوسيع نفوذها العالمي (Miller 2017; Tellis 2017; Mitchell 2018; U.S. Department of Defense 2018). كذلك تزيد الصين من قدرتها على إبراز القوة الاقتصادية والعسكرية وإعادة تشكيل الديناميكيات الجيوسياسية من خلال تعزيز الترابط عبر روسيا الأوروبية وخارجها.



### فخ الديون بالنسبة للاقتصادات المتعثرة؟

ستحتاج دول آسيا النامية، إذا كانت هذه المنطقة تسعى للمحافظة على زخم نموها والقضاء على الفقر والتصدي لتغيّر المناخ، إلى استثمار مبلغ 26 تريليون دولار في الفترة من عام 2016م إلى عام 2030م أو مبلغ 1.7 تريليون دولار سنوياً. ونلاحظ أنه يوجد في هذه المنطقة في الوقت الراهن فجوة استثمارية تقدر بمبلغ 819 مليار دولار سنوياً في البنية التحتية.

بنك التنمية الآسيوي (2017)

تبلغ احتياجات البنية التحتية الأفريقية ما يتراوح بين 130 و170 مليار دولار في السنة، مع وجود فجوة في التمويل تتراوح بين 68 و108 مليار دولار.

بنك التنمية الأفريقي (2018)

الجغرافي لمبادرة الحزام والطريق والجدول الزمنية غير الواضحة للمشروعات. وتم في كثير من الحالات تضمين المشروعات -التي بدأت قبل إطلاق المبادرة- تلقائياً في إحصائيات مبادرة الحزام والطريق.

تمثل القدرة على تحمل الديون في الدول المستفيدة مجالاً يثور حوله الجدل، وتتفاقم هذه المشكلة بسبب عدم وجود شفافية في المشروعات وعدم الاستقرار الاقتصادي والسياسي إضافة لحالات الفساد في بعض الولايات القضائية المشاركة في مبادرة الحزام والطريق.

بينما يؤكد بعض النقاد على خطر "فخ الديون" لبعض الدول المستفيدة التي تقبل استثمارات كبيرة في مبادرة الحزام والطريق، ولقد أتهمت الصين باستخدام "دبلوماسية الديون" لتعزيز أهدافها الاستراتيجية في المنطقة، وربما يُفسر هذا سبب استعداد بكين لتمويل مشاريع ذات استدامة مالية مشكوك فيها والتي من غير المرجح أن ترعاها الشركات التي تعمل بدافع تحقيق الأرباح (Zhang and Miller 2017; Jan 2018). (Parker and Chefitz 2018; Mundy and Hille 2019)

القائمة التي كانت تمويل بالفعل الاستثمارات الخارجية قبل إنشاء مبادرة الحزام والطريق، مثل بنك التنمية الصيني وبنك التصدير والاستيراد الصيني. وتشمل هذه المؤسسات الجديدة المصرف الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية الذي تم تأسيسه برأسمال أولي بقيمة 50 مليار دولار وبنك التنمية الجديد التابع لبلدان مجموعة البريكس (10 مليارات دولار) وصندوق طريق الحرير (40 مليار دولار) إضافة لعدد 14 صندوقاً استثمارياً ثنائياً مع دول شريكة قامت بالفعل بتأمين أكثر من 100 مليار دولار لتمويل مشاريع مبادرة الحزام والطريق. ومن ناحية أخرى بلغ الاستثمار الصيني الأجنبي المباشر (FDI) من الصين إلى الاقتصادات الشريكة لمبادرة الحزام والطريق ما مجموعه مبلغ 64.6 مليار دولار خلال الفترة بين الأعوام 2014-2017م (CAITEC 2018).

ومن ناحية أخرى نجد أن حجم الاستثمار في مبادرة الحزام والطريق قد أدى إلى حدوث انقسام في الرأي، حيث تتراوح تقديرات مستوى الاستثمار من (1 إلى 8) تريليون دولار (Balding 2017; Hillman 2018b; Morgan Stanley 2018) بسبب التوسع المستمر في النطاق

تعدُّ ضرورة لمشروعات البنية التحتية الكبيرة ذات الآفاق الاستثمارية طويلة الأجل في البيئات الصعبة.

تعتبر العديد من مشاريع مبادرة الحزام والطريق مشاريع عالية الخطورة ذات عوائد غير مؤكدة، ويمكن لعدة عوامل مثل الانتخابات المتنازع بشأنها والفساد وعدم وضوح الحقوق المتعلقة بحيازة الأراضي وحقوق الملكية والمخاطر السياسية والقانونية الأخرى أن تهدد جدوى الاستثمار والأداء المالي. وغالباً ما تنشأ مخاطر التمويل كذلك عن الطبيعة الكثيفة لرأس مال مشروعات البنية التحتية وجداول السداد طويلة الأجل والتحديات الاقتصادية الكلية المستحكمة في الاقتصادات النامية (Wijeratne et al. 2017).

رغم أن التقدم التكنولوجي وزيادة القدرة التنافسية الدولية للشركات الصينية الرائدة لا يمكن أن يعزيان إلى دعم الدولة فحسب، إلا أن هنالك قلق متنامي من عدم توافق النظام الاقتصادي الذي تهيمن عليه الدولة في الصين مع نموذج السوق الليبرالي (BDI 2019). فيما يزعم العديد من النقاد أن الشركات الصينية تتمتع بمزايا غير عادلة مقارنة بالمنافسين من الدول الأخرى وذلك بسبب ظروف التمويل المواتية من البنوك التابعة للدولة وغيرها من الإعانات المباشرة وغير المباشرة (Hillman 2018a, BDI 2019).

بينما يستنتج محللون آخرون أن مبادرة الحزام والطريق من غير المرجح أن تتسبب في مشكلة ديون منتظمة، لاسيما على المستوى العالمي. ولقد حدد الباحثون (Hurley et al. (2018)) ثمانية دول فقط من أصل (68) دولة من مبادرة دول الحزام والطريق قد تواجه مشكلة تحمّل الديون، وهي: جيبوتي وقرغيزستان ولادوس وجزر المالديف ومنغوليا والجل الأسود وطاجيكستان وباكستان. علاوة على ذلك، فإنّ الدين الخارجي في هذه الدول لم يكن ناجماً بالضرورة عن قروض من مؤسسات مبادرة الحزام والطريق، وإنما تراكمت على مدار عدة عقود (Zhao 2018 Zhao 2018; Feng and Liang). كما أنّ الصين بصفتها انضمت متأخرة إلى سوق رأس المال العالمي لم تُحدث تأثيراً كبيراً على مستويات ديون شركائها من حيث النسبة المئوية.

تعتبر الشركات المملوكة للدولة في الصين من الركائز الأساسية لاقتصادها المحلي وتتصدر تنفيذ مبادرة الحزام والطريق، ونجد أنّ هذه الشركات تتمتع بقدرة أعلى من المخاطرة مقارنة بالمؤسسات الخاصة، وذلك نظراً لزيادة حجم عملياتها وقدرتها على الاستفادة من شبكة المؤسسات المملوكة للدولة والمؤسسات الحكومية. وعلى الرغم من أن الشركات المملوكة للدولة قد لا تعمل دائماً على مستوى عالٍ من الكفاءة، إلا أنها

### المؤسسات المملوكة للدولة (SOE) تتولى قيادة النظام المالي

نفذت الشركات المملوكة للدولة التي تتولى إدارتها في السنوات الخمس الماضية عدد (3111) مشروعاً في إطار مبادرة الحزام والطريق، بدءاً من إنشاء البنية التحتية إلى التعاون في مجال الطاقة والتعاون الصناعي. ولقد لعبت هذه الشركات دوراً فاعلاً في تعزيز التنمية المنسقة والتبادل الثقافي في الدول المستفيدة، كما تحاول الشركات المملوكة للدولة أيضاً توطين عملياتها في الخارج. ونلاحظ أنّ حوالي 85% من الموظفين (أكثر من 90% في بعض الشركات) العاملين في هذه الشركات المملوكة للدولة خارج الصين هم مواطنون محليون.

ونغ جيمنغ، نائب مدير اللجنة الإدارية التابعة لمجلس الدولة للإشراف على الأصول المملوكة للدولة (SASAC)، في مؤتمر صحفي (SASAC 2018).

يمكن أن يؤثر هذا النهج في بعض الحالات سلباً على استدامة المشروع، فعلى سبيل المثال، تم التعجيل بتطوير السكك الحديدية رفيعة المستوى في ماليزيا وإندونيسيا عبر مراحل الموافقة والتمويل والتخطيط. ولقد ساهم عدم وجود دراسات جدوى شاملة في إعادة التفاوض من جانب الحكومة الماليزية حول (عقد الساحل الشرقي للسكك الحديدية، مما ترتب عليه التأخير لمدة عامين في مشروع سكة حديد جاكرتا-باندونغ الإندونيسية عالية السرعة (Russel and Berger 2019).

ومن ناحية أخرى، يزعم رأي آخر أن الاختلافات الثقافية تؤدي إلى تباين النهج الصينية والغربية لتطوير مشاريع البنية التحتية، حيث نجد في النهج الغربي للمعاملات: يتم تقييم المشروعات بدقة من حيث صلاحيتها وقيمتها المالية وفقاً لتقييم المخاطر والمكافآت. أما نهج الصين، فهو نهج علائقي يتبع فلسفة "الدعم أولاً والربح لاحقاً" وتركز تقييمات المشروعات في البداية على فوائدها الاقتصادية الكلية على المدى الطويل وتتم معالجة مخاطرها مع الشركاء طوال فترة تطوير هذه المشاريع (Bennon 2017; Renwick et al. 2018).

# دوافع وديناميكيات الاستثمار الصيني في مجالات الطاقة

الاتجاهات المحلية والعالمية في أسواق الطاقة والاقتصاد الكلي.

كما حققت الصين نمواً اقتصادياً غير مسبوق منذ مطلع القرن العشرين، وارتفعت احتياطات النقد الأجنبي بدرجة كبيرة -مدفوعة بزيادة الصادرات والرقابة المحكمة على رأس المال وضوابط أسعار الصرف- مما أدى إلى خلق فائض في رأس المال يمكن تخصيصه جزئياً للأسواق الأجنبية والمشاريع الاستثمارية. ونجم عن الطفرة الاقتصادية في الوقت ذاته حدوث ارتفاع حاد في الاستخدام المحلي للطاقة وزيادة الطلب على واردات الطاقة، وقد وجه هذا حصة كبيرة من رأس المال الصيني إلى قطاع الطاقة الأجنبي -بالأساس إلى مشاريع التنقيب عن النفط والغاز والبنية التحتية في مراحلها المختلفة- وذلك في إطار السعي لمحاولة التخفيف من مخاوف أمن الطاقة في البلاد من خلال السيطرة على أصول إمدادات الطاقة في الخارج.

كما تلقت هذه الاستراتيجية دفعة إضافية من سياسة "الاتجاه للخارج" التي تنتهجها الصين، التي شجعت الشركات الصينية (الشركات المملوكة للدولة في المقام الأول) على الاستثمار الخارجي وأكدت على عنصر اقتناء الموارد في استثماراتها المباشرة المتجهة إلى الخارج. كما ساهمت الأزمة المالية العالمية التي شهدتها الفترة بين عامي 2008-2009م في زيادة تخصيص رأس المال الصيني للاستثمارات المباشرة المتجهة إلى الخارج بسبب المخاوف المتعلقة بأداء الأصول المقومة بالدولار وبخاصة ديون الحكومة الأمريكية التي شكلت جزءاً كبيراً من الاستثمارات الأجنبية الصينية.

ولقد برزت العديد من الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق مُستقبلاً باعتبارها وجهات ذات أولوية للاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج، إما بسبب هبات في الموارد الطبيعية أو بسبب مواقعها. كما تمتلك الدول الواقعة على طول مبادرة الحزام

يعد الاستثمار المباشر في مشاريع الطاقة الخارجية من أولويات الصين منذ فترة طويلة، ولقد شكلت مبادرة الحزام والطريق منذ إنشائها وبنحو متنامٍ الاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج في مجالات الطاقة وذلك من خلال التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف مع دول مبادرة الحزام والطريق التي تعمل على تعزيز الأطر المؤسسية والسياساتية للمبادرة ومصادر التمويل وأوجه التلاحم مع مشاريع تطوير البنية التحتية والخدمات اللوجستية. ولا يفوتنا أن نذكر أنّ الخلافات وردود الأفعال المعاكسة المرتبطة بمبادرة الحزام والطريق كان لها أيضاً تأثيراً ملحوظاً على تطوير الطاقة الإقليمية والعالمية.

هنالك درجة من الإبهام تشوب تحديد مشاريع الطاقة باعتبارها جزءاً من المبادرة مثلما هو متبع في مجالات الاستثمار الأخرى في مبادرة الحزام والطريق. ولا تعكس الإشارات الصريحة لمقرري السياسات الصينيين الذين يربطون مشاريع محددة (معظمها مشاريع تطوير البنية التحتية الرئيسية) بمبادرة الحزام والطريق التي لا تجسد النطاق الأوسع لهذه المبادرة. ويمكننا القول أن أي مشروع للطاقة، إما يكون: (أ) بمشاركة أو تمويل صيني، (ب) يتم تنفيذه في الدول المشاركة بمبادرة الحزام والطريق، (ج) يعزز أهداف مبادرة الحزام والطريق على النحو المحدد في وثائق السياسة الصينية، وبذلك يُعتبر جزءاً من مبادرة الحزام والطريق.

## دوافع الاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج في مجالات الطاقة قبل تدشين مبادرة الحزام والطريق

نلاحظ أنّ الصين أقامت بالفعل علاقات تعاون قوية في مجالات الطاقة مع العديد من الدول المحتملة المشاركة في مبادرة الحزام والطريق قبل إعلان هذه المبادرة بصورة رسمية. وعلى وجه الخصوص، كان الاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج في مجالات الطاقة والموجه للمناطق المشاركة قد شهد ارتفاعاً مضطرباً منذ بداية القرن الحادي والعشرين بسبب مزيج من

## دوافع وديناميكيات الاستثمار الصيني في مجالات الطاقة

كذلك تعلق بكين أهمية كبرى على أمن الطاقة وتفضل تأمين إمدادات النفط والغاز من خلال الصفقات الثنائية بدلاً من الاعتماد على أسواق الطاقة العالمية. ولقد أدى هذا النهج إلى إيجاد عدة مشاريع استثمارية مشتركة تهدف إلى إنشاء قنوات مترابطة للنفط والغاز ترتبط بسوق الطاقة المحلي في الصين.

والطريق أكثر من نسبة 50٪ من الاحتياطيات المؤكدة المتبقية من النفط الخام وأكثر من 70٪ من احتياطي الغاز الطبيعي، ومن المتوقع أن تسيطر هذه الدول على الصادرات العالمية من هذه السلع على المدى المتوسط. علماً بأن بعض الاقتصادات الأكثر ثراءً بالموارد - بما فيها روسيا وكازاخستان - تشترك في حدودها مع الصين مثلها مثل الدول الرئيسية للنقل بالعبور (مثل ميانمار).

### البنكل 2. الممرات الاقتصادية لمبادرة الحزام والطريق



ملاحظات:

1. الممر الاقتصادي بين الصين ومنغوليا وروسيا.
2. الممر الاقتصادي للجسر الأرضي الأوراسي الجديد.
3. الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب آسيا.
4. الممر الاقتصادي الصيني الباكستاني.
5. الممر الاقتصادي بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار.
6. الممر الاقتصادي لشبه جزيرة الصين الصينية.

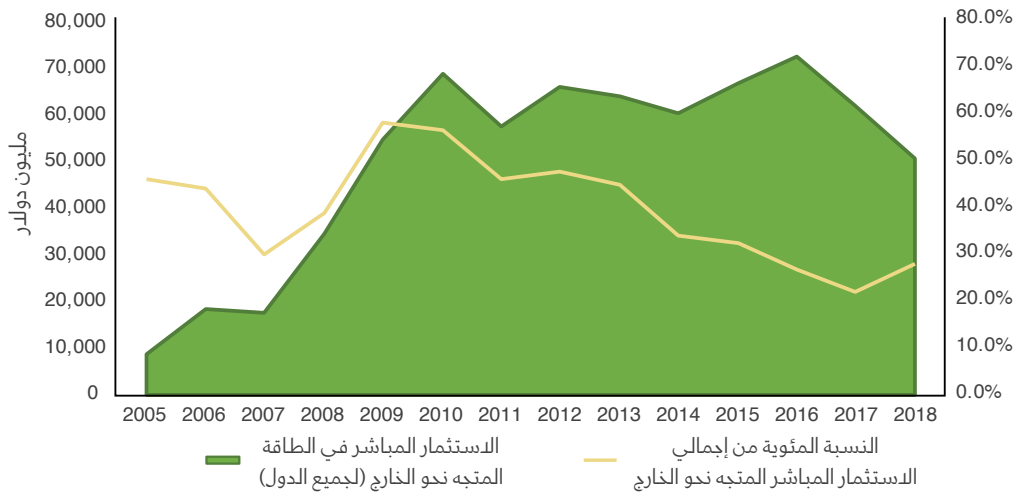
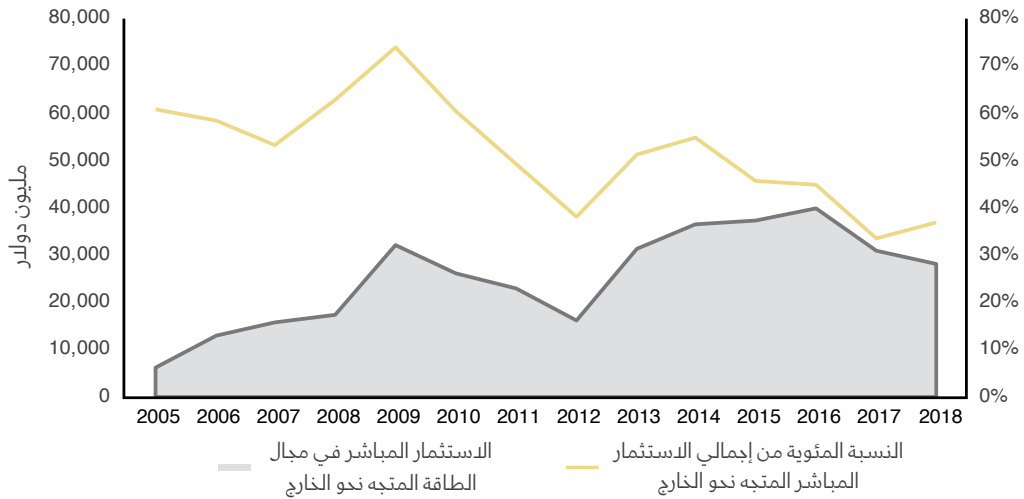
المصدر: : كابسارك، بوابة الحزام والطريق.

### الدور المُتغير للاستثمار في مجالات الطاقة في إطار مبادرة الحزام والطريق

لطالما لعبت الطاقة دوراً محورياً في الاستثمارات الصينية الخارجية، ونجد رغم ذلك أن الاستثمار المباشر في مجال الطاقة المتجه إلى الخارج قد شهد في السنوات الأخيرة تراجعاً في القيمة المطلقة وانخفاضاً بوصفه جزءاً من إجمالي استثمارات الصين المباشرة في مجال الطاقة المتجهة إلى الخارج إلى أقل من نسبة 40% لدول مبادرة الحزام والطريق وأقل من 30% على الصعيد العالمي (راجع الشكل رقم "3").

كما تهدف الحكومة الصينية من ناحية أخرى إلى تطوير مسارات بديلة لإمدادات الطاقة متجنبة مضيق ملقا في بحر الصين الجنوبي. ويمكن اعتبار -القناة الشمالية الغربية (خط أنابيب النفط الخام والغاز الطبيعي من آسيا الوسطى) والقناة الشمالية الشرقية (خطوط النفط الخام وأنابيب الغاز المزمعة من روسيا) والقناة الجنوبية (خطوط أنابيب النفط الخام والغاز عبر ميانمار) والقناة الشرقية (المنشآت البحرية لاستيراد النفط والغاز الطبيعي المسال) - مقدمة للممرات الاقتصادية الخاصة بمبادرة الحزام والطريق (راجع الشكل رقم "2") وقد تم وضع معظمها على طول طرق استيراد الطاقة.

**الشكل 3.** استثمارات الطاقة الصينية المباشرة المتجهة إلى الخارج في دول مبادرة الحزام والطريق وجميع البلدان، وحصتها من إجمالي الاستثمارات الصينية الخارجية المباشرة.



المصدر: معهد انتربرايز الأمريكي.

## دوافع وديناميكيات الاستثمار الصيني في مجالات الطاقة

(راجع الشكل رقم "4")، بينما يتراوح الاستثمار في الطاقة في مناطق مبادرة الحزام والطريق الأخرى بين 27% في إفريقيا و50% في دول مجلس التعاون الخليجي.

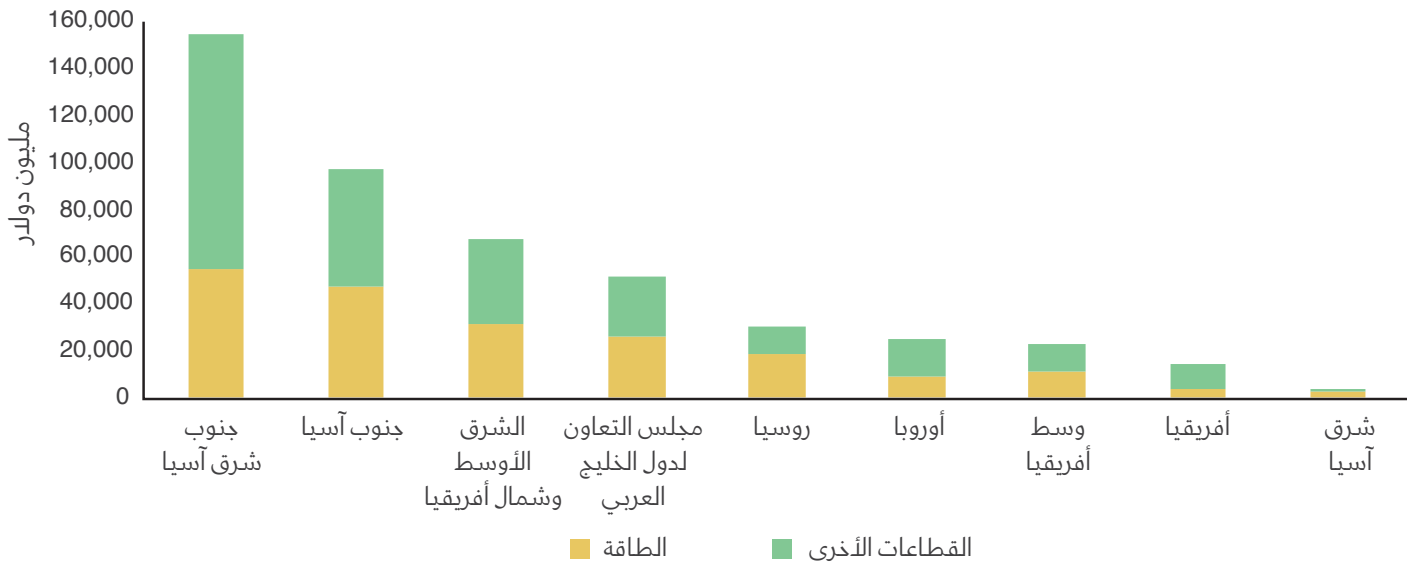
كما شهدت الدول الشريكة في مبادرة الحزام والطريق ومنذ الإعلان عن المبادرة في أواخر عام 2013م زيادة كبيرة في تدفقات الاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج في مجالات الطاقة وغيرها من الصناعات. ولقد تجاوزت التدفقات السنوية للاستثمارات الصينية الخارجية المباشرة في ذروتها في عام 2016م معايير عام 2013م المقابلة بنسبة بلغت 27% بالنسبة لقطاع الطاقة ونسبة 44% في مجموعها، ورغم ذلك فقد أظهرت هذه المؤشرات تراجعاً في الاتجاه السائد في الفترة بين عامي 2018-2017م.

كذلك تعدّ التقلبات الحاصلة في التمويل المقدم من مؤسسات الدولة الصينية أشد وضوحاً، ويوضح الشكل رقم (5) قروض الطاقة لمشروعات مبادرة الحزام والطريق الصادرة عن مصرفين من البنوك السياسية المملوكين للحكومة وهما بنك التنمية الصيني (CDB)

بالإمكان تفسير هذه التحولات الهيكلية في الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج من خلال تنوع الصين المتزايد عبر القطاعات وتركيزها على الاستثمار في مشاريع التصنيع والبنية التحتية، وينطبق ذلك بصورة خاصة نظراً لأن اعتبارات أمن الطاقة الصيني تُفسح المجال أمام أولويات مبادرة الحزام والطريق مثل نقل القدرات وتدويل الشركات الصناعية الصينية. ونتيجة لذلك فإنّ دول مبادرة الحزام والطريق البالغ عددها 65 دولة (BRI-65) تمثل حصة متناقصة من إجمالي الاستثمارات الصينية المباشرة المتجهة إلى الخارج التي انخفضت من نسبة 42% في عام 2013م إلى 32% في عام 2017م، على الرغم من أن مناطق مبادرة الحزام والطريق استمرت في جذب أكثر من 50% من استثمارات الطاقة الصينية خلال هذه الفترة.

يختلف تكوين الاستثمار المباشر في مجالات الطاقة وغيرها اختلافاً كبيراً بين الدول المستفيدة من مبادرة الحزام والطريق، حيث نجد أن قطاع الطاقة في روسيا قد استحوذ على أكثر من 60% من الاستثمارات الصينية المباشرة المتجهة إلى الخارج خلال الفترة 2014-2018م

**الشكل 4.** الاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج في بلدان مبادرة الحزام والطريق بحسب القطاع والمنطقة للأعوام 2014-2018م.



المصدر: معهد انتربرايز الأمريكي.

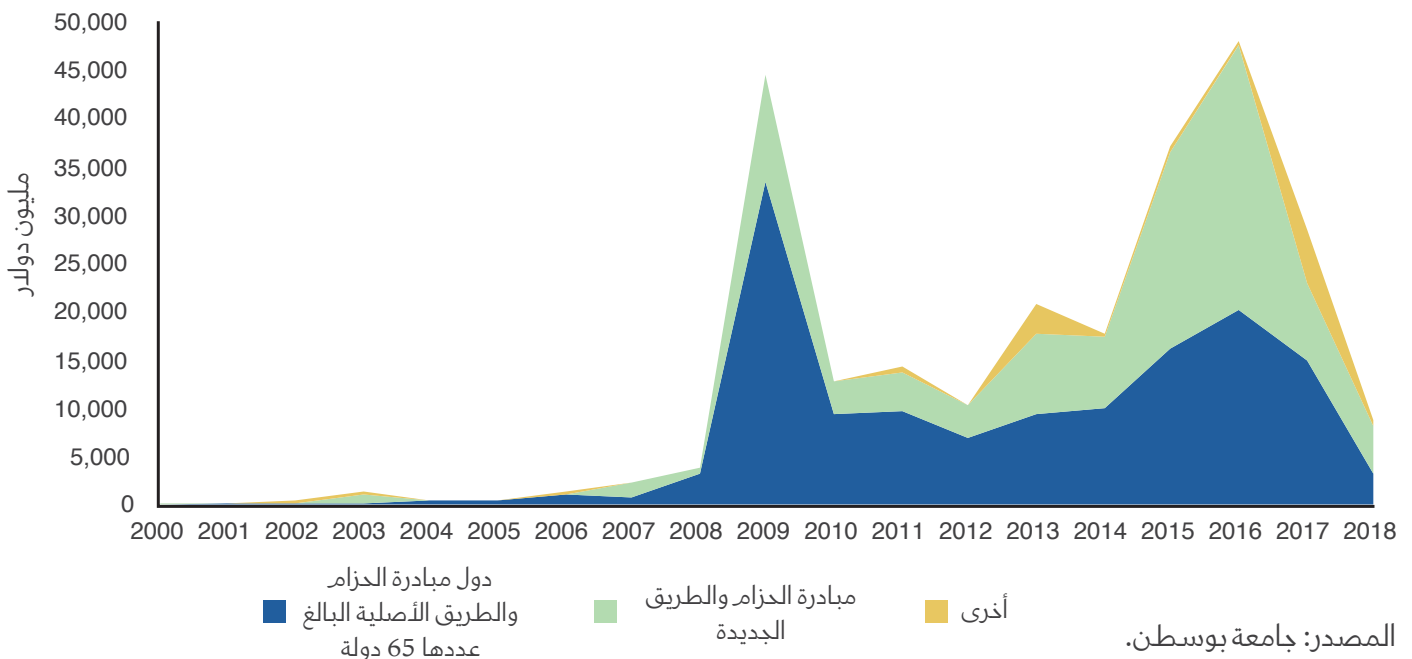
## دوافع وديناميكيات الاستثمار الصيني في مجالات الطاقة

تتزامن الموجة الصينية الثانية للاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج في مجالات الطاقة مع التحولات الأساسية في اقتصادها حيث وصلت البلاد إلى حدود نموذج نموها الموجه نحو التصدير، وتباطؤ نمو الناتج المحلي الإجمالي (GDP) ومشاكل الطاقة الفائضة المستجدة في الصناعات المحلية الرئيسية إضافة إلى توليد الزخم اللازم للبحث عن فرص الاستثمار في الخارج. كما كانت بكين على استعداد متنام لتمويل هذه الفرص مع بلوغ احتياطاتها من النقد الأجنبي ذروتها في عام 2014م بمبلغ 4 تريليون دولار، بالاقتران مع تخفيف ضوابط رأس المال واتجاه خفض قيمة عملة الرنمينبي الصينية (RMB)، وقد سهلت هذه العوامل الارتفاع الهائل في الاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج في الأعوام 2014-2016م. ويبدو أن الخط العام سيكون في الاتجاه المعاكس مجدداً منذ عام 2017م مدفوعاً بتشديد الرقابة على رأس المال واستعادة أسعار الطاقة التي تؤدي بالتالي إلى ارتفاع قيمة أصول الطاقة.

وبنك التصدير والاستيراد الصيني (CEXIM) وهما المسؤولان عن الغالبية العظمى من قروض الاستثمار الصينية المباشرة المتجهة إلى الخارج.

يعكس إصدار القروض من هذه المؤسسات اتجاهات الاقتصاد الكلي العالمي وتقلبات أسواق الطاقة على مدار العقدين الماضيين، استجابة للأزمة المالية العالمية التي حدثت إبان الفترة 2008-2009م والتي خفضت أسعار أصول الطاقة وجعلت الدول المستفيدة أكثر استعداداً لقبول الشروط الصينية للاستثمار، بل ودفعت كذلك الصين إلى خفض حصة ديون الحكومة الأمريكية في محفظتها، إضافة لإغراق مصرف التنمية الصيني ومصرف التصدير والاستيراد الصيني لدول مستقبل مبادرة الحزام والطريق الـ65 ودول أخرى بقروض الطاقة. على الرغم من أن الانتعاش الاقتصادي اللاحق وارتفاع أسعار الطاقة خلال الفترة 2010-2014م قد أدى إلى تهديّة شهية الصين للاستثمار المباشر في الطاقة في الخارج، إلا أن دورة مماثلة تكررت في فترة لاحقة في الأعوام 2014-2016م.

**الشكل 5.** قروض استثمارات الطاقة المباشرة الصادرة عن بنك التنمية الصيني وبنك التصدير والاستيراد الصيني.





من المشاريع الكبيرة للغاز والغاز الطبيعي المسال بما فيها تلك المشاريع الواقعة في منطقة القطب الشمالي الروسي وباكستان وماليزيا. ورغم ذلك فقد تمت الموافقة على معظم الاستثمارات النفطية الصينية التي تشمل التعاون الصيني الروسي بصفة رئيسية وتمويلها قبل الإطلاق الرسمي لمبادرة الحزام والطريق.

كما تعرضت مبادرة الحزام والطريق للانتقادات بسبب تركيزها الشديد على الوقود الأحفوري في مشاريع الطاقة والبنية التحتية، على الرغم من أن بكين تروج لطموحات "التحول في مجال الطاقة على المستوى العالمي" و"التنمية المستدامة" المضمنة في تعابير ووثائق

السياسة العامة المتصلة بمبادرة الحزام والطريق، بما فيها "الإرشادات المتعلقة بتعزيز مبادرة الحزام والطريق الخضراء" (2017)، و"خطة التعاون البيئي والإيكولوجي للحزام والطريق" (2017) و"الرؤية والإجراءات المتعلقة بالتعاون في مجال الطاقة للبناء المشترك لحزام طريق الحرير الاقتصادي وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين" (2017). كما تبدو الصين بوصفها ذات دور ريادي في الاستثمار المحلي في قطاع الطاقة المتجددة وإجمالي القدرات المتوفرة من طاقة الرياح والطاقة الشمسية، قادرة تماماً على الاستحواذ على هذه الأسواق في دول مبادرة الحزام والطريق.

غير أن صناعة الطاقة المتجددة في الصين تتمتع بمزايا تنافسية في سوقها المحلي تتفاوت من الإعانات المالية والحوافز الضريبية التي لا يمكن نقلها بسهولة عبر حدودها، حيث تم إطلاق العديد من مشاريع الطاقة المتجددة على نطاق واسع في إطار مبادرة الحزام والطريق، بما فيها الاستثمارات بقيمة 1.5 مليار دولار في مجمع القائد الأعظم للطاقة الشمسية في باكستان، وقرض بقيمة 332 مليون دولار إلى الأرجنتين لبناء مجمع كوشاري للطاقة الشمسية. ورغم ذلك، فإن مشاريع الطاقة المتجددة لا تشمل سوى جزءاً صغيراً من إجمالي استثمارات الطاقة التي يدعمها بنك التنمية الصيني وبنك التصدير والاستيراد الصيني (راجع الشكل "6").

أصبحت قروض الاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج في مجالات الطاقة في السنوات القليلة الماضية أكثر تنوعاً من الناحية الجغرافية. ولقد استأثرت فعلياً الدول التي ستصبح أعضاء في مبادرة الحزام والطريق (BRI-65) في عام 2013م بمعظم قروض الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج في مجالات الطاقة المدعومة من جانب الحكومة قبل استحداث مبادرة الحزام والطريق. ورغم ذلك ومنذ الإطلاق الرسمي لهذه المبادرة، فإن دولاً أخرى -بخاصة تلك التي انضمت إليها في الفترة 2018-2017م- قد حصلت على حصة متزايدة من هذه القروض (راجع الشكل رقم "5").

يتعارض توزيع قروض الاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج في مجالات الطاقة المدعومة من الحكومة عبر أنواع الوقود والقطاعات الفرعية للطاقة مع الفكرة التي مفادها أن تعزيز أمن الطاقة من خلال الاستحواذ على موارد الطاقة الأجنبية يعد هدف بكين الأساسي للاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج في مجال الطاقة. بينما لم يكن الفحم يمثل وقوداً ذا أولوية بالنسبة للصين من حيث أمن الطاقة لسنوات عديدة، إلا أن الصين تحاول في واقع الأمر حل مشكلة القدرة المفرطة لإنتاجها للفحم المحلي وتخفيض حصة الفحم في مزيج الطاقة. وبرغم ذلك، نجد أن مشاريع الفحم قد استأثرت بالحصة الأكبر من تمويل الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج (راجع الشكل رقم "6"). ولا يزال الفحم يعد أحد أكثر الخيارات يسيرة التكلفة لتلبية الطلب المتنامي على الطاقة في العديد من الدول ذات الموارد الوفيرة من الفحم على امتداد مبادرة الحزام والطريق، بما فيها فيتنام وإندونيسيا. ومن ناحية أخرى، تحجم مؤسسات التنمية الدولية الأخرى مثل البنك الدولي وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي وبنك التنمية الآسيوي، بصفة متزايدة عن المشاركة في المشاريع المتعلقة بالفحم، وهو الأمر الذي يترك قدراً ضئيلاً من المنافسة للمؤسسات المالية الصينية التي تعمل في إطار مبادرة الحزام والطريق.

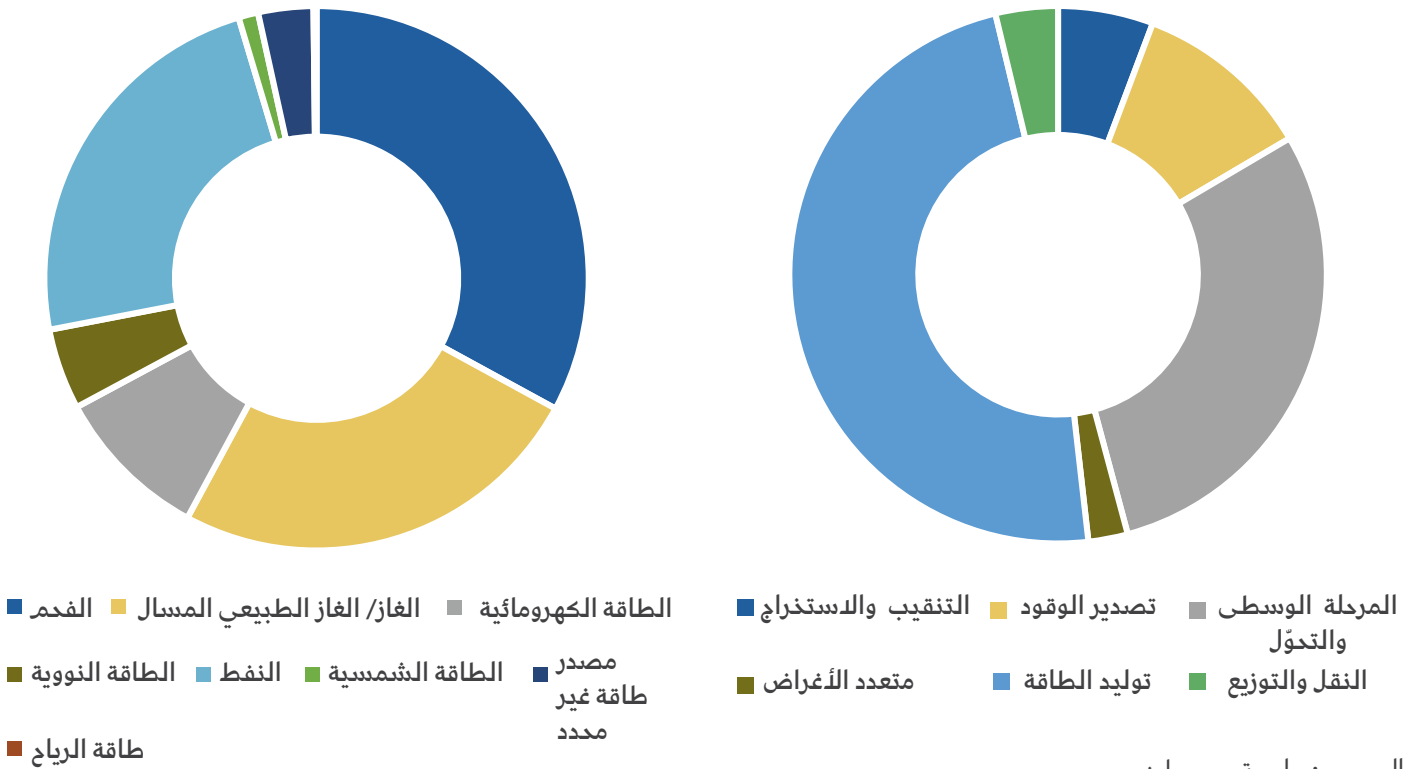
قام مصرفي التنمية الصيني والتصدير والاستيراد الصيني -منذ إطلاق مبادرة الحزام والطريق- بتمويل عدداً

## دوافع وديناميكيات الاستثمار الصيني في مجالات الطاقة

يشكل قطاع الإنتاج الأولي للنفط لنسبة أكثر أهمية بكثير من قروض بنك التنمية الصيني وبنك التصدير والاستيراد الصيني خارج دول مبادرة الحزام والطريق (BRI-65)، مما يقوّص الدعم المالي لمشاريع الفحم والغاز الطبيعي المسال بسبب المشاركة الصينية في المشاريع المشتركة ودعمها لقروض شركة بتروبراس في البرازيل وشركة سونانغول في أنغولا وشركة النفط الوطنية في فنزويلا. ورغم ذلك، فإن القطاع الفرعي لتوليد الطاقة الذي تهيمن عليه مشاريع الطاقة الكهرومائية في إفريقيا وأمريكا اللاتينية، كان كذلك أحد المستفيدين الرئيسيين من قروض الطاقة الصينية.

يُبيّن التفصيل القطاعي لمشروعات الطاقة الخاصة بمبادرة الحزام والطريق التي تدعمها قروض بنك التنمية الصيني وبنك التصدير والاستيراد الصيني عن تفضيل مشاريع البنية التحتية للطاقة على المشروعات التي تهدف إلى تأمين إمدادات الوقود. ونجد أنّ قطاع توليد الطاقة يمثل على سبيل المثال نسبة 48% من القروض المُحمّلة، أيّ أكثر بكثير من القروض الممنوحة لقطاعي الاستكشاف والاستخراج (6%) أو صادرات الوقود (12%). ورغم ذلك، فإنّ بعض المشاريع المتعلقة بالنفط والغاز في قطاع النقل والتحول تُسهم بطريقة مباشرة في الأجنحة الصينية لأمن الطاقة، بما فيها خط أنابيب النفط الروسي-الصيني ومحطة الغاز الطبيعي المسال في القطب الشمالي (Arctic LNG) وخط أنابيب ميانمار-الصين.

**الشكل 6.** قروض الطاقة المقدمة من بنك التنمية الصيني وبنك التصدير والاستيراد الصيني بحسب مصدر الوقود والقطاع، للفترة 2000-2018م.



المصدر: جامعة بوسطن.

# آليات تمويل الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج في مجال الطاقة في إطار مبادرة الحزام والطريق

إلى التمويل“ (NEA 2017). كما أن توسيع الاستثمار الصيني في الطاقة في مناطق مبادرة الحزام والطريق يُعزز أيضاً الأهداف الاستراتيجية الأخرى غير المذكورة صراحة في وثائق سياسات مبادرة الحزام والطريق: تدويل العملة الصينية (الرنمينبي) وتوسيع المؤسسات المالية الصينية وإعادة تشكيل أسواق الطاقة والسلع العالمية من خلال إنشاء مراكز تجارية جديدة وإعادة توجيه تدفقات تجارة الطاقة العالمية.

الجدير بالذكر أنّ مناطق مبادرة الحزام والطريق تتمتع بإمكانيات هائلة للاستثمار في مجالات الطاقة، فوفقاً لتقديرات بنك التنمية الآسيوي فإنّ الدول النامية في آسيا ستحتاج إلى حوالي 11.7 تريليون دولار من الاستثمار (14.7 تريليون دولار لتعديل تدابير التخفيف من آثار تغيّر المناخ) في قطاع الطاقة وحده في الفترة من عام 2016م إلى 2030م - أيّ ما يربو على 2.5٪ من ناتجها المحلي الإجمالي. كما يمكن لاستخدام الوسائل الاستثمارية التي تم نشرها بموجب مبادرة الحزام والطريق أن يساعد كذلك على سد هذه الفجوة الاستثمارية.

كذلك يعتبر الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج وتمويل التنمية الصيني القناتان الرئيسيتان لتمويل مشاريع مبادرة الحزام والطريق (Dollar 2017). بالإضافة إلى استخدام أموالها الخاصة (في حالة المؤسسات والشركات المالية الخاصة) وتوفير الأموال من أسواق رأس المال وحصول الشركات الصينية المشاركة في مبادرة الحزام والطريق وبخاصة الشركات المملوكة للدولة، على جزء كبير من التمويل من الحكومة الصينية (Kong and Gallagher 2016). كما يمكن للمؤسسات المالية الصينية والدولية الاستثمار مباشرة في مشاريع مبادرة الحزام والطريق وتقديم الدعم المالي غير المباشر (أيّ من خلال القروض والضمانات).

يبيّن التحليل الوارد أعلاه للاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج في مجالات الطاقة وتخصيص دعم القروض الحكومية لمشروعات مبادرة الحزام والطريق، ويتم تحديد استراتيجيات استثمار الطاقة في البلاد بنحو متزايد من خلال طموحات بكين الجيوسياسية الأوسع وعوامل الاقتصاد الكلي العالمي بدلاً من أمن إمدادات الطاقة. ونظراً لاستمرار مبادرة الحزام والطريق في التوسع في النطاق الاستراتيجي والجغرافي، فإنّه يتحتم النظر للاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج في مجالات الطاقة في سياق أولويات مبادرة الحزام والطريق الأوسع نطاقاً، وكذلك الكيفية التي تُمكن مشاريع الطاقة الثنائية والمتعددة الأطراف من دعم أو ربط الأهداف الشاملة لهذه المبادرة.

يمكن للاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج في مجالات الطاقة العمل على تسهيل أولويات التكامل المالي المبينة في وثيقة سياسات اللجنة الصينية للتنمية الوطنية والإصلاح ”الرؤية والإجراءات المتعلقة بالتعاون في مجال الطاقة للبناء المشترك لحزام طريق الحرير الاقتصادي وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين“، ويشمل ذلك تطوير أسواق السندات الإقليمية وإنشاء تسهيلات مبادلة العملات الثنائية وضمان دور أكبر للمؤسسات الإنمائية والمالية الإقليمية والتعاون في مجالات إدارة المخاطر المالية والتخفيف من آثارها (NDRC 2015). وتعتبر أهداف التعاون المالي التي روجت لها الإدارة الوطنية للطاقة (NEA) في ”رؤية وإجراءات للتعاون في مجالات الطاقة لبناء حزام طريق الحرير الاقتصادي المشترك وطريق الحرير البحري في القرن الحادي والعشرين“ هي أهداف أكثر تحديداً. وتؤكد الوثيقة على تطوير كافة وسائل الاستثمار في الطاقة بما فيها عمليات الدمج والاستحواذ والشراكات بين القطاعين العام والخاص والتعاون في مجال ”الصناعة بالإضافة

# آليات تمويل الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج في مجال الطاقة في إطار مبادرة الحزام والطريق

## آليات التمويل غير المباشر

يضطلع المصرفان السياسيان<sup>2</sup> المملوكان للدولة وهما بنك التصدير والاستيراد الصيني وبنك التنمية الصيني بأدوار رئيسية في التمويل غير المباشر لمبادرة الحزام والطريق من خلال تقديم القروض وإصدار الضمانات الائتمانية. فقد أصدرت الصين وفقاً للباحثين (Galla-gher and Irwin (2014) قروض استثمار أجنبي مباشر متجه إلى الخارج بقيمة إجمالية بلغت نحو 144 مليار دولار في الفترة بين 2012-2002م، ولقد جاءت 88% من هذه القروض من بنك التصدير والاستيراد الصيني وبنك التنمية الصيني.

بينما تمثل منطقتي جنوب آسيا وروسيا الوجهتين الرئيسيتين لقروض الطاقة التابعة لبنك التنمية

الصيني ومصرف التصدير والاستيراد الصيني بين الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق "BRI-65" (راجع الجدول رقم "1"). غير أن التوزيع الإقليمي للقروض الخاصة بسياسات دعم مشاريع الطاقة التابعة لمبادرة الحزام والطريق يختلف عن ذلك التوزيع الخاص بالاستثمار الصيني المباشر المتجه إلى الخارج في مجال الطاقة. ويبدو أن الدعم المالي المدعوم من الحكومة يعد ضرورياً بالدرجة الأولى للاستثمارات في الدول التي يُنظر إليها على أنها عالية المخاطر من الناحيتين المالية أو السياسية، لاسيما بالنسبة للمشاريع كثيفة رأس المال. غير أننا نجد في المقابل، في المناطق التي تتمتع برأس مال وأسواق مالية حسنة الأداء ومخاطر سياسية منخفضة ووجود قوي للأعمال التجارية الصينية مثل معظم دول جنوب شرق آسيا، هيمنة رأس المال الخاص على تمويل الطاقة من دون دعم للمؤسسات الحكومية الصينية.

**الجدول 1.** الاستثمار المباشر في مجال الطاقة المتجه إلى الخارج وقروض بنك التنمية الصيني ومصرف التصدير والاستيراد الصيني لدول مبادرة الحزام والطريق (BRI-65) وفقاً للمنطقة (2018-2014م).

المنطقة	الاستثمار المباشر في مجال الطاقة المتجه إلى الخارج (بملايين الدولارات)	قروض بنك التنمية الصيني وبنك التصدير والاستيراد الصيني (بملايين الدولارات)	القروض والاستثمار المباشر في مجال الطاقة المتجه إلى الخارج (النسبة المئوية %)
أفريقيا	2,030		0.0%
آسيا الوسطى	6,030	2,851	47.3%
شرق آسيا	2,000		0.0%
أوروبا	6,880	1,645	23.9%
مجلس التعاون الخليجي	26,010		0.0%
الشرق الأوسط وشمال أفريقيا	21,640	5,347	24.7%
روسيا	15,760	15,700	99.6%
جنوب شرق آسيا	50,890	11,262	22.1%
جنوب آسيا	41,730	27,615	66.2%

المصدر: معهد أنتربرايز الأمريكي، جامعة بوسطن.

<sup>2</sup>يشير مصطلح البنوك السياسية في الصين أو المقرضون السياسيون أو البنوك المؤسسية إلى بنكين صينيين أنشأهما مجلس الدولة الصيني في عام 1994م وهما (بنك التصدير والاستيراد الصيني وبنك التنمية الصيني).

## آليات تمويل الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج في مجال الطاقة في إطار مبادرة الحزام والطريق

معاهدة عام 2014م المبرمة بين دول مجموعة (BRICS) الخمسة -البرازيل وروسيا والهند والصين وجنوب إفريقيا- التي تمتلك حصصاً وحقوق تصويت متساوية. كما لا يركز مصرفي التنمية حصراً على تمويل المشروعات المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق فحسب، كذلك يضم المصرف الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية على الدول الأعضاء مثل أستراليا وكندا التي لا تعتبر دولاً مشاركة بصفة رسمية في مبادرة الحزام والطريق. إلا أننا نجد رغم ذلك أن البنوك قد أنشأت بالفعل مجموعة مشروعات في الدول المشاركة في المبادرة. أما في مجال الطاقة، فنجد أن مصرف التنمية الجديد يركز في المقام الأول على الطاقة المتجددة والحفاظ على الطاقة، في حين نجد أن لدى المصرف الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية محافظة أوسع في قطاع الطاقة تتراوح بين توليد الطاقة ومشروعات البنية التحتية للغاز الطبيعي.

كما يعمل المصرف الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية ومصرف التنمية الجديد على اجتذاب التمويل من المصارف الإنمائية المتعددة الأطراف، مثل بنك التنمية الآسيوي والبنك الدولي والمصرف الأوروبي للإنشاء والتعمير (EBRD)، وغيرها من المؤسسات الأخرى. ولقد وافق المصرف الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية بالفعل على تمويل العديد من المشاريع المشتركة بما فيها محطة توربينات الغاز لتوليد الكهرباء ذات الدورة المركبة في ميانمار (مع مؤسسة التمويل الدولية) ومشروع خط أنابيب الغاز الطبيعي عبر الأناضول (مع البنك الدولي)، بينما قدم مصرف التنمية الجديد قرضاً إلى مصرف التنمية الأوروبي الآسيوي (EADB) وبنك الاستثمار الدولي لتمويل مشروع (Nord-Hydro) في روسيا. ويمكن لهذه الشراكات أن تساعد في الحصول على تمويل إضافي لمشاريع الطاقة الخاصة بمبادرة الحزام والطريق ونشر مخاطر التمويل وتعزيز الدور العالمي للصين في تمويل التنمية للحصول على الطاقة وغيرها من المشاريع.

والجدير بالذكر أن شركات التأمين الصينية تؤدي دوراً هاماً آخر في تمويل مشاريع مبادرة الحزام والطريق،

تضطلع أربعة بنوك صينية تجارية مملوكة للدولة هي: مصرف الصين (BOC) وبنك التعمير الصيني (CCB) ومصرف الصين الزراعي (ABC) والبنك الصناعي والتجاري الصيني (ICBC)، بأدوار كبيرة في تمويل مبادرة الحزام والطريق ومشاريع الطاقة على وجه الخصوص. كما أنها تساعد الشركات المشاركة على إصدار سندات الشركات في الخارج وهو نهج مشترك لجمع الأموال لصالح شركات الطاقة الصينية إلى جانب قيامها بتقديم القروض. ولقد أصدرت ثلاث شركات نفط وطنية صينية هي: الشركة الوطنية الصينية للبترول (CNPC) وشركة البترول والكيمائيات الصينية (سينوبك SINOPEC) والمؤسسة الوطنية الصينية للنفط البحري (CNOOC)، سندات بقيمة 7.6 مليار دولار و9.5 مليار دولار في الفترة بين عامي 2012م و2013م على التوالي، في حين أصدرت شركة الشبكة الحكومية للصين (SCO) ما مجموعه مبلغ 5.5 مليار دولار من السندات في عام 2013م (Kong and Gallagher 2016). كما تعمل هذه البنوك المملوكة للدولة على إقامة شراكات نشطة مع الكيانات المالية الأجنبية المملوكة للدولة، ولقد وقع كل من البنك الصناعي التجاري الصيني وبنك التعمير الصيني ومصرف الصين على سبيل المثال مذكرات تفاهم مع مؤسسة سنغافورة للاستثمار في عام 2016م لتسهيل مشاركة الشركات السنغافورية في مبادرة الحزام والطريق (Sejko 2016).

من ناحية أخرى فإن من المتوقع أيضاً أن تساهم المصارف الإنمائية المتعددة الأطراف في تمويل مشاريع الطاقة الخاصة بمبادرة الحزام والطريق. حيث تم منذ الإعلان عن قيام هذه المبادرة إنشاء مصرفين للتنمية (يقع مقر كليهما في الصين). وتم في عام 2015م إطلاق المصرف الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية (AIIB) برأسمال بلغ 100 مليار دولار، تمتلك الصين نسبة 26.6% من حقوق التصويت في هذا البنك مما يعطي بكين التمتع بحق النقض الفعلي، ومن ثم تم إنشاء مصرف التنمية الجديد (NDB) الذي كان يشار إليه سابقاً باسم مصرف التنمية لدول مجموعة بريكس بموجب

# آليات تمويل الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج في مجال الطاقة في إطار مبادرة الحزام والطريق

## الخارج والصحة المالية للاقتصادات المستفيدة في مبادرة الحزام والطريق

تعد القدرة على تحمّل الديون مصدر قلقٍ متزايدٍ لبعض الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، وتشير نتائج الصحة المالية في كلٍّ من باكستان وولوس وسريلانكا وطاجيكستان وفنزويلا وفيتنام -وفقاً لمؤسسة التراث (2019)- إلى احتمال تزعزع الاستقرار إضافة لعدم التيقن في مجال الاقتصاد الكلي. كما يمكن لعب الدين الإضافي المتراكم من مشاريع مبادرة الحزام والطريق أن يزيد من تدهور الاستقرار المالي للدول المستفيدة وتعريض اقتصاديات المشروع للخطر.

غير أن بعض المحللين يرون بالنسبة لغالبية الدول المشاركة، أنّ الديون المستحقة على مشروعات مبادرة الحزام والطريق تعتبر غير ذات أهمية بالنسبة إلى إجمالي الدين الحكومي. وبالتالي، فإنّ من غير المرجح أن تُحدث مبادرة الحزام والطريق تغييراً جوهرياً للصحة المالية لهذه الدول ومناطقها الأوسع نطاقاً. علاوة على ذلك، فإنّ حكومة البلد المستفيد غالباً ما لا تكون هي المُقترض الوحيد، أو أنها لا تشارك فيها على الإطلاق. بينما نجد أنّ شركات الطاقة الوطنية والقطاع الخاص (بما فيها المستثمرين الأجانب في بعض الأحيان) تمثل نسبة كبيرة من قروض مبادرة الحزام والطريق. ويبيّن الجدول رقم (2) حصة قروض مشاريع الطاقة الصادرة عن بنك التنمية الصيني ومصرف التصدير والاستيراد الصيني التي تم الحصول عليها من خلال الاقتراض الحكومي في الفترة بين الأعوام 2014-2018م، إلى جانب تصنيفات الصحة المالية وإجمالي مستويات الديون الخارجية لدول مختارة بعينها من دول "مبادرة الحزام والطريق".

تعكس المؤشرات المُدرجة في الجدول رقم (2) النُهج المختلفة المستخدمة لإدارة قروض الطاقة والديون الخارجية بصفة عامة بين الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، حيث من المحتمل أن تواجه باكستان وولوس وحدهما من بين الدول الأولى الخمس والستون

حيث قامت شركات التأمين الصينية اعتباراً من عام 2017م بإدارة أصول جماعية بقيمة 14.2 تريليون يوان بما فيها مبلغ 2.3 تريليون يوان من الودائع المصرفية. كما تقوم اللجنة الصينية لتنظيم التأمين (CIRC) بتشجيع شركات التأمين على حشد أموالها في المجالات المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق مثل الاستثمار في السندات (DBS 2017). كما تتفاوت استراتيجيات المشاركة في مبادرة الحزام والطريق في قطاع التأمين بين الشركات المملوكة للدولة والشركات الصينية الخاصة والمؤسسات الأجنبية.

بينما نجد أنّ شركات التأمين المملوكة للدولة في الصين كانت أكثر استجابة لدعوة اللجنة الصينية لتنظيم التأمين، وتوفير التغطية التأمينية لمشاريع مبادرة الحزام والطريق التي تعتبرها شركات التأمين الخاصة والدولية محفوفة بالمخاطر السياسية والمالية. كما أن هذه الشركات تساعد كذلك في تمويل بعض المشاريع إما بصورة مباشرة (كمساهمين) أو غير مباشرة (على سبيل المثال: من خلال الاستثمار في السندات). ولقد قامت مجموعة متنوعة من شركات التأمين المملوكة للدولة وتلك الخاصة، بما فيها شركة باسفيك الصينية للتأمين (CPIC) وشركة التأمين الشعبية الصينية (PICC) والشركة الصينية لإعادة التأمين (China RE) وشركة بينغ آن للتأمين، بتمويل مشاريع مبادرة الحزام والطريق من خلال الاستثمارات المشتركة. فعلى سبيل المثال، نجد أن لدى شركة باسفيك الصينية للتأمين تمويل مشترك لمبادرة الحزام والطريق مع بنك التعمير الصيني.

من ناحية أخرى، يبدو أن شركات التأمين الخاصة تتبع نهجاً محتسباً بدقة حيال مشاركتها في مبادرة الحزام والطريق مع التركيز على الدول ذات البيئات السياسية والاقتصادية المستقرة، مثل سنغافورة واقتصادات شرق آسيا الأخرى أو تقوم بفرض رسوم إضافية على أسعار السوق في حالات أخرى.

## الاستثمار المباشر في مجالات الطاقة المتجه إلى

## آليات تمويل الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج في مجال الطاقة في إطار مبادرة الحزام والطريق

**الجدول 2.** الدول المستفيدة من قروض مشاريع الطاقة في مبادرة الحزام والطريق وأوضاعها المالية.

دولة عضوة في مبادرة الحزام والطريق	إجمالي قروض بنك التنمية الصيني ومصرف التصدير والاستيراد الصيني (2014-2018)، "بملايين الدولارات"	قروض بنك التنمية الصيني ومصرف التصدير والاستيراد الصيني المقترضة من الحكومات (2014-2018)، "بملايين الدولارات"	النسبة المئوية للقروض المقترضة من الحكومات	تقييم الصحة المالية	إجمالي الدين الحكومي الأجنبي (مليون دولار)
أنغولا	8,900	0	0%	58.2	
الأرجنتين	5,542	5,542	100%	33	277,921
بنغلاديش	3,745	1,203	32%	77.6	
بوليفيا	1,000	0	0%	17.6	
البوسنة والهرسك	782	0	0%	17.6	
البرازيل	28,150	0	0%	5.9	
كمبوديا	100	100	100%	89.1	
الكاميرون	142	142	100%	59.7	8,238
جمهورية الدومنيكان	600	600	100%	89.9	
الإكوادور	759	759	100%	32.1	44,822
مصر	757	0	0%	0	
أنغوييا	333	250	75%	83.3	
غينيا	1,200	1,200	100%	87.2	
إندونيسيا	3,039	1,200	39%	88.1	
إيران	3,000	0	0%	89.5	
الأردن	1,590	0	0%	60.6	
كينيا	398	264	66%	13.8	27,030
لاوس	1,776	1,207	68%	66.5	9,762
ماليزيا	1,100	1,100	100%	82.4	
المغرب	300	0	0%	66.9	
نيبال	1,516	0	0%	98.5	
نيجيريا	500	500	100%	68.2	
باكستان	21,206	17,082	81%	49.2	95,108
بابوا غينيا الجديدة	260	0	0%	75.2	
روسيا	15,700	0	0%	86.6	
صربيا	863	608	70%	90.1	
الصومال	257	257	100%	N/A	
جنوب أفريقيا	4,500	0	0%	62.6	
جنوب السودان	1,900	1,900	100%	62.6	1,925
سيرلانكا	1,148	1,148	100%	30.4	52,310
طاجيكستان	411	79	19%	60.3	2,274
أوغندا	483	483	100%	68.6	7,163
المملكة المتحدة	7,800	0	0%	68.6	
أوزبكستان	2,440	1,240	51%	98.7	
فنزويلا	2,200	0	0%	17.6	
فيتنام	5,247	0	0%	40.7	
زامبيا	1,741	1,741	100%	12.3	10,050
زيمبابوي	1,000	0	0%	23.7	
<b>المجموع</b>	<b>132,384</b>	<b>38604</b>	<b>29%</b>		

المصدر: جامعة بوسطن ومؤسسة التراث وقاعدة بيانات الصين الاقتصادية واقتصاديات التداول.

## آليات تمويل الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج في مجال الطاقة في إطار مبادرة الحزام والطريق

وزيمبابوي) ومن أمريكا اللاتينية (مثل: الأرجنتين وإكوادور). كما يحدد «إطار القدرة على تحمل الديون لصالح الدول» المشاركة في مبادرة الحزام والطريق» الصادر عن وزارة المالية الصينية (2019م) عمليات تقييم المخاطر وإدارتها لتمويل مشاريع مبادرة الحزام والطريق.

كما تجدر الإشارة إلى أن لدى الاقتصادات التي تعاني من مشاكل الاقتصاد الكلي و/أو المخاطر السياسية، خيارات محدودة للغاية فيما يتعلق بتمويلها للتنمية. كما نجد أن لدى مؤسسات التنمية الدولية الرئيسية غير الصينية مثل البنك الدولي أو بنك التنمية الآسيوي أو البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير، إجراءات صارمة للغاية لتقييم مخاطر المشاريع والتي بطبيعة الحال تحد من عملياتها في مثل هذه الاقتصاديات. ومن ناحية أخرى، فإن قروض صندوق النقد الدولي عادة ما يتم رهنها بالظروف الاقتصادية والسياسية، التي من بينها على سبيل المثال (الإجراءات التقشفية) التي قد لا تعتبر مواتية للتنمية الاقتصادية (Dreher 2004; Stubbs et al. 2018) وغالبا ما يترك هذا التمويل الذي تقوده الصين كخيار أفضل أو وحيد لمثل هذه الاقتصادات.

لمبادرة الحزام والطريق (BRI-65) مخاطر مالية كبيرة ناجمة عن قروض الطاقة في مبادرة الحزام والطريق. وتعد هاتان الدولتان هما الوحيدتان اللتان تفيان بثلاثة معايير هي: معدلات منخفضة من الصحة المالية ومعدلات مرتفعة من الاقتراض الحكومي وقروض الطاقة التي تشكل حصة كبيرة من ديونهما العامة الخارجية. بينما نجد أن كل من سريلانكا وباكستان في وضعين متماثلين باستثناء أن قروض الطاقة لا تشكل سوى نسبة مئوية ضئيلة من إجمالي ديونهما، مما يحد من تأثيرها المالي المحتمل. ومن ناحية أخرى، تقوم كل من فنزويلا وفيتنام بتنظيم عمليات الاقتراض عبر الشركات المملوكة للحكومة أو الشركات الخاصة. ولا تؤثر قروض الطاقة في هذه الدول بشكل مباشر على حالة مواردها المالية العامة. ورغم ذلك يواجه المستثمرون ومناحو القروض الصينيون مخاطر متنامية في كل هذه البلدان.

يدرك صناع السياسات الصينيون هذه المشكلة التي ستصبح أكثر إلحاحاً لاسيما مع انضمام المزيد من الدول ذات الأوضاع المالية الهشة إلى مبادرة الحزام والطريق، مثل دول من القارة الإفريقية (مثل: الكاميرون وزامبيا

### الجدول 3. مصادر تمويل مشاريع الطاقة في باكستان في الفترة 2000-2018م.

المصدر	الاستثمار الأجنبي المباشر في مجالات الطاقة/ القروض (مليون دولار)	متضمناً الفحم (مليون دولار)
البنك الدولي	5,944.2	0
بنك التنمية الآسيوي	10,877.9	750.6
بنك الاستثمار الأوروبي	282.5	0
مؤسسة التمويل الدولية	571.9	0
البنك الإسلامي للتنمية	1,105.1	200.0
الوكالة الفرنسية للتنمية	293.4	0
مصرف التنمية الألماني	233.6	0
وكالة التنمية الدولية	187.7	0
الوكالة اليابانية للتعاون الدولي	467.7	0
بنك التنمية الصيني	10,370.0	4,270.0
بنك التصدير والاستيراد الصيني	14,406.0	2,506.0

المصدر: البنك الدولي وبنك التنمية الآسيوي وبنك الاستثمار الأوروبي ومؤسسة التمويل الدولية وبنك التنمية الإسلامي وجامعة بوسطن وقاعدة بيانات الصين الاقتصادية (CEIC).



للإستثمار (CITIC) في عام 2015م صندوقاً مخصصاً بقيمة 113 مليار دولار لتمويل أكثر من ثلاثمائة (300) مشروع في دول مبادرة الحزام والطريق تمتد من سنغافورة إلى تركمانستان (Reuters 2015).

غالباً ما تذكر الحكومة الصينية قيامها بإسداء النصح للشركات الصينية الخاصة فيما يتعلق بالمشاركة في المشروعات الإستثمارية التي تقودها السياسات العامة، حيث عادة ما تلتزم الشركات في مثل هذه الحالات بالإستثمار المرتبط بمبادرة الحزام والطريق في محاولة لتحقيق التوازن بين المصالح الوطنية والمزايا التجارية مع ضمان التوافق مع خبرات هذه الشركات والمحافظ الإستثمارية الحالية. وبالتالي، فإن إستثمارات هذه الشركات تميل إلى أن تكون أكثر تركيزاً. فعلى سبيل المثال، فإن مجموعة مينشنغ الصينية للإستثمار (CMIG) وصندوق إستثمار طريق الحرير الأخضر البيئي (الذي أنشأته الشركات الصينية الخاصة) تحدان من تعرضهما لحلول مبادرة الحزام والطريق للطاقة الشمسية والطاقة المستدامة.

لا تزال المشاركة المباشرة للأموال الأجنبية في مشاريع الطاقة الخاصة بمبادرة الحزام والطريق تعتبر محدودة، ويعزى ذلك في المقام الأول إلى العقبات الإدارية ومساوئ المنافسة مقارنةً بنظرائهم الصينيين. ورغم أنه يمكن لمستثمري المحافظ الإستثمارية الانخراط في إستثمارات مبادرة الحزام والطريق عبر أسواق الأسهم في هونغ كونغ وشنغهاي وكذلك عن طريق شراء السندات المقومة بالدولار الأمريكي. ورغم ذلك، يواجه المستثمرون المباشرون المحتملون صعوبة أكبر لأن الصين حريصة على الاحتفاظ بالسيطرة التامة على مشاريع مبادرة الحزام والطريق. ونجد أن الأموال الأجنبية تفتقر إلى المزايا الرئيسية التي يتمتع بها المستثمرون المدعومون من جانب الحكومة الصينية، مثل انخفاض معدلات التأمين والوصول التفضيلي إلى أكثر المشاريع ربحية. ولعل أحد الأمثلة القليلة على مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص الذي تم تنفيذه بنجاح بمشاركة مستثمرين أجانب يتمثل في تشييد محطة

يوضح هذا الاستعراض حالة باكستان كما هو مبين في الجدول رقم (3)، حيث استحوذ مصرفي السياسة الصينيين على معظم تمويل الإستثمار الأجنبي المباشر للطاقة في باكستان منذ عام 2000م. وعلاوة على ذلك، تم تمويل المشروعات المتعلقة بالفحم من المستثمرين الصينيين بصورة حصرية، باستثناء بعض المشاريع الممولة من بنك التنمية الآسيوي والبنك الإسلامي للتنمية. مما يعكس الهيمنة الصينية الواسعة على الإستثمار الأجنبي في باكستان: ولقد شكلت الصين في عام 2018م نسبة 58% من إجمالي الإستثمار الأجنبي المباشر السنوي في البلاد، أما بالنسبة لبعض الاقتصادات النامية لمبادرة الحزام والطريق التي تعاني من سوء الصحة المالية، فيمكن أن تتجاوز هذه النسبة 85% في سنوات معينة، كما في حالة لاوس (CEIC 2019).

### التمويل المباشر لمشاريع مبادرة الحزام والطريق

يتم التمويل المباشر لمشروعات الإستثمار في مبادرة الحزام والطريق -بما فيها مشاريع قطاع الطاقة- من المستثمرين الصينيين والأجانب عبر الإستثمار المباشر المتجه إلى الخارج، وتشمل هذه المؤسسات الصينية المملوكة للدولة والشركات الخاصة والصناديق الحكومية أو الخاصة أو الأجنبية وشركات إدارة الإستثمار.

قامت الحكومة الصينية في أواخر عام 2014م بإنشاء صندوق طريق الحرير (SRF) وهو عبارة عن صندوق للثروة السيادية مخصص لتمويل مشاريع مبادرة الحزام والطريق برأس مال من مؤسسة الإستثمار الصينية (CIC) والإدارة الوطنية لصرف العملة الأجنبية "SAFE" (Sejko 2016). وقد قام هذا الصندوق بإستثمار مباشر بما مجموعه 1.65 مليار دولار في مشاريع مبادرة الحزام والطريق على طول مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان (Xinhua 2015b). بالإضافة إلى قيام شركات إدارة الإستثمارات الصينية المملوكة للدولة بإنشاء صناديق تستثمر بصورة مباشرة في مبادرة الحزام والطريق، فعلى سبيل المثال، أطلقت شركة الثقة الصينية الدولية

## آليات تمويل الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج في مجال الطاقة في إطار مبادرة الحزام والطريق

التقليدية مثل هونغ كونغ في حالة صندوق التعاون للاستثمار بين الصين ورابطة بلدان جنوب شرق آسيا (الآسيان) وصندوق لوكسمبورغ للتعاون الاستثماري بين الصين ووسط وشرق أوروبا. ويمثل الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج آلية تمويل أولية للاستثمارات الصينية في الخارج، بما فيها تلك الموجودة في إطار مبادرة الحزام والطريق. ورغم ذلك، فإن من الواضح أن البيانات النزولية من القمة للأسفل مثل إجمالي الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج أو تدفقات رأس المال من البر الرئيسي للصين، لا توفر تمثيلاً ملائماً وواثقاً لتدفقات رأس المال، فيما يتمثل النهج الذي يفضل اتباعه في تتبع استثمارات مبادرة الحزام والطريق ومصادرها بناءً على المشروع المعني.

توجد أربعة أسباب رئيسية لقيام المستثمرين الصينيين بتنظيم الاستثمارات الخارجية بالطرق المذكورة أعلاه، تتمثل في الآتي:

المزايا الضريبية: يعتبر نظام الضرائب في الولايات القضائية المفضلة في الخارج أقل عبئاً وأبسط مما هو عليه في البر الرئيسي للصين، حيث نجد أن المستوى العام لضريبة دخل الشركات في هونغ كونغ يبلغ 16.5% مقارنة بنسبة 25% في البر الرئيسي للصين (KPMG 2019). فيما تتمتع المراكز الخارجية الأخرى بفرض ضرائب أقل على الشركات أو عدم وجودها مطلقاً (مثل جزر كايمان أو جزر فيرجن البريطانية).

تنظيم وإشراف أفضل: يمكن أن يؤدي الاستثمار -بالنسبة للشركات الصينية المشاركة في الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج- من خلال جهات قضائية خارجية إلى تقليل الأعباء التنظيمية بدرجة كبيرة. ورغم إعطاء الأولوية لمبادرة الحزام والطريق، إلا أن بكين لم تخفف حتى الآن من إجراءات الموافقة على الاستثمارات الخارجية لشركات البر الرئيسي. علاوة على ذلك، فإن الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج لشركات البر

للطاقة الحرارية في ميناء قاسم في باكستان في إطار مشروع الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان. كما حصلت شركة المرقاب المالية في قطر على حصة بلغت 49% في هذا المشروع عبر الشراكة مع شركة سينوهدرو للموارد (SOE Sinohydro Resources) الصينية المملوكة للدولة. وتم تسهيل هذا الترتيب من خلال شركة التأمين الموجهة نحو السياسات التي تمويلها الدولة Sinosure التي قامت بتغطية مجموعة واسعة من المخاطر المتعلقة بهذا المشروع والبلد. غير أن المشاركة المباشرة للشركات الأجنبية في مشاريع الطاقة الخاصة بمبادرة الحزام والطريق، تقتصر في معظم الحالات على التعاقد من الباطن مع المستثمرين الصينيين الرئيسيين.

يتعين على المستثمرين الصينيين المحتملين وشركائهم في المشروع الأجنبي المشترك أن يتعاملوا أيضاً مع الأنظمة المحلية للصين إلى جانب المخاطر السياسية والمالية الملزمة لبعض الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، التي أدت مجتمعة إلى قيام الشركات الصينية المشاركة في هذه المبادرة بتطوير هياكل مؤسسية واستراتيجيات تمويل مشاريع محددة. ووفقاً لوزارة التجارة الصينية (2017م)، فإن أكثر من نصف الاستثمار المباشر المتجه إلى الخارج للبلاد يذهب إلى هونغ كونغ، إضافة إلى جزر كايمان وجزر فيرجن البريطانية التي تعد من بين أفضل جهات هذا الاستثمار. ونجد أن هذه الولايات القضائية تعمل بوصفها مراكز مالية تنطلق منها الشركات الصينية للقيام بأنشطة مالية في الخارج. كما تنزع الشركات الصينية كذلك إلى استخدام فروعها الدولية الخاصة ككيانات تعاقدية مع نظيراتها الأجنبية عوضاً عن الشركات الأم في البر الرئيسي للصين. فعلى سبيل المثال، أنشأت مجموعة مينشنغ الصينية للاستثمار شركة (CMI In-ternational) وهي شركة تابعة لها في سنغافورة تعمل على تنفيذ أجندة مبادرة الحزام والطريق.

تميل الأطراف الصينية المشاركة في صناديق الاستثمار المشترك إلى تفضيل الاندماج في المراكز الخارجية

أنشأت بكين في عام 2018م -بهدف تحسين حل النزاعات التجارية في الصين- محكمتين خاصتين للقضايا التجارية الدولية والنزاعات المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق، وتقع هاتان المحكمتان في منطقتي شيان وشنتشن وتوجد بهما كذلك أجهزة داعمة مثل مراكز الوساطة واللجان الدولية للخبراء ومركز للأبحاث. ولقد تم تطوير القوانين والإجراءات الخاصة بالنزاعات المتعلقة بمبادرة الحزام والطريق بالتعاون مع مركز سنغافورة الدولي للوساطة والمجلس الصيني لتعزيز التجارة الدولية. وعلى الرغم من قبول العديد من القضايا البارزة التي أحيلت لهاتين المحكمتين، إلا أنه لم يتضح إلى الآن ما إذا كانت هاتان المحكمتان قد أصبحتا اختصاصاً موثوقاً به لدى الشركات الصينية أو الدولية.

الرئيسي يخضع لمراجعات متكررة ومتطلبات إعداد تقارير مكثفة من قبل جهات متعددة مثل لجنة تنظيم المصارف الصينية والإدارة الوطنية لصرف العملة الأجنبية وبنك الشعب الصيني وغيرها من السلطات ذات الصلة.

حركة تنقل رؤوس الأموال عبر الحدود: تفرض الصين قوانين صارمة على تحويلات العملة للخارج، مما يضيف إجراءات طويلة ومكلفة للاستثمارات الخارجية المباشرة التي تقوم بها الشركات الأم في الصين. ويمكن للشركات الأجنبية في المقابل الحصول على تمويل من المؤسسات المالية الصينية بقدر أكبر من السهولة. وبالتالي، فإن معظم الشركات الصينية تميل إلى التقدم بطلب للحصول على تمويل أئتماني وعوداً إعادة الاستثمار باستخدام فروعها الخارجية.

الثقة في القانون والتحكيم: الجدير بالذكر أن الشركاء الأجانب يفضلون -فيما يتعلق بالعلاقات التعاقدية والمشاريع المشتركة- ولايات قضائية أخرى مثل هونغ كونغ أو سنغافورة عوضاً عن البر الرئيسي للصين. حيث أن هذه الولايات القضائية توفر أنظمة راسخة للتحكيم والقانون وقدرًا أكبر من الشفافية القضائية مقارنة بما توفره الصين، وبخاصة عند التعامل مع الشركات المملوكة للدولة الصينية وغيرها من الشركات الصينية القوية.

ذلك، فإنّ العديد من هذه المخاوف تتفاقم بسبب الفجوات الاستثمارية الكبيرة في بعض دول مبادرة الحزام والطريق التي تنجم عن مشاكلها الاقتصادية والسياسية. وغالباً ما تجعل البيئات شديدة المخاطر والطبيعة الكثيفة رأس المال لمشاريع البنية التحتية للطاقة من الدعم الحكومي أو دعم المؤسسات المملوكة للدولة أمراً ضرورياً ولزماً، دون ترك أيّ قدرٍ من المنافسة للمستثمرين الصينيين. وينطبق الأمر نفسه على المشاريع ذات الصلة بالفحم بسبب إجماع مؤسسات التمويل الإنمائي العالمية عن توفير التمويل اللازم لها، مما أدى إلى وجود حصة غير متناسبة من هذه المشاريع في محافظ مؤسسات التمويل التي تقودها الصين.

كما يمكن أن تتسبب المشكلات التي أبرزتها هذه الدراسة في حدوث إخفاق في تنفيذ المشروع وعواقب مالية سلبية للدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق. ورغم ذلك، فيمكن للمستويات العالية المخاطر الاقتصادية الكلية أو السياسية في هذه الدول إلى جانب الشروط الصارمة للتمويل غير الصيني، أن لا تترك لهذه الدول سوى بدائل محدودة لتمويل مشاريعها الإنمائية. كما يمكن أن يكون تمويل التنمية المدعوم من الصين -في ظل هذه الظروف- الخيار الوحيد المقبول لبعض اقتصادات مبادرة الحزام والطريق للمساعدة على جسر الفجوة القائمة في استثماراتها.

تطورت مبادرة الحزام والطريق بدرجة كبيرة في السنوات الخمس التي تلت إطلاقها مع استحداث بعض التغييرات الأكثر أهمية بشأن الاستثمار في مجالات الطاقة، ولقد كان الاستثمار المباشر في مجالات الطاقة هذه في الصين قبل مبادرة الحزام والطريق وفي بدايتها، مدفوعاً بصورة رئيسية بإمدادات الطاقة والاعتبارات الأمنية. ورغم ذلك، أصبحت الطاقة جزءاً لا يتجزأ من الأهداف الواسعة لهذه المبادرة.

ينبغي النظر إلى استثمارات الطاقة في مبادرة الحزام والطريق في سياق الصين الجغرافي والاقتصادي الأوسع، حيث سيشكل الاقتصاد المحلي (على سبيل المثال: نقل فائض الطاقة الزائدة وتطوير المقاطعات المتخلفة عن التنمية) والقضايا المالية (مثل: تجديد الأسواق المالية الإقليمية وتدويل العملة الصينية) "الرنمينبي" وتوسيع المؤسسات المالية الصينية والأهداف الجيوسياسية الاستراتيجية (إعادة تحديد الهيكل الحالي لأسواق الطاقة والسلع العالمية وتعزيز "القوة الناعمة" للصين)، جميعها قرارات خاصة بالاستثمار والتمويل في مبادرة الحزام والطريق وكل ما يسهم في إنجاحها.

كذلك ينبغي أن يسترشد هذا النهج بتحليل الخلافات المحيطة بمبادرة الحزام والطريق، لاسيما تلك المتعلقة بدور المؤسسات المملوكة للدولة وآليات التمويل وعمليات الموافقة على المشاريع وتنفيذها. ورغم

- African Development Bank. 2018. "African Economic Outlook 2018." [https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/African\\_Economic\\_Outlook\\_2018\\_-\\_EN.pdf](https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/African_Economic_Outlook_2018_-_EN.pdf).
- American Enterprise Institute. 2019. "China Global Investment Tracker." Accessed April 10, 2019. <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker>.
- Asian Development Bank. 2017. "Meeting Asia's Infrastructure Needs." Asian Development Bank. <https://www.adb.org/sites/default/files/publication/227496/special-report-infrastructure.pdf>. <https://doi.org/10.22617/fls168389-2>
- Askary, Hussein, and Janson Ross. 2018. "Why China's 'Debtbook Diplomacy' is a Hoax." International Schiller Institute, August 30. <https://schillerinstitute.com/why-chinas-debtbook-diplomacy-is-a-hoax>.
- Balding, Christopher. 2017. "Can China Afford Its Belt and Road?" Bloomberg Opinion, May 17. <https://www.bloomberg.com/opinion/articles/2017-05-17/can-china-afford-its-belt-and-road>.
- Baltensperger, Michael, and Uri Dadush. 2019. "The Belt and Road Turns Five." *Policy Contribution* 1 (January). [http://bruegel.org/wp-content/uploads/2019/01/PC-01\\_2019\\_.pdf](http://bruegel.org/wp-content/uploads/2019/01/PC-01_2019_.pdf). <https://doi.org/10.32609/j.ruje.5.38704>
- Baruah, Darshana M. 2018. "India's Answer to the Belt and Road: A Road Map for South Asia." Carnegie India, August. [https://carnegieendowment.org/files/WP\\_Darshana\\_Baruah\\_Belt\\_Road\\_FINAL.pdf](https://carnegieendowment.org/files/WP_Darshana_Baruah_Belt_Road_FINAL.pdf).
- Belt and Road News. 2019. "Think Tank Says Hambantota Port a Failed OBOR Project." February 26. <https://www.beltandroad.news/2019/02/26/think-tank-says-hambantota-port-a-failed-obor-project>.
- Belt and Road Portal. 2019a. "Profiles of International Cooperation." Accessed February 21, 2019. [https://eng.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat\\_id=10076&cur\\_page=5](https://eng.yidaiyilu.gov.cn/info/iList.jsp?cat_id=10076&cur_page=5).
- Belt and Road Portal. 2019b. "Achievement of Belt and Road Initiative." February 18. <https://www.yidaiyilu.gov.cn/jcsj/dsjkydyl/79860.htm>.
- Bennon, Michael. 2017. "Western and Chinese Infrastructure Development Abroad." Presentation at CSIS-Stanford Joint Seminar. December 18. <https://www.csis.org/events/western-and-chinese-infrastructure-development-abroad>.
- Boston University. 2019. "China's Global Energy Finance." Accessed April 11, 2019. <https://www.bu.edu/cgef/#/2017/Country>.
- Cai, Peter. 2017. "Understanding China's Belt and Road Initiative." Lowy Institute Analysis. March. <https://www.lowyinstitute.org/publications/understanding-belt-and-road-initiative>.
- CEIC. 2019. "Global Database." Accessed April 30, 2019. <https://insights.ceicdata.com>.
- Chinese Academy of International Trade and Economic Cooperation. 2018. "Report on China's Trade and Investment Cooperation under the Belt and Road Initiative (2014-2017)." September.
- Clarke, Michael. 2017. "The Belt and Road Initiative: China's New Grand Strategy?" *Asia Policy* 24:71-79. DOI: 10.1353/asp.2017.0023. <https://doi.org/10.1353/asp.2017.0023>
- DBS. 2017. "Asia Insights - One Belt One Road Infrastructure Sector." [https://www.dbs.com/aics/pdfController.page?pdfpath=/content/article/pdf/AIO/072017/170724\\_insights\\_one\\_belt\\_one\\_road\\_moving\\_faster\\_than\\_expected.pdf](https://www.dbs.com/aics/pdfController.page?pdfpath=/content/article/pdf/AIO/072017/170724_insights_one_belt_one_road_moving_faster_than_expected.pdf).
- Djankov, Simeon, and Sean Miner. 2016. "China's Belt and Road Initiative: Motives, Scope, and Challenge." Briefing 16-2. Peterson Institute for International Economics, March. <https://piie.com/publications/piie-briefings/chinas-belt-and-road-initiative-motives-scope-and-challenges>.
- Dollar, David. 2017. "Is China's Development Finance a Challenge to the International Order?" Presentation at the Japan Center for Economic Research, Tokyo, October 2017. <https://doi.org/10.1111/aepr.12229>

Dreher, Axel. 2004. "IMF and Economic Growth: The Effects of Programs, Loans, and Compliance with Conditionality." Research Paper Series, Thurgauer Wirtschaftsinstitut (TWI) and University of Konstanz. <https://www.twi-kreuzlingen.ch/wp-content/uploads/2017/12/twi-rps-001-dreher-2004-11.pdf>. <https://doi.org/10.2139/ssrn.558401>

EURACTIV. 2019. "European Bloc not Considering Joining China's Belt and Road Plans." April 26. <https://www.euractiv.com/section/eu-china/news/european-bloc-not-considering-joining-chinas-belt-and-road-plans>.

European Commission. 2018. "EU Sets up Its Strategy for Connecting Europe and Asia." September 19. [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-18-5803\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-18-5803_en.htm).

Federation of German Industries (BDI). 2019. "Partner and Systemic Competitor — How Do We Deal with China's State-Controlled Economy?" January. <https://english.bdi.eu/publication/news/china-partner-and-systemic-competitor>.

Feng, Da Hsuan, and Haiming Liang. 2018. "Is BRI Road to a 'Debt Trap'? The Numbers Say No." Global Times, November 21. <http://www.globaltimes.cn/content/1128434.shtml>.

Fukuyama, Francis. 2016. "One Belt, One Road: Exporting the Chinese Model to Eurasia." The Australian, January 4. <https://www.theaustralian.com.au/news/world/one-belt-one-road-exporting-the-chinese-model-to-eurasia/news-story/269016e0dd63ccca4da306b5869b9e1c>.

Fulton, Jonathan. 2017. "The G.C.C. Countries and China's Belt and Road Initiative (BRI): Curbing Their Enthusiasm?" Middle East Institute, Washington, October 17. <https://www.mei.edu/publications/gcc-countries-and-chinas-belt-and-road-initiative-bri-curbing-their-enthusiasm>.

Gallagher, Kevin P., and Amos Irwin. 2014. "Exporting National Champions: China's Outward Foreign Direct Investment Finance in Comparative Perspective." *China and World Economy* 22(6). DOI: 10.1111/cwe.12089. <https://doi.org/10.1111/cwe.12089>

Gan, Nectar, and Robert Delaney. 2019. "United States under Donald Trump Is Veering away from China's Belt and Road." South China Morning Post, April 25. <https://www.scmp.com/news/china/article/3007504/united-states-under-trump-veering-away-chinas-belt-and-road>.

Heritage Foundation. 2019. "2019 Index of Economic Freedom." Accessed April 24, 2019. <https://www.heritage.org/index/explore>.

Hillman, Jonathan E. 2018a. "China's Belt and Road Initiative: Five Years Later." Testimony before the U.S.-China Economic and Security Review Commission. January 25. Center for Strategic & International Studies (CSIS), Washington. <https://www.csis.org/analysis/chinas-belt-and-road-initiative-five-years-later-0>.

———. 2018b. "How Big Is China's Belt and Road?" April 3. CSIS. <https://www.csis.org/analysis/how-big-chinas-belt-and-road>

Hurley, John, Scott Morris, and Gailyn Portelance. 2018. "Examining the Debt Implications of the Belt and Road Initiative from a Policy Perspective." Center for Global Development (CGD), Washington, March. <https://www.cgdev.org/sites/default/files/examining-debt-implications-belt-and-road-initiative-policy-perspective.pdf> <https://doi.org/10.24294/jipd.v3i1.1123>

Jan, W. Waqas. 2018. "Five Years on, the BRI Is Still Being Perceived as a Debt Trap." Daily Times, September 3. <https://dailytimes.com.pk/291886/five-years-on-the-bri-is-still-being-perceived-as-a-debt-trap>.

Kong, Bo, and Kevin P. Gallagher. 2016. "The Globalization of Chinese Energy Companies." Boston University. [https://www.bu.edu/pardeeschool/files/2016/06/Globalization.Final\\_.pdf](https://www.bu.edu/pardeeschool/files/2016/06/Globalization.Final_.pdf).

KPMG. 2019. "Corporate Tax Rates Table." Accessed April 30, 2019. <https://home.kpmg/vg/en/home/services/tax1/tax-tools-and-resources/tax-rates-online/corporate-tax-rates-table.html>.

Miller, Tom. 2017. *China's Asian Dream: Empire Building Along the New Silk Road*. London: Zed Books.

- Ministry of Commerce of the People's Republic of China. 2016. "2016 China Foreign Direct Investment Statistics Bulletin." <http://fec.mofcom.gov.cn/article/tjsj/tjgb/201709/20170902653690.shtml>.
- Ministry of Finance of the People's Republic of China. 2019. "Debt Sustainability Framework for Participating Countries of the Belt and Road Initiative." <http://m.mof.gov.cn/czxw/201904/P020190425513990982189.pdf>.
- Mitchell, Tom. 2018. "Beijing Insists BRI is no Marshall Plan." *The Financial Times*, September 26. <https://www.ft.com/content/48f21df8-9c9b-11e8-88de-49c908b1f264>.
- Morgan Stanley. 2018. "Inside China's Plan to Create a Modern Silk Road." March 14. <https://www.morganstanley.com/ideas/china-belt-and-road>.
- Mundy, Simon, and Kathrin Hille. 2019. "The Maldives Counts the Cost of its Debts to China." *The Financial Times*, February 11. <https://www.ft.com/content/c8da1c8a-2a19-11e9-88a4-c32129756dd8>.
- National Development and Reform Commission (NDRC). 2015. "Vision and Actions on Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road." [http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330\\_669367.html](http://en.ndrc.gov.cn/newsrelease/201503/t20150330_669367.html).
- National Energy Administration. 2017. "Vision and Actions on Energy Cooperation in Jointly Building Silk Road Economic Belt and 21st-Century Maritime Silk Road." [http://www.nea.gov.cn/2017-05/12/c\\_136277478.htm](http://www.nea.gov.cn/2017-05/12/c_136277478.htm).
- Overseas Private Investment Corporation (OPIC). 2018. "OPIC Statement on the Inclusion of a New Development Finance Institute in the U.S. Government's Reform and Reorganization Plan." June 21. <https://www.opic.gov/press-releases/2018/opic-statement-inclusion-new-development-finance-institution-us-governments-reform-and-reorganization-plan>.
- Parker, Sam, and Gabrielle Chefitz. 2018. "Debtbook Diplomacy: China's Strategic Leveraging of its Newfound Economic Influence and the Consequences for U.S. Foreign Policy." Harvard Kennedy School, May. <https://www.belfercenter.org/sites/default/files/files/publication/Debtbook%20Diplomacy%20PDF.pdf>.
- Renwick, Neil, Jing Gu, and Sen Gong. 2018. "The Impact of BRI Investment in Infrastructure on Achieving the Sustainable Development Goals." Institute of Development Studies, K4D Emerging Issues Report, September. [https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5be9560ced915d6a166edb35/K4D\\_Helpdesk\\_BRI\\_REPORT\\_2018\\_final.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5be9560ced915d6a166edb35/K4D_Helpdesk_BRI_REPORT_2018_final.pdf)
- Reuters. 2015. "China's CITIC to Invest \$113 billion for 'Silk Road' Investment." June 24. <https://www.reuters.com/article/china-citic-investments-idUSL3N0ZA3AH20150624>.
- Russel, Daniel R., and Blake Berger. 2019. "Navigating the Belt and Road Initiative." Asia Society Policy Institute. June. [https://asiasociety.org/sites/default/files/2019-06/Navigating%20the%20Belt%20and%20Road%20Initiative\\_2.pdf](https://asiasociety.org/sites/default/files/2019-06/Navigating%20the%20Belt%20and%20Road%20Initiative_2.pdf).
- Saalman, Lora, and Knut Dethlefsen. 2017. "Following the Forum-China's Belt and Road Initiative and the EU." Friedrich-Ebert-Stiftung, July. <https://library.fes.de/pdf-files/bueros/singapur/13565.pdf>.
- Sejko, Dini. 2016. "Financing the Belt and Road Initiative: MDBs, SWFs, SOEs and the Long Wait for Private Investors." *APEC Currents 2017* (11).
- State Council of the People's Republic of China. 2015. "Action plan on the Belt and Road Initiative." [http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content\\_281475080249035.htm](http://english.gov.cn/archive/publications/2015/03/30/content_281475080249035.htm).
- State-owned Assets Supervision and Administration Commission of the State Council. 2018. "Centrally Administrated SOEs Have Undertaken 3,116 Projects in Belt and Road Countries." Chinese government media press, October 31. <http://www.sasac.gov.cn/n2588025/n2588164/n4437287/c9763720/content.html>.
- Stubbs, Thomas, Bernhard Reinsberg, Alexander Kentikelenis, and Lawrence King. 2018. "How to Evaluate the Effects of IMF Conditionality." *The Review of International Organizations*, 1-45. <https://doi.org/10.1007/s11558-018-9332-5>.

Tellis, Ashley J. 2017. "Protecting American Primacy in the Indo-Pacific." Testimony before the U.S. Armed Service Committee, April 25. <https://carnegieendowment.org/2017/04/25/protecting-american-primacy-in-indo-pacific-pub-68754>.

The Institute for Defense Studies and Analyses (IDSA). 2019. "Xi's Belt-Road Initiative: Recalibration, Strategic Imperatives — Analysis." *Eurasia Review*, May 23. <https://www.eurasiareview.com/23052019-xis-belt-road-initiative-recalibration-strategic-imperatives-analysis>.

The People's Bank of China (PBOC) and the City of London Corporation. 2018. "Building an Investment and Financing System for the Belt and Road Initiative." September. <https://www.cityoflondon.gov.uk/business/asia-programme/greater-china/Documents/building-an-investment-and-financing-system-for-the-bri.pdf>.

Trading Economics. 2019. "Government Debt." Accessed April 30, 2019. <https://tradingeconomics.com/country-list/government-debt>.

U.S. Department of Defense. 2018. "Summary of the 2018 National Defense Strategy of the United States of America." January 19. <https://dod.defense.gov/Portals/1/Documents/pubs/2018-National-Defense-Strategy-Summary.pdf>.

Wijeratne, David, Joshua Yau, Gabriel Wong, Mark Rathbone, Neu Boon Ling, and Stella Lau. 2017. "Repaving the Ancient Silk Roads." PricewaterhouseCoopers Analysis, May. <https://www.pwc.com/gx/en/growth-markets-centre/assets/pdf/pwc-gmc-repaving-the-ancient-silk-routes-web.pdf>.

Xinhua. 2015a. "Chronology of China's Belt and Road Initiative." Accessed April 22, 2019. [http://english.gov.cn/news/top\\_news/2015/04/20/content\\_281475092566326.htm](http://english.gov.cn/news/top_news/2015/04/20/content_281475092566326.htm).

———. 2015b. "Commentary: Silk Road Fund's 1st Investment Makes China's Words into Practice." Accessed April 4, 2019. [http://www.xinhuanet.com/english/2015-04/21/c\\_134170737.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2015-04/21/c_134170737.htm).

———. 2017. "Work Together to Build the Silk Road Economic Belt and the 21st Century Maritime Silk Road." President Xi's Speech at Opening of Belt and Road Forum, May 14. [http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c\\_136282982.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-05/14/c_136282982.htm).

Zhang, Shu, and Matthew Miller. 2017. "Behind China's Silk Road Vision: Cheap Funds, Heavy Debt, Growing Risk." *Reuters News*, May 15. <https://www.reuters.com/article/us-china-silkroad-finance/behind-chinas-silk-road-vision-cheap-funds-heavy-debt-growing-risk-idUSKCN18B0YS>.

Zhao, Minghao. 2018. "Five Years on, BRI Tastes Success on Several Fronts." *Global Times*, August 28. <http://www.globaltimes.cn/content/1117400.shtml>.



# الملحق الأول ١. الدول المُشاركة في مبادرة الحزام والطريق

تم في بادئ الأمر تحديد خمس وستون (65) دولة بوصفها الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق، حيثُ نشير إلى هذه المجموعة باسم مجموعة الدول الخمس والستون لمبادرة الحزام والطريق المعروفة اختصاراً بـ "BRI-65". ومن ثم تم تصنيف الدول التي انضمت إلى هذه المبادرة لاحقاً تحت مسمى (مبادرة الحزام والطريق الجديدة) المعروفة اختصاراً بـ "BRI-new". والجدير بالذكر أن البوابة الرسمية لمبادرة الحزام والطريق قد أُدرجت اعتباراً من بداية عام 2019م عدد (137) دولة مشاركة، كما شاركت عدداً من الدول التي لم تدرج أسماؤها بعد في البوابة بما فيها الأرجنتين والبرازيل وبلجيكا، التي شاركت بفعالية في عدة مشاريع في إطار مبادرة الحزام والطريق على الرغم من عدم توقيعها لمذكرات رسمية بذلك. وندرج أدناه قائمة بهذه الدول في مجموعة الدول الخمس والستون الجديدة لمبادرة الحزام والطريق المعروفة اختصاراً بـ "BRI-new".

جدول رقم A1. الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق.

الدولة	مجموعة مبادرة الحزام والطريق
أفغانستان	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
ألبانيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
الجزائر	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
أنغولا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
أنتيغوا وبربودا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
الأرجنتين	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
أرمينيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
النمسا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
أذربيجان	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
البحرين	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
بربادوس	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
بنغلاديش	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
روسيا البيضاء	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
بلجيكا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
بوتان	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
بوليفيا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
البوسنة والهرسك	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
البرازيل	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
بروناي	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق

المصدر: معهد انتربرايز الأمريكي، جامعة بوسطن.

## الملحق الأول 1. الدول المُشاركة في مبادرة الحزام والطريق

جدول رقم A1. الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق.

الدولة	مجموعة مبادرة الحزام والطريق
بلغاريا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
بوروندي	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
كمبوديا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
الكاميرون	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
الرأس الأخضر	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
تشاد	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
تشيلي	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
الصين	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
الكونغو	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
كرواتيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
جزر كوك	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
كوستاريكا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
ساحل العاج	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
كوبا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
قبرص	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
الجمهورية التشيكية	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
جيبوتي	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
الدومينيكا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
جمهورية الدومنيكان	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
الإكوادور	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
مصر	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
غينيا الاستوائية	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
أستونيا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
أثيوبيا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
فيجي	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
الغابون	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
غامبيا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
جورجيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
غانا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
اليونان	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65

المصدر: معهد انتربرايز الأمريكي، جامعة بوسطن.

## الملحق الأول أ. الدول المُشاركة في مبادرة الحزام والطريق

جدول رقم A1. الدول المُشاركة في مبادرة الحزام والطريق.

الدولة	مجموعة مبادرة الحزام والطريق
غرينادا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
غينيا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
غيانا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
هنغاريا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
الهند	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
أندونيسيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
إيران	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
العراق	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
إسرائيل	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
إيطاليا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
جامايكا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
الأردن	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
كازاخستان	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
كينيا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
الكويت	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
قرغيزستان	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
لوس	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
لاتفيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
لبنان	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
ليبيريا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
ليبيا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
ليتوانيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
لوكسمبورغ	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
مقدونيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
مدغشقر	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
ماليزيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
جزر المالديف	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
مالطا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
موريتانيا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
ميكرونيزيا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65

المصدر: معهد أنتربرايز الأمريكي، جامعة بوسطن.

## الملحق الأول 1. الدول المُشاركة في مبادرة الحزام والطريق

جدول رقم A1. الدول المشاركة في مبادرة الحزام والطريق.

الدولة	مجموعة مبادرة الحزام والطريق
مولدوفا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
منغوليا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
جمهورية الجبل الأسود	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
المغرب	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
موزمبيق	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
ميانمار	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
ناميبيا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
النيبال	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
نيوزيلاندا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
نيجيريا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
نيوي	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
سلطنة عمان	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
باكستان	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
فلسطين	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
بنما	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
بابوا غينيا الجديدة	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
بيرو	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
الفلبين	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
بولندا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
البرتغال	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
دولة قطر	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
رومانيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
روسيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
رواندا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
السلفادور	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
ساموا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
المملكة العربية السعودية	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
السنغال	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
صربيا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
جزر سيشل	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق

المصدر: معهد انتربرايز الأمريكي، جامعة بوسطن.

## الملحق الأول أ. الدول المُشاركة في مبادرة الحزام والطريق

جدول رقم A1. الدول المُشاركة في مبادرة الحزام والطريق.

الدولة	مجموعة مبادرة الحزام والطريق
سيرا ليون	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
سنغافورة	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
سلوفاكيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
سلوفينيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
الصومال	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
جنوب أفريقيا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
كوريا الجنوبية	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
جنوب السودان	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
سيريلانكا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
السودان	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
سورينام	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
سويسرا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
سوريا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
طاجيكستان	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
تنزانيا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
تايلاند	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
تيمور الشرقية	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
توغو	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
تونجا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
ترينداد وتوباغو	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
تونس	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
تركيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
تركمانيستان	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
أوغندا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
أوكرانيا	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
الإمارات العربية المتحدة	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
أوروغواي	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
أوزبكستان	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
فانواتو	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
فنزويلا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65

المصدر: معهد أنتربرايز الأمريكي، جامعة بوسطن.

## الملحق الأول 1. الدول المُشاركة في مبادرة الحزام والطريق

جدول رقم A1. الدول المُشاركة في مبادرة الحزام والطريق.

الدولة	مجموعة مبادرة الحزام والطريق
فيتنام	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
اليمن	من الدول الـ65 الأعضاء في مبادرة الحزام والطريق
زامبيا	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65
زيمبابوي	عضو جديد في دول أعضاء مبادرة الحزام والطريق الـ65

المصدر: معهد أنتربرايز الأمريكي، جامعة بوسطن.

## عن المؤلفين

### فيليب جالكين

زميل أبحاث زائر متخصص في الجوانب الاقتصادية والسياساتية لإمدادات الطاقة وتجارها، وهو حاصل على درجة الدكتوراه في العلاقات الاقتصادية الدولية من جامعة سانت بطرسبرغ للاقتصاد بروسيا ودرجة الماجستير في إدارة الأعمال من جامعة جنوب كاليفورنيا الأمريكية.



### دونمي تندن

زميل باحث في برنامج الأسواق والتنمية الصناعية في كابسارك وتتجاوز خبرتها العملية أكثر من 20 عاماً من العمل في قطاع الطاقة الصيني والمناخ، وكانت قبل انضمامها لكابسارك رئيساً لمكتب الصين التابع لمعهد الإنتاجية الصناعية ومديراً للجنة التغيير المناخي وبرامج الطاقة في الصندوق العالمي للطبيعة في الصين.



### جونى يوان كه

متدرب سابق في برنامج كابسارك للأسواق والتنمية الصناعية، وهو حاصل على درجة البكالوريوس في الهندسة من جامعة نانينغ التكنولوجية ودرجة الماجستير في إدارة الأعمال من كلية توك للأعمال في دارتموث.



## عن المشروع

يُعد هذا المشروع البحثي بتقييم الآثار المترتبة على مبادرة الحزام والطريق الصينية (BRI) بالنسبة للمملكة العربية السعودية، ولقد قام الرئيس الصيني شي جين بينغ بتطوير مبادرة الحزام والطريق المستجدة في الصين للمرة الأولى في عام 2013م، التي تم إطلاقها رسمياً في شهر مارس من عام 2015م من الحكومة الصينية باعتبارها الرؤية والإجراءات المتبعة للبناء المشترك للحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين، ولقد أصبحت هذه المبادرة نقطة محورية في تحليل تأثير السياسات الصينية على المجتمع الدولي، لاسيما بالنسبة للدول الممتدة على طول طريق مبادرة الحزام والطريق. لذلك يسعى مشروعنا البحثي هذا للإجابة على الأسئلة الرئيسية التالية:

- هل تم تعريف مبادرة الحزام والطريق بصورة صحيحة؟
- ما هي العناصر الرئيسية لهذه المبادرة، ولماذا تعتبر مثيرة للجدل في بعض الأحيان؟
- هل سيتأثر الطلب المستقبلي على الطاقة في الصين بمبادرة "الحزام والطريق" المستجدة؟ وإذا كان الأمر كذلك، فما هي الكيفية التي سيتأثر بها هذا الطلب؟
- كيف ينبغي أن تتفاعل المملكة العربية السعودية مع مبادرة الحزام والطريق الصينية؟ ماهي المجالات التي يمكن عبرها تعميق العلاقات الثنائية بين هذين البلدين وماهي المجالات التي ينبغي تجنبها؟



[www.kapsarc.org](http://www.kapsarc.org)