



## سرمایه‌گذاری‌های فراسرزمینی چین

مطالعه موردی شهرک‌های صنعتی چین در چهار کشور  
بلاروس، روسیه، زامبیا و اندونزی





بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

تاریخ انتشار:

۱۴۰۴/۱/۲۵

شماره مسلسل: ۲۰۶۰۶

کد موضوعی: ۲۲۰



مرکز پژوهش‌های  
مجلس شورای اسلامی

**عنوان گزارش:**

سرمایه‌گذاری‌های فراسرزمینی چین (مطالعه موردی شهرک‌های صنعتی چین در چهار کشور  
بلاروس، روسیه، زامبیا و اندونزی)

**نوع گزارش:** طرح/ لایحه □ راهبردی ■ نظارتی □ پیش‌نویس قانونی □

**نام دفتر:**

دفتر مطالعات اقتصادی (گروه محیط کسب‌وکار و تنظیم‌گری بخشی)

**تهیه و تدوین کنندگان:**

محمد مجتبی ولدآبادی (اندیشکده سیاستگذاری امیر کبیر)، مصطفی اکبری، محمدرضا بخشی،  
محمد حسین خراسانی

**مدیر مطالعه:**

میلااد بیگی

**اظهار نظر کنندگان:**

میلااد ترابی فرد، فاطمه میر جلیلی، حسین رجب‌پور، حجت‌ورمزیاری

**ناظر علمی:**

سید مهدی بنی‌طبا

**گرافیک و صفحه‌آرایی:**

منیره حاجی محمدی

**ویراستار ادبی:**

مژگان کاظمی

**واژه‌های کلیدی:**

۱. صنعت

۲. چین

۳. شهرک صنعتی

**تاریخ شروع مطالعه:**

۱۴۰۳/۱۲/۰۱



## فهرست مطالب

۷	چکیده.....
۸	خلاصه مدیریتی.....
۱۰	۱. مقدمه و بیان مسئله.....
۱۴	۱-۱. تاریخچه شکل‌گیری شهرک‌های صنعتی فراسرزمینی چین.....
۱۶	۲. بررسی موردی شهرک‌های صنعتی فراسرزمینی چین.....
۱۷	۲-۱. سرمایه‌گذاری صنعتی چین در بلاروس.....
۱۷	۱-۱-۲. بررسی وضعیت اقتصاد کلان و صنعت کشور بلاروس.....
۱۹	۲-۱-۲. شهرک صنعتی چین-بلاروس (گریت استون).....
۲۱	۳-۱-۲. تسهیلات شهرک.....
۲۱	۴-۱-۲. شرکت‌های مهم چینی در شهرک گریت استون.....
۲۲	۵-۱-۲. منطق سرمایه‌گذاری چین در بلاروس.....
۲۳	۲-۲. سرمایه‌گذاری صنعتی چین در روسیه.....
۲۳	۱-۲-۲. بررسی وضعیت اقتصاد کلان و صنعت کشور روسیه.....
۲۹	۲-۲-۲. منطقه همکاری صنعتی مشترک آسوریسک.....
۳۱	۳-۲-۲. منطقه همکاری صنعتی مشترک تومسک.....
۳۲	۴-۲-۲. منطقه همکاری مشترک کشت و صنعت چین-روسیه.....
۳۳	۵-۲-۲. منطقه همکاری جنگلداری لانگیوروسییه.....
۳۴	۶-۲-۲. منطق سرمایه‌گذاری‌های صنعتی چین در روسیه.....
۳۸	۳-۲. سرمایه‌گذاری صنعتی چین در اندونزی.....
۳۸	۱-۳-۲. بررسی وضعیت اقتصاد کلان و صنعت کشور اندونزی.....
۴۴	۲-۳-۲. شهرک صنعتی موروالی اندونزی.....
۴۷	۳-۳-۲. شهرک صنعتی ودا.....
۴۸	۴-۳-۲. منطقه اقتصادی و تجاری چین و اندونزی.....
۵۰	۵-۳-۲. آینده صنعت باتری و خودروی برقی در اندونزی.....
۵۱	۶-۳-۲. منطق سرمایه‌گذاری چین در اندونزی.....
۵۲	۴-۲. سرمایه‌گذاری صنعتی چین در زامبیا.....
۵۲	۱-۴-۲. بررسی وضعیت اقتصاد کلان و صنعت کشور زامبیا.....
۵۶	۲-۴-۲. سرمایه‌گذاری چین در زامبیا.....
۵۷	۳-۴-۲. منطق سرمایه‌گذاری چین در زامبیا.....
۵۸	۴-۴-۲. آثار سرمایه‌گذاری‌های چین در زامبیا.....
۵۹	۳. جمع‌بندی.....
۶۲	منابع و مآخذ.....

## فهرست جداول

۲۱	جدول ۱. شرکت‌های مهم چینی در شهرک گریت استون.....
۲۶	جدول ۲. سهم بخش‌های مختلف از ارزش افزوده تولید ناخالص داخلی از سال ۲۰۲۰-۲۰۱۴ (درصد).....
۲۷	جدول ۳. سهم بخش‌های مختلف از صنایع ساخت‌محور طی سال‌های ۲۰۲۲-۲۰۱۹.....
۲۸	جدول ۴. مناطق همکاری صنعتی، اقتصادی و تجاری صنعتی مشترک بین چین و روسیه.....
۳۵	جدول ۵. میزان سرمایه‌گذاری چین در روسیه براساس بخش‌های مختلف از سال ۲۰۲۳ تا ۲۰۰۶.....
۳۶	جدول ۶. سرمایه‌گذاری‌های چین در روسیه.....
۳۹	جدول ۷. سهم بخش صنعت از تولید ناخالص داخلی اندونزی.....
۴۴	جدول ۸. مجموع سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در اندونزی ۲۰۲۰-۲۰۱۴.....
۴۶	جدول ۹. سرمایه‌گذاری‌های به بهره‌برداری رسیده در زمینه استخراج و فرآوری نیکل در شهرک صنعتی موروالی.....
۵۸	جدول ۱۰. سرمایه‌گذاری و اشتغال کل ایجاد شده توسط چین در زامبیا تا ۲۰۲۱ (آژانس توسعه زامبیا).....

## فهرست شکل‌ها

شکل ۱. تولید ناخالص داخلی چین در سی سال گذشته .....	۱۱
شکل ۲. بالا؛ مقایسه سهم کشورهای مختلف در تولید ساخت محور در سال ۲۰۲۰ پایین؛ دسته‌بندی صادرات چین در سال ۲۰۲۳ .....	۱۲
شکل ۳. روند رشد تعداد مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین و سرمایه‌گذاری در آنها (OFDI) .....	۱۴
شکل ۴. توزیع جغرافیایی مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین .....	۱۵
شکل ۵. تولید ناخالص داخلی کشور بلاروس .....	۱۷
شکل ۶. نرخ رشد تولید ناخالص داخلی کشور بلاروس .....	۱۷
شکل ۷. ترکیب کالاها و مقاصد صادراتی کشور بلاروس-۲۰۲۲ .....	۱۸
شکل ۸. ترکیب کالاها و مبادی وارداتی کشور بلاروس-۲۰۲۲ .....	۱۸
شکل ۹. شهرک صنعتی گریت استون [۲۵] .....	۲۰
شکل ۱۰. دیدار رئیس‌جمهور چین و بلاروس در سال ۲۰۱۵ .....	۲۲
شکل ۱۱. تولید ناخالص داخلی کشور روسیه .....	۲۳
شکل ۱۲. نرخ رشد تولید ناخالص داخلی کشور روسیه .....	۲۳
شکل ۱۳. ترکیب کالاها و مقاصد صادراتی کشور روسیه-۲۰۲۲ .....	۲۴
شکل ۱۴. ترکیب کالاها و مبادی وارداتی کشور روسیه-۲۰۲۲ .....	۲۴
شکل ۱۵. سهم صنایع ساخت محور از ارزش افزوده تولید ناخالص داخلی روسیه .....	۲۶
شکل ۱۶. کارخانه تولید کفش در شهرک صنعتی آسوریسک .....	۲۹
شکل ۱۷. برداشت و فراوری چوب در شهرک تمسک .....	۳۱
شکل ۱۸. کشاورزی در منطقه همکاری کشت و صنعت هواکسین .....	۳۳
شکل ۱۹. شرکت تولید چوب چینی در روسیه .....	۳۴
شکل ۲۰. واردات روسیه از چین از ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۳ (میلیون دلار) .....	۳۷
شکل ۲۱. تولید ناخالص داخلی کشور اندونزی .....	۳۸
شکل ۲۲. نرخ رشد تولید ناخالص داخلی کشور اندونزی .....	۳۹
شکل ۲۳. ترکیب کالاها و مقاصد صادراتی کشور اندونزی-۲۰۲۲ .....	۴۰
شکل ۲۴. ترکیب کالاها و مبادی وارداتی کشور اندونزی-۲۰۲۲ .....	۴۰
شکل ۲۵. میزان و سهم ارزش افزوده تولید ساخت محور از تولید ناخالص داخلی .....	۴۳
شکل ۲۶. شهرک صنعتی موروالی اندونزی .....	۴۴
شکل ۲۷. سهام شهرک صنعتی موروالی (IMIP) .....	۴۵
شکل ۲۸. پروژه‌های مختلف سرمایه‌گذاری شده در شهرک صنعتی موروالی .....	۴۶
شکل ۲۹. روند جذب سرمایه داخلی (DDI) و سرمایه خارجی (FDI) در شهرک صنعتی موروالی .....	۴۷
شکل ۳۰. شهرک صنعتی ودا .....	۴۸
شکل ۳۱. موقعیت منطقه اقتصادی و تجاری چین و اندونزی (KITIC) .....	۴۹
شکل ۳۲. تولید ناخالص داخلی کشور زامبیا .....	۵۳
شکل ۳۳. نرخ رشد تولید ناخالص داخلی کشور زامبیا .....	۵۳
شکل ۳۴. ترکیب کالاها و مقاصد صادراتی کشور زامبیا-۲۰۲۲ .....	۵۴
شکل ۳۵. ترکیب کالاها و مبادی وارداتی کشور زامبیا-۲۰۲۲ .....	۵۴
شکل ۳۶. علل سرمایه‌گذاری صنعتی چین در کشورهای مختلف .....	۶۱



## سرمایه‌گذاری‌های فراسرزمینی چین (مطالعه موردی شهرک‌های صنعتی چین در چهار کشور بلاروس، روسیه، زامبیا و اندونزی)

### چکیده



چین به‌عنوان دومین اقتصاد جهان و یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان جهان، نقش ویژه‌ای در تحولات اقتصادی داشته و با ارائه ابتکار «کمربند و جاده» و با هدف ارتقای همکاری‌های اقتصادی و افزایش دسترسی به بازارهای جدید از طریق سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها و تسهیل توسعه اقتصادی در کشورهای و مناطق مختلف، فرصت‌های زیادی برای همکاری صنعتی فراهم کرده است. چین تا سال ۲۰۲۳، با بیش از ۴۰ کشور توافق‌نامه‌هایی را در زمینه همکاری صنعتی امضا کرده است. این کشورها، همکاری در زمینه‌های صنعتی و صنایع نوظهور را توسعه داده‌اند؛ در زمینه صنعتی، می‌توان گسترش مشارکت در صنایع سنتی مانند فولاد، فلزات غیر آهنی، مصالح ساختمانی، خودرو، ماشین‌آلات مهندسی، کشاورزی، انرژی را نام برد و صنایع نوظهور مواردی مانند اقتصاد دیجیتال، وسایل نقلیه مبتنی بر انرژی جدید، G5 و انرژی و فناوری هسته‌ای را شامل می‌شود؛ لذا با توجه به امضای توافق‌نامه ۲۵ ساله همکاری‌های ایران و چین در سال ۱۴۰۰، در راستای تعریف همکاری‌های اقتصادی و صنعتی مناسب و بهره‌برداري مطلوب از این ظرفیت، مطالعه تجارب همکاری صنعتی چین با سایر کشورهای ضروری است. از این رو، در این پژوهش، جهت شناخت سرمایه‌گذاری‌های فراسرزمینی چین با هدف ارزیابی فرصت‌های همکاری صنعتی با چین، مطالعه موردی شهرک‌های صنعتی چین در چهار کشور بلاروس، روسیه، اندونزی و زامبیا در دستور کار قرار گرفته و در تعریف همکاری‌های صنعتی با چین، اتخاذ سیاست صنعتی فعال و استفاده از موقعیت ژئوپلیتیک کشور در چارچوب ابتکار کمربند و جاده ضروری به‌نظر می‌رسد.



## بیان / شرح مسئله

چین به عنوان دومین اقتصاد بزرگ جهان با ارائه ابتکار «کمر بند و جاده» فرصت‌های همکاری اقتصادی و صنعتی گسترده‌ای برای کشورهای فراهم آورده است و تا سال ۲۰۲۳، با بیش از ۴۰ کشور توافق‌نامه‌هایی را در زمینه همکاری صنعتی امضا کرده است. با عنایت به امضای توافق‌نامه ۲۵ ساله همکاری‌های ایران و چین در سال ۱۴۰۰، در راستای تعریف همکاری‌های اقتصادی و صنعتی مناسب و بهره‌برداری مطلوب از این ظرفیت، بهتر است در ابتدا تجارب قبلی همکاری‌های صنعتی صورت گرفته بین چین و سایر کشورها مورد مطالعه قرار گیرد. از این رو، در این گزارش به مطالعه و بررسی برخی همکاری‌های صنعتی فراسرزمینی چین پرداخته می‌شود.

## نقطه‌نظرات / یافته‌های کلیدی

شهرک‌های صنعتی فراسرزمینی چین در واقع جزئی از مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین است. بررسی شهرک‌های صنعتی فراسرزمینی چین که با راهبری دولت چین (وزارت بازرگانی) و تأیید برنامه‌های توسعه توسط دولت احداث شده است، دید جامع‌تری از کیفیت برقراری روابط راهبردی صنعتی توسط چین با دیگر کشورها ارائه می‌کند و می‌توان به تعمیمی دست یافت که رویکرد کلان چین را در قبال همکاری‌های صنعتی نشان دهد؛ لذا در ادامه، شهرک‌های صنعتی چین در چهار کشور از لحاظ علل و کیفیت سرمایه‌گذاری در آنها مورد بررسی قرار گرفت.

### بلاروس

چین در شهرک صنعتی گریت استون، حدود ۲ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده است. در توضیح علت این سرمایه‌گذاری‌ها می‌توان به موارد ذیل موقعیت ژئواکونومیک شهرک صنعتی (در مسیر ترانزیتی اروپا به چین و بازار ۱۸۰ میلیونی اتحادیه اقتصادی اوراسیا) و معافیت‌های مالیاتی و گمرکی گسترده اشاره کرد. عمده این سرمایه‌گذاری‌ها، در زمینه مونتاژ و ارائه خدمات ارتباطات بوده است و همکاری صنعتی در زمینه‌های فراتر از مونتاژ و یا ارائه خدمات یافت نشد.

### روسیه

چین در چهار شهرک صنعتی روسیه با نام‌های آسوریسک، تومسک، هواکسین و لانگیو سرمایه‌گذاری کرده است. علل اصلی سرمایه‌گذاری چین در شهرک‌های صنعتی روسیه دسترسی به منابع (منابع چوب، محصولات کشاورزی، غلات و غیره)، موقعیت ترانزیتی مطلوب (دسترسی به بنادر شرق روسیه، بزرگراه‌ها و غیره) و ارائه مشوق‌ها و حمایت‌هاست.

میزان سرمایه‌گذاری انجام شده در این شهرک‌ها، نشان از فقدان اهمیت آنها در روابط این دو کشور دارد. جنگ اوکراین و خروج شرکت‌های غربی از روسیه، فرصت‌های زیادی را برای ورود شرکت‌های چینی به این بازار فراهم کرد؛ اما این ورود بیشتر بر پایه تأمین نیازهای فوری و کوتاه‌مدت بازار روسیه بوده است و این کشور به‌طور فزاینده‌ای به واردات کالاهای ساخته شده و مونتاژ محصولات از چین وابسته شده است. تبعاً انتقال فناوری‌های پیشرفته یا ایجاد ارزش افزوده بلندمدت به وقوع نپیوسته است.

### اندونزی

چین در سه شهرک صنعتی اندونزی موروالی، ودا و منطقه اقتصادی و تجاری چین و اندونزی سرمایه‌گذاری کرده و در مجموع در زنجیره نیکل در اندونزی بیش از ۳۰ میلیارد دلار است. مهم‌ترین عامل در سرمایه‌گذاری چین منابع غنی نیکل است. از سوی دیگر اندونزی با ممنوعیت صادرات مواد معدنی خام شرکت‌های چینی را مجبور به ایجاد کارخانه‌های ذوب نیکل کرد. دولت اندونزی توانسته است شرکت‌ها را مجبور به

حرکت به سمت پایین دست کند. نه تنها چین، بلکه سایر کشورها نیز به دنبال ساخت خودروی برقی و باتری در اندونزی هستند. در توضیح اینکه چرا اندونزی توانسته رقابتی میان کشورهای مختلف برای سرمایه‌گذاری ایجاد کند باید به موقعیت ژئوپلیتیک این کشور در فضای بین‌الملل اشاره کرد. نشریه فارین پالیسی در مقاله‌ای، ۶ کشور برزیل، هند، اندونزی، عربستان سعودی، آفریقای جنوبی و ترکیه را دولت آونگی می‌نامد. از آنجا که، دوقطبی چین و ایالات متحده آمریکا امروز ضعیف‌تر از دوقطبی جنگ سرد است، قدرت‌های متوسط آزادی حرکت بیشتری دارند. بر این اساس این دولت‌ها می‌توانند از فرصت رقابت میان چین و آمریکا برای بهره‌گیری از توسعه استفاده کنند.

## زامبیا

شرکت‌های معدنی چین معادن مس زامبیا را خریداری و منطقه همکاری اقتصادی و تجاری چین-زامبیا را ایجاد کردند. این شرکت‌ها مواد معدنی را استخراج و به صورت خام از این کشور خارج می‌کنند. برخلاف اندونزی، مسئولین زامبیا به شرکت‌های چینی برای خام‌فروشی اجازه دادند. بدین ترتیب مهم‌ترین علت سرمایه‌گذاری چین در زامبیا نیز وجود معادن مس است.

بنابر مطالعات صورت گرفته، راهبرد سرمایه‌گذاری صنعتی چین در کشورها را می‌توان براساس منطق ژئوپلیتیک (قرار گرفتن آن کشور در مسیرهای حیاتی «کمر بند-راه»)، منطق ژئواکونومیک (دسترسی به بازارهای آن کشور و کشورهای همسایه آن و دسترس پذیری به مسیرهای ترانزیتی جهت کاهش هزینه حمل‌ونقل) و دسترسی به کالاهای اساسی (نظیر مواد معدنی، محصولات کشاورزی، منابع چوب و غیره) دانست. آنچه در زمینه سرمایه‌گذاری صنعتی چین در یک کشور اهمیت دارد، کیفیت این سرمایه‌گذاری در آن کشور (انتقال فناوری، جایگاه رفیع در زنجیره ارزش و موارد مشابه) است. به وضوح می‌توان دریافت که سرمایه‌گذاری‌های چین در اندونزی، از منظر انتقال تکنولوژی و جایگاه در زنجیره ارزش در سطح بسیار بالاتری قرار دارد. اندونزی توانسته علاوه بر هدایت سرمایه‌گذاری‌های خارجی به فرآوری بیشتر نیکل، رقابتی میان کشورهای مختلف جهت سرمایه‌گذاری در زمینه باتری و خودروی برقی ایجاد کند. در توضیح چرایی این تفاوت در برقراری رابطه صنعتی راهبردی با چین میان اندونزی و دیگر کشورها به دو عامل می‌توان اشاره کرد:

۱ استراتژی صنعتی دولت اندونزی و توانایی آن در پیشبرد این استراتژی که منجر به هدایت سرمایه‌گذاران خارجی به صنایع با ارزش افزوده بالاتر شده است.

۲ موقعیت ژئوپلیتیک این کشور به عنوان یک دولت آونگی که به علت فقدان تعهد به یکی از دو قطب چین یا آمریکا، توان استفاده از ظرفیت رقابت بین این دو برای توسعه را داراست.

بدین ترتیب بلاروس و روسیه از این موقعیت ژئوپلیتیکی به‌ویژه پس از جنگ اوکراین برخوردار نیستند و زامبیا نیز حائز دولتی توانمند نیست تا بتواند سرمایه‌های خارجی را به سوی توسعه صنعتی بسیج کند.

## پیشنهاد راهکار تقنینی،/ نظارتی یا سیاستی

با توجه به بررسی سرمایه‌گذاری‌های صنعتی چین در شهرک‌های صنعتی چهار کشور روسیه، بلاروس، اندونزی و زامبیا می‌توان موارد ذیل را بیان کرد:

■ در تعریف هر گونه همکاری صنعتی، باید با اتخاذ سیاست صنعتی فعال مبتنی بر راهبرد پیشرفت صنعتی کشور، توسعه زنجیره‌های ارزش در داخل کشور مدنظر قرار گیرد.

■ یکی از اولویت‌های چین در انتخاب محل‌های سرمایه‌گذاری، موقعیت مطلوب در مسیرهای ترانزیتی ابتکار «کمر بند-راه» است؛ لذا می‌توان به صورت فعالانه پیشنهادهایی برای سرمایه‌گذاری چین در کریدورهای شرق به غرب کشور طرح کرد که قابلیت جانمایی در این ابتکار را، داراست و بستر همکاری راهبردی با چین را در این ابتکار فراهم کرد.



## ۱. مقدمه و بیان مسئله

همکاری صنعتی با چین، یکی از مهم‌ترین جنبه‌های تعاملات اقتصادی و تجاری جهانی در سال‌های اخیر بوده است. چین به عنوان دومین اقتصاد بزرگ جهان، با بهره‌گیری از زیرساخت‌های قوی، نیروی کار ماهر و بازار گسترده، به شریکی جذاب برای کشورهای و شرکت‌های صنعتی تبدیل شده است. این همکاری‌ها می‌تواند در زمینه‌های مختلفی همچون تولید، انتقال فناوری، زیرساخت‌های انرژی، و تحقیق و توسعه اتفاق بیفتد. برای کشورهایی که به دنبال رشد اقتصادی هستند، این نوع همکاری می‌تواند فرصت‌های زیادی را فراهم کند. چین با گسترش برنامه‌هایی همچون «کمربند و جاده»، تلاش دارد تا ارتباطات تجاری خود را با سایر کشورهای گسترش دهد و این فرصت‌های جدیدی را برای همکاری‌های صنعتی ایجاد می‌کند.

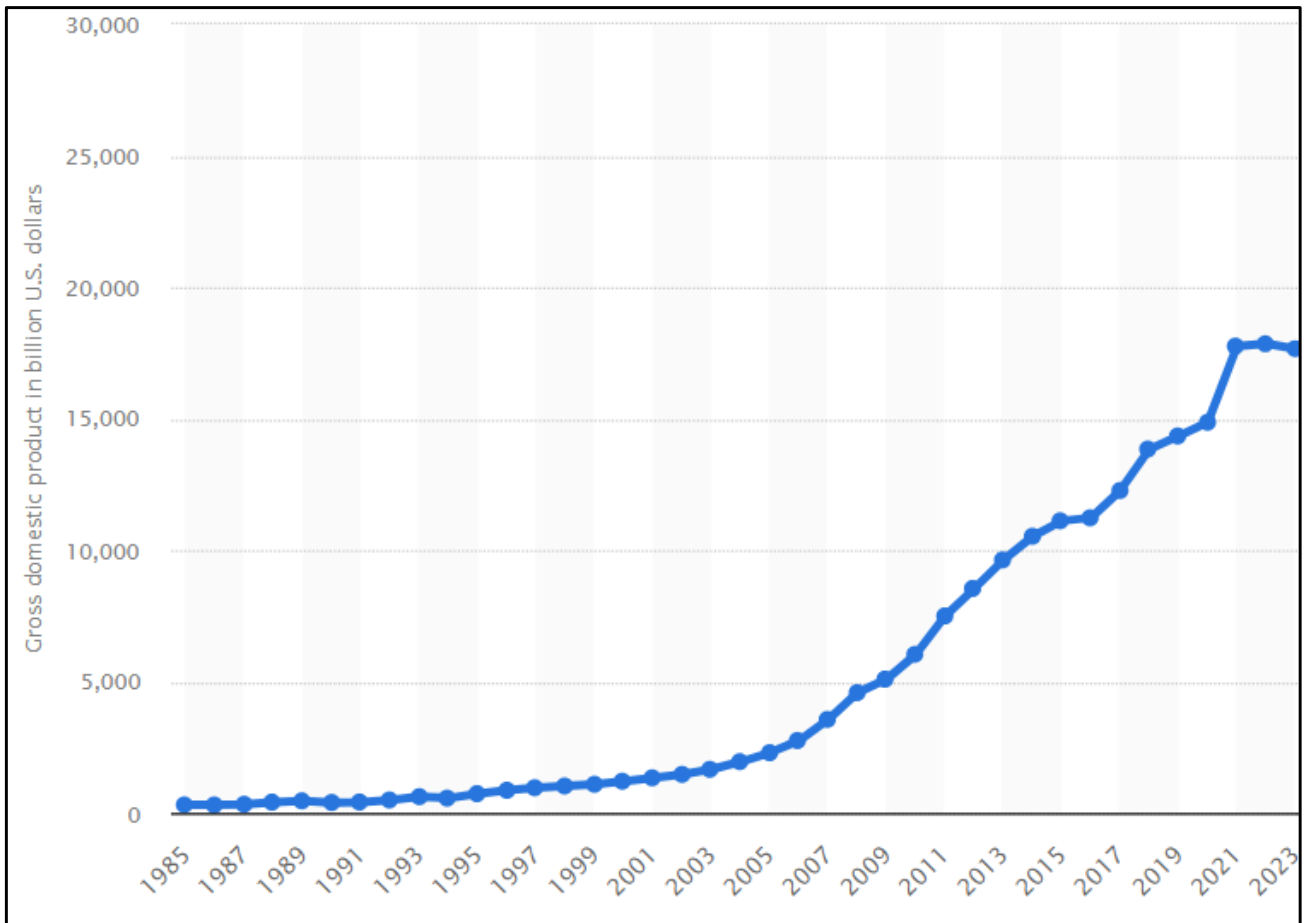
ابتکار «کمربند و جاده» یا «Belt and Road Initiative (BRI)» یکی از بزرگ‌ترین طرح‌های توسعه‌ای و اقتصادی در سطح جهان است که در سال ۲۰۱۳ توسط رئیس‌جمهور چین طرح شد. هدف این طرح ایجاد یک شبکه عظیم از زیرساخت‌ها و ارتباطات تجاری بین کشورهای مختلف است که از چین آغاز و به نقاط مختلف جهان می‌رسد. هدف اصلی این طرح تقویت تجارت بین‌المللی، ارتقای همکاری‌های اقتصادی، و افزایش دسترسی به بازارهای جدید است. همچنین، از طریق سرمایه‌گذاری در زیرساخت‌ها، توسعه اقتصادی در کشورهای و مناطق مختلف را تسهیل می‌کند. در این طرح، کشورهای بسیاری مشارکت دارند و پروژه‌های متعددی در حال اجرا هستند که هر یک نقش مهمی در تحقق اهداف اقتصادی و تجاری این ابتکار دارند.

در زمینه تولید، چین به عنوان یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان جهان، ظرفیت بالایی برای تأمین مواد اولیه و قطعات صنعتی دارد. همکاری‌های صنعتی با چین می‌تواند به شرکت‌ها کمک کند تا از این ظرفیت بهره‌برداری کنند و هزینه‌های تولید را کاهش دهند. همچنین، چین در سال‌های اخیر سرمایه‌گذاری‌های زیادی در بخش فناوری‌های پیشرفته کرده و به ویژه در زمینه‌های الکترونیک، خودرو، و انرژی‌های نوین، پیشرفت‌های چشمگیری داشته است. کشورها می‌توانند با تعریف همکاری صنعتی با چین، از این فناوری‌ها بهره‌مند شوند و محصولات خود را با کیفیت بالاتر و قیمت رقابتی‌تر تولید کنند.

لذا، با عنایت به امضای توافق‌نامه ۲۵ ساله همکاری‌های ایران و چین در سال ۱۴۰۰، در راستای تعریف همکاری‌های اقتصادی و صنعتی مناسب و بهره‌برداری مطلوب از این ظرفیت بهتر است در ابتدا تجارب قبلی همکاری‌های صنعتی صورت گرفته بین چین و سایر کشورها، مورد مطالعه قرار گیرد. از این رو، این گزارش به مطالعه و بررسی برخی همکاری‌های صنعتی فراسرزمینی چین می‌پردازد.

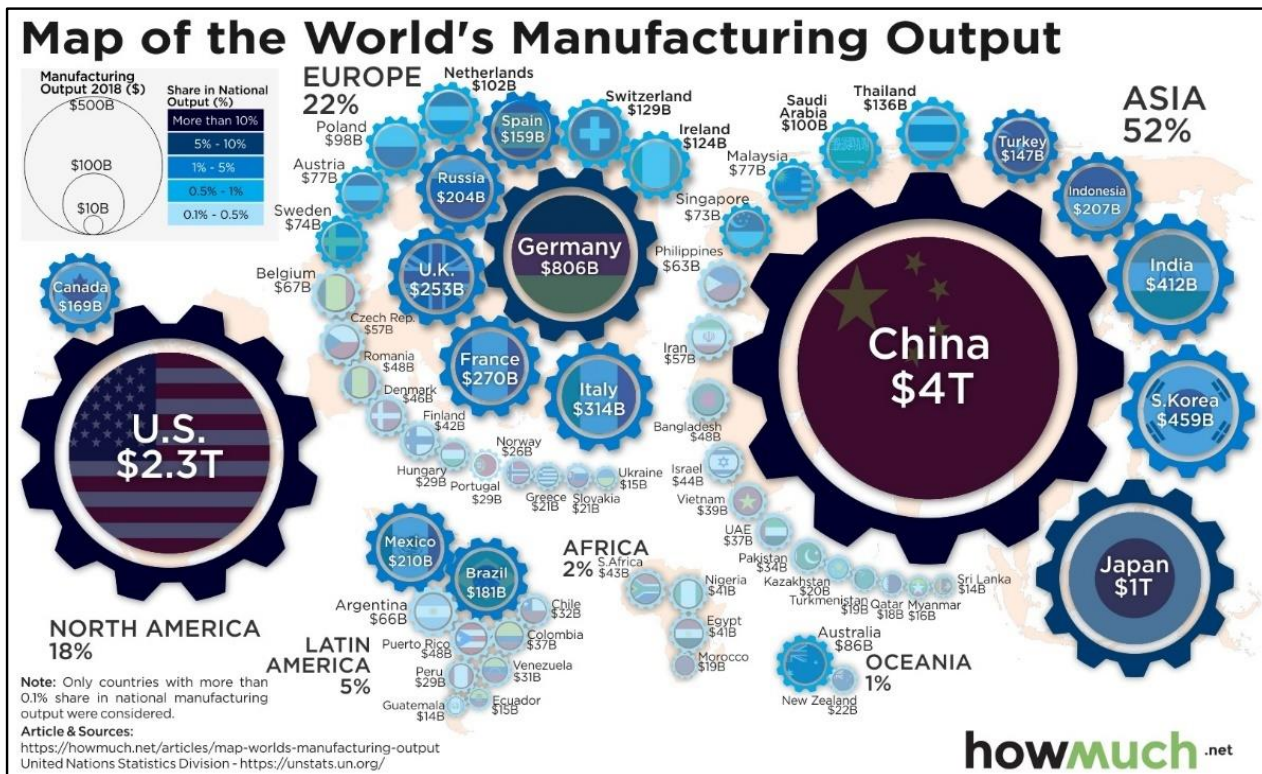
از سال ۱۹۷۸ که چین دست به اصلاحات اقتصادی زد، رشد تولید ناخالص داخلی این کشور به طور متوسط بیش از ۹ درصد در سال بوده است و طی سی سال، به سریع‌ترین رشد اقتصادی جهان در میان کشورهای بزرگ با تولید ناخالص داخلی حدود ۱۷ تریلیون دلار تبدیل شده است. چنین رشدی باعث شده است که چین به طور متوسط هر هشت سال یک بار تولید ناخالص داخلی خود را دو برابر کند و به نجات حدود ۸۰۰ میلیون نفر از فقر کمک کند.

شکل ۱. تولید ناخالص داخلی چین در سی سال گذشته (میلیارد دلار) [۱]



رشد قوی چین مبتنی بر سرمایه‌گذاری و تولید صادرات محور بوده است. در سال ۲۰۲۳، ده کالای برتر صادراتی چین به ترتیب تجهیزات الکتریکی و الکترونیکی، ماشین‌آلات و راکتورهای هسته‌ای و بویلر، وسایل نقلیه، مواد پلاستیکی، مبلمان و تابلوهای روشنایی و ساختمان‌های پیش ساخته، مصنوعات فولادی، اسباب بازی و لوازم ورزشی، پوشاک و مواد شیمیایی آلی است. [۲] در سال ۲۰۲۰، چین با حدود ۴ تریلیون دلار تولید در صنایع ساخت محور<sup>۱</sup> سهم ۲۸/۳۷ درصد از کل جهان را به خود اختصاص داده است. با این حال، این رویکرد تا حد زیادی به محدودیت‌های خود رسیده و به نبود تعادل اقتصادی، اجتماعی و زیست محیطی منجر شده است. کاهش این نبود تعادل مستلزم تغییر از تولید به خدمات با ارزش افزوده بالا، از سرمایه‌گذاری به مصرف و از شدت کربن بالا به کم است. [۳]

شکل ۲. بالا؛ مقایسه سهم کشورهای مختلف در تولید ساخت محور در سال ۲۰۲۰ پایین؛ دسته‌بندی صادرات چین در سال ۲۰۲۳ [۴]



Electrical, Electronic Equipment	27%	Vehicles Other Than Railway, Tramway	5.7%	Toys, Games, Sports...	2.6%	Articles of Apparel, Knit or Crocheted	2.4%	Organic Chemicals	2.3%	Articles of Apparel, Not Knit or Crocheted	2.1%	Optical, Photo, Technical, Medical Apparatus	2.1%	
		Plastics	3.9%	Commodities Not Specified According to Kind	2.1%	Articles of Leather, Animal Gut, Harness, Travel Good	1.1%	Aluminum	1.0%	Rubbers	1.0%	Other Made Textile Articles, Sets, Worn Clothing	0.98%	0.97%
Machinery, Nuclear Reactors, Boilers	15%	Furniture, Lighting Signs, Prefabricated Buildings	3.6%	Iron and Steel	2.0%	Ships, Boats, and Other Floating...	0.94%	Ceramic Products	0.77%	Glass and Glassware	0.77%	0.75%	0.70%	0.64%
		Articles of Iron or Steel	2.9%	Mineral Fuels, Oils, Distillation Products	1.8%	Pearls, Precious Stones, Metals...	0.92%	Wood and...	0.46%	Manmade...		Fertilizers		
				Footwear, Gaiters and the Like	1.6%	Paper and Paperboard...	0.86%	Stone...		Manmade Filaments				
						Miscellaneous...	0.85%	Edible...						
							0.81%							

در همین راستا، رهبر چین قصد دارد با ابتکار «کمر بند و جاده» (BRI)، چین را در مرکز تجارت جهانی کالاها، خدمات و ایده‌ها قرار دهد [۵]. بر اساس سند چشم‌انداز و اقدام‌هایی برای ساخت «کمر بند و راه اقتصادی جاده ابریشم» قرن بیست و یک که در سال ۲۰۱۵ از سوی شورای دولتی چین منتشر شد، می‌توان دریافت که چین می‌کوشد جایگاه خود را در زنجیره ارزش جهانی ارتقا بخشد. تولید از لحاظ میزان ارزش افزوده در کف منحنی زنجیره ارزش قرار دارد و چین از مقطع آغاز سیاست درهای باز در ابتدای دهه ۱۹۸۰، به تدریج به مهم‌ترین بازیگر در کف زنجیره جهانی ارزش تبدیل شد. از همین رو، عنوان کارخانه جهان را یافت [۶].

در اقتصاد سیاسی بین‌الملل کنونی، سه زنجیره ارزش منطقه‌ای آمریکایی شمالی، اروپا و آسیای شرقی شکل گرفته و تثبیت شده‌اند، زنجیره‌هایی که در تعامل با یکدیگر به زنجیره ارزش جهانی شکل داده‌اند. چین در هر سه این زنجیره‌ها عمیقاً درگیر است، اما در کف این زنجیره‌ها و از موقعیت تولیدکننده برخوردار است. حرکت به سوی حلقه‌های بالاتر هر یک از این سه زنجیره که محوریت آن را قدرت‌هایی چون آمریکا، ژاپن و آلمان برعهده دارند، برای شرکت‌های چینی بسیار دشوار خواهد بود. چین در این چارچوب بر شکل‌دهی و تکمیل حلقه‌های زنجیره ارزش اوراسیایی تمرکز کرده است؛ به گونه‌ای که به تدریج در این زنجیره محوریت یابد، از نقطه تولید به رأس زنجیره ارزش حرکت کند و به تدریج کشورهای در حال توسعه در این منطقه را در نقطه تولید جایگزین کند [۷].

مگا پروژه «کمر بند-راه» متشکل است از کریدورهای زمینی توسعه شهری که توسط جاده، راه‌آهن، انرژی و زیرساخت‌های دیجیتال و جاده ابریشم دریایی که با توسعه بنادر به هم مرتبط شده‌اند. اما افزون بر این، ابعادی صنعتی دارد و برخی صاحب‌نظران بیان می‌کنند که چین بنا دارد ظرفیت صنعتی مازاد را به خارج از کشور هدایت کند. تا پایان ژوئن ۲۰۲۳، چین با بیش از ۴۰ کشور توافق‌نامه‌هایی را در زمینه همکاری صنعتی امضا کرده است؛ در صنایع سنتی مانند فولاد، فلزات غیر آهنی، مصالح ساختمانی، خودرو، ماشین‌آلات مهندسی، کشاورزی و منابع انرژی، و در صنایع نوظهور مانند اقتصاد دیجیتال، وسایل نقلیه با انرژی جدید، G5 و فناوری هسته‌ای [۸]. رونو ماچاس، دیپلمات سابق اتحادیه اروپا، «کمر بند-راه» را به‌عنوان اولین سیاست صنعتی فراملی در جهان توصیف می‌کند. زیرا این سیاست فراتر از سیاست ملی است تا بر سیاست صنعتی سایر کشورها تأثیر بگذارد [۹]. در این پژوهش مروری بر سرمایه‌گذاری صنعتی چین در دیگر کشورها با هدف شناخت و بهره‌گیری از این تجارب جهت تعریف مناسب همکاری صنعتی با کشور چین انجام خواهد شد.

این پژوهش به دنبال پاسخ به دو پرسش اصلی است:

۱ کشورها چگونه می‌توانند سرمایه‌گذاری‌های چین (به‌ویژه در حوزه صنعت) را جذب کنند؟

۲ سرمایه‌گذاری‌های صنعتی فراسرزمینی چین با چه کیفیتی صورت گرفته است؟

• تا چه حد انتقال فناوری رخ داده است؟

• کشورها چه جایگاهی در زنجیره ارزش منطقه‌ای پیدا کردند؟

• چه مقدار باعث ایجاد اشتغال شده است؟

در ادامه، جهت بررسی سرمایه‌گذاری‌های صنعتی چین در خارج از کشورها، شهرک‌های صنعتی فراسرزمینی چین<sup>۱</sup> در اولویت قرار گرفتند. شهرک‌های صنعتی فراسرزمینی چین ابتدا به‌عنوان مناطق همکاری اقتصادی و تجاری با راهبری دولت چین و تأیید برنامه‌های توسعه آن احداث کرده‌اند. از زمان طرح ابتکار «کمر بند-راه» این مناطق به تدریج به سمت ایجاد شهرک‌های صنعتی حرکت کرده‌اند که ریشه در رویکرد چین در حرکت به سمت صنایع دانش‌بنیان و با ارزش افزوده بالا و انتقال صنایع با ارزش افزوده پایین به خارج از کشور دارد؛ لذا مدل همکاری صنعتی که توسط دولت چین در پیش گرفته شده است را می‌توان در این شهرک‌ها مشاهده کرد.

افزون بر این، با توجه به نقش بارز دولت در شکل‌دهی به این شهرک‌ها، مطالعه این موارد، در مقایسه با سرمایه‌گذاری‌های موردی بخش خصوصی چین در خارج از کشورها، می‌تواند دید جامع‌تری از کیفیت برقراری روابط راهبردی صنعتی توسط چین با دیگر کشورها ارائه کند؛ بنابراین، در بررسی این شهرک‌ها، می‌توان به تعمیمی دست یافت که رویکرد کلان چین، در قبال همکاری‌های صنعتی را نشان دهد.



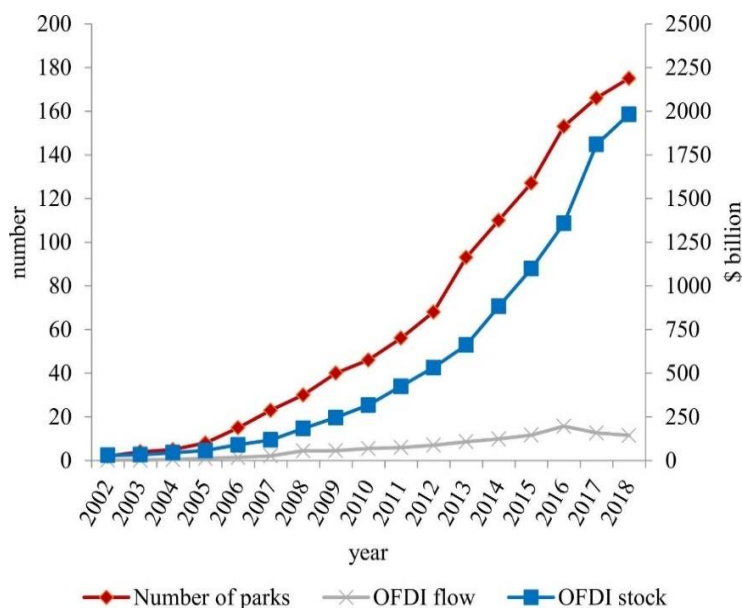
### ۱-۱. تاریخچه شکل‌گیری شهرک‌های صنعتی فراسرزمینی چین

شهرک‌های صنعتی فراسرزمینی چین در واقع، جزئی از مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین است. چین، در ابتدا به شکل دهی به این مناطق روی آورد که عمدتاً با رویکرد استخراج منابع طبیعی و تسهیل خدمات لجستیکی و حمل‌ونقل احداث شدند [۱۰]. در سال ۲۰۰۵، وزارت بازرگانی چین، به‌طور رسمی پیشنهاد ساخت مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین<sup>۱</sup> را ارائه کرد و پیشنهادهای سیاستی و حمایت قانونی برای گسترش آنها را مطرح کرد. در این سال، ایجاد این مناطق از مدل «گسترش خود به خودی» توسط شرکت‌ها به مدل «حمایت دولتی» تغییر کرد. در سال ۲۰۰۶، وزارت بازرگانی چین آیین‌نامه «الزامات اساسی و رویه‌های کاربردی برای مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین» را منتشر و آغاز به گلچین کردن این مناطق جهت تقویت بیشتر و ارائه حمایت مالی و مالیاتی از آنها کرد [۱۱].

برنامه «منطقه اقتصادی» خارج از کشور چین در سال ۲۰۰۶، به‌عنوان بخشی از سیاست «جهانی شدن»، در جریان سومین مجمع همکاری چین و آفریقا اعلام شد. گسترش تدریجی برنامه منطقه جهانی با توسعه شش منطقه در آفریقا شروع شد تا به‌عنوان سنگ بنای همکاری چین و آفریقا عمل کند؛ دو منطقه در نیجریه و یک منطقه در مصر، زامبیا، موریس و اتیوپی [۱۲].

در سال ۲۰۰۸، موضوع «پاسخ شورای دولتی در مورد موافقت با ترویج ساخت مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین» نشان داد که ساخت این مناطق به یک استراتژی ملی تبدیل شده است. در سال ۲۰۱۰، وزارت بازرگانی چین، اطلاعیه دیگری در مورد پیشگیری از ریسک از جمله؛ تجزیه و تحلیل ریسک، مدیریت ریسک و بیمه صادر کرد تا از ساخت این مناطق حمایت بیشتری کند. در سال ۲۰۱۲، وزارت بازرگانی شرط بررسی و تأیید ساخت این مناطق را کنار گذاشته و در عوض، استانداردهای ساخت این مناطق را تدوین و منتشر کرد. پیمانکاران جهت ایجاد این مناطق باید به وزارت بازرگانی درخواست داده و این وزارتخانه پس از بررسی رعایت استانداردها ایجاد آن را تأیید کند. همچنین، تکمیل ساخت تاسیسات زیربنایی و تدوین برنامه‌های توسعه برای این مناطق نیز ضروری است.

شکل ۳. روند رشد تعداد مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین و سرمایه‌گذاری در آنها (OFDI)<sup>۲</sup> [۱۳]

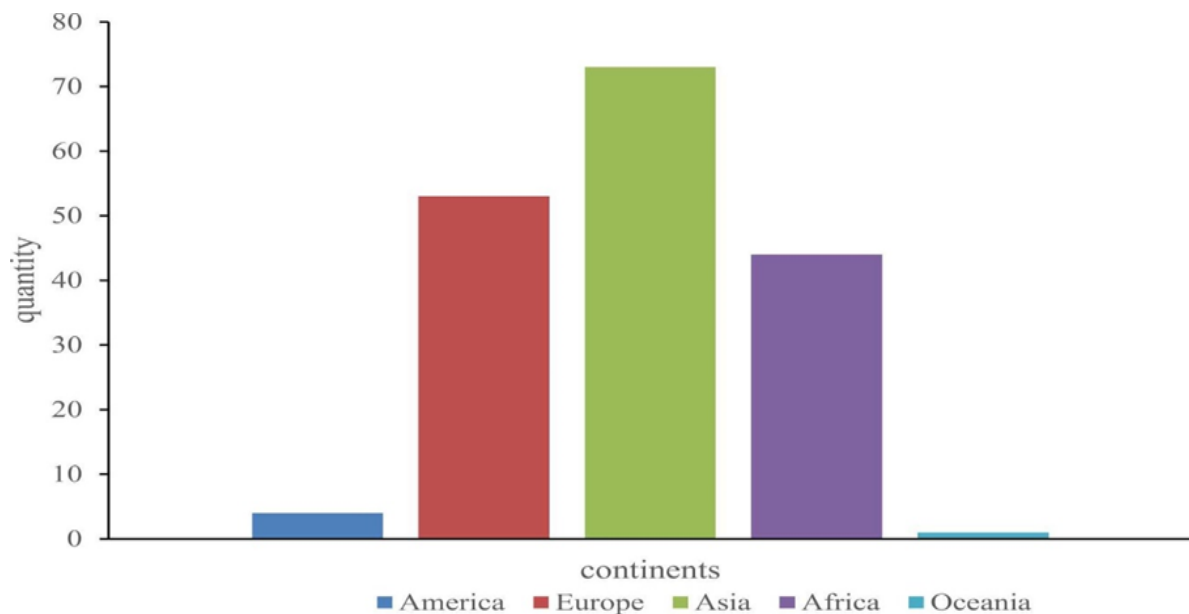


1. China's Overseas Economic and Trade Cooperation Zones (COZs)

2. Outward Foreign Direct Investment

تا پایان سال ۲۰۱۸، تعداد این مناطق به ۱۸۲ عدد رسید که در ۵۲ کشور توزیع شده‌اند؛ عمدتاً در کشورهای جنوب شرقی آسیا، آسیای جنوبی، آسیای مرکزی، روسیه و شرق آفریقا. اکثر این مناطق در آسیا (۷۳ مورد) قرار دارند. سپس اروپا با مجموع ۵۹ مورد است که تعداد قابل توجهی در روسیه متمرکز شده است و به یک مدل مشخص برای تراکم صنعتی و توسعه کارآمد تبدیل شده است. همچنین منطقه اقتصادی شمال غربی سوئز، که توسط گروه تینجان تدا<sup>۱</sup> به نمایندگی از دولت چین ساخته شده است، اولین نمونه از ساخت شهرک‌های صنعتی چین است که تجربه توسعه صنعتی در کشورهای در حال توسعه را فراهم می‌کند.

شکل ۴. توزیع جغرافیایی مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین [۱۴]



از زمانی که ابتکار «کمربند-جاده» مطرح شد، هدف چین ارتقای همکاری و توسعه منطقه‌ای در گستره‌ای وسیع‌تر، سطحی بالاتر و عمیق‌تر در میان کشورهای در حال توسعه در امتداد «کمربند-جاده» بوده است. به‌عنوان تکیه‌گاه اصلی، مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین به تدریج به پلتفرم‌های مهمی برای همکاری‌های صنعتی منطقه‌ای تبدیل شدند [۱۵].

صنعت چین در حال حرکت به سمت تولید «نوآورانه» و «دانش‌بنیان» است. سیاستگذاران چینی با خروج از استراتژی سرمایه‌گذاری مستقیم خارج از کشور که صرفاً برای استخراج منابع طبیعی بود، رویکرد جدیدی در جهت جابه‌جایی صنایع ساخت‌محور چین برای تقویت فناوریانه تولید داخلی و دسترسی به بازارهای اضافی در خارج از کشور، اتخاذ کردند [۱۶].

در واقع، ۷۰ درصد مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین که در کشورهای «کمربند-جاده» مستقر هستند، با ایجاد شهرک‌های صنعتی در بستر صنایع پیشرو کشور میزبان، تحقیق و توسعه، تولید، پردازش، حمل‌ونقل، فروش و خدمات را یکپارچه کرده‌اند. در مقایسه با قراردادهای تجاری و سرمایه‌گذاری دوجانبه سنتی، این مناطق در بهره‌برداری از مزایا و منابع کشورهای میزبان و شکل‌دهی به سیستم‌های صنعتی پایدار عملکرد بهتری داشته‌اند [۱۷، ۱۸]. این مناطق معمولاً توسط دولت چین و کشورهای میزبان یا صنایع پیشرو در قالب «مناطق ویژه» اداره می‌شوند و از این رو، ضمانت‌نهادی برای شرکت‌ها، جهت استقرار و انجام فعالیت‌های سرمایه‌گذاری، تولید و غیره، به

1. Tianjin Teda



آنها ارائه می‌کنند. در این فرایند شرکت‌ها می‌توانند با محیط تجاری پیچیده کشورهای میزبان سازگار شوند و هزینه‌ها را کاهش دهند [۱۹]. کشورهای در حال توسعه دارای زیرساخت‌های صنعتی و محیط تجاری نسبتاً ضعیفی هستند، احداث منطقه همکاری اقتصادی و تجاری به بهبود زنجیره‌های صنعتی محلی و ارتقای تحول ساختار صنعتی کمک و کار را برای سرمایه‌گذاران چینی ساده‌تر می‌کند [۱۵]. تا پایان سال ۲۰۲۱، چین ۵۰/۷ میلیارد دلار برای ایجاد شهرک‌های صنعتی خارجی در ۴۶ کشور سرمایه‌گذاری کرده است که ۶/۶ میلیارد دلار مالیات به همراه داشته و ۳۹۲۰۰۰ شغل در کشورهای میزبان ایجاد کرده است. ابتکار «کمر بند-جاده» که در سال ۲۰۱۳ راه‌اندازی شد، فرهنگ ژئوپلیتیکی و ژئواکونومیک چین را تغییر داده است. سرمایه‌گذاری خارجی چین در کشورهای «کمر بند-راه» افزایش یافته است و شهرک‌های صنعتی فراسرزمینی‌های چینی به پل‌های مهمی تبدیل شده‌اند که چین را به این کشورها متصل می‌کند. تا پایان سال ۲۰۱۷، بیش از ۷۰ درصد از شهرک‌های صنعتی چین در کشورهای «کمر بند-راه» مستقر بودند که بیشتر آنها شهرک‌های تولیدی با ظرفیت همکاری‌های بین‌المللی هستند [۲۰].

لذا می‌توان اهمیت شهرک‌های صنعتی را در جذب سرمایه‌گذاری‌های صنعتی فراسرزمینی چین این‌گونه جمع‌بندی کرد:

**۱** مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین به جهت سابقه سرمایه‌گذاری‌های چین در آنها، گزینه‌های اولویت‌دار برای جذب سرمایه‌گذاری‌های صنعتی چین و ایجاد شهرک‌های صنعتی هستند. اداره این مناطق در قالب «مناطق ویژه» تضامین نهادی برای شرکت‌های مستقر جهت سرمایه‌گذاری و تولید فراهم کرده و بهره‌برداری از مزایا و منابع کشورهای میزبان را تسهیل می‌کند تا شرکت‌های چینی بتوانند با محیط تجاری پیچیده این کشورها سازگار شوند.

**۲** به ادعای بسیاری از محققان، به جهت حرکت چین به سمت تولید نوآورانه، دانش‌بنیان و جایگاه بالاتر در زنجیره ارزش، این کشور به دنبال انتقال بخش‌هایی از تولید از داخل به خارج است و ابتکار «کمر بند-راه»، این رویکرد را در قبال مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین در پیش گرفته است. از این رو، برخی صاحب‌نظران مدعی هستند در ۷۰ درصد مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین شهرک صنعتی احداث شده است و مناطق همکاری اقتصادی و تجاری فراسرزمینی چین به‌عنوان تکیه‌گاه اصلی به پلتفرم‌های همکاری‌های صنعتی منطقه‌ای تبدیل شده‌اند.

افزون بر موارد بالا، از آنجا که این پژوهش در نظر دارد سرمایه‌گذاری‌های صنعتی فراسرزمینی چین را بررسی کند، بررسی موردی سرمایه‌گذاری‌های بخش خصوصی چین در خارج از کشور نمی‌تواند قابل تعمیم باشد. بدین معنا ممکن است یک شرکت به‌خوبی فناوری را منتقل کرده باشد و دیگری خیر. اما بررسی شهرک‌های صنعتی فراسرزمینی چین که با راهبری دولت چین (وزارت بازرگانی) و تأیید برنامه‌های توسعه توسط دولت احداث شده است دید جامع‌تری از کیفیت برقراری روابط راهبردی صنعتی توسط چین با دیگر کشورها ارائه می‌کند. بدیهی است، در این حالت، نمی‌توان ادعا کرد که تمامی سرمایه‌گذاری‌ها در کشورهای انتخاب شده بررسی شده است؛ اما می‌توان به تعمیمی دست یافت که رویکرد کلان چین را در قبال همکاری‌های صنعتی نشان دهد.

## ۲. بررسی موردی شهرک‌های صنعتی فراسرزمینی چین



در این قسمت، به صورت موردی شهرک‌های صنعتی فراسرزمینی چین در چهار کشور (روسیه، بلاروس، زامبیا و اندونزی) مطالعه می‌شود. در این پژوهش تلاش شده است از سه قاره اروپا، آسیا و آفریقا نماینده‌ای جهت فهم منطق سرمایه‌گذاری‌های صنعتی چین در این کشورها انتخاب شود.

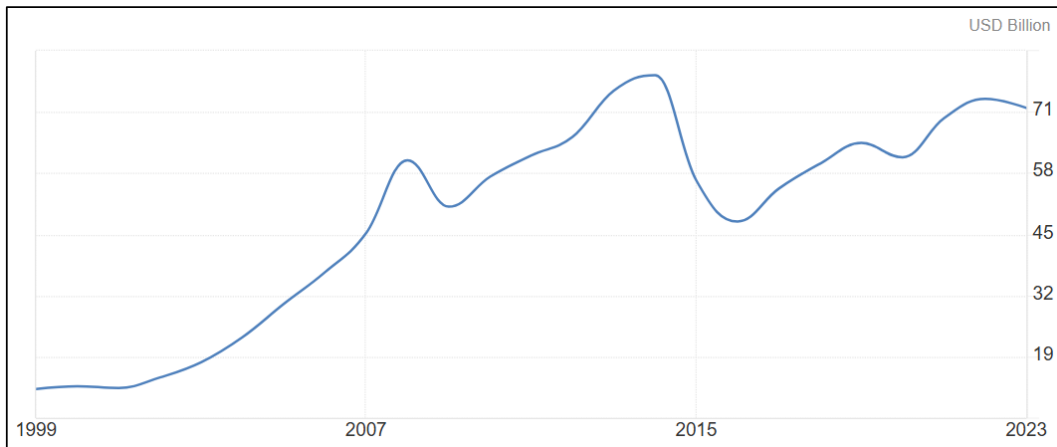
## ۲-۱. سرمایه‌گذاری صنعتی چین در بلاروس

در ابتدا، مقدمه‌ای در خصوص اقتصاد کلان و صنعت کشور بلاروس طرح و سپس سرمایه‌گذاری صنعتی چین در بلاروس در قسمت‌های بعدی تشریح می‌شود.

### ۱-۱-۲. بررسی وضعیت اقتصاد کلان و صنعت کشور بلاروس

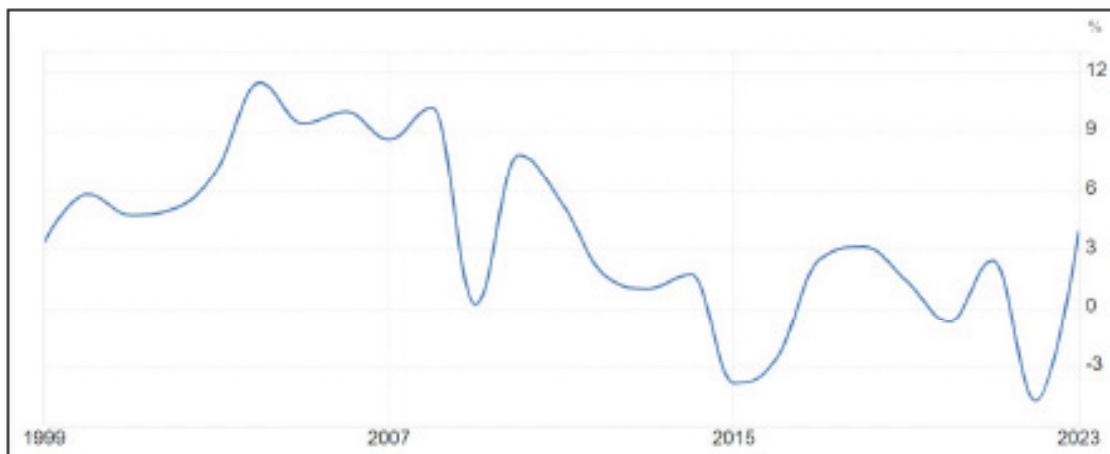
تولید ناخالص داخلی کشور بلاروس در سال ۲۰۲۳، معادل ۷۱/۸۶ میلیارد دلار [۲۱] و جمعیت آن ۹/۱۷۸ میلیون نفر بوده است که در همین سال تولید ناخالص داخلی سرانه آن معادل ۷۸۲۹ دلار بوده است. ترکیب تولید ناخالص داخلی آن نیز در سال ۲۰۲۲، به صورت ۴۸ درصد خدمات، ۳۳ درصد صنعت و ۷ درصد کشاورزی بوده است [۱].

شکل ۵. تولید ناخالص داخلی کشور بلاروس [۲۱]



همچنین، رشد تولید ناخالص داخلی کشور بلاروس در سال ۲۰۲۳، معادل ۳/۹ درصد بوده است و روند رشد سالیانه آن، در شکل زیر مشهود است

شکل ۶. نرخ رشد تولید ناخالص داخلی کشور بلاروس [۲۱]



در سال ۲۰۲۲، این کشور ۱۰/۴ میلیارد دلار صادرات به مقصدهای چین، اوکراین، لهستان، قزاقستان و لیتوانی و با عمده محصولات کودها، نفت و مواد معدنی، چوب، گوشت و فراورده حیوانی، آهن و فولاد، ماشین‌آلات و لوازم الکتریکی و خودرو داشته است.



توسعه یافته‌ترین بخش‌های صنعتی کشور لهستان شامل مهندسی، صنایع سبک و غذایی، صنایع چوب، پتروشیمی و صنایع دارویی است که در ادامه در خصوص هر کدام از این صنایع نکاتی مطرح می‌شود.

صنایع سبک جمهوری بلاروس، نزدیک به ۲۰۰۰ شرکت با تعداد کل کارکنان بیش از ۸۰۰۰۰ نفر را تشکیل می‌دهد (طبق داده‌های اولیه برای سال ۲۰۲۰) و صنایع سبک بعد از صنایع غذایی و حمل‌ونقل در رتبه سوم قرار دارد. حدود ۶۰ درصد از محصولات تولید شده توسط صنایع سبک بلاروس به ۵۲ کشور در سراسر جهان صادر می‌شود.

جنگل‌ها تقریباً ۴۰ درصد از خاک کشور بلاروس را دربرمی‌گیرند و این کشور دارای یک منبع تجدیدپذیر منحصر به فرد است که به توسعه گسترده صنعت نجاری و چوب کمک کرده است. حدود ۵۰ تولیدکننده بزرگ کالاهای مهم چوب و کاغذ بلاروس بخشی از صنعت چوب، نجاری، خمیر و کاغذ این کشور را تشکیل می‌دهند. شرکت‌های وابسته به بلزبامپروم<sup>۱</sup> سه بخش نجاری، مبلمان و خمیر و کاغذ این کشور را نمایندگی می‌کنند. این شرکت بزرگ‌ترین تولیدکننده مبلمان در بلاروس است. تعداد تولیدکنندگان مبلمان در بلاروس حدود ۱۳۰۰ شرکت است و بیش از ۷۰ درصد مبلمان ساخته شده صادر می‌شود. مبلمان بلاروس به روسیه، لهستان، آلمان، قزاقستان، مجارستان، لیتوانی، بلژیک، ارمنستان، رومانی، فرانسه، جمهوری چک، کانادا، اوکراین و سایر کشورها فروخته می‌شود.

بزرگ‌ترین شرکت‌های پتروشیمی جمهوری بلاروس که کک، مشتقات نفتی، محصولات شیمیایی، لاستیک و محصولات پلاستیکی تولید می‌کنند، متعلق به شرکت دولتی پتروشیمی بلنفتخیم<sup>۲</sup> هستند. این شرکت‌ها زیرمجموعه حدود ۲۰ درصد از تولید صنعتی بلاروس را تشکیل می‌دهند و بیش از ۵۰۰ نوع محصول پتروشیمی و شیمیایی تولید می‌کنند که به نزدیک به ۹۵ کشور صادر می‌شود.

در حال حاضر، جمهوری بلاروس یکی از تولیدکنندگان پیشرو مواد غذایی است. این کشور مقادیر قابل توجهی از برخی از انواع مواد غذایی را صادر می‌کند: در سال ۲۰۱۹، چهارمین صادرکننده بزرگ شیر خشک بدون چربی در جهان، هفتمین صادرکننده بزرگ کره، نهمین صادرکننده بزرگ شیر خشک کامل، دهمین صادرکننده بزرگ پنیر بوده است. در سال ۲۰۲۰، صادرات محصولات کشاورزی و مواد غذایی بلاروس بالغ بر ۵/۸ میلیارد دلار بود که سهم این محصولات در کل صادرات کشور ۱۹/۹ درصد بوده است.

علاوه بر موارد فوق، صدها شرکت در بلاروس وجود دارند که وسایل نقلیه و قطعات خودرو، ماشین‌آلات کشاورزی و ماشین‌آلات، دستگاه‌های پیچیده، اپتیک، تجهیزات الکتریکی، آسانسور، لوازم خانگی و الکترونیک را تولید می‌کنند. این موارد شامل تراکتورهای MTZ، تراکتورهای سنگ BelAZ، تجهیزات راه‌سازی و جنگلداری Amkodor، دروگرهای Gomselmash، تراکتور و اتوبوس‌های کامیون MAZ، آسانسورهای Mogilevliftmash، لوازم خانگی ساخت Vityas، Horizont و ATLANT هستند. یک رویداد مهم در تاریخ صنعت بلاروس در سال ۲۰۱۷ بود که اولین سری خودروی سواری بلاروس از خط مونتاژ در کارخانه BelGee در منطقه Borisov خارج شد. بلاروس که از زمان اتحاد جماهیر شوروی به‌عنوان تولیدکننده مطرح ماشین‌آلات معدنی، مسافری و کشاورزی شناخته می‌شود، اولین گام‌های خود را به‌عنوان خودروساز برداشت. از آن زمان، حجم تولید و فروش خودرو به سرعت در حال رشد بوده است [۲۳].

## ۲-۱-۲. شهرک صنعتی چین-بلاروس (گریت استون)

شهرک صنعتی چین-بلاروس (گریت استون)<sup>۳</sup> بزرگ‌ترین شهرک صنعتی اروپا در میان شهرک‌های تأسیس شده توسط چین است. سال ۲۰۱۰، وزارت اقتصاد جمهوری بلاروس و «شرکت مهندسی چین»<sup>۴</sup> توافق کردند که برای ایجاد شهرک صنعتی چین-بلاروس در قلمرو بلاروس همکاری کنند و به این ترتیب زیرساخت‌های فاز اول شهرک توسط این شرکت ساخته شد. این شرکت وابسته به هلدینگ ملی صنایع

1. Bellesbumprom
2. Belneftekhim
3. Great stone
4. China Engineering Corporation CAMC

ماشین‌آلات چین (ساینومک)<sup>۱</sup> است. ساینومک و شرکت‌های تابعه آن، نقشی کلیدی در ساخت شهرک ایفا کردند. از دیگر شرکت‌های تابع ساینومک می‌توان به شرکت بین‌المللی مهندسی IPPR<sup>۲</sup> (مسئول چیدمان شهرک) و گروه YTO<sup>۳</sup> اشاره کرد. این شهرک بر تولید نوآورانه با پتانسیل صادرات بالا متمرکز است. توسعه این شهرک بر اساس تولیدات با تکنولوژی بالا در حوزه‌های مهندسی مکانیک، الکترونیک و مخبرات، شیمی ریزدانه<sup>۴</sup>، بیوتکنولوژی، داروسازی، مواد جدید، لجستیک، تجارت الکترونیک و داده‌های بزرگ<sup>۵</sup> است [۲۴].  
بنابر آمار سایت شهرک تاکنون بیش از ۲۵۰۰ فرصت شغلی در این شهرک صنعتی ایجاد شده است [۲۵].

### شکل ۹. شهرک صنعتی گریت استون [۲۵]



در حال حاضر، در مجموع ۱۰۷ شرکت از ۱۵ کشور و منطقه در شهرک صنعتی چین-بلاروس مستقر شده‌اند، از جمله ۵۰ شرکت با سرمایه‌گذاری چین (۴۶ درصد شرکت‌ها) و ۳۷ شرکت بلاروسی است. کل سرمایه‌گذاری قراردادی ۱/۳۴ میلیارد دلار است که شامل تولید ماشین‌آلات، تجارت الکترونیک، مواد جدید، طب سنتی چینی، هوش مصنوعی و سایر حوزه‌ها می‌شود. میزان سرمایه‌گذاری مستقیم این پروژه تا ۲ میلیارد دلار برآورد شده است. همان‌طور که سفارت چین پیش‌بینی کرده بود، ممکن است تا ۵/۵ میلیارد دلار افزایش یابد. در درازمدت، این پروژه ممکن است تا ۳۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کند. به گفته الکساندر لوکاشنکو، این شهرک به افزایش پتانسیل صادرات تا ۵۰ میلیارد دلار در سال کمک خواهد کرد [۲۶].

با این حال، برخی از سرمایه‌گذاران چینی و غربی، تحت تأثیر پیامدهای درگیری بین روسیه و اوکراین و تحریم‌های کشورهای غربی، برنامه‌های سرمایه‌گذاری خود را به تعویق انداخته‌اند [۲۷].

1. China National Machinery Industry Corporation (SINOMACH)

2. China IPPR International Engineering

3. YTO Group Corporation (YTO)

4. Fine Chemical:

مواد اولیه برای مواد شیمیایی خاص، به‌ویژه داروها، بیوداروها و مواد شیمیایی کشاورزی استفاده می‌شود. اصطلاح «مواد شیمیایی ریز» در تمایز با «مواد شیمیایی سنگین» به کار می‌رود که در قطعات بزرگ تولید و جابه‌جا می‌شوند و اغلب در حالت خام هستند.

5. Big Data

## ۳-۱-۲. تسهیلات شهرک

این منطقه دارای رژیم حقوقی ویژه و مشوق‌های منحصربه‌فرد برای شرکت‌های عضو اتحادیه اقتصادی اوراسیاست. به‌عنوان مثال، شرکت مقیم از زمان اولین سود به مدت ۱۰ سال از مالیات بر سود معاف است. سپس تا سال ۲۰۶۲، ۵۰ درصد تخفیف مالیات برای این شرکت‌ها در نظر گرفته می‌شود و آنان از مالیات زمین و مالیات املاک معاف هستند. مالیات بر درآمد برای کارکنان شهرک ۹ درصد در مقایسه با ۱۳ درصد بقیه کشور است. همچنین، ساکنان هنگام واردات تجهیزات برای اجرای پروژه از حقوق گمرکی و مالیات بر ارزش افزوده معاف هستند. یک سرمایه‌گذار می‌تواند زمین‌هایی را در قلمرو شهرک تا ۹۹ سال دریافت کند یا آن را به مالکیت خصوصی در آورد [۲۸].

## ۳-۱-۴. شرکت‌های مهم چینی در شهرک گریت استون

در ادامه مهم‌ترین شرکت‌های چینی که در این شهرک سرمایه‌گذاری کرده‌اند، بررسی می‌شوند.

### جدول ۱. شرکت‌های مهم چینی در شهرک گریت استون

نام شرکت	زمینه همکاری	حجم سرمایه‌گذاری / فروش	میزان بومی‌سازی	توضیحات
Weichai	راه‌اندازی کارخانه تولید موتور دیزل Maz-Weichai جهت تولید موتور با ظرفیت ۱۳۰ تا ۷۰۰ اسب بخار برای کامیون‌ها، اتوبوس‌ها و وسایل نقلیه ویژه	۲۱۲۱ موتور دیزل در سال ۲۰۲۰، درآمد فروش ۲۵ میلیون دلار، سرمایه‌گذاری اولیه ۲۰ میلیون دلار [۲۹]	موتورها از قطعات کوچک موتوژ می‌شوند تا سطح بومی‌سازی افزایش یابد.	شرکت خودروسازی میتسک (ماز) یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های دولتی خودروسازی در اروپای شرقی است که در تولید خودروهای سنگین (کمپرسی، اتوبوس، تراکتور، تریلر، جرثقیل و غیره) تخصص دارد. این کارخانه در سال ۱۹۴۴، در بلاروس که در آن زمان بخشی از اتحاد جماهیر شوروی بود تأسیس شد. محصولات این شرکت به بیش از ۴۵ کشور جهان صادر می‌شود [۳۰]. ماز توانایی تولید موتور را نداشت و مجبور بود هزینه زیادی را برای خرید موتور و تجهیزات از خارج از کشور بپردازد. با همکاری ماز و ویچای این مشکل حل شد. Weichai برای توسعه، کارکنان را به چین فرستاد تا بر فناوری ساخت موتور تسلط پیدا کنند. علاوه بر این، برای رفع کمبود پرسنل آموزشی و فناوری موتور در بلاروس، شرکت‌های چینی تجهیزات آموزشی به ارزش نزدیک به یک میلیون دلار به مؤسسه مهندسی خودرو میتسک اهدا کردند. یک مرکز آموزش موتور و یک مکانیسم آموزشی دو طرفه برای فناوری موتور ایجاد کردند [۳۱، ۳۲]. بمطابق این مؤسسه همان مرکز مشترک آموزشی ماز و دانشگاه ملی فنی بلاروس (BNTU) باشد که در فوریه سال ۲۰۲۲ با هدف آموزش عملی دانشجویان دانشکده مهندسی خودرو و تراکتور تأسیس شد [۳۳]. علاوه بر این، کارخانه تولید گیربکس «Fast-MAZ» نیز توسط ماز با همکاری شرکت چینی «Shaanxi Fast Gear» شرکت تابعه Weichai ایجاد شده است و قرار است سالیانه ۱۰ هزار گیربکس موتوژ کند [۳۴، ۳۵].
Zoomlion	راه‌اندازی کارخانه تولید جرثقیل‌های ۴۰ و ۶۰ تنی ZOOMLION-MAZ جهت	سرمایه‌گذاری اولیه ۴۵ میلیون دلار	تجهیزات چینی روی شاسی بلاروس نصب می‌شود [۳۴].	
YTO	همکاری در تولید تراکتور با موتور چینی با شرکت «MINSK» TRACTOR WORKS	-	دو موتور تحویل داده شد که اولی در حال آزمایش و دومی در حال موتوژ است.	این شرکت یک مرکز تحقیق و توسعه قطعات پیشرفته و همچنین، ارائه خدمات مشاوره در زمینه ماشین‌آلات آفرود و کشاورزی ایجاد کرده است [۳۵].
Geely	راه‌اندازی شرکت بلاروسی-چینی تولید خودروی Belgee	-	نرخ اولیه بومی‌سازی ۳۱ درصد بود که در سال ۲۰۱۸ این میزان به ۵۲ درصد رسید.	مجموع ظرفیت تولید در نهایت حدود ۱۲۰،۰۰۰ خودرو در سال است. اجرای پروژه تولید خودرو با همکاری نزدیک با سه شرکت بلاروسی-چینی دیگر که ساکنان منطقه آزاد اقتصادی میتسک هستند انجام می‌شود: کارخانه تولید موتور و گیربکس Borisov تولید سیستم‌های تبادل حرارت YASIN BATE و تولید سندیلی ماشین HONLI [۳۶].
Huawei	هوآوی ابتکارات دیجیتالی لجستیک، ساخت‌وساز، آموزش، امنیت عمومی را در بلاروس برعهده گرفته است که شامل سیستم‌های حمل‌ونقل هوشمند برای جاده‌ها، سیستم‌های مدیریت حمل‌ونقل ریلی، راه‌حل‌های گمرکی هوشمند و سیستم‌هایی برای تأیید پیمانکار می‌شود. همچنین شرکت‌های ثبت‌شده در شهرک صنعتی چین-بلاروس می‌توانند از خدماتی مانند زیرساخت دسکتاپ مجازی، اینترنت اشیا و ارتباطات یکپارچه از طریق فناوری‌های هوآوی بهره ببرند.			در واقع، همان‌گونه که مدیر هوآوی در بلاروس تصریح کرده است: هوآوی به بخش‌های مختلف بلاروس برای دستیابی به تحول دیجیتالی از طریق فناوری اطلاعات و ارتباطات کمک می‌کند و هدف آن بهبود کارایی عملیاتی است [۳۷] اما به خودی خود چیزی تولید نمی‌کند. البته پیشنهاد سرمایه‌گذاری در شهرک برای تولید لوازم جانبی و قطعات سیستم‌های ارتباطی پیچیده توسط بلاروس ارائه شده است اما از پیشرفت آن اطلاعی در دست نیست [۳۸].
ZTE	ZTE یک شبکه ۵G در حالت آزمایشی با مشارکت A1 (یک اپراتور مخابراتی بلاروسی) به پهنای باند ۳۵ گیگاهرتز ایجاد کرده است. علاوه بر این، ZTE و A1 به زودی یک شبکه ۵G در شهرک صنعتی گریت استون راه‌اندازی می‌کنند. این شرکت قصد دارد در شهرک صنعتی کارخانه‌ای برای ساخت تجهیزات مخابراتی شامل مودم، تجهیزات خطوط تلفن و دسترسی به اینترنت بسازد. البته اطلاعاتی از عملیاتی شدن این طرح در دست نیست [۳۹].			

### 1. Small Aggregates

### 2. Minsk Automobile Plant/Minski Autamabilny Zavod (MAZ)

### 3. Belarusian National Technical University (BNTU) Joint Educational and Production Center MAZ-BNTU

## ۵-۱-۲. منطق سرمایه‌گذاری چین در بلاروس

در ۱۲ مه ۲۰۱۵، رئیس‌جمهور چین و بلاروس توافق کردند تا همکاری بین چین و اتحادیه اقتصادی اوراسیا، جهت شکل‌دهی به کمربند اقتصادی جاده ابریشم و ادغام اقتصادی منطقه را آغاز کنند. سران دو کشور «بیانیه مشترک همکاری در ارتباط بین کمربند اقتصادی جاده ابریشم و اتحادیه اقتصادی اوراسیا» را امضا و منتشر کردند. رئیس‌جمهور بلاروس الکساندر لوشینکو اظهار تمایل کرد تا در کمربند اقتصادی جاده ابریشم مشارکت فعال داشته باشد. لذا دو طرف توافق کردند، پروژه شهرک صنعتی چین-بلاروس را به‌عنوان نقطه عطفی از کمربند اقتصادی جاده ابریشم بسازند. برای شرکت‌های چینی که می‌خواهند جهانی شوند، شهرک صنعتی چین-بلاروس به‌عنوان یک الگو در افکار عمومی بسیار مؤثر است. موفقیت شهرک می‌تواند به موفقیت ساخت کمربند و جاده کمک کند [۴۰].

شکل ۱۰. دیدار رئیس‌جمهور چین و بلاروس در سال ۲۰۱۵ [۴۰]



بلاروس، کانال اقتصادی مهمی است که اتحادیه اقتصادی اوراسیا و اتحادیه اروپا را به هم متصل می‌کند. از همین رو، در ژوئن ۲۰۲۰، شرکت سرمایه‌گذاری مشترک لجستیک شهرک گریت استون ایستگاه راه‌آهن اوراسیا را تأسیس کرد. این تنها راه ریلی برای رفتن به اروپا از چین است. همچنین، بزرگراه M1 که برلین را به مسکو وصل می‌کند دیگر مزیت ژئواکونومیک این شهرک است [۴۱].

بلاروس علاوه بر موقعیت جغرافیایی مناسب خود، به‌عنوان یکی از اعضای اتحادیه اقتصادی اوراسیا می‌تواند محصولات خود را به روسیه، قزاقستان، ارمنستان، قرقیزستان و سایر بازارها بدون تعرفه بفروشد و جمعیتی بالغ بر ۱۸۰ میلیون نفر را پوشش دهد. روزنامه دولتی چینا دیلی، بلاروس را «دروازه اروپا» می‌خواند و اعلام کرد شرکت‌های این شهرک در آینده با بازار بزرگ اتحادیه اروپا با ۵۰۰ میلیون نفر روبه‌رو خواهند شد [۴۱]. با این حال، این کشور بخشی از اتحادیه اروپا نیست و هر کالایی که تولید می‌کند در صورت ورود به اروپا مشمول تعرفه‌های سنگین می‌شوند.

مدیرکل سابق شهرک می‌گوید: اگر بگویم تجارت بین چین و اروپا در چهل سال گذشته، عمدتاً در کشورهای اروپای غربی متمرکز بوده است، در پانزده تا بیست سال آینده تمرکز بر اروپای غربی و برخی کشورهای اروپای مرکزی و شرقی خواهد بود [۲۷].

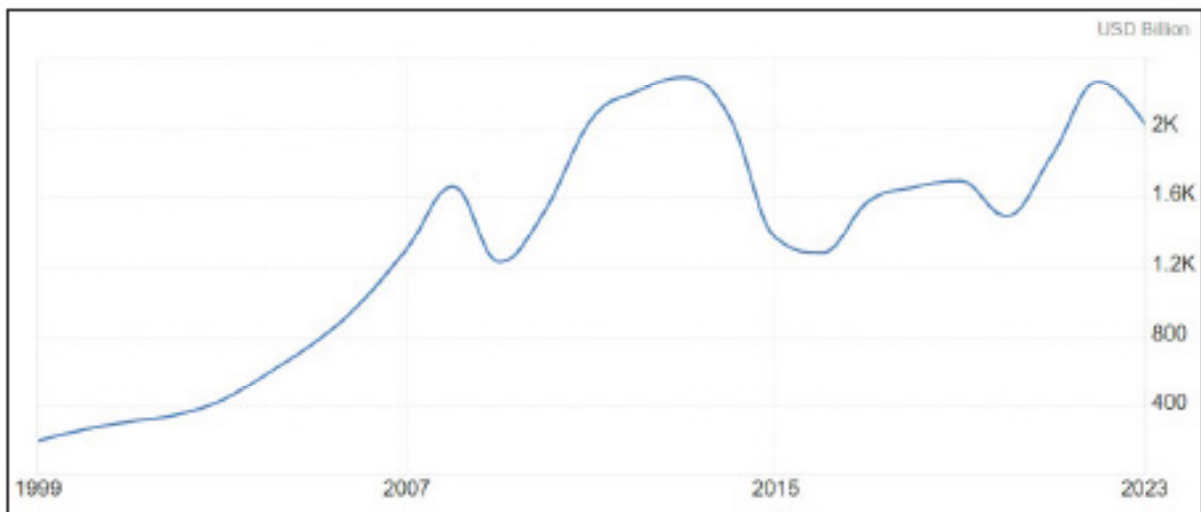
## ۲-۲. سرمایه‌گذاری صنعتی چین در روسیه

در ابتدا، مقدمه‌ای در خصوص اقتصاد کلان و صنعت کشور روسیه طرح و سپس سرمایه‌گذاری صنعتی چین در روسیه در قسمت‌های بعدی تشریح می‌شود.

### ۲-۲-۱. بررسی وضعیت اقتصاد کلان و صنعت کشور روسیه

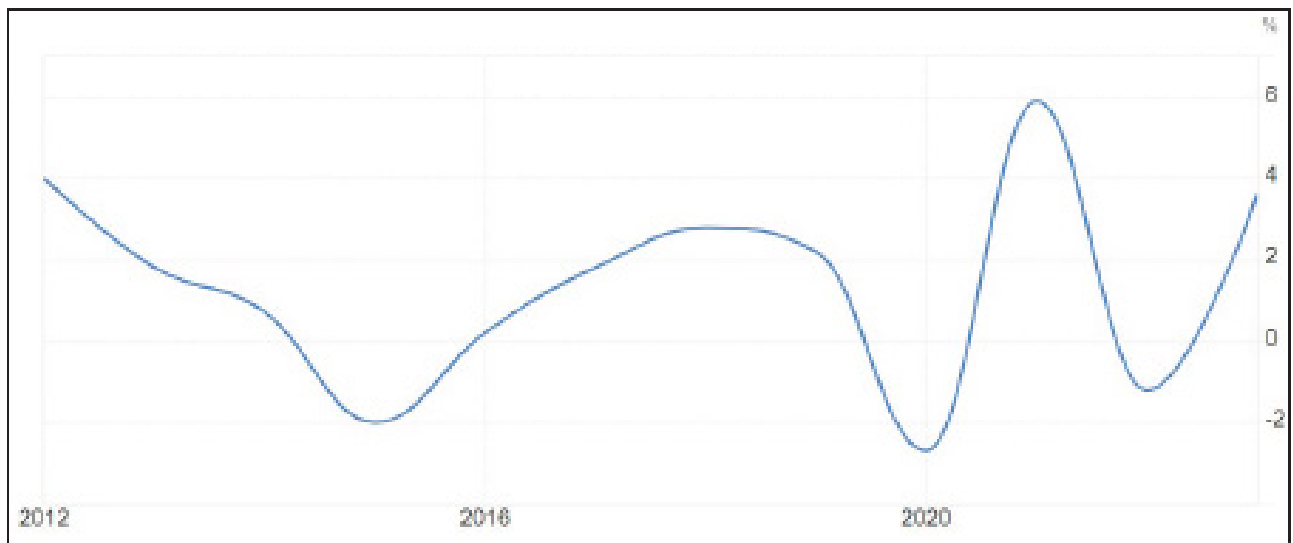
تولید ناخالص داخلی کشور روسیه در سال ۲۰۲۳، معادل ۲۰۲۱٫۴ میلیارد دلار و جمعیت آن ۱۴۳/۸ میلیون نفر بوده است که در همین سال تولید ناخالص داخلی سرانه آن معادل ۱۳۸۱۷ دلار بوده است.

شکل ۱۱. تولید ناخالص داخلی کشور روسیه [۲۱]



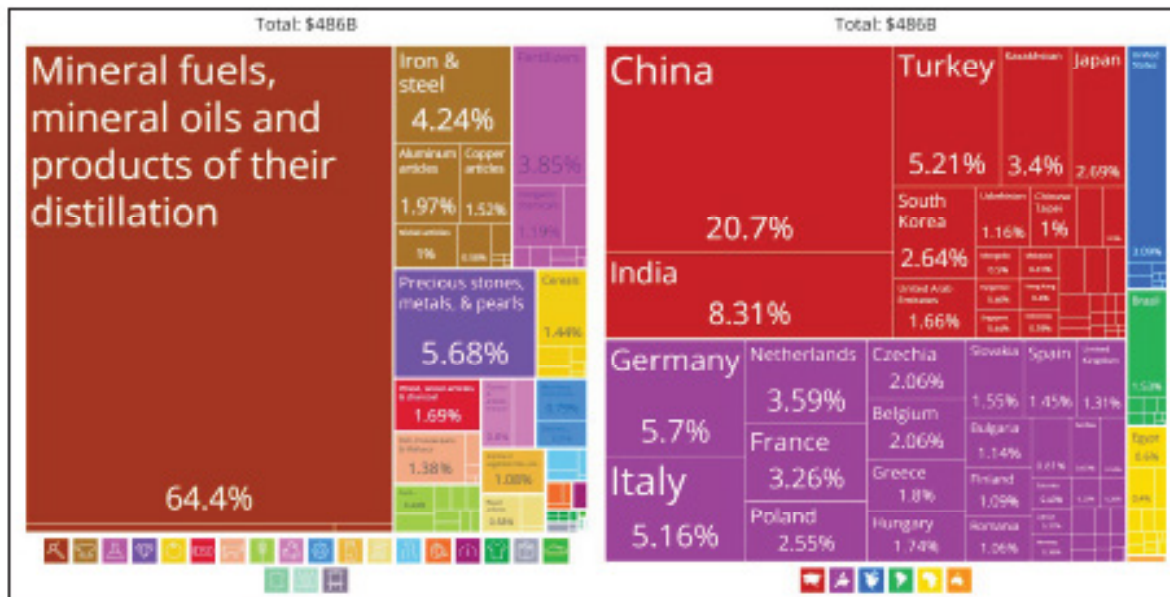
همچنین، رشد تولید ناخالص داخلی کشور روسیه در سال ۲۰۲۳ معادل ۳/۶ درصد بوده است و رشد سالیانه آن در شکل زیر مشهود است.

شکل ۱۲. نرخ رشد تولید ناخالص داخلی کشور روسیه [۲۱]



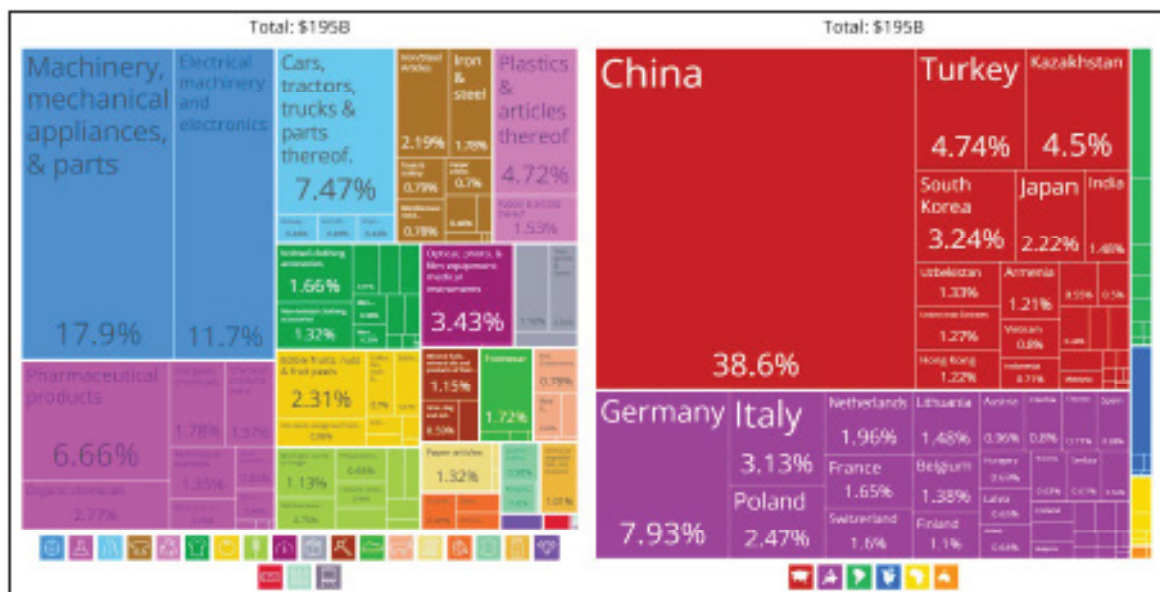
ترکیب تولید ناخالص داخلی این کشور در سال ۲۰۲۳، به صورت کلی ۶۲ درصد خدمات، ۳۲ درصد صنعت و ۶ درصد کشاورزی بوده است. در سال ۲۰۲۲ این کشور، ۴۸۶ میلیارد دلار صادرات به مقصدهای عمده چین، هند، آلمان، ترکیه و ایتالیا و عمده محصولات نفت، گاز، زغال سنگ، آهن و فولاد و سایر فلزات، سنگ‌های قیمتی، کود و مواد شیمیایی داشته است.

شکل ۱۳. ترکیب کالاها و مقاصد صادراتی کشور روسیه-۲۰۲۲ [۲۲]



در سال ۲۰۲۲ این کشور، ۱۹۵ میلیارد دلار واردات از مبادی عمده چین، آلمان، ترکیه، قزاقستان و کره جنوبی و عمده محصولات ماشین‌آلات، قطعات و لوازم مکانیکی و الکترونیکی، خودرو و تراکتور و کامیون، محصولات دارویی و شیمیایی، آهن و فولاد و فلزات، محصولات پلاستیکی و غیره داشته است.

شکل ۱۴. ترکیب کالاها و مبادی وارداتی کشور روسیه-۲۰۲۲ [۲۲]



بخش صنعت در روسیه، حدود ۳۲ درصد از تولید ناخالص داخلی را تشکیل می‌دهد. این بخش شامل صنایع استخراجی، تولیدی، و خدمات وابسته است. روسیه از نظر تولیدات صنعتی، یکی از اقتصادهای متنوع در جهان است که توانسته جایگاه خود را در بازارهای بین‌المللی تثبیت کند. صنعت در روسیه، یکی از ارکان اصلی اقتصاد این کشور است و شامل بخش‌های گوناگون و مهمی می‌شود که به شکل چشمگیری در تولید ناخالص داخلی، اشتغال و صادرات نقش دارند. در ادامه به بررسی اجزای کلیدی بخش صنعت در روسیه پرداخته می‌شود:

صنعت نفت و گاز بزرگ‌ترین و سودآورترین صنعت روسیه است که حدود ۱۶٫۵ درصد از تولید ناخالص داخلی را به خود اختصاص داده است. صادرات نفت و گاز حدود ۴۰ درصد از درآمد دولت روسیه و بیش از ۵۰ درصد از صادرات کل کشور را تشکیل می‌دهد. شرکت‌های گازپروم، روسنفت، و لوک‌اویل از پیشروان این صنعت هستند. روسیه یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان و صادرکنندگان نفت و گاز در جهان است.

صنایع معدنی در کشور روسیه شامل تولید فولاد (مانند فولاد و آلومینیوم)، ماشین‌آلات و تجهیزات سنگین است. شرکت‌هایی مانند سوستال<sup>۱</sup> (فولاد) و نرنیکل<sup>۲</sup> (نیکل) می‌شود. علاوه بر این، روسیه از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان پلاتین، نیکل و یکی از تولیدکنندگان اصلی طلا، الماس، و زغال سنگ در جهان است. شرکت آروسا<sup>۳</sup> در زمینه استخراج الماس شناخته شده است و الماس روسیه در سطح جهانی جایگاه ویژه‌ای دارد.

یکی دیگر از صنایع مهم در کشور روسیه صنایع شیمیایی است که شامل تولید کودهای شیمیایی، مواد پتروشیمی و داروسازی است. روسیه یکی از صادرکنندگان اصلی کودهای نیتروژنی و پتاسیمی است.

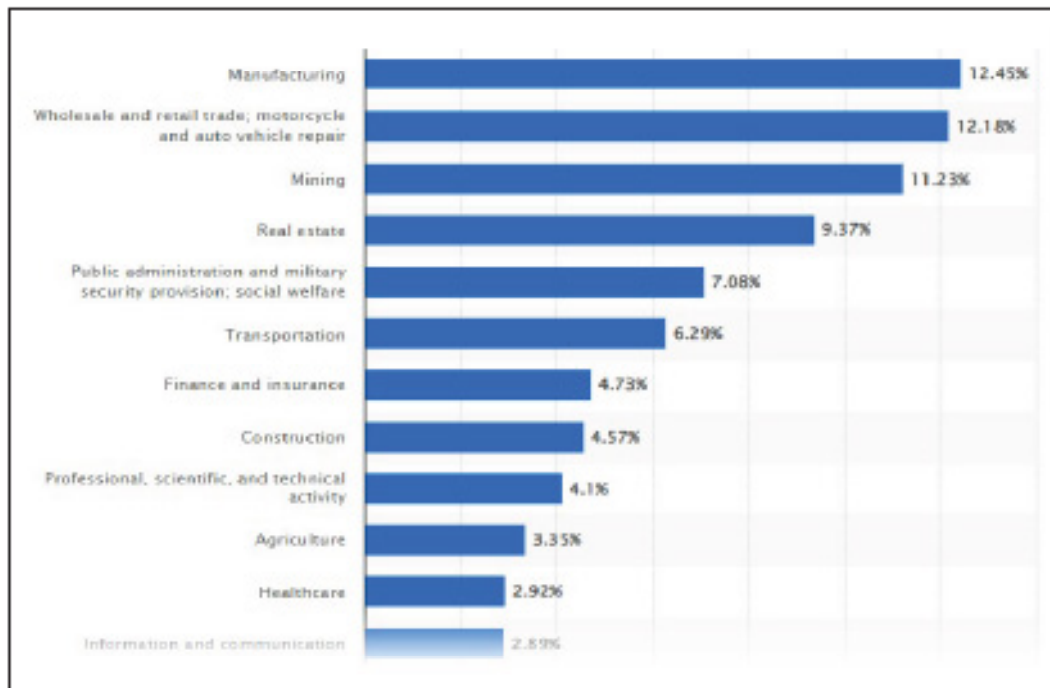
همچنین، روسیه یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان گندم در جهان است. این صنعت شامل تولید گندم، جو و دیگر غلات در مقیاس بزرگ است. صنایع دفاعی و تولید تسلیحات (مانند تانک‌ها، موشک‌ها و هواپیماها) نیز بخش مهمی از صنعت روسیه را تشکیل می‌دهند. تولید تسلیحات و تجهیزات نظامی از جمله؛ هواپیماهای جنگی، موشک‌ها، و تانک‌ها در این صنعت دنبال می‌شود و روسیه یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان تسلیحات نظامی است. شرکت‌های سوخو<sup>۴</sup> (هواپیما)، گروه کلاشینکف<sup>۵</sup> (تسلیحات سبک) و اورالوآگونزاد<sup>۶</sup> (تولید تانک) در این زمینه فعالیت می‌کنند. بخش فناوری اطلاعات و صنایع فضایی نیز در روسیه حال رشد است. شرکت‌هایی مانند روسکاسموس (آژانس فضایی روسیه) در این زمینه فعال هستند.

تولید خودرو و وسایل نقلیه تجاری داخلی در روسیه توسط شرکت‌هایی مانند آوتوواز<sup>۷</sup>، کاماز<sup>۸</sup> و گروه گز<sup>۹</sup> انجام می‌شود. شرکت آوتوواز که بیشتر با برند لادا<sup>۱۰</sup> شناخته می‌شود، در سال ۲۰۲۳ تولید ۳۷۴،۰۷۷ دستگاه خودرو را گزارش کرد. مدل‌های این شرکت مانند لادا گرنتا پرفروش‌ترین محصولات در بازار داخلی بودند. تولید آوتوواز عمدتاً بر خودروهای سواری متمرکز است و تمرکز زیادی بر تولید موتورهای جدید و جایگزینی قطعات داخلی داشته است. شرکت کاماز تولیدکننده برجسته کامیون‌های سنگین و وسایل نقلیه تجاری، در سال ۲۰۲۳ حدود ۵۳،۰۰۰ دستگاه تولید کرد که شامل کامیون‌های سنگین، اتوبوس‌ها و تریلرها می‌شود. شرکت گروه گز به تولید ون‌ها، کامیون‌های سبک و وسایل نقلیه تجاری شهرت دارد. تولید گز در سال ۲۰۲۳ حدود ۹۰،۰۰۰ دستگاه وسایل نقلیه بود و تمرکز زیادی بر تولید خودروهای جایگزین مناسب برای نیازهای داخلی داشته است.

در سال ۲۰۲۳، سهم صنایع ساخت‌محور در ارزش افزوده تولید ناخالص داخلی روسیه ۱۲/۴۵ درصد بوده است. این بخش شامل تولیدات صنعتی مختلف به غیر از صنایع نفت و گاز است و بخشی کلیدی از ساختار اقتصادی کشور محسوب می‌شود. سهم سایر بخش‌ها نیز در تصویر زیر قابل مشاهده است

1. Severstal
2. Nornickel
3. ALROSA
4. Sukhoi
5. Kalashnikov Group
6. Uralvagonzavod
7. AvtoVAZ
8. Kamaz
9. GAZ Group
10. LADA

شکل ۱۵. سهم صنایع ساخت محور از ارزش افزوده تولید ناخالص داخلی روسیه [۱]



جدول زیر سهم بخش‌های اقتصادی برجسته از ارزش افزوده ایجاد شده در تولید ناخالص داخلی کشور روسیه در بازه سال‌های ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۰ را نشان می‌دهد. مطابق آمار این جدول بخش تولیدی از سال ۲۰۱۸ به بعد در رتبه اول قرار گرفته است (۸/۱۴ درصد در سال ۲۰۲۰) و در سال‌های قبل نیز رتبه دوم را از بین بخش‌های اقتصاد داشته است.

جدول ۲. سهم بخش‌های مختلف از ارزش افزوده تولید ناخالص داخلی از سال ۲۰۲۰-۲۰۱۴ (درصد) [۴۲]

۲۰۲۰	۲۰۱۹	۲۰۱۸	۲۰۱۷	۲۰۱۶	۲۰۱۵	۲۰۱۴	فعالیت اقتصادی
۱۴٫۸	۱۴٫۵	۱۴٫۴	۱۳٫۷	۱۳	۱۳٫۸	۱۳٫۱	تولید (صنعتی)
۱۳٫۱	۱۳	۱۳٫۵	۱۴٫۱	۱۴٫۶۶	۱۵٫۶	۱۶٫۳	عمده‌فروشی و خرده‌فروشی؛ تعمیر وسایل نقلیه موتوری و موتورسیکلت‌ها
۱۰٫۵	۹٫۸	۹٫۵	۱۰	۱۰٫۱۸	۱۰٫۱	۱۰٫۶	فعالیت‌های املاک و مستغلات
۹٫۸	۱۲٫۹	۱۳٫۴	۱۰٫۹	۹٫۶۳	۹٫۸	۹٫۱	استخراج معدن و حفاری
۸٫۳	۷٫۵	۷٫۵	۷٫۹	۷٫۹۷	۷٫۷	۸	اداره عمومی و دفاع؛ تأمین اجتماعی
۶٫۵	۶٫۸	۶٫۶	۷	۷٫۳	۶٫۷	۶٫۲	حمل و نقل و انبارداری
۵٫۷	۵٫۵	۵٫۶	۶	۶٫۳۶	۶٫۳	۶٫۸	ساخت و ساز
۴٫۹	۴٫۳	۴٫۳	۴٫۴	۴٫۴۱	۳٫۶	۴٫۵	فعالیت‌های مالی و بیمه‌ای
۴٫۵	۴٫۳	۴٫۱	۴٫۵	۴٫۴۵	۴٫۵	۴٫۴	فعالیت‌های حرفه‌ای، علمی و فنی
۴٫۱	۳٫۹	۳٫۸	۳٫۹	۴٫۲۷	۴٫۳	۳٫۹	کشاورزی، جنگلداری و ماهیگیری
۳٫۹	۳٫۵	۳٫۳	۳٫۱	۳٫۱۸	۳٫۲	۳٫۴	فعالیت‌های سلامت و مددکاری اجتماعی
۳٫۴	۳٫۲	۳٫۲	۳٫۲	۳٫۱۷	۳٫۴	۳٫۲	آموزش

همان‌طور که در جدول زیر قابل مشاهده است، در سال ۲۰۲۲ در بخش صنایع ساخت‌محور، صنعت زغال‌سنگ و پالایش نفت، صنعت فلزات اساسی، صنعت غذایی و صنعت محصولات شیمیایی به ترتیب بیشترین تولید را داشته‌اند [۴۳].

جدول ۳. سهم بخش‌های مختلف از صنایع ساخت‌محور طی سال‌های ۲۰۱۹-۲۰۲۲ (میلیارد روبل) [۴۳]

۲۰۲۲	۲۰۲۱	۲۰۲۰	۲۰۱۹	فعالیت اقتصادی
۲۷۲۹۶	۲۳۵۹۸	۱۴۶۱۲	۱۸۳۲۴	استخراج معدن و حفاری
۲۸۰۵	۲۱۴۴	۱۱۰۰	۱۳۹۳	استخراج زغال‌سنگ و لیگنیت
۱۹۳۹۷	۱۶۲۱۱	۸۹۴۶	۱۲۸۵۹	استخراج نفت و گاز طبیعی
۱۷۱۰	۲۲۶۸	۱۶۱۲	۱۲۰۴	استخراج سنگ‌های معدنی فلزی
۸۲۰	۷۲۴	۵۹۵	۵۷۸	سایر معادن و حفاری‌ها
۲۵۶۵	۲۲۵۱	۲۳۵۹	۲۲۹۰	فعالیت‌های پشتیبانی از معدن
۶۶۷۹۷	۶۲۹۷۸	۵۰۰۱۸	۴۷۴۳۶	تولید (صنعتی)
۹۸۲۶	۸۵۴۰	۷۳۲۸	۶۴۱۶	تولید محصولات غذایی
۱۱۹۴	۹۶۸	۸۵۴	۸۲۰	تولید نوشیدنی‌ها
۲۶۷	۲۷۶	۲۴۵	۲۰۸	تولید محصولات تنباکو
۳۸۵	۳۳۳	۳۲۱	۲۳۹	تولید منسوجات
۳۱۷	۲۴۸	۲۸۶	۱۹۷	تولید پوشاک
۱۱۵	۹۰	۸۰	۷۶	تولید محصولات چرمی
۹۵۹	۱۱۱۹	۸۲۲	۷۱۴	تولید چوب و محصولات چوبی
۱۳۵۶	۱۳۰۳	۹۸۲	۹۳۱	تولید محصولات کافتی
۳۷۹	۳۱۲	۳۲۰	۲۸۴	چاپ و تولید رسانه‌ها
۱۳۷۴۹	۱۲۵۴۸	۸۴۸۸	۱۰۲۵۴	تولید کک و محصولات نفتی پالایش‌شده
۵۹۶۲	۵۲۶۴	۳۵۳۶	۳۲۸۰	تولید مواد شیمیایی و محصولات شیمیایی
۱۱۰۴	۱۳۵۵	۹۲۹	۶۳۹	تولید محصولات دارویی
۲۰۱۲	۱۸۱۰	۱۵۳۴	۱۲۱۹	تولید محصولات لاستیکی و پلاستیکی
۲۵۸۷	۲۰۹۶	۱۹۰۷	۱۷۵۲	تولید محصولات معدنی غیر فلزی
۱۰۵۵۱	۱۰۷۲۲	۷۸۷۸	۷۰۸۷	تولید فلزات پایه
۳۹۵۳	۳۴۶۸	۳۱۳۶	۲۷۱۳	تولید محصولات فلزی ساختمنده (غیر از ماشین‌آلات و تجهیزات)
۱۹۵۴	۱۶۹۴	۱۶۳۲	۱۵۱۹	تولید محصولات الکترونیکی و اپتیکی
۱۴۷۵	۱۳۶۶	۱۱۷۸	۱۰۴۲	تولید تجهیزات الکتریکی
۲۰۱۰	۱۷۲۲	۱۶۰۵	۱۳۳۴	تولید ماشین‌آلات و تجهیزات
۱۹۳۱	۲۳۳۵	۲۶۱۰	۲۷۱۰	تولید وسایل نقلیه موتوری، تریلرها و نیمه تریلرها
۲۴۹۰	۲۵۲۴	۲۲۳۹	۲۲۷۷	تولید تجهیزات حمل‌ونقل دیگر
۴۲۶	۴۰۲	۳۶۵	۲۹۰	تولید مبلمان
۳۸۶	۳۳۶	۳۵۶	۲۶۵	سایر تولیدات
۱۴۰۸	۱۳۳۵	۱۳۸۵	۱۱۶۹	تعمیر و نصب ماشین‌آلات و تجهیزات



روابط جمهوری خلق چین و روسیه در چند دهه گذشته با شتاب زیادی رشد کرده است و تبادلات اقتصادی میان این دو کشور در سال‌های اخیر به‌طور قابل توجهی افزایش یافته و این روند به‌ویژه پس از وقوع بحران‌های ژئوپلیتیکی جهانی، شدت بیشتری به‌خود گرفته است. از اواسط دهه ۲۰۰۰، چین به یکی از مهم‌ترین شرکای تجاری روسیه تبدیل شده و در سال ۲۰۱۰، برای نخستین بار، ارزش تجارت میان روسیه و چین از تجارت روسیه با آلمان پیشی گرفت. این تغییر به وضوح نشان‌دهنده اهمیت روزافزون روابط تجاری میان دو کشور است. با این حال، تا سال ۲۰۲۲ حجم تجارت روسیه با اتحادیه اروپا همچنان از تجارت با چین بیشتر بود؛ اما شعله‌ور شدن جنگ میان روسیه و اوکراین در همان سال، تأثیر عمیقی بر الگوهای تجاری جهانی گذاشت و موجب شد تا روابط اقتصادی روسیه و چین به سطحی بی‌سابقه برسد. در سال ۲۰۲۳، چین به تأمین‌کننده اصلی کالاهای روسیه تبدیل شد و ۳۶/۵ درصد از واردات روسیه از چین بود، در حالی که این رقم در آغاز «دوران پوتین» در سال ۲۰۰۰ تنها ۳ درصد بود. همچنین، چین به یکی از مقاصد اصلی صادرات روسیه تبدیل شد و ۳۰/۵ درصد از کالاهای صادراتی روسیه در سال ۲۰۲۳ به چین صادر شد.

در واقع روابط جمهوری خلق چین و روسیه در چند دهه گذشته با شتاب زیادی رشد کرده است. افزایش بیش از ده برابری تبادلات تجاری دو کشور از سال ۲۰۰۱ تا ۲۰۲۰ و امضای اسناد همکاری مهم در حوزه‌های انرژی، مسائل نظامی و فضایی نشان‌دهنده گسترش قابل توجه تعاملات اقتصادی و سیاسی میان این دو قدرت است. به‌رغم این رشد، روسیه همچنان یک شریک اقتصادی کم‌اهمیت برای چین محسوب می‌شود، هر چند سهم آن در تجارت چین پس از سال ۲۰۲۲ از ۲/۵ درصد به بیش از ۴ درصد افزایش یافته که نشان‌دهنده پیشرفت نسبی در این زمینه است. این تحول در روابط اقتصادی، به‌ویژه در بخش انرژی و کالاهای اولیه، آثار مهمی بر الگوهای تجاری و اقتصادی جهانی دارد و فرصت‌های تازه‌ای را برای هر دو کشور به‌همراه خواهد داشت. از آنجا که روسیه نقش ژئوپلیتیک مهمی در طرح «کمر بند-راه» دارد، این کشور به‌عنوان یکی از کشورهای مورد مطالعه انتخاب شده است. در این راستا، چهار شهرک صنعتی فراسرزمینی چین در روسیه مورد بررسی قرار گرفته که شامل «منطقه همکاری صنعتی مشترک تومسک»، «منطقه همکاری جنگلداری لانگیو روسیه»، «منطقه همکاری مشترک کشت و صنعت چین-روسیه» و «منطقه همکاری صنعتی مشترک آسوریسک» است که در جدول ۴ قابل مشاهده است.

جدول ۴. مناطق همکاری صنعتی، اقتصادی و تجاری صنعتی مشترک بین چین و روسیه

میزان سرمایه‌گذاری (میلیون دلار)	صنایع مرتبط	شرکت مجری	مکان	نام منطقه تجاری
۱۷۷	جنگلداری، پردازش تخته چوب، میلمان و خمیرکاغذ	شرکت جنگلداری ای.وی.آی.سی. <sup>۱</sup>	تومسک و کمروو، روسیه	منطقه اقتصادی و تجاری جنگلداری تومسک چین و روسیه
-	جنگلداری، چوب و پردازش دقیق	شرکت‌بازرگانی مودانجیانگ لانگیو <sup>۲</sup>	منطقه فدرال خاور دور، روسیه	منطقه همکاری اقتصادی و تجاری جنگلداری لانگیو روسیه
-	کشت کشاورزی، فرآوری محصولات کشاورزی، لجستیک، دامداری و طیور	گروه هواکسین <sup>۳</sup>	منطقه پریمورسکی، منطقه فدرال خاور دور، روسیه	منطقه همکاری صنعتی کشاورزی مدرن چین و روسیه [۴۴]
۱۶۶	صنایع سبک، محصولات چوبی، کفش‌داری، منسوجات و پوشاک، مصالح ساختمانی و مواد غذایی	شرکت سرمایه‌گذاری بین المللی کانجی <sup>۴</sup>	آسوریسک، روسیه	منطقه همکاری اقتصادی و تجاری آسوریسک روسیه

مأخذ: نگارنده

1. Forestry AVIC Co
2. Mudanjiang Longyue Trading Co. Ltd
3. Huaxin Group
4. Kangji International Investment Co. Ltd

در توضیح هر شهرک صنعتی و تولیدی، ابتدا بررسی اجمالی از کلیت آن صورت می‌گیرد. سپس برنامه‌ریزی و موقعیت‌یابی صنعتی که در منطقه صورت گرفته، شرح داده می‌شود و در ادامه سیاست‌های تشویقی و خدمات پشتیبانی که برای سرمایه‌گذاران ارائه می‌شود، توضیح داده خواهد شد.

## ۲-۲-۲. منطقه همکاری صنعتی مشترک آسوریسک [۴۵]

منطقه همکاری اقتصادی و تجاری آسوریسک روسیه در اوت ۲۰۰۶ تأسیس شد. شرکت سرمایه‌گذاری بین‌المللی کانجی<sup>۱</sup> که به‌طور مشترک توسط گروه صنعت و تجارت استان هیلونگجیانگ<sup>۲</sup>، گروه کانگنای<sup>۴</sup> استان ژجیانگ و شرکت منابع چینی ونزو<sup>۵</sup> تأسیس شده در این منطقه حضور دارد. این منطقه دارای مساحت برنامه‌ریزی شده ۳ میلیون مترمربع و مساحت ساخت‌وساز ۱/۱۶ میلیون مترمربع است.

شکل ۱۶. کارخانه تولید کفش در شهرک صنعتی آسوریسک [۴۵]



منطقه همکاری اقتصادی و تجاری آسوریسک بر توسعه صنایع سبک، صنعت چوب و دیگر صنایع مرتبط تمرکز دارد. این منطقه، به‌ویژه در حوزه‌های تولید کفش، پوشاک، کالاهای چرمی، اثاثیه منزل، مصالح ساختمانی و مواد غذایی فعال است و این صنایع به‌عنوان محور اصلی فعالیت‌های اقتصادی منطقه شناخته می‌شوند. براساس برنامه توسعه این منطقه، پیش‌بینی می‌شود که حدود شصت شرکت در این منطقه مستقر شوند. این شرکت‌ها، پس از تکمیل ظرفیت تولید خود، قادر به تولید بیست میلیون جفت کفش، ده میلیون دست لباس و ششصد هزار دست مبلمان خواهند بود. این فعالیت‌ها منجر به ایجاد حدود شش هزار شغل خواهد شد که از این تعداد، ۴۸۰۰ شغل برای کارگران چینی و ۱۲۰۰ شغل برای کارگران روسی در نظر گرفته شده است.

1. Ussuriysk
2. Kangji
3. Heilongjiang
4. Kangnai
5. Wenzhou



در این منطقه، روش تولید به گونه‌ای است که کفش‌های نیمه‌تمام از چین به این منطقه ارسال می‌شوند و پس از مونتاژ و فراوری با تعرفه‌های پایین، به صورت کفش‌های تمام‌شده به بازارهای خاور دور روسیه، مسکو و دیگر مناطق صادر می‌شوند. علاوه بر این، کارخانه‌های مبلمان و فراوری چوب نیز از سیاست تعرفه‌های بازدارنده روسیه بهره می‌برند تا کنده‌چوب‌ها را به این منطقه وارد کرده و پس از پردازش، محصولات نیمه‌تمام را با تعرفه‌های پایین یا صفر به چین صادر کنند. در نهایت، این محصولات در داخل چین به محصولات نهایی تبدیل شده و سپس به بازارهای بین‌المللی صادر می‌شوند. این رویکرد ترکیبی از تولید و فراوری در دو کشور، به گونه‌ای طراحی شده که از مزایای هر دو طرف استفاده شده و به تقویت روابط اقتصادی و تجاری بین چین و روسیه کمک کند.

در تاریخ ۱۳ ژوئیه ۲۰۱۵، ولادیمیر پوتین، رئیس‌جمهور روسیه، قانونی را برای ایجاد بندر آزاد ولادی وستوک امضا کرد که منطقه همکاری اقتصادی و تجاری آسوریسک نیز در محدوده این بندر آزاد قرار دارد. این بندر آزاد به عنوان یکی از نقاط استراتژیک برای تقویت تجارت بین‌المللی و جذب سرمایه‌گذاری خارجی طراحی شده است. یکی از ویژگی‌های برجسته این بندر، اجرای یک سیستم روادید ساده است که به خارجی‌ها اجازه می‌دهد در بدو ورود به روسیه ویزای هشت روزه دریافت کنند. علاوه بر این، بندر آزاد ولادی وستوک خدماتی همچون سرویس ترانزیت یکپارچه، سیستم بندری ۲۴ ساعته و سیستم منطقه آزاد گمرکی برای واردات، ذخیره و صادرات کالاها بدون مالیات ارائه می‌دهد. در این منطقه، سود بنگاه‌ها در پنج سال اول از مالیات‌های درآمد، املاک و زمین معاف خواهد بود.

در مواجهه با چالش‌هایی مانند کاهش ارزش روبل، منطقه همکاری اقتصادی و تجاری آسوریسک اقدام‌های مؤثر برای حمایت از بنگاه‌های اقتصادی اتخاذ کرده است. این اقدام‌ها، شامل کاهش هزینه‌های ترخیص کالا، معافیت برخی اجاره‌ها و تسهیل در ترخیص کالاهای نیمه‌تمام می‌شود. هدف این سیاست‌ها کاهش هزینه‌ها و ایجاد شرایطی است که سرمایه‌گذاران بتوانند به طور پایدار در منطقه توسعه یابند.

منطقه همکاری اقتصادی و تجاری آسوریسک دارای بخشی است که به ارتباطات خارجی اختصاص دارد. این بخش مسئولیت تماس و هماهنگی میان شرکت‌های ورودی به شهرک و سازمان‌های دولتی و ادارات مربوطه در روسیه را برعهده دارد. برای کمک به شرکت‌ها در فهم قوانین و آشنایی با محیط سرمایه‌گذاری، از وکلای حرفه‌ای روس به عنوان مشاوران حقوقی استفاده می‌شود. همچنین، منطقه همکاری دارای یک شرکت فروش در مسکو است که خدماتی همچون یافتن نمایندگان فروش و توزیع کنندگان و مشاوره در زمینه سیاست‌های مالی و مالیاتی را به شرکت‌ها ارائه می‌دهد. این منطقه در ثبت علامت تجاری، اظهارنامه مالیاتی و سایر امور مرتبط نیز به سرمایه‌گذاران خدماتی ارائه می‌دهد. همچنین برای شرکت‌هایی که وارد منطقه می‌شوند، ویزای کار صادر می‌شود و این منطقه از طریق آموزش کارکنان و جذب پرسنل متخصص، نیازهای استخدامی این شرکت‌ها را برآورده می‌کند. منطقه همکاری آسوریسک دارای شرکت‌های لجستیک داخلی و بین‌المللی است که اظهارنامه گمرکی، تشریفات واردات و صادرات و سایر خدمات مرتبط را به بنگاه‌های ورودی به منطقه ارائه می‌کنند. این شرکت‌ها می‌توانند خدمات لجستیکی لازم را با توجه به نیازهای بنگاه‌های ورودی فراهم کنند.

در حال حاضر، ۱۰ شرکت در این شهرک مستقر هستند که در حوزه‌هایی مانند تولید کفش، کارتن‌سازی، قوطی‌سازی، بسته‌بندی، فراوری مواد دارویی، صنایع چوب و تولید قارچ‌های خوراکی فعالیت دارند. محصولات این منطقه به کشورهای ژاپن، جمهوری کره، ایالات متحده و مناطق جنوب شرقی آسیا صادر می‌شوند. هزینه تولید و حمل‌ونقل در این منطقه به طور قابل توجهی کمتر از سرزمین اصلی چین است که این امر، مزیتی رقابتی برای سرمایه‌گذاران فراهم می‌کند.

### ۳-۲-۲. منطقه همکاری صنعتی مشترک تومسک<sup>۱</sup> [۴۶]

منطقه همکاری تجاری و صنعت چوب تومسک، یک پروژه مشترک بین چین و روسیه است که در شهر تومسک واقع در روسیه قرار دارد. این پروژه در ۲۳ مه ۲۰۰۸، با حضور رئیس‌جمهور وقت چین، هو جینتاو و رئیس‌جمهور روسیه، دمیتری مدودف، به‌طور رسمی امضا شد و با هدایت شرکت جنگلداری ای.وی.آی.سی<sup>۲</sup> و سرمایه‌گذاری سهام‌داران مختلف آغاز به کار کرد.

این پروژه با هدف توسعه یک شهرک مرکزی پردازش چوب و یک منطقه کمکی در نزدیکی جنگل‌های اطراف، طراحی شده است. ارتباطات لازم بین این دو منطقه برای تسهیل حمل‌ونقل مواد اولیه و محصولات نهایی، در نظر گرفته شده است. مساحت کل این منطقه همکاری ۶/۹۵ کیلومتر مربع است که شامل ۳/۵۵ کیلومتر مربع برای شهرک اصلی و ۳/۴ کیلومتر مربع برای شهرک‌های کمکی می‌شود.

پیش‌بینی شده که این منطقه هر ساله قادر به برداشت و فراوری ۴/۵ میلیون مترمکعب چوب خواهد بود. ظرفیت‌های این منطقه شامل تمام مراحل زنجیره ارزش صنعت چوب است که از توسعه منابع جنگلی و قطع درختان تا فراوری، حمل‌ونقل و فروش محصولات نهایی مانند تخته، ام‌دی اف، تخته خرده چوب، تخته سه‌لا، مبلمان و خمیر کاغذ را دربرمی‌گیرد.

این پروژه با توجه به منابع غنی جنگلی سیبری و موقعیت جغرافیایی استراتژیک تومسک، به‌عنوان یکی از کلیدی‌ترین طرح‌های همکاری بین چین و روسیه در زمینه صنعت چوب محسوب می‌شود. زیرساخت‌های حمل‌ونقل و لجستیکی که برای این منطقه در نظر گرفته شده‌اند، نه تنها کارایی عملیاتی را افزایش می‌دهند، بلکه پتانسیل بالایی برای ایجاد اشتغال و تقویت اقتصادی در منطقه دارند. افزون بر این، این همکاری نه تنها به تقویت روابط تجاری بین دو کشور کمک می‌کند، بلکه می‌تواند به‌عنوان یک مدل موفق برای دیگر پروژه‌های مشابه بین‌المللی عمل کند.

شکل ۱۷. برداشت و فراوری چوب در شهرک تومسک [۴۶]



1. Tomsk  
2. Forestry AVIC Co



برای شرکت‌هایی که در منطقه همکاری اقتصادی و تجاری تومسک سرمایه‌گذاری می‌کنند، دولت روسیه بیشترین سطح حمایت را ارائه می‌دهد، به طوری که این شرکت‌ها از حقوق مشابه با شرکت‌های داخلی برخوردار خواهند بود. این سرمایه‌گذاران می‌توانند از تمامی مشوق‌های مالی و مالیاتی پیش‌بینی شده در قوانین روسیه بهره‌مند شوند و همچنین اقامت برای آنها فراهم می‌شود. علاوه بر این، کارکنان واجد شرایط و سرمایه‌گذاران خارجی در این منطقه، از تعرفه‌های وارداتی و مزایای مالیاتی مطابق با مقررات جاری روسیه بهره‌مند می‌شوند. دولت چین نیز برای حمایت از شرکت‌های چینی که در این منطقه فعالیت می‌کنند، تخفیف در بهره‌های وام‌های پروژه‌های برون‌مرزی و بارانه‌هایی برای بیمه سرمایه‌گذاری خارجی ارائه می‌کند.

منطقه همکاری اقتصادی و تجاری تومسک مجموعه‌ای کامل از خدمات پشتیبانی را برای شرکت‌هایی که به این منطقه وارد می‌شوند، فراهم می‌آورد. این خدمات، شامل مدیریت منابع انسانی از جمله مشاوره در زمینه استخدام، آموزش کارکنان، دریافت گواهینامه‌های کاری و ارائه خدمات ترجمه است. همچنین مشاوره در زمینه قوانین و مقررات روسیه، برنامه‌ریزی صنعتی، تحلیل بازار و امور حقوقی نظیر ثبت شرکت، افتتاح حساب بانکی، ثبت مالیات و صدور مجوزها به سرمایه‌گذاران ارائه می‌شود. در مراحل مختلف توسعه پروژه‌ها، این منطقه به شرکت‌ها در ارزیابی آثار زیست‌محیطی، تأیید برنامه‌ریزی و طراحی، ترخیص تجهیزات وارداتی از گمرک و تأمین مالی وام‌های لازم کمک می‌کند. یکی از مهم‌ترین جوانب فعالیت در این شهرک صنعتی، ارائه خدمات ارتباطی و هماهنگی مستمر بین شرکت‌های مستقر در منطقه و نهادهای دولتی روسیه و آژانس‌های مرتبط است. این ارتباطات و هماهنگی‌ها برای تسهیل در انجام فرایندهای قانونی، بهینه‌سازی عملیات و افزایش بهره‌وری شرکت‌ها صورت می‌گیرد و نقشی کلیدی در موفقیت و پایداری سرمایه‌گذاری‌های خارجی در این منطقه ایفا می‌کند.

#### ۴-۲-۲. منطقه همکاری مشترک کشت و صنعت چین - روسیه [۴۵]

منطقه همکاری کشت و صنعت هواکسین<sup>۲</sup> چین و روسیه به‌عنوان یک پروژه کلیدی در همکاری‌های کشاورزی دو کشور، نقش مهمی در توسعه پایدار منابع کشاورزی ایفا می‌کند. این منطقه که در ژوئیه ۲۰۰۴ تأسیس شده، با سرمایه‌گذاری شرکت اقتصادی و تجاری هواکسین شکل گرفت و از طریق زیرساخت‌های متصل به بندرها، بزرگراه‌ها و راه‌آهن، ارتباط نزدیکی با چین دارد. این ارتباطات زیرساختی، نقش مهمی در تسهیل حمل‌ونقل محصولات کشاورزی و تبادلات تجاری بین دو کشور دارد.

منطقه همکاری کشت و صنعت هواکسین شامل ۴۸۰۰۰۰ هکتار زمین زراعی و هفت شهرک اختصاصی برای پردازش، ذخیره‌سازی و فرآوری غلات است. این امکانات به‌طور ویژه برای بهره‌برداری بهینه از منابع کشاورزی طراحی شده‌اند و به افزایش بهره‌وری و کارایی در تولید محصولات کشاورزی کمک می‌کنند. در آوریل ۲۰۱۵، این منطقه با گذراندن ارزیابی‌های دقیق وزارت بازرگانی و وزارت دارایی چین، به‌عنوان اولین منطقه ملی همکاری صنعتی کشاورزی این کشور به رسمیت شناخته شد.

طرح «کمربند-راه چین»، به‌همراه منابع غنی زمین‌های زراعی منطقه پرمورسکی روسیه، بستر مناسبی برای توسعه همکاری‌های کشاورزی بین دو کشور فراهم کرده است. این همکاری‌ها، با ترکیب سرمایه، فناوری و مزایای مدیریتی چین، فرصت‌های جدیدی برای بهره‌برداری پایدار از منابع کشاورزی ایجاد می‌کند.

## شکل ۱۸. کشاورزی در منطقه همکاری کشت و صنعت هواکسین [۴۵]



این منطقه خدمات جامعی به شرکت‌هایی که به آن وارد می‌شوند، ارائه می‌دهد. این خدمات شامل ایجاد پلنفرمی برای تسهیل ارتباط و هماهنگی با ادارات دولتی روسیه و مؤسسات مرتبط است. همچنین، مشاوره‌هایی در زمینه‌های سرمایه‌گذاری، تجارت، مسائل مالی و صنعتی و مشاوره حقوقی مرتبط با سرمایه‌گذاری به شرکت‌ها ارائه می‌شود. علاوه بر این، شرکت‌ها می‌توانند از حمایت‌های لازم برای شرکت در نمایشگاه‌ها، جلسات تطبیق محصولات صنعتی، نمایشگاه‌های تجاری و دیگر رویدادهای مشابه در روسیه بهره‌مند شوند. این منطقه همچنین به تبلیغ محصولات تولیدی و جستجوی نمایندگی یا توزیع‌کننده برای آنها کمک می‌کند.

### ۲-۲-۵. منطقه همکاری جنگلداری لانگیو روسیه [۴۷]

منطقه همکاری اقتصادی و تجاری جنگلداری لانگیو روسیه بر مبنای منابع چوبی توسعه یافته و توسط شرکت اقتصادی و تجاری لانگیو برای تولیدکنندگان محصولات جنگلی چینی ایجاد شده است. این منطقه در شرق روسیه قرار دارد و از موقعیت جغرافیایی مطلوبی برخوردار است، زیرا به بنادر مرزی مانند سویفنه،<sup>۲</sup> دانگنینگ،<sup>۳</sup> تانگجیانگ<sup>۴</sup> و فویان<sup>۵</sup> متصل بوده و دسترسی مناسبی به امکانات لجستیکی و حمل‌ونقل دارد. توسعه این منطقه در سال ۲۰۱۳، آغاز شد و طی چهار سال، با ساخت و سازهای مداوم و جذب سرمایه‌گذاری، بیش از هجده شرکت چینی در آن مستقر شدند. برنامه توسعه این منطقه نشان می‌دهد که شهرک صنعتی مذکور مساحتی به وسعت ۹ کیلومتر مربع را در برمی‌گیرد.

1. Mudanjiang Longyue
2. Suifenhe
3. Dongning
4. Tongjiang
5. Fuyuan

این منطقه شامل یک شهرک فشرده پردازش چوب، منطقه جنگل کاری و همچنین تدارکات، انبارداری و تجاری است. هدف اصلی این شهرک، ایجاد یک مرکز جامع توسعه و بهره‌برداری از منابع جنگلی است که تمامی مراحل از کشت و برداشت چوب تا پردازش فشرده، نمایشگاه‌ها، فروش و همچنین لجستیک و حمل‌ونقل را به صورت یکپارچه پوشش می‌دهد.

روسیه به صورت فعال، از شرکت‌هایی که در این منطقه برای چوب‌برداری و فراوری چوب فعالیت دارند، حمایت می‌کند. این حمایت‌ها، شامل تضمین انتقال ایمن محصولات و درآمدهای قانونی شرکت‌ها به کشور مبدأ نیز می‌شود. برای مثال، قانون جدید جنگلداری روسیه مدت اجاره بلندمدت مناطق جنگلی را به ۴۹ سال افزایش داده است. همچنین، براساس قطعنامه شماره ۴۱۹ که اخیراً اعلام شده، شرکت‌هایی که بیش از سیصد میلیون روبل در روسیه سرمایه‌گذاری می‌کنند، در اولویت برای اجرای پروژه‌ها قرار می‌گیرند و اجاره مناطق جنگلی برای آنها به نصف کاهش می‌یابد.

### شکل ۱۹. شرکت تولید چوب چینی در روسیه [۴۷]



همچنین، این شهرک مسئولیت ارتباط بنگاه‌های ورودی به منطقه با دولت محلی و رسیدگی به ویزاهای کاری، خدمات بهداشتی، امنیتی و آتش‌نشانی را برعهده دارد. خدمات مشاوره‌ای در حوزه‌های حقوقی، مالیاتی، اعتباری و مالی نیز به سرمایه‌گذاران ارائه می‌شود تا آنها بتوانند به صورت مؤثرتری در این منطقه فعالیت کنند. این ساختار جامع و حمایت‌های قانونی نشان‌دهنده تعهد روسیه به توسعه و بهره‌برداری پایدار از منابع جنگلی خود است، در حالی که فرصت‌های اقتصادی قابل توجهی برای شرکت‌های چینی فراهم می‌کند.

### ۶-۲-۲. منطق سرمایه‌گذاری‌های صنعتی چین در روسیه

روابط اقتصادی مابین چین و روسیه در سال‌های اخیر، به ویژه پس از جنگ اوکراین و خروج شرکت‌های اروپایی و بین‌المللی از روسیه، وارد مرحله جدیدی شده است. این تحولات نه تنها فرصت‌های جدیدی برای سرمایه‌گذاری چینی‌ها در روسیه ایجاد کرده، بلکه چالش‌ها و محدودیت‌های جدیدی نیز برای روابط اقتصادی دو کشور به وجود آورده است.

تا میانه‌های دهه ۲۰۰۰، روسیه بیشتر کالاهای ارزان و کاربرمحور مانند کفش، پوشاک و کالاهای چرمی از چین وارد می‌کرد؛ اما از آن زمان به بعد، واردات از چین به طور فزاینده‌ای شامل کالاهای با ارزش افزوده بالا و فناوری محور شده است. در سال ۲۰۲۳، بیش از نیمی از واردات روسیه از چین در دسته‌های تجهیزات و ماشین‌آلات (۲۳ درصد)، وسایل نقلیه (۲۱ درصد) و الکترونیک (۱۵ درصد) قرار داشت [۴۸].

این تغییر نشان‌دهنده ارتقای سطح روابط اقتصادی بین دو کشور و وابستگی بیشتر روسیه به کالاهای صنعتی و فناوری محور چین است. از سوی دیگر، این موضوع بیانگر تغییر در استراتژی‌های صنعتی و تجاری چین و همچنین، تلاش برای گسترش حضور خود در بازارهای با ارزش افزوده بالاتر است.

بررسی میزان سرمایه‌گذاری انجام شده و صنایع فعال در شهرک‌های صنعتی روسیه و چین نشان از فقدان اهمیت زیاد این شهرک‌ها در جایگاه کلی روابط این دو کشور دارد که برای بررسی عمده سرمایه‌گذاری‌های انجام شده باید شرکت‌ها و میزان سرمایه‌گذاری انجام شده بخش‌های مختلف روسیه مورد تعمق قرار گیرد. از این رو، سرمایه‌گذاری‌های انجام شده توسط شرکت‌های چینی در روسیه از سال ۲۰۰۶ جمع‌آوری شده که بررسی دقیق این اطلاعات می‌تواند حاوی نکات ارزشمندی باشد.

جدول ۵. میزان سرمایه‌گذاری چین در روسیه بر اساس بخش‌های مختلف از سال ۲۰۰۶ تا ۲۰۲۳ [۴۹]

بخش	میزان سرمایه‌گذاری (میلیارد دلار)
کشاورزی	۳,۳
شیمیایی	۴,۹۵
انرژی	۱۳,۱۷
لجستیک	۰,۱۵
فلزات	۶,۵
معدن	۲,۰۵
فناوری	۰,۸۸
حمل‌ونقل	۴,۲۱

همان‌طور که در جدول فوق مشهود است، میزان سرمایه‌گذاری‌های چین در بخش‌های مختلف اقتصادی روسیه به‌وضوح نشان می‌دهد که انرژی و منابع طبیعی همچنان بیشترین سهم را به‌خود اختصاص داده‌اند. سرمایه‌گذاری در بخش انرژی با ۱۳/۱۷ میلیارد دلار در صدر قرار دارد که نشان‌دهنده اهمیت منابع انرژی روسیه برای اقتصاد چین است.

در رتبه دوم، بخش حمل‌ونقل خارجی قرار دارد که با ۴/۲۱۸ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری، اهمیت ویژه‌ای در تسهیل تجارت بین دو کشور دارد. زیرساخت‌های حمل‌ونقل یکی از عوامل کلیدی در توسعه روابط تجاری و سرمایه‌گذاری‌هاست و این سرمایه‌گذاری‌ها می‌تواند به‌طور مستقیم در افزایش حجم مبادلات تجاری بین دو کشور مؤثر باشد.

بخش‌های شیمیایی، معدن و کشاورزی نیز از دیگر بخش‌های مهم هستند که سرمایه‌گذاری‌های قابل توجهی از سوی چین دریافت کرده‌اند. سرمایه‌گذاری در بخش کشاورزی (۳/۳ میلیارد دلار) نشان‌دهنده تلاش چین برای تأمین منابع غذایی و مواد اولیه از طریق واردات از روسیه است.



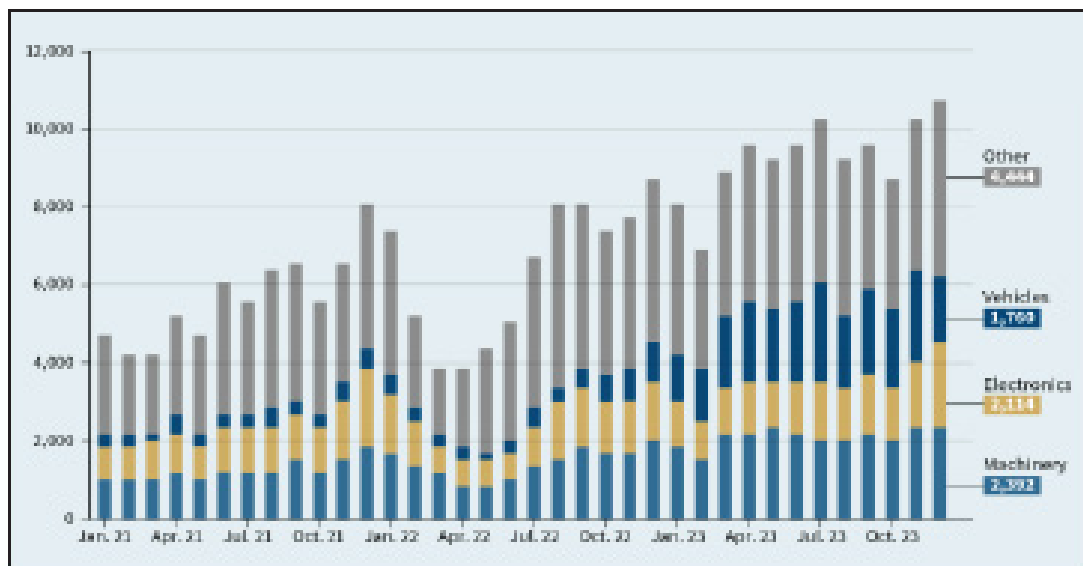
جدول ۶. سرمایه‌گذاری‌های چین در روسیه [۵۰،۴۹]

بخش	حجم سرمایه‌گذاری (میلیون دلار)	سرمایه‌گذار	سال
کشاورزی	۲۷۰	شرکت ملی مهندسی شیمیایی چین <sup>۱</sup>	۲۰۱۰
کشاورزی	۲۰۴۰	شرکت سرمایه‌گذاری چین <sup>۲</sup>	۲۰۱۳
کشاورزی	۴۴۰	شرکت سرمایه‌گذاری زجی <sup>۳</sup>	۲۰۱۵
کشاورزی	۱۰۰	شرکت انجل بیست <sup>۴</sup>	۲۰۱۵
کشاورزی	۴۵۰	شرکت ملی مهندسی شیمیایی چین	۲۰۲۰
شیمیایی	۴۴۰	شرکت ملی مهندسی شیمیایی چین	۲۰۱۶
شیمیایی	۱۴۸۰	شرکت ملی مهندسی شیمیایی چین	۲۰۱۹
شیمیایی	۸۹۰	شرکت ملی مهندسی شیمیایی چین	۲۰۲۰
شیمیایی	۳۶۰	ساینوپک <sup>۵</sup>	۲۰۲۱
شیمیایی	۴۵۰	شرکت ملی مهندسی شیمیایی چین	۲۰۲۱
شیمیایی	۱۳۳۰	شرکت ملی مهندسی شیمیایی چین	۲۰۲۱
فلزات	۴۸۰	گروه هایچن شیانگ <sup>۶</sup>	۲۰۰۹
فلزات	۱۲۰۰	ساینومک <sup>۷</sup>	۲۰۱۰
فلزات	۱۰۸۰	آن استیل <sup>۸</sup>	۲۰۱۱
فلزات	۲۴۰	شرکت متالورژی چین <sup>۹</sup>	۲۰۱۱
فلزات	۱۰۰	گروه زیجین <sup>۱۰</sup>	۲۰۱۲
فلزات	۵۰۰	نورینکو <sup>۱۱</sup>	۲۰۱۲
فلزات	۴۲۰	شرکت سرمایه‌گذاری چین	۲۰۱۲
فلزات	۷۵۰	شرکت معدن غیر آهنی چین <sup>۱۲</sup>	۲۰۱۳
فلزات	۶۷۰	ساینو استیل <sup>۱۳</sup>	۲۰۱۵
فلزات	۱۰۰	مدیریت سرمایه هایلند <sup>۱۴</sup>	۲۰۱۵
فلزات	۱۸۰	ساینو استیل	۲۰۱۶
فلزات	۶۸۰	ساینو استیل	۲۰۱۸
فلزات	۱۰۰	شرکت سرمایه‌گذاری چین	۲۰۱۹
معدن	۸۴۶	شرکت ملی طلا چین <sup>۱۵</sup>	۲۰۲۲
معدن	۸۳۸	شرکت ساخت‌وساز و ارتباطات چین <sup>۱۶</sup>	۲۰۲۲
معدن	۳۶۷	شرکت سه دره چین <sup>۱۷</sup>	۲۰۲۳
فناوری	۳۰۰	تنسنت <sup>۱۸</sup>	۲۰۱۰
فناوری	۱۰۰	گروه سرمایه‌گذاری سایبرنات <sup>۱۹</sup>	۲۰۱۵
فناوری	۴۸۰	علی بابا	۲۰۱۸

1. China National Chemical Engineering
2. China Investment Corporation (CIC)
3. ZOJE RESOURCES INVESTMENT CO.
4. Angel Yeast Co.
5. China Petroleum and Chemical (Sinopec)
6. Haicheng Xiyang Group
7. China National Machinery Industry (Sinomach)
8. Ansteel Mining Co.
9. Metallurgical Corporation of China
10. Zijin Mining Group Co.
11. China North Industries (Norinco)
12. China Nonferrous Metal Mining Group
13. Sinosteel
14. China Highland Capital Management
15. China National Gold Company (CNGC)
16. China Communications and Construction Company
17. China Three Gorges Corporation
18. Tencent Holdings
19. Cybernaut Investment Group

بخش صنعت (ساخت‌محور) حتی در مقایسه با بخش کشاورزی و معدن نیز درصد کمی از جذب سرمایه را به خود اختصاص می‌دهد. در واقع اولویت سرمایه‌گذاری چین در روسیه شامل انرژی و استحصال کامودیتی (اعم از مواد معدنی، پتروشیمی صنایع چوب) می‌شود. البته این اولویت بی‌ربط به جایگاه روسیه در اقتصاد جهانی نیست؛ اما به همین علت سرمایه‌گذاری‌های صنعتی چین در حوزه صنایع ساخت روسیه قابل توجه نمی‌باشد. عمده شهرک‌های صنعتی چین در روسیه نیز جهت دستیابی ارزان به منابع چوب فراوان این کشور احداث شده است.

شکل ۲۰. واردات روسیه از چین از ۲۰۲۱ تا ۲۰۲۳ (میلیون دلار) [۴۸]



پس از جنگ اوکراین و تحریم‌های گسترده علیه روسیه، بسیاری از شرکت‌های اروپایی و بین‌المللی ناگزیر از بازار روسیه خارج شدند. این خروج ناگهانی، شکاف بزرگی در اقتصاد روسیه ایجاد کرد و به نوعی فرصت طلایی برای شرکت‌های چینی به وجود آورد تا وارد این بازار بدون رقیب شوند. چین که از گذشته روابط اقتصادی نزدیکی با روسیه داشته است، به سرعت این خلأ را پر کرد و جایگزین بسیاری از شرکت‌های غربی شد.

ورود گسترده شرکت‌های چینی به بازار روسیه، به جای انتقال فناوری‌های پیشرفته و ایجاد صنایع مبتنی بر دانش، بیشتر بر صادرات کالاهای ساخته شده و مونتاژ محصولات متمرکز شد. به بیان دیگر، این سرمایه‌گذاری‌ها عمدتاً به تأمین نیازهای فوری روسیه به کالاهای و محصولات مصرفی اختصاص یافتند، نه برای انتقال فناوری یا توسعه صنایع پیچیده. به عنوان مثال، در صنعت خودروسازی کالاهای نیمه‌تمام از چین وارد روسیه شده و پس از مونتاژ نهایی، به بازارهای مختلف این کشور عرضه می‌شوند. این نوع سرمایه‌گذاری‌ها که در اصل برای بهره‌برداری از وضعیت اقتصادی روسیه صورت گرفته‌اند، نشان‌دهنده نبود تعهد جدی شرکت‌های چینی به انتقال فناوری‌های پیشرفته یا ایجاد صنایع پیشرفته در روسیه است [۵۱].

رویکرد فعلی چین در سرمایه‌گذاری‌های خود در روسیه، وابستگی اقتصادی جدیدی را برای روسیه به وجود آورده است. روسیه اکنون به طور فزاینده‌ای به واردات کالاهای ساخته شده و مونتاژ محصولات از چین وابسته شده است. این وابستگی اقتصادی می‌تواند پیامدهای بلندمدتی داشته باشد، به ویژه اگر روسیه نتواند به طور مستقل صنایع پیشرفته و مبتنی بر فناوری را توسعه دهد. علاوه بر این، نبود تعادل در روابط



اقتصادی دو کشور به خوبی مشهود است. چین به‌عنوان صادرکننده اصلی کالاها و محصولات مصرفی به روسیه، نقش غالب تأمین‌کننده را ایفا می‌کند، در حالی که روسیه بیشتر در نقش تأمین‌کننده انرژی و مواد خام برای چین ظاهر می‌شود. این وضعیت می‌تواند در بلندمدت قدرت چانه‌زنی روسیه را در تعاملات اقتصادی با چین کاهش دهد و این کشور را در موقعیتی قرار دهد که بیش از پیش به صادرات منابع طبیعی خود به چین وابسته شود [۵۲].

برای روسیه، این وضعیت می‌تواند به یک چالش بلندمدت تبدیل شود، مگر اینکه این کشور بتواند با جذب سرمایه‌گذاری‌های بیشتر در حوزه‌های فناوری محور و ایجاد صنایع پیشرفته، از وابستگی به واردات کالاهای مصرفی از چین فاصله بگیرد و به یک شریک اقتصادی واقعی برای چین تبدیل شود. ایجاد رقابت برای شرکت‌های چینی و محدود کردن نقش تأمین‌کننده غالب بودن، باید به‌عنوان بخشی از استراتژی هر کشوری در تعامل با چین مدنظر قرار بگیرد. در غیر این صورت، روسیه و دیگر کشورها در خطر باقی ماندن در موقعیت‌های وابسته و تبدیل شدن به بازارهای مصرفی برای کالاهای وارداتی چین خواهند بود.

### ۲-۳. سرمایه‌گذاری صنعتی چین در اندونزی [۵۳]

در ابتدا، مقدمه‌ای در خصوص اقتصاد کلان و صنعت کشور اندونزی طرح و سپس سرمایه‌گذاری صنعتی چین در اندونزی در قسمت‌های بعدی تشریح می‌شود.

#### ۱-۲-۳. بررسی وضعیت اقتصاد کلان و صنعت کشور اندونزی

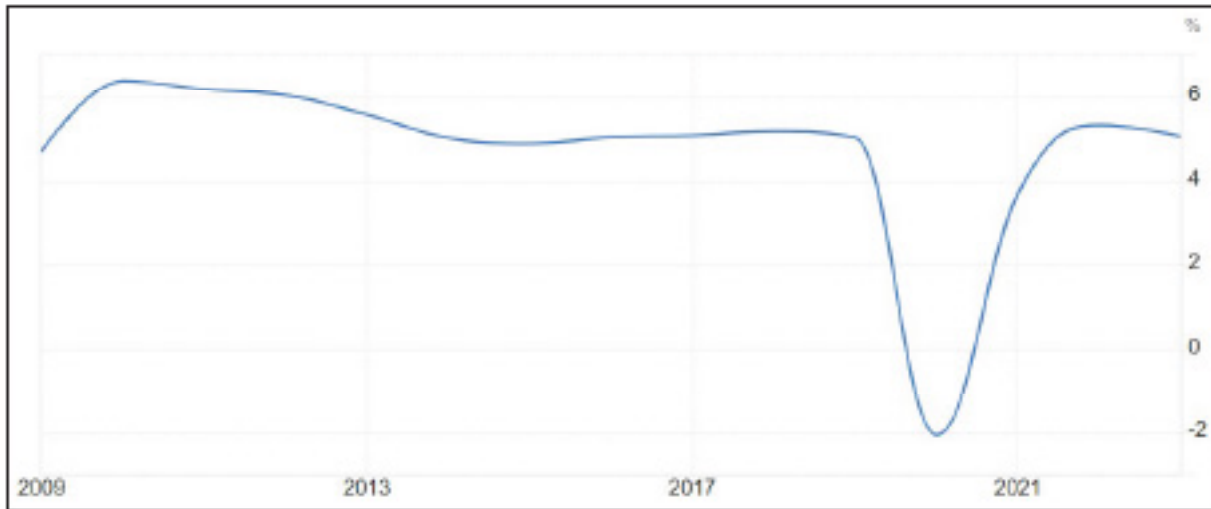
تولید ناخالص داخلی کشور اندونزی در سال ۲۰۲۳، معادل ۱۳۷۱ میلیارد دلار [۲۱] و جمعیت آن ۲۷۷/۵ میلیون نفر بوده است که در همین سال تولید ناخالص داخلی سرانه آن معادل ۴۹۴۰/۵ دلار بوده است. شکل زیر روند افزایش تولید ناخالص داخلی این کشور را نشان می‌دهد

شکل ۲۱. تولید ناخالص داخلی کشور اندونزی [۲۱]



همچنین، رشد تولید ناخالص داخلی کشور اندونزی در سال ۲۰۲۳، معادل ۵/۰۵ درصد بوده است و رشد سالیانه آن در بازه سال‌های ۲۰۰۹ الی ۲۰۲۳ در شکل زیر مشهود است [۲۱].

شکل ۲۲. نرخ رشد تولید ناخالص داخلی کشور اندونزی [۲۱]



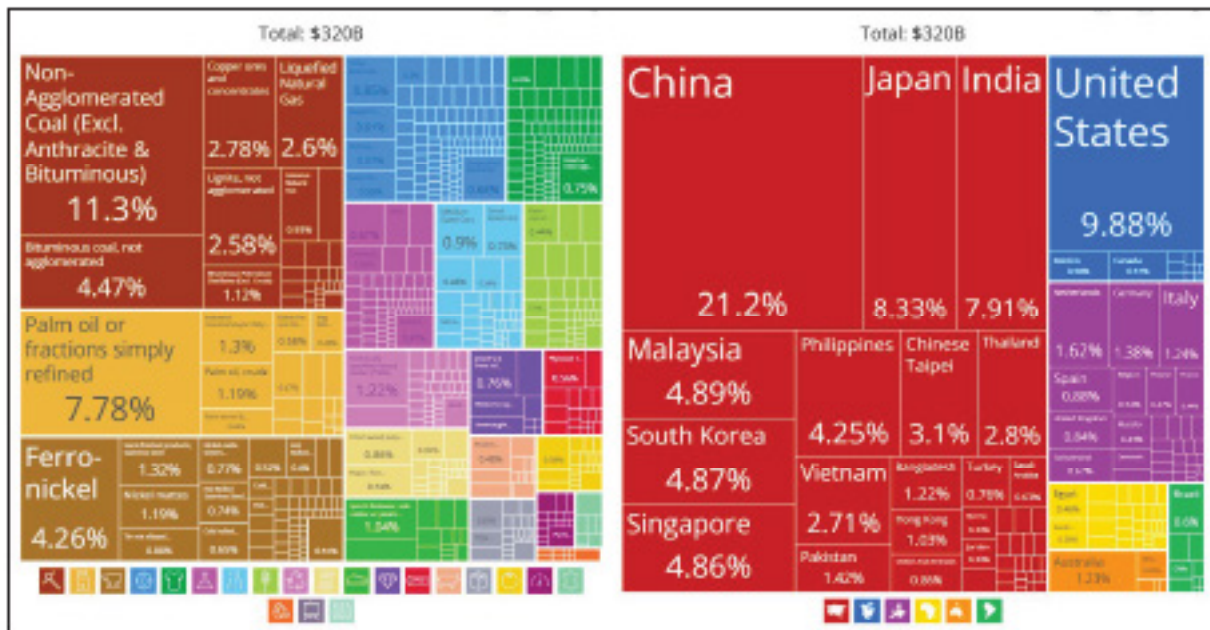
ترکیب تولید ناخالص داخلی این کشور در سال ۲۰۲۲، به صورت کلی ۴۱/۷۹ درصد خدمات، ۴۱/۴۳ درصد صنعت و ۱۲/۴ درصد کشاورزی بوده است [۱]. همچنین، روند سهم بخش صنعت از تولید ناخالص داخلی از سال ۱۹۹۰ در جدول زیر قابل مشاهده است [۵۴].

جدول ۷. سهم بخش صنعت از تولید ناخالص داخلی اندونزی [۵۴]

سال	۱۹۹۰	۲۰۰۰	۲۰۱۰	۲۰۲۰
سهم بخش صنعت از تولید ناخالص داخلی	۳۹	۴۲	۴۳	۳۸

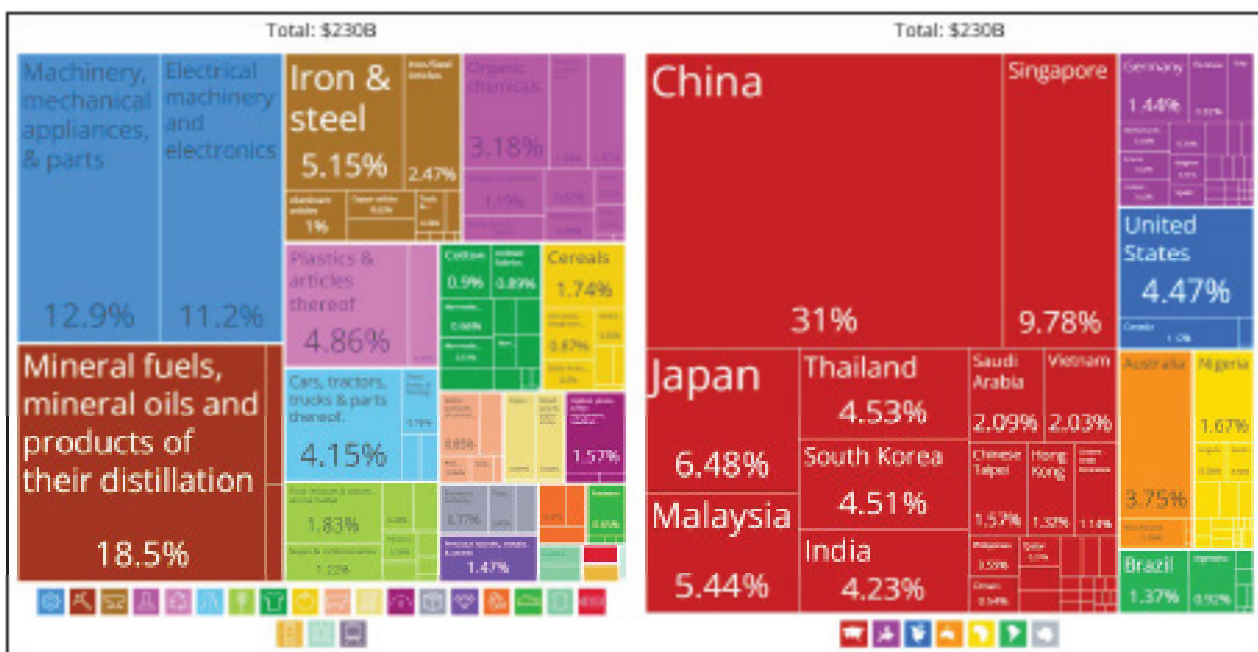
در سال ۲۰۲۲، این کشور ۳۲۰ میلیارد دلار صادرات به مقصدهای عمده چین، آمریکا، ژاپن، هند و مالزی و با عمده محصولات زغال سنگ، مس، مواد معدنی، گاز طبیعی مایع، روغن پالم، نیکل، فولاد و سایر فلزات، ماشین‌آلات، قطعات و لوازم مکانیکی و الکترونیکی داشته است.

شکل ۲۳. ترکیب کالاها و مقاصد صادراتی کشور اندونزی - ۲۰۲۲ [۲۲]



همچنین، در سال ۲۰۲۲ این کشور ۲۳۰ میلیارد دلار واردات از مبادی عمده چین، سنگاپور، ژاپن، مالزی و تایلند و عمده محصولات ماشین‌آلات، قطعات و لوازم مکانیکی و الکترونیکی، نفت و فرآورده‌های نفتی، آهن و فولاد و فلزات، محصولات دارویی و شیمیایی، محصولات پلاستیکی و غیره داشته است.

شکل ۲۴. ترکیب کالاها و مبادی وارداتی کشور اندونزی - ۲۰۲۲ [۲۲]



بخش صنعتی بزرگ‌ترین بخش اقتصادی است که بیشترین سهم را در رشد سالیانه تولید ناخالص داخلی اندونزی دارد. دوزیر بخش اصلی صنعت، یعنی معدن و تولید (ساخت‌وساز)، از دهه ۱۹۷۰ از ستون‌های اصلی اقتصاد این کشور محسوب می‌شوند و موتورهای تغییر و توسعه اقتصادی در دوران رژیم «نظم نوین» سوهارتو بوده‌اند. با اینکه زیربخش تولید پس از بحران مالی آسیا در اواخر دهه ۱۹۹۰ به نوعی شتاب خود را از دست داده است، اما همچنان به‌عنوان جذاب‌ترین زیربخش برای سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی (FDI) در اندونزی شناخته می‌شود، و بعد از آن زیربخش معدن در جایگاه دوم قرار دارد.

در دهه اول پس از بحران مالی آسیا، بخش صنعتی اندونزی دچار رکودی شد که در آن سرمایه‌گذاران خارجی تمایلی به سرمایه‌گذاری نداشتند. با این حال، پس از سال ۲۰۰۸، شرکت‌ها و سرمایه‌گذاران خارجی بار دیگر به این بخش اطمینان پیدا کردند. این تغییر به دلیل تقاضای داخلی قوی ناشی از رشد طبقه متوسط، دستمزدهای پایین، و چشم‌انداز امیدوارکننده زیربخش معدن رخ داد. یکی از شاخص‌هایی که نشان‌دهنده علاقه سرمایه‌گذاران به بخش صنعتی اندونزی است، افزایش قابل توجه مساحت زمین‌های صنعتی مورد استفاده در منطقه کلان‌شهری جاکارتا از سال ۲۰۱۰ به بعد است. محصولات اصلی بخش معدن و تولید در اندونزی زغال سنگ، نفت، طلا، خودروها، الکترونیک، کفش، محصولات نساجی، محصولات کاغذی و میلمان بوده‌اند [۵۵].

اندونزی یکی از بزرگ‌ترین اقتصادهای جنوب شرقی آسیاست و بخش صنعت آن نقش کلیدی در رشد اقتصادی ایفا می‌کند. این کشور با جمعیت بزرگ، منابع طبیعی غنی و موقعیت جغرافیایی استراتژیک توانسته است میزبان صنایع برجسته‌ای باشد که در زیر به معرفی صنایع بزرگ و شرکت‌های مطرح این کشور پرداخته می‌شود:

#### ■ صنعت نفت و گاز

اندونزی یکی از تولیدکنندگان نفت و گاز در آسیا - اقیانوسیه است و صنعت انرژی نقش کلیدی در اقتصاد کشور دارد. اندونزی همچنین، یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان گاز طبیعی مایع (LNG) در جهان است. شرکت‌های مطرح:

- **پر تامینا:**<sup>۱</sup> شرکت ملی نفت و گاز اندونزی که فعالیت گسترده‌ای در تولید و توزیع نفت و گاز دارد.
- **مدکوانرژی:**<sup>۲</sup> یکی از شرکت‌های خصوصی برجسته در بخش انرژی و استخراج نفت و گاز.

#### ■ صنعت معدن و مواد معدنی

اندونزی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان زغال سنگ، نیکل، مس و طلا در جهان است. این کشور تأمین‌کننده اصلی نیکل برای تولید باتری‌های لیتیوم یونی است. شرکت‌های مطرح:

- **فریپورت اندونزی:**<sup>۳</sup> بزرگ‌ترین تولیدکننده مس و طلا در اندونزی.
- **منابع بامی:**<sup>۴</sup> یکی از بزرگ‌ترین صادرکنندگان زغال سنگ در جهان.
- **ویل اندونزی:**<sup>۵</sup> تولیدکننده پیشرو نیکل در سطح جهانی.

#### ■ صنعت روغن پالم و فراوری محصولات کشاورزی

اندونزی بزرگ‌ترین تولیدکننده و صادرکننده روغن پالم (نخل) در جهان است. این صنعت سهم قابل توجهی در صادرات کشور دارد. شرکت‌های مطرح:

1. Pertamina
2. MedcoEnergi
3. Freeport Indonesia
4. Bumi Resources
5. Vale Indonesia



● شرکت بین‌المللی ویلمار<sup>۱</sup>: یکی از بزرگ‌ترین شرکت‌های تولیدکننده روغن نخل و محصولات غذایی.

● منابع و فناوری سینار ماس آگرو<sup>۲</sup>: فعال در تولید و فراوری روغن نخل و سایر محصولات کشاورزی.

#### ■ صنعت خودروسازی و موتورسیکلت

اندونزی یکی از بزرگ‌ترین بازارهای خودرو و موتورسیکلت در جنوب شرق آسیاست و تولید داخلی این محصولات نیز در حال رشد است. شرکت‌های مطرح:

● شرکت بین‌المللی استرا<sup>۳</sup>: شرکت بزرگ چندبخشی که در تولید خودرو و موتورسیکلت (با همکاری تویوتا، هوندا و دیگر برندها) فعالیت دارد.

● تویوتا موتور اندونزی<sup>۴</sup>: یکی از کارخانه‌های اصلی تویوتا در جنوب شرق آسیا.

#### ■ صنعت نساجی و پوشاک

صنعت نساجی و پوشاک یکی از قدیمی‌ترین صنایع اندونزی است که سهم قابل توجهی در صادرات و اشتغال دارد. شرکت‌های مطرح:

● برادران پن<sup>۵</sup>: یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان پوشاک صادراتی در اندونزی.

● سیرتکس<sup>۶</sup>: تولیدکننده پارچه و لباس که در سطح بین‌المللی فعالیت دارد.

#### ■ صنعت پتروشیمی و مواد شیمیایی

این صنعت به دلیل دسترسی اندونزی به منابع غنی نفت و گاز بسیار توسعه یافته است و محصولاتی مانند کودهای شیمیایی، پلاستیک و پلیمر تولید می‌کند. شرکت‌های مطرح:

● پتروشیمی چاندراسری<sup>۷</sup>: یکی از بزرگ‌ترین تولیدکنندگان محصولات پتروشیمی در اندونزی.

● شرکت پوپوک اندونزی<sup>۸</sup>: شرکت دولتی تولیدکننده کودهای شیمیایی.

#### ■ صنعت الکترونیک و فناوری اطلاعات

این صنعت در حال رشد است و شامل تولید محصولات الکترونیکی و توسعه نرم‌افزارهای فناوری اطلاعات می‌شود. شرکت‌های مطرح:

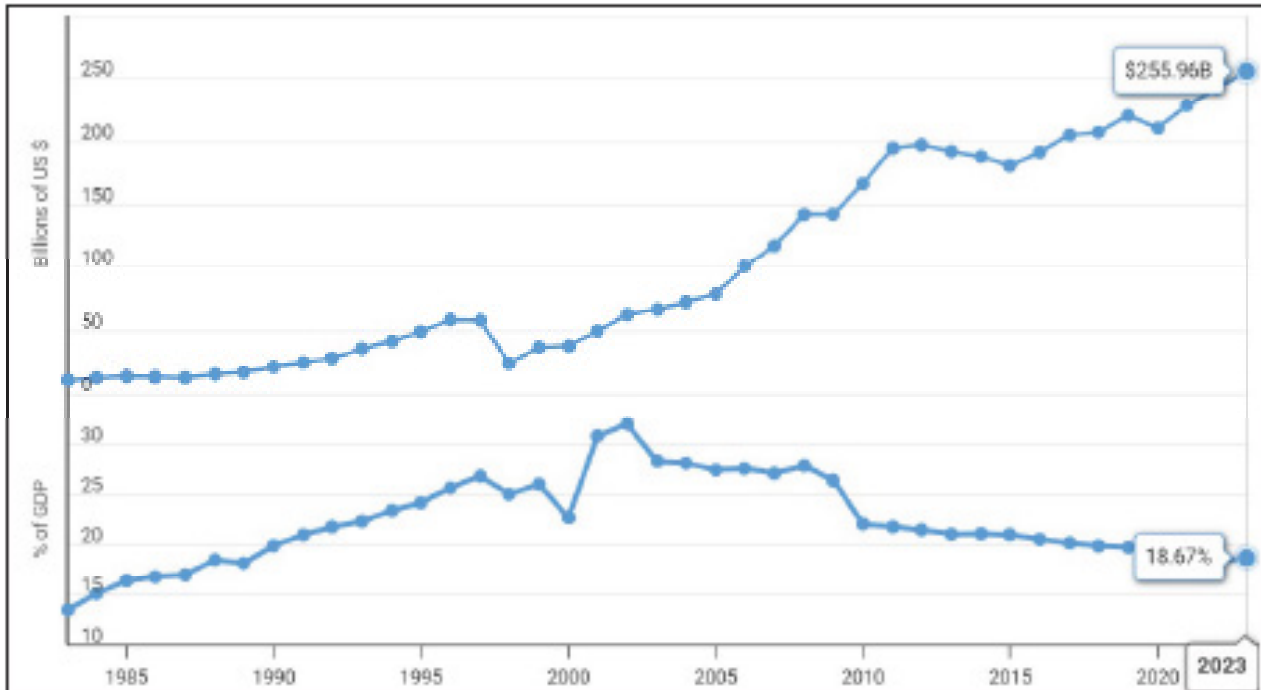
● پاناسونیک گوبل اندونزی<sup>۹</sup>: فعال در تولید لوازم الکترونیکی خانگی.

● تلکام<sup>۱۰</sup>: بزرگ‌ترین شرکت مخابراتی و فناوری اطلاعات اندونزی.

1. Wilmar International
2. Sinar Mas Agro Resources and Technology
3. Astra International
4. Toyota Motor Manufacturing Indonesia
5. Pan Brothers
6. Sri Rejeki Isman (Sritex)
7. Chandra Asri Petrochemical
8. Pupuk Indonesia
9. PT Panasonic Gobel Indonesia
10. PT Telekomunikasi Indonesia (Telkom)

همان‌گونه که در شکل زیر مشهود است، ارزش افزوده بخش تولید ساخت‌محور در سال ۲۰۲۳ معادل ۲۵۵/۹ میلیارد دلار بوده و سهم ۱۸/۶ درصدی از تولید ناخالص داخلی داشته است [۵۶].

شکل ۲۵. میزان و سهم ارزش افزوده تولید ساخت‌محور از تولید ناخالص داخلی [۵۶]



پس از تجربه فرازونشیب در همکاری‌های اقتصادی، اندونزی و چین مجدداً در زمینه اقتصادی به‌ویژه همکاری‌های زیرساختی، توافق کردند. در اکتبر ۲۰۱۸، دو کشور یادداشت تفاهمی در مورد ابتکار کمربند و جاده و تکیه‌گاه جهانی دریایی امضا کردند. همچنین، مقرر شد در زمینه تحقیقات مشترک در زمینه واکسن و ژنتیک، توسعه انرژی سبز، تبادل اطلاعات و اجرای قانون، ظرفیت‌سازی امنیت سایبری، امور دریایی و صادرات آناناس اندونزیایی به چین همکاری شود.

در سال ۲۰۱۴، سرمایه‌گذاری چین در اندونزی به ۸۰۰/۰۳ میلیون دلار در مقایسه با ۲۹۷ میلیون دلار در سال ۲۰۱۳ (۱۶۹/۷۳ درصد)، افزایش یافت. در سال ۲۰۲۰، سرمایه‌گذاری به ۴/۸ میلیارد دلار افزایش یافت که نسبت به سال ۲۰۱۴ افزایش ۵۰۵ درصدی داشت. به‌طور کلی، از سال ۲۰۱۴ تا ۲۰۲۰، میزان سرمایه‌گذاری‌ها روند افزایشی را نشان می‌دهد. با این حال، در اندونزی سرمایه‌گذاری‌های چینی‌ها در دوره کاهش یافته است. مرحله اول در سال ۲۰۱۵ بود که سرمایه‌گذاری‌های چینی‌ها، ۲۱ درصد کاهش یافت. دلیل اصلی کاهش این بود که پس از پایان انتخابات ریاست جمهوری اندونزی در سال ۲۰۱۴، شرکت‌های چینی از وضعیت امنیتی - سیاسی و محیط سرمایه‌گذاری اقتصادی این کشور مطمئن نبودند و در نتیجه منتظر ماندند و سرعت سرمایه‌گذاری را کاهش دادند. مرحله دوم، در سال ۲۰۱۸ اتفاق افتاد. در این سال وضعیت سیاسی و فضای سرمایه‌گذاری چندان روشن نبود. برخی از شرکت‌های چینی تصمیم گرفتند که سرعت سرمایه‌گذاری خود را کاهش دهند. پس از پایان انتخابات ریاست جمهوری ۲۰۱۹، رئیس‌جمهور جوکو ویدودو برنده شد و سیاست قبلی جذب فعال سرمایه‌گذاری خارجی و ایجاد زیرساخت‌ها را ادامه داد و در مقابل شرکت‌های چینی سرعت سرمایه‌گذاری در اندونزی را افزایش دادند.

### جدول ۸. مجموع سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در اندونزی ۲۰۲۰-۲۰۱۴ [۵۷]

سال	سرمایه‌گذاری چین در اندونزی (دلار)	درصد از کل سرمایه‌گذاری خارجی	نرخ رشد
۲۰۱۴	۸۰۰,۰۳۰,۰۰۰	۱۶۹,۳۷	-
۲۰۱۵	۶۲۸,۳۴۰,۰۰۰	۲,۱	-۲۱,۴۶
۲۰۱۶	۲,۶۶۵,۳۰۰,۰۰۰	۹,۲	+۳۲۴,۱۸
۲۰۱۷	۳,۳۶۱,۲۰۰,۰۰۰	۱۰,۴	+۲۶,۱۱
۲۰۱۸	۲,۳۷۶,۵۴۰,۰۰۰	۸,۲	-۲۹,۲۹
۲۰۱۹	۴,۷۴۴,۵۰۰,۰۰۰	۱۶,۸	+۹۹,۶۴
۲۰۲۰	۴,۸۴۲,۴۰۰,۰۰۰	۱۶,۷	+۲,۰۶

حال پس از معرفی وضعیت صنعت در کشور اندونزی به سرمایه‌گذاری‌های صنعتی چین در این کشور پرداخته می‌شود.

#### ۲-۳-۲. شهرک صنعتی موروالی اندونزی

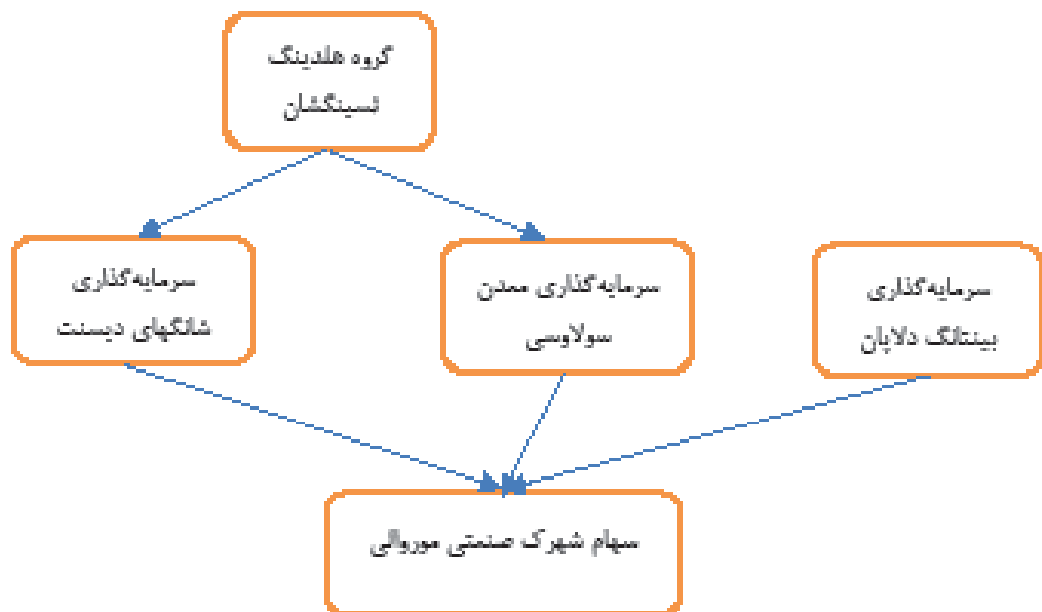
شهرک صنعتی موروالی اندونزی در سولاوسی مرکزی یکی از بزرگ‌ترین سرمایه‌گذاری‌های چینی در اندونزی است که توسط سازندگان آن به‌عنوان الگوی کاملی از همکاری چین و اندونزی معرفی شده است. این شهرک صنعتی در منطقه‌ای بکر و غنی از منابع ساخته شده و بخشی از پروژه «کمربند-راه» محسوب می‌شود.

#### شکل ۲۶. شهرک صنعتی موروالی اندونزی



در اکتبر ۲۰۰۹، شرکت شانگهای دیسنت (تابعه هولدینگ چینی تسینگشان، بزرگ‌ترین تولیدکننده محصولات فرونیکل و فولاد ضد زنگ در جهان)<sup>۱</sup>، یک شرکت سرمایه‌گذاری مشترک به نام «سرمایه‌گذاری معدنی سولاوسی»<sup>۲</sup> را برای سرمایه‌گذاری در کارخانه‌های ذوب آهن اندونزی راه‌اندازی کرد و حق استخراج سنگ معدن نیکل لاتریت را در زمینی به وسعت ۴۷ هزار هکتار، دریافت کرد. این طرح تا اکتبر ۲۰۱۳ عملیاتی شد و هنگام دیدار رئیس‌جمهور چین از اندونزی تفاهم‌نامه با رئیس‌جمهور اندونزی برای توسعه این شهرک امضا شد. در همان زمان، سرمایه‌گذاری مشترک جدیدی بین گروه سرمایه‌گذاری شانگهای و گروه بینتنگ دلاپان (شرکت اندونزیایی)<sup>۳</sup> برای ساخت شهرک صنعتی مولوای امضا شد [۵۳]. این شهرک صنعتی برای عرضه محصولات مبتنی بر نیکل به چین و جهان طراحی شده است. تسینگشان ۴۷/۶۹ درصد از سهام شهرک صنعتی موروالی را در اختیار دارد، در حالی که مابقی سهام متعلق به شرکت اندونزیایی است. نیکل یک عنصر اساسی در تولید فولاد ضد زنگ و باتری است. با توجه به اهمیت و کمیاب بودن آن، طبیعی است که تسینگشان بخواهد ذخایر کافی نیکل را برای تولید صنعتی فولاد خود حفظ کند. کنترل تولید نیکل در اندونزی به‌عنوان یک تصمیم استراتژیک برای در امان نگه داشتن این شرکت از نوسانات قیمت بین‌المللی نیکل در نظر گرفته می‌شود.

شکل ۲۷. سهام شهرک صنعتی موروالی (IMIP) [۵۸]



ارزش پروژه‌های اجرا شده در زمینه استخراج و فرآوری نیکل تا سال ۲۰۲۱ در شهرک صنعتی موروالی بیش از ۷ میلیارد دلار بوده که برخی از آنها در جدول زیر تشریح شده است [۵۸].

1. Shanghai Decent  
2. PT Sulawesi Mining Investment  
3. Bintang Delapan

جدول ۹. سرمایه‌گذاری‌های به بهره‌برداری رسیده در زمینه استخراج و فراوری نیکل در شهرک صنعتی موروالی [۵۸]

نام پروژه	نوع پروژه	سرمایه‌گذاری (میلیون دلار)
پروژه نیکل هنگجایا <sup>۱</sup>	کارخانه ذوب	۳۵۰
پروژه نیکل رنجر <sup>۲</sup>	کارخانه ذوب	۳۵۰
سرمایه‌گذاری معدنی سولاسی <sup>۳</sup>	کارخانه ذوب	فاز اول ۶۳۲، فاز دوم ۱،۱۰۰
مواد انرژی جدید کیو.ام.بی <sup>۴</sup>	تأسیسات اسیدشویی با فشار بالا (تولید رسوب هیدروکسید مخلوط <sup>۵</sup> که یکی از محصولات میانی فراوری نیکل است و بعداً به مواد کاتدی برای باتری‌های وسایل نقلیه الکتریکی تبدیل می‌شود)	۹۹۸
شرکت نیکل و کبالت هوآیو <sup>۶</sup>		۱،۲۸۰
معدن نیکل هنگجایا	استخراج	-

با توجه به پروژه‌های به بهره‌برداری رسیده، آنچه تاکنون در اندونزی تولید شده است کاتد نیکل و سایر مواد اولیه مورد نیاز برای تولید باتری الکتریکی بوده است.

شکل ۲۸. پروژه‌های مختلف سرمایه‌گذاری شده در شهرک صنعتی موروالی [۵۸]



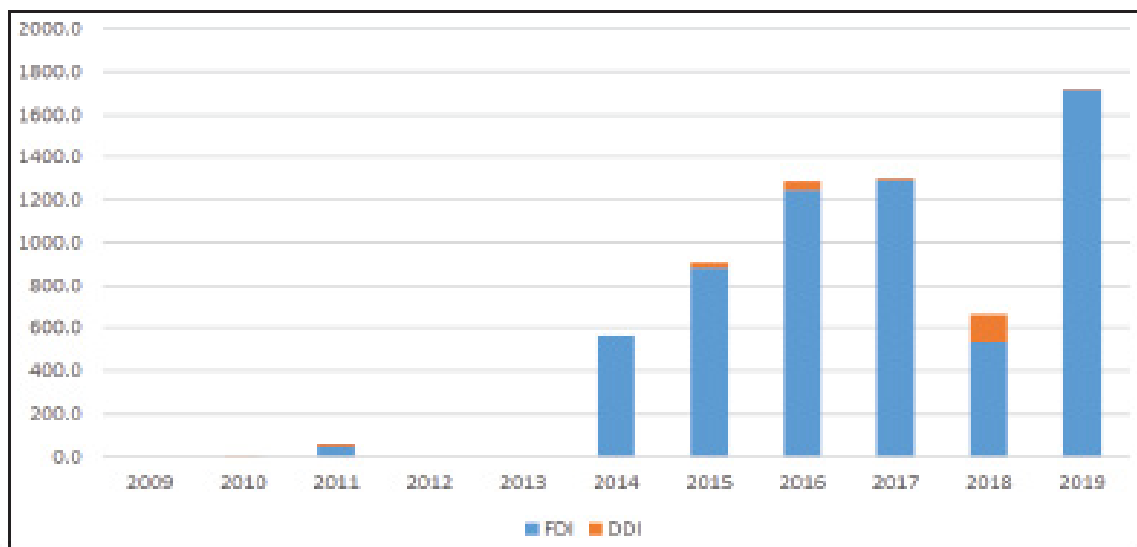
1. Hengjaya
2. Ranger Nickel Project
3. PT Sulawesi Mining Investment
4. PT QMB New Energy Materials
5. Mixed Hydroxide Precipitate
6. PT Huayue Nickel and Cobalt

یکی از محصولات واسطه فراوری سنگ نیکل لاتریت از طریق مسیر هیدرومتالورژیکی است.

در سال ۲۰۱۷، شهرک صنعتی موروالی یک و نیم میلیون تن آهن-نیکل و ۳/۵ میلیون تن فولاد ضد زنگ تولید کرد. با این ظرفیت تولید، کل فروش شهرک صنعتی به ۲/۶ میلیارد دلار رسید که درآمد مالیاتی ۱۰۰ میلیون دلاری را برای اندونزی به ارمغان آورد. در صورت تکمیل کامل این شهرک، طبق طرح جامع آن، تا پایان سال ۲۰۲۴، این پروژه ۲۹ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری با ارزش خروجی ۳۵ میلیارد دلار جمع‌آوری خواهد کرد در حالی که درآمد مالیاتی بالقوه ممکن است به ۱/۴ میلیارد دلار برسد [۵۹].

در زمینه توسعه زیرساخت نیز، از سال ۲۰۱۳ شانگهای دیسنت بیش از ۵ میلیارد دلار در منطقه باهودویی سرمایه‌گذاری کرده است که شامل نیروگاه، تأمین آب، مسکن، مخابرات، بندر دریایی، فرودگاه‌ها و جاده‌ها می‌شود [۶۰]. روند سرمایه‌گذاری در این شهرک (شکل زیر) از سال ۲۰۱۴ رشد قابل توجهی یافته است. همچنین شهرک صنعتی موروالی به‌طور مستقیم حدود ۳۵۰۰۰ کارگر اندونزیایی را استخدام کرده است

شکل ۲۹. روند جذب سرمایه داخلی (DDI) و سرمایه خارجی (FDI) در شهرک صنعتی موروالی [۶۰]



آنچه باعث رونق این سرمایه‌گذاری‌های چینی شد، اجرای طرح ممنوعیت صادرات مواد معدنی فراوری نشده اندونزی در سال ۲۰۱۴ بود. درست یک سال پس از راه‌اندازی راه‌آبریشم دریایی توسط رئیس‌جمهور چین، هنگامی که ویدودو (رئیس‌جمهور اندونزی) در سال ۲۰۱۴ به قدرت رسید، از این طرح ممنوعیت حمایت کرد و آن را در حمایت از برنامه اقتصادی ملی گرایانه خود برای جذب سرمایه‌گذاری‌ها در حوزه‌های پایین‌دستی و افزایش مشاغل و تولید صنعتی با ارزش افزوده در اندونزی دانست [۵۳].

با توجه به روند فوق، صاحب‌نظران دو عامل اصلی را علت توسعه این شهرک می‌دانند:

- ۱- ابتکار کمربند و جاده چین که سکوی پرتابی جهت ارتقای این پروژه به سطح استراتژیک ملی شد و تسهیلات زیادی را جذب این پروژه کرد [۶۱].
- ۲- ممنوعیت صادرات مواد معدنی خام که توسط دولت اندونزی اجرا شد اساساً شرکت‌های چینی را مجبور کرد در کارخانه‌های ذوب اندونزی سرمایه‌گذاری کنند تا منابع نیکل خود را حفظ کنند.

### ۲-۳-۲. شهرک صنعتی ودا

پس از موفقیت در طرح شهرک صنعتی موروالی، هلدینگ چینی سینگشان تصمیم گرفت که در ساخت شهرک صنعتی ودا نیز سرمایه‌گذاری کند. این شهرک در سال ۲۰۱۸ تأسیس شد. سرمایه‌گذاری در این شهرک، به‌صورت مشترک و با ۱۱ میلیارد سرمایه‌گذاری بین سه شرکت

1. Weda

چینی انجام شده است. شهرک صنعتی خلیج ودا اندونزی یک پروژه معدنی و ذوب یکپارچه نیکل و کبالت و کارخانه تولید در یک منطقه جنگلی حفاظت شده است. این شهرک اولین مجتمع صنعتی و معدنی دنیا محسوب می‌شود که شامل فرایند کشف، استخراج و تبدیل به محصولات نهایی از جمله، باتری خودروهای الکتریکی و صنعت فولاد ضدزنگ در جهان خواهد بود. کارخانه‌های این شهرک عبارت‌اند از: کارخانه‌های ذوب فرونیکل، کارخانه‌های ذوب فروکروم، کارخانه‌های فولاد ضدزنگ، کارخانه‌های کک، کارخانه‌های فولاد کربنی و کارخانه‌های هیدرومتالورژی. همچنین، در این شهرک صنعتی بیش از ۲۴ هزار فرصت شغلی ایجاد شده است [۶۲].

شکل ۳۰. شهرک صنعتی ودا [۶۲]



اندونزی به علت منابع غنی نیکل خود، به‌ویژه در سولاوسی مرکزی و مالوکوی شمالی مشهور است، اما توسعه بیشتر این صنعت مدت‌ها به دلیل کمبود زیرساخت، فناوری و نیروی انسانی ماهر با مشکل مواجه شده بود. به لطف سرمایه‌گذاری شرکت‌های چینی از جمله هلدینگ سینگشان در بخش تولید صنعت نیکل اندونزی، این کشور اکنون به یکی از تولیدکنندگان اصلی فولاد ضدزنگ جهان تبدیل شده است. نیکل نه تنها یک ماده خام ضروری برای فولاد ضدزنگ بلکه جزء مهم باتری‌های لیتیومی در صنعت انرژی‌های نوظهور است. در سال‌های اخیر، با توسعه سریع خودروهای الکتریکی، نیکل به ستاره‌ای در حال رشد در میان فلزات تبدیل شده است و سرمایه‌گذاری‌های فراوانی را به خود جذب کرده است [۶۳].

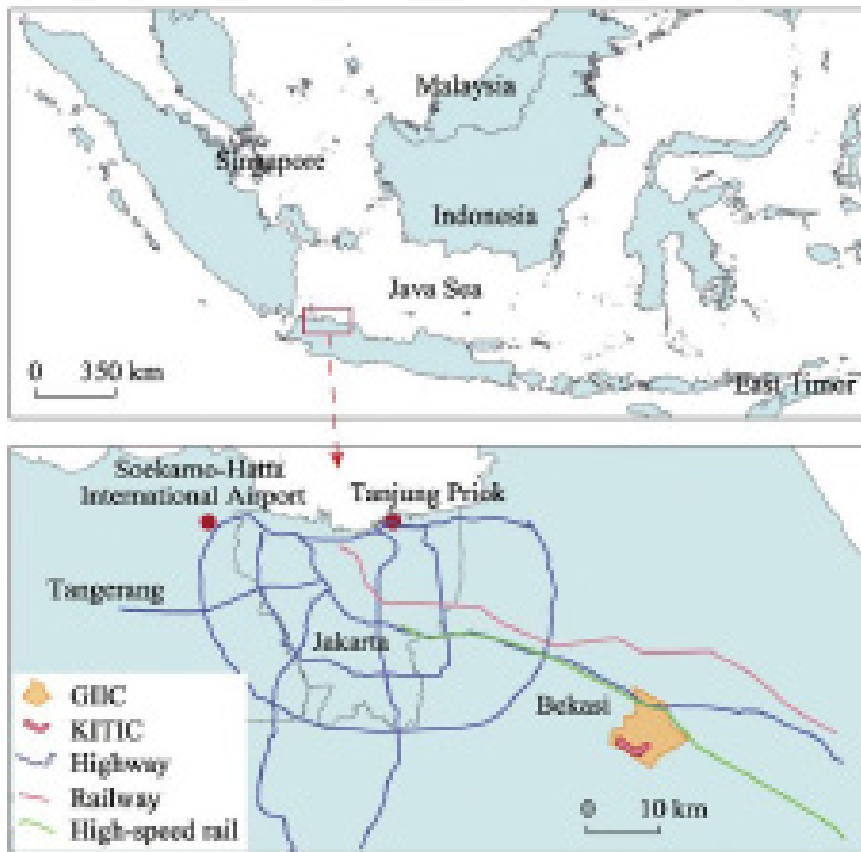
#### ۴-۳-۲. منطقه اقتصادی و تجاری چین و اندونزی<sup>۱</sup>

منطقه همکاری اقتصادی و تجاری چین و اندونزی در جاکارتا (پایتخت اندونزی) واقع و در سال ۲۰۰۸ تاسیس شده است. این منطقه یکی از بیست منطقه همکاری اقتصادی و تجاری برون مرزی است و تنها منطقه جامع همکاری‌های اقتصادی و تجاری خارج از کشور در اندونزی است که توسط وزارت بازرگانی و وزارت دارایی چین مورد تأیید قرار گرفته است. مساحت کل این منطقه ۴۹۲/۲۵ هکتار است که ۲۰۵ هکتار در فاز اول و ۲۸۷/۲۵ هکتار در فاز دوم است. بخش‌های اصلی و موقعیت صنعتی فاز اول عبارت‌اند از: تولید قطعات خودرو، ساخت ماشین‌آلات، فراوری محصولات کشاورزی، مصالح ساختمانی، انبارداری و خدمات لجستیکی. توابع اصلی و موقعیت صنعتی فاز دوم عبارت‌اند از: لجستیک

1. China-Indonesia Economic & Trade Cooperation Zone (KITIC)

پیوندی، تولید خوب، ساخت هوشمند، پذیرایی تجاری و امکانات هتل. هدف کلی، ایجاد منطقه همکاری به یک منطقه همکاری اقتصادی و تجاری بین‌المللی مدرن است که تولید صنعتی، بازرگانی، انبارداری و خدمات، و مرکز توزیع مهم تولید، عرضه، بازاریابی و انبارداری برای صنایع برتر چین در اندونزی را ادغام می‌کند. منطقه همکاری دارای زیرساخت‌های کامل از جمله راه، زهکشی، برق و ارتباطات است و دارای ساختمان‌های اداری مدرن و کارگاه‌های استاندارد برای اجاره است [۶۴].

شکل ۳۱. موقعیت منطقه اقتصادی و تجاری چین و اندونزی (KITIC) [۶۵]



مطابق تارنامه رسمی این منطقه، تا سال ۲۰۲۱ کل سرمایه‌گذاری محقق شده در منطقه حدود ۱,۲۴۵ میلیارد دلار و مجموع سرمایه‌گذاری توافق شده ۱,۲۰۳ میلیارد دلار است. بیش از ۴۰۰۰ کارمند در منطقه و ۵۵ شرکت در منطقه همکاری، وجود دارد، از جمله ۲۸ شرکت با سرمایه‌گذاری چین و ۵۰ درصد از شرکت‌های این شهرک چینی هستند. ۳۶ بنگاه اقتصادی در این منطقه تکمیل و به بهره‌برداری رسیده و ۹ بنگاه نیز در دست ساخت است. زمینه‌های سرمایه‌گذاری شامل؛ فراوری محصولات کشاورزی و مواد غذایی، ساخت ماشین‌آلات، ترانسفورماتور، مونتاژ خودرو، انبارداری و تدارکات و سایر صنایع است. کریدور صنعتی که شهرک در آن قرار دارد بسیاری از شرکت‌های شناخته شده را از چین، ژاپن، کره جنوبی، تایوان و سایر کشورها و مناطق گردآورده و اثر تجمع صنعتی آشکار است.

این منطقه تحت هدایت شرکت گروه کشاورزی تجاری گوانگشی است که در سال ۱۹۵۱ تأسیس شده است. این گروه، یک گروه مشارکتی مدرن دولتی در مقیاس بزرگ است که مستقیماً زیر نظر دولت خلق منطقه خودمختار گوانگشی است. این منطقه، محل تولید و عرضه

1. Guangxi Agribusiness Group



محصولات مهم کشاورزی ملی و یک محل خاص برای نوسازی کشاورزی جدید با ویژگی‌های چینی است. این گروه دارای ۲ میلیون متر مربع زمین، کل دارایی ۵۶/۲ میلیارد یوان و ۲۸ شرکت ثانویه، از جمله ۱۰ شرکت گروه حرفه‌ای و ۱۸ شرکت کشت و صنعت، واقع در ۴۵ شهرستان (منطقه) در ۱۴ شهر در گوانگشی است.

خوشه‌های صنعتی این شهرک عبارت‌اند از:

- **صنایع فراوری مواد غذایی:** شرکت منگنیو و شرکت اندونزیایی و یاماژاکی بزرگ‌ترین شرکت تولیدکننده نان ژاپن،
  - **صنعت انبارداری و لجستیک:** بزرگ‌ترین شرکت حمل‌ونقل بین‌المللی چین،
  - **صنعت زیرساخت و مصالح ساختمانی:** تولیدکننده لوله‌های سیمانی و مواد ساختمانی، تولیدکننده سازه‌های فولادی چینی و تولیدکننده شیشه‌های حرارتی چینی،
  - **صنعت خودرو و گروه ایکس‌دی:** بزرگ‌ترین تولیدکننده ترانسفورماتور در جنوب شرق آسیا. سوزوکی و هیوندای و وولینگ موتورز چین و سایر تولیدکنندگان قطعات خودرو.
- در سال‌های اخیر در این منطقه فرصت‌های شغلی بسیاری ایجاد شده است تا جایی که در شهرستان بکاسی<sup>۲</sup> مسئولان منطقه با مشکل کمبود نیروی انسانی برای جذب در صنایع سرمایه‌گذاری شده مواجه هستند [۶۶].

#### ■ مشوق‌های مالیاتی و تسهیلاتی این شهرک

- **عوارض واردات:** مواد اولیه از قبیل مواد اولیه تولیدی، ماشین‌آلات و تجهیزات، قطعات یدکی و تجهیزات کمکی مورد استفاده بنگاه‌ها برای مصارف خود از پرداخت حقوق ورودی معاف هستند.
- **تسهیلات مالیاتی:** کاهش ۳۰ درصدی مالیات بر سود سرمایه‌گذاری تحقق یافته طی ۶ سال و تسهیل انتقال زیان در ۱۰ سال.
- **تخفیف مالیات صادرات:** این قانون مالیات بر ارزش افزوده و مالیات بر فروش کالاهای لوکس و مواد خام مورد نیاز برای صادرات خریداری شده در اندونزی را معاف می‌کند.
- **منطقه پیوند خورده (پیوندی):** تمام شرکت‌هایی که توسط دولت اندونزی برای راه‌اندازی در منطقه پیوندی تأیید شده است، می‌توانند از رفتار ترجیحی حقوق ورودی، مالیات غیرمستقیم واردات، کسر مالیات و مالیات غیرمستقیم داخلی و سایر مالیات‌ها برخوردار شوند.
- **کنترل ارز خارجی:** اندونزی یک کشور بدون کنترل مبادلات است. سرمایه‌گذاران خارجی آزادند که سرمایه‌گذاری‌های ارزی و سود پس از مالیات خود را به خارج از کشور واریز کنند [۶۶].

#### ۵-۳-۲. آینده صنعت باتری و خودروی برقی در اندونزی

با توجه به پروژه‌های به بهره‌برداری رسیده آنچه تاکنون در اندونزی تولید شده است، کاتد، نیکل و سایر مواد اولیه مورد نیاز برای تولید باتری الکتریکی بوده است؛ اما دولت اندونزی برای حرکت به سمت تولید با ارزش افزوده بالاتر مانند سلول باتری برنامه دارد. اندونزی قصد دارد زنجیره تأمین یکپارچه خودروهای الکتریکی را توسعه دهد و به تولیدکننده و صادرکننده باتری خودروهای الکتریکی تبدیل شود. بزرگ‌ترین اقتصاد آسیای جنوب شرقی هدف بلندپروازانه‌ای برای ساخت باتری با ظرفیت ۱۴۰ گیگاوات ساعت (حدود ۴ تا ۹ درصد از تقاضای جهانی) در سال ۲۰۳۰ دارد که تقریباً به اندازه تولید جهانی باتری این خودروها در سال ۲۰۲۰ است.

اندونزی از رویکرد هویج و چماق برای توسعه زنجیره تأمین خودروهای برقی سرتاسری و تبدیل شدن به یک تولیدکننده و صادرکننده باتری خودروهای برقی استفاده می‌کند: در بالادست (معدن و فراوری)، این کشور از ذخایر نیکل خود استفاده می‌کند و اقدام‌های محدودکننده

1. ChinaXD Group

2. Bekasi

را اعمال می‌کند، در حالی که میانه زنجیره (تولید باتری خودروی برقی) و پایین دست (تولید خودرو برقی)، مشوق‌هایی را ارائه می‌دهد. همان‌گونه که با تصویب مقررات ممنوعیت صادرات سنگ معدن نیکل اندونزی توانست شرکت‌های خارجی را متقاعد کند که کارخانه‌های فراوری در این کشور راه‌اندازی کنند.

در بالادست، در سال ۲۰۲۱ سه کارخانه تولید آزمایشی نیکل فراوری شده را برای تأمین نیکل باتری‌ها آغاز کردند. زیرا اندونزی در نظر دارد برای محصولات نیکل با غنای کمتر از ۷۰ درصد مالیات صادراتی وضع کند. چنین مالیات صادراتی، یک محصول میانی به نام رسوب هیدروکسید مخلوط (معمولاً ۳۴ تا ۵۵ درصد نیکل) را هدف قرار می‌دهد، که خروجی کارخانه‌های اسیدشویی با فشار بالا است. برای اجتناب از مالیات در نظر گرفته شده، شرکت‌ها مجبورند به پایین دست حرکت کنند.

در پایین دست نیز، خودروساز کره جنوبی هیوندای و غول باتری‌سازی (ال جی)<sup>۱</sup> - که تأمین‌کننده باتری برای شرکت‌هایی مانند جنرال موتورز، تسلا و فولکس‌واگن است - در حال ساخت اولین خودروی برقی اندونزی هستند. کارخانه سلول باتری، با ظرفیت تولید سالیانه ۱۰ گیگاوات ساعت در حال احداث است. در این کارخانه بزرگ، (ال جی) سلول‌های باتری جدید نیکل-کبالت-منگنز-آلومینیوم<sup>۲</sup> غنی از نیکل خود را تولید خواهد کرد که حاوی ۹۰ درصد نیکل در کاتدهای خود هستند. انتظار می‌رود این کارخانه در سال ۲۰۲۴ تولید خود را آغاز کند. سلول‌های باتری توسط هیوندای و شرکت وابسته به آن، شرکت کیا، استفاده می‌شود. به گفته دولت، سرمایه‌گذاری (ال جی) در کارخانه ۱/۱ میلیارد دلاری بخشی از یک قرارداد سرمایه‌گذاری ۹/۸ میلیارد دلاری آن برای باتری است. انتظار می‌رود این کارخانه ظرفیت تولید ۱۰ گیگاوات ساعت سلول باتری را داشته باشد.

دولت بیان می‌کند که غول باتری‌سازی چین یعنی شرکت کی.تی.ال<sup>۳</sup> (که باتری‌های شرکت‌هایی مانند تسلا، بی‌ام‌و و فولکس‌واگن را تأمین می‌کند) قصد دارد ۵ میلیارد دلار در اندونزی سرمایه‌گذاری کند.

تولیدکننده خودروهای برقی چینی بی.وای.دی<sup>۴</sup> نیز قصد دارد در سال ۲۰۲۴ یک کارخانه تولیدی در اندونزی بسازد. این شرکت همچنین، سه مدل خودرو را در بازار اندونزی عرضه کرد. انتظار می‌رود سرمایه‌گذاری بی.وای.دی با ظرفیت تولید ۱۵۰,۰۰۰ دستگاه در سال به ۱/۵ میلیارد دلار برسد. وین‌فست<sup>۵</sup> سازنده ویتنامی خودروهای برقی نیز اعلام کرد که ۱/۲ میلیارد دلار برای ساخت یک مرکز تولید خودروی برقی در اندونزی سرمایه‌گذاری خواهد کرد.

شایعاتی در مورد سرمایه‌گذاری توسط رهبر بازار خودروهای الکتریکی تسلا وجود دارد. اما به نظر می‌رسد که شرکت آمریکایی احتمالاً به دلیل مشکلات زیست‌محیطی مرتبط با تولید نیکل و محیط تجاری چالش‌برانگیز در اندونزی تمایلی به سرمایه‌گذاری ندارد. به گفته دولت، خودروسازان دیگری مانند تویوتا، میتسوبیشی، هوندا و سوزوکی ژاپن نیز برنامه‌هایی برای تولید خودروهای برقی در اندونزی دارند [۱۸، ۱۷]

### ۶-۳-۲. منطق سرمایه‌گذاری چین در اندونزی

در واقع اندونزی برای اهداف ژئوپلیتیکی چین بسیار حائز اهمیت است: موقعیت جغرافیایی و نزدیکی آن به دریای جنوبی چین، همراه با مجموعه وسیعی از منابع طبیعی آن که چین به بسیاری از آنها نیاز دارد تا کسری انرژی خود را جبران کند، اندونزی را برای این کشور به یک شریک بین‌المللی جذاب تبدیل کرده است.

مقام‌های ارشد چین بارها اعلام کرده‌اند که نگاه ویژه‌ای به اندونزی به‌عنوان بزرگ‌ترین کشور مسلمان جهان و عضو کلیدی اتحادیه جنوب شرق آسیا (آسه‌آن) دارند. هنگامی که شی جین‌پینگ رئیس‌جمهور چین آغاز طرح راه ابریشم دریایی قرن بیست و یکم را طی سخنرانی

1. LG Energy Solution (LGES)  
2. NCMA  
3. Contemporary Amperex Technology Co., Limited CATL  
4. BYD Auto Co., Ltd.  
5. VinFast



در پارلمان اندونزی در جاکارتا اعلام کرد، بسیاری این موضوع را نشان‌دهنده اهمیت استراتژیک این کشور برای چشم‌انداز بلندپروازانه چین دانستند. دلایل زیادی برای این مرکزیت اندونزی در تفکر چینی وجود دارد. اندونزی که بین اقیانوس هند و اقیانوس آرام واقع شده است، کنار تنگه استراتژیک مالاکا قرار دارد که برای چین حیاتی است. بازار داخلی بزرگ، جمعیت جوان و رو به رشد آن و همچنین منابع طبیعی وسیع و تا حد زیادی دست نخورده اندونزی، این کشور را به بازاری جذاب برای سرمایه‌گذاری شرکت‌های چینی تبدیل کرده است.

بنابراین، اندونزی به‌عنوان اصلی‌ترین کشور جنوب شرق آسیا در قلب این طرح قرار گرفته است و از این رو، مقام‌های ارشد دو کشور در دو سال اخیر با سفر به پایتخت‌های یکدیگر در این زمینه گفت‌وگوهای دوجانبه را از نزدیک مورد پیگیری قرار داده‌اند [۵۳].

افزون بر این، تأسیسات تولید در اندونزی - که شامل شهرک صنعتی موروالی و ودا می‌باشد - حدود ۴۰ درصد نیکل در جهان را تأمین می‌کنند که ماده‌ای اساسی در تولید باتری و خودروهای برقی بوده و نشان از نقش کلیدی این کشور در زنجیره تأمین این صنعت دارد [۶۷]. برخی آمارها نیز حاکی از آن است که تا سال ۲۰۲۲ شرکت‌های چینی بیش از سی میلیارد دلار در کل زنجیره تأمین نیکل در اندونزی سرمایه‌گذاری کرده‌اند [۶۸].

آنچه تاکنون در اندونزی تولید شده است کاتد نیکل و سایر مواد اولیه مورد نیاز برای تولید باتری الکتریکی بوده است اما دولت اندونزی برای ساخت باتری با ظرفیت ۱۴۰ گیگاوات ساعت (حدود ۴ تا ۹ درصد از تقاضای جهانی) در سال ۲۰۳۰ برنامه دارد. این کشور از رویکرد هویج و چماق، برای توسعه زنجیره تأمین خودروهای برقی استفاده می‌کند و توانسته است شرکت‌ها را مجبور به حرکت به سمت پایین دست کند. نه تنها چین که سایر کشورها نیز به دنبال ساخت خودروی برقی و باتری در اندونزی هستند و اولین کارخانه سلول باتری، با ظرفیت تولید سالیانه ۱۰ گیگاوات ساعت توسط (ال جی) در حال احداث است.

در توضیح اینکه چرا اندونزی توانسته است رقابتی میان کشورهای مختلف برای سرمایه‌گذاری ایجاد کند باید به موقعیت ژئوپلیتیک این کشور در فضای بین‌الملل اشاره کرد. نشریه فارین پالیسی در مقاله‌ای ۶ کشور برزیل، هند، اندونزی، عربستان سعودی، آفریقای جنوبی و ترکیه را دولت آونگی<sup>۱</sup> می‌نامد. این دولت‌ها تنها به یکی از دو قدرت چین و آمریکا وفادار نیستند. از آنجا که دوقطبی چین و ایالات متحده آمریکا امروز ضعیف‌تر از دوقطبی جنگ سرد است، قدرت‌های متوسط آزادی حرکت بیشتری دارند؛ لذا این دولت‌ها می‌توانند از فرصت رقابت میان چین و آمریکا برای بهره‌گیری از توسعه استفاده کنند [۶۹].

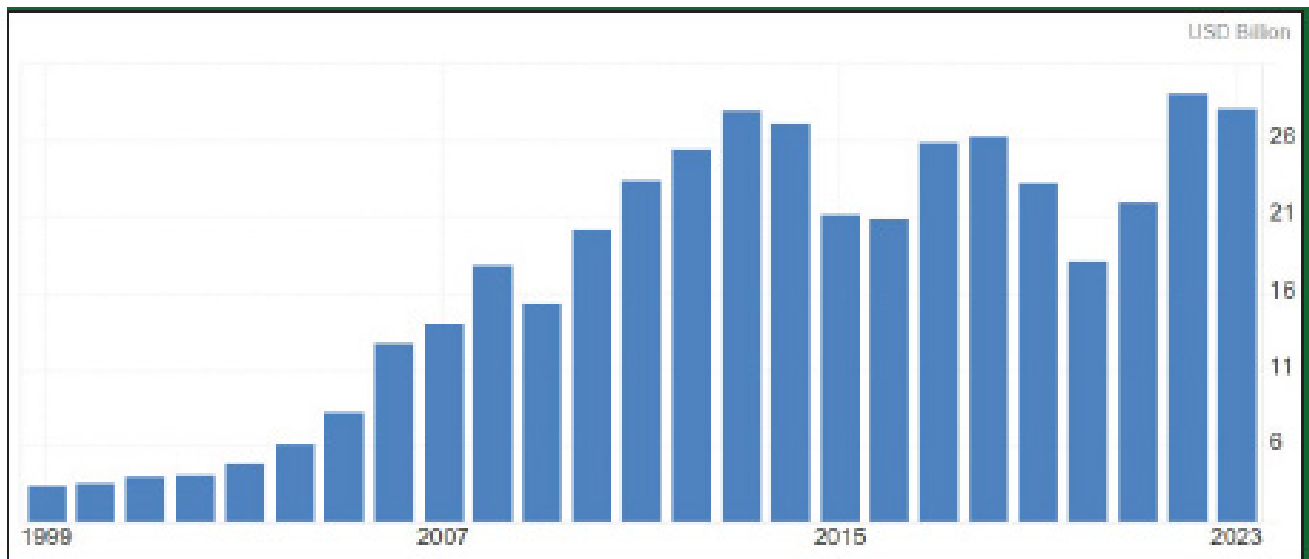
#### ۴-۲. سرمایه‌گذاری صنعتی چین در زامبیا

در ابتدا، مقدمه‌ای در خصوص اقتصاد کلان و صنعت کشور زامبیا مطرح و در قسمت بعد، سرمایه‌گذاری صنعتی چین در این کشور، تشریح می‌شود.

##### ۴-۱-۲. بررسی وضعیت اقتصاد کلان و صنعت کشور زامبیا

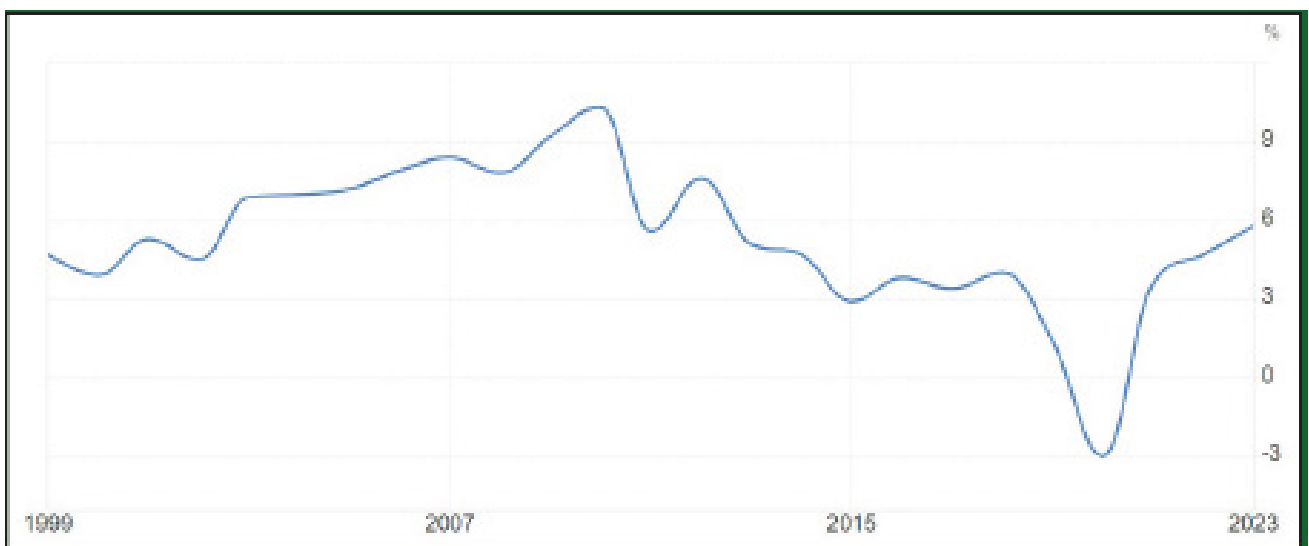
تولید ناخالص داخلی کشور زامبیا در سال ۲۰۲۳، معادل ۲۸/۲۶ میلیارد دلار [۲۱] و جمعیت آن ۲۰/۵۷ میلیون نفر بوده است که در همین سال تولید ناخالص داخلی سرانه آن معادل ۱۳۶۹/۱ دلار بوده است. روند تغییرات تولید ناخالص داخلی این کشور از سال ۱۹۹۹ در شکل زیر قابل مشاهده است.

شکل ۳۲. تولید ناخالص داخلی کشور زامبیا [۲۱]



همچنین رشد تولید ناخالص داخلی کشور زامبیا در سال ۲۰۲۳، معادل ۵/۸ درصد بوده و رشد سالیانه آن در شکل زیر قابل مشاهده است [۲۱].

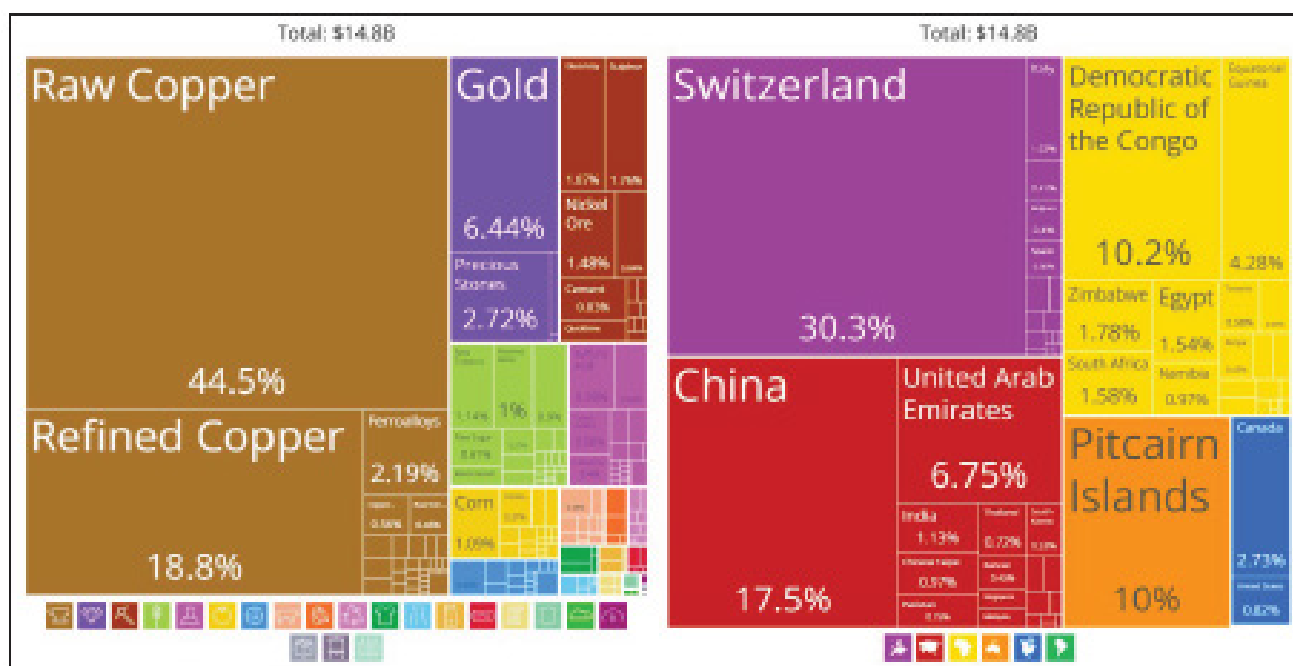
شکل ۳۳. نرخ رشد تولید ناخالص داخلی کشور زامبیا [۲۱]



ترکیب تولید ناخالص داخلی این کشور در سال ۲۰۲۰، به صورت کلی ۵۵/۵۳ درصد خدمات، ۵۳/۲۸ درصد صنعت و ۳/۰۹ درصد کشاورزی بوده است [۱].

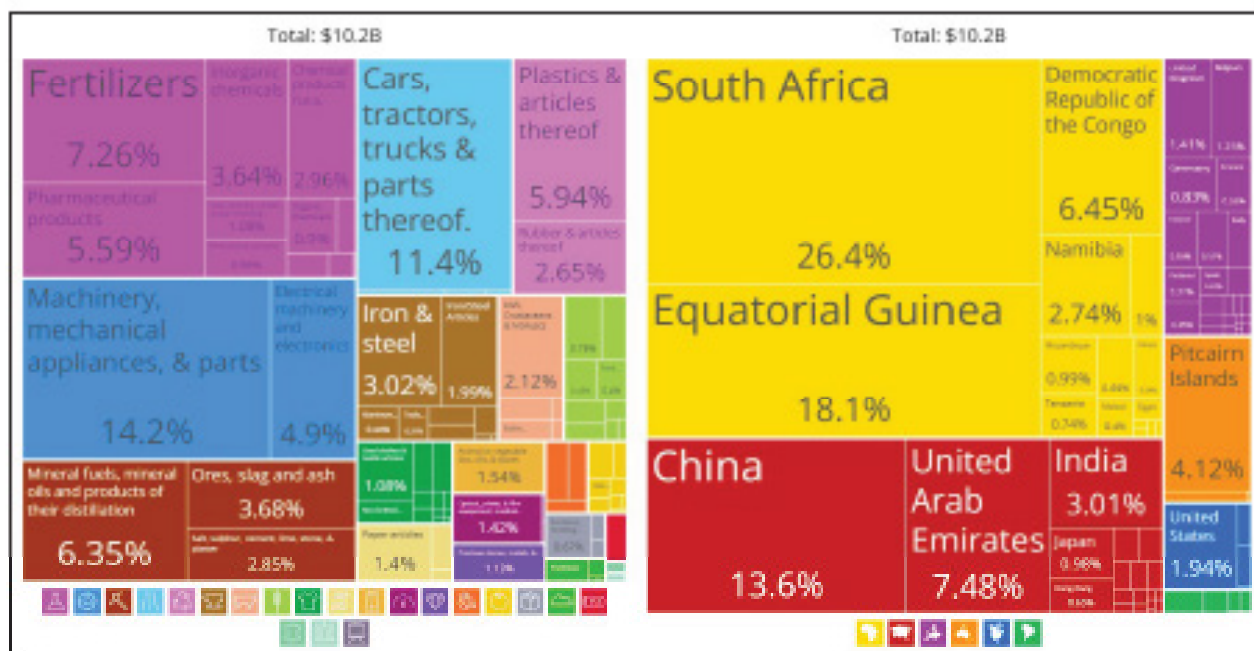
در سال ۲۰۲۲، این کشور ۱۴/۸ میلیارد دلار صادرات به مقصدهای عمده سوئیس، چین، جمهوری دموکراتیک کنگو، جزایر پیتکرن و امارات، با عمده محصولات مس، طلا، سنگ‌های قیمتی، گوگرد، نیکل، فروآلیاژها، سیمان، محصولات غذایی و محصولات پلاستیکی داشته است.

شکل ۳۴. ترکیب کالاها و مقاصد صادراتی کشور زامبیا-۲۰۲۲ [۲۲]



همچنین در سال ۲۰۲۲، این کشور ۱۰/۲ میلیارد دلار واردات از مبادی عمده آفریقا جنوبی، گینه استوایی، چین، امارات و جمهوری دموکراتیک کنگو و عمده محصولات ماشین‌آلات، قطعات و لوازم مکانیکی و الکترونیکی، کودها، محصولات دارویی و شیمیایی، فراورده‌های نفتی، مس، گوگرد، کامیون، خودرو و قطعات، محصولات پلاستیکی، آهن و فولاد داشته است.

شکل ۳۵. ترکیب کالاها و مبادی وارداتی کشور زامبیا-۲۰۲۲ [۲۲]



طبق گزارش سالیانه وزارت بازرگانی، تجارت و صنعت زامبیا برای سال ۲۰۲۲، سیاست ملی صنعتی هشت زیربخش تولیدی با اولویت را به‌عنوان محرک‌های اصلی صنعتی‌سازی شناسایی می‌کند. این موارد عبارتند از: مواد غذایی فراوری شده، چرم و محصولات چرمی، فراوری و محصولات معدنی (فلزی و غیرفلزی)، منسوجات و پوشاک، محصولات مهندسی، محصولات چوبی، داروسازی و اقتصاد آبی. در طول دوره مورد بررسی، وزارتخانه مداخلاتی را با هدف ارتقای زیربخش‌های تولیدی اجرا کرد. این موارد عبارتند از:

### ● چرم و محصولات چرمی

با حمایت از مؤسسه محصولات چرم و چرم‌سازی آفریقا، وزارتخانه آموزش‌هایی برای سی کسب‌وکار کوچک و متوسط (SME) در زمینه کفش و چرم، طراحی کالا، آمادگی صادرات، کارآفرینی تحول‌گرا و برآورد هزینه‌ها برگزار کرده است. علاوه بر این، وزارتخانه در انجمن مشاوره منطقه‌ای تیم ارزیابی بخش چرم و ذی‌نفعان در کمپالا و اوگاندا شرکت کرده است. هدف اصلی این انجمن ارائه یک پلتفرم برای به اشتراک‌گذاری ایده‌های نوآورانه برای توسعه صنعت چرم و افزایش بهره‌وری آن در قاره آفریقا است.

### ● غذاهای فراوری شده

در طول سال ۲۰۲۱، شرکت میوه کاله هیلز<sup>۱</sup> رسماً فعالیت خود را آغاز کرده و کارخانه آن ۱۵۰۰ کشاورز از استان‌های مختلف را برای تأمین انواع میوه‌ها برای تولید آب‌میوه، مربا و سایر محصولات جذب کرده است.

### ● اقتصاد آبی

زامبیا فرصت استفاده از منابع آبی فراوان خود را برای تحول اقتصادی دارد؛ بنابراین وزارتخانه فرایند شناسایی زیربخش اقتصاد آبی را آغاز کرده است. این وزارتخانه در حال حاضر تحلیل‌های اولیه‌ای از شهرستان‌های مختلف در استان‌های سیاوگانگا و سینازونگو در جنوب کشور انجام داده است. این تحلیل‌ها در آینده به سایر استان‌ها و مناطق با پتانسیل رشد مشابه برای توسعه این بخش گسترش خواهد یافت.

### ● مناطق ویژه اقتصادی<sup>۲</sup> و توسعه شهرک‌های صنعتی

وزارتخانه به ترویج سرمایه‌گذاری در فعالیت‌های ارزش‌افزوده در مناطق ویژه اقتصادی چندمنظوره<sup>۳</sup> و شهرک‌های صنعتی ادامه داد.

### ● منطقه اقتصادی چندکاربردی کالومببیل<sup>۴</sup>

قطعه زمینی به مساحت ۵۰۴۰ هکتار که به شرکت توسعه کالومببیل تعلق دارد، به‌طور رسمی به‌عنوان منطقه اقتصادی چندمنظوره اعلام شد. هدف این برنامه، جذب سرمایه‌گذاری داخلی و خارجی قابل توجه در بخش تولید است تا توسعه صنعتی کشور را تقویت کند.

### ● بخش باتری خودروهای برقی و انرژی پاک

زامبیا و جمهوری دموکراتیک کنگو توافق‌نامه‌ای امضا کردند تا زنجیره ارزش در حوزه باتری خودروهای برقی و انرژی پاک را ایجاد کنند. این توافق‌نامه با هدف تقویت همکاری‌های دوجانبه و ایجاد چارچوبی برای همکاری در زمینه‌هایی که به توسعه این بخش کمک می‌کنند، تنظیم شده است.

### ● ترویج سرمایه‌گذاری

وزارتخانه تلاش‌های خود را برای ترویج سرمایه‌گذاری و راهبردهای تسهیل تجارت در زامبیا ادامه داده است. بخش‌هایی از این تلاش‌ها شامل میزبانی یک مجمع با موضوع «ترویج ارزش‌افزوده برای رشد پایدار» بوده است. اهداف این مجمع شامل: فراهم کردن بستری برای بخش خصوصی و دولتی برای بحث و تبادل نظر در مورد مسائل مربوط به تجارت و بازرگانی برای ارائه توصیه‌های سیاستی، فراهم کردن بستری

1. Kalene Hills Fruit

2. MFEZ

3. MFEZ

4. Kalumbila MFEZ



برای شبکه‌سازی و ایجاد ارتباطات تجاری برای افزایش ارزش افزوده و ترویج توسعه بنگاه‌ها از طریق افزایش آگاهی و دانش است. این مجمع بیش از دو‌سوم شرکت‌کننده از نهادهای عمومی، شرکت‌های بزرگ، افراد و کارآفرینان آینده را جذب کرد.

### ● انجمن اقتصادی زامبیا و اتحادیه اروپا

وزارتخانه انجمن اقتصادی زامبیا و اتحادیه اروپا با موضوع «تغییر اقتصادی از طریق رشد سبز» تسهیل و در آن شرکت کرد که در آن مجموعاً ۲۵۰ شرکت زامبیایی و ۳۵ شرکت اروپایی در این انجمن شرکت کردند. در طول این جلسه، ۳۳ نشست شرکت با دولت و ۲۳ نشست شرکت با شرکت برگزار شد. از دستاوردهای این انجمن، امضای توافق‌نامه همکاری بین دولت جمهوری زامبیا و گروه شرکت‌های آسکو<sup>۱</sup> از لهستان است که مبلغی معادل ۱۰ میلیون یورو بود. هدف از این توافق‌نامه، تحول عملیات خدمات پست زامبیا است.

### ● انجمن سرمایه‌گذاری تجاری چین و زامبیا

انجمن سرمایه‌گذاری تجاری چین و زامبیا با موضوع «همه فصل، همه جانبه، با کیفیت بالا» در سپتامبر ۲۰۲۲ در لوساکا برگزار شد. این انجمن با هدف فراهم کردن بستری برای بخش خصوصی و نهادهای دولتی جهت به اشتراک‌گذاری دیدگاه‌ها و تجربیات در مورد فرصت‌های مختلف تجاری و سرمایه‌گذاری موجود در هر دو کشور طراحی شده بود. یکی از دستاوردهای قابل توجه این انجمن، امضای نامه مبادله‌ای برای معافیت از تعرفه‌های محصولات زامبیایی متناظر با ۹۸ درصد از خطوط تعرفه‌ای بود که توسط وزیر دارایی و برنامه‌ریزی ملی و سفیر چین در زامبیا امضا شد [۷۰].

### ۲-۴-۲. سرمایه‌گذاری چین در زامبیا

سرمایه‌گذاری چین در زامبیا با موجی از مهاجرت چینی‌ها به این کشور همراه شده است. اتباع چینی که به دنبال فرصت‌های اقتصادی در یک محیط کمتر رقابتی بودند، در اوایل دهه ۱۹۹۰ وارد زامبیا شدند. حداقل صد هزار چینی در حال حاضر در زامبیا زندگی می‌کنند و عموماً در اقتصاد زامبیا مشغول هستند. در اوت ۲۰۲۱، زامبیا دومین ترمینال را در فرودگاه بین‌المللی کنت کاوندا افتتاح کرد و تعداد مسافران را از دو به چهار میلیون نفر در سال رساند. این پروژه توسط بانک ایکس‌ام‌آچین تأمین مالی شد و توسط شرکت بین‌المللی اقتصادی و فنی جیانگشی<sup>۴</sup> طراحی و ساخته شد.

اهمیت زامبیا برای چین تا حد بسیار زیادی به دلیل منابع معدنی فراوان آن است. استخراج تجاری مس در زامبیا در دهه ۱۹۲۰ آغاز شد و از آن زمان تاکنون مس نقش بسیار مهمی در اقتصاد زامبیا ایفا کرده است. بخش معدن ستون فقرات اقتصاد این کشور محسوب شده و نزدیک به ۸۰ درصد از درآمد ارزی زامبیا را تأمین می‌کند. دسترسی به منابع طبیعی مانند مس برای حفظ رشد اقتصادی چین بسیار مهم است. چین در حال حاضر بزرگ‌ترین مصرف‌کننده مس در جهان است و بیش از ۸۸ درصد از کل سرمایه‌گذاری‌های چین در زامبیا در بخش معدن انجام شده است [۷۱].

سرمایه‌گذاری چینی‌ها در بخش معدن مس زامبیا نسبت به سرمایه‌گذاری‌های غربی‌ها پدیده‌ای نسبتاً جدید است. اولین سرمایه‌گذاری بزرگ چین در بخش معدن مس زامبیا در سال ۱۹۹۸ انجام شد، پس از آن که دولت زامبیا فرایند خصوصی‌سازی معادن تلفیقی مس زامبیا را آغاز کرد. دولت وقت زامبیا معدن چامبیشی<sup>۵</sup> را در سال ۱۹۸۵ بسته بود که باعث شد اقتصاد استان چامبیشی در وضعیتی بحرانی قرار گیرد. شرکت معدنی فلزات غیرآهنی چین<sup>۶</sup> معدن چامبیشی زامبیا را به قیمت بیست میلیون دلار در سال ۱۹۹۸ خریداری کرد. پس از خرید این

1. Asseco Group
2. ZAMPOST
3. Ex Im
4. China Jiangxi International Economic and Technical Cooperation Co
5. Chambishi
6. China Nonferrous Metal Mining (Group) Co

معادن، شرکت چینی بیش از ۱۳۰ میلیون دلار در معدن متروکه سرمایه‌گذاری کرد و در ژوئیه ۲۰۰۳ فعالیت خود را آغاز کرد. شرکت چینی ادعا می‌کند که بیش از ۱/۳ میلیارد دلار از نوامبر ۲۰۱۷ در توسعه یک معدن جدید در جنوب شرقی چامبیشی سرمایه‌گذاری کرده است [۷۲]. علاوه بر معدن چامبیشی، شرکت معدنی فلزات غیر آهنی چین همچنین برنده پیشنهاد دولت چین برای توسعه اولین منطقه ویژه اقتصادی چین در آفریقا، معروف به منطقه همکاری اقتصادی و تجاری چین-زامبیا شد. این منطقه ۱۱/۵۸ کیلومتر مربعی در محدوده ۴۵ کیلومتری معدن چامبیشی قرار دارد. این منطقه محل مراکز ذوب مس است که مس معادن مختلف زامبیا را پردازش می‌کند. این منطقه توسط شرکت «توسعه تعاونی زامبیا چین»<sup>۱</sup> - که یکی از شرکت‌های تابعه شرکت معدنی فلزات غیر آهنی چین است - مدیریت می‌شود.

در ژوئیه ۲۰۰۹، زامبیا قراردادی با گروه معدنی ژانگه‌ی<sup>۲</sup> امضا کرد که متعهد به سرمایه‌گذاری ۳/۵ میلیارد دلاری در پروژه‌های معدنی در سراسر کشور شد. معدن مس لوئنشیا<sup>۳</sup> در سال ۲۰۰۹ توسط شرکت معدن فلزات غیر آهنی چین به قیمت ۵۰ میلیون دلار خریداری شد. در همان سال، یک شرکت چینی دیگر معدن نیکل آلبیدون در مازابوکا را از مالکان استرالیایی خود خریداری کرد. معدن فلزات غیر آهنی و یک شرکت کوچک دیگر مس چینی ۲۲۰ میلیون دلار در ساخت کارخانه ذوب مس ۱۵۰ هزار تنی سرمایه‌گذاری کرده‌اند. یکی دیگر از شرکت‌های چینی، شرکت ساخت و ساز سی.بی.ام.آی<sup>۴</sup> با لافارژ فرانسه قراردادی برای ساخت ۱۲۰ میلیون دلار کارخانه سیمان خود در لوزاکا امضا کرد. کارخانه جدید ۲۰۰۰ تن در روز تولید می‌کند. علاوه بر این، چین یک منطقه اقتصادی نهمصد میلیون دلاری را در چامبیشی، استان مسی زامبیا تأمین مالی کرد. کارخانه ذوب مس چامبیشی که در اکتبر ۲۰۰۹ راه‌اندازی شد، ظرفیت تولید ۱۵۰,۰۰۰ تن کنسانتره در سال را دارد [۷۳].

### ۳-۴-۲. منطق سرمایه‌گذاری چین در زامبیا [۷۴]

در مجموع باید گفت الگوی مشارکت سرمایه‌گذاری مستقیم خارجی چین در زامبیا، دست کم سه ویژگی عمده را نشان می‌دهد:

۱ افزایش سرمایه‌گذاری در بخش منابع طبیعی، به‌طور عمده بخش معدن،

۲ مشارکت در پروژه‌های زیربنایی،

۳ هجوم کارآفرینان چینی در مقیاس کوچک به این کشور.

بنابر شواهد موجود سرمایه‌گذارهای چینی در زامبیا عمدتاً به دنبال منابع طبیعی این کشور هستند. ریسک اصلی این نوع سرمایه‌گذاری این است که ممکن است وضعیت وابستگی به خام‌فروشی را تداوم ببخشد.

این منطق به زامبیا محدود نمی‌شود و در مورد حضور و سرمایه‌گذاری چین در کشورهای جنوب صحرای آفریقا، کنترل تدریجی چین بر بهره‌برداری از منابع طبیعی مشهود بوده است: نفت در نیجریه و آنگولا، گاز طبیعی در غنا، کبالت در کنگو، کروم در زیمبابوه و منابع معدنی مختلف و انرژی‌های تجدیدپذیر در آفریقای جنوبی و زامبیا. چین همچنین در ساخت زیرساخت‌هایی که به نفع و افزایش ارتباط بین منطقه و چین است، به‌ویژه در کنیا، تانزانیا و اتیوپی حضوری قابل توجه دارد.

افزون بر این، چین به شرکای متعددی نیاز دارد که رهبری آن را در حوزه‌ها و نهادهایی که در آن حاکمیت بین‌المللی در خطر است، تأیید کرده و به رسمیت بشناسند. کشورهای آفریقایی این نقش را در مجامع بین‌المللی می‌توانند ایفا کنند؛ لذا با توجه به استقرار چین در آفریقا، منطقی به نظر می‌رسد که در مواجهه با درگیری احتمالی آینده بین غرب و پکن، آن دسته از کشورهای آفریقایی جنوب صحرا که تصمیم می‌گیرند بی‌طرف باشند به بلوک غرب نخواهند پیوست.

1. Zambia China Cooperative Development Limited

2. Zhonghui

3. Luanshya

4. CBMI Construction



#### ۴-۴-۲. آثار سرمایه‌گذاری‌های چین در زامبیا

بحث در مورد تأثیر سرمایه‌گذاری‌های چین در زامبیا محققان و مفسران را به دو دسته خوش‌بین و بدبین تقسیم کرده است. خوش‌بینان استدلال می‌کنند که سرمایه‌گذاری‌های چینی در معادن زامبیا هزاران شغل ایجاد کرده، رفاه برخی از کارگران را بهبود بخشیده و زیرساخت‌های بهداشتی، آموزشی را برای معدنچیان و جوامع محلی ایجاد کرده است.

داده‌های آژانس توسعه زامبیا ادعاهای گروه خوش‌بینان را تأیید می‌کند که نشان می‌دهد از سال ۲۰۰۳، این شرکت‌ها بیش از ۱۰,۰۰۰ شغل مستقیم در بخش معدن مس زامبیا ایجاد کرده‌اند. مطالعات درباره تأثیر شرکت‌های چینی بر بخش معدن مس زامبیا نشان می‌دهد که معادن چینی در زامبیا کارگران خود را در طول بحران اقتصادی سال ۲۰۰۸ حفظ کردند و اکثریت زامبیایی‌ها (بیش از ۶۰ درصد) معتقدند سرمایه‌گذاری‌های چینی در زامبیا باعث کاهش بیکاری در این کشور شده است.

شرکت‌های چینی مالیات نیز پرداخت کرده و زیرساخت‌های عمومی حیاتی در زامبیا ساخته‌اند. این شرکت‌ها در سال ۲۰۱۳ بیش از ۵۰ میلیون دلار مالیات به دولت زامبیا پرداخت کردند. علاوه بر این، بخشی از مردم زامبیا ایجاد منطقه همکاری اقتصادی و تجاری زامبیا چین توسط شرکت معدنی فلزات غیر آهنی چین را به عنوان گامی مهم در ایجاد پیوندهای رو به جلو در بخش معدن مس زامبیا و همچنین کمک به هدف دولت زامبیا برای تنوع بخشیدن به اقتصاد و جدا شدن از اتکای بیش از حد به معادن مس می‌دانند. همچنین، مطابق آمار آژانس توسعه زامبیا با سرمایه‌گذاری‌های چین در این کشور تا سال ۲۰۲۱ حدود ۷۵ هزار شغل ایجاد شده است.

جدول ۱۰. سرمایه‌گذاری و اشتغال کل ایجاد شده توسط چین در زامبیا تا ۲۰۲۱ (آژانس توسعه زامبیا) [۷۵]

سال	مبلغ به دلار	تعداد شغل
۲۰۱۹	۶,۵۲۵,۴۰۳,۰۹۱	۲۰,۷۹۰
۲۰۲۰	۷۲۱,۶۲۷,۶۴۹	۱۱,۵۲۴
۲۰۲۱	۲,۸۳۵,۷۱۳,۱۸۱	۴۲,۶۱۸
مجموع	۱۰,۰۸۲,۷۴۳,۹۲۱	۷۴,۹۳۲

با این حال، همه محققان موافق آثار مثبت سرمایه‌گذاری‌های چین در زامبیا نیستند. منتقدان سرمایه‌گذاری‌های چین در زامبیا ادعا می‌کنند که شرکت‌های چینی در حال تضعیف «اثر بخشی» نهاد‌های محلی در زامبیا هستند و رفاه گروه‌های خاص، از جمله؛ اتحادیه‌ها و کارگران بخش معدن را تضعیف می‌کنند. آنها سرمایه‌گذاری چین در معادن زامبیا را استثمار کننده و تضعیف کننده مقررات محلی ایمنی و زیست‌محیطی در بخش مس این کشور می‌دانند. این محققان، شرکت‌های چینی را متهم کرده‌اند که به کارگران کمترین دستمزد را در میان شرکت‌های خارجی در منطقه کمربند مس می‌پردازند و استانداردهای ایمنی ضعیفی نیز دارند. برخی از محققان و گزارش‌ها همچنین شرکت‌های چینی را به آلودگی محیط زیست و محروم کردن کارگران معادن چینی از حق عضویت در اتحادیه‌های ملی متهم کرده‌اند.

این دیدگاه بدبینانه از سرمایه‌گذاری‌های چینی در زامبیا نشان می‌دهد که رشد سرمایه‌گذاری خارجی در این کشور، با توجه به شرایط سیاسی زامبیا، منجر به ضعف مقررات ایمنی و زیست‌محیطی خواهد شد. در برخی از این مطالعات، تقصیر نه تنها متوجه شرکت‌های چینی، بلکه بر گردن رهبران زامبیایی است که متهم به همدستی در اجازه دادن به شرکت‌های چینی برای فعالیت در این کشور با استانداردهای ضعیف هستند.



این پژوهش به دنبال ارزیابی فرصت‌های همکاری صنعتی با چین از طریق بررسی تجربیات همکاری چین با دیگر کشورهاست. از آنجا که بررسی شهرک‌های صنعتی فراسرزمینی چین که با راهبری دولت چین (وزارت بازرگانی) و تأیید برنامه‌های توسعه توسط دولت احداث شده است، دید جامع‌تری از کیفیت برقراری روابط راهبردی صنعتی توسط چین با دیگر کشورها ارائه می‌کند؛ می‌توان به تعمیمی دست یافت که رویکرد کلان چین را در قبال همکاری‌های صنعتی نشان دهد؛ لذا، علل و کیفیت سرمایه‌گذاری در شهرک‌های صنعتی چین در چهار کشور مورد بررسی قرار گرفت:

### بلاروس

چین در شهرک صنعتی گریت استون حدود ۲ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده و در این شهرک صنعتی برای بیش از ۲۵۰۰ نفر اشتغال ایجاد شده است. در توضیح علت این سرمایه‌گذاری‌ها، می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

#### ■ موقعیت ژئواکونومیک شهرک صنعتی

- اتصال به اروپا؛ تنها راه ریلی اروپا به چین و بزرگراه M۱ که برلین را به مسکو متصل می‌کند.
- بازار ۱۸۰ میلیونی اتحادیه اقتصادی اوراسیا؛ با تولید در بلاروس می‌توان بدون تعرفه محصولات صنعتی را به اقصی نقاط این اتحادیه صادر کرد در حالی که محصولات چینی برای ورود به بازار اروپای غربی با مانع تعرفه بالا مواجه هستند.

#### ■ معافیت‌های مالیاتی و گمرکی گسترده به سرمایه‌گذاران در این شهرک

عمده این سرمایه‌گذاری‌ها در زمینه مونتاژ و ارائه خدمات ارتباطات بوده و همکاری صنعتی در زمینه‌ای فراتر از مونتاژ (در صنایع ساخت) و یا ارائه خدمات (ارتباطات فناوری ارتباطات) یافت نشد.

### روسیه

چین در چهار شهرک صنعتی روسیه با نام‌های آسوریسک، تومسک، هواکسین و لانگیو سرمایه‌گذاری کرده است. در منطقه همکاری صنعتی آسوریسک ۱۲۰۰ شغل برای کارگران روسی ایجاد شده و از علل اصلی سرمایه‌گذاری در شهرک‌های صنعتی روسیه می‌توان به موارد ذیل اشاره کرد:

#### ■ دسترسی به منابع

- دستیابی به منابع چوب؛ فراوری و تولید محصولات چوبی مانند مبلمان در سه شهرک آسوریسک، تومسک و لانگیو؛
  - دستیابی پایدار به محصولات کشاورزی؛ ذخیره‌سازی و فراوری غلات در منطقه هواکسین.
- **موقعیت ترانزیتی مطلوب:** آسوریسک در منطقه آزاد بندر ولادی وستوک، دسترسی تومسک به چند بندر، بزرگراه و راه‌آهن و لانگیو به چهار بندر.

#### ■ ارائه مشوق‌ها و حمایت‌ها: اعم از معافیت مالیاتی و عوارض گمرکی، مشاوره حقوقی، ارائه روادید.

بررسی میزان سرمایه‌گذاری انجام شده و صنایع فعال در این شهرک‌ها، نشان از نبود اهمیت آنها در روابط این دو کشور دارد. میزان سرمایه‌گذاری‌های چین در روسیه در بخش انرژی و منابع طبیعی حائز بیشترین سهم و پس از آن بخش ترانزیت، بخش‌های شیمیایی، معدن، کشاورزی و در نهایت صنعت است که درصد کمی را به خود اختصاص می‌دهد؛ بنابراین، اولویت سرمایه‌گذاری چین در روسیه، شامل انرژی و استحصال کامودیتی (اعم از مواد معدنی، پتروشیمی و صنایع چوب) می‌شود. افزون بر این، جنگ اوکراین و خروج شرکت‌های غربی از روسیه، فرصت‌های زیادی را برای ورود شرکت‌های چینی به این بازار فراهم کرده؛ اما این ورود بیشتر بر پایه تأمین نیازهای فوری و کوتاه‌مدت بازار روسیه



بوده و این کشور به‌طور فزاینده‌ای به واردات کالاهای ساخته شده و مونتاژ محصولات چینی وابسته شده و تبعاً انتقال فناوری‌های پیشرفته یا ایجاد ارزش افزوده بلندمدت به وقوع نپیوسته است.

## اندونزی

چین در سه شهرک صنعتی اندونزی (شهرک صنعتی موروالی بیش از ۷ میلیارد دلار، شهرک صنعتی خلیج ودا ۱۱ میلیارد دلار و در منطقه اقتصادی و تجاری چین و اندونزی حدود ۱/۲ میلیارد دلار) سرمایه‌گذاری کرده است. همچنین در مجموع در زنجیره نیکل بیش از ۳۰ میلیارد دلار سرمایه‌گذاری کرده است. میزان اشتغال ایجاد شده در شهرک صنعتی موروالی ۳۵ هزار و در شهرک صنعتی ودا ۲۴ هزار شغل است. علت سرمایه‌گذاری چین در اندونزی موارد ذیل است:

- منابع غنی نیکل (جزء مهم باتری‌های لیتیومی)،
- موقعیت ژئوپلیتیک اندونزی در کنار تنگه استراتژیک مالاکا،
- موقعیت ژئواکونومیک اندونزی (بازار داخلی بزرگ اندونزی و عضویت در اتحادیه اقتصادی آسه‌آن)،
- معافیت‌های مالیاتی و گمرکی گسترده به سرمایه‌گذاران در این شهرک.

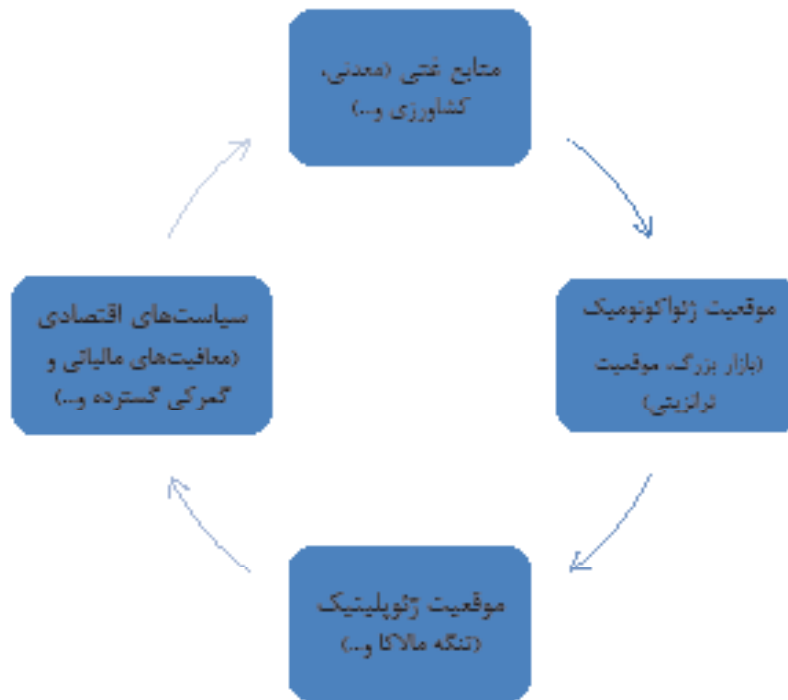
در واقع، مهم‌ترین عامل سرمایه‌گذاری چین در اندونزی، منابع غنی نیکل است. کشور اندونزی با ممنوعیت صادرات مواد معدنی خام، شرکت‌های چینی را مجبور کرده تا در کارخانه‌های ذوب این کشور، سرمایه‌گذاری کرده و منابع نیکل خود را حفظ کنند. بدین ترتیب، ودا اولین مجتمع صنعتی است که شامل فرایند استخراج تا تبدیل به محصول نهایی باتری خودروهای الکتریکی را در خود جای داده است. در حال حاضر، اندونزی ۴۰ درصد نیکل جهان که ماده اساسی در باتری خودروهای برقی است را تولید می‌کند. اگرچه آنچه تاکنون در اندونزی تولید شده کاتد نیکل و سایر مواد اولیه مورد نیاز برای تولید باتری الکتریکی بوده است؛ اما دولت اندونزی برای ساخت باتری با ظرفیت ۱۴۰ گیگاوات ساعت (حدود ۹ تا ۴ درصد از تقاضای جهانی) در سال ۲۰۳۰ برنامه دارد. این کشور از رویکرد چماق و هویج، برای توسعه زنجیره تأمین خودروهای برقی استفاده کرده و توانسته شرکت‌ها را مجبور به حرکت به سمت پایین دست کند. استراتژی توسعه صنعتی فعال در پیشبرد صنعت این کشور در همکاری صنعتی با چین حائز اهمیت است. نه تنها چین که سایر کشورها نیز به دنبال ساخت خودروی برقی و باتری در اندونزی هستند و اولین کارخانه سلول باتری، با ظرفیت تولید سالانه ۱۰ گیگاوات ساعت توسط (ال جی) در حال احداث است. در توضیح اینکه چرا اندونزی توانسته است رقابتی میان کشورهای مختلف برای سرمایه‌گذاری ایجاد کند، باید به موقعیت ژئوپلیتیک این کشور در فضای بین‌الملل اشاره کرد. نشریه فارین پالیسی در مقاله‌ای ۶ کشور برزیل، هند، اندونزی، عربستان سعودی، آفریقای جنوبی و ترکیه را دولت آونگی می‌نامد. از آنجا که دوقطبی چین و ایالات متحده آمریکا امروز ضعیف‌تر از دوقطبی جنگ سرد است، قدرت‌های متوسط آزادی حرکت بیشتری دارند. بر این اساس این دولت‌ها می‌توانند از فرصت رقابت میان چین و آمریکا برای بهره‌گیری از توسعه استفاده کنند.

## زامبیا

شرکت‌های معدنی چین، معادن مس زامبیا را خریداری و منطقه همکاری اقتصادی و تجاری چین-زامبیا را ایجاد کردند. این شرکت‌ها مواد معدنی را استخراج و به‌صورت خام از این کشور خارج می‌کنند. برخلاف اندونزی، مسئولان زامبیا به شرکت‌های چینی برای خام‌فروشی اجازه دادند. بدین ترتیب مهم‌ترین علت سرمایه‌گذاری چین در زامبیا نیز وجود معادن مس است. با این حال، از مجموع سرمایه‌گذاری‌های چین در این کشور، حدود ۷۵ هزار شغل ایجاد شده است.

در نهایت می‌توان بنابر مطالعات صورت گرفته، استراتژی سرمایه‌گذاری صنعتی چین در کشورها را، براساس منطق ژئوپلیتیک (قرار گرفتن آن کشور در مسیرهای حیاتی کمربند-راه)، منطق ژئواکونومیک (دسترسی به بازارهای آن کشور و کشورهای همسایه آن و دسترسی پذیری به مسیرهای ترانزیتی جهت کاهش هزینه حمل‌ونقل) و دسترسی به کالاهای اساسی (نظیر مواد معدنی، محصولات کشاورزی و منابع چوب و...) دانست.

شکل ۳۶. علل سرمایه‌گذاری صنعتی چین در کشورهای مختلف



ماخذ: تحلیل نگارنده

در نهایت، به نظر می‌رسد که اقدام در خصوص سرمایه‌گذاری صنعتی چین در یک کشور، ممکن است صورت گرفته باشد؛ اما آنچه اهمیت دارد، کیفیت این سرمایه‌گذاری در آن کشور (انتقال فناوری، جایگاه رفیع در زنجیره ارزش و موارد مشابه) است. در این خصوص به وضوح می‌توان دریافت که سرمایه‌گذاری‌های چین در اندونزی از منظر انتقال تکنولوژی و جایگاه در زنجیره ارزش در سطح بسیار بالاتری از سرمایه‌گذاری‌های این کشور در بلاروس، روسیه و زامبیا دارد. سرمایه‌گذاری چین در این سه کشور مبتنی بر تأمین مواد خام، مونتاژ و ارائه خدمات ارتباطات است؛ اما در اندونزی اگر چه از تأمین مواد نیمه‌خام نیکل آغاز شده است؛ اما این کشور توانسته علاوه بر هدایت سرمایه‌گذاری‌های خارجی به فرآوری بیشتر نیکل، رقابتی میان کشورهای مختلف جهت سرمایه‌گذاری در زمینه باتری و خودروی برقی ایجاد کند و اولین کارخانه تولید سلول باتری در این کشور توسط سرمایه‌گذار خارجی در حال احداث است.

در توضیح چرایی این تفاوت در برقراری رابطه صنعتی راهبردی با چین میان اندونزی و دیگر کشورها با دو عامل می‌توان اشاره کرد:

۱- استراتژی صنعتی دولت اندونزی و توانایی آن در پیشبرد این استراتژی که منجر به هدایت سرمایه‌گذاران خارجی به صنایع با ارزش افزوده بالاتر (تولید سلول باتری و خودروی برقی) و فراتر رفتن از خام‌فروشی شده است.

۲- موقعیت ژئوپلیتیک این کشور به‌عنوان یک دولت آونگی که به علت عدم تعهد به یکی از دو قطب چین یا آمریکا توان استفاده از ظرفیت رقابت بین این دو برای بهره‌گیری از توسعه را داراست.

بدین ترتیب، بلاروس و روسیه از این موقعیت ژئوپلیتیکی به‌ویژه پس از جنگ اوکراین برخوردار نیستند و زامبیا نیز حائز دولتی توانمند نیست تا بتواند سرمایه‌های خارجی را به‌سوی توسعه صنعتی بسیج کند.

در انتها، لازم به ذکر است سیاست اقتصادی چین هم به‌مانند بسیاری از کشورهای دیگر در درجه اول استفاده از منابع و مواد خام یک کشور و در درجه دوم دسترسی به بازار یک کشور (موقعیت ژئواکونومیک) است. این نوع رابطه به همان معادله مشهور صادرات مواد خام و واردات کالای ساخته شده (خام‌فروشی) می‌انجامد. اینکه کشوری در تعامل با چین به مرحله فراسوی آن گام بردارد، تا حدی به موقعیت ژئوپلیتیک



در رقابت ابر قدرت‌ها بستگی دارد و تا حدی دیگر هم به سیاست صنعتی آن. یعنی تا حدی به بخت و اقبال و تا حد دیگر به رویکردهای آگاهانه و استراتژی توسعه آن کشور بستگی دارد؛ لذا تلقی صحیح از موقعیت و ظرفیت ژئوپلیتیک و برخورداری از استراتژی توسعه صنعتی در تعریف همکاری‌های صنعتی باید در دستور کار قرار گیرد.

### پیشنهاد‌های سیاستی

با توجه به بررسی‌ها در خصوص سرمایه‌گذاری‌های صنعتی چین در شهرک‌های صنعتی چهار کشور روسیه، بلاروس، اندونزی و زامبیا می‌توان موارد ذیل را مطرح کرد:

■ در تعریف هرگونه همکاری صنعتی، باید با اتخاذ سیاست صنعتی فعال مبتنی بر راهبرد پیشرفت صنعتی کشور، توسعه زنجیره‌های ارزش در داخل کشور مدنظر قرار گیرد.

■ یکی از اولویت‌های چین در انتخاب محل‌های سرمایه‌گذاری و یا شکل‌دهی به شهرک‌های صنعتی فراسرزمینی، موقعیت مطلوب این مناطق در مسیرهای ترانزیتی ابتکار کمربند-راه است؛ لذا می‌توان به صورت فعالانه پیشنهادهایی برای سرمایه‌گذاری چین در کریدورهای شرق به غرب کشور مطرح کرد که قابلیت جانمایی در این ابتکار را داراست و به این ترتیب بستر همکاری راهبردی با چین را در این ابتکار فراهم می‌کند.

### منابع و مأخذ



[1] statista. Available from: <https://www.statista.com/statistics>.

[2] china exports by category. Available from: <https://tradingeconomics.com/china/exports-by-category>.

[3] Morrison, W.M., China's Economic Rise: History, Trends, Challenges, and Implications for the United States. 2019.

[4] howmuch. Available from: <https://howmuch.net/articles/map-worlds-manufacturing-output>.

[5] Cook, S.A., Major Power Rivalry in the Middle East. CFR, 2021.

[6] Aggarwal, S., Smile Curve and its linkages with Global Value Chains. Journal of Economics Bibliography, 2017.

[7] شریعتی‌نیا، محسن. کمربند اقتصادی جاده ابریشم: زنجیره ارزش چین محور. فصلنامه روابط خارجی، ۱۱۳-۸۵-۱۳۹۵.

[8] China-Government. Available from: [https://english.www.gov.cn/news/202310/11/content\\_WS6526994fc6d-0868f4e8e024a.html](https://english.www.gov.cn/news/202310/11/content_WS6526994fc6d-0868f4e8e024a.html).

[9] Garlick, J., Advantage China: Agent of Change in an Era of Global Disruption. Bloomsbury Academic. ISBN 978-1-350-25231-8, 2024.

[10]. merip. Available from: [https://merip.org/2022/08/the-networks-strategies-and-implications-of-chinese-industrial-cooperation-in-the-middle-east./](https://merip.org/2022/08/the-networks-strategies-and-implications-of-chinese-industrial-cooperation-in-the-middle-east/)

[11]. ai, X.S., J., Global Value Chain Optimization Effect of the Belt and Road Initiative—Based on the Perspective of Improving the GVC Position of Participating Countries along the Belt and Road. China Ind. Econ. 2021, 6. 117–99 ,

[12]. merip.; Available from: <https://merip.org/2022/08/the-networks-strategies-and-implications-of-chinese-industrial-cooperation-in-the-middle-east./>

[13]. ESPR. Available from: <https://link.springer.com/article/10.1007/s11356-020-08728-x>.

[14]. sciencedirect. Available from: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S1049007822001014#:~:>

[text=The%20mechanism%20analysis%20suggests%20that,and%20improving%20bilateral%20political%20relations.](#)

[15]. Empirical Research on the Impact of China's Overseas Economic and Trade Cooperation Zones on the Development of Host Countries in the Global Value Chain Available from: [https://www.researchgate.net/publication/369124718\\_Empirical\\_Research\\_on\\_The\\_Impact\\_of\\_China's\\_Overseas\\_Economic\\_and\\_Trade\\_Cooperation\\_Zones\\_on\\_the\\_Development\\_of\\_Host\\_Countries\\_in\\_the\\_Global\\_Value\\_Chain/citations](https://www.researchgate.net/publication/369124718_Empirical_Research_on_The_Impact_of_China's_Overseas_Economic_and_Trade_Cooperation_Zones_on_the_Development_of_Host_Countries_in_the_Global_Value_Chain/citations) and <https://en.cdi.org.cn/component/k2/item/541-development-and-operation-of-overseas-industrial-parks-under-bri>.

[16]. merip. the networks strategies and implications of chinese industrial cooperation in the middle east. 2022; Available from: <https://merip.org/2022/08/the-networks-strategies-and-implications-of-chinese-industrial-cooperation-in-the-middle-east/>

[17]. CSIS, Indonesia's Battery Industrial Strategy. Available from: <https://www.csis.org/analysis/indonesias-battery-industrial-strategy>.

[18]. Asean Briefing, Indonesia's Electric Battery Industrial Strategy. Available from: <https://www.aseanbriefing.com/news/indonesias-electric-battery-industrial-strategy/>

[19]. Zhang, X.L., X., Overseas Economic and Trade Cooperation Zones and Outward Foreign Direct Investment under the "Belt and Road" Initiative. . J. Shandong Univ. (Philos. Soc. Sci.) 2022, 4, 79–92.

[20]. The Impact of Chinese Overseas Industrial Parks on the Productive Capability of Host Countries Available from: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=4455784](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4455784)

[21]. tradingeconomics. Available from: [https://tradingeconomics.com./](https://tradingeconomics.com/)

[22]. Observatory of Economic Complexity. Available from: <https://oec.world./>

[23]. Government of Belarus. Available from: <https://president.gov.by/en/belarus/economics/major-sectors/industry>.

[24]. belnovosti, sinomach Available from: <https://www.belnovosti.by/politics/6486-v-aprele-projdu-t-prezentacii-kitajsko-belorusskogo-industrialnogo-parka.html> and [https://www.sinomach.com.cn/en/MediaCenter/News/201708/t20170809\\_168890.html](https://www.sinomach.com.cn/en/MediaCenter/News/201708/t20170809_168890.html)

[25]. Great stone park. Available from: <https://en.industrialpark.by>.

[26]. nashaniva , lenta. Available from: <https://nashaniva.com/?c=ar&i=113014&lang=ru> and <https://lenta.ru/articles/2013/07/23/chinabel./>

[27]. globaltimes. Available from: <https://www.globaltimes.cn/page/202303/1286631.shtml>.

[28]. belnovosti. Available from: <https://www.belnovosti.by/society/11460-belorussko-kitaiskii-industrialnyi-park-otkryl-svoi-sait.html>

[29]. plantandequipment. Available from: <https://www.plantandequipment.com/news/global/maz-and-weichai-started-engine-plant>.

[30]. sputniknews.

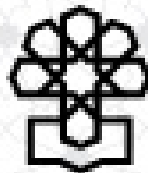
[31]. MAZ-Weichai Factory Inaugurated in China-Belarus Industrial Park Great Stone. Available from: <https://m.chinatrucks.com/news/8919.html>.

- [32].The Great Stone China-Belarus Industrial Park. Available from: <http://www.mofcom.gov.cn/article/beltandroad/by/enindex.shtml>.
- [33].bntu.
- [34].truckbusnews. Available from: <https://truckbusnews.com/zoomlionplant-cooperative/>
- [35].ytoblr. Available from: <http://www.ytoblr.by/en/Information/>
- [36].automotive logistics. Geely joint venture opens biggest car plant in Belarus. 2017; Available from: <https://www.automotive logistics.media/geely-joint-venture-opens-biggest-car-plant-in-belarus/19755.article> and <https://www.fezminsk.by/en/location/news/geely-ceo-about-car-production-in-belarus-and-new-electric-car/>.
- [37].Huawei. Huawei Releases Proposal for Belarus National ICT Priorities, Helping Build an IT Belarus. 2018; Available from: <https://www.huawei.com/en/news/2018/5/huawei-belarus-national-ict-priorities>
- [38].Embassy of the Republic of Belarus in China Available from: <https://china.mfa.gov.by/zh/onebelt/abc95655d-256fa1c.html>
- [39].e-belarus. 2014; Available from: <https://www.e-belarus.org/news/201411011.html>.
- [40].State visit of China President Xi Jinping to Belarus. Available from: <https://president.gov.by/en/events/state-visit-of-china-president-xi-jinping-to-belarus-11369>.
- [41].China-Belarus Industrial Park, a star on China's Belt and Road. Available from: <https://www.seetao.com/details/100265.html>
- [42].Federal State Statistics Service of Russia, National Accounts, Data in detailed breakdown. The structure of gross value added by industry.
- [43].Federal State Statistics Service (Rosstat), Russian Statistical Yearbook. 2023.
- [44].Department of Commerce of Zhejiang Province, Overseas Economic & Trade Cooperation Zones. 2019; Available from: [http://www.zcom.gov.cn/art/2019/6/18/art\\_1455357\\_15653643.html](http://www.zcom.gov.cn/art/2019/6/18/art_1455357_15653643.html).
- [45].beltandroad. Available from: <https://beltandroad.hktcd.com/>.
- [46].China Services Info. Available from: <https://govt.chinadaily.com.cn/>.
- [47].The Hong Kong Chinese Importers' & Exporters' Association. Available from: <https://www.hkciea.org.hk/>.
- [48].Kluge, J., Russia-China Economic Relations , Moscow's Road to Economic Dependence. SWP Research Paper, 2024.
- [49].China Global Investment Tracker. Available from: <https://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>.
- [50].Observer Research Fundation Available from: <https://www.orfonline.org/>.
- [51].The Moscow Times. Available from: <https://www.moscowtimes.ru/2023/03/31/pochemu-kitaizatsiya-obednyaet-rossiiskoe-avtomobilstroenie-a38670>.
- [52].The Conversation Webpage. Available from: <https://theconversation.com/russia-has-become-so-economically-isolated-that-china-could-order-the-end-of-war-in-ukraine-232951>.
- [53].Tritto, A., How Indonesia Used Chinese Industrial Investments to Turn Nickel into the New Gold. Carnegie Endowment For International Peace, 2023.

- [54].Asean Briefing, Economic Indicators and Indonesia's GDP, FDI, and Trade Trends. Available from: <https://www.aseanbriefing.com/doing-business-guide/indonesia/why-indonesia/indonesia-economy>.
- [55].Indonesia Investments, Industrial Sector of Indonesia. Available from: <https://www.indonesia-investments.com/culture/economy/general-economic-outline/industry/item379?>
- [56].Macrotrends, Indonesia Manufacturing Output 1983-2025. Available from: <https://www.macrotrends.net/global-metrics/countries/idn/indonesia/manufacturing-output>.
- [57].China's FDI Project Performance in Indonesia: The Belt & Road Initiative. Available from: [https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=4597249](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4597249).
- [58].Moore, P.G.a.E. Indonesia Morowali Industrial Park (IMIP) 2021; Available from: <https://thepeoplesmap.net/project/indonesia-morowali-industrial-park-imip/>.
- [59].The Jakarta Post, Morowali: A tale of China's grip on rich region. Available from: <https://www.thejakartapost.com/news/2017/11/15/morowali-a-tale-china-s-grip-rich-region.html>.
- [60].lokadata. Available from: <https://lokadata.id/artikel/kapital-tiongkok-di-ketiak-sulawesi>.
- [61].The Jakarta Post, Indonesia to have four new smelters this year as mineral ore export ban nears.
- [62].iwip.co, Indonesia Weda Bay Industrial Park. Available from: <https://iwip.co.id/en/home/>.
- [63].Global Times. Available from: <https://www.globaltimes.cn/page/202211/1279768.shtml>
- [64].China-Indonesia Economic and Trade Cooperation Zone. Available from: <http://m.oscapital.biz/h-nd-80.html>.
- [65].Song, T., et al., Variegated transnational partnerships: Multi-scalar actor networks in China's overseas industrial parks. *Journal of Geographical Sciences*, 2021. 31: p. 664-680.
- [66].KITIC, China Indonesia Economic & Trade Cooperation Zone. Available from: <https://en.kitic.net/news/13.html>.
- [67].Benchmark minerals, Two-fifths of cobalt could come from nickel mines by 2030.
- [68].Abc, Chinese companies are investing billions in Indonesia's nickel industry — but working conditions can be deadly. Available from: <https://www.abc.net.au/news/2023-11-05/chinese-companies-invest-billions-in-indonesias-nickel-industry/103013262>.
- [69].Foreign Policy, 6 Swing States Will Decide the Future of Geopolitics. Available from: <https://foreignpolicy.com/2023/06/06/geopolitics-global-south-middle-powers-swing-states-india-brazil->
- [70].Ministry of Commerce, Trade and Industry of Zambia, 2022 Ministerial Annual Report, part 5. Industrial And Enterprise Development, page 16-18.
- [71].Li, P., The Myth and Reality of Chinese Investors: A Case Study of Chinese Investment in Zambia's Copper Industry. The South African Institute of International Affairs (SAIIA), 2010.
- [72].China Global South.
- [73].Mining For Zambia. Available from: <https://miningforzambia.com/zambias-mining-industry-2023/>.
- [74].University of Zambia. Available from: <http://dspace.unza.zm/bitstream/handle/123456789/5897/The%20Impact%20of%20China->
- [75].Mulundano Comfort Lubinda, C.J., China-Zambia economic relations: Current developments, Challenges and future prospects for regional integrations. *International Journal of Economics, Commerce and Management*, 2018.

#### گزیده سیاستی

استراتژی سرمایه‌گذاری صنعتی چین در کشورهای منتخب را می‌توان بر اساس منطق ژئوپلیتیک، منطق ژئواکونومیک و دسترسی به کالاهای اساسی دانست. در تعریف همکاری‌های صنعتی با چین، اتخاذ سیاست صنعتی فعال و استفاده از موقعیت ژئوپلیتیک کشور در چارچوب ابتکار کمربند و جاده ضروری به‌نظر می‌رسد.



مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی

تهران، خیابان باسیدران، روبروی بازار تاوران (منطقه جنوبی، پلاک ۲-۱۸۰۲)

تلفن: ۰۲۱۸۸۸۳۰۰۰ | ساماندهی: ۱۵۸۷۹۵۵۵۵ | پست الکترونیک: IRICA@IRICA.AC.IR

وبسایت: [www.irica.ac.ir](http://www.irica.ac.ir)