مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع

ملامح قطاع البنية التحتية في دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا

نوفمبر 2023

www.grc.net

ملامح قطاع البنية التحتية في دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا

قائمة المحتويات

1. ملخص تنفيذي 4
1-1 نظرة عامة 4
1-2 تركيا 4
1-3 مجلس التعاون الخليجي 6

2. تركيا 8
2-1 مقدمة في البنية التحتية 8
2-2 تحليل البنية التحتية 9
2-3 محركات القطاع 19

3. مجلس التعاون الخليجي 24
3-1 مقدمة في قطاع البنية التحتية 24
3-2 تحليل قطاع البنية التحتية 28
3-3 محركات القطاع 37

4. تأثير جائحة كوفيد-19 على قطاع البنية التحتية وفقا لكل دولة 40

5. التطلعات المستقبلية بين دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا حول قطاع البنية التحتية 43
5-1 مقارنة بين دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا 43
5-2 سبل التعاون والفرص الاستثمارية بين دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا 44
5-3 التحديات والحلول الممكنة 45

6. الملحق 48
6-1 المسرد 48

1. ملخص تنفيذي

1-1 نظرة عامة

البنية التحتية هي مجموعة من النظم والمرافق التي تخدم منطقة ما، وتشمل المرافق والخدمات الضرورية للمساكن والمنشآت لكفاءة العملية الاقتصادية. ونتناول هنا ثلاثة أنواع من البنية التحتية وهي: البنية التحتية السكنية وفي هذا الشأن تنظر الدولة في خطط تطوير مختلف المناطق والمشاريع السكنية، ثانيًا: البنية التحتية التجارية والتي يتم فيها تطوير مختلف المباني التجارية ومرافق المياه والصرف الصحي والطرق والجسور ومرافق النقل وغيرها من الهياكل الأساسية العامة. وأخيرًا، البنية التحتية الصناعية، وتهتم بتنمية مختلف المناطق الصناعية والمناطق الحرة وغيرها من المرافق المرتبطة بهذه المناطق.

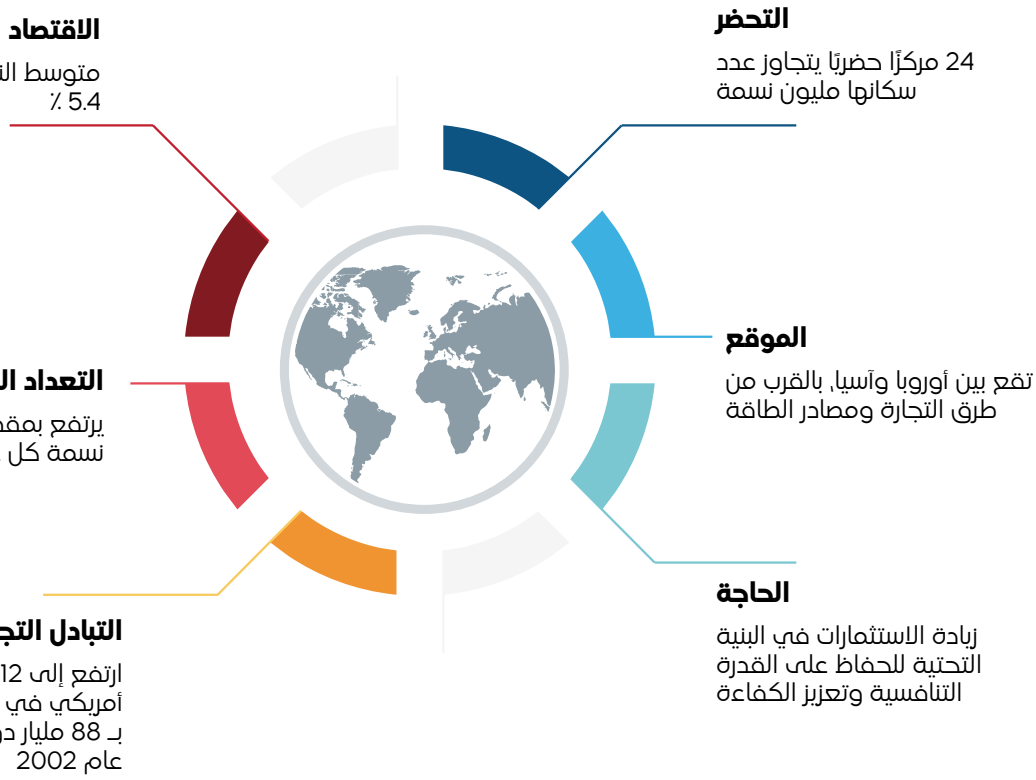
1-2 تركيا

أظهر الاقتصاد التركي قدرة كبيرة على الصمود أمام التحديات، إذ سجل نموًا في الناتج المحلي الإجمالي ليصل إلى 905.99 مليار دولار في عام 2022 مقارنة ب 720.29 مليار دولار في عام 2020. وجاء هذا النمو مدفوعًا بخطى الدولة الراسخة نحو تحقيق أهدافها الطموحة الطويلة الأجل لتطوير البنية التحتية. وفي هذا الشأن، تعتمد تركيا أساسًا على نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص والخصخصة في سبيل التحسين السريع للبنية التحتية. وجدير بالذكر أن هذا النموذج للشراكة بين القطاعين العام والخاص والخصخصة تعتمد عليه تركيا منذ الثمانينيات. وفي تلك الفترة، صاغت الدولة قوانينًا أولية ضمن جهودها لدعم المشاركة بين القطاعين الخاص والعام. ويُستخدم نموذج الخصخصة في مشاريع بناء مرافق عامة جديدة واستكمال بناء مرافق عامة لم تكتمل بعد. وعلى الرغم من المخاوف المتعلقة بالأمن المالي والسياسي منذ العام 2017، تمكنت تركيا من جذب الاستثمارات، محققة بذلك أعلى رصيد على مستوى العالم في مؤشر الاستثمارات الخاصة في مشاريع البنية التحتية والشراكة بين القطاعين الخاص والعام. وحاليًا، اتسعت حافظة الخصخصة في الدولة لتضم أصولًا وقطاعات مختلفة، بما فيها الطرق والمطارات ومحطات الطاقة. وقدمت تركيا نماذج مختلفة للشراكة بين القطاعين العام والخاص خاضعة لقوانين منفصلة، نذكر منها ما يلي:

أطلقت تركيا برامج حوافز استثمارية متنوعة تهدف إلى تخفيض ضريبة الشركات، وتقليل استقطاعات ضريبة الدخل، والإعفاءات الجمركية، وتخصيص الأراضي، والإعفاء من ضريبة القيمة المضافة، واسترداد ضريبة القيمة المضافة. كما توفر هذه البرامج دعم أقساط الضمان الاجتماعي ودعم معدلات الفائدة فيما يتعلق بالقروض الاستثمارية.

إلى جانب خصخصة الأصول القائمة في تركيا، ارتفع حجم وأعداد المشاريع التي نُفذت في إطار نموذج الشراكات بين القطاعين العام والخاص. وجاءت شراكات القطاعين العام والخاص في قطاع الطاقة على رأس تلك المشاريع البارزة، تلتها مشاريع في قطاعات النقل وإمدادات المياه ومعالجة مياه الصرف الصحي والرعاية الصحية.

نشأت علاقة طردية بين زيادة خدمات البنية التحتية والدعم الحكومي لهذه المشاريع، وزيادة الفرص الاستثمارية في القطاع من خلال الشراكات بين القطاعين العام والخاص. وبحسب بيانات البنك الدولي، فإن متوسط استثمار تركيا في مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص واحد من أعلى المعدلات بين الدول الناشئة. ويوضح الشكل أدناه بعض محفزات نمو البنية التحتية في تركيا.



المصدر: إدارة التجارة الدولية؛ مكتب الاستثمار التابع لرئاسة جمهورية تركيا.

بشكل عام، فإن التوقعات حول البنية التحتية في تركيا مُبشرة، ويعزو ذلك إلى سرعة نمو الاقتصاد، ورؤى الدولة طويلة الأجل لهذا القطاع، فضلًا عن زيادة اهتمام مستثمري القطاعين الخاص والعام وحرصهم على المشاركة في النهضة الاقتصادية للدولة.

1-2-1 الأهداف المستقبلية

تركيا من أكثر الدول تنوعًا من حيث الاقتصاد، مقارنة بدول منطقة الشرق الأوسط.

تتمتع تركيا بتاريخ حافل في مشاريع تطوير البنية التحتية.

جاري تنفيذ إصلاحات في تخطيط المشاريع واستراتيجيات التنفيذ.

تخطط تركيا لإدخال تحسينات كبيرة في مجالات النقل والطاقة والرعاية الصحية والاقتصاد.

وضع خطط لزيادة استقطاب الاستثمارات الدولية.

التركيز على آليات التمويل الذاتي المحسنة لتمويل المشاريع.

الهدف من خط مترو Kazlicesme-Sogutlucesme، وخط مترو Gari-Mezitli، وخط مترو مستشفى مدينة بورصة إمك، هو تطوير البنية التحتية لدعم التخطيط الحضري.

العديد من أهداف رؤية تركيا 2023 لم تر النور بسبب الانقطاعات الناجمة عن الوباء في عام 2020 والزلازل التي وقعت في أوائل عام 2023. بيد أن ذلك لن يؤدي إلى إيقاف التطورات المستقبلية، بل إلى تسريع بعض مشاريع البنية التحتية كجزء من جهود إعادة الإعمار.

3-1 مجلس التعاون الخليجي

مجلس التعاون الخليجي هو منظمة إقليمية تأسست عام 1981، وتضم قطر والسعودية والبحرين والكويت وسلطنة عمان والامارات العربية المتحدة. وجاء تشكيل هذا المجلس ضمن جهود أعضاءه في تحقيق التكامل والتنسيق والترابط فيما بينهم. وعلى الرغم من الانكماش الاقتصادي العالمي، إلا أن دول مجلس التعاون الخليجي سجلت في عام 2022 نموًا اقتصاديًا قويًا نسبيًا، ومعدلات تضخم معتدلة، وفوائض مالية. وبالمثل، شهدت معظم أنحاء المنطقة انتعاشًا لافتًا في القطاع الاقتصادي، بفضل إنتاج النفط الذي ساهم في استقرار اقتصاد دول المجلس خلال أزمة الطاقة العالمية. كما ساعدها على تركيز جهودها لإحراز تقدم في الأنشطة المهمة من الناحية الاستراتيجية من تسهيل التجارة إلى تطوير البنية التحتية. وتُركز دول المجلس على تنويع مصادرها الاقتصادية واستقطاب الاستثمار الأجنبي المباشر. وسارت دول المجلس فعلًا نحو التوجه إلى الاعتماد على مشاركة القطاع الخاص في النمو الاقتصادي، ومن شأن هذه المشاركة أن توفر فوائد أخرى طويلة المدى للدول الخليجية. وسوف تجتذب مشاريع الشراكة من أجل القطاع الخاص جيدة التنظيم اهتمام المستثمرين الدوليين في جميع أنحاء العالم، مما يعزز رصيد الاستثمار الأجنبي المباشر في مشاريع تطوير البنية التحتية. كما تسعى دول مجلس التعاون الخليجي إلى رسم خطط مفصلة حول السياسة العامة في مجال تخطيط الاستثمارات العامة وإدارتها.

بالإضافة إلى ذلك، تؤكد خطط التنمية في جميع أنحاء دول مجلس التعاون الخليجي على أهمية البنية التحتية اللوجستية باعتبارها عنصرًا حيويًا للتنويع الاقتصادي. وتلعب دول مجلس التعاون الخليجي دورًا محوريًا في تداول السلع على مستوى العالم. ومن الممكن ربط نمو البنية التحتية اللوجستية في دول المجلس بموقعها الجغرافي الاستراتيجي على امتداد

الطريق التجاري بين أوروبا وآسيا، الذي عزز الإنفاق الهائل على البنية التحتية الضخمة للنقل في مختلف دول المجلس مثل المطارات والموانئ والقطارات والطرق. كما نتج عن نمو الصين كمركز للتصنيع إلى زيادة كبيرة في تصدير النفط والغاز والمواد البتروكيماوية من منطقة الخليج شرقًا. كما حفز على استيراد مجموعة واسعة من السلع من شرق آسيا للاستهلاك الداخلي في الخليج وإعادة التصدير إلى أوروبا ومناطق أخرى.

1-3-1 الأهداف المستقبلية

- التركيز على التنويع الاقتصادي الذي يوفر إمكانات هائلة لنمو القطاع الزراعي في دول مجلس التعاون الخليجي.
- تُشكل "رؤية" دول مجلس التعاون الخليجي خارطة الطريق الوطنية نحو التطوير الممنهج للبنية التحتية.
- ترسم الرؤى السياسات الإقليمية واستراتيجيات التنمية، مستقبلًا أكثر نشاطًا وانتاجية وابتكار.
- جاري تنفيذ العديد من مشاريع تطوير البنية التحتية على نطاق واسع لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة.
- تتمتع بمكانة تؤهلها أن تكون عنصرًا محوريًا في التحول العالمي للطاقة.
- من المتوقع دفع عجلة الاقتصاد الدائري للكربون، وتعزيز الكفاءة في سلاسل القيمة لقطاعي النفط والغاز.
- تستطيع دول مجلس التعاون الخليجي الاستفادة من تأسيس العديد من المناطق الحرة والمناطق الاقتصادية الخاصة لتطوير البنية التحتية للقطاع الصناعي.
- من المتوقع تقليل اعتماد القطاع الخاص على الاستهلاك والمشاريع الممولة حكوميًا.
- من المتوقع تطوير صناديق الثروة السيادية وتقليل الاعتماد على الدعم أو الإعانات الحكومية.

2. تركيا

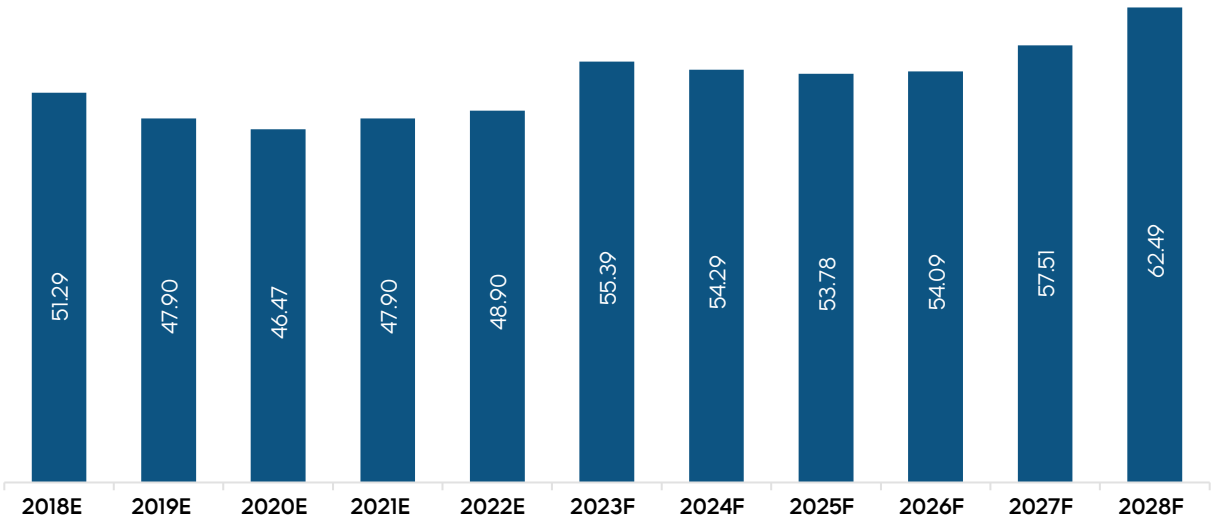
2-1 مقدمة في البنية التحتية

2-1-1 نبذة عامة وأهم الرؤى للقطاع

تتمتع تركيا باقتصاد نامي، يساهم في جذب فرص الاستثمار في مجالات الرعاية الصحية والبناء والنقل والبنية التحتية والطاقة وغيرها من القطاعات. إن أكثر من 50% من مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص التي وقعت عليها تركيا في العقود القليلة الماضية قد حققت الإغلاق المالي في السنوات العشر الأخيرة. وسجلت الدولة نموًا جيدًا في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة (11.4%) في عام 2021 و(5.6%) في عام 2022، بعد الاضطرابات التي سببتها جائحة كوفيد-19 في عام 2020. تتميز تركيا بموقعها الاستراتيجي كحلقة وصل بين نصفي الكرة الأرضية الشرقي والغربي، وتتيح تشريعات مواتية لجذب الاستثمارات في الشراكة بين القطاعين العام والخاص. وعلاوة على ذلك، فإن الإدارة المالية العامة القوية وسياسات الاقتصاد الكلي الداعمة تكمل هذه المزايا الجغرافية والاقتصادية، وتوفر بيئة مستدامة لنمو قطاع البنية التحتية. كما تتجه تركيا لتبني أحدث التقنيات، والتفوق في تصدير الخدمات المتصلة بتلك التقنيات كسلع أولية، بالإضافة إلى إقامة البنية التحتية على قاعدة تقنية متطورة. على سبيل المثال، بدأت عدة مدن في تركيب أنظمة نقل ذكية، وتجري البلديات المحلية تخطيط وتنفيذ مختلف مشاريع النقل الذكي. وعلاوة على ذلك، تولي تركيا الأولوية لمنع هدر المياه، وتحقيقًا لذلك، تبذل السلطات المعنية في مختلف المدن التركية جهودها لتنفيذ حلول متقدمة وتحسين مرافق توزيع المياه. وتتيح هذه العوامل فرصا ملحوظة لنمو مختلف قطاعات البنية التحتية.

2-1-2 حجم سوق البنية التحتية وآفاقه المستقبلية (2018-2028)

الشكل 1: حجم قطاع البنية التحتية في تركيا وآفاقه المستقبلية حتى 2028 (مليار دولار أمريكي)



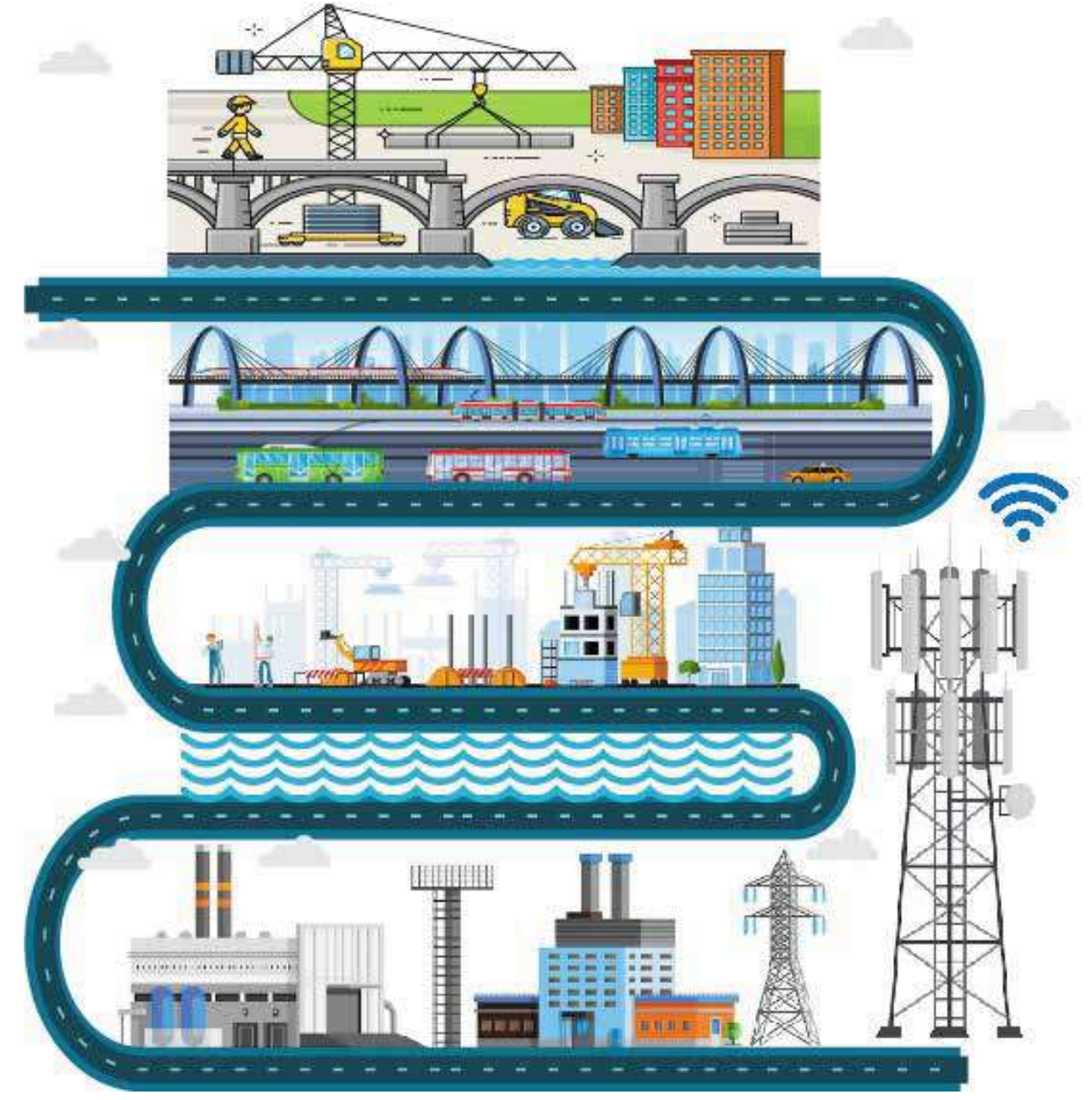
A: فعلي E: مُقدر F: متنبأ به
المصدر: فريق المحللين

ملاحظة: أجريت توقعات أرقام السوق بناءً على معايير مختلفة مثل معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي الحالي، والحصة في الناتج المحلي الإجمالي ومعدل التضخم ونمو القطاع والاستثمار المتوقع في قطاع البنية التحتية ووثيقة الرؤية التركية وإيرادات الشركات ذات الصلة وما إلى ذلك.

في تركيا، دفع الزلزال الذي وقع في أوائل عام 2023، إلى زيادة إنفاقها على إعادة بناء البنية التحتية المتضررة، ومن المتوقع أن يستمر ذلك حتى عام 2024. ويظهر الرسم البياني أعلاه زيادة نوعية في حجم الإنفاق في عام 2023، وينخفض إلى أدنى مستوياته في عامي 2024 و2025.

تشير التقديرات فيما بعد عام 2025 إلى أن استمرار جهود الدولة لانتعاش الاقتصاد ستضمن نمو حجم التبادل التجاري الدولي وزيادة أهميتها الاستراتيجية، التي تقود تطوير البنية التحتية في البلاد. وبالإضافة إلى ذلك، توفر الدولة حوافز متنوعة وتتخذ مبادرات مختلفة لتسريع تطوير المشاريع. فيما تساهم القوانين الدولية والمحلية التي تحمي الاستثمارات وتوفر سبل التحكيم اللازمة، على توفير مناخ مناسب للاستثمار في قطاع البنية التحتية.

2-2 تحليل البنية التحتية



1-2-2 نوع البنية التحتية

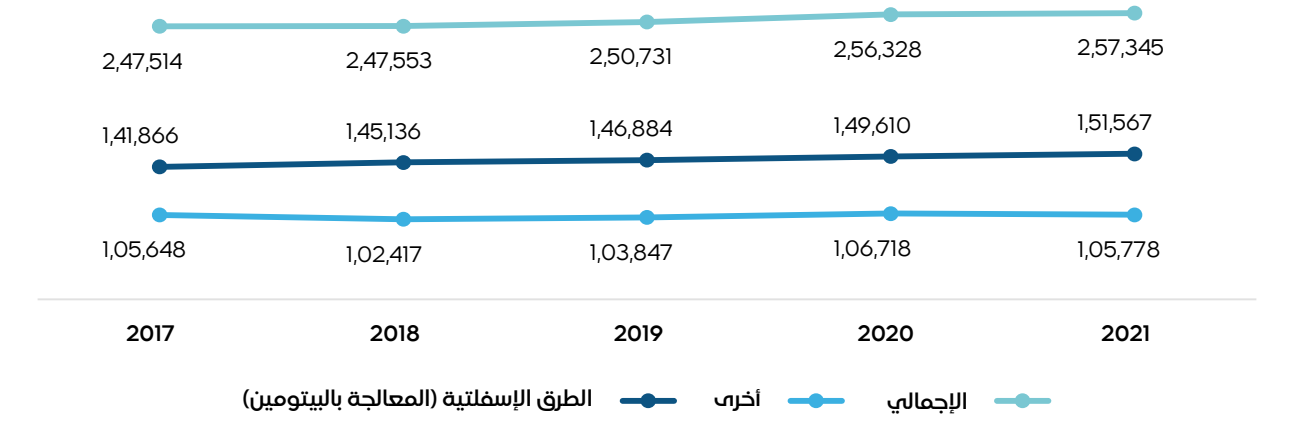
1-1-2-2 البنية التجارية

تولـى تركيـا اهتمامًـا بالغًـا بتحسـين البنيـة التحتيـة لشـبكة النقـل. وبدورهـا تعمـل وزارة النقـل والبنيـة التحتيـة، فـي ضـوء خطـة العمـل 2013-2023، علـى تطبيـق أنظمـة نقـل ذكيـة مثـل أنظمـة إشـارات المـرور الذكيـة، وعلامـات المـرور الرقميـة، وأنظمـة الموجـة الخضـراء، ومواقـف الحافـلات التـي تعمـل بالطاقـة الشمسـية والمـزودة بشاشـات رقميـة بوقـت الوصـول. ومـن المتوقـع أن تعمـل أنظمـة الموجـة الخضـراء علـى تحسـين كفـاءة الوقـود وتقليـل التلـوث، إذ أنهـا تسـمح للمركبـات بالمـرور مـن خـلال الأضـواء الخضـراء اللاحقـة مـع الحفـاظ علـى سـرعة محـددة متـى مـرت مـن إشـارة الضـوء الأحمـر. حيـث يمكـن أن يتبـادل نظـام النقـل الذكـي (ITS) «غـازي عنتـاب Gaziantep» الرسـائل والعلامـات مـع السـائقين، ويمكـن أن يتنبـأ ويحلـل أوقـات الوصـول علـى أسـاس المنطقـة اسـتنادًا إلـى التفاعـل.

في سبتمبر 2020، افتتحت **تركيا** طريقها السريع "**الأذكى**" الذي يربط أنقرة (العاصمة) بمقاطعة نيغدة. وكجزء من هذا المشروع، تم إنشاء شبكة ألياف ضوئية على امتداد **الطريق الذي يبلغ طوله 330 كم**، ويتوقع أن توفر **220 مليون دولار أمريكي** سنويًا.

فيمـا تـم نشـر كاميـرات وأنظمـة لكشـف الحـوادث تـدار مـن خـلال مركـز قيـادة واحـد لضمـان انسـيابية حركـة المرور. وبالإضافـة إلـى ذلـك، مـا زالـت الجهـود التركيـة مسـتمرة لتحسـين بنيـة الطـرق المعماريـة أو الطـرق الإسـفلتية فـي شـبكة الطـرق الكليـة. ويوضـح الرسـم البيانـي أدنـاه النمـو فـي مختلـف أنـواع الطـرق فـي تركيـا.

الشكل 2: إجمالي طول الطرق (القيمة بالكيلومترات)

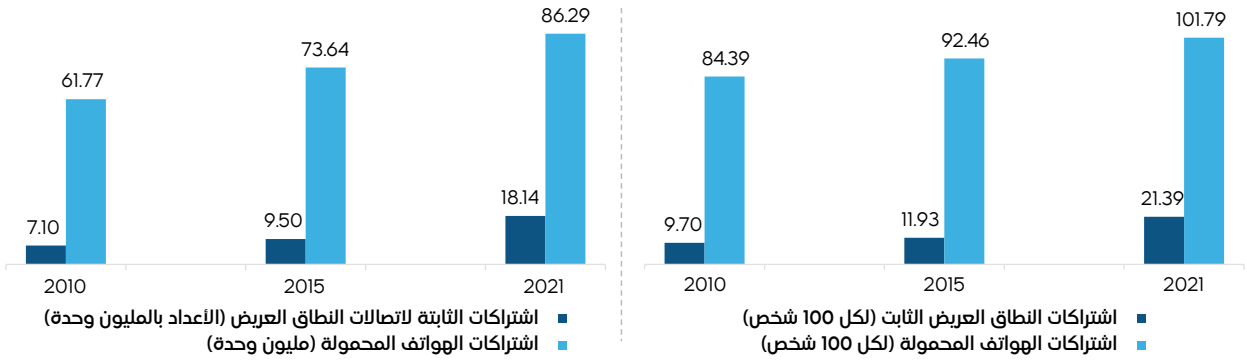


المصدر: المعهد الاحصائي التركي، البنك الدولي

وارتفعت حصة هذه الطرق من 57% في عام 2017 إلى 59% في عام 2021. فيما ارتفع إجمالي الطرق الإسفلتية (المعالجة بالبيتومين) من 141866 كم في 2017 إلى 151567 كم في 2021، مما يعكس الأهمية المتزايدة لتطوير الطرق في البلاد. كما تبذل الدولة جهودها لتحسين البنية التحتية لشبكة النقل. ويأتي خط بلدية مدينة بورصة جاري- ميتزلي وخط أتوشيول-بوكا وهما مشروعا خط قطارات نقل خفيفة ضمن أهم مشاريع البنية التحتية لتطوير شبكة النقل التركية. وفي نوفمبر 2021، حصل ميناء ألتينل، وهو ميناء يقع في كوكايلي (غرب تركيا) للحاويات السائبة، على قرض قدره 8.5 مليون دولار من المصرف الأوروبي لإعادة البناء والتنمية لبناء وتركيب 18 خزانًا لتخزين المواد الكيميائية وبناء البنية التحتية اللازمة.

واستكمالًا لجهودها، تركز تركيا على البنية التحتية للاتصالات. حيث تعد الاتصالات السلكية واللاسلكية أحد أسرع القطاعات نموًا في تركيا، وتعقد الدولة عزمها على تحسين البنية التحتية لتقنية المعلومات والاتصالات في البلاد. وقد بلغ إجمالي حجم سوق تقنية المعلومات والاتصالات في تركيا حوالي 30 مليار دولار أمريكي في عام 2021، مع متوسط نمو بنسبة 23% في السنوات الخمس الماضية، وتشغيل أكثر من 1200 مركز بحث وتطوير (D&R) للنهوض بالقطاع. ووفر القطاع 185000 وظيفة في 2021، ويأتي قطاع تقنية المعلومات والاتصالات ضمن أكبر قطاعات التصدير في تركيا.

الشكل 3. إحصائيات الاتصالات السلكية واللاسلكية



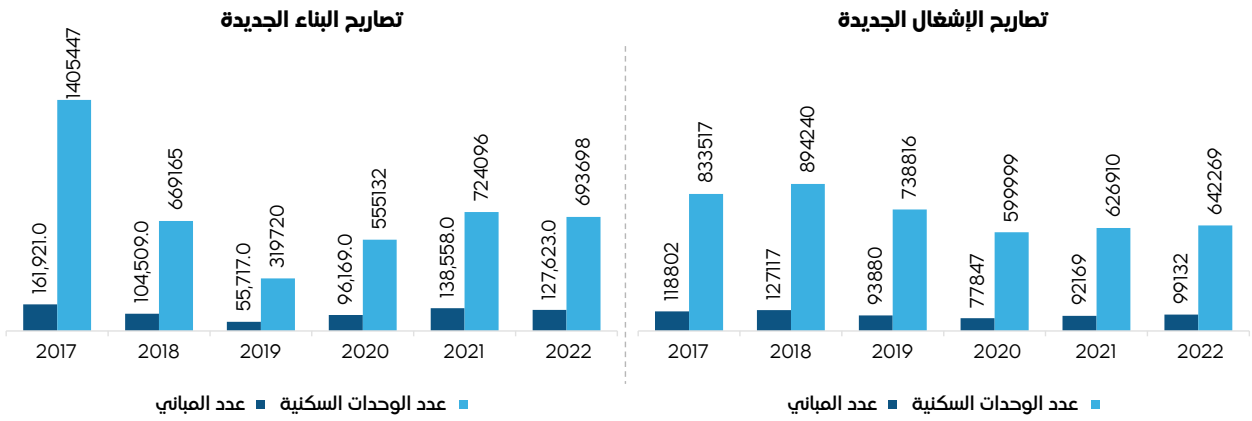
المصدر: المعهد الاحصائي التركي، البنك الدولي

يتضح من الرسم البياني أعلاه، أن قاعدة مستخدمي قطاع الاتصالات السلكية واللاسلكية آخذة في الارتفاع بشكل ملحوظ. ويشكل هذا الأمر حافزًا جوهريًا لتطوير البنية التحتية للاتصالات في الدولة. بالإضافة إلى ذلك، فإن إطلاق تقنية الجيل الخامس، يوفر فرصًا ملحوظة لنمو قطاع الاتصالات. ويتعاون مشغلو الاتصالات مع أبرز مقدمي خدمات الشبكات لتطوير شبكات متقدمة. ونتيجة لهذه التطورات، يرتفع عدد مستخدمي الهواتف النقالة بوتيرة سريعة. فوفقًا لبيانات البنك الدولي، في 2021، ارتفع عدد اشتراكات الهاتف المحمول إلى 102 لكل 100 شخص عام 2021 مقارنة بعدد 97 اشتراك في عام 2019؛ وارتفع عدد اشتراكات الهاتف الخلوي من 80.79 مليون في عام 2019 إلى 86.29 مليون في عام 2021. وتشير هذه الأرقام، إلى حجم فرص نمو البنية التحتية الخلوية والاتصال في جميع أنحاء الدولة. والحقيقة أن مثل هذه التطورات المتنوعة عبر قطاعات مختلفة تظهر قدرة تركيا على التحول إلى وجهة استثمارية جذابة.

2-1-2-2 البنية السكنية

انخفضت مبيعات المساكن للسكان الأجانب من 45483 في 2019 إلى 40812 وحدة في 2020، مسجلة انخفاضًا بنسبة 10.3%. بالإضافة إلى ذلك، تسببت جائحة كوفيد-19 في زيادة الاعتماد على العمل من المنزل واعتماد نماذج عمل جديدة، مما أثر سلبًا على أنشطة التأجير العامة والاستثمارات في عام 2020. وفي الوقت الراهن، تجري تركيا العديد من الإصلاحات السياسية لتعزيز قطاع البناء السكني. وأعلنت وزارة البيئة والتخطيط العمراني عن خطة الاستدامة التركية لتحويل/ تطوير 1.5 مليون منزل بحلول نهاية عام 2025. وفي إطار خطة العمل هذه، تعتزم الدولة تحويل/تطوير 300 ألف منزل سنويًا، منهم 100 ألف في إسطنبول. وتتخذ مثل هذه الخطوات للتخفيف من الآثار السيئة التي خلفتها جائحة كوفيد-19 على القطاع السكني.

الشكل 4: إحصائيات قطاع الإسكان في تركيا



المصدر: المعهد الاحصائي التركي، البنك الدولي

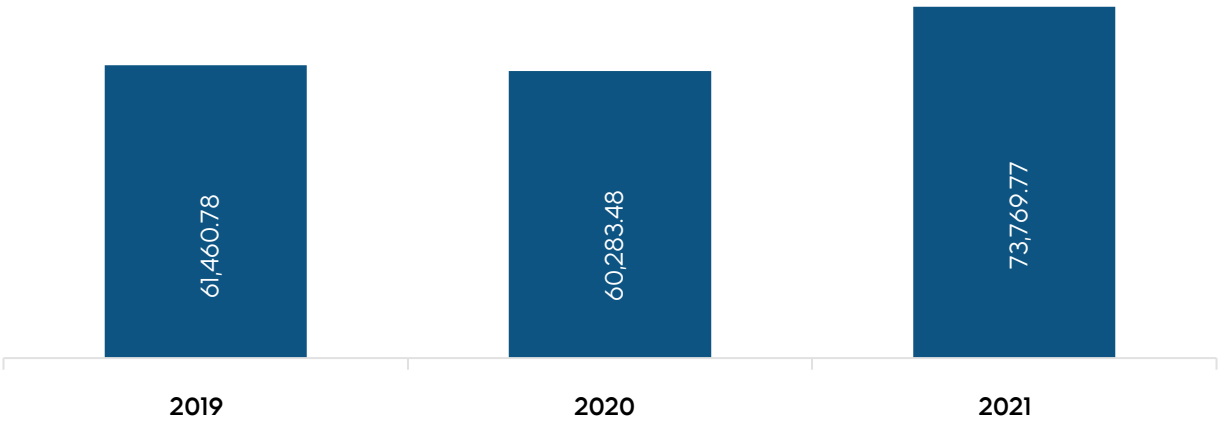
يوضح الشكل السابق حجم الطلب المتزايد على الوحدات السكنية في تركيا، والذي يتوقع أن يؤدي إلى تشجيع الاستثمارات في القطاع السكني.

3-1-2-2 البنية الصناعية

تمتلك تركيا واحدة من أكثر القواعد الصناعية شهرة في الشرق الأوسط، وقد شهدت نموًا مطردًا على مر السنين. ويوفر القطاع الصناعي أكبر نسبة وظائف في الدولة، وبالتالي، فإن الدولة تعمل باستمرار على تعزيز تقدم هذا القطاع.

وتواصل تركيا نشر أنظمة الشبكة الذكية، وتختلف مراحل التنفيذ من شركة توزيع (DISCO) إلى أخرى. وتستخدم معظم شركات التوزيع (DISCO) نظام التحكم الإشرافي وتحصيل البيانات (SCADA) ونظم المعلومات الجغرافية (GIS) لتسريع توزيع الشبكة الذكية وتقليل الخسائر مع تعزيز الموثوقية والجودة. وفي إطار «رؤية تركيا» لتطوير «الشبكة الذكية 2023»، وُضعت أهدافًا للاعتماد على نظام الشبكة الذكية بالكامل في تركيا. بيد أن، جائحة كوفيد-19 والتوترات الجيوسياسية والانكماش الاقتصادي والكوارث الطبيعية، تسببت في تأخير إنجاز المشاريع. وفي ديسمبر 2021، حصلت شركة مرافق تركية رائدة على قرض بقيمة 110 مليون دولار أمريكي من البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير لتحديث الشبكات، وتحسين وتوسيع شبكة التوزيع والقدرة التوليدية لصناعة الطاقة المتجددة لضمان موثوقية الشبكة وإزالة الكربون. وتشكل هذه الجهود دليلًا على انتعاش الاستثمار في مشاريع تطوير البنية التحتية للطاقة. وتظهر الصورة أدناه ارتفاع إيرادات توليد الكهرباء والشركات المرتبطة بها، بسبب ارتفاع الطلب وتحسين البنية التحتية.

الشكل 5: مبيعات شركات الكهرباء والغاز والبخار وتكييف الهواء (المبلغ: بالمليون دولار)

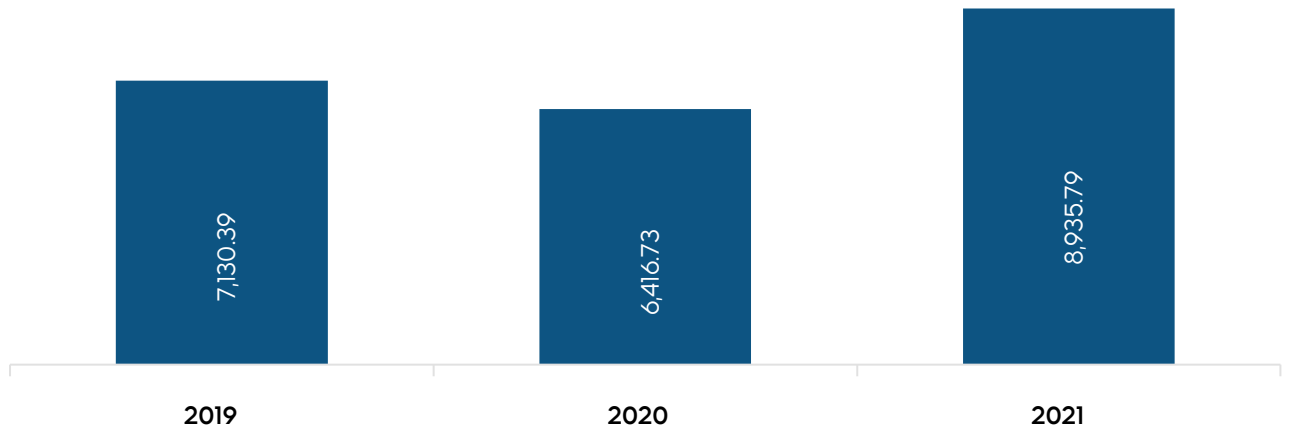


المصدر: المعهد الاحصائي التركي، البنك الدولي

أعلنت تركيا عن خططها لاستثمار 3.39 مليار دولار أمريكي (66.7 مليار ليرة تركية) في البنية التحتية لتوزيع الكهرباء خلال الفترة 2021-2025. ومن خلال هذه المبادرة، تستهدف توسيع شبكة الكهرباء، وسيتم استثمار مبلغ 51 مليون دولار أمريكي في أنشطة البحث والتطوير. علاوة على ذلك، قدمت تركيا خارطة طريق جديدة لمركز تجارة الغاز الذي يشمل خمسة مرافق للغاز الطبيعي المسال، وسبعة أنابيب للغاز الطبيعي، ومنشأتين لتخزين الغاز تحت الأرض. وقد خصصت الدولة ثلاثة مواقع: أككويو، تراقيا، وسينوب، لتنفيذ ثلاثة مشاريع مختلفة لمحطة الطاقة النووية. ومن المتوقع أن تبلغ قدرات هذه المحطات ما بين 4 ألاف إلى 5 ألاف ميجا واط.

تشكل خسائر المياه من شبكات توزيع المياه (WDNs) أحد التحديات الجوهرية التي تواجه تركيا، حيث أن ما يقرب من 45% من حجم مدخلات النظام (SIV) يمثل متوسط المياه غير المدرة للدخل (NRW). وتركز تركيا على الحفاظ على المياه ومعالجة مياه الصرف الصحي بكفاءة لإنهاء فقدان المياه والحفاظ على الأراضي الرطبة والحد من مشاكل المياه. وتهدف وزارة الزراعة والغابات إلى خفض مستويات فقدان المياه إلى 25% في عام 2023 من 37% في عام 2022، لتوفير 67.2 مليون دولار سنويًا. ولذلك، يزداد الإنفاق على تطوير تلك الهياكل الأساسية بسرعة. ويُظهر الرسم البياني أدناه ارتفاع إيرادات الشركات المرتبطة بالمياه والمياه المستعملة مدفوعًا بزيادة الرقعة الحضرية وتحسين البنية التحتية.

الشكل 6: إيرادات توصيل المياه وشبكات الصرف الصحي وإدارة النفايات ومعالجتها (المبلغ: بالمليون دولار)



المصدر: المعهد الاحصائي التركي، البنك الدولي

في أكتوبر 2021، شكلت الدولة مجلسًا لتولي ملف معالجة المياه بالكامل، ومشاركة جميع الأطراف الفاعلة في قطاع المياه والصرف الصحي، من المزارعين إلى الصناع. ومنذ عام 2012، أنفقت تركيا 1.7 مليون دولار أمريكي على خطط الحفاظ على 95 منطقة محددة مغمورة بالمياه-كليًا أو جزئيًا. وتستخدم بعض البلديات التركية كذلك أنظمة نظام التحكم الإشرافي وتحصيل البيانات لمنع فقدان المياه والكشف بكفاءة عن حالات تعطل الشبكة. وعلى هذا فإن التركيز المتزايد على الحد من خسائر المياه يؤدي إلى الاحتياج إلى تعديلات متنوعة متقدمة للبنية التحتية، وبالتالي توفير الفرص للاستثمار في البنية التحتية في هذا القطاع.

2-2-2 المساهمة الاقتصادية

1-2-2-2 المبادرات والبرامج الحكومية

المبادرات والبرامج الحكومية

تقدم تركيا حوافز لاستثمارات البنية التحتية بناءً على المنطقة المختارة. وتؤهل الشركات التي تستهدف المناطق الأقل نموًا للحصول على حوافز أعلى.

تقدم الدولة أنواعًا مختلفة من الدعم، بدءًا من دعم الموظفين المؤهلين وحتى دعم الاسترداد النقدي، اعتمادًا على نوع الاستثمار.

وتقدم قروضًا بسعر فائدة ثابت لمدة تصل إلى ١٠ سنوات. ويُقدم بنك الاستثمار التنموي وكذلك البنوك الأخرى في تركيا، القروض المقدمة التي تتطلب التزامات استثمارية.

تقدم تركيا أنواعًا مختلفة من الضمانات الحكومية، مثل سلامة موقع البناء والتراخيص وتواريخ التسليم، اعتمادًا على نوع المشروع وحجمه.

وتُشجع على زيادة مشاركة القطاع الخاص في الاستثمار في قطاعات الطاقة المتجددة وغير المتجددة والموارد الطبيعية.

تسهل الدولة توصيل خدمات البنية التحتية البلدية لتعزيز الاستقلال المالي والتشغيلي.

في ضوء رؤية النقل 2035، تخطط البلاد لتطوير جميع وسائل النقل واستثمار 197.9 مليار دولار أمريكي في السكك الحديدية والطرق والنقل البحري والجوي والاتصالات. وتتطلع الدولة إلى تحسين بنيتها التحتية للنقل متعدد الوسائط لدعم الشركات الصغيرة والمتوسطة التي تُصدر منتجاتها إلى البلدان المجاورة. وتعديل القوانين لإتاحة مشاركة أطراف ثالثة في قطاع السكك الحديدية.

تعاونت تركيا مع المنظمة البحرية الدولية للحد من التلوث في القطاع البحري.

تقدم تركيا دعم مالي للاستثمار في البنى التحتية الاجتماعية مثل المستشفيات والمدارس.

تركز الحكومة على تحسين التزامها بإقامة مشاريع البنية التحتية للبناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT)، والشراكة بين القطاعين العام والخاص (PPP).

توفر تركيا تشريعات تلائم بيئة الاستثمار، لجذب استثمارات الشراكة بين القطاعين العام والخاص.

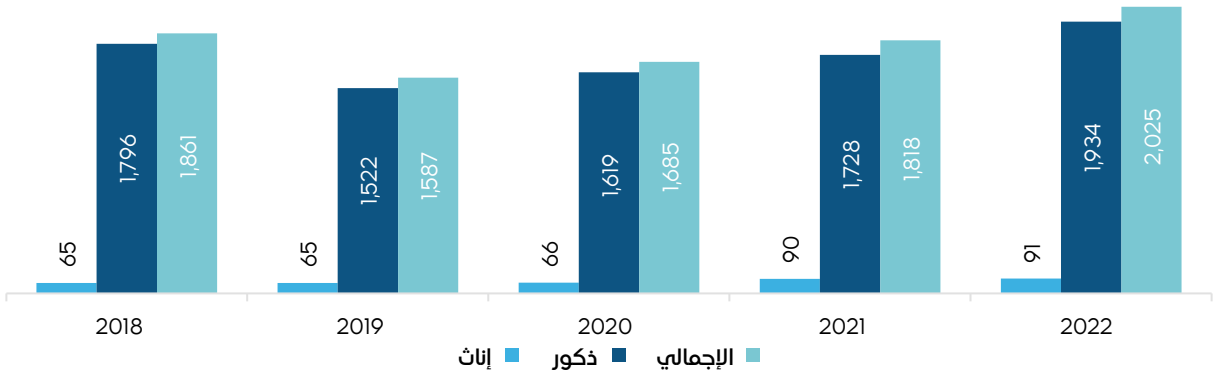
تسعى الدولة للتقليل من آثار تغير المناخ على البنية التحتية والأصول الأخرى.

تقدم تركيا مزايا تعريفة التغذية لمحطات الطاقة المتجددة، مثل مشاريع الطاقة الشمسية والكتلة الحيوية والرياح والطاقة الحرارية الأرضية والطاقة الكهرومائية.

3-2-2 الملامح العمالية والتنظيمية

تركيا واحدة من أبرز الدول الصناعية في الشرق الأوسط، ولا يستند اقتصادها بشكل جوهري على قطاع النفط والغاز إذ تتمتع بمزيج صناعي متنوع يضم في نسيجه قطاع البناء، وهي من ضمن الدول التي تملك أكبر القوى العاملة في المنطقة، ولا تعتمد على العمالة الوافدة.

الشكل 7: سوق العمل في قطاع البناء، تركيا (العدد بالألف)

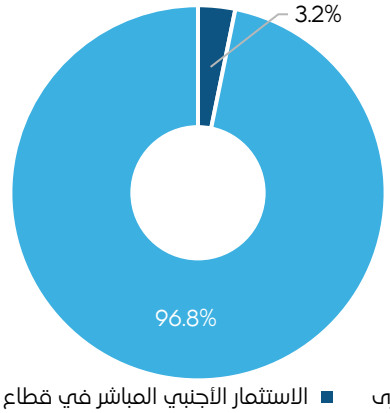


المصدر: المعهد الاحصائي التركي، ومنظمة العمل الدولية، والبنك الدولي

ويوضح الرسم البياني الارتفاع الكبير في أعداد العاملين في قطاع البناء منذ عام 2019. وفي حين أن الذكور يهيمنون على هذا القطاع، فإن نسبة الإناث ظلت في ارتفاع مطرد خلال السنوات القليلة الماضية. ومن المتوقع أن يستمر هذا الارتفاع في المستقبل. وقد أقرت الدولة لوائح جديدة للامتثال لقرار منظمة العمل الدولية ضمن المؤتمر الدولي الحادي والعشرين لخبراء إحصاءات العمل (ICLS) واللوائح الأوروبية ذات الصلة بها. إن قوانين العمل التي وضعتها وزارة العمل هي التشريعات الأساسية التي توجه العمال وأصحاب العمل في تركيا. فيما يُمثل قانون الصحة والسلامة في العمل الخريطة لأصحاب العمل للحفاظ على أماكن عمل صحية وآمنة، في حين يتيح القانون الدولي للقوى العاملة وغيره من التشريعات تنفيذ المبادئ التوجيهية وإنفاذها، إلى جانب ضمان الوضوح فيما يتعلق بها. ويصيغ قانون النقابات واتفاقات المفاوضات الجماعية، القواعد الحاكمة لإجراءات المفاوضات الجماعية وعمل النقابات.

4-2-2 الاستثمارات الأجنبية المباشرة

الشكل 8: الاستثمار الأجنبي المباشر في قطاع البناء في تركيا (2021)



المصدر: البنك المركزي التركي، البنك الدولي، مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية، إدارة التجارة الدولية

بعد عامين متتاليين من الانخفاض (2020 و2021)، وصلت تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر في تركيا إلى 13 مليار دولار أمريكي في عام 2022، مع ارتفاع الاستثمار في أسهم رأس المال الجديدة. وتضمنت الصفقات الاستثمارية إعادة تمويل (إجمالي حوالي 1.3 مليار دولار أمريكي) المشاريع عبر العديد من أصول النفط والغاز في تركيا من خلال شركة النفط الحكومية لجمهورية أذربيجان المعروفة باسم (سوكار). وتستقبل تركيا الحصة الأكبر من استثماراتها من هولندا والولايات المتحدة والمملكة المتحدة. وبالنظر إلى التقارب الإقليمي، هيمنت الدول الأوروبية كذلك على حصة الاستثمار. وقد وضعت الدولة مبادئ توجيهية للخدمات المصرفية المستدامة لتوجيه المزيد من الاستثمارات إلى مجالات التنمية المستدامة الرئيسة، ولا سيما البنية التحتية الاجتماعية والزراعة.

5-2-2 الاستثمارات الرأسمالية وأبرز المستثمرين

وفقا لبيانات مكتب الاستثمار في تركيا، فإن أبرز المستثمرين في قطاع البنية التحتية هم: البنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية ومؤسسة التمويل الدولية والبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية، وخازنة ناشيونال، وشركة سوجيتز، أستالدي إس بي أيه، ميربديام إس أيه إس، وشركة النفط الحكومية لجمهورية أذربيجان (سوكار).

يونيو 2023
في يونيو 2023، قدم الاتحاد الأوروبي والبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية خطة مشتركة بالتعاون مع وزارة النقل والبنية التحتية التركية، لدفع حوالي 78 مليون دولار أمريكي لإزالة الكربون من قطاع الملاحة البحرية التركي. ومن المتوقع أن تساعد الاستثمارات في تحسين قطاع النقل إلى جانب البنية التحتية للموانئ والخدمات المرتبطة بها.

أبريل 2023
في أبريل 2023، انتهت شركة تركية رائدة في مرافق الطاقة من بناء منشأتها للطاقة الشمسية بقدرة 1.35 جيجا واط في كارابنار، وسط الأناضول. إذ بدأ بناء المحطة الكهروضوئية في عام 2020، التي تضم ما يقرب من 3.5 مليون لوحة، وتمتد على مساحة 1920 هكتارًا، ومن المتوقع أن تغطي احتياجات مليوني شخص من الكهرباء.

ديسمبر 2022
في ديسمبر 2022، أعلنت شركة إسرائيلية تعمل في مجال الطاقة المد جزيرة عن خطط لبناء أول وأكبر محطة طاقة موجية في تركيا في منطقة البحر الأسود الشمالية في البلاد. ومن المتوقع أن تبلغ قدرة محطة توليد الطاقة الموجية 77 ميجا واط باستثمار قدره 150 مليون دولار أمريكي.

نوفمبر 2022
في نوفمبر 2022، أعلنت هيئة تنظيم سوق الطاقة التركية، عن عائداتها من مشاريع تخزين الطاقة، بإنتاج 19881 ميجا واط من الطاقة الشمسية و 47468 ميجا واط من طاقة الرياح. وتلقت الهيئة 900 طلبًا لإنشاء مشاريع محطات تخزين تعتمد على طاقة الرياح والطاقة الشمسية بقيمة إجمالية تبلغ حوالي 110 مليار دولار أمريكي.

مارس 2022
في مارس 2022، افتتحت تركيا أطول جسر معلق في العالم يمتد فوق مضيقي البوسفور والدردنيل، أنشأته بالتعاون مع مقاولين كوريين جنوبيين، ليكن حلقة وصل بين آسيا وأوروبا. يُحمل سطح الجسر الذي يبلغ طوله 4608 متراً على عوارض صندوقية مزدوجة لزيادة استقراره أمام الرياح. أقيم المشروع باستخدام نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص، حيث قدمت الحكومة التركية ضمانًا ماليًا لحجم سنوي معين من حركة مرور المركبات. وفي حالة وجود نقص في حركة المرور، ستعوض الحكومة الطرف المعني.

مارس 2022
في مارس 2022، وللمرة الثانية، شارك بنك تنمية ريادة الأعمال الهولندي، والبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية، والبنك الآسيوي للاستثمار في البنية التحتية وعدد قليل من المؤسسات الأخرى في تمويل مشروع تحسين شبكة توزيع الطاقة في منطقة عثمان غازي التركية في غرب الأناضول. وبلغ إجمالي الاستثمارات حوالي 400 مليون دولار أمريكي.

يناير 2022
في يناير 2022، انطلق مشروع BioDEN من خلال شراكة بين العديد من الشركات والمؤسسات التعليمية، مستهدفًا لتحقيق أقصى استفادة من المخلفات الغنية بالنيتروجين والفوسفور الناتج عن الهضم اللاهوائي وتحويله إلى الأسمدة الحيوية الحالية والجديدة. وحصل المشروع على دعم مجلس البحث العلمي والتقني في تركيا (TÜBİTAK).

ديسمبر 2020
في ديسمبر 2020، أعلنت شركة متعددة الجنسيات متنوعة التجارة عن خططها لاستثمار 450 مليون دولار أمريكي في تطوير البنية التحتية لتوليد طاقة الرياح على مدى أربع سنوات في مدينتي أيدين وكاناكالي في بحر إيجة بطاقة إجمالية 500 ميجا واط، وتوليد ال 65 ميجا واط المتبقية من محطة جديدة في قيصري في وسط الأناضول.

6-2-2 مشاريع البنية التحتية الجارية والمطروحة

مايو 2023

في مايو 2023، صرحت شركة أكتاش (Hektas Ticaret TAS) التركية الرائدة في مجال تصنيع الأدوية البيطرية، عن خطتها لإنشاء مصنع ثاني في سينكان، أنقرة.

مايو 2023

في مايو 2023، أعلنت شركة (Eczacıbaşı Tüketim Ürünleri) إحدى شركات مجموعة اكزاسيباسي التركية عن خططها لاستثمار حوالي 5 ملايين دولار أمريكي لبناء مصنع في المناطق الصناعية المنظمة (OSB). مستهدفة من خلالها توسيع خطوط الإنتاج وإنتاج زيت متعدد الأغراض.

أبريل 2023

في أبريل 2023، أعلنت وزارة الطاقة الأذربيجانية أنها ستبدأ قريبًا في بناء الجزء التركي من مشروع خط أنابيب اغدير - ناختشيفان. وفي ديسمبر 2020، وقعت شركة النفط الحكومية لجمهورية أذربيجان (سوكار) مذكرة تفاهم مع شركة خطوط أنابيب البترول التركية (بوتاش) لبدء إنشاء خط أنابيب الغاز.

أبريل 2023

في أبريل 2023، أعلنت مجموعة شيري، وهي شركة صينية رائدة في صناعة السيارات، عن خطتها لفتح مصنع في تركيا لدخول الأسواق الأوروبية. وتتوقع الشركة إنتاج 15٪ من مبيعات المجموعة من السيارات المصنعة في المصنع الجديد.

أبريل 2023

في أبريل 2023، أعلنت شركة (Eczacıbaşı Tüketim Ürünleri) إحدى شركات مجموعة اكزاسيباسي التركية، عن خططها لاستثمار حوالي 70 مليون دولار أمريكي في زيادة انتاج خط المناديل الورقية. إذ تستهدف الشركة عبر هذا الاستثمار زيادة طاقتها الإنتاجية إلى ما يقرب من 250 ألف طن متري سنويًا.

يناير 2023

في يناير 2023، أعلنت شركة يابانية رائدة في صناعة السيارات، عن خططها لتصنيع أول سيارة ركاب هجينة بالطاقة الكهربائية تركية الصنع. ومن المقرر أن يُصبح مصنعها في سكاريا أول مصانع الشركة في أوروبا يتم تجهيزه بخط إنتاج بطاريات المركبات.

ديسمبر 2022

في ديسمبر 2022، أعلنت تركيا عن خططها للتعاون الفني والإداري مع بنما للاستفادة من خبرة الأخيرة في مشروع قناة إسطنبول الجاري. ومن المُخطط أن تربط القناة (التي تصل قيمتها إلى 9.2 مليار دولار أمريكي) بحر مرمرة جنوب إسطنبول بالبحر الأسود الشمالي. وصُمم المشروع كممر ملاحي عالمي بديل، وتقدر تكلفته بحوالي 9.2 مليار دولار أمريكي (ما يعادل 75 مليار ليرة تركية).

نوفمبر 2022

في نوفمبر 2022، أعلنت شركة رائدة في تصنيع مكيفات الهواء عن خطتها لاستثمار حوالي 4 ملايين دولار أمريكي لمضاعفة إمكانات البحث والتطوير المتاحة حاليًا بحلول أبريل 2024.

يوليو 2022,

في يوليو 2022، استثمرت شركة تركيا رائدة في مجال تصنيع الزجاج، حوالي 193 مليون دولار أمريكي في مصنع جديد في المنطقة الصناعية المنظمة في طرسوس (OIZ) لإنتاج الزجاج المسنفر. ومن المتوقع أن يتضمن المصنع خط انتاج زجاج مصمم خصيصًا لصناعة الطاقة، بطاقة سنوية تبلغ 20 مليون متر مربع وفرن بطاقة 600 طن متري/يوم.

ديسمبر 2021

في ديسمبر 2021، تلقت شركة إنرجيسا إنرجي، وهي رائدة في مجال الطاقة المتجددة، تمويلًا بقيمة 110 مليون دولار أمريكي من البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير (EBRD) لتحديث شبكات الكهرباء، وتحديث شبكة التوزيع وزيادة القدرة الانتاجية مع مصادر الطاقة المتجددة لزيادة الاعتماد على الشبكة وإزالة الكربون.

نوفمبر 2021

في نوفمبر 2021، أعلنت الهيئة البريطانية لتمويل الصادرات (UKEF) وشركة جنرال إلكتريك للخدمات المالية للطاقة عن قرارهما باستثمار حوالي 290 مليون دولار أمريكي في مشروع الطاقة الشمسية كارابينار بقدرة 1.35 جيجا واط والذي تنفذه شركة كاليون إنرجي، وهو أكبر محطة للطاقة الشمسية في تركيا. ومن المتوقع أن توفر المحطة احتياجات الطاقة لمليوني أسرة، ودعم أهداف الطاقة النظيفة في تركيا في المستقبل.

3-2 محركات القطاع

1-3-2 العوامل الأساسية

التركيز على البنية التحتية المستدامة

وفقًا لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة، فإن أنظمة البنية التحتية المستدامة هي تلك التي يتم تخطيطها وتصميمها وبناؤها وتشغيلها وإيقاف تشغيلها بطريقة تضمن الاستدامة الاقتصادية والمالية والاجتماعية والبيئية (بما في ذلك المرونة المناخية) والمؤسسية على مدار دورة حياة البنية التحتية بأكملها. ومع اتساع الرقعة الحضرية، تزداد الحاجة إلى تطوير بنية تحتية شاملة. وتخطط البلاد للاستثمار في المياه والصرف الصحي ووسائل النقل العام لتلبية احتياجات سكان المناطق الحضرية المتزايدة. وعلى المستوى الوطني، من المخطط زيادة الاستثمار في الطرق والسكك الحديدية والموانئ والاتصالات السلكية واللاسلكية؛ لدعم تركيا في خطتها بأن تصبح همزة وصل إقليمية ودعم التقارب الإقليمي. علاوة على ذلك، جاري تنفيذ مشاريع لتطوير البنية التحتية لقطاع الصحة بسبب ارتفاع الطلب على خدمات الرعاية الصحية والحاجة إلى تحديث البنية التحتية والكوادر الطبية. ويتيح الدعم المقدم من البنوك والمنظمات الدولية تسويق المرافق البلدية الرئيسية والحصول على رأس المال الخاص لتطوير الطرق والموانئ والمطارات والمستشفيات والسكك الحديدية.

وبالتالي، فإن هذا الدعم يقلل من اعتماد البلاد على التمويل العام مع تعزيز نمو البنية التحتية المستدامة. على سبيل المثال، من خلال البرنامج الرئيسي للبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية، والمدن الخضراء للبنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية، تمكنت العديد من المدن التركية من مواجهة التحديات البيئية الأكثر إلحاحًا وجذب الاستثمار في البنية التحتية المستدامة والسياسة وبناء القدرات. كما كان البنك الأوروبي لإعادة الإعمار والتنمية، رائدًا في الشراكات بين القطاعين العام والخاص لخدمات إدارة المستشفيات والمرافق التركية التي يقدمها القطاع الخاص. وبالمثل، سمح تطوير نفق البوسفور المدعوم من البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير بتخفيف استهلاك الوقود لحوالي 35000 مركبة يوميًا، إلى جانب زيادة سعة عبارات إزمير وميناء آسيا وميناء تيكيرداغ وميناء مرسين؛ مما سمح بنمو الأعمال بين الدول الآسيوية والأوروبية. وتساعد هذه الاتجاهات في تطوير البنية التحتية المستدامة على نمو قطاع البنية التحتية في تركيا.

تسارع وتيرة التوسع العمراني

على مدى السنوات الستين الماضية، زادت الرقعة الحضرية في تركيا بسرعة. وزاد سكان الحضر في تركيا من 25% في عام 1950 إلى حوالي 75%. ومع هذه الوتيرة السريعة للزحف العمراني، تزايدت الحاجة إلى تطوير البنى التحتية المختلفة لاستيعاب النمو السكاني وتلبية احتياجات سكان المناطق الحضرية. ونتيجة لذلك، توفر البنية التحتية فرصًا استثمارية عديدة في مجالات مثل النقل ومعالجة مياه الصرف الصحي وغيرها من المجالات. على سبيل المثال، ضخت تركيا الكثير من الاستثمارات في مشاريع بناء وتحسين شبكات الطرق والجسور والأنفاق والطرق السريعة لربط المناطق الحضرية وتحسين إمكانية الوصول إلى المرافق الحضرية. ساهمت المشاريع بما في ذلك مطار إسطنبول الجديد، والجسر الثالث في إسطنبول، وأنظمة السكك الحديدية المختلفة في المدن الكبرى لتحسين البنية التحتية للنقل.

ونتيجة للتوسع العمراني، ارتفع الطلب على المساكن. ومع توسع المدن، ازدادت الحاجة إلى المجمعات السكنية ومشاريع الإسكان الميسور التكلفة والمرافق المتطورة مثل إمدادات المياه وأنظمة الصرف الصحي وتوزيع الكهرباء. وتعمل الحكومة التركية والقطاع الخاص على تطوير مشاريع سكنية جديدة وتحديث شبكات المرافق لتلبية الطلب المتزايد. على سبيل المثال، شهدت تركيا زيادة سنوية بنسبة 15% في المعاملات العقارية السكنية في عام 2021. وقد ارتفع عدد المنازل المباعة في عام 2021 من 119574 إلى 137401، وفقًا لمعهد الإحصاء التركي (TÜK).

شراكات مثمرة بين القطاعين العام والخاص

تتمتع تركيا باقتصاد نامٍ، وتوجه الحكومة استثماراتها نحو مشاريع البنية التحتية في مختلف القطاعات، بما في ذلك الرعاية الصحية والطاقة والنقل. كما أن النظام التشريعي في تركيا داعم لمشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص التي يمكن تنفيذها من خلال نماذج الاستثمار مثل البناء والتشغيل (BO) والبناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) والبناء والتأجير ونقل الملكية (BLT) ونقل الحقوق التشغيلية (TOR). وتعتمد بعض محطات الطاقة الحرارية والمحطات المركبة لتوليد الكهرباء في البلاد على نموذج البناء والتشغيل (BO). وعادة ما تُستخدم نماذج البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) والبناء والتأجير ونقل الملكية (BLT) في مشاريع البنية التحتية التأسيسية وشراكات الطاقة بين القطاعين العام والخاص، في حين يُستخدم نموذج نقل الحقوق التشغيلية (TOR)، مرارًا وتكرارًا في مشاريع التخصيص البنيوية. ومن خلال هذه النماذج، تجتذب تركيا مبالغ متزايدة من الاستثمارات. على سبيل المثال، تم توقيع 265 عقد شراكة بين القطاعين العام والخاص بقيمة 195 مليار دولار أمريكي خلال الفترة 1986-2022. وبحسب بيانات البنك الدولي، بلغ إجمالي الاستثمار في البنية التحتية خلال الفترة 2018 – 2022 19354 مليون دولار أمريكي.

وتهيمن البنوك المحلية والأجنبية والمنظمات المالية الدولية مثل مؤسسة التمويل الدولية (IFC)، والبنك الأوروبي للإنشاء والتعمير (EBRD)، وبنك البحر الأسود للتجارة والتنمية (BSTDB)، والبنك الإسلامي للتنمية (IsDB) على الشراكة بين القطاعين العام والخاص في السوق التركي.

الركائز الأساسية: الرؤى طويلة المدى والاستراتيجيات

اتخذت الحكومة التركية تدابير استباقية ووضعت العديد من الخطط الممنهجة لتطوير البنية التحتية. وينعكس ذلك بوضوح في "خطط التطوير الخمسية". وفي يونيو 2022، أصدرت الحكومة تعميمًا يوضح الخطوط العريضة لخطة التنمية الثانية عشرة للفترة 2024-2028، والتي تضمنت العديد من الأهداف قصيرة المدى بناءً على الإطار الاستراتيجي طويل المدى لرؤية 2053. وكان أحد الإنجازات الحكومية هو البنية التحتية العامة الرقمية التي أرستها الدولة قبل تفشي وباء كوفيد-19، والتي استفادت منها بفاعلية في مكافحة الوباء من خلال تقديم المساعدة الاجتماعية في الوقت المناسب وبشكل شامل وفعال. وقد سهلت الجهود التي بذلتها الحكومة في إنشاء وتحديث منصات التبادل البيني الرقمية وأنظمة المعلومات من تدفق المعلومات وتبادل البيانات عبر قواعد البيانات الحكومية المختلفة. وكان ذلك ضروريًا لبرنامج المساعدة الاجتماعية، حيث سمح لـ 7.2 مليون أسرة بتلقي مبالغ المعونات الحكومية. فعلى سبيل المثال، يستعين خمسون برنامجًا من برامج الضمان الاجتماعي في تركيا بنظام المساعدة الاجتماعية المتكامل (ISAS) لمعالجة الطلبات والمدفوعات. وبالمثل، مع وجود تدابير كافية لأمن البيانات، يوفر نظام الهوية الأساسية (ID) معرفًا فريدًا لجميع المقيمين ويمكن استخدامه للإحالة المرجعية للمعلومات عبر العديد من الأنظمة الحكومية، فيما ينشئ نظام العناوين الوطني (NAS) سجلاً للعناوين الفريدة، بينما تتحقق مؤسسات المساعدة الاجتماعية والتضامن (SASFs) من استحقاق كل مستلم. أما الحساب الموحد للخزانة (TSA) فيُسهل التحويلات المالية الإلكترونية من البنك المركزي إلى النظام المصرفي، وإرسال الأموال المخصصة إلى المستلمين. وتتظافر جميع هذه النظم لتوزيع المساعدات الحكومية بكفاءة. لذلك، تُعد هذه الاستراتيجيات والخطط طويلة المدى من العوامل الاساسية التي تسهل تطور البنية التحتية في البلاد.

2-3-2 التحديات

الهجمات السيبرانية

مثل معظم الدول، غالبًا ما تكون البنية التحتية للاتصالات في تركيا هدفًا للهجمات الإلكترونية. إذ تعتمد البنية التحتية للاتصالات على الهواتف المحمولة ومزودي الإنترنت والبنية التحتية السحابية والأقمار الصناعية وأجهزة إنترنت الأشياء. وتتزايد مخاطر هجمات القرصنة إزاء البنية التحتية للاتصالات، مع زيادة الاعتماد على حلول وخدمات الاتصالات. ويأتي استمرار ارتفاع هذه الهجمات مدفوعًا بالرغبة الشديدة في الوصول إلى معلومات حساسة للعديد من الأشخاص. وإمكانية بيع هذه المعلومات على شبكة الانترنت المظلم "الدارك ويب" أو استفادة كيانات مختلفة منها في جمع المعلومات الاستخبارية عن البلدان الأخرى. وفي يناير 2020، تعرضت عناوين نظام اسماء النطاقات -أو ما يُعرف اختصارًا بـ (DNS) -الخاص بمزود اتصالات تركي كبير للاختراق، مما تسبب في مواجهة المستخدمين لمشكلات في الاتصال بالإنترنت.

وفي أكتوبر 2019، شهدنا انقطاعًا للإنترنت على مستوى تركيا منذ أن واجه العديد من مزودي خدمات الاتصالات هجومًا موزعًا لحجب الخدمة (DDoS). ومن ثم، فإن مثل هذه الهجمات تشكل تحديًا في تحسين وتطوير البنية التحتية للاتصالات في البلاد. ومع توجيه تركيا لزيادة الاعتماد على تقنية الجيل الخامس، من المتوقع أن تتوسع تلك التهديدات، وتزداد تطلعات المهاجمين. ولمجابهة هذا التحدي، تعمل الحكومة باستمرار مع فرق الأمن السيبراني في شركات الاتصالات لتقييم الخيارات وتطويرها، من خلال الاستفادة من التقنية والأتمتة الجديدة، في محاولة لاستباق الهجمات السيبرانية ومواجهة تلك التحديات.

نقص مؤقت في الأيدي العاملة

أدى الزلزال الذي ضرب تركيا وسوريا في فبراير 2023 إلى تدمير عدد لا يحصى من المباني، وقد أتاح هذا فرصة لنمو قطاع البناء. على إثر ذلك، قررت الدولة البدء في 10000 مشروع إسكان وبنية تحتية لإنجازها في غضون عام. يتطلب إكمال البناء في مثل هذه الفترة القصيرة قوة عاملة ضخمة. بيد أن توفير مثل هذه القوى العاملة الضخمة ليس سهلًا، الأمر الذي قد يتسبب في تأخير إنجاز المشروع وزيادة تكاليف البناء.

وقد خلف الزلزال خسائر فادحة. مسببًا أضرارًا مباشرة في المباني السكنية وصلت إلى 53% (18 مليار دولار). أما المباني غير السكنية مثل المستشفيات والمدارس والمباني العامة ومباني القطاع التجاري فقدرت خسارتها بنسبة 28% (9.7 مليار دولار)، في حين أن خسائر بنسبة 19% (6.4 مليار دولار) لحقت بالبنية التحتية مثل شبكة الطرق والطاقة وإمدادات المياه. ولا تعكس تقديرات الأضرار التداعيات والخسائر الاقتصادية الأوسع للاقتصاد التركي، فضلاً عن تكلفة التعافي والترميم، والتي قد تكون أكبر بكثير من الأضرار المباشرة وتحتاج إلى تقييم أكثر شمولًا. وإصلاح هذا الضرر سيتطلب المزيد من العمالة. ومن المحتمل كذلك أن يرتفع مؤشر تكلفة العمل.

ففي أكتوبر 2022، ارتفع مؤشر تكلفة البناء (CCI) بنسبة 117.07% مقارنة بالشهر نفسه من عام 2021. وفي أكتوبر 2022، ارتفع مؤشر تكلفة البناء بنسبة 3.44%، وارتفع مؤشر المواد بنسبة 3.88%، وارتفع مؤشر العمالة بنسبة 1.94% مقارنة بشهر سبتمبر من العام نفسه. كذلك، ارتفع مؤشر المواد بنسبة 128.41٪ ومؤشر العمالة بنسبة 85.65% في أكتوبر 2022 مقارنة بشهر أكتوبر 2021. وفي أعقاب الزلزال، ارتفع مؤشر تكلفة البناء في عام 2022 ويُرجح أن يستمر في الارتفاع.

انخفاض قيمة الليرة التركية

على الصعيد الأوروبي، لطالما عُرفت تركيا بأنها سوق يزخر بالعمالة والمواد الخام منخفضة التكلفة. وقد تمكنت الدولة من تحقيق نمو كبير في الاستثمار الأجنبي المباشر في مجموعة متنوعة من المجالات، بما في ذلك البنية التحتية. ولكن، أدت سلسلة من الأحداث المؤسفة، مثل جائحة كورونا والحرب الروسية الأوكرانية والزلزال في أوائل عام 2023، إلى انخفاض حاد في قيمة الليرة التركية. ويعكس انخفاض الليرة التركية، الصعوبات المستمرة التي تواجهها عملة البلاد واقتصادها. ويعكس تقليل ضوابط الدولة على سوق الصرف الأجنبي (الفوركس) تغيير السياسة العامة نحو تحرير سعر الصرف. ومع ذلك، قد يتسبب هذا التوجه في المزيد من التقلبات في قيمة الليرة التركية مقارنة بالعملات الأجنبية الأساسية. إذ يؤثر عدم استقرار قيمة الليرة التركية في تكلفة مشاريع البنية التحتية الجارية والقادمة، ويمكن أن يؤدي إلى تجاوز تكلفة المشروع المتوقعة أو التأخيرات الطويلة أو حتى الإلغاء. وبالتالي، فإنه يمثل تحديًا لنمو قطاع البنية التحتية.

3-3-2 الفرص

زيادة الاستثمارات في البنية التحتية لقطاع الشحن

تشهد مبيعات السيارات الكهربائية نموًا سريعًا في تركيا، مدفوعة في المقام الأول بدخول علامات تجارية جديدة للسيارات الكهربائية وزيادة الطلب على أول سيارة كهربائية محلية في البلاد. وفقًا لبيانات يونيو 2022 المقدمة من جمعية موزعي السيارات والتنقل (ODMD)، ارتفعت مبيعات السيارات الكهربائية في تركيا بأكثر من 465% سنويًا. ومع زيادة الانتاج، زاد تسليم أول السيارات الكهربائية المحلية. وتتشارك خمس شركات تركية تحت مسمى مجموعة مبادرة السيارات التركية (TOG) في صناعة السيارة بالتعاون مع اتحاد الغرف وتبادل السلع في تركيا (TOBB). وفي أكتوبر 2022، انطلقت مسيرة الإنتاج الضخم لسيارة الدفع الرباعي الكهربائية بالكامل من الفئة C، وبدأت عمليات التسليم في أواخر أبريل 2023. وقد سلمت الشركة المُصنعة 808 وحدة حتى نهاية يونيو، وتُخطط إلى تسليم 20 ألف وحدة بحلول نهاية عام 2023. وأمام هذه الشعبية المتزايدة للمركبات الكهربائية، تحتاج الدولة إلى تطوير البنية التحتية المخصصة لشحن المركبات الكهربائية وضمان تحول سلس ومتكامل نحوها. ففي تركيا، يعيش نسبة كبيرة من سكان المناطق الحضرية في شقق، وبالتالي فإن وصولهم إلى مرافق الشحن السكنية محدود. ولذلك، من المتوقع أن يعتمد هؤلاء السكان بشكل كبير على المرافق أو المراكز العامة للشحن، مما يوفر فرصة نمو لقطاع البنية التحتية.

بالإضافة إلى ذلك، تزايد عدد مزودي الطاقة في جميع أنحاء العالم الذين تحولوا إلى تشغيل نقاط الشحن وتقديم خدمات التنقل الإلكتروني. ومن المتوقع أن تتبع تركيا نفس المسلك. علاوة على ذلك، من المتوقع أن تعمل تطبيقات الشحن الذكية مثل "اتصال السيارة بشبكة الطاقة (V2G)" و" اتصال السيارة بالشبكة المنزلية (V2H)" كحلقة وصل بين مالكي المركبات الكهربائية وموردي الطاقة في المستقبل القريب. وتعمل تقنية V2H كنظام تخزين محلي، حيث يستمد الطاقة من بطارية السيارة الكهربائية. وفي الوقت نفسه تستطيع السيارة الكهربائية تغذية طاقة إضافية إلى المنزل، مما يوفر استخدام الطاقة ثنائي الاتجاه بين المنزل والسيارة الكهربائية. ومن المتوقع أن يشجع هذا الاتجاه مصنعي الأجهزة على تطوير شواحن V2H ثنائية الاتجاه والتوسع في تطوير البنية التحتية.

تطوير البنية التحتية لشبكة النقل

بحسب إحصائيات البنك الدولي، احتلت تركيا المرتبة الثالثة عالميًا في مشاريع الشراكة بين القطاعين العام والخاص، بقيمة تعاقدية إجمالية بلغت 165 مليار دولار أمريكي من عام 1990 إلى عام 2015. تقع تركيا في مركز الممر الأوسط، كحلقة وصل مركزية بين الشرق والغرب. ويُقصد بالممر الأوسط، طريق النقل الدولي عبر بحر قزوين (TITR)، وهو مشروع تنموي متعدد الأطراف يربط شبكات نقل البضائع بالحاويات بالسكك الحديدية في الصين والاتحاد الأوروبي عبر آسيا الوسطى والقوقاز وتركيا وأوروبا الشرقية. وعلى الرغم من وباء كوفيد-19، استثمرت وزارة النقل والبنية التحتية التركية 5.7 مليار دولار أمريكي في الفترة من مارس إلى أكتوبر 2021، لضمان التقدم المستمر في جميع أنشطتها. وفي عام 2023، من المقدر أن ترتفع الشحنات المنقولة بالسكك الحديدية عبر الممر الأوسط إلى حوالي 40.8 طن متري من حوالي 27.2 طن متري سنويًا في عام 2021.

وبحسب وزارة النقل والبنية التحتية التركية، تستهدف الدولة زيادة مستخدمين السكك الحديدية من 0.96% إلى 6.20% بين عامي 2023 و2053، مع زيادة حركة المسافرين من 19.5 مليون إلى 270 مليونًا. لذلك، من المتوقع أن ترتفع حصة نقل البضائع بالسكك الحديدية في إجمالي نقل البضائع من 5.08% في عام 2023 إلى 21.93% في عام 2053. ولتحقيق أهدافها، تخطط تركيا لبناء مجمع استثماري بقيمة 400 مليار دولار أمريكي بحلول عام 2023. وستكون مشاريع النقل، من بين الصناعات الأخرى، هي المستفيد الرئيسي من هذه الاستثمارات.

وبالتالي، من المتوقع أن تخلق مثل هذه الاستثمارات العالية المقترحة والمستمرة في قطاع النقل فرص نمو كبيرة لقطاع البنية التحتية في تركيا.

تعزيز البنية التحتية الخضراء في المناطق الحضرية

البنية التحتية الخضراء هي توجه مستحدث لجعل المدن أكثر استدامة وصحة وصلاحاً للعيش. ويتطلب ذلك تصميم شبكة متكاملة من المناطق الطبيعية وشبه الطبيعية في مناطق مختلفة. وتتمثل أهدافها الأساسية في توفير التنمية الحضرية المستدامة وربط المساحات الخضراء والزرقاء حضريًا وإقليميًا. وتوفر العديد من المدن في تركيا آفاقًا ممتازة لتطوير البنية التحتية الخضراء بسبب تداخل أنواع البنية التحتية الخضراء التي تعزز الترابط بين المدينة والبيئة وكذلك بين الناس والطبيعة. وتأتي مدينتي أنطاليا وأرديميت في مقاطعة فان، في مقدمة المدن التي تركز عليها الدولة لزيادة الرقعة الخضراء.

وتشمل فوائد البنية التحتية الخضراء الحضرية ما يلي:

- إدارة مياه الأمطار – تساعد في الحد من ثاني أكسيد الكربون، والاستخدام الفعال للطاقة، وتحسين جودة الهواء، والوقاية من الكوارث فضلًا عن جودة المياه.
- إمكانية الوصول إلى المساحات الخضراء – تقييم قابلية العيش في المدينة ونوعية الحياة، بالإضافة إلى تحسين جودة الهواء، والحد من تغير المناخ، والمساعدة في إدارة مياه الأمطار.
- تقليل تأثير الجزر الحرارية الحضرية عن طريق تقليل كثافة المباني وزيادة الغطاء النباتي.
- الربط بين المناظر الطبيعية – إيقاف تدهور الموائل الطبيعية وتوسيع المساحات الخضراء.
- جودة الهواء – الحد من تلوث الهواء في المناطق الحضرية وتحسين صحة السكان

وبصفتها عضوًا في الاتحاد الأوروبي، من المتوقع أن تركز تركيا بشدة على تطوير البنية التحتية الخضراء الحضرية، وبالتالي توفير فرص نمو عالية لقطاع البنية التحتية.

النهوض بالبنية التحتية للمياه والصرف الصحي

حددت الحكومة التركية 25 حوضاً نهريًا، ووضعت خطط عمل لحمايتها جميعًا لتنظيم استخدامها للمياه. وعقب انضمامها إلى الاتحاد الأوروبي، بذلت تركيا جهودًا كبيرة لمواءمة قوانينها مع التوجيه الإطاري الشامل للمياه (WFD) الخاص بالاتحاد الأوروبي، بالإضافة إلى توجيه مياه الشرب (DWD) المتعلق بالمياه والصرف الصحي (WSS) وتوجيه مياه الصرف الصحي في المناطق الحضرية (UWWD). فيما تولت وزارة شؤون الغابات والمياه (MoFWA) مسؤولية صياغة خطط العمل والحفاظ على الامتثال للتوجيهات الإطارية بشأن المياه، سواء على المستوى المركزي من خلال مجلس تنسيق إدارة المياه أو على المستوى المحلي من خلال لجان إدارة الأحواض. بالنظر إلى التقدم الكبير الذي أحرزته البلاد نحو الامتثال للتوجيهات الإطارية بشأن مياه الشرب، والتوجيهات الإطارية بشأن مياه الصرف الصحي في المناطق الحضرية (UWWD)، فإن نمو السكان والمحركات الحضرية المتغيرة تستلزم المزيد من التدابير. كما يساعد الدعم المالي من مختلف البنوك العالمية في نمو البنية التحتية. ففي يونيو 2021، وقعت مؤسسة التمويل الدولية اتفاقية استثمار لتقديم دعم مالي لثالث أكبر مدينة في تركيا، لإضافة عدة مئات من الكيلومترات من المجاري وأنابيب المياه، لتعزيز الحفاظ على المياه وتعزيز الخدمات العامة. وجاء القرض بعد مباحثات سياسية استمرت لسنوات بين البلديات التركية ووزارة الخزانة والمالية ومجموعة البنك الدولي.

بالإضافة إلى ذلك، تم دمج اللوائح التنفيذية بشأن التحول الحضري والتجديد مع تلك الخاصة بتخطيط إدارة المياه. فيما اتجهت الدولة إلى تخفيض المياه التي لا تدر عائدًا (NRW) بسبب زيادة الطلب السكاني والاقتصادي على المياه، فضلاً عن فقدان الموارد بسبب تأثير تغير المناخ. وتركز تركيا على تحسين كفاءة استخدام الطاقة وبناء القدرات نظرًا لأهمية ذلك في تشغيل محطات معالجة مياه الصرف الصحي وإدارة الحمأة، للوصول إلى أهداف التصريف بطريقة مستدامة. لهذه الأسباب، تُكثف تركيا تركيزها على المفاهيم الرئيسة للتوجيهات الإطارية بشأن المياه (WFD)، وتحديث وتنفيذ التشريعات المتعلقة بالمياه، وتطوير البنية التحتية لتحسين استخدام الموارد وإعادة تدوير مياه الصرف الصحي. حيث توفر مثل هذه التطورات فرص نمو كبيرة لقطاع البنية التحتية.

4-3-2 عوامل الاقتصاد الكلي المؤثرة على القطاع

عوامل حكومية		• تعتزم تركيا الاهتمام بتعزيز عملية تخطيط المشاريع من خلال تعميم مخططات المشاريع ومخططات البنية التحتية، وإجراء دراسات استقصائية وتقييم السوق. • وفقًا للبنك الدولي، حققت تركيا أعلى متوسط استثمار لكل نموذج شراكة بين القطاعين العام والخاص في العقد الأخير، بإجمالي بلغ 600 مليون دولار أمريكي. • دعم جهود الدولة من خلال السياسات والمبادرات الحكومية
عوامل اقتصادية		• شهدت تركيا في السنوات الخمس الماضية طفرة في استثمارات البنية التحتية التي بلغت 0.9% من الناتج المحلي الإجمالي، مقارنة بمتوسط 0.3% في الدول ذات الدخل المتوسط الأعلى. • وجاءت قطاعات مثل الطاقة والنقل والمياه والرعاية الصحية على رأس المخططات الاستثمارية في البنية التحتية. وخلال الفترة 2003-2022، شهد الاقتصاد التركي نمواً سنوياً في الناتج المحلي الإجمالي بنسبة 5.4%. • إن تنوع الاقتصاد التركي يسمح للبلاد بالتحوط ضد الانكماش في أي قطاع.
عوامل اجتماعية		• يزداد عدد سكان تركيا (العدد الحالي 85.3 مليون نسمة) بمقدار مليون نسمة سنويًا، ويمثل سكان الحضر 76.5% من إجمالي سكان الدولة. • ويرافق هذا النمو زحف عمراني سريع أفرز أكثر من 24 مركزًا حضريًا يربو عدد سكانها عن المليون نسمة، 10 منها يفوق عدد سكانها مليوني نسمة. • ومن المتوقع أن ينمو قطاع البناء بشكل كبير خلال مدة مُحددة، بسبب حاجة البلاد إلى مساكن وبنية تحتية مستقرة نتيجة للنمو السكاني السنوي.
عوامل تقنية		• تتبنى تركيا التحول إلى التقنية بسرعة ملحوظة، وتمثل الخدمات المرتبطة بالتقنية جزءًا كبيرًا من صادراتها. كما يتزايد الطلب على خدمات الإنترنت والهواتف المحمولة بسرعة، مما يستلزم المزيد من الإنفاق على البنية التحتية للاتصالات. • هيئة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (BTK) هي المنظمة الرئيسة المسؤولة عن أنشطة الجيل الخامس في تركيا. ومؤخرًا، أطلقت الهيئة مبادرة «منتدى الجيل الجديد لتقنيات الاتصالات المتنقلة في تركيا (5GTR)»، والذي يضم ممثلين عن الحكومة والجامعات والمصنعين وشركات الاتصالات والمنظمات غير الحكومية.
عوامل بيئية		• تؤثر أنشطة التعدين والبناء بشكل ملحوظ على سلامة البيئة. المدن الكبرى في تركيا مثل اسطنبول وأنقرة وإزمير وبورصة وأضنة، تُشكل مراكز اقتصادية وطنية ومصادر كبيرة للانبعاثات. وعلاوة على ذلك، فإن الانبعاثات والملوثات الصناعية لها تأثير كبير على المسطحات الخضراء وصحة السكان في المناطق الحضرية. • ولهذا تتخذ العديد من الحكومات البلدية تدابير للحد من إطلاق الملوثات البيئية وتعزيز نوعية الحياة، بحيث يتم ذلك في آن واحد مع ضمان نمو الاقتصاد.
عوامل قانونية		• نُفذت العديد من مشاريع الطاقة والبنية التحتية في تركيا وفقًا لنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT) وجاري تطوير العديد من مشاريع الطاقة والنقل (المطارات والطرق والجسور والموانئ) باستخدام هذا النموذج. • وفقًا لنظام البناء والتشغيل ونقل الملكية (BOT)، يُبرم صاحب العطاء الفائز والدولة اتفاقية تنفيذ قد تصل مدتها إلى 49 عامًا. على أن يُعاد المشروع إلى الدولة في حالة عمل ممتازة بعد المدة التشغيلية مجانًا وبدون أي أعباء مالية.

المصدر: فريق المحللين

3. مجلس التعاون الخليجي

3-1 مقدمة في قطاع البنية التحتية

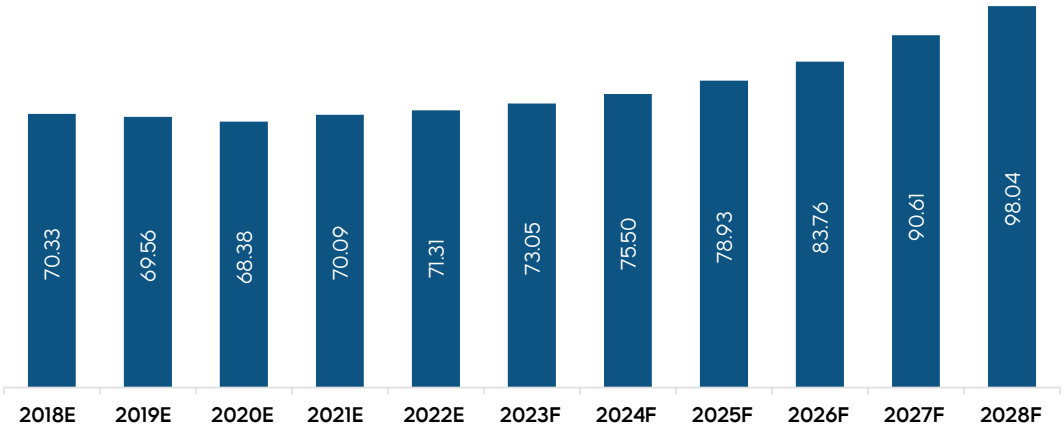
3-1-1 نبذة عامة وأهم الرؤى حول القطاع

يشهد قطاع البنية التحتية في دول مجلس التعاون الخليجي نموًا ملحوظًا. وبما أن معظم دول مجلس التعاون الخليجي تسعى إلى تنويع مصادر دخل بلادها، فإنها تضع نصب أعينها هدف تطوير البنية التحتية في مختلف القطاعات. وعلى عكس تركيا، يعتبر قطاع النفط والغاز حاليا المساهم الرئيسي في الناتج المحلي الإجمالي لدول مجلس التعاون الخليجي، وتشدد المنطقة على خفض حصتها في الاعتماد على النفط والغاز في النمو الاقتصادي. وقد وضعت معظم دول مجلس التعاون الخليجي خطة رؤية طويلة الأجل لتوجيه نمو القطاعات المختلفة. وتشجع هذه الخطط في وقت لاحق التقدم في قطاع البنية التحتية لأن نموها يؤثر تأثيرا إيجابيًا على الصناعات المرتبطة. وقد أطلقت جميع دول مجلس التعاون الخليجي العديد من مشاريع البنى التحتية الكبيرة، بدءًا من مشاريع الهندسة المدنية إلى المؤسسات التعليمية. كما تتمتع معظم دول مجلس التعاون الخليجي بميزانيات قوية، وتمويل مستقر، وإيرادات ثابتة. ومع ذلك، من المتوقع أن تتسبب عوامل الاقتصاد الكلي العالمية في بعض التراجع في نمو قطاعات البنية التحتية في عام 2023.

3-1-2 حجم سوق البنية التحتية والتوقعات (2018-2028)

3-1-2-1 السعودية

الشكل 9: قطاع البنية التحتية في المملكة -الإيرادات والتوقعات لعام 2028 (المبلغ: مليار دولار أمريكي)



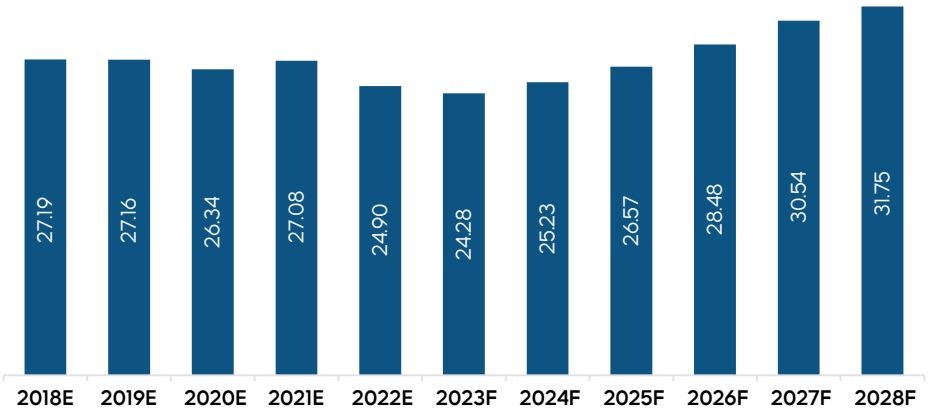
A: فعلي E: مُقدر F: متنبأ به
المصدر: فريق المحللين
ملاحظة: أجريت توقعات أرقام السوق بناءً على معايير مختلفة مثل معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي الحالي، والحصة في الناتج المحلي الإجمالي ومعدل التضخم ونمو القطاع والاستثمار المتوقع في قطاع البنية التحتية ووثيقة رؤية السعودية وإيرادات الشركات ذات الصلة وما إلى ذلك.

وكما يتضح لنا من الرسم البياني أعلاه، فإن السعودية من بين قائمة أكثر الدول إنفاقًا على البنية التحتية في منطقة مجلس التعاون الخليجي، وتشهد طفرة غير مسبوقة في مشاريع البناء والمشاريع الحضرية الضخمة. وقد بلغ عدد مشاريع البنية التحتية الصغيرة والمتوسطة والكبيرة حوالي 200 مشروع في مراحل مختلفة من الإنجاز أو التنفيذ في إطار نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص في البلد. ومن الأمثلة الرئيسة لتطوير البنية التحتية محطة دومة الجندل لتوليد طاقة بقدرة 400 جيجا واط ومحطة توليد الطاقة والمياه في رأس الخير بقدرة 2.65 جيجا واط. إن جهود

المملكة لزيادة مشاركة القطاع الخاص في تطوير البنية التحتية وأهداف الاستدامة المالية التي وضعتها هي محركات مهمة لقطاع البنية التحتية في المملكة.

3-2-1-2 قطر

الشكل 10: قطاع البنية التحتية في قطر - الإيرادات والتوقعات لعام 2028 (المبلغ: مليار دولار أمريكي)

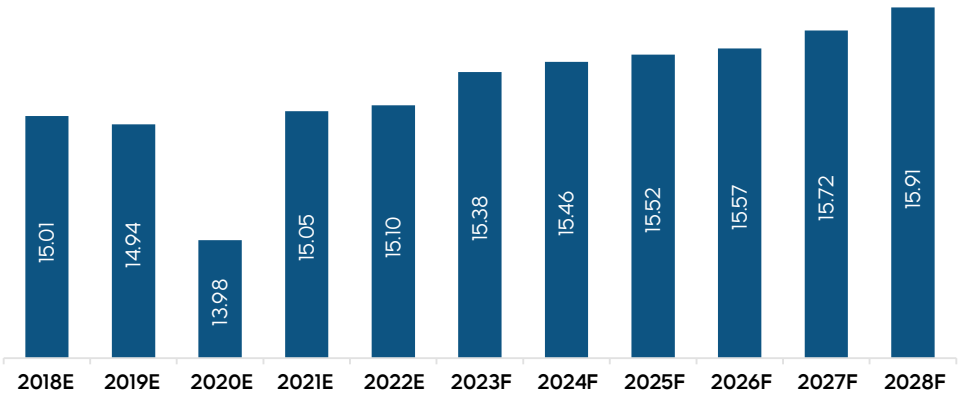


A: فعلي E: مُقدر F: متنبأ به
المصدر: فريق المحللين
ملاحظة: أجريت توقعات أرقام السوق بناءً على معايير مختلفة مثل معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي الحالي، والحصة في الناتج المحلي الإجمالي ومعدل التضخم ونمو القطاع والاستثمار المتوقع في قطاع البنية التحتية ووثيقة الرؤية وإيرادات الشركات ذات الصلة وما إلى ذلك.

ارتفع الإنفاق على تطوير البنية التحتية منذ عام 2018، بسبب التحضيرات لكأس العالم لكرة القدم 2022. وتسببت الاضطرابات الناجمة عن الجائحة في تراجع طفيف في العام 2020، والذي ارتفع مرة أخرى في العام 2021. وبعد كأس العالم، شهدت النفقات على البنية التحتية انخفاضًا طفيفًا. وتشمل مشاريع البنية التحتية الرئيسية حاليًا توسيع شبكات المياه والكهرباء واستكمال الطرق السريعة، ومشروع معبر الشرق الذي يربط منطقة رأس أبو عبود في الدوحة بمنطقة الخليج الغربي للطرق السريعة.

3-2-1-3 الكويت

الشكل 11: قطاع البنية التحتية في الكويت-الإيرادات والتوقعات لعام 2028 (المبلغ: بالمليار دولار أمريكي)

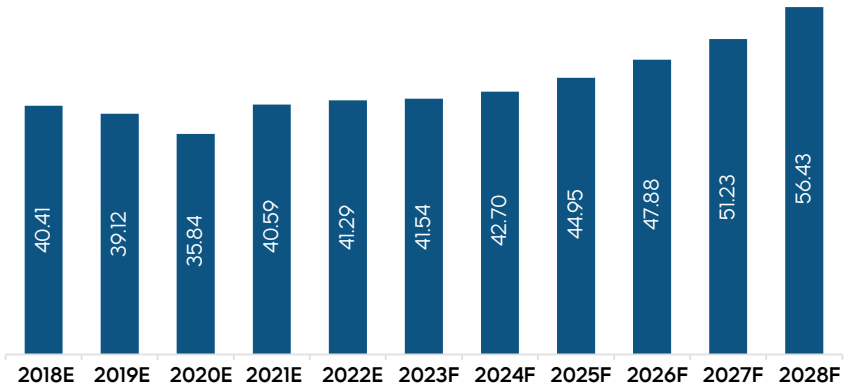


A: فعلي E: مُقدر F: متنبأ به
المصدر: فريق المحللين
ملاحظة: أجريت توقعات أرقام السوق بناءً على معايير مختلفة مثل معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي الحالي، والحصة في الناتج المحلي الإجمالي ومعدل التضخم ونمو القطاع والاستثمار المتوقع في قطاع البنية التحتية ووثيقة رؤية الكويت وإيرادات الشركات ذات الصلة وما إلى ذلك.

إن تطوير البنية التحتية على رأس جدول أعمال رؤية الكويت لعام 2035، كما أن الدولة لديها مخطط أعمال قوي لمشاريع البنية التحتية يبلغ 27.6 مليار دولار أمريكي في مرحلة تقديم العطاءات. وبالإضافة إلى ذلك، أدركت الدولة الحاجة إلى تحول رقمي شامل لوضع جداول زمنية أفضل للاستثمار، والالتزامات المتعلقة بالموارد وجذب المزيد من رأس المال إلى قطاع البنية التحتية. ومن ثم، يظهر الرسم البياني أعلاه قفزة كبيرة في نفقات البنية التحتية بحلول عام 2028 مقارنة بعام 2020.

3-1-2-4 الإمارات العربية المتحدة

الشكل 12: قطاع البنية التحتية في الإمارات-الإيرادات والتوقعات لعام 2028 (المبلغ: مليار دولار أمريكي)

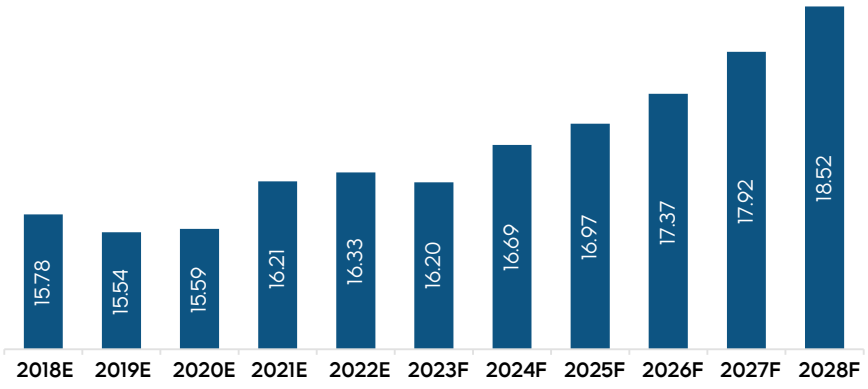


A: فعلي E: مُقدر F: متنبأ به
المصدر: فريق المحللين
ملاحظة: أجريت توقعات أرقام السوق بناءً على معايير مختلفة مثل معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي الحالي، والحصة في الناتج المحلي الإجمالي ومعدل التضخم ونمو القطاع والاستثمار المتوقع في قطاع البنية التحتية ووثيقة رؤية الإمارات وإيرادات الشركات ذات الصلة وما إلى ذلك.

وكما هو مبين في الرسم البياني أعلاه، من المتوقع أن يرتفع إنفاق الإمارات على البنية التحتية بشكل كبير بحلول العام 2028. وتسعى الحكومة جاهدة إلى ضمان تنمية مستدامة وصديقة للبيئة لتحقيق توازن تام بين التنمية الاقتصادية والاجتماعية. وتهدف إلى تطوير بنية تحتية جيدة ومتسقة ومستدامة وقوية، بما في ذلك البنية التحتية الإقليمية والعابرة للحدود، لدعم التنمية الاقتصادية ورفاهية الإنسان.

3-1-2-5 عمان

الشكل 13: قطاع البنية التحتية في عمان-الإيرادات والتوقعات لعام 2028 (المبلغ: بالمليار دولار أمريكي)

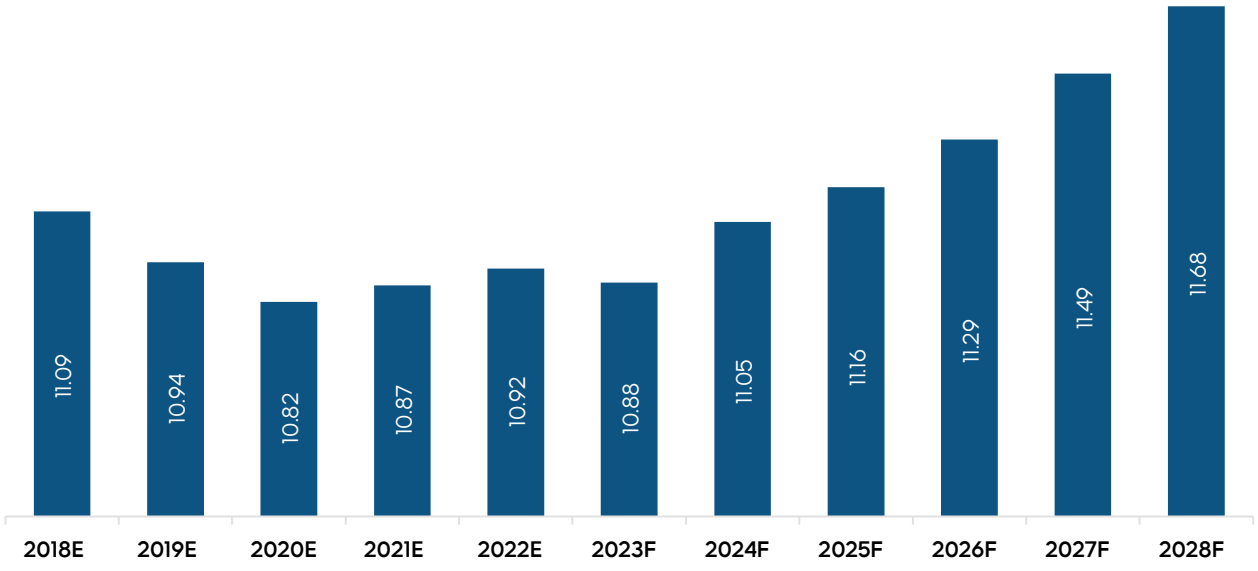


A: فعلي E: مُقدر F: متنبأ به
المصدر: فريق المحللين
ملاحظة: أجريت توقعات أرقام السوق بناءً على معايير مختلفة مثل معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي الحالي، والحصة في الناتج المحلي الإجمالي ومعدل التضخم ونمو القطاع والاستثمار المتوقع في قطاع البنية التحتية ووثيقة رؤية عمان وإيرادات الشركات ذات الصلة وما إلى ذلك.

وكما هو مبين في الرسم البياني أعلاه، فإن إنفاق عمان على البنية التحتية يرتفع بوتيرة جيدة، مسترشدًا باستراتيجية التنمية الاقتصادية لرؤية 2040. وعلى الرغم من استقرار الأوضاع المالية في الوقت الراهن، فإن خطط التنويع الاقتصادي ستدعم نمو مختلف قطاعات البنى التحتية. كما أن الاستثمار الكبير في نقل السلطنة والتوسع المحتمل في قدرة إنتاج الهيدروجين الأخضر يمثل أيضا هدفا إيجابيا، خاصة مع وجود علامات على التقدم المؤكد في هذه المجالات.

3-1-2-6 البحرين

الشكل 14: قطاع البنية التحتية في البحرين-الإيرادات والتوقعات لعام 2028 (المبلغ: مليار دولار أمريكي)

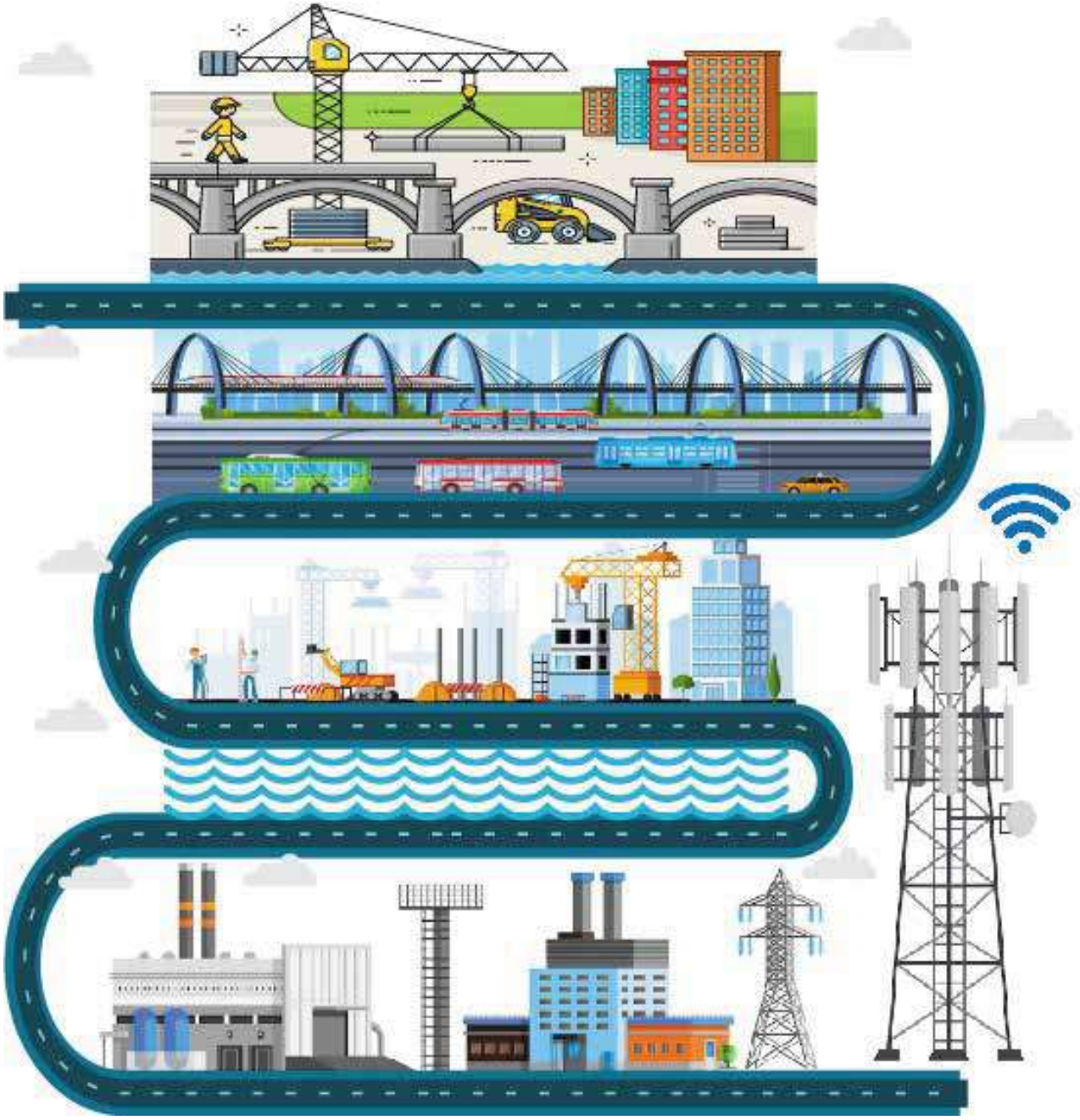


A: فعلي E: مُقدر F: متنبأ به
المصدر: فريق المحللين

ملاحظة: أجريت توقعات أرقام السوق بناءً على معايير مختلفة مثل معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي الحالي، والحصة في الناتج المحلي الإجمالي ومعدل التضخم ونمو القطاع والاستثمار المتوقع في قطاع البنية التحتية ووثيقة رؤية البحرين وإيرادات الشركات ذات الصلة وما إلى ذلك.

ظل قطاع البنية التحتية في البحرين صامدا، كما هو موضح في الرسم البياني أعلاه، في مواجهة الأزمات، بما في ذلك الوباء وانخفاض أسعار النفط العالمية، وهو يعود تدريجيا إلى مستويات نمو ثابتة. وكجزء من خطة الانتعاش الاقتصادي في البحرين لعام 2021، أعلنت المملكة عن أكثر من 22 مشروعا استراتيجيا للبنية التحتية تبلغ قيمتها أكثر من 30 مليار دولار أمريكي، بما في ذلك بناء خمس جزر اصطناعية بالاعتماد على نموذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص. ويتماشى هذا التركيز على تطوير البنية التحتية مع رؤية المملكة 2030 للتنمية الاقتصادية. ويسعى هذا النهج إلى تحسين البنية الأساسية، والصناعة، والإسكان، والاتصال، وبالتالي يتطلب قاعدة اقتصادية أكثر تنوعا، مع توسع نطاق التصنيع، والتدريب، وتعليم القوى العاملة الوطنية.

2-3 تحليل قطاع البنية التحتية



1-2-3 أنواع البنى التحتية

1-1-2-3 البنية التجارية

2-1-2-3 البنية السكنية

تم بناء الطرق والمطارات والفنادق والمراكز التجارية في دول مجلس التعاون الخليجي، نتيجة للاهتمام المتزايد بتطوير البنية التحتية . كما أن الاهتمام بإنشاء المدن الذكية يُمهد الطريق لتأسيس المباني المتطورة ووسائل النقل في دول الخليج.

وتخطط الإمارات لتنفيذ سلسلة من المشاريع تستهدف نمو الاقتصاد وزيادة تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة في القطاع التجاري على مدى السنوات التسع المقبلة. كما تُطور شبكات النقل بسرعة كبيرة وتستخدم أساليب جديدة مبتكرة لتحقيق أهدافها الطموحة. وما زال تطوير البنية التحتية لوسائل النقل وشبكة الطرق مستمرًا في جميع أنحاء الدولة. وتخطط الإمارات لإطلاق العديد من مشاريع البنية التحتية للنقل والطرق، منها شبكة طرق الشيخ زايد ذات الطابقين بقيمة 2.7 مليار دولار أمريكي، ومشروع الهايبرلوب الذي تُقدر تكلفته الإجمالية بحوالي 5.9 مليار دولار امريكي الي يربط بين دبي وأبو ظبي. بجانب مشروع جسر الشندغة الذي تقوده هيئة الطرق والمواصلات في دبي، الذي يتضمن تطوير 15 تقاطعاً بطول 13 كم في دبي.

وفي قطر، يُمثل قطاع البناء والتشييد حوالي 15 ٪ من الناتج المحلي الإجمالي الوطني، والذي تصدر قائمة الاهتمام بالقطاعات غير المعدنية في قطر عقب تطوير البنية التحتية لاستضافة كأس العالم لكرة القدم للرجال في 2022. ومع ارتفاع قاعدة المشتركين في خدمات الإنترنت وتوسع استخدامه، تركز الدولة بشدة على تحديث بنيتها التحتية للاتصالات. وفي مارس 2023، أعلنت شركة اتصالات قطرية متعددة الجنسيات عن خططها لطرح تقنية الألياف الضوئية (FTTR) لمستخدمي الإنترنت المنزلي. كما عقدت شركة اتصالات مقرها المملكة المتحدة شراكة مع شركة تقنية مقرها الولايات المتحدة لتقديم خدمات الجيل الخامس المحسنة، لتقوية شبكته وتحسين تجربة المستخدم.

يعتمد قطاع الأعمال في البحرين على مشاريع البنية التحتية واسعة النطاق التي تمولها الحكومة، مثل مشروع البنية التحتية لوسائل النقل في جسر الملك حمد بقيمة 3.5 مليار دولار أمريكي. كما تسعى الحكومة جاهدة إلى تحسين بنيتها التحتية للرعاية الصحية. حيث افتتحت مستشفيين حديثين متعددي التخصصات في يناير ومارس من عام 2023. وتبذل الحكومة جهودًا لتحسين سبل الربط مع دول الجوار من خلال تطوير بنيتها التحتية للنقل. ففي فبراير 2023، وقعت تركمانستان والبحرين العديد من الاتفاقيات لتطوير الربط بالسكك الحديدية واتخاذ مبادرات أخرى للتنمية الاقتصادية والتجارية. وبالتالي، تتيح جميع هذه التطورات الدؤوبة في قطاعي النقل والرعاية الصحية، فرصًا استثمارية في قطاع البنية التحتية في البحرين.

تخطط هيئة الطيران المدني العمانية لفتح المدرج الجنوبي الجديد وممرات سيارات الأجرة في مطار مسقط الدولي بحلول نهاية عام 2023، بتكلفة مخططة للمشروع تبلغ 54 مليون دولار أمريكي. ويعد مبنى الشحن الجوي في مطار مسقط جزءًا من البوابات اللوجستية التي تبلغ مساحتها 200000 متر مربع، وهي مساحة مخصصة للخدمات اللوجستية وخدمات الشحن الجوي. كذلك، تركز البلاد بشكل كبير على قطاع الرعاية الصحية. وبحسب بيان صحفي نُشر في مايو 2023، فإن حوالي 11 مستشفى قيد الإنشاء في عمان ومن المقرر الانتهاء منها بين عامي 2023 و 2025. أهمهما هو مستشفى السويق في محافظة شمال الباطنة، ومستشفى السلطان قابوس في صلالة في محافظة ظفار. وفي سبتمبر 2022، قدمت وزارة الصحة دعوة للشركات لتقديم عروضها لبناء ثلاثة مستشفيات في الفلاج في جنوب الشرقية والنعمة في شمال الشرقية ومستشفى سمائل في الداخلية. ونتيجة لذلك، فإن توجه الحكومة نحو تطوير البنية التحتية لشبكة النقل والرعاية الصحية، من شأنه أن يساهم في استقطاب المزيد من الاستثمارات في عُمان.

وتستثمر السعودية في تطوير التصميم العام للعديد من المدن داخل المملكة. ففي يناير 2023، وقعت السعودية اتفاقيات ومذكرات تفاهم بقيمة 2.7 مليار دولار أمريكي في منتدى عقاري تم عقده في الرياض. وتُركز هذه الاتفاقيات على التطورات المتعلقة بالمشاريع السياحية والتجارية والسكنية. بالإضافة إلى ذلك، تركز المملكة على تحسين البنية التحتية للطرق لزيادة الطاقة الاستيعابية للسياحة الدينية. وفي مايو 2023، وقعت باكستان والمملكة العربية السعودية اتفاقية الطريق إلى مكة؛ لتبسيط إجراءات الحصول على التأشيرة وضمان سفر سلس للحجاج. ويبلغ الطول الإجمالي لشبكة الطرق في المملكة أكثر من 75 ألف كيلومتر، منها أكثر من 5 آلاف كيلومتر من الطرق السريعة العاملة. وتعكف الحكومة على تحويل 49 الف كيلومتر من الطرق الفرعية إلى طرق سريعة مزدوجة (ذهاب وإياب). ومع ارتفاع التركيز على تقدم قطاعات السياحة والرعاية الصحية والنقل، تزيد فرص الاستثمار في قطاع البنية التحتية التجارية في المملكة.

تهتم دول المجلس بتوسيع رقعتها الحضرية من خلال دعم بدء وتنفيذ العديد من المشاريع السكنية. ووفقاً لمركز دبي للإحصاء وحكومة دبي، ارتفعت تصاريح البناء التي تمنحها المدينة إلى 1780 ترخيصاً لبناء فلل خاصة و117 رخصة بناء مبنى متعدد الطوابق في عام 2022، مقارنة بعدد 1166و87 تصريحاً في عام 2019.

وتعكس البيانات ارتفاعًا هائلاً في الطلب على المباني السكنية. على النقيض، في عمان انخفضت قطع الأراضي الممنوحة للمباني السكنية من حوالي 28000 في عام 2019 إلى حوالي 2000 في عام 2021. وعلى الرغم من سوء الأوضاع بسبب فترة الركود التي خلفتها جائحة كوفيد-19 في عام 2020، يُتوقع أن يتعافى قطاع البناء السكني في السنوات الخمس المقبلة، أي في الفترة 2021-2025. وفي الكويت، من المتوقع أن تؤدي الزيادة المفاجئة في الطلب على المساكن العامة إلى زيادة المباني السكنية على المدى الطويل.

وتخطط الهيئة العامة لرعاية الإسكان التابعة للحكومة الكويتية لبناء 250 ألف وحدة سكنية من خلال تنفيذ نموذج شراكة بين القطاعين العام والخاص في السنوات الخمس عشرة المقبلة. وتتضمن الخطة بناء 11000 وحدة في إطار مشروع صباح الأحمد ومن المتوقع أن تستوعب ما يصل إلى مئة الف نسمة عند الانتهاء. وسيستوعب مشروع مدينة جنوب المطلاع عدد 28000 أسرة

3-1-2-3 البنية الصناعية

تتسم البنية التحتية لقطاع الصناعة في دول مجلس التعاون الخليجي بالتطور المتواصل والتغير السريع. ويأتي ذلك نتيجة اهتمام دول الخليج بجذب الاستثمارات الأجنبية وتنويع مصادرها الاقتصادية بتنويع صناعاتها. وتحقيقًا لذلك، توفر حوافز استثمارية مختلفة لجذب المنظمات متعددة الجنسيات لفتح مصانع في المنطقة. ففي مارس 2023 على سبيل المثال، افتتحت مجموعة إفكو أول مصنع للحوم النباتية بنسبة 100 ٪ في الشرق الأوسط في مدينة دبي الصناعية. ووفقًا لوزارة التغير المناخي والبيئة في دولة الإمارات، سيدعم المصنع استراتيجية الأمن الغذائي للدولة مع التركيز على التخفيف من تأثير التغير المناخي. كما تتوقع الوزارة أن يدعم المصنع الجديد جهودها لحماية المنظومة االبيئية للبلاد، وتعزيز الأمن الغذائي والمائي، وتنويع المصادر الغذائية. وبالمثل، وفقًا للإطار الاستراتيجي لرؤية السعودية 2030، تركز السعودية بشدة على توطين قدرات تصنيع المنتجات الرئيسة. وفي نوفمبر 2022، سيفتتح الفرع السعودي لشركة تصنيع السلع الهندسية ومقرها المملكة المتحدة مصنع بمساحة 5000 متر مربع في الدمام، لإنتاج الصمامات وأنظمة التشغيل.

قطاع الطاقة هو أحد أكثر القطاعات الواعدة في دول مجلس التعاون الخليجي. على سبيل المثال، تعتزم الإمارات تعديل استراتيجيتها للطاقة؛ من أجل جذب المزيد من الاستثمارات في مشاريع الطاقة الشمسية والهيدروجين الأخضر. كما حددت هدفًا لزيادة انتاج الطاقة المتجددة بمعدل سنوي متوسط قدره 16.7٪ خلال فترة 2021 و2030 من أجل تلبية 11.3٪ من احتياجاتها للطاقة من مصادر متجددة بحلول عام 2030. وبالمثل، تخطط السعودية لإنشاء محطات لتوليد الطاقة المتجددة بقدرة 10 جيجا واط، وتخطط لتوليد 50 ٪ من الكهرباء من مصادر الطاقة المتجددة بحلول عام 2030. وتعد محطة نيوم أكبر منشأة لإنتاج الهيدروجين الأخضر في العالم باستثمار إجمالي قدره 8.4 مليار دولار أميركي، حيث سيتم انتاج الأمونيا الخضراء على نطاق واسع. ومن المتوقع أن تستخدم المحطة ما يصل إلى 4 جيجا واط من طاقة الرياح والطاقة الشمسية لإنتاج ما يصل إلى 600 طن متري/يوم من الهيدروجين الخالي من الكربون بحلول نهاية عام 2026.

وإلى جانب قطاع الطاقة، تركز دول مجلس التعاون الخليجي كذلك على تحسين قطاعي المياه والصرف الصحي. وتهدف استراتيجية الأمن المائي لدولة الإمارات 2036، التي صيغت في عام 2017، إلى ضمان استدامة واستمرارية الوصول إلى المياه خلال الظروف الطبيعية وظروف الطوارئ القصوى. وفي ظل هذه الاستراتيجية، تعتزم الإمارات تنفيذ العديد من المشاريع المستقبلية لتطوير البنية التحتية. وفي عام 2018، اعتمدت الحكومة البحرينية الاستراتيجية الوطنية للمياه 2030 لضمان الإدارة السليمة للموارد المائية واستدامة إمدادات المياه بالجودة المطلوبة لمختلف القطاعات الاقتصادية. وعلى الرغم من قلة عدد سكانها، تنتج الكويت ثالث أكبر كمية من المياه المحلاة بين دول الخليج، بعد السعودية والإمارات. وتسعى الدولة جاهدة إلى تحسين بنيتها التحتية الحالية في محاولة لتطبيق أساليب مستدامة لتحلية المياه. ومن المتوقع أن تعزز هذه الاتجاهات نمو استثمارات البنية التحتية في المنطقة.

2-2-3 المساهمة اقتصادية

1-2-2-3 المبادرات والبرامج الحكومية

المبادرات والبرامج الحكومية

تستثمر دول مجلس التعاون الخليجي في مشاريع البنية التحتية لإزالة الكربون، وتوليد الطاقة، والنقل، والمرافق، والأمن المائي. على سبيل المثال: تستهدف قطر تلبية 20% من استهلاكها للطاقة من مصادر متجددة بحلول عام 2030، والوصول إلى بصمة كربونية صفرية بحلول عام 2050. وتعتزم دول المجلس جذب المزيد من الاستثمار في مشاريع البنى التحتية لتحقيق أهدافهم الاستراتيجية لتطوير تحلية المياه وزيادة الاعتماد على الطاقة المتجددة.

تتبنى دول مجلس التعاون الخليجي سياسات وتشريعات وحوكمة فاعلة؛ من أجل تحقيق الريادة في مجال التصنيع المتطور، إذ وضعت الإمارات مؤشرات الأداء الرئيسية لقياس أدائها مقابل أهدافها السنوية.

وتستهدف استراتيجية المياه الموحدة التي أقرتها دول مجلس التعاون الخليجي في عام 2016، إلى تحديث إنتاج المياه واستخدامها وإدارتها في دول المنطقة. وعّدلت معظم الدول الخليجية استراتيجيتها الخاصة بشأن المياه بما يتماشى هذه الاستراتيجية الموحدة.

وتطمح المملكة إلى إعادة تدوير 35% من النفايات بكافة أنواعها بحلول عام 2035، كما تعتزم التصرف في النفايات التي لا يمكن إعادة تدويرها عن طريق إنتاج مشتقات الوقود أو الطاقة. وتشير التقديرات إلى أن هذه الخطط تتطلب أكثر من 1300 محطة معالجة ومكب للنفايات. وبالمثل، نفذت الإمارات استراتيجية الإدارة المتكاملة للنفايات 2021-2041، في حين نفذت قطر الخطة الاستراتيجية المستدامة المتوافقة مع حملة "صفر نفايات" التي أطلقتها وزارة شؤون البلديات لإدارة النفايات وإعادة تدويرها.

تعمل دول مجلس التعاون الخليجي جاهدة على ترسيخ اسمها عالميًا كمراكز لوجستية، ولتوفير فرص استثمارية في تطوير البنية التحتية للنقل والطرق. كما تساهم الجهود المبذولة لتنظيم وتعزيز قطاع السياحة على تحسين وسائل المواصلات والبنية التحتية لشبكة الطرق. وتعكف العديد من دول مجلس التعاون الخليجي على تطوير وإنشاء مشاريع ربط السكك الحديدية والمترو، مما يوفر المزيد من الفرص الاستثمارية الواعدة في البنية التحتية لوسائل النقل.

وتشهد الجهات الفاعلة في قطاع العقارات زيادة في الطلب نتيجة لتوسع البنية التحتية الحضرية وتزايد الاستثمار الأجنبي المباشر في هذا القطاع. كما توفر العديد من الدول برامج دعم سكني للأسر المعوزة؛ وفي هذا الشأن أطلقت الدول مبادرات طموحة لتعزيز قطاع البنية التحتية السكنية.

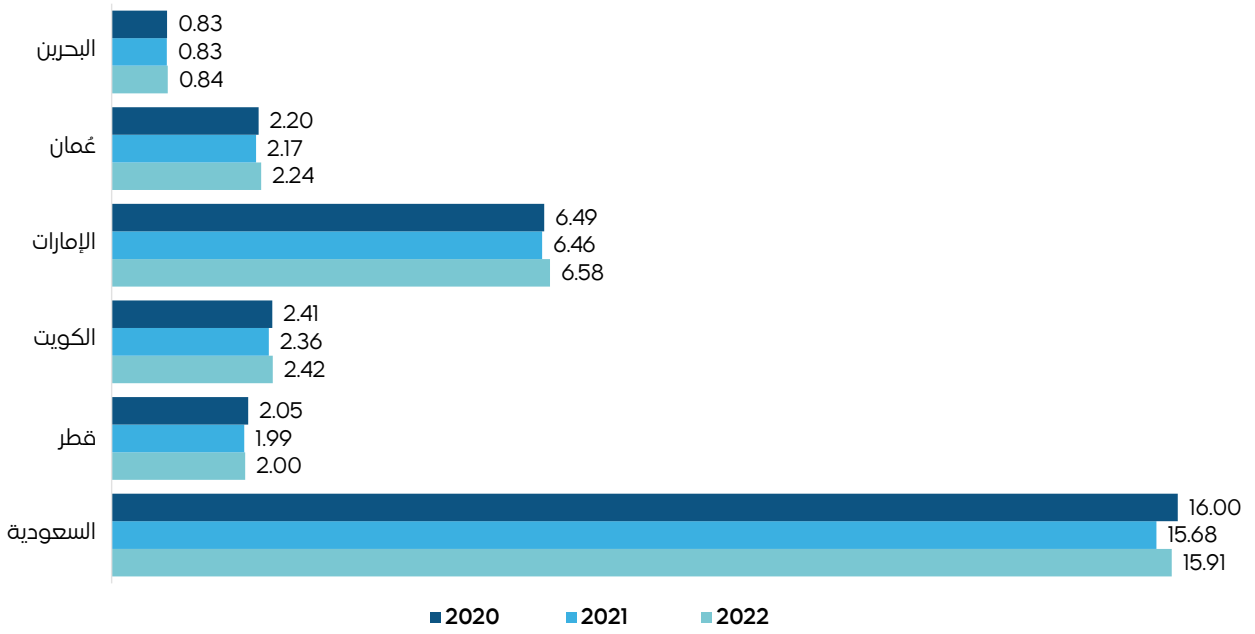
بدوره يتيح التركيز المتزايد على مشاريع البنية التحتية الاجتماعية آفاقا استثمارية ممتازة لتطوير المدارس والمستشفيات.

ومن المرجح أن يُساهم تنفيذ سياسات الإصلاح الاقتصادي الجديدة التي تستهدف تنمية قطاعات التمويل والخدمات عالية الإنتاجية وتنويع مصادر دخل الدولة، في دفع جهود تطوير البنية التحتية الصناعية في دول مجلس التعاون الخليجي.

3-2-3 الملامح العمالية والتنظيمية

يشكل الاعتماد الكبير على العمالة الوافدة، خاصة في مشاريع البنية التحتية، التحدي الأساسي الذي تواجهه دول مجلس التعاون الخليجي. إذ تأتي العمالة في هذه الدول في المقام الأول من أشخاص من الهند وبنغلاديش والفلبين وباكستان ونيبال ودول شمال أفريقيا. وعلى الرغم من الاضطرابات العالمية في خضم جائحة كوفيد-19 في عام 2020، واصلت دول مجلس التعاون الخليجي الاستثمار في تطوير البنية التحتية، مما أدى إلى ازدهار سوق العمل وتوفير فرص عمل جديدة عبر قطاعات ومناطق متعددة في المنطقة. وكانت جائحة كوفيد-19 قد تسببت في انخفاض كبير في التوظيف في المنطقة منذ أن قرر العديد من الوافدين العودة إلى أوطانهم، إلا أن معظمهم عاد إلى مواقع العمل بعد الربع الرابع من عام 2021 بعد إعادة فتح الحدود، مما أدى إلى انتعاش سوق العمل في عام 2022. ووفقا لتقديرات العديد من شركات التوظيف الخاصة، من المتوقع أن ترتفع الرواتب في جميع دول مجلس التعاون الخليجي بمتوسط 5% في عام 2023. وتواجه السعودية والإمارات ضغوط تضخم منخفضة نسبيًا بفضل قوة مراكزهما المالية. ويستند النمو الاقتصادي في كلا البلدين إلى الزيادة في أسعار المواد الهيدروكربونية. ومن ناحية أخرى، من المتوقع أن يختلف الوضع في الكويت حيث أن البلاد تعاني من ضغوط تضخمية هائلة كما أنها استنزفت احتياطيات رأس المال. ويتضح من ذلك عدم كفاية الجهد الذي تبذله الحكومة للاستثمار في مشاريع البنية التحتية.

الشكل 15: إحصاءات القوى العاملة، دول مجلس التعاون الخليجي (العدد بالمليون)

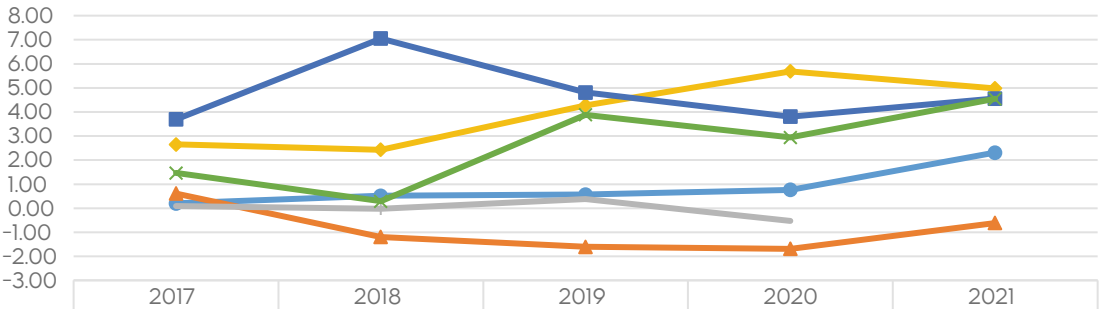


المصدر: البنك الدولي

وكما يتضح من الرسم البياني أعلاه، تتصدر السعودية دول المنطقة من حيث أعداد قوة العمل، ومن المتوقع أن تحافظ على مركز الصدارة في الفترة المشمولة بالتوقعات. وأتت الإمارات والكويت في المركز الثاني والثالث، بينما تذيلت البحرين القائمة.

4-2-3 الاستثمارات الأجنبية المباشرة

الشكل 16: صافي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر (نسبة المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي)



	2017	2018	2019	2020	2021
السعودية	0.21	0.52	0.57	0.77	2.31
قطر	0.61	-1.19	-1.60	-1.69	-0.61
الكويت	0.09	-0.02	0.38	-0.53	
الإمارات	2.65	2.43	4.28	5.69	4.98
عُمان	3.70	7.05	4.81	3.81	4.56
البحرين	1.46	0.29	3.88	2.94	4.54

المصدر: البنك الدولي، والأونكتاد، والمكتب الدولي للبحوث، والبيانات الصحفية الإقليمية

استمر تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر في قطاع البنية التحتية في دول مجلس التعاون الخليجي باطراد، على الرغم من التحديات مثل الصراعات في أوروبا، وارتفاع أسعار الفائدة في الاقتصادات الرئيسية، والمشاعر السلبية في الأسواق المالية. ووفقا لتقرير الاستثمار العالمي لعام 2022 الصادر عن مؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (الأونكتاد)، فإن تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الإمارات العربية المتحدة ارتفعت بنسبة 11% لتصل إلى 20.6 مليار دولار في عام 2021 من 19.8 مليار دولار في عام 2020، تأكيدًا على مسعاها الأساسي وهو جذب الاستثمار الأجنبي المباشر في الشرق الأوسط. وكان قطاع البناء والعقارات من القطاعات الرائدة في تلقي الاستثمارات الأجنبية المباشرة في الإمارات. وفي عام 2021، نجحت المملكة العربية السعودية في مضاعفة تدفقاتها إلى 19 مليار دولار أمريكي من 5.3 مليار دولار أمريكي في عام 2020.

5-2-3 الاستثمارات الرأسمالية وأبرز المستثمرين

المملكة العربية السعودية

- تعتزم المملكة جذب استثمارات بقيمة 1 تريليون دولار أمريكي إلى قطاعي الإسكان والبنية التحتية بحلول عام 2030. وفي ضوء رؤية 2030، من المقرر تطوير 8 مدن جديدة تضم حوالي 1.3 مليون مسكن جديد، يقع معظمها على طول ساحل البحر الأحمر. كما تخطط المملكة لوضع الرياض بين أكبر 10 مدن في العالم. وعلى الرغم من أن المملكة خصصت ميزانية كبيرة للإنفاق الرأسمالي مدعومة بسيولة جيدة وميزان تجاري مستقر، إلا أنه من المرجح أن تُمول أسواق رأس المال المدين (القروض) نسبة كبيرة من هذه المشاريع الجديدة.
- في مارس 2023، أعلنت أرامكو السعودية، وهي شركة رائدة في تصدير النفط، عن خطط لزيادة نفقاتها الرأسمالية إلى 45-55 مليار دولار أمريكي لعام 2023 لزيادة الحد الأقصى لقدرتها الإنتاجية المستدامة في المملكة، وتخصيصها هذه النفقات لأنشطة البناء والهندسة لتوسيع نطاق الإنتاج ومشاريع تحويل النفط إلى كيماويات.
- منذ عام 2017، استقبل قطاع تقنية المعلومات والاتصالات في المملكة استثمارات بحوالي 25 مليار دولار، ليصبح أحد أسرع أسواق البنية التحتية الرقمية نمواً وأكبرها في الشرق الأوسط. وفي أكتوبر 2021، أطلقت المملكة الصندوق الوطني للبنية التحتية لتنفيذ مشاريع بقيمة 53 مليار دولار أمريكي حتى عام 2030. يستهدف صندوق البنية التحتية الوطني- أحد الصناديق والبنوك التنموية التابعة لصندوق التنمية الوطني، تقليل اعتماد المملكة على قطاع النفط والغاز من خلال دعم الاستثمارات في قطاعات الطاقة والصحة والنقل والمياه.

البحرين

- تخطط البحرين لتعزيز نمو بنيتها التحتية من خلال إطلاق 50 مشروعًا ضخمًا تبلغ قيمتها حوالي 3 مليارات دولار أمريكي في قطاعات التعليم والإسكان والصحة والتقنية بحلول عام 2024. وفي مايو 2023، أقر البرلمان هذه الخطط ضمن مشروع الميزانية الوطنية 2023-2024. وتشمل المشاريع العملاقة مترو البحرين، واستكمال الجسر الرابع بين المنامة والمحرق، وبناء مجلس وطني جديد، وتطوير جميع الطرق المؤدية إلى المطار، وإنشاء مدينة سلمان الصناعية، وتجديد مجمع السلمانية الطبي، وتطوير قطاع الإعلام.
- في أبريل 2023، أطلقت مملكة البحرين مبادرة "الرخصة الذهبية" لصالح الشركات التي تعتزم القيام باستثمارات ضخمة في الدولة. وجاءت المبادرة كجزء من خطة الانتعاش الاقتصادي التي أطلقت في أكتوبر 2021 لتعزيز النمو الاقتصادي وتوفير فرص العمل.

سلطنة عمان

- وثيقة رؤية عمان 2040، خارطة وطنية تدعم وتُنفذ مشاريع التنويع الاقتصادي. وفي ضوء رؤية السلطنة، زادت الحكومة نفقاتها الرأسمالية في مختلف القطاعات. ووفقًا للبيانات التي نشرتها وزارة التراث والسياحة في أبريل 2023، فإن عدد 363 مشروعًا في قطاع السياحة تبلغ قيمتها حوالي 6 مليارات دولار أمريكي سيتم الانتهاء منها بحلول عام 2025؛ وتعتمد الوزارة على المجمعات السياحية المتكاملة التي استقطبت معظم الاستثمارات في هذا القطاع.
- ومن المتوقع أن يوجه المستثمرين استثماراتهم نحو مشاريع مصادر الطاقة البديلة، نظرًا للأهمية المتصاعدة التي يلقاها هذا القطاع في السلطنة. وتخطط عمان لاستخدام المصادر المتجددة لتلبية احتياجات 35-39٪ من الاستهلاك الوطني للكهرباء بحلول عام 2040، باحثةً عن شركاء دوليين لتحقيق هذا الهدف. ولتحقيق هذه الغاية، تخطط لإطلاق العديد من مشاريع الطاقة المتجددة مثل محطة بركاء لتحويل النفايات إلى طاقة، ومحطة مناء للطاقة الشمسية. وتستغل الدولة طاقة الرياح في ساحل عمان لتوليد الكهرباء.
- كما تستثمر عمان بقوة في قطاع النقل؛ وتستهدف تصنيف القطاع بين أفضل 10 مراكز لوجستية في العالم بحلول عام 2040. وتخطط الحكومة للاعتماد على الشراكات بين القطاعين العام والخاص لتشغيل المحطات الأربع في ميناء الدقم وبناء موانئ في خصب وشناص في الشمال. أما الاستراتيجية الوطنية للطيران 2030، التي أُعلن عنها في فبراير 2023، فتركز على قطاع الخدمات اللوجستية من خلال وضع خطة شحن جوي تفصيلية مصممة لمساعدة الشركات المحلية العاملة في الأسواق الخارجية. وتجعل تلك التطورات المستمرة في قطاعات الطاقة والكهرباء والنقل، من سلطنة عمان وجهة مثالية للمستثمرين.

الكويت

- في خطتها الوطنية التنموية 2020-2025، تُركز الكويت على الإصلاح الاقتصادي من خلال تسهيل تنفيذ العديد من مشاريع البنية التحتية الضخمة المتوقفة منذ فترة طويلة. ويشمل ذلك تطوير البنية التحتية مثل تطوير ميناء مبارك الكبير في جزيرة بوبيان، وبناء محطة مطار جديدة (يُقدر المشروع بقيمة 4 مليارات دولار أمريكي)، وبناء مصفاة نفط جديدة. كل ذلك إلى جانب مشاريع المستشفيات التي تبلغ قيمتها حوالي 4 مليارات دولار أمريكي، وهي جزء من خطة الدولة لتحسين القدرة الاستيعابية للمستشفيات في جميع أنحاء البلاد. بالإضافة إلى ذلك، من المتوقع أن تصل الميزانية التشغيلية لوزارة الصحة إلى حوالي 18 مليار دولار أمريكي بحلول عام 2030. وتخطط البلاد كذلك إلى زيادة قدرة توليد الطاقة من خلال ضخ الاستثمارات في محطات الطاقة.
- في أبريل 2023، منحت المؤسسة العامة للرعاية السكنية في الكويت شركة هندسية رائدة عقدًا بقيمة 367 مليون دولار أمريكي لمشروع جنوب مدينة صباح الأحمد. ويتضمن نطاق العقد؛ إنشاء وصيانة أعمال الطرق الرئيسة للمدينة، وإنشاء خزانات مياه الأمطار وتوفير خدمات البنية التحتية. ومن المقرر إتمام هذا المشروع بحلول عام 2026.

الإمارات العربية المتحدة

- تضم دولة الإمارات العربية المتحدة بعض من أهم ناطحات السحاب في العالم، والتصميمات الهندسية الأكثر ابتكارًا، وهي في طليعة الدول في بناء ناطحات سحاب فريدة من نوعها. وتولي الحكومة أهمية كبيرة لتطوير البنية التحتية إذ تُشكل حجر الزاوية في التقدم الاقتصادي والاجتماعي. وتستهدف الحكومة أيضًا تطوير البنية التحتية لشبكة النقل، وبالفعل جاري تنفيذ العديد من المشاريع منها مشروع الهايبرلوب (نقل فائق السرعة) المتوقع بقيمة 6 مليارات دولار أمريكي والذي يربط بين أبو ظبي ودبي وشبكة طرق الشيخ زايد ذات الطابقين بقيمة 3 مليارات دولار أمريكي.

قطر

- واصل مؤشر النفقات الرأسمالية لدولة قطر صعوده مدفوعًا بالاستقرار المالي والسياسي للبلاد ونظام ضرائب الشركات الفعال. وتنفيذ الدولة سلسلة إصلاحات تهدف إلى خلق بيئة أعمال تنافسية مواتية ودعم التحول. كما تضخ الدولة استثماراتها بقوة في قطاع البنية التحتية السكنية، مدفوعة باقتصاد مرن وانخفاض مخاطر الأسهم والأوراق المالية. وجاء القطاع السكني على رأس القطاعات القطرية المستفيدة من الاستثمارات التي بلغت 229 مليار دولار أمريكي في البنية التحتية ضمن جهود الاستعداد لاستضافة كأس العالم لكرة القدم للرجال في عام 2022. والتي وفرت حوالي 850000 وظيفة على مدى العشر سنوات الماضية. كما يتزايد اهتمام المستثمرون القطريون ذوو الملاءة المالية العالية بالاستثمار في قطاع العقارات خاصة المباني الإدارية والسكنية.

6-2-3 مشاريع البنية التحتية الجارية والمطروحة

في مايو 2023، كشفت هيئة الأشغال العامة (أشغال) عن خطة "أشغال 2023" للمشاريع الإنشائية. حيث تخطط أشغال لطرح مناقصات للعديد من المشاريع الجديدة، تتضمن 22 مشروعاً انشائياً بقيمة مقدرة تبلغ حوالي 1.1 مليار دولار أمريكي. بالإضافة إلى 10 مشاريع باستثمار حوالي 800 مليون دولار أمريكي قيد الإنشاء. ويشمل ذلك إنشاء مركز مدينة خليفة الصحي، وتطوير مستشفى حمد العام، وبناء أكاديمية قطر- السدرة، وترميم مبنى المختبر البيطري التابع لوزارة البلدية.

وفقًا لوزارة الصناعة والثروة المعدنية السعودية، في مارس 2023، اجتذب قطاع البنية التحتية استثمارات أجنبية ومشتركة تزيد قيمتها عن 144 مليار دولار أمريكي. وفي ضوء رؤية السعودية 2030، التي توجه مسار النمو في البلاد، جاري إنشاء مشاريع مثل منتزه الملك سلمان في الرياض ومشروع القدية.

وفي أبريل 2023، أعلنت الهيئة العامة للصناعات- الكويت عن خطط لاختيار استشاري لطرح عطاءات لبناء أول منطقة صناعية في الدولة لشركات الإسكان المتخصصة في إعادة تدوير النفايات، وخاصة النفايات الصناعية.

وفي مارس 2023، صرح مجلس التنمية الاقتصادية البحريني، عن استثمار شركة هندية رائدة في تصنيع مواد العزل وشركة تصنيع ساعات اليد مبلغ 45 مليون دولار أمريكي، لطرح منتجاتهما في سوق البحرين.

وفي فبراير 2023، أفصحت الهيئة السعودية للمدن الصناعية ومناطق التقنية (مدن) عن تشغيل 1171 مصنعًا غذائيًا في نهاية عام 2022. كما وقعت "مدن" اتفاقية مع شركة غذائية رائدة، لتخصيص أرض صناعية جديدة متكاملة الخدمات في مدينة الدمام الثانية. وتتماشى هذه التطورات مع أهداف الرؤية الوطنية لقطاع الصناعة ومبادرات البرنامج الوطني لتطوير البنية التحتية والخدمات اللوجستية.

وفي يناير 2023، وقعت شركة استثمارية وشركة تكنولوجية مقرها الولايات المتحدة اتفاقية استثمار لإنشاء مصنع يحمل شهادة ممارسات التصنيع الجيدة (GMP) لتصنيع المواد الخام الأساسية للمستحضرات البيولوجية المتقدمة. علاوة على ذلك، في مارس 2023، افتتحت مجموعة شركات مقرها الإمارات العربية المتحدة أربعة مصانع جديدة لإنتاج سلع غذائية ذات قيمة مضافة. ستقوم ثلاثة من المصانع الأربعة في مجمع دبي للاستثمار بمعالجة لحوم البقر والدواجن والمأكولات البحرية. أما المصنع الرابع في المنطقة الحرة لجبل علي (جافزا) فسيقوم بمعالجة الأعشاب والتوابل. وفي أبريل 2023، كان هناك 3 مصانع جديدة لتجهيز الأغذية، تبلغ قيمتها الإجمالية حوالي 232 مليون دولار أمريكي، قيد الإنشاء في مناطق خليفة الاقتصادية في أبو ظبي (كيزاد).

في يناير 2023، أعلنت وزارة شؤون البلديات والتخطيط العمراني في البحرين عن خطتها لطرح عطاءات لقبول عرض إنشاء محطة معالجة النفايات المتبقية وتحويلها إلى طاقة. ومن المرجح أن يتضمن المشروع تطوير وتشغيل محطة معالجة نفايات مجهزة بالمحرقة بسعة مدخلات قصوى تبلغ 1306.51 ألف طن متري سنويًا وفترة تشغيل لا تقل عن 25 عامًا.

أعلنت شركة كندية للطاقة الخضراء والخدمات البيئية عن إنشاء أول مصنع لإعادة تدوير المخلفات الإلكترونية في سلطنة عمان بمساحة حوالي 9000 متر مربع في ديسمبر 2022. ومن المخطط أن تبلغ قدرة المصنع معالجة 225 طن متري سنويًا في السنة الأولى من تشغيله، مع التخطيط لمضاعفتها إلى ثلاثة أضعاف بحلول العام الثاني.

من خلال إعلان ميزانيتها للسنة المالية 2023، نشرت وزارة المالية تحديثات البناء لأهم مشروعين في السعودية في ديسمبر 2022. ومن المتوقع أن تنتهي السعودية من مشروع الرياض الخضراء لإعادة تأهيل وتشجير الأودية، وتشجير الأحياء السكنية، واستكمال 533 كيلومتراً من شبكات معالجة المياه بنهاية عام 2023. وفي 2022، اكتمل بناء جناح الزوار في مشروع منتزه الملك سلمان ومجمع الفنون الملكي، وإخلاء المنطقة من الركام، وبدء أعمال الحفر. ومن المتوقع كذلك أن تُكمل السعودية إنشاء معظم الجسور والأنفاق وتبدأ العمل في بناء "المدينة الذكية" بحلول نهاية عام 2023.

وفي نوفمبر 2022، وقعت إحدى العلامات التجارية الأمريكية الكبرى اتفاقية مشروع باستثمارات بلغت 4 مليارات دولار مع شركة تطوير عقاري سعودية رائدة لبناء مجمع على أطراف مدينة مسقط. وسيضم المشروع العديد من الفيلات والفنادق والمتاجر وملعب للجولف.

وفي نوفمبر 2022، أطلقت إحدى الشركات المصنعة لمنتجات تغليف المواد الغذائية التي تستخدم لمرة واحدة ومقرها الإمارات، مصنعها في المنطقة الصناعية الجديدة بالدوحة. علاوة على ذلك، من المقرر أن يصبح مشروع الأمونيا-7 (بقيمة مليار دولار) في مدينة مسيعيد الصناعية بقدرة 3500 طن متري/يوم أكبر مصنع للأمونيا الزرقاء في العالم عند اكتماله في الربع الأول من عام 2026.

وجاري إنشاء مشروع قطار الاتحاد بطول 1200 كيلومتر (بقيمة 11 مليار دولار أمريكي) وهو مشروع للبنية التحتية للسكك الحديدية في دولة الإمارات. انطلق المشروع في عام 2016 ومن المقرر الانتهاء منه بحلول عام 2024. ومن المتوقع أن يمتد خط السكك الحديدية من الحدود السعودية إلى الفجيرة في الإمارات العربية المتحدة، على ساحل المحيط الهندي.

3-3 محركات القطاع

1-3-3 العوامل الأساسية

الترويج لاستدامة المياه

يتزايد الطلب على المياه بسرعة في جميع أنحاء دول مجلس التعاون الخليجي مدفوعًا بعوامل أساسية مثل النمو السكاني، والتوسع العمراني، والتوسع الزراعي، والتوجه إلى التصنيع، والتطوير العقاري. ونتيجة لذلك، ووفقاً لتوقعات حديثة صادرة عن منظمة بحثية معروفة، فإن الطلب على المياه في دول المجلس سيرتفع بنسبة 62% بحلول عام 2025، وتتوجه دول المجلس إلى استثمار 80 مليار دولار أمريكي في مرافق المياه والصرف الصحي. وتضطلع جميع دول المجلس بتنفيذ خطط الحفاظ على المياه وإعادة استخدامها. على سبيل المثال، تخطط استراتيجية الأمن المائي للإمارات 2036، إلى خفض الطلب على المياه بنسبة 21% وزيادة إعادة استخدام المياه المعالجة بنسبة 95%. وبالمثل، تسعى مبادرة قطر السعودية إلى خفض الاستهلاك اليومي للفرد من المياه من 263 لترًا إلى 150 لترًا بحلول عام 2030.

كذلك، تهتم السعودية بجهود استدامة المياه المستخدمة في الزراعة، كونها تمثل حوالي 82% من استهلاك المياه غير المتجددة في المملكة. ونتيجة لذلك، تقود العديد من شركات المرافق في دول المجلس أنشطة الابتكار في قطاع المياه؛ من أجل توفير مرافق دائمة ومعمرة لمعالجة المياه ولا تتطلب الكثير من الصيانة. وهذا بدوره يدفع بقوة نمو البنية التحتية، المتعلقة بالاستخدام المستدام للمياه في المنطقة.

التركيز على التنويع

نتيجة لخطط التنويع الاقتصادي لزيادة المساهمة في الناتج المحلي الإجمالي من القطاعات غير النفطية، يزداد تمويل مشاريع البنية التحتية. ولذلك توجه دول المجلس تركيزها نحو تطوير البنية التحتية للنهوض بقطاعات السياحة والتصنيع والخدمات المصرفية والإمداد. وبالتالي ارتفاع النفقات الرأسمالية على المرافق والطرق وشبكات الاتصالات والمطارات والموانئ وبناء السكك الحديدية. فعلى سبيل المثال، شرعت دول مجلس التعاون في ضخ استثمارات هائلة على خطوط السكك الحديدية في السنوات الأخيرة. إذ تستهدف المنطقة مد 8000 كيلو متر من سكك القطارات الأساسية على مدى السنوات العشر المقبلة، يمر بعضها عبر التضاريس الوعرة. ومن شأن هذه الاستثمارات أن تؤدي إلى تطوير وتوسيع قطاع البنية التحتية، مما يفتح آفاقًا جديدة لمشاريع البناء والتطوير.

في السعودية، تسعى المملكة جاهدة إلى مشاركة القطاع الخاص بفعالية أكبر لتحقيق أهداف برنامج التنويع وفقًا لرؤية 2030. الأمر الذي يتطلب صياغة أطر سياسات راسخة لتخطيط الاستثمارات العامة وإدارتها، والتركيز على تطوير البنية التحتية، وتوليد فرص العمل، وضمان النمو المستدام دون الحاجة إلى دعم مالي كبير من المملكة.

وبالمثل، أطلقت الإمارات العديد من المبادرات، مثل تطبيق إصلاحات هيكلية تهدف إلى تسهيل الحصول على الإقامة، وتوفير التمويل لجذب الشركات الناشئة وتعزيز ريادة الأعمال، وترسيخ الربط الدولي بالإضافة إلى تأسيس شبكة إمداد قوية لتعزيز دور الإمارات في الاقتصاد العالمي. كما تسلك دول المجلس الأخرى طرقًا مماثلة في محاولة منها لتنويع مصادر دخلها وتقليل الاعتماد على قطاع النفط. وفي طريقها إلى تحقيق التنويع الاقتصادي، تعمل تلك الدول على تطوير البنية التحتية في البلاد.

سوقًا واعدة لشبكات الاتصالات

على مدى العقدين الماضيين، بلغت معدلات انتشار الهواتف المحمولة في دول مجلس التعاون الخليجي أكثر من 100%، ويشير ذلك إلى استخدام الشخص الواحد لأكثر من هاتف. كما يعني ذلك أن السوق مشبعة بمقدمي الخدمات. ولكن من المرجح أن يأتي النمو من زيادة الإيرادات لكل مستخدم من ارتفاع الاستخدام أو ارتفاع الأسعار المقدمة لخدمات أخرى ذات قيمة مضافة أو كلا الاحتمالين. وتتبنى دول مجلس التعاون الخليجي التقنيات الرائدة في قطاع الاتصالات مثل شبكة الجيل الخامس وانترنت الاشياء (IoT). فضلًا عن أن المستهلك في هذه البلدان يتمتع بالذكاء التقني ويفضل استخدام التقنيات الأحدث.

جميع ما سبق، دفع شركات الاتصالات في دول المجلس إلى تقديم أحدث الخدمات المتاحة. حيث شرعت شركة رائدة في تقديم خدمات الاتصالات في التجهيز للتحول إلى شبكة الجيل السادس التي يتوقع أن تكون أسرع من الجيل الخامس 100 مرة، بينما ما زال باقي العالم في طور تنفيذ شبكة الجيل الخامس. ولذلك، فإن شركات الاتصالات الخبيرة والقوية في دول الخليج، تحقق عائدات مستقرة سنويًا. وبدورها تولد هذه الشركات تدفقات نقدية كبيرة، مما يسمح بالتدفق المستمر للأرباح.

2-3-3 التحديات

الافتقار الى الأطر التنظيمية لإدارة الاستثمارات العامة

على الرغم من الاضطراب وانعدام اليقين المحيط بمستقبل الاقتصاد العالمي، إلا ان دول مجلس التعاون الخليجي في وضع مستقر نسبيًا بفضل قوة اقتصادها النامي وانخفاض التضخم وتحقيق فائض في الميزانية. بيد أن هذه المشاريع لن تحقق أهدافها التنموية إلا في ظل أطر تنظيمية راسخة لإدارة الاستثمارات العامة وتخطيطها. فالإدارة السليمة للاستثمارات العامة (PIM) تتطلب الاختيار السليم للاستثمارات وتنفيذها. ويضمن نظام إدارة الاستثمارات العامة الشفافية بشأن الطلب على البنية التحتية الإضافية، وتنسيق المشاريع الاستثمارية بما يتماشى مع الأهداف القطاعية والوطنية، وتحقيق أقصى قدر من التعاون بين المنظمات الحكومية، والإدارة الكافية للمخاطر.

وفقاً لصندوق النقد الدولي (IMF)، فإن سوء إدارة الاستثمارات العامة على الأغلب يكبد دول الخليج خسارة 30% من عوائد استثماراتها. وتأتي الطرق غير القياسية لتقييم الاستثمارات المطروحة، ومتطلبات التمويل التي لا تتطابق مع مخصصات الميزانية، وعدم كفاية التنسيق بين الوكالات، ونقص الاستثمار في التقييمات اللاحقة، وعدم كفاية بيانات الأداء وإعداد التقارير من بين أهم أسباب عدم الكفاءة في دول الخليج. وبحسب توصيات صندوق النقد الدولي، فإن التحسينات في إدارة الاستثمارات العامة يمكن أن تساعد دول الخليج في التغلب على حوالي ثلثي أوجه القصور تلك. ومن الممكن أن يساعد وجود هيكل قوي لإدارة الاستثمارات العامة في تحسين الاستقرار المالي في دول الخليج وترسيخ مصداقية التخطيط المالي. بالإضافة إلى مساعدة الحكومات في جهودها نحو التنويع الاقتصادي، الذي يتصدر الأهداف الاستراتيجية لمعظم دول الخليج، للمضي قدمًا نحو تحقيق أهدافها الوطنية للتنمية.

الاعتماد على الهيدروكربون

على الرغم من المبادرات المهمة التي تطلقها دول الخليج لتنويع اقتصاداتها, إلا أن معظمها ما يزال يعتمد بشدة على قطاع الهيدروكربونات. وتتمتع دول الخليج بميزتين مهمتين مقارنة بالدول الأخرى المنتجة للنفط وهما: تكاليف استخراج أقل, وخفض انبعاثات الغازات الدفيئة أثناء الإنتاج. وبفضل هاتين الميزتين, ارتفع الطلب على نفط الخليج من مختلف الدول. بيد أن ذلك ساهم في صعوبة الانتقال إلى مصادر الطاقة المتجددة, وبالتالي, أعاق إلى حد ما نمو قطاع الطاقة المتجددة. كما أن التحديات الاقتصادية الكلية غالبًا ما تتسبب في تقلبات قوية في أسعار النفط. وبالتالي فإن دول الخليج معرضة لعواقب الانخفاض الحاد في قيمة أصولها الإنتاجية الأساسية, بسبب الانخفاض المفاجئ في الطلب العالمي على النفط. ومن المتوقع أن تكون التأثيرات أكثر حدة لأنها قد تؤثر على شركات النفط العامة والميزانيات الحكومية والحسابات الخارجية. كما أن تجاهل القطاعات غير النفطية, وتصاعد المخاطر السياسية المتوقعة والفعلية, وتقييد بيئة الأعمال, من شأنه أن يعيق تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة في دول الخليج. وبالتالي, فإن تراجع تنويع الاقتصاد والاعتماد المفرط على التمويل الناتج عن النفط والغاز يشكلان عائقاً أمام توسع قطاع البنية التحتية.

المناخ الهامشي (المناخ الجاف /الطقس الحاد)

مناخ دول الخليج مناخا هامشيًا, في إشارة إلى سوء نوعية التربة وارتفاع درجات الحرارة وانخفاض هطول الأمطار السنوي. ويضع العديد العوائق أمام تطوير البنية التحتية. أولاً: غالبًا ما يؤدي إلى انخفاض العمر التشغيلي لمختلف البنى التحتية العامة. ثانيًا: غالبًا ما يؤدي المناخ الهامشي إلى انخفاض القدرة الوظيفية للعمال وانخفاض الكفاءة, مما يُعيق أنشطة البناء. ثالثًا: تعتمد المنطقة اعتمادًا كبيرًا على تحلية المياه, مما يحد من إنشاء صناعات عالية النمو ولكنها كثيفة الاستخدام للمياه, مثل تصنيع أشباه الموصلات, والذي يعيق بدوره نمو البنية التحتية الصناعية. ولكن, قد توفر هذه البيئة آفاقًا واعدة لتطوير البنية التحتية. ففي حين لا يمكن تغيير المناخ, من الممكن أن يساعد تبني تقنيات متقدمة ومستدامة, مثل الاستزراع المائي, وإنشاء محطات تحلية المياه التي تعمل بالطاقة المتجددة, إلى تقليص تأثير ذلك التحدي إلى حد كبير.

3-3-3 الفرص

مخططات مُحكّمة لمشروعات ضخمة

في عام 2021, ارتفعت القيمة الإجمالية لعقود المشاريع في دول مجلس التعاون الخليجي إلى أكثر من 100 مليار دولار أمريكي, بعد انخفاضها إلى أقل من 70 مليار دولار أمريكي في عام 2020 بسبب تفشي جائحة كورونا. علاوة على ذلك, في النصف الأول من عام 2022, فازت دول مجلس التعاون الخليجي بعقود تبلغ قيمتها حوالي 40 مليار دولار أمريكي, ومن المتوقع أن تظل القيمة الإجمالية للمشاريع ضخمة حتى نهاية العام وما بعده. ووفقًا لتوقعات مصادر رسمية مختلفة, كان إجمالي قيمة المشاريع المخطط لها أو الجاري تنفيذها في دول مجلس التعاون الخليجي حوالي 2.65 تريليون دولار أمريكي بنهاية يونيو 2022. وتأتي السعودية والإمارات في مقدمة دول مجلس التعاون الخليجي على صعيد مشاريع البناء والنقل , حيث تساهمان بنسبة 60% و20%, على التوالي, من إجمالي قيمة المشاريع المخطط لها أو الجاري تنفيذها في المنطقة. ويتوقع ان تضم مخططات المشاريع الخليجية حتى عام 2026: مشاريعًا عقارية ضخمة, والتحول إلى الطاقة المتجددة, ومشاريع النقل (وخاصة بناء السكك الحديدية), وزيادة انتاج الطاقة (إنتاج النفط والغاز), والتطورات الصناعية.

إعادة تدوير المحلول الملحي من محطات تحلية المياه

تتوفر المياه العذبة بسعر مرتفع في دول الخليج, وبالتالي تعتمد أساسًا على تحلية مياه البحر. وقد استخرجت دول الخليج كميات كبيرة من المياه الجوفية تفوق بكثير معدل تجددها. ونتيجة لذلك, فإن تحلية المياه هي الخيار الأمثل لدول الخليج لتلبية الطلب المتزايد على المياه. وعلى الرغم من أنها عملية تستهلك الكثير من رأس المال والطاقة, إلا أنها شائعة الاستخدام في المنطقة. إن التكلفة والطاقة ليست عائقًا أمام تحلية المياه في دول الخليج, بل المياه المالحة, المنتج الثانوي لعملية تحلية المياه التي تتكون في الأساس من مياه مالحة عالية التركيز يحتوي المحلول الملحي أيضًا على منتجات ثانوية لعملية المعالجة المحددة التي تستخدمها المحطة. ويمكن أن يتسبب تصريف المياه المالحة في البحار المحيطة في عدد من العواقب السلبية, منها زيادة الملوحة في البحار الضحلة المحيطة, وتعطيل التيارات الطبيعية, وتهديد الحياة البحرية.

يمكن أن يساعد تطوير البنية التحتية لتحويل المياه المالحة إلى مواد كيميائية قابلة للاستخدام في تجنب مثل هذه المخاطر على البيئة البحرية المحيطة. ويمكن أن يشمل توليد هيدروكسيد الصوديوم أو الصودا الكاوية, والتي يمكن استخدامها بعد ذلك للمعالجة المسبقة للمياه المالحة التي تستخدم في محطة تحلية المياه. وهي قاعدة قوية يمكنها تعديل حموضة المياه, ومنع تلوث أغشية مرشحات المياه المالحة الذي يعد السبب الرئيس لتوقف وتعطل معظم منشآت تحلية المياه بالتناضح العكسي.

حمض الهيدروكلوريك من المواد الكيميائية الهامة الأخرى المستخدمة في محطات تحلية المياه والعديد من الأنشطة الصناعية الأخرى, ويمكن استخراجه في الموقع من محلول ملحي للنفايات باستخدام تقنيات معالجة كيميائية مختبرة. ويمكن استخدام الحمض لتطهير أجزاء من محطة تحلية المياه, لإنتاج مواد كيميائية أخرى, وكمصدر للهيدروجين. وبالتالي فإن إنشاء محطات متكاملة لمعالجة محلول ملحي يوفر فرص نمو كبيرة لقطاع البنية التحتية.

التركيز على الطاقة المتجددة

تستثمر دول الخليج باستمرار في تطوير مصادر الطاقة الخضراء في محاولة لتسخير الموارد الطبيعية المتاحة بوفرة لديها. حيث تقع دول مجلس التعاون الخليجي بالقرب من خط الاستواء, وهي أكثر الدول تعرضًا لأشعة الشمس في العالم. ولذلك, يُتوقع أن تحقق محطات الطاقة الشمسية في المنطقة حوالي1700 إلى 1900 ساعة من التشغيل الكامل سنويًا. من جهة أخرى, فإن محطات الطاقة الشمسية الأوروبية تُحقق في المتوسط حوالي900 إلى 950 ساعة من التشغيل الكامل في السنة. ويمكن أن تنتج الألواح الشمسية في دول مجلس التعاون الخليجي ضعف ما تنتجه في ألمانيا أو أي دولة أوروبية أخرى.

كما يتماشى إنتاج محطة الطاقة الشمسية في دول مجلس التعاون الخليجي مع التغيرات اليومية والموسمية في الطلب. إذ أن ذروة استهلاك الكهرباء في دول الخليج مدفوعة بالطلب على أجهزة تكييف الهواء, والذي يرتفع وينخفض بالتزامن مع إنتاج محطات الطاقة الشمسية. وعلى النقيض, غالبًا ما يصل استهلاك الكهرباء إلى ذروته في الدول ذات درجات الحرارة الباردة خلال فصل الشتاء, في حين تقل مخرجات محطات الطاقة الشمسية إلى أدنى مستوياتها بسبب انخفاض التعرض لأشعة الشمس. ونتيجة لذلك, ينصب التركيز على مصادر الطاقة المتجددة في دول مجلس التعاون الخليجي.

إلى جانب البنية التحتية لتسخير الطاقة الشمسية, تركز دول مجلس التعاون الخليجي كذلك على الاستفادة من طاقة الرياح والطاقة الهيدروجينية. وعلى الرغم من تباطؤ تطور طاقة الرياح في منطقة الخليج, إلا أن دول الخليج تتمتع بإمكانات قوية لزيادة الكفاءة في الصناعات الحيوية الإقليمية إلى جانب تحقيق أهداف التنمية الوطنية. ويمكن الاستفادة من طاقة الرياح في المناطق ذات طاقة الرياح العالية, ولكن يحد ذلك من توليد الطاقة الشمسية بسبب التركيز العالي للغبار المعدني في الهواء.

محطات الرياح في قطر يمكن تشغيلها بالحمولة الكاملة لمدة 1421 ساعة سنويًا, ومدينة الدقم العمانية لمدة 2463 ساعة من تشغيل المحطة بالحمولة الكاملة سنويًا, ويمكن أن تولد ما يصل إلى 75 جيجا واط/ ساعة من صافي إنتاج الطاقة السنوي (AEP). وبالتالي, توفير فرصًا استثمارية كبيرة في مشاريع البنية التحتية للاستفادة من طاقة الرياح.

من خلال التحول السريع إلى الهيدروجين الأخضر تستطيع دول مجلس التعاون الخليجي لعب دورًا قياديًا في هذا القطاع الجديد. ويمكن أن يتطور الهيدروجين الأخضر إلى مصدر طاقة رئيسي ومتعدد الاستخدامات نحو مستقبل خال من الكربون. إذ تتمتع دول الخليج بفوائد عديدة في إنتاج الهيدروجين الأخضر بسبب الطاقة الشمسية الوفيرة ومنخفضة التكلفة. يمكن للطاقة المتجددة تحويل الهيدروجين الأخضر إلى الأمونيا الخضراء, ثم تصديرها إلى الأسواق الخارجية. إن خلق بيئة تشريعية وتنظيمية واستثمارية داعمة, فضلاً عن وضع خطة وطنية, هي المراحل الأولى نحو تطوير البنية التحتية لتسخير الهيدروجين الأخضر وبالتالي توفير فرصًا استثمارية كبيرة لمشاريع البنية التحتية في دول الخليج.

4-3-3 العوامل الكلية المؤثرة في القطاع

عوامل حكومية		• ضخت دول مجلس التعاون الخليجي استثمارات بقيمة 121.3 مليار دولار أمريكي في خطط مشاريع تطوير البنية التحتية لشبكة النقل البري مثل الطرق والجسور والسكك الحديدية. ومن المرجح أن تستفيد دبي والسعودية وقطر والكويت وعمان والبحرين من هذه الاستثمارات. ونتيجة للزيادة السكانية، يُتوقع أن توجه دول المجلس تركيزها نحو زيادة قدرة وفعالية شبكات النقل الخاصة بها لمواجهة الطلب المتزايد. • وكان للنمو الاقتصادي والفعاليات التي تبنتها الدول مثل معرض إكسبو العالمي 2020 وكأس العالم 2022، مساهمة فاعلة في تطوير البنية التحتية.
عوامل اقتصادية		• إن قطاع البناء والتشييد في دول مجلس التعاون الخليجي، في وضع يسمح له بتحقيق قفزة نوعية على المدى القصير إلى المتوسط، متفوقاً على معدل النمو الاقتصادي بشكل عام. ومن المتوقع أن يسجل معدل نمو سنوي قدره 3.5%. 4.0- %. • معظم دول مجلس التعاون الخليجي تعتمد أساسًا على عائدات النفط والغاز وتفتقر إلى تنويع مصادر الدخل. وبالتالي، فإن التقلبات في قطاع النفط والغاز، قد تُعرض دول المجلس لمخاطر اقتصادية وتُشكل عائقًا أمام الاستثمارات في تطوير البنية التحتية.
عوامل اجتماعية		• يستمد الاقتصاد الإقليمي لدول المجلس نموه من كونها من أبرز الدول المصدرة للطاقة غير المتجددة. وبالتالي ينعكس ذلك النمو إيجابًا على مستوى المعيشة المرتفع لدول المجلس. وأكثر من 80% من سكان دول المجلس يُقيمون في المناطق الحضرية، وبالتالي يزداد الطلب على البناء السكني والتجاري. • يمثل البناء الحضري 62% من إجمالي أنشطة البناء في دول المجلس.
عوامل تقنية		• إن الالتزام بالمواعيد النهائية الصارمة والرغبة في تسليم المشاريع في وقتها وبالدقة المطلوبة، من العوامل الأساسية التي تدفع إلى اعتماد التقنيات المبتكرة المتطورة مثل نمذجة معلومات البناء BIM))، واستخدام التقنية في البناء (البناء المتصل)، والتوائمة الرقمية والروبوتات والذكاء الاصطناعي (AI). وتتعاظم أهمية إدراج هذه التقنيات، وخاصة في المشاريع المعقدة والضخمة مثل نيوم، ومشروع البحر الأحمر، وخطوط الاتحاد للسكك الحديدية. • ومن المتوقع أن يتجاوز معدل نمو قطاع البناء في دول المجلس وتيرة نموه الاقتصادي العام بمتوسط زيادة سنوية متوقعة بحوالي 3.5-4 % خلال الفترة 2023-2024.
عوامل بيئية		• جاءت دولة الإمارات في المرتبة 14 عالمياً من حيث عدد المباني المستدامة، وذلك في دراسة استقصائية أجرتها إحدى كبرى شركات الاستشارات العقارية العالمية في عام 2021، شملت 373 خبيراً عقارياً. وفقًا لهذه الدراسة العالمية، فإن الإمارات تتصدر دول مجلس التعاون الخليجي من حيث بناء المنشآت الصديقة للبيئة. وكانت الإمارات هي الدولة الخليجية الوحيدة التي دخلت قائمة أفضل 30 دولة في العالم، بعدد 869 مبنى صديقًا للبيئة. فيما احتلت السعودية المرتبة 54 بعدد 38 مبنى، وجاءت قطر في المرتبة 32 بعدد 140 مبنى. وجاءت الكويت وعمان في المركزين 69 و70 على التوالي، بعدد 12 مبنى لكل منهما.
عوامل قانونية		• مما لا شك فيه أن نجاح تنفيذ وتشغيل أي مشروع بنية تحتية في بلد ما يعتمد على الإطار القانوني لتلك البلد. وعلى الرغم من أن كل دولة من دول مجلس التعاون الخليجي لديها قوانينها الخاصة، إلا أن المنطقة بحاجة إلى نظام قانوني موحد. • ففي عام 2019، أبدت دول مجلس التعاون الخليجي موافقتها على أهمية وجود قانون موحد للنقل بالسكك الحديدية، والذي يهدف إلى سهولة تنسيق وتطوير نقل البضائع والركاب بين دول المنطقة. ومن شأن صياغة قانون نقل موحد أن يحدث تحولاً في نظام النقل بأكمله من خلال تحديث الأنظمة الخاصة بكل دولة من دول مجلس التعاون الخليجي لضمان اتساقها مع القانون الجديد.

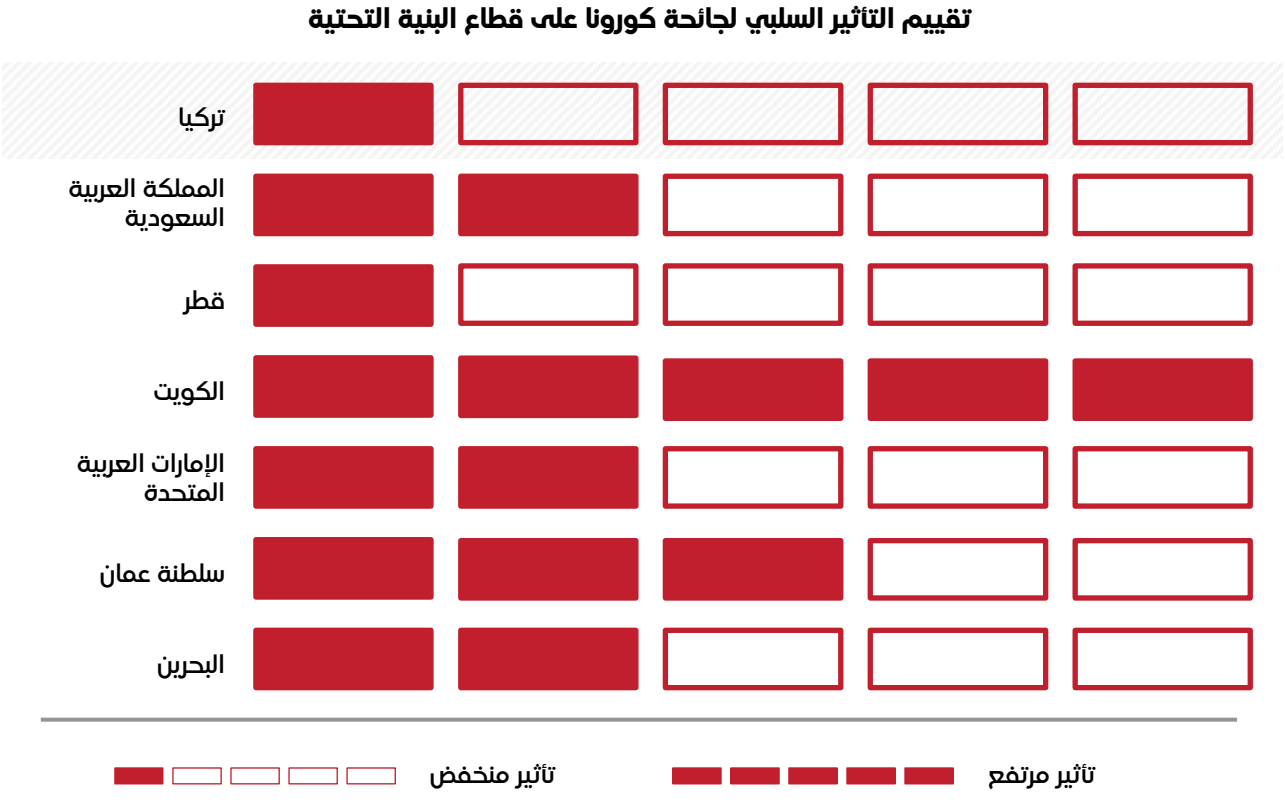
المصدر: فريق المحللين

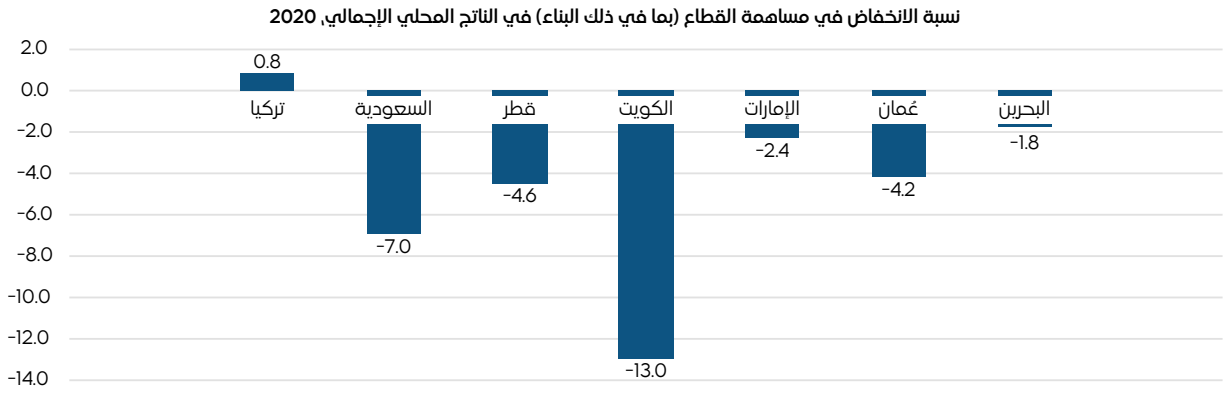
4. تأثير جائحة كوفيد-19 على قطاع البنية التحتية وفقا لكل دولة

اختلف تأثير جائحة كوفيد-19 من بلد إلى آخر في جميع أنحاء الشرق الأوسط حيث سجلت بلدان مختارة عددًا كبيرًا من الحالات واضطرت لاحقًا إلى تطبيق فترات إغلاق صارمة لفترات طويلة وتطبيق إجراءات التباعد الاجتماعي. أدت هذه العوامل إلى انخفاض إجمالي الناتج المحلي في عام 2020، مما أثر أكثر على حرص الدول على الاستثمار في تطوير البنية التحتية. بالإضافة إلى ذلك، أفضى نقص العمالة والمواد إلى انخفاض كبير في تطوير البنية التحتية في الأرباع الثلاثة الأولى من عام 2020، مما أدى إلى تأخير تنفيذ أو حتى إلغاء العديد من مشاريع البنية التحتية، حيث ركزت الدول أكثر على التكيف مع السيناريو الاقتصادي المتغير واحتواء انتقال سارس كوفيد-2. وبالتالي، شهد قطاع البنية التحتية في عام 2020 انكماشا ملحوظا في كل من تركيا ودول مجلس التعاون الخليجي، على الرغم من تفاوت الحجم. ومع ذلك، ومع تعافي الاقتصاد العالمي من تداعيات الجائحة، يستعيد قطاع البنية التحتية في دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا تدريجيا وضع النمو المطرد.

وفيما يلي وصف للأثر السلبي المقدر لجائحة كوفيد-19 على نمو قطاع البنية التحتية في مختلف البلدان:

الشكل 17: تأثير جائحة كوفيد-19





المصدر: البنك الدولي

وكما يتضح من الرسم البياني أعلاه، فقد شهد عام 2020 انخفاضًا كبيرًا في مساهمة الناتج المحلي الإجمالي للصناعة، مقارنة بعام 2019. وسمح التنويع الاقتصادي الأفضل والتدابير القوية التي اتخذتها تركيا لاحتواء انتشار الفيروس، بتقليل تأثر البلاد نسبيًا مقارنة بدول مجلس التعاون الخليجي.

1-1-4 تداعيات جائحة كوفيد-19 على قطاعات البنية التحتية لكل دولة:

تركيا

- شهد قطاع البنية التحتية ركودًا قويًا بسبب قيود النقل وتعطل سلاسل الإمداد.
- استطاعت تركياالحتواء انتشار فيروس كورونا من خلال تطبيق تدابير الإغلاق الاحترازية ودعم نظام الرعاية الصحية.
- وبالتالي، تجنبت الدولة عواقب وخيمة واستأنفت البناء في غضون فترة قصيرة، كما يتضح من ارتفاع العائدات المحلية لمبيعات الأسمنت في عام 2020 مقارنة بعام 2019.

المملكة العربية السعودية

- أدى انخفاض الناتج المحلي الإجمالي الناتج عن تقلبات أسعار النفط إلى انخفاض الاستثمارات في تطوير البنية التحتية.
- تعطل قطاع البنية التحتية بشدة بسبب الاعتماد الكبير على العمالة الأجنبية.
- أدى العسر الاقتصادي الناجم عن جائحة كوفيد-19 إلى إلغاء أو تأجيل العديد من مشاريع البنية التحتية.

قطر

- في أبريل 2020، تسبب جائحة كوفيد-19 في انخفاض مبيعات النفط بنسبة 30 ٪، مما أدى إلى انخفاض الناتج المحلي الإجمالي لدولة قطر.
- ولكن التنويع الاقتصادي، حمى البلاد من الانكماش الاقتصادي الحاد.
- تم استئناف أنشطة البناء بسرعة لمواصلة تجهيزات استقبال بطولة كأس العالم للرجال 2022.

الكويت

- تأثر الاقتصاد الكويتي بشدة، بسبب الاعتماد الشديد على قطاع النفط والغاز وتقلب أسعار النفط العالمية.
- ارتفع العجز المالي في الكويت بشكل حاد، وكاد صندوق الاحتياطي العام أن يستنفد في عام 2021. وبالتالي، خفضت البلاد الإنفاق على تطوير البنية التحتية.
- كما أثرت اضطرابات سلسلة الإمداد العالمية كثيرًا على نمو البنية التحتية.

الإمارات العربية المتحدة

- تسببت جائحة كوفيد-19 في اضطرابات طفيفة في اقتصاد دولة الإمارات، ويرجع ذلك في المقام الأول إلى القيود المفروضة على السفر والاعتماد الكبير على العمالة الوافدة.
- أدى تحسين تنويع الصناعة إلى حماية البلاد من الانكماش الاقتصادي الكارثي.
- واستؤنفت الاستثمارات في تطوير البنية التحتية بعد الربع الثالث من عام 2020.
- ونفذت الدولة عددًا من التغييرات الاجتماعية والاقتصادية الشاملة، للتعافي من الركود الذي تسبب به جائحة كوفيد-19.

سلطنة عمان

- تسببت جائحة كوفيد-19 في ضعف النمو الاقتصادي وارتفاع عجز الميزانية.
- وعلى إثر ذلك، خفضت السلطنة إنفاقها وزادت الضرائب لمواجهة عجز الميزانية.
- وشكل استمرار الجائحة، عائقًا أمام الاستثمار والتركيز على تطوير البنية التحتية.

البحرين

- كان اقتصاد البحرين مستقرًا نسبيًا أمام الآثار السلبية لجائحة كوفيد-19.
- وساعد تنويع الصناعات في المملكة، على الحد من الأضرار والانخفاض الحاد في الناتج المحلي الإجمالي.
- وتركز البحرين على تنفيذ 22 مشروعًا محددًا للبنية التحتية لدفع خطة النمو الاقتصادي.

4-1-2 توقعات ما بعد الوباء:

تركيا

- نجحت تركيا في تخطي آثار الجائحة، بفضل الحزمة التي أطلقتها تحت اسم (درع الاستقرار الاقتصادي) التي تضمنت حوافز علي الضرائب والائتمان وشؤون العمال.
- انجاح برامج البنية الأساسية مستقبلا، لا بد لها أن تستفيد من الخبرة العالمية الواسعة التي تتمتع بها البلدان المتقدمة والنامية هلي السواء
- الاستفادة من القدرات الابتكارية والإنتاجية للشركات المحلية لنمو القطاع

المملكة العربية السعودية

- تبنت المملكة استراتيجية حكومية شاملة لإعادة التأهيل، تتضمن تعاون جميع الهيئات الحكومة.
- توقع صندوق النقد الدولي أن يكون الاقتصاد السعودي الأسرع نموًا بين دول مجموعة العشرين.
- على مدى السنوات القليلة الماضية، تم تنفيذ أكثر من 15 مبادرة رئيسية لإعادة هيكلة وتنويع الاقتصاد الوطني.

قطر

- اتسم الاقتصاد الوطني بالمرونة، وواجه أزمة كورونا بثبات.
- إن ارتفاع أسعار الطاقة، والتقدم في مشروع الغاز الطبيعي المسال في حقل الشمال، وتحسين العلاقات مع دول الجوار والاستعدادات لكأس العالم، كلها عوامل ساعدت على نمو قطاع البنية التحتية بقوة.
- وقد أدت الاستعدادات لكأس العالم إلى تسريع تطوير البنية التحتية للنقل، بما في ذلك المترو والطرق السريعة.

الكويت

- استمر التعافي الاقتصادي في الكويت في عام 2021، مدعومًا بارتفاع أسعار النفط، وساعد ذلك على الحد من التضخم بشكل كبير.
- وتحسنت الأرصدة المالية، وتزايدت الاحتياطيات الخارجية نتيجة لارتفاع إيرادات النفط وفرض القيود على الإنفاق.
- ويُرجح أن يساعد الوضع المالي القوي على مواصلة واستئناف العديد من مشاريع البنية التحتية المعلقة.

الإمارات العربية المتحدة

- تهدف الاستراتيجية الصناعية العشرية لدولة الإمارات "مشروع 300 مليار" إلى تمكين القطاع الصناعي والنهوض به ليكن القوة المحركة للاقتصاد الوطني المستدام.
- في أغسطس 2020، وافق مجلس الوزراء الإماراتي على إطلاق خطة اقتصادية تتكون من 33 مبادرة لدعم القطاعات الاقتصادية.
- وأطلقت دبي استراتيجية الاقتصاد الإبداعي لمضاعفة مساهمة صناعاتها الإبداعية، وبالتالي تعزيز نمو البنية التحتية الصناعية.

سلطنة عمان

- من المتوقع أن تتحسن الأوضاع الاقتصادية في السلطنة تدريجيًا وتنمو على المدى المتوسط.
- إذ ساعدت الإصلاحات المالية الأولية، مثل ضريبة القيمة المضافة، والتخفيضات في الإنفاق إلى تحويل العجز المالي وعجز الحساب الجاري في البلاد إلى فائض.
- ارتفاع إنتاج الهيدروكربونات، وزيادة الإيرادات غير النفطية، وترشيد الإنفاق على البنية التحتية

البحرين

- أطلقت البحرين خطة عمل في أكتوبر 2021 لضمان القدرة التنافسية للاقتصاد على المدى الطويل ودعم جهود التعافي بعد كوفيد-19.
- وتتيح التوقعات الحالية لأسعار النفط فرصة لمواصلة الإصلاحات الطموحة، إلى جانب تحسن ظروف الاقتصاد الكلي والتمويل، مما يؤدي إلى تخفيض الديون بمعدل ثابت.
- في يناير 2023، أقرت البحرين برنامجًا جديدًا مدته أربع سنوات 2023-2026 يعطي الأولوية للعديد من الأهداف بما في ذلك تحسين البنية التحتية.

5. التطلعات المستقبلية بين دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا حول قطاع البنية التحتية

5-1 مقارنة بين دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا

بإجراء مقارنة بين تركيا ودول مجلس التعاون الخليجي فيما يتعلق ببعض المعايير المختلفة وذلك لبيان الدولة التي تتمتع بأفضل بنية تحتية وفي أي قطاع تحديدًا، كما نوضح نقاط التحسين وإمكانيات التعاون بين تلك الدول.

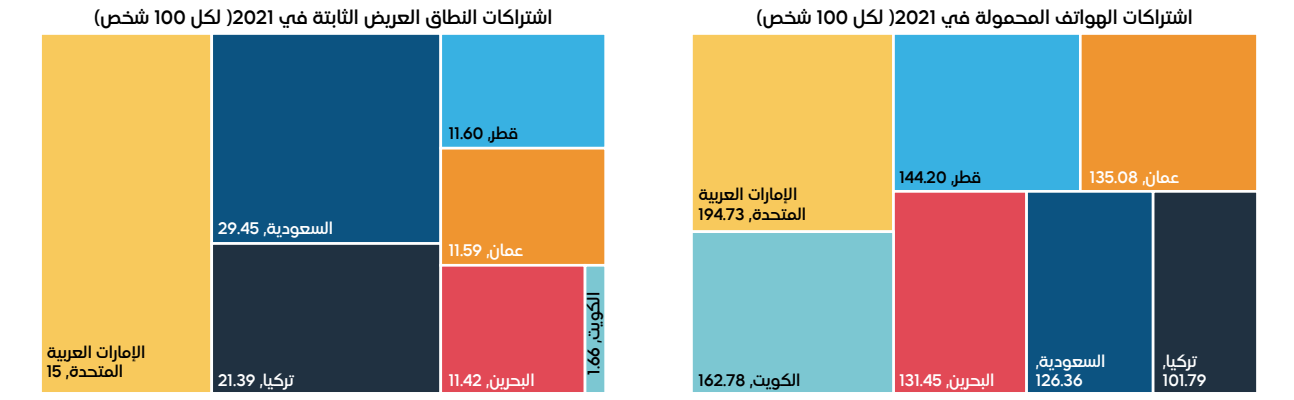
الجدول 1: المؤشر العالمي لجودة البنية التحتية (2021)

البلد	النتيجة (2021)	التصنيف العالمي (2021)
تركيا	0.92	16
الإمارات العربية المتحدة	0.75	49
المملكة العربية السعودية	0.68	58
قطر	0.56	73
عمان	0.53	82
البحرين	0.51	91
الكويت	0.50	93

المصدر: برنامج المؤشر العالمي لجودة البنية التحتية (2021) (GQII)

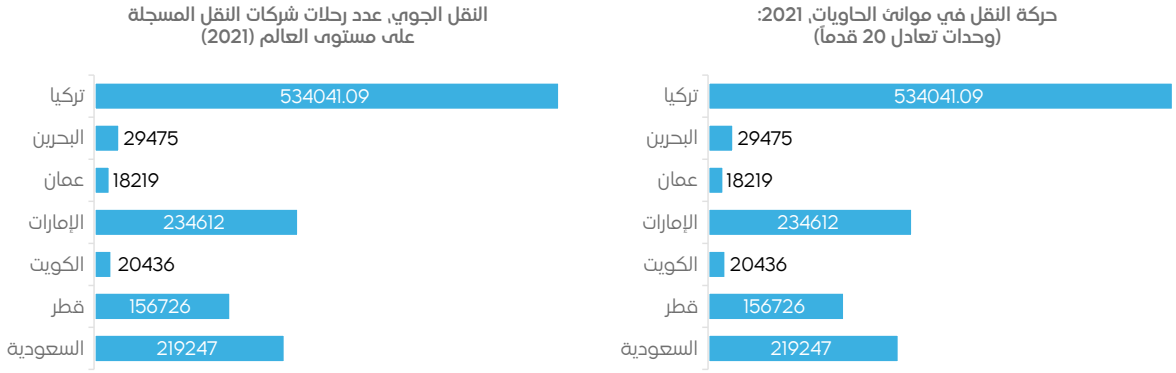
تتصدر تركيا جميع دول مجلس التعاون الخليجي في تصنيفات مؤشر جودة البنية التحتية. ويرتبط تطوير معايير القياس والاعتماد في هذا المؤشر بالأداء الحكومي الرشيد. ويضم مؤشر الجودة العالمية للبنية التحتية، البيانات الرسمية المجمعة من هيئات الاعتماد والتوحيد والقياس الوطنية والدولية، إلى جانب مدى تطور جودة البنية التحتية. ويُعد المؤشر دليلًا على وجود ترابط قوي بين تطوير جودة البنية التحتية الوطنية وحجم صادرات دولة أو إقليم ما. وهذا المؤشر-الذي أعدته شركتين استشاريتين رائدتين-هو مبادرة مفتوحة لتعزيز شفافية جودة معلومات البنية التحتية والمعلومات الاستخباراتية على مستوى العالم.

الشكل 18: مقارنة على مستوى قطاع الاتصالات



كما نرى أعلاه، فإن عددًا من دول مجلس التعاون الخليجي يمتلكون أفضل قاعدة عملاء في قطاع الاتصالات مقارنةً بتركيا. وقد يرجع الفضل في هذا التفوق بالأساس إلى ارتفاع نسبة سكان المراكز الحضرية في تلك الدول، إلى جانب جهود الدول المستمرة لتطوير شبكة الجيل الخامس للاتصالات.

الشكل 19: مقارنة قطاع النقل



يتضح من الشكل أعلاه، تفوق تركيا الملموس على دول مجلس التعاون الخليجي فيما يتعلق بمؤشرات قطاع النقل. حيث سجلت تركيا عددًا كبيرًا من الرحلات الجوية والبحرية؛ بما يعكس تفوقها في تطوير البنية التحتية لهذه القطاعات. ومع ذلك، دعّمت دول مجلس التعاون الخليجي استثماراتها الرأسمالية كثيرًا في مشاريع تطوير البنية التحتية لقطاع النقل، وبالتالي يُمكن توقع تراجع هذه الفجوة بشكل ملموس بحلول عام 2030.

2-5 سبل التعاون والفرص الاستثمارية بين دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا

تلعب دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا دورًا مؤثرًا في الشرق الأوسط، بما يساهم في دفع عجلة النمو الاقتصادي في المنطقة. وتنظر أغلبية دول مجلس التعاون الخليجي إلى تركيا بوصفها شريكًا استراتيجيًا، وقد بدأت العلاقات بينهما في التطور بشكل ملحوظ. ومؤخرًا، امتد تأثير دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا ليطال الجغرافية السياسية، حيث يشاركان بفاعلية في حل القضايا الحاسمة في منطقة الشرق الأوسط. وجدير بالذكر أن الأزمات المتعددة في المنطقة إلى جانب تأثير اقتصادات دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا في السياسات الإقليمية، ساعدت تلك الدول في أن تحتل مكانة بارزة إقليميًا. ومع اقتراب سباق الانتخابات الرئاسية، من المرجح أن تبحث تركيا سبل ترسيخ العلاقات التاريخية مع دول مجلس التعاون الخليجي ومواصلة جهودها في تحسين هذه العلاقات، ويمكن أن تخلق هذه العوامل فرص ملائمة لدول مجلس التعاون الخليجي وتركيا للنهوض بالبنى التحتية في القطاعات المختلفة. وفيما يلي بعض فرص التعاون والاستثمار المحتملة في هذه الدول.

1-2-5 تحلية المياه ومعالجة مياه الصرف الصحي

من المُرجح أن تستثمر دول مجلس التعاون الخليجي في الاعتماد على وحدات تحلية المياه بشكل كبير، إذ تعاني بعض هذه الدول من انخفاض في كمية المياه المتوفرة لكل فرد، بسبب تزايد الطلب على المياه. ومن المتوقع أن تتبنى هذه الدول إنشاء محطات تحلية المياه القائمة على التناضح العكسي العاملة بالطاقة المتجددة (الطاقة الشمسية وطاقة الرياح) بدلًا من تقنيات تحلية المياه الحرارية عالية الاستهلاك للطاقة.

ونظرًا لتزايد عدد السكان وتسارع الزحف العمراني، قد تزداد حاجة دول مجلس التعاون الخليجي إلى تحسين بنية تحتية لمعالجة مياه الصرف الصحي. وفي هذا الشأن، أنشأت المملكة العربية السعودية عدد 147 محطة لمعالجة مياه الصرف الصحي. وتخطط قطر لإنشاء عدد من محطات مياه الصرف الصحي. وتعتزم تركيا رفع إمكانياتها في مجال إعادة تدوير مياه الصرف الصحي إلى 5% بحلول نهاية عام 2023. إذ تواجه هذه الدول ضغوطًا نتيجة لانخفاض توفر المياه بسبب الإفراط في سحب الموارد المائية. ولذلك، يرتفع الطلب على منتجات وأنظمة معالجة

المياه ومياه الصرف الصحي القائمة على تقنيات التفريغ الصفري للسوائل وتقنيات التناضح العكسي. ويمكن أن تستفيد دول مجلس التعاون الخليجي من الخبرات التركية في مجالات تصميم وتخطيط وبناء محطات معالجة مياه الصرف الصحي البلدية والمحلية. وفي الوقت نفسه، قد تستفيد تركيا من إمكانات التمويل في دول مجلس التعاون الخليجي لتحسين قاعدتها المعرفية بمختلف التقنيات المتقدمة في تطوير محطات معالجة المياه ومياه الصرف الصحي وتنفيذها.

5-2-2 القطاع السكني

تُركز تركيا ودول مجلس التعاون الخليجي على الفرص المحتملة لتطوير قطاع الإسكان في مدنهم عبر ضخ استثمارات كبيرة في البنية التحتية السكنية والتجارية. وسيثمر التركيز المشترك هذا عن خلق فرص تعاون كبيرة لصالحهما لتطوير البنية التحتية. وحسب تصريحات إدارة التجارة الدولية، من المتوقع أن يشهد قطاع البناء في دولة الإمارات معدلات انتعاش جيدة حتى عام 2027، مع زيادة نسبة التثمين العقاري بنسبة 3.7-4.7%. وفي يناير 2022، نفذ المقاولون الأتراك عدد 150 مشروعًا بقيمة 13 مليار دولار أمريكي في دولة الإمارات. وبلغت قيمة التبادل التجاري بين الدولتين حوالي 8.5 مليار دولار أمريكي في عام 2021، وهي آخذة في التحسن منذ ذلك الحين. وبالإضافة إلى ذلك، ازدادت المشاركات بين القطاعات الخاصة بهدف تطوير الصناعات. ففي مارس 2023، افتتحت إحدى شركات التطوير العقاري الكائنة في تركيا مكتبها في سلطنة عمان لتوسيع قاعدة عملاءها وتعزيز العلاقات بين البلدين.

5-2-3 البنية التحتية للنقل

اهتمام دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا الواضح بجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة والنهوض بقطاع السياحة، يؤدي بدوره إلى زيادة الحاجة إلى تطوير البنية التحتية لشبكة النقل في تلك الدول. كمثال على ذلك، من المتوقع أن تطرح وزارة الأشغال في البحرين عقدين لأعمال البنية التحتية يصل قيمتهما إلى 85 مليون دولار أمريكي في الربع الثالث من عام 2023. وكذلك، تخطط تركيا لاستثمار حوالي 200 مليار دولار أمريكي بحلول عام 2053 لتحسين البنية التحتية للسكك الحديدية وزيادة المساهمة في حصة السكك الحديدية في نقل الركاب من 0.96% في عام 2022 إلى 6.2% بحلول عام 2053.

5-2-4 البنية التحتية لقطاع الطاقة

في سبيل تعزيز أمن الطاقة، تُخصص تركيا الحصة الأكبر من استثماراتها في مشاريع الغاز الطبيعي المسال وتخزينه. وفي هذا الشأن، أنشأت في السنوات الأخيرة عددًا من محطات التخزين ومحطات إعادة الغاز الطبيعي العائمة، ورفعت القدرة الاستيعابية الحالية لإنتاج وتخزين الغاز الطبيعي المسال. إلى جانب ذلك، تم ربط بعض المصادر الجديدة بشبكة الغاز الموجودة. كما تُنفذ تركيا تدابير لزيادة طاقتها الإنتاجية من الغاز الطبيعي من خلال تحسين محطات التخزين. ومن الممكن أن تستفيد تركيا بشكل ملحوظ من المعرفة والخبرة النوعية لدول مجلس التعاون الخليجي في هذه المشاريع؛ لتطوير البنية التحتية لقطاع النفط والغاز. وكذلك، قد تساهم الخبرات التركية في مجال تكنولوجيا الطاقة المتجددة بفاعلية في دعم جهود دول مجلس التعاون الخليجي نحو زيادة اعتمادهم على مصادر الطاقة المتجددة. وبينما تصطف تركيا بين أكبر منتجي الألواح الشمسية في الشرق الأوسط، تأتي دول مجلس التعاون الخليجي من بين أكبر مستقبلي مصادر الإشعاع الطبيعي المباشر. وتمتلك تركيا خبرات في مجال تقنية تسخير الطاقة حيث يمكن تصدير هذه التقنيات إلى دول مجلس التعاون الخليجي بسهولة والمساعدة في تحسين العلاقات التجارية.

5-3 التحديات والحلول الممكنة

لقد أدركت كل من دول مجلس التعاون الخليجي وتركيا الأهمية البالغة للبنية التحتية كإحدى الركائز الأساسية في تلبية متطلبات التنمية، بالإضافة إلى ضمان تقوية الروابط بين دول الإقليم. ولذلك، تتزايد جهود تلك الدول في تعزيز سبل التعاون في قطاع البنية التحتية. فضلًا عن الاستفادة من حجم التبادل التجاري الضخم في السلع والخدمات مع السعودية والإمارات، إذ سعت تركيا في السابق إلى تعزيز علاقاتها

الاستثمارية والتجارية الثنائية مع معظم دول مجلس التعاون الخليجي. وقد أتاحت هذه الدول وتركيا فرصًا استثمارية جذابة فيما بينهما خلال العقود الأخيرة. حيث حافظت الإمارات والسعودية كعادتهما على توفير بيئات عمل مفتوحة وجاذبة لرأس المال الأجنبي. وفي الوقت ذاته، نتج عن الازدهار العقاري والاستثمارات الحكومية الكبيرة في مشاريع البنية التحتية المحلية توفير الفرص الاستثمارية العديدة المربحة للمستثمرين الدوليين في هذه الدول. وبفضل إيراداتها النفطية الضخمة ومؤسساتها المالية الرائدة، رسخت دول مجلس التعاون الخليجي اسمها كوجهة رئيسية لرؤوس الأموال والاستثمار الأجنبي المباشر للاقتصاد العالمي، وازدهرت استثمارات هذه الدول في تركيا بشكل ملحوظ.

وعلى الرغم من احتمالية أن تتأثر السعودية على المدى الطويل بتداعيات جائحة كورونا، إلا أن أوضاعها ما زالت مستقرة من حيث دعم مشاريع البنية التحتية المستقبلية والحفاظ على تطويرها. وظهرت الحاجة إلى إعادة تصميم وتطوير سريع للوحدات لمنظومة البناء والبنية التحتية لإمدادات الطاقة ضمانًا لخلق مستقبل أكثر استدامة. وإعطاء الأولوية للتخطيط المستدام عند تشييد المباني وشبكات النقل وأنظمة الطاقة. فضلًا عن ذلك، نفذت المملكة إصلاحات اقتصادية كبيرة، من بينها تيسير ممارسة الأعمال التجارية، وإتاحة الحصول على الائتمان، والموافقة على تراخيص البناء، وتسوية حالات الإعسار، وغيرها من الحالات المماثلة. وتعزز مثل هذه الإصلاحات دخول شركات جديدة، وتحسين القدرة الشرائية، وزيادة المنافسة. ومن المتوقع أن تساهم البنية التحتية مساهمة واضحة في نجاح رؤية السعودية 2030، حيث التزمت البلاد بالفعل بتنفيذ مشاريع مختلفة تصل قيمتها إلى ما يقرب من تريليون دولار أمريكي.

وتبذل الكويت جهودها لتخفيف عبء الأجور العامة والإعانات الاجتماعية؛ لدعم قدرة الدولة على تخصيص الأموال لمشاريع البنية التحتية عالية الاستثمار وطويلة الأمد. وعلى الرغم من التأخير في ترسية المشاريع وتنفيذها بسبب الضغوط الناتجة عن العوامل المتعلقة بالمؤسسات والسوق، لا يزال تطوير البنية التحتية محط تركيز دولة الكويت؛ وذلك من أجل التصدي للفجوات الآخذة في الاتساع، وتلبية متطلبات الأجيال القادمة، وأخيرًا، تحقيق الأهداف الوطنية التي تحتضنها رؤية الكويت 2035. ولذلك، تركز الدولة بقوة على برنامج الشراكة بين القطاعين العام والخاص لتنفيذ مشاريع البنية التحتية. وأيضًا، هناك بعض مشاريع تطوير البنية التحتية الحضرية التي لا تزال تواجه بعض التحديات. وبالتالي، تُتخذ حاليًا خطوات، لتقليل النقص في المرافق المخصصة لمواقف السيارات في الكويت وزيادة أعداد مواقف السيارات الذكية وخدمات الدفع مقابل الاستخدام، خاصة في المناطق التي يشغلها السكان ذوي الدخل المنخفض والمتوسط.

فيما تركز الإمارات على مكافحة التصحر الناجم عن الجفاف والإفراط في استغلال الموارد الطبيعية، والنمو السكاني، واستخدام الأراضي، وغيرها من الأسباب. لذلك تعمل الهيئات الحكومية في دولة الإمارات على دعم الخطط المتعلقة بابتكار التقنيات التي يمكن أن تساهم في تنفيذ خطة البنية التحتية واستخدامها محليًا مع ضمان الحفاظ على البيئة، ومن بينها نظام النقل فائق السرعة (هايبرلوب) وهو أحد تلك المبادرات. ومن المتوقع أن تقلل هذه التقنيات من زمن الرحلات بين المدن حيث ستتضمن توسيع نطاق الرحلات بسرعات هائلة عبر السكك الحديدية أو الأنفاق. كما تجري أبو ظبي ودبي دراسات جدوى لأنظمة الهايبرلوب التي باستطاعتها ربط هذه المدن بالمدن الكبرى الأخرى في دول مجلس التعاون الخليجي. وكذلك تعمل الحكومة على تعزيز استخدام الطباعة ثلاثية الأبعاد (التصنيع الإضافي) في مشاريع البنية التحتية.

وعلى الرغم من بعض القيود المفروضة على ميزانية مملكة البحرين، يتوقع أن يزداد الطلب على وسائل النقل والمصانع، واستمرار استقطاب الاستثمارات الحكومية في مشاريع البنية التحتية.

وعلى الرغم من تباطؤ النمو بالمنطقة، توسع القطاع دوريًا خلال السنوات الأخيرة وساهم بفاعلية في الناتج المحلي الإجمالي وتوفير فرص العمل. وهناك توقعات بأن يساعد الدعم المقدم من دول مجلس التعاون الخليجي في التخفيف من آثار انخفاض أسعار النفط العالمية ودعم تطوير البنية التحتية. وتمتلك البحرين أحد أكثر سياسات الاستثمار الأجنبي تساهلًا في المنطقة، لكن لا يزال هناك

قيودًا على الملكية الأجنبية للمشاريع المحلية، والتي تشكل تحديًا بذاتها. وعلى الرغم من احتمالية أن يؤثر ذلك سلبًا على المنافسة في القطاع، إلا أن وزارة الصناعة والتجارة قد تمنح بعض الاستثناءات لتعزيز المنافسة وتقليل الآثار السلبية. فيما ازدادت مشاريع القطاع الخاص كثيرًا في قطاع توليد الكهرباء، مقارنة باستثمارات أقل في القطاعات الأخرى. إلا أنه وفي خطوة ضمن مشاركات إقليمية أوسع نطاقًا، تزيد الدولة من اعتمادها على نماذج الشراكة بين القطاعين العام والخاص في أعمال البنية التحتية الأخرى، وخاصة النقل.

وفي عمان، أثر انخفاض أسعار النفط وتعديلات الميزانية الحكومية على مشاريع البنية التحتية خلال السنوات القليلة الماضية. حيث توقف عدد كبير من المشاريع إلى جانب زيادة حالات التأخير والإلغاءات. وقد سبب هذا في زيادة المنافسة في السوق وانخفاض هوامش الربح، وغيرها من التحديات الأخرى. ومع ذلك، تركز السلطنة على برامج التنويع الاقتصادي في محاولة منها للحد من اعتمادها على الإيرادات النفطية، بما يفضي الى نمو مشاريع البنية التحتية المختلفة في جميع أنحاء البلاد. فضلًا عن ذلك، اتخذت حكومة سلطنة عمان تدابير متنوعة لتسهيل عملية الاستثمارات الأجنبية، تتضمن قانون استثمار رأس المال الأجنبي وقانون الشركات التجارية الجديد، المنشور في 2019، بالإضافة إلى حوافز لدفع ضريبة الدخل وترحيل غير محدود للخسائر الضريبية المعلنة، والتي تم الإعلان عنها في عام 2021. علاوة على ذلك، تهدف استراتيجية الاقتصاد الدائري في سلطنة عمان إلى زيادة القيمة والقضاء على الهدر من خلال تحسين تصميم السلع والأنظمة والمواد المنتجة ونماذج الأعمال المنتجة محليًا. وتمثل هذه الاتجاهات آفاقاً للتوسع في قطاع البنية التحتية.

وتتمتع قطر ببنية تحتية شاملة وبالغة التطور، بالإضافة إلى الملاعب المشيدة خصيصًا لاستضافة مباريات كأس العالم لكرة القدم 2022، حيث استثمرت قطر وتواصل استثماراتها في تحديث بنيتها التحتية. وتسعى قطر لتصبح مركزًا لوجستيًا لجزء كبير من العالم. وتتصدر تلك الأهداف، إنشاء المطارات، ومراكز حضرية كبرى أوسع نطاقًا، وتجديد الطرق والمدن الناشئة. ومع ذلك، يشكل نقص العمالة تحديًا مقلقًا في البلاد، حيث يسفر عن ذلك الاعتماد بدرجة كبيرة على العمالة الوافدة. بيد أن قطر تمكنت من مواصلة التطوير المستمر للبنية التحتية، وانعكس ذلك بوضوح على الاستضافة الناجحة لكأس العالم. ولفتت قطر اهتمام العالم في فترة التحضيرات لكأس العالم وصولًا إلى نهاية البطولة. وقد ساهم الطلب المحلي المتزايد، وأسعار الهيدروكربون المعقولة في دعم الطلب المحلي، وبدء مشروع توسعة حقل الشمال، والانتعاش الناجم عن استضافة كأس العالم؛ على تسارع وتيرة التعافي الاقتصادي. وارتفع فائض الميزانية من 0.2% في عام 2021 إلى 10.8% في عام 2022 من الناتج المحلي الإجمالي، مما يسمح بزيادة وترشيد الإنفاق على البنية التحتية.

6. الملحق

6-1 المسرد

الجدول 2: قائمة الاختصارات

الاختصار	المعنى
AI	الذكاء الاصطناعي
APAC	آسيا والمحيط الهادئ
BAPCO	شركة نفط البحرين
BI	ذكاء الأعمال
BSTDB	بنك البحر الأسود للتجارة والتنمية
BO	البناء والتشغيل
BOT	البناء والتشغيل ونقل الملكية
BLT	البناء والتأجير ونقل الملكية
CAA	الهيئة العامة للطيران المدني
CAGR	معدل النمو السنوي الإجمالي
CBT	البنك المركزي التركي
CCI	مؤشر تكلفة البناء
CFR	قانون اللوائح الفيدرالية
COVID-19	فيروس كورونا ٢٠١٩
CSR	المسؤولية الاجتماعية للشركات
DAC	سحابة الأتمتة الرقمية
DISCO	شركة توزيع واحدة
DNI	الإشعاع الطبيعي المباشر
EC	المفوضية الأوروبية
EBRD	البنك الأوروبي للإنشاء والتعمير
EU	الاتحاد الأوروبي
FDI	الاستثمار الأجنبي المباشر
FTA	اتفاقية التجارة الحرة
FTTR	توصيل الألياف الضوئية إلى الغرفة
FZ	منطقة حرة
GCC	مجلس التعاون الخليجي
GDNT	المديرية العامة للتكنولوجيا الوطنية
GDP	إجمالي الناتج المحلي
GIS	نظم المعلومات العالمية
ICLS	المؤتمر الدولي لخبراء إحصاءات العمل
ICT	تكنولوجيا المعلومات والاتصالات
IEA	الرابطة الدولية للطاقة
ILO	المنظمة الدولية للعمالة

IoT	انترنت الأشياء
IMF	صندوق النقد الدولي
ISA	الجمعية الدولية للأتمتة
IsDB	البنك الإسلامي للتنمية
ITA	إدارة التجارة الدولية
ITS	نظام النقل الذكي
KSA	المملكة العربية السعودية
LNG	الغاز الطبيعي المسال
MEA	الشرق الأوسط وأفريقيا
MOCCAE	وزارة التغير المناخي والبيئة
MoCIIP	وزارة التجارة والصناعة وترويج الاستثمار
MoHRE	وزارة الموارد البشرية والتوطين
MoIAT	وزارة الصناعة والتكنولوجيا المتقدمة
MSE	بورصة مسقط
MT	طن متري
NDP	خطة التنمية الوطنية
NPP	محطة الطاقة النووية
NRW	المياه غير المدرة للدخل
OECD	منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية
PESTLE	السياسية والاقتصادية والاجتماعية والتكنولوجية والقانونية والبيئية
PPP	شراكة القطاعين العام والخاص
R&D	البحث والتطوير
SAM	أمريكا الجنوبية
SCADA	نظام التحكم الإشرافي وتحصيل البيانات
SEZ	منطقة اقتصادية خاصة
SIV	حجم إدخال النظام
SME	المؤسسات الصغيرة والمتوسطة
SOE	مشاريع مملوكة من الدولة
STEM	العلوم والتكنولوجيا والهندسة والرياضيات
SWOT	مناطق القوة والضعف/ الفرص والتهديدات
TL	ليرة تركية
TOR	نقل حقوق التشغيل
UAE	الإمارات العربية المتحدة
UK	المملكة المتحدة
US	الولايات المتحدة
US$	الدولار الأمريكي
VAT	ضريبة القيمة المضافة
WDN	شبكة توزيع المياه
WHO	منظمة الصحة العالمية
Y-o-Y	على أساس سنوي/ سنويًا
ZLD	تقنية التفريغ السائل الصفري

مركز الخليج للأبحاث
المعرفة للجميع

نبذة عن مركز الخليج للأبحاث

مركز الخليج للأبحاث، مؤسسة بحثية مستقلة، شعاره (المعرفة للجميع)، وأولوياته خدمة قضايا وأهداف شعوب ودول منطقة الخليج. تأسس المركز في يوليو عام 2000م، ومقره الرئيسي في مدينة جدة بالمملكة العربية السعودية، وله فروع في كلاً من مدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية، جامعة كامبريدج بالمملكة المتحدة، وجنيف بسويسرا.

ويلتزم المركز منذ تأسيسه بالمساهمة الفاعلة في قضايا منطقة الخليج، من خلال كل أنشطته التي تشمل: إجراء بحوث ودراسات، وتنظيم مؤتمرات ومنتديات ورش عمل، النشر الإعلامي حول قضايا الأمن، والسياسة، والاقتصاد، والشئون العسكرية، والتعليم والبيئة، والإعلام وغيرها. كما قام المركز بترجمة ونشر أكثر من 500 كتاب من أمهات الكتب والمعاجم والقواميس المتخصصة في السياسة والأمن والاقتصاد والعلاقات الدولية والفكر الاستراتيجي، والبيئة، والإعلام، والتوازن الإقليمي والدولي... إلخ.

حافظ مركز الخليج للأبحاث للعام الثاني عشر على التوالي على وجوده ضمن أبرز مؤسسات الفكر والرأي ومنظمات المجتمع المدني على مستوى العالم، وكواحد من أكبر مؤسسات الفكر والرأي على مستوى منطقة الشرق الأوسط من بين 8162 من جميع قارات العالم، وذلك طبقًا لما أعلنه برنامج العلاقات الدولية في جامعة بنسلفانيا في 30 يناير 2020م، ضمن التصنيف السنوي الذي يقوم به البرنامج لمؤسسات الفكر في العالم، وبالإضافة إلى ذلك فإن مركز الخليج للأبحاث (GRC) جاء ضمن هذا التصنيف وأحد من أبرز مؤسسات الفكر والرأي المهتمة بالشؤون السياسية الخارجية والشؤون الدولية، ومن بين أفضل مؤسسات الفكر والرأي ضمن تصنيف التعاون المؤسسي.

مركز الخليج للأبحاث