



طريق الحرير الجديد وأثاره الاقتصادية على العراق

حسين حيدر محمد الجزائري – شركة ناقلات النفط العراقية

Corresponding Author E-mail: hussainalgazaaryh@yahoo.com

الخلاصة:

في عام 2013 أطلق الرئيس الصيني شي جين بينغ مبادرة الحزام والطريق بهدف تطوير طرق تجارية وممرات اقتصادية تربط بين أكثر من 65 بلداً يبلغ إجمالي عدد سكانها نحو 4.4 بليون نسمة نحو 63% من عدد سكان العالم ويصل حجم اقتصاداتها إلى نحو 21 تريليون دولار أميركي تمثل 29% من حجم الاقتصاد العالمي تسعى الصين للتعامل معها تجارياً عبر طريق الحرير وشبكاته العالمية لتحقيق المصالح الاقتصادية والتجارية المشتركة والقت المبادرة تجاوباً ومشاركةً واسعةً من حوالي سبعين دولة مطلة على هذا الخط كانت دول الشرق الأوسط في مقدمتها وتتزامن المبادرة مع فكرة إحياء طريق الحرير، وأن مبادرة الحزام والطريق تتضمن إنفاق الصين مليارات الدولارات من الاستثمارات في البنى التحتية على طول طريق الحرير والمبادرة بالأساس هي استراتيجية تنمية طرحها الرئيس الصيني وتتمحور حول التواصل والتعاون بين الدول وخصوصاً بين الصين ودول آسيا وأفريقيا وتتضمن فرعين رئيسيين هما طريق الحرير الاقتصادي البري و طريق الحرير البحري أي أن الصين تتبنى استراتيجية طموحة لها أهمية كبرى على المستوى العالمي ومن ثم تعد فرصة للعراق لتحقيق مصالحه الوطنية من الناحية الاقتصادية والتجارية والاستفادة من تجارة الترانزيت التي تمر عبر العراق من خلال إكمال ميناء الفاو الكبير وطريق القناة الجافة مما سيؤدي إلى نهوض الاقتصاد العراقي وتنويعه وعدم الاعتماد على النفط فقط في تمويل الموازنة العامة.

Al-harir new road and its economic impact on Iraq

Abstract:

In 2013, Chinese President Xi Jinping launched the Belt and Road Initiative with the aim of developing trade and economic routes linking more than 65 countries with a total population of 4.4 billion people that is about 63% of the world population and the size of its economy about 21 trillion US dollar, representing 29% from the size of the global economy. China seeks to deal with it commercially via AL Harir Road and its

global networks to achieve common economic and trade interests. The initiative was coming with the idea of reviving AL Harir Road and the participation of seventy countries bordering this line was in the Middle East countries at the forefront and the initiative coincides with the idea of reviving Al Harir road and Road initiative includes China spending billions of dollars in investments infrastructure along AL Harir Road, Basicall, the initiative is a development strategy put forward by the Chinese President, which focuses on communication and cooperation between countries, especially between China and the countries of Asia and Africa. it includes two main branches, the Land Economic AL Harir Road and the Maritime AL Harir Road, meaning that China adopts an ambitious strategy that has great importance at the global leve, and then it is an opportunity for Iraq to achieve national reconciliation in economic and commercial terms and benefit from transit trade that passes through Iraq by completing AL Faw port and the dry channel road, and this will lead to the revival and diversification of the Iraqi economy and not relying on the oil trade only to finance the general budget.

المقدمة:

تشير العديد من المؤشرات والعوامل في الوقت الراهن بأن الصين أصبحت قطباً عالمياً في المجالات الاستراتيجية والسياسية والاقتصادية، وتجسدت هذه المكانة بحكم موقعها الاستراتيجي والجيوبوليتيكي والاقتصادي ضمن هيكلية النظام الدولي كونها عضو دائم في مجلس الأمن التابع للأمم المتحدة ودورها الحيوي في الترتيبات والتفاعلات والعلاقات الدولية ناهيك عن حجم سكانها الذي يصل إلى 1.395 مليار نسمة، فضلاً عن وصولها إلى مرتبة الاقتصاد الثاني عالمياً على الرغم من تأكيدها على أنها لازالت دولة نامية لرغبتها في الابتعاد عن المسؤولية الدولية، وكذلك كونها قوة كبرى من الناحية العسكرية بحجم ميزانيتها العسكرية التي تقدر بـ 139 مليار دولار على وفق الاحصائيات الصينية وبـ 165 مليار دولار عام 2014 وفق الاحصائيات الامريكية وبذلك تكون الدولة رقم (2) عالمياً في حجم الانفاق العسكري بعد الولايات المتحدة الامريكية، ونتيجة لطبيعة هذه المؤشرات فأن الصين وصلت إلى مرحلة امتلاكها القدرات والإمكانيات في تبني وطرح المبادرات والاستراتيجيات الإقليمية منها أو الدولية بهدف الحفاظ على مكانتها أو دفع هذه المكانة إلى الأمام عبر حماية أمنها القومي ومصالحها المتعددة وهنا جاءت استراتيجية الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الواحد والعشرين والذي اختصر فيما بعد إذ سمي بـ (الحزام والطريق) والتي تعد من أوسع المفاهيم الاستراتيجية من الناحية الجيوستراتيجية والاقتصادية في الوقت الراهن، وهذا ما يؤشر على أن الصين بدأت تفكر كما تفكر الدول الكبير على الرغم من الاختلاف في

طبيعية ونوعية الوسائل والآليات المستخدمة في استراتيجياتها الدولية. وفي هذا الشأن تسعى الصين لجعل العالم عبارة عن حزام اقتصادي واحد عن الطريق البر والبحر لتيسير وانسيابية التجارة الدولية بين الدول الواقعة ضمن مبادرة الحزام والطريق وبالخصوص الدول العربية كونها تعد حلقة أساسية لربط العالم الخارجي كما أن للعراق موقعاً ينفرد به عن العالم أجمع كونه أقرب نقطة وصل بين القارات الثلاث آسيا وأوروبا وأفريقيا ومن ثم يعد الطريق الأقرب والأسرع والأكثر اماناً لمرور تجارة القارات المذكورة عبره مما يستدعي للعراق الاستفادة من هذه المبادرة من خلال عقد اتفاقيات مع الصين لتنفيذ مشاريع استراتيجية في العراق وتأهيل بنائه التحتية وإعادة اعمار المحافظات التي تضررت من الحرب ضد داعش الإرهابي.

هدف البحث: يهدف البحث إلى تعريف مبادرة طريق الحرير (حزام واحد – طريق واحد) وأهميته للدول الواقعة ضمنه والمكاسب والفرص التي ستتحقق للعراق منه.

أهمية البحث: تبرز أهمية البحث من خلال الأهمية التي يحظى بها طريق الحرير الجديد للشرق الأوسط وخاصة الدول العربية ومنها العراق فعلى الرغم من القدرات المالية التي يتمتع بها العراق نسبياً لكنه لا زال بحاجة إلى الدعم التقني في تطوير البنية التحتية وتنفيذ مشاريع استراتيجية تساعد على تنويع الاقتصادي العراقي.

مشكلة البحث: يعاني العراق من النقص في البنية التحتية والتلوث في تنفيذ المشاريع الاستثمارية مما يجعل مبادرة طريق الحرير الجديد (حزام واحد – طريق واحد) فرصة لتطوير الاقتصاد العراقي وجذب الاستثمارات.

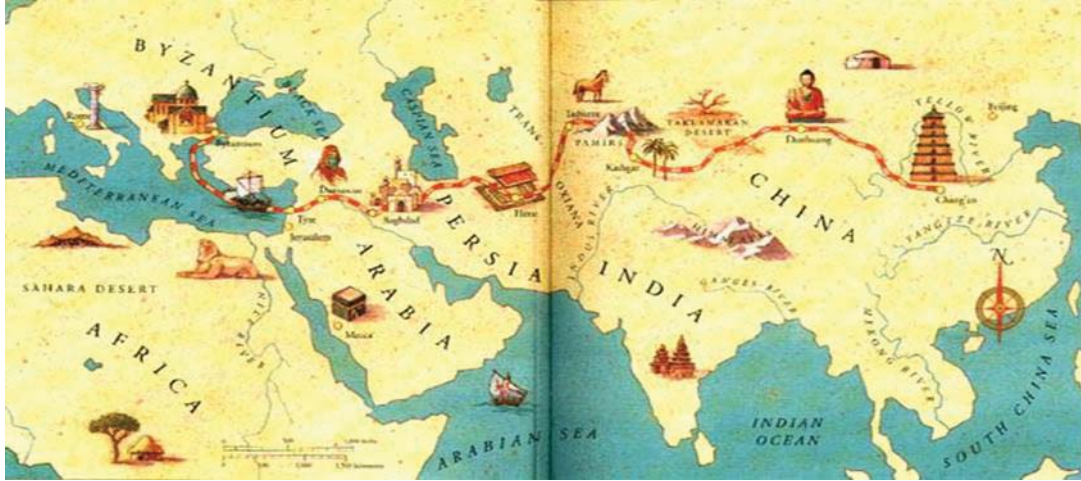
فرضية البحث: ينطلق البحث من فرضية مفادها أن الصين تتبنى استراتيجية جيوبوليتيكية طموحة لها أهمية كبرى على المستوى العالمي ومن ثم يعد فرصة استراتيجية للعراق لتحقيق مصالحه الوطنية من الناحية الاقتصادية والتجارية (تجارة الترانزيت عبر ميناء الفاو العراقي) فضلاً عن تنويع مصادر الدخل القومي إلى جانب زيادة إيراداته النفطية.

منهجية البحث: اعتمد البحث المنهج الاستقرائي والتحليل الوصفي للبيانات من خلال دراسة الأهمية الاقتصادية لطريق الحرير الجديد واثاره الاقتصادية على العراق بالاعتماد على البيانات المعدة في التقارير الدولية في هذا المجال.

هيكلية البحث: لغرض الإحاطة بالموضوع فقد تناول البحث نبذة تاريخية لطريق الحرير القديم كما تطرق مقومات الاقتصاد الصيني كما تطرق أيضاً إلى الدول العربية ومدى استفادتها من مبادرة الصين في تنفيذ طريق الحرير الجديد وأخيراً تناول البحث الانعكاسات الاقتصادية لطريق الحرير الجديد على العراق.

أولاً: طريق الحرير القديم:**1- خلفية تاريخية عن طريق الحرير القديم:**

كان طريق الحرير القديم يبدأ من مدينة (شي أن) وهي عاصمة الصين التاريخية للإمبراطورية الصينية الأولى ويقطع هذا الطريق مناطق غرب وشمال الصين ليصل إلى سمرقند ثم مشهد وهمدان ثم يتجه إلى بغداد فتدمر المركز الرئيسي لتجمع القبائل في قلب الصحراء ثم تنفرع إلى دمشق ومنها إلى مصر وشمال أفريقيا جنوباً إلى انطاكية فأوروبا شمالاً (أنظر الشكل –1) ،وقد استمر هذا الطريق مزدهراً قرابة 1500 عام منذ القرن الثاني قبل الميلاد ولم يقتصر دوره على التجارة فقط بل تعداه إلى مختلف الأنشطة الحضارية الأخرى ،ثم أخذ يضمحل تدريجياً بسبب تطور وسائل النقل البحري واكتشاف الاوربيون طرقاً بحرية أكثر أمناً للوصول إلى الهند والصين [1].



الشكل (1) طريق الحرير القديم

أن طريق الحرير القديم لم يكن طريقاً واحداً وإنما شبكة من الطرق الفرعية التي تصب في طرق أكبر أو بالأحرى في طريقين كبيرين أحدهما شمالي (صيفي) والآخر شتوي، كانوا يسلكونه في زمن الشتاء والذي يجمع بين هذه السبل والمسارات جميعاً هو أنها مسالك للقوافل المتجهة من الشرق إلى جهة الغرب لتتمر في طريقها ببلدان ما لبثت أن ازدهرت مع ازدهار هذا الطريق التجاري الأكثر شهرة في العالم القديم، وقد ساهم هذا الطريق بدور بارز ومهم في نشر الاسلام ودخول الكثير من الصينيين في الإسلام كما أدى إلى بناء العديد من المساجد في جميع مناطق الصين ولقد دخل الإسلام في الصين في عهد اسرة تانغ يوان (1206 – 1368م) وأوائل أسرة مينغ (1368 – 1644م) ويبلغ عدد المساجد في الصين أكثر من ثلاثين ألف مسجد بعضها أثري يعود تاريخ انشاءه إلى القرن السابع عشر الميلادي وهو العدد الأكبر منها في فترات تاريخية مختلفة، وانتقل عبر الطريق الورق فحدث طفرة كبرى في تراث الإنسانية مع النشاط التدويني الواسع وانتقلت عبره أيضاً أنماط من النظم الاجتماعية التي كانت ستظل مدفونة في وسط اسيا غير أن النشاط الاقتصادي ظل

دوماً هو العامل الأهم والأظهر أثراً. ويكفي لبيان أثره وأهميته الاقتصادية أنه ساعد على تراكم المخزون العالمي للذهب في الصين حتى أنه بحلول القرن العاشر الميلادي أصبحت الصين وحدها تمتلك مخزون من الذهب قدره أكبر مما تمتلكه الدول الأوروبية مجتمعة. كما كان لطريق الحرير تأثيراً كبيراً في ازدهار كثير من الحضارات القديمة مثل الحضارة الصينية والمصرية والهندية والرومانية حتى أنها أرست القواعد للعصر الحديث [2].

2- نشأة طريق الحرير:

تعد الصين اول دولة زرعت التوت وربت ديدان القز وانتجت المنسوجات الحريرية في عالم العصور القديمة وتعد المنسوجات الصينية القديمة من أهم المنتجات التي تقدم لشعوب العالم حتى اليوم وينتشر الحرير الصيني في كل العالم لذلك سمي الطريق المذكور بطريق الحرير نسبة إلى كثرة تجارة الحرير الصيني المارة عبره، كما كان يطلق عليه تسميات أخرى مثل طريق الأحجار الكريمة وطريق الفخاريات أو الخزفيات ولكن الاسم الأكثر شيوعاً كان هو طريق الحرير. وقد بدأ الغرب يعرف الصين آنذاك عبر طريق الحرير إلى الخارج وفي عهد اسرة تانغ بلغت صناعة الحرير ذروتها وازدادت أساليب نسجه وزخرفته وقد ورثت المنسوجات الحريرية في عهد اسرة مينغ تقاليد بأنواع متعددة وجمال زاهي فاجتذبت تجار مختلف بلدان العالم بنوعيتها الممتازة، حتى انها أضحت التجارة الأثر ربحاً نتيجة لغلاء أسعارها [3].

3- المبادرة الصينية لطريق الحرير الجديد:

بدأت محاولات إعادة إحياء طريق الحرير في بداية التسعينات وعرف من بينها الجسر البري (الأوروبي - الآسيوي) الذي يصل بين كل من (الصين وروسيا ومنغوليا وكازاخستان ويصل إلى ألمانيا بالسكك الحديدية). وفي عام 2013 أطلق الرئيس الصيني شي جين بينغ مبادرة الحزام والطريق بهدف تطوير طرق تجارية وممرات اقتصادية (حزام اقتصادي) تربط بين أكثر من 65 بلداً يبلغ إجمالي عدد سكانها نحو 4.4 بليون نسمة نحو 63% من عدد سكان العالم) ويصل حجم اقتصاداتها إلى نحو 21 تريليون دولار أميركي تمثل 29% من حجم الاقتصاد العالمي تسعى الصين للتعامل معها تجارياً عبر طريق الحرير وشبكاته العالمية لتحقيق المصالح الاقتصادية والتجارية المشتركة والقت المبادرة تجاوباً ومشاركةً واسعةً من حوالي سبعين دولة مطلقة على هذا الخط كانت دول الشرق الأوسط في مقدمتها وتتمازج المبادرة مع فكرة إحياء طريق الحرير، وأن مبادرة الحزام والطريق تتضمن إنفاق الصين مليارات الدولارات من الاستثمارات في البنى التحتية على طول طريق الحرير والمبادرة بالأساس هي استراتيجية تنمية طرحها الرئيس الصيني وتتمحور حول التواصل والتعاون بين الدول وخصوصاً بين الصين ودول أوراسيا وتتضمن فرعين رئيسيين هما طريق الحرير الاقتصادي (البري والبحري) وفي عام 2015 شكلت الصين لجنة عليا للإشراف على تنفيذ مشروع طريق الحرير الجديد [4]. وأن مبادرة طريق الحرير الجديد ما هي إلا استراتيجية لاستعادة طريق الحرير التاريخية بشكل جديد يتلاءم مع متطلبات العصر كما أنها تعد واحدة من تجليات القدرات الصينية الاقتصادية المهولة التي تهدف إلى ربط الصين بأوروبا وآسيا وأفريقيا وصولاً إلى أمريكا الجنوبية عبر سلسلة من الطرق البرية

والبحرية، وقد سبق للحكومة الصينية ان أعلنت أنها رصدت 124 مليار دولار ككلفة أولية لإنشاء البنية التحتية للطريق بعد موافقة ثمان وستين دولة على الانضمام إلى المبادرة، وتشمل تلك البنية انشاء موانئ وطرق وسكك حديد في الدول المستهدفة بالمبادرة لكي يصار إلى ربطها بعضها ببعض وفي نهاية المطاف بالموانئ الصينية التي خصصت لهذا المشروع الضخم. وتبلغ التكلفة الإجمالية التقديرية للمشاريع التطويرية لمبادرة الحزام الاقتصادي حوالي 1.2 تريليون دولار أمريكي وهو رقم مرشح للارتفاع مع ازدياد الإقبال الدولي على الانضمام إلى مشروع الحزام والطريق [5].

4- أهداف طريق الحرير الجديد:

أن من بين أهم أهداف مشروع طريق الحرير الجديد ما يلي:
أ- إحياء وتطوير طريق الحرير التاريخي من خلال مد أنابيب للغاز الطبيعي والنفط وتشبيد شبكات من الطرق والسكك الحديدية ومد خطوط للطاقة الكهربائية والأنترننت.

ب- تستهدف الصين أن يخلق هذا المشروع نشاطا تجاريا يفوق حجمه 5.2 تريليون دولار أمريكي خلال 10 سنوات.

وتبلغ التكلفة التقديرية للطريق نحو 47 مليار دولار أمريكي ويضم نحو 65 دولة في قارات آسيا وأوروبا وإفريقيا وفي 18 يناير 2018 وصل أول قطار لنقل البضائع من مدينة (بيوو) شرقي الصين إلى العاصمة البريطانية لندن بعد أن قطع قرابة 12 ألف كيلومتر خلال رحلة استمرت 18 يوماً [6]، ويتكون طريق الحرير الجديد من ستة ممرات اقتصادية رئيسية كما يلي [7]:

1- الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين ومنغوليا وروسيا: يشمل هذا الممر مسارين رئيسيين؛ أحدهما من منطقة بكين وتيانجين وهبي في الصين إلى منغوليا وروسيا، والآخر من منطقة داليان الصينية إلى تشيتا الروسية.

2- الجسر البري اليورو-آسيوي الجديد: يمتد الجسر المقترح من مدينتي يانغونغانغ، وريتشاو الساحليتين في الصين إلى روتردام في هولندا وأنتويرب في بلجيكا، وذلك لربط المحيط الهادئ بالمحيط الأطلسي. ويمر خط السكك الحديدية، وطوله 10.800 كيلو متر، في كازاخستان، وروسيا، وبيلاروس، وبولندا، وألمانيا.

3- الممر الاقتصادي بين الصين ووسط وغرب آسيا: يغطي هذا الممر الاقتصادي طريق الحرير القديم، حيث يربط بين الصين وشبه الجزيرة العربية. ويبدأ الممر من شينجيانغ في الصين ويعبر وسط آسيا ثم يصل إلى الخليج والبحر الأبيض المتوسط وشبه الجزيرة العربية. ويمر في خمس دول بوسط آسيا وهي كازاخستان، وقرغيزستان، وطاجيكستان،

وأوزبكستان، وتركمانستان، و17 دولة ومنطقة في غرب آسيا أو الشرق الأوسط ومنها المملكة العربية السعودية وتركيا وإيران.

4- الممر الاقتصادي الذي يربط بين الصين وشبه الجزيرة الهندية الصينية: يهدف هذا الممر إلى محاولة الامتداد من دلتا نهر اللؤلؤ في الصين باتجاه الغرب بطول طريق نانتشونغ-غوانغان السريع وخط نانينغ-غوانزو للسكك الحديدية السريعة عبر نانينغ وبينغشيانغ إلى هانوي وسنغافورة. ويربط هذا الجسر البري بين الصين وبين شبه الجزيرة الهندية الصينية وفيتنام، والوس، وكامبوديا، وتايلاند، وميانمار، وماليزيا في جنوب شرق آسيا.

5- الممر الاقتصادي بين الصين وباكستان: يبدأ هذا الممر، ويبلغ طوله 3000 كيلو متر، من مدينة قشغر في الصين وينتهي في مدينة كوار في باكستان، وبذلك يربط بين الحزام الاقتصادي لطريق الحرير في الشمال وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين في الجنوب. وهذا الممر عبارة عن شبكة تجارية من الطرق السريعة وخطوط السكك الحديدية وخطوط الأنابيب وكابلات الألياف البصرية.

6- الممر الاقتصادي الذي يربط بين بنغلاديش والصين والهند وميانمار: يبدأ هذا الممر من مدينة كونمينغ الصينية في إقليم يونان، ويهدف إلى الربط بين كولكاتا في إقليم بنغال الغربية في الهند وبين بنغلاديش وميانمار بمساعدة الطرق والسكك الحديدية والممرات المائية والجسور الجوية. ويمكن ملاحظة الممرات أعلاه من خلال الشكل (2) بصورة أوضح.



الشكل (2) الممرات الاقتصادية الستة لمبادرة طريق الحرير الجديد

ومن أجل تسهيل التجارة والاستثمار تقترح مبادرة طريق الحرير الجديد إزالة الحواجز الاستثمارية والتجارية وبناء مناطق للتجارة الحرة ودفع التوازن التجاري وتنمية الأعمال التجارية الإلكترونية العابرة للحدود

والتعاون في تطوير الطاقات النظيفة والمتجددة والحفاظ على التنوع البيولوجي وموجة التغير المناخي لبناء (طريق الحرير الخضراء) [8]، لذا فإن هذه المبادرة لا تعد مجرد مبادرة لتسهيل وتوسيع حجم التجارة من خلال إزالة العوائق أمام هذه التجارة وتخفيض التكاليف بقدر ما تعد مبادرة لتقديم دعم تنموي في المناطق التي تمر بها خلال المشروعات المزمع تنفيذها فهي تحمل بين طياتها مكاسب اقتصادية محتملة للدول النامية المعنية بالمبادرة، كما يمكن القول أن هذه المبادرة تهدف إلى تعزيز التعاون الاقتصادي والتوزيع الفعال للموارد كما تسعى إلى تعزيز التكامل بين الأسواق واستحداث إطار تعاون اقتصادي إقليمي يعود بالنفع على جميع الدول المشاركة.

ثانياً: مقومات الاقتصاد الصيني:

تعد الصين من الدول الكبرى في العالم إذ يبلغ عدد سكانها بحدود 1.395 مليار نسمة. وتسببت منتجاتها في اغراق الأسواق الأمريكية والأوروبية وكذلك الأفريقية والآسيوية ودول أخرى، ويذكر أن في عام 2005 تكسبت الحاويات في موانئ الدول وهي محملة بالمنتجات الصينية وأهمها الملابس ما أدى إلى مفاوضات شاقة بين الطرفين، وتمتاز البضائع الصينية برخص أسعارها وقدرتها على المنافسة، ومن ثم غزو الأسواق الخارجية، إذ لا يكاد متجر في دول العالم الصناعية منها أو النامية من هذه البضائع، وتشير الدراسات بان الولايات المتحدة تعاني من عجز تجاري لصالح دول عدة مثل كندا، اليابان والاتحاد الأوروبي، ولكن عجزها مع الصين هو الأضخم والأسرع في النمو والزيادة لصالح الصين، كما أن الصين تحقق فائضاً تجارياً لصالحها مع دول الاتحاد الأوروبي وهو ما يقارب 50 مليار يورو سنوياً، وهذا كله دلالة على ضخامة هذا الاقتصاد ونموه [9]، والدليل الأبرز والأهم أن الناتج المحلي بلغ 90 تريليون يوان أي ما يعادل 13 تريليون دولار بمعدل نمو سنوي بلغ 6.6% في عام 2018. ويمكن ملاحظة أهم مؤشرات الاقتصاد الصيني في عام 2018 من خلال الجدول (1).

الجدول (1) أهم مؤشرات الاقتصاد الصيني

النمو السنوي	2018	المؤشر
-	1,395.4	السكان (مليار نسمة)
6.6 %	90,030.9	الناتج المحلي الإجمالي (تريليون يوان)
6.1 %	64,644	الناتج المحلي الإجمالي للفرد (يوان)
5.9 %	63,563.6	الاستثمار في الأصول الثابتة (يوان)
6.2 %	-	القيمة المضافة للناتج الصناعي
9.0 %	38,098.7	مبيعات التجزئة للسلع الاستهلاكية (مليار يوان)
9.9 %	487.4,2	الصادرات (مليار دولار أمريكي)
15.8 %	135.6,2	الواردات (مليار دولار أمريكي)
-	351.8	الفائض التجاري (مليار دولار أمريكي)
9.9 %	135.0	الاستثمار الأجنبي المباشر المستخدم (مليار دولار أمريكي)
2.1 % -	3,072.7	احتياطيات العملات الأجنبية (مليار دولار أمريكي)

p2.،2019،Source: Economic and Trade Information on China

ووفقاً للبنك الدولي، تعد الصين ثاني أكبر اقتصاد في العالم، بعد الولايات المتحدة، قبل اليابان، وأشار تقرير الاستثمار العالمي الصادر عن الأونكتاد أن الصين أصبحت ثاني أكبر متلقٍ لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الواردة إذ بلغ (136 مليار دولار) في العالم في عام 2017 ارتفاعاً منذ عام 2007، بعد الولايات المتحدة الذي بلغ تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر الوارد إليها (275 مليار دولار)، كما أشار تقرير الاستثمار العالمي المذكور، أن الصين ثالث أكبر مصدر لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الخارج (124.6 مليار دولار) في العالم في عام 2017، خلف الولايات المتحدة واليابان (342.3 مليار دولار) و(160.4 مليار دولار) على التوالي [10].

ووفقاً لمنظمة التجارة العالمية (WTO) أن الصين أكبر دولة مصدرة لتجارة البضائع في العالم في عام 2018، إذ بلغت 2.487 ترليون دولار، كذلك احتلت المركز الخامس كأكبر دولة مصدرة للخدمات التجارية في العالم في عام 2018 للعام نفسه إذ بلغت 265 مليار دولار أمريكي. ووفقاً لصندوق النقد الدولي، تمتلك الصين أكبر احتياطيات من العملات الأجنبية عند العام 2018، إذ بلغت 3.073 ترليون دولار. في حين أشارت منظمة السياحة العالمية (UNWTO)، أن الصين احتلت المرتبة الأولى في العالم في الإنفاق السياحي إذ بلغ (258 مليار دولار)، تليها الولايات المتحدة بـ (135 مليار دولار) وألمانيا بـ (84 مليار دولار). ووفقاً لهونك كونغ للأوراق المالية والعقود الآجلة، فإن القيمة السوقية لبورصة شانغهاي للأوراق المالية هي ثاني أكبر سوق في آسيا (بعد اليابان) ورابع أكبر شركة في العالم في عام 2018 [11].

ثالثاً: الدول العربية والمبادرة الصينية:

حظيت العلاقات الصينية العربية بالأهمية منذ القدم، فقد تعرف العرب على الشعوب الصينية منذ ما قبل الإسلام وارتبط الطرفان بروابط تجارية كانت الملح الأساسي في تاريخ العلاقات بينهما، وقد كان لطريق الحرير القديم الأثر البالغ في ربط الصين بالدول العربية ربطاً وثيقاً وترك تراثاً نفيساً يجسد مجد الحضارتين الصينية والعربية.

وترجع بداية تأسيس العلاقات الدبلوماسية بين الصين والدول العربية إلى عام 1965 وعلى مدى السنوات الماضية ظلت هذه العلاقات تتطور بشكلٍ مستمر [12]، وقد شهدت سنوات التسعينات وما بعدها تزايداً مستمراً في حجم العلاقات الاقتصادية والتجارية بين الصين ومختلف البلاد العربية وقد تجلّى هذا الأمر في الآتي [13]:-

1- زيادة عدد الدول العربية التي تجاوز حجم تجارتها مع الصين مليون دولار من ست دول عام 1988 إلى كل الدول العربية كافة الآن.

2- ارتفاع حجم التبادل التجاري من عدة مليارات في أواسط تسعينيات القرن الماضي إلى أكثر من 80 مليار دولار عام 2008 وأصبحت البلدان العربية أكبر مورد للنفط الخام بالنسبة للصين.

3- تضاعفت قيمة التبادل التجاري بين الدول العربية والصين أربع مرات عامي 2004 و 2010، إذ ارتفعت من 36.4 مليار إلى حوالي 150 مليار دولار.

4- وفي عام 2011 شهد ارتفاعاً قياسياً جديداً بلغت نسبته 27% لتصل قيمة هذا التبادل التجاري إلى 190 مليار دولار.

5- وفي عام 2012 سجلت التبادلات الاقتصادية والتجارية بين الدول العربية والصين زيادة بنسبة 5.13% لتصل إلى 4.22 مليار دولار مما جعل الدول العربية سادس أكبر شريك تجاري.

6- تحسين آلية التعاون الاقتصادي والتجاري من خلال توقيع 21 اتفاقاً بين الصين و 21 دولة عربية في مجالات الاقتصاد والتجارة والتعاون الفني، وتعد السعودية أكبر شريك للصين في منطقة الشرق الأوسط في العام 2012 إذ بلغ حجم التبادل التجاري بين البلدين 73.27 مليار دولار بارتفاع سنوي قدره 13.9%.

7- قيام الصين بتوجيه استثماراتها في الدول العربية وخاصة الدول الخليجية إلى مشاريع النفط والغاز والطاقة والتكنولوجيا وصناعة السيارات والسلع الاستهلاكية والخدمات وصناعة المنسوجات وغيرها، وبالمقابل توجهت الاستثمارات العربية الخليجية في الصين إلى مشاريع النفط أيضاً.

وبناءً على ذلك أصبحت الصين ثاني أكبر شريك تجاري للدول العربية. ففي عام 2004 كان حجم التجارة بين الصين والدول العربية 36.7 مليار دولار أمريكي عند تأسيس منتدى التعاون الصيني العربي، إلا أنه ارتفع إلى 191.3 مليار دولار أمريكي في عام 2017، بزيادة 11.9 بالمائة على أساس سنوي. وفي عام 2017

نفسه، وصل حجم تدفق الاستثمارات الصينية المباشرة للدول العربية 1.26 مليار دولار أمريكي، في حين بلغت قيمة المشروعات الهندسية الصينية المتعاقد عليها حديثاً مع الدول العربية 32.8 مليار دولار أمريكي. كما وقعت الصين اتفاقيات تعاون ثنائية بشأن التعاون الاقتصادي والتجاري والفني مع 22 دولة عربية ومجلس التعاون الخليجي. ويعلق الجانبان أهمية على التعاون في بناء مناطق التعاون الاقتصادي والتجاري في الدول العربية، لدفع بناء المجمع الصناعي الصيني في مدينة جازان الاقتصادية بالسعودية بشكل إيجابي، والمجمع الصناعي الصيني بالذمق في عُمان، والحديقة النموذجية للتعاون في الطاقة الإنتاجية بالإمارات، ومنطقة السويس للتعاون الاقتصادي والتجاري بين الصين ومصر، ومنطقة تنمية التعاون الزراعي بين الصين والسودان وغيرها.

وفيما يتعلق بالمرافق، تشارك الشركات الصينية على نطاق واسع في السعودية والإمارات ومصر والجزائر وجيبوتي وبلدان أخرى، في تشييد الموانئ والطرق وخطوط السكك الحديدية وخطوط أنابيب النفط وشبكات إمداد المياه وغيرها من المشاريع. ومن جهة أخرى، تتعاون شركات الاتصالات الصينية مع الإمارات والسعودية ومصر وقطر ودول أخرى في خدمة التجوال الدولي والخدمات الدولية بعيدة المدى وخدمات البيانات الدولية وغيرها، وتعمل شركات صينية مثل هواوي و زي تي اي، مع شركات الاتصالات في ما يقرب من 20 دولة عربية لتطوير الشبكات الثابتة والشبكات اللاسلكية والمحطات الذكية وغيرها. كما أطلقت الصين رحلات جوية مباشرة مع عدة دول مثل الإمارات والجزائر والسعودية وعمان ومصر وقطر لخدمة تبادل الأفراد وتعزيز التعاون الاقتصادي والتجاري. وفي إطار عملية التعاون الاقتصادي والتجاري بين الصين والدول العربية، يولي الجانبان أهمية كبيرة لبناء آليات التعاون متعددة الأطراف، والتي لم تساهم في تحسين كفاءة التعاون العملي فحسب، بل أيضاً تعزيز مواصلة التبادلات الثنائية بين الجانبين.

كما أقامت الصين مجالس أعمال ثنائية مع مصر والمغرب وتونس والإمارات. ومنذ عام 2005، تم عقد سبع دورات لمؤتمر رجال الأعمال الصينيين والعرب في المدن الصينية والعربية. ومنذ عام 2010، عقدت وزارة التجارة والمجلس الصيني لتعزيز التجارة الدولية، بالتعاون مع حكومة منطقة نينغشيا ذاتية الحكم لقومية هوي، ثلاث دورات للمنتدى الاقتصادي والتجاري الصيني العربي، وثلاث دورات للمعرض الصيني العربية [14]، وتعد الصين من المستهلكين الكبار للنفط ومشتقاته في العالم ومن ثم سيبقى النفط هو المؤثر والمهم في نمو التبادل التجاري العربي الصيني من جهة وفي توجه الاستثمارات الصينية إلى الدول العربية من جهة أخرى، إذ يشار إلى أن حجم التبادل التجاري الصيني مع السعودية بلغ نحو 63 مليار دولار في عام 2018، فيما وصل حجم التبادل التجاري غير النفطي بين الصين والإمارات نحو 53 مليار دولار، ويتوقع أن يصل حجم التجارة إلى 70 مليار دولار بحلول عام 2020، فيما حقق حجم التبادل التجاري مع سلطنة عمان مستوى جديد بقيمة 22 مليار في نهاية العام 2018، وبنسبة زيادة 40% مقارنة بالعام 2017 [15]، لذلك سعت

الصين إلى اطلاق مبادرة طريق الحرير الجديد السالفة الذكر في عام 2013. ويمكن للدول العربية الاستفادة من هذه المبادرة في مجالات عدة ويمكن أن نذكر أهمها [16]:

8- **في مجال الطاقة:** تفتقر معظم البلدان العربية الى الوصول الى الطاقة الكهربائية. ونظرا لوجود منظومات نهريّة على مسار طريق الحرير مثل سد مروى بالسودان والذي يولد 1250 ميغاواط فيمكن الاستفادة من خلال نقل تكنولوجيا الطاقة ، فتهدف الدول المطلة على مسار طريق الحرير من مد شبكة كهرومائية وذلك بغرض تلبية احتياجات الاعداد المتنامية من السكان للطاقة.

9- **في مجال النقل:** حيث يهدف طريق الحرير الى ربط معظم العواصم العربية وذلك بغرض دفع نواحي التنمية. يتطلب ذلك بناء شبكات نقل من سكك حديدية وطرق لوجستية ومشاريع نقل تحويلية. فيمكن للدول العربية الاستفادة من الدعم الصيني في بناء البنية التحتية بالدول العربية المختلفة تماشياً مع مبادئ "مجلس أعمال البريكس" و "بنك التنمية الجديد". وجدير بالذكر ان مشروع طريق الحرير أخذ في الاعتبار مشروعات "الممر الافريقي" و "خط سكك حديد جيبوتي- دكار". ويتطلب ذلك من الدول العربية البدء بمبادرة طرح بعض المشروعات الحيوية التي من شأنها الربط بطريق الحرير مثل استكمال منظومة سكك الحديد العربية، جسر عربي يربط سيناء والاردن والسعودية، الجسر البري الاوراسيوي وغيرها من المشروعات الهامة.

10- **في مجال المياه:** حيث يهدف طريق الحرير الى نقل المياه من المناطق الغنية بالمياه الى المناطق الجافة وذلك من خلال الانهار ذات كميات المياه الكبيرة والتي يمر من خلالها طريق الحرير.

11- **في مجال الغذاء:** حيث يسهل طريق الحرير الى تعزيز حركة تنقل الغذاء بين الدول وتسهيل حركة التجارة العالمية وهو الامر الذي تستطيع من خلاله الدول العربية الاستفادة من توفير الغذاء.

12- **في مجال الموارد الطبيعية الخام:** حيث يمكن للدول العربية الحصول على الموارد الطبيعية بأقل عوائق وبأقل تكلفة لوجستية ممكنة.

ومن هذا المنطلق، من المهم جداً أن تبادر الدول العربية إلى تعزيز ارتباطها بطريق الحرير الجديد على أساس عربي مشترك وأن تضع لهذه الغاية الخطط والرؤى والبرامج والمشروعات، لكي تصبح جزءاً ولاعباً أساسياً في بناء أكبر مشروع اقتصادي للتنمية والبناء في العالم الاقتصادي، والذي سيعيد إحياء طريق الحرير القديم ليصبح ممراً حديثاً للتجارة والاستثمار، يتضمن بناء السكك الحديدية فائقة السرعة والطرق السريعة وشبكات نقل الطاقة وشبكات التوزيع وشبكات الألياف البصرية، ويحقق التنمية الاقتصادية للمدن والموانئ على طول الحازم والطريق، بما فيه بحر العرب والخليج العربي والبحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط، إذ سيخلق منطقة اقتصادية هائلة تمتد عبر أكثر من ثلث محيط الأرض.

رابعاً: الانعكاسات الاقتصادية للمبادرة الصينية على العراق:**1- العلاقات الدبلوماسية الصينية العراقية:**

عدت الصين من الدول التي تمكنت بدبلوماسيتها الحصول الموافقة الدولية واستئناف علاقاتها التجارية مع العراق من خلال شرائها للنفط على وفق برنامج النفط مقابل الغذاء محتلة المرتبة الأولى أبان الحصار الاقتصادي الذي فرض على العراق في التسعينات حتى عام 2001 بواقع (400) ألف برميل من النفط الخام [17]، فاستطاعت بنجاح استغلال الثغرات القانونية والسياسية في القرارات الدولية ضد العراق بما يتيح لها استئناف وتقوية صلاتها التجارية والاقتصادية مع العراق. وتعززت العلاقات بين البلدين بعد عام 2003 إذ قدمت نحو 25 مليون دولار مساعدة لإعادة بناء واعمار العراق، وفي حزيران 2007 زار رئيس جمهورية العراق الراحل (جلال الطالباني) الصين وهي أول زيارة يقوم بها رئيس عراقي، ووقع البلدان خلالها أربع اتفاقيات من بينها اتفاقية حول الغاء 80% من ديون العراق المستحقة للصين والبالغة 8.5 مليارات دولار وتشمل الاتفاقيات الثلاث الأخرى التعاون بين وزارتي خارجية البلدين والتعاون الاقتصادي والفني وبرنامج لتدريب الموارد البشرية وتم التوقيع على مذكرة تفاهم بين وزارتي العلوم والتكنولوجيا في البلدين لتدريب العشرات من العراقيين في مجال الطاقة وكيفية الاستفادة من الطاقة الشمسية لإنتاج الكهرباء، كما سعى العراق إلى إيجاد منفذ للأزمات الخائفة أمنياً وسياسياً واقتصادياً من خلال توقيع اتفاقيات سريعة وأخرى بعيدة المدى لتفادي التراجعات في أسعار النفط الذي يعد المصدر الرئيس للدخل العراقي، داعياً لتوظيف انضمامه لطريق الحرير في تطوير مجالات التعاون في الكثير من القطاعات، وبخاصة التنسيق وتعاون بشأن الطاقة مع الصين كما وقع العراق مع الصين في نهاية 2015 خمس اتفاقيات ومذكرات للتعاون الاقتصادي والتكنولوجي والعسكري والدبلوماسي والنفط والطاقة والمذكرات هي [18]:

- أ- مذكرة التفاهم بشأن المشاركة ببناء الحزام الاقتصادي لطريق الحرير وطريق الحرير البحري للقرن الحادي والعشرين.
- ب- مذكرة التعاون الاقتصادي والتكنولوجي بين البلدين.
- ت- توقيع اتفاقية اطارية بشأن التعاون في مجال الطاقة.
- ث- توقيع اتفاقية التعاون العسكري بين البلدين.
- ج- في حين شهدت المذكرة الخامسة توقيع اتفاق بشأن الاعفاء المتبادل لتأشيرة دخول الجوازات الدبلوماسية.

2- العلاقات التجارية الصينية العراقية ما بعد عام 2003:

لقد كان للصين موقف معارض ضد الاحتلال الأمريكي للعراق في عام 2003 ورافضة لاستخدام القوة العسكرية كمبدأ في تغيير الأنظمة السياسية فضلاً عن أن الأسباب التي استخدمتها الولايات المتحدة لإسقاط النظام في العراق لم تكن مقنعة بنظرها، كما أن الحرب التي اعلنها بوش ضد العراق أضرت بالاقتصاد الصيني المتسارع النمو إذ أنها فككت شبكة العلاقات الاقتصادية الكبيرة التي بنتها الصين مع العراق وهددت

استثماراتها المتصاعدة والتي وصلت إلى (7) مليارات دولار في عام 2002، وفي مختلف مجالات الاقتصاد والتجارة ولا سيما في مجال النفط والغاز بلغت مليار دولار [19]، وبعد الاستقرار النسبي لأوضاع العراق في عام 2004 عاودت الصين حضورها الاقتصادي والتجاري مع العراق بهدف الحصول على فرص استثمارية والدخول إلى الأسواق العراقية بطريقة تنافسية مع دول العالم الأخرى وقبلت بعقود نفطية بفوائد رمزية، ولقد كان نتاج الانفتاح الصيني على الأسواق العراقية أن بلغ عدد الشركات الصينية العاملة في العراق بنهاية عام 2011 حوالي 108 شركة استثمارية في قطاعات الطاقة والكهرباء والمواصلات والاتصالات، ورافق ذلك تزايد حجم التبادل التجاري بين البلدين ليصل عام 2011 إلى 14 مليار دولار، ثم إلى أكثر من 17 مليار دولار في عام 2012، وازداد ليصل إلى 24 مليار دولار في العام 2013، واستمر بالتزايد حتى بلغ 30 مليار دولار في عام 2018، مما جعل العراق الشريك التجاري العربي الرابع للصين، وجعل الصين الشريك الأجنبي الأول للعراق [20]. إذ تعد الصين إحدى أهم الاقتصادات المستهلكة للنفط بعد الولايات المتحدة وفي المقابل يمثل العراق المرتبة الخامسة بين الدول المنتجة والمصدرة للنفط في العالم حالياً. كما تبحث الصين عن سد احتياجاتها من الطلب على النفط الخام إذ تشير التقارير التي تتناول موضوع الطلب وعرضه إلى التنامي في حجم الطلب على النفط كما يوضح ذلك الجدول (2) الذي يشير إلى تزايد الطلب خلال المدة (2013 – 2040) في الوقت الذي يتراجع في العرض خلال نفس المدة مما يؤشر إلى إمكانية ارتفاع أسعار النفط مستقبلاً هذا من جهة وسيطرة الدول التي لديها احتياطات كبيرة على سوق النفط من جهة أخرى.

ويعد العراق إحدى الدول التي تتمتع باحتياطات كبيرة في مجال النفط الخام الذي يجعله يحتل المرتبة الخامسة عالمياً إذ يبلغ معدل احتياطي العراق المؤكد من النفط الخام 145 مليار برميل أي ما يقارب 20.6% من مجموع الاحتياطي للدول العربية المنتجة والمصدرة للنفط الخام (أوابك) البالغ 703.4% مليار برميل وبنسبة 11.6% من مجموع الاحتياطي النفطي المؤكد في العالم والبالغ 1248.1 مليار برميل [21]، وهذا ما يجعل الكثير من دول العالم تسعى إلى الحصول على امدادات مستقرة من النفط الخام من السوق العراقية وخاصة الصين مما يعطي للعراق قوة تفاوضية جيدة من خلال إمكانية العراق في سد احتياجات الصين مقابل ما ستنتفذه من مشاريع في المجالات كافة وأهمها تنفيذ ميناء الفاو الكبير وممر القناة الجافة وحسب البرنامج الذي طرحته الحكومة العراقية (النفط مقابل الإعمار) في الاتفاقية العراقية – الصينية الجديدة.

وبالانتقال إلى الجدول (3) يمكن ملاحظة تزايد حصة العراق في استيرادات الصين بمعنى آخر زيادة صادرات العراق إلى الصين من النفط الخام إذ ازدادت حصة العراق من الاستيرادات الصينية من 5.7% عام 2012 إلى 10% عام 2018 وهذا التنامي في حصة العراق يجعل من العراق شريكاً مهماً للحكومة الصينية مما يصب أجباً في مصلحة الحكومة العراقية في بناء علاقات اقتصادية وتجارية جيدة مع الصين.

الجدول (2) الطلب العالمي على النفط خلال المدة (2013 – 2040) مليون برميل يومياً

السنة	2013	2014	2015	2016	2020	2025	2030	2040
الطلب على النفط	91.2	92.1	93.8	95.3	96.9	101.3	104.8	111.1
العرض العالمي للنفط	90	91.5	92.7	93.7	91	87.9	86.3	84.9
خارج الأوبك	53.2	55	57.5	57.9	56	53.9	52.38	51.4
أوبك	36.8	56.5	36	35.8	35	34	34	33.5
عجز الطلب	(1.24)	5.40	(0.10)	(1.60)	(5.90)	(13.40)	(18.42)	(26.20)
النسبة المئوية للعجز في الطلب العالمي	%3	%4	%3	%3	%3	%3	%2	%2

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على التقارير السنوية لمنظمة أوبك للسنوات (2016 – 2019)، صفحات متفرقة.

الجدول (3) كبار مصدري النفط الخام إلى الصين وفقاً للقيمة خلال السنوات (2012 – 2018) (نسبة مئوية)

الدول	السعودية	العراق	انغولا	البرازيل	عمان	روسيا	إيران
2012	20	5.7	15.1	-	7.2	9.3	8
2018	12	10	10	7	7	15	-

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على قاعدة بيانات تجارة السلع الأساسية التابعة للأمم المتحدة، متاحة على موقع

الانترنت <http://comtrade.un.org>.

ولذلك التقت مصالح البلدين في الاستفادة من مواردهما واحتياجاتهما لإقامة علاقة اقتصادية دولية أساسها المتاجرة في واحدة من أهم السلع للدولتين وهو (النفط الخام) إذ يمثل للصين أهم مصدر من مصادر الطاقة في حين تعني للعراق المورد المالي الرئيسي لتمويل الاقتصاد العراقي انفاقه الاستهلاكي والاستثماري مما دفع بالجانبين العراقي والصيني بعقد اتفاقية فريدة من نوعها وذات طابع اقتصادي عالمي في أيلول من عام 2019 التي تؤسس إلى علاقة استراتيجية بين العراق والصين في المجالات المختلفة إذ تحظى هذه الاتفاقية باهتمام كبير على مستوى العلاقات الاقتصادية والتجارية بين البلدين وخاصة في تنفيذ طريق الحرير الجديد الذي يعد العراق الحلقة الأساسية في هذا الطريق لربط تجارة الصين بأوروبا وأفريقيا، وتسعى الصين من خلال هذا المشروع (الحزام والطريق) إلى ربط الدول الواقعة ضمن مسار الحزام والطريق براً وبحراً وجعلها عبارة عن حزام اقتصادي واحد ويعد العراق عنصراً أساسياً لإنجاح هذا المشروع نظراً لموقعه الجغرافي المتميز الذي يتوسط القارات الثلاث (آسيا، أوروبا، أفريقيا) وأن مسار طريق الحرير الجديد يمر عبر العراق من خلال مرور تجارة دول آسيا وأهمها تجارة الصين وتجارة دول وأفريقيا عن طريق ميناء الفاو الكبير المزمع إنشائه حالياً إلى دول أوروبا عبر تركيا وسوريا عبر القناة الجافة (الطريق البري والسكك الحديدية) ويعد هذا

الطريق الأقرب والاسرع والأكثر أماناً إذ أنه سيوفر للشركات الشاحنة والناقلة المزيد من الإيرادات نتيجة لانخفاض تكاليف النقل مما سيغير خارطة النقل العالمية ويمكن بيان الآثار الاقتصادية للعراق من خلال الجدول (4) الذي يوضح حجم التجارة المتوقع مرورها عبر ميناء الفاو الكبير عند تشغيله في حال تنفيذ طريق الحرير الجديد والعوائد المتوقع الحصول عليها لصالح العراق ، إذ أن إجمالي العوائد المتحصلة من عمليات المناولة لمجموع أرصفة الحاويات والحمولات الجافة المحتسبة على وفق جدول العوائد والأجور المعتمدة في الموانئ العراقية القائمة أن ميناء الفاو الكبير يتوقع له أن يحقق إيرادات تقدر بحدود 764 و 862 مليون دولار عند عامي 2024 و 2027 على التوالي ، ومن المتوقع أن تزداد الإيرادات لتصل إلى 1.778 مليار دولار بحلول العام 2034، إذ احتسبت تلك الإيرادات المحتملة على أساس جدول العوائد والأجور للموانئ العراقية الحالية وتستوفي أجور عن عمليات المناولة قدرها 18 دولاراً للحاوية الواحدة و 13 دولاراً للطن الواحد للحمولات الجافة.

الجدول (4) العوائد المتوقعة لأرصفتي الحاويات والحمولات الجافة لميناء الفاو الكبير

السنة	حمولات الحاويات			الحمولات الجافة			إجمالي الإيرادات مليون دولار
	أعداد الحاويات مليون حاوية	رسوم الحاويات مليون دولار	الإيرادات الكلية مليون دولار	أعداد الحمولات الجافة مليون طن	رسوم الحمولات دولار/طن	الإيرادات الكلية مليون دولار	
2024	28	18	504	20	13	260	764
2027	32	18	576	22	13	286	862
2038	67	18	1206	44	13	572	1.778
%6	* معدل النمو المركب لإجمالي الإيرادات						

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على :

1- الشركة العامة لموانئ العراق، قسم التخطيط، شعبة المتابعة، سجلات القسم.

2- Source: A group of Italian Companies(CIITI)، 2007: Pre – Feasibility Study of The New AL Faw Port ، Volume 1 ، Italy، P14.

(*) تم حساب النمو المركب باستخدام المعادلة ((سنة المقارنة / سنة الأساس) ^(1/n) - 1) * 100.

مما تقدم أعلاه نستنتج أن الشركة العامة لموانئ العراق ستحقق زيادة في إيراداتها بمعدل نمو 6 %، ومن ثم فأن ميناء الفاو الكبير سيحقق إيرادات هائلة تضاف إلى الإيرادات المتحصلة من الموانئ الحالية في حال تشغيله، تذهب نسبة من أرباحها الصافية إلى وزارة المالية وهو ما يؤدي إلى تنوع مصادر الدخل وزيادة في الإيرادات التي تحصل عليها الدولة بشكل ينعكس إيجابياً على قدرة الدولة في تغطية نفقاتها على القطاعات الاقتصادية المختلفة فضلاً عن إيجاد سوق صينية مستمرة لشراء النفط العراقي المتاح للتصدير لا سيما وأن العراق يسعى لزيادة الإنتاج النفطي عبر شركات جولات التراخيص المستثمرة في آبار النفط في العراق.

الاستنتاجات:

- 1- أن مبادرة طريق الحرير الجديد ما هي إلا استراتيجية لاستعادة طريق الحرير التاريخية بشكل جديد يتلاءم مع متطلبات العصر كما أنها تعد واحدة من تجليات القدرات الصينية الاقتصادية الموهولة التي تهدف إلى ربط الصين بأوروبا وآسيا وأفريقيا وصولاً إلى أمريكا الجنوبية عبر سلسلة من الطرق البرية والبحرية.
- 2- أن طريق الحرير الجديد سيعزز ارتباط الدول العربية مع بعضها البعض على أساس عربي مشترك مما يمكنها من وضع الخطط والرؤى والبرامج والمشروعات لكي تصبح جزءاً ولاعباً أساسياً في بناء أكبر مشروع اقتصادي للتنمية والبناء في العالم الاقتصادي.
- 3- سيكون العراق الركيزة الأساسية لإنجاح طريق الحرير الجديد من خلال تبادل مرور التجارة العالمية لدول آسيا وأوروبا وأفريقيا عبر ميناء الفاو الكبير وطريق القناة الجافة مما سيغير خارطة النقل الدولية لاسيما وأن أكثر من 80% من التجارة العالمية يتم نقلها عبر الموانئ البحرية، فضلاً عن تحقيق أعلى المكاسب التي ستؤدي إلى تزايد النمو في العراق لأهم المؤشرات الاقتصادية مثال ذلك (زيادة الدخل القومي، التنوع الاقتصادي للبلد، زيادة معدل التشغيل وتقليل البطالة).
- 4- أن طريق الحرير الجديد سيعمل على رفع وتيرة التشغيل للموانئ خاصة الموانئ العراقية الحالية وميناء الفاو الكبير في حال تشغيله كما سيساعد على تنشيط وتسريع تدفق النفط للصين بشكل خاص ودول شرق آسيا بشكل عام.
- 5- سيؤدي طريق الحرير إلى تعزيز الدور السياسي والاقتصادي للعراق مع دول العالم الخارجي ولاسيما الدول المجاورة.

المصادر:

- 1- أيسر نجد ، طريق الحرير الجديد وأهميته الاستراتيجية لقطاع النقل السوري، المؤسسة العامة للمواصلات الطرقية – وزارة النقل السورية، 2017، ص2.
- 2- نيفين حسين، طريق الحرير الجديد وأثره على دولة الامارات العربية المتحدة، وزارة الاقتصاد، الامارات، 2016، ص3.
- 3- نيفين حسين، المصدر السابق نفسه، 2016، ص4.
- 4- تقرير المعجزة الاقتصادية السعيدة (معجزة إعادة إعمار وتنمية اليمن واقتترانه بطريق الحرير الجديد)، الهيئة العامة للاستثمار، الجمهورية اليمنية، الطبعة الأولى، 22 مايو 2018، ص10-12.
- 5- ابتسام الشامي، إستراتيجية الحزام والطريق، مقال منشور على موقع الانترنت، 2019
<http://albylad.com/article.php?id=423079>.
- 6- مشروع الحزام والطريق كيف تربط الصين اقتصادها بالعالم الخارجي، مركز المستقبل للأبحاث والدراسات المتقدمة، ص5، تقرير منشور على موقع الانترنت 2018،
<https://futureuae.com>.
- 7- جين ليانج يانج، إن جاناردا، مبادرة الحزام والطريق: الفرص والمعوقات أمام منطقة الخليج، نظرة تحليلية، أكاديمية الإمارات الدبلوماسية، 2018، ص1.
- 8- نهلة محمد أحمد جبر، طريق الحرير ... استراتيجية القوى الناعمة، الأمانة العامة لجامعة الدول العربية، القاهرة، 2016، ص163.
- 9- مصالح جمهورية الصين الشعبية وأهدافها في منطقة الشرق الأوسط والرؤية المستقبلية لدورها حتى عام 2030 ، بحث منشور على موقع الانترنت،
http://www.moqatel.com/openshare/Behoth/Siasia21/MsalhChina/sec02.doc_cvt.htm
- 10- Economic and Trade Information on China، 2019، p2
<http://china-trade-research.hktdc.com/>.
- 11- Economic and Trade Information on China، 2019، p3
<http://china-trade-research.hktdc.com/>.
- 12- الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، أثر طريق الحرير على الدول العربية من منظور متكامل، مايو/ 2017، ص4.

- 13 - منى الحداد، قراءة في تاريخ العلاقات الصينية العربية وسبل تعزيزها، مؤتمر آفاق التعاون العربي الافريقي الصيني في إطار مبادرة الحزام والطريق، الخرطوم 21 – 22 نوفمبر/ 2017.
- 14- مركز دراسات الصين وآسيا، العلاقات السياسية والاقتصادية بين الصين والدول العربية، مقال منشور على موقع الأنترنت <http://chinaasia-rc.org/index.php>.
- 15- طريق الحرير يحقق التكامل الاقتصادي ويزيد حجم التجارة ويعزز الترابط بين دول الشرق والغرب، التقرير العقاري الأسبوعي لشركة مزايا القابضة، دبي، الامارات العربية المتحدة، 7 مايو 2019، متاح على موقع الانترنت <https://www.sotaliraq.com>.
- 16- محمد نجيب السعد، 2015، العلاقات العربية – الصينية: طريق الحرير الجديد، بحث منشور على موقع الأنترنت، 2015، <http://alwatan.com/details/64633>.
- 17 – الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، المصدر السابق نفسه، 2017، ص7.
- 18- دهام محمد دهام، سلمان علي حسن، 2018، العلاقات الصينية العراقية بين توازنات السياسة ومفاعيل الاقتصاد، بحث منشور في مجلة كلية القانون للعلوم والسياسة على موقع الانترنت <https://www.iasj.net>.
- 19- طريق الحرير ...حزام اقتصادي يربط العراق بالصين، مقال منشور على موقع الانترنت <http://rawabetcenter.com>.
- 20- Scott J. Lee, From Beijing to Baghdad: Stability and Decision making, In Sino-Iraqi Relations, 1958-2012, CUREJ, College Undergraduate Research Electronic Journal College of Arts and Science.
- 21- منظمة الأقطار العربية المنتجة والمصدرة للبترول (أوابك)، التقرير الإحصائي السنوي، 2019، ص8-9.